

東日本旅客鉄道株式会社  
通勤旅客定期運賃の変更認可申請について  
(オフピーク定期券の導入について) 3

(運輸審議会ご説明資料)

令和4年10月13日  
鉄道局

# 目 次

(頁)

## パブリックコメントについて

- パブリックコメントの内訳について 1
- パブリックコメントに対する鉄道局の考え方について 2

## 2. パブリックコメントの内訳について

募集期間：9月20日～10月3日（14日間）

件数：計31件

（内訳）

○賛成意見：6件

○反対意見：9件

○その他の意見（提案・問い合わせ等）：16件

○合計：31件

	賛成	反対	その他	合計
埼玉	1	0	3	4
東京	0	3	3	6
千葉	0	0	1	1
神奈川	0	2	1	3
福岡	0	0	1	1
鹿児島	1	0	0	1
不明	4	4	7	15
合計	6	9	16	31

## ○賛成意見：6件

### 1. 利用の有無不明（居住地不明） より

#### 《混雑分散化について》

賛成です。

首都圏をはじめ、通勤ラッシュの混雑は、乗車率 200%前後におよぶ路線が多数あり、車両増、複々線化、路線延伸などの施策では限界があるのではないかと考えます。

今回の JR 東日本の申請は、運賃差を設けることで混雑分散化を目指すもので、いままでにない手法によるものであり、大いに期待しています。

- 東日本旅客鉄道株式会社（以下「JR東日本」という。）によると、混雑緩和の取組みについては、直通運転ダイヤの検討、新型車両の投入などにより、改善の取組みを会社発足以来続けてきたところであり、引き続きお客さまのご利用状況に応じた輸送ダイヤなどの見直しを図っているところですが、今般、このような形で通勤のピーク時間帯をずらしてご利用いただくことで、割安なご利用が可能なオフピーク定期券をあわせて設定することにより、よりお客さまのご利用の分散を期待しているとのことです。

### 2. 利用の有無不明（埼玉県在住） より

#### 《上げ幅について》

#### 1. 上げ幅はもっと多くていいのでは

会社は利益に直結することなら真剣に考えるため

そして他の時間帯の利用者が安くなる

半年定期で 240 回分の料金ぐらいでいいのではないか

#### 2. 学生定期も

値上げすべきです。毎年 4 月の始業式付近から 7 月の定期試験前までの混雑は会社員だけでなく学生の影響が大きいです。

また元気な高校生がのんびり乗り降りしてラッシュの遅延を招いている。（特に梅雨時は遅れやすい）

受益者負担の考えから言ってもピーク時は超安い学生さんのご利用は遠慮いただくために多少は負担いただいた方が良くはないか

- JR東日本は、申請案による価格差においてもオフピーク定期券の利用を検討するという利用者の声の一定程度見込まれることから、申請案程度の価格差を設定することとしています。
- 通学利用のお客さまについても一定数朝のピーク時間帯をご利用していることは事実ですが、学生・生徒自らが自発的に通学時間を調整するという事は未だ限定的と認

識していることから、今回は通学定期券のオフピーク定期券の設定は見送ったものとのことです。

### 3. 利用の有無不明（居住地不明） より

#### 《合理性について》

東京メトロが時差回数乗車券を導入していることを踏まえると、JR が定期券でこの仕組みを導入することは合理性がある。先行事例として、東京メトロの時差回数券の利用状況や利点欠点のヒアリングはあってもいいのではないだろうか。

- 朝の通勤時間帯のご利用に制約があるという商品性においては、東京メトロの時差回数券とオフピーク定期券の商品性は似ている部分もあります。JR東日本によると、商品性の検討にあたっては、先行事例として乗車日時を判定する方法や、土休日の効力の取扱いなど他社の時差回数券も参考にしながら検討しているとのことです。

### 4. 利用の有無不明（居住地不明） より

#### 《通勤環境への寄与について》

ご意見を申し上げます。

今回の件、jr 東日本の考えに賛成の立場です。

理由

- ・ 通勤環境向上に寄与するものと考えます。
- ・ 同時に利用する児童生徒の通学の安心安全にも寄与するものと考えます。
- ・ 車通勤者も取り込めるのではないか。

以上です。

- JR東日本によると、今般、申請するとおり通勤のピーク時間帯をずらしてご利用いただくことで、割安にご利用可能なオフピーク定期券を設定することにより、よりお客さまのご利用の分散を期待しているとのことです。
- ご利用が分散される結果として、朝のピーク時間帯にご利用いただく通勤利用者や児童・生徒の通学における安全・安心にも寄与するところは同社も期待しているところではありますが、車通勤者を取り込めるか否かについては、車通勤者が通勤手段を選択するにあたり、価格そのものをどの程度重視しているかは引き続き注視してまいりたいとしております。

## 5. 利用者の有無不明（居住地不明） より

### 《運賃差の幅について》

働き方改革、特に企業のテレワーク推進や柔軟な働き方の推奨という観点で社会的にも非常に重要な施策であり、オフピーク時とピーク時の運賃差額を 10%以上により大幅に変更すべきである。

- JR東日本は、申請案による価格差においてもオフピーク定期券の利用を検討するという利用者の声が一定程度見込まれることから、申請案程度の価格差を設定することとしています。
- すべての事業所がオフピーク通勤をしていない段階においても、各事業所のご利用が分散されていくと、始業時間の変更の対応が困難な事業所にお勤めいただくお客さまにとっても混雑の緩和が期待できることから、今般オフピーク定期券の申請に至ったものと承知しております。

## 6. 利用の有無不明（鹿児島県在住） より

### 《利用者への説明について》

今回の定期券に関する運賃の改定だが、初めての事例であり、認可が認められたら定期券に関する丁寧な説明が必要です。まず、定期券の上限の引き上げだが、鉄道の運行に必要な経費が上がっているため、乗車券などで利用する人との公平を考慮も入れて引き上げは妥当です。オフピーク定期券が初めて入るが、ピークで利用する人が想定より少なくなる可能性もあり、運賃改定が行われてからまず半年行って、会見などで状況を丁寧に説明すべきです。平日の朝の混雑を減らすのが目的なので、本来ならオフピーク定期券導入を前提として、定期券の上限を現在の2%程度引き上げでも良かったと考えています。

- JR東日本は、オフピーク定期券の設定に伴い、生じる定期運賃の減収分について、薄く広く均等に利用者にご負担いただくという趣旨で、全体として増収とならないよう1.4%の値上げ幅で通勤定期運賃の改定を行うものであると承知しております。あらかじめ、経済団体の行った調査や企業への調査を参考に、定期運賃の値上げについての許容される度合いについても調査のうえ、今回の申請にいたったものと聞いています。またオフピーク定期券導入後のご利用状況につきましては適宜情報発信に努めていきたいとしております。

## ○反対意見：9件

### 1. 利用者の有無不明（居住地不明） より

#### 《値上げの不適切さについて》

オフピーク通勤は経営者(使用者)により、可能かどうかが大きく異なる。

労働者(サラリーマン)は、自らの意志でオフピーク通勤をしたくてもできない中、経費削減のためにピーク時料金を値上げすることは不適切。

そもそも東日本旅客鉄道の運賃は他社と比較しても高く、経営努力によりピーク時の費用をまかなうことは十分に可能と考える。

よって、本定期券の導入に反対である。

- JR東日本は、オフピーク定期券の設定に伴い、生じる定期運賃の減収分について、薄く広く均等に利用者にご負担いただくという趣旨で、1.4%の値上げ幅で通勤定期運賃の改定を行いたいとしているものあり、ピーク時の費用を回収するものではないものと承知しております。また、同社があらかじめ、経済団体の行った調査や企業への調査を参考に、定期運賃の値上げについての許容される度合いについても調査のうえ、今回の申請にいたったものと承知しております。
- 同社によれば、会社の事情等によってピーク時間帯に通勤せざるを得ない利用者が一定程度いるものと認識しているが、このような方々の負担感を極力緩和するために、上述のとおり、通勤定期利用者に広く薄く負担を求めるものとしているほか、通常の定期券利用者にとっても、ピークシフトの効果によりピーク時間帯の混雑緩和が図られることも想定され、そのメリットを享受できるものとしております。
- 通勤定期券については一般的に企業がその負担を行う場合が多いことから、利用者個人の負担感が普通運賃の値上げに比べ少ないと考えられることから、通勤定期券を対象としているが、効果検証に当たっては、ピーク時間帯の利用状況等の混雑の平準化等の効果検証が必要であると考えております。
- また、オフピーク定期券の導入により混雑緩和やご利用の平準化を実現し、ご利用に合わせた輸送ダイヤとすることができれば、中長期的な鉄道事業の構造改革やコストの柔軟化に資するものであり、これは鉄道事業の経営を持続可能なものとし、良質なサービスの提供を続けていくために必要なものであるとしております。

