

四国旅客鉄道株式会社における  
運賃改定申請について

(運輸審議会ご説明資料)

令和4年10月4日  
鉄 道 局

# 目 次

(頁)

## パブリックコメントについて

- パブリックコメントの内訳について 1
- パブリックコメントに対する鉄道局の考え方について 2

## ○ パブリックコメントの内訳について

募集期間：8月29日～9月11日（14日間）

件数：計15件

（内 訳）

○賛成意見：2件

○反対意見：7件

○その他の意見（提案・問い合わせ等）：6件

○合計：15件

## ○反対意見：7件

### 1. 通学利用の保護者（居住地不明） より

#### 《通学定期券の値上げ幅について》

今回の運賃値上げについて、我が家の長女は遠い高校まで汽車通学をしています。ただでさえ JR 四国は定期代が高く3ヶ月で約4万7千円もかかります。今は県からの奨学金で定期をまかなっていますが、来年からの値上げ率から考えると奨学金を超えた金額になります。今の経済状況を考えるとやっていくことが出来ません。せめて、通学定期に関しては値上げをやめていただきたい。また、過疎地の子供達が自分達の行きたい高校を選択するとき経済的「自動車代が高いから」進学は無理だと諦めて地元の高校にしか行けないなんてことにならないようにして欲しい。子供達の進学の幅を狭くしないで欲しい。JR 四国の厳しい経営も解りますが東京メトロなど通学定期は値上げしない。また、近畿日本鉄道のようにせめて、値上げ率を低く抑える等のことは出来ませんか？

(同旨1件)

- JR四国は、コロナ前の2018年度において、通学定期のご利用者数（輸送人員）は、全体の約40%弱を占めている一方で、通学定期収入は運輸収入全体の約10%弱となっています。なお、ご利用の少ない線区では、通学定期のご利用者数の割合はさらに大きくなっている状況です。
- また、同社における輸送の状況は、朝夕の通勤・通学輸送時間帯のピークとそれ以外の時間帯では大きな差がありますが、通勤・通学輸送時間帯のピークに合わせて輸送力とそれを提供するための設備・要員体制を整備しており、その一方で、通学定期の大学生用の1箇月の割引率は平均でも約70%強と、四国内の他の鉄道事業者やバス事業者と比較しても極めて低廉な運賃水準となっております。

以上を踏まえ、今回の運賃改定を申請するにあたり、以下の観点から通学定期のご利用者にもご負担をお願いするものであるとしております。

- ① 必要な改定額を得るために普通、通勤定期のご利用者に負担が集中することを避け、広くご負担いただきたい。
- ② 通勤・通学時間帯のピークに必要な輸送力を確保するために設備・要員体制を整備しているが、現状では、普通運賃、通勤定期運賃のご利用者と比べて通学定期運賃の割引率が非常に大きいことから、受益の観点からも、ご負担をお願いしたい。
- ③ ご利用の少ない路線では、通学定期のご利用が中心であり、持続可能性の観点から、ご負担をお願いしたい。

## 2. 通学定期利用者の保護者（徳島県在住） より

### 《通学定期の値上げ幅・提案》

鳴門線を鳴門駅から佐古駅まで利用している高校生の父兄です。いつもお世話になりありがとうございます。

この度、運賃改定についてある程度の理解はしているつもりですが、定期 25%アップはあまりにも（家計に対して）度を越えた改訂案であると感じております。通勤定期利用者への適用はいいかもしれませんが、学生定期利用者への適用は酷すぎます。通勤に使われている方は会社などから補助があることが殆どであるのに対し、学生の定期利用者には補助が一切ないこともご考慮下さい。

学生にとって、教育を受ける権利は誰にでも平等にあり、そのために必要な手段（ここでは通学）を困難にしてはいけないと思います。生活必需品に対しては尚 6-3。遠方から通う学生に限ったことであることは重々承知しておりますが、それでも目標を持って日々必死に頑張っている学生を応援して頂きたいです。

徳島新聞記事にも載っておりましたが、価格改定の前に、収益を得る手段や対象者を再度、模索して頂きたく、節にお願い申し上げます。

以下、あくまで学生の利用者からの観点に基づき、模索案を 4 つ、上げさせて頂きま

す。

1 案：乗車率のデータがあるのであれば、乗車率の高い時期（あるいは時間帯）は運行間隔を半分に縮め、乗車率が低い長期休暇や非常時など（あるいは時間帯）はダイヤ自体を減便する。

2 案・高校や大学と連携し、学校のイベントスケジュール（オープンスクール、文化祭、体育祭、入学式、講演会、入試、総体、各種試合や試験などの会場となる日、など）のある日は関係者限定で運賃を割り引くなどの特典を設け、さらにタイムリーな増便対応を計画する。

3 案・長期休暇がある月（1 月、3 月、8 月）の定期運賃のみを割増にする。（定期 3 ヶ月分、6 ヶ月分は別途検討）

4 案・高速道路のように、利用時間帯で割り引き・割増し運賃を設ける。

また、価格改定されるとしても、来春から一気に適用するのではなく、3?5 年程度の段階的な移行計画をご検討頂きますよう、お願い申し上げます。

「以下、あくまで学生の利用者からの観点に基づき、模索案を 4 つ、上げさせて頂き

ます。

1 案：乗車率のデータがあるのであれば、乗車率の高い時期（あるいは時間帯）は運行間隔を半分に縮め、乗車率が低い長期休暇や非常時など（あるいは時間帯）はダイヤ自体を減便する。」について

- JR四国では、土曜休日、ゴールデンウィーク、お盆、年末年始等の繁忙期、長期休暇中において、ご利用が大きく増加または減少する一部の列車では、運休や増結・減車

を行うほか、通勤通学時間帯についても、乗車率を踏まえたダイヤを設定しております。

- このことから、乗車率の高い時期（あるいは時間帯）に、さらなる運行間隔の縮減につきましても、同社としては、車両・設備への多額の投資と乗務員数の増加が必要となり、この固定費の増加を賄うことは難しいと考えているとのことです。
- また、乗車率が低い長期休暇や非常時など（あるいは時間帯）のさらなるダイヤ自体の減便のご提案につきましても、減便による利便性の低下により、却ってご利用の減少につながるのではないかと考えているとのことです。

「2 案・高校や大学と連携し、学校のイベントスケジュール（オープンスクール、文化祭、体育祭、入学式、講演会、入試、総体、各種試合や試験などの会場となる日、など）のある日は関係者限定で運賃を割り引くなどの特典を設け、さらにタイムリーな増便対応を計画する。

3 案・長期休暇がある月（1 月、3 月、8 月）の定期運賃のみを割増にする。（定期 3 ヶ月分、6 ヶ月分は別途検討）

4 案・高速道路のように、利用時間帯で割り引き・割増し運賃を設ける。」について

#### < 2 案 >

- JR 四国では、総合体育大会や大学入学共通テストなど学校関係に限らず、大規模なイベントでご利用が集中し、混雑が予想される場合、臨時便の運行や増結対応、特急列車の臨時停車を実施しております。
- 一方で、イベント関係者限定での割引は、公平性の観点（なぜそのイベントだけ割引のかの整理が必要）や証明書の発行など運用上の経費や人手を要することから実施は難しいとしています。

