

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10回）

令和5年6月12日

【栗原室長】 それでは、時間となりましたので、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、鉄道局鉄道事業課旅客輸送業務監理室長の栗原でございます。

初めに、昨年7月の小委員会開催後、村井正美委員が御退任され、新たに宮島香澄委員が就任されましたので、御紹介いたします。宮島委員でございます。

【宮島委員】 日本テレビの解説委員をしております宮島と申します。よろしく願いいたします。

【栗原室長】 よろしく申し上げます。

なお、森地委員におかれましては、本日御都合により欠席でございます。

本日は対面とオンラインによる開催となります。また、この小委員会の議事は公開いたします。

それでは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】 おはようございます。鉄道局審議官の石原でございます。本日は御多忙の中、第10回鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会に御参加いただきまして、ありがとうございます。

昨年の7月に、この小委員会で鉄道の運賃・料金の今後のあり方についてとりまとめをいただきまして、この中で当面の対応として、現行の運賃の算出の基礎となっております総括原価に関しまして、その算定方法を見直すこと等が取りまとめられたところでございます。

これを受けまして、事務局のほうで、昨年の秋からになりますけれども、現行の収入原価算定要領の見直しの方向性について検討をしまいったところでございます。本日の小委員会ではその内容について御説明さしあげまして、皆様からの御意見、御審議を頂戴したいと考えてございます。本日も多様な観点から御意見賜ればと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

簡単ではございますけれども、以上でございます。

【栗原室長】 報道関係者の皆様におかれましては、撮影・録画等についてはここまでといたしますので、よろしくお願いいたします。

(報道関係者退室)

【栗原室長】 委員の皆様、進行中、マイクにつきましては基本的にミュートにさせていただきまして、発言時には挙手していただきますようよろしくお願いいたします。

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、よろしくお願いいたします。

【山内委員長】 承知しました。それでは、議事次第に従って進めさせていただきます。議事が2つありますけれども、まずは1番目の議事、収入原価算定要領の見直しの方向性について、これを事務局から御説明いただいて、御審議いただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

【角野課長】 鉄道局都市鉄道政策課長の角野でございます。収入原価算定要領の見直しの方向性の案につきまして、資料1で御説明をいたします。

それでは、1ページを御覧ください。昨年の7月の本小委員会の中間とりまとめで、当面の対応として整理された事項の一つとして、総括原価の算定方法の見直しということが掲げられてございました。

真ん中の辺り、小さい字で書いてございますけれども、現行制度における原価に算入する費目やその算定手法、ヤードスティック方式の運用、報酬率の設定方法をはじめとする事業報酬のあり方等について、鉄道事業の現状、近年の企業評価に対する考え方、最新の企業会計制度等を踏まえて検証を行うとともに、鉄道施設の強靱化やセキュリティ対策、カーボンニュートラルへの対応といった今日的な課題をはじめとする社会的要請の変化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について、全般的な検討を行っていくとされたところでございます。

他方で、この検討すべき内容が非常に専門的でしたので、行政内部での検討に際して、有識者の先生からも御意見を頂戴するための場を昨年の11月に立ち上げてございます。具体的には資料に記載してございますが、慶應義塾大学の田邊先生に委員長を務めていただいて、企業評価やコーポレートファイナンスにお詳しい明治大学の朝岡先生、公共料金規制やヤードスティック方式にお詳しい神戸大学の水谷先生、企業会計にお詳しい会計士の男澤先生に加わっていただくとともに、事業の実態を踏まえた検討とするため

に鉄道事業者10社に、消費者の観点からの御意見をいただくために消費者庁にそれぞれオブザーバーとして参加をしていただいて、4回会合を開催して、収入原価算定要領の運用の改善の方向性について議論を行ってきたところでございます。本日小委員会で御説明をさせていただくのは、この調査委員会で議論した内容を踏まえた見直しの方向性ということでございます。

2ページでございます。検討に際しては、小委員会の中間とりまとめでも触れられておりました2つの視点が必要であると考えております。1つはこの算定要領、平成9年に策定されておりますけれども、その後大幅な見直しを行うことなく現在に至ってございます。このため、その間の企業会計制度の変更等に十分に対応できていないということがございますので、こうした点でのアップデートをしっかりとやるというのが1つ目の視点でございます。

それに加えて、鉄道事業そのものを取り巻く環境も大きく変化しております。社会や利用者が鉄道事業に求める役割・ニーズが多様化してきておりますので、こうした変化も踏まえて、持続可能な鉄道事業を実現していくためにどのような枠組みが必要かという点からもしっかりと検討する必要があるということが2つ目の視点でございました。

こうした視点で全般を見直したところ、以下7つほど深めるべき論点があろうということでもございました。1つ目が原価計算期間の設定。2つ目が将来投資に関する課題。3つ目が人件費・経費等の算定方法。4つ目が特別損失・減損損失の取扱い。5つ目が事業報酬の算定方法。6つ目が法人税等の算定方法。最後にヤードスティック方式ということで、これらの論点に関して、検討を先生方とも行ってきました。その方向性をこの後、少々細かくなりますけれども、御説明させていただくというものでございます。

3ページでございます。現行制度では総括原価の算定に当たって、運賃改定以降の平年度3年分を原価計算の期間としています。これに対して、鉄道事業における設備投資、特に大規模な設備投資については、3年という限られた原価計算期間の中ではその費用を計上することがなかなかできず、運賃改定をしても費用回収をすることができない、あるいは改めて運賃改定をする必要が出てくるといった課題がございます。

こうした点も踏まえて、見直しの方向性でございますけれども、結論としては原価計算期間は現行どおり3年としたいと思っております。ポイントとしては、確かに長期で見るというのは有利な点もありますが、将来の収入・原価の全ての費目について長期に信頼性の高い推定をすることは困難だということ、また、多くの鉄道事業者が3年程度の期間

で中期経営計画を策定しているということも踏まえて、現行どおり3年で引き続きいきたいということでございます。

4ページでございます。将来投資に関する課題として、設備投資に係る費用である減価償却費とレートベースについて検討をしてみました。現行の制度では、設備投資に係る費用として、原価計算期間である3年間に発生する企業会計上の減価償却費、またはまだ供用されていない設備投資中のものについては、事業報酬の算定の基礎となるレートベースの対象資産に建設仮勘定という形で、それぞれ総括原価に計上できることとしてございます。

他方で課題でございますけれども、償却期間が長く規模の大きい設備投資ほど、費用の回収までのタイムラグが大きくなるなど、中長期的な観点からの設備投資につながりにくくなっております。特に、災害対策や環境対応など、鉄道事業の持続的な運営や多様化する利用者ニーズに適切に対応するため政策的必要性の高い設備投資については、国としてもその実施の加速化を促したいと考えておりますが、鉄道事業者の積極的な取組につながりにくいという側面があるということでございます。この点は、昨年7月の中間とりまとめでも御指摘をいただいていた事項でございます。

このため、見直しの方向性として、2つの方策を採用してはどうかと考えてございます。1つ目でございますが、このページで方針①としている部分になります。原価計算期間を超える一定期間内、例えば、ここでは2原価計算期間（平年度6年分）以内としてございますけれども、こうした一定期間内の減価償却費または建設仮勘定について、総括原価に計上できるようにすることはどうかというものでございます。

他方で、先ほどの原価計算期間の議論でもございましたが、計算期間を長期にするほど数値の確からしさが低下するおそれがありますので、こうした措置に当たっては、設備投資計画の蓋然性が確保されることや、計画の内容や期間などが明確になるということが併せて必要になるというふうに考えてございます。

