

東日本旅客鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の
上限変更の認可申請事案に関する公聴会概要

1. 日 時

令和7年2月27日（木） 9：30～11：19

2. 場 所

中央合同庁舎第4号館 共用408会議室

3. 出席者

<委 員>

堀川義弘（会長）

二村真理子、三浦大介、大石美奈子、吉田可保里

<申請者公述人>

東日本旅客鉄道株式会社

喜勢 陽一（代表取締役社長）、木村 法雄（常務執行役員）、

熊本 大誉（執行役員鉄道事業本部モビリティ・サービス部門長）、

加茂 義尚（鉄道事業本部モビリティ・サービス部門 運賃・運輸

収入ユニットリーダー）

<一般公述人>

小井土 直樹氏（弁護士）

大汐 健太氏（会社員）

高橋 恒太氏（会社員）

<国土交通省>

事案処理職員：運輸審議会審理室 波々伯部、高崎、藤澤、増田、廣井、
藤間

鉄道局：栗原旅客輸送業務監理室長 ほか

4. 議事概要

(1) 申請者による冒頭陳述

【喜勢 陽一（代表取締役社長）】

私は、東日本旅客鉄道株式会社代表取締役社長、喜勢陽一でございます。

本日は、弊社が昨年12月6日に申請いたしました、鉄道事業の旅客運賃の上限変更認可申請に関しまして公聴会を開催していただき、弊社の申請の趣旨や経営の実情を御聴取いただきますことに厚く御礼を申し上げます。

ただいまから、弊社が今回申請いたしました旅客運賃の上限変更につきまして、その理由と内容を御説明申し上げます。

御説明といたしましては、第1に、鉄道事業の概要とこれまでの取組について、第2に、申請理由及び内容について、第3に、安全の確保と向上のための今後の取組について、第4に、サービスの向上のための今後の取組について、第5に、社会課題解決のための今後の取組について、この順で御説明申し上げます。

第1に、鉄道事業の概要とこれまでの取組についてであります。

まず事業概要でございますが、弊社は昭和62年4月の国鉄分割民営化に伴い、主に関東・東北・上信越エリアの1都16県にまたがる輸送サービスを担う鉄道事業者として発足いたしました。

弊社の輸送サービスの特徴としては、通勤・通学需要を支える高密度の輸送サービスを行う都市圏輸送や、新幹線に代表される高速輸送サービスを行う都市間輸送、地域の生活基盤を支える輸送サービスを行う地域輸送など、多様な輸送サービスを広範な鉄道ネットワークによって提供していることであります。

弊社の鉄道ネットワークは、令和6年4月現在、路線数が69線区、駅数が1,681駅、営業キロの合計は7,418.7キロメートルに及びます。これらの広範な鉄道ネットワークにより、1日当たり約1,557万人のお客様に御利用いただいております。

次に、これまでの取組であります。弊社は会社発足以来、国鉄改革の目的であった鉄道の再生と復権を実現するため、安全を経営のトッププライオリティに位置づけ、安全・安定輸送の確保やサービス品質の向上に取り組んでまい

りました。また、新幹線の延伸や在来線における輸送力の増強、直通運転の実施など、鉄道ネットワークの拡充や品質向上により、利便性を高めてまいりました。この間、御利用の大きさを示す輸送量は、人キロで申し上げますと1.15倍に増加いたしました。一方で、鉄道事業の運営に必要な人員は7万2,000人から3万3,000人と54%の効率化を実現するなど、生産性の向上にも努めてまいりました。

また、インフラ設備の安全レベルの向上やお客様により安心して御利用いただけるよう、自然災害対策、信号・保安装置の改良、ホームドアの整備や踏切事故防止対策、耐震補強対策など、これまでに5兆円を超える安全投資を実施してまいりました。これにより、鉄道運転事故の発生件数は、会社発足時と比較すると約60%減少し、東京から新青森間の到達時分は2時間33分の短縮を実現しています。そして、この間の修繕費などのコスト増や設備投資の増については、生産性の向上や財務体質の改善等の経営努力で吸収することにより、運賃水準は、消費税率の引上げ及び鉄道バリアフリー料金の導入等を除いて、実質的に会社発足時の水準を維持してまいりました。

第2に、申請理由及び内容についてであります。

まず、申請理由についてであります。弊社では収入の確保と経費削減による効率的な事業運営により、運賃値上げに依存しない強固な経営基盤の確立に努めるとともに、安全・安定輸送とサービス品質のさらなる向上に資する諸施策についても継続して実施してきたところであります。

しかしながら、既に想定してきました人口減少と少子高齢化に伴う人口構造の変化によるマーケットの厳しい変化に加え、コロナ禍を経て弊社を取り巻く社会環境の変化が加速し、オンライン会議やテレワーク等の新しい生活様式の定着に伴い、鉄道の御利用は減少しており、さらに昨今のエネルギー価格をはじめとする物価の高騰による経費の増加、人手不足、人件費上昇、人材の流動性が高まる中で、鉄道のオペレーションに必要不可欠な人材の確保・定着に向けた待遇改善等、今後も経営環境の厳しさの増大は不可避の状況にあります。

このような鉄道事業の収益確保が厳しさを増す一方で、鉄道を安全に運行し続けるためには、安全のための投資や新しい技術の導入・開発のほか、車両

や地上設備を着実に管理し、健全性を維持することが不可欠であり、多くの労力と費用が必要になります。加えて、多様化するお客様のニーズ、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レベルの向上、老朽化した車両・設備の更新、カーボンニュートラル等に対応するための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になっております。さらには、近年頻発する自然災害の激甚化リスクの高まりに伴い、安全性の向上に向けて、これまで以上に自然災害等に備える投資も必要になります。

このような状況に対処すべく、弊社では運行体制のスリム化、駅業務の変革、チケットレス化による効率的な販売体制の構築、CBMのスマートメンテナンス等により、鉄道事業におけるオペレーションコストの削減に取り組んでおります。なお、鉄道の大量輸送という特性を発揮できない路線については、運営の効率化を推進する一方で、沿線の皆様にも御理解をいただきながら、御利用状況の推移や幅広い選択肢をお示した上で、地域と一緒に「持続可能な交通体系」を構築することを検討しております。

今後も新たな技術を取り入れながら、さらなる経営の合理化に努めてまいります。鉄道事業を次の世代へ将来にわたってつなげていくためには、これまでの生産性向上等の経営努力のみでは限界があります。

つきましては、弊社の経営努力を前提として、今後とも健全な鉄道事業を持続し発展させていくために、このたび鉄道の旅客運賃の上限変更認可申請をさせていただきました。

次に、申請内容についてであります。運賃改定の具体的な申請内容につきまして御説明を申し上げます。今回の運賃改定は、東京圏に設定している他のエリアよりも低廉な「電車特定区間・山手線内」の運賃区分を「幹線」に統合することといたします。「電車特定区間・山手線内」の運賃は、国鉄時代の昭和61年に「競争力のある運賃設定を目的とした首都圏の運賃抑制策」として設定されましたが、現在では、他の鉄道事業者との運賃格差が逆転または縮小しています。一方で、当該エリアには、これまでも利便性向上のための設備投資を重点的に実施しており、今後もさらなる設備投資が必要なエリアであることから、これらを勘案した上で、今回、見直しを行うことといたしました。

この結果、普通運賃については平均7.8%、定期運賃については平均1

1%の改定を申請いたしました。このうち通勤定期運賃については、普通運賃の改定相当分を反映しつつ、加えて、特に割引率の大きい6か月の通勤定期運賃については、割引率を見直すことといたします。なお、通学定期運賃については、家計への影響を考慮して「幹線」及び「地方交通線」については据え置きといたします。

このほか、上限認可運賃の下、届出により設定している東京地区の特定区間の普通運賃及び定期運賃は、国鉄時代に他の鉄道事業者と競合している区間に対して所定運賃よりも低廉に設定されましたが、現在では路線形態の変化から、弊社とは直接競合関係とならない区間やお客様の御利用の少ない区間等があります。このため、特定区間の設定を現在の30区間から12区間に縮小いたします。

また、オフピーク定期券については、運賃改定後も利用可能範囲を拡大した上で、引き続き設定を行う予定です。

なお、「電車特定区間・山手線内」の運賃に加算している「鉄道駅バリアフリー料金」は運賃改定に伴って廃止いたしますが、バリアフリー設備等の設置・更新につきましては、計画に基づいて着実に実施してまいります。

弊社の運賃改定により、JR他社とまたがる場合の運賃については、新たに通算加算方式を導入することとし、弊社の改定相当額を反映した加算額を設定いたします。なお、東京・熱海間ではJR東海が運営する東海道新幹線と、弊社が運営する東海道線を同一の線路として取扱いをしておりますが、運賃改定後は当該区間の運賃が運営会社によって異なることになることから、それぞれ別の線路として取り扱うことといたします。

以上により、全体として平均7.1%の改定となり、一部のお客様の御利用減なども加味した上で、年間約881億円の増収を見込んでおります。運賃改定によって得られた収益は、次に述べます安全・サービスの向上や社会課題の解決に向けた取組などを通じて、お客様や地域社会に還元を行ってまいります。

第3に、安全の確保と向上のための今後の取組についてであります。

まず、自然災害に対するリスクの低減についてであります。大規模地震に備えて耐震補強対策を着実に進めていき、新幹線の高架橋柱については、全ての

ラーメン橋台は約6,000本を令和10年度まで、新幹線の電架柱は約4,000本を令和9年度までに施工を行います。また、地震のさらなる早期検知の研究や新幹線の逸脱防止対策の改良に向けた取組を進めていきます。さらに、激甚化する自然災害へ備えるため、降雨、強風、雪等に対する検討や対策を行い、自然災害に対するリスクを低減させていきます。

