

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4回）

令和4年3月11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。

本日も、対面とオンライン併用による開催となります。また、本検討会の議事は公開いたします。

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】 ただいま御紹介いただきました、鉄道局審議官の石原でございます。

本日も御多忙のところ、またこのような時間に御参加いただきましてありがとうございます。御礼申し上げます。

これまでヒアリングを2回実施してまいりまして、鉄道事業者の皆様、それから、地方公共団体の皆様から御意見、いろいろ御要望なども伺いましたところですが、今日はもう少し幅広い分野の方々から、御意見を頂戴することとしております。

まず、経済界の代表としまして日本経済団体連合会様、それから、鉄道事業のみならず、観光事業、あるいはMaaS事業、幅広く展開されておりますWILLER株式会社様。それから、消費者、利用者目線でいろいろ御意見を頂戴すると、こういう観点で、全国消費者団体連絡会様、それから、全国消費生活相談員協会様、以上4団体よりお話を伺うこととしております。

本日もぜひ多様な観点から御意見賜りまして、また活発な御討議いただければと思います。ぜひ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し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、オンラインの方につきましては、マイクについてはミュートにして

いただきまして、発言時に挙手をくださいますようお願いいたします。また、データ通信容量の関係上、画像については御発言時以外はオフとしていただくように御協力をお願いいたします。

また、各団体からの御説明は10分以内といたしまして、残り時間が1分となりましたら、こちらのほうでベルで合図をさせていただきます。

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

【山内委員長】 承知いたしました。それでは早速、議事を始めたいと思います。

先ほどお話ありましたように、本日は関係者、関係団体からのヒアリングということでございまして、日本経済団体連合会、それからWILLER株式会社、それから全国消費者団体連絡会、それから全国消費生活相談員協会、この4つの団体から順番にお話を伺いたいと思っております。

本日のヒアリングは入替え制ということにして、各団体からの御説明ごとに意見交換の時間を取るという形にしたいと思います。

それでは、始めたいと思います。まずは日本経済団体連合会より御説明をお願いしたいと思います。日本経済団体連合会の脇坂産業政策本部主幹にオンラインでおつなぎいただいております。それでは、どうぞよろしくお願いいたします。

【日本経済団体連合会（脇坂主幹）】 経団連の脇坂と申します。どうぞよろしくお願いいたします。通信環境を安定させるためにビデオをオフにさせていただいてよろしいでしょうか。

【山内委員長】 どうぞ。

【日本経済団体連合会（脇坂主幹）】 それでは、オフにさせていただきます。

経団連では2019年と2020年に、交通政策に関する提言を公表させていただいております。経団連が進めておりますSociety5.0に向けて必要な交通政策の在り方、それから、コロナ時代における交通政策ということも念頭に置きまして公表した提言でございまして。この中から鉄道運賃などに関する部分について、経団連の考えを御紹介したいと思います。では、次のページをお願いいたします。

私どもの問題意識の根幹には、人々のライフスタイルや働き方が多様化しているということがまず第1にあります。こうした働き方、ライフスタイルの多様化に伴って、移動のニーズ自体も多様化しているという認識でおります。こうした多様な移動ニーズを満たせ

るようにするためには、移動の選択肢ですとか自由度を増やしていくことが、まず第1に重要となります。そして、その移動の選択肢を選ぶ際に、人々の行動変容を同時に促していく施策も、政府として必要になるのではないかという問題意識を持っております。

具体的に申し上げますと、運賃や料金設定の柔軟化などを通じまして、多様な交通手段や料金制度を実現し、利用者が最適な移動サービスを選択できるようにしていくべきであるというふうに考えております。こうした運賃・料金設定などの柔軟化を通じて、例えば、ピークシフトを促進するとか、あるいは、環境に優しい交通手段を国民の皆さんに選んでいただくというようなことを考えております。

では、次のページをお願いいたします。具体的にどのような施策が必要かということについて、ここでまとめております。公共交通機関の混雑の解消を通じた、より快適な移動を実現する手段の1つとしましては、鉄道などにおけるダイナミックプライシングを含めた需要に応じた柔軟な料金・運賃設定が可能となるような制度設計の検討が必要になるかと思っております。

例えば、時間帯別運賃の導入も含めて、運賃・料金制度の柔軟化に向けた制度の見直しが急務になっているというふうに考えています。その際に最も重要なのは、事業者が創意工夫を発揮できるような制度設計をしていくことが必要という問題意識があります。現在の運賃・料金制度においては、こうした事業者が創意工夫を生かせる環境がなかなかできていないのではないかと考えておりますので、まず第1に、事業者自身が創意工夫を生かせるような制度設計をしていただきたいというふうに考えています。そうしたことが可能になりますと、将来的には、例えばMa a Sなどを意識した制度設計というのができていくのではないかと考えています。

次のページは、本日、私から御紹介した提言の内容を抜粋したものとなります。繰り返しのようになりますので、このところは割愛をさせていただきます。

経団連からの発表は以上となります。

【山内委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、委員の皆様から、ただいま御説明いただきました内容について御感想、御意見等、率直にありましたら御発言願いたいと思います。

今日は会場にはお一方で、あとは皆さんリモートということでございますので、リモートの方は挙手機能を使っていただいておりますのでお知らせいただければと思いますが、いかがでございましょう。会場でもリモートでも結構ですけれども、どなたかいらっしゃいますか。

では、私から質問をさせていただこうと思います。よろしいですかね。

経済団体連合会ですから、やっぱり経済といいますか、事業者の立場ということがあると思うのですけれども、働き方改革というのも進んできて、おっしゃるようないろいろな価値観の中で行動変容が生まれてきて、まさにコロナというのはその1つの要素になったわけでありましてけれども、経団連のお立場としては、そういうものを各企業様の中でより、これは通勤の問題だけでなく、働き方として、そういった柔軟な働き方というものを進めていく、そういったことの重要性というのをかなり考えていらっしゃる。そのために鉄道もそれに合わせる、そういうような御理解ということによろしいですかね。

【日本経済団体連合会（脇坂主幹）】 ありがとうございます。御指摘のとおり、働き方の自由度を高めていくことで、生産性の向上ですとか、ライフスタイルの多様化に寄り添っていくべきであるというのが私どもの根本的な考え方です。その中で、こうした通勤に関わるコストですとか、そういったものも行動変容を促していくことにつながっていくと思います。委員長御指摘のとおり、そういったことが有機的につながっていくのではないかというふうに考えております。

【山内委員長】 ありがとうございます。場合によっては、企業様の負担の増加ということの側面もあり得ると思うのですけれども、そういうことも含んでという理解でよろしゅうございますか。

【日本経済団体連合会（脇坂主幹）】 負担のところは、まさしく個々の事業者の判断になってくるのかなと思いますので、それについて経団連のほうで、何か確固たる意見というのはない状況ではあります。ただ、現在検討されているオフピークですとかピークどきの定期券は、収支は均衡する形で、需要をできるだけ均一化していくような制度と理解をしております。収支均衡という観点なのであれば、特段の大きな問題点はないのではなかろうかというふうには、現時点では感じております。

【山内委員長】 ありがとうございます。

どなたかありますか。どうぞ。

【波瀾委員】 波瀾と申します。今日はありがとうございました。

おっしゃられたような事業者が創意工夫を發揮できる制度の設計を期待というのは、今までこういうことがなければ制度を改変するということがなかったもので、本当に賛同できることだと思います。そこでグローバル企業が占める経団連さんなので、あえての質問なんですけれども、公共交通の在り方についてという中で、SDGsに関する議論というの

はどこまでなされのでしょうか。特に欧米、欧州に関しては、非常に取組が進んでいるということもありまして、どのようにそれを捉えていらっしゃるのかということをお聞かせ願えればと思います。

【日本経済団体連合会（協坂主幹）】 ありがとうございます。SDGsも私ども経団連で積極的に実現を進めていることですので、こちらも提言を作成していく中で、事業者の皆さんから御意見をいただきました。

例えば、環境に優しい交通手段を選んでいくというのは、SDGsにおいて重要なテーマになっていくと思います。そうした面でも、鉄道運賃をはじめとした交通機関の運賃・料金制度を柔軟化していくことによって、できるだけ環境に優しい乗り物、移動手段を選んでいただくといったことですか、あと、デジタルトランスフォーメーションが進んでいる中において、今後Ma a Sですとか、もっと先の将来ですと、ダイナミックプライシングによって料金を変動できるような制度、運賃体系というのも考えていけるのではないかと考えております。

そうした意味で、こうした運賃・料金体系の柔軟化というのはSDGsにも資するのではないかというふうな観点から、提言のほうはさせていただいております。

【波瀾委員】 ありがとうございます。

【山内委員長】 よろしいですか。ありがとうございます。

リモートの委員の方から、御質問があれば承りますが、どなたかいらっしゃいますか。谷口委員、どうぞ御発言ください。

【谷口委員】 谷口綾子です。御説明どうもありがとうございました。事業者の創意工夫ですとかMa a Sにつながる制度設計というとても重要なポイントをいただいたと思っております。

特にMa a Sは本当に交通移動手段だけに閉じたものではなくて、商業ですとか、ほかの福祉ですとか、いろんなことにつながるものですので、それも見越したような制度設計というのは本当にそのとおりだなと思いました。

質問でも何でもありませんけど、もし今後こういうような御要望をいただく機会がどこかであるのだとしたら、1ページ目の行動変容の例として、ぜひ身体活動量の増加による健康増進みたいな部分もぜひ入れていただけると、すごく重要な社会課題だと思いますので、もし今後あればということをお願いしたいと思います。

