

鉄道運賃・料金制度について

国土交通省 鉄道局

● 総括原価方式

- ・ 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（鉄道事業法第16条第2項）
- ・ 個別原価でなく総括原価（例外：加算運賃）

● 上限認可制

- ・ 認可された上限の範囲内で届出により運賃を設定・変更
- ・ 平成9年1月から運用上実施（通達）
- ・ 鉄道事業については、平成12年3月の鉄道事業法改正で法定化（鉄道事業法第16条第1項、第3項）
- ・ 地域交通法の改正とあわせ、鉄道事業法（第16条）を改正（協議運賃）

● 運賃等の変更命令

- ・ 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
- ・ 他の鉄道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

● 事業改善命令による上限運賃等の変更

- ・ 利用者の利便その他公共の利益を阻害している事実があると認めるとき

- 総括原価の算定にあたっては、J R、大手民鉄及び地下鉄において、グループ毎に事業者間の間接的な競争を通じて効率化を推進する「ヤードスティック方式」を採用
- さらに、平成12年4月に鉄道事業法を改正して、総括原価方式に基づく上限認可制度を法定化
 - 運賃及び新幹線特急料金は、国土交通大臣の上限認可を必要とするとともに、上限の範囲内の設定、各種料金の設定については届出制。
- 旅客運輸収入が概ね100億円※以上の事業者の上限運賃設定・変更認可申請については、本省にて審査が行われ、運輸審議会への諮問・答申を経て大臣が認可（それ以外の事業者は、地方運輸局長権限）

※R5. 4. 1から、鉄道事業法施行規則、軌道法施行規則を改正し、基準を30億円から100億円に変更。これにより、地方運輸局長権限の事業者が108者から122者に変更。

- ・関東：21 → 26（埼玉高速鉄道、千葉都市モノレール、多摩都市モノレール、舞浜リゾートライン、横浜シーサイドライン）
- ・中部：21 → 23（伊豆急行、愛知環状鉄道）
- ・近畿：11 → 16（北大阪急行、泉北高速鉄道、能勢電鉄、神戸電鉄、神戸新交通）
- ・中国： 8 → 10（広島電鉄、広島高速交通）

○ 鉄道事業法において「**運賃**」とは、「**人又は物品の運送（場所的移動）に対する対価**」を指し、「**料金**」とは、「**運送以外の運送事業者の提供する設備の使用又は運送以外の役務に対する対価**」を指すものと整理。

○ 「運賃・料金」に対する国の関与については、利用者の保護及び鉄道事業者の自主性・主体性の尊重との両立の観点から、以下のとおり整理されている。

① **上限認可制**（普通旅客運賃・定期旅客運賃・加算運賃・新幹線特急料金）

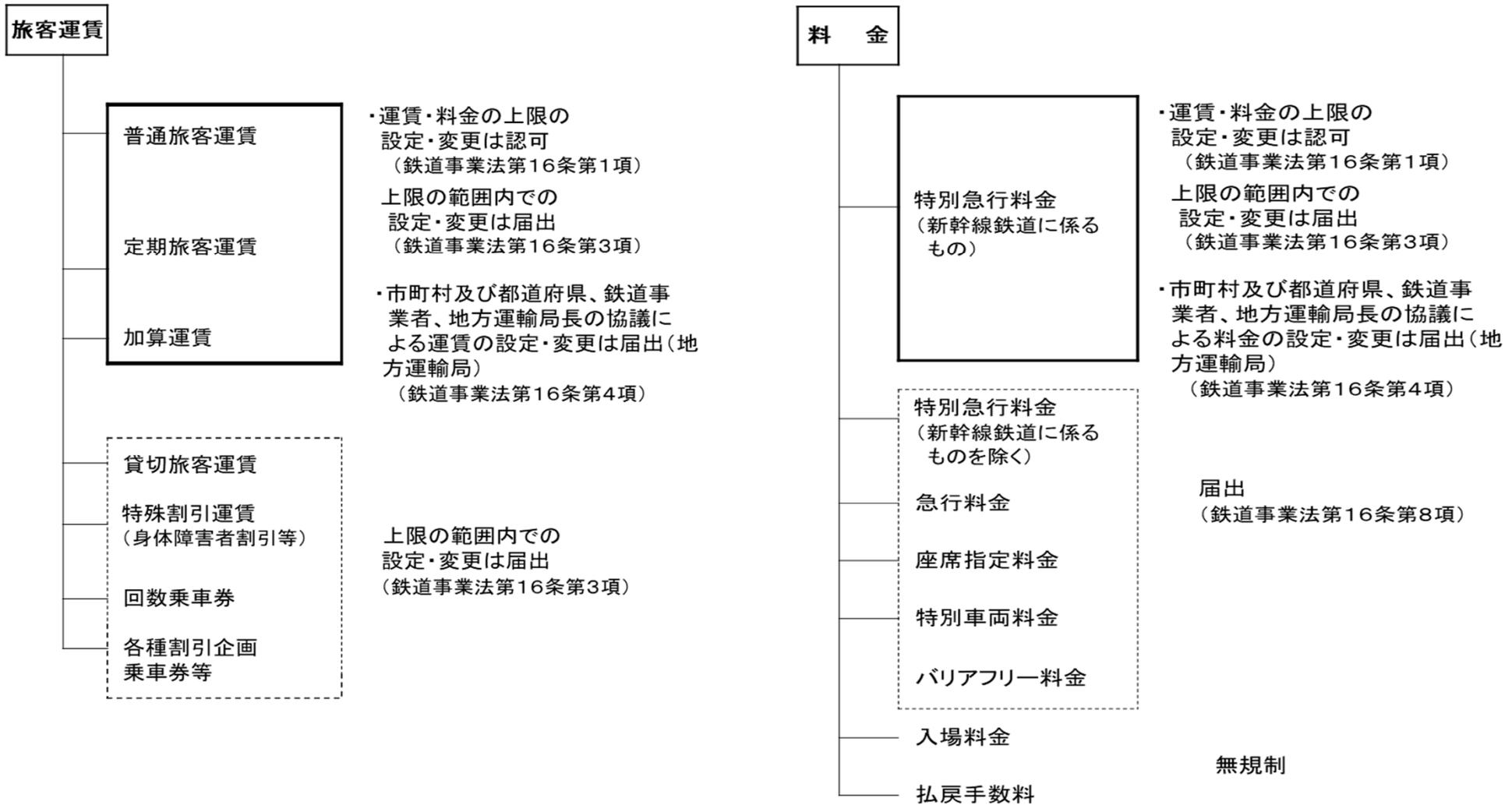
→ 支払わなければ鉄道輸送の利用が不可であり、利用者が不当に高額な料金を強いられるおそれがあるなど利用者の利益に与える影響が大きいと考えられるもの

