

2024年9月10日

運輸審議会

会長 堀川 義弘 殿

福岡市博多区博多駅前三丁目 25 番 21 号

九州旅客鉄道株式会社

代表取締役社長執行役員 古宮 洋二

## 公 述 申 込 書

運輸審議会一般規則第 35 条の規定により、下記のとおり公述の申込みをいたします。

### 記

#### 1 公述しようとする事案

事案番号	令6第3003号
事案の種類	鉄道の旅客運賃及び料金の上限変更認可
事案の申請者	九州旅客鉄道株式会社

#### 2 公述しようとする者

福岡市博多区博多駅前三丁目 25 番 21 号

九州旅客鉄道株式会社

代表取締役社長執行役員	古宮 洋二	61 歳
取締役専務執行役員鉄道事業本部長	福永 嘉之	61 歳
取締役常務執行役員経営企画部長	赤木 由美	56 歳
経営企画部担当部長	酒井 寛	48 歳

#### 3 事案に対する賛否

申請者

#### 4 連絡先

九州旅客鉄道株式会社 経営企画部 電話



鉄道の旅客運賃及び料金の上限変更の認可に係る

# 公述書

公述人 九州旅客鉄道株式会社

代表取締役社長執行役員 古宮 洋二 他

## ■ はじめに

私は、九州旅客鉄道株式会社、代表取締役社長執行役員の高宮洋二でございます。

本日は、当社が本年(2024年)7月19日に申請いたしました、鉄道の旅客運賃・料金の上限変更の認可申請に関する公聴会を開催していただき、当社の申請趣旨や経営の実情を申し述べる場を設けてくださいましたことに、厚く御礼申し上げます。

ただいまから、当社が今回申請いたしました旅客運賃・料金の上限変更につきまして、

第1に、申請理由

第2に、申請内容

第3に、安全の向上のための今後の取組み

第4に、サービスの向上のための今後の取組み

の順に、ご説明いたします。

## ■ 申請理由

まず、今回の申請理由について、ご説明いたします。

当社は1987年4月に、国鉄分割民営化によって発足して以降、九州の基幹的輸送機関として広域の鉄道ネットワークを運営し、地域内の都市間輸送や通勤・通学をはじめとする日々の生活を支える必要不可欠な移動手段としての役割を果たしてまいりました。

九州7県を営業エリアとし、2つの新幹線と21の在来線からなる路線網は、鉄道営業キロにして2,342.6キロメートル、駅数にして571駅にのぼり、昨年度は輸送人員で、のべ3億1,800万人のお客さまにご利用いただいております。

当社はこれまで、安全とサービスを基盤として、新型車両の導入や新駅の設置をはじめ、輸送力強化により増収に努めてきたほか、ICカードの導入やバリアフリー化の推進等の利便性向上に取り組むとともに、業務運営体制の効率化や抜本的なコスト削減を進めてまいりました。また、いわゆる「観光列車」(当社では、「デザイン&ストーリー列車」と呼んでおります。)の運行などを通じて、地域の魅力を広く発信し、にぎわいをつくることで、地域内外の観光需要を創出してまいりました。

さらには、駅ビルや沿線開発等、鉄道を核としたまちづくり、駅周辺の経済活動の活性化や新たな雇用の創出、周辺人口の拡大等にも取り組み、このような経営努力を積み重ねることで、前回運賃改定を実施した1996年1月以降、現在までの28年の間、消費税率の引上げによるものを除き改定を行わず、運賃を維持してまいりました。

しかしながら、高速道路網の発達や全国平均を上回る九州地区の人口減少・高齢化に加え、新型コロナウイルス感染症の拡大を契機とした、オンライン会議やテレワーク等の新

しい生活様式の定着に伴うご利用のさらなる減少により、輸送需要はコロナ禍前の水準に戻らないと見込んでいます。また、コロナ禍前から、固定費の削減や生産性の向上に努めてまいりましたが、昨今の電気料金や物価の高騰による経費の増加もあり、厳しい経営状況が継続する見込みです。

このような中、安全やサービスの維持向上、老朽化した車両・設備の更新や長寿命化、激甚化する災害やカーボンニュートラル等に対応する設備投資や修繕等に必要な資金を安定的に確保することが困難となっております。さらに、若年層を中心に退職者が増加していることから、働き手を安定的に確保するため、従業員の待遇や職場環境の改善を図ることが事業を継続していくうえで急務となっております。

当社の事業継続における、以上の4つの課題、すなわち、「安全への投資」、「人材確保のための待遇改善」、「物価高騰」、「激甚化する災害」に必要な対応を着実に実施するため、当社のさらなる経営努力を当然の前提として、不足する費用の一部について、お客さまにご負担をお願いしたく、旅客運賃・料金の上限変更認可申請を行った次第です。

