

第9回 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 国土交通省説明資料

令和5年2月
国土交通省鉄道局

中間とりまとめの主なポイントと対応状況

- 中間とりまとめでは、「当面の対応」として、現行の運賃・料金制度を前提に、以下の3点について具体的な検討を開始し、結論を得たものから順次実施するとされたところ。

⇒①総括原価の算定方法の見直し：

安全・安心や環境といった今日的な課題に対応する投資やコストを適切に総括原価に反映する手法等について検討。

→令和4年11月以降、収入原価算定要領の見直しについて、有識者も交えた調査委員会にて検討。(P2)

②現行制度の運用の改善・工夫：

現行制度の運用の改善・工夫等で実施できる運賃・料金について検討。

→令和4年9月、運賃収入の増加を目的としない運賃の上限の変更に関する処理方針（通達）を発出。(P3・4)

令和4年12月、JR東日本のオフピーク定期券を認可（令和5年3月から導入予定）。(P5・6)

③地域モビリティの維持・確保に向けた制度見直し：

交通モードの垣根を越えた交通事業者間の連携を後押しする観点から、地域の関係者が合意すれば、認可運賃とは異なる運賃設定を可能とするような制度の構築を検討。

【軌道事業における協議運賃制度の導入】

→令和4年8月、「総括原価方式の下での上限価格制の実施について」（通達）を改正し、軌道における地域公共交通活性化再生法を活用した協議運賃制度を導入。(P8)

令和4年10月、広島市の地域公共交通利便増進実施計画を認定（令和4年11月から広島電鉄運賃改定）。(P9)

【鉄道事業における協議運賃制度の導入】

→令和5年通常国会にて、鉄道における協議運賃制度の創設のための改正鉄道事業法案を提出予定。(P10)

【目的】

- 「鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会 中間とりまとめ」において、当面の対応の一つとして、総括原価の算定方法の見直しを行うことが示されたことを踏まえ、既往統計資料や鉄道事業者等の各種データを収集し、専門的見地から詳細に分析や評価を行い、現行の収入原価算定要領において検討すべき課題を明らかにした上で、収入及び原価の適正な算定方法等について調査検討。

【構成員】

- | | | |
|-----|--------|-------------------------|
| 委員長 | 田邊 勝巳 | 慶応義塾大学商学部教授 |
| 委員 | 朝岡 大輔 | 明治大学大学院商学研究科専任准教授 |
| 委員 | 水谷 淳 | 神戸大学大学院海事科学研究科・海事科学部准教授 |
| 委員 | 男澤 江利子 | 有限責任監査法人トーマツ パートナー |
| 委員 | 角野 浩之 | 国土交通省鉄道局都市鉄道政策課長 |

【開催状況】

- 令和4年11月15日：第1回開催、12月19日：第2回開催、
令和5年2月20日：第3回開催予定、3月15日：第4回開催予定、年度内報告書とりまとめ

【検討項目】

- ① ヤードスティック方式に関する課題
- ② 事業報酬に関する課題
- ③ 法人税額の算定方法
- ④ 会計基準の変更への対応
- ⑤ 将来投資に関する課題
- ⑥ 運行経費の急激な変化等への対応
- ⑦ 原価算定期間

- 鉄道運賃・料金制度小委員会 中間とりまとめでは、全体として増収にならないような新たな運賃・料金は一定期間後の検証等の条件をつけて柔軟に認可するなどの検討を進めるとされたところ。
- 中間とりまとめを受け、「オフピーク定期券の導入」など、変動運賃制の導入にあたり柔軟に認可できるよう、認可手続きや変動運賃制の実施に必要な事項について、「運賃収入の増加を目的としない運賃の上限の変更に関する処理方針」を作成（令和4年9月発出）。

1. 基本方針

- ・運賃を変動させることにより、運賃収入を増加させない範囲で旅客需要を変動させることを目的とするものを対象。
(運賃収入の増加を図ることを目的と判断されるものは対象としない。)
- ・運賃の上限の変更については認可、上限の範囲内における割増及び割引の運賃の設定は届出により実施。
- ・変動運賃制の実施に当たっては、利用者利益の保護の観点にも十分配慮。

