

令和 7年 1月27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)	おおしお けんた
氏 名	大汐 健太
(郵便番号)	
住 所	
職 業	会社員
年 令	42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）

--

5 自宅、勤務先等の連絡先電話番号

--



令和 7年 1月27日

運輸審議会

会長 堀川 義弘 殿

公述書

大汐 健太

私は、貴審議会において令和6年12月17日に審議を開始した令6第3004号事案「鉄道の旅客運賃の上限変更認可」について、後述する理由から、これに反対の意見を申し述べます。

私は本事案の申請者である企業に勤める1人の従事員として、第一線で利用者の様々な反応を受け止める日々を過ごしています。昨今相次ぐ、鉄道輸送の安全を揺るがす事象はもちろんのこと、有名週刊誌で取り上げられるほどの不祥事を起こしたにもかかわらず、軽微な処分ですらの襟を十分に糺せていない人物を経営トップに据えている経営陣に対する厳しい声に、私はもちろん、同じく第一線で業務に就く多くの従事員も返す言葉がありません。申請者内の従事員で組織された一部の労働組合も当該不祥事を厳しく指摘していますが、未だ全社員に自らの口で説明もせず、馬耳東風の有様です。

そうした世間の厳しい視線を浴びている状況下、運賃引上げの上限認可申請を行った旨が鉄道事業本部長名で社内に通達されました。その文意は「どうしても必要だから利用者に理解を求めて。」と、従事員へ責任を押し付けるような内容であることもさることながら、申請者が国土交通省へ申請時に添付した「本MB第787号」文書（以降、「添付文書」といいます。）で記されている収入やコスト等の具体的な数値、またその数値の根拠にも触れられていません。社内では添付文書ではなく、別に用意された通達やプレスリリースと補足資料¹を一方的に掲示しているのみで、あとはセルフサービスという、どこまでも従事員任せで経営陣が説明責任を果たせたとは言えません。従事員への説明が総じて不十分です。

いくらサステナブルな事業継続のためとはいえ、過度な効率化によってみどりの窓口を相次いで閉鎖したり、利用状況を緻密に分析しないまま列車の運転本数や車両数を削減したり、複数名での対応が必要な列車に乗務員を配置しなかったり、非現業部門の業務を現場が抱えきれないほど持ち込ませたり、駅の電気時計を撤去したりと、経営陣ではなく従事員やその先にいる利用者に無理を強いるような「経営改善策」を敢行しています。それらを受け止めようにも受け止め切れず、従事員や利用者が疲弊しているような状況において、今回の上限変更認可申請は社会に受け入れられるのでしょうか？ 日頃から利用者や地域の声に真摯に向き合い、資する改善を施していれば、今回の上限変更認可申請への理解も早く得られたことでしょうか、「経営改善策」もさることながら、それによって引き起こされた安全を脅かす事象の数々を「偶然」の一言で済ませ、安全を軽視したとともとれる

経営陣の姿勢を見て、到底理解を得られるとは思えません。

このように、申請者が従事員や労働組合にも利用者にも不誠実な姿勢であることから、このたび設けられた公述の機会、及び添付文書に記載の内容、及び申請者の内部で私が個人的に知得したことを基に、以下に反対の理由を3点詳述します。公述書の提出まで期日が短いことから、以下に述べる理由の根拠の精査が不十分か、誤った認識をしている可能性があることをご容赦ください。

《反対の理由》

1. 物価上昇を見込んだコストが未反映

添付文書7ページ、別紙3にある「収入現価総括表」（以降、「収入現価総括表」といいます。）では、直近3年度の収入及び原価の各合計を基にした平年3年間の収入及び原価の合計を、現行運賃と申請運賃を比較し明記しています。このうち原価の項目は、どの細目とも現行、申請ともに数値の変動がありません。ポストコロナを経て、申請者はもちろん従事員、利用者ともあらゆるモノの価格が上昇の一途をたどっていることは報道や体感によって明らかであり、収入現価総括表にある原価に変動がないことに、適切に算出されたものであるか疑義があります〔表1〕*2。