## 2. 利用の有無不明（神奈川県在住） より

### 《値上げの不適切さについて》

東日本旅客鉄株式会社の鉄道事業の旅客の運賃上限認可申請は反対です。

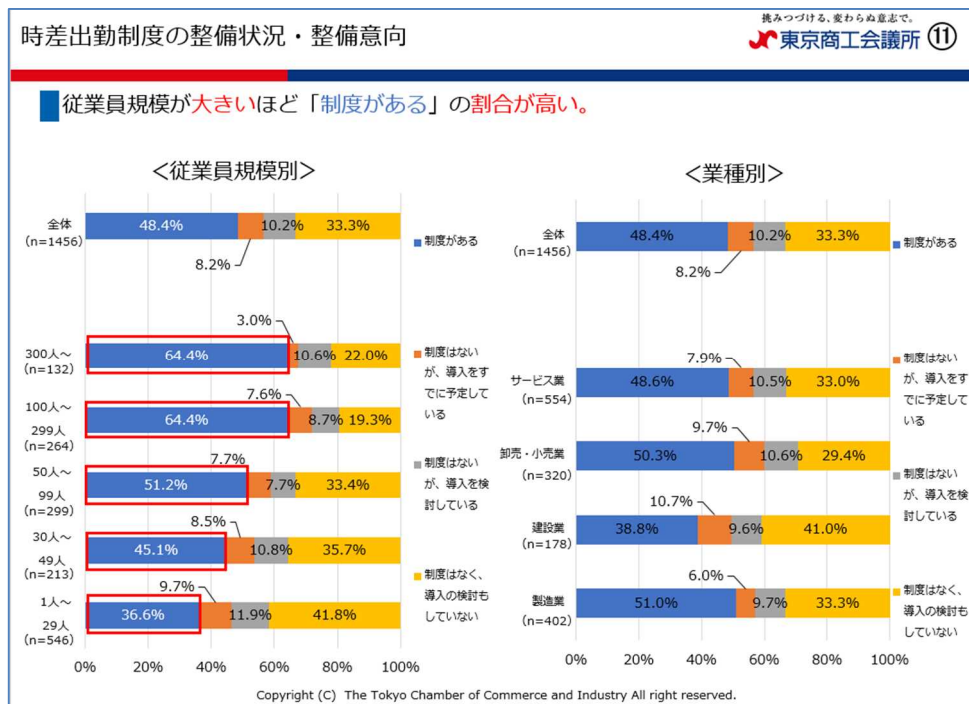
#### 反対の理由

1. 各駅でピーク時間帯が異なる
2. 通勤定期を利用する勤労者に対して二つの異なる運賃体系となる  
(現行の IC 運賃、現金運賃の異なる運賃体系も問題と考えます)
3. 大半の事業所の所定勤務時間がオフピークに対応していない
4. 現行のオフピークポイントサービスのポイント付与の継続で代替可能

東日本旅客鉄道のような巨大事業者の考えた申請（過去の IC 運賃、現金運賃のような異なる運賃体系）を全て通せば他の事業者及び利用者の負担が増すだけです。

各事業所（官公庁、公共施設、教育機関、病院、商業施設、事務所）の始業時間がオフピークに対応していない状況下で強引な制度導入は見送ることが望ましいと考えます。

- JR東日本によると、経済団体の行った調査等において、フレックス勤務制度や時差出勤制度などを導入されている企業は約半数に及んでおり、通勤時間帯をご利用のお客さまがオフピーク定期券を全くご利用できないというこれまでの社会背景からは変化しているところであるとのこと。



(出典) 2021年7月東京商工会議所「通勤混雑緩和に向けた実態把握調査」



- また、同社によれば、会社の事情等によってピーク時間帯に通勤せざるを得ない利用者が一定程度いるものと認識しているが、このような方々の負担感を極力緩和するために、通勤定期利用者に広く薄く負担を求めるものとしているほか、通常の定期券利用者にとっても、ピークシフトの効果によりピーク時間帯の混雑緩和が図られることも想定され、そのメリットを享受できるものとしております。
  
- 通勤定期券については一般的に企業がその負担を行うことが多いことから、利用者個人の負担感が普通運賃の値上げに比べ少ないと考えられることから、通勤定期券を対象としているが、効果検証に当たっては、ピーク時間帯の利用状況等の混雑の平準化等の効果検証が必要であると考えております。

### 3. 利用の有無不明（東京都在住） より

#### 《鉄道事業法との整合性について》

本件申請につき、認可をされないよう意見申し上げます。

そもそも、鉄道運賃の審査基準は「適正な原価に適正な利潤」であります。

さて、申請人の事業の原価は、任意の時点で何らかの感染症の流行により構造的な需要減が起こりうるを予見できずに、将来にわたって2019年以前の水準での輸送需要が継続することを前提として投資してきた結果として原価であると推測されます。かかる申請人の原価が適正か、あるいは申請人の経営判断責任において吸収されるべきものであるかが、本件認可にかかる処分においては争点となるべきで、申請人はこの点につき十分な説明をすべきです。

しかるに、「需要の平準化によるサービス向上を目指す」との申請人の希望を述べたに過ぎない申請理由は、審査基準と噛み合いを欠き、利用者の一部に不利となる認可をするに十分な理由がないものとお見受けします。

国土交通大臣以下、関係各位にいたっては、法律の趣旨に基づき、ご賢明なご判断をお願い申し上げます。

- 鉄道事業法における運賃の認可基準は、適正な総括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を審査することとしております。今般の定期運賃の上限変更認可申請については、運賃収入の増加を目的とせず、オフピーク定期券の設定による減収分を上回らない範囲の中で新たに設定するものであり、総収入が増加しないものとするにより、これが鉄道運賃の審査基準を満たすものとして取り扱うこととしております。
- また、同社によれば、会社の事情等によってピーク時間帯に通勤せざるを得ない利用者が一定程度いるものと認識しているが、このような方々の負担感を極力緩和するために、通勤定期利用者に広く薄く負担を求めるものとしているほか、通常の定期券利用者にとっても、ピークシフトの効果によりピーク時間帯の混雑緩和が図られることも想定され、そのメリットを享受できるものとしております。
- 通勤定期券については一般的に企業がその負担を行う場合が多いことから、利用者個人の負担感が普通運賃の値上げに比べ少ないと考えられることから、通勤定期券を対象としているが、効果検証に当たっては、ピーク時間帯の利用状況等の混雑の平準化等の効果検証が必要であると考えております。
- また、オフピーク定期券の導入により混雑緩和やご利用の平準化を実現し、ご利用に合わせた輸送ダイヤとすることができれば、中長期的な鉄道事業の構造改革やコストの柔軟化に資するものであり、これは鉄道事業の経営を持続可能なものとし、良質なサービスの提供を続けていくために必要なものとしております。

#### 4. 利用の有無不明（居住地不明） より

##### 《旅費支給制度等について》

公務員では最安で交通費が支給される。

オフピーク定期券では差額が支給されない場合が出てくるのではないかと？

通勤だけでなく出張等でも余裕を持って行動するため、ピークに差し掛かる場合には自費で支出になる問題があります。

朝の親切心での残業もなくなりそうです。帰宅時のピークを外すために帰りが遅くなるなどもありえます。

定期券の値上げのみでオフピーク定期券の販売は反対です。

- JR東日本が予め企業にオフピーク定期券の商品性について意向を確認したところ、企業によっては差額支給を含めた通勤手当の見直しを検討するところもあると聞いております。また、同社としてもオフピーク定期券をご利用のお客さまが、ピーク利用時に普通運賃が必要になったかどうかについては、Suicaのご利用明細でわかるよう、適切に案内をしていくとしております。
  
