

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6月11日
鉄 道 局

目 次

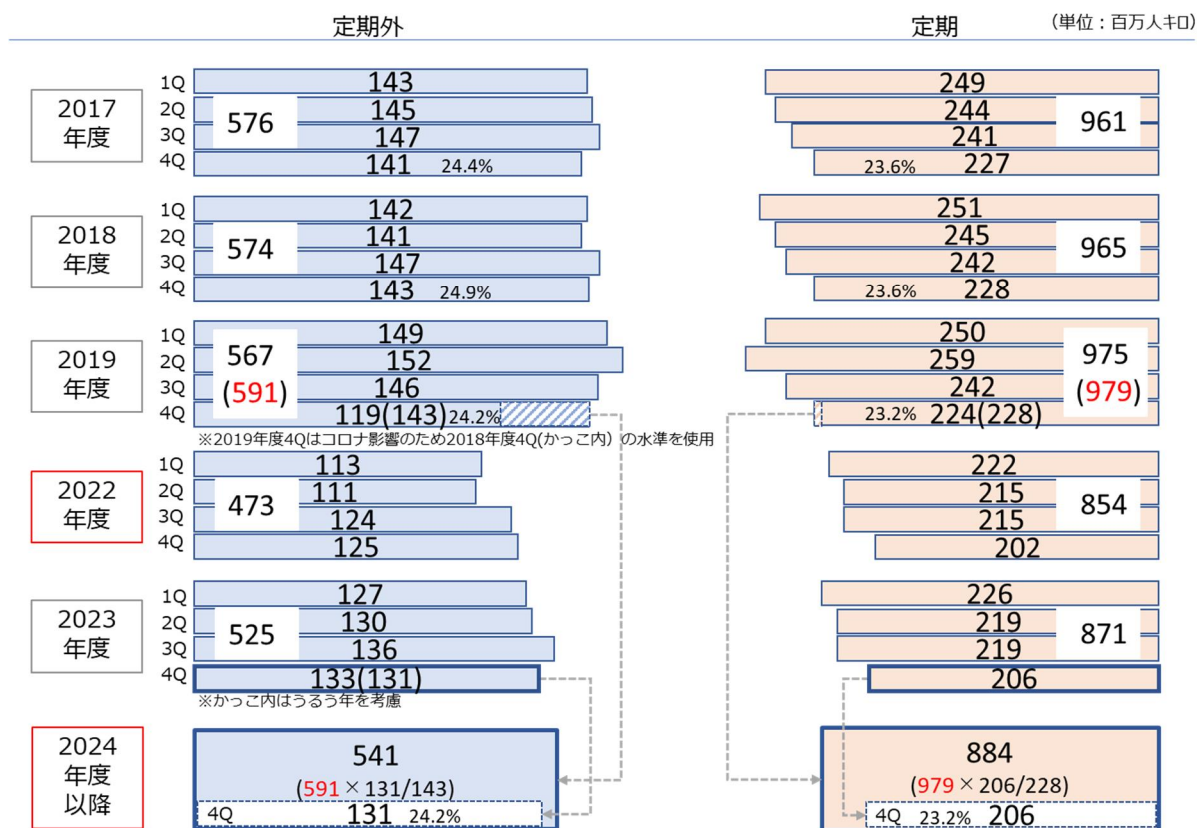
(頁)

1. 各委員からのご質問に対する回答について	1
問 2017 年度、2018 年度及び 2019 年度第 4 四半期の 輸送人キロについて。	1
問 定期外と定期の構成比の推移について。	2
問 平年度の輸送人キロの見通しについて、JR 西日本 の見解が分かる資料をいただきたい。	3
問 第 2 回審議資料 P2 について、収入算定方法を詳細 に記載していただきたい。	5
2. パブリックコメントについて	9
○パブリックコメントの内訳について	9
○パブリックコメントに対する考え方について	10
3. 運賃改定申請に対する審査方法等の対応方針	25
○運賃収入の増加を目的としない運賃の上限の変更に 関する処理方針について	25

1. 各委員からのご質問に対する回答について

問 2017 年度、2018 年度及び 2019 年度第 4 四半期の輸送人キロについて。

○ 2017 年度、2018 年度及び 2019 年度第 4 四半期の輸送人キロは以下のとおりです。(前回資料に掲載の数値も合わせて記載しています。)



問 定期外と定期の構成比の推移について。

○ 近畿圏の定期外と定期の収入の構成比の推移は以下のとおりです。コロナ前は概ね定期外は6割強、定期は4割弱の構成比で推移しています。

収入及び定期外／定期比

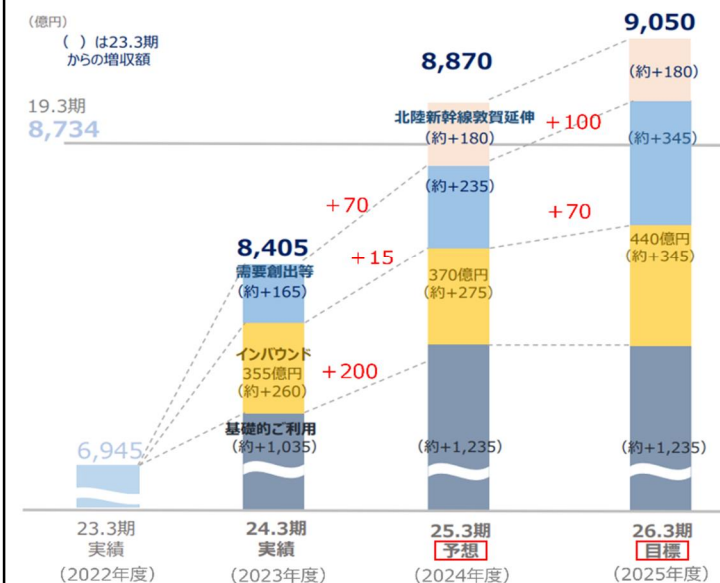
(単位：億円)

年度	1990	2000	2010	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
定期外 (収入比)	1,679 64%	1,953 63%	1,710 60%	1,920 62%	1,914 62%	1,902 62%	982 51%	1,128 54%	1,552 60%	1,884 64%
定期 (収入比)	948 36%	1,140 37%	1,133 40%	1,169 38%	1,166 38%	1,172 38%	962 49%	978 46%	1,015 40%	1,059 36%
計	2,627	3,093	2,844	3,090	3,081	3,075	1,944	2,107	2,567	2,943

