

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  
上限変更認可申請事案に関する公聴会における質問に対する回答

令和6年10月11日

運輸審議会

## 目 次

### ○運輸審議会委員からの質問に対する九州旅客鉄道株式会社の回答

- 鉄道運輸収入、営業利益ともほぼ長期ビジョンの計画どおりの数値で推移しており、運賃改定を織り込んでいない2030年度目標の達成は視野に入っているように見える。  
一方で、鉄道事業は、決算上は黒字だが、減損を考慮した収入原価算定上の改定後収支率は約90%であると承知している。  
これらを踏まえて、年間増収見込み額169億円という規模の運賃改定が必要である理由を利用者も含めて理解できるよう、改めて説明してほしい。・・・・・・・・ 1
- 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。・・・・・・・・ 2
- 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。・・・・・・・・ 2
- 省人化・生産性向上の取組みについて  
列車搭載カメラやドローン、データ転送等により徒歩や目視の点検を機械化、省人化するほか、自動運転による生産性向上を図るとのことだが、省人化・生産性向上の促進による安全の確保に支障が出るようなことはないか、人が行うべき業務と機械・AIによるべき業務の切り分けなどの考え方について伺いたい。・・・・ 3
- 災害が激甚化するなかでの施策となるが、省人化・生産性向上と、安全の確保について会社全体としてどのように取り組んでいく考えか。・・・・・・・・ 3
- カーボンニュートラルの実現のための投資についてもう少し具体的にお聞きしたい。・・・・・・・・ 4
- 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。先ほどの陳述では「安全で」「使いやすく」「わかりやすい」鉄道となるように、バリアフリー設備の整備や新サービスの導入を進めていくとのことであった。改めて、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視点から、今後のソフト、ハード双方の取組みについて伺いたい。・・・・・・・・ 4

- 人材確保の必要性と、そのための措置について伺いたい。若年層を中心に退職者が増加している現状について言及があり、申請理由として働き手の待遇や職場環境の改善を図ることが輸送サービスを継続して提供する上で急務としているが、具体的にどのような対策を考えているか。 . . . . . 5
- 駅や車内の清掃等について不満の声も出ている中、今回の値上げについて理解を得るために、今後どのような利用者への説明を行っていくのか。 . . . . . 5
- 都市圏に大学や私立高校が集中していることから、特に通学定期の値上げに反対する声も多いが、どのような方法で周知し理解を求めていくのか。 . . . . . 5
- 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。 . . . . . 6
- 指宿枕崎線指宿－枕崎間など、具体的に検討会を立ち上げているとのことだが、いつまでに結論を出すことになっているのか。また、他にも検討している区間があるのか。 . . . . . 6
- JR九州高速船株式会社が運航するクイーンビートルにおいて、令和6年2月に浸水が確認されていたにも関わらず、同年5月末までの間、長期に渡り国交省への必要な報告を怠り、運航を継続したこと等、関係法令等に違反する事実があったが、このことはJR九州に対しても事前に報告がなされていなかったものと承知している。  
本件は、国から行政処分を受ける事態となったが、親会社たるJR九州として、今回の事態を受けて、安全対策について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。 . . . . . 7

## ○一般公述人からの意見に対する九州旅客鉄道株式会社の回答

- 収入減少の見通しが根拠不明 . . . . . 9
- 適正コストの算定の不備 . . . . . 10
- 減価償却費の問題点 . . . . . 10

## 公聴会における運輸審議会からの質問と回答

### ○ 白石委員からの質問に対する申請者の回答

・鉄道運輸収入、営業利益ともほぼ長期ビジョンの計画どおりの数値で推移しており、運賃改定を織り込んでいない2030年度目標の達成は視野に入っているように見える。

一方で、鉄道事業は、決算上は黒字だが、減損を考慮した収入原価算定上の改定後収支率は約90%であると承知している。

これらを踏まえて、年間増収見込み額169億円という規模の運賃改定が必要である理由を利用者も含めて理解できるよう、改めて説明してほしい。

当社においては、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・高齢化といった、コロナ禍以前から認識していた外部環境の変化に加え、新型コロナウイルス感染症の拡大を契機とした、オンライン会議やテレワーク等の新しい生活様式の定着に伴うご利用のさらなる減少により、定期・定期外とも輸送人員がコロナ禍前に達しないまま頭打ちとなった中、鉄道事業をどう継続するか、大きな問題として認識するに至った。新型コロナウイルス感染症の5類への移行から1年が経過した本年5月、このような問題認識と「運賃・料金改定の準備を速やかに進める」ことを、定例記者会見にて申し上げた次第である。

