

令和6年 9月10日

運輸審議会

会長 堀川 義弘 殿

公 述 申 込 書

運輸審議会一般規則第35条の規定により、下記のとおり公述申込みを致します。

記

1 公述しようとする事案

事案番号	令6第3003号
事案の種類	鉄道の旅客運賃及び料金の上限変更認可
事案の申請者	九州旅客鉄道株式会社

2 公述しようとする者 ※法人・団体等の記入方法は注意事項②参照

(ふりがな)	さくらい とおる
氏名	桜井 徹
[Redacted]	
年令	74歳

3 事案に対する賛否 ※いずれかに○を付けて下さい

賛成 ・ ○反対

4 利害関係を説明する事項 ※利害関係人のみ記入 (注意事項③参照)

[Redacted]

5 自宅、勤務先等の連絡先電話番号

[Redacted]



公述書

2024年10月11日

日本大学名誉教授 桜井 徹

はじめに

私は、交通政策やJRの経営問題を研究してきた立場から、今般のJR九州による運賃値上げ申請について検討しました。その結果、運賃値上げの収入減と原価増の基礎数値となっている収入原価総括表に不備ないしは問題点があることがわかりました。JR九州は再度データを提出し直す必要があると考えます。不備ないしは問題点は次の3点です。

収入減少の見通しが根拠不明

第1の問題点は、値上げ申請の理由の一つである収入が減少するという見通しの根拠が不明だということです。

JR九州が2024年7月19日付けで齊藤鉄夫国土交通大臣に提出した「鉄道事業の旅客及び特別急行料金の上限変更認可申請」(以下「上限変更認可申請」)の別紙2「変更を必要とする理由」で、高速道路の発達と人口減少とコロナ禍での生活様式の変化(オンライン会議テレワーク等)を、収入の減少の理由に挙げています。

たしかに、上記「上限変更認可申請」の別紙3「収入原価総括表」では平年度(2025～2027年度)の現行の旅客運賃収入は3081億2500万円で、年度平均にすると1017億8000万円となりますが、それは、2024年度(推定)の旅客運賃収入1032億6300万円に比べると減少しています。

しかしながら、この数値には大いなる違和感を抱かざるを得ません。というのは、旅客運賃収入は2022年度(実績)の880億9100万円から、2023年度(推定)1010億9600万円、2024年度(推定)1032億6300万円と増加の一途を辿るのに、突然、2025年度から2027年度に減少しているからです。高速道路の発達や人口減少、さらにはコロナ禍での生活様式の変化による収入の減少が、2022年度から2024年度までには現れず、2025年度以降に現れるというのでしょうか。

この点は、JR九州が2024年7月19日に同社のホームページで公表した「運賃・料金改定の申請について」に掲載されています。「6 需要の推移及び今後の見通し」でも明らかです。定期外、通勤、通学の輸送人数はいずれも2021年(実績)から2024年(推

定)までは増加するのに、2025年(推定)~2027年(推定)の輸送量は2024年(推定)の輸送量よりも落ち込んでいるのですが、その根拠は不明です。

むしろ2025年度から2027年度の輸送量は2021年度から2024年度の輸送量のトレンド上にあるとすれば、「収入原価総括表」における旅客運輸収入の減少は起こらないと考えるべきです。つまり、収入が減少するという運賃値上げの根拠は薄いといわざるをえないのです。

適正コストの算定の不備

第2の問題点は、「収入原価総括表」における原価の最大構成要素である適正コストの算定に不備が見られることです。

2024年3月29日に改定された「JR旅客会社、大手民鉄及び地下鉄事業者の収入原価算定要領」によれば、線路費・電路費・車両費、列車運転費・役務費に関わる人件費や経費の適正コストは、「実績年度において、費目ごとに基準コストが実績コストを上回る鉄軌道事業者については、費目ごとに平年度の基準コストに実績コストを加え、これに2分の1を乗ずる」とされています。

国土交通省「JR旅客会社の基準単価・基準コスト等について」(2023年8月以降適用)によれば、JRの基準コストは763億5900万円、実績コストは603億1600万円なので、単純計算では適正コストは683億3750万円となります。

しかしながら収入原価総括表の適正コストは、2022年度実績の744億8300万円をはじめいずれの年度も、2023年8月以降に適用される基準コストのみに基づいて算定され、実績コストを勘案して、つまり基準コストと実績コストを足して2で割って、適正コストが算定されていないように思われます。仮に実績コストを勘案して適正コストが算出されていたなら、収入原価総括表の適正コストは最低でも50億円は低くなったかと思われます。

減価償却費の問題点

第3の問題点は減価償却費が実績よりも過大に設定されていることです。収入原価総括表の2022年度(実績)の減価償却費は189億6000万円となっていますが、JR九州の損益計算書における同年度の減価償却費は96億5400万円となっており、両方で93億600万円もの差額が生じています。その原因は、収入原価総括表では、減価償却実施率100%とした時の減価償却額が計上されているのに対して、損益計算書は実際の減価償却費、つまり減価償却実施率50.9%の減価償却費しか計上していないからで

す。このことは、『鉄道統計年報』2021年度の数値から容易に類推できるところです。2021年度の鉄軌道営業減価償却費合計額は77億4200万円、当期減価償却範囲額190億7900万円、減価償却実施額は40.6%となっています。

つまり「収入原価総括表」に計上されている2022年度から2027年度までの減価償却費は、減価償却実施率が100%と仮定した場合の減価償却費が計上されていることです。おそらく、運賃値上げ申請の理由にも述べられている車両更新などのために減価償却実施率100%を計上する必要があったのでしょうか。

ここで問われなければならないのは、なぜJR九州は低い減価償却実施率しか計上してこなかったかと言うことです。それは2016年10月の株式上場と完全民営化に際して黒字化するため、3877億円の経営安定基金を取崩すだけでは不十分で、鉄道事業のほとんどの資産約5203億円を減損計上しました(JR九州『有価証券報告書』2016年3月期、33頁)が、その後、減価償却費を十分に計上してこなかったからです。会計学の福井義高青山学院大学教授も、「減損してスタートすると、減価償却費が軽減される代わりに、更新投資を行うには留保利益を積み上げる必要がある」(福井義高「会計に関するかもしれない鉄道の役に立たないはなし 減損スタート鉄道の末路」『企業会計』70巻4号、2018年、127頁)と述べられていますが、減価償却費に見合う内部留保をJR九州は計上する努力を怠ってきたのではないのでしょうか。そのツケが、今、車両更新の必要という形で現れたと言えるのではないのでしょうか。

これは完全民営化の経営政策の失敗の結果です。今回の料金値上げは、減価償却を完全に行うための費用を料金収入で賄おうとするものです。いいかえれば経営政策の失敗を利用者に押しつけるものといえます。

以上3点について、運賃値上げの根拠となっている「収入原価総括表」における不備ないし問題点について述べました。冒頭でも指摘したように、JR九州は「収入原価総括表」を提出し直すべきではないのでしょうか。

以上