

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28日
鉄 道 局

目 次

(頁)

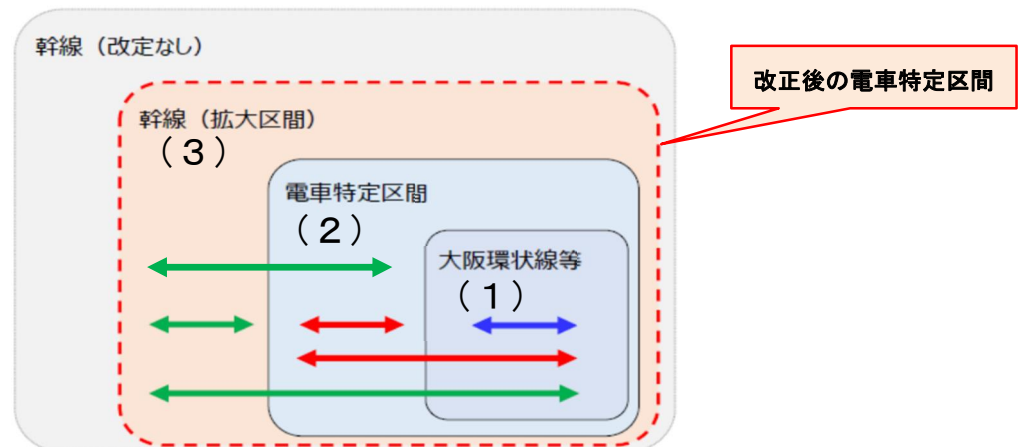
収入の算定方法等について	1
○旅客運賃収入の推計	2
○改定後3年間の収入推計	5
○電車特定区間のエリア設定の考え方	6
○特定区間運賃設定の考え方	11

収入の算定方法等について

○ 旅客運賃収入の推計

1. 運賃の適用区分（現在の区分）

- (1) 大阪環状線等の運賃を適用している区間 ←→
- (2) 電車特定区間の運賃を適用している区間 ←→
- (3) 幹線運賃を適用している区間 ←→



2. 収入の算定

- (1) 運賃の適用区分毎、定期外・定期毎に算定
(運賃を変更しない特定運賃適用区間を除く)
- (2) 営業キロ毎の輸送人員に当該営業キロの現行運賃及び改定運賃を乗じたものを合計して現行収入及び改定収入を算定

2025 年度推計輸送人員		(百万人)
	定期外	定 期
大阪環状線等	1 0 9	1 0 1
電車特定区間	2 3 4	4 3 7
幹線（拡大区間）	1 0 1	1 7 7

・平年度のキロ別輸送人員：

2022年度キロ別輸送人員の実績に2022年度の輸送人キロと2024年度の推計輸送人キロの割合を乗じて2024年度のキロ別輸送人員を算定。平年度は2024年度と変わらないものとして算定した。

