

令和 8年 6月23日

運輸審議会

会長 堀川 義弘 殿

公述書

大汐 健太

私は今回、貴会にて審議される「令8第3001号事案」について、後述する理由から反対を表明するとともに、もって貴会においては、本事案の対象である「審査請求第1号事件」（以下、「当該請求」といいます。）を扱う審査庁に対して、「認容」の答申をされることを求めます。もっとも、本事案については、本公述書を提出する時点で審議に必要な情報は「審理員の意見書」のみであり、加えて、本来は文頭、あるいは意見書とは別に公表されるべきである「諮問説明書」が文末に添えられている有様です。一般の人から広く意見を募るにとしては、総じて情報量が不足しているし、体裁も粗末という印象が拭えません。

したがって、情報量が不足している状況で、また公聴会の開催告知から公聴会の期日までの期間が他の事案における公聴会よりも短いことから、私が本事案に対して賛否を表明し、意見を述べることは不本意であります。貴会にはその旨を予め申し添え、意見を述べることにします。

私は本事案の対象である当該請求の審理員意見書に記載されている鉄道事業者（以下、「当該事業者」といいます。）の従事員であり、公聴会の開催に先立ち、当該請求に対する審理員の意見書を拝読しました。第一線で従事する者として、令和4年12月27日に国土交通大臣が認可した変動運賃制、いわゆる「オフピーク定期券」導入に伴う定期旅客運賃の上限変更（以下、「変動運賃の認可」といいます。）は、利用者の行動変容に多大に寄与したとは言いがたく、審理員の意見、ひいては審査庁の考えに相反します。

加えて、令和8年3月14日に当該事業者の普通旅客運賃や定期旅客運賃が改定され、変動運賃制のメリットが薄れてしまっています。

以下、具体的に反対する理由を4点詳述します。

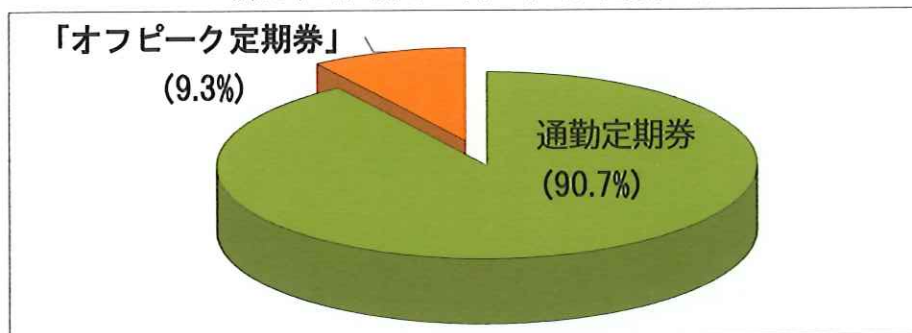
1. 認可期限までに公式目標の利用率へ達する見込みがない

「オフピーク定期券」の導入に際し、当該事業者は令和6年度から令和9年度末までの「オフピーク定期券」の利用率の目標を17.2%としています。しかし、設定期間の半分を過ぎた現在においても、その目標にはまだ遠く、直近の利用率においても9%台で高止まりしています。

当該事業者は令和8年3月14日の普通旅客運賃や定期旅客運賃の改定時、当該事業者グループ共通ポイントサービス「JRE POINT」を活用し、「オフピーク定期券」の購入金額に対するポイント還元によるテコ入れ^{*1}を行っています。そのテコ入れの効果は極めて限定的です。

「オフピーク定期券」利用率

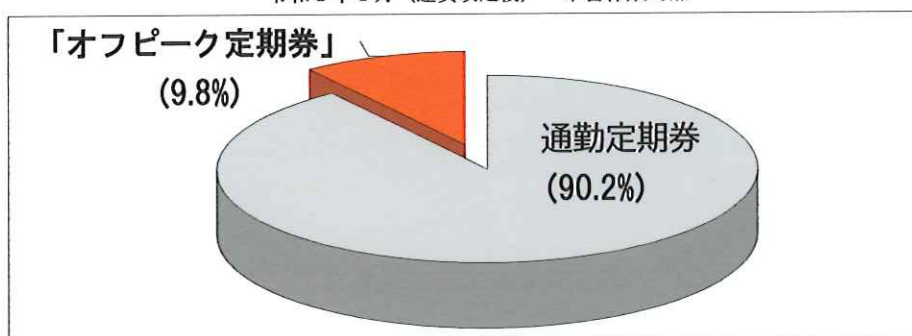
令和5年3月（導入）～令和8年3月（運賃改定前）



【図1】 サービス開始から令和8年3月の運賃改定実施前までの期間を通じた「オフピーク定期券」利用率の平均^{*2}

「オフピーク定期券」利用率

令和8年3月（運賃改定後）～本書作成時点



【図2】 令和8年3月の運賃改定実施後から本書作成時点までの期間を通じた「オフピーク定期券」利用率の平均^{*3}

上に示した2つの円グラフの通り、運賃改定後は「オフピーク定期券」は微増しているものの、公式目標とする利用率には程遠いのが現状です。変動運賃の認可の期限まではまだ1年以上あるものの、割引率の拡大やポイント還元によるテコ入れを実施しても効果が見込めないことは、現場の一従事員の視点からしても明らかです。

