



## J R九州の完全民営化問題

九州の

日本共産党

# 「指宿・枕崎線を含め、路線は維持する」

## 田村貴昭議員に J R九州 社長が答弁

2015年5月15日 衆議院国土交通委員会速記録（部内資料）

日本共産党の田村貴昭議員は5月15日、衆議院国土交通委員会で、J R九州を2016年度に株式上場させ完全民営化する法案について、公共交通事業者が第一に求められる輸送の安全や利便性が利潤追求の合理化により損なわれないよう求めました。会議録（速記）全文を紹介します。（見出しは当事務所で付けました）

J R九州の完全民営化は、国民にどんなメリットがあるのか（田村議員）

○田村貴昭議員  
日本共産党の田村貴昭です。

J R九州の完全民営化法案について質問をします。太田大臣、青柳社長、よろしくお願いいたします。

まず、青柳社長にお伺いをします。ずっと議論がされてき

ているんですけども、株式上場に伴って一体どういうメリットがあるのか。経営計画、それから長期借入金の手ドルが自由になって、いろいろな利便性があるというふうな先ほどからも御答弁があったんですけども、国民や住民にとってJ R九州が完全民営化になるということはどういうメリットがあるのか、一度教えていただきたいと思えます。

機動的な事業展開が可能。利用者の利便性向上や九州地域の活性化に貢献（青柳社長）

○青柳俊彦 J R九州社長  
先ほど回答いたしました。機動的な投資判断や資金の調達を行うことが可能になることにより、今後、新製車両の導入による利便性の向上や新規事業の積極的な展開による地域活性化や雇用促進に努めてまいります。

このように、上場により、地域の声を酌み上げつつ機動的な事業展開を行うことが可能になる、これまで以上に利用者の利便性の向上や九州地域の活性化に貢献していくことができればいいかと考えております。

社長の「路線存廃に踏み込んだ議論も必要」とはどういうことか（田村議員）

○田村議員  
いろいろなそういう側面はあるかと思えます。しかし、利潤を追求し、そして合理化を余儀なくされる民間株式会社の宿命というのは、やはりコストカット、コスト削減、そうしたところは絶対出てくると思うわけなんです。

これまでの輸送事業の整理縮小や安全軽視につながっていくのではないかと、こうした懸念はつきまといつていくわけでありです。

そこでお伺いしたいんですけども、おととい、十三日の委員会質疑で、我が党の本村伸子議員の質問に対して青柳社長は九州の鉄道ネットワークについては、鉄道事業を中核とする当社として重要な役割であると認識しております。上場によってその役割が変わることはないと思っておりますと答えられました。

しかし、昨年七月、社長はメディアのインタビューの中で次のように述べておられます。

「鉄道事業の赤字削減に努めますが、上場後はさらなる効率化が必要です。路線存廃に踏み込んだ議論も必要となるでしょう。」「現在、鉄道事業の企画部門では、線区ごとの経営実態の把握に努めています。その中で、どの路線を廃止の対象にするかを検討していきます。」  
これはどういうふうに受けとめたいらいいのでしょうか。

**現在、路線の廃止を検討している区間はない**  
**(青柳社長)**

○青柳社長

昨日もお答えしましたとおりでありまして、当社はこれまで、人口減少や少子高齢化が進む中で、長期的に鉄道ネットワークの維持を図るために効率化を行ってまいりましたが、これは、安全を最優先にしつつ、サービスや利便性が低下しないように実施してまいりました。

引き続き収入の確保や経費節減に努めることにより、今後もネットワークの維持、活性化に努めていく所存であり、現在、路線の廃止を検討している区間はありません。

**指宿枕崎線は廃止と報道されているが、路線を保つ”ということ**  
**でよいか(田村議員)**

○田村議員

もう一つ、別のメディアの記事にはこういうものがあります。JR九州は、鉄道収支改善に向けた赤字ローカル線の存廃問題で、指宿枕崎線も検討対象となることを明らかにした。

