

交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会  
鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会（第5回）

令和4年4月5日

【山口室長】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会を開催いたします。冒頭の進行をしばらく務めさせていただきます、鉄道局鉄道サービス政策室長の山口でございます。

本日は、対面とオンラインによる開催となります。また、本検討会の議事は公開といたします。

議事に入ります前に、まず、鉄道局審議官の石原より御挨拶を申し上げます。

【石原審議官】 審議官の石原でございます。本日も、委員の皆様方におかれましては、大変御多忙の中、本小委員会に御参加いただきまして、誠にありがとうございます。

今日で、この小委員会も5回目となりました。本日は、これまで3回ヒアリングがございましたが、そこで出されました事業者の方からの御要望や、運賃・料金制度を考えるに当たっての視点、気づきの点について一度整理いたしまして、これから制度の見直しを議論するに当たり、そうした論点や視点に過不足ないかどうか、議論し尽くして頂きたいと思っております。ヒアリングで出された意見に対して、必ずしもその場で議論が深まらなかった点もあろうかと思っておりますので、ぜひ今日はそういう点も、幅広く御議論いただければと思いますので、よろしく願いいたします。

【山口室長】 報道関係者の皆様におかれましては、撮影、録画等はここまでとさせていただきますようお願いいたします。

本日の資料につきましては、事前に事務局より送付させていただいております。議事進行中はモニター上に映しますけれども、送付漏れ等がございましたら事務局まで御連絡くださいようお願いいたします。

また、議事進行中、オンライン参加の方につきましては、マイクにつきましてはミュートにさせていただき、発言時には挙手くださいますようお願いいたします。

それでは、これ以降の議事進行を山内委員長にお願いしたいと存じます。委員長、よろしく願いいたします。

【山内委員長】 承知いたしました。それでは、早速でございますが、議事を進めたい

と思います。

まず初めに、事務局から資料等を御説明いただいて、それから御議論ということで、よろしく願いいたします。

**【金指課長】** 鉄道局の金指です。私からは資料の御説明をさせていただきます。

まず、お手元に2種類資料がございます。これまでの議論の整理といたしまして、要約版と詳細版です。要約版を中心に、詳細版を参照しながら説明させていただきます。

それでは、要約版ですけれども、1枚目、制度面と運用面に分けて御説明いたします。

まず制度面、鉄道事業を取り巻く環境の変化についてです。利用者の行動変容が見られ、多様化するニーズへの対応というものが求められている。例えば定期券、今は通勤定期と通学定期の2種類という形ですけれども、定額のサービスということ言えばもっともつといろいろな形というものが今後考えられるのではないか。また、Ma a Sというものについて考えていくと、利用者にとって、サービスが分かりやすいリーズナブルな水準でということを求められているのではないかといたところも御指摘いただいているところ  
です。

そこで、現行制度の課題ですけれども、2点、人口が減って市場が縮小していく局面においては、今の制度というものは経営の自由度を奪い、発想を小さくしていく可能性があるのではないか。Ma a Sのポテンシャルもフルに生かし切れていないのではないか。また、多様化する利用者ニーズへの迅速な対応や創意工夫を発揮した運賃設定が困難になっているのではないかといた指摘をいただきました。

そこで、現行制度の検証。認可制の前提、理由となっている鉄道事業が有する地域独占性、これが今の目で見えてどうなのかというところの議論もございました。2つに分けて、1つは競争という点です。場面によっては航空や高速バス、またマイカーといったものとの競争が見られる。また、鉄道を利用しなくても目的が達成されるテレワークとかオンライン会議だとか、そういったことも見られてきたのではないかといた競争についての御意見。加えて、連携とか協調というものが求められてきているという御意見。今やもう鉄道だけじゃなくて、他のモードと一緒にあって、また他のサービスともセットになってということで、「まち」の交通を担っていくことが求められているのではないかといた御指摘も頂戴いたしました。

また、引き続き利用者利益を保護していくということが大事。世の中に受け入れられるかどうか。鉄道は日常生活、そして経済活動を支える、そういう意味で公共性があるの

で、透明性の確保だとか丁寧な説明だとか、もう少し具体的に申し上げるとコスト、利益がしっかり積み上げられてこういう運賃が決まっているんだという分かりやすさの視点が重要だという御指摘をいただきました。

そこで制度見直しの視点でございますけれども、詳細版の5ページを御覧ください。5ページの④番でございます。鉄道運賃の考え方としては2つ、費用に着目する考え方と、価値に着目する考え方がございます。費用に着目すると、これは現行制度の考え方でございます、トータルの原価を賄える水準で運賃が決められている。これは分かりやすいし、公平性も感じられる。

他方、セグメントに応じたその価値に着目した運賃設定ということについて考えると、結果として社会的な効用、全体のパイを増やしていくという可能性もある。

したがって、この2つの考え方をバランス取りながらミックスさせながら考えていくということについての御指摘をいただきました。

さらに、⑦番以降でございます。今の制度の下でどういう審査をしているかというところ、私どもから説明させていただきました。審査の中身というのは、トータルのコストとトータルの収入両面を比べて審査をして、認可の対象は個々の区間の価格の水準という関係を説明したところ、御意見として、そういうことならば、全体を割り算した平均の上限という考え方もでき、例えば平均が合っていれば、個々について上げ下げがあってもいいのではないかと。ただ、あるセグメントだけ過度に値上げするというのが世の中から受け入れられないという場合には、別の観点から対応していくということも考えられるのではないかと。さらにその場合、きちんと情報を公表し、それでも改善されない場合は是正措置を取るという流れもある。

また、他の制度の紹介として、今、航空運賃は事前届出、事後に変更命令という国の関与でございますが、かつて認可制の下では幅というものを設定したこともあったという紹介だとか、電気託送料金については、トータルの収入の上限を規制し、その範囲内で料金体系は自由。鉄道で言うと、その個々の区間の価格の水準というものは自由というような制度もあるという紹介がございました。

また、運賃制度の見直しを行ったとしてもなお残る課題、これについては、別途考える必要があって、その際、鉄道というのはネットワークを形成している。ネットワーク全体での支え合いという考え方もあるのではないかと。災害やICシステムの高度化のような全体に影響する部分については、基金のようなものも考えられるのではないかとといった御意

見。さらに規制コストについての指摘もいただいたところです。

また要約版に戻っていただきまして、運用面について申し上げます。今、安全やサービス水準に対して求められるレベルというものが高まっていることと、現行制度におけるコストの算出の在り方についての課題が指摘されたところです。

まず、ヤードスティック方式、簡単に申し上げますと、業界の平均でコストを積み上げていくという方式について、その平均を算出するに当たっての母集団の構成の仕方が適切かどうか、個々の事業者の取組状況を反映させる仕組みはあるにしても、それを反映する要素というものが今の社会実態に合っているのかどうかという御指摘をいただきました。

それをさらに進める形で、やはり求められる投資のインセンティブを削がないような仕組みが必要で、それがちゃんと働かないと、結局は利用者の不利益になってしまうという指摘をいただきました。

また受益者負担については、広く浅く負担いただく、負担を求めるという考え方と、特定の受益を受ける方々に対して負担を求めるといような考え方、両方あって、丁寧な説明があれば理解されるのではないかと指摘もいただいたところです。

さらに、大規模災害だとか物価上昇などの予見し難い変化への対応というものも考えていかなければならない。

また、その他としまして、各社の経営環境や事業構造を踏まえた制度適用の在り方についても御議論がございました。選択できるようにしてほしいという意見もあれば、一律に適用されない制度というのは制度と呼べるのかどうかという御意見もございました。また、運賃・料金の制度以外にも、ICカードのシステム、これを改修するのに手間、時間、コストがかかるという課題も指摘されたところでございます。

