

### 3. 運賃・料金改定の申請について

---

## 運賃・料金改定申請の概要について（1／3）

○ 令和元年5月10日にJR北海道が申請した運賃・料金改定については、消費税率改定と合わせて、以下のとおり値上げを行い、約40億円規模の増収を図るものとなっている。

(1) すべての運賃及び料金に消費税及び地方消費税(10%)を含んだ額とする。

(2) 普通旅客運賃

① 100kmまで【幹線初乗り[1～3キロ]170円 ⇒ 200円(値上げ率17.6%)】  
従来の「対キロ制運賃(賃率×キロ数)」から「対キロ区間制運賃」に変更する。

※ポイント  
改定後の100kmまでの普通旅客運賃(対キロ区間制)は、消費税10%を含んだ額となる。

② 101km～200km(地方交通線は182km)まで  
引き続き、「対キロ制運賃(賃率×キロ数)」とし、適用する賃率を以下に改定する。

※ポイント  
101km以上の普通旅客運賃は、賃率×キロ数に消費税10%を乗じて端数整理した額となる。

幹線 17.85円 ⇒ 19.7円 (値上げ率10.4%)

地方交通線 19.6円 ⇒ 21.6円 (値上げ率10.2%)

③ 201km以上(地方交通線は183km以上)

現行の「対キロ制運賃」とするとともに賃率を据置く。

(3) 定期旅客運賃

割引率は据え置くものの、普通旅客運賃の改定に併せて改定する。

## 運賃・料金改定申請の概要について（2／3）

### （4）特別急行料金（北海道新幹線を含む）

運賃に加え、料金の改定を行うことは加重的な負担となること、都市間輸送はバス等との競争が厳しいことも踏まえ、改定は消費税率転嫁分のみとする。（在来線の特急料金は認可後届出）

### （5）その他（加算運賃）

普通旅客運賃とは別に、南千歳～新千歳空港間に設定している加算運賃（現行140円）については、当該区間の鉄道施設の設備投資資金の回収が進んだことから、今回の運賃改定にあわせて、普通運賃で20円（改定率△0.86）に減額を行う。 ※認可後速やかに届出実施

### （6）改定率

区 分	改 定 率	10%消費税 に伴う改定率	運賃・料金改定 に伴う改定率
普通旅客運賃 （加算運賃減額含む）	15.7% 12.1%	1.8%	13.9% 10.2%
定期旅客運賃	22.4%		20.5%
通 勤	22.6%		20.8%
通 学	21.8%		19.9%
料 金	1.8%		0.0%
全 体	11.1%		9.3%

※ 改定率は、各区分の区間・券種毎の輸送量を加味した平均の増加率を表している。

（割引率48.9%）

（割引率72.4%）

JR北海道の運賃・料金改定における10%消費税に伴う改定分と、同社の実質運賃・料金改定分については上記のとおり。  
また、10%消費税に伴う改定分に関しては、事業全体として110／108以内の増収である。

