

九州旅客鉄道株式会社における
旅客の運賃及び料金の上限変更認可申請
について

(運輸審議会ご説明資料)

令和6年8月29日
鉄 道 局

目 次

	(頁)
1. 収入原価の算定方法について	1
○収入・支出算定方法	2
○輸送数量の推計	8
○将来輸送量推計フロー	12
○特殊要因一覧（輸送量推計）	13
○輸送量実績（平成30年度～令和5年度）	13
○輸送量の推計結果（令和6年度～令和9年度）	13
○旅客運輸収入の推計	14
○特殊要因一覧（旅客運輸収入推計）	14
○旅客運輸収入の推計結果	15
○適正コスト	16
○説明変数（令和5年度～令和9年度までの推計の考え方）	17
○施設量（令和5年度～令和9年度までの推計の考え方）	19
○適正コスト算定結果	19
○設備投資計画	20
○鉄道事業固定資産等の減損処理	21
○運賃改定時の収入原価算定における取扱い	22
2. 各委員からのご質問に対する回答について	24
＜第1回審理（令和6年8月1日）＞	25
問 今後の設備投資計画に係る主要プロジェクトの具体的な 内容・金額について教えていただきたい。	25
問 今後、鉄道を持続的に運営していくにあたっての人材確 保策、ベースアップ、離職率の状況、賃金制度の見直し等に	

- ついて教えていただきたい。 27
- 問 輸送人員が少ないローカル線について、JR九州として地域とどのように進めていくという方針があれば教えていただきたい。 28
- 問 コロナ等によって設備投資計画の実績値にどのような影響が生じたのか、コロナ等で実施できなかった設備投資を将来の設備投資計画にどのように反映していくのかについて教えていただきたい。また、将来の設備投資計画と減損処理との関係性について教えていただきたい。 29
- 問 中期経営計画の中で2030年長期ビジョン実現方針が示されているが、この中で本運賃改定はどのように位置づけられているのか。 29
- 問 長距離運賃・料金の比較について、飛行機やバスも含め、運賃、所要時間、運行本数等を整理した資料を提供していただきたい。 30
- 問 西鉄路線（鉄道）を重ねた路線図を提供していただきたい。 32
- 問 路線周辺におけるバスの運賃値上げの状況がわかれば教えていただきたい。 34
- 問 資料 P30 の「駅設備の整備推進」に記載されているリニューアルイメージのように整備されている駅は特定の一駅だけなのか。それとも、数多くあるのか。 35

1. 収入原価の算定方法について

○収入・支出算定方法

【収入】

(単位：百万円)

算定方法		令和7年度 (推定)
旅客運賃収入	令和5年度の実績賃率に改定率を乗じた改定賃率と推計輸送量を基に算出。	115,894
特別急行 料金等収入	詳細は別紙のとおり。	48,134
		16,116
	<p>【手小荷物収入】 令和5年度の実績を推定年度の数量とし、令和5年度の実績単価を乗じて算出。 令和7年度 4,338 (個数) × 単価 1,968円 ÷ 8.5百万円</p> <p>令和7年度の手小荷物収入 8.5百万円</p>	9
運輸雑収等	<p>【鉄道線路使用料収入】</p> <p>(1) 軌道使用料 (軌道修繕費) 軌道修繕単価×業務量で算出。 ※軌道修繕単価は 過去の実績を踏まえ算出。 ※業務量は、貨物機関車が軌道上を走行するキロ数 令和7年度 (上期) 155.19円/キロ × 1,204,279キロ ÷ 187百万円 (下期) 155.19円/キロ × 1,184,941キロ ÷ 184百万円 187百万円 + 184百万円 ÷ 371百万円 ①</p> <p>(2) 電気関係施設使用料 (信号設備修繕費) 信号設備修繕単価×業務量で算出。 ※信号設備修繕単価は 過去の実績を踏まえ算出。 ※業務量は、貨物列車が軌道上を走行するキロ数 令和7年度 (上期) 25.25円/キロ × 1,022,942キロ ÷ 26百万円 (下期) 25.25円/キロ × 1,061,273キロ ÷ 27百万円 26百万円 + 27百万円 ÷ 53百万円 ②</p> <p>(3) 電気関係施設使用料 (その他) 過去の実績を踏まえ算出。 令和7年度 22百万円 ③</p> <p>令和7年度の鉄道線路使用料収入 (①+②+③) ÷ 446百万円</p>	446
	<p>【運輸雑収・厚生福利施設収入】 過去の実績に基づき算出。</p> <p>(1) 厚生福利施設収入 令和7年度 486百万円 ① ※厚生福利施設収入は、専属職員数割合で按分。</p> <p>(2) 車両使用料収入等 令和7年度 5,859百万円 ②</p> <p>(3) その他の運輸雑収 令和7年度 9,317百万円 ③</p> <p>令和7年度の運輸雑収 (①+②+③) ÷ 15,662百万円</p>	15,662

営業外収入	<p>【受取利息及び受取利息以外の雑収入】</p> <p>受取利息は資金計画に基づき算出し、それ以外のものについては、過去の実績に基づき算出。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・受取利息 令和7年度 18百万円 ① ・受取利息以外の雑収入 令和7年度 2,089百万円 ② <p>※受取利息は、実績年度専属固定資産割合、受取利息以外は、実績年度専属営業収入割合で按分。</p> <p>令和7年度の営業外収入 (①+②) ≙ 2,107百万円</p>	2,107
(注) 端数整理のため計が合わない場合がある。		182,250

【費用】

(単位：百万円)

算定方法		令和7年度 (推定)
適正コスト	令和4年度実績に基づき適正コストを算出。詳細は別紙のとおり。	82,728
その他人件費、経費等	<p>【車両使用料収入等に係る人件費及び経費相当額】</p> <p>収入に実績年度における鉄道事業の総費用に対する人件費・経費の割合を乗じて算出。</p> <p>※鉄道線路使用料収入は総額計上。</p> <p>令和7年度の場合</p> <p>(車両使用料収入 3,151百万円 + 駅共同使用料収入 71百万円 + 発売手数料収入 2,637百万円 + 厚生福利施設収入 486百万円) × 総費用に対する人件費・経費割合 86.12% ≒ 5,464百万円</p> <p>5,464百万円 + 鉄道線路使用料収入 446百万円 ≒ 5,910百万円</p> <p>令和7年度の車両使用料収入等に係る人件費及び経費相当額 5,910百万円</p>	58,904
	<p>【特別急行料金等収入等に係る人件費及び経費】</p> <p>平年度実績コストの合計に旅客運賃収入に対する特別急行料金等収入及びその他の運輸雑収の割合を乗じて算出。</p> <p>令和7年度の場合</p> <p>実績コスト 67,006百万円</p> <p>× (特別急行料金等収入及びその他の運輸雑収 57,451百万円 ÷ 旅客運賃収入 115,894百万円) ≒ 33,216百万円</p> <p>令和7年度の特別急行料金等収入等に係る人件費及び経費 33,216百万円</p>	5,910
	<p>【車両使用料等に係る減価償却費、諸税、支払利息相当額】</p> <p>(1) 車両使用料、駅共同使用料、発売手数料に係るもの</p> <p>過去の実績をベースに算定した費用に、実績年度における鉄道事業の総費用から人件費及び経費を控除した額の割合を乗じて算出。</p> <p>令和7年度の場合</p> <p>(車両使用料 2,801百万円 + 駅共同使用料 493百万円 + 発売手数料 2,629百万円) × 総費用に占める人件費・経費以外の割合 13.88% ≒ 822百万円 ①</p> <p>(2) 鉄道線路使用料 (九州新幹線・西九州新幹線) に係るもの</p> <p>九州新幹線 令和7年度の場合 17,129百万円 ②</p> <p>※九州新幹線には平成27年度に減損損失を計上した影響額 (9,491百万円) を含む</p> <p>西九州新幹線 令和7年度の場合 1,826百万円 ③</p> <p>② + ③ = 18,955百万円 ④</p> <p>令和7年度の車両使用料等に係る減価償却費、諸税、支払利息相当額 (① + ④) ≒ 19,777百万円</p>	33,216
		19,777

