

<利用者の行動変容>

- ① デジタル技術の急速な進歩などに伴い、働き方などライフスタイルの変容が大きく進みお客様のニーズは多様化。
- ② コロナ禍に伴う3密回避、時差出勤、テレワーク、ワーケーション等の社会変容やデジタル化の進展によるMaaSや多様なサブスク商品への期待。
- ③ 新型コロナウイルス感染症の影響による「混雑緩和」の社会的なニーズ。
- ④ 持続可能な地域公共交通実現の要請。
- ⑤ 欧米では、航空会社のセグメントに鉄道、鉄道会社のセグメントに航空が入り込み、それぞれの予約ができるようなサービスも存在。これらはMaaSの始まりでもある。鉄道運賃について航空会社との連携なども考えられる。
- ⑥ MaaSによって鉄道と他のモビリティを乗り継いでいく複雑な移動が容易になる。
- ⑦ デジタル化の進展によってダイナミックプライシングも含めて運賃の柔軟化が容易になる。これにより環境にやさしい鉄道の利用促進を図ることもでき、SDGsへの貢献にもつながる。
- ⑧ 会社のデータで、定期の廃止による通勤費削減効果を確認。4割ほど経費が減っている。オフィスも人数分の座席がない状況に変化。企業は変わり始めており、急いでやらないと対応できない。

<多様化する利用者ニーズへの対応>

- ① オフピーク定期券の早期導入や15回/月定期券の設定など多様な定期運賃の設定。
- ② 在宅勤務の浸透も踏まえ、乗車回/週によって割引くという発想があってもいいのではないか。
- ③ 生活圏に合わせて、鉄道と地域内交通と連携したエリア内生活利用定期券や高齢者生活定期券など多様な定期券サービスの設定。これによる過疎地域MaaSの推進。
- ④ MaaSの導入など鉄道と他のモビリティとで協力した利用者にとってリーズナブルで分かりやすい運賃設定。
- ⑤ 幅広い価格帯でのサービス提供による利用者の満足度・サービス向上や利用の平準化等のため、新幹線特急料金の上限を柔軟に変更できるようにしてほしい。
- ⑥ 地域が主体的に決められる運賃制度の実現（路面電車の協議運賃制度やモード間連携）。
- ⑦ 観光客には高い運賃、地域住民にはリーズナブルな運賃などセグメントに応じた運賃設定。

2. 現行制度の課題

＜現行制度の課題 ※一部再掲＞

- ① 運賃改定が機動的にできないという状況は、当初の制度が予見していた状況ではないということ。それならば制度を見直す時期。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のポテンシャルについてもフルに生かしきれていないのではないだろうか。
- ② 総収入が変わらない範囲での運賃体系の変更についても審査が必要（エリアや時間帯に応じた「収入」に対する審査による特例的な認可又は届出化を希望）。
- ③ 持続可能な公共交通の実現のための柔軟な運賃変更ができない（観光客には高い運賃、地域住民にはリーズナブルな運賃などセグメントに応じた運賃設定や、単純な上げ下げなど）。
- ④ 運賃エリアを40年間見直していないとのことだが、宅地・都市開発で環境は変化している。
- ⑤ 多様化する利用者ニーズへの迅速な対応が困難。
 - a. オフピーク定期券の早期導入や15回/月定期券の設定など多様な定期運賃の設定。
 - b. 生活圏に合わせて、鉄道と地域内交通と連携したエリア内生活利用定期券や高齢者生活定期券など多様な定期券サービスの設定。これによる過疎地域MaaSの推進。
 - c. MaaSの導入など鉄道と他のモビリティとで協力して利用者にとってリーズナブルで分かりやすい運賃設定。
 - d. 地域が主体的に決められる運賃制度の実現（路面電車の協議運賃制度やモード間連携）。
 - e. 新幹線特急料金の届出化。
 - f. 幅広い価格帯でのサービス提供による利用者の満足度・サービス向上や利用の平準化等のため、新幹線特急料金の上限を柔軟に変更できるようにして欲しい。
 - g. 個別駅の大規模改良や大規模浸水対策、バリアフリー整備、セキュリティ対策などケースや受益と負担の関係に応じた運賃料金の設定が困難。

