

**運賃の改定時期等検討ワーキンググループ
中間報告**

2019年6月

目 次

- 1 あいの風とやま鉄道の運賃の改定時期等に係る検討の目的・・・1
- 2 開業後4年間（2015～2018）の利用状況と収支決算・・・1
 - （1）利用状況
 - （2）収支決算
- 3 2019年度以降の収支見込みの試算・・・3
 - （1）試算の前提
 - （2）試算結果
 - ア） 運賃改定しない場合（ケース1）
 - イ） 2020年春に運賃改定する場合（ケース2）
 - ウ） 2023年春に運賃改定する場合（ケース3）
- 4 運賃の改定時期に係る論点と基本的方向性・・・5
 - （1）論点
 - （2）基本的方向性
- 5 今後のワーキンググループの検討の進め方・・・6

1 あいの風とやま鉄道の運賃の改定時期等に係る検討の目的

富山県並行在来線経営計画概要（以下「経営計画概要」という。）では、並行在来線の運賃水準の設定にあたっては、利用者の負担が過度に増加しないよう配慮しつつ、会社経営の健全性が図られるようバランスを考慮し、開業後約10年間（2025年度まで）の運賃水準を調整するが、急激な運賃値上げを避けるため、開業後5年間（2019年度まで）は激変緩和を図るとされている。これに基づき、あいの風とやま鉄道の現在の運賃が設定されている。（下記のとおり）

（参考）富山県並行在来線経営計画概要（2013年3月28日、富山県並行在来線対策協議会）に記載されている運賃水準設定の計画（JR運賃水準との比較）

	開業～2019年度		2020年度～2025年度
・通学定期	1.03倍程度	⇒	1.05倍程度
・通勤定期	1.12倍程度	⇒	1.19倍程度
・定期外	1.12倍程度	⇒	1.19倍程度

経営計画概要に基づけば2020年春に運賃を改定することになるが、あいの風とやま鉄道は、開業以来利用が好調に推移し、各年度の経営安定基金の支出予定額をすべて活用する状況となっていないことから、今後の収支見込み等も踏まえ、改めて運賃の改定時期等について検討を行う。

2 開業後4年間（2015～2018）の利用状況と収支決算

（1）利用状況

通年営業初年度の2015年度の利用者数は全体で1,477万人、1日当たりでは40,358人で、開業前の調査による推計値と比較して7.2%増となった。2016年度は概ね横ばいとなったが、2017年度は前年度より0.7%増加した。2018年度も前年度と比較して1.8%増加しており、概ね順調に推移している。

これは、北陸新幹線の開業効果に加え、利用実態に即したダイヤ編成や交通ICカードシステムの導入、新旅客案内システムによる情報提供の充実など様々な利便性の向上や、高岡やぶなみ駅の開業などに取り組んできた成果が表れたものと考えられる。

表1 1日あたり利用者数等（2015～2018）

区分	2012調査		2015実績 ②	増減比 % ②/①	2016実績 ③	増減比 % ③/②	2017実績 ④	増減比 % ④/③	2018実績 ⑤	増減比 % ⑤/④
	2011数値	2015推計 ①								
利用者数(千人)	—	—	14,771	—	14,723	▲0.3	14,832	0.7	15,106	1.8
1日当たり(人/日)	40,241	37,648	40,358	7.2	40,338	▲0.0	40,636	0.7	41,387	1.8
定期利用者	31,696	30,090	29,241	▲2.8	29,556	1.1	29,823	0.9	30,278	1.5
通勤	16,267	14,942	13,969	▲6.5	14,141	1.2	13,995	▲1.0	14,030	0.3
通学	15,429	15,148	15,272	0.8	15,415	0.9	15,828	2.7	16,248	2.7
定期外利用者	8,545	7,558	11,117	47.1	10,782	▲3.0	10,813	0.3	11,108	2.7

※2012調査：将来需要予測調査(2012.12)

(2) 収支決算

2015年度は、収益面では、運賃収入が計画を4億円弱上回る金額を確保したほか、構内営業収入や駐車場収入等でも計画以上の収入額を確保した。なお、貨物線路使用料は、対象費用が少なかったことや旅客列車増発等により計画を下回った。

費用面では、初年度ということで業務執行体制が整わず、施工工事が減少したことや、除雪費が少なかったこと、さらに、租税公課について、JR西日本からの財産譲渡が1月以降になったことで固定資産税等の賦課がなかったことなどにより、大幅に計画額を下回った。

