

事案一覧表

鉄道局鉄道事業課
旅客輸送業務監理室
令和元年6月4日

審議事案

申請種別	申請年月日 受付年月日	申請者名	申請内容
鉄道の旅客運賃及び料金 の上限変更の認可	令和元年5月10日 令和元年5月10日	北海道旅客鉄道株式会社	<p>現行の旅客運賃及び料金の上限について、以下のとおり変更する。</p> <p>すべての運賃及び料金に消費税及び地方消費税（10%）を含む。</p> <p>普通旅客運賃</p> <ul style="list-style-type: none"> ・100kmまでは「対キロ制運賃」から「対キロ区間制運賃」に変更する。 ・101～200km（地方交通線は182kmまで）は「対キロ制運賃」とし、適用する賃率を17.85円から19.7円（地方交通線は19.6円から21.6円）とする。 ・201km～（地方交通線は183km～）は、「対キロ制運賃」とし、賃率は据置く。 <p>定期旅客運賃</p> <ul style="list-style-type: none"> ・普通旅客運賃の改定に合わせて改定する。 <p>改定率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・普通旅客運賃：15.7% ・定期旅客運賃：22.4% <li style="padding-left: 20px;">通勤：22.6%（割引率48.9%は据置） <li style="padding-left: 20px;">通学：21.8%（割引率72.4%は据置） ・料 金： 1.8%（消費税分のみ） ・全 体：11.1%
備 考			<p>○前回改定実施年月日 （消費税率の引き上げによる改定を除く） 平成8年1月10日 改定率 7.0%</p> <p>○営業キロ 2,552.0km</p> <p>○平成29年度実績 旅客運賃収入 72,827百万円 収支率 83.0%</p>

北海道旅客鉄道株式会社における
運賃・料金改定申請について

(運輸審議会ご説明資料)

令和元年6月4日
鉄 道 局

目次

	(頁)
1. 各委員からのご質問に対する回答	1
2. JR北海道の経営改善について	5
3. パブリックコメントの概要について	7

1. 各委員からのご質問に対する回答

各委員からのご質問に対する回答

特例勘定の支援についての整理（中期経営計画、総括収入原価）を併せて教えてほしい。

（答）

○ 特例勘定の支援は、①助成金と②無利子借入の2つに区分されます。

- ① 助成金は、圧縮記帳の対象となる助成金（設備投資に対する支援の一部）と圧縮記帳の対象とはならない助成金（その他修繕費等に対する支援）に区分されます。
- ・ 圧縮記帳の対象となる助成金は、助成金と固定資産圧縮損が相殺消去されます。中期経営計画や総括収入原価では、当該相殺消去分の減価償却費が計上されません。
 - ・ 圧縮記帳の対象とはならない助成金は、中期経営計画上、特別利益に計上されます。総括収入原価の算定において特別利益は考慮されないため、圧縮記帳の対象とはならない助成金は、総括収入原価に反映されません。
- ② 無利子借入は、資金に反映するだけのため、中期の収支計画や総括収入原価には反映されません。

	圧縮記帳	中期経営計画	総括収入原価
①助成金	対象	相殺消去（減価償却費が計上されない）	相殺消去（減価償却費が計上されない）
	対象外	特別利益	反映されない
②無利子借入	—	反映されない	反映されない

※圧縮記帳は、令和2年度まで認められている。

各委員からのご質問に対する回答

総括収入原価表の数値上において、赤色線区や茶色線区その他交通機関への転換はどの様に見込んでいるのか。

(答)

○ 以下のとおり。

区分	科 目	記 事
収入	旅客運賃収入	・石勝支線は R1、札沼線一部は R2、赤茶 3 線区は R2-R5 の 4 年間で段階的に廃線と想定し、収入を減額 (同 上)
	定期外	
	定期	
	特別急行料金等収入	
	手小荷物等	
	鉄道線路使用料収入	
	運輸雑収	
	厚生福利施設収入	
	小 計	
	営業外収入	
	合 計	
原価	適正コスト	・石勝支線は R1、札沼線一部は R2、赤茶 3 線区は R2-R5 の 4 年間で段階的に廃線と想定し、将来施設量・将来業務量を減額
	車両使用料収入等に係る人件費、経費相当額	・石勝支線は R1、札沼線一部は R2、赤茶 3 線区は R2-R5 の 4 年間で段階的に廃線と想定し、原価を減額
	特別急行料金等収入等に係る人件費、経費	(同 上)
	車両使用料等に係る減価償却費、諸税、支払利息相当額	
	動力費	
	賃借料	
	固定資産除却費	
	諸税	
	減価償却費	
	小 計	
	雑支出	
	経営安定基金運用費用	
	法人税等	
	小 計	
	事業報酬	
合 計		
差引損益		
収支率		

