

西日本旅客鉄道株式会社における
旅客運賃の上限変更認可申請について

(運輸審議会ご説明資料)

令和6年5月21日
鉄 道 局

目 次

(頁)

1. 運賃改定申請について	1
○運賃の上限変更の必要性と考え方	2
○運賃の上限変更認可申請の概要	3
○運賃の上限変更認可申請の内容	6
○電車特定区間のエリア設定の考え方	14
○現行電車特定区間と拡大区間のサービス比較	15
○変動運賃制の実施について	16
○改定後3年間の収入推計	17
○運賃収入の増加を目的としない運賃の上限の変更に 関する処理方針	18
○第2次交通政策基本計画	19
○鉄道運賃・料金制度小委員会	20
○鉄道運賃・料金制度小委員会中間とりまとめ概要	20
2. 申請者の概要	22
○会社概要	23
○輸送人キロ、鉄道運輸収入の推移	24
○経常損益等の推移（単体）	25

1. 運賃改定申請について

○ 運賃の上限変更の必要性と考え方

1. 現状（京阪神エリアのサービス水準及び運賃体系）

- ・ JR 西日本では、京阪神エリアの都市圏域拡大に併せて、列車本数の増、快速運転の実施及びバリアフリー化等の駅施設の改良等の輸送改善を実施してきた。これにより、京阪神エリアにおいては、概ね同じサービス水準となっている。
- ・ 一方で、運賃体系は国鉄当時から変更していないため、京阪神エリアにおいて大阪環状線等（賃率 13.25 円）、電車特定区間（賃率 15.30 円）及び幹線（賃率 16.20 円）の3種類の運賃が設定されている。

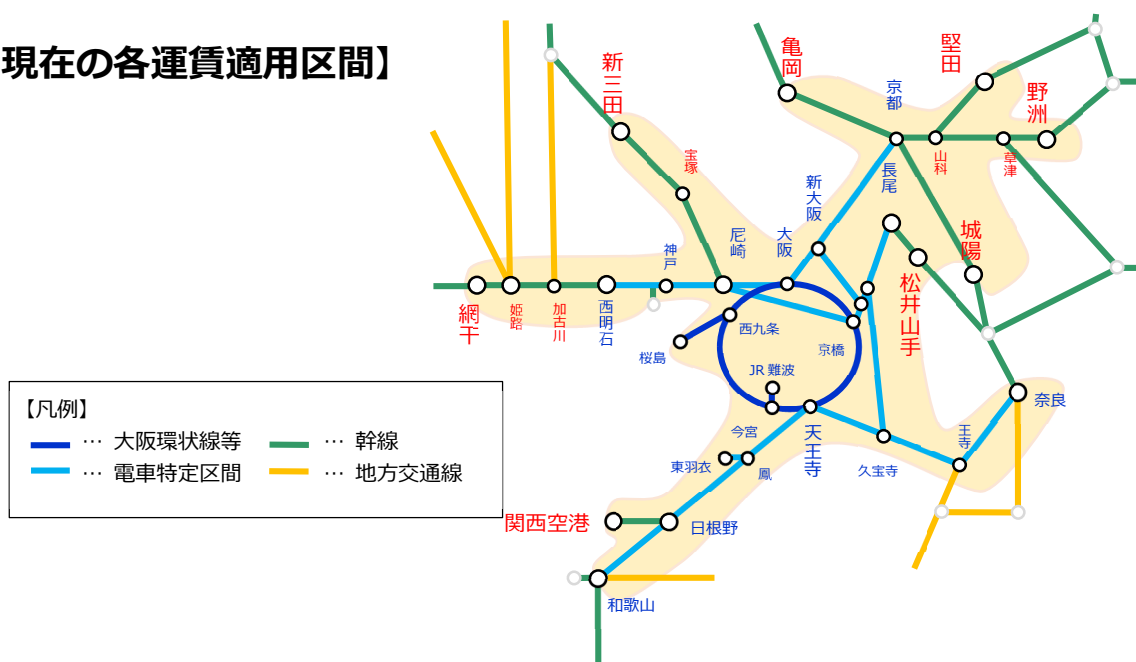
2. 課題

- ・ 概ね同じサービス水準にもかかわらず、利用区間により運賃の額に差が生じている。
- ・ 京阪神エリアにおいて、今後も同じ水準のサービスを提供するに当たり、鉄道駅バリアフリー料金の導入など新たな運賃等の制度をエリア全体で導入することが困難となっている。

3. 対応

- ・ 運賃の上限を変更し、京阪神エリアに共通の運賃を設定し、課題に対応。

【現在の各運賃適用区間】



○ 運賃の上限変更認可申請の概要

1. 申請の概要

電車特定区間運賃の上限の変更、電車特定区間の範囲拡大（幹線区間の範囲縮小）及び大阪環状線等運賃の廃止を行う。

① 普通旅客運賃

従来大阪環状線等、電車特定区間及び幹線（拡大区間）に適用している運賃を統合し、賃率 15.50 円に平準化する。

現行		申請		
適用運賃	賃率	適用運賃	賃率	賃率の改定率
大阪環状線等	13.25 円	電車特定区間	15.50 円	17.0%
電車特定区間	15.30 円			1.3%
幹線(拡大区間)	16.20 円			△4.3%