これは去年の七月です。青柳社長はインタビューに答え、今すぐどうこうという話ではないが、区間によっては検討対象にはなる、いざれ相談し、検討をお願いする時期が来ると言うと言われているわけです。これは具体的に言及されているんです。

本委員会での社長の御答弁は、それとして承ります。しかし、就任後社長がおっしゃった、これら具体的、しかも、これは鹿児島新聞ですけれども、指宿枕崎線、区間によってはといったところまで踏み込んでおられます。これを読んだ私も鹿児島の人たちも、例えば指宿までは残して、それから枕崎までは廃止し

ていくのかと受け取った人もおられるわけです。枕崎まで、これも路線を保つということでしょう。

**指宿枕崎線は維持する**  
**(青柳社長)**

○青柳社長

今の質問に對しましては、指宿枕崎線というのは枕崎までを指すということ、維持するということ、今考えております。

**完全民営化後も、九州各県の鉄道ネットワークは維持という理解でよいか(田村議員)**

○田村議員

では、上場によって廃止を検討するというのと、鉄道ネットワークは上場によってその役割が変わることはないと、社長が去年メディアの質問に答えておっしゃったことと本委員会でおっしゃったことは、この意味合いが百八十度やはり違うわけ

なんです。ですから、社長はおととい、本村議員の質問に曲解という言葉も、ちゃんと説明をさせていただきたいというふうに思います。前言を翻すならば、そういうふうには、完全民営化によっても、九州各県における鉄道ネットワークは維持するということ、理解してよろしいんではないか。九州の人たちは大変心配しています。よろしく願います。

**九州の鉄道ネットワークは維持していく(青柳社長)**

○青柳社長

再三申し上げましたが、九州の鉄道ネットワークにつきましては維持していくということ、申し上げたいと思う次第であります。

**完全民営化後、JR九州が赤字路線の廃止を打ち出した場合、国は**

**止めることができるか**  
**(田村議員)**

○田村議員

国土交通省にお尋ねします。

JR九州発足後、廃止、移管した路線はどれほどになっているのでしょうか。簡単でいいですので、説明してください。

○藤田政府参考人

JR九州の発足は昭和六十二年でございます。形式的に、その後の廃止路線または移管対象路線という意味では、廃止した路線が三路線、第三セクターに移管した路線が七路線でございます。

このうち、九州新幹線開業に伴って第三セクターに移管した肥薩おれんじ鉄道を除く九路線、これは全て、旧国鉄から承継された特定地方交通線でございます。JR九州の発足後に、平成元年度までに廃止または第三セクターに移行されたものでございます。

### ○田村議員

その総延長は四百キロを超えるものだというふうに理解しています。太田大臣にお伺いします。

完全民営化に当たって、国土交通大臣は、JR九州が踏まえるべき事業経営の指針を策定するとしています。その一つに、路線の適切な維持や駅施設の整備に当たっての利用者利便の確保というのがあります。

赤字線の廃止など、この後、完全民営化によってJR九州が打ち出したならば、住民、利用者のサービスが打ち切れようとするならば、これは指針でとめることができるんじゃないでしょうか。

**国は指針に照らして、指導助言、必要な場合は命令、勧告を行う(鉄道局長)**

○藤田鉄道局長  
路線の維持につきまし

ては、指針で、現時点の想定としましては、次のような事項を定めることを想定しております。

一つは、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を踏まえて、現に営業する路線の適切な維持に努める必要があること、二つ目には、現に営業する路線を廃止しようとするときは、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化について十分な説明責任を果たす必要があること、こういった内容を想定しております。

JR九州が路線を廃止しようとする場合には、国としては、この指針に照らしまして、指導助言、必要な場合には命令、勧告を行うこととしております。

**コスト削減よりも、現場の声や最前線の社員らの声に応え、安全対策を優先することが大事(田村議員)**

### ○田村議員

次の質問に移ります。青柳社長はおとこの本村議員の質問に答えて、安全とサービスを全ての事業の基盤として、安全を最優先に経営をやってまいりましたとお述べになりました。その決意は揺るがぬものとしていただきたいというふうに思います。