2枚目でございますけれども、一旦事務局で仮置きという形でこの論点を置かせていただいております。

まず、現行制度の課題から、利用者の行動変容、ニーズの多様化を踏まえて、需要セグメントに応じた事業者の創意工夫によるサービス提供を可能とする制度とするべきではないか。

現行制度の検証について申し上げますれば、鉄道事業の地域独占性について、今の目で見ても改めてどう評価するか。また、その評価を踏まえた制度の柔軟化と、事業者の説明責任・透明性確保等による利用者利益の保護の両立が必要ではないか。

以上を踏まえ、今後の運賃・料金制度はどうあるべきか。

次に、運用面。コスト効率化による費用抑制、これは今の仕組みの考え方ですけれども、これと必要投資の確保の両立を可能とする仕組みとすべきではないか。予見し難い社会経済状況の変化への対応を可能とする仕組みとすべきではないか、ということを一且置かせていただいております。

さらにもう一つ、本日資料を御用意しておりまして、これは宿題とされておりました事柄でございます。タブレットに資料を掲載しております。自治体による高齢者割引制度について御依頼がございまして、まとめました。御紹介するのは、公共交通に対する負担の在り方という文脈でいただいた宿題でございます。

まず、横浜市でございます。これは70歳以上の方を対象にしております。経緯から御説明しますと制度の仕組みが分かりやすいので、2ページ目から御説明いたします。

これは、市営交通を無料とする制度からスタートいたしました。どういう意味かと申し上げますと、横浜市が事業者に運賃相当額全額を払う。利用者はお金を支払わなくて乗れるというものでございます。それに、対象を民間のバスも加えまして、最終的には利用者から一部負担をいただくという形に今なっている。1ページ目に戻りますけれども、これは所得に応じて市民の方に負担いただいているという形です。

3ページ目、東京都も同様の仕組みがございまして。4ページ目から御説明しますと、もともと都営交通無料乗車券ということでスタートしました。それに民間のバスを対象に加えていって、利用者的一部負担というものを導入していった。東京都の場合は横浜市ほど所得に応じてきめ細かく区分しているわけではないというのが、この3ページ目の表でございまして。

さらに、関連して高速道路料金の障害者割引についても宿題をいただいております、調べたものが5ページ目です。これは、障害者の方は半額で利用できますが、公的負担というものはございません。

以上でございます。

繰り返しになりますけれども、本日はこれまでの議論の整理につきまして、視点に過不足はないか、また一旦仮に置かせていただいているこの論点について、さらにこういう考え方もあるんじゃないかとか、さらに考えを進めるとこういうことになるんじゃないかとか、そういったところを出し尽くしていただけたらと考えております。

以上です。よろしく願いいたします。

【山内委員長】 どうもありがとうございました。今、事務局の内容について御説明あ

りましたけれども、この会議が始まって、最初に問題意識をご説明いただき、その後ヒアリングをしてインプットして参りました。インプットをしながら議論をして、論点を洗い出していただいたのが今日のこの資料ということですね。皆さんの御意見を抽出する形でこの論点になっていくということだと思います。さらにこれを深掘りして議論するというのが今日の目的でございます。

それでは、皆さん自由にこの論点について御発言いただきたいと思います。今日全部まとめてしまうわけではないので、とにかく皆さんの御意見を改めて伺った上でということになります。それでは、どなた様でも結構でございますので、御発言、御希望の方いらっしゃればお願いしたいと思います。いかがでございましょう。

私の印象としてはかなり必要な論点が整理されていて、ヒアリングでも色々質問が出たりもしましたけど、そういったところの細かい議論も拾っていただいていると思っております。いかがでございましょうか。どなたかいらっしゃいますか。

じゃあ、先生、お願いします。

**【森地委員】** ありがとうございます。今、委員長がおっしゃったとおりの印象で、大変よくまとめられていると思います。入れるかどうかはまた御判断にお任せしますが、何点か申し上げたいと思います。

まず1のところは、災害の話が起こったときの話として書かれているのですが、この前の地震による東北新幹線の脱線や、高架の損傷など、大変びっくりしたのですけれども、ああいうことがあると補強をしなければいけないので、運賃を上げるときにその災害の復旧という話も一つ入れる可能性があるかなと思います。JRといえども、高架橋を全部もう一回補強するのはえらいことですし、それから脱線防止装置も効かなかったというのは大変ショッキングな話ですから、そういう話も含めて災害多発期に入りましたという話を1に入れておいて、下のほうは大規模災害の変化への対応ではなくて、老朽化とか補強のための話を入れておく。上も多発期とか老朽化の話を入れておいて、特に地方鉄道はどうするかというのは大変大きな課題かと思えます。

2点目は、制度の見直しという話になっているのですが、この間申し上げたように、PASMOやSUICAなどのICカードシステムや、各社が利用者についての解析値から取るデータに係るシステムがちゃんとしていない。大変時間がかかるなど非効率になっていますので、これのつくり替えが必要だということも運賃改定に大変マイナスになっていることがあろうかと思えますので、どこに入れればいいのか分からないのですが、こ

んな話が気になりました。

それから、大橋先生のところにもありますが、現行制度の課題として今申し上げたことに関して、デジタル化が進んでいるのに、その技術の一番最先端からずれてしまっている。つまりSUICAの話もそうだし、データ処理の話もそうですし、それからデータの使い方ももっといろいろな格好に使えるんですが、JR東がこれを売り出すというような話も出ていましたけれども、そんなことも含めて、デジタル化に向かってどうするかという話を運賃と絡めて入れてはどうかというのが一つでございます。

それから、3番のところ、公共交通全体、モード間となっていますが、4のところ、それに関連して、広電であったようにバスと軌道と鉄道の運賃制度が不整合だという、この問題の議論があったと記憶しております。これをどうするかという話です。

それから、私自身は大都市の鉄道は運賃を上げて対応すればいいし、その上げ方についてどうすればいいか、こういうことを個人的には思っています。ただし、地方はとてそんな余力がないので、やはりヨーロッパ、アメリカのように公的負担にせざるを得ないだろうと。

そのときにモラルハザードが起こりますから、できることなら自治体にも、それから利用者にも負担していただいて、それを条件に国も援助するという、そんな仕組みを頭に描きながらの話でございますが、公的負担と利用者の負担、あるいは国の負担と地方の負担、こんな話が論点のどこかでは、結論として今申し上げたことがもし出てくるとすると、そんなことが重要なという気がいたします。

恐縮でした。以上です。

**【山内委員長】** どうもありがとうございました。どうしますか。事務局から何かあればお答えいただけますか。今日議論の時間があるので、もしお聞きすることと同時に、何か気がついた点があればお願いします。

**【金指課長】** そうですね。最初は委員の皆様からたくさんおっしゃっていただいて、まとめてコメントをさせていただくような形でお願いします。

**【山内委員長】** 分かりました。じゃあ、そのようにいたします。

それでは、どうぞ、谷口委員。

**【谷口委員】** コンパクトにまとめてくださりまして、ありがとうございました。

全体を眺めて、初回か何かの論点として出ていたと思うんですけども、地域差みたいなことをどう考えるのかというのが、ここのどの辺に入ってくるのかというのがあまり見

えなくなったような印象があります。

また、ヒアリングを通じて、運賃見直しの目的が各社でいろいろ要望が異なるような印象がありました。都心の大きい会社ですとオフピークだとか乗客の分散乗車ですとか、あるいは観光目的の客運賃をもうちょっとつくりたいとか、そういった印象だったんですけど、一方で地方都市では、高校生・高齢者だけじゃなくてとにかく利用者を増やしたいとか、現状維持だけではなくて利用促進みたいなことが主要な目的になるかと思えます。

もっと小規模な町ですと、またまた違う目的というか課題があるのではないかと思います。そういった地域規模、あるいは目的によって制度を何パターンかつくるのか、それとも一つの制度の中のこういう目的のときはこれを適用できますといった形にするのか、地域性を鑑みるという論点がもう少し浮き出て見えるようなところがあってもいいのではないかと思います。

