公　述　書

令和８年１０月２７日

運輸審議会会長

　堀川　義弘　殿

公述人　小井土　直樹

１　本年３月１４日より実施されたJR東日本に対する運賃改定認可に対して、審査請求人としてJR東日本線の通勤定期利用者の立場から、反対の立場により公述させていただきます。

２　今回の改訂は、電車特定区間および山手線内の運賃を廃止し、幹線運賃に統合するとともに、併せて令和６年４月１日に改定を行った「ＪＲ旅客会社、大手民鉄及び地下鉄事業者の収入原価算定要領」（以下「収入原価算定要領」といいます。）を踏まえて、全体で８．７％、普通旅客運賃は９．８％、通勤定期運賃は１４．４％、通学定期は４．９％上昇させるものです。

しかし、今回の運賃改定は、鉄道事業法１６条２項で規定する運賃上限に認可要件である「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」ものとはいえず、また、電車特定区間および山手線内の運賃を廃止することは首都圏の利用者に過大な運賃負担を求めることになり、JR東海、JR西日本との間に運賃格差を生じさせることや東海道線東京・熱海間の東海道新幹線との別線化等によりJRグループによる全国的な鉄道ネットワークの一体性が損なうもので、利用者の利便その他公共の利益を阻害し

ているものであり、大臣認可及び運輸局長認可についていずれも取り消されるべきものです。

３　まず、影響が大きい電車特定区間および山手線内運賃の廃止について述べます。

鉄道事業法３条２項は、鉄道事業の許可は、路線及び鉄道事業の種別について行うとされ、許可申請において４条２項において事業収支見積書を添付することとされています。

さらに、１６条４項における協議運賃は６項において、「当該旅客運賃等が適用される路線の区間に係る鉄道事業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としなければならない」と規定しているところです。

鉄道運賃等に関しても、応益負担の原則が適用されるべきところ、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のであって、同一の事業体が経営することをもって、同社の鉄道事業全体の収支を取り出して総括原価を算出することは不合理であると言わざるを得ない。

大都市圏で得た莫大な収益を地方路線に対して内部補助することで運営することは、地方鉄道事業者が到底実現することができない採算割れの運賃等を設定することを可能にし、申請者と地方鉄道事業者の間の価格競争において、地方鉄道事業者が太刀打ちできず、その事業運営を困難にするおそれがあり、不当な競争を引き起こしかねないものです。

また、山手線の営業係数については５０前後と推定されているところ、今回山手線運賃を幹線に一本化することで、極めて高い超過収益を得ることになるといえる。

電車特定区間の営業係数も６０～７０程度であり、運賃改定前の運賃でも適正原価を上回る利潤を得ていることが想定されます。

まずは、山手線内及び電車特定区間について区分して算出した収支率の算定を示すべきです。

都市部から得る高額な営業収益から新幹線、地方、ローカル線等に対し内部補助を前提として運賃上限認可をおこなうとすると、高収益路線の利益が赤字路線の補填に回されることで、成長分野への集中投資が阻害されること、抜本的な事業構造改革の決断が先送りされやすくなること、混雑に耐えながら高い利用密度で乗車している都市部の利用者が、その便益に見合わない（あるいは他より割高な）運賃を支払わされる一方、内部補助があることで、本来であれば需要に応じた価格設定（ダイナミックプライシングなど）や、採算に合わせたサービス改善を行うインセンティブが働きにくくなります。

JR東日本は首都圏への設備投資が７割程度予定されていることから正当化されるとするが、首都圏には電車特定区間以外の区間も含まれうるのであり、また、今回の運賃改定の主たる理由は、設備投資でなく鉄道利用者の減少や経常的な経費の増額を理由としており、電車特定区間、山手線での増収額が７割とされているが、増収分のすべてが設備投資のみに用いられるわけでなく合理的でありません。

また、分かりやすい運賃にするというなら、むしろ、地方交通線運賃について幹線運賃と一本化すべきではないでしょうか。JR東日本における地方交通線の運賃収入割合は１～２％程度に過ぎず、幹線と統合しても運賃全体におけるインパクトは小さいと考えられます。

４　続いて、収入の見通しについての想定が不合理であることについて述べま

す。

コロナの影響により鉄道利用が減少したものが、十分回復しないことが想定されることを理由として運賃値上げが認可されました。

その根拠として、JR東日本ではWebアンケートを令和６年度に利用者に対して行い、コロナ終息後の需要回復がアンケートの前年度の令和５年度が最高ないし実施時の令和６年度が最高となったという集計結果が出たことにより、令和５年度の実績をベースにコロナの行動変容の影響を算出している。

しかし、将来のコロナによる行動変容の行動予測に関して、利用者のアンケートのみで算出することは難しいといえ、鉄道輸送統計において令和６年度でも定期利用が前年比２パーセント程度、定期外利用が約４％程度増加していることから、コロナ終息後の需要回復が令和６年度とするのが相当でなく、コロナ期から５年を経過した令和８年度をピークとするのが相当です。

