

東日本旅客鉄道株式会社及び東海旅客鉄道株式会社の旅客運賃の
上限変更（計算方法及び適用方法の変更）に関する意見募集の結果について

令和7年9月26日
国土交通省関東運輸局
国土交通省中部運輸局

国土交通省関東運輸局及び中部運輸局では、令和7年8月4日（月）から令和7年8月18日（月）まで、東日本旅客鉄道株式会社及び東海旅客鉄道株式会社の旅客運賃の上限変更認可申請について、e-GOVを通じてご意見を募集し、また、関東運輸局及び中部運輸局のホームページ上にて意見の募集について周知しました。

意見募集の内容に関連するご意見は 59件 でした。

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】

国土交通省関東運輸局鉄道部監理課
電話：045-211-7239

国土交通省中部運輸局鉄道部監理課
電話：052-952-8030

東日本旅客鉄道株式会社及び東海旅客鉄道株式会社の旅客運賃の
 上限変更（計算方法及び適用方法の変更）に関する意見募集において
 提出されたご意見及びそれらに対する考え方

○パブリックコメント意見提出数：59件

○意見募集期間：令和7年8月4日（月）～令和7年8月18日（月）

項番	提出されたご意見	ご意見に対する考え方
1	<p>良いと思う。</p> <p>計算方法が変わった事によって利益率などの指標が上がれば他のサービスにも役立つことができる。</p> <p>また、違う路線なのに同じ料金で計算するのは、不公平だし、それによって黒字や赤字になってしまったりするには良くないと思うから。</p>	<p>本件申請に賛成のご意見として承ります。</p>
2	<p>全体として</p> <p>1 本件申請は令和7年8月1日に提出されているところ、本件申請の前提となる、東日本旅客鉄道株式会社に対するに鉄道旅客運賃上限変更認可処分はまさしく同日に提出されている。</p> <p>本件申請の提出は、前記処分のあった直後に提出されたのか、それとも、前記処分のあることを停止条件として申請のあったものか。</p> <p>2 令和7年8月1日になされた、東日本旅客鉄道株式会社に対するに鉄道旅客運賃上限変更認可処分の同日中に、東海旅客鉄道株式会社が本件申請を行うことができるというのは極めて不自然であるが、国交省（本局ないし中部運輸局）は、事前に前期申請に対する処分の審査状況を第三者たる東海旅客鉄道株式会社に伝えていたのか。</p> <p>3 本件申請は、地方運輸局長に対しなされている。</p> <p>鉄道事業法及び同法施行規則71条6号を読む限り、申請者らにかかる処分の権限は国土交通大臣から委任されていないように読めるが、本件申請に係る処分（鉄道事業の旅客の運賃の上限変更認可申請のうち、計算方法及び適用方法の変更にか</p>	<p>1について</p> <p>本件申請は、国土交通大臣の認可処分後に提出されたものであります。</p> <p>2について</p> <p>国から申請者のJR東海に対し事前に情報を伝えた事実はございません。</p> <p>3について</p> <p>鉄道事業法施行規則第71条第1項第6号ロが根拠となります。</p> <p>4について</p> <p>申請者のJR東日本より提出のあった収入原価総括表は本件申請に係る収入及び支出も含まれております。</p> <p>5について</p> <p>申請者のJR東日本によると、運賃改定内容及びこれに伴う制度変更内容の告知については、自社ホームページやポスター・パンフレットで今後詳細に周知していくほか、会社間境界付近のエリア等、JR他社と跨る旅客が多く想定される箇所については、他社エリアでの周知についても検討していくとのこと</p>

かるもの)の権限を地方運輸局長に委任している根拠を示されたい。

- 4 鉄道事業法施行規則 32 条 3 項によれば、運賃上限変更認可申請にあたっては(計算方法及び適用方法の場合を特段除外することなく)原価計算書その他の旅客運賃等の上限の額の算出の基礎を記載した書類を添付することを求めている。

しかし、東日本旅客鉄道株式会社から提出されている申請書には、単に全線の収入原価総括表が添付されているのみで、本件計算・適用方法の変更に関する算出の基礎を記載した書類が添付されているとはいえないが、本件東日本会社の申請は適法か。

- 5 本件申請にかかる運賃計算・適用方法の変更は、相当に複雑な規範を定めるものと思われる。

鉄道局及び申請者らとしてどのように周知されるのか、見解を伺いたい。

東日本旅客鉄道株式会社の申請について

- 6 別紙 1 の中で、東海旅客鉄道株式会社の運営する東海道新幹線について、東海道新幹線、東海道本線(新幹線)、東海道本線(新幹線)の表記揺れが見受けられるが、統一しないのか。

申請者の見解を伺いたい。

- 7 別紙 1 及び別紙 2 のうち、「I 当社線内のみを利用する場合」としている区間で、東海道新幹線(東京・品川間)を含んでいるが、問題ないのか。

- 8 別紙 1 「1 特定区間における営業キロ等の計算方」について、「新大阪～新幹線～(太線区間)～総武線～千葉」と移動する際に、

(1)「新大阪～新幹線～品川～山手線外回り～秋葉原～総武線～錦糸町～千葉」と移動する場合には、「品川～代々木～秋葉原～錦糸町」と短絡する営業キロで計算するのであって、「品川～東京～錦糸町」と短絡するのではないということでしょうか。

(2)「新大阪～新幹線～東京～山手線外回り～秋

です。

また、JR 旅客各社が共同編集して主な駅に配備している「JR 時刻表」等の媒体での周知も行う予定とのことです。

関東運輸局及び中部運輸局としましては、各事業者の運賃施策に関して個別に周知することはいたしません、いずれにしましても利用者に対する周知は丁寧に行うよう引き続き指導してまいります。

6 について

申請者の JR 東日本によると、路線名の記載は適用方に疑義が生じないように規定を行っているが、記載の統一については今後検討を行っていききたいとのことです。

7 について

申請者の JR 東日本によると、特定都区市内制度に関しては、従前より自社線内のみ及び JR 他社に跨る場合ともに適用を行っているとのことです。

このような場合においては、「I 当社線内のみを利用する場合」に規定した上で、「II 当社と北海道旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び九州旅客鉄道株式会社の営業線を連続して乗車する場合の旅客運賃・料金の計算方法並びに適用方法」の「旅客運賃計算上の営業キロ等の計算方」等において、営業キロ又は運賃計算キロを用いて旅客運賃を計算する場合は、各会社の営業キロ等を通算して計算することを規定していることから、特定都区市内制度については JR 他社跨り時においても適用する整理としているとのことです。

8 について

(1) について、申請者の JR 東日本によると、大阪方面から東海道新幹線を品川駅で乗り換えて、秋葉原から総武線千葉駅まで乗車する場合、現行と同様、特定区間の入口駅である品川駅から出口駅である錦糸町駅までの最短経路である「品川～(東海道本線)～東京～(総武快速線)～錦糸町」のルートで運賃計算を行うとのことです。

(2) について、申請者の JR 東日本によると、大阪方面から東海道新幹線を東京駅で乗り換えて、秋葉

葉原～総武線～錦糸町～千葉」と移動する場合には、「東京～錦糸町」と短絡する営業キロで計算するということがよいか。申請者の見解を伺いたい。

9 別紙1「2 東京都区内にある駅に関連する区間の営業キロ等の計算方」について、「名古屋～新幹線～品川～東海道線～新橋」と移動するにあたっては、

(1) 「名古屋～新幹線～品川～新幹線～東京」として営業キロを計算するということがよいか。

(2) 上記の際、有効な新幹線特急券を所持している前提下、「名古屋～新幹線～品川～東海道線～新橋」と移動することも、「名古屋～新幹線～東京～東海道線～新橋」と移動することも可能であるか。

10 別紙1II「東海道新幹線と東海道線は線路が異なるものとして営業キロ等を計算する。」とあるが、

(1) 「品川～新幹線～東京～東海道線（京浜線）～田町」という乗車券も発売するという認識でよいか。

(2) ここにいう「東海道新幹線と東海道線」はあくまで熱海～東京間のみを指しているということによいか。

11 令和6年12月6日の上限運賃変更認可申請時と収入原価総括表が同一の数値であるが、本件申請により、収入・原価の増減が全くないということか。

東海旅客鉄道株式会社が機器回収の費用を計上していることを踏まえ、運輸局及び申請者の見解を伺いたい。

12 「旅客運賃・料金並びに運賃・料金の計算方法及び適用方法」の新旧対照表は添付されているが、その全文は公開されているか。また運輸局は受け取っておられるか。

東海旅客鉄道株式会社の申請について

原から総武線千葉駅まで乗車する場合、特定区間の入口駅は東京駅となるため、東京駅から出口駅である錦糸町駅までの最短経路である「東京～（総武快速線）～錦糸町」のルートで運賃計算を行うとのこととです。

9について

(1) について、申請者のJR東日本によると、品川まで東海道新幹線を利用する場合には、中心駅である東京駅まで東海道新幹線経由で運賃計算を行うとのこととです。

(2) について、申請者のJR東日本によると、当該乗車券は「名古屋市内⇒東京都区内」の乗車券であるため、現行と同様、発着の特定都区市内のいずれの駅までも有効であり、東京駅から折返して新橋駅まで乗車することは可能とのこととです。

10について

申請者のJR東日本によると、いずれもご認識のとおりで間違いのないとのこととです。

11について

申請者のJR東日本より提出のあった収入原価総括表は、令和6年12月6日の申請時と同じものでありますが、当時の申請時点より本件申請に係る収入及び支出も包含されております。

12について

申請者のJR東日本によると「旅客運賃・料金並びに運賃・料金の計算方法及び適用方法」全文については公開されておられません。

なお、関東運輸局としましては、その全文は受け取っておりません。

13について

申請者のJR東海によると「旅客運賃・料金並びに運賃・料金の計算方法及び適用方法」全文については公開されておられません。

なお、中部運輸局としましては、その全文は受け取っておりません。

14について

<p>13 「旅客運賃・料金並びに運賃・料金の計算方法及び適用方法」の新旧対照表は添付されているが、その全文は公開されているか。また運輸局は受け取っておられるか。</p> <p>14 別紙新旧対照表のうち「第5の2(3)(まる1)」に記載の「東海道新幹線と東海道本線」はあくまで熱海～米原間を指しているということによいか。</p> <p>15 別紙新旧対照表のうち「第5の2(3)(まる2)」に列挙されている区間は、従前の取り扱いと一緒であるか。</p> <p>16 別紙新旧対照表のうち新の「第5の4」の記載は (1) 従前の取り扱いと異なるか (2) 従前の取り扱いと異なるのであれば例を示されたい</p> <p>17 申請者は「当社の収入を増加させる要素はない。」としているが、本件運賃変更の変更により、今までより在来線と新幹線で価格差が縮まることとなる。 すると、新幹線（熱海～東京間）に逸走する利用者が充分あり得ると思われるが、運輸局として、申請者の見解は妥当しているものとして考えているか。また、申請者として本意見について見解を述べられたい。</p> <p>18 「機器改修費用として397百万円を見込む」としていることについて (1) 本件費用は東日本旅客鉄道株式会社の都合で発生している費用と認められるが、両社間で費用の調整等は行われているか。 (2) 平年度は2026～2028年度となると思われるが、運輸局としての見解を述べられたい。</p> <p>JR他4社について</p> <p>19 JR他4社（北海道、西日本、四国、九州）においても、「当社とJR他5社の鉄道（及び航路）の営業線を連続して乗車（船）する場合の</p>	<p>申請者のJR東海によると、「第5の2(3)①」は、「Ⅰ 当社線内のみを利用する場合」における運賃・料金の計算方法及び適用方法を定めたものであり、同箇所の「東海道新幹線」は東京・新大阪間を指し、「東海道本線」は熱海・米原間を指しているとのことです。</p> <p>15について 申請者のJR東海によると、従前「別に定める」としていた内容を明記したものであり、取扱いを変更するものではないとのことです。</p> <p>16について 申請者のJR東海によると、従前の取扱いと異なることはないとのことです。</p> <p>17について 申請者のJR東海によると、今回の申請による東京・熱海間におけるJR東日本からの転移は僅少と想定していることから、増収は見込んでいないとのことです。 中部運輸局としましては、今般の申請については鉄道事業法第16条第2項に基づき、鉄道事業の収支により、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審査して認可いたしました。</p> <p>18について (1) 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11月7日国土交通省告示第1622号）の「Ⅱ 配慮すべき事項」において、JR各社に跨がって乗車する場合の運賃・料金について、「通算制」及び「遠距離遞減制」とするよう定められています。 申請者のJR東海によると、この指針に「通算制」とするよう定められていることを受けて、JR各社に跨がる乗車券類は、各社が相互発売を行うとともに、乗車券類の改札等の取扱いも相互に行っているとのことです。 また、関係機器類の改修にかかる費用は、JR他社が実施する運賃改定や制度改正に起因するものであっても、自社が負担とすることを基本とし、詳細につ</p>
---	---

	<p>旅客運賃・料金の計算方法並びに適用方法」が変更されることとなるが、各社より申請等はないのか。</p>	<p>いては関係会社間で都度協議しているとのことです。</p> <p>(2) について、平年度は、原則 2026～2028 年度の 3 年間となりますが、今般の申請については、運賃収入の増加を目的とせず、平年度も含めて今後も総収入が増加しないものと考えております。</p> <p>19 について</p> <p>JR 東日本以外の各社と JR 東日本を跨ぐ場合における通算加算方式に関して、JR 他 4 社は鉄道事業法第 16 条第 1 項に基づき本社所在地を管轄する各地方運輸局に申請を行うことが必要になると考えておりますが、詳細は把握しておりません。</p>
3	<p>1. 70 条区間から東海道新幹線東京・品川間を除外 →中央線を利用するために東京駅で降りると渋谷 経由より高い運賃に？</p> <p>2. 東京都区内及び山手線内の適用がある場合は東京・品川間は品川まで新幹線なら新幹線、在来線なら在来線扱い →該当しない総武線市川方面へは品川で降りると高い運賃に？ であっていますか？</p>	<p>1 について</p> <p>申請者の JR 東日本によると、ご指摘のとおり、新横浜以西から東海道新幹線を利用して中央線方面に向かう場合、品川乗換の場合と東京乗換の場合とでは運賃計算経路が異なるため、距離の長い東京乗換の方が運賃が高くなる場合があるとのことです。</p> <p>2 について</p> <p>申請者の JR 東日本によると、ご指摘のとおり、東海道新幹線を利用し、総武線市川方面まで利用する場合の乗車券については、品川乗換の場合と東京乗換の場合とで東日本利用区間の距離が異なるため、東日本利用区間の距離が長い品川乗換の方が運賃が高くなる場合があるとのことです。</p>
4	<p>今回の制度変更により、東京～熱海間で「売り分け」が行われることについては、既に認可されたものであり、制度上やむを得ない措置であると理解しております。</p> <p>しかしながら、その結果として発生する機器改修費用のうち、東海旅客鉄道株式会社（以下「東海会社」）が 3 億 9700 万円もの費用を負担する構造には重大な問題があると考えます。</p> <p>今回の「売り分け」は、あくまで東日本旅客鉄道株式会社（以下「東日本会社」）側の増収を目的とした一方的な値上げが背景にあり、東海会社より提出された申請書でも、「東海道新幹線のみを利用する場合の運賃の変動はなく、また、同区間内における東海道新幹線と東海道本線をまたがって利用する場合</p>	<p>「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 11 月 7 日国土交通省告示第 1622 号）の「Ⅱ 配慮すべき事項」において、JR 各社に跨がって乗車する場合の運賃・料金について、「通算制」及び「遠距離逓減制」とするよう定められています。</p> <p>申請者の JR 東海によると、この指針に「通算制」とするよう定められていることを受けて、JR 各社に跨がる乗車券類は、各社が相互発売を行うとともに、乗車券類の改札等の取扱いも相互に行っているとのことです。</p> <p>また、関係機器類の改修にかかる費用は、JR 他社が実施する運賃改定や制度改正に起因するものであっても、自社が負担とすることを基本とし、詳細につ</p>

<p>の運賃についても、当社の収入を増加させる要素はない」と明記されております。</p> <p>すなわち、東海会社には収益の増加が一切見込めないにもかかわらず、多額の機器改修費用を負担させられるというのは極めて不合理であり、これは鉄道事業者間の公平性を著しく損なうものです。</p> <p>加えて、最終的にはこうした費用も運賃・料金・サービスといった形で利用者に転嫁されることは明らかであり、東日本会社による値上げが間接的に東海会社利用者にまで負担が及ぶ構図は容認できません。</p> <p>特に今回の運賃改定においては、一部区間では25%前後の大幅値上げが行われる見通しであり、東日本会社には十分な収益増が見込まれています。その一方で、収入増加の恩恵がない東海会社が不当な費用負担を強いられるのは「受益者負担の原則」に反するものです。</p> <p>よって、以下の措置を強く求めます。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 今回の売り分けに伴うシステム・機器改修費用については、他社分を含め東日本会社が全額を負担すること。 2 JRグループ各社間の費用分担にあたっては、「受益者負担の原則」と「対等な協議」を制度として担保すること。 3 利用者への負担増となる制度改変については、費用構造の透明化と事前説明責任を徹底すること。 <p>利用者の立場として、制度の透明性および費用負担の公平性の確保を強く要望いたします。</p>	<p>いては関係会社間で都度協議しているとのことです。</p> <p>なお本ご意見につきましては、申請者のJR東日本及びJR東海へお伝えいたしました。</p>
<p>5 【東日本旅客鉄道株式会社に対する意見】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 利用者の不利益と混乱を招く申請である 本申請の骨子は、従来「同一の線路として取扱い」を行ってきた東海道新幹線と東海道本線（東京～熱海間）を「別の線路として取扱いを行う」ことにあります。 これは実質的な運賃計算方法の変更であり、多くの場合、利用者の負担が増える結果となります。 収入原価総括表においても、平年度3年間で約2,773億円もの旅客運賃収入の増加が見込まれており、これが利用者に転嫁されることは明白です。 公共交通機関として、利用者の利益に資するどこ 	<p>1. について 申請者のJR東日本によると、東海道新幹線と東海道本線の東京・熱海間は、これまで運行主体が異なるものの同一の線路として取り扱っておりましたが、JR東日本の運賃改定実施に伴い運賃水準が異なることから、別の線路として取り扱うこととしております。 なお、別線化に伴って運賃改定前と一部乗車券の打切り方法に変更が生じますが、利用者に対して不利益をもたらす改定ではないと考えているとのことです。 関東運輸局としましては、今般の申請については</p>

