

午前十時 開会

○指山委員長「おはようございます。ただいまから新幹線・地域交通問題対策等特別委員会を開催いたします。

○議席指定

○指山委員長「まず、本日の議席につきましては、会議規則の規定を準用し、ただいま御着席の議席を指定したいと思いますが、これに御異議ありませんか。

「「異議なし」と呼ぶ者あり」

○指山委員長「御異議なしと認めます。よって、そのように決定いたしました。

○会議録署名者指名

○指山委員長「次に、会議録署名者として、西久保弘克委員、弘川貴紀委員、徳光清孝委員、中本正一委員、以上の四人を指名いたします。

九州新幹線、新幹線停車駅周辺整備、及び在来線、バス路線等地域交通体系に関する諸問題の調査に関する件を議題といたします。

本日の委員会は、お手元に配付いたしております日程表のとおり、参考人招致を行います。

○参考人の出席について

○指山委員長「参考人の出席についてお諮りいたします。

九州新幹線、新幹線停車駅周辺整備、及び在来線、バス路線等地域交通体系に関する諸問題の調査に関する件について、本日、九州旅客鉄道株式会社取締役常務執行役員 松下琢磨氏を参考人として、九州旅客鉄道株式会社総合企画本部新幹線計画部部長 牛島康博氏、課長 藤井崇博氏、主査 沢井孝佑氏、以上三名の方をその補助者として本委員会に出席を求め、お手元に配付いたしております日程表に記載の事項について御意見を聞きたいと存じますが、これに御異議ございませんか。

「「異議なし」と呼ぶ者あり」

○指山委員長「御異議なしと認めます。よって、そのように決定し、その旨、議長に申し出ることにいたします。  
暫時休憩します。

午前十時二分 休憩

午前十時三分 開議

○指山委員長Ⅱ委員会を再開します。

ただいまからお手元の日程表に従いまして、参考人から御意見を聞くことにいたします。

それでは、本日御意見をお聞きする参考人を御紹介申し上げます。

九州旅客鉄道株式会社取締役常務執行役員、松下琢磨氏です。ほか補助者の方々です。よろしく願います。

松下参考人及び補助者の方々に一言御挨拶申し上げます。

本日は御多忙中にもかかわらず、そして、遠方から本委員会のために御出席いただき、誠にありがとうございます。

地域の声を拾い上げていく、それが我々の使命でございます。今日はそのことを皆様方に直接お届けし、意見交換、議論できればというふうに思っております。併せて新幹線の問題も議論できればと思っておりますので、どうぞ最後までよろしく願います。

これより松下参考人には、九州新幹線西九州ルート及び在来線について御意見を述べていただき、その後、委員の質疑にお答えいただきますようお願いいたします。

なお、参考人は着席のまま意見を述べられて結構です。それでは、よろしくお願いいたします。

○松下参考人Ⅱ皆様、JR九州の松下でございます。本日はこのような機会を与えていただきまして、本当にありがとうございます。

私のほうから、皆様にお配りしておりますが、御説明資料というもので、九州新幹線、西九州新幹線の概況ということでお話をしてみたいというふうに存じます。

次第ということでお示ししておりますが、西九州新幹線の状況、それから

鹿児島ルートとの現況、西九州ルートに対して鹿児島ルートがどうであったかということの皆様にお話をしたいというふうに考えております。そして、西九州ルートの整備に關しましての当社の方針ということでお話をいたします。そして、鹿島・多良方面、それから佐賀県域における当社の取組ということで御案内、御紹介をしてみたいというふうに考えております。

次のページでございます。

まず、西九州新幹線の武雄温泉―長崎間の現況でございます。

西九州新幹線の現況でございますけれども、お示ししておりますが、運行本数につきましては四十四本ということでございまして、速達、それから各駅停車と、それぞれ記載の本数を運行させております。また、新大村から長崎間の列車も三本運行ということでございまして、時間短縮効果は御存じのとおり、三十分の時間短縮効果でございます。博多―長崎間が一時間五十分から一時間二十分、佐賀―長崎間が一時間十二分から四十四分ということで、三十分の短縮をしたということでございます。この三十分の短縮効果でもやはり大きいものがあつたというふうに考えているところでございます。

西九州新幹線の御利用の状況を次のページでお示ししております。

コロナ禍前との比較ということでお示ししております。見ていただければ分かると思いますが、開業一年目、二年目、三年目と毎年、お客様でいきますと三百名ずつ増えてきているということでございます。開業一年目がコロナ禍前と比較をいたしますと一〇三%、一〇八%、一一一%という動きでございます。新幹線というのは、やはり一年目よりも二年目、徐々に定着をして、さらにお客様の御利用が増えていくものだということふうに考えておまして、そういう意味でいきますと、堅調に進捗はしているというふうに考えているところでございます。

この新幹線の堅調な御利用をお支えいただいておりますのが、次のページに

ございますが、定期券の御利用の状況でございます。

新幹線というのは、いわゆるビジネス、あるいは観光だけではなくて、こうした日常使いですね、通勤通学でありますとか、もちろんお出かけ等もあると思います。お買い物とかですね。こうしたことに関しましても非常に効果のある乗り物だというふうに考えておりました、日常利用にも浸透してきているというふうに考えております。

グラフでお示しをしておりますが、新幹線が開業時、定期券、私どもの定期券でございますけれども、二百二十一名のお客様に御利用いただいておりますが、ここから一月末でいきますと七百四十九名のお客様に御利用いただいております、三四〇%ぐらいの伸びということでございまして、この通勤通学のお客様が西九州新幹線の御利用の伸びを牽引していただいているというふうに考えております。

右下に書いておりますが、近距離でも新幹線の御利用が浸透しております、諫早―長崎間を記載しております。ちなみにこの区間は、もともと特急列車で行きますと十八分でしたけれども、これが新幹線で八分、十分の短縮。十分程度といえますか、十分の僅かな短縮効果ではございますけれども、それでも定期券の御利用というのは一五〇%近く伸びているわけでございまして、営業キロが二十五キロ、十分の短縮でもやはり新幹線を御利用していただけるということを実感しているところでございます。

こうした新幹線の開業、この機運を盛り上げ、そしてまた、その後の御利用促進に努めていく意味でも、開業機運の醸成と開業効果の継続に向けた取組といたことでまとめておりますが、こうした取組を行ってまいりました。二〇二二年九月二十三日、真ん中の縦の棒で書いておりますが、この時期に開業しておりますが、その前から機運醸成に努めてきたということでございます。

二〇二二年一月十四日、一番左でございますけれども、古民家宿泊施設、当

地は佐賀県の鹿島市肥前浜で、「茜さす 肥前浜宿」と銘打って古民家宿泊施設を開業したところでございます。そして、新幹線の開業の半年前に長崎の高架下、「長崎街道かもめ市場」ということで、お土産物、地域の名産品、こうしたことをお越しになった方々にアピールしたり、お買い求めいただく、こうした場をつくりまして、機運の醸成に努めてきたところでございます。

そして、新幹線が開業し、二〇二三年四月でございますが、まさにこの地元、佐賀駅の高架下、「サガハツ」と銘打ちまして商業施設を開業させました。これは今までの、いわゆる商業施設とは若干違った趣といえますか、面構えといえますか、そうした構えの商業施設をつくっております。今までは違うものをつくっていいこうと。やはり地元の特産とか地元を生かして、そして、特色のある駅ビルといえますか、駅ですね、高架下をつくっていいこうということでやったわけでございます。

そして、上にございますが、嬉野市で温泉旅館でございます「嬉野八十八」を開業させました。そして、二〇二三年十一月には長崎の駅ビル、そして、「長崎マリオートホテル」の開業につなげていったというところでございまして、こうした開業を半年ごととか間を置いてやることによって開業機運が継続して、そして、さらに盛り上がっていくような、そうした取組を行ってきたところでございます。

また、次のページでございますが、開業機運の醸成とこの取組ということで、プロモーションでありますとかキャンペーン、こうしたことにも取組を進めてまいりました。西九州新幹線が開業したときに開店キャンペーンということで、半年程度のキャンペーンを行い、多くのお客様に御利用いただくアピールをしてまいりました。

また、ハーフバースデーですね、半年後には「私たちも、かもめ。プロジェクト」ということでプロモーションを行い、そして、一周年プロジェクトでは

「GO WEST」ということで、こうしたプロモーションを周年ごとに行ってきたというところでございます。二周年、それから三周年ということでプロジェクトを継続して、開業効果が継続すべく取組を進めているところでございます。

こうした西九州ルートの現況でございますが、鹿児島ルートの現況というところでお示しをしてみたいというふうに思います。

西九州ルートの御利用の状況、あるいは伸び、こうしたものと比べて鹿児島ルートがどうだったかということでの御紹介でございます。

最初にグラフを示しております。鹿児島ルートの御利用状況ということでございまして、上の紫の部分が博多―熊本間、そして、赤い部分が熊本から鹿児島中央駅間の御利用状況でございます。部分開業の時点でやはり時間短縮効果、熊本―鹿児島中央でいきますと一時間三十分ほどの時間短縮効果がございました。結果、部分開業で熊本―鹿児島中央間は二三〇%のお客様の伸びがあったというものでございます。博多―熊本におきましても、こうした効果が波及いたしましたので、一―三%ということで伸びております。

その後でございますが、全線開業を迎えまして、二〇一一年でございますけれども、熊本―鹿児島中央間が三六八%、そして、博多―熊本間が一六二%ということ、大きな伸びを示しております。その後も効果は継続しております。そして、コロナ禍はございましたけれども、現在、直近でいきますと熊本―鹿児島中央間、南半分が三五八%、博多―熊本間が一八七%ということで、大きな伸びを示しているということでございます。

正直言いますと、先ほどお示した西九州新幹線の伸びと比べますと、この辺は伸びがまだ足りないといえますか、対面乗りかえということで開業したわけでございますけれども、この辺のいわゆる時間短縮効果、こうしたものが最大化をしていないという課題感があるのかなというふうに考えているところで

ございます。

続きまして、鹿児島ルートの定期券の御利用状況でございます。やはり鹿児島ルートにおきましても、部分開業、そして全線開業ということで、定期券の御利用状況は堅調に進捗しております。部分開業から二〇二四年、四千名を超えるお客様に新幹線を御利用していただいているということでございます。

先ほど申し上げましたが、近距離におきましても新幹線が浸透しているということでございます。川内―鹿児島中央間、こちらは四十六キロでございます。久留米―博多間、三十五キロでございます。開業前と現在の定期券のお客様の数を示しておりますが、川内―鹿児島中央間は四十六キロ、時間でいきますと新幹線で十二分でございます。こちらと比較いたしますと二十二倍、開業前と比べますとお客様が大きく伸びているという状況でございます。

久留米―博多間も十五分で今結んでおります。九分の短縮効果であったわけでございますが、こちら七十名のお客様から四百五十三名のお客様ということで、六・五倍のお客様になつているという状況でございます。

こうした鹿児島ルートの伸び、やはりこちらも近距離のお客様、こうした方々にもお支えをいただいている。そして、全体として先ほど申しました伸びからいっても、やはり大きな交流人口が生まれているというふうに考えております。

次のページで、関西方面との交流人口の拡大ということでまとめております。これは新幹線だけが増えたということではなくて、全体としての交流人口が増えたということをぜひ御理解いただければというふうに思います。

利用のお客様の選択肢が増えることによりまして、新幹線、それから航空機を含めた、いわゆる交流人口、こちらが増加をしたというふうに考えております。博多から鹿児島中央間、かつては三時間五十分で結んでおりましたけれども、今、三時間五十分ですと鹿児島から大阪まで行ける時間でございます。こ

うした時間短縮効果を御利用になって、我々の新幹線、そして飛行機で、こうした御利用が増えているということでございます。熊本―関西間でいきますと二〇一〇年、開業前とコロナ前でいきますと三四%増えているというところがございます。鹿児島―関西間も四〇%増ということで、全体のいわゆる交流人口が増えているというところでございます。

この間に町が様々なまちづくりを行ったりでありますとか、あるいは受け入れ態勢を磨いていたり、ホテルの部屋数が増えたり、あるいはおもてなしですね、来た方々にしつかりとしたおもてなし、こうしたことを地域の皆様がいろいろお考えいただくことによって、結果、新幹線、それから航空機双方の御利用が増えているというところが見てとれるかというふうに思っております。こうした大きな経済圏といえますか、活性化といえますか、こうしたことにも非常に大きな効果があるのが新幹線であるというふうに考えております。

一方で、次のページでございますが、まだまだ西九州ルートは課題があるというふうに考えておりました、全線フル規格による整備の必要性があるということをお訴えしてきておりますが、やはり課題があるということをお示ししております。

未整備区間、新鳥栖―武雄温泉を可能な限り早期に全国の新幹線ネットワークにつなげていくということ、こちらが乗り換えを解消いたします。中国・関西方面との交流人口を拡大することが西九州、そして九州、もつと言えば日本全体の一体的な浮揚につながっていくというふうに考えております。

右下に写真でお示ししておりますが、対面乗りかえ、やはりこれは乗り換えということが非常にお客様からすると分かりにくく、また、非常にストレス、御不便をおかけしているというふうに考えております。こうしたことを解消することが、この新幹線ネットワークの効果を最大化することにつながっていくのではないかと考えております。

そして、ここから当社の方針ということでお話をまいります。まず、ルートということでございます。

御存じのとおり、国土交通省様が佐賀県様のほうに御説明した三つのルートというところでお示ししております。北回り、そして、アクセスルート、南回りルートということでございます。

私どもは、次のページにございますが、やはり佐賀駅を通るルート、こちらの優位性があるというふうに考えております。やはり人口が佐賀県の中で一番集積をし、経済、行政の要衝だと考えております。この佐賀市の中心部にあるのが佐賀駅だということに考えております。また、当社のお客様も非常にことに加えまして、さらには在来線、バスセンターとも結節をして広域からのアクセスに優れている場所だということに考えております。

下にお示しておりますが、佐賀のバスセンターを発着するバスでございませけれども、七百十五本ということにございまして、こうした交通の要衝、こうしたところをきちんと結んでいくということがやはり大事だということに佐賀駅ルートということをお示ししております。

それから、次のページで少し変わった視点でのお話をしております。

リダンダンシーというものでございまして、在来線というものは、新幹線に比べますと、交通機関としてはやはり弱いといえますか、様々な事故があったり、そうしたリスクというのは非常に多いということにございまして。新幹線開業後の在来線、新鳥栖―武雄温泉間の不通となった件数が四十三件ございます。

こうした場合でございますけれども、佐賀駅を通るルートであれば、佐賀域の在来線のお客様が新幹線で振替輸送といえますか、こうしたことができるということ、いわゆる暮らしを守る、あるいは災害から地域の皆様を守る、いわゆる交通の足としてこうしたことにも活用ができるということにございまして、こうしたリダンダンシーという意味でもやはり駅を通るルートというのは非常

に大切なことではないかというふうに考えております。

次のページに、在来線と併設をしない駅の話に記載しております。

新大牟田でありますとか新玉名ですね、こうした新幹線の駅と在来線の駅が離れた場所のことをお示しておりますが、やはりこうした駅の効果というのは私どもが見ているところでもやはり限定的だというふうに考えているところがございます。

そして、次のページが並行在来線の課題でございます。

長崎本線の御利用状況ということでお示ししております。鳥栖から佐賀間でいきますと、大体一日三万人強のお客様が御利用になっているということでございます。三分の二ぐらいが特急のお客様だというふうに考えております。現在の実情、コロナ禍前でございますけど、おおむねこうしたお客様の御利用状況だということをお示ししたいというふうに思います。

そして、どのルートであっても並行在来線の問題というのは生じるものだというところを改めてお示したいというふうに思っております。

現状は、上に書いておりますけども、上の図でございますけども、このように、佐賀駅から在来線を御利用される特急のお客様、それから、普通列車の御利用のお客様がいらっしゃるということでございます。

ここからは一般論でございますけども、佐賀駅を通らないルートというふうになりましたら、下のように、新幹線にいわゆる特急利用のお客様というのは転移をするというものだというふうに考えております。在来線利用のお客様がいます、いずれにしましても佐賀駅を通るルートであっても、通らないルートであっても、特急列車のお客様が新幹線に転移した後の列車体系をどうするかといったような課題というのは、いずれにしても出てくるものだというところを御認識いただければというふうに考えております。

こうした並行在来線の課題でございますけども、これは釈迦に説法でございます

ますが、ここに整備新幹線の着工の基本条件ということでお示ししております。五つの条件がございますが、並行在来線につきましては、基本的には経営分離というのが基本だというふうに考えております。これに関して沿線の自治体の皆様の同意が要するというスキームというふうに承知しております。

そして、並行在来線の取り扱いですね。全国の場合と、それから、当社の場合を事例としてお示ししております。東北新幹線あるいは北海道新幹線につきましては、全て経営については分離をしているという状況でございます。御存じかと思えます。

そして、並行在来線の取り扱い、当社の場合でございますけども、お示しをしておりますが、これは鹿児島ルートの話、それから、西九州新幹線のお示ししておりますが、鹿児島ルート、右側に書いておりますが、博多―八代間、これは経営を維持してきております。川内―八代間、こちらは経営分離をしておりますが、川内―鹿児島中央間は経営移譲して、川内―八代間の肥薩おれんじ鉄道につきましても様々な経営に関する関与をさせていただいているところでございます。また、長崎本線につきましても、諫早―長崎間は経営維持、そして、肥前山口―諫早間は上下分離ということで運行に携わっているわけでございます。

丸で書いておりますけれども、当社はこれまでも地元と真摯に向き合わせていただき、様々な選択肢を取ってきたというふうに考えております。当社の考えとしてお示ししておりますが、議論の対象と考えられる区間につきましては、佐賀都市圏として通勤通学に多くのお客様に御利用いただいております。地域の足として欠かせない役割を担っているというふうに認識をしております。

在来線の問題ですので、地域の皆様にとって大きな課題であるというふうに考えておりますし、私どもとしましては、これは従来からお示ししておりますが、踏み込んで発言もさせていただいております。必ずしも経営分離を前提と

せずに、佐賀県様などから具体的な課題認識等の御意見等をお聞かせ願いながら議論を深めていくと、こうした所存でございます。

それから、整備に関する当社の方針、まちづくりということでお示しをしております。

長崎の事例ですね。長崎の駅前、駅周辺整備前と、それから、整備後ということで、長崎県様、長崎市の皆様、百年に一度のまちづくりということで銘打たれてまちづくりに取り組んでこられたという事例を御紹介しております。

長崎駅周辺の整備後、それからもう一つ、整備後の建物をプロットした図をお示ししております。私も駅ビルを造りましたが、その前後から県警でありますとか、あるいはMICE施設ですね、出島メッセ等ができたりでありますとか、警察が来たりとか、いろんなまちづくりが進んできたというふうに認識をしております。

また、次のページでは熊本駅周辺の事例をお示ししております。

開業前は熊本駅周辺はストロー現象になるんじゃないかみたいな声もありましたけれども、決してそんなことはなくて、整備前、整備後、駅周辺の整備が進んでいるというふうに認識しております。私どもも整備を行いましたし、まちづくりを行ってまいりましたが、地域の皆様と一緒にまちづくりを進めてきたという思いでございます。