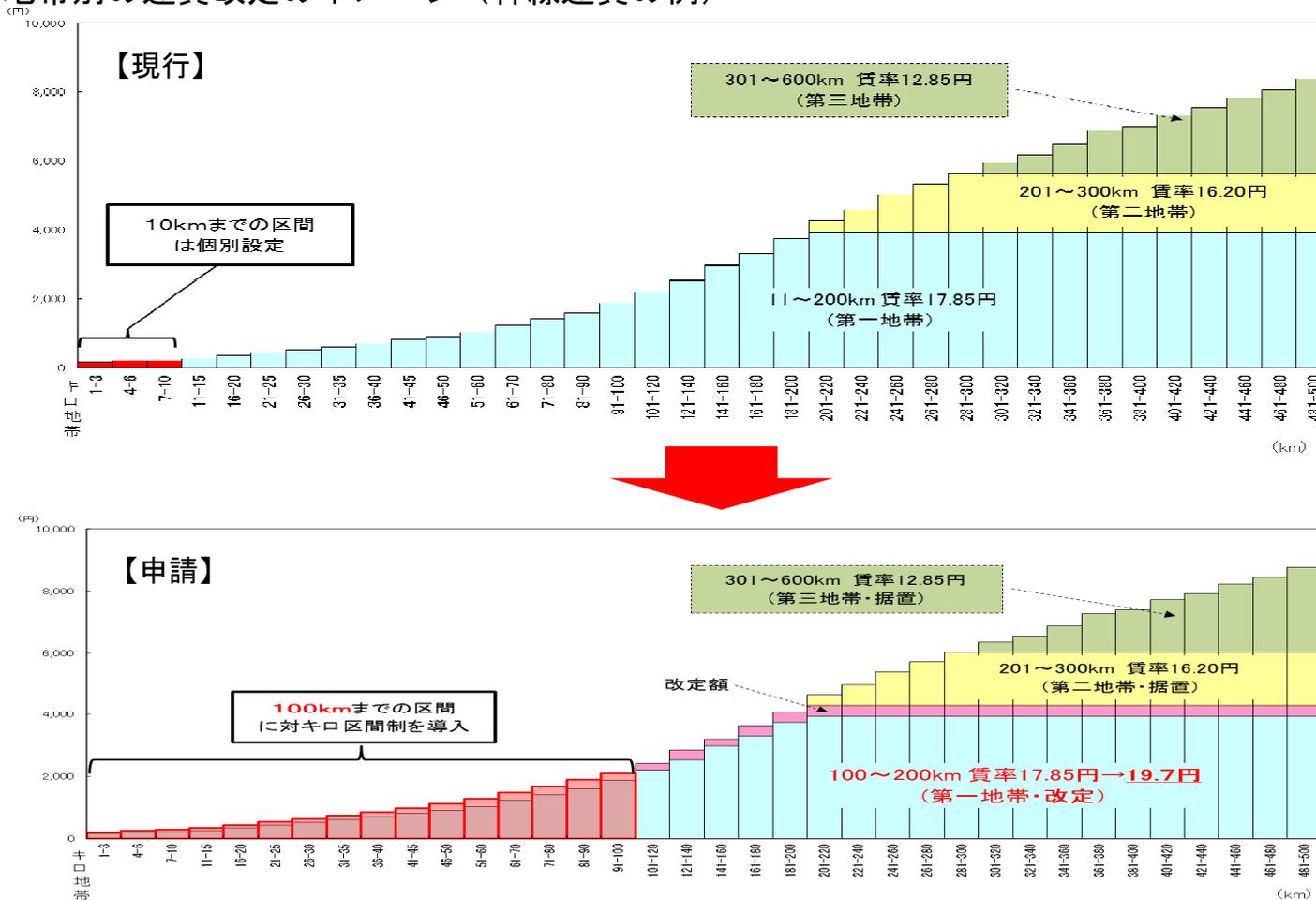
### （7）実施予定年月日 令和元年10月1日（消費税率の引上げに伴う運賃改定と同時）

（参考）前回の運賃改定：実施時期：平成8年1月10日、改定率：7.0%（初乗り運賃140円 → 160円）

# 運賃・料金改定申請の概要について (3/3)

- (参考) ・対キロ制とは、キロ当たりの賃率に乗車区間の営業キロを乗じて運賃額を計算する方法であり、JR旅客会社等で採用されている。
- ・対キロ区間制とは、一定の距離を基準として区間を定め、乗車区間に応じた運賃を適用する制度で、乗車距離に応じて階段状に運賃が変化していくもの。多くの大手民鉄や公営、中小民鉄がこの制度を採用している。  
(平成8年1月にJR九州でも採用されている。)

(参考) ・キロ地帯別の運賃改定のイメージ (幹線運賃の例)



