弁明書

審 査 請 求 第 ３ 号
関 鉄 監 第 １ 号
令 和 ８ 年 ４ 月 ３ 日

水野　寿洋　殿

関東運輸局長　藤 田　礼 子
（　公　印　省　略　）

審査請求人小井土 直樹が令和７年１０月３０日付けで審査請求を行った東日本旅客鉄道株式会社（以下「ＪＲ東日本」という。）による鉄道事業の旅客運賃の上限変更認可申請に対する関東運輸局長がした鉄道事業法（昭和６１年法律第９２号）第１６条第１項に基づく令和７年９月２６日付け認可処分（以下「本件処分」という。）について、行政不服審査法（平成２６年法律第６８号）第２９条第２項による審理員の求めに対して、以下のとおり弁明書を提出します。

第１　審査請求の趣旨に対する弁明

「本件審査請求を棄却する」との裁決を求める。

第２　処分の内容及び理由等

（１）関係法令等の定め（本件処分に係る根拠法令等）

鉄道事業法第１６条第１項は、「鉄道運送事業者は、旅客の運賃及び国土交通省令で定める旅客の料金（以下「旅客運賃等」という。）の上限を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。」と規定し、同条第２項は、「国土交通大臣は、前項の認可をしようとするときは、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を超えないものであるかどうかを審査して、これをしなければならない。」と規定している。

また、鉄道事業法第６４条は、「この法律に規定する国土交通大臣の権限は、国土交通省令で定めるところにより、地方運輸局長に委任することができる。」と規定しており、これを受けて、鉄道事業法施行規則（昭和６２年運輸省令第６号）第７１条第１項は、「法及びこの省令に規定する国土交通大臣の権限で次に掲げるものは、地方運輸局長に委任する。」と規定するとともに、同項第６号

ロにおいて、「イに掲げるもののほか、普通旅客運賃、定期旅客運賃その他の基本的な旅客の運賃に係るもの（軽微なものを除く。）以外のもの」と規定して、鉄道事業法第１６条第１項による認可処分の権限の一部を国土交通大臣から地方運輸局長に委任している（参考資料１）。

当該権限委任を含む鉄道の旅客の運賃及び料金に関する行政庁の職権については、国土交通省の通達である「鉄道の旅客の運賃及び料金に関する職権等について」（平成１２年３月１日付け鉄業第１２号）（参考資料２）において具体的に定めており、本件処分については、運賃の上限の設定・変更のうち「適用方法の軽微な変更」に該当するものとして、国土交通大臣から委任を受けた地方運輸局長による認可となっている。

なお、鉄道事業法第６５条は、地方運輸局長は、同法第６４条の規定により旅客運賃等の上限に関する認可に係る事項が地方運輸局長の権限に属することとなった場合において、当該事項について必要があると認めるときは、利害関係人又は参考人の出頭を求めて意見を聴取することができる（同条第１項）と定めるとともに、利害関係人の申請があったときは、利害関係人又は参考人の出頭を求めて意見を聴取しなければならない（同条第２項）と定めている。

（２）処分の内容及び理由

ＪＲ東日本は、会社発足以来初めてとなる本格的な運賃改定を行うべく、令和６年１２月６日、国土交通大臣に対し、鉄道事業法第１６条第１項に基づく運賃上限変更認可申請（以下「大臣宛認可申請」という。）をした（参考資料３）。

国土交通大臣は、鉄道事業法第６４条の２の規定に基づく運輸審議会への諮問に加え、消費者庁との協議、消費者庁による消費者委員会への付議、物価問題に関する関係閣僚会議への付議などの所要の手続きを経て、令和７年８月１日、大臣宛認可申請に対し、認可の有効期限を令和１３年３月３１日までとし、一定の要件が満たされた場合には令和１３年４月１日以降も有効とすることなどの条件を付して、認可をした（以下「大臣認可」という。）（参考資料４）。

大臣認可を受け、ＪＲ東日本は、令和７年８月１日、関東運輸局長に対し、東海旅客鉄道株式会社（以下「ＪＲ東海」という。）の東海道新幹線とＪＲ東日本の在来線である東海道線に関して、運賃計算上、これまで同一線路として取り扱ってきたものを別線扱いとする運賃計算方法及び適用方法の変更に係る鉄道事業法第１６条第１項に基づく運賃上限変更認可申請（以下「本件認可申請」という。）をした（参考資料５）。

関東運輸局長は、鉄道事業法第６５条に基づく意見聴取を行うため、令和７年８月８日、鉄道事業法施行規則第７２条の規定に基づき公示を行い（参考資料６）、令和７年８月１４日、１名からの意見聴取申請書を受理した（参考資料７）。

そこで、関東運輸局長は、令和７年９月３日、利害関係人に対して意見聴取

を令和７年９月１８日１０時３０分より行う旨を通知した（参考資料８）。

なお利害関係人とは、審査請求人である小井土 直樹本人であるが、当日は都合により出席できないことから、令和７年９月１８日付け陳述書及び証拠書類が提出された（参考資料９）。

陳述書の要旨は、大臣認可に取消事由があるものと解されること、また、切符購入時に東海道線を利用するか東海道新幹線を利用するか決めなければならないことにより、これまで可能であった切符購入後の選択乗車ができなくなりＪＲ旅客会社間の一体性や顧客の利便性が損なわれること、さらに、運賃計算方法を変更するための機器改修費が原価に算定されることなどから本件認可申請は認可すべきではない、というものである。

この点について、関東運輸局長としては、大臣認可については以下第３（２）以下で述べるとおり不当・違法な点はなく本件処分が否定されるものではないと判断しており、また、本件認可申請に係るその他の点については以下第３（１）で述べるとおり判断したところである。

また、陳述書の証拠書類は、国土交通省が大臣宛認可申請について行ったパブリックコメントにおいて、東海道新幹線と東海道線を別線扱いとすることに反対する意見を抜粋したものとなっているが、いずれも利便性が損なわれるとの意見であり、同様に以下第３（１）で述べるとおり判断したところである。

以上の経緯を経て、関東運輸局長は、令和７年９月２６日、本件認可申請について、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を超えないものであると認められるとして、認可をした（本件処分）（参考資料１０）。

第３　処分庁の弁明

審査請求人の主張に対する処分庁の弁明は以下のとおりである。

（１）本件処分はＪＲの一体性を損ない、利用者の利便性を損なう改定であると同時に鉄道事業法第１６条第２項の要件を満たしていないとの主張について

ア 審査請求人の主張の概要

- 本件処分はＪＲの一体性を損ない、利用者の利便性を損なう改定である。
- 運賃計算システムの改修費用が原価に加算されることになり、適正原価として算入されることは鉄道事業法第１６条第２項の要件を満たしていない。

イ 処分庁における検討

（処分庁が聞き取ったＪＲ東日本の見解）

ＪＲ東日本によると、大臣認可に伴い、東京・熱海間においては、東海道線（在来線）とＪＲ東海が運営する東海道新幹線の運賃水準が異なることとなり、別の線路として取り扱うため、普通乗車券の売り分けを行うものであ

る。

また、東海道新幹線から東海道線へ経由を変更する等の乗車変更に際しては、引き続き使用開始前１回に限り、無手数料で差額収受又は払い戻しの上、変更が可能とのことであり、また、旅行開始後の乗車変更については、運送約款の定めに基づき適切に取り扱うこととしている。

本件処分に係る収入及び原価については、大臣宛認可申請において反映されているが、本件認可申請の内容に係る運賃計算システムの改修費用については算入していない。

（処分庁の見解）

本件処分については、上記ＪＲ東日本の見解のとおり、東京・熱海間において東海道線と東海道新幹線とを別の線路として取り扱うことに伴い、利用者の経路に応じて経由地を特定させるために普通乗車券の売り分けを行うものであり、本件処分によって、一方の普通乗車券で他方の経路を乗車することはできなくなるものの、本来は利用経路に応じた運賃を収受することが原則であり一般的な取扱いである上、ＪＲ各社間をまたぐ連続乗車が否定されることはなく引き続き利用可能であり、また、旅行開始前後における乗車経路の変更についても適宜対応することから、利用者の利便性を阻害するものとまではいえない。

また、本件認可申請の内容に係る運賃計算システムの改修費用については、原価に算入していないことから、同じく審査請求人の指摘は当たらない。

さらに、本件処分に係る変更後の収入及び原価については、大臣宛認可申請に反映されているが、本件認可申請の内容に係る運賃計算システムの改修費用については算入しておらず、かつ、同申請の内容については、第２（２）で述べた経緯を経てその妥当性が認められていることから、本件認可申請についても同様に、鉄道事業法第１６条第２項の要件を満たしていると認められるとして、本件処分を行ったことには合理性がある。

（２）大臣認可に取消事由があるとの主張について

① 今回の運賃上限変更は、利用者等への影響が極めて大きいものであるとの主張について

ア 審査請求人の主張の概要

- 首都圏にある電車特定区間及び山手線内のみを利用する場合の特定賃率を廃止し、普通運賃を平均９．８％、通勤定期を平均１４．４％、通学定期を平均４．９％値上げするもので、通勤のために定期券を購入している者や通勤手当を支給している企業に対する影響が大変大きい。
- ６か月定期の割引率を縮小する内容も含まれており、企業の通勤手当支給額の増加によって生じる人件費増加に与える影響は小さくない。

- 電車特定区間外と電車特定区間内をまたぐ利用については、幹線の賃率を適用するのでなく、区間外利用分については幹線、特定区間内利用分は電車特定区間の賃率を適用すべきであった。
- 交通渋滞が激しく、駐車場代も高価で、地価も高騰している都内周辺に住む住民で、定期券利用者も多い電車特定区間沿線住民にしてみると、幹線賃率の適用によって大幅な値上げになる。
- 首都圏という世界有数の鉄道ユーザーを抱えているＪＲ東日本が大臣宛認可申請を行ったことについて理解に苦しむ。大量輸送という鉄道輸送の特性が十分に発揮できる地域では、低廉な輸送手段を提供するのが鉄道会社の使命である。
- 電車特定区間に手をいれるのであれば、制度導入から４０年以上が経過している地方交通線の線区等についても見直しを図るべきである。
- ＪＲ東日本は、首都圏に重点的に投資しているから、受益者負担の観点からも電車特定区間の廃止には合理性があるとの説明をしているが、大量需要が見込まれる首都圏の利用客の適正原価は低廉になるのが自然であり、合理的な説明とはいいがたく、受益者負担の原則にも反する。
- 都市部と地方部の運賃水準について平準化を図るにしても、値上げに際しては激変緩和措置が必要である。

イ　処分庁における検討

（ＪＲ東日本の見解）

ＪＲ東日本によると、電車特定区間及び山手線内の運賃区分について、昭和６１年の設定当時の運賃水準のまま約４０年が経過し、この間、同エリアでは、鉄道事業の安全・安定輸送に係る投資等を重点的に推進している一方、同エリアを運行する他の鉄道事業者の運賃水準が上がり競争環境が変わる中、同エリア内のみに特に低廉な運賃を設定し続けることは、同社の他路線との整合もとれないことから、幹線の運賃と統合するものである。

通勤定期運賃については、普通運賃の改定分を反映するほか、国鉄時代に国有鉄道運賃法による割引率の下限の制約があった経緯から、６箇月定期運賃の割引率が他の鉄道事業者と比べて過大となっている区間があったものを、他の鉄道事業者と同様の計算方法に変更するものである。

地方交通線の区分については、日本国有鉄道改革法等に基づき、国鉄が設定したものを引き継ぐ形で設定しているものであり、現在においては、幹線と地方交通線を区別する判断基準が存在していないほか、これを見直した場合には、ＪＲ他社への影響等が考えられることから、幹線と地方交通線の区分は変更しないこととしている。

大臣宛認可申請の理由としては、昭和６２年の会社発足以来、消費税率の引上げに伴う改定等を除いて運賃水準を維持してきた一方、テレワーク等

の新しい生活様式の定着に伴う鉄道利用の減少、昨今のエネルギー価格や物価高騰による経費の増加、沿線人口の更なる減少、人材確保・定着に向けた待遇改善等により、今後も厳しい経営環境が継続する見込みである中、安全やサービスの維持向上等に対応する設備投資や修繕等に必要な資金を長期的・安定的に確保することが課題となっており、今後も事業継続に必要な対応を着実に実施するため、自社の経営努力を前提として運賃の上限変更を行いたいとしている。

利用者の多い電車特定区間の値上げ幅が大きいことについては、電車特定区間や山手線内の運賃は、当時の列車の運行形態や他の鉄道事業者との競合状況を踏まえ、運賃水準を据え置く形で導入され、当時の運賃水準のまま４０年が経過している中で、これまで首都圏を中心に安全性・利便性・快適性の向上に積極的に取り組んできたことや、今後計画している設備投資額の約７割を首都圏が占めていることを踏まえたものであり、仮に電車特定区間等の運賃区分を維持したまま、必要な増収額を確保するには、幹線区間の大幅な値上げが必要となり、公平性の観点から納得が得られないとしている。

激変緩和措置を講じることについては、必要な資金を安定的に確保することができなくなるため、採用し得ないとしている。

（処分庁の見解）

処分庁としては、ＪＲ東日本の鉄道事業を取り巻く環境変化や将来の見通し等を踏まえれば、同社が大臣宛認可申請を行ったことには一定の合理性があり、電車特定区間及び山手線内の運賃区分の廃止を含む申請内容についても、同社が今後計画している設備投資額の約７割程度が首都圏エリアにおけるものであること等を踏まえた同社の経営判断として、一定の合理性があると考えている。

さらに、大臣宛認可申請については、第２（２）で述べたとおり、運輸審議会への諮問に加え、消費者庁への協議及び消費者委員会への付議を経て、物価問題に関する関係閣僚会議にも付議し、鉄道事業法第１６条第２項の「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を超えない」という認可要件を満たしていることのほか、申請内容の妥当性や、利用者等に与える影響などについても審議・検討された上で、いずれも認可することが適当であるなどの回答が得られたことを踏まえ、認可したものである。

なお、鉄道事業における旅客運賃の上限は、一義的には、輸送量や費用等を踏まえた各鉄道事業者の経営判断により設定されるものであって、鉄道事業法第１６条第２項の認可要件を満たしていれば、基本的に認可されるものである。

また、同項の規定は、いわゆる総括原価方式により旅客運賃の上限を決定することを定めているものであるが、総括原価方式とは、鉄道事業者がその経営する全路線についての収入と全路線を運営するための原価を対応させて、運賃を算定する方式であって、個々の路線毎の収入を当該路線の原価と対応させることまでを求めるものではない。

そうすると、電車特定区間の廃止等についての審査請求人の上記主張はいずれも、申請者たるＪＲ東日本が経営判断により設定した上限運賃の体系に対する批判にとどまるものであって、大臣認可が鉄道事業法第１６条第２項に違反していることの論拠とはならないものである。

② オフピーク定期券導入に係る運賃上限改定の状況から、ＪＲ東日本の収入見込みの算出の正確性に疑問があるとの主張について

ア 審査請求人の主張

- オフピーク定期券導入の際の運賃上限改定の際の申請についても、結局１０％の値下げではオフピーク定期利用者が増えず超過収入になったのか、１５％の値下げに変更になり、ＪＲ東日本の収入見込みの算出の正確性に疑念を抱かざるを得ない事態が生じている。

イ 処分庁における検討

オフピーク定期券導入の際の運賃上限変更認可処分は、大臣認可とは別の処分であり、収入原価の算定方法も異なることから、大臣認可の適法性に影響を与えるものではない。

③ 減価償却費の前倒しは鉄道事業法の認可要件と法制的に整合しておらず、現行法の下では認められないとの主張について

ア 審査請求人の主張の概要

- 政策的に推進を図る費用について減価償却費の初年度に５０％を前倒し計上して原価の対象とする取扱いについて、鉄道事業法の認可要件である能率的な経営における適正な原価との観点から、政策的に平年度の経費を上乗せさせるというのは、鉄道事業法の認可要件と法制的に整合しない。
- そのような投資自体は必要であるとしても、企業会計上認められない前倒し償却を認めて原価の算入を認めるためには、収入原価算定要領の改正では足りず、法改正が必要なのではないかと思われ、現行法でできる範囲を超えたものであるとの疑いは拭えない。
- 政策的に必要性が高く加速化すべき設備投資の類型は、国土強靱化関係等８項目があるが、あくまで例示であり、事業者が、政策的に必要性が高く加速化すべき設備投資だと判断すれば、何でも設備投資について５０％の原価算定ができることになりかねない。

- ５０％の原価算定する内容のうち１００億円部分は新幹線電路設備老朽化対策であり、これらの原価は受益者負担の原則から見れば、在来線ユーザーも負担する運賃ではなく、新幹線特急料金等で賄うべきであり、運賃の原価とすることは適切でない。
- 申請者の改訂後の収支率見込みは９９．８％で１年あたり平均３０億円の収支不足となる試算を出しているが、前倒しした減価償却費１３８億円を当初の予定通り減価償却すれば収支率１００％を上回る可能性がある。

イ 処分庁における検討

鉄道事業法第１６条第２項は、「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を超えないものであるかどうかを審査」することを規定しており、その具体的な算定方法や審査方法については、専門的・技術的な知見を有する行政庁の裁量に委ねられていると解されるところ、従来から、収入原価算定要領をはじめとする国土交通省の通達においてその具体の内容を定めることにより、同項の規定を適切に運用してきたところである。

また、企業会計原則における損益計算は、一会計期間の正しい経営成績を示すため、発生主義に基づき収益と費用を適切に期間配分し、利益を計算・表示するためのルールであるのに対して、鉄道事業法第１６条第２項の規定は、鉄道事業の健全な発達を図るため、事業の安定的な実施に必要な支出を賄うことができる上限運賃の設定を認めることを趣旨とするものであるから、損益計算における「費用」と、鉄道事業法第１６条第２項の「原価」の範囲が必ずしも一致する必要はないものと考えられる。

そして、同項の規定の「原価」について、企業会計において認められる損益計算上の費用に限るとする法令の規定は存在しないことからすれば、行政庁たる国土交通省が、合理的な理由に基づき、原価の具体の内容を通達において定めたとしても、何ら現行法に抵触するものではない。

国土交通省においては、鉄道事業を取り巻く環境の変化や鉄道事業に求められる役割・サービスの多様化・高度化等を踏まえ、鉄道事業の安定的・持続的な運営等を確保していく観点から、令和６年３月に収入原価算定要領の改正を実施し、その中で、災害対策や環境対策等、鉄道事業の持続的な運営や多様化する利用者ニーズに適切に対応するための政策的に必要性の高い一定の設備投資の加速化を図るため、当該設備投資に係る減価償却費の一部を前倒して運賃原価に計上できるようにしたところである。あわせて、「ＪＲ旅客会社、大手民鉄及び地下鉄事業者の収入原価算定要領の運用について」（令和６年３月２９日付け国鉄事第８９３号）を定め、当該設備投資に係る計画の提出・公表や、認可条件による事後チェック等の仕組みを設けることにより、内容の適正性や履行の確実性の確保を図っている。

大臣宛認可申請における減価償却費の前倒し相当額１３８億円は、このように行政庁における十分な検討を経て改正された収入原価算定要領に基づき、適正に計上されたものであり、大臣認可の適法性に何ら影響を与えるものではない。

また、前倒して計上する減価償却費に新幹線電路設備老朽化対策に係るものが含まれていることについては、新幹線の利用者は、新幹線特急料金等だけでなく運賃も負担するのであるから、当該費用を運賃の原価に計上することが受益者負担に反することにはならない。

④ 研究開発費の原価計上等について問題があるとの主張について

ア 審査請求人の主張の概要

- 研究開発費として平年度６０６億円の計上をしているが、特許権等について他社に対して得たライセンス収入は必ずしも総括原価における収入に計上されない点は、問題がある。
- 研究開発の中には資産としての性格を含むものも考えられ、減価償却の対象とすべきものもある。

イ 処分庁における検討

研究開発費については、令和６年３月の収入原価算定要領の改正前の運用においては、研究開発費はヤードスティック方式の対象経費である一般管理費や輸送管理費の一部として総括原価に計上されており、研究開発費が相対的に多い鉄道事業者は経営が非効率と評価される仕組みとなっていたものを、改正後の収入原価算定要領においては、持続可能な鉄道事業の実現に資する研究開発を行うインセンティブを妨げないようにする観点から、研究開発費をヤードスティック方式の対象経費の枠外とし、別途、総括原価に計上できることとしたものである。あわせて、「ＪＲ旅客会社、大手民鉄及び地下鉄事業者の収入原価算定要領の運用について」（令和６年３月２９日付け国鉄事第８９３号）を定め、研究開発に係る計画の公表や認可条件による事後チェック等の仕組みを設けることにより、内容の適正性や履行の確実性の確保を図っている。

大臣宛認可申請における研究開発費は、行政庁における十分な検討を経て改正された収入原価算定要領に基づき、適正に計上されたものである。

その上で、特許権等に伴う収入については、過去の実績を基礎として収入（運輸雑収）に計上されていること、また、ヤードスティック方式の対象経費の枠外とする取扱いは、資産計上されないものについてのみ実施していることから、審査請求人の指摘は当たらない。

⑤ 旅客輸送量や需要見通しが不合理な推計になっているとの主張について

ア 審査請求人の主張の概要

- 旅客輸送量について令和７年度は 122,543 百万人/キロだったのが令和８年度だけ 120,665 百万人/キロに落ち込み、令和９年度は 121,456 百万人/キロに回復するというのはどういう計算でそのような予測になっているのか不明と言わざるを得ない。
- 令和１０年度には 121,957 百万人/キロになり、令和５年度の 119,701 百万人/キロを上回る予測となっており、利用者が増加する予想をしているのに、利用者が減少するから改定するというのは矛盾している。
- 需要見通しについて、令和５年度まではコロナから回復傾向である一方、令和６年度以降はコロナからの回復が見込めないことを前提とした不合理な推計といえる。
- 認可時には、令和６年度の実績も出ているのであるから、これを踏まえて認可の許否を判断すべきである。

イ 処分庁における検討

ＪＲ東日本は、大臣宛認可申請において、過去の輸送量実績をベースに、国勢調査や将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）等を基にした将来人口の推計と、県民経済計算年報（内閣府）や国内総生産等を基にした将来経済環境の予測から輸送量を推計した上で、アンケート調査の実施結果に基づくコロナ禍による行動変容の影響や、インバウンド需要の今後の見通し等の要素も考慮して、原価計算期間における各年度の輸送量を算出している。

