



令和 8 年 8 月 5 日
総合政策局運輸審議会審理室

「東日本旅客鉄道株式会社への旅客運賃上限変更認可に係る 審査請求事案」に関する答申について

運輸審議会は、標記事案について棄却すべきであるとの審査庁の判断は妥当である旨、本日、国土交通大臣に対して答申しました。

令和 8 年 5 月 27 日付けで国土交通大臣から運輸審議会に対し諮問がありました。標記事案について、審議の結果、棄却すべきであるとの審査庁の判断は妥当であるとの結論に達し、本日、国土交通大臣に対して答申しました（事案の内容、答申結果等は別紙のとおりです）。

審議における配付資料及び議事概要は以下の URL で後日公表予定です。

https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/nyu00_sg_000021.html

○運輸審議会について

運輸審議会は、国土交通大臣の行う許認可等について諮問を受け、これに対して、各方面の意見を汲んだ上で公平かつ合理的な答申を行う常設の機関です。

公聴会を除く審議は非公開で行いますが、配付資料及び議事概要については、答申後に運輸審議会のホームページにて公表する予定です。

[運輸審議会における審議に関する問合せ先]

総合政策局運輸審議会審理室 鍋釜、藤間

（直通）03-5253-8810

[本件審査請求事案に関する問合せ先]

鉄道局鉄道事業課旅客輸送業務監理室 渡邊、石田

（代表）03-5253-8111（内線 40642）、（直通）03-5253-8543

【申請者】小井土 直樹
【事案の種類】審査請求の裁決
【事案の内容】 令和4年12月27日付けで国土交通大臣が行った東日本旅客鉄道株式会社への旅客運賃上限変更認可処分（令和四年国鉄事第五百四十六号）の取消を求める審査請求について
【運輸審議会答申】棄却すべきであるとの審査庁の判断は妥当

国 運 審 第 8 号

令和8年8月5日

国土交通大臣 金子 恭之 殿

運輸審議会会長 堀川 義弘

答 申 書

東日本旅客鉄道株式会社への旅客運賃上限変更認可に係る
審査請求について

令8第3001号

令和8年5月27日付け国鉄事第244号をもって諮問された上記の事案については、令和8年7月14日に東京都において公聴会を開催し、同月16日に東京都において意見聴取を行い、審議した結果、次のとおり答申する。

主 文

東日本旅客鉄道株式会社への旅客運賃上限変更認可に係る審査請求については、棄却すべきであるとの審査庁の判断は妥当である。

理 由

第1 事案の概要

本件は、国土交通大臣が東日本旅客鉄道株式会社（以下「JR東日本」という。）に対して令和4年12月27日付けで鉄道事業法（昭和61年法律第92号）第16条第1項に基づく認可処分（以下「本件認可処分」という。）をしたところ、審査請求人が本件認可処分は同条第2項に違反した通達に基づき行われたものである、及び、認可に当たっての総収入の算定は合理性を欠くものであるとして、本件認可処分の取消等を求めて審査請求（以下「本件審査請求」という。）をした事案である。

1 関係する法令の定め

- （1）鉄道事業法第16条第1項は、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規定している。
- （2）鉄道事業法第16条第2項は、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規定している。
- （3）国土交通省鉄道局が定めた鉄道局関係審査基準・標準処理期間（平成19年6月25日国鉄総第13号）は、鉄道事業法第16条第1項の認可に係る審査基準として、具体的には、運賃及び料金の上限が効率的かつ合理的に鉄道事業を經營した

場合における適正な原価に公正妥当な利潤を加えたものを回収し得るような水準を超えないものであることと規定している。また、審査の際に用いる収入原価等の基本的な算定方法として、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（平成 12 年 3 月 1 日鉄業第 10 号）を定めている。

- （４）国土交通省鉄道局鉄道事業課長が定めた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（令和 4 年 9 月 14 日国鉄事第 287 号、以下「処理方針」という。）は、変動運賃制（運賃収入を増加させないことを前提に、変更した上限の範囲内において割増の運賃と割引の運賃を組み合わせた設定をいう。以下同じ。）を実施する場合には、変動運賃制を実施した場合の運賃収入と実施しなかった場合の運賃収入を適切な方法で比較及び検証し、変動運賃制の実施によって運賃収入が増加しないことをもって、適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないとみなすこと、収入原価算定要領を適用しないこと、変動運賃制は一定の期限を定めて実施すること、運賃の上限の変更については利用者利益の保護の観点から適切なものであることを確認すること、変動運賃制の実施に必要な事項を定めた計画を認可申請時に提出すること、変動運賃制の実施期間中は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を行わないこと等を規定している。

2 事案の経緯

各項末尾掲記の資料によれば、本件の経緯は次のとおりである。

- （１）ＪＲ東日本は、令和 4 年 9 月 16 日付けで、国土交通大臣に対し、変動運賃制を実施するため、鉄道事業法第 16 条第 1 項に基づく運賃上限変更認可を申請した。（別添 1）
- （２）国土交通大臣は、令和 4 年 9 月 21 日付けで、運輸審議会に対し、当該申請について諮問した。（別添 2）

- (3) 運輸審議会は、令和4年12月15日付けで、国土交通大臣に対し、期限に係る条件を付した上で認可することが適当である旨、また利用者に対する丁寧な説明や購入に当たってのデメリットも含めた積極的な周知等の要望事項を付した上で、答申した。(別添3)
- (4) 国土交通大臣は、令和4年12月27日付けで、有効期限を令和8年3月31日までとして、予め利用者等への十分な周知を図ること等の条件を付した上で、本件認可処分を行った。(別添4)
- (5) 審査請求人は、令和4年12月27日付けで、国土交通大臣に対し、本件認可処分の取消及び執行停止を求めて本件審査請求を行った。(別添5)
- (6) 国土交通大臣は、令和5年7月7日付けで、JR東日本の鉄道利用者にすぎない原告には審査請求人適格がなく本件審査請求は不適法であり、かつ、これを補正することができないことが明らかであるとして、行政不服審査法(平成26年法律第68号)第24条第2項及び第45条第1項の規定に基づき、本件審査請求を却下する裁決を行った。また、同日付けで、執行停止をしない旨の決定も行った。(別添6-1、6-2)
- なお、この際、国土交通省設置法第15条第3項に該当することを理由に、運輸審議会への諮問は行われていない。
- (7) 審査請求人は、令和6年1月10日付けで、当該裁決の取消等を求める訴えを提起した。(別添7)
- (8) 東京地方裁判所は、令和7年5月22日付けで、当該裁決を取り消す旨の判決を言い渡した。その後、東京高等裁判所は、令和8年1月28日付けで、当該裁決を取り消す旨の判決を言い渡し、令和8年2月20日付けで同判決が確定した。(別添8-1、8-2、8-3)
- (9) 判決の確定を受けて、本件審査請求の審理(審理員の指名、

弁明書の提出、反論書の提出、物件提出要求等）が行われ、審理員は、令和 8 年 5 月 22 日付けで、国土交通大臣に対し、本件認可処分には違法又は不当な点がなく、本件審査請求には理由がないことから、本件審査請求は行政不服審査法第 45 条第 2 項の規定に基づき棄却されるべきとの意見書を提出した。（別添 9）

(10) 国土交通大臣は、令和 8 年 5 月 27 日付けで、運輸審議会に対し、本件審査請求について諮問した。（別添 10）

(11) 運輸審議会は、令和 8 年 6 月 4 日付けで審議を開始した。その中で、同年 7 月 14 日に東京都で公聴会を開催（審査請求人、処分庁及び一般公述人 2 名が公述）し、同月 16 日に J R 東日本より意見聴取を行った。

3 審査請求人の主張の要旨

審査請求人は、次の理由により、本件認可処分の取消を求めている。

(1) 処理方針に基づいて行われた本件認可処分に係る審査が違法又は不当であること

処理方針に従い、届出に基づいて行われる割引運賃の実施を前提として収入額を算定することは、上限運賃により算定した総収入が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と定めた鉄道事業法第 16 条第 2 項及び J R 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第 2 章第 2 節 1. (2) と整合せず、違法又は不当である。

運賃上限変更認可の申請時に実施計画が提出されていても、その認可後にオフピーク定期券運賃の廃止又は縮減を鉄道運送事業者が届け出た場合、国土交通省はこれを受理せざるを得ず、このような廃止又は縮減を制約する法的担保は存在しない。鉄道事業法第 23 条に基づく事業改善命令は事後的な是正措置であって制度設計が異なるものであり、結果的には、総括原価の審査を経

ずに運賃の値上げ・収入の増加を図ることが可能となっており、鉄道事業法第 16 条の定めを空洞化させるものと言わざるを得ない。変動運賃制を導入するのであれば、割引についても認可の対象とすべきである。

また、オフピーク定期券運賃の導入によりピーク時のラッシュが緩和されれば、ピーク時の運転本数の減少等を通じてコスト削減につながるため、総括原価が変化しないという処理方針の前提には誤りがある。

さらに、J R 東日本ではコロナ禍時の終電繰上や令和 5 年 3 月の山手線運行本数の見直し（削減）等の原価削減に向けた取組が行われてきたこと、昭和 62 年の会社設立以降 36 年間も本格的な運賃改定が行われていないことを踏まえれば、総括原価を改めて審査する必要がある、処理方針に定める方法では審査したことにはならないというべきである。

(2) J R 東日本による想定（総収入の算定）が合理性を欠くこと

J R 東日本による需要予測に関し、外国人観光客数の回復、出張の再開、リモートワーク廃止の動き、対面コミュニケーションの重要性の再認識といった動きが見られ、列車の混雑度も上昇していることを踏まえると、通勤需要がコロナ禍前（令和元年）実績の 80%に留まるとする想定に合理性があるとはいえない。

また、給与規定の運用変更など新制度の円滑な導入には 3 年程度を要すると考えるのが自然であること、全く新しい制度にもかかわらず十分な広報を欠いていること、オフピーク定期券の割合が高まることは J R 東日本にインセンティブがないこと、現行の通常定期券でもオフピーク時間帯に利用することで付与されるポイントがオフピーク定期券導入後も継続されるのであれば労働者側にもインセンティブがないこと、算定の根拠となったアンケート調査を実施した令和 4 年春時点から利用者の意識が大きく変化していること等を踏まえると、切替遅れによる増収 10 億円、オフピーク定期券購入率 17.8%（審査請求書記載のママ）、

先買いによる減収 1 億円という想定には合理性があるとはいえない。オフピーク定期券購入者による定期外利用の増収額が 35 億円となる合理的な証拠資料も提出されていない。

さらに、対象に中小企業が含まれていなかった可能性があり、アンケートに欠陥があったことが想定されるほか、オフピーク定期券の利用率に変化を及ぼす距離別の分析が為されておらず、分析が合理的であるということもできない。

実際にオフピーク定期券の利用率は、割引率を 15%に引き上げた令和 6 年 11 月（反論書記載のママ）時点でも 9.4%と目標を大きく下回り、J R 東日本に超過収入をもたらしている。

第 2 諮問に係る審査庁の判断

審査庁は、審理員の意見のとおり、本件認可処分には違法又は不当な点はなく、本件審査請求には理由がないため、行政不服審査法第 45 条第 2 項の規定により棄却されるべきとしている。審理員の意見の概要は次のとおりである。

1 審理員が認定した事実

- (1) 処理方針は、第 2 次交通政策基本計画（令和 3 年 5 月 28 日閣議決定）や交通政策審議会鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会中間取りまとめ（令和 4 年 7 月）を受けて、通勤時間帯等の混雑緩和促進を目的とし、現行制度の運用の改善・工夫等で実施できる運賃・料金についての検討の結果として、令和 4 年 9 月 14 日付けで策定された。
- (2) J R 東日本が行ったアンケート調査は、首都圏（1 都 3 県）に所在する企業（中小企業を含む。）及び個人を対象に実施された（有効回答数：企業 1689 件、個人 2124 件）ものであり、オフピーク定期券運賃を 10%の値下げ、通常の通勤定期券運賃を 2%の値上げと設定した場合のオフピーク定期券購入率は 17.2%になるという分析結果が得られた。
- (3) 電車特定区間内の通勤定期券発売実績、運賃表から算出した平均単価、Suica 通勤定期券による平日ピーク時間帯の利用

実績及びオフピーク定期券購入率に、経済合理性に基づく推論を加味することによって、オフピーク定期券をピーク時間帯に使用したことによる定期外運賃の増収額が算定された。

(4) 令和6年11月時点でのオフピーク定期券購入率は、目標17.2%に対して実績9.5%であった。なお、令和6年10月から、オフピーク定期券運賃の割引率が約15%に拡大された。

2 処理方針に定められた審査方法の妥当性

鉄道事業法第16条第2項の審査方法は事案に応じて様々な方法が考えられること、変動運賃制が運賃収入の増加を図ることを目的とするものではないこと（旅客需要の平準化等により利用者利便の向上を図ることを目的とするものであること）及び前述第2-1-(1)の経緯に照らせば、申請・審査に係る期間の短縮や負担軽減を通じた変動運賃制の円滑な実施、利用者利便の向上という観点から、処理方針に従った本件認可処分の審査方法には一定の合理性が認められる。

また、変動運賃制によるコスト削減効果は、車両数や施設規模の見直し等を通じて中長期的に期待されるものであり、処理方針で「最長でも3年程度」とされている実施期間内に直ちに発現するものではないことから、平年度において総括原価が変化しないものとする処理方針の前提に不合理な点があるとはいえない。輸送需要等に応じたダイヤ見直しや時間経過によって、認可済の上限運賃の適法性・有効性が失われるものではなく、これを前提とした処理方針の審査方法が妥当性を欠くことにもならない。

さらに、変動運賃制は、割引運賃の額をあらかじめ固定せず、利用状況等に応じて割引運賃の額を臨機応変に変動させる方法（ダイナミックプライシング）により実施されることも、第2次交通政策基本計画の記載に鑑みれば十分に想定されるところである。そうしたケースを考えると、割引運賃を上限運賃として認可することには技術的な困難がある。よって、現行の上限運賃制の仕組みを活用し、届出による割引運賃の実施を前提として収入額を算定することに

より、利用状況等に応じた割引運賃の柔軟な設定・変更が可能となる審査方法には一定の合理性が認められる。

その上で、認可に一定の期限を付すことによる効果検証、割引運賃の実施に必要な計画の提出及び鉄道事業法第 23 条第 1 項の事業改善命令により実効性が担保され得ることからすれば、実態として、鉄道運送事業者が任意に割引運賃を廃止又は縮小することは想定されにくい。

以上を踏まえると、処理方針に定められた審査方法が、行政庁に認められた裁量の範囲を超える違法又は不当なものであるということとはできない。

3 J R 東日本による想定に係る審査の合理性

認可申請時点における輸送需要はコロナ禍前を大幅に下回るものであり、特に通勤定期券利用による輸送需要の回復が遅かったことからすれば、通勤需要がコロナ禍前実績の 80%に留まるとする想定に不合理な点は認められない。

オフピーク定期券の利用率は、J R 東日本が実施したアンケート調査の分析結果に基づいており、対象範囲の設定、統計的に十分なサンプル数の確保、回答サンプルに係る偏りの補正等の処理等が行われていることから、不合理な点は認められない。リモートワークなど新しい生活様式の定着や通勤混雑を回避する意識の高まりが一定程度生じていたことは事実であり、アンケート調査結果の妥当性が直ちに失われていたということとはできない。

アンケート調査結果に基づく想定と実績が乖離していることは事実であるものの、コロナ禍という事情、前例のない取組であること、本件認可処分においては期限を付しており想定と実績が乖離した場合には将来に向かってこれを是正する機会を設けていることから、結果的に乖離が生じたことのみをもって、本件認可処分が違法又は不当であるとはいえない。

切替遅れによる増収、定期外利用による増収、先買いによる減収については、それぞれ企業ヒアリング結果、J R 東日本が保有する

発売実績や利用実績等のデータ、消費税 10%改定時の実績に基づいて推計したものであり、いずれも不合理な点は認められない。

以上を踏まえると、J R 東日本による想定が不合理であり、本件認可処分が違法又は不当であるということとはできない。

第3 当審議会の判断

1 処理方針に定められた審査方法の妥当性

(1) 「旅客運賃等」及び「適正な原価」の解釈

鉄道事業法第 16 条においては、同条第 1 項の「旅客運賃等」の画一的な定義を定める規定は置かれておらず、また、同条第 2 項も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いう抽象的かつ概括的な文言を使用し、具体的な基準を定めているものではない。鉄道旅客運賃の上限変更認可の審査に際しては、鉄道事業の実態を鑑みた専門的・技術的な検討を要するものであるから、同項の審査に当たっては専門的・技術的な知見を有する行政庁の裁量が認められると考えられる。そのため、例えば学生割引や障害者割引のように広く適用されるものを「旅客運賃等」に含めて「適正な原価」を審査すること、及び、従前の認可を前提に、総括原価については平年度において変化しないものとして取り扱うこと、変動運賃制の実施によって運賃収入が増加しないことをもって適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないとみなすこと等を内容とする処理方針を定め審査を行うことにも合理性が認められるところである。

本事案のオフピーク定期券運賃は、本件認可処分の申請時点における想定で 120 億円の減収（平年度 3 年間合計）を見込んでいたものであり、実績が想定を下回ったことを考慮しても、オフピーク定期券運賃による減収額をこれらに含めたことは、裁量の範囲を超えるものではないと認められる。

(2) 運賃上限に係る認可と割引運賃に係る届出

審査請求人が主張するように、鉄道事業法には、第 16 条第 3

項に基づく届出により実施されていた割引運賃が廃止又は縮小されたことをもって、同条第1項の認可の効力が失われることを直接定めた条文は存在しない。

しかし、本件認可処分の申請書には、「4 変更を必要とする理由」として「旅客需要の平準化」及び「変更した上限の範囲内において割増の運賃と割引の運賃を組み合わせた設定（変動運賃制）を実施する」と明記され、「6 添付資料」として提出された実施運賃制実施計画には、設定しようとする運賃として上限変更に係る通勤定期券の値上率とオフピーク定期券運賃の割引率が示されている。そして、鉄道事業法第16条第2項の「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」するに当たっては、オフピーク定期券運賃による減収額と値上げによる増収額とを比較していること等に鑑みれば、本件についてはオフピーク定期券運賃を実施することが当然の前提であったと評価することができる。

また、万一、審査請求人が想定するように、オフピーク定期券運賃の廃止又は縮小のみが実施された場合には、公聴会においてハードルの高さが指摘されたとはいえ、同法第23条「利用者の利便その他公共の利益を阻害」に該当するとして事業改善命令を発出することも否定されるものではなく、鉄道事業法体系の中で担保措置が設けられている。

よって、処理方針に定められた審査方法に基づく審査を行うことが鉄道事業法で認められる裁量の範囲を超え違法又は不当であるということとはできない。

なお、審理員意見において、割引運賃の額を臨機応変に変動させる方法（ダイナミックプライシング）に言及した上で、割引運賃を上限運賃として認可することには技術的な困難がある旨が述べられており、これらは、固定された上限を定めることが割引運賃の変動の妨げとなることを危惧しているのではないかと受け取れる記載となっている。しかし、鉄道事業法が「鉄道等の

利用者の利益を保護」することを目的の一つに掲げ、運賃等の上限を認可する制度を採用していることに鑑みれば、認可の審査に際してその減収額が旅客運賃等・運賃収入に含められた割引運賃について、本事案のように割引率を拡大する方向へ変動させることであればともかく、割引率を縮小し収支率が向上する方向・利用者にとって不利な方向へと変動させることを可能とする制度の検討は慎重に行う必要があることを付言する。

2 審査の合理性

(1) はじめに

本件認可処分に係る想定が行われた時期はコロナ禍による輸送需要の大幅な減少の影響が残る令和4年であったこと、鉄道運賃に係る変動運賃制は前例のない取組であったこと、及び需要想定には実績と乖離するリスクが内在するものであって避けられないことといった制約の存在、並びに本件認可処分に条件が付されていることに鑑みれば、次に述べるとおり、結果的に実績が想定からある程度乖離したことのみをもって、直ちに、その想定が合理性を欠くものであったと断じることはできない。

(2) J R 東日本による想定に係る審査の合理性

まず、J R 東日本からの意見聴取によれば、本件認可処分に係る想定は、アンケート調査（有効回答数：企業 1689 件、個人 2124 件）、ヒアリング調査（対象企業数：79 社）及び J R 東日本が有する各種実績データを基礎とするものであるが、前述の制約を前提とするならば、アンケート調査等に依拠したという想定の手段が不合理であるとはいえない。

次に、オフピーク定期券利用率 17.2%、定着期間 1 年程度等との想定について、結果的には実績との間に乖離が生じたものではあるが、分析過程において、オフピーク定期券と親和性が高い者への母集団の絞り込み、定期券購入に係る意思決定権者が企業・従業員のどちらであることを考慮した補正等の必要な処理が行われていることからすれば、この想定に基づいて行われ

た本件認可処分が取消を免れない違法又は不当なものであるとまではいえない。

この点、審査請求人が主張するように距離別分析を行うことや、利益よりも損失が行動を左右する心理傾向への考慮、従業員の公平性（オフピーク定期券を購入することが、ピーク時間帯に出社しなくてもよいというある種の免罪符として機能してしまうため、企業は導入を躊躇し得ること等）などの心理的な要素の検証、他の鉄道運送事業者がオフピーク定期券運賃を導入するか否かの加味等、想定に影響を及ぼし得ると考えられるような事項が他にも存在することは事実である。しかし、前述の制約に加えて、より精緻な結果を確実に得る手法は必ずしも確立されていないこと、本件認可処分を行った令和4年当時には3密の回避といったパンデミックへの対応が社会的に要請されていたこと、及び後述する本件認可処分に付された条件を考慮すれば、この事実をもって直ちに想定が合理性を欠くものとはならない。

（3）認可に付された条件の存在

交通政策基本法（平成25年法律第92号）に基づき閣議決定された第2次交通政策基本計画や、交通政策審議会鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会中間とりまとめの中に盛り込まれたことにも顕れているとおり、通勤時間帯の混雑緩和は社会的な要請を背景に持つ取組である。そして、本事案で実施されたオフピーク定期券運賃は前例のない取組であり、そのための「現行制度の運用の改善・工夫」もまた前例のない取組であった。よって、参考にすることができる知見にも限りがあったと考えられる。

本事案に限らず、鉄道事業法第16条第1項の認可・同条第2項の審査は想定に基づいて行うものである以上、想定と実績が乖離するリスクは内在しているものである。本事案においては、そのリスクは相対的に大きくならざるを得ず、このことへ

の対応の一つとして、本件認可処分には3年間という期限が付されており、検証と是正を行う仕組みが伴っていたといえる（実際に、令和6年10月に割引率が10%から15%へ拡大されており、本件認可処分の期限内にも是正策がとられている）。

なお、公聴会で審査請求人・処分庁双方から公述があったように、長期的には車両保有数や駅施設等の調整を通じて、総括原価に変動が生じることには争いがないと考えられる。その一方、鉄道事業は全費用における固定費の割合が大きな産業であることや、JR東日本からの意見聴取によれば近年実施されたコスト削減はオフピーク定期券運賃導入以外の取組によるものであること等に鑑みれば、3年間という本件認可処分の期限内に、オフピーク定期券運賃導入により総括原価に変動が生じる規模のコスト削減が実現することは期待し難いと考えられる。

加えて、本件認可処分には、本件認可に係る旅客運賃の実施に当たって、予め利用者等への十分な周知を図ることも条件の一つとされている。これは、前例のない取組に対して利用者の誤解を生じさせないことを目的とするものであって、利用者利益に資するものであるのと同時に、広くオフピーク定期券運賃を知らしめてその利用を促進することにより、想定と実績との整合を促すものであったといえる。

このように本件認可処分に付された条件の存在を鑑みても、本件認可処分に係る審査が不合理であったとは評価できない。

4 まとめ

以上によれば、本件審査請求には理由がないから棄却すべきであるとの審査庁の判断は妥当である。

よって、主文記載のとおり答申する。

別添資料一覧（【 】は別添資料の該当ページ）

別添 1 認可申請書（2022 年 9 月 16 日付 本 MB 第 250 号）

【1～22】

別添 2 諮問書（令和 4 年 9 月 21 日付 国鉄事 346 号）

【23～27】

別添 3 答申書（令和 4 年 12 月 15 日付 国運審第 54 号）

【28～39】

別添 4 認可書（令和 4 年 12 月 27 日付 国鉄事 546 号）

【40】

別添 5 審査請求書（令和 4 年 12 月 27 日付）

【41～47】

別添 6－1 裁決書（令和 5 年 7 月 7 日付 国鉄事 239 号）

【48～50】

別添 6－2 執行停止申立てに対する決定について（通知）（令和 5 年 7 月 7 日付 国鉄事 240 号）

【51】

別添 7 訴状（令和 6 年 1 月 10 日付）

【52～54】

別添 8－1 判決（令和 5 年 5 月 22 日付 （行ウ）第 4 号 裁決取消等請求事件）

【55～78】

別添 8－2 判決（令和 8 年 1 月 28 日付 （行コ）第 191 号 裁決取消等請求控訴事件）

【79～88】

別添 8－3 判決の確定について（通知）（令和 8 年 2 月 20 日付 2 訟 1 第 697 号）

【89】

別添 9 審理員意見（令和 8 年 5 月 22 日付 審査請求第 1 号）

【90～101】

別添 10 諮問書（令和 8 年 5 月 27 日 国鉄事第 244 号）

【102～103】

本 M B 第 250 号

2022 年 9 月 16 日

国土交通大臣

齊 藤 鉄 夫 殿

東京都渋谷区代々木二丁目 2 番 2 号

東日本旅客鉄道株式会社

代表取締役社長 深 澤 祐 二

鉄道事業の旅客の運賃上限変更認可申請

当社は、このたび鉄道事業の旅客の運賃を別紙のとおり変更いたしたく、鉄道事業法
(昭和 61 年法律第 92 号) 第 16 条第 1 項の規定に基づき申請いたします。



- 1 名称及び住所
東京都渋谷区代々木二丁目2番2号
東日本旅客鉄道株式会社
代表取締役社長 深澤 祐二
- 2 変更しようとする運賃を適用する路線
別紙1のとおり
- 3 変更しようとする運賃の上限の種類、額及び適用方法
別紙2のとおり

なお、すべての運賃に消費税及び地方消費税（10％）を含んだ額を上限額とする。
ただし、免税の運賃は消費税及び地方消費税を含んだ運賃に110分の100を乗じ、
1円未満の端数を1円単位に切り上げた額とする。

- 4 変更を必要とする理由
当社は、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。ついては、定期運賃（通勤）の上限を変更した上で、運賃収入を増加させないことを前提に、変更した上限の範囲内において割増の運賃と割引の運賃を組み合わせた設定（変動運賃制）を実施することで、これに取り組むこととしたい。
- 5 実施希望日・期間
2023年3月から2026年3月まで
- 6 添付資料
旅客運賃等の算出の基礎を記載した書類（別紙3）
変動運賃制実施計画
- 7 その他
鉄道事業法施行規則第32条第4項に基づき、所定運賃を上限の種類、額及び適用方法と同じものとする。

営 業 線

電車特定区間の範囲

営 業 線	区 間
赤羽線	池袋から赤羽まで
五日市線	拝島から武蔵五日市まで
青梅線	立川から奥多摩まで
京葉線	東京から千葉みなとまで及び市川塩浜から分岐して西船橋を経由して南船橋まで
常磐線	日暮里から取手まで
総武線	東京から千葉まで及び錦糸町から御茶ノ水まで
中央線	神田から高尾まで
鶴見線	鶴見から扇町まで並びに浅野から分岐して海芝浦まで及び武蔵白石から分岐して大川まで
東海道線	東京から川崎及び横浜を経由して大船まで、品川から新川崎を経由して鶴見まで並びに鶴見から横浜羽沢まで
東北線	東京から王子を経由して大宮まで及び日暮里から尾久を経由して赤羽まで並びに赤羽から武蔵浦和を経由して大宮まで
南武線	川崎から立川まで及び尻手から分岐して浜川崎まで
根岸線	横浜から大船まで
武蔵野線	府中本町から東浦和を経由して西船橋まで
山手線	品川から新宿を経由して田端まで
横須賀線	大船から久里浜まで
横浜線	東神奈川から八王子まで

