

事案一覧表

鉄道局鉄道事業課
旅客輸送業務監理室
令和元年5月23日

審議事案

申請種別	申請年月日 受付年月日	申請者名	申請内容
鉄道の旅客運賃及び料金 の上限変更の認可	令和元年5月10日 令和元年5月10日	北海道旅客鉄道株式会社	<p>現行の旅客運賃及び料金の上限について、以下のとおり変更する。</p> <p>すべての運賃及び料金に消費税及び地方消費税（10%）を含む。</p> <p>普通旅客運賃</p> <ul style="list-style-type: none"> ・100kmまでは「対キロ制運賃」から「対キロ区間制運賃」に変更する。 ・101～200km（地方交通線は182kmまで）は「対キロ制運賃」とし、適用する賃率を17.85円から19.7円（地方交通線は19.6円から21.6円）とする。 ・201km～（地方交通線は183km～）は、「対キロ制運賃」とし、賃率は据置く。 <p>定期旅客運賃</p> <ul style="list-style-type: none"> ・普通旅客運賃の改定に合わせて改定する。 <p>改定率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・普通旅客運賃：15.7% ・定期旅客運賃：22.4% <ul style="list-style-type: none"> 通勤：22.6%（割引率48.9%は据置） 通学：21.8%（割引率72.4%は据置） ・料 金： 1.8%（消費税分のみ） ・全 体：11.1%
備 考			<p>○前回改定実施年月日 （消費税率の引き上げによる改定を除く） 平成8年1月10日 改定率 7.0%</p> <p>○営業キロ 2,552.0km</p> <p>○平成29年度実績 旅客運賃収入 72,827百万円 収支率 83.0%</p>

北海道旅客鉄道株式会社における
運賃・料金改定申請について

(運輸審議会ご説明資料)

令和元年5月23日
鉄 道 局

目次

(頁)

1. 収入・原価の算定方法について	1
○ 収入・支出算定方法	2
○ 輸送数量の推計について	5
○ 将来輸送量推計フロー	6
○ 特殊要因一覧	7
○ 過去5年間の輸送量実績（平成25～29年度）	8
○ 輸送量の推計結果	8
○ 旅客運輸収入の推計について	9
○ 適正コストについて	10
○ 説明変数について平成30年度～令和4年度までの推計の考え方	11
○ 施設量について平成30年度～令和4年度までの推計の考え方	13
○ 適正コスト算定結果	13
2. 対キロ区間制運賃について	14
○ 改定後の近距離運賃の考え方	15
○ 幹線運賃区間4～6kmと7～10kmの区間差について	17
○ 国鉄時代の幹線、電車特定運賃のキロ帯、運賃設定状況	18
○ JR発足以降のキロ帯、運賃設定状況（JR北海道）	18
(参考) 千歳線 南千歳・新千歳空港間の加算運賃について	19

1. 収入・原価の算定方法について

収入・支出算定方法

【収入】

(単位:百万円)

	算 定 方 法	令和2年度 (推定)
旅客運賃 収入	以下において、説明いたします。 輸送数量の推計について(5～8頁), 旅客運輸収入の推計について(9頁)	59,459
特別急行料金 等収入		17,340
	17,816	
運輸雑収等	【手小荷物収入】 過去の実績を参考に数量を推定し、実績年度の平均単価を乗じて算出。 令和2年度 2,850(個数) × 平均単価 1,032円 ≒ 3百万円 <u>令和2年度の手小荷物収入 3百万円</u>	3
	【鉄道線路使用料収入】 (1) 軌道使用料(軌道修繕費) 軌道修繕単価 × 業務量で算出。 ※軌道修繕単価は 過去の実績に今後の修繕計画を加味して算出。 ※業務量は、貨物機関車が軌道上を走行するキロ数 令和2年度(上期)312.65千円/キロ × 3,245,886キロ ≒ 1,015百万円 (下期)268.12千円/キロ × 3,512,957キロ ≒ 942百万円 1,015百万円 + 942百万円 ≒ 1,957百万円 ① (2) 電気関係施設使用料(信号設備修繕費) 信号設備修繕単価 × 業務量で算出。 ※信号設備修繕単価は 過去の実績に今後の修繕計画を加味して算出。 ※業務量は、貨物列車が軌道上を走行するキロ数 令和2年度(上期)29.003円/キロ × 3,165,096キロ ≒ 92百万円 (下期)27.263円/キロ × 3,367,207キロ ≒ 92百万円 92百万円 + 92百万円 ≒ 184百万円 ② (3) 電気関係施設使用料(その他) 修繕等の計画を基に算出。 令和2年度 35百万円 ③ <u>令和2年度の鉄道線路使用料収入(①+②+③) ≒ 2,175百万円</u>	2,175
	【運輸雑収】 厚生福利施設収入、車両使用料収入等、その他運輸雑収については、 過去の実績に基づき算出。 (1) 厚生福利施設収入 令和2年度 7,413百万円 ① (2) 車両使用料収入等 令和2年度 3,059百万円 ② (3) その他の運輸雑収 令和2年度 5,166百万円 ③ <u>令和2年度の運輸雑収(①+②+③) ≒ 15,638百万円</u>	15,638
営業外収入	(1) 受取利息及び受取利息以外の雑収入 受取利息及び受取利息以外の雑収入については、過去の実績に 基づき算出。 ・受取利息 令和2年度 7百万円 ① ・受取利息以外の雑収入 令和2年度 2,480百万円 ② (2) 経営安定基金運用収入 運用計画を基に鉄道事業以外の事業と案分して算出。 令和2年度 経営安定基金運用収入 21,340百万円 + 機構特別債券利息 5,500百万円 ≒ 26,840百万円 × 鉄道事業の占める割合 92% ≒ 24,690百万円 ③ <u>令和2年度の営業外収入(①+②+③) ≒ 27,178百万円</u>	27,178
		121,792