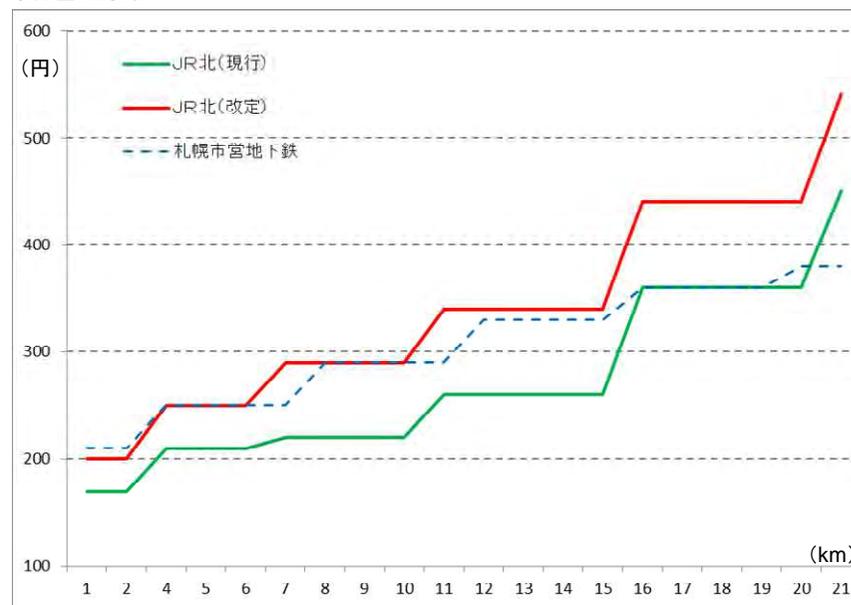
# 近距離運賃の比較について(例:幹線)

## ○ JR北海道(幹線運賃)と札幌市営地下鉄との比較

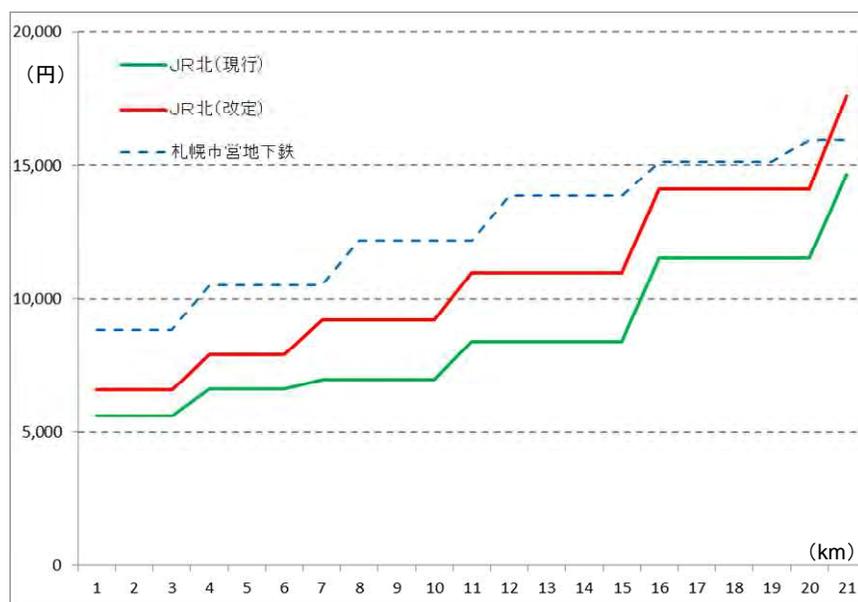
※ 札幌市営地下鉄の運賃額は10%消費税改定後の運賃(現在申請中)

(JR北海道の輸送人員/平成30年度)  
 年間 136百万人 (1日あたり37万人)  
 定期 78百万人 (57パーセント)  
 定期外 59百万人 (43パーセント)