山手線等の範囲

営 業 線	区 間
総武線	秋葉原から御茶ノ水まで
中央線	神田から新宿まで
東海道線	東京から品川まで
東北線	東京から田端まで
山手線	品川から新宿を経由して田端まで

※ 東海道線の項中「鶴見から横浜羽沢まで」については、実施運賃として電車特定区間の範囲としている。

現行

別表第9 電車特定区間のみを乗車する場合の通勤定期旅客運賃

(単位：円)				
営業 キロ	1 箇月	3 箇月	6 箇月	
51	23,380	66,610	126,210	
52	23,820	67,910	128,640	
53	24,200	68,960	130,650	
54	24,710	70,400	134,360	
55	25,100	71,520	134,360	
56	25,540	72,790	134,360	
57	25,920	73,870	134,360	
58	26,420	75,310	134,360	
59	26,810	76,400	134,360	
60	27,240	77,650	134,360	
61	27,610	78,710	149,160	
62	28,020	79,850	151,280	
63	28,480	81,160	153,770	
64	28,870	82,290	155,910	
65	29,400	83,800	158,080	
66	29,780	84,910	158,080	
67	30,190	86,040	158,080	
68	30,660	87,370	158,080	
69	31,120	88,670	158,080	
70	31,580	89,990	158,080	
71	31,840	90,730	171,910	
72	32,370	92,270	174,830	
73	32,750	93,330	176,840	
74	33,220	94,660	179,320	
75	33,570	95,670	181,790	
76	34,100	97,210	181,790	
77	34,490	98,310	181,790	
78	34,940	99,590	181,790	
79	35,390	100,880	181,790	
80	35,840	102,160	181,790	
81	36,480	103,960	197,000	
82	36,910	105,190	199,310	
83	37,330	106,420	201,610	
84	37,770	107,660	203,900	
85	38,280	109,100	207,090	
86	38,720	110,330	207,090	
87	39,150	111,570	207,090	
88	39,580	112,790	207,090	
89	40,000	114,020	207,090	
90	40,430	115,230	207,090	
91	40,780	116,240	220,220	
92	41,270	117,610	222,810	
93	41,650	118,680	224,860	
94	42,130	120,090	227,530	
95	42,500	121,160	230,790	
96	42,980	122,520	230,790	
97	43,470	123,910	230,790	
98	43,860	125,000	230,790	
99	44,330	126,340	230,790	
100	44,820	127,720	230,790	

申請

別表第9 電車特定区間のみを乗車する場合の通勤定期旅客運賃

(単位：円)				
営業 キロ	1 箇月	3 箇月	6 箇月	
1	4,000	11,420	19,240	
2	4,000	11,420	19,240	
3	4,000	11,420	19,240	
4	5,000	14,280	24,040	
5	5,000	14,280	24,040	
6	5,000	14,280	24,040	
7	5,340	15,220	25,640	
8	5,340	15,220	25,640	
9	5,340	15,220	25,640	
10	5,340	15,220	25,640	
11	6,670	19,020	32,060	
12	6,670	19,020	32,060	
13	6,670	19,020	32,060	
14	6,670	19,020	32,060	
15	6,670	19,020	32,060	
16	9,340	26,650	44,870	
17	9,340	26,650	44,870	
18	9,340	26,650	44,870	
19	9,340	26,650	44,870	
20	9,340	26,650	44,870	
21	12,010	34,260	57,700	
22	12,010	34,260	57,700	
23	12,010	34,260	57,700	
24	12,010	34,260	57,700	
25	12,010	34,260	57,700	
26	14,090	40,190	68,930	
27	14,360	40,930	68,930	
28	14,360	40,930	68,930	
29	14,360	40,930	68,930	
30	14,360	40,930	68,930	
31	16,330	46,580	81,740	
32	16,780	47,840	81,740	
33	17,030	48,540	81,740	
34	17,030	48,540	81,740	
35	17,030	48,540	81,740	
36	18,470	52,660	94,570	
37	18,910	53,900	94,570	
38	19,280	54,950	94,570	
39	19,630	55,940	94,570	
40	19,700	56,150	94,570	
41	20,520	58,500	105,790	
42	20,830	59,410	105,790	
43	21,140	60,270	105,790	
44	21,580	61,520	105,790	
45	21,900	62,430	105,790	
46	21,960	62,630	118,620	
47	22,230	63,440	118,620	
48	22,610	64,440	118,620	
49	22,900	65,260	118,620	
50	23,200	66,120	118,620	

現行		申請			
別表第10 山手線等のみを乗車する場合の通勤定期旅客運賃		別表第10 山手線等のみを乗車する場合の通勤定期旅客運賃			
(単位：円)		(単位：円)			
営業 キロ	1 箇月	3 箇月	6 箇月	1 箇月	3 箇月
1	3,950	11,270	18,980	4,000	11,420
2	3,950	11,270	18,980	4,000	11,420
3	3,950	11,270	18,980	4,000	11,420
4	4,940	14,090	23,710	5,000	14,280
5	4,940	14,090	23,710	5,000	14,280
6	4,940	14,090	23,710	5,000	14,280
7	5,270	15,010	25,290	5,340	15,220
8	5,270	15,010	25,290	5,340	15,220
9	5,270	15,010	25,290	5,340	15,220
10	5,270	15,010	25,290	5,340	15,220
11	5,930	16,900	28,460	6,010	17,130
12	5,930	16,900	28,460	6,010	17,130
13	5,930	16,900	28,460	6,010	17,130
14	5,930	16,900	28,460	6,010	17,130
15	5,930	16,900	28,460	6,010	17,130
16	7,900	22,540	37,950	8,010	22,850
17	7,900	22,540	37,950	8,010	22,850
18	7,900	22,540	37,950	8,010	22,850
19	7,900	22,540	37,950	8,010	22,850
20	7,900	22,540	37,950	8,010	22,850
21	10,210	29,110	49,000	10,350	29,510
22	10,210	29,110	49,000	10,350	29,510
23	10,210	29,110	49,000	10,350	29,510
24	10,210	29,110	49,000	10,350	29,510
25	10,210	29,110	49,000	10,350	29,510
26	12,230	34,890	60,060	12,400	35,370
27	12,520	35,660	60,060	12,690	36,150
28	12,520	35,660	60,060	12,690	36,150
29	12,520	35,660	60,060	12,690	36,150
30	12,520	35,660	60,060	12,690	36,150
31	14,030	39,990	69,560	14,220	40,540
32	14,380	41,020	69,560	14,580	41,590
33	14,490	41,300	69,560	14,690	41,870
34	14,490	41,300	69,560	14,690	41,870
35	14,490	41,300	69,560	14,690	41,870

旅客運賃等の算出の基礎を記載した書類

事業者名：東日本旅客鉄道株式会社		2023年度		2024年度		2025年度		合計		増収額	増収率 (B-A)/A×100
		現行	改定	現行	改定	現行	改定	(A)	(B)		
旅客運輸 収入	定期外	0	9	0	13	0	13	0	35	35	
	定期	2,410	2,403	2,488	2,474	2,488	2,474	7,386	7,351	▲ 35	
	通勤旅客定期	2,410	2,088	2,488	2,089	2,488	2,089	7,386	6,266	▲ 1,120	
	オフピーク定期券	0	315	0	385	0	385	0	1,085	1,085	
	合 計	2,410	2,412	2,488	2,487	2,488	2,487	7,386	7,386	▲ 0	▲ 0.0%

※いずれも実施区間・期間の範囲内にかかるものを算出して記載(税抜)
※定期外についてはオフピーク定期券保有者がピーク時間帯に乗車する場合について記載

変動運賃制実施計画

2022 年 9 月 16 日

東日本旅客鉄道株式会社

(変動運賃制の実施期間)
2023 年 3 月から 2026 年 3 月まで

変動運賃制を実施する区間

電車特定区間の範囲

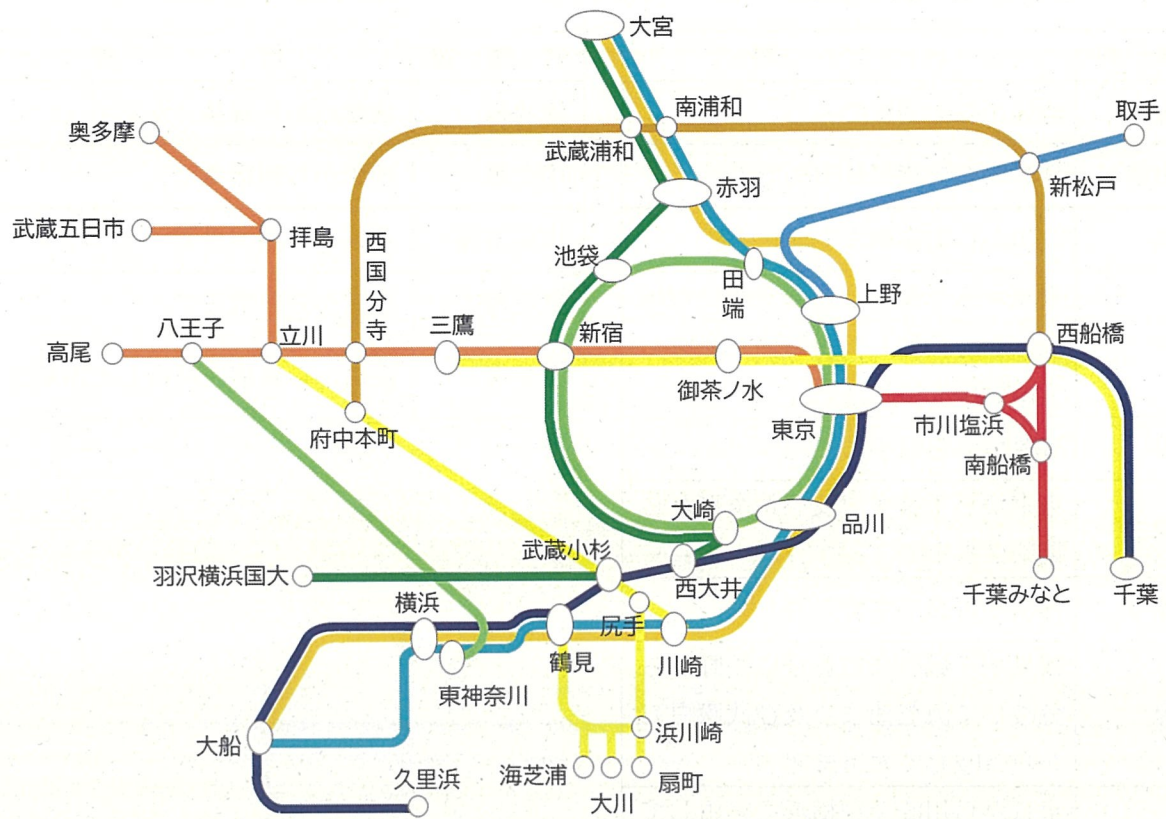
営業線	区間
赤羽線	池袋から赤羽まで
五日市線	拝島から武蔵五日市まで
青梅線	立川から奥多摩まで
京葉線	東京から千葉みなとまで及び市川塩浜から分岐して西船橋を経由して南船橋まで
常磐線	日暮里から取手まで
総武線	東京から千葉まで及び錦糸町から御茶ノ水まで
中央線	神田から高尾まで
鶴見線	鶴見から扇町まで並びに浅野から分岐して海芝浦まで及び武蔵白石から分岐して大川まで
東海道線	東京から川崎及び横浜を経由して大船まで、品川から新川崎を経由して鶴見まで並びに鶴見から横浜羽沢まで
東北線	東京から王子を経由して大宮まで及び日暮里から尾久を経由して赤羽まで並びに赤羽から武蔵浦和を経由して大宮まで
南武線	川崎から立川まで及び尻手から分岐して浜川崎まで
根岸線	横浜から大船まで
武蔵野線	府中本町から東浦和を経由して西船橋まで
山手線	品川から新宿を経由して田端まで
横須賀線	大船から久里浜まで
横浜線	東神奈川から八王子まで

山手線等の範囲

営業線	区間
総武線	秋葉原から御茶ノ水まで
中央線	神田から新宿まで
東海道線	東京から品川まで
東北線	東京から田端まで
山手線	品川から新宿を経由して田端まで

※ 東海道線の項中「鶴見から横浜羽沢まで」については、実施運賃として電車特定区間の範囲としている。

東京の電車特定区間（概略図）



設定しようとする運賃（割増及び割引となる運賃の改定率）

1. キロ別定期旅客運賃値上率表（電車特定区間のみを乗車する場合の通勤定期旅客運賃）

（1）通勤定期券（上限変更にかかるもの）

営業 キロ	1 箇月			3 箇月			6 箇月		
	現行	申請	値上率	現行	申請	値上率	現行	申請	値上率
キロ	円	円	%	円	円	%	円	円	%
1	3,950	4,000	1.3	11,270	11,420	1.3	18,980	19,240	1.4
2	3,950	4,000	1.3	11,270	11,420	1.3	18,980	19,240	1.4
3	3,950	4,000	1.3	11,270	11,420	1.3	18,980	19,240	1.4
4	4,940	5,000	1.2	14,090	14,280	1.3	23,710	24,040	1.4
5	4,940	5,000	1.2	14,090	14,280	1.3	23,710	24,040	1.4
6	4,940	5,000	1.2	14,090	14,280	1.3	23,710	24,040	1.4
7	5,270	5,340	1.3	15,010	15,220	1.4	25,290	25,640	1.4
8	5,270	5,340	1.3	15,010	15,220	1.4	25,290	25,640	1.4
9	5,270	5,340	1.3	15,010	15,220	1.4	25,290	25,640	1.4
10	5,270	5,340	1.3	15,010	15,220	1.4	25,290	25,640	1.4
11	6,580	6,670	1.4	18,760	19,020	1.4	31,620	32,060	1.4
12	6,580	6,670	1.4	18,760	19,020	1.4	31,620	32,060	1.4
13	6,580	6,670	1.4	18,760	19,020	1.4	31,620	32,060	1.4
14	6,580	6,670	1.4	18,760	19,020	1.4	31,620	32,060	1.4
15	6,580	6,670	1.4	18,760	19,020	1.4	31,620	32,060	1.4
16	9,220	9,340	1.3	26,290	26,650	1.4	44,260	44,870	1.4
17	9,220	9,340	1.3	26,290	26,650	1.4	44,260	44,870	1.4
18	9,220	9,340	1.3	26,290	26,650	1.4	44,260	44,870	1.4
19	9,220	9,340	1.3	26,290	26,650	1.4	44,260	44,870	1.4
20	9,220	9,340	1.3	26,290	26,650	1.4	44,260	44,870	1.4
21	11,850	12,010	1.4	33,790	34,260	1.4	56,910	57,700	1.4
22	11,850	12,010	1.4	33,790	34,260	1.4	56,910	57,700	1.4
23	11,850	12,010	1.4	33,790	34,260	1.4	56,910	57,700	1.4
24	11,850	12,010	1.4	33,790	34,260	1.4	56,910	57,700	1.4
25	11,850	12,010	1.4	33,790	34,260	1.4	56,910	57,700	1.4
26	13,900	14,090	1.4	39,640	40,190	1.4	67,980	68,930	1.4
27	14,170	14,360	1.3	40,370	40,930	1.4	67,980	68,930	1.4
28	14,170	14,360	1.3	40,370	40,930	1.4	67,980	68,930	1.4
29	14,170	14,360	1.3	40,370	40,930	1.4	67,980	68,930	1.4
30	14,170	14,360	1.3	40,370	40,930	1.4	67,980	68,930	1.4
31	16,110	16,330	1.4	45,940	46,580	1.4	80,620	81,740	1.4
32	16,550	16,780	1.4	47,180	47,840	1.4	80,620	81,740	1.4
33	16,800	17,030	1.4	47,870	48,540	1.4	80,620	81,740	1.4
34	16,800	17,030	1.4	47,870	48,540	1.4	80,620	81,740	1.4
35	16,800	17,030	1.4	47,870	48,540	1.4	80,620	81,740	1.4
36	18,220	18,470	1.4	51,940	52,660	1.4	93,270	94,570	1.4
37	18,650	18,910	1.4	53,160	53,900	1.4	93,270	94,570	1.4
38	19,020	19,280	1.4	54,200	54,950	1.4	93,270	94,570	1.4
39	19,360	19,630	1.4	55,170	55,940	1.4	93,270	94,570	1.4
40	19,430	19,700	1.4	55,380	56,150	1.4	93,270	94,570	1.4
41	20,240	20,520	1.4	57,700	58,500	1.4	104,330	105,790	1.4
42	20,550	20,830	1.4	58,590	59,410	1.4	104,330	105,790	1.4
43	20,850	21,140	1.4	59,440	60,270	1.4	104,330	105,790	1.4
44	21,290	21,580	1.4	60,680	61,520	1.4	104,330	105,790	1.4
45	21,600	21,900	1.4	61,570	62,430	1.4	104,330	105,790	1.4
46	21,660	21,960	1.4	61,770	62,630	1.4	116,990	118,620	1.4
47	21,950	22,250	1.4	62,570	63,440	1.4	116,990	118,620	1.4
48	22,300	22,610	1.4	63,560	64,440	1.4	116,990	118,620	1.4
49	22,590	22,900	1.4	64,360	65,260	1.4	116,990	118,620	1.4
50	22,880	23,200	1.4	65,210	66,120	1.4	116,990	118,620	1.4

営業 キ口	1 箇月			3 箇月			6 箇月		
	現行	申請	値上率	現行	申請	値上率	現行	申請	値上率
キ口	円	円	%	円	円	%	円	円	%
51	23,380	23,700	1.4	66,610	67,540	1.4	126,210	127,970	1.4
52	23,820	24,150	1.4	67,910	68,860	1.4	128,640	130,440	1.4
53	24,200	24,530	1.4	68,960	69,920	1.4	130,650	132,470	1.4
54	24,710	25,050	1.4	70,400	71,380	1.4	134,360	136,240	1.4
55	25,100	25,450	1.4	71,520	72,520	1.4	134,360	136,240	1.4
56	25,540	25,890	1.4	72,790	73,800	1.4	134,360	136,240	1.4
57	25,920	26,280	1.4	73,870	74,900	1.4	134,360	136,240	1.4
58	26,420	26,780	1.4	75,310	76,360	1.4	134,360	136,240	1.4
59	26,810	27,180	1.4	76,400	77,460	1.4	134,360	136,240	1.4
60	27,240	27,620	1.4	77,650	78,730	1.4	134,360	136,240	1.4
61	27,610	27,990	1.4	78,710	79,810	1.4	149,160	151,240	1.4
62	28,020	28,410	1.4	79,850	80,960	1.4	151,280	153,390	1.4
63	28,480	28,870	1.4	81,160	82,290	1.4	153,770	155,920	1.4
64	28,870	29,270	1.4	82,290	83,440	1.4	155,910	158,090	1.4
65	29,400	29,810	1.4	83,800	84,970	1.4	158,080	160,290	1.4
66	29,780	30,190	1.4	84,910	86,090	1.4	158,080	160,290	1.4
67	30,190	30,610	1.4	86,040	87,240	1.4	158,080	160,290	1.4
68	30,660	31,080	1.4	87,370	88,590	1.4	158,080	160,290	1.4
69	31,120	31,550	1.4	88,670	89,910	1.4	158,080	160,290	1.4
70	31,580	32,020	1.4	89,990	91,240	1.4	158,080	160,290	1.4
71	31,840	32,280	1.4	90,730	92,000	1.4	171,910	174,310	1.4
72	32,370	32,820	1.4	92,270	93,560	1.4	174,830	177,270	1.4
73	32,750	33,200	1.4	93,330	94,630	1.4	176,840	179,310	1.4
74	33,220	33,680	1.4	94,660	95,980	1.4	179,320	181,830	1.4
75	33,570	34,030	1.4	95,670	97,000	1.4	181,790	184,330	1.4
76	34,100	34,570	1.4	97,210	98,570	1.4	181,790	184,330	1.4
77	34,490	34,970	1.4	98,310	99,680	1.4	181,790	184,330	1.4
78	34,940	35,420	1.4	99,590	100,980	1.4	181,790	184,330	1.4
79	35,390	35,880	1.4	100,880	102,290	1.4	181,790	184,330	1.4
80	35,840	36,340	1.4	102,160	103,590	1.4	181,790	184,330	1.4
81	36,480	36,990	1.4	103,960	105,410	1.4	197,000	199,750	1.4
82	36,910	37,420	1.4	105,190	106,660	1.4	199,310	202,100	1.4
83	37,330	37,850	1.4	106,420	107,900	1.4	201,610	204,430	1.4
84	37,770	38,290	1.4	107,660	109,160	1.4	203,990	206,840	1.4
85	38,280	38,810	1.4	109,100	110,620	1.4	207,090	209,980	1.4
86	38,720	39,260	1.4	110,330	111,870	1.4	207,090	209,980	1.4
87	39,150	39,690	1.4	111,570	113,130	1.4	207,090	209,980	1.4
88	39,580	40,130	1.4	112,790	114,360	1.4	207,090	209,980	1.4
89	40,000	40,560	1.4	114,020	115,610	1.4	207,090	209,980	1.4
90	40,430	40,990	1.4	115,230	116,840	1.4	207,090	209,980	1.4
91	40,780	41,350	1.4	116,240	117,860	1.4	220,220	223,300	1.4
92	41,270	41,840	1.4	117,610	119,250	1.4	222,840	225,950	1.4
93	41,650	42,230	1.4	118,680	120,340	1.4	224,860	228,000	1.4
94	42,130	42,710	1.4	120,090	121,770	1.4	227,530	230,710	1.4
95	42,500	43,090	1.4	121,160	122,850	1.4	230,790	234,020	1.4
96	42,980	43,580	1.4	122,520	124,230	1.4	230,790	234,020	1.4
97	43,470	44,070	1.4	123,910	125,640	1.4	230,790	234,020	1.4
98	43,860	44,470	1.4	125,000	126,750	1.4	230,790	234,020	1.4
99	44,330	44,950	1.4	126,340	128,100	1.4	230,790	234,020	1.4
100	44,820	45,440	1.4	127,720	129,500	1.4	230,790	234,020	1.4

(2) オフピーク定期券 (Suica時差通勤定期券)

営業 キロ	1 箇月			3 箇月			6 箇月		
	現行	改定	割引率	現行	改定	割引率	現行	改定	割引率
キロ	円	円	%	円	円	%	円	円	%
1	3,950	3,550	-10.1	11,270	10,140	-10.0	18,980	17,080	-10.0
2	3,950	3,550	-10.1	11,270	10,140	-10.0	18,980	17,080	-10.0
3	3,950	3,550	-10.1	11,270	10,140	-10.0	18,980	17,080	-10.0
4	4,940	4,440	-10.1	14,090	12,680	-10.0	23,710	21,330	-10.0
5	4,940	4,440	-10.1	14,090	12,680	-10.0	23,710	21,330	-10.0
6	4,940	4,440	-10.1	14,090	12,680	-10.0	23,710	21,330	-10.0
7	5,270	4,740	-10.1	15,010	13,500	-10.1	25,290	22,760	-10.0
8	5,270	4,740	-10.1	15,010	13,500	-10.1	25,290	22,760	-10.0
9	5,270	4,740	-10.1	15,010	13,500	-10.1	25,290	22,760	-10.0
10	5,270	4,740	-10.1	15,010	13,500	-10.1	25,290	22,760	-10.0
11	6,580	5,920	-10.0	18,760	16,880	-10.0	31,620	28,450	-10.0
12	6,580	5,920	-10.0	18,760	16,880	-10.0	31,620	28,450	-10.0
13	6,580	5,920	-10.0	18,760	16,880	-10.0	31,620	28,450	-10.0
14	6,580	5,920	-10.0	18,760	16,880	-10.0	31,620	28,450	-10.0
15	6,580	5,920	-10.0	18,760	16,880	-10.0	31,620	28,450	-10.0
16	9,220	8,290	-10.1	26,290	23,660	-10.0	44,260	39,830	-10.0
17	9,220	8,290	-10.1	26,290	23,660	-10.0	44,260	39,830	-10.0
18	9,220	8,290	-10.1	26,290	23,660	-10.0	44,260	39,830	-10.0
19	9,220	8,290	-10.1	26,290	23,660	-10.0	44,260	39,830	-10.0
20	9,220	8,290	-10.1	26,290	23,660	-10.0	44,260	39,830	-10.0
21	11,850	10,660	-10.0	33,790	30,410	-10.0	56,910	51,210	-10.0
22	11,850	10,660	-10.0	33,790	30,410	-10.0	56,910	51,210	-10.0
23	11,850	10,660	-10.0	33,790	30,410	-10.0	56,910	51,210	-10.0
24	11,850	10,660	-10.0	33,790	30,410	-10.0	56,910	51,210	-10.0
25	11,850	10,660	-10.0	33,790	30,410	-10.0	56,910	51,210	-10.0
26	13,900	12,510	-10.0	39,640	35,670	-10.0	67,980	61,180	-10.0
27	14,170	12,750	-10.0	40,370	36,330	-10.0	67,980	61,180	-10.0
28	14,170	12,750	-10.0	40,370	36,330	-10.0	67,980	61,180	-10.0
29	14,170	12,750	-10.0	40,370	36,330	-10.0	67,980	61,180	-10.0
30	14,170	12,750	-10.0	40,370	36,330	-10.0	67,980	61,180	-10.0
31	16,110	14,490	-10.1	45,940	41,340	-10.0	80,620	72,550	-10.0
32	16,550	14,890	-10.0	47,180	42,460	-10.0	80,620	72,550	-10.0
33	16,800	15,120	-10.0	47,870	43,080	-10.0	80,620	72,550	-10.0
34	16,800	15,120	-10.0	47,870	43,080	-10.0	80,620	72,550	-10.0
35	16,800	15,120	-10.0	47,870	43,080	-10.0	80,620	72,550	-10.0
36	18,220	16,390	-10.0	51,940	46,740	-10.0	93,270	83,940	-10.0
37	18,650	16,780	-10.0	53,160	47,840	-10.0	93,270	83,940	-10.0
38	19,020	17,110	-10.0	54,200	48,780	-10.0	93,270	83,940	-10.0
39	19,360	17,420	-10.0	55,170	49,650	-10.0	93,270	83,940	-10.0
40	19,430	17,480	-10.0	55,380	49,840	-10.0	93,270	83,940	-10.0
41	20,240	18,210	-10.0	57,700	51,930	-10.0	104,330	93,890	-10.0
42	20,550	18,490	-10.0	58,590	52,730	-10.0	104,330	93,890	-10.0
43	20,850	18,760	-10.0	59,440	53,490	-10.0	104,330	93,890	-10.0
44	21,290	19,160	-10.0	60,680	54,610	-10.0	104,330	93,890	-10.0
45	21,600	19,440	-10.0	61,570	55,410	-10.0	104,330	93,890	-10.0
46	21,660	19,490	-10.0	61,770	55,590	-10.0	116,990	105,290	-10.0
47	21,950	19,750	-10.0	62,570	56,310	-10.0	116,990	105,290	-10.0
48	22,300	20,070	-10.0	63,560	57,200	-10.0	116,990	105,290	-10.0
49	22,590	20,330	-10.0	64,360	57,920	-10.0	116,990	105,290	-10.0
50	22,880	20,590	-10.0	65,210	58,680	-10.0	116,990	105,290	-10.0