一番から十番まで書いておりますが、商業施設、マンション、それから、オフィス、こうしたものが駅の周りに建っているという状況で非常に活気を呈しているというふうに考えております。

次のページが久留米駅周辺の事例でございます。

久留米駅周辺でも、開業前、開業後と、こちらはどちらかというと、住居といますか、定住人口の増に寄与しているというふうに考えておりまして、こうしたまちづくりが進んでいるというふうに承知をしているところでござい

す。

次のページに熊本駅周辺のマンションですね。

これは私どもが数えてみたものでございますので、これから若干変動もあるかもしれませんが、二〇一一年以降、約五十棟、あるいは三千戸のマンションが駅周辺に林立をしているということでございます。交流人口のみならず、雇用、それから、定住人口、こうした増につながっているというふうに考えております。

久留米駅周辺も同様でございます。こうしたマンションの工事に伴いまして、工事の発注あるいは受注、いわゆる経済活性化にもつながっているのではないかとこのように認識しているところでございます。

最近のトピックということで御紹介いたします。

三者意見交換、それから、国土交通省水嶋次官様との私ども社長との面談の話、あるいは佐賀市の坂井市長との面談の話もお示しをしております。

意見交換につきましては、国へ働きかけをする、やはり課題がある財源の問題ということで働きかけをする、こうしたことを行ってきたところでございまして、次官との面談の中でもこの三者意見交換を受けて私どもも国土交通省に出向いてこうしたお話をしてきたところでございます。また、二月には、先月でございますけれども、坂井市長とも在来線の利便性の課題でありますとか、あるいはルート、並行在来線の問題、こうした課題の抽出といえますか、こうしたことをしたところでございます。今後も意見交換は継続して行っていきたいということでは一致したところでございます。

それから、少し長くなって恐縮でございますが、鹿島・多良方面、それから、佐賀県域における当社の取組ということで御説明をさせていただきます。

長崎本線の江北―諫早間利便性確保ということでございまして、開業前、それから、現在と、それから、二〇二六年の春、この週末ですね、ダイヤ改正の

内容をお示ししております。

特急の本数、あるいは普通列車の本数、上下四十二本だったものが四十一本、ほぼ同数の列車本数でございます。

次のページでございますが、特急列車の「かささぎ」につきましては、御案内のとおりでございますが、今回減便をさせていただきませんが、一方で、普通列車につきましては本数をこれまで増やしてきておりまして、利便性の向上を図ってきたところでございます。

開業前、それから、開業時、現在、そして、今度の二〇二六年の春というところでございまして、開業前の肥前山口ー肥前鹿島間、現在の江北との本数でいきますと、三十五本から徐々に増やして、今回のダイヤ改正でもさらに増加をさせまして、四十四本の列車本数を増加させる、足をしっかりと確保するといえますか、こうした取組を行ってきているところでございます。

また、様々なお客様の御意見にもスピーディーに対応してきているつもりでございますが、お客様の御意見でございますけれども、やはり跨線橋を渡っての乗り換えが大変であるといった御意見、あるいは乗り換え時間が短い、あるいは夜間の列車が少ない、こうした御意見もいただきました。

これに伴いまして乗り換えの改善ということで、同ホーム乗り換えの列車本数を増やしてきたというところでございまして、今回のダイヤ改正でさらに四本増やしまして、同ホーム乗り換えが二十三本というような改善を行ってきております。また、普通列車も増便をし、二十二時台の下り列車を一本増便するといったようなことも行っておりますし、あわせて、新型の車両Y C 1、こうした車両を導入するといったような取組を行っているところでございます。

最後に、地域の元気をつくるということで、これまで私どもが地域の皆様と特にこの地域で取り組んできた取組を御紹介をさせていただきます。

肥前浜駅ですね、おもてなしということ、「36.ふらす3」の列車の運行で

ございますとか、次のページには「ふたつ星4047」、これは新幹線の開業効果を西九州全域に広げていきたいという思いで運行している列車でございますけれども、こちらも非常に多くのお客様に御利用いただき、御好評をいただいているところでございます。

それから、臨時列車ということで、まさに今月でございますけれども、鹿島の酒蔵ツーリズム、肥前浜のほうにお客様を団体列車で御誘客をするといったような取組を行っております。

また、次のページでは「貝食列車」ということで、鹿島・太良の旬を味わっていたかどうかといったような取組、こうしたイベント的な取組も行って地域の活性化といえますか、元気づくりに取り組んでいるところでございます。

また、次のページでは「くちよいと、いいいとこ」めぐりきつぷく」というところでございまして、九州三方面を御覧いただける、観光できる切符をつくりまして、この中の一つに肥前鹿島・多良ということを九州全域の中でこの地域を取り上げさせていただいて、ちよつとお出かけをする、こうした取組ができるような切符を設定させていただいたりでありますとか、次のページは「ふたつ星4047特別ツアー・マルシェ」ということで、地域の皆様と一緒に開催をしたところでございます。

最後のシートは、佐賀駅発・大村車両基地着、大村車両基地までの幼稚園児、親子での貸切り列車ツアーをこれまで佐賀発で五回ほど行わせていただいております。多くのお子様たち、将来の鉄道を使っていただけ、そして、新幹線の効果をぜひ味わっていただきたいということで、新幹線にお乗りいただいて大村基地まで御案内をする、こうした取組を行っております、新幹線の機運醸成に努めているところでございます。

こうしたことを取り組むことによりまして、少し長くなりましたが、私どもも営業主体として新幹線の開業効果を今の条件の中でしっかりと出せるように、

私ども取り組んでまいりたいというふうに考えております。今後とも御指導いただければ幸いに存じます。

どうもありがとうございます。

○指山委員長⇨松下参考人ありがとうございます。

以上で松下参考人からの意見陳述は終わりました。

次に、ただいまの陳述に対し、質疑を行います。

本日の質疑は、理事会での申し合わせにより、最初に各会派代表の質疑を行い、その後フリー形式の質疑を行います。

質問のある方は挙手をお願いし、こちらから指名の後、指名された方は自席から質問してください。参考人におかれましては、発言の際は挙手にて委員長の許可を得て起立の上、発言をお願いいたします。また、参考人は委員に対し質疑をすることができないことになっています。

さらに、補助者は参考人から意見を求められた場合に参考人に対し助言を行い、委員に対し発言はできませんので、御了承ください。

なお、各会派代表による質疑における質疑者の持ち時間は質問と答弁を合わせて最長で四十分を限度としておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、質問のある方は挙手をお願いいたします。

○徳光委員⇨皆さんおはようございます。県民ネットワークの徳光清孝と申します。

松下参考人をはじめ、JR九州の皆さん、本当にお忙しい中、当委員会に出席をいただきましてありがとうございます。また、詳しく説明をいただききました。現状がよく理解できたというふうに思っています。

時間も限られていますので、早速質問に入りたいというふうに考えます。

まず一番目は、新幹線建設の財政負担のスキームについて何点か伺いをいたします。

JR九州さんも御承知のとおり、佐賀県としては、フル規格にした場合、やっぱり一番は県の財政負担が重過ぎるということでも慎重な意見をずっとそういった立場を取っております。私もいろいろ計算して、今のスキームだと結構難しいなというふうには思っているところです。

そこで、幾つか質問いたします。

まず、財政負担のスキームについてなんですが、今、北陸新幹線、それから北海道新幹線、ここ数年、物すごく物価が上がっていますので、将来的に事業費がかなり膨れ上がるということで、現在建設中のところも含めて、今の財政スキームでいいのかどうかという声も上がっているというふうに承知をしています。

そのような中で、このスキームを見直す方向の議論が出ていると思いますが、まずは現在のこの財政負担のスキームについて、JR九州さんとしてどのように受け止めているのかお尋ねいたします。

○松下参考人⇨御質問ありがとうございます。

財源の問題ですね、これについては非常に大きな課題であるというふうな認識を持っております。

国の事業でございますので、この整備新幹線の財源というものは、基本的には政府・与党にて検討されるものというふうに考えておりますが、当社が財政負担を決める立場にはございませんけれども、とはいえ西九州ルートフル規格の早期実現と整備ということを申し上げている当社といたしましては、佐賀県様の負担軽減が図られることは大変重要な課題であるという認識を持っております。

三者で意見交換をした際にも、こうした課題を共有いたしましたして、三者で働きかけをしようという話もしましたが、やはりそれぞれでしっかりと働きかけをしていこうということ、こうした方向性について共有をした、一致をしたと

いうふうには認識をしております。

このことを受けまして、財源の課題につきまして、国に特段の御配慮をいただくよう、私どもも国のほうに働きかけをした、水嶋事務次官のほうに社長の古宮が昨年上京いたしましたして、そうした御配慮をお願いしたところでございます。この働きかけの後の囲み取材におきまして、次官から必要であれば法改正を検討といったような発言もあったというふうには承知をしております。こうした今後の推移をしっかりと見守っていきたいというふうには思っておりますし、この課題は我々も同じように大きな課題だというふうには認識しておりますので、私どもも必要な働きかけ、こうしたことは行っていききたいというふうには考えているところでございます。

以上でございます。

○徳光委員 Ⅱありがとうございます。西九州ルートに関しまして、自民党PTとかでも以前から佐賀県の財政負担については考えないといけないということがずっと議論としては出てきていたんですが、なかなかそれ以上進んでこなかった。ただ、ここの一、二年で少し具体的なものに踏み出しつつあるのかなというふうには思っています。

その中で、スキームの見直しとしてJRの貸付料ですね。これは言うまでもなく、現在は三十年ということになっています。長野があと二年ぐらいで三十年を迎えるというふうには承知をしています。この三十年を例えば四十年とか五十年とかに延ばしたらどうかという議論がちらほら聞こえてきたりするんですが、この点に対してJR九州さんとしてはどのように受け止めているのかお尋ねをいたします。

○松下参考人 Ⅱ御質問ありがとうございます。

貸付料の話でございますけれども、この貸付料の議論、委員がおっしゃられた議論につきましては、現在、国土交通大臣の諮問機関でございます交通政策

審議会、この鉄道部会の下に設置をされております。今後の整備新幹線の貸し付けの在り方に関する小委員会、こちらにおきまして、整備新幹線の開業三十一日以降の貸付料の在り方の議論がなされているところだというふうには承知をしております。

実は去る先月の二月十六日、小委員会によりまして当社もヒアリングを受けたところでございます。当社の基本的な考え方についてその場で述べたところでございますが、整備新幹線の現行の貸付料でございますけれども、これはやはり国鉄改革の経緯を踏まえて、この整備をすることの負担が事業者に過度にならないように、こうした経緯を踏まえて、整備新幹線の運営が営業主体であるJRの鉄道事業の経営に悪影響を及ぼさないよう、受益の程度を勘案して算定されることとされているというふうには承知をしております。

三十一年日以降につきましても、整備新幹線の運営が営業主体である我々、あるいはJRに対して鉄道事業の経営に悪影響を及ぼさない形としていただきたいというふうには考えているところでございます。

なお、貸付料でございますけれども、こちらは公共事業として整備をされ、そして国の機関でございます鉄道運輸機構、こちらが所有する新幹線を我々が鉄道施設として借り受けをして、その対価としてお支払いするものだというふうには認識をしております。建設財源の過不足でありますとか、あるいは佐賀県の負担軽減等の需要によって左右されるという性質のものではないというふうにも承知をしております。

また、これは御案内のとおり、全国プール制でございますので、当社が支払うこととなる貸付料の額が、佐賀県の負担軽減、こちらに直接つながるわけではないということも改めて申し添えさせていただきたいというふうには思っております。

前回、ヒアリングを受けたわけでございますけれども、私どもはこういうス

タンスをきちんとお伝えしたところでございます。

以上でございます。

○徳光委員Ⅱありがとうございます。貸付料の問題、今、松下さんがおっしゃったように、JR九州さんが負担する貸付料、その総額が全額この西九州ルート建設に投入されるわけではないということで、全国プールになって、その年度、年度で投入が決まっていって、あるいは着工の前にこの路線には総額幾らぐらい投入しますよというのが直前に決まるというふうに聞いています。

そんな意味では、大変重要な財源でありますけれども、全国プールということで、例えば、建設費ではなくて、租税の支払いに使われたりとか、いろんなケースもありますので、なかなか建設するときに、佐賀県としてもそれが安定的な財源にどこまでなるのかというのがなかなか見通せない部分もあるのかなというふうに思っています。

それから、おっしゃいましたように、スキームというのは法律で決まっていますので、西九州ルートだけ何とかしてよというのが、これはできないということなので、なかなか水嶋次官も法改正も検討しないといけないみたいなことをおっしゃいましたが、そこに行き着くにはまだまだ相当難関があるのかなというふうに思っています。

先ほど国との話もあったということですが、改めてこのスキームの見直しに関して何か国交省から協議したいなものがあったんでしょうか。

○松下参考人Ⅱまず、さっきおっしゃられた、課題がまだまだあるんだということでございますけれども、法改正を検討という言葉がございましたけれども、この辺は今後の進展、こうしたことをしっかりと見守りたいし、期待をしたいと思いますと考えているところでございます。

なお、貸付料のことでございますが、協議という形では受けておりません。これはあくまでもヒアリングということでございますして、三十一年目以降の貸

し付けの在り方について、私どもの考え方についてヒアリングを受けたというふうにお考えいただければというふうに思います。

今後、何らかの方向性がお示しをされるものだというふうにご認識をしておりますが、今後の議論の行方を注視していくのかなと、私どもの考え方はしっかりお伝えをしたというところでございます。

新幹線鉄道施設を借り受ける機構様との契約ということになっていきます。貸付期間は開業から三十年というふうになっておりまして、三十一年目以降の取り扱いというものは別途協議ということになっておりますので、現時点で三十一年目以降の貸し付けの取り扱いというものについては決まったものはないというふうな認識でございます。この辺が今後示されていくのかなというふうな思っております。

なお、当社の整備新幹線につきましては、二〇〇四年に開業しております。新八代から鹿児島中央間でございますので、三十年目ということになりますと、二〇三四年以降の扱いになっていくということも申し添えておきたいと思っております。

以上でございます。

○徳光委員Ⅱありがとうございます。今後の議論がどうなっていくのか、私たちもしっかり注視をしていきたいと思っております。

次に、並行在来線について何点かお尋ねをいたします。

佐賀県が難色を示している二つ目としては、やっぱり並行在来線の利便性が低下するというのを挙げています。先ほど説明の中で、着工五条件ということを示していただきました。経営分離をするということが前提とはなっていますが、他の路線、九州以外のところはほとんどが経営分離されているけれども、九州の場合は、経営分離しているおれんじ鉄道ですか、あそこ以外は大体運営を維持しているか、あるいは長崎本線のように上下分離という、かなり特

殊な形で運行しているという状況になっていますので、そういったこともあって、この前の社長の発言で、必ずしも経営分離を前提とするものではないという発言もあつたのかなというふうに思うんですね。

そこで、基本的なスタンス、一般論なんですが、新幹線建設に伴って並行在来線と言われる区間が生じますが、この並行在来線に関する基本的なスタンスというのはどのようなものなのかお尋ねいたします。

○松下参考人Ⅱ並行在来線でございます。

並行在来線の課題というのは、私どもも非常に大切な、大事な、重要な課題であるというふうにまず認識しているということをお伝えしたいというふうに思います。

西九州ルートの整備に伴いまして、並行在来線の議論の対象となる在来線でございますけれども、こちらは、現在多くの佐賀県民の皆様にご利用いただいているという認識でございます。新幹線整備後の在来線の利便性というのは、地域の皆様にとって、これはやはりしっかりと考えていかなければならない重要な課題だということを改めて繰り返し申し上げたいというふうに思います。

したがって、基本的なスタンスということでございますけれども、新幹線整備後の在来線につきまして、これは佐賀県など地域の皆様から在来線に対するニーズ、あるいは御要望、こうした御意見をしっかりと拝聴しながら、最終的にどのような形にするかというのはしっかりと判断をしていきたいというふうに考えているところでございます。必ずしも経営分離を前提とせず、皆様としっかりと議論しながら判断をしていくということになるかというふうに思います。

判断基準となりますと、なかなかお示しするのは難しいですが、ただ、こうした佐賀県の皆様とのいろんな議論の中、話し合いの中で、こうした判断というのとは形づくられていくというふうに考えているところでございます。

以上でございます。

○徳光委員Ⅱありがとうございます。地元との協議の中でいろんな形態を考えていくということで、それを判断する基準というのは難しいというふうにおっしゃったんですが、すみませんが、経営分離するとか、通常どおりこれまでJRが運行するとか、あるいは長崎本線のように上下分離するとかいう、当然地元との協議の中でそういうのを決定されていくと思うんですが、その判断基準は難しいということだったんですが、もう少しその判断の基準について何か考えがあればお願いいたします。

○松下参考人Ⅱそうですね、基準というか、これはやはり皆様としっかりとコミュニケーションを図らせていただきながら、私どもとしてそうした声を受けて、そしてまた、鉄道ネットワークはどうあるべきかとか、こうしたことも含めて判断をしていきたいというふうに考えております。

ほかの線区で鹿児島ルートでも、やはり都市圏のネットワークとしてとか、いろんな判断があつたというふうに承知しております。この辺につきましても、やはりこの線区というのが非常に重要な線区ということは認識しておりますので、こうしたことを踏まえ、また皆様の御意見も踏まえながら、しっかりと判断をしていきたいというふうに考えているところでございます。

○徳光委員Ⅱそこで、並行在来線について、すみません、きちんとした通告はしていなかったんですが、もう一つ、やっぱり並行在来線のことを私たちも気になるもんですから、仮にフル規格でした場合、並行在来線、これはJR九州さんにいろいろお願いをして、例えば、特急はなるべく減らさないようにしてくださいとか、快速を走らせたかどうかとか、いろんな意見が議会の中でも出ています。

ただ、私の認識としては、並行在来線に関する具体的な議論というのは、新幹線のルートが決まるとか、あるいはフル規格で着工するという合意がされた

以降しか、なかなか具体的にはJRさんとしても議論できないのではないかなというふうに私の認識としてはあるんですが、その点についてはいかがでしょうか。

○松下参考人Ⅱありがとうございます。おっしゃられましたように、やはり現時点ではフル規格で整備するでありますとか、ルート、こうしたことは決まっていないという状況でございます。ルートがどうなるかによって、やはり並行在来線がどうなるかということは、並行在来線の役割でありますとか位置づけ、こうしたことも大きく異なっておりますというふうに考えておまして、フル規格について具体的な議論にまだ入っていない段階において、在来線についてこうだということはなかなかお示しすることは正直難しいというふうに考えております。並行在来線の議論を進めていくためには、やはり整備方式、あるいはルート、こうしたことをしっかりと議論していくということが大事だろうというふうに考えております。

なお、改めて申し上げさせていただきますと、必ずしも経営分離を前提としない、今後議論していきたいということは、一歩踏み込んで私どもとしての考え方をお示ししておりますし、あるいは特急の「みどり」ですね、こうしたものについても、一部は特急として、やっぱり佐世保を終着とする列車は必要だといったようなことも少し踏み込んでお話をさせていただいたりしていることもございます。