#### < 3 案 >

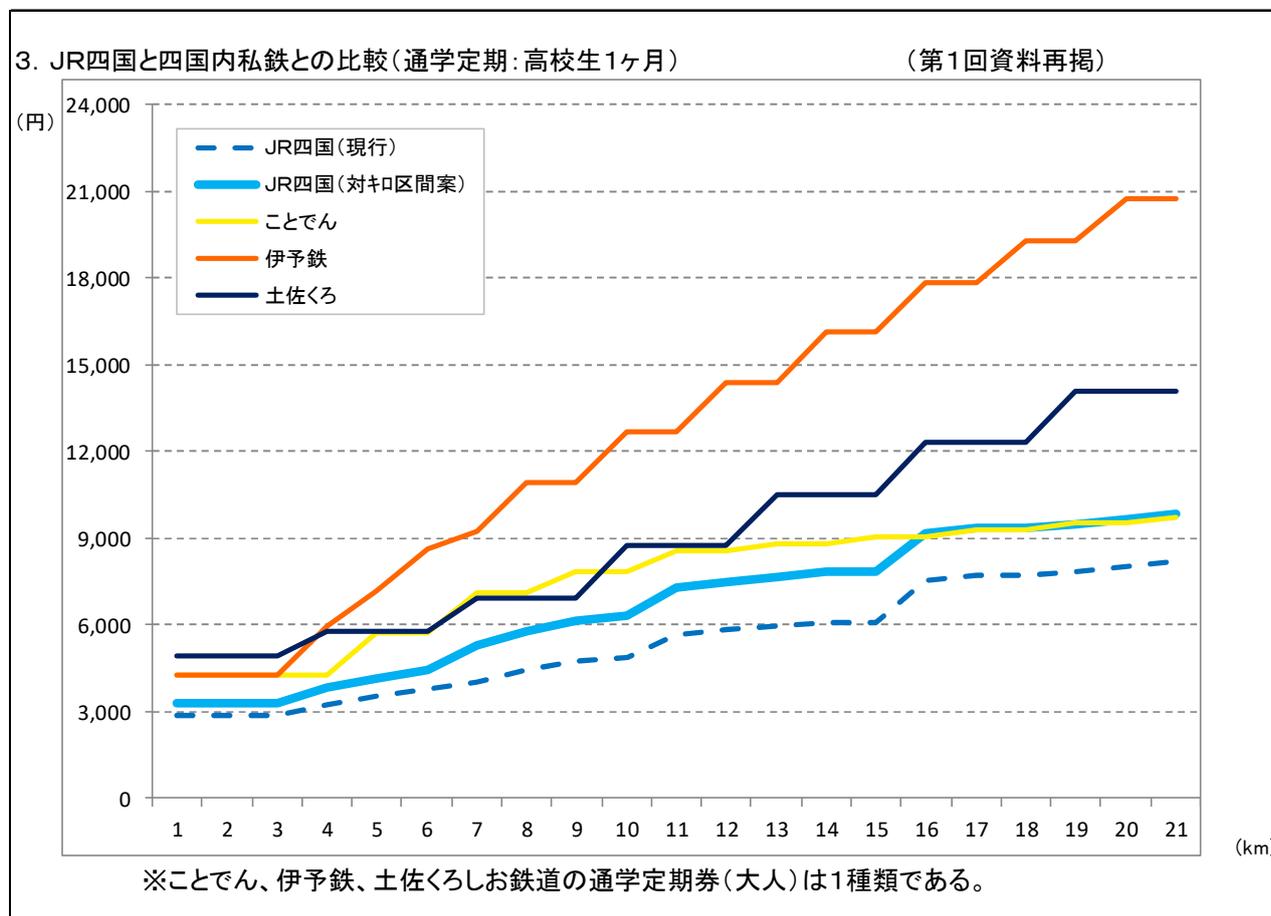
- JR 四国としては、月ごとに変動的な定期運賃を導入すると複雑な運賃体系となりお客様にとって分かりにくくなり、ご利用しづらいものとなることが考えられるため、月ごとに個別定期運賃を設定することは検討していないとのことです。

#### < 4 案 >

- JR 四国といたしましては、利用時間帯での運賃は今後の課題と認識しておりますが、これを実施するための設備、システムを整備するためには、多額の設備投資を伴うこと、設備投資を行った後にこれを維持・更新していく必要があることから、慎重な検討を要するため、現時点で実施する考えはないとのことです。

「また、価格改定されるとしても、来春から一気に適用するのではなく、3?5 年程度の段階的な移行計画をご検討頂きますよう、お願い申し上げます。」について

- JR四国によれば、同社の営業エリアである四国は全国に先駆けて人口減少が進んでおり、鉄道運輸収入の漸減を想定せざるを得ない構造的な課題がある一方、鉄道運輸収入の回復ペースが鈍く、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より、元の水準までは戻らないと考えられるなど、今の状況に鑑みると運賃改定の先送りはできないと考えており、今回、全面的な運賃改定を実施させていただきたいとのことです。



### 3. 利用の有無不明（香川県在住） より

#### 《経営努力がみえないことについて》

四国旅客鉄道株式会社からの鉄道事業の旅客運賃の上限変更認可申請について意見を申し上げたい。

新型コロナウイルス等により、鉄道利用者が減少し収入が減少しているので料金を改定したいのはある程度理解はできるが、香川県知事など県内自治体からも料金改定について慎重に議論して利用者の大幅な負担増とならないようにしていただきたい等の意見が出ています。

改定幅が若干大きく、通学する学生の負担が大きい。また、今回の改定に乗じて特定特急料金の値上げ、また、新幹線を利用する場合の「乗り継ぎ割引」の廃止など利用したくても利用したくなくなるようなことを今回しようとしています。

経営が苦しくなっているのも分かりますが、何でも料金を値上げするのではなく、鉄道を利用しやすくして利用者を増やし、増収増益に繋がる努力が見えてこない今回の改定申請には納得できません。

固定資産税の減免（全額免除）等自治体からの恩恵も受けているのですから変更認可については条件を付ける（特定特急料金の改定や乗り継ぎ割引の廃止をしないなど）よう要望します。

- JR四国といたしましては、会社発足以降、電化、行違設備の増設、新型車両の導入など積極的な輸送改善の実施等による増収努力、ICカードの導入、無料Wi-Fi整備、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、駅の無人化、契約社員化、営業時間の短縮、ワンマン運転の拡大、設備保守用の大型機械導入、設備・車両の検査・修繕の外注化といった業務運営の効率化や経費削減に取り組んでまいりました。
- しかしながら、全国に先駆けた四国の少子高齢化・人口減少や高規格幹線道路網の急速な整備、高速道路料金の大幅割引等の影響によって、鉄道運輸収入は前回の運賃改定後である平成8年度からコロナ禍前の令和元年度には約6割まで減少しました。これに対しては、営業費用は前回の運賃改定後である平成8年度とコロナ禍前の令和元年度を比べて約7割、同じく人件費は約5割、社員数は約4000人から定年再雇用従業員含む約2700人と約7割弱まで削減し、経営を維持するとともに、平成8年1月に運賃改定を実施して以降、25年以上にわたり、消費税率の引き上げを除き運賃改定を行わず、運賃を維持してきたところです。
- 鉄道運輸収入の確保に向けては、パターンダイヤの拡大と交通結節機能の強化に向けた地域との連携、バス等フィーダー交通との連携による駅の拠点性強化に取り組んでおります。チケットレス・キャッシュレスサービスの導入では、特急列車の指定席をスマートフォン等から予約し、事前にきっぷを受け取ることなく、チケットレスでご利用になれる「e5489 チケットレス」を導入しました。新しい伊予灘ものがたりの運行を開始し、観光列車の充実に取り組んだほか、四国デスティネーションキャンペーンを実施するなど地域と連携した観光需要創出・誘客促進を進めております。