② **事前届出制**（割引運賃、新幹線以外の特急料金や急行料金、座席指定料金、特別車両料金（グリーン車）等）

→ 支払わなくとも鉄道輸送の利用が可能であるもの、支払わなければ鉄道輸送の利用が不可だが高額ではなく利用者の利益に与える影響がそれほど大きくないと考えられるもの

③ **無規制**（入場料金、払戻手数料、手回り品（自転車、ペット））

→ 鉄道輸送に直接的に付帯する役務の提供に対する対価ではなく、利用者の利益に与える影響が軽微であるもの



実線枠 は大臣権限: 運輸審議会への諮問対象
 ※旅客運輸収入が100億円未満を目安として告示で定めた事業者の
 上限設定・変更認可申請は地方運輸局にて審査を行うこととしている。

点線枠 は地方運輸局長権限

①対キロ制

対キロ制は、キロ当たりの賃率に乗車区間の営業キロを乗じて運賃額を計算する方法であり、JR旅客会社及び一部の中小民鉄事業者において採用されている。

運賃は、乗車距離に正比例して増加していくこととなりますが、JRにおいては乗車距離帯別に異なる賃率を設定して遠距離逓減を行っている。

②対キロ区間制

対キロ区間制による運賃は、一定の距離を基準として区間を定め、乗車区間に応じた運賃を算出する制度で、乗車距離に応じて階段状に運賃が変化していくものである。乗車距離が長くなるにしたがって階段の高さ(加算額)、階段の奥行き(同一運賃で乗車できる区間長)を変化させることにより遠距離逓減が図られている。この制度は簡明であり、かつ券売機その他の取扱の面からも合理的メリットがあることから、大手民鉄をはじめ東京地下鉄、公営地下鉄、中小民鉄の多くがこの運賃制度を採用している。

③区間制

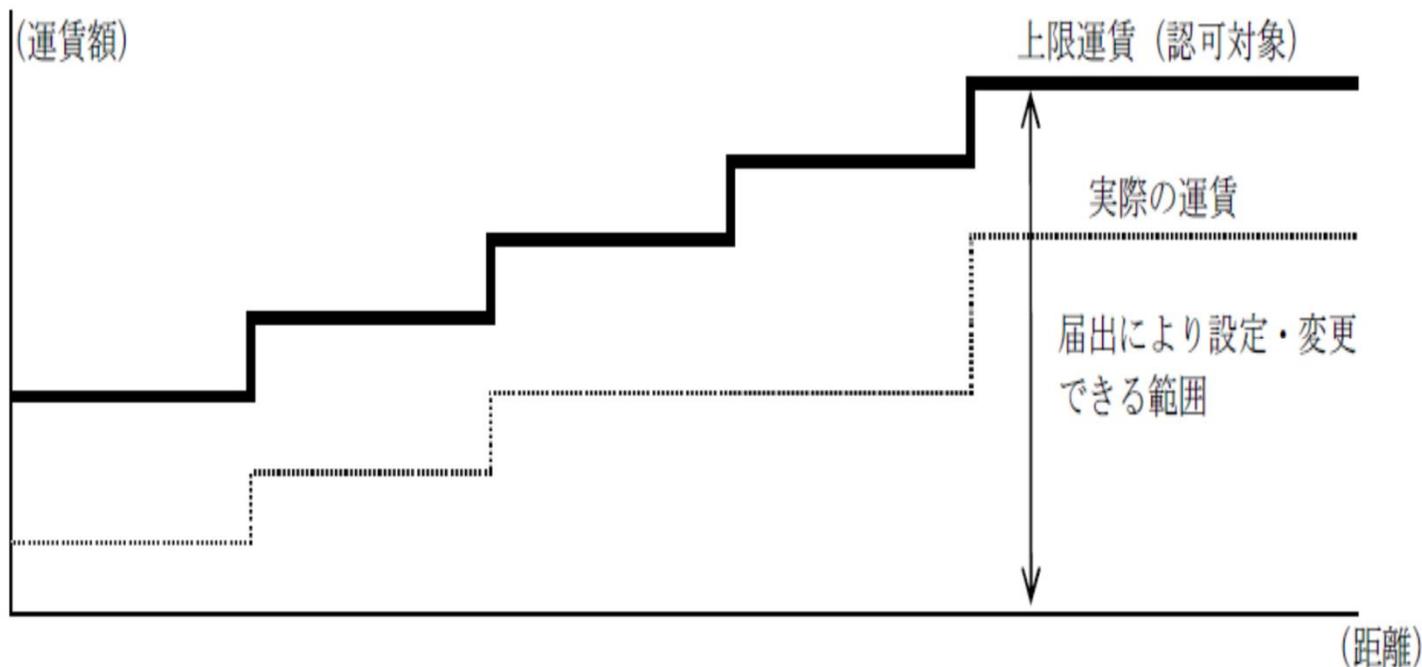
区間制運賃は、営業路線を概ね等距離に区分できる駅を基準として2以上の区間に分割し、区間に応じて運賃を算出する方法であり、叡山電鉄(京都府)、とさでん交通(高知県)、筑豊電気鉄道(福岡県)の他、箱根登山鉄道鋼索線(神奈川県)、近畿日本鉄道生駒鋼索線(奈良県)等の鋼索鉄道で採用されている。

④均一制

均一制運賃は、乗車キロに関係なく運賃を均一とする制度であり、利用者にとっては単純でわかりやすく、鉄道側にとってみれば集改札での設備の簡素化、省力化が図れることのメリットがある。一方、短い距離を利用する者にとっては割高感があり、この制度は、鉄道全体の営業キロが短いか、旅客の乗車距離が比較的短い事業者で採用されている。(舞浜リゾートライン(千葉県)、東京急行電鉄世田谷線(東京都)、阪堺電気軌道(大阪府)等)

- 認可された上限の範囲内であれば、届出により運賃の設定・変更ができる制度。
この制度の導入により、例えば、路線・区間別、季節別、曜日別、時間帯別などの多様な運賃の設定が届出で可能。

