

事案一覧表

鉄道局鉄道事業課
旅客輸送業務監理室
令和4年9月13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
鉄道の旅客運賃の上限変更の認可	令和4年8月26日 令和4年8月26日	四国旅客鉄道株式会社	<p>現行の旅客運賃の上限について、以下のとおり変更する。</p> <p>認可申請の概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ○改定率 12.8% <ul style="list-style-type: none"> 普通旅客運賃 12.5% 定期旅客運賃 25.6% <ul style="list-style-type: none"> (通勤：28.1%、通学：22.4%) 料 金※ 5.1% ※届出事項 <p>○初乗り運賃 3キロまで：170円→190円</p>
備 考			<ul style="list-style-type: none"> ○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) 実施時期：平成8年1月10日 改定率：6.7% ○営業キロ 853.7km ○令和3年度実績 運賃収入 10,543百万円 収支率 79.1%

四国旅客鉄道株式会社における
運賃改定申請について

(運輸審議会ご説明資料)

令和4年9月13日
鉄 道 局

目次

(頁)

■これまでの審議時のご指摘事項について	1
○ これまでの審議時のご指摘事項について	2
○ (資料1) 令和4年度と平年度の適正コストの差について	7
○ (資料2) 公共交通ネットワークの四国モデルの追求	8
○ (資料3) 平年度における経営安定基金の運用計画について	9
○ (資料4) JR四国の線別収支と営業係数について	10

■ これまでの審議時のご指摘事項について

これまでの審議時のご指摘事項について

○令和4年度と平年度（令和5年度～7年度）の適正コストの差について

参考：資料1（P7）

答 ご指摘のとおり、令和4年度から令和5年度にかけて適正コストが増加し、その後横ばいとなっています。この増加については、平均乗車キロを説明変数として使用する駅務費が、平年度内の平均乗車キロが増加することによるものです。なお、平均乗車キロは、コロナ禍において定期外の長距離利用者が減少したことから、コロナ前に比して平均乗車キロが減少しましたが、平年度からコロナ前に戻る（長くなる）ものと想定しています。

【要因分析】

① 駅務費（適正コスト）増加

JR四国の駅務費については、令和4年度、平年度ともに実績コスト<基準コストとなっており、適正コスト＝（実績コスト＋基準コスト）/2で計算します。主に基準コストが上昇した結果、適正コストが増加。

② 基準コストの増加

基準コストは、基準単価×施設量（駅数）で計算します。施設量の駅数については、特段の事情がないことから令和4年度、平年度とも横ばいとしておりますので、令和4年度から令和5年度にかけての基準単価の増加により基準コストが増加。

③ 基準単価の増加

令和4年度から令和5年度にかけて、1駅あたり乗車人員は減少する一方で、平均乗車キロは増加することが寄与し、基準単価が増加。

（基準単価の算定式）

$$\text{基準単価（駅務費）} = 5.095 \times X1 + 53,700.734 \times X2 - 181,288.113$$

X1 = 1駅あたり乗車人員、X2 = 平均乗車距離（対数）

○JR四国としてこの逸走率を下げる（逸走を防止する）取り組みをどのように考えているのか。参考：資料2（P8）

※定期外、通勤、通学それぞれについて、地域との連携なども含めてどのように考えているのか

答 JR四国としては、次の取り組みにより、需要を確保するとともに、ご利用者の逸走を少しでも防止していきたくてしております。

1 定期外、通勤通学定期共通の取り組み

（1）JR四国スマート改革キャンペーンの実施

令和5年春に本格導入するスマートフォンアプリによる新チケットシステムでは、特別企画乗車券だけではなく普通乗車券や自由席特急券に加え、通勤定期券、通学定期券の発売を目指しております。これと既に導入している特急列車の指定席をスマートフォン等から予約し、事前にきっぷを受け取ることなく、チケットレスでご利用になれる「e5489 チケットレス」等をあわせ、いつでも（駅の営業時間を気にせずに）、どこでも（駅に行かずとも）、キャッシュレスでのきっぷ購入が可能となることを積極的にPRし、利用促進を図ってまいります。

（2）中長期的な取り組み

JR四国単独ではなく地域の様々な関係者との連携や働きかけによって、以下の取り組みを進め、よりご利用しやすい環境づくりに努めるとともに、鉄道だけではなく公共交通ネットワーク全体として利便性を確保・向上してまいります。

○駅を中心としたまちづくりとの連携

- ・集約型公共交通ターミナル（バスタ）整備の検討
- ・駅前での複合施設等公共施設整備の検討

○交通モード間の利便性向上・連携強化、交通結節機能の強化

- ・パターンダイヤ導入・拡大にあわせた他交通モードとの運行体系やダイヤ、運賃面での連携
- ・大雨等輸送障害発生時の並行路線バス事業者による代替輸送

○駅舎や駅周辺環境整備によるご利用者の利便性・快適性向上

- ・運行情報がリアルタイムで表示、音声出力されるデジタルサイネ

ージの設置拡大

- ・ 駅前広場整備、駐輪場整備、トイレ整備
- ・ 観光情報拠点、地域交流拠点等の整備による駅舎の活用

○様々な交通機関のワンストップ手配

- ・ スマホ一つで様々なモビリティを利用可能とするアプリの導入
(MaaSの推進)