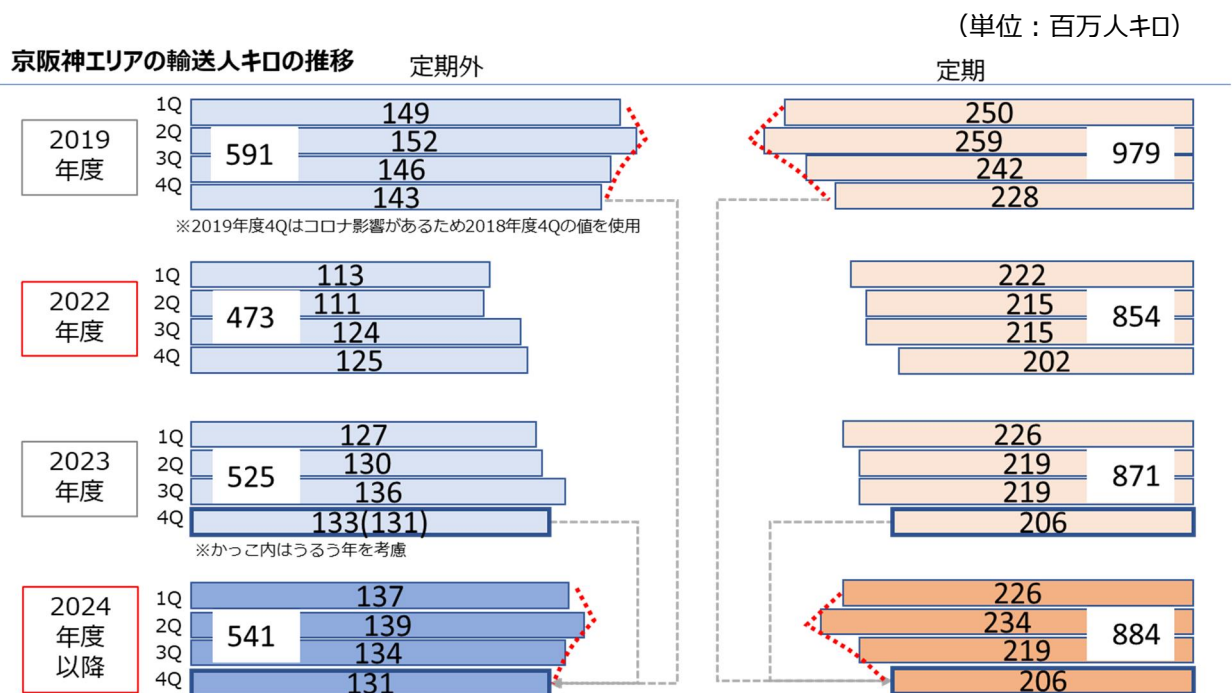
<輸送人キロの割合>

	2022年度	→	2024年度	(百万人キロ)
定期外：	473		541	114%
定期：	854		884	104%

・2024年度の推計輸送人キロ：

(新型コロナウイルスの影響を受ける前の) 2019年度の輸送人キロに、(新型コロナウイルスの影響が無くなったコロナ後の定常状態と考えられる) 2023年度の第4四半期実績と2019年度の第4四半期との比率を乗じて算定した。

(2019年度第4四半期は新型コロナウイルスの影響を受けた期間となるため、2018年度第4四半期の値を適用。)



- ・ 2024年度以降は基本的に輸送人員の変動はないものとして推計した。

(考慮しているもの)

2025年度の定期の先買い、2027年度のうるう年

< J R 西日本の今後の輸送需要の考え方 >

昨年5月の新型コロナウイルス感染症の5類への移行以後、経済活動の活性化、各企業での対面回帰の流れが加速し、J R 西日本の近畿圏の利用者数も回復してきたが、昨年秋以降、回復水準は概ね横ばいで推移しており、現在の水準がコロナ後の定常状態と考えている。

今後の経済情勢や就業者数の増減など要素が利用者数に作用する可能性があるものの、人口減少の中、基礎的な需要がさらに伸びることは考えにくく、現状の水準を維持する見通しとした。

○ 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	1,138	1,146	3,408	3,432	24	
①大阪環状線等	156	167	156	167	156	167	467	501	33	
②電車特定区間	573	590	573	590	574	592	1,720	1,771	51	
③幹線	407	386	407	386	408	388	1,221	1,161	-60	
定期	831	823	831	823	831	823	2,494	2,469	-25	
通勤旅客定期	714	707	714	708	714	708	2,143	2,123	-20	
①大阪環状線等	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	346	-5	
①大阪環状線等	8	8	8	8	8	8	24	25	0	
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	1,969	1,969	5,902	5,902	-0.6	-0.01%