その結果、原価計算期間における輸送量は増加傾向にあるものの、コロナ禍前の水準には戻らないと見込まれており、厳しい経営環境が継続する見込みであるとする大臣宛認可申請の理由と矛盾する内容とはなっていない。

また、令和８年度に輸送量が一旦減少する見込みとなっているのは、運賃改定に伴う一定程度の逸走を見込んでいるためであり、令和６年度以降にコロナからの回復を見込んでいないのは、上記のアンケート調査結果の分析から、令和５年度又は令和６年度がコロナ禍後における鉄道の最大利用回数となったことを反映したものであって、これらの算定結果に特段不合理な点は認められない。

なお、大臣認可の時点では、申請時にはなかった令和６年度の実績が判明していたが、原価計算期間（令和８年度～１０年度）における輸送量推計の妥当性を失わせるような特段の事情は認められなかったことから、第２（２）のような経緯を経て、大臣認可を行ったものである。

⑥ 人件費、燃料費等の高騰等について精査が必要との主張について

ア 審査請求人の主張の概要

- 原価は増加を見込んでいるが、人件費、燃料費の高騰等は一定程度反映されなければならないとしても、精査は必要と考えられる。

イ 処分庁における検討

原価については、収入原価算定要領に基づき、ヤードスティック方式により算定された人件費・経費の適正コストや、設備投資計画を踏まえた減価償却費等を適切に計上していることを確認している。

また、人件費上昇率については、同社の令和５年度実績と令和６年度実績の平均である２．４９５％と設定しており、物価上昇率については、昨今の急激な物価上昇を反映させるため、経済財政運営と改革の基本方針に基づき２．０％と設定している。これらはいずれも収入原価算定要領が定める方法に準拠して設定された合理的なものである。

⑦ 大臣認可の条件に不明確な部分があり、条件設定も利用者保護の観点から不十分であるとの主張について

ア 審査請求人の主張の概要

- 大臣認可において、平年度の総収入の実績が総支出（総括原価）の実績を超えないと認められた場合、平年度の減価償却費に平年度経過後から起算して３年間における減価償却費が達した場合及び計画された設備投資への取組状況等が十分と認められる場合は、令和１３年４月１日以降も認可を有効とするとの条件が付されているが、必ずしも客観的に評価してその達成の充足が判断されるものではなく、条件の設定が不明確であり、行政庁の判断によりいかようにも解釈が可能ということになりかねない。
- 平年度の総収入の実績が総括原価の実績を超えても、さらに令和１３年度までの３年間は運賃上限の減額の認可を受けなくても、総括原価を超える運賃を収受することを許容するものとなっており、鉄道事業法第１６条第２項の要件を満たしていない。

イ 処分庁における検討

原価計算期間の総収入の実績が総支出（総括原価）の実績を超えないと認められるかどうかや、原価計算期間の減価償却費に原価計算期間経過後から起算して３年間における減価償却費が達したか否かについては、各年度の決算等の客観的なデータ等に基づき検証することから、行政庁の恣意的に判断できるものではない。

また、計画された設備投資への取組状況等が十分と認められるかどうかについては、物価問題に関する関係閣僚会議において、「計画された設備投資への取組状況等を政府へ報告することを求める」との方針が示されたことを受けて、これを認可条件に盛り込んだものであり、当該閣僚会議決定の

内容や、その前提となっている消費者委員会の意見の内容などから、認可処分の相手方であるＪＲ東日本において求められる内容を把握することができるものであるから、条件の設定が不明確であるとの審査請求人の指摘は当たらない。

また、大臣認可の有効期間を令和１３年３月３１日までとしていることについては、原価計算期間における総収入の実績が総支出（総括原価）の実績を超えると認められた場合に、ＪＲ東日本が改めて運賃上限変更の認可を受けるためには、申請書類の作成、処分庁における審査に加え、運輸審議会への諮問等の所要の手続きを経る必要があるところ、これらに要する期間を考慮して認可の有効期限を設定したものであり、合理的なものである。さらに、鉄道事業法第１６条第２項は、認可を行うに際しての要件を規定しているものであり、認可後に当該要件を結果的に満たさないこととなる可能性がある認可を許容しない趣旨ではないから、審査請求人の指摘は当たらない。

第４　結論

以上の次第で、本件処分に違法・不当な点は認められないことから、本件審査請求は棄却されるべきである。

【参考資料】

１：鉄道事業法、鉄道事業法施行規則抜粋
２：職権通達（平成１２年３月１日付け鉄業第１２号）
３：大臣宛認可申請書
４：大臣認可書
５：認可申請書
６：公示書
７：意見聴取申請書
８：意見聴取の実施の通知書
９：陳述書及び証拠書類
１０：認可書

〇鉄道事業法（昭和六十一年法律第九十二号）［抄］

（旅客の運賃及び料金）

第十六条　鉄道運送事業者は、旅客の運賃及び国土交通省令で定める旅客の料金（以下「旅客運賃等」という。）の上限を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

２　国土交通大臣は、前項の認可をしようとするときは、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を超えないものであるかどうかを審査して、これをしなければならない。

３～９　（略）

（権限の委任）

第六十四条　この法律に規定する国土交通大臣の権限は、国土交通省令で定めるところにより、地方運輸局長に委任することができる。

（意見の聴取）

第六十五条　地方運輸局長は、第六十四条の規定により、旅客運賃等の上限に関する認可に係る事項がその権限に属することとなつた場合において、当該事項について必要があると認めるときは、利害関係人又は参考人の出頭を求めて意見を聴取することができる。

２　地方運輸局長は、その権限に属する前項に規定する事項について利害関係人の申請があつたときは、利害関係人又は参考人の出頭を求めて意見を聴取しなければならない。

３　前二項の意見の聴取に際しては、利害関係人に対し、証拠を提出する機会が与えられなければならない。

〇鉄道事業法施行規則（昭和六十二年運輸省令第六号）［抄］

（権限の委任）

第七十一条　法及びこの省令に規定する国土交通大臣の権限で次に掲げるものは、地方運輸局長に委任する。

一～五の二　（略）

六　法第十六条第一項の認可であつて次に掲げるもの

イ　（略）

ロ　イに掲げるもののほか、普通旅客運賃、定期旅客運賃その他の基本的な旅客の運賃（旅客の運送に係る路線の長さ、直通運輸の実施の状況等を考慮して国土交通大臣が告示で定める鉄道事業者（第八号及び第九号において「特定旅客鉄道事業者」という。）にあつては、普通旅客運賃、定期旅客運賃、特別急行料金その他の基本的な旅客運賃等）に係るもの（軽微なものを除く。）以外のもの

七～十六　（略）

２　（略）

（意見の聴取）

第七十二条　地方運輸局長は、その権限に属する旅客運賃等の上限の認可に関する事案について調査を開始しようとするときは、当該事案の件名に番号を付し、その旨を地方運輸局の掲示板に掲示する等適当な方法で公示しなければならない。

第七十三条　法第六十五条第一項及び第二項の利害関係人（以下第七十五条までにおいて「利害関係人」という。）とは、次のいずれかに該当する者をいう。

一　鉄道事業における基本的な旅客運賃等の上限に関する認可の申請者

二　第一号の申請者と競争の関係にある者

三　利用者その他の者のうち地方運輸局長が当該事案に関し特に重大な利害関係を有すると認める者

国鉄事第４３０号
令和５年９月２９日

関東運輸局長　殿

鉄　道　局　長
（　公　印　省　略　）

「鉄道の旅客の運賃及び料金に関する職権等について」
（平成12年３月１日付け鉄業第12号）の一部改正について

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」（令和５年法律第18号）による鉄道事業法の一部改正に伴い、「鉄道の旅客の運賃及び料金に関する職権等について」（平成12年３月１日付け鉄業第12号）について一部改正したので、事務処理上遺漏なきよう取り計らうとともに、管下関係事業者に周知徹底されたい。

鉄 業 第 １ ２ 号
平成12年３月１日
（一部改正　平成22年11月29日国鉄業第64号）
（一部改正　令和４年２月10日国鉄事第629号）
（一部改正　令和５年９月29日国鉄事第430号）

地方運輸局長・沖縄総合事務局長　殿

鉄　道　局　長

鉄道の旅客の運賃及び料金に関する職権等について

鉄道の旅客の運賃及び料金に関する職権及び届出の方法については、鉄道事業法施行規則（昭和62年運輸省令第６号）等の規定によるほか、下記のとおりとするので、事務処理上遺漏なきよう取り計らわれたい。

記

１．運賃及び料金に関する職権について

鉄道の運賃及び料金に関する職権については、別紙１のとおりとする。

なお、地方運輸局長権限のうち、

①　運賃の上限の設定又は変更（以下「設定等」という。）の認可

②　認可を受けた運賃及び料金の上限の範囲内で定める運賃及び料金の届出

③　鉄道事業法第16条第４項の規定による旅客運賃等の届出

④　特別車両料金、寝台料金その他の客車の特別な設備の利用についての料金、特別急行料金、急行料金その他の運送の速達性を役務の基本とする料金（③に該当するものを除く。）、座席指定料金その他の座席の確保に係る料金並びに利用者の円滑な移動及び施設の利用のために設けられる設備による安全かつ円滑な運送の確保に係る料金（以下「鉄道駅バリアフリー料金」という。）の届出

については、本省に対して報告（認可事項は認可前及び認可後の報告、届出事項は

受理後の報告とする。）されたい。

２．届出に係る区分等について

鉄道事業法第16条第３項又は第８項の規定による運賃又は料金（以下「運賃等」という。）の届出に当たっては、次の区分（別紙２参照）によるよう指導するとともに、（２）及び（３）については、適用条件の明確性及び合理性の確保について適切な指導を行われたい。

（１）所定運賃又は料金

認可を受けた上限の範囲内又は届出制の下において設定等を行う旅客に普遍的に適用する運賃等（特定運賃又は料金（他鉄道事業者との競争力の確保を目的として、内方調整を伴って路線別又は区間別に設定等を行う運賃等をいう。以下同じ。）を含む。）

（２）普通割引運賃又は料金

所定運賃又は料金を基礎として、適用する旅客の区分に応じて一定の割合又は一定の額を減じる方法（遠距離逓減的に減じる方法を含む。）による運賃等の設定等又は割引

（３）営業割引運賃又は料金

需要喚起等を目的として、適用する期間又は区間その他の条件を付す運賃等の設定等又は割引（区間の条件を付す場合であって、特定運賃又は料金に該当するときを除く。）

附　則

本通達は、平成12年３月１日から適用する。

附　則（平成22年11月29日国鉄業第64号）

本通達は、平成22年11月29日から適用する。

附　則（令和４年２月10日国鉄事第629号）

本通達は、令和３年12月28日から適用する。

附　則（令和５年９月29日国鉄事第430号）

本通達は、令和５年10月１日から適用する。

鉄道の運賃及び料金に関する職権の区分等

別紙１

<table>
<tr><th colspan="3">運賃及び料金の分類</th><th colspan="3">分　類</th><th>権限委任等</th></tr>
<tr><td rowspan="5">運賃</td><td rowspan="3">上限の設定・変更</td><td>・普通旅客運賃、定期旅客運賃、加算運賃</td><td rowspan="2">認　可
(16条1項)</td><td rowspan="2">基本的
なもの</td><td>軽微で
ないもの</td><td>大臣認可</td></tr>
<tr><td>・新規開業、新駅設置、線路振替等により現に適用している上限運賃の最遠区間を超えることとなる場合において、当該超えることとなる区間について、単純又は遠距離逓減的に設定する普通旅客運賃及び定期旅客運賃
・通用期間が１か月等短期間の定期旅客運賃を設定している者が、当該運賃を変更しないで設定する通用期間が３か月等の定期旅客運賃
・普通旅客運賃のみを設定している者が、当該運賃を変更しないで設定する定期旅客運賃
・適用方法の軽微な変更(個室の定員未満利用に係る適用方法等)</td><td>軽微なもの</td><td>地方運輸
局長認可</td></tr>
<tr><td>・新規開業、新駅設置、線路振替等の場合において、現に適用している上限運賃の最遠区間を超えない範囲内で設定する普通旅客運賃及び定期旅客運賃（増設路線について既設線と同一の営業キロ等によって設定するもの及び既設線と同一の営業キロ等によって設定している増設路線にあって既設線の駅に対応しない新駅等に係るものを除く。）
・複数経路選択可能な区間における短絡経路の適用
・途中下車又は通用期間の取扱方
・設定（変更）認可を受けた運賃の廃止</td><td colspan="3">設定・変更に当たらないもの（上限の範囲内で設定・変更しようとする場合において、同じ。）（※）
（H12鉄業第16号）</td><td>地方運輸
局長事前
報告</td></tr>
<tr><td rowspan="4">上限の範囲内での設定・変更</td><td>・普通旅客運賃、定期旅客運賃、加算運賃
・特定運賃</td><td rowspan="4">届　出
(16条3項)</td><td rowspan="2">基本的
なもの</td><td>軽微で
ないもの</td><td>大臣届出</td></tr>
<tr><td>・現に上限の認可を受けている定期旅客運賃の通用期間の範囲内において設定する新たな定期旅客運賃</td><td>軽微なもの</td><td rowspan="3">地方運輸
局長届出</td></tr>
<tr><td>・回数旅客運賃、貸切旅客運賃、特殊割引(身体障害者割引、知的障害者割引、学生割引、被救護者割引、勤労青少年割引等)、往復割引等
・乗継運賃
・プリペイドカード等に係る割引
・適用方法の変更</td><td colspan="2">基本的でないもの</td></tr>
<tr><td>・適用する期間又は区間その他の条件を付されているもの（周遊割引、団体割引、企画商品等）</td><td colspan="2"></td></tr>
</table>

<table>
<tr><td rowspan="1">運賃</td><td>協議運賃（第16条第４項の規定により、関係者間での合意の下、柔軟に設定された旅客の運賃をいう。）の設定・変更</td><td>・普通旅客運賃、定期旅客運賃、加算運賃等</td><td colspan="3">届　出
（16条4項）</td><td>地方運輸局長届出</td></tr>
<tr><td rowspan="5">料金</td><td rowspan="2">上限の設定・変更</td><td>・新幹線鉄道に係る特別急行料金、急行料金その他の運送の速達性を役務の基本とする料金</td><td>認　可
（16条1項）</td><td>基本的なもの</td><td>軽微でないもの</td><td>大臣認可</td></tr>
<tr><td>・途中下車又は通用期間の取扱方
・列車名を特定した新幹線の特別急行料金等について、単に列車名称の変更を行う場合
（速達性や停車駅等が同様のものに限る）</td><td colspan="3">設定・変更に当たらないもの（上限の範囲内で設定・変更しようとする場合において、同じ。）</td><td>地方運輸局長事前報告</td></tr>
<tr><td rowspan="3">上限の範囲内での設定・変更</td><td>・新幹線鉄道に係る特別急行料金、急行料金その他の運送の速達性を役務の基本とする料金（所定料金に限る。）</td><td rowspan="3">届　出
（16条3項）</td><td>基本的なもの</td><td>軽微でないもの</td><td>大臣届出</td></tr>
<tr><td>・定期券用新幹線割引特急料金等
・適用方法の変更</td><td colspan="2">基本的でないもの</td><td rowspan="3">地方運輸局長届出</td></tr>
<tr><td>・適用する期間又は区間その他の条件を付されているもの（周遊割引、団体割引、企画商品等）</td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td>協議料金（第16条第４項の規定により、関係</td><td>・新幹線鉄道に係る特別急行料金、急行料金その他の運送の速達性を役務の基本とする料金（16条４項の規定により定められるものに限る。）</td><td colspan="3">届　出
（16条4項）</td></tr>
</table>

料金	者間での合意の下、柔軟に設定された旅客の料金をいう。）の設定・変更			
	（届出制）	・特別急行料金、急行料金その他の運送の速達性を役務の基本とする料金（新幹線鉄道に係るものを除く。） ・特別車両料金（グリーン料金）、寝台料金その他（コンパートメント料金等）の客車の特別な設備の利用についての料金（新幹線鉄道に係るものを含む。） ・座席指定料金その他（乗車整理料金、ライナー料金等）の座席の確保に係る料金（新幹線鉄道に係るものを含む。） ・鉄道駅バリアフリー料金（新幹線鉄道に係るものを含む。）	届　出 （16条8項）	地方運輸局長届出
	（無規制）	・入場料金、払戻手数料、手回品料金等		

（注）平成８年運輸省告示第175号で定める鉄道事業者にあっては、権限委任等欄の「大臣認可」、「大臣届出」とあるのは、それぞれ「地方運輸局長認可」、「地方運輸局長届出」と読み替える。

（※）大臣権限に係る事業者について、新規開業の場合の運賃等設定報告を受理したときは、本省に報告すること。

鉄道事業法第16条第３項又は第８項の届出を行う場合の区分等

別紙２

<table>
<tr><th colspan="4">運賃・料金の区分</th><th colspan="2">具体的内容　（例示）</th><th>行政手続</th><th>備　　考</th></tr>
<tr><td colspan="2">上限運賃・料金</td><td colspan="2">法第16条第１項による運賃及び料金の上限の定め又はその変更</td><td colspan="2">普通旅客運賃
定期旅客運賃
加算運賃
新幹線特急料金</td><td>大臣認可</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="3">実施運賃・料金</td><td>所定運賃･料金</td><td>認可を受けた上限の範囲内又は届出制の下において設定等を行う旅客に普遍的に適用する運賃・料金</td><td rowspan="2">体系性を保持</td><td>普通旅客運賃
定期旅客運賃
加算運賃
新幹線特急料金</td><td rowspan="2">特定運賃・料金
（他鉄道事業者との競争力の確保を目的として、特定の路線又は区間において設定等を行う内方調整を伴う運賃・料金）</td><td>大臣届出</td><td></td></tr>
<tr><td>普通割引運賃･料金</td><td>所定運賃・料金を基礎として、適用する旅客の区分に応じて一定の割合又は一定の額を減じる方法（遠距離逓減的に減じる方法を含む。）により設定等を行う運賃・料金又は運賃・料金の割引</td><td>Ａ特急料金・Ｂ特急料金等
グリーン料金・寝台料金等
座席指定料金・乗車整理料金等
鉄道駅バリアフリー料金</td><td rowspan="2">地方運輸局長届出</td><td></td></tr>
<tr><td>営業割引運賃･料金</td><td>需要喚起等を目的として、適用する期間又は区間その他の条件を付して設定等を行う運賃・料金又は運賃・料金の割引（区間の条件を付す場合であって、特定運賃・料金に該当することとなるときを除く。）</td><td>体系性の範囲外での設定等</td><td colspan="2">特殊割引（身体障害者割引、知的障害者割引、学生割引、被救護者割引、勤労青少年割引等）
回数旅客運賃・料金、往復割引、新幹線定期券用割引特急料金
貸切旅客運賃・料金、乗継運賃・料金、プリペイドカード等に係る割引等</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="4"></td><td colspan="2">周遊割引、団体割引、企画商品等</td><td></td><td>施行規則第33条第1項第4号 、第34条第2項に規定する運賃・料金</td></tr>
</table>

（注）平成８年運輸省告示第175号で定める鉄道事業者にあっては、行政手続欄の「大臣認可」、「大臣届出」とあるのは、それぞれ「地方運輸局長認可」、「地方運輸局長届出」と読み替える。

本ＭＢ第 787 号
2024 年 12 月 6 日

国土交通大臣
中　野　洋　昌　殿

東京都渋谷区代々木二丁目２番２号
東日本旅客鉄道株式会社
代表取締役社長　喜　勢　陽　一

鉄道事業の旅客の運賃の上限変更認可申請

当社では、このたび鉄道事業の旅客の運賃を別紙のとおり変更いたしたく、鉄道事業法（昭和 61 年法律第 92 号）第 16 条第１項及び同法施行規則（昭和 62 年運輸省令第６号）第 32 条の規定に基づき申請いたします。



1　名称及び住所
東京都渋谷区代々木二丁目２番２号
東日本旅客鉄道株式会社
代表取締役社長　　喜　勢　陽　一

2　変更しようとする運賃を適用する路線
当社内全線

3　変更しようとする運賃の上限の種類、額及び適用方法
別紙１のとおり

4　変更を必要とする理由
別紙２のとおり

5　実施希望日
2026 年３月

6　添付資料
旅客運賃等の算出の基礎を記載した書類（別紙３）

別紙１

変更しようとする運賃の種類、額及び適用方法

すべての運賃に消費税及び地方消費税（10%）を含んだ額とする。

Ⅰ　当社線内のみを利用する場合

１　普通旅客運賃

⑴　普通旅客運賃の賃率

①　幹線のみを乗車する場合

地帯	営業キロ	賃率
第１地帯	300kmまでの部分	１kmにつき　16円96銭
第２地帯	300kmを超え 600kmまでの部分	１kmにつき　13円45銭
第３地帯	600kmを超える部分	１kmにつき　７円５銭

②　地方交通線のみを乗車する場合

地帯	営業キロ	賃率
第１地帯	273kmまでの部分	１kmにつき　18円66銭
第２地帯	273kmを超え 546kmまでの部分	１kmにつき　14円80銭
第３地帯	546kmを超える部分	１kmにつき　７円70銭

③　電車特定区間のみを乗車する場合

削除

④　山手線等のみを乗車する場合

削除

⑵　普通旅客運賃の計算方法及び端数計算

普通旅客運賃は、別表第１の営業キロの区間別に定めるものとし、その額は、各区間の中央の営業キロについて⑴の賃率によって計算し、次の①及び②により端数計算した額に1.1を乗じ、以下の端数処理をした額とする。

１円単位運賃の端数処理は、１円未満の端数を切り捨て、１円単位とした額とする。10円単位運賃の端数処理は、10円未満の端数を切り上げ、10円単位とした額とする。

①　発着区間の営業キロ又は運賃計算キロが100km以下のときは10円未満の端数を切り上げて10円単位とした額とする。

②　発着区間の営業キロ又は運賃計算キロが101km以上のときは50円未満の端数を切り捨てて、又は50円以上の端数を切り上げて100円単位とした額とする。

⑶　10ｋｍまでの普通旅客運賃

区　分	１km から３km まで		４km から６km まで		７km から 10km まで	
	１円単位	10 円単位	１円単位	10 円単位	１円単位	10 円単位
幹線のみを乗車する場合	円 155	円 160	円 199	円 200	円 209	円 210
地方交通線のみを乗車する場合	円 155	円 160	円 199	円 200	円 220	円 220
幹線と地方交通線とを連続して乗車する場合	円 155	円 160	円 199	円 200	円 220	円 220