営業 キ口	1 箇月			3 箇月			6 箇月		
	現行	改定	割引率	現行	改定	割引率	現行	改定	割引率
51	23,380	21,040	-10.0	66,610	59,940	-10.0	126,210	113,580	-10.0
52	23,820	21,430	-10.0	67,910	61,110	-10.0	128,640	115,770	-10.0
53	24,200	21,780	-10.0	68,960	62,060	-10.0	130,650	117,580	-10.0
54	24,710	22,230	-10.0	70,400	63,360	-10.0	134,360	120,920	-10.0
55	25,100	22,590	-10.0	71,520	64,360	-10.0	134,360	120,920	-10.0
56	25,540	22,980	-10.0	72,790	65,510	-10.0	134,360	120,920	-10.0
57	25,920	23,320	-10.0	73,870	66,480	-10.0	134,360	120,920	-10.0
58	26,420	23,770	-10.0	75,310	67,770	-10.0	134,360	120,920	-10.0
59	26,810	24,120	-10.0	76,400	68,760	-10.0	134,360	120,920	-10.0
60	27,240	24,510	-10.0	77,650	69,880	-10.0	134,360	120,920	-10.0
61	27,610	24,840	-10.0	78,710	70,830	-10.0	149,160	134,240	-10.0
62	28,020	25,210	-10.0	79,850	71,860	-10.0	151,280	136,150	-10.0
63	28,480	25,630	-10.0	81,160	73,040	-10.0	153,770	138,390	-10.0
64	28,870	25,980	-10.0	82,290	74,060	-10.0	155,910	140,310	-10.0
65	29,400	26,460	-10.0	83,800	75,420	-10.0	158,080	142,270	-10.0
66	29,780	26,800	-10.0	84,910	76,410	-10.0	158,080	142,270	-10.0
67	30,190	27,170	-10.0	86,040	77,430	-10.0	158,080	142,270	-10.0
68	30,660	27,590	-10.0	87,370	78,630	-10.0	158,080	142,270	-10.0
69	31,120	28,000	-10.0	88,670	79,800	-10.0	158,080	142,270	-10.0
70	31,580	28,420	-10.0	89,990	80,990	-10.0	158,080	142,270	-10.0
71	31,840	28,650	-10.0	90,730	81,650	-10.0	171,910	154,710	-10.0
72	32,370	29,130	-10.0	92,270	83,040	-10.0	174,830	157,340	-10.0
73	32,750	29,470	-10.0	93,330	83,990	-10.0	176,840	159,150	-10.0
74	33,220	29,890	-10.0	94,660	85,190	-10.0	179,320	161,380	-10.0
75	33,570	30,210	-10.0	95,670	86,100	-10.0	181,790	163,610	-10.0
76	34,100	30,690	-10.0	97,210	87,480	-10.0	181,790	163,610	-10.0
77	34,490	31,040	-10.0	98,310	88,470	-10.0	181,790	163,610	-10.0
78	34,940	31,440	-10.0	99,590	89,630	-10.0	181,790	163,610	-10.0
79	35,390	31,850	-10.0	100,880	90,790	-10.0	181,790	163,610	-10.0
80	35,840	32,250	-10.0	102,160	91,940	-10.0	181,790	163,610	-10.0
81	36,480	32,830	-10.0	103,960	93,560	-10.0	197,000	177,300	-10.0
82	36,910	33,210	-10.0	105,190	94,670	-10.0	199,310	179,370	-10.0
83	37,330	33,590	-10.0	106,420	95,770	-10.0	201,610	181,440	-10.0
84	37,770	33,990	-10.0	107,660	96,890	-10.0	203,990	183,590	-10.0
85	38,280	34,450	-10.0	109,100	98,190	-10.0	207,090	186,380	-10.0
86	38,720	34,840	-10.0	110,330	99,290	-10.0	207,090	186,380	-10.0
87	39,150	35,230	-10.0	111,570	100,410	-10.0	207,090	186,380	-10.0
88	39,580	35,620	-10.0	112,790	101,510	-10.0	207,090	186,380	-10.0
89	40,000	36,000	-10.0	114,020	102,610	-10.0	207,090	186,380	-10.0
90	40,430	36,380	-10.0	115,230	103,700	-10.0	207,090	186,380	-10.0
91	40,780	36,700	-10.0	116,240	104,610	-10.0	220,220	198,190	-10.0
92	41,270	37,140	-10.0	117,610	105,840	-10.0	222,840	200,550	-10.0
93	41,650	37,480	-10.0	118,680	106,810	-10.0	224,860	202,370	-10.0
94	42,130	37,910	-10.0	120,090	108,080	-10.0	227,530	204,770	-10.0
95	42,500	38,250	-10.0	121,160	109,040	-10.0	230,790	207,710	-10.0
96	42,980	38,680	-10.0	122,520	110,260	-10.0	230,790	207,710	-10.0
97	43,470	39,120	-10.0	123,910	111,510	-10.0	230,790	207,710	-10.0
98	43,860	39,470	-10.0	125,000	112,500	-10.0	230,790	207,710	-10.0
99	44,330	39,890	-10.0	126,340	113,700	-10.0	230,790	207,710	-10.0
100	44,820	40,330	-10.0	127,720	114,940	-10.0	230,790	207,710	-10.0

2. キロ別定期旅客運賃値上率表（山手線等のみを乗車する場合の通勤定期旅客運賃）

（1）通勤定期券（上限変更にかかるもの）

営業 キロ	1 箇月			3 箇月			6 箇月		
	現行	申請	値上率	現行	申請	値上率	現行	申請	値上率
キロ	円	円	%	円	円	%	円	円	%
1	3,950	4,000	1.3	11,270	11,420	1.3	18,980	19,240	1.4
2	3,950	4,000	1.3	11,270	11,420	1.3	18,980	19,240	1.4
3	3,950	4,000	1.3	11,270	11,420	1.3	18,980	19,240	1.4
4	4,940	5,000	1.2	14,090	14,280	1.3	23,710	24,040	1.4
5	4,940	5,000	1.2	14,090	14,280	1.3	23,710	24,040	1.4
6	4,940	5,000	1.2	14,090	14,280	1.3	23,710	24,040	1.4
7	5,270	5,340	1.3	15,010	15,220	1.4	25,290	25,640	1.4
8	5,270	5,340	1.3	15,010	15,220	1.4	25,290	25,640	1.4
9	5,270	5,340	1.3	15,010	15,220	1.4	25,290	25,640	1.4
10	5,270	5,340	1.3	15,010	15,220	1.4	25,290	25,640	1.4
11	5,930	6,010	1.3	16,900	17,130	1.4	28,460	28,850	1.4
12	5,930	6,010	1.3	16,900	17,130	1.4	28,460	28,850	1.4
13	5,930	6,010	1.3	16,900	17,130	1.4	28,460	28,850	1.4
14	5,930	6,010	1.3	16,900	17,130	1.4	28,460	28,850	1.4
15	5,930	6,010	1.3	16,900	17,130	1.4	28,460	28,850	1.4
16	7,900	8,010	1.4	22,540	22,850	1.4	37,950	38,480	1.4
17	7,900	8,010	1.4	22,540	22,850	1.4	37,950	38,480	1.4
18	7,900	8,010	1.4	22,540	22,850	1.4	37,950	38,480	1.4
19	7,900	8,010	1.4	22,540	22,850	1.4	37,950	38,480	1.4
20	7,900	8,010	1.4	22,540	22,850	1.4	37,950	38,480	1.4
21	10,210	10,350	1.4	29,110	29,510	1.4	49,000	49,680	1.4
22	10,210	10,350	1.4	29,110	29,510	1.4	49,000	49,680	1.4
23	10,210	10,350	1.4	29,110	29,510	1.4	49,000	49,680	1.4
24	10,210	10,350	1.4	29,110	29,510	1.4	49,000	49,680	1.4
25	10,210	10,350	1.4	29,110	29,510	1.4	49,000	49,680	1.4
26	12,230	12,400	1.4	34,890	35,370	1.4	60,060	60,900	1.4
27	12,520	12,690	1.4	35,660	36,150	1.4	60,060	60,900	1.4
28	12,520	12,690	1.4	35,660	36,150	1.4	60,060	60,900	1.4
29	12,520	12,690	1.4	35,660	36,150	1.4	60,060	60,900	1.4
30	12,520	12,690	1.4	35,660	36,150	1.4	60,060	60,900	1.4
31	14,030	14,220	1.4	39,990	40,540	1.4	69,560	70,530	1.4
32	14,380	14,580	1.4	41,020	41,590	1.4	69,560	70,530	1.4
33	14,490	14,690	1.4	41,300	41,870	1.4	69,560	70,530	1.4
34	14,490	14,690	1.4	41,300	41,870	1.4	69,560	70,530	1.4
35	14,490	14,690	1.4	41,300	41,870	1.4	69,560	70,530	1.4

(2) オフピーク定期券 (Suica時差通勤定期券)

営業 キロ	1 箇月			3 箇月			6 箇月		
	現行	改定	割引率	現行	改定	割引率	現行	改定	割引率
キロ	円	円	%	円	円	%	円	円	%
1	3,950	3,550	-10.1	11,270	10,140	-10.0	18,980	17,080	-10.0
2	3,950	3,550	-10.1	11,270	10,140	-10.0	18,980	17,080	-10.0
3	3,950	3,550	-10.1	11,270	10,140	-10.0	18,980	17,080	-10.0
4	4,940	4,440	-10.1	14,090	12,680	-10.0	23,710	21,330	-10.0
5	4,940	4,440	-10.1	14,090	12,680	-10.0	23,710	21,330	-10.0
6	4,940	4,440	-10.1	14,090	12,680	-10.0	23,710	21,330	-10.0
7	5,270	4,740	-10.1	15,010	13,500	-10.1	25,290	22,760	-10.0
8	5,270	4,740	-10.1	15,010	13,500	-10.1	25,290	22,760	-10.0
9	5,270	4,740	-10.1	15,010	13,500	-10.1	25,290	22,760	-10.0
10	5,270	4,740	-10.1	15,010	13,500	-10.1	25,290	22,760	-10.0
11	5,930	5,330	-10.1	16,900	15,210	-10.0	28,460	25,610	-10.0
12	5,930	5,330	-10.1	16,900	15,210	-10.0	28,460	25,610	-10.0
13	5,930	5,330	-10.1	16,900	15,210	-10.0	28,460	25,610	-10.0
14	5,930	5,330	-10.1	16,900	15,210	-10.0	28,460	25,610	-10.0
15	5,930	5,330	-10.1	16,900	15,210	-10.0	28,460	25,610	-10.0
16	7,900	7,110	-10.0	22,540	20,280	-10.0	37,950	34,150	-10.0
17	7,900	7,110	-10.0	22,540	20,280	-10.0	37,950	34,150	-10.0
18	7,900	7,110	-10.0	22,540	20,280	-10.0	37,950	34,150	-10.0
19	7,900	7,110	-10.0	22,540	20,280	-10.0	37,950	34,150	-10.0
20	7,900	7,110	-10.0	22,540	20,280	-10.0	37,950	34,150	-10.0
21	10,210	9,180	-10.1	29,110	26,190	-10.0	49,000	44,100	-10.0
22	10,210	9,180	-10.1	29,110	26,190	-10.0	49,000	44,100	-10.0
23	10,210	9,180	-10.1	29,110	26,190	-10.0	49,000	44,100	-10.0
24	10,210	9,180	-10.1	29,110	26,190	-10.0	49,000	44,100	-10.0
25	10,210	9,180	-10.1	29,110	26,190	-10.0	49,000	44,100	-10.0
26	12,230	11,000	-10.1	34,890	31,400	-10.0	60,060	54,050	-10.0
27	12,520	11,260	-10.1	35,660	32,090	-10.0	60,060	54,050	-10.0
28	12,520	11,260	-10.1	35,660	32,090	-10.0	60,060	54,050	-10.0
29	12,520	11,260	-10.1	35,660	32,090	-10.0	60,060	54,050	-10.0
30	12,520	11,260	-10.1	35,660	32,090	-10.0	60,060	54,050	-10.0
31	14,030	12,620	-10.0	39,990	35,990	-10.0	69,560	62,600	-10.0
32	14,380	12,940	-10.0	41,020	36,910	-10.0	69,560	62,600	-10.0
33	14,490	13,040	-10.0	41,300	37,170	-10.0	69,560	62,600	-10.0
34	14,490	13,040	-10.0	41,300	37,170	-10.0	69,560	62,600	-10.0
35	14,490	13,040	-10.0	41,300	37,170	-10.0	69,560	62,600	-10.0

3. キロ別定期旅客運賃値上率表（東京付近の特定区間の通勤定期旅客運賃）

（1）通勤定期券

区間	1 箇月			3 箇月			6 箇月		
	現行	改定	値上率	現行	改定	値上率	現行	改定	値上率
	円	円	%	円	円	%	円	円	%
西船橋 ・ 東京	9,220	9,340	1.3	26,290	26,650	1.4	44,260	44,870	1.4
新橋 ・ 逗子	22,980	23,300	1.4	65,500	66,410	1.4	116,990	118,620	1.4
新橋 ・ 東逗子	22,980	23,300	1.4	65,500	66,410	1.4	116,990	118,620	1.4
新橋 ・ 田浦	22,980	23,300	1.4	65,500	66,410	1.4	116,990	118,620	1.4
新橋 ・ 横須賀	27,480	27,860	1.4	78,320	79,410	1.4	134,360	136,240	1.4
新橋 ・ 衣笠	27,480	27,860	1.4	78,320	79,410	1.4	134,360	136,240	1.4
新橋 ・ 久里浜	27,480	27,860	1.4	78,320	79,410	1.4	134,360	136,240	1.4
浜松町 ・ 逗子	22,960	23,280	1.4	65,420	66,330	1.4	116,990	118,620	1.4
浜松町 ・ 東逗子	22,960	23,280	1.4	65,420	66,330	1.4	116,990	118,620	1.4
浜松町 ・ 田浦	22,960	23,280	1.4	65,420	66,330	1.4	116,990	118,620	1.4
浜松町 ・ 横須賀	22,960	23,280	1.4	65,420	66,330	1.4	116,990	118,620	1.4
浜松町 ・ 衣笠	27,480	27,860	1.4	78,320	79,410	1.4	134,360	136,240	1.4
浜松町 ・ 久里浜	27,480	27,860	1.4	78,320	79,410	1.4	134,360	136,240	1.4
田町 ・ 逗子	22,960	23,280	1.4	65,420	66,330	1.4	116,990	118,620	1.4
田町 ・ 東逗子	22,960	23,280	1.4	65,420	66,330	1.4	116,990	118,620	1.4
田町 ・ 田浦	22,960	23,280	1.4	65,420	66,330	1.4	116,990	118,620	1.4
田町 ・ 横須賀	22,960	23,280	1.4	65,420	66,330	1.4	116,990	118,620	1.4
田町 ・ 衣笠	27,480	27,860	1.4	78,320	79,410	1.4	134,360	136,240	1.4
田町 ・ 久里浜	27,480	27,860	1.4	78,320	79,410	1.4	134,360	136,240	1.4
高輪グートウェイ ・ 東逗子	22,960	23,280	1.4	65,420	66,330	1.4	116,990	118,620	1.4
高輪グートウェイ ・ 田浦	22,960	23,280	1.4	65,420	66,330	1.4	116,990	118,620	1.4
高輪グートウェイ ・ 横須賀	22,960	23,280	1.4	65,420	66,330	1.4	116,990	118,620	1.4
高輪グートウェイ ・ 久里浜	27,480	27,860	1.4	78,320	79,410	1.4	134,360	136,240	1.4
品川 ・ 新子安	8,560	8,670	1.3	24,400	24,740	1.4	41,100	41,670	1.4
品川 ・ 東神奈川	8,560	8,670	1.3	24,400	24,740	1.4	41,100	41,670	1.4
品川 ・ 横浜	8,560	8,670	1.3	24,400	24,740	1.4	41,100	41,670	1.4
品川 ・ 鎌倉	21,500	21,800	1.4	61,270	62,120	1.4	104,330	105,790	1.4
品川 ・ 逗子	21,500	21,800	1.4	61,270	62,120	1.4	104,330	105,790	1.4
品川 ・ 東逗子	22,960	23,280	1.4	65,420	66,330	1.4	116,990	118,620	1.4
品川 ・ 田浦	22,960	23,280	1.4	65,420	66,330	1.4	116,990	118,620	1.4
品川 ・ 横須賀	22,960	23,280	1.4	65,420	66,330	1.4	116,990	118,620	1.4
品川 ・ 衣笠	22,980	23,300	1.4	65,500	66,410	1.4	116,990	118,620	1.4
品川 ・ 久里浜	27,480	27,860	1.4	78,320	79,410	1.4	134,360	136,240	1.4
大井町 ・ 新子安	8,560	8,670	1.3	24,400	24,740	1.4	41,100	41,670	1.4
大井町 ・ 東神奈川	8,560	8,670	1.3	24,400	24,740	1.4	41,100	41,670	1.4
大井町 ・ 横浜	8,560	8,670	1.3	24,400	24,740	1.4	41,100	41,670	1.4
大井町 ・ 逗子	21,500	21,800	1.4	61,270	62,120	1.4	104,330	105,790	1.4
大井町 ・ 田浦	22,960	23,280	1.4	65,420	66,330	1.4	116,990	118,620	1.4
大井町 ・ 横須賀	22,960	23,280	1.4	65,420	66,330	1.4	116,990	118,620	1.4
大井町 ・ 衣笠	22,980	23,300	1.4	65,500	66,410	1.4	116,990	118,620	1.4
大井町 ・ 久里浜	27,480	27,860	1.4	78,320	79,410	1.4	134,360	136,240	1.4
大森 ・ 東神奈川	8,560	8,670	1.3	24,400	24,740	1.4	41,100	41,670	1.4
大森 ・ 横浜	8,560	8,670	1.3	24,400	24,740	1.4	41,100	41,670	1.4
大森 ・ 横須賀	22,960	23,280	1.4	65,420	66,330	1.4	116,990	118,620	1.4
大森 ・ 衣笠	22,980	23,300	1.4	65,500	66,410	1.4	116,990	118,620	1.4
蒲田 ・ 衣笠	22,980	23,300	1.4	65,500	66,410	1.4	116,990	118,620	1.4
横浜 ・ 鎌倉	10,210	10,350	1.4	29,110	29,510	1.4	49,000	49,680	1.4

区間	1 箇月			3 箇月			6 箇月		
	現行	改定	値上率	現行	改定	値上率	現行	改定	値上率
	円	円	%	円	円	%	円	円	%
横浜 ・ 逗子	10,210	10,350	1.4	29,110	29,510	1.4	49,000	49,680	1.4
横浜 ・ 田浦	14,170	14,360	1.3	40,370	40,930	1.4	67,980	68,930	1.4
保土ヶ谷 ・ 逗子	10,210	10,350	1.4	29,110	29,510	1.4	49,000	49,680	1.4
西大井 ・ 新子安	8,560	8,670	1.3	24,400	24,740	1.4	41,100	41,670	1.4
西大井 ・ 東神奈川	8,560	8,670	1.3	24,400	24,740	1.4	41,100	41,670	1.4
西大井 ・ 横浜	8,560	8,670	1.3	24,400	24,740	1.4	41,100	41,670	1.4
西大井 ・ 逗子	21,500	21,800	1.4	61,270	62,120	1.4	104,330	105,790	1.4
西大井 ・ 田浦	22,960	23,280	1.4	65,420	66,330	1.4	116,990	118,620	1.4
西大井 ・ 横須賀	22,960	23,280	1.4	65,420	66,330	1.4	116,990	118,620	1.4
西大井 ・ 衣笠	22,980	23,300	1.4	65,500	66,410	1.4	116,990	118,620	1.4
武蔵小杉 ・ 衣笠	22,980	23,300	1.4	65,500	66,410	1.4	116,990	118,620	1.4
西大井 ・ 久里浜	27,480	27,860	1.4	78,320	79,410	1.4	134,360	136,240	1.4
大久保 ・ 豊田	14,490	14,690	1.4	41,300	41,870	1.4	69,560	70,530	1.4
大久保 ・ 八王子	14,490	14,690	1.4	41,300	41,870	1.4	69,560	70,530	1.4
大久保 ・ 西八王子	16,800	17,030	1.4	47,870	48,540	1.4	80,620	81,740	1.4
大久保 ・ 高尾	16,800	17,030	1.4	47,870	48,540	1.4	80,620	81,740	1.4
大久保 ・ 昭島	14,170	14,360	1.3	40,370	40,930	1.4	67,980	68,930	1.4
大久保 ・ 拝島	14,170	14,360	1.3	40,370	40,930	1.4	67,980	68,930	1.4
東中野 ・ 豊田	14,490	14,690	1.4	41,300	41,870	1.4	69,560	70,530	1.4
東中野 ・ 八王子	14,490	14,690	1.4	41,300	41,870	1.4	69,560	70,530	1.4
東中野 ・ 西八王子	16,800	17,030	1.4	47,870	48,540	1.4	80,620	81,740	1.4
東中野 ・ 高尾	16,800	17,030	1.4	47,870	48,540	1.4	80,620	81,740	1.4
東中野 ・ 拝島	14,170	14,360	1.3	40,370	40,930	1.4	67,980	68,930	1.4
中野 ・ 八王子	14,490	14,690	1.4	41,300	41,870	1.4	69,560	70,530	1.4
中野 ・ 西八王子	16,800	17,030	1.4	47,870	48,540	1.4	80,620	81,740	1.4
中野 ・ 高尾	16,800	17,030	1.4	47,870	48,540	1.4	80,620	81,740	1.4
高円寺 ・ 八王子	14,490	14,690	1.4	41,300	41,870	1.4	69,560	70,530	1.4
高円寺 ・ 高尾	16,800	17,030	1.4	47,870	48,540	1.4	80,620	81,740	1.4
阿佐ヶ谷 ・ 八王子	14,490	14,690	1.4	41,300	41,870	1.4	69,560	70,530	1.4
阿佐ヶ谷 ・ 高尾	16,800	17,030	1.4	47,870	48,540	1.4	80,620	81,740	1.4
新宿 ・ 日野	14,490	14,690	1.4	41,300	41,870	1.4	69,560	70,530	1.4
新宿 ・ 豊田	14,490	14,690	1.4	41,300	41,870	1.4	69,560	70,530	1.4
新宿 ・ 八王子	14,490	14,690	1.4	41,300	41,870	1.4	69,560	70,530	1.4
新宿 ・ 西八王子	16,800	17,030	1.4	47,870	48,540	1.4	80,620	81,740	1.4
新宿 ・ 高尾	16,800	17,030	1.4	47,870	48,540	1.4	80,620	81,740	1.4
新宿 ・ 中神	14,170	14,360	1.3	40,370	40,930	1.4	67,980	68,930	1.4
新宿 ・ 昭島	14,170	14,360	1.3	40,370	40,930	1.4	67,980	68,930	1.4
新宿 ・ 拝島	14,170	14,360	1.3	40,370	40,930	1.4	67,980	68,930	1.4
渋谷 ・ 新子安	11,850	12,010	1.4	33,790	34,260	1.4	56,910	57,700	1.4
渋谷 ・ 東神奈川	11,850	12,010	1.4	33,790	34,260	1.4	56,910	57,700	1.4
渋谷 ・ 横浜	11,850	12,010	1.4	33,790	34,260	1.4	56,910	57,700	1.4
渋谷 ・ 桜木町	14,170	14,360	1.3	40,370	40,930	1.4	67,980	68,930	1.4
渋谷 ・ 吉祥寺	6,580	6,670	1.4	18,760	19,020	1.4	31,620	32,060	1.4
恵比寿 ・ 東神奈川	11,850	12,010	1.4	33,790	34,260	1.4	56,910	57,700	1.4
恵比寿 ・ 横浜	11,850	12,010	1.4	33,790	34,260	1.4	56,910	57,700	1.4
目黒 ・ 横浜	11,850	12,010	1.4	33,790	34,260	1.4	56,910	57,700	1.4

(2) オフピーク定期券 (Suica時差通勤定期券)

区間	1 箇月			3 箇月			6 箇月		
	現行	改定	割引率	現行	改定	割引率	現行	改定	割引率
	円	円	%	円	円	%	円	円	%
西船橋 ・ 東京	9,220	8,290	-10.1	26,290	23,660	-10.0	44,260	39,830	-10.0
新橋 ・ 逗子	22,980	20,680	-10.0	65,500	58,950	-10.0	116,990	105,290	-10.0
新橋 ・ 東逗子	22,980	20,680	-10.0	65,500	58,950	-10.0	116,990	105,290	-10.0
新橋 ・ 田浦	22,980	20,680	-10.0	65,500	58,950	-10.0	116,990	105,290	-10.0
新橋 ・ 横須賀	27,480	24,730	-10.0	78,320	70,480	-10.0	134,360	120,920	-10.0
新橋 ・ 衣笠	27,480	24,730	-10.0	78,320	70,480	-10.0	134,360	120,920	-10.0
新橋 ・ 久里浜	27,480	24,730	-10.0	78,320	70,480	-10.0	134,360	120,920	-10.0
浜松町 ・ 逗子	22,960	20,660	-10.0	65,420	58,870	-10.0	116,990	105,290	-10.0
浜松町 ・ 東逗子	22,960	20,660	-10.0	65,420	58,870	-10.0	116,990	105,290	-10.0
浜松町 ・ 田浦	22,960	20,660	-10.0	65,420	58,870	-10.0	116,990	105,290	-10.0
浜松町 ・ 横須賀	22,960	20,660	-10.0	65,420	58,870	-10.0	116,990	105,290	-10.0
浜松町 ・ 衣笠	27,480	24,730	-10.0	78,320	70,480	-10.0	134,360	120,920	-10.0
浜松町 ・ 久里浜	27,480	24,730	-10.0	78,320	70,480	-10.0	134,360	120,920	-10.0
田町 ・ 逗子	22,960	20,660	-10.0	65,420	58,870	-10.0	116,990	105,290	-10.0
田町 ・ 東逗子	22,960	20,660	-10.0	65,420	58,870	-10.0	116,990	105,290	-10.0
田町 ・ 田浦	22,960	20,660	-10.0	65,420	58,870	-10.0	116,990	105,290	-10.0
田町 ・ 横須賀	22,960	20,660	-10.0	65,420	58,870	-10.0	116,990	105,290	-10.0
田町 ・ 衣笠	27,480	24,730	-10.0	78,320	70,480	-10.0	134,360	120,920	-10.0
田町 ・ 久里浜	27,480	24,730	-10.0	78,320	70,480	-10.0	134,360	120,920	-10.0
高輪グートウェイ ・ 東逗子	22,960	20,660	-10.0	65,420	58,870	-10.0	116,990	105,290	-10.0
高輪グートウェイ ・ 田浦	22,960	20,660	-10.0	65,420	58,870	-10.0	116,990	105,290	-10.0
高輪グートウェイ ・ 横須賀	22,960	20,660	-10.0	65,420	58,870	-10.0	116,990	105,290	-10.0
高輪グートウェイ ・ 久里浜	27,480	24,730	-10.0	78,320	70,480	-10.0	134,360	120,920	-10.0
品川 ・ 新子安	8,560	7,700	-10.0	24,400	21,960	-10.0	41,100	36,990	-10.0
品川 ・ 東神奈川	8,560	7,700	-10.0	24,400	21,960	-10.0	41,100	36,990	-10.0
品川 ・ 横浜	8,560	7,700	-10.0	24,400	21,960	-10.0	41,100	36,990	-10.0
品川 ・ 鎌倉	21,500	19,350	-10.0	61,270	55,140	-10.0	104,330	93,890	-10.0
品川 ・ 逗子	21,500	19,350	-10.0	61,270	55,140	-10.0	104,330	93,890	-10.0
品川 ・ 東逗子	22,960	20,660	-10.0	65,420	58,870	-10.0	116,990	105,290	-10.0
品川 ・ 田浦	22,960	20,660	-10.0	65,420	58,870	-10.0	116,990	105,290	-10.0
品川 ・ 横須賀	22,960	20,660	-10.0	65,420	58,870	-10.0	116,990	105,290	-10.0
品川 ・ 衣笠	22,980	20,680	-10.0	65,500	58,950	-10.0	116,990	105,290	-10.0
品川 ・ 久里浜	27,480	24,730	-10.0	78,320	70,480	-10.0	134,360	120,920	-10.0
大井町 ・ 新子安	8,560	7,700	-10.0	24,400	21,960	-10.0	41,100	36,990	-10.0
大井町 ・ 東神奈川	8,560	7,700	-10.0	24,400	21,960	-10.0	41,100	36,990	-10.0
大井町 ・ 横浜	8,560	7,700	-10.0	24,400	21,960	-10.0	41,100	36,990	-10.0
大井町 ・ 逗子	21,500	19,350	-10.0	61,270	55,140	-10.0	104,330	93,890	-10.0
大井町 ・ 田浦	22,960	20,660	-10.0	65,420	58,870	-10.0	116,990	105,290	-10.0
大井町 ・ 横須賀	22,960	20,660	-10.0	65,420	58,870	-10.0	116,990	105,290	-10.0
大井町 ・ 衣笠	22,980	20,680	-10.0	65,500	58,950	-10.0	116,990	105,290	-10.0
大井町 ・ 久里浜	27,480	24,730	-10.0	78,320	70,480	-10.0	134,360	120,920	-10.0
大森 ・ 東神奈川	8,560	7,700	-10.0	24,400	21,960	-10.0	41,100	36,990	-10.0
大森 ・ 横浜	8,560	7,700	-10.0	24,400	21,960	-10.0	41,100	36,990	-10.0
大森 ・ 横須賀	22,960	20,660	-10.0	65,420	58,870	-10.0	116,990	105,290	-10.0
大森 ・ 衣笠	22,980	20,680	-10.0	65,500	58,950	-10.0	116,990	105,290	-10.0
蒲田 ・ 衣笠	22,980	20,680	-10.0	65,500	58,950	-10.0	116,990	105,290	-10.0
横浜 ・ 鎌倉	10,210	9,180	-10.1	29,110	26,190	-10.0	49,000	44,100	-10.0