その上で、当社の事業継続における4つの課題である、「安全への投資」、「人材確保のための待遇改善」、「物価高騰」、「激甚化する災害」に必要な対応を着実に実施するため、当社のさらなる経営努力を前提として、不足する費用の一部について、お客さまにご負担をお願いいたしたく、認可申請を本年7月に行った。

今回の改定が認可された場合、「安全への投資」については、以下のとおり予定している。

- ・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ために、2024年度～2027年度までの間で、約79億円
- ・次世代車両の新製や既存車両の改造に、2024年度～2030年度までの間で、約235億円
- ・次世代の車両検査施設の整備に、2024年度～2031年度までの間で、約480億円

次に、「人材確保のための待遇改善」や「物価高騰」への対応については、原価の推計上、統計指標等によるベア率・物価上昇率が人件費や経費、動力費の増加に見込まれているが、特に「社員の待遇改善」に関して、2023年度・2024年度に、対2022年度で2万円～3万円の基本給の引上げを行ったものの、離職率は引き続きコロナ禍前よりも高い水準にあることから、待遇等の改善には一定規模の金額が必要であると認識している。

最後に、「激甚化する災害」への対応については、過去10年平均で約23億円の災害に係る特別損失を計上し、今後も同程度の復旧費用の発生が想定されることや、脱線防止ガードの設置や線路ののり面対策などの予防保全投資を計画的に実施していくことを踏まえ、災害対応にも一定規模の金額が必要であると認識している。

ご指摘のとおり、鉄道事業は決算上黒字であるものの、本年度までの中期経営計画における鉄道事業の利益は、目標165億円に対し業績予想151億円と、達成が厳しい見通しである。

2025年度以降についても、改定がない場合の鉄道運輸収入は、社会経済指標を考慮し、2027年度までの間は微増傾向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、2030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である。

また、安全やサービスの維持向上に資する設備投資を実施することで、減価償却費が増加するほか、先述の4つの課題に対応するための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る。

増収額の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、収支率はご指摘のとおり90.3%と、原価を収入でまかなう水準までには至らない見込みである。当社としては、安全を最優先にサービスの向上を図り、先述の課題対応を着実にを行うとともに、機械化や省人化を今後も進めていくなど、最大限の経営努力を続けていく。

- ・ 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。
- ・ 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。

当社の2023年度輸送人員は、コロナ禍前（2017年度と2018年度の2箇年平均）と比較し、定期は年間を通して94.5%、定期外は93.5%（上期91.8%、下期95.2%）であったことから、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」となっていると判断している。

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。

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たものである。

当社は「JR会社法改正法」に基づき、2016年4月より、JR会社法の適用対象から除外されることとなり、「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された。その結果、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かかる固定資産について、会計基準に則って減損処理を実施した。

減損処理により減額された鉄道事業固定資産にかかる減価償却費等の費用は、会計上は2016年度以降の費用として認識されないが、減損処理後の2016年度以降も、税務上、減価償却費等は毎年度の費用として認識され、税務申告書で報告しており、会計と税務との差額を税務申告書に基づき加算し、原価に計上したものである。

○ 吉田委員からの質問に対する申請者の回答

・省人化・生産性向上の取組みについて

列車搭載カメラやドローン、データ転送等により徒歩や目視の点検を機械化、省人化するほか、自動運転による生産性向上を図るとのことだが、省人化・生産性向上の促進による安全の確保に支障が出るようなことはないか、人が行うべき業務と機械・AIによるべき業務の切り分けなどの考え方についてお伺いしたい。

・災害が激甚化するなかでの施策となるが、省人化・生産性向上と、安全の確保について会社全体としてどのように取り組んでいく考えか。

当社はこれまで、以下をはじめとする、様々な先駆的取組みを行ってきた。

- ・各駅で係員により行っていた列車の運行管理を、遠隔かつ自動制御による集中管理方式に切り替えることで作業工程を削減し、省人化を実現
- ・営業車両を活用した検測車「RED EYE」において、前方にカメラを搭載し、人による巡視の一部省力化と品質向上を図ったほか、車両の屋根上に4Kカメラを搭載し、設備の検査業務の一部省力化と検査係員の安全性向上を実現
- ・本年3月、香椎線に、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実現