2　定期旅客運賃

(1)　通勤定期旅客運賃

①　幹線のみを乗車する場合

別表第２のとおりとする。

②　地方交通線のみを乗車する場合

別表第３のとおりとする。

③　電車特定区間のみを乗車する場合

削除

④　山手線等のみを乗車する場合

削除

⑤　幹線と地方交通線とを連続して乗車する場合

別表第４のとおりとする。

(2)　通学定期旅客運賃

①　電車特定区間のみを乗車する場合

削除

②　山手線等のみを乗車する場合

削除

Ⅱ　当社と北海道旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び九州旅客鉄道株式会社の営業線を連続して乗車する場合

1　鉄道の旅客運賃及び料金の計算方法並びに適用方法

(1)　旅客運賃

当社と各会社の鉄道を連続して乗車する場合の旅客運賃は、通算した営業キロ又は運賃計算キロに基づき、次により計算した各会社の旅客運賃（以下「基準額」という。）に、当社線の乗車区間に対する営業キロ又は運賃計算キロによる基準額と営業キロ又は運賃計算キロによる当社の旅客運賃との差額（以下「加算額」という。）を加算する。

なお、北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社又は九州旅客鉄道株式会社の鉄道とを連続して乗車する場合の旅客運賃は、前段により計算した額に、北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社又は九州旅客鉄道株式会社の乗車区間に対する営業キロ又は運賃計算キロによる当該会社の定める加算額を加算する。

①　普通旅客運賃の基準額

ア　普通旅客運賃の基準額の賃率

(ｱ)　幹線のみを乗車する場合

地帯	営業キロ	賃率
第１地帯	300kmまでの部分	１kmにつき　16円20銭
第２地帯	300kmを超え 600kmまでの部分	１kmにつき　12円85銭
第３地帯	600kmを超える部分	１kmにつき　７円５銭

(ｲ)　地方交通線のみを乗車する場合

地帯	営業キロ	賃率
第１地帯	273kmまでの部分	１kmにつき　17円80銭
第２地帯	273kmを超え 546kmまでの部分	１kmにつき　14円10銭
第３地帯	546kmを超える部分	１kmにつき　７円70銭

イ　普通旅客運賃の基準額の計算方法及び端数計算

普通旅客運賃の基準額は、別表第１の営業キロの区間別に定めるものとし、その額は各区間の中央の営業キロについて、前アの賃率によって計算し、次の(ｱ)又は(ｲ)により端数計算した額に1.1を乗じ、10円未満の端数を四捨五入し10円単位とした額とする。

(ｱ)　発着区間の営業キロ又は運賃計算キロが100km以下のときは、10円未満の端数を切り上げて10円単位とした額とする。

(ｲ)　発着区間の営業キロ又は運賃計算キロが101km以上のときは、50円未満の端数を切り捨てて、又は50円以上の端数を切り上げて100円単位とした額とする。

ウ　幹線と地方交通線を連続して乗車する場合の普通旅客運賃の基準額の計算方法

通算した運賃計算キロについて、幹線のみを乗車する場合の普通旅客運賃の基準額の計算方法と同様の方法によって計算する。

エ　10kmまでの普通旅客運賃の基準額

区　　分	1 km から 3 km まで	4 km から 6 km まで	7 km から 10km まで
	10 円単位	10 円単位	10 円単位
幹線のみを乗車する場合	円 150	円 190	円 200
地方交通線のみを乗車する場合	円 150	円 190	円 210
幹線と地方交通線とを連続して乗車する場合	円 150	円 190	円 210

②　定期旅客運賃の基準額

ア　通勤定期旅客運賃の基準額

(ｱ)　幹線のみを乗車する場合
別表第５のとおりとする。

(ｲ)　地方交通線のみを乗車する場合
別表第６のとおりとする。

(ｳ)　幹線と地方交通線を連続して乗車する場合
別表第７のとおりとする。

イ　通学定期旅客運賃の基準額

(ｱ)　幹線のみを乗車する場合
別表第８のとおりとする。

(ｲ)　地方交通線のみを乗車する場合
別表第９のとおりとする。

(ｳ)　幹線と地方交通線を連続して乗車する場合
別表第10のとおりとする。

別紙２

変更を必要とする理由

当社は1987年の会社発足以来、通勤・通学需要を支える高密度の輸送サービスを行う都市圏輸送や、新幹線に代表される高速輸送サービスを行う都市間輸送、地域の生活基盤を支える輸送サービスを行う地域輸送など、広範な鉄道ネットワークによる多様な輸送サービスを提供することで、鉄道事業者としての使命を果たしてまいりました。また、安全性とサービス品質の向上を実現し、鉄道のネットワークの拡充を進めることで、ご利用の増加につなげるとともに、生産性を向上させることで、財務体質を改善し、「鉄道の再生・復権」に取り組んでまいりました。上記のような経営努力を積み重ねることにより、会社発足後、これまでの間、運賃改定に依存することなく、現在の運賃水準を維持してまいりました。

しかしながら、コロナ禍を経て当社を取り巻く社会環境の変化が加速し、オンライン会議やテレワーク等の新しい生活様式の定着に伴って鉄道のご利用は減少しており、さらに昨今のエネルギー価格や物価の高騰による経費の増加、沿線人口の更なる減少や人材の流動性が高まる中での人材確保・定着に向けた待遇改善等、今後も厳しい経営環境が継続する見込みです。

このように鉄道事業の収益確保が厳しさを増す一方で、多様化するお客さまニーズ、鉄道に求められる社会的な役割を踏まえた安全やサービスの維持向上、老朽化した車両・設備の更新、激甚化する災害やカーボンニュートラル等に対応する設備投資や修繕等に必要な資金を安定的に確保することが困難な状況となっております。

つきましては、当社の経営努力を前提として、今後も鉄道事業をサステナブルに運営していくため、鉄道の旅客運賃の上限変更認可申請を行う次第です。

収入原価総括表

（単位：百万円、％）

科目		５年度（実績）	６年度（推定）	７年度（推定）	平年度　３年間合計（令和8～10年度）（推定）		増収額c b-a	増収率d c÷a×100
					現行 a	申請 b		
収入	旅客運賃収入	1,348,735	1,372,011	1,382,674	4,205,211	4,482,558	277,347	6.6
	定期外	928,419	947,509	955,131	2,914,608	3,080,199	165,591	5.7
	定期	420,317	424,501	427,543	1,290,603	1,402,359	111,756	8.7
	特別急行料金等収入	331,213	345,158	355,011	1,090,263	1,077,289	▲12,975	▲ 1.2
	運輸雑収等	171,535	160,932	160,958	482,684	482,684	0	0.0
	小　　計	1,851,484	1,878,101	1,898,642	5,778,159	6,042,531	264,372	4.6
	営業外収入	21,841	20,763	20,464	61,391	61,391	0	0.0
	合　　計	1,873,325	1,898,863	1,919,106	5,839,549	6,103,921	264,372	4.5
原価	適正コスト	611,199	641,871	657,523	2,060,971	2,060,971		
	その他人件費、経費等	348,653	357,405	364,641	1,077,843	1,077,843		
	動力費	106,132	111,112	111,831	338,440	338,440		
	賃借料	51,589	53,034	54,201	169,193	169,193		
	固定資産除却費	64,141	65,021	74,607	210,089	210,089		
	引当金繰入額・取崩額	24,000	24,000	24,000	72,000	72,000		
	研究開発費	19,293	20,498	20,641	60,662	60,662		
	諸税	96,353	97,181	101,047	322,136	322,136		
	減価償却費	298,848	305,589	309,754	989,068	989,068		
	小　　計	1,620,207	1,675,710	1,718,245	5,300,401	5,300,401		
	雑支出	7,006	6,646	6,646	19,938	19,938		
	法人税等	56,276	59,329	60,202	185,161	185,161		
	小　　計	1,683,489	1,741,685	1,785,092	5,505,500	5,505,500		
	事業報酬	180,708	182,736	184,724	564,552	564,552		
	特別損失	14,349	14,349	14,349	43,048	43,048		
	合　　計	1,878,546	1,938,770	1,984,165	6,113,100	6,113,100		
差引損益		▲5,221	▲39,907	▲65,059	▲273,550	▲9,178		
収支率		99.7	97.9	96.7	95.5	99.8		

（注）端数整理のため計が合わない場合がある。

別表第１

営業キロの区間

①　幹線のみを乗車する場合

区　　分	営業キロの区間	中央の営業キロ
11kmから50kmまで	11kmから５kmごとに区分した区間とする。	11kmから15kmまでは13kmとし、以上１区間を増すごとに５kmを加えたものとする。
51kmから100kmまで	51kmから10kmごとに区分した区間とする。	51kmから60kmまでは55kmとし、以上１区間を増すごとに10kmを加えたものとする。
101kmから600kmまで	101kmから20kmごとに区分した区間とする。	101kmから120kmまでは110km とし、以上１区間を増すごとに20kmを加えたものとする。
601km以上	601kmから40kmごとに区分した区間とする。	601kmから640kmまでは620kmとし、以上１区間を増すごとに40km を加えたものとする。

②　地方交通線のみを乗車する場合

営業キロの区間	中央の営業キロ
km　　km	km
11 ～ 15	13
16 ～ 20	18
21 ～ 23	22
24 ～ 28	26
29 ～ 32	30
33 ～ 37	35
38 ～ 41	39
42 ～ 46	44
47 ～ 55	51
56 ～ 64	60
65 ～ 73	69
74 ～ 82	78
83 ～ 91	87
92 ～ 100	96
101 ～ 110	105

営業キロの区間	中央の営業キロ
km　　km	km
111 ～ 128	119
129 ～ 146	137
147 ～ 164	155
165 ～ 182	173
183 ～ 200	191
201 ～ 219	210
220 ～ 237	228
238 ～ 255	246
256 ～ 273	264
274 ～ 291	282
292 ～ 310	301
311 ～ 328	319
329 ～ 346	337
347 ～ 364	355
365 ～ 382	373

営業キロの区間	中央の営業キロ
km km 383 ～ 400	km 391
401 ～ 419	410
420 ～ 437	428
438 ～ 455	446
456 ～ 473	464
474 ～ 491	482
492 ～ 510	501
511 ～ 528	519
529 ～ 546	537
547 ～ 582	564
583 ～ 619	601
620 ～ 655	637
656 ～ 691	673
692 ～ 728	710
729 ～ 764	746
765 ～ 800	782
801 ～ 837	819
838 ～ 873	855
874 ～ 910	892
911 ～ 946	928
947 ～ 982	964
983 ～1,019	1,001
1,020 ～1,055	1,037
1,056 ～1,091	1,073
1,092 ～1,128	1,110
1,129 ～1,164	1,146
1,165 ～1,200	1,182

別表第２

幹線のみを乗車する場合の通勤定期旅客運賃

（単位：円）

営業キロ	１箇月	３箇月	６箇月
1	4,910	13,960	26,620
2	4,910	13,960	26,620
3	4,910	13,960	26,620
4	5,890	16,790	31,810
5	5,890	16,790	31,810
6	5,890	16,790	31,810
7	6,240	17,780	33,700
8	6,240	17,780	33,700
9	6,240	17,780	33,700
10	6,240	17,780	33,700
11	7,840	22,340	41,630
12	7,840	22,340	41,630
13	7,840	22,340	41,630
14	7,840	22,340	41,630
15	7,840	22,340	41,630
16	10,480	29,860	54,310
17	10,480	29,860	54,310
18	10,480	29,860	54,310
19	10,480	29,860	54,310
20	10,480	29,860	54,310
21	13,120	37,380	66,970
22	13,120	37,380	66,970
23	13,120	37,380	66,970
24	13,120	37,380	66,970
25	13,120	37,380	66,970
26	15,330	43,690	79,650
27	15,600	44,460	79,650
28	15,600	44,460	79,650
29	15,600	44,460	79,650
30	15,600	44,460	79,650
31	17,970	51,210	92,330
32	18,450	52,580	92,330
33	18,720	53,350	92,330
34	18,720	53,350	92,330
35	18,720	53,350	92,330
36	20,450	58,290	105,010
37	20,900	59,600	105,010
38	21,290	60,700	105,010
39	21,580	61,520	105,010
40	21,580	61,520	105,010
41	22,590	64,380	117,670
42	22,920	65,320	117,670
43	23,260	66,290	117,670
44	23,750	67,690	117,670
45	24,100	68,690	117,670
46	24,240	69,070	130,350
47	24,510	69,920	130,350
48	24,880	70,960	130,350
49	25,200	71,820	130,350
50	25,500	72,720	130,350

営業キロ	１箇月	３箇月	６箇月
51	26,040	74,210	140,620
52	26,540	75,640	143,320
53	26,960	76,840	145,580
54	27,510	78,400	148,550
55	27,950	79,660	150,660
56	28,440	81,050	150,660
57	28,870	82,280	150,660
58	29,420	83,850	150,660
59	29,880	85,160	150,660
60	30,360	86,530	150,660
61	30,780	87,720	166,210
62	31,230	89,010	168,640
63	31,740	90,460	171,400
64	32,180	91,710	173,770
65	32,780	93,410	177,010
66	33,200	94,620	177,360
67	33,640	95,870	177,360
68	34,170	97,380	177,360
69	34,680	98,840	177,360
70	35,190	100,290	177,360
71	35,510	101,200	191,750
72	36,120	102,940	195,050
73	36,540	104,140	197,320
74	37,050	105,590	200,070
75	37,460	106,760	202,280
76	38,070	108,500	204,100
77	38,500	109,720	204,100
78	38,970	111,060	204,100
79	39,470	112,490	204,100
80	40,000	114,000	204,100
81	40,690	115,970	219,730
82	41,190	117,390	222,430
83	41,670	118,760	225,020
84	42,160	120,160	227,660
85	42,740	121,810	230,800
86	43,210	123,140	232,430
87	43,670	124,460	232,430
88	44,160	125,860	232,430
89	44,650	127,250	232,430
90	45,130	128,620	232,430
91	45,810	130,560	247,370
92	46,350	132,100	250,290
93	46,740	133,210	252,400
94	47,310	134,830	255,470
95	47,740	136,060	257,800
96	48,280	137,600	260,710
97	48,830	139,170	263,680
98	49,260	140,380	266,000
99	49,770	141,840	268,760
100	50,320	143,410	271,730

別表第３

地方交通線のみを乗車する場合の通勤定期旅客運賃

（単位：円）

営業キロ	１箇月	３箇月	６箇月
1	4,920	13,980	26,620
2	4,920	13,980	26,620
3	4,920	13,980	26,620
4	6,240	17,740	33,750
5	6,240	17,740	33,750
6	6,240	17,740	33,750
7	6,560	18,700	35,420
8	6,560	18,700	35,420
9	6,560	18,700	35,420
10	6,560	18,700	35,420
11	7,840	22,340	41,630
12	7,840	22,340	41,630
13	7,840	22,340	41,630
14	7,840	22,340	41,630
15	7,840	22,340	41,630
16	10,480	29,860	54,310
17	10,480	29,860	54,310
18	10,480	29,860	54,310
19	10,480	29,860	54,310
20	10,480	29,860	54,310
21	13,120	37,380	66,970
22	13,120	37,380	66,970
23	13,130	37,380	66,970
24	15,600	44,460	79,650
25	15,600	44,460	79,650
26	15,600	44,460	79,650
27	15,600	44,460	79,650
28	15,780	44,970	79,650
29	18,450	52,580	92,330
30	18,720	53,340	92,330
31	18,720	53,340	92,330
32	18,730	53,380	92,330
33	20,900	59,600	105,010
34	21,290	60,700	105,010
35	21,580	61,520	105,010
36	21,580	61,520	105,010
37	21,590	61,530	105,010
38	22,920	65,320	117,670
39	23,260	66,290	117,670
40	23,750	67,690	117,670
41	24,180	68,910	117,670
42	24,510	69,920	130,350
43	24,880	70,960	130,350
44	25,200	71,820	130,350
45	25,500	72,720	130,350
46	26,040	74,210	130,490
47	26,540	75,640	143,320
48	26,960	76,840	145,580
49	27,510	78,400	148,550
50	27,950	79,660	150,660

営業キロ	１箇月	３箇月	６箇月
51	28,870	82,280	150,660
52	29,420	83,850	150,660
53	29,880	85,160	150,660
54	30,360	86,530	150,660
55	30,760	87,670	150,740
56	31,230	89,010	168,640
57	31,740	90,460	171,400
58	32,180	91,710	173,770
59	32,780	93,410	177,010
60	33,200	94,620	177,360
61	34,170	97,380	177,360
62	34,680	98,840	177,360
63	35,190	100,290	177,360
64	35,480	101,120	177,550
65	36,120	102,940	195,050
66	36,540	104,140	197,320
67	37,050	105,590	200,070
68	37,460	106,760	202,280
69	38,070	108,500	204,100
70	38,500	109,720	204,100
71	39,470	112,490	204,100
72	40,000	114,000	204,100
73	40,680	115,940	204,390
74	41,190	117,390	222,430
75	41,670	118,760	225,020
76	42,160	120,160	227,660
77	42,740	121,810	230,800
78	43,210	123,140	232,270
79	43,670	124,460	232,270
80	44,160	125,860	232,270
81	45,130	128,620	232,270
82	45,530	129,760	232,270
83	46,300	131,920	249,990
84	46,670	133,020	252,060
85	47,210	134,500	254,930
86	47,610	135,650	257,050
87	48,120	137,110	257,630
88	48,640	138,560	257,630
89	49,050	139,710	257,630
90	49,530	141,170	257,630
91	49,800	141,880	257,630
92	50,340	143,470	271,840
93	50,860	144,950	274,640
94	51,370	146,400	277,400
95	51,920	147,970	280,370
96	52,500	149,630	283,500
97	52,980	150,990	286,090
98	53,550	152,620	289,170
99	54,070	154,100	291,980
100	54,650	155,750	295,110

別表第４

幹線と地方交通線とを連続して乗車する場合の通勤定期旅客運賃

（１）発着区間の営業キロが１～１０キロメートルまでの場合

（単位：円）

営業キロ	１箇月	３箇月	６箇月
1	4,920	13,980	26,620
2	4,920	13,980	26,620
3	4,920	13,980	26,620
4	6,240	17,740	33,750
5	6,240	17,740	33,750
6	6,240	17,740	33,750
7	6,560	18,700	35,420
8	6,560	18,700	35,420
9	6,560	18,700	35,420
10	6,560	18,700	35,420

（２）発着区間の営業キロが１０キロメートルを超える場合

発着区間の営業キロが１０キロメートルを超える場合は、当該区間の運賃計算キロを営業キロとして、幹線のみを乗車する場合の通勤定期旅客運賃（別表第２）を適用する。

別表第５

幹線のみを乗車する場合の通勤定期旅客運賃の基準額

（単位：円）

営業キロ	１箇月	３箇月	６箇月
1	4,620	13,170	22,160
2	4,620	13,170	22,160
3	4,620	13,170	22,160
4	5,600	16,000	26,920
5	5,600	16,000	26,920
6	5,600	16,000	26,920
7	5,940	16,930	28,520
8	5,940	16,930	28,520
9	5,940	16,930	28,520
10	5,940	16,930	28,520
11	7,260	20,690	34,840
12	7,260	20,690	34,840
13	7,260	20,690	34,840
14	7,260	20,690	34,840
15	7,260	20,690	34,840
16	9,900	28,210	47,520
17	9,900	28,210	47,520
18	9,900	28,210	47,520
19	9,900	28,210	47,520
20	9,900	28,210	47,520
21	12,540	35,730	60,180
22	12,540	35,730	60,180
23	12,540	35,730	60,180
24	12,540	35,730	60,180
25	12,540	35,730	60,180
26	14,750	42,040	72,860
27	15,010	42,810	72,860
28	15,010	42,810	72,860
29	15,010	42,810	72,860
30	15,010	42,810	72,860
31	17,100	48,730	85,540
32	17,560	50,030	85,540
33	17,810	50,750	85,540
34	17,810	50,750	85,540
35	17,810	50,750	85,540
36	19,330	55,080	98,220
37	19,780	56,390	98,220
38	20,170	57,490	98,220
39	20,460	58,310	98,220
40	20,460	58,310	98,220
41	21,470	61,170	110,880
42	21,790	62,100	110,880
43	22,110	63,060	110,880
44	22,580	64,330	110,880
45	22,910	65,310	110,880
46	22,990	65,500	123,560
47	23,260	66,350	123,560
48	23,630	67,390	123,560
49	23,950	68,250	123,560
50	24,250	69,150	123,560

営業キロ	１箇月	３箇月	６箇月
51	24,790	70,640	133,830
52	25,260	71,980	136,390
53	25,660	73,110	138,530
54	26,190	74,660	141,440
55	26,610	75,850	142,560
56	27,070	77,140	142,560
57	27,480	78,320	142,560
58	28,010	79,850	142,560
59	28,440	81,010	142,560
60	28,900	82,350	142,560
61	29,280	83,470	158,110
62	29,710	84,680	160,460
63	30,190	86,060	163,050
64	30,610	87,260	165,330
65	31,180	88,850	167,900
66	31,580	90,060	167,900
67	32,000	91,240	167,900
68	32,500	92,610	167,900
69	32,990	94,020	167,900
70	33,470	95,390	167,900
71	33,750	96,210	182,290
72	34,330	97,850	185,400
73	34,730	98,980	187,520
74	35,210	100,350	190,160
75	35,600	101,450	192,210
76	36,180	103,070	193,240
77	36,590	104,250	193,240
78	37,040	105,590	193,240
79	37,510	106,940	193,240
80	38,010	108,310	193,240
81	38,660	110,230	208,870
82	39,130	111,520	211,280
83	39,590	112,840	213,790
84	40,050	114,150	216,280
85	40,600	115,690	218,580
86	41,050	116,980	218,580
87	41,490	118,300	218,580
88	41,950	119,590	218,580
89	42,420	120,900	218,580
90	42,870	122,170	218,580
91	43,250	123,240	233,520
92	43,760	124,720	236,300
93	44,130	125,820	238,370
94	44,670	127,300	241,240
95	45,070	128,450	243,360
96	45,580	129,910	243,940
97	46,100	131,360	243,940
98	46,510	132,510	243,940
99	46,990	133,970	243,940
100	47,510	135,400	243,940

