

審理員意見書

審査請求第2号・第3号

令和8年8月24日

国土交通大臣

金子 恭之 殿

審理員 水野 寿洋

審査請求人小井土直樹が令和7年10月30日付けで審査請求を行った、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7年8月1日付け鉄道事業の旅客運賃の上限変更認可処分に対する審査請求（審査請求第2号）及び関東運輸局長による令和7年9月26日付け鉄道事業の旅客運賃の上限変更認可処分に対する審査請求（審査請求第3号）について、行政不服審査法（平成26年法律第68号）第42条第2項の規定に基づき、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 事案の概要等

1 事案の概要

（1）審査請求第2号

東日本旅客鉄道株式会社（以下「JR東日本」という。）からの鉄道事業の旅客運賃の上限変更認可申請に対して国土交通大臣が令和7年8月1日付けで行った鉄道事業法（以下「法」という。）第16条第1項に基づく認可処分（以下「大臣認可」という。）について、当該処分は同条第2項の要件を満たしていないこと等を理由として、処分の取消し及び執行停止を求める事案である。

（2）審査請求第3号

大臣認可を受けて、運賃計算上同一線として扱われてきた東京・熱海間の東海道本線と東海道新幹線を別線として扱うこととする適用方法の変更を内容とするJR東日本からの鉄道事業の旅客運賃の上限変更認可申請に対して、関東運輸局長が令和7年9月26日付けで行った法第16条第1項に基づく認可処分（以下「運輸局長認可」という。）について、前提となる大臣認可が取り消されるべきものであること、当該別線化は利用者の利便性を損なうものであること等を理由として、処分の取消し及び執行停止を求める事案である。

2 審理手続の併合

令和8年4月27日、行政不服審査法第39条に基づき、大臣認可に係る審査請求第2号と、運輸局長認可に係る審査請求第3号の審理手続を併合した。

第2 事実関係

1 関係法令等の定め

(1) 大臣認可関係

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。」と定め、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。」と定めている。

また、法第64条の2は、第1号において、国土交通大臣が法第16条第1項の認可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と定めている。

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鉄道局が定めている「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）では、法第16条第1項の認可の審査基準について、「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、国土交通省鉄道局は、法第16条第2項の審査に用いる収入原価の具体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日付け鉄業第10号）を定めている。

(2) 運輸局長認可関係

法第64条は、「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。」と定めており、これを受けて、鉄道事業法施行規則（昭和62年運輸省令第6号）第71条第1項は、「法及びこの省令に規定する国土交通大臣の権限で次に掲げるものは、地方運輸局長に委任する。」と規定し、法第16条第1項による認可権限の一部を国土交通大臣から地方運輸局長に委任している。

当該権限委任を含む鉄道の旅客運賃・料金に関する行政庁の職権について、国土交通省鉄道局は、「鉄道の旅客の運賃及び料金に関する職権等について」

（平成12年3月1日付け鉄業第12号）において具体的に定めており、運賃の上限の設定・変更のうち「適用方法の軽微な変更」については、地方運輸局長による認可となっている。

2 処分内容及び理由

(1) 大臣認可

ア JR東日本は、令和6年12月6日、国土交通大臣に対し、法第16条第1項に基づく旅客運賃の上限変更認可申請（以下「大臣宛認可申請」という。）をした。その内容は、「電車特定区間」及び「山手線内」の運賃区分を廃止して「幹線」に統合すること等を含め、普通旅客運賃を7.8%、通勤定期旅客運賃を12.0%、通学定期旅客運賃を4.9%引き上げるものである。

イ 国土交通大臣は、令和6年12月16日、法第64条の2に基づき、大臣宛認可申請について運輸審議会に対し諮問を行った。

ウ 運輸審議会は、7回にわたる審理及び公聴会（令和7年2月27日に開催し、審査請求人を含む一般公述人3名がいずれも認可に反対する公述をした。以下「本件公聴会」という。）の結果を踏まえて検討を行い、令和7年4月1日、大臣宛認可申請について認可することが適当である旨の答申を行った。同答申には、需要見通しにつき想定需要と実績が乖離する可能性があることから、法第54条各項の趣旨に基づき期限に係る条件を付すことの検討を求める要望事項が付された。

