

運輸審議会

会長 堀川 義弘 殿

北海道札幌市中央区北 11 条西 15 丁目 1 番 1 号

北海道旅客鉄道株式会社

代表取締役社長 綿貫 泰之

公 述 申 込 書

運輸審議会一般規則第 35 条の規定により、下記のとおり公述の申込みをいたします。

1. 事案番号

令 6 第 3002 号

2. 事案の種類

鉄道の旅客運賃の上限変更認可

3. 事案の申請者

北海道旅客鉄道株式会社

4. 公述しようとする者の氏名、住所、職業及び年齢

北海道札幌市中央区北 11 条西 15 丁目 1 番 1 号

北海道旅客鉄道株式会社

| | | |
|-----------|-------|------|
| 代表取締役社長 | 綿貫 泰之 | 62 歳 |
| 取締役副社長 | 今井 政人 | 60 歳 |
| 営業部長 | 森下 昌 | 55 歳 |
| 経営企画部専任部長 | 金山 宜史 | 51 歳 |

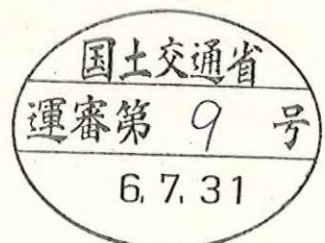
5. 事案に対する賛否

申請者

6. 連絡先

北海道旅客鉄道株式会社 営業部

電話



鉄道の旅客運賃の上限変更認可に係る

公 述 書

公 述 人 北海道旅客鉄道株式会社

代表取締役社長 綿貫 泰之

他

■はじめに

私は、北海道旅客鉄道株式会社、代表取締役社長の綿貫泰之でございます。

本日は、弊社が令和6年6月28日に申請いたしました、鉄道の旅客運賃の上限変更認可申請に関して、公聴会を開催いただきまして、弊社の申請の趣旨や経営の実情をご聴取いただけますことを厚く御礼申し上げます。

ただいまから、弊社が今回実施いたしました運賃の上限変更認可申請につきまして、その理由と内容をご説明申し上げたいと存じます。

ご説明として、

第1に、弊社鉄道事業の概況と近年の事業環境について

第2に、中期経営計画の取り組みについて

第3に、安全への取り組みについて

第4に、旅客運賃の申請の内容について

の順にご説明申し上げます。

1. 鉄道事業の概況と近年の事業環境について

私どもJR北海道グループは、昭和62年4月に国鉄を「官から民へ」移行する国鉄分割民営化によって誕生し、北海道に根ざす企業グループとして37年の間、多くのお客様にご利用いただいております。

現在は北海道のほか、青森県の一部を営業エリアとして、鉄道営業キロ2,254.9キロの路線網と322の駅を有し、1日あたり1,212本の列車を運行しております。昨年度の年間の鉄道旅客輸送人員は、1億2,039万人あまりとなっております。

ご承知のとおり、令和2年1月以降、世界中で猛威を振るった新型コロナウイルス感染拡大により、国内外の人流が大きく減少したことは、弊社の事業運営に深刻な影響を及ぼし、大変厳しい状況が続きました。そのような中においても、社会インフラを支える使命を担う事業者として、北海道における移動手段の確保のため、お客様や社員の感染拡大防止に取り組みながら、安心して鉄道をご利用いただけるよう努めてまいりました。

令和5年5月に新型コロナウイルスの感染症法上の位置付けが5類へと移行したことに

に伴い、鉄道のご利用が回復してきていますが、リモート会議の普及など新たな行動様式が定着したことなどにより、感染拡大前のご利用状況までは戻っていないのが現状です。

新たな行動様式の定着による利用の減少のほか、「物価高騰への対応」、「人材の確保」、「輸送サービスの維持・競争力の向上」が大きな経営上の課題となっています。

「物価高騰」については、例えば、動力費・光熱費に係るコストは、平成30年度と比較して、令和5年度実績で39億円のコスト増となっています。

また、公共工事の設計労務単価の全職種平均値は、この5年で17%程増加しているなど、外注単価の上昇が修繕費や委託費等の増加要因となっています。加えて、世界的なインフレや円安の影響を受け、材料費も大幅に増加しており、レール単価はこの5年で12%程上昇しています。

「人材の確保」については、近年の若年退職者の増加や人材確保競争の激化により、喫緊の経営課題となっております。鉄道事業を維持していくためには多くの人材が必要であり、労働条件の改善やダイバーシティ、働き方改革等に取り組むことで、人材の確保に努めていきたいと考えています。