以上です。

【山内委員長】 経団連に対する御要望とございますか、そういうことですかね。

【谷口委員】 もしあればということで、今後あればお願いします。

【山内委員長】 いかがでしょうか。

【日本経済団体連合会（協坂主幹）】 協坂です。谷口先生、御指摘ありがとうございます。御指摘のとおり、健康経営というのもSDGsの中で重要なテーマになりますし、私ども経済界としても積極的に進めているところです。おっしゃるとおり健康を考えた移動とか、そういったものももちろん重要なテーマになると思いますので、私どものほうで今後検討していく際に、参考にさせていただきたいと思います。ありがとうございます。

【山内委員長】 よろしくお願ひいたします。

ほかにいらっしゃいますか。村井委員、どうぞ御発言ください。

【村井委員】 よろしくお願ひいたします。御説明ありがとうございました。

「当会の考え方」という2つ目の資料のところにある2番目の項目について、社会の変化・変容を踏まえると、時間帯別運賃の導入を踏まえて、制度の見直し検討が急務というようにお話がありました。鉄道会社にとっては、このような導入が急務というのは今までの説明で理解してきたのですが、そのほかの企業にとっては、このような見直しがされどどのようなメリットがあるのかということ、具体的に教えていただけますでしょうか。以上です。

【日本経済団体連合会（協坂主幹）】 村井先生、ありがとうございます。私どものほうで考え得るのは、例えば、従業員の方が通勤する際に、満員電車で通勤するのは、コロナ禍でなくても苦痛が伴うものだと思います。今回のオフピークに関する運賃制度の見直しというのは、1つは混雑の緩和ということで、ポストコロナにおいてもこれは重要なテーマになると思いますので、そうした混雑の緩和が実現すれば、これは鉄道事業者だけではなくて、多くの従業員を抱える企業にとっても、福利厚生上、重要なメリットになるのではないかとこのように考えております。

以上です。

【村井委員】 ありがとうございます。

【山内委員長】 よろしいですかね。ありがとうございます。

ほかにどなたかいらっしゃいますか。よろしいでしょうか。

ありがとうございました。それでは、事務局からコメント何かございますか。どうぞ、鶴田次長。

【鶴田次長】 事務局として、確認的に質問させていただきます。先ほどのやり取りの中で、通勤の話が焦点になっていましたが、そのほかにお答えの中でライフスタイルにも触れられていました。鉄道のセグメントの広がりという点では、大都市の通勤の混雑の話もあれば、もっと広域の新幹線みたいな鉄道もあれば、それから地域のモビリティを支えているような路線もあれば、または観光に特化したようなところもあれば、いろいろあると思います。いずれの場面でも鉄道事業者の創意工夫が生かされると、よりいい運賃になるんじゃないか、そういう御趣旨で受け止めたんですが、それでよろしかったでしょうか。

【日本経済団体連合会（脇坂主幹）】 御指摘ありがとうございます。御指摘のとおりだと思います。例えば、バスと鉄道を乗り継いでいくようなケースは今でもありますが、MaaSではより複雑な移動がしやすくなっていくと思いますし、そういったときに、現在のような硬直的な運賃体系ではなく、より柔軟なものにしていったりとか、あるいは鉄道会社とバス会社が協力して、より安い運賃を提供したりしていくようなことも考えられるかと思っております。

まさしくそれが事業者の創意工夫を生かしていく場面になっていくのではないかと思いますので、そういったことも見越していくと、現在の運賃・料金制度の在り方というのを、より事業者が創意工夫を生かせるような形に変えていただくほうがいいのではないかと思います。というのが私どもの考えとなります。

【鶴田次長】 どうもありがとうございます。

【山内委員長】 ほか、いかがですか。よろしいですか。委員の方もよろしいでしょうか。

ありがとうございました。それでは、以上で、日本経済団体連合会のヒアリングを終了とさせていただきます。日本経済団体連合会の皆様には、ここで御退席ということになります。本日はお忙しい中、どうもありがとうございました。

【日本経済団体連合会（脇坂主幹）】 ありがとうございます。失礼いたします。

【山内委員長】 それでは、準備ができたようですので、次のヒアリングに移りたいと思います。

次は、WILLER株式会社からのヒアリングになります。WILLER株式会社様からは、村瀬代表取締役がオンラインで、それから、会場のほうに寒竹さんがいらっしゃいます。WILLER株式会社取締役であり、WILLER TRAINS株式会社の顧問

でもいらっしやいます。こちらの対面ということになります。

それでは、プレゼンのほうをよろしくお願ひしたいと思ひます。

【WILLER（寒竹取締役）】 それでは、私、寒竹のほうから、資料に基づきましてお話をさせていただきたいと思ひています。

私自身、現在はWILLER株式会社の取締役並びにWILLER TRAINSの顧問ということなんですけれども、昨年6月末にWILLER TRAINSの社長を退任しまして、ちょうど社長の就任時に、消費税改定に伴った運賃のいわゆる変更ということで、かなり事務局等とやり取りをさせていただいて、そのときの実体験に基づいたような話を少し交えてさせていただければありがたいというふうに思っておりますので、どうかよろしくお願ひいたします。では、資料、次、お願ひいたします。

まず、鉄道運賃というものの意義、これをきっちりと押さえる必要があると思っております。少なくとも鉄道運賃というのは、商品に対する対価でありますので、価値の対価ということでまず考える。それともう一つが、そういった運賃自体が、改めて需要喚起するようなものでなくちゃいけないだろうなとも思っている。加えて、実際にいわゆる先ほどもありました創意工夫というものが、しっかりと運賃に反映されることによって、いろんな意味で企業が継続、存続、並びに投資意欲というものが喚起されることが必要なのかなというところで、この3本柱で運賃というものが成り立っているものだと私どもは理解をしております。

そういうことで言うと、過去は価値というものが、いわゆる移動距離並びに移動時間。そして需要創造というのが、まさに公共交通手段であるということであるとか、公平性であるとか、それから、一般的に鉄道運賃というのがすごく安価であるといったような部分。加えて、鉄道会社自体が、そういった鉄道運営に対して社会的意義であるとか、いわゆる公共性というものを1つのよりどころとして、こういった運賃というものをつくっていたのかなというふうに思っております。

しかしながら、時代がいろいろと変わっていく中で、少なくとも価値というものについて言うならば、単なる移動距離だとか時間だけではなくて、よくある車窓であるとか、それからサービス。つまり、A地点からB地点の移動のお手伝いをするというだけではなくて、鉄道移動自体が持つ多様なサービスを提供するといったような変化が必要になってくるかなと。そういう中に、顧客満足度が上がってくると。そうしたときに、顧客満足度自体が、鉄道が生み出す価値となるというふうに私どもは考える次第であります。

加えて、需要の創造というものが、単に公共性、公平性だけではなくて、いわゆる利便性、この利便性というのが先ほどの話もありましたけれども、単に鉄道だけが利便性を上げているということではなくて、いわゆる横断的モードが1つになって利便性を向上させていくといったようなこと。加えて、観光要素といったものが、やはり鉄道には、ほかのものと違ったところを創造することで需要喚起できるのかなというふうに思っている次第です。

加えて、持続性の担保であるとか、利用者増の予感というふうにありますけれども、少なくともそういった創意工夫が、単にいわゆる運賃を上げて経営基盤を強化するというだけではなくて、利用者が増えていくといったような仕組み、あるいはそういった予感を醸し出すようなものでなければならないのかなというふうに思っている次第であります。次、お願いいたします。

そういう中で、現行の鉄道運賃の1つの原理原則といたしまして、キロ程を基準とした距離制運賃というのが基本になっています。加えて1社が1基準ということで、基本、鉄道会社の中の運賃という体系が1つしかないということ。加えて、各モード別運賃というのが縦割りになっておりまして、先ほどもありましたけど、鉄道とバスはそれぞれ独立して運賃というものが出来上がっているということでもありますので、こういった原理原則を、少なくともある程度ブレークスルーする必要があるのかなというふうに思っています。先ほどの経団連さんの中にもありましたけれども、まさにいわゆる移動そのものがMaaSというものになりこれらをとおして得たデータを使った需要に応じた横断的供給というのが、今後実際には実現されようとしていく中に、先ほど言いましたように、運賃だけが硬直化されて縦割りだというものについて、非常に不自然さを感じている次第であります。では次、お願いいたします。

そういう中で、導入すべき、あるいは検討すべき運賃制度としましては、区間別運賃。まさにその区間にその価値があるものだとするならば、そこはある程度価値に対するいわゆる対価というものをつくる必要があるだろうし、いろんな意味で価値がないというわけではありませんけれども、あえて需要を喚起するためには、その区間を思い切っている効率的な運賃に下げていくといったことも必要になってくるかなというふうに思っている次第です。加えてゾーン内運賃、一つのエリアをゾーンとしまして、そのエリア間のモードをまたいだ移動に関して言うと、いろんな意味でその運賃というものがあるべきだと。よくあるのが、乗り継ぎ、乗り継ぎ、乗り継ぎで、直線距離は大して動いていな

いんだけれども、結果乗り継いだ回数でもって、いわゆる料金、運賃が上がってしまうと
いったようなことも、現実問題として起きております。したがって、1つのエリアという
ものをいわゆるゾーンととらえて、そこの中の運賃というのが必要になってくるのかなと。

次に、観光路線運賃。絶景なんかには代表される観光というものの自体が、まさに人々が求
めるものであるとするならば、そういった観光路線別の運賃があってもいいのかなと。加
えて客体別。これは人の足ということであると、生活並びに住民というものに対する運賃で
あるだとか、観光・旅行者ということでは、別途今言ったような移動だけでない価値を求
める方に対しての、いわゆる客体別運賃。先ほどありました、モードをまたぐ連絡運賃。
さらにこれは先ほど経団連の方にもありましたけども、区間、時間、施設等、柔軟なイー
ルドマネジメントというのが必要になってくるかなと思っています。