ろか、明確な不利益をもたらす申請は認可されるべきではありません。

2. 制度の複雑化と分かりにくさの助長

国鉄分割民営化以降、JR 各社がそれぞれ独自の運賃・料金制度を設けた結果、日本の鉄道運賃は利用者にとって極めて複雑で分かりにくいものとなっています。

本申請は、この混乱に拍車をかけるものです。

特に、JR 他社との連絡輸送における計算方法の変更は、ただでさえ運賃計算をさらに複雑化させ、利用者が最適な乗車券を自ら選択することを一層困難にします。

3. 鉄道事業者の都合の利用客への一方的な押し付け・「別線扱い」とする理由の説明不足

申請書には「上限運賃が変更されたため東海道新幹線と東海道本線を別線路として扱う必要がある」と記載されているが、なぜ事業者間の都合によって、長年維持されてきた運賃計算ルールが変更され、その負担を利用者が一方的に負わなければならないのか、明確な記載がない。

利用者の利便性に関する視点を著しく欠いた、事業者本位の姿勢には強い疑問を抱かざるを得ません。

なぜ「同一線路」という長年の慣例を変更する必要があるのか、その背景や経緯に関する利用者が納得できるだけの十分な説明がなく、このような利用者に不利益となる申請を行うのか、その理由が明確でないままの認可は納得できない。

4. 度重なる負担増への強い懸念

JR 東日本は近年、首都圏における特急列車の全席指定席化による実質的な値上げや、本申請の実施予定日である 2026 年 3 月と同時期に予定されている首都圏での運賃値上げなど、既に多くの場面で利用者への負担増を求めています。本申請による増収は、これらの施策に上乗せされるものです。

企業の収益改善努力は理解できるものの、その手段が利用者の負担に過度に依存していることは問題であり、公共交通を担う事業者としての社会的責任を放棄していると言っても過言ではありません。

鉄道事業法第 16 条第 2 項に基づき、鉄道事業の収支により、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審査して認可いたしました。

2. 及び 5. について

JR 各社を跨がる場合の運賃の設定については「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 11 月 7 日国土交通省告示第 1622 号）の「II 配慮すべき事項」において、JR 各社に跨がって乗車する場合の運賃・料金について、「通算制」及び「遠距離逓減制」とするよう定められています。

このため、申請者の JR 東日本によると、JR 他社に跨がる場合、運賃水準が異なることになるため、JR 東日本区間の利用距離に応じて、基準額（改定前の運賃）と改定後の運賃との差額を加算額として設定することです。

3. について

申請者の JR 東日本によると、今回の申請により、東京・熱海間においては、東海道線（在来線）と JR 東海が運営する東海道新幹線の運賃水準が異なることとなり、別の線路として取り扱うため、普通乗車券の売り分けを行うとのこと。

なお、東海道新幹線から東海道線へ経路を変更する等の乗車変更に際しては、引き続き使用開始前 1 回に限り、無手数料で差額收受又は払い戻しの上、変更が可能とのこと。

4. について

申請者の JR 東日本によると、1987 年の国鉄分割民営化による会社発足以来、消費税率の改定等を除き、現在の運賃水準を維持してきたところである一方、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う鉄道利用の減少や、昨今のエネルギー価格や物価高騰による経費の増加、沿線人口の更なる減少、人材確保・定着に向けた待遇改善等により、今後も厳しい経営環境が継続する見込みとのこと。

これを踏まえて、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

	<p>5. JR 他社との連絡運輸における問題</p> <p>本申請は、JR 東日本と JR 他社（特に JR 東海）との関係に起因する問題を利用者に転嫁するものです。</p> <p>東海道・山陽新幹線以外の特急料金の打切計算など、分割民営化の弊害ともいえる制度が既に利用者の負担となっているが、今回の措置はそれをさらに拡大させるものです。</p> <p>事業者間の調整は事業者間の責任において行うべきであり、そのコストを利用者に負わせるべきではありません。</p> <p>利用客は JR 各社の都合など、何ら関係がないためである。</p> <p>以上の理由から、本申請は、利用者の利便性や利益を著しく損なうものであり、断固として反対します。</p> <p>貴職におかれましては、利用者の声を真摯に受け止め、賢明なるご判断を下されるよう、重ねて強く要請いたします。</p>	<p>ボンニョートル等に対応する設備投資や修繕等に必要な資金を長期的・安定的に確保することが課題となっており、今後も事業継続に必要な対応を着実に実施するため、同社の経営努力を前提として令和6年12月6日に運賃の上限変更について認可申請をしたものであり、令和7年8月1日に国土交通大臣に認可をいただいております、ご理解いただきたいとのことです。</p>
6	<p>JR 東日本の運賃改定がやむを得ない理由は理解できます。</p> <p>しかし、今まで東京から熱海までの間で乗車券の変更手続きなく新幹線経由と在来線経由を自由に選択することができましたが、それができなくなることは旅客の利便性を大きく損なうものであると考えます。</p> <p>たとえば、「運賃改定後に運賃の高い側となる在来線を経由する乗車券を所持していれば、特急券を買い足せば乗車券の変更手続きなしに運賃の安い側となる新幹線を選択乗車できるようにする」など、旅客の利便性を損なわないための救済措置があつてほしいと考えます。</p> <p>いずれにしても、東京から熱海までの間における選択乗車という、旅客の利便性を損なわないようにするための救済措置が行われることを望みます。</p>	<p>申請者の JR 東日本によると、今回の申請により、東京・熱海間においては、東海道線（在来線）と JR 東海が運営する東海道新幹線の運賃水準が異なることとなり、別の線路として取り扱うため、普通乗車券の売り分けを行うとのことです。</p> <p>なお、東海道新幹線から東海道線へ経由を変更する等の乗車変更の際には、引き続き使用開始前1回に限り、無手数料で差額收受又は払い戻しの上、変更が可能とのことです。</p>
7	<p>東日本旅客鉄道が一方的な利益率を上げたいだけであり、了承してはならない。</p> <p>利用客にメリットも無く、東海旅客鉄道もシステム改修に約4億。ありえない。</p> <p>東日本旅客鉄道自体がサービス向上だの利用者低下など理由を色々と片っ端からつけて運賃値上げを</p>	<p>申請者の JR 東日本によると、今回の申請により、東京・熱海間においては、東海道線（在来線）と JR 東海が運営する東海道新幹線の運賃水準が異なることとなり、別の線路として取り扱うため、普通乗車券の売り分けを行うとのことです。</p> <p>なお関東運輸局としましては、今般の申請について</p>

	<p>来年3月から行うが、利用客少ない線区は廃線にするだの好き放題。もはや、利益しか考えていない。</p> <p>地方ローカル線が、赤字であろうが他の線区で利益を取れているのでだからそれを補填して、走り続けさせるのが鉄道会社の役目なはずである。</p> <p>最近の本業をおろかにし不動産業等に手を出している。</p> <p>まずは赤字ローカル線をどうしたら存続できるのかを考えべきである。</p> <p>もう少し国土交通省も厳しく東日本旅客鉄道を見た方が良い。</p> <p>運転士が居眠りしオーバーランなど。東北新幹線は頻繁に故障やトラブルでダイヤ乱れ。安全性に欠けすぎである。</p>	<p>ては鉄道事業法第16条第2項に基づき、鉄道事業の収支により、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審査して認可いたしました。</p>
8	<p>此度の申請、前の申請で怨嗟渦巻くパブリックコメントであったその続きと本稿意見者は理解した。</p> <p>その上で1点確認であるが、東海旅客鉄道株式会社側は東日本旅客鉄道株式会社に「巻き込まれた」形であり、システム改修費397百万円がかかる申請となっている。</p> <p>これは東海旅客鉄道株式会社にとっては被害、損害であり、当然の帰結として東日本旅客鉄道株式会社へ求償を求めていくとの理解で良いか確認したい。</p> <p>もし、求償を求めない場合、この特別損失ともいえる397百万円はどのように株主に対して説明するのか。</p> <p>この点の記載が無いため、東海旅客鉄道株式会社側の申請書については不十分と断じざるを得ない。</p> <p>なお、東日本旅客鉄道株式会社側については逆に東海旅客鉄道株式会社からの求償を受け入れるべきであり、その方向で調整し、申請書にも本来であれば記載すべきであるが、そこまでの時間は今回はなかったであろうから不問とする。</p>	<p>「新会社は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11月7日国土交通省告示第1622号）の「Ⅱ 配慮すべき事項」において、JR各社に跨がって乗車する場合の運賃・料金について、「通算制」及び「遠距離逓減制」とするよう定められています。</p> <p>申請者のJR東海によると、この指針に「通算制」とするよう定められていることを受けて、JR各社に跨がる乗車券類は、各社が相互発売を行うとともに、乗車券類の改札等の取扱いも相互に行っているとのこと。</p> <p>また、関係機器類の改修にかかる費用は、JR他社が実施する運賃改定や制度改正に起因するものであっても、自社が負担とすることを基本とし、詳細については関係会社間で都度協議しているとのこと。</p>
9	<p>二（認可申請書においてはローマ数字）1関係。</p> <p>東京熱海間を東海道新幹線経由の乗車券（途中下車可能なものに限る）を購入し、旅行開始後に、同区間を東海道本線経由で利用のうえ、同本線の各駅にて途中下車をする場合、差額の精算が必要となることが想定される。この場合、東日本旅客鉄道株式会社の現行の取り扱いによると、差額收受の上、手</p>	<p>Ⅱ1関係について</p> <p>申請者のJR東日本によると、今回の申請により、東京・熱海間においては、東海道線（在来線）とJR東海が運営する東海道新幹線の運賃水準が異なることとなり、別の線路として取り扱うため、普通乗車券の売り分けを行うとのこと。</p> <p>なお、東海道新幹線から東海道線へ経路を変更す</p>

書きの乗車券を発行することとなる。

しかしながら、同社は同様の事例（経路変更）において、手書き乗車券の発行を断り、別途乗車（すなわち、変更開始駅からの運賃を別に収受する）として扱い、旅客不利となることが多い。

二（認可申請書においてはローマ数字）1記載の認可申請については、従前は同一経路として扱っており、上述のような差額精算が発生することはなかったものである。

そのため、できる限り旅客不利とならずかつ同社の実務においても過大な負荷となることのないような取り扱いをするよう、認可にあたって附款をつけることが適当と考える。

参考までに、小倉博多間も鹿児島本線と山陽新幹線は別経路として扱われており、新幹線経由の乗車券を購入し、旅行開始後、鹿児島本線経由で乗車し、同本線上の各駅で途中下車する、という同様の事例がある。

九州旅客鉄道株式会社は、同区間内の鹿児島本線各駅に、常備式の区間変更券を設備し、手書きの補充券を発行することなく取り扱っている。旅客としては差額精算で済み、会社にとっても、区間変更券に日付印を押して旅客に交付する、という簡易な取り扱いで済んでいる。

一（認可申請書においてはローマ数字）1（注）関係。

これは、現行の同社旅客営業規則70条にかかる取り扱いの変更であると読める。

一（認可申請書においてはローマ数字）1は、たとえば、新横浜以遠から品川・渋谷・新宿経由で、中央本線中野以遠までの乗車券を購入した旅客が、品川・東京・四ツ谷・新宿経由で乗車した場合でも、最短経路となる品川・渋谷・新宿経由で運賃計算をするものである。

この取り扱いから、東海道新幹線中品川東京間を除外すると次のような場合に東京駅の新幹線乗換改札口等で精算が発生しうる。

すなわち、たとえば、新横浜以遠から品川・渋谷・新宿経由で、中央本線中野以遠までの乗車券を購入した旅客が、品川・東京・四ツ谷・新宿経由で乗車した場合は、経路変更となり、差額収受が発生

る等の乗車変更の際には、引き続き使用開始前1回に限り、無手数料で差額収受又は払い戻しの上、変更が可能とのことです。

また、旅行開始後の乗車変更については、運送約款の定めに基づき適切に取り扱うということです。

I 1 関係について

申請者のJR東日本によると、今回の運賃改定に伴い、東京・品川間において、東海道線（在来線）とJR東海が運営する東海道新幹線の運賃水準が異なることとなり、別の線路として取り扱うため、普通乗車券の売り分けを行うとのことから、旅客営業規則第70条に定める特定区間から東海道新幹線の東京・品川間を除外するとのことです。

これに伴い、新横浜以西から東海道新幹線を利用して中央線方面に向かう場合、品川乗換の場合と東京乗換の場合とでは運賃計算経路が異なるため、距離の長い東京乗換の方が運賃が高くなる場合があるとのことです。

一方で、新幹線と在来線を乗り継ぐ利用者の利便性を阻害しないよう、関係事業者間で検討していくとのことです。

	<p>する。</p> <p>この場合も途中下車可能な乗車券であれば、上述同様、現行は手書き乗車券の発行となる。</p> <p>この点についても上述同様、現行の取り扱いを会社都合により変更するものであるから、できる限り旅客不利とならずかつ同社の実務においても過大な負荷となることのないような取り扱いをするよう、認可にあたって附款をつけることが適当と考える。</p>	
10	<p>当該区間における輸送障害発生時などの取り扱いで混乱が生じないような処置が必須であり。</p> <p>その点の確認を国土交通省にて文書にて行うことが強く望まれる。</p>	<p>申請者の JR 東日本によると、今回の運賃改定に伴い、東京・熱海間において、東海道線（在来線）と JR 東海が運営する東海道新幹線の運賃水準が異なることとなり、別の線路として取り扱うことから、乗車される経路の乗車券が必要となり、他経路の乗車はできませんが、輸送障害時には、当該線区における輸送力、運転再開時期、影響規模等を鑑みて、混乱が生じないように他経路乗車等の取扱いを検討していくとのことです。</p> <p>関東運輸局としましては、輸送障害発生時における利用者への周知及び振替乗車等の取扱いについて、引き続き適切に行うよう指導してまいります。</p>
11	<p>別線で計算することによる混乱を考慮してほしい。</p> <p>こういう複雑なルールを増やしていけばいくほど被害を受けるのは利用者です。</p> <p>みどりの窓口を減らして指定席券売機とかネット予約に誘導するのであれば、たかだか数十円程度のための難しい制度の導入はせず、値上げするのであれば JR 東海も一緒に上げるべきです。</p> <p>それこそが利用者にとって使いやすい鉄道なのではないでしょうか？</p> <p>また、もしこういう別線計算を導入するのであれば、その複雑とみどりの窓口の縮小は相反するものであると考えます。</p> <p>本当に鉄道を使う人を獲得したいと考えているのでしょうか？利用者目線に立ってください。</p>	<p>申請者の JR 東日本によると、今回の申請により、東京・熱海間においては、東海道線（在来線）と JR 東海が運営する東海道新幹線の運賃水準が異なることとなり、別の線路として取り扱うため、普通乗車券の売り分けを行うとのことです。</p> <p>なお、東海道新幹線から東海道線へ経路を変更する等の乗車変更の際には、引き続き使用開始前 1 回に限り、無手数料で差額收受又は払い戻しの上、変更が可能とのことです。</p>
12	<p>新幹線と在来線を別線扱いとする運賃制度改正に関連し、本件を機に、長年見直しがなされてこなかった EX サービス利用時の品川駅の取扱いについて再検討を求めたい。</p> <p>具体的には、品川・名古屋間の営業キロは 359.2km（6050 円区間）であるが、EX サービスでは</p>	<p>「新会社と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 11 月 7 日国土交通省告示第 1622 号）の「II 配慮すべき事項」において、JR 各社に跨がって乗車する場合の運賃・料金について、「通算制」及び「遠距離逓減制」とするよう定められています。</p>

	<p>東京駅起点と見なされた 366.0km (6380 円区間) で運賃が計算されており、営業キロ上は実際より 6.8km 分余計に運賃を支払っている。</p> <p>これは特定都区市内制度が適用される紙の乗車券においては合理性があるが、EX サービスのように品川単駅発着が明記されたデジタル乗車券であっても、東京駅起点で計算される現状は極めて不合理である。</p> <p>事実、株主優待割引を利用する場合は、実際の営業キロ (例：品川・名古屋間 359.2km) で正しく計算されており、システム上も問題なく対応可能なことが証明されている。</p> <p>よって、一般の EX サービス利用者についても、品川発着の場合は品川からの営業キロで正確に計算すべきである。</p> <p>これは公平性・透明性の観点から見ても、利用者に対する適切な制度運用といえる。</p> <p>加えて、申請書によれば今回の制度変更において JR 東海は収入の増加が一切ないにもかかわらず、約 3 億 9700 万円もの機器改修費用を負担するとされている。</p> <p>これは今回の運賃改定によって利益を得るのは JR 東日本のみであることから、「受益者負担の原則」に反しており、不合理な財政負担の押しつけに他ならず、1 株主としても到底看過できるものではない。</p> <p>仮にこの 3 億 9700 万円を JR 東日本側に全額負担させるのであれば、浮いた費用を原資として、たとえば</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ EX サービスの品川発着区間における過剰な運賃の是正 ・ 利用者還元型の制度見直し (e 特急券の値下げ、グリーンプログラムの復活等) ・ 在来線とのシームレスな制度連携の検討 <p>といった、実際の利用者に利益が還元される形の運賃制度是正に資することが可能である。</p> <p>したがって、今回の制度改正を単なる技術的変更と捉えるのではなく、利用者・株主・事業者の三者が納得できる形での制度是正を図る重要な契機として捉え、運賃の公正・公平性を担保する制度設計への改善を強く提言するものである。</p>	<p>申請者の JR 東海によると、この指針に「通算制」とするよう定められていることを受けて、JR 各社に跨がる乗車券類は、各社が相互発売を行うとともに、乗車券類の改札等の取扱いも相互に行っているとのことです。</p> <p>また、関係機器類の改修にかかる費用は、JR 他社が実施する運賃改定や制度改正に起因するものであっても、自社が負担とすることを基本とし、詳細については関係会社間で都度協議しているとのことです。</p> <p>さらに、EX サービスを含む特別企画商品の価格は、所定の旅客運賃・料金をもとに設定しているとのことです。ご指摘の点について、品川・名古屋間及び東京・名古屋間の所定の旅客運賃は同額であり、これを EX サービスにも適用しているとのことです。</p> <p>その他ご意見につきましては、申請者の JR 東海へお伝えいたしました。</p>
13	なぜ本件において JR 東海からの認可申請が必要なのか、中部運輸局の見解を問う。	本件申請は、鉄道事業法施行規則第 71 条第 1 項第 6 号口に定めるその他基本的な旅客運賃計算で軽