## ■ 申請内容

続きまして、今回の申請内容について、ご説明いたします。

今回の運賃・料金改定では、合計で平均15.0%の改定を申請いたしました。

運賃・料金別の具体的な申請内容では、まず普通旅客運賃については、平均14.6%の改定を申請いたしました。次に、定期旅客運賃については、通勤定期は平均30.3%、通学定期は平均16.0%の改定を申請いたしました。このうち、通勤定期については、普通旅客運賃の改定分に加えて割引率の縮小を行いました。通学定期については、家計への影響を考慮して普通旅客運賃の改定分のみとし、割引率の変更は行いません。また、新幹線特急料金については、平均12.4%の改定を申請いたしました。なお、申請が認可された場合、九州新幹線の一部区間、及び西九州新幹線の全区間については、届出により料金を据え置くことといたします。

以上により、全体としては、平均15.0%の改定を申請いたしました。

なお、申請どおり認可をいただき、改定を実施した場合であっても、人口減少をはじめとする外部環境の変化によりご利用の減少が進むことから、原価を収入でまかなう水準までには至らないものと見込んでおります。安全とサービスを基盤に、機械化・省人化を推進するなど、当社として最大限の経営努力を続けてまいります。

## ■ 安全の向上のための今後の取組み

次に、安全の向上のための今後の取組みについて、ご説明いたします。

安全・安心な輸送サービスを提供することは、当社にとって変わる事のない使命です。当社は、今回の運賃・料金改定による増収分を原資の一部として、安全とサービスの基盤をさらに強固なものとするため、必要な施策を着実に推進してまいります。このうち、安全の向上のための具体的な取組みについて、ご説明いたします。

まずは、「鉄道施設の長寿命化」です。国鉄から継承した橋梁や電路・線路設備は、建設後 100 年を超えるものがあるなど老朽化が著しいことから、長寿命化対策を集中的に行います。具体的には、橋梁の重防食塗装や電柱などの電化設備の強度向上を実施し、災害への耐性を高めることで、安全な輸送サービスの持続的な提供を実現いたします。

次に、「次世代車両の新製」です。国鉄時代に製作された車両を、延命工事等を行いながら使用しておりますが、すでに 40 年以上が経過し、メンテナンスや修繕に人手も費用も要していることから、順次新型車両に置き換えます。新型車両では、車内ビジョンによるお客さま案内の拡充やバリアフリーへの対応など、快適な車内環境を提供することができ、お客さまの利便性の向上が図れるほか、メンテナンスコストの削減や騒音の軽減を実現いたします。

また、次世代車両の新製と併せて、「既存車両の改造」も行います。製作から 20 年以上経過した電車を対象に、主回路機器をエネルギー効率の高いものに取り替えるとともに、経年劣化が進んだ機器の更新を行います。これにより、不具合の発生を抑え、列車遅延や運休を未然に防止してまいります。

こうした、次世代車両の新製や既存車両の改造により、環境性能が大幅に向上した車両を増やし、環境負荷の低減につなげていくほか、駅の照明の LED 化や再生可能エネルギーの活用によっても環境効率を高め、カーボンニュートラル実現に向けた社会的な要請に応えてまいります。

このほか、「次世代車両検査施設の整備」にも取り組みます。当社の在来線車両の検査・修繕を行う唯一の工場には、建造から 100 年を経過した建物・設備があるなど老朽化が著しく、BCP（事業継続計画：Business Continuity Plan）の観点からも更新が急務であることから、耐震性に優れた施設への移転・整備を行い、安全・安定輸送の維持向上に努めてまいります。また、新たな施設の整備に併せて、自動化・ロボット化・コンパクト化を実施することで作業効率を改善し、省力化・省人化による生産性の向上を図るとともに、環

境負荷の低減を実現してまいります。

さらに、センシング・モニタリング技術等の活用により、地上設備の状態を高精度かつ高頻度に把握することで、蓄積データの分析に基づき異常の検知や劣化、故障の予測を行い、CBM（状態基準保全：Condition Based Maintenance）の実現に向けた取組みを進めてまいります。具体的には、列車搭載カメラやレーザ照射、ドローン、車両データ転送装置等により、点検・検査や必要なデータの取得を行うほか、AIを活用した線路内作業を検討・実施するなど、徒歩や目視等による定期点検を機械化・省人化し、設備更新の周期を最適化することで、生産性と安全性の向上を図ってまいります。また、車両側面にカメラを設置し、乗降ドア付近の視認性を向上させることで、ドア挟みなどの防止にも取り組みます。踏切についても、歩行者などをより検知しやすい方式の装置の導入を進めることで、安全性の向上を図るほか、ロングレール化や新技術導入による乗り心地改善、速度照査式ATSの整備区間拡大による安全の高度化の取組みも、継続してまいります。