問 平年度の輸送人キロの見通しについて、JR 西日本の見解が分かる資料をいただきたい。

- JR 西日本は、平年度の収入の見通しにおいて、2024 年 3 月期決算中期経営計画 2025 アップデート説明会資料（2024 年 5 月 1 日・JR 西日本）（次ページ参照）によれば、基礎的な利用については、横ばいを見込んでいます。
- なお、基礎的な利用以外の将来的な収入の伸びに関しては、新幹線など中長距離利用の商品体系見直し（割引施策からポイント施策への転換による発売単価増）と需要創出（WESTER アプリ（MaaS）等のコンテンツ充実による旅行需要の喚起、インバウンドの西日本エリア地方部への広域周遊の誘客）のほか、着座サービス（指定席）の充実による料金収入を想定したものであり、京阪神エリアの運賃収入には殆ど影響しないものと考えています。

運輸収入の想定 (中期経営計画2025アップデート)



運輸収入の想定

北陸新幹線救済延伸

- 新幹線収入の増 (並行在来線収入の減を含む)
- 開業プロモーション等による需要創出

需要創出施策の効果等による増

- ネットワーク拡充 (速達化、増発)
- デジタル戦略によるシナジー効果
- セグメント別のコンテンツ拡充
- 運賃料金の見直し など

インバウンド需要の回復と施策による増収

- 想定運輸収入
- 25.3期: 約370億円
- 26.3期: 約440億円

基礎的なご利用想定

- 〔新幹線〕
- 24.3期4Qは93% (2019年暦年比 以下同)
- 25.3期以降は93%程度を維持
- 〔近畿圏〕
- 24.3期は4Qは96%
- 25.3期以降は95%程度を維持

(施策目標 及び 特殊要素除けば横ばい)

モビリティ業：関連指標 (2023年度)

運輸収入・基礎的なご利用の推移 (2019年比)



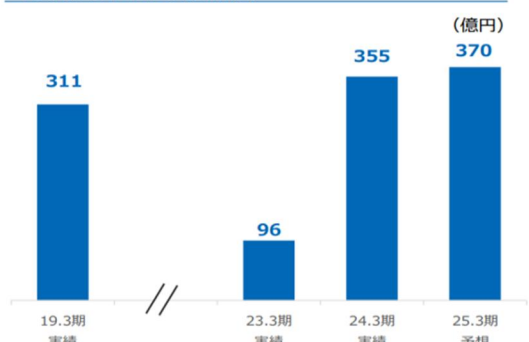
単価 (2019年比)

	1Q	2Q	3Q	4Q
山陽新幹線	102	106	104	108
近畿圏	100	106	106	105

基礎的なご利用は、インバウンド利用や曜日配列など特殊要因による利用増減を除きます
単価: 運輸収入/輸送人員 または 賃率 (運輸収入/輸送人キロ) × 平均乗車キロ

- 23春
- 鉄道駅バリアフリー料金
 - 特定運賃の一部見直し
 - 特急料金見直し・その他指定席施策等 の影響

インバウンド収入 (運輸収入)



運輸収入に占める割合

	19.3期実績	23.3期実績	24.3期実績	25.3期予想
割合	3.6%	1.4%	4.2%	4.2%

訪日旅行者向け商品の当社収入と通常のきっぷ利用 (推計) の合算値
訪日旅行者向け商品の比率は全体の6〜7割程度

- 23秋、JRPの価格見直しによる増も含まれる
- 訪日旅行者向け商品は主にフリータイプであり収入算定上の影響は軽微

(注) 「2024年3月期決算中期経営計画2025アップデート説明会資料 (2024年5月1日・JR西日本)」 (抜粋) を一部加筆して作成。

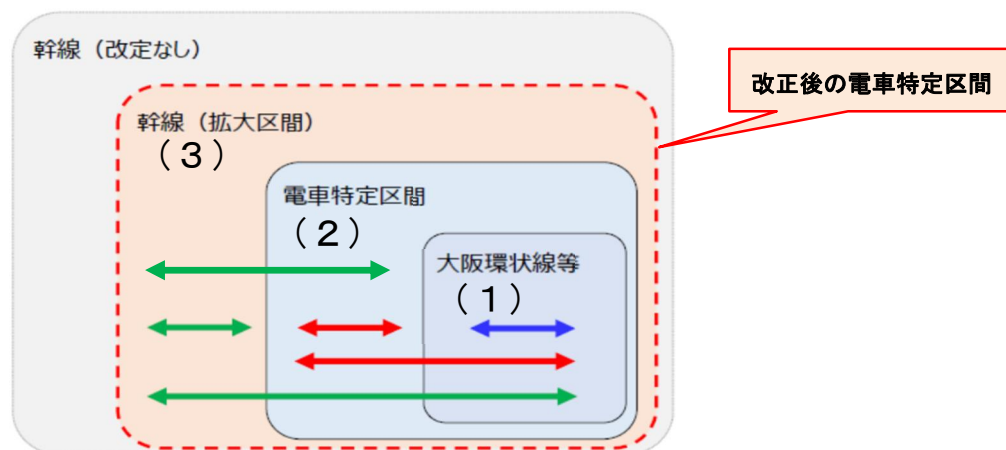
問 第2回審議資料P2について、収入算定方法を詳細に記載していただきたい。

○ 次ページ参照

○ 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 ←→



（注）幹線運賃を基本とする。但し、電車特定区間（大阪環状線等を含む）のみを乗車する場合は電車特定運賃を、大阪環状線等のみを乗車する場合は大阪環状線等運賃を適用する。

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）。今回運賃改定により内方調整のため新たに設定する特定運賃適用区間を含む。）

- (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**実績**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) 割合
定期外：	473		541	114%
定期：	854		884	104%

<算定イメージ>

定期外 11km区間

2022年度輸送人員 1000人

2024年度輸送人員 1140人 (2022年度輸送人員 × 1.14)

- ・ 2024年度の推計輸送人キロ：

2023年度第4四半期は新型コロナウイルス感染症の影響が無くなったコロナ後の定常状態と考えられ、同四半期の輸送人キロのコロナ前からの回復程度が、2024年度以降年間を通じて継続すると見込んだ。