以上です。

【山内委員長】 どうもありがとうございます。

大石委員、どうぞ御発言ください。

【大石委員】 ありがとうございます。今お二方がおっしゃったことと私も同じ意見です。これまでの論点を大変丁寧にまとめていただいたと思っていますが、やはり一つ気になりましたのが、一番最初から申し上げておりました、大都市圏と地方の状況の違いがある以上、これをやはり同一で論じることはできないのではということです。しかもヒアリングさせていただき、事業者の方も同様の説明をされたということからも、今回この場合は料金・運賃の制度の見直しということですけども、私としては、今回の論点整理の中の課題としてこの点をもう少し入れていただく必要があるのではないかなと思いました。ので、発言させていただきました。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。

じゃあ、どうぞ。

【波瀾委員】 事務局の皆様の作られた資料を見て、ほとんど共感できるものばかりで、特に今の地域と都市部の違いということをおっしゃられた方がいらっしやいましたけれども、この将来バージョンの3の現行制度の検証というところで、この地域独占性の今日的な評価の①のところ、それと割と近い発言をまとめていらっしやるのではないかなと思ひまして、その利用者にとって代替可能な選択肢があるのかとか、短距離移動、

中距離移動、長距離移動で評価は異なる。これを基に、あと都市部の中だけとか、そういうことで、そこから波及して分けて考えていく必要があるのではないかなと思いました。

その一方で、特に総括原価方式の中で、総収入のところ、現行運賃での収入額というのと料金の収入額とこの両方が加味されているふうに書かれて、そのように理解したんですけども、競争という意味では、やはりどうしても当初これは運賃の制度改定ということ、理解して聞いていたんですけども、ほかの委員の方からも、やはり料金を含めて分かりにくいという指摘がありました。今回たまたまダイヤ改正があったので、ちょっと時刻表を見直して、料金改定の提示とか、あと特急券の提示とかをちょっと読み込んでみたところ、いろいろな会社別に、繁忙期の日にちの決め方などが結構ばらばらだったりする部分もあって、そういう意味ではここをきれいにしないと、シンプルで分かりやすい運賃制度というのは成り立たないのではないかなと思って、たまたまこの資料を見ていて論点4のところ「今後の運賃・料金制度はどのようにあるべきか」と料金という言葉が書かれていたので、やはりこのところの整理もある程度忘れてはいけないのではないかなと思いました。

会社が違ったりすると、同じJRグループの中でも、運賃の計算方法は地域性があるのでしょうかないんですけども、その料金のカウントの仕方や日にちの設定など、そういうところに違いが出てくるので、消費者にとっては少し分かりにくいのかなと思いました。

以上です。

**【山内委員長】** どうもありがとうございます。

ほかにはいかがでしょうね。リモートですと清水さん、村井さんがいらっしゃいますか。いかがですか、何か。

村井委員、どうぞ御発言ください。

**【村井委員】** このように論点をまとめていただき、どうもありがとうございます。いろいろ網羅されているなと思いました。

1点、細かい点ですけども、中でその競争の部分ですが、今や鉄道は独占ではないというようにくだりの中で、航空機、バスなどを選択できるというようなところがあると思うのですが、とはいえその地域の足ということで、やはり路線をどうしても選べない区間ですとか、そういう乗り継ぎのところである区間だけ高くなってしまったりとか、そういうようなことは利用者にとっては不利益になるような場合もあると思いますので、やはり運賃を改定する際には、その他社とのバランスなどをきちんと図ってくれるような役割を果た

すところというのが必要になってくるのではないかと思います。

各社大きい会社ですので、会社を信頼して任せるといふのがあるのかもしれないですが、利用者が安心して値上げを納得できるという形にするには、今の認可制度が変わるかどうか分かりませんが、何らか値上げといふのを担保するような仕組みといふのが必要なのではないかと思います。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。

清水委員、いかがですか。

【清水委員】 論点として、これから先進技術が鉄道でも導入されてくると思うのですが、けれども、そのときに事業者、企業間での協働といった視点、それから産学連携といった視点もあると思いました。

また、先進技術を導入するときには人に優しいものであってほしいです。例えば、特急券を購入したいときに、窓口がない駅が増えていて、スマートフォンと駅の無人発券機で完結できる形に置き換わっていると思いますが、まだそれを使いこなせない方が多い。結局、特急電車に乗り込んでしまって、車内で特急券を買って、車内で買うと幾らか高めの値段を取られてしまうことになってしまい、子供たちなどから何をしているのと責められたりして、鉄道に乗ることが大変なことだと思ってしまう。

何が言いたいかといいますと、そうならないように、先進技術を入れるときに人に優しく、今の例で言うと、公民館などでICの使い方を分かりやすく伝えるとか、そういったことが大切なのではないかと思います。

それから、地域公共交通の維持については、今地域では試行錯誤していろいろな改善、地域に合った新しい方法を考えているところだと思います。トライ・エラーを繰り返しているところだと思いますので、改善していく時間も必要だと思います。

【山内委員長】 どうもありがとうございました。

今日御参加の委員の方は大体一わたり御意見いただきまして、あと大橋委員からは出ていますね。はい、どうぞ。

【山口室長】 事務局より、本日御欠席の大橋委員からのコメントを御紹介させていただきます。

「これまでの議論の整理についてよくまとめていただいたと思います。あえて指摘をすれば、現行制度の課題において、地域の実情を十分に反映できない点が挙げられはしないか

と思います。また、制度の見直しの視点において、運賃のシンプルさとともに柔軟性もあればよいと思います。ここに本来、もっとデジタルを導入する余地があるのかもしれないと思います」と、いただいております。

【山内委員長】 どうもありがとうございました。

皆さんに一とおり伺いましたけども、ほかに御発言など、付け加えて何かありますか。まだ時間がたっぷりありますから。

では、取りあえずこのところで事務局からお気づきの点、コメント、御回答をお願いしたいと思います。

【金指課長】 ありがとうございます。まず、森地先生からいただきました、災害多発期に入っているんだという、その現状の認識からどういうふうに考えていくかというところ、ここはさらに整理を深めてまいりたいと考えます。

あわせて、システムのつくり替え、デジタル化、そしてそのデータの使い方といった御指摘も頂戴しました。この災害の部分もシステムの部分も、私が最初に説明で申し上げましたネットワーク全体での支え合いというか、事業者共通の課題というか、そういったところともつながってくるというふうに理解をしまして、その辺からうまく整理ができないかなと感じたところです。

また、バス、鉄道との制度の不整合、これはおっしゃるとおりでございます、まさにモード間の連携とか、利用者の方からしてみると、そのサービスとしては一つなので、そういう点から使いやすいものにしていくということは大事だなと受け止めております。

さらに、ほかの先生方からも御指摘いただきました、都市と地域との差をちゃんと意識した上で仕組みというものを考えていく。これは御指摘、おっしゃるとおりでございます、ここをどういうふうに取り扱っていったらいいかというところは、もし可能でしたらさらに本日、例えばという形で御意見も頂戴できたらなと思います。確かにきちんとその点が浮き出していないというところはそのとおりなので、これからさらに事務局としても考え方を整理していきたいなと思いますけれども、さらに何かヒントというか、いただけたらなと感じたところです。

また、運賃と料金の整理の部分についても御指摘、そこもおっしゃるとおりだなと思います。利用者からすると、どれだけ意識して利用しているのかというところがあると思います。その部分について、私たちの中でもまた議論したいとは思いますが、一方でどのようなサービスを組んでいくかといったところの考え方もあるなと思っています。

そこは考え方がまだまとまり切れていないんですけれども、できれば利用者の立場からするとこういったこともあるのではないかとか、そういった点でさらにいただけると、議論、検討ができそうかなと思います。