(注) 端数整理のため計が合わない場合がある。

収入・支出算定方法

【支出】

(単位:百万円)

算定方法		令和2年度推定
適正コスト	適正コストについては、10～13頁において説明いたします。	62,852
その他人件費、経費等	【車両使用料収入等に係る人件費及び経費相当額】 収入に実績年度における鉄道事業の総費用に対する人件費・経費の割合を乗じて算出。 ※鉄道線路使用料収入は総額計上。 令和2年度(車両使用料収入 2,742百万円 + 駅共同使用料収入 87百万円 + 発売手数料収入 230百万円 + 厚生福利施設収入 7,413百万円) × 総費用に対する人件費・経費割合 82.42% ÷ 8,634百万円 8,634百万円 + 鉄道線路使用料収入 2,175 ÷ 10,809百万円 <u>令和2年度の車両使用料収入等に係る人件費経費相当額 10,809百万円</u>	37,132 10,809
	【特別急行料金等収入等に係る人件費及び経費】 平年度実績コストの合計に運賃収入に対する特別急行料金等収入及びその他の運輸雑収の割合を乗じて算出。 令和2年度 平年度実績コスト 65,231百万円 × (特別急行料金等収入17,340百万円 + その他の運輸雑収 5,166百万円) ÷ 旅客運賃収入 59,459百万円 ÷ 24,690百万円 <u>令和2年度の特別急行料金等収入等に係る人件費及び経費 24,690百万円</u>	24,690
	【車両使用料等に係る減価償却費、諸税、支払利息相当額】 (1) 車両使用料、駅共同使用料、発売手数料に係るもの 過去の実績をベースに算定した費用に、実績年度における鉄道事業の総費用から人件費及び経費を控除した額の割合を乗じて算出。 令和2年度 (車両使用料 1,945百万円 + 駅共同使用料 158百万円 + 発売手数料 998百万円) × 総費用に占める人件費・経費以外の割合 18% ÷ 544百万円 ① (2) 公団借損料に係るもの 過去の実績に基づき算出。令和2年度 202百万円 ② (3) 新幹線借損料に係るもの 過去の実績に基づき算出。令和2年度 887百万円 ③ <u>令和2年度の車両使用料等に係る減価償却費、諸税、支払利息相当額 (①+②+③) ÷ 1,633百万円</u>	1,633
	(1) 電気動力費・内燃動力費 動力費については、運行計画等を基に算出。 ・電気動力費 令和2年度 3,450百万円 ① ・内燃動力費 令和2年度 2,210百万円 ② (2) その他の動力費 石炭、排雪、冷暖房燃料について、過去の実績を基に算出。 令和2年度 27百万円 ③ <u>令和2年度の動力費(①+②+③) ÷ 5,687百万円</u>	5,687
賃借料	鉄道施設等賃借料、リース料、地代家賃等については、過去の実績及び今後の計画を基に算出。 (1) 鉄道施設等賃借料 698百万円 ① (2) リース料 499百万円 ② (3) 地代家賃等 1,413百万円 ③ <u>令和2年度の賃借料(①+②+③) 2,610百万円</u>	2,610

固定資産 除却費	過去の実績及び今後の設備投資計画に基づき算出。 令和2年度の固定資産除却費 801百万円	801
諸税	(1) 事業税については、過去の実績及び将来の計画に基づき算出し、 鉄道事業以外の事業と按分して算出。 令和2年度 342百万円 × 鉄道事業の占める割合 98% ≒ 336百万円 ① (2) 固定資産税、都市計画税等は、設備投資計画等を基に算出。 令和2年度 2,423百万円 ② (3) その他(印紙税、軽油引取税等)については、過去の実績を基に算出。 令和2年度 165百万円 ③ 令和2年度の諸税(①+②+③) ≒ 2,924百万円	2,924
減価償却費	過去の実績及び将来の設備投資計画を基に、各耐用年数及び各償却方法 に従い算出。 令和2年度の減価償却費 20,164百万円	20,164
雑支出等	【雑支出】 雑支出については、過去の実績及び今後の計画を基に算出。 ※雑支出とは、不要貯蔵品の処分損、物品売却損、その他の雑支出 令和2年度の雑支出 94百万円	853 94
	【経営安定基金運用費用】 運用計画を基に鉄道事業以外の事業と按分して算出。 令和2年度 経営安定基金運用費用 340百万円 × 鉄道事業の占める割合 92% ≒ 313百万円 令和2年度の経営安定基金運用費用 313百万円	313
	【法人税等】 資本金に対し10%配当に必要な法人税等について算出。 令和2年度の法人税等 446百万円	446
事業報酬	(1) 配当所要額(鉄道分) 10%配当を前提とする配当所要率(11%)による必要額を基に鉄道事業 以外の事業と按分して算出。 令和2年度 配当所要額 990百万円 × 鉄道事業の占める割合 83% ≒ 823百万円 ① (2) 支払利息 資金借入計画に基づき支払利息を算出。 令和2年度 158百万円 ② 令和2年度の事業報酬(①+②) ≒ 980百万円	980
(注) 端数整理のため計が合わない場合がある。		134,005

