

審査請求書

令和7年10月30日

国土交通大臣 金子 恭之 殿

審査請求人 小井土 直樹

1 審査請求人の氏名及び住所

[REDACTED]

小井土 直樹

[REDACTED]

2 審査請求にかかる処分の内容

関東運輸局長が令和7年9月26日付でした東日本旅客鉄道株式会社に対してした鉄道旅客運賃上限変更（計算方法及び適用方法の変更）認可処分

3 審査請求にかかる処分があったことを知った日

令和7年9月26日

4 審査請求の趣旨及び理由

別紙のとおり

5 処分庁の教示の有無及びその内容

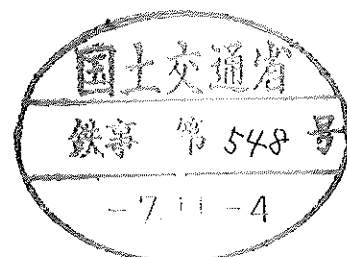
無し

6 備考

行政不服審査法25条2項により、本件に対する裁決があるまで、本件処分の効力の停止を申請する。

また、本件の審理に関し、国土交通省設置法23条に基づき、運輸審議会に対して公聴会の開催を申請する。

以 上



別紙

第1 審査請求の趣旨

関東運輸局長が令和7年9月26日付でした東日本旅客鉄道株式会社に対してした鉄道旅客運賃上限変更（計算方法及び適用方法の変更）認可処分を取り消す。

第2 審査請求の理由

1 審査請求人適格について

審査請求人は、通勤のため、東日本旅客鉄道株式会社（以下「申請者」という。）が運営する錦糸町・新橋間の通勤定期乗車券を継続して購入している者であり、本件処分により、通勤のため、従前より多くの定期代を要する者になり不利益の取り扱いを受けることになることになり、鉄道事業法により法律上保護された利益が侵害されることになることから、本件処分についての取り消しを求める審査請求人適格を有する。

2 本件処分の取消事由について（総論）

本件処分は、鉄道事業法16条2項の要件を満たしておらず、取り消されるべきである。

また、本件処分で付された条件についても、一義的に明確であるといえず、処分庁による条件充足に関する判断について恣意的な判断が可能となっており、鉄道事業法54条の要件を満たしているといえないことから、この点でも処分の取消は免れない。

3 今回、認可された運賃上限変更は、令和7年8月1日に国土交通大臣により認可された首都圏にある電車特定区間及び山手線内のみを利用する特定賃率を廃止し、普通運賃を平均9.8%値上げ、通勤定期を平均14.4%値上げ、通学定期を平均4.9%値上げするというものを受け、東海旅客鉄道株式会社の東海道新幹線とJR 東日本の東海道本線東京～熱海間の運賃計算上別線利用とするものである。

しかし、前提となる、令和7年8月1日付運賃上限認可は以下の通り取り消しを免れない。

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

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

れる。

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

とりわけ、交通渋滞が激しく、駐車場代費用も効果で、地価も高騰している都内周辺に住む住民で、定期券利用者も多い電車特定区間沿線住民にしてみると、幹線賃率の適用によって大幅な値上げになる。なぜ、この時期に電車特定区間制度の廃止申請に至ったのか、中国地方を中心としたローカル線を多く抱えている JR 西日本でさえ、本格運賃改定をしていないのに、首都圏という世界有数の鉄道ユーザーを抱えている JR 東日本が本格運賃改定申請に及んだのか、理解に苦しむ部分があります。むしろ、大量輸送という鉄道輸送の特性が十分発揮される地域については、低廉な輸送手段を提供するのが鉄道会社の使命である。

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

申請者は首都圏に重点的に投資をしているから、受益負担の観点からも電車特定区間の廃止には合理性があるという説明をしているが、大量輸送を使命とする鉄道の特性を踏まえれば、大量需要が見込まれる首都圏の利用客の適正原価は低廉なものになるのが自然であり、合理的な説明とはいいがたく、受益者負担の原則にも反する。

