

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（３回目）

１．日 時

令和７年１月２３日（木） １０：３０～１１：４５

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 今回の運賃改定後、オフピーク定期券の継続にあたり、再度変動運賃制度を活用する可能性はあるのか。仮に今後の方針が不明だと、利用者目線で考えると非常に不安を生じさせられると思われるし、企業も関心があると思うため、確定的ではなくとも、今後の方針についてきちんと JR 東日本に回答いただく必要があると思う。
 - ② 赤字線区に係る協議において、仮に地域が鉄道の存続を希望した場合に、JR 東日本は地域に対して何らかの負担を求めるのか。
 - ③ コスト削減の取組の１つにトイレの撤去が挙げられているが、無人駅であったとしてもトイレの撤去は利用者が非常に困ると思う。不要設備の中にトイレも含まれているのか。
 - ④ 駅舎における設備の設置基準を示してほしい。
 - ⑤ 遠距離利用に係る運賃・料金は大きな値上がりになっていない。特急料金は今回改定されないが、運賃は遠距離逓減が効いているのか。
 - ⑥ 現在は電車特定区間でのみオフピーク定期券を導入しているが、今回の運賃改定により電車特定区間を廃止するが、運賃改定後のオフピーク定期券の設定範囲

をご教示いただきたい。

⑦ 収入の算定にオフピーク定期券の割引分は含まれていないという理解でよいのか。

⑧ オフピーク定期券の購入率の目標は17.2%になっていると思うが、現在においても17.2%の購入率がなければ収支が均衡しないのか。

等の質問があった。

○ これに対し、鉄道局からは、

① JR 東日本よりオフピーク定期券を継続する考えが示されているが、変動運賃制度を活用して通常の通勤定期運賃を変動させるということは聞いていない。運賃の逆転が発生する可能性があることから、技術的にも難しいと思うが、JR 東日本に確認して回答する。

② 地域が鉄道の存続を希望される場合は、例えば、鉄道運営に係る費用や、上下分離の場合は下物の保有などの負担を求めることもあるのではないかと。

③ 整理して次回以降説明する。

④ 整理して次回以降説明する。

⑤ 今回の運賃改定においては、600キロメートル以上に係る賃率は据置きになっているため、遠距離利用時の値上げ幅が抑えられている。

⑥ JR 東日本では、運賃改定後のオフピーク定期券の導入エリア拡大を検討している。

⑦ 収入は上限運賃額で算定されているため含まれていない。

⑧ オフピーク定期券が10%割引の場合は購入率が17.2%ないと収支が均衡しなかったが、現在は15%割引に変更しているため、JR 東日本の試算では、17.2%なくても収支均衡することは可能とのことである。ただし、本来の目標は収支均衡ではなく、シフト率を5%にすることであるが、現時点のシフト率は1.1%と少ない状況である。

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。