輸送数量の推計について

推計方法

1. 在来線については、過去5年間(平成25～29年度)の輸送量実績(輸送人キロ)を基に、過去の特実要因を取り除き、社会・経済等指標※を説明変数に用いた回帰分析を行って令和元～4年度の輸送量を推計。さらに将来の特実要因を加味。

※例: 定期外(優等・幹線)の説明変数: 人口・観光指標、対抗輸送機関指数

北海道新幹線については、開業(平成28年3月)後の年数が短く、回帰分析によるモデルを構築できないことから、開業に伴う一時的な増加の影響が収まった平成29年度実績と同等に推移するものと推計。さらに将来の特実要因を加味。

2. 1. で算出した輸送量推計に、運賃・料金改定に伴い発生する逸走率を加味。

・逸走率・・・運賃改定による減少輸送量率

$$= (\text{運賃改定による減少輸送量}) \div (\text{運賃改定無き場合の推定輸送量})$$

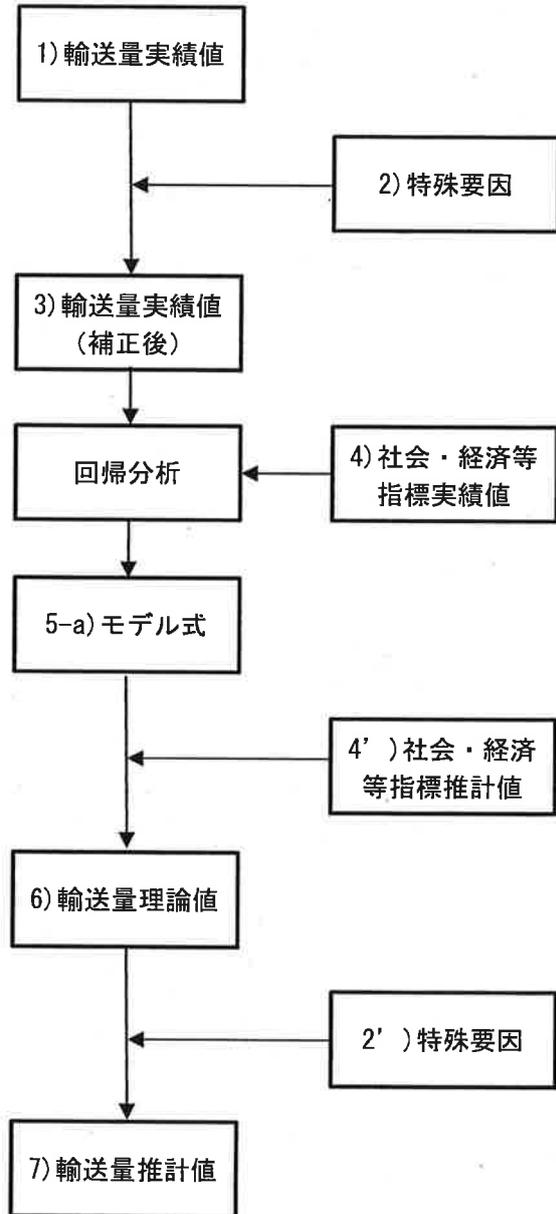
・弾性値・・・改定率1%あたりの逸走率

・逸走率 = 弾性値 × 改定率

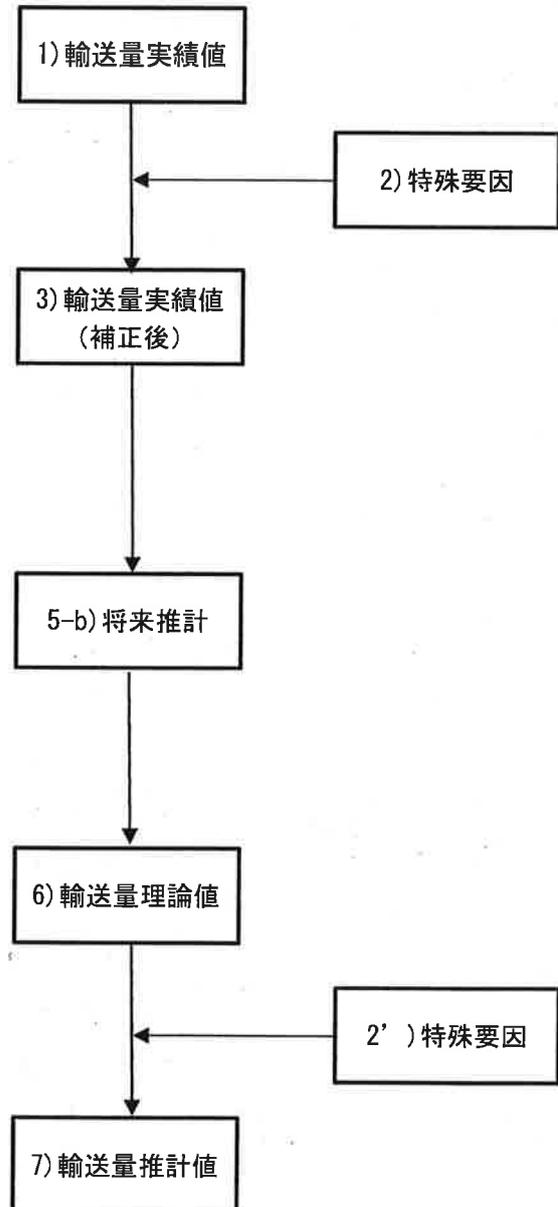
平成8年のJR北海道の運賃・料金改定及びJR北海道と類似している(地方ローカル線を有し、優等列車を運行している、比較的営業キロが長い)大手民鉄を対象に、過去の運賃・料金改定時における改定率と逸走率を用いた回帰分析を行って、弾性値を算出し、当該弾性値を今回の運賃・料金改定の改定率に乗じて逸走率を算出。