○その他利用促進の取り組み

- ・ 駅の美化活動、季節に合わせた催しの実施
- ・ 各種キャンペーンによる公共交通利用の促進

2 定期外需要確保の取り組み

(1) 観光需要・旅行需要の回復・創出

地域の皆様と連携して、次の施策に取り組みます。

- ・ 国、地域の旅行需要回復施策と連携した魅力的な商品造成
- ・ インバウンド復活に備えた海外重点地域への営業活動の実施
四国ツーリズム創造機構、四国四県との連携による四国地域としての訪日客の呼び込み 等
- ・ 観光列車、アンパンマン列車のブラッシュアップ
季節にあわせた特別企画運行の実施、記念イベントの実施 等
- ・ 地域イベントに合わせた施策の展開
NHK連続テレビ小説「らんまん」を契機とした宣伝・販売 等
- ・ 周年行事に合わせた記念イベント・ツアーの実施
瀬戸大橋開業35周年、特急うずしお運行開始35周年 等
- ・ 会員組織（ジパングクラブ）の維持拡大
特選商品の造成、新規会員獲得に向けたセールス活動
- ・ 観光素材の発掘・磨き上げ、商品化、プロモーション

(2) ビジネス需要の獲得

- ・ 特急電車の座席更新、コンセント増設等の客室設備リニューアルにあわせた快適で便利な移動空間の訴求

3 通勤・通学需要確保の取り組み

- ・ 新型ローカル気動車の導入による更なる快適性向上
- ・ 拠点駅へのシェアオフィスブースの整備
- ・ 定期券の買換時期における宣伝展開

- 特急利用型定期券による快適な通勤・通学の訴求
- ・きめ細やかな輸送力調整
- 高等学校の中間期末試験日での増結対応など

今後とも本社や各県に設置した企画部、駅等の現業機関を通じた地域とのコミュニケーションを更に深め、需要の創出を図るとともに、鉄道だけではなく公共交通ネットワーク全体として利便性を確保・向上を図ることとしております。

○平年度における経営安定基金の運用計画について

答 資料3（P9）のとおりです。

○3駅追加の駅数について純増か ※駅の増減について内訳

答 1996年度の257駅から2019年度の260駅の差分の3駅については、以下のとおり純増です。

① オレンジタウン駅（1998年3月14日開業）

→JR四国グループの「よんてつ不動産」が開発する、住宅団地「オレンジタウン」の開発に伴う要望（よんてつ不動産による全額負担）。

② 小村神社前駅（2008年3月15日開業）

→高知県高岡郡日高村の要望（JR四国10%負担）。

③ 南伊予駅（2020年3月14日開業）

→JR松山駅付近連続立体交差事業に伴う車両基地・貨物駅等周辺整備対策事業の一環として伊予市の要望。（全額自治体負担）

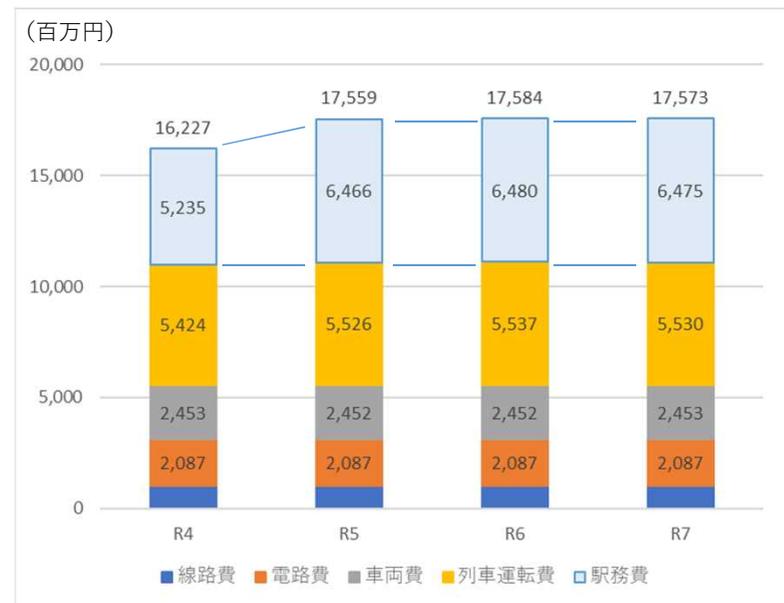
※ なお、阿佐海岸鉄道株式会社がDMV（デュアル・モード・ビークル）を導入することに際し、阿波海南・海部間の阿佐東線への編入に伴い、JR四国は2020年10月31日に海部駅（牟岐線 阿波海南・海部間1.5km）を廃止（阿佐海岸鉄道に移管）としたため、2022年3月末現在のJR四国の駅数は259駅となっております。

○JR四国の線別収支について

答 資料4（P10）のとおりです。

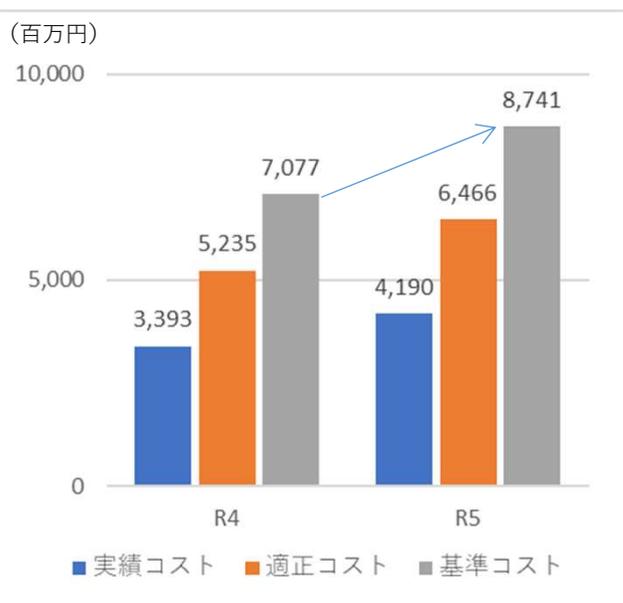
R4年度と平年度の適正コストの差について(検証資料)

