

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ついて（１回目）

1. 日 時

令和6年12月17日（火） 10：30～12：00

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

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概要及び会社概要等について、説明した。
- 運輸審議会委員からは、
 - ① ＪＲ東日本はオフピーク定期券を導入しているが、今回の申請において当該定期券による増収分は収入原価に含まれているのか。また、オフピーク定期券の導入目的は電車利用時間帯の平準化による混雑緩和であると理解しているが、最終的にオフピーク定期券が導入目的を達成できなかった場合でも、引き続き変動運賃制度が活用されることになるのか。
 - ② オフピーク定期券は定期運賃を10％割引とする一方で、通常の定期運賃は1.4％値上げとするものであるが、今回の申請においてこの値上げ分は含まれているのか。
 - ③ 山手線内と電車特定区間（以下「電特區間」という。）が幹線に統合されることで、通勤定期も大きく値上がりすることになるが、実際に通勤定期を費用負担している企業からはどのような反応があったのか。
 - ④ 今回、運賃値上げを行うこととしたのは、大手民鉄各社が運賃値上げを行っている中で、ＪＲ東日本が安い運賃額を維持し続ける必要がなくなったということなのか。
 - ⑤ オフピーク定期券の導入目的は、山手線などの路線の混雑緩和であるが、改善効果の結果が出ていない中で、山手線内や電特區間のような収益が高い路線と幹

線の運賃が同額になることは利用者からの納得が得られないのではないかと。なぜ、山手線内・電特区间と幹線を統合することとしたのか。

- ⑥ 賃率の改定率だけ見ると4.7%と抑えたものになっているように見えるが、山手線内や電特区间の改定率は10数%~20数%と大きくなっており、利用者目線では大幅な値上げと感じる方が多いのではないかと。値上げをしなければならない理由や必要性について、丁寧に説明いただきたい。また、次回以降の審議において、収入原価の各項目について、なぜこれほど増えるのか、詳しい説明をお願いしたい。さらに、設備投資計画や減価償却費の推移と見通しについても示していただきたい。
- ⑦ コロナ禍において連結有利子負債が増えており、キャッシュフローが大幅にマイナスになったことは分かるが、通常は内部留保があると考えられるところ、借入れによって対応した理由は何か。
- ⑧ 今回の申請の背景において、今後の更なる沿線人口の減少により厳しい経営環境が継続するとの記載があるが、需要が増加傾向となっている申請内容とはギャップがあるように感じる。
- ⑨ JR各社において、新幹線収入が全体収入の中でどの位のシェアを占めているのかを教えてください。また、JR東日本が計画している大型の設備投資等があれば教えてください。
- ⑩ 首都圏では、JR東日本と民鉄との相互乗入れにより、路線が複雑化してきているように感じる。民鉄が乗り入れた場合のJR東日本の収入への影響はあるのか。
- ⑪ 今回の申請において、赤字線区の話があまり出てこないが、経営上の大きな課題であると思う。この点についてどのように考えているのか。
- ⑫ 赤字線区について改善を図っているのか。赤字線区の廃止も含め、何らかの経営努力があった上での運賃値上げであれば理解できるが、赤字はそのままに運賃値上げがなされるということであれば大雑把な運賃改定であるように感じる。等の質問・意見があった。

○ これに対し、鉄道局からは、

- ① オフピーク定期券の収入は上限額で算定している。今回の運賃改定において、JR東日本は運賃改定後もオフピーク定期券を継続すると聞いているが、平年度経過後に変動運賃制度を活用するか否かは事業者が判断することになる。
- ② オフピーク定期券の対象となっている電特区间は幹線と統合するため、上限額では、1.4%値上げした電特区间の定期運賃から、幹線と同額に値上げとなる。
- ③ 企業からの反応は特に聞いていない。大手民鉄や地下鉄と比較すると、今回値上げを行ったとしても、近距離運賃であればJR東日本の方がまだ安いところもある。
- ④ 然り。必要経費が上昇している中で引き続き必要な設備投資を行っていくため、

利用者にも負担をお願いしたいとのことである。

- ⑤ 利用者の分散による混雑緩和という目的は変わっておらず、オフピーク定期券を継続することとしている。オフピーク定期券は一定の区間内で運賃の割引と値上げを組み合わせて実施しているが、幹線に統合して範囲を拡げて設定することが検討されている。
- ⑥ 整理して次回以降説明する。
- ⑦ 確認する。
- ⑧ 整理して次回以降説明する。
- ⑨ 整理して次回以降説明する。
- ⑩ 確認する。
- ⑪⑫ 今回の運賃改定は、赤字線区による損失をカバーすることを目的としていない。利用者が非常に少なくなっている路線は、赤字かどうかということではなく、鉄道特性がなくなっているとの観点から、他の交通モードへの転換も含めて議論がなされているものである。赤字額は、一定の利用者がいるのに赤字となっている幹線の方が大きい。

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。