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

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

さらに、今回の改定は、今まで正面からは原価として認められなかった研究開発費の原価参入や減価償却費の前倒し制度の活用がされることで、収支率が 100%を割ったことにより運賃改定が可能になったという側面が見られる

しかし、政策的に推進を図る費用について減価償却費の初年度に 50%について前倒し計上して原価の対象とすることについては、鉄道事業法の認可要件である能率的な経営における適正な原価との観点から、政策的に平年度の経費を上乗せ

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

しかも 50%の原価算定する内容のうち 100 億円部分については新幹線電路設備老朽化対策であり、これらの原価は受益者負担の原則から見れば、在来線ユーザーも負担する運賃でなく新幹線特急料金等で賄うべきであり、運賃の原価とすることは相当でない。

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

研究開発費として平年度原価として 606 億円の計上をしているが、研究成果について得た例えば特許権等について他社に対して得たライセンス収入は必ずしも総括原価における収入に計上されない点は、問題はあると考えられ、そのまま研究開発費全額を原価として算出することが必ずしも適正な原価とはいえない。また、研究開発の中には資産としての性格を含むものも考えられ、減価償却の対象とすべきものもある。

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

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

需要見通しについて、令和 5 年度まではコロナからの回復により前年度比 1.1

1. 4%となる一方、令和6年度の推計値は前年度比101.5%、令和7年度の推計値は100.9%、令和8年度は98.5%と、令和6年度以降はコロナの影響の需要回復が見込めないということを前提とした推計になっており、これは不合理な推計といえる。認可時（令和7年8月1日）においては、令和6年度の実績もでているのであるからこれを踏まえて、認可の可否を判断すべきものである。

他方、原価については、2023年度は1兆8785億円、2024年度は10兆9387億円、2025年度は1兆9841億円、2026～2028年度は平均2兆0376億円に増えるとしていますが、人件費、燃料費の高騰等については一定程度反映さえないといけないと思われますが、精査は必要と考えられる。

そうすると、本件認可におい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といえず、取り消されるべきものである。

4 本件認可の条件について、不明確な部分があり、また条件設定も利用者保護の観点から不十分であること

本件認可の条件において、1項において「本認可は、原価計算期間（令和8年度から令和10年度までをいう。以下同じ。）の総収入の実績が総支出（総括原価）の実績を超えないと認められた場合、原価計算期間の減価償却費に原価計算期間経過後から起算して3年間における減価償却費が達した場合及び計画された設備投資への取組状況等が十分と認められる場合は、令和13年4月1日以降も有効とする。」との条件を付されている。

そして、2項においてこれらの要件を満たさない場合は、本認可の有効期限まで改めて運賃上限変更認可を受けることとされている。

しかし、①原価計算期間の総収入の実績が総括原価の実績を超えないと認められる場合、②原価計算期間の減価償却費に原価計算期間経過後から起算して3年間における減価償却費が達した場合、③計画された設備投資への取組状況等が十分と認められる場合という要件は、必ずしも客観的に評価してその達成の充足が判断されるものでなく、処分庁による多分の主観的判断によらなければ、その充足が判断されるものでないという点で、条件が不明確であり、処分庁の判断によりいかようにも解釈が可能ということになりかねず、条件の設定が不明確な部分がある。

また、仮に原価計算期間の総収入の実績が総括原価の実績を超えても、さらに令和13年度までの3年間は運賃上限の減額の認可を受けなくても、総括原価を超える運賃を収受することを許容するものとなっており、鉄道事業法16条2項の要件を満たしておらず、本件認可は取り消しを免れない。

5 さらに、この認可固有の問題として、東海道新幹線と東海道線東京熱海間を別線化することで、JRの一体性を損ない、利用者の利便性を損なう海底である

こと、運賃計算システムの改修費用が原価に加算されることになり、適正原価として算入されるべきでない費用が加算されることになることから鉄道事業法16条2項の要件を満たしているとは言えない。

以 上