やはり我々としては柔軟に、こうしたことは御意見をお聞かせ願いながら判断していくという、そうした姿勢であるということをご理解いただければというふうに考えております。

以上でございます。

○徳光委員Ⅱありがとうございます。JR九州さんとしても、地元と十分話し合いをしながら、できるだけ利便性の低下というのは少なくしたいという姿勢

で臨んでいただけるということだと思っております。

それじゃ、最後です。九州新幹線西九州ルートについて、二点ほど伺いをいたします。

西九州ルートの整備に関して、例えば、JR九州さんにとつととか、県民にとつととか、基本的にはこの整備についてどのように考えているのか、まずお尋ねをいたします。

○松下参考人Ⅱ御質問ありがとうございます。

西九州ルートでございますけれども、現在、先ほどもお示しをいたしました、やはり武雄温泉駅での対面乗り換え方式ということで、今開業しているわけでございますけれども、これにつきましてはやはり御利用のお客様に、多くのお客様に御不便をおかけしているというふうに考えております。やはり乗り換えということが非常に一般的にはなかなかない方式でございますし、また、今たくさんのお荷物を持った観光のお客様、国内、あるいは海外からのお客さんも多数いらつしやつて、大きな荷物を持って乗り換えをされるといふことはいきますと、先ほど少し写真でもお示しましたが、非常に御不便、あるいはストレス、こうしたことをおかけしている状況ではないかなというふうに思っております。

この武雄温泉と新鳥栖の間が新幹線でつながっていないという状況については、やはり都市間輸送ネットワークとして大きな課題があるというふうに考えておりますし、この区間、武雄温泉―長崎間につきまして、本来の整備効果が発揮できていないのではないかというふうな課題を持っております。

また、ルートにつきましても、これは先ほど詳しくは御説明いたしましたので、詳細は割愛いたしますが、やはり佐賀駅を通るルートが西九州ルートの整備効果を最大限発揮でき、そして佐賀県民、そして佐賀市民の皆様にとつて最も御利用しやすい、そして佐賀にお越しになる方についても最も御利用しやすい

い、そうした考えでございませう。

したがって、当社、基本的な考え方ということでございませうけれども、フル規格による西九州ルートの整備を、佐賀駅をルートで少しでも早期に実現することを要望しているところでございませう。この辺につきましては政府・与党の動きを注視してまいりたいというふうに考えませうし、関係者と協議の際は私どももしっかりとこうした考え方をお伝えしてまいりたいというふうに考えているところでございませう。

また、地域にとつてどうかという視点でお話をさせていただきますと、やはり鹿児島ルートでは、熊本、それから鹿児島県といった県庁所在地におきまして、新幹線が在来線に併設されることによりまして、いわゆるまちづくりの大きな起爆剤になったというふうに考えております。長崎もそうだったというふうに認識しております。

やはり佐賀駅を通るルートで整備されることによりまして、新幹線のアクセスへのしやすさでありますとか、こうしたことも含め、あるいはまちづくりという視点でも大きな起爆剤、地域を元気にする、そうした取組につながっていくんではないかというふうに考えております、この取組というのは佐賀県だけではなくて西九州全体、そして九州、そしてあえて言えば日本全体の活性化にもつながっていく、そうしたものにお役に立てるのが新幹線ではないかなというふうに考えているところでございませう。

以上でございます。

○徳光委員 Ⅱ ありがとうございます。今の答弁いただきましたように、JR九州さんとしては、当然ながらフル規格で全部整備をして、ルートは佐賀駅を通るルートというのが最善なんだということで、いろいろ御答弁いただきました。これに対して言いましたとおり、佐賀県としては財政負担と並行在来線の利便性の低下、この二つを大きな要因として、なかなかフル規格、今のままではフ

ル規格整備には応じられないという態度を取っているわけですが、今後、西九州ルートの整備に関する佐賀県との向き合い方についてどう考えているのかお尋ねをして、私の質問を終わります。

○松下参考人 Ⅱ ありがとうございます。

少し先ほどの御質問の中で私、触れるのを忘れたんですけれども、時間短縮効果というものが非常に私は大きいと思っております、この時間短縮する効果を使って、この時間でさらに足をどんどん延ばしていけるんですね。これは鹿児島ルートのとくもそうでした。この時間短縮効果を使って、霧島、指宿、周りの観光地に足を延ばしたりといったようなこともありますので、この時間短縮効果というのは周りに波及していくものだというふうに考えております。

そういう意味でいきますと、佐賀駅を通るルートで整備されれば、この時間短縮効果、そしてアクセスのしやすさ、こうした効果を生かして、周りの伊万里でありますとか、唐津でありますとか、鹿島でありますとか、こうしたところに足を運ばれる。こうしたお客様が増えていくといったようなことも申し添えておきたいというふうに思っています。

また、並行在来線の話も少しございました。先ほど申し上げましたが、並行在来線の問題は、ルートがどうあれ発生する問題だというふうに私も考えておりますので、この辺につきましては、並行在来線についてはまた皆様と御議論していくというスタンスでございませう。

すみません、長くなりましたが、向き合い方ということでございませうけれども、佐賀県の皆様と申すか、佐賀県のトップとは、知事とは二者の意見交換会、あるいは三者の意見交換会ということを重ねてきている状況でございませう。当社の社長の古宮が意見交換会ということで臨ませていただいております。

前回の三者意見交換会におきましては、財源問題、これについて先ほど申し上げましたが、意見が一致したというところで、やはり大きな課題であると。

財源についてはということで意見が一致をし、それぞれで働きかけをしようということ、こうした意見の一致を見たところでございまして、その後、それぞれが働きかけをしたという動きにつながっていったということでございます。ルート、あるいは並行在来線ということも地元三者で議論していく課題であることについては、やはり三者で認識は一致しているところだというふうに承知をしております。まだ具体的な議論にはこれからだということふうに考えているところでございます。二者の意見交換会は一回、あるいは三者の意見交換会というのは二回の開催でございますので、この取組をまた引き続き意見交換を積み重ねていくことがやはり重要だと思っておりますし、こうした中で意見の一致というか、こうしたことを探っていくということかなというふうに思っております。

そうした中で、在来線やルート、あるいはまちづくり、こうしたことが新幹線の効果としてあるんだという、ルート、あるいは並行在来線を整備して、そういう課題を議論していくことよってまちづくりの契機にもなるような話をしましたが、こうしたことに関しての佐賀県様の具体的なお考えをお聞かせいただいて、その中で御意見を拝聴しながら議論を深めていくということが大事ではないかと、こういうスタンスで臨んでまいりたいというふうに考えているところでございます。

以上でございます。

○桃崎委員 自由民主党の桃崎祐介でございます。本日は御多忙の中、JR九州、松下常務におかれましては、当委員会に参考人として御出席いただきまして誠に心から感謝申し上げます。また、西九州新幹線をはじめとする鉄道環境の現状や御社の取組につきまして丁寧な御説明をいただきましたことに改めて御礼を申し上げます。

西九州新幹線や在来線をめぐる議論につきましては、単なる交通インフラの

問題にとどまらず、本県の将来像、産業構造、観光戦略、さらには県民の日常生活の在り方に直結する極めて重要な課題であります。その事業主体であります御社から直接御見解を伺う機会は、本委員会にとりましても大変意義深いものであり、本日は建設的な議論ができればと期待する次第であります。

それでは、早速質問に入らせていただきます。

まず初めに、西九州新幹線の開業効果に対するJR九州の受け止めについてお伺いいたします。

先ほどの御説明にもありましたが、西九州新幹線開業から三年が経過したところであり、利用状況も開業初年度を上回る水準で推移していることが確認される所でございます。また、新幹線の定期券につきましても、開業当初、一日当たり二百二十一人であったものが、二〇二五年十一月末時点では七百四十九人の利用実績が示されており、観光需要のみならず、日常利用も確実に増加している状況がうかがえる所でございます。開業から三年が経過する中で、これまでの利用実績が想定と比べてどの位置にあるのかという点も今後の議論の前提となる部分であると考える所でございます。

さらには、利用者数だけではなく、収益面での評価も重要であり、営業収益の構造、収支状況につきましてどのように整理しておられるのか、事業主体としての御認識を確認させていただきます。

そこで、現在、JR九州として開業後三年間の利用実績及び収支状況をどのように評価しておられるのかお伺いをいたします。

○松下参考人 御質問ありがとうございます。新幹線の御利用状況、この評価ということでございます。

これにつきましては、先ほど数字、お客様の御利用状況、毎年三百人ずつ増えているということもお示しをしたところでございまして、これについては堅調に推移はしているというふうに考えております。対面乗り換え方式という、

いわゆる限られた条件の中で、この中では、自分たちで言うのもなんです、健闘している状況かなと、しっかりとお客様の御利用は増やしていけているというふうに考えております。

ただ、委員からおっしゃられましたけれども、やはり定期、通勤通学のお客様が大きくこの伸びを牽引しているところでございます。通勤通学でお客様の増加の数、先ほどお示ししたとおりでございます。やはりこちらがこの御利用を、この堅調なといいますか、こうした御利用を牽引していく。逆に言えば、本来、整備効果を発揮すべき都市間輸送といいますか、例えば、対福岡、あるいは対中国・四国、あるいは対関西、こうした面での伸びというのはまだまだ限られているものではないかなというふうに考えております。

本来はやはり中長距離の伸び、新幹線とはやはり都市間輸送ネットワークでございますので、こうした伸びがやはり出てくるべきだというふうに思いますが、その辺についてはまだ限定的といいますか、やはり定期の伸びに支えられているという状況かなというふうに思っているところでございます。

全体としての新幹線としての御利用状況というの、やはり非常に全国の他の新幹線と比べましても少ないという状況でございますので、まだ開業効果というのとは限定的なところではないかというふうに思っております。こうした中で、我々としては一生懸命取組をして、お客様を増やす努力をしているというふうにお考えいただければというふうに思っております。

なお、収入でございますけれども、収入をあえて触れさせていただきますと、鹿児島ルートの部分開業時の収入がおおむね百億円ぐらいでございます。距離がこの西九州新幹線、六十六キロ、約半分でございます。昨年度の実績が五十二億円でございますので、収入としては、いただけるべき収入についてはしっかりと確保している、そうした努力は行ってきたということでございます。まして、収入的には着実にいいですか、ちゃんと収入はいただけているのか

などというふうに思っております。ただ、収支ということになりますと、これはなかなか費用というものが、新幹線の場合は在来線と併設したりしておりますので、なかなか費用を区分することが難しいんですが、収支状況としては非常に厳しいものがあるというふうにお考えいただければというふうに考えております。

以上でございます。

○桃崎委員 Ⅱ ありますがどうございます。これらの数値ですね。これはあくまでも武雄温泉―長崎間の部分開業という制約の中での実績であるということでございます。新鳥栖―武雄温泉間が未整備である現状におきまして、この現在の利用実績を評価していくということも極めて重要であると考えております。

現在の部分開業という特殊状況に対しまして、御社としてどのように捉えておられるのか、その総合的な受け止めにつきまして御説明をお願いいたします。○松下参考人 Ⅱ ありがとうございます。評価という意味では先ほど申し上げましたけれども、収入的には着実に取れている、また、通勤通学のお客様が増え、堅調な状況ではございますけれども、まだ中長距離、本来の役割を果たすべき都市間ネットワークという意味では、まだまだその役割は限定的だと、効果は限定的だということをし添えさせていただきました。

収支ということでも厳しいということを申し上げさせていただきます。距離が短い線でございます。これに対しまして、車両基地、こうしたものを造ったりでありますとか、あるいは乗務員、あるいはメンテナンスの基地、こうした一定の業務体制、こちらを整えていく必要があります。短い距離でもやはりこれは必要だということであるというところでございます。

さらに、車両の日常点検などは大村の車両基地で実施しているところではございますけれども、例えば、三年に一回実施する全般検査、いわゆる車両の検

査の車検ですね、この際は機器を分解して、これを熊本の車両基地まで運ぶといったような運搬して行くというか、いわゆる非効率なこともやらざるを得ないという状況でございます。

こうしたことからしても、西九州新幹線は九州新幹線に比べますと、車両や従業員などの効率が非常に低いという状況でございますので、コストがかかる状況にあるということをお認めいただければというふうに思います。こうした特殊状況が、対面乗り換えという状況がやはりずっと続いていくということになりますと、当社の経営にとつても厳しいものがあるということでございます。ですので、私どもとしては、早期の全線フル規格ということを要望しているところでございます。

先ほどから申し上げておりますが、当社の経営ももちろんございますけれども、何よりお客様ですね、先ほど徳光委員の話の中でも私申し上げましたけれども対面乗り換えというところで武雄温泉で多くのお客様に御不便をおかけしているといったようなこと、こうしたことがやはり地域経済にとつても西九州ルート本来の整備効果を発揮できていないものだというふうに認識しているところでございます。

以上でございます。

○桃崎委員 ありがとうございます。

それでは次に、この新鳥栖―武雄温泉間の今後の整備方針及びルートについて伺いたします。

先ほど言われましたとおり、現在、武雄温泉―長崎間のみの部分開業という状況であります。依然、博多方面との直通運転は実現しておらず、リレー方式による接続が継続しているという構造は、利用者の移動行動や評価にも多大な影響を与えているものと推察するところであります。

このような特異な環境の下で得られている実績を前提に今後の整備をどのよ

うに位置づけていくのか、これも重要な論点であると考えているところでございます。

新鳥栖―武雄温泉間につきましては、これまで全線フル規格での整備、または在来線を活用する方式、いわゆるスーパー特急方式やミニ新幹線方式など、複数の選択肢が議論されてまいりました。

また、ルートに関しましても、国の整備新幹線基本計画におきましては、佐賀市付近を通過とされておりますが、いまだ具体的なルートについては確定しておらず、佐賀駅を経由する案のほか、佐賀空港、あるいは佐賀市北部を通過する案など、複数の可能性が言及されてきた経緯がございます。

このルートの選択は、単に地理的な通過位置の問題にとどまらず、建設費や博多方面との所要時間短縮効果、県内主要拠点との接続性、既存交通との連携、利用者の利便性、そして、ネットワーク全体としての合理性に大きく影響するものであります。

また、整備方式の違いは、運行形態や直通性、ダイヤ編成等の自由度にも関わるため、単純な優劣ではなく、多面的な検討が求められるところであると考えるところでございます。

そこでお尋ねいたします。

新鳥栖―武雄温泉間の整備につきましては、先ほどもフル規格整備による佐賀駅を通るルートが最も望ましいと示されたところでありますが、空港方面ルート、佐賀北部ルートなどの案も言及されている中で、佐賀駅ルートが最も現実的であると判断される理由につきまして、改めて御説明をお願いいたします。

○松下参考人 ありがとうございます。ルートの話でございます。

先ほどから私も申し上げておりますが、佐賀駅というものはやはり県庁所在地である佐賀市の中心に位置しているというところでございまして、人口集積

もでございます。そして在来線、当社の在来線ですね、鉄道とのネットワーク、結節ですね。それから、バスとの結節、先ほどもお示ししましたが、一日七百十五本のバスの本数が往來をしているということでございます。こうしたバスとの結節、そして、県内からのアクセスのよさ、時間短縮効果、ルート全体としての佐賀駅ルートでの時間短縮効果が最も優れている点を考えております。

こうしたことから、お客様にも御利用しやすいということから佐賀駅を通るルートが私どもとしては最もよいというふうに考えているところでございます。○桃崎委員Ⅱありがとうございます。しかしながら、この西九州新幹線、未整備区間のルートにつきましては、九州佐賀国際空港を経由する、いわゆる南回りルートを推奨する声が上がってきております。山口知事も佐賀空港と連携する南回りルートにつきまして一考に値するとの発言をされており、関心を示されているところであります。

また、この南回りルートにつきましては、現在の長崎本線、新鳥栖―武雄温泉間と直接的に並行しない構造となるため、いわゆる並行在来線の経営分離問題が生じない、あるいは影響が小さいのではないかとの指摘も一部でされております。

そこで、南回りルートでは、並行在来線の経営分離問題が生じない、あるいは影響は軽減されるところの指摘についてどのように認識されておられるのか。また、未整備区間の今後の議論を進めるに当たりまして、この南回りルート案につきまして、建設費や事業性、需要見通し等どのような評価を行っておられるのかお伺いをいたします。

○松下参考人Ⅱありがとうございます。並行在来線の課題、これは私も大きな課題というふうに認識しているところでございます。

並行在来線の問題が、委員がおっしゃられましたように、南回りルートだとならないといったようなお話もございましたけれども、それはそういうことではない

というふうに私どもは認識しております。いずれのルートであっても並行在来線の課題というものはやはり出てくる課題だというふうに考えております。

先ほどお客様の御利用状況ということでお示しをいたしました。一日三万人強のお客様が御利用になって、特急のお客様が非常に多いといったようなことでお示しをしたところでございます。駅のルートであっても、あるいはそうではなくても、特急のお客様がやはり新幹線に移るということになれば、在来線の経営をどうするのか、あるいは列車体系をどうするのかということは、いずれにせよ考えねばならない課題であるというふうに考えております。どのルートであっても、この並行在来線の課題、問題ということは生じるということを改めて申し上げたいというふうに思います。

そうした中で、当社はやはり先ほど申し上げた、人口集積、あるいは結節、あるいは最終的には都市間ネットワークをより短い時間で結んでいく、こうした新幹線の回遊効果、こうしたことを踏まえたときに、駅ルートが一番いいということ、基本的には佐賀駅ルート以外は考えられないということをお示ししているところでございます。

一方で南回りルート、先ほど委員もおっしゃられましたけれども、一考に値するといったようなお話も伺っております。それについては承知をしているところでございます。

ルートにつきましては、こうした南回りルートが一考に値するというのであれば、こうしたお考えをきちんとお聞かせ願いながら議論を進めていくということが大事ではないかというふうに考えているところでございます。

○桃崎委員Ⅱありがとうございます。

それでは次に、この新幹線整備に伴う佐賀市中心市街地の再開発や佐賀駅機能強化、また、駅ビル整備による経済振興についてお尋ねをいたします。

この新幹線整備、これは単なる交通インフラの整備だけにはとどまらず、駅

を核とした都市機能の高度化、民間投資の誘発など、地域経済を押し上げる大きな契機となり得るものであると考えております。

JR九州におきましても、これまで博多、小倉、長崎、大分、熊本、鹿児島、宮崎などにおきましてアミュプラザを展開され、駅と商業観光、滞在機能を一体化することで、駅を通過点から目的地へと進化させてきた実績があります。

一方で、この九州の県都の中でアミュプラザが整備されていないのは、現時点では私は佐賀のみであると認識をいたしておりますが、これは裏を返せば、佐賀駅にはまだまだ未活用の成長余地が残されているということであり、新幹線整備の議論が進む今こそ都市機能を再構築する機会であるとも言えるかと思えます。

駅ビル整備等は、この駅を起点に人流を創出し、中心市街地全体へと回遊を広げるハブ機能を強化することで、地域経済全体の底上げにつながる可能性を持つものと考えております。

