

四国旅客鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の
上限変更認可申請に係る審議（2回目）

1. 日 時

令和4年9月6日（火） 10：30～11：55

2. 場 所

国土交通省 4号館3階 運輸審議会審議室

3. 出席者

<委 員>

牧満（会長）、和田貴志（会長代理）

河野康子、山田攝子、二村真理子、三浦大介

<国土交通省>

鉄道局：中澤旅客輸送業務監理室長 ほか

事案処理職員：運輸審議会審議室 久保、渡真利、齋藤、宮田、本間、佐藤

4. 議事概要

- 鉄道局から、四国旅客鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限変更認可申請に係る収入支出項目の詳細等について、説明した。
- 運輸審議会委員からは、
 - ① 適正コストの算定結果について、実績コストが適正コストよりも高めに算定された令和4年度と比べても令和5年度は大きく増加しているが、人件費の上昇及び物価上昇以外に何らか要因があるのか。
 - ② 輸送人員が令和4年度から5年度にかけて大きく減少する推計となっているのはなぜか。
 - ③ JR 四国の人件費の推移等に鑑みると、公共交通を担う企業として持続性があるのか。安全輸送を担うには、労働力を確保することが必要であり、従業員への手当も重要ではないか。経営安定基金に頼っている状況について、国としてどう考えているのか。他の分野にも積極的に進出し、ポートフォリオを変革していくことは考えられないのか。
 - ④ 地域連携に関し、資料には観光需要創出のみが記載されているが、四国では人口減・高齢化が全国平均よりも進む中、車社会であることも踏まえ、コンパクトシティ等まちづくりの観点で需要を喚起するという視点はないのか。
 - ⑤ JR 四国が発足してから駅数が増えているのはなぜか。JR 四国では駅の廃止を

行っていないのか。

- ⑥ 地域と対話ができていないということはないとの理解で良いか。
- ⑦ 資料中に「本四連絡橋における更新費用の負担軽減」という記載があるが、橋脚の更新費用まで JR 四国が負担しているのか。
- ⑧ JR 貨物からの線路使用料は、どの程度 JR 四国の収入になっているのか。
- ⑨ これだけ努力をしているのに実績コストが適正コストを上回るのは算出方法が問題なのではないか。
- ⑩ 逸走率を減らすためにどのような取組を行うのか教えてほしい。時代の背景などもあるが、時代は後押しをしてくれるはずであり、自治体を交えて検討することが必要。
- ⑪ 令和 5～7 年度の収支率が良くなるのは、営業外収入によるものと考えられるが、その根拠となる経営安定基金の運用計画を教えてほしい。
- ⑫ 資料には「コロナ禍を受けた生活様式の変化による輸送量の減少幅は、定期外は▲12.1%、定期は▲7.3%」との記載があるが、これは運輸総研の推計の範囲内であるか。
- ⑬ JR 四国の平均年収について、他の JR 各社との比較をお願いしたい。等について、意見・質問があった。

○ これに対し、鉄道局からは、

- ① 詳細について確認の上、後日ご報告する。
- ② 令和 4 年の数字は JR 四国の事業計画に基づく値をそのまま記入しており、推定に基づく令和 5 年とは算出方法が異なるため、データの連続性がない。
- ③ 国鉄改革の際、JR 北海道、四国及び九州の三島会社は鉄道事業のみで企業を維持することが難しいと考えられたため、経営安定基金を創設し、当該基金の運用益により事業全体を運営することを前提に設計されたもの。一方で、高速道路網の整備や社会・経済活動の変化、少子高齢化等による利用者の減少、低金利化による経営安定基金の運用益減少等の環境変化を受け、当初の想定を超えて経営が厳しい状況になったことから、鉄道整備基金（鉄道・運輸機構の前身）が高い金利で資金を借り入れることや、経営安定基金の実質的積み増しや税制の特例等様々な施策を講じることで、民間企業体として維持できるよう支援を行っているところ。一方で、独立の企業体として存続させるという国鉄改革の理念を踏まえると、国がどこまで関与できるのかという点については限界もある。他分野への進出に法的な制限があるわけではないが、エリア内に札幌や福岡のような巨大都市圏が存在しないという違いもあり、鉄道業以外の収益確保にも課題がある。なお、JR 四国の長期的なビジョン等については、後日ご説明する。
- ④ 過去の実績では高松駅前の開発等まちづくりの視点がないわけではないが、現時点として、説明にふさわしい事例が確認できなかったという点ではご指摘のとおりである。

- ⑤ 詳細は後日ご報告するが、利用客が見込まれる地域に関し、請願等の要請があって駅が新設されたのではないかと考えられる。
- ⑥ 地域との対話ができていない状態との認識はない。JR 四国では現時点で路線の廃止を想定していないという点で、JR 北海道などとは状況が異なる。
- ⑦ 本四連絡橋は道路と鉄道の併用橋であり、鉄道部分については鉄道会社が負担する契約になっている。児島駅から四国側は JR 四国の営業エリアであるため、収入だけでなく、維持費も同社が負担することとなっている。
- ⑧ 四国は JR 貨物のメインルートに入っていないと思われるため、輸送量自体があまり多くないのではないかと考える。また、線路使用料の算定に関しては、国鉄改革の経緯もあり、JR 貨物の負担が軽くなるような制度となっている。
- ⑨ ご指摘のとおりであり、現在（運賃小委員会において）検討中。
- ⑩⑪及び⑫⑬について、後日ご報告する。

等の回答を得た。

(注) 事案処理職員とは、運輸審議会一般規則第7条の2の規定に基づき、運輸審議会の指名を受け、指定された事案を処理する国土交通省職員のことである。