

東日本旅客鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の  
上限変更認可申請に関する審議（４回目）

1. 日 時

令和 7 年 1 月 3 0 日（木） 1 0 : 3 0 ~ 1 1 : 3 5

2. 場 所

国土交通省 4 号館 3 階 運輸審議会審議室

3. 出席者

＜委 員＞

堀川義弘（会長）、二村真理子、三浦大介、大石美奈子、吉田可保里

＜国土交通省＞

鉄道局：栗原旅客輸送業務監理室長 ほか

事案処理職員：運輸審議会審理室 波々伯部、高崎、藤澤、増田、廣井、藤間

4. 議事概要

- 鉄道局から、東日本旅客鉄道株式会社（以下「ＪＲ東日本」という。）からの鉄道の旅客運賃の上限変更認可申請に係るパブリックコメントへの回答について、説明した。
- 運輸審議会委員からは、
  - ① 整備新幹線の貸付料は、開業後 30 年の収支見通しに基づいて、収益が出る部分について貸付料として支払うのか。
  - ② JR 各社からすると、整備新幹線区間で収益が出た分は全て鉄道・運輸機構に支払う仕組みがいつまでも継続するということになるのか。
  - ③ 今回の運賃改定に関する原価に、北陸新幹線高崎・長野間開業 31 年目以降の貸付料を計上していないというのは、申請を審査する上では保守的な取扱いであるため問題ないかと思うが、かなり大きな金額になるのか。
  - ④ 今後、整備新幹線の貸付料を計上しないことが標準になると、困る事業者も出てくるのではないか。
  - ⑤ JR 各社が鉄道運輸機構への貸付料の支払いを回避しようとする場合には、リニア新幹線のように自社で整備する必要があるのか。
  - ⑥ 今回、JR 発足時に同一線路として扱っていた東京・熱海間の東海道新幹線と東海道線について、別の線路として扱う変更を行うとのことだが、新規路線として許可を行うことになるのか。
  - ⑦ 今回電車特定区間と山手線内の運賃区分を幹線に統合することと、幹線と地方

交通線の運賃区分の範囲を見直すべきであるということは、整合していないのではないかと。幹線と地方交通線をなぜ統一しないのか理解できない。

- ⑧ 黒字なのになぜ値上げをするのかという意見が多いことについて、資料の3ページから4ページにかけて回答を説明していただいた。最後の国土交通省では、という箇所では、鉄道事業の運賃は鉄道事業の収支で判断するということが、おそらく利用者の皆様は分からないのではないかと。この点を利用者の皆様に分かるように説明していただいたほうがいいのではないかと。

等の質問があった。

○ これに対し、鉄道局からは、

- ① 整備新幹線の貸付料は、関連線区の収支を含め、新幹線が開業した場合としなかった場合で見込まれる30年間の収支の差を計算し、その受益の範囲内で、30年間定額で支払うこととしている。
- ② 整備新幹線の開業前における需要予測を基に算出されており、その後の経営努力によって想定以上の増収になった場合には、その増収部分はJ R 東日本の利益になるものであり、J R 各社の収益部分をすべて回収するような仕組みになっているわけではない。
- ③ 当該区間の貸付料は、令和9年度下期以降の1年半分を計上していない。金額としては、半年分で90億円程度である。
- ④ その点は事業者の判断であり、これを標準とするわけではない。
- ⑤ 然り。一方で、整備新幹線の貸付料は受益の範囲内での支払いになるため、ある意味事業者にとってリスクがない方式ではある。
- ⑥ 従来の整理では、東京・熱海間の東海道新幹線と東海道線を同一線路として取り扱っているが、運賃改定の認可手続き後、これを別の線路として取り扱うように適用方法を変更する認可手続きを行う。
- ⑦ 電車特定区間については、国鉄時代に首都圏における民鉄との競合から運賃抑制策として設定されたものであるが、現在は状況が変わっており、設定する意義が薄れているもの。

地方交通線を幹線に統合することについては、幹線と地方交通線の計算が擬制キロになっているところ、他社とまたがる場合の計算方法を変更する必要があるなど他社への影響が生じることとなるため、J R 東日本がこれを変更することは難しいと判断したものと認識している。

- ⑧ ご指摘のとおり、今回運賃改定が必要な理由を利用者に発信していく必要がある。運賃制度上は適正利潤を計上して良いこととしており、決算上、黒字だから運賃改定ができないわけではないこと、また、鉄道事業の収支によってこれを審査しているということを回答している。

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。