上記にかかわらず、営業キロ 10km までの普通旅客運賃は次のとおりとする。

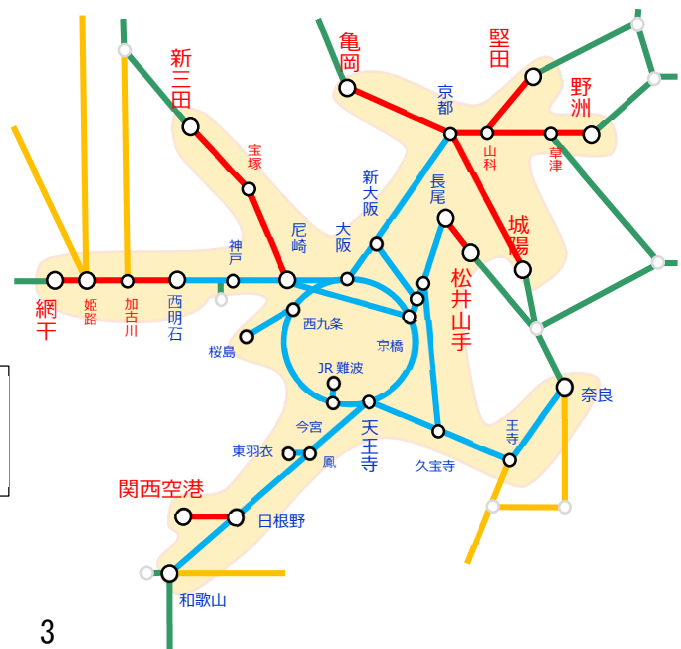
現行				申請			
適用運賃	1～3 km	4～6 km	7～10 km	適用運賃	1～3 km	4～6 km	7～10 km
大阪環状線等	130 円	160 円	180 円	電車特定区間	140 円	170 円	190 円
電車特定区間	130 円	160 円	180 円				
幹線(拡大区間)	150 円	190 円	200 円				

(注)適用運賃の異なる区間を跨って利用する場合は高い方の賃率が適用される。

(例) 現行の天王寺駅～姫路駅は幹線運賃が適用されている。

【改定後の各運賃適用区間】

【凡例】			
… 電車特定区間	… 幹線	… 拡大電車特定区間	… 地方交通線



② 定期旅客運賃

普通旅客運賃と同様に、従来の大阪環状線等、電車特定区間及び幹線(拡大区間)に適用している運賃を統合し、電車特定区間の運賃から 1.3%改定した額に平準化する。

2. 適用時期

2025年4月を予定

3. 改定の考え方

一律の改定率(現行電車特定区間運賃の 1.3%)で改定

○普通運賃

・10 kmまでの運賃:

現行電車特定区間運賃から 10/110 を減じた額に改定率を乗じ 10 円単位に切上げた額に、110/100 を乗じて 10 円単位四捨五入した額

・11 km以上の運賃:

現行電車特定区間賃率 15.30 円に改定率を乗じた 15.50 円を基に算出
(11~15 kmの例) 賃率 15.50 円 × 営業キロ(中央値)13 km = 201.5
10 円単位切上げた 210 円に 110/100 を乗じ、
10 円単位四捨五入した 230 円。

○定期運賃

現行電車特定区間運賃に改定率を乗じて 10 円単位で四捨五入した額

営業キロ	現行			改正	対環状		対電特		対幹線	
	環状	電特	幹線	京阪神	差額	改定率	差額	改定率	差額	改定率
1～3	130	130	150	140	+10	7.7%	+10	7.7%	▲10	▲6.7%
4～6	160	160	190	170	+10	6.3%	+10	6.3%	▲20	▲10.5%
7～10	180	180	200	190	+10	5.6%	+10	5.6%	▲10	▲5.0%
11～15	200	220	240	230	+30	15.0%	+10	4.5%	▲10	▲4.2%
16～20	260	310	330	310	+50	19.2%	0	0.0%	▲20	▲6.1%
21～25	340	400	420	400	+60	17.6%	0	0.0%	▲20	▲4.8%
26～30	420	470	510	480	+60	14.3%	+10	2.1%	▲30	▲5.9%
31～35	－	560	590	570	－	－	+10	1.8%	▲20	▲3.4%
36～40	－	650	680	650	－	－	0	0.0%	▲30	▲4.4%
41～45	－	730	770	740	－	－	+10	1.4%	▲30	▲3.9%
46～50	－	810	860	830	－	－	+20	2.5%	▲30	▲3.5%
51～60	－	940	990	950	－	－	+10	1.1%	▲40	▲4.0%
61～70	－	1,100	1,170	1,110	－	－	+10	0.9%	▲60	▲5.1%
71～80	－	1,270	1,340	1,290	－	－	+20	1.6%	▲50	▲3.7%
81～90	－	1,440	1,520	1,450	－	－	+10	0.7%	▲70	▲4.6%
90～100	－	1,610	1,690	1,630	－	－	+20	1.2%	▲60	▲3.6%

○ 運賃の上限変更認可申請の内容

1 変更しようとする運賃を適用する路線

電 車 特 定 区 間 の 範 囲

営 業 線	区 間
大阪環状線	天王寺から野田及び大正を経由して新今宮まで
おおさか東線	新大阪から久宝寺まで
片町線	松井山手から京橋まで
関西線	奈良からＪＲ難波まで
関西空港線	日根野から関西空港まで
湖西線	堅田から山科まで
桜島線	西九条から桜島まで
山陰線	京都から亀岡まで
山陽線	神戸から網干まで
ＪＲ東西線	京橋から尼崎まで
東海道線	野洲から神戸まで
奈良線	城陽から京都まで
阪和線	天王寺から和歌山まで及び鳳から分岐して東羽衣まで
福知山線	尼崎から新三田まで

大 阪 環 状 線 等 の 範 囲

削除

②変更しようとする運賃の上限の額及び適用方法

1 鉄道の普通旅客運賃

(1) 普通旅客運賃の賃率

①電車特定区間のみを乗車する場合

地 帯	営 業 キ ロ	現行	申請
第1地帯	300kmまでの部分	1kmにつき 15円30銭	1kmにつき 15円50銭
第2地帯	300kmを超える部分	1kmにつき 12円15銭	1kmにつき 12円30銭

②大阪環状線等のみを乗車する場合

削除

(2) 10kmまでの普通旅客運賃(電車特定区間のみを乗車する場合)

	現行	申請
1kmから3kmまで	130 円	140 円
4kmから6kmまで	160 円	170 円
7kmから10kmまで	180 円	190 円

2 鉄道の定期旅客運賃

(1) 通勤定期旅客運賃

① 電車特定区間のみを乗車する場合

(km、円)

