

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（２回目）

１．日 時

令和 7 年 1 月 9 日（木） １０：３０～１１：４０

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、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申請内容について、説明した。
- 運輸審議会委員からは、
 - ① 令和 8 年度の研究開発費を 200 億円程度と算定されており、科学研究費助成事業の予算額が 2,000 億円程度であることと比較するとかなり大きな金額かと思うが、他社と比較しても飛び抜けた金額なのではないか。
 - ② JR 東日本は鉄道総合技術研究所に負担金を支払っていると思うが、JR 東日本の研究開発と鉄道総合技術研究所の研究開発はどのような関係にあるのか。
 - ③ 県民所得との相関から需要が伸びていく想定になっており、人口減少による影響がそれを上回った場合は需要が減少する想定になるのだと思うが、人口減少はどのような推定になっているのか。一方で、通学定期の利用者数は減少していく推定になっているが、どのような考え方になっているのか。
 - ④ 特別急行料金等収入等に係る人件費及び経費には、在来線に限らず、新幹線の特急料金収入に係る人件費及び経費も含まれるのか。
 - ⑤ 需要推計に係るアンケート調査においては、エリア別に集計を行っているのか。また、最大利用回数は令和 5 年度と 6 年度の 2 通りの結果が出たのか。
 - ⑥ 鉄道事業に係る運輸雑収について、令和 5 年度から 6 年度にかけて大幅に減少しているのはなぜか。

- ⑦ 減価償却費の前倒しについて、未償却残高から前倒しする額はどのように決めているのか。
 - ⑧ 運賃と鉄道駅バリアフリー料金の二重収受にならないように鉄道駅バリアフリー料金を充当して整備したバリアフリー施設に係る減価償却費を控除しているとのことであるが、グリーン料金についても同じ考え方が当てはまるのではないのか。
 - ⑨ 人件費と物価の上昇率の考え方について、今回の JR 東日本と他事業者の申請事例で異なったものになっているが、所管局において、同じ基準で判断する必要はないのか。
 - ⑩ 特定区間運賃の見直しが行われ、一部区間は廃止されるとのことであるが、これは JR 東日本の経営判断によるものか。
 - ⑪ 往復乗車券と連続乗車券の販売終了に伴い、長距離区間においてかなり運賃が上がる場合があるのではないのか。特に往復割引については値上げ幅を気にしている方も多いのではないのか。
 - ⑫ 山手線内と電車特定区間を幹線に統合することによる値上げのインパクトが大きいが、当該運賃区分が設けられた国鉄時代の経緯や整理も含め、幹線に統合することに関する JR 東日本の考え方について整理してお示しいただきたい。
- 等の質問があった。

○ これに対し、鉄道局からは、

- ① リニア中央新幹線の開発を行っている JR 東海以外の JR 他社より大きな額となっているが、過去実績からすると大きく増額したものにはなっていない。
- ② 鉄道総合技術研究所における研究開発は各社から負担金を得て実施されており、JR 東日本が鉄道総合技術研究所に支払っている負担金も研究開発費に含まれている。
- ③ ご指摘のとおり、所得との相関から、所得が増えれば需要が増加するものとしており、令和 10 年度までの推計ではまだ増加傾向になっている。通学定期については、人口減少の影響が大きいとため、需要予測上も減少傾向になっている。
- ④ 然り。新幹線の特別急行料金やグリーン料金等が含まれている。
- ⑤ アンケート調査の結果はエリア別に集計している。その結果、エリアによって令和 5 年度又は 6 年度にコロナ禍以降の最大利用回数となっていた。
- ⑥ 運輸雑収には土地物件貸付料が含まれており、これが減額になっている。土地物件貸付料の一部について、今まで鉄道事業として整理していたものを、監査法人とも調整した上で関連事業として整理するように会計処理を変更したためである。
- ⑦ どの程度の追加的な設備投資が可能かということ踏まえて未償却残高からの前倒し額が決められており、どの程度の前倒し額とするかは JR 東日本の判断になる。

- ⑧ 鉄道駅バリアフリー料金は、事業者が円滑な移動の確保を目的としてバリアフリー設備を整備するために要する費用に充てるための料金である。一方で、グリーン料金は、設備を利用する対価として収受しているものであり、料金の性格が異なっている。
 - ⑨ 消費者物価指数や賃金構造基本統計調査結果には地域差があるため、一律に設定することは難しい。また、人件費については、申請者における上昇率の実績値を用いることもできるようになっており、申請者が推定した内容の妥当性を確認する形にしている。
 - ⑩ 然り。
 - ⑪ 往復乗車券と連続乗車券の販売終了については既に対外的に発表されているが、利用者に対してしっかりと周知・説明することが重要であり、改めて **JR 東日本** にお伝えする。
 - ⑫ 整理して次回以降説明させていただく。
- 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。