

広域交通ネットワーク特別委員会会議記録

広域交通ネットワーク特別委員長 麻生 栄作

1 日 時

令和7年6月13日（金） 午後1時30分から
午後2時56分まで

2 場 所

第3委員会室

3 出席した委員の氏名

麻生栄作、木田昇、清田哲也、今吉次郎、阿部長夫、太田正美、木付親次、
三浦正臣、吉村尚久、若山雅敏、高橋肇、澤田友広、堤栄三、末宗秀雄

4 欠席した委員の氏名

後藤慎太郎

5 出席した委員外議員の氏名

福崎智幸、佐藤之則

6 出席した参考人の職・氏名

九州旅客鉄道株式会社 執行役員大分支社長 久野 和代

7 会議に付した事件の件名

別紙次第のとおり

8 会議の概要及び結果

（1）鉄道事業の現状について、参考人から意見聴取を行った。

9 その他必要な事項

な し

10 担当書記

政策調査課政策法務班	副主幹	油布陽一郎
政策調査課政策法務班	主 査	稲垣俊和
政策調査課政策法務班	主 任	三宅未紗
議事課議事調整班	主 査	仙川正朋

第6回広域交通ネットワーク特別委員会 ～広域交流・観光・産業の振興～

次第

日時：令和7年6月13日（金）13時30分～
場所：第3委員会室

1 開 会

2 参考人からの意見聴取

九州旅客鉄道株式会社 執行役員大分支社長 久野 和代 氏

3 その他

4 閉 会

会議の概要及び結果

麻生委員長 これより、第6回広域交通ネットワーク特別委員会を開催します。

本日は都合により、後藤委員が欠席しています。また、委員外議員として、福岡議員、佐藤議員が出席しています。早速ですが、本日は参考人として、九州旅客鉄道株式会社の久野和代執行役員大分支社長に御出席いただいています。

発言いただく前に、私どもより自己紹介を行います。

私は、広域交通ネットワーク特別委員会委員長の麻生栄作です。最寄りの駅は、西大分駅です。

久野大分支社長には、大変御多忙の中、御出席いただき誠にありがとうございます。本日は、本委員会の検討テーマである東九州新幹線、鉄道事業の現状についてお聞かせいただきたいと思います。

九州の東側と西側のいわゆる高速交通や鉄道の格差といった部分について、当委員会の所管事務調査事項として、東九州新幹線の整備計画の格上げといった部分についても議論をしているわけですが、いずれにしても、現状を十分正確に把握した上で議論を進めていきたいと思っています。本日は、大分県も含めた九州全体について御説明いただけると幸いです。よろしくお願いします。

それでは、本日出席の委員及び委員外議員より、一人ずつ、最寄り駅も加えて、自己紹介をお願いします。

木田副委員長 副委員長の大分市選出の木田昇です。古国府駅から徒歩10分のところで暮らしています。よろしくお願いします。

堤委員 大分市の堤栄三といいます。日豊本線の牧駅の近所にいます。よろしくお願いします。

末宗委員 宇佐市選出の末宗です。最寄り駅は、宇佐神宮等がある宇佐駅です。非常に困っています問題があります。

高橋委員 臼杵市選出の高橋肇です。臼杵の熊崎駅と上臼杵駅の真ん中辺りにいます。よろし

くお願いします。

若山委員 宇佐市選出の若山です。最寄り駅は、末宗委員と同じように宇佐駅と言いたいところですが、柳ヶ浦駅と宇佐駅の間地点で両方の駅を利用しています。末宗委員のおっしゃる宇佐駅の課題についても重々承知していますので、是非知恵をいただければと思います。よろしくお願いします。

吉村委員 中津市選出の吉村です。最寄りの駅は、多分中津駅になると思います。先日、ゆふいんの森号にも乗らせてもらって、昔はちょっと時刻表マニアっぽいところがありました。よろしくお願いします。

澤田委員 大分市選出の澤田友広です。最寄り駅は南大分駅です。よろしくお願いします。

三浦委員 三浦正臣です。日出町の選出です。最寄りの駅は暘谷駅です。よろしくお願いします。

木付委員 国東の木付です。空港はありますが、JRは通っていません。

太田委員 由布市選出の太田です。私の方は湯布院温泉駅を期待していますが、なかなか費用もかかるみたいで。よろしくお願いします。

阿部委員 杵築市選出の阿部長夫です。杵築市は、立石、中山香、杵築と三つの駅を抱えていますが、立石駅、中山香駅は無人です。杵築駅も市がお金を出して何とか人をということであり、特急が止まっています。最寄り駅は杵築駅です。よろしくお願いします。

今吉委員 中津市選出の今吉です。中津駅は、大分県内で駅の高架化が一番早かったのですが、その後はあまり変わっていません。よろしくお願いします。

清田委員 佐伯市選出の清田です。最寄り駅は佐伯駅です。よろしくお願いします。

麻生委員長 委員外議員の皆さんも、自己紹介をお願いします。

福岡委員外議員 大分市選出の福岡です。最寄

り駅は高城駅です。

佐藤委員外議員 豊後高田市選出の佐藤です。空港も駅ありません。最寄り駅は宇佐駅です。

麻生委員長 ありがとうございます。大分県内の県議会議員の状況及び駅との関わり、最寄り駅を含めて御理解を多少なりともいただけたのではないかと思います。

これより、参考人の久野大分支社長に発言いただきます。久野大分支社長から、一通り御説明いただいた後、全体を通した意見交換を行いたいと考えています。それでは、よろしくお願いします。

久野大分支社長 ただいま御紹介にあずかった九州旅客鉄道株式会社執行役員大分支社長の久野です。よろしくお願いします。

私は実は福岡県の出身であり、昨年の4月に大分に参りました。恐らくここにお集まりの議員の方が、大分の鉄道の事情にはお詳しいかもしれませんが、今日は在来線の状況を中心に御説明します。よろしくお願いします。恐らく30分程度になるかと思います。では、着席して失礼します。