- なお、オフピーク定期券で設定されるピーク時間帯は平日の朝のみとなり、帰宅時には設定されないものと承知しております。

## 5. 利用の有無不明（東京都在住）より

### 《値上げの不適切さについて》

オフピーク定期券については、不平等となるような改悪である。

書類を読んだ感じ、最も感じたことは、「下り列車での通勤のことが考慮されていない」と認識した。使用不可能時間に入場し乗った下り列車がすいている場合も多いため、そのような通勤をしている乗客から不満が溜まると思われる。よって、JR 西日本のような出場時のチェックにしてほしい。

また、新幹線定期の値上げに対しては、「JR 東海の区間が含まれる場合は、JR 東海やその乗客の不満が溜まるため金額変更はしない」ことが平等だ。もしくは、完全に別会社の定期として扱うといい。

また、電車特定区間の端っこから1駅目などが不平等だと感じる。普通運賃の差は7%程度（たしか電車特定区間が税抜き15.3、幹線が税抜き16.2）であるのに、定期運賃の差が20%程度ある。この差は不平等だと感じる。東京の通勤圏は、平塚・高麗川・熊谷・古河・土浦・成田・成東・木更津までだと感じるため、そこまでは対応してほしい。この範囲を縮めることは避けたほうがいい。

どうしてもオフピーク定期をしたい場合は、通常の通勤定期の値上げは禁止（ただしバリアフリー分は認可）、駅員と知識のない乗客の負担を減らすため、みどりの窓口での購入は不可とする。なおかつモバイル Suica 限定のポイント還元とするといいと感じる。下り列車での通勤客のことを考える。同一路線の下り列車での利用での対応（全時間帯でオフピーク対応とすると平等だと感じる）をしてほしい。このような対応で運賃の上限を変更することは、役所の人やみどりの窓口の駅員の対応を増やすことになるので、避けてほしい。値下げのみなら、下り列車の乗客の対応を考えたいうえで、値下げ申請を認可する分には、歓迎である。

「通常の通勤定期の値上げは禁止（ただしバリアフリー分は認可）、駅員と知識のない乗客の負担を減らすため、みどりの窓口での購入は不可とする。なおかつモバイル Suica 限定のポイント還元とするといいと感じる。」について

「下り列車での通勤客のことを考える。同一路線の下り列車での利用での対応（全時間帯でオフピーク対応とすると平等だと感じる）をしてほしい。」について

- JR東日本は、オフピーク定期券の設定に伴い、生じる定期運賃の減収分について、薄く広く均等に利用者にご負担いただくという趣旨で、全体として増収が発生しないよう1.4%の値上げ幅で通勤定期運賃の改定を行うものと承知しております。
- また、定期券は方向を問わず利用でき、上り・下りの区別なく購入いただける商品となります。オフピーク定期券も同様に、上り・下りの区別なく、ご利用時間帯に一律の制限を設ける商品性と聞いておりますが、同社としては、多くのお客さまにご利用いただけるよう、既存の Suica 定期券と同様に、券売機やモバイル Suica のほか、み

どりの窓口でも購入できるよう検討を進めていると聞いています。

- 設定範囲の考え方としては、同社としては電車特定区間内完結区間の運賃は、電車特定区間の外側の運賃よりも割安であり、1.4%の値上げを行っても割安であること等を考慮したとしております。

#### 6. 利用の有無不明（神奈川県在住） より

##### 《値上げの不適切さについて》

表記の件、最近 JR 東日本は利益のみ追求する方向が強くなり、公共性、安全面で問題と感じていたため、パブリックコメントさせていただきます。よろしく申し上げます。

- オフピーク定期券運賃に関して  
反対です。

##### 理由

霞ヶ関省庁始め、フレックスがある会社は多いと推察されますが、コアタイムがある関係上、概ね 10:15 頃までの出勤を求められ、この制度を提供すると恩恵を被る人はごく僅かで事実上値上げになり、公共性を有する観点で問題と考えられるため

※最近 JR 東日本は以下のようにサービス低下させ、利益最優先する方向があり、NTT 等のように、公共性を有する民間企業である事を再度監督省庁からご指導してください

- ・みどりの窓口大量閉鎖
- ・無人駅拡大
- ・自動運転化で山手線等ワンマン運転目指す

そもそも、利便性・公共性を失わない事を条件に、国鉄民営化したことを忘れないでください

- JR 東日本によると、経済団体の行った調査等において、フレックス勤務制度や時差出勤制度などを導入されている企業は約半数に及んでおり、通勤時間帯をご利用のお客さまがオフピーク定期券を全くご利用できないというこれまでの社会背景からは変化しているところであるとのこと。
- また、同社によれば、会社の事情等によってピーク時間帯に通勤せざるを得ない利用者が一定程度いるものと認識しているが、このような方々の負担感を極力緩和するために、通勤定期利用者に広く薄く負担を求めるものとしているほか、通常の定期券利用者にとっても、ピークシフトの効果によりピーク時間帯の混雑緩和が図られることも想定され、そのメリットを享受できるものとしております。
- 通勤定期券については一般的に企業がその負担を行うことが多いことから、利用者個人の負担感が普通運賃の値上げに比べ少ないと考えられることから、通勤定期券を対

象としているが、効果検証に当たっては、ピーク時間帯の利用状況等の混雑の平準化等の効果検証が必要であると考えております。

- また、同社はオフピーク定期券の導入により混雑緩和やご利用の平準化を実現し、ご利用に合わせた輸送ダイヤとすることができれば、中長期的な鉄道事業の構造改革やコストの柔軟化に資するものであり、これは鉄道事業の経営を持続可能なものとし、良質なサービスの提供を続けていくために必要なものであるとしております。
- JR東日本によると、「指定席券売機」や「多機能券売機」など販売機器類の設置拡大と機能向上、インターネット JR 券申込サービス「えきねっと」の利便性向上、Suica の導入エリア拡大と「新幹線 e チケット」「タッチで Go!新幹線」「えきねっとチケットレスサービス」などのサービス展開により、「シームレスでストレスフリーな移動」の実現に向けた「乗車スタイルの変革」に取り組んでいるところであり、みどりの窓口におけるきっぷの発売は減少傾向であることを踏まえ、チケットレスの推進と並行して、みどりの窓口の配置について一定の見直しを進め、効率的な販売体制の確立を図るものであるとしております。
- また同社では、最新技術を広く活用し、お客さま視点の輸送サービス、SDGs を意識した鉄道運営、社員の働き方改革を目指した首都圏の輸送システムの変革を進めており、人口減少や自動車の自動運転の実用化等、急激に変化している経営環境の中、変化を先取りし、お客さまのご期待に応えとともに、地域社会の発展に貢献する企業グループとして効率的でサステナブルな鉄道運営を実現していくこと。具体的には、ATACS（無線式列車制御システム）を導入し現場設備のスリム化や、ATO（自動列車運転装置）の高性能化により、輸送安定性の向上および、お客さまの需要やニーズに応じた柔軟な運行の実現を目指していきたいとのことです。なお、ATO の導入計画とワンマン運転実施計画には直接的な関係は無く、ワンマン運転は、鉄道事業者として、安全を確保するための設備を整備し実施していく考えとのことです。

## 7. 利用の有無不明（居住地不明） より

### 《値上げの不適切さについて》

変動運賃制の導入に反対。

来春導入予定のオフピーク定期券について東日本旅客鉄道株式会社（以下、JR 東日本）に問い合わせたところ「オフピーク定期券でピーク時間帯をご利用された場合は列車やバス等の遅延が発生した場合であっても IC 普通運賃をお支払いいただく」との回答を頂いた。