営業 キロ	1箇月		3箇月		6箇月	
	現行	申請	現行	申請	現行	申請
1	3,960	4,010	11,300	11,450	19,020	19,270
2	3,960	4,010	11,300	11,450	19,020	19,270
3	3,960	4,010	11,300	11,450	19,020	19,270
4	4,960	5,020	14,110	14,290	23,760	24,070
5	4,960	5,020	14,110	14,290	23,760	24,070
6	4,960	5,020	14,110	14,290	23,760	24,070
7	5,280	5,350	15,040	15,240	25,340	25,670
8	5,280	5,350	15,040	15,240	25,340	25,670
9	5,280	5,350	15,040	15,240	25,340	25,670
10	5,280	5,350	15,040	15,240	25,340	25,670
11	6,600	6,690	18,800	19,040	31,680	32,090
12	6,600	6,690	18,800	19,040	31,680	32,090
13	6,600	6,690	18,800	19,040	31,680	32,090

14	6,600	6,690	18,800	19,040	31,680	32,090
15	6,600	6,690	18,800	19,040	31,680	32,090
16	9,240	9,360	26,340	26,680	44,360	44,940
17	9,240	9,360	26,340	26,680	44,360	44,940
18	9,240	9,360	26,340	26,680	44,360	44,940
19	9,240	9,360	26,340	26,680	44,360	44,940
20	9,240	9,360	26,340	26,680	44,360	44,940
21	11,880	12,030	33,860	34,300	57,040	57,780
22	11,880	12,030	33,860	34,300	57,040	57,780
23	11,880	12,030	33,860	34,300	57,040	57,780
24	11,880	12,030	33,860	34,300	57,040	57,780
25	11,880	12,030	33,860	34,300	57,040	57,780
26	13,930	14,110	39,710	40,230	68,120	69,010
27	14,200	14,380	40,450	40,980	68,120	69,010
28	14,200	14,380	40,450	40,980	68,120	69,010
29	14,200	14,380	40,450	40,980	68,120	69,010
30	14,200	14,380	40,450	40,980	68,120	69,010
31	16,140	16,350	46,040	46,640	80,780	81,830
32	16,580	16,800	47,280	47,890	80,780	81,830
33	16,840	17,060	47,970	48,590	80,780	81,830
34	16,840	17,060	47,970	48,590	80,780	81,830
35	16,840	17,060	47,970	48,590	80,780	81,830
36	18,260	18,500	52,050	52,730	93,460	94,670
37	18,690	18,930	53,270	53,960	93,460	94,670
38	19,060	19,310	54,310	55,020	93,460	94,670
39	19,390	19,640	55,290	56,010	93,460	94,670
40	19,460	19,710	55,490	56,210	93,460	94,670
41	20,280	20,540	57,820	58,570	104,540	105,900
42	20,580	20,850	58,700	59,460	104,540	105,900
43	20,900	21,170	59,550	60,320	104,540	105,900
44	21,330	21,610	60,810	61,600	104,540	105,900
45	21,640	21,920	61,690	62,490	104,540	105,900
46	21,700	21,980	61,900	62,700	117,220	118,740
47	22,000	22,290	62,700	63,520	117,220	118,740
48	22,350	22,640	63,690	64,520	117,220	118,740
49	22,630	22,920	64,490	65,330	117,220	118,740
50	22,940	23,240	65,340	66,190	117,220	118,740

51	23,430	23,730	66,740	67,610	126,470	128,110
52	23,860	24,170	68,050	68,930	128,900	130,580
53	24,240	24,560	69,100	70,000	130,920	132,620
54	24,760	25,080	70,530	71,450	134,640	136,390
55	25,160	25,490	71,660	72,590	134,640	136,390
56	25,600	25,930	72,940	73,890	134,640	136,390
57	25,970	26,310	74,030	74,990	134,640	136,390
58	26,470	26,810	75,460	76,440	134,640	136,390
59	26,860	27,210	76,560	77,560	134,640	136,390
60	27,300	27,650	77,800	78,810	134,640	136,390
61	27,660	28,020	78,870	79,900	149,470	151,410
62	28,080	28,450	80,000	81,040	151,590	153,560
63	28,540	28,910	81,330	82,390	154,080	156,080
64	28,940	29,320	82,460	83,530	156,220	158,250
65	29,460	29,840	83,970	85,060	158,400	160,460
66	29,840	30,230	85,090	86,200	158,400	160,460
67	30,260	30,650	86,220	87,340	158,400	160,460
68	30,720	31,120	87,540	88,680	158,400	160,460
69	31,180	31,590	88,850	90,010	158,400	160,460
70	31,640	32,050	90,170	91,340	158,400	160,460
71	31,900	32,310	90,910	92,090	172,260	174,500
72	32,430	32,850	92,450	93,650	175,190	177,470
73	32,810	33,240	93,520	94,740	177,190	179,490
74	33,290	33,720	94,840	96,070	179,690	182,030
75	33,640	34,080	95,860	97,110	182,160	184,530
76	34,170	34,610	97,410	98,680	182,160	184,530
77	34,560	35,010	98,510	99,790	182,160	184,530
78	35,010	35,470	99,780	101,080	182,160	184,530
79	35,460	35,920	101,090	102,400	182,160	184,530
80	35,910	36,380	102,360	103,690	182,160	184,530
81	36,550	37,030	104,170	105,520	197,390	199,960
82	36,980	37,460	105,400	106,770	199,710	202,310
83	37,410	37,900	106,630	108,020	202,020	204,650
84	37,850	38,340	107,870	109,270	204,400	207,060
85	38,370	38,870	109,320	110,740	207,500	210,200
86	38,800	39,300	110,560	112,000	207,500	210,200
87	39,220	39,730	111,800	113,250	207,500	210,200

88	39,650	40,170	113,010	114,480	207,500	210,200
89	40,080	40,600	114,260	115,750	207,500	210,200
90	40,510	41,040	115,470	116,970	207,500	210,200
91	40,850	41,380	116,480	117,990	220,670	223,540
92	41,350	41,890	117,840	119,370	223,290	226,190
93	41,730	42,270	118,910	120,460	225,310	228,240
94	42,220	42,770	120,330	121,890	228,000	230,960
95	42,580	43,130	121,400	122,980	231,260	234,270
96	43,060	43,620	122,770	124,370	231,260	234,270
97	43,560	44,130	124,160	125,770	231,260	234,270
98	43,950	44,520	125,260	126,890	231,260	234,270
99	44,420	45,000	126,590	128,240	231,260	234,270
100	44,900	45,480	127,980	129,640	231,260	234,270