それでは、鉄道事業の現状について御説明します。

本日の御説明の事項ですが、在来線の状況を教えていただきたいと事前に伺っていたので、九州内のJRの御利用状況等、数字のお話を中心に、観光列車の御利用状況、インバウンドの状況、最後に少しか九州新幹線の状況について御説明します。

まず、弊社の事業概要について簡単に御説明します。

こちらは当社の事業概要になります。今回は鉄道のお話が中心になるので、鉄道事業で申すと、九州内で全部で23線区、また営業キロは2,342.6キロメートルです。駅数については596駅を抱えています。この596駅の中には、後で少しか出てきますが、日田彦山線のBRTの駅が含まれていますことを御承知ください。

続いて、鉄道の路線の状況です。新幹線については、九州新幹線が博多駅から鹿児島中央駅

間、西九州新幹線については、武雄温泉駅から長崎駅までの2路線を保有しています。

また、在来線については、幹線が8路線、地方交通線が13路線と、合計23路線です。

さきほど申したように、平成29年の九州北部豪雨により甚大な被害が出た日田彦山線ですが、添田駅から夜明駅間については、2023年8月に新しくBRTで再出発を遂げているところ です。

続いて、大分エリアの状況です。これも概要です。

大分エリアは線区が3線です。幹線である日豊本線、それから地方交通線として豊肥本線と久大本線があります。日豊本線は中津駅から宗太郎駅まで、それから久大本線は大分駅から豊後中川駅まで、豊肥本線は大分駅から豊後萩駅までとなっています。

ここからは、輸送人員状況や乗車状況について、数値を含めて御説明します。

まず、輸送人員についてです。これは、単純にお客様の数ですが、この数について御説明します。

こちらのグラフは、1965年から2023年までの九州全体での輸送人員の推移です。さきほども少し申したが、輸送人員は、いわゆる切符の発券データを基にやっているの、切符が1枚発券されたら1人御乗車いただいた計算で、単純に何人に乗ってもらったか数字になっています。下の方の横軸が年度で縦軸が人、何人運んだかです。

1965年は、国鉄時代です。国鉄からJRになったのが、色を変えています1987年です。ですから、1987年に向かってどんどんお客様は減っていった状況で、国鉄からJRになったです。

それから後のトレンドですが、1987年から1996年があり、ここまでは比較的順調にお客様の数が増えています右肩上がりの状況です。

これは、列車の本数を増やしたり、スピードアップをしたり、そういうこともあり、お客様の数は年々増えています。

ただ、見ていただくと、1996年からは、また減ってきているところです。

どんどん減ってきている原因については、御承知かもしれませんが、1995年に九州自動車道が全線開通しました。1996年には大分自動車道が全線開通しています。高速道路が開通することによって、当然、自家用車での御利用が増えるし、高速バスなど便利で安く移動できる手段もできるので、そこからは下降の線を辿ったところです。

その後の転機となったのは、このグラフだとはっきりは出ていませんが、2004年に九州新幹線の第1期開業で、新八代駅から鹿児島中央駅までが開業しました。これによって、少しお客様の御乗車が増えています。ちょっと間の数字が切れていて、大変申し訳ないですが、2011年には九州新幹線が全線開業し、お客様の数がぼんと上がったところです。

右端の方の2020年から新型コロナの影響があり、コロナの影響からまた少しずつ回復をしているところが、大きなお客様の流れです。大体今、1日で87万人、86万人ぐらいのお客様に九州全域で御利用いただいています。

続いて、輸送力、列車本数やスピードアップ化がどうなったのかです。これも、ちょっと細かいトレンドでは見づらいので、国鉄からJRになった1987年と現在を比較したものです。

実際には、都市間の特急や、近郊の通勤、通学の列車も、国鉄からJRになった当時から比べるとかなり増えています。博多駅から大分駅までは今はソニックが走っていますが、当時は1日18本、2025年3月では63本です。トータルで見ると、1.7倍の列車本数です。

また、スピードアップ化も、線路の改良などを行って進んでいます。博多駅から大分駅間も、もともと2時間45分かかっていたが、今は2時間ちょっとで、在来線ではあるがスピードアップ化ができています。

続いて、線区別の利用状況を御説明します。

これは、ちょっと注釈めいたものを記載しているが、そもそもこのデータの話であって、当社では2016年度から平均通過人員で、各線

区でどのくらいのお客様の御利用があるかを公表しています。

さらに、2018年度から、駅別の乗車人員、これは上位300駅を公表し、線区別収支は、どちらかと御利用の少ない線区のみになるが、公表しています。

なお、これらの数字については、まだ2023年度の数字しかないので、こちらの数字を公表しています。

これから御説明する資料の中で、平均通過人員言葉が結構出てくるので、少しだけ理屈を御説明させていただこうと思います。

さきほど、輸送人員お話をしたが、輸送人員は、単純に何人が乗ったか、何人が利用したかという数字です。区間の御乗車状況を見るのは、平均通過人員を利用しており、これは一定の区間の間でどのくらいの密度で人が乗っているのかです。右の方に棒グラフみたいな線が書かれています。例えば、お客様が4名いらっしゃった。単純に4名の方が乗られたら輸送人員は4名となるが、平均通過人員と考えた場合には、どれだけの距離を乗ったかが必要になってきます。ですから、例えば4名乗ったけれども、対象の区間の半分しか2人の方は乗らなかったことになる、半分しか乗られなかった方は0.5人という計算になってしまいます。ですから、輸送人員は4人ですが、平均通過人員は3人カウントになります。

この後で、平均通過人員、区間の御利用状況と駅別の乗車人員の御説明をするが、区間では減っているが駅は増えている、といったことが起こり得るということです。

ということで、線区別の利用状況等です。こちらは、1987年度と比べて増えたか減ったかの表示です。これは、全駅の全エリア分を載せています。赤字で書いているところが、1987年度から増えている路線です。逆に、赤字でないところは減っていると御理解いただければと思います。

