

## J R 芸備線の状況等に関するヒアリング（第 1 回） 質疑応答要旨

日 時：令和 5 年 2 月 1 日（水） 13:00～14:30

場 所：ホテルグランヴィア岡山 4 階「フェニックス」

出席者：別紙出席者名簿のとおり

---

### < 質疑応答 >

(広島県)

新聞報道によると J R 西日本の経営状況というのは、黒字がかなり戻ってきている印象。一方で、J R 西日本の認識は、鉄道利用はコロナ禍前に戻らないと想定しているが、これは、コロナ禍のテレワークやオンラインの定着によって、新幹線のビジネス利用や京阪神などの都市部の定期利用が戻らないことが主な要因ではないか。つまり、見直すべきはローカル鉄道だけではなく、新幹線や都市部の事業構造なのではないか。そういった課題認識はあるか。

(J R 西日本)

外部環境の変化などにより、非常に厳しい経営状況となっているので、都市部やローカルに関わらず、収入・費用の両面にわたって構造的にしっかりと取り組み、持続的に経営していけるよう努めたい。都市部もローカルも課題はあるので、地域の皆様と一緒に解決に向けて取り組みたい。

(岡山県)

利用はコロナ禍前の状態には戻らないと想定しているとのことだが、どのような根拠に基づくものなのか。

(J R 西日本)

コロナ禍により生活様式が変わり、既に定着していると考えている。観光面は戻ると考えているが、ビジネス面は、定期券のデータなどを踏まえると、なかなか戻らないのではないかと考えている。J R 他社でも、同じような想定をしているところである。

(岡山県)

輸送密度 2,000 人未満の線区の収支を公表しているが、その対象線区は全て赤字となっているのか。また、輸送密度 2,000 人以上の線区について、赤字となっているところはあるのか。

(J R 西日本)

輸送密度 2,000 人未満の線区については、全て赤字である。2,000 人以上の線区は個別の収支を算定していない。ただ、国鉄再建法の際に、国鉄で計算されたものでは、輸送密度 8,000 人で赤字、J R 四国や J R 北海道の公表内容を拝見しても輸送密度 10,000 人以上でも赤字であるので、弊社がそれよりも良い数字であることはないと認識している。

(岡山県)

芸備線の運営について、例えば、赤字なので、安全管理だけをしていくなど、その考え方を聞きたい。

(JR西日本)

民間の鉄道会社なので、輸送需要や今後の見通しなどを踏まえて、効果的なところへ投資していくことが基本的な考えとはなるが、これまでも地域の皆様と一緒に利用促進に取り組んできており、少しでもご利用を増やしていく努力は続けてきたと認識している。事業を続ける限り、利用促進にしっかりと取り組むことは鉄道事業者の努めだと考えている。

(岡山県)

引き続き、連携して利用促進に取り組む方向であることが確認できた。

(広島県)

これまで本県が主張してきた、全路線の収支開示やそれを踏まえた内部補助の考え方について、説明がなかったことは残念である。国鉄改革時と現在とでは、大きく状況が変わっていると認識している。だからこそ、改めて、今後の鉄道ネットワークをどうしていくのかという全体議論の中で、個別の路線をどう考えていくかについて、説明をしていただくことが重要ではないかと考えている。

そうした議論をしていくためにも、営業キロや運輸収入だけでなく、コストについても具体的に示してもらいたい。

(JR西日本)

昨年4月に輸送密度2,000人未満の線区の収支を公表した理由は、大量輸送を得意としている鉄道として、その特性を十分に発揮できておらず、地域のお役に立っていないのではないのかという思いがあったからである。

他の線区の収支については、芸備線の議論にどのような関わりや必要があるのかを整理した上で、判断したい。実務上でも、算定作業には、相当な時間がかかることから、その必要性は見極めさせてもらいたい。

また、内部補助については、鉄道事業の経営が非常に厳しいことはご説明しているので、逆にどのようなデータが必要かについては、議論をさせてもらいたい。

(岡山県)