次に、ホームにおける安全対策の推進であります。ホームでのお客様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、軽量型の「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、引き続き整備を進めます。令和13年度末頃までに、東京圏の主要路線の330駅758番線にホームドアの整備を行い、ホームにおける鉄道人身傷害事故5割減を目指して取り組んでまいります。

次に、鉄道運転事故の防止についてであります。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していきます。また、地域の皆様の御理解をいただきながら、立体交差化や踏切の統合・廃止を進めていきます。廃止が困難な第3種・第4種踏切については、道路管理者等と連携して第1種化に取り組むなど、ハード・ソフト両面から安全性向上に取り組んでまいります。

次に、在来線・新幹線設備の強化及び老朽化への対応であります。事業用車両の増備、変電所、新幹線設備・電車線設備等の更新、強化を計画的に実施し、安全性の向上と、より効率的なオペレーションを実現します。また、開業から40年以上が経過している東北・上越新幹線の構造物を令和13年度から10年間で約1兆円をかけて大規模改修を行う予定ですが、コスト削減に取り組むとともに、改修に向けた技術開発、準備を着実に進めてまいります。

第4に、サービス向上のための今後の取組についてであります。

まず、輸送サービスの拡充であります。令和13年開業予定の羽田空港アクセス線、仮称でございますが、この整備により、東京圏鉄道ネットワークをさらに拡充させます。また、山形新幹線には車椅子スペースの増設等、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します。また、人口減

少や働き方改革など社会環境の変化に対応するため、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、世界の鉄道をリードしてまいります。

次に、駅改良、バリアフリー設備の整備についてであります。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、全てのお客様にとって魅力ある使いやすい駅を目指します。

次に、チケットレス化の進展であります。ＩＣ乗車券サービスの Suica については、令和 9 年春頃には各 Suica エリアを統合して、弊社エリア内をシームレスに Suica で御利用いただけるようになる予定です。Suica の進化と合わせて、「えきねっと」の利便性もさらに向上させ、チケットレス化を推進することで、みどりの窓口に寄らずに御乗車いただける体制も構築してまいります。

また、チケットレス化の新しい手段として、昨年より導入しているＱＲコードを利用した乗車サービス「えきねっとＱチケ」については、令和 8 年度末には弊社エリア全域で御利用いただけるようになり、Suica エリア外のお客様にも、駅の券売機や窓口を経由せずに御乗車いただけるようになります。

さらに、訪日外国人のお客様に向けたチケットティングサービスも拡充してまいります。「Welcome Suica Mobile」アプリのサービスを本年 3 月から開始する予定ですが、これにより入国前のアプリ操作のみで Suica 発行やチャージなどができ、入国後、スムーズに様々な交通機関やお買物に御利用いただけるようになります。

次に、Suica Renaissance の推進についてであります。Suica をデジタルプラットフォームとするため、今後 10 年間でさらに Suica をグレードアップしていきます。令和 9 年度までに、「えきねっと」や「モバイル Suica」などの各種ＩＤを統合してシームレスな御利用を可能とし、クラウド化による新しい鉄道チケットシステムを開始します。令和 10 年度には「Suica アプリ」、仮称でございますが、これをリリースし、お客様の御利用シーンに合わせたサービスを一括して御利用できるようにいたします。

併せて、移動と一体のチケットサービス、金融・決済、生体認証、マイナンバーカードとの連携等の新機能を今後 10 年の間に順次追加し、Suica を様々

な生活シーンで御利用いただける「生活のデバイス」に生まれ変わらせます。

次に、まちづくりの推進についてであります。鉄道事業者ならではの駅というアセットを最大限活用し、駅まち一体開発によるまちづくりを推進しており、首都圏のターミナル駅を中心とした大規模複合型のまちづくりのみならず、青森駅や新潟駅をはじめとして、地方中核都市等において行政・地域と一体となり、持続的なまちづくりを進めております。ビジネス・文化・賑わいの創出のほか、環境・防災・コミュニティーに配慮したまちづくりを目指します。TAKANAWA GATEWAY CITY のまちづくりについては、「100年先の心豊かな暮らしのための実験場」と位置づけ、新たなビジネス・文化が生まれ続けるまちを目指します。

次に、Beyond Stations 構想についてであります。人の生活における「豊かさ」を起点として駅の在り方を変革し、交通の拠点という役割を超えて、駅を「つながる暮らしのプラットフォーム」へと転換します。東京圏では、上野駅、秋葉原駅、新宿駅において、駅を「イマーシブなメディア空間」とし、大規模なサイネージと一体となった「駅型ショールーミングスペース」を整備し、リアルな駅空間と一体となった新たな発見・体験・交流の場を創出してまいります。地方圏でも、燕三条駅では地域産業のすばらしさを伝えると同時に、実際に製造者と発注者をつなげる「JRE Local Hub」を開業し、那須塩原駅では、食の提供にとどまらず、英会話など教育プログラムを実施する育成型「こども食堂」を開設するなど、地方を豊かにする取組を継続します。

第5に、社会課題解決のための今後の取組についてであります。まず、地方創生の取組であります。JR東日本グループと地域がウィン・ウィンの関係で持続可能な地域づくりを推進し、交流人口、関係人口、定住人口を拡大することを目的に、「伴走型地域づくり」を推進してまいります。各地で自治体や地域の企業、団体などの皆様と一体となり、駅を中心としたまちづくりを推進するほか、ローカルスタートアップ企業との共創活動の加速による地域課題の解決や、MaaSによるシームレス・ストレスフリーな移動の実現を目指し、利便性と持続可能性を高めた交通体系の構築に努めてまいります。

次に、共生社会の実現でございますが、令和6年2月より、「えきねっと」で体の不自由なお客様にも御利用いただけるサービスを提供いたします。さ

らに、脱炭素社会への貢献ということで、カーボンフリーについても引き続きチャレンジしてまいりたいと思います。

以上、今回の運賃改定によりまして、私どもの安全性の向上や利便性のさらなる向上に向けた取組を、しっかりと経営努力を重ねる中で続けてまいりたいと思います。この運賃改定につきまして御審議をいただいた上で、何とぞ御認可いただきますようお願い申し上げます。

以上でございます。

（２）一般陳述

【小井土 直樹氏（弁護士）】

※ご本人が欠席のため、さきに提出された公述書を事案処理職員が朗読公述書。公述人、小井土直樹。１、私は通勤のため、ＪＲ東日本線について定期券を購入し、日々利用している者ですが、今回のＪＲ東日本申請の運賃上限改定申請については、鉄道事業法１６条２項の要件を満たしておらず、反対します。

２、本来であれば、私自身公聴会に出席して意見を述べたかったところですが、既に公聴会当日にどうしても日程変更が困難な業務の予定が入っており、やむを得ず欠席とさせていただきます。また、関東だけでなく、東北地方の方の意見を聞く観点から、公聴会は仙台でも開催すべきものだったと考えます。

運輸審議会におかれましては、運輸審議会一般規則４６条に基づき、利害関係人による公述として、公述書の朗読をもって公述に代えさせていただきますようお願いします。

出席された委員の皆様、申請者のＪＲ東日本の皆様、その他の公述人等に対しましては、大変失礼な対応で申し訳ありませんが、何とぞ御理解のほどお願いいたします。

しかし、ＪＲ東日本発足以来、初めての本格的な運賃改定ということもあり、運賃体系の大幅な変更を伴う極めて重要な運賃改定であることを踏まえて、都内の通勤利用者の１人として意見を述べていく必要があると考え、今回、公述申込みに至った次第です。

3、今回のＪＲ東日本申請に係る運賃上限変更は、首都圏にある電車特定区間及び山手線内のみを利用する特定賃率を廃止し、普通運賃を平均９．８％値上げ、通勤定期を平均１４．４％値上げ、通学定期を平均４．９％値上げするというもので、とりわけ私のように自営業者であり、通勤のために定期券を購入している者としては、通勤定期の値上げ幅については大変大きい申請であると認識しております。また、通勤手当を支給している企業に対しても大変大きな影響を与え、人手不足で困っている企業のさらなる人件費高騰を招くことにもつながりかねず、その影響は極めて大きいものです。６か月定期の割引率を縮小するという申請内容も含まれており、企業の通勤手当支給額の増加によって生じる人件費増加に与える影響は小さくないと考えます。

また、相対的にＪＲの定期運賃が上がることで、私鉄の定期利用のほうが安くなる区間も現れることが考えられ、最安値での区間でないと定期代を支給しないという会社が多い中、ＪＲ東日本からの逸走が大きくなるのではないのでしょうか。

さらに、電車特定区間外から電車特定区間内に通う通勤定期利用者について、分割定期の発行を封じるという意味合いもあるのですが、本来は、電車特定区間と電車特定区間をまたぐ利用については幹線の賃率を適用するのではなく、区間外利用分については幹線、特定区間内利用分は電車特定区間の賃率を適用すべきものだったと思います。