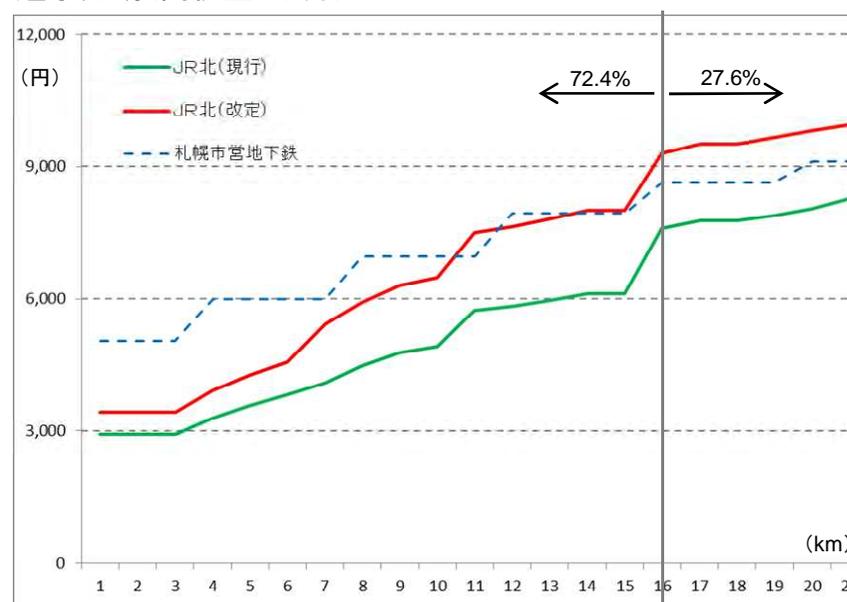
### 1. 普通運賃



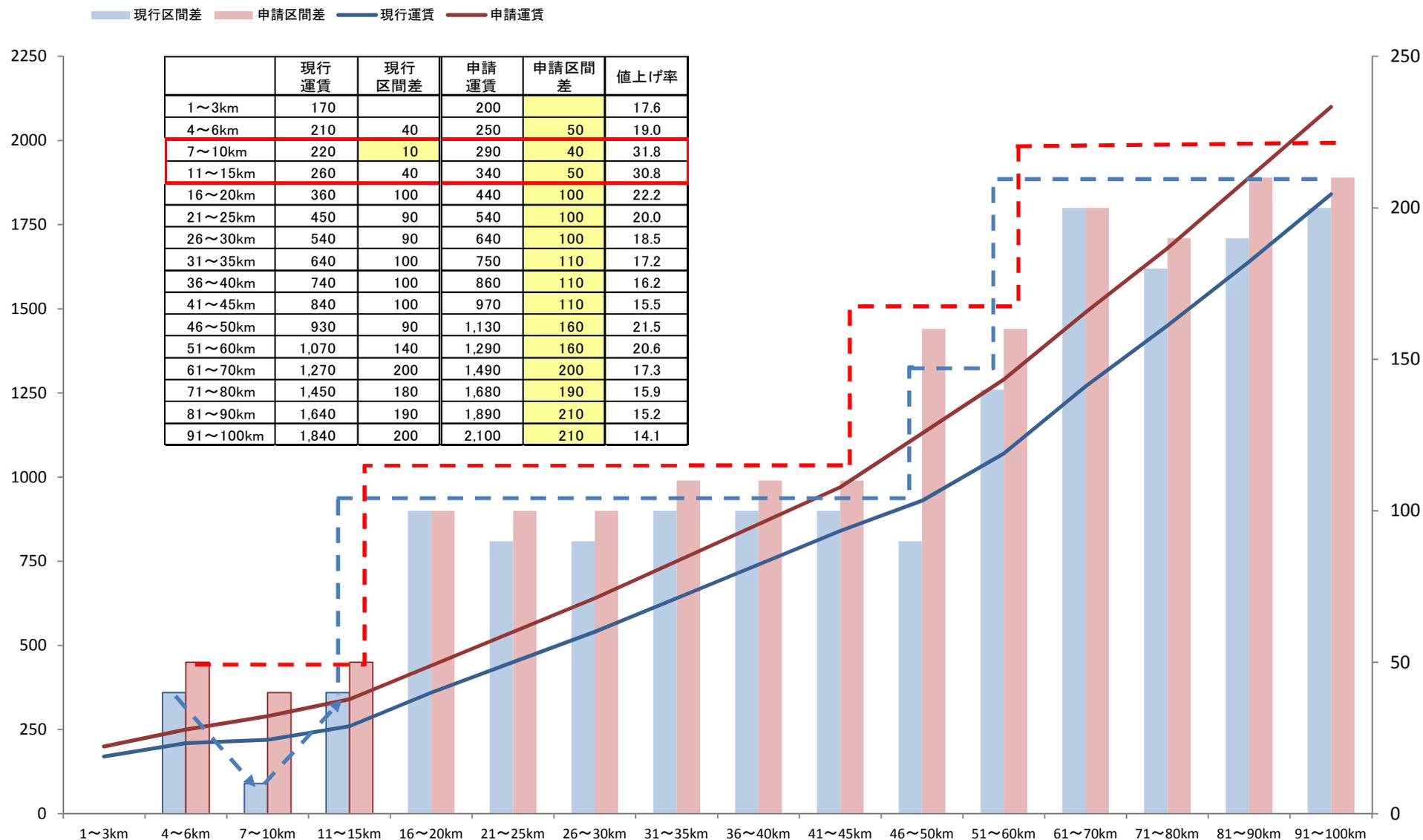
### 2. 通勤定期(1ヶ月)