また、村井委員から御指摘いただきました他社とのバランスをきちんと図る役割を果たすところが必要だという御指摘、これは、勝手ながら申し上げると、まさに行政の立場、我々公正中立な第三者という立場できちんと考えなければならないと受け止めました。これは制度をつくる上でも、この視点というのは大事だなと思ったところです。

清水委員の御指摘、先進技術を活用していく上で、それは利用者が使いやすい分かりやすいものにしなければならない。これはおっしゃるとおりでして、運用できちんと徹底していかなければならないなと思います。

また地域交通、本当に手づくりで試行錯誤の繰り返しというところも経験もしているところですけども、時間軸が必要との御指摘。これは制度をつくる上でもそういった時間軸を考えた上で検討していかなければならないのかなというところも気づいたところです。

最後になりますけれども、都市と地域の差の部分で、公的負担の在り方についても、冒頭、宿題ということで御説明申し上げた、都市部の自治体の例ではあるのですが、こういった形、地域交通をどう維持していくかという点で、やはり自治体を巻き込んで考えていく必要があって、こういう例も参考にしながら、トータルで地域交通を考えるということが必要ではないかと思った次第です。

お願いも含めてコメントしましたけれども、都市と地域の議論だとか、運賃と料金の区別の話だとか、さらにまた「主な論点」というところで仮置きさせていただいたところ、さらに御意見を頂戴できればありがたいと思っていますところです。よろしくお願ひします。

【山内委員長】 どうもありがとうございました。

どうぞ、石原審議官。

【石原審議官】 事務局のほうから。今の金指の説明に付け加えさせていただきます。複数の委員の方から、最後に金指が申しましたように、都市部と地方部の違いというものも考える必要があるのではないかと御指摘をいただきましたけれども、この後の議論のため、あえて問題提起といいますか、私自身の思ったことも含めて申し上げさせていただきます。

この都市部と地方部については、鉄道を取り巻く状況も違うわけなのですが、委員の皆様の問題意識というのは、都市部と地方部で、この運賃・料金の制度そのものを変える。

例えば国の関与の仕方ですとか、そういう皆さん問題意識でおっしゃっておられるのか、それとも運賃・料金の制度そのものはやはり制度ということで一つなのだけれども、そういう点で事情も違うので、もっと事業者の判断で思い切って運賃や料金の設定の仕方を自由に事業者のほうで考える。そういう裁量をもっと与えるべきだという御指摘なのか、この辺り、どのように考えておられるかというところは、少し伺ってみたいと思います。

それから、1回目か2回目か忘れましたが、これまでこういう都市部、地方部と併せて、恐らく日常使いしている普段の通勤・通学に使っているような部分と、それからビジネスや観光などでの移動がメインになる都市間、拠点間のある程度の中長距離の移動に係る運賃・料金の仕組みの制度と、こういうものを都市部や地方部と同じように何か少し分けて考える必要がありやなしや。あるいは、まさにその分けて考えるというときに、制度そのものから分けて考えるのか、それとも事業者のほうにある程度裁量を持たせるという形での違いを出させる、そういうこともできるようにするという事なのか。この辺り、少し御意見いただければと思います。

**【山内委員長】** いかがでしょうかね、皆さん。今、事務局で問題提起していた都市とか地方とか、地域の事情とかいうのは複数の委員が御指摘になって、それをここで我々はどう考えるかとまとめていく必要があるということだと思います。

それで、さっき森地先生から最初に御提起されましたけれども、採算が取れる、取れないというのも結構重要な要素であって、さらに言うと、本当に地方へ行くと、鉄道もあるんだけど、バスと一緒にしないと運賃の整合性という話もありましたし、そういう側面もあるということだと思うんですね。

ですから、そういう実態を制度としてどう敷衍していくのか。これを法律上制度を分けるというのもまたあり得ない話ではなくて、難しいかなと私は思いますけれども、そうすると、どこの運用でどういうふうにしていくのかということ、あるいはどういうふうにしてそのマーケット、今我々が注目している都市と地方というところで、地方というのはどういう地方なのかとか、何が違うのかとか、その辺のことが、皆さんの御意見を踏まえると、恐らくこれをまとめていくときに非常に重要なポイントが浮き彫りにされるんじゃないかなと思います。いかがでしょうか。

森地先生、お願いします。

**【森地委員】** 地域区分の話はすごく難しく、論理的にこの地域だと言っても、東京の田舎のほうはどうするんだという話が出でしまいますから、多分これは決めてやるよ

りしようがないのだらうと思います。基本的には、対象はこの地域ですというような決め方をするのだと思いますが、逆に、もう本当に公共交通がもたないところは、実態としてはもう行政でお分かりなわけで、そちらのほうを一つのグループにするというのを僕はイメージしていました。

もうそういうところはクラブ財的にやらざるを得ないと。放っておくと、例えば横浜の市長もせっかく所得に応じて年間の利用料を取っているのを、無料にしますなんて公約を挙げているんですが、これはやめたほうがいい。本当に赤字線、誰も乗らない鉄道を残しておいてというのは、乗らない人ばかりだという状況が起こってしまって、文字どおり非効率になりますから。

あるいは自治体のいろいろな要求という非効率さと、それから事業者がお金をもらい過ぎて非効率になるという、これはヨーロッパ、アメリカの田舎の鉄道。田舎だけじゃないですね。大都市もひどいもので、効率性が非常に悪い。したがって、この事業者の非効率は防ぎ切り、しかも利用者と自治体の非効率を防ぐ。そのための手段としてはどういう形がいいのかって、こういう発想で、国がやはりそういうことを宣言して、こういう問題があるからクラブ財でやるんだ、そのために国も自治体と協働してしかるべき負担をするんだという位置づけなのではないか。そんな気がしています。

それから、そう言い出すと、料金の話と公的負担の話が切れなくなってしまうよね。したがって、ここは運賃の委員会ですが、公的負担をどうするのかという話を併せて政策としては打ち出す必要があって、そのときに僕が気になっていましたのは、老人パス、その東京と横浜がやっているけど、地方はただだとか、他県のことも含めて、あるいは身障者の割引は、NEXCOは自分で負担しているけど、バスは自治体が負担しているとか、あるいはJRは自分で負担しているとか、もっと言うと、国会議員の料金はなぜ事業者が負担しなきゃいけないのかという話まで含めて負担の在り方を議論する必要があるかなという気がいたします。

それから、クラブ財だと言ったときにもう一つ気になりますのは、どういうグルーピングするかで、市町村合併のときに本当の過疎地は、村八分という言葉はよくないんですが、入れてもらえないという状況が生じたんですね。このバス地域交通も、下手をするとある自治体だけでやって、ある自治体は入れてあげないという話になってしまいますから、このグルーピングをどういうふうにするのかという話は、やはり国とか県が関与する必要があるかと思いますが。今日か昨日の新聞で、両備のバスの自治体負担って、ああいうこと

をやりますと必ず同じようなことが起こりますから、このグルーピングの話はぜひお考え  
いただきたいと思います。

それからもう一つは、さっき申し上げなかったのですが、インセンティブのところ  
で自動運転バス、これをどの時点でやるかという話が大変重要で、これが入りますと、  
今の運賃はがっつと下がります。50%以上下がる。ただし、今回の道交法の改正で、運転  
手は乗らなくても管理者を置かなければいけないという話になってしまったんですね。こ  
れをやりますと、相当いろいろな町を共同で一人の管理者ならいいのですが、町ごとに管  
理者を置くと運転手より人件費が高くなってしまいます。だから、ほとんど公共交通の存続、  
すなわち低コスト化には意味がない改正だと思えます。

したがって、これは安全の話と絡んでいるんですが、できることなら自動運転のバスに  
ついては路面電車と同じで、ぶつかったらぶつかったほうが悪いということができないか  
と言うんですが、法律家に聞くと無理だって言うんですけど、本当に無理なのかどうか。

