

(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)

国土交通省

同時発表：東北運輸局、関東運輸局、北陸信越運輸局、中部運輸局

令和6年12月9日
鉄道局鉄道事業課

東日本旅客鉄道株式会社の旅客運賃の上限変更に関するパブリックコメントを実施します

令和6年12月6日付けで、東日本旅客鉄道株式会社（以下「JR東日本」）より鉄道事業法第16条第1項等に基づき、鉄道事業の旅客運賃の上限変更認可申請がありました。

当該申請事案について、適正な審査を行うことを目的として、広く利用者から意見を聴くために、別添の要領にて御意見を募集します。

○鉄道の旅客運賃の認可について

鉄道の旅客運賃は、鉄道事業法第16条第1項に基づき、その上限を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならないとされています。認可にあたっては、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とされており、また、同法第64条の2に基づき、運輸審議会に諮らなければならないこととされています。

○JR東日本の申請内容の概要について

◆改定率（平均支払い運賃額の増加率）

	改定率	内 訳
普通運賃	7.8%	
定期運賃	11.0%	通勤：12.0%、通学：4.9%
全 体	7.1%	

○認可にあたっての今後の流れ

当該申請事案については、今後運輸審議会へ諮問する予定であり、パブリックコメントでいただいた御意見については、運輸審議会における審議の際に報告する予定です。

<参考>

○鉄道事業法（昭和61年法律第92号）

（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）

（運輸審議会への諮問）

第六十四条の二 国土交通大臣は、次に掲げる処分等をしようとするときは、運輸審議会に諮らなければならない。

一 第十六条第一項の規定による旅客運賃等の上限の認可

二～五 （略）

連絡先 鉄道局鉄道事業課旅客輸送業務監理室
小林、坂本、浪岡
TEL:03-5253-8111

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申請
に関する意見募集について

令和6年12月9日
国土交通省鉄道局

令和6年12月6日付けをもって、東日本旅客鉄道株式会社から鉄道事業の旅客運賃の上限変更認可申請がありました。

当該申請事案について、適正な審査を行うことを目的として、広く利用者から御意見を聴くために、下記の要領で御意見を募集いたします。

意見募集要領

1. 意見募集対象

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申請書類

2. 資料入手方法

電子政府の総合窓口（e-Gov）(<https://www.e-gov.go.jp/>) の「パブリック・コメント（意見募集案件）」欄に掲載いたします。

3. 意見募集期間

令和6年12月9日（月曜日）から令和6年12月23日（月曜日）まで（必着）

4. 意見提出先・提出方法

意見提出様式にならい、氏名及び住所（法人又は団体の場合は、名称及び所在地）並びに連絡先（電話番号又は電子メールアドレス）を明記の上、次のいずれかの方法で、日本語にて御意見を提出してください。

- ①電子メール
- ②郵送

①電子メールの場合

電子メールアドレス：hqt-rwbtgs-02★gxb.ml.it.go.jp（「★」を「@」に置き換えてください）

国土交通省鉄道局鉄道事業課旅客輸送業務監理室 意見募集担当 あて

※ 電子メールにてご意見を提出される場合には、ファイルの添付はせず、メール本文に直接ご意見を入力してください（ファイル添付によるトラブル防止のため）。

②郵送の場合

〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3

国土交通省鉄道局鉄道事業課旅客輸送業務監理室 意見募集担当 あて

5. 留意事項

- ① 頂いたご意見につきましては、担当部局において取りまとめた上で、検討を行う際の資料とさせていただきます。ご意見に対して個別の回答はいたしかねますので、あらかじめその旨ご了承願います（個別の受領のご連絡もいたしかねます）。
- ② ご意見を正確に把握する必要があるため、電話によるご意見の受付は対応いたしかねますので、あらかじめその旨ご承知おき下さい。
- ③ ご意見の内容は公表させていただく可能性がありますので、ご承知おきください。
- ④ 氏名、住所、電話番号及び電子メールアドレスについては、ご意見の内容に不明な点があった場合等の連絡・確認のために利用します。

6. お問い合わせ先

国土交通省鉄道局鉄道事業課旅客輸送業務監理室 意見募集担当

電話番号 03-5253-8111

(意見提出様式)

国土交通省鉄道局鉄道事業課旅客輸送業務監理室 意見募集担当 あて

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申請
に関する意見募集について

1. 個人／団体の別	個人／団体（※いずれが該当する方を○で囲んで下さい）
2. 氏名／団体名	
3. 住所	
4. 電話番号	
5. 電子メールアドレス	
意見	ご意見： 理由：

1

わかりやすい運賃体系を標榜し、山手線内の料金を幹線に統合するとあるが、山手線の混雑改善余力を残した状況で最大約 24%料金増区間が存在するのはあまりにも暴挙ではないか。

料金激変緩和措置などを講じた上で段階的に増加させるようにしてもらわないと、承服しかねる金額である。

2

- ・サービスの質の向上や、職員の待遇改善に使われて欲しい。
- ・通勤手当にも税金がかかるため、手取りが下がることになりそうで個人的には厳しい。

3

旅客運賃の上限変更については賛成です。

理由は次の3点です。

1つ目に利用者減少によるものです。

コロナ禍、人口減少による利用者減で鉄道会社の売り上げも大幅に減っています。同じ運賃の場合、売り上げが低下する一方であるので、値上げは必要だと思います。

2つ目に昨今のニーズの変化です。

車内での殺傷事件が相次いでおり、その対策として防犯カメラの設置が進んでいます。着席指定車両による快適な移動や労働人口減少によゆ、ワンマン運転化など。

車両改造や新造にもコストが上がっています。

安心安全な鉄道運行のための、資金の確保が必要です。

3つ目にサービス低下についてです。

JR では緑の窓口の廃止や、ワンマン運転化、紙の切符の廃止などが進んでいます。

勿論、利用者が減っていたり、労働者の効率的な配置など利点もありますが、それ以上に、鉄道が不便になっていると感じることもあります。

話せる券売機は実質、緑の窓口と同じかもしれません。

しかし、人と話す必要がない場合（新幹線の切符を購入するなど）も、前の人がオペレーターと繋がるのを待たねばならず、購入に時間がかかります。

このようなサービス低下をするぐらいなら、値上げを実施し現状を維持するということも可能なはずです。

電気代、物価が上昇してる中、鉄道会社も各社の工夫だけでは限界が来てると思います。

なので、運賃値上げにより、インフラである鉄道が今後も持続可能な環境づくりを、「国」も協力して進めていくべきです。

4

運賃改定を行うこと自体は、適当であると思います。

しかしなほら、運賃改定を実施する理由は真摯であってほしいです。

鉄道路線の運賃を改定するわけですから、基本的に鉄道設備、駅、車両に投資するのは当たり前のことです。

ただ、値上げ理由が非常に残念なものでした。

まず、増便でありますとか、今後の輸送に関する改善施策が全くなかったことです。

もし、人材が不足しているというのであれば、人材確保のために給料や福利厚生のために運賃の改定を実施する・・・そんな理由であれば誰も文句は言わないと思います。しかしながら、利益性やあたりざわりのない、経営計画に沿った、再開発、バリアフリーを含む駅改良やホームドア導入、CBM 推進が連呼されるだけでした。

次に、トイレです。

男性用トイレの小便器は非水洗式で、あまりに臭いです。大崎駅のトイレですとか、知らないのであれば鼻糞ほじってから匂いを嗅いで、水洗式にしてください。

それに係る運賃改定であれば、私は構いません。

利用者が最も重視していることを、JR 東日本は理解できていないのではないかと、そう受け取られても仕方ありません。「わかりやすい」謳いながらも、内容は利用者にとって改悪なことが多いです。そういった発表に対して、不誠実という感想を抱かれでも仕方ありません。現状を変更することなく、「わかりやすく」などと言葉で誤魔化すことなく、今後は真摯な対応に期待したいです。

5

乗客の減少に伴う初乗り運賃の値上げは仕方ないと思いますが、電車特定区間の廃止には納得が行きません。電車特定区間の廃止で電車特定区間内で学生定期を使っている人にとってはかなりの値上げになってしまいます。つきましては電車特定区間の維持または拡大による極力値上げ幅を減らす、学生定期の現在運賃の維持をしてくれないでしょうか。会社員は交通費が出る人が多いのであまり痛手にならないかもしれませんが、学生は自分で稼ぐか親から貰う人が多いので5%程度の値上げでも厳しくなってくる人が多いのです。ですので認可は認めるべきではないと思います。JR 東日本様どうか再考をお願いします。

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―東京間）と JR 東海の東海道新幹線（熱海―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づ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よう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こと、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。

この値上げにより、東京メトロとの運賃格差が拡大し、安価な東京メトロを利用する人が増加することで、すでに混雑している状況がさらに悪化し、混乱やパニックを引き起こす可能性がある。

通学定期券の値上げにより、家庭の負担が増し、特に少子化が進んでいる現状では、子どもを持つ家庭の経済的な負担が重くなり、少子化が一層加速する恐れがある。

1 1

今回の運賃改定について、非常に不快感を持ち、強く反対いたします。

最近の物価高は企業にとっても確かにつらいのは重々承知です。しかし、国有企業ではありませんが、国の重要なインフラとしての存在を考えると、運賃は誰もが気軽に乗れる必要があるのではないのでしょうか。

国民の給与が上がっていないのにこのような大幅な値上げは、余計に国家を貧しくしてしまうデススパイラルの一環に繋がりがねません。

通勤定期、更に学生定期の値上げも行くと資料には記載されていますが、果たしてそれは国が考える、「子供を産み育てやすい環境作り」に反しているのではないのでしょうか。

中学生、高校生は子育て支援があるのに対し、大学生は支援がなく、只でさえ苦しい状況です。そこに約5%の運賃値上げは非常に苦しく、最近の国家の動きから、「大学生はどうでも良い」とのメッセージしか受け取れません。

また、最近の JR 東日本の経営努力から考えると、サービス品質を落とし、胡坐をかいている様にみえる。具体的には、京葉線通勤快速廃止、みどりの窓口の大幅な縮小など。

利用者の声を聴かず、横暴な経営を行う企業には値上げする価値はないと考える。

まずは、利用者の声を幅広く聞き、利用者が納得できる企業になってから値上げの相談ができるフィールドに立てると考える。

1 2

昨今の状況下では一定程度の値上げは致し方ない側面がある点には同意する。一方で物価高の社会の中で暮らしやすい社会、地域の実現のためには子育て環境が重要であり、通学定期の値段は引き上げるべきではないと考える。少子化の中で子育てしやすい環境を作るために社会的責任として通学定期は据え置きが良いと考える。

また訪日外国人による副都心近辺の列車混雑も散見されるので、外国人向けの料金値上げなど総合的なアプローチも必要であると感じる。

1 3

今回の運賃改正案では幹線料金の値上げのほかに、電車特定運賃/山手線運賃の廃止があり、今まで上記の運賃が適用されていた地域には大幅な値上げとなっている。それに加え JR 線ということで近年乗継割引や往復割引の廃止がここ数年で行われている(行わ

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す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。

1 4

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。

1 5

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。

1 6

よくない

17

ユニバーサル料金は乗車毎に10円取る必要はあるのだろうかという疑問が湧く。ユニバーサル料金の引き下げで代用する事は出来なかったのか知りたいです。

18

運賃値上げに関しては、社会情勢に照らしてもやむを得ないものであると考えられる。しかし、折角運賃を改定する機会であるのに、またほぼ全線を幹線運賃に統一するものであるのに、中遠距離での20キロ刻みによる運賃計算の見直しが行われないことは大変残念に思う。現在の運賃制度の原型ができた頃と異なり、切符は都度印刷であるしその切符も既にICカード利用に置き換わりつつあり、また運賃計算についても各出札窓口にはコンピュータが備え付けられ係員はそれを用いて計算を行っている現状がある。従って、運賃改定を行い利用者の不利益になる値上げを行う以上は、より適正な運賃制度となるよう不断の努力がJRによって行われるべきであり、先述のようなデジタル化以前の制度を見直すことも含めた改定が行われるべきであると考えている。

また、国土交通省をはじめ各行政当局及び立法府の方策により、バリアフリー設備を始めとした各種設備投資を強いられていることがコスト上昇の一因であることは明白である。昨今の鉄道車両及び駅設備の高コスト化を招いたのは国の方策が原因であるので、これについても適宜見直しを図られたい。

19

確かに、安全安心な鉄道輸送を行うこと、快適な輸送を心がけることは重要であり、それに伴う費用を賄うことは必要であるとは思いますが。

ですが、現状日本人は金銭的余裕がある人は殆ど居らず、円安の影響もあり外国人の観光客が多く見受けられます。

そんな中で、JR 乗り放題外国人限定パスがあり、そちらは値段据え置きとなっています。日本の鉄道は本来、日本人の地域の足として存在すべきものです。そちらの値上げをしてから足りません。であれば納得が行くのですが、富裕層から徴収せず地元民から多く徴収するのは如何なものかと思います。

18 きっぷといい、最近のJR(特に東日本)は目に余るものが多いと思います。今回の件につきましても断固反対させていただきます。

20

運賃の上限変更についてはJR 東日本管内一律に実施するべきではありません。

都市部の運賃を上げるにとどめ、地方の運賃は上げるべきではありません。

理由

地方は都市よりも景気の回復が遅れて回復します。

また賃金給料も都市部より低いのです。そのような中で一律値上げは地方を疲弊させ

ることになります。

もともと都市部は特定電車区間など運賃優遇があるので都市部の運賃に限定するべきと考えます。

2 1

路線の維持、人員の確保、車両の更新等を考慮すると値上げを率先して行うべきと考える。

2 2

回数券の廃止、往復割引の廃止等の利用者の負担増が続く中、運賃値上げに賛同致しかねます。

設備投資が必要とのことですが、現行制度下で行って行くべきものと考えます。

2 3

値上げには反対で、これ以上値上げをされてしまったら定期代の負担が多くなり、遅くて学校からも遠いメトロ線を使う事になってしまうから値上げには反対である

2 4

改訂には反対です。原稿の体系は物価上昇などの社会的要因に事足りている料金体系であると考えます。これ以上の値上げは手取りを増やす議論が活発な中、生活に必要な交通権による移動が脅かされている事態であります。

代替案をお話しさせていただきます。改訂を行うとしても通勤定期の値上げを増額し、定期券外の運賃は値下げするべきと考えます。通勤費用は雇用主が支給しているのが大半であり利用者にとっては影響の少ない部分であると認識しています。企業が持つ内部留保が話題になる事もあり、内部留保を放出させる為にも必要ではないでしょうか。そして経済を豊かにするには消費をするのが一番だと思いますが、一番消費をするのは旅行など遊びに行く時でしょう。利用者に気軽に遊びに行ける環境を値下げにより提供し消費を活性化させましょう。同じような理由で未成年の運賃を小児運賃と同等の半額にすべきです。レジャー施設は子どもをメインターゲットとしている所が多く、遊びに行くというのはいつの時代も子どもが中心となるはずで、未成年は基本的には自身で収入を得る事が難しく保護者の収入によって生活をしています。子ども達への優遇。子どもの交通費が減る事により親の気持ちとしては手取りが増える子育て支援。子どもが出かければ親も一緒に出かける事も期待できる経済回復。議論する価値はある意見と判断いただき今後の参考にしていただければ幸いです。よろしくお願いします。

2 5

値上げする前にやるべきことがあると考えます。

みどりの窓口縮小により旅客の鉄道離れを加速したり、団体列車の申込を拒絶したり、ローカル線廃止に際して自治体以外の支援を拒否したり（これは法的欠陥でもあります）増収のチャンスを自ら捨てているのが現状です。

国交省はこれらの課題をクリアすることを条件としてから値上げ申請を受け付けて下さい。

もし必要であればデータ提供も出来ますので、その際にはメールにてご連絡下さいませ。

2 6

提出意見：

JR 東日本の運賃改定に反対する

反対する理由：

○JR 東日本は黒字経営であること

JR 東日本の鉄道以外の事業を含めれば黒字である。国鉄は鉄道事業以外の事業を制限されていたため経営が悪化したが、JR 東日本は鉄道事業以外の領域において収益を得ており、鉄道事業に還元することができる。

○国鉄債務返還が国民負担となっていること

JR 東日本は、国鉄から日本国民の資産である鉄道施設を、ほとんど安価な方法で取得し、鉄道事業その他を経営している。一方で、国鉄債務については国民が負担するたばこ税から返還され続けているが、JR 東日本は債務のごく一部しか負担していない。

2 7

パブコメの告知の仕方が下手過ぎます。

https://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo02_hh_000210.html

なぜ

<https://public-comment.e-gov.go.jp/pcm/detail?CLASSNAME=PCMMSTDETAIL&id=155240833&Mode=0>

のリンクを貼らないのでしょうか？

あなた達官僚はいつもやっつけ仕事、国民のため国家のためという思いがない表れですよ。恥を知れ。

2 8

こんばんわ。

JR 東日本の運賃値上げの報道を拝見いたしました。

今までは本州 3 社は共通の運賃でしたが、京阪神や中京圏とは違う運賃体系となることで、遠方からの客が戸惑うことが考えられます。

西日本、東海管内の駅にも、東日本の運賃値上げについて告知し、関東東北方面に向かう方は自社とは違う運賃であることを周知してほしいと思います。

単なる負担増では利用客の理解は得られませんので、E235 系の追加投入と導入路線の拡大、高崎線全線（車庫のある新前橋まで）、常磐線の水戸・勝田まで、横須賀線全線の 15 両化、コロナ前よりも便利なダイヤなど、万人が利用しやすい JR 東日本を目指すために値上げをするということを説明してほしいと思います。

29

なぜ今回の値上げに伴い、バリアフリー加算運賃を廃止するのか。自社の都合の良いように利益を使うためという印象を受ける。バリアフリーへの設備投資は控えるということだろうか。

30

本当に事業継続に不可欠であるならば納得できます。

しかし、青春 18 きっぷの改訂内容の反対署名を対応窓口がないという理由での事実上受取拒否であったり、インターネット予約で予約できない内容もあり IC カードは各旅客会社全線区で使用できないのにも関わらず IC カード、インターネット予約の普及を理由にした往復割引、往復乗車券、連続乗車券の廃止など、目に余るプレスリリースばかりです。その代わりに、片道乗車券を往復分購入する方法を提示していますが、西日本旅客鉄道のみどりの窓口では、「当該窓口所属駅からの乗車券から発売せず、他駅発の乗車券は一切発売しない」といい拒否されたという声もあります。

繰り返しますが、本当に事業継続に必要なであれば納得できます。しかし、上記の内容により、現在は事業継続に必要なでない値上げとしか思えず、今回の運賃上限変更申請は一切納得及び賛成できません。

31

値上げの必要性については諒とするものの、「わかりやすい」という説明とは裏腹に運賃計算の仕組みが複雑化することについては、理解に苦しむところがある。過去に積み上げてきた運賃制度の延長線上で、不利益を抑えるために工夫しているということであろうが、建て増しに建て増しを重ねた複雑怪奇な制度は、どこかのタイミングでリセットするべきではないか。

3 2

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

3 3

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。

3 4

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。

3 5

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。

3 6

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。

3 7

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。

3 8

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がしない。

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

た通りになるだろうか。

そうなのならば少しは値上げしてもいいのではないかと思います。

しかし、私は先述したようなエキナカや高輪地区などの再開発などの不動産事業やエリート層の昇給や株主への還元にはしか使われないと思わざるをえない。

3 9

JR の値上げには強く反対します。ただでさえ物価高で実質賃金が著しく低下している中、公共交通機関の運賃が値上がりしたらさらに出費が増えてしまうし、JR 東日本が値上げをした場合、他の JR もこぞって値上げをしようとしてくるかもしれない。特に今回の値上げについては、JR の会社同士の境界駅を跨ぐ場合はさらに値上がりするようだし、東海道線の在来線と新幹線を別会社とすることで、経路を変更する場合（列車の乗り遅れ等の理由）、乗車変更をする必要が生じ、現場社員と乗客双方の負担をさらに増大させることにも繋がりがかねない。利用者からしても、いっそのこと国のインフラなのだから三セクを含めてみんなが利用できる安い運賃赤字覚悟の「国鉄」に戻してほしいところだが、それが無理なのなら、物価高などの状況でもせめて運賃は値上げせずそのまま据え置きにしてほしい。

4 0

東京・仙台に社会人野球チームを 2 つも持ち、都市対抗野球など出場時には大応援団を送り込んでいる。

他にも女子柔道部なども持ち、それぞれが立派な練習場や合宿所を所有している。

運賃値上げを申請する前に道楽を止めるのが当然と考える。

また、旅客がコロナ前の水準にほぼ戻っているのに減便したままの状態を解消させることを認可の条件とするべき。

4 1

今回の運賃の値上げは賛成である。

値上げ分を鉄道事業に十分に還元し、安全性向上（長時間の運休を伴う輸送障害の減少）、利便性向上（コロナ禍を境に減少した運転本数の回復、えきねっとの拡充等）を実現していただきたい。

値上げ分を加味した事業計画があると、より賛同を得られるのではないかと考える。

4 2

ご意見：どちらかといえば「運賃上限の変更（上限引上げ）」に賛成である

理由：

東日本旅客鉄道株式会社について 2025 年 4 月より精神障害者割引の導入や近年のバリアフリー政策の努力については、経営環境が厳しい中評価は出来るものの、逆に「精

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」に繋がりが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。

4 3

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のであつたこと」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。

4 4

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

4 5

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。

4 6

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。

4 7

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。

4 8

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。

4 9

申請に反対。今の値段設定が適正と考えているため。

5 0

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

いては、加算運賃を適用しその整備に必要な費用を運賃とは別に徴収する可能性がある点や、中央本線の着席サービスに関する費用に関しては、輸送改善ではなく増収により回収される費用であり、原価に含めるべきではない。

また、TAKANAWA GATEWAY CITYについては、明らかに直接鉄道輸送に関与しないものであり、原価に算入すべきではないと考えられる。

上記を原価から除外すると、少なくとも赤字ではないため上限変更認可申請の前提がないため、却下すべきものと推察される。

もし、認可される場合期限を切って認可されたい。

5 1

今回の運賃値上については納得できることもあります。

前回のバリアフリーによる運賃値上は整備の目処ついたら値下げはされないと懸念します。さらに障害者割引を大幅になっていることから、本来の施策は何と感じます。

バリアフリーの助成や支援は行政もサポートしなくてはならないです。

企業努力は精一杯ですが、行政は大したことをしていない！

適正、是正な判断をしていただければ幸いです。

5 2

経費節減や企業努力ではもはや持たないという発想については同意します。

ですが方法論や仕方について、特に以下の点についてご確認をお願いします。

1. 電車特定区間の廃止について

電車特定区間の廃止に伴い、特に首都圏で運賃の値上げ額がかなりのものになっています。先行する JR 西日本でもそこまでのことは実施していません。

激変緩和措置のような猶予措置を求めます。

また、山手線内運賃は廃止してもよいとは思いますが、東京メトロなど他社線への逸走が相当程度発生すると思いますが、そこはやむを得ないとお考えなのか伺います。

2. 障害者割引運賃の拡充等

今回の運賃値上げは特に低所得世帯にとってはかなりの負担です。精神障害者への割引等も検討されているようですが、内容の拡充が必要なのではないかと思います。

公共福祉施策であり本来国マターなのは理解しますが、御社が値上げを申請している以上、何もしないというのは理解できません。

3. 再値上げの可能性

当然可能性としてありうると思いますが、どのような場合に再値上げが発生するとお考えかご教示ください。

4. 地方ローカル線の整理

首都圏での値上げ幅が大きい以上、首都圏の売り上げで地方路線を残すという理屈はもう通じないものと考えます。

地方路線の整理や、地方交通線区分運賃のさらなる値上げ等、地方路線の採算についてどうお考えかご教示ください。

5 3

物価高騰の流れで普通運賃を値上げするのはわかるが、未来ある若者の学生運賃を上げるのは家庭内の金銭的負担の増加、長距離の通学をしている学生への費用が大きすぎる。現状でどどめるべきだ

5 4

運賃改定を行うことには反対ではないが、その水準及び妥当性は慎重に検討されるべきだと考える。理由は以下の通り。

JR 東日本が今回公表した資料によれば、運賃改定による増収は 26-28 年の平均で 880 億円/年である。また、朝日新聞が 12/6 17:25 に配信した記事によれば、「JR 東日本の渡利千春副社長は『山手線内などを安くする制度は国鉄時代に始まったが、現在は私鉄との運賃格差は逆転、縮小している。ホームドア整備など多額の設備投資を行っているエリアでもあり、理解してほしい』と話した。」と述べたとされている。

確かに運賃改定に際し JR 東日本から提出された資料によれば、同社は 2023 年度（首都圏以外のエリアを含む）鉄道事業において 4296 億円、あるいは 2710 億円の安全投資を行っており、これらは鉄道利用者のサービス改善や安全の向上に寄与していると考えられる。しかし、これらのうちどの程度が首都圏を対象にしたものかは明示されていない。

他方、JR 東日本は首都圏を中心とした線区の利益で地方ローカル線を維持する、いわゆる内部補助を行っている。日本経済新聞の記事（10/30 2:00 配信）によれば、同社のローカル線の営業赤字は 23 年度 757 億円に達したとしている。仮にこれらのローカル線の営業赤字がなければ、従前の運賃水準でも JR 東日本が運賃改定により期待する増収とほぼ同等の収支改善効果が得られると考えられる。

今回の運賃改定は全社的に行うものであり、必ずしも首都圏の利用者のみがその負担を負うものではない。また詳細な資料が公表されていないため、首都圏の利用者による増収・負担の額は明確ではない。さらに、地方ローカル線のあり方については慎重に検討を進めなければ各地域の自治体や住民の反発を招きかねず、結果としてより JR 東日本の収支を圧迫しかねない。

しかしながら、少なくとも運賃改定を申請するのであれば、同社がこれまで十分な経

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。

5 5

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用途限定

⇒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。

5 6

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り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、乗車券購入後に経路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のが懸念されるため。（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。）

5 7

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

負荷がより少ないと考えます。

58

「わかりやすい運賃体系」を実現とのことだが、JR 他社にまたがる際に新たに通算加算方式による計算が発生しており、より運賃計算が複雑化している。

また利用者の多い東海道線と東海道新幹線の別線化は、乗客の利便性をきわめて損ね、駅係員や乗務員への大きな負担となるのは自明である。

これは矛盾でしかない。

乗客からすれば事前に経路を指定する必要があるため利便性が損なわれる。

例えば、大阪市内-水戸の乗車券で、東海道新幹線から特急ひたちには乗り換える際、今であれば品川・東京・上野、いずれで乗り換えても問題はないが、東京まで東海道新幹線で経由指定した場合に、品川で「品川-東京」の加算料金が発生してしまう。

乗客側からのハレーションは必至であるし、窓口での混乱も必至。

（予め品川から在来線で経路指定して、東京乗り換えとした場合に過剰料金が戻ってくるわけではないため、基本的には安い料金で買うはず）

山陽新幹線新下関-博多間も同様だが、下関駅（下関市内に出る）は小倉から戻ったほうが利便性が高いのもあり、実質小倉-博多間のみが対象といえる。

この 2 駅間だけでも混乱が生じているのに、東京-品川-新横浜（横浜）-小田原-熱海と長区間で別線とするのは無理がありすぎる。

また、特定の都区市内駅を発着する場合の特例、東京都区内（あるいは横浜市内）の切符の場合の取り扱いについてはどうするのか。

東京付近の特定区間を通過する場合の特例についても、説明がないのはあまりに無責任だ。

例えば、名古屋市内-甲府（東海道新幹線-中央本線）の場合、東京付近の特定区間を通過する場合の特例により、計算上は名古屋市内-品川-山手線-新宿-中央本線（東）となっている。

今後、新幹線で東京駅まで乗車し東京駅であずさに乗り換える場合はどうなるのかなど不案内が過ぎる。

そもそも、料金体系の簡素化を目指すのであれば、特定区間（東京地区）を廃止すればいいのであって、JR 東にとって都合の悪い区間だけを廃止し、競合区間は残そうというのがおかしい。