### 3. 通学定期(高校生1ヶ月)



# 対キロ区間制運賃で値上率が3割となっていることについて



現行運賃の近距離区間では、本来、利用距離に応じて相応に負担する運賃を増加させていくべきところ、現行、区間毎の運賃差にばらつきがあり、とくに4～6kmが210円、7～10kmが220円となっており、その区間差額が10円となっている一方、前後の運賃区間差額は40円であり、7～10kmの区間が低額となっている状況。このため、今回、100kmまでの区間に「対キロ区間制運賃」を導入し、このばらつきを解消することで、公平に負担いただく形としている。なお、申請運賃額については、札幌市営地下鉄などの他交通機関の運賃設定状況も踏まえたものとしている。



# 主な利用者サービスの向上策

## (1) 新千歳空港アクセス 輸送の強化

- 札幌～新千歳空港を結ぶ  
快速エアポートの増発

4本→5本/時間化  
(2020年春ダイヤ改正)



## (2) 車内における無料Wi-Fiサービスの の提供

- 北海道新幹線、快速エアポート  
で実施

(快速エアポートは2020年  
度までに全22編成に導入)



## (3) 261系特急気動車の新製

- 老朽化した特急車両の置き換え

(2022年度予定)



## (4) H100形一般気動車の新製

- 主にローカル線で運行している  
老朽化した一般気動車の置き換え



(2019年度より順次  
導入予定)

## (5) 多目的車両の新製・ 一般車両の観光列車化

- 老朽化したリゾート車両の置き換え等 (2020年秋予定)
- キハ40形「紫水」号「山明」号の投入 (2019年9月頃予定)



## (6) 駅整備による まちづくりへの協力

- 民族共生象徴空間開設に伴う  
白老駅周辺整備事業

(2022年4月迄に順次整備)



## これまでのスケジュール

令和元年

5月10日(金) 認可申請

5月13日(月) パブリック・コメント意見募集(開始)

5月15日(水) 運輸審議会 諮問

5月26日(日) パブリック・コメント意見募集(締切)

意見総数 72件

7月1日(月) 運輸審議会 公聴会開催(札幌)

申請者(JR北海道社長)意見陳述、一般公述人(3名)陳述など

7月25日(木) 運輸審議会 答申

令和元年5月15日付けで国土交通大臣から運輸審議会に対し諮問した事案について、審議の結果、申請どおり認可することが適当であるとの結論に達し、国土交通大臣に対して答申された。

# (参考) 収入原価について

(単位:百万円、%)