5ページでございます。方針②としている部分でございますけれども、もう一つの施策として、災害対策・環境対応など、鉄道事業の持続的な運営や多様化する利用者ニーズに適切に対応するため、政策的に必要性が高い設備投資に該当するものについては、その加速化を促していくという観点から、企業会計で発生する減価償却費よりも前倒して総括原価に計上できることとしてはどうかというものでございます。

どのような範囲の設備投資を対象とするのか、またはどの程度前倒しするのかという点

については、政策的な必要性や前倒しによってどの程度投資の加速化につながりそうなのかという点などを踏まえて、今後詳細な制度設計において検討を深めてまいりたいと考えております。また、減価償却費を前倒して計上することで総括原価の額が大きく評価されますので、それに基づいて設定された運賃の水準が、引き続きその後も適切かどうかについては、事後チェックをすることが必要ではないかと考えております。こうした条件のあり方についても、併せて検討を深めてまいりたいと考えてございます。

こうした2つの施策について、4ページに戻っていただきまして、見直しの方向性の柱書きに記載してございますけれども、鉄道事業者ごとに、例えば方針①の3年を超える期間について、蓋然性の高い設備投資計画を示すことができるか否かという状況は異なりますので、それぞれの事情に応じて、こうした方針を適用するか否かを選択できるようにしていきたいと考えてございます。

次に6ページでございます。将来投資に関する課題として、研究開発費の取扱いでございます。現行の算定要領上、研究開発費は取扱いが明記されてございません。運用上、ヤードスティック方式の対象経費として処理をして、総括原価に計上するということになってございます。

他方で、近年、列車の自動運転化や燃料電池車両などの研究開発に熱心に取り組む鉄道事業者も少なくありません。そうすると、課題の部分でございますが、研究開発費が相対的に多い会社は、ヤードスティック方式を適用したときに経営が非効率と評価されるおそれがあって、こうした研究開発へのインセンティブが働きにくくなるのではないかと評価がございまして。

このため、見直しの方向性でございますが、企業会計基準に基づいて計上された研究開発費については、ヤードスティック方式の対象経費外として総括原価に計上できることとしたいというものでございます。

なお、この研究開発の内容が、持続可能な鉄道事業の実現に資するものであるのかどうかといった観点からの行政の事前のチェックというものは必要であると考えてございますので、こうしたものも組み込む形で制度化をしていきたいと思っております。

7ページでございます。7ページからは、総括原価の中でも大きなウェイトを占める人件費や経費といった費目についてでございます。そのうち、7ページは人件費についてでございます。現行制度では、人件費についてはヤードスティック方式の対象とされておりますので、ヤードスティック方式による同一グループ内での鉄道事業者間の比較を通じて

効率的な適正コストを算出した上で、人件費に相当する金額に伸び率を乗じて算定するということがルール上決められております。

他方でこの伸び率は、各鉄道事業者の実績を基本としていますけれども、それに加えて運用上、必要に応じて厚労省の出している賃金構造基本統計調査におけるデータを基に設定するという運用を行っております。

課題でございますけれども、他の産業と同様、鉄道事業においても人手不足、特に技術人材の人手不足が課題となっております。また、政府全体としても賃上げに取り組んでいこうとしている中で、この賃金の上昇を適切な形で原価に計上していくことができるような仕組みとすることが必要ではないかと考えてございます。この点、現行制度では必ずしもその点が明確になっていないというふうに認識してございます。

このため、見直しの方向性ですけれども、ヤードスティック方式による効率化の仕組みは維持した上で、ヤードスティック方式によって算出された適正コストについて、鉄道事業者による人件費の伸び率の実績だけではなく、信頼性の高い政府の基幹統計データ、例えば既に運用で扱っている賃金構造基本統計調査のみならず、毎月勤労統計調査等もございまして、こうしたデータに基づく伸び率を適用するというを、算定要領において明確にするということを行っていきたいということでございます。

続いて、8ページは経費全般についてです。経費についても、人件費と同じように現行制度ではヤードスティック方式の対象としてございます。その上で、ヤードスティック方式で事業者間の比較を通じて効率的な適正コストを算出した上で、物価上昇率として、生鮮品・エネルギーを除く消費者物価指数の10年単純平均を算定するということが、ルール上明確になってございます。

他方で、物価に関しては消費者物価指数のみならず、企業物価指数等もございまして、消費者物価指数に限らず様々な公的データで伸び率を見ながら、一番適切な形で伸び率を反映していくということを目指したいと思っております。

9ページでございます。経年変化努力率についてでございます。現行制度では、ヤードスティック方式の運用に際して、同じグループ内での鉄道事業者間での人件費や経費の比較だけではなく、運賃改定しようとする鉄道事業者自身の過去の改定時の人件費や経費との比較も行い、過去よりもコストが高くなっていった場合には、非効率になったと評価をして適正コストをマイナスする一方、過去よりもコストが抑えられていた場合には、効率化が進んでいるということでボーナスを与える、という経年変化努力率のルールがございま

す。

他方で、見直しの方向性でございますけれども、実態としてはこれまで長期間運賃改定を行わずに来た鉄道事業者も多いということ、また、今回のように算定ルールが大きく変わるということ、こうした事情がある場合に、経年変化努力率を考慮しないということ算定要領上も明確にしたということでございます。

続いて10ページでございます。経常的な動力費の変動等に適切に対応する算定方法でございますけれども、こちらは主に電気料金に関わる内容でございます。

鉄道事業の営業に係る費用の主要な項目として、電気料金がございまして、特に電車の運行のための電気料金を我々は動力費と呼んでございましてけれども、動力費については、現行の制度ではヤードスティック方式の対象から外して、過去の実績を基に算出した見込額をそのまま計上するというようにしてございまして。

また、動力費以外の電気料金をここでは付帯電気料金と呼んでございましてけれども、これは駅の照明や空調などにも電気を使っておりますので、それに使用する電気料金ということになります。こちらについてはヤードスティック方式の費目の中に含めるということになってございまして、ヤードスティック方式の対象となっております。

課題でございますけれども、昨今、電気料金全般について、エネルギー価格の変動に伴って料金が大きく変動してございまして。総括原価における動力費の現在の算定ルールでは、この将来の電気料金の単価の変動が見込まれる場合であっても、その変動がうまく考慮されないという取扱いになっているということが、まず問題であると考えてございまして。

また2点目として、付帯電気料金についてはヤードスティック方式の対象となっておりますけれども、こちらでもエネルギー価格の変動という鉄道事業者の経営効率化の努力と無関係な要因によって大きく変動するという状況になってございまして、この点も問題であると認識してございまして。

また、少し論点が変わりますけれども、3点目として、脱炭素に対する社会的な要請の高まりから、一部の鉄道事業者が再生可能エネルギーへの転換を始めてございまして。ただ、相対的に単価が高くなる傾向にありますので、これをどう評価していったらよいのかという点も課題と考えてございまして。

見直しの方向性でございますけれども、まず電気料金の変動をどう織り込むのかということに関しては、先ほどの人件費や経費の内容と同様に、消費者物価指数等の公の基幹的なデータによる変動の見込みを反映できるようにしていきたいということでございます。

また、付帯電気料金については動力費と同様にヤードスティック方式の対象から外して、動力費と同様の考え方で計上できるようにしていくということで考えていきたいと思っています。

最後に、再生可能エネルギーの購入の関係でございますけれども、高コストの電気料金をそのまま計上してよいのかという問題意識で御説明しましたが、他方で政策的には再生可能エネルギーの使用は推進していくべきものでございますので、一概に高いからすぐに非効率とみなすわけにもいかないと考えてもでございます。今後、鉄道事業者がこのような長期契約を結ぶことも想定されますけれども、そうした場合には個別の事情を勘案して、どのように計上を認めていくのかというのを、その都度整理していくということとしたいと考えております。