そこで、この佐賀駅周辺、これを都市の顔として再構築する意義は極めて大きいものであると考えているところでございます。

JR九州として、この新幹線整備の議論と連動し、佐賀駅の機能強化や駅周辺のまちづくりの可能性についてどのように認識しておられるのか御見解を示してください。

○松下参考人〓御質問ありがとうございます。おっしゃられましたように、私どもも新幹線の開業を契機といたしまして、様々な町で、もちろん新幹線以外の駅でもまちづくりを行ってきたところでございます。通過点から目的地という御発言もございましたけども、私どもとしまして、そこに行きたくなるような駅ビルづくり、あるいはまちづくり、こうしたことを行ってきたところでございます。その中では地域の特色を生かして、どこでも同じようなものを作るのではなくて、そのまちならではのまちづくりということを行ってきたつ

もりでございます。

おっしゃられましたように、佐賀駅ルートで、例えば、この辺のまちづくりが、佐賀駅周辺のまちづくりが進んでいくということに関しては、私どもも非常にポテンシャルがあるというふうに考えております。佐賀市はベッドタウンとして、あるいは商業、あるいは行政、こうしたものを集積した場所として非常にポテンシャルがあるというふうに思っております。商業のみならず、住居系でありますとか、あるいはオフィスでありますとか、こうしたポテンシャルもあるのではないかとというふうに考えております。大切なのは、こうした町に必要なもの、そして、その町にふさわしいものをみんな議論をすべくつくっていくということではないかというふうに考えております。

先ほど申し上げましたが、当社はこれまでも様々な町でまちづくりを行ってまいりました。地元の自治体の皆様の駅周辺の、例えば、まちづくりのビジョン、こうしたものと私どもはいろんなコミュニケーションを図ったり議論をしたりしながら、都市計画事業が大きなきっかけとなって、地元の自治体の皆様と一体となって新たな駅周辺のまちづくりを行ってきたというところでございます。

佐賀市の皆様が地元としてどういうまちにしたいのかとか、こうした議論をお聞かせ願いながら、我々も一緒に議論に参画をさせていただいてまちづくりをやっていく、こうしたことをすることで、これまでの経験を生かして様々な御提案もできるものだというふうに考えております。

こうした佐賀駅周辺のまちづくりのビジョンを高めていただき、そして、私どもも御協力しながら、一緒にまちを元気にしていく、こういう取組には携わってまいりたいと考えているところでございます。

以上でございます。

○桃崎委員〓ありがとうございます。それでは、新幹線整備事業に伴う並行在

来線の利便性の確保と、そして、将来像についてお伺いいたします。

この新幹線の開業に伴い、機能が重複するとされる在来線区間をJRから経営分離とする、この運用というものが原則であるということでございます。

また制度上、並行在来線の経営分離につきましては、沿線自治体の同意が重要な前提とされてきた経緯があり、地域交通の維持と事業者の経営負担との調整が図られてきたところでございます。

したがいまして、並行在来線の扱いは将来の制度論にとどまるものではなく、整備方式やルート選択と不可分の関係にあると考えられます。日常生活と地域経済を支える基幹路線である、このような在来線、また、フル規格の整備など、その将来像は県民生活に直結する重大な課題であります。

このような中、西九州新幹線の開業に伴いまして、在来線特急の役割も再編がなされてまいりました。従来の「かもめ」に代わりまして、特急「かささぎ」が設定され、鹿島―多良地域をはじめとする県南西部にとりましても、佐賀―博多方面への速達性を担保する重要な列車として運行されてきたところでございます。

しかしながら、本年三月十四日のダイヤ改正におきまして、特急「かささぎ」の江北―肥前鹿島間の運行を二往復見直しまして、七往復十四本から五往復十本へと減便することが公表されております。

直通特急が減少するというこの事実は、利用者にとりまして乗り換えの増加や待ち時間の発生、時間帯の空白拡大など、利便性の低下が懸念されます。特急の直通制は、速達性のみならず移動の確実性や時間価値を支える機能を有しており、その縮小は鉄道利用の選択そのものに影響を及ぼす可能性があります。

そこで、お尋ねいたします。JR九州として、在来線区間における特急列車「かささぎ」の運行本数やこの停車体系の見直しにつきまして、今般減便されることとなりました理由について御説明をお願いいたします。

○松下参考人Ⅱ「かささぎ」の件でございます。減便の理由ということでございますが、現在、御存じのとおり十四本運行しているわけでございますけれども、今週末の三月十四日のダイヤ改正から十本の運行にすることによって決定をしたところでございます。

この「かささぎ」の運行本数の見直しといえますのは、過去の合意、六者合意に基づきまして、これまで十四本走らせてきたわけでございますけれども、この期間が過ぎまして、やはりお客様の御利用状況をしっかりと見た上で、今回減便という判断をしたところでございます。やはりダイヤというものは、お客様の御利用状況を見ながら適切に判断していくということでございます。今回「かささぎ」についても十本に減便をさせていただきたいということでも今週末から実施する予定でございます。

現在、江北―肥前鹿島間におきます特急「かささぎ」の御利用のお客様の数は、全体で一日三百名でございました。一本当たりでございますと二十名程度ということ、残念ながら非常に少ないお客様の御利用状況でございます。全体の規模としても、この区間の「かささぎ」利用のお客様の規模というのは、全体的に見れば小さいというものでございます。

こういった御利用状況に鑑みまして、このたび長崎本線を運転する特急列車のほかの列車で混雑をしたりといったようなところもございまして。こうしたところで「かささぎ」の運転本数を見直して、使用している車両、あるいは乗務員をほかの路線の系統の運行に充当するということもございまして、特急という意味では、そちらのお客様の利便性をさらに上げていきたいということでも今回行ったところでございます。

当社の車両でありますとか、あるいは乗務員というものにつきましては、やはり限りもございまして、この限りある経営資源をお客様の御利用状況に合わせて、御利用実態に合わせて調整をしながら、佐賀・長崎全体の、エリア全

体の利便性の向上を図るものでございます。

なお、これに合わせて普通列車の利便性の向上等を図り、全体としてのお客様の足を便利にする、こうしたことには取り組んできたつもりでございます。

これは先ほど御説明した内容でございます。

以上でございます。

○桃崎委員Ⅱありがとうございます。この減便をめぐっては、県や沿線市町が運行本数の維持を申し入れてこられた経緯もあります。特に、多良・鹿島方面の利用者にとりまして利便性の低下につながるのではないかと懸念もあつたところでございます。

そこで、このような沿線地域の声に対しまして、JR九州としてどのような措置を取ってこられたのか。また、いかれるのかお伺いをいたします。

○松下参考人Ⅱありがとうございます。減便に対してどのような措置を取るのかという御質問だというふうに承知しておりますが、今回、四本の「かささぎ」の運行を取りやめるということになりましたが、様々な措置を取らせていただき、鹿島から佐賀・博多方面への移動機会を確保してまいりたいというふうに考えております。

少し御説明をしてまいりますと、運行を取りやめることとなります四本でございますが、午前中の一往復二本につきましては、江北―肥前鹿島間に代わりとなる普通列車を新たに運行いたします。江北駅で特急と乗り継げるダイヤとしたところでございまして、佐賀・博多方面との移動機会を確保したいということでございます。うち特急列車一本につきましては、これまで江北駅を通過してございましたけれども、今回乗り継げるように新たに江北駅に停車をいたします。

また、運行を取りやめる夕方の下りの特急列車でございますけれども、こちらには、次に博多駅を発車する「リレーかもめ」号が江北駅を通過しておりまし

たけれども、今回新たに江北駅に停車をするような措置を取ります。これによりまして、しっかりと肥前鹿島・多良・諫早方面の普通列車と乗り継げるようにしていきたいというところでございます。

また、運行を取りやめる夕方の上りの特急列車でございますけれども、現在でも肥前鹿島駅を十分ちよつと後に発車する普通列車で、江北駅にて博多駅行きの特急列車に乗ることによって、十八分後になりますけれども、博多駅に行くことができるダイヤとなっております。これにつきましては、これで代替ができるというふうに考えております。

このように、普通列車の増発でありますとか、あるいは列車時刻を調整するでありますとか、あるいは特急列車を新たに江北駅に停車させるでありますとか、こうした様々な措置を今回取っております。減便する列車に合わせてどのような移動機会を提供するかということで、様々な措置を取っているということとをぜひ御理解いただければというふうに思っております。これによりまして、鹿島から佐賀方面への移動機会を確保してまいりたいというふうに考えているところでございます。

これは繰り返しになりますが、「かささぎ」の運転本数の見直しにつきましては可能な限り措置を取りながら、「かささぎ」に充当している車両でありますとか、あるいは乗務員を長崎本線の長崎・佐世保系統の特急運行に充当いたしまして、混雑緩和を図っていきたいというふうに考えております。

また、車両、あるいは社員、乗務員というものにつきましては、やはり限りがある経営資源でもございます。これをよりお客様の御利用実態に合わせて調整をいたしまして、佐賀・長崎エリア全体の利便性の向上を図りたいというふうに考えております。これにつきましては佐賀県全体の、県民の皆様全体の利便性の向上につながっているというふうに考えておりますので、ぜひ御理解をお願いできればというふうに考えております。

また、「かささぎ」とは直接関係ございませんが、肥前浜以遠が非電化というふうになっております。この関係で、多くが肥前浜駅で乗り換えというふうになっているところがございますけれども、今回のダイヤ改正で新たに二本でございませけれども、乗り換えなしで大浦方面と鹿島、江北方面を御利用いただけるような措置も取っておりますので、併せて申し添えさせていただきます。

以上でございます。

○桃崎委員Ⅱありがとうございます。

それでは、今後の特急「かささぎ」の運行本数についてお尋ねいたします。

今後、この増便や減便の可能性があるのか、その判断基準等がありましたらお聞かせをお願いします。

○松下参考人Ⅱ御質問ありがとうございます。合意では、開業後四年目以降は十本程度を運行していくというふうにしておりまして、合意事項は確実に遵守をしてまいりたいというふうを考えておりますので、基本的にこれ以上の減便ということは考えていないということを御認識いただければというふうに思います。

一方で、増便という話、その基準ということでございますが、これはお客様の御利用状況によるところに尽きるわけでございますが、実態として、やはり九州全体の人口減少でありますとか少子・高齢化、こうしたことが進んでいくということになりますと、今後お客様がどんどん増えていくということ、なかなか見通しがしにくいのかなというふうに考えているところでございます。

どれぐらいの御利用で増便対象になるかといったような基準というのとはなかなか明確なものございませんけれども、鹿島・多良方面のみならず、武雄方面を含めた全体の御利用状況、こうしたことを総合的に勘案しながら判断していくことになっていくかというふうに考えているところでございます。

以上でございます。

○桃崎委員Ⅱありがとうございます。

次に、県内在来線のネットワークの維持方針についてお尋ねいたします。

整備新幹線の議論が続く一方で、県民の毎日の移動を実際に支えておりますのは、現在運行している在来線ネットワークそのものであります。これは地域にとりましても、在来線は必要不可欠な公共インフラでございます。したがって、この県内在来線をどのように維持していくのかということは、新幹線議論と並び、あるいはそれ以上に地域の将来に直結する論点だと考えるところでございます。

現在の線区別利用状況によりまして、県内の主要路線におきまして、同一線区の中でも区間によって利用状況が大きく異なります。

長崎本線につきましては、鳥栖―佐賀間の一日当たりの平均通過人員が二万八千九百四十四人、佐賀―江北間は一万八千五百九十六人である一方、江北―諫早間は九百九十三人と整理されております。また、唐津線の久保田―唐津間は一〇日当たり二千五百人、唐津―西唐津間は八百八十四人という整理もされております。さらには、筑肥線につきましても、筑前前原―唐津間が一日当たり五千二百七人である一方、唐津―伊万里間は二百八十八人とされ、同一路線内でも都市圏接続区間と中央区間で大きな利用格差が存在しております。

ここで重要なのは、この区間差が県民の暮らし方そのものと直結している点であります。例えば、鳥栖を介して福岡都市圏へ通う方々、佐賀市内での移動、江北での分岐、武雄・嬉野方面、鹿島・多良方面、そして、唐津方面、そして、唐津から福岡方面や伊万里方面へ移動される方々は、それぞれの生活圏も移動目的も異なっております。したがって、同じ在来線と申しましても、必要とされるサービス水準は一樣ではありません。

この鉄道というものは、単線ごとの収支だけで成立するものではなく、接続

と乗り継ぎを含めたネットワークとして価値を形成するものであります。その中で、輸送密度という指標が議論の中で用いられておりますが、平均通過人員が二千人を下回る区間。しかしながら、この区間でありますしても地域生活に不可欠な役割を果たしているという現実があります。この数値と公共的役割をどのように整理していくのが問われるところだと考えるところでございます。

そこで、お伺いをいたします。JR九州として、この区間における利用水準の差を踏まえ、各区間をネットワーク上のような役割と位置づけておられるのか。その上で、平均通過人員が二千人を下回る区間につきまして、今後の維持の方針などにつきまして、そのお考えを御説明ください。

○松下参考人〓御質問ありがとうございます。

在来線のネットワーク、筑肥線等のお話だったというふうに承知をしております。

私ども収支、あるいは御利用状況をお示しております。これやはり地域の皆様、多くの皆様に実態を知っていただきたいということで開示をいち早く行いまして、皆様にこうした情報を開示してきたところでございます。そしてその後は、こうした線区をいかに活用していただくかということで活用していただけ、こうした手だても取って、地域の皆様と一緒に活用策、こうしたことを検討してきたところでもございます。

とはいえ、おっしゃられましたように、地方ローカル線の輸送需要というのは、やはり会社発足時からしますと大幅に減少しているというのが実態でございまして、日常の足として、現在、鉄道を選んでいただけない状況というのは、地域交通として大きな課題であるというふうにまず認識をしております。ございまして。背景にはいろいろあったと思います。人口減少でありますとか、特に道路網の整備、九州でいきますと高速道路、あるいは様々な町と町を結ぶ短絡の道路、こうしたものが整備をされた結果、鉄道が日常の足としても選ばれ

なくなってきたというのが現状であり、その辺が先ほど委員がおっしゃられた利用のお客様の数につながっているのではないかとというふうに思います。

もちろん、私どもも業務運営の効率化には取り組んでまいりました。いかに効率的に事業を行っていくか、あるいは列車運行を行っていくか、社員の数をより効率的にして、そうした取組、いわゆる自助努力はしっかりと行ってきたところでございますが、なかなかそうは言っても厳しい現状というのは、地域の皆様と活性化に取り組んでもなかなかお客様が増えていかないという実情があるというふうに考えております。

おっしゃられました筑肥線の唐津―伊万里間につきましては、線区活用に関する検討会、先ほど申し上げましたが、こうしたことを行ってきたところでございまして、利用促進、あるいは活性化に取り組んでまいりました。御利用状況でございますと、こうしたことに取り組んだ結果でもございますが、結果、それでもやはりお客様は大きく減っております、会社が発足したときと比較をいたしますと、三割程度にまで減少しているところでございます。三割減ったんではなくて、三割になったという状況でございます。非常に厳しい状況でございます。もちろんこうした線区はほかにもございますが、おっしゃられた線区はお客様の減少が非常に著しい線区であるというふうに考えております。

こうした現状を踏まえますと、当社としましては将来を見据えながら、県、あるいは自治体の皆様方と一緒に、地域、あるいは御利用のお客様にとつて最適な形での地域公共交通を目指して議論していく必要もあるんじゃないかというふうな課題感を持っております。そうすることが持続可能性を高めていくことにつながっていくんではないかというふうに考えております。

まず現状を知っていただくということ、それから、活性化をいかに図っていくということを行ってまいりましたが、今後、この線区をどのような形で、最適な形で運営していくのがいいのか、こうした議論も取り組んでいくフェーズ

にも入ってきているのではないかなというふうに考えております。

前段であらかじめ言わせていただきますと、通過人員とか、収支をお示ししておりますが、それだけで判断するということではなくて、線区の特情、実情等を把握しながら在り方を考えていくということなのかなというふうに思っているところがございます。

一方で、江北―諫早間でございますけれども、こちらにつきましては、上下分離による運行区間ということで、開業後二十三年間運行するというふうな取り決めがございますので、これについては引き続き、佐賀県、長崎県の皆様と協力しながら運行を行っていききたいというふうに考えているところでございます。

以上でございます。

○桃崎委員 Ⅱありがとうございます。

それでは次に、駅の無人化、そして合理化の影響についてお尋ねをいたします。

JR九州は駅体制の合理化も進められておまして、佐賀県内におきましても、無人駅の増加が進んでいると承知しております。現在の佐賀県内のJR駅につきましては六十駅のうち、約七割に当たる四十二駅が無人駅となっております。

この合理化というものも経営上の重要課題である一方、利用者にとってはサービス水準への影響が避けられないものであります。特に高齢者や障害のある方、また日常的に鉄道を利用する通学者等に対する影響も、地域交通政策の観点からも重要なものだと考えております。

そこでお伺いいたします。JR九州として、駅の無人化を進める際に、利用者サービスや安全の確保等につきまして、また、高齢者や障害のある方、インバウンド観光客等、支援が必要となり得る利用者への配慮をどのように対応し

ておられるのか、また今後の取組についてお伺いをいたします。

○松下参考人 Ⅱありがとうございます。駅の無人化ということでございます。

駅体制というものにつきましては、無人化も含めて、より効率的に行っていくということは、鉄道の持続可能性を高めていくということでも必要なことだというふうに考えておまして、この辺は、実情に合わせながら、駅体制はしっかりと組んで検討して、そして駅体制を組んでいるというふうに御理解いただければというふうに思っております。

こうした場合の対応でございますけれども、様々な取組を行っているところでございます。ハード、あるいはソフト、設備面、あるいは体制面、こうした面で様々な取組を行っているということを御案内したいというふうに思います。

まず設備面でいきますと、遠隔の放送でありますとか、あるいはトレインナビといった案内ツール、こうしたものを充実させております。お客様がタイムリーに列車の状況が分かるような取組をしております。また、ダイヤが乱れた際には、無人駅でも案内を行っております。

また、これはどちらかというと体制の問題になりますが、定期的な係員の巡回でありますとか、こうしたことも行い、また、これはハードになりますが、インターホンの設置でありますとか、あるいは緊急連絡先をきちんと掲示していくということ、あるいは警察の皆様とも連携を図りながら、安全の確保ということには努めているところでございます。

また、ソフト的などいいますか、体制としての取組でございますけれども、例えば、お手伝いが必要とされるお客様には全ての駅において係員が駆けつけ、こうした対応をしております。こうした御連絡、お申し込みにつきましてウェブ、あるいは電話で受付体制というものを整備しております。いつでもどこでもお申し込みいただけるような体制も整えているところでございます。

また、御指摘ございましたインバウンドのお客様でございますけれども、こ

ちらにつきましては、駅や車内での多言語の自動放送でありますとか、あるいは発車表、あるいは案内サイン、あるいは駅のナンバリング、こうしたことを活用しまして、多言語での御案内も提供しているところがございます。

また、多言語のホームページ、あるいは「X」での運行情報の発信、こうしたことをやりながら、非常時でもインバウンドのお客様が安心して御利用できる環境も整えているところがございます。引き続き、新しい技術とかが出てきましたら導入などによりまして、さらによりいい形で改善も図っていききたいというふうに考えているところがございます。