通勤定期券の費用は勤め先企業が負担するのが一般的で、従業員である通勤客にとっては時差通勤に協力しても定期運賃の割引による恩恵がない。

その上、人身事故による運休などの不可抗力によりオフピーク定期券が利用できないとなると、通勤客が不利益を被る恐れがある。

また、就業時間の変更等の対応をせずにオフピーク定期券を支給する企業が出てくる可能性もある。

企業側によっては、就業時間の変更が困難な業種があり、昨今の物価上昇に加え、従業員への通勤手当の増加でますます経営が苦しくなることが想定される。

時差通勤による平日朝の旅客需要の平準化は昔から言われていたことではあるが、結局のところ通勤客の利便性向上よりも鉄道会社の経費削減（車両・乗務員の削減）の面が大きいのではないか。

一民間企業である JR 東日本の経費削減のために、通勤客とその勤め先企業が不利益を被るとすれば問題である。

変動運賃制の導入は、国による労働者の保護と企業負担の軽減をセットで検討すべきであり、単独での導入には反対である。

- JR東日本によると、経済団体の行った調査等において、フレックス勤務制度や時差出勤制度などを導入されている企業は約半数に及んでおり、通勤時間帯をご利用のお客さまがオフピーク定期券を全くご利用できないという社会背景からは変化しているところであるとのことです。
- また、同社によれば、会社の事情等によってピーク時間帯に通勤せざるを得ない利用者が一定程度いるものと認識しているが、このような方々の負担感を極力緩和するために、通勤定期利用者に広く薄く負担を求めるものとしているほか、通常の定期券利用者にとっても、ピークシフトの効果によりピーク時間帯の混雑緩和が図られることも想定され、そのメリットを享受できるものとしております。
- 通勤定期券については一般的に企業がその負担を行う場合が多いことから、利用者個人の負担感が普通運賃の値上げに比べ少ないと考えられることから、通勤定期券を対象としているが、効果検証に当たっては、ピーク時間帯の利用状況等の混雑の平準

化等の効果検証が必要であると考えております。

- なお、輸送障害などの発生により、予期せずピーク時間帯をご利用せざるを得ない事象が発生した場合には、現在の通勤定期券で行っている他の交通事業者と連携した振替輸送の取扱いと同様に、ピーク時間帯の取扱いについては利用者保護の観点から適切に取り扱おうと聞いています。
- また、国としてもオフピーク通勤の取り組み促進など、関係各所と連携して取り組んでまいりたいと考えております。

#### 8. 利用の有無不明（東京都在住） より

##### 《値上げの不適切さについて》

東日本旅客鉄道株式会社の鉄道事業の旅客の運賃においては、東京において運行されている西武鉄道等の運賃と比して高額な運賃設定が現状でもなされており、利用者の非常な負担となっているところである。

このような現状であるのに、更なる運賃の増加を認めることは、東日本旅客鉄道株式会社は事実上の独占企業であるから、その利用者に過剰な負担を強いるものであり、独占的大企業であるという優位な地位を利用者に振りかざすことなく、その企業努力により運賃の値上げによらない運営継続を図るべきである。

旧国営鉄道の名残から、企業体質の改善や人員整理によって利益率を向上させようとする風潮が見られず、一方的に運賃の値上げをすることは、利用者に対する裏切りであり、許されないことです。

よって、不許可としていただきますようお願いいたします。

- JR東日本は、オフピーク定期券の設定に伴い、生じる定期運賃の減収分について、薄く広く均等に利用者にご負担いただくという趣旨で、全体として増収とならないよう、1.4%の値上げ幅で通勤定期運賃の改定を行うものであると承知しております。
- また、同社によれば、会社の事情等によってピーク時間帯に通勤せざるを得ない利用者が一定程度いるものと認識しているが、このような方々の負担感を極力緩和するために、上述のとおり通勤定期利用者に広く薄く負担を求めるものとしているほか、通常の定期券利用者にとっても、ピークシフトの効果によりピーク時間帯の混雑緩和が図られることも想定され、そのメリットを享受できるものとしております。
- 通勤定期券については一般的に企業がその負担を行う場合が多いことから、利用者個人の負担感が普通運賃の値上げに比べ少ないと考えられることから、通勤定期券を対象としているが、効果検証に当たっては、ピーク時間帯の利用状況等の混雑の平準化等の効果検証が必要であると考えております。
- また、同社はオフピーク定期券の導入により混雑緩和やご利用の平準化を実現し、ご利用に合わせた輸送ダイヤとすることができれば、中長期的な鉄道事業の構造改革



やコストの柔軟化に資するものであり、これは鉄道事業の経営を持続可能なものとし、良質なサービスの提供を続けていくために必要なものであるとしております。

- なお、JR東日本の運賃は東京において運行されている他の鉄道事業者と比しても必ずしも高額ではないものと承知しております。

## 9. 利用の有無不明（居住地不明） より

### 《申請の拒否について》

東日本旅客鉄道株式会社（以下、申請者）の運賃上限認可申請に関して意見を上申する。本申請については不備があり、申請者に対して補正を求めるか、申請を拒否すべきである。

通勤定期券は言うまでもなく大半が労働者や公務員等、被用者が使用するものであり、自らの意思で時間帯を選択できる余地は限られている。その様な中で鉄道会社が一方的にオフピーク定期券制度を設けることについては、国民的な議論が必要なのもともとより、国土交通省はじめ行政機関としても慎重に対応すべきである。

一方で本運賃制度を制定する申請者の社員は「職務乗車証」と呼ばれる、いつの時間帯でもどの路線でも使用できる全線定期券を会社から支給されており、一般利用者が複雑な本制度に翻弄される事に対し、あまりにも無神経で無配慮ではないかと考える。

さて、労働者に対して使用者がオフピーク定期券相当額を支給した際、出退勤の際に自腹を切らざるを得なくなる場合や、不当に早い出勤を強いられたり、夜勤明けの労働者がいたずらに退勤時刻を遅延させられるなどの不利益が生じる可能性が高い。鉄道事業法 16 条 5 項 1 号では大臣が運賃を変更すべきことを命ずる事由として「特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものであるとき」としており、そうした労働者など被用者に対する配慮は必要である。

国土交通大臣においては、本件申請を認可するに当たり、厚生労働大臣と連携して、各労働基準監督署長に対し就業規則で通勤費用の支給が定められている場合は、いたずらにオフピーク定期券にシフトせず通常の通勤定期代を支給し続けること、オフピーク定期券にシフトする場合でピーク時間帯に出退勤を命じる場合は確実に労働者に運賃支払いをする指導をする旨通達を出すなど、被用者に不利益が生じないように万全の体制を取るべきである。

また、申請者のプレスリリースでは

「各駅のピーク時間帯は、現在実施中の「オフピークポイントサービス」のピーク時間帯を基本として設定する予定です。詳細は別途ご案内いたします。」

との記載があるが、ピーク時間帯はその該当不該当により旅客にとって運賃を取られるか取られないかという運送契約に直結する重要な条件である。それにも関わらず余りにも漠然としすぎており、利用者に不利益が生じる可能性が高い。

本申請内 21 ページ目に「東京の電車特定区間内において、通勤定期券による自動改札機のピーク時間帯通過数のうち 5%程度がオフピーク時間帯にシフトすること」とあるが、ピーク時間帯も明らかにしていない中、何故この様な数値が算出されるのか不明である。

少なくとも変更認可申請に置いては「ピーク時間帯」を乗降人員カウント等を元に具体的に示すべきであり、それが不明瞭のままの本申請は、鉄道事業法 16 条 2 項「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を審査」することは出来ない。  
よって行政手続法7条に基づき申請者に対して「ピーク時間帯」の具体的数値を示すよう補正を求めるか、申請を拒否すべきである。 以上。

「労働者に対して使用者がオフピーク定期券相当額を支給した際、出退勤の際に自腹を切らざるを得なくなる場合や、不当に早い出勤を強いられたり、夜勤明けの労働者がいたずらに退勤時刻を遅延させられるなどの不利益が生じる可能性が高い。鉄道事業法16条5項1号では大臣が運賃を変更すべきことを命ずる事由として「特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものであるとき」としており、そうした労働者など被用者に対する配慮は必要である。