	<p>鉄道事業法第16条第1項には「鉄道運送事業者は、旅客の運賃及び国土交通省令で定める旅客の料金（以下「旅客運賃等」という。）の上限を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。」と定められているところ、申請書を見る限りではJR東海の旅客運賃等は変更されるものではない。</p> <p>新旧対照表からは、新幹線と在来線を同一線路として扱うことが認可事項とされているようだが、上述の鉄道事業法の定めを見てもこのような計算方法までもが「旅客運賃等の変更」とは言えないのではないか。</p> <p>これは法の拡大解釈により事業者に対する規制を強化しているものであり、不当な扱いではないか。</p> <p>内閣法制局の見解を得たうえで、なぜ本件においてJR東海から認可申請を求めたのか明らかにされたい。</p>	<p>微なものであることから運輸局長権限の認可申請としております。</p>
14	<p>この運賃案はJR東日本東海道線利用者の鉄道による長距離移動に不便を強いる、また混乱を招く運賃改定です。棄却を願います。</p>	<p>申請者のJR東日本によると、今回の申請により、東京・熱海間においては、東海道線（在来線）とJR東海が運営する東海道新幹線の運賃水準が異なることとなり、別の線路として取り扱うため、普通乗車券の売り分けを行うとのことです。</p> <p>なお関東運輸局としましては、今般の申請については鉄道事業法第16条第2項に基づき、鉄道事業の収支により、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審査して認可いたしました。</p>
15	<p>ただでさえ複雑怪奇な運賃体系をさらに複雑する改訂であり反対する。</p> <p>国鉄時代からの現行の運賃制度を小手先の変更をするよりも抜本的に単純明快な運賃制度にするべきではないか。</p>	<p>申請者のJR東日本及びJR東海によると、今回の申請により、東京・熱海間においては、東海道線（在来線）とJR東海が運営する東海道新幹線の運賃水準が異なることとなり、別の線路として取り扱うため、普通乗車券の売り分けを行うとのことです。</p> <p>なお、東海道新幹線から東海道線へ経路を変更する等の乗車変更の際には、引き続き使用開始前1回に限り、無手数料で差額收受又は払い戻しの上、変更が可能とのことです。</p>
16	<p>東日本旅客鉄道側の資料には増収額が約264百万円で東海旅客鉄道側の資料には収入は0、支出が397百万円の赤字となっているが一方的に東海側が負担を負うものになっている。</p> <p>今回の改訂は東日本側の責によるものである以上</p>	<p>「新会社は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11月7日国土交通省告示第1622号）の「Ⅱ 配慮すべき事項」において、JR各社に跨がって乗車する場合の運賃・料金について、「通算制」及び「遠距離遞減制」とするよ</p>

	<p>東日本側が負担すべきではないか。</p>	<p>う定められています。</p> <p>申請者の JR 東海によると、この指針に「通算制」とするよう定められていることを受けて、JR 各社に跨がる乗車券類は、各社が相互発売を行うとともに、乗車券類の改札等の取扱いも相互に行っているとのこと。</p> <p>また、関係機器類の改修にかかる費用は、JR 他社が実施する運賃改定や制度改正に起因するものであっても、自社が負担とすることを基本とし、詳細については関係会社間で都度協議しているとのこと。</p>
<p>17</p>	<p>JR 東日本区間東海道本線の東京～熱海での運賃値上げによる上記区間利用者離れやサービス水準が低下しないように、東海道本線の鉄道サービス（列車ダイヤなど）のより充実した対応を強く望む。</p> <p>具体的には、東海道本線の東京～熱海と JR 東海静岡エリアや伊東線方面との直通列車と優等列車増発や接続列車のさらなる充実を行っていただくことで、利用者離れを防止していただき、充実した輸送サービスを提供していただきたいと思う。</p> <p>また、JR 東海エリアの駅でも、利用者に分かりやすいように、JR 東日本東海道本線運賃値上げの情報を周知していただきたいと思う。</p>	<p>本ご意見につきましては、申請者の JR 東日本及び JR 東海へお伝えいたしました。</p>
<p>18</p>	<p>意見 1: 運賃の値上げ自体については致し方ない 理由 1: 近年鉄道各社が運賃上限変更申請を実施し 2018 年比で約 20%程度の運賃値上げを申請している。</p> <p>東日本旅客鉄道は旧日本国有鉄道時代の 1986 年 9 月日から本体価格を値上げしておらず、ほとんどのエリアで 4%～10%、山手線内であっても 16～23%の値上げで、通学定期はほとんどのエリアで値上げしないことから非常に良心的と思える。</p> <p>300 億円の実質無利息社債を 2 回発行するほど資金繰りに行き詰っているようなので、値上げして救済してほしい。</p> <p>できれば届出だけで値上げ可能な在来線特急料金も値上げしてほしかったところだ。</p> <p>意見 2: 運賃を求めるのに必要な営業キロを示す資料がなく、運賃改定資料不備である</p>	<p>意見 1 について</p> <p>申請者の JR 東日本によると、1987 年の国鉄分割民営化による会社発足以来、消費税率の改定等を除き、現在の運賃水準を維持してきたところである一方、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う鉄道利用の減少や、昨今のエネルギー価格や物価高騰による経費の増加、沿線人口の更なる減少、人材確保・定着に向けた待遇改善等により、今後も厳しい経営環境が継続する見込みとのこと。</p> <p>これを踏まえて、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長期的・安定的に確保することが課題となっており、今後も事業継続に必要な対応を着実に実施するため、同社の経営努力を前提として令和 6 年 12 月 6 日に運賃の上限変更について認可申請をしたものであり、令和 7 年 8 月 1 日に国土交通大臣</p>

理由 2: 私鉄が運賃変更上限認可申請を行うにあたり各駅営業キロ表を提出しているのに、なぜ旅客鉄道 6 社は起点からの営業キロの提出を勝手に免除しているのか。

他の私鉄では必要な書類であるから、旅客鉄道 6 社が提出しないのは認可申請書類不備だろう。

営業キロがわからなければ対キロ区間制運賃および対キロ運賃を導出できるはずがないのだから。

逆に、義務ではないのに JR 以外の鉄道各社が営業キロ程を提出しているのはなぜなのか。提出は義務ではない以外の合理的な回答を求める。

意見 3: 輸送密度 2,000 人/日未満の線区は全ての区間において割増の地方交通線運賃を徴収すべきではないか。

理由 3: JR 北海道では輸送密度 2,000 人/日・往復未満の線区を赤線区および黄線区として指定しており、JR 東日本でも輸送密度 2,000 人/日・往復未満の線区について公表している。

ただ 2024 年時点では 輸送密度 2,000 人/日・往復未満の線区に地方交通線運賃より割安な幹線運賃を適用している区間があるし、赤線区で廃止した幹線も存在する。

また幹線の運賃値上げは電車特定区間や山手線内と比べると軽微であることを踏まえると輸送密度 2,000 人/日未満の線区は幹線から地方交通線に区分変更し増収を図るべきではないか。

意見 4: 成田空港など路線末端の空港駅発着の場合、さらなる加算運賃または加算料金を徴収すべきではないか

理由 4: そもそも鉄道運賃の認可を必要としているのは鉄道事業法第 16 条 1 項および 2 項の規定によるものだが、その背景には鉄道は地域住民の日常利用のためのものであるから値上げにより市民生活が財務的に苦しくなることを避けるため、鉄道事業者に必要な値上げをしないようにするためと思われる。

ただ、新千歳空港、関西空港、中部国際空

に認可をいただいております、ご理解いただきたいとのことです。

意見 2 について

本件申請につきましては、東京・熱海間において、東海道線（在来線）と JR 東海が運営する東海道新幹線の運賃水準が異なることとなり、別の線路として取り扱うため普通乗車券の売り分けを行うことによる適用方法及び計算方法を変更するものであり、各駅営業キロにつきましては変更事項に含まれないことから添付を省略しております。

意見 3～6 について

本ご意見につきましては、申請者の JR 東日本へお伝えいたしました。

意見 7 について

本ご意見につきましては制度全般を所掌する国土交通省と共有させていただきます。

意見 8 について

申請者の JR 東日本及び JR 東海によると、今回の申請に伴い、東海道新幹線を利用し、横浜市内が適用となる場合の運賃計算については、新横浜駅を中心とした運賃計算キロを適用し、現行と比較して旅客不利とならないようにするとのことです。

なお、本件については、既に認可を得ている上限運賃の範囲内での設定となるため、今回の申請事案には含まれておりません。

意見 9 について

申請者の JR 東海によると、新幹線定期券は並行する在来線にもお乗りいただける商品であり、発売額は並行する在来線の定期運賃をもとにしているため、JR 東日本の運賃改定が認可されて東海道本線東京・熱海間の定期運賃が値上げされることに伴い、新幹線定期券についても結果として値上げとなるとのことでした。

なお、新幹線定期券は特別企画乗車券として、上限の範囲内で届出により発売額を設定しているものであることから、今回の申請事案には含まれません。

港、成田空港、羽田空港の利用者は各空港の利用者および各空港敷地内勤務者に限られており、旅行や出勤目的のみに限られ市民のの地上生活利用は入っていない。

このため空港駅利用を値上げしても市民生活への影響は軽微であり、むしろどんどん値上げすべきである。

ただ日本の鉄道の空港駅乗り入れは1993年以降と鉄道事業法と比べると歴史が浅く、鉄道事業法16条1項・2項の規定策定が時代に追いついていない感が否めない。

また昨今の鉄道会社の経営事情を鑑みるに財務的余裕がなく、運賃の値上げを行うことで財務改善を図ってほしいところだ。

空港駅発着利用に関しては鉄道事業法における運賃許可の必要から除外する、または新線開業に伴う加算運賃とは別に空港駅加算料金制度と称して航空機の空港使用料のように200円～500円を追加徴収して増収を図るよう制度設計すべきではないか。

この空港駅のための鉄道運賃・料金値上げは空港に乗り入れている鉄道会社の身が恩恵を受けることにはなるが、そもそも2020年代の鉄道会社の財務状況がひっ迫していることから空港に乗り入れられなかった他社を考慮している場合ではない。

空港駅発着利用に関しては値上げすべきではないか。

意見5: 新幹線と在来線を完全別線扱い・運賃打ち切りにして遠距離で運賃値上げを図るべきではないか。

理由5: そもそも世界的に高速鉄道の運賃は在来線と完全打ち切り・別運賃としている中、日本だけがやの乗車券だの特急券だの複数の券を組み合わせるに在来線と同一路線扱いとしている。

このため運賃ルールは複雑怪奇であるし、利用者からも理解が得られにくく「新幹線のチケット」が1枚にまとまらないためわかりにくいし使いにくい。

しかも今回のJR東日本運賃改定で東海道

意見10について

「新会社は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11月7日国土交通省告示第1622号）の「II 配慮すべき事項」において、JR各社に跨がって乗車する場合の運賃・料金について、「通算制」及び「遠距離通減制」とするよう定められています。

申請者のJR東海によると、この指針に「通算制」とするよう定められていることを受けて、JR各社に跨がる乗車券類は、各社が相互発売を行うとともに、乗車券類の改札等の取扱いも相互に行っているとのこと。

また、関係機器類の改修にかかる費用は、JR他社が実施する運賃改定や制度改正に起因するものであっても、自社が負担とすることを基本とし、詳細については関係会社間で都度協議しているとのこと。

なお、国がJR東海の損失を補償すべきとのご意見につきましては、制度全般を所掌する国土交通省とも共有させていただきます。

新幹線と東海道線の東京～熱海間で新在別線扱いとなることから、さらにややこしくなる。

この状況を解消するためには新幹線と在来線を完全運賃打ち切りとし、在来鉄道は IC カードを使ったもの、新幹線は専用の新幹線チケットに完全に二分すべきだ。

完全に打ち切りとすることで新幹線のチケットはオンライン販売と旅行代理店及び新幹線駅での窓口販売のみに絞ることができ、旅客鉄道各社は大きく運営費用を抑えることができるようになる。

日本国および大企業は国民の 8 割以上がとて国家公務員と同等の知能を持っていないという事実を正しく認識し、「馬鹿でもわかるチケット制度」をきちんと構築すべきだ。

新幹線・在来線の運賃完全打ち切り制度はぜひ北海道旅客鉄道で行い増収につなげてほしい。

意見 6: 定期旅客列車が運転している区間は、営業キロを設定して利用者の利便を損なわないようにしなければならないのではないか。

理由 6: 特にほぼ終日にわたり 1 時間に 3 本以上が運転する品鶴線から大崎・新宿方面への直通は顕著ではないだろうか。

現在大崎・鶴見間の運賃計算は、品鶴線経由で利用しても品川・鶴見間は経路特定区間となり、山手線 2.0km と東海道本線 14.9km を合算した 16.9km であるが、湘南新宿ラインの走行経路通りに計算すると大崎支線 2.0km と品鶴線 14.7km の合計 16.7km となり、実際の営業キロは 0.2km 短い距離となっている。湘南新宿ラインのみならず今後相鉄 JR 直通線も走る大崎・鶴見間で、実質加算距離を設定し続けるのはいかなものか。

当該区間を東京付近の特定区間を通過する場合の特例から経路特定区間に変更したのは 2002 年 12 月 1 日改定からであるため、品川・大崎から鶴見間は東京付近の特

定区間を通過する場合の特例に戻し、大崎・西大井間に 2.5km の営業キロを設定すべきではないだろうか。

もし東海道新幹線利用で東京付近の特定区間を通過する場合の特例を使用する場合には、0.2km の短縮分は湘南新宿ラインの営業による増収を得、かつ今後も相鉄 JR 直通線の開業で増収しうる東日本旅客鉄道が負担すべきではないだろうか。

このほかにも、武蔵野線関連の短絡線で定期列車が運転されている短絡線がいくつかあるが、運転本数も鑑みて同様の考慮をしていただきたい。

意見 7: 新幹線特急料金(自由席相当額)の認可制度は維持してほしいが、日数を決めて条件付きで緩和してほしい。

理由 7: 国土交通省は鉄道運賃料金のうち、運賃と新幹線特急料金自由席相当額に関して認可制度としている。

JR 東日本は届出制に変更しようとしている。

https://www.jreast.co.jp/press/2024/20241120_ho01.pdf

ただ現時点の運賃・新幹線特急料金でもヨーロッパや韓国・中国の高速鉄道の約 2 倍の運賃水準となっており、2020 年時点と比べ 20%物価が高くなった今でも国際基準と比べ割高である。

また映画館や美容室など 2005 年以降事前予約が当たり前となっているものが多いが、いずれも座席未指定時・未予約時の料金と同一料金としたため値上げを図っていない。

しかも JR 東日本を含む JR 各社は自由席を残すより全車指定席化を図った方が検札の手間が省け維持費用の削減に長ることができること、また新幹線 + 宿泊パックでは新幹線を 2 割引~4 割引していることから 530 円の値下げは十分可能で、新幹線を全車指定席化するにあたり原則自由席と同じ料金で全車指定席化すべきである。

そして新幹線特急料金の届出制化はおそら

く航空機を意識したものと思われるが、航空運賃を届出制にした後日本航空が経営破綻していること、JR 東日本はすでに実質無利息社債 3 年もの 300 億円を 2 回発行しており社債の利息を十分に払えないほど資金繰りが悪化しているとみられることから、経営破綻につながる運賃の届出制化には反対である。

ただし、ゴールデンウィーク・お盆・年末年始などの多客期は新幹線 + 宿泊パックを無割引で提供していることが多いほか、満席となる列車が多いため需要供給曲線を踏まえても値上げしても良いと考えられる。

またこれらの多客期は出張利用が少ないことから、年間 30 日程度を上限に新幹線特急料金認可額の 2 倍まで引き上げても良い特例認可をしても良いのではないか。

また繁忙期に相当する年間 100 日程度(先述の上限 39 日程度と合わせた日数鶴)を上限に新幹線特急料金認可額の 30%増し程度まで引き上げても良い特例認可をしても良いのではないか。

意見 8: 東海道新幹線で新横浜駅(横浜市内)から 200km 超(掛川以遠)利用の場合、10 円値上げするのか

理由 8: JR 旅客営業規則では 200km を超える利用の特定市内の場合、基準駅から運賃を計算する制度がある。

横浜市内は横浜駅を中心駅としているが、JR 東日本東海道線横浜～小田原間と JR 東海東海道新幹線新横浜～小田原間を同じ営業キロとみなしているほか同じ路線とみなしているため、たとえ横浜駅～横浜線直通電車～新横浜駅～東海道新幹線～米原駅と利用した場合でも、横浜駅～東海道線～小田原～東海道新幹線～米原駅とみなして運賃計算している。