(新型コロナウイルス感染症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感染症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感染症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。)

【定期外】 2024年度推計輸送人キロ (541百万人キロ)

= 2019年度実績輸送人キロ (591百万人キロ)

× (2023年度第4四半期実績輸送人キロ (131百万人キロ)

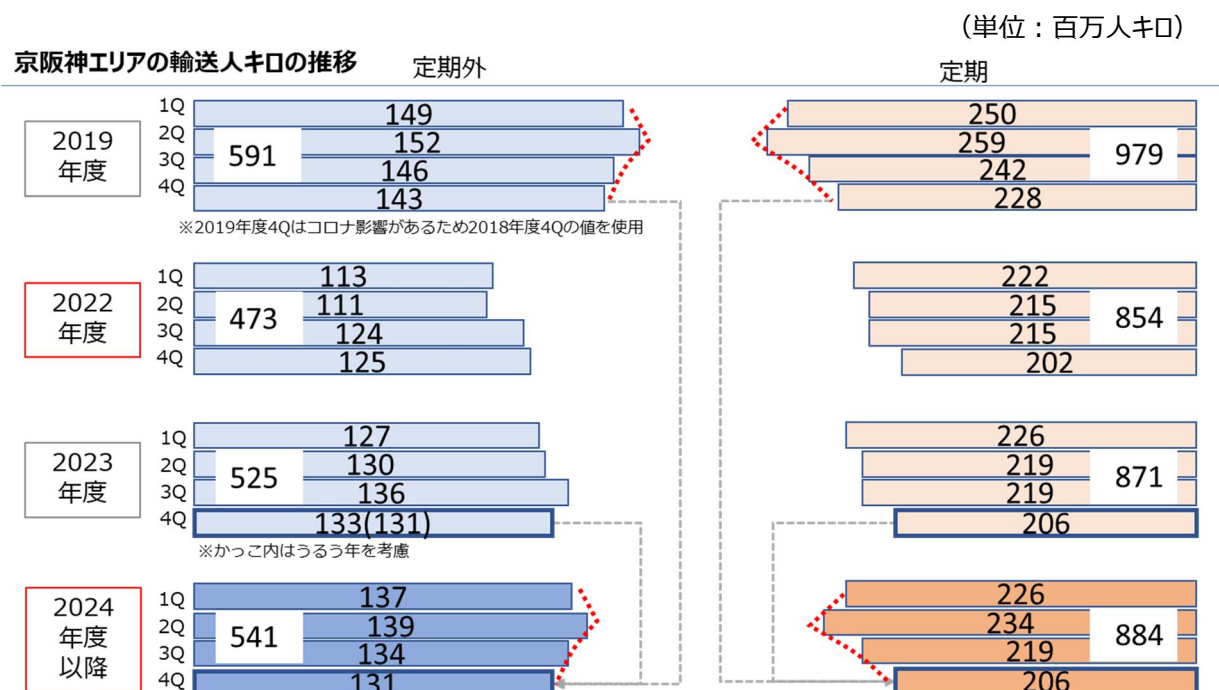
÷ 2019年度第4四半期実績輸送人キロ (143百万人キロ)

【定期】2024年度推計輸送人キロ（884百万人キロ）

=2019年度実績輸送人キロ（979百万人キロ）

×（2023年度第4四半期実績輸送人キロ（206百万人キロ）

÷2019年度第4四半期実績輸送人キロ（228百万人キロ）



- ・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

＜JR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、JR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。

2. パブリックコメントについて

○ パブリックコメントの内訳について

募集期間：5月16日～5月29日（14日間）

件 数：計12件

（内 訳）

○賛 成 意 見：2件

○反 対 意 見：4件

○その他の意見（提案・問い合わせ等）：6件

○合計：12件

	賛成	反対	その他	合計
神奈川県		1		1
石川県	1			1
静岡県		1		1
京都府		1	1	2
不明	1	1	5	7
合計	2	4	6	12

○ パブリックコメントに対する考え方について

(御意見として記載している文章は、原文のとおりとしています。)

1. 居住地不明者 より

今回の運賃改定については、国鉄時代からの運賃制度を改定するものだと認識しています。

分割民営化から 30 年以上経ち福知山線沿線や片町線沿線が開発される等、地域の実情も変わっており運賃改定を行うのは良いと思います。

しかしながら特に大阪環状線を利用する場合、やや割高になることが問題だと考えます。JR 西日本は新型コロナウイルスが蔓延した 2020 年頃から列車を減便させる措置を取られました。コロナ禍が終了してからも復便する見込みが立たない状況で、事実上の値上げに踏み切るのは良くないと思います。

列車本数(特に阪和線、草津以東の新快速、帰宅ラッシュ時間帯の大阪駅を始発とする新快速)を元に戻すのを条件に運賃改定を行うのなら結構だが、そうでないのであれば、なにわ筋線開業までは大阪環状線の運賃を維持するか、鉄道駅バリアフリー料金の収受対象外にする等の配慮をすべきです。

○ 今般の申請は、電車特定区間運賃の値上げ、大阪環状線内運賃の廃止(電車特定区間運賃への変更に伴う値上げ)及び電車特定区間のエリア拡大(幹線運賃から電車特定区間運賃への変更に伴う値下げ)により、全体として増収にならない範囲で運賃体系を見直すものです。

○ JR 西日本は、同じ生活圏内で同レベルの輸送サービスを提供している京阪神エリアでは、運賃も同一レベルの設定が望ましいと考えており、今回はその平準化を図るとしています。

○ なお、JR 西日本によると、コロナ禍から回復傾向にあります。列車本数については、現在のご利用状況などから総合的に判断しているとのこと。

2. 京都府在住者 より

本件申請は認可しないことが適当であると考えます。

根拠規定である鉄道事業法 16 条 2 項には「国土交通大臣は、前項の認可をしようとするときは、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるかどうかを審査して、これをしなければならない。」としかありません。すなわち、現行の上限認可運賃による収入と比較して、改定後の上限認可運賃がそれを上回らなければよいという審査基準ではありません。

申請者は変動運賃制である旨主張して申請していますが、処理方針を見る限り、「変更した上限の範囲内において割増の運賃と割引の運賃を組み合わせた設定」であることが変動運賃制の要件であるものの、今回は電車特定区間の変更であり、これに当たりません。

