

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4回) 結果と主な委員の意見

1. 日時：令和4年3月11日（金）17:00～19:00
2. 場所：国土交通省（中央合同庁舎3号館）11階特別会議室
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：①日本経済団体連合会、②WILLER 株式会社、③全国消費者団体連絡会・全国消費生活相談員協会の順に、ヒアリングを行った。委員からの主な質問、意見は以下のとおり。

①日本経済団体連合会からのヒアリング

- ・（山内委員長）通勤に限らず柔軟な働き方を進めるため運賃・料金の柔軟性を高めるべきとの意見か。
（経団連）働き方の自由度が高まれば生産性向上やライフスタイル多様化に資すると認識。
- ・（山内委員長）オフピーク定期の導入などにより企業の負担増もあり得るが、その点は許容するか。
（経団連）負担面は個々の事業者の判断になると思うが、全体として収支を均衡させつつ、需要を平準化させる制度と認識しており、その場合、大きな問題点はないのではと考えている。
- ・（村井委員）オフピーク運賃の導入について、鉄道会社以外の企業にとってのメリットは何か。
（経団連）オフピーク運賃の導入により混雑緩和が実現すれば、従業員の福利厚生上メリットとなる。
- ・（波瀾委員）公共交通のあり方について、SDGsの観点の議論はどこまでしてきたか。
（経団連）デジタル化の進展によってダイナミックプライシングも含めて運賃の柔軟化が容易になる。これにより環境にやさしい交通手段の利用促進を図ることもでき、SDGsへの貢献にもつながる。
- ・（谷口委員）MaaSは、単に交通移動手段であるだけでなく、商業や福祉にもつながるもの。「身体活動量の増加による健康の増進」といった視点も、今後の提言等の中に入れることを検討して欲しい。
（経団連）（社員の心身の健康増進に取り組む）「健康経営」もSDGsの中で重要なテーマであり、経済界として積極的に推進。移動による健康増進も重要なテーマであり、今後の検討の参考としたい。
- ・（鉄道局 鶴田次長）大都市の通勤混雑についてご説明頂いたが、新幹線、地域モビリティ、観光なども、事業者の創意工夫が発揮されればより良い運賃になる、とお考えか。
（経団連）ご指摘のとおり。例えばMaaSによりバスと鉄道等乗り継ぐ複雑な移動が可能となり、柔軟な運賃制度であればより安く移動が可能。より創意工夫を発揮できる形に制度を変えていくべき。

②WILLER 株式会社からのヒアリング

- ・（波瀾委員）自動車運転免許について、10年ほど前から若者の取得率がいわゆる減少。これを公共交通にとってチャンスと捉え、他モードとの連携やMaaS等による域内の活性化が求められているのでは。
（WILLER）自動車しか交通手段がないことが、Iターン、Uターン等による地方移住の障害。運賃制度と絡めた公共交通活性化が必要で、MaaSが一つの解になると考えている。
- ・（谷口委員）柔軟な運賃制度により、運賃価格の内訳がブラックボックスとなるリスクがある。シンプルでわかりやすい運賃と、柔軟で創意工夫の意欲を刺激する制度をどのように両立させるべきか。

(WILLER) MaaS は、各モードの利用者数や利用時間などのデータに基づき収入の分配が可能。MaaS の導入により、データに立脚した事業者間の協調が可能となるという認識。

- ・(大橋委員) 鉄道とバスの連絡運賃は、規制の建前上不可能なのか。※事前に提出頂いた質問
(鉄道局) 鉄道・バス運賃は個別法で規制しており、一体の運賃設定は現行法ではできない。そのため、現在の制度の中で、事業者の希望をどう実現できるか、運輸局としても知恵を絞り、企画乗車券という提案に至ったものと認識。制度の見直しについては本小委員会でも議論を深めたい。

(WILLER) MaaS や D X 等の取組により、鉄道をマイカー以上の魅力的なサービスとすることが、持続可能な社会を作る上で重要。鉄道自体が市場創造できる仕組みが必要。