※ 影響額は軽微であり、総括収入原価に大きな影響を与えるものではありません。

各委員からのご質問に対する回答

運賃改定の際には、総括原価を全社的にみて査定することになっているが、これは、内部補助を認める制度であると理解でよいか。(今回の運賃改定は、儲かっている路線は大きく上げて、儲かってない路線はそれほど上げないということは、儲かっていない路線を内部補助で補うという理解でよいか。)

内部補助を認めながら外部補助を求めるということは、それに対する理屈(線引き)が問題になると思う。また、内部補助を認めるとなると、JRなどは赤字路線をどこも廃止できなくなるのではないか。

(答)

- 鉄道事業における内部補助については、平成11年の鉄道事業法の一部改正により、需給調整規制に係る規定が廃止されたことから、それ以降、一般的には鉄道事業者の内部補助の余地は狭くなっているものと考えられますが、内部補助を以て路線を維持するか、又は廃止するかは、引き続き、鉄道事業者自らの経営判断によるものと考えております。

このようなことから、現行の総括原価方式が内部補助を前提として、申請運賃額を決定する方式を採用しているとまではいえないものと考えております。

- なお、JR北海道においては、利用者が極めて少なく、大量性、速達性、定時性といった鉄道の優位性を発揮しにくい路線があり、加えて利用の多い札幌圏においても営業赤字を計上していることから、JR北海道全体として内部補助の仕組みが働いていない状況となっております。

このため、JR北海道の徹底した経営努力を前提としても、なお厳しい経営状況が続くものとすれば、「ご利用が少なく鉄道を持続的に維持する仕組みの構築が必要な線区」(いわゆる黄色線区)の維持のため、外部に対し支援を求めること自体が否定されているものとまでは考えておりません。

- また、今般、JR北海道は、幹線運賃、地方交通線運賃の改定を行うべく申請しておりますが、同じ幹線運賃或いは地方交通線運賃が適用されている路線では、どの区間を利用する場合においても、利用距離が同じであれば、同一の運賃額が適用されるものとなっております。

このため、結果として、多くの利用がある札幌圏の利用者のご負担の割合は多くなるものの、適用される運賃額自体を変化させ、札幌圏等の特定のエリアに割高な運賃を適用しようとしているものとはなっておりません。

2. JR北海道の経営改善について

JR北海道の経営改善について

1. JR北海道の経営改善に向けた取組

JR北海道は、北海道新幹線の札幌延伸の効果が発現する**令和13年度の経営自立を目指して**、徹底した経営努力を行う。

- 札幌市圏内における**非鉄道部門も含めた収益最大化**
- 新千歳空港アクセス**の競争力強化(快速エアポートの増強)
- インバウンド観光客を取り込む**観光列車の充実**
- コスト削減や意識改革 など



新幹線札幌駅(イメージ)

<事業範囲の見直しについて>

鉄道よりも他の交通手段が適しており、**利便性・効率性の向上も期待できる線区**
地域の足となる新たなサービスへの転換を進める。



観光列車の充実

利用が少なく鉄道を持続的に維持する仕組みの構築が必要な線区

令和元年度及び令和2年度を「第1期集中改革期間」とし、JR北海道と地域の関係者が一体となって、利用促進やコスト削減などに取り組み、持続的な鉄道網の確立に向け、2次交通も含めたあるべき交通体系について、徹底的に検討を行う。

第1期の検証を行い、着実な取組が行われていることを前提に、令和3年度から令和5年度までの「第2期集中改革期間」に移行する。

取組の結果を毎年度検証し、**最終年度(令和5年度)には総括的な検証**も行う。利用者数等の目標に対する達成度合い等を踏まえ、事業の抜本的な改善方策についても検討を行う。

JR北海道は、平成30年度中に、これらの徹底した経営努力を盛り込んで、**第1期集中改革期間の事業計画を策定**するとともに、**令和元年度から令和5年度までの中期経営計画及び令和元年度から令和12年度までの長期経営ビジョン**を策定。

JR北海道の経営計画等に盛り込まれた取組について、**四半期ごとに**鉄道局とともに検証し、情報を開示。**数値目標の達成状況を迅速に検証**し、速やかに改善方策を講じるため、**部門別の収支管理**などの体制を整備。