将来輸送量推計フロー

【在来線】



【新幹線】



特殊要因一覧

特殊要因	概要
【過去】	
消費税改定先買	平成26年4月の消費税改定に伴い、消費税改定前の駆け込み購入(=先買い)が発生したものの。
キハ183系気動車運用停止	平成25年7月～平成26年8月において、キハ183系気動車の一部について運用停止となり、当該車両にて運行されている特急「サロベツ」「北斗」(一部)に運休が発生したものの。
台風災害	平成28年8月末の台風災害により、石勝・根室線(平成28年9月～12月)、石北線・釧網線(平成28年8月～9月)において運休となったもの(根室線一部区間は引き続きバス代行)。
【過去及び将来】	
本州方面夜行列車廃止	平成27年3月～平成28年3月のダイヤ改正において、「北斗星」「カシオペア」「トワイライトエクスプレス」及び「はまなす」が廃止されたもの。
宗谷・石北方面特急列車旭川分断影響	平成29年3月のダイヤ改正において、宗谷・石北方面特急列車について一部を除き旭川始発・終着となり、同駅での乗換が発生することとなったもの。
江差線移管・海峡線旅客列車廃止	平成28年3月のダイヤ改正において、江差線(五稜郭・木古内間)が道南いさりび鉄道へ移管及び海峡線の旅客列車が廃止されたもの。
日高線災害	平成27年1月に、低気圧の影響により盛土流出・護岸変状等が発生し、以後一部区間を除きバス代行輸送を実施。
北海道レールパス	近年の輸送量に、経年の傾向とは異なる影響を与える訪日外国人向けの北海道レールパスについて、特殊要因として計上。
閏年	・閏年(平成28年、令和2年)を含む実績値及び推計値について、収入を得る機会が1営業日分多いため、1日分相当の輸送量を補正
【将来】	
北海道胆振東部地震等	平成30年9月6日に発生した北海道胆振東部地震及び9月5日の台風21号の影響により、列車運休が生じたこと及び地震発生後の風評被害による輸送量減少が発生。
大型連休(10連休)	令和元年の10連休となる大型連休の影響を考慮。
訪日外国人増加	訪日外国人の増加による影響考慮。
廃止想定線区	中期経営計画に記載されている鉄道からバス等への転換を想定する線区について、鉄道廃止となった場合の影響輸送量を考慮。

○過去5年間の輸送量実績(平成25～29年度)

(単位:百万人キ口)

		平成25 年度	平成26 年度	平成27 年度	平成28 年度	平成29 年度
定期外		2,812	2,775	2,857	2,852	2,865
定期	通勤	764	754	771	782	797
	通学	735	696	693	679	662
	計	1,499	1,449	1,463	1,461	1,459
合計		4,311	4,224	4,320	4,313	4,324
(うち新幹線)						
定期外				14	306	245
定期	通勤			0	0	0
	通学			0	0	0
	計			0	0	
合計				14	306	245

○輸送量の推計結果

(単位:百万人キ口)

		令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
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
(うち新幹線)					
定期外		246	243	245	247
定期	通勤	0	0	0	0
	通学	0	0	0	0
	計	1	1	1	1
合計		247	244	246	248

旅客運輸収入の推計について

推計方法

1. 平成29年度の実績賃率(収入/輸送量(人キロ))に、今回の運賃・料金改定における改定率を乗じて、改定賃率(消費税分含む)を算出し、それぞれの輸送数量の推計値に乘じて旅客運輸収入の推計値を算出。

なお、収入原価総括表の数字は決算ベース(消費税抜)であるため、上記で算出した旅客運輸収入を1.1で除す。

(例) 幹線定期外(普通)

- ・平成29年度実績賃率

収入:39,098百万円÷人キロ:2,434百万人キロ=16.065円

- ・今回の改定率:15.571%

※普通運賃(幹線)現行 Tarif および改定 Tarif に、各キロ地帯の輸送人員比率を乗じ、それらを合計して算出した「みなし現行収入」と「みなし改定収入」を比較し、改定率を算出。

- ・改定賃率

$16.065円 \times (1 + 15.571\%) = \underline{18.567円}$

- ・輸送量推計(令和2年度)

$2,400百万人キロ \times 18.567円 \div 1.1(消費税) = \underline{40,510百万円}$

旅客運輸収入の推計結果

(単位:百万円)

		令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
定期外		45,261	46,557	46,563	46,510
定期	通勤	8,302	9,048	8,986	8,914
	通学	3,615	3,854	3,807	3,755
	計	11,917	12,902	12,793	12,669
特別急行料金収入		17,606	17,340	17,531	17,706
合計		74,784	76,799	76,887	76,886