別表第６

地方交通線のみを乗車する場合の通勤定期旅客運賃の基準額

（単位：円）

営業キロ	１箇月	３箇月	６箇月
1	4,620	13,170	22,160
2	4,620	13,170	22,160
3	4,620	13,170	22,160
4	5,940	16,930	28,520
5	5,940	16,930	28,520
6	5,940	16,930	28,520
7	6,260	17,890	30,100
8	6,260	17,890	30,100
9	6,260	17,890	30,100
10	6,260	17,890	30,100
11	7,260	20,690	34,840
12	7,260	20,690	34,840
13	7,260	20,690	34,840
14	7,260	20,690	34,840
15	7,260	20,690	34,840
16	9,900	28,210	47,520
17	9,900	28,210	47,520
18	9,900	28,210	47,520
19	9,900	28,210	47,520
20	9,900	28,210	47,520
21	12,540	35,730	60,180
22	12,540	35,730	60,180
23	12,540	35,730	60,180
24	15,010	42,810	72,860
25	15,010	42,810	72,860
26	15,010	42,810	72,860
27	15,010	42,810	72,860
28	15,180	43,270	72,860
29	17,560	50,030	85,540
30	17,810	50,750	85,540
31	17,810	50,750	85,540
32	17,820	50,790	85,540
33	19,780	56,390	98,220
34	20,170	57,490	98,220
35	20,460	58,310	98,220
36	20,460	58,310	98,220
37	20,460	58,310	98,220
38	21,790	62,100	110,880
39	22,110	63,060	110,880
40	22,580	64,330	110,880
41	22,990	65,500	110,880
42	23,260	66,350	123,560
43	23,630	67,390	123,560
44	23,950	68,250	123,560
45	24,250	69,150	123,560
46	24,790	70,640	123,560
47	25,260	71,980	136,390
48	25,660	73,110	138,530
49	26,190	74,660	141,440
50	26,610	75,850	142,560

営業キロ	１箇月	３箇月	６箇月
51	27,480	78,320	142,560
52	28,010	79,850	142,560
53	28,440	81,010	142,560
54	28,900	82,350	142,560
55	29,280	83,470	142,560
56	29,710	84,680	160,460
57	30,190	86,060	163,050
58	30,610	87,260	165,330
59	31,180	88,850	167,900
60	31,580	90,060	167,900
61	32,500	92,610	167,900
62	32,990	94,020	167,900
63	33,470	95,390	167,900
64	33,750	96,210	167,900
65	34,330	97,850	185,400
66	34,730	98,980	187,520
67	35,210	100,350	190,160
68	35,600	101,450	192,210
69	36,180	103,070	193,240
70	36,590	104,250	193,240
71	37,510	106,940	193,240
72	38,010	108,310	193,240
73	38,660	110,230	193,240
74	39,130	111,520	211,280
75	39,590	112,840	213,790
76	40,050	114,150	216,280
77	40,600	115,690	218,580
78	41,050	116,980	218,580
79	41,490	118,300	218,580
80	41,950	119,590	218,580
81	42,870	122,170	218,580
82	43,250	123,240	218,580
83	43,760	124,720	236,300
84	44,130	125,820	238,370
85	44,670	127,300	241,240
86	45,070	128,450	243,360
87	45,580	129,910	243,940
88	46,100	131,360	243,940
89	46,510	132,510	243,940
90	46,990	133,970	243,940
91	47,260	134,680	243,940
92	47,800	136,270	258,150
93	48,290	137,590	260,710
94	48,780	139,010	263,380
95	49,300	140,500	266,230
96	49,850	142,040	269,140
97	50,300	143,400	270,860
98	50,850	144,940	270,860
99	51,340	146,340	270,860
100	51,890	147,880	270,860

別表第７

幹線と地方交通線とを連続して乗車する場合の通勤定期旅客運賃の基準額

（１）発着区間の営業キロが１～１０キロメートルまでの場合

（単位：円）

営業キロ	１箇月	３箇月	６箇月
1	4,620	13,170	22,160
2	4,620	13,170	22,160
3	4,620	13,170	22,160
4	5,940	16,930	28,520
5	5,940	16,930	28,520
6	5,940	16,930	28,520
7	6,260	17,890	30,100
8	6,260	17,890	30,100
9	6,260	17,890	30,100
10	6,260	17,890	30,100

（２）発着区間の営業キロが１０キロメートルを超える場合

発着区間の営業キロが１０キロメートルを超える場合は、当該区間の運賃計算キロを営業キロとして、幹線のみを乗車する場合の通勤定期旅客運賃の基準額（別表第５）を適用する。

別表第８

幹線のみを乗車する場合の通学定期旅客運賃の基準額

（単位：円）

営業キロ	１箇月	３箇月	６箇月
1	2,760	7,830	14,860
2	2,760	7,830	14,860
3	2,760	7,830	14,860
4	3,190	9,060	17,170
5	3,450	9,880	18,710
6	3,720	10,600	20,100
7	4,000	11,420	21,620
8	4,410	12,570	23,820
9	4,710	13,390	25,360
10	4,840	13,800	26,140
11	5,710	16,280	30,830
12	5,840	16,610	31,480
13	5,960	16,990	32,210
14	6,120	17,450	33,030
15	6,120	17,450	33,030
16	7,510	21,410	40,590
17	7,680	21,900	41,460
18	7,680	21,900	41,460
19	7,800	22,260	42,180
20	7,950	22,670	42,950
21	8,110	23,110	43,780
22	8,230	23,490	44,490
23	8,230	23,490	44,490
24	8,340	23,770	45,040
25	8,370	23,850	45,200
26	8,410	23,990	45,450
27	8,410	23,990	45,450
28	8,550	24,350	46,160
29	8,550	24,350	46,160
30	8,700	24,780	46,920
31	8,810	25,110	47,600
32	8,810	25,110	47,600
33	8,890	25,360	48,050
34	8,940	25,520	48,360
35	9,190	26,180	49,590
36	9,250	26,370	49,960
37	9,280	26,460	50,140
38	9,530	27,170	51,500
39	9,570	27,310	51,740
40	9,860	28,100	53,230
41	10,100	28,790	54,540
42	10,300	29,340	55,610
43	10,590	30,190	57,210
44	10,740	30,600	57,970
45	11,030	31,450	59,590
46	11,150	31,830	60,290
47	11,290	32,140	60,890
48	11,600	33,040	62,620
49	11,800	33,670	63,800
50	12,130	34,580	65,530

営業キロ	１箇月	３箇月	６箇月
51	12,330	35,150	66,600
52	12,630	36,010	68,250
53	12,820	36,560	69,270
54	13,010	37,080	70,290
55	13,300	37,930	71,880
56	13,570	38,650	73,250
57	13,690	39,030	73,950
58	13,980	39,900	75,550
59	14,250	40,610	76,930
60	14,490	41,300	78,220
61	14,560	41,500	78,660
62	14,870	42,370	80,260
63	15,150	43,190	81,800
64	15,370	43,800	82,980
65	15,600	44,460	84,240
66	15,880	45,260	85,780
67	16,040	45,720	86,600
68	16,470	46,930	88,940
69	16,550	47,200	89,410
70	16,840	47,970	90,880
71	17,030	48,550	92,010
72	17,290	49,340	93,450
73	17,640	50,280	95,280
74	17,810	50,750	96,170
75	17,980	51,230	97,060
76	18,230	51,950	98,420
77	18,470	52,660	99,730
78	18,790	53,570	101,530
79	18,900	53,870	102,060
80	19,220	54,800	103,840
81	19,590	55,840	105,800
82	19,780	56,390	106,800
83	20,050	57,160	108,290
84	20,250	57,710	109,360
85	20,530	58,530	110,900
86	20,740	59,060	111,900
87	21,000	59,880	113,440
88	21,270	60,600	114,830
89	21,350	60,860	115,300
90	21,660	61,750	117,020
91	21,910	62,410	118,280
92	22,220	63,330	119,980
93	22,440	63,940	121,160
94	22,530	64,240	121,710
95	22,860	65,150	123,440
96	23,060	65,700	124,510
97	23,290	66,380	125,760
98	23,590	67,240	127,410
99	23,710	67,560	128,010
100	23,900	68,160	129,140

別表第９

地方交通線のみを乗車する場合の通学定期旅客運賃の基準額

（単位：円）

営業キロ	１箇月	３箇月	６箇月
1	2,760	7,830	14,860
2	2,760	7,830	14,860
3	2,760	7,830	14,860
4	3,390	9,690	18,350
5	3,690	10,510	19,890
6	3,980	11,360	21,510
7	4,290	12,190	23,110
8	4,720	13,420	25,420
9	5,010	14,270	27,030
10	5,140	14,680	27,820
11	5,960	16,990	32,210
12	6,120	17,450	33,030
13	6,120	17,450	33,030
14	6,710	19,160	34,840
15	6,710	19,160	34,840
16	7,680	21,900	41,460
17	7,800	22,260	42,180
18	7,950	22,670	42,950
19	8,110	23,110	43,780
20	8,230	23,490	44,490
21	8,340	23,770	45,040
22	8,370	23,850	45,200
23	8,410	23,990	45,450
24	8,410	23,990	45,450
25	8,550	24,350	46,160
26	8,550	24,350	46,160
27	8,700	24,780	46,920
28	8,810	25,110	47,600
29	8,810	25,110	47,600
30	8,890	25,360	48,050
31	9,190	26,180	49,590
32	9,250	26,370	49,960
33	9,280	26,460	50,140
34	9,530	27,170	51,500
35	9,570	27,310	51,740
36	9,860	28,100	53,230
37	10,100	28,790	54,540
38	10,300	29,340	55,610
39	10,590	30,190	57,210
40	10,740	30,600	57,970
41	11,150	31,830	60,290
42	11,290	32,140	60,890
43	11,600	33,040	62,620
44	11,800	33,670	63,800
45	12,130	34,580	65,530
46	12,330	35,150	66,600
47	12,630	36,010	68,250
48	12,820	36,560	69,270
49	13,010	37,080	70,290
50	13,300	37,930	71,880

営業キロ	１箇月	３箇月	６箇月
51	13,690	39,030	73,950
52	13,980	39,900	75,550
53	14,250	40,610	76,930
54	14,490	41,300	78,220
55	14,560	41,500	78,660
56	14,870	42,370	80,260
57	15,150	43,190	81,800
58	15,370	43,800	82,980
59	15,600	44,460	84,240
60	15,880	45,260	85,780
61	16,470	46,930	88,940
62	16,550	47,200	89,410
63	16,840	47,970	90,880
64	17,030	48,550	92,010
65	17,290	49,340	93,450
66	17,640	50,280	95,280
67	17,810	50,750	96,170
68	17,980	51,230	97,060
69	18,230	51,950	98,420
70	18,470	52,660	99,730
71	18,900	53,870	102,060
72	19,220	54,800	103,840
73	19,590	55,840	105,800
74	19,780	56,390	106,800
75	20,050	57,160	108,290
76	20,250	57,710	109,360
77	20,530	58,530	110,900
78	20,740	59,060	111,900
79	21,000	59,880	113,440
80	21,270	60,600	114,830
81	21,660	61,750	117,020
82	21,910	62,410	118,280
83	22,220	63,330	119,980
84	22,440	63,940	121,160
85	22,530	64,240	121,710
86	22,860	65,150	123,440
87	23,060	65,700	124,510
88	23,290	66,380	125,760
89	23,590	67,240	127,410
90	23,710	67,560	128,010
91	23,890	68,140	129,090
92	24,230	69,070	130,870
93	24,460	69,730	132,100
94	24,630	70,200	133,010
95	24,960	71,160	134,840
96	25,180	71,730	135,920
97	25,450	72,580	137,510
98	25,770	73,460	139,190
99	25,910	73,820	139,890
100	26,180	74,610	141,380

別表第10

幹線と地方交通線とを連続して乗車する場合の通学定期旅客運賃の基準額

（１）発着区間の営業キロが１～１０キロメートルまでの場合

（単位：円）

営業キロ	１箇月	３箇月	６箇月
1	2,760	7,830	14,860
2	2,760	7,830	14,860
3	2,760	7,830	14,860
4	3,390	9,690	18,350
5	3,690	10,510	19,890
6	3,980	11,360	21,510
7	4,290	12,190	23,110
8	4,720	13,420	25,420
9	5,010	14,270	27,030
10	5,140	14,680	27,820

（２）発着区間の営業キロが１０キロメートルを超える場合

発着区間の営業キロが１０キロメートルを超える場合は、当該区間の運賃計算キロを営業キロとして、幹線のみを乗車する場合の通学定期旅客運賃の基準額（別表第８）を適用する。

国鉄事第２４７号

認　　可　　書

東日本旅客鉄道株式会社
代表取締役社長　喜勢　陽一　殿

令和６年１２月６日付け本ＭＢ第７８７号で申請のあった鉄道事業の旅客の運賃の上限変更については、以下のとおり条件を付して、申請のとおり認可する。

１．本認可は、令和１３年３月３１日まで有効とする。ただし、原価計算期間（令和８年度から令和１０年度までをいう。以下同じ。）の総収入の実績が総支出（総括原価）の実績を超えないと認められた場合、原価計算期間の減価償却費に原価計算期間経過後から起算して３年間における減価償却費が達した場合及び計画された設備投資への取組状況等が十分と認められる場合は、令和１３年４月１日以降も有効とする。

２．原価計算期間の総収入の実績が総支出（総括原価）の実績を超えると認められた場合、原価計算期間の減価償却費に原価計算期間経過後から起算して３年間における減価償却費が達しない場合または計画された設備投資への取組状況等が十分と認められない場合は、本認可の有効期限までに、鉄道事業法（昭和６１年法律第９２号）第１６条第１項の規定による国土交通大臣の認可を受けること。

３．原価計算期間の各年度において、総収入と総支出（総括原価）の実績が確定したときは、速やかに、国土交通大臣に当該実績を報告すること。

４．原価計算期間の最終年度における決算が確定したときは、速やかに、国土交通大臣に原価計算期間における政策的に必要性が高く加速化すべき設備投資の実績額、原価計算期間の経過後から起算して３年間における減価償却費等を報告すること。

５．４．の実績額等を踏まえ、「ＪＲ旅客各社、大手民鉄及び地下鉄事業者の収入原価算定要領の運用について」（令和６年３月２９日国鉄事第８９３号）に基づき、所要の措置を講じること。

６．原価計算期間の各年度終了後、速やかに、消費者委員会意見の留意事項の対応状況等について、事後検証を行うとともに、計画された設備投資への取組状況等及び賃上げの状況について、国土交通大臣に報告すること。

令和７年８月１日

国土交通大臣　中　野　洋　昌

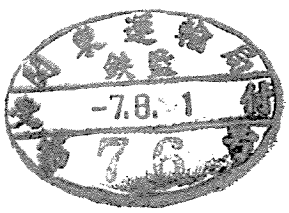
本 MB 第 433 号
2025 年 8 月 1 日

関東運輸局長
藤 田 礼 子 殿

東京都渋谷区代々木二丁目２番２号
東日本旅客鉄道株式会社
代表取締役社長 喜 勢 陽 一

鉄道事業の旅客の運賃の上限変更認可申請

当社では、このたび鉄道事業の旅客の運賃の適用方法を別紙のとおり変更いたしたく、鉄道事業法（昭和 61 年法律第 92 号）第 16 条第 1 項及び同法施行規則（昭和 62 年運輸省令第６号）第 32 条の規定に基づき申請いたします。



1　名称及び住所
東京都渋谷区代々木二丁目２番２号
東日本旅客鉄道株式会社
代表取締役社長　　喜　勢　陽　一

2　変更しようとする運賃を適用する路線
当社内全線

3　変更しようとする運賃の種類、額及び適用方法
別紙１のとおり

4　変更を必要とする理由
当社では、2024 年 12 月６日に国土交通大臣宛てに鉄道の旅客運賃の上限変更認可申請を行い、申請通りに認可されました。これまで同一の線路として取扱いを行ってきた東海道新幹線と東海道本線東京～熱海間を別の線路として取扱いを行うことから、これに係る普通旅客運賃の計算方法及び適用方法を変更する必要があり、鉄道事業の旅客の運賃の上限変更認可申請を行います。

5　実施予定日
2026 年３月

◎　添付資料
・旅客運賃等の算出の基礎を記載した書類（別紙２）
・鉄道の旅客運賃・料金並びに運賃・料金の計算方法（新旧対照表）

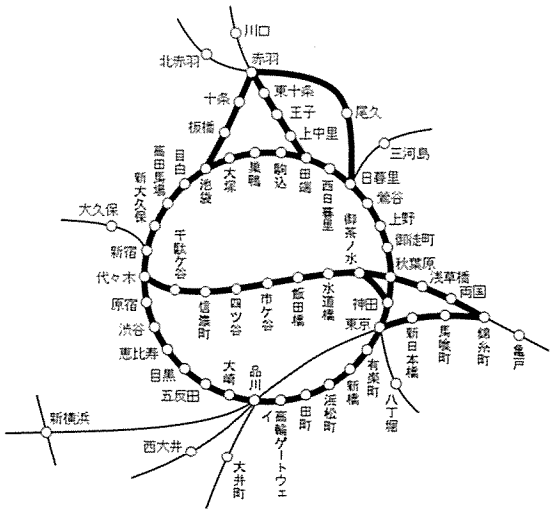
別紙１

変更しようとする運賃の種類、額及び適用方法

Ⅰ　当社線内のみを利用する場合

１　特定区間における営業キロ等の計算方

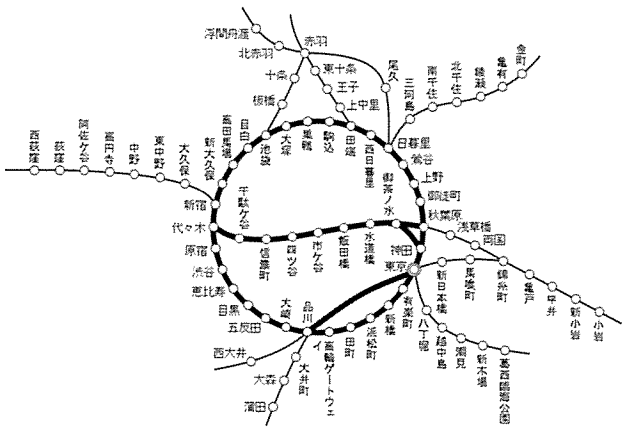
次に掲げる図の太線区間を通過する場合の普通旅客運賃・料金は、太線区間内の最も短い経路の営業キロによって計算する。



（注）東海道新幹線中東京・品川間は太線区間に含めない。

２　東京都区内にある駅に関連する区間の営業キロ等の計算方

次の図に掲げる東京都区内にある駅と、東京駅からの営業キロが 200km を超える鉄道区間内にある駅との相互間の普通旅客運賃は、東京駅を起点又は終点とした営業キロ等によって計算する。



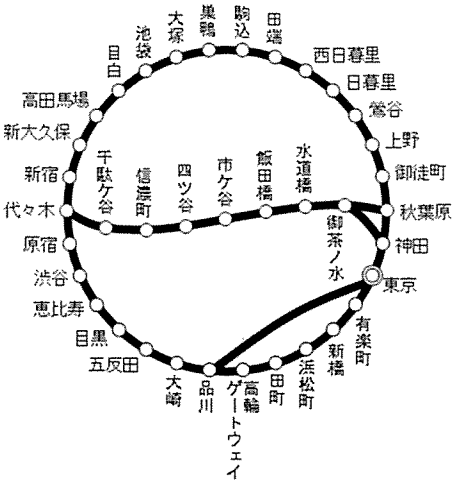
（注）　旅客運賃計算経路に東海道本線（新幹線）品川・新横浜間を含むときは、東京都区内にある駅と新横浜以遠（小田原、菊名又は小机方面）の各駅との相互間の普通旅客運賃は、東海道本線（新幹線）東京・品川間を経由するものとして計算する。

（注）　東京都区内にある駅と川崎以遠（鶴見又は尻手方面）、武蔵小杉以遠（新川崎、武蔵中原又は向河原方面）、吉祥寺以遠（三鷹方面）、戸田公園以遠（戸田方面）、川口以遠（西川口

方面）、松戸以遠（北松戸方面）、市川以遠（本八幡方面）又は舞浜以遠（新浦安方面）の各駅との相互間の普通旅客運賃は、東海道本線（新幹線）以外の線区を経由するものとして計算する。

3　山手線内等にある駅に関連する区間の営業キロ等の計算方

次の図に掲げる山手線内にある駅と、東京駅からの営業キロが 100km を超え、200km 以下の区間内にある駅との相互間の普通旅客運賃は、東京駅を基点又は終点とした営業キロ等によって計算する。



（注）　旅客運賃計算経路に東海道本線（新幹線）品川・新横浜間を含むときは、東京山手線内にある駅と新横浜以遠（小田原、菊名又は小机方面）の各駅との相互間の普通旅客運賃は、東海道新幹線東京・品川間を経由するものとして計算する。

（注）　東京山手線内にある駅と大井町以遠（大森方面）、西大井以遠（武蔵小杉方面）、大久保以遠（東中野方面）、板橋以遠（十条方面）、上中里以遠（王子方面）、尾久以遠（赤羽方面）、三河島以遠（南千住方面）、浅草橋以遠（両国方面）、新日本橋以遠（馬喰町方面）又は八丁堀以遠（越中島方面）の各駅との相互間の普通旅客運賃は、東海道本線（新幹線）以外の線区を経由するものとして計算する。

Ⅱ　当社と北海道旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び九州旅客鉄道株式会社の営業線を連続して乗車する場合

1　旅客運賃計算上の営業キロ等の計算方

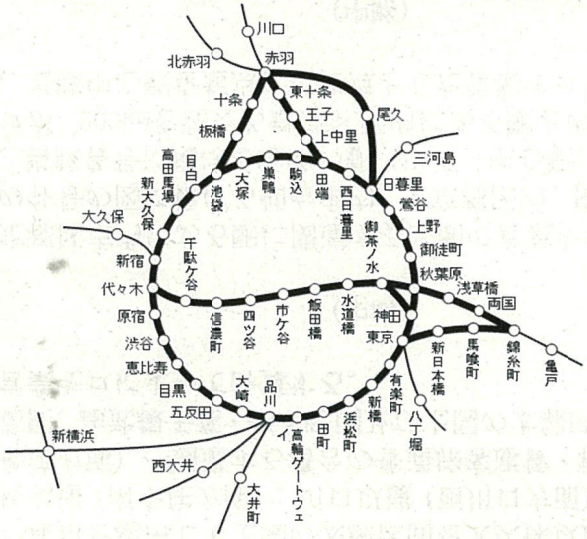
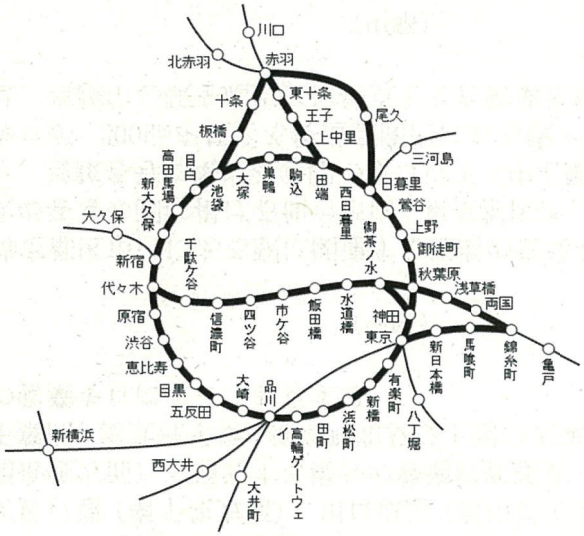
東海道新幹線と東海道線は線路が異なるものとして営業キロ等を計算する。