⇒ **鉄道事業者の自主性を尊重、規制コストの縮小**

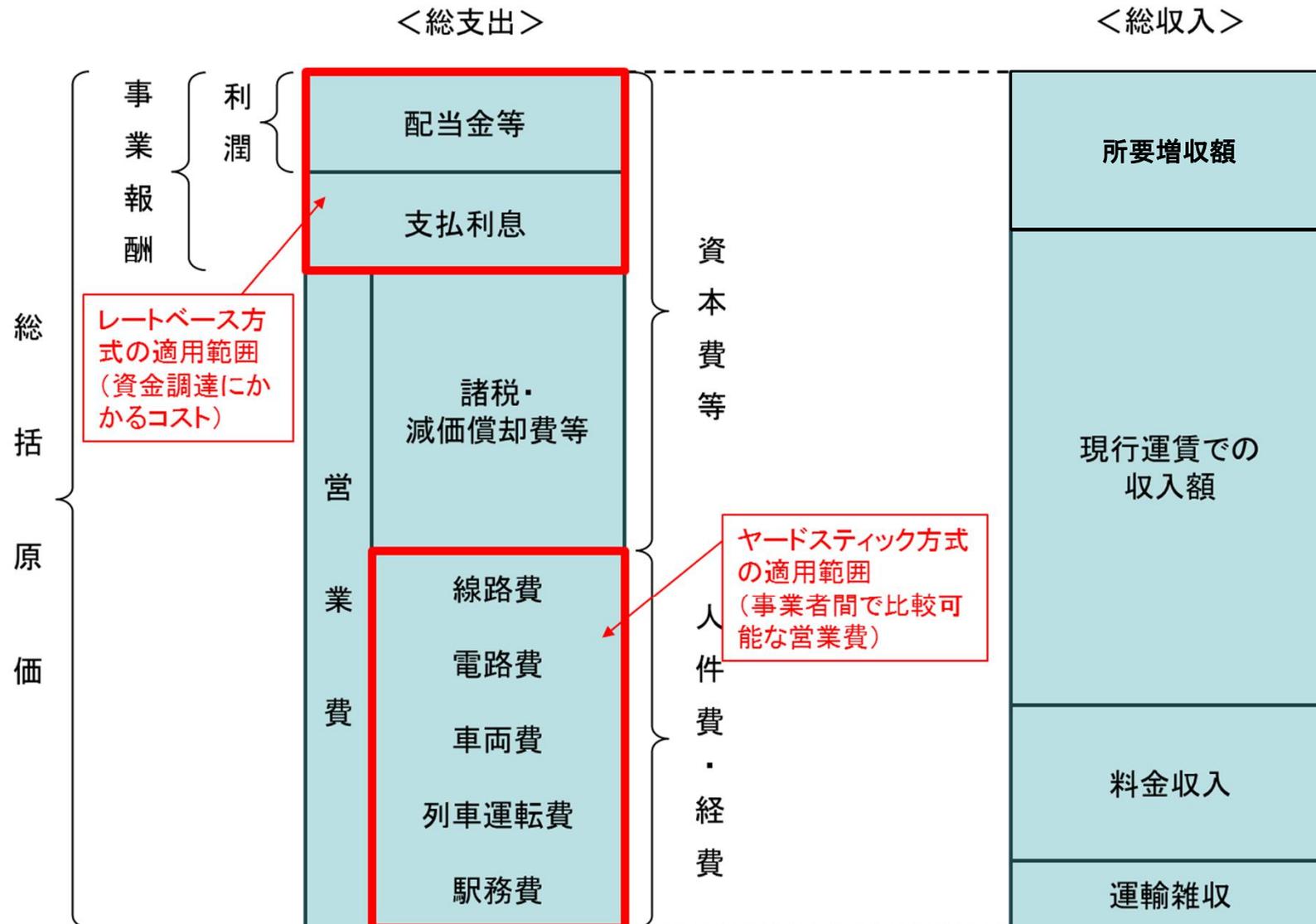


※運賃等の変更命令

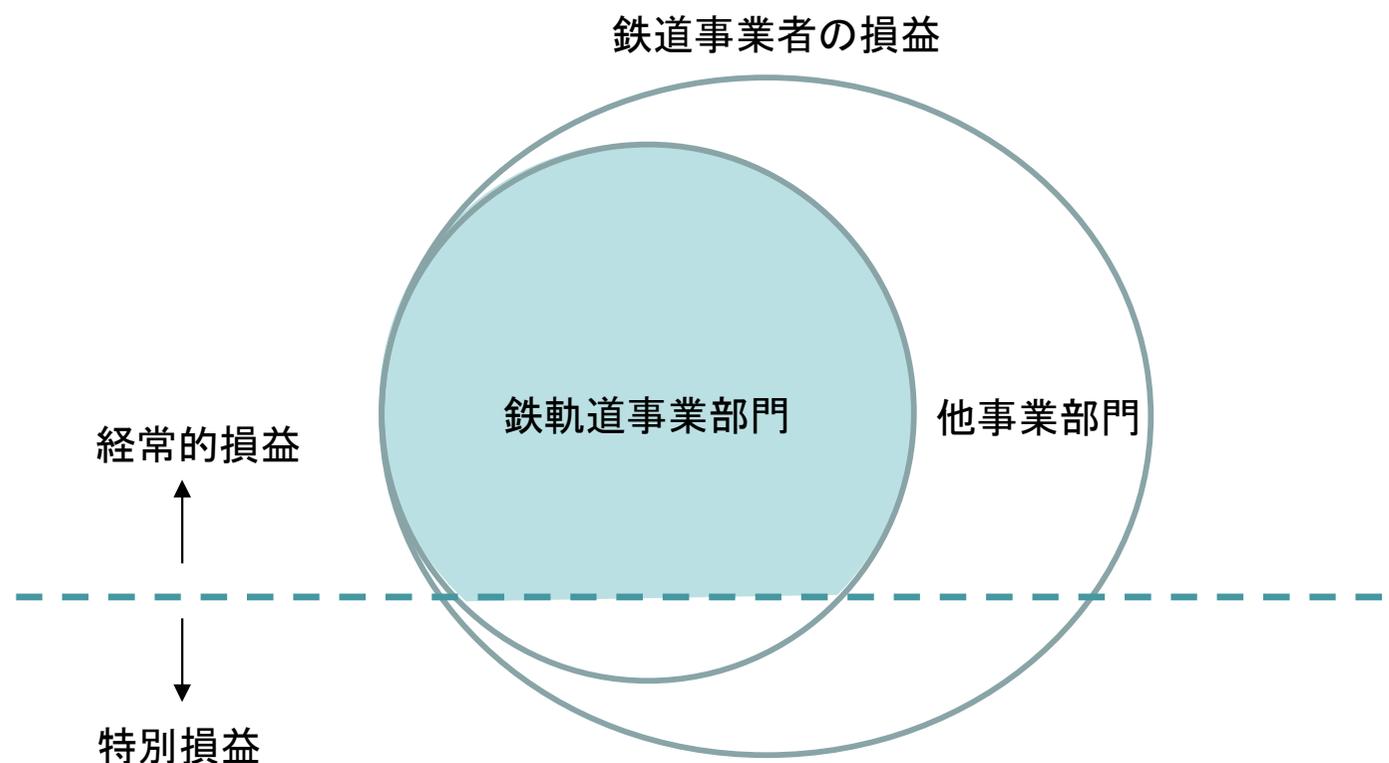
- ・特定の旅客に対しての不当な差別的取扱い
- ・他の鉄道事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれ

- 国土交通大臣は、鉄道事業者が定めた運賃等の上限が、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認可。

$$\text{総支出(総括原価)} \geq \text{総収入(上限運賃)}$$



- 経常的性格を担保するため、固定資産売却損益等の特別損益は、原則としてこれを除外
(ただし、大規模災害等による災害損失等は、原価算定の対象とすることができる。)
- 鉄軌道事業部門を他の事業部門と区分して収支を算定
- 他部門と関連する収入及び原価は、一定の配賦基準で按分した鉄軌道分担分を鉄軌道事業部門に帰属させる
⇒**関連事業からの内部補填は、運賃認可上考慮しない**