また同時に、社長は社長就任時のインタビューの中で、「線路のメンテナンスの効率化など、できることはまだまだあるはずです。」というふうな、メンテナンスの部分においてコスト削減につながるような発言に言及されておられます。私にはやはり心配するんですよ。安全輸送よりもコスト削減が何かその上にあるような気がしてならないわけなんです。先ほど述べました指宿枕崎線、私、JR九州のほとんどの路線は乗ってきました。この指宿枕崎

線も昨年利用したことがあるんですけども、鹿児島中央駅から普通列車に乗りました。そうしたら、もうびっくりするぐらいの揺れがありまして、縦揺れですね、がくんがくんと。上下のパウインドが激しくて、私は福岡・北九州なんですけれども、都市部の列車の走行ではちよつと考えられないような揺れがあつて、思わず舌をかみそうになつたわけでありました。

あのひどい揺れを改善してほしい、それから飲み物を手にするのも怖いというふうな多くの利用者がこの路線で声を上げていて、またネット上でも揺れの激しい路線として有名になっている。このことを青柳社長は御存じでしょうか。

### ○青柳社長

私も以前、鹿児島支社長をしておりますので、管轄でありました線区のことを御指摘いただいたと思います。

車両の揺れにつきましては、定期的に、省令等に基づく検査のほか、線路の巡回等を実施しまして、状況を把握するとともに、適切な補修を行っております。

完全民営化をいたしましても、安全を最優先にした経営を心がけてまいりつくりでございます。

### ○田村議員

私も、保線に当たっておられる社員の方に、これはどういふふうかというところでお伺いしました。そうしたら、線路の噴泥、これは線路構造の老朽化または異常の噴泥なんですけれども、これを例えば保線に当たっている人あるいは運転士が見つけたとしても数が多過ぎて手が回らない、予算も人員も限られている、こうしたことも原因になってくるんじゃないか、保線の作業はほとんど外注、移管されています、そして技術の継承ができてい

ない、都心から離れたローカル線などではそうした問題が顕在化しているのではないかというふうにも教えていただきまし

た。安全性第一を青柳社長は当委員会でも繰り返し答弁しておられます。しかし、その指宿枕崎線も、去年、大きな事故がありました。特急列車が線路上の土砂に乗り上げて脱線、十五人の負傷者を出したことは記憶に新しいところであります。その崩れた土砂現場の危険箇所というのは、対象の箇所に入っていないか

つたんですよね。全社員が一丸となって、社員の提案による必要な改革と御答弁がありました。これが単なるお題目になってはいけないというふうには思っています。現場の声、それから鉄道事業の最前線にいる社員、関係者、こうした人たちの声に応えて、安全対策を何よりも優先して行うことがやはり何よ

りも大事ではないかなと思えますけれども、いかがでしょうか。

**必要な要員を適正に配置するとともに、修繕の予算も適切に確保。現場社員ともコミュニケーションを図る（青柳社長）**

○青柳社長

当社は、鉄道に関する技術上の基準を定める省令に基づき、実施基準を定め、計画的に補修を実施しております。必要な要員を適正に配置するとともに、直轄だけではなく外注工事等も活用しながら線路設備の整備を実施しております。

また、修繕費等の予算につきましても適切に確保しているところであります。

また、当社では、私や幹部が定期的に現場を巡回し、現場の社員と意見交換を通して十分なコミュニケーションを図るよう

○田村議員

必要な予算それから人員を配置していただいて、目に見える保線の改善をぜひ進めていただきたいと思えます。

**すでに32駅を無人化し、最終的に百駅弱を無人化するという報道は事実か（田村議員）**

今、九州各地で大きな問題になってきているのは、先ほど質問もありましたけれども、九州全域に及ぶ大規模駅の無人化計画であります。

これも株式上場の話の中で出てきた方向なんですけれども、既に無人の二百八十一駅に加えて、三十二駅の無人化を発表しました。上場に向けて、赤字の鉄道事業を効率化する一環とし、最終的には百駅弱を無人化に切りかえるという方針だと報道されていますけれども、事実でしょうか。また、人件費を圧縮するという