エ 国土交通省は、令和7年4月7日、大臣宛認可申請について消費者庁に協議を行い、消費者庁は同月10日、消費者委員会に付議した。消費者委員会は、公共料金等専門調査会における調査・審議を経て、同年7月9日、変更案は妥当と認められる旨の意見を回答し、消費者庁は同月18日、国土交通省に対し異議はない旨の意見を回答した。

オ 消費者庁及び国土交通省は、令和7年7月29日、大臣宛認可申請について物価問題に関する関係閣僚会議に付議し、上限変更について了承を得た。同会議においては、計画された設備投資への取組状況等を政府へ報告することを求める旨の方針が示された。

カ 以上を経て、国土交通大臣は、令和7年8月1日、大臣宛認可申請に対し、認可の有効期限を令和13年3月31日までとし、一定の要件が満たされた場合には同年4月1日以降も有効とすること等の条件を付して、認可をした（大臣認可）。

(2) 運輸局長認可

ア 大臣認可により、東京駅～熱海駅間において、JR東日本が経営する東海道本線と東海旅客鉄道株式会社（以下「JR東海」という。）が経営する東海道新幹線の運賃水準が異なるものになることを受け、JR東日本は、令和7年8月1日、関東運輸局長に対し、両者を運賃計算上別線として取り扱う適用方法の変更に係る法第16条第1項に基づく運賃上限変更認可申請（以下「運輸局長宛認可申請」という。）をした。

イ 関東運輸局長は、法第65条に基づく意見聴取を行うため、令和7年8月8日に公示を行い、同月14日に1名（審査請求人）からの意見聴取申請書

を受理し、同年９月３日、意見聴取を同月１８日に行う旨を通知した。審査請求人は当日出席できないことから、同日付け陳述書及び証拠書類を提出した。

ウ 以上を経て、関東運輸局長は、令和７年９月２６日、運輸局長宛認可申請について、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を超えないものと認められるとして、認可をした（運輸局長認可）。

３ 審理手続の経過

年月日	手続
令和７年１０月３０日	審査請求人が、行政不服審査法第２条に基づき、大臣認可及び運輸局長認可に対して審査請求を行った。
令和８年２月２７日	審理員が指名された。
令和８年３月２７日	国土交通大臣から弁明書が提出された。
令和８年４月３日	関東運輸局長から弁明書が提出された。
令和８年４月１９日	審査請求人から国土交通大臣の弁明書に対する反論書が提出された。
令和８年４月２６日	審査請求人から関東運輸局長の弁明書に対する反論書が提出された。
令和８年４月２７日	行政不服審査法第３９条に基づき、大臣認可に係る審査請求と運輸局長認可に係る審査請求の審理手続を併合した。
令和８年４月２７日	審査請求人の申立てにより、審理員は国土交通大臣、運輸審議会及びＪＲ東日本に対し物件の提出を依頼した。
令和８年５月２５日	ＪＲ東日本から物件が提出された。 運輸審議会から物件が不存在である旨の回答があった。
令和８年６月１日	国土交通大臣から物件（不存在のものを除く。）が提出された。
令和８年６月８日	審理員は、国土交通大臣及び関東運輸局長に対し、反論書の内容等について質問した。
令和８年６月２９日	関東運輸局長から質問に対する回答書が提出された。
令和８年７月１日	国土交通大臣から質問に対する回答書が提出された。
令和８年８月１７日	審理手続を終結した。

第３ 審理関係人の主張の要旨

１ 大臣認可関係

（１）総括原価方式の考え方について

審査請求人の主張の要旨	左記に対する処分庁の見解
電車特定区間等の運賃区分廃止により首都圏利用者の値上げ幅が大きく、通	電車特定区間等の運賃区分廃止を含む申請内容については、設備投資計画