あわせて、これはMaaSを意識したものではありますが、今後、単に移動とい
うものが、今回で言う国土交通省さんの領域だけではなくて、医療であるだとか、スポー
ツであるだとか、まさに行動変容がどんどん変わっていく中に、生活変更に応じた、変化
に応じた運賃ということも必要になってくるかなというふうに思っています。よくあるの
が、いわゆる各事業者を支えるために、あんまりいい言葉ではないですけど、助成金であ
るだとか補助金であるだとかというのがありますが、こういったものがまさに福祉
だとか教育官庁をまたぐ支援というものも、1つ考えていく必要があるのかなというふう
な気がしますし、この後出てきますけれども、そういったスポーツ施設、医療施設等と併
せて、いわゆる料金といったものがつくられる必要も出てくるのかなというふうに思っ
ています。

加えて、サブスク運賃ですけれども、これはまさに月に1回、一定の料金をお支払いす
ることで、何回乗っても大丈夫というか、言い換えると乗れば乗るほどお得感があるよう
な、そういったものが必要になってくるのかなというふうに思っています。次、お願いい
たします。

今まで御説明した内容の、また繰り返しになるかもしれませんが、こういったサブ
スクに関して言うならば、交通モードを連携した、いわゆるモードを通した一貫した、
まさに運賃なのか、料金なのかというのは必要であろうというふうにも思っております。
例えば、鉄道、バス、タクシー、オンデマンド交通、カーシェアリング、シェアバイク等、
いわゆる移動モードというのは、従前に比べてかなり多岐にわたっているとすれば、
このいわゆる連携をすることによって、1つの移動がなし遂げられるとするならば、そ

れをもって通し運賃とするといったことも必要になってくるというふうに思っています。

加えて移動だけではなく、介護、医療、教育、スポーツ、飲食などの企業や商業施設のデータ連携による移動付加価値の向上と商品化というのが必要だというふうに思っているということ。

加えて、これは実際にこういった特にサブスクであるだとかいうようなパッケージのものを提供するに当たっては、キャンペーンといったようなことをよくやる場合があります。例えばの話ですけれども、お試し価格ということで、最近でもよくありますけれども、導入から1か月間は幾ら幾ら、その1か月が過ぎるとまた改めて正規の運賃になりますよといったような、つまり、そういったキャンペーン料金というのにも必要になってくるだろうと思っています。時間がちょっとありませんけれども、次のページお願いいたします。

そういう中で、実際私どもが先ほど言いましたように、消費税改定のときに国土交通省さん並びに運輸局さんをお願いして、ほとんどあきまへんと言われた内容がここに書いてあります。観光目的で乗車されて、地元利用はほとんどなかったんですけれども、その区間だけを値上げしようと思いましたが、キロ程や、いわゆる等距離区分に準じたものでないということで却下をされました。

次が、京都丹後鉄道は東西と南北に鉄道路線があるんですけども、南北に関して言うと、車両が新しくなっているであるだとか、南北が唯一京都縦貫道の、いわゆる自動車移動よりも早く目的地に着くということで、非常にそのエリアは価値があるということでは、その区間だけ若干高めをお願いしたいというふうをお願いしたんですけれども、一社一運賃というのが1つの原則ですということで、路線別の運賃が認められなかったということがありました。次、お願いいたします。

これはまさに需要の喚起、想起なんですけれども、夏休み期間の小児運賃を無料にしたというふうにお願ひしたんですけど、無料の運賃というのはありませんと一蹴されまして、ここは結果的には、大人と帯同で夏休み期間だけ無料で乗るといったようなことで何とか乗り切ったということがあります。

加えて多種定期券。現在定期券が、いわゆる通勤定期と通学定期しかないんですけども、買物のための定期のような、商業施設に向かって行かれる方というのに対して、特に奥様に対する買物定期みたいなのはどうでしょうかとお願いをしたんですけど、そもそも定期というのは2種類しかありませんという話ですし、そこには回数券をうまく利用してくださいということで、ここも煙に巻かれて却下をされたということがありました。

加えて、これは先ほどから話していますけれども、バスとの連絡運賃ということでお願いしたんですけれども、ここも一日切符のような企画乗車券で運用に努められるということで、モードにをまたぐ運賃についても却下されたということで、先ほどありました各社創意工夫といったものが、冒頭に述べました、いわゆるこれまでの運賃制度の原理原則というものに縛られて、結果的にはなかなかこういったものが実現できなかったということを実例として、今日、御紹介をさせていただいた次第であります。

私のほうからは以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。大変興味深い、分かりやすくて。

【WILLER（寒竹取締役）】 ありがとうございます。

【山内委員長】 それでは、委員の皆様、御質問、御意見があれば発言を願いたいと思いますけど、いかがですか。どなたかいらっしゃいますか。どうぞ、波瀾さん。

【波瀾委員】 波瀾と申します。本当に歯切れのいい説明ありがとうございました。さすがこういったところに参入されるだけ、マーケティングもしっかりされ、ウェブサイトをちゃんと見ると、本当に分かりやすくていいなと感じました。

意見に近いのですが、ずっと事業者のヒアリングを続けておりまして感じたことですが、実は、御存じ方も多いと思えますが、自動車の免許証の取得率は十数年前まではそんなに落ちてなかったんですけれども、2010年ぐらいから、特に若者が5年単位で5ポイントずつずつ下がっています。少子高齢化、子どもがどんどん少なくなっていくということと、取得率も下がるので、取得者数は本当に少なくなっています。現状の事業は本当に大変だと思えますが、これも公共交通のチャンスというふうに捉えていただいて、いろんなモードと連携しながら、Ma a Sも使いながら、新しい仕組みで域内活性につながると思います。都市部の若者が、恐らく最も免許を取らない、運転もしなくなっていく中で、地方部に旅行・観光に行くときの対応という中では、非常に重要な意味を持つのではないかと思います。少し先を見ていただいて、こういう現実もあるということだけでいただければと思います。

【山内委員長】 いかがでしょう。

【WILLER（寒竹取締役）】 ありがとうございます。今の御意見に関しましては全く同感でありまして、もう一つの要素としましては、いわゆるIターン、Uターン、それから、移住といったことに関しても、特に地方において、やはり都会から来られる方の

足というものが非常にネックになっていると。言い換えると、来ると車買わなくちゃいけないといったことが経済的な事情もあって、なかなかそういった地方移住というものの弊害になっているっていったところから、まさに公共交通といったものを特に充実させる、そして運賃制度と絡ませて、いろんな意味で活性化させるというのが非常に必要かなというふうに思っていて、実際には先ほど言いましたようなM a a Sといったものが、それに1つのソリューションになるのかなというふうに思っています。

したがって、物理的にはそういうような仕組みを非常に我々としましても、鋭意工夫、努力をしているんですけども、最終的に利用者というのは物理的なものプラス、今検討されている運賃といったもののセットになってきますので、まさにこれは両輪となって1つの改善をしていかななくちゃいけないものだというふうにも思っています。鋭意努力をしてみたいです。

【山内委員長】 よろしいですか。

そのほかの委員の方で御質問等ございますか。谷口さん、どうぞ御発言ください。

【谷口委員】 御説明ありがとうございました。M a a SとかDXという観点で、いわゆる運輸事業じゃなくて、いろんなサービスや商品と組み合わせることができる、創意工夫を刺激する運賃制度が大事とか、すごくコンパクトによく分かりました。ありがとうございました。

一方で、価格の内訳がブラックボックスみたいになってしまうと、構造的に弱い分野のサービスに負担がかかるというか、そういうことも懸念されるというリスクがあると思っていて、例えば、鉄道やバスの運輸事業って本当に安全が大前提ですね。そのコストは絶対減らせないというのは釈迦に説法だと思うんですけど、いわゆる柔軟で創意工夫の意欲を刺激する制度ということと、シンプルで分かりやすくブラックボックス化をできるだけ避ける運賃というのは、どういうふうにしたら両立するのか。どこのポイントに気をつければ良いと思われませんかというものが質問です。

【WILLER（寒竹取締役）】 まず、ブラックボックスというものに関して言うと、少なくともこのDXを使って、いわゆるデータを取っていくと、各モードに対する利用者数、それから利用時間であるとか距離だとかというのが全てデータで出てきます。したがって、いわゆる諸元でもって、収入を共同分配するということが可能になってくるというふうに思っています。

加えてトータルの収入額が、今言ったような安全設備投資の部分をカバーし切れない部

分というのは、改めてそこは安全というものに関して着目をした上で、必要なところに必要な投資原資を求めていくんだというふうに思っています。

現行のいわゆる企画乗車券であるだとか、それからいろんな意味でアナログの運賃体系が、かえっていろんなモードをまたぐとブラックボックス化するのではなかろうかというような先入観を持たれることがあるんですけども、改めて言いますと、M a a Sという仕組みが、まさにデータに立脚した共同分配をしていきますので、そういう意味においては、各事業者もいろんな意味で協調ができる土壌があるのかなというふうに我々は認識しております。

【谷口委員】 むしろ明るみに出るんですね。ありがとうございます。

【WILLER（寒竹取締役）】 おっしゃるとおりです。

【山内委員長】 よろしいですか。ほかにいらっしゃいますか。

今日いらっしゃっていない大橋委員から御質問があるようですので、お願いします。

【山口室長】 事務局でございます。大橋委員から事前に御質問を承っております、WILLER様ということであります。

説明の最後のところで、鉄道とバスの連絡運賃の検討は、規制の建前上、不可能と考えますでしょうか。いただいた資料の努められたしという表現がいかにも裁量行政に感じられるために、確認の質問となりますということでございますが、ここはWILLER様というよりは、こちら、私どもの事務局のほうで回答したほうがよいかなということで、回答いたします。