区間	1 箇月			3 箇月			6 箇月		
	現行	改定	割引率	現行	改定	割引率	現行	改定	割引率
	円	円	%	円	円	%	円	円	%
横浜 ・ 逗子	10,210	9,180	-10.1	29,110	26,190	-10.0	49,000	44,100	-10.0
横浜 ・ 田浦	14,170	12,750	-10.0	40,370	36,330	-10.0	67,980	61,180	-10.0
保土ヶ谷 ・ 逗子	10,210	9,180	-10.1	29,110	26,190	-10.0	49,000	44,100	-10.0
西大井 ・ 新子安	8,560	7,700	-10.0	24,400	21,960	-10.0	41,100	36,990	-10.0
西大井 ・ 東神奈川	8,560	7,700	-10.0	24,400	21,960	-10.0	41,100	36,990	-10.0
西大井 ・ 横浜	8,560	7,700	-10.0	24,400	21,960	-10.0	41,100	36,990	-10.0
西大井 ・ 逗子	21,500	19,350	-10.0	61,270	55,140	-10.0	104,330	93,890	-10.0
西大井 ・ 田浦	22,960	20,660	-10.0	65,420	58,870	-10.0	116,990	105,290	-10.0
西大井 ・ 横須賀	22,960	20,660	-10.0	65,420	58,870	-10.0	116,990	105,290	-10.0
西大井 ・ 衣笠	22,980	20,680	-10.0	65,500	58,950	-10.0	116,990	105,290	-10.0
武蔵小杉 ・ 衣笠	22,980	20,680	-10.0	65,500	58,950	-10.0	116,990	105,290	-10.0
西大井 ・ 久里浜	27,480	24,730	-10.0	78,320	70,480	-10.0	134,360	120,920	-10.0
大久保 ・ 豊田	14,490	13,040	-10.0	41,300	37,170	-10.0	69,560	62,600	-10.0
大久保 ・ 八王子	14,490	13,040	-10.0	41,300	37,170	-10.0	69,560	62,600	-10.0
大久保 ・ 西八王子	16,800	15,120	-10.0	47,870	43,080	-10.0	80,620	72,550	-10.0
大久保 ・ 高尾	16,800	15,120	-10.0	47,870	43,080	-10.0	80,620	72,550	-10.0
大久保 ・ 昭島	14,170	12,750	-10.0	40,370	36,330	-10.0	67,980	61,180	-10.0
大久保 ・ 拝島	14,170	12,750	-10.0	40,370	36,330	-10.0	67,980	61,180	-10.0
東中野 ・ 豊田	14,490	13,040	-10.0	41,300	37,170	-10.0	69,560	62,600	-10.0
東中野 ・ 八王子	14,490	13,040	-10.0	41,300	37,170	-10.0	69,560	62,600	-10.0
東中野 ・ 西八王子	16,800	15,120	-10.0	47,870	43,080	-10.0	80,620	72,550	-10.0
東中野 ・ 高尾	16,800	15,120	-10.0	47,870	43,080	-10.0	80,620	72,550	-10.0
東中野 ・ 拝島	14,170	12,750	-10.0	40,370	36,330	-10.0	67,980	61,180	-10.0
中野 ・ 八王子	14,490	13,040	-10.0	41,300	37,170	-10.0	69,560	62,600	-10.0
中野 ・ 西八王子	16,800	15,120	-10.0	47,870	43,080	-10.0	80,620	72,550	-10.0
中野 ・ 高尾	16,800	15,120	-10.0	47,870	43,080	-10.0	80,620	72,550	-10.0
高円寺 ・ 八王子	14,490	13,040	-10.0	41,300	37,170	-10.0	69,560	62,600	-10.0
高円寺 ・ 高尾	16,800	15,120	-10.0	47,870	43,080	-10.0	80,620	72,550	-10.0
阿佐ヶ谷 ・ 八王子	14,490	13,040	-10.0	41,300	37,170	-10.0	69,560	62,600	-10.0
阿佐ヶ谷 ・ 高尾	16,800	15,120	-10.0	47,870	43,080	-10.0	80,620	72,550	-10.0
新宿 ・ 日野	14,490	13,040	-10.0	41,300	37,170	-10.0	69,560	62,600	-10.0
新宿 ・ 豊田	14,490	13,040	-10.0	41,300	37,170	-10.0	69,560	62,600	-10.0
新宿 ・ 八王子	14,490	13,040	-10.0	41,300	37,170	-10.0	69,560	62,600	-10.0
新宿 ・ 西八王子	16,800	15,120	-10.0	47,870	43,080	-10.0	80,620	72,550	-10.0
新宿 ・ 高尾	16,800	15,120	-10.0	47,870	43,080	-10.0	80,620	72,550	-10.0
新宿 ・ 中神	14,170	12,750	-10.0	40,370	36,330	-10.0	67,980	61,180	-10.0
新宿 ・ 昭島	14,170	12,750	-10.0	40,370	36,330	-10.0	67,980	61,180	-10.0
新宿 ・ 拝島	14,170	12,750	-10.0	40,370	36,330	-10.0	67,980	61,180	-10.0
渋谷 ・ 新子安	11,850	10,660	-10.0	33,790	30,410	-10.0	56,910	51,210	-10.0
渋谷 ・ 東神奈川	11,850	10,660	-10.0	33,790	30,410	-10.0	56,910	51,210	-10.0
渋谷 ・ 横浜	11,850	10,660	-10.0	33,790	30,410	-10.0	56,910	51,210	-10.0
渋谷 ・ 桜木町	14,170	12,750	-10.0	40,370	36,330	-10.0	67,980	61,180	-10.0
渋谷 ・ 吉祥寺	6,580	5,920	-10.0	18,760	16,880	-10.0	31,620	28,450	-10.0
恵比寿 ・ 東神奈川	11,850	10,660	-10.0	33,790	30,410	-10.0	56,910	51,210	-10.0
恵比寿 ・ 横浜	11,850	10,660	-10.0	33,790	30,410	-10.0	56,910	51,210	-10.0
目黒 ・ 横浜	11,850	10,660	-10.0	33,790	30,410	-10.0	56,910	51,210	-10.0

割増及び割引となる運賃の改定率の根拠となる事項

事業者名：東日本旅客鉄道株式会社

(単位:億円)

		2023年度		2024年度		2025年度		合計		増収額	増収率 (B-A)/A×100
		現行	改定	現行	改定	現行	改定	現行 (A)	改定 (B)		
旅客運 輸収入	定期外	0	9	0	13	0	13	0	35	35	
	定期	2,410	2,403	2,488	2,474	2,488	2,474	7,386	7,351	▲ 35	
	通勤旅客定期	2,410	2,088	2,488	2,089	2,488	2,089	7,386	6,266	▲ 1,120	
	オフピーク定期券	0	315	0	385	0	385	0	1,085	1,085	
合 計		2,410	2,412	2,488	2,487	2,488	2,487	7,386	7,386	▲ 0	▲ 0.0%

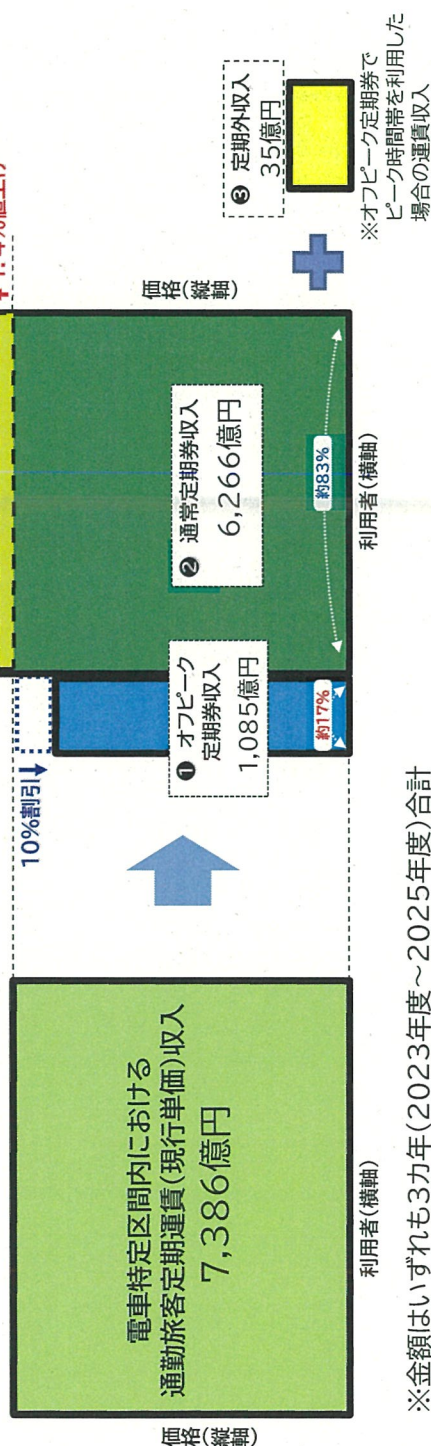
※いずれも実施区間・期間の範囲内にかかるもののみを算出して記載(税抜)
※定期外についてはオフピーク定期券保有者がピーク時間帯に乗車する場合について記載

現行運賃単価収入

オフピーク定期券導入後

① 1,085億円 + ② 26,266億円 + ③ 35億円 = 7,386億円

↑ 1.4%値上げ



※金額はいずれも3カ年(2023年度～2025年度)合計

達成しようとする目標及び効果検証の方法

①達成しようとする目標

○東京の電車特定区間内完結となるすべての通勤定期券の発売枚数のうち、オフピーク定期券の発売枚数が約17%を占めること（目標数値は、2022年3月に当社が実施した調査結果に基づき推計したもの）

○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

②効果検証の方法

○増収とならない検証

以下の収入を合算したものが現行の運賃水準により算出した収入を上回らないことを検証する。

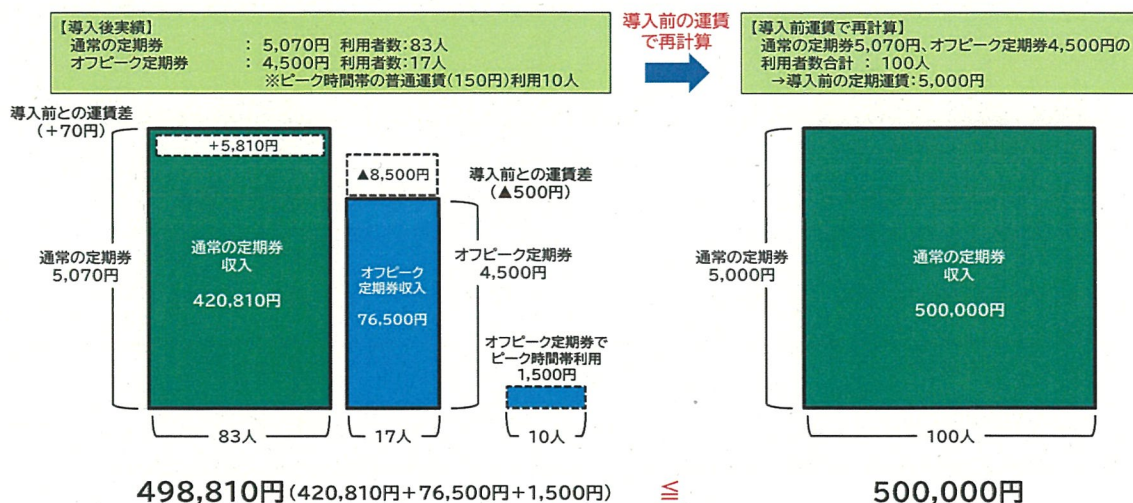
- ・オフピーク定期券の定期収入
- ・オフピーク定期券の利用者がピーク時間帯を利用した場合の定期外収入
- ・通常の定期券の定期収入

○シフト効果の検証

オフピーク定期券の効果判定については、①通常の定期券の購入を継続した利用者と②オフピーク定期券に切り替えた利用者について、それぞれピーク時間帯に入場した割合の変化を測定し、その効果を検証する。

（例）増収とならない検証

前提：【導入前】定期券5,000円 → 【導入後】通常の定期券5,070円 オフピーク定期券4,500円

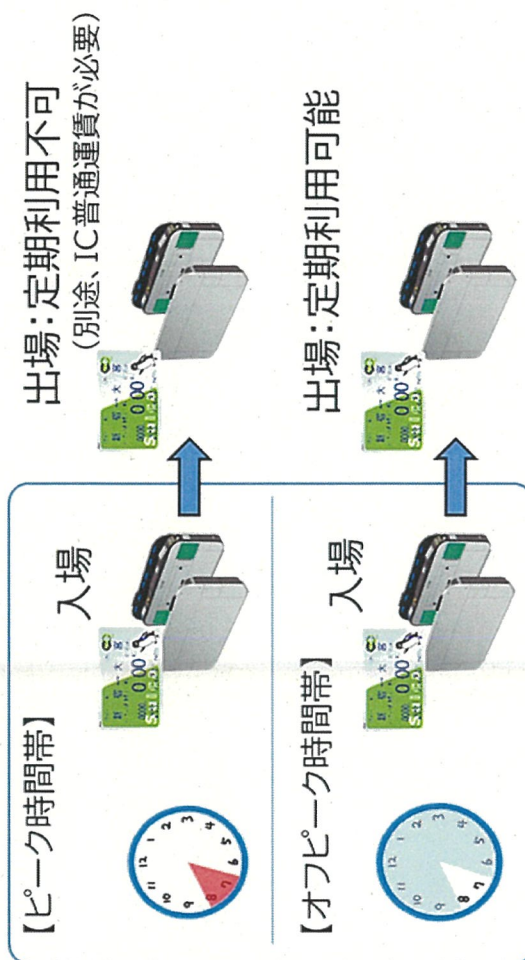


(参考)オフピーク定期券とは

オフピーク定期券

- ・ 平日朝のピーク時間帯以外は、定期券として利用可能
- ・ ピーク時間帯に利用するときは、IC普通運賃が必要
- ・ 通常の定期券より割安

※利用時間の判定は入場時に実施



通常の定期券

- ・ 現在の定期券同様、終日利用可能
- ・ 現在より若干値上げ

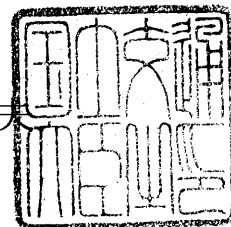




国鉄事第 3 4 9 号
令和 4 年 9 月 2 1 日

運輸審議会
会長 牧 満 殿

国土交通大臣
齊 藤 鉄 夫



諮 問 書

鉄道事業法第 6 4 条の 2 の規定により、下記申請に係る処分に関し諮問する。

記

2022 年 9 月 16 日付け本 MB 第 250 号による東日本旅客鉄道株式会社からの鉄道事業の旅客の運賃の上限変更の認可について（別紙）

以上

(別 紙)

事案の種類	申請事業者	事 案 の 内 容			
鉄道の旅客 運賃の上限 変更認可	東日本旅客 鉄道株式会 社	すべての運賃に消費税及び地方消費税（１０％）を含んだ以下の額を上限額とする。ただし、免税の運賃は消費税及び地方消費税を含んだ運賃に１１０分の１００を乗じ、１円未満の端数を１円単位に切り上げた額とする。			
		通勤定期旅客運賃			
		① 電車特定区間のみを乗車する場合 現行の運賃を次のとおり変更する。			
		営業キロ	１ 箇 月	３ 箇 月	６ 箇 月
		1	4,000 円	11,420 円	19,240 円
		2	4,000 円	11,420 円	19,240 円
		3	4,000 円	11,420 円	19,240 円
		4	5,000 円	14,280 円	24,040 円
		5	5,000 円	14,280 円	24,040 円
		6	5,000 円	14,280 円	24,040 円
		7	5,340 円	15,220 円	25,640 円
		8	5,340 円	15,220 円	25,640 円
		9	5,340 円	15,220 円	25,640 円
		10	5,340 円	15,220 円	25,640 円
		11	6,670 円	19,020 円	32,060 円
		12	6,670 円	19,020 円	32,060 円
		13	6,670 円	19,020 円	32,060 円
		14	6,670 円	19,020 円	32,060 円
		15	6,670 円	19,020 円	32,060 円
		16	9,340 円	26,650 円	44,870 円
		17	9,340 円	26,650 円	44,870 円
		18	9,340 円	26,650 円	44,870 円
		19	9,340 円	26,650 円	44,870 円
		20	9,340 円	26,650 円	44,870 円
		21	12,010 円	34,260 円	57,700 円
		22	12,010 円	34,260 円	57,700 円
		23	12,010 円	34,260 円	57,700 円
		24	12,010 円	34,260 円	57,700 円
		25	12,010 円	34,260 円	57,700 円
		26	14,090 円	40,190 円	68,930 円
27	14,360 円	40,930 円	68,930 円		
28	14,360 円	40,930 円	68,930 円		

			29	14,360 円	40,930 円	68,930 円
			30	14,360 円	40,930 円	68,930 円
			31	16,330 円	46,580 円	81,740 円
			32	16,780 円	47,840 円	81,740 円
			33	17,030 円	48,540 円	81,740 円
			34	17,030 円	48,540 円	81,740 円
			35	17,030 円	48,540 円	81,740 円
			36	18,470 円	52,660 円	94,570 円
			37	18,910 円	53,900 円	94,570 円
			38	19,280 円	54,950 円	94,570 円
			39	19,630 円	55,940 円	94,570 円
			40	19,700 円	56,150 円	94,570 円
			41	20,520 円	58,500 円	105,790 円
			42	20,830 円	59,410 円	105,790 円
			43	21,140 円	60,270 円	105,790 円
			44	21,580 円	61,520 円	105,790 円
			45	21,900 円	62,430 円	105,790 円
			46	21,960 円	62,630 円	118,620 円
			47	22,250 円	63,440 円	118,620 円
			48	22,610 円	64,440 円	118,620 円
			49	22,900 円	65,260 円	118,620 円
			50	23,200 円	66,120 円	118,620 円
			51	23,700 円	67,540 円	127,970 円
			52	24,150 円	68,860 円	130,440 円
			53	24,530 円	69,920 円	132,470 円
			54	25,050 円	71,380 円	136,240 円
			55	25,450 円	72,520 円	136,240 円
			56	25,890 円	73,800 円	136,240 円
			57	26,280 円	74,900 円	136,240 円
			58	26,780 円	76,360 円	136,240 円
			59	27,180 円	77,460 円	136,240 円
			60	27,620 円	78,730 円	136,240 円
			61	27,990 円	79,810 円	151,240 円
			62	28,410 円	80,960 円	153,390 円
			63	28,870 円	82,290 円	155,920 円
			64	29,270 円	83,440 円	158,090 円
			65	29,810 円	84,970 円	160,290 円
			66	30,190 円	86,090 円	160,290 円

			67	30,610 円	87,240 円	160,290 円
			68	31,080 円	88,590 円	160,290 円
			69	31,550 円	89,910 円	160,290 円
			70	32,020 円	91,240 円	160,290 円
			71	32,280 円	92,000 円	174,310 円
			72	32,820 円	93,560 円	177,270 円
			73	33,200 円	94,630 円	179,310 円
			74	33,680 円	95,980 円	181,830 円
			75	34,030 円	97,000 円	184,330 円
			76	34,570 円	98,570 円	184,330 円
			77	34,970 円	99,680 円	184,330 円
			78	35,420 円	100,980 円	184,330 円
			79	35,880 円	102,290 円	184,330 円
			80	36,340 円	103,590 円	184,330 円
			81	36,990 円	105,410 円	199,750 円
			82	37,420 円	106,660 円	202,100 円
			83	37,850 円	107,900 円	204,430 円
			84	38,290 円	109,160 円	206,840 円
			85	38,810 円	110,620 円	209,980 円
			86	39,260 円	111,870 円	209,980 円
			87	39,690 円	113,130 円	209,980 円
			88	40,130 円	114,360 円	209,980 円
			89	40,560 円	115,610 円	209,980 円
			90	40,990 円	116,840 円	209,980 円
			91	41,350 円	117,860 円	223,300 円
			92	41,840 円	119,250 円	225,950 円
			93	42,230 円	120,340 円	228,000 円
			94	42,710 円	121,770 円	230,710 円
			95	43,090 円	122,850 円	234,020 円
			96	43,580 円	124,230 円	234,020 円
			97	44,070 円	125,640 円	234,020 円
			98	44,470 円	126,750 円	234,020 円
			99	44,950 円	128,100 円	234,020 円
			100	45,440 円	129,500 円	234,020 円
		② 山手線等のみを乗車する場合 現行の運賃を次のとおり変更する。				
			営業キロ	1 箇所	3 箇所	6 箇所
			1	4,000 円	11,420 円	19,240 円

			2	4,000 円	11,420 円	19,240 円
			3	4,000 円	11,420 円	19,240 円
			4	5,000 円	14,280 円	24,040 円
			5	5,000 円	14,280 円	24,040 円
			6	5,000 円	14,280 円	24,040 円
			7	5,340 円	15,220 円	25,640 円
			8	5,340 円	15,220 円	25,640 円
			9	5,340 円	15,220 円	25,640 円
			10	5,340 円	15,220 円	25,640 円
			11	6,010 円	17,130 円	28,850 円
			12	6,010 円	17,130 円	28,850 円
			13	6,010 円	17,130 円	28,850 円
			14	6,010 円	17,130 円	28,850 円
			15	6,010 円	17,130 円	28,850 円
			16	8,010 円	22,850 円	38,480 円
			17	8,010 円	22,850 円	38,480 円
			18	8,010 円	22,850 円	38,480 円
			19	8,010 円	22,850 円	38,480 円
			20	8,010 円	22,850 円	38,480 円
			21	10,350 円	29,510 円	49,680 円
			22	10,350 円	29,510 円	49,680 円
			23	10,350 円	29,510 円	49,680 円
			24	10,350 円	29,510 円	49,680 円
			25	10,350 円	29,510 円	49,680 円
			26	12,400 円	35,370 円	60,900 円
			27	12,690 円	36,150 円	60,900 円
			28	12,690 円	36,150 円	60,900 円
			29	12,690 円	36,150 円	60,900 円
			30	12,690 円	36,150 円	60,900 円
			31	14,220 円	40,540 円	70,530 円
			32	14,580 円	41,590 円	70,530 円
			33	14,690 円	41,870 円	70,530 円
			34	14,690 円	41,870 円	70,530 円
			35	14,690 円	41,870 円	70,530 円

国 運 審 第 5 4 号
令和 4 年 1 2 月 1 5 日

国土交通大臣 齊藤 鉄夫 殿

運輸審議会会長 堀川 義弘

答 申 書

東日本旅客鉄道株式会社からの鉄道の
旅客運賃の上限変更の認可申請について

令 4 第 3 0 0 2 号

令和 4 年 9 月 2 1 日付け国鉄事第 3 4 9 号をもって諮問された上記の
事案については、令和 4 年 1 1 月 1 7 日東京都において公聴会を開催し、
審議した結果、次のとおり答申する。

主 文

東日本旅客鉄道株式会社からの申請に係る鉄道の旅客運賃の変更については、期限に係る条件を付した上で、別紙に掲げる額を上限として認可することが適当である。

理 由

1. 申請者は、昭和62年の設立以来、主に関東・東北・上信越エリアにおいて、都市圏輸送や都市間輸送、地域輸送など多様な輸送サービスを提供してきている。中でも首都圏における都市圏輸送については、会社発足当時より、利用者が集中する朝の通勤時間帯を中心とした混雑緩和が重要な経営課題の一つとなっており、ピーク時間帯の輸送力の増強に継続的に取り組んできた結果、朝のピーク時間帯の混雑率（首都圏において申請者が運行する主要17線区22区間に係るピーク1時間の平均混雑率をいう。以下同じ。）は会社発足当時の238%から平成30年度には165%と大幅に低下している。

一方、令和2年当初からの新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う緊急事態宣言の発出等により、外出自粛やテレワークの浸透等から行動様式の変容がみられ、輸送人員は大幅に減少し、その影響が最も大きかった令和2年度には、朝のピーク時間帯の混雑率は102%にまで低下した。

申請者は、今後の通勤需要について、新型コロナウイルス感染症拡大前の水準までは至らないものの、一定程度は輸送人員も回復し、それに伴って混雑率も再び上昇することを見込むとともに、利用者のいわゆる「3密」回避や、混雑緩和へのニーズが高まっている状況としている。

これらを踏まえ、申請者は、ソフト面からの新たな混雑緩和対策についても検討することとなった。この検討の結果、申請者においては、首都圏において、平日朝のピーク時間帯以外の時間帯において割安に利用できる通勤定期乗車券（以下「オフピーク定期券」という。）を

導入するとともに、ピーク時間帯も含めた全時間帯で利用可能な通勤定期乗車券（以下「通常定期券」という。）については、全体として増収とならないと想定される範囲において運賃を改定することで、ピーク時間帯に集中する通勤需要を分散させ、混雑の緩和と利用者の利便向上を図るべく、通常定期券について旅客運賃の上限変更認可を申請したものである。

2. 国土交通大臣は、鉄道運送事業者からの旅客運賃の上限の変更の認可にあたっては、鉄道事業法（以下「法」という。）第16条第2項に基づき、当該旅客運賃の上限による総収入が、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確認の上、法第16条第1項の認可をするものとされている。

また、鉄道事業者が旅客需要の平準化等による利用者利便の向上を目的に、運賃の上限を変更した上で、運賃収入を増加させないことを前提に、変動運賃制を実施する場合における法第16条第2項の運用方針として、「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ついて」（令和4年9月14日付鉄道局鉄道事業課長通達。以下「処理方針」という。）が発出されている。本処理方針においては、総括原価が平年度において変化しないものと取り扱うとともに、運賃収入が増加しないことを「適切な方法で比較及び検証を行う」ことで、法第16条第2項の要件を充たすとみなすこととされている。

3. 当審議会は、本事案の審議にあたり、公聴会を開催し申請者の陳述及び一般公述人の公述を聴取したほか、当審議会に提出された資料、所管局から聴取した説明等に基づいて検討を行った。その結果は、次のとおりである。

まず、処理方針は、「第2次交通政策基本計画」（令和3年5月28日）や、交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会中間とりまとめ（令和4年7月26日。以下「中間とりまとめ」という。）を踏まえて、現行制度の運用の改

