

交通政策審議会鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会

(第2回) 結果と主な委員の意見

1. 日時：令和4年3月1日(火) 17:30～19:30
2. 場所：国土交通省(中央合同庁舎2号館)低層棟共用会議室3A3B
3. 出席者：(出席者名簿参照)
4. 議事：各団体からのヒアリング
5. 議事概要

○JR 東日本、JR 西日本、JR 東海、JR 九州の4事業者より資料に基づきプレゼン後、意見交換。委員からの主な質問、意見は以下のとおり。

① (制度全般について)

- ・ 上制限制は総収入と総費用により全体を割り算した平均の上限であると考えられるので、平均が合っていれば上げ下げしてもよいはず。正月や、ピーク時など、あるセグメントだけ過度に値上げするのが社会的に問題だとしたら、そこは別の考え方から対応するのが合理的ではないか。
- ・ 航空運賃は届出で設定し事後に変更命令という事後規制。それ以前は運賃を幅で設定したこともあった。電気託送料金のように収入上限だけを規制し、その範囲内で料金体系は自由にするという制度もある。現在の鉄道運賃の体系は、かつて国会で、細かく審議し認可していた時代の経緯を継続している。
- ・ 制度を柔軟化する視点には、社会的受容性という視点も必要。
- ・ 現在、赤字が続いている中、運賃改定が機動的にできないという状況は、当初の制度が予見していた状況ではなく、それならば制度を見直す時期。
- ・ 運賃制度はシンプルな方が良い。
- ・ 需要減に起因するものと、コスト増に起因するものについては、別の話であり、消費税やエネルギー価格の高騰といったコスト増は遅滞なく対応していく必要がある一方、コロナのような需要減は全て運賃に反映すべきかは難しい。どのような需要減を反映していくのかは説明責任が重要であり、一義的には事業者の説明責任があると思う。
- ・ 運賃エリアを40年間見直していないとのことだが、宅地・都市開発で環境は変化している。

② (利用者利益の保護について)

- ・ 仮に航空運賃のように運賃価格差が大きくなった場合全国ネットワーク維持の観点から問題はあるか。(JR 東海) 仮に事業者が各社の経営環境等に応じ柔軟な価格戦略を実現できるとしても、全国ネットワークという観点から、仕組みがバラバラだとサービスダウンとなり、かえって競争力が下がることも想定されるため、バランスが大事。
- ・ 鉄道は生活の足という視点もある。運賃設定の際、利用者が納得できるように算出根拠の説明など透明

性の確保が必要ではないか。

(JR 東日本) レピュテーションリスクがあることはしない。不当な運賃設定があれば、事後的に是正というやり方もある。一方、プライスカップ制や、幅運賃制も一つの選択肢。

(JR 西日本) 物価上昇等に応じて運賃を適正に見直す必要がある。また、鉄道事業の独占性は薄まっている。新幹線も航空やバスと競合しており、市場を無視して値上げすると、利用者離れが進む。上げ過ぎということであれば、国から事後的に是正することも考えられる。

- ・ 料金を上げてサービスを上げる、料金を下げて利用者を増やすなど料金とサービスの関係について考えを教えてほしい。

(JR 九州) 安全に関する費用は削れないが、今の収入状況が続けば、サービス部分を削らざるを得なくなる。一定の範囲で運賃を上げ下げし、最終的に収入が増えれば、安全やサービスなどへ資金を投入でき、サービスの向上につながると考えている。

③ (オフピーク定期券等について)

- ・ 在宅勤務の浸透も踏まえ、乗車回/週による定期という発想があってもいいのではないか。

(JR 東日本) テレワークが進む中で、乗車回/週による定期の価格設定について、現行では、1 ヶ月定期の上限額を超えると認可が必要になる点がハードル。

- ・ テレワークで定期の廃止による通勤費削減効果が表れ始め、4 割ほど経費削減になる場合もある。オフィスも人数分の座席がない状況に変化。企業は変わり始めており、急がないと対応できない。

(JR 東日本) オフピーク定期券について、準備は始めているが、小委員会で議論いただき、何らかの形で認めて頂ければ、早ければ来年度末には実施したいという希望。

- ・ オフピーク定期が効果を発揮した場合にダイヤはどうなるのか。ピーク時間の本数を減らすのか。

(JR 東日本) オフピーク定期券を導入し、ピークが平準化されれば減便を検討するが、それによって以前より混雑率が増すことになっては意味がないので、混雑率を見極つつ柔軟に対応していきたい。