● ヤードスティック方式とは

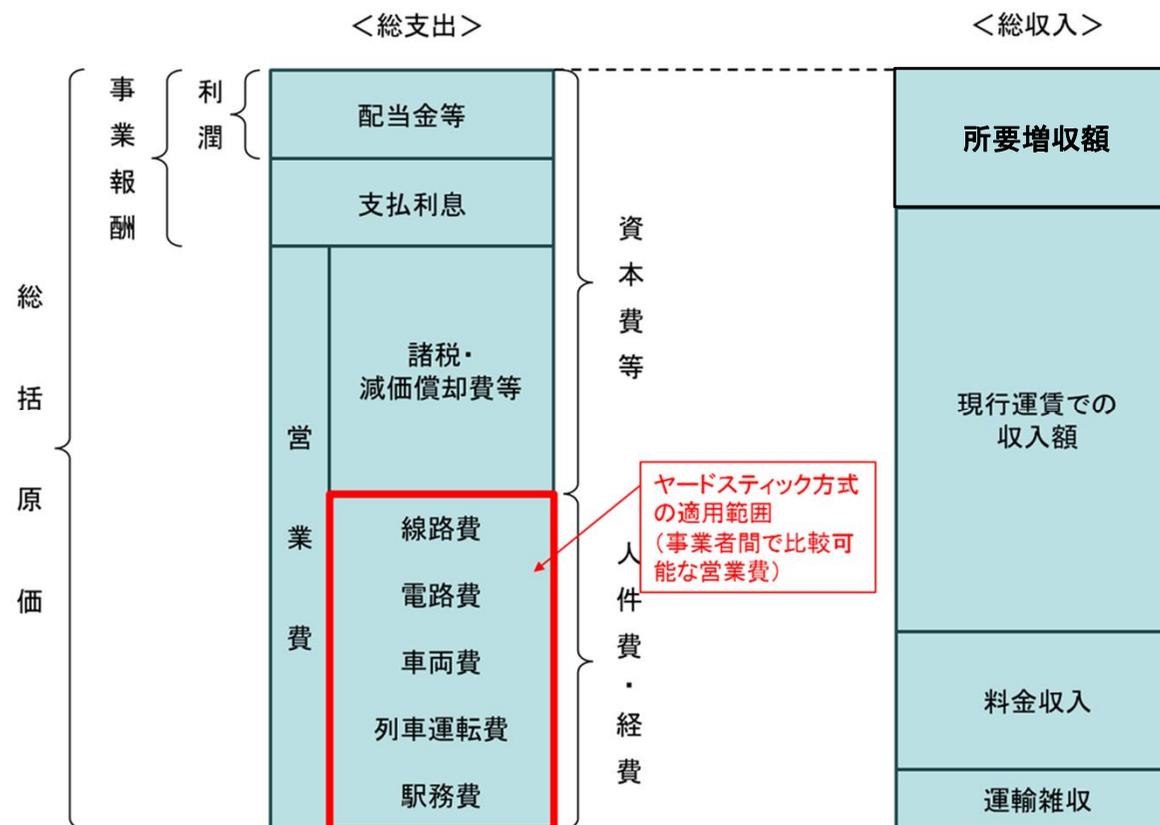
公共料金規制で用いられているインセンティブ規制のひとつで「基準比較方式」と訳され、運賃原価の基準となる標準的なコストを定めることにより、事業者間の間接的な競争を通じて効率化を推進するもの。

- 平均化などの方法を用い、対象全事業者に共通する基準値を求める方法は、個々の事業者ごとに事業内容や事業環境が異なる鉄道事業には不向き。
- そこで、鉄道事業のヤードスティック方式においては、事業環境の違いを補正する指標で回帰分析した回帰式から、個々の事業者ごとの基準値を定める方法を採用。
- 回帰式に使用するデータは、公表データを用い、回帰式、基準単価、基準コスト等の結果を毎年公表

⇒事業者間の間接的な競争を通じた効率化、運賃改定の透明性向上、
規制コストの縮小

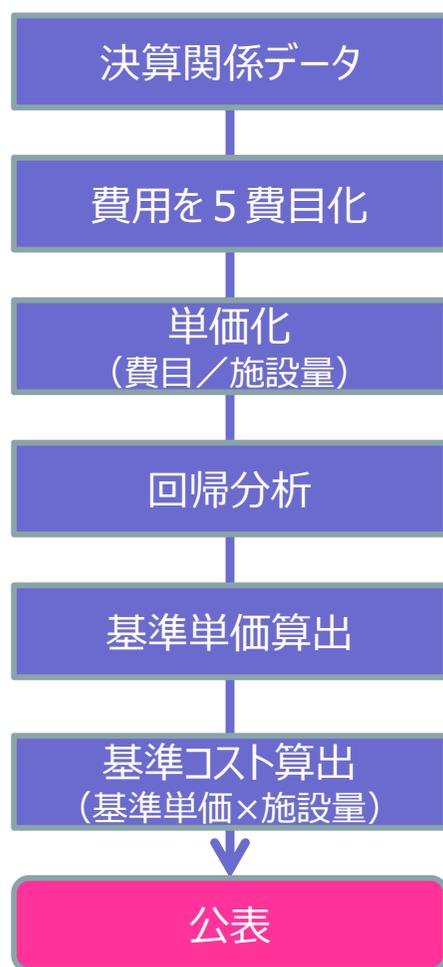
● ヤードスティック方式の適用範囲

- 事業者間で比較可能な営業費（人件費・経費の一部）について適用。
- JR 6社、大手民鉄15社、地下鉄10社の各グループ毎に比較。
- 事業規模や経営環境のばらつきが大きい中小民鉄には適用していない。
- ヤードスティック方式により算定された基準コストは、輸送サービスの質や事業全体の評価を行うものではない。



J R・大手民鉄・地下鉄の3グループ別に5費目毎の回帰分析を行い、
各事業者毎の基準コストを算定する

人件費・経費を①線路費、②電路費、③車両費、④列車運転費、⑤駅務費の5費目に分け、単価化した上で回帰分析を行って基準単価を算出し、基準単価に施設量を乗じて個々の事業者毎の基準コストを定める



費目	施設量	回帰分析の説明変数		
		J R	大手民鉄	地下鉄
線路費	線路延長キロ	車両密度、雪量、地下駅割合	車両密度、トンネル橋梁割合	車両密度、1キロ当たり駅数
電路費	電線延長キロ	電車密度	電車密度、電車線割合、トンネル割合	電車密度、電車線割合
車両費	車両数	1車両当たり車両走行キロ、雪量	1車両当たり車両走行キロ、車両密度	1車両当たり輸送人員
列車運転費	営業キロ	列車密度、ピーク時断面輸送力	列車密度、ピーク時断面輸送力	列車密度
駅務費	駅数	列車密度、地下駅割合、1人平均乗車キロ	1駅当たり乗車人員	列車密度、平均列車編成両数

(上記内容は令和6年3月29日に改正したものの)