<p>動力費</p>	<p>(1) 電気動力費・内燃動力費 過去の実績を基に算定した車両走行キロ当たり電力・燃料量に運転計画に基づく車両走行キロを乗じて使用電力・燃料量を算定し、これに平年度の単価を乗じて算出。 令和7年度の場合 令和7年度の車両走行キロ当たり電力量 2.154kwh/km 車両走行キロ 240,924千km×2.154kwh/km ≒ 使用電力量 519,061千kwh 使用電力量 519,061千kwh×動力費単価 19.5円/kwh ≒ 電気動力費 10,141百万円 ① 令和7年度の車両走行キロ当たり燃料量 0.602kℓ/km 車両走行キロ 27,297千km×0.602kℓ/km ≒ 使用燃料量 16,432千 kℓ 使用燃料量 16,432千 kℓ ×燃料費単価 91.1円/ℓ ≒ 内燃動力費 1,498百万円 ② ※物価上昇率は、電気動力費の単価は消費者物価指数（電気代）の5年単純平均（全国）0.4%、内燃動力費の単価は消費者物価指数（ガソリン）の5年単純平均（九州）1.1%を使用</p> <p>(2) 他社融通電力費 JR西日本（博多～博多総合車両所間）231百万円 ③</p> <p><u>令和7年度の動力費（①+②+③）≒ 11,870百万円</u></p>	<p>11,870</p>
<p>賃借料</p>	<p>過去の実績を基に算出。 (1) 賃借料 1,028百万円 ① (2) リース料 422百万円 ②</p> <p><u>令和7年度の賃借料（①+②） 1,450百万円</u></p>	<p>1,450</p>

<p>固定資産 除却費</p>	<p>除却費 (1) 将来の工事費に過去の工事費に対する除却費の割合を乗じて算出。 令和7年度の場合 工事費 24,931百万円×除却費割合 6.3% ≒ 除却費 1,574百万円 ①</p> <p>除却損 (2) 将来の工事費に過去の工事費に対する固定資産期中減少額の割合を乗じて算出した固定資産期中減少額に過去の固定資産期中減少額に対する除却損の割合を乗じて算出。 令和7年度の場合 工事費 24,931百万円×固定資産期中減少割合 5.7% ≒ 固定資産期中減少額 1,426百万円 期中減少額 1,426百万円×除却損割合 64.1% ≒ 除却損 914百万円 ② 各事業関連除却損（鉄道事業分）：5百万円 ③ ※期中減少割合、除却損割合の算定に平成27年度に減損損失を計上した影響額を含む</p> <p>令和7年度の固定資産除却費（①＋②＋③）≒ 2,494百万円</p>	<p>2,494</p>
<p>諸税</p>	<p>(1) 事業税は、付加価値割、資本割の合計を実績年度専属営業費割合により配賦。 令和7年度 1,345百万円 × 専属営業費割合 90.2% ≒ 1,213百万円 ①</p> <p>(2) 固定資産税、都市計画税等は、設備投資計画等を基に算出。 令和7年度 固定資産税 5,995百万円 ② 都市計画税 330百万円 ③ 不動産取得税 32百万円 ④</p> <p>(3) 事業所税は、従業員割、資産割の合計を計上。 令和7年度 29百万円 ⑤</p> <p>(4) その他（印紙税等）については、過去の実績を基に算出。 令和7年度 147百万円 ⑥</p> <p>令和7年度の諸税（①＋②＋③＋④＋⑤＋⑥）≒ 7,747百万円</p>	<p>7,747</p>
<p>減価償却費</p>	<p>過去の実績及び将来の設備投資計画を基に、各耐用年数及び各償却方法に従い算出。 ※減価償却費には平成27年度に減損損失を計上した影響額（令和7年度 4,610百万円）を含む</p> <p>令和7年度の減価償却費 17,748百万円</p>	<p>17,748</p>

		7,282
雑支出等	<p>【雑支出（営業外費用）】 雑支出については、支払利息及び一時的な損失を除く、過去の実績及び今後の計画を基に算出。 ※雑支出とは、不要品の処分、その他の雑支出であり、実績年度専属営業費割合で配賦</p> <p>令和7年度の雑支出 295百万円</p>	295
	<p>【災害損失】 過去10年間に計上した災害に係る特別損失の額から特別利益を控除した額の年度平均額を算出。 過去10年間に計上した災害に係る特別損失の額 27,260百万円 ① 過去10年間に計上した災害に係る特別利益の額 4,220百万円 ② ① - ② 23,041百万円 ③</p> <p>令和7年度の災害損失（③÷10年） ≒ 2,304百万円</p>	2,304
	<p>【法人税等】 事業報酬から支払利息を控除して算定した課税標準を基礎として算出。</p> <p>令和7年度の法人税等 4,683百万円</p>	4,683
事業報酬	<p>事業資産として、期首期末平均固定資産・建設仮勘定、営業費（減価償却費、諸税を除く。）の4%相当額、貯蔵品等を対象とし、過去の実績及び将来の計画に基づき算出。 これに、報酬率として自己資本報酬率（7.1%）、他人資本報酬（1.0%）を30対70で加重平均した率（2.9%）を乗じて算出。 令和7年度の場合 事業資産 385,139百万円 × 報酬率 2.9% = 11,169百万円 ※事業資産には平成27年度に減損損失を計上した影響額（令和7年度 167,942百万円）を含む</p> <p>令和7年度の事業報酬 ≒ 11,169百万円</p>	11,169
<p>(注) 端数整理のため計が合わない場合がある。</p>		201,392

○輸送数量の推計

1 将来の輸送量の推計（全体の流れ）

（1）基礎需要の推計

コロナ禍の影響を受けていない2012年度～2018年度（7年間）の輸送量実績（輸送人員）を被説明変数、社会・経済指標を説明変数とする回帰分析を行うことで線形モデルを構築し、2023年度～2027年度の輸送量を推計した。

具体的には、輸送量実績を定期・定期外の別に区分し、定期外については利用目的（業務等、私事・観光）により細分化したうえで、輸送量の区分ごとに回帰分析を行い、2023年度～2027年度の輸送量を推計した。

なお、2022年9月開業の西九州新幹線（武雄温泉・長崎間）については、開業後の期間が短く、回帰分析による線形モデルを構築できないことから、九州新幹線（博多・鹿児島中央間）開業後の伸長を西九州新幹線に適用することで推計した。

（2）推計値の調整

新型コロナウイルス感染症の5類移行（2023年5月8日）等、社会生活の実相に鑑み、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、将来推計における基点の年度とするため、2023年度以降の推計値について、2023年度実績値を踏まえた調整を行った。そのほか、特殊要因も加味し、将来の輸送量を推計した。

2 社会・経済指標について

（1）沿線人口推計

総務省統計局「地図で見る統計（jSTAT MAP）」に基づく九州7県（福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県及び鹿児島県）のJR九州線沿線の人口の実績値及び推計値を採用した。

