

## 運賃水準等の検討について

平成24年5月

### ○経営収支が均衡する運賃水準

ケースA：初期投資（出資金充当分除く）及び開業後（約10年間）の投資（国補除く）を三セク会社が借入する場合

ケースB： // を公的支援する場合

収支予測ベース（H24年1月）		JR交渉中ベース（H24年5月）	
初期投資額	256億円～288億円		209億円 ※1
JR鉄道資産 （車両含む）	198億円～230億円		151億円
累積収支（約10年間※2） （運賃は現行JR水準）	ケースA	ケースB	ケースA
	△313億円～ △326億円	△49億円～ △52億円	△268億円
収支均衡の運賃水準	運賃設定不可能 ※3	約1.3倍の値上げ	運賃設定不可能 ※3
			1.25倍の値上げ

先行事例の中で、最も低い水準を実現！

※1 JR交渉中ベースの初期投資は、車両について14編成が新型車両の中古譲渡、城端線車両の乗り入れが継続された場合（5月15日の知事とJR西の真鍋社長との面談結果）

※2 累積収支は開業年度（H26年度末）からH37年までの約10年間の累計

※3 逸走率（値上げによる利用者離れ）を考慮し、運賃収入が最大となる水準（約2.85倍）で試算しても収支が均衡しない

### ○運賃値上げの抑制と必要財源

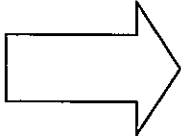
先行事例等の運賃水準（詳細 別紙参照）

- <通学定期>
  - ・並行在来線会社 1.47倍～1.65倍
  - ・JR3島 1.10倍～1.16倍
- <通勤定期>
  - ・並行在来線会社 1.49倍～2.04倍
  - ・JR3島 1.12倍～1.19倍
- <定期外>
  - ・並行在来線会社 1.24倍～1.58倍
  - ・JR3島 1.10倍～1.12倍

区分	運賃値上げ抑制策（1.25倍を抑制）	必要財源（約10年間）	考え方
ケース1	通学定期 1.10倍、通勤定期 1.25倍、定期外 1.25倍	5億円	・通学定期はJR3島水準（低い方）に抑制
ケース2	開業後3年間（ケース3） 通学定期 1.0倍、通勤定期 1.19倍、定期外 1.12倍 4年目以降（ケース1） 通学定期 1.10倍、通勤定期 1.25倍、定期外 1.25倍	11億円	・激変緩和として、開業後3年間は、ケース3とし、その後はケース1とする
ケース3	通学定期 1.0倍、通勤定期 1.19倍、定期外 1.12倍	23億円	・通学定期は据え置き ・通勤定期、定期外はJR3島水準に抑制

## 論点1 初期投資額（出資金充当分を除く）に対する資金手当て

	収支予測ベース（H24年1月）	JR交渉ベース（H24年5月）
初期投資額	約256～288億円	約209億円
・うち出資金充当分を除く必要額	約208～234億円	約171億円



### ○ 課題

- ・交渉中ベース（H24年5月）でも、多額の資金（約171億円）が必要となり、ケースA（三セク会社が借入れ）では、収支均衡する運賃水準の設定ができないなど、事業継続が困難。
  - ☞ JRに対し、必要資産について極力低額となるよう引き続き折衝する一方、将来にわたり、安定的な鉄道経営を行うためには、国の支援の拡充なども含め、何らかの公的支援が不可欠。

## 論点2 経営安定基金（仮称）

- ・考え方 基金のあり方については、県及び、固定資産税の増収がある沿線市町のほか非沿線市町村を含め全市町村が拠出する方向で調整する。
- ・基金の使途（案）・・・開業後の投資、運賃値上げ抑制財源、会社間で列車を乗り継ぐ初乗り運賃の抑制財源
- ・必要額 約58億円～76億円（開業後約10年間分）・・・＜開業前の初期投資について別途公的支援がなされたとした場合＞

{	開業後の投資	約52億円（車両更新、新指令整備、施設改良、交通ICカード）※国庫補助を除く
	運賃値上げ抑制	約5億円～23億円（上記のケース1～ケース3）
	初乗り運賃の抑制 （乗継割引分）	約1億円（会社境界から10km程度の駅間を想定）

（参考）新幹線と並行在来線の固定資産税収額

（単位 億円）

固定資産税			うち純増分 ①－② × 25%
新幹線 ①	並行在来線の減収 ②	差し引き ①－②	
140	21	119	30

※ 開業年度（H26年度末）からH37年までの約10年間の累計

固定資産税の新幹線①は、平成23年資産価格をもとに、償却率、税制特例（1～5年目1/6、6年～10年目1/3）等を考慮して試算  
並行在来線の減収②は、JRから三セク会社への譲渡資産については、税制特例により固定資産税が1/2となることを考慮したもの

### ○ 検討の視点

- ・経営安定基金（仮称）を活用し、運賃値上げを一定程度、抑制していくのが適当ではないか。
- ・特に学生定期は値上げを抑制し、負担が増加しないように配慮すべきではないか。
- ・国の並行在来線への支援のほか、JRとの交渉状況、利用促進による利用者増加なども考慮すべきではないか。

