

運賃・料金制度の規制緩和について

2022年 3月 1日
西日本旅客鉄道株式会社

お客様のニーズの多様化やコロナ禍に伴う社会変容といった市場環境等の変化を踏まえ、弊社としましては、以下のような観点で運賃・料金制度の規制緩和をご検討いただきたいと思いますと考えております。

1. 市場環境等の変化【資料①・②】

コロナ禍以前からの変化も含めて、以下のような様々な変化が生じております。

(1) お客様や社会のニーズの多様化

- ①安全、安心、バリアフリー化、社会福祉政策に関する要請の高まり
- ②コロナ禍に伴う社会変容（3密回避、時差出勤、テレワーク、ワーケーション等）、及びデジタル化の進展による MaaS や多様なサブスク商品への期待
- ③気候変動対策への要請、炭素税や再生エネルギー賦課金等の導入の動向

(2) セグメントごとの状況（コロナ前）

- ①京阪神圏では、輸送サービス向上に伴い、都市圏域が拡大【資料③】
- ②地方路線では、少子高齢化や道路整備の進捗により、ご利用が大幅に減少
- ③新幹線では、運賃が自由化されている航空機と競合
⇒①③で地方路線に対する内部補助を行いながら運営を維持してきた状況

(3) コロナ禍による急激な業績悪化

- ①運輸収入の大幅な減少（20年度：△50%）、巨額の赤字計上、長期債務は1.7倍に増加
※固定費割合が高い事業構造から、急激な減収を経費削減努力ではカバーしきれない
※指定公共機関の責務として、基本的に列車の運行を継続
- ②今後もコロナ前の水準には戻らないと想定
- ③経営状況を踏まえ、機関投資家の運賃に対する関心も強い

2. 弊社としての対応

お客様へのサービス向上や市場環境の変化への対応の観点から、弊社としましては、運賃・料金について、以下の対応を進めてまいりたいと考えております。

(1) お客様へのサービス向上や市場環境の変化に対応した運賃・料金の設定【資料④】

- ①バリアフリー化推進に向けて、今般創設された利用者負担制度の活用
- ②通勤時間帯における分散乗車を促進するオフピーク定期の導入
（参考）2021年4月～時差通勤ポイント付与サービスの実証実験
- ③個々のお客様のニーズに対応した新たな定期券サービスの検討（期間や日数等の組合せ）
⇒上記①②③を踏まえ、京阪神圏において、複雑な運賃体系のシンプル化と需要に応じた価格設定を可能とする運賃体系への変更
- ④特急列車での分散乗車ニーズに対応した、繁閑料金の適切な設定（季節や曜日ごと）

(2) 市場環境や経営状況を踏まえた運賃・料金の見直し

- ①市場環境を踏まえて、届出で可能な範囲による運賃・料金の見直しの検討
- ②今後のご利用状況を踏まえて、基本運賃の引き上げについて慎重に検討

3. 現行制度に対する課題認識

上記の対応を進める上で、現行制度には、以下のような課題があると認識しております。

(1) 認可申請の対象が全社単位のみ、かつ、改定までに長期間を要すること

- ①京阪神圏では、国鉄から複雑な運賃体系を継承しているが、その後の都市圏域の拡大によりお客様のご利用状況と運賃体系が必ずしも合致していない状況にあること
- ②変動価格制によるご利用の平準化やバリアフリー整備の対応を円滑に実現するには、上限認可額及び適用エリアの柔軟な見直しが必要であること【資料⑤】
- ③現行の運賃・料金改定スキームは「全路線」の「収支」を一律審査する硬直的な仕組みであり、上限認可額の見直しに柔軟かつタイムリーに対応できないこと

(2) 外部要因による急激な減収やインフレの局面への対処が困難であること

- ①現行制度では、運賃改定後における3年間の収支見通しを元にした審査が必要であり、急激な減収局面では、過年度の赤字分をカバーすることができないこと
- ②様々な分野で物価が上昇しつつあるが、現行制度ではインフレ局面に対応しづらいこと

(3) 対抗輸送機関と比較し、規制の程度に差異があること

- 鉄道事業においては、対抗輸送機関と比較し価格に関する自由度が低いため、お客様のニーズに応じた柔軟な商品設定がしづらいこと

4. お客様の利便性向上に向けてご検討いただきたいこと

特に(1)(2)について、速やかに対処いただくことを切にお願いいたします。

(1) 収入超過を前提としない場合における、認可審査の見直し

- 都市圏のご利用状況に適した運賃体系の実現に向けた特例的な認可または届出化
※「全路線」の「収支」による審査ではなく、「関係するエリアや時間帯」の「収入」に対する審査による特例的な認可または届出での改定が実現できるよう、ご検討をお願いいたします