つまり、例えばある地域で、過疎地とか島なんか典型ですが、そのエリアの人が全員僕  
が言ったようなことを合意すれば、そこは今の道交法のを外して、特区か何かでやるとい  
うようなことを考えてもいいかなというようなことを思えます。そうすることによって運  
賃の話というのは随分解決するので、ここの議論ではないかも分かりませんが、かなり  
気になっていることです。

最後、利用料と運賃の話が出たんですが、難しいという話はあるんですけど、基本的  
には特急に乗りたくない人、「のぞみ」に乗りたくない人は安い「ひかり」で乗ればいいと  
いうことで、選択肢があるときはこっちは自由でもいいんじゃないかという発想ですから、  
運賃と料金はやはり別のものだというふうに、その選択可能性という観点から別のものだ  
というのがもともとの議論だろうと思えます。

高速道路を安くしろという話があるんですが、高速道路を安くすると何が起こるかとい  
うと、どの2地点間も同じ速度になるということになりますから、速い選択がなくなって  
しまう。だから高速道路、首都高みたいなのは上げておいたほうが、むしろいい2つのサ  
ービスが提供できるということがありますから、それと同じで、利用料と運賃はやはり合  
体させるのは大変問題があると、こう思います。

すみません。長くなりました。

【山内委員長】 いいえ、とんでもない。ありがとうございます。

事務局から提起があったその地域の事情とかあるいは都市と地方とかいう、この議論を

やると結構大変というか、これは本質的な議論で、この前も言ったんですけど、もう日本はこれから必ずそれをやらなきゃならないです。ただ、今この運賃だけでやるかどうかという問題はあるかもしれないですね。

だから先生がおっしゃったように、一つのやり方は、もう採算が取れないところについて、そうじゃないところと分けて、運賃の粒度とか、その在り方を議論するというのも一つのやり方かなと思いますし、あるいはその選択肢がないところとその選択肢があるという、これはマーケットはセグメントによって違うので、そういう捉え方もあると思うんですけど、ここで今運賃を議論するというときに、やはりそのくらいかなという感じがしますね。

クラブ財の話は、先生がおっしゃったように、クラブ財というのはあまりおなじみじゃない人が……。要するに、会費を払って一回当たりの利用料金は安いというのがクラブ財で、バスの場合ですと、例えばその自治体でもいいですし、あるいはその地域の人たちがお金を出し合って、そのバスのサービスを維持して、そのバスの利用について安くするか、利用可能性を確保した上で安くするというクラブ財の利用というのがあるんですけど、先生おっしゃるように、恐らく日本もそういうふうに行かざるを得ないと思うんですが、そういう運賃のつけ方も考えるかどうかですね。

**【森地委員】** 多分クラブ財的にやると、自治体も当然負担しなきゃいけないという話になりますから、広域連合みたいな格好で組織体をつくってもらうということになるのではないかと。

**【山内委員長】** そうですね。多分いろいろなところまで含めて議論する必要があるかと思えますけれども、在り方として、運賃というのはそういうのもあるよというのは一つの問題提起になると思いますし、ただ、じゃあ、全体として、今でもバスの運賃でもかなり協議会運賃とかいろいろ入れたりして、自由度もしていますので、そういったことを鉄道でも考えていくというような方向性を出すというのはよく分かるんですね。

あと、その問題について、ほかの方で御意見はございますか。地域交通について。

どうぞ。

**【谷口委員】** 私は専門家でも何でもなく、ざくっと思ったことだけ申し上げてしまいますと、制度を2つつくるということになると、あなたはこっちのカテゴリーね、あなたはこっちのカテゴリーねみたいに分けるということになって、それは現行でもどうしても不満が残ってしまうというか、何でうちはこっちなの、本当はあっちに行きたいみたいな

のが残ってしまうのかもしれませんが、そこはもう何らかの基準でやるしかないのかなと思っております。先ほども森地先生がおっしゃっていたように、本当に大変なところは、少なくともカテゴリー分けするというようなことが必要なのかなと思いました。

あとは事業者の裁量を増やすというところも、どのようなお客さんを優遇したいのかについては、自治体さんと話し合っただけの裁量があってもいいのかなと思っています。例えば今高齢者の優遇が日本ではほとんどですけども、私がスウェーデンに住んでいたときは、高齢者の優遇措置というのはなくて、ベビーカーを持っていると無料とか、ベビーカーを持っていると割引という制度がありました。考え方が全然違う。だからそこを、誰を優遇したいという、うちの町は若者に来てもらいたいのでそういう人を優遇しますとか、いや、私たちは高齢者を大事にしますのでみたいなことがあってもいいのかなと思っていました。

それよりも、都市内で中長距離みたいな話が先ほどあったのですけれども、中長距離は路線によっては複数事業者にまたがっていたり、あるいは事情や課題が違う地域が混ざってしまうと思うので、そこを一様にするというのは結構難しい、不連続になってしまうのではと思って伺っていました。ある程度かちっと決める必要があるとは思いました。一方で、都市内の移動で、本当に生活に密着した移動であれば、ある程度は裁量が自由なところがあってもいいのかなと思って伺っていました。

以上です。

**【山内委員長】** ありがとうございます。今の2つ目のほうの話で、さっき森地先生がいろいろ地域でやっている割引とか、そういうものの整合性とか費用負担の整合性とか、それをやはりこれから考えていく必要があるねという御指摘と非常に近いところがあって、これもどこまでということですよ。

ただ、恐らく国が制度をつくって、その中で運賃を決めます。ただ地域としては、それに加えてもっと割引したいという場合には地域の考え方なので、それはあり得ると思うんですよ。ですから、全部が全部整合的にはあり得ないんですけど、国としてはその基本線のところはやはり決めておかなきゃいけないということだと思いますね。

ただ、今のお話を聞いていると、1つは今、谷口さんが言ったみたいに、その事業者さんの意向で決めていくという考え方もあるし、例えば電気料金なんて、イギリスの電気料金なんて物すごく所得の低い人ががんがん割り引いたりしています。それが彼らのやり方だと思います。ですから、交通の場合は、じゃあどうなのかということの考え方をしっか

り発展させるということですね。

あと、この手の議論をすると必ず水漏れバケツの議論というのがあって、水が欲しい人にバケツで持っていくんだけど、行く間にいろいろなところで漏れちゃって、優遇主体とか助けてあげたい人を本当に助けられるのかという議論もあるわけですよ。だから、そういうところも少し考えなきゃいけないかなと思いますね。

でも、恐らく今の議論というのは、社会的に公正性とか平等性とかいうもの、不公正を正すというか社会的不平等を正すとか、そういうところに非常に大きな御意見をいただ我想います。それも見直さなきゃいけないということですけどね。

大石委員、どうぞ御発言ください。

【大石委員】 ありがとうございます。もう今、山内先生がまとめてくださったので、私のほうから申し上げるまでもないですが、都市部と地方部の違いを実感するのは、私自身が田舎に帰って鉄道を利用するときでして、運賃の割にサービスが良いとは思えない。逆に言うと、都市部は運賃は安いんだけど、電車の本数が多かったり、エスカレータ、エレベーターがちゃんとついていたりということで、違いといいますか差を感じることもあり、地方のほうは、税金を投入しなければ成り立たないような状況に既になっているのがよく分かるわけです。

そういう中で、都市部の運賃・料金の改定と、地方のそういう状況にあるところでの運賃の改定というのは、一緒ではないだろうという素朴な思いから発言させていただいています。

また、先ほど中長距離の話がありましたけれども、確かに中長距離を利用する人たちというのは、また別の層があると思います。例えば飛行機との比較でどちらを選ぶか、というようなこともありますし、それからもう一つ、リニアモーターカーを走らせようとしていますけれども、ああいう資金はどこからどういうふうに出され、運賃には、どのように影響するのだろうかというのも気になっていまして、いろいろな条件を考え出すと切りがないのですが、やはりそういう違いというのは踏まえた上での議論が必要なのではないかと思ひ発言させていただいたということです。