1枚目のグラフで出てくるのは、博多駅を中心としたところになるが、やっぱり博多駅を中心とした福岡都市圏や、一番下にある鹿児島中

央駅から鹿児島駅で、九州新幹線が開業した鹿児島中央駅付近などからかなり増加していますところ。

こちらの方では、増えているところとしては、例えば、日豊本線の一番下ですが、国分駅と鹿児島駅があり、これもやっぱり鹿児島駅周辺がいろいろ沿線開発が進んでいることで、御乗車も増えているところ。

その他にも、篠栗線が赤になっているが、ここは福岡市のベッドタウンであるところ。

それから、下の方に筑肥線があるが、筑肥線についてもかなり沿線の開発が進んでおり、御乗車のお客様がとても増えています。また、福岡市営地下鉄との乗り入れをやっている路線なので、その関係でも増えていると思います。

続いて、香椎線もやはり同様に、福岡都市圏に関わる線で増えています。

こちらで出てくるのは、豊肥本線、熊本駅のエリアですが、熊本駅から肥後大津駅の間も増えています。こちらは、熊本の市街地の拡大や、沿線にかなり住宅開発が進んでいることもあり、TSMCを中心とした産業、工場の誘致などが進んでいることで、この時点でも増えているが、今後大きく伸びていくエリアだと想定がされていますところ。

こちらまでが、九州全体の各路線のお客様の状況です。やはり伸びているエリアは、福岡の都市圏を中心にして。

今の路線の中で、大分エリアだけを抜いたものです。

大分エリアを見ると、1987年度と比較すると、やっぱり増えている路線はないです。

中津駅から大分駅間、日田駅から由布院駅間は、9割なので堅調に推移をしていると言えます。しかし、佐伯駅から延岡駅間、豊後竹田駅から三重町駅間は、かなり減少しているところ。

こちらの資料は、これを単純にグラフ化したものです。繰り返しになるが、日豊本線は小倉駅から中津駅の方はどちらかというと落ちていて、中津駅から大分駅は堅調です。

大分から南の佐伯駅、また佐伯駅から延岡駅

は、落ち込みが大きいエリアです。

久大本線です。日田駅から由布院駅はあまり落ちていないが、由布院駅から大分駅はかなり数字が落ちています。由布院のお客様の流動は、由布院駅はとても多いが、やはり博多駅から由布院駅という流動が多くて、どちらかというと大分駅から由布院駅の流動は少ないと思っていますところ。

豊肥本線については、豊後竹田駅から三重町駅はかなり落ちています。三重町駅から大分駅は、大分駅の周辺の駅の乗車は増えているので、そこまでは落ちていない状況です。

続いて、線区別の収支を御説明します。

さきほどもお話ししたが、当社は2018年度以降、平均通過人員が1日当たり2千人未満の線区に限り、収支を公表させていただいています。

これについては、何で公表したか御説明させていただくと、線区の平均通過人員が2千人を切ってしまう路線は、なかなか当社の力だけで収支を改善するのは難しい線区だと考えています。そこで、自治体や沿線の皆様と御協力をしながら、路線を良い方向に向けなきゃいけない意味で、現状をお伝えする意味で公表しています。

こちらは2023年度に公表した平均通過人員が2千人を切っている路線です。こちらについては、13路線18区間が厳しいところです。ざっと見ていただくと、やはり地方というか都市圏から少し離れたエリアになります。

大分エリアについては、さきほども申したとおり、佐伯駅から延岡駅はかなり減少幅が大きく、1日平均は900人台。また、豊後竹田駅と三重町駅についても1千人は切っている状況です。

続いて、線区の御利用状況は、線なので、平均してどのくらいかなので、各駅はどうなっているのかを少し御説明したいと思います。

各駅の乗車人員については、上位300位までを公表しています。これも、全体の状況を御説明します。

駅別の乗車人員は、上位300駅をやっ

るが、大分エリアの駅に黄色を付けています。大分エリアで一番乗車人員が多いのが大分駅で、全体の第4位です。1日1万7千名弱の方に御利用いただいています。

第5位の熊本駅とはなかなかの僅差です。熊本駅も、新幹線ができてからかなりお客様数が伸びており、年度によってはここが入れ替わったりということがあります。九州内では、博多駅が圧倒的に乗車人員が多く、1日12万人の御利用をいただいているところです。

大分県内でいくと、大分駅の次が別府駅であり、別府駅は31位で、1日6千名弱の御利用です。

次の61位からになると、大分の関係の駅がいくつか入ってきて、県内では大分駅、別府駅に次いで中津駅が3番目です。全体では68番目ですが、御乗車としては2,600名弱のところ。その次が大在駅になっています。その後は、鶴崎駅や別府大学駅といった駅が入ってくるところです。ここから先はちょこちょこと大分の駅が出てくるので、御参照いただければと思います。

次に、大分エリアの上位20位の駅をまとめたものがこちらの表になります。繰り返しになるが、大分駅、別府駅、中津駅、大在駅、鶴崎駅という順位になっています。1千名を超えているのは11位の坂ノ市駅よりも上のところです。

この駅別の乗車人員ですが、これも増えているか減っているかというお話があるかと思うので、1987年の数字と比較しました。

それでは、全体としてどうなのかと、大分支社管内の乗車人員は、1987年と比較すると77%で、やはり減っています。各駅の状況は、この後にグラフを付けているので、そちらで御説明します。

中津駅です。中津駅は減少傾向です。1987年、それから2016年の資料ですが、徐々に減ってきているのが中津駅のトレンドです。

続いて、別府駅です。別府駅は、1987年と比較すると減ってはいるが、観光のお客様が増えていることもあり、どちらかと乗車人員は

安定してきているところです。

大分駅です。大分の駅は、1987年と比べると、駅の周辺の開発やマンションの開発などもかなり進んでいることもあり、発足当初からすると増えている駅になります。118%です。