作為的な一部事業者潰しではないのか、制度を残すのであれば一部を廃止にすべきではない。

また、特定区間（東京地区）を残置するのであれば、東海道新幹線区間（東京-熱海間）

を特定区間に設定し、料金をそろえることで、別線とする必要はなくなる。

利用者の利便性、職員への負担等を鑑みれば、特定区間の活用を行うことで制度変更の混乱を最小限に抑える工夫をすべきではないのか。

あらゆる点からかんがみて、今回の JR 東日本の料金変更は、あまりに稚拙で鉄道事業者としての自覚に欠けるといわざるをない。

59

私の意見としては運賃改定自体には賛成です。ただ運賃改定の詳細を見てこれはやりすぎではと思いました。具体的には山手線内の料金が普通 16.4%、通勤定期が 22.9%、通学定期が 16.8%も上がっているということです。jr 東日本が運賃値上げするというのは以前から噂があったので値段が上がることは覚悟していて、山手線内の料金が廃止され、電車特定区間料金になってそこから値上げされることは覚悟していました。しかし実際には山手線内料金どころか電車特定区間料金まで廃止され幹線料金になりそこから更に幹線料金を値上げという内容を知り唖然としました。人手不足や待遇改善、設備維持による運賃値上げは理解ができます。しかしいきなり 16.4%の値上げは過剰だと思います。10%程度の値上げは許容できますが 16%は流石に許容できません。運賃改定後は明らかに jr 東日本の利用頻度は減ると思います。せめても電車特定区間料金は廃止せず残して欲しいです。そして 16.4%の値上げをして果たして jr 東日本は鉄道利用者に還元してくれるのでしょうか？近年 jr 東日本では利用者なことを考えてない無理なダイヤ改正、jr 東日本の過失による事故、ワンマン化やみどりの窓口を強引に閉鎖など鉄道事業において利用者を無視した施策を繰り返しています。こんな jr 東日本が値上げをしてもサービスが改善されるとは到底思えません。運賃改定をするにしてももっと利用者目線にたった運賃改定をしてください。この改定率では容認できません。

60

今回の運賃改定申請の際に公表されたプレスリリース「運賃改定の申請について」では「わかりやすい運賃体系」を実現するため、「電車特定区間」、「山手線内」の運賃区分を「幹線」に統合すると記載されている

しかしJR他社では運賃改定は行われないため、JR東日本の「幹線」とJR東日本以外の「幹線」で運賃区分が異なることとなり、「わかりやすい運賃体系」を実現できていないのではないのか？

そのような状況で「わかりやすい運賃体系」を実現が本当にできているとは思えない

61

今回の運賃改定は、コロナ禍を経て厳しい経営環境が継続することから、値上げを申請するということだが沿線利用者にとってみれば今回の運賃値上げは生活に直結するものである一方外国人利用者に対しては格安の乗り放題チケット「JR EAST Pass」「ジャ

パンレールパス」などの販売は引き続き継続される。

沿線利用者に負担を強いる運賃申請ではなく、まずは外国人観光客などに対する乗り放題パスの値上げや廃止などを実施した上で、今回のような運賃改定されるべきと考える

6 2

鉄道駅バリアフリー料金は廃止と説明資料に記載がありますが、これは今回の運賃値上げに必要な原資が入っているため不要になるということでしょうか。

説明資料では継続してバリアフリー設備の導入を進める旨記載がありますが、将来的に再度鉄道駅バリアフリー料金が必要となり加算される可能性はありうるのでしょうか。

6 3

J R東日本公式サイトにてプレスリリースにて今回の運賃改定の申請を発表しているが、その資料の中で「えきねっとを活用したお客さまのシームレスな移動の実現」を記載しているが、J R各社でのサービス連携の努力が不十分である

例えば

「えきねっと」で予約した岡山県(J R西日本の列車)のきっぷをJ R西日本の駅で発券できない

「e5489」で予約した東北地方(J R東日本の列車)のきっぷをJ R東日本の駅で発券できない

新幹線のチケットレスサービスは利用する路線によって「えきねっと」「E X予約」で使い分けなければならない

以上のようなことが挙げられ、えきねっとを活用したシームレスな移動の実現のためにはまずはこう言ったサービス共通化に取り組むべきである

しかし「今後の取り組み」には

えきねっととQチケがサービス拡大などの記載などがあるが、これはJ R東日本エリア限定であり、シームレスな移動の実現するためには「E X予約」「e5489」といったJ R各社のサービスと共通化を行った上でQ R乗車サービスなどの新しいサービスを展開すべきではないか？

シームレスな移動の実現へ取り組むと記載しながら、J R各社とのサービス連携すら記載が見られないことから、今後の取り組み、サービス品質向上については信用ができない

6 4

国鉄の運賃体系は区間によっては分割して買うと安くなることがある、30 キロのキップより 15 キロのキップを 2 枚買う方が安くなることがある。遠距離逓減の原則から考え

ればこれは明らかにおかしい。まずはこのようなところから直すべきで単に値上げに踏み切るのは怠慢以外でも何物でもない。

6 5

ご意見：

1. 「Ⅱ 当社と北海道旅客鉄道株式会社、(以下略)」(P22)の改正には懸念材料があり反対する
2. JR グループ全体の統一したシンプルな運賃表の作成で社会全体のコスト縮減を
3. MaaS を意識した「全国統一のシンプルな運賃表」の作成でリーダーシップを発揮してほしい
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

理由：

1. 「Ⅱ 当社と北海道旅客鉄道株式会社、(以下略)」(P22)の改正には懸念材料があり反対する

シンプルな運賃体系を目指すとしているのに、JR 東日本だけが独自の上限金額を設定するのはJRグループ全体でみると逆の流れである。

既にJR北海道、JR四国、JR九州も別の運賃表を作っているのも複雑化している要因であるということを理解していない。このような背景から今回のようなJR 東日本による単独提案は、シンプルな運賃体系が目指せるのか懸念される。複雑化今回は本州 3 社の運賃体系と逸脱しない範囲で上限運賃を設定するのが筋であり、幹線・地方交通線の運賃を改定する段階になった時点で改めて6社合同で再提出すべきである。

2. JR グループ全体の統一したシンプルな運賃表の作成を

JR グループの運賃は会社発足いらい複雑化している。グループ内でも会社別に様々な運賃表が登場し、これが運賃表の複雑化を招いている。その是正のために、まずはグループ全体統一のシンプルな「対運賃計算キロの運賃表」を作成すべきである。現在の運賃体系からの推移については、路線や地域等の事情に応じて区間別に運賃計算キロを設定することでグループ各社の目的に応じた運賃設定は可能である。

運賃表の単純化はIC乗車券・QR乗車券や自動改札機など改札システムの条件も単純化が可能であり、改札システム全体のコスト縮減が可能となり、利用者側のみならず事業者側においても便益が得られるので推進してもらいたい。

3. MaaS を意識した「全国統一のシンプルな運賃表」の作成でリーダーシップを発揮してほしい

一方、世界的情勢を考えるとわが国もMaaSを普及させる必要があり、JR・私鉄を直通した場合の運賃なども単純化することが期待されている。JR 東日本単体ではなくJRがグループとしてリーダーシップを取り、私鉄各社への協力を呼びかけて一本化できるよ

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。

6 6

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、混雑のバランス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、強靱な鉄道ネットワークの維持、成長に繋げてほしい。

6 7

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也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、改定の方針性として「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

由をご説明いただきたいです。

3) 令和4年12月27日付で認可された東京の電車特定区間内における定期旅客運賃の上限変更で、運賃収入が増加しないことを条件として割引の運賃（オフピーク定期券）が導入されました。「増収とならない検証」と「シフト効果の検証」の結果についてご説明いただきたいです。

▼ 申請内容の記述が曖昧と思われる点について

4) 他の旅客鉄道にまたがる際の運賃は、全区間のキロ程を通算して求めた基準額と「当社線の乗車区間に対する営業キロ又は運賃計算キロ」から求めた基準額との合計になると申請書に記載されています。このJR東日本の乗車区間に対する営業キロの計算方法について、認可申請書には詳細が記載されていません。JR東日本の乗車区間が地方交通線のみとなる次の2点の場合について、加算額の算出方法をご説明いただきたいです。

(A) 大糸線糸魚川駅から信濃大町駅まで乗車する場合、南小谷駅-信濃大町駅の「営業キロ」で「地方交通線のみを乗車する場合」の運賃より加算額を求めるのか

(B) 北陸新幹線富山駅から糸魚川駅乗換で大糸線信濃大町駅まで乗車する場合、南小谷駅-信濃大町駅の「換算キロ」で「幹線のみを乗車する場合」の運賃より加算額を求めるのか

5) 4と同様に、特定都区市内制度が適用される場合に上限運賃がどのような方法で定まるのか示されていないため、事業者が上限を超える運賃を設定する可能性があります。加算額の算出には特定都区市内制度は考慮しないものとして考えて良いのでしょうか？具体的には次の4点の場合の加算額についてご説明いただきたいです。

(C) 東海道線品川駅から国府津駅乗換で御殿場線足柄駅まで乗車する場合、品川-足柄間99.8キロの加算額が適用されるのか

(D) 京浜東北線蒲田駅から品川駅乗換で東海道新幹線名古屋駅まで乗車する場合、蒲田-品川間7.6キロの加算額が適用されるのか

(E) 常磐線富岡駅から品川駅乗換で東海道新幹線名古屋駅まで乗車する場合、富岡-品川間260.4キロの加算額が適用されるのか

(F) 東海道新幹線新横浜駅から名古屋駅まで乗車する場合、横浜市内中心駅である横浜駅から新横浜駅まで7.9キロの加算額が適用されるのか

6) 4と同様、東京電車大環状線（東京付近の特定区間）を通過する場合に最短経路で運賃計算する制度が適用される場合に、上限運賃がどのような方法で定まるのか示されておりません。加算額を算出する際の運賃計算経路は最短経路の営業キロを用いるのでしょうか？具体的には次の場合の加算額についてご説明いただきたいです。

(G) 東海道新幹線名古屋駅から東京駅乗換で中央本線上野原駅まで乗車する場合、電車大環状線内（品川-東京-新宿）の運賃計算経路は品川-渋谷-新宿となります。この場合、品川-上野原間 70.1 キロの加算額が適用されるのか

7) 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、東京-熱海間の東海道新幹線と東海道本線（在来線）の別線化が示されています。申請内容には記載がありませんが、新幹線と在来線の扱いについては認可事項ではなく届出として処理されるものなのでしょうか？また、JR 東海との清算額に影響が出る可能性があります、収入原価総括表には反映されているのでしょうか？

6 8

東日本旅客鉄道株式会社（以下 JR 東日本）の鉄道事業の旅客運賃の上限変更は妥当であると考えられる。

消費者物価指数や最低賃金といった指標は全て国鉄民営化時より上昇しており、そこから考えれば運送業の本来の収入源である旅客運賃も上昇するのが通常であり、据え置かれていた事が異常とも言える。

また本州 JR 各社には地方鉄道の維持という、本来の営利企業では不要な出費も存在する。これを賄うという意味でも上限変更は重要であると考えられる。

6 9

今回の運賃改正計画においては電車特定区間の廃止については以下のような問題点があり強く反対します。

運賃が電車特定区間料金から幹線料金になることにより私鉄客が流出するのではない

か
通勤補助などでは運賃が安い交通手段が選ばれる傾向があるためです。

確かに以前埼玉県知事から指摘されたように電車特定区間の範囲が狭いという問題があるがらむしろ JR 西日本のように電車特定区間を従前より広くすることにより分かりやすい運賃体系にしたうえで、客の分布を平坦化させるべきであると考えています。

具体的な範囲を申し上げますと高崎、宇都宮、水戸、木更津、成田、小田原、大月程度です

7 0

運賃値上げはやむを得ないと思いますが、地方交通線と幹線の区分見直しをお願いいたします。

また、男女平等に反し、トランスジェンダー差別に繋がる女性専用車両は廃止してく

ださい。車内犯罪は監視カメラ整備である程度対応できると思います。

7 1

日常的に 23 区内の路線を利用する者です

物価上昇率や賃金上昇率を考えると運賃値上げはやむを得ないと思いますが、電車特定区間を廃止して幹線運賃に統一することは些か乱暴かと思います。

確かに横浜線と相模線が違う運賃乗率がおかしいというのは分かりますが、かといって山手線と磐越西線が同じ運賃乗率というのもおかしいと思います。

また、八高線の八王子？高麗川間は電化されて今では青梅線の奥多摩方面より本数も利用客数も多い状況ですが地方交通線のままとされ、方や青梅線の奥多摩方面は電車特定区間と国鉄時代に制定された線区分をそのまま引きずっており、いびつな運賃制度であることは否定できないと思います。

そのため、今回の運賃制度改変に合わせて、幹線・地方交通線の区分を区間ごとに変更することを提案いたします。

(例えば八高線は八王子？高麗川間を幹線に変更するとか、中央線の辰野回りを地方交通線にするとか)

また、茅ヶ崎駅から蘇我駅の間を相模線、横浜線、八高線、川越線、東北線、武蔵野線、成田線、総武線、外房線で囲んだ内側＋八王子？高尾/我孫子？取手間を電車特定区間の代替で一律 5%程度値引きする制度も提案します。

また、電車特定区間廃止に合わせて、現在電車特定区間のみで適用されている券面の日付に関わらず、当日の最終電車まで有効という規定はどのように変更されるかお尋ねします。(実態に合わせ、全線で当日の最終電車まで有効という規定に変更でしょうか)

7 2

社会情勢の変化や近年の諸経費の上昇、近年頻発する重大なトラブル等への対策もあり、今後も安全な輸送を維持していく観点からも、運賃改定は適切だと考えます。

しかしながら、JR 他社をまたがる際の通算加算方式において、近距離区間において他社とまたがらない区間と比べて大幅な割高にならないように調整するべきと考えます。

また、100km 以上を超える場合に有効な途中下車など、現在も継続している制度に関しては今後も継続して有効にしていくべきだと考えます。

7 3

別紙 1

10km までの普通旅客運賃

「1km から 3km まで」と「4km から 6km まで」の差(40 円程度)と、「4km から 6km まで」と「7km から 10km まで」の差(10？20 円程度)が大きい。「7km から 10km まで」の旅

客に優遇を与えている運賃設定であるが、いかなる計算式によるものなのか。

別紙 2

「安全性とサービス品質の向上を実現」とあるが、現状認識が間違っている。大事故に繋がりがねないトラブルを多発させ、みどりの窓口の閉鎖とそれに伴う残っている窓口の大混雑など、安全性が向上しているとも、サービスの品質が向上としているとも認められない。

利用の少ない窓口を廃止することには理解はできないでもないが、申請者の提供するインターネットサービスは著しく不便・不親切なものであり、窓口で買えたものが必ずしもインターネットで買えるようになっておらず、適切な代替策を講じずにサービスを改悪しているものである。社会的な責任のある公共交通機関としての使命はおろか、一般的な民間企業のレベルにも達しない顧客サービスレベルの認識であると言わざるを得ない。

金持ち向けサービスの拡充（豪華列車の運転、中央線快速電車のグリーン車導入）をすることは申請者の自由であるが、一般の庶民には全く関係のない話で、それでサービス品質の向上だとドヤ顔をするのは、運賃値上げの申請での努力アピールとしては不適切である。

また、外国人への過度な優遇（ジャパンレールパス）や特定の年齢層に対する過度な優遇（大人の休日倶楽部）を行いながら運賃を値上げを申請することは適切ではない。過度ではないと申請者が主張するのであれば、同種・同程度の商品を一般の旅客に広く提供すべきである。

国土交通省は東日本旅客鉄道に対して、現状を正しく認識するよう、厳しく指導するべきである。

7 4

前提として東日本旅客鉄道（以下：JR 東日本）運賃を値上げすること自体に反対はしない。

しかし住んでいる場所で格差が生まれないよう

1. 移動の地域格差拡大防止
2. 乗車券制度複雑化の回避

の観点から東海旅客鉄道や西日本旅客鉄道（以下：JR 東海と JR 西日本）にも JR 東日本と同じ運賃を導入するよう働きかけ今回申請されたものが運賃計算の基準となる必要があると考える。

まず移動の地域格差拡大防止に関して。本州には同じ JR でも JR 東日本と JR 東海、そして JR 西日本の 3 社が存在している。この 3 社はここまで同一の運賃としており青森県に住んでいても、島根県に住んでいても初乗りは 150 円（1 から 3 キロ）と同じ運賃が請求されている。しかし JR 東日本単独で値上げしてしまうと島根県では 150 円なのに対し青森県では 160 円と住む地域によって格差が生まれ不公平さが際立ってしまう。なにより今回の運賃改正の理由はエネルギー価格の高騰による経費の増加や沿線人口の減少や人口の流動性が高まる中での人材確保の問題がある中での老朽化した設備・車両の更新、災害やカーボンニュートラルに対応する設備投資となっている。この状況は JR 東日本に限らず他の JR も同じであり、特に JR 西日本は JR 東日本と同じく赤字路線を多く抱え利用者状況や収支の公表を行っているくらいだ。この状況で JR 東日本は値上げするのに他の JR はそのままにするのは今後の公共交通機関維持の観点からも同じ路線の利用状況で JR 東日本の路線は存続しているのに JR 西日本では廃線となるような格差が生まれる可能性があり、憲法 22 条第 1 項で定めた移転の自由の侵害にも繋がる。また本州以外の北海道旅客鉄道、四国旅客鉄道、九州旅客鉄道についてはすでに値上げを行っており現時点で格差が発生している。これの対処も必要ではないだろうか。ここまで、設備投資と、本州とそれ以外の移動に掛かる費用格差の是正の観点から今回 JR 東日本が申請したものを JR 東海と JR 西日本にも取り入れるべき第一の理由である。

次に乗車券制度複雑化の回避に関して。運賃が異なることで鉄道の利便性が低下する恐れがある。例えば東京から大阪間。この区間には在来線として東海道本線、それに並行して東海道新幹線が存在している。管理する会社は、在来線は JR 東日本・JR 東海・JR 西日本の 3 社、新幹線は全区間を JR 東海が管理している。東海道新幹線は元々在来線である東海道本線を走行していた長距離列車を移行し運行されている路線だ。それゆえに東海道新幹線と東海道本線は同一の路線として扱われ、乗車券は、在来線経由・新幹線経由どちらのものを買っても両方利用ができることに現状なっている。しかし JR 東日本のみが値上げを行うと在来線経由と新幹線経由で運賃が異なってしまうことになるからそれが出来なくなってしまうのだ。これでは新幹線は在来線と同一路線という前提が崩壊し、さらには新幹線と在来線で管理・運賃が異なる区間（今回は東京から熱海間が該当する）において利用者が運賃を正しく払えず意図せずとも結果として不正乗車をおこなってしまう恐れがある。現代において IT が広がり、インターネット予約で事前にきっぷを購入のうえ利用している人が多くなっているのは事実であるが、国民の全員が全員そのようなことができるわけではない。JR 東日本のみが値上げをするのはそういった人々への配慮を、そしてインターネット予約が不可能な利用直前に在来線と新幹線のどちらかを選択する人への配慮を欠いていると言わざるを得ない。

以上二点のことから、運賃計算複雑化を解消すること、災害復旧などの設備投資を促す、何より移動格差の拡大防止の観点からも JR 東海・JR 西日本に対しても今回 JR 東日本が申請している運賃を導入するよう、それが難しくとも不正乗車を防止する観点から

最低でも東海道本線東京～熱海間に関しては今後も在来線・新幹線どちらの乗車券でも利用できるよう国としても対応するべきである。

7 5

鉄道局におかれては、見解を示す際、対応する番号を振っていただけるとありがたいです。

1. 中心換算キロ程表について

- (1) 中心換算キロ程表は申請書類ではないとされていることでよい。
- (2) 旅客鉄道株式会社各社を除けば中心換算キロ程を提出している事業者が大半である。鉄道局及び運輸局はどのように指導されているのか。
- (3) 中心換算キロ程表がない場合、正確に電路費等を計算できないため、審査に至らず、本件申請が不適法になると思われるがいかがか。
- (4) 鉄道運賃は当該営業キロに対する運賃が示されるだけでなく、どの区間がどの営業キロであるかを示す必要があると思われる。また、国鉄時代の中心換算キロ程が再測量されるべきであると思われる（たとえば、しなの鉄道株式会社は再測量の結果、営業キロを変更している）。となると、中心換算キロ程を提出させる形で、申請を補正させるべきと思われるが、鉄道局の見解を伺いたい。

2. 改定時期について

- (1) 鉄道事業法上、上限運賃改定申請と運賃改定時期の間隔に制限がないという認識でよい。
- (2) 本件申請は申請から改定まで1年3ヶ月開いている。周知期間を含むとしても非常に長く、総括原価の推測にも支障が出ると思われるが、鉄道局の見解を伺いたい。

3. 収支率について

- (1) 収入原価総括表によれば、現行運賃でも平年度で事業報酬すなわち適正な利潤を除けば収入が原価を上回る事となる。それでも申請を必要とする理由を申請者に伺いたい。
- (2) 申請書類による収支率は99.8%と非常に高い。万一精査の結果、収支率が100%を超えた場合は申請が全体として認可されないという認識でよい。
- (3) 鉄道事業法16条2項の要件を満たしている場合、国土交通大臣は必ず申請を認可しなければならないのか。あるいは鉄道事業法の趣旨を踏まえ、鉄道事業法16条2項の要件を満たしていても上限運賃変更申請を認可しないことはできるか。鉄道局の見解を伺いたい。

4. 通算運賃と収入指針について

- (1) 申請者のニュースリリースによれば、東海旅客鉄道株式会社及び西日本旅客鉄道株式会社との通算運賃については考慮している。北海道旅客鉄道株式会社と申請者の運賃通算についてはどうなるのか。
- (2) 本件申請と平成13年国土交通省告示1622号「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」（以下、大臣指針という）の関係性について、本州三社

で運賃段差が生じるのは交通政策上望ましくないと思われるが、鉄道局の見解を伺いたい。

5. 制度変更について

(1) 本件申請において、4 タリフを幹線と地方交通線の 2 タリフに纏めることとなっている。地方交通線は国鉄時代に収入を増加させるための施策であるが、地方交通線の申請社の鉄道事業内の収入割合を考えれば、これも幹線に統合することが可能と思われるが、なぜ地方交通線のタリフを残したのか、申請者の見解を伺いたい。

(2) 申請者が令和 6 年 12 月 10 日に発出したニュースリリース「Suica の当たり前を超えます ? Suica Renaissance ?」と本件申請の関係性について、申請者の見解を伺いたい。タリフを纏めることで Suica の自由度を高められるものと思うので見解を伺う。

(3) 申請者は、将来に向けて自社線内全線で Suica が利用できるようにする方針であるかお伺いしたい。

6. 現行制度について

(1) 申請者は運賃改定後、鉄道バリアフリー料金制度の適用は行わないという認識でよいのか。

(2) オフピーク定期券制度の適用区間拡大はあるか。また、オフピーク定期券制度の期限に係る条件と錯綜するように思われるので、今後も継続するのかお伺いしたい。

7. 減価償却費について

(1) 本件申請は平成 12 年鉄業 10 号「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、第 2 章第 3 節 12. 減価償却費の「上記に加え」以下に基づき処理されるという認識でよいのか。

(2) 上記の場合、「平年度を超える期間における減価償却費の算定」か「政策的に必要性の高い設備投資に対応する減価償却費の算定」のどちらによるものか。

(3) 減価償却費が申請時の見込みを下回った場合の処置はどのように公表されるのかお伺いしたい。

8. 売り分けについて

(1) 申請者は、上限運賃改定申請に際して、東京熱海間で東海旅客鉄道株式会社を運営する東海道新幹線との切符の売り分けを実施する旨示している。これは、平成 12 年鉄業 16 号「鉄道事業法の一部改正に伴う鉄道の旅客の運賃及び料金の設定等に係る取扱いの簡素化について」の「2. 運賃等の設定等に当たらない場合」列記事項のうち、どれに当たるのか。

(2) 本件売り分けを実施するにあたって、東海旅客鉄道株式会社から同区間にかかる上限運賃設定申請の必要があると思われるが、鉄道局の見解を伺いたい。

(3) 東海旅客鉄道株式会社としては、東海道新幹線（東京熱海間）について、他経路を観念する必要性がなくなる結果、実キロと異なる営業キロで運賃収受を続けることについての正当性を失うことになる。これは本来乗車しているキロ程以上のものについて運賃を過収受することになる（例：東京熱海間の営業キロ 104.6 キロに対し、実キロ 95.4 キロ）が、鉄道事業法 16 条 9 項各号との関係で問題がないのか。

(4) そもそも新幹線と在来線は、特に東海道において全くの別線として扱われるものではなく、同一の線路の線増としての趣旨で国鉄により建設されているが、この経緯と本件売り分けについて、上記大臣指針との関係性で問題がないのか。

9. その他、グランドデザインについて

(1) 申請者に限らず、旅客鉄道株式会社各社は特別企画乗車券である青春 18 きっぷの大幅な制度改変や、国鉄時代からの制度について順次変更、整理を行っている。もとは同じ国鉄とはいえ別法人どうしのコミュニケーションがうまく行われていない面も感じるところがある。鉄道局におかれては適切に指導されたい。

(2) 旅客鉄道株式会社各社は往復乗車券及び連続乗車券の発売及び往復割引を令和 8 年 3 月を目途に廃止するとしている。しかし、申請者にしてみれば往復割引を廃止すると平年度の収入見込みを増やすことになり、運賃改定の余地を自ら狭める行動に思われる。なぜ同時期に往復割引を廃止したのか、申請者の見解を伺いたい。

(3) 上記に述べた通り、旅客鉄道株式会社各社は種々の制度改変を実施しており、申請者も本件申請で運賃タリフの統合を目指している。これらが個別的に示されており、どのような旅客営業制度を志向しているか不透明である。申請者としてどのような旅客営業制度のグランドデザインを描いているか見解を伺いたい。

(4) 旅客営業制度の改変に向けて、鉄道営業法及び鉄道事業法その他法令上支障となるものがあれば、申請者の見解を伺いたい。

10. 事案における賛否について

パブリックコメントにおける賛成・反対はどういう意味か。羈束裁量であれば賛成も反対も観念できないはずである。

7 6

意見 1

鉄道の維持及び設備投資のための運賃改定はやむを得ないものと考えるが、本件とは別に営業キロ 601 キロ以上に適用されていた往復割引が廃止され、長距離利用者の負担がさらに増すことから、長距離利用者の負担軽減、運賃計算、乗車券発券システムをシンプル化することを目的に、いわゆる「幹在統一視」をやめ、新幹線は実キロで運賃、料金を計算するようにできないか。

理由 1-1：例として、東京⇄新青森（営業キロ 713.7、実キロ 674.9）を東北新幹線、はやぶさ号で利用した場合

現行運賃：運賃 10,340、料金 7,330、計 17,670

改定運賃：運賃 10,780、料金 7,330、計 18,110 (+440)

改定実キロの場合：運賃 10,450、料金 6,800、計 17,250 (-420)

となり長距離負担が軽減される。

理由 1-2：えきねっとのトクだ値は事実上の早割しかなく、設定座席数も少ないことから万人に利用できるものではないため、少なくとも長距離については基本となる運賃、料金を低減することが必要である。

理由 1-3 : 幹在同一視をやめることで、運賃計算ルールをシンプルにでき、乗車経路通りの切符が出されることから、現場も乗客もわかりやすくなるはず。

意見 2

運賃とは別であるが、Suica の地方展開に関して、JR 西日本や路面電車、バスが採用している「車載型 IC リーダ」の採用は考えていないか。

理由 2

地方は自動改札機が無い駅や無人駅が多く、東北地方は積雪もあるため駅ごとの Suica リーダ設置はイニシャル、ランニングの両方で不利であり、車両内で完結できる方がよいと考える。

車載型であればワンマン運転であっても確実な運賃収受が可能であり、車内でのチャージも可能となるなど、乗客にもメリットが大きい。

その他

本件とは直接無関係ではあるが、過去のパブリックコメントにおいてさまざまな意見が出されているが、結局事業者側及び国土交通省側の言い分だけが通っており、パブリックコメントがほとんど意味を成しておらず、認可、改定するための「通過儀礼」に成り下がってしまっていると感じている。

参考として、これまでの各種認可申請や法規改定等において、パブリックコメントの意見が反映されて修正された事例や、認可されなかった事例はあるか。

7 7

今回の JR 東日本の運賃改定申請では運賃そのものの改定に加え、電車特定区間および所謂特定区間の縮小により申請の平均的な改定率に比べ 5?6 倍もの改定率になって居る箇所があります。個人的に試算したところ特定区間の廃止が予定される品川?衣笠駅を例に挙げると

IC カード運賃 : 824 円→1034 円 : 改定率 25.5% (申請の平均改定率 7.8%)

通勤定期 1 月 : 23580 円→29880 円 : 改定率 26.7% (申請の平均改定率 12.0%)

高校通学定期 1 月 : 9880 円→12820 円 : 改定率 29.8% (申請の平均改定率 4.9%)

特に通学定期は申請の平均改定率の実に 6 倍であり、衣笠駅を利用する学生及び保護者への負担増は無視できない状況にあると考えます。また IC カード運賃に関しても平均の 3 倍以上であり、衣笠駅利用者が都心へ向かう場合の負担増も無視できない状況にあります。

JR 東日本の経営状況の厳しさは理解できますし、運賃改定の必要性も理解は出来ますが、特定の箇所への改定率が極端になるような状況、特に学生定期の極端な負担増加は教育を受ける権利と言う意味でも問題あると考えます。

特定の箇所への改定率が極端にならない様な規制等が必要と考えます。

78

J R東日本の運賃改定には賛成である。

しかしながら、J R東日本の運賃改定に便乗した、J R東海の新幹線定期券フレックスの値上げには反対である。

フレックスユーザーは、東海道新幹線通勤の対価として、J R東海が国から認可を受けた定期運賃（と料金相当額）を支払っている（と思っている）。

今般、J R東海の定期運賃についての認可申請が行われていない以上、フレックスの発売額が変更されることは理解できず、国土交通省はJ R東海のフレックス便乗値上げについて、届出を受理すべきではない。