【中澤室長】 御回答いたします。旅客移送業務監理室長、中澤と申します。

現行の運賃制度では鉄道運賃とバスの運賃というのは、個別の法律で規制しておりますので、御指摘のとおり、鉄道とバスを一体とした運賃の設定というのは、現行法では難しいかなと思っております。そのため運輸局としては、企画乗車券というような形で、鉄道とバスの連絡運賃と同様のサービスを提供できる可能性があることからお勧めしたと思われております。ただ、先ほどからもM a a Sとか、いろいろ連携の重要さも指摘されていることとございますし、事業者の創意工夫がなされるような制度という形の御指摘もありますので、新たなニーズに対応できるように、今後もしっかりと検討してまいりたいと思っております。

【WILLER（寒竹取締役）】 ありがとうございます。

【山内委員長】 コメントありますか。よろしいですか。

ということで、何か事務局からよろしいですか。

【山口室長】 オンラインで村瀬社長も参加されているので、もしよろしければ。

【山内委員長】 そうですね。村瀬社長、お願いいたします。

【WILLER（村瀬代表取締役）】 すみません、気遣いいただきましてありがとうございます。

まさにこれまで鉄道のお客さんが減っていく中というのは、1つはモータリゼーションということで、マイカーにお客様がシフトしていった中から減っていったという経緯があると思うんですけども、先ほどもちょっとお話に出ていた、マイカーの免許を取る人が若い人も含めて減ってきているという話も含めて、いかにマイカーと同等、もしくはそれ以上の魅力のある交通サービスにしていくかということが非常に重要なことだと思っています。

これが鉄道単体でできること、それから鉄道とバスが組み合わせることができること、もしくはここにカーシェアリングが入るとか、いろんな交通モードの組合せというのが、まさにマイカーを所有するよりも公共交通を利用して、同じことを言いますが、マイカーと同等、もしくはそれ以上の魅力的な交通サービスになれば、そういうことが実現していくのではないかなと思っています。

それがまさにMaaSという言葉だと思っています、まさに持続可能な社会をつくっていく中には、今のこういった公共交通がそういうサービスに変わっていくという部分のところ、非常に重要だと思っています。

その中に、ただ単にこれは時代が変わっただけではなくて、時代の背景の中にはやはりいろんなテクノロジー、AIルーティングというものもあれば、それから、これはテクノロジーではないですけどDXという話もあったり、それから今後でいうと自動運転という言葉も出てきますので、まさに共同購入とか、シェアとか、こういったことがだんだんと広まっていく、このテクノロジーを利用することでそういったことが可能になってかなあと思っていますので、まさにそこに対応できるような運賃体系というのが、先ほど言いましたけど、テクノロジーの開発、それから、人の生活スタイルの変化、この中からまさにそういったことが対応できるような鉄道運賃の運賃体系ができるといいのかなと思っています。

特に我々ローカルで鉄道やっていると、地域の公共交通、我々でいうと5市2町という広い広域なところを運行しているんですけども、ここを結ぶ交通の軸となるのがまさ

に地方鉄道でして、地方鉄道単体ですと、何回も言いますけど、そんなに魅力的ではない交通のために利用者を減らしているところもありますけれども、ここに1つのサービスとして提供できるようなサービスとして、いわゆる運賃としてですね。それから、さらには今日も何回か出ていましたけど、いろんな商業施設が運賃も入れてサービス化していくような、まさにMaaS、DXということが推進されると、マイカーで移動するよりも公共交通のほうが便利であるとか、同時に魅力的であるということをつくっていくこと自体が、非常に重要じゃないかなと思っています。

ですので、結果的に何が言いたいかという、やはり鉄道自体が市場創造できるようなチャンス、機会がないと、そのまちに間違いなくインフラとしてあるというものから、やはり魅力的なものに変えられるような、そんな仕組みが非常に重要じゃないかなと思っております。

最後ちょっと1個だけ、これは非常に交通の中でも鉄道という分野とは全く真逆の世界ですけれども、シンガポールでGrabというライドシェアのサービスがあります。ここが今、Grabマートという、荷物を運ぶ宅配のサービスを始めています。1回頼むと3ドル取られるというイメージなんですけれども、ところがGrabさんがやっているのが、最も人気があるスーパーだけが99セントでサービスを提供しているんですよ。ここが実はすごく重要なこのマーケティングの観点かなと思っています、最も人気があるところは99セントって非常に安いのでみんなが使うと。使うことで、Grabマートの会員が圧倒的に増えると、こういったようなことが、何回も言いますけど、鉄道はちょっと真逆なところにある交通サービスですけれども、こういったような、どうやって新しい顧客をつくっていくかみたいなことを考えるようなことも1つ重要なことかなと思って、1年間でできたサービス、Grabさんは1年間でこれだけ市場をつくられてしまったんですけれども、こんなこともあるのかなというふうになんか感じております。

ちょっと長くなりましたけど、私からは以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。まだ少し時間がありますので、委員の方……、事務局からですか。どうぞ。

【金指課長】 都市鉄道政策課長の金指と申します。1つ、大橋先生からの御質問に対してのお答えの補足をさせていただきたいと思っております。

最初に御説明いただいた、こういう例がありましたというところの御紹介全部については、今の運賃・料金の制度の考え方、これも御説明いただきました原理原則がある中で、

実際に運輸事業者の皆さんがどういったことを実現したいか、どうやって実現できるのかというのを考えた場合に、例えば、割引の仕組みだとか、企画乗車券の仕組みだとか、そういうことで実現を図っていくというようなやり取りだったというふうに聞いているところでは。

また、実際にいろんな御相談をさせていただいている中で、他の事業者さんにも広がっていく話なので、そういった御相談の中で、こういう形で最後実現しましょうというふうに至ったというところも聞いているものもあります。

ただ、1つ申し上げたいのは、確かに原理原則との関係でなかなかやりにくいとか、実現しにくいというところはもちろんございますので、だからこそ今、こういう見直しの議論をお願いしているというところでもございます。他方、これまでもその制度の中でどういった実現ができるかというところでいろいろ検討していたというところもございますので、その点だけは補足させていただきます。

【山内委員長】 ありがとうございます。

何かありますか、ほかに。まだ少し時間がございますので。

ちょっと私、いいですか、伺って。御発言といいますか、プレゼンの内容については同感するところがほとんどなんですけれども、最初のところに、価値としての体感、それから需要の創造、それから企業投資意欲への喚起ということでございますよね、運賃のあり方として。特に一番下のところというのは、要するに企業として、通常の企業でいうと成長戦略みたいな、需要が大きく伸びて育っていくという、そういうようなことができるような運賃をということだと思んですけども、さっき谷口さんの質問にもちょっと絡みますけれども、MaaSのときに結構問題になるのは、やっぱり事業者間のコラボレーションみたいなものをどうとっていくか。それによって、さっきちょっとおっしゃったようにデータを使って、収入の配分とかというのはやるんだろうけれども、ただそれが個社としての利益の追求ということにどうつながっていくのかというのが、少しく成長してどんどん需要が上がってくればそういうことはないのかも分からないけれど、やっぱり企業として成り立っていくときに、それぞれの立場をどうするのかというのが出てくるような気がするんですけど、そんなところをどんなふう考えていらっしゃるでしょうか。

【WILLER（寒竹取締役）】 まず運賃というものが、いわゆる商品でいうならば価格だと思っています。つまり、企業の売上げを向上させるためには、商品戦略と価格戦略、これのいわゆるコラボレーションとかシナジーを生んでいくものだというふうに

思っています、そこに実際にうまくヒットすれば、いわゆる事業者同士の創意工夫が最終的には売上げ増になる、あるいは需要を喚起するといったようなことにつながっていくというふうに思っています。

これがまさに鉄道1社だけがそれをやったところで本当に需要が喚起されるのかということなんですけれども、特に私が実際体験としてやっていた地方鉄道に至っては、やはりいろんなモードが連携をすることによって全体のパイが広がる。加えて先ほど私もちらっと触れましたけれども、今、地方の人口がどんどん低下していく中に、いわゆる定住者を増やすという意味においても、移動というものが1つのインフラとして非常に重要な位置を占めてくるとするならば、ここにおいても鉄道モード、バスモード、それから新たにMaaSとしてオンデマンドといったようないろんな仕組みが導入されることが、結果的にはパイを大きくするというふうに私どもは信じております。

【山内委員長】 そのこのところをうまくパイを大きくするような、ある意味では合意といたしますか、企業の連携みたいなものというのはこれからもできそうなのでしょうか。

【WILLER（寒竹取締役）】 実は特にそういった地方の場合は、実際に各モードが、言葉はよくないんですけど傷んでいるんです。傷むということはどういうことかというのと、それぞれがやっぱり協力しなくちゃいけないという意識が、1つの危機感として既に芽生えていると。つまり、これはあえて言います。都市型というのは割とモノポリー的なところでグループ化していて、その釣合いの中でMaaSにおいてもいろんな展開をしようとしている、何とかグループ、何とかグループでありますけれども。しかしながら、特に地方はそういった法人格を抜きにして、何とかそういった利便性を向上させていかないと、実際の公共交通自体がどんどん疲弊していくといったような危機感、そういったものがまさに連携しようとする意識につながっていくというふうに思っております、事実、丹後地方はそういう中で、実はそこにJRもそういったものに参画しております、JRはMARSという仕組みを使わないとチケットが発行できないんですけれども、ある路線に関しては、JRの切符を我々がそういったMARSとは別に売るとか、そういったことも実現しております、いわゆるまさに連携というものが、事実、危機感の中から必要なものとして、皆さん認識しているというふうに私は考えております。

【山内委員長】 ありがとうございます。ちなみにMARSというのは世界で初めてできた全線にわたる予約システム。アメリカの航空のリザーベーションシステムよりも早かったんですね。すばらしいものなんですけれども。そういうリジッドなところも逆にあ