① ボーナス和半

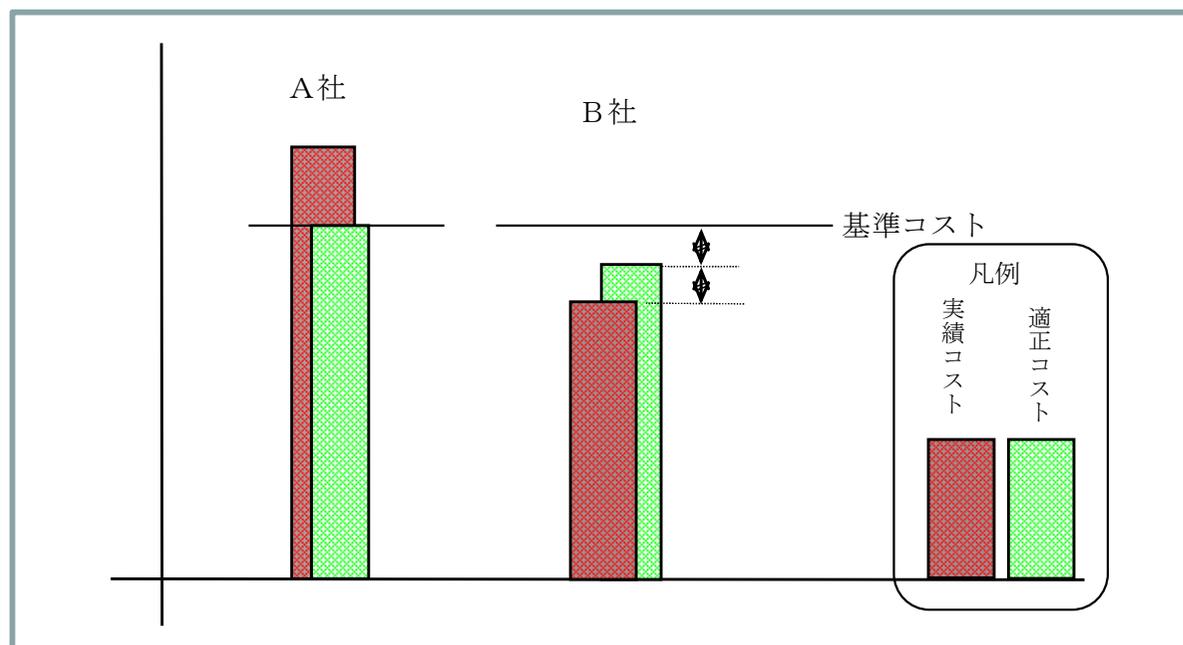
基準コストを基に、適正コスト（運賃原価として認めるコスト）を算出。

実績コストが基準コストを上回る事業者

⇒ **基準コスト = 適正コスト**

実績コストが基準コストを下回る事業者

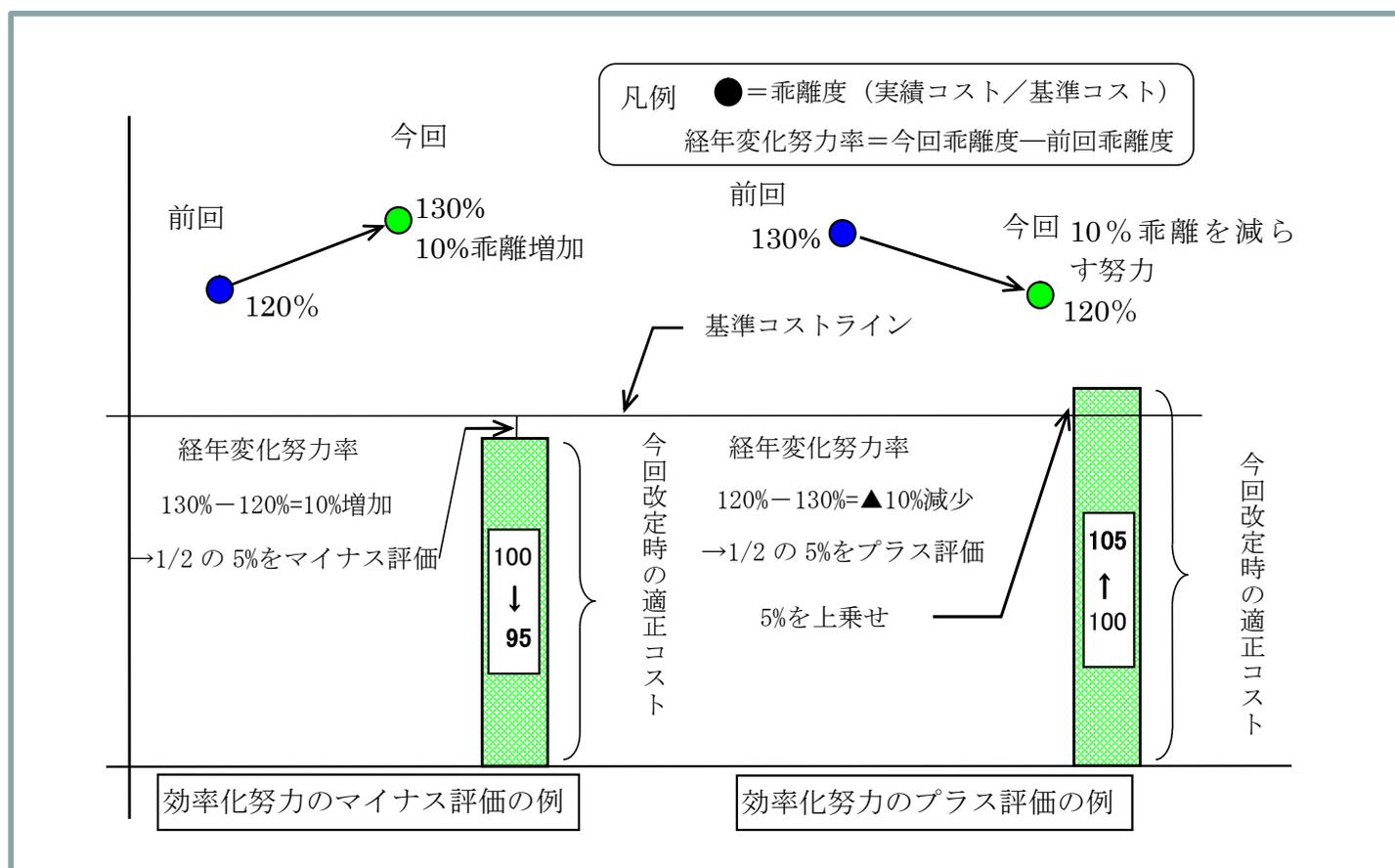
⇒ **(基準コスト + 実績コスト) ÷ 2 = 適正コスト**



⇒ 経営効率化が遅れている事業者は、基準コストを上回るコストを経営努力で賄う必要があり、一方、効率化が進んでいる事業者は、基準コストと実績コストの差の半分はボーナスとして総括原価に組み込まれる（残りの半分は利用者に還元）

② 経年変化努力率

同一事業者のヤードスティック対象コストの各費目について、前回運賃改定時と今回運賃改定時それぞれの実績コストと基準コストの乖離度（実績コスト÷基準コスト）を比較して、その間の経年変化努力率（今回乖離度－前回乖離度）を算定し、努力率の1/2を基準コストに加減。（※長期間（10年程度）運賃改定を行わなかった事業者には適用しない。）