が、今回 JR 東日本と JR 東海が運賃率が別になることで、新在別線扱いとなる。

このため新横浜駅から東海道新幹線で 200km 超(掛川以遠)利用の場合、実際に乗車する横浜～新横浜間 7.9km 分長くなるという

	<p>理解で問題ないか。</p> <p>またこの場合新横浜(横浜市内)～米原間の運賃は220円値上げするで間違いはないか。</p> <p>さらに横浜～新横浜間はJR東日本線で10km以内幹線相当で10円値上げとなるため、東海道新幹線で新横浜駅(横浜市内)から200km超(掛川以遠)利用の場合JR東日本線分10円値上げとなるという認識で正しいか。</p> <p>またそれはJR東海が保有する新横浜駅から乗降する場合(つまりJR東日本の設備を一切利用しない場合)も10円値上げになるという認識で正しいか。</p> <p>意見9: 新幹線と在来線を完全別線扱いにしても定期券の値上げとは関係ないのではないか。</p> <p>理由9: 過去1996年1月20日JR九州運賃改定で賃率差によりJR西日本山陽新幹線新下関～博多間とJR九州を含む山陽本線・鹿児島本線新下関～博多間は別線扱いとなったが、新幹線定期券の価格は据え置いている。</p> <p>一方今回の2026年4月運賃改定ではJR東日本の運賃改定に合わせJR東海東海道新幹線定期券も東京～熱海間で値上げするとしているが、山陽新幹線新下関～博多間で値上げしなかったという先例がある以上値上げしてはならないのではないか。</p> <p>意見10: JR東海の約4億円の損失は運賃改定で増収するJR東日本が負担すべき</p> <p>世界的に高速鉄道と在来線列車が別運賃制度の中、日本では30年以上前の口約束を未だに守りたいのか熱会社となっても非生産的な運賃通し運賃を維持している。</p> <p>そんな中今回の運賃制度に絡む東海道新幹線を含む東海旅客鉄道では完全打ち切り別運賃にしたいようだが。</p> <p>それを妨げている日本国政府と東日本旅客鉄道が東海旅客鉄道の損失を補填すべきではないか。</p>	
19	東京品川間は新在別線にすべきではない。	申請者のJR東日本及びJR東海によると、今回の

	<p>東海道新幹線が遅れていて、東京駅の折り返しが遅く渋滞する際、品川駅で降りて在来線を利用するよう促されることがある。</p> <p>そうした場合であっても精算が必要になるのは、わかりやすい運賃体系とは言えない。</p> <p>また、精算できる JR 東日本の有人改札も減っている。</p>	<p>申請により、東京・熱海間においては、東海道線（在来線）と JR 東海が運営する東海道新幹線の運賃水準が異なることとなり、別の線路として取り扱うため、普通乗車券の売り分けを行うとのことです。</p> <p>なお、輸送障害時等における取扱いについては、利用者に迷惑をかけることがないよう、対応を検討しているとのことです。</p>
20	<p>現在運転されているサンライズ瀬戸・出雲は、遅延時に新幹線への振替輸送されることがありますが、東京駅と熱海駅間において、新幹線と在来線が別線扱いとなると、運賃計算距離が異なることで振替輸送がなくなるのではないかと懸念しています。</p>	<p>申請者の JR 東日本及び JR 東海によると、今回の申請により、東京・熱海間においては、東海道線（在来線）と JR 東海が運営する東海道新幹線の運賃水準が異なることとなり、別の線路として取り扱うため、普通乗車券の売り分けを行うとのことです。</p> <p>また、東海道新幹線から東海道線へ経路を変更する等の乗車変更に際しては、引き続き使用開始前1回に限り、無手数料で差額収受又は払い戻しの上、変更が可能とのことです。</p> <p>なお、輸送障害等が発生した場合には、関係各社が定める旅客営業規則等の約款に基づき、現行と同様、既に所持する乗車券について、他経路乗車等の取り扱いが可能とのことです。</p>
21	<p>私は今回の運賃改定をすべきではないと考えます。</p> <p>今回の運賃改定に関するプレスリリースの中で JR 東日本は「わかりやすい運賃体系の導入」を掲げました。</p> <p>しかし、その中身は実際には新在別線化で、一般の利用者にはかなりわかりづらいものと思います。</p> <p>もし経路を間違えて購入していれば、その都度区間変更（経路変更）が必要となります。</p> <p>現在、新下関～博多が新在で運賃が異なりますが、この区間に比べて範囲が小田原～東京と広く、利用者数が段違いに多いことから大変な混乱が生まれると思います。</p> <p>また、70 条区間についても、今までは通過の場合最短経路で計算していたものを品川～東京で新幹線に乗車する時のみ実経路で計算するというのも、利用者が大きな損を被ることになり、利用者優先の国鉄から引き継いだ JR の規則の根幹を揺るがすものだと思います。</p> <p>どちらにせよ、この改正は旅客にとって損を生むものでしかなく、JR 全社の職員にとっても業務の複</p>	<p>申請者の JR 東日本によると、今回の申請により、東京・熱海間においては、東海道線（在来線）と JR 東海が運営する東海道新幹線の運賃水準が異なることとなり、別の線路として取り扱うため、普通乗車券の売り分けを行うとのことです。</p> <p>なお、東海道新幹線から東海道線へ経路を変更する等の乗車変更に際しては、引き続き使用開始前1回に限り、無手数料で差額収受又は払い戻しの上、変更が可能とのことです。</p> <p>また、別線化に伴い、旅客営業規則第 70 条に定める特定区間から東海道新幹線の東京・品川間を除外するとのことです。</p> <p>これにより、新横浜以西から東海道新幹線を利用して中央線方面に向かう場合、品川乗換の場合と東京乗換の場合とでは運賃計算経路が異なるため、距離の長い東京乗換の方が運賃が高くなる場合があるとのことです。</p>

	<p>雑化を招くものだと思います。</p>	
<p>2 2</p>	<p>意見申し上げます。</p> <p>今回の改定案が東京－熱海間とのことですが、新幹線と在来線との別路線化については反対はしません。</p> <p>ですが、東京－品川間は今までどおり同一路線または特例を設定していただきたいと考えています。</p> <p>行きは東京駅から乗ることが多いですが、帰りは常磐線列車の始発駅である品川で降りることが多く、品川で降りた場合は別途精算が必要という状況になるためです。</p> <p>今まで往復切符で購入できていたものが、片道ずつ購入しなければならないという手間ともし東京駅から新幹線経由の切符で購入していた場合、新幹線区間で東京駅－品川間を持っているにも関わらず、在来線の運賃（品川－東京間）の精算が必要となるかと思えます。</p> <p>完全に並行している路線であるのに運賃を精算しなければならないのは、客側の不利に当たりませんか。</p> <p>上記は制度について理解している人であれば問題ないとは思いますが、一般的に使用する方々に不便を感じさせない制度になることを要望します。</p>	<p>申請者の JR 東日本によると、今回の申請により、東京・熱海間においては、東海道線（在来線）と JR 東海が運営する東海道新幹線の運賃水準が異なることとなり、別の線路として取り扱うため、普通乗車券の売り分けを行うとのことです。</p> <p>なお、東海道新幹線から東海道線へ経路を変更する等の乗車変更の際には、引き続き使用開始前 1 回に限り、無手数料で差額収受又は払い戻しの上、変更が可能とのことです。</p> <p>また、別線化に伴い、旅客営業規則第 70 条に定める特定区間から東海道新幹線の東京・品川間を除外するとのことです。</p> <p>これにより、新横浜以西から東海道新幹線を利用して中央線方面に向かう場合、品川乗換の場合と東京乗換の場合とでは運賃計算経路が異なることとなり、運賃計算上の営業キロが長くなる東京乗換の方が運賃が高くなる場合があるとのことです。</p>
<p>2 3</p>	<p>熱海以東における東海道新幹線と東海道本線を別路線として扱うことについて、輸送障害発生時に円滑に振替輸送をすることが出来なくなるのではないかと。</p> <p>一般乗客を基準として、両路線が別路線として扱われることにより、一方の路線において輸送障害が発生した場合において、その乗車券をもって他方の振替輸送を利用できるか否かが不明確となり、混乱を招くのではないかと。</p> <p>加えて、東京駅から中国地方への移動を予定する乗客について、現行制度では新幹線で移動するにせよ寝台特急で移動するにせよ、乗車券の経路は同一であるため、乗車券のみをあらかじめ購入し、手段が確定次第特急券ないし寝台券を購入することが可能であるが、改定後においてあらかじめ新幹線で移動するのか寝台特急で移動するのかを決めておく必要があり、新幹線での移動を予定していた乗客が急遽寝台特急で移動することとなった場合、窓口にお</p>	<p>申請者の JR 東日本によると、今回の申請により、東京・熱海間においては、東海道線（在来線）と JR 東海が運営する東海道新幹線の運賃水準が異なることとなり、別の線路として取り扱うため、普通乗車券の売り分けを行うとのことです。</p> <p>なお、東海道新幹線から東海道線へ経路を変更する等の乗車変更の際には、引き続き使用開始前 1 回に限り、無手数料で差額収受又は払い戻しの上、変更が可能とのことです。</p> <p>また、輸送障害時においては、当該線区における輸送力、運転再開時期、影響規模等を鑑みて、混乱が生じないように他経路乗車等の取扱いを検討していくとのことです。</p>

	<p>いて乗車券の経路を変更数必要が生じる。</p> <p>今日、窓口の数が削減されており、又、主要駅において窓口の混雑が慢性化していることを踏まえると、当該改正は乗客の利便性が低下するのではないか。</p> <p>以上のことを踏まえると、熱海以東における東海道新幹線と東海道本線を別路線として扱うことは乗客の利便性を低下させる要因となる。</p>	
24	<p>こんなふざけた JR 東日本の値上げには猛反対する！</p>	<p>申請者によると、1987 年の国鉄分割民営化による会社発足以来、消費税率の改定等を除き、現在の運賃水準を維持してきたところである一方、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う鉄道利用の減少や、昨今のエネルギー価格や物価高騰による経費の増加、沿線人口の更なる減少、人材確保・定着に向けた待遇改善等により、今後も厳しい経営環境が継続する見込みとのこと。</p> <p>これを踏まえて、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長期的・安定的に確保することが課題となっており、今後も事業継続に必要な対応を着実に実施するため、同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、ご理解いただきたいとのこと。</p>
25	<p>本件申請については認可相当であると考えますが、新幹線と在来線の「売り分け」制度導入に伴う JR 東海の約 3 億 9700 万円の機器改修費用負担に対し、強い異議を申し上げます。</p> <p>本パブリックコメントでは、JR 東海の立場を支持し、利用者への還元策を求める意見を述べます。</p> <p>1. JR 東海への費用負担は不公平かつ不当</p> <p>本制度変更により、JR 東日本は 3 年間で 2773 億 4700 万円もの収益増が見込まれる一方、JR 東海には収益増加のメリットが一切ありません。</p> <p>それにもかかわらず、JR 東海に 3 億 9700 万円もの改修費用を押し付けるのは、受益者負担の原則に明確に反します。</p> <p>JR 東日本の収益構造改善のための身勝手な運賃値上げにより、JR 東海が不当に負担を強いられる構造は、企業間の対等性を著しく損なうものです。</p>	<p>「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 11 月 7 日国土交通省告示第 1622 号）の「Ⅱ 配慮すべき事項」において、JR 各社に跨がって乗車する場合の運賃・料金について、「通算制」及び「遠距離逓減制」とするよう定められています。</p> <p>申請者の JR 東海によると、この指針に「通算制」とするよう定められていることを受けて、JR 各社に跨がる乗車券類は、各社が相互発売を行うとともに、乗車券類の改札等の取扱いも相互に行っているとのこと。</p> <p>また、関係機器類の改修にかかる費用は、JR 他社が実施する運賃改定や制度改正に起因するものであっても、自社が負担とすることを基本とし、詳細については関係会社間で都度協議しているとのこと。</p> <p>さらに、EX サービスを含む特別企画商品の価格は、</p>

JR 東海は、この費用負担を断固拒否し、JR 東日本に機器改修費用の全額負担を求めるべきであり、不当な負担に対しては法的措置を含むあらゆる手段を検討すべきであると考えます。

2. 利用者への負担転嫁の回避

機器改修費用は、最終的に運賃値上げやサービス縮小の形で利用者へ転嫁されるリスクがあります。

JR 東日本の収益増を目的とした制度変更により、JR 東海の利用者が間接的に負担を負うことは、利用者視点から到底容認できません。

費用負担の透明性と妥当性を確保し、利用者への影響を最小限に抑える制度設計が不可欠です。

3. 利用者還元策の実施

JR 東海が費用負担を免れた場合、浮いた資金を原資として、利用者への還元策を講じるべきです。

具体的には以下の施策を提言します：

- ・ EX サービス（単駅指定）の運賃部分の計算適正化：品川・名古屋間の営業キロ（359.2km／6050円）に基づく運賃計算を適用し、東京起点（366.0km／6380円）による過剰運賃（330円差）を是正。
- ・ e 特急券の値下げ：東海道新幹線利用者の負担軽減のため、e 特急券の価格を 2023 年 9 月以前の水準に見直し。
- ・ グリーンプログラムの復活：過去に好評だったポイント還元制度を再導入し、利用者満足度を向上すると共に多頻度利用者の困り込みを図る。

これらの還元策は、JR 東海のサービス競争力強化と顧客満足度の向上に直結します。

4. 結論

JR 東日本が 3 年間で 2773 億 4700 万円という莫大な利益を得る一方で、JR 東海が 3 億 9700 万円の費用負担を強いられる構造は、公平性・透明性を欠く不当なものです。

JR 東海は受益者負担の原則に基づき、費用負担を拒否し、JR 東日本に全額負担を求めるべきです。

浮いた費用は、EX サービスの運賃是正や e 特急券の値下げなど、利用者還元策に充てることを強く求

所定の旅客運賃・料金をもとに設定しているとのことです。ご指摘の点について、品川・名古屋間及び東京・名古屋間の所定の旅客運賃は同額であり、これを EX サービスにも適用しているとのことです。

その他ご意見につきましては、申請者の JR 東海へお伝えいたしました。

	<p>めます。</p> <p>本改正を、利用者・株主・事業者の三者が納得できる公正な制度設計の契機としてください。</p>	
26	<p>JR 東日本【東日本旅客鉄道】の今回の変更につきましては到底看過致しかねます。</p> <p>同社の不祥事や顧客、現場等を無視した結果、顧客離れや事故等の重大インシデントを起こしたにも関わらず、鉄道より不動産等で取引先や関係先、顧客等をないがしろにし、JR 東海様【東海旅客鉄道】にも不利益等を与えるものであり、その他の鉄道等の公共交通各社、旅行会社等々にも支障や損害等をあたえるものであり、同社の鉄道事業を取り上げ、他社に譲渡等を求める。</p>	<p>関東運輸局としましては、今般の申請については鉄道事業法第16条第2項に基づき、鉄道事業の収支により、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審査して認可いたしました。</p> <p>その他ご意見につきましては、申請者の JR 東日本へお伝えいたしました。</p>
27	<p>東日本の運賃改定において、東京熱海間の運賃計算が異なることについて、西日本の駅でも周知をすべきだと思います。</p> <p>西日本や東海が東日本に合わせて改定するなら利用客の混乱も防げたはずですが、今回東日本が独自で改定する以上、民営化以来39年間続いた本州の統一運賃が崩れることとなります。</p> <p>新幹線と普通列車（踊り子含む）で運賃が違うことを周知し、混乱防止につなげてほしいと思います。</p>	<p>申請者の JR 東日本によると、運賃改定内容及びこれに伴う制度変更内容の告知については、自社ホームページやポスター・パンフレットで今後詳細に周知していくほか、会社間境界付近のエリア等、JR 他社と跨がる旅客が多く想定される箇所については、他社エリアでの周知についても検討していくとのことです。</p> <p>また、JR 旅客各社が共同編集して主な駅に備えている「JR 時刻表」等の媒体での周知も行う予定とのことです。</p>
28	<p>東京都区内→大阪市内の乗車券において、例えば赤羽から乗ると想定して、今までであれば、埼京線・湘南新宿ラインにのるか、宇都宮線・上野東京ラインに乗って新幹線に東京から乗るか品川から乗るかはその場で決め得るため乗車券については同一であったところを、本件申請によって、乗車券を売り分けるということでしょうか。</p>	<p>申請者の JR 東日本によると、当該乗車券は「東京都区内⇒大阪市内」の乗車券であるため、現行と同様、発着の特定都区市内のいずれの駅までも有効とのことです。</p> <p>また、東海道新幹線東京・品川間は、引き続き東京都区内に含まれ、赤羽駅から乗車して東海道新幹線に乗り換える場合、東京駅乗換と品川駅乗換のいずれもそのまま乗車可能とのことです。</p> <p>なお、運賃については、品川・新横浜間を東海道新幹線に乗車する場合は、東京・品川間についても東海道新幹線に乗車するものとして計算するとのことです。</p>
29	<p>本件申請の趣旨は理解できますが、例えば中央線沿線・東北線から東海道新幹線を利用する場合などを踏まえれば、品川・東京間については売り分けしないほうが、令和6年12月6日の東日本会社の運賃改定の趣旨（すなわち、わかりやすい運賃制度にすること）に適うと思われるのですが、申請者（両</p>	<p>申請者の JR 東日本によると、今回の申請により、東京・熱海間においては、東海道線（在来線）と JR 東海が運営する東海道新幹線の運賃水準が異なることとなり、別の線路として取り扱うため、普通乗車券の売り分けを行うとのことです。</p> <p>なお、東海道新幹線から東海道線へ経路を変更す</p>