## 運賃水準比較表(対JR本州3社幹線比)

先行事例の下線は最小水準

区 分		通学定期	通勤定期	定期外	備 考
先行事例	しなの鉄道	1. 6 1 倍	<u>1. 4 9 倍</u>	<u>1. 2 4 倍</u>	・開業時は値上げなし ・その後、3回値上げ(H13→H14→H19)
	I G R	1. 6 5 倍	2. 0 4 倍	1. 5 8 倍	・開業時に値上げ
	青い森鉄道	1. 6 5 倍 (1. 0 0 倍)	1. 6 5 倍	1. 3 8 倍	・開業時に値上げ(定期1.65倍) ・通学定期は青森延伸時にJR水準に値下げ
	肥薩おれんじ鉄道	<u>1. 4 7 倍</u>	1. 5 2 倍	1. 5 0 倍	・開業時に値上げ
JR3島	JR北海道	1. 1 6 倍	1. 1 9 倍	1. 1 0 倍	
	JR九州	1. 1 0 倍	1. 1 2 倍	1. 1 2 倍	
	JR四国	1. 1 4 倍	1. 1 2 倍	1. 1 2 倍	

備考: 先行事例は各社公表資料等により作成

JR3島の運賃水準は富山県試算(富山駅を基点とし、県内主要駅までの距離数による運賃を試算のうえ比較)

## 定期割引率のJR比について

区 分		JR本州定期外を100円とした場合の 他社の運賃水準					割引率				
		定期外 A(100×a)	JR比 a	通学定期 B(24×b)	JR比 b	通勤定期 C(47×c)	JR比 c	通学定期 d(1-B/A)	JR比 (d/75.6%)	通勤定期 e(1-C/A)	JR比 (e/52.6%)
JR本州3社(幹線)		100	1.00	24	1.00	47	1.00	75.6%	1.000	52.6%	1.000
先行事例	しなの鉄道	124	1.24	39	1.61	71	1.49	68.3%	0.904	43.0%	0.818
	IGRいわて銀河鉄道	158	1.58	40	1.65	97	2.04	74.5%	0.986	38.8%	0.738
	青い森鉄道	138	1.38	40	1.65	78	1.65	70.8%	0.937	43.3%	0.824
	肥薩おれんじ鉄道	150	1.50	36	1.47	72	1.52	76.1%	1.006	52.0%	0.988
JR3島	JR北海道	110	1.10	28	1.16	56	1.19	74.3%	0.982	48.7%	0.926
	JR九州	112	1.12	27	1.10	53	1.12	76.0%	1.006	52.6%	1.000
	JR四国	112	1.12	28	1.14	53	1.12	75.2%	0.994	52.6%	1.000

備考: 先行事例は各社公表資料等により作成

JR3島の運賃水準は富山県試算(富山駅を基点とし、県内主要駅までの距離数による運賃を試算のうえ比較)

### <富山県内での具体例>

#### ○富山駅～魚津駅(現行JR定期外の運賃比)

	現行	→	1.25倍の値上げをした場合
・定期外	480円		1.25倍(600円)
・通学定期	0.25倍(120円/回)		0.31倍(150円/回)
・通勤定期	0.48倍(230円/回)		0.60倍(290円/回)

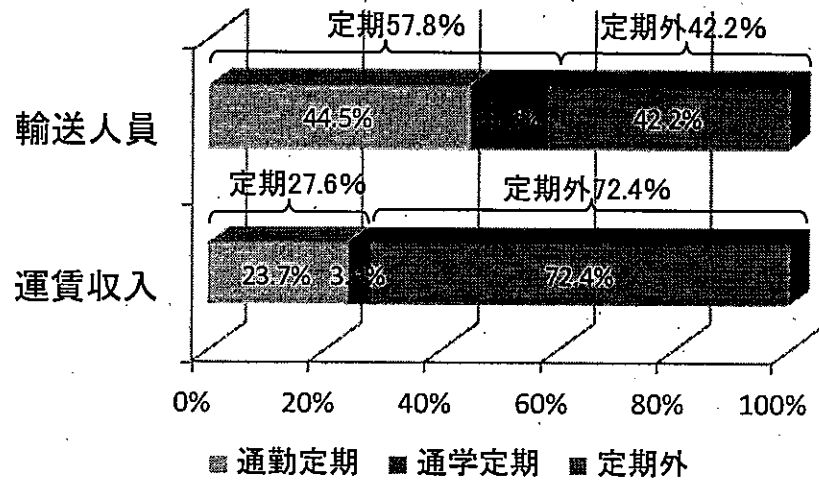
※参考 富山地鉄現行運賃(電鉄富山～新魚津 750円)

※定期の運賃は1ヶ月定期を1回あたりに換算(1日2回、30日利用として試算)

# 鉄道経営の状況について

## 〔① 日本全体の鉄道（利用形態別）〕

◇定期券利用者は輸送人員の過半を占めるが、運賃収入への貢献は少ない ※定期は割引率が高い



※定期割引率

＜JR本州3社幹線＞(1ヵ月定期)

○通勤 52.6%

○通学 75.6%

## 〔② 北陸本線の営業係数〕

◇北陸本線(米原～直江津)は、全体として赤字となっている。

◇鉄道全体では黒字でも定期利用だけみれば赤字

利用形態	営業係数(H21年度)
全体	96.7
通勤定期	181.9
通学定期	324.9
定期券外	56.4

北陸本線の営業係数	150.2
-----------	-------

※ 参考 城端線 542.2  
氷見線 555.8

※ 日本全体の鉄道を対象  
営業係数とは100円の運賃収入を得るために要する費用。100未満なら黒字

注: 営業係数については、週刊東洋経済(平成24年2月25日号)より抜粋  
定期割引率はJR運賃表に基づき試算