とりわけ交通渋滞が激しく、駐車場代費用も高価で、しかも高騰している都内周辺に住む住民で、定期券利用者も多い電車特定区間沿線住民にしてみると、幹線賃率の適用によって大幅な値上げになります。なぜこの時期に電車特定区間制度の廃止申請に至ったのか、中国地方を中心としたローカル線を多く抱えているＪＲ西日本でさえ本格運賃改定をしていないのに、首都圏という世界有数の鉄道ユーザーを抱えているＪＲ東日本が本格運賃改定申請に及んだのか、理解に苦しむ部分があります。むしろ大量輸送という鉄道輸送の特性が十分発揮される地域については、低廉な輸送手段を提供するのは鉄道会社の使命ではないのではないのでしょうか。

電車特定区間に手を入れるのであれば、地方交通線についても昭和５６年の制度導入以来４０年以上経過していますが、その線区等については見直し

を図るべきではないのでしょうか。秋田新幹線が通る田沢湖線が幹線でなく、地方交通線でいいのでしょうか。八高線や東金線は制度導入当時、幹線の輸送密度の基準8,000人／日以上を上回っているのに、いまだに地方交通線扱いしているのは合理的と言えるのでしょうか。

都市部と地方部の運賃水準についてその平準化を図るにしても、値上げに際しては激変緩和措置が必要ではないでしょうか。

5、また、J R 東日本が2024年12月6日発表したプレスリリースによりますと、「鉄道駅バリアフリー料金は廃止します」とあるのですが、一体では、この制度を導入した意味は何だったのでしょうか。一貫性のある運賃政策が見えてきません。料金で実質運賃を徴収するという運賃上限認可制度を空洞化させる行為だと私は考えていた点から、鉄道駅バリアフリー料金の廃止は、本来の姿勢に立ち戻った点は一応評価できますが、それでは、J R 東日本がバリアフリー料金届出時に届け出たバリアフリー整備・徴収計画で約束した整備計画はきちんと履行されるのでしょうか。原価に算入されているのでしょうか。

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

6、さらに今回の改定は、今まで正面からは原価として認められなかった研究開発費の原価参入や減価償却費の前倒し制度の活用がされることで、収支率が100%を割ったことにより運賃改定が可能になったという側面が見られます。しかし、政策的に推進を図る費用について減価償却の初年度に50%について前倒し計上して原価の対象とすることについては、鉄道事業法の認可要件である能率的な経営における適正な原価との観点から、政策的に平年度の経費を上乗せさせるというのは、鉄道事業法の認可要件と法制的に整合しないのではないのでしょうか。

同プレスリリース資料によれば、原価には、既存の設備投資（耐震補強等）の未償却残高のうち、前倒しして減価償却費に加算した138億円が含まれておりますという記載がありますが、そのような投資自体は必要であるとし

ても、企業会計上認められない前倒し償却を認めて原価の算入に認めるというためには、収入原価算定要領の改正では足りず、特定都市鉄道整備促進特別措置法のような法改正が必要なのではないかと思われ、現行法でできる範囲を超えたものであるのではないかと疑いは拭えません。政策的に必要性が高く加速化すべき設備投資の類型は、例えば以下のものが挙げられ、国土強靱化関係等8項目がありますが、あくまで例示であり、事業者が、政策的に必要性が高く加速化すべき設備投資だと判断すれば、何でも設備投資について50%の原価算定ができることになりかねません。

申請者の改定後の運賃収支率見込みは99.8%で、1年当たり平均30億円の収支不足となるという試算を出していますが、前倒しした減価償却費138億円を当初の予定どおり減価償却すれば、収支率100%を上回る可能性があるのではないのでしょうか。

研究開発費として平年度原価として606億円を計上していますが、研究成果について得た、例えば特許権等について他社に対して得たライセンス収入は、必ずしも総括原価における収入に計上されない点は問題があると考えており、そのまま研究開発費全額を原価として算出することが必ずしも適正な原価とは言えないのではないのでしょうか。また、研究開発の中には資産としての性格を含むものも考えられ、減価償却の対象とすべきものもあるのではないのでしょうか。

プレスリリース資料を見ると、現行運賃を維持しても、2023年度の実績は1兆8,733億円、2024年度の推定は1兆8,989億円、2025年度の推定は1兆9,191億円、2026～2028年度の3年間の1年当たりの平均を取ると、1兆9,465億円と利用者の増加に伴う収入増が見込まれております。

旅客輸送量について2025年度は1,225億4,300万人キロだったのが、2026年度だけ1,206億6,500万人キロに落ち込み、2027年度は1,214億5,600万人キロに回復するというのは、どういう計算でそのような予測になっているのか不明と言わざるを得ません。2028年度には1,219億5,700万人キロになり、2023年度の1,197億100万人キロを上回る予測となっており、鉄道利用者が減少しているという

より増加する予想をしているのに、鉄道利用者が減少するから改定するというのは矛盾しているように思います。

他方、原価については、２０２３年度は１兆８，７８５億円、２０２４年度は１兆９，３８７億円、２０２５年度は１兆９，８４１億円、２０２６～２０２８年度は平均２兆３７６億円に増えるとしていますが、人件費、燃料費の高騰等については一定程度反映させないといけないと思われそうですが、精査は必要と考えます。

７、また、今回の改定で本州３社間でも運賃の賃率に差が出ることとなります。三島会社については、確かに大規模な都市圏を抱えていないことで運賃に差が生じるのはやむを得ないかもしれません。ただ、私が危惧しているのはＪＲグループ相互間の関係がバラバラになっているのではないかと、ＪＲの全国的な鉄道ネットワークの一体性が損なわれているのではないかとという問題です。

国鉄民営化後、ＪＲの旅客会社間をまたぐ列車がどんどん削減されています。その一つの象徴が長距離寝台列車の相次ぐ廃止です。現在、定期寝台列車もサンライズ瀬戸・出雲号のみになっていますが、ビジネスホテルの宿泊費も高騰している中で、夜行寝台列車の相対的な価格優位性も高まってきているのではないのでしょうか。

さらに、特定都区市内制度を廃止しようという動きもあるようです。今でもネット販売では新幹線だけの割引切符が売り出され、新幹線駅を降りた後、特定都区市内間を移動するには別に運賃を支払わなければならない切符が販売されているのも、苦言を呈したい動きと言えます。

予約システムもＪＲ東日本は「えきねっと」、東海道・山陽新幹線は「スマートＥＸ」とバラバラという状況は何とかならないのでしょうか。むしろ予約システムについて、ＪＲ各社がそれぞれバラバラに競い合うことが利用者の利便に資するわけなのであり、会社ごとにいちいちアプリを入れたりしなければいけないのは不便過ぎます。せめて、ＪＲ各社はもとより、ほかの私鉄についても足並みを揃えて共通のプラットフォームによる予約システムを構築すべきとも言えます。

東海道新幹線の東京・熱海間を使用した場合と、東海道線を利用した場合で

は運賃に差が生じることになり別線扱いするということですが、これもＪＲ東日本とＪＲ東海の調整ができなかったということになるのでしょうか。東海道新幹線が止まったときに振替えをするにも料金の差額があることから、気軽に振替えできなくなるおそれもあるということにもなります。

８、今回もいろいろ苦言を呈しましたが、我が国において鉄道が安定的に運営されることは非常に重要であることは言うまでもありません。東京が発展したのも世界に類を見ない正確かつ多数の鉄道ネットワークによる運営があってこそのもです。今後の鉄道運営のますますの発展を祈りつつも、指摘すべき事項は指摘させていただきました。

御清聴ありがとうございます。以上。

【大汐 健太氏（会社員）】

それでは本日２番、大汐健太、会社員４２歳、参りました。

私は貴審議会において、令和６年１２月１７日に審議を開始した令６第３００４号事案、「鉄道の旅客運賃の上限変更認可」について、この後に述べる理由から、反対の意見を申し述べます。

私は本事案の申請者である企業に勤める１人の従事員として、第一線で利用者の様々な反応を受け止める日々を過ごしています。昨今、相次ぐ鉄道輸送の安全を揺るがす事象はもちろんのこと、有名週刊誌で取り上げられるほどの不祥事を起こしたにもかかわらず、軽微な処分で自らの襟を十分にただせていない人物を経営トップに据えている経営陣に対する厳しい声に、私はもちろん、同じく第一線で業務に就く多くの従事員も返す言葉がありません。申請者内の従事員で組織された一部の労働組合もこの不祥事を厳しく指摘していますが、当のトップはいまだ自らの口で全社員に説明もせず、馬耳東風のありさまです。

そうした世間の厳しい視線を浴びている状況下で、運賃引上げの上限変更認可申請を行った旨が鉄道事業本部長名で社内に通達されました。その文意は、「どうしても必要だから利用者に理解を求めて」と従事員へ責任を押しつけるような内容であることもさることながら、申請者が国土交通省へ申請時に添付した「本MB第７８７号文書」、本陳述においては「添付文書」と呼び

ます。これで記されている収入やコスト等の具体的な数値、またその数値の根拠にも触れられていません。社内では添付文書ではなく、別に用意された通達やプレスリリースと補足資料を一方的に掲示しているのみであり、あとはセルフサービスで読んでくださいという、どこまでも従事員任せの態度であり、経営陣が説明責任を果たしたとは言えません。従事員への説明が総じて不十分です。

幾らサステナブルな事業継続のためとはいえ、過度な効率化によってみどりの窓口を相次いで閉鎖したり、利用状況を緻密に分析しないまま列車の運転本数や車両数を削減したり、複数名での対応が必要な列車に乗務員を配置しなかったり、非現業部門の業務を現場が抱え切れないほど持ち込ませたり、駅の電気時計を撤去したりと、経営陣ではなく、従事員やその先にいる利用者に無理を強いるような経営改善策を敢行しています。それらを受け止めようにも受け止め切れず、従事員や利用者が疲弊しているような状況において、今回の上限変更認可申請は社会に受け入れられるのでしょうか。

