

令和7年1月24日

運輸審議会

会長 堀川 義弘 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6第3004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 令	41 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

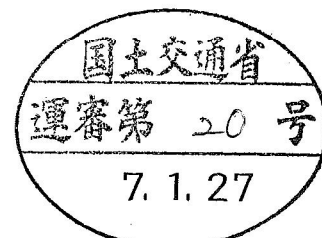
4 利害関係を説明する事項 ※利害関係人のみ記入 (注意事項③参照)

通勤のため錦糸町―新橋間の6か月定期券を継続的購入し、利用している。

5 自宅、勤務先等の連絡先電話番号

6 備考

当日、既に先約の仕事のためやむを得ず欠席しますが、運輸審議会一般規則46条の規定により申込者提出の公述書を朗読されることを希望します。



公 述 書

公述人 小井土 直樹

1 私は、通勤のためＪＲ東日本線について、定期券を購入し日々利用している者ですが、今回のＪＲ東日本申請の運賃上限改定申請については、鉄道事業法１６条２項の要件を満たしておらず、反対します。

2 本来であれば、私自身公聴会に出席して意見を述べたかったところではありますが、既に公聴会当日にどうしても日程変更が困難な業務の予定が入っており、やむを得ず欠席とさせていただきます。

また、関東だけでなく、東北地方の方の意見を聞く観点から、公聴会は仙台でも開催すべきものだったと考えます、

運輸審議会におかれましては、運輸審議会一般規則４６条に基づき、利害関係人による公述として、公述書の朗読をもって公述に代えていただきますようお願いいたします。

出席された委員の皆様、申請者のＪＲ東日本の皆様、その他の公述人等に対しましては、大変失礼な対応で申し訳ありませんが、何卒ご理解の程お願いいたします。

しかし、ＪＲ東日本発足以来、初めての本格的な運賃改定ということもあり、運賃体系の大幅な変更を伴う極めて重要な運賃改定であることを踏まえて、都内の通勤利用者の１人として意見を述べていく必要があると考え、今回公述申込に至った次第です。

3 今回のＪＲ東日本申請にかかる運賃上限変更は、首都圏にある電車特定区間及び山手線内のみを利用する特定賃率を廃止し、普通運賃を平均９．８％値上げ、通勤定期を平均１４．４％値上げ、通学定期を平均４．９％値上げする

というもので、とりわけ私のように自営業者であり通勤のために定期券を購入している者としては、通勤定期の値上げ幅については、大変大きい申請であると認識しております。また、通勤手当を支給している企業に対しても大変大きな影響を与え、人手不足で困っている企業の更なる人件費高騰を招くことにもつながりかねず、その影響は極めて大きいものです。

6か月定期の割引率を縮小するという申請内容も含まれており、企業の通勤手当支給額の増加によって生じる人件費増加に与える影響は小さくないと考えます。

また、相対的にＪＲの定期運賃が上がることで、私鉄の定期利用の方が安くなる区間も現われることも考えられ、最安値での区間でないと定期代を支給しないという会社が多い中、ＪＲ東日本からの逸走が大きくなるのではないのでしょうか。

さらに、電車特定区間外から電車特定区間内に通う通勤定期利用者について分割定期の発行を封じるという意味合いもあるのですが、本来は、電車特定区間と電車特定区間をまたぐ利用については、幹線の賃率を適用するのではなく、区間外利用分については幹線、特定区間内利用分は電車特定区間の賃率を適用すべきものだったと思います。

とりわけ、交通渋滞が激しく、駐車場代費用も効果で、地価も高騰している都内周辺に住む住民で、定期券利用者も多い電車特定区間沿線住民にしてみると、幹線賃率の適用によって大幅な値上げになります。なぜ、この時期に電車特定区間制度の廃止申請に至ったのか、中国地方を中心としたローカル線を多く抱えているＪＲ西日本でさえ、本格運賃改定をしていないのに、首都圏という世界有数の鉄道ユーザーを抱えているＪＲ東日本が本格運賃改定申請に及んだのか、理解に苦しむ部分があります。むしろ、大量輸送という鉄道輸送の特

性が十分発揮される地域については、低廉な輸送手段を提供するのが鉄道会社の使命ではないのではないのでしょうか。

電車特定区間に手をいれるのであれば、地方交通線についても、昭和56年の制度導入以来40年以上経過していますがその線区等については見直しを図るべきではないのでしょうか。秋田新幹線が通る田沢湖線が幹線でなく地方交通線でいいのでしょうか。八高線や東金線は制度導入当時幹線の輸送密度の基準（8,000人/日以上）を上回っているのに、未だに地方交通線扱いしているのは合理的といえるのでしょうか。

都市部と地方部の運賃水準について、その平準化を図るにしても、値上げに際しては激変緩和措置が必要ではないのでしょうか。

5 また、JR東日本が2024年12月6日発表したプレスリリースによりますと鉄道駅バリアフリー料金は廃止しますとあるのですが、一体では、この制度を導入した意味は何だったのでしょうか。一貫性のある運賃政策が見えてきません。料金で実質運賃を徴収するという運賃上限認可制度を空洞化さえせる行為だと私は考えていた点から鉄道駅バリアフリー料金の廃止は、本来の姿勢に立ち戻った点は一応評価できますが、それでは、JR東日本がバリアフリー料金届出時に届け出たバリアフリー整備・徴収計画で約束した整備計画はきちんと履行されるのでしょうか。原価に算入されているのでしょうか。

加えて、オフピーク定期券導入の際の運賃上限改定の際の申請についても、結局10%の値下げではオフピーク定期利用者が増えず超過収入になったのか、15%の値下げに変更になり、JR東日本の収入見込みの算出の正確性に疑念を抱かざるを得ない自体が生じています。