よって「JR旅客会社、大手民鉄及び地下鉄事業者の収入原価算定要領」を適用し総括原価方式に基づく厳密な審査を行うべきです。ついては、立法論としてかかる申請を認める余地は充分にあるにせよ、本件申請を認可すれば鉄道事業法を潜脱するものと言わざるを得ません。

また、鉄道事業法 16 条 9 項の規定は実施運賃に関するものであり、上限認可の要件でないような書きぶりであるものの、同規定に基づき変更命令を行うべき運賃を認可すべきでないことは当然であります。ところが、仮に本件申請が鉄道事業法 16 条 2 項の要件を満たしていたとしても、申請通り実施運賃を定めれば同 9 項の趣旨を鑑みれば不相当であり、変更命令がなされるべき状態にあることを以下に述べます。

先から述べているように申請者は「同レベルの輸送サービス提供エリア」に同様の運賃を適用すべきとの考えから今回電車特定区間を拡大させるものの内容の申請を行ったとしています。本来鉄道は連続した輸送サービスであるから、特定の場所で大きなサービスの段差を観念するのは難しいですが、ひとまず申請者の営業線区で特定のサービスのまとまりを観念するのであれば所謂「アーバンネットワーク」と称される快速系統での直通運転を行い、集中的に新型車両を導入した区間であると言えます。同概念を持ち出さなくても、運転本数や、大阪駅など主要駅からの所要時間、使用車両、輸送形態を鑑みれば、例えば網干駅より先播州赤穂・上郡まで、堅田駅・野洲駅より先近江今津・長浜辺りまでは「同レベルの輸送サービス」であると称するに差し支えありません。

上記の整理に従えば、本件申請通りの実施運賃は「特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものであるとき」に該当しうべきものであると言わざるを得ません。

更に、特定区間運賃にも問題があると言わざるを得ません。（なお、実施運賃が変更を命

ぜられるかどうかは本来申請の許認可に影響しないものであるが、事前に申請者より公表されていること、及び旅客へ重大な影響が及ぶものと鑑み記載します)

京都？大阪間は営業キロ 42.8km であり、現行電車特定区間運賃に当てはめれば 740 円(申請運賃であれば 750 円)であります。申請者は、他社との競争があるために特定区間運賃として 580 円と届け出ており、また申請が認可されればまた 580 円と届け出ると報道発表資料 に記載があります。運賃格差 は実に 21.6% (当該営業キロで現に設定している最高額 740 円と 580 円の差を 740 円で除した割合) である。これは京都？大阪間を移動する旅客のみを取り立てて格安に旅客運送するものであり、「他の鉄道運送事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがあるものであるとき」に該当する。

上記区間に限らず実施運賃として届出予定のものが鉄道事業法 16 条 9 項 2 号に該当するものであることは運輸審議会におかれては認識されていることを望みます。

また、本件申請はバリアフリー料金制度の適用線区と電車特定区間を一致させ、もって不均衡な価格が生じるように配慮するためという意識があるように思われます。しかし、そもそもそのような価格逆転は他社(東海旅客鉄道株式会社など)をみればすでに生じているもので、敢えて取りざたす必要はありません。むしろ、並行する鉄道事業者との競合区間等に設定しているこれら特定運賃により、不都合が生じています。分割購入のほうが安価である場合(例えば大阪・山科間を移動する際に大阪・京都間、京都・山科間で分割して購入する方が安価である)がその最たる例です。本件申請・届出に合わせ、申請者は是正すべきであると思料します。

- 今般の申請については、「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」を適用できるものと考え、変更された運賃に基づき算出した運賃収入と、変更が行われなかった場合の運賃に基づき算出した運賃収入を適切な方法で比較及び検証を行い、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こととしています。
- 当該処理方針は旅客需要を変動させることを目的とするものに限定されず、今般の申請のように全体として増収しない範囲で割増の運賃と割引の運賃を組み合わせる運賃体系を見直すことも、当該処理方針における変動運賃制に該当すると考えております。

- JR西日本は、対象エリアの選定について、現行の電車特定区間をベースに、京阪神都市圏の列車の運行体系やご利用状況を踏まえて総合的に判断しており、目安として、京阪神拠点駅から一定の範囲にある都市生活圏（大阪駅からの100 km圏内）で、通勤通学や日常利用において、快速（新快速含む）が高頻度で運行されており、同レベルの輸送サービスが提供されている、一定のご利用状況を有する線区を対象としています。国土交通省としては、これらの考え方や運賃の適用方法等も踏まえ、今般の申請内容が鉄道事業法第16条第9項「特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものであるとき」に該当するとは考えておりません。
- また、同社によると、特定運賃は、並行する鉄道事業者との運賃水準の差を緩和し、よりご利用いただきやすくする目的で、所定運賃より安価となる運賃として設定しており、今回の見直しで競争状況に変化はなく、直近では令和5年4月に一部区間で特定運賃の見直しを行ったことも勘案し据え置きとしたとのことです。国土交通省としては、導入目的や運賃の適用方法等も踏まえ、現在設定している特定運賃が鉄道事業法第16条第9項「他の鉄道運送事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがあるものであるとき」に該当するとは考えておりません。
- 同社によると、今後も必要に応じて見直しを検討していくとのことです。
- なお、JR東海では、発生する価格逆転に対し、鉄道駅バリアフリー料金を含めた運賃額を個別に調整し、逆転を解消していると承知しています。一方、JR西日本では、料金制度の対象とするエリアの線形が複雑に入り組んでいるため、駅間の経路が多数に及び、価格逆転が生じるケースが膨大になることから、同様の調整が困難としています。

3. 居住地不明者 より

本件申請は鉄道事業法施行規則 32 条 3 項に定める原価計算書が添付されておらず不適式である。

- 今般の申請については、「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」を適用できるものと考え、変更された運賃に基づき算出した運賃収入と、変更が行われなかった場合の運賃に基づき算出した運賃収入を適切な方法で比較及び検証を行

い、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こととしています。

4. 居住地不明者 より

件申請では現行の電車特定区間と「同レベルの輸送サービス」の区間に関し電車特定区間を拡大し値下げをしていることになるが、かかる「同レベルの輸送サービス」の判断基準・判断要素は何か（利用者数か、運転本数か、直通状況か、主要駅までの時間か、それ以外か）。特に境界となった区間の内外で大幅に利用状況が異なるという認識であるかが明示されていないように思われる。

