

鉄道事業会計規則の一部を改正する省令案及び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一部改正案等に関する意見募集の結果について

令和 6 年 4 月
国土交通省鉄道局

国土交通省では、本年1月26日（金）から2月24日（土）まで、鉄道事業会計規則の一部を改正する省令案及び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一部改正案等について、e-GOVを通じてご意見を募集しました。

お寄せいただいたご意見とそれに対する考え方について、別紙のとおり公表します。

皆様のご協力に深く御礼申し上げますとともに、今後とも国土交通行政の推進にご協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

【本件に関するお問い合わせ先】

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（内線40634）

国土交通省鉄道局都市鉄道政策課

電話番号 03-5253-8111（内線40453）

(別紙)

鉄道事業会計規則の一部を改正する省令案及び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一部改正案等に関する意見募集に対して頂いたご意見と国土交通省の考え方

○パブリックコメント意見提出総数：128件

○意見募集期間：令和6年1月26日（金）～令和6年2月24日（土）

	ご意見要旨 ※同旨のご意見はまとめています。	国土交通省の考え方
【減価償却費の計上方法について】		
1	現行の総括原価方式にも続く上限認可制が継続する限りは、減価償却費の算定方法として、第2章第3節12（1）及び（2）の双方を継続していただきたい。	ご意見を踏まえ、対応してまいりたいと考えています。
2	この減価償却費の算定方法は、運賃水準の急激な上昇につながる可能性がある。経営の効率性と利用者のニーズの両方を考慮した方法の検討が必要。	上限運賃の認可に当たっては、「JR旅客会社、大手民鉄及び地下鉄事業者の収入原価算定要領の運用について」2（3）のとおり、今回の見直しによる減価償却費の算定方法を用いるときは、これにより運賃水準が急激に上昇し利用者の利益を損なうことのないよう留意することとしています。
3	事後検証は事業者の努力を阻害するものであり、不適切。算定対象期間中の減価償却費等の予定額が実績に達しない場合に、サービス改善等に資する新たな設備投資への充当や、運賃値下げの原資への充当等の対応は控えていただきたい。また、認可の有効期間終了日の翌日から起算する新たな平年度収入・原価を確認することは、事業者の創意工夫を阻害しかねない。	減価償却費等の実績額が予定額に達しなかったときの差額分については、利用者保護の観点から、利用者のサービス改善等に資する新たな設備投資により利用者に還元していただくことが必要ですが、大規模災害等の想定しない要因による影響については、必要に応じて考慮することを考えています。
4	減価償却費の特別な取扱いに係る事後チェックに当たっては、一律に減価償却費等の金額のみで判断するのではなく、コストダウン等の事業者努力や、申請時に想定しえない要因による影響を加味したうえで判断していただきたい。また、利用者のサービス改善に資する新たな設備投資実施におい	