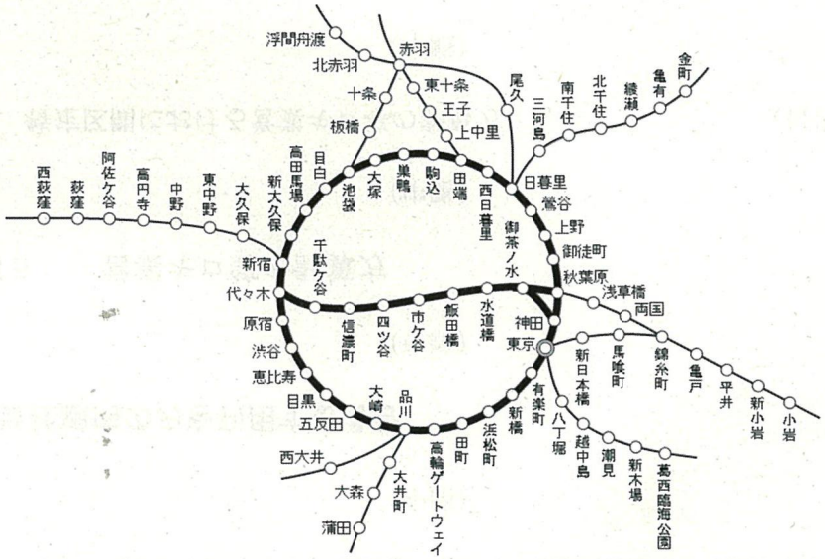
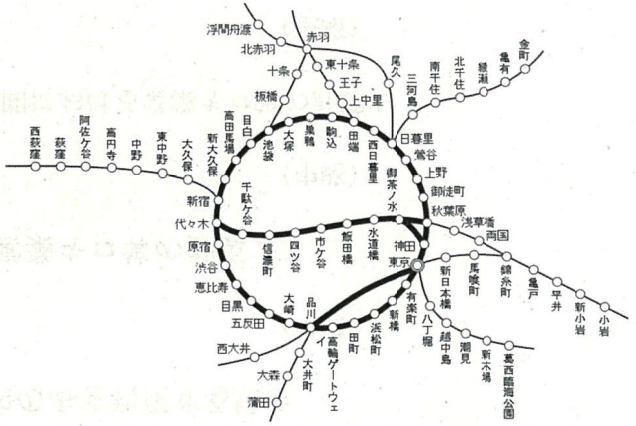
収入原価総括表

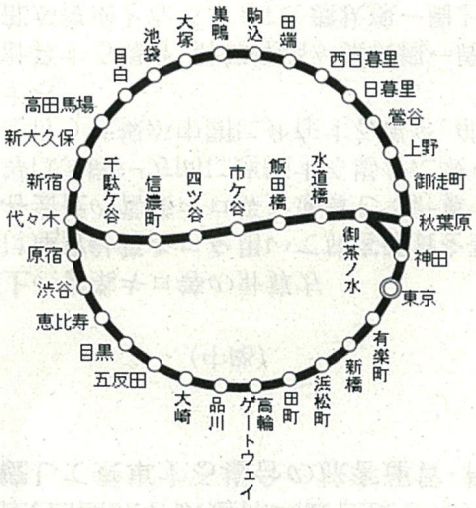
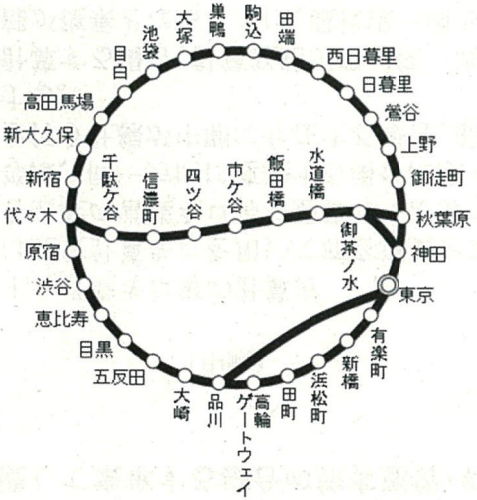
（単位：百万円、％）

科目		５年度（実績）	６年度（推定）	７年度（推定）	平年度　３年間合計（令和8～10年度）（推定）		増収額c b-a	増収率d c÷a×100
					現行 a	申請 b		
収入	旅客運賃収入	1,348,735	1,372,011	1,382,674	4,205,211	**4,482,558**	277,347	6.6
	定期外	928,419	947,509	955,131	2,914,608	**3,080,199**	165,591	5.7
	定期	420,317	424,501	427,543	1,290,603	**1,402,359**	111,756	8.7
	特別急行料金等収入	331,213	345,158	355,011	1,090,263	**1,077,289**	▲12,975	▲ 1.2
	運輸雑収等	171,535	160,932	160,958	482,684	**482,684**	0	0.0
	小　　計	1,851,484	1,878,101	1,898,642	5,778,159	**6,042,531**	264,372	4.6
	営業外収入	21,841	20,763	20,464	61,391	**61,391**	0	0.0
	合　　計	1,873,325	1,898,863	1,919,106	5,839,549	**6,103,921**	264,372	4.5
原価	適正コスト	611,199	641,871	657,523	2,060,971	**2,060,971**		
	その他人件費、経費等	348,653	357,405	364,641	1,077,843	**1,077,843**		
	動力費	106,132	111,112	111,831	338,440	**338,440**		
	賃借料	51,589	53,034	54,201	169,193	**169,193**		
	固定資産除却費	64,141	65,021	74,607	210,089	**210,089**		
	引当金繰入額・取崩額	24,000	24,000	24,000	72,000	**72,000**		
	研究開発費	19,293	20,498	20,641	60,662	**60,662**		
	諸税	96,353	97,181	101,047	322,136	**322,136**		
	減価償却費	298,848	305,589	309,754	989,068	**989,068**		
	小　　計	1,620,207	1,675,710	1,718,245	5,300,401	**5,300,401**		
	雑支出	7,006	6,646	6,646	19,938	**19,938**		
	法人税等	56,276	59,329	60,202	185,161	**185,161**		
	小　　計	1,683,489	1,741,685	1,785,092	5,505,500	**5,505,500**		
	事業報酬	180,708	182,736	184,724	564,552	**564,552**		
	特別損失	14,349	14,349	14,349	43,048	**43,048**		
	合　　計	1,878,546	1,938,770	1,984,165	6,113,100	**6,113,100**		
差引損益		▲5,221	▲39,907	▲65,059	▲273,550	**▲9,178**		
収支率		99.7	97.9	96.7	95.5	**99.8**		

（注）端数整理のため計が合わない場合がある。

旧	新
旅客運賃・料金並びに運賃・料金の計算方法及び適用方法	**旅客運賃・料金並びに運賃・料金の計算方法及び適用方法**
（中略）	（中略）
Ⅰ　当社線内のみを利用する場合	**Ⅰ　当社線内のみを利用する場合**
（中略）	（中略）
第５　　営業キロ等の計算方	第５　　営業キロ等の計算方
（中略）	（中略）
３　特定区間における営業キロ等の計算方　　（報告）	３　特定区間における営業キロ等の計算方　　（報告）
（中略）	（中略）
⑵　次に掲げる図の太線区間を通過する場合の普通旅客運賃・料金は太線区間内の最も短い経路の営業キロによって計算する。	⑵　次に掲げる図の太線区間を通過する場合の普通旅客運賃・料金は太線区間内の最も短い経路の営業キロによって計算する。
	 （注）東海道新幹線中東京・品川間は太線区間に含めない。

旧	新
（注）　蘇我以遠（鎌取又は浜野方面）の各駅と第１号④に掲げるいずれかの経路を経由して上図の太線区間を大久保以遠（東中野方面）、三河島以遠（南千住方面）、川口以遠（西川口方面）又は北赤羽以遠（浮間舟渡方面）へ通過する場合の普通旅客運賃・料金は、外房線蘇我・千葉間、総武線千葉・錦糸町間及び上図の太線区間内の最も短い経路の営業キロによって計算する。	（注）　蘇我以遠（鎌取又は浜野方面）の各駅と第１号④に掲げるいずれかの経路を経由して上図の太線区間を大久保以遠（東中野方面）、三河島以遠（南千住方面）、川口以遠（西川口方面）又は北赤羽以遠（浮間舟渡方面）へ通過する場合の普通旅客運賃・料金は、外房線蘇我・千葉間、総武線千葉・錦糸町間及び上図の太線区間内の最も短い経路の営業キロによって計算する。
（中略）	（中略）
４　特定都区市内にある駅に関連する区間の営業キロ等の計算方（認可） 次の各号の図に掲げる仙台市内、東京都区内、横浜・川崎市内にある駅と、当該各号に掲げる◎印の駅（以下「中心駅」という。）からの営業キロが　200kmを超える鉄道区間内にある駅との相互間の普通旅客運賃は、当該中心駅を起点又は終点とした営業キロ等によって計算する。	４　特定都区市内にある駅に関連する区間の営業キロ等の計算方（認可） 次の各号の図に掲げる仙台市内、東京都区内、横浜・川崎市内にある駅と、当該各号に掲げる◎印の駅（以下「中心駅」という。）からの営業キロが　200kmを超える鉄道区間内にある駅との相互間の普通旅客運賃は、当該中心駅を起点又は終点とした営業キロ等によって計算する。
（中略）	（中略）
⑵　東京都区内  	⑵　東京都区内 
	（注）　旅客運賃計算経路に東海道本線（新幹線）品川・新横浜間を含むときは、東京都区内にある駅と新横浜以遠（小田原、菊名又は小机方面）の各駅との相互間の普通旅客運賃は、東海道本線（新幹線）東京・品川間を経由するものとして計算する。
	（注）　東京都区内にある駅と川崎以遠（鶴見又は尻手方面）、武蔵小杉以遠

旧	新
	（新川崎、武蔵中原又は向河原方面）、吉祥寺以遠（三鷹方面）、戸田公園以遠（戸田方面）、川口以遠（西川口方面）、松戸以遠（北松戸方面）、市川以遠（本八幡方面）又は舞浜以遠（新浦安方面）の各駅との相互間の普通旅客運賃は、東海道本線（新幹線）以外の線区を経由するものとして計算する。
（中略）	（中略）
5　山手線内等にある駅に関連する区間の営業キロ等の計算方　（認可） 次の図に掲げる山手線内にある駅と、東京駅からの営業キロが 100km を超え、200km 以下の区間内にある駅との相互間の普通旅客運賃は、東京駅を基点又は終点とした営業キロ等によって計算する。	5　山手線内等にある駅に関連する区間の営業キロ等の計算方　（認可） 次の図に掲げる山手線内にある駅と、東京駅からの営業キロが 100km を超え、200km 以下の区間内にある駅との相互間の普通旅客運賃は、東京駅を基点又は終点とした営業キロ等によって計算する。
	
	（注）　旅客運賃計算経路に東海道本線（新幹線）品川・新横浜間を含むときは、東京山手線内にある駅と新横浜以遠（小田原、菊名又は小机方面）の各駅との相互間の普通旅客運賃は、東海道新幹線東京・品川間を経由するものとして計算する。
	（注）　東京山手線内にある駅と大井町以遠（大森方面）、西大井以遠（武蔵小杉方面）、大久保以遠（東中野方面）、板橋以遠（十条方面）、上中里以遠（王子方面）、尾久以遠（赤羽方面）、三河島以遠（南千住方面）、

旧	新
	浅草橋以遠（両国方面）、新日本橋以遠（馬喰町方面）又は八丁堀以遠（越中島方面）の各駅との相互間の普通旅客運賃は、東海道本線（新幹線）以外の線区を経由するものとして計算する。
（中略）	（中略）
Ⅱ　当社と北海道旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び九州旅客鉄道株式会社の営業線を連続して乗車する場合の旅客運賃・料金の計算方法並びに適用方法	Ⅱ　当社と北海道旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び九州旅客鉄道株式会社の営業線を連続して乗車する場合の旅客運賃・料金の計算方法並びに適用方法
（中略）	（中略）
2　旅客運賃計算上の営業キロ等の計算方　（認可） ⑴　営業キロ又は運賃計算キロを用いて旅客運賃を計算する場合は、次の各号により各会社の営業キロ等を通算して計算する。 ①　営業キロ等は、同一方向に連続する場合に限り通算する。 ②　通過連絡を行う社線が中間に介在する場合、前後の区間の営業キロ等を通算する。 ⑵　旅客運賃を計算する場合、計算経路が環状線一周となるとき又は一部若しくは全部が復乗となるときは、環状線一周となる駅又は折り返しとなる駅の前後の区間の営業キロ又は運賃計算キロを打ち切って計算する。 ~~⑶　新幹線と新幹線以外の線区において旅客運賃を計算する場合は、次の各号により営業キロ等を計算する。~~ ~~①　東海道新幹線と東海道線とは同一の線路として取扱いをする。~~ ~~②　別に定める区間内の駅を発駅若しくは着駅又は接続駅とする場合は、線路が異なるものとして取扱いをする。~~	2　旅客運賃計算上の営業キロ等の計算方　（認可） ⑴　営業キロ又は運賃計算キロを用いて旅客運賃を計算する場合は、次の各号により各会社の営業キロ等を通算して計算する。 ①　営業キロ等は、同一方向に連続する場合に限り通算する。 ②　通過連絡を行う社線が中間に介在する場合、前後の区間の営業キロ等を通算する。 ⑵　旅客運賃を計算する場合、計算経路が環状線一周となるとき又は一部若しくは全部が復乗となるときは、環状線一周となる駅又は折り返しとなる駅の前後の区間の営業キロ又は運賃計算キロを打ち切って計算する。 ⑶　東海道新幹線と東海道線は線路が異なるものとして営業キロ等を計算する。
（以下省略）	（以下省略）

公　　示

鉄道事業法施行規則第７２条の規定に基づき、下記のとおり公示する。

なお、本件について意見の聴取を申請しようとするときは、公示の日から１０日以内に、次に掲げる事項を記載した申請書を関東運輸局長あて提出されたい。

記

１．氏名又は名称及び住所
２．事案の件名及び番号
３．意見の聴取において陳述しようとする者の氏名及び職業又は職名
４．意見の聴取における陳述の概要及び利害関係を説明する事項

令和７年８月８日

関東運輸局長　藤田　礼子

○普通鉄道事業

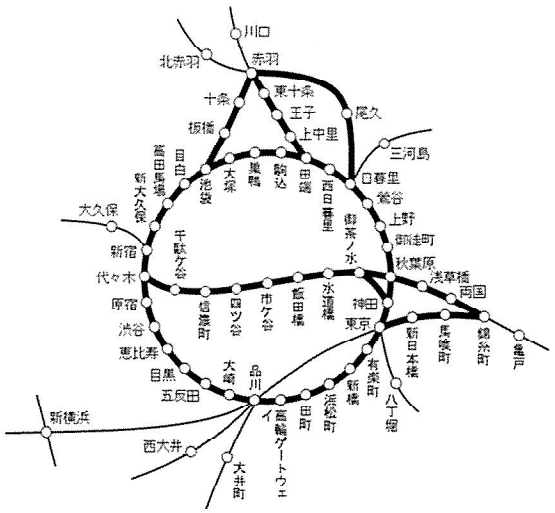
事 案 番 号　　７鉄公第１号
申　請　者　　東日本旅客鉄道株式会社
事案の内容
１．適用路線　　管内全路線
２．設定しようとする事項
運賃計算方法及び適用方法の変更（別紙のとおり）

変更しようとする運賃の種類、額及び適用方法

Ⅰ　当社線内のみを利用する場合

1　特定区間における営業キロ等の計算方

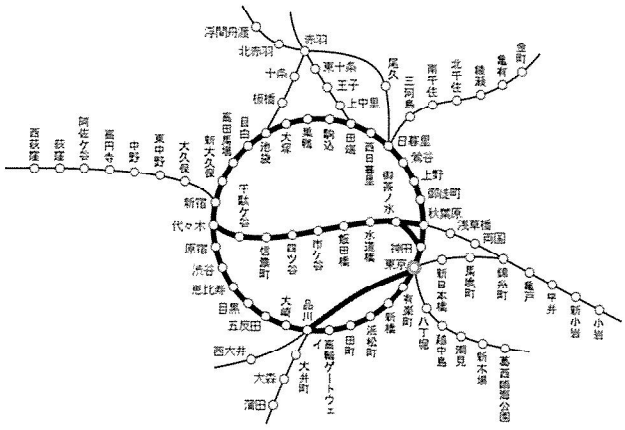
次に掲げる図の太線区間を通過する場合の普通旅客運賃・料金は、太線区間内の最も短い経路の営業キロによって計算する。



（注）東海道新幹線中東京・品川間は太線区間に含めない。

2　東京都区内にある駅に関連する区間の営業キロ等の計算方

次の図に掲げる東京都区内にある駅と、東京駅からの営業キロが 200km を超える鉄道区間内にある駅との相互間の普通旅客運賃は、東京駅を起点又は終点とした営業キロ等によって計算する。



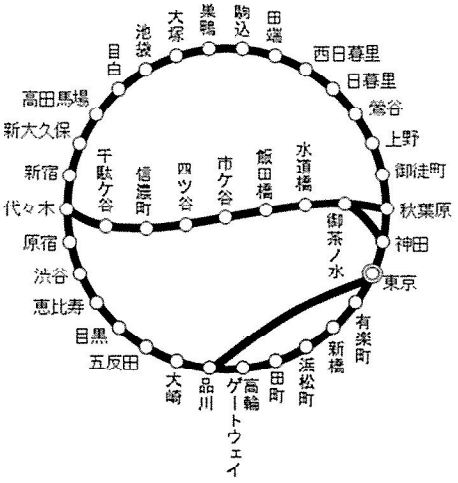
（注）　旅客運賃計算経路に東海道本線（新幹線）品川・新横浜間を含むときは、東京都区内にある駅と新横浜以遠（小田原、菊名又は小机方面）の各駅との相互間の普通旅客運賃は、東海道本線（新幹線）東京・品川間を経由するものとして計算する。

（注）　東京都区内にある駅と川崎以遠（鶴見又は尻手方面）、武蔵小杉以遠（新川崎、武蔵中原又は向河原方面）、吉祥寺以遠（三鷹方面）、戸田公園以遠（戸田方面）、川口以遠（西川口

方面）、松戸以遠（北松戸方面）、市川以遠（本八幡方面）又は舞浜以遠（新浦安方面）の各駅との相互間の普通旅客運賃は、東海道本線（新幹線）以外の線区を経由するものとして計算する。

3　山手線内等にある駅に関連する区間の営業キロ等の計算方

次の図に掲げる山手線内にある駅と、東京駅からの営業キロが 100km を超え、200km 以下の区間内にある駅との相互間の普通旅客運賃は、東京駅を基点又は終点とした営業キロ等によって計算する。



（注）　旅客運賃計算経路に東海道本線（新幹線）品川・新横浜間を含むときは、東京山手線内にある駅と新横浜以遠（小田原、菊名又は小机方面）の各駅との相互間の普通旅客運賃は、東海道新幹線東京・品川間を経由するものとして計算する。

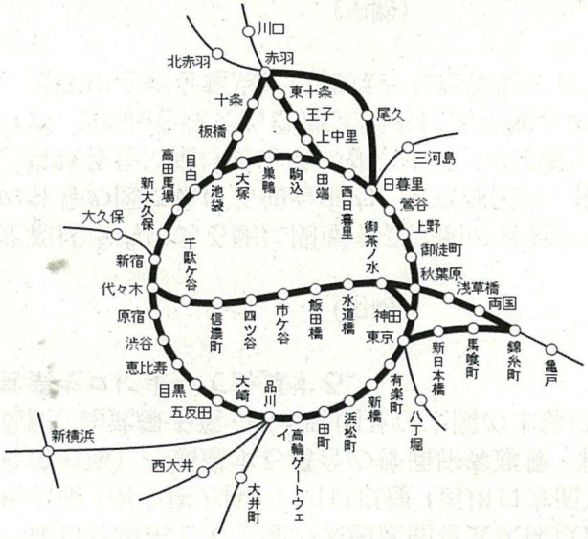
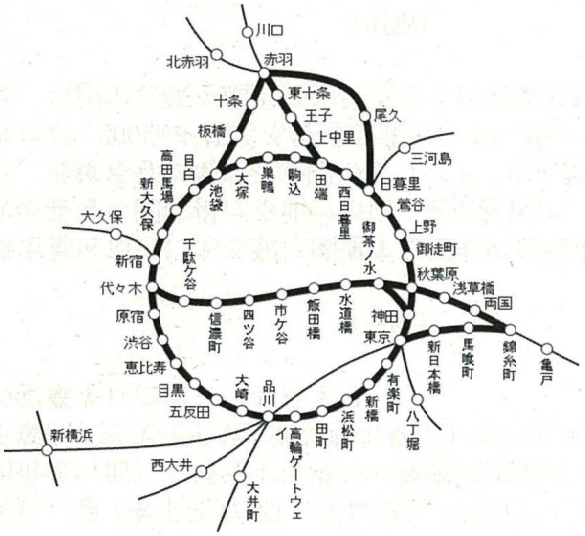
（注）　東京山手線内にある駅と大井町以遠（大森方面）、西大井以遠（武蔵小杉方面）、大久保以遠（東中野方面）、板橋以遠（十条方面）、上中里以遠（王子方面）、尾久以遠（赤羽方面）、三河島以遠（南千住方面）、浅草橋以遠（両国方面）、新日本橋以遠（馬喰町方面）又は八丁堀以遠（越中島方面）の各駅との相互間の普通旅客運賃は、東海道本線（新幹線）以外の線区を経由するものとして計算する。

