
鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会 ご説明資料

令和4年3月2日
(一社) 日本民営鉄道協会

■ 民営鉄道を取り巻く状況

- 民営鉄道を取り巻く事業環境は、人口減少・少子高齢化の進展や高質な輸送サービスを維持するための多額の投資等の事業リスクにより、今後益々厳しさを増していくことが懸念されております。
- 特に、地方の中小民鉄は既に存続すら危ぶまれる状況にあり、地域と連携した諸施策により辛うじて事業を維持している状況にあります。
- 加えて、今般の新型コロナウイルス感染症の影響による大幅な旅客減少・減収に伴い、その経営は一気に未曾有の危機的状況に陥っております。
- また、コロナ禍収束後においても、行動変容によるテレワークの普及等に伴い、通勤を始めとする旅客需要がコロナ禍以前の水準に回復する見通しは立たず、経営への影響の長期化が現実的となっております。
- 今後とも、今般のコロナ禍等の非常時も含め、持続的に安全で安定した輸送を維持確保し、社会的要請や利用者ニーズに応じた高質な輸送サービスを提供していくためには、民鉄事業者の自助努力はもとより、原価に応じた適切な収入に裏付けされた中長期的な経営基盤の安定が不可欠であると考えております。

鉄道運賃・料金制度のあり方に関するご提案 ①

■ 上限認可制の下では、上限運賃の内側で減収を伴う事業者負担による価格設定のみが可能であり、需要動向や利用者ニーズに応じた商品(価格)の設定や機動的な実施が難しい

- 上限認可制については、認可時の収入算定の根拠となる運賃を認可した上で、当該運賃に基づき算定される総収入を超えない範囲内で、合理的な説明を前提とした運賃の設定を届出など簡便な手続きにより可能とすること。
- 定期運賃については、認可対象外とし、認可を受けた運賃を算定根拠とした合理的な定期運賃の設定を届出など簡便な手続きにより可能とすること。
- 運賃などについて、営業路線・区間、利用する時間帯・曜日・季節等、需要や営業施策に応じた設定を可能とすること。

鉄道運賃・料金制度のあり方に関するご提案 ②

■ 競争による効率化を促す原価の算定方式が経費削減圧力となり、利用者利便の維持・向上に必要な設備投資などの中長期的な施策の判断が難しい

➤ 将来推計方法と原価計算期間

- ・ 社会環境等が大きく変化する環境下における収入(輸送人員)・原価の将来推計方法と計算期間の検証及び見直し

➤ 原価の算定方式

- ・ 導入から20数年が経過しており、事業環境の変化を適正に反映されているか算定方式の検証
- ・ 検証結果に応じて、グループ（JR・大手民鉄・地下鉄）毎に間接的な競争を通じて効率化を促す算定方式について、現状及び将来に適応した見直し

➤ 行政及び社会的要請による投資に係るコストの原価への適切な反映

- ・ ホームドア等のバリアフリー化、防災・減災、国土強靱化などの施策に伴う施設整備から発生する維持補修費等について、投資インセンティブが働くよう適切に原価に反映

鉄道運賃・料金制度のあり方に関するご提案 ③

■ 大規模な災害時にも輸送の質を維持しつつ事業を継続するため、応急的・恒常的な運賃制度上の措置が必要ではないか…

- 鉄道事業の継続に支障が生じる急激な減収に対応した時限的な運賃加算等の応急措置について、簡便な手続きにより早急に実施できるよう柔軟な運用を検討されたい。
- 将来需要の先行きが見通せない状況において、需要予測について事後検証を前提として足元の実績を基準とするなど一定のルールを定め、運賃改定の早期検討が可能となるよう検討されたい。
- 今般のコロナ禍など感染症等の影響に伴う大幅な減収、近年頻発する大規模自然災害に伴う多額の復旧費用等に応急的に対処するため、これら有事に備えた資金について平時の運賃等に上乗せした留保を可能とするよう検討されたい。

鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会 ご参考資料

令和4年3月2日
(一社) 日本民営鉄道協会

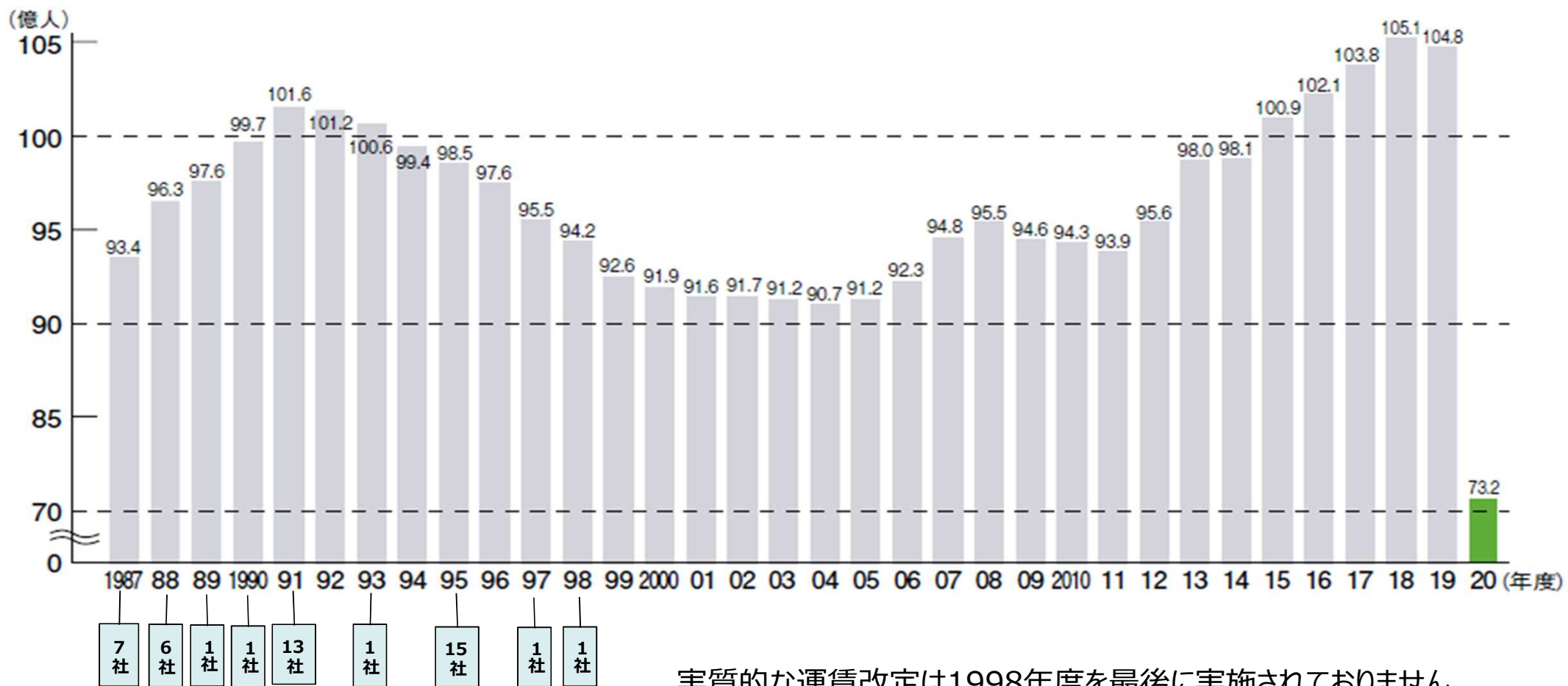
I. 一般社団法人 日本民営鉄道協会の概要

一般社団法人 日本民営鉄道協会は、鉄道輸送の公共性にかんがみ、鉄道の安全・安定輸送の確保と輸送力の増強を促進する施策等に協力し、鉄道事業及び軌道事業の健全な発達を図り、もって国民経済の発展に寄与することを目的とする団体です。昭和42（1967）年6月28日に社団法人として設立されました。