	ては、本制度を活用することによる法人税相当額や、事業者努力・想定しえない要因などによる影響を考慮し、事業者インセンティブとの両立を図っていただきたい。	
5	政策的に必要性が高く加速化すべき設備投資の類型は、時代とともに当然変化するものであり、例示された8つの類型以外も、適宜追加することとしていただきたい。	ご指摘を踏まえ、検討してまいりたいと考えています。
6	第2章第3節12(2)を活用して運賃改定を実施する会社は、例示された類型を念頭に将来にわたる設備投資計画を策定していることから、例示された類型の見直しは慎重に検討していただきたい。	ご指摘を踏まえ、対応してまいりたいと考えています。
7	「政策的に必要性の高い設備投資」について、バリアフリー対策も明示的に含めるべき。	「JR旅客会社、大手民鉄及び地下鉄事業者の収入原価算定要領の運用について」2(2)アiiのとおり、政策的に必要性が高く加速化すべき設備投資の類型に「バリアフリー化関係」を明示的に含めています。
8	「政策的に必要性の高い設備投資」のうち、DX関連について、障害者を対象とした割引のキャッシュレス決済への対応を含めるべき。	ご意見として承ります。
9	減価償却費の前倒し方法については、税制上の特別償却に準拠した方法も可能としていただきたい。	減価償却費の水準を適切に事後チェックする上では、お示している前倒し方法とすることが必要であると考えています。
【研究開発費の取扱いについて】		
1	研究開発費をヤードスティック方式の対象経費から除外することは、鉄道事業者による新技術やサービスの開発を妨げる可能性がある。また、研究開発費の報告を新たに求めることは、鉄道事業者にとって負担が増大する可能性がある。	今回の見直しは、研究開発費が原因で非効率とみなされることのないよう、研究開発費をヤードスティック方式の対象経費から除外するものなので、鉄道事業者の研究・開発が促進されるものと考えています。また、研究開発費の報告については、鉄道事業者に過度な負担とならないよう、適切に研究開発費を計上しているかを確認するために必要最小限の内容を報告していただくこととします。
2	研究開発活動の状況及び研究開発費の金額は、「企業内容等の開示に関する内閣府令」	研究開発の計画の提出・公表は、企業における秘密保持等の観点から問題のない範囲

	<p>第三号様式 記載上の注意(14)に基づき、有価証券報告書において適切に開示しており、秘密保持・知的財産保護による事業者の競争力確保の観点から、計画の提出・公表については除外していただきたい。</p>	<p>で求めることを考えており、詳細については引き続き検討してまいりたいと考えています。</p>
<p>【人件費・経費の算定方法について】</p>		
1	<p>物価等の上昇が適切に運賃への転嫁を行えるような制度として頂きたい。</p>	<p>今回の見直しは、人件費・経費の上昇率を考慮することで、経費増を適切に運賃へ転嫁することを可能とするものであると考えています。</p>
2	<p>動力費の変動を総括原価に反映することで、運賃水準の上昇が起こる可能性がある。利用者の負担を増やさずに、効率的なエネルギー利用やコスト削減策の検討が必要。</p>	<p>安定的な鉄道輸送の確保が図られるためには、動力費の変動を適切に盛り込むことが重要であると認識していますが、ご指摘の点については、ご意見として承ります。</p>
3	<p>物価等の上昇率について、より短い期間での上昇率を用いた算出方法として頂きたい。また、直近の上昇率が当該期間の平均と著しく乖離している場合には、直近の上昇率を適用することも検討いただきたい。</p>	<p>申請年度の前年度(実績年度)を基準として、平年度3年間の原価を適切に見込むことができるよう、過去5年間の平均とすることとします。なお、直近に急激な景気動向の変化があった場合等は、合理的と認められる範囲で適切に設定することとします。</p>
4	<p>「物価上昇を上回る賃上げ」という政府の方針に相反することがないように、人件費上昇率が物価上昇率を下回る場合は、人件費上昇率は物価上昇率と等しい値としていただきたい。</p>	<p>仮に、全産業平均の人件費上昇率が物価上昇率を下回っている状況において、事業者が全産業平均の物価上昇率を上回る上昇率のベースアップの実績又は予定がある場合は、その上昇率の値を用いることも可能としています。</p>
5	<p>物価上昇率の算定にあたり、大手民鉄等の収入原価算定要領と中小民鉄の収入原価算定要領は別の取扱いか。</p>	<p>中小民鉄においても、大手民鉄等と同様の方法により物価上昇率を考慮することとします。</p>
<p>【特別損失・減損損失の取扱いについて】</p>		
1	<p>特別損失や減損損失の計上方法が公平かつ透明性を持っているか検討する必要がある。事業者間での不公平や不利益を生じないように、計上方法の再検討が求められる。</p>	<p>上限運賃の認可に当たって、特別損失の原価への計上の可否や、減損会計を適用した資産の減価償却費等の取扱いについては、可能な限り客観的な数値を用いるなど、適切に審査してまいりたいと考えています。</p>
2	<p>特別損失について、原則として3年間の平均値を用いた算出方法として頂きたい。ま</p>	<p>特別損失としての処理は頻度・額ともに年度による差が大きいため、短期間で平均を</p>

