「供用開始前後において加算運賃を設定する際の取扱いについて」

に関する意見募集の結果について

令和７年１０月３日

国土交通省鉄道局

国土交通省では、令和７年８月８日（金）～令和７年９月８日（月）まで、「供用開始前後において加算運賃を設定する際の取扱いについて」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るとともに、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】
国土交通省鉄道局都市鉄道政策課
電話：03-5253-8111

「供用開始前後において加算運賃を設定する際の取扱いについて」
に関する意見募集に対して頂いたご意見とそれに対する考え方

〇パブリックコメント意見提出総数　２１件
〇意見募集期間　令和７年８月８日（金）～令和７年９月８日（月）

	提出意見	ご意見に対する考え方
１	本制度が適用される事業は、必ずしも第一種鉄道事業や上下分離方式による整備事業に限定されるものではない。とはどういうことでしょうか。例えば自治体の都市計画に基づくものも含まれるのでしょうか。	例えば、第二種鉄道事業による車両の増備を想定しています。 自治体の都市計画に基づくか否かは判断基準としていません。
２	案を引用するときに丸数字を使うと、e-gov のフォームで機種依存文字と判定される。電子ファイルでの提出を認めない機関もあるので、取扱いを改めてほしい。	ご意見として承ります。
３	（意見）内容には賛同致します。 （理由および質問等） 項目ごとに見解を示される場合は、項目番号を振っていただきたいと存じます。 １　「供用開始前後において加算運賃を設定する際の取扱いについて」は法規命令すなわち鉄道事業法及び軌道法の施行規則か、行政規則審査基準や通達のいずれか。 ２　供用前路線を有している鉄道事業者が、全線に対して加算運賃を設定することは許されるか。その際、総括原価方式における審査基準と判断が異なることとならないか。 ３　本取扱いを前提とするということで、鉄道事業許可申請時の収支採算性や資金計画の審査でも、同様に供用前に一定の加算運賃を設定することを前提として申請することができ、また審査するということでよいか。 ４　供用前の加算運賃を設定する場合１（３）まる１イによれば、「速達性向上、定時性向上、快適性向上等の利用者の利便性向上に直接的かつ効果的につながるもの」でなければならないということか。特に、新線整備の場合、供用後の加算運賃制度はこれまで通り利用可能ということか。 ５　本制度と類似した制度で、特定都市鉄道整備積立金制	１　通達となります。 ２　効果が全線に及ぶ事業の場合、全線に加算運賃を設定することも考えられる制度となっています。本制度は、現行の運賃が、現行制度のもと、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであることを前提として、追加となる原価を加算運賃収入が超えないことを審査するものとしています。 ３　ご指摘のとおり、本制度を前提として審査することとなります。 ４　ご指摘のとおり、供用前に加算運賃を設定する場合は、「速達性向上、定時性向上、快適性向上等の利用者の利便性向上に直接的かつ効果的につながるもの」である必要が

	度があったと思われるが、同制度との違う点はなにか。 ６　新線建設の場合、供用前と供用後（現行制度）は連続的に取り扱うという認識でよいか。 ７　新線建設に係る加算運賃の際は、「鉄道事業の最終利益から基本運賃収入の全線に占める加算区間の割合により按分して算出した加算区間部分の額」を回収額に含めていると理解しているが、本取扱いで含まれない理由は何か。 ８　供用前後ともに、収入原価計算期間を 3 年としていることと、新線における鉄道事業許可で収支採算性を 30？40 年で算定することで、事業許可の際に考慮されていた事項が、収入原価計算において期間外となり考慮されないということにならないか。 ９　１（５）まる３資金の管理における、資金管理の在り方について、鉄道駅バリアフリー料金制度に比べて本取扱いでの取り決めが大綱的であるが、より細かく様式等を定めないのか。 10　新線建設における加算運賃制度における加算運賃を設定している事業者の場合、本取扱いと重ねて加算運賃を当該区間に設定することは可能か。 11　５（２）において、記載されている事項は、今後新線建設における加算運賃制度においても適用されるのか。	あります。既存の新線整備の加算運賃制度は引き続き制度として利用可能です。 ５　当該制度と比べ、①対象事業②事業規模について条件が緩和されている等の違いがあります。 ６　供用後にも加算運賃を設定する場合には、同額となる場合でも、再度認可が必要としています。 ７　供用前の収受においては、２で回答したとおり、収入・原価を審査している対象が異なるため、含んでいません。供用後の収受においては、新線整備の場合には含むこととしています。 ８　本取扱いにより不当に収受可能額が変動するなどの事象は生じないと考えています。 ９　各鉄道事業者において厳格な資金管理を求めるほか、「加算運賃に係る情報提供の充実について」「加算運賃の終了時期の判断方法と情報提供の方法について」等に基づき、透明性が確保されることを求めています。 10　制度上は可能です。 11　今後の新線建設における本制度による加算運賃の設定にも適用されます。
４	ホームドア設置、踏切整備等の安全性向上や、騒音防止設備、太陽光発電設備の設置等の環境性向上も、対象事業とすべき。	ご意見として承ります。