				現行	申請
原価	適正コスト	611,199	641,871	657,523	2,060,971
	その他人件費、経費等	348,653	357,405	364,641	1,077,843
	動力費	106,132	111,112	111,831	338,440
	賃借料	51,589	53,034	54,201	169,193
	固定資産除却費	64,141	65,021	74,607	210,089
	引当金繰入額・取崩額	24,000	24,000	24,000	72,000
	研究開発費	19,293	20,498	20,641	60,662
	諸税	96,353	97,181	101,047	322,136
	減価償却費	298,848	305,589	309,754	989,068
	小計	1,620,207	1,675,710	1,718,245	5,300,401

〔表1〕添付文書7ページにある別表3とそれを一部拡大（赤線で囲った部分を拡大し、右に示した）。
人件費が関わる科目を含め、現行と申請で平年3年間の原価に変動がない。

令和6年4月1日に施行された「JR旅客会社、大手民鉄及び地下鉄事業者の収入原価算定要領」（以降、「算定要領」といいます。）第2章第3節2項4号「物価上昇率」の規定では、物価上昇率は原価に加味されるものとしており、国内の経済を見ると直近3年間（令和4年～令和6年）の国内の物価上昇率が著しく、名目賃金はそれに十分追いついていない状況です〔表2〕*3。

年度	現金給与総額	消費者物価指数	実質賃金（総額）
令和2年度	-1.5%	0.0%	-1.5%
令和3年度	0.5%	0.5%	0.0%
令和4年度	1.3%	3.0%	-1.8%
令和5年度	1.2%	3.4%	-2.1%

〔表2〕引用記事の図表1より物価高の影響が顕著な年度を抽出。

ゆえに、かきむコストに運賃改定による旅客運賃収入の増加で対応するならば、同表の原価欄各項目うち、特に申請欄の「適正コスト」「その他人件費、経費等」「動力費」等

の人件費に関わる科目に変動がないことは違和感を覚えます。物価高はもちろんのこと、競争が激化している新卒従事員となる人材の確保や、中堅社員を置き去りにした待遇改善、更に賃金制度の抜本的な見直しを検討していると公言した申請者でありながら、申請の推定原価は現行と比較すると増加が見られません。これらの科目にコストが適正に算出されているものか不透明で、むしろ原価を意図的に圧縮しているとも見てとれます。原価圧縮のしわ寄せは申請者の事業運営に不可欠な中堅社員に向かうのでは、と危惧しています。

物価高の影響もさることながら、全従事員に相応の待遇改善を実施するコストを正しく加味し、それを収入現価総括表に反映すべきです。

2. 改定率が適正利潤を著しく超える恐れ

添付文書によれば、従前の電車特定区間や山手線等の各駅間を相互に利用する場合の運賃を全て削除し、幹線を利用する場合の運賃に統合するとしています。それにとどまらず、その幹線を利用する場合の運賃も上限変更することが添付文書で述べられており、仮にその通り認可された場合は、普通運賃において最大で約20%の引上げとなり、利用者へ著しい負担を強いることとなります。これについて社内外に「わかりやすい運賃体系にする。」と美辞麗句を並べて説明していますが、利用者に著しい負担を強いることは明らかです。

また、全ての利用者が従前2種類の運賃区分相互間を利用するとは限りませんが、従前同区分を含む路線の利用者が大半を占める^{*4}申請者において、運賃区分の統合と運賃の上限変更を実施することで収入現価総括表にある「旅客運賃収入」は記載の6.6%を超えます。それは、ポストコロナの段階である昨今において、利用者数が回復傾向にあるからです。「利用者はコロナ前には戻らない。」と経営陣は散々豪語していますが、現場従事員の肌感覚は否で、むしろ定期外利用者に限らず定期利用者も戻ってきています。直近3年のダイヤ改正で列車本数の削減や車両数の減少を実施した結果、混雑を引き起こした線区もあるほどですから、利用者の回復は明らかです〔表3〕^{*5}。

年度	合計人員(人)	前年比
令和2年度	2,569,600	67.19%
令和3年度	2,972,690	115.68%
令和4年度	3,726,143	125.35%
令和5年度	4,224,468	113.38%