すみません。以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。

そうですね。あと、先ほど森地先生がおっしゃった自動運転の話なのですが、自動運転というのは一つの大きなこれからの技術革新なのだけれど、もう少し技術革新を広く

取ると、例えば鉄道もバスもそうなのですけれど、今までなかったサービスの提供の仕方とかも出てくる可能性がある。

それで、今森地先生がおっしゃったまさに自動運転のときも、広域化して、それを制御するような形というのがあり得るとすると、自治体トラベルとかそういうこともあるんですけども、今でもローテクを使いながらも新しい、率直に言うと未来のお話を伺いましたけど、ああいう形の技術革新みたいなものがあって、そういうものも忘れちゃいけないなというような感じですね。だから究極的には自動運転とか、そういうハードの面での技術革新みたいなものが出てきたときに、がらっと変わるというところがあるかもしれませんけども、それも含めて考えていくのかなと思っています。

特にこれは、自治体なんかが関与していくときに、そういうだんだんと補助を与えてとか、公的負担でといったときに、そういう革新性がなくなってしまうのは困るので、そういったところで考える必要があるのかなと思いますね。

さっき先生も言っていたモラルハザードの話もそうで、全然乗らないのに走っちゃうというのもまだ問題ですし、それから何か新しいインセンティブがないとそういう技術革新ができないというのも問題だし、そういうことがあるのかなと思いますね。

あとは、皆さんおっしゃったデジタルの話はかなりあって、これも今の話の連続でいくと思うんですけど、これは皆さんおっしゃるとおり進めるべきだということで、それが新しいユーザーインターフェースになっていくわけで、たださっき御指摘があった、それは分かりにくいところもあるんじゃないかとかこういう話もあるので、これはどの世界でもあるんですけど、デジタルを入れながら、それをフォローする必要もあるということだと思いますけどね。

あとは、もう一つおっしゃった災害の話とか、それからこれから鉄道をサステナブルに長く提供していくためには、どういうことが必要なかというのを考えないといけないということはあるですね。恐らく、今インフラの老朽化の話がありますし、それから今回のような災害のような話もある、レジリエンスの話もある。そういったところで言うとサステナビリティみたいなものを考えなきゃいけないということだと思います。でも、これは運賃だけではなかなか難しいかもしれない。運賃にもそういうことを考えるのかなということですね。

あとは、他モードとの不整合の話というのは、都市間のモードみたいに競争するところではやはり競争するし、それから逆に地域でバスと鉄道と一緒に整合があるような運賃を

つけなきゃいけないところも出てくるしということなのかなと思いますけどね。

森地先生、お願いします。

【森地委員】 基本的にはいろいろな委員がおっしゃったようなことなんですが、誰かがその場に入らないと言ったら成立しないんですよ。どこかのバス会社が嫌だとか、あるいは逆にみんながやられると自分のところだけ経営できなくなるとか、こういう話があるんですけど、これはもう自治体の問題ですよ。

問題はそのときにJRをどうするかだ。それは、放っておくと知らんぷりしていますよね。だけど、それぞれの地域に合ったようなことを協力する。協力するためには、自治体もJRも同じように負担をするという枠組みだと思うんですね。その条件だと、JRが面倒くさいから嫌だというのは、これはちょっと世界的には許されない。何とかJRも込み込みでやるようなことを考えたいですよ。

それからもう一つ、これはあまり言っても詮ないかも分からないですが、通学割引は、個人負担だから、悪いから上げるのやめようとなっているんですが、その負担はみんな普通のユーザーが負担しているわけですよ。そういう格好で内部補助でもたせているんですが、田舎へ行くとその割引した人しか乗ってないんですよ。それで、こういうときに我々はどう考えればいいのかというのはいつも気になるところであります。

【山内委員長】 昔、私はうちの師匠の授業で聞いて、通学割引は何であるのかという。教育の機会の均等に資するところがあるということが一つと、ある意味ではその勤労世帯で子育て世帯の所得の問題があって、所得再分配的なものもある。それはもちろん定期ですから、これは最初にもらっておくので、その分の利子分の割引というのは既に加わって、そういうものが通学定期の基本的なリーズニングというふうに聞いたことがあるんですけど、基本的に機会の均等というのはあるだろうと思うんですけど、でも都市部ですと大体電車で通学する世帯って所得が高かったりするので、どうなのかという話がありますよね。

ただ、教育の機会均等ということであれば、先生がおっしゃったようにそれが内部補助でいいのかということもありますしね。なので、その辺は少しいろいろなところと広く議論しながら言うのかなと思いますけどね。そうですね。ですから、なかなか難しいです。通学の部分だけ何か別のところから補助を受けるというものはないと思いますけどね。なかなか技術が先ですけどね。

【森地委員】 いや、理屈の上では身障者と同じで公的負担すればいいんだけど、それで物すごいお金になるから、そんなことを言い出したら大変になる。要はこれ、地方のほ

うだけ何とかしてあげるという。

【山内委員長】　そうですね。地方のほうのというのはありますよね。

【石原審議官】　すみません。幾つか今出たお話でコメントさせていただきますと、ちよっと順不同になってしまいますけど、1つは地方の足を考えたときに、ほかのモードですね。バスなどと一緒にということで、それでJRはどうするんだというお話もありましたけど、今JRも、特にこのローカルの足の部分については非常に問題意識は持っておりまして、実際にJR四国なども取り組んでいますけども、バス会社と共同して、同じような運賃設定をするような事例なども出てきておりますので、ここは別にJRだからということではなくて、同じように考えればいいかなというふうに思っているところです。

それから、森地先生のほうから最初にも御指摘ございましたけど、この老朽化、あるいは災害予防、予防保全という観点からしっかり対応していかなければいけないというのは、先日の地震もありましたし、本当に大きな課題だと思っているのですけれども、こうしたものも時間をかけてゆっくり保全強化していくということではなく、なるべく早く対応は取らなければと思いつつも、当然それには相当な資金も必要ですし、事業者もなかなかそこまでの体力もないということで、これにかかる費用をどのように確保していくのかということが、我々も頭が痛いところです。

ちょうど今、この運賃・料金制度の議論の中で御指摘をいただいたということもあるんですけれども、例えば一時的に期間限定で、その分の加算運賃といいますか、料金といいますか、少し利用者の方に御負担いただくというようなこともあり得るのかとか、それから、例えばそのときに何か特定の路線の利用者から頂いて、その特定の路線のために使うというような形、もう少し広く一般的にオールジャパンで何か考えるようなこともあり得るのか、この辺り、ぜひ何か御示唆などございましたら、お聞かせいただければありがたいと思っております。

【山内委員長】　どうぞ。

【森地委員】　勝手な思い込みばかりで申し訳ないです。僕がイメージしていましたが、JRとか経営がちゃんとしている会社についてはこれだけの補強をする。そういう格好について運賃値上げを認める。それから、積立制度をやる。特特みたいなものですよ。そういう格好のものをイメージしてました。

田舎のほうは、もともと運賃上げられないんですよ。だから、そういうところに対してどうするかという話は、これも運賃というよりも、公的負担の話だろうと思います。

運賃に絡めて言うと、仮にその費用と収入で運賃の水準を決めますというようなことを、仮に公的な負担を込みでやったとしても、保険をかけていると、災害が起こるたびに保険料がすごく上がっちゃうんですね。

本当に保険会社はけしからんと実は思っているんですけどね、保険制度をもってカバーすべきところを、地方で災害が起こったら次から保険料が物すごく上がると。つまり、保険をかけても、大災害以外は保険料をもらったら損しちゃうんですね。これは問題があります。大災害があるときはもう存続の危機ですから、それどころの話じゃない。小さな事故のときは保険料をもらったら損しちゃうという矛盾がございます。

