

西日本旅客鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃（京阪神エリア）の
上限変更認可申請に関する審議（5回目）

1. 日 時

令和6年7月4日（木） 10：00～11：30

2. 場 所

西日本旅客鉄道株式会社 本社会議室

3. 出席者

<委 員>

堀川義弘（会長）、和田貴志（会長代理）

二村真理子、三浦大介、大石美奈子、吉田可保里

<西日本旅客鉄道株式会社>

長谷川代表取締役社長 ほか

<国土交通省>

事案処理職員：運輸審議会審理室 大野、藤澤、増田

4. 議事概要

- 西日本旅客鉄道株式会社（以下「JR西日本」という。）から、京阪神エリアにおけるこれまでの取組み、申請理由、改定の内容等について説明した。
- 運輸審議会委員からは、①今回の申請の考え方、②今後の京阪神エリアの事業展開、③収入推計の考え方、④各種サービスの推進、⑤3年後の対応、⑥利用者への説明、について質問した。
- これに対し、JR西日本からは、
 - ① 国鉄時代より継承した運賃体系は、消費税改定を除いて抜本的な運賃改定は40年近くなされず現在に至っている。その間、会社発足後の輸送改善等により京阪神エリアにおいては都市圏域が拡大し、生活圏が国鉄時代より大きく広がってきた。その結果、現在のご利用状況に合致しないものとなっており、かねてより対処すべき課題として認識してきた。

また、鉄道駅バリアフリー料金制度を活用するにあたっては、料金収受の技術的な理由もあり、運賃区分に合わせて対象エリアを設定することが必要であったため、現在、電車特定区間に導入している。

そのため、鉄道駅バリアフリー料金の収受エリアを現在のご利用状況に合った幹線区間を含む京阪神都市圏に拡大できていないことが喫緊の課題となっている。

一方、コロナ禍の鉄道事業を取り巻く環境の変化を踏まえ、国交省においては、

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、「鉄道運賃・料金制度のあり方」に関する小委員会を開催された。その中で、当社としても規制緩和を要望してきたが、「中間とりまとめ」において、「現行制度の運用の改善・工夫」で実施できる見直しとして、「運賃収入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」を示していただいた。

これを受け、このたび「処理方針」に則った「全体として増収とまらない範囲（増減収なし）での見直し」ということで、京阪神都市圏の大阪環状線運賃、電車特定区間運賃、幹線運賃を平準化し、値下げと値上げを組み合わせ、新たな電車特定区間運賃として統合することでこれらの問題点を解決しようとしたもの。

今回の見直しにより、京阪神都市圏のご利用状況に合った運賃に平準化できるとともに、ご利用状況に合ったエリアに拡大しバリアフリー設備の整備を加速してまいりたいと考えている。

- ② 2024年度の運輸収入の見直しにおいて、運輸収入全体に占める近畿圏の割合は約34%（3,050/8,870億円）である。

今回の運賃体系の見直しは、京阪神都市圏内の通勤通学や日常のお出かけ等のご利用状況に合った運賃区分に見直すものであるが、当社はこれまで都市圏における近距離利用だけに関わらず、中長距離利用も含めて、新快速等の直通化及び接続改善による広域の輸送ネットワークの構築により、より広域での人流拡大に取り組んできた。

京阪神都市圏は、日本第二の都市圏であり、日本のゲートウェイに相応しい、先進性を備えた、関西都市圏ブランドの確立に貢献することを掲げ、施策や機会を最大限活かした価値創造、地域ニーズに細やかに対応した沿線づくりに取り組んでいく。

具体的には、大阪・関西万博を契機とした価値創造を推進、都市の軸となる鉄道ネットワーク整備を通じた魅力ある国際都市づくりに貢献したいと考えている。また、大阪・三ノ宮等の拠点駅をはじめとしたまちづくりプロジェクトを通じ、人々が訪れたいくなる、いきいきとした拠点づくり、多様なライフスタイルに対応した生活密着型の沿線づくりを促進してまいりたい。

当社内の地域間の流動拡大については、新幹線を基軸とした鉄道ネットワークの充実を進めるとともに、関西・大阪万博や、まちづくりプロジェクトを活用した都市圏へのご利用促進のほか、地域と連携した観光需要の創出により、国内及びインバウンドのお客様に向けた広域周遊観光の促進を通じ、交流人口・関係人口の創出に挑戦してまいりたい。

また各地域において、地域の課題解決、持続可能な交通体系の整備を推進し、暮らしやすい地域づくりを促進するとともに、地域間相互の人流拡大に努めてまいりたい。

他の鉄道事業者とは単なる競争ではなく、安全安心、安定的な輸送サービスの提供や駅設備・新車投入等の快適性向上、デジタル化推進による利便性向上等、

相互に切磋琢磨しお客様にとってよりよいサービスを提供するために質的向上を図ることが重要と認識。また各事業者様とは競争的な観点だけではなく、デジタル施策や観光誘客をはじめ、鉄道ネットワークとしてのサービス向上に向け、連携して取り組んでまいりたい。