実際、令和６年度鉄道輸送人員統計によれば、令和６年度の鉄道輸送人員は令和５年度より３．４％増加しており、過少に輸送量の増加が評価していると考えられ、運賃収入が２～３％低く見積もられていると考えられます。

東北地域ではトヨタ自動車が東海地域から宮城大衡工場や岩手工場における生産台数を増加し現在の４０万台から約６０万台へ増加させるとのことであり、東北新幹線のビジネス需要が増加することも想定されます。

また、近年新潟県や長野県におけるスキー客の増加による外国人宿泊客数の増加や北陸地域における外国人宿泊者数の増加がされており、インバウンド需要が見込まれる。また、能登復興に伴い、観光客数の戻りも一定程度期待できることが想定されるが、そうした需要のプラス要素が十分反映されておりません。

逸走率についてですが、山手線内については運賃の上昇率が高いことから逸走率が高く計上されているが、競合私鉄が東京メトロ、都営地下鉄しかなく、過去の他社でのデフレ下での運賃改定と異なり、賃金の上昇も一定程度されている中での運賃改定のため、逸走率が過大に算出されていると考えるべきと思います。また、東京メトロも来年度運賃改定を予定しているということであり、ライバル事業者への逸走が戻る可能性があります。

そうすると逸走率が過大に算出されているというべきです。

５　改定収入原価算定要領が、鉄道事業法や会計基準と整合していないことについて述べます。

今回、改訂収入原価算定要領で、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前倒しが認められました。鉄道事業法２０条は、鉄道事業者の会計について、１項で「国土交通省令で定めるところにより、その事業年度並びに勘定科目の分類及び貸借対照表、損益計算書その他の財務計算に関する諸表の様式を定め、その会計を整理しなければならない」としており、その趣旨の一つとして、上限運賃の改定審査（総括原価方式）のベースとなる客観的で統一された財務データ（プラットフォーム）を整備することにあるといえます。

したがって、鉄道事業法は総括原価の算定にあたっては同法２０条に基づく会計によることを求めており、減価償却の前倒し計上をみとめることは同基準と異なるものであり、鉄道事業法が予定しているものと異なるものです。

また、今回、既存設備についての減価償却の前倒しも行われていますが、恣意的にどの程度減価償却を前倒しするか鉄道事業者が行うことができ、運賃水準を相当程度自由に操作できることとなる。加えて、減価償却の前倒しによる原価算入により早期に運賃回収が図られるのであれば、キャッシュフローの改

善にも資するのであり、それに係る資金調達コストが減るのであるから事業報酬の二重算定と評価せざるを得ない。

加えて、今回前倒しの対象となる減価償却費の対象には、中央快速線のグリーン車導入に係る設備のように運賃ではなくグリーン料金から充当すべき支出も含まれている。

また、新幹線設備に係る設備投資も前倒し対象となっており新幹線特急料金から主として充当すべき費用にも充てられている点も問題である。

さらに、研究開発費においてBRT自動運転に係る研究開発費も計上されているが、あくまで鉄道事業にかかる研究開発事業であるべきで、バス事業に係る研究開発費が混ざっており、鉄道運賃への原価算入は許されないというべきである。

また、研究開発費として計上した研究の事後検証の仕組みも整っていない点にも問題がある。

６　廃線ないし経営移管が予定され長期運休中の路線についてのコストが原価として算出されている問題点について述べます。

さらに、２０２６年度末において、久留里線久留里から上総亀山間。２０２７年度末において津軽線中小国信号所から三厩間の廃止が予定され、コスト削減が想定されるが、適正コストの算定において施設量が減少されること想定されるにも関わらず、過大に見積もられている。

また、米坂線今泉駅から坂町駅からについても長期間バス代行が継続しており、バス転換も含めた協議が行われて、JR東日本自身が自社での復旧ができないことを意思表明しているにもかかわらず、適正コストの算定において存在するものとして鉄道維持コストや減価償却費等が計上されていることも過大な見

積もりといえます。

７　また、認可条件として原価計算期間における総収入の実績が総括原価を下回る場合等において上限運賃認可の効力を令和１３年度以降もその効力を認めるとするが、総収入においては、上限認可の対象外となる料金等
も含まれており、しかも上限運賃によらない運賃設定を行ったり、料金改定を行ったりするなどして意図的に総収入が総括原価を下回らないよう設定することが可能となるなどの問題点もあるといえることを付言する。

８　JR東海道線と新幹線の別線化は、JR東日本が運賃を値上げしたことに伴い、JR東海との運賃格差が生じたことによりされたものであるが、以上述べたところによれば合理性がありません。

むしろ、JRの一体性が損なわれることにより、新幹線利用者が在来線に変更するのに追加運賃の支払いを余儀なくされるなどの問題が生じている。

９　その他の審査請求人の主張については、審査請求書、反論書に記載した通りです。

以　上