申請者は収入概況をホームページ上に高頻度で掲出している。それらを踏まえる限り需要は大幅に回復しているところであり、令和3年秋以降断続的に実施した減便につき、元に復するに十分な状況であるように思われる。

○ JR西日本は、対象エリアの選定について、現行の電車特定区間をベースに、京阪神都市圏の列車の運行体系やご利用状況を踏まえて、総合的に判断しており、目安として、京阪神拠点駅から一定の範囲にある都市生活圏（大阪駅からの100 km圏内）で、通勤通学や日常利用において、快速（新快速含む）が高頻度で運行されており、同レベルの輸送サービスが提供されている、一定のご利用状況を有する線区を対象としています。

○ また、同社によると、列車本数はご利用状況などを総合的に判断しており、インバウンドや旅行需要の回復に伴い、コロナ前水準までご利用が回復している線区については、増発を行っているところもあるとのこと。

5. 居住地不明者 より

利用者保護を趣旨とした鉄道事業法16条2項の基準と実施運賃は各鉄道事業者の経営判断で随意に行われているものであるとのことを踏まえれば、本件申請にいう「増収とならない想定」は（現行実施運賃と届出予定運賃での比較ではなく）改正前後の上限認可運賃で比較したと理解するほかない。申請書類についてもよくよく確認されるべきである。

○ 今般の申請については、「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」を適用できるものと考え、変更された運賃に基づき算出した運賃収入と、変更が

行われなかった場合の運賃に基づき算出した運賃収入について、実施運賃によって比較及び検証を行います。

6. 居住地不明者 より

JRの「変更認可申請書」にて「運賃収入を増加させないことを前提」と記載していることから「令和4年9月14日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（国土交通省鉄道局鉄道事業課）」を適用していると推察します。

下記項目について運輸審議会での審議及び検討をお願いします。

(1) 運賃収入を増加させないとしているが、中長期的には値下げとなる地方部の人口が減少することで利用者の都市部の割合が増加するため、現行運賃を続けた場合に比べ収入が増加すると考えられるが、上記方針の「変動運賃制の実施によって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」に適合しているとした理由は？

(2) (1)の回答が「方針で実施期間は「最長でも3年程度」と定められており3年間の運賃収入が増加しないことの確認」であった場合、3年間さえ運賃収入の増加がなければ方針を適用して運賃改定を行ってよいのか？

(3) 上記方針では実施期間は「最長でも3年程度」となっているが、今回の運賃改定を継続する場合は3年毎の申請が必要なのか？

(4) 上記方針では「旅客需要の平準化等による利用者利便の向上を目的」としているが、本件での「利用者利便の向上」に該当する箇所はいずれか？

○ 今般の申請は「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」の対象に該当するものであると考えております。当該処理方針では、実施期間を最長でも3年程度と定めており、今回は令和6年度～令和8年度の需要推計等を踏まえ、変更された運賃に基づき算出した運賃収入と、変更が行われなかった場合の運賃に基づき算出した運賃収入を適切な方法で比較及び検証を行い、運賃収入が増加しないことを確認しております。

○ また、当該処理方針において、認可に当たっては期限等の条件を付すことが定められており、期限ごとに再度申請が必要であることはご認識のとおりです。実施期間中に効果検証を行うこととしております。

- JR西日本は、京阪神エリアの運賃区分を1つに統合し、同じレベルの輸送サービスを提供しているエリアを同じ運賃水準とすることで利用者に分かりやすい運賃体系ととしています。また、例えば「鉄道駅バリアフリー料金制度」や「時間帯別運賃制」といった都市圏のご利用状況にあった新たな取組みを実現しやすくなり、今回の運賃改定の実施に合わせては、「鉄道駅バリアフリー料金制度」活用の対象エリアを拡大し、バリアフリー設備の整備を加速化し、安全安定輸送、利便性向上につなげていく計画とのことです。

7. 静岡県在住者 より

現行の運賃制度で著しい問題があるとは考えにくく、申請内容からして不適當。
値上げの必要性も当該会社線全体を考えた場合、特定運賃を改定しない以上、当該エリア内においては認められない。
よって申請を全て却下すべきと考えます。

- 今般の申請については、「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」に基づき対応してまいります。

8. 京都府在住者 より

・改定を予定する電車特定区間について、平準化を理由にその範囲を拡大することは都市圏の広がり現状から理解できるが、賃率がキロあたり15?20銭引き上げる理由は何か。賃率の引上げは体系の平準化だけでは説明がつかないと感じるので、より詳細な理由が必要ではないか。営業キロ10キロまでの片道普通旅客運賃の改定と併せて説明いただきたい。

- 今般の申請は、電車特定区間運賃の値上げ、大阪環状線内運賃の廃止（電車特定区間運賃への変更に伴う値上げ）及び電車特定区間のエリア拡大（幹線運賃から電車特定区間運賃への変更に伴う値下げ）により、全体として増収にならない範囲で運賃体系を見直すもので、全体として増収にならない運賃水準は、現在の電車特定区間の賃率を1.3%引き上げた水準であり、10kmまでの運賃も同様の考え方で改定するものです。

9. 居住地不明者 より

改正内容について、国鉄時代から残る古い制度を廃し、分かりやすい運賃制度の実現のためと理解できるので支持いたします。

その上で、下記を JR 西日本殿へお伝えください。

1. 私鉄競合区間における特定運賃を廃止、もしくは縮小に向けて検討して欲しい。

特定運賃は国鉄時代から競合私鉄との並行区間で設定されており、一定の競争力を担保するものとなっていると理解しています。

しかし、見方を変えれば「安売り」となっており、結果として利益を圧迫してしまっているのではないのでしょうか。

人口が増加を続けていた時代であれば、それでも一定の利益を確保できるため良かったと思いますが、コロナ禍など社会構造が変化して定期利用者数が元に戻らず、また今後も減少が続けると思われる中、物価高や賃上げにより増加する費用を適切に運賃に反映し、持続可能な鉄軌道事業の実現のために、特定運賃制度の廃止もしくは見直しを行うことが望ましいのではないのでしょうか。