② 大阪環状線等のみを乗車する場合
削除

(2) 通学定期旅客運賃

① 電車特定区間のみを乗車する場合

(km、円)

営業 キロ	1箇月		3箇月		6箇月	
	現行	申請	現行	申請	現行	申請
1	2,300	2,330	6,590	6,680	12,480	12,640
2	2,300	2,330	6,590	6,680	12,480	12,640
3	2,300	2,330	6,590	6,680	12,480	12,640
4	2,710	2,750	7,740	7,840	14,680	14,870
5	2,940	2,980	8,400	8,510	15,920	16,130
6	3,200	3,240	9,110	9,230	17,220	17,440
7	3,660	3,710	10,410	10,550	19,730	19,990
8	4,020	4,070	11,480	11,630	21,750	22,030
9	4,290	4,350	12,190	12,350	23,110	23,410
10	4,410	4,470	12,570	12,730	23,820	24,130
11	5,360	5,430	15,260	15,460	28,890	29,270
12	5,470	5,540	15,590	15,790	29,540	29,920
13	5,580	5,650	15,920	16,130	30,180	30,570
14	5,730	5,800	16,350	16,560	30,940	31,340
15	5,730	5,800	16,350	16,560	30,940	31,340

16	7,040	7,130	20,060	20,320	38,020	38,510
17	7,200	7,290	20,500	20,770	38,860	39,370
18	7,200	7,290	20,500	20,770	38,860	39,370
19	7,320	7,420	20,890	21,160	39,570	40,080
20	7,460	7,560	21,270	21,550	40,280	40,800
21	7,610	7,710	21,660	21,940	41,060	41,590
22	7,720	7,820	22,010	22,300	41,710	42,250
23	7,720	7,820	22,010	22,300	41,710	42,250
24	7,810	7,910	22,310	22,600	42,240	42,790
25	7,830	7,930	22,370	22,660	42,370	42,920
26	7,890	7,990	22,480	22,770	42,580	43,130
27	7,890	7,990	22,480	22,770	42,580	43,130
28	8,020	8,120	22,810	23,110	43,260	43,820
29	8,020	8,120	22,810	23,110	43,260	43,820
30	8,150	8,260	23,220	23,520	44,020	44,590
31	8,270	8,380	23,550	23,860	44,620	45,200
32	8,270	8,380	23,550	23,860	44,620	45,200
33	8,340	8,450	23,770	24,080	45,040	45,630
34	8,390	8,500	23,910	24,220	45,330	45,920
35	8,610	8,720	24,560	24,880	46,530	47,130
36	8,680	8,790	24,700	25,020	46,820	47,430
37	8,710	8,820	24,810	25,130	46,980	47,590
38	8,930	9,050	25,500	25,830	48,310	48,940
39	8,990	9,110	25,630	25,960	48,520	49,150
40	9,240	9,360	26,340	26,680	49,900	50,550
41	9,470	9,590	27,000	27,350	51,160	51,830
42	9,660	9,790	27,530	27,890	52,160	52,840
43	9,930	10,060	28,300	28,670	53,650	54,350
44	10,050	10,180	28,680	29,050	54,350	55,060
45	10,340	10,470	29,470	29,850	55,840	56,570
46	10,480	10,620	29,840	30,230	56,550	57,290
47	10,570	10,710	30,130	30,520	57,100	57,840
48	10,880	11,020	30,960	31,360	58,700	59,460
49	11,070	11,210	31,560	31,970	59,820	60,600
50	11,380	11,530	32,410	32,830	61,440	62,240
51	11,570	11,720	32,960	33,390	62,440	63,250
52	11,850	12,000	33,760	34,200	63,960	64,790

53	12,030	12,190	34,260	34,710	64,930	65,770
54	12,190	12,350	34,770	35,220	65,890	66,750
55	12,490	12,650	35,590	36,050	67,430	68,310
56	12,720	12,890	36,250	36,720	68,670	69,560
57	12,830	13,000	36,600	37,080	69,320	70,220
58	13,130	13,300	37,410	37,900	70,870	71,790
59	13,340	13,510	38,060	38,550	72,120	73,060
60	13,590	13,770	38,720	39,220	73,350	74,300
61	13,660	13,840	38,940	39,450	73,770	74,730
62	13,930	14,110	39,710	40,230	75,260	76,240
63	14,210	14,390	40,480	41,010	76,680	77,680
64	14,400	14,590	41,080	41,610	77,800	78,810
65	14,640	14,830	41,710	42,250	79,000	80,030
66	14,900	15,090	42,450	43,000	80,420	81,470
67	15,030	15,230	42,860	43,420	81,200	82,260
68	15,440	15,640	44,020	44,590	83,400	84,480
69	15,510	15,710	44,240	44,820	83,820	84,910
70	15,790	16,000	45,000	45,590	85,230	86,340
71	15,990	16,200	45,560	46,150	86,310	87,430
72	16,210	16,420	46,240	46,840	87,610	88,750
73	16,540	16,760	47,170	47,780	89,340	90,500
74	16,700	16,920	47,610	48,230	90,180	91,350
75	16,860	17,080	48,030	48,650	90,990	92,170
76	17,100	17,320	48,730	49,360	92,320	93,520
77	17,310	17,540	49,390	50,030	93,550	94,770
78	17,630	17,860	50,250	50,900	95,230	96,470
79	17,710	17,940	50,520	51,180	95,700	96,940
80	18,030	18,260	51,380	52,050	97,370	98,640
81	18,360	18,600	52,360	53,040	99,200	100,490
82	18,560	18,800	52,860	53,550	100,150	101,450
83	18,800	19,040	53,600	54,300	101,580	102,900
84	19,010	19,260	54,140	54,840	102,600	103,930
85	19,270	19,520	54,910	55,620	104,020	105,370
86	19,430	19,680	55,400	56,120	104,960	106,320
87	19,710	19,970	56,150	56,880	106,380	107,760
88	19,930	20,190	56,840	57,580	107,710	109,110
89	20,020	20,280	57,070	57,810	108,120	109,530