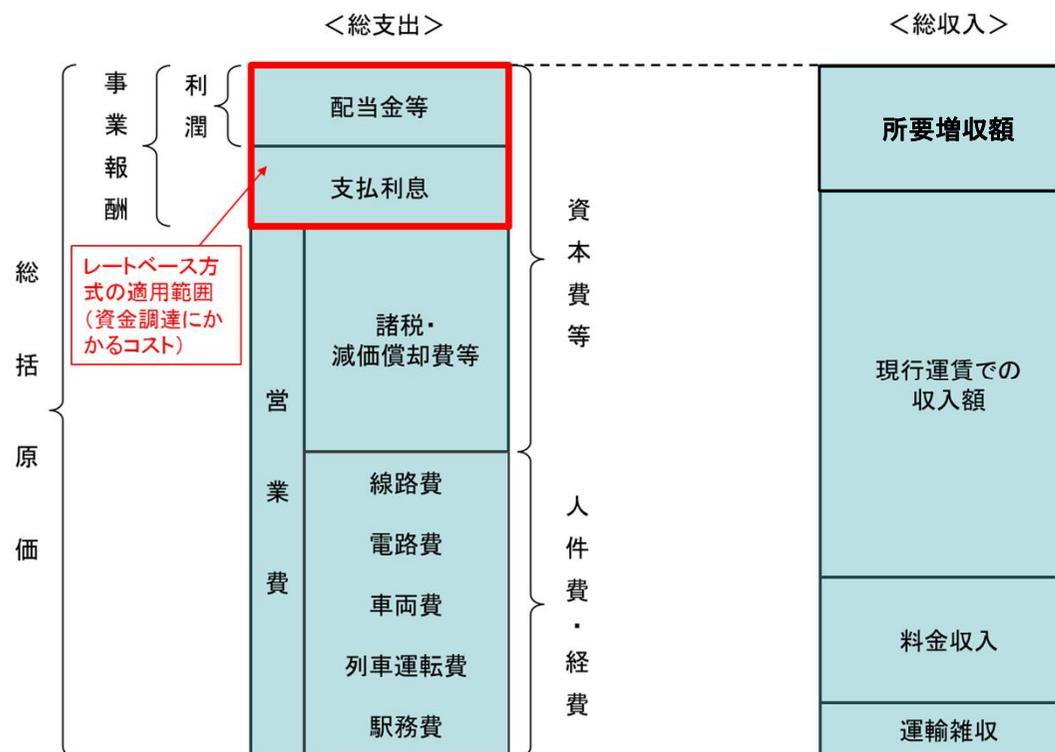
⇒ 効率化努力を経年変化の観点から適正コストに反映

● レートベース方式とは

配当金、支払利息といった事業運営のための資金調達にかかるコスト（事業報酬※）について、真実かつ有効な事業資産の価値（レートベース）に、一定の報酬率を乗じて算定する方式。

※配当金は自己資本に対する報酬、支払利息は他人資本に対する報酬

⇒透明性の確保、兼業部門との切り分けといった課題に対応



$$\text{事業報酬} = \text{対象資産（レートベース）} \times \text{報酬率}$$

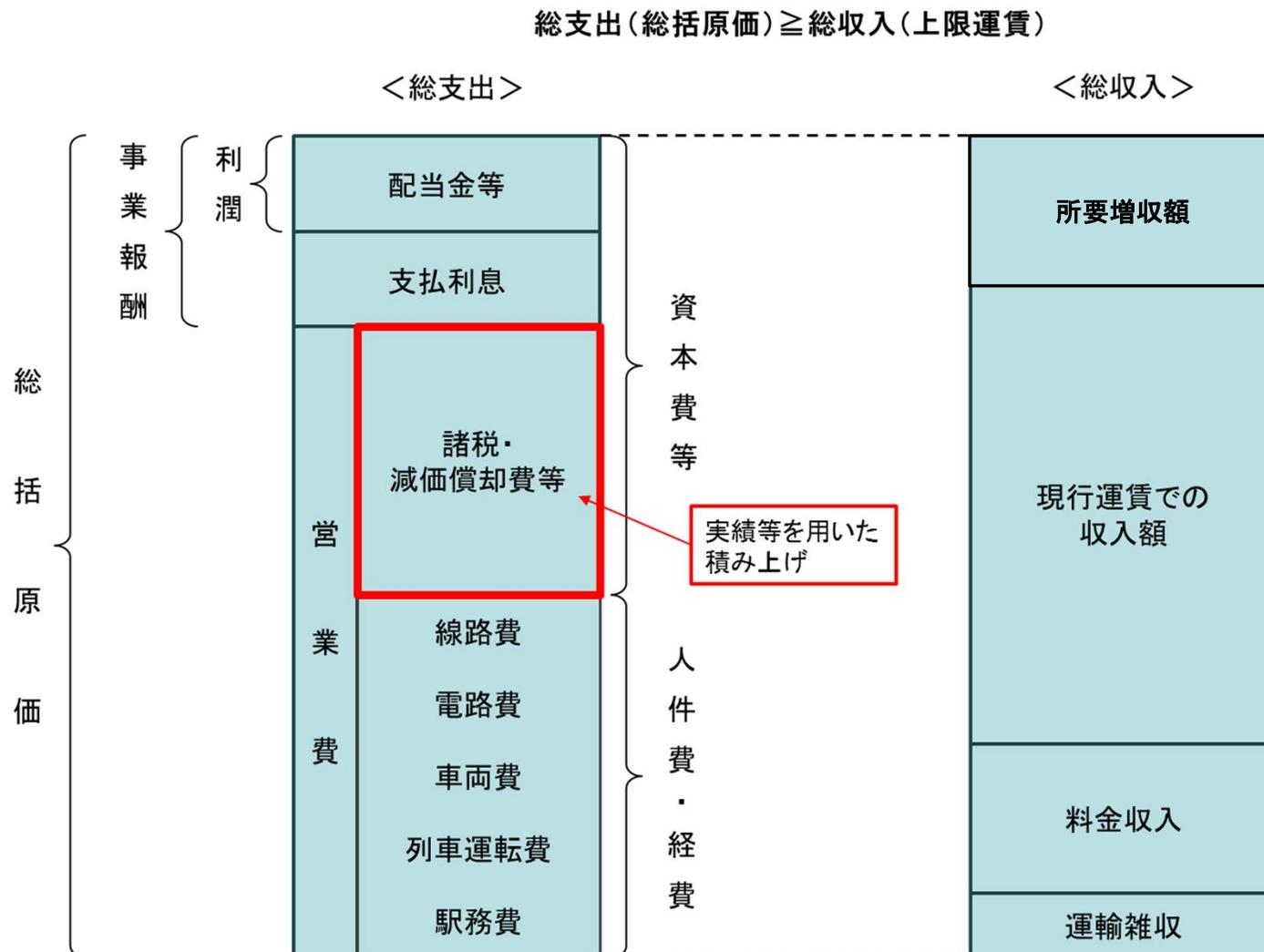
①対象資産（レートベース）⇒真実かつ有効な事業資産

鉄軌道固定資産、建設仮勘定、運転資本（営業費の4%相当）等

②報酬率 ⇒財務体質の健全化、金利等の経済情勢の変化、一般民間企業の実態等を適切に事業報酬に反映する必要

自己資本 報酬率	公社債利回り実績値 + β 値 × (全産業平均自己資本利益率 - 公社債利回り実績値) β 値: 市場の株価変動に対する鉄道会社の株価変動率	} 30 } 70 } 30 : 70で加重平均したものを報酬率とする
他人資本 報酬率	借入金・社債(法定債務除く)の実績レートのグループ別平均値(過去5年平均)	

