

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（3回目）

1. 日 時

令和4年9月13日（火） 10:30～11:30

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>

（審議室）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

（Web 会議）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：運輸審議会審理室 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関し、これまでの審議における委員からの指摘事項について説明した。
- 運輸審議会委員からは、
 - ① 適正コストについて、令和4年度から5年度にかけて説明変数の1つとして用いられる平均乗車キロが増加することによって上昇し、その後は横並びになるということか。
 - ② 鉄道事業は固定費の割合が大きいため、減便を行ってもあまり費用の削減効果はなく、その逆もまた同様である。このため、逸走率を下げる取組が重要ではないか。利用者の多い路線はおそらく逸走率も高いので、そのような路線に絞って増便するような取組も必要ではないか。
 - ③ JR 北海道の運賃改定の際は、審議資料として、鉄道路線と道路網整備状況が対応した資料をいただいた。四国についても同様の資料をいただけないか。
 - ④ よんてつ不動産の取組についてご説明があったが、他の JR 四国のグループ企業について説明してほしい。
 - ⑤ JR 西日本及び JR 四国は、新幹線と特急の乗継割引は一部廃止する一方で、JR 四国と徳島バスとは乗継割引のような通し運賃を導入するのはなぜか。前者は利

益を確保する趣旨であり、後者は通し運賃の導入が利便性につながり、利用促進につながるという趣旨か。

- ⑥ 徳島バスとの連携は JR 四国にもプラスになると理解したが、バスタのような高速バスの拠点整備については、むしろドル箱の長距離利用の乗客が減少してしまうのではないか。
- ⑦ 営業係数について、JR 東日本では千葉県内などでも驚くような数字があったことと比べると、四国は最も係数が高い路線でも極端に数字が悪いわけではないということか。
- ⑧ 逸走率防止の取組について、今回の資料で新しく JR 四国から提出された情報は具体的に何があるか。
- ⑨ 請願駅について、利用者のあまり多くないエリアに設置することは、能率的な経営に影響を与えるのではないか。
- ⑩ 路線別収支について、自治体は把握しているのか。また、運賃の値上げについて自治体の反応はいかがか。
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 そのとおりである。
- ② 逸走率を下げるには、利用者のターゲットを絞って施策を行うのが重要と考える。例えば、高校生が多い路線であれば、ダイヤが使い勝手が悪いと自転車通学に切り替えてしまうので、学校行事に合わせて増便やダイヤの調整をすることなどにより、利便性の向上を図ることが重要と考えている。四国には大都市圏のような相互直通路線もないため、比較的機動的なダイヤ設定等の対応がしやすいのではないか。
- ③ JR 四国発足後の収入の減少と高規格道路の整備の関係がはっきりしているので、整理した上でお見せする。
- ④ 次回の説明の際にご説明する。
- ⑤ 山陽新幹線が開通するまでは特急一本で乗車できた区間でも、開通後は、特急料金が新幹線と在来線で別々にかかってしまうことから、新幹線と在来線の乗継割引が導入された。しかし、乗継割引を導入して 30 年以上経過し、激変緩和措置のような時期は既に過ぎたこと、割引は紙の切符にしか適用されず、チケットレスの流れに反すること、ネットで割引される切符も増えてきたことから、収益確保やチケットレスへの誘導といった観点から、一部区間での乗継割引の廃止を予定しているもの。一方、JR 四国と徳島バスの通し運賃については、モード間でダイヤを合わせる、また、バスについて JR の切符で利用できるようになることで利便性向上により利用者確保を目指している。
- ⑥ バスタがバス利用者の利便性向上につながるのはご指摘のとおりであるが、鉄道で四国に来る流動の少ない遠隔地からのバス利用者が、バスタ到着後の移動で

JR 四国の路線を利用してくれれば、増収につながるのではないかと。

- ⑦ JR 四国は良い意味でも悪い意味でも規模が小さいため、黒字の事業といってもその規模は大きいものではないが、逆に、大都市がなく、いずれの路線も営業係数が良好とは言えないものの、赤字額自体は他の JR 各社に比べると大きくない。
- ⑧ 逸走対策として、全般的に対策を行うこととしているが、観光列車のブラッシュアップ、連続テレビ小説「らんまん」を契機とした宣伝・販売といった具体的な施策の記載に加え、営業部隊である各県に配置された企画部や駅長等現業機関が地域のコミュニケーションをしっかりと図っていくことについて記載したところである。
- ⑨ 鉄道業界では、請願駅の要望は、地域振興策と併せて出されるものであり、請願駅が新たな利用客を呼び込む一方で、駅の管理費用の負担もあり、経営効率化の観点が必要なことは委員ご指摘のとおり。JR 四国としては、地域との連携を踏まえ新駅を設置したものであるが、新駅の設置・維持管理に関し、委員のご指摘については鉄道局から JR 四国に対して然るべく伝える。
- ⑩ 路線別収支については、各県の知事が参加する会議において共有されており、公表もしている。値上げについて具体的に自治体から反対意見は聞いていない。一方で、定期券の割引率に対する不安の声はあるとの意見がパブコメでもある。また、値上げに伴う利用者利便の向上や経営努力も求められている。

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。