

[illegible]

A 論点	B 所管局等からの説明・回答	答申への反映(検討)																																																				
<div>・都内の通勤利用者（現行の電特・山手区間利用者）に対して、今回の通勤定期の値上げ幅は過大ではないか。</div> <div>・通学定期は家計への負担を踏まえて、運賃を据置きまたは値上げ幅を減らすべきではないか。</div> <div>・「電車特定区間」及び「山手線内」を「幹線」に統合することによる影響は大きなものであるところ、「電車特定区間」や「山手線内」の運賃区分が設けられた国鉄時代の経緯や整理、また、「幹線」に統合することに関する申請者の考え方について。</div>	<div>・通勤定期運賃については、国鉄時代に国有鉄道運賃法による割引率の制約があったため、これまで6箇月定期運賃を中心に割引率が過大となっている区間があった。今回の改定では、定期運賃を他の鉄道事業者と同様の計算方法に変更することから、結果として値上げ幅が大きい区間が出たもの。 ※最終陳述を参照</div> <div>・通学定期運賃については、運賃区分を統合することに伴い、現行の電特、山手線内の運賃は値上げになるものの、家計負担を考慮し、「幹線」は現行の幹線水準に据え置くことで、値上げ幅を最小限にしている。</div> <div>○「電車特定区間」や「山手線内」の運賃区分が設けられた国鉄時代の経緯や整理</div> <div>・国鉄の経営状況の悪化に対処するため、国は、昭和55年以降、臨時行政調査会による答申や、国鉄再建監理委員会による第1次緊急提言をとりまとめ。</div> <div>・上記内容を踏まえ、昭和59年4月の運賃改定により初めて地域別運賃を導入。従来からの全国一律運賃制を是正し、幹線と地方交通線で分けた運賃制度を導入。また、大都市圏についても私鉄との競争条件を考慮し、大都市圏運賃を抑制。これにより運賃タリフは、「幹線」「東京山手線内・（大阪環状線内）」、「地方交通線」の3種類となった。</div> <div>・その後、昭和60年4月、昭和61年9月においても運賃改定を実施。昭和61年の改定に当たっては、東京（・大阪）の国電区間について大手私鉄との厳しい競争関係や運賃水準を考慮して、最低運賃（1～10km）の一部を除き全面的に据え置き、国電区間（現：電車特定区間）賃率新設。幹線、山手線内（・大阪環状線内）、国電、地交線の4つの運賃体系となる。JR東日本はこの運賃体系や賃率を継承し、現在まで変更していない。</div> <div>○参考：民鉄との運賃比較</div> <div><div>② 民鉄との運賃比較（15km地点の運賃）</div><div>(単位：円)</div><table><tr><th>社局名</th><th>昭和62年当時</th><th>令和6年現在</th><th>運賃上昇率</th></tr><tr><td>東急電鉄</td><td>120</td><td>250</td><td>108.3%</td></tr><tr><td>小田急電鉄 ※</td><td>140</td><td>260</td><td>78.5%</td></tr><tr><td>京浜急行電鉄</td><td>160</td><td>280</td><td>75.0%</td></tr><tr><td>東武鉄道 ※</td><td>150</td><td>260</td><td>66.7%</td></tr><tr><td>西武鉄道 ※</td><td>150</td><td>250</td><td>60.0%</td></tr><tr><td>相模鉄道 ※</td><td>150</td><td>240</td><td>53.3%</td></tr><tr><td>京王電鉄</td><td>150</td><td>230</td><td>53.3%</td></tr><tr><td>東京メトロ ※</td><td>170</td><td>260</td><td>53.0%</td></tr><tr><td>京成電鉄 ※</td><td>190</td><td>270</td><td>36.8%</td></tr><tr><td>東京都交通局</td><td>230</td><td>280</td><td>21.7%</td></tr><tr><td>JR東日本（電特）※</td><td>200</td><td>230</td><td>10.0%</td></tr><tr><td>JR東日本（幹線）</td><td>220</td><td>240</td><td>9.1%</td></tr></table><div>※印はバリアフリー料金導入社局：運賃上昇率については当該料金を差し引いて算出</div></div> <div>○「幹線」に統合することに関する申請者の考え方</div> <div>・山手線内及び電車特定区間内の運賃は国鉄末期の運賃水準のまま約40年が経過するものの、この間、新型車両導入や増結等の輸送サービスの向上や駅舎改良やホームドアの設置等、現在まで多くの投資を重点的に継続してきた。なお、関東圏に対する設備投資額は全体の7割程度である。</div> <div>・一方で、他の鉄道事業者の運賃水準もあがっており、昨今の大きな環境変化がありながら、同区間内のみに特に低廉な運賃を設定し続けることは他の路線との整合もとれないことか</div>	社局名	昭和62年当時	令和6年現在	運賃上昇率	東急電鉄	120	250	108.3%	小田急電鉄 ※	140	260	78.5%	京浜急行電鉄	160	280	75.0%	東武鉄道 ※	150	260	66.7%	西武鉄道 ※	150	250	60.0%	相模鉄道 ※	150	240	53.3%	京王電鉄	150	230	53.3%	東京メトロ ※	170	260	53.0%	京成電鉄 ※	190	270	36.8%	東京都交通局	230	280	21.7%	JR東日本（電特）※	200	230	10.0%	JR東日本（幹線）	220	240	9.1%	
社局名	昭和62年当時	令和6年現在	運賃上昇率																																																			
東急電鉄	120	250	108.3%																																																			
小田急電鉄 ※	140	260	78.5%																																																			
京浜急行電鉄	160	280	75.0%																																																			
東武鉄道 ※	150	260	66.7%																																																			
西武鉄道 ※	150	250	60.0%																																																			
相模鉄道 ※	150	240	53.3%																																																			
京王電鉄	150	230	53.3%																																																			
東京メトロ ※	170	260	53.0%																																																			
京成電鉄 ※	190	270	36.8%																																																			
東京都交通局	230	280	21.7%																																																			
JR東日本（電特）※	200	230	10.0%																																																			
JR東日本（幹線）	220	240	9.1%																																																			

J R 東日本 運賃上限変更認可（R6.12～）論点整理 R7.3.6 配付（使用）

A 論点	B 所管局等からの説明・回答	答申への反映(検討)