これらの取組みは、いずれも安全を最優先としたものであり、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。今後もCBM（状態基準保全）の実現に向けた取組みを一層推進するとともに、ご指摘の列車搭載カメラやレーザ照射、ドローン、車両データ転送装置等により、点検・検査や必要なデータの取得を行うほか、AIを活用した線路内作業を検討・実施するなど、機械化・省人化による生産性と安全性の向上を図っていく。人が行うべき業務は当然これからも残るが、機械やAIなど、新技術の利点を活用することにより、検査業務等で生産性を向上していく。

また、激甚化する災害に対しても、

- ・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、新幹線における脱線防止ガードの設置、耐震補強の実施
- ・AIカメラで災害の発生を迅速に把握できる監視システムの導入

などを進め、新技術を取り入れながら、予防保全対策に取り組んでいく。

なお、災害発生時は緊急停止・安全確保等の対策をとるほか、台風など事前に予測ができる場合は、お客さまの混乱を招かないよう、気象会社の見解を基にお客さまへの影響を判断し、周知期間を考慮しながら計画運休を決定するなど、「ご利用のお客さまの安全を最優先とした判断・対策をとる」これまでの方針が、いささかも変わるものではない。

・カーボンニュートラルの実現のための投資についてもう少し具体的にお聞きしたい。

カーボンニュートラルの実現に向けては、次世代車両の新製や既存車両の改造において、

- ・回生電力を蓄電池に充電して加速時に利用する等、エネルギーを有効活用することができる蓄電池搭載型ディーゼル電気車両の導入
- ・駆動用モーター及び制御方式の一新、回生ブレーキの採用、車内照明のLED化など、近郊型電車のリニューアルの実施

等の投資を計画しており、電力・燃料消費量の削減による環境負荷の低減に努めていく。

○ 二村委員からの質問に対する申請者の回答

・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。先ほどの陳述では「安全で」「使いやすく」「わかりやすい」鉄道となるように、バリアフリー設備の整備や新サービスの導入を進めていくとのことであった。改めて、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視点から、今後のソフト、ハード双方の取り組みについて伺いたい。

地域の皆さまの日々の移動手段として、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電気車両を導入し、旧型車両の置換えを進めている。

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ーにご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いく予定である。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いく。

また、駅設備のリニューアルについて、当社はこれまでも、お客さまが快適に利用できるよう、バリアフリー化や既存トイレのリニューアル、ベビーベッドの整備などを進めてきた。今後、特にトイレについては、「温かみ」「思いやり」「安心感」といったキーワードを念頭に、清潔かつ快適にご利用いただける場所となるようリニューアルを計画している。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予定しており、今後、複数年にわたって実施していく。

このほか、2025年に開業を予定している日豊本線竜ヶ水駅・鹿児島駅間の「仙巖園駅」をはじめ、2027年には鹿児島本線千早駅・箱崎駅間及び豊肥本線三里木駅・原水駅間にそれぞれ新駅の整備を計画しており、鉄道のサービス向上に努めていく。

これらハード面の取り組みだけでなく、ソフト面においても、お困りのお客さまに対して社員が積極的にお声かけをし、またお客さま同士でも、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」運動に取り組み、お客さまが安全かつ安心して駅等をご利用になれるよう努めている。また、車いすご利用のお客さまや、お身体の不自由なお客さまをスムーズにご案内でき

るよう、社員に対してサービス介助士資格の取得を推進し、当社役員も率先して資格を取得している。

さらに、2025年4月には新たに、精神障がい者割引制度の導入を予定しているほか、今後は、障がい者割引が適用されるお客さまを対象とした「障がい者用SUGOCA」や、JR九州インターネット列車予約とマイナポータルとの連携による障がい者割引乗車券のインターネット予約サービスの導入など、一層のサービスの向上に努めていく。

・人材確保の必要性と、そのための措置について伺いたい。若年層を中心に退職者が増加している現状について言及があり、申請理由として働き手の待遇や職場環境の改善を図ることが輸送サービスを継続して提供する上で急務としているが、具体的にどのような対策を考えているか。

当社の事業継続に必要な人材を確保するため、本年4月に新しい人事・賃金制度を施行した。

具体的には、離職率が相対的に高い若年層の基本給を対2022年度で3万円引き上げたほか、離職率の高い工務部門において保守・工事等の手当の新設、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、出産祝金の増額などにより、人材の確保・定着に資するべく、待遇改善を行ったところである。