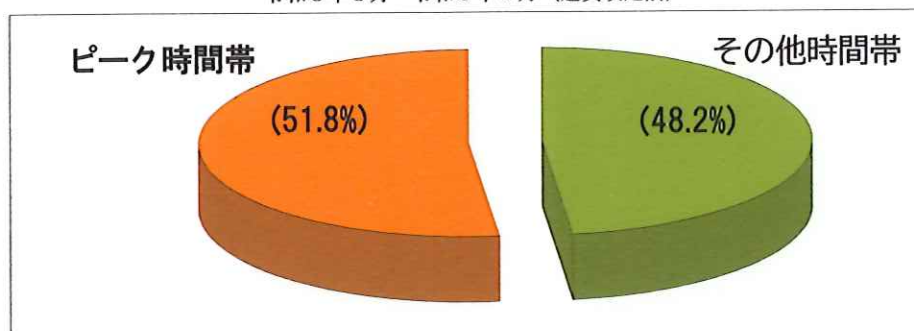
変動運賃の認可は期限付きで認められた例外的措置であり、制度の有効性が実証されることが前提でした。しかし、「オフピーク定期券」の利用率は公式目標の半分程度にとどまり、次に述べる混雑緩和の視点からも、ピークシフトの効果は限定的であり、変動運賃の認可を継続する前提の事実としては十分に立証されていないと言えます。

2. 利用者が回復し、ピークシフトはほぼ横ばいになっている

令和5年5月以降、厚生労働省がCOVID-19、いわゆる「新型コロナウイルス」の感染症法上の分類を二類感染症から五類感染症へ変更したこと^{*4}を受け、多くの鉄道事業者においても利用者が回復の一途をたどるようになりました。当該事業者もご多分に漏れず、令和7年度の連結決算においても、利用者の回復がダイレクトに反映されており、当該事業者発足以来最高となる3兆円超の営業収益を計上しています。^{*5}

午前中の定期旅客利用時間帯分布

令和5年3月～令和8年3月（運賃改定前）



【図3】「オフピーク定期券」導入から令和8年3月の運賃改定実施前の期間を通じた定期旅客の利用時間帯分布^{*6}

当該事業者に限らず、鉄道利用の需要は既に大幅に回復しており、当初想定されたコロナ禍後の需要構造変化を前提とした制度の必要性については、再度検証する必要が出てきています。それは鉄道に限らず、多くの企業における出社回帰の風潮や、感染拡大防止の亚克力パネルの撤去といった、社会の様々なシーンで見直しが図られていることに顕れており、またそれらを肌身で感じている人は少なくないでしょう。

当該事業者においても、上図のとおり、利用者の回復は平日の朝通勤時間帯（以下、「ピーク時間帯」といいます。）に顕れており、ピーク時間帯の定期旅客の利用者数は、午前中の総利用者数の過半数を維持しています。

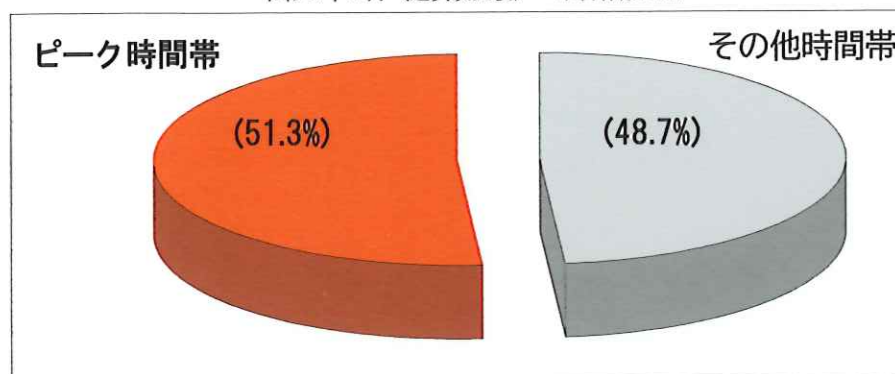
3. 運賃改定後もピークシフトはほぼ停滞

1項で触れている通り、当該事業者は令和8年3月14日に普通旅客運賃や定期旅客運賃を改定し、「JRE POINT」で「オフピーク定期券」購入金額の10%相当をポイント還元することで「オフピーク定期券」の利用率向上を図っています。しかし、ピーク時間帯の混雑は減少せず、前項で述べた利用者の回復や、いわゆる「コロナ禍」の列車本数削減も相まって、混雑が著しくなっている区間が依然として存在しているのが現状です。