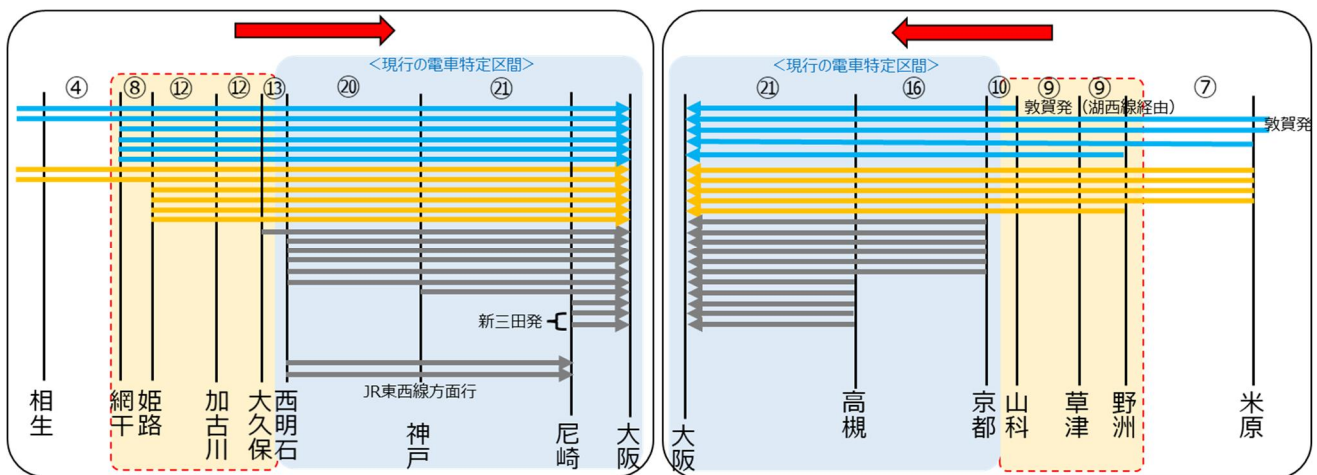
※端数処理のため、各項目の計と合計が一致しない場合がある。

○ 電車特定区間のエリア設定の考え方

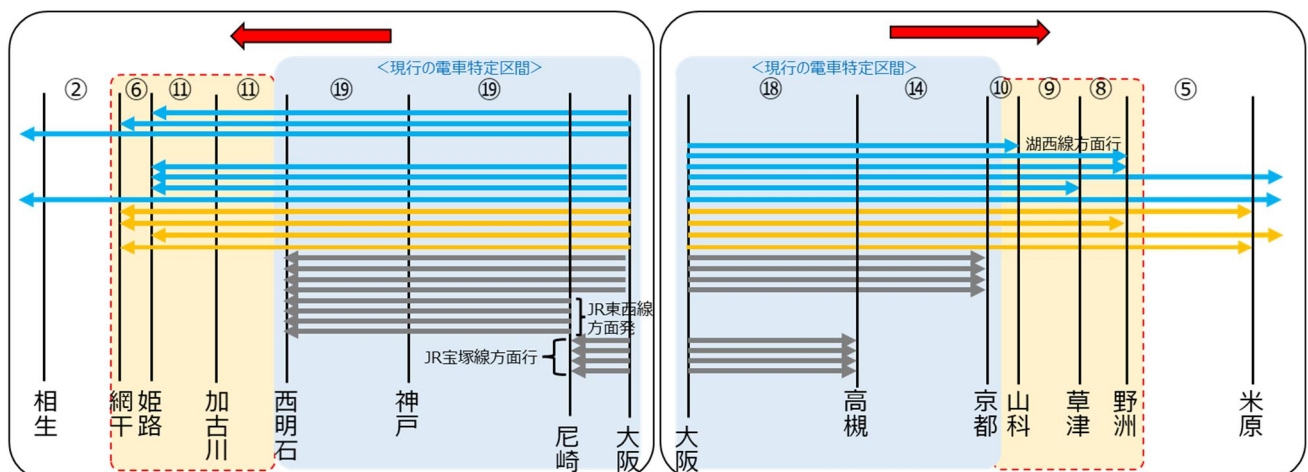
【東海道線・山陽線（琵琶湖線・JR 京都線・JR 神戸線・山陽線）（大阪駅基準）】