科目	29年度 (実績)	30年度 (推定)	令和元年度 (推定)		平年度 3年間合計 (令和2~4年度)(推定)		増収額(c) b-a	
			現行	申請	現行(a)	申請(b)		
収入	旅客運賃収入	54,823	53,859	55,082	57,178	164,146	177,994	13,848
	特別急行料金等 収入	18,001	17,185	17,872	17,606	54,278	52,578	▲1,701
	その他収入 (運輸雑収、営業外収入)	48,703	46,457	46,368	46,368	133,350	133,350	0
	合計	121,527	117,500	119,322	121,152	351,773	363,921	12,148
原価	適正コスト	67,649	62,744	62,755	62,755	188,181	188,181	
	その他支出 (適正コスト以外、動力費、減 価償却費等)	77,805	73,818	71,448	71,448	212,397	212,397	
	事業報酬 (事業報酬、支払利息等)	992	968	954	954	2,937	2,937	
	合計	146,446	137,530	135,156	135,156	403,514	403,514	
差引損益	▲24,918	▲20,030	▲15,833	▲14,003	▲51,740	▲39,592		
収支率	83%	85.4%	88.3%	89.6%	87.2%	90.2%		

※端数整理のため計が合わない場合がある。

# (参考) 需要見通しについて

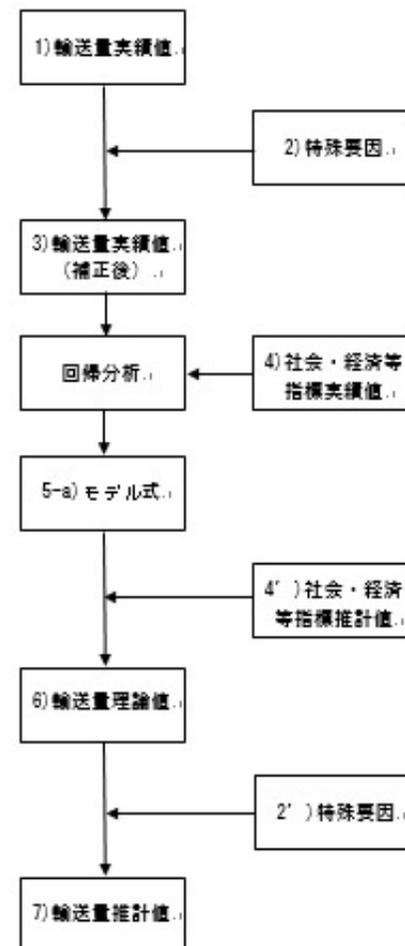
(単位:百万人キロ)

項目	平成27年度 (実績)	平成28年度 (実績)	平成29年度 (実績)	平成30年度 (推定)	
定期外	2,857	2,852	2,865	2,799	
定期	通勤	771	782	797	798
	通学	693	679	662	651
	計	1,463	1,461	1,459	1,449
合計	4,320	4,313	4,324	4,324	
対前年度比	—	99.8%	100.3%	98.2%	

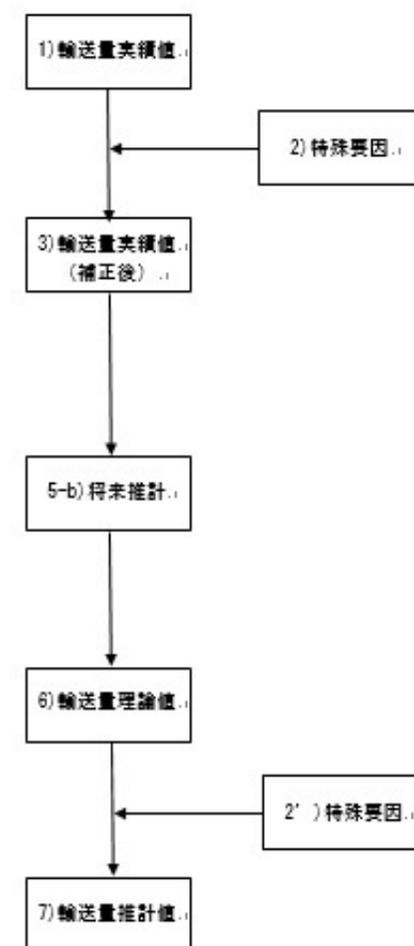
項目	令和元年度 (推定)	令和2年度 (推定)	令和3年度 (推定)	令和4年度 (推定)	
定期外	2,840	2,785	2,787	2,785	
定期	通勤	785	767	761	755
	通学	631	597	590	582
	計	1,416	1,363	1,351	1,337
合計	4,256	4,148	4,138	4,122	
対前年度比	100.2%	97.5%	99.7%	99.6%	

