令和８年１月２８日判決言渡　同日原本領収　裁判所書記官

令和７年（行コ）第１９１号 裁決取消等請求控訴事件（原審・東京地方裁判所令和６年（行ウ）第４号）

主　　文

１　本件各控訴をいずれも棄却する。

２　１審原告の控訴費用は１審原告の負担とし、１審被告の控訴費用は１審被告の負担とする。

事実及び理由

第１　当事者の求めた裁判

１　１審原告の控訴の趣旨

⑴　原判決中１審原告敗訴部分を取り消す。

⑵　１審被告は、１審原告に対し、２０万円及びこれに対する令和５年７月７日から支払済みまで年３パーセントの割合による金員を支払え。

２　１審被告の控訴の趣旨

⑴　原判決中１審被告敗訴部分を取り消す。

⑵　主位的控訴の趣旨

前項の取消部分に係る１審原告の訴えを却下する。

⑶　予備的控訴の趣旨

前項の取消部分に係る１審原告の請求を棄却する。

第２　事案の概要

１　１審原告は、国土交通大臣が東日本旅客鉄道株式会社（以下「ＪＲ東日本」という。）に対してした運賃上限変更認可処分の取消しを求めて審査請求をしたところ、国土交通大臣は、同審査請求について、不適法であって補正することができないことが明らか（行政不服審査法２４条２項）であるとして、これを却下する旨の裁決（以下「本件裁決」という。）をした。

本件は、１審原告が、１審被告に対し、本件裁決は違法であるとしてその取

消しを求めるとともに、国土交通大臣が本件裁決をしたことは国家賠償法上違法であるとして、同法１条１項に基づき、慰謝料２０万円及びこれに対する令和５年７月７日（本件裁決の日）から支払済みまで民法所定の年３パーセントの割合による遅延損害金の支払を求めた事案である。

原審は、１審原告による本件裁決の取消請求を認容し、その余の請求（国賠請求）を棄却したところ、これを不服とする１審原告及び１審被告がそれぞれ控訴を提起した。

２　関係法令の定め、前提事実、争点及び争点に関する当事者の主張は、以下のとおり原判決を補正し、次項のとおり、当審における１審被告の補充主張を加えるほかは、原判決の「事実及び理由」欄の「第２　事案の概要」の１ないし４に記載のとおりであるから、これを引用する。

（原判決の補正）

⑴　原判決３頁１５行目の末尾の次に行を改め、次のとおり加える。

「カ　ＪＲ東日本は、令和４年１２月２７日、国土交通大臣に対し、本件認可申請に係る運賃の上限の変更等の実施予定日を令和５年３月１８日として届出をし、その頃実施した。（乙２１）」

⑵　原判決４頁５行目の「以下「本件裁決」という」を「本件裁決」に改める。

⑶　原判決４頁１７行目の末尾の次に行を改め、次のとおり加える。

「⑷　本件認可に基づく運賃上限変更の後の動き

ア　ＪＲ東日本は、本件認可後の令和６年１２月６日、鉄道事業をサステナブルに運営していくため、更なる運賃収入の増加を目的として、概要、以下のとおり運賃上限変更認可申請（以下「本件新認可申請」という。）をした。（乙２８、３１）

(ｱ) 変更しようとする運賃を適用する路線

ＪＲ東日本の全線

(ｲ) 変更しようとする運賃の上限の種類、額及び適用方法

従来の運賃区分（幹線、地方交通線、電車特定区間及び山手線内）のうち、電車特定区間及び山手線内の区分を廃止して幹線に統合し、普通旅客運賃を平均７．８パーセント、通勤定期旅客運賃を平均１２．０パーセント、通学定期旅客運賃を平均４．９パーセント程度引き上げることを内容とする。

(ｳ) 実施希望日

令和８年３月

イ　国土交通大臣は、令和７年８月１日、ＪＲ東日本に対し、本件新認可申請を条件を付して認可した（以下「本件新認可」という。）。（乙２９）

ウ　ＪＲ東日本は、同日、国土交通大臣に対し、本件新認可申請に係る旅客運賃の変更並びにSuica時差通勤定期旅客運賃（オフピーク定期券）及びその設定区間の変更等について、実施予定日を令和８年３月として届出をした。（乙３０）」

