

論点①

- ① 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。

論点②・③

- ② 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 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。

本日まで議論いただきたい内容

論点④

- ④ 今後の運賃料金制度はどのようにあるべきか。

論点⑤

- ⑤ 現行の運賃料金制度の運用においても改善を図るべきではないか。

論点①～③について

論点①

- 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。

論点②・③

- 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。
- 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。

<第4回小委員会までの議論の概要>

- 人口減少等の市場縮小局面においては、経営の自由度を奪い、発想を小さくさせている可能性
- 柔軟性を発揮できず、多様化する利用者ニーズへの迅速な対応や創意工夫を発揮した運賃設定が困難 等
- 地域独占性の今日的な評価：航空や高速バスとの競争、デジタル化、働き方の多様化、公共交通全体の視点、モード間連携等の観点
- 利用者利益の保護：社会的受容性、鉄道の公共性、透明性の確保、丁寧な説明、わかりやすさ等の視点が重要

第5回小委員会でのいただいた方向性

- 全体として運賃料金設定は柔軟化させることにより、事業者の創意工夫を発揮させていく方向。その際、社会的受容性やわかりやすさという点をクリアしながら進めていく必要。
- 運賃改定というと、運賃が高くなるというイメージが先行。運賃が下がるケースもあることをしっかり伝える必要。ライフスタイルの多様化への対応など利用者視点での変化を踏まえたものであるという説明が必要。
- また、都市部と地方部では、提供されるサービス水準や経営状況が異なっており、運賃改定の必要性や目的が異なる点に留意が必要。
- 地域独占性が薄まっているとはいえ、鉄道は地域の足という側面もある。特定の区間だけ高く価格設定をすることは利用者の利益を害する。他社とのバランスを見てチェックするなど利用者が納得し、値上げを許容できる環境を整えることが重要。そのような形での値上げを担保するような仕組みが必要で、値上げによって利用者にとって不利益となるような場合もあるため、しっかり見る役割が必要。

論点④

- 論点①～③を踏まえ、今後の運賃料金制度はどのようにあるべきか。

<第4回小委員会までの議論の概要>

- 鉄道運賃の基礎的考え方（費用に着目か価値に着目か）
- シンプルさ、利用者の納得感・公平性、セグメント毎の需要への対応、社会的効用
- 総括原価と総収入の関係、事前規制の緩和と情報公表・事後的是正措置、鉄道ネットワーク全体での支え合い、規制コスト等

第5回小委員会でのいただいたご意見

- 都市部と地方部では、経営状況やサービス水準などの違いの観点から、運賃改定の目的も異なり、画一的に論じることは難しい。運賃料金の柔軟化には、まち全体の活性化という視点も必要。地方については、別途仕組みを検討するという話がどこかにあってもいいのではないか。
- 地域性の別により、何パターンかの制度を措置するか、又は統一した制度にするかという議論もあるが、外形的に地域を区分することは困難。公共交通の持続性が危機的な地域という切り口で分けることになるのではないか。
- 地方部において、事業者の判断で簡単に値上げすることは消費者の共感が得られないのではないだろうか。自治体による支援やサービス内容とセットで話し合うということが必要ではないか。例えば、誰を優遇したいのか（高齢者やベビーカー利用者など）という裁量について、事業者と自治体が話すことがあってもいいのではないか。
- 現行制度は、地域の事情を十分に反映できない点も課題。国が基本線を決めて、事業者と地域が合意した場合、その基本線とは別の枠組みによることはあり得るのではないか。
- 地方部の鉄道の議論については、その地域のモビリティをどう確保していくのかという議論が根本にあるため、別途そのような検討の場を開催していることであれば、運賃料金について上手にかみ合わせられれば良い。
- 都市部の路線の効率性と地方部の路線の実情から運賃を同様に考えることは難しいという議論を踏まえると、都市部の利益を地方部の路線に還元していくなど鉄道NW全体の視点もやはり重要ではないか。