なお、「地図で見る統計（jSTAT MAP）」における実績値及び推計値の取扱いは以下のとおりである。また、途中年度については年平均変化率によって補間した。

実績値：国勢調査（2020年度まで）による

推計値：国土交通省国土政策局の取りまとめによる、2015年国勢調査時点での2050年までの将来人口試算（500メートルメッシュ・5年ごと）による

（単位：千人）

年度	実績						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
沿線人口	9,448	9,458	9,468	9,477	9,477	9,477	9,476

年度	推計				
	2023	2024	2025	2026	2027
沿線人口	9,390	9,361	9,332	9,293	9,254

(2) 経済指標（県民所得）推計

2012年度～2018年度については、内閣府経済社会総合研究所が2023年9月に公表した「県民経済計算（平成23年度－令和2年度）」から九州7県の県民所得を合計することにより算出した。

2023年度～2027年度については、2012年度～2018年度の九州7県の県民所得の合計値について、国内総生産（実質）を説明変数に用いた回帰分析を行い、九州7県の県民所得の合計値を推計した。

なお、2023年度以降の国内総生産（実質）は、2022年度実績値に、2023年度以降の推計成長率（内閣府「中長期の経済財政に関する試算（令和5年7月25日 経済財政諮問会議提出）」による）を乗じて算出した値を適用した。

（単位：十億円）

実績							
年度	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
国内総生産	517,919	532,072	530,195	539,414	543,479	553,174	554,534

推計					
年度	2023	2024	2025	2026	2027
国内総生産	551,998	556,966	561,979	565,913	569,308

（単位：十億円）

実績							
年度	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
県民所得	31,396	32,264	32,059	33,490	34,012	35,053	35,088

推計					
年度	2023	2024	2025	2026	2027
県民所得	34,175	34,483	34,793	35,037	35,247

3 被説明変数・説明変数について

被説明変数と説明変数の対応関係は、以下のとおり。

	被説明変数 (輸送量)	説明変数 (社会・経済指標)
①	定期 定期外（業務等）	沿線人口
②	定期外（私事・観光）	県民所得

4 基礎需要の推計

輸送量実績を定期・定期外の別に区分し、定期外については利用目的（業務等、私事・観光）により細分化したうえで、輸送量の区分ごとに回帰分析を行い、2023年度～2027年度の輸送量を推計した。

【例】 在来線定期

(単位：千人)

実績							
年度	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
沿線人口	9,448	9,458	9,468	9,477	9,477	9,477	9,476
輸送人員	201,442	208,583	203,905	209,639	210,934	213,369	214,962

推計					
年度	2023	2024	2025	2026	2027
沿線人口	9,390	9,361	9,332	9,293	9,254
輸送人員	207,229	206,595	205,961	205,105	204,249

5 推計値の調整

(1) 2023年度推計値の調整

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、将来推計における基点となる年度とするため、定期、定期外の別に、以下のとおり、推計値から実績値への置換え及び調整を行った。

【定期】テレワーク等が2022年度までに定着したこと等に鑑み、2023年度は年度を通して定常状態（コロナ禍からの回復を終えた状態）にあったと判断した（コロナ禍前比で上期・下期ともに94.5%）。したがって、2023年度推計値を2023年度実績値（調整なし）に置き換えた。

【定期外】コロナ禍前との比較の推移や新型コロナウイルス感染症の5類移行が2023年5月8日であったこと等に鑑み、2023年度上期初から上期末にかけてはコロナ禍からの回復途上にあり、下期初の時点で定常状態（コロナ禍からの回復を終えた状態）となったと判断した（下期のコロナ禍前比95.2%）。

このため、2023年度上期の実績値（コロナ禍前比91.8%）を、下期と同水準の95.2%に引き上げ、年間を通じて定常状態であったと想定した場合の輸送量実績を算出し、これを2023年度実績値（調整後）とした。

<2023 年度輸送量実績のコロナ禍前比> (単位：%)

人員区分	上期	下期
定期	94.5	94.5
定期外	91.8	95.2

※コロナ禍前：2017 年度及び 2018 年度の 2 箇年平均

(2) 2024 年度以降の推計

2023 年度推計値を基点とする 2024 年度から 2027 年度までの推計値の増減率を 2023 年度実績値（調整）に適用し、2023 年度実績値（調整）を基点とする 2024 年度から 2027 年度までの推計値（調整）を算出した。

【例】在来線定期

①基礎需要の推計

(単位：千人)

年度	実績							推計				
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2023	2024	2025	2026	2027
沿線人口	9,448	9,458	9,468	9,477	9,477	9,477	9,476	9,390	9,361	9,332	9,293	9,254
輸送人員	201,442	208,583	203,905	209,639	210,934	213,369	214,962	207,229	206,595	205,961	205,105	204,249
沿線人口増減率（2023 年度基準、単位：%）								100	99.7	99.4	99.0	98.6

②調整 < (1) 及び (2) >

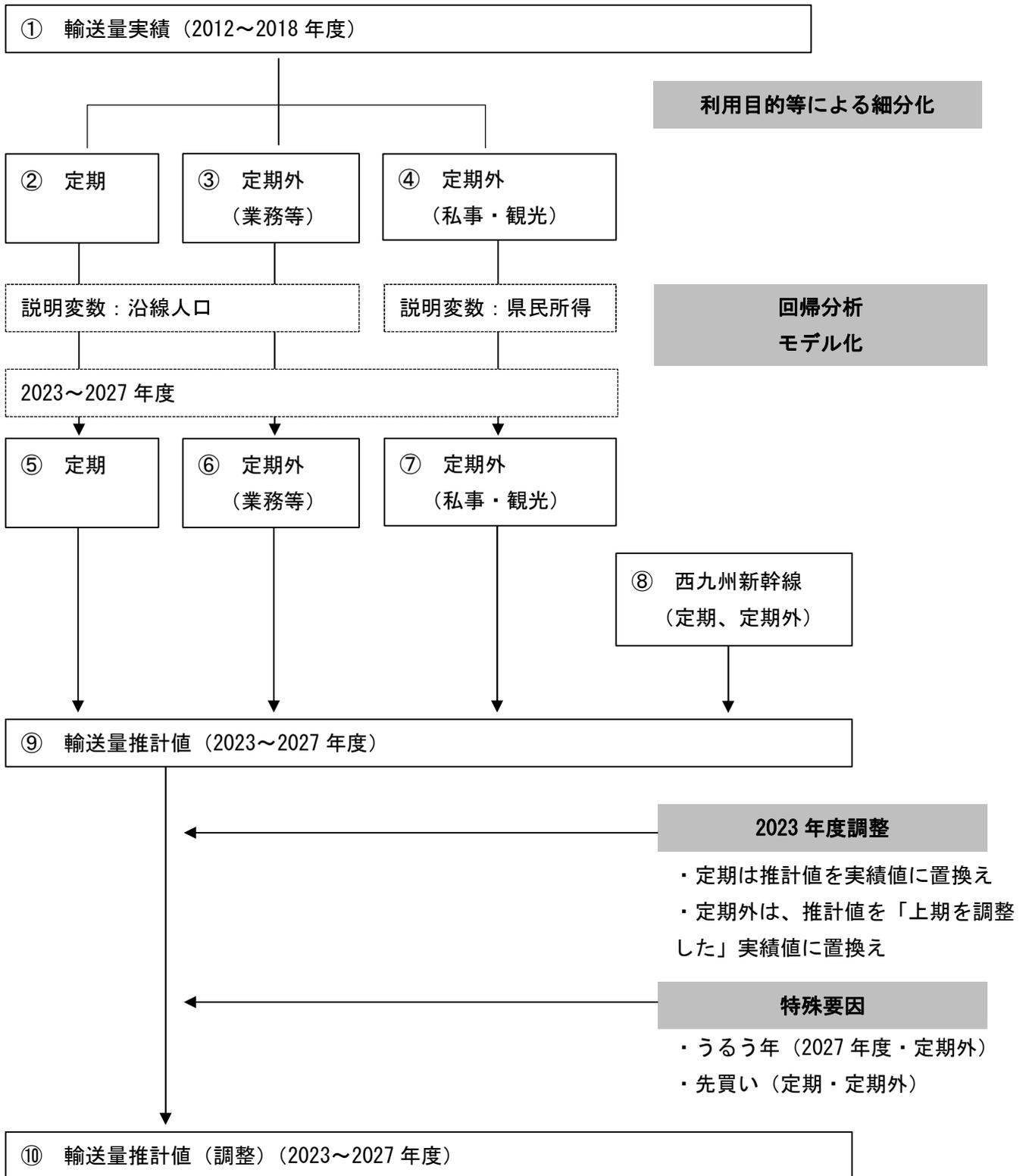
(単位：千人)