御社と並行して走る競合私鉄各社にとっても、JR の特定運賃設定があることで、コロナ禍後の収益改善のため運賃を値上げしたくても競争力確保のためなかなか出来ないといった事にもなりかねず、長期的な視点で見れば関西圏の鉄道業界全体にとって悪い影響を与えかねないと考えます。

人件費や設備投資費、研究開発費などを運賃に転嫁しやすくした「改正収入原価算定要領」があっても、競争環境下にあることで運賃改定を行いづらい環境があることは、望ましい事ではないと考えます。

個人的な考えにはなりますが、談合や価格調整にならないよう国交省や公取委にも確認の上で、関西圏の鉄道全体で足並みを揃えて運賃改定をするべきであるとも考えます。

2. 初任給の引き上げや持続的な賃上げ（ベースアップ含む）を今後行うとともに、職場からの意見をもとに積極的な職場環境改善等を実施し、従業員の方々が働きやすい環境を整備することで、優秀な人材の確保や離職率の低下に繋げること。

なお、一定以上の年齢に達した後の基本給減額制度等がある場合には、物価高が進む昨今の時勢もあることから、労使で協議の上、縮小・廃止に向け協議を行うこと。

【参考：ジェイアールバス関東労働組合 労使交渉資料】

https://www.jtsu-b.org/_files/ugd/0bd80d_3c8e8e4916704a779f6abcd56480d574.pdf

3. 協力会社、下請け企業への業務委託費用などのうち、人件費相当分の支払い金額を増

額し、賃金改善の原資として支給すること。

および、物価やエネルギー費用の高騰により協力会社・下請け企業の経費が増加している場合は、その上昇分も踏まえて適切な費用を支払うこと。

4. 取引先から物価、光熱費、人件費等の高騰を受けての価格改定の申し入れがあった場合、運賃改定による増収分を価格転嫁へ充当し、価格交渉において取引先に不利益が生じるような価格の提示や契約、交渉等を行わないこと。

5. 鉄道の車両用品、通信・保線関係等の保守点検整備に必要な部品・品物など、特定の取引先のみでしか取扱がないといった特段の事情がある場合を除き、複数業者からの相見積もり等により、コスト低減に務めること。

6. 「公共交通機関の旅客施設・車両等・役務の提供に関する移動等円滑化整備ガイドライン」の内容に沿った施設・設備等の維持・整備を推進すること。

車内放送等で乗務員の方による運行情報や到着時刻の案内などを省略するといった事が見受けられますが、乗客全員がアプリを使いこなせる訳ではありませんので、働き方改革による業務負担軽減の必要があるとはいえ、この点については再考頂きたいです

○ ご提言に関しては、ＪＲ西日本にお伝えいたします。

○ なお、ＪＲ西日本によると、特定運賃は、並行する鉄道事業者との運賃水準の差を緩和し、よりご利用いただきやすくする目的で、所定運賃より安価となる運賃として設定しており、今回の見直しで競争状況に変化はなく、直近では令和５年４月に一部区間で特定運賃の見直しを行ったことも勘案し据え置きとしたとのことです。

１０．居住地不明者 より

意見：本件旅客運賃の上限変更は、運賃収入を増加させない前提を満たさないため、変更を必要とする理由は認められない。

理由：電車特定区間・大阪環状線等の値上げによる増収と幹線区間の値下げによる並行交通機関からの転移による増収が見込まれるため。また例えばＪＲ神戸線加古川～網干間や奈良線・関西本線城陽～奈良間など、運行本数等のサービス水準がほぼ同等であるにもかかわらず、電車特定区間の拡大が恣意的・戦略的である。

- JR西日本は、対象エリアの選定について、現行の電車特定区間をベースに、京阪神都市圏の列車の運行体系やご利用状況を踏まえて、総合的に判断しており、目安として、京阪神拠点駅から一定の範囲にある都市生活圏（大阪駅からの100 km圏内）で、通勤通学や日常利用において、快速（新快速含む）が高頻度で運行されており、同レベルの輸送サービスが提供されている、一定のご利用状況を有する線区を対象としています。
- 同社は、並行する鉄道事業者との競合が顕著な区間には特定運賃を設定しており、今回基本的に価格を変更しないこと、その他の区間における他の鉄道事業者からの転移及び他の鉄道事業者への逸走は僅少と想定していることから、増減収は見込んでいません。

1 1. 神奈川県在住者 より

意見 1: 運賃を変えずに料金收受範囲拡大で増収を図るのは運賃届出制度の欠陥ではないか

理由 1: 今回の運賃改定では届出が必要な運賃を変えないとしつつも、鉄道駅バリアフリー料金制度エリアを拡大することから西日本旅客鉄道は年間19億円の増収を見込んでいる。

ただそれでも鉄道運営に必要な資金は十分に確保できず、鉄道各社は社員数削減や給与削減を図らざるを得なくなっている。

国土交通省でも検討中ではあるが、運賃改定基準をもっと緩和し値上げしやすくしてほしい。

- 本年4月に収入原価算定要領の見直しを行ったところですが、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性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は、引き続き検討を行っていく課題であると認識しております。

意見 2: 希望実施日・期間に期限を設定したのはなぜか

理由 2: 運賃改定の希望実施日・期間を2025年4月1日から2028年3月31日までの3年間と定めているが、期限付きの運賃改定が前代未聞であるし、現電車特定区間は期限がないことから期限を設けなくても良いのではないかと。「運賃収入を変えないことを3年間で証明する」「3年ごとに更新して実質無期限に戻す」「2028年4月1日に電車特定区間をさらに拡大する」「2028年4月1日に電車特定区間自体を廃止して幹線運賃と統合する」

「そのほか」などが考えるが、今回の運賃改定にて設定期間を有限に設けた理由は何か。

- 今般の申請は「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」の対象に該当するものであると考えております。当該処理方針では、適切に効果検証を行う観点から、実施期間を最長でも3年程度と定めております。

意見 3: 運賃改定には大手私鉄各社同様各駅の営業キロ程の提出を義務付けるべきではないか。

理由 3: JR 旅客 6 社の運賃改定資料提出に際し各駅の営業キロ程が提出がないが、大手私鉄各社は提出していることを鑑みるに不平等だし認可資料不備と言わざるを得ないのではないか。