90	20,320	20,580	57,930	58,680	109,780	111,210
91	20,530	20,800	58,530	59,290	110,900	112,340
92	20,840	21,110	59,380	60,150	112,520	113,980
93	21,030	21,300	59,990	60,770	113,650	115,130
94	21,140	21,410	60,260	61,040	114,170	115,650
95	21,430	21,710	61,110	61,900	115,790	117,300
96	21,620	21,900	61,640	62,440	116,790	118,310
97	21,850	22,130	62,240	63,050	117,910	119,440
98	22,120	22,410	63,090	63,910	119,510	121,060
99	22,230	22,520	63,360	64,180	120,040	121,600
100	22,430	22,720	63,920	64,750	121,110	122,680

② 大阪環状線等のみを乗車する場合

削除

○ 電車特定区間のエリア設定の考え方

以下の①②の条件等を総合的に勘案し電車特定区間を拡大する。

- ① 京阪神都市生活圏で、同レベルの輸送サービスが提供されている線区
(列車の運行形態、頻度、使用車種等により都市型鉄道を形成)

[目安]大阪駅から100 km圏内で、一定の輸送力を有する線区

- ② 一定のご利用状況を有する線区

[目安]輸送密度3万人／日以上

※上記輸送密度以下でも、他交通モードとの結節機能等を持ち一体のエリアとすることが適当な線区(関西空港線)

賃率	区 間		朝ラッシュ本数 (7時台・本)	輸送密度 (万人/日)
環 大 状 阪	大阪環状線	全線	14	28.5
	JR ゆめ咲線	西九条←桜島	8	8.8
電 車 特 定 区 間	JR 京都線	大阪←京都	17～20	33.3
	JR 神戸線	大阪←西明石	21～23	35.5
	JR 東西線	尼崎←京橋	14	12.5
	学研都市線	京橋←長尾	11～16	13.3
	阪和線	天王寺←和歌山	9～14	9.5
	大和路線	JR 難波←奈良	8～15	8.6
	おおさか東線	新大阪←久宝寺	7	3.5
拡 大 対 象 区 間	琵琶湖線	京都←野洲	10	20.1
	湖西線	山科←堅田	7	5.2
	嵯峨野線	京都←亀岡	9	5.6
	奈良線	京都←城陽	7	4.1
	JR 神戸線	西明石←網干	9～14	11.1
	JR 宝塚線	尼崎←新三田	15	9.4
	学研都市線	長尾←松井山手	11	3.4
	関西空港線	日根野←関西空港	4	1.9

※「輸送密度」は今回の検討にあたり、一定の前提条件のもと、推計をしたもの

○ 現行電車特定区間と拡大区間のサービス比較

バリアフリー設備の整備状況

区間		駅数※[]を除く		段差解消		ホーム柵	
		発足時	現 行	発足時	現 行	発足時	現 行
現 行 区 間	大阪環状線・桜島線(全線[大阪])	22	22	2	22	0	3
	関西線(奈良・[天王寺])	14	15	0	14	0	0
	阪和線([天王寺]・和歌山)	35	35	0	30	0	0
	おおさか東線([新大阪]・[久宝寺])	—	10	—	10	—	0
	JR 東西線([尼崎]・[京橋])	—	7	—	7	—	2
	東海道・山陽線(京都・西明石)	37	44	3	42	0	9
拡 大 区 間	片町線([京橋]・長尾)	14	14	0	14	0	0
	東海道線(野洲・[京都])	8	10	1	10	0	0
	山陽線([西明石]・網干)	11	14	1	14	0	0
	片町線([長尾]・松井山手)	—	1	—	1	—	0
	関西空港線([日根野]・関西空港)	—	2	—	2	—	0
	湖西線([山科]・堅田)	5	5	0	5	0	0
	山陰線([京都]・亀岡)	7	10	0	9	0	1
	奈良線([京都]・城陽)	8	11	0	9	0	0
	福知山線([尼崎]・新三田)	13	13	0	11	0	0

京阪神地区における今後のバリアフリー設備の整備計画(新駅及び山陽新幹線新神戸駅を含む)

2027 年度まで：ホーム柵を 25 駅 78 番線、ホーム安全スクリーンを 84 駅 245 番線への整備。(整備駅のご利用者割合：2025 年度に 5 割、2027 年度に 7 割目標)

2032 年度まで：整備エリアの全駅(216 駅・619 番線)にホーム安全スクリーンを整備、ご利用の多い駅などではホーム柵を整備。

2033 年度以降：ホーム安全スクリーンを順次ホーム柵に置き換えていくことを基本とし、ホーム安全スクリーンの効果を検証しつつ、ホーム安全対策の方針を検討。

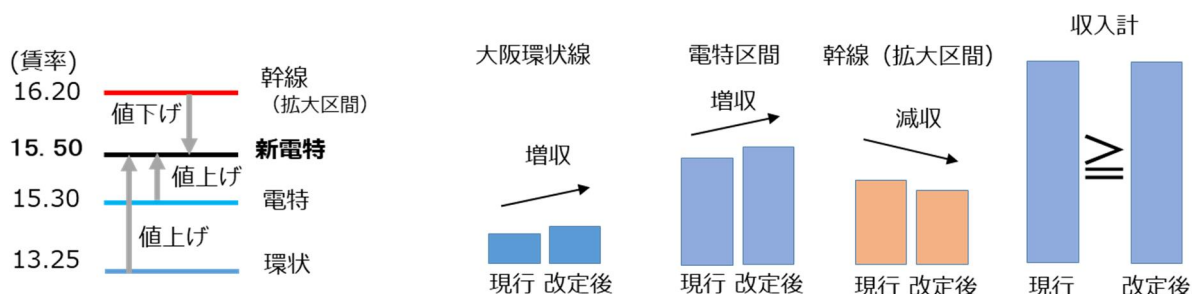
○ 変動運賃制の実施について

<対処方針>

「運賃収入の増加を目的としない運賃の上限の変更に関する処理方針（R4.9 通達）」により審査を行う。

○運賃収入が増加しないことの検証の方法

運賃収入の増加を目的としない運賃の上限の変更であることから、新しい電車特定区間において、改定後の運賃に基づき算出した運賃収入が、現行の大阪環状線等、電車特定区間及び幹線の運賃に基づき算出した運賃収入を上回らないことを検証する。