適正コストについて

適正コストの算定方法

- 1 各費目ごとの平成29年度基準単価の式に、説明変数の推計値（平成30年度、令和元～4年度）を乗じて基準単価を算定し、さらに施設量の推計値を乗じて、各年度の基準コストを算出。
- 2 各費目ごとに実績コストと基準コストを比較し、「基準<実績」の場合は、基準コスト、「基準>実績」の場合は、 $(\text{基準} + \text{実績}) \div 2$ を適正コストとする。
 なお、JR北海道においては、線路費、車両費、列車運転費が「基準>実績」となることから、 $(\text{基準} + \text{実績}) \div 2$ を適正コストとしている。
- 3 2の適正コストに、平成7年度の実績コストと基準コストの乖離度と、今回（平成29年度）の乖離度の差分の1/2を経年変化努力率として加味。
 なお、JR北海道においては、線路費、車両費、列車運転費の乖離度が、平成7年度と平成29年度とで改善しているため、その差分の1/2を適正コストに加算。一方、電路費、駅務費については後退しているため、その差分の1/2を適正コストから減算している。
- 4 3の適正コストにベースアップ率（0%）及び物価上昇率（平成29年度）を加味。
- 5 4の適正コスト合計に、激変緩和措置を加味する
 なお、JR北海道においては、全ての年度で「適正コスト（合計）<実績コスト（合計）」となり、その差が運賃収入の4%を超える年度については、超えた分について適正コストに加算する。

基準コストの算定に係る説明変数と施設量の推計について

$$\text{基準単価 } y = ax_1 + bx_2 + c$$

費目	a	b	c	説明変数	
				X1	X2
線路費	10,176.641	0.762	-39,936.464	車両密度 (対数)	雪量
電路費	5.836	-35.821	1,659.513	電車密度	電車線割合
車両費	38.230	0.745	1,439.262	1両あたり 車両走行キロ	雪量
列車運転費	22.180	2,960.816	-4,475.038	1列車1キロ当 たり乗車人員	列車密度 (対数)
駅務費	43.062	80,763.383	-296,817.511	1駅当たり 乗車人員	列車乗車距離 (対数)

費目	施設量
線路費	線路延長キロ
電路費	電路延長キロ
車両費	車両数
列車運転費	営業キロ
駅務費	駅数

説明変数について平成30年度～令和4年度までの推計の考え方

説明変数	推計の考え方
雪量 (cm)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 過去3年（平成27～29年度）の平均とした。
車両密度	<ul style="list-style-type: none"> ・ 旅客車両キロ／線路延長キロで算出。 ・ 旅客車両キロは、快速エアポートの増便、札沼線の電車本数の増により、増加する推計。 ・ 一方、線路延長キロは、廃止または廃止予定の時期が確定している石勝支線（新夕張～夕張）と札沼線（北海道医療大学～新十津川間）については、当該年度の線路延長キロを減少させている。 また、「持続可能な交通体系とするためにバス等への転換について相談を開始する線区」（いわゆる赤茶線区）については、令和2～5年までの4年間で段階的に他の交通機関への転換が行われるものと仮定し線路延長キロを減少させている。 ・ 以上により、車両密度は増加傾向で推移する推計。
電車密度	<ul style="list-style-type: none"> ・ 旅客電車キロ／電車線延長で算出。 ・ 旅客電車キロは、旅客車両キロと同理由で増加する推計。 ・ 一方、電車線延長は、特段の事情がないことから、横並びで推移すると推計。 ・ 以上により、電車密度については増加傾向で推移する推計。
電車線割合	<ul style="list-style-type: none"> ・ 電車線延長／電路延長で算出。 ・ 電車線延長は、特段の事情がないことから、横並びで推移すると推計。 ・ 一方、電路延長は線路延長キロと同理由により、当該年度以降減少する推計。 ・ 以上により、電車線割合は増加傾向で推移する推計。
1両あたりの車両走行キロ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 旅客車両キロ／車両数で算出。 ・ 旅客車両キロは、旅客車両キロと同理由により、当該年度以降増加する推計。 ・ 一方、車両数は、鉄道事業の効率化のために老朽取替を機に特急気動車両、一般気動車両の一部を縮小する計画であることから、将来的に減少する推計。 ・ 以上により、1両あたりの車両走行キロは増加傾向で推移

	<p>する推計。</p>
1列車1キロ走行あたりの乗車人員	<ul style="list-style-type: none"> ・ 輸送人キロ／旅客列車キロで算出。 ・ 輸送人キロは、輸送量推計により減少傾向の推計 ・ 一方、旅客列車キロは、旅客車両キロと同理由により、当該年度以降増加する推計。 ・ 以上により、1列車1キロ走行あたりの乗車人員は、減少傾向で推移する推計。
列車密度	<ul style="list-style-type: none"> ・ 旅客列車キロ／旅客延日キロで算出。 ・ 旅客列車キロは、旅客車両キロと同理由により、当該年度以降増加する推計。 ・ 一方、旅客延日キロは、線路延長キロと同理由で当該年度以降減少する推計。 ・ 以上により、列車密度は、増加傾向で推移する推計。
1駅あたり乗車人員	<ul style="list-style-type: none"> ・ 輸送人員／駅数で算出 ・ 輸送人員は、輸送人キロ／1人平均乗車キロ（平成29年度実績で固定）で算出。輸送量推計により輸送人キロが減少する推計であることから、輸送人員についても減少する推計。 ・ 一方駅数についても、線路延長キロと同理由により、減少する推計であるが、駅数の減少割合の方が大きい推計。 ・ 以上により、1駅あたり乗車人員は増加傾向で推移する推計。
平均乗車距離	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成29年度の実績値と同等に推移するものと推計。