＜凡例＞ —：快速 —：新快速 —：普通

＜平日朝ラッシュ（大阪駅に 7:30～8:29 着となるもの）＞



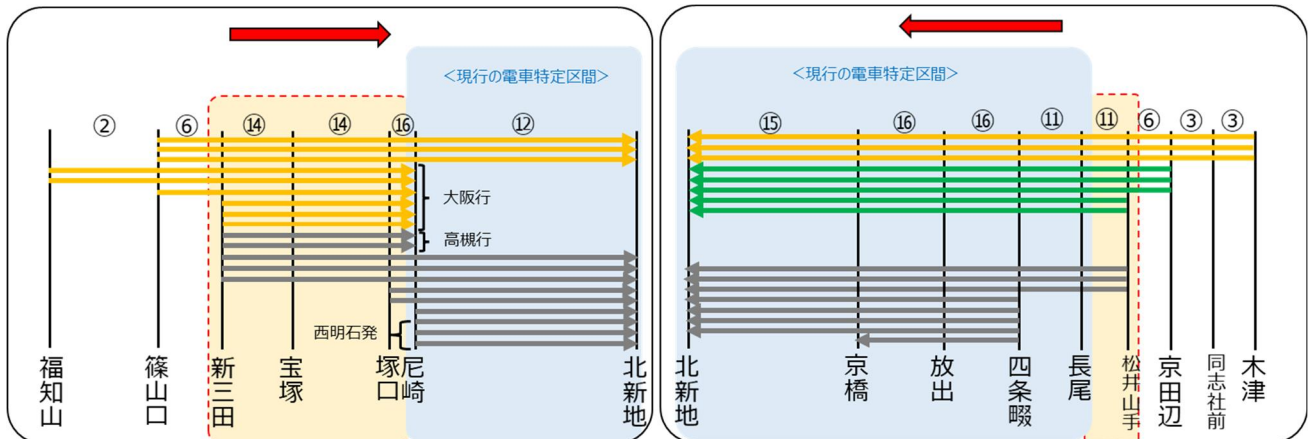
＜平日タラッシュ（大阪駅を 18:00～18:59 発となるもの）＞



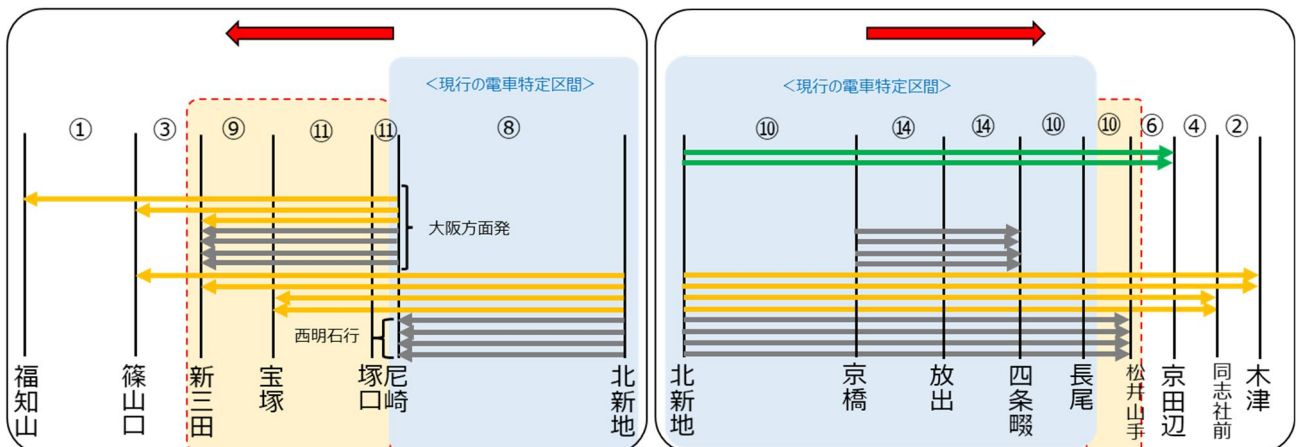
【福知山線（JR 宝塚線）・JR 東西線・片町線（学研都市線）
（北新地駅基準）】