このように、2015年度は計画を上回る運賃収入等の確保に加え、初年度の特異要因もあって、経常損益は黒字となり、経営安定基金補助は約5億円の計画に対し、ライナー増発分の4百万円のみとなった。

2016年度以降は、修繕費や租税公課が通常ペースで発生し、経常損益は赤字となったが、好調な利用状況を反映して高い水準の運賃収入を維持していることなどから、赤字額は計画を大きく下回っており、各年度の経営安定基金の支出予定額をすべて活用する状況となっていない。

表2 損益計算書

(単位:百万円、税抜)

区分	2015	2016	2017	2018	備考
営業収益	5,705	5,744	5,657	5,593	
運賃収入	2,988	2,921	2,921	2,952	2015計画値 約26億円
貨物線路使用料	1,770	1,849	2,015	1,922	2015計画値 約24億円
関連事業収入等	214	213	224	236	
清算収入	733	761	498	484	
営業費	5,397	5,789	5,706	5,742	
人件費	2,108	2,064	1,915	1,920	
運営経費	2,508	2,847	3,035	2,996	業務費、修繕費、除雪費など
清算費用	717	685	518	537	
減価償却費	39	51	74	105	
租税公課	25	144	164	184	
営業損益	308	▲46	▲49	▲148	
営業外収益	5	85	397	1,686	
営業外費用	192	263	532	1,712	
うち繰延資産償却	191	191	189	189	
経常損益	121	▲224	▲184	▲174	
特別利益	1,066	2,216	1,712	10,342	
うち県経営安定基金補助金	4	220	200	284	
(参考:県経営安定基金補助金予算額)	(501)	(489)	(476)	(464)	
特別損失	1,037	1,973	1,488	10,026	
税引前当期損益	150	19	39	141	
法人税等	80	12	30	134	
当期利益	70	7	9	7	

(注)・四捨五入の関係で、合計が合わない箇所がある。

・「うち県経営安定基金補助金」には、県の補正予算による補助分は含まない。

・2015計画値は「富山県並行在来線経営計画概要(最終)」より

3 2019年度以降の収支見込みの試算

(1) 試算の前提

運賃の改定時期等の検討のため、運営実績や諸事情の変化等を踏まえ、2019年度～2025年度（経営計画概要の最終年度）を対象期間として、改めて収支見込みの試算を行った。

なお、ここでは経営安定基金を充当する前の収支の状況を見るため、経常損益ベースの収支見込みを試算するものとし、運賃の改定時期について3つのケースを想定して試算を行った。

<運賃の改定時期の3つのケース>

ケース1…運賃改定しない場合

ケース2…2020年春に運賃改定する場合（経営計画概要どおり）

ケース3…2023年春に運賃改定する場合（金沢以西並行在来線開業時）

また、ケース2、ケース3の場合の運賃改定率は経営計画概要記載のとおりとした。その他の主な前提条件を次のとおりとした。

区分	前提条件
運賃収入	<ul style="list-style-type: none"> ・運行ダイヤは、2019年3月改正後のダイヤのままと仮定。 ・利用者については、2021年度までは新駅開業効果などによりこれまでの水準をほぼ維持するが、その後は、経営計画概要を踏まえ、毎年全体で前年度比約2%減少すると仮定。 <p>（参考）経営計画概要では、利用者については、駅勢圏人口等の減少により、開業後約10年後には約20%減少すると推計している。（券種別では、通勤定期利用者が約10%減、通学定期利用者が約20%減、定期外利用者が約35%減と推計。）</p>
線路使用料	<ul style="list-style-type: none"> ・現行制度に基づき、対象経費の見込みや貨客比率の想定に基づいて試算。
その他の収入	<ul style="list-style-type: none"> ・関連事業収入（自販機、コインロッカー、広告収入など）、貸付収入、JR切符販売手数料、清算収入、受託工事収入などを見込む。 ・既存の収入については、実績等を踏まえて算定するとともに、観光列車の料金など新たな収入を見込む。
人件費	<ul style="list-style-type: none"> ・要員計画に基づき必要な要員数を基に算定。 ・2025年度末までにJR西日本の出向社員を段階的にプロパー社員に切り替え。 ・JR西日本の出向社員の人件費は、同社が概ね40%程度を負担（現行どおり）。
運営経費	<ul style="list-style-type: none"> ・動力費、修繕費、車両検査費、除雪費、業務費・委託費については、実績を踏まえ、観光列車の運行など新たな要素も考慮して算定。 ・除雪費は年度によって増減するが、これまでの実績を考慮して算定。 ・車両検査費は、2018年度に導入した引当金制度に基づき算定。
その他の支出	<ul style="list-style-type: none"> ・減価償却費、租税公課、清算費用、受託工事費用などを見込む。 ・減価償却費や固定資産税等については、既存の固定資産のほか、新たな資産が加わることを考慮して算定。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・収入・支出における消費税・地方消費税は除いて試算。