## 将来輸送量推計フロー

【在来線】



【新幹線】



# (参考)鉄道運賃制度について

---

## 上限認可・実施運賃届出制

### ○ 運賃改定の方法

個別事業者ごとに、上限運賃を国土交通大臣が認可。  
認可を受けた上限運賃の範囲内で実施運賃を届出。

#### 【鉄道事業法第16条第1項】

鉄道運送事業者は、旅客の運賃及び国土交通省令で定める旅客の料金（以下、「旅客運賃等」という。）の上限を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

※「国土交通省令で定める旅客の料金」は、特別急行料金、急行料金その他の運送の速達性を役務の基本とする料金であって、新幹線鉄道に係るものとする。（鉄道事業法施行規則第32条第1項）

#### 【鉄道事業法第16条第2項】

国土交通大臣は、前項の認可をしようとするときは、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かどうかを審査して、これをしなければならない。

#### 【鉄道事業法第16条第3項】

鉄道運送事業者は、第一項の認可を受けた旅客運賃等の上限の範囲内で旅客運賃等を定め、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。



# ヤードスティック方式について

事業者間で比較可能な営業費(人件費・経費)については、JR、大手民鉄、地下鉄の3グループ毎にヤードスティック方式により標準的な原価(基準コスト)を算定。

## ・基準単価、基準コスト等の公表までのフロー

決算関係データ

費用を5グループ化

- ①線路費 ②電路費 ③車両費 ④列車運転費 ⑤駅務費

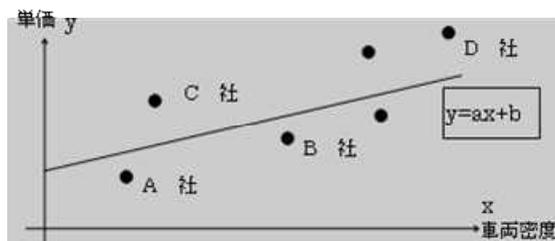
単価化

- ①線路費/線路延長キロ ②電路費/電線延長キロ ③車両費/車両数 ④列車運転費/営業キロ  
⑤駅務費/駅数

(費目/施設量)

回帰分析

線路費  
回帰分析例



費目	施設量	説明変数
線路費	線路延長キロ	線路1キロ当たりの車両キロ等
電路費	電線延長キロ	電車線1キロ当たりの電車走行キロ等
車両費	車両数	1車両当たり車両走行キロ等
列車運転費	営業キロ	1営業キロ当たりの列車走行キロ等
駅務費	駅数	1駅当たりの乗車人員等

基準単価算出

単価化したものを事業内容や事業環境などの相違を表す指標で回帰分析した結果の理論値を「基準単価」とする。

### 基準単価算出例

(単位:千円)

	線路費	電路費	車両費	列車運転費	駅務費
A社	13,712	1,060	6,941	38,319	113,048
B社	20,931	3,320	6,612	67,269	157,438
C社	19,739	2,037	7,119	61,425	117,048
D社	29,602	3,170	6,687	89,778	188,346

基準コスト算出

(基準単価 × 施設量)