ふうにもありますけれども、これまで人員削減をどれだけされてきたのか、さらに、これからどれだけ減らしていくお考えなのか。

これらについてお答えいただきたいと思えます。**今年度以降の駅務体制見直しは未定（青柳社長）**

○青柳社長

ただいま先生から御指摘をいただきました、本年春の駅務体制の見直しでございますが、三十二駅という御指摘がありました。これは、先ほどの

スマートステーションの十二駅を含む三十二駅でございます。また、四月には、この三十二駅のうち一駅が、これは鹿児島県の日豊本線の駅でございますが、これにつきましては、自治体から簡易委託の要望がありまして、簡易委託化することによって、現在は有人化して

今年度以降の計画につきましては、現在のところ、まだ未定でございます。

また、人件費の圧縮ということの御指摘でございますが、今後数年間は採用数よりも定年退職者数が上回り、いわゆる自然減により、人件費は減少していく見込みであります。

当社がこれまで実施してきた効率化としましては、駅の自動改札機の導入やワンマン化、駅信号取り扱いの自動化などが

ございます。今後、効率化の計画につきましては、現時点でお示しする具体的なものはございませんが、今後とも、鉄道ネットワークの維持、活性化に向け、安全の確保を大前提とした上で、収入の確保はもちろんのことでございますが、効率化等による経費削減も進めてまいりたいと考えております。

**駅無人化に地方自治体**

や住民、経済団体からも反対の声。それでも計画を進めるのか  
(田村議員)

○田村議員

我が党の真島省三議員が、三月十日、衆議院予算委員会分科会でこの無人駅の問題を取り上げました。

ワンマン運転で、危険な状態が放置された駅まで対象になっており、安全性が損なわれる、障害者など介助が必要な人が自由に駅を利用できなくなり、バリアフリー化に逆行する、定期券や特急券の購入もできなくなるなど利便性が後退する、人の目が届かなくなり、治安が悪化するなどを指摘しました。

自治体の首長の中には、利便性の低下がはつきりしている、無人化反対を表明されている方もおられるわけなんです。地元自治体や住民、あるいは経済団体などからも反対の声が上がっている

ですけれども、こうした反対の声があったとしても、今後はわからないと言われましたけれども、計画を進らせていくおつもりなんでしょうか。お答えいただきたいと思えます。

**鉄道ネットワーク維持のため業務運営の効率化を進めてきた。地元住民に事前説明し、理解いただくよう務める**  
(青柳社長)

○青柳社長

先ほども申し上げましたように、当社はこれまで、人口減少や少子高齢化などが進行する中で、鉄道ネットワークの維持に向け、業務運営の効率化を進めてまいりました。引き続き、沿線自治体や地元住民の皆様に対しては、当社の鉄道事業を取り巻く経営環境や実施に当たったの取り組み等につき、事前に御説明をいたしまして、御理解をいただくよう努めてまい

所存でございます。

**国会答弁後、大臣は駅無人化問題をどう調査し、整理したのか**  
(田村議員)

○田村議員

太田大臣にお伺いします。

真島議員の質問に、三月、大臣はこうのように答弁されています。「大事なのは、安全ということ、それを利用する方が困るといふようなことがあつてはならないといふふうに思っていますので、よく調べさせていただいて整理をさせていただきたいといふふうに思っています。」

