

九州旅客鉄道株式会社からの鉄道の旅客の運賃及び料金の
上限変更認可申請について（2回目）

1. 日 時

令和6年8月29日（木） 10：30～12：05

2. 場 所

国土交通省 4号館3階 運輸審議会審議室

3. 出席者

<委 員>

堀川義弘（会長）、白石敏男（会長代理）

二村真理子、三浦大介、大石美奈子、吉田可保里

<国土交通省>

鉄道局：栗原旅客輸送業務監理室長ほか

事案処理職員：運輸審議会審理室 波々伯部、高崎、藤澤、増田、廣井、藤間、

4. 議事概要

- 鉄道局から、九州旅客鉄道株式会社（以下「JR九州」という。）からの鉄道の旅客の運賃及び料金の上限変更認可申請について、説明があった。
- 運輸審議会委員からは、
 - ① 物価上昇率は、賃金構造基本統計調査と消費者物価指数の過去5年の平均値を用いて算定しているとのことだが、直近の急激な物価変動や人件費上昇が反映できないのではないか。とくに、人件費は、人材確保のために待遇改善が急務であるという申請理由と矛盾するのではないか。
 - ② 今般の申請内容を見ると、従業員の待遇や職場環境の改善が急がれるとのことだが、人件費以外の職場環境の改善は、費用のどの項目に入るのか。
 - ③ 輸送量の推計では、2023年度をコロナ禍からの回復を終えた定常状態の年度としているとのことであり、利用者の利用動向には変化がないことが前提になっているところ、JR北海道の申請事案における推計方法と比較した場合に、どのような違いがあるのか。
 - ④ JR北海道の申請事案においては、利用動向変化率が推計に盛り込まれていたが、この点は基本的に同じと考えてよいのか。
 - ⑤ 適正コストの算定において、激変緩和措置が加味されている点について、JR九州の運賃収入の0.5%相当額が適正コストから減算されているが、あまり大きな金額ではないとは言え、JR九州としては不利に働くものになっているが、激

変緩和措置を加味することに実態的な意味はあるのか。

- ⑥ 線区別収支を見ると、JR北海道における赤線区や黄線区に該当する輸送密度2,000人未満の線区が多数あり、合計で50億円以上の赤字になっているが、「線区活用に関する検討会」の対象4線区以外については、まだ開催の道筋が付いていないのか。
 - ⑦ 経営安定基金について、何年間で取崩さなければならないという規定はあるのか。
 - ⑧ 九州では長距離移動に高速バスがよく利用されているようだが、運賃値上げによるバス利用への逸走は考慮されているのか。
- 等について、意見・質問があった。

○ これに対し、鉄道局からは、

- ① 直近のベースアップ実績は反映しているが、JR九州としては、将来の見込みまでは立てづらいため、このような内容で申請がなされたものと承知している。事業者により様々な考え方はあると思うが、今般の申請内容について、妥当性を欠くものにはなっていないものと考えている。
 - ② 職場環境の改善については、休憩施設等の改修などは設備投資・減価償却費に計上されているが、内容によっては賃借料に計上されているものもあり、それぞれの内容に応じた項目に計上されている。
 - ③ 輸送人員の推計において、推計区分、説明変数及びコロナ禍の影響の考慮等の点で違いがある。
 - ④ JR北海道の申請事案と異なり、今般の申請事案ではコロナ禍の影響を推計において考慮していないため、利用動向変化率は考慮していない。
 - ⑤ 現状のルールに当てはめるとこのような取扱いになる。
 - ⑥ 関係者で話し合いをしていると思うが、検討会を開催する状況までには至っていないということだと思う。
 - ⑦ 既に経営安定基金の全額を取崩しており、新幹線貸付料の一括前払いや鉄道・運輸機構からの借入金の全額一括返済に充てられたほか、鉄道事業の設備投資にも充てられている。
 - ⑧ 逸走については、バスや航空との関係を踏まえた個別の推計などを行っているのではなく、基本的には過去の運賃改定時の実績を基に逸走率を推計している。
- 等の回答があった。

(注) 事案処理職員とは、運輸審議会一般規則第7条の2の規定に基づき、運輸審議会の指名を受け、指定された事案を処理する国土交通省職員のことである。