(2) 認可対象となっている運賃・料金の一部見直し

- 新幹線のご利用の平準化を図るため、上限認可されている「新幹線自由席特急料金」に繁忙料金の設定(届出による加減算)を可能とするよう、ご検討をお願いいたします

(3) 新たなサービス提供に資する規制緩和の促進

- 例：航空運賃と同じ程度への規制緩和、普通運賃を基にした定期運賃の届出化

5. 社会経済情勢に対応するためにご検討いただきたいこと

(1) 外部要因による急激な減収への時限的な対処

- ①運賃改定時の収入算定期間に、急激な減収期間を含めた審査(遡及適用)
- ②急激な減収局面に際して、臨時的に運賃が加算できる仕組みの検討

(2) 社会福祉政策に応じて実施する割引運賃への補填

(3) 気候変動対策として、鉄道の利用促進政策、炭素税等の減免など

お客様や社会の様々なニーズや課題に対応しながら、将来にわたり持続的な輸送サービスを提供できる環境を整えていただくために、上記の4・5の項目について、是非ともご検討いただきますようよろしくお願い申し上げます。

ご説明補足資料

交通政策審議会陸上交通分科鉄道部会
鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会
(第2回)

2022年3月1日

 西日本旅客鉄道株式会社

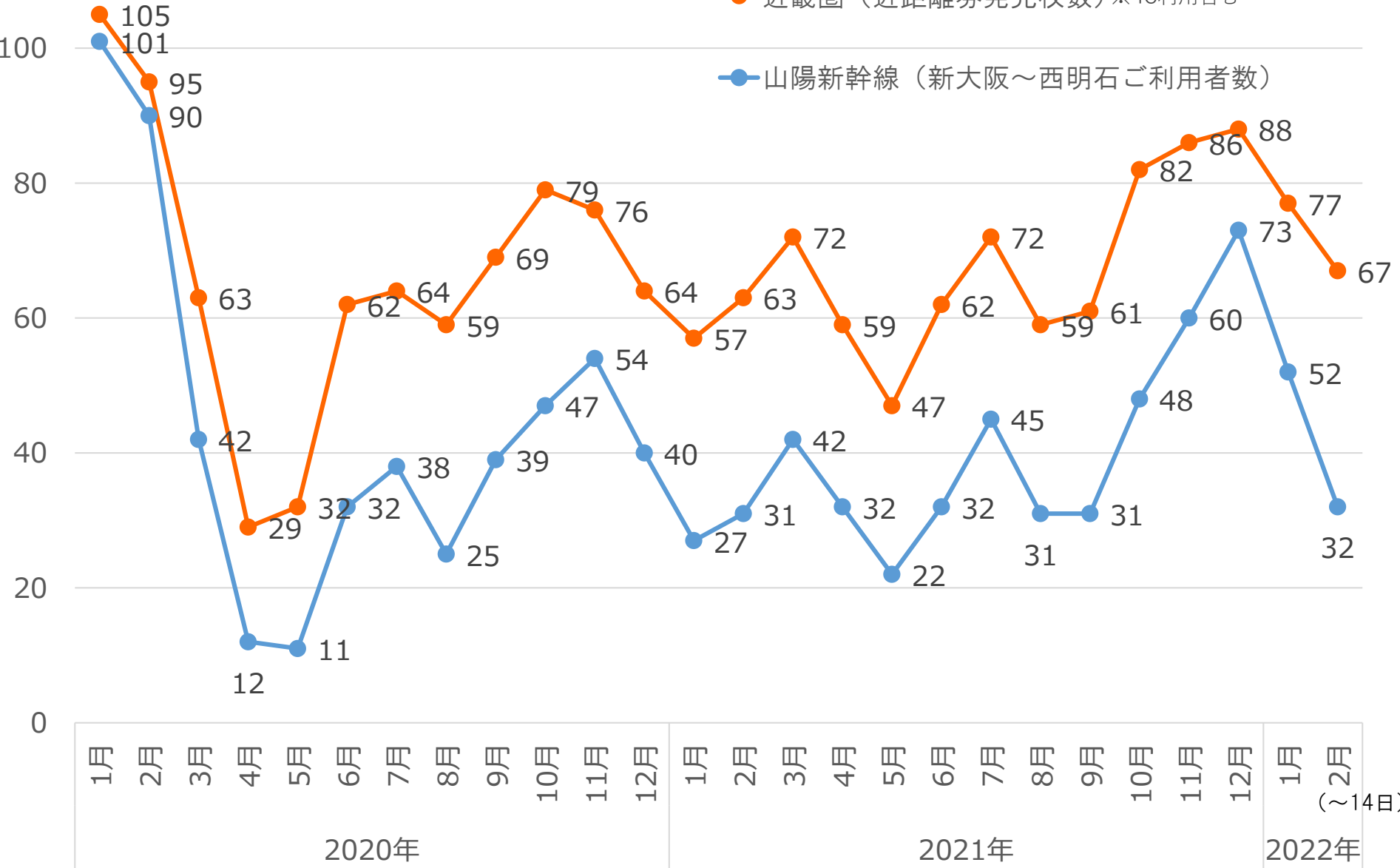
【資料①】 コロナ禍のご利用状況

◆ご利用状況推移 (%)