＜凡例＞ —：快速 —：区間快速 —：普通

＜平日朝ラッシュ（北新地駅に 7:30～8:29 着となるもの）＞



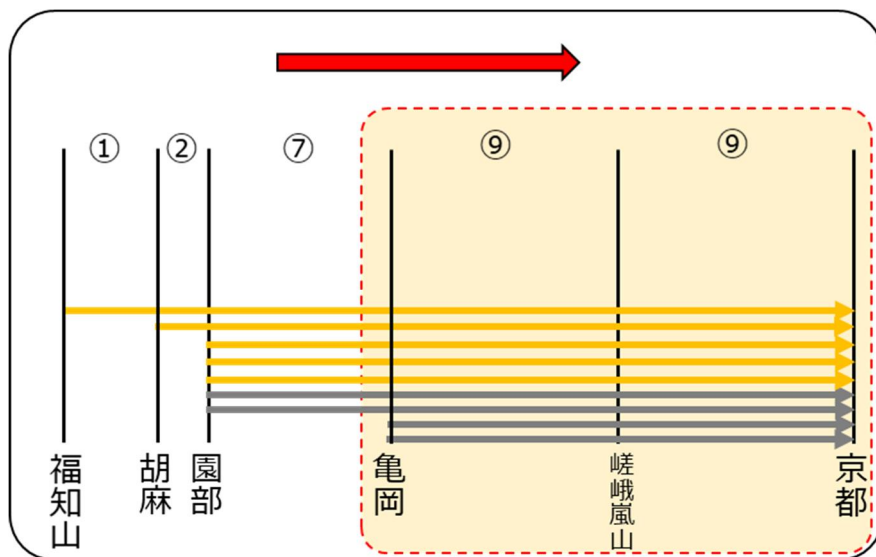
＜平日タラッシュ（北新地駅を 18:00～18:59 発となるもの）＞



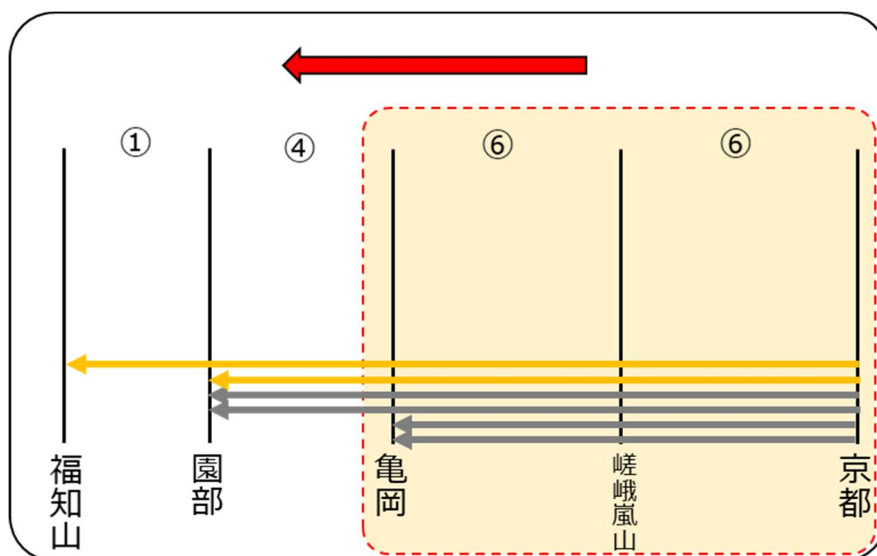
【山陰線（嵯峨野線）（京都駅基準）】

<凡例> — : 快速 — : 普通

<平日朝ラッシュ（京都駅に 7:30～8:29 着となるもの）>



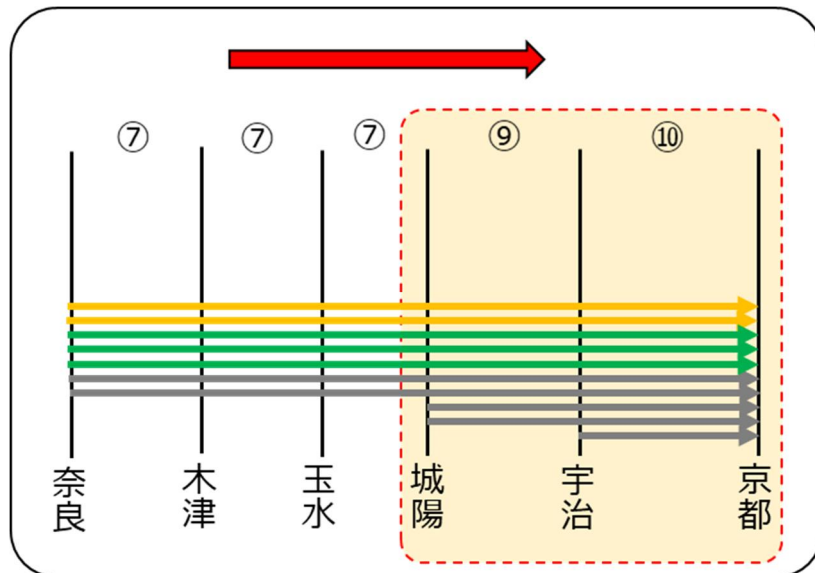
<平日タラッシュ（京都駅を 18:00～18:59 発となるもの）>



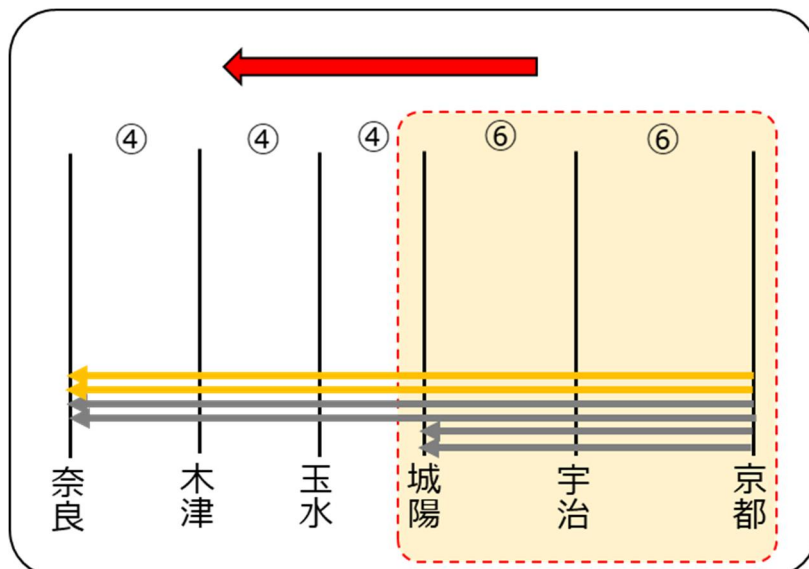
【奈良線（京都駅基準）】

＜凡例＞ —：快速 —：区間快速 —：普通

＜平日朝ラッシュ（京都駅に 7:30～8:29 着となるもの）＞



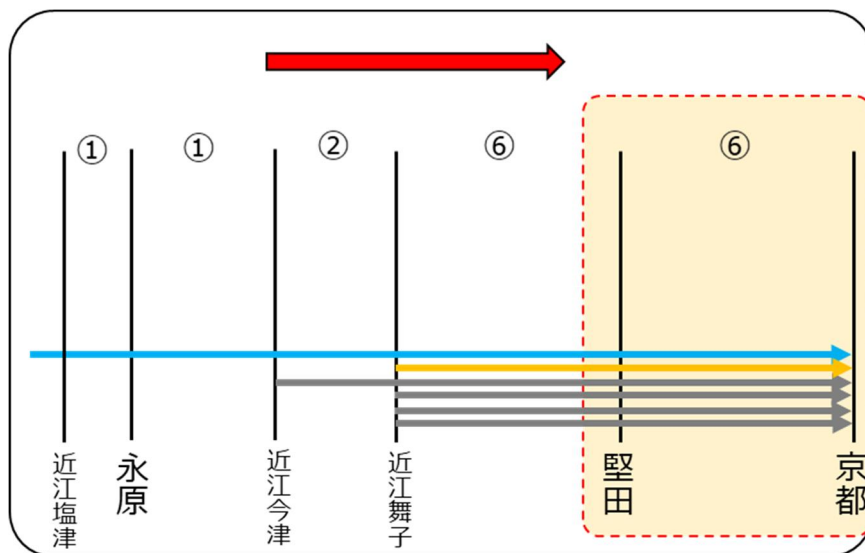
＜平日タラッシュ（京都駅を 18:00～18:59 発となるもの）＞



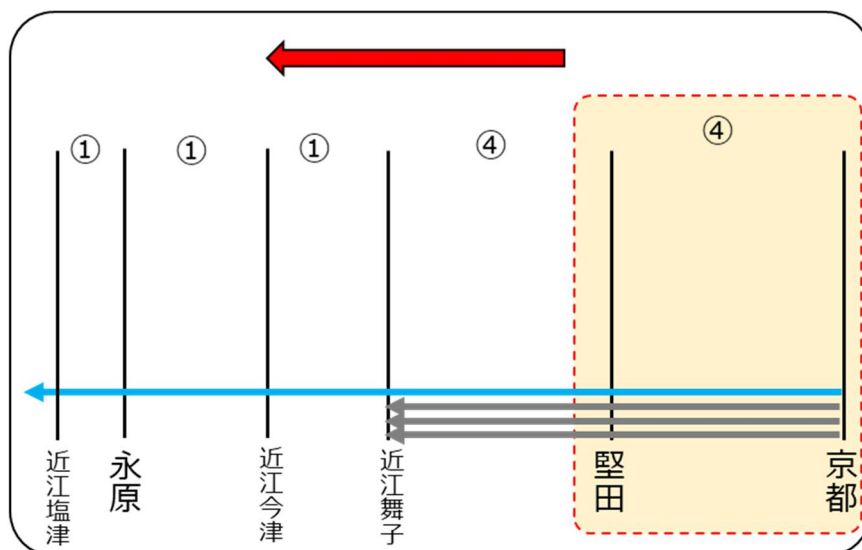
【湖西線（京都駅基準）】

＜凡例＞ —：新快速 —：快速 —：普通

＜平日朝ラッシュ（京都駅に 7:30～8:29 着となるもの）＞