会員数および会員各社：72社（令和3年10月現在）

大手民鉄 16社		中小民鉄 56社				
		東北	関東	中部	関西	中国
関東	中部	弘南鉄道	ひたちなか海浜鉄道	岳南電車	京福電気鉄道	岡山電気軌道
東武鉄道	名古屋鉄道	津軽鉄道	上信電鉄	静岡鉄道	叡山電鉄	水島臨海鉄道
西武鉄道	関西	青い森鉄道	上毛電気鉄道	大井川鐵道	嵯峨野観光鉄道	広島電鉄
京成電鉄	近畿日本鉄道	岩手開発鉄道	秩父鉄道	遠州鉄道	北大阪急行電鉄	一畑電車
京王電鉄	南海電気鉄道	仙台空港鉄道	新京成電鉄	伊豆急行	泉北高速鉄道	四国
小田急電鉄	京阪電気鉄道	福島交通	銚子電気鉄道	伊豆箱根鉄道	水間鉄道	高松琴平電気鉄道
東急電鉄	阪急電鉄	北陸信越	小湊鉄道	豊橋鉄道	和歌山電鐵	伊予鉄道
京浜急行電鉄	阪神電気鉄道	アルピコ交通	山万	三岐鉄道	紀州鉄道	とさでん交通
東京地下鉄	九州	上田電鉄	高尾登山電鉄	福井鉄道	能勢電鉄	九州
相模鉄道	西日本鉄道	長野電鉄	江ノ島電鉄	えちぜん鉄道	神戸電鉄	島原鉄道
		富山地方鉄道	湘南モノレール		山陽電気鉄道	長崎電気軌道
		万葉線	箱根登山鉄道			熊本電気鉄道
		北陸鉄道	富士急行			

Ⅱ. 輸送人員ならびに運賃改定の推移（大手民鉄16社）



実質的な運賃改定は1998年度を最後に実施されておられません。

※「消費税」、「特定都市鉄道整備積立金制度」に伴う改定を除く。

Ⅲ. 新型コロナウイルス感染症の影響について

2019～2021年度 大手民鉄16社 輸送人員・運輸収入の推移（4月～9月 第2四半期実績比較）

新型コロナウイルス感染症の影響により、2020年度は定期・定期外ともに大幅な減少、減収となりました。

また、2021年度においても、コロナ前の2019年度と比較して大手民鉄16社全体で約7割程度にとどまっており非常に厳しい事業環境となっております。

なお、中小民鉄も同様の傾向ですが、事業者によっては更に厳しい状況となっております。

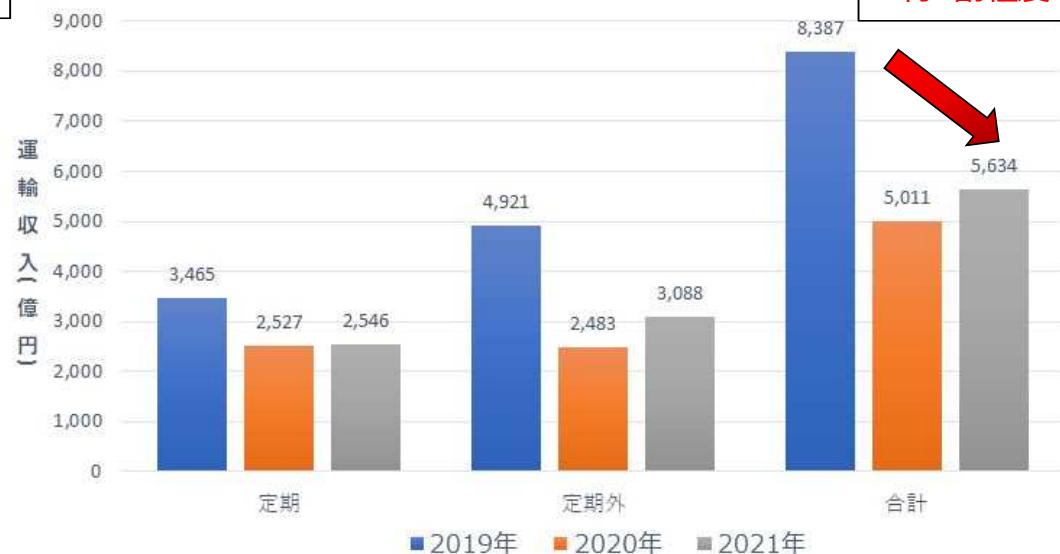
大手16社の輸送人員推移(2Q実績)