2. 関係者による支援・協力

JR北海道の徹底した経営努力を前提として、経営自立までの間、国、地方自治体、関係者等が必要な支援・協力を行う。国の支援の根拠となる法律の規定に付された**期限内の令和元年度及び令和2年度の2年間**における国の支援は、以下のとおりとする。

- (1) 利用が少なく鉄道を持続的に維持する仕組みの構築が必要な線区における鉄道施設及び車両の設備投資及び修繕への支援
(※)地方自治体等からも**同水準**の支援が行われることを前提に、具体的な仕組みについては、地方自治体等との協議も踏まえ、今後検討・調整
- (2) 貨物列車走行線区における貨物列車の運行に必要な設備投資及び修繕等への支援
- (3) 青函トンネルの維持管理への支援
- (4) 経営基盤の強化に資する前向きな設備投資への支援



鉄道施設の設備投資や修繕

総額(2年間) 412億円 ((1)の支援を除く。(1)の支援額は今後確定)
(1)から(3)までは全額助成、(4)は助成1/2、無利子貸付1/2



貨物列車の運行



青函トンネル排水設備



快速エアポート

令和3年度以降については、JR北海道及び地域の関係者の取組の着実な進展を前提として、**国の支援を継続**するため、**所要の法律案を国会に提出することを別途検討**する。

上記の資金面の支援に加え、**JR東日本**から、新幹線ネットワークを活用した連携、人的支援、技術支援、観光分野の協力など、**最大限の協力・支援**を求める。

国は、**新幹線の高速化**について、**物流の確保にも配慮した上で検討**を進める。

3. パブリックコメントの概要について

パブリックコメントの概要について

【パブリックコメントに寄せられた「反対意見」】（全25件）

《今回の運賃料金改定の値上げ幅が総じて高いことに対する意見》

- 今回の値上げ案は、一部区間における値上げ率が30%を越えており、あまりにも大幅な値上げであり常軌を逸していると言いきようがありません。JR北海道が赤字路線を多く抱えていることは理解していますが、それは国の国策によって生じたことであり地方にすべてを押し付けるのは納得できるものではありません。値上げ幅の圧縮もしくは見直しを強く求めます。

他、同旨意見が8件

《札幌圏を中心とした通勤・通学定期の値上げ幅が大きいことに対する意見》

- 値上げ率が大きすぎて今から不安です。これまで210円で乗っていた区間が250円です。210円区間は距離にするとさほど遠くはないので、自家用車や自転車、バスなど多少不便でもJRの利用を控える可能性が高くなり、一層JR離れが加速します。

値上げ前から東京や大阪かに比べると運賃が割高に感じていますが、雪対策と思えば多少はやむを得ないと感じてはいました。しかし今回の値上げはさすがに大幅すぎると思います。遠距離が多少高くなるのはやむを得ないにしても、通勤・通学区間での大幅な値上げは家計を圧迫します。

他、同旨意見が5件

《会社の経営体制に対する意見》

- 増税率を大きく上回る値上げは反対。経営低迷が続くのであれば株主が積極的に介入し抜本的に経営改善をすべき。経営陣を一掃し経営を見直すなど値上げの前にすることは沢山あるはず。安易に公共的サービスを大幅に値上げすべきではない。

他、同旨意見が4件

《その他、反対意見が5件》

【パブリックコメントに寄せられた「賛成意見」】（８件）

《経営のためには値上げが必要という意見》

○ JR北海道の運賃改定について、認可申請の書類には適正コスト等の原価に対して、収入が少なく、運賃改定をしてもなお、収支率が９割と、JR北海道の経営は引き続き厳しいものと見て取れる。

首都圏などに比べ、極寒多雪の北海道において運休も少なくほぼ時間どおりに運行しているJR北海道の努力は並大抵のものではなく、その努力を高く評価できる。その一方、運賃改定後の収支率が引き続き満足なものでないことに不安を覚えるほどである。

利用者の立場から、安心してこれからも鉄道を利用するには相応の負担はやむを得ないものとする。

値上げ幅が大きいとか、地下鉄並みの運賃は高いとか、マイナスの報道に踊らされているが、今までのJRの運賃が安すぎたのであり、利用者である我々は、JRに甘えていたのではないだろうか。

家計への負担という面で影響は大きいですが、それよりもはるかに、安全への投資のみならず鉄道の運行自体ができなくなるほどJR北海道の経営が傾き、列車が満足に走らなくなってしまう方が、沿線住民としては困るのである。