施設量について平成30年度～令和4年度までの推計の考え方

施設量	推計の考え方
線路延長キロ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 廃止または廃止予定の時期が確定している石勝支線（新夕張～夕張）と札沼線（北海道医療大学～新十津川間）については、当該年度の線路延長キロを減少させている。 ・ その他「持続可能な交通体系とするためにバス等への転換について相談を開始する線区」（いわゆる赤茶線区）については、令和2～5年までの4年間で段階的に他の交通機関への転換が行われるものと仮定し線路延長キロを減少させている。
電路延長キロ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「持続可能な交通体系とするためにバス等への転換について相談を開始する線区」（いわゆる赤茶線区）については、令和2～5年までの4年間で段階的に他の交通機関への転換が行われるものと仮定し電路延長キロ（配電線延長）を減少させている。
車両数	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道事業の効率化のために老朽取替えを機に特急気動車両、一般気動車両の一部を縮小する計画であることから、将来的に減少する推計。
営業キロ	（線路延長キロと同じ）
駅数	（線路延長キロと同じ）

適正コスト算定結果

（百万円）

年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
適正コスト	62,744	62,755	62,852	62,662	62,666

2. 対キロ区間制運賃について

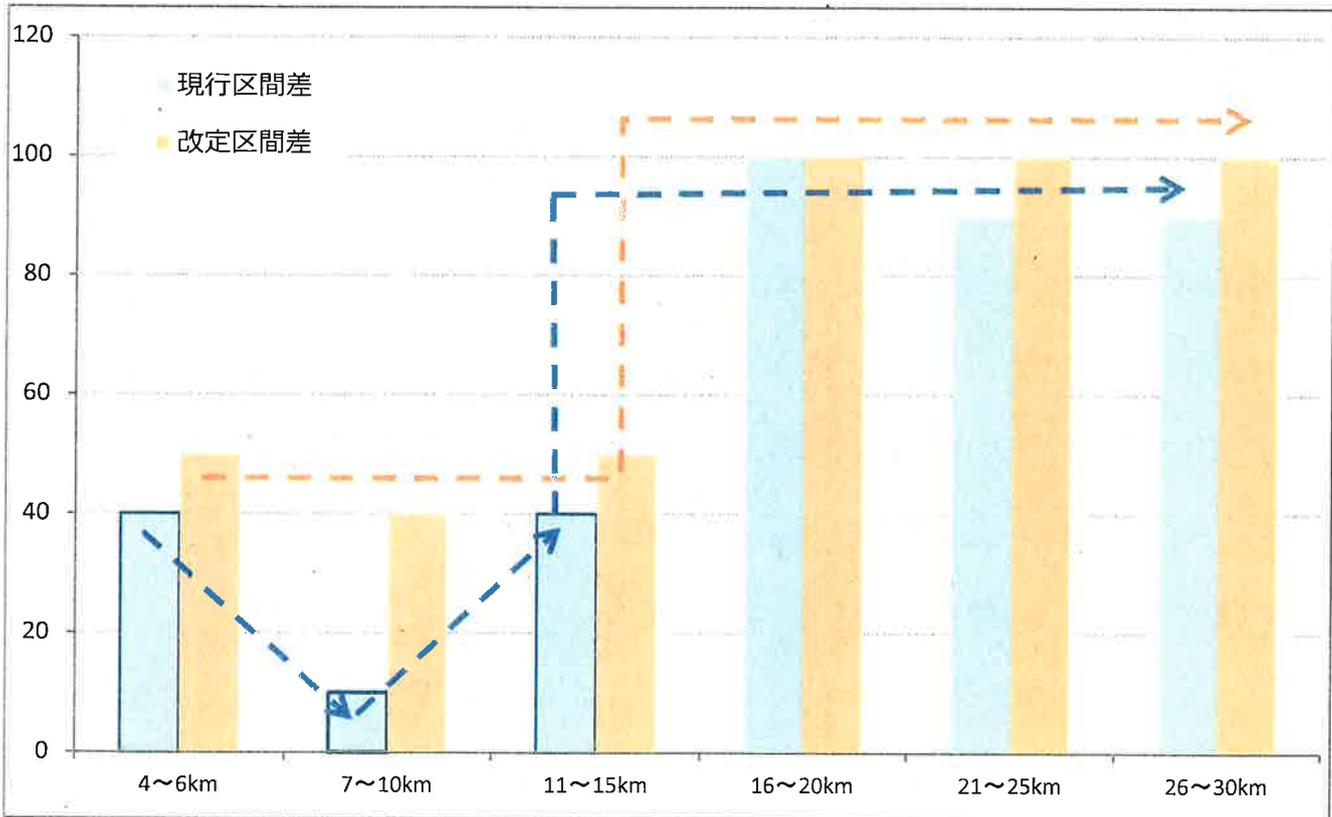
改定後の近距離運賃の考え方

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が増加すべきところ、区間毎の運賃差にばらつきがあり、特に4～6kmの現行運賃が210円、7～10kmの現行運賃が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、この区間が低額となっている状況である。