＜平日タラッシュ（京都駅を 18:00～18:59 発となるもの）＞



※デertimeは約 1 本/h の普通が堅田発着。

○ 特定区間運賃設定の考え方

従来、基本賃率を適用している区間で、改定後の基本運賃が、その外方となる区間の運賃を上回る場合は、外方区間の運賃に特定する。

特定区間	現行	改定後
普通運賃特定区間	146	194(+48)
(基本区間・内方調整区間)	(32・114)	(32・162)
定期運賃のみ内方調整	169	169(±0)(※)

※ 区間の変動あり

(新規:12区間、定期運賃のみ内方調整から普通運賃特定区間に移行:12区間)

例) 基本区間(京都・三ノ宮～神戸)の特定運賃にかかる内方調整

発着区間			西宮	さくら夙川	芦屋	甲南山手	摂津本山	住吉	六甲道	摩耶	灘	三ノ宮	元町	神戸
京都から	現行	基本運賃	940	940	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100	1,270	1,270	1,270	1,270	1,270
	特定運賃									1,100	1,100	1,100	1,100	1,100
改定後	基本運賃		950	950	1,110	1,110	1,110	1,110	1,110	1,290	1,290	1,290	1,290	1,290
	特定運賃				1,100	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100
西大路から	現行	基本運賃	940	940	940	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100	1,270	1,270	1,270
	特定運賃											1,100	1,100	1,100
改定後	基本運賃		950	950	950	1,110	1,110	1,110	1,110	1,110	1,110	1,290	1,290	1,290
	特定運賃				1,100	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100
桂川から	現行	基本運賃	940	940	940	940	940	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100	1,270
	特定運賃													1,100
改定後	基本運賃		950	950	950	950	950	1,110	1,110	1,110	1,110	1,110	1,110	1,290
	特定運賃							1,100	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100

基本区間は
据え置き