審査請求人の主張の要旨	左記に対する処分庁の見解
勤定期利用者や企業への影響が大きい。大量輸送が見込める路線は低廉な運賃設定とすべきであり、大幅な値上げは応益負担の原則に反する。	額の7割程度が首都圏エリアであること等を踏まえた鉄道事業者の経営判断として、一定の合理性が認められる。 運輸審議会、消費者委員会、関係閣僚会議でも認可適当とされている。
法第3条の事業許可が路線ごとに行われること、法第16条第4項の協議運賃では適用される路線区間の総括原価を超えないことが要件とされていることからすれば、同条第2項は路線区間ごとの収支により運賃上限を定めることを予定しているというべき。 大都市圏とそれ以外の路線では大きく路線特性を異にするにもかかわらず、同一の事業者が経営することをもって鉄道事業全体の収支で総括原価を算出するのは不合理。 高収益路線から赤字路線への内部補助を前提とした運賃設定は、都市部の利用者が便益に見合わない割高な運賃を支払わされる点で利用者利益を阻害し、事業改善命令の発出要件に該当する不当なもの。 地方路線では内部補助により採算割れの運賃設定が可能となり、不当競争を引き起こしかねない。	法第16条第2項の総括原価方式は、個々の路線ごとの収入を当該路線の原価と対応させて運賃を設定することまでを求めるものではない。 路線別の原価を運賃に完全に反映させることは困難であり、複数の路線がネットワークとして機能している場合は一括的に計算することがむしろ合理的といえる。 地方交通線の運賃水準や競合実態を踏まえれば、不当競争のおそれがあるとはいえない。

(2) 減価償却費の前倒し計上について

審査請求人の主張の要旨	左記に対する処分庁の見解
企業会計上認められない減価償却費の前倒しは、適正原価と乖離するもの。 その原価算入を認めるためには収入原価算定要領の改正では足りず、法改正が必要。	企業会計上の「費用」と法の「原価」は趣旨が異なり、行政庁が通達において原価の具体的内容を定めることは適法。
前倒し対象の8項目(国土強靱化関係等)はあくまで例示であり、事業者判断で何でも計上できるおそれがある。	設備投資計画の提出・公表や認可条件による事後チェックの仕組み(令和6年3月29日付け国鉄事第893号通達)を

	設けており、適正性・確実性を確保している。
前倒し対象となっている指令システム整備費170億円の見積りの妥当性が運輸審議会等で十分精査されていない。	国土交通省において平年度の投資予定額が適切であることを確認している。
前倒しにより早期回収が可能となることで不要となる資金調達コストを事業報酬から除外しておらず、資金調達コストの二重計上になる。	前倒しは投資インセンティブを高めるための仕組みであり、二重計上との指摘は当たらない。

(3) 新幹線設備費の運賃原価算入について

審査請求人の主張の要旨	左記に対する処分庁の見解
減価償却費の前倒しのうち100億円は新幹線電路設備老朽化対策であり、新幹線ユーザーのみが恩恵を受ける設備の費用を在来線ユーザーが負担する運賃の原価に計上するのは受益者負担の原則に反する。	新幹線利用者は特急料金だけでなく運賃も負担しており、また、総括原価方式は路線ごとに収入と原価を対応させることまでを求めるものではないから、不当ではない。
新幹線特急料金据置きを前提に上限運賃認可の審査を行うことは、新幹線特急料金で賄うべき新幹線特有の費用を在来線ユーザーに負担させることになり問題。	法は個別の運賃・料金を原価と厳密に対応させることまでを求めておらず、競争上の理由等から新幹線特急料金を据え置くことは不当ではない。

(4) 研究開発費の原価算入について

審査請求人の主張の要旨	左記に対する処分庁の見解
研究開発費を総括原価に計上する一方、特許権等のライセンス収入が収入に計上されていない可能性がある。	特許等の収入は過去実績を基に運輸雑収として計上されている。
研究開発費には資産性を有し減価償却の対象となるものもある。	研究開発費は資産計上されないものが計上されている。
研究開発費の妥当性・蓋然性について、運輸審議会で検討された形跡がない。	国土交通省で妥当性・蓋然性を確認している。