るといふことも分かりませんが、ありがとうございます。

そのほかにありますか。どなたか手が挙がっていますか。清水委員、どうぞ御発言ください。

【清水委員】 清水です。今の御説明で、質問したいことは大体答えていただきましたけれども、村瀬社長にお伺いしたいと思います。ローカルでこういう展開をされていて素晴らしいというふうに、私も地域振興に携わっておりまして、それで今、危機感があって、連携もそこから進んでいるというお話も伺いましたので、大体伺えたのですけれども、やはりMaaSも利益の出やすいところから始まってしまって、時間がたつと地域の交通、今、どんどん疲弊してしまって間に合わないという、そういうような懸念というか、どうしても持ってしまうのですけれども、全国や世界のいろいろな事情を見ていらっしゃる村瀬社長にその辺りをお伺いしたいと思います。

【WILLER（村瀬代表取締役）】 ちょっとごめんなさい、鉄道は僕らとしてやっていないので、今オンデマンド交通をエリア限定の、エリア内を月額定額で皆さんがアプリなり電話で予約して乗れるような、地域オンデマンド交通みたいなことを今やっております。それが大都市でいうと渋谷で今やっていて、地方都市でいうと今、我々の沿線の京丹後市でやっているのですけれども、結論から言うと、大都市だから、たくさんいるから成功するかというとは実はそうではなくて、やはり地方の不便さがあったからこそ、実は1台当たりのライド数は地方のローカルのほうが多いというような今、結果になっていて、会員の絶対数は渋谷のほうが多いんですね。会員の絶対数は渋谷のほうが多いんですけども、会員が多いのに対して、ローカルのほうが会員数は少ないんですけども、1台当たりの利用者数、ライド数は、実は地方のほうが運行効率がいいと。

言い方を変えると、地方は車1台しか走っていません。でも、渋谷は3台走っています。車3台の会員数と車1台の会員数でいったときには、会員数と車両数だけなんで、実は同じなんです、どちらでも成り立つんですけども、さらに地方のほうが信号が少なくて渋滞が少ないので運行効率がよくて、実はそういう面では、地方のほうが営業としての運行効率がいいという話。それからもう一つは、そのエリア内の、渋谷でいうと大体8%ぐらいの方が今、我々の会員になっているのですけれども、地方部でいうとそのエリアの10%を超える方が我々の会員になるような形で、不便だからこそ、実はいいサービスをつくると、お客さんが利用してもらえるといるところが逆にチャンスが本当はあるんじゃないかなと思っていて、地方だから人が少ない、だから成り立たないではなくて、少な

い中でもいいサービスをつくれれば、不便だからこそ利用してもらえる方はたくさんあるんじゃないかなと思いますので、そういう面では先ほど言ったローカル鉄道プラス何かの交通をくっつけることで、地域全体の方が、今数%しか使っていないところをさらに上げていくような、こんなことが可能になるんじゃないかなと思っております。

【清水委員】 ありがとうございます。

【山内委員長】 どうもありがとうございました。

そろそろ時間ですが、事務局から何か追加的にありますか。特によろしいですか。

それでは、WILLERの皆様、ありがとうございました。大変貴重な御意見をいただきました。

それでは、皆様はここでヒアリング終了ということで、御退席ということでお願いしたいと思います。どうもありがとうございました。

【WILLER（寒竹取締役）】 どうもありがとうございました。失礼いたします。

【WILLER（村瀬代表取締役）】 ありがとうございました。

【山内委員長】 それでは、これからは消費者団体からのヒアリングになります。消費者団体2団体をお願いしておりますけれども、消費者団体については2つの団体、順番に御発言いただいた後、総合して皆さんの御質疑とさせていただきます。

全国消費者団体連絡会、それから全国消費生活相談員協会、この2つの順でお願いしたいと思います。

全国消費者団体連絡会からは浦郷事務局長に、それから全国消費生活相談員協会からは坪田専務理事にオンラインでつないでいただいております。説明は今の順でお願いしたいと思います。

それでは、まずは全国消費者団体連絡会の皆さんから、プレゼンをお願いしたいと思います。どうぞよろしく願いいたします。

【全国消費者団体連絡会（浦郷局長）】 全国消費者団体連絡会事務局長の浦郷と申します。本日はよろしく願いいたします。

全国消費者団体連絡会は、1956年創立の消費者団体の全国的な連絡組織になります。現在49の会員団体が緩やかにつながりながら、消費者問題や食の安全、表示について、環境エネルギーなど暮らしに関わる様々なテーマについて、審議会への委員参加やパブリックコメントの提出などを通じて、消費者の立場から意見発信を進めております。また、専門家や行政などと連携し、学習活動、政策提言、立法運動に取り組んでおります。具体

的な活動につきましては、ホームページやフェイスブック、ツイッターなどでも発信しておりますので、ぜひ御覧いただければと思います。

それでは、鉄道運賃・料金の在り方の検討に当たり、資料を提出しておりますが、それに沿って消費者の視点から意見を述べさせていただきます。

まず、1つ目になります。鉄道は、公共性や独占性を持ち、交通機関の重要なインフラとしての機能があると考えられます。それを踏まえ、運賃設定の制度としては、上限認可制を維持することを求めます。この上限認可制の維持を求めるという理由は、鉄道はほかの交通機関と違って、若者から高齢者まで幅広い層の方々が利用している。それから、通学、通勤、通院など、日常的な暮らしの中で利用している。また、そのような日常的な利用ということから、何らかの障害をお持ちの方も、誰もが安心して利用できるよというこことで、バリアフリー化も進んでいるかと思ひます。つまり、それだけ鉄道は、日々の暮らしに非常に密接した交通機関ということ、大変公共性が高いものだと考えます。

この公共性の高い鉄道の運賃等が比較的簡便な届出制で改定されるということになると、これまでの比較的低廉で安定的な運賃が維持されなくなるというおそれもあり、国民の暮らしにも、社会経済的にも大きな影響を及ぼすことになるかと考えます。運賃・料金制度の検討においては、総括原価方式などを含めた透明性の高い制度として、これまで運用されてきた運賃の上限認可制を維持していただきたいと思ひます。

次のページをお願いします。2つ目は、利用者にとって分かりやすい運賃・料金制度にしたいと思ひます。報道で聞くところによりますと、時間帯によって価格を変えるオフピーク定期券などが検討されているようです。一定時間帯への混雑集中を回避するため、ピーク時を下げた利用にポイントをつけるなどの取組には賛成いたしますが、時間帯によって定期券の価格に差をつけると、利用者にとっては運賃・料金が分かりにくく、また利用もしづらくなると考えます。

また、3つ目の意見にも関わってきますが、誰もが通勤通学時間を柔軟に変更できるわけではなく、さらに雇用元からの通勤手当の支給が最も安い額での支給となったり、何らかの事情でピーク時に利用した際には、利用者本人の負担となることも考えられます。オフピーク定期券に関しては、社会全体において、時差通勤やリモートワークなどの理解が進み、社会全体がそのような方向に進んだ状況にならないと、利用者個人の負担が大きくなる可能性があるかと考えます。新たな運賃・料金制度を考える際には、様々な業種で働く利用者や、新たなサービス提供による影響など、あらゆる状況を慎重に考慮することを求

めます。

最後、4つ目になります。都市部や地方などの地域性を考慮した運賃・料金制度を求めます。現在の制度では、距離に応じた運賃制度が設定されていると思います。都市部では、1駅間距離を歩くことも可能なほどの間隔で駅が設置されていて、料金の変化もそこまで大きくないですけれども、地方では各駅間の距離がかなり長く、1駅ずつの料金も大きく変化してきます。仮に距離に応じて均一の割合で値上げなどがあった場合には、駅間の距離のある地方にとって、暮らしへの影響は大きくなると危惧します。駅間の距離が長くなる地域ほど、車を利用しない、利用できない人たちにとっては、とりわけ鉄道の重要性は増すと思います。運賃・料金制度の検討では、都市部や地方などの地域性もしっかりと考慮していただきたいと思います。

以上、全国消団連からの意見となります。

【山内委員長】 ありがとうございます。

それでは、引き続き、全国消費生活相談員協会の皆様をお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

【全国消費生活相談員協会（坪田専務理事）】 本日は、このような機会をいただきましてありがとうございます。全国消費生活相談員協会です。

私どもの団体は、全国の消費生活センター等の消費生活相談窓口勤務する相談員を主な構成員としています全国組織です。相談業務を生かして、週末電話相談や、適格消費者団体としての活動をしております。

鉄道運賃・料金についての消費生活相談は、多くはありません。今回のコロナ禍に関連した相談として、定期券の払戻しに関する相談があったと聞いております。この段階になって初めて約款や精算ルールを知る消費者がほとんどです。恐らく消費者にとって、運賃値上げは困るが、料金制度のことはよく分からないというのが実感ではないかと思います。今回は、鉄道を利用する消費者として意見を述べさせていただきます。

まず、1として、現行の鉄道運賃・料金制度に関する課題及び要望です。

①柔軟な運賃設定。コロナ収束後も一定程度リモートワークが維持されると思われ、週5日利用を想定した定期券は不要となります。例えば、週3日利用などとし、期間限定、一定区間を割引運賃で利用できるような回数券にも近い定期のような仕組み、また、オフピーク時の利用に対して割引運賃を導入する等、利用者のニーズに合った柔軟かつ状況の変化に機動的に対応できる制度を望みます。

なお、ポイントを導入している例があり、これは利用者にメリットがある企画だとは思いますが、付与率や有効期限等で複雑になりますので、まず運賃制度としての対応を御検討いただきたいと思います。