そのほか、当社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の強化、SNS等を活用した積極的な情報発信にも取り組んでいる。

一方で、

- ・基本給の引上げを行ったものの、離職率は引き続きコロナ禍前よりも高い水準にあること
- ・地場企業でも基本給の引上げが進んでいる状況や、社会的要請も踏まえ、採用における競争力を保つ観点からも、柔軟に待遇改善を図っていく必要があること
- ・主に現業機関の社員が安心・快適な環境で業務に従事できるよう、職場環境の改善も継続して検討・実施していく必要があること

を踏まえ、今後も待遇等の改善に努めていく。

#### ○ 大石委員からの質問に対する申請者の回答

・駅や車内の清掃等について不満の声も出ている中、今回の値上げについて理解を得るために、今後どのような利用者への説明を行っていくのか。

・都市圏に大学や私立高校が集中していることから、特に通学定期の値上げに反対する声も多いが、どのような方法で周知し理解を求めていくのか。

ご指摘の清掃のほか、列車ダイヤや窓口混雑等、日々ご利用のお客さまからの厳しいご意見は当社としても把握し、都度、可能な対応を行ってきた。

車両の清掃については、コロナ禍において清掃を削減したことで清掃間隔が空いた状態となったことから、清掃の見直しを行った。列車ダイヤについては、コロナ禍からの回復状況を踏まえ、通勤・通学時間帯の混雑を緩和するため、列車の増発や運転区間の見直し、車両の増結を行うダイヤ改正を本年3月に実施した。あわせて、より多くのお客さまが着席できるよう、近郊型電車のロングシート化工事も進めている。窓口混雑については、ご利用の多い時期には窓口の営業時間を延長するなど柔軟な営業体制を敷いているほか、窓口にお並びいただくことなくチケットレスでご乗車いただけるよう、2022年6月に九州新幹線で、本年9月に西九州新幹線と主な特急列車で、チケットレス乗車サービスを開始した。今後も、お客さまの声を真摯に受け止め、快適なご利用環境の提供に努めていく。

お客さまへの説明・周知方法に関しては、今般の運賃・料金改定について、お客さまにご理解いただくため、現在、JR九州ホームページに特設ページを開設し、ご案内を行っている。あわせて、運賃・料金改定に関する専用ダイヤルを設置し、お客さまからのお電話でのお問合せに対応している。

認可後は、運賃・料金改定やお客さまサービスについてのパンフレットを各駅で配布するほか、駅や車内でのポスターの掲出、放送等によるご案内を予定している。また、学校に対しては、運賃・料金改定の実施と通学定期券の早めのお買い求めについて、2025年度から実施する「通学定期券を継続で購入する場合の資格確認の簡略化」のご案内とあわせて、丁寧に説明していく。なお、通学定期運賃については、家計への影響を考慮し、割引率の変更は行わず、普通旅客運賃の改定分のみの改定を申請しており、何卒ご理解賜りたい。

- ・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。
- ・指宿枕崎線指宿－枕崎間など、具体的に検討会を立ち上げているとのことだが、いつまでに結論を出すことになっているのか。また、他にも検討している区間があるのか。

当社として、いわゆる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いくが、地方路線のあり方については、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、取り巻く環境が大きく変化する中、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、県や沿線自治体とは日頃から様々な情報交換を行っており、改正された地域交通法や基本方針の趣旨に則り、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。

なお、既に検討会議を立ち上げている指宿枕崎線（指宿－枕崎間）について、現時点でいつまでに結論を出すといった具体的な話はない。地域公共交通の課題は、先送りすべきでなく、いたずらに時間をかけるのは良くないと思っているが、まずは関係者間で納得ができるよう議論していくことが大切だと考えている。

その他の線区について、現時点で決まったものはないが、先述のとおり、改正された地域交通法や基本方針の趣旨を踏まえ、大量輸送という鉄道の特性が活かせなくなっている線区については、県や沿線自治体などの考えも伺いながら、将来に向けた議論を行っていきたいと考えている。

○ 三浦委員からの質問に対する申請者の回答

・ JR九州高速船株式会社が運航するクイーンビートルにおいて、令和6年2月に浸水が確認されていたにも関わらず、同年5月末までの間、長期に渡り国交省への必要な報告を怠り、運航を継続したこと等、関係法令等に違反する事実があったが、このことはJR九州に対しても事前に報告がなされていなかったものと承知している。