それから、1社ではなかなか保険が成立しないので、小さい鉄道会社がグループで保険をかけるんですが、そうすると災害が起こったところの賃料が上がるだけじゃなくて、ほかのところも上がってしまうんですね。

こういう状況を考えたときに、災害後の運賃を高くするというのは、これなかなか難しいでしょう。こういう話を一体どう考えておくのかということが課題としてはございますので、答えがなくて恐縮です。

それから、さっきJR四国の例がありましたけれども、おっしゃるとおりなんです、問題は、四国なんか特にそうですが、自治体が、国鉄は国のものだ、だから自分たちが国鉄に対して金を出さないという風習が、何でかまだ残っているんですね。北海道もそうです。

したがって、それで組んだときに、さっき申し上げたようにバスに対して公的負担があれば、JRに対しても同じように負担するというのをルール化しない限りはなかなかもたないけど、これをどうやったら実行させられるかというのはあまりアイデアがないんですけど、国として何かルールにさせていただくんでしょうかね。あるいは総務省とお話をいただいて、特別交付税か何かにするとか。そんなことできるか分かりませんが、そんなことをイメージしています。

【山内委員長】 ありがとうございます。今先生がおっしゃった保険の話はあるのかなと思うのですが、災害についての保険、いわゆる保険会社が請け負うような保険と、それからもう少し広く取って、事業者が集まって自分たちで自動的に保険をかけて、何かあったら出し合うという制度があって、恐らくどっちもそのままでは成立しないですね。さっきもおっしゃったように保険料が高くなります。民間でやる保険は保険料が高くなりますし、自助組合みたいところでやるのでも、結局運賃は上がってしまうという話にな

りますよね。

そういうときに、何か国の、ここまでなら補償するという、国の債務保証のような形で、リスクに対する負担を下げてあげるとか、そういうのはあるかもしれないと思いますよね。

【森地委員】 地震保険と同じで、国の再保険制度があればいいんですけどね。

【山内委員長】 そうですね。再保険みたいな形ですね。

【森地委員】 大災害は国の再保険みたいなことが一応、何でもかんでも国の再保険でやると切りがない話ですから、鉄道にだけそんなことが認められるかどうかは僕には判断できないですけど、できればすばらしいですよ。

【山内委員長】 2つ目の話は多分、だんだん話が、議論が大きくなってしまっているんで、恐らく今回のこのまとめでは全部は扱えないと思いますけど、議論だけしておく、地域交通の活性化再生法をつくって、地域計画をつくったところで何らかの形で補助を出しますという仕組みがあって、でもあれは基本的にバスですよ。で、やはり鉄道なんかもこれから入ってくるのかなと思いますね。

まさにその鉄道とバス一体でもってサービス提供しなければいけないところというのはたくさん出てきて、実際に土佐電鉄なんかそういうことにしたのですけれども、そういう形になってくれば、地域でまとまるということ言えばJRさんの問題もいろいろ解決するかもしれないですし、そういうことなのかなと思いますけど、ただ今回全部そこまで行くのはちょっと難しい。活性化再生法を改正するのだから、2年か3年かかっている。

どうぞ。

【谷口委員】 JRのお話が私もやはり少し引っかかっておりまして、幾つか地域公共交通の会議に入っていると、もちろんJRさんがメンバーには入っているのですが、やはり地域の町をどうするというには割と淡泊な印象が強いです。一方で関東の民鉄の大手さんとかを見ると、町の活性化、あるいは町の魅力度の向上といったことをすごく大事にされていて、不動産とかスーパーとか建設会社とか系列会社としていろいろ持っているからだとは思うのですが、そこはやはり相当異なる印象です。

もうちょっとJRさんにもその沿線の町のことを考えていただきたいのですが、不動産とかもないですし、町の活性化が彼らの最重要課題ではないとか、もう少し広い視点で地域のネットワークをつなぐということが大事だという側面は否めないと思っています。一方で運賃とか料金の柔軟化を要望されるのであれば、もう少し町のことも考えて

振る舞ってほしい、まちのことを考えさせられるような制度というのでしょ  
かというのが、お願いというか意見です。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。それは結構大変なお話ですね。

すみません。ちょっと議論が拡散してきていまして、私が聞いている限りでは、この論  
点についてこういうものを入れてくださいというのが幾つかあって、今それを深掘りした  
議論をしました。

ただ、恐らく今回それが全部解決できるような制度改正に我々が何か回答を出すとい  
うことは難しいところでして、ですので、論点の中でそういったことがあるということは絶  
対的に意識をした上で、今回の我々の結論の方向に行くのがいいのではないかなと私は思  
っています。

基本的には、運賃の設定等について少し柔軟な方向とか、あるいは顧客セグメントに向  
くとか、そういったことについては、まず皆さんどうですかと言ったときに、これはそん  
なに大きな反対はなかったのではないかと。それについて、例えばここでもありますけれ  
ども、いい方向で言えば多様化するニーズに対する対応だとか創意工夫だとかいうのがあ  
る。一方で、しかし社会的に受容されるのかとか、分かりやすさとか、丁寧に行ってい  
かなければいけないというものもある。それをクリアする中でその方向に行くということ  
については、皆さん恐らくそんなに反対がないかなと私は勝手に思っておりますけども、恐  
らくそういうことだと思います。

ですので、その辺をまとめていけば、そういったことを意識しつつ、運用面でうまくそ  
れを拾っていく、具体的にしていこうということなのかなと思っていますけどね。

どうぞ。

【森地委員】 よろしいですか。制度設計と別に、運賃を上げる、変える。これ、必ず  
この間も消費者団体の方は一步も譲らないという雰囲気を感じましたが、今回変える必要  
があるということを広く理解していただく必要がある。そのためにどういう論理建てが必  
要かという話は、エネルギーの話とか人件費の話とかいろいろここに書いてあるようなこ  
とはあるかと思うのですが、もう一つ大きいのは、鉄道がもう危機に瀕していると。大  
都市はお客がもう減って戻ってこないし、地方はもうこんな状態だから、運賃は変えな  
きゃいけないという論調だと思うんですね。それは一番納得していただける。

そのときに、じゃあ、運賃上げればいいのかという地方の話は、じゃあ、どうしようも

ないじゃないかということになっちゃいますから、ここは制度は共通であったとしても、地方の話は別途こういう格好で考えなきゃいけないという話がどこかに出たほうがいいような気がしています。

そのときに、高速道路は山内先生たちが議論されて、例えばアクアラインはプール制にしたときに京葉道路と一緒にしてとかね、そういうことを国はやっているんですね。それから、料金を下げるためには自治体も負担しなさいということをやっているんですね。

したがって、こういう道路でNEXCOが民営化してからもうやっていますので、国、鉄道局もそういう格好で、すぐできないとしても、そういうことを世に広く知らしめるぐらいまで、この段階でやっておいたほうがいいかなって、そんな印象を持っています。

**【山内委員長】** あとは最初のときに、エネルギー削減量のときのあれですよ。京葉道路と圏央道だったんだけど、一応あれができることによる交通量の変化とか、もともと一般有料道路というのは便益主義なので、便益で料金を決めていくという形になっているんですね。ですから、あれもそのネットワークとしての波及効果をやりつつ、その効果を上げるということで一部プールということになったんですけど、それぐらい必要ではあると思いますね。

ほかに何かありますか。どうぞ。

**【波瀾委員】** そもそも的なつまらない話かもしれないんですけども、この運賃改定の考え方は、運賃が高くなるという前提に聞こえる瞬間があって、運賃が下がるケースもあるということを皆さんに伝えるためには、もう一度再認識をしなければいけないと感じました。また、日本の賃金がほぼ20世紀末から変わっていないという中で、様々な値上げがなされている。ここで考えるということは、それだけやはり鉄道の在り方とか運賃、あとは私たちのライフスタイルが変わっているということを、いま一度忘れてはいけないことなのではないかなと思いました。

