

第2回検討会において、委員の方々からいくつかJRに対するご質問・ご意見をいただきました。
JRとしての考え方は以下の通りです。

【JR東日本・JR西日本・JR九州】

1. 加藤委員の「協議運賃を活用するべき」とのご意見に関して

- ・令和5年地域交通法改正において、新たに鉄道における協議運賃制度を創設いただきました。
- ・地域に根差した持続可能な交通サービスの提供に資する柔軟な運賃設定に向けて、協議運賃制度の活用についても、今後検討を深めてまいります。

2. 加藤委員の「実態を見ればJRは民鉄に比べサービスレベル(運行本数・車両数)が低いのではないか」とのご意見に関して

- ・都市部の路線についてはJR、民鉄とも提供している輸送力(定員×両×本数)に大きな差異は無いと考えております。一方で、地方ローカル線については、ご指摘のとおり、JR路線の運行本数は民鉄・3セクと比較して少ない傾向があると認識しております。
- ・これは、民間企業として、出来る限りの省力化・スリム化を行うことにより地方ローカル線の持続的 possibility を高めているためであり、公的資本や補助金等を活用した運営スキームとなっていなことも要因の一つではないかと考えております。
- ・また、鉄道の安全な運行のために必要な設備投資や修繕等に対しては、必要とされるコストをかけております。

【JR東日本・JR西日本・JR九州】

3. 田村委員の「JRが提示するデータの算出方法がわかりにくい、第三者でも評価できるようにするべき」とのご意見に関して

- ・ご指摘いただいたJR各社が公表するデータのわかりやすさについては、貴重なご意見として承りました。
- ・持続可能な地域公共交通のあり方について地域の関係者で主体的に議論、検討を深めていく路線・線区については、会議等でのデータ提供等を含め協力したいと考えております。

4. 宮島委員の「再構築目的だけでなく、さらに必要と考える制度やスキームについて具体的な意見はあるか」とのご質問に関して

- ・令和5年地域交通法改正において、ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充をいただいて、非常にありがとうございます。更なる支援制度という観点で、ご検討いただきたい事項は主に以下の4点です。

1. 鉄道からモード転換後の土地の扱いや鉄道施設(駅・橋梁等)の利活用や撤去の取扱いに対する支援
2. モード転換した場合における、転換後のモードの事業運営に対する支援
3. 事業者単独では維持が困難な路線を、災害時や有事等に備えたりダンダンシー機能の保持や貨物輸送等の観点で国(や地域)が鉄道として残すべきと判断する場合、その路線の維持・運営に対する支援
4. 省人化モードの開発や刷新感ある地域づくりに相応しい自動運転の社会実装に向けた推進

第2回 鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会(第2期)において 委員よりいただいたご意見に対する考え方

【JR東日本・JR西日本・JR九州】

5. 竹内委員の「通学定期負担など、本来は事業者が負担しなくてよいものはないか。負担しな くても良いものを負担している金額はどの程度か」とのご意見に関して

- ご指摘いただいた通学定期券の他に、学生割引や各種障害者割引等については、事業者の負担の在り方について見直しの余地があると考えております。
- 一方で、地方ローカル線においては、収入に対して路線の維持に係るコストが大きいため、通学定期負担の軽減等により収入が増えたとしても、路線全体の収支に対する改善は限定的だと想定しております。
- また、通学定期負担等に加え、運賃制度の見直し(インフレに対応した柔軟な価格設定等)についても課題と考えております。

【JR西日本】

6. 宮島委員の「学校の始業時間変更に関する障壁となるものは何か」とのご質問に関して

- 学校の始業時間変更については、弊社管内でも過去に沿線自治体や教育委員会にもご理解いただき実現できた事例もあることからルール上の問題はないと認識しておりますが、その対応・判断については個々の学校に委ねられているのではないかと考えております。
- 「地域交通の持続可能性の向上に向けて、様々な関係者が連携・協働する」という観点で、国の問題認識のもと、ご利用やニーズの分散に向けた柔軟な対応について、上位機関から理解醸成を促していただきたいとの考え方から、検討会において問い合わせをさせていただいたところです。