	た、直近の値が過去3年平均と著しく乖離している場合には、直近の値を適用することも検討いただきたい。	とった場合、原価に計上する額が極端に変動するおそれがあるため、10年平均とすることとしています。
3	大規模災害等により、鉄道施設の喪失若しくは修繕に伴う災害損失、災害損失引当金等の特別損失を計上することとなるが、「既存鉄道施設に係る耐震補強について」(関鉄一第2号平成25年4月1日)など、国土交通省の要請に基づく鉄道設備の耐震補強工事に係る費用のうち、特別損失として処理される費用も、総括原価に計上できることとしていただきたい。	特別損失として処理される費用の内容等も確認した上で、対応を検討してまいりたいと考えています。
【特別損失・減損損失の取扱いについて】		
1	自己資本比率は、取り巻く環境や市場動向にあわせて変化するものであるにもかかわらず、要領に定数として明記することは不合理であり、鉄道事業者が取り巻く環境や市場動向の変化に適切に対応できなくなるため、運賃改定申請時点の全産業の自己資本比率を適用させていただきたい。	自己資本比率については、「交通政策審議会鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会」第10回会合において、以下を踏まえて、引き続き30%に設定するとの方向性が示されたことを踏まえ、30%とすることとしています。 ・鉄道事業は規制産業であり、新規参入が制限される等の理由により、全産業と比べ事業リスクが相対的に低いとの評価もある。 ・類似の公益事業である電気及びガスの分野における自己資本比率はそれぞれ30%及び35%に設定されている。
2	改定案の事業報酬率は、各条件を満たした上でようやく加重平均資本コスト(WACC)相当に届くかどうかの水準であり、鉄道事業の適切な維持・運営の観点では不十分ではないか。	今般の報酬率の算出方法の見直しにおいては、鉄道事業の独占性・公共性に鑑み、鉄道事業者の経営の安定性と利用者利益の保全を考慮した上で、原案の設定としているものです。
3	資本コストや株価を意識した経営の実現に向けた対応が求められる上場会社においては、事業報酬の報酬率は各事業者が直近に開示した資本コスト(WACC等)を下回らない水準とし、各社それぞれに設定すべき。少なくとも、過去5年平均値では資本市場の直近の状況が反映されにくいいため、直近	申請年度の前年度(実績年度)を基準として、平年度3年間の原価を適切に見込むことができるよう、過去5年間の平均とすることとします。なお、直近に急激な景気動向の変化があった場合等は、合理的と認められる範囲で適切に設定することとします。

	1年間ないし最長でも原価計算期間同様の3年間にすることが最低限必要。	
4	事業報酬率の算出に用いる指標について、原則として3年間の平均値を用いた算出方法として頂きたい。また、直近の値が過去3年平均と著しく乖離している場合には、直近の値を適用することも検討いただきたい。	
5	債務実績利率平均の算出に当たっては加重平均で算出すべき。	ご指摘を踏まえて算出します。
【障害者割引について】		
1	別紙3で「学生、障害者等に対して行う割引（新たに実施する場合を含む）等の特殊要因にあつてはこれを考慮する」とありますが、具体的にどのように考えているのか知りたい。	割引による減収分について、運賃改定時に考慮することとしています。
2	諸外国では障害者だけではなく高齢者も運賃補助がなされていることから、日本でも障害者等の「等」に高齢者が含まれていると思いますが、「障害者等」ではなく具体的に「高齢者・障害者等」という表記をしてほしい。	現在、学生、障害者に対する割引が広く実施されていることから、「学生・障害者等」とすることとしています。
3	別紙3、(2)運賃収入の「学生、障害者等に対して行う割引（新たに実施する場合を含む）等の特殊要因にあつてはこれを考慮する。」が新たに記載された部分については評価したい。	ご意見として承ります。 なお、今回一部改定する「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」等は、運賃改定の際に必要となる収入原価の算定に使用するものです。運賃の内容について定める趣旨のものではありません。
4	「学生、障害者等に対して行う割引（新たに実施する場合を含む）等の特殊要因にあつてはこれを考慮する。」ですが、学生は学費・子育て費用、障害者割は障害者における収入の低さを考慮し、全ての鉄道事業者・全区間に例外なく適用した方が良いでしょう。	
5	鉄道事業者が障害の等級、介護者の有無、距離に関わらず障害者割引を実施する旨を算定要領に具体的に記載すべき。	