日頃から利用者や地域の声に真摯に向き合い、資する改善を施していれば、今回の上限変更認可申請への理解も早く得られたことでしょうが、この経営改善策もさることながら、それによって引き起こされた安全を脅かす事象の数々を「偶然」の一言で済ませる経営者がいたり、安全を軽視したとも取れる経営陣の姿勢を見て、到底理解を得られるとは思えません。

このように、申請者が従事員や労働組合にも利用者にも不誠実な姿勢であることから、このたび設けられた公述の機会で、添付文書に記載の内容、及び申請者の内部で私自身が個人的に取得したことを基に、以下に反対の理由を3点申し述べます。

1つ目、物価上昇を見込んだコストが未反映であること、2つ目は、申請の改定率では適正利潤を著しく超えるおそれがある点、最後3つ目、運賃改定による収入の逸走根拠が不明瞭な点です。なお、公述書の提出までに期日が短かったことから、これから述べる理由の根拠について、その精査が不十分か誤った認識をしている可能性があることを御容赦お願いします。

1つ目、行きます。物価上昇を見込んだコストが未反映です。添付文書の7ページ目、別紙3にある「収入現価総括表」、直近3年度の収入及び原価の各

合計を基にした平年３年間の収入及び原価の合計を、現行運賃と申請運賃とを比較して明記しています。公述書でも当該ページを抽出したものを載せていますが、同表の原価の項目は、どの細目とも現行、申請ともに数値の変動がありません。ポストコロナを経て、申請者はもちろん、従事員、利用者とも、あらゆるモノの価格が上昇の一途をたどっていることは報道や体感によって明らかであり、収入現価総括表にある原価に変動がないことに、適切に算出されたものであるか疑義があります。

令和６年４月１日に施行された、「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」にある第２条第３節２項４号、「物価上昇率」の規定では、物価上昇率は原価に加味されるものとしております。厚生労働省の毎月勤労統計調査２０２３年度分結果確報を基にした独立行政法人労働政策研究研修機構の公式ウェブサイトにあるビジネスレーバートレンド、２０２４年７月号の記事によると、令和４年から令和６年の直近３年間では国内の物価上昇率が著しく、名目賃金に当たる現金給与総額はそれに十分追いついていない現状であることが述べられています。

当方の公述書、表２で掲げているとおりですけれども、特に昨年度、すなわち令和５年度では実質賃金がマイナス２．１％と著しくなっています。ゆえに、かさむコストは運賃改定による旅客運賃収入の増加で対応するならば、添付文書にある原価欄各項目のうち、特に申請欄の「適正コスト」、「その他人件費、経費等」、「動力費」等の人件費に関わる項目に変動がないことは違和感を覚えます。

物価高はもちろんのこと、競争が激化している新卒従事員となる人材の確保や、中堅社員を置き去りにした待遇改善、さらに賃金制度の抜本的な見直しを検討していると公言した申請者でありながら、申請の推定原価は現行と比較すると増加が見られません。これらの科目にコストが適正に算出されているものか不透明で、むしろ原価を意図的に圧縮しているとも見てとれます。原価圧縮のしわ寄せは、申請者の事業運営に不可欠な中堅社員に向かうのではと危惧しています。物価高の影響もさることながら、全従事員に相応の待遇改善を実施するコストを正しく加味し、それを収入現価総括表に反映すべきです。

2つ目、行きます、改定率が適正利潤を著しく超えるおそれ。添付文書によれば、従前の電車特定区間や山手線等の各駅間を相互に利用する場合の運賃を全て撤廃し、幹線を利用する場合の運賃に統合するとしています。それにとどまらず、その幹線を利用する場合の運賃も上限を変更するとしており、仮にそのとおり認可された場合は、普通運賃において最大およそ20%の引上げとなり、利用者へ著しい負担を強いることとなります。これについて社内外には、「分かりやすい運賃体系にする」と美辞麗句を並べて説明していますが、メリットにもならないメリット、それよりも利用者に著しい負担を強いることは明らかです。

また、全ての利用者が従前2種類の運賃区分相互間を利用するとは限りませんが、従前同区分を含む路線の利用者が大半を占める申請者において、運賃区分の方法と運賃の上限変更を実施すれば、収入現価総括表にある「旅客運賃収入」、これは記載の6.6%を超えます。それはポストコロナの段階にある昨今において、利用者数が回復傾向にあるからです。「利用者はコロナ前には戻らない」と経営陣は散々豪語していますが、現場従事員の肌感覚はそうではなく、むしろ定期外利用者に限らず定期利用者も戻ってきています。直近3年のダイヤ改正で列車本数の削減や車両数の減少を実施した結果、混雑を引き起こした線区もあるほどですし、公述書にある表3のとおり、申請者が公表している「路線別ご利用状況」にある平均通過人員は年々回復傾向にあり、令和2年度の平均通過人員は対前年比でおよそ7割に落ち込んではいませんが、その後、年を経るごとにおよそ1割ずつ、特に令和4年度にあつては2割以上回復しています。

ゆえに、回復基調にある利用者数を鑑みれば、運賃区分の統合に加えて、運賃の上限変更を実施することは適切ではありません。添付文書の収入現価総括表に記載された増収率のままでは、鉄道事業法第16条2項に規定される「適正な原価に適正な利潤を加えたもの」を著しく超えるおそれがあります。同項規定の趣旨を踏まえ、また利用者の著しい負担増を軽減するためにも、運賃区分の統合までにとどめることが適切と考えます。運賃区分への統合のみならず、残る2種類、すなわち幹線と地方交通線の運賃区分を問わず、等しく上限を変更することなど、利用者に理解を求めることは一従事員として大変

心苦しく、認められるものではありません。

加えて、1つ目の理由で述べた原価コストへの反映の不十分さ。令和5年から6年にかけて実施された基本給引上げのバーターとも言える定額の賞与という人件費の著しい抑制も相まって、運賃区分の統合と運賃の上限変更による増収分によって得られた収入が、従事員の待遇改善につながるのか甚だ疑問です。公述書の表4では、申請者が公表している「有価証券報告書・半期報告書」から、営業収益に占める人件費を比率にしたものなのですが、人件費率は回復する営業収益と反比例しており、著しく下がっています。今回の運賃上限変更の申請に至った背景は、「従業員の待遇改善」とプレスリリース及び補足資料で述べていますが、この表4を見る限り、私はそのとおりになるとは思っておりません。従事員や利用者を除いたステークホルダーへの還元、役員報酬の増額、コロナ禍に乗じてショック・ドクトリンのごとく経営体力を見誤った莫大な投資の回収に偏重して配分するための増収を狙っているのでは、とさえ勘ぐってしまいます。

3つ目です。収入逸走の算定根拠が不明瞭かつ不十分。添付文書の収入現価総括表によれば、旅客運賃収入が増加することを見込む一方、特別急行料金等の収入が減少することが記載されています。これについて社内では、「運賃改定による旅客運賃収入の一掃に伴うもの」と説明しています。申請者は、算定要領第2章第2節1項2号(ウ)に基づいて、過去の運賃改定時における逸走を参考にして上限変更認可申請を行っていると思われるが、そもそもその逸走の算定根拠が不明瞭かつ不十分です。

公述書に記載の図5で該当する資料を抽出したものを載せていますが、図の太枠で囲った部分を御覧いただきますと、改定率7.1%に対して増収率5.0%をうたっています。ところが、その2%程度の逸走の根拠が見当たりません。申請者による定期及び定期外の運賃改定は、複数回の消費税増税を受けた改定、及び時限措置として実施された令和5年3月の時差通勤定期券、オフピーク定期券のこれに伴う価格改定を除き、旧国鉄時代に実施された改定が最後となるはずですが、算定要領の条文に基づくなら、今回の運賃改定は、旧国鉄時代と同様に賃率の改定に当たります。よって、当時の逸走分を今日の物価を加味した上で申請者の事業エリア相当に当てはめて、今回の申請に当た

る逸走を算出することが適当です。

しかし、申請者のプレスリリース４ページ目及び補足資料２ページ目に、逸走を考慮した増収率は明記されているとはいえ、それらにも添付文書にも逸走の算出根拠には触れておらず、当然、従事員にも説明はありません。ゆえに、収入現価総括表で示された定期外及び特別急行料金等の逸走が２％程度とは、信頼性のある数字とは言えないと考えます。旧国鉄時代の運賃改定に関する資料がないためか、競合する鉄道事業者の運賃改定の例を参考にしたのか、何かしらの理由または根拠を明示して、逸走について説明すべきです。

以上の理由から、私は今回の運賃の上限変更認可申請についてはこれに反対し、貴審議会において、申請却下の答申をなされるよう申し上げます。相次ぐ部内要因の事故や事象に向き合わず、現場従事員の経験に基づく声を無視して輸送品質を低下させ、払うべき手当も正しく支払わず、利用者の声を傾聴せず、公共交通機関であることを忘れて、金の亡者になったと言える申請者が、一般公述を機に今回の申請を再考し、その社員で組織された労働組合、利用者、そして社会との丁寧な対話を通じて、真に三方よしとなる運賃改定を行うことを切に願います。

なお、今回公述の場では、私は自らの身分を明らかにして、このように意見を述べています。この結果、申請者による部内規程または国内法令に基づく処分は甘んじて受け、または訴訟等を受けて立つ所存であります。

