

その他

運賃・料金に関する規制の概要

総括原価方式の下での上限価格制

- 運賃と新幹線特急料金の上限の設定・変更には、国土交通大臣の認可が必要
- 上限に至るまでの範囲内での運賃・新幹線特急料金の設定・変更と、在来線特急料金等の設定・変更は、国土交通大臣への事前の届出だけで可能
- 鉄道事業者が運賃の上限の設定・変更の申請をした場合、国土交通大臣は、当該運賃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（総括原価）を超えないかどうかを審査し、認可する

- 総括原価の具体的な算定は、以下による

総括原価＝営業費等＋事業報酬

営業費等＝ヤードスティック方式で算出される適正コスト＋諸税・減価償却費等

事業報酬＝事業報酬対象資産*1×事業報酬率*2

*1 事業報酬対象資産＝鉄道事業固定資産＋建設仮勘定＋繰延資産＋運転資本

*2 事業報酬率＝自己資本比率（30％）×自己資本報酬率＋他人資本比率（70％）
×他人資本報酬率自己資本報酬率は、公社債応募者利回り、全産業平均自己資本利益率および
配当所要率の平均

他人資本報酬率は、借入金等の実績平均レート

総括原価	事業報酬	利潤	配当金等		改定上限運賃 による増収額	
			支払利息			
	営業費等	ヤード スティック 方式で 算出される 適正コスト (人件費・経費)	現行運賃での 収入額	現行運賃での 収入額		
		諸税・ 減価償却費等			料金収入	料金収入



西日本旅客鉄道株式会社

〒530-8341

大阪市北区芝田二丁目4番24号

見通しに関する注意事項

このファクトシートでは、JR西日本の事業、産業および世界の資本市場についてのJR西日本の現在の予定、推定、見込み又は予想に基づいた将来の展望についても言及しています。これらの将来の展望に関する表明には、さまざまなリスクや不確かさがつきまといっています。通常、このような将来への展望に関する表明には、「かもしれない」、「でしょう」、「予定する」、「予想する」、「見積もる」、「計画する」、又はこれらに類似する、将来のことを表現する言葉が用いられています。これらの表明は、将来への予定について審議し、方策を確認し、運営実績やJR西日本の財務状況についての予想を含み、又はその他の将来の展望について述べています。既に知られた若しくはいまだ知られていないリスク、不確かさその他の要因が、かかる将来の展望に対する表明に含まれる事柄と大いに異なる現実の結果を引き起こさないとも限りません。JR西日本は、この将来の展望に対する表明に示された予想が結果的に正しいと約束することはできません。JR西日本の実際の結果は、これら展望と著しく異なるか、さらに悪いこともありえます。実際の結果を予想と大いに異なるものとする重要なリスクおよび要因には、以下の項目が含まれますが、それに限られるわけではありません。

- ・財産若しくは人身の損害に関する費用、責任、収入減、若しくは悪い評判
- ・経済の悪化、デフレおよび人口の減少
- ・日本の法律、規則および政府の方針の当社にとって不利益となる変更
- ・旅客鉄道会社および航空会社等の競合企業が採用するサービスの改善、価格の引き下げおよびその他の戦略
- ・感染症の発生・流行
- ・地震およびその他の自然災害のリスクおよび情報通信システムの不具合による、鉄道その他業務運営の阻害

このファクトシートに掲げられたすべての将来の展望に関する表明は、JR西日本に利用可能な情報に基づいて2022年5月31日現在においてなされたものであり、JR西日本は、将来の出来事や状況を反映して、将来の展望に関するいかなる表明の記載をも更新し、変更するものではありません。