続いて、11ページに行きます。電気料金等の急激な変動への対応というものでございます。先ほどの10ページの内容は、数年単位で実施が想定される運賃改定に際して、電気料金をどのように総括原価の算定において取り扱うかという問題意識での検討でございました。他方で、昨今の電気料金の契約においては、燃料費の短期的な変動による調整であるとか、市場価格の変動による調整といった要素が加わっておりまして、実際に昨年度もウクライナ情勢を踏まえたエネルギー価格の短期的な高騰によって、電気料金が大きく変動・高騰したという状況が発生してございました。こうした短期間での急激な電気料金等の変動をどのように取り扱うべきかという問題でございます。例えば国際航空の世界では、燃油サーチャージのような短期間で変動する付加料金の仕組みもございますけれども、そのような制度を検討すべきではないかという議論もございました。

ただ、見直しの方向性のところにも書いてございますけれども、鉄道運賃においては運賃収受のためにICカードのシステムを使うということが、首都圏をはじめ広く普及しておりますけれども、運賃変更をするために、このシステム改修にかなりの時間がかかっております。1年、あるいはそれ以上の時間がかかるといった実態もあると聞いてございます。そうすると、運賃転嫁をしようとしても相当なタイムラグが発生するという現状がございますので、果たして利用者の理解を得られるのかということで、慎重な検討が必要ではないかと考えてございます。

また、保険のような仕組みでリスクをヘッジするということもあり得るのではないかという議論もございましたけれども、こちらはまだ現実としてそこまで議論できるほどの状況に至っていないということでございますので、結論としては引き続き検討が必要な課題

とは認識しておりますけれども、直ちに導入することは難しいと考えてございまして、このように整理をしたいということでございます。

次に、12、13ページは会計処理との関係での論点ということになります。まず12ページでございますけれども、被災による施設喪失に伴う特別損失の扱いでございます。通常の施設の修繕というものは、修繕費として当然に総括原価に計上されるという処理になりますけれども、災害によって大規模な被害が起きて施設を喪失してしまったような場合には、企業会計上、特別損失として整理されることがあります。そうすると、通常の鉄道事業の費用の外であるということで、総括原価の対象となる費用にカウントされないというような課題がございました。

他方で、それでは実質的に鉄道事業の運営に必要な費用が原価に算定されないということになります。見直しの方向性としては、過去一定期間内で特別損失として計上した費用をベースにしつつ、保険に入っている場合に保険でカバーされるというような場合もございまして、受取保険金の額を引いた上で、年間の平均額を計上するようにはどうかというふうに考えているものでございます。

続きまして、13ページは減損の処理への対応ということでございます。現行の収入原価算定要領は平成9年に策定されておりますけれども、この減損の処理に関する会計基準は平成17年に強制適用されております。この減損への対応が、算定要領上明確になっていなかったということでございます。

減損処理をすると固定資産の資産評価額は下がりますので、レートベースと減価償却費それぞれにおいて、実際に設備投資額に準じた費用が十分に回収できないという問題が発生します。

このため、見直しの方向性としては、減損処理をした資産についても基本的にはレートベース及び減価償却費の算定の対象とするということにはどうかということでございます。実際、税法上でもそのような処理をしている場合があると認識してございます。

他方で、減損処理をするのは、資料にも書いてございますけれども、資産の収益性の低下を理由としますので、いかなる場合も減損が全くなかったものとして原価算定をするのは少し硬直的ではないかという議論もございましたので、具体的な取扱いについては、個々の鉄道事業者が行った減損の事情を勘案しながら個別に整理していくこととしたいと考えております。今回の算定要領の見直しについては、その点を明確にすることとしたいと考えてございます。

続きまして、14ページと15ページは、事業報酬に関わる内容でございます。14ページは自己資本比率の算定方法でございます。総括原価に計上する事業報酬の額は、レートベースとして算定される資産の総額を自己資本と他人資本に分けて、それぞれに対して所要の報酬率を掛け合わせたうえで合計することで算出するということになってございまして、ここではその自己資本比率をどう設定するかという問題でございます。

現行の制度での自己資本比率は、30%として設定してございます。これは現行の算定要領策定当時、平成9年ですけれども、鉄道事業者の自己資本比率の平均が15%程度と低かったということがございまして、財務体質を強化していく必要があるといった観点から、当時全産業での自己資本比率の平均が約30%でございましたので、これに準ずる値を目標値的に設定したというものでございます。

これに対して、課題のところでございますけれども、現在では特にこの算定要領の対象となるような大手の鉄道事業者の自己資本比率の平均は大体30%ぐらいまで上がってきています。他方で、全産業の自己資本比率の平均がさらに上まで上がっているという現状を踏まえて、どのように考えるべきかという課題認識でございました。

見直しの方向性でございますけれども、議論の一つとしては、従前の考え方に従って、全産業での自己資本比率を適用して、より高い比率を設定すべきではないかという意見もございましたけれども、他方で規制産業である鉄道事業をこのように全産業と単純に同列に扱っていいのかという議論もございました。このため、他の規制産業である電力やガスで用いられている値も参考にしながら、結論としては引き続き30%として設定をする一方、全産業における自己資本比率の平均を適用することの是非といったものについても、引き続き検討を要する課題として整理をしたいということでございます。

15ページは、レートベースに掛け合わせる事業報酬率、特に自己資本に対する報酬率の算定方法です。現在の自己資本報酬率の算定に当たっては、10%の額面配当を前提にした配当所要率に、公社債応募者利回り、全産業の平均自己資本利益率という3つの値を単純平均するという算定方法を用いてございます。

他方で、既に額面配当という考え方自体がなくなっておりますので、これを見直す必要があるというのが課題認識でございます。

見直しの方向性としては、電気、それからガスで採用している手法に倣おうということでございまして、公社債利回り実績値をベースとなる報酬率に設定した上で、市場全体の平均的な自己資本比率に、資料では β と表記しておりますけれども、鉄道事業の事業経営

リスクを乗じた値を加えるという手法に見直したいということでございます。なお、このように変更した場合でも、結果として算出される事業報酬率がいたずらに増減しないという結果になることも確認してございます。この β の値の算出の方法とその詳細について、さらに検討を深めていきたいと考えてございます。

16ページは法人税等の算定方法になります。現行制度では、こちらも10%という額面配当を前提にした算定方法になっているということでございますので、先ほどの事業報酬率と同様に、見直す必要があるという課題認識でございます。

見直しの方向性としては、実際に支払う法人税の計算により近い算定方法に直していくということで、総括原価の算定の方法の中で、鉄道事業によって得られる所得に相当する額を求めて、税率を乗じて算出していくという基本的な考え方に移行していきたいというものでございます。

続きまして、17ページと18ページでございます。これはヤードスティック方式に関する論点ということでございます。このうち、17ページは特にグルーピングに関するものでございます。

現行のヤードスティック方式の運用では、JR、大手民鉄、地下鉄という3グループに分けて、それぞれのグループごとにグループ内の各鉄道事業者の基準コストを算出するための統一的な算定式を定めて、この算定式を用いて各鉄道事業者の基準コストを求めた上で、この基準コストを基にして総括原価に計上する適正コストを算出していくというプロセスを踏んでございます。こうしたプロセスを通じて各鉄道事業者のコストを比較して効率化を求めていくという仕組みになってございます。

これは同じグループ内では各鉄道事業者の費用構造が同質で比較可能であるという前提に立った考え方に立つものですが、平成9年に決められたこの3つのグルーピングは引き続き有効であるかということが課題認識でございます。

見直しの方向性ですが、このような課題認識に基づいて、我々、田邊先生、水谷先生等の先生のお力も借りながら、グルーピングの変更ができるか、かなりのパターンを用意して検証いたしました。具体的には、新しいグループを設定したときに、基準コストを算出するための算定式が統計的に有意な形で成立するかどうかということ、各鉄道事業者の実績値のデータを基にしていろいろ検証してみたということでございますが、いずれも算定式を統計的に有意な形で成立させることが難しいということございまして、逆に現行のグループを維持するというのであればそれが可能であるということございました。