５	１　本取扱いが設定されるに至った議論経過を教えていただきたいです。 ２　なぜ、取扱いの決定までに、「今後の都市鉄道整備の促進策のあり方に関する検討会 報告書」（令和６年６月）から１年以上かかってしまったのか。 ３　都市鉄道を念頭においているが、例えばローカル線（JR・大手民鉄・中小私鉄のいずれかを問わないあ）で、利便性向上を目的として高速化、電化、行き違い設備の新設を行う場合、本制度を利用可能か。	１　「今後の都市鉄道整備の促進策のあり方に関する検討会」報告書及び各回の議事概要をご参照ください。 ２　制度化に当たっての細かな取扱いの整理等を実施しています。 ３　制度上は可能です。
６	加算運賃の基準額は減価償却費の半分を超えないとあるが、これでは事業者が投資を渋ってしまい、その結果として過去において輸送改善がされなくなったケースが多数存在し、現在でもボトルネック化している区間が多数ある。 そのため建設費等の全額を加算運賃として回収することを認めるか、あるいは建設費等の半額を国が補助するかの措置を取るべきだと考える。	減価償却費の半分を超えない額としているのは、供用開始前の負担が供用開始後の負担を超えないようにしているものであり、供用開始後も含めれば投下資本の全額の回収も妨げない制度としています。
７	明確なプロセスに基づく加算運賃の設定は悪くない。京王線の複々線化事業や将来開通する JR 東日本の羽田空港アクセス線や大阪のなにわ筋線もこのような加算運賃体系で進める方針で違いないか。個人の意見だが、日常利用が見込まれる路線、例えば京王線は＋２０円前後、ハブ空港を発着する路線は＋400 円前後、地方空港発着路線なら＋200 円前後の加算額が望ましい。	本制度の適用については、まずは各鉄道事業者において検討するものであり、方針はお示しできません。
８	加算運賃の適用区間について、直接的な整備区間以外への拡大は、整備区間以外の利用者が整備区間を利用するかどうかが不透明なため、反対いたします。	整備区間を現に利用しない方についても、速達性向上、定時性向上、快適性向上といった効果が直接的に生じる場合のみ加算の対象とできる制度としています。 利用者の理解を十分に得られるように、透明性の確保に努めるよう事業者には指導してまいりたいと考えています。

９	【公表資料該当箇所】 １．供用開始前における加算運賃設定について （１）認可 この場合の適正な原価は、鉄軌道事業者が加算運賃を収受した上で実施する設備投資に係る減価償却費を前倒すこととし、 減価償却費の 50%を供用開始前の加算運賃による収入が超えないことを審査することを基本とする。 【意見】 〇基本以外で審査対象となる項目も全て提示していただきたい。 〇収入としては加算運賃だけが対象であって、基本運賃収入からの回収分は審査の対象外ということでよいか教えていただきたい	１点目について、その他に審査対象を追加することを想定した記載ではなく、工期延伸の蓋然性が高い場合など、状況に応じた審査を行う場合があるという趣旨です。 ２点目について、加算運賃収入が審査の対象となります。
10	【公表資料該当箇所】 １．供用開始前における加算運賃設定について （３）収受等計画（供用前）策定時における各項目の考え方 ②加算運賃設定の詳細 イ．加算運賃の設定区間 加算運賃を設定する区間は、当該事業の供用開始後に速達性向上、定時性向上、快適性向上等の利用者の利便性向上が認められる区間とする。利便性向上効果は、供用開始前に利用者から加算運賃を収受することの特性に鑑み、需要推計等の定量的な手法に基づいて設定するなど、十分に利用者の納得が得られる合理的な根拠に基づくものであることが必要である。また、鉄道事業許可申請時等に実施した需要推計等との整合にも留意する。 【意見】 〇本制度において、「運賃」ではなく、例えば新幹線特急料金のような「料金」に加算を適用することは可能か（対象となる事業として「速達性向上」「定時性向上」「快適性向上」といった利用者の利便性向上に資する事業が示されており、これらはサービスや設備の対価である「料金」の加算により整備をすることも認めることが妥当と考えられる）。 〇仮に、「料金」への加算が認められず「運賃」にしか適用できないとすると、新幹線の利便性向上に資する事業	今回の見直し通達案はあくまでも、加算運賃制度の取扱いについて示すものであり、新幹線自由席特急料金を含む料金は対象となりません。別途料金を収受しているサービスについては、現行の料金制度に基づき対応することとなります。