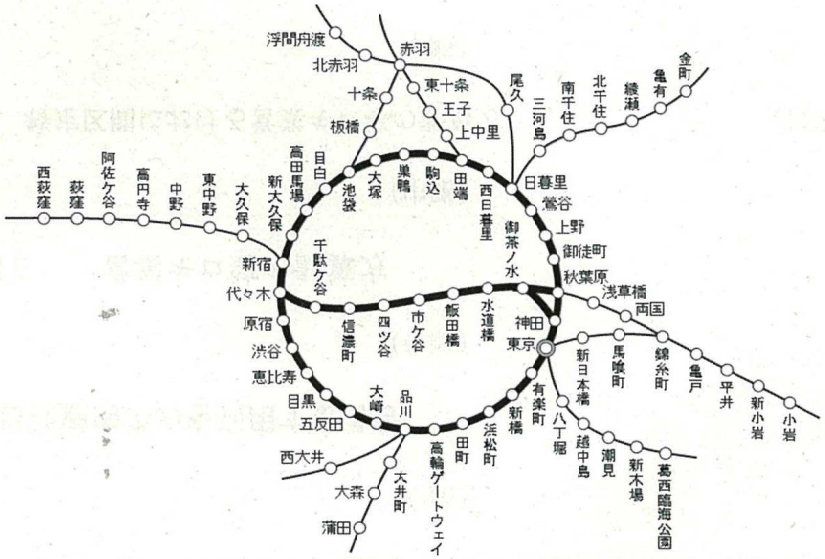
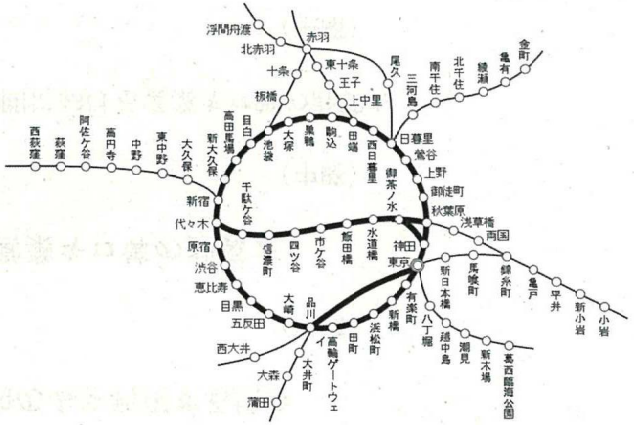
Ⅱ　当社と北海道旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び九州旅客鉄道株式会社の営業線を連続して乗車する場合

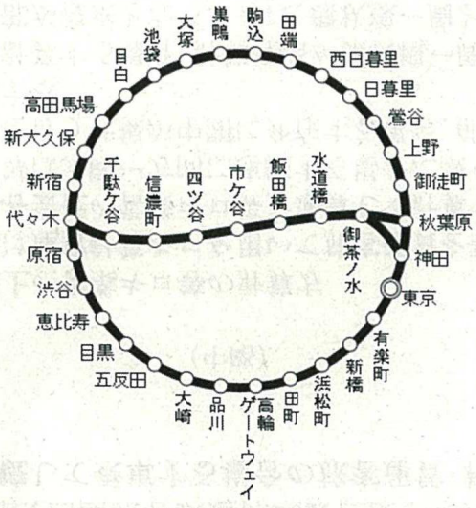
1　旅客運賃計算上の営業キロ等の計算方

東海道新幹線と東海道線は線路が異なるものとして営業キロ等を計算する。

新旧対照表

旧	新
旅客運賃・料金並びに運賃・料金の計算方法及び適用方法	**旅客運賃・料金並びに運賃・料金の計算方法及び適用方法**
（中略）	（中略）
Ⅰ　当社線内のみを利用する場合	**Ⅰ　当社線内のみを利用する場合**
（中略）	（中略）
第５　　営業キロ等の計算方	第５　　営業キロ等の計算方
（中略）	（中略）
３　特定区間における営業キロ等の計算方　　（報告）	３　特定区間における営業キロ等の計算方　　（報告）
（中略）	（中略）
⑵　次に掲げる図の太線区間を通過する場合の普通旅客運賃・料金は太線区間内の最も短い経路の営業キロによって計算する。	⑵　次に掲げる図の太線区間を通過する場合の普通旅客運賃・料金は太線区間内の最も短い経路の営業キロによって計算する。
	 （注）東海道新幹線中東京・品川間は太線区間に含めない。

旧	新
（注）　蘇我以遠（鎌取又は浜野方面）の各駅と第１号④に掲げるいずれかの経路を経由して上図の太線区間を大久保以遠（東中野方面）、三河島以遠（南千住方面）、川口以遠（西川口方面）又は北赤羽以遠（浮間舟渡方面）へ通過する場合の普通旅客運賃・料金は、外房線蘇我・千葉間、総武線千葉・錦糸町間及び上図の太線区間内の最も短い経路の営業キロによって計算する。	（注）　蘇我以遠（鎌取又は浜野方面）の各駅と第１号④に掲げるいずれかの経路を経由して上図の太線区間を大久保以遠（東中野方面）、三河島以遠（南千住方面）、川口以遠（西川口方面）又は北赤羽以遠（浮間舟渡方面）へ通過する場合の普通旅客運賃・料金は、外房線蘇我・千葉間、総武線千葉・錦糸町間及び上図の太線区間内の最も短い経路の営業キロによって計算する。
（中略）	（中略）
４　特定都区市内にある駅に関連する区間の営業キロ等の計算方（認可） 次の各号の図に掲げる仙台市内、東京都区内、横浜・川崎市内にある駅と、当該各号に掲げる◎印の駅（以下「中心駅」という。）からの営業キロが　200kmを超える鉄道区間内にある駅との相互間の普通旅客運賃は、当該中心駅を起点又は終点とした営業キロ等によって計算する。	４　特定都区市内にある駅に関連する区間の営業キロ等の計算方（認可） 次の各号の図に掲げる仙台市内、東京都区内、横浜・川崎市内にある駅と、当該各号に掲げる◎印の駅（以下「中心駅」という。）からの営業キロが　200kmを超える鉄道区間内にある駅との相互間の普通旅客運賃は、当該中心駅を起点又は終点とした営業キロ等によって計算する。
（中略）	（中略）
⑵　東京都区内  	⑵　東京都区内  （注）　旅客運賃計算経路に東海道本線（新幹線）品川・新横浜間を含むときは、東京都区内にある駅と新横浜以遠（小田原、菊名又は小机方面）の各駅との相互間の普通旅客運賃は、東海道本線（新幹線）東京・品川間を経由するものとして計算する。 （注）　東京都区内にある駅と川崎以遠（鶴見又は尻手方面）、武蔵小杉以遠

旧	新
	（新川崎、武蔵中原又は向河原方面）、吉祥寺以遠（三鷹方面）、戸田公園以遠（戸田方面）、川口以遠（西川口方面）、松戸以遠（北松戸方面）、市川以遠（本八幡方面）又は舞浜以遠（新浦安方面）の各駅との相互間の普通旅客運賃は、東海道本線（新幹線）以外の線区を経由するものとして計算する。
（中略）	（中略）
5　山手線内等にある駅に関連する区間の営業キロ等の計算方　（認可） 次の図に掲げる山手線内にある駅と、東京駅からの営業キロが100kmを超え、200km以下の区間内にある駅との相互間の普通旅客運賃は、東京駅を基点又は終点とした営業キロ等によって計算する。	5　山手線内等にある駅に関連する区間の営業キロ等の計算方　（認可） 次の図に掲げる山手線内にある駅と、東京駅からの営業キロが100kmを超え、200km以下の区間内にある駅との相互間の普通旅客運賃は、東京駅を基点又は終点とした営業キロ等によって計算する。
	
	（注）　旅客運賃計算経路に東海道本線（新幹線）品川・新横浜間を含むときは、東京山手線内にある駅と新横浜以遠（小田原、菊名又は小机方面）の各駅との相互間の普通旅客運賃は、東海道新幹線東京・品川間を経由するものとして計算する。
	（注）　東京山手線内にある駅と大井町以遠（大森方面）、西大井以遠（武蔵小杉方面）、大久保以遠（東中野方面）、板橋以遠（十条方面）、上中里以遠（王子方面）、尾久以遠（赤羽方面）、三河島以遠（南千住方面）、

旧	新
	浅草橋以遠（両国方面）、新日本橋以遠（馬喰町方面）又は八丁堀以遠（越中島方面）の各駅との相互間の普通旅客運賃は、東海道本線（新幹線）以外の線区を経由するものとして計算する。
（中略）	（中略）
Ⅱ　当社と北海道旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び九州旅客鉄道株式会社の営業線を連続して乗車する場合の旅客運賃・料金の計算方法並びに適用方法	Ⅱ　当社と北海道旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び九州旅客鉄道株式会社の営業線を連続して乗車する場合の旅客運賃・料金の計算方法並びに適用方法
（中略）	（中略）
2　旅客運賃計算上の営業キロ等の計算方　（認可） ⑴　営業キロ又は運賃計算キロを用いて旅客運賃を計算する場合は、次の各号により各会社の営業キロ等を通算して計算する。 ①　営業キロ等は、同一方向に連続する場合に限り通算する。 ②　通過連絡を行う社線が中間に介在する場合、前後の区間の営業キロ等を通算する。 ⑵　旅客運賃を計算する場合、計算経路が環状線一周となるとき又は一部若しくは全部が復乗となるときは、環状線一周となる駅又は折り返しとなる駅の前後の区間の営業キロ又は運賃計算キロを打ち切って計算する。 ~~⑶　新幹線と新幹線以外の線区において旅客運賃を計算する場合は、次の各号により営業キロ等を計算する。~~ ~~①　東海道新幹線と東海道線とは同一の線路として取扱いをする。~~ ~~②　別に定める区間内の駅を発駅若しくは着駅又は接続駅とする場合は、線路が異なるものとして取扱いをする。~~	2　旅客運賃計算上の営業キロ等の計算方　（認可） ⑴　営業キロ又は運賃計算キロを用いて旅客運賃を計算する場合は、次の各号により各会社の営業キロ等を通算して計算する。 ①　営業キロ等は、同一方向に連続する場合に限り通算する。 ②　通過連絡を行う社線が中間に介在する場合、前後の区間の営業キロ等を通算する。 ⑵　旅客運賃を計算する場合、計算経路が環状線一周となるとき又は一部若しくは全部が復乗となるときは、環状線一周となる駅又は折り返しとなる駅の前後の区間の営業キロ又は運賃計算キロを打ち切って計算する。 ⑶　東海道新幹線と東海道線は線路が異なるものとして営業キロ等を計算する。
（以下省略）	（以下省略）

意見の聴取申請書

令和７年８月１４日

関東運輸局長　藤田　礼子　殿

鉄道事業法６５条２項及び鉄道事業法施行規則７４条の規定に基づき、意見の聴取を申請する。

１　氏名及び住所

[redacted]

小井土　直樹

[redacted]

２　事案の件名及び番号

７鉄公第１号

鉄道事業者の旅客運賃の上限変更認可申請（計算方法及び適用方法の変更）認可申請について

（申請者　東日本旅客鉄道株式会社）

３　意見の聴取において陳述しようとする者の氏名及び職業

小井土　直樹　　弁護士

４　意見の聴取における陳述の概要及び利害関係を説明する事項

本事案は、令和７年８月１日申請者が国土交通大臣により認可された鉄道運賃上限認可により、並行する東海旅客鉄道株式会社が運営する東海道新幹線と運賃上限を異にすることに伴い、東海道新幹線（東京―熱海間）について別線化して運賃を計算させることに認可を変更しようというものである。

しかし、令和７年８月１日認可された鉄道運賃認可については、その前提となった原価及び収入の計算に誤りがあり、また、「電車特定区間」・「山手線内」の運賃区間を合理的な理由無く廃止しようとするもので相当でなく、取り消し事由があるものと解され、これに依拠した計算方法及び適用方法の変更）認可申請も認めるのが相当でない。

この認可申請により、東京―熱海間について乗車券を購入した場合、在来線を利用するか新幹線を利用するかで切符を分けなければならなくなり、切符を購入してから在来線で行くか、新幹線で行くかを選択することができなくなる。

その結果、例えば錦糸町駅から小田原駅に移動する場合、時間に余裕があるから在来線を利用しようと考えて切符を購入したが、在来線が遅延で、東京駅で新幹線に振り替えて移動しようと考えた場合にその変更が今回の申請でできなくなり、改めて新幹線用の乗車券を購入しなければならなくなる。

逆に、新幹線が遅延しているので予め購入していた新幹線用の乗車券について、在来線用で移動することに乗車途中で変更することもできなくなることになり、ＪＲ旅客会社間の一体性や顧客の利便性を損なうものといえ合理性がない。

他方で、このような余分な不合理な改正を行なうことで、運賃計算方法変更機器改修費用がＪＲ東日本側の原価に算定されることになり、その結果、ＪＲ東日本線の定期旅客運賃を利用する私の運賃上限についても、不当に高く算定されることにつながることから、本件変更認可申請は却下すべきである。

なお、ＪＲ東海では３９７百万円費用がかかるということであり、ＪＲ東日本では路線、駅数等を考慮するとさらにそれを上回る費用がかかるというべきであって、これら不合理な費用を原価として算入した上で、運賃上限認可をおこなうべきでない。

利害関係

私は、通勤のため錦糸町―新橋間の６月通勤定期乗車券を申請者から継続的に購入するものであり、鉄道事業法施行規則７３条３号にいう「利用者その他の者のうち地方運輸局長が当該事案に関し特に重大な利害関係を有すると認める者」に該当する。

関鉄監第５２号
令和７年９月３日

小井土　直樹　殿

関東運輸局長　　藤田　礼子

意見の聴取の通知

令和７年８月１日付けで東日本旅客鉄道株式会社より申請のあった鉄道事業の旅客運賃の上限変更認可申請に係る意見の聴取について、鉄道事業法第６５条第２項及び同法施行規則第７５条の規定に基づき、下記により通知します。

記

１．日時及び場所
令和７年９月１８日（木）１０時３０分
関東運輸局１６階会議室
（神奈川県横浜市中区北仲通５－５７横浜第二合同庁舎）

２．事案の内容
事案番号：７鉄公第１号
事案の書類：鉄道の旅客運賃の上限変更認可
申　請　者：東日本旅客鉄道株式会社
申請の内容：別紙１のとおり

３．その他
・陳述しようとする内容の詳細書面（陳述書等）及び証拠書類につきましては、令和７年９月１２日（金）までに同封の返信用封筒にてご提出ください。
・合同庁舎入館方法につきましては、別紙２をご参照ください。
・意見聴取は非公開にて行いますので、録音及び撮影はご遠慮ください。
・万が一、ご事情により出席することができない場合は、令和７年９月１８日（木）までに陳述しようとする内容の詳細書面（陳述書等）及び証拠書類を同封の返信用封筒にてご提出ください。

○本件に関する問合せ先
関東運輸局鉄道部監理課　犬伏・佐川
TEL：045-211-7239

陳　述　書

令和７年９月１８日

関東運輸局長　藤田　礼子　殿

陳述者　小井土　直樹

意見の聴取期日が９月１８日（木）午前１０時３０分と指定されましたが、先約の業務により都合が付かず、あいにく出席できませんので、陳述書の提出及び証拠書類の提出をもちまして陳述に代えさせて頂きます。

本事案は、令和７年８月１日申請者が国土交通大臣により認可された鉄道運賃上限認可により、並行する東海旅客鉄道株式会社が運営する東海道新幹線と運賃上限を異にすることに伴い、東海道新幹線（東京―熱海間）について別線化して運賃を計算させることに認可を変更しようというものです。

しかし、令和７年８月１日認可された鉄道運賃認可については、その前提となった原価及び収入の計算に誤りがあり、また、「電車特定区間」・「山手線内」の運賃区間を合理的な理由無く廃止しようとするもので相当でなく、取り消し事由があるものと解され、これに依拠した計算方法及び適用方法の変更認可申請も認めるのが相当でありません。

この認可申請により、東京―熱海間について乗車券を購入した場合、在来線を利用するか新幹線を利用するかで切符を分けなければならなくなり、切符を購入してから在来線で行くか、新幹線で行くかを選択することができなくなります。

その結果、例えば錦糸町駅から小田原駅に移動する場合、時間に余裕があるから在来線を利用しようと考えて切符を購入したが、在来線が遅延で、東京駅で新幹線に振り替えて移動しようと考えた場合にその変更が今回の申請でできなくなり、改めて新幹線用の乗車券を購入しなければならなくなります。

逆に、新幹線が遅延しているので予め購入していた新幹線用の乗車券について、在来線用で移動することに乗車途中で変更することもできなくなることになり、ＪＲ旅客会社間の一体性や顧客の利便性を損なうものといえ合理性がありません。

他方で、このような余分な不合理な改正を行なうことで、運賃計算方法変更機器改修費用がＪＲ東日本側の原価に算定されることになり、その結果、ＪＲ東日本線の定期旅客運賃を利用する私の運賃上限についても、不当に高く算定されることにつながることから、本件変更認可申請は却下すべきであります。

なお、ＪＲ東海では３９７百万円費用がかかるということであり、ＪＲ東日

本では路線、駅数等を考慮するとさらにそれを上回る費用がかかるというべきであって、これら不合理な費用を原価として算入した上で、運賃上限認可をおこなうべきでありません。

なお、国土交通大臣認可の運賃上限認可申請の際のパブリックコメントの際に、多数の別線化について反対意見が提出されていますので、証拠資料として別線化に関するパブリックコメントの抜粋を提出させて頂きます。

以　上

（参考資料2）

（別冊）

パブリックコメントについて
（ＪＲ東日本運賃改定申請）

別添仕切り板

国土交通省

6

私はJR東日本の運賃値上げについて、以下の2点の理由により、部分的に反対致します。

[1]東海道線と東海道新幹線の別線化

今回の運賃改定では、東海道線と東海道新幹線の別線化が行われることになっておりますが、JR東日本の東海道線（熱海一東京間）とJR東海の東海道新幹線（熱海一東京間）の乗車券が別々の扱いになりますと、代行輸送の際に大きな影響が出るほか、利用者にとってわかりずらい状態になります。そのため、この2線の別線化について反対致します。

[2]山手線区間の特定運賃廃止に伴う実質的な値上げ

今回の運賃改定では、山手線区間の特定運賃を廃止して、他路線の基準に合わせることになっておりますが、実質的な運賃値上げであるほか、その値上げ幅が非常に大きいため、利用客にとっては現状よりも負担が増え、使いにくい状況となります。そのため、今後山手線区間内の利用客が東京メトロ線等の他路線に移行する可能性があります。そのため、山手線区間の特定運賃の廃止に反対します。

以上の声が別線化・運賃値上げを再検討される一助となることを期待します。

7

安定した輸送を図るためにある程度の値上げは不可欠ですし仕方がないと考えます。

しかしながら、電車特定区間や山手線内などの都市圏では値上げ幅が大きすぎるのではないかという印象を受けます。

1回では数十円でも定期券等を使用せずに何回も乗ればかなりの差額が発生します。

通信制学校への通学等、定期券を購入せずに利用せざるを得ない利用客がいることを考えると値上げ幅はもう少し抑えるべきだと考えます。

8

代わりがない公共交通でありながら、値上げが高すぎる。

妥当ではない

9

都市部の一部の地域では通勤客やオーバーツーリズムでものすごい混雑状況が生じている。JRはそれを助長している部分があると思う。距離ベースだけでなく、乗降客の多い駅の利用者からは多めに徴収するなどの措置を取るべきだと思う。

10

運賃の引き上げには一部反対である。反対の部分は、山手線内区間の運賃値上げと通学定期券の値上げについてである。反対する理由は以下の通りである。

れる予定)ため、そういった割引制度の観点からも家計や企業の通勤手当などへの影響はとても大きなものとなることが予想される。JR 東日本管内から JR 東海管内への移動といった異なる JR 線への移動も珍しくなく、そこでの運賃格差も大きく出てしまう可能性もある。

特定運賃の撤廃のみで運賃改正を行うのは、人件費や物価が上がっている近年だと致し方ない部分があると考えるが、同時に幹線料金も値上げするとなると特定運賃圏内利用者が相当な痛手を被ることになり、運賃が比較的安価な並行私鉄への利用者数増加で混雑の悪化や遅延の増加といった影響がないとも言い切れず、広範囲に影響を及ぼしてしまう可能性も捨てきれないため、現在特定運賃が適用されている部分の運賃を重点的にみる必要があると考える。

14

私的には今回の JR 東日本の大幅値上げには大反対ですね。理由は山手線内及び東京都区内や横浜市内の運賃特例がなくなり東京から新宿間等で大幅に運賃が値上がりするので利用者に負担が大きくなる事そして熱海から小田原や新横浜や品川や東京間での在来線と JR 東海の東海道新幹線が並行している区間では新幹線特急料金以外の運賃部分が異なるの事となりこちらも影響が大きくなる事は必至ですね
私的には JR 東日本が値上げをする場合でも山手線内及び東京都区内や横浜市内の運賃特例は残すべきですし JR 東日本の在来線と JR 東海の東海道新幹線が並行している区間については新幹線側も運賃を合わせるべきですね。

15

東京-品川-小田原-熱海の各相互駅間は東海旅客鉄道株式会社と並行しており、複雑になることが予想される。この相互駅間は特定運賃の設定が必要と考える。

車両の老朽化に関しては、西日本旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社、九州旅客鉄道株式会社の各社において、国鉄時代の車両を改造して使っている例もみられることを考えると、改造で対応できるものは改造で延命を図るのも一つと考える。

山手線内および電車特定区間の廃止は賛成である。

IC カード乗車券を踏まえ近郊区間が拡大されているが、東京近郊区間は広く、片道 500km 以上の経路もある。近郊区間内では途中下車の制度が適用されず、また有効期間も距離を問わず 1 日であるため、近郊区間外との均衡が保たれていない。101km 以上 600km 以下の区間は 100 円単位でなく 50 円単位にできないか。

16

よくない

３２

値上げをする分には構わないが東海道新幹線別線扱いはどうかと思う。であれば全国統一で値上げをしてもいいと思う

３３

鉄道事業で安全を極めるためには、鉄道事業でお金を得る必要があると考えます。

３４

可動式ホーム柵の設置、磁気券の廃止、二次元コード乗車券を進めていくためには、運賃の値上げはやらねばならないプロジェクトの第１のステップだと考えます。

３５

旅行でしばしば東京・熱海を利用させていただいておりますが、JR 東海の東海道新幹線と、JR 東日本の東海道新幹線が同一の線路として扱われ、一方の線路に有効な乗車券が他方の線路にも有効であるという効力の恩恵を受けてきました。