さきほど、佐伯駅は最近はちょっと厳しいことを申ししたが、減少幅が大きくなってきていると思っています。

由布院駅です。由布院駅は町の人気の高まりがあり、利用が増えている駅です。直近はインバウンドの方がとても多いこともあり、大きく増加をしているところです。

豊後竹田駅はちょっと厳しいかなという数字です。

乗車人員が減っている駅がとても多かったが、県内においても、大きく増えている駅があります。一つが大在駅です。大在駅は、さきほどのランクでいっても、大分県内だと4番目に乗車が多い駅ですが、1987年には600名の方が1日に御利用されていたが、直近だと2千名を超える方に御利用いただいています。周辺の人口が増えている、日本文理大学があることで、学生も多いことが要因なのかなと思っています。

その他にも、豊肥本線と久大本線を一つずつ出しているが、豊肥本線の滝尾駅と久大本線の賀来駅は、もともとの御利用者数はあまり大きくはないが、1日当たり100人ぐらいだったのが、400人ぐらいになった、150人ぐらいだったのが500人になった、増加はしているかなと思っています。

こう考えると、やっぱり大分市の周辺の駅は増加傾向にあり、ちょっと離れたところになると少しずつ減少しているのかなというところ。す。

以上が、在来線の状況、数字的な御説明になります。

これから、当社の観光列車について御説明します。九州の各地で観光列車を走らせているので、大分県で走っているものを中心に簡単に御紹介します。

大分エリアの観光列車の代表は、やはりゆふ

いんの森号です。ゆふいんの森号は、当社の最初の観光列車というべき列車ですが、デビューは1989年なので、30年以上が経っています。最近でも、湯布院エリアの人気があるので、とても人気の列車です。

続いて、或る列車があります。こちらは、車内でスイーツを中心としたお食事を召し上がっていただける列車であり、土日の週末だけ1往復走らせています。こちらの方は、女性のお客様に人気がある列車だと思っています。

続いて、かんぱち・いちろく列車があります。こちらは、昨年4月から6月まで、福岡・大分デスティネーションキャンペーンがあったので、これに合わせてデビューをした電車です。恵良駅など途中の駅でのおもてなしが特徴です。

こちらは、昨年4月に運行開始した際の様子です。九州内のいろいろな観光列車と同じような列車ですが、列車そのものがよいことよりも、どちらかと地元の方のおもてなしがとてもよい、印象に残ることをお客様からは言っています。なので、地元の方と一緒にやること、観光列車が成功する一番の要因なのかなと考えています。

こちらは、36ぷらす3列車です。これは九州一周をぐるっと5日間かけて回っている列車で、日豊本線の沿線の方には大変お世話になっています。こちらの写真は直川あたりですが、沿線で手を振っていただいています。次のページは、重岡駅です。山の中であまり御利用のない駅ですが、地元の方に来ていただいて、列車に御乗車の方におもてなしをしていただいているときは、とてもにぎわっています。

観光列車の御利用状況ですが、ゆふいんの森号について少し御紹介させていただきます。

さきほど、デビューしてから30年になると申したが、ゆふいんの森号は、平均の乗車率が7割、8割であり、とても高い乗車率となっています。

ただ、肌感覚ですが、最近は御乗車のお客様の8割から9割は海外のお客様状況で、日本人はちょっと少ないです。

その他のエリアも少しだけ挙げていて、これ

は鹿児島市の指宿のたまて箱観光列車です。こちらでも走り続けて十数年になるけれども、比較的人気の列車です。

それから、お隣、宮崎の海幸山幸列車です。

続いて、熊本エリアで走っているあそぼーい！列車です。

続いて、インバウンドの話をさせていただこうと思います。

インバウンドの状況ですが、増えていることは改めて申すまでもないかと思います。JR九州でインバウンドのお客様を把握するとすれば、このJR九州レールパス海外のお客様専用の切符があり、こちらの発売枚数の動向で全体の状況を見ています。

このレールパスは、いわゆる乗り放題の切符ですが、全九州版、北部九州版、南部九州版と三種類あります。それぞれに3日間、5日間、7日間という日別のものもあります。

このレールパスの発売状況ですが、かなり伸びている状況で、2024年度が過去一番多く、28万枚の発売状況でした。

どんな種類の切符が買われているかですが、北部九州3日間版が全体の半分です。大分は、この北部九州3日間版に、大分駅から北、それから豊肥本線の大分駅から熊本駅までよりも北で御利用をされています。その後は、北部九州の5日版で、南部3日間となっています。

どんな国の方が一番買われているかところですが、一番右のグラフですが、台湾の方が一番レールパスの御購入としては多いです。続いて、香港と中国の方が同じぐらいです。その次が韓国、タイが続いています。

韓国の枚数が少ないと思われたかもしれませんが、理由があり、次のスライドをご覧くださいければと思います。

さきほどのレールパスは、乗り放題の周遊型の切符ですが、それとは別に2019年から海外の方向けのネット予約のサービス、いわゆる私たちも列車をネットで予約して、往復や片道を取ると思いますが、その海外版を作っており、韓国の方は、周遊型の切符より、目的地を決めて、往復切符を普通に日本のお客様と同じ

形で購入される率が上がってきています。

ですので、このトレインリザベーション仕組み自体は韓国の方が一番多くて、その代わりにさきほどの周遊型のレールパスは、韓国の方が少ない状況になっていると思っています。そういう意味では、韓国のお客様の旅行形態は、目的地がはっきりしていると分析をしていますところ。

最後に、新幹線のお話を少しだけさせていただこうと思います。

まず、九州新幹線の状況です。これは、時間短縮効果を書いたものです。申すまでもないかもしれないが、開業以前は、左側の棒グラフですが、博多駅から鹿児島中央駅間が3時間41分かかっていました。次のピンクの矢印ですが、部分開業で新八代駅から鹿児島中央駅が開業したときに2時間12分になって、博多駅から全線が開業したときには1時間16分に短縮されています。やはり、時間の短縮効果がとても大きかったです。