	に本制度を活用した場合、新幹線経由区間の運賃にのみ加算することになり、新幹線と在来線で別線扱いが必要となるため、事業者、利用者双方にとって負担が生ずることとなるが、国土交通省の見解を伺いたい。 〇また、「料金」への適用が認められない場合は、現行東北新幹線「はやぶさ」号において、超高速運転を行うことによる時間短縮と快適な乗り心地等のサービスを提供する対価として、上乗せされた特急料金を認めていることとの整合性について考え方を教えていただきたい。	
11	【公表資料該当箇所】 １．供用開始前における加算運賃設定について （５）透明性の確保 当該事業区間を現に利用する利用者に限らず、より幅広い利用者に負担を求めることを踏まえ、加算運賃の設定対象となる利用者からの理解を得るため、あらかじめ利用者への丁寧な説明を行うこととする。また、供用開始前に収受する加算運賃は、その管理を適切に行うこととする。 【意見】 〇本制度そのものについては、国土交通省が丁寧に情報提供・周知・説明していただきたい。そのうえで、事業者に対しては、国土交通省が行ったもの以上の情報提供・周知・説明は求めないでいただきたい。	国土交通省ホームページに通達を掲載します。 なお、個々の運賃設定については、国土交通省が周知するものではなく、１．（５）①に記載のとおり、鉄道事業者が利用者に丁寧な説明を行うこととしています。

12	【公表資料該当箇所】 ２．供用開始後における加算運賃設定について （３）収受等計画（供用後）策定時における各項目の考え方 ②加算運賃設定の詳細 イ．加算運賃の設定区間 加算運賃を設定する区間は、当該事業区間に限らず、当該事業区間以外の区間を利用することで速達性向上、定時性向上、快適性向上等の利用者の利便性向上が認められる区間も対象とすることができる。なお、収受等計画（供用前）を策定して供用開始前に加算運賃を収受した事業については、改めて事業の効果を精査することが必要である。当該事業区間以外の利用者からも加算運賃を収受することの特性に鑑み、利便性向上効果は需要推計等の定量的な手法等に基づいて設定するなど、十分に利用者の納得が得られる合理的な根拠に基づくものであることが必要である。また、鉄道事業許可申請時等に実施した需要推計等との整合にも留意する。 【意見】 〇本制度において、「運賃」ではなく、例えば新幹線特急料金のような「料金」に加算を適用することは可能か（対象となる事業として「速達性向上」「定時性向上」「快適性向上」といった利用者の利便性向上に資する事業が示されており、これらはサービスや設備の対価である「料金」の加算により整備をすることも認めることが妥当と考えられる）。 〇仮に、「料金」への加算が認められず「運賃」にしか適用できないとすると、新幹線の利便性向上に資する事業に本制度を活用した場合、新幹線経由区間の運賃にのみ加算することになり、新幹線と在来線で別線扱いが必要になってしまう。これは、事業者の負担となるだけでなく、利用者利便を阻害することとなるが、国土交通省の見解を伺いたい。 〇また、「料金」への適用が認められない場合は、現行東北新幹線「はやぶさ」号において、超高速運転を行うことによる時間短縮と快適な乗り心地等のサービスを提供する対価として、上乗せされた特急料金を認めていることとの整合性について考え方を教えていただきたい。	今回の見直し通達案はあくまでも、加算運賃制度の取扱いについて示すものであり、新幹線自由席特急料金を含む料金は対象となりません。別途料金を収受しているサービスについては、現行の料金制度に基づき対応することとなります。