東京・熱海間で新幹線に乗るか在来線に乗るかを決めずに乗車券を購入し、状況や気分に応じて特急券を買い足すか、あるいは買い足さないかによって、どちらに乗るかの選択を乗る直前に決めることができていました。

もしこの駅間で、新幹線と在来線が同一の線路として扱われるという取り扱いがなくなった場合、上記のようなことができなくなるので、大変不便に感じます。

その一方で、JR 東日本の事業の存続性という観点から、運賃の値上げ自体はやむを得ないように思えます。

従いまして、JR 東海も時期を揃えてこの区間の運賃の値上げを行うことで、東京・熱海間において新幹線と在来線を同一の線路として扱うという取り扱いの継続を希望いたします。

３６

旅行でしばしば東京・熱海を利用させていただいておりますが、JR 東海の東海道新幹線と、JR 東日本の東海道新幹線が同一の線路として扱われ、一方の線路に有効な乗車券が他方の線路にも有効であるという効力の恩恵を受けてきました。

東京・熱海間で新幹線に乗るか在来線に乗るかを決めずに乗車券を購入し、状況や気分に応じて特急券を買い足すか、あるいは買い足さないかによって、どちらに乗るかの選択を乗る直前に決めることができていました。

もしこの駅間で、新幹線と在来線が同一の線路として扱われるという取り扱いがなくなった場合、上記のようなことができなくなるので、大変不便に感じます。

その一方で、JR東日本の事業の存続性という観点から、運賃の値上げ自体はやむを得ないように思えます。
従いまして、JR東海も時期を揃えてこの区間の運賃の値上げを行うことで、東京・熱海間において新幹線と在来線を同一の線路として扱うという取り扱いの継続を希望いたします。

３７

運賃改定については山手線等の首都圏普通列車のコロナ禍以前と同水準までの増発といったサービス強化が合わせて行われるのであれば賛成。
ただし、東京から熱海間の新在並行区間について運賃改定と合わせて乗車券の扱いが別線扱いになる件について、急な乗車変更に対応できるように差額の支払い・払い戻しで今まで通り変更が出来るようにしてほしい。

３８

JR東日本の運賃値上げははっきり言ってしまえば反対である。

駅ビルやエキナカ事業、高輪ゲートウェイなどの再開発など、多数の利用者には役に立たない後回しにしてもいい投資が多いように感じるし、値上げしたとしてもそのような事業への投資や上層の経営陣や株主への配当金などに回されるような気しかしない。
また、JR東日本は人々の暮らしを鉄道輸送という形で支えていく企業であるべきなのに、昨今の物価高に追随して値上げすることによって、昇給や給付金が追いついていない人々の生活を苦しめるだけのようにしか思えない。

昨今のJR東日本は、東北新幹線の架線トラブル(大宮駅付近)やはやぶさとこまちの走行中の分離、山形新幹線の郡山駅のオーバーラン、在来線でも架線柱の転倒(東海道線大船駅や山手線神田駅など)、川越線の信号ミスによるデッドロック等の重大インシデントや踏切事故などといった大規模な遅延が多発している。
また、みどりの窓口設置駅の削減によるみどりの窓口や指定席券売機、話せる券売機の混雑(えきねっとを使えばいいのだが、えきねっとでは複雑な行程や他地区にまたがる切符に弱い)、駅の無人駅化や路線の廃止、ダイヤ改正による都市部での減便や終電の繰り上げ、青春18きっぷの連続日程縛りなど、利用者に不安・不便を強いているのに値上げという不便を強いるのかと文句を言いたい。
往復割廃止や、他社跨ぎによる静岡方面などへの値上げなどは納得がいかない。
混雑時の東海道新幹線のぞみ号の全車指定席化と違って旨味を感じない。

値上げするとして、先ほど挙げたようなインシデントの減少のためのシステム充実化や教育の強化、駅員や運転士のための社員数増加やみどりの窓口の増設、えきねっとの利用しやすさ向上、列車の増便などのサービス向上に繋がるのだろうか。公式で発表し

神障害者割引の導入やバリアフリー事業による障害者へのヘイト・スピーチやヘイト・クライム」に繋がりかねない懸念がある事から運賃変更に関して社会的観点による詳しい説明を求める。

また、東日本旅客鉄道株式会社について、設備老朽化や作業員の施工ミス等による設備損壊や鉄道事故が過去発生している事から、本件運賃上限の引き上げ行った場合の収益を設備老朽化対策、人材・技術育成に投資する原資となり得るのか不明瞭である事から、運賃変更に関して詳しい説明を求める。

以上の懸念点が解決されるものが提供されるものであるならば、本件の運賃上限の引上げに反対するものではない。

４３

鉄道事業法第十六条「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　えたものを超えないものであるかどうかを審査」の審査であるが、

電気事業法 第十八条 2 項一「料金が能率的な経営の下における適正原価利潤を加えたもであこと」にも同様の規定がある。

先般の電気料金の値上げにおいては、料金制度専門会合の第 28？45 回の 17 回も会合を開き、事業者から多くの資料を集め透明性を上げて認可している。

経済産業省　電力・ガス取引監視等委員会 料金制度専門会合のページ
https://www.emsc.meti.go.jp/activity/index_electricity.html

今般の JR 東日本の審査においても同様の透明性の高い審議をお願いしたい。

４４

値上げしてもいいが、学生(高校生、大学生、専門生、大学院生向け)料金(大人の 3 分の 2 くらい)を追加してほしい。ic のみでいいので

４５

値上げしてもいいが、高校生大学生専門生大学院生向けの料金を設定してほしいです。ic のみでもいいので
具体的には大人の 3 分の 2 くらいが妥当化と思います。

４６

運賃値上げで赤字の解消、JR 東日本の社員の待遇を上げるのであれば評価するが、JR

東日本が株主へ配当を吐き出すために運賃を値上げしないように監視するシステムを作ってほしい。もともとは国有鉄道という国民の財産が資本であり、純粋な株主資本ではない。たくさんの配当を吐き出したいのであればJR東日本自身の資本で線路を引き、大好きな駅ビル不動産に投資し、銀行業から利益を得て株主配当すればよいことである。国鉄からの転換はあくまで効率的な鉄道業を目指したものであり、運賃を値上げして運賃収入で株主に配当を吐き出すために目指したものではない。

また東京？熱海間のJR東海との在幹分離は反対である。国鉄から国民に分割民営と不便を強いているのに路線分離をすればより一層利用者への不便を強いる。鉄道はJR東日本に利益をもたらすためにあるのではない。繰り返すが国鉄からの転換はあくまで効率的な鉄道業を目指したものであり、国民利用者に不便を強いるために民営化したのではない。

４７

JR東日本発足以来、消費税改定及びバリアフリー料金制度導入以外で初めて本格的な運賃改定になると報道されております。

昨今の人件費、物件費及び光熱費高騰に伴い世間的には、いろいろなものが値上げされておりますので、運賃改定もぜひ実現していただきたいと思います。

失われた30年ではございませんが、いろいろなものが少しずつ上がっていくことで、給与なども上がり、お金、製品、サービスが循環していくことにより徐々に景気回復につながると信じております。

どうぞよろしくお願いいたします。

４８

総務省の10月の家計調査によると、2人以上世帯の消費支出は30万5819円だった。物価変動の影響を除いた実質で前年同月比1.3%減少。

このような景気動向で鉄道運賃一律値上げは国民生活に多大な影響を与えるので許すべきではない。またインバウンドにもブレーキをかけるものでもある。

４９

申請に反対。今の値段設定が適正と考えているため。

５０

原価に不要な経費が多数含まれているため、申請は却下すべきだと考える。
東日本旅客鉄道株式会社の公表した資料によると、羽田空港アクセス線（仮称）にお

営努力をしてきたことに加え、線区の存廃を含む今後のあり方についても具体的な方向性や進め方について時期を明示し、それらを考慮したうえで申請した改定水準が妥当なものか検証すべきではないだろうか。

首都圏の JR 線は多くの路線がコロナ禍あるいはそれ以降のダイヤ改正で減便され、その後利用者が回復傾向にあるにもかかわらず従前の輸送力が確保されていない。そのような中で、既に地方のローカル線を支えるため一定の負担をしている首都圏利用者がさらに過度な負担を負うことのないよう、申請した運賃改定の水準については、その妥当性について慎重な検討をお願いしたい。

５５

明確に反対である。
山手線他の首都圏近郊の特定区間の運賃削除、その他値上げに踏み切っている。影響範囲が広範すぎて理解を得るのは今の申請理由では難しいであろう。

本稿意見者としては、東日本旅客鉄道株式会社は、明らかな黒字運営であるにも関わらず、値上げすることの是非。そこを他社（もちろんここでの他社とは赤字であることが大多数）の単なるコピーアンドペーストではなく、しっかりと東日本旅客鉄道株式会社の言葉で説明してからようやく議論の俎上に載せることが出来る。

なお、それでも東日本旅客鉄道株式会社がこの値上げをしたいのであれば、本稿意見者からは以下提案をする。
１．値上げで得た利潤の使途限定
⇒具体的にはユニバーサルサービス、車両更新、(災害で被害を受けた)鉄路の補修といった東日本旅客鉄道株式会社利用者の公共交通機関としての使命を守るための用途に限定する。このことで例えば伊東線での車椅子騒動や米坂線、津軽線、水郡線といった問題にも対処出来よう。
２．段階値上げ
⇒特定運賃の廃止と値上げは一律一体でなければならないのだろうか。ここの一律一体性が見えないため、二段階の申請を求めたい。特に後者は東日本旅客鉄道株式会社の首都圏でないエリアにも影響が出るため慎重を期すことを要求する。

最低これぐらいは検討してから申請理由書に盛り込みしたうえで、パブリックコメントに附すべきである。このことは関東運輸局の責任も問われかねないであろう。

５６

運賃の改定はコロナ禍による旅客減物価高騰による経費増でも安心・安全な輸送サービスを保つために必要でしょうから概ね賛成ですが、その上で 2 件意見を出させて頂き

ます。何卒宜しくお願い致します。
意見
①東京～熱海間の東海道線と東海道新幹線を新在別線とするのはもう少し議論の余地がある
②電車特定区間の廃止についても議論をもう少し議論を重ねること

理由
①サンライズ瀬戸・出雲号利用者が新幹線まで熱海まで行きそこからサンライズ号に乗車するという需要が一定ある可能性があり、新在別線になると乗車券の購入が複雑になったり、乗車券購入後に経由変更した場合乗車券の乗車変更手続きが必要になり不便を強いられることになるため。及び東海道線は東日本旅客鉄道株式会社線では多くの需要がありまた並走私鉄も多く走っているので、改定による旅客減が懸念されるため。
②首都圏では多くの旅客が利用しており、電車特定区間を廃止し大幅に値上げすると大幅に旅客が減りかえって収入の減少に繋がることが懸念されるため。(西日本旅客鉄道株式会社のように改定しつつ電車特定区間を伸ばす方が個人的には望ましい気が致します。)

５７

意見
JR東日本以外の他社にまたがる場合に基準額をベースに加算額を収受する「通算加算方式」の導入は、時期尚早です。通算加算方式を認可しないよう求めます。

理由
JR東日本がJR他社にまたがる境界駅は、現状で以下の11駅です。
（北海道）新青森駅
（東海）熱海駅／国府津駅／新横浜駅／品川駅／東京駅／甲府駅／辰野駅／塩尻駅
（西日本）上越妙高駅／南小谷駅

通算加算方式による加算額の設定により、対象区間の営業キロ数の算定や加算額の算定する必要が生じます。運賃計算が困難になることが、容易に想定できます。境界駅の数が限定的なJR北海道・四国・九州に関する加算額の設定さえ、運賃計算方法が煩雑です。多くの境界駅を有するJR東日本がこの方式で運賃を加算すると、運賃計算の難解さによって利用者や現場（駅や旅行会社）が一層混乱します。

JR本州会社については通算加算方式によらず、賃率を共通で決定するのが理想です。したがって、今般の賃率改定については、本州3社が調整を行い、足並みを揃えて一斉に実施することが望ましいです。（どうしても値上げするのであれば）加算額を収受する代わりに、JR東日本の各線区に値上げ額相当の擬制キロを設定し、運賃計算を行えば

うな運賃表を構築することで、我が国全体の複雑な運賃体系を単純化させてほしい。もし JR グループのどこかの事業者が単独で取り組むようであれば国土交通省が是正すべきであり、国土交通省がリーダーシップをとって JR グループを交えた検討会を発足させ、シンプルな運賃表の作成に取り組んでほしい。

4．上限運賃を上げることとは別に、社会全体でみれば悪影響な原案

上限運賃を上げること自体についてはコロナ禍を経てテレワーク等の多様な働き方の増加、電力や原料の価格上昇等を考えるとやむを得ない面はあるが、シンプルな運賃表とは逆行する内容で今回提出の流れが加速すると利用者の利便性減少・システム複雑化・コスト増大など社会全体でみると悪影響が懸念される内容なだけに、見直してもらいたい。

66

意見

・『山手線等のみを乗車する場合』の運賃規定の廃止について

分かりやすさや、利便性という意味で、廃止や距離別による賃率の設定ではなく、環状線（山手線）内均一料金とし、環状線外からの場合、均一料金＋路線の運賃を適用するなど工夫が必要である。

山手線等のみを乗車する場合の運賃規定に限らず、分かりやすい運賃体制を目指すべきである。

・平行他社新幹線（東海道新幹線　東京～熱海間）の運賃差異による新在選択乗車の不可について

JR 東日本・東海道線と JR 東海・東海道新幹線の東京～熱海間について、本旅客運賃の上限変更許可申請を適用した場合、東海道新幹線と東海道線の選択乗車が不可能になるのは、利便性が著しく損なわれるため、反対である。

同じ区間を利用する上で、価格差が生じる場合、状況に合わせた選択ができなくなる、混雑の平衡がとれなくなり利便性、快適性を損なう可能性がある。

理由・所感

民鉄単体の旅客運賃上限変更許可（以下、運賃改定）と異なり、日本国有鉄道から民営化、分社化したという特殊な事情は、今後も避けられない事実である。

JR 旅客５社の直通列車の減少や、独自の運賃体系、販売システムが、利便性や鉄道利用の魅力を著しく低下させていると感じる。

JR 旅客５社については、単独の運賃の上限許可申請をおこなうのではなく、JR 旅客５社で十分な情報交換と議論をおこなった上で、できる限り共通した運賃体系を設定すべきである。

今後、インバウンドの増大も含め、観光立国として成長を図るには、全国に路線を有すJR旅客５社の鉄道網が必要であり、新幹線一辺倒の経営体制では、観光はもとい、地元の交通インフラ（特に『利用者数の少ない路線』と表現される路線）は維持できないと考える。
近年の物価、人件費、エネルギー価格の高騰、インフラの老朽化対策による費用の増加により、本運賃改定は仕方ないことであるが、JR旅客５社や沿線自治体との十分な連携、周知、協力をおこなっていただきたい。
本運賃改定によって、魅力ある、強靭な鉄道ネットワークの維持、成長に繋げてほしい。

６７

サステナブルな鉄道事業運営のためには安定した資金確保が必要であり、申請内容は旅客が乗車する全区間の距離を基礎として運賃を算出するという「新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針」に則っているため、本件は認可することが概ね適当と考えます。

しかしながら、申請内容について説明が不足している点や運賃の計算方法に曖昧な点があるため、利用者への丁寧な説明と、申請書記載事項の変更を求めます。

また、据置きとなる通学定期運賃は教育振興としての役割を、令和７年４月から適用範囲が拡大される障害者割引は社会福祉としての役割をそれぞれ担っていることから、国土交通省におかれましては通常運賃から割引される分の一部を国が負担・補助するしくみをご検討いただきたいです。

▼ 説明が不足していると思われる点について
１）　今回の上限変更認可申請の目的として、「多様化するお客様ニーズ、鉄道に求められる社会的な役割を踏まえた安全やサービスの維持向上」などが挙げられています。近年では鉄道駅バリアフリー料金を活用したホームドアの導入やバリアフリー設備の整備などが進んでいます。今回鉄道駅バリアフリー料金としての収受を廃止するとのことですが、ドア位置の異なる線区へのホームドア導入や、障がいのある利用者も健常者と同様に事前連絡不要で待たずに利用できる体制の構築にどのような影響が出るか、ご説明いただきたいです。

２）　本申請にあわせて事業者が一般に向けて案内した「運賃改定について」において、改定の方向性として「わかりやすい運賃体系」の実現を示しています。しかしながら、申請内容は地方交通線が別立てのままとされており、依然として複数の運賃体系が混在しています。地方交通線の割増運賃を撤廃して幹線と同水準に引き下げることで運賃体系をシンプルにし、地方における地域輸送の活性化させるような取り組みを実施しない理

で、民鉄は初乗りまたは2駅の長い方で各10円(両社計20円)引きを実施した。
その後1990年までに1ラッチや2ラッチを対象に新宿、柏、横浜等、多くの接続駅でも割引を開始したが民鉄側が10円引くだけである。東京メトロも営団当時から西船橋接続下総中山・船橋法典や綾瀬接続北綾瀬で同様の割引を実施しているが、こちらも東京メトロだけで、しかも同社は新宿、秋葉原など多くのJR東日本との接続駅があるが割引を実施していない。
相互10円計20円引きの駅は、その後の工事で八丁畷を除いて改札分離や1ラッチ化がなされ、民鉄・東京メトロのみの実施駅と差がなくなっている。全接続駅で相互の割引に移行すべきではないか。また、都営地下鉄やつくばエクスプレスなどは割引を行っていないし、りんかい線や。相鉄線直通は割引を実施していない。
相鉄線直通は武蔵小杉～羽沢横浜国大が10kmを超えるからかもしれないが、りんかい線では初乗り運賃問題が発生している。
問題は相直でも接続駅でも割引の有無が分かれること、接続駅では一方的な割引が多いこと、割引の範囲が3kmや初乗り・2～3駅までなどのごく短距離に限定されていること、そして設定から30～40年を経ているにもかかわらず10円・20円引きが変わっていないことである。電車特定区間全駅で他社線との間で相直と同様、10km程度までの区間で初乗り運賃負担軽減のため割引を期待したい。相手方の鉄道会社も本来は10km程度まで割引を実施すべきである。相手方の意向もあるが、ICだけで構わないのでJR東日本が先鞭をつけていただきたいが、いかがだろうか。

④　常磐線の通過連絡
いわゆる常磐線の「迷惑乗り入れ」問題は、半世紀以上を経ても裁判が起こされている。亀有以北と西日暮里接続JR東日本各駅との間は通過連絡として、切符なら千代田線の両側の距離を通算した運賃、ICではJR東日本の各区間と千代田線の運賃の合算から100円引きとなっているが、ICの南柏～千駄ヶ谷といった一部の例外があるものの、多くは北千住～日暮里間で快速線利用とした方が安い。亀有以北～西日暮里経由各駅の通過連絡運賃を快速線経由の運賃に一本化できないか。
亀有以北～千代田線西日暮里、田端方面～千代田線北千住・綾瀬も日暮里経由運賃にしないと不公平になるのでそれを含めて、である。
単純に実施するだけでは東京メトロの減収だが、東京メトロも東武鉄道が半蔵門線に乗り入れたときに東武側が北千住～押上間で減収になる課題が発生し、東武側に一定額を支払っているという。(東武鉄道は「東京メトロさんから一定額を頂いています」朝日2005年11月5日生活面)。西日暮里駅の中間改札でこのルートの旅客数は把握できる。例えば輸送障害時の振替輸送の経費相当をJR東日本から東京メトロに支払えば長年の問題が解消するのではないかと考えるがいかがだろうか。

126

ご意見：　東海道新幹線と東海道線の選択乗車について引き続き可能にするべき

理由：　熱海駅の構造は必ず在来線改札を通って新幹線改札へ向かう。新幹線経由の乗車券で在来の東海道線に乗車できてしまい、実際の運用上、東海道線において運賃格差を新規で設けることはできない。利用者の利便性からもJR東海とJR東日本の併走区間は今後も同じ運賃で行うべき

１２７

山手線を中心に大幅な値上げとなる今回の値上げ。一方山手線はコロナ禍からの減便から本数が回復せず、著しい混雑が継続している。今回の値上げを原資に山手線を中心とした首都圏各路線の混雑率の緩和を条件に認可することを希望します。今後の安定的な経営のために今後も安定的に乗客が見込める路線の値上げをすることは構いませんが、その利益をとうしかではなく、利用者に還元するのが公共交通企業の最大の使命と考えます

１２８

主文：本件申請に賛成する。

理由：本件申請は鉄道事業法16条2項に規定された""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を超えないもの""であると凡そ認められるため。

意見：本件に関する意見を提出する。

1. 新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針に関して

以下、日本国有鉄道を“国鉄”、東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社及び西日本旅客鉄道株式会社をまとめて“本州三社”、北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び九州旅客鉄道株式会社をまとめて“三島会社”と記述する。また、本州三社及び三島会社を総称して“旅客会社”と記述する。

1.1.　通算加算方式について

新会社がその事業を営むに際し、当分の間配慮すべき事項に関する指針（平成13年国土交通省告示第1622号。以下「指針」という）2条1項1号により、旅客が東日本旅客鉄道株式会社及び他の旅客会社をまたがって乗車する際には、乗車全区間の距離を基礎として運賃及び料金を計算すること、および距離に応じて運賃を逓減させることが規定されている。

しかし、本件申請によれば、改定後において、東日本旅客鉄道株式会社及び他の旅客会社をまたがる乗車については、現行の本州三社と三島会社にまたがる乗車の計算方法と同様に、全区間の料金を東海旅客鉄道株式会社及び西日本旅客鉄道株式会社の幹線賃率に基づいて算出した後、東日本旅客鉄道株式会社の乗車区間に応じた運賃を加算する“通算加算方式”により運賃を算出することが記載されている。