国土交通大臣においては、本件申請を認可するに当たり、厚生労働大臣と連携して、各労働基準監督署長に対し就業規則で通勤費用の支給が定められている場合は、いたずらにオフピーク定期券にシフトせず通常の通勤定期代を支給し続けること、オフピーク定期券にシフトする場合でピーク時間帯に出退勤を命じる場合は確実に労働者に運賃支払いをする指導をする旨通達を出すなど、被用者に不利益が生じないように万全の体制を取るべきである。」について

- JR東日本によると、経済団体の行った調査等において、フレックス勤務制度や時差出勤制度などを導入されている企業は約半数に及んでおり、通勤時間帯をご利用のお客さまがオフピーク定期券を全くご利用できないというこれまでの社会背景からは変化しているところとのことです。
- また、企業等における通勤手当の支給方法や労務管理等の個別の事情について承知しておりませんが、同社が予め企業にオフピーク定期券の商品性について意向を確認したところ、企業によっては差額支給を含めた通勤手当の見直しを検討するところもあると聞いております。
- なお、導入目的や運賃の適用方法等も踏まえ、オフピーク定期券がただちに鉄道事業法第16条第5項「特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものであるとき」に該当するものとは考えておりません。
- また、国としてもオフピーク通勤の取り組み促進など、関係各所と連携して取り組んでまいりたいと考えております。

「本申請内21ページ目に「東京の電車特定区間内において、通勤定期券による自動改札機のピーク時間帯通過数のうち5%程度がオフピーク時間帯にシフトすること」とあるが、ピーク時間帯も明らかにしていない中、何故このような数値が算出されるのか不明である。」について

- JR東日本によると、ピーク時間帯については、既に公表しているとおり、現在実施しているオフピークポイントサービスでご案内している各駅のピーク時間帯をベースにご案内する予定であり、その他のオフピーク定期券の商品性を含め、お客さまにしっかりとご理解いただけるよう周知していきたいと聞いております。最終的なピーク時間帯のご案内については、認可後、同社が速やかに各駅の詳細のピーク時間帯を含め、適切に行うものと承知しております。
  
- 国としても、JR東日本に対し、オフピーク定期券を実施する際は、制度の趣旨を含め、利用者に混乱が生じないように、丁寧な情報提供を求めてまいりたいと考えております。

## ○その他意見：16件

### 1. 利用者の有無不明（居住地不明） より

#### 《意見提出日数について》

本件の「意見提出が30日未満の場合その理由」は何ですか？

- 認可申請に対する意見募集は、命令等の交付・決定等を行うものではなく、任意の意見募集となります。
- 運賃認可申請に対する意見募集については、7日以内で概ね意見が出尽くし、或いは同旨の意見が多くなることから、14日間と定めているところです。

### 2. 利用の有無不明（東京都在住） より

#### 《利用者への説明について》

以下の点について JR 側の説明が不足していると考え

1. オフピーク時間帯（特に朝ラッシュ前後）の電車の本数が確保されるのかどうか、当該時間帯の混雑レベルをどこまで許容するつもりなのか
2. ピーク時間帯を仮に変更する事態になった時の告知方法
3. 輸送障害時の他社への振替輸送がピーク時間帯に重なった場合の対応
4. オフピークかどうかは改札通過時に判定とのことだが、改札通過時に判定結果をわかりやすく知らせてくれるのかどうか、また、例えばピーク時間帯は入場拒否のような設定を乗客側からすることができるのかどうか

- JR東日本からは、オフピーク定期券の発売に伴い、ピーク時間帯からオフピーク時間帯へのシフトにより、一定程度の混雑率の増加は見込まれますが、過度な混雑とならないよう、お客さまのご利用状況に応じて増発等も含めて検討していくと聞いております。
- また、例年のダイヤ見直しに合わせて、各駅のピーク時間帯の設定について、多少の変更が発生することはあり得ますが、その時間帯については、すでにご利用のお客さまのご迷惑にならないよう、前広にご案内するとともに、ピーク時間帯の設定変更を理由にお客さまがお持ちのオフピーク定期券を通常の定期券へ変更したいという場合には、お客さまに不利益とならぬよう対応したいとのことです。
- なお、輸送障害などの発生により、予期せずピーク時間帯をご利用せざるを得ない事象が発生した場合には、現在の通勤定期券で行っている他の交通事業者と連携した振替輸送の取扱いと同様に、ピーク時間帯の取扱いについては利用者保護の観点から適切に取り扱いたいと聞いています。

- また、同社からは、駅のピーク時間帯については、駅頭掲示や自動改札機の案内表示により利用者があらかじめ当該駅のピーク時間帯のご利用か否かをわかるよう適切にご案内にしたいと聞いています。

### 3. 利用の有無不明（居住地不明） より

#### 《設定時間の単位について》

オフピークの時間が5分単位で分かりにくい。せめて10分単位の方が分かりやすい。こんな分かりにくいオフピーク定期券なんて普及しない。通常定期券の値上げの分だけ結局JRが儲かるだけではないか。

そもそも通勤なら定期券代は会社が負担している。会社の就業時間が変わらないことには普及しない。

- JR東日本によると、経済団体の行った調査等において、フレックス勤務制度や時差出勤制度などを導入されている企業は約半数に及んでおり、通勤時間帯をご利用のお客さまがオフピーク定期券を全くご利用できないという社会背景からは変化しているところであるとのこと。
- また、同社は、オフピーク定期券の設定に伴い、生じる定期運賃の減収分について、薄く広く均等に利用者にご負担いただくという趣旨で、全体として増収とならないよう1.4%の値上げ幅で通勤定期運賃の改定を行うものであると承知しております。
- なお、最終的なピーク時間帯のご案内については、認可後、JR東日本が速やかに各駅の詳細のピーク時間帯を含め、適切にご案内を行うことが必要であると考えております。

### 4. 利用の有無不明（居住地不明） より

#### 《値上げの条件について》

公共交通機関である鉄道運賃の値上げは、社会生活、経済活動への影響が大きい。そのため安易な値上げは行うべきではないし、またデフレ下において内部留保の確保及びコスト削減、強靱な収益基盤の確保を十分に行えていない経営責任を考慮し、値上げを行うのであれば、役員報酬の減額などの経営責任を同時に行うことが条件と考えます。

- 鉄道事業法における運賃の認可基準は、適正な総括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を審査することとしております。今般の定期運賃の上限変更認可申請については、運賃収入の増加を目的とせず、オフピーク定期券の設定による減収分を上回らない範囲の中で新たに設定するものであり、総収入が増加しないものとするにより、これが鉄道運賃の審査基準を満たすものとして取り扱うこととしております。

- また、同社はオフピーク定期券の導入により混雑緩和やご利用の平準化を実現し、ご利用に合わせた輸送ダイヤとすることができれば、中長期的な鉄道事業の構造改革やコストの柔軟化に資するものであり、これは鉄道事業の経営を持続可能なものとし、良質なサービスの提供を続けていくために必要なものであるとしております。

#### 5. 利用の有無不明（居住地不明） より

##### 《利用者に最適な制度について》

そもそも定期券というものが、沢山乗る人だけを不当に優遇していて不公平だし、リモートワークや自転車通勤等の日々異なる通勤状態に全く合っていない。定期券はかつての切符切りの工数と改札渋滞改善が主なメリットであり、suicaであれば全く意味が無い。定期券を廃止して通常運賃を下げた方が、利用者が増えるし、平準化のためには単純に時間により運賃を変えるだけでよく、日によって通勤時間が異なる人にも使いやすい。また、suicaであれば運賃を完全距離制にして途中下車して再乗車しても運賃が変わらないようにした方が使いやすい。

今までの制度にこだわらず、ゼロから利用者にとって最適な制度に変えるべき。

- 現行制度の導入から約四半世紀が経過する中、鉄道事業を取り巻く社会経済状況や課題は大きく変化してきていると認識しております。現行の運賃・料金制度そのものの見直しの検討も必要であり、国の関与のあり方はどうあるべきか、運賃・料金設定の自由度の向上や多様化を進めることと利用者利益の保護や利便性の確保について、現在国の検討会において検討しております。

