



令和4年10月11日

運輸審議会

会長 牧 満 殿

公 述 申 込 書

運輸審議会一般規則第35条の規定により、下記のとおり公述申込みを致します。

記

1 公述しようとする事案

事案番号	令4第3002号
事案の種類	鉄道の旅客運賃の上限変更認可
事案の申請者	東日本旅客鉄道株式会社

2 公述しようとする者 ※法人・団体等の記入方法は注意事項②参照

(ふりがな)	こいど なおき
氏名	小井土 直樹
(郵便番号)	
住所	
職業	弁護士
年齢	38歳

3 事案に対する賛否 ※いずれかに○を付けて下さい

賛成 ・ 反対

4 利害関係を説明する事項 ※利害関係人のみ記入 (注意事項③参照)

申請者運営の錦糸町一新橋の6ヶ月間通勤定期乗車券を継続的に購入している利用者で、運輸審議会一般規則5条6号に該当する。※利害関係人に該当することは別紙参照

5 自宅、勤務先等の連絡先電話番号

別紙（利害関係人に該当することの補足）

申込者は、通勤のため申請者運営の総武線及び東海道線の錦糸町―新橋間の6月通勤定期乗車券を継続的に購入している者であり、現に申込者は錦糸町―新橋間を職場への通勤の手段として反復継続して日常的に鉄道を利用している者である。

東京地裁平成25年3月26日判決（判例タイムズ1415号214頁）は、「運輸審議会一般規則5条6号は、上記の利害関係人として、『運輸審議会が当該事案に関し特に重大な利害関係を有すると認める者』を規定しているところ、後記のとおり、鉄道事業法施行規則73条3号が、地方運輸局長が同法16条1項の規定による旅客運賃上限の認可を行う場合に意見聴取をする『利害関係人』として、『利用者その他の者のうち地方運輸局長が当該事案に関し特に重大な利害関係を有する者と認める者』を規定していることからすれば、運輸審議会一般規則5条6号に規定する利害関係人についても、『利用者』が含まれるものと解するのが相当である。」と判示している。

そして「少なくとも居住地から職場や学校等への日々の通勤や通学等の手段として反復継続して日常的に鉄道を利用している者は、改正前鉄道事業法16条1項又は鉄道事業法16条1項に基づく旅客運賃認可処分により『法律上保護された利益』を侵害され又は必然的に侵害されるおそれのある者として、上記処分の取消し又は無効確認の訴えについて原告適格を有するものと解するのが相当である。」としており、また、「近鉄特急最高裁判決（引用者注：最高裁判所平成元年4月13日第一小法廷判決・裁判集民事156号499頁）は、鉄道事業法が制定される前の地方鉄道法21条に基づく特別急行料金改定認可処分の取消しの訴えに関する原告適格について判断したものであるところ、・・・鉄道事業法が、地方鉄道法には存在しなかった目的規定を置き、『利用者の利益の保護』が確保されなければならないものであることを明らかにしていることに鑑みれば、近鉄特急最高裁判決の射程は、改正前鉄道事業法16条1項又は鉄道事業法16条1項に基づく旅客運賃認可処分の取消し又は無効確認の訴えには及ばないものと解するのが相当である」としている。

したがって、本件事案が認可された場合、申込者は同認可処分についての取消訴訟の原告適格を有するとともに審査請求人適格を有するものであり、運輸審議会一般規則5条6号にいう利害関係人に該当する。

なお、申込者を貴審議会が利害関係人たる公述人として取り扱わなかった場合は、上限運賃変更認可処分について審査請求をするとともに、取消訴訟及び国家賠償請求訴訟を提起する用意があることを申し添える。

公 述 書

令和4年10月11日

運輸審議会会長 牧 満 殿

公述人 小井土 直樹

1 公述の趣旨

私は、今回、日常、通勤のためにJR東日本線の通勤定期券を購入している利用者との立場から運輸審議会一般規則5条6号に該当する公述人としての利害関係人として公述させていただきます。