(5) 需要予測等の合理性について

審査請求人の主張の要旨	左記に対する処分庁の見解
-------------	--------------

令和8年度だけ輸送量が落ち込むなど算定根拠が不明確。	令和8年度の一時的減少は運賃改定による逸走を見込んだもの。
令和10年度に輸送量増加を見込みながら、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。	輸送量はコロナ前の水準には戻らない見込みとなっており、厳しい経営環境の継続という申請理由と矛盾しない。
認可時点で令和6年度実績が判明しているのだから、それを踏まえて判断すべき。	令和6年度実績を踏まえても、申請内容の妥当性を失わせる特段の事情は認められない。
県民所得と輸送数量に相関性があるとはいいい難く(平成21～23年は所得増でも交通量減)、北陸新幹線延伸等の影響等による疑似相関の疑いがある。 また、実績データがあるのに推定値を使うのは恣意的。	平成20～30年度のデータで回帰分析すると、相関係数約0.92、決定係数約0.86の高い相関が見られる。 また、コロナ影響を除くため平成30年度までの実績データを使用したもの。
コロナ後の行動変容を調査したWebアンケートは回答属性に偏りが想定され補正が必要。 出社回帰の継続、都心オフィス需要の過熱、郊外マンションの需要増を踏まえれば、通勤需要の回復が見込めないことを前提とした収入推計は合理性を欠く。	Webアンケートはエリア別・利用目的別に分析した合理的なもの。 輸送量推計は人口推計・社会経済指標を基に行動変容・インバウンド等を反映しており不合理な点はない。
インバウンド需要の推計にコロナ前のデータを使うのは不適當。個人旅行の増加、中国人旅行者の減少、ジャパンレールパスの料金変更等を踏まえて、コロナ禍後の実績値も加味した推計を行うべき。	コロナ禍後の予測が困難な中、インバウンドの政府目標を前提として、公表された訪日外国人流動データや旅客地域流動調査の統計結果を用いて推計したことは不適當とはいえない。 需要と実績の乖離可能性については認可に期限を付すことで対応している。
山手線内の逸走率が過大に算出されている。競合が限られており、賃金上昇局面での改定であることを考慮すべき。	他社の運賃改定における実績を基に、定期外・通勤・通学別に推計しており合理的といえる。
自社の人件費上昇率の実績をそのまま使うことは放漫経営を助長する。他社・他産業の状況を踏まえた合理的な算出をすべき。	客観的な根拠に基づく現実的な設定を行うため、収入原価算定要領において当該事業者の実績を用いることを可としている。

(6) 認可条件について

審査請求人の主張の要旨	左記に対する処分庁の見解
-------------	--------------

認可の有効期限の解除要件（収入原価の実績、減価償却費の規模、設備投資の取組状況等）は、客観的にその達成を判断できるようなものではなく、行政庁の恣意的解釈の余地がある。	収入原価の実績や減価償却費の規模に係る要件は、決算等の客観的なデータと基準に基づき判定可能である。 設備投資の取組状況等に係る要件も、関係閣僚会議における対処方針や消費者委員会意見に照らし求められる内容を把握できるため、不明確とはいえない。
超過収入を将来の運賃改定時に還元する観点からの原価計算書の提出を求めている点でも不備がある。	「還元」を求める法の規定はなく、「還元」を前提とした審査請求人の主張には理由がない。

（７）運輸審議会の公聴会手続について

審査請求人の主張の要旨	左記に対する処分庁の見解
公述申出に当たり、基礎資料として収入総括書1枚があるのみで、収入推計や原価算出に係る具体的な資料がないまま公聴会への参加を余儀なくされた。	運輸審議会によると、公聴会（令和7年2月27日）に先立って認可申請書を運輸審議会ホームページで公開している（同年1月14日付け）。
運輸審議会一般規則第34条（証拠書類の写しの交換）が履践されず、申請者の見解は最終陳述で一方的に示されたに過ぎない。	運輸審議会一般規則第34条の「証拠」とは、公述書に添付される資料をいい（同規則第36条第3項）、利害関係人が相互に公述内容について理解を深めるために、できる限り交換することとしているもの。本件公聴会において、公述人より提出された資料はない。
申請者の公述は同規則第45条（できる限り証拠資料に基づく）に反し、証拠資料の提出なく行われた。	運輸審議会一般規則第45条の規定は、証拠資料の添付を義務付けるものではない。
提出した公述書の問題意識を踏まえれば、運輸審議会は準備手続に付し、申請者に資料提出と釈明・立証の準備を命ずべきであった。 また、公聴会を東京都のみで開催し、東北地方で開かなかった。	公聴会は運輸審議会が公平かつ合理的な決定をするための基礎を得るために開催するものであり、場所を含む開催要領については運輸審議会の裁量が認められる。