旧日本国有鉄道が設定した営業キロは信ぴょう性にかける。実際東日本旅客鉄道からしなの鉄道に転換した際には営業キロを測りなおし再設定しており、正しい運賃を徴収するなら全区間の測り直しが必要ではないか。

今後九州旅客鉄道や北海道旅客鉄道で運賃改定を計画しているようだが、JR 旅客 6 社の運賃改定の際には全線全区間のキロ程を公表し適正な運賃設定であることを知らしめてほしい。

- 営業キロの変更を伴わない運賃の上限変更認可申請においては、営業キロ程の提出は義務付けられておりませんが、利用者に運賃を分かりやすく説明することは重要であると考えており、鉄道事業者にお伝えしてまいります。

意見 4: 新幹線と在来線を完全別線扱い・運賃打ち切りにして新幹線京都・新大阪・新神戸・西明石～姫路間を安くする必要はないのではないか

理由 4: そもそも世界的に高速鉄道の運賃は在来線と完全打ち切り・別運賃としている中、日本だけがやの乗車券だの特急券だの複数の券を組み合わせただけで在来線と同一路線扱いとしている。このため運賃ルールは複雑怪奇であるし、利用者からも理解が得られにくく「新幹線のチケット」が1枚にまとまらないためわかりにくいし使いにくい。

この状況を解消するためには新幹線と在来線を完全運賃打ち切りとし、在来鉄道は IC カードを使ったもの、新幹線は専用の新幹線チケットに完全に2分すべきだ。

完全に打ち切りとすることで新幹線のチケットはオンライン販売と旅行代理店及び新幹

線駅での窓口販売のみに絞ることができ、旅客鉄道各社は大きく運営費用を抑えることができるようになる。

日本国および大企業は国民の8割以上がとても国家公務員と同等の知能を持っていないという事実を正しく認識し、「馬鹿でもわかるチケット制度」をきちんと構築すべきだ。

- JR 西日本によると、並行する在来線の線路増設としてつくられた新幹線については、基本的に在来線と同一の線路として取り扱い、他線区から乗換となる区間の乗車券も通算で購入いただけることで、従前からの利便性を担保しているものです。同社においては、分かりやすい運賃・料金になるよう努めるとともに、適宜設定している企画商品等とあわせ、利用者への丁寧な説明に留意していくとのことです。

意見 5: 新電車特定区間の設定範囲は適切なのか

理由 5: 今回の電車特定区間拡大エリアはいずれも複線区間としている。新電車特定区間は鉄道駅バリアフリー料金制度の徴収エリアとなるが、鉄道駅バリアフリー料金制度の導入線区は阪急電鉄甲陽線や嵐山線などの単線区間もあることから、複線ではないことは鉄道駅バリアフリー料金制度の設定除外理由にはならない。

電車特定区間が拡大すれば拡大するほど鉄道駅バリアフリー料金制度 10 円アップエリアが拡大し増収できるのだから、単線ながらも列車本数を多く設定している奈良線城陽～木津間、片町線松井山手～木津間、関西本線木津～奈良間も電車特定区間として拡大すべきではないだろうか。

- JR 西日本は、対象エリアの選定について、現行の電車特定区間をベースに、京阪神都市圏の列車の運行体系やご利用状況を踏まえて、総合的に判断しており、目安として、京阪神拠点駅から一定の範囲にある都市生活圏（大阪駅からの 100 km 圏内）で、通勤通学や日常利用において、快速（新快速含む）が高頻度で運行されており、同レベルの輸送サービスが提供されている、一定のご利用状況を有する線区を対象としています。

意見 6: 同名の運賃制度を持つ東日本旅客鉄道でも今後電車特定区間の拡大はあるのか

理由 6: 今回の西日本旅客鉄道の電車特定区間拡大が鉄道駅バリアフリー料金制度エリア拡大による料金増収であるのなら、歴史的経緯から同名の電車特定区間を東京近郊に持つ東日本旅客鉄道でも電車特定区間の拡大を図り増収を図るべきではないか。

東日本旅客鉄道沿線では埼玉県内などで電車特定区間の拡大を拡大する活動を地方自治体が行っていることから、西日本旅客鉄道と同様に運賃をならして電車特定区間の拡大を図っても良いのではないかと。

- 運賃については、一義的には鉄道事業者が検討するものです。東日本旅客鉄道株式会社の考えは承知しておりません。

意見 7: 関西空港など路線末端の空港駅発着の場合、さらなる加算運賃または加算料金を徴収すべきではないか

理由 7: 今回の西日本旅客鉄道の新電車特定区間設定により関西空港発着の運賃が値下げとなる区間が多くなる。これは南海電気鉄道との競合を考えれば当然ではあるが、中長期的に見て値下げではなく値上げすべきではないだろうか。

そもそも鉄道運賃の認可を必要としているのは鉄道事業法第 16 条 1 項および 2 項の規定によるものだが、その背景には鉄道は地域住民の日常利用のためのものであるから値上げにより市民生活が財務的に苦しくなることを避けるため、鉄道事業者に必要な値上げをしないようにするためと思われる。

ただ、関西空港や中部国際空港、成田空港、羽田空港の利用者は各空港の利用者および各空港敷地内勤務者に限られており、旅行や出勤目的のみに限られ市民のの地上生活利用は入っていない。このため空港駅利用を値上げしても市民生活への影響は軽微であり、むしろどんどん値上げすべきである。

ただ日本の鉄道の空港駅乗り入れは 1993 年以降と鉄道事業法と比べると歴史が浅く、鉄道事業法 16 条 1 項・2 項の規定策定が時代に追いついていない感が否めない。また昨今の鉄道会社の経営事情を鑑みるに財務的余裕がなく、運賃の値上げを行うことで財務改善を図ってほしいところだ。

空港駅発着利用に関しては鉄道事業法における運賃許可の必要から除外する、または新線開業に伴う加算運賃とは別に空港駅加算料金制度と称して航空機の空港使用料のように 200 円～500 円を追加徴収して増収を図るよう制度設計すべきではないか。

この空港駅のための鉄道運賃・料金値上げは空港に乗り入れている鉄道会社の身が恩恵を受けることにはなるが、そもそも 2020 年代の鉄道会社の財務状況がひっ迫していることから空港に乗り入れられなかった他社を考慮している場合ではない。空港駅発着利用に関しては値上げすべきではないか。