	<p>社)の見解を問うとともに、鉄道局として、かかる申請の適法性(熱海・品川間のみならず品川・東京間の売り分けについての法16条9項適合性、及び運賃制度に内在する制約との抵触関係それぞれ)についてお伺いしたいです。</p>	<p>る等の乗車変更に際しては、引き続き使用開始前1回に限り、無手数料で差額收受又は払い戻しの上、変更が可能とのことです。</p> <p>また、別線化に伴い、旅客営業規則第70条に定める特定区間から東海道新幹線の東京・品川間を除外するとのことです。</p> <p>これにより、新横浜以西から東海道新幹線を利用して中央線方面に向かう場合、品川乗換の場合と東京乗換の場合とでは運賃計算経路が異なるため、距離の長い東京乗換の方が運賃が高くなる場合があるとのことです。</p> <p>関東運輸局としましては、鉄道事業法第16条第2項に基づき、鉄道事業の収支により、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審査しております。</p> <p>また令和7年8月1日付けの国土交通大臣の認可に伴い、東京・熱海間においては東海道線(在来線)とJR東海が運営する東海道新幹線の運賃水準が異なることから、運賃計算方法及び適用方法が分けられることは法に抵触するものではありません。</p>
30	<p>本件意見募集の意義は何か、各地方運輸局(すなわち関東運輸局及び中部運輸局それぞれ)の見解を求めたい。</p>	<p>関東運輸局及び中部運輸局としましては、鉄道事業法第16条第1項に基づく認可申請について、適正な審査を行うことを目的として広く利用者からご意見を聴くために実施したところです。</p>
31	<p>いわゆる大臣指針における通算加算方式の適用において、北海道旅客鉄道株式会社と東日本旅客鉄道株式会社の間を跨ぐ場合における通算加算について、以前と適用方法が異なる(すなわち、東日本会社においても東海会社、西日本会社との間で加算額が発生する状況にあり、以前の東日本会社・北海道会社間の加算額とは異なる)ことについて、その適用方につき、</p> <p>(1) 申請者東日本会社の見解を求めたい</p> <p>(2) 上記につき、運輸局として申請を要しないことにつき、法令上及び通達上適法であると思料する理由につき、題号及び条文等を示し具体的に示されたい</p>	<p>(1) について</p> <p>JR各社を跨ぐ場合の運賃の設定については「新会社と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11月7日国土交通省告示第1622号)の「II 配慮すべき事項」において、JR各社に跨がって乗車する場合の運賃・料金について、「通算制」及び「遠距離逓減制」とするよう定められています。</p> <p>このため、申請者のJR東日本によると、JR他社に跨ぐ場合、運賃水準が異なることになるため、JR東日本区間の利用距離に応じて、基準額(改定前の運賃)と改定後の運賃との差額を加算額として設定するとのことです。</p> <p>また、JR東日本とJR北海道とを跨ぐ区間の場合、基準額(改定前の運賃)にJR東日本分の加算額とJR北海道分の加算額をそれぞれ合算した額になるとのことです。</p>

		<p>(2) について</p> <p>JR 東日本以外の各社と JR 東日本を跨ぐ場合における通算加算方式に関して、JR 東日本以外の各社は鉄道事業法第 16 条第 1 項に基づき本社所在地を管轄する各地方運輸局に申請が必要になると考えておりますが、詳細は把握しておりません。</p>
3 2	<p>JR 他 4 社（北海道旅客鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び九州旅客鉄道株式会社）も、通算加算方式をじっししており、運賃の適用方につき、変更が生じる（少なくとも東海道新幹線と在来線たる東海道本線とは東京・熱海間においても同一の線路として取り扱っていたところ、異なるものとして取り扱うようになるという変更が生じる）ことと思われるが、JR 他 4 社について、申請者らと同様パブリックコメントが実施されていない（外形上申請がないように思われる）ことにつき、</p> <p>(1) JR 他 4 社につき、各地方運輸局長に対し申請があったのかお示しいただきたい</p> <p>(2) JR 他 4 社につき、東海旅客鉄道株式会社と同様機器回収費用が発生していると思われるが、そのことにつき確認したい</p> <p>(3) (1) につき、申請があるとして、なぜ JR 他 4 社につきパブリックコメントが実施されていないか、報告事項であるとか、その他理由があると思われるので、地方運輸局において法令及び通達を明示して理由をお示しいただきたい。</p>	<p>JR 東日本以外の各社と JR 東日本を跨ぐ場合における通算加算方式に関して、JR 他 4 社は鉄道事業法第 16 条第 1 項に基づき本社所在地を管轄する各地方運輸局に申請が必要になると考えておりますが、申請状況及び費用負担等の詳細は把握しておりません。</p> <p>なお、通算加算方式は令和 6 年 12 月に JR 東日本の運賃上限変更認可申請時にパブリックコメントを実施しているため、改めての実施はしておりません。</p>
3 3	<p>一切反対である。</p> <p>そもそも東海道新幹線は、その名が示す通り「東海道線」の高速専用線として建設されたのであり、東海道線と東海道新幹線はその 2 線を合わせて一体のものであり、別路線として扱うことそのものが間違いである。仮に別路線とするのであれば、東海道線東京 - 熱海間の運行主体は本来東海旅客鉄道株式会社が担うべきものである。</p> <p>また東海道新幹線は運賃計算を東海道線の距離に則り計算している以上、それぞれの運賃計算を別のものとする事自体言語道断である。別として運賃計算をする場合、そもそも日本国憲法の定める自由権の内「移動の自由」に反する行為である。</p>	<p>申請者の JR 東日本によると、今回の申請により、東京・熱海間においては、東海道線（在来線）と JR 東海が運営する東海道新幹線の運賃水準が異なることとなり、別の線路として取り扱うため、普通乗車券の売り分けを行うとのことです。</p> <p>なお、東海道新幹線から東海道線へ経路を変更する等の乗車変更の際には、引き続き使用開始前 1 回に限り、無手数料で差額收受又は払い戻しの上、変更が可能とのことです。</p> <p>関東運輸局としましては、今般の申請については鉄道事業法第 16 条第 2 項に基づき、鉄道事業の収支により、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と</p>

	<p>よって私は東海道線と東海道新幹線の運賃計算を分けることを一切認めない。</p>	<p>うか審査して認可いたしました。</p>
34	<p>東日本旅客鉄道株式会社の上限運賃変更（値上げ）に対する意見です。</p> <p>収入原価の算定にあたり、実績コストが基準コストを上回っているのは、保守等をグループ会社への高値発注によりコストを水増しし、利益の付け替えを行っているためではないかという疑義がある。</p> <p>グループ会社は連結決算のため、利益の付け替えを行っても会社経営には影響しないが、基準コストには影響する。</p> <p>実際に、利用客の多いJR本州3社の中で、東日本旅客鉄道株式会社だけが基準コストに比べて実績コストが高くなっている。</p> <p>収入原価算定においては事業報酬に定められているため、実績コストの算定時に、グループ会社の利益相当額を含めると、事業報酬の二重計上になるため、実績コストからは除外すべきではないか。</p> <p>JR東日本の人件費増加予測に関して、2024年、2025年の賃上げ実績を元としているが、これはコロナ禍において一時的に賃金抑制したものを、コロナ前のレベルに戻すことが目的であり、今後も継続的に賃上げにつながるものではないか。</p> <p>実際、他の私鉄等に比べても賃金水準が高いため、これ以上人件費が増加するという予測には疑義がある。</p> <p>上限運賃の変更に関して、計算の元となるデータの性質、意義、定義について、事業者からの報告数値に基づいて機械的に審査するのではなく、算定根拠の数値がハックされていないか、他の事業者との費用構造の違いを踏まえた上できちんと精査をすべきではないか。</p>	<p>本件申請につきましては、東京・熱海間において、東海道線（在来線）とJR東海が運営する東海道新幹線の運賃水準が異なることとなり、別の線路として取り扱うため普通乗車券の売り分けを行うことによる適用方法及び計算方法を変更するものではありません。</p> <p>なお、JR東日本の上限運賃変更（値上げ）そのものにつきましては、令和7年8月1日付けで認可となっております。</p>
35	<p>新幹線と在来線の「売り分け」制度導入の認可申請に際し、申請内容自体は瑕疵がないことから認可相当であると考える一方で、JR東日本がJR東海に3.97億円の機器改修費用を負担させることに対して強い異議を申し立てる。</p> <p>以下、JR東海の立場を支持した上で、JR東日本に機器改修費用（3.97億円）を全額負担させること等を前提とした利用者還元策を提案する。</p>	<p>「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11月7日国土交通省告示第1622号）の「Ⅱ 配慮すべき事項」において、JR各社に跨がって乗車する場合の運賃・料金について、「通算制」及び「遠距離遞減制」とするよう定められています。</p> <p>申請者のJR東海によると、この指針に「通算制」とするよう定められていることを受けて、JR各社に跨がる乗車券類は、各社が相互発売を行うとともに、</p>

<p>1. JR 東海への費用負担は不当</p> <p>申請書によれば、JR 東日本は本制度変更で 3 年間で 2773 億円の収益増が見込まれる一方、JR 東海の収入は一切増加しない。</p> <p>それにもかかわらず、JR 東海に 3.97 億円の費用を押し付けるのは、受益者負担の原則に明確に反する。したがって、JR 東海は負担を断固拒否し、JR 東日本に全額負担を求めるべきであると考え。</p> <p>2. 東京・熱海間の実キロ是正</p> <p>「売り分け」により新幹線と在来線が別線扱いとなる以上、東京・熱海間の新幹線運賃算定に使用する営業キロは、在来線基準 (104.6km) から実キロ (95.4km) に是正すべきと考える。</p> <p>3. 資金原資と収益補填</p> <p>3.97 億円の機器改修費用は、JR 東日本の収益増 (2773 億円) を背景に、当然に JR 東日本がその全額を負担すべき。</p> <p>そして、この 3.97 億円の負担を JR 東海から JR 東日本に付け替えて発生した 3.97 億円の原資に加え、運賃の高い在来線から運賃の安い新幹線へのシフトによる利用者増加で補填可能と考える。</p> <p>例えば値上げ後の JR 東日本の東京・熱海間の運賃は 2,090 円。東海道新幹線経由の運賃が実キロ計算で 1,690 円となれば 400 円安くなり、仮に 1,760 円の自由席特急券を購入したとしても在来線 +1,360 円で新幹線に乗れる。これは在来線の特急「踊り子」の特急料金や普通列車グリーン車のグリーン料金よりも低廉となり、在来線利用から新幹線利用への一定数の移行が見込める。</p> <p>4. 結論</p> <p>JR 東日本の収益増 (2773 億円) に対し、JR 東海が 3.97 億円の負担を強いられるのは不当。</p> <p>JR 東海は負担を拒否し、JR 東日本に全額負担を求めるべき。</p> <p>浮いた資金及び利用者増を前提に、東京・熱海の実キロ (95.4km) 是正を実現し、利用者還元を強化することを求める。</p>	<p>乗車券類の改札等の取扱いも相互に行っているとのこと。</p> <p>また、関係機器類の改修にかかる費用は、JR 他社が実施する運賃改定や制度改正に起因するものであっても、自社が負担とすることを基本とし、詳細については関係会社間で都度協議しているとのこと。</p> <p>なお、東海道新幹線の営業キロについては、現在、JR 東海が認可を受けているところ、今般の認可申請に合わせて変更申請がなされているものではないことから、現行のとおりとなります。</p>
<p>36</p> <p>例えば名古屋→宇都宮間の (在来線経由を仮定とした) 乗車券のみ持っていた場合、途中で小田原→東京</p>	<p>申請者の JR 東日本によると、今回の申請により、東京・熱海間においては、東海道線 (在来線) と JR</p>

	<p>を新幹線特急券を買い足して乗ることができないということであり、著しく不便である。</p> <p>また、そのような運賃計算システム改修費を掛けるということは巡り巡って、他で掛かる費用を下げる等のサービス低下に繋がると思われる。</p> <p>東日本旅客鉄道の利益のためだけに東海旅客鉄道や利用者全体の利益が損なわれる。</p>	<p>東海が運営する東海道新幹線の運賃水準が異なることとなり、別の線路として取り扱うため、普通乗車券の売り分けを行うとのことです。</p> <p>なお、東海道新幹線から東海道線へ経路を変更する等の乗車変更の際には、引き続き使用開始前1回に限り、無手数料で差額收受又は払い戻しの上、変更が可能とのことです。</p>
37	<p>本認可申請については、東日本旅客鉄道(以下 JR 東日本)の値上げに賛成、東海旅客鉄道(以下 JR 東海)の制度変更に対抗する立場からコメントします。</p> <p>東京～品川～熱海間について、JR 東日本と東海の同一路線扱いを現行と同様の制度で維持すべきであり、そのため JR 東海は東海道新幹線の東京～熱海間について JR 東日本と同調した旅客運賃の上限変更を行うべきと考えます。</p> <p>既に本件制度には類似したものが博多～下関(～新下関)間で導入されており、本制度はいくつかの点でそれと異なるものの、基本的には同じ設計思想による制度であると考えられます。</p> <p>博多から新幹線経由の乗車券を購入していた利用者が在来線経由での乗車を希望する場合、関係主要各駅には常備券が設置されており、容易に乗車変更に伴う精算が可能になる運用がなされています。</p> <p>一方で、東京～品川～熱海間は、博多～下関(～新下関)と比べて輸送需要・輸送力どちらもきわめて大きいことから、精算需要の比率が同程度であっても同一路線扱いがなくなることによる運用上の混乱、さらには鉄道というサービス全体の価値を損なう可能性があります。</p> <p>また、JR 東日本は十分な窓口量を確保していないことから、「在来線から新幹線への迅速な乗車券変更」が現場レベルで実行可能と言えるか自体に懸念があります。</p> <p>また、JR 東海は中央リニア新幹線の開業に向けて資金需要を旺盛に持つことから、値上げによる利益増加は社会全体に還元されることが明らかであり、単一の民間企業や単一の公共サービスの域を越えて日本国の戦略的観点から妥当な範囲での値上げは社会的に許容されるべきです。</p> <p>本認可申請については、以上の通り東日本旅客鉄道(以下 JR 東日本)の値上げに賛成、東海旅客鉄道(以下 JR 東海)の制度変更には反対します。</p>	<p>申請者の JR 東日本によると、今回の申請により、東京・熱海間においては、東海道線(在来線)と JR 東海が運営する東海道新幹線の運賃水準が異なることとなり、別の線路として取り扱うため、普通乗車券の売り分けを行うとのことです。</p> <p>なお、東海道新幹線から東海道線へ経路を変更する等の乗車変更の際には、引き続き使用開始前1回に限り、無手数料で差額收受又は払い戻しの上、変更が可能とのことです。</p> <p>また、旅行開始後の乗車変更については、運送約款である旅客営業規則の定めに基づき、変更区間と不乗区間の運賃を比較し、不足額は收受し、過剰額は払い戻ししないことを条件に変更の取扱いを行うとのことです。</p>

<p>3 8</p>	<p>1. 東日本旅客鉄道株式会社の申請書には「Ⅰ 当社線内のみを利用する場合」として、いわゆる東京都区内、東京山手線内の運賃計算を定めているようであるが、これに相当する規定が「Ⅱ 当社と北海道旅客鉄道株式会社（中略）を連続して乗車する場合」にもなければならぬのではないかと。</p> <p>そうでなければ、たとえば西荻窪駅から中津川駅（中央東線・塩尻・中央西線経由）という JR 東日本と JR 東海を連続して乗車する場合の運賃を、東京駅起点の営業キロで計算する根拠がないことになる。Ⅱに同様の規定を定めて、改めて認可申請すべきではないか。</p> <p>そうでなくてよいと関東運輸局長が考えるのであれば、その理由を明らかにしてほしい。</p> <p>2. 原価計算書の内容が昨年 12 月に認可申請した際のものと同じ内容となっているようだが、今回の認可申請内容に関する収入と費用に絞った資料の提出がなければ、関東運輸局長は今回の申請が適正利潤の範囲内であるかどうか判断できず、鉄道事業法第 16 条第 2 項に定める審査ができないのではないかと。</p> <p>原価計算書を再提出させるべきである。</p> <p>そうしなくてよいと関東運輸局長が考えるのであれば、その理由を明らかにしてほしい。</p> <p>3. 新旧対照表によれば、いわゆる東京都区内については「200km を超える鉄道区間内にある駅」とあり、いわゆる東京山手線内については「100km を超え、200km 以内の区間にある駅」とある。</p> <p>このように「鉄道」の有無を敢えて書き分けているようであるが、その意図を明らかにされたい。東京山手線内については、航路であっても適用する考えと思われるので、関東運輸局長においてはその点を考慮して審査していただきたい。仮に誤記であるならば、認可すべきではない。</p>	<p>1. について</p> <p>申請者の JR 東日本によると、特定都区市内制度に関しては、従前より自社線内のみ及び JR 他社に跨がる場合ともに適用を行っております。</p> <p>このような場合においては、「Ⅰ 当社線内のみを利用する場合」に規定した上で、「Ⅱ 当社と北海道旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び九州旅客鉄道株式会社の営業線を連続して乗車する場合の旅客運賃・料金の計算方法並びに適用方法」の「旅客運賃計算上の営業キロ等の計算方」において、営業キロ又は運賃計算キロを用いて旅客運賃を計算する場合は、各会社の営業キロ等を通算して計算することを規定していることから、特定都区市内制度については JR 他社跨り時においても適用する整理としているとのことです。</p> <p>関東運輸局としましては、現在の規定で解釈できることから認可申請を行う必要まではないものと考えますが、より分かりやすい内容とすることについて、申請者の JR 東日本へお伝えいたしました。</p> <p>2. について</p> <p>申請者の JR 東日本より提出のあった収入原価総括表は、令和 6 年 12 月 6 日の申請時と同じものでありますが、当時の申請時点より本件申請に係る収入及び支出も包含されております。</p> <p>3. について</p> <p>申請者の JR 東日本によると、同社の運営する気仙沼線 BRT 及び大船渡線 BRT については、鉄道区間と BRT 区間の運賃を併算した通しの乗車券を発売しており、当該 BRT 区間に跨がる区間は東京駅から 200km を超える区間のみが生じることから、鉄道区間のみ「鉄道」と記載している一方、東京山手線内が該当する区間ではそのような区間が生じないとのことです。</p> <p>なお、令和 7 年 8 月時点では旅客会社が直接運営する航路は存在しないとのことです。</p>
<p>3 9</p>	<p>(1) 今回の認可申請がなぜ必要なのか理解に苦しみます。</p> <p>既に JR 東日本の上限運賃変更については、国土交通大臣から認可が出ています。</p>	<p>(1) について</p> <p>本件申請は、鉄道事業法施行規則第 71 条第 1 項第 6 号ロに定めるその他基本的な旅客運賃計算で軽微なものであることから運輸局長権限の認可申請と</p>