2 運輸局長認可関係

審査請求人の主張の要旨	左記に対する処分庁の見解
前提となる大臣認可は違法であり取消しを免れない。	前提となる大臣認可は適法に行われている。

別線化により乗車変更手続が必要となり、窓口・駅係員の減少も踏まえると手続に時間と手間が生じる。また、新幹線・在来線の選択を事前に強いられ、旅行の柔軟性が損なわれる。よって利用者の利便性を損なうものであり、運輸局長認可を取り消すべきである。	別線化はJR東日本とJR東海の運賃水準が異なることから必要な措置。 利用経路に応じた運賃収受は一般的な取扱いであり、旅行開始前後の経路変更にも適宜対応しているため、利用者の利便性を阻害するとはいえない。
別線化に係る運賃計算システムの改修費用が原価に加算されることは、法第16条第2項の要件（適正原価）を満たしていない。	別線化に係るシステム改修費用は原価に算入されていない。
大臣認可と運輸局長認可が別の認可である以上、別線化によるコストを分離せずに審査したことは妥当でない。	総括原価方式である以上、分離して審査する必要はなく、大臣認可で全体の総括原価を確認したことは妥当。

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。

●大臣認可関係

- ・路線区間ごとの収入原価対応の要否
- ・減価償却費の前倒し計上の適否
- ・新幹線設備費の運賃原価算入の適否
- ・研究開発費の原価計上の適否
- ・需要予測等の合理性
- ・認可条件の妥当性
- ・公聴会における手続的瑕疵の有無

●運輸局長認可関係

- ・別線化による利用者利便の阻害の有無
- ・システム改修費用の原価算入の有無
- ・大臣認可と分離した収入原価の審査の要否

第5 審理員意見書の理由

1 大臣認可について

(1) 路線区間ごとの収入原価対応の要否

審査請求人は、法第3条第2項（路線・種別ごとの事業許可）、第4条第2項（許可申請書への事業収支見積書の添付）、第16条第6項（協議運賃を適用する路線区間の総括原価審査）等を根拠に、法は路線区間ごとの収支を前提に運賃等の上限を定めることを予定していると主張する。

しかし、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。」と規定しており、個々の路線区間ごとの収入を当該路線区間の原価と対応させることを求めている。国土交通省鉄道局が定めている審査基準や収入原価算定要領においても同様である。

審査請求人が指摘する法第3条第2項及び第4条第2項は、鉄道事業の許可の段階で路線ごとの収支見積りを求めているものであり、許可を受けた鉄道事業者が運賃上限を設定・変更する際の収入原価算定を規律するものではない。また、法第16条第6項は、地域における需要に応じ当該地域の住民の生活のための旅客輸送を確保する必要がある路線の区間に係る旅客運賃等について協議が調ったときは、同条第1項及び第2項の規定にかかわらず、国土交通大臣に届け出ることにより、旅客運賃等を定めることができるという協議運賃についての規定であって、これを通常の運賃上限認可（同条第2項）に及ぼすことはできない。むしろ、同条第6項が明示的に「路線の区間に係る」と規定していることは、同条第2項がそのような限定を置いていないことの証左であると解される。

以上の文理解釈に加え、路線区間ごとの適正原価を算定することは實際上困難であるほか、複数路線がネットワークとして機能している場合には原価を一括的に計算することがむしろ合理的である。

したがって、法第16条第2項が路線区間ごとの収入原価対応を要求しているとの前提に立つ審査請求人の主張は、いずれもその前提を欠くものである。

また、電車特定区間等の廃止を含む大臣宛認可申請の内容については、運輸審議会への諮問に加え、消費者委員会や関係閣僚会議にも付議され、その妥当性や利用者等に与える影響について審議された結果、いずれも認可することが適当であるとの結論が示されていることにも鑑みると、利用者の利便を阻害する、あるいは不当競争を引き起こすおそれのある違法・不当なものであるとはいえない。