私は相応の覚悟でこの公述の場に臨んでおりますので、これまでに述べた意見を真摯に受け止め、御対応いただくよう望みます。

以上です。御清聴ありがとうございました。

【高橋 恒太氏（会社員）】

では、公述を始めさせていただきます。

このたび、反対の立場で公述をさせていただきます高橋と申します。会社員をしております。公述書に関しては事前に提出しており、１５分で全て読むということは不可能でございますので、本日の公述は皆様が公述書を読まれているという前提で、一部を補足する形で進めさせていただきます。

配信を御覧の皆様も、まだお読みでない方がいらっしゃいましたら、運輸審

議会のホームページで公述書をダウンロードしてお読みください。

まず初めに、申請内容について公述いたします。昨今の物価高、人件費高騰の情勢を踏まえて、一切の値上げをするなというのは不可能な話でございますし、それを求めるつもりはありません。しかしながら、明治以来からの複雑な運賃体系について時代に合わせて見直すのは必要だと思いますし、1つの運賃表にして分かりやすくするのは今すぐにでもやるべきだと考えております。

今回の申請内容を見る限りでは、現行運賃における矛盾点、例えば距離が倍になった場合に運賃が倍以上になるといった点は是正されておらず、また、利用者が多く収益率の大きい区間を狙い撃ちにして、最大25%もの大幅な値上げをするというのは到底許容範囲を超えていると思われます。逆に、利用者が少なく採算の合っていない区間が幹線運賃の1.1倍では安過ぎるので、単独で黒字になる水準とまでは行かなくても、ある程度は引き上げるべきではないのでしょうか。そして、きめ細かく運賃設定をするには「擬制キロ」というものを活用すべきであると考えます。「擬制キロ」とは運賃計算用に設定されたキロ数であり、例えば1つの運賃表であっても、東京山手線内とか私鉄との競合区間は0.8倍のキロ数で計算、東京電車特定区間は0.95倍のキロ数で計算、また、地域によっては1.5倍や2倍といった路線実態に合わせた運賃設定が可能になります。

また、現在、ICカードを利用した場合には1円単位の運賃が採用されておりますが、それであれば、現在の間値で計算する方式ではなくて、キロ地帯ごとに上限値で計算する方法に改めた上で、ICカードで乗車する場合には1キロメートル単位の一直線の運賃で計算するということも可能になると思います。ちなみにざっと計算した限りでは、現行のキロ地帯の間値で計算したものを賃率そのままに上限値に上げるだけで、ほぼ同じような運賃改定の内容にできるというふうな計算としております。

ICカード等を使うことで解決できる矛盾点を放置したまま、誠意を持って制度設計をすることなく、ただ単に大幅な値上げを行うというのはあまりにもずさんであると言わざるを得ないと考え、運輸審議会の皆様におかれましては、今回の運賃改定申請について、「却下」という判断を下していただき

たくお願い申し上げます。

運賃制度の変革に関してはさらに議論を深める必要があると思いますし、私自身、J R の運賃制度については20年以上研究してきましたが、もし今の時代に合わせた新しい運賃体系について、今後、意見交換のできる場を設けていただけるということであれば、協力を惜しむつもりはありませんので、事業者側から御連絡をいただければと思います。値上げに関してはやむを得ないと思う部分もありますが、やるのであれば矛盾のある部分についてきちんと整理して、今の時代に合った、より適切な運賃制度をつくるべきではないでしょうか。

次に、これまでの37年間で申請者であるJ R 東日本が値上げを申請できるにふさわしい取組を行ってきたかについて公述したいと思います。

まず値上げに関して、消費税改定や交通バリアフリー料金の設定を除いて一度もしていないと申請書には記載しておりましたが、回数券や往復割引の廃止、青春18きっぷの改悪を主導し、週末パス、横浜フリーきっぷ、Wきっぷなどの割引乗車券類を廃止し、新幹線や特急列車の自由席を廃止することによる実質的な値上げなどで利用者の負担は増え続けてきました。1つ例を挙げるとすれば、東北新幹線の水沢江刺からいわて沼宮内、極端な例かもしれませんが、盛岡で自由席と普通車空席を乗り継ぐ場合に、盛岡で特急料金を打ち切り計算する。あるいはごく短距離の利用なのにもかかわらず、追加料金のかかる指定席を取らされるという運用がなされていると聞いております。これは非常に問題であると考えております。

フリーきっぷの類いを廃止する場合には、決まって「便利なSuicaをご利用ください」と言っていますが、Suicaは定価が基本であって、割引きっぷの代わりになるものではないのではないのでしょうか。

また、ダイヤの面です。ダイヤの面では、社会問題とも化した京葉線問題を筆頭に、快速列車を削減することによるスピードダウンと、それに伴う沿線価値の低下が見られました。乗車券・定期券のみで利用できる列車のダイヤを改悪し、通勤快速を特急に置き換え、設備のレベルを意図的に下げることもなどを行うことで、追加料金を支払わざるを得ないという状況を作出したのも事実上の値上げにほかなりません。車両の面では、路線によっては国鉄からの従来

車よりもサービス品質の劣る新系列電車を導入し、混雑緩和対策も増発や増結ではなく、乗車時間の長い中距離各線においても詰め込みの効くロングシート化で対応。新車の導入と引き換えに編成両数が短縮されて、日光線や宇都宮線においては、通学時間帯に積み残しが出て問題になったというのは記憶に新しいと思います。

同じＪＲでも、ＪＲ東海やＪＲ西日本では快速列車の多くが転換クロスシートでございます。申請内容にあるような大幅な値上げをしたいのであれば、ロングシート化による詰め込みではなく、増発や増結を行った上で快適性について考慮した車両にするなど、輸送品質のサービス品質の向上を図るべきと考えますが、いかがでしょうか。特に先日発表のあった八高線、釜石線に導入予定のＨＢ－Ｅ２２０系に関しては、ＳＮＳ上を中心にかなりの批判が集まっていることは御承知のとおりかと思えます。ＨＢ－Ｅ２２０系の問題点として、オールロングシートがあることだけでなく、車内スペースが狭く、定員数も座席数も少なく、荷物車や事業用車と見間違えるレベルの窓の小ささと少なさが挙げられます。

車両を新しくすればサービスが向上するとは限らず、適切に整備すれば問題なく使える現行車両、キハ１１０ですね。こちらをいとも簡単に廃車して、サービス品質の劣る新車を入れるために値上げを申請するというのは認めるべきではないと思います。輸送品質の向上なくして値上げを認めるべきではない。これは当然のことと思いますが、皆様、いかがでしょうか。

次に、駅係員の知識レベルに関しても、国鉄継承の複雑なルールがさらに分割民営化やＪＲ各社の事情で複雑化する中で、時々すごく知識がしっかりしているな、勉強しているんだなと思う係員の方に出会うことがある一方で、「こんな基本的なことも分からないで、果たして正常な業務ができるのだろうか」と思わざるを得ないような知識レベルの低い係員に当たることも少なくありません。誤った取扱いを正しいと頑なに主張され、運輸局に連絡したり、ひどいときは警察を呼ばざるを得なかったこともあります。恐らく知識のない一般のお客様であれば、だまされたことにすら気がつかないのではないのでしょうか。

ＪＲ東海であればできて当たり前のことがＪＲ東日本ではできていない、

これは問題ではないでしょうか。しっかり勉強して真面目にやっている社員がいても、「これだからＪＲ東日本は駄目だ」と一くくりにされてしまい、報われない。現在のこの状況は現場を軽視している経営陣にも、研修不足やマニュアルの未整備などかなりの責任があると推察され、そういった状況を改めないまま、最大２５％もの大幅な値上げだけを認めてくれというのは、さすがに虫がよすぎる話なのではないでしょうか。

ＪＲ東日本では駅ナカ、不動産、金融などの関連事業の業績は好調ですが、本来の事業である鉄道にこそそのポテンシャルを生かして、大いに業績を伸ばしてほしいと切に願うものです。鉄道が好きで入社した人の中には、必ずや力を発揮する人材がいるものと信じております。関連事業で大きな収益を得ていることを考えれば、鉄道運賃の大幅な値上げをしなくても内部補助で賄える部分があるのではないかと思いますし、総括原価の算定において関連事業での収支に関してもある程度考慮に入れるべきなのではないかと考えます。

最後に、まとめに入ります。利用者負担の公平性と企業の努力が釣り合っていない現状では、申請を認可することは時期尚早と考えますので、今回の運賃改定申請については当然に「却下」を求めます。しかしながら、きちんと事業者側で内容を練り直した上で、公述書とか本日の公述において指摘した問題点を改める事業改善計画と合わせて、みなが納得できる内容で改めての申請がなされることを期待し、私からの反対公述とさせていただきます。また、運輸審議会の場に限らず、運賃制度の変革については国民的議論を行うことができるオープンな場が設けられることを期待します。

御清聴いただきまして、ありがとうございました。以上です。

（３）運輸審議会委員からの質問

【二村委員】

では、御質問申し上げます。まず、需要の動向についてお伺いします。公述書によりますと、今後鉄道の利用は減少するとのことでございますが、推計を拝見いたしますと、運賃改定後の需要見通しは、令和８年度に一旦減少するものの、以降、微増するものと推計されております。精緻な計算に基づく推定で

