

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（2回目）

1. 日 時

令和4年10月6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、山田攝子、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する収入の考え方等について説明した。
- 運輸審議会委員からは、
 - ① 改めて確認したいが、JR 東日本の取組みは実証実験なのか、それとも本格導入を見据えたものなのか。まだ現時点では3年が経過した後の取扱いは確定していないということか。
 - ② 特定の利用客が運賃の値下げという便益を受けるのに対し、それを他の利用客に転嫁しているものではないのか。また、オフピーク定期券の購入者であっても、ピーク時間帯に乗車した場合には通常運賃が収受されてしまうことなども考えると、再び通常の定期券に戻っていくようなことも考えられるのではないか。これまでも説明を受けているので改めての回答は求めないが、そのような感想を持った。
 - ③ 10%の割引では他事業者との間では不当競争となるような転移を生じさせることはないと考えているということか。
 - ④ 今回の JR 東日本の取組みは、事業者の収支のみならず社会的な変容も生じさせる可能性があるが、その点自体は今回の大臣認可にあたっての審査事項ではないという理解で良いか。

- ⑤ オフピーク定期券の主たるターゲットがいわゆる「勤め人」であるとする、所有者がピーク時間帯に乗車した場合に収受されることになる通常運賃について、その勤め人の所属する会社での精算はどうなるのか。一定の手間も生じるようにも思われるが、業務都合でピーク時間帯に出勤した場合についても自己負担になるようなこともあるのか。
- ⑥ いわゆる「先買い」など、短期的な増収要素も加味して増収の有無の判断を行っているが、逆にいえばそのことが長期的には減収に作用する可能性がある点をJR東日本は認識したうえでこの計算を行っているということか。
- ⑦ 短期的な増減収の各要素について、年度ごとの影響額を改めてご説明頂きたい。
- ⑧ 計算上は一か月あたり4日以上ピーク時間帯に利用することはないということになっているが、実生活としては色々なパターンがあるのではないかと。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 ご指摘の点は今回の審議における重要なポイントであると認識している。交通政策審議会の運賃料金制度のあり方に関する小委員会では、できる限り柔軟・簡便な運賃改定手続きの必要性についての指摘を受けたところであるが、現時点では、今回の総収入が変わらない場合の上限運賃の変更について、期限終了後における具体的な処理方針が全て決まっているわけではない。今後、効果検証の結果も踏まえて検討を進めることとなる。
- ③ その通りである。
- ④ 確かに社会的変容はこの取組みにおける大きなポイントであるが、大臣認可にあたっての審査事項でない点をご認識の通りである。
- ⑤ どの程度の会社でピーク時間帯利用における負担部分について精算が可能となるかまでは承知していないが、JR東日本が会社へのヒアリングを行った際にはオフピーク定期券を導入する際には、就業規則の変更も含め精算制度を導入するところも多いとの回答であったとの報告を受けている。
- ⑥ その通りである。鉄道局としても増収の有無の判断は緻密に行うべきと考え、JR東日本にもその点を指摘してきたところである。
- ⑦ 承知した。追って整理する。
- ⑧ ご指摘の通りであるが、ただ一方でオフピーク定期券の購入者は自身の生活パターンや経済合理性も踏まえて購入するかどうかの判断することになると思われる、オフピーク定期券を購入するとした者が何回も何回もピーク時間帯に乗車するということにはならないのではないかと。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。