

A 論点	B 所管局等からの説明・回答	答申への反映（検討）
○今回の改定に至った経緯 —	○今回の改定に至った経緯 ・ J R 九州は、輸送力強化による増収や業務運営体制の効率化等に努めてきたが、高速道路網の発達や全国平均を上回る九州地区の人口減少・高齢化に加え、新しい生活様式の定着に伴う利用者数の減少、昨今の電気料金や物価の高騰による経費の増加もあり、同社の鉄道事業は、厳しい経営状況が継続する見込みである。 ・ 一方で、安全やサービスの維持向上、老朽化した車両・設備の更新や長寿命化、激甚化する災害やカーボンニュートラル等に対応する設備投資や修繕等に必要な資金を安定的に確保することが不可欠であり、さらには、働き手を安定的に確保するため、従業員の待遇や職場環境の改善を図ることも急務である中、事業継続に必要な対応を着実に実施するため、同社のさらなる経営努力を前提として、運賃及び新幹線特急料金の上限変更について認可申請するもの。	・ 1. に、今般の運賃改定の背景（利用者減少、物価高騰等）について記載
○改定の内容、根拠 （改定の内容、根拠） —	○改定の内容、根拠 （改定の内容、根拠） ○改定率： 1 5 . 0 % ・ 普通旅客運賃： 1 4 . 6 % （初乗り運賃 1 7 0 円→ 2 0 0 円） ・ 定期旅客運賃： 2 5 . 8 % 普通旅客運賃の改定分を反映させた上で、通勤定期の割引率を見直す 通勤定期： 3 0 . 3 % 割引率：（ 1 ヶ月） 51.7%→46.7% 通学定期： 1 6 . 0 % 割引率：（大学生） 75.1%（変更なし） ※通学定期の割引率は据え置き ・ 新幹線特急料金： 1 2 . 4 % ・近距離運賃（通学定期・高校）の比較としては、運賃改定前は、全般的に福岡市営よりも下回っているが、運賃改定後は、15キロ以上になると福岡市営と同水準以上となる見込み。 ・令和7年度～令和9年度の平均で、「定期外：84億円／年」「定期：55億円／年」「特急料金：29億円／年」、合計で169億円／年の増収を見込んでいる。 ・増収額169億円は、収入・原価の差引額や、利用者の負担感等を総合的に勘案した結果であり、改定後もなお、原価を収入でまかなう水準までには至らない（収支で見ると年間▲197億円）見込みとなっているが、JR九州としては、安全とサービスを基盤に機械化・省人化を推進するなど、最大限の経営努力を続けていきたいとしている。 ※ 9 / 2 6 審議資料、 4 9 ページ参照 ・JR九州には、ご指摘の点も踏まえて、利用者に説明するよう伝える。	

A 論点	B 所管局等からの説明・回答	答申への反映（検討）
・申請理由に挙げている老朽化施設の更新・長寿命化、激甚化する災害対応、社員の待遇改善といった項目について、今後どの程度の規模の金額が必要となるのか。	・※9／26 審議資料、51 ページ参照	
○収入原価の算定に関すること － （減損損失の影響） ・運賃改定時の収入原価算定において、減損損失による影響は、どのように取り扱うのか。 ・新算定要領に基づいて、収入原価に織り込んだ費用の規模 ・収入原価上は、会計上の数字＋減価償却費関係で200億円弱を計上しているとのことだが、それはどのような形で影響するのか。（設備投資額と減価償却費の関係） ・株式上場前に鉄道事業固定資産の減損処理が行われているが、収入原価の算定上、減価償却費等の費用はどのように取り扱われているのか。公 （人件費） ・JR九州は今回の値上げ理由に従業員の待遇改善等を挙げているが、原価算定要領上は、ベースアップ率や物価上昇率について、5年平均の数値を用いており、直近の上昇幅の実態に合わない。申請理由と矛盾しており、実態に合わせて申請させるべきではないか。 （適正コスト） ・適正コストの説明変数について、雪量以外に暖かい地域特有に事象はないか。 （激変緩和措置） ・適正コストの激変緩和措置について、内容は理解しているが、制度として違和感がある。JR九州の場合は数億程度査定されてしまうが、何故この制度を使うのか。 （設備投資計画） ・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。	○収入原価の算定に関すること ・申請通りの運賃改定を行った場合、平年度3年間（令和7年度～9年度）の合計の収支率は、90.3%を見込む（現行運賃の場合は82.0%）。 ・各種項目の算定にあたっては、新しい収入原価算定要領を採用（ただし、ヤードスティックの基礎データは、旧年度のものを採用）。 ・費用のうち災害損失は、過去10年の実績値に基づき算定。 ・需要見通しのうち定期の人キロは、九州の人口と連動させて算定。今後、現行の水準以上は戻らないと考えている。 ・JR九州は、株式上場にあわせて鉄道事業固定資産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 （減損損失の影響） ・収入原価算定においては、減損がなければ、引き続き毎年度の費用として計上していた減価償却費等の費用を計上する。 ・（新幹線の減価償却費相当で95億円、その他減価償却費相当で46億円、事業報酬に減損対象となる資産を計上することで48億円とのことで、計200億円弱が財務会計とのギャップになるということか、という問いかけに対し、）然り。 ・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。第2回資料（8／29）20～23ページ参照 ・減損処理の原価算定上の取扱いについては、本年4月1日に施行された「収入原価算定要領」の改正内容に則り、その影響額を正しく反映している。※公聴会質問への回答【A】参照 （人件費） ・算定要領上のルールに基づいて原価の一部として会社が計上・申請してきたものであり、ルールに抵触するものではないため、当局による指導の対象とはしていない。なお、今後のベースアップなどは未定とのことである。 （適正コスト） ・雪のようにコスト算定上で大きく影響するものはない。 （激変緩和措置） ・この仕組みを制定（H9）後、新たに値上げ申請が行われた際は、どの会社も漏れなく適用される制度であるため。 （設備投資計画） ・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。減損の有無に関わらず、これまでも必要な設備投資を行ってきたところ。（第2回資料（8／29）29ページ参照）	・3に、収入が総括原価を上回らないことを確認したことを記載。

A 論点	B 所管局等からの説明・回答	答申への反映（検討）
・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 （逸走率） ・九州は高速バスの利用が多いと思料、値上げ後の逸走は、バスに逃げるという考えなのか。 （輸送数量の推計） ・輸送推計を計算する際、輸送人員から輸送人キロにデータを置き換える手法について ・輸送量のベースは、コロナ禍前比で95%としているが、ここから戻るかどうかは分からないということか。 ・運賃改定後の需要見通しは、平年度（令和7～9年度）においてほぼ横ばいとされているが、この見通しの考え方について。公	・第2回資料(8／29)25ページ参照 （逸走率） ・逸走後の個別の行先は考慮せず。過去の値上げの事例を見て、逸走率を判断している。 （輸送数量の推計） ・人員推計の細かい算出方法は異なるが、人員⇒人キロへの置き換え方法はJR北海道で用いられている手法と同じである。 ・現時点で見通しは不透明であるが、令和6年前半の実績では、この数値を少し上回っている状況 ・JR九州の昨年度の輸送人員実績は、コロナ禍前の「2017 年度と 2018 年度の2箇年」の平均と比べると、定期は年間を通じて 94.5%、定期外は 93.5%、うち上期 91.8%、下期 95.2%と、定期・定期外とも、2023 年度下期初の時点で、コロナ禍からの回復を終えた「定常状態」となったと判断している。 ・今後、「定常状態」である輸送人員を基点とし、定期については沿線人口の減少見込みにより緩やかに減少し、定期外については経済の伸長見込みにより微増するものと推計しており、定期と定期外を合わせた平年度3年間の輸送人員は、ほぼ横ばいで推移すると見込んでいる。※公聴会質問への回答【A】参照	・3Iに、収入が総括原価を上回らないことを確認したことを記載。 ・要望事項に、需要見通しが想定と実績で乖離する可能性があるため、期限に係る条件を付すことの検討を記載。
○今回の改定による経営面への効果 ・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。 ・今回の運賃改定後の経営状況全体の見通し【新規】 ・今回運賃改定を行わなかった場合、経営状況はどのように推移するのか。【新規】	○今回の改定による経営面への効果 ・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いない。（第2回資料(8／29)29ページ参照） ・令和7年度以降は、運賃改定がない場合、鉄道事業においては、社会経済指標を考慮し、足許の鉄道運輸収入は微増傾向（令和9年度で、1,486 億円、うるう年影響除く）を見込んでいるものの、コロナ禍後の新しい生活様式の定着もあり、令和12 年度で1,500 億円という長期ビジョンの目標達成は容易ではない状況となっている。 ・また、安全の維持向上を最優先として設備投資を実施することで、減価償却費が増加する（令和6年度から令和9年度で35 億円の増加）ほか、人材確保のための人件費の増加、物価高騰による動力費や修繕費をはじめとする経費の増加が見込まれるため、営業利益が大きく減少し、厳しい経営状況になることが想定されている。 ・関連事業（JR 九州単体では、主に商業施設やオフィスビル、分譲・賃貸マンション事業の収益・利益）においては、運賃改定の実施如何に関わらず、さらなる収益機会の確保に努めるものの、急激な変化はないと想定しており、鉄道事業と関連事業を合わせたJR 九州単体の利益水準は減少傾向になると想定している。 ・運賃改定を実施することにより、上述の「安全への投資」、「人材確保のための待遇改善」、「物価高騰」や「激甚化する災害」に必要な対応を着実に実施し、鉄道事業の事業継続上の課題に対応することが可能となる。 ・その上で、上記の対応に必要な投資・修繕等の資金や増加する人件費・経費を、運賃改定による鉄道運輸収入の増加（令和7～9 年度で169 億円／年と想定）により充当することができる（令和7～9 年度）。 ※9／26 審議資料、47 ページ参照	

A 論点	B 所管局等からの説明・回答	答申への反映（検討）
○安全対策について ・先日、子会社が船で浸水があったにも関わらず運航を続けていたという問題があったが、親会社たる JR 九州は、ガバナンスという観点でどのような問題意識をもち、また、今後取り組んでいくのか。【新規】 ・台風や大雨といった自然災害に際し、発生時の対応・対策について伺いたい。【新規】 （省人化・生産性向上の取組） ・省人化・生産性向上の促進により安全の確保に支障が出るようなことはないか。 公 （保線状態） ・パブコメで寄せられている意見は、サービス低下を訴えるものが多い。保線状態が悪いといった意見もある。一方で、JR九州はコスト削減を進めているが、この件に関して、鉄道局としてどのように受け止めているのか。	○安全対策について ・JR九州高速船株式会社における事象を受けて、8月13日に緊急グループ社長会を開催し、本事象の経緯を説明するとともに、改めてグループ全体に安全を最優先とすること、安全確保に向けた意識向上を周知したところ。また、JR九州の鉄道事業をはじめ、グループ全社に対し、社長より「安全を最優先として業務を行うことが最も大事」であることを改めて周知徹底した。 ・また、本事象を受けて、発生原因を含めた事実関係の解明と安全確保の体制の再構築のため、独立した立場から本件に関する調査を実施し、再発防止策等に関する助言を受けることを目的として、9月3日に第三者委員会を設置した。 ・今回の問題が発生したことは、JR九州として大変重く受け止めており、第三者委員会の調査報告書も踏まえて、グループ全体として安全意識の向上に向けたグループガバナンスの改善に取り組むこととしている。 ※9／26 審議資料、52ページ参照 ・降雨災害対策として、線路ののり面对策の実施。地震対策として、地震計の設置、新幹線における脱線防止ガードの設置、高架橋注の耐震補強の実施などを行っている。 ・台風など事前に予測できる場合は、利用者への影響を判断し、周知期間を考慮しながら、計画運休を決定している。 ※9／26 審議資料、53ページ参照 （省人化・生産性向上の取組） ・JR九州では、例えば、本年3月からは、香椎線において運転士以外の係員が乗務する自動運転を導入し、運転士が乗務する場合と比べ、養成期間の短縮や柔軟な輸送手配を可能にするなど、様々な先進的な取り組みを行ってきた。これらの取り組みは、いずれも安全を最優先したものであり、機械化や省人化によって安全の確保に支障が生じるものではない。※公聴会質問への回答【B】参照 （保線状態） ・局内の他部署が鉄道事業者の安全面を監督しているが、安全に関する基準が設けられている。この基準に照らして対応することで、安全面は確保されると認識している。	
○利用者サービスに関すること （サービス向上のための取組） ・今回の運賃改定による、利用者へのサービス向上に関するお考えを伺いたい。特に、沿線住民の日々の移動手段としての鉄道サービス改善の観点から、今後のソフト、ハード双方の取り組みについて伺いたい。 （バリアフリー化） ・資料の「駅設備の整備促進」に記載されているリニューアルイメージのように（トイレが）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。	○利用者サービスに関すること （サービス向上のための取組） ・利用者に鉄道をより快適にご利用いただけるよう、2023 年度下期から、近郊型電車のロングシート化を順次実施しているほか、次世代の近郊型電車や蓄電池搭載型ディーゼルエレクトリック車両を導入し、旧型車両の置き換えを進めている。また、スマートフォンアプリとQRコードを活用したチケットレスサービスを、本年9月に導入し、「きっぷの受取なし」でスムーズかつスピーディに利用できるようにした。今後も、対象とする列車やきっぷの種類などを拡大してまいりたい。そのほか、クレジットカードやQRコードでの決済に対応した券売機や、定期券の購入が可能な券売機を拡充し、窓口にお越しいただく必要を減らすことによっても、サービス改善を図ってまいりたい。 ・ソフト面においても、お困りのお客様に対して社員が積極的にお声かけをし、またお客様同士でも、お困りの方を助け合うご協力をお願いする「声かけ・サポート」運動等に取り組んでいる。 ※公聴会質問への回答【C】参照 （バリアフリー化） ・第2回資料(8／29)35ページ参照	