３　当審における１審被告の補充主張

⑴　本件裁決の取消しを求める訴えの利益が存しないこと

ア　国土交通大臣が令和７年８月１日にＪＲ東日本に対してした本件新認可は、変更された運賃の上限を適用する路線、変更された運賃の上限の種類、額及び適用方法のいずれにおいても本件認可の範囲を包含していて、本件認可を上書きするものであり、本件認可の効力は本件新認可によってもはや残っておらず、本件認可は失効した。

イ　また、本件認可が引き続き存在することを前提に本件新認可が成り立つといった関係性はなく、本件認可が取り消されることにより、本件新認可の効力が影響を受けることはない。したがって、本件認可の取消判決によって除去すべき法的効果や、回復される法的利益は存せず、本件認可の取消判決を得る正当な利益ないし必要性はないから、本件認可の取消しを求

める訴えには、訴えの利益が存しない。

ウ　本件認可が既に失効したこと、本件認可の取消しを求める訴えには訴えの利益がないこと、本件裁決の取消しを求める訴えの目的が究極的には本件認可の取消しを求めることにあることからすれば、本件裁決の取消しを求める本件訴えにも訴えの利益はなく、本件訴えは却下されるべきである。

⑵　当裁判所の求釈明に対する回答

当裁判所は、当審第２回口頭弁論期日における１審被告の上記⑴の主張について、後記アのとおり釈明を求めたところ、１審被告は、後記イ、ウのとおり回答した。

ア①　旧認可に基づく運賃制が実施された後に新認可がされた場合、新認可に包含されて上書きされた旧認可は失効すると解されている例が他に存するか（例えば、電気料金の認可についてはどのように考えられているか。）。

②　後日、仮に新認可が取り消された場合、新認可に包含された旧認可は既に失効している以上、旧認可の下での運賃制も失効すると考えるのか。それとも、旧認可の効力が復活して旧認可の下での運賃が有効なものとして維持されるのか。

イ　①について

(ｱ) 大手電力会社は、規制料金（特定小売供給約款料金）について特定小売供給に係る料金その他の供給条件について特定小売供給約款を定め（これには経済産業大臣の認可を要する。）、これを変更しようとするときは経済産業大臣の認可を要するところ、特定小売供給約款の変更認可により約款上の料金に係る部分を変更した場合、認可された変更後の約款の実施期日までは従前の認可に基づく変更前の約款の規定料金に則って電気の小売供給が行われ、他方、実施期日の後は、変更後の約款の規定料金に則って電気の小売供給が行われ、後の認可が有効である限り、

変更後の約款に従前の料金に係る認可の効力が及ぶものではない。

(ｲ) 電気の特定小売供給約款上の料金に係る部分の変更認可と、運賃上限変更認可とでは、前者では料金そのものが定められるのに対し、後者では上限が定められ、鉄道事業者が届出により上限の範ちゅうで自由に運賃を定められる点において差異があるが、後の処分によって前の処分の効力が失われる点で変わりはない。

ウ　②について

(ｱ) 取消訴訟において処分の取消判決が確定した場合、実体法上、当該処分の効果が原則として処分時に遡って消滅し、当該処分の効果を基礎として形成された法律関係も原則として遡及的にその法的基礎を失うこととなる。これを鉄道事業法１６条１項で定める上限運賃変更認可についてみると、当該処分の取消判決が確定した場合、当該上限運賃変更認可がなかった状態、すなわち、その時点の鉄道事業者が設定できる運賃の上限は、従前の運賃上限認可が有効であった状態に戻ると解される。そして、本件新認可は、本件認可の範囲や上限金額を全面的に上回る内容であるから、仮に本件新認可の取消判決が確定した場合、その時点の鉄道事業者が設定できる運賃の上限は、本件新認可がされた令和７年８月１日より前の本件認可が有効であった状態に戻るものと解される。

なお、本件認可の有効期間は令和８年３月３１日までとされるため（乙２０）、本件新認可の取消判決の確定が令和８年４月１日以降である場合、本件認可は効力を失っているため、同日以降の運賃の上限金額は、本件認可がされた令和４年１２月２７日より前の上限金額となる。