今回の関東運輸局長に対する認可申請内容を見ると、大臣が認可した内容を受けた手続き的な処理に過ぎないと考えられます。

何故ならば、東京・熱海間の JR 東日本の運賃が変更されたからには、同区間で東海道新幹線と東海道本線を同一線路として扱うことが不可能であることは自明だからです。

運賃が異なる路線を同一線路とできるはずがありません。

そして、大臣が認可した内容の後追いで行う事務的な手続きについて、大臣の配下にある地方運輸局長が別の判断をすることができるはずがありません。

つまり、本件認可申請は処分行政庁において何ら判断を要するものではなく、これを事業者に強いることは監督官庁による権限濫用とさえ言えると考えます。

権限濫用ではないとお考えならば、仮に関東運輸局長が今回の認可申請を認可しなかった場合に、事業者がどのような運賃計算をすることになるのか明らかにしていただきたいです。

長引くインフレと労働人口減少により鉄道事業者が苦境にあると言うのに、それに対する政策を何も打ち出さずに今回のような権限濫用により仕事をした気になっているのだとすれば、国土交通省は鉄道事業に対する責任を取るつもりがないと受け止めざるを得ません。

経営は民間に丸投げして規制だけかけているようでは、経営が順風満帆に見える東日本であったとしても、いつか国鉄の二の舞になりますよ。

「今後の鉄道行政の参考にする」と言う木で鼻を括った回答ではなく、局長自身にも説明したうえで誠意ある回答を期待します。

- (2) いわゆる特定都区市内制度は、実際の乗車区間にかかわらず中心駅を起点・終点とした距離で運賃を計算する制度ですが、利用者間の不公平を生んでいるうえに、既に大半の利用者が「えきねっと」「エクスプレス予約」など特定都区市内のないネット予約商品を選択している現状においては、もはや使命を終えたと考えます。

特に、JR 東日本管内においては Suica の利用

しておりますが、本ご意見につきましては制度全般を所掌する国土交通省とも共有させていただきません。

(2) について

申請者の JR 東日本によると、東京山手線内や東京都区内等のいわゆる特定都区市内制度については、令和 6 年 12 月の申請に基づく運賃改定による見直しは行わないため、引き続き適用となるとのことです。

(3) について

鉄道事業の運賃につきましては消費税額が含まれているものであり、これまでの間、JR 東日本をはじめ多数の事業者において、消費税率の上昇分を運賃へ転嫁する改定を実施してきたところがあります。

そのため、仮に消費税率が下がることとなった場合は、変更後の税率をもとに算出した運賃とするための認可申請が必要になるものと考えます。

	<p>が圧倒的多数を占めているはずのところ、西荻窪駅で Suica タッチして入場して松本駅で Suica タッチして下車した利用者に対して東京・松本間の距離による運賃を適用することは合理的ではありません。</p> <p>その Suica に西荻窪駅入場の記録はあるのですから、東京・西荻窪間に乗車していないことは明らかです。おそらく JR 東日本は「切符利用者との公平性」を理由に上げることでしょうが、1 円単位運賃導入により既に切符利用者と Suica 利用者の公平性は崩れています。</p> <p>特定都区市内制度は何か機会があるタイミングで廃止することが望ましく、今回の認可申請においては少なくとも JR 東日本の東京都区内と山手線内に関する運賃計算については認可されないことを望みます。</p> <p>(3) 1 円単位運賃と言え、消費税 8%のときに導入されたものですが、仮に石破内閣が迷走して消費税率を引き下げるという天下の愚策を実施してしまった場合に、8 月 1 日に認可された東日本旅客鉄道株式会社の上限認可運賃はどうなるのでしょうか。</p> <p>消費税率が 10%であることを条件とした認可になっているのでしょうか。</p> <p>それとも、仮に税率が下がっても上限運賃はそのままとできる内容の認可になっているのでしょうか。</p> <p>仮に前者だとしたら通勤手当計算など含めて影響が広範に及ぶことになり全国的に大混乱が起きます。</p> <p>現在の認可内容を明らかにするとともに、仮に税率が下がったとしても無用の混乱を招かないように国土交通省が政府内でイニシアチブを取って、鉄道事業者の運賃を変更させないようにしてください。</p> <p>それすら出来なければ、本当に鉄道行政の存在意義が不明です。</p>	
40	<p>(その 1) 中部運輸局関連</p> <p>今回の事案で最も異質と感ずるのは、運賃改定を実施しない JR 東海に 397 百万円の費用負担が生じていることです。</p> <p>なぜ、他社の運賃改定によってこれほど多額の費</p>	<p>(その 1) について</p> <p>本ご意見につきましては、今後の鉄道行政の参考とさせていただきます。</p> <p>なお、今般の申請については鉄道事業法第 16 条第 2 項に基づき、鉄道事業の収支により、能率的な</p>

用を負担しなければならないのか。それは、JRの運賃が会社間通算となっているからです。

そして、ご承知のように、これは「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11月7日国土交通省告示第1622号）」により強制されているものです。

指針制定から20年以上が経過しているにもかかわらず、一体いつまで「当分の間」とするつもりなのか、国土交通省としての見解を明らかにしてください。

しかも、JR会社法改正法附則で委任があるとはいえ、法律ではない告示によって民間企業の経営を縛り続けている事態は「当分の間」であれば許されるのでしょうか、20年以上放置しているのはまさに行政府の怠慢です。行政府の怠慢により民間企業に多大な支出が生じていること、そして、それが運賃に転嫁されることで利用者負担として国民の損失となっていることを今の鉄道官僚たちは理解しているのでしょうか。

指針をいつになったら廃止するつもりなのか、換言すれば民間企業と利用者の負担をいつまで放置するつもりなのか、国土交通省の見解を明らかにしたうえで今回の認可を判断してください。

（その2）関東運輸局関連

利用者負担を強いているもう一つの重大な点は、障害者割引です。

国鉄改革当時に所用の措置をすると閣議決定しておきながら、いまだに民間企業の負担として放置されています。これまでは「鉄道会社は儲かっているからあいつらに負担させておけ」とお考えだったと思いますが、ついにJR東日本までもが運賃改定する時代になったのですから、障害者割引による民間企業の減収が他の利用者に降りかかっているという状況をしっかり見つめ直すべき時です。

今回の認可申請書類に添付されているJR東日本の原価のうち、障害者割引や学生割引などの本来なら国が負担すべき割引による減収が具体的に何円盛り込まれているのかを明らかにしたうえで、その額は鉄道行政の怠慢によって民間企業に生じている費用であるとして、今回の審査においては考慮外とすることを希望します。

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審査して認可いたしました。

（その2）について

本ご意見につきましては、制度全般を所掌する国土交通省とも共有させていただきます。

	<p>また、国土交通省として、いつになったら国鉄改革時の約束である中曽根内閣の閣議決定を守るつもりなのか、明らかにしてください。</p>	
<p>4 1</p>	<p>意見</p> <p>JR 東日本は今回の旅客運賃の上限変更に伴い、増収となる見込みであるが、JR 東海は機能改修の経費がかかるだけで増収にはならないとの見解を示している。</p> <p>他 JR 各社に対しても同様に機能改修費がかかるかと思われるが、経営基盤の弱い JR 北海道や JR 四国に対しても同様な機能改修費用が発生することがあるならば、国の支援も受けている両社に対して何らかの救済措置などはするべきではないか？</p> <p>理由</p> <p>現在のきっぷのルールは JR6 社共通であり、日本全国 JR が走る地域であれば基本的には同じである。</p> <p>今回のきっぷのルール変更は、首都圏を抱える JR 東日本だけが有利であり、JR 他社できっぷを購入し、首都圏エリアに来る地方の人間（特に JR 東海以西～JR 九州エリア在住者）には余りメリットがない。</p> <p>公共交通機関であるがゆえに、自社のメリットばかりでなく、どういった負の影響（例…乗車変更が増えることでお客様や現場の駅員や乗務員の取扱い量が増える）があるかも考察し、お客様や他 JR 旅客 5 社にも丁寧な説明をし、理解を求めた上で制度変更を行う必要があると感じるから。</p>	<p>「新会社は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 11 月 7 日国土交通省告示第 1622 号）の「Ⅱ 配慮すべき事項」において、JR 各社に跨がって乗車する場合の運賃・料金について、「通算制」及び「遠距離逓減制」とするよう定められています。</p> <p>申請者の JR 東海によると、この指針に「通算制」とするよう定められていることを受けて、JR 各社に跨がる乗車券類は、各社が相互発売を行うとともに、乗車券類の改札等の取扱いも相互に行っているとのことです。</p> <p>また、関係機器類の改修にかかる費用は、JR 他社が実施する運賃改定や制度改正に起因するものであっても、自社が負担とすることを基本とし、詳細については関係会社間で都度協議しているとのことです。</p> <p>なお、国が救済措置を講じるべきとのご意見につきましては、制度全般を所掌する国土交通省とも共有させていただきます。</p>
<p>4 2</p>	<p>東京～熱海について、今までは、在来線経由で乗車券を発券したが新幹線特急券を購入し新幹線を利用した場合、新幹線経由で乗車券を発券したが新幹線特急券を購入せず在来線を利用した場合、などにおいて 2 社での収益配分が曖昧であった。実際には両社間で一定の取り決めがあるものと思われるが、これについては公表していないとの回答を過去に事業者より得ている。</p> <p>その点で、今回の改定により新在同一扱いの対象外となることで、どちらに運賃収入が配分されるかが明確化されることは非常に有意義だと考える。</p> <p>私も本件当事者のうち片方の事業者（どちらの事</p>	<p>本件申請に賛成のご意見として承ります。</p> <p>なお、その他ご意見につきましては、申請者の JR 東日本へお伝えいたしました。</p>

	<p>業者であるかについては秘匿とさせていただく)の社員(使用人ではなく株主の意味)であるので、これにより利益剰余金が正しく算定され適正な配当計算に近づくことは非常に好ましい。</p> <p>システム改修に伴う一時的な費用が発生することであるが、これは必要経費であろう。この取り扱いは西日本旅客鉄道株式会社と九州旅客鉄道株式会社の新下関～博多でもすでに行われている事例であり、実務上の混乱も少ないと考えられる。</p> <p>欲を言えば東海旅客鉄道株式会社と西日本旅客鉄道株式会社で新幹線と在来線の運行事業者が異なる米原～新大阪についてもこの取り扱いを適用し、適正な運賃配分とするのが適切だろう。</p>	
43	<p>本件に関し、値上げ自体はやむを得ないが筆者が懐疑的に思うことがふたつある。</p> <p>どちらも規則を複雑化させ、JR 東日本が目指す「わかりやすい運賃体系」に逆行するものである。</p> <p>一つ目は、東京～熱海間において新在別線となることから部分的に新幹線と並行在来線を使い分けることができなくなることである。このことは旅客の利便性を低下させる。</p> <p>また新在別線にしても全体的を導入するのであればたやすく運賃計算ルールとして理解できるが、熱海以西や東北・上越新幹線では引き続き選択乗車が可能となると利便性とは別に規則が煩雑になる。</p> <p>東京～熱海間の新在同一視の維持には JR 東海の値上げもやむを得ない考える。</p> <p>二つ目は、特定都市区内制度・旅客営業規則 70 条の維持についてである。</p> <p>改正案ではこれらの制度と東京～熱海間の新在別線・別運賃を両立させるため制度・規則が煩雑となってしまう。</p> <p>新幹線と東海道本線のどちらを利用するかで運賃計算経路が変化の上、特例が残るのであれば旅客だけでなく精算業務などを係員も制度を把握・運用するのに負担がかかることになりかねない。</p> <p>そもそも特定都市区内制度には最終発着地によって負担が不公平になる・70 条には列車の運行系統上 unnecessary 遠回りやその経路上の途中下車が可能となる問題点がある。</p> <p>運行系統上複数ルートの経路利用が合理的となる</p>	<p>1 点目について</p> <p>申請者の JR 東日本によると、今回の申請により、東京・熱海間においては、東海道線(在来線)と JR 東海が運営する東海道新幹線の運賃水準が異なることとなり、別の線路として取り扱うため、普通乗車券の売り分けを行うとのこと。</p> <p>なお、東海道新幹線から東海道線へ経路を変更する等の乗車変更の際は、引き続き使用開始前 1 回に限り、無手数料で差額收受又は払い戻しの上、変更が可能とのこと。</p> <p>その他ご意見につきましては、申請者の JR 東日本及び JR 東海へお伝えいたしました。</p> <p>2 点目について</p> <p>申請者の JR 東日本によると、東京山手線内や東京都区内等のいわゆる特定都区市内制度については、今回の申請に基づく運賃改定による見直しは行わないため、引き続き適用となるとのこと。</p> <p>また、今回の運賃改定に伴い、東京・品川間において、東海道線(在来線)と JR 東海が運営する東海道新幹線の運賃水準が異なることとなり、別の線路として取り扱うため、普通乗車券の売り分けを行うことから、旅客営業規則第 70 条に定める特定区間から東海道新幹線の東京・品川間を除外することです。</p> <p>これに伴い、新横浜以西から東海道新幹線を利用して中央線方面に向かう場合、品川乗換の場合と東京乗換の場合とでは運賃計算経路が異なるため、距離の長い東京乗換の方が運賃が高くなる場合がある</p>

	<p>区間には列車特定区間や経路特定区間の導入で代替が可能である。</p> <p>どちらも手計算で乗車券を発券していた時代に運賃計算を簡略化するための制度であり、機械発券が主流となった今日では役目を終えたともいえよう。</p>	<p>とのことです。</p> <p>一方で、新幹線と在来線を乗り継ぐ利用者の利便性を阻害しないよう、関係事業者間で検討していくとのことです。</p> <p>また、これらの特例の取扱いについては、今後運賃改定特設サイトやパンフレット等でお客さま周知を丁寧に行っていくとともに、勉強会等で係員周知を行っていく予定とのことです。</p>
<p>4 4</p>	<p>【東海旅客鉄道株式会社に対する意見】</p> <p>1 新幹線と東海道線を別線としたときの運賃計算のキロ数について</p> <p>東海道新幹線を東海道線と別線とするのであれば、東海道新幹線の運賃計算のキロ数は東海道線のキロ数を使用するのではなく、東海道新幹線の実キロ数を使用すべきである。</p> <p>例えば、東京熱海間の場合、新幹線の実キロ数では95.43キロであるが、東海道線のキロ数は104.6キロであり、現状は104.6キロを採用して運賃計算を行っているが、別線とするならば、95.43キロを採用して運賃計算を行うべきである。</p> <p>東海道線と東海道新幹線を別線とするならば、東海道新幹線が東海道線のキロ数を採用するのは論理的におかしい。</p> <p>令和7年8月1日付で国土交通省鉄道局から発出された「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の結果について」のなかでも、東日本旅客鉄道は「東京・熱海間における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の運賃については、それぞれの会社が認可を受けているものであり、一律に価格を合わせるといった性質のものではない」と述べているため、東海旅客鉄道の運賃計算で東海道線の営業キロを採用するのは論理的整合性がない。</p> <p>2. 運賃制度改正の必要性について</p> <p>認可申請書添付の資料にも記載されているとおり、今回の改定で東海旅客鉄道が得る金銭的利益はない一方、機器回収費用に億単位の費用が必要である。</p> <p>また、1で述べた問題を解決するために東海道新幹線の実キロ数で運賃を計算した場合には、東海旅客鉄道の運賃収入は大きく減ることになる。</p> <p>これでは、東海旅客鉄道としては、今回の運賃改定</p>	<p>【東海旅客鉄道株式会社に対するご意見について】</p> <p>1について</p> <p>東海道新幹線の営業キロについては、現在、JR東海が認可を受けているところ、今般の認可申請に合わせて変更申請がなされているものではないことから、現行のとおりとなります。</p> <p>2及び3について</p> <p>「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11月7日国土交通省告示第1622号）の「Ⅱ 配慮すべき事項」において、JR各社に跨がって乗車する場合の運賃・料金について、「通算制」及び「遠距離逓減制」とするよう定められています。</p> <p>申請者のJR東海によると、この指針に「通算制」とするよう定められていることを受けて、JR各社に跨がる乗車券類は、各社が相互発売を行うとともに、乗車券類の改札等の取扱いも相互に行っているとのことです。</p> <p>また、関係機器類の改修にかかる費用は、JR他社が実施する運賃改定や制度改正に起因するものであっても、自らが負担とすることを基本とし、詳細については関係会社間で都度協議しているとのことです。</p> <p>【東日本旅客鉄道に対するご意見について】</p> <p>JR各社を跨がる場合の運賃の設定については「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11月7日国土交通省告示第1622号）の「Ⅱ 配慮すべき事項」において、JR各社に跨がって乗車する場合の運賃・料金について、「通算制」及び「遠距離逓減制」とするよう定められています。</p> <p>これに伴い、JR東日本とJR他社を跨がってご利用</p>

をする利益は全くないことになるにも関わらず、このような運賃改定を申請していることが不合理に思えて仕方ない。

いたずらに損失を招く運賃制度の改定は行わないほうが経営上もよろしいし、利用者としても他の有益な分野に金銭的投資をしていただきたいと考える。

3. 東日本旅客鉄道との関係について

2. で述べたとおり、東海旅客鉄道単体としては利益のないにも関わらず、運賃制度改定を実施するのは、同じ JR グループである東日本旅客鉄道に配慮するためであると推察する。