A 論点	B 所管局等からの説明・回答	答申への反映（検討）
（競合する他の交通機関との比較） ・長距離運賃・料金の比較について、飛行機やバスも含め、所要時間、運行本数等を整理した資料をご提供いただきたい。 ・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。 ・博多・佐賀間の特急料金が安いのは何故か。	（競合する他の交通機関との比較） ・第2回資料(8／29)31ページ参照 ・2024 年1月、4月のそれぞれで、路線周辺のバスの運賃改定が行われている。（第2回資料(8／29)34ページ参照） ・バスとの競合区間のため。 ※なお、この区間に限らず、九州全域で特急の割引きっぷを販売	
○その他の取り組み （ローカル線の取扱い） ・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。 ・人口減少やモータリゼーションの進展もあるなか、輸送人員が少ないローカル線の維持については、基本的にどのように考えているのか。 （不正乗車対策） ・パブコメに寄せられた意見によると、小倉駅周辺で不正乗車が多く発生しているとのこと。これによる鉄道運輸収入に与えるマイナス額はどの程度か。 （観光列車等の運行） ・会社にとっての豪華列車運行の意義如何。また、豪華列車・観光列車運行にかかる必要な設備投資等は、同列車の利用料収入を原資として行われているのか。【新規】 （人材確保） ・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。 （関連事業） ・鉄道事業のほか、非鉄道事業の今後の計画について伺いたい。【新規】	○その他の取り組み （ローカル線の取扱い） ・JR九州では、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」を沿線の県、市町村、九州運輸局と連携して開催。この検討会では、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、再び利用者に選ばれる交通機関になることが目指されている。（第2回資料(8／29)27ページ参照） ・ローカル路線の維持については、JR会社法に基づき定められた大臣指針に沿って適切に対応してまいりますが、地方路線の在り方については、高速道路網の発達や全国平均を上回る人口減少・高齢化など、取り巻く環境が変化する中、利便性と持続可能性の高い地域公共交通を維持することが難しくなりつつあり、沿線自治体を含む関係者が一丸となって議論する必要があると認識している。このような考え方に立ち、県や沿線自治体などの考えを伺いながら、ローカル線のあり方についても議論していきたいと考えている。※公聴会質問への回答【D】参照 （不正乗車対策） ・マイナス額がそれほど多くないと考えている。不正乗車対策として、小倉駅では券売機での初乗り運賃の切符販売を停止する等の対策を行っている。 （観光列車等の運行） ・運行する意義は、乗ることそのものを目的としていただくこと、地域の賑わい創出、関係者との連携の構築等である。設備投資額は運輸収入などの収入予測に基づき投資効果を見込むことのできる範囲内で決定しており、当該観光列車等の運賃・料金等の収入を原資に設備投資等を賄う計画としている。※9／26審議資料、56ページ参照 （人材確保） ・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。具体的には、基本給の引き上げ、諸手当の見直し、就業エリア限定制度などを実施。 （第2回資料(8／29)25ページ参照） （関連事業） ・今後は、物流不動産事業の拡大やホテル事業の運営子会社統合による経営基盤・管理体制の強化、流通・外食事業の競争力向上、建設事業における事業エリア・領域の拡大などを通じて、九州の発展に向けた貢献範囲の拡大及び各事業の持続的向上を目指す。 ※9／26審議資料、49ページ参照	

A 論点	B 所管局等からの説明・回答	答申への反映(検討)
○利用者からの意見聴取、理解を得るための取り組み ・今回の値上げに関して、利用者から理解を得るため、どのような取り組みを行う予定か(または行ったか)。【新規】	○利用者からの意見聴取、理解を得るための取り組み ・現在、JR九州ホームページにおいて運賃・料金改定の特設ページを開設し案内を行っている。また、運賃・料金改定に関する専用ダイヤルを新たに設置し、利用者からの電話での問い合わせについて対応している。また、学校に対しては、今後、運賃改定の実施及び通学定期券購入の取扱いについて、説明を予定している。※ 9 / 2 6 審議資料、 5 4 ページ参照	