#### 6. 利用の有無不明（埼玉県在住） より

##### 《一律の平等性について》

いわゆる変動運賃制のパブリックコメントである。変動運賃制を取ることにあたってこれまで公共交通機関が担保してきた一律の平等性について、どのように担保するのか。そこに関する見解を提示願う。

- オフピーク定期券の設定区間においては、オフピーク定期券と通常の定期券とが選択可能であり、また、購入に関して制約がないものと承知しております。

#### 7. 利用の有無不明（埼玉県在住） より

##### 《障害者の運賃について》

身体、精神等の障害者手帳を取得している者についてはすべての時間帯について、オフピーク定期券と同等の定期券を発行すべき。

- JR東日本においては、今回新たに設定する「オフピーク定期券」についても、身体障害者割引及び知的障害者割引を適用した割引定期券を発売すると聞いております。

## 8. 利用の有無不明（埼玉県在住） より

### 《障害者の運賃について》

経済的困窮度が高い障害者手帳を取得している者（精神障害を含む）については、定期券の据え置き、または、オフピーク定期券と同等の値段の定期券を別に発行すべき。

- JR東日本においては、今回新たに設定する「オフピーク定期券」についても、身体障害者割引及び知的障害者割引を適用した割引定期券を発売すると聞いております。

## 9. 利用の有無不明（福岡県在住） より

### 《鉄道の運賃改定について》

鉄道等の運賃値上げを伴う運賃改定についてはもっと柔軟に、そして寛容になってください。

但し、便数増加・有人駅や路線自体の維持発展など、鉄道等のサービス品質を高めていくことが条件です。

上記の「意見概要」を申し上げた理由：

鉄道等公共交通機関の運賃を抑制してきた歴史があると聞いています（満員電車がなくなる日 より）

この運賃抑制（収入抑制）により

- 延々と通勤通学混雑続く。そして、それに伴う女性専用車両や痴漢冤罪など、女性だけに限らず男性の人権も侵害される事態を引き起こしていると私は考えています
- 列車の便数や有人駅等も維持出来ず、鉄道品質の低下という悪循環を招き、最悪路線廃止にもつながっていると思われます
- 社会的に必要とされるも路線新設が限定的になり、鉄道等公共交通網の発展を阻害しているものと考えられます

運賃を抑制する政策を転換し、値上げも認める代わりに、路線の新規建設開業も含めた鉄道等公共交通機関のサービス品質を高めることを促す政策にしてほしいです。

但し、

単に運賃を値上げするだけだとお客様やマスコミ含めた社会からの反発を招く恐れがありますので、例えば、

- IC カードで鉄道等を利用した際、一日あたり一定回数又は一定金額を利用したら、その日はそれ以降の運賃を引き去らないことによって擬似的に一日乗車券のサービスをする（IC カードによる自動一日乗車券サービス）
- 鉄道等公共交通機関への補助金を出す政策において、すべての国民に対し、公共交通利用に対する補助金（「交通バウチャー」「公共交通クーポン」）政策を行なうなど、割高感を感じさせない運賃設定やサービスを促す政策や営業戦略を伴うことがより望ましいと考えます。



- 現行制度の導入から約四半世紀が経過する中、鉄道事業を取り巻く社会経済状況や課題は大きく変化してきていると認識しております。現行の運賃・料金制度そのものの見直しの検討についても必要であり、国の関与のあり方はどうあるべきか、運賃・料金設定の自由度の向上や多様化を進めることと利用者利益の保護や利便性の確保について、現在国の検討会において検討しております。

#### 10. 利用者の有無不明（東京都在住） より

##### 《認可申請書類について》

オフピーク定期券の導入については賛成であるが、JR 東の提出した書類には問題があると思う

1. 各駅のピーク時間が申請内容に含まれていない為、JR 側が任意のタイミングでピーク時間を変更できるということになってしまう。定期券が最大半年まで購入でき、同業他社では一年の定期券を発行している会社もあることから各駅のピーク時間は今後、他社が同様の運賃体系を導入する際も含めて必ず申請内容にピーク時間を明記しなければならないとした方が良いと思う
2. 現在コスト高と円安が重なり 1 年に 2 回以上の値上げを行う例が他業種で見受けられるが、鉄道は代替性が弱いサービスなので運賃改定の頻度を最大でも 1 年に 1 回程度に抑えた方が良いと思う

1 年に 2 回以上の運賃体系は混乱を招く可能性があるため、国土交通省は合計収入の上昇を許容し、運賃改定の頻度を下げよう各社に指導しなければならないと思う。

JR が提出した内容には実際の運用についても明記されておらず疑問が残る

JR 中央線で吉祥寺から新宿までのオフピーク定期券を会社への通勤に使用し、普段はピーク時間よりも後に利用し、時々ピーク時間前に利用することもある人を例にすると

##### 1. 自社線輸送障害の場合

早朝に人身事故などの輸送障害が発生し運転再開となったが混雑により所要時間が増大している状況で、普段はピーク時間より後に乗っても間に合うが輸送障害時はピーク時間に乗らないと間に合わない可能性があるといった場合運用はどうするのか

##### 2. 他社線輸送障害の場合

他社線で人身事故などの輸送障害が発生すると、乗り換えのある駅では動いている路線の改札口やホームに人が滞留し、入場制限を鉄道会社の判断でかける場合がある。この場合ピーク時間前に改札にたどり着いたが入場制限で入場することができずピーク時間になってしまった場合の運用はどうするのか

##### 3. 自然災害や計画運休の場合

普段はピーク時間後に利用するが利用当日の夜から台風や大雪による計画運休の予告があり、ピーク時間に利用を前倒ししなければならない場合の運用はどうするのか

こういった点が示されておらず、実際に運用が始まれば混乱が発生し現業従業員への負担が拡大する可能性がある

JR 東日本は都市部の有人駅の多くを子会社に委託しており、秋葉原駅のような利用の多い駅も完全委託している。また、JR 本体の社員が配置されている駅でも改札口によっては子会社に委託しているという駅もある。子会社社員の給料は深夜勤務が含まれているにも関わらず非常に低い

今回のパブリックコメントとは関係ないが、地方の利用が著しく低い路線の廃止や第三セクター、上下分離などが進まないせいで利益が圧縮され、都市部の利用者や子会社の社員に負担がかかっている状況は非常によろしくないと思う。

国鉄の頃からそうであるが、人口の少ない町村を重要視しすぎではないか

「1, 各駅のピーク時間が申請内容に含まれていない為、JR 側が任意のタイミングでピーク時間を変更できるということになってしまう。定期券が最大半年まで購入でき、同業他社では一年の定期券を発行している会社もあることから各駅のピーク時間は今後、他社が同様の運賃体系を導入する際も含めて必ず申請内容にピーク時間を明記しなければならないとした方が良くと思う」について

- 例年のダイヤ見直しに合わせて、各駅のピーク時間帯の設定について、多少の変更が発生することはあり得ますが、その時間帯については、すでにご利用のお客さまのご迷惑にならないよう、前広にご案内するとともに、ピーク時間帯の設定変更を理由にお客さまがお持ちのオフピーク定期券を通常の定期券へ変更したいという場合には、お客さまに不利益とならぬよう対応したいとのことです。

「2, 現在コスト高と円安が重なり 1 年に 2 回以上の値上げを行う例が他業種で見受けられるが、鉄道は代替性が弱いサービスなので運賃改定の頻度を最大でも 1 年に 1 回程度に抑えた方が良くと思う」について

- 現行制度下において運賃改定を実施する場合は、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かどうかを審査」することとしており、向こう 3 カ年の収支状況に基づき認可することとなっており、基本的に毎年運賃改定をすることを想定しているものではありません。

「1, 自社線輸送障害の場合

早朝に人身事故などの輸送障害が発生し運転再開となったが混雑により所要時間が増大している状況で、普段はピーク時間より後に乗っても間に合うが輸送障害時はピーク時間に乗らないと間に合わない可能性があるといった場合運用はどうするのか」について