以上でございます。

○桃崎委員Ⅱありがとうございます。この無人化もそうでありますが、ICカード利用環境の拡大、これについてもちよっとお尋ねをいたします。

近年、鉄道利用におけるICカード決済は全国的に拡大し、日常の移動における標準的な決済手段になりつつあります。利用者側にとりましては、切符購入の手間や精算の分かりにくさを減らし、改札通行を円滑にすることで使いやすさを高める施策であります。

その上で、西九州エリアにおけるICカード環境整備は段階的な取組として進められた経緯がございます。県内におきましても十三基が対象となり、県民の利便性、移動利便性が大きく前進する取組であると受け止めております。

しかしながら、今回の利用可能エリアは鍋島駅、江北駅、佐世保駅、ハウステンボス駅までとされているため、長崎本線の江北以南、すなわち鹿島・多良方面は対象外となっております。鹿島市や太良町を含む有明海沿岸地域では、日常利用者の利便性の観点からも、また観光利用の受け皿としても、ICカード決済の早期導入を望む声があり、県内で導入済み区間と未導入区間が併存する状況が続くことへの懸念もございます。

以上を踏まえまして、IC化の経緯や効果、未導入区間の取り扱いといった

論点を佐賀県民にとりましても分かりやすい形で確認したいと思えます。

まず初めに、この西九州エリアの「SU-GOCA」導入及び利用エリア拡大がどのような経緯で進められてきたのか御説明をお願いいたします。

○松下参考人Ⅱ西九州エリア、御指摘にもありました二〇二四年十月に拡大したところがございます。おかげさまでこちらにつきましては好調に推移しております。IC利用率につきましては今後、順次、増大していくんではないかというふうに考えているところがございます。

当社といたしましても、こうした導入したところにつきましては、ICカードの利便性をしっかりと訴求してまいりたいと考えているところがございます。

また、これまでの経緯と今後の考え方を御案内いたしますと、JR九州の交通系ICカード「SU-GOCA」でございますが、こちらは二〇〇九年三月に福岡都市圏でサービスを開始しております。順次エリアを拡大いたしまして、現在では五百七十三駅中三百二十一駅で御利用できるようになっております。

エリアの拡大には、そのエリアの駅において、新たにICカードに対応した券売機、あるいは改札機、これを設置する必要があります。そして、システムの改修、こうしたものもございます。こうした初期投資がまずあるということ。それから、機器のメンテナンス、あるいは通信費といった、いわゆるランニングコストがかかってまいります。こうしたことを踏まえますと、当社の資金による提供エリアの整備というのは一旦終了したというふうに考えているところがございます。

そうした中で、先般、二〇二四年の十月に御負担をいただいている形でございますが、エリア拡大を行ったというような経緯でございます。

以上でございます。

○桃崎委員Ⅱそれでは、今回の「SU-GOCA」のエリア拡大に対するJR九州としての評価についてお伺いいたします。

このエリア拡大が利用者行動や鉄道選択、駅業務の運用などにどのような効果をもたらしていると評価しておられるのか、現状の受け止めにつきまして御説明をお願いいたします。

○松下参考人Ⅱ先ほど申し上げましたけれども、エリアにおきましては、これはお客様のサービスとして導入しているものでございまして、この辺については改札等がスムーズになった、便利になったということもございまして、そうした効果があつたものだというふうに承知をしております。

○桃崎委員Ⅱありますがどうございます。このICカード決済の拡大、これが行われたところでありますが、しかしながら、長崎本線の江北以南、すなわち鹿島・多良方面は対象外となっております。これらの区間は上下分離の区間でもあり、地域におきましても「SUGOCA」利用エリアの拡大を望む声が大きいと承知をいたしております。

こうした区間への「SUGOCA」の導入に当たり、どのような課題があるかと整理しておられるのか、JR九州としての御認識を御説明ください。

○松下参考人Ⅱ御質問ありがとうございます。おっしゃられた区間での導入というところでございますけれども、やはりこのICカードの導入というのは、基本的には面で整備をしていくと。お客様の流動に合わせて、面といいますか、エリアで設定をしていくということが大事だというふうに思っております。これはお客様の流動を見ながら、お客様への案内のしやすさ、分かりやすさ、こうしたところで我々は導入を決定しているというところでございます。

また、スムーズな改札につなげていく、やはりお客様の数もあろうかというふうに思っております。そうしたことを勘案しながら決定をしているというところでございます。

また、先ほどコストのお話もいたしました。やはり他社のICカード、他社のIC事業者との調整でありますとか、あるいは管理面でのさらなるコストの

増加もあろうかというふうに思っております。今後の具体的なコストの見直しを立てることが非常に困難な状況でもございます。

加えて、システムの老朽取り替えも発生するということを考えますと、更新のタイミングで新たに具体的な見通しの立たないインシャルコストも発生していく可能性があるといったようなことでございまして、こうしたコスト面のこととも考えているということをお認めいただければというふうに思います。

○桃崎委員Ⅱそれでは、最後の質問に移らせていただきます。

最後の質問は、観光振興に関するJR九州の取組についてお尋ねをいたします。

この佐賀県におきましても観光需要、これは回復基調にあるところでございます。令和六年におきましても、総来訪者数四千六百四十四万人、日帰り四千四百三十三万人、宿泊二百二十万人とされており、この来訪者規模は維持されながらも、しかしながら一方で地域内周遊や滞在時間の延伸が引き続き重要課題であるということが読み取れるところでございます。

一方で、JR九州も地域交通の利用性の底上げ、また観光産業の振興による周遊を生み出す観点からも、様々な観光の振興をいただいていると承知しているところでございます。

先ほども出ました観光列車の展開や、九州各地での地域振興、これらに寄与されてきた実績がございます。

これらの観光列車や観光関連の取組が佐賀県内における周遊の実態や、またあるいは在来線利用に対して、これに対してもある程度の効果が出ているのではないかと感じるところでございますが、それらを丁寧に検証して次の改善につなげていく必要があると考えるとところでございます。

そこでお尋ねをいたします。佐賀県域における観光振興に対しまして、JR九州はどのように取り組んでおられるのか、またその評価につきましてもお伺

いをいたします。

○松下参考人Ⅱありがとうございます。佐賀県、観光として本当に非常に魅力の多い場所だというふうにも私認識をしているところがございます。

まず、列車ということで申し上げますと、定期列車として、例えば「ななつ星 in 九州」でありますとか、あるいは「36ぶらす3」、あるいは「ふたつ星4047」、こうしたものを定期列車として運行して、この沿線を御利用といたしますか、運行させていただいているところがございます。

また、臨時列車でございます。

佐賀県におきましては、有田陶器市、あるいは佐賀バルーンフェスタ、そして唐津くんち、そして先ほども申し上げました鹿島の酒蔵ツーリズム、こうした非常に魅力的なイベントがございますので、こうしたときに臨時列車を運行させるといったような取組も行っております。

この辺のイベントというものは、佐賀県における大きな観光資源と言える惟しだというふうにも認識しております、多くのお客様をお運びできるという意味では鉄道との親和性も高いということで、臨時列車の運行なども行っているところがございます。

また、こうしたイベント、あるいは催しへの送客のほか、通常のいわゆる送客キャンペーン、ディステイネーションキャンペーンのようなことも行っております、現在、ちょうど今やっているところがございますが、昨年の九月から三月までは佐賀県・長崎県の観光キャンペーン「GO Quest」と銘打ちまして、現在、送客キャンペーンを行っているところがございます。様々な例えばスタンプリールでありますとか、あるいはお得な切符を設定したりということ、ここに御来訪いただけるようなお客様を増やしていく取組も行ってるところでございます。

また、JR西日本様とも連携をいたしまして、関西地域での佐賀の魅力の情

報発信でありますとか、西九州の情報発信に取組をさせていただいております、こうした取組は、やはり一定の効果があるというふうにも考えているところがございます。

また、鉄道以外の部分でも様々な観光という意味では連携をさせていただいているというふうにも思っております、先ほども申し上げましたが、鹿島市の肥前浜におきましては、光武酒造様が所有する明治中期に建てられた歴史的建造物、こちらを宿泊施設として改修いたしました、「茜さす 肥前浜宿」ということで運営をしております。

海外のインバウンドのお客様も非常に多くのお客様がお越しいただいているというふうにも聞いております。光武酒造場の方々と連携を深めて宿の運営を行いながら、地域一帯で楽しんでいただける、こうした取組を行っているところがございます。

また、嬉野市におきましては、二〇二三年の十月、これも先ほど申し上げましたが、「嬉野八十八」という宿を開業いたしましたところがございます。

嬉野温泉はもう御案内のとおりでございますが、日本三大美肌の湯ということで、非常にいいお湯がある、いい食もあるということで、リピーターのお客様が非常に増えているといったようなことでもございまして、こちらも御好評いただいているところがございます。

当社らグループは以上申し上げましたが、列車、あるいは列車以外でも様々な事業分野を生かしまして、様々な側面から観光振興に御一緒に取組をさせていただいているというふうにも考えております。

冒頭申しましたが、佐賀には恵まれた自然と観光資源が豊富にあるというふうにも思っておりますし、観光産業としてのポテンシャルがあるというふうにも考えております。まだまだ伸ばしていけるといいうふうにも考えておりますし、西九州ルートが整備されれば、こうしたポテンシャルをさらにかんなく發揮する

きつかけになるのではないかとというふうを考えているところでもございます。  
以上でございます。

○桃崎委員 Ⅱありがとうございます。本日、本当に様々なことを質問させていただきました。これらの内容、いずれも西九州新幹線の将来像と併せまして、県民の日常の移動を支える鉄道ネットワークをどのように実施して、また発展させていくのかという大きな課題に関わるものでございます。

本日お示しいただきました御見解も踏まえまして、今後もJR九州と自治体、そして、地域が相互に連携しながら、鉄道の価値を高めていく取組が進みますことを期待いたします。私の質問を終わります。ありがとうございます。

○指山委員長 Ⅱ 暫時休憩します。十三時をめどに委員会を再開いたします。

午前十一時五十分 休憩

午後一時 開議

○指山委員長Ⅱ委員会を再開します。

休憩前に引き続き質疑を行います。

○中本委員Ⅱ公明党の中本正一でございます。

松下参考人並びに補助者の皆様には、遠路佐賀県議会まで足をお運びいただき、心から感謝を申し上げます。今日、三人目の登壇ということもあります。少し重複する部分もあるかと思いますが。また、答えづらい問いもあるかもしれませんが、どうか御丁寧な御答弁をよろしくお願いしたいと思います。

限られた時間でありますので、早速質問に入らせていただきます。

まず、少し広い視点からJR九州の鉄道事業について伺いをいたします。

JR九州では、自然災害の激甚化や人口減少、少子・高齢化といった外部環境の変化や鉄道施設の老朽化、また、車両の更新といった内部環境の変化に対応しつつ、鉄道事業の持続可能性を高め、収益構造の転換を進めるため、二〇二三年三月期に「未来鉄道プロジェクト」をスタートされており、二〇三一年三月期までに百四十億円以上の収支改善を図ることを目標に鉄道事業の構造改革に取り組みられていると伺っています。これまでの鉄道事業は、新幹線をはじめとする高単価の長距離輸送需要と都市部の大量輸送需要の収益で利用の少ない赤字路線を維持するという内部補助の仕組みで経営を維持されてきたところであります。

そこで、未来鉄道プロジェクトにおける持続可能な鉄道事業の姿とはどのようなものなのか伺いをいたします。

○松下参考人Ⅱ御質問ありがとうございます。

未来鉄道プロジェクトでございますけれども、これはまさに鉄道事業の持続可能性を高めるために行っているものでございます。鉄道というのは非常に固定費率の高い事業でございますので、この固定費を下げているということ

コロナ禍に始めたプロジェクトでございます。当社ではBPRというふうに呼んでおりまして、ビジネスプロセス・リエンジニアリングということになりますが、このBPRプロジェクトで固定費を下げるといって取組を進めてまいりました。固定費の割合を下げる。この割合を下げるというのは、恐らく鉄道会社で果たせたところというのはなかなかないのではないかと、恐らく思います。社員の知恵を総力を挙げて結集いたしました。結果、こうした一割削減はおおむね達成できたというふうと考えているところでございます。

こうしたことを踏まえまして、今回始めたのが未来鉄道プロジェクトというものでございます。前のBPRと若干違いますのは、BPRはコロナ禍でございましたので、とにかくコストを下げていくということを知恵を出しながらやってきたものでございます。

一方で、BPRというのは、多少コストがかかっても、あるいは投資がかかっても収支改善につながるものやっていたことと、あるいは投資がかかってもトップラインを上げていくことと、それからコストを下げていくこと、この両面で取組を進めてきたところでございます。

こうした取組によって、委員がおっしゃられましたように、大量に、そして、速くお客様をお運びする、これがまさに鉄道が一番役割を發揮できる部分だということに思っていますので、こうした役割を發揮できるように取組を進めていくことではないかというふうに思っております。

例えば、未来鉄道プロジェクトで申し上げますと、先進技術を活用して省人化、あるいは省力化に取り組んでいくことと、先進技術を活用して省人

具体的には、取り組んでおります自動運転の拡大でありますとか、あるいは車両や設備、これをいわゆるCBM化というふうに言いますが、コンディションに合わせてメンテナンスをしていくということ、今まではどちらかというと時間が来たら必ずやるというようなことでしたけど、状況を見ながら判断をし

て、より効率的な検査をしていくことをやったりでありますとか、あるいは安全をいろんな技術を使ってより高度にしていこうとありますとか、あるいは設備を比較的軽くしまして、いわゆるアセットライトと言いますが、こういう取組をすることによって、鉄道事業の持続可能性を高めていきたいということを取組を進めていくものでございます。

一方で、赤字路線ですね、赤字の話もあろうかというふうに思いますが、こうしたことの議論とはまた別に必要になってくるものだというふうに考えているところでございます。

御説明は以上でございます。

○中本委員 ありがとうございます。

コロナ禍のBPRプロジェクトですかね、ここでの固定費の一割削減という実績をベースに、今回この未来鉄道プロジェクトにも挑戦をされていると。効率的な、いわゆる業務改善を中心とした取組かなというふうに考えるところでもありますけれども、この未来鉄道プロジェクトでは、持続可能な鉄道づくりを進めるための取組として需要に応じた柔軟な輸送力の提供といったものが示されています。これで少し気にかかるのは、この需要に応じたという部分であります。

というのは、改正地域公共交通活性化再生法では赤字ローカル鉄道の在り方を協議する再構築協議会の設置が位置づけられています、九州管内ではまだ設置をされていないものの、JR九州と県、市町による線区ごとの活用検討会、こういったものは県内でも始まっています。

そこで、未来鉄道プロジェクトによる鉄道事業の構造改革は、これを突き詰めていくと赤字路線の存続問題につながるようなことはないかと少し懸念をしますけれども、この点についてはどのようにお考えか伺いたします。

○松下参考人 御質問ありがとうございます。

先ほど少し私の言葉が足りなかった部分がありますので、補足をさせていただきます。

BPRというふうに申し上げたのは、コロナ禍での対応でございました。やはりコロナ禍の場合はコストを下げる。今やっている未来鉄道プロジェクトというのは、収支改善、少し稼いでいくこと、あるいはコストを下げていくという両面で取り組む、いわゆる収支改善の取組ということでございますので、改めて補足をさせていただきます。

未来鉄道プロジェクトの取組が赤字路線の持続可能性につながるのかという御趣旨だというふうに思います。

未来鉄道プロジェクトにつきましては、鉄道全体での持続可能性を高めていく取組ということで進めてきたところでございます。BPRから未来鉄道プロジェクトということで取組を進めているところでございますが、この議論と、いわゆる赤字路線の今後、赤字路線といえますか、私も収支の開示もしているところでございますが、こうした路線につきまして、今後どうしていくかという議論とはまた別の議論ではないかというふうに考えているところでございます。

非常に収支の厳しくなっている線区、既に一部の線区では、線区の在り方を出口を決めずに議論しているところでございますが、こうした背景には、やはり人口減少により需要の減少でありますとか、先ほども少し申し上げましたが、モータリゼーション、こうしたこともございます。また、インフレで非常に物価が上がっていたりでありますとか、あるいは学生の数が減って社員がなかなか採れなくなっている、あるいは賃上げが進んでいる、こういった状況もあるかというふうに思っております。

先ほど自助努力、あるいは内部補助という言葉もありました。自助努力も行いながら、一定の一部の内部補助はあったというふうに思いますが、これにも

限界が出てこようかというふうに考えているところがございます。やはりお客様が多い線区には一定の安全の投資でありますとか、あるいはよりよいサービスに向けて投資ということも必要になってこようかというふうに思っております。

そうしたところも必要になっていくという環境下にあるというふうに考えているところがございます。今後の線区の在り方については、一部の線区については、今後の地域をどのようにしていくかを考えていくことも必要ではないかというふうに考えておりました。こうした議論をすることが必要だということに考えておりますし、将来の町のビジョンでありますとか、そこにおける交通の在り方でありませうか、その便益等、あるいは担い手、こうした広い視点で今後の在り方を考えていくということも必要ではないかと考えているところがございます。

○中本委員 今の参考人の答弁で安心をしたところがあります。

次に、鉄道運賃値上げによる経営改善効果について伺いをいたします。

JR九州では、昨年四月に鉄道運賃を改定されており、定期券を含めた改定率は平均一五%、私は少し驚いたんですけれども、消費税増税時を除いて一九九六年以来ですから、何と二十九年ぶりの値上げと伺っています。

そこで、この運賃値上げによる増収見込額はどのくらいあり、その使途はどのような形でお使いになれるのか伺います。

○松下参考人 御質問ありがとうございます。

運賃改定でございますけれども、委員おっしゃられましたように、今回二十九年ぶりに平成八年一月以来の運賃改定ということで踏み切ったわけでございます。改定率としては、一五%の改定をいたしました。一方で、運賃改定をすることによって一定のお客様がやはり鉄道から離反をされると、一掃するということもございますので、実際の増収額としては一一・四%ですので、差し引

きたいしますと三・六%のお客様が他の交通機関などに移られるということ想定していたわけでございます。この一一・四%と申しますのは、金額でいきますと、百六十億円ということでございます。

今回、お客様には御負担をいただいたわけでございますが、これは今後、きちつと鉄道の持続可能性を高めるためにしつかりと活用してまいりたいというふうに思っているところでございます。一つはやはり安全ですね。鉄道には安全が最優先だというふうに考えております。安全を担保する上で不可欠なのは鉄道施設ですが、非常に老朽化をできております。こうした老朽化施設へきちんとした安全投資、あるいは修繕、メンテナンスを行っていく必要があるというふうに認識をしております。

それから、先ほども少し申し上げました人材の確保でございます。

今後、賃上げ、こうしたこともさらに必要になってくるというふうに考えております。既に私どもこの三年間で二〇%ほど賃上げをしてきております。それでもまだまだ地域の中では決して高いほうであるというふうに思っております。今後さらさら賃上げが必要になってこようかというふうに思いますし、国もそういうふうにおっしゃっているということであれば、さらに競争力を高める意味でも賃上げというのが必要になってくる。それによって、人をしっかりと確保し、そして安全、あるいはお客様によりよいサービスを提供していくことが必要であると。このベースになるのはやはり人だということかなというふうに思っております。