13	【公表資料該当箇所】 ２．供用開始後における加算運賃設定について （４）収入原価の算出 ②原価の算定 資本費（加算運賃設定時の設備投資額及び加算運賃設定に係る施設使用料・支払利子等）から供用開始前の加算運賃で収受した前倒しした減価償却費相当額を差し引いたものとする。なお、通常の運賃改定と合わせて実施する場合においても、あらかじめ収受した減価償却費相当額は控除して算定する。 なお、新線整備に伴い加算運賃を設定する場合については、以下のとおり算出する。 ②原価の算定 新線区間の人件費・経費・減価償却費（前倒しした減価償却費を除く。）等の費用、諸税及び事業報酬を算定する。 【意見】 〇新線整備に伴い加算運賃を設定する場合とそうでない場合で、原価の算定方法が違う理由は何か教えていただきたい。 〇新線整備でない場合、資本費として、減価償却費ではなく設備投資額を用いている理由は何か教えていただきたい。 〇設備投資額（用地取得、建物、車両等）は、財務諸表のどの数値を使えばいいのか、具体的に明示していただきたい。 〇バリアフリー料金通達（「国鉄都第 111 号 令和３年 12 月 28 日 軌道法施行規則第２１条第２項第４号に規定する料金及び鉄道事業法施行規則第３４条第１項第４号に規定する料金の取扱いについて」）においては、整備対象費用として「収受システムの改修費、駅務機器改修費、駅頭表示改修費、借入金に係る支払利息その他のバリアフリー設備との関連性を合理的に説明可能な費用」（同通達３．（２）①二.）が示されている。本制度においても、当該事業との関連性を合理的に説明可能な費用は、原価として算定できるという理解でよいか。もし算定できない場合は、既存の他制度で認められているにも関わらず本制度で	１点目について、新線整備以外の場合は、加算運賃設定区間の基本運賃の設定について、既に鉄道事業法第 16 条第 2 項に基づき、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いますが、新線整備の場合、当該審査を行っていないため、基本運賃による収入や相応する原価を含め審査することとしています。 ２・３点目について、ご指摘を踏まえ、以下のとおり表現を適正化いたします。 【公表資料該当箇所】 ２．供用開始後における加算運賃設定について （４）収入原価の算出 ②原価の算定 資本費（加算運賃設定時の減価償却費及び加算運賃設定に係る施設使用料・支払利子等）から供用開始前の加算運賃で収受した前倒しした減価償却費相当額を差し引いたものとする。なお、通常の運賃改定と合わせて実施する場合においても、あらかじめ収受した減価償却費相当額は控除して算定する。 なお、新線整備に伴い加算運賃を設定する場合については、以下のとおり算出する。 ②原価の算定 新線区間の人件費・経費・減価償却費（前倒しした減価償却費を除く。）等の費用、

	認められない理由について、整合性の観点から理由を教えていただきたい。	諸税及び事業報酬を算定する。 ４点目について、ご指摘のとおり、本制度においても、当該事業との関連性を合理的に説明可能な費用は、原価として算定可能としています。
14	【公表資料該当箇所】 ２．供用開始後における加算運賃設定について （５）透明性の確保 当該事業区間を現に利用する利用者に限らない、より幅広い利用者に負担を求めることを踏まえ、加算運賃の設定対象となる利用者からの理解を得るため、あらかじめ利用者に対し、積極的な情報提供を行うこととする。 【意見】 〇本制度そのものについては、国土交通省が丁寧に情報提供・周知・説明していただきたい。そのうえで、事業者に対しては、国土交通省が行ったもの以上の情報提供・周知・説明は求めないでいただきたい。	国土交通省ホームページに通達を掲載します。 なお、個々の運賃設定やその考え方については、国土交通省が周知するものではなく、２．（５）①に記載のとおり、鉄道事業者が利用者に丁寧な説明を行うこととしています。