### 基準コスト合計算出例

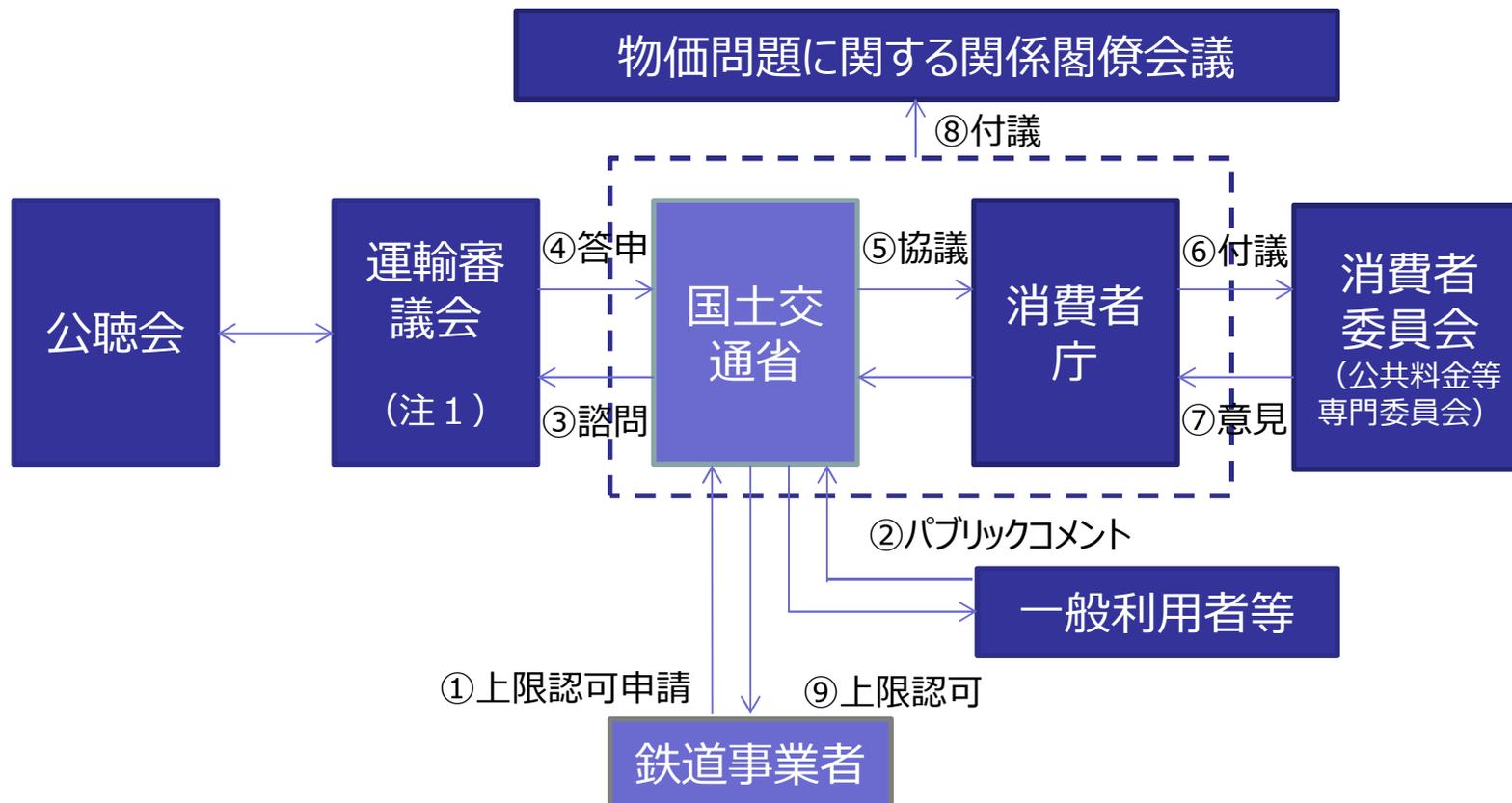
(単位:百万円)

	基準コスト	実績コスト
A社	68,306	69,318
B社	44,764	41,032
C社	22,348	23,848
D社	34,552	33,080

公表  
基礎データ・回帰式・基準単価・施設量  
基準コスト合計・実績コスト合計

# 運賃改定手続きの流れ

(JR、大手民鉄の例)



※ 物価問題に関する関係閣僚会議に付議される場合