「輸送サービスの維持・競争力の向上」については、都市間鉄道における競合という点で、高速道路網の整備・拡大が弊社の事業運営に大きな影響を及ぼしています。北海道内の高規格幹線道路の供用延長は、当社が発足した昭和62年と比較すると令和5年3月には約7倍、およそ1,200kmまで拡充されており、今後も弊社路線と競合する形で延伸が予定されています。今後も選ばれる交通機関であるために輸送サービスを維持し、改善していくことが必要であると考えております。

こうした厳しい環境の中、新千歳空港のアクセス輸送を改善すべく、快速エアポートを令和元年度末に毎時5本の運転に増発し、令和5年度末にはさらに日中時間帯を毎時6本の運転とするダイヤ改正を実施しました。今年度の第一四半期では1日あたり平均57,400人のお客様にご利用いただいております。新型コロナウイルス感染拡大前と比べても好調に推移しております。

また、快速エアポートを運行する千歳線においては、令和5年3月に北広島市に「北海道ボールパークFビレッジ」が開業し、多くの方が来場されております。弊社としても臨時列車を運行するなどボールパーク輸送に取り組むことで、より多くのお客様にご利用いただけるよう努めているところです。

こうした外出・観光などのニーズの高まりを逃さずとらえ、鉄道事業のみならず、開発・

関連事業も展開することで収益を確保するとともに、北海道をさらに魅力的にするべく、全力で取り組んでまいります。

2. 中期経営計画の取り組みについて

昨年度までの5年間の中期経営計画2023では、計画の策定時に想定できなかった新型コロナウイルス感染拡大、燃料費高騰といった大きな環境変化の影響を受けたことなどから、数値目標の達成はできませんでした。

コロナ禍の状況下で、雇用を確保しつつ事業継続することを最重要課題に掲げ、資金確保に取り組むと同時に、コスト削減を進めました。平成30年度と比較して令和5年度までに資材調達など各種コストを総額56億円削減しました。

将来に向けた取組として、老朽化した一般気動車の取替として電気式気動車H100形を97両導入しました。また非対面・非接触化の推進のためオペレーター対話型の話せる券売機を61駅69台配備するなど必要な投資を進めました。

今年度から始まった新しい中期経営計画2026では、弊社グループを取り巻く社会や経済の環境が目まぐるしく変化していることを踏まえ、これら環境の変化に柔軟かつスピーディに対応し、JR北海道単体で黒字化することを1つの目標としています。

主な取り組みとして、環境の変化を踏まえた「3つの戦略」による経営基盤の強化を図ります。

ひとつは「開発・関連事業の拡大」として、ホテル事業の「JRイン」、賃貸マンション「ジュノール」、物販の「四季マルシェ」といった事業を展開するとともに、開発事業の人材を強化していきます。

2つめは「輸送サービスの変革」として、新幹線札幌駅の工事を推進するほか、ご利用が好調な新千歳空港アクセス輸送の強化、イールドマネジメント導入による収益の拡大などを図ります。

3つめはデジタル化や省力化による業務のスリム化といった「オペレーションの変革」を推し進めていきます。車両や機械、システムの更新による省力化はもちろんですが、ICT人材の育成にも力を入れていきます。

同時に「4つの基盤」の取り組みとして、「あくなき安全の追求」のほか、「お客様や地域

への感謝」として観光列車を活用した地域の魅力づくりなどにも努めます。またグループ全体での「意識改革」として稼ぐ意識やコスト意識を醸成するとともに、多様な働き方の推進や健康経営の推進、社員への成長機会の提供といった「社員の幸福の実現」も図ってまいります。

さらに、新たな経営課題として「人材の確保」や、工事費の高騰に対応した「札幌駅周辺再開発事業」に取り組みます。

あわせて、令和6年3月15日に国からの監督命令として命じられた2つの事項、ひとつは経営改善に向けた取り組み、もうひとつは利用が少なく鉄道を持続的に維持する仕組みの構築が必要な線区（いわゆる「黄線区」）における取り組みを、着実に実行してまいります。

国からは、経営安定基金の下支えとして年間148億円の営業外収益となる利息収入のご支援のほか、貨物列車走行線区支援や青函トンネル支援としての助成金、システムチェンジ支援など、今年度からの3年間で1,092億円ものご支援をいただいております。これらを活用させていただき、中期経営計画2026の達成に向けて取り組んでまいります。

3. 安全への取り組みについて

弊社は、平成23年に「石勝線列車脱線火災事故」、平成25年には「大沼駅構内貨物列車脱線事故」を発生させ、国土交通大臣より2度に渡り事業改善命令を受けることとなりました。弊社はこれらの事故を教訓に、現場第一線から経営トップまでの判断基準・行動基準である「JR北海道 安全の再生」を定め、平成26年度からは「事業改善命令・監督命令による措置を講ずるための計画」「安全投資と修繕に関する5年間の計画」、令和元年度からは「安全計画2023」を制定し、全社を挙げて取り組んでまいりました。