#### 4. 利用の有無不明（滋賀県在住） より

##### 《JR東海からの補填について》

賛成できません。

その前に、立法により、何も策を講じなくても新幹線収入でぼろもうけでき、しかも営業係数の高い路線をほとんど抱えていない JR 東海の収益の一部を四国の赤字を補填することを考えるべきです。

そして本州以外の JR 各社へ対象を広げるべきです。本州以外の各社(例えば国鉄時代の古い車両を改造して今も使用している JR 九州)の集客努力は限界に来ているでしょう。

在来線の車両更新もせず、ひたすら東海道新幹線(営業係数は50未満でしょう)からのボロ儲けをリニアなんかに費やして自分の首を絞めようとしている東海の将来の赤字会社への転落を予防するためにも、リニア建設をやめさせ、四国などの努力の限界を超えた各社へ収益を配分すべきです。

- JR四国とJR東海は、運賃通算制の採用、列車の相互乗入れ、商品造成など営業施策のうえでは、JRグループとして密接に関係しておりますが、いただいたご意見につきましては、各社とも資本関係としては別法人であり、また、民営化された株式会社における経営判断に関わるものであることからコメントする立場にはないとのことです。

## 5. 利用者（愛媛県在住） より

### 《値上げ幅や支援等について》

意見：

- ①申請について認可してはならない
- ②国等からの支援措置を拡充すべき
- ③中長期的な事業継続のため、再国営化を推進すべき

理由：

- ①値上げが大幅すぎて耐えられない。  
国民の貧困が進むなか、大幅値上げとはなんたることか。私の生活に直結する大問題だ。
- ②積極財政によって鉄道を支援することにより、公正な統治を行うべきだ。
- ③鉄道は（純粋）公共財であり、社会から排除されてはならない。安定輸送のため、再国営化すべきだ。

「 ①値上げが大幅すぎて耐えられない。  
国民の貧困が進むなか、大幅値上げとはなんたることか。私の生活に直結する大問題だ。」について

- JR四国は、会社発足以降、全国に先駆けた四国の少子高齢化・人口減少や高規格幹線道路網の急速な整備、高速道路料金的大幅割引等の厳しい経営環境のなか、積極的な輸送改善の実施等による増収努力、利便性向上に取り組むとともに、業務運営の効率化や経費削減に取り組んでおり、平成8年1月に運賃改定を実施して以降、25年以上にわたり、消費税率の引き上げを除き運賃改定を行わず、運賃を維持してきました。
- 今後を展望いたしますと、さらなる人口減少等による鉄道運輸収入の漸減が想定されるなど構造的な課題があるところ、新しい生活様式の定着による鉄道運輸収入のさらなる減少が加わり、極めて厳しい状況が続くものと考えており、同社の最大限の経営努力を前提とし、関係者からの支援とともに、利用者にも負担をお願いしたところです。
- 値上げ幅につきましては、四国内の他の鉄道事業者の運賃や直近に運賃改定を実施した事業者等の改定率も参考とし、今回申請した改定を行った後の運賃水準は、四国内の他の鉄道事業者と比較しても依然として低廉な水準であると考えております。

「 ②積極財政によって鉄道を支援することにより、公正な統治を行うべきだ。  
③鉄道は（純粋）公共財であり、社会から排除されてはならない。安定輸送のため、再国営化すべきだ。」について

- JR四国に対してはこれまで累次にわたって、経営安定基金の下支え、設備投資に対する助成金の交付・無利子貸付の実施といった支援を行っております。さらに令和3年

度からは、同社の厳しい経営環境を踏まえて、経営自立に向けた取り組みを進めるために必要な支援を継続・拡充し、令和3～7年度分として総額1,025億円を支援することとしております。

- 再国有化につきましては、国鉄の分割民営化は、「公社という自主性の欠如した制度の下で全国一元の巨大組織として運営されている」ことを背景に、地域のニーズに即応した経営の変革や生産性の向上を自主的に進めていくことができず、採算の取れない設備投資の実施、大都市で挙げた収益等を地方の赤字の穴埋めに使うといったいびつな内部補助構造などの国鉄の経営形態そのものに内在する問題点に対し、改革を抜きにして解決不可能と結論付けられ、実施されたものであり、まずは同社への支援等を通し、速やかな経営自立を目指すことが適切であると考えております。

## 6. 利用者（香川県在住） より

### 《サービス水準等について》

＜値上げに対する意見＞ JR 高徳線をよく利用している者です。無人駅が増え、トイレがなくなり、ゴミ箱・時計まで撤去されました。バリアフリーからは程遠く、高齢者も利用するのが困難になっております。30 年以上前に民営化されサービスは最低レベルになりました。分割民営化された時点で今日の状態は予想されたはずで、元の全国一本の国有鉄道にもどるべきです。そうすればドル箱の東海道新幹線の利益を四国・北海道のローカル線の赤字に補填できるはずで、公共性の強い鉄道事業は本来そうあるべきです。信じられない話ですが、JR 四国は来年、駅ビルを新築すると聞いております。そんな余裕があるなら、運賃の値上げはやめて欲しいものです。

- JR四国としては、全国に先駆けた四国の少子高齢化・人口減少や高規格幹線道路網の急速な整備、高速道路料金的大幅割引等の影響によって、鉄道運輸収入は前回の運賃改定後である平成8年度からコロナ禍前の令和元年度には約6割まで減少しました。これに対応するべく業務運営の効率化や経費削減に取り組むなかで、高徳線におきましても、駅の無人化やご利用の少ないトイレを廃止してきたところです。
- 一方で、利便性向上にも取り組んでおり、高徳線では、特急列車は高速化や増発により高松～徳島間の本数は、分割民営化直前の昭和62年3月のダイヤ改正では25本のところ、直近の令和4年3月のダイヤ改正では33本と増加し、所要時間は、同じく平均1時間33分から平均1時間9分と短縮し、また、普通列車については、利用の多い都市圏の区間については本数が増加しているほか、運用している車両につきましても、特急車両、ローカル車両とも大半がJR四国発足後に新製したものであり、大半の特急車両では座席にコンセントや無料Wi-Fiが利用可能であるなど、サービス水準が向上しているところもあるとのこと。
- 再国有化につきましても、国鉄の分割民営化は、「公社という自主性の欠如した制度の下で全国一元の巨大組織として運営されている」ことを背景に、地域のニーズに即応した経営の変革や生産性の向上を自主的に進めていくことができず、採算の取れない設備投資の実施、大都市で挙げた収益等を地方の赤字の穴埋めに使うと言ったいびつな内部補助構造などの国鉄の経営形態そのものに内在する問題点に対し、改革を抜きにして解決不可能と結論付けられ、実施されたものであり、まずは同社への支援等を通し、速やかな経営自立を目指すことが適切であると考えております。
- 高松駅ビル（仮称）につきましては、JR四国グループ全体としての成長を図るため「非鉄道事業における最大限の収益拡大」を掲げ、ホテル、駅ビル・不動産等に重点を置きつつ経営基盤強化に取り組んでおり、その一つの施策として計画を進めております。また、高松駅をご利用のお客様の利便性向上や高松駅周辺の賑わいづくりにも貢献できると考えており、ひいては鉄道の利用促進にもつながると考えております。