以上

お手数おかけいたします、なにとぞよろしくお願いいたします。

○ JR西日本は、対象エリアの選定について、現行の電車特定区間をベースに、京阪神都市圏の列車の運行体系やご利用状況を踏まえて、総合的に判断しており、目安として、京阪神拠点駅から一定の範囲にある都市生活圏（大阪駅からの100 km圏内）で、通勤通学や日常利用において、快速（新快速含む）が高頻度で運行されており、同レベルの輸送サービスが提供されている、一定のご利用状況を有する線区を対象としているとのことです。また、居住地都市圏ではない関西空港線など、他交通機関とのネットワークを構築する線区も対象としています。

○ また、同社によると、空港アクセス駅に限らず、駅によって様々なご利用者の特性が見られますが、運賃は移動の対価であることからすると、駅のご利用者の特性によって価格を上積みするといった運賃設定は難しいと考えているとのことです。

12. 石川県在住者 より

1. 全体として

（意見）

具体的改定内容ともども妥当なものと思います。

（理由・説明）

「達成しようとする目標」（資料43/54）として挙げられている「対価の平準化」および「広い都市圏域において、バリアフリー設備の整備推進などのサービス向上」とも、関連線区の多くの利用者に有意義かつ重要です。

2. 補足：特定運賃区間について

（意見）

なお申請計画では「現在設定している特定運賃は変更しない。」（31/54）としていますが、2023年4月1日の一部特定区間での運賃見直し同様、今後必要に応じて、柔軟に見直すことも必要と思われます。

（理由・説明）

特に和歌山線、関西本線、奈良線では、競合私鉄（南海、近鉄）との逆転区間も生じており、特定運賃設定の当初とは状況が異なります。それによって競合他社の経営体力が落ちることで、その他の路線（特にローカル路線）のサービス低下等にもつながり、その利用者に負の波及が生じていないか（あるいは今後生じないか）、懸念も持ちます。また「対価の平準化」の趣旨からも、特定運賃は、運賃制度の煩雑化や矛盾・不合理（分割購入の方が大幅に割安（特に定期券）など）を生んでおり、分割購入を助言するソフトも広く用いられており、JR 側にとっては余分のコストも生じています。ついては縮小できるところは適時見直しをしていくことも必要と思われます。

- JR西日本によると、特定運賃は、並行する鉄道事業者との運賃水準の差を緩和し、よりご利用いただきやすくする目的で、所定運賃より安価となる運賃として設定しており、今回の見直しで競争状況に変化はなく、直近では令和5年4月に一部区間で特定運賃の見直しを行ったことも勘案し据え置きとしたとのことです。
- 同社によると、今後も必要に応じて見直しを検討していくとのことです。

3. 運賃改定申請に対する審査方法等の対応方針

○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
処理方針について

(次ページ参照)

国鉄事第 2 8 7 号

令和 4 年 9 月 1 4 日

各地方運輸局鉄道部長 殿

沖縄総合事務局運輸部長 殿

鉄道局鉄道事業課長

(公印省略)

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について

標記について、鉄道事業者（軌道経営者を含む。）が、旅客需要の平準化等による利用者利便の向上を目的に、運賃の上限を変更した上で、運賃収入を増加させないことを前提に、変更した上限の範囲内において割増の運賃と割引の運賃を組み合わせた設定（変動運賃制）を実施する場合に関する処理方針を別紙のとおり定めたので、管下関係事業者に周知されたい。

令和4年9月14日

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

国土交通省鉄道局鉄道事業課

1. 基本方針

鉄道事業者（軌道経営者を含む。以下同じ。）が、旅客需要の平準化等による利用者利便の向上を目的に、運賃の上限を変更した上で、運賃収入を増加させないことを前提に、変更した上限の範囲内において割増の運賃と割引の運賃を組み合わせた設定（以下「変動運賃制」という。）を実施する場合は、以下のとおり処理することとする。

- ① 本方針では、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とすることとし、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。
- ② 運賃の上限の変更については、鉄道事業法（昭和61年法律第92号）第16条第1項及び軌道法（大正10年法律第76号）第11条第1項の規定による認可により実施することとし、上限の範囲内における割増及び割引の運賃の設定については、鉄道事業法第16条第3項及び軌道法第11条第2項の規定による届出により実施することとする。
- ③ 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することとする。

2. 認可の手続

- ① 鉄道事業法第16条第2項の規定及び平成8年12月11日鉄業第81号の通達による審査においては、変動運賃制の目的に鑑み、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。
したがって、変動運賃制の実施により変更された運賃に基づき算出した運賃収入と、変動運賃制による変更が行われなかった場合の運賃に基づき算出した運賃収入を適切な方法で比較及び検証を行い、変動運賃制の実施によって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こととする。
- ② この場合において、「JR旅客会社、大手民鉄及び地下鉄事業者の収入原価算定要領（平成12年3月1日鉄業第10号）」及び「中小民鉄事業者の収入原価算定要領（平成12年3月1日鉄業第11号）」は適用しない。
- ③ 変動運賃制は一定の期限を定めて実施することとし、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を確認の上で認可することとする。

3. 変動運賃制の実施に必要な事項

(1) 計画の策定

変動運賃制の実施を希望する鉄道事業者は、運賃の上限の変更の申請に当たっては、認可申請に必要な書類のほか、以下の事項を盛り込んだ計画を提出する。

- ・達成しようとする目標
- ・変動運賃制の実施期間

(考え方) 効果検証を行う期間を含め、最長でも3年程度とする。

- ・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

(考え方) 景気の動向や鉄道事業者の施策による旅客需要への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によることとする。

(2) 利用者への情報提供、配慮等

鉄道事業者は、変動運賃制の実施に当たっては、十分な時間的な余裕をもって周知を行う等、利用者の理解が得られるよう努めることとする。また、割引となる運賃の適用を受けることが困難な利用者にも十分配慮する等、利用者間で著しい不公平が生じないように努めることとする。

(3) その他

鉄道事業者は、効果検証の適切な実施を確保するため、変動運賃制の実施期間中は、実施する区間において総括原価に著しい影響を及ぼすことが明らかなダイヤ改正等を行わないこととする。

以上