79

J R東日本の運賃改定には賛成である。

しかしながら、以下の点について、明らかにされたい。

- 1) 前倒して減価償却費に加算された 138 億円（12/6 プレス）に対応する設備投資計画の詳細（件名、期間、投資額等）及び前倒し加算額の計算詳細
- 2) 平年度合計で 43,048 百万円とする特別損失額の計算詳細
- 3) 2025 年 4 月から実施する新卒初任給の引上げ（12/4 プレス）についての、原価算定への組み入れ如何（申請時点で未実施の賃上げについて、収入原価算定要領に定める「鉄軌道事業者の人件費の上昇率の『実績』」として認められるのか）

80

値上げするのであれば、従業員にできるだけ還元されるよう企業努力されたい。

81

値上げに関連する事項として往復・連続乗車券の廃止が予定されています。

https://www.jreast.co.jp/press/2024/20241202_ho01.pdf

これらは学割証の使用枚数を減らす目的で使われるケースが多いため、あわせて学割証を用いるのではなく、学生証に QR コードを設定（印刷またはシール貼付）することにより、学割証不要で学割乗車券を買えるようにすべきと考えます。

こうすれば学割証の枚数を減らすこと自体がなくなりますから、往復・連続乗車券を廃止しても問題なくなります。

また QR 学割が実現すれば通学定期券における通学証明書も不要となるため、鉄道事業者・学校事務・学生の三者全てにメリットがあります。

文部科学省を説得する必要はありますが、この機会にぜひご検討を願う次第です。

8 2

今回の運賃値上げに反対を表明いたします。

東日本旅客鉄道株式会社の 2024 年 10 月 31 日発表に発表の「2025 年 3 月期 第 2 四半期(中間期)決算短信」によると 2356 億円の営業利益(前年度比 22.8%増)、中間最終利益でさえ 1288 億円(19.4%増)もの利益をあげており、鉄道事業にしぼったとして 1138 億円と十分な利益(増収)を確保しているにも係らず、何が「鉄道事業の収益確保が厳しさ」なのか不明であり、自由が妥当ではないとの結論に達しました。

特にすべてを幹線の金額統合する案は日常使いする者としては影響が大きく、許しがたい値上げ金額となります。

ただ、昨今の外国人観光客の訪日人数が急拡大する現状を踏まえると、これを大きな利益化する方が経営安定という観点で良いとの認識を持っております。

つまり、恒常的に利用する顧客には優遇策を取り、短期的な利用客向けには少し高めの費用を払ってもらうような仕組みで利益を確保した方が良いのではないかと考えておりますが、如何でしょうか。

JR 東日本が廃止した回数券や頻繁に利用するような顧客向け(現状だと定期券のような区間をしぼった割引しかない)にお得意様割引のような精度を設けて、日常的に利用する顧客へのインパクトを軽減するよう施策を打ってほしいのです。

まとめると、

1. 費用を幹線にまとめる値上げはインパクトが大きいため反対です。
2. 全区間にまたがるような値上げは最悪 仕方ないとしてもお得意様向け割引を併せて適用するような制度導入をしてほしいです。

Suica のシステムを利用すれば割引適用な仕組みは可能だと思いますので、もしどうしても値上げが必要とすなら割引の仕組みをつくってからお願いしたいです。

8 3

東日本旅客鉄道株式会社の旅客運賃の上限変更には反対です。

減収減益なら納得しますが、2024 年 10 月の中間発表では増収増益となっております。

電車は国民の足です。

その電車に影響を与える値上げには反対です。

どうしてもというなら、せめて値上げ幅の圧縮をお願いしたいです。

8 4

さすがに山手線の二重値上げは受け入れ難いと感じる。
厳しい経営環境、と言いながら増収増益であり、ホームドアもまともに設置せず定時性も低いのにいきなり値上げは全く納得できない。
現行の運賃維持を求める。

8 5

この値上げ申請が認められるなら、許認可制度そのものが意味のないものだ実感することになると思う。

8 6

運賃の上限変更認可申請について反対する。

東日本旅客鉄道株式会社の発表した中間決算によると、運輸事業では増収増益となっており、現段階での運賃設定でも問題はないと考える。

さらに、今年の外国人観光客数はコロナ禍以降最高値を記録しており、今後も増加傾向になると思われるため、利用者は増加することが確実視できる。

物価高が叫ばれる昨今、鉄道は通勤通学に必要な不可欠であり、運賃値上げをしてしまうと学生や現役世代に対する負担増加になってしまうことも踏まえ、極めて公共性の高い事業であることを再認識し、容易な運賃値上げは慎重になるべきである。

8 7

値上げの理由の 1 つに、厳しい経営状況を理由としているが、コロナ禍から回復し鉄道事業単体でも増収増益、他事業でも中長期的に収益の柱となるような計画を JR 東自身が中間決算で発表している。どこが厳しいのか理解に苦しむ。

2 つ目の理由で、わかりやすい運賃体系を目的とするなら地方交通線を据え置くのは道理が通らない。

山手線内など、首都圏在住者にとって必須のインフラであり突然幹線まで値上げするのはあまりにも独占的立場にあぐらをかいた横暴な振る舞いだとすらいえる。

一方物価上昇・人件費上昇が叫ばれる中で全くの値上げを認めないことも難しいことだと現実的に考える。

せめて電車特定区間と幹線の 2 系統に統一などもう少し利用者に寄り添った内容となるよう、国土交通省殿においてぜひとも検討していただきたい。

8 8

運賃の上限変更自体には賛成である。

あくまでも運賃であって、運賃は旅客が乗車する営業キロに従って計算されるべきである。

そこで JR 東日本が実施している、京葉線東京駅と新橋駅方面との改札外乗継について。この扱いでは、京葉線東京駅と有楽町駅の間での改札外乗継を実質的に認めている。この場合は運賃は通算されるものの、旅客が実際に乗車しない東京駅-有楽町駅の間の 0.8km についても運賃計算の対象となってしまう。これは運賃の上限を超える運賃額を旅客に課している場合があると考えられる。旅客にとっては改札外乗継で運賃を打ち切り計算されるよりは有利であると解することもできるところ、JR にとっても旅客の協力によって改札内乗換通路の混雑を大きく緩和できている側面もある。

運賃というものを上限の範囲内で適切に課すためにも、京葉線東京駅-有楽町駅-新橋駅方面の間で乗り継ぐ場合には乗車する距離に従って 0.8km を減じて運賃を課すべきである。東京メトロの改札外乗継が問題なく行えていることから、JR が技術的にできないはずがない。

8 9

乗り継ぎ割引廃止、往復割引廃止、みどりの窓口縮小、自由席をなくして全車指定席に、快速を廃止して特急化して料金領収。国鉄時代から続く乗客に対する各種割引き制度をことごとく廃止して気がつかない実質的な値上げをしている。さらに東京山手線内等の安い運賃設定区間を特例廃止。JR 東は増益増収なのでは。それを考えると値上げ幅は大きすぎる。外国人もたくさん乗っている。値上げに乗じて各種ルールも変更して値上げ以上の効果を出そうとしているのが見て取れる。値上げの裏でも冒頭ように値上げが目立たない値上げをしている。公共料金って国民をだましながら気づかれないように値上げしてもいいのか。到底理解できないです。これが認可されれば乗客だますのが簡単に出来てしまうのでは。この手を繰り返して値上げを続けることになる。どうか省庁で吟味していただきたい。

9 0

東日本旅客鉄道株式会社（以下 JR 東日本）の旅客運賃上限変更認可申請について意見を申し上げさせていただきます。

運賃の改定について条件を付した上で認可するのが望ましいと思います。

現在の運賃体系は、旧国鉄時代の運賃・料金制度が基礎になっており分割民営化から 38 年目を迎える現代とは時代背景が違い、運賃・料金制度も JR 各社の独自性に委ねる時

期に来ていると感じています。

山手線内 電車特定区間 幹線 地方交通線 民鉄に対抗した「特定運賃」（新宿から八王子は、隣駅までより数十円安くなる）など旧国鉄時代の制度を継承した運賃を是正した上で、IC 運賃は廃止するのが望ましいと思います。

また、営業規則を改定していわゆる「特定区間の大回り乗車」を廃止して実乗車分の運賃を収受出来るように改定する事も必要だと思います。

「一筆書き乗車」などとネットで公開されていますが、駅間 1 キロ弱の乗車券で 300 キロ以上乗り回しても規則上認められるのは、如何なものかと思います。

9 1

JR 東日本は鉄道事業を含む各事業において増収増益と好調な経営状況であり、当該上限変更認可申請は認められるべきではない。

実質賃金が上昇しない中において、鉄道運賃の引き上げは国民生活に大きな影響を及ぼすものであり、慎重に検討されるべきである。

9 2

1. きっぷを分割購入したほうが安くなるような事態が生じていることについて、申請者は認識しておられるのでしょうか。

2. ローカル線での不正乗車対策について具体的に伺いたいです。特にワンマン運転で、車内で運賃を精算しない路線等では不正乗車が横行しているとの話もあります。

<https://www.dailyshincho.jp/article/2024/06031100/>

9 3

増収増益にもかかわらず、公共性の高い山手線の大幅な値上げを試みることで、利用者に対する裏切りに他ならない。値上げはある程度は仕方ないとしても、価格既定の枠組みとして山手線を削除するのはあり得ない。

9 4

好調な経営状況の中どこに厳しい経営環境があるのかがわからない。
運賃の値上げの理由にはならないと思う

9 5

東日本旅客鉄道株式会社の業績を確認しても、すべてのセグメントで増収増益である。経営環境が厳しいという根拠が希薄で、その詳細について十分に説明できていない。

リモートワークによる旅客者数の減少という理由も、山手線の利用者数はコロナが収束してから大幅に回復しており、インバウンドによる利用者の増加を考えれば、すでに理由にはならない。

鉄道は日常的に使用せざるをえないものであり、その値上げは税と同等に家計および業績に与える影響は大きいものであるので、所管官庁には厳正に判断して頂きたい。

9 6

より競争環境が激しい JR 西では、このような制度改編はありません。

関西地区より首都圏の方が圧倒的に人も多く、電車も混雑していますが、本当にこの改編が必要なのでしょうか。

そもそも、運賃計算をして利用する乗客など考えにくく、分かりやすい体系として高い運賃基準に揃える必要性の理解に苦しみます。

昨今、だいぶ人手が戻ったものの電車の本数は依然、戻らず、朝晩や昼間も大混雑している区間が多いように思います。

駅ナカや構内では眩しいばかりの広告が目につく一方、案内表示の看板からは灯りが消えて、目立たないし、見えづらく、立ち止まって迷われる方も多くみられます。

民間企業であるとはいえ、公共機関としての自覚、使命をもった経営、運賃の設定をお願いしたいです。

9 7

JR 東日本の収益、特に今期の利益の高さを考えると運賃値上げは反対です。

公共性の高い輸送業ということ、昨今の物価上昇も考慮すると値上げを認可すべきではない。

9 8

10 月 31 日に発表された JR 東日本さんの第二四半期決算報告を見ると、全部門で増収増益、運輸部門においても計画こそ下回っているものの実績は前年を上回っていますし赤字でもありません。人口減少等の将来を考えるといずれはこうした値上げも必要になるとは思いますが、現在このような対応がなぜ必要なのかももう少し具体的な説明が必要ではないかと思います。

9 9

私は株式投資をしているので東日本旅客鉄道（以下 JR 東）の経営状況についても調べています。

JR 東は新型コロナ流行時、東日本大震災時を除いては毎年 2000 億円内外の最終利益を上げています。近年頻発する地方ローカル線自然災害での復旧費用をかけてなお、こ

れだけの巨額利益を上げていて、現時点で十分な経営余力を持っています。

であるにも関わらず、運賃値上げを企図することは消費者に理解が得られません。

中でも特に問題なのは、今回の値上げ申請内容に、国鉄時代から続いている料金体系（電車特定区間運賃、山手線運賃）の廃止が含まれている件です。

これにより首都圏の利用者の値上げ幅は10？20%もの大幅な値上げとなる計算です。JR東利用者の多くが首都圏に在住し電車特定区間及び山手線内の利用であることから、この首都圏で運賃を10？20%も値上げした場合、JR東は現在とは比較にならないほどの巨額の利益を上げることとなります。

これはJR東の経営状況からして到底容認できる値上げではありません。また前述の通り電車特定区間運賃及び山手線運賃の値上げ幅がとりわけ大きく、首都圏のJR利用者に対する影響も大変大きなものとなります。

仮に今般の値上げ申請が受理される場合であっても、電車特定区間運賃及び山手線運賃は維持されるべきだと考えます。

100

率直に申し上げて運賃改定の値上率があまりに大きすぎる。

私は小売業で働いていますが、数円、数%の値上げでも消費者の動向を確認しながら大変慎重に行っているのに、10%を平気で超えてくるなんて鉄道での商売にあぐらかいているとしか思えない。

増収増益で厳しい経営環境なので値上げします、はどう考えても通用しえない。

101

値上げに反対。JR都市部の路線（山手線、総武線、中央線）の朝晩の渋滞は酷くなるばかりで一向に改善が見られない。コロナを理由に運行本数を減らしたが既にコロナの脅威は終わったのに本数を回復してなくサービスの質を落として増収増益を達成しているのはおかしい。混雑緩和しないのは明らかに鉄道事業者の怠慢だ。都市部の利用者は毎日電車利用で人にぶつかったり、トラブルを起こして喧嘩や、暴力がはびこっているが、これを全て利用者のせいにするのは間違っている。事業者が混雑を長年放置してきた怠慢を問うことが先ではないか。お金払った利用者が犯罪に巻き込まれないように事業者が混雑率を下げて対策しろ。サービス改善の設備投資をして、運行本数をコロナ前に戻すことが先ではないか。昼間も外国人観光客の増加で慢性的に混雑しているが外国人向けの特別切符を値上げしてかれらの利用を鉄道以外の交通手段に振り向けるようにしてほしい。あと、総武線新宿？御茶ノ水区間の車掌に乗車の際わざとドアを閉められて体を挟まれたことが何度もあるのできつく指導してほしい。車掌の傷害行為と言われてもおかしくない。この区間の路線のホーム上の駅員の多くは態度も悪く国労の残党かと思った。

102

今回の旅客運賃の値上げの前に、日本人が利用できない外国人専用運賃（商品）の改定（値上げ）をすべきである。

103

儲けすぎ

104

値上げは致し方なしとしても、赤字解消の施策として犬歩行同伴可能車両を設けて欲しい。

毎年ジャパンケンネルクラブの定期イベントもあり、犬を連れた旅行者は増えている。飛行機搭乗はリスクがある為、特に北海道一本州間はカーフェリーを利用する人が多いが、冬季以外ウィズペットルームは平日でも即完売でキャンセル待機数も多い状況。

犬連れではない人が運賃が高くて所要時間も長い新幹線を利用することは稀であるのに対し、新幹線に犬歩行同伴可能車両を設けることで乗車率は確実にUPする。

行き先で犬乗車可のレンタカーが増えることも必要にはなるものの、欧米では専用車両ではなく普通に乗車が当たり前。

日本ではマナーパンツ着用義務と車両を分けることで実現可能であると考える。

105

到底許されるものではない。

企業としての利益追求はしなければいけないものではあるが、それ以前に公共交通機関として気軽に使いやすくする使命があるものであり、現状の利益で企業努力で値上げはすべきではない。

106

山手線等運賃及び電車特定区間を幹線運賃に統合する合理的な理由がない。両運賃は都市交通の公共性に鑑みて設定された経緯があると承知しており、昨今の物価上昇傾向から必要性がむしろ増すところ、これに逆行する変更申請であり、認めるべきでない。

107

割引や乗車券の種類やルールなど、認可に寄らない旅客営業規則に変更による、利用者に対する不利益変更を当たり前のように行う中での、今回の旅客運賃の上限変更認は反対です。

108

・電車特定区間運賃、山手線等のみを乗車する場合の運賃について

→運賃改定率が著しく社会的影響が大きく、数年にかけての激変緩和措置の導入を求める。

現状では東京山手線内運賃、電車特定区間運賃が設定されているが、これを廃止し通常の幹線運賃に統合するとした考え方は理解はできるが、しかしながら、例えば東京山手線内の新宿？東京間では従来 208 円だったものが 253 円と、改定率平均 7.1%に対して 20%を超える改定率となる。そもそもの金額が低廉とはいえ、高速道路における「激変緩和措置」に相当する策が講じられて然るべきものとする。

都内の路線バス事業者でも、200 円から 220 円に運賃を改定するにあたり、1 年間 210 円とする期間を置いて運賃改定に臨んでいる。今回の運賃上昇率はこのバス料金より大きい。西日本旅客鉄道（JR 西日本）においては、同事例である大阪環状線内運賃は廃止する一方、電車特定区間はエリアを拡大して利用者の利便性を高める方策を取っている。企業の体制、収益力からしても JR 西日本より JR 東日本が劣るとは到底考えられず、その点からも収益改善を理由に電車特定区間運賃を一気に廃止に持ち込むのは安易であるとしか言い様がない。わかりやすい運賃体系の実現を理由に挙げているが、そもそも運賃体系を複雑にしてきたのは当の JR 東日本で、それらを整理するとして一方的に利用者側に負担を転嫁するのはおかしい。運賃改定が 2 段階（或いは複数回）に渡ると改定のコスト云々言い出すことは目に見えているが、JR 東日本より圧倒的に体力の弱い他交通事業者ではそれをやれている。

・東京？熱海間の幹在別線化について

→別線化は利用者の利便性が損なわれる。今後も同一線区としての取扱を求める。

同様の事例（運賃改定に伴う幹在別線化）は新下関？博多間で実績はある。一方で「わかりやすい運賃体系」を今回の改定の主眼としながら、特定区間（東京地区）は見直し（縮小）こそあれど全面廃止とはしていない。そうであれば特定区間の見直しに併せて、東京？熱海間を追加し運賃の調整を図れば済む内容である。幹在で運営会社が異なる以上、競合区間ともいえ、今後も維持される特定区間制度に含まれることに何ら不可思議な点はないだろう。従来同一線区・同一料金区間であった東京？熱海間が JR 東日本の一方的な言い分でそれが崩れること（別線化・別料金化）は、利用者側に著しく不利益である。首都圏近郊では、常磐線北千住？綾瀬間が東京地下鉄（東京メトロ）しか利用できないにもかかわらず、利用料金は JR の料金表に基づいた運賃が適用される。路線バスでも共同管理路線は低廉な運賃に揃えるのが一般的な考え方と思う。よって幹在別線化による当該区間の運賃改定には反対である。

何れにしても、社会情勢を鑑みて運賃改定自体はやむを得ないとは考えるものの、東京山手線内運賃適用区間では一気に 2 段階の運賃上昇を強いられることになり、その内容がそのまま認可された場合には社会的影響が大きい。今回提出された上限認可変更申請を見る限り、取りやすいところから取ろうという稚拙で安易な考え方が垣間見える内容で、全体として、変更を必要とする理由に挙げられている、JR 東日本の経営努力を前

提とした検討が充分になされたものとは到底理解しがたい。

109

JR 東日本が 10 月末に公表した中間決算では、第 2 四半期（7？9 月）決算の営業収益は、対前年度同期約 953 億円増（約 7.3%増）の約 1 兆 3,951 億円。鉄道をはじめとする各セグメントで「増収増益」の文字が並んでいます。

よって別紙 2「変更を必要とする理由」に記載されている「厳しい経営環境が継続する」は虚偽の報告であるため《旅客運賃の上限変更認可申請》は却下する以外に国民の選択肢はありません。

110

2026 年 3 月の運賃値上げに関して、増収をしたいのならば値上げはむしろ避けるべきだと考えます。理由は以下のとおりです。

特に値上げの著しい山手線区間を例にとると、池袋から秋葉原の運賃は 210 円から 260 円となり、同区間を東京メトロで利用するよりも 50 円高くなります。東京メトロが値上げをしない場合、運賃面では東京メトロを利用するほうが有利になります。

1 日限りの利用者であれば JR を選択することもあり得ますが、定期券利用をする場合企業の通勤経路は「最も安価となる経路」でしか認定が下りないため、東京メトロも利用可能な山手線区間では多くが東京メトロ利用で認定が下りると考えられます。

これにより定期券利用者は JR を使う選択肢がなくなるため、結果的に定期券利用者の部分的な減収になることが見込まれます。

利用者からしても東京メトロの経路ではほぼ乗換回数が増えて不便になるため、件の値上げは双方にとってメリットがないので避けるべきだと考えます。

111

今回の運賃値上げに際し、旅客の利便性・利益を著しく欠く蓋然性が高いため意見します。

1 東海旅客鉄道株式会社の東海道新幹線との運賃差による旅客の混乱

並行在来線である東海道本線との差額が生じるため、乗車券の運賃及び取り扱いが異なることで例えば東京駅？熱海駅で特急使用と新幹線使用とでの差額が生じた際に追加の支払い等で駅窓口の混雑・混乱が予想される

インバウンドによる外国人旅客の増加がある中で並行在来線との差額があることは、省人化を図る上でも障壁となると予想される。

2 山手線内・都区内運賃廃止に伴う乗車券発行の手間の増加

これまで都区内・山手線内の設定に伴いシームレスかつフレキシブルに乗車券を活用できたにもかかわらず、この制度が失われることにより、これらの利点が失われる。

1、2において、JR 側は IC やチケットレスでの利用増を理由として掲げるものの、公共交通機関として、交通弱者かつ切符が必要である。ここ数年窓口の閉鎖等で利用者にさらなる不便を強いている現状がある他、特に高齢者・障害者・学生などに対し著しく不利益があり、代替えの手段を用意していないことは憲法上の基本的人権の尊重を欠く次元での改悪であるといえる。

3 運賃の値上げに際しては、必要経費であるためやむを得ない。

一方、本州 3 社で足並みをそろえた対応をするべきである。この改定は国が掲げる MaaS 施策に対して真っ向から対立する愚案といえる。値上げに反対ではなく、JR 東日本が独自の運賃体系を導入することが問題である。制度を含めた運賃改定は少なくとも本州 3 社で共通化することが必要といえる。

1 1 2

●JR 東日本が 10 月末に公表した中間決算では、第 2 四半期（7～9 月）決算の営業収益は、対前年度同期約 953 億円増（約 7.3%増）の約 1 兆 3,951 億円。鉄道をはじめとする各セグメントで「増収増益」の文字が並んでいます。

●よって別紙 2「変更を必要とする理由」に記載されている「厳しい経営環境が継続する」は虚偽の報告であるため《旅客運賃の上限変更認可申請》は却下する以外に国民の選択肢はありません。

●JR 東日本は、国土交通省に対してこのような虚偽報告を平然と突き付けて来るような到底信頼することができない反社会的な組織ですので、今後の申請に対してはより一層慎重に検討すべきと思います。

1 1 3

日本各地には青息吐息の鉄道会社が存在します。これが同じ JR グループでも JR 北海道や JR 四国が厳しい経営環境というなら納得できますが、増収増益の JR 東日本だと何を考え値上げ申請なのか理解できません。

私の場合、業務上首都圏を行き来する自営業なので交通費は手痛い出費です。大手と違い賃上げもままならないのに日々の生活費に加え材料費も高騰、いい加減にしてほしいと切に思います。

1 1 4

意見：JR 東日本の運賃値上げには反対です

理由：JR 東日本は、国鉄分割民営化による JR 設立時から黒字を計上し、（コロナ禍を除

く) 来期の業績予想は今年より更に増収増益が見込まれるという状況であり、なぜ運賃値上げをするのか理解できない。

JR 北海道や四国、地方の私鉄など現時点で赤字経営の鉄道会社が値上げ申請するのであれば理解できるが、数千億もの利益を上げている会社がなぜ赤字ローカル線を廃止したり運賃値上げをする必要があるのか？

逆に運賃を値下げして利用者に還元するべきほどの利益を上げている JR 東日本の運賃値上げ申請には反対します。

115

今回の値上げ申請について「反対」の立場で意見させていただく。

JR 東日本の主張は「厳しい経営環境」と謳っているが、実際は増収増益をしており、なおかつ駅施設や駅近隣地の商業施設化など大規模投資も行っている。

そのような状況で「厳しい経営環境」とは言えず、利用者への値上げに対する詭弁に過ぎないと思える。

民間企業として利益を上げることも大事ではあるが、元々は公共交通機関として国鉄より事業を引き継いでいる以上、利用者に負担が無いよう努めることも大事ではないだろうか？

昨今の人件費の質上げによる影響もあるだろうが、普段使いの利用者への負担だけでなく、インバウンド向けの運賃も為替に比例して負担してもらう仕組みなども検討すべきではないだろうか？

とにかく、10%以上の値上げ申請については認可しないでいただきたい。

(理想としては今回の値上げ申請自体、認可しないでいただきたい)

116

当社の中間決算は増収増益であり、運賃値上げが必要とは考えにくい。

安易な値上げは、既に物価高で疲弊している庶民をさらに苦しめるものであり、公共交通機関としての使命にも反すると考える。

117

国民の為を考えて下さり有難うございます。運賃値上げは反対です。国民の大切な足、脚です。宜しくお願い致し国民が生活しやすく喜ぶことの政策をお願いします。

118

今回の JR 東日本の旅客運賃の上限変更認可申請には問題が多いと感じる。

まず値上げの理由としてその経営環境の厳しさを挙げているが、コロナ禍からの回復、好調なインバウンド需要などを背景に、2025 年 3 月期決算では増収増益を見込んでいる。少なくとも利用者サービスの向上のため投資が必要と述べているが、例えばグリーン車の導入、デジタルプラットフォームの導入などに関する投資は増収を目論むものであり、

運賃値上げを原資とすることはそぐわない。

普通運賃の4-5%程度の値上げについては、物価上昇や賃上げの必要性などを考慮すれば認められるレベルと考える。しかし、相対的に安価に設定されている東京周辺の運賃については、今回の値上げは区間によっては20%以上に及び、物価上昇を考慮しても到底許容できる次元にはない。値上げの理由についても「全体的にシンプルでわかりやすい運賃とする」ことを目標としているが、利用者の立場からは現状の運賃体系がわかりにくいことはなく、あくまでも企業側の論理に過ぎない。

民間企業である以上、ある程度利益を追求することは正当化されるべきではある。とはいえ、公共交通機関の運行に携わり、そのインフラを事実上独占的に利用できる立場にあるJR東日本の今回の値上げには問題が多い。

119

上限変更認可申請を出されているが、同社の決算状況を見ると好転しており、直ちに申請を認める状況にはないと考えられる。

今後収益確保をするのが目的であれば、今後費用がかかると思われる投資は抑制すべきである。

第1に安全輸送に直接関係ないSUICAと呼ばれる運賃収受システムや金融システムへの過剰な投資の抑制をすべきである。

第2にはホームドア等過剰な安全設備の見直しを行うべきである。

すべては投資をすると維持管理経費がかかることを想定し、列車の安全運行以外にかかる投資は厳しく抑制することを求めるべきである。

120

(意見)

1 運賃の上限幅については、異を唱えない。

2 大都市近郊区間の拡大に伴う途中下車禁止区間の拡大については、不公正取引防止の見地から再考を願いたい。

3 「新幹線は在来線の線増区間」を前提とする新幹線の運賃計算キロ設定は、見直す必要がある。

(理由)

1について

申請者（以下「JR 東日本」という。）では、大都市近郊区間での安全設備強化（ホームドア設置等）、東北・信越地方でのローカル線維持といった課題を抱えており、道路予算に比して鉄道整備に国家予算が振り向けられていない現状を併せ考えれば、今般の改定申請は「やむなき」と思料。

2について

一方、JR 東日本は標記申請と同じ 2014 年 12 月 13 日付けの長野支社プレスリリース（※）において、長野県地区で交通系 IC カード（Suica）利用可能区間拡大と引き換えに「東京近郊区間」を拡大する旨、発表している。

※ 2025 年 3 月 15 日（土）長野県の Suica 利用がますます便利になります

https://www.jreast.co.jp/press/2024/nagano/20241213_na03.pdf

大都市近郊区間制度は、区間内では実乗車経路にかかわらず最短経路で運賃を計算する代わり、「乗車券は当日限り、途中下車不可」の制約が付されている。

制度設定当初は東京駅からおおむね 60km 前後の設定であったが、今や東京から 200km 以上離れた浪江（福島県）や松本（長野県）まで同区間内に設定され、たとえば東京から松本への道中に上諏訪駅で温泉に立ち寄るためには同駅で乗車券を買い直すことを強いられている。

極端な事例では、浪江から長野（今回の拡大区域）へ行くのに普通列車では当日じゅうの移動がほぼ不可能であり、特急券の購入が強いられることから「抱合せ販売」の疑義が生じる。

