

鉄道の運賃改定の仕組みについて

2011.4.1 発行

今回の地震で被災された皆様に心からお見舞い申し上げます。

現在、JR 東日本の初乗り料金(山手線)は 130 円です。JR 東日本はこの鉄道運賃を自社の裁量で自由に変えられるのでしょうか？ 今月は、JR 東日本と大手民鉄(関東圏)を中心に鉄道の運賃改定の仕組みについて解説します。

鉄道運賃の決まり方

(1) 上限認可制

JR や大手民鉄の運賃制度は「鉄道事業法(昭和 61 年法律第 92 号)」に定められています。

鉄道事業の運賃規制は「上限認可制」となっており、運賃及び新幹線特急料金の上限について国土交通大臣の認可を受け、認可された上限額の範囲内であれば鉄道事業者は届出だけで運賃を機動的に設定・変更できるようになっています。そのため、他社との競合路線で競争力を確保するために上限額を下回る運賃設定にするなど柔軟な対応ができるのです。

(2) 総括原価方式

では、この運賃の上限はどのように決められるのでしょうか？

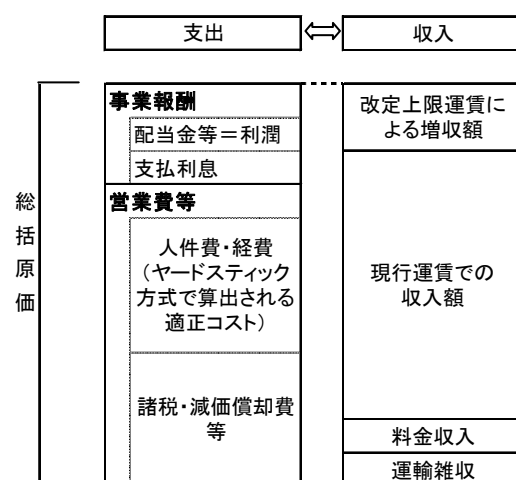
上限額の水準は、「鉄道事業の経営に必要な営業

費などの費用を合計し、それに適正な利潤を加えたもの」(＝総括原価)に見合うように決められます。これを総括原価方式といいます。

総括原価は、【総括原価＝営業費等＋事業報酬】という式で算定されます。

総括原価方式では鉄道会社に一定の利益が保障されており、支出(＝総括原価)と収入がバランスされるように運賃が決定されます。計算期間は 3 年間の平均(複数年平年度化)となっており、大規模・長期間にわたる鉄道工事も円滑に進められるようになっています。

(図表 1) 総括原価



出所：西日本旅客鉄道ファクトシートより明治安田アセットマネジメント作成

当資料は、ホームページ閲覧者の理解と利便性向上に資するための情報提供を目的としたものであり、投資勧誘や売買推奨を目的とするものではありません。また、当サイトの内容については、当社が信頼できると判断した情報および資料等に基づいておりますが、その情報の正確性、完全性等を保証するものではありません。これらの情報によって生じたいかなる損害についても、当社は一切の責任を負いかねます。

総括原価方式のメリットとして、

①料金を決定する際の根拠が明確である、②事業者・消費者双方が過大な損失・負担を強いられることがない、③長期的な設備投資へのインセンティブが図られる

などが挙げられますが、一方、問題点として

①価格に費用増加分を転嫁できるため、企業側が積極的に費用削減をしようという意欲がわきにくい、②非効率な部分まで運賃に転嫁されてしまう

という点が挙げられます。

この総括原価法の問題点を解消するために導入されているのが「ヤードスティック方式」です。

(3) ヤードスティックとは？

総括原価方式の問題点を解消するため、JR、大手民鉄など、同じグループに属する事業者同士で経営効率化を競わせるヤードスティック方式が導入されています。

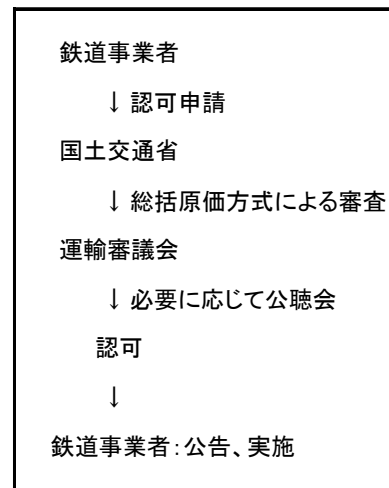
ヤードスティック方式では、グループごとに人件費や経費といった費用の「基準コスト」を算出しています。ある鉄道事業者の効率が悪く、その会社の「実績コスト」が基準コストを上回った場合（基準コスト < 実績コスト）、低い基準コストの方が「適正コスト」（運賃改定時の総括原価として認めるコスト）とされます。図1で左側の支出（総括原価）の部分が、実績コストよりも低い基準コストの額になるため、右側の運賃の値上げ可能分が小さくなることとなります。