## ○賛成意見：2件

### 1. 利用の有無不明（徳島県在住） より

今回の四国旅客鉄道株式会社の鉄道事業の旅客運賃の改定に関して私は今回の改定率で問題ないと思う。現在の四国旅客鉄道は新型コロナウイルスの影響及び四国の人口減少等により厳しい経営状況に置かれている。鉄道は移動手段を持たない学生や高齢者等にとってはとても重要なものになる。そのためにも、運賃の改定により鉄道事業を維持できるのであれば何ら問題がないと思う。また、四国の松山市を中心に展開する伊予鉄道の対キロ運賃表を見ると松山市駅から 11.3Km の郡中港は 490 円である。しかし、四国旅客鉄道の場合 11.3Km は現在の対キロ運賃表であれば 260 円である。この差は 230 円もある。

伊予鉄道の運賃が認められている以上、現在および将来の四国旅客鉄道を維持していくためにも私鉄や第三セクター程度の運賃に値上げすることは問題ないと思う。

- JR四国は今回の運賃改定に際して、先に運賃改定を行った他の事業者や四国内の他の鉄道事業者を考慮しつつ、一方で利用者の負担にも考慮したうえで認可申請を行っております。

### 2. 利用者（香川県在住） より

#### ○意見

##### ・値上げについて

賛成。認可申請書の「変更を必要とする理由」は実情に即したものである。

##### ・国への要望

赤字ローカル線については、国・鉄道事業者・地元自治体が協議会を設置し、対応策を検討することになったようだ。

しかし、個々の路線の協議とは別に、国はもう一歩踏み込んで、将来を見据えた鉄道体系の基本理念の確立と、具体的な対応策(財政支援、負担方法)などを取りまとめ、国民の合意を得る必要があると考える。

##### ・JR 四国への寄付について

JR 四国に寄付を申し出たが、できないと言われた。生活の足である鉄道を守るため、資金面で協力したいと思っている人も多いだろう。

法的な面で制約があるのなら撤廃すべきである。JR 四国が寄付を好んでないなら、国から提案してはどうか。

以上

#### 「・国への要望

赤字ローカル線については、国・鉄道事業者・地元自治体が協議会を設置し、対応策を検討することになったようだ。

しかし、個々の路線の協議とは別に、国はもう一歩踏み込んで、将来を見据えた鉄

道体系の基本理念の確立と、具体的な対応策(財政支援、負担方法)などを取りまとめ、国民の合意を得る必要があると考える。」について

- ご指摘のとおり、ローカル線区のあり方については、国の有識者検討会の提言において、「危機的な状況のローカル線区については、利用者や地域戦略の視点に立ち、将来に向けた地域モビリティのあり方について関係者と検討を進めていくべき」とされていることから、今後、提言に基づき、国としても、将来のあるべき交通体系の構築に向けて、地域の関係者と一体で建設的な議論・検討を進めていきたいと考えています。

「・JR 四国への寄付について

JR 四国に寄付を申し出たが、できないと言われた。生活の足である鉄道を守るため、資金面で協力したいと思っている人も多いだろう。

法的な面で制約があるのなら撤廃すべきである。JR 四国が寄付を好んでないなら、国から提案してはどうか。」について

- JR四国によりますと、同社への寄付につきましては、法的な面での制約はございません。なお、後々のトラブルを防ぐため、贈与契約の締結をお願いすることとなり、また、税務面では、国や地方公共団体などに対する「特定寄附金」であれば、寄付を頂いた方が所得控除を受けることができますが、同社への寄付の場合、そのような控除を受けることはできないとのことです。
- これまでも同社を応援したいという趣旨で個人の方から寄付の申し出があったと聞いていますが、上記のとおり、ご本人にとって手続きが煩雑であるということ及び、税務上のメリットもないことから、寄付を申し出た方に対しては、寄付ではなく同社のきっぷ等をご利用いただくことで応援いただきたい旨、ご案内しているとのことです。

## ○その他の意見（提案・要望等）：6件

### 1. 利用の有無不明（神奈川県在住） より

JR 四国は競合交通機関とのシェア争いが特に激しいと伺っていますが、対策はどのようにお考えでしょうか。

国土交通省で運賃に関する検討会や地域モビリティに関する検討会が開かれ、両方とも中間取りまとめがすでに発表されているかと思いますが、その内容を具体的に検討せず値上げを申請される理由をご教示ください。

あわせて線区の廃止等は特にご検討されていないとどこかで拝見しましたが、整理等をせずに値上げを先に進めるといのはどういうお考えでしょうか。

- JR四国は、競合交通機関対策としては、営業施策上、必要と考えられるものについて特別企画商品を設定し、価格競争力の維持に努めております。このほか、特急列車の指定席をスマートフォン等から予約し、事前にきっぷを受け取ることなく、チケットレスでご利用になれる「e5489 チケットレス」を導入しました。また、主要特急列車では、無料Wi-Fiを利用できるようにしているほか、近年新製した特急車両には、座席にコンセントを設けるなど競争力強化に努めております。また、今回の改定に併せて、様々な取り組みを行うこととしております。
- また、運賃改定については、JR四国の営業エリアである四国は、全国に先駆けて人口減少が進んでおり、鉄道運輸収入の漸減を想定せざるを得ない構造的な課題がある一方、鉄道運輸収入回復のペースは鈍く、さらに、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よって元の水準までは戻らない厳しい状況を想定せざるを得ないことから、今後とも地域の基幹的公共輸送機関としての役割を果たしていくために、今回、運賃改定の認可申請に至ったとのことです。
- なお、ローカル線区のあり方については、国の有識者検討会の提言において、「危機的な状況のローカル線区については、利用者や地域戦略の視点に立ち、将来に向けた地域モビリティのあり方について関係者と検討を進めていくべき」とされていることから、今後、提言に基づき、国としても、将来のあるべき交通体系の構築に向けて、地域の関係者と一体で建設的な議論・検討を進めていきたいと考えております。

## 2. 通勤利用者（香川県在住） より

一筆啓上いたします。

JR 四国野球部の廃部の発表をした上での運賃値上げではないでしょうか。

私は香川県で公立小学校の教諭をしています。名古屋からUターンし12年間、観音寺～丸亀間を定期通勤してきました。

駅から遠く不便な場所に点在する小学校では、公共交通機関+バイクで通勤するものなど皆無なので、事務員は嫌がります。しかし、鉄路維持のためにと続けてきました。6ヶ月定期券代は県から全額手当が出ますが、+17万円。納税額は上がっています。さらに特急券を自腹で払い、微力ながら売り上げに貢献してきましたが、もうやめまです。特急と言っても昔の急行です。

国交省は今後も道路と軽四天国づくりに邁進されるのでしょうか。公務員こそが、議員が、公共交通機関で通勤。今回の値上げはそれを促す政策を打たなかったツケだと考えています。例えば特急券もキロ数によらず、全額負担すべきです。公共交通機関通勤者こそ減税です。

- JR四国によれば、同社硬式野球部は、地元出身選手の積極的な採用、四国で少年野球教室を行うなど、地域密着型チームとして、四国におけるスポーツ文化の活性化及びレベル向上に寄与し、地域に貢献することを目指しています。また、活動費用は可能な限り抑制し、部員は車掌や駅係員として社業と野球の両立を図るべく日々業務に携わっております。今後とも地域貢献を果たして参りたいとのことです。
- 国土交通省といたしましても、同社への支援等を通し、速やかな経営自立を促してまいりたいと考えております。