また、途中下車ができないため、乗客の買物需要は JR 東日本が系列社で展開する「駅ナカ」に囲い込まれることとなり、乗客の商品・飲食の選択機会が阻害されるだけでなく、駅周辺商店の売上げに深刻な影響を与え、さらに「駅ナカ」テナントの賃料が引き上げられるといった不公正取引（優越的地位の濫用、取引妨害、不当顧客誘引）が引き起こされることも懸念される。

3 について

過去に新幹線の営業キロが実キロより長く設定されていることが裁判となり（※）、訴訟係属を背景として 1978 年の国鉄鉄道運賃法（当時）改正で「既設の線路等に最近し、又は並行して新設され、又は増設された線路等における隣接する駅の区間については、当該既設の線路等において相当する駅の区間がある場合には、その相当する駅の区間の距離を基礎として日本国有鉄道が運輸大臣の承認を受けて定めるキロ数によることができる。」旨の規定が追加され、これが現在も引き継がれている。

（※）最高裁 1986 年 3 月 28 日判決

しかるに今回、JR 東日本は「東京～熱海間で、新幹線（JR 東海）と在来線（JR 東日本）は別の路線」と明言する形で運賃改定を申請していることから、上記規定の前提が崩れ、むしろ上記裁判の下級審（東京地裁 1978 年 11 月 30 日）で判示された「新幹線は在来線とは完全に独立した輸送体系を持つもの」との判断根拠と親和的である。

そうであれば、東海道新幹線の東京～熱海間は、現行の在来線に合わせた営業キロ（104.6km）ではなく実キロ（95.4km）を基準として運賃を設定すべきではなかろうか？

1 2 1

JR 東日本の運賃値上げ申請を却下していただきたい。

JR 東日本は「経営環境の厳しさ」を運賃値上げの理由としている。

しかしながら JR 東日本は、増収増益が続いている現状であり「経営環境の厳しさ」が増す環境ではない。

例えば JR 東日本の 2024 年第 2 四半期（7？9 月）決算の営業収益は、対前年度同期約 953 億円増（約 7.3%増）の約 1 兆 3,951 億円。鉄道をはじめとする各セグメントで「増収増益」の文字が並んでいる。

このような経営環境において、「経営環境の厳しさ」はなく現状、値上げ申請をする理由がないと考える。

従って、JR 東日本の運賃値上げ申請を却下していただきたい。

1 2 2

JR 東日本は業績も増収増益なのに、「経営が苦しい」とか言いがかりをでっち上げて値上げするのは理解できない。

しかも、20%値上げというのだから、あきれてものが言えない。お客様のことを全く考えずに暴力団的な態度でふんだくろうという、常識から外れたこの申請は絶対に認可しないでいただきたい。

何よりも独占禁止法に該当するし、優越的地位を利用して顧客に不利益をあたえることにも該当するし、このような暴挙は止めていただきたい。

1 2 3

増収増益で「厳しい経営環境が継続する」とするのはかなり無理があるのではないかと単純な便乗値上げであると感じる

赤字でもならない限り、値上げの言い分はすべて言い訳に過ぎない

分かりやすい料金形態というのは、企業側の思い込みではないのか。

幼稚な考えを改めるべきである

1 2 4

東日本旅客鉄道株式会社（以下「JR 東日本」）の運賃変更申請について、「原則的には反対」の立場から意見を申し上げます。

1 つ目は、事実上 JR 東日本だけの単独値上げである事。

いわゆる三島会社（JR 北海道、四国、九州）は経営基盤が弱く、本州とは地理的に離れているため全国的な影響は少ないとの見方も可能。

しかし本州の 3 社（JR 東日本、東海、西日本）は規模が大きく接続地点が多いため、1 社が単独で値上げする事は運賃体系が複雑になり好ましくない。

2 つ目は、大幅な運賃値上げである事。

JR 西日本は、大都市圏（京阪神地区）の割引運賃である「電車特定区間」の範囲を拡大する（但し、さらに安い「大阪環状線内」は廃止）形で運賃改定（値上げも値下げもあるため運賃「改定」と表記）を予定。

JR 東日本や東海よりは経営基盤が弱いにもかかわらず、それ以外の「幹線」「地方交通線」の運賃は、先日の社長記者会見で「当面は現行通り」と表明。

一方の JR 東日本は「山手線内」「電車特定区間」の両方を廃止するというものであり、東北地方と同じ運賃体系になり大幅な値上げに他ならない。

黒字経営であり、過疎地の路線（久留里線や津軽線の末端区間等）の廃止を打ち出す一方で、このような値上げは「傲慢、殿様商売」との批判を免れない。

また、大手私鉄等の同業他社が追随して値上げを申請する事が考えられ、物価や生活費への影響は決して無視できない。

3 つ目は、IC カード運賃の 1 円単位運賃について。

鉄道やバスにおいて、物価が安い数十年前は 13 円や 15 円という運賃があった。しかし最低運賃が 100 円を超えた現在は現金（紙のきっぷを購入）だと 10 円単位であり、IC カード運賃が 1 円単位では「一物二価」になっている。

支払手段で価格が異なる事は、他業種ではまず有り得ない話である。

また、私の知る限りでは関東の大手鉄道事業者（およびその系列を含む大手バス事業者）のみが 1 円単位を実施していて、他地域の事業者は IC カードでも全て現金と同額の 10 円単位であり、JR 東海や西日本、近鉄や阪急等の大手でも例外ではない。

（なお、関東地方でも埼玉高速鉄道や江ノ島電鉄等、IC カードも 10 円単位で現金と同額の事業者がある。）

これではまるで「一国二制度」であり、これは消費税引き上げ時に 1 円単位を認めた国土交通省の失政と言わざるを得ない。

以上の点から、「山手線内」の運賃体系を廃止して「電車特定区間」に統合する程度の運賃改定（JR 西日本とほぼ同内容）は許容範囲であるが、JR 東日本の申請通りの運賃変更は大幅な値上げであり、到底容認できるものではない。

また、IC カードの 1 円単位運賃についても JR 東日本に限らず止めさせるべきである。

1 2 5

意見：諸物価上昇や、人件費上昇、将来を見通した投資等を考えると、値上げはやむをえないと考えるが、値上げ幅等や内容についてはもっと検討すべきではないかと考える。そのうえで、

①バリアフリー料金制度の廃止で、今後のバリアフリーの進行を懸念する

- ②地方交通線の赤字を首都圏の利用者が負担する限度をどのように考えているか
- ③首都圏交通ネットワークでの初乗り運賃問題の緩和に先鞭をつけていただきたい
- ④常磐線の通過連絡の改善をお願いしたい、の4点を述べたい。

理由：①バリアフリー料金制度の廃止で、今後のバリアフリーの進行を懸念する

電車特定区間に設定されている「バリアフリー料金制度」が運賃改定とともに廃止とあるが、なぜか。2024年8月の東京都の「ホームドアの整備加速に関する協議会」では、出席した鉄道会社の資料の中に「バリアフリー料金制度を利用しているが、これだけでは不足」「計画立案時よりも物価・人件費とも高騰」といった趣旨の記載があった。現在のバリアフリー料金制度が不十分だから廃止して運賃そのものを引き上げる、ということであれば、バリアフリー料金が使途を限定しているのに対して、運賃収入は違うので、今回の改定での増収が予想通りの水準に達しなかった場合や、さらに工事費等が上がった場合などに、公表している「2031年度までの東京圏在来線主要駅のホームドア整備」が進まない、あるいはホームドア以外のバリアフリー設備の整備が進まない、などが懸念される。

②地方交通線の赤字を首都圏の利用者が負担する限度をどのように考えているか

電車特定区間と山手線内が幹線の運賃に統一されることで、高い値上げ率になっていて、例えば東京～新宿は切符で23.8%という大幅な値上げだ。一方、地方交通線も値上げされるが、いくつか調べたところでは値上げしても関東・東北地方のローカル民鉄や第三セクターよりも安い水準が多い。首都圏の利用者が地方交通線の赤字の一部を負担しているわけだ。赤字でも首都圏各路線の利用促進に貢献していれば内部補助で支えるべきだが、それも程度の問題である。首都圏利用者が地方交通線の赤字を負担する限度はどの程度だと考えているか。また、地方交通線の運賃水準をローカル民鉄などに近づける、自治体支援で上下分離を行うなどで首都圏の値上げ幅を抑える、新たな割引制度を実施するなどの選択肢はなかったのか。

③首都圏交通ネットワークでの初乗り運賃問題の緩和に先鞭をつけていただきたい

今回の申請は上限運賃の変更なので申請書類やプレスリリースには出ていないが、運賃改定時に以前から指摘されている初乗り運賃問題に取り組む予定はあるか。

1982年から当時の国鉄と営団の間で、相直列車の運転区間でJR東日本が10kmまで、東京メトロは2～3駅までで各10円(両社計20円)引きが実施されている。常磐線は北千住起算10kmで金町まで、東西線中野接続は三鷹までが対象だが、西船橋接続では10kmの幕張本郷ではなく、津田沼までしか割引になっていない。相直列車が津田沼発着だからだが、同じ線路には津田沼以遠～都内方の列車も走っているし、相直列車にもJR東日本のみの利用者が乗車している。相直列車運転区間に限ることではなく接続駅と位置付けて10kmまで実施すべきではないか。

接続駅では、ノーラッチを条件に武蔵境や菊名などで1984年から当時の国鉄が3kmま

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東日本の各区间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。

理由： 熱海駅の構造は必ず在来線改札を通し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

1 2 7

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

1 2 8

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逡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。

この方法が容認される場合、加算運賃を旅客会社が自由に調整することにより、実質的に旅客会社をまたがって乗車する旅客に対して不必要な負担を強いることが可能となる。この点は、旅客会社間における旅客の運賃及び料金の適切な設定（指針 1 条）の趣旨に反するのではないか。

1. 2. 北陸新幹線の同様事例について

北陸新幹線においては、会社境界駅である上越妙高駅をまたぐ乗車におおむね 1,320 円を特急料金に加算して設定していることにより、新幹線特急券を上越妙高駅で分割購入の方が安価となる事例が多数生じている。このことから、以下の 2 つの疑念が生じる。

- ・境界駅をまたぐ乗車に対し加算料金を設定することが認められる場合、加算料金の調整によって旅客会社間の乗車に対して不必要な負担を強いる結果となり、指針の趣旨に反するのではないか。

- ・東日本旅客鉄道株式会社及び西日本旅客鉄道株式会社は、加算料金の理由を“上越妙高を境として JR 東日本と JR 西日本とで運行主体が分かれるため、各社が運行や保守のための設備・要員等を確保する必要がある、その費用を勘案した”（原文ママ）と説明している。しかし、この理由が正当であるならば、分割購入を認めている現状はどのように説明するのか。

1. 3. 旅客会社で通用するフリーきっぷについて

2024 年度冬季発売分から青春 18 きっぷの仕様が変更され、複数人利用や連続しない任意の日程で使用できなくなった。これ以外にも、乗継割引や往復割引の廃止、時代をさかのぼれば周遊券の廃止など、旅客会社間をまたがる乗車券類の縮小が相次いでいる。これら施策と指針の整合性は取れているのか。

1. 4. 指針 1 条の“会社間における旅客の運賃および料金の適切な設定”について

そもそも、旅客会社間における旅客の運賃および料金の適切な設定（指針 1 条）とは何を意味するのか。各旅客会社の経営状況に応じた運賃および料金が適切とされるならば、三島会社の運賃および料金は本州三社に比べて著しく高額にならざるを得ない。しかし、それは遠距離逓減制を規定した指針 2 条 1 項 1 号に概ね矛盾する。あるいは、国鉄の運賃及び料金と同様に、全区間の距離に応じて全国一律に規定された賃率によって算出された運賃及び料金を指しているのかもしれない。しかしそうであるならば、前述した北陸新幹線の問題や青春 18 きっぷなどの国鉄時代から続く乗車券類に関する問題など、すでに実施されている多くの運賃及び料金が指針 1 条に反していることになる。

このことから、指針、さらにいえば国鉄を地域ごとに分割し、各旅客会社に独立性を認めつつも旅客会社間をまたぐ乗車における連携を規定した国鉄分割民営化のスキームが、既に破綻しているのではないか。鉄道局にお聞きしたい。

2. 不採算事業を純民間企業が十分な公的支援なしに行う異常性に関して

鉄道、ないし公共交通は水道、電気、ガス、通信などと同様に基本的なインフラであり、地域住民の移動の自由を支える重要な役割を果たしている。これは学術的にも、法的にも根拠を有する。

・鉄道事業は「鉄道事業等の運営を適正かつ合理的なものとする事」により「公共の福祉を増進すること」を目的とする（鉄道事業法 1 条）。したがって、不採算路線が地域社会に欠かせないインフラである場合、国および地方公共団体に支援を求める根拠となる。

・鉄道事業者には、絶えず輸送の安全性の向上に努めることが義務付けられている。（同法 18 条の 2）不採算路線の運営が事業全体に悪影響を与え、輸送の安全性が担保できないとき、公的支援は事業の安定化を図るための正当な措置となる。

・国や地方自治体が鉄道事業者に対し、公共交通の維持・再生を目的とした財政支援を行うことを規定している（地域公共交通活性化再生法 9 条）。したがって、不採算路線の維持が地域政策上必要とされる場合、公的支援の法的根拠となる。

・日本国有鉄道が経営する事業に関する利用者の利便の確保および適正な利用条件の維持に国が一定の責任を負うことを規定（日本国有鉄道改革法 4 条）。

・地方公共団体やその他の関係者が国が行う施策に協力するよう努めることを規定（同法 3 条）。

・住民の福祉の増進を図ることが自治体の基本的役割（地方自治法 2 条）。

・その公益上必要がある場合においては、寄附又は補助をすることができる（同法 232 条の 2）。したがって、鉄道の維持が住民の移動の自由を保障し、福祉向上につながる場合、地方公共団体が公的支援を行うことは自治体の基本的役割に基づいた責務である。

以上を踏まえれば、国及び地方公共団体は、各地域に求められる公共交通機関が鉄道に限られないことを考慮しても、公共交通の維持に関して公的支援を行う責務があることは明白である。したがって、東日本旅客鉄道株式会社は不採算路線の維持が経営に及ぼす負担を軽減し、ひいてはさらなる運賃及び料金の値上げを回避するため、国および地方公共団体に対し、公的支援をより積極的に要請すべきであると考えるが、いかがか。

3. 鉄道路線と競合する高規格道路の整備に関して

鉄道事業者は自助努力のもとで営業路線の経営を行う一方、高規格道路の整備や運営には多額の公的資金が投入されている。このため、鉄道と道路の競争条件に大きな不均衡が生じている。この状況では、並行する高規格道路に鉄道路線が利用客を奪われることは明白である。

したがって、東日本旅客鉄道株式会社は、営業路線に並行する高規格道路整備に際して、国土交通省や地方公共団体に対し、計画段階から影響評価を求めて交通事業者としての意見を反映させる機会を確保すること、あるいは当該道路の整備は自社の正当な利益を侵害する民業圧迫であると嚴重に抗議する必要があると考えるが、いかがか。

129

今回の改定を機に、現行の運賃制度を再評価することを強く望みます。特に JR 東日本においては、IC カードを活用した IC 運賃制度が導入されているため、その利点を最大限に活かすべきです。また、50km 以下の距離では 5km 単位で運賃が変更される一方、51km 以上では 10km 単位、101km 以上では 20km 単位と、距離が長くなるほど運賃の変動幅が大きくなることに対して、不公平感を強く感じています。システムの改修が求められますが、運賃改定を申請している以上、システムの見直しも同時に行うべきです。そのため「国鉄時代の仕組みを維持したい」という考え方は、全く受け入れられません（そのような主張があるなら、運賃改定を認めるべきではありません）。また、101km 以上の税抜運賃についても、100 円単位ではなく、少なくとも 10 円単位での設定を求め、不公平感を軽減してほしいです。IC 運賃を導入している JR 東日本だからこそ、このような改定は不可欠であると考えます。利用者にとっても、公平性が向上し、利便性が高まると考えます。

130

山手線内は幹線に統合された結果、東京～新宿駅間が、50 円の上昇。

率にして 23%の値上げとなります。

一部の業種では、完全在宅勤務から週数回の一部出社の回帰が見られる中、定期券を使うほどの出社ではないため、オフピーク定期券の恩恵も受け難い状況です。

せめて、激変緩和措置期間を設けていただけないでしょうか。

131

今回の運賃値上げについて反対致します。主な理由として、そこまで深刻な経営状況では無いこと、事由と実態が合っていないことが挙げられます。

またこのまま申請通りの運賃変更を認可してしまうと、運賃の計算に不公平が生じやすい。運賃の区分単位は、最大でも 5km 単位にすべきだと思う。同様に運賃計算方法も、不公平な計算方法だ。100 円単位で税抜運賃を計算するのではなく、10 円単位で正確に運賃を求めるべき。JR 東日本の場合、IC カードを使用すると 1 円単位で運賃を計算することから、より細かな運賃計算方法に変更すべきです。

他にも、現状の利用状況を踏まえて、山手線内・電車特定区間の見直しも行うので、幹線と地方交通線の見直しもを行うべきです。

以前、JR 北海道や JR 九州の運賃変更申請時に申した時のパブリックコメントの返答を見た時に、「システムの都合で難しい」「国鉄の状況を維持したい」等の返答がありましたが、これは言い訳だと考えております。理由として、利用者に便利な機能（回数券や JR 東日本管内の自由席付きの特急、廃止が予定されている往復切符・連続切符）などは、

廃止できるのに、利用者が求めているキロ数の細分化や地方交通線への切り替えなどが出来ない訳ではないと思います。

経営状況も、JR 北海道と異なり、収益率は 100%に近く、そこまで深刻な状況でない。地方を中心に行っているみどりの窓口廃止・縮小などと同様に、役員の給料引き下げや役職給料の見直しなど、給与所得者上位の者の見直しも行うべき。

1 3 2

1. JR 西日本では、関西エリアの電車特定区間を拡大（大阪環状線内料金は廃止）するのに対し、JR 東日本は「首都圏エリアの電車特定区間制度」自体を廃止するとともに、全エリアの料金までも値上げしようとしているが、到底納得することはできない。2020 年度及び 2021 年度を除いて当期純利益が黒字なのだから。

せめて、山手線内料金だけ廃止した上で、「首都圏エリア電車特定区間」を拡大するべきであると考ええる。

【山手線内料金を首都圏電車特定区間の他線区と同水準に変更するだけでよいということ】

2. 株主割当よりも、もっと利用客ファーストであるべきであると考ええる。また、役員報酬も現状から 4 割程度減らすべきであると考ええる。

3. ジャパンレールパス（外国人向け商品）の発売額を値上げすべきであると考ええる。

4. JR グループ全体の純粋持株会社化を待望する声が挙がっている。

【JR グループ中核 7 法人の株式を共同移転して、純粋持株会社を新設する方式とし、実施に際しては、国会の承認を得ることを前提とする。また、新設純粋持株会社は、国または国土交通省所管の独立行政法人が、株式の 10%以上を保有する第三セクター方式とすることが望ましいと考える】

5. 各年度における内部留保の額を公表していただきたい。

1 3 3

値上げという部分では経営の問題であるが、昔から運賃制度について納得いかない。

近距離（16 キロ以上）で 1 区間上がると 90 円も上がり、区間によっては初乗り以上の値段が上がるのは、いかがなものか？

通しで買うとぼったくられたと思うぐらいひどい！

国鉄時代から続く運賃とはいえ、民営化から 30 年以上も経っているのだから、見直しは必要！

せめて 1 区間を超えても次が初乗り運賃を超えるような運賃設定はやめてほしい。

値上げというより、キロの区分を見直して、区間によっては値下げになるという変更はできないのか？

関東の大手私鉄と比べて 21 キロ以上は高すぎる！

1 3 4

運賃を値上げすること自体は理解できるが、第一地帯の一部や第二地帯の賃率がより経営環境の厳しい JR 北海道、JR 四国、JR 九州より高い点については納得できない。

1 3 5

競争がない鉄道の区間での一方的な最大 20%にものぼる運賃値上げは不当であり、公共交通機関としての任務を放棄し、ただ増収を図ろうとするのは、独禁法を適用しても差し支えないとさえ言える。このような一方的な増収を続けている会社にはそれ相応の税金をかけるべきであり、その税金は利用者に還元されるべきである。また、これを理由に本数を不当に削減し、コロナ禍が過ぎたとはいえ、乗客を詰め込み危険に晒す行為は殺人行為にも等しいものである。明確な増発、混雑の改善を示さない限り不当な値上げは許されない。

1 3 6

ご意見：電車特定区間廃止に反対

理由：

1、値上げ幅が大きすぎる

山手線の区間の運賃の値上げ幅は山手線用の運賃と特定区間廃止の二段階の値上げである。

運賃の値上げとともに 3 重値上げである。客の多い路線はある程度安価な運賃で運行すべきである（名鉄名古屋本線など）

2、地方交通線の値上げ幅が狭すぎる

乗車人数の少ない地方交通線の値上げ幅が僅かで首都圏の乗客によって路線維持する姿勢が今までより顕著になっている。

3、JR 西日本は大阪環状線の運賃を廃止したのみで電車特定区間は廃止していない。

JR 西日本は JR 東日本とは対象的に電車特定区間を拡げている。JR 西日本より乗車人数の多い JR 東日本が電車特定区間を廃止し運賃を大幅に値上げすることは不公平感がある。

JR 東日本は鉄道以外では儲かっており値上げする状況にない

4、運賃を大幅値上げする前に不採算路線&電車を廃止すべき。

仙台直通の特急ひたちの廃止、米坂線の廃止、只見線の廃止、五能線の廃止など東北の JR 線は廃止もしくは 3 セク化などすべきである。

例えば郡山から会津若松は JR よりバスの方が早くて本数も多い、地方における在来線の役割は限りなく低い。3 セク化もしくは廃止が妥当である。

結論

山手線運賃と電車特定区間の両方の運賃制度の廃止は値上げ幅が大きくなるため、社会への影響が大きい。JR 西日本のような緩やかな値上げで留めるべきである。

したがって山手線運賃は廃止、電車特定区間は維持した上で全体の運賃を値上げすべきだ

藤沢駅などの利用者の多い駅は電車特定区間に編入すべきである。

地方の鉄道は驚くほど誰も乗車していない。

ひどい不採算路線を維持するために首都圏から大幅値上げした運賃を徴収するこの度の申請には反対である。

137

直近の中間決算では増収増益をポイントとしてあげています。

今回の上限変更申請は厳しい経営環境を理由にしていますので、矛盾のある申請となり却下が妥当でしょう。

今後減益の可能性があるならばともかく、そうでないなら平均賃金の改定率またはインフレ率程度の値上げが妥当ではないでしょうか。

138

私は以下の理由により、今回の運賃改定申請を認可すべきではないと考えます。

・車両への設備投資

例えば在来線特急では、JR 他社ではようやく国鉄時代の車両の置き換えを完了した程度のところ、既に JR 世代になってからの車両（スーパーあずさの車両など）を 20 年？30 年程度で全て廃車にして新車と入れ替えるなど、もはや浪費ともいえるレベルで設備投資を行っていること。在来線の普通車両についても同様の傾向がみられる。

・今後の地方線区の扱い

現在、複数の地方線区で存廃へ向けた協議が行われている。

これらの地方線区が廃止になった場合、その分損失が減少すると考えられること。

・首都圏での電車近郊区間の賃率廃止について

設備投資額が多いことを理由に電車近郊区間の賃率を廃止の上、地方の幹線と賃率を

同一にする（首都圏の電車近郊区間では賃率を引き上げ）とのことであるが、利用者1人あたりで見ると、上記の議論は異なった味方になると考えられる。

営業係数が100を上回り損失になっている地方の幹線と賃率を同じにすることは、首都圏の収益が地方に流れる傾向を一層強めることとなり、受益者負担の考えから見るとその方針に逆行すると考えられること。

・ 営業利益、配当

2024年3月期決算で1,707億円の営業利益を上げている。

また、値上げを申請するにあたり減配などを行うのが筋であると考えられるが、むしろコロナ禍前の配当とほぼ同額かそれ以上の配当であり、ここ数年では増配している状況である。

よって、会社が値上げを申請する必要がある財務状況にあるとは決して考えられず、今回の運賃改定申請の内容は、鉄道事業法第16条第2項に記される、「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こと」を上回り、申請内容が同法に違反している状況であると考えられること。

139

意見

東日本旅客鉄道株式会社（以下、JR東日本）が2024年12月6日に申請した鉄道事業の旅客運賃の上限変更認可申請については、却下、もしくは内容を大幅に緩和した上で承認することを求めます。

理由

JR東日本の運賃上限変更認可申請を却下、もしくは大幅な緩和を求める理由は以下の通りです。

JR東日本の経営状況と運賃改定の必要性：

JR東日本の直近の経営状況は、運賃上限変更を必要とするほど逼迫しているとは言えません。JR東日本自身の決算報告書によれば、黒字経営を維持しており、内部留保も十分に蓄積していることが確認できます。具体的な数値を以下に示します（第2四半期（7～9月）決算の営業収益は、対前年度同期約953億円増（約7.3%増）の約1兆3,951億円であり鉄道をはじめとする各セグメントで増収増益である）。これらの数値は、運賃改定を正当化する根拠とはなり得ません。[※1]

運賃改定の必要性については、具体的な根拠が十分に示されているとは言えません。例えば、設備投資の必要性や人件費の高騰などが理由として挙げられる場合、その具体的な内容と金額、そしてそれが経営を圧迫するほどのものであるのかを客観的なデータに基づいて示す必要があります。今回の申請では、これらの情報が不足しています。

公共交通機関としての社会的責任：

鉄道事業は、国民の日常生活や経済活動に不可欠な社会インフラの一部です。特に、JR 東日本は首都圏をはじめとする広範囲な地域において重要な役割を担っており、その運賃は国民生活に大きな影響を与えます。大幅な運賃値上げは、特に低所得者層にとって大きな負担となり、社会経済活動に負の影響を及ぼす可能性があります。

国土交通省は、公共交通機関の運賃設定においては、事業者の経営状況だけでなく、利用者への影響も十分に考慮する必要があります。

JR 東日本のサービス品質と利用者への影響：

近年、JR 東日本では、利用状況に応じた適切なダイヤの増発が行われていない、短編成での運行によるラッシュ時の混雑率の上昇、みどり窓口の縮小による利用者への不便の強要など、サービス品質の低下が見られます。これらの状況は、利用者の利便性を著しく損なうものであり、運賃値上げを行う前に改善すべき課題です。[※2]

国土交通省は、監督官庁として、JR 東日本に対し、これらのサービス品質の改善を強く指導すべきです。

運賃値上げは、サービス向上へのインセンティブを失わせる可能性があると考えます。

参考リンク

※1 <https://www.jreast.co.jp/investor/financial/2025/pdf/inter01.pdf>

※2 <https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001758083.pdf>

以上の理由から、JR 東日本の運賃上限変更認可申請を却下、もしくは内容を大幅に緩和した上で承認することを求めます。

140

JR 東日本が提案する運賃上限の引き上げについて、私は反対の立場を取らざるを得ません。この提案は、以下の理由に基づいて非常に不適切であると考えます。

〈理由〉

1. 高輪ゲートウェイ駅の開設に伴う無駄な投資

高輪ゲートウェイ駅は、開設後の利用者数が非常に少なく、乗降者がほとんどいない現状です。山手線で、街開きの前にこのような無駄な駅の改札を認めた陸運局の姿勢も疑問です。最終的に利用者に負担が転嫁される形となっているのは非常に不公平であり、運賃の引き上げ理由として受け入れがたいものです。

2. 国有地を利用したウォーターズや高輪ゲートシティへの巨額投資

また、JR 東日本が進めたウォーターズ竹芝や高輪ゲートシティといった再開発プロジェクトも同様に疑問です。これらのプロジェクトには JR 民営化前の国有地が使用されて

おり、公共の利益を優先すべきところを、企業の利益追求に重きが置かれているように感じます。これらのプロジェクトのために必要以上にかかるコストを、運賃の引き上げによって利用者に転嫁することは、社会的に許容されるべきではありません。

3. 地方路線の廃線と公共企業としての責任放棄

一方で、JR 東日本は地方路線の廃線を進めています。これらの地方路線は、地域社会にとって重要な交通手段であり、公的な役割を担っている企業として、地域社会への責任を果たすべきです。しかし、経済的な理由でこれらの路線を廃止し、運賃を上げることは、公共企業としての使命を放棄しているように感じられます。地方の人々に対して鉄道という公共交通機関を提供することが、JR 東日本の本来の役割であるはずですが、にもかかわらず、地域住民の移動手段が減少し、かつ運賃の引き上げが進むという現状には強い不満を覚えます。

<結論>

JR 東日本が提案する運賃上限の引き上げについては、上記のような理由から強く反対いたします。高輪ゲートウェイ駅の開設に代表されるような無駄な投資や、地方路線の廃線、さらに国有地を使った再開発の負担が一般市民に転嫁されることは、公平性を欠くものです。運賃の引き上げを行う前に、まずは企業としての責任を果たし、不要不急の投資を見直すべきです。

