

# 運賃値上げ申請

## 既にコロナ前の乗車効率

JR九州は25年4月以降、運賃を平均で15%引き上げる方針を発表し、国に申請しました。値上げの背景として、高速道路網の発達や九州地区の人口減少・高齢化やコロナ禍による生活様式の変化により移動需要が減少し、輸送需要はコロナ禍前に戻らないこと。固定費の削減や生産性向上に努めてきたが、電気料金や物価高騰により厳しい経営状況が継続すること。その他、激甚化する災害対策の必要性や若年層を中心とした離職の増加があり、厳しい経営状況が値上げ申請の理由であるとしています。

そもそも移動需要が戻らない前提で合理化施策を進め、保有車両数や列車本数を大幅に削減。在来線の乗車効率は既にコロナ前の水準に戻っています。需要に見合う供給力となり需給ギャップは解消されたと言えるのではないのでしょうか？（下図）

一方、政令指定都市で人口増加率日本一の福岡市や、TSMCが進出した熊本県では需要に供給が全く合っており、お客さま混雑は相当なものです。加えて円安によるインバンド客の歴史的な増加もありますが、輸送力強化については、せいぜい813系のロングシート化しか触れられていません。車両の新製は老朽化車両の置き換えを目的としたもので、保有車両数を増やす予定はないというのが会社の見解です。これだけ利用者には不便を強いている中、わずかな混雑緩和策で理解を得られるのか甚だ疑問です。

若年離職対策も急務ですが、休みも取れず、マルチスキルや勤務マッチングなど、社員の休日を労働力として活用する施策を会社として推進している現状では内外から高い評価は受けられないでしょう。

運賃値上げを原資とし、労働者の待遇や職場環境の改善、利用者の快適性や安全性の向上、災害対策などを図るとしていますが、果たして本当にそうなるのか。甘い言葉には気を付けた方がいい。株式上場の際もまるで上場すれば薔薇色のような説明がなされていましたが、上場前の方が安全で快適な鉄道だったことはもはや社会の共通認識です。

	2019.3期		2019.3期	2024.3期	
	保有車両数	乗車効率(%)	客車走行キロ		増減(%)
新幹線	136	48.4	64,438	64,814	100.6
在来線	1529	30.0	236,032	196,066	83.1
合計	1669	31.0	300,470	260,066	86.6
	2024.3期				
	保有車両数	乗車効率(%)	輸送人キロ		
新幹線	166	45.3	2,004,738	1,941,755	96.9
在来線	1460	30.0	7,331,894	6,412,705	87.5
合計	1626	30.7	9,336,633	8,354,461	89.5

※乗車効率 = (輸送人キロ / 客車走行キロ × 客車平均定員) × 100

第189号

2024年8月1日

発 責 国労九州本部  
住 所 博多区博多駅東3丁目9番3号ニコウハイツ1003号