15	【公表資料該当箇所】 ５．国土交通省への資料提出等について 制度の円滑・適正な運用を図る観点から、国土交通省において本制度の運用状況を適宜確認するとともに、利用者の利益が保護されていないと認められる際には、必要な措置を講ずることとする。 （１）進捗状況等について 鉄軌道事業者は、前年度の進捗状況等について、公表に先立ち、原則、当年度の６月末までに国土交通省に提出することとする。国土交通省においては、鉄軌道事業者により提出された進捗状況等に記載されている整備費の実績を確認するとともに、認可時において当該事業者より提出されていた計画と大きな乖離がないか確認することとする。 【意見】 〇「国土交通省においては、～確認する」という記載では、国土交通省が、事業者が提出した資料を確認するようにしか読めない。同様の記載がされているバリアフリー料金においては、事業者が提出した資料をもとに国交省による事業者ヒアリングが実施されており、事業者にとって負担となっている。本制度においても、事業者ヒアリングを実施するのであれば、通達に明確に記載していただきたい	本制度の運用に当たり、必要に応じてヒアリングを実施するものと考えています。
16	「供用開始前」に「利用者利便の向上に直接的かつ効果的につながる」利益はなく、「その資本費を全利用者が一律に負担すると当該投資により受益しない利用者の負担」といえる。「供用開始後」に「供用開始後の利用者」に徴収すれば受益と負担の均衡を失わず、「利用者負担を平準化する」といえる。 したがって、加算運賃制度を設けるべきではない。	「今後の都市鉄道整備の促進策のあり方に関する検討会」における検討を踏まえ、供用開始前においても、特定都市鉄道積立金制度の考え方に倣い、「供用開始後に受益することが見込まれる利用者」について、当該利用者のグループと供用開始後に受益すると認められる利用者のグループの間に同一性及び対応性があるとして、「受益すると認められる利用者」の対象にすることができると考えています。

17	「投資計画」が 50 年であれば、50 年分の減価償却費総額の 50%を負担するか。そうであれば、鉄道会社が却って儲かってしまうではないか。	原則として供用開始後の加算運賃の設定額を超えないこととしていることから、御懸念の問題は発生しません。
18	「供用開始前の利用者」とはなにか。また、「供用開始前の利用者」が「供用開始前」に受けた利益とはなにか。 さらに、加算運賃徴収開始後、「供用開始前」に利用しなくなる利用者はなんの利益も受けておらず、むしろ工事による不便を受けなければならない。その分について「供用開始前の加算運賃」の払戻しは可能か。	「今後の都市鉄道整備の促進策のあり方に関する検討会」における検討を踏まえ、供用開始前においても、特定都市鉄道積立金制度の考え方に倣い、「供用開始後に受益することが見込まれる利用者」について、当該利用者のグループと供用開始後に受益すると認められる利用者のグループの間に同一性及び対応性があるとして、「受益すると認められる利用者」の対象にすることができると考えています。
19	鉄道のレールや車両の耐用年数はおおよそ 20 年前後であり、「10 年以内」「収受額は減価償却費の原則 50%」であれば、利用者はなんの利益も受けておらず、4 分の 1 の費用を肩代わりすることは不合理であり、「収受額は減価償却費の原則 20%」以下にすべきである。	供用開始前の収受期間や収受可能総額における制限については、都市鉄道整備の促進に向け、供用開始前に運賃負担を求めることに対して利用者からの理解を得られるようにしつつ、供用開始前後の利用者負担の平準化を図る観点で設定しています。
20	「供用開始前の加算運賃の収受期間は原則 10 年以内」、「収受額は減価償却費の原則 50%」については、今後さらに延長及び増額しないことを明確されたい。	現時点で、御提示の期間及び割合を変更する予定はありません。

21	意見:これまでの加算運賃をまとめ上げ統合指針を出したのは良い これまで設けてきた各種加算運賃について統合的に指針としてまとめたのは評価すべき点である。ヌケは多いがそれは他の省令などで補うと願いたい。 意見:加算運賃設定後 10 年としているが、その後返済目的で値下げすることが抜けているので足してほしい 理由:特定都市鉄道整備積立金制度では 10 年間加算運賃を徴収後に値下げするとしているが、それを本案では明記していない。明記すべきではないか。 意見:ある鉄道事業者の設備改良により直通する他社まで加算運賃を徴収できるようにするという考えで合っているか 理由: 引上線の新設を伴う駅改良(列車詰まりの減少)とあるが、現在横浜高速鉄道みなとみらい線元町中華街駅より先で行われている引き上げ線増設工事の最大の受益者は一体運行を行っている東急東横線の乗客である。このため東急電鉄の一部区間でも加算運賃を徴収すべきなどの議論になるのではないか。	「加算運賃の終了時期の判断方法と情報提供の方法について」(平成 25 年 10 月 17 日 国鉄事第 234 号) に基づき、加算運賃の終了時期については、当該投資等に対する回収率が１００%に達するまでとしており、その後は、加算運賃を廃止することとなります。 また、加算運賃の設定を行うのはあくまでも当該鉄道事業者となり、他社で加算運賃を徴収できるようにするものではありません。