<p>・電車特定区間内を中心に進めてきた主な輸送改善やサービス向上施策について。</p> <p>・今回、「電車特定区間」「山手線内」の運賃区分を「幹線」に統合し平準化をはかるとのことだが、統合することで、首都圏エリアの運賃については高い値上げ率となり、利用者の負担感が大きいと考えられる。このため、段階的に運賃改定を行う等の激変緩和措置を行うことも考えられるが、そうしないことの理由は何か。</p> <p>・運賃改定後も、一部の特定区間運賃を残す理由について。</p> <p>・首都圏エリアの利用者からの収益で地方部等の赤字ローカル線を維持する内部補助の構造が強化されるように思われるが、これについて首都圏エリアの利用者の納得を得るためにどのように説明していくのか。</p>	<p>ら、幹線と統合する。 ※第3回資料（1／23）14～16ページ参照</p> <p>・これまでに輸送サービスの改善（輸送力増強等）、着席サービスの充実（普通列車グリーン車サービスの拡充等）、快適な車内サービスの提供（分煙、優先席等）等の輸送改善やサービス向上施策を実施。 ※第3回資料(1／23)18ページ参照</p> <p>・首都圏エリアにおいて、過去から将来にわたり、設備の整備に巨額の支出を継続する一方で、他事業者との運賃格差の縮小等や新たな生活様式の定着による利用状況の変動などの大きな環境変化がありながら、電車特定区間及び山手線内に低廉な運賃を設定し続けることは、経済合理性を欠き、JR東日本の他の路線との整合がとれないことから、今回幹線の運賃レベルまで引き上げることとした。</p> <p>・特に、首都圏の他事業者との運賃比較では、例えば山手線内の流動が大きい15キロ程度までの区間では、申請後の運賃であっても同等水準に留まる見込みであることから、幹線の運賃に統合して他のエリアとの格差を解消し、シンプルでわかりやすい運賃体系とすることとしたもの。 ※公聴会質問への回答を参照</p> <p>・特定区間運賃は、昭和57年に設定されて以降、他の鉄道事業者と直接競合する30区間の見直しは行っていない。一方で、現在の競合状態の分析を行った結果、JR東日本の路線での流動が少ない区間や直接的な競合関係とはみなせない区間などの18区間を廃止し、運賃改定後も他の鉄道事業者との競合上必要と認められる12区間を存置することとした。今回存置した区間についての今後の方向性は、現時点では未定。</p> <p>・改定後の運賃区分では、幹線・地方交通線は存置し、1. 1倍の運賃格差も維持することから、過度な内部補助には当たらないものと考えている。JR東日本が首都圏を含む全エリアにおいて、今後とも健全な鉄道事業を維持し発展させていくためにも必要。 ※公聴会質問への回答を参照</p>	
<p>○収入原価の算定に関すること （収入全般） ー</p> <p>（輸送数量の推計） ・輸送量の算出にあたっては、輸送量実績を5区分（東京、東京近郊3県、北関東、東北エリア、信越エリア）の各区分内及び各区分相互間に分けて算出しているとのことだが、結構な量のパターンで処理されているのか。</p> <p>・輸送量の算出方法に対するチェック方法について。</p> <p>・コロナ禍による行動変容の影響について。</p> <p>・首都圏の特定区間運賃の取扱いについて。</p>	<p>○収入原価の算定に関すること （収入全般） ・実績年度に対し、平年度（令和8～10年度）は、需要増で+53億円、運賃改定で+117億円 ・改定後の運賃にはバリアフリー料金を含まない。</p> <p>（輸送数量の推計） ・（エリア分けは）ある程度集約の上、大きくは13パターンで処理している。</p> <p>・算出の考え方は確認している。</p> <p>・アンケート結果を踏まえて、コロナ禍からの回復は、令和5年度、または令和6年度を上限とするとして、各年度の輸送変化率を算出している。</p> <p>・申請上は、特定区間運賃を使わずに、上限運賃に対し、値上げによる逸走率を掛け合わせて計算している。</p>	<p>・3.に、収入が総括原価を上回らないことを確認したことを記載。</p> <p>・要望事項に、需要見通しが想定と実績で乖離する可能性があるため、期限に係る条件を付すことの検討を記載。</p>