年度	実績 (調整)	推計 (調整)			
	2023	2024	2025	2026	2027
輸送人員	201,605	200,988	200,371	199,538	198,706

6 逸走

1 から 5 までの過程により算出した平年度の推計輸送量に、改定に伴い発生する逸走を加味した。具体的には、JR九州のほか、次の 3 点「①地方ローカル線を有する ②特急列車を運行している ③営業キロが比較的長い」で類似する 2 つの事業者（JR北海道、JR四国）の計 3 事業者における、過去の運賃改定時の実績を基に、今回の JR九州の改定における逸走率を推計した。

○将来輸送量推計フロー



○特殊要因一覧（輸送量推計）

特殊要因	内 容
うるう年	うるう年（令和10年）を含む実績値及び推計値について、収入を得る機会が1営業日分多いため、1日分相当の輸送量を補正
改定による先買いの発生	運賃改定前の駆け込み需要を想定し、過去の運賃改定時等の実績を考慮して影響輸送量を算定。

○輸送量実績（平成30年度～令和5年度）

（単位：百万人キロ）

		平成30年度	令和元年度	令和2年度
定期外		5,070	4,847	2,098
定期	通勤	2,389	2,404	2,094
	通学	1,825	1,806	1,371
	計	4,214	4,211	3,466
合計		9,285	9,059	5,564

		令和3年度	令和4年度	令和5年度
定期外		2,511	3,667	4,478
定期	通勤	2,057	2,096	2,162
	通学	1,563	1,659	1,713
	計	3,620	3,756	3,876
合計		6,132	7,423	8,354

○輸送量の推計結果（令和6年度～令和9年度）

（単位：百万人キロ）

		令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
定期外		4,600	4,464	4,496	4,520
定期	通勤	2,176	1,978	1,996	1,988
	通学	1,736	1,572	1,598	1,592
	計	3,912	3,551	3,594	3,580
合計		8,512	8,015	8,091	8,100

○旅客運輸収入の推計

推計方法

令和5年度の実績賃率（収入／輸送量（人キロ））に、今回の運賃・料金改定における改定率を乗じて改定賃率を算出し、推定輸送量に乗じて旅客運輸収入の推計値を算出した。

なお、令和7年4月から新たに導入する「精神障害者割引」を、旅客運輸収入に影響を与える特殊要因として加味した。

（賃率）

（単位：円）

		実績賃率（R5） A	改定率（%） B	改定賃率 C=A*(1+B/100)
定期外		17.40	14.6	19.94
定期	通勤	10.68	30.3	13.93
	通学	5.95	16.0	6.90
新幹線特急料金		18.02	12.4	20.25

○特殊要因一覧（旅客運輸収入推計）

特殊要因	内容
精神障害者割引の導入 （令和7年度～）	精神障害者に対する割引を導入することに伴い、すでに実施している「身体障害者割引」「知的障害者割引」の割引実施状況を基に、旅客運輸収入の減収額を見込んだ。

○旅客運輸収入の推計結果

(単位：百万円)

		令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
定期外		72,750	80,830	81,423	81,854
定期	通勤	21,133	25,174	25,392	25,291
	通学	9,383	9,890	10,050	10,009
	計	30,516	35,064	35,443	35,300
特別急行料金等収入		45,331	48,134	48,539	48,843
合計		148,597	164,028	165,405	165,996

○適正コスト

適正コストの算定方法

- 1 費目ごとの令和4年度基準単価の式に、説明変数の推計値（令和5年度～令和9年度）を乗じて基準単価を算定し、さらに施設量の推計値を乗じて、各年度の基準コストを算出。
- 2 費目ごとに実績コストと基準コストを比較し、「基準<実績」の場合は、基準コスト、「基準>実績」の場合は、(基準+実績)÷2を適正コストとする。
 なお、JR九州においては、全ての費目で「基準>実績」となることから、(基準+実績)÷2を適正コストとしている。
- 3 2の適正コストに、平成7年度の実績コストと基準コストの乖離度と今回(令和4年度)の乖離度の差分の1/2を経年変化努力率として加味する。
 なお、JR九州においては、線路費、列車運転費、駅務費の乖離度が、平成7年度と令和4年度とで改善しているため、その差分の1/2を適正コストに加算。一方、電路費、車両費については後退しているため、その差分の1/2を適正コストから減算している。
- 4 3の適正コストに、以下のベースアップ率及び物価上昇率を加味する。
 - ・ベースアップ率：令和5年度はJR九州の実績値である1.1%、令和6年度はJR九州の実績値である7.7%、令和7年度以降は、賃金構造基本統計調査の令和元年度～令和5年度の5年平均（九州地方）である0.7%
 - ・物価上昇率：消費者物価指数（生鮮食品及びエネルギーを除く。）の令和元年度～令和5年度の5年平均（九州地方）である1.2%
- 5 4の適正コスト合計に、激変緩和措置を加味する。
 なお、JR九州においては、全ての年度で、「実績コスト合計<適正コスト合計」となり、「適正コスト合計－実績コスト合計≥当該対象事業者の運賃収入の0.5%相当額」となるため、「適正コスト合計－JR九州の運賃収入の0.5%相当額」をJR九州の適正コスト合計とする。

基準コストの算定に係る説明変数と施設量の推計について

$$\text{基準単価 } y = a \times 1 + b \times 2 + c$$

費目	a	b	c	説明変数	
				X1	X2
線路費	10,311.082	0.999	-40,828.949	車両密度 (対数)	雪量
電路費	7.465	-41.531	1,682.995	電車密度	電車線割合
車両費	41.057	0.922	651.633	1両当たり 車両走行キロ	雪量
列車運転費	26.569	2,255.612	-2,273.786	1列車1キロ 当たり乗車人員	列車密度 (対数)
駅務費	46.057	60,980.01	-213,299.461	1駅当たり 乗車人員	平均乗車距離 (対数)