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た。

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ところである。

○区間毎の運賃差のばらつき解消

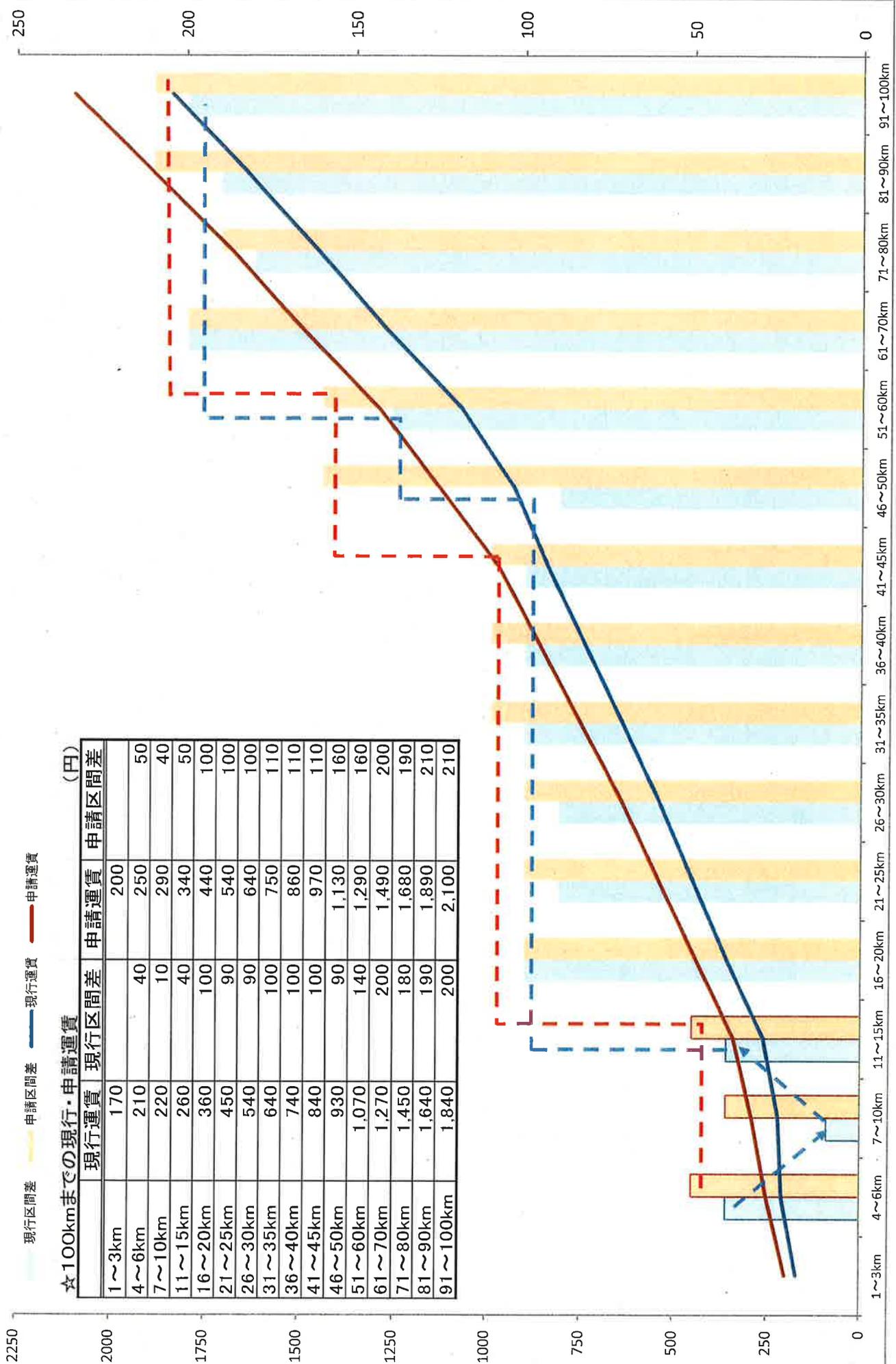


○幹線運賃の現行、申請比較

(円)

	現行運賃	現行運賃 区間差額	申請運賃	申請運賃 区間差額
1～3km	170	—	200	—
4～6km	210	40	250	50
7～10km	220	10	290	40
11～15km	260	40	340	50
16～20km	360	100	440	100
21～25km	450	90	540	100
26～30km	540	90	640	100

JR北海道の現行・申請の運賃区間差(100キロまで)【参考】



幹線運賃区間 4～6km と 7～10km の区間差について

- ◆ JR北海道の前身である国鉄における近距離区間のキロ帯及び運賃額の設定は以下のとおりとなっていた。

(1) 昭和 57 年当時のキロ帯、運賃額

- ・ 当時国鉄の運賃は全国同一制度となっており、10km までの運賃は次のとおりであった。

1～3km : 120 円、4～10km : 140 円

(2) 昭和 59 年当時のキロ帯、運賃額

- ・ 昭和 59 年 4 月に幹線運賃と地方交通線運賃が設定され、また都市部において電車特定区間運賃と山手線内・大阪環状線内運賃が設定された。

(幹線) 1～3km : 130 円、4～10km : 150 円

(3) 昭和 60 年当時のキロ帯、運賃額

- ・ 昭和 60 年 4 月に運賃改定が行われ以下のとおりとなった。

(幹線) 1～3km : 140 円、4～10km : 160 円

なお、電車特定区間については運賃改定に合わせ、キロ帯の見直しが行われ、4～10km のキロ帯が 2 つに分割された。

(電特) 1～3km : 120 円、4～6km : 140 円、7～10km : 150 円

(4) 昭和 61 年当時のキロ帯、運賃額

- ・ 昭和 61 年 9 月に運賃改定が行われ、幹線運賃においても電車特定区間と同様に設定キロ帯の見直しが行われた。

(幹線) 1～3km : 140 円、4～6km : 170 円、7～10km : 180 円

なお、1～3km と 4～6km の区間差額は 30 円となったが、4～6km と 7～10km の区間差額は 10 円となっていた。

- ◆ JR北海道発足以降の 4～6km と 7～10km の運賃区間差

- ・ JR発足当時は国鉄の運賃がそのまま継承され、消費税率見直しに伴う運賃改定においても、両キロ帯の運賃はどちらも 10 円ずつ改定または据え置きとなったほか、平成 8 年 1 月の運賃改定時においても、10km までは 20 円ずつの改定をしたため、4～6km と 7～10km の区間差は 10 円のままとなった。