国の査定は厳密に行ってほしいが、JR北海道が認可申請書で示した原価が適切なものであれば、利用者のためにも無条件で認可してあげてほしい。

他、同旨意見が５件

《その他、賛成意見が２件》

【パブリックコメントに寄せられた「条件付き賛成意見」】（１９件）

《値上げは仕方ないが、値上げ幅が大きい意見》

- 鉄道事業を維持するために必要であれば運賃値上げに賛成します。

ただ、赤字の主要因である地方部と、札幌都市圏でほぼ同様の値上げ規模となっている点と、赤字路線の廃止が遅々として進んでいない点を憂慮します。札幌圏は比較的収支が均衡していると聞き及んでいます。値上げにより札幌都市圏の利用客を失うより、元々の赤字の要因である地方閑散線区の値上げ幅を大きくするという施策の検討を要望します。幹線と地方交通線という２種類の運賃体系だけでなく、閑散線区に対するさらなる加算運賃といった形でも構いません。

また、定期券割引率、特に通学定期券の割引率についても併せてご検討ください。

他、同旨意見が９件

《公的な支援と併せて値上げを認めるという意見》

- JR北海道は、特に鉄道事業については営業赤字が常態化するなど、きわめて厳しい状況である。そうした背景の中で今回の運賃改定がなされたものと理解しているが、今後さらなる沿線の過疎化による運賃収入の減少が見込まれ、今回の運賃改定は焼け石に水となる可能性がある。

また、運賃改定により、利用客が自家用車やバスへ流出するなど、運賃改定の効果が十分に得られない可能性もある。

これらの根本には、JR北海道固有の、高コスト体質にあると考える。そのコストとは、人件費などの削減可能なコストではなく、厳しい自然環境による鉄道設備保守コストの増、沿線の低い人口密度による非効率性など、JR北海道が抱える構造的な問題に起因するものである。

これらの問題を解決するためには、運賃改定のような近視眼的なものではなく、国による財政支援が必要不可欠である。

よって、私は、今回の運賃改定に合わせて、速やかに国による財政支援がなされる限りにおいて、今回の運賃改定に賛成します。

他、同旨意見が３件

《その他、条件付き賛成意見が５件》

【パブリックコメントに寄せられたその他意見】（全 17 件）

《経営安定金や国の支援に関するもの》

- 国鉄分割・民営化は J R 北海道について、国が赤字を前提に設立した会社です。運用益も平成 20 年で発足初めの 1 / 2 以下となりました。運用益が減ったのは、低金利政策やバブル崩壊など国の政策の影響でもあります。J R 北海道は新幹線で大きな資金を投入したこともありますが、国にも大きな原因があります。赤字だから（自治体や）道民に運賃値上げを提案するだけでなく、国も地域公共交通機関として道路同様に資金を投入して頂きたいものと強く要請致します。

他、同旨意見が 5 件

《経費節減などに関するもの》

1. スポーツ部の維持

先日の北海道新聞に、卓球部が北海道実業団で 57 連覇と記事がありました。また、バドミントン部では、北海道実業団で男女が十数連覇との記事もありました。企業がスポーツ部を持つ事には理解しますが、利用者にとっては、今の経営状態からは理解できません。

2. 各駅に行くと、窓口には、新採用と思われる 20 代の男女が殆どです。この時代異様な感じを受けます。スーパーのレジも若い方から、年配の方へと変わりつつあります。駅の窓口業務は、それ程難しいとは思いません。経営の感覚が古いのではないのでしょうか。もっと効率化出来ると思います。

3. 今回の運賃値上げは、J R 北海道では、痛みを感じていないのではないのでしょうか。厳しいですが、社員の賃金カット等は考えられないのでしょうか。会社、利用者ともに痛みを伴う運賃値上げであれば、少しは理解出来る気がします。いつも一番簡単な方法で逃げている気がします。

他、同旨意見が 3 件

《割引運賃等に関するもの》

- 鉄道のコストを押し上げる大きな要因としては、ラッシュ時における輸送能力の確保があると思います。

他方、情報技術の進歩により、鉄道利用の時間帯によって異なる運賃を徴収することも可能になっているのではないかと思います。

したがって、ラッシュの時間帯を外した鉄道の利用に対する割引運賃制度を設けるべきだと思います。

他、同旨意見が 2 件

《その他意見が 4 件》