あるとは思いますが、この点につきまして、減少要因と増加要因、または定期外、定期の需要の推移など具体的に御説明いただきたいと存じます。

次に、収支率についてお伺いいたします。J R 東日本の鉄道事業は、決算上は経営黒字となっておりますけれども、収入原価上の収支率は赤字とのことでございます。また、需要見通しが令和 8 年度以降微増を示しているにもかかわらず、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伺っております。その主な要因につきまして、原価の増加要因とその金額規模など具体的に御説明いただければと存じます。お願いいたします。

【木村 法雄（常務執行役員）】

まず、御指摘の運賃改定後の需要の見通しについて御説明いたします。弊社の令和 5 年度の輸送人キロは、コロナ禍前の平成 3 0 年度と比較し、定期は 8 1. 4 %、定期外は 9 4. 0 %、全体では 8 7. 0 %と、コロナ禍前の水準には戻っていない状態です。一方で、弊社エリアの輸送量については、令和 5 年度または令和 6 年度において、既にコロナ禍からの回復状態に達していることがアンケート結果の分析により示されたことから、コロナ禍による行動変容の影響を考慮し、将来の輸送量を推計しております。

その上で将来の輸送量の推計に当たっては、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に、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御利用の減少を加味して算出いたしました。沿線人口は、東京エリアを除き減少見込みであるものの、G D P 成長率やそれに基づく 1 人当たりの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ものと見込んでおりますが、コロナ禍前と比較した平年度の輸送量は定期外が平均 9 7 %、通勤定期が平均 8 1 %であり、コロナ禍前の水準には戻らないと想定しております。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す。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おります。

続きまして、御指摘がございました弊社の決算上は黒字であるにもかかわらず

らず、収入原価上の収支率が赤字となる点について御回答いたします。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となっており、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となります。

具体的な収入と原価の見通しについてですが、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のっとり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おります。

【大石委員】

私からは３つの点について質問させていただきたいと思います。まずはサービスの向上についてでございます。冒頭陳述におきましては、サービス向上のための今後の取組について、羽田空港アクセス線の整備などについて御説明いただきましたが、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ていたり、それからチケットレス化に伴ってみどりの窓口が減少したりと、利用者からは不便が生じているという声が届いております。これらを戻してほしいとの声もあると認識しておりますが、このような声にはどのように今後対応していかれるのか、お教えいただければと思います。

それから２点目、利用者への説明、激変緩和の検討についてでございます。今回の値上げ申請は鉄軌道事業のみの収支を基にしていることは承知しておりますが、会社全体としての業績が大変好調な中、なぜ今、運賃改定が必要なのか等、利用者の皆様の理解を得るために、今後どのような取組を行っていく予定なのかお教えください。また、今回、電車特定区間、それから山手線内の運賃区分を、幹線に統合し平準化を図るとのことですが、統合することで首都圏エリアの運賃についてはかなり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ます。このため、段階的に運賃改定を行うなどの激変緩和措置を行うことも考えられると思うのですが、今回そうしないことの理由は

何なのか。また、一部に特定区間運賃を残すということでしたが、この理由についても御説明いただければと思います。

それから、3点目につきまして、オフピーク定期券について質問させていただきます。オフピーク定期券は今回の申請とは直接関連しないことは存じておりますが、昨年度から、混雑緩和を目的に通常の定期券を値上げする形で、電車特定区間内に導入されているオフピーク定期券について、その導入実績や混雑緩和の効果はどのような状況か教えていただければと思います。仮に想定と比べて導入実績や混雑緩和効果が低い場合、その要因についてはどのように分析しておられるでしょうか。販売枚数を増やすために、J R E ポイントの還元やオフピーク定期券そのものの値下げで増収とならないよう対応しているということは存じておりますが、その効果と状況についても教えていただけるとありがたいです。また、最終的に来年度までの3年間の検証期間終了後も増収が発生した場合は、利用者への還元はどのように行われる予定かも教えていただけますとありがたいです。

以上です。

【熊本 大嘗（執行役員鉄道事業本部モビリティ・サービス部門長）】

ただいまいただきました御質問に対して、御回答させていただきます。

まず、御指摘がございました首都圏の路線における輸送体系の見直しやみどりの窓口の体制についてでございます。列車の増便等の輸送体系の見直しにつきましては、お客様の御利用状況に合わせて、都度適切に判断をしながら行っております。現時点ではコロナ禍と比較すれば御利用は回復傾向にございますが、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確保しております。なお、御利用が増えている線区については増発を行い、必要な輸送力を確保していく考えであり、令和7年3月のダイヤ改正においては、山手線において朝ピーク時間帯を含めて増発を行うほか、南武線においては夕方の混雑している時間帯で増発を行うなど対応を行う予定でございます。

次に、みどりの窓口の体制について、弊社は将来的に窓口がない販売体制のシフトを目指す中で、窓口の体制を見直してきたところでございますが、「え

きねっと」の御利用状況や窓口でお待ちいただく状況などを勘案し、昨年5月時点で縮減は一旦見合わせ、お客様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実施していくことといたしました。また、繁忙期においては、臨時に窓口を開設して対応してございます。また、北千住駅におきましては、年間を通じて開設できる環境が整ったことに加え、私鉄との結節点であること、周辺駅のみどりの窓口における混雑緩和や、「話せる指定席券売機」の待ち時間の短縮などを勘案し、令和6年10月1日に窓口を常設いたしました。併せて「えきねっと」や指定席券売機の機能拡充を順次実施してございます。

弊社を取り巻く環境の変化として、鉄道を御利用になるお客様の減少、社員数の減少、システムの進化などが挙げられますが、安全の確保を前提に限られた経営資源を効率的に配置し、鉄道を運営する必要がございます。引き続き御利用状況や環境の変化に合わせて、お客様の利便性や快適性に配慮しながら柔軟に対応していきたいと考えてございます。

続きまして、運賃改定の必要性など、鉄道を御利用になるお客様の御理解を得るための取組について御回答申し上げます。

まず、コロナ禍を経て、弊社を取り巻く社会環境の変化が加速し、鉄道事業の収益確保が厳しさを増す中、安全な鉄道輸送サービスを維持していくために、弊社は今後も車両・設備の更新等の投資に加えて、激甚化する自然災害に備える設備投資を継続していくことをお客様に御理解いただく必要性があると考えてございます。

その上で、運賃改定の必要性、申請概要などの御説明について、弊社ホームページに運賃改定に係る特設サイト「運賃改定の申請のお知らせ」を開設し、駅頭にはポスターを掲出することで、お客様に広く周知を行っております。今後、認可を得られた後には、改定内容を分かりやすく記載したパンフレットなどを作成するとともに、マスメディアや交通広告等、多様なメディアを活用した周知を計画しており、お客様の御理解を得られるように努めてまいります。

次に、首都圏の運賃体系の見直しに対する御質問について御回答申し上げます。

電車特定区間及び山手線内運賃につきましては、国鉄時代の昭和59年に

当時の列車運行形態、輸送実績、線区別収支、民鉄競合区間を考慮し、大都市圏の運賃を据え置く形で導入され、昭和61年9月の運賃改定時に現在と同様の運賃体系が確立されました。その後は基本的な運賃体系は見直しをされておらず、当時の運賃水準のまま約40年が経過してございます。

この間、首都圏では弊社の鉄道路線に対する旺盛な需要にお応えするため、最新車両の導入や増結のほか、湘南新宿ライン・上野東京ラインの運行や、りんかい線・相鉄線との相互直通運転など、輸送サービスの向上と乗換え解消による混雑緩和を着実に進めてまいりました。

また、御利用の多い駅を中心に駅舎改良やホームの拡幅、ホームドアの設置等を積極的に進めてまいりました。これらの様々な施策の実現には巨額の設備投資が必要であり、これまでの関東圏に対する設備投資額は全体の約7割程度を占めております。今後もホームドアの設置につきましては、令和13年度末頃までに、東京圏在来線の主要路線330駅758番線にホームドアを導入することを目標としており、これらの投資や輸送改善等のサービス向上策を継続的に実施して、お客様により安全で快適に御利用いただける形で還元できるよう努めてまいります。

このように、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や、新たな生活様式の定着による御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、弊社の他の路線と整合性が取れないことから、今回幹線の運賃レベルまで引き上げることといたしました。

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現在の他の鉄道事業者との運賃と同等の水準にとど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、シンプルで分かりやすい運賃体系とするものであり、激変緩和措置を実施する必要はないと考えてございます。

また、特定区間運賃につきましては、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区間の見直しは行われてございません。一方で、特定区間運賃が運賃体系の複雑さの一因となっていることや、設定当時から

の路線形態が変化していることに鑑み、現在の競合状態の分析を行った結果、弊社の路線で流動が少ない区間や直接的な競合関係と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いたしました。

なお、今回、特定区間運賃を存置した区間の今後の方向性につきましては、現在では未定でございますが、運賃改定後の御利用状況や他の鉄道事業者との競合状況等を考慮した上で検討を行ってまいりたいと考えてございます。

最後に、オフピーク定期券に関する御質問について御回答申し上げます。

オフピーク定期券は導入から1年後には設定エリアの電車特定区間完結となる通勤定期券の約17%の御利用を想定しておりましたが、令和7年1月期の実績では約9.6%となっております。また、オフピーク定期券の導入により、オフピーク時間帯に利用を切り替えたといえるシフト率につきましては、オフピーク定期券導入前の令和5年2月と比較して約1%と分析しております。