- ・ 収支をバランスすることでオフピーク定期券を認可して欲しいということだが、例えば 5%の乗客が転移した場合、38%下げる試算になる。かなり大きな割引率になるが現実的にそこまで引き下げるのか。

(JR 東日本) どの程度の価格差で何%シフトするかは今後詳細なアンケートを実施し制度設計する予定。

④ (システム改修について)

- ・ 運賃料金を変更しようとしてもシステムとの関係で 1 年以上も時間を要するというのは大変不合理で、この点に事業者として不満はないのか。

(JR 東日本) IC カードシステムの改修に時間を要するという指摘は承知しており、問題意識を持っている。これまで個々の改札機器に読み込ませる必要があったものを、中央のサーバを改修することで対応が可能となるよう検討を進めている。また、運賃体系などをシンプルにして、負荷を軽くするようにしたい。

- ・ 私鉄との乗り入れも増えているが、複雑と言われる運賃システムにどのような影響があるか。

(JR 東日本) 私鉄との乗り入れのシステムへの影響は大きい。例えば乗車時と降車時の会社が異なる場

合や、乗継割引を実施している場合もシステム負荷につながる。乗り入れは利用者利便の向上につながるが、システム負荷が大きくなるのは確か。

⑤（高齢者割引、障害者割引等について）

- ・ JR 東日本の「通学定期や障害者向けの定期割引は文教・社会政策として対応すべき」との主張について、どう考えるか。地方は学生や高齢者しか乗っていない状況で、自治体の税収は非常に厳しい状況。実現可能性をどのように考えているか。

（JR 西日本） JR 東日本と同じ考え。実現可能性は事業者の立場からは判断しかねる。

（JR 東海） そうした観点も当然あるという受け止め。実現可能性については当社として検討もしていないのでコメントできない。

（JR 九州） 通学定期の割引額は通勤定期の割引額よりもかなり大きい。ローカル線では高校生の乗車比率が高く、維持費はかかるが、収入は少なくなっている。そのため JR 東日本の考えには賛成。

- ・ 身体障害者割引や高齢者割引の実態や考え方はどのようになっているか（例えば、身体障害者割引分はバスについては自治体負担があるのに鉄道はない、横浜市の高齢者パスは民営バスも有効だが市営地下鉄以外の鉄道には使えないなど）。

（身体障害者割引、高齢者割引等の例については事務局として整理予定）

⑥（その他の意見・質疑）

- ・ JR 東日本に対して、コロナの影響について、在来線関東圏と在来線その他で輸送量の落ち込みに係る影響の比率についてあまり差がないようだが、どのような理由と考えられるか。

（JR 東日本） 関東圏は通勤比率が高い一方、その他エリアは通学比率が高い。企業を巡る環境と、学校を巡る環境の影響をそれぞれ受け、結果として、定期・定期外を合算すると同じような比率で減少したと考えている。

- ・ JR 東日本に対して、今後の認可対象として幹線と地方交通線を強調していたが詳細を教えて欲しい。

（JR 東日本） 国鉄時代に、「幹線」運賃を基本として、私鉄との競争を意識して「電車特定区間」や「山手線内」を設定した。現状、どこか一つの体系を値上げしようとする必要がなくなるが、幹線を基本として、低減する場合にはエリア設定も含めて柔軟な設定を可能にしてほしいという趣旨。他方、「地方交通線」は収支率なども勘案して、「幹線」の 1.1 倍と国鉄時代に設定。今後は一律 1.1 倍ではなく、路線特性を踏まえた設定もあっていいのではないかと。

- ・ JR 東海に対して、一律適用できない制度は、制度と言えないのではないかと。都市部や地方部、新幹線など路線の性格等により分類して適用することも難しいということか。

（JR 東海） 基本的な運賃・料金制度の骨格部分は、共通のものになるのではないかと考えているが、仮に部分的に例外を認める形に変えていく場合に、それを一律に全社に適用すると実態に合わないため、そのような場合には柔軟に各社が選択できる形にしていきたいという趣旨。

以上