これにあわせて、乗車人員がどう変わったかです。開業以前の2003年との比較で、このグラフを作っています。棒グラフの方がお客様の乗車人数です。折れ線グラフは、2003年を100としたときに、どのくらい増えたかというグラフです。赤と青があり、青い方が博多駅から熊本駅までで、赤い方は南の熊本駅から鹿児島中央駅までの数字です。見ていただくと分かるかと思いますが、折れ線グラフの方を中心に御説明します。

青い折れ線グラフが博多駅から熊本駅までのお客様数の変化ですが、2003年を100としたときに、2004年に部分開業をしています。部分開業の時点で、熊本には新幹線は通っていませんでしたが、110%から120%ぐらいになっています。2011年に全線が開通したときには、160%とか170%数字になっています。

赤い方は、熊本駅から鹿児島中央駅ですが、南の方は、2004年に新八代駅から鹿児島中央駅が開業した時点で2.3倍になりました。全線開業したときには、3倍を超える3.5倍

に変化をしたところ。

こちらは、駅別の乗車人員がどうなったかですが、鹿児島中央駅の前身の西鹿児島駅の九州内の順位は、開業前は7位でした。けれども、開業して乗車人員も当然伸びるということで、鹿児島中央駅が全九州で3位に上昇したところ。

こちらの資料は、いわゆる新幹線の定期です。エクセルパス新幹線専用の定期券があり、これがどう推移したかです。新幹線ができることによって移動範囲が広がり、この新幹線のエクセルパスの発売枚数も着々と伸びているところ。

2022年の数字になるが、博多駅から熊本駅間でこの定期を持っている方が600名弱となっています。博多駅から熊本駅間は、新幹線ができる前は、通勤は難しいエリアでしたが、新幹線開業後は40分ぐらいで着きますので、通勤が可能になったエリアです。

続いて、西九州新幹線の状況です。西九州新幹線も2022年に開業しているので、まだ開業してから2年ちょっとです。

こちらの絵は説明するまでもないが、博多駅から武雄温泉駅までは在来線の特急、武雄温泉駅から長崎駅までは新幹線という状況です。

これに際して、博多駅から長崎駅間は、最速で30分の時間短縮となっています。

お客様の状況ですが、新幹線は大体、年々乗車人数が増えていく状況で、着実に伸びています。開業1年目に102%、また2年目に106%の状況になっています。

最後に、西九州新幹線の定期のお客様の数を載せているが、少しずつ増えている状況です。

長くなりましたが、以上で説明を終わります。ありがとうございました。

麻生委員長 ありがとうございました。以上で説明は終わりました。

それでは、これより、意見交換に入ります。まず、委員の皆さんで、発言されたい方は、挙手をお願いします。

木付委員 東九州新幹線についてです。立場的に、大分支社長としての御意見は言いにくい

もしれないが、鉄道に携わる方として少し伺いするが、今どういう御感想を持っていますか。東九州新幹線について、今からの方向性、実現に向けて、もう要らない、いろいろあるでしょうけど。

それと、ルートが今、久大本線と日豊本線の2ルートあるが、その辺も、個人的な感想で結構なので、お話しいただければと思います。

久野大分支社長 御質疑ありがとうございます。

個人的な感想を申すのは難しいので、公式な回答で。東九州新幹線については、まだこれから国で色々検討されることで、営業主体がJR九州になるかどうか分からない路線なので、今のところ、どうあるべきを申す立場にないのが回答です。

ただ、一般論で申すと、さきほども御説明した様に、鹿児島ルートの例などもあるように、新幹線は、東九州だけじゃなく九州全体に対する影響としては、活性化や地域の発展に資するものである認識は持っています。

やっぱりその上で、鉄道なので、ネットワークでつながっていくことも重要であると考えているので、いろんな整備効果だったり、重要なものであると思っています。

その上で、どうするかというところかと思うけれど、地域の皆様の声を政治にどう反映させていかれるのが重要なことかなと思っており、地元の声盛り上げて、どう届けられるのが重要なことかなと考えているところです。回答は以上です。

今吉委員 今の説明で、東九州新幹線は、営業をどこがするか決まってないと言うけど、JR以外どこかあるんですかね、そういうところが。

久野大分支社長 そこも含めて、恐らく国が検討されることかと思っています。東九州新幹線が仮にできるとしても、かなり先の将来のことになるかと思うので、その時点でJR九州がどうなっているかも含めての話かと思っています。

今吉委員 管内で私鉄もあるけど、こういう鉄道関係でJR九州以外がやっていることはあるんですか。

久野大分支社長 現行の新幹線では、JRグ

ループ以外がやっている例はないです。

今吉委員 ないでしょう。だから、当然JRが営業をするようになるしかないと思いますけどね。

麻生委員長 その辺は、後で。

阿部委員 新幹線のことですけど、東九州新幹線は今、基本計画路線の中に入っているわけですね。それが仮に整備新幹線に格上げになったときに、では事業にこれから移りましょうという風になると思うが、整備新幹線に格上げして、実際に動き出すまで何年ぐらいかかるんでしょうか。

久野大分支社長 こちらも、私から申すのは難しくて。

阿部委員 難しいですよ。

久野大分支社長 今回も、そうですね。

阿部委員 分かりました。

高橋委員 九州新幹線のことで少しお聞きしたいけども、新幹線が開業すれば在来線の問題が必ず出てくると、分離経営という形なんですけど。九州新幹線の場合、いわゆる八代駅から川内駅が分離だと思うが、そうなった背景は、そこだけ分離して、その他のところはJR九州だと思う。そういった在来線への影響はどうしても考えなきゃならないと思うけども、その大きな影響と、肥薩おれんじ鉄道ですか、この八代駅ー川内駅間だけ分離経営になった経過を、もしよろしければ。