同じ JR グループに対して配慮をしようとする東海旅客鉄道の姿勢は誠に結構で、本来あるべき姿あるとも言えるが、果たして今回の運賃改定については東日本旅客鉄道に配慮する必要はあるのだろうか。

1でも述べたが、令和7年8月1日付で国土交通省鉄道局から発出された「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の結果について」のなかで東日本旅客鉄道は「東京・熱海間における 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の運賃については、それぞれの会社が認可を受けている」と述べており、また、同社は他の旅客鉄道会社からの乗り通す旅客についても、東日本旅客鉄道管内のみの加算運賃を課すことを予定している。

これは東日本旅客鉄道が他の旅客鉄道会社の事情や利用客（鉄道に詳しくない一般的な利用客はそもそも各 JR が独立した完全別会社であることを知ってすらいないだろう）の事情を無視し、自社の論理のみで運賃改定を行おうとしていることを表している。

東日本旅客鉄道からは、他の旅客鉄道会社に足並みを揃えたり、配慮をしたりするという姿勢が感じられない。旅客の利便性が向上したり、関係両社がウィン・ウィンになる制度改定であれば、是非東海旅客鉄道も足並みを揃えて運賃制度改定を行うべきであるが、東日本旅客鉄道が自社のみの都合を考えて行われようとしている運賃制度改定に損害を出してまで東海旅客鉄道が巻き込まれる必要は全くないと考ええる。

いただく場合、通算加算制度を導入し、ベースとなる基準額に対し、JR 東日本区間の運賃計算キロによる加算額を加えた金額での発売となります。

なお運賃改定に伴う取扱いに関しては、お客さまの利便性を大きく損なうことがないように JR 他社と協議を行いながら検討をするとともに、利用するお客さまに対しても今後運賃改定特設サイトやパンフレット等にて丁寧に告知を行っていくとのことです。

【国に対するご意見について】

本ご意見につきましては、今後の鉄道行政の参考とさせていただきます。

東日本旅客鉄道が自社の利益のみを主張するのであれば、同様に東海旅客鉄道も自社の利益のこのみを考えて、東日本旅客鉄道に協力せず、当運賃制度改定を取りやめればよい。

【東日本旅客鉄道に対する意見】

自社のみの都合を考えて利用客や他の旅客鉄道会社に迷惑を掛ける運賃制度改定は行うべきではない。

鉄道ファンでも何でもない一般的な利用客は、そもそも JR 東日本と JR 東海が完全な別会社であることを理解していない場合も多い。

すると、今まで利用できていた乗り方が急に出来なくなり混乱する。同じ JR でも運賃制度が違うとなると益々混乱する。

今回の運賃制度改定は他の旅客鉄道会社とどこまで調整して行っているのか大変怪しいが、是非、全ての旅客鉄道会社で調整しあって、分かりやすく利用者に理解しやすく優しい運賃制度を構築するよう強く要望する。

自社の都合のみを優先して、自社のみで突っ走って作り上げた独りよがりな運賃制度改正は取り下げ、再考すべきである。

【国に対する意見】

国鉄を分割したことに対する弊害が出てきている。JRが各社、自社の都合のみを優先するようになった結果、利用者が望まない結果を生み出してしまっている。

旧国鉄路線は国民に対して移動の自由を担保するユニバーサルサービスだと思っていたが、分割したことにより、JR同士の連携がとれなくなり、ユニバーサルサービスは崩壊したと言える。

同じ距離であっても、東京から静岡県の郵便料金は110円だが、東京から長野県の郵便料金はそれとは違う金額であると言っているようなものである。

特に割を食っているのはJRの会社境近くの利用者である。日常的な流動は多いにもかかわらず、また、利用客は望んでいないにも関わらず、それぞれのJRの勝手な都合で今まで可能であった利用方法が出来なくなってしまう、今までこの金額の運賃で済んでいたのが、余計にかかるようになってしまっ

	<p>た、乗り継ぎが不便になってしまった、ということは是非避けなければならない。</p> <p>たまたまJR会社境に済んでいたがために、他の地域に済んでいる利用者よりも不利になってしまうという事態はユニバーサルサービスの精神や公平性に反する。国にはこうした問題意識を是非もっていただきたい。</p> <p>今後、旅客鉄道会社各社に対する適切な指導の実施はもとより、JRを分割したことに対する反省や今後あるべきJRの姿を再検討・再構築するようにお願いしたい。</p>	
45	<p>この度、東日本旅客鉄道の運賃改定に伴いこれまで東海道本線と東海道新幹線とで同一線路として取り扱っていた東京・熱海間を線路が異なるものとして取り扱うものとするとのことだが、本取扱いに反対したい。</p> <p>同区間は首都圏に位置し、列車の本数・利用者が多く、乗車券購入後に早く乗車できる方（または座れる方）を選択する為東海道本線・東海道新幹線のどちらかに乗車変更・区間変更を希望する旅客が相当数いるものと推測される他熱海以西から（まで）の乗車券を所持する旅客であっても東海道本線経由の乗車券を所持していたが、目的地まで急ぐ用事ができたため東海道新幹線経由に乗車変更・区間変更を希望する旅客も一定数いるものと推測される。</p> <p>これらの旅客一人ひとりに対し、乗車券の変更手続きを実施した場合、乗車券類変更、場合によっては改札補充券（手書き）の発行など多くの手間が発生し、旅客に対する不便だけでなく駅係員の業務負荷の増大が懸念される。</p> <p>その為、東日本旅客鉄道の東京・熱海間においては東海旅客鉄道と同一の運賃体系を適用させる特定運賃を新設し、従来通り同一の線路として取り扱うべきである。</p>	<p>申請者のJR東日本によると、今回の申請により、東京・熱海間においては、東海道線（在来線）とJR東海が運営する東海道新幹線の運賃水準が異なることとなり、別の線路として取り扱うため、普通乗車券の売り分けを行うとのことです。</p> <p>なお、東海道新幹線から東海道線へ経路を変更する等の乗車変更の際は、引き続き使用開始前1回に限り、無手数料で差額收受又は払い戻しの上、変更が可能とのことです。</p>
46	<p>資料を拝見したところ、今回の料金改定で、JR東海は機器回収費用397百万円が発生するものの、運賃値上げの恩恵を受けない。</p> <p>JR東日本は一方的な運賃値上げでJR東海に迷惑をかけている自覚はあるのか。この397百万円はJR東日本が負担しない理由はなぜか。</p>	<p>「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11月7日国土交通省告示第1622号）の「Ⅱ 配慮すべき事項」において、JR各社に跨がって乗車する場合の運賃・料金について、「通算制」及び「遠距離遞減制」とするよう定められています。</p> <p>申請者のJR東海によると、この指針に「通算制」</p>

		<p>とするよう定められていることを受けて、JR 各社に跨がる乗車券類は、各社が相互発売を行うとともに、乗車券類の改札等の取扱いも相互に行っているとのことです。</p> <p>また、関係機器類の改修にかかる費用は、JR 他社が実施する運賃改定や制度改正に起因するものであっても、自社が負担とすることを基本とし、詳細については関係会社間で都度協議しているとのことです。</p>
47	<p>意見（以下4件）</p> <p>① 別紙1のⅡ、2（3）で、東海道新幹線と東海道線は別線とする旨の記述があるが、例えば、川崎→（在来線）→品川→（新幹線）→熱海と言った場合、従前は2（1）①の規定で連続乗車券を購入することになっていたが、片道乗車券を購入することになるということか。</p> <p>② 現行の営業規則第70条が適用される場合、東京→品川間はどのように計算するのか。発売時の旅客の申告経路で発売するのか。</p> <p>③ 別紙1のⅡの場合で、営業規則第70条が適用される場合、例えば「新幹線経路で計算する」といった、大都市近郊区間制度のような、煩雑さをなくす規定は作らないのか。</p> <p>④ 慣例的に精算時は最安運賃で計算されているが、運送契約が適正に行われるよう、精算時は実経路で徴収する旨を明示する規定を作ったらいかがか。</p>	<p>申請者のJR 東日本に確認したところ、以下のとおり回答がありました。</p> <p>①について</p> <p>ご質問いただいた経路の乗車に関しては、別紙1のⅡ、2（3）②の現行に規定されている別の線路として取り扱うこととなるため、現行と取扱いは変わらず片道乗車券で購入いただくことができます。</p> <p>②及び③について</p> <p>今回の運賃改定に伴い、東京・品川間において、東海道線（在来線）とJR 東海が運営する東海道新幹線の運賃水準が異なることとなり、別の線路として取り扱うため、普通乗車券の売り分けを行うことから、旅客営業規則第70条に定める特定区間から東海道新幹線の東京・品川間を除外するものです。</p> <p>これに伴い、新横浜以西から東海道新幹線を利用して中央線方面に向かう場合、品川乗換の場合と東京乗換の場合とでは運賃計算経路が異なるため、距離の長い東京乗換の方が運賃が高くなる場合があります。</p> <p>一方で、新幹線と在来線を乗り継ぐ利用者の利便性を阻害しないよう、関係事業者間で検討してまいります。</p> <p>④について</p> <p>旅行開始後の乗車変更の取扱いに関して、大都市近郊区間内完結での変更においてはご乗車いただいた経路に関わらず最安経路で精算を行っておりますが、それ以外のケースにおいては実経路での精算となります。</p>
48	<p>東京・品川間などの並行区間で既に持っている乗車券の経路と、実際に乗車する経路が異なる場合の</p>	<p>申請者のJR 東日本及びJR 東海によると、今回の申請により、東京・熱海間においては、東海道線（在</p>

	<p>差額支払事務が煩瑣になるという問題が発生するが、これをどう解決するのか？</p> <p>小倉・博多間みたいに区間変更券を購入させるとしても東京では利用客が多く、ただでさえ乗換改札機が混雑しているのに更なる混乱を招く可能性が高い。</p> <p>いっそ当該区間はどちらかの運賃額に合わせてしまい、それに伴う認可は特例としてみなし認可とするなどの措置を講じてはどうか？</p>	<p>来線)とJR東海が運営する東海道新幹線の運賃水準が異なることとなり、別の線路として取り扱うため、普通乗車券の売り分けを行うとのことです。</p> <p>なお、東海道新幹線から東海道線へ経路を変更する等の乗車変更に際しては、引き続き使用開始前1回に限り、無手数料で差額收受又は払い戻しの上、変更が可能とのことです。</p> <p>また、旅行開始後に乗車券と異なる経路に変更される場合、原則経路変更の取扱いとして、変更される区間とお乗りにならない区間の運賃を比較して差額をいただくこととなりますが、一方で、新幹線と在来線を乗り継ぐ利用者の利便性を阻害しないよう、関係事業者間で検討していくとのことです。</p> <p>関東運輸局及び中部運輸局としましては、みなし認可とするなどの措置に関するご意見につきましては、制度全般を所掌する国土交通省とも共有させていただきます。</p>
49	<p>1. 利用者の視点を無視した議論である</p> <p>利用者は長年にわたり、目的地や所要時間に応じて両線を一体の「東海道」ルートとして認識し、使い分けてきた。</p> <p>これは単なる習慣ではなく、両路線が東京、品川、小田原、熱海といった主要駅を共有し、一体的な交通網として機能してきた当然の帰結である。</p> <p>事業者分割という経営上の都合を、利用者が享受してきた利便性や権利よりも優先することは、公共交通機関としての何よりJRとしての社会的責任を放棄する行為に等しい。</p> <p>2. 歴史的経緯を軽視している</p> <p>そもそも東海道新幹線は、逼迫する東海道本線の輸送力を補完する「バイパス」として建設されたものであり、その起源と役割は不可分である。</p> <p>国鉄民営化によって事業者がJR東日本とJR東海に分割されたからといって、この歴史的事実や路線が持つ社会的な一体性が失われるわけではない。</p> <p>「別事業者だから別路線」という主張は、民営化の目的が利用者の利便性を損なうことではなかったはずだという根本を履き違えた論理の飛躍である。</p> <p>3. 運賃値上げの口実でしかない</p> <p>今回の申請が「運賃値上げ」を目的としているこ</p>	<p>申請者のJR東日本及びJR東海によると、今回の申請により、東京・熱海間においては、東海道線(在来線)とJR東海が運営する東海道新幹線の運賃水準が異なることとなり、別の線路として取り扱うため、普通乗車券の売り分けを行うとのことです。</p> <p>なお関東運輸局及び中部運輸局としましては、今般の申請については鉄道事業法第16条第2項に基づき、鉄道事業の収支により、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審査して認可いたしました。</p>

	<p>と自体が、この主張の本質を物語っている。路線の定義という公共性の高い問題を、一事業者の収益改善の手段として利用することは、社会的な信頼を著しく損なうものである。</p> <p>無論 JR 東日本の運賃値上げは社会情勢を鑑みれば仕方のない事象と考える。</p> <p>しかし一方で JR の一体性を放棄し、路線の歴史や公共性を歪めて解釈することは許されない。</p> <p>以上の理由から、今回の申請は利用者の利益に反し、歴史的経緯を無視した不当なものである。</p> <p>事業者の都合ではなく、あくまで利用者の視点と路線の公共性に基づき、両線の一体性を維持すべきである。</p>	
50	<p>東海道新幹線と東海道本線東京熱海間の別線化に関しては問題がある。</p> <p>本来、新幹線は元々あった在来線の長距離列車を高速化かつ専用線に移設したものだ。それゆえに新幹線と在来線は同一の路線として扱われた。</p> <p>現代においてもインターネット予約ではなく、窓口または券売機で従来の紙のきっぷを購入し乗車する利用者は一定数存在する。この別線化はそういった人々への配慮を欠いていると言わざるを得ない。</p> <p>具体例として事前に在来線経由の乗車券を購入し直前に新幹線を利用することになった場合だ。</p> <p>同一であれば特急券を買うことでそのまま乗車が可能だが、別線化すると乗車券の変更または買い直しが必要となり利用者に不便を掛けること(場合によっては不正乗車を誘発)になってしまう。</p> <p>逆に新幹線経由で購入したものの直前に在来線を利用することになってしまった場合も同じで混乱を招くことになる。これらの事例は現状でもインターネット予約では対処が難しく配慮が必要となる。</p> <p>よって別線化は行うべきではなく、この区間については新幹線も在来線と同じ運賃を導入。</p> <p>それが無理でも山陽新幹線新下関博多間と同様に在来線経由の乗車券ならそのまま新幹線へ、新幹線経由の乗車券なら差額を支払うことで在来線に乗車できるように配慮する必要がある。</p>	<p>申請者の JR 東日本及び JR 東海によると、今回の申請により、東京・熱海間においては、東海道線（在来線）と JR 東海が運営する東海道新幹線の運賃水準が異なることとなり、別の線路として取り扱うため、普通乗車券の売り分けを行うとのこと。</p> <p>なお、東海道新幹線から東海道線へ経路を変更する等の乗車変更の際には、引き続き使用開始前1回に限り、無手数料で差額收受又は払い戻しの上、変更が可能とのこと。</p> <p>また、旅行開始後に乗車券と異なる経路に変更される場合、原則経路変更の取扱いとして、変更される区間とお乗りにならない区間の運賃を比較して差額をいただくこととなりますが、一方で、新幹線と在来線を乗り継ぐ利用者の利便性を阻害しないよう、関係事業者間で検討していくとのこと。</p>
51	【対象事業者】	申請者の JR 東日本及び JR 東海によると、今回の

東海旅客鉄道株式会社

【意見】

申請は JR 東日本の運賃改定に伴うものであり認可することが適当と考えますが、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を求めます。

▼ 説明が不足していると思われる点について

今回の認可申請の内容について、申請日時点においては JR 東海より利用者への告知が特段されていないように見受けられます。

営業キロ等の計算方法が変更されることにより運賃がどのように変わるのかを、具体例を付して利用者にわかりやすく案内いただきたいです。

また、現行は東海道新幹線と JR 東日本線との乗換を東京駅と品川駅のどちらでするか当日の状況に応じて選択できますが、この取扱いがどのように変わるのかも周知いただきたいです。

▼ 申請内容のうち JR 東海線内のみを利用する場合について

品川駅に関連する区間の営業キロ等の計算方が追加されていますが、新横浜駅に関する項目は記載がありませんでした。

新横浜駅発着となる区間では上限運賃に変更はないのでしょうか？

なお、東海道新幹線の新横浜駅は横浜市内にある駅のため、原則として JR 東日本線の横浜駅からの営業キロにより運賃を算出する認識です。

新横浜駅から名古屋駅まで東海道新幹線経由で乗車する場合、現在認可されている計算方法により求めた営業キロは次のどちらになりますでしょうか？

(ア) 新横浜-名古屋 337.2km

(イ) 横浜-東神奈川-新横浜-名古屋 345.1km

また、実際に旅客より収受する運賃は現在 (ア) の営業キロにより求めた運賃となっている認識ですが、今回の申請が認可された場合、上限の範囲内で届出する実施運賃（実際に旅客より収受する運賃）に変更はありますでしょうか？

▼ 申請内容のうち JR 東海以外の JR 線と連続して乗車船する場合について

申請に伴い、東海道新幹線を利用し、横浜市内が適用となる場合の運賃計算については、新横浜駅を中心とした運賃計算キロを適用し、現行と比較して旅客不利とならないように検討することです。

なお、本件については、既に認可を得ている上限運賃の範囲内での設定となるため、今回申請事案には含まれないとことです。

このため、ご質問の新横浜から名古屋駅まで東海道新幹線経由で乗車する場合には、引き続き (ア) の営業キロにより求めた運賃が適用となることです。

また、ご質問【A】の長津田駅から名古屋駅まで新横浜乗換で東海道新幹線経由で乗車する場合には、引き続き (ア) の営業キロにより求めた運賃、ご質問【B】の新横浜駅から品川乗換で常磐線湯本駅まで乗車する場合には、(カ) の営業キロ及び品川～湯本間の JR 東日本利用区間の営業キロに対する加算運賃が適用となることです。