よって、運賃上限引き上げの認可には反対いたします。

1 4 1

本上限変更認可申請自体は、昨今の社会情勢上やむを得ないものであると考えているが、数点意見を申し上げる。

1. 本件パブリックコメントの実施される前に、事業者側よりインターネットにて概要の掲載が行われたものと承知している。その中において、「わかりやすい運賃体系」を掲げて、「現在 4 つある運賃区分を 2 つに削減する」としている。これ自体は望ましいと考える。

2. しかし、「他の鉄道事業者と直接競合となる区間について特定運賃を設定する」、「他の JR 会社間をまたがるときは通算加算方式を導入し、加算額を設定する」、「東京・熱海間の JR 東海運営の新幹線と東海道線は運賃改定に伴い、別線扱いとする」としている。これは 1 で示した「わかりやすい運賃体系」からは矛盾していると考える。

特に「会社間をまたぐ際の加算額設定」は、現に北海道・四国・九州の各旅客鉄道会社間との利用時にすでに設定されていることから、問題ないという意見もあると思われるが、これは東海・西日本の各旅客鉄道会社に声をかけて、同時に改定申請を行うことで

回避できる話である。また、東海旅客鉄道側で本事業者と同率の改定を行うことで、「東海道新幹線の別線化」を行う必要もない。つまり本改定は、「わかりやすい運賃体系」実現のために、東海・西日本の各旅客鉄道会社も行うべきである。

3. 廃止となる運賃区分は、首都圏の特に利用者の多い区間であるが、「わかりやすい運賃体系」の考え方として、現在の対キロ制運賃を廃止し、欧州の大都市でよくみられるゾーン制運賃とすることを検討するべきであった。

具体的に、「現行の山手線内運賃」をゾーン1、「ゾーン1の外側でかつ、南武線の川崎・府中本町間、武蔵野線、京葉線の西船橋から南船橋を経由して千葉みなとまでを囲った区間」をゾーン2、「ゾーン2の外側でかつ八高線・両毛線・水戸線で囲った区間」をゾーン3とするのはどうだろうか。ゾーン内はゾーン内全区間の営業距離の半分に当たる距離で幹線運賃を徴収するものとし、ゾーンをまたぐ場合は、各ゾーンの運賃を合計したものから半額にした運賃を徴収するのが望ましいと考える。

但し、日本では現在このゾーン制運賃は、旅客自動車運賃以外では導入していないことから、導入の際には丁寧な説明が求められることを意見する。

旅客鉄道会社への意見は以上であるが、ここからは国土交通省宛への意見である。

1. 本事業者は2023年頃からにわかには信じられないような、運行中における安全上の問題を複数回発生させている。

具体的には

川越線 指扇・南古谷間の単線区間に上下列車の同時進入（原因は運行管理システムの不具合との報道があった。事業者としては原因の発表は行っていない）

東北新幹線 郡山駅構内における車両のブレーキ滑走に伴う停止位置不良・速度超過（2回）

東北新幹線 古川・仙台間における列車分離

上越新幹線 大宮・上野間架線支障および復旧作業中における労働災害（感電事故）である。

このように通常ではあまり想像できないような頻度で大規模トラブルが発生しており、そのうち福知山線列車事故のような、人命にかかわる重大事故を発生させる懸念があるので、安全上の監査を強化していただきたい。

2. 安全上の監査に関連し、2024年度に多くの鉄道事業者で、輪軸に関係した不正が多数明るみになったが、本事業者のグループ企業である車両製造会社において、製造時に輪軸に関係した不正が行われ、車両が出荷された事例があった。

本車両製造会社が製造した車両が、本事業者にのみに出荷されていたのであれば、（許されないこととはいえ）まだしも理解できるが、他の事業者向けにも出荷されており、

多くの事業者に迷惑をかける結果をもたらした。

この車両製造会社が製造した車両では、製造時の不具合に起因する事故が他の事業者で発生したことがあるので、車両製造会社に対する監査も強化していただきたい。

3. 本事業者の運行上に関連したトラブルの中には、日本では初めて発生したトラブルがある。（該当は東北新幹線に関連するものである。）

この件で運輸安全委員会の調査を行わないのは極めて不適當である。

運輸安全委員会の目的に立ち返り、事業者の自主調査ではなく、運輸安全委員会が主導した調査を行うべきである。

1 4 2

意見

認可において亀有、金町駅と JR 駅（西日暮里駅乗換）の駅間の割引額等を考慮したメトロ区間を除く JR 区間の IC 運賃についての意見です。

1 当該区間において、メトロを除く JR 区間の IC 運賃で、現時点でバリアフリー料金加算を考慮しても運賃の上限額を既に超えている区間が多々見られると思われます。

上限額の認可については、当該区間の JR 運賃においても限度額を超えないことが必要と考えます。

通過連絡運輸運賃を適用している当該区間においては、切符では上限額を超えていませんが、同じ区間で IC 運賃では超えている区間があるようです。

認可にあたっては、割引額を大きくするなど上限額を超えない条件を考えるべきだと思います。

（IC 運賃は割引額を考慮しても併算運賃になっているのが原因だと思います）

意見の

2 IC 運賃 ≤ 切符運賃となる申請ですが、西日暮里乗換えの IC 運賃について、現時点で、IC 運賃 > 切符運賃となっている区間が多く、しかも 10 円以上どころか、数十円以上も IC 運賃の方が高い区間が見られます。認可にあたっては、申請（IC 運賃 ≤ 切符運賃）内容に沿うようにお願いします。

仮に IC 運賃 > 切符運賃となる区間が出るとしても 10 円以上も高くなるような区間がなくなるようにチェックをお願いします。

理由

以上の2点について次の理由でコメントをしました。

常磐線は、取手・綾瀬駅間を複々線にして、綾瀬・山手線駅までの区間においては各駅停車を千代田線乗入に、快速は複線で上野駅までにすることにより輸送力を確保しました。

千代田線の綾瀬・西日暮里駅間は、常磐線の複々線化の一環という役割を担っています。

各駅停車の利用客が、複々線化前と同じように直接に山手線の駅に到達できるように西日暮里駅を開業させました。

以上の経緯のある路線のため亀有、金町駅の乗客が、自らの選択で、西日暮里駅乗換をしているのではないので西日暮里駅乗換運賃についてコメントをしました。

1 番目のコメントの理由は、上限額を超えない法律を遵守した認可になるようにお願いしたいためです。

2 番目コメントの理由は、IC 運賃≦切符運賃と申請しているようですが、現時点では IC 運賃>切符運賃となっている区間が多くあり、その差が 10 円を大きく超える区間もあるので、確実に申請内容になるように確認をお願いしたく、コメントしました。

1 4 3

今回の運賃値上げについては、値上げ幅がで大きすぎるため、激変緩和措置を講じるべきと考える。

又、周囲の他交通機関への流出(東京メトロ等)も考えられ、利用者に混乱と負担を強いる結果となることは明らかである。

しかしながら、他社は若干ながら値上げを実施しており、赤字路線も保有していることから全く行わないということは難しく、一部は認めるべきと考える。

又、旧国鉄から膨大な資産を継承し、現在も多くの分野で独占的な営業を行っていることも鑑みるべきである。

1 4 4

プレスリリース「運賃改定の申請について」の中に「利用者サービスの向上策」ではホームドアの早期整備や、渋谷、品川、中野駅の駅改良を進めていくとの記載があるが同一ホームでの乗り換えによる利便性向上の取り組みは見られない

例えば中野駅では中央総武線中野止まりの列車と東西線直通三鷹行の列車がほぼ同時

刻に到着することが昼間の時間帯に多くあるが、到着ホームが異なるため、乗り換えができない

中野駅改良工事が現在行われているが、同一ホームでの乗り換え可能となるような改良には考慮されていない

赤羽駅、浦和駅、大宮駅では昼間の時間帯ほぼ同時刻に発着することが多い

上野東京ライン宇都宮線直通列車と湘南新宿ライン高崎線直通列車

あるいは

上野東京ライン高崎線直通列車と湘南新宿ライン宇都宮線直通列車

いずれも異なるホームを発着するため乗り換えができない

2013 年浦和駅高架化工事の際、3-6 番線を方向別ホームとなる構造とすれば同一ホームでの乗り換えが可能となるはずだったが、高架化工事後も路線別ホームでの発着のままとなり改善が行われなかった

また大宮駅でも、下りは8-9 番線をホーム改良や線路配線改良することで、上りは6-7 番線を活用することで同一ホームでの乗り換えが実現できると考えられるがそういった取り組みが長年行われていない

南船橋駅での武蔵野線(南船橋にて折返運転を行う列車)と京葉線列車との乗り換えでは、武蔵野線折返列車が2 番線を発着する場合、府中本町方面から蘇我方面への乗り換えは同一ホームで可能ではあるが、蘇我方面から府中本町方面への乗り換えは異なるホームとなる

武蔵野線折返列車が3 番線を発着する場合、蘇我方面から西船橋方面への乗り換えは同一ホームで可能ではあるが、西船橋方面から蘇我方面への乗り換えは異なるホームとなる

南船橋駅2 番線と3 番線においては、ラッシュ時間帯でもダイヤ上も余裕があり、どちらか片方しか使用されていないことから、南船橋駅では2 番線か3 番線どちらか一方の線路を撤去し、その上にホームを拡張、2 面3 線化構造として武蔵野線折返列車は両側のドアを開けることで京葉線両方向の列車との乗り換えが同一ホームで可能となるはずである

しかしながらそういった取り組みが長年行われていない

「利用者サービスの向上策」で、同一ホーム乗り換えを実現による利便性向上取り組みが見られないことから評価できない

1 4 5

東日本旅客鉄道による運賃値上げに反対します。

さらぬだに、周辺の私鉄と比較しても高額な JR 線を値上げされることは、毎日の生活に大きく影響があるからです。

若し値上げとなっても、この企業の鉄道を利用せずに生活するのは困難です。物価高の日に更なる出費を強いる「公共交通」の在り方には納得がいきません。監督官庁として正しい判断をして戴きたく、お願い申し上げます。

現在増収増益が続く企業が、一時の減収を盾に「厳しい経営環境」を云い続けることが妥当でしょうか。

値上げによる増収分を、衰退する地方交通の維持に充てる「特定財源」だとするならばまだわかりますが、この企業の姿勢にはそれも感じられません。

私の先頃迄居住していた信州でも、回数券の廃止、また料金回数券の金額改定(4割値上げ)、乗継割引の廃止、そして朝の通勤時間にあたる列車の有料化と、JR東日本は立て続けに見えづらい値上げを行ってきました。利用者はそうしたこの企業の姿勢を見つめ、覚えています。

「電車特定区間の幹線区間への統合」と云う名目の今回の値上げも、更なる不信を呼ぶものでしかありません。利用者との信頼関係を重視し、軽率な値上げを謹んで戴きたいと思います。

146

今回のJR東日本の運賃上限の改正については、基本的には賛成ですが、東海道線の東京？熱海間の値上げのみ反対の意見でパブリックコメントを書かせていただきます。

理由としては、

1. 今回の運賃上限の改正とともに東海道新幹線との選択乗車ができなくなるという点で、私は、千葉県成田に住んでおり、名古屋方面から東海道新幹線で来た際は、基本的には品川駅で乗り換えているが、横須賀線などで輸送障害が発生した時などは東京駅まで新幹線に乗る場合もあり、現状の制度が無くなると手続きが煩雑になり、旅客が不便になると思います。

山陽新幹線の小倉？博多間なども別線扱いですが、1区間のみで事前に経路指定した経路を直前に変更する可能性は低いですが、東海道新幹線は東京？熱海間は途中5駅あり、(特に、東京？品川)直前に変更する可能性もあるため、制度変更は旅客にとって不利益になるのではと思います。

2. もう1点が最大の問題点で、今回の上限変更申請ならびに制度変更の公表がJR東日本単独で行われたという点で、東海道新幹線の東京？熱海間は、選択乗車などができることもあって、営業キロなどが在来線と同じになっているが、別線扱いになると、JR東日本の単独申請であるにも関わらず、営業キロの変更を他社であるJR東海が余儀なくされる可能性もあるということは問題点だと考えています。

以上の点から東京・熱海間に限って上限変更を現状反対の意見を書かせていただきました。

今回の申請が、ＪＲ東海と共同申請の上で上限変更や制度変更をしたのであれば、旅客として、受け入れざる得ないと思いましたが、今回ＪＲ東日本の単独申請で急な変更だと思いパブリックコメントを書かせていただきました。

選択乗車についても申請資料のＰＤＦ 23 ページの旧の部分にあったので書かせていただきました。

お忙しいなかコメントを読んでいただきありがとうございました。

147

意見

世界的な物価高による影響として、鉄道運賃の値上がりも致し方ない部分はあるが、最近では鉄道会社の都合ばかりが優先され、利用客や沿線の地域自治体に寄り添った経営がなされていない事が増えている。京葉線の通勤快速の全廃をはじめ、利用しづらいダイヤになったり、画一化したサービスで沿線の特性に合っていない事も多い。さらに、コロナ以降需要が回復し観光客も増え利益が増えている中の値上げは純粋に受け入れるのは難しいものである

特に都心の重要区間である、東京駅～新宿駅で片道 50 円、往復 100 円の値上げは到底受け入れられるものではない極端な変化であり、利用客は JR から他の移動手段への変更も進むと考えられる。これは我が国の鉄道の将来性を損なうものであり、この値上げ幅は国として決して認可するべきでない。

そして運賃を上げるとするならば、

現在の欠陥のある差別的とも言える障害者割引制度について、改善の財源を含めるべきです。

旅客鉄道割引区分の 1 種と 2 種の分断は多種多様である障害の特性を全く反映しておらず、必要な人が割引制度を利用できない。

具体例としては、1 種の身体障害、聴覚障害を持った人は、介護者がいなくとも案内表示器を見たりスマートフォンの案内アプリを利用することにより、単独で移動することが問題なく行えるが、介護者がいなければ基本的に割引運賃の対象外となる。

また 2 種の知的障害、軽～中度の障害がある人は、身体的には元気であるが、快速・特快や直通運転による様々な停車駅、行き先があることを理解することが難しく、近距離であっても、移動支援を利用しヘルパーと移動することとなっている。しかし障害者

手帳が2種であることから、本人、介護者ともに通常運賃を払わなければならない1種の人も2種の人も利用しづらい割引制度であり、全く理不尽な制度である。

障害者差別解消法によると、障害者の介護者の有無によってサービスの内容を変えることは禁止された不当な差別的取扱いとされ、改善することが義務化されております。

京成電鉄では、バリアフリー運賃制度導入後、早い時期に精神障害者への割引を導入し、また1種、2種共に同じ割引が利用できるように大幅に改善が行われた。またバス路線や地方の私鉄線でも同様な制度をいち早く取り入れているところがあり、JRでも早急に準じるべきである

148

意見

東日本旅客鉄道株式会社(以下「JR 東日本」)の鉄道事業の旅客運賃の上限変更認可申請について、少なくとも現在の申請内容であれば認可すべきではない。

理由

昨今のあらゆる物価が高騰し賃金も上昇する状況下で、30年以上にわたり運賃改訂が行われていない事から「値上げを伴う運賃改訂を行うこと」について全否定するつもりは一切ない。明治以来の「窓口で紙とペンと計算機で発売することを前提とした運賃体系」を時代に合わせて改める事は必須であるし、今の技術であればきめの細かい運賃設定をすることも可能である。

しかしながら、申請者である JR 東日本の会社発足から現在に至るまでの取り組み内容を踏まえて値上げ申請をできるのに相応しいと言えるのかどうか、また現行の運賃制度における矛盾点や問題点については是正がなされていない事から申請を差し戻し、申請内容について再検討すると共に事業内容の改善計画について明示された上で改めて申請させるべきであると考えます。

前半においては今回の申請内容における問題点と解決策について述べ、後半においては国鉄分割民営化以降に申請者である JR 東日本が行ってきた数々の取り組みについて述べる。

まず運賃申請上の矛盾点に関して。例えば今回の申請運賃において11キロメートルから15キロメートルの運賃は中間値の13キロメートルに賃率を掛けた260円である。一方で2倍の距離である26キロメートルから30キロメートルの運賃は中間値の28キロメートルに賃率を掛けた530円である。つまり距離が2倍になると運賃は倍以上になり、区間を分割して購入した複数枚の乗車券を併用した方が安くなるという矛盾が生じる。現行運賃でも同様の問題はあるが国鉄時代から引き継いだものではあり、運賃改訂をするのであればこういった矛盾点の見直しについても同時に行うべきである。

あくまで一例ではあるが、1 キロメートルあたり 16 円 20 銭という現行の賃率はそのままして各キロ地帯の上限キロ数(例えば 11 キロメートルから 15 キロメートルの場合は 15 キロメートル)で運賃計算を行うように計算方法を改めるだけで、今回の申請内容に近い運賃設定にすることが可能になる。さらに交通系 IC カードを利用する場合には 1 キロメートル単位で運賃設定を行うこともできる。せっかく 1 円単位の運賃にしているのだから、IC カード利用時だけでも「1 キロメートル単位」の一直線の運賃にするのが適切である。その際に中間値ではなく上限値に賃率を掛けることで、IC カードよりも紙のきっぷが安くなるという逆転現象は起こらない。

次に、今回の申請においては「東京電車特定区間」「東京山手線内」の運賃設定が廃止され、幹線運賃に統合する内容での申請がなされている。「1 つの運賃表にして分かりやすくする」という考え方については賛同するし、早急に実施すべきである。ただ、例えば「品川・池袋間」であれば 280 円が 350 円と実に 25 パーセントもの値上げになっており容認できるレベルではない。利用者が多く旅客一人当たりの輸送コストの低い「ドル箱区間」を狙い撃ちにして大幅な値上げを行うというのは到底適切であるとは言えない。「東京・新宿間」「東京・池袋間」「渋谷・上野間」なども現状 210 円なのが 260 円となり、競合路線である東京地下鉄株式会社(東京メトロ)線を利用する方が明らかに低廉となる、非常に割高感の強い運賃である。

これに関する解決策としては、東京電車特定区間や東京山手線内、私鉄との競合区間において「擬制キロ」を設定してそのキロ数での運賃計算を行うようにすることを提案する。幹線運賃を 1.0 とした時に区間ごとの利用実態に応じて 0.8 倍から 0.95 倍程度の擬制率を掛けることで値上げ幅を抑えることができるだけでなく、特定区間だけを切り出して複数枚の乗車券を併用することで安くなるという矛盾も解消できる。

そして、収支の合っていないローカル線について「全国一律で幹線運賃の 1.1 倍」というのは不当に低廉であり、その維持コストを首都圏の旅客が負担させられるのはおかしい。地方私鉄各社、第三セクター各社、路線バス各社の運賃水準を参考にして路線ごとの利用状況などを反映させた適正な運賃水準とすべきである。必ずしも全路線で黒字となる水準まで上げる必要はないが、今回の申請内容では山手線とローカル線の運賃が 1 割しか変わらない状況であり適切とは言えない。地方私鉄が並行している場合でも、JR 線の運賃が極端に低廉であるという状況も発生している。また「幹線」「地方交通線」という括りに固執せず、路線実態や旅客流動に合わせて区間ごとに検討すべきものと考ええる。

ローカル線の存廃議論が出る際に「バスになると運賃が上がるから鉄道を残すべき」という意見が必ず出る。大量輸送という鉄道の特性を発揮できる路線であれば鉄道の方が旅客一人当たりの輸送コストは安い、そうでない路線であればバスの方が旅客一人当たりの輸送コストは安いのに運賃は高いという逆転現象が起きている。鉄道のメリットは「定時性」「高速性」であり、そういった部分で存続の意見が出るのであれば存続さ

せるか同等の輸送品質を担保できるように道路側の改良を行うべきであるが、運賃に関して言えば特に地方路線では路線バス並みに上げて問題はない。その上で、一部地域で取り組みが進んでいる路線バスと鉄道の共通乗車なども推進されるべきであるし、鉄道運賃を適正な額まで引き上げた上で最も便利な輸送モードが何なのか議論されるべきである。

この場合においても、前述したように路線・区間ごとに「擬制キロ」を設定して擬制率を調整することにより1つの運賃表で分かりやすくなる。「分かりやすく」という言葉を建前としたドル箱路線を狙い撃ちにした露骨な値上げは容認されるべきではなく、真に分かりやすい運賃制度に刷新することが求められる。

ここまで今回の申請内容における問題点について述べてきたが、後半では申請者である JR 東日本のここまでの取り組みを踏まえて値上げ申請を行うのが適切であるかどうかについて述べる。

JR 東日本では 1993 年頃から大量の新型車両を製造・導入し、旧国鉄から承継した車両を置き換えてきた。しかしながら投入された新系列電車は使い捨てカメラになぞらえて「走ルンです」の蔑称で呼ばれることもある「安普請」と言わざるを得ない「コスト半分・寿命半分・快適性半分」の車両であり、特に 209 系・E231 系・E217 系・E501 系・701 系等において従来の国鉄型車両よりもサービス水準が下がったという見方すらできる。

路線によっては新型車両の導入と同時に減車・減便を行っており、定員数を確保するためにロングシート化されて着席定員が著しく減少したために座れなくなった。また、日光線や宇都宮線においてはそれでも積み残しが出て問題となったのは記憶に新しい。

また、乗車時間の比較的長い路線においてもロングシート化が推進され、今回値上げ申請をしていない同じ JR グループの東海旅客鉄道株式会社(JR 東海)や西日本旅客鉄道株式会社(JR 西日本)と比較した際に快適性は見劣りすると言わざるを得ない。座席に関しても E233 系以降はかなり改善が見られたものの、異常なまでに硬い座席の車両が数多く導入されており、今でも雀の涙ほど残っているボックスシートの頭部にモケットが張られていないなどチープな感じが否めず国鉄型(113 系・115 系など)の後期車と比較した時に快適性が劣ると言わざるを得ない。

車両を安普請のものにしてコストを削減し、接客設備が前世代の車両よりも明らかに劣化・退化しているのにも関わらず、転換クロスシートを装備した快速列車を多数運転して高速化や快適性の向上に努めてきた JR 東海や JR 西日本よりも高額な運賃を収受しようとするのはいかなものかと苦言を呈したい。

また、今回の申請内容に「老朽化した車両の更新」とある。本年 11 月 21 日にプレスリリースにて八高線・釜石線に「HB-E220 系」の導入が発表されたが、各種 SNS 上を中心に非難が殺到している。プレスリリースのイメージ写真を見る限り、荷物車と間違えるような窓の少なさ。そこそこ乗車時間が長いのに座席数の少ないオールロングシート。特に釜石線においては 3 時間程度走る列車もあり、また観光路線としての性格もある。車両を新しくすればサービスが向上するとは限らないし、今回のケースでは従来車と比較

して明確にサービスダウンとなるし時代に逆行している新車と言える。

このような欠陥品とも言える新車を投入するために値上げを申請するのであれば、国土交通省は「絶対に」認可すべきではないし、値上げをしなければならないほど財政的に厳しいのであれば従来型であるキハ 110 系を延命し継続使用した方がサービス品質としては高いものになる。きちんと整備すれば問題なく使用できる車両をいとも簡単に廃車にし、従来車よりもサービス品質の劣る新車を入れるために巨額の費用を投じておいてその費用を回収するために値上げ申請するというのは言語道断であり到底受け入れられるものではない。

次に列車ダイヤに関して。本年 3 月のダイヤ改正では京葉線の通勤快速列車が廃止され、快速列車に関しても大幅に削減され社会問題化した。気休め程度に快速列車は復活したものの通勤快速列車に関しては復活されず、やむを得ず特急を利用せざるを得なくなった上に特急からは自由席が廃止され割高な指定席特急料金を支払う必要が出てきた。券売機が混んでいて買えなくても、車内で購入すると事実上の罰金である車内料金。「切符の購入ができない駅からのご乗車でも、乗車前に特急券の購入がない場合は基本的に車内料金で特急券の購入が車内で必要となります。」というポスターを駅に掲出し、インターネット上で炎上しただけに留まらず千葉日報のトップ記事で取り上げられた事もあった。

また、京葉線においては夜間帯には 20 分以上運転間隔が開く事もあり、幕張メッセや千葉マリンスタジアム等で大規模イベントが開催される場合でも増便されることは滅多にない。列車が来ないから駅がパンクしてなかなか入れず、やっと入れたとしても長時間待ってやっと来るのは時間の掛かる各駅停車。ダイヤ改正の度にスピードダウンを伴う「改悪」が行われており、利用者に値上げをお願いするのであれば通勤快速列車や快速列車を大增便しスピードアップするという事を約束して欲しいし、輸送品質の向上を伴わないのであれば値上げは認可すべきではない。

こういった話は京葉線に限った話ではない。横浜線や南武線においても日中時間帯しか快速電車の運転がなく、夕方ラッシュ時になると日中時間帯よりも本数が減る部分も出てきており長年放置されている。中距離各線においても、300 円台で利用できた通勤ライナーが 500 円台になった上に全車指定席の特急列車とされ、最大で 1280 円まで値上げされただけでなく、混雑対策も増発や増結をするのではなく詰め込みやすいロングシート化を推し進め「快適に移動したければ課金しろ」という姿勢が見えている。

主に中距離各線において乗車券のみで利用できる列車のダイヤを改悪し、設備のレベルを意図的に下げる事で特急料金・グリーン料金などの追加料金の必要な列車・設備への誘導を図っているという見方もできる。そのような行為を平然と行っている状況で値上げ申請を行うというのは旅客をバカにしていると言わざるを得ず、こういった状況について改善する旨が具体的に明示されない限りは値上げを認可すべきではない。

JR 東日本の特急列車からは自由席が一部を除いて廃止され、普通列車のグリーン料金は大幅に値上げされ、新幹線と特急列車の乗継割引や普通回数券・W きっぷ・横浜フリーきっぷなどは廃止され、青春 18 きっぷの大改悪や往復割引の廃止を主導し、普通運賃こそ値上げされていないが実質的な旅客負担は増え続けてきた。企画乗車券を廃止する時には「便利な suica をご利用ください」と言うが、suica では無割引であり企画乗車券廃止の口実にするのは不適切ではないだろうか。

新幹線の全車指定席化も問題である。全車指定席の列車しか走らない区間は特定特急券で普通車空席に座れるというが、例えば盛岡駅で自由席と普通車空席を乗り継いで利用する場合は特急料金を盛岡駅で打ち切って計算する、あるいはごく短距離の利用であっても追加料金の掛かる指定席を取らされるという運用がなされている。最速達種別の大宮・仙台間を利用する場合に関しては理解できなくもないが、それ以外の区間で自由席でも充分座れるレベルに空いているのに強制的に追加料金の掛かる指定席を取らせる運用をしているのは如何なものか。

値上げの申請をするのであれば、今まで旅客不在で改悪に次ぐ改悪を推し進めてきた部分を悔い改めて改善していく旨を具体的に示すこと。これは絶対条件であると言えるし、それができないのであれば本件値上げ申請を不認可として差し戻すべきである。

また、係員の接客態度や業務知識についても問題である。もちろん真面目にやっている者、熱心に勉強している者も一定数おり、そのような係員の賃金を引き上げるために値上げをするのであればある程度は許容できると言える。しかしながら、渋谷駅の■■■■を筆頭に問題のある係員があまりにも多い。

規則上発売できる乗車券類を発売できないと言ったり、本来できる取り扱いをできないと言って旅客に不利益を及ぼす係員がいる。不通区間があるので払い戻そうとしたら事故中止ではなく任意中止として扱って払戻手数料を騙し取ろうとする。学割の乗車券を依頼したら「今日じゃなくても良くないですか？」と言って舌打ちする。領収書の発行を拒否する。振替輸送対象となる有効な乗車券類を所持している旅客から運賃を不当に騙し取ろうとする。JR 東日本では変更等の取り扱いができない EX 予約のチケットを持っている旅客に対して「乗り遅れたら後続自由席に乗れない」と嘘の案内をして、勝手に払戻申出の証明を行って無割引の特急券を売りつけた事もあった。これらの行為は鉄道営業法 24 条に抵触する行為であり、また係員側に悪意があった場合には刑法 246 条に抵触する可能性すらある事案である。

旅客に値上げをお願いするのであれば、そういった問題のある係員を排除し、徹底的に教育を行うべきではないだろうか。少なくとも隣の JR 東海で当たり前に行っていることができていないのは問題であるし、値上げ申請をできる立場なのか。「最近の JR 東日本は変わったし頑張っているから値上げを認めても良いか」と思える環境を作るのが先ではないのか。

また、みどりの窓口の大幅削減が行われたり営業時間を短縮、指定席券の発売開始となる 1 か月前の 10 時に操作することを拒否する駅も出てきた。みどりの窓口が少なすぎ

て、駅によっては数十分待ちが当たり前の状況になっている。運賃の値上げを行うのであれば、現場に出す前に徹底した社員教育を行ったりコスト削減により縮小・改悪されたこういった部分を元に戻す改善を行う意思があるのかを事業者側に問いたい。