(2) 試算結果

ア) 運賃改定しない場合 (ケース1)

(単位:億円、税抜き)

区分	2018 決算	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
収入	運賃収入	29.5	29.2	29.2	29.2	28.5	27.7	26.4
	貨物線路使用料	19.2	21.0	21.0	20.9	21.0	20.9	20.9
	その他	24.1	12.9	13.3	13.3	13.3	13.3	13.3
	計	72.8	63.1	63.5	63.5	62.8	62.0	60.6
支出	人件費	19.2	20.1	20.4	20.2	19.8	19.4	18.6
	運営経費	30.0	29.6	29.7	30.3	30.1	30.6	30.1
	その他	25.4	15.2	13.6	14.8	14.9	15.1	15.6
	(うち繰延資産償却)	(1.9)	(1.7)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	計	74.5	65.0	63.7	65.2	64.8	65.0	64.2
収支(経常損益)	△ 1.7	△ 1.8	△ 0.1	△ 1.7	△ 2.0	△ 3.0	△ 3.2	△ 3.6
基金補助金計画額	4.6	4.5	3.3	3.2	3.1	3.0	2.9	2.9

※四捨五入の関係で、合計が合わない箇所がある。

※基金補助金計画額は、運賃値上げ抑制分、乗継割引分及び快速増便分の計画額を記載。(開業後の投資分は含まず)

<概要>

- ・好調な運賃収入に加え、2019年度まで費用に計上してきた繰延資産償却費がなくなることもあり、**2020年度は収支がほぼ均衡する。**
- ・しかし、その後は利用者の減や減価償却費の増などにより収支は年々悪化し、**2023年度以降は基金補助金計画額以上の赤字となり、その超過額も年々大きくなる。**

イ) 2020年春に運賃改定する場合 (ケース2)

(単位:億円、税抜き)

区分	2018 決算	2019	2020 運賃改定	2021	2022	2023	2024	2025
収入	運賃収入	29.5	29.2	30.4	30.4	29.6	28.8	27.4
	貨物線路使用料	19.2	21.0	21.0	20.9	21.0	20.9	20.9
	その他	24.1	12.9	13.3	13.3	13.3	13.3	13.3
	計	72.8	63.1	64.7	64.6	63.9	63.1	61.6
支出	人件費	19.2	20.1	20.4	20.2	19.8	19.4	18.6
	運営経費	30.0	29.6	29.7	30.3	30.1	30.6	30.1
	その他	25.4	15.2	13.6	14.8	14.9	15.1	15.6
	(うち繰延資産償却)	(1.9)	(1.7)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	計	74.5	65.0	63.7	65.2	64.8	65.0	64.2
収支(経常損益)	△ 1.7	△ 1.8	1.0	△ 0.6	△ 0.9	△ 1.9	△ 2.1	△ 2.6
基金補助金計画額	4.6	4.5	3.3	3.2	3.1	3.0	2.9	2.9

<概要>

- ・ケース1のとおり2020年度は運賃を改定しなくても収支がほぼ均衡するが、**運賃改定によりその分運賃収入が増加するため、基金補助がなくても1億円程度の黒字になる。**
- ・その後は、利用者の減や減価償却費の増などにより再び赤字になるが、**基金補助金計画額の範囲内の赤字額であり、特に2021年度、2022年度の赤字額は基金補助金計画額を大きく下回る。**

ウ) 2023 年春に運賃改定する場合 (ケース3)

(単位: 億円、税抜き)

区分	2018 決算	2019	2020	2021	2022	2023 運賃改定	2024	2025	
収入	運賃収入	29.5	29.2	29.2	29.2	28.5	28.8	28.1	27.4
	貨物線路使用料	19.2	21.0	21.0	20.9	21.0	20.9	21.0	20.9
	その他	24.1	12.9	13.3	13.3	13.3	13.3	13.3	13.3
	計	72.8	63.1	63.5	63.5	62.8	63.1	62.4	61.6
支出	人件費	19.2	20.1	20.4	20.2	19.8	19.4	18.9	18.6
	運営経費	30.0	29.6	29.7	30.3	30.1	30.6	30.2	30.1
	その他	25.4	15.2	13.6	14.8	14.9	15.1	15.3	15.6
	(うち繰延資産償却)	(1.9)	(1.7)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	計	74.5	65.0	63.7	65.2	64.8	65.0	64.5	64.2
収支(経常損益)	△ 1.7	△ 1.8	△ 0.1	△ 1.7	△ 2.0	△ 1.9	△ 2.1	△ 2.6	
基金補助金計画額	4.6	4.5	3.3	3.2	3.1	3.0	2.9	2.9	