また、鉄道とバスとでは、運行に要する費用が異なることは理解できても、利用者の第1の目的は、安全に合理的な時間内で目的地に着くということになりますので、鉄道とバスの運賃が一定幅以上異なる場合、理解は難しいです。目的地到着には、鉄道とほかの公共交通機関を乗り継ぐ場合も多くあります。利用者目線という観点から、地域の足として、鉄道及び他の公共交通機関を総合的に判断した上で、運賃の在り方について御検討いただきたいと思います。子供運賃の一律定額設定は、沿線住民の生活を具体的にイメージした柔軟な取組だと思えます。

②として、ICカードの利用の拡大です。柔軟な運賃・料金制度の導入のための前提として、ICカードが利用できる改札を整備していただきたいと思います。現状では、ICカードで乗車できる駅がごく一部しかない地域があります。

③として、新たなサービスの充実です。日常の旅行、出張の利用など、目的に対応した柔軟な料金制度の導入を望みます。通勤、通学、通院、日常の買物等、比較的近距离の利用を生活上、必要に迫られてする場合と、出張で利用する場合、旅行で利用する場合等、地域や乗車目的に即したニーズに対応し、付加価値をつけたサービスに対する料金を取り入れることで、収支のバランスを検討していただきたいと思います。

通勤用座席指定列車は、指定席の料金がかかりますが、混雑を避けて座れること、乗車中の時間の有効活用が可能になること等から、首都圏を中心に利用者が増えています。このようなニーズに合わせたサービスを提供いただき、利用者の利便性に資することで、需要の喚起になると思えます。

また、新幹線網の充実と高速化により、利用者層も多様化しています。利用者と目的に応じた柔軟な料金設定を望みます。

④として、ヘビーユーザー対応です。通勤、介護等様々な目的で、多様な人が移動する場面が増えています。通勤定期、通学定期の意義は非常に大きいのですが、働く者、要件を満たした教育機関において学ぶ者への支援のみならず、これ以外の目的で鉄道を利用するヘビーユーザーに対する割引制度も検討いただきたいと思います。今後、働き方、学び方を含め、生活の多様化に対応していくことが求められます。

次に、2として、制度の見直しに当たって留意すべき点等について述べさせていただきます

ます。

①として、公共交通機関としての役割です。例えば、通学、窓口業務等に従事している場合など、オフピークの利用が難しい層の方々が、オフピークに利用できないがゆえの不公平感を持つことがないような対策も、公共交通機関としての観点から十分に留意していただきたいです。この点においては、きめ細かく、かつ柔軟な運賃制度が求められるところです。次のページのほうにお願いいたします。

②として、自然災害への対策です。大きな災害に見舞われた地域、また、自然条件が厳しい地域は、継続的な対策が必要です。そのための負担を地域で賄うことが厳しい状況であり、柔軟な運賃制度になったことにより、自然災害への対策が今後どのような形で運賃に反映されてしまうのかが、その地域の利用者には大きな心配となっています。公共交通機関という役割を踏まえた制度を検討いただきたいです。

③として、安全性の確保です。老朽化した設備の改善、駅舎・ホーム等の安全確保とバリアフリー化、車内における痴漢、暴力行為、さらには死傷事件等の犯罪の防止の問題です。経営の効率化を目指すことにより、安全性が損なわれることがないように、十分に留意していただきたいです。

厳しい自然条件、一方で過密タイヤという状況もあり、安全対策には終わりはないという感もありますが、鉄道事故は、一度事故が発生すれば、大惨事にもつながります。安全性の確保は最優先と考えております。

最後に、④として丁寧な説明です。駅舎があり、駅に行き、列車が来れば乗ることができ、渋滞による遅延がない、主要なまちを結んでいる、国内長距離移動も鉄道を乗り継ぐことで可能であり、子どもから高齢者まで、大変利用しやすい公共交通機関です。このことを踏まえると、透明性を前提とした総括原価方式、上限認可制とした上で、より柔軟かつ迅速な対応を可能とすることが求められます。

都市部と地方、地域、さらに同じ沿線であっても、利用区分や利用目的によって、利用者の意見が異なることが想定されます。裏を返せば、それだけ多様な人が利用せざるを得ない公共交通機関とも言えます。そうであれば、まずは様々な利用者からの声を聴取してください。もちろん多様な意見をまとめることは大変ですが、公共交通機関として、総合的な見地からの判断が求められると考えます。広く浅く負担を求める部分と、受益者負担の部分のバランスへの理解を求める努力になると思います。

建設事業費の回収が進んでいることから、加算運賃を引き下げるとした例などは、それ

を聞きますと、利用者は、費用及び費用の回収と運賃との関係について、納得することへの助けとなります。やはり沿線利用者に対する運賃・料金改定以外に、日頃から情報発信をしていくことも、理解促進につながると考えております。これはニーズの酌み取りにもつながると思います。弱者に不利益をもたらさないように、一方で多様なサービスにより、需要を喚起することにおいて工夫を望みます。公共交通機関の使命と運賃・料金制度の分かりやすい説明が、何よりも不可欠と考えております。

以上でございます。

【山内委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、消費者団体2団体へ、これから質疑をさせていただくことと思います。委員の皆様で、御質問、御意見等あれば伺いますが、大橋委員から事前に御質問いただいているようですので、まずはそこからお願いしましょうか。

【山口室長】 事務局でございます。事前に大橋委員より、それぞれの団体様に御質問をいただいております。

まず、全国消費者団体連絡会様への御質問です。運賃・料金体系は、分かりやすい簡素な形が望ましい点に賛同します。その上で、採算性が厳しい地域における路線において、運賃・料金制度において、経営の持続性と利用者の配慮等を両立させるには、どのような点に配慮すればよいでしょうかとの質問をいただいております。

あわせて、全国消費生活相談員協会様にも同様に、採算性が厳しい地域における路線において、運賃・料金制度において、経営の持続性と利用者の配慮等を両立させるには、どのような点に配慮すればよいでしょうかとの御質問をいただいております。

【山内委員長】 それでは、消費者団体連合会様から、まずお願いできますでしょうか。

【全国消費者団体連絡会（浦郷局長）】 事前に御質問いただいております。ありがとうございます。

利用者が減って採算が合わない、そういう路線があるということは承知しております。でもそうした路線においても、やはり車を利用できないという方もいらっしゃいますので、鉄道というのは本当に暮らしになくってはならないという方も大勢いらっしゃるかと思います。やはりそういう路線が減便されたり、廃線となってしまった場合には、やはり駅周辺、その鉄道周辺のまちというんですか、自治体自体にも大きく影響してくるのではないかと思います。

そうした意味では、まず地元の人々から自治体の方々の中でよく相談していただいて、

その路線の利用を増やしたり、収益構造を改善していくにはどうしたらいいか、そこら辺、一緒になってよく検討していただくことも必要なのかなと思います。

例えば、利用者が減って採算が難しくなってきた路線でも、何か名物のおせんべいとかを売り出したりとかして、経営改善に努力されているという路線もあったかと思います。そういう事例なども参考にしながら、まずは経営改善に向けて、関係する自治体や利用者、そこに住む人たち皆さんを巻き込んで検討していくことが必要なのではないかなと思います。

それでも困難で、でもやはり廃線はさせたくないというところであれば、事業再建計画みたいなそういうものをきちんと出した上で、時限を設けて、行政から補助、国から補助や交付金といった制度も検討していく必要があるのかなと思っております。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。

それでは消費生活相談員協会からお願いいたします。

【全国消費生活相談員協会（坪田専務理事）】 御質問ありがとうございました。

これにつきましては、やはり地域の問題として考える必要があると考えております。採算が厳しくなりますと、まずは本数が少なくなるころがあります。これは利用者が少ないからということもあるわけなのですが、利用者が少ない、採算性がとれないということが悪循環を繰り返していく状況になっていると思います。本数が少なくなると、今度は乗りたい時間に列車がないから乗らなくなるという現象は、実際に地方でも起こっていると聞いております。

そのようなことを考えますと、地域の住民の方が、公共交通機関として、どういった利用するかということをしつかりと調査をした上で、どういった形でこの鉄道を存続させることができるかということを考えていくことが必要だと思っております。

鉄道というのは、やはり非常に公共性が強いですし、一度廃線となってしまった場合はそれを復活することがまず難しいわけです。これまでは駅を中心としたまち、村が出来上がってきたところがあると思いますので、その変化をどう受け止めていくかという問題にもつながると思います。

観光的なもので、いろいろと名物をやっているローカル線というのも聞いております。そういったものがあれば、それは創意工夫の部分があって大変望ましいと考えておりますが、一方でそういったものがなかなか見つけにくいようなローカル線の場合は、かなり難

しい問題があると思います。住民の足としては、最終的には鉄道であるのか、バスであるのか、どういった形で住民の生活を確保すれば一番いいのかということ、総合的に考えていく必要もあるかと思えます。しかし、そこに行くのには、やはり十分な住民を交えた検討が必要であるし、この鉄道を敷設したということに基づけば、それを廃止するということは安易な考えになりますので、やはり経営努力ということ、いろいろ知恵を絞ってやっていくしかないかなと思っています。

あとはこれが小さなローカル鉄道ではない場合は、やはり公共性という部分で、どういった形で広く浅くこれを負担していくかということも、1つ考えなくてはならないことかと考えております。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。