※2020年1月～2021年1月は前年同日比
 ※2021年2月～は前々年同日比
 ※2022年2月～は2019年同日比

● 近畿圏（近距離券発売枚数）※ IC利用含む

● 山陽新幹線（新大阪～西明石ご利用者数）



(～14日)

【資料②】 経営状況

◆2019年度・2020年度実績、2021年度業績予想 (単位：億円)

	2019年度 通期実績	2020年度 通期実績	2021年度 通期予想
【連結】			
営業収益	15,082	9,200	10,520 ～ 10,890
営業費用	13,475	11,655	11,810 ～ 11,830
営業利益又は損失(▲)	1,606	▲2,455	▲1,290 ～ ▲940
経常利益又は損失(▲)	1,483	▲2,573	▲1,415 ～ ▲1,065
親会社株主に帰属する 当期純利益又は損失(▲)	893	▲2,331	▲1,165 ～ ▲815
【単体】			
運輸収入	8,568	4,190	4,990 ～ 5,320

※2020年度、2021年度は収益認識基準適用

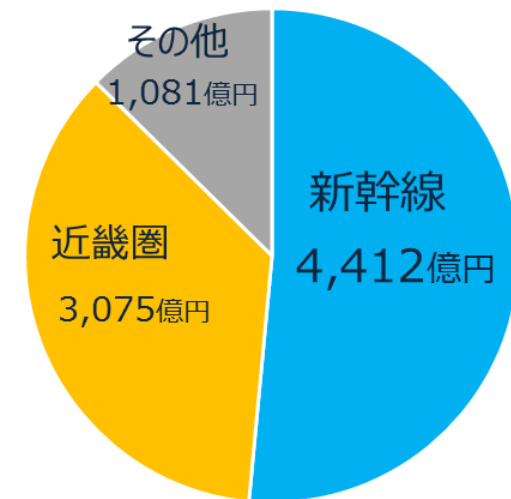
◆長期債務

(単位：億円)

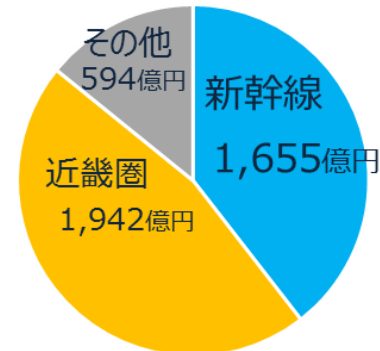
	2019年度 期末	2020年度 期末	2021年度 第2四半期末
連結長期債務残高	10,189	15,595	17,577

◆運輸収入 (実績)

2019年度 8,568億円



2020年度 4,190億円



【資料③】京阪神エリアの運賃区分

- ・ 会社発足後の輸送改善により、京阪神エリアは都市圏域が拡大
- ・ 京阪神エリアには国鉄時代からの複数の運賃区分が混在
- ・ 同レベルの輸送サービス提供エリアには共通運賃が望ましい