2. 認可の手続

- ① ・総括原価については平年度において変化しないものとして取り扱う。
・変動運賃制を実施した場合の運賃収入と、実施しなかった場合の運賃収入を適切な方法で比較及び検証し、実施した場合の運賃収入が増加しないことをもって、適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないとみなす。
- ② ・JR、大手民鉄及び地下鉄事業者の収入原価算定要領並びに中小民鉄の収入原価算定要領は適用しない。
- ③ ・変動運賃制は一定の期限を定めて実施。認可に当たっては、期限等必要な条件を付すこととする。
- ④ ・運賃の上限の変更については、利用者利益の保護の観点から適切なものであることも確認の上、認可。

3. 変動運賃制の実施に必要な事項

(1) 計画の策定

- ・達成しようとする目標
- ・変動運賃制の実施期間
※効果検証を行う期間を含め、最長でも3年程度。
- ・変動運賃制を実施する区間
- ・設定しようとする運賃（割増及び割引となる運賃の改定率）
- ・割増及び割引となる運賃の改定率の根拠となる事項（運賃収入が増加しないことの根拠となる資料を含む。）
- ・効果検証の方法
※景気動向や鉄道事業者の施策による影響等も勘案した上で、変動運賃制の実施の効果が検証できる方法

(2) 利用者への情報提供、配慮等

- ・実施に当たっては、十分な時間的な余裕をもった周知、割引運賃の利用が困難な利用者への配慮等に努めること。

(3) その他

- ・効果検証の適切な実施のため、実施期間中は、実施する区間において総括原価に著しい影響を及ぼすようなダイヤ改正等を行わない。

- 令和4年12月、国土交通大臣からJR東日本に対し、オフピーク定期券の導入のための運賃の変更認可。

認可内容（オフピーク定期券の実施概要）

【設定範囲】

- ・JR東日本電車特定区間内の駅を相互発着する区間

【設定時期】

- ・令和5年3月から3年間。
期間終了までに、年度ごとに混雑緩和等の効果検証を実施し、令和8年度以降の取扱いについて検討。

【対象】

- ・Suica通勤定期券

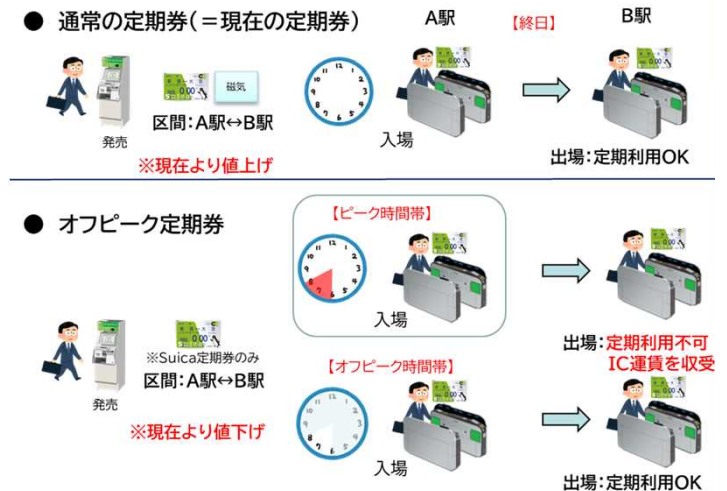
【ピーク時間帯】

- ・駅毎に平日朝の通勤時間帯1時間30分を設定

【設定しようとする運賃】

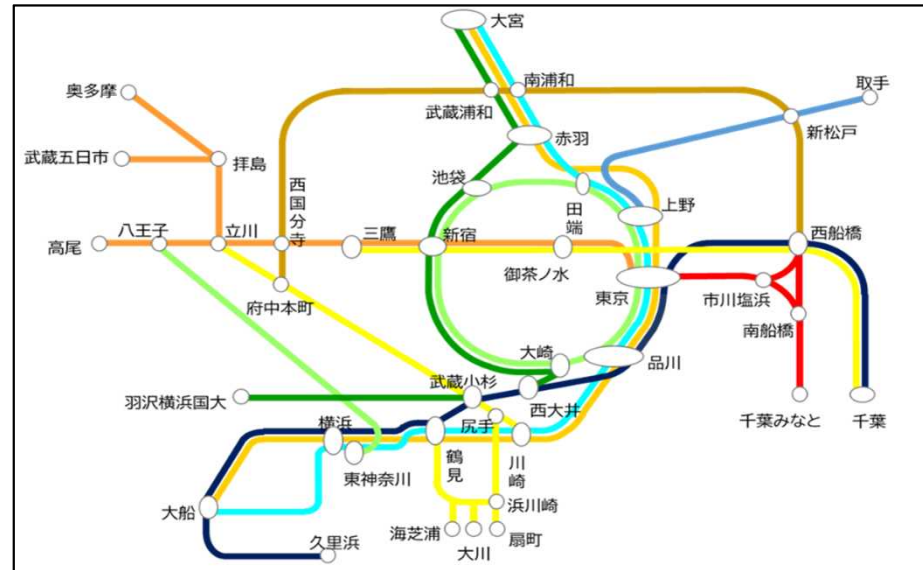
- ・鉄道事業者の収入が制度導入前後と比較して増加しない範囲で設定
オフピーク定期券 ……ピーク時間帯からのシフトとなるよう、
現行の通勤旅客定期運賃から約10%割引
- ・通常の定期券 ……利用者の負担増を考慮し、
現行の通勤旅客定期運賃から約1.4%値上げ

【オフピーク定期券導入後の利用イメージ】



設定運賃額の例（電特區間20キロ（普通運賃310円区間）の1ヶ月通勤定期の場合）
 現行9,220円 →（改定後）オフピーク8,290円 通常9,340円