また説明というのは、私は当然必要なことだと思っておりますので、取り組みができるように後押しをしたいと思います。思っています。」と。

この間、無人駅の問題をどのように調べ、また整理されたのか、ま

た、地元との連携の後押しというのはどういうふうにされているのか、お答えいただきたいと思えます。

**駅無人化は状況を注視し、安全性や利便性の問題が生じた場合、必要な措置を講ずるよう指示**  
(太田大臣)

○太田国務大臣

国交省としまして、無人駅の状況や御質問にあつたような事案等々については、事情聴取をさせていただいたところ、鉄道ネットワークの維持を図るために、JR九州を含めた鉄道事業者におきましては、過疎化の進展などにより利用者が著しく減少している駅等については無人化が行われているところ、安全性等に際しては、JR九州に対しては、迅速に必要な措置を講ずるよう指示をしています。

どについて地元には十分説明をした上で実施するよう指示をされているところでございます。あわせて、無人化された駅については、状況を注視し、安全性や利便性上の問題が生じた場合には、迅速に必要な措置を講ずるよう指示をしています。

JR九州は、当省からの指示をしっかりと受けとめ、対応に万全を期す旨の考え方を示しているところであります。

**無人化により公共交通機関の果たすべき安全性や公共性の確保がなくなるそかにならぬ**  
(田村議員)

○田村議員

無人化される駅の乗降客、一日約五万人であります。安全とサービス全ての事業の基盤としてと青柳社長はおっしゃいました。

最大の安全策というのは、人による点検をして確認、監視ではないかと

いうふうに思います。完全民営化、株式上場は、やはりコスト削減、効率化が優先され、公共交通機関の果たすべき大事な安全性、公共性の確保がおろそかになっていく、無人化駅の問題というのはその象徴である、典型であるというふうに言わなければならぬと思います。

**コスト削減で、観光列車以外の特急から車内販売が姿を消した。「味気ない」「不便」の声をどう受け止めるか**  
(田村議員)

青柳社長、この上場の論議の中で、私残念に思ったのは、車内販売の終了です。三月にも、ソニックも「かもめ」もなくなりました。お客さんの中からは、道中が味気なくなつた、不便だという声も上がっています。例えば、博多―長崎間の「かもめ」は二時間九分乗車します。鹿児島―

宮崎の「きりしま」は二時間二十五分、そして最も長い博多―宮崎間の「にちりんシーガイア」は五時間三十五分ですよね。これは、途中でおりて物を買うことができません。車内販売がないことを知らずに乗車したお客さん、それから駅で買い物をする間がなくて乗車したお客さん、大変な思いをするわけでありません。

航空会社のキャビンアテンダントを参考にされたJR九州の客室乗務員さんの接客サービスは、私はすばらしいものだったというふうにも思っていますし、私自身もいろいろな思い出がござい

ます。こうした観光列車、観光特急以外の特急から全て姿を消してしまつたというの、お客さんが次に乗ってみようかなという、その思いに照らしてどうなのかなど。全てが上場の論議の中で、いろいろなコスト削減、こう

した現象が出てきたわけであります。JR九州らしさがなくなっているんじゃないかという声が上がっています。いかが受けとめておられますか。

**お弁当の事前購入案内や、自動販売機の設置でできる限り対応**  
(青柳社長)

○青柳社長

お答えいたします。

当社といたしましては、車内販売の御利用が年々少なくなる中で、駅周辺などの購入機会の拡大などから客室乗務員の乗務列車の見直しを実施いたしました。

客室乗務員としてのおもてなしを十分發揮できる観光列車等の業務に特化する中で、お客様に對する質の高いサービスを提供していきたいと考えております。

お弁当などの事前購入をいただくための御案内や、列車内に飲み物の自動販売機を設置するなど、

サービスの低下にならないよう、できる限りの対応を行っております。

○田村議員

できる限りの対応は自動販売機だけなんです。もうちよつと工夫のしようがあるんじゃないかなと思っております。

**民営化後も国に税金軽減を求めるのか**  
(田村議員)

次の質問です。

JR九州は、株式上場後も鉄道事業の赤字解消のめどが立っていません。そこで、税金の軽減がないと利益率が下がるとして、現在認められている税金の軽減を国に求めるのではないかと、このような報道がされています。先ほども議論があつたんですけども、JR九州として、これらの税の軽減策をこれからも政府に對して望んでいくおつもりなのか、その一点に