①適正コストの状況(物価上昇、激変緩和措置反映前)



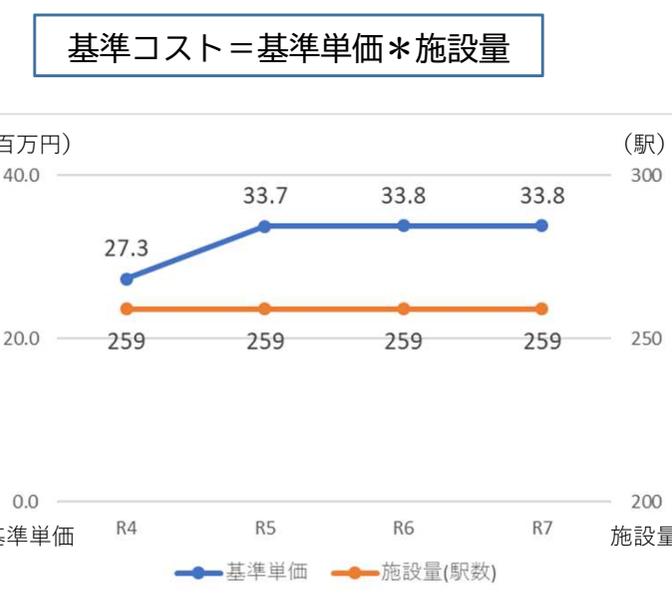
R4からR5にかけての適正コスト増加要因は駅務費の増加である

②駅務費の適正コストの増加要因 (R4→R5)



基準コストが増加し、適正コストが増加
 ※基準コスト>実績コストであるため、
 適正コスト=(基準コスト+実績コスト)÷2

③駅務費の基準コストの状況

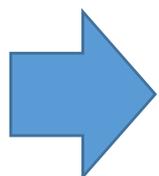
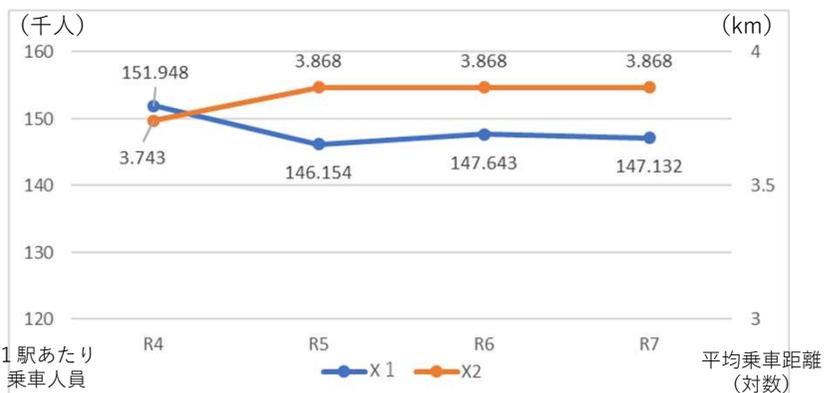


施設量は横ばいであるため、基準単価の増加によって基準コストが増加している

④基準単価の状況

$$\text{基準単価 (駅務費)} = 5.095 \times X1 + 53,700.734 \times X2 - 181,288.113$$

X1 = 1 駅あたり乗車人員、X2 = 平均乗車距離 (対数)



説明変数を式に代入



bX2が増加することで基準単価が増加するため、平均乗車距離 (対数) の増加が基準単価の増加に影響している

1 駅あたり乗車人員は減少、平均乗車距離 (対数) は増加

公共交通ネットワークの四国モデルの追求

○四国のような地方公共交通の現状は・・・

- ✓ 運行本数が少ない
 - ✓ 路線がなく公共交通の空白地帯が多い
 - ✓ 各モビリティが上手く接続できていない
 - ✓ モビリティの種類が少ない
 - ✓ 運行情報のオープン化が進んでいない
 - ✓ デジタルインフラの整備が遅れている
- など多くの課題がある。

○交通事業者も・・・

- ✓ 人口減少、少子化の進展による利用者の減少（＝収入の減少）
 - ✓ 運転士（ドライバー）をはじめとする労働力不足
 - ✓ 新型コロナウイルス感染症の影響
- など多くの課題を抱えている。

目指すところ～公共交通ネットワークの四国モデル～

四国のような地方公共交通は、MaaSの考え方のもと、交通事業者が競争ではなく協調し、鉄道やバス等の各モビリティが特性を發揮し有機的に連携することにより、移動手段をシームレスに繋ぎ統合された1つの移動サービスとして提供することが重要。