さらに JR 東日本は駅ナカ、不動産、金融などの関連事業において莫大な利益を得ている点にも留意が必要である。特に駅ナカ事業に関しては駅構内という一等地でビジネスをしており、関連事業の売上を伸ばすことに鉄道が寄与していると考えれば統括原価の計算の際に関連事業による収益も一定程度考慮すべきではないか。

本来であれば本業である鉄道の利用者を増やすために関連事業があるというのが普通であるが、JR 東日本は本業を疎かにして関連事業に注力してきたと言わざるを得ない事象を数多く起こしてきたため、あえてこのような表現をしている。

関連事業に注力し本業を疎かにする事の是非については今回あえて論じないが、銚子電気鉄道株式会社のように関連事業のぬれ煎餅の利益で鉄道の赤字を補填しているケースもあり JR 東日本だけを特別扱いして鉄道事業単体での収支だけを見て値上げ認可の可否を判断すべきではない旨は国土交通省に伝えたい。

ここまで色々と述べてきたが、冒頭でも述べたように時代に合わせた運賃制度の改革は必要不可欠だという立場である。しかし、どうせやるのであればきちんとした制度設計を 1 から行うべきであるし、今回 JR 東日本から申請された内容はあまりにも杜撰であると言わざるを得ない。また、旅客に対して値上げをお願いするのであれば今までの不祥事や改悪について改めて詫びた上で、具体的にこのように今後改善していきます。そのための原資が必要なので値上げさせて下さい。という姿勢が必要なのではないだろうか。以上の通り、長文になったが値上げに反対する立場から意見を述べさせて頂いた。

※個人情報情報は黒塗りをを行っている。

1 4 9

電車特定区間、山手線内の値上げ幅が 20%を超えている区間もあり、物価上昇等を鑑みた値上げ率を超えている上に、平均値上げ率のみを強調することで大幅値上げを隠蔽しており甚だ悪質である。通学定期も値上げしないと言いながら同区間では値上げしており家計への影響が大きい。このため以下の施策を最低 1 つは実施を求めたい。

- ・ 電車特定区間、山手線内の値上げ幅圧縮
- ・ 同区間の通学定期の据え置き
- ・ 値上げを認めるのであれば 2019 年時点の本数への復便(特に日中の山手線は 3 分 30 秒間隔に速やかに戻すべき)

1 5 0

- ・ 概ね全体としての賃率引き上げには賛成ではあるが、電特、山手線内の廃止で著しく運

賃が変わり、特に山手線内では距離に対しての引き上げ率が大きすぎると考える。
そのため半年ごとなどに分けて値上げを行うのが良いのではないか

・東京熱海間の幹在分離について、異常気象その他異常運行時に於いて双方通常運行を行っている路線へ振替を行っていたがこの取り扱いは廃止という認識か如何に

・オフピーク定期券について、値下げを先日行っているが結果として時間帯の転移は大きく見られず現在に至るまで、旅客需要の平準化は行えていない。オフピーク定期券導入に伴うシフト効果も薄く、ピーク時間帯の混雑緩和という形でのメリットも享受できていない。この状況で一般定期券の割引率縮小は認められるものではない。令和4年1月17日の運輸審議会からの状況変化として見直しは行うべきと考える。

151

意見：この内容では上限変更を認可するべきではない

理由：

・通勤定期旅客運賃の値上げはすべきではない

労働のための“旅行”は労働のための経費であるため、雇用者から通勤手当という形で支給される雇用形態が多いが、残念ながら社会保険料の賦課対象となっているため、通勤手当の増加に伴って給料の額が変わってなくても手取りが減るという不思議な状態になるので、通勤定期の（絶対額の）値上げはすべきではないと考える。社会保険料の賦課がこのような経費に及ばないように変更されるまでの当面の間、社会保険料の負担が増えない通学定期の割引率、特に高校生以下の物、を下げてこれの補填とされたい。労働の価値が互いに毀損されてはならない。

・普通旅客運賃の計算に複数回の切り上げ処理が入るのは異常

現在の運賃計算は地帯ごとの乗車距離（ただし旅客営業規則 第77条第2項もしくは第84条に定められる乗車距離ステップの中央値に丸められる）にキロ賃率を乗じてから10位を四捨五入、もしくは1位までを切り上げて100円ないしは10円単位とし、消費税を加えてさらに1位を四捨五入（もしくは切り上げて）して10円単位とすることは周知の事実である。

しかし“普通旅客運賃は「IC≤きっぷ」となるよう改定”するには、消費税を加えた後の金額を一位で四捨五入するのをやめて切り上げとなってしまう。

この結果何が起こるかという、品川から新宿の10.1kmに乗車した場合、幹線15kmの運賃が適用されて16.96円/km×13km=220.48円、これを10円単位に切り上げて230円となり、消費税を加えるとIC運賃で253円、きっぷ運賃で260円となる。

この乗車距離の丸め処理と課税前運賃計算と消費税計算とのそれぞれの切り上げは、販売するきっぷの種類を減少せしめ、課金の手間を減らすための切り上げ処理と認識している。その一方で首都圏におけるICカード運賃は“消費税率の引き上げ分をより正確

に転嫁する観点”” から導入されていると認識している。

従って運賃も、乗車距離をより正確に運賃に反映すべく、特に他の旅客鉄道各社と運賃の通算を行っていない IC カード運賃では、0.1km 単位の営業キロにキロ賃率を乗じて消費税を足し、最後に 1 円単位・10 円単位とするようにされたい。

先の例に当てはめると $16.96 \times 10.1 \times 1.1 = 188.4256$ 円となり、IC 運賃では 189 円、きっぷの運賃では 190 円となる。乗車距離の丸めを存置する場合は 243 円もしくは 250 円となる。

・通算加算運賃の加算額の計算に疑問

普通乗車券の通算加算額は JR 東日本線内の乗車距離を、旅客営業規則 第 77 条第 2 項もしくは第 84 条の乗車距離ステップ(11 - 50km は 5km 刻み、51 - 100km は 10km 刻み、101 - 600km は 20km 刻み)で計算した JR 東海・JR 西日本と JR 東日本との運賃の差額となっている。

従って、品川から三島までを在来線で乗車する場合は、JR 東日本に乗車するのが 97.6km であるにもかかわらず、最低でも 100km 分の加算が、旅客営業規則 86 条の影響をも受けるのであれば東京から熱海の(104.6km→) 120km 分の加算がなされることとなる。

さらには現在の運賃計算では 301km 以上、601km 以上のキロ賃率は 300km 以下と比べて割安になっているにもかかわらず、一律で 300km 以下のキロ賃率で計算してしまっている。

経営基盤の脆弱な JR 北海道・JR 四国・JR 九州への補助金としての性格も持ち合わせた通算加算であればこの計算式であってもかまわないが、人口集積地東京を擁する JR 東日本に対してはいささか過大な加算額であると言わざるを得ない。さらに JR 東日本は前記 3 社と違ってどん詰まりではなく、通過利用や行って帰っての利用が可能となってしまう。従って本州の JR3 社がそれぞれ別のキロ賃率を採用することを見越して考えていなければならない(通算して 600km 超の利用であっても 3 社がそれぞれに 300km 以下のキロ賃率で加算運賃を課金することがあってはならない)。

往路・復路によって加算額が異なるというのもまたおかしな話であるため、以下の例のようにキロ賃率を按分してその差額を 0.1km 単位の JR 東日本の乗車距離に乘じる(例 1)、もしくはせめてキロ賃率が高い側に寄せて計算(例 2)されたい。

そろばんとペンによって発券する時代であれば通算加算額を乗車距離ステップに丸めて、計算済みの額を最後に足しわせる処理も妥当かもしれないが、いまやコンピュータに自動計算させる時代である。計算する桁数が増えたとしても丸め処理の回数を減らして正しく計算するのが大事であるとする。

例 1: 大宮から金沢 (420.2km (うち JR 東日本乗車 251.6km)) のとき、 $16.20 \text{ 円/km} \times 300\text{km} + 12.85 \text{ 円/km} \times 130\text{km} + ((16.96 \text{ 円/km} - 16.20 \text{ 円/km}) \times 300\text{km} + (13.45 \text{ 円/km} - 12.85 \text{ 円/km}) \times 120.2) \div 420.2\text{km} \times 251.6\text{km} = 6710.2 \text{ 円}$ 。(他社にまたがるため)

これを従前どおり 10 位で四捨五入し税を足し合わせて 1 位で四捨五入して税込運賃が 7370 円

例 2:大宮から金沢 (420.2km (うち JR 東日本乗車 251.6km)) のとき、 $16.20 \text{ 円/km} \times 300\text{km} + 12.85 \text{ 円/km} \times 130\text{km} + (16.96 \text{ 円/km} - 16.20 \text{ 円/km}) \times 251.6\text{km} = 6721.716 \text{ 円}$ 。(他社にまたがるため)

これを従前どおり 10 位で四捨五入し税を足し合わせて 1 位で四捨五入して税込運賃が 7370 円

・平均 7.8%値上げの欺瞞

JR 東日本のプレスリリースでは普通旅客運賃は平均 7.8%の値上げ (を申請)としている。その内訳としては、山手線内および電車特定区間のキロ賃率を廃止して幹線に統合、幹線は 600km 以下の範囲でキロ賃率を 4.7%の値上げをするとしている。

つまり山手線内の中距離だけを利用する利用者からすれば、13.25 円/km から 16.96 円/km となり、キロ賃率が 28%の値上げとなってしまうわけである。鉄道駅バリアフリー料金の加算がなくなるため実質的には 2 割程度の値上げに落ち着くだろうが、まさに“数字は嘘をつかないが嘘つきは数字を使う”である。

スパコロの調査では、大幅値上げとなる電車特定区間の過半が収まる、1 都 3 県の鉄道利用者の 8 割が IC カードを使っているとしており、これらの人間は乗車の都度運賃を気にしているとは考えづらい。

つまり文句が出づらいところから搾れるだけ搾ろうという態度が見え見えなのである。この態度はよろしくない。JR 東日本自体はコロナ騒ぎで定期券利用から都度利用に切り替えた割合すら計算しうるのだから、エリアごとの IC カード 1 枚当たりの値上げ率というのをも計算しうるわけだし、これを開示して納得してもらう必要があるのではないだろうか？

それができないのであれば現行の運賃体系を維持したまま、一律 7.8%の運賃値上げをするべきだろう。

・わかりやすい運賃体系の欺瞞

JR 東日本のプレスリリースでは “「電車特定区間」、「山手線内」の運賃区分を「幹線」に統合”し、“普通旅客運賃は「IC ≤ きっぷ」となるよう改定”することによって “「わかりやすい運賃体系」を実現”するとしている。果たして本当にそうなのだろうか？

一般の利用者はそこがキロ賃率が割安な山手線内および電車特定区間か、逆に割高な地方交通線かどうかを気にせずに IC カードから運賃を減算、もしくは券売機や係員に対して運賃を支払ってきっぷの交付を受けているはずである。せいぜい幹線の、時間に余裕のある利用者か金に余裕のない利用者かが、端数が切り下げになっているかどうかを確認するだけである。

こういうところを気にするのは鉄道情報システムをはじめとする運賃計算をコンピュータのプログラムに落とし込まなければならない人間か、あの手この手で運賃を安くしようと頑張る鉄オタや金券ショップの係員くらいである。

運賃計算をプログラムに落とし込まなければならない人間からすれば、他の JR とキロ賃率や 10km 以下の特定額、消費税の計算が異なっていたり、通算加算運賃が発生するというのはテストケースが増える頭を抱えたくない事象でしかないし、旅客営業規則 79 条に定める特定区間運賃なんて論外である。

わかりやすい運賃体系ではなく仕事をしないでいい運賃体系という観点からすれば値上げをしないのが一番であるが、値上げをするという前提においては山手線内および電車特定区間の運賃を幹線に統合して特定区間運賃の一切や IC 運賃を廃止するのが一番である。

あくまでも自分はあの手この手で運賃を安くしようと頑張る鉄オタであるが、正直それをいちいち考えるのが面倒くさい。このため、キロ賃率をすべて幹線に移行して旧電車特定区間・旧山手線内・旧特定運賃区間の擬制キロ係数を設定していただけると嬉しい。

・幹在同一視の破壊と低い検札実施の可能性

旅客営業規則 86 条および 87 条には、エリアごとの各中心駅から 200km 以上もしくは 100km 以上離れた駅への旅行は中心駅からの距離で運賃を計算し、そのエリア内のどこからでも入出場できるとある。一方で JR 東日本のプレスリリースの補足説明資料では、JR 東海とキロ賃率が変わってしまうので、東海道新幹線経由の乗車券で在来線に乗車できなくなるとある。

つまり新幹線以外の駅から入場可能な乗車券でありながら、在来線にあまり乗車ができない乗車券を買いえてしまうのである。

従って戸塚 - 熱海で新幹線経由の乗車券で在来線に乗車している乗客を摘発したり、熱海まで新幹線に乗車していない乗客を函南以西で途中下車や旅行の終了をさせなかったりする方策が必要なのである。

少なくとも、グリーン券の検札すら事欠くような JR 東日本が、戸塚 - 熱海で検札を実施して摘発するといったことはできると思えない。従って JR 東日本管内の自動改札機の改修および社員教育と、他の JR 管内に渡っての同様の措置とが必須となってしまう。

このようなことにカネや手間をかけるくらいなら、擬制キロなり特定区間運賃なりを設定して在来線の乗車券を新幹線経由と同額にしてしまう方がマシである。

・まとめ

0. 運賃値上げは仕方ないだろう

1. 手取りが減るので通勤定期の値上げをしないでほしい

2. 山手線内・電車特定区間の著しく高い値上げ率を下げしてほしい

3. 運賃（特に IC 運賃）は単一の運賃テーブルに依存し、距離に完全に比例するなど簡

便な計算により計算できるようにしてほしい

4. 通算加算運賃は JR1 社 1 社がそれぞれキロ賃率が違う状態となったことを見越して、各々の会社の実乗距離に適正に計算した額としてほしい

5. 正直者がバカを見る運賃計算であるべきではない

1 5 2

意見：運賃改定について一定の理解は示すものの、基本的には反対である。

- ・理由 1：JR 東日本は民営化後、顧客に不利益を与える施策を続けているため
 - ・Suica：災害時等の振替乗車なし、東日本地区のみ初乗り料金がチャージされている必要あり。
 - ・座席サービスの低下：跳ねる台車、固い椅子：腰痛保持者などに厳しい。
 - ・側面行先表示機：車体外部の側面は、小型の液晶のものが 1 つのみ。しかもそれらで直通情報を表示しなければいけないので判別できなく、また英文は見えにくい。これから高齢化社会を迎えるにあたって厳しい環境。乗客の利便性を一切無視した施策である。JR 西日本は逆に大きく見やすく、列車種別＋行先の 2 つがある。
 - ・新幹線料金の継続不可：会社をまたぐ新幹線（東海道山陽を除く）の料金は、グリーン料金などがあるが、会社をまたぐと初乗り加算となされる。
 - ・時計/時刻表の廃止：乗客がスマホを所有していることを前提としている。停電時、災害時、電池切れ、紛失、故障などの事情を一切考慮しない。
 - ・えきねっと払い戻し：災害などによる手数料無料の払い戻しについて明確な説明がない。混雑時、システムエラーが発生して座席指定ができない仕様を放置したまま改善しない。
 - ・みどりの窓口廃止：指定席券売機でできないことばかりで、結局窓口が必要。大混雑。
 - ・窓口営業時間の非公表：JR 東海、西日本、九州は窓口営業時間をホームページで公表している。
- JR 東日本はかたくなに非公表で、障害者の過激パフォーマンス等で、マスコミに訴えないと動かない。（なお 2024 年現在、是正された）
- ・グリーン車自由席：満席でも発券を許可し、払い戻しに手間がかかる仕様である。また、払い戻しについて知っている乗客でないと、利用するのが難しい。
 - ・中央線：以前、関西の東海道山陽本線のように快速/普通を同一ホームで乗り換えるような改良を検討された時期があった。しかしそれらは 200 億円程度かかることから否決された。乗客が望んでいる対面乗り換えの利便性に費用をかけず、中央線のグリーン車導入を行う。一部の乗客向けに利益があり、グリーン車を使用しない層には遅延などの不利益を与えることになる。

従来東京区内発→大阪市内行の乗車券を購入すると、東京区内・大阪市内では途中下車できない。

特定電車区間と途中下車の相関関係は不明だが、特定電車区間を廃止して幹線にするのであれば、経路内途中下車可能にするのが望ましいが、幹線にすることにより、途中下車にどのような影響をもたらすのか説明がない。

報道発表では、今回と同時に継続乗車券も廃止であった。例として、①新幹線で目的地の先まで行き、②在来線で同じ経路を折り返す場合、従来②の継続乗車券が利用できた。今回で廃止にすると、①のみ購入ができ、②の購入機会を失う。指定席券売機では②他駅発の乗車券が買えない。

つまり乗客が”路頭に迷う”ことに対して何らかの説明もない。

以上、値上げするが目的であり、値上げができればそれでよいのである。乗客の影響を一切無視した申請書であり、これがこれまで同社のスタンスである。

・理由2：乗り継ぎを考えないといけない都市構造のため

例えば、欧州は以前から初乗り2ユーロになったが、ゾーン制や90分間乗り放題（乗継対策）が存在する。台湾は交通機関問わず、台北市内なら全交通機関使えて5000円などの通勤通学定期券が存在しており、初乗り運賃加算を考えなくてもよい。日本では特に地方都市だと、近年初乗り200円～が当たり前となった。この全交通機関初乗り200円アベレージだと、世界有数の高額交通国家となってしまう。東葉高速鉄道の値下げが話題になったが、これが元に戻るようなイメージとなり、利用者の減少（放置自転車時代へ逆戻り）が予想できるのではないか。（ただしリモート通勤もできるので、過去と同一とは限らない）

・理由3：税制面について

駅ナカを拡大し続けているが、駅近店舗と競合を起こしてしまっている。駅ナカが税金面で優遇されているのであれば（もう是正されたのかわかりませんが、以前はそうであった）、他社より有利な条件で儲かっている構造となる。自身の利益は追求して、他に損をさせる構造の体質である。

・理由4：コロナ後の乗客数増に対応しないため

コロナ後に乗客数が減少するという考えを元に減車しているが、減車もしてなおかつ運賃も値上げという利用者には2重苦になってしまう。これら（1次的かもしれないが）乗客増について、どう対応するのか何ら説明がなされていない。単なる値上げではなく、制度自体を変えて値上げするなら、直近の問題に対して対応策を明確化すべきある。残念なのは乗客目線の動向について、これらJR東日本が問題としていない点である。

乗客に説明がなく、路頭に迷わせる施策については国民に不利益を与えろと考え、このまま値上げさせることに対する反対の理由を上に記載した。

153

JR 東日本は増収増益であり、特に山手線内の運賃が20%超も増額されることはまったくもって利用者の不利益を生じるものである

154

JR 会社間でのサービス連携が不十分と感じています

ネット予約では、東日本はえきねっと、東海道新幹線は EX 予約、西日本エリアは e5489 など乱立し、使い分けなくてはならないなど利用しづらい面も多くあります

えきねっとで西日本エリアの予約可能ですが、きっぷの受け取りできる駅に制限をかけられています

IC カードでは、Suica でも西日本エリアは利用できますが、定期券機能や割引・ポイント還元などは ICOCA でしか受けられないといった制約があります

今回の運賃改定に合わせて、QR コードによる乗車サービス「えきねっと Q チケ」、新しい Suica アプリによるウォークスルー改札などの計画も発表されていますが、JR 各社との連携に関する記載が一切ありません

今回の運賃改定は、サービス維持向上を前提としていますが、JR 各社との連携を考慮しない形での サービス維持向上 を前提しているのであれば、今回の運賃改定は反対です

155

満員電車や、ビルを建設するための駅改良工事など、子供・女性（特に妊娠している）・病気を持つ人・障害者・老人など配慮が必要な属性を持つ人の電車の利用が困難な状況がずっと続いています。こうした属性の方は、もれなく「平均よりもお金を持っていない」人たちです。電車は公共交通にもかかわらず、利用しにくい、おまけに運賃が値上げされるという状況は、配慮の必要な人から順番に圧迫していくことになります。公共交通のあり方として、その状況を放置することに、反対意見を示します。値上げより、むしろ値下げに踏み切っていただきたいです。

156

今回の運賃改定については近年の物価高騰や、コロナ禍を経ての旅客減少を考えればやむを得ない措置なので、基本的には賛成である。

その前提で、以下の条件を付けくわえていただきたい。

今回の申請理由に首都圏の混雑緩和対策について触れられていない。コロナ禍を経て

の旅客減少として、以前ほど乗客数が戻っていないとのことだが、乗車している側の実感ではむしろインバウンド需要の高まりなどで、混雑が悪化している印象である。コロナ禍を経て人同士の接触はより減らすべきという認識が高まっていることは考えられ、一人当たりのスペースはもっと大きく取らないといけない。すなわちいまの混雑率や乗車定員の考え方も実情にあわせたほうがよいと考える。8?9割しか戻っていないというが、乗客からすればもう十分すぎるぐらい戻っているのである。

近年オフピーク定期券が導入され、最近割引率も拡大したが、オフピーク時の混雑は緩和された印象はまったくない。むしろ悪化している印象すらある。オフピーク定期券の効果も検証の上で、首都圏の輸送力増強（オフピーク・土休日の全員着席を必達目標）を条件として付与すべきと考える。

また私鉄との競合を想定した特定区間がある程度残ることと、地方交通線の枠組みをそのまま維持することで、運賃表が複数残ることによる複雑化や、実情に合っていない（例：八高線の都内区間がそれなりに需要がある）ことが、まだ解決されていない。ここまでドラスティックに変える絶好の機会なので、例えば運賃計算キロ・擬制キロの導入で、線区別のキロ数を調整し、2分割したほうが安い、というようにないびつな賃率をなくし、一つの運賃表でまかなうことはできなかつただろうか。また八高線のように区間によって極端に利用状況が異なる場合は、同じ線区でも異なる運賃計算キロを採用してもよい。

値上げ幅が大きく、日本最大の鉄道会社である以上注目が大きい。首都圏に重きを置いた運賃改定である以上、首都圏ばかりが損しているような見え方にならないようにしていただきたい。

157

運賃改定のために提出した資料に記載されている期間には整備新幹線の貸付料の見直しが行われると思われる。その動向によって同社の収支は大きく変わられると思われるので、今回どのような前提で収支が算定されているのかを明らかにすべきではないだろうか。同様に、JR貨物との線路使用料に関する前提・見通しについても明らかにしたうえで、収支の妥当性を検証すべきではないだろうか。

158

今回の料金改定（値上げ）に関するパブリックコメントですが、賛否に関する意見表明は留保させていただきますが、乗客サービスの維持、地域社会との連携、協働と言う観点で下記の事項を問題提起させていただきます。

1. 総括原価計算書に示された想定原価と実績原価を随時公表していただきたい。決算報告様式では費用項目の集約方法が異なり実態が確認できません。
2. JR他社では他社線の継ぎ割引が中止となっているケースが散見されますが、その一

方で公共交通全体の利便向上を図るために、大阪メトロと北大阪急行では乗り継ぎ割引が拡大されます。乗り継ぎ割引措置は IC カードを活用した場合、それほど困難ではないと思います。制度の拡充をお願いいたします。特に、初乗り運賃区間同士の場合、運賃が割高になることへの配慮、需要促進の意味合いもあります。

3. 長距離乗車券の途中下車制度を継続していただくとともに、利便性の高いゾーン切符を JR 各社とも連携して開発、販売していただきたい。

4. みどりの窓口の縮減、営業時間縮小に関しては、学割、ジバング割の利用者にとっては利便性の低下に過ぎないことに配慮し、窓口混雑対策、窓口近辺での整理員配置をお願いしたい。高機能型券売機も含め窓口での待ち時間が容易に確認できません。

5. 前出の学割、ジバング割については利用促進という観点で JR 6 社で連携して販売を継続していただきたい。その一方で通学定期の割引措置は社会的要請に基づくものであり、その経営姿勢を高く評価しますが、減収額補填について総括原価に影響するものであり、その補填を国土交通省、文部科学省と調整していただきたい。

6. 利用者数が激減する地方線のあり方については、自治体や沿線住民としっかりと協議していただきたい。鉄道線の維持が困難となる場合は、その代替措置について、しっかりとしたご提案、サポートをお願いしたい。

7. 既に公表されている JR 各社の地方線区の収支状況ですが、一般管理費は含まれていないとのことですが、需要規模に大差のない地方会社線と比べ、運行頻度が少なく、収支率が極端に悪いようです。他社線との比較も含め、需要密度当たりの運行本数、1 運行本数当たりの費用を公表し、何に問題があるのかを論議していただきたい。地方線区のあり方の論議は、総括原価の論議の中でも必要ですが、まずはわかりやすいデータの公表が必要です。先に公表された現状の線区別収支の算出方法も利用者には理解できません。算出方法もお示してください。

8. 都市部の輸送体系でも、京葉線など減便によるサービス水準の低下が伝えられています。今回は一部、ダイヤの再修正が行われるようですが、チェック＆レビューをお願いしたい。地方線区も含め減便が需要減になっていないかの検証も必要です。

9. 国鉄改革の功罪はありましたが、JR グループの弛まない経営努力には敬意を表したいとは思いますが、しかし、8 掛け社会の到来の中、新たな経営戦略が必要であるとは思いますが。常に利用者目線に立ちながら、その声を活かしながら、JR グループのリーダーとして顧客サービスの改善に努めていただきたいと思えます。

10. 寄せられたパブリックコメントについては、せめて事業者からの回答文をホームページ等で公表することをお願いしたい。

159

「今回の旅客運賃の変更申請にあたり、通学定期運賃について意見を述べさせていただけます。

全体の改定率に比べ率は低いものの、各家庭内における通学定期にかかる負担は大き

いものがある。

今回の旅客運賃変更にあたり、通学定期運賃のあり方を根本的に見直す機会としていただきたい。

通学定期割引分は事業者が負担（実質は他の利用者が負担）する形となっているが、この財源のあり方を根本的に見直すべきである。学生・生徒の通学にかかる費用は基本無償とすべきと考え、国交省のみならず、総務省、文科省を交えて総合的に見直していただきたい。」

160

現在の経営状況の数値は、上限変更する必要がないことを示している。

また、JRの資本は大部分が国鉄から引き継いだものであるから、民営会社という言い訳は不適切である。

国が厳しく拒否すべきである。

161

今回の値上げの理由として、別紙2後半に「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…困難な状態となっており。」とあるが、そのような困難な状態とは言い難い。まず、収支率は90%台後半は維持しており、地方の鉄道会社や他のJRグループ会社と比較しても余裕がある範囲だ。他社と比較しても多額な給料や報酬を支払っており、特に役員等の見直しや給料の引き下げを優先的に実行すべき事項と考える。

「多様なニーズに本当に応えている」かも怪しい。その代表例が、みどりの窓口の大幅縮小や営業時間の短縮が挙げられる。近くの駅の窓口できっぷが買えていたものが、遠方の駅まで行かないといけないなど、ニーズに応えているとは思えない。指定席券売機も使い辛く、話せるタイプのものを実家近くの駅で使ったことがあるが、待ち時間が異常に長く不便に感じた。

また、行先・種別・両数・車両設備等も含めたダイヤ設定も応じていないと思う。快速運転の減少・両数の減少・運行区間の細分（短距離）化により乗換回数、所要時間の増加など、お客さんに不利な条件が多いと思う。

その他の意見としては、国（国土交通省）は、鉄道に対して補助金や支援を大幅に増額すべきだと思う。JRこと元国鉄は、かつては国が維持・管理してきたため、鉄道の管理に責任を持つことも必要である。また、道路や自動車と同様に、国民の移動手段やライフラインを支えるに当たり重要な資産・設備となるため、道路や自動車に行っている同等以上に設備費用への支援・負担を行うべきである。むしろ、鉄道のほうが昔からあるため、道路等にかかる費用を縮小し、その分を鉄道に割り当てる位でもいいと思います。

また、東日本旅客鉄道の管内は基本的には無いが、国が整備を目指している新幹線（整

備新幹線）も、JR 各社にとっては大きな負担となっている。運賃値上げが様々な会社で申請されていることを言い換えると、在来線の維持が困難だと言えるため、国は新幹線（整備新幹線）の整備すべき箇所の見直しを実施することを求めます。

1 6 2

ご意見： 値上げに反対です。

理由： JR 東日本の決算短信を見ると

2024 年 3 月期の営業利益は、3451 億円

2023 年 3 月期の営業利益は、1406 億円

多額の利益が出ているので値上げする必要は無いと思います。

公共交通機関は儲けすぎないように利用者に還元すべきだと思います。

因みに、碓氷峠が廃線になった 1997 年は、営業利益は 3700 億円もありました。

そんなに儲けているのに廃線にして利用者を切り捨てました。

公共交通機関は、何千億円の儲けが妥当であるのか指標を出すべきだと思います。

1 6 3

第 1. 意見

1. 値上げの適否の審査に際して、今回の値上げ幅のみならず、過去数年に行われた各種割引の改廃等の事情も考慮に入れたうえで、適正な利益を含む額（鉄道事業法 16 条 2 項）の範囲内にあるか否かをご判断いただきたい。

