

運賃の改定時期等検討ワーキンググループ最終報告

2019年12月

本ワーキンググループでは、富山県並行在来線経営計画概要で2020年春とされているあいの風とやま鉄道の運賃の改定時期について、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て改めて検討を行い、去る6月、その基本的方向性を中間報告として取りまとめた。(下記「1. 運賃の改定時期に係る基本的方向性について」のとおり)

その後、①最終的な運賃改定の時期についての検討の進め方や、②経営安定基金についても検討を行い、今般、その結果を下記2、3のとおり取りまとめたところであり、これをもって最終報告とする。

1. 運賃の改定時期に係る基本的方向性について

○経営計画概要で想定されている2020年春の運賃改定は実施しない。

(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黒字とな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を実施したばかりである。
- ・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。

(理由等)

- ・2021年度以降も運賃を改定しない場合、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、2025年度には基金補助金計画額以上の赤字となると見込まれる。
- ・2026年度以降の経営安定対策が未定であるため、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。
- ・外部的な動きとして、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いる。一方、石川県の並行在来線会社は2020年春に予定していた運賃改定を見送り、北陸新幹線敦賀開業で営業区間が延びる2022年度まで据え置くとしている。
- ・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。

(注) 中間報告書公表の後、2019年度決算見込みを踏まえて2019年度以降の収支見込みの試算を一部修正したことなどから、中間報告書の表現から一部修正した箇所がある。

(参考1) 基金補助金計画額と実績額

(単位：百万円)

年度	2014	2015	2016	2017	2018
計画額	42	501	489	476	464
実績額	1	4	220	200	284

(※) 基金から3セク会社への補助金には減収補填分(運賃値上げの抑制、乗継割引、快速列車の増便)と安全対策等への投資分があるが、ここでの補助金は減収補填分のこと。なお、減収補填分のうち運賃値上げの抑制分と乗継割引分は、赤字の額を限度に補助している。

○また、本ワーキンググループで実施した2019～2025年度の収支見込みの試算によると、2023年春に運賃改定する場合の試算では、各年度の経常損益の赤字額は基金補助金計画額を下回ると見込まれており、その乖離が大きい年度もある。

○こうしたことを踏まえ、「運賃の改定時期」に関連する事項として、あいの風とやま鉄道の安定経営に不可欠な経営安定基金に関し、「新たな経営計画検討ワーキンググループ」において、次の3点について検討する。

- (1) 今後の収支見込みを踏まえた基金補助金計画額の見直しの必要性について
- (2) 各年度の基金補助金に残余が生じた場合の残余分の活用策について
- (3) 2026年度以降の経営安定基金の取り扱いについて

○具体的には、次の方向で検討する。

(1) 基金補助金計画額(2025年度まで)の見直しについて

○これまでの実績や今後の収支見込みの試算を踏まえると、今後、各年度の基金補助金計画額(減収補填分)の見直しを検討する必要性はあると考えられる。

○現在の基金補助金計画額(減収補填分)は経営計画概要の収支見込みを踏まえて作成されたが、この収支見込みは運賃収入等で既に実績とズレが生じている。

○2020年度から新しい経営計画の検討を開始する場合、その中で改めて収支見込みを作成することから、基金補助金計画額(減収補填分)の見直しについては、新しい経営計画の検討と併せて検討することにする。

○併せて、基金補助金計画額(開業後投資分)(※)についても、開業後の経営環境の変化等を踏まえ、更なる安全対策や利便性向上を図る観点から、今後どのような投資が必要かを新しい経営計画を検討する中で検討することにする。

(※) 開業後投資分は、2019年度から補助を開始

(2) 基金補助金に残余が生じた場合の残余分の活用策について

○各年度の決算の結果、基金補助金に残余が生じた場合、その活用については、これまで次のとおり対応してきている。

- ① 2014、2015年度の残余分約5億円は「災害に備えた安全対策費」として基金内に留保し、将来の赤字補填にも活用
- ② 2016年度以降、残余が発生した場合は、利用促進協議会の了承を得て、その全部又は一部を利用者の利便性向上等のために活用

(参考2) これまでに基金補助金の残余分を活用して実施した事業（予定を含む）

(単位：百万円)

事業内容	残余分の活用額	備考
①無人駅（3駅）への券売機設置	176	2017年度の残余分の一部を2018年度に活用
②西高岡駅下りホーム旅客上屋設置		
③駅構内・踏切等の消雪装置設置		
④券売機のIC対応への改造（システム改修）	70 (予定)	2018年度の残余分の一部を2019年度に活用予定
⑤券売機のIC対応への改造（機器設置）	10 (予定)	2018年度の残余分の一部を2020年度に活用予定
⑥投排雪保守用車の整備 (老朽化したラッセル車の更新)	200 (予定)	2017年度と2018年度の残余分の一部を2020年度に活用予定