それから、やはり物価が上がってきております。御案内のとおり、インフレ下でございます。様々な鉄道の資材、鋼材も上がってきております。物価への対応ということも必要になってまいりますし、特に動力費ですね、最近のイランの情勢等もございまして、動力費も既にながら上がってきておりますし、今後もちきちんと目配りをしておかなきゃいけないというふうに考えております。

それから、少し委員もおつしやられました災害への対応ですね。激甚化している災害、毎年どこかの線区で大きな被害を私どもは受けております。特に九州は豪雨水害でありますとか、台風もございます。こうしたことへの対策、あるいは対応を行っていくために、今回、運賃改定をさせていただいたというところでございます。

こうしたことをきちんとお客様にも効果を実感していただくべく、例えば、お客様がよくお使いになるトイレの改修でありますとか、こうした部分のサービスアップにも取り組んでいるところでございますので、この辺はぜひ御理解いただいて、私どもとしては鉄道の持続可能性をさらに高めてまいりたいというふうに考えているところでございます。

以上でございます。

○中本委員 Ⅱこの運賃値上げによる増収分については、安全対策、そして人材確保、物価対策、災害対策にも非常に適切に使われているということでありましたので、そういうような形で理解をしたところであります。

次に、鉄道事業における新幹線のポテンシャルについてお伺いをいたします。今週三月十二日にJR博多駅と鹿児島中央駅を結ぶ九州新幹線鹿児島ルートが全線開業し、十五周年という大きな節目を迎えます。開業したその日が東日本大震災発生の翌日だったということで、記念式典や宿泊行事等も全て自粛をされたことは記憶に新しいところであります。

鹿児島ルートは九州の南北を貫く大動脈として、また関西方面へ直通可能となることで、延べ利用者数が一億七千万人を突破するとともに、JR九州の経営の安定化にも寄与してきたところであります。また、二〇二二年に開業した西九州ルート武雄温泉―長崎間の利用状況も、先ほど御説明をいただきましたように、コロナ禍後のインバウンド需要を追い風に利用者数は右肩上がりに伸びています。

JR九州では、線区別御利用状況を毎年公表されており、その中に旅客営業一キロ当たりの一日平均旅客輸送人員を表す輸送密度と旅客運輸収入が示されており、新幹線と在来線の線区ごとの状況を見ることができません。九州管内には、鹿児島ルートと西九州ルートの新幹線二路線、そして在来線二十一路線が営業していますが、鉄道事業全体に占めるこの新幹線二路線の割合はどのようになっているのかお伺いいたします。

○松下参考人 Ⅱ御質問ありがとうございます。

新幹線の輸送量、あるいはその占める割合ということですが、輸送量でいきますと、いわゆる人キロで申し上げますと、新幹線二路線で占める割合というのは大体二三％程度ということでございます。

一方で、収入でございますけれども、二〇二四年度一年間の収入につきましては、会社全体で千五百十二億円でございましたけれども、新幹線二路線で六百五億円ということでございますので、おおむね四〇％が新幹線の収入が占めているということでございます。

なお、西九州新幹線につきましては、初年度二〇二二年度は、これは先ほども少し申し上げましたが、二十五億円、そして二〇二三年度が四十八億円でございます。そして、昨年度、二〇二四年度が五十二億円でございますので、二〇二四年度でいきますと、前年比でいきますと一〇八％ほど伸びているという状況でございます。これを先ほど新幹線の収入としては、ある程度確保できているんだという話をしたところでございます。

また、通過人員のお話ございましたので触れさせていただきますと、通過人員でいきますと、これが初年度六千九十八人、二〇二三年度が六千二百三十九人、そして昨年度でいきますと六千四百五十八名のお客様ということになるわけでございます。輸送人員につきましては、新幹線二路線で占める割合は五％程度ということになるわけでございます。

収入でいきますと、先ほど申し上げましたが、四〇%ということになります。新幹線の収入は単価的にも高うございますので、収入としては一定程度寄与しているというふうに考えているところでございます。

以上でございます。

○中本委員 新幹線二路線が鉄道全体に占める割合について、今、特に旅客運輸収入で四〇%ということ、かなり大きい位置づけになっているということを感じるところであります。このことは、旅客運輸収入の四割を占める新幹線二路線の収益によって、これは九州各地のローカル線を支えているということも言えるのではないかとこのように考えます。地域の方々にとって欠かすことができない足とも言えるこのローカル線の維持を図る上でも、新幹線の果たす役割というのは大きいというふうに私は感じます。

そうした意味で、九州全体の鉄道事業の未来に向けて、新幹線が持つポテンシャルについてどのように考えるか伺いたします。

○松下参考人 整備新幹線でございますけれども、これにつきましては、基本的なスキームで大変恐縮でございますけれども、受益の程度を勘案した貸付料を支払っているというものでございまして、当社が新幹線を運営することによりまして、鉄道事業の収支に与える影響というのは長期的に見ると、中立というのが基本的な考え方だというふうに思っております。したがって、新幹線がローカル線の維持を収支の面で直接的に支えているということではないというふうに考えております。

一方で、並行在来線の問題を一旦横に置いたとして、それぞれの在来線の面から見ますと、特に新幹線に接続する在来線でありませつか、こうしたものにつきましても、新幹線から乗り換えて御利用になるお客様が増加していくといったようなこともございます。新幹線が在来線の持続可能性、あるいは地域における位置づけに対して寄与しているというのはい程度あるというふう

考えているところでございます。

次に、九州全体ということで考えた場合の未来におけるポテンシャルということで申し上げさせていただきますと、やはり新幹線は安全、そして大量に、高品質で、災害にも強い高速輸送手段でございます。当社の鉄道ネットワークの大黒柱、いわゆる要の存在でもあるというふうに考えておいて、当社の将来の鉄道事業を考える上で欠かせないものだということに考えております。

また、委員御指摘のとおり、地域の大動脈として、あるいは地域間の交流、あるいは地域の経済を支える存在でもあると、まちづくりのきっかけになる存在でもあるというふうに考えております。

これからますます少子・高齢化、人口減少の時代を迎える中、新幹線の沿線の地域が、あるいは沿線地域から波及してその周りの地域が自立して持続していくためにも新幹線はこれまで以上に重要な役割を果たしていくのではないかとこのように考えておりますし、その役割を果たし得るものだというふうに考えているところでございます。

当社といたしましても、そうした役割をしっかりと営業主体として果たすべく、質の高い輸送サービスを提供してまいりたいというふうに考えておりますし、西九州におきましても全線フル規格で整備することが、この同じ役割を果たしていくことにつながっていくのではないかとこのように考えているところでございます。

以上でございます。

○中本委員 ありがとうございます。

それでは次に、西九州ルート武雄温泉―長崎間について質問をいたします。

二〇二二年九月二十三日の武雄温泉駅でのリレー方式による開業から間もなく丸三年半が経過をいたします。

西九州ルートの開業後の利用状況については、先ほど資料でもお示しをいた

いただきましたように、コロナ禍後のインバウンドの増加等もあり、順調に伸びているところではありますが、開業前の需要予測と比較した場合、どのような状況になっているのかお伺いいたします。

○松下参考人Ⅱ開業後の状況ということでございますけれども、御利用状況につきましては、先ほど資料でも、また、桃崎委員への御説明の中でも御回答させていたいただいたとおりでございます、そのとおりでございます。

また、御利用状況の予測ということでございますけれども、これは国が行っている需要予測でございます、これについて国において予測がなされているものだというふうに承知しております。一定の前提条件を置くなどして試算をされているというふうに承知しているところでございます。

私もが申し上げられるのは収入について先ほど申し上げました。桃崎委員への回答でも触れたところでございますけれども、これは予測との比較ということではございませんが、鹿児島ルートの部分開業時が約百億円ございました。距離が半分の西九州新幹線ということを考えますと、昨年度約五十二億円ということを考えますと、鹿児島ルートに遜色のない実績であったというふうに受け止めているところでございます。

以上でございます。

○中本委員Ⅱ開業前の需要予測等は、比較をするその比較の数字についてなかなかこれはその前提そのものもいろんな数字が出てまいりますので、答弁しづらいということだと受け止めました。

それでは次に、今後の見通しについてお伺いをいたします。

一問いの一では、新幹線二路線の旅客運輸収入について鉄道事業全体の四〇％になることをお示しいただきましたが、二〇二四年度の鹿児島ルート、これは博多―鹿児島中央間、営業キロで二百八十八・九キロ、西九州ルート武雄温泉―長崎間、営業キロで六十九・六キロ、これを比較したとき、鹿児島ルートは

西九州ルートの輸送密度で見した場合約二・七倍となっています。そして、旅客運輸収入で約十・五倍の規模となっております。営業キロ数に四・一倍の差があるとはいえ、これ大きな開きとなっております。

その要因の一つに関西方面との直通が挙げられ、時短効果や直通効果により、利用者の選択肢が増え、新幹線と航空機も含めた交流人口全体の増加につながっていることを今日の資料の中でお示しをいただきました。

そこで、仮に西九州ルートがフル規格で整備をされ関西方面への直通が可能となった場合、西九州ルートの需要予測についてどのように考えておられるかお伺いいたします。

○松下参考人Ⅱ御質問ありがとうございます。

鹿児島ルートの比較ということでおっしゃられました。差があるという御指摘でございますけれども、私も先ほど申し上げましたが、この西九州新幹線を支えていただいているのは、通勤通学の伸び、こうしたお客様の寄与が非常に大きいということもございまして、おっしゃられました都市間を結んでいく、対関西、あるいは対中国地区、あるいは福岡、こうしたところの御利用が一定程度まだ伸びが限定的だというふうに考えているところでございます。

これは対面乗り換え方式で関西方面に行くとなりますと、二回の乗り換えを要するというところもございまして。時間短縮効果が極めて限定的になるといったようなことが背景になるということでございます。また、西九州地域を訪れるお客様にとりましても御不便をおかけしているものだというふうに考えているところでございます。

フル規格が整備された場合のお客様の需要ということにつきましては、具体的な旅客需要を見通した数字というのは正直持ち合わせていない状況でございますけれども、先ほど鹿児島ルートの説明の中で御説明をいたしました、関西と熊本、あるいは関西地区と鹿児島、こちらはどちらもお客様が飛行機も鉄道も

増えているというところでいきますと、フル規格でつながっていくということは非常に大きな交流人口の拡大につながっていくものだというふうに考えておりますし、先ほど少ないと言われた伸び、この辺について寄与していくものだというふうに考えているところがございます。

以上でございます。

○中本委員Ⅱこれも仮定の中での具体的な数字については示すことはなかなか難しいということでありました。

それでは、仮にこのフル規格で整備が進む場合でも、環境アクセスに四年前後かかることとなります。また、工期についても想定十二年となっております、最短でも開業まで十六年前後かかることになり、当面はこのリレー方式が続くこととなります。その場合、この西九州ルートにおける今後の利用状況の見通しについてどのように考えるのか。また、当面、このリレー方式が固定される中で西九州ルートの利用促進を図るため、どのように取り組んでいくのかお伺いいたします。

○松下参考人Ⅱ御質問ありがとうございます。

先ほどから御説明をしておりますが、西九州新幹線の御利用は、開業以来、少しずつ増加をしているところがございますが、今後、進展が見込まれます人口減少、あるいはデジタル技術の進展による、例えば、リモート会議でありますとか、テレワークの普及、浸透もあると思います、社会変容も進んでいくというふうに考えております。

長期的に見ますと、都市間、長距離のお客様を中心として西九州新幹線全体の旅客需要は、このままでいけば、だんだん減っていくというようなことも予想されるところでございます。もちろんこの辺につきまして私たちも営業努力をしつかり行っていきたいというふうに考えているところがございます。

一方で、新幹線の定期需要でございますけれども、鹿児島ルートでは全線開業

から十五年たっておりますが、定期券のお客様は年々増えているところがございます。新幹線が新たに開業した後、定期需要というのは、転勤、あるいは進学といったライフサイクルにに応じて新規需要が発生していくことに加えまして、新幹線を日常的に使っていくことが長い時間をかけて地域に浸透していくものだというふうにも考えております。通勤通学に御利用しやすいダイヤ設定でありますとか、あるいは定期券の発売、こうした定期の旅客需要について掘り起こし利用促進に努めていきたいというふうに考えているところがございます。

またあわせて、まちづくり、こうしたことを行うことによりまして、定住人口、あるいは雇用を増やしていくといったような取組も私たちとしてはやっていきたいと考えているところがございます。

また、観光振興、あるいは送客プロモーション、これについては先ほど御説明をしたところでございますが、今後もこうした取組を継続することによって、長距離のお客様の御利用促進にも努めてまいりたいと考えているところがございます。まして、まちづくりで魅力的な施設をつくるでありますとか、交流人口を増やしていく、こういう取組を進めていきたいというふうに考えているところがございます。

以上でございます。

○中本委員Ⅱありがとうございます。

それでは次に、西九州ルート武雄温泉―長崎間について伺ってまいります。

「今後の整備新幹線の貸付の在り方に関する小委員会」が昨年十一月に発足し、今年の夏をめどに開業三十一年目以降の新たなルール案をまとめる方針と伺っています。

小委員会での論点は、貸付期間の延長や貸付料の算定方法、算定範囲など、論点が多岐にわたり、そして、その結果は、西九州ルート新鳥栖―武雄温泉間

の財源問題に直結し、また、ＪＲ九州の鉄道事業の経営にも大きく影響していく問題でもあります。

小委員会によるＪＲ各社へのヒアリングで、古宮社長は鉄道事業の経営に悪影響を及ぼさない形で考えてほしいと訴えたことと新聞報道にありますが、貸付料の新たなルールに対するＪＲ九州の見解について改めて伺いいたします。

○松下参考人〓御質問ありがとうございます。

これは改めての御説明になりますが、先ほど申し上げましたように、小委員会がございました。そこに私どもも参加をいたしましてヒアリングを受けたところでございます。

その際に申し上げたことにつきましては、整備新幹線の現行の貸付料、こちらにつきましても、国鉄改革の経緯を踏まえまして、整備新幹線の運営が営業主体でございます。ＪＲの鉄道事業の経営に悪影響を及ぼさないよう、受益の程度を勘案して算定することというふうにされているところでございます。ですので、三十一年目以降につきましても、整備新幹線の運営が営業主体でございます。ＪＲ、当社の鉄道事業の経営に悪影響を及ぼさない形としていただきたいと思います。ということをお願いするところでございます。

以上でございます。

○中本委員〓それでは次に、地元トップ三者及び佐賀市長との意見交換について伺いをいたします。

佐賀、長崎両県及びＪＲ九州の地元三者トップによる意見交換が一昨年五月、そして昨年八月の二回開催されており、特に昨年八月の意見交換ではフリーゲージトレイン断念の責任がある国に財源問題で具体的な解決策を働きかけていくことで認識は一致し、引き続き三者による意見交換の場を早い時期に実施することで合意をされています。そして、この合意をきっかけに三者それぞれの立場での新たな動きにつながり、議論が加速しつつある状況となっております。

水嶋事務次官と山口知事が昨年十月以降、精力的に面談を重ねられ、財源スキームに課題があると問題意識を共有するとともに、三月二日の面談ではルート選定に関し、佐賀駅以外の南回りルートも含めた議論の必要性、そして県内の意見集約の進め方について意見交換が行われるなど、フル規格を前提とした議論が進み始めています。古宮社長も昨年十月に水嶋事務次官と面談し、佐賀県の財政負担の軽減を要請され、また本年に入り坂井市長とも面談し、財源問題やルート、まちづくりについて意見交換をされたと同っています。

そこで、地元三者による合意が国を一步前に引き出す大きなきっかけにもなっていると考えますが、これまでの意見交換についてどのように評価をされているのか。また、ＪＲ九州はトップ三者や佐賀市長との意見交換の進め方についてどのような見解をお持ちなのか伺いいたします。

○松下参考人〓ありがとうございます。地元三者でのトップ会談のときの意見交換会、あるいは佐賀市長との面談のお話だったというふうに認識しております。

様々なやり取りがあったわけですが、まず三者の意見交換会の話、これにつきまして内容を少し御紹介といたしますか、お話をしたいというふうに思いますが、西九州ルートにつきましても、やはり国がフリーゲージトレインを断念したところで歴史が止まっているということもあり、この先どうなるか、どうするかということについては全く決まっていない状況だということ。そして、例えば、北陸新幹線で行きますと、ルートを含め、方針が決まった後に様々な問題が発生しているといったようなこともございます。この意味において、西九州と北陸では前提が異なっているということについて、三者での意見、認識が一致したというところでございます。

そして、西九州ルートについては、フリーゲージトレインの断念ということもございましたので、北陸新幹線とは異なるという事情もございまして、財政

負担の軽減、これは先ほどから出ておりますけれども、非常に大きな問題だというふうに考えております。これについて、国に働きかけをしていこうというようなことで、この辺につきましても認識が一致したところでございます。三者それぞれで働きかけをしていくということで、先ほどありましたけれども、水嶋次官のところは当社の古宮も上京して、この辺について特段の御配慮をお願いしてきたところでございます。

また、ルートや在来線につきましては、まだ各者の従来の意見をそれぞれ述べたというところでございますが、地元三者で議論していく課題であるということについては認識も一致したというふうに考えております。

受け止めということでございますが、関係者間で意見交換なりコミュニケーションを行っていくということはすごく大事だというふうに思っておりますし、今後も意見交換を引き続き行っていくことが大事だというふうに考えております。

また、今後についてでございますが、第三回の意見交換会も速やかにスケジュールを整えてぜひ行っていきたいというふうに思っているところでございますし、おっしゃられましたように、山口知事と水嶋事務次官とのやり取りの中でも、意見交換におきましてもルートについて県内で意見集約をしていく必要性について議論されたといったようなことも報道で承知をしているところでございますし、第二回意見交換会でも知事からルートについて議論を深めたいといったような話もあったところでございます。こうした当社としては引き続きルート等について議論を深めてまいりたいというふうに考えているところでございます。

また、佐賀市長との御面談の話でございますけれども、これも先月の二月に行ったところでございます。これにつきましては、初めてこうしたことを議題でお話をしたということでございますし、ルートや在来線、そしてまちづくり

といった課題につきまして、双方が基本的な考え方を意見交換を行ったというところでございます。今回こうした議論をしたということについては、やはり意義があったものというふうに考えておりまして、今後も第二回の意見交換会等に向けまして、日程や具体的なテーマを検討していきたいというふうに考えているところでございます。

以上でございます。

○中本委員Ⅱありがとうございます。

次の並行在来線につきましては、午前中の徳光委員、そして桃崎委員の質疑でおおむね理解できましたので、割愛をさせていただきます。

最後にお伺いをいたします。

本日示されました資料の中で、西九州ルートの整備に関する方針として、改めてルート、並行在来線、まちづくりに関するJR九州としての考えが示されているところであります。並行在来線については、これは必ずしも経営分離を前提としないと表明をされていますが、このルートの選定によってはその前提が変わる可能性があるのではないかと考えます。財政負担もルートの選定によつて整備費用に大きな開きが生じてまいります。さらに、JR九州は佐賀駅しかあり得ないとの立場かと思いますが、ルートの選定は佐賀市のまちづくりにも大きな影響を及ぼす問題であり、意見の集約が大変これは難しい問題ではないかと考えます。