費目	施設量
線路費	線路延長キロ
電路費	電路延長キロ
車両費	車両数
列車運転費	営業キロ
駅務費	駅数

○説明変数（令和5年度～令和9年度までの推計の考え方）

説明変数	推計の考え方
雪量（cm）	令和2年度～令和4年度の過去3年平均とした。
車両密度	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客車両キロ／線路延長キロで算出。 ・旅客車両キロは、令和5年度は、西九州新幹線開業（令和4年度）の平年度化を反映し、令和6年度以降は令和5年度に実施したダイヤ改正以降、変化する特段の事情がないことから、横ばいで推移すると推計。 ・線路延長キロは、令和5年度は、西九州新幹線開業（令和4年度）の平年度化を反映し、令和6年度以降は変化する特段の事情がないことから、横ばいで推移すると推計。
電車密度	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客電車キロ／電車線延長キロで算出。 ・旅客電車キロは、令和5年度は、西九州新幹線開業（令和4年度）の平年度化を反映し、令和6年度以降は令和5年度に実施したダイヤ改正以降、変化する特段の事情がないことから、横ばいで推移すると推計。 ・電車線延長キロは、令和5年度は、西九州新幹線開業（令和4年度）の平年度化を反映し、令和6年度以降は変化する特段の事情がないことから、横ばいで推移すると推計。
電車線割合	<ul style="list-style-type: none"> ・電車線延長キロ／電路延長キロで算出。 ・電車線延長キロは、令和6年度以降横ばいで推移すると推計（前述）。 ・電路延長キロは、令和5年度は、西九州新幹線開業（令和4年度）の平年度化を反映し、令和6年度以降は、令和7年度から8年度にかけての配電設備の一部撤去で微減する想定を反映。 ・以上により、電車線割合は微増で推移すると推計。
1両当たり 車両走行キロ	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客車両キロ／車両数で算出。 ・旅客車両キロは、令和5年度は、西九州新幹線開業（令和4年度）の平年度化を反映し、令和6年度以降は令和5年度に実施したダイヤ改正以降、変化する特段の事情がないことから、横ばいで推移すると推計。 ・車両数は、令和5年度は、西九州新幹線開業（令和4年度）の平年度化を反映し、令和6年度以降は車両の新製・淘汰を予定しているものの、概ね横ばいで推移すると推計。
1列車1キロ 当たり乗車人員	<ul style="list-style-type: none"> ・輸送人キロ／旅客列車キロで算出。 ・輸送人キロは、輸送量推計により令和6年度まで増加し、令和7年度にかけ逸走等により減少、令和8・9年度は令和7年度並みで推移すると推計。

	<ul style="list-style-type: none"> ・一方、旅客列車キロは、令和5年度は、西九州新幹線開業（令和4年度）の平年度化を反映し、令和6年度以降は令和5年度に実施したダイヤ改正以降、変化する特段の事情がないことから、横ばいで推移すると推計。
列車密度	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客列車キロ／旅客延日キロで算出。 ・旅客列車キロ、旅客延日キロとも、令和5年度は西九州新幹線開業（令和4年度）の平年度化を反映し、令和6年度以降は変化する特段の事情がないことから、横ばいで推移すると推計。
1駅当たり 乗車人員	<ul style="list-style-type: none"> ・輸送人員／駅数で算出。 ・輸送人員は、輸送量推計により令和6年度まで増加し、令和7年度にかけ逸走等により減少、令和8・9年度は令和7年度並みで推移すると推計。 ・駅数は、令和5年度は、西九州新幹線開業（令和4年度）の平年度化を反映し、令和6年度以降は令和6年度末の開業計画（1駅）を反映。
平均乗車距離	<ul style="list-style-type: none"> ・横ばいで推移すると推計。

○施設量（令和5年度～令和9年度までの推計の考え方）

説明変数	推計の考え方
線路延長キロ	・令和5年度は、西九州新幹線開業（令和4年度）の平年度化を反映し、令和6年度以降は変化する特段の事情がないことから、横ばいで推移すると推計。
電路延長キロ	・令和5年度は、西九州新幹線開業（令和4年度）の平年度化を反映し、令和6年度以降は、令和7年度から8年度にかけての配電設備の一部撤去で微減する想定を反映。
車両数	・令和5年度は、西九州新幹線開業（令和4年度）の平年度化を反映し、令和6年度以降は車両の新製・淘汰を予定しているものの、概ね横ばいで推移すると推計。
営業キロ	（線路延長キロと同じ）
駅数	・令和5年度は、西九州新幹線開業（令和4年度）の平年度化を反映し、令和6年度以降は令和6年度末の開業計画（1駅）を反映。

○適正コスト算定結果

（百万円）

年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
適正コスト	78,683	83,802	82,728	83,497	84,404

○設備投資計画

(単位:億円)

項目	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	
	推定	推定	推定	推定	
投資計画(主な投資内容)					
安全	鉄道施設の長寿命化	20	21	18	20
	次世代車両の新製	11	12	0	25
	既存車両の改造	19	16	20	22
	次世代車両検査施設の整備	35	8	32	18
	電力・信号通信設備関連 (踏切設備や変電設備の老朽取替、運行管理システムの更新など)	44	40	40	48
	新幹線専属設備関連 (脱線防止ガード整備、新幹線設備の老朽取替 など)	40	55	47	46
	車両及び車内設備関連 (車両内設備・機器の更新 など)	25	18	21	26
	その他の安全投資 (軌道・土木設備、駅設備の老朽取替 など)	46	36	34	33
	小 計	240	206	212	238
その他 (安全投資除く)	チケットレスサービス拡大	6	0	26	0
	省力化・効率化に資する設備への投資 (保守・検査業務の方式改善 など)	40	42	52	19
	新幹線設備の新設・整備 (西九州新幹線の車両新製 など)	2	0	0	0
	その他の投資 (サービス向上・新駅設置 など)	32	25	30	9
	小 計	80	67	108	29
合 計	320	273	320	267	

注) 端数処理のため計が合わない場合がある

○鉄道事業固定資産等の減損処理

1. 減損処理の背景

「JR会社法（旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律）改正法」により、JR九州を2016年4月より、JR会社法の適用対象から除外するとともに、「九州旅客鉄道株式会社の経営安定基金の取崩しに関する省令」により、経営安定基金の取崩しが決定。

2015年度末に経営安定基金が他の資産に振り替えられたことで、営業損失が継続していた鉄道事業に係る固定資産について、会計基準に則って減損処理を実施。

（経営安定基金の振替）

経営安定基金 3, 877億円

→ 新幹線貸付料の一括前払い	2, 205億円
長期借入金の返済	800億円
将来の鉄道ネットワークの維持・向上に向けた投資	872億円

2. 減損処理の概要

鉄道事業固定資産（3, 051億円）及び新幹線貸付料の一括前払い分（約2, 205億円）の計5, 256億円について、減損処理を実施。

なお、2016年度以降、減損対象となった減価償却費や新幹線貸付料は、毎年度税務上の費用（損金）として計上され、その額は税務申告書で報告している。

○ 運賃改定時の収入原価算定における取扱い

収入原価算定要領に基づき、固定資産の減損に係る会計基準に基づき減損を行った鉄軌道事業者については、必要に応じて税務申告上用いている金額を用いるなど、個別事情を勘案して算定する。

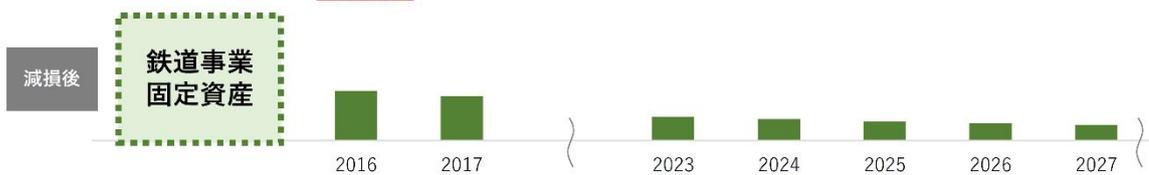
1. 減価償却費（鉄道事業固定資産）の原価算入

- 2015年度まで：毎年度P/Lに費用として計上(原価算入)