- ◆ 以上のとおり、国鉄時代のキロ帯設定と運賃差額がそのままとなっていたが、今回 7～10km 等の近距離運賃を見直し、利用距離に応じて相応に負担する運賃となるよう申請したところである。

○国鉄時代の幹線、電車特定運賃のキロ帯、運賃設定状況

(円)

幹線	昭和57年	昭和59年	昭和60年	昭和61年
1km	120	130	140	140
2km				
3km				
4km	140	150	160	170
5km				
6km				
7km				
8km				
9km				
10km				

電特	昭和57年	昭和59年	昭和60年	昭和61年
1km	—	120	120	120
2km				
3km				
4km		140	140	150
5km				
6km			150	160
7km				
8km				
9km				
10km				

○JR発足以降のキロ帯、運賃設定状況(JR北海道)

(円)

	S63	H1	H8	H9	H26	R1
運賃	JR発足時	消費税3%	三島賃改	消費税5%	消費税8%	今回申請
1~3km	140	140	160	160	170	200
4~6km	170	180	200	200	210	250
7~10km	180	190	210	210	220	290
1~15km	220	230	250	260	260	340
16~20km	300	310	340	350	360	440

区間差	JR発足時	消費税3%	三島賃改	消費税5%	消費税8%	今回申請
1~3と4~6	30	40	40	40	40	50
4~6と7~10	10	10	10	10	10	40
7~10と11~15	40	40	40	50	40	50
11~15と16~20	80	80	90	90	100	100

千歳線 南千歳・新千歳空港間の加算運賃について

当社では、新千歳空港アクセス輸送開始の設備投資にかかるコストに充てるため、平成4年7月より千歳線南千歳・新千歳空港間を乗車される場合、140円の加算運賃をいただいておりますが、平成29年度末の現状は以下の通りです。

	累 計	[直近年度]
設備投資額 (A)	173億円	
支払利息、使用料等累計額 (B)	161億円	[2.2億円]
加算運賃収入累計額 (C)	285億円	[14.3億円]
基本運賃収入からの回収累計額 (D)	0億円	[0億円]
回収率 (C+D) / (A+B)	85%	

当社の鉄道事業に関する収支状況は大変厳しい状況ですが、当該線区については空港アクセスという非常に重要な使命を有しているものと認識しており、初期投資の他にも追加の設備投資を実施し、安全・安定輸送の確保や旅客サービスの向上に取り組んでいるところです。

なお、加算運賃の終了時期については、収入・費用等が直近年度の水準で推移した場合には、今後5年程度で回収率が100%に達するものと考えられるところであり、ご利用の動向等を勘案しつつ引き続き検討して参ります。

北海道旅客鉄道株式会社の加算運賃について

平成4年7月設定

南千歳～新千歳空港(2.6キロ) 140円

【加算運賃に係る資本費コスト及び回収額】

(単位:百万円)

年度	過去5ヶ年					H29年度までの累計額
	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	
A 設備投資額	17,328					17,328
B 施設使用料・支払利息等	225	224	224	223	221	16,057
C 加算運賃収入	1,228	1,223	1,289	1,340	1,432	28,467
D 基本運賃収入からの回収額	0	0	0	0	0	6
年度末累計額による回収率	71.4%	74.6%	78.0%	81.5%	85.3%	85.3%

(C+D) / (A+B) × 100

【鉄道事業収支】

(単位:百万円)

		H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度
営業収入	旅客運賃	67,078	66,882	68,508	72,742	72,827
	運輸雑収	8,842	8,782	8,339	10,472	10,867
	計	75,920	75,664	76,847	83,215	83,694
営業費用	人件費	44,222	43,741	44,012	44,307	43,335
	修繕費	26,453	26,313	30,486	32,507	36,460
	その他経費	29,124	28,967	30,637	33,294	34,314
	諸税	2,415	2,372	2,453	2,630	2,772
	減価償却費	13,746	15,738	17,539	23,922	22,795
	計	115,960	117,131	125,127	136,660	139,676
営業損益		-40,040	-41,467	-48,280	-53,445	-55,982
営業外収益		37,947	40,351	40,235	32,784	30,744
営業外費用		850	988	1,354	4,394	587
経常損益		-2,943	-2,104	-9,399	-25,055	-25,825
特別利益		-	-	-	-	-
特別損失		-	-	-	-	-
税引前当期純利益		-2,943	-2,104	-9,399	-25,055	-25,825
法人税等(調整額含む)		-392	-506	-670	-922	-955
当期純利益		-2,551	-1,598	-8,729	-24,133	-24,870
配当所要額		887	890	908	912	913
最終損益		-3,437	-2,488	-9,637	-25,046	-25,783
基本運賃収入割合	全線	65,849	65,659	67,219	71,402	71,396
	加算区間	404	421	445	466	505
	比率	0.6%	0.6%	0.7%	0.7%	0.7%

加算区間に係る按分額(鉄道事業最終損益×基本運賃収入割合(損失の場合は0))

基本運賃収入からの回収額	0	0	0	0	0
--------------	---	---	---	---	---