2019年度比
約7割程度



大手16社の運輸収入推移(2Q実績)

2019年度比
約7割程度



IV. 設備投資の状況

● 大手民鉄では、

① 安全対策工事

車両等の更新・改良、耐震補強・老朽化対策工事、
運転保安設備の整備、線路の立体化による踏切道の整理等

② サービス改善工事

エレベーター、ホームドアを含めたバリアフリー化、
駅施設の高度化、運行情報案内表示器の整備等

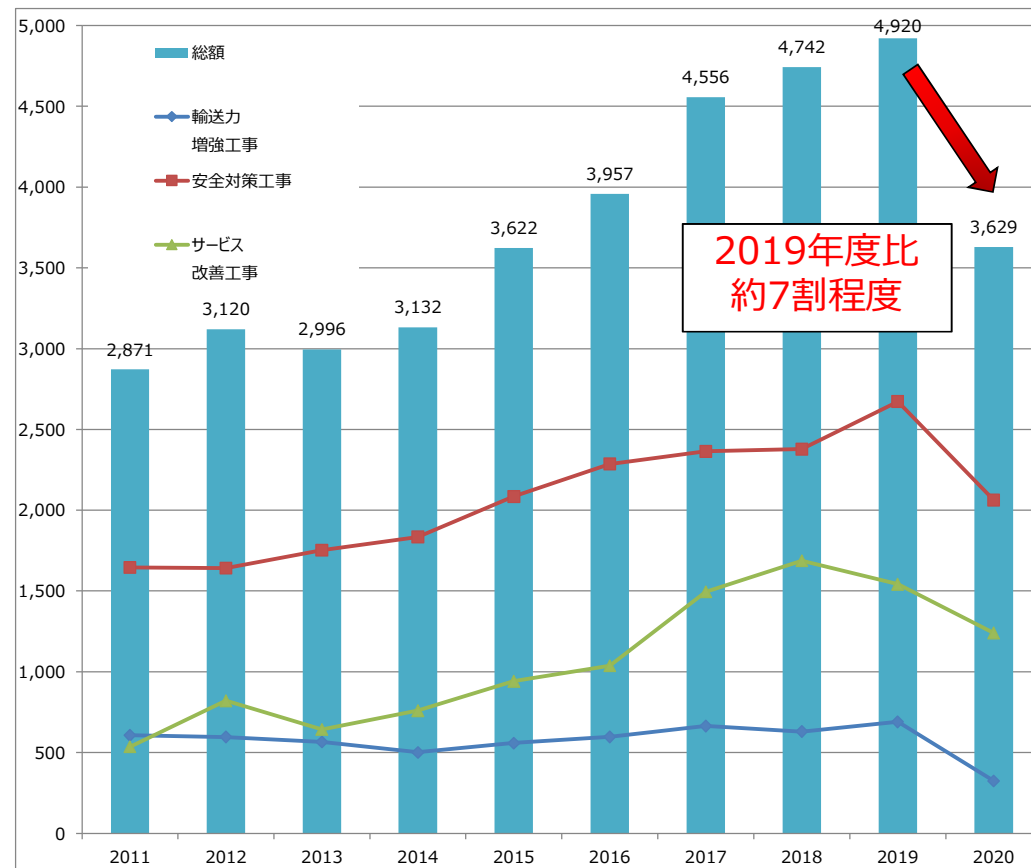
③ 輸送力増強工事

都心への乗り入れ工事、駅の新設・改良、車両の増備等、
巨額の投資を行い、安全・安心で快適な輸送サービスの
提供に努めております

● 地方民鉄では、厳しい事業環境の中、地域と連携し、

安全性及び利便性のさらなる向上のためさまざまな投資を行っております

大手民鉄16社の設備投資の推移（億円）



2019年度比
約7割程度