<概要>

- ・ ケース1のとおり 2020 年度は運賃を改定しなくても収支がほぼ均衡するが、その後は利用者の減や減価償却費の増などにより収支は悪化する。
- ・ しかし、2023 年春に運賃を改定することにより収支の悪化を一定程度抑えることが可能となり、毎年の赤字額は基金補助金計画額の範囲内に収まる。

4 運賃の改定時期に係る論点と基本的方向性

(1) 論点

- 開業後の利用状況と収支決算、及び今後の収支見込み等を踏まえ、経営計画概要で想定されている 2020 年春の運賃改定を実施するかどうか。
- 2020 年春の運賃改定を見送る場合、経営計画概要の対象期間である 2025 年度までの間でいつ頃に改定するのか、それともこの期間中は改定せず、2026 年度以降に先送りするのか。

(2) 基本的方向性

- 2020 年春の運賃改定は実施しないこととする。

(理由等)

- ・ 開業後 4 年間は利用が好調に推移し、運賃収入が計画を上回っていることなどから、各年度の経営安定基金の支出予定額をすべて活用する状況となっていない。
- ・ 収支見込みの試算によれば、2020 年度は運賃改定しなくても経常損益ベースの収支がほぼ均衡すると見込まれるため、このタイミングでの改定の必要性は低い。
- ・ 半年前の 2019 年 10 月に消費税率改定に伴う運賃改定が予定されている。
- ・ 以上の状況に鑑みると、運賃改定のタイミングとして 2020 年春は適当とは言えない。

○運賃改定の時期は、当面 2022 年春又は 2023 年春を目途とするが、今後の収支の状況や隣県会社の動向なども踏まえて引き続き検討を行うものとする。

(理由等)

- ・2021 年度以降も運賃を改定しないままに経営を続けた場合、利用者の減や減価償却費の増などの影響で年々収支が悪化し、2023 年度以降は毎年の基金補助金計画額以上の赤字となり、その超過額も年々大きくなると見込まれる。
- ・2025 年度までは経営計画概要に基づいて経営安定基金から支援が行われるが、2026 年度以降の経営安定化対策については未定である。このため、利用者のご理解を得ながら、あまり長く先送りせずに運賃改定を行い、次の経営計画の策定に向けて、できるだけ赤字の規模を小さくしておく必要がある。
- ・また、外部的な動きとしては、新潟県の並行在来線会社では 2020 年春の改定が予定されており、石川県の並行在来線会社では、現在の営業区間（金沢～倶利伽羅間）の運賃については、経営計画で 2020 年春の改定が想定されているが、2023 年春に予定されている金沢以西の並行在来線の開業の際に、運賃を含めた経営計画を全体的に見直す方向となるのではないかと予想される。
- ・あいの風とやま鉄道は、隣県の並行在来線会社と相互に乗り入れしており、特に石川県の並行在来線との間では流動も多いため、運賃水準や改定の時期について、隣県会社と全く調整せずに改定を行うことは現実的ではない。
- ・このため、運賃改定の時期として、当面、金沢以西の並行在来線開業が予定される 2023 年春、収支の状況等により 2022 年春を目途とするが、今後の収支の状況や隣県会社の動向なども踏まえて引き続き検討を行うものとする。

5 今後のワーキンググループの検討の進め方

本ワーキンググループでは、あいの風とやま鉄道の開業後の利用状況や収支決算、今後の収支見込み等を踏まえ、運賃の改定時期に係る論点と基本的方向性を中間報告として取りまとめた。

今後は、本年 8 月頃にワーキンググループの会議を開催し、最終的な運賃改定の時期についての検討の進め方や、これまでの検討の中で委員から提起された下記の課題への対応についても検討した上で最終報告を取りまとめ、本年 12 月に開催予定のあいの風とやま鉄道利用促進協議会に報告することとする。

(委員から提起された主な課題)

- ・経営安定基金補助金の計画額の見直しの必要性について
- ・毎年の経営安定基金補助金に残余が発生した場合の残余分の活用策について
- ・2026 年度以降の経営安定基金の取り扱いについて など