## 3. 利用の有無不明（徳島県在住） より

意見

JR 四国鳴門線では、競合する徳島バスより運賃が安いのが理由で利用されています。利便性は、バスの方がかなり良いです。つまり、運賃が同程度になれば、JR 鳴門線の利用者は激減すると思われまます。

JR 鳴門線を利用する人は値上げ率以上に減少すると思われまます。

そこで、JR 四国の運賃なのですが、駅探というサイトで、徳島から高松（香川）74.5kmと舞子（神戸市）から京都河原町 92.8km を比べてみました。

徳島から高松（香川） 1,470 円 74.5km 2 時間 53 分 12:30～15:23

舞子から京都河原町 940 円 92.8km 1 時間 40 分 11:33～13:13

でした。

距離が短いのに運賃が高く、時間が多くかかっています。

運賃の値上げには、反対はしないのですが、その辺を良く考えて欲しいです。

以下は、私が鳴門市に提案しているものです。

循環バスと連携した代替バスでの鳴門線減便による JR の経費削減と観光客誘導

2022 年 8 月 29 日 (個人名省略)

#### 問題点

- ・ JR 鳴門線の営業係数は 300 程度で、旅客収入の 3 倍の費用がかかっている。
- ・ 鳴門への観光客は、自家用車と高速バスが大半で、JR 鳴門線を利用した観光客は僅かである。
- ・ 鳴門公園への路線バスと JR 鳴門線は連携していない。

#### 改善案

- ・ JR 鳴門線を廃止の対象から外す為に、経費削減などをアピールする。
- ・ 市内循環バスと連携した代替バスでの鳴門線減便で、JR の経費を削減する。
- ・ 市内循環バスと連携した代替バスで、高速バスなどからの観光客を誘導する。

#### 方法

- ・ 通勤・通学の大量輸送が必要な時間帯を残し、10 時から 16 時までを減便して経費削減を行う。
- ・ 10 時から 16 時までは、市内循環バスが運行されているので、それに連携した代替バスを運行する。

以下は、市内循環バスに連携した時刻表です。

鳴門駅前発	池谷駅着	池谷駅発	鳴門駅前着
10:05 ①号車	10:25	10:35 ①号車	10:55
10:35 ②号車	10:55	11:05 ②号車	11:25
11:05 ①号車	11:25	11:35 ①号車	11:55
11:35 ②号車	11:55	12:05 ②号車	12:25
12:05 ①号車	12:25	12:35 ①号車	12:55
12:35 休み	13:05	休み	
13:05 ②号車	13:25	13:35 ②号車	13:55
13:35 ①号車	13:55	14:05 ①号車	14:25
14:05 ②号車	14:25	14:35 ②号車	14:55
14:35 ①号車	14:55	15:05 ①号車	15:25
15:05 ②号車	15:25	15:35 ②号車	15:55 終
15:35 ①号車	15:55	16:05 ①号車	16:25 終

#### 効果

- ・ JR 鳴門線の営業係数が良くなり、廃止の対象から外れる。
- ・ 北部方面（鳴門公園、高速鳴門バス停）と連携することによって、観光客を誘導できる。
- ・ 自治体の方からの減便要求ということで、大ニュースとなり鉄道マニアが訪れる。
- ・ 鉄道マニアなどの動画によって、鳴門の宣伝になり、観光客が急増する。
- ・ 市内循環バスと連携することによって、鳴門病院などへの通院が楽になる。
- ・ 大型ショッピングセンターなどへのアクセスが良くなる。

「JR 四国鳴門線では、競合する徳島バスより運賃が安いのが理由で利用されてい

ます。  
利便性は、バスの方がかなり良いです。つまり、運賃が同程度になれば、JR 鳴門線の利用者は激減すると思われます。

JR 鳴門線を利用する人は値上げ率以上に減少すると思われます。

そこで、JR 四国の運賃なのですが、駅探というサイトで、徳島から高松（香川）74.5km と舞子（神戸市）から京都河原町 92.8km を比べてみました。

徳島から高松（香川） 1,470 円 74.5km 2 時間 53 分 12:30～15:23

舞子から京都河原町 940 円 92.8km 1 時間 40 分 11:33～13:13

でした。

距離が短いのに運賃が高く、時間が多くかかっています。

運賃の値上げには、反対はしないのですが、その辺を良く考えて欲しいです。」について

- 大都市圏の人口密集地帯を走行する大手私鉄の路線と都市圏から閑散地域まで広域なエリアをカバーするJR四国の路線の経営環境は大きく異なり、運賃の水準比較はJR四国と並行する地方私鉄と行うことが適切であると考えています。また、運賃改定後もJR四国の運賃水準は四国内の他の鉄道事業者と比較すると低廉となっております。
- また、距離が短いにもかかわらず所要時間が上回ることについては、JR四国路線とご指摘の路線の線路設備の差によるものと考えています。

徳島と高松を結ぶ同社の高德線は全線単線であり、普通列車については途中駅での列車行き違いや特急列車が追い越すための待ち時間がある一方で、舞子（神戸市）から京都河原町については、JR西日本及び阪急の路線で、すべて複線以上の線路設備を有しており、線路容量を活かした快速列車等の設定により普通列車であっても速達性が高くなっているものと考えております。

#### 「問題点

- ・ JR 鳴門線の営業係数は 300 程度で、旅客収入の 3 倍の費用がかかっている。
- ・ 鳴門への観光客は、自家用車と高速バスが大半で、JR 鳴門線を利用した観光客は僅かである。
- ・ 鳴門公園への路線バスと JR 鳴門線は関係していない。

#### 改善案

- ・ JR 鳴門線を廃止の対象から外す為に、経費削減などをアピールする。
- ・ 市内循環バスと関係した代替バスでの鳴門線減便で、JR の経費を削減する。
- ・ 市内循環バスと関係した代替バスで、高速バスなどからの観光客を誘導する。

#### 方法

- ・通勤・通学の大量輸送が必要な時間帯を残し、10時から16時までを減便して経費削減を行う。
- ・10時から16時までは、市内循環バスが運行されているので、それに連係した代替バスを運行する。」について

○ JR四国としては、MaaS の考え方のもと、交通事業者が競争ではなく協調し、鉄道やバス等の各モビリティが特性を發揮し、有機的に連携することにより、移動手段をシームレスに繋ぎ、統合された1つの移動サービスとして提供することが重要であると考えており、四国に最適で持続可能な「公共交通ネットワークの四国モデル」の構築に向け、自治体や交通事業者を含めた地域等関係者との連携をより密にして、様々な観点から各種施策の検討を行っていききたいとのことです。

#### 4. 利用者（居住地不明） より

・これまで繰り返し、四国旅客鉄道株式会社のホームページから経営改善意見を投稿してきたが、一向に意見を反映した取り組みが行われず、「座して死を待つ」そのものな経営しか行われていないため、今回の料金改定も当然の帰結である。大きくは、「三島問題」及びJR貨物の経営統廃合に課題が移っている。まず、JR北海道のJR東日本への吸収合併、JR四国のJR西日本への吸収合併、JR貨物の事業売却を早急に行う必要があるのかと考える。現状では社会的コストがかかりすぎて、現役世代の重税感に結局ツケが全て跳ね返ってしまっている。