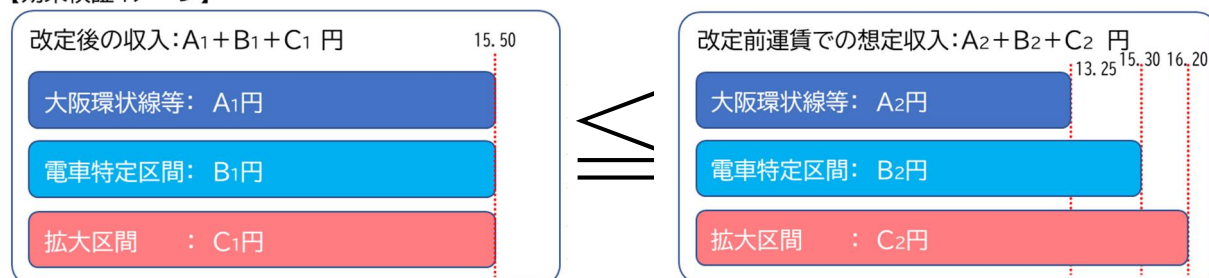
○認可手続き、検証について（「運賃収入の増加を目的としない運賃の上限の変更に関する処理方針」の適用）

- ・実施期間を3年、うち1年を効果検証期間とする。
申請内容が適当と認められる場合、3年間の期限を付して認可。
（実施期間は令和7年（2025年）4月～令和10年（2028年）3月）
3年目の検証の結果を踏まえ、その後の取扱いを検討。
- ・実施期間終了後に、実施期間中に仮に増収となっていた場合は、増収分について、事業者と協議の上、利用者への還元を実施。

○京阪神エリアの運賃共通化による増収がなかったことの確認方法

- ・京阪神エリアの運賃共通化後の同エリアの利用実績を基に、改定後の収入（実績）と改定前の運賃を適用した場合の想定収入を比較して増収がなかったことを確認する。

【効果検証イメージ】



○ 改定後3年間の収入推計

改定後3か年の算定結果（2025年度～2027年度）

（単位：億円）

	2025年度		2026年度		2027年度		合計		増収額	増収率
	現行	改定	現行	改定	現行	改定	現行 (A)	改定 (B)	B-A	(B-A)/A×100
定期外	1,135	1,143	1,135	1,143	1,135	1,143	3,404	3,428	24	
①大阪環状線	156	167	156	167	156	167	467	500	33	
②電車特定区間	573	590	573	590	573	590	1,718	1,769	51	
③幹線	406	386	406	386	406	386	1,219	1,159	-60	
定期	832	823	832	824	832	824	2,495	2,470	-25	
通勤旅客定期	714	708	714	708	714	708	2,143	2,124	-20	
①大阪環状線内	53	54	53	54	53	54	158	162	4	
②電車特定区間	415	420	415	420	415	420	1,245	1,261	16	
③幹線	247	233	247	233	247	233	740	700	-40	
通学旅客定期	117	115	117	116	117	116	351	347	-5	
①大阪環状線内	8	8	8	8	8	8	24	25	1	
②電車特定区間	65	66	65	66	65	66	196	198	2	
③幹線	44	41	44	41	44	41	131	124	-7	
合計	1,966	1,966	1,966	1,966	1,966	1,966	5,899	5,899	-0.6	-0.01%

- 鉄道運賃・料金制度小委員会 中間とりまとめでは、全体として増収にならないような新たな運賃・料金は一定期間後の検証等の条件をつけて柔軟に認可するなどの検討を進めるとされたところ。
- 中間とりまとめを受け、「オフピーク定期券の導入」など、変動運賃制の導入にあたり柔軟に認可できるよう、認可手続きや変動運賃制の実施に必要な事項について、「運賃収入の増加を目的としない運賃の上限の変更に係る処理方針」を作成（令和4年9月発出）。

1. 基本方針

- ・運賃を変動させることにより、運賃収入を増加させない範囲で旅客需要を変動させることなどを目的とするものを対象。（運賃収入の増加を図ることを目的と判断されるものは対象としない。）
- ・運賃の上限の変更については認可、上限の範囲内における割増及び割引の運賃の設定は届出により実施。
- ・変動運賃制の実施に当たっては、利用者利益の保護の観点にも十分配慮。

2. 認可の手続

- ① ・総括原価については平年度において変化しないものとして取り扱う。
・変動運賃制を実施した場合の運賃収入と、実施しなかった場合の運賃収入を適切な方法で比較及び検証し、実施した場合の運賃収入が増加しないことをもって、適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないとみなす。
- ② ・JR、大手民鉄及び地下鉄事業者の収入原価算定要領並びに中小民鉄の収入原価算定要領は適用しない。
- ③ ・変動運賃制は一定の期限を定めて実施。認可に当たっては、期限等必要な条件を付すこととする。
- ④ ・運賃の上限の変更については、利用者利益の保護の観点から適切なものであることも確認の上、認可。

3. 変動運賃制の実施に必要な事項

（1）計画の策定

- ・達成しようとする目標
- ・変動運賃制の実施期間
※効果検証を行う期間を含め、最長でも3年程度。
- ・変動運賃制を実施する区間
- ・設定しようとする運賃（割増及び割引となる運賃の改定率）
- ・割増及び割引となる運賃の改定率の根拠となる事項（運賃収入が増加しないことの根拠となる資料を含む。）
- ・効果検証の方法
※景気動向や鉄道事業者の施策による影響等も勘案した上で、変動運賃制の実施の効果が検証できる方法