久野大分支社長 すみません、ちょっと詳細な経緯までは私も承知はしていないけれども、新幹線ができ、在来線をどうするかについては、正式にお答えは難しいけど、原則としては、並行在来線は経営を分離することになっていると思います。

ただし、線路も営業所の状況であるとか、地元とのいろんな御相談の上で、どうするかを決定していくと。そのような中で、鹿児島ルートに関しては、一部は分離せずに残したと承知しており、なぜそのエリアだったのかは、申し訳ありません、私は承知をしていないです。

堤委員 ありがとうございます。

在来線の関係で、1日の通過人員が2千名未

満の場合には、国の何か法律で、地域と協議をする方向性が出てきたけども、大分県内で見ると、佐伯駅－延岡駅が907人とかなっていますよね。今、そういう状況は、地域と話し合いの場が、協議会だったか、そういうのができているのか。それとも今後どうするか方向が分かれば、ひとつ。

それと、新幹線の関係で、例えば県北の部分については輸送人員が多いんですよ。ただ、さっき言ったように宮崎方面、これは非常に少ないんですよ。果たしてこれは新幹線が通ったときに、こんな宮崎のところまで新幹線が行って、乗客はおるのかどうか。いろいろ問題が出てくると思うんですよ。だから、そこら辺も含めて我々としても検討していく必要があると思いました。

最初の、協議の関係を教えてください。

久野大分支社長 さきほどおっしゃった法律が変わったについてです。略称が地域交通法という法律があり、この法律で、平均通過人員が1日1千人を切っている路線は、その路線がどうあるべきかを検討するための自治体主導の協議会を設けることができますとなっています。これは、法律に基づく法定協議会ですが、現在でいくと、JR九州で法定協議会を設けたところはありません。

一つあるとすると、こちらに書いてある、これは路線をどうするかではなくて、線区活用に関する検討会を設けており、これはどちらかというと、お客様を増やすためにどうするかを一緒に自治体と検討しましょうということをやっている路線です。この対象となっている線区が、さきほどの資料の中に入れていた2千人未満の線区のうちの特に大幅に減少している路線です。

さきほど御質疑があった佐伯駅から以南は、大幅に減少はしています。ただし、貨物列車が走っている線区、特急が走っている線区は法定協議会の対象外になっており、この線区活用に関する検討会でも、特急列車も走っています。日豊本線については貨物列車が走っている状況なので、対象外としています。

さらに申すと、この線区活用に関する検討会は、御利用を促進する、どうやって御利用を増やしていくかを考える検討会ですが、もう一歩進んだ形で、将来の路線をどうしていくかも検討をしているところがあり、この中に出てきている検討会対象線区のうちの指宿枕崎線と日南線が、自治体の方が主導で、将来の在り方について少し勉強を始めている状況です。これは法律に基づくものではなくて、あくまで任意の検討会でやっています。

ただ、大分県内では、今のところこういった検討会をしているところがないと認識いただければと思います。

堤委員 ありがとうございます。やはりお客が増えなければ、当然赤字が大きくなるし、それは地域にとってみても、減便や駅がなくなったり、無人化は今も大分県も進んできているけども、そういう状況が一方では進んでしまうから、そういう点で、行政と地域をどうやって活性化させるかも含めて、JRの責任じゃないんだけど、ただ、半面、JRの減便がなれば、やっぱりどうしても人口流出、不便でほかの町に移ってしまう方も出てくるから、そこら辺の検討は非常に厳しいと思うんだけど、是非地域の足を残すことで頑張ってもらいたいと思います。これは要望です。お願いします。

末宗委員 東九州新幹線なんだけど、日豊本線路線としたとき、大分県では中津駅があるわけですね、一番福岡県寄りに。中津駅があって、それから大きな都市としては別府駅、大分駅になるわけよ。そうしたら、別府駅、大分駅は距離的に物すごく近い。そうしたら、中津駅から別府駅までは恐ろしく遠いんや。そういう人数で、そういう区割りや何人以上の駅を造るという形じゃ恐らくいけないと思うのよ、在来線活用とかいろんな問題もあるけど。そういうのを考慮しながら、法律も変わっていくんだろうけど。

それともう一つは、科学の進歩。今の時点の新幹線の構造は、スピードや距離から測ってやっているんだろうけど、例えば30年後の科学がどんな方向に行っているのかを、恐

らく予測しながら新幹線を造らないといけないんだろうけど、そこ辺を今、国土交通省に任せているのか、ＪＲ九州自体がそれを本格的に検討しているのか、見解をお聞きしたいんだけど。

久野大分支社長 今のお話は、東九州新幹線の関係で、ＪＲ九州の社内で、例えば技術的な問題や、何か駅の話とかを検討していますか御質疑でよろしいですか。

その点に関しては、すみません。本当に繰り返しの答えで大変恐縮ですが、まだＪＲ九州がやるかどうか分からない段階であり、また、恐らく、今まさに議員がおっしゃったように、かなり先の話になるかと思います。確かに、新幹線ではない新しい何かができる時代になっているかもしれないとは思いますが、ＪＲ九州の社内で何かは、今の立場としては特にお答えできるものはないかなと思っています。

末宗委員 ほんなら、もう一個、最後に。

今、ＪＲ九州がなかなかお答えできないことなんだけど、それでは国がＪＲ九州を外して計画を練っても、ＪＲ九州は何も言わんのかね。

久野大分支社長 計画の段階で言うと、逆に言うと、ＪＲ九州として何か口を挟める立場にないが正しいところかもしれなくて、実際に整備計画が決まって、営業主体としてＪＲ九州が決まったことになれば、もちろんいろんな御意見を申すことかと思います。