・現状でも料金が高すぎて利用ができない。私は、徳島本線を利用する者であるが、利用する徳島一阿波池田間でも普通列車で1,660円もする。

しかも、駅舎にトイレがない、本数が少なすぎる、電化がされていないので時間も掛かり過ぎると大方「利用者本位」の列車となっていない。

利用者を経費をかけず根本的に向上させる、あるいは車両運行にかかるコストを大幅に削減するといった「費用対効果」をしっかりと考えた経営を行わないと、いくら料金改定を行っても「焼け石に水」である。

・吉野川トロッコ列車など観光列車に活路を見出すしか手短な方法がないかと考えるが、徳島本線からの車窓景色が障害樹で見えない。自社の費用で切るのでは経費が掛かり過ぎるため、バイオマス発電事業者に入札をかける、あるいは個人ボランティアを募る、NPO法人を使うなど手法はあるかと考えるが障害樹をそのまま譲り渡し、「バイオマス燃料」・「薪」・「竹チップ」流用で使っただきながら植栽管理を無償で行うことを以前私は提案した。未だに組みすら見えず、せっかくの吉野川の雄大な景色も列車から大部分のビュースポットで見えない。社内のお弁当販売や物品販売も、地元の製品・商品とタイアップして販売することも可能かと考える。弊社事業ではあるが、三好市産「よもぎ」のふるさと産品が先日、徳島新聞に掲載された。このように行政から支援を一切受けることなく、自力で地方創生の魁となろうと尽

力する企業は地元にあるので、そういった企業と公共性の高い貴社のような企業がタイアップすることにより、消費地である京阪神・中京・首都圏の注目を浴びて地域収益性が向上する。

については、創意工夫をしっかりと行って、「お客様にいかに喜んでいただくか」を考えた価値ある経営を行っていただきたい。

・以前、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構に勤務していたため、JR 四国の内情は良く知っていて、鉄道事業債の返済も困難な状況が見て取れた。偏に「沿線開発」が遅すぎて、沿線利用者数の減少から事業収益性が低すぎるため、鉄道収益も上がらないという悪循環に陥っている。

高松駅前では一部マンション開発も行われているが、徳島駅北側・西側、高知駅北側など駅近でも人もいないような状況になっている。遊休地がまだ広大に残っているため、早急に売却を進める必要がある。

・駅舎利活用も経営センスを感じない。辻駅は地元なのでずっと見ているが、私が見ている6年間でも入店舗がない。空店舗を継続放置しても維持管理コストもかかるだけのため、すぐに利用する方法を考えないといけない。

例えば、郵便局と地元自治体に働き掛けて、簡易郵便局を設置するとともにその郵便局に住民票発行等窓口業務を行ってもらおう。空きスペースに地元学生が使える自習室スペースを設ける。地元交流スペースにすれば、災害時も駅舎の方が防災体制が構築しやすいため使いやすい。地元自治体も自前施設を確保するよりも借用で使う方が費用が掛からない。休日は地元マルシェをやってもらおう。産業活性と人的交流を向上させていくといった人を集める施設に駅舎を変えないと、人が集まらないので駅前が寂れるだけで、おもしろくもないため誰も寄ってこない。

幸い江口駅でも阿波加茂駅でも駅前が広いので、お金をかけずに利活用向上を図ることは可能と考える。

・株式を上場していないため、どうしてもお役所体制的な経営が抜け切れていない。随分と以前、半井前社長に阿波池田活性化講演会が阿波池田で開催された際、意見を申し上げたが、危機感を全く感じる事ができなかった。その後、コロナとなり、現状のような状況で今回の運賃値上げとなっている。料金改定で凌ぐという発想自体が経営としては安直過ぎて、「経営努力を果たされたんですか?!」と利用者から尋ねられた場合に、説明責任を果たせないと思える状況が垣間見える。

公共交通機関は、一般営利企業と異なり、社会的公器の程度が非常に高いものである。できる限り経営存続して、社会的責任使命を果たしていただかないと、「交通弱者」を産み出すようなことでは、ますます地方が衰退するだけになってしまう。経営に関して意見する人は、私だけではなくて「徳島県目安箱」等でもよく意見を拝見する。

丁寧に意見を吸い上げて、できることは間断躊躇なく即断即決で行っていく。スピード感のある経営を是非ともお願いしたい。

・そもそも太陽光発電を沿線で延々とやってはいかがかとも以前提案したことがある。植栽管理を行わざるを得ない状況であれば、管理費を投じるだけでは能がなく、かけたコストに見合ったもの以上の収益を受け取るのが企業の在り方である。JR 四

国は、社会的信頼度は高い企業であるため、大阪府で取り組まれているように「太陽光ファンド」の主体となって、沿線住人に資本投下してもらおう策がある。ファンド資金を元手に太陽光を設置して収益を配当するスキームにすれば、少額資金で太陽光発電事業に参画したいという人間も数多くいてるため、事業化できる。JR 北海道と違って雪深くないため、管理コストが障害樹伐採と除草にほぼ限られ、それも無償で沿線住民等にやってもらえるスキームを作れば、安定的収益の柱となる。

「大きくは、「三島問題」及び JR 貨物の経営統廃合に課題が移っている。まず、JR 北海道の JR 東日本への吸収合併、JR 四国の JR 西日本への吸収合併、JR 貨物の事業売却を早急に行う必要があるのかと考える。現状では社会的コストがかかりすぎて、現役世代の重税感に結局ツケが全て跳ね返ってしまっている。」について

- 国鉄の分割民営化は、「公社という自主性の欠如した制度の下で全国一元の巨大組織として運営されている」ことを背景に、地域のニーズに即応した経営の変革や生産性の向上を自主的に進めていくことができず、採算の取れない設備投資の実施、大都市で挙げた収益等を地方の赤字の穴埋めに使うと言ったいびつな内部補助構造などの国鉄の経営形態そのものに内在する問題点に対し、改革を抜きにして解決不可能と結論付けられ、実施されたものであり、まずは同社への支援等を通し、速やかな経営自立を目指すことが適切であると考えております。

「・現状でも料金が高すぎて利用ができない。私は、徳島本線を利用する者であるが、利用する徳島～阿波池田間でも普通列車で1,660円もする。しかも、駅舎にトイレがない、本数が少なすぎる、電化がされていないので時間も掛かり過ぎると大方「利用者本位」の列車となっていない。利用者を経費をかけず根本的に向上させる、あるいは車両運行にかかるコストを大幅に削減するといった「費用対効果」をしっかりと考えた経営を行わないと、いくら料金改定を行っても「焼け石に水」である。」について

- JR四国は、全国に先駆けた四国の少子高齢化・人口減少や高規格幹線道路網の急速な整備、高速道路料金の大幅割引等の影響によって、鉄道運輸収入は前回の運賃改定後である平成8年度からコロナ禍前の令和元年度には約6割まで減少しました。これに対応するべく業務運営の効率化や経費削減に取り組むなかで、徳島線におきましても、ご利用が減少するなか、ご利用状況に応じた列車設定や車両数の調整、ワンマン運転の拡大、駅の無人化やご利用の少ないトイレを廃止してきたところです。
- 一方で、収入確保に向け、藍よしのがわトロッコを運行し、地域の外からお客様を呼び込む取り組みを行っております。また、利便性向上にも取り組んでおり、徳島線では、特急列車は増発により徳島～阿波池田間の本数は、分割民営化直前の昭和62年3月のダイヤ改正では4本のところ、直近の令和4年3月のダイヤ改正では11本となっております。運用している車両につきましては、ローカル車両は大半がJR四国発足後に新