	<p>東京都区内および山手線内等にある駅に関しては変更の記載がありますが、横浜市内については記載がありませんでした。横浜市内発着となる区間では、JR 東日本線内の加算運賃を除くと上限運賃に変更はないのでしょうか？</p> <p>なお、東海道新幹線の新横浜駅は横浜市内にある駅のため、原則として JR 東日本線の横浜駅からの営業キロにより運賃を算出する認識です。</p> <p>次の2つの経路について、現在認可されている計算方法により求めた営業キロは、それぞれいずれのキロ程になりますでしょうか？</p> <p>【A】 JR 東日本横浜線長津田駅から新横浜駅乗換で東海道新幹線名古屋駅まで乗車する場合</p> <ul style="list-style-type: none"> (ウ) 新横浜-名古屋 337.2km (エ) 横浜-小田原-名古屋 337.2km (オ) 横浜-東神奈川-新横浜-名古屋 345.1km <p>【B】 東海道新幹線新横浜駅から品川駅乗換で JR 東日本常磐線湯本駅まで乗車する場合</p> <ul style="list-style-type: none"> (カ) 新横浜-品川-日暮里-湯本 236.1km (キ) 横浜-品川-日暮里-湯本 236.1km (ク) 横浜-東神奈川-新横浜-品川-日暮里-湯本 244.0km <p>また、実際に旅客より収受する運賃は現在 (ウ) および (カ) の営業キロにより求めた運賃となっている認識ですが、今回の申請が認可された場合、上限の範囲内で届出する実施運賃 (実際に旅客より収受する運賃) に変更はありますでしょうか？</p>	
52	<p>値上げ自体は妥当だが、認可すべてに容認することはできない。</p> <p>以下に示す意見をもとに実践すれば再考の余地はある。</p> <p>意見 1、在来線特急料金の見直し</p> <p>特急草津・四万やいなほなども、全席指定かつ事前料金と車内料金制に移すべき。B 特急料金廃止、4 段階ある普通指定席料金の適用日を JR 他社と合わせる</p> <p>2、東京熱海間別線化で利用客や JR 東海に混乱を招いたり迷惑をかけたりにしないこと</p> <p>3、オフピーク定期区間拡大に合わせて東京電車特</p>	<p>ご意見 2 について、申請者の JR 東日本によると、今回の申請により、東京・熱海間においては、東海道線 (在来線) と JR 東海が運営する東海道新幹線の運賃水準が異なることとなり、別の線路として取り扱うため、普通乗車券の売り分けを行うとのこと。</p> <p>なお、東海道新幹線から東海道線へ経路を変更する等の乗車変更の際には、引き続き使用開始前 1 回に限り、無手数料で差額収受又は払い戻しの上、変更が可能とのこと。</p> <p>また、旅行開始後に乗車券と異なる経路に変更される場合、原則経路変更の取扱いとして、変更される区間とお乗りにならない区間の運賃を比較して差額をいただくこととなりますが、一方で、新幹線と在来線を乗り継ぐ利用者の利便性を阻害しないよう、関係事業者間で検討していくとのこと。</p>

	<p>定区間も拡大</p> <p>大阪環状線運賃廃止と引き換えに大阪電車特定区間を広げた JR 西日本のやり方を踏襲すればいい。最低でも私鉄競合区間は特定区間を新規設定する</p> <p>4、ジャパンレールパスの再値上げ</p> <p>ジャパンレールパス再値上げと同時に盛岡以南をはやぶさ・こまちで利用する場合にオプション券の導入を。</p> <p>のぞみ・みずほではすでに導入している</p> <p>5、成田空港と空港第2ビル各駅利用者には350円前後の加算運賃を</p> <p>日常生活に影響のない駅の利用にはさらなる値上げができる余地がある</p> <p>6、幹線と地方交通線区分の見直し</p> <p>例えばミニ新幹線が走らない新庄大曲間は地方交通線に降格、ミニ新幹線が走る盛岡大曲間は幹線に昇格…など。現在の利用状況に合わせて区分見直しを</p> <p>7、山手線など首都圏の運行本数や間隔を2019年並みに戻す</p> <p>運賃値上げかつ複便が不十分では他線に利用客が流れるだろう。</p> <p>川越線の複線化工事着手も求める</p>	<p>その他ご意見につきましては、申請者の JR 東日本へお伝えいたしました。</p>
53	<p>意見</p> <p>旅客営業規則第70条に規定された区間から、東海道新幹線の東京～品川間を除外する案には反対です。</p> <p>この変更は、運賃計算を複雑にし、旅客の利便性を著しく損なうため、見直しを求めます。</p> <p>また、今回の運賃改定により、東神奈川～小田原間の選択乗車についても見直されるものと思われませんが、新横浜駅と横浜駅が離れた箇所にあるという横浜特有の事情も考慮することを強く求める。</p> <p>理由</p> <p>運賃計算の複雑化と旅客の利便性低下</p> <p>現行の規則では、東海道新幹線と東海道本線は同一の経路として運賃を計算しており、旅客にとって</p>	<p>申請者の JR 東日本によると、今回の運賃改定に伴い、東京・品川間において、東海道線（在来線）と JR 東海が運営する東海道新幹線の運賃水準が異なることとなり、別の線路として取り扱うため、普通乗車券の売り分けを行うとのことから、旅客営業規則第70条に定める特定区間から東海道新幹線の東京・品川間を除外するとのことです。</p> <p>これに伴い、新横浜以西から東海道新幹線を利用して中央線方面に向かう場合、品川乗換の場合と東京乗換の場合とでは運賃計算経路が異なるため、距離の長い東京乗換の方が運賃が高くなる場合があるとのことです。</p> <p>また、今回別線化をすることに伴い、小田原以遠（早川方面）の各駅と横浜・新横浜間の各駅との相互間における東海道線と東海道新幹線の選択乗車は</p>

	<p>分かりやすい仕組みになっています。</p> <p>東京～品川間を別区間として扱くと、第 70 条に規定された区間を通過する旅客の運賃計算が複雑になり、旅客が正確な運賃を把握することが困難になります。</p> <p>代替案</p> <p>もし、どうしても東海道新幹線と東海道本線で異なる運賃としたいのであれば、品川～熱海駅間のみを別線扱いとして、新下関～博多間のように新幹線経由と在来線経由の運賃を設定することを提案します。</p> <p>この方式であれば、東京～品川間を同一とみなしつつ、運賃上の区別をつけることが可能となり、運賃計算の複雑化を最小限に抑え、旅客と事業者双方の負担を軽減できます。</p>	<p>廃止する予定とのことです。</p>
<p>5 4</p>	<p>電子ファイル添付による提出ができないのはなぜ？</p> <p>オフピーク定期券を政令指定都市である仙台・新潟両エリアにも導入すべきでは？</p> <p>金融や不動産に力を入れすぎて鉄道事業がおろそかになっていないか？</p> <p>輸送密度が 400 を切る区間はさすがに廃線にすべきでは？そうすれば、首都圏の運賃値上げ幅は縮小できるはず。特に陸羽東線の県境区間、山田線の盛岡タウン以外、米坂線の不通区間は存在意義が薄すぎる。</p> <p>その代わりに、輸送密度が 8000 程度あり、運行本数が 1 本／h の区間は本数倍増を。</p> <p>東北新幹線東京駅利用には 210 円加算されるが、設定から 30 年を超えても減額されないのはおかしい。加算の減額もしくは廃止を。</p>	<p>本ご意見につきましては、申請者の JR 東日本にお伝えしました。</p> <p>なお、ご意見提出方法として電子ファイルの添付を不可としているのは、関東運輸局及び中部運輸局のシステムセキュリティによって閲覧できない等のトラブルを避けるためです。</p>
<p>5 5</p>	<p>前回 JR 東日本と国土交通省が募集したパブリックコメントにて質問削除と回答拒否された投稿者がいたという。</p> <p>的外れな批判や誹謗中傷をしていないにも関わらず、行き違いの場合もあるが、なんにせよ意見の隠蔽は許される行為ではない。</p> <p>https://jikokuhyo.train-times.net/column/jreast20250801</p> <p>ご一読を。</p>	<p>前回のパブリックコメントにつきましては、令和 6 年 12 月 6 日付けの認可申請に関して国土交通省鉄道局にて募集した案件となっております。</p> <p>なお、同局へ確認したところ、質問削除及び回答拒否した事実はないとのことです。</p>

5 6	<p>今回の旅客運賃の変更は東日本旅客鉄道の都合によるのであるから、それに伴う東海旅客鉄道側の機器改修費用 397 百万円は、東日本旅客鉄道が負担すべきである。</p> <p>そうでなければ、東海旅客鉄道とその利用者、株主等のステークホルダーが不当に不利益を被ることになる。適切な対応がなされることを望む。</p>	<p>「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 11 月 7 日国土交通省告示第 1622 号）の「Ⅱ 配慮すべき事項」において、JR 各社に跨がって乗車する場合の運賃・料金について、「通算制」及び「遠距離逓減制」とするよう定められています。</p> <p>申請者の JR 東海によると、この指針に「通算制」とするよう定められていることを受けて、JR 各社に跨がる乗車券類は、各社が相互発売を行うとともに、乗車券類の改札等の取扱いも相互に行っているとのことです。</p> <p>また、関係機器類の改修にかかる費用は、JR 他社が実施する運賃改定や制度改正に起因するものであっても、自社が負担とすることを基本とし、詳細については関係会社間で都度協議しているとのことです。</p>
5 7	<p>JR 東日本の 8 月 1 日付プレスリリースを拝見しましたが、運賃改定申請時のプレスリリースと同様に経営状況の比較対象がコロナ禍前の JR 東日本になっており、同様の運賃体系を使用しつつも今回値上げしない JR 東海、西日本との経営状況の違いがプレスリリース上で説明されていないことにやはり違和感を覚えました。</p> <p>JR 東海はともかく、JR 西日本よりも JR 東日本の経営状況などが良好ではないことを客観的に示すデータが存在するなら利用者に開示すべきだと思いますし、それができないのなら運賃改定などすべきではないと思います。</p>	<p>本件申請につきましては、東京・熱海間において、東海道線（在来線）と JR 東海が運営する東海道新幹線の運賃水準が異なることとなり、別の線路として取り扱うため普通乗車券の売り分けを行うことによる適用方法及び計算方法を変更するものであります。</p> <p>なお、JR 東日本の上限運賃変更そのものにつきましては、令和 7 年 8 月 1 日付けで認可となっております。</p>
5 8	<p>1 報告事項であって今回の認可の可否に直接かわるものではないと思いますが、東日本旅客鉄道株式会社からの申請新旧対照表新の欄Ⅰの第5の3の(2)において、改正後は図中の太線区間から東海道新幹線中東京・品川間を除外する旨の規定（以下「本件除外規定」といいます。）が加えられています（以下「本件報告変更」といいます。）が、これに関し次に掲げる事項について見解を伺いたく存じます。</p> <p>(1) 本件除外規定は、東日本旅客鉄道株式会社の旅客運賃・料金並びに運賃・料金の計算方法及び適用方法のうちⅠ 当社線内のみを利用する場合に規定されていますが、東日本旅客鉄道</p>	<p>1について</p> <p>(1)について、申請者の JR 東日本によると、特定都区市内制度に関しては、従前より自社線内のみ及び JR 他社に跨がる場合ともに適用を行っております。</p> <p>このような場合においては、「Ⅰ 当社線内のみを利用する場合」に規定した上で、「Ⅱ 当社と北海道旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び九州旅客鉄道株式会社の営業線を連続して乗車する場合の旅客運賃・料金の計算方法並びに適用方法」の「旅客運賃計算上の営業キロ等の計算方」等において、営業キロ又は運賃計算キロを用いて旅客運賃を</p>

株式会社と東海旅客鉄道株式会社の営業線を連続して乗車する場合においても、準用規定等により適用されることとなるものですか。

- (2) 本件報告変更の実施後に、例えば、新横浜以遠（小田原、菊名及び小机方面）から東海道新幹線・東京駅・総武本線経由で亀戸以遠（平井方面）に乗車する旅客と、同区間を東海道新幹線・品川駅・東海道本線・東京駅・総武本線経由で乗車する旅客との間で、運賃が異なることはありますか。

新横浜以遠（小田原、菊名及び小机方面）から東海道新幹線・東京駅・中央本線経由で吉祥寺以遠（三鷹方面）に乗車する旅客と、同区間を東海道新幹線・品川駅・山手線・新宿駅・中央本線経由で乗車する旅客との間についても同様ですか。

- (3) 従来、東海旅客鉄道株式会社は、繁忙期を中心に東京駅の混雑を緩和するため、車内放送によって品川駅での乗換えを推奨する案内を実施していたものと承知しています。

(2)において運賃が異なることがあるのであれば、本件報告変更の実施後において、新横浜以遠（小田原、菊名及び小机方面）から東海道新幹線・東京駅・総武本線経由で亀戸以遠（平井方面）に乗車する予定であった旅客が、予定を変更して品川・東京間を東海道本線に乗車することとした場合は、運賃を追加で収受することとなりますか。

- (4) (2)及び(3)が正しい場合においては、従来東海道新幹線から在来線に乗り換える際に、品川駅と東京駅のいずれで乗り換えても運賃が異ならず、予定を変更しても特段の手続を要さないことを前提としていた旅客に対して混乱を生じさせることが考えられます。

これを抑制するため、東日本旅客鉄道株式会社及び東海旅客鉄道株式会社においては、東日本旅客鉄道株式会社の運賃改定に関する広報とは別に、十分に広報を行う考えはありますか。ある場合は、どのような方法を検討

計算する場合は、各会社の営業キロ等を通算して計算することを規定していることから、特定都区市内制度についてはJR他社跨り時においても適用する整理としているとのことです。

(2)について、申請者のJR東日本によると、今回の運賃改定に伴い、東京・品川間において、東海道線（在来線）とJR東海が運営する東海道新幹線の運賃水準が異なることとなり、別の線路として取り扱うため、普通乗車券の売り分けを行うとのことから、旅客営業規則第70条に定める特定区間から東海道新幹線の東京・品川間を除外するとのことです。

これに伴い、新横浜以西から東海道新幹線を利用して中央線方面に向かう場合、品川乗換の場合と東京乗換の場合とでは運賃計算経路が異なるため、距離の長い東京乗換の方が運賃が高くなる場合があるとのことです。

(3)について、申請者のJR東日本によると、今回の申請により、東京・熱海間においては、東海道線（在来線）とJR東海が運営する東海道新幹線の運賃水準が異なることとなり、別の線路として取り扱うため、普通乗車券の売り分けを行うとのことです。

なお、輸送障害時における取扱いについては、利用者に迷惑をおかけすることがないように、対応を検討しているとのことです。

(4)について、申請者のJR東日本によると、運賃改定に関する利用者への周知は「鉄軌道事業の情報提供ガイドライン」に基づき、運賃等の改定の概要や改定率などの情報について、プレスリリースの実施や運賃改定に係る特設サイト「運賃改定の申請のお知らせ」の開設、駅貼りポスターや中吊りポスターの掲出などによりご案内を行っていますが、今後については、今回の運賃改定の理由や背景、改定内容、改定に伴う制度改正内容を丁寧に説明できるよう、ポスターや新聞広告、パンフレット等の各媒体を活用し、丁寧に周知していく予定とのことです。

関東運輸局及び中部運輸局としましても、引き続き利用者への周知は丁寧に行うよう指導してまいります。

2について

現行の運賃制度は、鉄道事業法の定めに基づくものであり、総括原価方式の下での上限価格制が採用

	<p>していますか。</p> <p>また、各運輸局にあっては、各社に対して広報等の措置を講ずることを求める考えはありますか。</p> <p>2 今回の認可申請は、既に認可のあった東日本旅客鉄道株式会社の運賃改定の実施に関し必要な変更であるとしていますが、1に掲げる事項に限らず、東京・熱海間の東海道新幹線と東海道本線との間の別線化により、旅客に分かりにくい運賃への変更となっていると考えます。</p> <p>別線化を避けるため、総括原価方式の枠内で新幹線特急料金との間で調整すること等により東海旅客鉄道株式会社の東海道新幹線東京・熱海間の運賃を値上げすることはできなかったのでしょうか。</p> <p>また、将来的な法令の設計として、旅客鉄道会社のうちある会社の運賃改定に伴う他の会社の制度変更により、当該他の会社を利用する旅客に不便を与える場合には、当該他の会社の運賃改定について総括原価方式を緩和することも考えられるのではないのでしょうか。</p> <p>1は東日本旅客鉄道株式会社の申請及び東海旅客鉄道株式会社の申請への意見、2は東海旅客鉄道株式会社の申請への意見です。</p>	<p>され、総括原価が総収入を上回る場合に、事業者の判断で運賃改定を申請できる仕組みになっています。</p> <p>申請者のJR東海によりますと、現在のところ、運賃・料金の上限価格の改定申請は出来る状況ではないとのことでした。</p> <p>なお、総括原価方式の緩和に関するご意見につきましては、制度全般を所掌する国土交通省とも共有させていただきます。</p>
59	<p>もう終わったことだから仕方ないけど、言いたいことはある。</p> <p>東日本の運賃改定で、電車特定区間一部廃止や山手線内運賃を幹線統合するならまだいいが他社を跨ぐ時の通算加算運賃の導入や、東京熱海間が在来線東日本と新幹線東海で運賃が異なることによる別線化だけはやめて欲しかった。</p> <p>国土交通省からもそれだけは認可をするべきではなかった。</p>	<p>JR 東日本の普通旅客運賃に係る上限変更認可申請については、令和7年8月1日付けで認可となっております。</p> <p>本ご意見につきましては、申請者のJR東日本へお伝えいたしました。</p>