このため、結論としては現行のグループを維持したいということにしていきたいと思っております。

他方で、18ページですけれども、現行のグループを維持するとした場合であっても、各グループ内での基準コストを算出するための式に用いる説明変数の中に、今となっては統計的に不適切な形で作用しているものも散見されました。このため、まずはそうした不適切な形で作用している説明変数は削除をすることとしたいと考えております。その一方で、基準コストの算定において、説明力が認められて統計的にも有意であるような新しい説明変数があれば、積極的にそれを採用していきたいと考えております。また、その際には、ヤードスティック方式自体がコスト面での効率化のみを求める仕組みであるということから、先生方のアドバイスもいただいて、もしサービスの質的向上のインセンティブになり得るような説明変数があれば、そうしたものも導入していこうと、このようなアプローチで説明変数の見直しを行いまして、下に掲げているような入替えを行ってはどうかということが見直しの方向性でございます。

長々と失礼いたしました。私からの説明は以上でございます。なお、これまで私からの御説明の中で、引き続き検討を深めていく必要があるとした点がございましたが、本日これから御審議の中で先生方からいただく御意見を踏まえながら、算定要領の改定に向けた具体的な検討をさらに進めて、本年度内に改定を終えたいというふうに今後の進め方として考えてございます。ぜひ活発な御審議を賜われればと思います。よろしく願いいたします。

【山内委員長】 ありがとうございました。

それでは、今、御説明いただいた原価の算定要領の方向性について、皆さんに御意見を伺いたいと思います。結構細かい話で専門的なところも多いので、御質問でも何でも構わないと思っています。それから、基本的に算定要領は企業会計の財務会計上の処理と若干違うんですね。あまり違ってはいけないんですけれども、財務会計そのものではないので、ここに出てきた内容も財務会計上、普通はそうしないというものもあるんですけれども、そうした方向性も含めて議論をしていただければと思います。

それでは、どなた様でも結構でございますので、御意見、御質問があれば伺いたいと思いますが、いかがでしょう。

【大石委員】 御説明ありがとうございました。大石です。

基本的なことで質問をさせていただきます。7ページ、8ページの人件費や経費について

ては、ヤードスティック方式を前提として検討するというお話でした。一方、最後に御説明のあった17ページ、18ページでは、ヤードスティック方式のグルーピング自体を今後このまま継続するかどうかを検討したというお話でした。要するに、17ページ、18ページのグルーピングが変われば、その前提で7ページ、8ページの人件費や経費というのも変わってくるということがあり得ると思ひまして、この点はどちらを優先して考えるのかを御質問したいと思ひました。

と申しますのは、ヤードスティック方式そのものについてきちんと理解できていないのかもしれませんが、例えば人件費といったときには、現在、地域ごとに差があるのではないかと思っております。ですが、今のグルーピングですと、JR、大手民鉄、地下鉄という、地域ではない形で分けられているので、人件費などの地域間の差について何も配慮しなくてもよいのか、疑問に思っております。仮に、グルーピングについてはこのまま変えないという結論であるとすると、人件費や経費の計算については、何らかの配慮などを考える必要があるのではないかと、思ひましたので、質問させていただきました。

以上です。

【角野課長】 ありがとうございます。先生、貴重な御意見いただきまして、ありがとうございます。

ヤードスティック方式ですけれども、グルーピングに関しては、17ページで御説明したとおり、なかなか変えるのが難しいと思ひてございますので、維持をしていきたいという方向でございます。

先ほど人件費・経費の話がございましたけれども、ヤードスティック方式自体は、やはり能率的な経営を求めるという観点から外すわけにはいかない仕組みだと思ひてございます。

他方で、大石先生御指摘のとおり、今のグルーピングを変えることができなかつたということになると、地域的な差を考慮しなければならないのではないかとこの論点に関しては、我々もそういうことは考えていかなければならないと思ひてございます。確かに人件費平均について地域差があろうということはそのとおりでございますし、何らかヤードスティック方式を適用していくときに補正を行うということも考え得るのではないかと認識してございますので、今後算定要領について具体的に詳細を考えていくときに、検討すべき課題であろうと思ひてございます。

【山内委員長】 よろしいですか。人件費とヤードスティック方式の関係は、具体的に

詳細を考えていくときに、どのようになるかを前提としてもう一回考えなければならないかも知れないですね。ですので、方針としては、7ページにあるように、少し将来の人件費の上昇を見込んであげるといのはありますが、それに加え、ヤードスティック方式においてそれをどう連動させて計算するかというのを具体的に考えていかなければならないと、そういうことですね。よろしいですかね。

【大石委員】 はい。

【山内委員長】 ありがとうございます。

ほかにいかがですか。どうぞ。

【宮島委員】 まず質問をしたいと思います。私は鉄道の料金のことを真剣に考えるのは、今回入って初めてですけれども、近いものでは、総括原価方式を取っている電力などや、ヤードスティック方式に近いと思われる、省エネ機器などのトップランナー制度といったほかの分野でいろいろ検討してきました。

その中で、例えばトップランナー制度ですと、ヤードスティック方式に当たるものになり細かい頻度で見て、今この状況でいいのか、新しい業界が入るのはどうなのかとかいうのを見ているんですけれども、これまでヤードスティック方式は決めて以降、どのような形、どのような頻度で見直しをしてきたのでしょうか。

【栗原室長】 ヤードスティック方式につきましては、平成9年から導入をしております。基本的なところにつきましては、先ほど申し上げたようなグルーピングでありますとか中身の説明変数でありますとか、そういったものについては変更してきていないというのが事実でございます。

【山内委員長】 鉄道運賃は、昔から運賃認可に当たって、(ある企業についてこのコストはどうかという査定を「縦査定」と言うのに対し、) 企業間を比較してコストがどうか、あるいは将来どうかということを査定する「横査定」をずっとやってきたんですね。人件費や動力費などの3つほどの大きな費目について、鉄道行政のほうで横に比較をして、それでもう少しこの費目を削ったほうがいい、といったやり方をしました。

それに対して、非常に裁量的だという批判があって、より客観的な比較のやり方として、ヤードスティック方式が平成7年に導入されました。ヤードスティック方式は、営業費用のうちの一定割合について費目別にグルーピングした企業について、これは正確な言葉ではないんですけど、平均的なコストを算定するための回帰式をつくって、その回帰式によ

って平均的なコストを出そうという思想ですから、裁量性がなくなるということなんですね。

この方式で査定してきていたんですけど、やはり実態が変わっていくし、その回帰式自体がどうなのかということもあるし、費用の構成も変わるので、今、見直そうという話になっています。

おっしゃった省エネ機器については、規制ではないので、少し鉄道運賃とは違うんですね。

ヤードスティック方式については、鉄道が先に回帰式を入れて、電気はその後に回帰式を入れたのではなかったかと私も記憶しています。とにかく電気や鉄道、あるいはガスもだと思いますけど、そのような大規模な施設を持つインフラの料金については、そのような回帰式をつくりましたという話なんですね。今回その内容について見直すのと同時に、実態に合わなくなったほかの費目の算定要領も見直すので、それに合わせて直そうということですね。という答えでよろしいですか。

【宮島委員】 ありがとうございます。

【石原審議官】 あと、導入以来、本格的な見直しは行ってこなかったんですけど、これは……。

【山内委員長】 そもそも運賃値上げがなかった。

【宮島委員】 なかったですよ。

【石原審議官】 鉄道運賃の改定がなされてこなかったこともありまして、そういう意味では我々自身、行政のほうもあまり見直す必要性を十分に考えていなかったというところがございます。