A 論点	B 所管局等からの説明・回答	答申への反映(検討)
<p>・将来の輸送量の減少要因と増加要因、または定期外と定期の需要の推移など、具体的に説明いただきたい。</p> <p>(逸走率)</p> <p>・逸走率の考え方について。</p> <p>・特別急行料金収入は、実績年度に比べて平年度は減収となっているが、これは値上げにより逸走するためか。</p> <p>(特殊要因)</p> <p>—</p> <p>(オフピーク定期券関係)</p> <p>・オフピーク定期券導入による増収分の原価算定上の扱いについて。</p> <p>(原価全般)</p> <p>—</p> <p>・昨年4月に収入原価算定要領が改定されたが、新しいルールは、どの項目で適用されているのか。</p> <p>(収支率)</p> <p>—</p>	<p>・将来の輸送量の推計にあたっては、将来の人口推計及び社会経済指標を基に、回帰分析により、コロナ禍影響がない場合の輸送量を推計し、それにコロナ禍による行動変容を反映したものと北陸新幹線敦賀延伸開業やインバウンド需要等の増加要因及び令和8年度より値上げに伴う利用の減少を加味して算出。</p> <p>・沿線人口は東京エリアを除き減少見込みであるものの、GDP成長率やそれに基づく1人当たり県民所得の増加に伴い、定期外及び通勤定期は令和5年度以降、緩やかな増加傾向により推移すると見込んでいるが、コロナ禍前と比較した平年度の輸送量は定期外が平均97%、通勤定期が平均81%であり、コロナ禍前の水準には戻らないと想定。また、今後の人口減少により将来的には輸送量も減少していく見込みである。なお、通学定期については、コロナ禍以前からの減少傾向が令和5年度以降も継続すると見込んでいる。</p> <p>※公聴会質問への回答を参照</p> <p>(逸走率)</p> <p>・営業環境(営業キロが比較的長い等)が類似する他事業者の運賃改定時の実績を基に推計。</p> <p>・然り。</p> <p>(特殊要因)</p> <p>・旅客運輸収入における特殊要因としては、中央線グリーン車導入＋63億円／年、定期の先買い影響△37億円／年、等を見込んでいる。</p> <p>・このほか、例えば往復・連続乗車券の廃止でいえば、このことにより＋16億円を見込んでいるが、逸走は織り込んでいない。このように、(収入額を)保守的に見込んでいる。中央線へのグリーン車導入により、他の特急から人が流れることも考えられるが、この点も特に見込んでいない。</p> <p>(オフピーク定期券関係)</p> <p>・オフピーク定期券導入から3年間(令和5年度から令和7年度)の増減収分は、平年度の収入原価算定には含まれていない。なお、仮に増収となっていた場合は、増収分について、利用者への還元を実施することとしている。</p> <p>・運賃改定後においても、混雑緩和に資する取り組みとして、引き続き上限の範囲内の運賃としてオフピーク定期券を設定することとしているが、今回の運賃改定の令和8年度から10年度までの収入試算においては、収入原価算定要領に則り、上限運賃で算出している。</p> <p>(原価全般)</p> <p>・実績年度に対し、平年度(令和8～10年度)は、人件費・経費が＋98億円、減価償却費が＋31億円となっている。</p> <p>・特別損失(災害損失)や事業報酬、研究開発費は、新しい算定要領に基づき算出。その他、減価償却費は、政策的必要性が高い設備投資の投資額以下の範囲で、未償却残高の前倒し計上を行っている(このほか、人件費・経費も新しい算定要領に基づき算出)。</p> <p>(収支率)</p> <p>・収支率は、2023年度実績は99.7%に対し、平年度(2026～2028年度)の現行(運賃改定前)は95.5%、申請(運賃改定後)は99.8%となっている。なお、原価には、前倒しして加算した減価償却費138億円を含む。</p>	<p>・3.に、収入が総括原価を上回らないことを確認したことを記載。</p>

A 論点	B 所管局等からの説明・回答	答申への反映(検討)