6	<p>「なお、学生、障害者等に対して行う割引（新たに実施する場合を含む）等の特殊要因にあつてはこれを考慮する。」の「障害者」を「身体障がい者・知的障がい者・精神障がい者その他一切の障がい者」とし、多くの事業者に見られる精神障がい者の恣意的排除を許さない表現にすべきである。</p>	
7	<p>現在は身体障害と知的障害についてのみ割引対象となっていますが、精神障害はなぜ含まれないのでしょうか？精神障害者でも時に長距離移動をする必要がありますし、単独の利用で移動をすることが可能であっても、必ず同伴者が必要とするのは現実にはそぐわないこともあるので、精神障害者も割引範囲に含めてください。また、単独での移動でも割引が受けられるように改定してください。</p>	
8	<p>通院、外出の機会を増やし、健常者に近づいた生活を送るため就労困難な人も多く経済的に恵まれない人への制度改正が社会的に求められている。</p>	
9	<p>障害者割引について、単独利用の100キロ制限を撤廃すべき。</p>	
10	<p>鉄道障がい者割引は旧国鉄時代に始まり、それから大手民鉄も踏襲する形で70年以上にわたり古いルールを踏襲している。障がい者単独利用時の100キロルールは何ら根拠がなく、今こそルールの見直しが必要である。</p>	
11	<p>「介護者が同伴でないと障がい者割引が適用されない」というのは、障害者の自立を妨げていると思います。障害者が一人でも社会参加できるのが理想だと考えます。</p>	
12	<p>鉄道利用料の割引は決して障害者への特別扱いではなく、寧ろ障害者の社会参加を難しくしている健常者中心の社会構造を少しでも是正するために必要なものであるはずです。</p>	

1 3	社会の発展に貢献する公共交通機関の立場として障害者の生活や行動に制限をかけ不利益を被るような時代錯誤の規則を改めて頂きたい。	
1 4	現在の医療進歩で不自由さを抱えながらも生活している人は増えています。ぜひ、その人たちの自立を促すうえでも、1人で利用しても割引が適応されるように改正していただけますようよろしくお願いします。	
1 5	障害の種類の違いなく、おしなべて障害者の方たちが、安心して暮らせるよう、交通機関の障害者割引を全国統一で受けられるよう、国の補填を求めます。	
1 6	私は文教政策なり、障がい者福祉政策でやる話だと思っている。	
1 7	経営判断として割り引く割り引かないのを決めるならいっそ学割も障がい者割も無くくさせ、その代わりに鉄道事業特別税を取って、公共に資するように必要なものに割引くのを国が行ったら公平なのではないかと思えます。	
1 8	運賃の50 パーセント以上の補助を国交省の責任ですべての交通移動手段に適用できるように法改正してください。	
1 9	障がい者割引は、経営判断ではなく公共交通としてやっていくという前提に立つのが望ましい。	
2 0	障害者に対して、事業者の経営的判断だけでなく、バリアフリーの合理的配慮の観点から、割引制度を導入してほしい。	
2 1	車椅子の第2種身体障害者について、単独利用の割引対象にしてほしい。	
2 2	特急料金に障害者割引を適用してほしい。	
2 3	精神障害者にも新幹線や特急を含む長距離の移動にも割引を設定していただきたい。	
2 4	介助者について、障害者と異なる駅で下車する際にも割引の対象にしてほしい。	
2 5	難病患者を割引対象にしてほしい。	