- ヤードスティック対象外の経費である諸税、減価償却費等については、実績及び設備投資計画等に基づき、**個別に積み上げて**算定。
- 計画として見込んだ設備投資については、利用者への約束として実施状況を注視。



- 運賃改定時の収支計算においては、原価計算期間を複数年度（平年度3年間）としている。
- 平年度1年毎に原価と収入を算定し、平年度3年分の合計で収支均衡するように改定後の運賃を設定することにより、運賃の改定周期を長期化。

⇒**経営効率化インセンティブの強化、規制コストの縮小、経営の安定の確保**

実績年度	推定年度	平年度	平年度	平年度
	↑ 改定			

原価計算の例

	実績年度	推定年度	平年度①	平年度②	平年度③	平年度計
収入	100.0	—	111.4	111.4	111.4	334.1
原価	105.0	—	109.2	111.4	113.6	334.1
差引	△ 5.0	—	2.2	0.0	△ 2.2	0.0
収支率	95%	—	102%	100%	98%	100%

背景・狙い

鉄道運賃水準の算定の根拠となる「総括原価」の算定方法を定める「収入原価算定要領」について、平成9年に現行の要領が策定されて以降の企業会計制度の変更等に伴う見直しに加え、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、CN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、見直しを行うもの。

※ 交通政策審議会「鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会」の中間とりまとめ(令和4年7月)において、当面取り組むべき対応の一つとして、「総括原価」の算定方法を見直すべきとされたところ。

主な内容

(1) 持続可能な鉄道輸送サービスに資する設備投資の促進(減価償却費等の算定方法の改善)

- ① 通常は将来3年分の減価償却費等を総括原価へ計上するとされているが、設備投資計画の確認等を条件に、3年を超える期間分を考慮した額を総括原価へ計上できるようにする。
- ② 政策的に必要な性の高い設備投資(※)の加速化を図るため、これら設備投資に対応する既存設備の減価償却費について、設備投資計画の確認等を条件に、前倒して総括原価への計上を認める。(※国土強靱化関係、安全対策関係、環境対応関係等)

(2) 人材の確保(人件費の算定方法の改善)

将来にわたって必要な人材を確保できるよう、適正な賃金上昇を反映できるよう人件費の算定方法を見直す。「人件費=基準コスト×伸び率」という算定式は維持しつつ、「伸び率」には、これまでの鉄道事業者における人件費上昇率(実績値)のみならず、賃金構造基本統計調査等に基づく「伸び率」を反映する。

(3) 災害からの復旧(修繕費用の取扱いの改善)

災害の激甚化・頻発化により増大している鉄道施設の修繕費用について、特別損失として計上されたものについても、総括原価への計上に当たって考慮する。

(4) その他

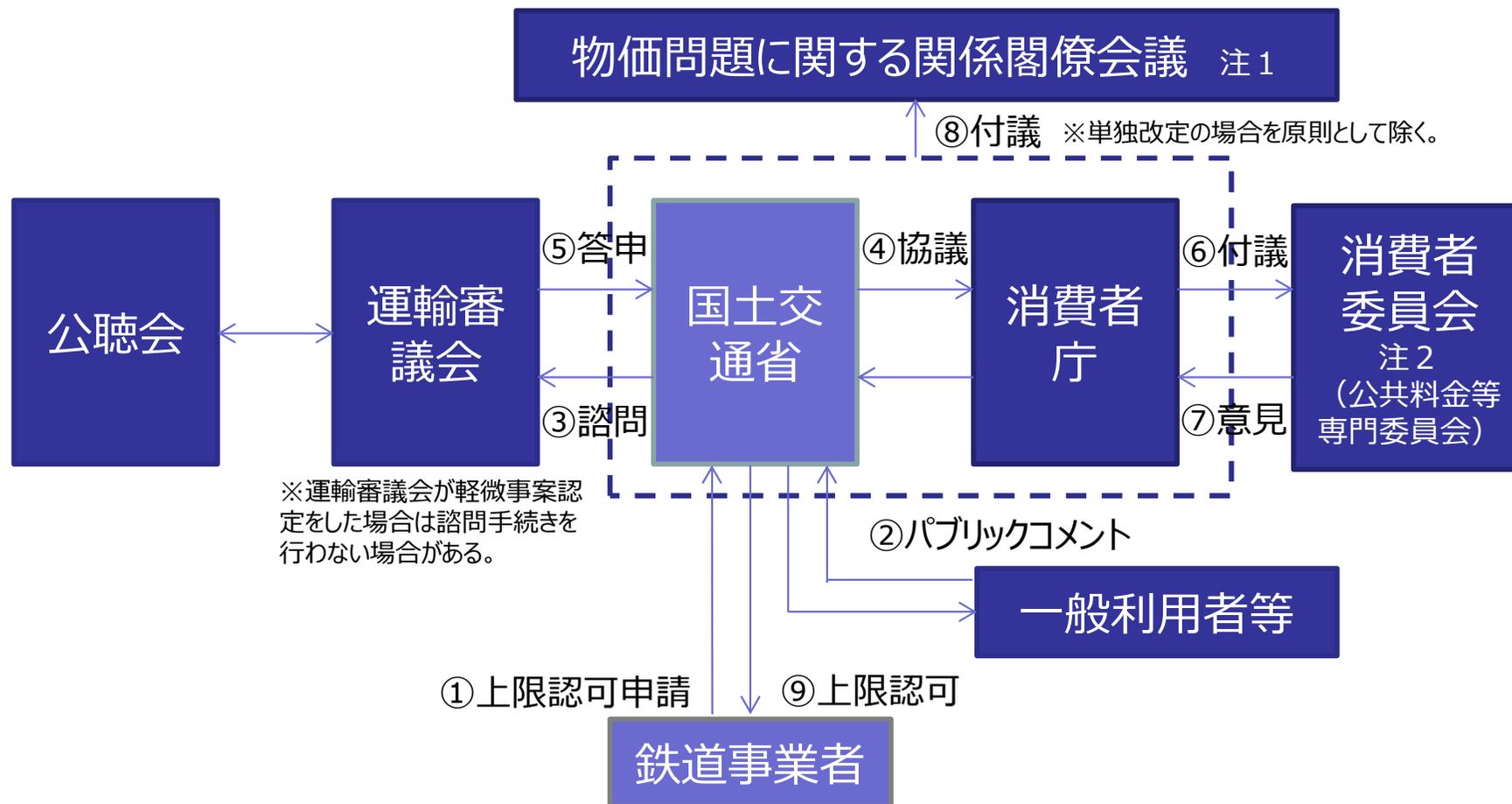
収入原価の算定方法全般について見直し。主な内容は以下のとおり。

- ① ヤードスティック方式の計算方法
 - ・ 人件費及び経費の基準コストの算定において、賃金構造基本統計調査や消費者物価指数の地域別統計データを用いて地域差を補正できるようにする。
 - ・ 研究開発費を他の費目から独立させ、ヤードスティック方式の対象外とする。
 - ・ 統計的に不適切な説明変数を除外し、サービスの質的向上のインセンティブとなる説明変数等を追加する。
- ② 事業報酬の算定方法
 - ・ 自己資本報酬率は、電気・ガスの算定方法に倣い、以下のとおり算定する。