水嶋事務次官と山口知事の意見交換では、このルートの選定に関し、これは先ほど申し上げましたように、佐賀駅以外の南回りルートも含めた議論の必要性や県内の意見集約の進め方等が話し合われるなど、フル規格を前提とした議論が進み始めているところであります。また、お二人の意見交換では、ルートの問題はすぐに熱くなるので、冷静に議論していくことを確認したと、こういうふうにも聞いております。こうした動きを見たとき、JR九州も必ずしもこ

のルートを決め打ちすることなく、意見交換に臨んでいくべきではないかと考えますが、この点、見解をお伺いいたします。

○松下参考人〓御質問ありがとうございます。

私どもとしましては、ルートに関しての考え方、これは先ほど来申し上げているとおりでございまして、やはり新幹線をつくる以上は、その整備効果、とりわけ佐賀県、あるいは西九州地域の皆様が、あるいは訪れる方々にとりまして効果が最大になるようにルートを考えていくことが必要ではないかというふうに考えております。ですので、佐賀駅というのが人口が集積する佐賀市の中心であり、県庁所在地として経済、行政の要衝であるということ踏まえて、また在来線、あるいは隣接するバスセンターとも結節しているということ。県内広域からのアクセスも優れているということ踏まえて、私どもとしましては鉄道事業者として佐賀駅を通るルートが一番いいんだということ申し上げているところでございます。

当社としては、佐賀駅を通るルートが最もよいというふうに考えているところでございますが、山口知事は南ルート、こちらにも一考に値するという認識も示されているというふうに承知しております。今後、二者、あるいは三者の意見交換などの場を通じて、南ルートの優位性などをお聞かせいただくなどして議論を深めていきたいというふうに考えているところでございます。

以上でございます。

○中本委員〓参考人には今日は大変貴重な御意見をいただきました。ありがとうございます。今後とも御教授のほどよろしくお願いしまして、質疑を終わります。ありがとうございます。

○弘川委員〓「自由民主党ネクストさが」の弘川貴紀です。今日は御説明、大変ありがとうございます。

早速、三項目について質問させていただきます。

まず一項目めは、在来線高速化の概要と認識についてです。

説明いただいた御資料の一番上にキャッチコピーがあります。「九州の元気を、世界へ」というところで、若干、九州経済の位置づけを紹介したいと思えます。

日本列島の一割経済とよく言われています。面積では一一・八%、人口が一・三%、名目域内総生産は九・五%です。九州での国内シェアの高いものとして集積回路が四九%、造船が三三%、入国外国人が一五%、宿泊者数が一四%とデータは示しています。さらにクルーズ船は四割が九州で、寄港回数上位五港は全て九州の港となっております。全県全てに空港が整備され、全県から国際便が就航、このように高速交通体系が着々と整備されつつあり、国内、海外からのアクセスが向上し、九州域内移動の時間短縮が進むことで企業活動など活性化や観光客の増大に大きく寄与して、説明のあったとおり、交流人口全体が増加しております。この最大要因は、JR九州が五大都市に位置づけられる福岡都市圏と九州内の拠点主要都市を結ぶ在来幹線鉄道を高速で結んでこられたおかげだと私は考えています。

そこで、これまで行ってきた在来線の高速化の概要、経緯について、まずお尋ねいたします。

○松下参考人〓御質問ありがとうございます。

在来線の高速化の経緯、歴史ということになるかと思えます。九州では、当社発足前からだというふうに思っておりますけれども、発足時以降も、やはり高速道路網、こちらが急速に整備をされている地域だというふうに考えております。九州自動車道、これは縦も横もそうですし、あるいは様々な地域を、いわゆる短絡する道路がどんどん充実してきている、そうした環境下にあるのが九州だというふうに思っております。言ってみれば、圧倒的な自動車社会といえますか、マイカー社会ということだと思っております。

こうした中で我々としなくても、自動車や、あるいはバス、こちらに対して、鉄道をお使いいただく、競争力を確保するという意味で、高速道路網の整備に間に合わせる形、相手に合わせる形で対応する在来線の幹線ネットワーク、こうした高速化でありますとか、併せまして新型車両ですね、新しい車両をどんどん会社発足以来投入してきたところでございます。

高速化の話で申しますと、例えば、九州自動車道は平成七年に鹿児島から宮崎まで全線供用開始されたというふうに承知しております。対応する鹿児島本線でございますが、昭和六十三年度から平成元年度にかけて、博多―八代間はこれまでの百二十キロから百三十キロへのスピードアップ、八代―西鹿児島間は九十五キロから百十キロに高速化をしたということでございます。これによって博多―西鹿児島間の所要時間を短縮してきたところでございます。

また、大分自動車道でございますが、こちらは平成八年に大分まで全線開通したというふうに承知しております。当社も日豊本線につきましては高速化を図りまして、併せまして振り子型の車両、よりスピードの出せる車両を導入いたしました。博多から大分までの所要時間を約二時間、一時間五十九分に短縮したところでございます。

そして、佐賀、長崎方面でございますけれども、やはりこちらも長崎方面の高速化を実施してきたところでございます。鳥栖―肥前山口間、それから諫早―長崎間におきまして、スピードを百二十キロから百三十キロにしたりでありますとか、あるいは曲線や分岐器の改良も行っていました。そして、振り子型の特急車両「白いかもめ」ですね、こうしたものを導入することによって時間短縮を行ってきたところでございます。

また、日豊線、大分―佐伯でありますとか、延岡―宮崎間でも高速化をやってきたということがこれまでの経緯でございます。

御回答は以上でございます。

○弘川委員 大変分かりやすい説明、ありがとうございます。

やっぱりマイカー社会、バスとの競争力強化ということで、新型車両、振り子型の車両ということで大変よく分かりました。

それでは、今後のことについてお尋ねいたしますけれども、西九州ルートが整備されたとしても当面在来線が続きます。この先、五年、十年といったスパンで在来線の高速化についてはどのように考えているのかをお願いします。

○松下参考人 西九州、この地域の高速化ということでの御質問でございますけれども、当社の在来線でございますが、区間ごとに最高速度が設定をされております。JR九州の場合は、その最高速度は百三十キロというふうに決まっているところでございます。

実は長崎本線の鳥栖から高橋駅までの間でいきますと、最高速度はもう既に百三十キロでございます。当社の中で最も速い区間となっております。でございます。といいますのも、鳥栖―江北間は、先ほど御説明いたしました。昭和六十三年から平成元年度にかけて百二十キロから百三十キロにしたというところもございます。また、江北から高橋駅間につきましても、西九州新幹線の整備に合わせて高速化を実施したというところでございます。なお、高橋駅と武雄温泉駅との間の最高速度は百二十キロということで、ここも速いスピードで運行しているというところでございます。

こう考えますと、長崎本線につきましては、既に高速化という意味では完了しているというところでございまして、今後も現行の速度で運行することになるといふふうに考えているところでございます。

以上でございます。

○弘川委員 大変よく分かりました。

速達性が確保された都市間交通と持続可能な地域交通を両にらみでカバーで

きる形が理想と考えますけれども、価値観が多様化して、料金に見合った感じと、あと時間に見合った感じというのが将来的にも重層していく選択肢があったほうが私はいいと思うんですけども、新幹線、急行、各駅停車の間に快速も加えてほしいと考えますが、在来線に快速という選択についてはどのように考えているのかお尋ねいたします。

○松下参考人〓御質問ありがとうございます。

並行在来線の快速列車ということ、こういう御指摘かというふうに住じます。一般論としては、一般論で大変申し訳ないんですが、列車の運行体系やダイヤ、こうしたものにつきましては、お客様の需要動向、あるいは経済情勢等に応じて乗務員、あるいは車両といった当社の経営資源を最適に配分して、可能な限りお客様の利便を確保するという視点で検討していくものでございまして、ダイヤにつきましては、もう少し近くなってから、開業間際といえますか、開業近くなってから設定していく、そうしたものだということをまず御説明申し上げたいというふうに思います。

快速設定ということですが、これは誰がどのような形で経営するかというのはまた別の話といたしまして、まずは沿線地域の皆様が、例えば、委員おっしゃった快速列車というものの運行に対してどのようなニーズ、あるいはどのような御要望があるか、こうしたことについて、佐賀県の皆様でありますとか地域の皆様と意見交換をしていく必要があるというふうに考えているところでございます。

御説明は以上でございます。

○弘川委員〓ありがとうございます。

次に、運転士、保線作業員の状況についてお尋ねしたいと思います。

今どこの業界も、人手不足と団塊世代の引退に伴う技術継承が大きな問題と思っております。と同時に、佐賀県内における在来線の運行の持続可能性も

配されるところですが、運転士、保線作業員に従事されている人員の推移についてお尋ねしたいと思います。

○松下参考人〓運転士でありますとか、いわゆる保線作業ですね、こうした社員の状況でございます。

こちらは二〇〇一年度と比較をいたしました。二〇〇一年度と二〇二四年度、昨年度で比較をいたしますと、運転士は千六百五十人から千四百人強になっておりまして、二〇〇一年度比でいきますと八七〇〇程度の乗務員の数になります。工務につきましては千二百名程度から九百名程度になっておりまして、大体七三〇〇というところでございます。

委員おっしゃられましたように、乗務員、あるいは技術部隊の社員の育成というのは非常に課題でございますし、この辺についてはしっかり取り組んできたところでございますが、ただやはり昨今の学生数の減でありますとか、採用については、私どもとしましてもいろんな知恵を絞りながら、社員の確保に向けて取組を進めているところでございます。

以上でございます。

○弘川委員〓ありがとうございます。

やはりこういうのをカバーする取組が、先ほど御答弁にあった自動運転であったり、保線改革ではビッグアイといった先駆的な活用があります。ビッグアイといえば、車両を下に設置したセンサーやレーザーから線路の状態をチェックするもので、保線の仕事が成り立つ仕組みづくりを続けられると認識しています。

先ほど省力化、省人化ということもありましたけれども、AIの活用なども含めて、どのように対応されているのかお伺いいたします。

○松下参考人〓ありがとうございます。

当社は自動運転、あるいはビッグアイ、こうした取組を進めているところで

ございました、これも先ほど御質問ございました、未来鉄道プロジェクト、こうしたものの一環で、持続可能な鉄道運営に向けて、先進技術を活用した省人化、省力化ということで施策を進めてきているところでございます。

先ほどから申し上げておりますが、コロナ禍で実施をいたしました事業構造改革、BPR、このプロジェクトをベースとしまして、未来鉄道プロジェクトということに進めているところでございます。

先ほど申し上げましたが、具体的には自動運転の拡大、あるいは車両や設備検査のいわゆるCVM化、コンディションに応じた検査のやり方に変えるとか安全の高度化、あるいはアセットライト、こうした取組を進めているところでございます。

また、AIの活用ということで御指摘ございました。これにつきましては、例えば、レールを点検するのに線路を徒歩で巡回するといったようなことがございます。これによりまして、レールを止めているボルトの緩みがないかといったようなことを点検しているわけでございます。こうした場合に、徒歩で巡回せずに、例えばAIを使って、おっしゃられた画像技術などを使いながら、効率的かつ迅速な点検につながれないか、不具合判定ができないかといったような取組を進めているところでございます。

また、新幹線では、朝の始発列車の運行開始前に線路に障害物がないかを確認する特別の車両を運行しておりますが、この確認も目視で行っておりますが、AIを活用して従前より少ない人数で確認できるといったような取組を進めておりまして、こうした取組というのは、社員の確保、あるいは効率的な事業運営に資するものだということで、これからも取組を進めていきたいと考えているところでございます。

以上でございます。

○弘川委員⇨先日、古宮社長の記者会見をお聞きして、採用のことについて言

及がありました。高卒採用を少し増やすんだということを言われていたけれども、採用に関してはどのような工夫をされているのか教えてください。

○松下参考人⇨採用に関しては、本当に人の確保というのは事業運営におきまして大切なものだというふうに考えております。

どのような工夫かということでございますが、様々な工夫を行っておりますが、一例を御紹介いたしますと、インターンシップですね。インターンシップに力を入れていところでございます。これにつきましては、当社や業務への理解を深めていただいて入社した後のミスマッチを提言する取組でございまして、当社のインターンシップで来ていただいて、魅力、言ってみれば社風でありますとか社員の雰囲気でありますとか、こうしたことを肌で感じていただいて、ミスマッチなく会社に御入社いただける取組をしているところでございます。

また、採用数については、希望する学生さんを増やしていくという意味では、ウェブでもリアルでも両方で行っております。社員と直接学生さんとお話をしながら、不明な点をしっかりと解消していく取組を行っております。学生との接点を持つ機会をたくさん持つて、当社のことをより理解していただいて、それによって希望する学生さんも増えて、そして入った後も辞めないといいますか、ミスマッチが起きないといったような取組に力を入れているというふうに御認識いただければというふうに思います。

○弘川委員⇨冒頭申しました、団塊の世代の引退に伴う技術の継承が大変難しいと思いますけれども、これに対してはいかががでしょうか。

○松下参考人⇨御質問ありがとうございます。

当社、やはり技術継承というのはこれまでも課題でございました。当初年齢断層といいますか、国鉄の末期に社員を採用していなかったということもありまして、技術継承というのは一足先に課題となったところでございまして、取

組を進めてきたところでございます。この中で一番大切なのはOJT、職場内の教育だというふうに考えております。

もちろん職場内に入る前にいろんな知識、座学でいろいろなことを教えたり、いろんなものに触れる機会を、例えば研修センターというところでやったりもしておりますが、業務に必要な知識、スキル、こうしたものの技術継承につきましても、職場内教育、OJTが一番肝になるというふうに考えているところでございます。

あわせて、OJTとなりますと、教える側の知識、あるいは意識を上げていくということも大事でございまして、管理者ですね。こちらの指導的な立場の社員に対する研修も階層別に行きと行っていないところもございまして。現場長でありますとか本社のリーダーでありますとか、あるいは経営層でありますとか、それぞれの階層別に実施をいたしまして、スキルの向上、指導力、リーダーシップ、こうしたものの向上を図っているところでございます。

言ってみれば、OJTと座学であります、そういう研修と両方やることによって社員の知識、意識、あるいは管理職のリーダーの意識、リーダーシップを上げていく取組を行っているところでございます。

○弘川委員 人材と技術の継承、大変参考になりました。ありがとうございます。

それでは、最後の三項目、筑肥線の活用です。

桃崎委員のところでも若干触れられましたけど、さらに深掘りさせていきたいと思えます。

歴史をひもとけば、三月一日で唐津―伊万里間、開通九十一年となりました。九十一年前の今日、昭和十年、一九三五年三月十日の佐賀新聞記事には、伊万里商業運動場で八百名で式典盛況、沿線の各駅でも地方の余興盛んと記事が躍っております。

十日前の二月二十七日、二十八日には、唐津市と伊万里市がJR九州と連携し、「からまりマルシェ」というのを博多駅構内で実施され、大盛況であったと聞いております。

筑肥線の利用促進と両市の産品のPRをして、デジタルの力で筑肥線沿線の魅力を発信し、現地への来訪を促す新たなチャレンジだと思えました。

このような利用促進の取組は二〇一九年から始まっています。県や沿線自治体、九州運輸局とJR九州が協力して取り組まれている線区活用検討会における活用策について、まずお尋ねいたします。

○松下参考人 御質問ありがとうございます。

線区の活用については、これまでも取組を進めてきたところでございます。鉄道の持続可能性を高めるということで、二〇一九年度から開催をしているところでございまして、毎年三回程度開催をしてきております。

御利用増加につながる施策につきまして、地域の皆様と沿線自治体の皆様とお話をしながら、一緒に取組を進めているところでございます。

筑肥線では、昨年度、二〇二四年度になりますが、こちらでは鉄道に関する駅の壁画の製作でございまして、あるいは絵画のコンクールも行いました。

あるいは、「ロマンシング佐賀」の列車の運行でありますとか、自治体の広報誌、ホームページ、そして公式のLINE、こうしたものを活用した公共交通機関の利用促進等を行ってきたところでございます。

また、これからもこうした観光、あるいはイベントと併せて、日常利用の増加につながるような施策も一緒に取り組んでいきたいというふうに考えているところでございます。

また、こうした利用促進に取り組む一方で、当社といたしましては、将来を見据えまして、地域交通法の改正の趣旨にのっとり、県や沿線自治体の皆様と一緒に、地域や利用者にとって最適な形での地域公共交通を目指して、

今後、協議の上、将来の在り方について議論する場もぜひ設けていただければというふうに考えているところでございます。

以上でございます。

○弘川委員Ⅱ二〇一九年度から様々な取組をやっていたいただいております。通算二十回前後の活用検討会ということでした。以前では、「ロマンシング佐賀」のラッピング列車とか、周遊切符とか、イルミネーション列車の運行とか、やはりマイルール意識を持ってもらうなど利用促進に取り組んでいただいております。みんなで自分たちの線区の現状を把握して、再びお客様に選ばれる交通手段になることを目的に年に三回程度行われていると理解させていただきました。

続いては、昨年十一月に「かわせみやませみ」貸切列車が伊万里まで運行し、私も伊万里駅でお迎えさせていただきました。これは本当に感動をいたしました。来ることそのものが忘れられない旅の思い出となって非常によい企画でしたが、JR九州さんはどう評価して、今後も企画する予定があるのかどうか、確認のため伺いたいと思います。

○松下参考人ⅡD&S列車ですね、「かわせみやませみ」を活用した企画の実施でございます。その際は駅でのお出迎えまでしていただきまして誠にありがたいなというふうに思っております。

この企画は、JT B様、そして、佐賀県様、そして、伊万里市様との共同企画でございました。弊社は、列車の手配でありますとか、あるいは運行、それから当日のおもてなし、こうしたお手伝いをさせていただいたところでございます。今回は四十六名のお客様に御参加をいただきまして、筑肥線、それから、唐津線沿線の観光地を楽しんでいただけたのではないかとというふうに考えているところでございます。

おっしゃられましたように、お迎えをしていただくとか、こうしたことがや

はり御参加のお客様からすると、非常に感動されることではないかというふうに思っておりますし、地域を挙げたそうしたおもてなし、お迎えをしていただいたことについては感謝を申し上げたいなというふうに思います。

今後でございますけれども、同様のツアーを実施するということになりますと、やはり旅行手配でありますとか、そして、お客様を集客していくということ、それから、当日の催行の管理でありますとか、そして、イベントの運営、そして、車両や乗務員の確保といったことも必要になってまいります。そしてまた、収支ですね、そうした収支も含めた事業性があるというふうに判断されれば、同様の取組は実施可能ではあるというふうには考えているところでございます。○弘川委員Ⅱありがとうございます。