(ｲ) もっとも、当審口頭弁論終結時において本件新認可が有効である以上、本件認可の取消判決の本案判決をすることに法的な意味があるとはいえず、本件裁決の取消しを争う利益がないから、本件訴えは却下すべきである。

第３　当裁判所の判断

１　当裁判所も、１審原告の請求のうち、本件裁決の取消請求を認容し、その余の請求（国賠請求）を棄却するのが相当であると判断するが、その理由は、以下のとおり原判決を補正し、次項のとおり当審における１審被告の補充主張に対する判断を加えるほかは、原判決「事実及び理由」欄の「第３　当裁判所の判断」の１及び２に記載のとおりであるから、これを引用する。

（原判決の補正）

⑴　原判決１０頁２１行目の「検討をするべく、」の次に「１審原告が購入している通勤定期券の内容から、本件認可により侵害される１審原告の利益の内容、性質等は相当程度把握することができることを考慮しても」を加える。

⑵　原判決１１頁３行目の「本件審査請求に」を次のとおり改める。

「本件審査請求について、上記イ（原判決引用）のとおり、鉄道事業法の制定及びこれに伴う地方鉄道法の廃止、行政事件訴訟法の改正、並びに運輸審議会一般規則５条６号の文言の追加に係る改正がいずれも実施される以前の状況の下でされた」

⑶　原判決１２頁１７行目の「経ることなく」の次に「、大臣自らでなく鉄道局長による専決（甲７）によって」を加える。

２　当審における１審被告の補充主張に対する判断

⑴　１審被告は、前記第２の３⑴のとおり、①本件認可が本件新認可によって失効して残存していないこと、②現在する本件新認可は本件認可の存在を論理的な前提としておらず、本件認可の取消しによって本件新認可の効力がその影響を受けることはないことを理由として、本件認可の取消しを求める訴えには訴えの利益がなく、本件認可の取消しを目的とする本件裁決の取消しを求める本件訴えについても訴えの利益がないから、本件訴えを却下すべきであるなどと主張する。

⑵　上記の１審被告の補充主張について検討するに、弁論の全趣旨（前記第２

の３⑵イ、ウ）によれば、仮に本件新認可の取消判決が確定した場合、運賃は、本件新認可申請に基づく上限運賃変更認可が存しなかった状態、すなわち、本件新認可より前の運賃上限に係る本件認可が有効であった状態に戻ると解されるところ、そうすると、本件新認可が無効又は取消しとなることを条件として、本件認可の効力が復活するというべきであるから、本件新認可がされたからといって、本件認可が当然に効力を失って残存しなくなるとの１審被告の上記主張は、採用することができない。また、前記第２の３⑵イの電気料金の場合と同様に考えるのであれば、本件新認可に基づく上限運賃変更後の約款が実施されるまでは、本件新認可に基づく変更の前、すなわち、本件認可に基づく上限運賃が適用された約款が実施されると解され、本件と電気料金でこの点を別異に解する合理的理由はないと考えられるから、本件認可の効力は、本件新認可に基づく約款が実施されるまでは、存続していると解する余地も十分にあるというべきである。

以上の内容を総合して考慮すると、１審原告が本件認可の取消しを求める利益がなく、本件裁決の取消しを求める利益も存しないとする旨の１審被告の上記の主張は理由があるとはいえず、採用することができない。

⑶　以上のとおりであるから、国土交通大臣が、近鉄特急最高裁判決が存することのみをもって、直ちに、１審原告が本件審査請求人適格を有しないとして、審理手続を経ることなく本件審査請求を却下した本件裁決は、行政不服審査法２４条２項所定の要件を欠き、違法というべきである。

第４　結論

以上によれば、１審原告の請求のうち、本件裁決の取消請求は理由があるから認容し、その余の請求（国賠請求）は理由がないから棄却すべきであり、これと同旨の原判決は相当であって、１審原告及び１審被告の本件各控訴はいずれも理由がないから棄却することとして、主文のとおり判決する。

東京高等裁判所第２３民事部

裁判長裁判官　　古　　谷　　恭　一　郎

裁判官　　渡　　邉　　和　　義

裁判官　　渡　　邉　　達　之　輔