ビスの普及」を挙げる。その結果、あたかも改廃に際して適切な代替措置が採られ、利用者の不利益にはなっていないかのような印象を受ける。
(2) しかし、チケットレスサービスは、全国であまねく利用できるものではなく、割引の条件等も従来の割引施策とは異なり、利用者に不利となるケースも少なくないため、適切な代替措置とは言い難い。また、チケットレスサービスへの絞り込みは、クレジットカードを所持できない利用者や機械の操作に不慣れな利用者といった社会的弱者や、JR各社への個人情報の提供を望まない利用者などを割引の恩恵から排除するものであり、鉄道事業の公共性に鑑みて望ましいものではない。
(3) 以上のとおり、チケットレスサービスは従来の割引施策の代替とはおよそ言い難いものである。したがって、近年行われた割引施策の改廃は少なくとも代替措置の不十分な値上げであったと捉えたうえで、今回の値上げ申請の適否を検討するうえでの前提とされたい。
3. 総括
以上より、本申請の認可にあたっては、単に今回の値上げ幅のみを検討するのではなく、過去数年に行われた各種割引施策の廃止によるJRの増収・利用者の負担増も考慮に入れたうえで、その適否を検討されたい。仮に申請を認可するのであれば、同時にチケットレスサービスによらない割引等の導入を求めるなど、利用者の負担増を適正に抑える方策を期待したい。

１６４

運賃改定について私は、一部反対する。東京電車特定区間を廃止するのは撤回を求める。むしろ、特定区間の拡大が必須なのではないか。東海道線でいえば、東京から大船までとなっているが、それを、藤沢や小田原まで延ばせば、小田急線の対抗策として機能するのではないか。JR西日本は、大阪電車特定区間を拡大するので、見習ってほしい。山手線内運賃は廃止してもやむを得ないが、そもそもJR東日本は、増収増益なのに運賃値上げにそこまで躍起にならなくてもいいのではないか。運賃を改定するのなら、同時に距離が短い新幹線と長い在来線の運賃計算の見直しを求める。また、幹線と地方交通線の見直しも必須だろう。例えば、秋田新幹線を走る、田沢湖線は割高な地方交通線は、幹線にしてもいい。同じミニ新幹線で山形新幹線を走る奥羽本線は幹線なので現状は不公平感が生じる。ただ幹線でも利用者が少ない区間は、地方交通線に切り替えてもいいのではないか。

１６５

私はJR東海のエリアに住んでいますが、JR東日本のエリアへ行く機会が多くあります。
今回の値上げについては、サービス維持のために必要と考えており賛成ではあります。

ただ利用者が多い、熱海-東京間の東海道新幹線、東海道線を別の路線にし、同じ切符

で乗れなくなるのはかなり不便ではないかと感じます。

そこで以下の意見を出したいです。
1:JR 東海についても熱海-東京の区間を乗る場合は JR 東日本と合わせて値上げし、従来と同じように在来線、新幹線の選択乗車を認めてほしいです。
または、在来線経由、東海道新幹線経由とは別にどちらも乗ることができる切符を設定して欲しいです。

2:選択乗車を廃止するのであれば、JR 東日本の予約サイトえきねっとにおいて、熱海から東京に行く際、熱海ー小田原は新幹線、小田原-東京は在来線のように細かく指定もできるようにしてほしいです。

こちらはなるべくえきねっとで乗車券を発券して、窓口の利用を避けています。現状のえきねっとでは熱海から東京の切符を買う際、熱海-小田原は新幹線、小田原-東京は在来線のように指定すると、全て新幹線か東海道線の切符しか出せません。この改訂によって思うように発券できず、窓口に行かないと発券できない事態は起こらないようにしてほしいです。

１６６

意見：反対

理由
反対の理由は次の 4 点である。

第 1 は、損益計算書が黒字なのになぜ値上げするかということです。JR 東日本の損益計算書(単体)ではコロナ禍の 2020 年度、2021 年度の経常損益は赤字でしたが、2022 年度 460 億円、2023 年度 2023 億円の黒字であり、2024 年 9 月の第 2 四半期決算でも。単体の経常利益は 1258 億円となっています。損益計算書に基づけば値上げの必要はないと思われます。

第 2 は、収入原価総括表の原価構成の問題です。設備投資が増加する理由として、JR 東日本は「駅改良、バリアフリー設備の整備」や高輪ゲートウエイなどを挙げています。渋谷駅駅改良で逆に危険性を増した点をどのように考えているのでしょうか。
ホームドアの設置などに関しては 2023 年 3 月からバリアフリー料金収入の使途がどうであったかも明確にすべきです。高輪ゲートウエイなどは、鉄道事業だけの問題ではなく関連事業の問題でもあります。開発利益の内部還元の問題としてもよいように思われます。

況となっております。」（https://www.jreast.co.jp/2026unchin-kaitei/assets/pdf/shinsei.pdf より抜粋）とありますが、JR 東日本の鉄道収支は 2024 年 3 月期の決算では成長しており決算資料に示す利用者グラフも回復基調であり、前述した各企業による在宅勤務規模縮小なども重なり利用水準は 2019 年を超えることを予想ができるため、値上げは不当ではないと考えられること。

以上より私の立場では JR 東日本による 2026 年運賃改定に反対します。

但し、一律に値上げを否定するのは企業の成長を妨げることも承知しております、ですので、値上げの見直し等を検討を強く願います。

168

地方在住で東京都をはじめとする関東圏には年に数回、主にレジャー目的で訪れます。自家用車は保有していますが、首都圏は道路の混雑も大きいため基本的に公共交通機関で訪れます。

私が愛知県から都内の目的地を目指す場合、バスであれば東京駅、または新宿バスターミナルが主となります。ただし、東京が目的地であることは少ないので、新宿か東京駅行きであれば、霞が関のバス停でおります。東京駅そのものに用事はないからです。

同様に新幹線であれば、東京、品川は同一です。しかし混雑を避けること、乗換の利便性であれば品川の方が都合がよいです。また新幹線の EX-IC の早期予約枠は名古屋？品川、東京は早期に埋まりますが、名古屋？新横浜の枠は比較的すいているので取りやすいです。新横浜？都内は 40 分程度かかりますが、東急は非常に安いので組み合わせによっては正規運賃で名古屋？品川を経由するより安く渋谷など都内の目的地に達することができます。

JR と私鉄の運賃が競争もあり低く抑えられているおかげでこのようなことが可能になり、手間はかかりますが交通費が安くなること、また都内へのアクセスする駅の分散化にも貢献できるのではないかと思っています。

また仮に駅の自動販売機で販売する当日用の切符を値上げするのであれば、IC カード運賃の優遇、またはチケットレスのフリー切符などの優遇をさら進めてほしいです。

169

東海道本線東京・熱海間は JR 東海と同一の運賃を維持して、東京・熱海間の東海道本線と東海道新幹線の同一路線扱いを従来通り維持するべきである。

理由として、本旅客運賃の運賃改定後は、東海道新幹線東京・熱海間と並行する東海道本線東京・熱海間の運賃が異なることになるため、JR 東海運営の東海道新幹線（東京・熱海間）とは別の路線として取り扱うようになるとプレスリリース[1]で告知されている。

このような取り扱いは、既に山陽新幹線と山陽本線・鹿児島本線（新下関・博多間）であるものの、前例があるからといって類例を増やして良いという訳でもなく、また旅客の観点では、
・乗車券の購入前に、事前に新幹線又は在来線のどちらを利用するか選択しなければならない点。
・乗車券購入後、何かしらの理由によりもう一方の路線を利用することにした場合、乗車券経路を変更するための何かしらの取り扱いを受けなければならなくなる点。
など、取り扱い方の変更による不便・煩雑化が考えられる。

また、JR東日本としてはプレスリリースで「わかりやすい運賃体系の実現」を標榜しているが、JR東日本エリアだけでも「幹線」「地方交通線」の運賃区分分けや、幹線と地方交通線を跨る場合の距離による運賃計算方法の違いなどは存続する。また、他のJR線と跨る場合はJR東日本区間乗車分を加算する通算加算方式を導入することを予定しているなど、既に運賃改定後であっても「わかりやすい」とは言い難い。
よって、東海道本線東京・熱海間のみを他のJR東日本路線と別の運賃区分（体系）としたとしても、会社が標榜している「わかりやすい運賃体系」から大幅に逸れることは無いと考えられる。

参考：
[1]: https://www.jreast.co.jp/press/2024/20241206_ho02.pdf

１７０

増収増益のJR東日本が、運賃の値上げを実行しようとしているのは理解しかねます。
自動車を運転できない人、したくない人の存在を無視した決定だと思います。
日本人外国人を問わず、日本に住む・旅行する人の移動の手段を限定するのは、単に日本を住みにくい・訪ねたくない国にする結果しか想像できません。
JR東日本の申請を再考ください。

１７１

意見：東日本旅客鉄道株式会社の鉄道事業の旅客運賃の上限変更に賛成いたします。

なお、同社地方交通線および幹線の各線区において、同社が令和６年１０月２９日に開示した「平均通過人員が２０００人／日未満の線区」の運賃については、幹線運賃に１．２倍を乗じた金額にすることを提案いたします。

理由：運賃は、輸送原価を充足するだけでなく、かつ会社として配当原資が賄える利潤を得る水準としていただきたい。

また、公平性の確保から、「平均通過人員が２０００人／日未満の線区」に内部補助する金額を少しでも減少させるべきです。

鉄道ネットワークの確保の視点からは、ある程度の内部補助のやむを得ないと考えますが、現状は適正な範囲を超えていると感じております。

１７２

今回の運賃改正に反対の意を示したい。その理由として以下に三点示したい。
第一に、今回の運賃改正は電車特定区間の廃止や東京～熱海の幹在別線化と言った旅客営業規則の改訂も含まれており、実質的には旅客に対して単純な運賃改正以上に大幅な負担増に繋がっているという点。
第二に、JR 東日本のプレスリリースに記載されている""わかりやすい運賃体系の構築""という文言に矛盾が生じる点。(例えば、幹在別線化により新幹線を品川で降りるか東京で降りるかその日の予定次第で変更したい乗客が、いちいち乗車券の区間変更や乗車変更を窓口でしなければならず現場社員や乗客どちらに対しても煩雑となる。)
第三に、今回の運賃改正申請理由の一つに含まれる設備投資計画の中に、コロナ禍以降における減便や終電繰り上げと言った乗客の利便性を著しく低下させた施策を改善させようという文言が一切なく、日常的に JR 東日本を利用してる身としては運賃改正理由に納得がいかない点。
以上の理由により今回の運賃改正に反対である。

１７３

意見：東日本旅客鉄道株式会社の鉄道事業の旅客運賃の上限変更認可に反対いたします。

理由：東日本旅客鉄道株式会社（JR 東日本）は特に過去 5 年ほど、旅客運賃の上限変更を必要としない範囲で、特に合理的な説明をすることもなく、実質的な値上げの数々を行ってきました。

特にわかりやすい具体例をひとつ挙げますと、中央本線特急の、実質的な料金です。

過去 40 年ほどに亘り、都区内～松本間は、実質運賃（特急料金を含む）は 4500～4700 円程度であったところ、まず全席指定席化と回数券の廃止、それに続いて実際に提供される料金の引き上げが徐々に、最終的には本年度に入って急激に、行われ、現在、実質としては、5700 円以上と、物価も賃金も上がっていないこの日本で、20%を軽く上回る値上げを既に実現しています。

他にもう少しだけ、象徴的な例を挙げますと、「青春 18 きっぷ」の実質的な値上げに

ある。電車特定区間などの二重の料金区分は廃止するのに、定期券の二重料金区分は逆に拡充するのは、おかしな状況である。オフピーク制度を廃止し、定期券の一区分料金制に戻すべきである。
以上の件を踏まえると、今回の改正で行おうとしている「分かりやすさ」は、JR東日本が運賃を値上げするための「言い訳」として使っているだけで、現状では利用者が便利になることは何もないと思う。

運賃改定に当たり、経営努力をしている・する予定としているが、現状経営努力を行っているとは到底思えない。
まず、新幹線が最も無駄が多いと思う。東北新幹線（山形・秋田含む）は、最大17両編成と、利用者が圧倒的に多い東海道・山陽新幹線（最大16両）よりも多い。そんなに乗車する人がいるのか疑問だ。新幹線の場合、特急料金は通しで計算するため、在来線の地方部で実施している「お得意の東京への直通運転の中止」・「短編成化」を行い、山形新幹線は福島始発、秋田新幹線は盛岡始発で運転すべきである。

また、株主優待・JREポイントの過剰付与（現在行っているキャンペーンでは1千万円分付与したり、モバイルSuica乗車には2%のポイント付与[尚カードタイプは0.5%]したりなど）などの無駄なキャンペーンや費用がかかることを行いすぎである。
給料も一般企業や他のJR各社と比較しても多いため、多額の給料引き上げは行うべきではない。むしろ役員・役職持ちを中心に報酬の引き下げを行うべきである。

また、ホームドアの導入などの安全対策・防犯カメラなどの防犯対策は、国や地方自治体が早急な導入を求めている現状がある。そのため、導入にかかる費用はJRが支払うのではなく、国や地方自治体が全額費用を負担すべきである。それがJRに対して大きな負担となっている。また、導入だけではなく、維持や更新にかかる費用も同様に国・地方自治体が負担すべきである。

１８２

今回の旅客運賃上限変更について不可解な点が多数あり、このまま認可することは適当とはいえないと考える。

2024年12月6日付　東日本旅客鉄道株式会社　JR東日本ニュース（以下「12/06付プレス」）を読む。
https://www.jreast.co.jp/press/2024/20241206_ho02.pdf

わかりやすい運賃体系を実現　と挙げているが、まず現状特にわかりにくい状況にはない。ICカードを使用すると運賃額は旅客が金額を意識することなく自動的に差し引かれるし、切符を購入する際も地図式の運賃表を見る。また運賃計算は旅行主任者取扱い

試験でも出題されると思われるが、特に難解な部分になっているとも聞かない。どのような点が、誰にとってわかりにくいのかを明示すべきところである。

反面、わかりやすい運賃体系を実現する方法とJR東日本が主張している　運賃区分の幹線への統合は、山手線内や電車特定区間内で大幅な値上げ率を生じる。値上げ率が都市部で高くすることが妥当である理由が十分に説明されているとはいえない。
またプレス P3(3)の　東海道新幹線と東海道線を別の線路として扱うことは切符の買い分けを必要とし、例えば熱海駅や小田原駅で新幹線、特急、普通をその場の状況に応じて気軽に選ぶこともできなくなる。これはわかりにくさが大幅に増す部分である。値上げが一定程度認可された場合でも、東京？熱海間の乗車券で低廉な東海道新幹線経由を使用し在来線に乗車した場合でも差額を徴収しない取扱いは明示されるべきであろう。現行制度においても（選択乗車）旅客営業規則 157 条(19)(22)(34)(45)などで差額を調整せず自由に使える制度は存在している。

旅客の視点から運賃で不当と思われるのは、一例として 15.0km と 15.1km の 0.1km 差で 88？90 円、３割以上もの差が生じる点である。全体の賃率は値上げするとしても、運賃境界での上昇幅を 40？50 円程度に細かく設定することで運賃負担の不公平感を緩和できると考える。IC カードの普及でより容易に運賃設定、計算が可能になったため少なくとも IC カード運賃に関しては距離便益と運賃負担の妥当化を図るべきであり、そのような要素が含まれず単なる値上げでしかない上限運賃変更には納得できない。

次に地方交通線と(上限変更後)山手線との運賃額が１割程度でしかないのも納得しがたい部分である。山手線や電車特定区間は旅客の多さから鉄道の大量輸送特性を存分に発揮し、非常に効率的な運営ができていると推測される。一方で地方交通線はその反対といえる。
地方交通線の一部の収支状況は 2024 年 10 月 29 日付 JR 東日本ニュースで開示されており（ https://www.jreast.co.jp/press/2024/20241029_ho01.pdf ）、収支率 10%を下回る路線も多数ある。これらと都心部の混雑路線がほぼ同程度の運賃でしかないのは負担として公平とはいえない。一例として、北海道北部、宗谷バスの基準賃率は 49.5 円といった例もある（ http://www.soyabus.co.jp/app-wp/wp-content/themes/Souyabus-child/pdf/fare/24-tenpoku.pdf ）。全ての路線で収支率 100%以上にできないことは理解するが、都市部に偏った今回の値上げは不当としか言えない。

改めて 2024 年 10 月 29 日付 JR 東日本ニュースをみると、羽越本線や津軽線で　収支額÷営業キロの値、つまり距離当たりの赤字額が相対的に大きいことが解る。12/06 付プレスの P26-P27/49 ではメンテナンスについて挙げられている。羽越本線や津軽線は貨物列車が通過する路線であるが、JR 貨物は保守に要する適正な金額を本当に負担しているのか精査がなされるべきと考える。またもし JR 貨物が JR 東日本に対して支払う負担額

が現状で不足しており、かつそれを負担するとJR貨物の経営が成り立たない場合であっても、それを鉄道旅客だけが旅客鉄道運賃を通して負担するのは妥当とは言えない。JR貨物の存在による便益が主に鉄道旅客だけにもたらされる訳ではないためである。この場合の負担スキームは運輸行政を通じて再考されるべきである。

今回の旅客運賃上限変更において、通学定期運賃の値上げはしないと12/06付プレスP18に記載がある。大都市圏を除くと通学需要は大きな要素であり、この需要に応じて車両や要員が計画されているともいえる。それにもかかわらず相当に低廉な運賃額を設定するのは運賃を通した経費の公平な負担とは言い難い。

「家計の負担に配慮」というが、ここで　金融広報中央委員会　家計の金融行動に関する世論調査（ https://www.shiruporuto.jp/public/document/container/yoron/ ）をみると、2023年の金融資産の保有額の中央値が　二人以上世帯で330万円、単身世帯で100万円である。この結果を見ると通学定期を購入するとみられる二人以上世帯は、単身世帯に比べて豊かであると推測される。不当に廉価な通学定期券の運賃額はむしろ他要素以上の率の値上げにより是正されるべきと考える。私鉄各社やバスなど他交通機関とのバランスを考えても値上げにより是正されるべきである。その上で通学定期券の負担が重荷になる場合については、別途該当世帯への公的助成や支援があって良いと考える。

12/06付プレスP32/49では混雑緩和の取り組みやえきねっとについての記載がある。しかしJR東日本の主張とは裏腹に、2021年6月のえきねっと大規模リニューアルでは使い勝手が大幅に後退している。混雑緩和のためにトクだ値（列車特定の割引価格）設定を利用とあるが、現在のシステムではどの列車で割引運賃が残っているのかを把握するのが相当な回数の検索が必要で容易ではない。大規模リニューアル以前はできていたことができなくなっており、しかもリニューアル直後から不評が続くにも関わらず今なお根本的な解決は成されていない。改善の意思、プレスに記載の改善策の妥当性を疑う内容といえる。

12/06付プレスP28-29/49では車両・設備更新について挙げられているが、そもそもこれら設備は償却を通して一定期間で更新されて然るべきものであり、大幅な性能や快適性の向上を伴わない限り旅客運賃上限変更の理由として妥当なものではない。むしろ近年は車両更新に合わせて編成両数の減少が顕著で場合により積み残しを発生させるなど、快適性はむしろ減少した場合もある。ホームドア整備も新宿など主要駅で遅れており、旅客の転落その他理由による運転見合わせ・遅延発生が常態化している。非常停止の発報システムも多くの隣接路線を巻き込み原因特定・運転再開にも時間を要する時代遅れのシステムで誇れるようなものではない。

これらのように12/06付プレスに記載の内容は自己の施策を過大評価したものであり、また本意見の前半で述べたように都市部に偏った運賃上昇負担は妥当で公平なもの

とは言えず　わかりやすい運賃といった根拠も脆弱なものであるから、本件の旅客運賃上限変更は認可すべきではないと考える。少なくとも各路線の運行経費と旅客の乗車距離に応じた公平な運賃負担を念頭に修正されたうえで再度申請されるべきものである。

１８３

一、運賃区分の刻みの細分化

11km から 50km までは 5km 毎、51km から 100km までは 10km 毎・・・のようになっている刻みについて、すべて 1km 刻みに細分化できないだろうか。このような大雑把な粗い刻み方（600km 以上の場合など実に 40km 刻みにまで拡大される）では、場合によっては、乗車区間がたった一駅違うだけで数百円も差が発生するように、利用客にとって不公平感（不当感）が非常に高く感じられるようなケースが発生する。

このような刻み方は、国鉄時代の古くから現在まで踏襲されているようだが、これはそもそも、あまりにも利用者を馬鹿にしたお役所的な発想によるテキトウな決め方ではないだろうか。もっとも、そのような状況だからこそ、利用者側からは、いわゆる分割購入のような、鉄道会社も黙認せざるを得ない（・・・というよりも、旧国鉄およびＪＲが定めた区分にきちんと拠る、何ら違法性のない購入方法なのだが・・・）裏ワザが生まれるのであるが。

窓口で常備券を発売していたり、券売機でも金額ボタンの数が限られていた時代であれば、発行できる金額の乗車券をある程度絞ることは、それなりの合理的な理由があったと考えられる。しかし現在では IC カードやスマホでの利用が主流になり、だいぶ数を減らした券売機でもタッチパネル式のものがほとんどになっていることを考えれば、刻みを細かくすることは、実務上の大した問題にはならないと思われる。

二、電車特定区間運賃の維持

首都圏に設定されている電車特定区間の割安な運賃は、廃止せずに維持するべきと考える。むしろ、現在よりも範囲を拡大し、東京駅を起点にした約 100km の区間（東海道本線熱海、高崎線高崎、東北本線宇都宮など）まで適用することが望ましい。

電車特定区間は、かつては４扉ロングシートのいわゆる通勤形電車がもっぱら走っていた区間ともいえるが、現在では東海道線や高崎線などの「中距離電車」でも４扉ロングシート車に置き換わっており、また川越線や相模線など国鉄末期から民営化初期にかけて電化された路線は首都圏の電車ネットワークの一翼を担うようになって久しい。逆に、国電の代表格であった中央線快速電車に東海道線と同じようなグリーン車が連結されつつある。つまり、かつてのように「国電（E 電）」と「中電」や「ディーゼル」の格差が薄れており、営業上の区分をする必要性も乏しくなったといえる。だからこそ、少なくとも東京駅起点の約 100km の範囲は、首都圏路線として運賃計算上同じ賃率に拠るべきであると考える。

しかし、これらの利用者が多く収益性の高い首都圏の路線・区間と、例えば奥羽本線新庄・大曲間や磐越西線などのような現在ではほぼ優等列車の走らなくなった路線を、

関鉄監第５６号

認　　可　　書

東日本旅客鉄道株式会社
代表取締役社長　喜勢　陽一　殿

２０２５年８月１日付け本ＭＢ第４３３号で申請のあった鉄道事業の旅客運賃の変更については、申請のとおり認可する。

令和７年９月２６日

関東運輸局長　　藤田　礼子

関東運輸局