- ③ まず現行運賃による収入推計については、直近の年間統計として、2022年度における「大阪環状線等」「電車特定区間」「拡大区間の幹線」の3つの賃率それぞれの人員及び実際の収入をキロ別、券種別（定期外・通勤定期・通学定期）に細分し、改定後3か年の想定人員及び収入に補正したものを各年度に適用し推計している。

なお2024年度以降（2025～2027の3年度）の想定人員については、コロナ影響から一定の回復が見られた2023年度の第4四半期の利用水準が当面継続するものとしている。

次に改定運賃による収入推計については、現行運賃によるキロ別、券種別の運賃及び収入について、それぞれ仮の改定運賃に置き換えた場合の想定収入を求め、これを仮の改定運賃による収入推計として、現行運賃による収入推計と、仮の改定運賃による収入推計とを比較し、収入差分が増収とまらない水準を求めた。

このとき、普通運賃は賃率制により0.5円/km刻みで、定期運賃は表定制（キロ地帯が普通運賃と異なる）で、概ね賃率と同一の改定率を用いて試算を行っている。

なお、3か年の各年度の想定実績については、前述の推計によるほか、値上げとなる区間の現行運賃での先買い想定（2025年度）やうるう年（2027年度）を加味している。

この比較計算の結果、現行の普通運賃を賃率15.50円、定期運賃の改定率1.3%（現行の電車特定区間の運賃基準）に平準化し改定した場合でも増収とまらないことから、改定賃率として採用した。

- ④ バリアフリー設備の整備に関しては、公共交通の「移動等円滑化整備ガイドライン」に沿って引き続き進めてまいりたい。

具体的には、鉄道駅バリアフリー料金制度を活用したバリアフリー整備計画において、ご利用の多い駅を中心に順次ホーム柵の整備を進めるとともに、今回拡大する対象区間も含め、ホーム柵又はホーム安全スクリーンの整備駅の利用者割合を2025年度に5割、2027年度に7割とすることを目標に整備を加速してまいりたい。

また、2032年度までに整備エリアの全駅にホーム安全スクリーンを整備し、以降もホーム柵に置きかえていくなど、引き続きホーム安全設備の整備を進めていく考えである。

安全安定輸送に関しては、都市圏のご利用状況に合った高密度の輸送サービスが提供されており、安全設備の整備加速により、より安全かつスムーズにご利用いただけるようになり、列車の定時運行等安定輸送につながるものと考えている。

また都市圏のご利用状況に合った運賃体系の実現により、今後は例えば、混雑緩和を目的とした変動運賃制やデジタル化の推進等新たなサービスや制度導入等も検討してまいりたいと考えている。

- ⑤ このたびの改定は、京阪神都市圏の運賃区分を1つに統合し、ご利用状況に合った運賃体系として平準化するものであり、事後検証時に全体として増収にならなかったことが確認されれば、そのまま継続して運用し、必要に応じて、京阪神都市圏のご利用状況に合った新たなサービス・施策についても検討・展開したいと考えている。

一方、今年4月に「収入原価算定要領の見直し」が行われた。その趣旨を踏まえ、抜本的な運賃改定に関しても勉強したいと考えているが、利用者への影響や他の交通機関との競合などを勘案し、その実施には十分な検討と慎重な判断が必要と認識している。

については高齢化する社会、コロナ禍の影響によるライフスタイルの変化、自然災害の激甚化、カーボンニュートラルやDXへの対応等、鉄道事業を取り巻く環境が大きく変化し、鉄道事業に求められる役割やニーズが多様化・高度化している中、鉄道事業の安定的・持続的な運営等を確保していく観点から、持続可能な鉄道輸送サービスに資する設備投資の促進を踏まえて、勉強していききたいと考えている。

- ⑥ 大阪環状線等については、かつてはご利用が特に多い線区であったが、近年は電車特定区間の線区と均衡してきている。加えて他鉄道事業者が運賃改定を行ってきた結果、現在は比較してかなり低廉な運賃となっている。

具体的には、大阪環状線等は昭和57年(1982.4)より、賃率13.25円で据え置かれており、当時は大阪～天王寺の運賃180円(メトロ160円)だったものが、現行は200円(メトロ280円)(共にBF料金含まず)と逆転している。

また大阪環状線については、近年、老朽化に伴う設備リニューアル、新車投入、駅改良等新たな投資が増加しているエリアであり、その応分を利用者にご負担いただきたいと考えている。

今回の見直しで、大阪環状線内、電特區間では値上げとなるが、幹線から電特區間内に組み込まれた広域区間では値下げになる等、値下げ値上げの組み合わせであることもご理解いただけるよう努めてまいりたい。