今般は特にコロナなどもありまして、鉄道事業を取り巻く環境は劇的に変わって、実際にもう運賃改定がいくつか大手民鉄で行われていますけれども、果たして我々も審査する側に立ったときに、はたと、この総括原価のそもそも作り方が今の時代に照らして妥当なものなのかどうかと、そういう中で今回大きく見直しを行うというものでございます。

【山内委員長】 よろしいですかね。

【宮島委員】 はい。

【山内委員長】 谷口さん、どうぞ。

【谷口委員】 御説明ありがとうございました。ちょっと専門的であり理解できていないところもありますが、2点教えていただければと思います。

まず5ページのところで、設備投資、将来投資を柔軟にできるようにするというような見直しをされるということで、それ自体は素晴らしいことだと思います。ですが、設備投資というと、私が思いつくのは耐震化とか高架化とか複線化とかバリアフリー化とかぐらいなのですが、それらは恐らくもう鉄道事業者さんがこれまでも取り組まれてきたことだと思います。ここで対象とするような将来投資について、どんな設備投資を想定されているのか、現段階でこんな感じというのがもしあれば教えていただきたいというのが1点目です。

2点目で、グルーピングが今のままだったというのがやはり気になりまして、17ページのところですね。ここは回帰式を用いたとしても、多分サンプル数がものすごく少ないですよ。例えばJRさんだと、サンプル数5とかですかね。大手民鉄、地下鉄はもう少し、10ぐらいはあるのかもしれないですけど。もう仕方ないのかもしれないですけど、少なくとも東京メトロさんとか都営地下鉄さんは、一般の人からすると、これはどうして地下鉄グループなのだろう、大手民鉄グループではないのかと見えるのではないかと思います。このような私でも思いつくようなことは、既に専門家の先生方といろいろ試して、現状が適切ということと理解してよろしいでしょうか。

また、グループごとに割と似たようなパラメータが入っていますが、符号とか絶対値が違うのだと思いますが、その辺は公表されるのかを教えてください。

【角野課長】 ありがとうございます。

まず、5ページの設備投資の関係でございます。対象とする設備投資はどのようなものになっているのか、何でもかんでもというわけにはいかないと思っておりますので、これから検討を深めていきたいと思っておりますけれども、例えば先ほど御指摘いただいたような耐震化の関係とか老朽化対策というもの、もちろん各鉄道事業者がそれぞれの計画をもって進めているところはありますけれども、さらに加速させたいものが対象になってくるのではないかと考えてございます。

それから、グルーピングの関係でございます。谷口先生御指摘のとおり、サンプル数もそんなに多くない中でこの回帰式が成り立つのかということ、田邊先生、水谷先生にも御指導いただきながらやってきたということで、御指摘いただいたような東京メトロや都交を外に出してみたらどうかというような話も、実はこの検証の中でやってございます。

そうした中でどうしても成り立たなかったということなので、ある意味、逆に今のグルーピングだとおおむね回帰式が成り立つという結果が得られたので、我々が持っている直

感とは違って、コストの構造にある種の共通性があるのではないかというふうにも、その結果を見て、確かに少ないサンプルではあるんですけど感じていたということでございます。

説明変数を見直した後の式については、これからもう少し精度を上げていきたいと思えますけれども、分かる形にしていきたいと思っております。

【谷口委員】 ありがとうございます。ちゃんといろいろやってこういう結果でしたということを、きちんと分かりやすく国民や事業者さんに伝えるようなことをされることが重要ではないかと思いました。

ありがとうございます。

【角野課長】 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。データについては、年度データだけではなくて、GLデータをプールして、それで推計しています。バイアスがかかりますが、そのバイアスについても当然見直す必要があります。その点をどこまで細かくやるかということは、そのときの計算を担当する人にもよるのかもしれませんが、そういうことですね。

それから、グルーピングの話は、どうグルーピングするか自体が研究テーマになるんですね。やはり東京メトロは若干例外的に出てまいります。それをどういうふうにヤードスティック方式のグルーピングと組み合わせるかというのは非常に難しいです。ある程度それは現場感覚とか、そういうのを入れてやるしかないのではないかと思いますね。

ほかにありますか。大橋先生、何か御意見とかコメントとかありますか。

【大橋委員】 ありがとうございます。いいですか。

【山内委員長】 お願いします。

【大橋委員】 ありがとうございます。まず社会状況、経済状況が大きな変曲点を迎える中で、総括原価が鉄道事業に与えるインパクトも大きく変化をしつつある。また、デジタル化とかリアルタイム性とか、社会全体でそうしたものが進む中で、鉄道事業もそうした社会変化に対応する経営が行われるような環境を整える必要がある。今回そうした問題意識も踏まえた上で、収入原価算定要領の見直しを根っこから行っていただいたことは、大きな意義があるというふうに思っています。まずもって事務局、丁寧な見直し作業を今回開始して進めていただいたこと、感謝を申し上げます。

内容ですけれども、災害とか環境対応など含めて、規模の大きく期間のかかる設備投資が求められる中で、原価算定期間を据え置いたままでも、減価償却費やレートベースの算定

対象期間を見直したり、あるいは研究開発費の取扱いを検討していただくなど、適切な検討をしていただいたと思っています。そういう意味で、本要領の見直しの大筋については異論がないところです。

他方で、鉄道事業が地域の置かれた状況に応じて多様化する中で、ヤードスティック方式という個別事業者をグルーピングの中で比較するという、そうしたある意味閉じられた比較の中で、適正コストの算定方式の考え方を維持し続けることが適切であり続けるのかということについては、今後の鉄道事業の経営環境に応じて、さらに考えていくべき点があるのかもしれないというふうに思っています。鉄道自体を互いにつながるある種の枝というんですか、ネットワークとして、ネットワークの中でのリスクをプールして相互に支え合うというような形が望まれることもあり得るのか、そうした点も含めて、引き続き地域交通の維持可能な経営のあり方の観点から、この問題、この課題について検討し続けていくべきではないかというふうにも思っています。

以上です。ありがとうございます。

【角野課長】 大橋先生、大変深い御指摘をいただいたと思っています。ありがとうございます。我々この議論を始めるときにも、ヤードスティック方式をそもそも適用するのかどうかということも議論をしてございました。他方で法律上、能率的な経営を求めるという中で、原価算定だということも明記されていて、その部分を担保するのがヤードスティック方式だというふうに認識してございまして、そういう面で非常に重要な仕組みでもあるということで、今回は引き続き適用していこうということで、その代わり実態にできるだけそぐうような形で運用を見直すという考え方で検討したところでございます。

中長期的に見て、この鉄道事業がどう維持できるのかということをお考えたときに、先ほどのネットワークの中でリスクを皆でプールしたほうがいいのではないかとのお考えというのは、私自身あまり考えたことがなく、大変貴重な視点だと思っていますので、引き続き事業の実態も見ながら、他方でこの鉄道事業の将来を見据えながら、どういう仕組みにしていけばいいのかというのは、たゆまぬ検討というか精査というか、検証が必要なのではないかなというふうに、御指摘いただいて思いを強くした次第でございます。

すみません。感想のようになってしまいましたけれども、以上でございます。

【山内委員長】 よろしいですか、大橋先生。

【大橋委員】 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。

ほかにはいかがですか。波瀾さん、どうぞ。

【波瀾委員】 御説明ありがとうございました。前回の会議から、かなり細かく、少々理解しかねることもあるんですけども、細かく委員会、調査を進めてくださったんだなと思いました。