JR東日本からの上限運賃変更認可申請に際し、オフピーク定期券の導入とともに通常の定期乗車券の値上げをして、朝ピーク時間帯の混雑の分散化や運輸コストの引き下げを図ろうとする趣旨自体については私としても反対するものではありません。

しかし、オフピーク定期券については、今回の申請において実施運賃として届出だけで実施するもので、今回申請自体は単純な通勤定期運賃の上限運賃との値上げ申請であり、JR東日本（以下、申請者とも呼ばさせていただきます。）は法制度上、再度上限運賃変更認可申請をすることなく、いつでもオフピーク定期券を廃止変更することが可能であり、オフピーク定期券導入を前提に適正原価の算定をすることは上限運賃認可制度の審査を空洞化されるものですから、鉄道事業法上、オフピーク定期券の運賃も上限運賃として設定しなければ、上限運賃認可をすることは許されないと考えます。

また、オフピーク定期券導入により運輸コストの減少が図られることが想定されるが、今回の改定では通常の定期乗車券とオフピーク定期券導入による収

入は変わらないこととされて、運輸コストの減少分が申請書における適正原価の算定に反映されておられません。

したがって、今回の申請は、鉄道事業法16条2項で規定する「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」といえないことから、申請者が現在の申請を維持されるというなら、貴審議会においては、本申請について却下すべきものとの答申をするよう求めるものです。

2 鉄道事業法の上限運賃認可制度について

鉄道事業法は16条1項で「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。」とあり、2項で「国土交通大臣は、前項の認可をしようとするときは、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て、これをしなければならない。」と定め、3項において「鉄道運送事業者は、第一項の認可を受けた旅客運賃等の上限の範囲内で旅客運賃等を定め、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。」と規定しています。

すなわち、上限運賃認可・実施運賃届出制を採用しているものです。

今回の申請は、通常通勤定期乗車券を値上げする代わりに、実施運賃としてオフピーク定期券を設けようとするもので、オフピーク定期券制度を導入することにより、運賃収入が減少するとして上限運賃価格をもって実施運賃とすることが想定される通常通勤定期乗車券を値上げするというものです。

現行制度のもとでは、実施運賃については鉄道事業者の上限運賃の範囲内での自由な裁量であることから、そもそも実施運賃についてどうなるかは上限運

賃認可の段階で審査することは法制度としては想定されておらず、上限運賃で利用者から料金を得ることを前提に運賃収入を推計することが、鉄道事業法で予定しているところといえます。

また、条件を付せばとの考えもあるかと思いますが、鉄道事業法54条2項は「公共の利益を確保するため必要な最小限度のものに限り、かつ、当該許可又は認可を受ける者に不当な義務を課することとならないものでなければならない。」と規定しており、オフピーク定期券を実施することを条件とすれば、これは鉄道事業者の運賃設定の裁量の余地を没却するものですから、実施運賃届出制度の意味がなくなり、許されないのではないかと考えます。

他方、普通運賃については、IC運賃と現金運賃双方が上限運賃認可されており、定期運賃について、普通定期とオフピーク定期双方について申請者が上限運賃認可申請をされなかった理由が分かりません。

3 朝ピーク時間帯における利用者減少に伴う運輸コストの削減を適正原価に反映されていないこと

申請書には直接書かれていませんが、今回のオフピーク定期券導入の目的は朝ラッシュ時間帯の分散化に伴う、車両導入等のコスト削減にあると考えられます。

申請者においては、今回の申請において、朝ラッシュ時間帯の利用分散に伴う運輸コストの削減が図られることが想定されますが、運輸コストの減少が今回の上限運賃申請に何ら反映されておらず、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と認めることはできません。