減損(2015年度末)

- 2016年度から：毎年度税務上の費用(損金)として計上(税務と会計の差を原価算入)



2. 新幹線貸付料の原価算入

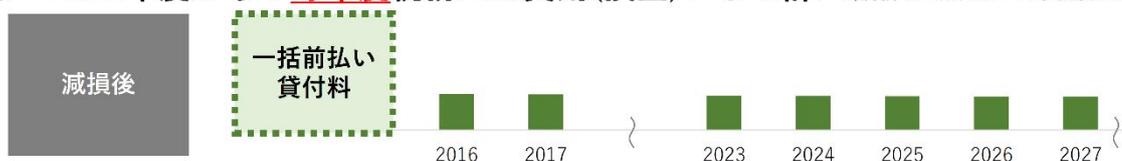
減損損失がなければ、一括前払いした新幹線貸付料も、残りの貸付期間に対応して毎年度費用計上されるもの。

減損損失後も、税務上の損金は、本来P/Lに計上される各年度に計上されている。

- 2015年度まで：毎年度P/Lに費用として計上(原価算入)



- 2016年度から：毎年度税務上の費用(損金)として計上(税務と会計の差を原価算入)



- ・具体的な影響額及び算出方法は以下のとおり。

＜影響額＞

(単位：百万円、単位未満切捨て)

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
A)減価償却費	6,133	5,491	4,610	4,063	3,429
B)新幹線貸付料	9,625	9,558	9,491	9,425	9,359
C)固定資産除却費※	700	892	732	786	701
D)事業報酬※	5,232	5,040	4,870	4,722	4,592
合計	21,692	20,982	19,704	18,997	18,082

※ 減損がなかった場合の資産額をもとに算出。

＜算定方法＞

令和7年度の減価償却費の場合

減損処理した資産に係る令和7年度の減価償却費について、税法上の額（減損がなかった場合の額）と会計上の額の差額を加算する。

税法上の額（4,618百万円）－会計上の額（8百万円）＝4,610百万円

2. 各委員からのご質問に対する回答について

<第1回審理（令和6年8月1日）>

問 今後の設備投資計画に係る主要プロジェクトの具体的な内容・金額について教えてください。

○ 今後の主要プロジェクトに係る具体的な内容や金額の内訳は以下のとおり。

<事業期間・金額内訳>

（単位：億円）

件名	事業期間	内訳
鉄道施設の長寿命化	2024～2027年度	約79億円
乗降設備（こ線橋）更新		12
橋梁維持更新		24
木まくらぎのTPC化		14
電車線路設備取替		30
次世代車両の新製	2024～2030年度	約125億円
既存車両の改造	2024～2030年度	約110億円
ロングシート化など		56
主回路・空調更新		54
次世代車両検査施設の整備	2024～2031年度	約480億円
チケットレスサービスの導入・拡大	2024～2027年度	約32億円

<内容>

① 鉄道施設の長寿命化

- ・ 目的：国鉄から継承した橋梁や電路・線路設備は、建設後100年を超えるものがあるなど老朽化が著しいことから、長寿命化対策を集中的に実施する。
- ・ 効果：橋梁の重防食塗装や電柱などの電化設備の強度向上を実施することで、耐災害性を強化し、安全な輸送サービスの持続的な提供を実現する。

② 次世代車両の新製

- ・ 目的：国鉄時代に製作された車両は延命工事等で長寿命化を図りながら使用しているものの、既に35年以上が経過しておりメンテナンスに人手や修繕等の費用を要していることから、順次新製する。
- ・ 効果：車内ビジョンによる利用者案内の拡充やバリアフリーへの対応など快適な車内環境を提供することで、利用者の利便性の向上を図る。また、メンテナンスコストの削減や環境負荷の低減、騒音の軽減を実現する。

③ 既存車両の改造

- ・ 目的：製作から20年以上経過した電車において、主回路機器をエネルギー効率の高い機器へ取り替えるとともに、経年劣化が進んだ機器の更新を行う。
- ・ 効果：主回路機器を一新することで消費電力量を減少させ、環境負荷の低減を実現

するとともに、経年劣化による不具合の発生を抑え、列車遅延や運休の未然防止を図る。

④ 次世代車両検査施設の整備

- ・ 目的：在来線車両の検査・修繕工場の建物・設備には、建造後 100 年を超えるものがあるなど老朽化が著しく、BCPの観点からも耐震性に優れた施設へと整備することを検討している。また、これにあわせて、自動化・ロボット化・レイアウト変更も行う予定。
- ・ 効果：作業効率を改善し、省力化・省人化による生産性向上を図るとともに、耐震性の向上や環境負荷の低減を推進し、環境にやさしい施設として、安全・安定輸送の維持向上に寄与する。

⑤ スマートフォンを活用したチケットレスサービスの導入・拡大

- ・ 目的：2024 年秋に、博多駅を発着する主要特急列車や西九州新幹線を対象に、JR九州インターネット列車予約の新たな乗車サービスとしてQRコードを使用したチケットレスサービスを導入し、デジタル化を推進する。2025 年度以降も、対象とする列車やきっぷの種類などの拡大を予定している。
- ・ 効果：予約から乗車まで「きっぷの受取なし」でスムーズかつスピーディーな利用が可能となることで、利用者の利便性向上を図る。

※QRコードは株式会社デンソーウェブの登録商標。

問 今後、鉄道を持続的に運営していくにあたっての人材確保策、ベースアップ、離職率の状況、賃金制度の見直し等について教えていただきたい。

○ 人材確保策、ベースアップ、離職率の状況、賃金制度の見直し等は以下のとおり。

・ 事業継続に必要な人材を確保するため、2024年4月から、新しい人事・賃金制度を施行した。

具体的には、

➢ 基本給の引上げ（離職率が相対的に高い若年層の基本給を対2022年度で3万円引き上げ、それ以外の年齢層でも55歳未満の社員は最低でも2万円の引き上げ）、毎年の昇給額の見直し（年一回の勤務成績による昇給額を最大3,600円から5,000円に引き上げ）

➢ 諸手当の見直し（離職率の高い工務部門の保守・工事等の手当の新設 等）

➢ 就業エリア限定制度（育児や介護等のライフステージに合わせて就業エリアを限定できる制度）の新設

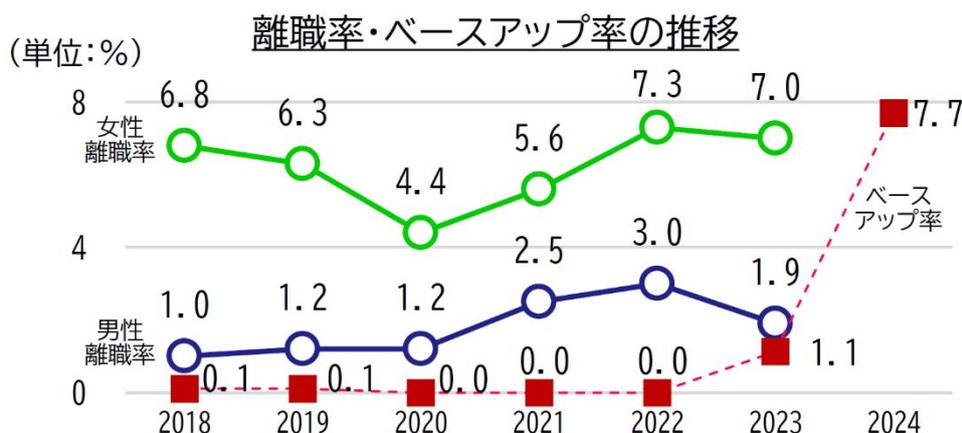
➢ 出産祝金の増額（一律1万円→第1子30万円、第2子40万円、第3子以降50万円）