（2）利用者への情報提供、配慮等

- ・実施に当たっては、十分な時間的な余裕をもった周知、割引運賃の利用が困難な利用者への配慮等に努めること。

（3）その他

- ・効果検証の適切な実施のため、実施期間中は、実施する区間において総括原価に著しい影響を及ぼすようなダイヤ改正等を行わない。

交通政策基本計画とは、交通政策基本法（平成25年法律第92号）に基づき、交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通に関する施策に関する基本的な計画（閣議決定事項）を定めるもの。

○主な計画事項

- （1）交通に関する施策の基本的方針
- （2）交通に関する施策の目標
- （3）交通に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策 等

- ・ 第1次 交通政策基本計画（平成26年度～令和2年度：平成27年2月13日閣議決定）
- ・ 第2次 交通政策基本計画（令和3年度～令和7年度：令和3年5月28日閣議決定）

第2次交通政策基本計画（抜粋）

第3章 今後の交通政策の基本的な方針、新たに取り組む政策

基本的方針A．誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要不可欠な交通の維持・確保

<モビリティサービスの「質」の向上>

- ポストコロナ時代における企業のワークスタイルの変化や公共交通機関の利用の実態等を見据え、混雑緩和等の交通サービスのあるべき姿について検討を行う。

特に、大都市部においては、都市鉄道等における通勤時間帯等の混雑緩和を促進させるため、ポストコロナ時代の利用状況を十分に検証の上、必要な施策を検討する。具体的には、時差通勤等による分散乗車の取組を一層深めていくほか、例えば、変動運賃制（ダイナミックプライシング）等の新たな対策について、その効果や課題について十分に検討する。

第4章 目標と講ずべき施策

基本的方針A．誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要不可欠な交通の維持・確保

【質の高い、多様なモビリティの実現】

- ポストコロナ時代における鉄道の利用実態を踏まえ、企業や利用者の理解の下、分散乗車・混雑緩和等の方策を検討するとともに、これらを実現するための鉄道運賃のあり方について検討を行う。

国土交通省では、令和4年2月に、今後の鉄道運賃・料金制度のあり方等について、交通政策審議会に諮問した。諮問理由は以下のとおり。

○諮問理由

平成11年5月に成立した鉄道事業法の一部を改正する法律(平成十一年法律第四十九号)により、鉄道運賃についていわゆる総括原価方式に基づく上限認可制が導入されたところであるが、制度導入から20年以上が経過する中、デジタル化の進展、ユニバーサル社会実現への要請の高まりや新型コロナウイルス感染症の影響によるライフスタイルの変化等の社会経済の急激な変革や、鉄道車内における傷害事件の発生等を踏まえたセキュリティ対策、激甚化・頻発化する災害への対応、鉄道施設の老朽化対策等の安全に対する投資の必要性の高まり等に対して、鉄道事業が柔軟に対応し、持続的な運営を可能とするとともに、あわせて、多様化する利用者ニーズに鉄道サービスが適切に対応することを可能とするため、鉄道運賃・料金制度について今日的視点からの検証が必要である。

鉄道運賃・料金制度の検証にあたっては、令和3年5月に閣議決定された第2次交通政策基本計画等の記載等も踏まえ、鉄道利用者、鉄道事業者双方にとって望ましい制度となるよう、これからの時代に求められる鉄道運賃・料金制度のあり方や、それを実現するために必要な行政の関与について議論する必要がある。

このため、上記の事項について、本審議会の御意見を賜りたく、諮問するものである。

現行の運賃・料金制度における課題について議論するため、令和4年2月に第1回「鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会」を開催し、同年7月の第8回小委員会で中間とりまとめをいただいたところ。

鉄道運賃・料金制度小委員会 中間とりまとめ 概要①

1. 鉄道事業を取り巻く環境の変化

- 現行制度の導入から約四半世紀が経過する中、
 - ・ マクロ的には人口減少や在宅勤務の増加等により鉄道需要が全国的にみれば縮小傾向に変化する一方、ミクロ的にはアクティブなシニア層や国内外の旅行者の増加等の多面的な需要も存在感を増しているなど、市場構造が大きく変化
 - ・ バリアフリー化やセキュリティ対策の推進や、自然災害の頻発・激甚化、インフラ老朽化、環境問題等の今日的な課題への対応など、鉄道事業に求められる安全・サービス水準が高度化・多様化など、鉄道事業を取り巻く社会経済状況や課題は大きく変化。
- これからの鉄道事業者には、利用者の行動変容やニーズの変化を的確に捉えたサービスの機動的な提供、今日的な課題に対応していくための計画的な投資のほか、旅客需要を自ら創出していく発想も求められているなど、鉄道事業に求められる役割は多様化・高度化。

2. 現行制度の検証

- 現行制度は、鉄道事業の独占性・公益性等を踏まえ、総括原価方式に基づく上限認可制(※)を採用。鉄道事業者による恣意的な運賃値上げを抑制し、利用者利益の保護の面で有効に機能してきたと評価できる。
(※)鉄道事業の総括原価と総収入の収支均衡を図るという考え方に立ち、収支均衡が担保されるよう運賃の上限を認可する制度
- 一方、現行制度には、以下のような課題もある。
 - ・ 社会経済状況の変化を踏まえた総括原価の算定方法の見直しがなされていない
 - ・ 多くの鉄道事業者で上限認可運賃を実行運賃に設定しており、運賃値上げをする際に運賃体系全体について改定手続が必要
 - ・ 運賃改定手続に相当の期間・コストを要する
 - ・ 地域モビリティの再編に対応するための柔軟性を欠いている

3. 小委員会における検討

(1) 当面の対応

- まずは、現行の運賃・料金制度を前提に、今夏以降、下記について具体的な検討を開始し、結論を得たものから順次実施。
 - ① 総括原価の算定方法の見直し
現行制度における原価に算入する費目やその算定手法等を検証し、安全・安心や環境といった今日的な課題に対応する投資やコストを適切に総括原価に反映する手法等について検討。
 - ② 現行制度の運用の改善・工夫
現行制度の運用の改善・工夫等で実施できる運賃・料金について検討。例えば、全体として増収にならないような新たな運賃・料金は一定期間後の検証等の条件をつけて柔軟に認可、受益と負担の関係が比較的な明瞭な場合における新たな料金の設定など。
 - ③ 地方部における地域モビリティの維持・確保に向けた制度見直し
利用者利便の向上につながる、交通モードの垣根を越えた交通事業者間の連携を後押しする観点から、地域の関係者が合意すれば、認可運賃とは異なる運賃設定を可能とするような制度の構築を検討。