善・工夫の観点から発出されたものであり、認可に当たって期限等必要な条件を付すことや、利用者利益の保護にも十分配慮することを求めるなど、その内容についても一定の合理性を有するものであると認められる。

また、平年度（原価計算期間）である令和５年度から令和７年度までの３年間の総収入は、オフピーク定期券の導入（現行に比較して１０％割引）による減収額が１２０億円と見込まれるのに対し、通常定期券の上限運賃改定による増収額が８５億円、オフピーク定期券所持者によるピーク時間帯の利用による普通旅客運賃の収入額が３５億円と見込まれるため、申請者の運賃収入額は増加しないと推定される。

- ４．また、今後の通勤需要やオフピーク定期券の需要見通し及び通常定期券からのシフト効果については、申請者が所管局の指導・助言を受けつつ、企業や利用者を対象として実施した市場調査（令和４年３月）等を踏まえたものである。さらに、通常定期券の上限運賃改定等による増収想定についても、運賃改定時に改定に先立って乗車券を購入するいわゆる「先買い」等の短期的な増減収要素を含め、過去の乗車券の発売実績等を踏まえて検証を行っており、一定の合理性が認められる。

これらに鑑みれば、本申請は処理方針に掲げる要件を充足しているといえ、本件申請は上記２．の認可基準に適合するものと認められる。

したがって、法第１６条第１項に基づき、国土交通大臣が本件申請を認可することは適当であると認める。

- ５．ただし、オフピーク定期券の導入は、過去に類例のない取組であり、かつ、上記３．の収入見込については、複数の前提条件で構成された想定に基づいているため、想定された収入と実績が大きく乖離する可能性がある。このため、国土交通大臣は、当該認可にあたっては、期限に係る条件を付すことが適当である。

要望事項

主文及び理由 5. に記載した条件の設定にあたっては、国土交通大臣は、法第 54 条第 1 項及び第 2 項並びに処理方針の規定も踏まえ、適切なものとなるよう検討されたい。

また、通常定期券の上限運賃改定にあたって、勤務条件等によりオフピーク定期券を購入できない利用者やその勤務先からも理解が得られるよう制度の趣旨等を丁寧に説明すること、オフピーク定期券の導入にあたっては、利用者や勤務先に対して購入にあたってのデメリットも含めて積極的な周知を行うこと、オフピーク定期券導入後の増収の有無や混雑緩和の状況に係る検証を適切に実施することについて、東日本旅客鉄道株式会社に、指導・助言されたい。

加えて、上記検証結果及び当該検証結果を踏まえた同社及び国土交通省の対応について、当審議会に適切に報告されたい。その際、国土交通省においては、運賃・料金制度に関し、中間とりまとめにおいて指摘された「現行制度そのものの見直し」の議論も踏まえ、対応を進められたい。

別紙

すべての運賃に消費税及び地方消費税（１０％）を含んだ以下の額を上限額とする。ただし、免税の運賃は消費税及び地方消費税を含んだ運賃に１１０分の１００を乗じ、１円未満の端数を１円単位に切り上げた額とする。

通勤定期旅客運賃

① 電車特定区間のみを乗車する場合

現行の運賃を次のとおり変更する。

営業キロ	１箇月	３箇月	６箇月
１	４,０００ 円	１１,４２０ 円	１９,２４０ 円
２	４,０００ 円	１１,４２０ 円	１９,２４０ 円
３	４,０００ 円	１１,４２０ 円	１９,２４０ 円
４	５,０００ 円	１４,２８０ 円	２４,０４０ 円
５	５,０００ 円	１４,２８０ 円	２４,０４０ 円
６	５,０００ 円	１４,２８０ 円	２４,０４０ 円
７	５,３４０ 円	１５,２２０ 円	２５,６４０ 円
８	５,３４０ 円	１５,２２０ 円	２５,６４０ 円
９	５,３４０ 円	１５,２２０ 円	２５,６４０ 円
１０	５,３４０ 円	１５,２２０ 円	２５,６４０ 円
１１	６,６７０ 円	１９,０２０ 円	３２,０６０ 円
１２	６,６７０ 円	１９,０２０ 円	３２,０６０ 円
１３	６,６７０ 円	１９,０２０ 円	３２,０６０ 円
１４	６,６７０ 円	１９,０２０ 円	３２,０６０ 円

1 5	6, 670 円	19, 020 円	32, 060 円
1 6	9, 340 円	26, 650 円	44, 870 円
1 7	9, 340 円	26, 650 円	44, 870 円
1 8	9, 340 円	26, 650 円	44, 870 円
1 9	9, 340 円	26, 650 円	44, 870 円
2 0	9, 340 円	26, 650 円	44, 870 円
2 1	12, 010 円	34, 260 円	57, 700 円
2 2	12, 010 円	34, 260 円	57, 700 円
2 3	12, 010 円	34, 260 円	57, 700 円
2 4	12, 010 円	34, 260 円	57, 700 円
2 5	12, 010 円	34, 260 円	57, 700 円
2 6	14, 090 円	40, 190 円	68, 930 円
2 7	14, 360 円	40, 930 円	68, 930 円
2 8	14, 360 円	40, 930 円	68, 930 円
2 9	14, 360 円	40, 930 円	68, 930 円
3 0	14, 360 円	40, 930 円	68, 930 円
3 1	16, 330 円	46, 580 円	81, 740 円
3 2	16, 780 円	47, 840 円	81, 740 円
3 3	17, 030 円	48, 540 円	81, 740 円
3 4	17, 030 円	48, 540 円	81, 740 円
3 5	17, 030 円	48, 540 円	81, 740 円

3 6	18,470 円	52,660 円	94,570 円
3 7	18,910 円	53,900 円	94,570 円
3 8	19,280 円	54,950 円	94,570 円
3 9	19,630 円	55,940 円	94,570 円
4 0	19,700 円	56,150 円	94,570 円
4 1	20,520 円	58,500 円	105,790 円
4 2	20,830 円	59,410 円	105,790 円
4 3	21,140 円	60,270 円	105,790 円
4 4	21,580 円	61,520 円	105,790 円
4 5	21,900 円	62,430 円	105,790 円
4 6	21,960 円	62,630 円	118,620 円
4 7	22,250 円	63,440 円	118,620 円
4 8	22,610 円	64,440 円	118,620 円
4 9	22,900 円	65,260 円	118,620 円
5 0	23,200 円	66,120 円	118,620 円
5 1	23,700 円	67,540 円	127,970 円
5 2	24,150 円	68,860 円	130,440 円
5 3	24,530 円	69,920 円	132,470 円
5 4	25,050 円	71,380 円	136,240 円
5 5	25,450 円	72,520 円	136,240 円
5 6	25,890 円	73,800 円	136,240 円

5 7	26, 280 円	74, 900 円	136, 240 円
5 8	26, 780 円	76, 360 円	136, 240 円
5 9	27, 180 円	77, 460 円	136, 240 円
6 0	27, 620 円	78, 730 円	136, 240 円
6 1	27, 990 円	79, 810 円	151, 240 円
6 2	28, 410 円	80, 960 円	153, 390 円
6 3	28, 870 円	82, 290 円	155, 920 円
6 4	29, 270 円	83, 440 円	158, 090 円
6 5	29, 810 円	84, 970 円	160, 290 円
6 6	30, 190 円	86, 090 円	160, 290 円
6 7	30, 610 円	87, 240 円	160, 290 円
6 8	31, 080 円	88, 590 円	160, 290 円
6 9	31, 550 円	89, 910 円	160, 290 円
7 0	32, 020 円	91, 240 円	160, 290 円
7 1	32, 280 円	92, 000 円	174, 310 円
7 2	32, 820 円	93, 560 円	177, 270 円
7 3	33, 200 円	94, 630 円	179, 310 円
7 4	33, 680 円	95, 980 円	181, 830 円
7 5	34, 030 円	97, 000 円	184, 330 円
7 6	34, 570 円	98, 570 円	184, 330 円
7 7	34, 970 円	99, 680 円	184, 330 円

7 8	35,420 円	100,980 円	184,330 円
7 9	35,880 円	102,290 円	184,330 円
8 0	36,340 円	103,590 円	184,330 円
8 1	36,990 円	105,410 円	199,750 円
8 2	37,420 円	106,660 円	202,100 円
8 3	37,850 円	107,900 円	204,430 円
8 4	38,290 円	109,160 円	206,840 円
8 5	38,810 円	110,620 円	209,980 円
8 6	39,260 円	111,870 円	209,980 円
8 7	39,690 円	113,130 円	209,980 円
8 8	40,130 円	114,360 円	209,980 円
8 9	40,560 円	115,610 円	209,980 円
9 0	40,990 円	116,840 円	209,980 円
9 1	41,350 円	117,860 円	223,300 円
9 2	41,840 円	119,250 円	225,950 円
9 3	42,230 円	120,340 円	228,000 円
9 4	42,710 円	121,770 円	230,710 円
9 5	43,090 円	122,850 円	234,020 円
9 6	43,580 円	124,230 円	234,020 円
9 7	44,070 円	125,640 円	234,020 円
9 8	44,470 円	126,750 円	234,020 円

9 9	44,950 円	128,100 円	234,020 円
1 0 0	45,440 円	129,500 円	234,020 円

② 山手線等のみを乗車する場合

現行の運賃を次のとおり変更する。

営業キロ	1 箇月	3 箇月	6 箇月
1	4,000 円	11,420 円	19,240 円
2	4,000 円	11,420 円	19,240 円
3	4,000 円	11,420 円	19,240 円
4	5,000 円	14,280 円	24,040 円
5	5,000 円	14,280 円	24,040 円
6	5,000 円	14,280 円	24,040 円
7	5,340 円	15,220 円	25,640 円
8	5,340 円	15,220 円	25,640 円
9	5,340 円	15,220 円	25,640 円
1 0	5,340 円	15,220 円	25,640 円
1 1	6,010 円	17,130 円	28,850 円
1 2	6,010 円	17,130 円	28,850 円
1 3	6,010 円	17,130 円	28,850 円
1 4	6,010 円	17,130 円	28,850 円
1 5	6,010 円	17,130 円	28,850 円
1 6	8,010 円	22,850 円	38,480 円

1 7	8, 010 円	22, 850 円	38, 480 円
1 8	8, 010 円	22, 850 円	38, 480 円
1 9	8, 010 円	22, 850 円	38, 480 円
2 0	8, 010 円	22, 850 円	38, 480 円
2 1	10, 350 円	29, 510 円	49, 680 円
2 2	10, 350 円	29, 510 円	49, 680 円
2 3	10, 350 円	29, 510 円	49, 680 円
2 4	10, 350 円	29, 510 円	49, 680 円
2 5	10, 350 円	29, 510 円	49, 680 円
2 6	12, 400 円	35, 370 円	60, 900 円
2 7	12, 690 円	36, 150 円	60, 900 円
2 8	12, 690 円	36, 150 円	60, 900 円
2 9	12, 690 円	36, 150 円	60, 900 円
3 0	12, 690 円	36, 150 円	60, 900 円
3 1	14, 220 円	40, 540 円	70, 530 円
3 2	14, 580 円	41, 590 円	70, 530 円
3 3	14, 690 円	41, 870 円	70, 530 円
3 4	14, 690 円	41, 870 円	70, 530 円
3 5	14, 690 円	41, 870 円	70, 530 円

国鉄事第 5 4 6 号

認 可 書

東日本旅客鉄道株式会社

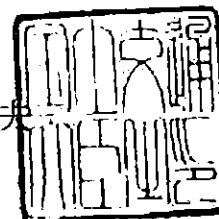
代表取締役社長 深 澤 祐 二 殿

令和 4 年 9 月 1 6 日付け本 MB 第 250 号で申請のあった鉄道事業の旅
客運賃の上限変更については、以下のとおり条件を付して、申請のとお
り認可する。

1. 本認可は、令和 8 年 3 月 3 1 日まで有効とする。
2. 有効期限後における本認可にかかる旅客運賃については、改めて有
効期限までに、鉄道事業法（昭和 6 1 年法律第 9 2 号）第 1 6 条第
1 項による国土交通大臣の認可を受けること。
3. 本認可にかかる旅客運賃の実施にあたっては、予め利用者等への十
分な周知を図ること。

令和 4 年 1 2 月 2 7 日

国土交通大臣 齊 藤 鉄 夫



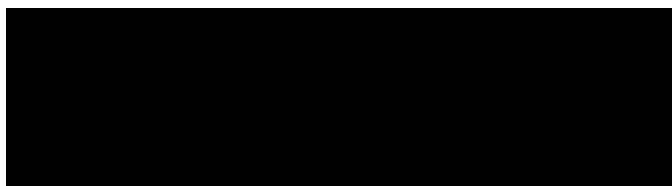
審 査 請 求 書

令和 4 年 1 2 月 2 7 日

国土交通大臣 斉藤 鉄夫 殿

審査請求人 小井土 直樹

- 1 審査請求人の氏名又は名称及び住所又は居所



- 2 審査請求に係る処分の内容

国土交通大臣が令和 4 年 1 2 月 2 7 日付けでした東日本旅客鉄道株式会社からの申請に対する旅客運賃上限変更認可処分

- 3 審査請求に係る処分があったことを知った日

令和 4 年 1 2 月 2 7 日

- 4 審査請求の趣旨及び理由

別紙の通り

- 5 処分庁の教示の有無及びその内容

無し

- 6 運輸審議会一般規則第 1 8 条第 1 項の規定に基づき、運輸審議会開催の公聴会の開催を希望する。

- 7 執行停止の申立て

別紙 2 の通り行政不服審査法 2 5 条 2 項に基づき執行停止の申立をする。

- 8 証拠資料

甲第 1 号証 Suica 定期券スクリーンショット

以 上

別紙 1

審査請求の趣旨

令和4年12月27日付けで国土交通大臣がした東日本旅客鉄道株式会社についての旅客運賃上限変更認可処分を取り消す。

審査請求の理由

1 処分の概要

東日本旅客鉄道株式会社（以下「申請者」という。）は、令和4年9月16日処分庁に対し東京の電車特定区間を対象として通勤定期運賃の上限運賃を約1.4%値上げする申請を行ない、運輸審議会における答申を経て、処分庁は令和4年12月27日申請者に対し旅客運賃上限変更認可処分（以下「本件処分」という。）をした。

2 審査請求人適格について

審査請求人は、通勤のため申請者が開設する東京の電車特定区間内である錦糸町・新橋間を利用するため、申請者から継続して6か月の通勤定期乗車券を申請者から購入している者（甲1）であり、違法な旅客運賃認可処分が行われ、違法に高額な旅客運賃設定がされれば、経済的負担能力いかんによっては当該鉄道を利用することが困難になり、日常生活の基盤を揺るがすような重大な損害が生じかねないところ運賃上限認可により継続的に鉄道利用のために審査請求人適格を有する。

3 処理方針が鉄道事業法第16条第2項に違反している通達であること

本件申請に先立ち、鉄道局鉄道事業課長は「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ついて」（令和4年9月14日付鉄道局鉄道事業課長通達。以下「処理方針」という。）を発出し、鉄道事業者（軌道経営者を含む。以下同じ。）が、旅客需要の平準化等による利用者利便の向上を目的に、運賃の上限を変更した上で、運賃収入を増加させないことを前提に、変更した上限の範囲内において割増の運賃と割引の運賃を組み合わせた設定（以下「変動運賃制」という。）を実施する場合は、総括原価については平年度において変化しないものとし、変動運賃制の実施により変更された運賃に基づき算出した運賃収入と、変動運賃制による変更が行われなかった場合の運賃に基づき算出した運賃収入を適切な方法で比較及び検証を行い、変動運賃制の実施によって運賃収入が増加しないことをもって、適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないとみなすものとし、「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」を適用しないとして本件処分もこの処理方針に基づきされたものである。

しかし、通達でさだめている「みなす」とは、法令用語上性質の異なる事柄を、他のある法律関係と同様に取り扱うこととするときに用いられる、法令適用上

の擬制であり、反対の事実を証明しても推認と異なりこれを覆すこともゆるされない効果を通達という国土交通省の内部規範で覆すことはそもそも許されないというべきである。

また、収入原価算定要領によれば、運賃収入は「上限運賃により収入額を算定する。なお、複数の上限運賃を決定する場合は、それぞれの上限運賃により収入額を算定する。」としてこの基準こそ鉄道事業法第16条第2項で規定する当該旅客運賃の上限による総収入が、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確認の上、法第16条第1項の認可をするものとされていることと整合するのに際し、処理方針は認可の対象外である割引運賃の実施を前提として収入額を算定しようとするものであり鉄道事業法第16条第2項と整合しないものである。

処理方針について、「第2次交通政策基本計画」（令和3年5月28日）や、交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会中間とりまとめ（令和4年7月26日。以下「中間とりまとめ」という。）を踏まえて、現行制度の運用の改善・工夫の観点から発出されたものであるとするが、現行法で認められる範囲を超えるものであり、違法または不当である。

処理方針はいわゆるレベニュー・キャップ制を部分的に導入することを前提としているが、明文の改正によらなければこれを行うことは許されないというべきである。実際、電気の託送料金制度を総括原価方式からレベニュー・キャップ制の変更に際しては電気事業法の改正（強靱かつ持続可能な電気供給体制の確立を図るための電気事業法等の一部を改正する法律（令和2年法律第49号による改正）がされている。

処理方針のもとでは、上限運賃認可後、任意に鉄道事業者は申請時に提出したオフピーク定期料金を廃止ないし割引率を縮減することができ、これを制約する法的担保は何ら存しない。申請者は、「変動運賃制の要件として『運賃を変動させることにより、運賃収入を増加させない範囲で旅客需要を変動させることなどを目的とするものを対象』としている。以上のことから、実施期間中にオフピーク定期券の廃止や割引率の変更を行うことは運輸収入を増加させることとなり、上記の要件を満たさなくなる恐れがあることから、鉄道事業者が任意に変更や廃止をすることは困難であると考えている。」としているが、上限運賃認可後に、鉄道事業者が事後的にオフピーク定期券の廃止又は割引率の縮減を行うために実施運賃変更届出を提出しても、変更後の上限運賃の範囲内であれば処分庁としてもこれを受理せざるを得ず、事後的に上限運賃変更認可を取り消すことも法的には困難というべきであるから、結局申請者の意思次第では、当初収入増加の目的をしないとしても、抜け穴的に厳格な総括原価の査定無くして結果的に運賃値上げによる収入の増加を図ることが可能となっており、上限

運賃認可制の審査を空洞化させるものといわざるを得ない。

また、オフピーク定期券の導入により、ピーク時のラッシュが緩和され、ピーク時の運転本数が減少されることにより、鉄道事業者のコストが削減されることにつながるのであるから、オフピーク定期券の導入により総括原価が変化しないという処理方針の前提において誤りがある。

さらに、申請者はコロナ時に終電繰上げ等を行なって、原価削減の方策をおこなっていることを踏まえると、改めて改訂後の上限運賃に基づく総収入が総括原価を超過していないかどうか審査を行なう必要性は否定できない。

申請者は令和5年3月実施予定のダイヤ改正で山手線の運転本数を1日35本減少させるなどとしており、処理方針にいう「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」を今後も継続的に行なうことが想定されており、この点からも本件申請において、申請者の総括原価を査定して審査する必要がある。

変動運賃制を導入するのであれば、オフピーク定期券運賃についても上限運賃認可の申請をすべきである。

4 認可にあたっての総収入の算定に合理性を欠くこと

本件認可に当たって、定期券収入はコロナ前の2019年度実績の80%を想定している。

しかし、2022年度当初に比べ、外国人観光客の導入や出張の再開、ツイッター社におけるリモートワークの原則廃止に代表されるように、コロナ下においては緊急避難的にテレワークの実施がされたが対面によるコミュニケーションの重要性が再認識される動きも見られ、列車の混雑度も上がるようになったことを踏まえると、通勤需要がコロナ前の80%に留まるとする予想には合理性があるとはいえない。

また、切り替え遅れの影響も1年程度と見込んでいるが、オフピーク定期券は全く新しい制度であり、給与規定の運用等の変更にはある程度の期間を要するといえ1年程度だけで定着するとは考えられず、しかも多くの企業は給与制度を定期昇給時の年1度に行なうことが多いことを踏まえれば、制度の円滑な導入には3年程度を要すると考えるのが自然であり、切り替え遅れによる増収額が10億円に留まるという試算にも合理性がない。

公聴会でも指摘したように、申請者はオフピーク定期券導入に当たって十分な広報を欠いているのであり、切り替え遅れによる増収が10億円に留まるという試算には無理がある。さらに、オフピーク定期券の割合が高まることは申請者側においてインセンティブがないことから、十分にその制度の広報がされない結果、利用率が17.8%より相当程度低くなる可能性も高く、結果的に増収になる蓋然性も高い。申請者は、通常定期券購入者に対してオフピーク利用者

対してJREポイントの付与を実施しているが、それがオフピーク定期券導入後も継続されるなら企業から通勤定期代を支給される労働者側においては、オフピーク定期券利用者であっても必ずしもオフピーク定期券利用による定期券代割引の経済的インセンティブが働かず、しかも他社はそのことを見越してオフピーク定期券導入に後ろ向きの姿勢を示していることを踏まえると、オフピーク定期券購入者が17.8%にいたる可能性は低くなることが想定される。

そもそもアンケート調査が現在よりもコロナの影響が大きい令和4年春におこなっており、この10か月間でも利用客の意識は大きく変化している。

また、先買いによる減収が1億円を想定しているとのことだが、消費税率アップの際に比べ必ずしも利用客のオフピーク定期券導入の意識が少なく、先買いによる減収は1億円には満たないと考えるのが合理的である。

さらに、オフピーク定期券の購入客については、距離別にも利用率の変化があることが想定されるのであって、例えば遠距離利用者は遠くから通勤するのでオフピーク定期券を利用しにくいとか、近距離利用客は比較的通勤時間帯をコントロールしやすいオフピーク定期券の利用率が高まるとかの分析を行なうべきであるが、一律どの距離でも17.2%利用するとの試算が合理的であるということもできない。

別紙 2

申立の趣旨

令和4年12月27日付けで国土交通大臣がした東日本旅客鉄道株式会社についての旅客運賃上限変更認可処分の効力を本審査請求の裁決が出るまで停止する。

申立の理由

審査請求の理由に記載のとおり、本件処分については少なくとも取消をすべき事由が有り、申請者が令和5年3月から定期運賃の値上げを開始することとしていることから、利用者の保護のために速やかに認可の効力を停止する必要がある。

また、審査請求人は値上げした定期料金の支払を求められることによる当該鉄道を利用することが困難になり、日常生活の基盤を揺るがすような重大な損害を避けるために緊急の必要があると認められるから、行政不服審査法第25条第4項により義務的に執行停止をしなければならない。

なお、執行停止しても公共の福祉に重大な影響を及ぼすおそれがあるとき、又は本案について理由がないとみえるときに該当しない。

甲第(号)正

国鉄事第 2 3 9 号

裁 決 書

審査請求人 小井土 直樹

処 分 庁 国土交通大臣

上記審査請求人が令和 4 年 1 2 月 2 7 日付けでした審査請求について、次のとおり裁決する。

主 文

本件審査請求を却下する。

事 案 の 概 要

- 1 鉄道局鉄道事業課長は、令和 4 年 9 月 1 4 日付けで、「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ついて」という通達（以下「処理方針通達」という。）を発出した。
- 2 東日本旅客鉄道株式会社（以下「本件会社」という。）は、令和 4 年 9 月 1 6 日付けで、国土交通大臣に対し、処理方針通達に沿った形での変動運賃制導入を理由として、鉄道事業法（昭和 6 1 年法律第 9 2 号。以下「法」という。）第 1 6 条第 1 項に基づく運賃上限変更認可申請をした。同大臣は、同年 1 2 月 2 7 日、有効期限を令和 8 年 8 月 3 1 日までとし、有効期限後は改めて認可を受けること、認可に係る旅客運賃の実施にあたっては、予め利用者等への十分な周知を図ることを条件として、上記申請のとおり認可をした（以下「本件認可」という。）。
- 3 審査請求人は、本件認可の取消しを求め、令和 4 年 1 2 月 2 7 日付けで審査請求をした。

審理関係人の主張の要旨

審査請求人は、本件審査請求の理由として、概ね以下のとおり主張している（令和4年12月27日付け審査請求書）。

審査請求人は、通勤定期運賃の上限運賃を値上げする対象となる区間の通勤定期券を購入しており、法律上保護された利益を有しているから、審査請求人適格を有する。

そして、処理方針通達は、法第16条第2項の趣旨を逸脱した違法又は不当な通達であり、本件認可も違法又は不当であること、また、本件認可にあたっての総収入の算出の前提条件等の算定方法に合理性を欠くことから、本件認可処分を取り消すことを請求する。

理 由

行政庁の処分について審査請求をすることができる者は、当該処分について不服申立てをする法律上の利益がある者、すなわち、当該処分により自己の権利若しくは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をいうと解すべきである。（最高裁昭和53年3月14日第三小法廷判決・民集32巻2号211頁参照）。

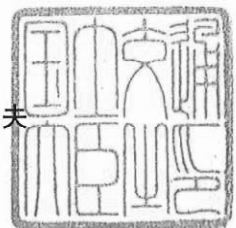
これを本件についてみると、審査請求人は、単に本件会社の鉄道の利用者であるというにすぎず、法第16条第1項の認可処分の取消しを求めるにつき法律上の利益を有する者に当たらないから、審査請求人適格がなく、本件審査請求は不適法であり、かつ、これを補正することができないことが明らかである。

よって、行政不服審査法第24条第2項、第45条第1項の規定により、主文のとおり裁決する。

なお、本件は、国土交通省設置法（以下「設置法」という。）第15条第3項の「運輸審議会が軽微なものと認めるもの」に該当するから（運輸審議会一般規則第13条、審査請求について運輸審議会一般規則第十三条の規定により運輸審議会が定める基準（昭和50年12月25日運審第503号）第2号）、運輸審議会に諮ることはせず、公聴会も開催しない（設置法第23条）。

令和5年7月7日

審査庁 国土交通大臣 齊藤 鉄夫



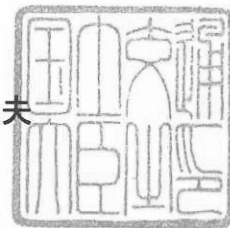
この裁決については、この裁決があったことを知った日の翌日から起算して6か月以内に、国を被告として（訴訟において国を代表する者は法務大臣となります。）、裁決の取消しの訴えを提起することができます。

ただし、この裁決の取消しの訴えにおいては、不服申立ての対象とした処分が違法であることを理由として、裁決の取消しを求めることはできません。

また、上記の期間が経過する前に、この裁決があった日の翌日から起算して1年を経過した場合は、裁決の取消しの訴えを提起することはできなくなります。なお、正当な理由があるときは、上記の期間やこの裁決があった日の翌日から起算して1年を経過した後であっても裁決の取消しの訴えを提起することが認められる場合があります。

小井土 直樹 殿

国土交通大臣 齊藤 鉄夫



執行停止申立てに対する決定について（通知）

令和 4 年 12 月 27 日付けをもって執行停止の申立てのあった東日本旅客鉄道株式会社からの申請に対する旅客運賃上限変更認可処分については、下記の理由により、その執行を停止しないこととしたので、通知します。

記

理由

審査請求人は、値上げした定期料金の支払を求められることにより、当該鉄道を利用することが困難になり、日常生活の基盤を揺るがすような重大な損害が生じるので、これを避けるために緊急の必要がある旨主張する。

行政庁の処分について審査請求をすることができる者は、当該処分について不服申立てをする法律上の利益がある者、すなわち、当該処分により自己の権利若しくは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をいうと解すべきである（最高裁昭和 53 年 3 月 14 日第三小法廷判決・民集 32 卷 2 号 211 頁参照）。

しかしながら、審査請求人は、単に鉄道の利用者であるというにすぎず、鉄道事業法第 16 条第 1 項の認可処分の取消しを求めるにつき法律上の利益を有する者に当たらないから、審査請求人適格がなく、審査請求人が申し立てた審査請求は不適法であり、かつ、これを補正することができないことが明らかであって、執行停止の必要があると認めることはできない。