輸送密度2,000人以上の収支については、個別に計算しなければならず、作業時間も相当かかることから、示すことは難しいということか。

(JR西日本)

個別の線区の経営状況については、あるべき交通体系を議論する際に必要と判断できるのであれば、個別に計算して算出することが基本の考え方である。

実務上も算定には、膨大な時間がかかることから、そもそも、どのような議論のために必要なのかについて確認させてもらいたい、ということである。

(岡山県)

輸送密度 2,000 未満の収支について、3 か年平均ではなく、単年度の収支や、内訳がわかるデータはあるのか。

(JR 西日本)

本日は持ち合わせていない。今後、議論を進めていく上で必要なものであればお示ししたい。前向きに検討したい。

(岡山県)

次回以降、そのデータを示しながら、詳しい説明をお願いしたい。

(岡山県)

内部補助については、どのように判断するのか。

(JR 西日本)

安全上の投資は線区の状況に関わらず実施していく考えである。その他の投資については、民間会社なので、同じ金額を投入するならば効果が高いところへ投資することが通常の考え方となる。例えば、新型車両を投入するならば、ご利用が多いところや、今後、増えていく見込みがあるところとなるのは、やむを得ないものと考えている。

(広島県)

これまで、JR 西日本は「特定の前提を置かない」と発言してきたが、今回の資料を見ると、一部線区を取り出したものとなっている。本日は、芸備線のヒアリングであり、特定の前提を置かないということであれば、芸備線全体で資料構成を検討してもらいたい。

(JR 西日本)

芸備線全線をというものは直近で決定したと認識しているので、本日は間に合っていないだけである。

本日は、弊社がこれまでも議論をお願いしている、一番課題だと思っている芸備線の線区の説明をしたが、芸備線の他の区間も必要ということであれば、次回、説明させていただく。

(広島県)

民間企業として当然の考え方もあると思うが、国鉄改革時の経緯として、不採算路線を含めて、事業全体で採算が確保できるように、土地など様々な事業用固定資産の承継を行った上で、今の JR がある。

そういった経緯を踏まえると、基本的には内部補助を前提とした組織であり、不採算路線に対する責任がどこまであるのか、不明瞭なまま来ている。どこまでの不採算路線であれば、維持できるのかということも議論したい。

情報開示は、沿線の方々が納得する情報を出す必要があると考えており、大臣指針でも「関係公共団体に対し、十分に説明するものとする」とある。

(JR西日本)

弊社は、赤字の大小を問題にしているのではなく、ご利用が少なくなってきており、今後、人口減少が進む中では回復も難しいという状況があるので、このまま鉄道特性が発揮できていない線区を続けていくのか、あるいは別の手段を考えていくのかについて議論をしたいと考えているところである。事業構造の話とは違うのではないかと考えており、この意見の食い違いがある部分についてどう取り扱うのか議論していきたい。

(岡山県)

今回資料で示された利用状況について、利用者の属性やカウント方法など、より詳しいデータを示してもらいたい。また、JRが実施したアンケートについても、回答者の属性や詳しい分析結果などを示してもらいたい。

(岡山県)

利用が少ないので厳しいという切り口だけではなく、ローカル線がローカル線らしく生き残っていくための方策についても、何か検討しているのか。

(JR西日本)

昨年4月の問題提起の際に、民間会社として、単独で維持していくことは難しいということの説明したつもりである。例えば、JR東日本の只見線では、上下分離という形で再スタートしたように、地域で共同経営することも、ローカル線が生き残る道ではないかと考えている。

(岡山県)

それは、収支を前提とした考え方であると思うが、収支以外の観点から、JR西日本として、独自に特色を出し、生き残っていく手法がないか、今後、検討していく考えはあるのか。

(JR西日本)

民間会社なので、需要想定の見立ては必要だと考えている。これまでも、臨時列車や増便もしてきたが、数字に現れていないので、難しい面があると考えている。

(岡山県)

時間となったので、今回、聞き取りができなかった内容については、次回以降に聞かせていただく。ヒアリングの中で要望した資料については、対応をお願いします。

以上