末宗委員 それからじゃね。はい、分かった。

麻生委員長 ほかにありますか。

それでは私から。在来線について、今日は詳しく現状についてお話しいただいたけど、例えば西大分駅は、ＪＲ九州の駅舎じゃなくてＪＲ貨物の駅舎になっていると。例えば、さんふらわあの港もすぐ近くに西大分港があるけど、結構最近利用者が多くて、大きなスーツケースを持たれたインバウンドの方々が階段を苦労しながら乗り降りしている動きがあったりするんですが、そういった駅舎の設備投資やバリアフリー化といった部分の、全体の流れに対する投資のありようや、条件、自治体との協議という部分で、何か逆に行政に対しての要望や、行政

との協議のこれからの課題という認識があれば、それについてお知らせいただければと思います。

それと、もう一点は、最近、私はよく乗るけど、やっぱり若者、外国の技能実習生やアルバイトに行く留学生が活用しており、車を持たない方々の利用という部分で、特に日豊本線を含めて、日本文理大学のある大在駅付近から別府方面、ＡＰＵ付近、夜のローカル線は４割から５割ぐらい外国の方が乗っているのが実態なんですよ。びっくりするぐらい満員の列車が最終列車も含めて多いけど、そういった中で、何かお困りのことや気がかりなことがあればお知らせいただければと思います。

久野大分支社長 ありがとうございます。

１点目のバリアフリーに関しては国の指針があり、御利用人数に応じてどういう整備をしないといけないかが決まっています。エレベーターを付けなきゃいけない、ホーム柵を付けなきゃいけないという点で申すと、大分管内では、国の基準に従った整備はもう既に終わっている状況であります。

ただ、それ以外の駅となると、どちらかと、やっぱりいろいろ自治体と御相談をしながら、自治体の皆様に費用を出していただいて整備をしている駅が多くなっているのが実態です。

今後どうしていくかですが、これについても、御利用の実態を見ながら、地元といろいろな御相談をしており、地元の自治体にはいつもお世話になっているところです。

２点目の外国人の方の御利用ですが、今のところ、何かすごく問題になっていることについては、思い当たることはないかなと思っています。混雑の問題については、いろいろと御利用実態は把握していますため、とても混んでいる列車などについては、少し車両数を検討したいことは日々やっています。何かお気付きの点があれば、お知らせいただければと思います。

お答えになっているでしょうか。

麻生委員長 ありがとうございます。

大分県も、地域総合計画の抜本的な見直しをまた行うので、鉄道事業者としても大いにその中に御意見を盛り込んでいただいて、徹底的な

議論をしていただければ幸いです。よろしくお願いします。

それでは、委員の皆さん、よろしいですか。

阿部委員 新幹線の話ではなくて在来線ですが、杵築駅から博多駅まで約2時間かかります。一部単線です。日出駅から大分駅間は複線になっています。杵築駅から博多駅に行くのに、通過する列車を時々杵築駅でも待っています。ですから、今後は在来線で複線化をして、大分駅から博多駅間、それからそれぞれの駅からの博多駅間の時間短縮を。もう私は、新幹線は諦めていますんですね。生きています間にはできない。

そして、複線化については、どのように考えるか。杵築駅から日出駅間は、土地は確保していますようですし、随分と確保しています土地はあるようですから、この複線化についてJR九州としてどのようにお考えか、お知らせいただけますか。

久野大分支社長 ありがとうございます。

日豊本線の複線化の話は、以前から御要望なども頂戴している認識はあるが、多額の費用がかかることと今の輸送力がキャパシティーをオーバーしているかということ、ソニックの御乗車を見てもそこまではないということで、現実的には難しいかなと。効果の問題ですね。費用との兼ね合いを考えても、ちょっと難しいのかな現状であり、複線化して、ものすごくスピードが上がるか、時間短縮になるかということ、多分そこまでの効果も恐らく見込めないと思っています。

阿部委員 残念ですけど、分かりました。

麻生委員長 その件は、高速化期成会もあるわけですし、そこの方とまた話をしましょう。

今吉委員 最後に今日の説明で、事業概要とかいろいろあるけど、JR九州は昨年度は黒字決算でしたよね。在来線は赤字っぽいけど、黒字ということは、かなり儲かっていることでしょう。だから、そういう部分で、そういうところに流用は難しいんでしょうか。もう不動産会社になりきるわけじゃないでしょう。

久野大分支社長 そういうところのは。

今吉委員 だから、今言った、いろいろ在来線

の費用やいろいろ経費とかね。だから、会社としては黒字決算、JR、全国的には全部黒字じゃないでしょうけど、JR九州は去年黒字でしたよね。

久野大分支社長 そうです。

今吉委員 ということは、会社としては利益が出ているということですよね。そういう部分で、鉄道事業以外で、不動産で儲かっているんでしょうけど、何かうまくできないのかなと。

久野大分支社長 どちらかと、JR九州発足の経緯から見ても、鉄道が大変厳しかった状況があったので、鉄道だけでは会社が潰れるということで、いろんな事業に多角化をしてきた経緯があります。本当に鉄道は厳しい状況ではあるけれど、ほかの事業で会社として維持ができている状態であり、鉄道ももちろん全く投資をしないではなくて、必要な投資はちゃんと行っているし、安全に関する投資などもやっています。将来的に見ると、やっぱり鉄道ネットワークを維持していくことで見ると、今よりも人口が減っていく中で、ますます厳しくなることは間違いないので、鉄道ネットワークを維持していくためには、ある程度のコストを削減しつつ設備をスリム化することは致し方ないかなと思っています。

今吉委員 だから、黒字ということを目覚めて、そういうこともよろしくお願いします。

麻生委員長 今、黒字の話が出たけど、新駅構想、要望駅を期成会を立ち上げて地域の方々がやっていらっしゃるところの方々は、JRの株主に皆さんなられて、発言の機会を、株主総会まで行っていращやる方も最近増えているんですね。だから、そういう中で、自治体として株主になっているような自治体ってありますか。