- ・(山内委員長) MaaS の導入に際して、複数の事業者間における調整をどうしていくべきか。
(WILLER) 各モードの連携により需要が喚起され全体のパイを広げられる。地方では、各モードの経営が厳しく、協力すべきという危機感があり、企業の枠を超えた連携が進んでいる。
- ・(清水委員) MaaS の導入は利益が出る地域から取り組まれ、真に疲弊している地域は間に合わないという懸念を持ってしまいが、どう考えるか。
(WILLER) オンデマンド交通は渋谷でも実施しているが、信号や渋滞も少ない地方の方が運行効率が良いという面もある。不便だからこそ需要があると考えている。

③全国消費者団体連絡会、全国消費生活相談員協会からのヒアリング

- ・(大橋委員) 運賃体系はわかりやすい方が良いという点は同感。その上で、採算が厳しい地域において、経営の持続性と利用者利便を両立させるため何に配慮すべきか。※事前に提出頂いた質問
(全国消団連) 路線の減便・廃線は、駅周辺等の衰退につながる。経営改善に向け、利用者、住民、自治体を巻き込み検討することが重要。
(相談員協会) 鉄道は一度廃線となると復活することは難しく、地域の問題として住民を交えた検討が必要。公共性という視点から、広く浅く負担する、ということも考える必要がある。
- ・(谷口委員) 運賃のわかりやすさをどこまで求めるべきか。例えば、諸外国のオフピーク時間(平日 10 時～16 時+休日 等)のルールも分かりづらいというレベルか。
(全国消団連) 価格が時間帯によって変わると、高齢者など慣れていない人は困らないか懸念。しっかりと周知を行い、社会的に受け入れられれば、そこまで頑なになるものではない。
- ・(村井委員) 総括原価方式は実態を反映しておらず、かえってわかりにくいと感じるが、どう考えるか。
(全国消団連) 総括原価方式は、コストや利益を積み上げて運賃が決定されており、その意味で透明性やわかりやすさが担保されているのではないか。
- ・(村井委員) オフピーク利用できない層へのきめ細かい対応によりかえって運賃がわかりにくくならないか。
(相談員協会) 航空運賃は複雑であり、シンプルな鉄道に比べて相談が多い。オフピーク利用ができない層に対し、しっかり意見を聞きながら配慮をしていく必要があるとの考え。
(大石委員) 航空運賃についてはどのような相談が多いのか。
(相談員協会) 複雑な運賃体系でも購入するときに迷うということはあるが、問題なく履行されればキャンセル時の問題はない。消費生活相談で問題になるのは、多くはキャンセルする際の精算時においてである。

- ・（森地委員）割引は別の利用者が原資を負担しているに過ぎないと思われるが、公的負担が一定の場合、現行の割引率を変えるべきではないという立場か。
（全国消団連）現行制度でも認可を受けたり、届出制である料金で対応することは可能であり、上限認可制を変えてまで対応が必要かは疑問。
（相談員協会）割引での需要喚起や付加価値的料金での補填等全体のバランスで考えられないか。
- ・（森地委員）自治体で導入が進む高齢者向け定額乗り放題というサービス等への意見はあるか。
（全国消団連）分かりやすく納得感があるなら良い。選択肢がそれに限られてしまう場合は、消費者にとって余計なコストとなる可能性を懸念。
（相談員協会）需要があれば福祉サービスとしてあり得るが、利用しない者の負担とならないことが必要。
- ・（森地委員）ヘビーユーザーへの配慮について、具体的にどういう方を想定しているか。
（相談員協会）通院や介護などのために中長距離を日常的に使用する人を想定。
- ・（鉄道局 石原審議官）運賃については、様々なニーズに応えられるよう、多様な選択肢があった方が良く考えているか。それとも、とにかくシンプルな方が望ましいか。
（相談員協会）バランスの問題だが、シンプルがベスト。他方、人口が減少し、安全のため、利用者が負担せざるを得ないなら、利用者に応じた運賃料金設定で賄える所もあると思う。
（全国消団連）時間帯変動運賃は、広域移動の鉄道では、それ程混乱をよばないかもしれないが、日常生活の足である鉄道では、しっかり情報提供し利用者を混乱させないようにすべき。
- （山内委員長）経済学的には、運賃価値説と運賃費用説の2つがあり、現行制度は後者に基づき、コストを踏まえ透明性や公平性を重視。他方、運賃価値説では、需要に応じた価格設定が可能となり、社会的効用は拡大し得ると考えられており、今後、この2つをどうミックスさせていくか検討する必要がある。

以上