<p>・現行運賃を据え置いた場合には、今後収支率は悪化するものと聞いている。その主な要因について、原価の増加要因とその金額規模など具体的に説明いただきたい。</p> <p>（適正コスト）</p> <p>・人件費上昇率は、どのように見込んでいるのか。</p> <p>・人件費と物件費の上昇率について、JR九州事案と考え方が異なるが、貴局においてメルクマールを設定して、揃えるつもりはないのか。</p> <p>（減価償却費・バリフリ料金）</p> <p>・（設備投資額と）減価償却費のこれまでの実績と推移について。</p> <p>・減価償却費は、平年度内に実施する「政策的必要性が高く加速化すべき設備投資」に対応する現行の設備の減価償却費を、要領で定める範囲内で前倒し計上できるとされているが、その額はどうかやって決めているのか。</p> <p>・原価算定上の減価償却費に、バリアフリー料金収入を充当して整備したバリアフリー設備に係る減価償却費は控除とされているが、その場合、グリーン料金も控除しないと整合性が取れないのではないか。</p> <p>（設備投資計画）</p> <p>・今後の設備投資計画に係る主要プロジェクトの具体的な内容・金額(政策的に必要性が高い設備投資を含む。)</p> <p>・地方エリアにおける投資などの取組について。</p> <p>（整備新幹線貸付料・JR貨物との線路使用料）</p> <p>・整備新幹線貸付料に関する収入原価算定について。</p>	<p>・運賃改定を実施する際には、鉄道事業部門の収入と原価を収入原価算定要領に基づき算定することになっており、収入原価には鉄道事業部門以外の収入と費用が含まれないことや、株主に対する配当といった、資金調達に伴うコストを原価に計上していることから、決算上の数値とは異なるもの。</p> <p>・具体的な収入と原価の見通しについては、令和8年度以降、現行運賃を据え置いた場合の収入の増加額が約240億円にとどまるのに対し、原価については、収入原価算定要領に則って算定した人件費上昇率、物価上昇率を用いて推計した人件費や経費の増加、設備投資に伴う減価償却費の増加等により、約390億円の増加が見込まれるため、収支率は悪化するものと見込んでいる。</p> <p>※公聴会質問への回答参照</p> <p>（適正コスト）</p> <p>・直近の急激な上昇(過去2年分)を踏まえて、算出している。</p> <p>・地域差もあり、一概に言い難い。統計の指標でも、申請した事業者の実績でも、どちらも算定に用いることが可能。事業者側で上昇率を定めてもらい、当局はその水準をチェックする。あらかじめ線を引くのは難しい。</p> <p>（減価償却費・バリフリ料金）</p> <p>・（設備投資額が、2021、2022年度はコロナ禍の影響で減少しているものの、今後2025年度以降は、コロナ前の水準に戻る予定であることから、）実績年度に比べて平年度は数百億円(／年)増加する見込み。</p> <p>※第3回資料(1／23)10ページ参照</p> <p>・会社の判断ではあるが、未償却額は全体で約2,000億円なので、前倒しできる限度額は約1,000億円。その枠の中で、今回は138億円計上されている。減価償却の前倒し計上を行うためには、その分も設備投資をすることが前提となるので、施工能力を考慮する必要がある。</p> <p>※前倒し計上予定の減価償却費138億円に対し、平年度の期間に加速して(追加で)実施予定の設備投資は、指令システム整備等の設備投資270億円とのこと。</p> <p>・グリーン料金は、サービス利用の対価に支払われるもの。原価とは直接関係しない。バリフリ料金は、ホームドア等の整備を進めるための料金。このように、同じ料金といっても、性質が異なる。</p> <p>（設備投資計画）</p> <p>・主な投資としては、例えば、R8投資計画合計4,420億円に対し、電気:電車線・変電所設備更新、踏切事故対策等(R8:950億円)、その他:輸送改善等として、羽田空港アクセス線(仮称)等への投資(R8:910億円)、このほか、政策的に必要性が高い設備投資として、指令システム整備、新幹線電路設備老朽化対策(R8:70億円)が挙げられる。</p> <p>※第2回資料(1／9)26ページ参照</p> <p>・主な投資内容等としては、東北新幹線福島駅アプローチ線工事(2018～2026年度)、高崎・盛岡地区新型車両導入(2025年度)、北東北エリア等への Suica エリア拡大(2023～2026年度)といった投資等が挙げられる。</p> <p>（整備新幹線貸付料・JR貨物との線路使用料）</p> <p>・北陸新幹線(高崎・長野)について、2027年10月以降の取扱いが未定であることから、同月以降の貸付料は原価に計上していない。</p>	<p>・3.に、収入が総括原価を上回らないことを確認したことを記載。</p>