よって、本件申立てには理由がないから、執行を停止しないこととする。

以上

副	本
---	---

訴 状

令和 6 年 1 月 1 0 日

東京地方裁判所 御中

原告 小井土 直樹

原告 小井土 直樹

〒 1 0 0 - 8 9 7 7

東京都千代田区霞が関 1 丁目 1 番 1 号

被告 国

同代表者法務大臣 小泉 龍司

〒 1 0 0 - 8 9 1 8

東京都千代田区霞が関 2 丁目 1 番 3 号

裁決行政庁 国土交通大臣 斉藤 鉄夫

裁決取消等請求事件

訴訟物の価額 金 1 6 0 万円

貼用印紙額 金 1 万 3 0 0 0 円

請求の趣旨

- 1 国土交通大臣が原告に対して令和 5 年 7 月 7 日した鉄道運賃上限変更認可処分に対する裁決（国鉄事第 2 3 9 号）を取り消す。
- 2 被告は原告に対し 2 0 万円及びこれに対する令和 5 年 7 月 7 日から支払済みまで年 3 % の割合による金員を支払え。
- 3 訴訟費用は被告の負担とする。
- 4 第 2 項について仮執行宣言

請求の原因

- 1 国土交通大臣は令和 4 年 1 2 月 2 7 日付で東日本旅客鉄道株式会社（以下

「JR 東日本」という。) に対し、令和 4 年 9 月 1 6 日付で申請のあったオフピーク運賃導入にかかる運賃上限変更認可申請を認可した。

2 原告は、本件認可の取り消しを求め、令和 4 年 1 2 月 2 7 日付で審査請求をし、あわせて運輸審議会における公聴会開催申請をしたところ、国土交通大臣は国土交通省設置法 1 5 条 2 項、鉄道事業法 6 4 条の 2 第 1 号で規定されている運輸審議会への諮問を経ないまま、原告について審査請求人適格がないとして、審査請求を却下し、原告は令和 5 年 7 月 1 1 日に裁決書謄本の送達を受けた。

3 原告は、通勤のため J R 東日本が開設する東京の電車特定区間内である錦糸町・新橋間を利用するため、処分時から現在まで J R 東日本から継続して 6 か月の通勤定期乗車券を購入している者（甲 4、6）であり、違法な旅客上限運賃認可処分が行われ、違法に高額な旅客運賃設定がされれば、経済的負担能力いかんによっては当該鉄道を利用することが困難になり、日常生活の基盤を揺るがすような重大な損害が生じかねないところ運賃上限認可により継続的に鉄道利用のために審査請求人適格を有する。

4 この点、東京地裁平成 2 5 年 3 月 2 6 日判決（判例タイムズ 1 4 1 5 号 2 1 4 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 7 3 条 3 号が、地方運輸局長が同法 1 6 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 1 6 条 1 項又は鉄道事業法 1 6 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 1 3 日第一小法廷判決・裁判集民事 1 5 6 号 4 9 9 頁）は、鉄道事業法が制定される前の地方鉄道法 2 1 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 1 6

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。

5 しかし、原裁判は、原告が審査請求人適格を有するにもかかわらず、本案審理にも入らず運輸審議会への諮問も経ず、独自の解釈により原告に審査請求適格がないとして原告の審査請求を却下した。

仮に、本件について却下裁判を行なうとしても、改正行政事件訴訟法において、前記東京地裁判決により原告適格を認めた事例もあることを踏まえると、国土交通省設置法15条3項の軽微な事案といえず、運輸審議会への諮問を経て裁判すべきものであった。

6 よって、原裁判は取消を免れない。

あわせて、原告は被告の違法な行為により、審査請求について本案審理を受ける手続的権利について侵害を受けたことから、その精神的損害を慰謝するために20万円を下回らない。

よって、請求の趣旨記載の判決を求める。

附属書類

- | | |
|----------|-----|
| 1 訴状副本 | 1 通 |
| 2 証拠説明書 | 2 通 |
| 3 甲号証各写し | 2 通 |

以 上

書記官送達
令和7年5月22日受領



令和7年5月22日判決言渡 同日原本領収 裁判所書記官

令和6年（行ウ）第4号 裁決取消等請求事件

口頭弁論終結日 令和7年3月6日

判 決



原 告 小 井 土 直 樹
東京都千代田区霞が関1丁目1番1号

被 告 国
同代表者法務大臣 鈴木 馨 祐
裁 決 行 政 庁 国 土 交 通 大 臣

中 野 洋 昌
同 指 定 代 理 人 小 川 翔 平
栗 原 明 宏
浪 岡 輝

主 文

- 1 国土交通大臣が令和5年7月7日付けで原告に対してした裁決（国鉄事
第239号）を取り消す。
- 2 原告のその余の請求を棄却する。
- 3 訴訟費用はこれを2分し、その1を原告の負担とし、その余は被告の負
担とする。

事 実 及 び 理 由

第1 請求

- 1 主文1項と同旨
- 2 被告は、原告に対し、20万円及びこれに対する令和5年7月7日から支払
済みまで年3%の割合による金員を支払え。

第2 事案の概要

原告は、国土交通大臣が東日本旅客鉄道株式会社（以下「ＪＲ東日本」という。）に対してした運賃上限変更認可処分について、その取消しを求めて審査請求をしたところ、国土交通大臣から、同審査請求は不適法であって補正することができないことが明らか（行政不服審査法２４条２項）であるとして、これを却下する判決を受けた。

本件は、原告が、①上記判決は違法であるとしてその取消しを求めるとともに、②国土交通大臣が上記判決をしたことは国家賠償法上も違法であるとして、被告に対し、同法１条１項に基づき、慰謝料２０万円及びこれに対する違法行為の日（上記判決の日）である令和５年７月７日から支払済みまで民法所定の年３％の割合による遅延損害金の支払を求める事案である。

１ 関係法令の定め

別紙１「関係法令の定め」に記載のとおり。

なお、同別紙中で定義した略称は、以下の本文においても同様に用いるものとする。

２ 前提事実（後掲各証拠により容易に認められる事実及び当裁判所に顕著な事実）

（１）ＪＲ東日本に対する運賃上限変更認可処分

ア ＪＲ東日本は、令和４年９月１６日付けで、国土交通大臣に対し、下記のとおり、変動運賃制（運賃の上限を変更した上で、運賃収入を増加させないことを前提に、変更した上限の範囲内において割増の運賃と割引の運賃を組み合わせた設定のこと。）を実施し、オフピーク定期券（混雑時間帯には利用することができない代わりに、通常定期券よりも割安に購入することができる定期券のこと。）を導入することを理由として、鉄道事業法１６条１項に基づく運賃上限変更認可申請（以下「本件認可申請」という。）をした（乙１）。

記

（ア）変更しようとする運賃を適用する路線 別紙２（１）のとおり

(イ) 変更しようとする運賃の上限の種類、額及び適用方法 別紙 2 (2) のとおり。

(ウ) 実施希望日・期間 令和 5 年 3 月から令和 8 年 3 月まで

イ 国土交通大臣は、令和 4 年 9 月 21 日付けで、運輸審議会に対し、本件認可申請について諮問をした (乙 18)。

ウ 運輸審議会は、令和 4 年 9 月 22 日、本件認可申請につき公聴会を開催することを職権で決定し、その後、公述の申込みをした J R 東日本及び原告を公述人に選定した (乙 2 の 1 の 1、19 の 1 ~ 3)。

J R 東日本及び原告は、同年 11 月 17 日、公聴会において公述等をした (乙 19 の 4 ~ 6)。

エ 運輸審議会は、令和 4 年 12 月 15 日、期限に係る条件を付した上で、本件認可申請を認めるべきである旨の答申をした (乙 3)。

オ 国土交通大臣は、令和 4 年 12 月 27 日、本件認可申請について、認可の有効期限を令和 8 年 3 月 31 日までとするなどの条件を付した上で、認可 (以下「本件認可」という。) をした (乙 20)。

(2) 原告による審査請求及びこれに対する裁決等

ア 原告は、令和 4 年 12 月 27 日付けで、国土交通大臣に対し、本件認可の取消し及び執行停止を求めて審査請求 (以下「本件審査請求」という。) をした。

原告は、本件審査請求に当たり、自分は別紙 2 (1) 記載の電車特定区間内の通勤定期券を購入している者であるから、審査請求人適格を有する旨主張し、その証拠書類として、J R 東日本が発行する通勤定期券の写し (モバイル S u i c a 上に表示された [REDACTED] の通勤定期券のスクリーンショットを印刷したもの。甲 4) を提出した。

(甲 2)

イ 国土交通大臣は、令和 5 年 7 月 7 日付けで、J R 東日本の鉄道の利用者

にすぎない原告には審査請求人適格がなく、本件審査請求は不適法であり、かつ、これを補正することができないことが明らかであるとして、行政不服審査法第2章第3節の審理手続（以下、単に「審理手続」という。）を経ることなく、同法24条2項及び45条1項の規定に基づき、本件審査請求を却下する旨の裁決（国鉄事第239号。以下「本件裁決」という。ただし、鉄道局長による専決によるもの。甲7）をした。

なお、国土交通大臣は、本件裁決が「運輸審議会が軽微なものと認めるもの」（国土交通省設置法15条3項）に該当することを理由に、運輸審議会への諮問をしなかった。

（甲1）

ウ 国土交通大臣は、令和5年7月7日付けで、本件認可について執行停止をしない旨の決定（国鉄事第240号）をした（乙23）。

エ 原告は、令和5年7月11日、本件裁決及び上記ウの決定の通知を受領した（乙22）。

（3）本件訴えの提起

原告は、令和6年1月10日、本件訴えを提起した（当裁判所に顕著な事実）。

3 争点

（1）請求1について

本件裁決の適法性（争点1）

（2）請求2について

国家賠償法上の違法行為及び損害の有無（争点2）

4 争点に関する当事者の主張

（1）争点1（本件裁決の適法性）

（被告の主張）

ア 「審査請求が不適法であって補正することができないことが明らかなと

き」(行政不服審査法24条2項)に該当すること

(7) 行政不服審査法24条2項にいう「審査請求が不適法であって補正することができないことが明らかなとき」とは、裁決行政庁において、審査請求書からして、審査請求が不適法であると判断され、かつ、その補正不能が明らかであるときをいうものである。

具体的には、審査請求書の記載の訂正等により適法な審査請求として扱う余地のない瑕疵、例えば、処分性や審査請求人適格の欠如等については、審理手続を開始し、不服に理由があるかどうかを判断する手続をする前提を欠くため、「審査請求が不適法であって補正することができないことが明らかなとき」に該当する。

(4) 鉄道事業法(昭和61年法律第92号)の制定に伴い廃止された地方鉄道法に基づく運賃変更認可処分の取消しの訴えについては、鉄道利用者の原告適格を否定した最高裁昭和60年(行ツ)41号平成元年4月13日第一小法廷判決・裁判集民事156号499頁(以下「近鉄特急最高裁判決」という。)が存在するところ、当該判断は、鉄道事業法の施行後もなお先例的意義を有するものであるから、運賃上限変更認可処分に係る審査請求人適格については、近鉄特急最高裁判決に従って判断すべきである。

近鉄特急最高裁判決に照らせば、JR東日本の鉄道利用者にすぎない原告は、本件審査請求に係る審査請求人適格を有しない。

したがって、本件審査請求は、「不適法であって補正することができないことが明らかなとき」に該当するから、審理手続を経ずに本件審査請求を却下した本件裁決の手続に瑕疵はない。

(ウ) 原告は、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に原告適格を認めた東京地裁平成22年(行ウ)第462号、同24年(行ウ)第384号同25年3月26日判決・判例時報220

9号79頁（以下「東京地裁平成25年判決」という。）に依拠して、審査請求人適格を有する旨主張する。

しかし、東京地裁平成25年判決は、鉄道事業者と鉄道利用者の関係は契約自由の原則が妥当する私人間の契約関係にとどまることや、鉄道事業法は鉄道事業者が適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えない範囲で運賃を設定しているか否かに着目するにとどまることなどを看過しており、誤っている。

したがって、本件審査請求に係る審査請求人適格を検討するに当たっては、東京地裁平成25年判決を参考にすべきではない。

イ その他原告の主張について

(ア) 運輸審議会への諮問を省略できること

国土交通大臣は、運賃上限変更認可処分に対する審査請求について裁決をする場合、原則として運輸審議会に諮問しなければならない（国土交通省設置法15条2項）が、「運輸審議会が軽微なものと認めるもの」についてはこれを省略できる（同条3項）。そして、運輸審議会は、諮問省略基準において、審査請求を「却下すべきことが明白であるもの」については、上記「軽微なもの」に該当するものと認定する旨定めている。

本件審査請求は、上記アのとおり、「不適法であって補正することができないことが明らかなとき」に該当するから、諮問省略基準にいう「却下すべきことが明白であるもの」にも該当する。

したがって、国土交通大臣が本件裁決をするに当たり、運輸審議会に諮問しなかった手続に瑕疵はない。

(イ) 鉄道局長による専決に問題はないこと

本件裁決は、国土交通大臣の名によって権限が行使されているから、国土交通大臣がその責任を負うのであり、本件裁決に係る専決に手続上の瑕疵はない。また、行政機関のどの職員が実質的に決定したかは本件

裁決の適法性に影響しない。

したがって、鉄道局長による専決が違法であるとする原告の主張は理由がない。

(原告の主張)

5 ア 「審査請求が不適法であって補正することができないことが明らかなき」(行政不服審査法24条2項)に該当しないこと

10 東京地裁平成25年判決は、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について、改正前鉄道事業法16条1項に基づく運賃変更認可処分又は鉄道事業法16条1項に基づく運賃上限変更認可処分の取消し等の訴えに係る原告適格を認め、近鉄特急最高裁判決の射程は及ばないものと判断した。そして、東京地裁平成25年判決における原告適格に関するこの判断は、上訴審(東京高裁平成25年(行コ)第187号同26年2月19日判決・訟務月報60巻6号1367頁、最高裁平成26年(行ツ)第254号、同年(行ヒ)第266号同27年4月21日第三小法廷決定・D1-Law.com判例体系)においても維持されており、同旨の判断をした裁判例(東京地裁平成26年(行ウ)第422号同31年3月14日判決・裁判所ウェブサイト)も存在する。

15 20 このように、近鉄特急最高裁判決は、平成16年法律第84号による改正後の行政事件訴訟法の施行後、原告適格につき異なる判断をした裁判例が現われており、その判断が最高裁においても維持されていることや、行政法学会において厳しく批判されていることからすれば、変更される可能性が十分にある判例であった。

25 したがって、運賃上限変更認可処分について第三者から審査請求がなされた場合に、鉄道利用者であることを理由に当然に審査請求人適格を否定する判例は確立していないから、国土交通大臣は、本件審査請求が不適法であることが明らかであると直ちに判断することはできなかった。

以上のとおり、本件審査請求は、「不適法であって補正することができないことが明らかなきとき」に該当しない。

イ 運輸審議会への諮問がされなかったこと

本件審査請求においては、審査請求人適格の有無が争点となるところ、これは行政法上重要な論点である上、上記アのとおり、近鉄特急最高裁判決と異なる判断をした裁判例も存在することからすれば、その裁決に当たっては、有識者で構成される運輸審議会に諮問されるべきであった。

したがって、本件審査請求は、諮問省略基準にいう「却下すべきことが明白であるもの」に該当しないから、国土交通大臣が、これを「軽微なもの」（国土交通省設置法15条3項）に該当するとして、運輸審議会に諮問しなかったことは違法である。

ウ 鉄道局長による専決によりされたこと

本件裁決は、東京地裁平成25年判決等の裁判例に反するものであり、我が国の最大の鉄道事業者であるJR東日本の運賃上限変更認可処分に関わるものであることからすれば、「特に重要な事項若しくは異例に属する事項」として、国土交通大臣の決裁を要するものであった（国土交通省決裁規則3条1項）。

したがって、鉄道局長による専決によりされた本件裁決は違法である。

(2) 争点2（国家賠償法上の違法行為及び損害の有無）

（原告の主張）

ア 被告が依拠する近鉄特急最高裁判決は鉄道事業法の制定に伴い廃止された地方鉄道法のものである上、これを明確に否定する東京地裁平成25年判決等の裁判例が存在することや行政法学会における議論状況からすれば、国土交通大臣が、有識者で構成される運輸審議会に諮問せず、原告の審査請求人適格を否定する本件裁決をしたことは、職務上の法的義務違反があり、国家賠償法上違法である。

イ 原告は、国土交通大臣による本件裁決という違法行為により、本件審査請求について本案審理を受ける手続的利益を侵害された。その慰謝料は20万円を下回らない。

(被告の主張)

5 ア(ア) 本件裁決は、上記(1)(被告の主張)のとおり適法であるから、国土交通大臣が本件裁決をしたことについて、職務上の法的義務違反はない。

(イ) 仮に本件裁決が違法であるとしても、原告に審査請求人適格がないとした判断には合理的理由があり、また、先例的意義を有する近鉄特急最高裁判決に沿うものであるから、一下級審にすぎない東京地裁平成25年判決に沿った判断をしなかったことをもって、国土交通大臣が職務上の法的義務に違反したとはいえず、国家賠償法上違法ではない。

イ 損害については争う。

第3 当裁判所の判断

1 争点1(本件裁決の適法性)について

15 (1) 本件審査請求が「不適法であって補正することができないことが明らかなとき」(行政不服審査法24条2項)に該当するか否か

20 ア 被告は、上記第2の4(1)(被告の主張)ア(ア)及び(イ)のとおり、運賃上限変更認可処分に係る審査請求人適格については、近鉄特急最高裁判決に従って判断すべきであるところ、そうであれば、JR東日本の鉄道利用者にすぎない原告において、本件審査請求に係る審査請求人適格を有しないことは明らかであり、そのことは審査請求書の記載の訂正等により適法な審査請求として扱う余地がないことを意味するから、本件審査請求は、「不適法であって補正することができないことが明らかなとき」に該当する旨主張する。

25 イ まず、近鉄特急最高裁判決は、鉄道事業法の制定に伴い廃止された地方鉄道法21条に基づく運賃変更認可処分の取消しの訴えに係る原告適格に

5 ついて判断したものであり、鉄道事業法16条1項に基づく運賃上限変更認可処分の取消しの訴えに係る原告適格について判断したのではない。そして、鉄道事業法16条1項に基づく運賃上限変更認可処分の取消しの訴えに係る原告適格又は審査請求に係る審査請求人適格について判断した最高裁判決は見当たらない。

10 かえて、鉄道事業法が、地方鉄道法にはなかった目的規定(1条)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などを理由に、近鉄特急最高裁判決の射程は鉄道事業法16条1項に基づく運賃上限変更認可処分の取消しの訴えには及ばないと判断した東京地裁平成25年判決が存在するところ、同判決は、当事者双方の主張立証活動を踏まえ、平成16年法律第84号による行政事件訴訟法の改正によって新設された同法9条2項に基づく検討をした上で、上記判断に至っているものである。

15 そうすると、近鉄特急最高裁判決の存在をもって、本件審査請求に係る原告の審査請求人適格はないとの結論が当然に導かれるものとはいえず、原告の審査請求人適格について判断するためには、近鉄特急最高裁判決の射程や東京地裁平成25年判決の位置付け(なお、同判決の後、同判決において鉄道事業法の関係法令として参照された運輸審議会一般規則5条6号は、「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」の前に「利用者その他の者のうち」という文言を追加する改正がされている。)を含め、行政事件訴訟法9条2項に基づく検討をするべく、審査請求人である原告との間の主張のやり取り等による審理手続を行うことが必要であったというべきである。

20 以上によれば、本件審査請求は、「不適法であって補正することができないことが明らかなとき」に該当するとはいえないものである。

25 ウ 被告は、上記第2の4(1)(被告の主張)ア(ウ)のとおり、東京地裁平成

25年判決は誤っているなどと主張する。

しかし、仮に東京地裁平成25年判決の判断に誤った点があるとしても、そのことから直ちに、本件審査請求に近鉄特急最高裁判決の射程が及ぶことになるものではないから、被告の上記主張は上記イの判断を左右するものではない。

そして、国土交通大臣は、本件判決の理由において、本件審査請求に近鉄特急最高裁判決の射程が及ぶ理由や東京地裁平成25年判決が誤っている理由を示すこともしていないから（甲1）、その意味でも、国土交通大臣としては、審理手続において、上記の各理由について明らかにするとともに、これらについて審査請求人である原告に反論の機会を付与すべきであったというべきである（行政不服審査法30条1項）。

(2) 小括

以上のとおり、本件審査請求は「不適法であって補正することができないことが明らかとなるとき」に該当するとはいえないから、国土交通大臣において本件審査請求を却下する判決をするに当たっては、審理手続を経なければならなかったものである。

したがって、審理手続を経ることなく本件審査請求を却下した本件判決は、行政不服審査法24条2項所定の要件を欠く違法なものであるから、その余の点について判断するまでもなく、本件判決は取り消されなければならない。

2 争点2（国家賠償法上の違法行為及び損害の有無）について

(1) 判断枠組み

国家賠償法1条1項は、国又は公共団体の公権力の行使に当たる公務員が個別の国民に対して負担する職務上の法的義務に違背して当該国民に損害を加えたときに、国又は公共団体がこれを賠償する責任を負うことを規定したものであるから、公務員による公権力の行使に係る行為につき同項にいう違法があるというためには、公務員が、当該行為によって損害を被ったと主張

5 する個別の国民に対して負う職務上の法的義務に違反したと認められることが必要である（最高裁昭和53年（オ）第1240号同60年11月21日第一小法廷判決・民集39巻7号1512頁、最高裁平成13年（行ツ）第82号、第83号、同年（行ヒ）第76号、第77号同17年9月14日大法廷判決・民集59巻7号2087頁参照）。

また、ある事項に関する法律解釈につき異なる見解が対立して疑義を生じ、よるべき明確な判例、学説がなく、実務上の取扱いも分かれていて、そのいずれについても一応の論拠が認められる場合に、公務員がその一方の解釈に立脚して公務を執行したときは、後にその執行が違法と判断されたからといって、直ちに当該公務員に国家賠償法1条1項に規定する故意又は過失があったものと解するのは相当ではない（最高裁昭和45年（オ）第886号同49年12月12日第一小法廷判決・民集28巻10号2028頁参照）。

(2) 検討

15 ア 上記1のとおり、国土交通大臣が審理手続を経ることなく本件裁決をしたことは違法であることに加え、本件裁決の理由において、近鉄特急最高裁判決の射程や東京地裁平成25年判決の位置付けを意識した記載がないことからすれば、国土交通大臣が審理手続を経ることなく本件裁決をしたことには、慎重さに欠ける面があったことは否めない。

20 しかし、近鉄特急最高裁判決の射程について、鉄道事業法16条1項に基づく運賃上限変更認可処分の取消しの訴えに係る原告適格又は審査請求に係る審査請求人適格には及ばないと判断した最高裁判決は見当たらないこと、近鉄特急最高裁判決の担当調査官が、鉄道事業法について「地方鉄道法よりも、鉄道の利用者の保護に厚いようであるが、同法のもとにおいても、鉄道の利用者に本件のような訴訟の原告適格が認められるかはなお
25 難しいように思われる。」との見解を示していたこと、改正前鉄道事業法16条1項に基づく運賃変更認可処分の取消しの訴えに係る原告適格を否定

した下級審裁判例（東京高裁平成11年（行コ）第217号同12年10月11日判決・裁判所ウェブサイト）が存在することからすれば、近鉄特急最高裁判決が地方鉄道法に係る事案であることを踏まえても、国土交通大臣が近鉄特急最高裁判決に依拠したことには一応の論拠を認め得るといえる。

そうすると、国土交通大臣が、近鉄特急最高裁判決に依拠して、原告の審査請求人適格が欠けることに関し補正の余地がないことが明らかであると判断したことについて、少なくとも、国家賠償法1条1項に規定する故意又は過失があったということはできない。

イ また、国土交通大臣は、本件審査請求について運輸審議会に諮問しなかったものであるが、これは、本件審査請求が「却下すべきことが明白であるもの」（諮問省略基準(2)）に該当し、「運輸審議会が軽微なものと認めるもの」（国土交通省設置法15条3項）に該当する旨認定したことによるものである。

そして、行政不服審査法43条1項1号、国土交通省設置法15条2項、3項、運輸審議会一般規則13条の各規定及び諮問省略基準(2)からすれば、審理手続を経ずに却下するにもかかわらず運輸審議会には諮問するといったことは原則として想定されていないといえるから、上記アのとおり、原告の審査請求人適格が欠けることに関し補正の余地がないことが明らかであると判断したことについて国家賠償法1条1項に規定する故意又は過失があったということはできない以上、本件審査請求は「却下すべきことが明白であるもの」に該当すると判断したことについてもまた、故意又は過失があったということはできない。

ウ 原告は、上記第2の4(1)（原告の主張）ウのとおり、本件判決は、東京地裁平成25年判決等の裁判例に反すること、JR東日本の運賃上限変更認可処分に関わるものであることをもって、「特に重要な事項若しくは異例

に属する事項」(国土交通省決裁規則3条1項)に当たり、国土交通大臣の決裁を要するものであった旨主張している。

原告が上記主張を国家賠償請求の根拠としているものと善解し、念のため検討すると、原告が挙げる各事情をもって、「特に重要な事項若しくは異例に属する事項」に当たるということはできない。そして、国土交通省決裁規則10条1項13号によれば、鉄道局長は本件裁決について専決権限を有するものと認められるから、国土交通大臣が鉄道局長による専決により本件裁決をしたことに違法はない。

(3) 小括

よって、その余の点について判断するまでもなく、原告の被告に対する国家賠償請求は理由がない。

3 結論

以上のとおり、原告の請求のうち、本件裁決の取消しの請求は理由があるから認容し、国家賠償請求は理由がないから棄却することとして、主文のとおり判決する。

東京地方裁判所民事第2部

裁判長裁判官

品田幸男

裁判官

石神有吾

裁判官

大久保 陽久



関係法令の定め

第1 鉄道事業法等

1 鉄道事業法（昭和61年法律第92号）

(1) 1条（目的）

この法律は、鉄道事業等の運営を適正かつ合理的なものとするにより、
輸送の安全を確保し、鉄道等の利用者の利益を保護するとともに、鉄道事業
等の健全な発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的とする。

【平成18年法律第19号による改正前の1条】

この法律は、鉄道事業等の運営を適正かつ合理的なものとするにより、
鉄道等の利用者の利益を保護するとともに、鉄道事業等の健全な発達を図り、
もって公共の福祉を増進することを目的とする。

(2) 16条（旅客の運賃及び料金）1項

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。

【平成6年法律第97号による改正前の16条（運賃及び料金）1項（以下
「改正前鉄道事業法16条1項」という。）】

鉄道運送事業者は、旅客又は貨物の運賃及び料金（中略）を定め、運輸大
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。

(3) 64条（権限の委任）

この法律に規定する国土交通大臣の権限は、国土交通省令で定めるところ
により、地方運輸局長に委任することができる。

(4) 64条の2（運輸審議会への諮問）

国土交通大臣は、次に掲げる処分等をしようとするときは、運輸審議会に

諮らなければならない。

1号 16条1項の規定による旅客運賃等の上限の認可

2～5号 略

(5) 65条（意見の聴取）

1項 地方運輸局長は、64条の規定により、旅客運賃等の上限に関する認可に係る事項がその権限に属することとなった場合において、当該事項について必要があると認めるときは、利害関係人又は参考人の出頭を求めて意見を聴取することができる。