それでは、ほかの委員の方で、御質問、御意見等ございますか。それでは、谷口委員、どうぞ。

【谷口委員】 谷口です。よろしく申し上げます。御説明どうもありがとうございました。

全国消費者団体連絡会の方にちょっと伺いたいんですけども、2番目の分かりやすい運賃・料金制度という点は、私も大橋先生同様、非常に重要だと思って伺っていました。その分かりやすさのレベルをどこに設定するかということ伺いたいのですが、例えばオフピーク定期券って、諸外国の都市だと10時から16時と休日をオフピークという、非常にシンプルなルールであることが多いと思うんですけど、諸外国じゃなくても、実際つくばエクスプレスなんかでは、普通の回数券は10枚分の値段で11枚買えるんですけど、オフピーク回数券は10時から4時までで12枚買えるみたいなのがあって、私的にはすごいシンプルで分かりやすいと思うんですけど、このオフピークの時間のルールも、ちょっとやっぱり分かりづらいというレベルとお考えなんでしょうか。

【山内委員長】 いかがでしょうか。

【全国消費者団体連絡会（三谷次長）】 では、お答えします。全国消団連の次長の三谷と申します。よろしく申し上げます。

御質問ありがとうございます。今でもオフピーク回数券などで既にあるというふうに伺いまして、こちら、オフピークの時間帯とかではないときに使ったらどうなるのかなというところもあるんですけども、基本的には高齢者ですとか、ICカードをまだ使ってな

い方もいらっしゃるというところで、切符売場の上に看板とかあって、価格表とかが分かりやすく今は1つの価格で書いてあるわけですがけれども、こういったところが日常的に時間帯によって変わったときに、高齢者とか、あるいはなかなかちょっとそこら辺の利用が少ない方々とかというところで、慣れてない方がすごく困ったりすることにならないかなという心配をされていて、基本的には休日だとかというふうにかなり大枠で決めていただいて、それがよく認知されて、そういうものだというような認識の中に入っていけるというところでありましたら、そこまで頑なにとは思いますが、まさに通勤ラッシュとそうじゃないところなどの、ちょっと1時間ぐらいの差みたいところで価格差が生じたときに、何か困ったり、トラブルだったりしないかなというところにちょっと思いを馳せたという次第です。

以上です。

【谷口委員】 ありがとうございます。むしろ、もしオフピークで10時から4時までだったらちょっと安くなるなどというのをお年寄りの方などが知ったら、むしろその間に動こうというすごい強いインセンティブになるんじゃないかと思うので、やっぱり受け取る方へのPRというか、ちゃんと周知みたいなのがとても重要ということで承りました。ありがとうございます。

【山内委員長】 よろしいですかね。ありがとうございました。

そのほかに御質問、御意見ありますか。それでは、村井委員、どうぞ御発言ください。

【村井委員】 私も御説明いただいたとおり、運賃改定の際の透明性、あるいは分かりやすさという点が重要だということには大変賛同いたしました。

そこで全国消費者団体連絡会の方にまず質問ですが、1のところの中に、総括原価方式などを含め透明性の高い制度として、これまで運用してきた運賃の上限認可制を維持していただきたいと思いますというくだりがあると思います。私もこの総括原価方式というところを勉強させていただいたのですが、逆に分かりにくく、何か数字が実態を反映しているのかよく分からない制度なのではないかというような印象を持ちました。このあたり、どのように考えられているのかというのを伺いたいと思います。

あともう1点、全国消費生活相談員協会の方の説明について質問があります。これも制度の見直しについて留意すべき点のところ、オフピーク利用ができない層への対応というところで、きめ細かい制度というのを検討してほしいということを求められたと思うのですが、このきめ細かい制度というのを導入すると、逆にいろいろ運賃が細くなったりし

て、分かりにくくなってしまわないかという懸念を持ちました。そのあたりどのように考えられているのか、お聞かせいただければと思います。

【山内委員長】 それでは、両団体ともよろしく願いいたします。

【全国消費者団体連絡会（浦郷局長）】 御質問ありがとうございます。総括原価方式ということで、私もこの中身というんですか、詳細な数字というところはよく分かりませんが、でもやはりこういう方式でやると、きちんとコストを積み重ねていって、利益もちゃんと分かるように積み重ねた上の運賃の価格設定方式だと私は認識しているので、その意味ではよく分かる、透明性があるのではないかなと思いますが、すみません、補足ありますか。

【全国消費者団体連絡会（三谷次長）】 そうですね、なので極端な価格に群がれるとかそういうことはなく、一定収入を安定していって、もうこれぐらいだというところを出しているはずかなというところで、総額としては分かりやすいというような意味での分かりやすさというところです。

以上です。

【村井委員】 ありがとうございます。

【全国消費生活相談員協会（坪田専務理事）】 基本的には分かりやすい制度のほうに賛成しておりまして、これはポイント式のところでも申し上げたとおりです。例えば、消費生活相談でも、航空運賃の相談というのは入りますが、これは非常に複雑になっていますので入るわけで、鉄道が入らないというのは、長距離以外は安いということもあるわけですが、やはりシンプルであるからこそ相談に入らないと。これは消費生活全て同じようなことが言えますので、複雑なことは望んでおりません。

私の説明が少し誤解を招く説明で申し訳ございません。こういったオフピークを利用できない方に対するきめ細かな配慮をしたという意味で申し上げました。つまり今、流れとしては、オフピークの優遇ということができないのではないかということも、かなり風潮としてあります。ただし、そうではない方々がいるということ、どのようにやって手当をしていくかということ、さはさりながら、オフピークの方に対することも何もしないで今までどおりにするというのを考えているわけではなくて、そこをどうしたらいいかということ、きめ細かな調査をするなり、意見を聞くなりして考えていくべきではないかという意味で申し上げました。

【村井委員】 分かりました。ありがとうございます。

【山内委員長】 よろしいですか。ほか、いかがでしょうか。森地委員、どうぞ御発言ください。

【森地委員】 森地でございます。二、三御質問したいのですが、釈迦に説法でしょうけど、割り引くということは、結局その分を別のユーザーが負担している、公的負担が一定だとすれば、今の割引率の負担を割り引かれる消費者とその分負担する消費者の負担配分について、変えてはいけないというお立場なんではないでしょうかというのが第1点です。

それから、第2点は、多くの自治体で老人パスというのをやっけていまして、所得に応じて一定額を払うと、年間、高齢者はただで乗れると、バスとか、あるいは公営の鉄道に。こういう一定額を負担するということについての、何か御見解があるかどうかというのが第2の質問です。

それから、後のほうの団体、すみません。ヘビーユーザーという御説明があったんですが、前半で週3回乗るような定期をつくれと言っておいて、定期じゃなくてヘビーユーザーの対応を考えろというお話があったんですが、具体的にヘビーユーザーというのはどういう人たちで、どれぐらいの頻度のことを言っておられるのか。こういう3つ目の質問です。

以上です。

【山内委員長】 森地さん、最初の2つの御質問は両団体に、そして3つ目は連絡会のほうにと。

【森地委員】 はい。

【山内委員長】 失礼しました、協会のほうですね。それでは、まずは消団連のほうからお願いいたします。

【全国消費者団体連絡会（三谷次長）】 では、私のほうから回答させていただきます。確かに何かの割引をすれば、その分をどこかで、もし同じ原資から出すのであれば、必要かと思えます。ただ、それを運賃の上限認可制の制度を変えてまで対応しなければならぬのかなというところは1つ疑問で、また、上限認可制というのも認可制なわけですから、今の制度上でも認可されれば一定の値上げということはできるんじゃないかと思うわけです。価格固定制ということは書いてないわけですから。

ということをお考えますと、1つは、上限認可制というところの制度内で検討することもあろうかと思えますし、もう一つは運賃だけで考える必要があるのかなというところで、届出制である料金制度で柔軟に、その分、何かに付加価値をつけて価格を少しその分上げ

るとか、今の制度上でそういう対応はできないものなのかなというところが、ちょっとこちらの考えるところですよ。それが1点目です。

それから、2点目なんですけれども、一定額というサービスをどう思うかというところで、高齢者の年間の定額というのものもあるでしょうけれども、恐らく、先ほどの議論でありましたMa a Sなんかも、そういうのに入ってくるのかなと思っています。消費者にとって分かりやすく、例えばMa a Sとかでタクシーやバスや電車などが、一定期間定額で乗れるとかということは、利便性が向上して、そういうものがすごく使いやすいということであれば、それは大いに結構だとは思いますが、Ma a Sなんかで言いますと、必ずしも定額制の、いわゆる選択制ですね。消費者の選択の権利として、それしかないということになった場合には、電車しか使わないとか、そういう人たちにとっては余計なコストが乗った価格になってくるということもありますし、ですから、定額制を否定するものではありません。むしろ分かりやすく、それが便利がよいというところで納得性があるものならいいんですけれども、それしかもうないとかという、消費者が選択ができなくなるような状態とかというのは、少し考えていただいたほうがいいかなと、そういうふうに思います。

以上です。

【山内委員長】 それでは、相談員協会からお願いいたします。

【全国消費生活相談員協会（坪田専務理事）】 まず、料金・運賃、運賃の割引の問題ですけれども、当然割引をした場合はどこかにそれが転嫁されていく部分はあると考えております。これはインフラとしての運賃のところでも多くの方が使うところにつきましても、割引ができるところは、より利用者にとっていい形で提供することによって、逆に需要の喚起ということもできるのではないかと。プラス、付加価値的なサービスをつけた料金のところでも、それを補うことができるのではないかと。その全体のバランスの中で考えていくことができないだろうかということでも申し上げました。

それからあと、老人パスなどについてということですが、すみません、もう一度これについてどういうふうな御質問だったのか、お願いいたします。

【森地委員】 例えば、東京とか横浜で、所得に応じて年間2万円とか1万5,000円とか払うと、年間、バスにただで乗れますという制度です。

【全国消費生活相談員協会（坪田専務理事）】 そのことですね。分かりました。

【森地委員】 質問したかったのは、一回一回運賃取るんじゃないかと、そういう格好で

前払いで一括して払う、そういうことについてどうお考えですかという質問です。

【全国消費生活相談員協会（坪田専務理事）】 これにつきましては、一定の需要があるような形であれば、そういったものが福祉サービスの1つとしても組み込まれても、それはいいのではないかと思います。ただ、それは利用しない方にとっては、それが負担にならないような制度設計が必要だと思います。これは地域の交通機関がどのくらいあるかということによっても関係してくると思いますので、より地域に密着した形で、よい形で検討すべきであると思いますので、これがいいか悪いかということは一言では申し上げられないと考えております。