加えて、近年激甚化する自然災害への対策として、安全・安定した列車運行を継続するための対策を引き続き進めてまいります。地震対策については、2016年熊本地震での九州新幹線の脱線事故を受けて順次実施している脱線防止ガードの設置を今後も推進いたします。線路ののり面については、集中豪雨・台風に対する防災強度の向上や経年劣化による落石・崩落などを防止するための対策を実施しており、引き続き整備を進めてまいります。また、自然災害の発生を早期に認識して適切な行動がとれるよう、AIカメラで災害の発生を迅速に把握できる監視システムの導入、災害の計測装置の維持更新や機能強化、お客さまへの情報配信の強化についても検討してまいります。

また、本年3月から、香椎線において自動運転乗務員の乗務による自動運転を導入しています。踏切のある在来線での自動運転は、全国的にも類を見ない、先駆的な取組みであり、様々な技術の活用の結果、運転士資格を持たない係員の乗務による自動運転を可能としたものです。この自動運転は、少子高齢化や、沿線人口・労働人口の減少が進む地方における、鉄道の新たな形であると考えております。今後は、列車の加速・減速制御を自動化しつつ、運転士による臨機応変な手動操作も可能とすることで、一層の安全性向上を図った自動列車運転支援装置による実証運転を、鹿児島本線において実施してまいります。

## ■ サービスの向上のための今後の取組み

続きまして、サービスの向上のための今後の取組みについて、ご説明いたします。

サービスの向上の観点では、「安全で」「使いやすく」「わかりやすい」鉄道となるよう、バリアフリー設備の整備や新サービスの導入を進めてまいります。

まず、駅のバリアフリー化については、国の基本方針にのっとり、エレベーターやエスカレーター、多目的トイレの設置などを進めています。また、ホームからの転落防止対策として、内方線付点状ブロックの整備を実施しています。さらに、既存トイレのリニューアルやベビーベッドの整備など、お客さまに、より「使いやすい」と実感していただけるよう、駅の設備改良を進めてまいります。

なお、設備のバリアフリー化だけでなく、車いすご利用のお客さまやお身体の不自由なお客さまをスムーズにご案内できるよう、社員のサービス介助士資格の取得推進や定期的な集合研修・訓練を継続的に実施します。また、来年(2025年)4月には、障がいのあるお客さまのさらなる社会参加に資するよう、精神障がい者割引制度の導入を予定しています。さらに、障がい者割引が適用されるお客さまを対象としたICカード乗車券「障がい者用SUGOCA」や、JR九州インターネット列車予約とマイナポータルとの連携による障がい者割引乗車券のインターネット予約サービスの導入など、ソフト面からもサービスの向上に努めてまいります。

次に、スマートフォンを活用したチケットレスサービスを拡大いたします。本年9月に、博多駅を発着する主要特急列車や西九州新幹線を対象とした、QRコードによる乗車サービスを導入いたしました。今後も、対象とする列車やきっぷの種類などを拡大し、予約から乗車まで「きっぷの受取なし」でスムーズかつスピーディーにご利用いただけるよう、お客さまの利便性向上を図ります。

そのほか、クレジットカードやQRコードでの決済に対応した券売機や、定期券の購入が可能な券売機を拡充し、窓口にお越しいただく必要を減らすことによっても、お客さまの利便性向上を図ってまいります。

加えて、訪日外国人のお客さまを含めた、よりわかりやすい情報提供のため、列車の運行情報を映像と音声でお知らせするデジタルサイネージの整備を推進してまいります。また、列車の運行状況や駅での案内放送などをJR九州アプリにリアルタイムで配信するサービスについても検討してまいります。

## ■ 結びに

当社は 1987 年 4 月の発足以降、安全の維持向上を最優先とし、鉄道事業の収支改善を進めるとともに、鉄道以外の様々な事業にも挑戦し、成長を図ってきました。しかしながら、当社の根幹は鉄道です。人口減少が進む中にあっても、「住みたい、働きたい、訪れたい」九州を創っていくためには、交通ネットワークを維持することが当社の責務であると考えております。当社を取り巻く環境は、これからも非常に厳しいものと見込んでおりますが、安全を第一に、サービスの向上を図り、将来にわたって持続可能な鉄道経営を目指して、努力してまいります。

そのためにも、事業の継続にあたっての 4 つの課題である、「安全への投資」、「人材確保のための待遇改善」、「物価高騰」、「激甚化する災害」への対応を着実に実施するため、当社のさらなる経営努力を前提として、不足する費用の一部について、お客さまにご負担をお願いしたく、旅客運賃・料金の上限変更認可申請を行った次第です。

これまで申し述べました、当社の置かれている事情をご賢察賜り、今回の運賃・料金改定を実施できますようご審議賜りますことをお願い申し上げまして、私の公述といたします。ありがとうございました。