松下常務は、唐津での勤務経験もおありで、まちづくりをずっと担当されてこられています。JR九州はまちづくりの総合企業であり、まちづくりは鉄道事業者が一番得意とするところと私は思っております。そのまちづくりの視点から、筑肥線、さらには佐賀県の在来線について、鉄道の利用促進策のアイデアを伺って最後の質問とさせていただきます。

○松下参考人Ⅱありがとうございます。私も唐津に勤務したことございまして、様々なイベントでありますとか、あるいはウォーキングでありますとか、いろんな取組をしてきたところでございます。

当社グループでございますけれども、まちづくりの基本的な考え方として、住みたい、働きたい、訪れたい、そういう九州をつくってほしいというのが私どもの考え方でございます。そして、それは私どもだけではなくて、地域の皆様と町の皆様と一緒に取組を進めていきたい、あるいは取り組んでいるところがございます。この際にやはり大切なのは、まちづくりにおけるビジョンでありますとか、考え方、方向性が必要ではないかと。やはり地域の皆様に、やっぱりそうしたことがあって、そこに対して一緒に取り組んでいくのかなというふ

うに思っているところでございます。

この唐津、伊万里、佐賀県全体沿線に多くの魅力があるというふうを考えております。こうした地域の魅力をしっかりと磨いていくといえますか、あるいはいいものを感じ取りと発信をしていくでありますとか、こうしたことが必要だというふうに考えております。そうすることによって、いろんな場所からたくさんの方が訪れることにつながっていくと思えますし、この方々がリーダーとなつて、今度は働きたい、あるいは住みたいというふうになつていくといったようなことが理想ではないかなというふうに思えます。交流人口からさらに雇用、あるいは定住人口につなげていくといったような取組が必要ではないかというふうに考えております。

イベントということも大事だと思いますが、やはりイベントというのは一過性でございますので、まちづくりという視点で一緒に考えていくことが大事ではないかなというふうに思います。

そういう意味でいきますと、観光と、日常使いと両面で、これは新幹線も含めたということになります。鉄道を御利用していただく取組が大切だというふうに思っておりますし、こうした取組につきましては、私どもも知見を生かして協力できるところは協力していきたいと思っております。また、西九州新幹線がつながれば、こうしたまちづくりの大きな役割を果たすことにもつながっていくのではないかとというふうに考えているところでございます。

御説明は以上でございます。

○指山委員長 以上で会派代表の質疑を終わります。

これからフリー形式の質疑を行います。

質問のある委員の挙手をお願いし、こちらから指名の後、指名された委員は自席から質問してください。それから、質問時間はおおむね十五時までを予定しておりますので、多くの方が質疑いただけるよう、簡潔明瞭にお願いします。

それでは、質問のある方挙手をお願いいたします。

○西久保委員 自由民主党の西久保でございます。いつも大変お世話になります。

今日は松下常務にお見えいただきまして、常務の担当というのを見せていただきましたら、最高財務責任者であり、そして、総合企画本部長、そして、広報財務部担当ということでございましたので、私としてもJR九州さんの十一月六日に出された二〇二六年三半期の四半決算説明会の資料、それと、それに基づく通期の業績予想及び配当予想という資料を読ませていただきました。

その中で少しやはり気になっている部分がございます。まず、これを見させてもらうと、鉄道関係というと、大体全体の三五%しかない、トータルで四千八百九十一億円の売り上げを上げているんだけど、JRの関連グループ四十社、そして、JR本体で四十一社の中で、そういう感じで三五%しかない。また千七百十七億円の中でさらに新幹線ということになると、先ほどからお話があったように、四割が新幹線であり、在来線が六割です。この新幹線がそんなに距離的なものも問題ない中で、新幹線自体が売り上げの四割も占めていると、これは何でかなとずっとひもついて見えましたら、やはり管理費とか、維持費、特に踏切とか、人的なもの、こういうものがかなり少なくて済むと。

そして、全体の中でもこの新幹線を使ったまちづくりをかなりやられていて、先ほどからまちづくり、まちづくりという話が出ていましたので、この新幹線を使ったまちづくりはどうなっているんだというのいろんな形で見せてもらいましたけれども、グループ会社の中でも特に大きな伸びを示している事業が多々ありまして、四十社の中で、不動産、ホテル事業で約千五百四十億円、鉄道事業とほぼ同じ金額、そして、建設グループでまた別に六社で一十億円ということ、かなりの比重を占めているんですけども、今回こういっ

たグループ全体として、僅かという言い方は失礼ですけど、昔は国鉄時代はほぼ九〇%ぐらいが輸送でやられていた売り上げなんですけど、今三五%まで落ちた売り上げの中で、しかも新幹線というものがどれだけ運輸の部分、千七百十七億円の中の四割を占めているということであれば、この新幹線をつなぐことによつてJR九州の経営状況というのにどのぐらいの影響があるのか、まずこれについて分かる範囲でいいのでお伝え願えませんか。

○松下参考人⇨御質問ありがとうございます。

様々な事業を行つておりまして、もともと鉄道事業だけでは非常に厳しい中で様々な事業にチャレンジをしてきたところでございます。リスクもございました。駅ビルも大きな利益を上げているということでもございましたけども、自らの資金で自らでリスクを取りながらやってきたというところでございまして、結果、お示ししているような数字で十分といたしますか、しっかりと成長を果たしてきたというところかなというふうに思っております。

また、駅ビル事業のみならず、流通業でありますとか、外食業でありますとか、こうしたことも行つてまいりました。レストランでありますとか、あるいはコンビニですね、キオスク、こうしたことも行つてきたところでございますし、御指摘のありました建設、この辺につきましても、今、非常に伸びているところでございます。様々な工事、これはもともと当社の鉄道の工事を受託するところから始まった事業でございますが、こうしたノウハウを生かしまして外に出ていくということで、九州外でありますとか、あるいはJR九州外の工事を取ることによつて成長してきた。これも当然リスク、あるいは競争の中でチャレンジをしながら成長させてきたというところでございます。

新幹線でございますけど、その中で非常に比率的には低いのではないかと思います。この新幹線がやはり、先ほど申し上げた鹿児島ルート、非常に成長してき

ております。この鹿児島ルート、九州新幹線の開業と、それから当時一緒に取り組みました博多シティ、博多の駅ビル、この二大プロジェクトと当社は呼んでおりましたが、これが株式市場に向けた一つの大きなきっかけになったというふうに考えております。

新幹線というのは、収入の比率としては、先ほど委員おっしゃられたような比率ではございますが、当社の経営の一番大事なところだというふうに思っておりますし、西九州ルートをしっかりとつなげていくことが、さらに当社の経営にとりましても寄与するというふうに思っておりますし、あわせて、これは当社だけではなくて、先ほどから申し上げておりますが、西九州地域、あるいは九州地域全体の活性に寄与するもの、こうしたことに我々貢献することによりまして、我々の企業価値も上がっていくことにつながっていくというふうに考えているところでございます。

以上でございます。

○西久保委員⇨ありがとうございます。

そうすると、先ほどからアミュプラザの件も少し話が出ておりました。今、九州は沖縄を外せば、七県の中で佐賀だけがないということで、これは例えばですけど、新幹線の駅をつくっていくけば、どこにつくるのかというのは、まだルートは決まっていますけれども、佐賀が今、新鳥栖から武雄まで、この流れの中でアミュプラザ、九州では佐賀県だけないんですけれども、それをつくるような考え方とか計画があるのかどうかということと、もう一点、今御社でやられている鳥栖のサザン鳥栖クロスパーク、三十四ヘクタール、二〇二七年に開発許可を予定されていて、これは東急不動産、日本国土開発、丸紅、四者で共同開発をされています。それと、単独でやられているのは鳥栖市村田町の開発PJ、これも二・一ヘクタール、テナントビル、そして、ドライ倉庫と。今、駅がある地区に関してはすぐお金をいただいているような、開発もしていた

だいているような気がするんですけども、武雄も嬉野もそうでした。

駅ができたところに関してはある程度の投資を御協力いただいているようなイメージがあるんですけども、今、新鳥栖から武雄までの間に対しての投資があまりなされていないような気が私はするので、新幹線が少しでも進んでいけば、そういったところに目を向けてやっていただけるのかどうか、そういったところは可能性があるのかどうか、ちょっと教えてください。

○松下参考人Ⅱ新幹線の開業が進めば、そうした不動産への投資でありますとか、こうしたものが進むかというのはまた別の話ではないかというふうに考えております。不動産投資というのは、不動産のマーケット、需要を見ながら投資をしてっております。鳥栖に関しましては、これは釈迦に説法でございますが、非常に交通の要衝でございます。物流倉庫、鳥栖インターの周りにたくさんできておまして、鳥栖インターだけでは足りないぐらいになっておまして、それが周りのインターまで波及しているという状況かなというふうに思っております。

当社は、物流不動産につきまして取組を開始したところでございますけれども、これはコロナ禍で人流は止まりましたけれども、物流は動いていたということもあり、当社のレジリエンスといえますか、こうしたことを高める意味でも、不動産のもう一つのアセットとして取組を始めたところでございまして、その中で非常にマーケットの伸びている鳥栖地区において、もう一つはやはり福岡地区などでも行っております。あるいは豊肥本線の沿線、半導体の工場などができておりますので、こうしたエリアを中心に物流の開発ということも重点的に進めているところでございます。

アミュープラザというお話もございましたが、先ほどの御質問の中でもありましたけれども、その地域、そのエリアにとって一番いいものを考えていくことが必要だというふうに考えておまして、佐賀市のエリアでいきますと、商業

もございますが、オフィスでありますとか、こうしたこともいろいろ可能性としてあるというふうに思っておりますし、住居もあると思っております。この辺の可能性は、マーケットを見ながら判断していくということになっていくのかなと思っております。

なお、残念ながら、これまでアミュープラザというのは、私どもの生み出された土地を使って、そこにアミュープラザをつくると、商業施設をつくるということをやっておりますけれども、佐賀の周りには私どもの土地というものを実は保有しておりませんので、ただ、佐賀市の皆様と一緒に考えていくでありますとか、使える土地があれば、私どももそうしたところをいろんなやり方でまちづくりを参画をしていく、あるいは知見を生かしていくということではできませんかというふうに思っております。

以上でございます。

○西久保委員Ⅱありがとうございます。

ちょっと私、この財務表とかいろいろなものを見ていくと、やはり在来線から新幹線に少し脱皮していくことによってJRの収益改善がなされてきているんだなと。今現在でも十七路線でしたかね、十三路線、十六区間で赤字、年間四十八億円というのが新聞にも出ていますし、これにもついております。これやはり新幹線という形で埋めていくというのが一つの流れになってきているのかなと思っております。JR九州さんも株式会社でございますので、当然収益を上げて、なおかつ永續的にこの事業、鉄道事業をやっていたかなければいけません。ですから、こういった意味ではほかの事業に対して今、七割ぐらいの比重が来ていますけれども、それも同じように伸ばしていただきたいと思います。

ただ、その場合には、やはり地方の我々の努力も、そしてまた、協力する体制も必要だと思っておりますので、今後ますますの我々とのいろんな話し合い

をさせていただき、まちづくりも含めて新幹線に向き合っていきたいと思えますけど、最後に一言だけ御協力の確認をさせていただきたいと思えます。お願いいたします。

○松下参考人Ⅱ私どもは、地域の皆様、地域の元気があってこそ、私どもも元気になるというふうに思っております。これは私どもの会社の方針でございますので、地域の皆様と対話をしながらいろんな物事を進めていくというのは、これからも大事にするということはお約束申し上げたいというふうに思っております。

先ほど前段でおっしゃられました在来線から新幹線へ脱皮しているということとでございましたけれども、正直言いますと、新幹線というのは乗り物としてやはり強いなというふうに思っております。在来線は一部、コロナ禍から回復が遅れているという面もあるかというふうに思いますが、新幹線は長距離をつないでいるということもあって、鉄道としてやはり選択される可能性が大きい。そういう意味でいきますと、コロナ禍からの回復も早かった、乗り物として支持される。テレワークでありますとか、あるいは出張需要が減っても、やはり新幹線は選ばれるという可能性が高いというふうに思っております。こうしたことが今の在来線と新幹線の傾向に出ているのかなというふうに思っております。そういう意味でいきましたが、新幹線をフルでつないでいくということは非常に大事なことでないかというふうに思っております。そして、地域の皆様と対話をして、そして、地域を元気にしていくということは、これからも進めていきたいというふうに思っているところでございます。

以上でございます。

○指山委員長Ⅱほかに質問のある方はいらっしゃいますか。

○木原委員Ⅱ今日は、松下参考人をはじめ、補助者の方々も御苦労さまでした。感謝を申し上げます。

今日、実はこの特別委員会に来るときに私の車のスイッチをオンにしたら、いわゆる山陽新幹線が一九七五年ですか、昭和五十年、ちょうど五一国体の前、三月十日に開通した日と。山陽新幹線が開通した日ということで流れてきましたので、調べたらそういうことで、なるほどなど、こういう日に新幹線の特別委員会を開けるというのは何か縁があるんだなと思っております。ありがたいことだなと思っておりましたけれども、考えてみますと、いわゆる五十一年前になるんですよね、博多まで来て、その間何もできていない。これまた寂しいことだなと。

その博多まで来た翌年に、先ほど言いました五一国体、それこそ弘川委員が佐賀国体で頑張っていたいただいたそういうときに、佐賀駅前、ドラスチックに変わった、駅が二百メートル北側に移っただけでということ、我々、神野に住んでいて、その町に住んでいて、いわゆる大和紡績の引込線が、あそこは開かずの踏切だったんですよ。それが高架で本当に便利になりました。本当にありがたうございますと、そういう言葉をまた添えたいんですけれども、そういう中で、やつと坂井市長と古宮社長の面談が今年二月十六日に開催されました。今までずっと我々県でこういう形で特別委員会やってきまして、最終的にルートの問題でも、北でも、佐賀駅ルートでも、南でも、佐賀市が一番問題になってくるんですよ。そういう中で、早くやっていただきたいな、早くということとで市会議員は市長にせっついていましたんですけど、そういう中、やつと実現いたしまして、これから一歩でも進んでくれることを期待しております。

いわゆる意見交換を継続することについて一致したということですが、これどれぐらいの頻度といますか、年に二、三回なのか、なかなかここではこれぐらいと言いくいんでしょうけども、どういう形で進んでいくんだらうかというのが一つ疑問にありますので、それを答えていただきたいということと。

先ほど言いました市議会の皆さん方とは時々話すんですけど、佐賀市議会の

ほうに出かけていっているんな御説明を一回か二回かしていただいたと思いますけれども、やはり市議会のまだ雰囲気というのが盛り上がってきていない、そういう感じがいたしますので、我々も努力をしますから、JRの皆さん方もぜひ積極的に佐賀市議会に出かけていっていただいて、こういう形の中で特別委員会をつくってくれというところまではなかなか難しいんですけど、それは我々が努力をいたしますから、やっていただく。そして、鳥栖、それから、武雄とか、いろいろありますから、そういう沿線の市議会とも十分に、そして、五十一キロの中にはいろいろ町がございまして、そういう町民の皆さん方とか、いわゆる執行部の皆さん方も十分に話をする機会を、大変忙しいいんではないけれども、今後はやっていただきたいというふうに思いますけれども、いかがなのかということをお伺いさせていただきたいと思っております。よろしくお願ひします。

○松下参考人Ⅱありがとうございます。

佐賀市長と古宮のほうで面談をしたわけでございます。実は私も二〇二四年六月に佐賀市議会のほうには出向いて勉強会といいますか、ヒアリングをお受けいたしました。そのときに、今日お話のあったようなお話、私どもの考え方西九州新幹線に関する方針でありますとか、あわせて、まちづくりですね、いろんなポテンシャルがあるんじゃないかといったようなことも投げかけをさせていただいたところであります。

こうしたことは、委員おっしゃられましたけれども、これからも引き続き私どもが出向いてお話しする機会があれば、しっかりと考えを伝えていきたいというふうに思っておりますし、佐賀市のみならず、様々な行政、あるいは議会と私どもも機会を与えていただければしっかりとコミュニケーションを図っていききたいというふうに考えているところでございます。

おっしゃられましたように、鉄道の機能向上でありますとか、新幹線が開通、

開業するといったようなことが、まちづくりに生かされているといったようなことだと思えます。山陽新幹線は一九七五年だったというふうに思いますが、そのときに博多駅の周辺のまちづくり、特に筑紫口をはじめとしたまちづくりが進んだというふうに承知をしております。それから今五十年たちまして、今度は五十年たつてその施設が老朽化することによって、建て替え需要が生まれて、博多コネクティッドという規制緩和などが行われているということも承知をしております。

やはりこうしたまちづくりが行われることによって町は成長するし、その機能がまたさらに生まれ変わることによってさらに町が元気になっていく、こうしたことを佐賀市の皆様でありますとか、もちろん県の皆様とも議論しながらまちづくりを進めていく、こうしたことを私どもができることはしっかりと協力をしながら進めていくということで考えをお示していきたいというふうに考えております。

以上でございます。

○木原委員Ⅱ五十年たつんですよね。あつという間でございますので、ぜひ佐賀市の皆さん方も、そういう議会、執行部というのもありますけれども、我々も努力をしますけれども、町の皆さん方もJRの方々の意見を聞きたい、そういう声も結構我々のほうに届いておりますので、そういうときも、こういう堅苦しいんじゃないくて、フランクな形で佐賀市の皆さん方を中心にして話し合えるような場をぜひ設けていただきたいということをお願いして質問を終わりたいと思えます。どうぞよろしくお願ひいたします。

○松下参考人Ⅱぜひお声かけください。私ども積極的に出向いてまいりますので、下にも担当もおりますので、もっと詳しい話も含めていろんなコミュニケーションを図らせていただければ大変ありがたいというふうに思っております。ぜひよろしくお願ひいたします。

○指山委員長「ほかに質問のある方はいらっしゃいますか。ございませんか。」

速記者 田邊 ゆきの

「「なし」と呼ぶ者あり」

○指山委員長「それでは、以上で松下参考人に対する質疑を終了いたします。」

松下参考人には御多忙中、長時間にわたり貴重な御意見を述べていただきまして誠にありがとうございました。

参考人及び補助者は御退席されて結構でございます。

「参考人退場」

○指山委員長「以上をもちまして、本日予定していた参考人からの意見聴取を終了いたしました。」

本日の委員会において参考人から述べられました意見につきましては、今後の委員会審議に十分反映させたいと存じます。

○ 継 続 審 査

○指山委員長「お諮りいたします。」

九州新幹線、新幹線停車駅周辺整備、及び在来線、バス路線等地域交通体系に関する諸問題の調査に関する件につきましては、重要な問題が残されており、閉会中もお継続審査に付する必要がある旨を議長に申し出ることにいたしましたと思います。これに御異議ありませんか。

「「異議なし」と呼ぶ者あり」

○指山委員長「御異議なしと認めます。よって、そのように決定いたしました。」

なお、本日の委員会での説明及び質疑応答などにおいて、数字または字句の誤り、及び不適切な表現などがありました場合は、適宜委員長の手元で精査の上、訂正などを行うことに御承認を願っております。

これをもちまして、新幹線・地域交通問題対策等特別委員会を閉会いたします。

午後二時二十八分 閉会