以上から、本論点に関する審査請求人の主張には理由がない。

（２）減価償却費の前倒し計上の適否

審査請求人は、政策的に必要性の高い設備投資に係る減価償却費の一部を前倒して計上することは、①企業会計上認められないコストを原価算入することになること、②事業報酬との関係で資金調達コストの二重計上になることから、違法・不当であると主張する。

しかし、企業会計における「費用」は、一会計期間の経営成績を適正に示すためのものであるのに対し、法第16条第2項の「原価」は、鉄道事業の安定的な実施に必要な支出を賄うことができる上限運賃の設定を認める趣旨のものであって、両者が一致しなければならないと考える法的根拠はなく、同項の

「原価」を企業会計上の費用に限定する規定も存在しない。

政策的に必要性の高い設備投資に係る減価償却費の前倒しは、交通政策審議会小委員会の中間とりまとめにおいて、総括原価の算定方法の見直しが求められたことを受けて、学識経験者を含む調査委員会における検討等、相応の専門的検討を経て、令和6年3月の収入原価算定要領の改正により導入された措置であり、その際、計画の提出・公表、国土交通省による妥当性・蓋然性の確認、認可条件による事後チェック等の仕組み（令和6年3月29日付け国鉄事第893号）が設けられていることからすれば、行政庁の裁量の範囲内の合理的な運用と認められる。

資金調達コストの二重計上との指摘については、収入原価算定要領によると事業報酬は実際の資金調達コストの積み上げではなく対象資産に一定の報酬率を乗じて算定することになっており、減価償却費の前倒しによるキャッシュフローの改善と直接的な関係性はないこと、減価償却費の前倒しが投資インセンティブを高めるための仕組みであることからすれば、違法・不当なものであるとはいえない。

（３）新幹線設備費の運賃原価算入の適否

審査請求人は、新幹線電路設備老朽化対策に係る費用を在来線利用者も負担する運賃原価に計上することは、応益負担の原則に反し不当であると主張する。

しかし、前記（１）のとおり、法第16条第2項は路線区間ごとの収入原価対応を求めているものではなく、また、新幹線利用者は特急料金のみならず運賃も負担しているのであるから、当該費用を運賃原価に計上することが違法・不当であるとはいえない。

また、審査請求人は、新幹線特急料金が据え置かれたことについても不当性を指摘するが、総括原価方式の下での個別の運賃・料金の設定は基本的に鉄道事業者の経営判断に属する事柄であり、競争上の理由等から新幹線特急料金を据え置いたことが違法・不当であるとはいえない。

（４）研究開発費の原価計上の適否

審査請求人は、個別に原価計上された研究開発費について、①研究開発に伴う特許権等のライセンス収入が収入に計上されていない可能性があること、②研究開発費の資産性が考慮されていない可能性があること、③運輸審議会による審査が十分でないとうかがわれることから不当であると主張する。

しかし、研究開発に伴うライセンス収入は過去実績を基礎に運輸雑収として計上されており、研究開発費のうち資産化が見込まれる金額については計上されていない。

また、研究開発費の取扱いは、（２）の減価償却費の前倒しと同様、令和6年3月の収入原価算定要領の改正により導入された措置であり、その際、計画の

公表、国土交通省による妥当性・蓋然性の確認、認可条件による事後チェック等の仕組み（令和6年3月29日付け国鉄事第893号）が設けられている。
以上から、本論点に関する審査請求人の主張には理由がない。

（５）需要予測等の合理性

審査請求人は、需要予測の各要素（県民所得との相関、新型コロナウイルスによる行動変容、インバウンド需要、逸走率）について、不合理があると主張する。

しかし、以下の事実によれば、それらの予測に特段不合理な点は認められない。

- ・ 県民所得と輸送量の相関については、平成20年度から平成30年度までの実績について、相関係数約0.92、決定係数約0.86の高い相関が認められること
- ・ 新型コロナウイルスによる行動変容については、エリア別・利用目的別に分析されたアンケート結果や人口推計、社会経済指標に基づき予測していること
- ・ インバウンド需要については、政府目標を前提として公表された訪日外国人流動データや旅客地域流動調査の統計結果を用いて推計していること
- ・ 逸走率については、複数事業者の運賃改定実績を基に券種別に推計していること