(注1) 上記はいずれも利用促進協議会の了承をいただいているが、⑤⑥については

2020年度県予算案への計上と県議会の議決が得られれば活用できるもの。

(注2) 2016年度の残余分は基金内に留保している。

○なお、残余分を活用する事業については、利用者の声や市町村の要望等を踏まえつつ、次の要件のいずれかを満たすものを候補として選定し、利用促進協議会に提案している。

- ① その効果が県全域の利用者に及ぶもの（駅構内・踏切等の消雪装置設置、券売機のIC対応への改造、投排雪保守用車の整備など）
- ② 他の同規模の駅では整備されているが、当該駅では整備されていないなど、全線における一定の水準確保が必要なもの（無人駅への券売機設置、西高岡駅下りホーム旅客上屋設置など）
- ③ その他、災害対策など緊急度の高いもの

○今後、(1) のとおり基金補助金計画額を見直すこととして、それでも仮に残余が生じた場合は、これまでと同様、利用者の利便性向上や安全対策に資する事業があれば、利用促進協議会の了承を得て活用することとし、それ以外は基金内に留保する方向で検討することにする。

(3) 2026年度以降の経営安定基金の取り扱いについて

○経営計画概要の対象は2025年度までであり、2026年度以降の鉄道運営会社の経営安定化対策（基金支援）は未定であるが、今後5年先、10年先の会社収支は、運賃改定を行ったとしても、人口減少に伴う利用者の減や減価償却費の増などにより今より悪化する恐れが強く、2026年度以降も基金支援は必要と考えられる。

○このため、新しい経営計画（期間は2021～2030年度を想定）を検討する中で、2025年度までの基金補助金計画の見直しとともに、2026年度以降の基金補助金計画についても検討することにする。

運賃の改定時期等検討ワーキンググループ最終報告 参考資料

○経営計画概要における運賃改定の計画

富山県並行在来線経営計画概要(最終)(平成25年3月28日 富山県並行在来線対策協議会)より抜粋

5 収入見込み

(2) 運賃収入

運賃水準の設定にあたっては、先行事例等も参考に、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(平成37年度まで)は、現行のJR運賃水準と比較して、概ね次の水準となるよう調整する。

- | | |
|-------|-----------|
| ・通学定期 | 概ね1.05倍程度 |
| ・通勤定期 | 概ね1.19倍程度 |
| ・定期外 | 概ね1.19倍程度 |

※ 個別の運賃額は、乗車駅間の距離に応じて10円単位で設定することなどから、ここでは概ねの比率として示す。

ただし、急激な運賃値上げを避けるため、開業後5年間(開業～平成31年度まで)は、次のとおり激変緩和を図る。

- | | |
|-------|-----------|
| ・通学定期 | 概ね1.03倍程度 |
| ・通勤定期 | 概ね1.12倍程度 |
| ・定期外 | 概ね1.12倍程度 |

2019年度まで

○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。

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、施工工事量が減少したことや、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ベースで発生し、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

○ 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。 (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。)
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 決算見込み	2020	2021	2022	2023	2024	2025
収入	運賃収入	29.5	29.8	29.8	29.8	29.0	28.3	27.6	26.9
	貨物線路使用料	19.2	20.6	20.9	21.0	20.9	20.9	21.0	21.1
	その他	24.1	14.9	13.0	13.1	13.1	13.1	13.1	13.1
	計	72.8	65.4	63.7	63.8	62.9	62.3	61.6	61.0
支出	人件費	19.2	20.0	20.4	20.2	19.8	19.4	18.9	18.6
	運営経費	30.0	30.0	29.7	30.3	30.2	30.8	30.4	30.3
	その他	25.4	16.6	13.6	14.4	14.6	14.7	15.0	15.2
	(うち繰延資産償却)	(1.9)	(1.7)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	計	74.5	66.6	63.6	64.9	64.5	64.8	64.3	64.0
収支(経常損益)		△ 1.7	△ 1.2	0.1	△ 1.1	△ 1.6	△ 2.6	△ 2.7	△ 3.1
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年度は収支が若干の黒字となる。**
- ・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、2025年度には基金補助金計画額以上の赤字となる。**

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 決算見込み	2020 運賃改定	2021	2022	2023	2024	2025
収入	運賃収入	29.5	29.8	31.0	31.0	30.2	29.4	28.7	27.9
	貨物線路使用料	19.2	20.6	20.9	21.0	20.9	20.9	21.0	21.1
	その他	24.1	14.9	13.0	13.1	13.1	13.1	13.1	13.1
	計	72.8	65.4	64.9	65.0	64.1	63.4	62.7	62.1
支出	人件費	19.2	20.0	20.4	20.2	19.8	19.4	18.9	18.6
	運営経費	30.0	30.0	29.7	30.3	30.2	30.8	30.4	30.3
	その他	25.4	16.6	13.6	14.4	14.6	14.7	15.0	15.2
	(うち繰延資産償却)	(1.9)	(1.7)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	計	74.5	66.6	63.6	64.9	64.5	64.8	64.3	64.0
収支(経常損益)		△ 1.7	△ 1.2	1.3	0.1	△ 0.5	△ 1.5	△ 1.6	△ 2.0
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若干の黒字となるが、**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1億円以上の黒字になる。**2021年度も若干の黒字となる。
- ・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 決算見込み	2020	2021	2022	2023 運賃改定	2024	2025
収入	運賃収入	29.5	29.8	29.8	29.8	29.0	29.4	28.7	27.9
	貨物線路使用料	19.2	20.6	20.9	21.0	20.9	20.9	21.0	21.1
	その他	24.1	14.9	13.0	13.1	13.1	13.1	13.1	13.1
	計	72.8	65.4	63.7	63.8	62.9	63.4	62.7	62.1
支出	人件費	19.2	20.0	20.4	20.2	19.8	19.4	18.9	18.6
	運営経費	30.0	30.0	29.7	30.3	30.2	30.8	30.4	30.3
	その他	25.4	16.6	13.6	14.4	14.6	14.7	15.0	15.2
	（うち繰延資産償却）	(1.9)	(1.7)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	計	74.5	66.6	63.6	64.9	64.5	64.8	64.3	64.0
収支（経常損益）		△ 1.7	△ 1.2	0.1	△ 1.1	△ 1.6	△ 1.5	△ 1.6	△ 2.0
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若干の黒字となるが、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。