4 オフピーク定期券についての周知が全く不十分なこと

申請者としては、来年3月からこの制度をスタートさせたいとのことですが

が、オフピーク定期券導入についての利用客や通勤手当を支給する企業等への周知の活動が全く進んでいるとはいえない現状にあります。

仮にオフピーク定期券を導入した場合、企業としては通勤手当の支給規定についていかなる要件で通常の定期代を支給するのかオフピーク定期券を支給するのか給与規定を改めなければならないですし、労使間の交渉も必要となることが考えられます。

オフピーク定期券について、申し分程度にホームページにプレスリリースに記載があるに過ぎず、駅のポスターなどでオフピーク定期券を導入すること等の広報は無く、本当に申請者においてこの定期券を普及させるつもりがあるのか疑問の余地を感じなくもありません。

通勤定期は各企業の給与規定と大きく密接に関わるだけに、新しい運賃制度を導入するのであればより丁寧な説明等が求められますが、単に法定の手続を履践しましたよというだけでは、来年3月に大きな混乱が生まれることになり、実施時期についても再検討が必要と思われまます。

5 バリアフリー料金について

今回の運賃改定とともに申請者においては、バリアフリー料金についての導入も予定しているとのことですが、全ての利用者から料金を徴収するのであれば駅のコストも運賃でまかなわれたことを踏まえれば輸送の対価と捉えるべきで、これは鉄道事業法の届出だけですむ「料金」ではなく認可が必要な「運賃」ではないかと私は考えています。また、これらの設備利用料金については、交通弱者への権利保障的な意義があることを踏まえれば鉄道利用者の負担として構成するのはなじまず、広く鉄道を利用しない国民を含めて税という形で整備を図るべき性質のものと考えていますので、付言します。

6 まとめ

私自身、新しいことを始める芽を潰そうと思いはありません。JR東日本さんにおかれても長年の検討を経て、ダイナミック・プライジングの一環として今回のオフピーク定期券導入に向けた申請をされたこと自体については敬意を表したいと考えています。

しかし、あくまで現行法を前提とした運賃認可制度のもとで導入しなければならないことはもとよりでありまして、今回の申請では、法的には結局、通勤定期運賃を値上げしますとの申請にしか過ぎず、オフピーク定期券を実際に導入するのかどうかや、その価格設定も鉄道事業者側に法的には自由に決めていいですよというものですから、これは運賃上限認可制度のもとでは許されないと考えます。

少なくとも、普通運賃のように現金運賃とIC運賃のように、定期運賃についても普通通勤定期運賃とオフピーク通勤定期運賃の双方を上限運賃設定しない限りは、現行法上オフピーク定期券は導入できないものといえ、現在の申請をJR東日本さんが維持される限りは、貴審議会においては却下答申をするよう求めざるを得ないということで、私の公述を終わらせていただきます。

以 上

運輸審議会一般規則52条1項に基づき利害関係人たる公述人として申請者に対して予定している質問事項

1 今回オフピーク定期券について、上限運賃を設定せずに実施運賃として行なうことにした理由。

2 申請書に添付した変動運賃制実施計画の鉄道事業法上の位置づけはどのようなものになるのか。上限運賃変更申請なしにいつでもオフピーク定期券を廃止したり、割引率を変更できることにならないか。

3 実施運賃にすぎないオフピーク定期券を導入することを前提に、収入見込みをたてることを前提として上限運賃を変更できると考えた法的根拠をどのように考えているのか。

4 オフピーク時間帯の利用客が5%程度シフトすると推計しているようであるが、それに伴う運輸コストの削減効果はどの程度見込めると考えているのか。また、利用者に運輸コストの削減効果を運賃面で還元する考えはないのか。

5 企業の通勤手当支給に大きな影響を与える制度改正と考えるが、利用者や事業所等に対してオフピーク定期券についてどのように周知する考えか。来年3月からの実施については、周知が間に合わず混乱を招くのでは無いか。

6 通常の定期券を購入していた方が有効期間内にオフピーク定期券に切り替えることは可能なのか。その場合の運賃の精算はどのように行なうことを予定しているのか。