

回答書

審査請求第3号
関鉄監第24号
令和8年6月29日

審理員 水野 寿洋 殿

関東運輸局長 藤田 礼子
(公 印 省 略)

令和8年6月17日付け事務連絡をもって依頼のあった、関東運輸局長が行った東日本旅客鉄道株式会社による鉄道事業の旅客運賃の上限変更認可申請に関する令和7年9月26日付け認可処分に対する審査請求（審査請求第3号）に係る質問については、下記のとおり回答します。

記

1. 質問事項（1）について
別紙のとおり

反論書における審査請求人の主張	左記に対する処分庁の見解
第2 国土交通大臣認可と地方運輸局認可は別個の申請である以上、別個に原価計算書の提出、審査を求めるべきこと 本件認可申請に伴う運賃計算システムの改修費について、大臣認可の原価計算に一括して計上し、個別に算出していないとするが、按分するなどして算出が可能である以上、個別に算出して適正原価を上回らないか算出すべきである。	弁明書（４ページ）に記載したとおり、本件認可処分に伴い発生する運賃計算システムの改修費については算入していない。 なお、総括原価方式である以上、地方運輸局長に委任されている一部の手続きに係るコストを分離して審査しなければならない理由はなく、大臣認可において全体の総括原価の確認を行ったことは妥当である。
第3 東海道線在来線と新幹線の別線化は JR の一体性を損なうものであること 在来線と新幹線の運賃体系を変更することで、乗車変更手続をとらなければならないことになり、昨今の窓口や駅係員の減少を踏まえると、その変更手続きには相当の時間や差額の収受、払い戻しが生じることになり、旅程の柔軟性が損なわれることになる。 また、新幹線と在来線の選択を事前に決定することを迫られる結果、伊豆方面の旅行に際し、東京熱海間を新幹線を利用するか、在来線を利用するかあらかじめ決定することを余儀なくされ旅行の柔軟性を損なうことになる。 したがって、旅客の利便性を損なうものであり認可を取り消すべきである。	「東海道線在来線と新幹線の別線化」は、大臣認可に伴い、東京・熱海間において、JR東日本が運営する東海道線（在来線）とJR東海が運営する東海道新幹線の運賃水準が異なるものとなることから、別の線路として取り扱う必要が生じたものである。 弁明書（４ページ）に記載したとおり、利用経路に応じた運賃を収受することは一般的な取扱いである上、旅行開始前後における乗車経路の変更についても適宜対応していることから、利用者の利便性を阻害するものとまではいえない。