オフピーク定期券の導入に際しましては、通勤定期券全体の運賃収入を増加させないことを前提に、通常の通勤定期券を1.4%値上げし、オフピーク定期券は10%値下げをして設定いたしました。オフピーク定期券の購入率が当初想定よりも低い値で推移していることから、現時点では増収となっております。

このような状況を踏まえ、令和6年10月にオフピーク定期券を通常の約15%引きの水準に値下げを行いました。今後、認可期間の令和5年度から7年度までの3年間の増収の有無等について検証を行います。この結果、仮に増収となった場合は、増収分において御利用いただくお客様への還元を実施することが求められていることから、詳細について別途、国土交通省様と協議を行っていく予定です。

一般的にオフピーク定期券のような新たな商品が社会に浸透するには一定の時間が必要と考えてございますが、購入率が想定よりも低い値で推移している要因としては、一般の企業などにおいて全社員が利用できる商品性ではないため、公平性の観点から社員に推奨しにくいこと、勤務制度の見直しや経理システムなどの対応、柔軟な働き方ができる環境への整備にコストがかか

ることなどが挙げられます。今後も定期券の更新時期の機会に宣伝展開を実施し、引き続き目標達成に向けて継続して取り組んでまいります。

なお、運賃改定後におきましても、混雑緩和に資する取組として、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届出により設定することとしております。今回の運賃改定後の令和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のっとり、オフピーク定期券も上限運賃まで引き上げたものとして算出しております。また、現在はオフピーク定期券を電車特定区間内の相互発着となる区間に設定しておりますが、電車特定区間運賃の廃止に伴い、設定エリアを一部拡大する予定です。

以上をもちまして、御質問への御回答といたします。

【吉田委員】

私からはまず、安全・安定輸送の関係についてお聞きします。

昨年、輪軸組立て時の不正や東北新幹線の列車分離、オーバーランなどの安全を脅かす事象がありましたが、これらの事案に関する再発防止策をお伺いしたく存じます。

また、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か、御説明いただきたく存じます。

それから、輸送障害の発生防止のために具体的にどのような対策を行っているか。また、輸送障害が発生した後、利用者への影響を最小限にとどめることや早期に運転を再開することに向けて、どのような対策を行っているかについて御回答をお願いいたします。

次に、人材確保についてお伺いしたいと思います。

今回、申請理由として人材の確保と定着に向けた待遇改善を挙げておられますが、具体的な課題とそれに対する対応策をお伺いしたく存じます。

また、女性や外国人、障害者など多様な人材の確保のための取組とそれによる現時点での効果について御説明をお願いいたします。

以上、お願いします。

【熊本 大嘗（執行役員鉄道事業本部モビリティ・サービス部門長）】

まず、弊社におきまして、鉄道に対する信頼を損ないかねない不適切な事象や安全を脅かす事象を発生させましたことを改めて深くおわび申し上げます。

このたび、再発防止の取組について御説明を申し上げます。

平成29年に基準範囲外の輪軸が発見され、調査を行いました結果、輪軸の圧入値についてデータの改ざんがあったことが判明いたしました。なお、規定値を外れた輪軸のうち営業運転に使用する66本につきましては、お客様に安心して御利用いただく観点から、令和6年11月までに全ての交換を完了してございます。弊社のマネジメントとして輪軸組立て作業における「圧入力値」の管理状況などを関係会社と速やかに共有し、正しい記録と確認を徹底しております。今後も厳正なデータの管理を行い、より安心して信頼いただける車両を提供できるよう、弊社グループ全体で取り組んでまいります。

また、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よ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おります。それに加えて今年度は、輪軸組立てにおける不適切事象を受け、データの書換えは不可、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ところでございます。

2点目に、令和6年9月19日に東北新幹線古川－仙台間を走行中の「はやぶさ号」と「こまち号」の連結部が外れ停車した事象について御説明申し上げます。本事象は、「こまち号」車両の製造過程で混入した金属片により運転台に設置されている「併合作業が完了しない場合に扱うスイッチ」の端子間が短絡し、本来スイッチを扱うことで電氣的につながる箇所が強制的につながり、連結器が外れたと推定しております。そのため、連結器を分割させる回路が走行中に動作しないよう再発防止策を実施いたしました。

3点目に、令和6年3月6日に東北新幹線郡山駅で「つばさ号」が停車の際、滑走により所定停止位置を大幅に行き過ぎて停車した事象について御説明いたします。本事象の対策として、車両の滑走に対してブレーキ力を維持する制御に変更することや、自動的にブレーキがかかり始める地点を手前に変更す

るなどの対策を講じましたほか、大幅な滑走が発生しにくいE 8系車両に計画どおり置き換えていくこととしてございます。

輸送障害の対策につきましては、輸送障害が発生させないこと、また、輸送障害が発生した場合に、影響拡大の防止が重要であると認識しておりまして、お客様への御迷惑を最小限にとどめるために、運転可能な区間で折り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行ってございます。

車両や設備の故障など、弊社に起因するものにつきましては原因究明と必要な設備改善を実施しております。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及び地上設備の強化も行っております。あわせて、車両のビッグデータを活用するモニタリング技術を使った故障の予兆把握と改善により、輸送障害の発生防止に努めております。また、自然災害によるものにつきましては、気象状況の早期把握による輸送計画の変更や、災害の被害を最小限に抑えるための設備改良を実施しております。

輸送障害時の早期の運転再開につきましては、早期復旧のための故障即応拠点や訓練設備の整備、取替え部品の適正配備を実施しているほか、系統を超えた自律的で迅速な現場への駆けつけにより、お客様の救済等に対応することで、運転再開時分の短縮に努めております。また、対策本部の設置・対応訓練の実施や、警察、消防との連携強化にも取り組んでございます。

続きまして、人材確保に対する御質問について御回答申し上げます。

現状、事業運営に必要な社員数を確保しており、採用についても計画どおり採用数を確保できるものの、少子化による生産年齢人口の減少など、採用応募者数が減少傾向にあるなど厳しさを実感してございます。弊社を取り巻く厳しい社会環境もあり、今後、人材確保が厳しい状況になることが見込まれます。

一例としまして、限られた人的リソースでの鉄道事業業務を運営継続していくため、ワンマン運転の推進やD Xによる業務プロセスの改革、組織の統廃合などを引き続き実施し、より生産性の高い業務体制を構築してまいります。

また、人材確保に向けた処遇改善においては、社員のエンゲージメントや人

的資本の価値向上に資する賃金の引上げに加え、勤務制度の見直しや福利厚生
の充実といった労働条件の向上等を継続的に実施するほか、仕事のやりが
いを高めることなどを含めた総合的な処遇改善により社員に還元すること
で、「仕事を通じた達成感・充足感」を高めていくことが重要だと考えており
ます。

弊社のグループ経営ビジョンに掲げる労働条件の向上を通じた「社員・家族
の幸福の実現」に向け、令和6年度は、博士号取得者の初任給引上げや奨学金
の代理返還制度の新設、子育て支援の拡充等の処遇改善を実施するほか、令
和7年度は新卒初任給の引上げや、育児・介護関連の勤務制度を新設・拡充して
まいります。

また、鉄道工事におけるパートナー会社を含めた人材の確保に向けた取組
としては、工事の平準化や適正な工期・工事費・施工内容の設定、さらに作業
の機械化、作業間合いの拡大、一部路線運休による日中帯工事の実施などによ
り、作業能率の向上と労働環境の改善に努めております。

社員の採用に当たっては人材の多様化が重要と考えておりまして、お客様
のニーズに迅速に対応できるよう、多様な経験やスキル、価値観を持った人材
の採用に向け、経験者採用・ウェルカムバック採用の通年化やジョブ型採用な
どを導入してまいります。

女性の採用につきましては、毎年、女性の採用数を35%とする目標を立て
て取り組んでおりまして、現在、全社員の2割は女性となっております。

障害者の採用につきましては、法定雇用率を上回る水準の雇用率を維持し
ているほか、採用だけでなく様々な職域において障害のある社員一人一人が
自身の能力を十分に発揮できるよう、ソフト面、ハード面から働く環境づくり
に取り組んでおります。

以上をもちまして、御質問の回答とさせていただきます。

【三浦委員】

それでは、私のほうから、電車特定区間、山手線内運賃区分の廃止について
まずはお伺いいたします。

今回、「電車特定区間」、「山手線内」の運賃区分を「幹線」に統合するこ

とで、首都圏エリアの運賃の値上げ率が高くなりますが、これによって首都圏エリアの利用者からの収益をもって、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たように思われます。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をされていかれるのでしょうか。まず、その点をお伺いしたいということと、さらに地方路線と地方創生についてお伺いをいたします。

御社は多くの赤字路線を抱えているものと思われませんが、既に幾つかの路線においては、今後の在り方についての地元との協議も行われているものと認識しております。御社としてこうした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おられるのか、お聞かせいただきたいと思います。また、今後の地方路線の活性化に向けて、何が重要なことだと考えておられるのかについてもお伺いしたいと思います。

さらに地方創生の取組について、冒頭陳述でも御説明をいただいておりますが、これらの取組を路線の活性化にどう結びつけていくのか、お考えがあればお聞かせいただきたいと思います。

よろしく願いいたします。

【木村 法雄（常務執行役員）】

まず、御指摘ございました、電車特定区間、山手線内の運賃区分の廃止について御説明をいたします。

今回の運賃改定におきまして、首都圏エリアでの改定率が大きくなるのは、他事業者との運賃格差の縮小や、新たな生活様式の定着による御利用状況の変動などの大きな環境変化がある一方で、これまでと同様に運賃改定後についても、首都圏エリアにおいて重点的に安全・快適な設備の維持更新や輸送改善・サービス向上に向けた設備投資及び修繕などを実施していくためであります。今後もこれらの投資に必要な原資を安定的に確保していくために、首都圏エリアを御利用の多くのお客様に御負担をお願いするものであり、御理解をいただきたいと思いますと考えております。