(参考) オフピーク定期券設定範囲 (JR東日本電車特定区間)



(参考) ピーク時間帯設定について

○ オフピーク定期の対象外となる時間帯 (ピーク時間帯) は、駅ごとに設定。

(例)

| 埼京線 | |
|------|-------------|
| 駅名 | ピーク時間帯 |
| 大宮 | 6:45 ~ 8:15 |
| 北与野 | 6:55 ~ 8:25 |
| 与野本町 | |
| 南与野 | 7:00 ~ 8:30 |
| 中浦和 | |
| 武蔵浦和 | |
| 北戸田 | 7:15 ~ 8:45 |
| 戸田 | |
| 戸田公園 | 7:25 ~ 8:55 |
| 浮間舟渡 | |
| 北赤羽 | 7:30 ~ 9:00 |
| 赤羽 | 7:05 ~ 8:35 |
| 十条 | 7:35 ~ 9:05 |
| 板橋 | |
| 池袋 | |
| 新宿 | 7:30 ~ 9:00 |

鉄道及び軌道における上限運賃制度

| | 鉄道 | 軌道 |
|----------------|---|--|
| 認可申請 | <p>運賃の上限額を申請</p> <p><法律で規定> 鉄道事業法第16条第1項</p> | <p>「上限運賃」及び「実施運賃は上限運賃を最高額として別途定めること」を申請</p> <p><通達で規定> 平成8年鉄業第81号</p> |
| 認可 | <p>申請された運賃の上限を認可</p> | <p>条件を付して認可 (条件)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・実施運賃を定め、報告すること ・路線別又は区間別に異なる運賃を定め、その最低額が最高額を2割以上下回るときは別途認可を得ること |
| 実施運賃の設定 | <p>上限の範囲内で実施運賃を届出 (変更命令の対象)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特定旅客に対する不当な差別的取扱い ・他の鉄道事業者との間の不当な競争の恐れ <p><法律で規定> 鉄道事業法第16条第3項 鉄道事業法第16条第5項</p> | <p>認可の条件に従い、実施運賃を報告</p> <p><認可の条件で規定> 平成8年鉄業第81号 平成9年鉄業第13号</p> |

- 軌道事業の運賃改定については、軌道法第11条第1項による認可が必要であり、認可に当たっては、鉄道事業法にならい、上限運賃による総収入が総括原価を超えないことを確認。
- 近年は、利用者利便の向上につながる運賃体系の検討を自治体を中心となって進める事例があり、交通モードを問わず柔軟で機動的な運賃設定が可能となる仕組みが必要。
- そのため、地域公共交通活性化再生法に基づく運賃改定の場合、協議会等で合意のあった計画であることを確認して上限運賃変更認可が可能となるよう、通達を改正（令和4年8月改正）。