その一方で、先ほど地域の話、地方の話が出たんですけども、私も地元が田舎なので、結局その地域・地方ですとか、JR北海道、JR四国、JR九州というのは、地方の運賃制度で大都市圏より上がりやすい、キロで上がる形になっていますよね。その中で事業者だけの判断で簡単に上げられるということは、やはり消費者の共感は得られないのではないかと。

ただ、その中で必ず自治体の人たちがどういうふうに支援するかということ話し合うということが必要で、今までは運賃の部分だけの支援というのはあると思うのですけれど

も、オペレーションに関与できる部分もあるのではないかと考えているので、それも踏まえた中での運賃割引制度であるといいのかなと考えました。

あと、地方は、JRさんも含めてほかの鉄道会社さんも含めて、駅も委託したり、無人駅化が進んでいたりして、できることと云ったら、それだけの運賃を支払いながら、東京都心部に比べたらサービスはほとんどなくて、その一方で田んぼの真ん中にあるような駅というのはやはりそのリスクも、何かあったときに災害とかのリスク、浸水ですとか大雪で落ちてしまうみたいな、そういうリスクも依然負っている中で、そのことも含めて地域・地方の鉄道の在り方というのを再認識していかなければいけないかなと思いました。

料金の話は、一緒にはならないというのは前提承知なんですけれども、ただ割と非日常的に使う人が多いという分野であることであれば、ここは競争力をもう少し持っていく上で何か柔軟な対応が考えられるのではないかなと思いました。ちなみに、海外では運賃や料金といった設定もなく、一等席、二等席のような形になっていると思うので、もう少し視野を広げて考えてみるのもいいのかなと感じました。

以上です。

**【山内委員長】** ありがとうございます。最初に言われた点は非常に重要で、これは値上げの議論をしているわけではないですよ。そのところははっきり言わないといけないと思います。やはり、例えば柔軟性を増すことによってどうだとか、あるいは時間帯で変えたらどうだとか、そういうことですから、おっしゃるように下げるセグメントも出てくるということだと思いますね。

ほかにはいかがですか。ウェブの方、リモートの方、いかがですか。

村井委員、どうぞ御発言ください。

**【村井委員】** すみません。見直しの視点の中に書かれている、この鉄道ネットワークとして支え合う、ネットワーク全体として支え合うという考え方というのが、結構私は重要なのかなと考えました。やはり都会か地方か、先ほどもありましたけど、田んぼの中にある駅に目がけて走っていく鉄道と、都心で人が多いところを走っている鉄道というのは、やはり運賃というのは同じように考えると無理があって、それはやはり都会を走っている電車のほうが効率がいいですし、そうすると、地方を走っている電車が値段が上がって、だんだん本数も少なくなっていくようなことになっていく。

そうなってくると、やはり同じ鉄道会社で都心を走らせているところもあれば、都心と地方もあるという鉄道会社があったとすれば、その都心で得た利益をその地方の鉄道の路

線に還元していくような考え方というので、全体として考えるような在り方というのもあっていいのではないかと思いました。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。実際、路線別に収支を取ると結構あれです。どこまでできるかということなのかなと思いますが。

ほかにどうですかね。今日は何となくパネルディスカッション的になってしまいましたが、事務局からいかがですか。

【金指課長】 ありがとうございます。都市と地方の御意見、議論について聞かせていただいて、たくさんいろいろな考え方がある中で、ただ一つ共通していたなと思うのは、やはり事業者が自分たちで決めるのではなくて、自治体、地域の関係者の人たちとよく話し合って決める、そういったことはあるのではないかなと議論を聞いていて思いました。

ちなみにバスの協議運賃というのは、そういう地域の関係者から成る協議会で、これは自治体が主催者ですけれども、運賃水準だけではなくてサービス水準、それこそダイヤをどうするかとか、もっと言うと運行主体をどうするかとか、そういうところをセットで議論して、決めた場合にはその運賃をそのまま実施しようという仕組みなんです。

したがって、先ほど波瀾委員からお話がありました、オペレーションというのはそういったところも含めてなのかなと思うんですけれども、そういうサービス全体を地域の関係者で合意したのであれば、それを実施するというのも、バスの例を応用するというのもあるのかなと思いました。

ネットワーク全体で支えるという点が重要ではないかという村井委員の御指摘も、私どもも共通で認識をしております、それを今のままで内部補助というような考え方でそのまま維持していくことができるかということもありますが、それこそ今こういう運賃の議論をしていただいているので、その仕組みと組み合わせる形で、何か打開策というのが考えられないかというようなところの問題意識も持っているところでございます。

以上です。

【鶴田次長】 何巡か御議論いただいて範囲が広がった中で一番共通して大きいのは、モビリティをどうやってファイナンスするかという点で、そこまで立ち返るといろいろな論点が出てくるという御指摘だと思います。先ほど都市と地方の話がありましたけれども、地域のモビリティをどうするかについては、ファイナンスという切り口だけではなく、そもそもモビリティをどうするかという視点で並行して検討の場を設けていて、そこでの議

論とのかみ合わせ方ということだと思います。

そういう意味で、今日は論文の指導を受けているようもので、君のテーマはこれだよ、だけど全体をちゃんと俯瞰して、その中でこの論文の価値はこうだということをちゃんと言わないとね、という御指導いただきました。そういう立体感というか遠近感を持って考えていきたいと思います。

その上で、運賃・料金については、委員の皆様方が少しずつ違うことをおっしゃっているようで、同じことをおっしゃっているところもあるかなと思います。その点、都市、地域、都市間といったセグメントについて、なるほどこういう分け方をして考えたら合理的だな、というところをいかに見いだしていくかが課題だと思います。今日もたくさんヒントをいただいたと思いますので、よく考えていきます。

その中で、災害の多発という御指摘については、東北新幹線が地震で止まって御不便をおかけしているわけですが、人的被害が出てから対応したら遅いというのはあると思います。事故が起きてから対応するという場面が、この仕事をしていると避け難くて、私自身もそういう経験がありますが、やはり事故が起きてから対策を打っていくというのは非常に辛いものです。そういう意味で、先ほどの御指摘も重たいものとして受け止めて検討していきたいと思います。

お答えが網羅的になっていませんが、以上です。

**【山内委員長】** ありがとうございます。大丈夫ですか。それでは、そういう鶴田さんからの言葉をいただいたので、今日のところはいろいろな御意見が出て、それを取り込むべきところはかなりあるということは分かりました。けれども、ずっとこの議論をしていくと、やはりその地域の交通をどうやって、まさにモビリティをどうやって確保するかというところに行ってしまうところがあって、それはまたやらなければいけないし、別のところでもそれはやっているわけだから、それと併せてまた議論をするのかなと思います。

それで、資料1にあるような論点については随分付け加える点がありますので、それをお願いして、次回、もう一回議論するというようなことでよろしいでしょうか。ありがとうございます。

それでは、私のほうからの進行は以上で終了ということで、事務局のほうにお返ししたいと思います。

**【山口室長】** 委員会の皆様方、本日は貴重な御意見、御議論をいただきまして、大変ありがとうございました。

事務局からは、3点連絡事項がございます。まず、本日の小委員会の議事録及び資料につきましては、近日中に国土交通省のホームページにて公表したいと考えております。議事録につきましては、後日、各委員の皆様へ送付させていただきまして、御了解いただいた上で公開する予定でございます。

2点目でございます。次回の小委員会の日程につきましては、5月11日水曜日の17時から19時を予定しておりますので、引き続きよろしくお願いたします。

以上をもちまして、本日の小委員会は全て終了でございます。本日は誠にありがとうございました。

— 了 —