- ✓ 交通事業者間でのダイヤ連携
- ✓ 運賃の統一化
- ✓ 路線の重複の排除
- ✓ モーダルミックス（輸送資源の総動員による移動手段の確保）
- ✓ 様々なモビリティをワンストップで手配するプラットフォーム（経路検索・予約・決済）
- ✓ 運賃値下げ（自治体補助等）

※MaaSとは、『“Mobility as a Service”の略。出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに一つのアプリで提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念』（※国土交通省HPより）であり、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段として注目されている。

パターンダイヤ導入 【交通結節点強化、路線の重複の排除】

- 時間が統一されたパターンダイヤ導入により
 - 利用者にとって分かりやすい時間に
 - 他モビリティが接続しやすい（交通結節点強化）
- ⇒バスの乗入れ本数の増加
⇒長大バス路線を再編し駅へ接続（並行路線廃止）

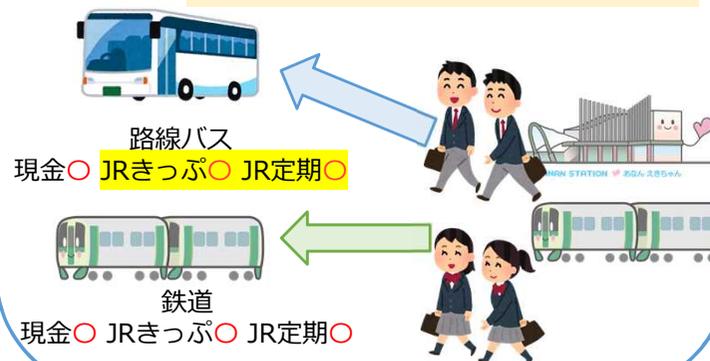
徳島駅 牟岐線（阿南方面） 発車時刻表

阿南	牟岐	海部	阿南	牟岐	海部
5			5		
6			6		
7	18		7	18	
8		20	8		20
9		20	9		20
10	10		10	00	
11		39	11		30
12	17		12		30
13	12	36	13		30
14		24	14		30
15		24	15		30
16	04		16		30
17		29	17		30
18	01	08	18		30
19	04		19	00	33
20		32	20		31
21		27	21		28
22	10		22	17	
23		38	23		38

モーダルミックスの取り組み 【輸送資源の総動員による移動手段の確保】

- ・ローカル地域では利用減により運行本数減少
 - ・並行する鉄道とバスを合わせて移動手段を確保
 - ・JRきっぷでもバスが利用できる等、運賃面も連携
- ⇒モードが違う乗換も通し運賃での利用可

※鉄道⇔バス乗換も通し運賃で利用可能



チケットレスアプリの導入 【様々な交通機関をワンストップで手配】

- ・スマホでいつでもどこでもきっぷが購入可能
- ⇒キャッシュレスできっぷを購入
- ⇒定期券も駅に行くことなくスマホで購入
- ⇒紙きっぷを所持する必要なし
- ・スマホ一つで様々なモビリティが利用可能
- ・様々なモビリティでの移動データが取得可能
- ・モビリティ間での割引等の運賃施策も

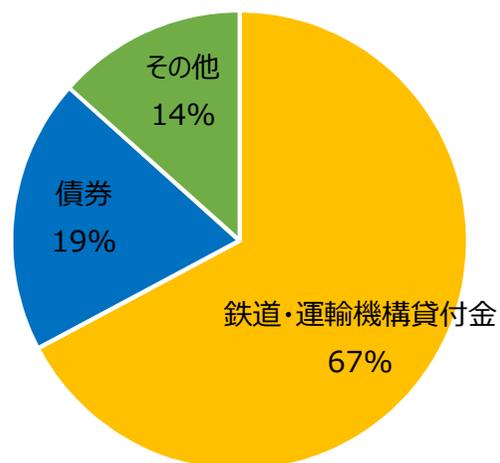


平年度における経営安定基金の運用計画

J R 四国の経営支援措置として、2021年度より鉄道・運輸機構への固定利率（5%）で貸付ける措置が行われており、このため J R 四国は2025年度までの間に順次経営安定基金を現金化し、鉄道・運輸機構へ貸し付けることとしています。

