令和　８年１０月２７日

運輸審議会
　会長　堀川　義弘　殿

公述書

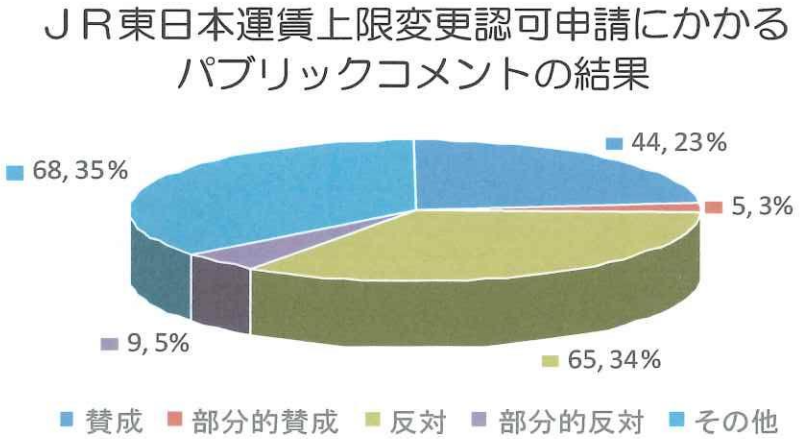
[redacted]
大汐　健太

私は今回、貴会にて審議されている「令８第３００２号事案」並びに「令８第３００３号事案」（特に断りのない限り、ともに以降「本事案」と称します。）について、ともに審理員の意見に反対することを表明し、もって各事案の審査請求については認容と答申されることを求めます。

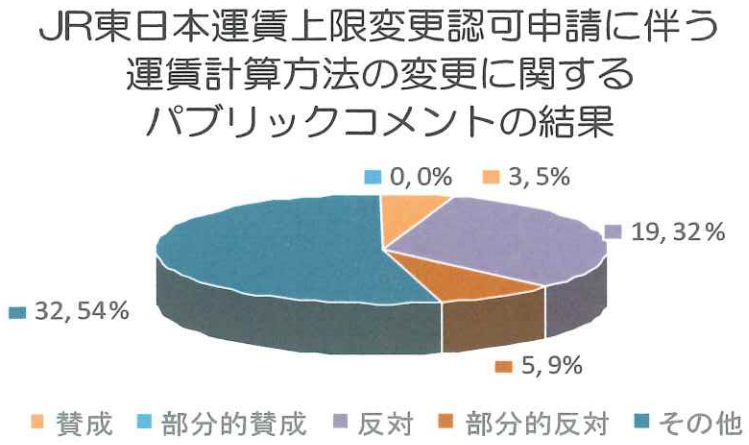
以下にその理由について、大きく３点詳述します。

１.「賛成」が少ないパブリックコメント

本事案の対象となっているＪＲ東日本の運賃上限変更認可申請並びに運賃計算方法の変更に対し、処分庁は事前にパブリックコメントを実施し、前者にかかるコメントは１９１件、後者にかかるコメントは５９件あったと報告されています。しかし、前者のパブリックコメントでは４９件、後者のパブリックコメントでは３件の賛成しかなく、いずれのパブリックコメントにおいても、寄せられた意見の総数に比して極めて少ない結果となっています。〔図１並びに図２〕



【図１】ＪＲ東日本運賃上限変更認可申請にかかるパブリックコメントの集計結果[*1]
（図中記載の項目を基準に、意見を生成ＡＩにて分類させたもの。なお、「その他」は意見表明がなかったものを指す。）



【図２】運賃計算方法の変更に関するパブリックコメントの結果[*2]

（図中記載の項目を基準に、意見を生成ＡＩにて分類させたもの。なお、「その他」は意見表明がなかったものを指す。）

一方、それぞれのパブリックコメントに寄せられた反対の意見は、前者のパブリックコメントでは７４件、後者については２４件と、賛成意見に比して圧倒的に多く、同社の一従事員として想定していた通りの反応という印象です。

なお、これらの賛成意見あるいは反対意見には、部分的な賛成あるいは反対を表明している意見を含めていますが、それでもなお、同社の改定並びに変更に対して肯定的に捉えられているとは到底言えないとみるべきです。加えて、意見に対する処分庁のコメントのほとんどは「申請者によりますと…」から始まっており、処分庁の見解が皆無です。

以上を踏まえると、申請者の申請通りに運賃変更上限を認可すること、またその認可を前提として運賃計算方法の変更を認可することは妥当ではなかったと言えます。もっとも、これらのパブリックコメントの結果が、それぞれの認可後に公表されていることに、認可への影響を避ける意図が垣間見られることも付しておきます。