製したものとなっております。このようにサービス水準が向上しているところもございます。これらの取り組みのほか、今後はより多くのお客様へのわかりやすい情報提供に向けて、無人駅や有人駅の営業時間外において、列車の遅延、運休等について、お客様に映像と音声でお知らせできるデジタルサイネージの整備を拡大します。また、いつでも、どこでも、キャッシュレスでのきっぷ購入と、紙のきっぷを持たずに乗車可能とできるようスマートフォンアプリによる新チケットシステムを開発・導入します。特別企画乗車券だけではなく、普通乗車券をはじめ通勤・通学定期乗車券の発売も目指しており、より身近でスマートにJR四国の列車をご利用いただける環境を提供します。

- 同社としては、今後とも経営努力を重ねてまいります。固定費が大半を占める鉄道事業の特質上、安全・安定輸送を確保するために必要となる安全投資、修繕を確保したうえでの経費削減には限界があるため、JR四国の最大限の経営努力を前提とし、関係者からの支援とともに、利用者負担をお願いしたく、運賃改定の認可申請に至ったものです。

「吉野川トロッコ列車など観光列車に活路を見出すしか手短な方法がないかと考えるが、徳島本線からの車窓景色が障害樹で見えない。自社の費用で切るのでは経費が掛かり過ぎるため、バイオマス発電事業者に入札をかける、あるいは個人ボランティアを募る、NPO法人を使うなど手法はあるかと考えるが障害樹をそのまま譲り渡し、「バイオマス燃料」・「薪」・「竹チップ」流用で使っていただきながら植栽管理を無償で行うことを以前私は提案した。未だに仕組みすら見えず、せつかくの吉野川の雄大な景色も列車から大部分のビュースポットで見えない。社内のお弁当販売や物品販売も、地元の製品・商品とタイアップして販売することも可能かと考える。弊社事業ではあるが、三好市産「よもぎ」のふるさと産品が先日、徳島新聞に掲載された。このように行政から支援を一切受けることなく、自力で地方創生の魁となろうと尽力する企業は地元にあるので、そういった企業と公共性の高い貴社のような企業がタイアップすることにより、消費地である京阪神・中京・首都圏の注目を浴びて地域収益性が向上する。

については、創意工夫をしっかりと行って、「お客様にいかに喜んでいただくか」を考えた価値ある経営を行っていただきたい。」について

- JR四国が運行する藍よしのがわトロッコなどの観光列車では、車内でのお食事・お弁当は、地元で評判の高い事業者から提供を受けているほか、車内の調度品、車内販売のお土産品等については、その土地ならではの銘品を使用しており、JR四国の収益向上だけでなく、地域産品のPRにも寄与していると考えております。また、「四国家のお宝シリーズ」として、地域の文化資源を掘り起こし、地域の皆様とともに観光素材へと磨き上げる取り組みを実施しております。
- このように今後ともお客様に喜んでいただき、観光振興、地域振興につながる取り組みを進めることとしているとのことです。

「・以前、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構に勤務していたため、JR 四国の内情は良く知っていて、鉄道事業債の返済も困難な状況が見て取れた。偏に「沿線開発」が遅すぎて、沿線利用者数の減少から事業収益性が低すぎるため、鉄道収益も上がらないという悪循環に陥っている。

高松駅前では一部マンション開発も行われているが、徳島駅北側・西側、高知駅北側など駅近でも人もいないような状況になっている。遊休地がまだ広大に残っているため、早急に売却を進める必要がある。」について

- JR四国としては、駅を中心としたまちづくりについては、JR四国による開発だけではなく、駅周辺への公共施設整備、モビリティ間の連携強化、駅周辺環境整備による交通結節機能の強化などが重要になると考えております。これらはJR四国だけで実現できるものではございませんので、地域の皆様と連携しつつ、進めてまいりたいとのことです。

「・駅舎利活用も経営センスを感じない。辻駅は地元なのでずっと見ているが、私が見ている6年間でも入店舗がない。空店舗を継続放置しても維持管理コストもかかるだけのため、すぐに利用する方法を考えないといけない。

例えば、郵便局と地元自治体に働き掛けて、簡易郵便局を設置するとともにその郵便局に住民票発行等窓口業務を行ってもらう。空きスペースに地元学生が使える自習室スペースを設ける。地元交流スペースにすれば、災害時も駅舎の方が防災体制が構築しやすいため使いやすい。地元自治体も自前施設を確保するよりも借用で使う方が費用が掛からない。休日は地元マルシェをやってもらう。産業活性と人的交流を向上させていくといった人を集める施設に駅舎を変えないと、人が集まらないので駅前が寂れるだけで、おもしろくもないため誰も寄ってこない。

幸い江口駅でも阿波加茂駅でも駅前が広いので、お金をかけずに利活用向上を図ることは可能と考える。」について

- JR四国としては、駅舎及び駅舎の空きスペースについては、地域の皆様とも連携し、様々な形で活用を進めております。一部の駅では駅舎内に郵便局が併設されているものや、道の駅と一体化した駅舎もあり、観光案内所や地元のコミュニティスペースが開設されている駅もあります。今後とも地域の皆様とも連携しつつ、活用を検討していくこととしているとのことです。

「・株式を上場していないため、どうしてもお役所体制的な経営が抜け切れていない。随分と以前、半井前社長に阿波池田活性化講演会が阿波池田で開催された際、意見を申し上げたが、危機感を全く感じる事ができなかった。その後、コロナとなり、現状のような状況で今回の運賃値上げとなっている。料金改定で凌ぐという発想自体が経営としては安直過ぎて、「経営努力を果たされたんですか?!」と利用者から尋ねられた場合に、説明責任を果たせないと思える状況が垣間見える。公共交通機関は、一般営利企業と異なり、社会的公器の程度が非常に高いものである。できる限り経営存続して、社会的責任使命を果たしていただかないと、「交通弱者」を産み出すようなことでは、ますます地方が衰退するだけになってしまう。経営に関して意見する人は、私だけではなくて「徳島県目安箱」等でもよく意見を拝見する。

丁寧意見を吸い上げて、できることは間断躊躇なく即断即決で行っていく。スピード感のある経営を是非ともお願いしたい。」について

- JR四国は、会社発足以降、全国に先駆けた四国の少子高齢化・人口減少や高規格幹線道路網の急速な整備、高速道路料金の大幅割引等の厳しい経営環境のなか、積極的な輸送改善の実施等による増収努力、利便性向上に取り組むとともに、業務運営の効率化や経費削減に取り組んでまいりました。国等から累次にわたって支援を受けつつ、経営努力を積み重ね、平成8年1月に運賃改定を実施して以降、25年以上にわたり、消費税率の引き上げを除き運賃改定を行わず、運賃を維持しております。
- 今後を展望いたしますと、さらなる人口減少等による鉄道運輸収入の漸減が想定されるなど構造的な課題があるところ、新しい生活様式の定着による鉄道運輸収入のさらなる減少が加わり、極めて厳しい状況が続くものと考えており、JR四国の最大限の経営努力を前提とし、関係者からの支援とともに、お客様にもご負担をお願いしたものとのことです。
- 同社としては、経営に関し、今後とも様々なご意見を踏まえ、各種施策を実施してまいります。