自己資本報酬率=公社債利回り実績値+β値×(全産業(陸運業除く)平均自己資本利益率-公社債利回り実績値)
※公社債利回り実績値:国債(10年もの)、地方債及び政府保証債の平均利回りの過去5年平均
※β値:過去5年間に於ける、市場(TOPIX)の株価変動に対する鉄道会社の株価変動率を考慮した指標(全鉄道事業者共通)
 - ・ 他人資本報酬率は、JR上場4社、JR2島会社、大手民鉄+東京メトロ、公営地下鉄+大阪メトロの4グループごとの利子率により算定する。18

①本省権限の事業者の場合

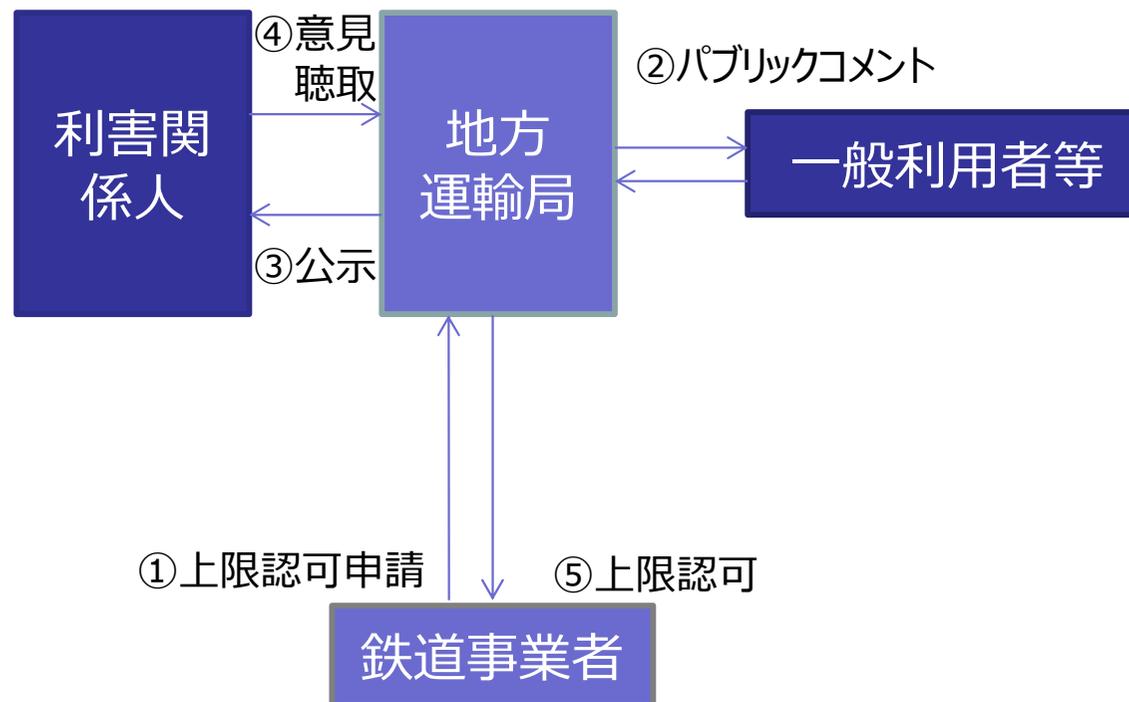
(JR、大手民鉄、地下鉄の例)



注1 物価安定に関する重要問題について、関係各大臣が協議を行う機関

注2 内閣総理大臣への勧告や関係行政機関に対する建議等を行う職権を有する独立機関

②地方運輸局権限の事業者の場合



最近の運賃改定の状況(本省権限)

鉄軌道事業者名	対象路線	申請日	認可日	改定(予定)	改定率等
東急電鉄	全線(こどもの国線を除く)	R4.1.7	R4.4.8	R5.3.18	12.9%
近畿日本鉄道	全線	R4.4.15	R4.9.2	R5.4.1	17.0%
JR四国	全線	R4.8.26	R4.12.9	R5.5.20	12.8%
広島電鉄	市内線(軌道)	R4.9.6	R4.10.18	R4.11.1	190→220円
JR東日本	電車特定区間	R4.9.16	R4.12.27	R5.3.18	通常:改定率1.4% オフピーク:10%割引
南海電鉄	全線	R4.10.28	R5.2.3	R5.10.1	10.0%
京急電鉄	全線	R5.1.13	R5.4.21	R5.10.1	10.8%
新京成電鉄	全線	R5.2.17	R5.6.2	R5.10.1	12.4%
東京モノレール	全線	R5.3.17	R5.6.16	R6.3.16	10.8%
京王電鉄	全線	R5.3.24	R5.6.23	R5.10.1	13.3%
名古屋鉄道	全線	R5.5.26	R5.9.1	R6.3.16	10.0%
JR西日本	大阪環状線等、 電車特定区間、 幹線(拡大区間)	R6.5.15	R6.8.9	R7.4.1予定	大阪環状線等 0.6% 電車特定区間 2.2% 幹線(拡大区間)△5.1%
JR北海道	全線	R6.6.28	申請中	R7.4.1予定	7.6%
JR九州	全線	R6.7.19	申請中	R7.4.1予定	15.0%

令和6年度申請の運賃改定の状況(地方運輸局権限)

鉄軌道事業者名	対象路線	申請日	認可日	改定(予定)	改定率等
鹿島臨海鉄道	全線	R6.4.11	R6.7.3	R6.10.1予定	17.7%
札幌市交通事業振興公社	全線	R6.5.15	R6.7.16	R6.12.1予定	200→230円
秩父鉄道	全線	R6.5.23	R6.8.30	R6.10.1予定	15.3%
松浦鉄道	全線	R6.5.29	R6.8.8	R6.10.1予定	18.3%
伊予鉄道	全線	R6.5.31	R6.8.30	R6.8.30	鉄道4.0%、軌道8.4%
関東鉄道	全線	R6.6.10	R6.8.30	R6.10.1予定	6.4%
筑豊電気鉄道	全線	R6.7.3	R6.8.26	R6.9.14	11.0%
肥薩おれんじ鉄道	全線	R6.7.24	申請中	R6.10.1予定	18.5%
とさでん交通	全線	R6.7.31	申請中	R6.11.1予定	6.3%
天竜浜名湖鉄道	全線	R6.8.6	R6.9.5	R6.10.1予定	8.8%
甘木鉄道	全線	R6.8.13	R6.9.5	R6.10.1予定	16.0%
道南いさびり鉄道	全線	R6.8.26	申請中	R7.4.1予定	10.8%
能勢電鉄	全線	R6.9.20	申請中	R7.1.19予定	13.4%