安全問題を引き起こしたことを深く反省し、安全を最優先とする企業風土を風化させることなく、「安全」を経営の根幹と位置づけ、安全基盤の再構築を推進しているところです。

中期経営計画2026と並行して「安全計画2026」を策定して取り組みを進めており、「絶対を守るべき安全の基準を維持する」ため日々のメンテナンスを確実に実施するとともに必要な設備投資・修繕を行い、安全計画2026において、675億円規模の安全に対する設備投資のほか、今後3年間のうちに1,140億円規模で老朽化した地上設備や車両の修繕を計

画的に実施していきます。

安全投資の主な取り組みとしては、ラッセル気動車の増備、ロングレール化やPCマクラギ化の推進、高架橋の耐震補強、運行管理装置の更新などを進めていきます。

その他、社員の安全意識向上を目的とした教育、訓練を継続して実施することや、運転士に対する運転支援アプリの導入、ドローンを活用した構造物検査業務の導入検討など、さらなる安全確保に向けたシステム化、機械化も行っています。

4. 旅客運賃の申請の内容について

現在、北海道内の都市間輸送については、高速バスやマイカーとの競合が激しく、また高速バスの運賃もかなり安価であることから、大幅な値上げはさらなるお客様の減少を招くおそれがあります。そのため、都市間輸送を担う特急列車の特急料金については改定しないこととし、普通運賃と定期運賃の改定を申請させていただきました。

弊社では、令和元年10月に消費税率の変更とあわせて運賃の改定をさせていただいており、それ以前は札幌市内の地下鉄や路線バスと比べて安価であった普通運賃、特に近距離の普通運賃を、大幅に改定させていただきました。

その経緯を踏まえ、今回普通運賃については、地下鉄や路線バスなどの現在の運賃とほぼ同程度となるよう、平均6.6%の改定となる価格で申請させていただきました。

一方、定期運賃についてはバスや地下鉄よりも割引率がかなり大きく、令和元年10月の運賃改定においても割引率を変更しなかったことから、通勤定期では約50%、高校生の通学定期では約75%という高い割引率を維持しております。このたびの改定においては、普通運賃の改定相当分を反映させていただいたうえで、通勤定期の1箇月用、3箇月用は一律6%、特に割引率の大きい6箇月用は一律8%、割引率を見直した価格で申請させていただきました。

通学定期については、通学に関わる家計の負担を考慮し、最大でも割引率の見直しを1%に留めております。

いずれにしても、引き続き札幌市内の路線バスや地下鉄よりも、割引率については大きいものとなっております。

これらにより、定期運賃については、通勤定期で22.5%、通学定期で10.5%、通勤・通

学あわせて平均で18.9%の改定を実施したいと考えております。

以上による全体の改定率は7.6%となり、一部のお客様のご利用減も加味した上で年間約37億円の増収を見込んでおります。

なお、本改定にあたり、弊社としましては最大限の経営努力としてコスト削減に取り組む一方、快速エアポートなどに使用している721系車両を、より定員の多い733系車両へと更新することで混雑緩和を図ることや、登別駅をはじめとしたバリアフリー化などを目的とした駅や駅周辺整備の推進、野生動物に起因する輸送障害を低減させ安定輸送に寄与するための鹿止め柵の延伸等、輸送サービスの向上に努めてまいります。また、精神障がい者保健福祉手帳をお持ちの方に対する旅客運賃の割引を新たに実施する計画でありますことを申し添えます。

■むすび

最後になりますが、弊社は令和元年10月に運賃改定を実施させていただき、それから5年と経たずに再び運賃の改定を申請させていただくことになりました。

この間、想定しえなかった新型コロナウイルス感染拡大や燃料費高騰などを乗り越え、事業を継続してまいりましたが、「物価高騰への対応」、「人材の確保」、「輸送サービスの維持・競争力の向上」などの課題に直面しており、弊社の最大限の経営努力を前提に運賃改定を申請させていただいた次第です。

お客様にさらなるご負担をお願いすることについては、非常に心苦しいものではございますが、弊社グループをあげての徹底した経営努力を行っておりますことも含め、厳しい経営状況について、ご利用のお客様のみならず地域の皆様にもご理解をいただけますよう、今後とも丁寧な説明に努めてまいります。

厳しい経営環境が今後も続くことが予想されますが、「安全」を経営の根幹と位置づけ、北海道を代表する公共交通事業者としての役割をしっかりと果たしていく所存です。

以上、申し述べました弊社の置かれている実情をご賢察賜り、何卒、今回の運賃改定を実施させていただけますようご審議賜りますことを切にお願い申し上げまして、私の公述を終わらせていただきます。