

東日本旅客鉄道株式会社からの鉄道の
旅客運賃（通勤定期運賃）の上限変更認可申請に係る審議（3回目）

1. 日 時

令和4年10月13日（木） 10：30～12：00

2. 場 所

国土交通省 4号館3階 運輸審議会審議室

3. 出席者

<委 員>

牧満（会長）、和田貴志（会長代理）

河野康子、二村真理子、三浦大介

<国土交通省>

鉄道局：中澤旅客輸送業務監理室長 ほか

事案処理職員：運輸審議会審理室 久保、渡真利、本間、宮田、佐藤

4. 議事概要

- 鉄道局より、東日本旅客鉄道株式会社（以下「JR 東日本」という。）からの鉄道の旅客運賃（通勤定期運賃）の上限変更認可申請に関し、パブリックコメントの結果等について、説明した。
- 運輸審議会委員からは、
 - ① 割安のオフピーク定期券と、そうでない通常の定期券について、両者の間に本当に選択可能性があると言えるのか。たとえば来年春から導入されようとしているバリアフリー料金であれば誰もが利用できるのに、それを薄く広く負担するという制度は理解するし、通常の運賃改定であれば誰にも等しく負担が生じる、しかしこの取組みでは、利用時間帯を変えられず、負担を強いられる利用者が発生するのではないか。これまでの硬直化した制度に風穴を開けるという姿勢は評価するが、消費者保護の観点からは、しっかり検討すべきである。ただし、事業の存続可能性を踏まえると、運賃が低廉なことをもって利用者保護だとは言えないということも認識している。
 - ② 前回に引き続いての確認であるが、増収にもならず、当初想定した効果が発揮されていることが検証の結果確認できた場合には、この制度は継続するのか。
 - ③ 通常の定期券について上限を改定することについては、鉄道局では JR 東日本ともその必要性を議論したとのことであるが、その点は鉄道事業法上の総括原価主義に係る審査基準の問題というわけではなく、利用者保護の観点からの

議論ということか。利用者保護の観点から鉄道事業法上の認可を行えないということもあり得るのか。

- ④ 増収有無の判断については、総ボリュームの問題ではなく比率の問題であると理解した。ダイナミックプライシングの議論は大いに進めるべきだと思うが、将来的なコスト引き下げ効果の可能性を踏まえると、総括原価主義との関係では限界も感じる場所である。収入中立性を前提として他にどのような改定があり得ると考えているか。
- ⑤ 中には、通勤手当としてはオフピーク定期券の代金しか支給しないが、ピーク時間帯に出勤させるような企業も現れるのではないか。
- ⑥ オフピーク定期券利用者のピーク時間帯の利用時に、定期外運賃を収受するのではなく、オフピーク定期券と通常定期券の差額を収受するという事は考えられないのか。
- ⑦ JR 東日本のステークホルダーからすれば、このような制度を導入すれば必ずコストの引き下げを求めるはずである。
等について、意見・質問があった。

○ これに対し、鉄道局からは、

- ① 例えば人種や宗教によって運賃に差を設けるようなことは許されないものと考えているが、一方で現状でも学生に対する割引制度は社会的に受け入れられているように、合理的な範囲での差は存在するものと考えている。オフピーク定期券と生活パターンがマッチしない方がいることはご指摘のとおりであるが、鉄道事業者の経営環境が大きく変わる中で、まずは実証実験的にその効果を見極めるためにもまずは取組みを進めることが必要であると認識している。
- ② 現時点で何ら確定したものはない。あくまでも検証結果を踏まえ、今後の検討によって決定されるものであり、継続ありきではないと考えている。
- ③ 前段についてはその通りである。この取組みについては第2次交通政策基本計画に変動運賃制の実施が掲げられたことが契機であり、その後、交通政策審議会の鉄道運賃料金制度小委員会の場で検討が行われることとなった。その議論の過程において様々な鉄道事業者にも意見を求めたが、単なる引下げでは収入が減少するだけであり、企業としてそれを実施する理屈に乏しく、ステークホルダーの理解が得られないとの意見があった。

一方、この取組みでは利用者保護も重要な観点と認識していることから、収入を変動させない範囲内における運賃改定の取扱いに係る通達においては、利用者保護の必要性を明記したところである。

- ④ 例えば長距離列車に関し、お盆休みといったピーク期を引き上げ、それ以外を引き下げるといったことも理屈としてはあり得るものと考えている。ただ、鉄道においては総括原価の考え方のもとで利用者利益の保護を確保することとし、今回も収入中立性を維持することを求めていることから、運賃設定が自由化された

航空のように、日によって極端に価格が違うようなことは起こりにくいのではないか。

- ⑤ 生じうる可能性は否定できないが、働き方への意識が変化しており、人手不足を懸念する声もある中で、そのような対応を行う企業は敬遠され人手が集まらないことなどを通じて、適正な取り扱いに是正されていくのではないか。
 - ⑥ JR 東日本からは、検討は行ったものの、システム上処理が困難であると判断したものと聞いている。
 - ⑦ ご指摘の論点も踏まえて効果検証期間経過後の取扱いが検討されていくものと承知している。
- 等の回答があった。

(注) 事案処理職員とは、運輸審議会一般規則第7条の2の規定に基づき、運輸審議会の指名を受け、指定された事案を処理する国土交通省職員のことである。