〔表3〕申請者公式ウェブサイトにある「路線別ご利用状況」から全路線の平均通過人員を抽出。コロナ禍以降の回復率が顕著である。

ゆえに、回復基調にある利用者数を鑑みれば、運賃区分の統合に加えて運賃の上限変更を実施することは適切ではありません。添付文書の収入現価総括表に記載された増収率のままでは、鉄道事業法（昭和61年法律第92号）第16条2項に規定される「適正な原価に適正な利潤を加えたもの」を著しく超える恐れがあります。同項規定の主旨を踏まえ、また利用者の著しい負担増を軽減するためにも、運賃区分の統合までにとどめることが適切と考えます。運賃区分の統合のみならず、残る2種類（すなわち幹線と地方交通線）の運賃区分を問わず等しく上限変更をすることなど、利用者に理解を求めることは一従事員

としても大変心苦しく、認められるものではありません。

加えて、前項で触れた原価へのコスト反映の不十分さ、令和5年から6年にかけて実施された基本給引上げのバーターとも言える低額の賞与という人件費の著しい抑制^{*6}もあいまって、運賃区分の統合と運賃の上限変更による増収分によって得られた収入が、従業員の待遇改善に繋がるのか甚だ疑問です〔表4〕。今回の運賃上限変更の申請に至った背景は「従業員の待遇改善」とプレスリリース及び補足資料で述べていますが、私はその通りになるとは思っておらず、むしろ従業員や利用者を除いたステークホルダーへの還元、役員報酬の増額、コロナ禍に乗じてショック・ドクトリンのごとく経営体力を見誤った投資の回収に偏重して配分するための増収を狙っているのでは、とさえ勘ぐってしまいます。

年度	営業収益	人件費	人件費割合
令和2年度	2兆9,500億円	7,500億円	約25.4%
令和3年度	2兆1,000億円	6,500億円	約31.0%
令和4年度	2兆4,055億円	5,000億円	約20.8%
令和5年度	2兆7,301億円	5,000億円	約18.3%

〔表4〕申請者公式ウェブサイト「有価証券報告書・半期報告書（四半期報告書）」より、各年度の営業収益から人件費のみを抽出し、比率を表した。適切な利潤は本当に人へ投資されるのか疑問だ。

3. 収入逸走の算定根拠が不明瞭かつ不十分

添付文書の収入現価総括表によれば、旅客運賃収入が増加することを見込む一方、特別急行料金等の収入が減少することが記載されており、これについて社内では運賃改定による旅客運賃収入の逸走に伴うものと説明しています。申請者は、算定要領第2章第2節1項2号（ウ）に基づき、過去の運賃改定時における逸走を参考にして上限変更認可申請を行っていると思われますが、その逸走の算定根拠が不明瞭かつ不十分です〔図5〕。

運賃改定の概要			
目的			
○ 当社は会社発足以来、広範な鉄道ネットワークによる多様な輸送サービスを提供することで、鉄道事業者としての使命を果たしてきました。 ○ 安全性とサービス品質の向上、鉄道ネットワークの拡充によりご利用の増加につなげるとともに、生産性向上と財務体質改善等の経営努力を積み重ね、現在も会社発足時の運賃水準を維持しています。 ○ 一方で新しい生活様式の定着に伴う鉄道利用の減少や昨今の物価高騰による経費の増加、今後の更なる沿線人口の減少、人材確保・定着に向けた待遇改善等、厳しい経営環境が継続する見込みです。			
を安全に運行させるためには、安全投資や技術開発のほか、「車両」「設備」「信号」「架線」等の鉄道の適切な改良・保守作業が不可欠であり、多くの労力と費用が必要です。 今後も多様化するお客さまニーズ、安全・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を続けていきますが、これらに必要な金を安定的に確保することが困難な状況となっています。 の経営努力を前提として、今後も事業継続に必要な対応を着実に実施しながら鉄道事業を運営するため、鉄道の旅客運賃の上限変更認可申請を行いました。			
改定の概要			
施行予定日：2026年3月（1987年会社発足以来初めて） ◆ 申請内容：普通旅客運賃、定期旅客運賃（通勤・通学） ◆ 改定率等：改定率7.1% 増収率5.0%（増収額881億円/年）			
※初年度の運賃（きっぷ） （現行）150円 →（改定）160円			