一方で、内部補助の構造が強化されるのではとの御指摘については、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おります。弊社が今後とも健全な鉄道事業を維持、発展させていくためにも、今回の改定について御理解をいただきたいと考えてございます。

次に、地方路線の現状や今後の活性化について御回答いたします。

まず、地方路線においては、御利用状況が重要であると考えており、お客様の御利用が極めて少ない路線は、基本的に大量輸送という鉄道の特性が十分に発揮できないと考えております。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、沿線の方からも御理解・御協力を得ながら、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お示しした上で、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おります。

こうした路線の沿線地域において、活性化に向けての方策は地域や事情により様々と考えられますが、弊社といたしましては、輸送サービスに限らず広い視点での地域においての課題を共有いただいた上で、どのような観点からお役に立つことができるのかを「地域に生きる企業」として地域に寄り添って議論をし、具体的な解決策を継続して実施していくことが重要であると認識しております。観光や生活ソリューションサービスなどの面で、幅広く弊社がお役に立てるものと考えております。

弊社グループは、「地方を豊かにすること」を使命の一つとしており、持続可能な形で地域の公共交通を維持することも含め、様々な事業展開を通して、沿線地域の活性化にこれからも貢献してまいりたいと考えております。

以上をもちまして、御質問への御回答といたします。

（４）申請者による最終陳述

【喜勢 陽一（代表取締役社長）】

本日、運輸審議会におかれましては、弊社が令和６年１２月６日に申請いたしました「鉄道事業の旅客の運賃上限変更認可申請」に関する公聴会を開催していただきましたことにつきまして、改めて御礼を申し上げます。

最終陳述に当たり、一般公述人の皆様から示された御意見に関して、弊社の見解を述べさせていただきます。

まず、弊社は昭和62年4月の会社発足以降、鉄道事業の安全・安定輸送の確保や、サービス品質の向上などに必要なコスト増を、生産性向上などの経営努力により吸収し、消費税率の改定や法令に基づく鉄道バリアフリー料金の設定以外は、基本的に運賃水準を約40年間維持してまいりました。しかしながら、今後想定される人口減少などの厳しい経営環境の変化の中で、鉄道事業を将来にわたってサステナブルに続けていくためには、経営努力のみでは限界があり、今回の認可申請に至りました背景事情につきまして、改めて御理解をいただきたいと存じます。

その上で、小井土公述人からは、電車特定区間と山手線内の改定率が高く、特に通勤定期運賃の改定率が高いのではないかと御指摘をいただきました。電車特定区間と山手線との運賃は、弊社の前身であります国鉄末期の昭和61年の設定当時の運賃水準のまま、約40年が経過しております。

この間、同エリアにおいては、鉄道事業の安全・安定輸送に関わる投資はもとより、直通運転サービスの実施や新型車両導入、車両増結等の輸送サービスの向上や、駅舎改良、ホームドアの設置などを重点的に推進してきており、現在でも多くの投資を継続しております。

一方で、同エリアを運行する他の鉄道事業者の運賃水準も上がり、競争環境が変わる中、同エリア内のみに特に低廉な運賃を設定し続けることは、民間会社としての経営合理性を欠き、弊社の他路線との整合も取れないことから、幹線の運賃と統合したいと考えております。

また、通勤定期運賃につきましては、国鉄時代の国有鉄道運賃法による割引率の制約がありましたため、これまで6か月定期運賃を中心に割引率が過大となっている区間がございました。今回の改定では、定期運賃を他の鉄道事業者と同様の運賃方法に変更いたしますことから、結果として値上げ幅が大きくなっている区間が出てきたものであります。なお、通学定期運賃につきましては、家計への影響を考慮し、幹線及び地方交通線の運賃は据え置くとともに、割引率を拡大しております。

このように長年見直しが行われてきませんでした弊社の運賃体系を現在の経営環境に合わせるための改定となりますので、何とぞ御理解いただきたいと考えております。なお、首都圏エリアでは、時差通勤という社会的要請を踏

まえ、朝通勤のピーク時間帯をずらして御利用いただくことで割安に御利用いただけるオフピーク定期券を対象範囲を拡大の上継続して設定いたします。

さらに、鉄道バリアフリー料金を廃止することで、料金設定時に公表したバリアフリーの整備計画は履行されるのかという御質問につきましては、現在の料金水準では、昨今の工事費高騰の中、公表時に想定した約6,000億円という総整備費を前提としても、総徴収額が半分程度しか収受できない見込みであることなどから廃止することといたしました。弊社といたしましては、令和4年4月に発表いたしましたとおり、令和13年度までにホームドアを330駅758番線に拡大する整備計画を変更するものではなく、確実に整備を進めております。

続いて、大汐公述人からは、申請内容について説明を求められる社員への説明の在り方につきまして御指摘がありました。もとより今回の申請内容に関する情報は法令上弊社の経営に関する重要事実該当し、社内外に対して厳格な情報管理を求められているものであることから、当然ながら、事前に社員にその内容を周知することができる性質のものではありません。私どもの経営姿勢を問われる筋合いではありません。したがって、申請後、その公表と同時にお客様から御質問を寄せられることを想定し、速やかにプレス資料や補足資料のほか、申請概要や運賃改定のポイントを絞った資料を全社員に送付し、社員周知を図っております。さらには、社員への教育につきましても、認可をいただいた後、詳細な取扱いが決まり次第、適切に実施していく予定であります。

また、収支率等の算定に当たりましては、国土交通省が定める収入原価算定要領に基づいて適切に計算しております。

加えて、御利用が回復傾向にもあるにもかかわらず、なぜ上限運賃の変更認可申請を行ったかという御指摘につきましては、繰り返し申し述べておりますが、弊社では経営環境の変化により収益確保が厳しさを増す一方で、今後とも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の修繕、さらには人件費を含めた労働条件の向上等に必要な資金を長期的・安定的に確保することが課題

となっております。今後も事業継続に必要な対応を着実に実施していくため、弊社の経営努力を前提として運賃の上限変更について認可申請をしたものでありまして、御理解いただきたいと考えております。

高橋公述人からは、運賃計算上の矛盾点やその解決策等につきまして、新たな視点の御提言をいただきました。また、地方交通線の運賃の在り方の御提起もいただきました。ここで運賃計算の仕組みについて御説明いたしますと、弊社を含むＪＲ各社の運賃は国土交通大臣が定める「指針」に基づき、通算制と遠距離通減制を維持することが課せられており、ＪＲ他社の路線とまたがる場合は、全区間の距離を通算して運賃を算出し、弊社区間の加算額を合算する「通算加算方式」を適用しなければなりません。弊社の運賃のキロ刻みを変更する場合や、新たに擬制キロを設定する場合には、ＪＲ他社の路線にまたがる区間での運賃設定時の課題が生じることから、現状どおりとしたいと考えております。また、地方交通線のさらなる運賃値上げにつきましても、同様の事由から慎重に検討する必要があると考えております。御提言いただきました内容につきましては、今後の運賃制度を検討する際の参考とさせていただきたく存じます。

地方路線においては、その在り方を検討する上で御利用状況が重要であると考えており、大量輸送という鉄道の特性が発揮できない路線につきましては、まず地域の皆様と観光事業などを通じて御利用の増加に取り組むとともに、設備のスリム化や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、それでもなお御利用の厳しい路線につきましては、鉄道存続やバス転換等の前提を置かず、地域の皆様に御利用状況の推移や幅広い選択肢をお示した上で、地域と一緒に「持続的な交通体系」を構築していく考えで取り組んでおります。

また、弊社のサービスにつきましても様々な観点から御意見をいただきました。新型車両はメンテナンスしやすい車両となり、安全性や効率性を大幅に向上させてきており、エネルギー効率も大幅に改善しております。また、列車の両数や運行ダイヤは御利用状況により適宜見直しを行っており、今後ともダイヤ改正等のタイミングで改善を図ってまいります。

さらに、みどりの窓口の体制につきましては、弊社においてもインターネッ

トによる購買の拡大という社会全体の消費行動の変化や想定される人手不足などを踏まえ、将来的に窓口によらない販売体制へのシフトを目指すことに変わりはありませんが、足元の状況を踏まえ、これ以上の縮減は一旦見合わせて現行の体制を基本的に維持し、繁忙期には販売窓口を増設するなどの対応を取らせていただいております。窓口の係員の対応につきましても、お客様に御迷惑をおかけすることがないように、接遇レベルや業務知識の向上に取り組んでまいります。

これまで申し述べましたとおり、人口減少や少子高齢化など、鉄道事業全体を取り巻く環境はこれからも非常に厳しいものと見込んでおりますが、弊社といたしましては、経営のトッププライオリティと位置づけております「安全」を今後とも堅持する中で、サービス品質の向上を図り、さらなる利便性の向上に向けて、これからもお客様の日々の生活を支え、将来にわたって持続可能な鉄道となりますよう、社を挙げて努力を続ける所存でございます。

運輸審議会の皆様におかれましては、運賃の上限変更につきまして、かような事情を御賢察の上、お認めくださいますよう重ねてお願いを申し上げます。

本日は誠にありがとうございました。

以上