## 「2. 他社線輸送障害の場合

他社線で人身事故などの輸送障害が発生すると、乗り換えのある駅では動いている路線の改札口やホームに人が滞留し、入場制限を鉄道会社の判断でかける場合がある。この場合ピーク時間前に改札にたどり着いたが入場制限で入場することができずピーク時間になってしまった場合の運用はどうか」について

## 「3. 自然災害や計画運休の場合

普段はピーク時間後に利用するが利用当日の夜から台風や大雪による計画運休の予告があり、ピーク時間に利用を前倒ししなければならない場合の運用はどうか」について

- JR東日本としては、輸送障害などの発生により、予期せずピーク時間帯をご利用せざるを得ない事象が発生した場合においては、現在の通勤定期券で行っている他の交通事業者と連携した振替輸送の取扱いと同様に、ピーク時間帯の取扱いについては利用者保護の観点から適切に取り扱おうと聞いております。

### 1 1. 利用の有無不明（居住地不明） より

#### 《列車ダイヤの設定について》

ラッシュ時の混雑緩和策として、またコロナ禍による経営環境の悪化への打開策とする狙いは理解し、積極的に評価できると思います。しかし混雑の一因をなすのは、鉄道事業者自身による、特にコロナ禍以降の運行形態の見直し（主に減便や減車、運行時間の短縮等）によることも挙げられると思います。利用者にはピーク時を避けた分散利用を呼びかけ、また本件時間帯別運賃の導入により誘導するとともに、鉄道会社自身の運行形態についても（コロナ禍による経営環境の悪化は重々承知しますが）ぜひ積極的かつ大胆に見直して頂きたいと思います。

- JR東日本としては、列車ダイヤはお客さまのご利用に応じて都度見直しを図っていくべきものと考えており、新型コロナウイルス感染拡大やそれに起因した生活様式の変化により、お客さまのご利用は大きく変動しており、ご利用状況に応じた柔軟なダイヤ設定を行う必要があるとのこと。

## 1 2. 利用有（神奈川県在住） より

### 《輸送力について》

#### ご意見

変動運賃制の導入により平日朝の需要を平準化したい意向は理解できるが、パンデミックによる需要減退を理由にすでに輸送力を減らしている状態であり、変動運賃制の導入によって、本来オフピーク時の利用で享受されるべき快適な鉄道利用（混雑していない状態、すなわち全員着席が原則）が妨げられる懸念がある。今回の案はオフピーク時の運賃を割り引くとあるため、よりオフピーク時の輸送力を減らすための口実を作ることになり、オフピーク通勤への協力意欲や通勤とは関係ない定期外利用者の利用意欲を減退を招くことが考えられる。

については、オフピーク時の輸送力を、あまねく利用者が快適に利用できるところまで回復させることを保証することを条件として付けるべきと考える。

#### 理由

すでに東日本旅客鉄道では 2022 年春のダイヤ改正により、東京の電車特定区間において減便を実施しており、特に昼間の輸送力は 2~3 割程度削減し、着席利用にはグリーン車など割増料金を支払うよう誘導しているものと考えられる。

利用者にとって、オフピーク時間帯に期待する輸送力は、運賃のみで割増料金を払わずとも全員着席できることが求められ、例え立席があつたとしても全員壁に寄りかけられる程度の混雑率、およそ 50%程度と考えられる。定員（すなわち混雑率 100%）は立席全員がつり革や手すりにつかまれる程度であるが、パンデミックを経験し、ソーシャルディスタンスの意識を刷り込まれた利用者にとっては、この定員と混雑率の算出方法こそがすでに乖離している。平日朝の需要を平準化する意義そのものは重要なことであるが、すでに昼の輸送力を減らし、昼でもすでに混んでいる状況を起こしている中では、オフピーク時間帯の利用者には受け入れがたいものとする。

については、変動運賃制の導入の条件として、下記を付記とすべきと考える。

- ・ 2022 年 3 月のダイヤ改正で削減した輸送力を、ダイヤ改正前と同程度まで復活させる。

特に東海道線・高崎線・総武線・常磐線など、最大 15 両で運転できる路線は、利用時間による混雑平準化のため原則本数維持かつ 15 両運転とする。

- ・ オフピーク時間帯の混雑率の目標値（50%がよい）を設定する。

以上

- JR東日本によると、列車ダイヤはお客さまのご利用に応じて都度見直しを図っていくべきものと考えており、新型コロナウイルス感染拡大やそれに起因した生活様式の変化により、お客さまのご利用は大きく変動しており、ご利用状況に応じた柔軟なダイヤ設定を行う必要があるとのこと。

### 13. 利用の有無不明（千葉県在住） より

#### 《輸送力について》

「最も運転本数の多い1時間を中心に運転本数を見直します。」などと、東京の電車特定区間で平日朝の列車減便を実施したことは記憶に新しい。(2022年3月)。引き続いて同じ区間で平日朝の旅客需要の平準化等により利用者利便を向上させることを目指すとしている申請である。であるのなら平日朝に列車減便をした分は旅客需要の平準化により混雑が上昇する時間帯には増便すべきと意見し、監督官庁も監視して指導すべきと意見する。旅客需要の平準化により現行よりも混雑が上昇する時間帯が発生するようであれば、会社が申請の理由としている利用者利便の向上に反する。

最も運転本数の多い時間帯の減便は、保有すべき列車の本数に直結するであろうから大幅な経費削減となっていることは理解にたやすい。一方で旅客需要の平準化によって混雑が上昇する時間帯での増便に対しては、保有すべき列車の本数には影響がないはずである。運賃収入を増加させないことが前提であることは理解する。一方で(民間企業であるから)運賃収入が大きく減少することもないように申請しているはずである。最も混雑する時間帯の客に対する利便の向上が必要であることと同時に、旅客需要の平準化により混雑が上昇する時間帯を(定期券以外で)従前から利用していた客に対する利便が低下することが無いように指導すべきである。

- JR東日本によると、列車ダイヤはお客さまのご利用に応じて都度見直しを図っていくべきものと考えており、新型コロナウイルス感染拡大やそれに起因した生活様式の変化により、お客さまのご利用は大きく変動しており、ご利用状況に応じた柔軟なダイヤ設定を行う必要があるとのこと。
- 引き続き過度な混雑とならないように列車ダイヤの検討を進めていくと共に、行動様式の変化やオフピーク定期券の導入により、ピーク時間帯からのシフトが見られる又は見込まれる時間帯においては、増発についても検討を行っていくとしております。

#### 1 4. 利用の有無不明（居住地不明） より

##### 《利用者保護について》

鉄道局通達「運賃収入の増加を目的としない運賃の上限の変更に関する処理方針」では、基本方針において、「旅客需要の平準化等による利用者利便の向上を目的」に、変動運賃制を実施する場合の処理方針であることを定め、さらに同基本方針において、「変動運賃制の実施に当たっては、利用者利益の保護の観点にも十分配慮することとする。」とされているところです。

また、先に行われた同処理方針案のパブリックコメントに対しては、国土交通省より、「運賃の上限変更については、利用者保護の観点から適切なものであることを確認の上で認可することとしております。」との考え方が示されているところです。

JR 東日本からの認可申請内容を見ますと、「東京の電車特定区間において、平日朝の旅客需要の平準化等により利用者利便を向上させることを目指している。」となっており、これは、朝の通勤時間帯の定期運賃を値上げする一方でその他の時間帯の定期運賃を値下げすることにより、通勤需要をオフピーク時間帯にシフトさせ、通勤時間帯の車内混雑の緩和による快適性の向上、不快感の低減等により利用者利便を向上させるという趣旨かと思えます。