おおむね全体の方向性としては、ヤードスティック方式のグルーピングのことも含めて、細かく精査したということで賛成なんですけれども、少々心の中で引っかかったところが、やはり地方部と都市部の違いというふうに思いまして、例えば自己資本比率も、当初平成9年の時点では十数%だったところが、大手の鉄道会社を中心に30%ぐらいまで行ったという、それでほぼ全産業というところの方向性に近づきつつあるということもすごく理解できるし、これは平成9年からの時代の流れとかを考えると、大手はそういうことが可能だったのではないかなというふうに思います。

ただその一方で、ほかの事業会社はもう少し少ないのではないかなと思う部分があり、その方向性をどうするかということで、基本的には私はガスや電気に見習った3割を維持するということは賛成ですけども、ただ全部同じ環境ではないのだろうと思います。この点については、同様にヤードスティック方式のグルーピングにも言えてくるのではないかなというのを、何となくざっくりであり理解し切れていないところもあるんですけども、感じました。

あとは、投資に関しては、今、人員削減のためにいろいろなこともやっている。もちろん災害対策ですとか耐震ですとか、そういうことに大きな投資がなされているというのも分かるんですけども、これからそういったところでどういうふうに投資をするか。それをきちんと算定に入れるかということは、細かく事前、事後と含めて精査する必要があるんじゃないかなと、投資の内容についてなんですけど、そのように思いました。

以上です。

【角野課長】 ありがとうございます。先ほどの自己資本比率の話も含めてでございませうけれども、この鉄道事業の総括原価の算定方法については、ある種モデル的にこういうものであるべきといいいますか、個々の事業者の実態をそのまま受け入れるということではなくて、標準的な考え方を整理してそこに適用して、本来あるべき総括原価をどうするのかという発想でこの要領がつけられているということでございます。

他方で、この要領自体が適用されるのは大手の鉄道事業者でございまして、中小になるとより実態を反映する形でのルールということになってございますので、そういった違い

があるということは、1点、御説明をさせていただきたいと思います。

それから、投資の関係でございますけれども、事前、事後のという話がございましたけれども、まさに今回いくつか新しい方式を導入しようということで考えているわけですが、そのときにはやはり資料の中にも記載をしまして、調査委員会での事前の先生方との議論の中でも、特別な取扱いをする以上はある種チェックしていく必要がありますよねと、そのようなものを入れ込むことで新しい仕組みを考えられるのではないかとということでございましたので、その辺りは行政としてもしっかり対応しなければならないと考えてございます。

【山内委員長】 よろしいですか。自己資本比率の話は今まさにおっしゃったとおりで、料金規制に当たっては「公正報酬額」を決めるんですけど、これは企業の会計でいうと資金コスト、資金を調達するときのコストを計算して、それを基金の形で載せるんですよ。そのときに、実態として例えば鉄道会社の自己資本比率が40%だった場合、その実態を見て計算することも可能なんですけども、そもそもこれは料金規制なので、実態を見るのではなくて、今まさに事務局が言ったように、モデル的なものを考えながら、それに合わせるようにその企業が行動するというようなことを前提として規制をするというものです。

それによって、例えば今4対6でしたが、逆に2対8とか、最近、電力会社なんか自己資本比率が1割切っているんで、そういうところに少し厚く積んで自己資本比率を大きくするという、それで経営を安定させるというようなインセンティブを、逆に大きいところであれば、全体的に資金調達を効率的にすれば基金として残るわけなので、そういうインセンティブをつけると。そういう話でモデルとして3対7というのを使っているんですよ。

その根拠は、さっき事務局が言ったように、以前全産業比率が3対7だったので、通常の企業並みの自己資本比率ということにしようというのでそれを使っているんですよ。今言った電気の場合は、これを使わないとなかなか難しい。鉄道の場合は逆に自己資本比率がもう3割を超えている事業者もあり、そこに対してはそれに合わせてくれという話でもあるんですけども、基本的には経営の安定性ということを前提としているので、そのモデル的なものでよいのではないかとということですね。

ついでに言うと、レートベースというのは、資本コストを計算するときの、その企業が持っている資産で測るんですけど、そもそも資本コストを測るんだから、バランスシートで言うと資本の部と資産の部のうち、本当は資本の部で計算すべきなんですよ。それで、

どれだけ純資産を持っているかによって、それに対してのパーセンテージとして、基金としての公正報酬額を出しています。

なぜそうするかというと、モデル上、そういう計算の仕方をしたほうが、企業が効率的に資本調達をするという考え方に基づいているということです。なので、まさに事務局がおっしゃったように、そのモデル的なものとして、3対7だということなんですね。

【波瀾委員】 ありがとうございます。

【山内委員長】 どうぞ。

【清水委員】 まさに経営と公共性のところで難しい問題だと山内先生のお話を伺って改めて思ったところです。モデル的なものを示した上で、現場的な感覚を取り入れていくことも分かったところです。鉄道事業は公共性のある事業、長期的な事業という特徴がありますので、通常の財務会計上との違いはやはり出てくるのかなと思います。その辺のバランスを取りながら、四半世紀ぶりの検討をされていると思ったところです。

あと、物価上昇の上乗せ分につきましては、適切なデータや統計を参考にということでもございました。住民や企業にとっては、これから過度な物価上昇で実質賃金が伴わないとか、非常に厳しい経済状況とか、そういうこともあり得ると思います。そうなってしまった場合、さらに公共性がある人々の経済活動の基盤となる鉄道も料金が高くなってしまふとなると、国民はますます厳しくなってしまう。次の問題として、11ページでリスクの取り方を時間を要して、と書いてありますが、そういったことを踏まえながら検討していくことも重要ではないかと思いました。

【角野課長】 ありがとうございます。まず、最後、11ページの御指摘、電気料金の話もございましたし、それに限らず、今物価の上昇局面で、高騰をどのように対応していくのかという点については、先生の御指摘を繰り返すことになるかもしれませんが、それを認めて総括原価に乗せれば乗せるほど、運賃に転嫁していくことになるので、利用者利益との関係も考えなければならないと思います。

他方で、それを認めないと事業として非常に厳しい状況になっていくということにもなるので、どうバランスを取るかという点については、まさに今清水先生からバランスというお話がありましたが、その中で今回考えた結果をお示したということでもございます。いくつか引き続きの検討としているものもございましたけれども、いろいろ実態が変わる中で、新しい仕組みでよりバランスの取れる形でのソリューションも今後出てくるのではないかなと思います。今回は四半世紀ぶりに算定方法をアップデートしなければならない

ですし、まずは今できる限りの整理を行おうということで取り組んでございますけれども、これで終わりということではなく、引き続き、鉄道事業の実態や環境の変化を踏まえて考えていかないといけない課題というのは出てくるのではないかと考えていますので、そういう面では今回だけで終わりということではないのかなと考えています。

【山内委員長】 よろしいですかね。ありがとうございました。

ほか。どうぞ。

【宮島委員】 今度は意見を申し上げます。まさに今おっしゃるように、今まで料金を二十何年か上げずに済んだ社会情勢から大きく変わって、もしかしたら劇的なインフレも起こり得るかもしれないという情勢の中で、鉄道が重要な局面に来ているのかなと思います。まさに「公」を担っているけれども「民」であるという企業の様々な難しさというのは、ほかの分野でもあるなと考えています。

私も鉄道の議論はそんなに長くないんですけども、様々な産業、あるいは財政の面からいろいろな企業を見る中で、1つは全体のバランスの中で、納得感と透明性を持つということが非常に重要だと思います。今までなぜこの料金なのかと考えることもなかったぐらい料金が変わらなかったのも、考える必要がなかったんだと思うんですけども、ここから料金を上げなければならない中では、今の総括原価もそうですけれども、より分かりやすく何をするためにというようなことを説明していくことが必要だと思います。