6 さらに、今回の改定は、今まで正面からは原価として認められなかった研究開発費の原価参入や減価償却費の前倒し制度の活用がされることで、収支率

が100%を割ったことにより運賃改定が可能になったという側面が見られます。

しかし、政策的に推進を図る費用について減価償却費の初年度に50%について前倒し計上して原価の対象とすることについては、鉄道事業法の認可要件である能率的な経営における適正な原価との観点から、政策的に平年度の経費を上乗せさせるというのは、鉄道事業法の認可要件と法制的に整合しないのではないのでしょうか。

同プレスリリース資料によれば、原価には、既存の設備投資（耐震補強等）の未償却残高のうち、前倒して減価償却費に加算した138億円が含まれておりますという記載がありますが、そのような投資自体は必要であるとしても、企業会計上認められない前倒し償却を認めて原価の算入に認めるというためには、収入原価算定要領の改正では足りず、特定都市鉄道整備促進特別措置法のような法改正が必要なのではないかと思われ、現行法でできる範囲を超えたものであるのではないかと疑いは拭えません。政策的に必要性が高く加速化すべき設備投資の類型は、例えば、以下のものが挙げられ国土強靱化関係等8項目がありますが、あくまで例示であり、事業者が、政策的に必要性が高く加速化すべき設備投資だと判断すれば、何でも設備投資について50%の原価算定ができることになりかねません。

申請者の改訂後の運賃収支率見込みは99.8%で1年辺り平均30億円の収支不足となるという試算を出していますが、前倒しした減価償却費138億円を当初の予定通り減価償却すれば収支率100%を上回る可能性があるのではないのでしょうか。

研究開発費として平年度原価として606億円の計上をしていますが、研究成果について得た例えば特許権等について他社に対して得たライセンス収入は

必ずしも総括原価における収入に計上されない点は、問題はあると考えており、そのまま研究開発費全額を原価として算出することが必ずしも適正な原価とはいえないではないでしょうか。また、研究開発の中には資産としての性格を含むものも考えられ、減価償却の対象とすべきものもあるのではないのでしょうか。

プレスリリース資料を見ると現行運賃を維持しても、2023年度の実績は1兆8733億円、2024年度の推定は1兆8989億円、2025年度の推定は1兆9191億円、2026～2028年度の3年間の1年当たりの平均を取ると1兆9465億円と利用者の増加に伴う収入増が見込まれており、ます。

旅客輸送量について2025年度は122,543百万人/キロだったのが2026年度だけ120,665百万人/キロに落ち込み、2027年度は121,456百万人/キロに回復するというのはどういう計算でそのような予測になっているのか不明と言わざるを得ません。2028年度には121,957百万人/キロになり、2023年度の119,701百万人/キロを上回る予測となっており、鉄道利用者が減少しているというより増加する予想をしているのに鉄道利用者が減少するから改定するというのは矛盾しているように思います。

他方、原価については、2023年度は1兆8785億円、2024年度は1兆9387億円、2025年度は1兆9841億円、2026～2028年度は平均2兆0376億円に増えるとしていますが、人件費、燃料費の高騰等については一定程度反映さえないといけないと思われますが、精査は必要と考えます。

7 また、今回の改定で、本州3社間でも運賃の賃率に差がでることになります。三島会社については、確かに大規模な都市圏を抱えていないことで運賃に

差が生じるのはやむを得ないかも知れません。

ただ、私が危惧しているのは JR グループ相互間の関係がバラバラになっているのではないかと、JR の全国的な鉄道ネットワークの一体性が損なわれているのではないかという問題です。

国鉄民営化後、JR の旅客会社間をまたぐ列車がどんどん削減されています。

その一つの象徴が長距離寝台列車の相次ぐ廃止です。現在、定期寝台列車もサンライズ瀬戸・出雲号のみになっていますが、ビジネス・ホテルの宿泊費も高騰しているなかで、夜行寝台列車の相対的な価格優位性も高まってきているのではないのでしょうか。

さらに、特定都区市内制度を廃止しようという動きもあるようです。今でもネット販売では新幹線だけの割引切符が売り出され、新幹線駅をおりたと特定都区市内間を移動するには別に運賃を支払わなければならない切符が販売されているのも、苦言を呈したい動きといえます。

予約システムも JR 東日本はえきねっと、東海道・山陽新幹線はスマート EX とバラバラという状況は何とかならないのでしょうか。むしろ、予約システムについて、JR 各社がそれぞれバラバラに競い合うことが利用者の利便に資するわけでないのであり、会社毎にいちいちアプリを入れたりしなければならないのは不便すぎます。せめて、JR 各社はもとより、他の私鉄についても足並みを揃えて共通のプラットフォームによる予約システムを構築すべきともいえます。

東海道新幹線の東京―熱海を使用した場合と、東海道線を利用した場合では運賃に差が生じることになり別線扱いするということですが、これも、JR 東日本と JR 東海の調整ができなかったということになるのでしょうか。東海道

新幹線が止まったときに振替をするにも料金の差額があることから気軽に振替できなくなるおそれもあるということにもなります。

8 今回もいろいろ苦言を呈しましたが、わが国において鉄道が安定的に運営されることは非常に重要であることは言うまでもありません。

東京が発展したのも、世界に類をみない正確かつ多数の鉄道ネットワークによる運営があつてのこそそのものです。

今後の鉄道運営のますますの発展を祈りつつも、指摘すべき事項は指摘させて頂きました。

ご静聴ありがとうございます。

以上