A 論点	B 所管局等からの説明・回答	答申への反映(検討)
<p>・JR貨物との線路使用料に関する収入原価算定について。</p> <p>(その他)</p> <p>・コスト削減の取り組み事例のうち、例えばトイレ撤去については利用者も非常に不便ではないかと思うが、どのような場合に撤去しているのか。</p>	<p>・直近の実績をもとに、収入・原価それぞれに計上している。</p> <p>(その他)</p> <p>・駅の旅客トイレについては、多くの修繕費と維持更新費用が必要。そのため、利用者の少ない駅においては、自治体との協議により合意が得られた場合に撤去や封鎖、自治体への譲渡を実施している。</p>	
<p>○安全対策について</p> <p>・安全対策の具体的な取り組みについて</p> <p>・会社としての安全確保のためのコンプライアンスについて、例えば安全意識の徹底などはどのように取り組まれているのか。</p> <p>・輸送障害の発生防止のため、具体的にどのような対策を行っているか。</p>	<p>○安全対策について</p> <p>・大規模地震に備えた耐震補強対策を推進するほか、激甚化する災害へ備えるため、降雨・強風・雪等に対する検討や対策を進める。</p> <p>・ホームでの利用者の転落や列車との接触を防止するため、首都圏におけるホームドアの早期整備に向けて、軽量の「スマートホームドア」の導入や設計荷重の見直しなどによる工期短縮を図りながら引き続き整備を推進。</p> <p>・踏切事故防止対策として、列車と自動車等の衝撃による列車脱線等の回避を目的として障害物検知装置や全方位警報灯などを整備。</p> <p>・事業用車両の増備、変電所、電車線設備等の鉄道設備更新を計画的に実施し、安全性向上とより効率的なオペレーションを実現する。</p> <p>※第1回資料(12／17)34ページ(または、公述書)参照</p> <p>・コンプライアンス意識や安全意識の向上に向けて、毎年コンプライアンス全社員教育を行い、マネジメントの視点で、出てきた声を受け止めながら風通しの良い職場づくりを実行し、同様な課題がないか把握に努めている。それに加えて今年度は、輪軸組立における不適切事象を受け、データの書き換えは不可、ルールを逸脱したままにしないなど、再発防止のための教育を実施している。</p> <p>※公述書参照</p> <p>・輸送障害の対策については、運転可能な区間で折返し運転や他経路運転を実施しているほか、関係社員に対する教育訓練の充実を図っている。車両や整備の故障等、JR東日本に起因するものについては、原因究明と必要な設備改善などを実施。具体的には車両や設備の故障対策として、システムの二重系化などによる信頼性の高い新型車両や設備を導入することや、地上設備の強化も実施している。</p> <p>※公述書参照</p>	
<p>○利用者サービスに関すること</p> <p>(サービス向上のための今後の取り組みについて)</p> <p>・輸送サービスの拡充</p> <p>・チケットレス化の進展</p>	<p>○利用者サービスに関すること</p> <p>(サービス向上のための今後の取り組みについて)</p> <p>・令和13年開業予定の羽田空港アクセス線(仮称)の整備により、東京圏鉄道ネットワークをさらに拡充。また、山形新幹線には車椅子スペースの増備等、車内設備を充実させた新型車両のE8系を順次導入するほか、東北新幹線福島駅におけるアプローチ線の増設による輸送の安定性向上に向けた工事を引き続き進め、より便利で快適な新幹線輸送サービスの提供を目指す。また、新幹線や在来線でのドライバレス運転に向けた開発や準備を進める。</p> <p>※公述書参照</p> <p>・Suicaについては、令和9年春頃には各Suicaエリアを統合してJR東日本エリアをシームレスにSuicaを利用できるようになる予定。これと合わせて「えきねっと」の利便性もさらに向上させ、チケットレスを推進することで、みどりの窓口によらずに乗車いただける体制を構築していく。</p> <p>また、QRコードを利用した乗車サービス「えきねっとQチケ」や訪日外国人向けの「Welcome Suica Mobile」アプリといったサービスも機能を拡充予定</p> <p>※公述書参照</p>	