などを実施し、人材の確保・定着に資するべく、待遇改善を行った。

・ そのほか、JR九州を退職した社員のカムバック採用制度「ハッピーターン採用」の導入や、鉄道経験に限らず、これまでの社会経験の活用を期待した社会人採用（中途採用）の強化、SNS等を活用した積極的な情報発信（新卒採用・社会人採用）に取り組んでいる。

・ 採用の競争激化、若年離職者数の高止まり、物価高騰や地場の賃金水準の上昇などの環境変化に対応するため、引き続き従業員の待遇・職場環境の改善に努め、人材の確保を図る。

<参考1：離職率・ベースアップ率の推移>



※離職率：49歳以下の社員を対象に算出

<参考2：JR九州と地場企業（福岡県）の初任給の比較>

区分	JR九州	福岡県（※）
大学卒	212,200円	男 228千円 女 229千円
高校卒	175,500円	男 195千円 女 189千円

※ 厚生労働省福岡労働局「新規学卒者初任給情報」（令和6年春季卒業者）

問 輸送人員が少ないローカル線について、JR九州として地域とどのように進めていくという方針があれば教えていただきたい。

- JR九州では、会社発足時よりも大幅に利用が減少している線区を対象として「線区の活用に関する検討会（線区活用検討会）」を沿線の県、市町村、九州運輸局と連携して開催している。
- 線区活用検討会では、鉄道の利用促進などの線区活用策を策定し実行することで、再び利用者を選ばれる交通機関となることが目指されている。JR九州は、輸送人員が少ないローカル線の持続可能性を高めるためには、このような取組みを通して、日常的な利用に結び付けていくことが必要との考えから、引き続き地域と一体となって活動していく。

問 コロナ等によって設備投資計画の実績値にどのような影響が生じたのか、コロナ等で実施できなかった設備投資を将来の設備投資計画にどのように反映していくのかについて教えていただきたい。また、将来の設備投資計画と減損処理との関係性について教えていただきたい。

- JR九州は、コロナ禍においても設備投資を着実に実施してきたところであり、コロナ禍の影響を将来の設備投資計画に反映しているものではない。
- したがって、減損処理の有無によらず、これまでも必要な設備投資を行ってきたところであり、今後も安全とサービスを基盤とした鉄道事業の運営を行うために必要な投資を着実に行うこととしている。

＜参考１：設備投資実績と計画＞ (単位：億円)

項目	2020 実績	2021 実績	2022 実績	2023 実績	2024 計画	2025 計画	2026 計画	2027 計画
合計	201	303	287	262	320	273	320	267
うち安全投資	159	187	142	180	240	206	212	238

＜参考２：減価償却費の実績と計画＞ (単位：億円)

項目	2020 実績	2021 実績	2022 実績	2023 実績	2024 計画	2025 計画	2026 計画	2027 計画
会計上	102	77	97	108	118	131	146	153
税法上	214	188	190	169	173	177	187	188
差額	113	111	93	61	55	46	41	34

問 中期経営計画の中で2030年長期ビジョン実現方針が示されているが、この中で本運賃改定はどのように位置づけられているのか。

- 2030年長期ビジョンは、過年度に策定・公表されたものであり、目標数値も含めて、運賃改定は織り込んではいない。

＜参考＞

2030年長期ビジョン公表：2019年（中期経営計画2019－2021）

- ・2030年長期ビジョン「安全・安心なモビリティサービスを軸に地域の特性を活かしたまちづくりを通じて九州の持続的な発展に貢献する」

2030年数値目標公表：2022年（中期経営計画2022－2024）

- ・営業収益 6,000億円（うち鉄道運輸収入1,500億円：全体の25%）
- ・営業利益 700億円

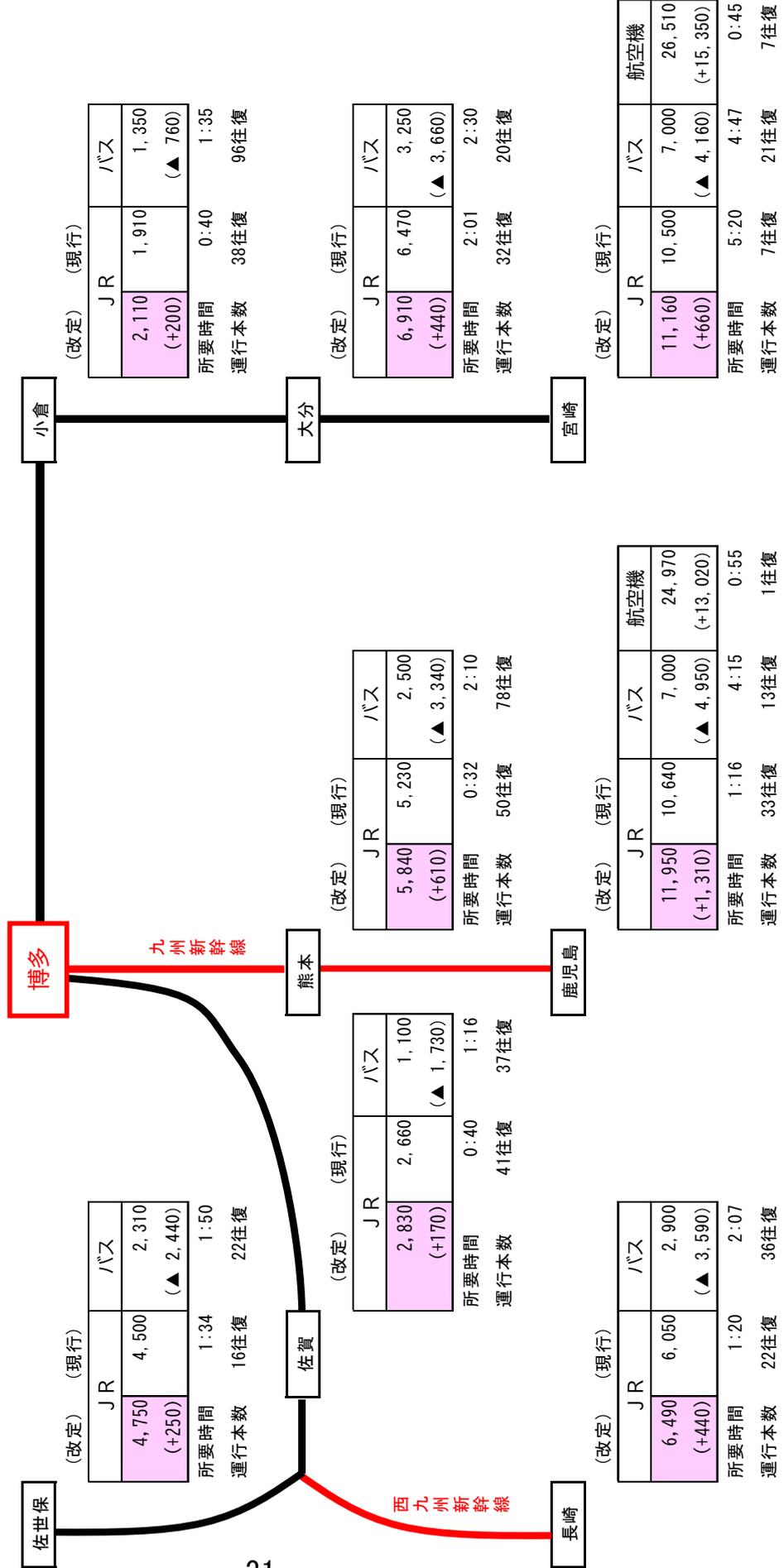
問 長距離運賃・料金の比較について、飛行機やバスも含め、運賃、所要時間、運行本数等を整理した資料を提供していただきたい。