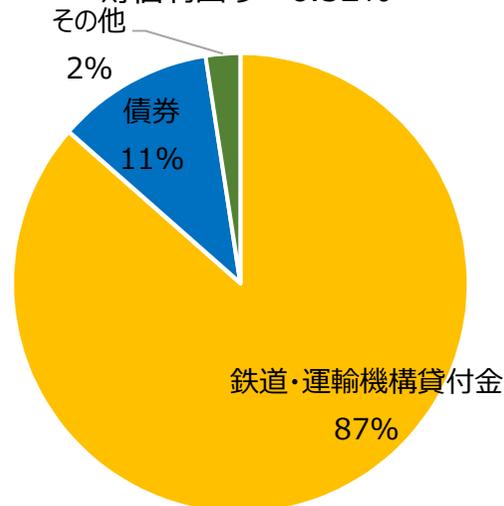
令和5（2023）年度

簿価利回り = 5.42%



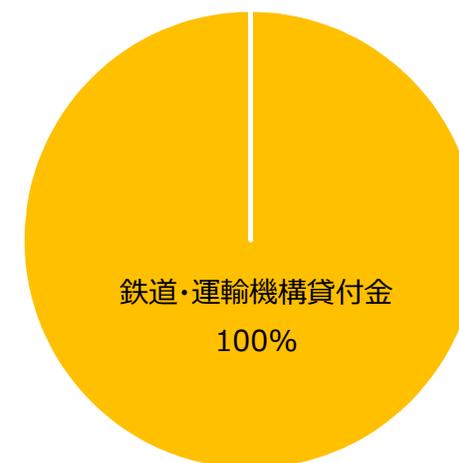
令和6（2024）年度

簿価利回り = 6.32%



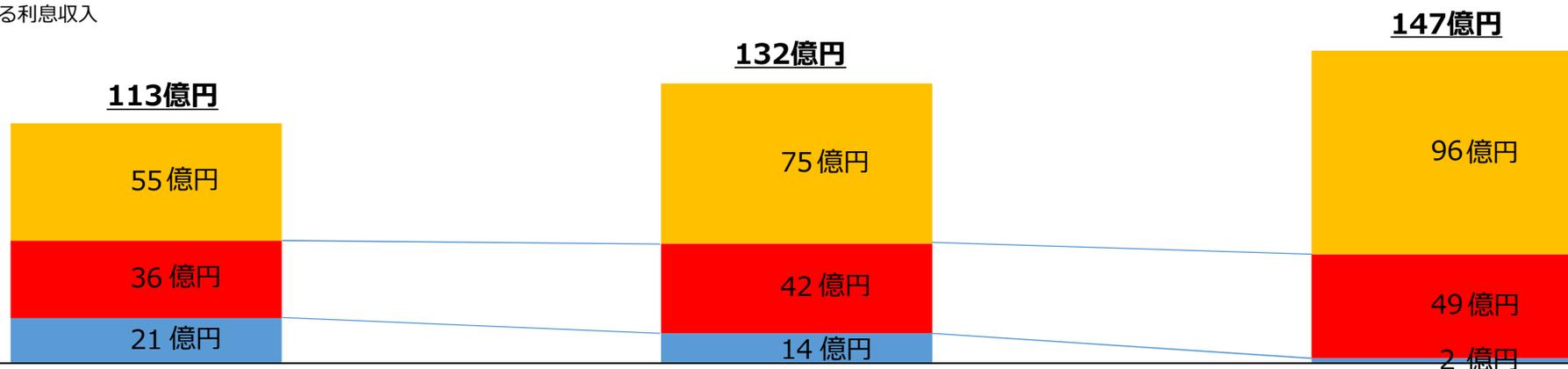
令和7（2025）年度

簿価利回り = 7.06%



※3月31日時点において経営安定基金で保有している有価証券の簿価を用い、各資産の構成割合を計算。
 ※「その他」は Jリート等。

■ 機構貸付による利息収入
 ■ 売却益等
 ■ 利息・配当等



※経営安定基金運用費用は加味していない。
 ※今後の金融情勢により、運用計画は変更になる可能性がある。

2019年度、2020年度 線区別収支と営業係数について

2022年5月17日
四国旅客鉄道株式会社

線別収支と営業係数 (2019年度)

<凡 例>

営業係数

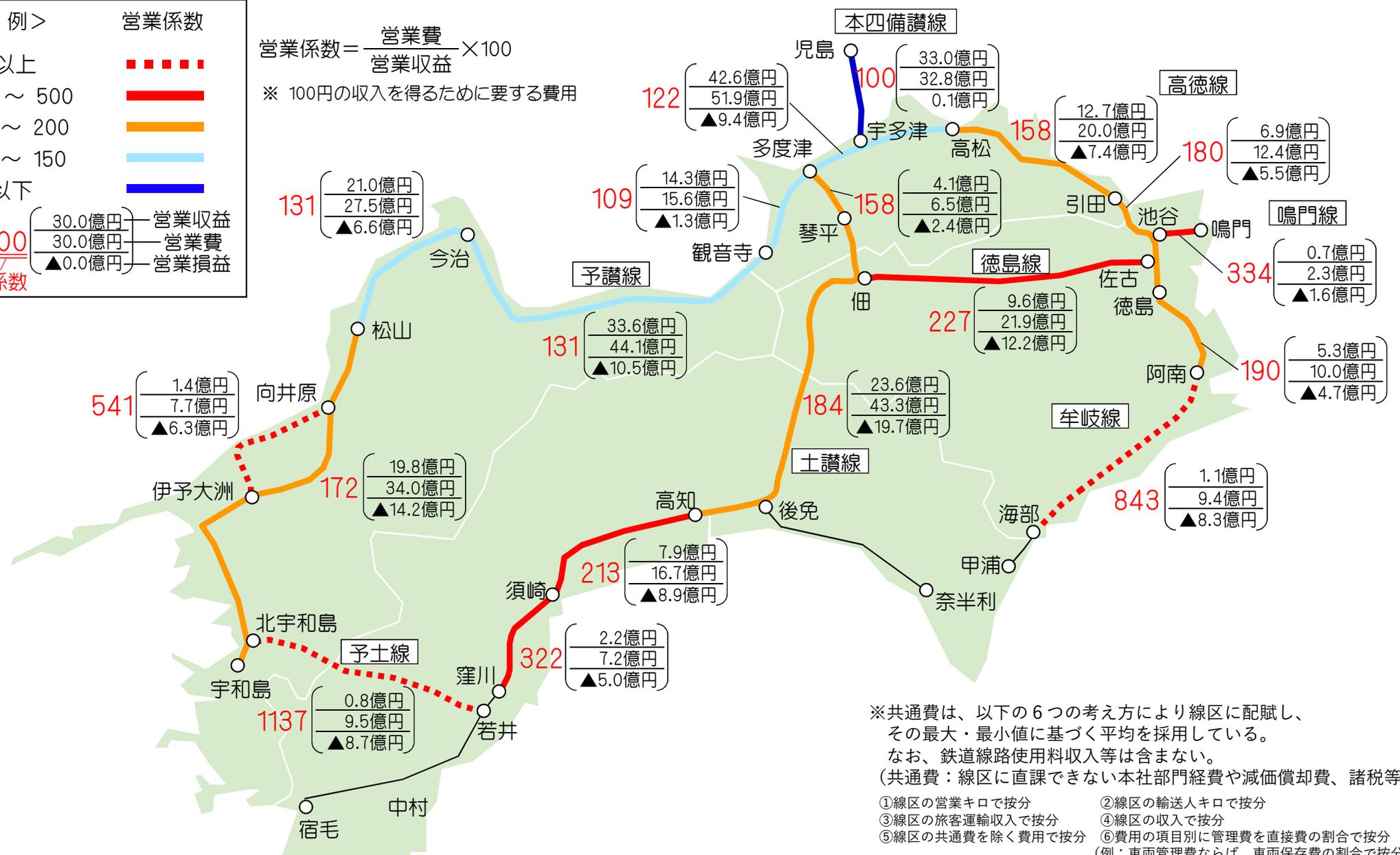
- 500以上 (赤点線)
- 200 ~ 500 (赤線)
- 150 ~ 200 (オレンジ線)
- 100 ~ 150 (青線)
- 100以下 (青線)