A 論点	B 所管局等からの説明・回答	答申への反映(検討)
<p>・コロナ禍による乗客の減少を背景に首都圏の路線においても減便が行われたり、チケットレス化に伴ってみどりの窓口が減少したりと不便が生じており、これらを戻してほしいとの声もあると認識しているが、こうした声にはどのように対応していくのか。</p> <p>(バリアフリー化等)</p> <p>・ホームドア整備について</p> <p>・駅改良、バリアフリー設備の整備</p> <p>(競合する他の交通機関との比較)</p> <p>・飛行機との輸送人員シェア比較</p> <p>(その他)</p> <p>・みどりの窓口の体制について。</p>	<p>・列車の増便等の輸送体系の見直しについては、利用状況にあわせて都度適切に判断しながら行っている。現時点では、コロナ禍と比較すれば、利用は回復傾向にあるものの、コロナ前までには戻っておらず、特に朝ピーク時間帯には過度な混雑に至らないように十分な輸送力を確保できる運転本数を設定している。</p> <p>・みどりの窓口の体制については、将来的に窓口によらない販売体制へのシフトをめざすことに変わりはないが、足元の状況を踏まえ、昨年5月時点では縮減は一旦見合わせ、利用者の乗車スタイルの変革が進捗するまでの間は、現行の体制を基本的に維持していくこととした。 ※公聴会質問への回答参照</p> <p>(バリアフリー化等)</p> <p>・バリフリ料金廃止後においても、国や地元自治体と協力しつつ、運賃改定によって多くの利用者に薄く広くご負担いただきながら、引き続きバリアフリー設備の整備を推進していく。 ※第4回資料(1／30)6ページ参照</p> <p>・東京駅や新宿駅などの大ターミナル駅をはじめ、渋谷駅、品川駅、中野駅などの駅設備の改良とともに、バリアフリー設備の整備を引き続き進めていくことで、すべての利用者にとって魅力ある使いやすい駅を目指す。 ※公述書参照</p> <p>(競合する他の交通機関との比較)</p> <p>・2023年度において、東京－青森:72%、東京－秋田:59%、東京－盛岡:100%、東京－山形:96%、東京－仙台:100%、東京－新潟:100%、東京－金沢:77%となっている。 ※第2回資料(1／9)32ページ参照</p> <p>(その他)</p> <p>・みどりの窓口の体制については、将来的に窓口によらない販売体制へのシフトを目指しつつ、足元の状況を踏まえて、これ以上の縮減は一旦見合わせ、利用者の乗車スタイルの変革が進捗するまでの間は、現行の体制を基本的に維持していく。</p>	
<p>○地方路線の取扱い (地方路線の取扱い)</p> <p>・JR東日本として赤字ローカル線の維持等についてはどのような考え方を持っているかお聞かせ願いたい。</p> <p>・BRTへの転換なども含めた地域交通を存続させる取り組みについて。</p>	<p>○地方路線の取扱い (地方路線の取扱い)</p> <p>・地方路線においては、利用状況が重要である。鉄道特性のひとつである大量輸送を必要としない路線は、基本的に鉄道の特性が発揮できないと考えている。こうした路線においては、設備のスリム化、運行形態の簡素化等による運営の効率化を推進する一方で、沿線の方からも理解・協力を得ながら、鉄道存続やバス転換などの前提を置かず、利用状況の推移や幅広い選択肢を示した上で、地域と一緒に「持続可能な交通体系」を構築していくことを考えている。 ※公聴会質問への回答参照</p> <p>・地域公共交通の再構築事業の取り組みとして、岩泉線(バス転換)、気仙沼線・大船渡線(BRT転換)、山田線(経営移管)、只見線:会津川口～只見線(上下分離)の事例を紹介 ※第3回資料(1／23)6ページ参照</p>	