2. 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。

第 2. 理由

1. 割引施策の改廃について

(1) 今回の運賃値上げの申請は、消費増税によるもの等を除き、会社発足以来初とのことである。他方で、JR 東日本を含む JR 各社は近年、各種割引施策の改廃を繰り返している。

(2) 具体的には、①普通回数乗車券の廃止（2022 年）、②特急料金の乗継割引の廃止（2024 年）、③往復運賃割引の廃止（2026 年予定）等である。利用態様によって、①では 10%、③では 11%、②では在来線特急料金単体でみれば実に 100%の値上げとなる。

(3) これらの実質的な値上げというべき措置が、認可や届出といった、本来の値上げであれば必要となる公的な手続きを何ら経ることなく行われてきたという経緯も踏まえて、今回の申請が適正なものであるか否かを検討されたい。

2. チケットレスサービスについて

(1) JR 東日本を含む JR 各社は、これらの改廃の主たる理由として、「チケットレスサー

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-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」や高輪ゲートウェ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。高輪ゲートウェイなどは、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。

第 3 は、運賃値上とサービス改善の関係の問題です。運賃値上げによって、労働者の待遇が改善されるとか、みどりの窓口の閉鎖が少なくなるのでしょうか。みどりの窓口の緩和については、JR 東日本は、通学証明書等の確認や指定券販売機の増設などで対応すると述べていますが、廃止したみどりの窓口の復活や人員配置増などには言及されていません。

第 4 は、今回、電車特定区間や山手線運賃体系が廃止されるることによって、これらの区間の運賃改定率が平均改定率以上に高くなり、利用者負担が大きくなります。運賃体系の見直しは、JR 東日本が独自に見直すことは可能なのでしょうか。利用者に事前の説明することが必要なのではないのでしょうか。運賃体系の簡素化を言うならば、逆に地方交通線との統一も考慮すべきです。国土交通大臣に提出した「認可申請書」の「変更を必要とする理由」のどこにも運賃体系の統一をおこなうべき理由が述べられていません。

167

JR 東日本の運賃改定に反対します。

以下に私の立場と理由を記載いたします。

1、JR 東日本の運賃改定により公共性の高い公共交通機関兼、通勤手段である山手線が、電車特定区間から幹線区間に変更されることは、値上げであり定期券も値上げされ中小企業や企業の負担増加に限らず学生定期券も値上げされ家庭の負担が増加し移動控えが発生しえること。

2、JR 東日本の公式プレスリリース「2026 年運賃改定」に記載があります、料金体制を統一しわかりやすくすると記載がありますが、東海道本線と JR 他社路線乗り継ぎに新料金を上乗せる加算料金、はより煩雑になりわかり易くないと考えます、またこの値上げにより新幹線定期券も値上げされることとなり、利用者の多い小田原、東京間の利用者に負担が増加すること。

3、JR 東日本では 2020 年より発生した新型コロナウイルスにより、列車本数削減により現状は 2020 年前の水準には達しておらず、訪日外国人の増加や、企業の在宅勤務規模縮小などにより需要は回復、連日混雑、連日遅延が多く見受けられ、また京葉線のような地域住民に対する鉄道サービスの劣化等が見受けられ、それを改善をしないまでか値上げをするのは強欲と言わざる得ないと考えられること。

4、JR 東日本の運賃値上げ申請理由にあります、「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。」（<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。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ので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、霞が関のバス停であります。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考えています。

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い点。

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、単に日本に住みにくい・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観点からは、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から急激に、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

際しても、合理的な説明は全くありませんでしたし、往復や長距離に係る割引の廃止に関してもそうでした。

今回の値上げ認可申請についても、急激に業績が回復していることに鑑みると、全く説明をしていないのが実際ですし、更には、電車特定区間や山手線等に係る運賃の値上げに関しては、導入時と現在とで、何がどう異なるために値上げが必要であるかについても、説明を欠いています。

以上のように、JR 東日本は既に数々の値上げを実現してきている上に、今般の値上げ認可申請の合理性を説明していませんし、そもそも、より鉄道を利用してもらい、航空機や自動車による移動から鉄道による移動へのシフトを促すという、社会をサステナブルなものとしていくための視点が決定的に欠けています。

よって、当該上限変更認可に反対いたします。

174

意見：

1. 運賃改定（値上げ）自体は反対しませんが、申請通りに認可すべきではありません。
- 2.

具体的に、①地方交通線の 10 キロ以内運賃及び賃率は据え置くべき。②300 キロ以上の長距離幹線運賃の改定額は申請案（最大 440 円）より抑えるべき。③前述による計画の増収額の減少分は、通勤定期は申請案より高い値段の設定により一部補填します。

3. 本州三社は共通運賃規則を維持した方が良く考えるので、具体的な値上げの幅及び時期は JR 西日本・JR 東海と協議することを願います。

理由：

- 1.

地方活性化及びローカル線の維持の観点から、鉄道離れ防止・新たな需要の喚起や観光客誘致などによる利用促進しなければなりません。そのため、相対的に安い運賃で利用しやすい環境を創出したほうが良い。また、改定後の幹線運賃が同乗車距離の現行の地方交通線運賃を上回る場合は、地方交通線の運賃は改定後の幹線運賃の値段までに値上げても良い。

- 2.

JR 東日本管内の地方交通線の輸送人キロは在来線全体の 1%しか占めませんから、地方交通線を値上げなくても増収額に影響は微かであり、地方交通線の運賃の維持による増収額の減少分も補填しやすいと考えられます。

3. 長距離移動における他の交通機関に対する競争力を保つため、長距離幹線運賃の改定額は抑えてきっぷの発売額（運賃+料金）の値上げを抑えたほうが良い。運賃の値上げを

抑えるかねなかったら、特急料金を値下げてほしい。これにより、オンラインきっぷ予約サービスを利用しなくても、現状の値段できっぷを買うことができます。

4. 国の鉄道とする観点から、各社共通の運賃規則を設定し、通算した営業キロ（運賃計算キロ）により運賃算出すべき。

5. サービス低下の他、地球温暖化・災害甚激化を直面している現在、東海道本線と東海道新幹線別線化による不便は昔より大きい。実際、JR 東海の丹羽社長は JR 東日本の運賃改定に合わせて東京一熱海の新幹線定期の値上げを検討して従来通り新幹線定期で在来線も乗れるようにすると明らかにしました。また、JR 西日本も来年に運賃改定を行います。そうすると、本州三社は一緒に運賃改定を行ったほうが良いではないでしょうか。

【その他】

1.

実際の需要は予想より上回って増収する場合は、運賃・料金引下げなど乗客に対する還元施策を行うべき。実際、JR 東日本の 2023 年度と今年度第二四半期の鉄道運輸収入実績は計画を上回っています。

2. 需要推計によると、値上げだったら、料金収入が 1.2%減と予想されている。これは運賃値上げによる利用者減少のためですか、今後は対象がより幅広く、より多様な料金券の割引商品を発売する予定があるによるものですか。利用者減少なら、鉄道から離れた乗客は二度と戻らない可能性は高いから、収入改善のみを注目しなく、他の施策によって離れようとする乗客を引き止めて、他の需要を喚起してほしい。

3.

一部の区間の中央の営業キロにおいて、申請案の運賃計算による算出した運賃は公表値より 110 円より安く、前後区間の運賃の改定額と同額にしました。これは激変緩和措置と考えられますか。

4. 「収入原価総表」の記入を用いた物価上昇率が高いではないでしょうか。

5. 令和 6 年 8 月 1 日に公表された「JR 旅客会社の令和 5 年度の基準単価、基準コスト、実績コスト等の状況」によると、JR 東日本の基準コスト、実績コストはそれぞれ 630,857 百万円、642,390 百万円です。収入原価算定要領によると、実績コストは基準コストを上回ると、基準コストは適正コストとする。なぜ「収入原価総表」に記入した令和 5 年度の適正コストの実績値は 611,199 百万円ですか。

6.

運賃決定の総括原価方式は「関連事業からの内部補填は、運賃認可上考慮しない」と考えていますが、会社の経営状況を完全に無視するのは、利用者にとっても納得できません。

つまり、JR 東日本は前年度の運輸事業の営業利益は黒字であり、今年度の営業利益はさらに拡大と予想される以上、増収額を抑えて改定後の収支率は申請の 99.8%より低くても、持続可能な会社の経営に対して支障が生じるはずがないと考えられます。また、その前に運賃改定を申請した JR 九州の申請収支率は 90.3%にすぎありません。

175

意見：

幹線と地方交通線を異なる運賃および運賃改定率とすることの合理的な理由が説明されていないため認可すべきでない。

理由：

地方交通線は 1977-1979 年度の輸送密度に基づいて指定されたもので、現在の実態とは乖離がある。

よって、今般の運賃上限変更において、JR 東日本が地方交通線に対してのみ高い運賃および運賃改定率を課すことは非合理的であり、地方交通線の利用者に不利益を与えるものであると推定されるため。

176

JR 東海や JR 西日本と足並みを揃えるべきだったのでは？

地方交通線の料金の計算方法も見直した方がよかったのでは？

(いずれも計算が複雑になる恐れがあるため)

はやぶさ料金について廃止を検討してもいいのでは？

特別損失等が同じになっているのは何故か？

特別急行等料金が改定することで減少する見込みとなっているが、改定することで客離れが起こりうるという認識でいいのか？

177

この度の運賃改定については、時勢を鑑みやむを得ないものであると思いますので支持致します。

ただし、下記の条件付きと致しますので、JR 東日本（以下 申請者）にも伝えて頂き、回答をパブコメ結果にて掲載を頂けますと幸いです。

意見 1

【CBM・規格統一等への取り組みについて】

車両・車両部品の共通設計化や、施設・車両保守等の CBM 化（状態基準保全への移行）といった、省力化・省人化への会社の垣根を超えた協業の取り組みが進んでいる。

申請者においては既に取り組んでいる部分かと思うが、今後についても同業他社と情報交換を行うと共に、同様の取り組みへの参画呼びかけや省力化に資する設備・技術の導入に向けた人的・技術的な協力など、自社だけでなく、鉄道業界全体でコストダウンと安全・安定輸送を両立し、持続的な鉄道事業運営を可能とするための施策に取り組まれることを期待する。

なお、施策の実施にあたり、安全第一であることが大前提であるので、その点に留意をお願いしたい。また、従業員の方の負担が最小限になるようにするとともに、拙速な

「人減らし」は「技術の継承」が十分に行えず、安全・安定輸送を損ねる恐れがあるので、しないようにして頂きたい。

長期的な視点で見た際に、省力化・省人化による要員数の見直しなどがやむを得ず発生する場合、従業員のほうの処遇について、本人の希望を尊重し十分に配慮されたい。

具体例

https://jr-central.co.jp/news/release/_pdf/000043132.pdf

https://www.westjr.co.jp/press/article/items/241017_00_press_maintenance_system_4.pdf

https://www.jreast.co.jp/press/2023/20230614_ho02.pdf

https://www.jreast.co.jp/press/2024/20240705_ho02.pdf

意見 2

【増収分の人件費転嫁および、労働環境改善のための取り組みへの充当について】

労働人口が減少する中、人材獲得競争も激化していること、また、物価高により社員の方の生活も負担が増していると思われる。

今回の運賃改定による増収分を人件費にも転嫁し、人材の確保・定着とモチベーションの向上により、より良いサービス品質が提供できるよう、継続的な基本給のベースアップや手当の新設（家賃補助など）、福利厚生制度の充実など、待遇改善を行うこと。

また、従業員の方が働きやすい環境作りのため、従業員の方の意見も取り入れながら、仮眠室の個室化や作業場所の暑さ・寒さ対策といった労働環境の改善を継続して行うことで、労働安全衛生への配慮や従業員満足度の向上を図ること。

（申請者に協力会社や下請け会社がある場合、外注費や委託費における労務費や経費分を増額することを含む）

なお、申請者において待遇改善や職場環境改善のため既に取り組んでいることがあれば、ご教示頂きたい。

また、以下に挙げる事項について約束を頂きたい。

・運賃改定後の労使交渉において、「（運賃改定は）利用者に負担を頂く形での増収である」「（運賃改定により）増収にはなっているが、利用者数はコロナ前水準には戻っていない。」等を理由として、労務費への転嫁を拒否する、または事実上拒否するといった回答を行わないこと。

・待遇改善においては初任給の増額や若年層の改善にスポットを当てるあまり、中堅層以上の昇給額を抑制すること、基本給を増額する代わりに賞与を減額して調整する、または手取り額が減少となるような手当の廃止を行うなど、従業員の方にとって不利益となるような制度変更はしないこと。

・定期昇給制度を維持すること。

- ・年功序列制を基本とした制度を維持し、人事賃金制度への成果主義要素の導入、拡大は行わないこと。
- ・一定の年齢以上となると基本給が減額となっていく制度
- ・同一職級に留まっていると昇給額が抑制される、または昇給そのものが停止される制度
- ・年齢等による昇給停止年齢など

人件費の総額を抑制する目的で、上記のような制度を導入している会社もあると見聞きしている。

こういった人事労務制度を導入または維持することは、会社を担う中堅層など要の世代の方の離職者の増加やモチベーションの低下を招く可能性もあること、それにより技術の継承が途絶することや人員不足による運行への支障が発生する可能性が考えられるので、行わないようにすること。

また、既にそういった人事労務・賃金制度が導入されている場合は、少子高齢化や晩婚化等の社会情勢の変化、年金受給年齢の引き上げに伴う定年延長制度を導入する会社も増加するなど、社会全体での生涯設計の高齢化の加速といったことも考慮し、見直しや廃止に向け、労使間での協議を行うようにすること。

参考：労使交渉資料

ジェイアールバス関東労働組合

(1) https://www.jtsu-b.or.jp/_files/ugd/0bd80d_3c8e8e4916704a779f6abcd56480d574.pdf

(2) https://www.jtsu-b.or.jp/_files/ugd/0bd80d_29aad68201414d2a9b89da125bb070a5.pdf

意見 3

【鉄道事業の子会社委託等について】

申請者において、駅業務や車両保守業務等の子会社委託が行われている。

申請者のこういった施策は、人材確保のための待遇改善や効率的な運営のため、日本の鉄道業界で見直されつつある子会社委託の取りやめ・直営化に逆行しており、こうした動きに水を差す恐れがある。

今後同様の動きが再び広がれば、業界全体で賃金水準の低下や労働条件の悪化による人材の流出が発生し、安全安定輸送に支障を来すのではないかと懸念される。

バス業界同様に、担い手不足による減便等が発生する可能性もある。

過去には阪急電鉄にて、駅業務や車掌業務の子会社委託化が行われた事例があるが、「偽装請負」の可能性や、同一業務でありながら賃金や福利厚生面での待遇格差が生じ

ることによるモチベーションの低下等の問題が生じ、電鉄本体への転籍・直接雇用に切り替えたという事例があった。

京浜急行電鉄においても、一度分社化した「京急ステーションサービス」や「京急鉄道施設」を直営に戻している。車両保守部門でも子会社委託をやめ、直営で行っている部分があると聞いている。

<https://ssl4.eir-parts.net/doc/9006/tdnet/1564795/00.pdf>

また、JR 他社では JR 九州も、子会社に委託していた駅業務を直営化したとの事である。

J R 九州、1 2 9 駅直営へ 子会社委託解消で効率化

<http://www.sanspo.com/article/20230720-RSDN6SHCHBKQLDLTUCYB7KM6CM/>

持続的な鉄道事業を行っていくためには、子会社委託等によるコストダウンよりも、少子高齢化で労働人口が減少し人材獲得競争が激化する中、貴重な人材である従業員の方一人一人が力を発揮し、「技術の継承」を行い、適切な待遇や福利厚生のもと、安心して仕事を行うことが出来る環境を整えることが重要である。

労働組合の資料によると、委託子会社も採用難への対応や、労使交渉の求めに応じて賃金の改善を行うために、「委託費」の増額を JR 本体に求めるなどしているとの事である。

コストダウンであるはずの「子会社委託」が、かえって非効率を招き、足元の物価上昇や賃金上昇により「委託費の増加」を強いられていることで、施策に矛盾が生じているのではないか。

JR 本体と比較し賃金等が低いことで、自己都合退職者も多いとの事である。

労組資料より（共に受託子会社側の説明）

○2023年度期末決算は、増収減益。営業収益は、受託契約の見直し等により対前年比102.3%の164億9400万となった。

<http://www.jreu.or.jp/?p=16039>

＞今後 JR 東日本からの出向が見込めなくなる事から、技術継承の観点から採用活動を積極的に行う必要があり人件費も増加する

<http://www.jreu.or.jp/?p=15606>

「鉄道事業法 第十八条の二」も踏まえ、申請者において現在行われている鉄道事業における駅業務、施設・車両保守等の完全子会社への委託等は取りやめ、直営とすること。

（同業他社からの業務委託を受けている部分については除く）

なお、直営化にあたっては賃金制度にいわゆる「転籍者賃金」の枠を設けるなどして、昇給・昇格や賞与・退職金算定等、現在の JR 本体従業員と待遇に格差を設けるようなことはしないこと。

また、転籍者の受け入れにあたり、既存の人事賃金制度を改悪し、昇給昇格試験の枠を削減する、昇給額や退職金算定方法等を抑制するといった不利益変更を行わないこと。

2008 年 12 月 18 日付 読売新聞

「阪急は「コスト減より安全」…子会社駅員ら 840 人本社雇用」

(元記事が閲覧不可のため、「動労千葉を支援する会」HP より引用)

<http://doroshien.starfree.jp/wp-content/uploads/2023/10/gaityuuka39.pdf>

意見 4

【経費節減への取り組みについて】

物品購入やサービスの契約締結、または作業の委託契約等において、可能な限り複数業者間での相見積もりを行うなど、費用の圧縮に努められたい。

(但し、意見 6 について留意すること)

意見 5

【障害者割引について】

割引による減収分について、国の運賃制度上は運賃への転嫁ができる事となっているが、原則として公費負担となるよう、他事業者や業界団体と共同で国や自治体等へ働きかけを行って頂きたい。

また、本人単独利用時の 101km 以上の条件について、公費負担化を前提として撤廃していただくよう、他の鉄道事業者と協議を行う事も含め検討を行うようお願いしたい。

意見 6

【資材調達等において】

物価・エネルギー費用等の上昇が続いていること、また政府も掲げている持続的な賃上げを実現し、経済の好循環を促進する観点からも、受注者が適切な価格転嫁を行うことが出来るよう、「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」について経営層を含む会社全体として周知徹底を図るとともに、指針内の「発注者として採るべき行動/求められる行動」および「発注者・受注者の双方が採るべき行動/求められる行動」に沿った行動を行い、受注者とのコミュニケーション強化を今まで以上に図るようにすること。

また、指針に沿った行動が適切に行われているか「社内調査」を行い、問題となる点が見受けられた場合は、独占禁止法や下請代金法等の法令に抵触する可能性もあることが

ら、改善すること。

なお、調査結果についてはパブコメ結果公表時のほか、運輸審議会での審議時にも報告を行われるようお願いしたい。

申請者は日本最大規模の鉄道事業者であり、多数のサプライヤーとの取引があるかと思う。業界を代表する立場として、価格転嫁が適切に行われるように努めて頂きたい。

労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針（公正取引員会 HP）

<https://www.jftc.go.jp/dk/guideline/unyoukijun/romuhitenka.html>

<https://www.jftc.go.jp/dk/guideline/unyoukijun/romuhitenka/romuhitenka-2.pdf>

意見 7

【制帽・ヘルメットの着用規定緩和やサングラス着用の許容について】（未実施の場合）

熱中症対策として、乗務員の方や作業員の方に対し、乗務員室内や客室内での乗務・添乗時などは着用義務を緩和する、また紫外線による目の健康被害防止のためサングラスの着用を認めるよう、検討をお願いしたい。

（同業他社で同様の事例あり）

意見 8

【ワンマン運転の拡大について】

従業員の方へのアンケートや現地調査を実施することにより、課題の洗い出しを行うこと。また、労使間にて十分な協議を行った上で、利用者・従業員双方にとって十分安全が確保されるまで実施はしないこと。

南武線にて、「TIMS モニター画面」の操作により、運転士の方がドアの開閉を行っているのを見かけたが、同業他社のワンマン運転のような物理ボタンによる操作と比較してタイムラグがあり、駆け込み乗車や降り遅れ等があった際などにドアに人が挟まれてしまう恐れがあると感じている。

改造費の低減のためあのような仕様にしたのだと思うが、この仕様では安全面での懸念があり、遅延の増大なども懸念されることから、このままの実施には反対する。

他のワンマン運転計画路線と共に、ドア開閉等についてはタイムラグの生じないように物理ボタンで行う等、仕様について改めて検討頂きたい。

また、同業他社の事例をよく研究し、安全性が十分に確保出来るまで、都市部での長編成ワンマン運転の実施はしないで頂きたい。

加えて、ソフト面・ハード面でも十分な支援措置を講じること。

例：余裕のある停車時間および運転時分の確保、TASC（定位置停止装置）の導入、「GPS Train Navi」のような乗務員支援装置の導入、運転指令から直接列車内へ放送が出来る

ようにする装置の整備等。

確認事項（国交省鉄道局 御中）

1. 今回の申請にあたり、申請者が使用した人件費・物価上昇率の算定方法について、申請者に確認の上回答をお願いしたい。

2.

今回の申請にあたり、収入原価算定要領内の「政策的に必要性の高い設備投資に対応する減価償却費」に該当するものがあり、減価償却費の前倒し計上を行っているかを申請者へ確認頂きたい。

また、該当するものがあれば、開示可能な範囲にて用途や内容について開示を頂きたい。

3. 関東圏の同業他社との平均勤続年数・年収（平均および中央値）について比較できる資料があれば教示頂きたい。また、首都圏含む東日本地域各都市の地場産業と申請者の初任給が比較できる資料があれば、そちらについても教示頂きたい。（申請者の初任給については基本給のほか、定常的に支給される手当を含む）

（高卒者および大卒者）

※パブコメ公表時でなく、運輸審議会の審議資料への掲載でも可

178. 千葉県在住者 より

「今後も厳しい経営環境が継続する見込み」であり「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」であることを理由として値上げを行うとのことであるが、JR 東日本の直近の決算報告書では4期連続の増収とあり値上げを行う理由に矛盾している。設備投資が十分でないことに起因する事故が最近相次いでいることからそのための十分な資金を確保する必要はあるが、増収分を当てることは出来ないのだろうか。旧国鉄としての公共性をもう少し重視した方がいいように思う。

179

10月末にJR 東日本が公表した中間決算では第2四半期（7～9月）決算の営業収益は、対前年度同期約953億円増（約7.3%増）の約1兆3,951億円。鉄道をはじめとする各セグメントで「増収増益」の文字が並ぶ。

また足元では中央線快速グリーン車の導入、2025年以降には、高輪ゲートウェイ駅近くのTAKANAWA GATEWAY CITYの開業を控えるなど、大型投資にも力を入れている。

中長期ビジネス成長戦略「Beyond the Border」を掲げ、足元ではインバウンドの増加の恩恵を受けるなど、JR 東日本の将来はますます明るいことを確信させる決算内容であった。どう逆立ちして読んでも「厳しい経営環境」を理由に運賃を値上げするような会社には見えない。

よって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申請について反対の意思を明らかにするものである。

180

国鉄分割民営化以降、JR 各社でのサービス分断が進んでいます

1987 年の分割民営化はサービス分断をしないとの前提で行われたはずですが、どうなっているのか

運賃改定の前提としてシームレスなサービスを目指すと言うのであれば、まずはサービス分断をやめて、

- ・交通系 IC カードの共通化 (Suica、ICOCA、TOICA、Kitaca、SUGOCA)
- ・ネット予約の共通化・アプリ共通化 (えきねっと、EX 予約、e5489、JR 九州ネット予約、しこくスマートえきちゃん)

こういったサービス共通化に取り組むべきではないでしょうか

今回の運賃改定も JR 東日本単独で行われており、運賃値上げもわざわざ「通算加算制度」を設けるなど JR 各社との分断がさらに進めるよう内容であることから、反対します

181

JR 東日本の公式サイトによると、今回の改正にて「分かりやすい運賃体系の構築を目指したい」としており、電車特定区間や山手線内の運賃を廃止するとしている。それと同時に現在の運賃制度について、分かりにくい・使いにくい制度のため、JR 東日本が目指そうとしている「分かりやすい運賃体系の構築」にするため、以下 5 点の改善・改修をしてほしい。

1. 11km 以上の運賃について、区分けとなる距離を統一するため、すべて 5km 単位（幹線）で区分けするようにすべきだ。
2. (1.)に関連して、運賃の計算方法（端数処理）を見直すべきだ。特に JR 東日本では、IC 運賃制度を導入しているため、税抜運賃を計算する時点から 1 円単位で求め、その価格に 10%課税した額を IC 運賃（小数点以下四捨五入）とし、IC 運賃を切り上げた運賃をきっぷの運賃（キロ数にかかわらず 10 円単位）とすべきである。今の税抜運賃の求め方（端数処理）は、明らかな公平ではなく「わかりにくい運賃体系」だ。
3. 幹線・地方交通線の区分けを見直すべきである。JR 東日本の場合、ただ単に路線の利用者規模で決めるのではなく、トンネル区間・橋の多さなど、維持にかかる設備が多い場合は、利用者区分に関わらず運賃が多く徴収できる「地方交通線」扱いにすべきである。
4. 101(201)km 以上で適用される山手線内運賃・東京都区内運賃制度も見直すべきである。特に「東京都区内」はエリアが広く、場所によっては 30km 以上も運賃が距離で変わらないことになる。少なくとも、201km 以上の「東京都区内」は廃止し、「山手線内」に統一し、分かりやすさを創出すべきである。
5. 「オフピーク定期券」も拡充ではなく、分かりやすさを重視するために廃止すべきで

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、おかしい状況である。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路を使用し在来線に乗り換えた場合でも差額を徴収しない取扱いが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じた経費の公平な負担と言い難い。

「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隣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、だいたいの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、

ただ「幹線」という理由だけで同一の賃率に収めようとするのは、かなり乱暴な話ではないかと考える。

184

JR 東日本は現在、十分な利益をあげている黒字企業なので、鉄道の運賃を値上げすることには疑問があります。

会社として、赤字が慢性化する懸念があり、様々な合理化の努力を続けても、事業を続けられる見込みがなくなったのであれば値上げもやむを得ませんが、今が本当にそのような状況なのかは、国のほうでも詳しく調べる必要があると考えます。

首都圏の「電車特定区間」に設定されていた、割安な運賃表が廃止されるため、首都圏ではとくに大きな値上げが見込まれています。

しかし、首都圏は大幅な黒字になっていると見込まれるため、原価に一定の利益を乗せて料金とする、という考え方をとるのであれば、値上げをするには最もふさわしくないエリアだと思います。

なぜ、利益が大きい首都圏ほど重い負担が必要となるのか、国のほうでも詳しく調べて判断する必要があると思います。

鉄道の運賃を決めるためによく「原価」という言葉が使われますが、鉄道以外の事業で得た利益の一部を、鉄道の運営に必要な費用にあてることを前提に、原価を考えて欲しいです。鉄道会社が行う不動産や小売などの事業では、鉄道会社の知名度や信用を利用して、有利に事業を進めていると思います。つまり、鉄道事業は、不動産や小売などの事業に対し利益を与えていることになります。従って、不動産や小売などで得た利益の一部を、鉄道というブランドの利用料金として、鉄道の運営に一部反映すべきではないでしょうか。

国鉄が JR になってから数十年が経過しました。JR は民間企業なので、利益を追求するために努力を重ねていると思います。一方で、鉄道は公共性の高いインフラであるため、社会での役割をこれからも十分果たして行く必要があります。国としては、鉄道会社が今後も適度な利益をあげながら、国民に対し交通サービスを十分提供するという社会的な役割を果たせるように、監督を続けて行って欲しいと思います。

185

1. 決算短信を確認したところ、JR 東日本の運輸事業は黒字であるため、大幅な運賃値上げ申請には違和感を感じる。鉄道事業の赤字の改善が見込めないため運賃を値上げた JR 北海道、JR 四国、JR 九州とは立場は異なるのでは？

ただし、近距離の運賃は、大手私鉄が値上げを繰り返していて、JR の運賃が相対的に割安なので、運行コストが増大する現代においては、多少の値上げはやむを得ない

と考える。

なお、値上げの認可に当たっては、路線保守の徹底や旅客サービスの改善を当局から指導して欲しい。

（例）

- ・保守の徹底による、ＪＲ起因による重大な運行トラブル撲滅（前社長の時からトラブル頻発）
- ・混雑路線（山手線など）の運行本数の増加
- ・朝夕ラッシュ時の本数増と増結（コロナ禍で減らした本数から戻していない。）
- ・混雑が続くみどりの窓口の増設と復活
- ・利用が少ないオフピーク定期券の廃止による管理コスト削減