100 (営業係数)

30.0億円	営業収益
30.0億円	営業費
▲0.0億円	営業損益

営業係数 = $\frac{\text{営業費}}{\text{営業収益}} \times 100$

※ 100円の収入を得るために要する費用



※ 共通費は、以下の6つの考え方により線区に配賦し、その最大・最小値に基づく平均を採用している。
 なお、鉄道線路使用料収入等は含まない。
 (共通費：線区に直課できない本社部門経費や減価償却費、諸税等)

- ① 線区の営業キロで按分
- ② 線区の輸送人キロで按分
- ③ 線区の旅客運輸収入で按分
- ④ 線区の収入で按分
- ⑤ 線区の共通費を除く費用で按分
- ⑥ 費用の項目別に管理費を直接費の割合で按分 (例：車両管理費ならば、車両保存費の割合で按分など)

	営業収益 (百万円)	営業費 (百万円)	営業損益 (百万円)	営業係数
JR四国全線	24,051	37,199	▲13,148	155

※ 共通費の線区配賦に平均値を採用しているため、線別収支の合計値とJR四国全線の値は一致しない。
 ※ 端数は四捨五入処理。
 ※ 今後、共通費の線区配賦方法を見直すことがある。

線区別収支と営業係数(2019年度)

線名	区間	営業キロ (km)	平均通過人員 (人/日)	収支(百万円)			営業係数(円)	【参考】 共通費除く 営業係数(円)
				営業収益	営業費	営業損益		
本四備讃線	児島～宇多津	18.1	23,017	3,299	3,284	15	100	63
予讃線	高松～多度津	32.7	24,014	4,257	5,194	▲937	122	80
	多度津～観音寺	23.8	8,949	1,426	1,557	▲131	109	64
	観音寺～今治	88.4	5,514	3,362	4,410	▲1,049	131	78
	今治～松山	49.5	6,807	2,096	2,755	▲659	131	80
	松山～宇和島	96.9	2,798	1,983	3,403	▲1,420	172	104
	向井原～伊予大洲	41.0	364	142	769	▲627	541	283
土讃線	多度津～琴平	11.3	5,322	412	649	▲238	158	102
	琴平～高知	115.3	2,657	2,360	4,334	▲1,974	184	117
	高知～須崎	42.1	3,734	787	1,673	▲886	213	137
	須崎～窪川	30.0	1,108	224	722	▲497	322	180
高德線	高松～引田	45.1	4,716	1,265	2,005	▲739	158	96
	引田～徳島	29.4	3,633	687	1,236	▲549	180	114
牟岐線	徳島～阿南	24.5	4,749	526	1,000	▲474	190	118
	阿南～海部	54.8	516	112	940	▲828	843	396
徳島線	佐古～佃	67.5	2,824	961	2,185	▲1,224	227	137
鳴門線	池谷～鳴門	8.5	1,925	68	228	▲160	334	198
予土線	北宇和島～若井	76.3	301	84	953	▲869	1,137	334
JR四国全線		855.2	4,416	24,051	37,199	▲13,148	155	—

※予讃線松山～宇和島間は内子線含む、予讃線向井原～伊予大洲間は海線。

※営業係数=営業費÷営業収益×100(100円の収入を得るために要する費用)

※共通費：線区に直課できない本社部門経費や減価償却費、諸税等。

本社部門経費の例) 列車運行計画及び管理、安全・サービスの維持・向上、社員教育及び乗務員養成、総務・財務部門に係わる費用等。

※共通費は、以下の6つの考え方により線区に配賦し、その最大・最小値に基づく平均を採用している(鉄道線路使用料収入等は含まない)。

- ①線区の営業キロで按分
- ②線区の輸送人キロで按分
- ③線区の旅客運輸収入で按分
- ④線区の収入で按分
- ⑤線区の共通費を除く費用で按分
- ⑥費用の項目別に管理費を直接費の割合で按分(例：車両管理費ならば、車両保存費の割合で按分など)

