



交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会 鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会 ご説明資料

2022年3月1日

九州旅客鉄道株式会社



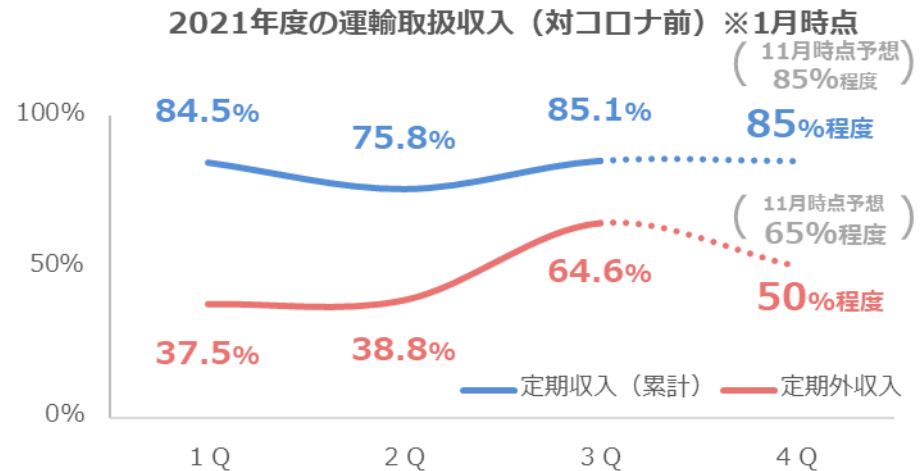
KYUSHU RAILWAY COMPANY



○鉄道事業の状況

(単位：億円)

	2018	2019	2020	2021 (予想)
鉄道旅客運輸収入	1,514	1,473	763	910
新幹線	549	523	224	289
在来線	965	950	538	621
営業収益	1,722	1,652	897	1,045
営業費用	1,454	1,451	1,263	1,264
営業利益	267	200	▲366	▲219



- ・ コロナ禍による鉄道運輸収入の減を受けて、人件費を含む費用の緊急抑制や固定費削減を実施するも**営業赤字が継続**。
- ・ 届出制である営業割引の見直しを継続的実施（在来線特急料金も2022年4月に見直し）。

○運賃料金に関する課題意識

- ・ 首都圏等と比べ、自動車交通（マイカー、バス等）が主な移動手段となっており、**利用者の移動手段として鉄道の独占性は薄れている**。
- ・ 当社は1996年以降、消費税率引上げに伴う改定以外は行っていないが、経営環境は変化しており、**運賃（認可制の料金含む）の見直しを検討したい**。
- ・ しかし、運賃改定の条件の厳しさから、**運賃改定は現状では困難**である。
- ・ 公共性の高さから一定の規制があることは理解しているが、**運賃の設定に自由度があれば、持続的でよりよいサービスの提供につながると考えている**。

【取り巻く環境】

- ・テレワークやデジタル化の推進など新しい生活様式の定着により、通勤・通学をはじめとした移動に関する環境が大きく変化している。

【課題】

- ・現在の定期運賃は国鉄時代の割引水準で、他交通機関に比べて割引額が大きい。
- ・「通勤・通学」の種類と「1・3・6箇月」の期間でそれぞれ上限認可を受けているが、現在のお客さまの行動様式に合致したものとは限らない。

【新しい運賃体系に向けて】

- ・定期運賃は普通運賃の割引的な性質があることから、他の営業割引と同様に効力や条件を含めて定期運賃の決め方に事業者の自由度があれば、お客さまのご利用状況等に応じた新しいサービスの提供につながると考えている。

(参考)定期運賃の平均割引率

	通勤 1 箇月	通学 1 箇月
J R九州	54.3%	75.0%
西日本鉄道	39.3%	81.6%
福岡市交通局	34.5%	59.7%

※ J R九州は100キロまでの定期運賃の割引率の平均
 ※ J R九州以外は「数字でみる鉄道2020」参考

【取り巻く環境】

- ・ 新幹線は一定の運行本数を維持し、利便性を確保しているが、季節需要、イベント、時間帯により、**ご利用状況に偏り**が発生している。

【課題】

- ・ 認可された上限料金があることから更なる値下げによる**利用促進やご利用の平準化等の施策を打ち出すことが難しい。**

【新しい料金体系に向けて】

- ・ 上限を柔軟に変更することが可能となれば、**幅広い価格帯での移動サービス提供が可能**となる。お客さまの選択肢も広がり、更なる利用促進やご利用の平準化による混雑緩和、ひいては**利用者の満足度・サービス向上並びに地域の発展につながる**と考えている。

1. 運賃改定の条件が厳しいため、事業者はコスト削減を始めとした効率化策に着手しがちである。一方、鉄道事業の維持・発展のためのサービス向上や安全対策のインセンティブが働きにくい。
2. 算定期間は将来平年度3年が長く、現実の経営状況を踏まえたスピード感を持った改定判断が出来ない。
3. 災害や燃油等の原価の変化を織り込んだ簡易な手続きによる柔軟な運賃設定の制度が鉄道事業の安定化につながると考えている。
4. 事業者が固定資産の減損処理を行う場合、翌年以降の減価償却費が減少するため、本来負担しているコストを原価に反映することができない可能性がある。



ありがとうございました