以上を踏まえまして、本認可申請に係る問題点を 3 点意見させていただきます。

1. 朝の通勤時間帯に郊外から都心方面に向かう列車の混雑は、コロナ前に比べ、テレワークや時差出勤の浸透により既にかなり緩和されており、変動運賃制の実施により、旅客需要の平準化を図ったとしても、既に混雑が緩和されていることから、制度の目的である利用者利便が向上の恩恵を受けることは殆どないと考えられますので、制度の基本方針で定める目的を満たすものではないと考えます。
2. 朝の通勤時間帯の下り方面（郊外方面）の列車は、コロナ前から着席できるほど空いており、下り方面の列車の利用者は、混雑等による不快な思い等はしていないため、旅客需要が平準化されても利用者利便が向上することはありません。本認可申請では、電車特定区間においてピーク時間に入場する利用者について、移動の方向（上り方面・下り方面）の区別なく変動運賃制を導入することとなっておりますが、利用者利便の向上の恩恵を受けない下り方面の列車に乗車する利用者にも割増運賃の負担を求めることは、制度の目的に反するとともに、利用者利益の保護の観点からも不適切なものと考えます。
3. JR 東日本では、2022 年 3 月のダイヤ改正により、通勤時間帯の利用状況に合わせて運転本数の見直し（削減）を行っており、一旦、混雑を増すダイヤ改正を行った後に、変動運賃制により混雑緩和措置を実施することは、利用者利益の保護の観点から認められものではないと考えます。また、処理方針 3.（3）に定める「変動運賃制の実施期間中は、実施する区間において総括原価に著しい影響を及ぼすことが明らかなダイヤ改正等は行わないこととする。」という趣旨にも反するものと思えます。

「1. 朝の通勤時間帯に郊外から都心方面に向かう列車の混雑は、コロナ前に比べ、テレワークや時差出勤の浸透により既にかなり緩和されており、変動運賃制の実施によ

り、旅客需要の平準化を図ったとしても、既に混雑が緩和されていることから、制度の目的である利用者利便が向上の恩恵を受けることは殆どないと考えられますので、制度の基本方針で定める目的を満たすものではないと考えます。」について

- JR東日本によると、コロナ禍以前より混雑率については低下している線区もあるものの、一方でお客さまはこれまで以上に3密回避や混雑緩和も強く志向されるようになっており、ピーク前後にシフトしてご利用いただく代わりに今より割安なオフピーク定期券という新たなサービスを導入することで、お客さまのニーズに応えていきたいとのことです。

「2. 朝の通勤時間帯の下り方面（郊外方面）の列車は、コロナ前から着席できるほど空いており、下り方面の列車の利用者は、混雑等による不快な思い等はしていないため、旅客需要が平準化されても利用者利便が向上することはありません。本認可申請では、電車特定区間においてピーク時間に入場する利用者について、移動の方向（上り方面・下り方面）の区別なく変動運賃制を導入することとなっておりますが、利用者利便の向上の恩恵を受けない下り方面の列車に乗車する利用者にも割増運賃の負担を求めることは、制度の目的に反するとともに、利用者利益の保護の観点からも不適切なものと考えます。」について

- JR東日本によると、首都圏の運行路線は広範にネットワークを形成しており、線区・区間によっては必ずしも都心方面など一方向にのみ混雑が集中しているとは限らないとのことであり、オフピーク定期券の導入によりピーク前後にシフトしてご利用いただくことで、朝通勤時間帯の駅の混雑緩和にも期待されるほか、ご利用方向を問わず現行より割安な定期券を購入できることから、お客さまニーズにもお応えできるものと考えているとのことです。

「JR東日本では、2022年3月のダイヤ改正により、通勤時間帯の利用状況に合わせて運転本数の見直し（削減）を行っており、一旦、混雑を増すダイヤ改正を行った後に、変動運賃制により混雑緩和措置を実施することは、利用者利益の保護の観点から認められものではないと考えます。また、処理方針3.（3）に定める「変動運賃制の実施期間中は、実施する区間において総括原価に著しい影響を及ぼすことが明らかなダイヤ改正等は行わないこととする。」という趣旨にも反するものと思います。」について

- JR東日本によると、列車ダイヤはお客さまのご利用に応じて都度見直しを図っていくべきものと考えており、新型コロナウイルス感染拡大やそれに起因した生活様式の変化により、お客さまのご利用は大きく変動しており、ご利用状況に応じた柔軟なダイヤ設定を行う必要があるとのことです。
- 引き続き過度な混雑とならないように列車ダイヤの検討を進めていくと共に、行動様式の変化やオフピーク定期券の導入により、ピーク時間帯からのシフトが見られる又

は見込まれる時間帯においては、増発についても検討を行っていくとしております。

#### 15. 利用の有無不明（居住地不明） より

##### 《総括原価の確認について》

鉄道事業法の規定により、国土交通大臣は、運賃の上限を認可する場合には、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を審査しなければならないとされているところですが、本申請には、原価計算書その他の旅客運賃の上限の額の算出の基礎を記載した書類が添付されていません。これは、鉄道局通達「運賃収入の増加を目的としない運賃の上限の変更に関する処理方針」において、「変動運賃制の目的に鑑み、総括原価については平年度において変化がないものとして取り扱う。」とされていることによるものと思われませんが、そもそも鉄道事業法の規定は、利用者利益の保護（利用者が過重な負担を強いられないことなど）を目的としたものと考えられることから、変動運賃制の導入により、割増運賃の負担を求められる個々の利用者の負担が適正なものであるか審査する必要があるのではないのでしょうか。

処理方針の定めは、事業者の運賃収入が増加しないことをもって、事業者の受ける収入が総括原価に適正な利潤を加えたものと変化しないのだから、総括原価の審査も不要であるとの考え方に基づくものではないかと想像しますが、事業者が受ける運賃の収入総額が変化しない（事業者過大な利益を得ていない）ことと、運賃を支払う一人一人の利用者の負担が適正である（利用者利益が保護されている）ことは全く別次元のことであり、総括原価等の提出を求めない理由にはならないと考えます。

よって、処理方針自体が、鉄道事業法の規定を逸脱している可能性がありますので、本申請については、割増運賃を負担する個々の利用者の利用者利益保護の観点から、原価計算書その他の旅客運賃の上限の額の算出の基礎を記載した書類を徴取した上で、割増運賃の額が適正な原価（例えば、電車特定区間の通勤時間帯における列車運行に係る原価）に適正な利潤を加えたものであるかどうかを審査の上、認可する必要があると考えます。

○ 鉄道事業法における運賃の認可基準は、適正な総括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を審査することとしております。今般の定期運賃の上限変更認可申請については、運賃収入の増加を目的とせず、オフピーク定期券の設定による減収分を上回らない範囲の中で新たに設定するものであり、総収入が増加しないものとするにより、これが鉄道運賃の審査基準を満たすものとして取り扱うこととしております。



## 16. 利用の有無不明（東京都在住） より

### 《総括原価について》

朝の通勤時間帯の混雑緩和による輸送コスト削減を図るという運賃改定の趣旨については賛成であるが、申請そのものは通常の定期券の運賃を値上げするもので、運賃届出によりオフピーク定期券を設定するというものであり、上限認可の対象でないオフピーク定期券を設定することを前提に総括原価を設定することは、鉄道事業法16条2項に違反するのではないかと。あくまで、上限運賃で設定する通常定期券を全部発売することを前提に総括原価を審査すべきで、オフピーク定期券を設けるなら、オフピーク定期券もIC普通運賃と同様、上限運賃として設定して認可すべきである。

また、オフピーク定期券導入は企業の通勤手当支給にも大きく影響を与えるので、ソフト改修も必要であり来年3月実施は周知期間として十分といえないのではないかと。

慎重な検討を要すると考えている。

- 鉄道事業法における運賃の認可基準は、適正な総括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を審査することとしております。今般の定期運賃の上限変更認可申請については、運賃収入の増加を目的とせず、オフピーク定期券の設定による減収分を上回らない範囲の中で新たに設定するものであり、総収入が増加しないものとするにより、これが鉄道運賃の審査基準を満たすものとして取り扱うこととしております。
- またJR東日本によると、オフピーク定期券の商品性や通常定期券を含めた価格、ピーク時間帯の詳細な時間を含め、お客さまにしっかりとご理解いただけるよう、認可後、速やかに周知していきたいと聞いております。
- 国としても、JR東日本に対し、オフピーク定期券を実施する際は、制度の趣旨を含め、利用者に混乱が生じないように、丁寧な情報提供を求めてまいりたいと考えております。