ついて教えてください。

○青柳社長

三島特例並びに承継特例の今後につきましては、税制改正に向けた議論の中でされていくという認識でおりますので、その動向を我々は見てまいりたいというふうに考えております。

○田村議員

青柳社長としては税の軽減を求めたいという立場ですか。

**法の定めに従いたい**  
(青柳社長)

○青柳社長  
これは法律で定められていることですので、それに従つてまいりたいというふうに思っております。

**国はJRが要望したら減税を認めるのか。経営安定基金を活用した**

**運用益をやめてまで上場する意味がわからない** (田村議員)

○田村議員  
太田大臣にお伺いします。

もしJR九州の方からこれまでの税の軽減策を引き続き継続を要望された場合、国としてはこれを認めていくということになるのでしょうか。

**平成二十八年度の税制改正において、その取り扱いが検討される** (太田大臣)

○太田国務大臣

現在、JR九州に対して講じられております三島特例は、五年ごとに延長をされています。前回延長時の平成二十四年度税制改正大綱におきまして、「株式上場の動向を勘案し、今後、必要な見直しを行います。」とされています。

こうしたことを踏まえまして、今後、JR九州

の上場が見込まれる平成二十八年度の税制改正におきまして、その取り扱いが検討されるものと考えております。

○田村議員

三島特例の減税六十億円、このうち九割の五十億円を今後五年程度の継続を求めるといような報道もあつています。それはおかしいんじゃないか、では何のための株式上場なのかというような声が民間鉄道会社やいろいろなところから出てきているわけでありまして。減税がないとやっけない上場とは一体何なんでしょうか。だったら、経営安定基金を活用した運用益、これをなぜやめてしまうんでしょうか。上場しようとするからいろいろとこういう問題が起こってくる、矛盾が出てくるのではないのでしょうか。ますます完全民営化の意味がわからなくなつてまいりました。

**JR九州の主体は、あくまでも鉄道事業。公共交通として安全輸送に徹し、サービス向上、沿線住民の利便性を失うことなく努めよ** (田村議員)

最後にお尋ねします。

JR九州の営業収益のうち、運輸部門に占める割合は四八%にすぎません。上場三社の六割、七割と比べると低く、民営化後も一度も黒字になつたことはありません。駅ビル、不動産事業、そして流通、外食事業、ホテル等の関連事業によって全体の経常利益を押し上げています。これをもって安定的経営状況にあるとし、上場の条件を満たしているというのには理解ができません。完全民営化によって、鉄道運輸以外の事業が主要事業に取つてかわるのではないかと利潤を出すために不採算部門の鉄道事業がこれから切り捨てられていくのではないかと懸念は尽きないところであります。

JR九州の主体は、あくまでも鉄道事業であります。民間会社といつても、歴史的経過から見れば、それはいわゆる私鉄とは全然違うものがあります。九州七県の地域住民に対する社会的責任の度合いは非常に、格段に強いものがあるというふうに私は思います。

JR九州の青柳社長に最後にお尋ねします。

公共交通事業者の自覚を絶えず持つて、そして安全輸送に徹していただきたい、国民へのサービス向上、沿線住民の利便性を失うことなく努めていただきたいと思いますけれども、社長としての決意を述べていただきたいと思ひます。

**安全とサービスを基本に、JR九州グループの全事業に邁進したい** (青柳社長)

○青柳社長

ただいまの先生のお言葉を胸に刻みながら、安全とサービスを基本に、今後ともJR九州グループの全事業に邁進してまいることをお誓い申し上げます。私の決意とさせていただきます。

○田村議員

それをすべからく実践していただきたいというふうに思います。

以上で質問を終わります。ありがとうございます。