本件は、国から行政処分を受ける事態となったが、親会社たるJR九州として、今回の事態を受けて、安全対策について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。

当社グループであるJR九州高速船株式会社において発生した、安全確保に関する重大な問題について、ご利用のお客さまや関係する皆さまに多大なご迷惑及びご心配をおかけし、信頼を裏切ることとなったことを、深くお詫びする。

当社ではこれまで、グループガバナンスとして、

- ・ 各グループ会社の担当役員と担当主管部を定めた上での、事業の指導・支援
- ・ 当社から派遣した非常勤役員による、取締役会等での業務執行状況の確認
- ・ 総合経営会議、JR九州全社安全推進会議、グループ社長会、JR九州グループ全社安全推進会議等、全グループ会社社長を集めた定例会議の開催
- ・ JR九州グループ監査役会議の開催
- ・ グループ会社社長に対するコンプライアンス研修の実施

等の取組みを実施してきた。

今回のJR九州高速船株式会社における事象を受け、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」を周知したところである。また、当社の鉄道事業をはじめ、グループ全社の社員に対し、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。

本事象を受けて、グループガバナンス向上に向け、

- ・ グループ会社における安全担当者の設置及び安全に関する定例会議の開催
- ・ 2024年度下期の、監査部によるグループ会社の監査テーマを「安全」に変更
- ・ JR九州グループ監査役会議において、実際の不祥事事例を用いた、社外講師の実践的な講義を取り入れることによる、監査役のスキル向上
- ・ 監査役が共通して行うべき「監査役チェックリスト」に、業種・セグメント毎のリスクの特定及び当該リスクに応じて実地監査等を行う項目の追加
- ・ グループ会社のガバナンス強化にJR九州本体として主導的に関与することを明確化するため、グループ会社において行政処分を受ける等社会的影響の大きな事象が発生した場合に、

J R九州本体がその改善に向けた対策等の実施及び進捗状況をモニタリングし、現地での調査等を含む必要な指導及び支援を行うことを、J R九州の関係会社経営管理規程に追加  
・グループ会社の経営層向けマネジメントブック勉強会の開催  
等の取組みを行っていく。

また、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。第三者委員会の委員には、ガバナンス専門の弁護士も参加しており、J R九州高速船株式会社に対する当社のグループガバナンスについても提言を受けることとしている。

国土交通大臣からJ R九州高速船株式会社に対して発せられた、「輸送の安全の確保に関する命令」及び「安全統括管理者及び運航管理者の解任命令」を厳粛に受け止め、原因追究・再発防止に取り組むだけでなく、J R九州グループ全体としても、改めて安全管理体制を強化し、信頼の回復に努めていく。

## 一般公述人からの意見に対する申請者の回答

### ○ 桜井公述人からの意見に対する申請者の回答

・収入減少の見通しが根拠不明

収入減少の見通しの根拠に関し、その見通しを根拠不明とする桜井公述人の主たる論拠は、「2025年度から2027年度の輸送量は、2021年度から2024年度の輸送量のトレンド上にある」とすることにある。その論拠に立ったうえで、2025年度から2027年度にかけて輸送量は減少せず、輸送量の減少がない以上、「旅客運輸収入の減少は起こらない」と主張を展開している。

収入の見通しの前提は、輸送量、すなわち輸送人員の見通しであることから、輸送人員についての当社の見解を次のとおり回答する。

輸送人員は、コロナ禍の影響により2020年度に大きく落ち込んで以降、2021年度から2023年度までは回復基調にあった。しかしながら、当社は、2024年度以降もこのトレンドが継続し、コロナ禍前の輸送人員を上回ってそのまま推移するとの前提には立っていない。

2023年5月の新型コロナウイルス感染症の5類移行により、社会生活は、一面では、かつての日常が戻ってきたと言えるものの、オンライン会議やテレワーク等の新しい生活様式の定着の結果、2023年度の輸送人員は、コロナ禍前の水準に戻らない結果となった。当社としては、コロナ禍からの回復がすでに頭打ちし、この状態を基点として、今後推移していくものと見込んでいる。

定期・定期外に区別した、今後の見通しの具体的な根拠は、以下のとおりである。

まず、定期について、2023年度の輸送人員は上期・下期ともコロナ禍前の94.5%であったことから、2023年度初の時点で、「コロナ禍からの回復を終えた定常状態」であったものと判断し、今後さらなる回復は望めず、2024年度以降は沿線人口の減少と連関して減少していくものと推定している。