○ 次ページ参照。

博多～九州内主要都市間における他交通機関との比較【金額・所要時間・運行本数】

(単位：円)

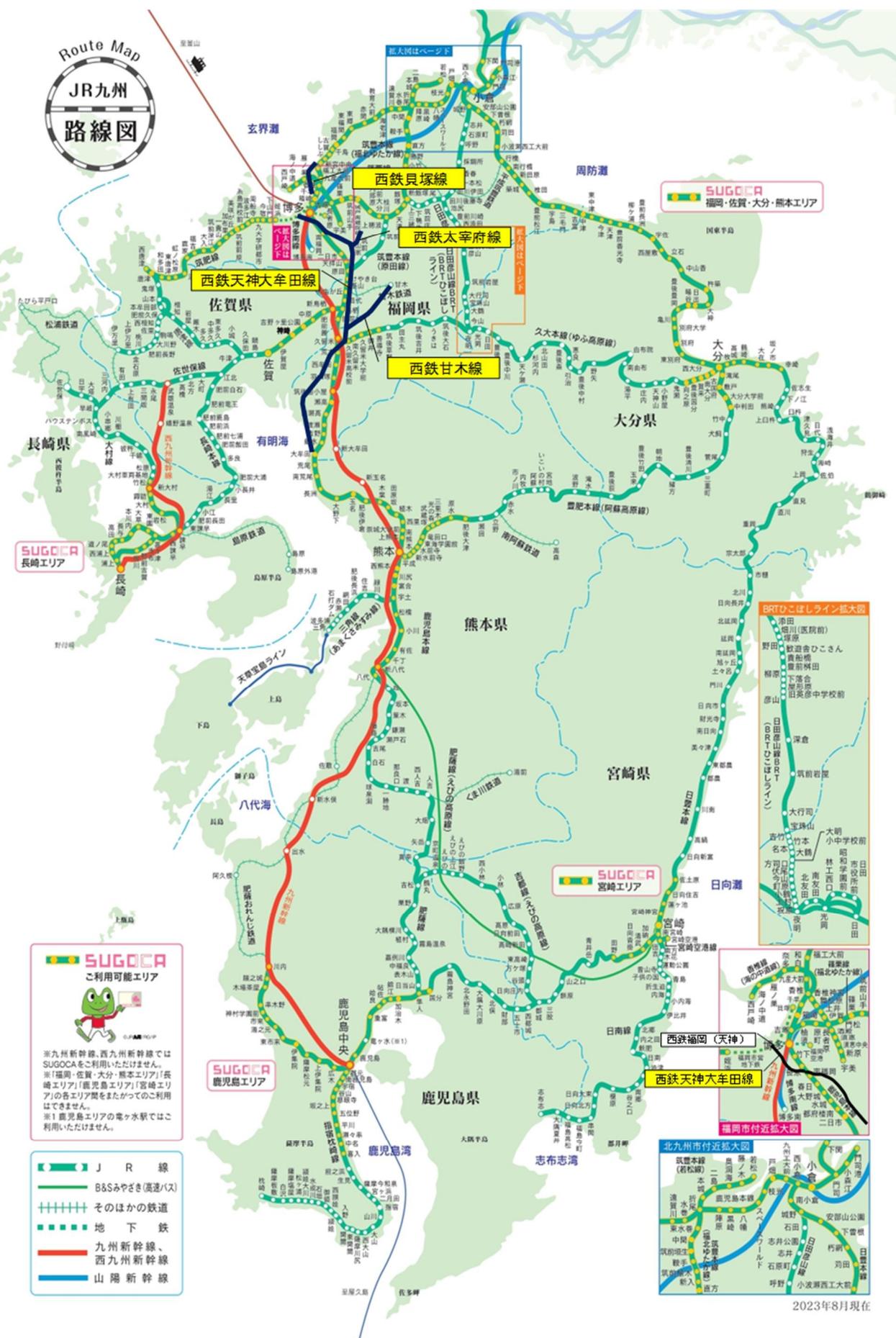
※ JRは、普通車指定席(通常期)利用時の運賃・特急料金合計額(博多～小倉は自由席利用時)
 ※ バスの運賃、所要時間、運行本数は西鉄天神高速バスターミナルからのもの
 ※ 航空機は、通常期(2024年9月1日～2024年10月26日)の運賃
 ※ ()内の金額・・・ JR：改定額(現行と改定の差額)、バス・航空機：改定後のJRとの差額



問 西鉄路線（鉄道）を重ねた路線図を提供していただきたい。

- 次ページ参照。

Route Map
JR九州
路線図



SUGOCA
福岡・佐賀・大分・熊本エリア

SUGOCA
長崎エリア

SUGOCA
宮崎エリア

SUGOCA
鹿児島エリア

SUGOCA
ご利用可能エリア

※九州新幹線、西九州新幹線ではSUGOCAをご利用いただけません。
※「福岡・佐賀・大分・熊本エリア」「長崎エリア」「鹿児島エリア」「宮崎エリア」の各エリア間をまたがってのご利用はできません。
※1鹿児島エリアの電ヶ水駅ではご利用いただけません。

- JR線
- B&Sみやさき(高速バス)
- +++++ そのほかの鉄道
- +++++ 地下鉄
- 九州新幹線、西九州新幹線
- 山陽新幹線

BRTひとほしライン拡大図

日南線

西鉄福岡(天神)

西鉄天神大牟田線

福岡市付近拡大図

北九州市付近拡大図

2023年8月現在

問 路線周辺におけるバスの運賃値上げの状況がわかれば教えていただきたい。

○ 直近における九州内の主なバスの運賃改定は以下のとおり。

改定日	会社名	主なエリア ・ 区間	改定内容
2024年1月20日	西日本鉄道(株) 西鉄バス北九州(株) 西鉄バス二日市(株) 西鉄バス宗像(株) 北九西鉄タクシー(株)	福岡・北九州	初乗運賃 170円→220円※ ※実施運賃210円 定期券(1ヶ月) 8,550円→9,900円※ ※実施運賃9,450円
2024年4月22日	西日本鉄道(株) JR九州バス(株) 鹿児島交通(株) 鹿児島交通観光バス(株) 南国交通(株)	福岡～鹿児島 (桜島号)	通常運賃 6,000円→7,000円

※関係各社プレスリリース資料より作成

問 資料 P30 の「駅設備の整備推進」に記載されているリニューアルイメージのように整備されている駅は特定の一駅だけなのか。それとも、数多くあるのか。

- JR九州では、これまでも、利用者が快適に利用できるようにトイレの設備更新等を進めてきたところであるが、今後は、「温かみ」「思いやり」「安心感」といったキーワードを念頭に、利用者により親しみを持ってもらえる場所となるようにトイレのリニューアルを計画している。
- リニューアルについては、本年度から複数年にわたって実施する予定であり、本年度は博多駅（中央口）をはじめ6駅程度のリニューアルを計画しており、次年度以降も同数程度の駅のトイレをリニューアルしていく計画になっている。

<参考：従前の設備更新例>

小倉駅トイレ	博多駅トイレ
<p>老朽に伴うリニューアル</p> 	<p>和式トイレの洋式化</p> 