※共通費の線区配賦に平均値を採用しているため、線区別収支の合計値とJR四国全線の値は一致しない。

※今後、共通費の線区配賦方法を見直すことがある。

※共通費除く営業係数：列車運行にかかる経費(乗務員にかかる経費や車両の動力費、駅業務にかかる経費、車両や地上設備の維持・修繕にかかる経費)に係わる営業係数。

※端数は四捨五入処理。

線区別収支と営業係数(2020年度)

<凡 例>

営業係数

- 500以上 (赤い点線)
- 200 ~ 500 (赤い実線)
- 150 ~ 200 (オレンジの実線)
- 100 ~ 150 (青い実線)
- 100以下 (青い点線)

100
営業係数

30.0億円	営業収益
30.0億円	営業費
▲0.0億円	営業損益

$$\text{営業係数} = \frac{\text{営業費}}{\text{営業収益}} \times 100$$

※ 100円の収入を得るために要する費用



※牟岐線阿波海南～海部駅間は2020年10月31日をもって鉄道事業を廃止（阿佐海岸鉄道に移管）

※共通費は、以下の6つの考え方により線区に配賦し、その最大・最小値に基づく平均を採用している。
 なお、鉄道線路使用料収入等は含まない。
 (共通費：線区に直課できない本社部門経費や減価償却費、諸税等)

- ①線区の営業キロで按分
- ②線区の輸送人キロで按分
- ③線区の旅客運輸収入で按分
- ④線区の収入で按分
- ⑤線区の共通費を除く費用で按分
- ⑥費用の項目別に管理費を直接費の割合で按分 (例：車両管理費ならば、車両保存費の割合で按分など)

※共通費の線区配賦に平均値を採用しているため、線区別収支の合計値とJR四国全線の値は一致しない。
 ※端数は四捨五入処理。
 ※今後、共通費の線区配賦方法を見直すことがある。

	営業収益 (百万円)	営業費 (百万円)	営業損益 (百万円)	営業係数
JR四国全線	13,438	36,013	▲22,575	268

線区別収支と営業係数(2020年度)

線名	区間	営業キロ (km)	平均通過人員 (人/日)	収支(百万円)			営業係数(円)	【参考】 共通費除く 営業係数(円)
				営業収益	営業費	営業損益		
本四備讃線	児島～宇多津	18.1	10,642	1,441	2,978	▲1,537	207	134
予讃線	高松～多度津	32.7	15,654	2,509	4,814	▲2,305	192	115
	多度津～観音寺	23.8	5,355	676	1,609	▲933	238	145
	観音寺～今治	88.4	3,059	1,612	4,031	▲2,419	250	141
	今治～松山	49.5	4,422	1,178	2,744	▲1,566	233	131
	松山～宇和島	96.9	1,894	1,354	3,437	▲2,083	254	147
	向井原～伊予大洲	41.0	280	93	698	▲605	754	333
	土讃線	多度津～琴平	11.3	3,657	240	665	▲425	277
	琴平～高知	115.3	1,563	1,257	4,182	▲2,925	333	205
	高知～須崎	42.1	2,934	573	1,760	▲1,186	307	185
	須崎～窪川	30.0	783	132	685	▲553	519	259
高德線	高松～引田	45.1	3,552	796	1,975	▲1,179	248	134
	引田～徳島	29.4	2,481	398	1,179	▲781	296	170
牟岐線	徳島～阿南	24.5	3,563	344	1,057	▲713	307	177
	阿南～海部	54.8	363	79	932	▲853	1,185	510
徳島線	佐古～佃	67.5	2,167	636	2,150	▲1,514	338	184
鳴門線	池谷～鳴門	8.5	1,508	46	223	▲177	483	261
予土線	北宇和島～若井	76.3	205	73	1,027	▲954	1,401	430
JR四国全線		855.2	2,806	13,438	36,013	▲22,575	268	—

※予讃線松山～宇和島間は内子線含む、予讃線向井原～伊予大洲間は海線。

※営業係数=営業費÷営業収益×100(100円の収入を得るために要する費用)

※共通費：線区に直課できない本社部門経費や減価償却費、諸税等。

本社部門経費の例) 列車運行計画及び管理、安全・サービスの維持・向上、社員教育及び乗務員養成、総務・財務部門に係わる費用等。

※共通費は、以下の6つの考え方により線区に配賦し、その最大・最小値に基づく平均を採用している(鉄道線路使用料収入等は含まない)。

- ①線区の営業キロで按分 ②線区の輸送人キロで按分 ③線区の旅客運輸収入で按分
- ④線区の収入で按分 ⑤線区の共通費を除く費用で按分 ⑥費用の項目別に管理費を直接費の割合で按分(例：車両管理費ならば、車両保存費の割合で按分など)

※共通費の線区配賦に平均値を採用しているため、線区別収支の合計値とJR四国全線の値は一致しない。

※今後、共通費の線区配賦方法を見直すことがある。

※共通費除く営業係数：列車運行にかかる経費(乗務員にかかる経費や車両の動力費、駅業務にかかる経費、車両や地上設備の維持・修繕にかかる経費)に係わる営業係数。

※端数は四捨五入処理。

【参考:過去公表資料】線区別収支と営業係数(2013-2017年度の平均)