また、審査請求人は、人件費上昇率について、申請者たる鉄道事業者の実績をそのまま使うことは放漫経営を助長し許されないと主張する。

しかし、収入原価算定要領において、人件費上昇率は賃金構造基本統計調査の5年単純平均又は鉄軌道事業者の実績を用いるとされており、これに基づき、申請者の直近2箇年度の実績の平均を採用したことは合理的である。

（６）認可条件の合理性

審査請求人は、大臣認可に付された条件について、令和13年3月31日の有効期限後も認可が有効とされるための各要件（①収入原価の実績、②減価償却費の規模、③設備投資の取組状況等）が不明確であり、違法であると主張する。

しかし、上記要件のうち①及び②については、決算等の客観的データに基づき、収入原価算定要領に定めるルールの下で検証されるものであり、恣意的判断の余地はない。③についても、物価問題に関する関係閣僚会議の方針及び消費者委員会意見の内容から求められる内容を把握できることから、不明確とはいえない。

また、審査請求人は、認可条件に超過収入を利用者に還元するための仕組みが定められていない点も、法第16条第2項に照らし不備があると主張するが、

同項は認可を行うに際しての要件を定めている規定であって、発生した利益を利用者に還元することを求める法の規定は存在しないから、当該主張にも理由がない。

(7) 運輸審議会の公聴会における手続的瑕疵の有無

審査請求人は、運輸審議会の公聴会について、①証拠書類の交換（運輸審議会一般規則第34条）が履践されず、②申請者の公述が証拠資料（同規則第45条）に基づかずに行われたこと、③準備手続（同規則第4章第3節）に付さなかったこと、④開催場所が東京都のみであったことなどに手続的な違法があると主張する。

しかし、同規則第34条にいう「証拠」は公述書に添付される資料（同規則第36条第3項）を指すと解され、本件公聴会において公述人から提出された証拠はなかった。そして、同規則第45条は証拠資料の添付を義務づけるものではない。

また、公聴会は運輸審議会が公平かつ合理的な決定の基礎を得るために開催するものであり、準備手続の要否や開催場所の選定については運輸審議会の裁量が認められる。

以上から、審査請求人に意見表明の機会が実質的に保障されていなかったとはいえず、本件公聴会における手続的瑕疵を認めることはできない。

(8) 小括

以上によれば、大臣認可について、違法又は不当と認めるべき点はない。

2 運輸局長認可について

(1) 別線化による利用者利便の障害の有無

審査請求人は、別線化は旅程の柔軟性を損ない、利用者の利便を障害するものであると主張する。

しかし、別線化は大臣認可によりＪＲ東日本（東海道線）とＪＲ東海（東海道新幹線）の運賃水準が異なることとなった結果、必然的に必要となる措置である。

また、利用経路に応じた運賃を収受することは鉄道運賃の一般的取扱いであり、ＪＲ各社間をまたぐ連続乗車も引き続き可能であること、使用開始前１回に限り無手数料での差額収受・払戻しによる変更を可能とするほか、旅行開始後の乗車変更にも運送約款に基づき対応していることから、別線化により一定の手続的負担が生じ得るとしても、違法・不当といえる程の看過し難い影響が生じるものとはいえない。

(2) システム改修費用の原価算入の有無

審査請求人は、別線化に係る運賃計算システムの改修費用が原価に算入されることは、法第16条第2項の「適正な原価」を超えるものであり違法であると主張するが、処分庁の弁明・回答によれば、当該改修費用は原価に算入されていないから、当該主張には理由がない。

(3) 大臣認可案件と分離した審査の要否

審査請求人は、運輸局長認可が大臣認可とは別の認可処分である以上、システム改修費等のコストを分離して原価計算書を提出・審査すべきと主張する。

しかし、総括原価方式を前提とすれば、地方運輸局長に委任された一部手続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を確認したことに違法・不当があるとはいえない。

(4) 小括

以上によれば、運輸局長認可についても、違法又は不当と認めるべき点はない。

第6 結論

以上のとおり、大臣認可及び運輸局長認可のいずれについても、これを取り消すべき違法又は不当は認められない。よって、本件審査請求はいずれも理由がないから、行政不服審査法第45条第2項に基づき、棄却されるべきである。