下図に示すとおり、普通旅客運賃や定期旅客運賃を改定して3箇月以上が経過し、その改定を機に「オフピーク定期券」の設定区間を拡大^{*7}したところ、「オフピーク定期券」の利用率は約10%まで微増していますが、ピーク時間帯の利用率は0.5ポイントしか減少していません。ピーク時間帯の利用率は微減にとどまっています。

午前中の定期旅客利用時間帯分布

令和8年3月（運賃改定後）～本書作成時点



【図4】令和8年3月の運賃改定実施後から本書作成時点までの期間を通じた定期旅客の利用時間帯分布^{*8}

微増分は「オフピーク定期券」の設定区間の拡大を反映したためと考えられますが、それを差し置いても「オフピーク定期券」によるピークシフトの効果は極めて効果は極めて小さいことがうかがえます。

4. 第一線は対応に苦慮している

当該事業者は「オフピーク定期券」の導入に際し、第一線で従事する者に対して必要な教育を実施し、利用者に混乱を来すことのないよう万全を期してきました。しかし、その教育については、実際のところ第一線で従事する者の自助努力による部分が大きく、第一線で従事する者の全てが「オフピーク定期券」について十分に理解しているとは限りません。

このような現場依存の教育体制のために、平時の対応はおろか、要因を問わず列車のダイヤが乱れる等の有事の際は、従事員によって対応に差が出てしまい、利用者への混乱を来す事例が後を絶ちません。例えば、平時にあっては、利用者の利用時間帯を踏まえた商品情報やその利用条件を説明する手間が増え、ただでさえ大幅に縮減されたみどりの窓口の混雑を招いたり、逆に説明を失念したために利用者が割引運賃を適用されず、後に正規額と割引額の差額を払い戻したりするケースが今なお発生しています。

一方で有事の際は、ピーク時間帯に利用できたはずの「オフピーク定期券」が利用できなくなるという不利益を解消するため、第一線の従事員は、自動改札機のピーク時間帯を判定する機能を手作業で無効化します。当該事業者は当該機能を無効にする基準を定めているものの、その基準が抽象的なために無効化の判断が遅れてしまい、「オフピーク定期券」でありながら普通旅客運賃がICカードの残高から差し引かれてしまうケースも見受けられます。しかも、その差し引かれた運賃については、利用者の申告を受けて初めて払い戻しをするため、利用者によっては不利益を被らせたままになってしまいます。

以上のケースを踏まえ、従事員も利用者も混乱するような変動運賃制は、これまでの3点、特に前項で述べた理由から見直すべきだと考えます。

以上、4点に分けて理由を述べましたが、そもそも変動運賃の認可は、混雑緩和及び利用者の行動変容という公益目的の実現を前提として、期限付きで認められた例外的措置です。この度、認可から3年以上が経過しましたが、「オフピーク定期券」の利用率は目標の半分程度にとどまっており、ピーク時間帯の利用率の変化も限定的です。

したがって、第一線で従事する者の感覚も含めて、変動運賃の認可を正当化した主要な前提事実は十分に実証されたとは言えないと結論づけることができます。よって、私は本事案について反対であり、もって審査庁が却下すべきとしている当該請求について、「認容」と答申することを申し述べます。

以上

*1 当該事業者のプレスリリースより https://www.jreast.co.jp/offpeak_teiki/pdf/20260213.pdf

*2 当該事業者が保有する、利用状況データベースより抽出ならびに加工したもの。抽出条件は次の通り：本文記載期間中、当該事業者が規定する電車特定区間内の各駅を通過した、IC定期乗車券の1週間当たりの平均数、ならびに同数から「オフピーク定期券」の平均数を抽出。

*3 脚注2番に同じ。抽出条件は次の通り：本文記載期間中、当該事業者が「オフピーク定期券」を適用した区間内の各駅を通過した、IC定期乗車券の1週間当たりの平均数、ならびに同数から「オフピーク定期券」の平均数を抽出。

*4 厚生労働省公式サイトより <https://www.mhlw.go.jp/stf/corona5rui.html>

*5 当該事業者の「2026年3月期決算および2027年3月期経営戦略 説明資料」より <https://ssl4.eir-parts.net/doc/9020/tdnet/2797741/00.pdf>

*6 脚注2番に同じ。抽出条件は次の通り：本文記載期間中、当該事業者が規定する電車特定区間内の各駅を午前中（始発～12時）に通過した、IC定期乗車券の1週間当たりの平均数、ならびにピーク時間帯の平均数を抽出。なお、「ピーク時間帯」とは、「オフピーク定期券」で規定された各駅のピーク時間を指す。

*7 当該事業者のプレスリリースより https://www.jreast.co.jp/offpeak_teiki/pdf/20260213.pdf

*8 脚注2番に同じ。抽出条件は次の通り：本文記載期間中、当該事業者が「オフピーク定期券」を適用した区間内の各駅を午前中（始発～12時）に通過した、IC定期乗車券の1週間当たりの平均数、ならびにピーク時間帯の平均数を抽出。なお、「ピーク時間帯」とは、「オフピーク定期券」で規定された各駅のピーク時間を指す。