２．中距離（50km 以遠）の運賃について

＜例：大手私鉄との比較運賃＞

新宿から小田原（小田急）910 円、距離 82.5km

東京から小田原（ＪＲ）1,520 円、距離 83.9km

小田急は平成以降運賃改定されているが、それでもＪＲに比べ運賃はかなり安い。一方、ＪＲ東日本は昭和 62 年の発足以降消費税分のみ値上げだが、小田急に比べ運賃が 50%以上高い。

こんなに運賃が高いのに、さらに値上げなのか？高い運賃に見合う旅客サービスがされているとは到底思えない。

決算短信を確認したところ、ＪＲ東日本の運輸事業は黒字であるため、大幅な運賃値上げの必要は無いと思われる。

値上げが実施されると、日常利用において鉄道からマイカー等への移行につながるのでは？

中距離以上の運賃値上げは、最低限にすべきでないか？

３．中距離の運賃の距離区分について

51km 以上は 10km ごとの運賃であるため、例えば 60.1km の場合は、61km-70km の区間となり 60.0km に比べ急激に運賃が上昇する。

値上げするのであれば、大手私鉄に倣い利用者の立場で考え、少なくとも 100km まではきめ細かく（例：5km 刻み）で運賃設定すべきではないか？”

186

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。

187

運賃改定については、昨今の物価上昇、人件費上昇もありますので支持します。
下記について JR 東日本に確認頂きますよう、よろしくお願いします。

【カスハラ防止方針について】

カスタマーハラスメントそのものは、あってはならないことであり、方針の制定には異論はありません。

しかし、ここ数年、十分な業務上の知識のない従業員の方による威圧的な言動を受けた、JR 時刻表の旅客営業規則等の該当ページを示して説明をしても聞き入れてもらえず、大回り乗車が出来なかった、希望する乗車券を発行してもらえなかった等の SNS 上の投稿が散見されます。

「従業員の方の知識不足や勘違い・誤解・誤認等による、不適切な取扱いへの正当な抗議は、カスハラとして扱わないこと」を、ここで明確に回答いただきたいです。

【ジョブローテーション制度・統括センター化について】

いわゆる「多職能化」や、定期的な人事異動を行うことで、人手不足への対応や要員数の見直しといった目的での実施であるかと思いますが、労働組合の公表資料を見てみると、「（運転士としての）乗務中、午後からの企画部門の業務への考え事をしていてオーバーランをしてしまった」「いつまた異動になるのかと不安になり、考え事をしていて停車駅を通過しそうになった」「人事異動が頻繁になり、企画部門の業務も行わなくてはいけなくなったことで十分な業務知識を身に着ける時間が無い」といった意見が見られます。

組合の意見ばかりが本当では無いとは思いますが、仮にこれが事実であれば、申請者自身の人事施策によって従業員の方が疲弊し、利用者へのサービス低下にもつながっているという事になります。

第三者機関も間に入れたうえで、従業員の方からの聞き取りやアンケートを実施するなど施策について十分検討し、問題が生じているのであれば見直しや廃止を行うことで、従業員の方の負担に配慮し、利用者へのサービス水準が低下しないようにしていただき

たいです。

可能であれば、運輸審議会等の場において、申請者だけでなく労働組合からも聴取を行い、実態の確認をお願いします。

JR の安全脅かし現場に混乱もたらす「ジョブローテーション」

<https://tanakaryusaku.jp/2020/08/00023370>

新幹線運転士から埼京線に降格 ジョブ・ローテーションが危うくする JR の安全

<https://tanakaryusaku.jp/2020/09/00023698>

4. 過重労働の有無について

同業他社（相模鉄道）において、人員不足による過重労働が発生しているとの報道がありました。

申請者に対し、同様の状況が発生していないか確認をお願いします。

もし、欠員による残業や休日出勤等が常態化している場合には、こうした問題を一掃することを申請者に約束させ、その上で答申や認可をお願いします。

https://biz-journal.jp/company/post_385420.html

また、報道で言うところの「中電病（なかでんびょう）」と呼ばれる中央線・総武線各駅停車電車での乗務員の方の体調不良が多発している件について、原因の究明と対策は完了しているのか申請者に確認をお願いします。

同様の事例が、中央線・総武線各駅停車以外の線区でも散見されています。

報道では乗務員の方が「乗務する距離が制度改正で増えたことで、負担がかかっている」といった意見もあります。

過重労働となっているのであれば、人員を増やす・制度を見直して負担を軽減する・人員不足が生じているのであれば、充足するまで減便する等の対策が必要ではないでしょうか。

「ワンマン化で必要な人員がいずれ減るのだから、今は無理をさせても問題ない」という事では解決になりません。今居る従業員の方を大切にできないのであれば、「人的資本経営」の取り組みが出来ていないという事になります。

申請者に確認をお願いします。

<https://www.tokyo-np.co.jp/article/340669>

J R 中央・総武線乗務員の原因不明の体調不良に関する質問主意書（第 216 回国会）

[https://www.shugiin.go.jp/internet/itdb_shitsumon.nsf/html/shitsumon/a21604](https://www.shugiin.go.jp/internet/itdb_shitsumon.nsf/html/shitsumon/a216044.htm)

4. htm

5.

申請者の元社員であった知人（退職済み）より、「東日本旅客鉄道労働組合（東労組）」の大量脱退報道以降、どんなに優秀な社員であっても「労働組合に加入しているだけで冷遇される」「昇格昇給が出来なくなる」といった話を聞いています。

仮にこれが事実なのであれば、不当労働行為にあたるのではないのでしょうか。

組合が御用組合で労使間癒着・労働貴族といった歪みがあることも問題ですが、組合に入っていることをもって差別するといったことはあってはならないことです。

任意団体として結成されている「社友会」には団体交渉権などがなく、何かあった時の後ろ盾がないため、従業員の方も安心して働くことができないのではないのでしょうか。

可能であれば運輸審議会等の場において、申請者や社友会の代表者、各労働組合側に聞き取り調査等を行い、事実関係について確認をお願いしたいです。

188

ご意見：賛成

理由：鉄道業界はコロナ禍の利用者激減などを経て、経営的にもかなり苦しい状況になると思われます。よって、これからも安心、安全な鉄道を維持するための運賃値上げは妥当なものであると考え、この案件を支持します。

189

今回の JR 東日本の値上げ申請について、以下の通り不適切な事項が多く、到底理解を得ることができない。そのため、改定を反対いたします。

取り組み事項で、安全対策が掲載されているが、安全対策として掲げている「ホームドア」について、特に反対いたします。ホームドアが整備されるのは、1. 電車特定区間だけである 2. 導入を急速に行っている為、今後更新時期も同時多発的に交換およびその費用がかかる事 3. 負担が導入と関係ない地方にも影響を受けることが挙げられます。導入に掛かる費用は、導入を積極的に呼びかけている国土交通省に強く補助金の値上げを要求すべきです。

便利さ向上については、虚偽の記載が多く、非常に憤慨しております。普通列車へのグリーン車の導入で着席サービスの向上を PR していますが、宇都宮線の一部区間（宇都宮～黒磯）のグリーン車廃止や、常磐線（土浦～勝田）の昼間休止・（勝田～高萩）の便数減少など、逆に不便となっております。結局は、ワンマン化被申請者の利益優先であり、地方に満足してもらう便利さ工場は行っていない印象を強く受けます。

JR 東日本は、「分かりやすい運賃体系を目指す」としているが、今回の改定だけでは物足りません。特に運賃のキロ数変動する箇所が統一されておらず、使いやすい運賃体系ではございません。キロ数に応じて正確に運賃を徴収するようにすべきです。特に Suica を使用した IC 運賃は 1 円単位でしているため、これと同様に 1km かつ 1 円単位で

運賃を徴収すべきです。特に 51km 以上、101km 以上…とキロの幅が広がるため、この部分については強く改革を行うことを求めます。そもそも、JR 東海・JR 西日本と運賃が同一なのに、JR 東日本だけ運賃を改正し「加算運賃」を導入すること自体運賃制度が分かりづらくなります。定期運賃も分かりやすさ重視のため、「通学定期」は一料金区分に統一すべきです。実際に路線バス会社などでは学校区分で運賃を分けてはいません。負担を広く浅く分散させるには、通学定期利用者にも一定の負担を求めるべきです。

以上のように、不適切・要改善・虚偽な事項が多く、ここに記載した内容以外にも、多量の不適切・要改善・虚偽な事項があると思います。そのため、今回の申請を却下する事を求めます。

190

東日本旅客鉄道株式会社（以下、“JR 東日本”とする）の運賃改定申請について、パブリックコメント付随の資料の他、JR 東日本公式サイトに掲載している資料など基にして、勘案した意見を述べさせていただきます。

普通運賃について

今回申請された改定運賃について、可能な限り運賃の現状維持を行うべきである。特に JR 東日本管内は人口が多い上に、社会的な構造・経済圏の性質上、世間与える影響が非常に大きいからである。

また、旧国鉄時代の運賃を長年引き継いでおり、JR 東日本・東海旅客鉄道・西日本旅客鉄道の本州三社で統一された運賃になっていました。JR 東日本は「分かりやすい運賃を目指す」としているが、今回の JR 東日本の運賃改定はこの制度を崩すことになり、JR 東日本が目指そうとしているものと相反する申請に感じる。

以下、何れにせよ運賃改定を実施する事（今回の値上げを撤回・未承認とする場合を含む）を前提とした意見を述べるとする。

まず、今回の改定を契機に現状の運賃制度を見直すことを強く望みます。以前、同じくパブリックコメントを募集していた、北海道旅客鉄道や九州旅客鉄道の運賃改定のパブリックコメントの結果（以下、“前例のパブリックコメント”とする）を閲覧したところ、私と同じような考え方を持つ方がございました。しかし、そこに掲載されていたフィードバックとして、「ボタンの数が増える」「国鉄時代の制度を維持したい」などと返答がございました。このような返答は、公平性や利便性を重視するものではなく、自身の利益に係る部分に変更するが、利用者の利便性に係る部分に変更しないなど返答が散見され、非常に違和感を覚えます。特に JR 東日本の場合は、IC カードを利用した IC 運賃制度を導入しているため、その部分の融通や調整を行うべきだ。

また、システムの改修が困難・影響が大きいと主張するかもしれませんが、しかしそもそも運賃改定を行う時点でシステムの改修が必要です。また、回数券や往復券（終了予定）などの利用者が便利な機能やシステムは容易に廃止を決定するのに、貴社グループが不

利となるような機能の変更を躊躇するのは、明らかに利用者に不利益をもたらしています。そのため、運賃の改定と同時に運賃計算のしくみを変更することを大前提とすべきだと思います。

現行及び改定予定の運賃制度では、表 1 左記の通り税抜き運賃班 100 km以下では 10 円単位に切り上げ、101 km以上は 100 円単位になるよう四捨五入にするとされています。しかし、100 km未満では切り上げ統一で 5 円未満の運賃に対して最大 9 円の不公平、101 km以上に至っては 100 円単位で求めるため、最大 99 円の差と大幅に不公平が生じます。99 円の差とは、現行運賃で言うと $99 \div 16.20$ で約 6.1 km分に相当し、現行の 50 km以下の運賃なら 1 区間分に相当します。また、100 円単位で求めているため、IC カードの特徴である 1 円単位で運賃を求められる特徴を最大限活用できない状態となっております。

そこで、今回の運賃改定を機に前提となる税抜き運賃計算の計算方法について、表 1 右側にある通りに改定し、運賃計算方法を根本的に見直すことを要求します（赤字が相違箇所）。税抜き運賃を常に 10 円単位で求めることにより、より公平で正確な運賃を徴収することができます。このようにすることにより、IC カードの 1 円単位で運賃を徴収できる仕組みを最大限活用できると思います。また、12 月 10 日の公開のリリースがあった、Suica の管内全域利用可能を目指すなら、より正確に運賃を求められる制度が必要だと思います。

表 1 申請資料_別紙 1 掲載の運賃計算方法に関する記載の要求案

提出案	要求案
(2) 普通旅客運賃の計算方法及び端数計算 {中略} 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。 {中略} ①発着区間の営業キロ又は運賃計算キロが 100 km 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 101 km 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。	(2) 普通旅客運賃の計算方法及び端数計算 {中略} 次の①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。 {中略} ①発着区間の営業キロ又は運賃計算キロに<u>関わらず、5 円未満の端数を切り捨てて、又は 5 円以上の端数を切り上げて</u> 10 円単位とした額とする。 ②（削除）

幹線の運賃について、前述の計算方法も含めて運賃の計算方法を大幅に見直すべきです。まずは不公平がなるべく出ないように、運賃の区分けは全て 5 km単位にすべきです。前例のパブリックコメントにあった通り「ボタンが増えて不便になる」と思われますが、そもそも円指定で発売する券売機は現状と同じ 100 kmまで販売する場合を想定しても最大 21 ボタンであり、そこまで多いとは思いません。むしろ、今の電車特定区間内のほうが多いと考えられます。また、100 km以上は円指定での発売ではなく駅名指定での発売の

ため、円区間の選択が複雑になることは無いと考えられます。

km	中央km	計算上の運賃		実際の運賃（現行）	
		税抜運賃（切り上げ後）	税込運賃	IC 運賃	きっぷ運賃
11・15	13	$13 \times 17.80 = 231.4$ （240）	264	242	240
16・20	18	$18 \times 17.80 = 320.4$ （330）	363	330	330
21・23	22	$22 \times 17.80 = 391.6$ （400）	440	418	420
24・28	26	$26 \times 17.80 = 462.8$ （470）	517	506	510

すなわち、11 km以上の区分け全てを 5 km単位にしても、システム改修・複雑さを理由にそのままにする理由は少ないのではないのでしょうか。むしろ、「シンプルで分かりやすい運賃」を目指すなら、「全て 5 km単位で運賃を変動する」と分かりやすく変更すべきです。

なお幹線の運賃について、上記の通り 5 km単位の区分、かつ税抜運賃を 10 円単位にするため 1 の位で四捨五入した場合の運賃を「別紙」として添付しているため、そちらも参照にしてほしい（参考までに、現行運賃及び JR 東日本が申請通りの方法で求めた運賃を併記している）。表を見れば分かる通り、運賃の制度を変更すれば、より正確な運賃徴収を行うことが可能である。

地方交通線の運賃計算について、別紙 1 および JR 東日本特設ページ上等に記載されている求め方を使用したところ、一部キロ間について現行運賃及び改定運賃共に資料と計算上の値では一致しない。表 2 の例で示している通り、実際の計算した運賃と実際に運用されている運賃の価格では大幅に異なる。

これは大きな問題であり、値上げを含む運賃改定をしなくとも、直ちに是正すべき状態となっている。恐らく幹線の円区間に合わせて発売していと思われるが、幹線と地方交通線では運賃のキロ単価が異なるため、相違が出るのは当然である。そのため、幹線用・地方交通線用の円区分は、切り分けて発売を行うべきです。もしくは、九州旅客鉄道・四国旅客鉄道のように擬制キロ制度に切り替えるべきです。

表 2 地方交通線における計算上の運賃と実際の運賃の差（一部抜粋例）

「東京の電車特定区間の運賃」、「山手線内の運賃」、特定区間の大半の廃止（幹線への統合）は、あまり反対する理由はありません。前述の通り、そもそもの運賃計算の方法を十分に見直して頂ければ問題ないかと思います。当該区間は駅間距離が短い区間が多いため、購入区間によって不公平が出ないようにすることが重要だと考えております。

定期運賃について

定期運賃について、「通学定期運賃は家計の負担に配慮」としているが、そもそも他の定期券および普通運賃の改定をしている時点で「家計の負担に配慮」になっていないため、理由として矛盾している。「家計の負担に配慮」するなら、一切の運賃改定を行わな

いでほしい。むしろ、通勤定期の値上げが最も多くの家計に影響するのではないだろうか。負担分散のためにも。通勤定期だけではなく、通学定期利用者にも一定の負担を求めるべきだと思います。

前例のパブリックコメントでも散見しましたが、通学定期の区分を統一してもいいと思います。実際に路線バスの定期などでは通勤・通学の2区分であり、JR東日本が目指そうとしている「シンプルで分かりやすい運賃」にすることができると思います。

また、現行・改定後関わらず定期運賃は1km単位で計算していますが、所々キロ数が変わっても同じ運賃である箇所が散見しました。どのキロ数（冒頭の1~3kmを除いて）でも運賃を細かく計算して差異が出るようにすべきだと思います。

JR東日本の取り組みについて

今回の運賃改定に際し、取り組んでいることをPRしているかと思っています。しかし、それらに関して2点ほど強く意義を唱えさせていただきます。

1点目は、「在来線着席サービス」や「輸送サービスの向上(上野東京ライン)」をPRしていますが、私の住んでいる日立市では、利用者が多い場所なのにその恩恵がほぼ受けられていません。上野・品川方面の直通列車及びグリーン車付きの普通列車は早朝夜間の僅かな本数であり、2024年3月ダイヤ改正でも1往復削除予定あるなど、むしろ不便になっています。また帰宅ラッシュにも関わらず、5両編成で運転する列車が多いなど、ここに記載している内容に反しているように感じています。

2点目は、設備投資についてです。駅改良やホームドアの整備等を掲げていますが、そんなに必要なのか疑問に感じます。まず、ホームドア導入は計画を大幅に見直し、もっとゆっくり導入検討を進めるべきです。慌てて集中導入すると、次回機械を更新する際に替えを行う必要がある台数が動じ多数に出てしまい、その時に負担が非常にかかることが予想されます。また駅舎の改築も、老朽化がかなり進行しているなどでは無い限り、見送るべきだと思います。私の自宅の最寄りである常陸多賀駅も、駅舎改築が検討されたと聞いているが、特に老朽化が激しい訳でもなく、その必要性が見いだせない。ただ単に線路の反対側に行けるようにするなら、当該自治体が跨線橋（必要に応じてエレベータ等を付ける）を作る、店舗棟の再開発を行いたいなら、地元商店街等の合意で再開発を行えば良いだけで、駅舎の改良まで行う必要性がないと思う。

運賃改定を行う以上、お金を投資する場所はより厳選するようにしてほしい。

URL等

・JR東日本-運賃改定に関する特設サイト <https://www.jreast.co.jp/2026unchin-kaitei/>

幹線の運賃(現行・要求案・申請案)
の比較

営業キロ (300km迄)	現行運賃					当方が要求する運賃計算方法					改定予定	
	中央 キロ	税抜運賃 単純 計算	端数 処理	税込運賃 (IC運賃)	四捨五入 (きっぷ運賃)	中央 キロ	税抜運賃 単純 計算	端数 処理	税込運賃 (IC運賃)	切り上げ運賃 (きっぷ運賃)	税込運賃 (IC運賃)	切り上げ運賃 (きっぷ運賃)
11 15	13	210.6	220	¥242	¥240	13	220.48	220	¥242	¥250	¥253	¥260
16 20	15	291.6	300	¥330	¥330	15	305.28	310	¥341	¥350	¥341	¥350
21 25	23	372.6	380	¥418	¥420	23	390.08	390	¥429	¥430	¥440	¥440
26 30	25	453.6	460	¥506	¥510	25	474.88	470	¥517	¥520	¥528	¥530
31 35	33	534.6	540	¥594	¥590	33	559.68	560	¥616	¥620	¥616	¥620
36 40	35	615.6	620	¥682	¥680	35	644.48	640	¥704	¥710	¥715	¥720
41 45	43	696.6	700	¥770	¥770	43	729.28	730	¥803	¥810	¥803	¥810
46 50	45	777.6	780	¥858	¥860	45	814.08	810	¥891	¥900	¥902	¥910
51 55	53	858.6	860	¥946	¥940	53	898.88	900	¥990	¥990	¥1,034	¥1,040
56 60	55	891.6	900	¥990	¥990	55	983.68	980	¥1,078	¥1,080	¥1,221	¥1,230
61 65	63	1053.6	1060	¥1,166	¥1,170	63	1068.48	1070	¥1,177	¥1,180	¥1,408	¥1,410
66 70	65	1086.6	1090	¥1,244	¥1,240	65	1153.28	1150	¥1,265	¥1,270	¥1,595	¥1,600
71 75	73	1215.6	1220	¥1,342	¥1,340	73	1238.08	1240	¥1,364	¥1,370	¥1,782	¥1,790
76 80	75	1248.6	1250	¥1,375	¥1,370	75	1322.88	1320	¥1,452	¥1,460	¥2,090	¥2,090
81 85	83	1377.6	1380	¥1,518	¥1,520	83	1407.68	1410	¥1,551	¥1,560	¥2,530	¥2,530
86 90	85	1410.6	1410	¥1,551	¥1,550	85	1492.48	1490	¥1,639	¥1,640	¥2,860	¥2,860
91 95	93	1539.6	1540	¥1,694	¥1,690	93	1577.28	1580	¥1,738	¥1,740	¥3,190	¥3,190
96 100	95	1572.6	1570	¥1,727	¥1,720	95	1662.08	1660	¥1,826	¥1,830	¥3,630	¥3,630
101 105	103	1701.6	1700	¥1,929	¥1,920	103	1746.88	1750	¥1,925	¥1,930	¥3,960	¥3,960
106 110	105	1734.6	1730	¥1,962	¥1,950	105	1831.68	1830	¥2,013	¥2,020	¥4,400	¥4,400
111 115	107	1863.6	1860	¥2,154	¥2,150	107	1916.48	1920	¥2,112	¥2,120	¥4,730	¥4,730
116 120	109	1896.6	1900	¥2,187	¥2,180	109	2001.28	2000	¥2,200	¥2,200	¥5,060	¥5,060
121 125	111	2025.6	2030	¥2,379	¥2,370	111	2086.08	2090	¥2,299	¥2,300	¥5,500	¥5,500
126 130	113	2154.6	2160	¥2,511	¥2,510	113	2170.88	2170	¥2,387	¥2,390	¥5,940	¥5,940
131 135	115	2187.6	2190	¥2,544	¥2,540	115	2255.68	2260	¥2,486	¥2,490	¥6,380	¥6,380
136 140	117	2316.6	2320	¥2,676	¥2,670	117	2340.48	2340	¥2,574	¥2,580	¥6,820	¥6,820
141 145	119	2349.6	2350	¥2,709	¥2,700	119	2425.28	2430	¥2,673	¥2,680	¥7,260	¥7,260
146 150	121	2478.6	2480	¥2,841	¥2,840	121	2510.08	2510	¥2,761	¥2,770	¥7,700	¥7,700
151 155	123	2511.6	2510	¥2,874	¥2,870	123	2594.88	2590	¥2,849	¥2,850	¥8,140	¥8,140
156 160	125	2544.6	2540	¥2,907	¥2,900	125	2679.68	2680	¥2,948	¥2,950	¥8,580	¥8,580
161 165	127	2673.6	2670	¥3,039	¥3,030	127	2764.48	2760	¥3,036	¥3,040	¥9,020	¥9,020
166 170	129	2706.6	2710	¥3,072	¥3,060	129	2849.28	2850	¥3,135	¥3,140	¥9,460	¥9,460
171 175	131	2739.6	2740	¥3,105	¥3,100	131	2934.08	2930	¥3,223	¥3,230	¥9,900	¥9,900
176 180	133	2772.6	2770	¥3,138	¥3,130	133	3018.88	3020	¥3,322	¥3,330	¥10,340	¥10,340
181 185	135	2805.6	2800	¥3,171	¥3,160	135	3103.68	3100	¥3,410	¥3,410	¥10,780	¥10,780
186 190	137	2838.6	2830	¥3,204	¥3,190	137	3188.48	3190	¥3,509	¥3,510	¥11,220	¥11,220
191 195	139	2871.6	2870	¥3,237	¥3,230	139	3273.28	3270	¥3,597	¥3,600	¥11,660	¥11,660
196 200	141	2904.6	2900	¥3,270	¥3,260	141	3358.08	3360	¥3,696	¥3,700	¥12,100	¥12,100
201 205	143	2937.6	2930	¥3,303	¥3,290	143	3442.88	3440	¥3,784	¥3,790	¥12,540	¥12,540
206 210	145	2970.6	2970	¥3,336	¥3,330	145	3527.68	3530	¥3,883	¥3,890	¥12,980	¥12,980
211 215	147	3003.6	3000	¥3,369	¥3,360	147	3612.48	3610	¥3,971	¥3,980	¥13,420	¥13,420
216 220	149	3036.6	3030	¥3,402	¥3,390	149	3697.28	3700	¥4,070	¥4,070	¥13,860	¥13,860
221 225	151	3069.6	3060	¥3,435	¥3,420	151	3782.08	3780	¥4,158	¥4,160	¥14,300	¥14,300
226 230	153	3102.6	3100	¥3,468	¥3,460	153	3866.88	3870	¥4,257	¥4,260	¥14,740	¥14,740
231 235	155	3135.6	3130	¥3,501	¥3,490	155	3951.68	3950	¥4,345	¥4,350	¥15,180	¥15,180
236 240	157	3168.6	3160	¥3,534	¥3,520	157	4036.48	4040	¥4,444	¥4,450	¥15,620	¥15,620
241 245	159	3201.6	3200	¥3,567	¥3,550	159	4121.28	4120	¥4,532	¥4,540	¥16,060	¥16,060
246 250	161	3234.6	3230	¥3,600	¥3,580	161	4206.08	4210	¥4,631	¥4,640	¥16,500	¥16,500
251 255	163	3267.6	3260	¥3,633	¥3,610	163	4290.88	4290	¥4,719	¥4,720	¥16,940	¥16,940
256 260	165	3300.6	3290	¥3,666	¥3,640	165	4375.68	4380	¥4,818	¥4,820	¥17,380	¥17,380
261 265	167	3333.6	3320	¥3,699	¥3,670	167	4460.48	4460	¥4,906	¥4,910	¥17,820	¥17,820
266 270	169	3366.6	3350	¥3,732	¥3,700	169	4545.28	4550	¥5,005	¥5,010	¥18,260	¥18,260
271 275	171	3399.6	3380	¥3,765	¥3,730	171	4630.08	4630	¥5,093	¥5,100	¥18,700	¥18,700
276 280	173	3432.6	3420	¥3,798	¥3,760	173	4714.88	4710	¥5,181	¥5,190	¥19,140	¥19,140
281 285	175	3465.6	3450	¥3,831	¥3,790	175	4799.68	4800	¥5,280	¥5,280	¥19,580	¥19,580
286 290	177	3498.6	3480	¥3,864	¥3,820	177	4884.48	4880	¥5,368	¥5,370	¥20,020	¥20,020
291 295	179	3531.6	3510	¥3,897	¥3,850	179	4969.28	4970	¥5,467	¥5,470	¥20,460	¥20,460
296 300	181	3564.6	3540	¥3,930	¥3,880	181	5054.08	5050	¥5,555	¥5,560	¥20,900	¥20,900

※ 運賃の求め方(現行・JR東日本が申請した運賃)

(①): (下限キロ+上限キロ)の平均[小数点以下切り捨て]

(②): ①×キロ当運賃 [100km以下…10円単位切り上げ, 101km以上…十の位で四捨五入]

②運賃+10%(消費税) [IC運賃…そのまま, きっぷ運賃…(現行)四捨五入, (申請)切り上げ]

km	幹線	
	改定前	改定予定
11-300	16.20	16.96
301-600	12.85	13.45
601-	7.05	7.05

今回の JR 東日本の値上げ申請には強く反対いたします。理由として、下記のことを挙げます。

1. 経営努力不足

今回の運賃値上げは、「経営努力に限界が見えた」とのことですが、そうは到底思えません。

a. 新卒の初任給を 2025 年度より+1.2 万円する（R6.12.4 プレスリリースより）と聞いたが、全企業平均額より高いのに、給料を増やしすぎである。

b. まずは役員給料の値下げを行うべき。役員給料をいくら貰っているかは知らないが、大企業の為多額貰っていることが予想される。役員の給料優先は最後に行うべき。

2. 取り組み内容の”嘘”

JR 東日本公式サイトにて、今回の値上げ申請に関して取り組みを補足資料としてニーズに応えるなど PR しているが、様々な嘘があり、到底受け入れられない。

a. 特に輸送サービスの向上を挙げているが、便利なのは首都圏の一部区間で、地方部は直通運転取りやめで逆に不便だ。（例：宇都宮線のグリーン車縮小、いわき方面でグリーン車導入せずに直通便を廃止など）

b. 混雑緩和の取り組みだが、10 両編成が 5 両（常磐線）になったり、4～10 両編成が 2～3 両編成（宇都宮線・千葉県末端部）と着席サービスが悪くなっている。

c. 速度向上・時間短縮について、新駅開業・快速便縮小停車駅増加等で、逆に不便になっている。例えば、線形改良・新形式車導入時に速度向上化などを行、時間短縮化等を行っていない。

以上、取り組みの嘘や未だ改善できる点が多数あり、更に元国営のため営利を求めていると考えるため、今回の鉄道運賃の値上げは反対いたします。