２．利用状況の回復を加味していない

ＪＲ東日本が公表している路線別利用状況では、同社路線の利用状況は回復基調にあり、最新の情報ではその回復度は鈍化しているとは言え、同社が運賃上限変更の認可申請にあたって想定していた「コロナ前には戻らない」や「テレワークの浸透」という前提は成り立たないことを、同社自らのデータで証明しています。私は、令和７年２月２７日に貴会が主催した公聴会（令６第３００４号事案）[*3]でも指摘していますが、利用状況が回復していることを加味せず、結果的に同社の運賃上限の変更が申請どおり認可されたことは、甚だ疑問です。〔表１〕

年度	平均通過人員の合計（人／日）	前年比（%）
令和２年度	2,914,032	67.19
令和３年度	3,123,096	107.17
令和４年度	3,534,149	113.16
令和５年度	3,811,572	107.85
令和６年度	3,931,991	103.15

【表１】ＪＲ東日本「路線別ご利用状況」から各路線の平均通過人員を集計[*4]

（資料記載の路線別利用人員を生成ＡＩで集計）

確かに、運賃上限変更を認可する背景には利用状況に限らず、著しい物価上昇や安定的な事業運営の必要性といった種々の状況を踏まえているのは承知しています。しかし、事業者自身ではどうすることもできない外的要因を踏まえた点はさておき、たとえ有期の認可[*5]であっても、利用状況の回復を読み誤ったままで認可されることは納得できるものではありません。

３．申請者の姿勢に問題

本事案については、当事者が処分庁ではあるものの、その当事者へ申請した申請者の姿勢についても触れておきます。私が出席した、令和７年２月２７日の公聴会においては申請者の代表である社長は、その最終陳述で「経営姿勢を問われる筋合いはない。」などと暴言ともとれる答弁をしています。一時はその答弁がＳＮＳやネットニュースを中心に注目されるほどでした。

また、貴会が本事案にかかる運賃改定について認可相当を答申後、令和７年４月１４日に開催された内閣府消費者委員会の「公共料金等専門調査会（第８７回）」においては、当時の申請者の執行役員が委員からの質問に正面からの回答を避けています。消費者、すなわち利用者の視点に立った質問を幾度も受けたにもかかわらず、です。

例えば、「山手線内利用者と電車特定区間利用者の収支は持ち合わせていないなら、両区間利用者への応分の負担を求めるという理屈は成立しない。」や「利用している人たちに対しての影響がどうなのかという視点が全くない。」という委員からの指摘に対して、「御意見としては受け止める。」や「説明の仕方についてはブラッシュアップをさせていただきたい。」という回答に留まっている点です。[*6]

このように、運賃改定そのものが与える社会的影響が大きいことを自認しながらも、関係省庁や各省庁が所掌する委員会等において、開き直りや逃げ回るような言動を見せる申請者の姿勢を見てもなお、結果的に本事案にかかる認可処分が出されたことは疑問です。私の知る限りでは、処分庁へ出向している社員がいたと聞きますし、また貴会の構成員にも申請者傘下の企業出身者がいることを鑑みると、申請者と関係省庁がグルになっているようにさえ見えてしまいます。

また、申請者の経営陣が、このように不誠実な姿勢を見せたという事実が広く利用者や

世間に知られないまま、認可された運賃をいただきながら事業を第一線で支えている一従事員としては、大変心苦しいものがあります。申請者への心象や印象の問題で処分庁の認可が覆ることはないでしょうが、総じて、認可申請時点での鉄道の利用状況やパブリックコメントの結果を加味しないで、申請通りに認可処分を下したことは適切とは言えません。

以上から、私は本事案に対しては審理員の意見に反対を表明します。公述人をはじめ、当事者に限らず、申請者からも広く十分に意見を聴取した上で、貴会では処分庁の認可の妥当性を、丁寧に検証していただくことを求めます。

以上

＊1 e-govパブリックコメント「東日本旅客鉄道株式会社の鉄道事業の旅客運賃の上限変更認可申請に関する意見募集の結果について」（https://public-comment.e-gov.go.jp/pcm/download?seqNo=0000296424　参照 2026年10月25日）

＊2 e-govパブリックコメント「東日本旅客鉄道株式会社及び東海旅客鉄道株式会社からの旅客運賃の上限変更（計算方法及び適用方法の変更）認可申請に関する意見募集の結果について」（https://public-comment.e-gov.go.jp/pcm/download?seqNo=0000299570　参照 2026年10月25日）

＊3 国土交通省公式サイト「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認可申請事案に関する公聴会」（https://www.mlit.go.jp/page/unyu00_hy_000106.html　参照 2026年10月25日）

＊4 JR東日本公式サイト「路線別ご利用状況」（https://www.jreast.co.jp/company/data/rosen_avr/　参照 2026年10月27日）

＊5 国土交通省公式サイト「東日本旅客鉄道株式会社の旅客運賃の上限変更認可について」（https://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo02_hh_000217.html　参照 2026年10月25日）

＊6 内閣府公式サイト「第87回 公共料金等専門調査会 議事録」（https://www.cao.go.jp/consumer/history/08/kabusoshiki/kokyoryokin/senmon/087/gijiroku/index.html　参照 2026年10月25日）