➤ 利用者の行動変容・利用者ニーズの多様化を踏まえ、需要セグメントに応じた事業者の創意工夫によるサービス提供を可能とする制度とするべきではないか。

3. 現行制度の検証

<地域独占性の今日的な評価>

- ① 鉄道運賃における認可性の考え方は、鉄道事業の「地域独占性」に由来するもの。利用者にとって代替可能な選択肢があるかどうか、短距離移動、中距離移動、長距離移動で評価は異なるだろうが、オンライン化や在宅勤務などイノベーションの進展により、利用者ごとに直面している選択肢が異なっていることから「地域独占」の考え方も変化している。「事業者の別」だけでなく、「地域の別」、さらには「利用者の別」という観点でも検討が必要になる。
- ② 航空や高速バスなど他モードとの競争環境に加え、デジタル化や新型コロナウイルス感染症の拡大により、より厳しい競争環境に直面している。
- ③ 鉄道事業の独占性は薄まっている。新幹線も航空やバスと競合している。
- ④ 自動車交通（マイカー・バス等）が主な移動手段となっており、利用者の移動手段として鉄道の独占性は薄れている。
- ⑤ わかりやすい公共交通の実現の観点から、事業者の枠を超えた路線再編や、電車・バス共通のサービスの導入。将来的には全てのモードが「まちの交通」というサービスを描いている。
- ⑥ 広島でモード全体でという話があったが、各モードそれぞれ特性があり、補完関係にあると考えている。
- ⑦ 地方鉄道については、鉄道単体だけで見ても魅力は限定的。他のサービスとセットで公共交通全体の利便性や魅力を向上させていくことが必要。事業者の創意工夫により新たな市場創造につながるような運賃料金の設定が可能な制度にして欲しい。AIオンデマンド交通、バス、鉄道などで色々な仕組みが導入されることは社会のパイを大きくする。
- ⑧ 運賃をインターモーダルな視点で考えることは重要。

➤ 鉄道事業の地域独占性について、今日的な視点でどのように評価するか。

3. 現行制度の検証

＜利用者利益の保護＞

- ① 制度を柔軟化する視点には、社会的受容性という視点も必要。
- ② 鉄道は生活の足という視点もある。運賃設定の際、利用者が納得できるように算出根拠の説明など透明性の確保が必要ではないかという問題意識。
- ③ 地方部は公的資金（税金）が投入され、経営されている場合もある。公的資金が投入されている中でどこまで運賃を柔軟にするべきか、都市部での柔軟化との線引きが必要。
- ④ 時間帯等で変動する運賃は、広域移動の鉄道においては、それ程利用者に混乱をよばないかもしれないが、日常生活の足となっている鉄道においては、しっかり情報を提供して利用者を混乱させないように注意すべき。
- ⑤ 鉄道の公共性を踏まえ、運賃における上限認可制を維持することを求める。他方、総括原価方式による運賃決定について、制度の詳細を踏まえて納得しているというよりも、この方式によると、コスト・利益がしっかり積上げられ、運賃が決定されるという意味で分かりやすいという認識。
- ⑥ 鉄道は、都市部や地方部それぞれで多様な人々が利用している交通モード。利用者に対する丁寧な説明が必要。
- ⑦ 不採算路線が存在するのは理解しているが、その路線がなくなると、自動車を運転できない人の生活の足や周辺のまちづくりにも影響がある。その地域の生活の足に適した交通や利用者促進策等について地元住民や自治体と鉄道事業者が連携し、一緒に検討することが必要。

➤ 地域独占性の今日的な評価を踏まえた制度の柔軟化と、事業者による説明責任と透明性確保等による利用者利益の保護の両立が必要ではないか。

4. 制度見直しの視点

<制度見直しの視点>

- ① 運賃制度は、「原価を運賃収入で回収できること」が大原則である。
- ② 鉄道の運賃体系はシンプルなのがベストだが、納得のいく形で、利用者や目的に応じた柔軟な運賃料金を可能とする制度も求められる。
- ③ 鉄道の価値について、これまでの単なる移動を提供するという考えに加え、観光の観点での景色なども含め、鉄道による移動自体がサービスとなるような価値を提供していくことが今後重要となり、鉄道運賃は、その価値に着目したものであるべき。
- ④ 鉄道運賃については、費用に着目する説と価値に着目する説とあるが、現行制度は費用に着目して総括原価を賄える水準で運賃を規制していると理解。わかりやすいし、公平性も感じられるので一定の合理性がある。他方、MaaSの考え方やセグメントに応じた価値に着目した運賃設定により、社会的効用（社会全体のパイ）を増大させる可能性もあり、2つの考え方のバランスを取りながら検討を進めていく必要がある。
- ⑤ 収入算定の根拠運賃のみを認可とし、収入上限の範囲内で運賃を届出化による営業路線や区間、時間帯、需要に応じた運賃設定を希望。
- ⑥ 必要なことは、住民や国民が納得感を持つこと。これが担保されるのであれば、認可制は不要ではないだろうか。例えば運賃は事前届出ということにして、情報の公表を厳しくして利用者等からの監視を厳しくする、という方向もあるのかもしれない。
- ⑦ （現行制度はセグメント別に上限運賃を定めて申請し、それに対して総括原価と総収入との関係から審査を行っているとの説明を受けて、）全体を割り算した平均の上限であると考えられるので、平均が合っていれば上げ下げしてもよいはず。あるセグメントだけ過度に値上げするのが社会的受容性から問題とされる場合は、別の考え方から対応するのが合理的ではないか。
- ⑧ 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という流れがある。
- ⑨ 航空運賃はほとんど自由になっており届出で、事後に変更命令という事後規制。それ以前は、幅を設定したこともあった。電気託送料金のように収入上限だけを規制し、その範囲内で料金体系は自由にするという制度もある。
- ⑩ 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。
- ⑪ 運賃制度が複雑であったため、これまで運賃改定が行われてこなかったものと認識。簡略化できるものがあるのではないか。