久野大分支社長 あります。

麻生委員長 具体的には。

久野大分支社長 直近の状況が分からないので、どこというのは申せないけれども、実際に株主総会場で自治体の方が御発言をなさったケースもあります。

麻生委員長 ということは、やっぱり自治体と

してＪＲ九州と本気で付き合おうと思えば、そういったこともしっかりやっていかないといけないことですよね。ありがとうございます。

末宗委員 今、経営の問題も出たけど、さきほどの説明で、ＪＲ以外の分で投資でという形で言っていたけど、不動産業と言っていたけど、僕が思うに、ＪＲの今の課題、例えば不動産は、昔のＪＲ自体が持っている土地で、ちょうど一番いい土地を九州でたくさん持っているから、そういう不動産業に投資できるんだけど、それで鉄道事業が、例えば大分県だったら、日田やら豊肥線やらいろいろ災害が起こるけど、黒字が出ているから僕が言うわけじゃないけど、豊肥線とか日田彦山線とかいろいろな路線については、あれは災害が起こるように仕組んでいるような路線よね。はっきり言って、昔の保線工は、恐ろしい金をかけてそれを保っていたけど、今そういうことはやっているように見えないしね。今、ＪＲの目指している会社は、どういう会社なのかね。

久野大分支社長 目指している会社というか、私ども、先日、中期経営計画をつくっており、この中ではモビリティサービスを軸にしてまちづくりをやっていく会社を掲げています。鉄道を軸にしてまちづくりをやっていくことを会社としては掲げており、それを目指していると思います。

末宗委員 一応目標はあるんですね。

木田副委員長 今日はありがとうございます。

新幹線の運賃収入の分け方ですか、例えば大阪発鹿児島行きするとき、途中まで山陽新幹線、途中から九州新幹線というときに、その運賃収入は、ＪＲ九州と西日本でどのように収入がなされていくかというルールについて、分かれば教えてください。

それと、観光列車についてですが、広域交通で考えると、観光列車も大変魅力です。サロンカー彗星が臨時で走っているけど、私は寝台列車が好きで、よそではサンライズ出雲とか、非常に人気の列車もあったりするが、ＪＲをまたがった観光列車の企画開発は、どのような形で進められるものなのか教えてください。

久野大分支社長 新幹線の収入の分け方ですが、路線も会社で区分がされているので、例えば山陽新幹線でしたら博多駅まではＪＲ西日本、博多駅から鹿児島中央駅までは九州新幹線という区分があり、その距離に応じて配分していると思います。ちょっと不正確な回答になっているかもしれませんが。

他社にまたがる列車は、直近であまり例は思い付かないのですが、ＪＲ西日本とは、隣の会社でもあり、いろんなお話をさせていただいて、機会があればやると。ただ、直近でどんな計画があるかは、すみません、承知をしていないのでお答えができないんですけれども。

たまに関西の方向に行く列車はあったりするし、直近で、ちょっと違うかもしれないけれど、昨年の福岡・大分デスティネーションキャンペーンがあったとき等は、関西の方からお客様にたくさん来ていただいたりということもあったので、今後いろいろ考えていきたいと思っています。ありがとうございます。

麻生委員長 ありがとうございます。それでは、委員外議員の方、ご発言のある方は挙手をお願いします。

福岡委員外議員 交通系ＩＣカードを利用できる大分県内の駅の割合についてです。一度、大分駅から三重町駅まで乗っていったときに、都合で途中で降りることがありました。降りたら機械がないので使えないけど、そうすると、今度、大分県にまた戻ってきて処理をしないといけないことがあって、駅を使う方にとっては不便性があると思っています。

全駅がＩＣカードなりいわゆるデジタル決済ができるようになると、インバウンドの方の利便性が高まっていくと思うので、今どのくらい整備がされているのかを教えてください。それと、将来的に全部大分県内の駅はそういう形になっていくのか、将来的な考え方があればあわせて教えていただけたらと思います。

久野大分支社長 ＳＵＧＯＣＡというＩＣカードですけれども、整備状況についてすぐに出てこないが、どちらかというと、大分駅を中心とした大分市内では使える状況です。日豊本線は

使えるが、久大本線、また豊肥本線、それから大分から以南のところではまだ使えない状況です。

ただ、このSUGOCAの整備に関しては、多額の費用がかかる状況もあり、当社としては、現行のエリアから拡大の予定は今のところはありません。

最近の状況でいくと、いわゆるSUGOCAのICカードよりは、Visaタッチというクレジットカードを直接タッチできる仕組みを久大本線の由布院駅に入れたりなど、海外のお客様でも使える導入の仕方をしています。

麻生委員長 ほかに御発言もないので、次第の2については終わりにしたいと思います。

久野大分支社長様はじめ、今日は大分支社の関係の皆様方には多数御参加をいただき誠にありがとうございました。本当にお忙しい中、県下の在来線各駅の状況、データに基づいて、詳しく御示唆に富むお話をいただき誠にありがとうございました。

県民にとっても、大分を訪れていただく皆さんにとっても、やっぱり鉄路はとても重要であり、モビリティサービスが充実しているかどうかによって、その地域発展が大きく左右されるわけであるので、我々もしっかり皆さんと連携を図って、いろいろな地域課題の解決に向けて取り組めていければ幸いです。

今日いただいた御意見等々は、今後の議論の参考にさせていただきたいと思います。引き続き御指導賜りますようお願い申し上げ、本日のお礼に代えさせていただきます。本当にありがとうございました。

それでは、どうぞ御退室ください。

〔久野大分支社長退室〕

麻生委員長 それでは、次第3その他です。この際、この場で共有したい事があれば、御発言をお願いします。

〔「なし」と言う者あり〕

特にないので、これで終わりにしたいと思います。委員外議員の皆さん、お疲れさまで

した。

これから内部協議を行うので、記者や傍聴の皆さんも御退席をお願いします。委員の皆様は、このままお待ちください。

〔委員外議員退室〕

麻生委員長 それでは、内部協議を行います。

〔協議〕

麻生委員長 それでは、以上で本日の委員会を終わります。次回は、7月28日から30日にかけて、県外所管事務調査を行うので、出席をお願いします。お疲れ様でした。