

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
(第3回) 結果と主な委員の意見

1. 日時：令和4年3月2日（水）13：00～15：00
2. 場所：国土交通省（中央合同庁舎3号館）11階特別会議室
3. 出席者：（出席者名簿参照）
4. 議事：各団体からのヒアリング
5. 議事概要

○日本民営鉄道協会、東京メトロ、広島電鉄、東京都、京都府の5団体より資料に基づきプレゼン後、意見交換。委員からの主な質問、意見は以下のとおり。

①（制度全般について）

- ・ 規制を緩める場合、情報を公表し、それでも改善されない場合は是正措置を採ることも考えられる。鉄道会社はパブリックレピュテーションとの関係でデータの公表にどの程度抵抗感があるか。（広島電鉄）データの公表については、上場会社なので特に抵抗感はない。
- ・ 上限認可制は、人口増加など市場拡大局面では、厳しく運用しても問題なかった。他方、人口減少・コロナ禍など縮小局面で同様の運用を行うことは、経営の自由度を奪い、発想を小さくしているのではないだろうか。MaaSのポテンシャルもフルに生かしきれていないように思われる。
- ・ 住民や国民が納得感を持つことが必要で、これが担保されるのであれば、認可制は不要ではないか。例えば、運賃は事前届出にする一方、情報の公表を厳しくして利用者等からの監視をしっかり行う、という方向もあるのかもしれない。
- ・ 運賃制度の見直しを行ったとしても、なお残る課題については別枠で検討が必要。全体として鉄道ネットワークを形成しているという考え方に立ち、ネットワーク全体での支え合いという考え方もあり得る。災害やICシステムの高度化のようなネットワーク全体に影響する事象に対する基金のようなものも考えられるのではないか。

②（審査方式について）

- ・ ヤードスティック方式のグルーピングについて、「合理的ではない」と感じた。少なくとも東京メトロが含まれるグループについてはどのようにグルーピングするのが最も良いと考えているか。（東京メトロ）同じ地下鉄グループでも、環境の違いにより修繕費が多くかかる等、経費が大きい会社や小さい会社が混在しており、グルーピングだけで対応できる話ではないと認識。（民鉄協）各社の環境を踏まえた補正（説明変数）が必要ではないかと考えている。（広島電鉄）交通サービス全体での運賃をいくらすべきかという観点や、都市機能としての必要性や地域で移動するために要するコストという観点も踏まえつつ、運賃を地域で決められればという考え。
- ・ ヤードスティック方式により、投資インセンティブが働きにくくなっていることで、例えば保守点検の延期など、安全性にも影響を及ぼす可能性があるか。

(東京メトロ) 安全の確保は大前提であり、キャッシュフローが縮小し設備投資を峻別する中でも、安全投資は最優先に取り組んでおり、保守についても何とか効率性を保って水準を下げずに対応している。他方、昨今の傷害事件等に対応したセキュリティ対策等新たな投資については、別途手当とする仕組みがあるとありがたい。

- ・ヤードスティック方式導入以前は緩い査定を行っており、客観的な査定が可能であるヤードスティック方式の登場は画期的だった。他方、現在の状況を踏まえて、これを見直すというのもあるとは思う。

③ (地域における鉄道について)

- ・バス、路面電車(軌道)、宮島線(鉄道)をそれぞれ運営しているが、運賃制度が異なることにより困ることはないか。

(広島電鉄) 鉄道・軌道それぞれで原価計算や割引を実施し、その上で合算している。この点を整理して頂けるなら大変ありがたい。

- ・運賃を地元で決められる制度にした場合、近隣地域の公共交通会議と見解の相違がある場合には、サービスや運賃が不連続になり、利用者の利便性が低下するおそれはないか。
- ・住民からの要望はどのような形で聞いたか。地域との関わり方を教えて欲しい。

(広島電鉄) 運賃については、自治体を中心に議論がされている。事業者としても自治体に必要な情報提供を行うなど、自治体と事業者が一体となって地域と関わっているという認識。

- ・観光客向けと生活者向けとの間の運賃価格差をどう考えているか。

(広島電鉄) 観光客からはしっかり運賃を頂き、住民にはリーズナブルにサービスを提供する、という経営をしたいと考えている。

(京都府) 観光客に対しては、しっかり運賃を取るべきと考えている。割引をするなら、バス・鉄道含めて地域全体で行うことや、収入の一部を鉄道整備や観光政策に回すなどの仕組みが必要ではないか。

- ・モード横断的に運賃を決めることとなった場合や、サブスクを導入する場合に、運賃の決め方で実務上の具体的な課題をどう考えているか。

(広島電鉄) サブスクは、精算が最も課題になるという認識。プランニングは自治体、運行は事業者などという枠組みをつくり、その中で精算・分配を決めていくこととすれば、それぞれのモード特性を活かした交通施策をデザインできるのではないか。

(京都府) 過疎地域のバスで MaaS を実施した際は、手数料により増えた赤字の負担に係る問題が生じた。また、MaaS による地域内交通と鉄道との連携には、手数料等のない、相互のサブスクサービスの提供と連携が必要。

- ・地方が抱える鉄道の問題について、何が一番問題と捉えているか。

(京都府) 北近畿タンゴ鉄道時代の例だと、最低限の保守を実施するのが限界で、利用者サービスの低下とこれによる利用者減という負のスパイラルが発生。赤字でも利用者サービスの確保が重要。また

公共交通の「便利・安心・低コスト」という利点を生かし、まちづくりと交通を束ねる視点が重要。

④（カーボンニュートラルに向けた取組）

- ・ コロナにより経営が厳しいという話を聞くが、カーボンニュートラルの機運の高まりにより、鉄道の必要性・需要性は高まるのではないか。
- ・ カーボンニュートラル関係で都の取組があれば紹介して欲しい。
（民鉄協）他モードからの転換により、鉄道単体で温室効果ガス排出量が増えても、社会全体では排出量が減少するなど、「受け皿」としての役割を鉄道は有しており、そうした役割を果たすべく検討したい。
（東京都）鉄道はエコな交通手段という認識で、この観点からも鉄道整備は重要と考えている。

⑤（その他意見・質疑）

- ・ 民鉄協の会員事業者が置かれている環境によって要望の差異はないのか。
（民鉄協）大手・中小で共通する課題認識もあり、多くの要望が寄せられている大手民鉄の実情を中心に説明。経営環境は異なれど、「原価を運賃収入で回収できること」が、全社の共通認識。
- ・ 高齢者割引や身体障害者割引など公的負担による割引支援を、公営事業者だけではなく民間事業者にも行っているのか（バスも含む）。
（東京都）例えば、シルバーパス（敬老乗車証）については、民営バスで利用可能だが、民鉄では使えない。
（広島電鉄）割引に関する鉄軌道への支援はない。一方、バスには支援が存在。
（京都府）都市部では、定額負担による「敬老乗車証」が存在。地方部では、京都丹後鉄道で「高齢者片道上限 200 円レール」という事業を地元自治体を実施（差額は地元自治体が負担）。
- ・ オフピーク定期券は、両論併記のような形となっているが、意見の趣旨を伺いたい。
（東京都）柔軟な運賃・料金制度については決して反対ではない。ただ検討の際、配慮が必要な課題もあるということ。

以上