〔図5〕プレスリリースや補足資料では改定率7.1%に対して増収率5.0%をうたっている（緑色線で囲った部分）が、その2%程度の逸走の根拠が見当たらない。

申請者による定期及び定期外の運賃改定は、複数回の消費税増税を受けた改定、及び時限措置として実施した令和5年3月の時差通勤定期券設定に伴う価格改定を除き、旧国鉄

時代に実施された改定が最後です。算定要領の条文に基づくなら、今回の運賃改定は旧国鉄時代と同様に賃率の改定にあたるため、当時の逸走分を今日の物価を加味した上で申請者の事業エリア相当に当てはめて、今回の申請にあたる逸走を算出することが適当です。

しかし、申請者のプレスリリース４ページ目及び補足資料２ページ目に逸走を考慮した増収率は明記されているとはいえ、それらにも添付文書にも逸走の算出根拠に触れておらず、当然従事員にも説明はありません。

ゆえに、収入現価総括表で示された定期、定期外及び特別急行料金等の逸走が２％程度とは、信頼性のある数字とは言えないと考えます。旧国鉄時代の運賃改定に関する資料がないためか、競合する鉄道事業者の運賃改定の例を参考にしたのか、何かしらの理由又は根拠を明示して逸走について説明すべきです。

以上の理由から、私は今回の運賃の上限変更認可申請について、これに反対し、貴審議会において申請却下の答申をなされるよう申し上げます。相次ぐ部内要因の事故や事象に向き合わず、現場従事員の経験に基づく声を無視して輸送品質を低下させ、利用者の声を傾聴せず、公共交通機関であることを忘れて金の亡者になったとも言える申請者が、一般公述を機に今回の申請を再考し、社員とその社員で組織された労働組合、利用者、そして社会との丁寧な対話を通じて、真に三方よしとなる運賃改定を行うことを切に願います。

なお、今回の公述の場で、私は自らの身分を明らかにして意見を述べていますが、この結果申請者による部内規程又は国内法令に基づく処分は甘んじて受け、又は訴訟等を受けて立つ所存です。私は相応の覚悟で公述の場に臨んでいますので、これまでに述べた意見を真摯に受け止め、ご対応いただくよう望みます。

以上

*1・申請者公式ウェブサイト「運賃改定申請のお知らせ」ページより。同ページでプレスリリースや補足資料がPDF形式で公開されている。

<https://www.jreast.co.jp/2026unchin-kaitei/>

*2・申請者が国土交通省に提出した認可申請書より。同省公式サイトの「運輸審議会」の公聴会ページで確認できる。

https://www.mlit.go.jp/page/unyu00_hy_000106.html

*3・独立行政法人労働政策研究・研修機構の公式ウェブサイト「ビジネス・レーバー・トレンド」2024年7月号の記事「実質賃金が2年連続で前年度比マイナス——厚生労働省「毎月勤労統計調査」2023年度分結果確報」より。令和4年度から令和5年度の2年度に渡って実質賃金はマイナスであり（同ページ図表1）、その原因は著しい物価高にあるとしている（同ページ図表2）。

https://www.jil.go.jp/kokunai/blt/backnumber/2024/07/kokunai_01.html

*4・申請者公式ウェブサイト「路線別ご利用状況」ページ内、2019年度～2023年度のPDF資料より。申請者事業エリアの在来線平均通過人員は、首都圏を通過する路線において通過しない路線よりも多い。

https://www.jreast.co.jp/rosen_avr/pdf/rosen02.pdf

*5・同上のPDF資料より。申請者の事業エリアのどの路線においても、年度を経るごとに全路線平均で利用者数はおよそ1割回復しており、回復が顕著である。

*6・申請者公式ウェブサイト「有価証券報告書」ページにある2021年3月期から2024年3月期の各有価証券報告書に記載の「営業費明細表」から人件費の項目を抽出。

<https://www.jreast.co.jp/investor/securitiesreport/>