○ 富山県並行在来線経営安定基金について

1. 基金積立予定額 65億円

(内訳) 県30億円、市町村30億円、民間5億円

※県、市町村は2013年度から2025年度にかけて拠出予定

<各年度の拠出額>

年度	県	市町村
2013年度～2015年度	各年度100百万円	各年度100百万円
2016年度～2020年度	各年度210百万円	各年度210百万円
2021年度～2025年度	各年度330百万円	各年度330百万円

2. 基金の使途 (開業前の計画)

(1) 減収補填分 42.5億円 (2014年度～2025年度)

・運賃値上げの抑制	34億円
・乗継割引	6.5億円
・快速列車の増便	2億円

(2) 開業後投資分 22億円

・車両更新	2019年度～2022年度で新型車両を4編成新造
・施設改良	2019年度～2025年度

(3) 災害に備えた安全対策等 0.5億円

運賃の改定時期等検討ワーキンググループの経過等について

2018年12月20日 第12回あいの風とやま鉄道利用促進協議会

- ・ 運賃の改定時期等検討ワーキンググループの設置を提案し、了承される

2019年2月20日 第1回ワーキンググループを開催

- ・ ワーキンググループの主な論点
- ・ 開業後の利用状況と収支決算
- ・ 2019年度以降の収支見込みの試算 などについて検討

2019年5月27日 第2回ワーキンググループを開催

- ・ 「運賃の改定時期等ワーキンググループ中間報告（案）」について検討

2019年6月14日 第13回あいの風とやま鉄道利用促進協議会

- ・ 「運賃の改定時期等検討ワーキンググループ中間報告」を提出

2019年11月22日 第3回ワーキンググループを開催

- ・ 最終的な運賃改定の時期についての検討の進め方について
- ・ 並行在来線経営安定基金について などについて検討

2019年12月9日 最終報告を決議

- ・ 「運賃の改定時期等検討ワーキンググループ最終報告」を書面にて委員全員の承認により決議

2019年12月20日 第14回あいの風とやま鉄道利用促進協議会

- ・ 「運賃の改定時期等検討ワーキンググループ最終報告」を提出

運賃の改定時期等検討ワーキンググループ名簿

区分	機関・団体名	役職
市町村	富山市	富山市活力都市創造部交通政策課長
	高岡市	高岡市市長政策部総合交通課長
	射水市	射水市市民生活部生活安全課長
	魚津市	魚津市産業建設部都市計画課長
	氷見市	氷見市企画政策部地域振興課長
	滑川市	滑川市総務部企画政策課長
	黒部市	黒部市都市建設部都市政策課長
	砺波市	砺波市企画総務部企画調整課長
	小矢部市	小矢部市企画政策部企画政策課長
	南砺市	南砺市市長政策部地方創生推進課長
	舟橋村	舟橋村総務課長
	上市町	上市町企画課長
	立山町	立山町企画政策課長
	入善町	入善町キラキラ商工観光課長
朝日町	朝日町企画振興課長	
経済団体	北陸経済連合会	北陸経済連合会事務局長
	富山県商工会議所連合会	富山県商工会議所連合会常任理事事務局長
	富山県商工会連合会	富山県商工会連合会事務局長
	富山県中小企業団体中央会	富山県中小企業団体中央会常任理事事務局長
	(一社)富山県経営者協会	(一社)富山県経営者協会事務局長
	富山経済同友会	富山経済同友会事務局長
県	富山県	富山県観光・交通振興局次長 総合交通政策室長
	富山県	富山県観光・交通振興局 総合交通政策室次長・地域交通・新幹線政策課長
	富山県	富山県観光・交通振興局 総合交通政策室並行在来線・広域交通対策班長
並行在来線運営会社	あいの風とやま鉄道(株)	あいの風とやま鉄道(株)総務企画部長
	あいの風とやま鉄道(株)	あいの風とやま鉄道(株)総務企画部担当部長 財務課長
	あいの風とやま鉄道(株)	あいの風とやま鉄道(株)総務企画部企画課長