➤ 今後の運賃料金制度はどのようにあるべきか。

5. 安全・サービス水準の高度化と現行制度におけるコスト算出等の課題

<安全・サービス水準の高度化>

- ① 安全・安定輸送はもちろん、ホームドア整備等のバリアフリー化、カーボンニュートラルへの対応など、お客様や地域社会の求める安全・サービス品質等のレベルは日々高まっている。
- ② 駅の大規模改良や自然災害対策・インフラ老朽化、セキュリティ確保、ホームドア・エレベーター設備整備などの社会的要請。
- ③ 経営状況が厳しいという話が多いが、CNで鉄道への需要やその必要性は高まるのではないかと考えている。

<現行制度におけるコスト算出等の課題>

- ① 長大路線を抱える会社が存在する一方、都心部のみで経営する会社も存在。現行運賃制度において、グルーピングをすること自体に課題もあるが、各社の環境を踏まえた補正（説明変数）が必要ではないか。
- ② 安全対策やサービス向上のための投資インセンティブを削がないような制度が必要。
- ③ 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」と受け止めた。
- ④ 投資インセンティブが働かないことは、利用者の不利益にもつながる。
- ⑤ ヤードスティック導入以前は緩い横査定を行っており、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一つあると思う。
- ⑥ 利用者負担について、広く浅く負担を求めるか、特定の受益者に負担を求めるか。加算運賃のように特定のコストがかかっている間は値上げされるというようなものは、コスト回収後に値下げされることもあり、丁寧な説明がなされれば、理解を得やすい。
- ⑦ 人口が減少していき、鉄道の安全性を担保する投資も賄えないような路線もあるのは承知。利用者が負担をせざるを得ないのであれば、利用者に応じた運賃料金設定で賄える部分もあると思う。

➤ コスト効率化による費用抑制と必要投資の確保の両立を可能とする仕組みとするべきではないか。

6. 予見し難い社会経済状況の変化への対応

<予見し難い社会経済状況の変化への対応>

- ① 平年度3年推計の見直し。
- ② 急激な減収に対応した減収期間を含めた審査（遡及適用）や臨時的な運賃加算。
- ③ 災害やエネルギー価格高騰など物価上昇への機動的な対応。
- ④ 今後急激なインフレとを踏まえプライスカップ制も一つの選択肢。
- ⑤ 将来需要の先行きが見通せない状況において、事後検証を前提として、足元の実績を基準とした需要予測に基づく運賃改定を実施するなど柔軟な制度設計。
- ⑥ 大幅減収や大規模自然災害に要する費用の運賃上乘せ。
- ⑦ 消費税やエネルギー価格の高騰といったコスト増は遅滞なく対応していく必要がある一方、需要減は何でも反映していいのかが難しい。どのような需要減を反映していくのか、反映する場合も説明責任が重要。一義的には事業者の説明責任。

➤ 予見し難い社会経済状況の変化への対応を可能とする仕組みとするべきではないか。

7. 制度見直しに当たっての留意事項

<制度見直しに当たっての留意事項>

- ① 各社ごとに経営環境や事業構造が異なることを踏まえ、特定の会社にとって適しているが、他者には適合しない場合には、一律適用すべきではなく、選択できるようにしてほしい。
- ② 一律適用できない制度は、制度と言えないのではないか。大都市と地方部を分けて議論することは重要であるが、都市部や地方部、新幹線など路線の性格により分類して適用することも難しいということか。会社の中のセグメントごとに制度を作ることも難しいということか。
- ③ オフピーク定期券実施時にはエッセンシャルワーカーなど通勤時間帯をずらせない利用者等への配慮が必要ではないか。
- ④ 運賃改定に時間がかかる一因としてシステム改修に時間を要するという課題があると聞く。
- ⑤ 現行のICシステムは、（民鉄との）相互直通運転等により複雑化されているなど課題が多い。
- ⑥ システム改修が何年もかかるというのは大変不合理。