乗車人員(JR宝塚線) 人/日

駅名	S61	R1	増減率
新三田	510	13,991	2,743%
宝塚	6,276	29,710	473%
伊丹	3,119	25,047	803%

乗車人員(JR神戸線) 人/日

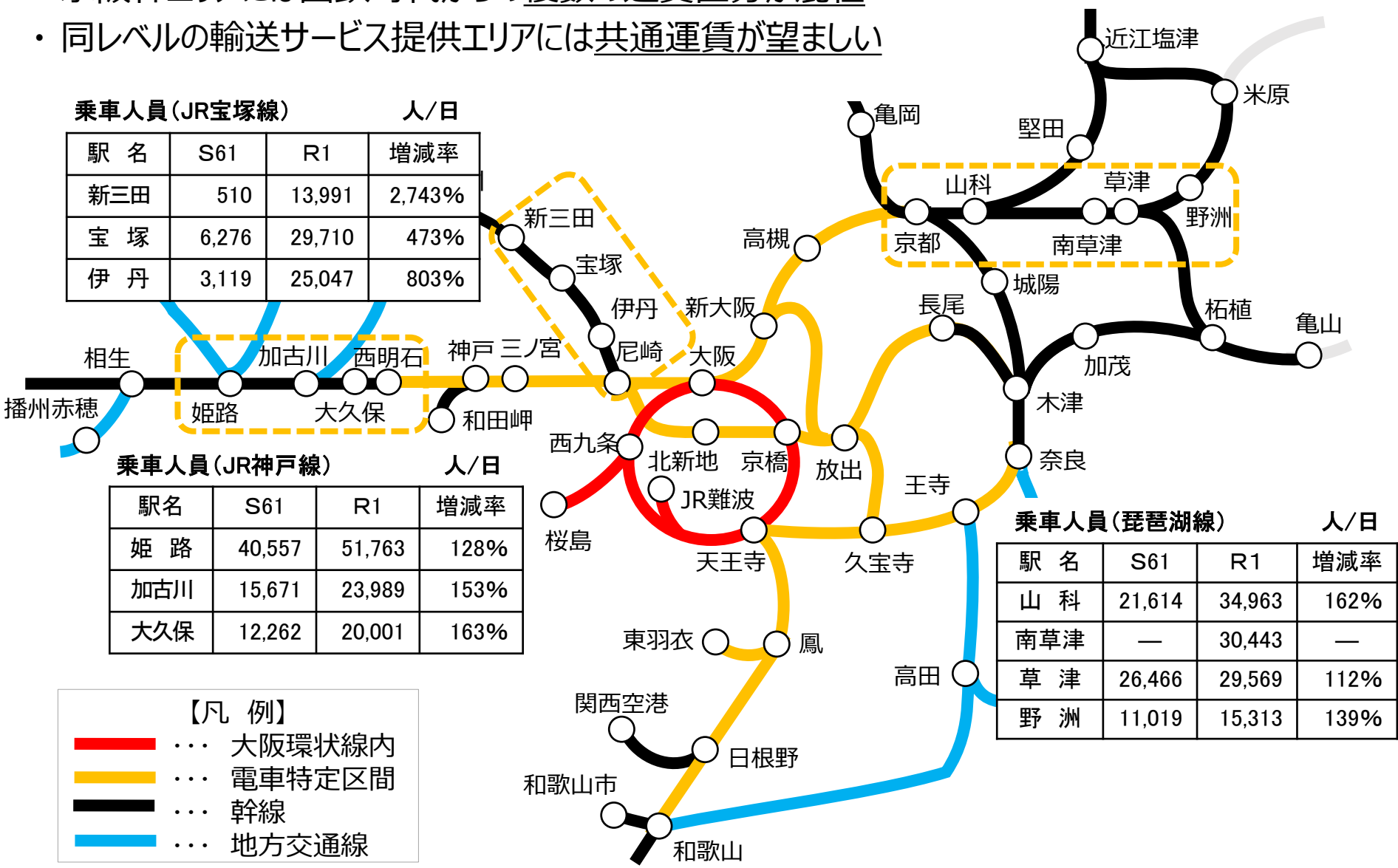
駅名	S61	R1	増減率
姫路	40,557	51,763	128%
加古川	15,671	23,989	153%
大久保	12,262	20,001	163%

乗車人員(琵琶湖線) 人/日

駅名	S61	R1	増減率
山科	21,614	34,963	162%
南草津	—	30,443	—
草津	26,466	29,569	112%
野洲	11,019	15,313	139%

【凡例】

- 大阪環状線内
- 電車特定区間
- 幹線
- 地方交通線



【資料④】 コロナ影響を踏まえた、新たなニーズへの対応

■ 時差通勤ポイント付与サービスの実施 (2021年4月～)

- ・平日朝ラッシュタイムのピークシフトと混雑緩和によるお客様の安心感向上
- ・時間帯別運賃導入に向けたテストマーケティング
- ・列車ダイヤ見直しによるコスト構造改革の推進

■ 季節別指定席特急料金の見直し (届出)

- ・混雑を避けて安心・快適に鉄道をご利用いただくため、ご利用時期に応じて、繁閑料金を4段階化(北陸新幹線)
- ・年末年始やGW・お盆期間などのピーク期間の前後にご利用いただきやすい価格を設定 ※2022年4月～実施

■ デジタルを通じた価値創造

- ・お客様の移動や生活、観光を便利にシームレスにつなぐMaaSを行政や企業等と一体となり推進
- ・MaaSアプリ「WESTER」やICOCAを活用した、スポーツ等を通じた地域経済の活性化と公共交通の利用促進



【資料⑤】 価格逆転について

- 変動運賃制（オフピーク定期等）やバリアフリー利用者負担制度を活用する場合には、ご利用状況に合わせて、加算対象のエリアを設定する必要がある
- 同一運賃区分内で加算境界を設定した場合、距離の短い内方の運賃が高くなる「価格逆転」が生じる
- この不都合の解消には、「運賃区分」と「加算対象」エリアの一致が必要

「京阪神エリアの運賃区分の変更」を行いたい

(例) ----- 内で10円の加算を行う場合（加算エリア）