2項 地方運輸局長は、その権限に属する前項に規定する事項について利害関係人の申請があったときは、利害関係人又は参考人の出頭を求めて意見を聴取しなければならない。

3項 前2項の意見の聴取に際しては、利害関係人に対し、証拠を提出する機会が与えられなければならない。

2 鉄道事業法施行規則（昭和62年運輸省令第6号）

73条（意見の聴取）

鉄道事業法65条1項及び2項の利害関係人（以下「利害関係人」という。）とは、次のいずれかに該当する者をいう。

1号 鉄道事業における基本的な旅客運賃等の上限に関する認可の申請者

2号 1号の申請者と競争の関係にある者

3号 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と認める者

第2 国土交通省設置法（平成11年法律第100号）

1 6条1項

本省に、次の審議会等を置く。

国土審議会

社会資本整備審議会

交通政策審議会

運輸審議会

2 15条（所掌事務等）

1項 運輸審議会は、鉄道事業法（中略）の規定により同審議会に諮ることを要する事項のうち国土交通大臣の行う処分等に係るものを処理する。

2項 国土交通大臣は、前項に規定する事項に係る国土交通大臣又はその地方支分部局の長の行う処分又はその不作為についての審査請求に対する裁決をする場合には、運輸審議会に諮らなければならない。

3項 1項に規定する事項に係る処分等及び前項に規定する裁決（行政手続法2条4号に規定する不利益処分を除く。）のうち、運輸審議会が軽微なものと認めるものについては、国土交通大臣は、運輸審議会に諮らないでこれを行うことができる。

4項 略

3 16条（組織）

1項 運輸審議会は、委員6人をもって組織する。

2項 委員のうち4人は、非常勤とする。

4 18条（委員の任命） 1項

委員は、年齢35年以上の者で広い経験と高い識見を有する者のうちから、両議院の同意を得て、国土交通大臣が任命する。

5 23条（公聴会）

運輸審議会は、15条1項に規定する事項及び同条2項の規定により付議された事項については、必要があると認めるときは、公聴会を開くことができ、又は国土交通大臣の指示若しくは運輸審議会の定める利害関係人の請求があったときは、公聴会を開かなければならない。

6 26条（政令への委任）

この款に定めるもののほか、運輸審議会の組織、委員その他の職員その他運

輸審議会に関し必要な事項は、政令で定める。

第3 運輸審議会令等

1 運輸審議会令（平成12年政令第301号）

10条（雑則）2項

この政令に定めるもののほか、議事の手続その他審議会の運営に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。

2 運輸審議会一般規則（昭和27年運輸省令第8号）

(1) 5条（利害関係人）

国土交通省設置法23条の規定による利害関係人とは、当該事案に関し、次の各号のいずれかに該当する者をいう。

1号 許可、認可、特許、認定若しくは承認の申請者、同意を要する協議をした者又は審査請求をした者（以下「事案の申請者」という。）

2号 事案において、行政手続法2条4号に規定する不利益処分の名あて人となるべき者

3号 事案の申請者と競争の関係にある者

4号 料率の変更を請求した者

4号の2 臨港地区の区域の案の変更を請求した者

5号 港湾管理者の設立に関する調停を受ける者

6号 前各号に掲げる者のほか、利用者その他の者のうち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

（平成28年国土交通省令第23号による改正前の6号）

前各号に掲げる者のほか、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

(2) 13条（軽微な事案）

国土交通大臣は、運輸審議会があらかじめ軽微な事案に関する認定基準を定めた場合において、その基準に該当する事案について処分をしたときは、

文書をもってその旨を運輸審議会に通知するものとする。

- 3 審査請求について運輸審議会一般規則第13条の規定により運輸審議会が定める基準（昭和50年運審第503号。以下「諮問省略基準」という。乙26）

審査請求にかかる事案で、下記にかかるものは、国土交通省設置法15条3項の規定に該当するものと認定する。

記

(1) 処分庁又は不作為庁が国土交通大臣以外の者である処分又は不作為に対してしたもの

(2) 行政不服審査法45条1項又は49条1項の規定により却下すべきことが明白であるもの

第4 国土交通省決裁規則（平成13年国土交通省訓令第1号。乙27）

1 3条（決裁区分の特例）1項

特に重要な事項若しくは異例に属する事項又はこの訓令の改正については、（中略）大臣の決裁を要するものとする。

2 10条（官房長等の専決事項等）1項

官房長、総括審議官、技術総括審議官、政策立案総括審議官、公共交通政策審議官、土地政策審議官、危機管理・運輸安全政策審議官、海外プロジェクト審議官、上下水道審議官、局長、政策統括官又は国際統括官（以下「官房長等」という。）の専決に属する事項及び官房長等の専行に属する事項でその決裁を受けるべき重要なものは、次に掲げるものとする。

1～12号 略

13号 不服申立てに対する裁決又は決定

14～18号 略

以上

営 業 線

電車特定区間の範囲

営 業 線	区 間
赤羽線	池袋から赤羽まで
五日市線	拝島から武蔵五日市まで
青梅線	立川から奥多摩まで
京葉線	東京から千葉みなとまで及び市川塩浜から分岐して西船橋を經由して南船橋まで
常磐線	日暮里から取手まで
総武線	東京から千葉まで及び錦糸町から御茶ノ水まで
中央線	神田から高尾まで
鶴見線	鶴見から扇町まで並びに浅野から分岐して海芝浦まで及び武蔵白石から分岐して大川まで
東海道線	東京から川崎及び横浜を經由して大船まで、品川から新川崎を經由して鶴見まで並びに鶴見から横浜羽沢まで
東北線	東京から王子を經由して大宮まで及び日暮里から尾久を經由して赤羽まで並びに赤羽から武蔵浦和を經由して大宮まで
南武線	川崎から立川まで及び尻手から分岐して浜川崎まで
根岸線	横浜から大船まで
武蔵野線	府中本町から東浦和を經由して西船橋まで
山手線	品川から新宿を經由して田端まで
横須賀線	大船から久里浜まで
横浜線	東神奈川から八王子まで

山手線等の範囲

営 業 線	区 間
総武線	秋葉原から御茶ノ水まで
中央線	神田から新宿まで
東海道線	東京から品川まで
東北線	東京から田端まで
山手線	品川から新宿を經由して田端まで

※ 東海道線の項中「鶴見から横浜羽沢まで」については、実施運賃として電車特定区間の範囲としている。

上限の変更及び割引を実施しようとする旅客運賃の種類・額及び適用方法 新旧対照表

現行

別表第9 電車特定区間のみを乗車する場合の通勤定期旅客運賃

乗車 キロ	(単位：円)			
	1 箇月	3 箇月	6 箇月	1 年
1	3,950	11,270	18,980	
2	3,950	11,270	18,980	
3	3,950	11,270	18,980	
4	4,940	14,090	23,710	
5	4,940	14,090	23,710	
6	4,940	14,090	23,710	
7	5,270	15,010	25,290	
8	5,270	15,010	25,290	
9	5,270	15,010	25,290	
10	5,270	15,010	25,290	
11	6,580	18,760	31,620	
12	6,580	18,760	31,620	
13	6,580	18,760	31,620	
14	6,580	18,760	31,620	
15	6,580	18,760	31,620	
16	9,220	26,290	44,260	
17	9,220	26,290	44,260	
18	9,220	26,290	44,260	
19	9,220	26,290	44,260	
20	9,220	26,290	44,260	
21	11,850	33,790	56,910	
22	11,850	33,790	56,910	
23	11,850	33,790	56,910	
24	11,850	33,790	56,910	
25	11,850	33,790	56,910	
26	13,900	39,640	67,980	
27	14,170	40,370	67,980	
28	14,170	40,370	67,980	
29	14,170	40,370	67,980	
30	14,170	40,370	67,980	
31	16,110	45,940	80,620	
32	16,110	45,940	80,620	
33	16,110	45,940	80,620	
34	16,110	45,940	80,620	
35	16,110	45,940	80,620	
36	18,220	51,940	93,270	
37	18,220	51,940	93,270	
38	18,220	51,940	93,270	
39	18,220	51,940	93,270	
40	18,220	51,940	93,270	
41	20,240	57,700	104,330	
42	20,240	57,700	104,330	
43	20,240	57,700	104,330	
44	21,600	61,570	104,330	
45	21,600	61,570	104,330	
46	21,600	61,570	104,330	
47	21,600	61,570	104,330	
48	22,500	64,360	116,990	
49	22,500	64,360	116,990	
50	22,500	64,360	116,990	

申請

別表第9 電車特定区間のみを乗車する場合の通勤定期旅客運賃

乗車 キロ	(単位：円)			
	1 箇月	3 箇月	6 箇月	1 年
1	4,000	11,420	19,240	
2	4,000	11,420	19,240	
3	4,000	11,420	19,240	
4	5,000	14,280	24,040	
5	5,000	14,280	24,040	
6	5,000	14,280	24,040	
7	5,340	15,220	25,640	
8	5,340	15,220	25,640	
9	5,340	15,220	25,640	
10	5,340	15,220	25,640	
11	6,670	19,020	32,060	
12	6,670	19,020	32,060	
13	6,670	19,020	32,060	
14	6,670	19,020	32,060	
15	6,670	19,020	32,060	
16	9,340	26,650	44,870	
17	9,340	26,650	44,870	
18	9,340	26,650	44,870	
19	9,340	26,650	44,870	
20	9,340	26,650	44,870	
21	12,010	34,260	57,700	
22	12,010	34,260	57,700	
23	12,010	34,260	57,700	
24	12,010	34,260	57,700	
25	12,010	34,260	57,700	
26	14,090	40,930	68,930	
27	14,090	40,930	68,930	
28	14,090	40,930	68,930	
29	14,090	40,930	68,930	
30	14,090	40,930	68,930	
31	16,330	46,580	81,740	
32	16,330	46,580	81,740	
33	16,330	46,580	81,740	
34	17,030	48,540	81,740	
35	17,030	48,540	81,740	
36	17,030	48,540	81,740	
37	18,470	52,660	94,570	
38	18,470	52,660	94,570	
39	18,470	52,660	94,570	
40	19,700	55,150	94,570	
41	20,830	59,410	105,790	
42	20,830	59,410	105,790	
43	21,140	60,270	105,790	
44	21,590	61,520	105,790	
45	21,590	61,520	105,790	
46	22,250	63,440	118,620	
47	22,250	63,440	118,620	
48	22,250	63,440	118,620	
49	22,900	65,260	118,620	
50	22,900	65,260	118,620	

現行

申請

別表第10 山手線等のみを乗車する場合の通勤定期旅客運賃

別表第10 山手線等のみを乗車する場合の通勤定期旅客運賃

(単位：円)

(単位：円)

営業 キロ	1 箇月	3 箇月	6 箇月
1	3,950	11,270	18,980
2	3,950	11,270	18,980
3	3,950	11,270	18,980
4	4,940	14,090	23,710
5	4,940	14,090	23,710
6	4,940	14,090	23,710
7	5,270	15,010	25,290
8	5,270	15,010	25,290
9	5,270	15,010	25,290
10	5,270	15,010	25,290
11	5,930	16,900	28,460
12	5,930	16,900	28,460
13	5,930	16,900	28,460
14	5,930	16,900	28,460
15	5,930	16,900	28,460
16	7,900	22,540	37,950
17	7,900	22,540	37,950
18	7,900	22,540	37,950
19	7,900	22,540	37,950
20	7,900	22,540	37,950
21	10,210	29,110	49,000
22	10,210	29,110	49,000
23	10,210	29,110	49,000
24	10,210	29,110	49,000
25	10,210	29,110	49,000
26	12,230	34,890	60,060
27	12,230	34,890	60,060
28	12,230	34,890	60,060
29	12,230	34,890	60,060
30	12,230	34,890	60,060
31	14,030	39,990	69,560
32	14,030	39,990	69,560
33	14,490	41,300	69,560
34	14,490	41,300	69,560
35	14,490	41,300	69,560

営業 キロ	1 箇月	3 箇月	6 箇月
1	4,000	11,420	19,240
2	4,000	11,420	19,240
3	4,000	11,420	19,240
4	5,000	14,280	24,040
5	5,000	14,280	24,040
6	5,000	14,280	24,040
7	5,340	15,220	25,640
8	5,340	15,220	25,640
9	5,340	15,220	25,640
10	5,340	15,220	25,640
11	6,010	17,130	28,850
12	6,010	17,130	28,850
13	6,010	17,130	28,850
14	6,010	17,130	28,850
15	6,010	17,130	28,850
16	8,010	22,850	38,480
17	8,010	22,850	38,480
18	8,010	22,850	38,480
19	8,010	22,850	38,480
20	8,010	22,850	38,480
21	10,350	29,510	49,680
22	10,350	29,510	49,680
23	10,350	29,510	49,680
24	10,350	29,510	49,680
25	10,350	29,510	49,680
26	12,400	35,370	60,900
27	12,400	35,370	60,900
28	12,400	35,370	60,900
29	12,400	35,370	60,900
30	12,400	35,370	60,900
31	14,220	40,540	70,530
32	14,220	40,540	70,530
33	14,690	41,870	70,530
34	14,690	41,870	70,530
35	14,690	41,870	70,530

これは正本である。

令和 7 年 5 月 22 日

東京地方裁判所民事第2部

裁判所書記官 横田 忠彦



令和8年1月28日判決言渡 同日原本領収 裁判所書記官

令和7年(行コ)第191号 裁決取消等請求控訴事件(原審・東京地方裁判所令和6年(行ウ)第4号)

口頭弁論の終結の日 令和7年12月17日

判 決

1 審原告(被控訴人兼控訴人。以下「1 審原告」という。)

小 井 土 直 樹

東京都千代田区霞が関一丁目1番1号

1 審被告(控訴人兼被控訴人。以下「1 審被告」という。)

国

同代表者法務大臣

平 口 洋

裁 決 行 政 庁

国 土 交 通 大 臣

金 子 恭 之

同 指 定 代 理 人

小 川 翔 平

同

桜 井 聰

同

原 田 直 也

同

尾 崎 達 郎

同

渡 邊 究

同

浪 岡 輝

主 文

1 本件各控訴をいずれも棄却する。

2 1 審原告の控訴費用は1 審原告の負担とし、1 審被告の控訴費用は1 審被告の負担とする。

事実及び理由

第1 当事者の求めた裁判

1 1審原告の控訴の趣旨

- (1) 原判決中1審原告敗訴部分を取り消す。
- (2) 1審被告は、1審原告に対し、20万円及びこれに対する令和5年7月7日から支払済みまで年3パーセントの割合による金員を支払え。

2 1審被告の控訴の趣旨

- (1) 原判決中1審被告敗訴部分を取り消す。
- (2) 主位的控訴の趣旨
前項の取消部分に係る1審原告の訴えを却下する。
- (3) 予備的控訴の趣旨
前項の取消部分に係る1審原告の請求を棄却する。

第2 事案の概要

- 1 1審原告は、国土交通大臣が東日本旅客鉄道株式会社（以下「JR東日本」という。）に対してした運賃上限変更認可処分の取消しを求めて審査請求をしたところ、国土交通大臣は、同審査請求について、不適法であって補正することができないことが明らか（行政不服審査法24条2項）であるとして、これを却下する旨の裁決（以下「本件裁決」という。）をした。

本件は、1審原告が、1審被告に対し、本件裁決は違法であるとしてその取消しを求めるとともに、国土交通大臣が本件裁決をしたことは国家賠償法上違法であるとして、同法1条1項に基づき、慰謝料20万円及びこれに対する令和5年7月7日（本件裁決の日）から支払済みまで民法所定の年3パーセントの割合による遅延損害金の支払を求めた事案である。

原審は、1審原告による本件裁決の取消請求を認容し、その余の請求（国賠請求）を棄却したところ、これを不服とする1審原告及び1審被告がそれぞれ控訴を提起した。

- 2 関係法令の定め、前提事実、争点及び争点に関する当事者の主張は、以下のとおり原判決を補正し、次項のとおり、当審における1審被告の補充主張を加

えるほかは、原判決の「事実及び理由」欄の「第2 事案の概要」の1ないし4に記載のとおりであるから、これを引用する。

(原判決の補正)

(1) 原判決3頁15行目の末尾の次に行を改め、次のとおり加える。

「カ JR東日本は、令和4年12月27日、国土交通大臣に対し、本件認可申請に係る運賃の上限の変更等の実施予定日を令和5年3月18日として届出をし、その頃実施した。(乙21)」

(2) 原判決4頁5行目の「以下「本件裁決」という」を「本件裁決」に改める。

(3) 原判決4頁17行目の末尾の次に行を改め、次のとおり加える。

「(4) 本件認可に基づく運賃上限変更の後の動き

ア JR東日本は、本件認可後の令和6年12月6日、鉄道事業をサステナブルに運営していくため、更なる運賃収入の増加を目的として、概要、以下のとおり運賃上限変更認可申請（以下「本件新認可申請」という。）をした。(乙28、31)

(ア) 変更しようとする運賃を適用する路線

JR東日本の全線

(イ) 変更しようとする運賃の上限の種類、額及び適用方法

従来の運賃区分（幹線、地方交通線、電車特定区間及び山手線内）のうち、電車特定区間及び山手線内の区分を廃止して幹線に統合し、普通旅客運賃を平均7.8パーセント、通勤定期旅客運賃を平均12.0パーセント、通学定期旅客運賃を平均4.9パーセント程度引き上げることを内容とする。

(ロ) 実施希望日

令和8年3月

イ 国土交通大臣は、令和7年8月1日、JR東日本に対し、本件新認可申請を条件を付して認可した（以下「本件新認可」という。）。

(乙29)

ウ JR東日本は、同日、国土交通大臣に対し、本件新認可申請に係る旅客運賃の変更並びに Suica 時差通勤定期旅客運賃（オフピーク定期券）及びその設定区間の変更等について、実施予定日を令和8年3月として届出をした。（乙30）」

3 当審における1審被告の補充主張

(1) 本件判決の取消しを求める訴えの利益が存しないこと

ア 国土交通大臣が令和7年8月1日にJR東日本に対してした本件新認可は、変更された運賃の上限を適用する路線、変更された運賃の上限の種類、額及び適用方法のいずれにおいても本件認可の範囲を包含していて、本件認可を上書きするものであり、本件認可の効力は本件新認可によってもはや残っておらず、本件認可は失効した。

イ また、本件認可が引き続き存在することを前提に本件新認可が成り立つといった関係性はなく、本件認可が取り消されることにより、本件新認可の効力が影響を受けることはない。したがって、本件認可の取消判決によって除去すべき法的効果や、回復される法的利益は存せず、本件認可の取消判決を得る正当な利益ないし必要性はないから、本件認可の取消しを求める訴えには、訴えの利益が存しない。

ウ 本件認可が既に失効したこと、本件認可の取消しを求める訴えには訴えの利益がないこと、本件判決の取消しを求める訴えの目的が究極的には本件認可の取消しを求めることにあることからすれば、本件判決の取消しを求める本件訴えにも訴えの利益はなく、本件訴えは却下されるべきである。

(2) 当裁判所の求釈明に対する回答

当裁判所は、当審第2回口頭弁論期日における1審被告の上記(1)の主張について、後記アのとおり釈明を求めたところ、1審被告は、後記イ、ウのと

おり回答した。

ア① 旧認可に基づく運賃制が実施された後に新認可がされた場合、新認可に包含されて上書きされた旧認可は失効すると解されている例が他に存するか（例えば、電気料金の認可についてはどのように考えられているか。）。

② 後日、仮に新認可が取り消された場合、新認可に包含された旧認可は既に失効している以上、旧認可の下での運賃制も失効すると考えるのか。それとも、旧認可の効力が復活して旧認可の下での運賃が有効なものとして維持されるのか。

イ ①について

(7) 大手電力会社は、規制料金（特定小売供給約款料金）について特定小売供給に係る料金その他の供給条件について特定小売供給約款を定め（これには経済産業大臣の認可を要する。）、これを変更しようとするときは経済産業大臣の認可を要するところ、特定小売供給約款の変更認可により約款上の料金に係る部分を変更した場合、認可された変更後の約款の実施期日までは従前の認可に基づく変更前の約款の規定料金に則って電気の小売供給が行われ、他方、実施期日の後は、変更後の約款の規定料金に則って電気の小売供給が行われ、後の認可が有効である限り、変更後の約款に従前の料金に係る認可の効力が及ぶものではない。

(4) 電気の特定小売供給約款上の料金に係る部分の変更認可と、運賃上限変更認可とでは、前者では料金そのものが定められるのに対し、後者では上限が定められ、鉄道事業者が届出により上限の範ちゅうで自由に運賃を定められる点において差異があるが、後の処分によって前の処分の効力が失われる点で変わりはない。

ウ ②について

(7) 取消訴訟において処分取消判決が確定した場合、実体法上、当該処分効果が原則として処分時に遡って消滅し、当該処分効果を基礎として形成された法律関係も原則として遡及的にその法的基礎を失うこととなる。これを鉄道事業法16条1項で定める上限運賃変更認可についてみると、当該処分取消判決が確定した場合、当該上限運賃変更認可がなかった状態、すなわち、その時点の鉄道事業者が設定できる運賃の上限は、従前の運賃上限認可が有効であった状態に戻ると解される。そして、本件新認可は、本件認可の範囲や上限金額を全面的に上回る内容であるから、仮に本件新認可取消判決が確定した場合、その時点の鉄道事業者が設定できる運賃の上限は、本件新認可がされた令和7年8月1日より前の本件認可が有効であった状態に戻るものと解される。

なお、本件認可の有効期間は令和8年3月31日までとされるため(乙20)、本件新認可取消判決の確定が令和8年4月1日以降である場合、本件認可は効力を失っているため、同日以降の運賃の上限金額は、本件認可がされた令和4年12月27日より前の上限金額となる。

(イ) もっとも、当審口頭弁論終結時において本件新認可が有効である以上、本件認可取消判決の本案判決をすることに法的な意味があるとはいえず、本件判決の取消しを争う利益がないから、本件訴えは却下すべきである。

第3 当裁判所の判断

- 1 当裁判所も、1審原告の請求のうち、本件判決の取消請求を認容し、その余の請求(国賠請求)を棄却するのが相当であると判断するが、その理由は、以下のとおり原判決を補正し、次項のとおり当審における1審被告の補充主張に対する判断を加えるほかは、原判決「事実及び理由」欄の「第3 当裁判所の

判断」の1及び2に記載のとおりであるから、これを引用する。

(原判決の補正)

(1) 原判決10頁21行目の「検討をするべく、」の次に「1審原告が購入している通勤定期券の内容から、本件認可により侵害される1審原告の利益の内容、性質等は相当程度把握することができることを考慮しても」を加える。

(2) 原判決11頁3行目の「本件審査請求に」を次のとおり改める。

「本件審査請求について、上記イ（原判決引用）のとおり、鉄道事業法の制定及びこれに伴う地方鉄道法の廃止、行政事件訴訟法の改正、並びに運輸審議会一般規則5条6号の文言の追加に係る改正がいずれも実施される以前の状況の下でされた」

(3) 原判決12頁17行目の「経ることなく」の次に「、大臣自らでなく鉄道局長による専決（甲7）によって」を加える。

2 当審における1審被告の補充主張に対する判断

(1) 1審被告は、前記第2の3(1)のとおり、①本件認可が本件新認可によって失効して残存していないこと、②現在する本件新認可は本件認可の存在を論理的な前提としておらず、本件認可の取消しによって本件新認可の効力がその影響を受けることはないことを理由として、本件認可の取消しを求める訴えには訴えの利益がなく、本件認可の取消しを目的とする本件裁決の取消しを求める本件訴えについても訴えの利益がないから、本件訴えを却下すべきであるなどと主張する。

(2) 上記の1審被告の補充主張について検討するに、弁論の全趣旨（前記第2の3(2)イ、ウ）によれば、仮に本件新認可の取消判決が確定した場合、運賃は、本件新認可申請に基づく上限運賃変更認可が存しなかった状態、すなわち、本件新認可より前の運賃上限に係る本件認可が有効であった状態に戻ると解されるところ、そうすると、本件新認可が無効又は取消しとなることを条件として、本件認可の効力が復活するというべきであるから、本件新認可

がされたからといって、本件認可が当然に効力を失って残存しなくなるとの
1 審被告の上記主張は、採用することができない。また、前記第 2 の 3 (2)イ
の電気料金の場合と同様に考えるのであれば、本件新認可に基づく上限運賃
変更後の約款が実施されるまでは、本件新認可に基づく変更の前、すなわち、
本件認可に基づく上限運賃が適用された約款が実施されると解され、本件と
電気料金でこの点を別異に解する合理的理由はないと考えられるから、本件
認可の効力は、本件新認可に基づく約款が実施されるまでは、存続している
と解する余地も十分にあるというべきである。

以上の内容を総合して考慮すると、1 審原告が本件認可の取消しを求める
利益がなく、本件裁決の取消しを求める利益も存しないとする旨の 1 審被告
の上記の主張は理由があるとはいえず、採用することができない。

- (3) 以上のとおりであるから、国土交通大臣が、近鉄特急最高裁判決が存する
ことのみをもって、直ちに、1 審原告が本件審査請求人適格を有しないとし
て、審理手続を経ることなく本件審査請求を却下した本件裁決は、行政不服
審査法 24 条 2 項所定の要件を欠き、違法というべきである。

第 4 結論

以上によれば、1 審原告の請求のうち、本件裁決の取消請求は理由があるか
ら認容し、その余の請求（国賠請求）は理由がないから棄却すべきであり、こ
れと同旨の原判決は相当であって、1 審原告及び 1 審被告の本件各控訴はいず
れも理由がないから棄却することとして、主文のとおり判決する。

東京高等裁判所第 23 民事部

裁判長裁判官

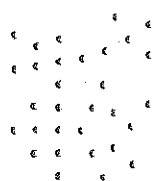
古谷恭一郎 

裁判官

渡邊和義

裁判官

渡邊達之輔



これは正本である。

令和8年1月28日

東京高等裁判所第23民事部

裁判所書記官 鈴 掛



2 訟 1 第 6 9 7 号
令和 8 年 2 月 2 0 日

国土交通省鉄道局長 殿

東京法務局長
(公 印 省 略)

判決の確定について（通知）

下記事件の判決は、令和 8 年 2 月 1 2 日の経過により確定したので、
通知します。

記

当 事 者	控訴人兼被控訴人 国 被控訴人兼控訴人 小井土直樹
事件番号	東京高等裁判所 令和 8 年（行コ）第 1 9 1 号
事 件 名	裁決取消等請求控訴事件

審理員意見書

審査請求第 1 号
令和 8 年 5 月 22 日国土交通大臣
金子 恭之 殿

審理員 水野 寿洋

行政不服審査法（平成 26 年法律第 68 号）第 42 条 2 項の規定に基づき、審査請求人小井土 直樹が令和 4 年 12 月 27 日に審査請求を行った鉄道事業法（昭和 61 年法律第 92 号）第 16 条第 1 項に基づく国土交通大臣による令和 4 年 12 月 27 日付け鉄道事業の旅客運賃の上限変更認可処分について、審査庁がすべき裁決に関する審理員意見書を提出する。

第 1 事案の概要

本件は、国土交通大臣が東日本旅客鉄道株式会社（以下「JR 東日本」という。）による鉄道事業の旅客運賃の上限変更認可申請に対して令和 4 年 12 月 27 日付けで行った鉄道事業法第 16 条第 1 項に基づく認可処分（以下「本件処分」という。）に対し、審査請求人が、この処分は同条第 2 項の規定に違反した通達に基づき行われたものであり、また、認可に当たっての総収入の算定に合理性を欠くものであると主張して、処分の取消し及び執行停止を求める事案である。

第 2 事実関係

1 関係法令等の定め（本件処分に係る根拠法令等）

鉄道事業法第 16 条第 1 項は、「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。」と規定し、同条第 2 項は、「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。」と規定している。

また、行政手続法（平成 5 年法律第 88 号）第 5 条に基づき国土交通省が定めている「鉄道局関係審査基準・標準処理期間」（平成 19 年 6 月 25 日国鉄総第 113 号）においては、鉄道事業法第 16 条第 1 項の審査基準として、「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。具体的

には、運賃及び料金の上限が、効率的かつ合理的に鉄道事業を経営した場合における適正な原価に公正妥当な利潤を加えたものを回収し得るような水準を超えないものであること」と定めている。