次に、定期外については、2023年度上期がコロナ禍前の91.8%、下期が95.2%であったことから、2023年度下期初の時点で「定常状態」であったものと判断している。そのうえで、2024年度以降は、利用目的の別により、業務等のご利用は沿線人口の減少と連関して減少していき、プライベートや観光でのご利用は県民所得の上昇と連関して上昇していくものと推定している。

また、桜井公述人の主張には、「高速道路の発達や人口減少、さらにはコロナ禍での生活様式の変化による収入の減少が、2022年度から2024年度までには現れず、2025年度以降に現れるというのでしょうか」とある。当然、当社としても、これらを理由とする減少が2025年度以降に、突如として現れると考えているわけではない。高速道路の発達や人口の減少は、コロナ禍前から当社の経営に影響を及ぼしてきた要因であり、今後も影響を及ぼすものと考えている。ただ、コロナ禍からの回復局面においては、従来からの減少要因による減少幅よりも、コロナ禍からの回復による上昇幅が大きかったにすぎないものと考えている。

これらを総合し、まず定期については、2023年度輸送人員実績2億527万3千人に対して、平年度3年間の最終年度である2027年度には1億8,952万6千人に減少する一方、定期外については、2023年度実績1億1,360万5千人に対して2027年度には1億1,369万2千人へと増加を見込んでいる。これを、一般の運賃・料金改定を実施しない場合の収入に換算し、2025年度から2027

年度までの3年間の平均と2023年度実績とを比較した場合、定期収入は減少、定期外収入は増加し、合計では、2023年度実績1,450億8千6百万円に対し、2025年度から2027年度までの3年間の平均では1,482億6千5百万円となると見込むものである。

#### ・適正コストの算定の不備

適正コストの算定方法については、国土交通省が定めた「収入原価算定要領」に沿って、正しく算定したものである。

具体的に2022年度を例に示すと、当年度の基準コストは総額763億5千9百万円、実績コストは総額603億1千6百万円であった。これを、線路費、電路費、車両費、列車運転費、駅務費の5費目ごとに実績コストと基準コストを比較したところ、当社においては、全ての費目で基準コストが実績コストを上回ることから、基準コストと実績コストを足し合わせ2で割った数値を適正コストとしており、この段階での適正コストは683億3千7百万円である。

「収入原価算定要領」によると、この適正コストに、前回運賃改定時の実績年度、すなわち1995年度の実績コストと基準コストの乖離度と、今回の運賃改定時の実績年度、すなわち2022年度における乖離度の差分の2分の1を、経年変化努力率として加味することとなっている。

当社においては、線路費、列車運転費、駅務費の乖離度が、1995年度と2022年度とで改善したため、その差分の2分の1を適正コストに加算する一方、電路費、車両費については後退したため、その差分の2分の1を適正コストから減算している。その結果、適正コストは744億8千3百万円となり、この数値を収入原価総括表に記載しているものである。繰り返しとなるが、国土交通省が定めた「収入原価算定要領」に沿って原価計上しており、当社としては、適正コストの算定に不備はないものと考えている。

#### ・減価償却費の問題点

減価償却費の計上について、会計上、2022年度の減価償却費実績は96億5千4百万円であるのに対し、収入原価総括表上の減価償却費が189億6千万円になっているとの指摘であるが、これは2024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、減損処理にかかる影響額を正しく反映したものである。

当社は「JR会社法改正法」により、2016年4月に、JR会社法の適用対象から除外されることとなり、「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された。その結果、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かかる固定資産について、会計基準に則って減損処理を行った。

減損処理により減額された鉄道事業固定資産にかかる減価償却費は、会計上は2016年度以降の費用として認識されないが、税務上は毎年度の費用として認識され、税務申告書で報告しており、会計と税務との差額を税務申告書に基づき加算し、原価に計上したものである。従って、当社の減損処理に恣意性はなく、また、「減価償却費を十分に計上してこなかった」とする桜井公述人の主張も、減損処理の経緯や内容を適切に把握し指摘したものとは言えず、さらには「経営政策の失敗の結果」との批判には当たらないものである。

繰り返しとなるが、減価償却費は、国土交通省が定めた「収入原価算定要領」に沿って、原価計上しているものである。