26	障害者の運賃を無料にしてほしい。	
27	障害者割引の減収について政府が鉄道事業者に負担すべき。	
28	しっかり調査し、足りないものは国が負担し、進める必要がある。公共交通の役割を果たすべき。	
29	採算が取れなくてもニーズのある事業を維持するのは公共の役割であり、財源は税に求めるよりほかにはないということは、80年代までは一般常識でした。今でも政治や行政を研究している者にとっては概ね常識ですが、一般常識に戻さなくてはと思います。	
30	1種2種の差別を廃止してください。 収入の少ない、稼得能力の少ない、あるいは、稼得能力がなく障害者年金だけで日常生活を過ごさねばならない障害者の現実に目を向けてください。	
31	障害者割引の減収をバリアフリー料金から補填できるようにしてほしい。	
32	JR6社・民鉄とともに障害者差別解消法の義務化を基本とし、障害者の容易なる社会参画に向かって更なる努力・改善を要望する。	
33	当事者によって様々なケースがあると思う。鉄道会社は生活動向に即したりサーチが必要だと思う。いたずらに「国の補助を受けてないから」と言ってしまうのは机上の空論であり、絵に描いた餅で終わってしまう。もし赤字が膨らむようなら政府に補助を要請すべきで、負担の無いように進めるのが望ましい。公共交通として当たり前の話だと感じる。	
34	障害者割引制度を現在の状況に即して見直すべき。	
35	障がい者も社会を構成する人間であると思います。積極的に社会参加するためにも障がい者割引について見直しをするべきだと思います。「考慮する」だけではなくっか	

	り取り組んで頂きたいです。	
36	地域や鉄道会社によって割引の有無や仕組みが異なるのも利用者としては大変なので、国のほうでルールを統一してほしいです。移動する権利を保障してください。	
37	全国で一律的に公共交通機関の割引がされるよう、是非とも前向きに検討していただきたい。	
38	鉄道事業者の力量に委ねるのではなく、全国共通の旅客サービスになるよう合理的配慮を希望します。	
39	券売機で障害者割引の切符を購入できるようにしてほしい。	
40	鉄道の場合、手帳による割引は有人改札窓口での対応に限られる。障がい者は改札を通過するのに時間を要する。このアンフェアな対応の改善を求める。	
41	スマートフォンに障害者手帳の機能も付けて、モバイルSuica やモバイルPASMO でそのまま割引してくれるような環境にしていきたい。	
42	バスについても同様の改定を希望する。	
43	都道府県発行手帳による支援の格差を出来るだけ減らす。	
44	障害者差別をなくすことが先決である。	
45	当事者の事情に合わせた割引を臨機応変に行うことを求める。	
46	手帳の情報を交通系IC カードに記憶させることはできると思うので、手帳を見せる行為を簡略化してほしい。	
47	障害者手帳の種別や等級・距離・介助者を問わない障害者割引制度導入を目指していただきたい。	
48	学生、障害者等に対して行う割引についてはより積極的に当事者に寄り添った制度をつくって欲しい。	
49	今回の改正が障害者すべての方の負担が軽減されることを切に願う。	