(4) 実際に運賃改定をするまでの流れ

前述した通り、上限運賃の設定・変更には国土交通大臣の認可が必要となります。鉄道事業者の認

可申請後は、国土交通省での審査（当該運賃が総括原価を超えないかどうか）、運輸審議会への諮問・答申を経て認可、という流れになります。

(図表 2) 運賃改定手続きの流れ



出所: 消費者庁 HP 等より明治安田アセットマネジメント作成

実際に、鉄道事業者が運賃を値上げする場合、どのくらいの時間がかかるのでしょうか？申請前の鉄道事業者の事前準備、国土交通大臣への申請から、審査、認可を経て、だいたい1年くらいが目安と考えられます。

どんなときに運賃改定が行われる？

過去、鉄道事業者はどんな時に運賃改定をしたのでしょうか。

直近では、2005年の東武・東急・小田急の運賃改定があります。このとき東急は、通勤定期を1.2%値上げ、初乗り運賃は据え置きという運賃改定をしました。東急は当時、東横線と東京メトロ相互直通に伴う改良工事、目黒線武蔵小杉～日吉間の延伸工事を抱えており、これらによる資本費の増加を値上げの理由としています（資本費：減価償却費や固定資産税など）。

当資料は、ホームページ閲覧者の理解と利便性向上に資するための情報提供を目的としたものであり、投資勧誘や売買推奨を目的とするものではありません。また、当サイトの内容については、当社が信頼できると判断した情報および資料等に基づいておりますが、その情報の正確性、完全性等を保証するものではありません。これらの情報によって生じたいかなる損害についても、当社は一切の責任を負いかねます。

アナリスト・コラム

このように大手民鉄では路線の複々線化など大型設備投資による資本費の増加や物価上昇を背景に運賃改定を行ってきました。(JR 東日本は発足以降、消費税導入・税率引上以外では値上げをしていません。)

一般的に、運賃値上げが認められるケースとして、①将来的に沿線人口の減少が続き路線の赤字が解消されない場合、②利便性向上、混雑率緩和のための複々線化工事など利用者数は変わらないのにコストだけ増える場合、が挙げられます。

しかし、運賃値上げをした場合のマイナス面にも注意が必要です。

①値上げした場合、競合他社との競争力低下から利用者の他社へのシフト(減少)が起きる、②地域のインフラを担う会社が値上げすることへのマイナスイメージ・批判が起きる、などが考えられ、鉄道会社も人口減少を要因として運賃値上げをする前に、できる限りの自助努力を行い、運賃値上げは最終手段としたいというのが本音でしょう。

尚、東急など大手民鉄には、「特定都市鉄道整備準備金制度」があります。認定を受けている東急の場合、10年ごとに運賃見直しを行っており、次の改定は2015年3月が予定されています(その場合必ずしも“値上げ”改定ではなく、前回の2005年に見積もった費用と2015年に見積もる費用の差を勘案し、据え置き、もしくはマイナス改定ということもあります)。

今、鉄道会社は値上げできる？

JR 東日本を例に考えてみます。JR 東日本は景気減速に加え、高速道路料金の値下げ、新型インフルエンザの流行により2009年3月期、2010年3月期と減収が続きました。仮に、現時点で同社が値上げを考えた場合、実現は可能なのでしょ

うか？

結論からいうと値上げは難しいのではないかと考えます。運賃上限を決める総括原価方式(総括原価＝営業費等＋事業報酬)では、計算期間を3年間とり、その平均で決めるため、新型インフルエンザや景気悪化により収入が落ちても一時的なものであれば3年平均で吸収されるため認可が通りやすいと考えられます。

では、自然災害による収入減を理由としての値上げの可能性はあるのでしょうか？

「沿線人口の減少など恒久的な需要減は運賃改定になりえるが、災害によって収入が一時的に減って、値上げというのはこの運賃制度にはなじまない」というのが現時点の考え方です。そのため、自然災害による改定は想定しにくいといえます。

しかし、今回の大地震に伴う電力不足によるマイナス影響が数年続いた場合はどうなるのでしょうか？

電力供給が足りない状況では、運行本数を減らす調整を続けることになるでしょう。ただし、通勤・通学定期利用者数はそれほど減らないであろうことを考えると、運行本数減少率イコール減収率になるとはいえ、現時点では運賃改定がなされるかどうかは一概には言えない状況です。定期外利用者の状況も勘案しながら、検討していくことになると思われます。

今回は身近なようであり仕組みを知らない鉄道運賃について解説しました。鉄道を利用するときに運賃決定の背景には、鉄道会社の努力や事情があることに思いをはせてみてはいかがでしょうか。

国内株式運用部調査担当 リサーチ・アナリスト
(運輸セクター担当)
千葉 美津子