今、全体の流れとしては、サービスをちゃんと充実するために、必要なもの、必要な投資に関してはちゃんと出してもらったほうがいいと。そして消費者からもちゃんと取ったほうがいいよねという流れに世の中がなっていると思います。もちろん安いほうがいいに越したことはないんですけども、安いまま続けるとどうということになるかということが最近分かってきたと思っておりまして、必要な分はちゃんと説明して、ちゃんと頂くと。ただ、それに対して配慮が必要な方々に対しての方策も必要だなというようなことなのではないかと思っています。

賃金に関しましても、もちろん安定した企業ですからすぐに心配はないにしても、人材獲得競争が今ものすごく厳しくなっているなと思っておりまして、ちゃんと賃金を乗せていかないと、昔の人気企業でもちゃんと人は来てくれない。あるいは、ああ、この企業はチャレンジできるんだなというふうに思えないと、有能な人は来てくれないという状況になっていますので、単に消費者から見て安くいいかということだけではなくて、やはり企業としてちゃんと伸び得る状態をつくれるかということも、すごく大事だと思ってお

ります。そういう意味で、今回御提示されたものは、まずは投資や少しチャレンジをするところに関して評価をしていくという方向なので、方向性として納得できるものかと思えます。

今後の検討が大事かと思うんですけども、いろいろな変化の中でアジャイルでやっていく部分というのは非常に重要だと思っておりまして、やっていく中で新たな要素が出てきたことに関しては、ちゃんと独立性を持った人たちによる納得感のある変化をどんどんつけていくべきだと思うんですね。

そういう意味では、今までは変化がなかったからよかったのかもしれないけれど、変化があるという前提において、システムをちゃんと見直していくこと、そしてそれが閉じた世界だけではなくて、ほかの状況の要素をちゃんと取り得たり、鉄道はそうはないかもしれませんが、新たにこの分野に進出しようとしてうまくいっていない人たちとか、さまざまな人たちの意見も取り入れるような形のアジャイルでの見直しを、常に常にシステムとしてやっていく必要があるのではないかと思います。

あとは、感想ですけども、今回説明を受けた中で、やはりいろいろ細かく変えにくい一つに、システム問題というのがすごく大きいなと思いました。実際今のように入力がすごくたくさんあったりする中で、ちょっとした値上げやちょっとした値下げというのはそう簡単はできない。一般市民としてはSuicaが全国につながるのにこれだけ時間がかかったのは結構衝撃だったなと思っておりまして、このIT時代、もう少しフレキシブルに動けないのかなというのは、一般国民としては思うところです。

もしかしたら今の状態の料金体系というのは、区間ごとというのはそろそろ無理があるのかもしれないなと思っていて、まさに長期的に御検討されていると思うんですけども、様々な乗入れも含めて、エリアで料金を決めるとかということが一つ考えられるのかなと思います。

なぜなら、ここから先、インバウンドの人々も来る中で、細かくいくらか分からない料金というのは結構厳しくて、私達も旅行に行くと地方でバスに乗ったりしたときに、ここからここまでいくらなんだろうというのをずっと運賃ボードを見ているわけですけど、かつ今は地方はまだキャッシュでなくてはいけないところもあり、慌てて両替しなければならぬんですね。

私達はまだしも、インバウンドの人々にとっては、どこからどこまでいくらかすぐに分からないというのはかなりきつい状況なのかなと思います。これはすぐにできるこ

とではないと思うんですけども、方向性を示していかないと、今の料金体系のままでは投資を重ねることが、場合によっては無駄になってしまうかもしれない。だから先行きの方向性に関しては、すぐにはできないにしても早め早めに議論を進めておかないと、やったことが無駄になるという心配も出てきます。最近料金を見ていてそう思ったところです。以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。コメントはありますか。非常に重要な御指摘かと思っています。

【石原審議官】 御指摘ありがとうございます。もう100%同意をするものでございますけど、特に後半の部分については、ウェブで参加されている鉄道事業者の皆さんも、よくよく肝に銘じて前向きに御検討いただきたいと私も思っています。

全体の見直しの方向性について、納得感と透明性、特に運賃改定について大事だという御指摘、全くそのとおりだと思っています。これまで、良くも悪くもこの鉄道の業界というのは、ずっと変わらずに安定的に、ある意味それで一定のレベル、高品質なサービスを提供し続けることができたと思っております。これからはどちらかと言うともう少しきめ細かく、今インバウンドのお話もございましたけれども、もっと利用者側に寄り添って、どういう運賃や料金や商品を提供していくべきか。これまでは目の前にある大量の通勤・通学輸送をどうさばくかという時代でしたが、そのような時代はもう終わって、鉄道事業者自身が需要を創造していかなければいけないという時代に切り替わってきたと思っています。そのためにも、この運賃・料金の設定というのはすごく大事なポイントになりますし、新しく運賃を改定する、値上げするというときに当たっては、当然利用者にもしっかりと説明のできるもの、そしてまたそれを上げるということで、さらによりよいサービス、あるいは今の自然災害などにもしっかりと対応できるようなそういう投資、そういうことをしっかりと説明していくことが大事だと思っています。

アジャイルという言葉もございました。これはある意味、鉄道業界、鉄道行政が苦手とする分野でございましたけれども、非常に大事な御指摘かと思っております。運賃・料金制度の見直しは、今回でまず一つのけりをつける必要あるかと思っておりますけど、全くこれで終わりというふうには我々も思っておりませんので、引き続きいただいた御指摘を踏まえて検討を重ねていきたいと思っております。

【山内委員長】 ありがとうございます。そのほかに何か御意見ありますでしょうか。よろしいですか。

森地委員から御意見いただいているということですので、御紹介していただいて。

【栗原室長】 森地委員から御意見をいただいております。御紹介いたします。読み上げさせていただきます。

まず1つ目、研究開発は設計段階など実務の中で行われることが多い。その場合、施設や車両などの減価償却費のうち、研究開発分は建中利息や特許料支払いのように短期で償却できるようにしてはどうか。

2つ目でございます。人件費については、単価による賃上げも重要であるが、1人乗務や自動運転などの効率化が欧米より遅れていることが課題。鉄道事業者にとってそれを実行すると運賃が低く抑えられるのでは、効率化に逆行する政策。このような効率化を進めることを評価する配慮が必要ではないか。

それから3つ目、ヤードスティック方式については、グルーピングを変えないことは理解するが、同一のグループ内で人件費、物価などやその上昇率に地域差がある場合など、ヤードスティック方式の適用に当たって、必要に応じて総括原価に計上する各費用を補正してから、適正コストを算出することも考えられるのではないか。

以上でございます。

【山内委員長】 ありがとうございます。それについて何かお答えはありますか。

【角野課長】 はい。まず研究開発費の関係でございます。研究開発が実務の中で行われている場合、事業者によって当該費用を適切に切り出す難しさというものがあるのではないかと考えてございますけれども、実際事業者でどのように研究開発に係る経費を処理しているのかというのを、実態をもう少し我々としても勉強しなければならないと思っておりますので、森地先生からの御指摘を踏まえ、事業者の実態や意向ということも踏まえて検討をしていきたいと考えてございます。

それから、人員の効率化の関係でございます。先生の御指摘は、人員の効率化を進めるに関して、ヤードスティック方式自体が逆行し得るのではないかというような御指摘だったと理解してございます。ただ、効率化を進めた場合には、その基準コストが実績コストを上回ってプラス評価されるという意味で、ある種その原価を少し上乘せして算定できるというような、まずそのような構造になっているものと理解してございます。

また、今回の見直しに伴って、そういった積極的な設備投資や資本費といったものを計上できるようにしていきたいと考えておりますので、ある種、前向きな自動運転化といった取組に関しては、設備投資に関する費用の中で考慮できるような形になっていくのでは