<凡 例> 営業係数

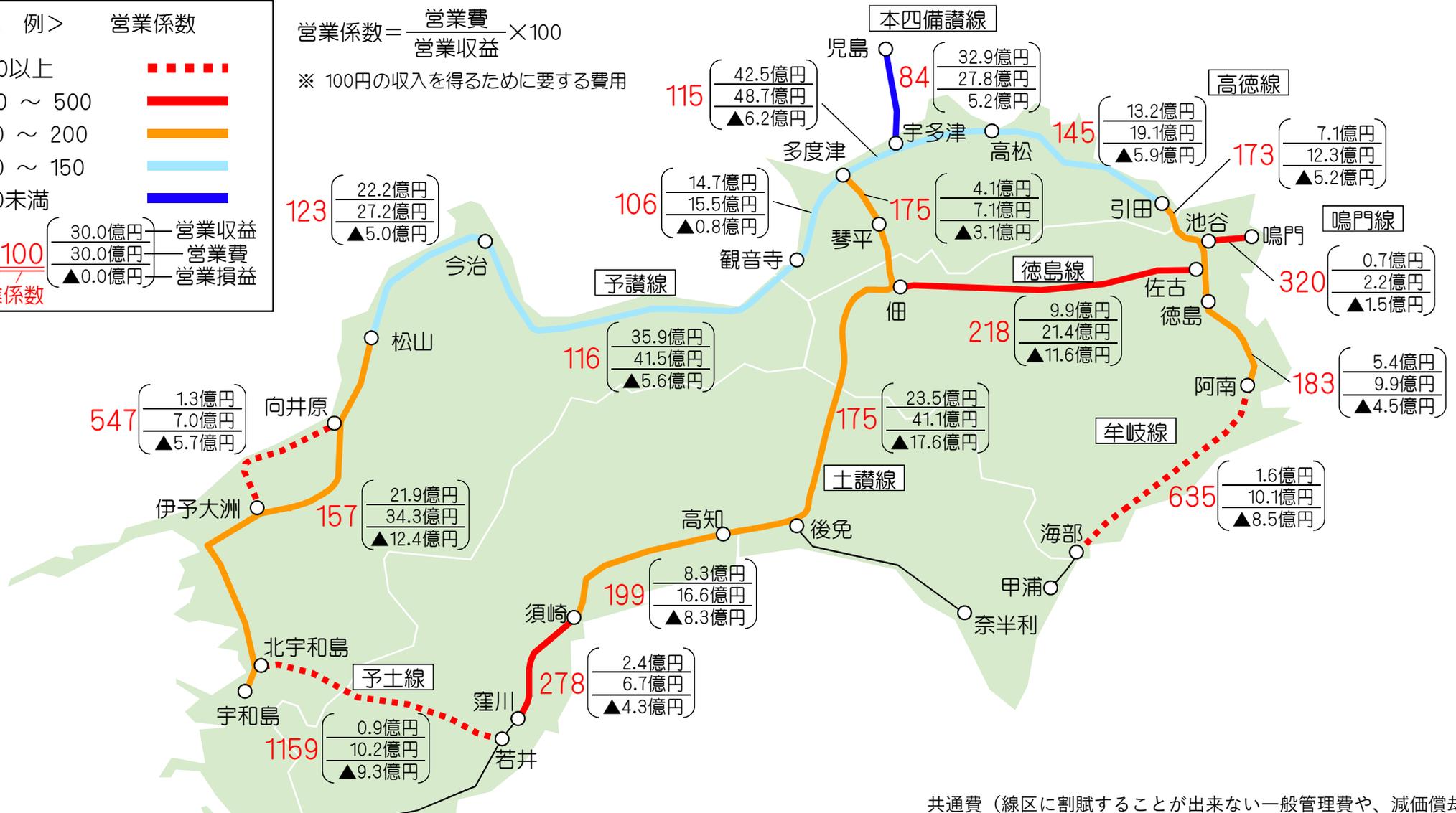
- 500以上 (赤点線)
- 200 ~ 500 (赤線)
- 150 ~ 200 (オレンジ線)
- 100 ~ 150 (青線)
- 100未満 (青線)

100 営業係数

30.0億円	営業収益
30.0億円	営業費
▲0.0億円	営業損益

営業係数 = $\frac{\text{営業費}}{\text{営業収益}} \times 100$

※ 100円の収入を得るために要する費用



	営業収益 (百万円)	営業費 (百万円)	営業損益 (百万円)	営業係数
JR四国・全線合計 (2013-2017年度平均)	24,838	35,777	▲10,940	144
【参考】バスの場合 (2015年度) 四国内乗合バス12事業者合計 (※1)	12,676	14,646	▲1,970	116

共通費（線区に割賦することが出来ない一般管理費や、減価償却費、諸税など）は、以下の6つの考え方により線区に割賦し、その最大・最小値に基づく平均を採用している。
 なお、鉄道線路使用料収入等は含まない。

- ・線区の営業キロで按分 ・線区の輸送人キロで按分
- ・線区の旅客運輸収入で按分 ・線区の収入で按分 ・線区の共通費を除く費用で按分
- ・費用の項目別に管理費を直接費の割合で按分 (例: 車両管理費 ならば、車両保存費の割合で按分など)

(※1) 国土交通省自動車局編「自動車運送事業経営指標2017年版」をもとに、作成した。