1. 既存の通達の内容

- ・総括原価方式の下での上限価格制の実施に伴い、軌道法第11条第1項の規定により認可するものは、加算運賃その他特別の事情のあるものを除き、上限運賃とする。
- ・上限運賃は、上限運賃による総収入が総括原価を超えないことを確認の上、認可するものとする。

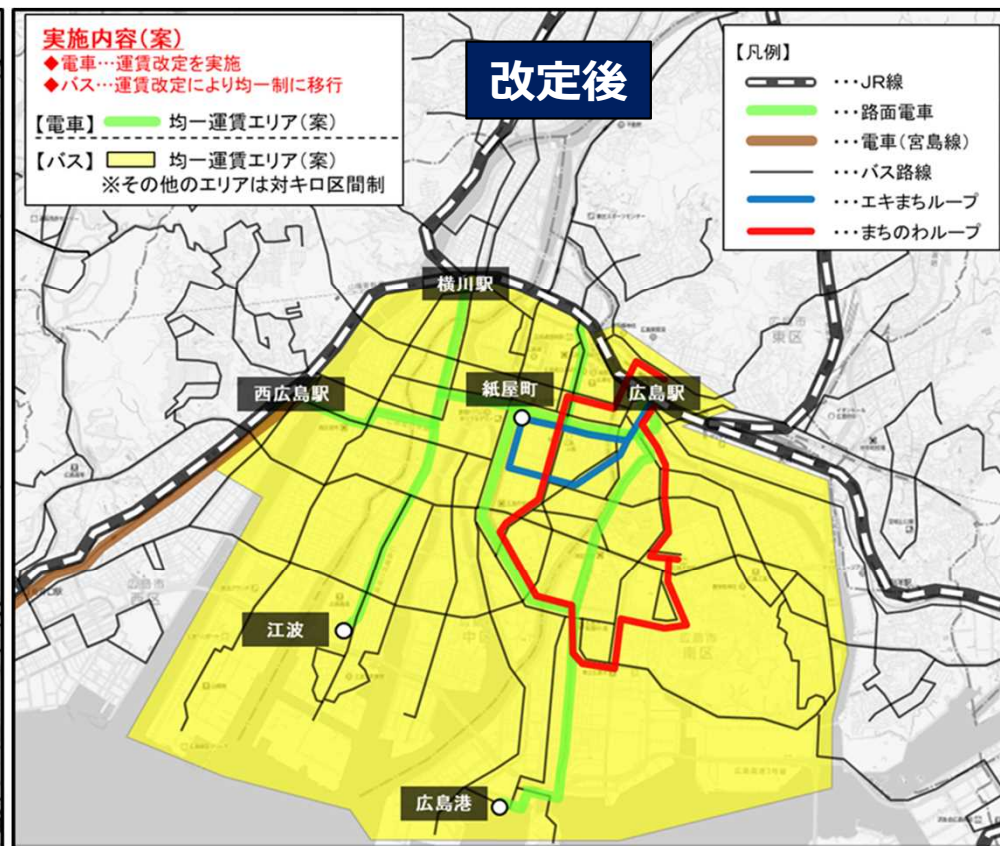
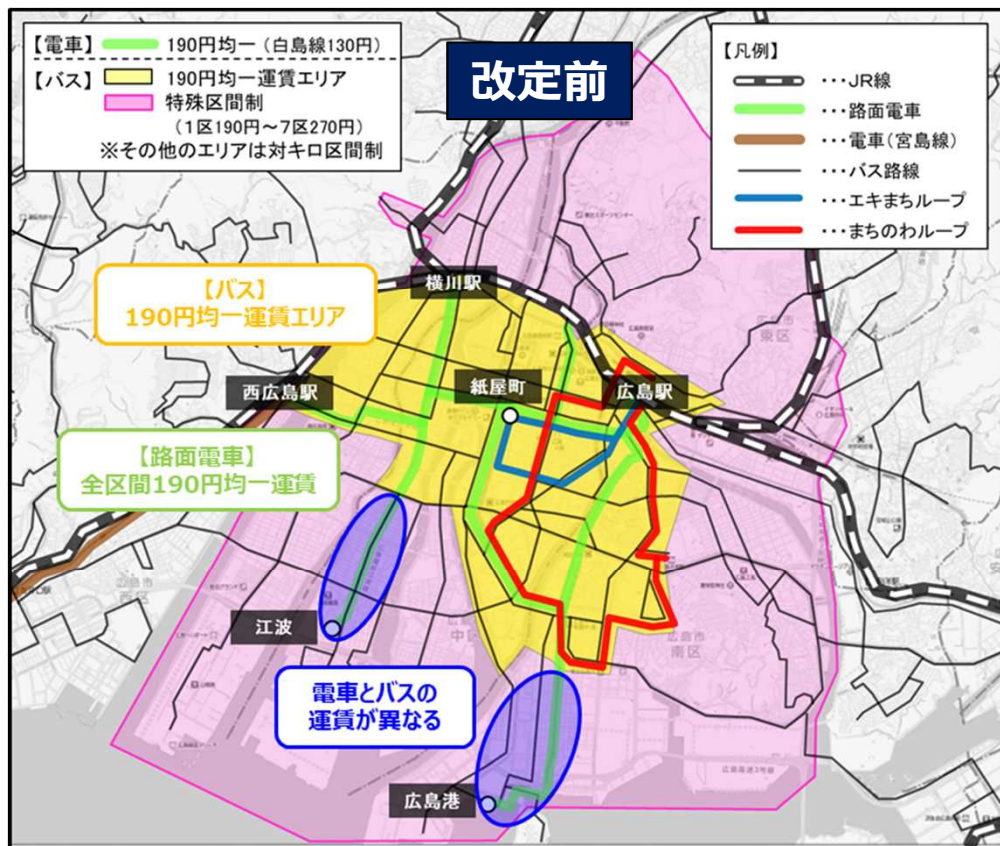
2. 既存の通達に追加した内容