(2) 将来の検討

- 小委員会では、現行の運賃・料金制度そのものの見直しについても議論。国の関与のあり方はどうあるべきか、運賃・料金設定の自由度の向上や多様化を進めることと利用者利益の保護や利便性の確保をどうバランスさせるかといった点等について議論を更に深めていく必要があり、(1)の当面の対応の結果も踏まえ、引き続き検討を行っていく課題として整理。

(3) 運賃・料金の決済システムにおける対応

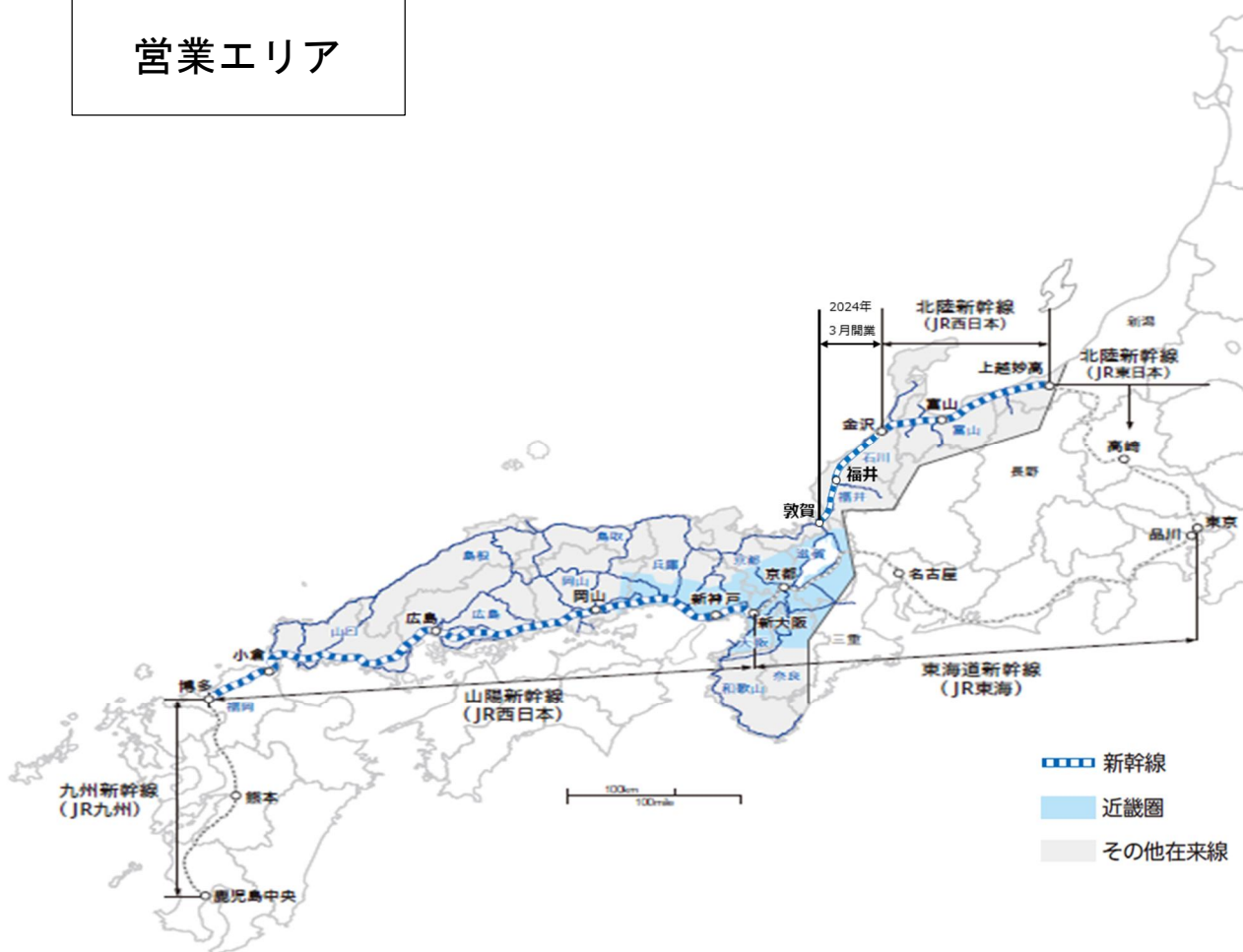
- 柔軟な運賃・料金制度の実現には、鉄道事業者によるICカード等に係るシステムの見直しも必要。

2. 申請者の概要

○ 会社概要

- (1) 設立 : 1987年4月1日
(2) 会社名 : 西日本旅客鉄道株式会社
(3) 代表者 : 代表取締役社長 長谷川 一明
(4) 所在地 : 大阪府大阪市北区芝田二丁目4番24号
(5) 従業員数 : 21,727人
(単体・2023年3月31日現在)
(6) 営業キロ : 4897.5 km
(7) 資本金 : 2,261億円
(8) 事業内容 : 鉄道事業等

営業エリア



○ 輸送人キロ、鉄道運輸収入の推移

(単位：百万人キロ、億円)

		2018 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度
輸送 人キロ	定 期	23,632	19,869	20,631	20,997
	定期外	35,746	17,433	27,260	33,039
	計	59,379	37,303	47,892	54,036
鉄道 運輸 収入	定 期	1,525	1,297	1,343	1,395
	定期外	7,208	3,579	5,601	7,010
	計	8,734	4,876	6,945	8,405

※端数処理のため、各項目の計と合計が一致しない場合がある。

○ 経常損益等の推移（単体）

（単位：億円）

	2018 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度
営業収益	9,809	5,776	7,912	9,442
営業損益	1,507	▲1,270	389	1,154
経常損益	1,364	▲1,382	274	1,087
当期純損益	806	▲1,216	594	653

※端数処理のため、各項目の計と合計が一致しない場合がある。