50	どうか障害を持っていても、障害者年金受給者でも気軽に電車の旅ができるように願っています。	
51	車椅子ユーザーや精神障がい者等の当事者の声を最大限に聴き、いつ当事者になっても不安がない、安心できる公共空間を作ってください。	
52	国が責任をもって障害者に関わる部分の運賃ルールの見直しを主導すべきである。	
53	100Km以上の利用時のみ、割り引くというのは、障害者にとって、利用可能性を著しく低める制限となり、全く意味が無い割引制度と言えます。鉄道会社の経営も大切ですが、公共交通の促進をすることも、国として大切な義務と考えます。このような視点で割引制度を検討する必要があると思います。	
54	すべての公共交通事業者に対し、障害の種類及び等級を問わず全ての障害者に障害者割引が適用されることを、障害を持つ当事者として強く希望する。	
55	当事者が何を障害と感じているのか、真摯に向き合って熟考していただきたい。	
56	現状では障害者割引は事業者の自助努力に委ねられているようであるが、障害者の社会参加と社会における障害者の受容を促進する観点から、法的根拠を持った政策的な位置づけと、必要に応じた予算措置が必須であると考えます。	
【その他】		
1	別表2の「及び上野懸垂線」は廃止されたので削除すべき。	削除します。
2	エレベーター等の電気代や点検等で発生する費用は駅務費などに算入（明示）しても良いのではないかと。	収入原価算定要領においては、各費目に参入される具体的な費目を記載していませんが、鉄道駅におけるエレベーター等の電気代や点検等で発生する費用については、駅務費に計上されることとなります。
3	鉄道駅バリアフリー料金制度を導入してい	鉄道駅バリアフリー料金制度ではなく、通

	<p>る会社が、同制度を廃止したうえで、改めて旅客運賃変更申請を行うとした場合、バリアフリー料金の収受がない状態で、元々の整備計画に基づき、計画年度（推定年度及び平年度）にバリアフリー施設の整備を進めていくことで生じるコスト（整備費、減価償却費、償却資産税、支払利息等）は、自社工事による整備と同様となることから、収入原価算定上の原価（支出）として認められると考えてよいか。</p>	<p>常の運賃により整備したバリアフリー設備に係る減価償却費等については、ご認識のとおり、運賃の原価に計上されることとなります。</p>
4	<p>鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会「中間とりまとめ」で将来の検討とされた「現行制度そのものの見直し」についても、早急に実施をお願いしたい。</p>	<p>中間とりまとめで「当面の対応の結果を踏まえ、引き続き検討を行っていく課題」と整理されていることを踏まえ、対応を検討してまいりたいと考えています。</p>
5	<p>新幹線の特急料金は早急に認可対象から外すべき。</p>	<p>ご意見として承ります。</p>
6	<p>鋼索鉄道の運賃改定については、通勤・通学定期運賃にはプライスカップの制限をかけたうえで、索道と同様に届出制に変更するほうが、実態に合うものとする。</p>	<p>ご意見として承ります。</p>
7	<p>運賃値上げをし易くすることで鉄道の品質向上を促すような方向性で改正してほしい。ただし、単に運賃値上げをするだけでは顧客流出を招くおそれもあるので、複数の鉄道やバスなどを乗り継ぐ際などを中心に、複数の公共交通事業者（鉄道・路線バスなど）の運賃をセットで買うと割引になるような販売手法をやすくする取り組みも併せて行い、公共交通機関全体では割安感を感じさせる手法も促進してほしい。</p>	<p>ご意見として承ります。</p>
8	<p>国民に対して公共交通運賃支払いの際に使える補助金を支給してはどうか。</p>	<p>ご意見として承ります。</p>
9	<p>外的要因かつ、事業者の経営努力の範囲を超える減収分について、時限的に運賃への転嫁を行えるような制度や、税制上の支援措置の構築が望ましい。</p>	<p>ご意見として承ります。</p>
10	<p>乗降客の多い大都市駅について転落事故を無くすために、ホームドア設置工事加速の</p>	<p>ご意見として承ります。</p>

	ための措置を拡充してほしい。	
1 1	合理化の名のもとに、地方路線の廃止、地方駅の無人化は止めてほしい。	ご意見として承ります。
1 2	乗継割引を廃止しないでほしい。	ご意見として承ります。
1 3	鉄道事業の公益性に鑑みて公的な補助の拡充や鉄道施設と運行事業の上下分離を進めるべき。	ご意見として承ります。