

(案)

国 運 審 第 号
令和 6 年 月 日

国土交通大臣 斉藤 鉄夫 殿

運輸審議会会長 堀川 義弘

答 申 書

北海道旅客鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の
上限変更の認可申請について

令 6 第 3 0 0 2 号

令和 6 年 7 月 4 日付け国鉄事第 2 2 5 号をもって諮問された上記の事
案については、令和 6 年 9 月 3 日北海道において公聴会を開催し、審議
した結果、次のとおり答申する。

(案)

主 文

北海道旅客鉄道株式会社からの申請に係る鉄道の旅客運賃の変更については、別紙に掲げる額を上限として認可することが適当である。

理 由

1. 申請者は、昭和62年の設立以来、道内の基幹的輸送機関として輸送サービスを提供してきたが、道内の人口減少等による鉄道運輸収入の減少及び経済情勢の変化による経営安定基金の運用益の減少等により経営環境は厳しいものとなった。このため、コスト削減の強化等に取り組むことになったが、収支均衡を図るため、安全確保のために必要な費用を削減したこともあり、平成23年5月の石勝線脱線火災事故をはじめ、一連の事故等を生じさせる事態に至り、国土交通大臣から「輸送の安全に関する事業改善命令及び事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令」（平成26年1月24日）を受けた。これを踏まえ、安全の基準を厳守するとともに、そのために必要な投資と修繕を行うこととしたが、結果的に更なる赤字を招くこととなった。

このような厳しい経営環境が続く中、申請者は、国土交通省から経営改善に向けた取組を着実に進めることを目的とした「事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令」（平成30年7月27日）を受け、「JR北海道グループ長期経営ビジョン未来2031」（以下「長期経営ビジョン」という。）、「JR北海道グループ中期経営計画2023」（以下「中期経営計画2023」という。）及び「2019年度事業計画」を策定、これに基づき令和元年10月1日に消費税引き上げ相当分を含む運賃改定を実施した。

しかしながら、その後、新型コロナウイルス感染症拡大やそれに伴う行動変容、燃料費等の高騰等の影響によって、経営環境はさらに厳しくなったことから、中期経営計画2023に掲げていた収支改善の目標を達成することは困難な状況となり、申請者は令和6年3月15

(案)

日に改めて国土交通大臣から「事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令」（以下「令和6年の監督命令」という。）を受けた。

申請者は、令和6年の監督命令を受け、自社単体で黒字化を目標とする「JR北海道グループ中期経営計画2026」（以下「中期経営計画2026」という。）を策定し、国からの経営自立に向けた支援も活用しながら、収益の増加とコスト削減等の最大限の自助努力を行うとともに、地域と一体になった利用促進施策に取り組んでいく考えであるが、現在の運賃・料金水準では輸送サービスの維持・改善が厳しい状況とのことである。さらに、申請者によれば、昨今の若年退職者数の増加と人材確保競争の激化により、鉄道輸送に関わる労働力の確保についても厳しい状況となっている。

このため、令和元年の運賃改定に続き、申請者は、徹底した経費削減など自社の最大限の経営努力を前提として、関係者からの支援とともに、費用の一部について利用者に負担を求める必要があるとして、普通旅客運賃は、平均で6.6%、定期旅客運賃は、普通旅客運賃の改定相当を反映させた上で割引率を見直し、平均で18.9%、旅客運輸収入全体で7.6%の上限変更認可申請に及んだものである。

2. 国土交通大臣は、鉄道運送事業者からの旅客運賃の上限の変更の認可にあたっては、鉄道事業法（以下「法」という。）第16条第2項に基づき、当該旅客運賃の上限による総収入が、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであることを確認の上、法第16条第1項の認可をするものとされている。

3. 当審議会は、本事案の審議にあたり、公聴会を開催し、申請者の陳述及び一般公述人の公述を聴取したほか、現地視察、当審議会に提出された資料、所管局から聴取した説明等に基づいて検討を行った。

旅客運賃の上限を主文のとおり設定した場合、平年度（原価計算期間）である令和7年度から令和9年度までの3年間の運賃算定の基礎となる適正な総括原価（能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたもの）は、469,037百万円、総収入は

(案)

382,558百万円と推定されることから、差引き86,479百万円の不足を生ずるものと見込まれる。

4. 以上のように、本件申請に係る旅客運賃の上限による総収入が、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるので、本件申請は上記2. の認可基準に適合するものとして、法第16条第1項に基づき、国土交通大臣が本件を認可することは適当であると認める。

(案)

要望事項

1. 運輸審議会においては、北海道旅客鉄道株式会社から今般申請のあった鉄道の旅客運賃の上限変更（運賃改定）について、上記理由2.の認可基準に適合することを確認し、主文のとおり認可することが適当であると判断するに至った。

一方で、今般の運賃改定は、同社がその経営自立に向け最大限の経営努力を行うことを前提として実施されるものであることに鑑み、運輸審議会では、令和元年の運賃改定の答申にあたり要望した事項をはじめとした同社の経営自立に向けた取組状況を確認したところ、同社によるなお一層の取組のほか、国をはじめとした関係者の更なる支援・協力が必要と認識した。

ついては、国土交通大臣は、令和6年の監督命令等に基づき、同社の経営自立の達成に向け、中期経営計画2026、長期経営ビジョン等に基づく同社の取組を検証し、その確実な実施のために、以下の取組をはじめとした必要な指導、助言、支援等を行って頂きたい。

- (1) 「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律」（令和3年法律第17号）に基づき、貨物列車の運行に必要な設備投資等への助成金の交付、省力化・省人化に資する設備投資のための出資等、同社の経営基盤の強化を図るために必要な支援を実施すること。
- (2) 青函共用走行区間の時間帯区分方式による新幹線の最大限の高速化を実現するための方策について、北海道と本州の間の物流の確保にも十分配慮した上で、必要な検討を進めること。
- (3) 同社の下記事項の取組について、その確実な実施のために必要な指導・助言を行うこと。
 - ・輸送の安全確保が第一であることを認識し、そのための設備投資や修繕費を確保すること。
 - ・同社が抱える様々な課題について、関係者との調整を可能な限り迅速に進めること。特に、同社単独では維持することが困難な線区について、事業の抜本的な改善方策とりまとめに向けて

(案)

地元自治体も含めた関係者との調整を迅速に進めること。

- ・ **今般の運賃改定が、前回の運賃改定から5年で実施**されることを踏まえ、定期外、定期それぞれの改定率、割引率の変更等について利用者の理解を得られるよう、引き続き、様々な機会を捉えてその必要性及び効果等を説明すること。また、運賃改定の効果を利用者に実感してもらえるよう、様々な機会を捉えて利用者に説明すること。

2. 同社の鉄道事業における需要見通しは、コロナ禍による行動変容の影響を考慮したものだが、今後のテレワークの実施状況や新千歳空港等の利用者数の動向等により、想定された需要と実績が乖離する可能性があることから、法第54条各項の趣旨に基づき、期限に係る条件を付すことを検討されたい。