ないかと考えてございます。ただ、いずれにしても規制産業においてどこまで事業者の事情をそのまま認めていくのかという問題でもありますので、少し慎重に考える必要があるのではないかと考えてございます。

最後、ヤードスティック方式のグルーピングを変えないこと、最初に大石先生から御指摘いただいたのと同じような御指摘だったと思ってございます。確かに東京の人件費や経費は、他の地域に比べて多少水準が高いという実態があると認識しておりますので、これを踏まえて何らかの補正を行うということもあり得るのではないかなとは考えてございます。ただ、それが算定要領で明確にすることなのか、運用で考慮すべきものなのかといったことも含めて、検討を深めたいと思ってございます。ただ物価については、例えば鉄道固有の製品に地域差があるのかとか、地域の平均差をそのまま使うことが本当にいいのかといったことも検討が必要ではないかと思っておりますが、いずれにせよ御指摘を踏まえて、何ができるのかというのを考えていきたいと思っております。

以上でございます。

【山内委員長】 ありがとうございます。ほかに御発言はございますか。

それでは、1つだけコメントですが、今回のこの算定要領の改定で1つだけ重要なものを挙げろと言われると、投資についてちゃんと事前に見てあげるところだと思うんですね。

これは多分ほかの公共料金の規制でもできていないといえますか、こういうやり方は通常あまりないんですね。それを見たというのが今回の見直しの方向性なんですけど、さっき審議官がおっしゃったように、このところかなりの長い間、鉄道運賃を上げてこなかったんですけど、実は上げなくてよかった理由の一つに、特定都市鉄道整備積立金制度というのを昔やって、それで複々線とか線増、それからサービス改善とかをやったんですね。

この制度では、事前に10円をお客さん皆さんから取って無税積立をして、そこから資金を出し、その分、終わったら値下げするというもので、東急では値下げしたんですけど、あの制度というのは、今私が申し上げたように投資について事前に先取りできる制度だったんですね。あの当時はものすごく需要も伸びていたし、サービス向上が叫ばれていたもので、皆さん納得していただいてそれができたということです。

今、コロナもあって状況が変わったので、これからどうするかというときに、投資はやはり必要などころは必要ですね。事務局が言っていたようにそれをちゃんと見極めなけれ

ばならないんですけど、必要なところは必要で、それを促すための制度というのは必要なんです。今回それを取り入れられたということだと思います。その意味での変化は大きいと思います。

それから、先ほど宮島さんがおっしゃったように、フレキシブルという観点で言うと、今の点もフレキシブルさを取り入れたという意味を持っていると思います。後で報告事項でも出てくる、時間帯別運賃といったことも含めてフレキシブルになりつつあるというふうには思っていますが、そういう意味では一つのエポックになるかもしれないと思いますね。

ただ、うまく運用しないと、逆にコストアップだけが反映されてしまうようなことになりかねません。これは昔から総括原価について批判されていたところなので、そのところは、これからの運用で頑張っていただきたいなと思います。

先ほどの、S u i c a が日本中に普及したというのは、結構これは鉄道の体質的なところがあって、鉄道事業者はそれぞれ皆独立なので、同じ仕様にするのを嫌がるんですよ。J R 東日本の S u i c a システムを全国に普及させたというのは、昔、大塚さんという会長さんが非常に努力されてやられたものです。これ、それでも時間がかかったという御批判はそのとおりだと思うんですけど、すごく重要なことだったと思います。

ということで、皆さんの御意見は特にこれに反対するということではなかったので、事務局としてはこれをベースにして、さらにこの具体的な方向性について検討していただくということで御了承いただいたと思います。どうぞよろしく願いいたします。

それでは2つ目の議事ですけれども、これは報告事項で、先ほどの時間帯別の話と、それから協議運賃の話についてお願いいたします。

【角野課長】 それでは資料2、報告事項というタイトルをつけている資料で御説明をさせていただきます。

まず1ページでございます。J R 東日本によるオフピーク定期券の導入です。こちらに関しては昨年の中間とりまとめでも、運用の改善の一環として、収入の増を伴わないようなフレキシブルな仕組みが例示されておりましたが、これを踏まえて、昨年の12月に国土交通省として認可をして、今年の3月から売出しを始めているものでございます。ある種、アジャイルな取組の一つではないかと感じておりますけれども、3月から導入しまして、4月の販売状況でございますが、約8万3,000枚ということで、対象範囲における通勤定期利用者の約5.8%の方に御購入をいただいたということでございます。

他方で、事前のアンケートの調査の結果では、17.2%ぐらいの方に買っていただけるのではないかという数字もございまして、こちらを目標にしてございました。この数字に比べると足りていないということもございます。まだ発売が始まったばかりでございますので、今後時間をかけて増やしていかないといけないと思っておりますし、上で記載してございますけれども、これまでもJR東日本のほうでいろいろ働きかけを行っていただいておりますが、こうしたことをさらに進めていただくよう、お願いをしているところでございます。

2ページはそのオフピーク定期券の適用の状況を細かく御説明しているものなので、割愛させていただきます。

3ページ、鉄道における協議運賃制度の創設です。こちらが昨年の中間とりまとめの当面の対応の一番最後で、このような制度を導入すべきではないかという御指摘をいただいたものでございます。この国会で法律を提出いたしまして、この鉄道事業法の一部改正を含む大きな法律改正でしたが、こちらが無事に4月に成立をして公布をしてございます。ということで、こちらに関しては中間とりまとめでいただいた御指摘を踏まえた制度というものが実現をいたしましたという御報告でございます。

以上でございます。

【山内委員長】 以上の点について、何か御質問等ありますか。時間帯別定期券の話はまだまだ始まったところなので、これからですね。定期なので、通勤の形態まで変えないといけないので、すぐに反応するということではないのかもしれないというふうに思いますね。ある意味で長期的な変化になるのかなと思います。

ほかにかがですか。特によろしければ、この項についてはもう、これは報告事項だけでも、御了承いただいたということでよろしいかと思っております。

議事は以上ですけれども、最後に石原審議官からコメントがあればお願いしたいと思います。

【石原審議官】 今日は限られた時間ではありましたが、資料1でお示ししました収入原価算定要領の見直しの方向性につきましては、様々な、また貴重な御意見をいただきましてありがとうございました。今日いただきました御意見を踏まえまして、実際の要領の改正についてこれから我々鉄道局のほうで議論を深めて、先ほど事務局のほうから申し上げましたように、今年度内に改正を行いたいと考えてございます。

また、宮島委員をはじめ、これで終わりじゃないよという御意見も複数の方々から頂戴

しました。全くそのように思っていますし、また、今回は収入原価算定要領の見直しということではありましたが、そもそもの鉄道の運賃・料金が今後どうあるべきなのかというように少し大きな話ですとか、それからシステムの問題、これも本当に古くて新しい問題なんですけども、ここについて今のニーズがスピード感を持って変わっていく中で、どう対応していくべきなのか。また、インバウンドの外国人旅行者への対応のお話もございました。こういうところも含めて、鉄道の運賃・料金がどうあるべきか、鉄道事業者の皆様ともまた議論を継続的に行って、よりよいものをつくり上げていきたいと、このように思っております。

今日は本当にどうもいろいろとありがとうございました。

【山内委員長】 どうもありがとうございます。

それでは、ここから以降の進行は事務局のほうでお願いいたします。

【栗原室長】 委員の皆様方、貴重な御議論をいただき大変ありがとうございました。事務局から2点ほど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。議事概要につきましては、後日、各委員の皆様へ送付させていただき、御了解をいただいた上で公開する予定でございます。

2つ目でございます。次回の小委員会の日程及び開催方法につきましては、本日の議論を踏まえまして改めて調整させていただきますので、引き続きよろしくをお願いいたします。

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 —