「・そもそも太陽光発電を沿線で延々とやってはいかがかとも以前提案したことがある。植栽管理を行わざるを得ない状況であれば、管理費を投じるだけでは能がなく、かけたコストに見合ったもの以上の収益を受け取るのが企業の在り方である。JR 四国は、社会的信頼度は高い企業であるため、大阪府で取り組まれているように「太陽光ファンド」の主体となって、沿線住人に資本投下してもらおう策がある。ファンド資金を元手に太陽光を設置して収益を配当するスキームにすれば、少額資金で太陽光発電事業に参画したいという人間も数多くいてるため、事業化できる。JR 北海道と違って雪深くないため、管理コストが障害樹伐採と除草にほぼ限られ、それも無償で沿線住民等にやってもらえるスキームを作れば、安定的収益の柱となる。」について

- JR四国としては、ホテル、駅ビル、不動産など様々な非鉄道事業に注力しており、太陽光発電ファンドも新規分野における案件の一つであると考えますが、経営資源が限られるなかで、事業スキーム、投資採算性、事業の持続可能性、ノウハウの取得等様々な点を考慮し、他の案件も含め優先順位を付けて判断していく必要があるとのこと。

#### 5. 利用者（近年利用なし）（三重県在住） より

下記に意見を記入いたします。

1. 資料のほかに、JR 四国のホームページで掲載されている輸送状況データを参考にしましたが2020年度の収入落ち込みが非常に大きいようです。資料にある増収額は損益と比較すると収入減少を賄えないように思いますが、この変更で経営は安定するのでしょうか。

2. 最近、国土交通省等においても地域公共交通について「持続可能」のキーワードを使い提言等をされておりますが、現在の自立採算をベースにした収支の考え方は特にJRローカル線においては路線単独では経営がまったく成り立たない状況は以前から変わっていません。そういった意味からは今回の運賃変更においては全社的にほぼ同一の運賃水準をベースにしたままの変更は早晚優良路線を含めた本体の経営にも悪影響を及ぼす可能性があるのではないのでしょうか。また現状の運賃制度は経営困難なレベルの路線においても収支均衡が困難なことが沿線住民にもわかりづらい（情報発信があまりうまくいっていないことも否定できないところではありますが、そもそも「あって当たり前」の感覚から抜けられていない）一因にもなりつつあるように思います。閑散線区においても経営の持続性を意識づけるのであれば、ある程度の固定費用は線区単位で収支均衡を志向できるよう、加算運賃や距離換算等の方法で、利用の多い線区とは制度的に運賃格差をきちんとつけることも必要ではないかと考えますが、いかがでしょうか。

3. JR各社で設定されている企画きっぷ「青春18きっぷ」について、各社共通利用商品ということで利用方法の設定や収入配分等がなされていると思いますが、特に列車遅延等の旅客対応トラブルや閑散線区での現場対応に苦労しているような話も見聞きます。商品設定に問題があるのであれば共通商品としての設定を取りやめて各社対応等の必要もあるように思いますが、何か考えはありますか。また普通列車の走らない区間については区間を切って特急列車の追加料金無し利用を認めていますが、停車しない列車の料金收受などを考えれば当該区間の料金收受利用を認めた方が増収にもなりそうに思います。

以上になります。

よろしく願いいたします。

「1. 資料のほかに、JR 四国のホームページで掲載されている輸送状況データを参考にしましたが2020年度の収入落ち込みが非常に大きいようです。資料にある増収額は損益と比較すると収入減少を賄えないように思いますが、この変更で経営は安定するのでしょうか。」について

- 2020年度については、コロナ禍の影響を受け、大幅にご利用が落ち込んでおります。
- なお、運賃改定後の需要想定につきましては、コロナ禍が収束してご利用は回復するものの、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よって、鉄道運輸収入は元の水準には戻らないという前提で想定しております。
- 運賃改定の検討にあたっては、四国内の他の鉄道事業者の運賃とのバランスを考慮するとともに、直近に運賃改定を実施した鉄道事業者等の改定率も参考とし、これらを踏まえ検討した結果、JR四国の改定率は全体で12.8%（料金改定含む）となり、これを将来の需要想定に反映させた結果、増収額は3年間で約55億円（年平均約18億円）となりました。
- ご指摘のとおり、運賃改定後も赤字の収支であり、運賃改定余地を残す状態ではありますが、JR四国としては、中期経営計画2025の目標達成、長期経営ビジョン2030の実現に向けて、運賃改定を実施させていただき、これらの計画等に基づく施策やさらなる収支改善施策を、常に同社を巡る経営環境をしっかりと踏まえたうえで適切に策定・実行し、不断の経営改善を重ねてまいりたいとのことです。

「2. 最近、国土交通省等においても地域公共交通について「持続可能」のキーワードを使い提言等をされておりますが、現在の自立採算をベースにした収支の考え方では特にJRローカル線においては路線単独では経営がまったく成り立たない状況は以前から変わっていません。そういった意味からは今回の運賃変更においては全社的にほぼ同一の運賃水準をベースにしたままの変更は早晚優良路線を含めた本体の経営にも悪影響を及ぼす可能性があるのではないのでしょうか。また現状の運賃制度は経営困難なレベルの路線においても収支均衡が困難なことが沿線住民にもわかりづらい（情報発信があまりうまくいっていないことも否定できないところではありますが、そもそも「あって当たり前」の感覚から抜けられていない）一因にもなりつつあるように思います。閑散線区においても経営の持続性を意識づけるのであれば、ある程度の固定費用は線区単位で収支均衡を志向できるよう、加算運賃や距離換算等の方法で、利用の多い線区とは制度的に運賃格差をきちんとつけることも必要ではないかと考えますが、いかがでしょうか。」について

- JR四国としては、ご利用の少ない線区については現在も擬制キロ運賃を導入し、幹線と比較して1.1倍の運賃となるように設定しています。また、全路線収支の状況を公表するなどをご利用の少ない路線の現状について広く知っていただく取り組みを行っているところです。
- 一方で、路線ごとに収支均衡を取れるレベルの運賃改定を実施すると、それぞれの運賃格差が極端に大きくなることが想定され、かつ大幅な値上げとなることから、さらなるお客様離れを招いてしまう恐れがあり、困難とのことです。

「3. JR各社で設定されている企画きっぷ「青春18きっぷ」について、各社共通利用商品ということで利用方法の設定や収入配分等がなされていると思いますが、特に列車遅延等の旅客対応トラブルや閑散線区での現場対応に苦労しているような話も見聞きします。商品設定に問題があるのであれば共通商品としての設定を取りやめて各社対応等の必要もあるように思いますが、何か考えはありますか。また普通列車の走らない区間については区間を切って特急列車の追加料金無し利用を認めています、停車しない列車の料金收受などを考えれば当該区間の料金收受利用を認めた方が増収にもなりそうに思います。」について

- JR四国によれば、「青春18きっぷ」につきましては、同社においては他のきっぷと比較して特に列車遅延等の際のお客様トラブルや閑散線区での対応に苦慮している状況にはなく、四国外からお越しになる方など多くのお客様にご利用いただいていることから、現在のところ、同きっぷから離脱することは考えていないとのこと。また、同社管内では、普通列車が運行していない等の理由により「青春18きっぷ」で特急料金をいただかずにそのままご利用いただける区間は設定していないとのこと。

#### 6. 利用の有無不明 より

提出意見：

本件の意見提出が30日未満の場合その理由」は何ですか？

- 旅客運賃の上限変更認可申請に対する意見募集は、命令等の公布・決定等を行うものではなく、任意の意見募集となります。
- 旅客運賃の上限変更認可申請に対する意見募集については、7日以内で概ね意見が出尽くし、或いは同旨の意見が多くなることから、14日間と定めているところです。