

北海道旅客鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の
上限変更認可申請について（１回目）

１．日 時

令和６年７月９日（火） １０：４０～１１：５５

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、澁谷、
藤間

４．議事概要

- 鉄道局から、北海道旅客鉄道株式会社（以下「ＪＲ北海道」という。）からの鉄道の旅客運賃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 経営安定基金運用益は、赤字補填に充てられているのか。また、基金の取り崩しはＪＲ北海道の裁量に委ねられているのか。
 - ② 営業外収支の差額全てが経営安定基金の運用益であるのか。
 - ③ 収入原価の推定値について、旅客運賃収入は人口減により減少している一方、特急料金等の収入は増加しているが、なぜか。
 - ④ 営業外収益の中には旅客収入以外のものも含まれているが、例えば、ホテル事業のように、直接鉄道事業に関わらないものはあるのか。
 - ⑤ 営業赤字の線区別内訳はどうなっているのか。
- 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 経営安定基金は国鉄改革の際に、赤字を補填する形で設定されたものである。ＪＲ北海道は運用益を経営の赤字補填に充てている。また、本基金の取り崩しは国土交通省の認可事項となっていることから、自らの裁量で取り崩すことは出来ず、今までに取り崩した例はない。

- ② 営業外収支の差額全てが経営安定基金によるものではなく、営業損益と経常損益の差額を指している。経営安定基金の運用益以外にも、鉄道・運輸機構による特別債権の購入等の支援等を含めた額である。
 - ③ インバウンド需要のほか、特急列車の全席指定化及びイーールドマネジメントの導入によるものである。
 - ④ 基本的に鉄道事業の収支である。運輸雑収として駅の売店等の鉄道に付帯している部分は含まれているが、別事業のものは含まれていない。
 - ⑤ 営業損益ベースで算出したものが公表されているため、これを資料として提出する。
- 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。