サービス格差の懸念に関して、例えばバリアフリー化については、鉄道駅バリアフリー料金制度の対象外の区間は、当該料金制度とは別に、ご利用状況に応じて、従来の補助金制度活用等(国、地方公共団体、鉄道事業者による三位一体)による整備も視野に入れ両面で検討が必要であると考えている。

各種サービスについては、都市圏内においてはニーズにあったサービスを引き続き検討していく一方で、都市間・地域間については、地域と連携して魅力を発信することによる相互送客やインバウンドの広域周遊促進等による交流人口の拡大に努めてまいりたいと考えている。

また、運賃に関しては、従来の幹線運賃と電特區間運賃との運賃格差は縮小されることになるが、新快速の直通化や接続改善等の広域輸送ネットワークの構築にも取り組んでいる。地方都市においても新車投入等やICOCAエリアの拡大等順次行っており、都市圏だけではなくご利用状況に応じてサービス向上も進めている。同時に、乗車券類のIC化をはじめ、インターネット予約のアップデート等デジタル化の推進により、都市圏・地方都市に限らず、よりご利用いただきやすいサービス基盤を引き続き整備してまいりたい。

等の回答があった。

- これに対し、運輸審議会委員からは、
 - ⑦ 問題点を解決するのは、総括原価方式による運賃改定では困難だったのか。また、新たな電車特定区間を設定することにより旅客需要は変動しないのか。
 - ⑧ 現在の運賃水準は、都市圏が拡大したために実態と合致していないとのことだが、どのように合致していないのか教えていただきたい。
 - ⑨ 今回もともと4区分だった運賃体系が3区分となるが、この3区分だと輸送需要の実態に運賃体系が適合できるのか。
 - ⑩ ネットワークづくりという意味では、少し遠い所から新快速に乗ってもらえるような需要創出のあり方があると思うが、具体的に取組んだこと、もしくは、方法があれば教えていただきたい。
 - ⑪ 収入推計における前提で、2023年度の第4四半期の利用水準が当面継続するものとしているが、現状の利用者の戻り具合がどの程度か数字を確認させていただきたい。
 - ⑫ 今回値上げとなるエリアにおいて、以前より列車の本数が減っているといった話もあるが、今後どのように考えているか。
 - ⑬ 運賃改定後の検証方法だが、どのようにして精緻な数値を算出するのか。
- 等について質問・意見があった。

- これに対し、JR西日本からは、
 - ⑦ 総括原価方式による運賃見直しだが、これまで40年間経営努力により運賃改定をこなさなかった。今現在も経営努力や構造改革を図っており、鉄道事業は黒字になっているため、現時点では総括原価方式を活用した運賃改定の余地はない。そういった事情もあり、鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会の場で、運賃規制の緩和、運賃改定の余地がなくても運賃エリアを見直せるようにしてほしいと要望し、今回の改定が実現した。また今回は、値上げと値下げと両方組み合わせられているので、基本的には、旅客需要の増減は相殺され、変動は発生しないという前提を置いている。
 - ⑧ 最も大きいのは、輸送改善により新快速等を増便したことで、都市圏が徐々に拡大してきたことである。従来の電車特定区間のほか、一部幹線区間まで新快速

等が直通運転することにより、同じ路線の利用者間でも運賃に不公平感が出てきたことがある。

- ⑨ 大阪駅から概ね 100 キロ以内で同レベルの輸送サービスを提供しているエリアを新しい電車特定区間と位置づけることにより、ご利用いただいている方々の不公平感をなくす。特にシステム等を含めて一本化していくことにより都市圏のご利用状況にあった新たな取り組みを実現しやすくなる。「鉄道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、利便性の向上につなげる等、様々効用があると考えている。
- ⑩ まちづくりは鉄道事業、不動産事業双方にとって重要であり、相乗効果もあることから、当社としては積極的に取り組んでいきたい。現在まちづくりの事業は、三ノ宮などの拠点駅に加え、西明石などの沿線の大きな開発を行っている。
- ⑪ 近畿圏の基礎的なご利用については、コロナ禍前の 2019 年比において、第 4 四半期は 96%の戻りになっている。これをベースに今後 95%程度で推移するのではないかと想定している。
- ⑫ コロナ禍に際して列車の本数の見直し等を行った。利用者からそういった声があることは認識しているところ。一方でコロナ禍を経てご利用状況が大きく変わっている。今後列車の運行本数については、ご利用状況を見ながら、総合的に判断していきたい。
- ⑬ 運賃設定ごとにキロ別、券種別の実績について、実績から元の運賃表に置き換えた上でもう一度計算を行い、その差分を確認させていただく。
等の回答があった。

(注) 事案処理職員とは、運輸審議会一般規則第 7 条の 2 の規定に基づき、運輸審議会の指名を受け、指定された事案を処理する国土交通省職員のことである。