- ・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「地活化法」という。）に基づき認定を受けようとする地域旅客運送サービス継続実施計画又は地域公共交通利便増進実施計画のうち、軌道法第11条第1項の認可を要するものであって、当該認可に係る事項について協議会（地活化法の規定による協議会をいう。）において協議が調っているもの又は関係を有する者（各計画の策定に当たり、地活化法の規定により同意を得なければならないとされている者をいう。）の合意が得られたものについては、当該計画の上限運賃による総収入が経営上適切なものであることを軌道法第11条第1項の認可の基準とする。

- 広島市では、事業者や交通モードを問わず、状況に応じた移動手段を選択しやすくし、利用者にとってわかりやすく使いやすい運賃体系の構築を、自治体、公共交通事業者とともに検討してきたところ。
- 地元協議が調ったことから、広島市中心部の路線バスの均一運賃エリアを拡大するとともに、路線バスと電車の運賃を220円に改定。

広島電鉄（軌道）運賃改定内容

- ・現行190円均一 → 改定後220円均一（ICカード利用時 180円 → 200円）【協議運賃による上限運賃認可】
→ **路線バスと同一エリア同一運賃の実施**
- ・運賃値上げの一方、均一区間において、路線バスと電車双方利用可能な「広島シティパス」の機能拡大や、乗り降り自由で6時間有効のデジタルフリー乗車券の新設等、電車・バス事業者共同で利便性向上施策を実施。



背景・必要性

- 路線バスについては、平成18年改正により地域の関係者間で協議が調った場合に届出で運賃設定できる協議運賃制を導入し、コミュニティバスなど地域に根差した輸送サービスの提供に活用。
- ローカル鉄道とバスの共通運賃・通し運賃の設定による連携・協働など、鉄道の運賃についても、認可運賃によらない柔軟な運賃設定の取組を促進することが必要。

概要

- **地域住民の生活のための旅客鉄道輸送**を行う区間に係る運賃について、**地域の関係者間の協議が調ったとき**は、国土交通大臣への**届出**による運賃設定を可能とする**協議運賃制度**を創設する。

※地方公共団体が中心となって、事業者、地方運輸局長等と協議

※協議運賃は、当該運賃の適用区間に係る適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えない範囲で設定

【鉄道とバスの連携事例】

■ JR四国及び徳島バスの共通運賃・通し運賃の概要

- バス区間のうち「阿南駅～浅川駅」間にJR乗車券類で乗車可能
- 乗り継ぐ場合は、JRの通し運賃を適用（乗換時初乗り運賃が不要）