さらに、国土交通省は、鉄道事業法第16条第2項の審査の際に用いる収入原価等の基本的な算定方法として、「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」（平成12年3月1日鉄業第10号）及び「中小民鉄事業者の収入原価算定要領」（平成12年3月1日鉄業第11号）を定めており、また別途、鉄道事業者がオフピーク定期券のような変動運賃制（後述）を実施しようとする場合の審査の運用方針として、「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」（令和4年9月14日国鉄事第287号）（以下「処理方針」という。）を定めている。

処理方針では、鉄道事業者が、旅客需要の平準化等による利用者利便の向上を目的に、運賃の上限を変更した上で、運賃収入を増加させないことを前提に、変更した上限の範囲内において割増の運賃と割引の運賃を組み合わせた設定（以下「変動運賃制」という。）を実施する場合は、変動運賃制を実施した場合の運賃収入と、実施しなかった場合の運賃収入を適切な方法で比較及び検証し、変動運賃制の実施によって運賃収入が増加しないことをもって、適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないとみなすこと、収入原価算定要領を適用しないこと、変動運賃制は一定の期限を定めて実施すること、運賃の上限の変更については、利用者利益の保護の観点から適切なものであることを確認すること、変動運賃制の実施に必要な事項を定めた計画を認可申請時に提出すること、変動運賃制の実施期間中は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を行わないことなどを定めている。

2 処分の内容及び理由

JR東日本は、国土交通大臣に対し、令和4年9月16日付けで、オフピーク定期券の導入による変動運賃制の実施のため、鉄道事業法第16条第1項に基づく運賃上限変更認可申請（以下「本件認可申請」という。）をした。

本件認可申請の内容は、平日朝のピーク時間帯に定期券として利用できない代わりに従来の通勤定期券よりも約10%割安に購入することができるオフピーク定期券の設定を前提として、電車特定区間内のみを乗車する場合の通勤定期旅客運賃の上限の水準を約1.4%上昇させるというものである。

国土交通大臣は、令和4年9月21日付けで、運輸審議会に対し、本件認可申請について諮問を行った。

運輸審議会は、審議及び公聴会の結果を踏まえて検討を行った結果、本件認可申請に適用された処理方針の内容に一定の合理性が認められること、本件認可申請は処理方針に掲げる要件を充足しており、認可基準に適合するものと認められることから、令和4年12月15日、期限に係る条件を付した上で、本件認可申請について認可することが適当であるという内容の答申を行った。

同答申を受けて、国土交通大臣は、令和４年１２月２７日、本件認可申請に対し、本認可は令和８年３月３１日まで有効とすること、有効期限後における本認可にかかる旅客運賃については、改めて有効期限までに認可を受けることなどの条件を付して、認可をした（本件処分）。

３ 審理手続の経過

- ・ 令和４年１２月２７日、審査請求人は、行政不服審査法第２条に基づき、同日に国土交通大臣によって行われた本件処分に対して審査請求（以下「本件審査請求」という。）を行った。
- ・ 令和５年７月７日、国土交通大臣（審査庁）は、本件審査請求は不適法であって補正することができないことが明らかであるとして、行政不服審査法第２４条第２項に基づき、審理手続を経ることなく、本件審査請求を却下する旨の裁決（以下「本件裁決」という。）をした。
- ・ 令和６年１月１０日、審査請求人は、国土交通大臣を被告として、本件裁決の取消しと精神的損害に対する国家賠償の支払を求める訴訟を提起した。
- ・ 令和７年５月２２日、東京地方裁判所は、国土交通大臣が審理手続を経ることなく本件審査請求を却下した本件裁決は違法であるとして、本件裁決の取消しを命ずるとともに、国家賠償請求については棄却する旨の判決を言い渡した。（その後、原告、被告双方が控訴。）
- ・ 令和８年１月２８日、東京高等裁判所は、控訴をいずれも棄却した。（原告、被告とも上訴せず確定。）
- ・ 令和８年２月１７日、審理員が指名された。
- ・ 令和８年３月１６日、国土交通大臣（処分庁）から弁明書が提出された。
- ・ 令和８年４月６日、審査請求人から反論書が提出された。
- ・ 令和８年４月１３日、審査請求人からの申立てにより、審理員は処分庁及びＪＲ東日本に対し、物件提出を依頼した。また同日、審理員は処分庁に対し、反論書の内容等について質問した。
- ・ 令和８年４月２０日、処分庁及びＪＲ東日本から、物件（不存在のものを除く。）が提出された。
- ・ 令和８年５月１日、処分庁から質問に対する回答書が提出された。
- ・ 令和８年５月１５日、審理手続を終結した。

第３ 審理関係人の主張の要旨

１ 審査請求人の主張の要旨

（１）処理方針が鉄道事業法第１６条第２項に違反している通達であること

ア 本件処分に適用された処理方針（通達）では、変動運賃制を実施する場合は、総括原価については平年度において変化しないものとし、変動運賃制の実施によって運賃収入が増加しないことをもって、適正な原価に適正な利潤を加えたもの

を超えないとみなすこととしているが、このような取扱いが現行法で認められる範囲を超えるものであり、違法又は不当である。

イ 処理方針は認可の対象外である割引運賃の実施を前提として収入額を算定しようとするものであり、鉄道事業法第16条第2項の規定と整合しないものである。処理方針のもとでは、上限運賃認可後、任意に鉄道事業者はオフピーク定期運賃を廃止ないし割引率を縮減することができ、上限運賃制の審査を空洞化させるものといわざるを得ない。変動運賃制を導入するのであれば、オフピーク定期券についても上限認可の対象とすべきである。

ウ オフピーク定期券の導入により、ピーク時のラッシュが緩和され、ピーク時の運転本数が減少されることにより、鉄道事業者のコストが削減されることにつながるものであるから、総括原価が変化しないという処理方針の前提において誤りがある。

エ JR東日本はコロナ禍以降、総括原価に一定の影響を及ぼすと思われる終電繰上げや通勤時間帯のダイヤ改正を行っており、改めて改定後の上限運賃に基づく総収入が総括原価を超過していないかどうか審査を行う必要がある。

オ JR東日本は昭和62年の会社設立以降本格的な運賃改定をしておらず、時の変化により総括原価が大きく変化している可能性があり、処理方針の定める方法では総括原価を審査したことにはならないというべきである。

(2) 認可に当たっての総収入の算定に合理性を欠くこと

カ 令和4年度当初に比べ、対面によるコミュニケーションの重要性が再認識される動きも見られ、列車の混雑度も上がるようになったことを踏まえると、通勤需要がコロナ前の80%に留まるとする予想には合理性があるとはいえない。

キ 給与規定の運用等の変更を伴う制度の円滑な導入には3年程度を要すると考えるのが自然であり、切替え遅れによる増収額が1年間の10億円程度に留まるという試算にも合理性がない。

ク オフピーク定期券の割合が高まることはJR東日本にとってインセンティブがないことから、十分な広報がされずに利用率が17.2%より相当程度低くなり増収となる蓋然性も高い。オフピーク定期券導入後も通常定期券のオフピーク利用に対するJREポイントの付与が継続されるなら、通勤手当を支給される労働者にとっても経済的インセンティブが働かない。

ケ オフピーク定期券の利用率の設定根拠となったアンケート調査は、認可時よりもコロナの影響が大きい令和4年春に行われており、その後利用者の意識は大きく変化している上、アンケート自体に中小企業が含まれていないなどの欠陥があった可能性がある。また、オフピーク定期券については距離別にも利用率の変化があることが想定されるのであって、一律どの距離でも17.2%利用するとの試算が合理的であるとはいえない。

コ オフピーク定期券の実際の利用率は割引率を引き上げた後の令和6年11月でも目標を大きく下回っており、アンケート結果と実態の乖離が大きい以上、合

理性のある調査、分析がなされなかったというべきである。

サ オフピーク定期券利用者による定期外利用の増収額が35億円となる合理的な根拠資料も提出されていない。

シ 値上げ前の先買いによる減収として1億円を想定しているが、消費税率アップの際に比べ利用客の意識が高くなく、1億円には満たないと考えるのが合理的である。

2 処分庁の主張の要旨

(1) 処理方針が鉄道事業法第16条第2項に違反している通達ではないこと

ア 鉄道事業法第16条第2項の具体的な審査方法は、専門的・技術的な知見を有する行政庁の裁量に委ねられているところ、処理方針は、交通政策審議会の下に設置された今後の鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会の中間とりまとめ（令和4年7月）において、「現行制度の運用の改善・工夫」が求められたことを受けて、変動運賃制を実施する場合の具体的な認可の手続きを定めたものであり、適法なものである。すなわち、処理方針は、変動運賃制の導入を目的とする上限運賃変更の場合においては、すでに認可を受けた運賃の上限が適法なものであることを前提として、変動運賃制を実施した場合の運賃収入と、これを実施しなかった場合の運賃収入を適切な方法で比較及び検証し、変動運賃制を実施した場合の運賃収入が増加しないと認められるのであれば、「適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないもの」とであると判断することとしたものであり、同項に違反するものではない。

イ 割引の運賃の実施を前提として収入額を算定することについては、処理方針において、認可申請時に実施期間や割増・割引運賃の改定率の根拠となる事項（運賃収入が増加しないことの根拠となる資料を含む。）等を記載した「変動運賃制実施計画」の提出を求めていることからすれば、申請者が実施期間中に変動運賃制の前提となっている割引の運賃を理由なく廃止し、又は縮小することは想定しがたい上、仮にそのようなことが行われた場合、鉄道事業法第23条第1項に基づく事業改善命令により運賃の上限を変更させることも可能であるから、違法・不当なものであるとはいえない。

ウ オフピーク定期券は、中長期的にピークシフトの拡大・定着に伴うコスト削減効果が期待できる可能性はあるものの、3年以内とする変動運賃制の実施期間において、認可申請の前提となる総括原価の水準に有意な影響を与えるものではないから、総括原価が変化しないものとする処理方針の前提は合理的である。

エ 終電繰上げ等を含め、輸送需要等に応じたダイヤの見直しは、鉄道事業者の事業活動として通常行われているものであり、直ちに総括原価に有意な影響を与えるものではない。

オ 鉄道事業法は、認可後の上限運賃について、一定の有効期限の設定や一定期間ごとの更新を求めるような制度は採用しておらず、その適切性が失われた場合の

是正をもっぱら事業改善命令に委ねているところ、本件処分による変更前のＪＲ東日本の上限運賃は、事業改善命令の発出を要するような事情は認められない適法かつ有効なものである。そして、認可済みの適法かつ有効な上限運賃について、運賃収入の増加を目的としない上限運賃の変更を行う場合において、変更前の上限運賃の適法性を前提として、変更に伴う運賃収入の増減に着目して審査を行うことは、同法が認可済みの上限運賃の是正手段を事業改善命令に委ねた趣旨に沿い、実務上も合理的な審査方法である。これまでも、消費税率の引上げに伴う上限運賃の変更において、認可済みの上限運賃の適法性を前提として、運賃改定による増収が消費税相当額の増加分を上回らないことをもって適正な原価に適正な利潤を超えないものと判断する運用を重ねてきている。

(2) 認可に当たっての総収入の算定は合理的であること

カ ＪＲ東日本の需要見通しについて、認可申請時における輸送需要がコロナ前を大幅に下回り、特に通勤定期は定期外と比べて回復が遅く、一部は定期外に転移したと考えられていたことからすれば、ＪＲ東日本がオフピーク定期券の実施期間の通勤定期券利用者がコロナ前の８０％に留まると想定したことは合理的である。

キ オフピーク定期券への切替え遅れによる増収について、ＪＲ東日本は、８０社程度の企業にヒアリングを実施した結果、制度変更等が必要と回答した企業の平均所要期間が約８カ月であったことを踏まえ、定着期間を１年程度と見込んだものであり、その試算は合理的である。

ク 鉄道事業者にとって中長期的なコスト削減効果等のメリットが期待できるオフピーク定期券の割合を高めることのインセンティブはあるといえるのであり、現にＪＲ東日本において多様な広報が実施されている。また、オフピーク定期券発売後は、その設定範囲において、通常定期券のオフピーク利用に対するＪＲＥポイントの付与は行っていない。

ケ アンケート調査の集計・分析には一定期間を要するのは当然であり、認可までの間に利用者の意識が明確に変化したという根拠も見当たらないことからすれば、令和４年春に実施したアンケートに基づき購入率を想定したことが不合理とはいえない。また、当該アンケート調査においては、中小企業を含めて十分なサンプル数を確保し、回答サンプルの偏りを補正するなどの処理を行っており、このようなアンケート調査結果に基づき、回答者の意向を一般化して用いたことは推計手法として合理性を有する。

コ オフピーク定期券の購入率の想定と実績の違いについて、購入率の想定は、ＪＲ東日本が実施したアンケート等の分析結果を踏まえて算定・判断したものであり、結果的に実際の購入率がその想定を下回ったからといって、直ちに想定時の算定・判断が合理性に欠けるものとはいえない。

サ オフピーク定期券のピーク時間帯での使用による定期外運賃の増収額については、運輸審議会に対して根拠となる資料を提出して説明を行っている。なお、

当該資料は秘匿性の高い情報を含むため非公開としたものである。

シ 通常の通勤定期券の値上げに伴う先買いについては、同時に実施される「鉄道駅バリアフリー料金の設定」を合わせた改定率が100kmまでの区間において2.0%~9.8%となることから、少なくとも消費税10%改定（定期券の改定率は約1.9%）と同程度の先買いが発生すると見込んだものであり、その試算は合理的である。

第4 論点整理

本件審査請求の論点は以下のとおり整理される。

- (1) 本件処分に適用された処理方針が、鉄道事業法第16条第2項の審査の方法として下記の点において妥当なものであるかどうか
 - ① 平年度において総括原価が変化しないものとし、割引の運賃と割増の運賃の組合せにより運賃収入が増加しなければ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して取り扱うこと
 - ② 上限の範囲内で届出により設定される割引運賃の設定を考慮して運賃収入を算定すること
- (2) オフピーク定期券の導入によって運賃収入が増加しないとするJR東日本の試算が下記の点において合理的なものであるかどうか
 - ① 通勤定期券の需要想定
 - ② オフピーク定期券の利用率の想定
 - ③ オフピーク定期券への切替え遅れによる増収額
 - ④ オフピーク定期券のピーク時間帯での使用による定期外運賃の増収額
 - ⑤ 通常の通勤定期券の値上げ前の先買いによる減収額

第5 審理員意見書の理由

1 審理員が認定した事実

第4で整理した論点に関して、審理員が認定した事実は以下のとおりである。

(1) 処理方針策定の背景・経緯

交通政策基本法（平成25年法律第92号）に基づき令和3年5月28日に閣議決定された第2次交通政策基本計画において、新たに取り組む政策の一例として、「都市鉄道等における通勤時間帯等の混雑緩和を促進させるため、ポストコロナ時代の利用状況を十分に検証の上、必要な施策を検討する。具体的には、時差通勤等による分散乗車の取組を一層深めていくほか、例えば、変動運賃制（ダイナミックプライシング）等の新たな対策について、その効果や課題について十分に検討する」との記載が盛り込まれた。

国土交通大臣は、上記の記載等も踏まえ、これからの時代に求められる鉄道運賃・料金制度のあり方や、それを実現するために必要な行政の関与について議論する必要があるとして、令和4年2月8日、国土交通省設置法（平成11年法律

第100号)第14条第1項に基づき、交通政策審議会に対し、今後の運賃・料金制度のあり方等について諮問を行った。

交通政策審議会は、上記諮問を受けて、その下に鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会を設置した。同小委員会は、8回にわたり審議を重ね、令和4年7月、今後の鉄道運賃・料金制度のあり方についての中間とりまとめを行った。

中間とりまとめでは、現行の鉄道運賃制度は、総括原価方式の下での上限認可制となっており、鉄道事業者は、この上限額以下であれば任意に運賃を設定することができるものの、ほとんどの鉄道事業者は、認可運賃上限額を実際の運賃として設定しているため、運賃の一部を僅かでも上げようとする、変更後の運賃体系による総収入が総括原価と収支均衡となるかどうか、改めて運賃体系全体について認可手続きを行う必要がある一方、いざ運賃上限認可申請を含む運賃改定手続を行おうとすると、諸々の準備や申請、審査に相当の期間とコストを要することになるなどの課題が示された。さらに、このような課題を踏まえ、当面の対応として、現行制度の運用の改善・工夫等で実施できる運賃・料金について検討すること等が示され、具体的な事例として、例えば、値上げと値下げを組み合わせ、全体としては増収にならないような新たな運賃・料金については、一定期間後の検証等の条件をつけて柔軟に認可することなどが盛り込まれた。

国土交通省は、中間とりまとめに盛り込まれた上記内容の具体化に向けて検討を行い、パブリックコメントの実施等を経て、令和4年9月14日、処理方針を定めた。

(2) JR東日本が行ったアンケート調査の詳細

JR東日本から提出された資料によれば、利用率の設定に当たって用いられたアンケート調査は、首都圏(1都3県)に所在する企業(中小企業を含む。)及び個人を対象に実施され、有効回答数は企業アンケートが1689件、個人アンケートが2124件となっている。また、その回答を分析した結果として、オフピーク定期券を10%値下げし、通常定期券を2%値上げする場合の購入率は17.2%になるという試算が報告されている。

(3) オフピーク定期券のピーク時間帯での使用による定期外運賃の増収額の算定根拠

JR東日本から提出された資料によれば、オフピーク定期券利用者のピーク時間帯利用による定期外運賃の増収額は、電車特定区間内の通勤定期券の発売実績とIC運賃のタリフ(運賃表)から算出した1回当たりの平均単価に、Suica通勤定期券による平日ピーク時間帯の利用実績にオフピーク定期券購入率と経済合理性に基づく推論を加味して想定した1月当たりのピーク時間帯の平均利用日数を乗じて1人1月当たりのピーク時間帯利用による定期外運賃収入を推計し、これにオフピーク定期券の想定購入者数を乗じて算定されている。

(4) オフピーク定期券導入後の状況

審査請求人から提出された資料(令和7年1月23日運輸審議会資料抜粋)に

よれば、令和6年11月におけるオフピーク定期券の購入率の実績は、目標の17.2%に対して9.5%である。なお、令和6年10月から、通常の通勤定期券と比べた場合のオフピーク定期券の割引率が約15%に拡大されている。

2 論点に対する判断

(1) 本件処分に適用された処理方針が、鉄道事業法第16条第2項の審査の方法として妥当なものであるかどうか

- ① 平年度において総括原価が変化しないものとし、割引の運賃と割増の運賃の組合せにより運賃収入が増加しなければ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して取り扱うことについて

鉄道事業法第16条第2項が定める「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」する方法については、事案に応じて様々な方法が考えられるところ、変動運賃制が運賃収入の増加を図ることを目的とするものではなく、運賃収入を増加させない範囲で旅客需要を変動させ、その平準化等により利用者利便の向上を図ることを目的とするものであることからすれば、変動運賃制の実施を目的とする上限運賃変更を対象とする処理方針が、一般的な上限運賃改定の場合のように総括原価を収入原価算定要領に基づき一から積み上げるのではなく、適法かつ有効な認可済みの上限運賃を前提として、変動運賃制の実施により運賃収入が増加しないことをもって、「適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないもの」として取り扱うものとしたことには、1(1)で述べた背景・経緯に照らし、申請、審査にかかる期間の短縮や負担軽減を通じて変動運賃制の円滑な実施を効率的に図り、ひいては、利用者の利便の向上にもつながるとの観点から、一定の合理性が認められる。

また、審査請求人は、変動運賃制の実施により総括原価が変化しないという処理方針の前提条件に誤りがあると主張するが、変動運賃制によるコスト削減効果は中長期的に期待されるものであり、処理方針で「最長でも3年程度」としている実施期間において、車両数や施設規模の見直し等に伴うコスト削減効果が直ちに発現するものではないから、平年度において総括原価は変化しないものとする処理方針の前提に不合理な点があるとはいえない。

さらに、審査請求人は、JR東日本がコロナ禍以降に終電繰上げ等のダイヤ改正を行っていることや、同社が長期間本格的な運賃改定をしていないことから、総括原価が変化している可能性があり、処理方針の定める方法では総括原価を審査したことにはならないとも主張するが、輸送需要等に応じたダイヤの見直しや時間の経過によって、認可済みの上限運賃の適法性・有効性が失われるものではないから、これを前提とした処理方針の審査方法が妥当性を欠くことの根拠とはならない。

以上から、処理方針が、平年度において総括原価が変化しないものとして取り扱い、割引の運賃と割増の運賃の組合せにより運賃収入が増加しなければ適

正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものとみなすとしていることについては、違法又は不当なものであるということとはできない。

② 上限の範囲内で届出により設定される割引運賃の設定を考慮して運賃収入を算定することについて

審査請求人は、処理方針は認可の対象外である割引運賃の実施を前提として収入額を算定するものであり、上限運賃認可後に鉄道事業者が任意に割引を廃止し、又は縮小することが可能であることにより、上限運賃制の審査を空洞化させるものであるから、鉄道事業法第16条第2項に違反すると主張する。

しかしながら、1(1)で述べたとおり、処理方針策定の背景となった第2次交通政策基本計画の記載に「変動運賃制(ダイナミックプライシング)」との文言があることからすれば、変動運賃制は、割引の運賃額をあらかじめ固定せず、利用状況等に応じて割引額を臨機応変に変動させる方法(ダイナミックプライシング)により実施されることも十分想定されるところであり、そうしたケースを考えると、割引の運賃を上限運賃として認可することには技術的な困難があり、したがってそうした認可と変動運賃制とはなじまないものと考えられる。

このことからすれば、行政庁が処理方針において、変動運賃制を実施する場合の具体的な認可の手続として、現行の上限運賃制の仕組みを活用し、届出による割引の実施を前提として収入額を算定することにより、利用状況等に応じた割引運賃の柔軟な設定・変更が可能となるような方法を定めたことには、一定の合理性が認められる。

その上で、認可に一定の期限を付して効果検証を行う仕組みを設け、その実施に必要な計画の提出を求めるなど、届出で設定される割引運賃を含む変動運賃制全体について実効性の確保を図っていること、さらに、その実効性が最終的には鉄道事業法第23条第1項の事業改善命令により担保され得るものであることからすれば、実態として、鉄道事業者が任意に割引を廃止し、又は縮小することは想定されにくい。

以上を踏まえると、処理方針が行政庁に認められた裁量の範囲を超える違法又は不当なものであるということとはできない。

(2) オフピーク定期券の導入によって運賃収入が増加しないとするJR東日本の試算が合理的なものであるかどうか

① 通勤定期券の需要想定について

JR東日本の需要見通しについて、認可申請時における輸送需要がコロナ前を大幅に下回り、特に通勤定期は定期外と比べて回復が遅く、一部は定期外に移ったと考えられていたことからすれば、オフピーク定期券の実施期間の通勤定期券利用者がコロナ前の80%に留まると想定して収入を試算したことに不合理な点は認められない。

② オフピーク定期券の利用率の想定について

オフピーク定期券の利用率は、ＪＲ東日本が実施したアンケート調査の分析結果に基づいて設定されており、その算定・判断の過程及び内容に不合理な点は認められない。

審査請求人は、アンケート調査が実施された令和４年春から本件処分（令和４年１２月）までの間に利用者の意識が大きく変化していると主張するが、本件処分の時点において、リモートワークやオンライン会議などの新しい生活様式の定着や、通勤混雑を回避する意識の高まりが一定程度生じていたことは事実であって、アンケート調査結果の妥当性が直ちに失われていたということとはできない。

また、審査請求人は、アンケート自体に欠陥があった可能性があるとは指摘するが、１（１）のとおり、アンケートの対象範囲については、首都圏（１都３県）に所在する企業及び個人を対象に、勤務先所在地、業種のばらつきを意識の上、統計的に十分なサンプル数を確保し、回答サンプルの偏りを補正するなどの処理を行っていることからすれば、回答者の意向を一般化して電車特定区間全体に用いたことが推計手法として不合理とはいえない。

さらに、審査請求人は、アンケート結果と実態の乖離が大きいことを指摘するが、実際のオフピーク定期券の利用率が、認可申請時の推計と乖離していることは１（４）のとおり事実であるものの、コロナ禍におけるその後の需要想定や、前例のないオフピーク定期券の普及の見通しについて、アンケート調査の分析結果を用いて推測したことは不合理とはいえない。また、本件処分においては、期限にかかる条件を付して、想定と実績が乖離した場合に、将来に向かってこれを是正する機会を設けており、結果的に乖離が生じたことのみをもって、本件処分が違法又は不当であるとはいえない。

③ オフピーク定期券への切替え遅れによる増収額について

オフピーク定期券への切替え遅れによる増収額は、ＪＲ東日本が８０社程度の企業にヒアリングを実施した結果を踏まえて、オフピーク定期券の利用率が定着するまでの期間を１年程度と見込んで試算したものであり、不合理な点は認められない。

④ オフピーク定期券のピーク時間帯使用による定期外利用の増収について

１（３）のとおり、オフピーク定期券利用者のピーク時間帯利用に伴う定期外運賃の増収額は、ＪＲ東日本が保有する発売実績や利用実績等の詳細なデータも活用して推計したものであり、不合理な点は認められない。

⑤ 通常の通勤定期券の値上げ前の先買いによる減収額について

本件処分による「通常定期券の値上げ」と「鉄道駅バリアフリー料金の設定」が同時に実施され、両者を合わせた改定率が２．０％以上となることからすれば、少なくとも、改定率が約１．９％であった消費税１０％改定時と同程度の先買いが発生すると見込んだことに不合理な点は認められない。

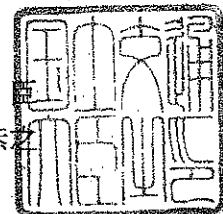
第 6 結論

上記のとおり、本件処分には違法又は不当な点はない。そのため、本件審査請求には理由がないから、行政不服審査法第 45 条第 2 項の規定により、棄却されるべきである。

国鉄事第244号
令和8年5月27日

運輸審議会
会長 堀川 義弘 殿

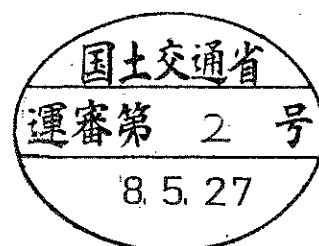
国土交通大臣
金子 恭之



諮 問 書

鉄道事業法（昭和61年法律第92号）第16条第1項の規定に基づく処分に係る審査請求について、国土交通省設置法第15条第2項の規定に基づき、別紙のとおり諮問します。

なお、本件審査請求にかかる審査請求書において、運輸審議会一般規則第18条第1項の規定に基づき公聴会の開催を希望する旨の記載がありますので、申し添えます。



(別紙)

区分	内容
1 審査請求に係る処分 (処分の種類) ☐ 申請拒否処分 ☐ 不利益処分 ☐ 事実上の行為 ☒ その他	(1) 処分の年月日、記号番号 令和4年12月27日 国鉄事第546号 (2) 処分をした行政庁 国土交通大臣 (3) 処分の名宛人 東日本旅客鉄道株式会社 (4) 処分の概要 鉄道事業の旅客運賃の上限変更認可処分
2 審査請求	(1) 審査請求年月日 令和4年12月27日 (2) 審査請求人 小井土 直樹 (3) 審査請求の趣旨 令和4年12月27日付けで国土交通大臣がした東日本旅客鉄道株式会社についての旅客運賃上限変更認可処分を取り消す。
3 諮問の理由	審査請求に対する裁決をするため
4 参加人等	なし
5 添付書類等	① 諮問説明書 ② 審理員意見書 (写し) ③ 事件記録一覧 ④ 事件記録 (写し)
6 答申書の交付方法	☐ 電子メール ☒ その他 (紙面)
7 審査庁担当課、担当者名、電話、住所、電子メールアドレス等	国土交通省鉄道局鉄道事業課旅客輸送業務監理室長 尾崎達郎 (03-5253-8543)