それから、ヘビーユーザーの件ですけれども、定期券という枠組みの中では、今まで通学定期、通勤定期という枠がありましたので、そのところにもしかしたらヘビーユーザーも通勤定期の中で組み込まれるのかもしれませんが、やはり例えば通院であるとか、介護であるとかということでも、今、交通機関が発達しましたので、住居を移さずに「通い」ができるようになりました。そういった中でも、比較的、中長距離を何度も使うような方もいると思いますので、そういった方に対する何らかの割引があれば、より一層利用が進むのではないかとということで書きました。

以上でございます。

【森地委員】 よく分かりました。ありがとうございました。

【山内委員長】 森地先生、よろしいですかね。大石委員、どうぞ御発言ください。

【大石委員】 参加が遅くなりまして、申し訳ありませんでした。

私のほうからは、全相協、坪田様に1つだけお伺いしたいと思います。先ほど、飛行機のダイナミックプライスなどについて相談が入っているというお話があったと思うんですけど、今、鉄道の運賃もそういうものの検討をされているんですけど、飛行機のダイナミックプライスなんていうのは、どういう相談が入っているのかというのを具体的に教えていただけるとありがたいなと思いました。

以上です。

【全国消費生活相談員協会（坪田専務理事）】 ありがとうございます。すぐに具体的ということは正確に申し上げられないのですが、飛行機の場合は全て当然座席指定であって、座席によっての料金も違う。また、いつ予約をしたかでもかなり違ってきます。そうしますと、それが思ったような状況ではなかったりとか、急に変更になったりとか、キャンセルになったときに、結局精算段階になりまして非常に複雑になると。複雑な料金

体系で、当然購入するときに迷うということはあるでしょうけれども、問題なく履行されれば、キャンセル料の点では問題ないわけであって、複雑な料金体系が問題になるというのは大体精算時においてでございますので、そういったときのケースが飛行機では起こりがちですけれども、鉄道の場合はあまりそういったことが起こらないという理解であります。

以上です。

【大石委員】 ありがとうございます。

私からは以上です。

【山内委員長】 よろしいですかね。ほか、いかがでしょうか。どうぞ、事務局。

【石原審議官】 申し訳ございません、事務局でございます。鉄道局審議官の石原と申します。

今の御質問の関連でお伺いしたいんですけども、先ほどのお話で、航空運賃は、複雑で相談も多いと。鉄道は相談もない、シンプルだというようなお話で、だからこそシンプルな鉄道のような、今の運賃体系のほうがありがたい、それを望むというふうに私はちょっと受け取ってしまったんですが、ただ今の御質問に対するお答えを伺いますと、どちらかというご購入時よりも、最後キャンセルなどで精算するときにいろいろトラブルと申しますか、消費者にとっていろいろ相談するような事態が発生するという事なので、運賃そのものとしては、いろいろなニーズに応えるような形で多種多様な選択肢があるという、そのこと自体は別に構わないというか、そのほうが望ましいというふうにお考えなのか。それとももうあんまりたくさんあると、選ぶのも大変だしに、非常に分かりにくいので、例えば東京ー大阪だったら幾ら、いつ買っても幾らというような、なるべくシンプルなほうこそ望ましいというお考えなのか、ちょっとそのあたり、バランスと申しますか、どのようにお考えかをお聞かせください。

【全国消費生活相談員協会（坪田専務理事）】 ありがとうございます。まさにバランスの問題で、大変難しいところだと考えております。基本は、何においてもシンプルなのがベストだと思っております。そうはいいまして、現状、人口が減少していくこと、それからあとは鉄道の様々な設備を入れなくてはならない状況を、利用者としても目の当たりに感じています。より安全性を高めた鉄道の利用ができるようにするためには、かなりしていただかなくてはならないこともあります。それが現状なかなか難しいということであって、利用者が負担をある程度せざるを得ないというところがあれば、では利用者にと

って一番納得がいく負担をする場合、料金設定がもう少し柔軟になれば、利用者それぞれに応じた料金設定をすることによって、ある程度改善できるかなと思っておりますので、全く今の状況のままで柔軟な料金制度は必要がないというわけではなくて、一定での必要性は十分にあると考えているということが、まず1点です。

それからあとは、航空機、飛行機の相談が多いというのは、鉄道と比べて多いという意味でございまして、消費生活センターの場合ですと、やはり様々な消費者問題が起こっておりますので、多くは全く別の、いわゆる消費者問題としての相談がたくさんあります。ただ、鉄道と比べて飛行機のほうが多いということで申し上げました。

やはりこれは鉄道や飛行機だけではなく、全てにおいてなのですけれども、消費生活センターに入るのは、キャンセルをしたい、やめたい、この契約から解放されたいというときに問題が起こっておりますので、どうしても購入時の相談というわけではなく、キャンセルする場合、特にこのコロナ禍でキャンセルをする場合のような相談も入っているということで申し上げたという状況でございます。

以上です。

【石原審議官】 ありがとうございます。

【山内委員長】 ほかに御質問ありますか。よろしいですか。どうぞ御発言ください。

【全国消費者団体連絡会（三谷次長）】 すみません、ありがとうございます。全国消団連です。

今の御質問で少し確認しておきたいなと思ったといひますか、意見したいなと思ひましたのが、飛行機とか、あるいはそういう大阪までとかというような長距離、こういうもののイメージと、それからオフピーク定期券のようなふだんの通学だとか通勤だとか、こういうところで日常的に使うものとちょっとイメージが違ったりもしますし、使用用途であるとか、公共性の高さであるとか、そういったところの性格もちょっと違ってくるのかなと思ひていまして、やはり何が何でもということというよりは、分かりやすい料金で、そこまで激しく柔軟に価格が上下することについては困る消費者、利用者が多いかなと思ひるのは、やはり日常のところかと思ひます。

逆に長距離の寝台特急とか、そういう余暇で楽しみにして乗られるとか、旅行等々、そんなに日常的に利用しないようなところ、ここら辺まで何が何でも固定しなければならぬとは思ひてはいいません。ちょっと補足です。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。事務局、よろしいですか。

ほかに御質問、御意見。よろしいでしょうかね。ありがとうございます。事務局もよろしいですか。ありがとうございます。

それでは、これで消費者団体からのヒアリングを終了とさせていただきます。両団体にはお忙しいところ、また夜になりまして大変御迷惑かけましたけれども、御参画いただきましてどうもありがとうございました。

【全国消費生活相談員協会（坪田専務理事）】 どうもありがとうございました。

【全国消費者団体連絡会（浦郷局長）】 ありがとうございます。

【全国消費者団体連絡会（三谷次長）】 ありがとうございます。

【山内委員長】 ありがとうございます。

それでは、以上で、本日のヒアリングは終了ということになります。今日聞いていて思ったんですけども、昔から運賃というのをどう決めるべきかというのは経済学でいろいろ議論があったんですけど、運賃価値説と費用説というのがあるんですよね。運賃は価値に基づいて決めるべきだという議論と、それから費用に基づいて決めるべきだという、こういうことなんですけど、多分今の運賃というのは、基本的に費用に基づいて決めることになっていて、その1つの理由は、今日も消費者団体の方がおっしゃっていましたけれども、分かりやすいといいますか、透明性といいますか、公平性といいますか、コストがこれだけだからこうだという、そういうことなんですよね。

だけど、価値に基づいて決めるって、さっき御説明がありましたように、例えばM a a Sなんかでもそうですけれども、あるいは需要セグメントに応じて、その人たちを認める価値というものも、これも1つの経済理論で、そのほうが社会的に効用が大きくなるんだと。恐らくその中間のところはどういうふうにミックスしていくかというところは、今日皆さんの御意見が出たところだというふうに私は理解したところであります。どうもありがとうございました。

それでは、最後に全体を通じて、事務局から何かコメント等ございますでしょうか。

【石原審議官】 審議会の石原でございます。今日は、遅くまでありがとうございました。

今回でヒアリングは終わりますけれども、この3回のヒアリングを通じて、様々な観点から御意見頂戴しまして、これから、論点を整理をして、具体の中身に入っていくことになろうかと思っておりますけれども、これまでのヒアリングをよく振り返って、改めてよく論点

を整理して、分かりやすく次回以降議論を進めていきたいと思っておりますので、また引き続きよろしくお願いいたします。

【鶴田次長】 3回のヒアリング、大変ありがたかったと思います。今日も4団体からの資料を読んだだけでは理解が十分できなかったところも、やり取りを通じて見えてきたかと思えます。先ほど山内先生から、価値説と費用説という切り口もいただきましたけれども、それに対する考え方も含めて、しっかり整理するのが事務局の責務だと思っております。どうもありがとうございます。

【山内委員長】 ありがとうございます。おっしゃるとおり、やり取りを通じてだんだんと言わんとしていることが分かってきて、実はそんなに大きな違いがないんじゃないかというふうに思ったりもしましたけれども、これはまた皆さんの御解釈によるかもしれません。

それでは、本日の議事は以上ということになりますが、この先の進行は事務局でお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【山口室長】 委員の皆様方、貴重な御意見をいただき大変ありがとうございました。

事務局からは、2点連絡事項がございます。まず、本日の資料及び議事録につきましては、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、御了解いただいた上で公開する予定でございます。

それから、次回の小委員会の日程につきましては、4月5日、15時からを予定しておりますので、引き続きよろしくお願いいたします。

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 —