ご議論いただきたい事項

- 多様化する利用者ニーズへの柔軟な対応と利用者利益の保護の観点から、例えば、総括原価の考え方を維持した上で個々の運賃料金の設定の自由度を可能な限り高めつつ、利用者利益の保護のために国が事後的にチェックすることとしてはどうか。
- その際、想定より超過した収入と観念され得る部分が生じた場合、どのように取扱うべきか。
- 利用者に還元することとした場合、その還元のあり方を議論するに当たって、必要な視点、留意すべき事項は何か。

<今後議論が必要と想定される項目>

✓ 還元すべきとされた収入の使途 ✓ 還元の時期 ✓ 透明性の確保 等

- これを基本線とした上で、地域の実情を反映するため、自治体を中心とした地域の関係者と鉄道事業者が、鉄道のサービス内容とセットで議論し、合意した運賃料金については、当該合意内容を尊重するような運賃料金制度を導入してはどうか。

(参考)乗合バスに係る運賃及び料金の規制

上限認可制（路線定期運行バス）

○路線定期の乗合運送は、地域住民の日常生活との関連が極めて密接な公共性の高い事業であるため、運賃について、適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるか審査の上、認可。

事前届出制(例外)

○以下の運賃・料金に関しては、国土交通大臣への届出で設定・変更が可能であり、認可不要。

- ・ 定期観光バス、長距離急行バス、臨時運送バス
- ・ 路線不定期運行バス
- ・ 区域運行バス（デマンドバス）
- ・ 特別座席料金その他の車両の特別な設備の利用についての料金及び手回品料金

○加えて、**地域公共交通会議において、地元自治体、事業者、住民等の関係者間の協議が調った場合は、届出による運賃、料金の設定、変更が可能（協議運賃制）**

【平成18年の道路運送法改正により導入】

※不当に高額な運賃・料金設定がなされ、旅客の利益を阻害するおそれがある場合等は国交大臣の変更命令の対象

<協議運賃制の適用事例>

■新宿区（新宿WEバス）

- ・ 新宿区において、新宿駅周辺の交通の利便性を向上させ、魅力あるまちづくりを進めるため、2009年4月より、観光スポットや・商業施設、駅等を結ぶ循環型バス（新宿WEバス）を運行。
- ・ 運賃は、一律100円で運行している。



■愛知県豊田市（おいでんバス）

- ・ 豊田市において、廃止となったバス路線を再編・引き継ぐため、2007年11月より、市内を運行するコミュニティバス（おいでんバス）を運行。
- ・ 運賃は、対距離制の体系としており、分かりやすいように100円単位に設定されている。



検討会の目的

人口減少社会の中で、将来に向けた利便性の高い地域モビリティの再構築に向けて、鉄道事業者と沿線地域が危機認識を共有し、相互に協力・協働しながら、輸送サービスの刷新に取り組むことを可能とする政策のあり方等について、自由に議論を行い、検討する。

検討会における論点

- ・ 民間企業である鉄道事業者と、沿線の地方自治体のそれぞれが、ローカル鉄道が担ってきた地域モビリティの利便性・持続性の回復に向けて果たすべき役割と責務とは。
- ・ 鉄道特性の評価についての基本的な考え方、指標とは。他のモードでは担うことのできない鉄道特有の機能とは何か。
- ・ 「入口論」として、鉄道事業者と沿線地域の間でどのような対話の機会が望ましいか。円滑な議論に向けて国としてどのような関与が必要か。
- ・ 鉄道事業者と沿線地域の協働による「出口論」として、どのような方策が考えられるか。利用促進、省力化・省人化、他モードとの連携、分社化、運賃の見直し、公有民営化（上下分離）等によるリスク分担、他モードへの転換等の様々な打ち手について、どのような課題があるか。これに対して、国は制度面、財政面でどのような支援ができるか。

<委員>

- ◎ 竹内健蔵 東京女子大学現代教養学部国際社会学科
経済学専攻教授
- ・ 板谷和也 流通経済大学経済学部教授
- ・ 加藤博和 名古屋大学大学院環境学研究科教授
- ・ 羽藤英二 東京大学大学院工学系研究科教授
- ・ 宮島香澄 日本テレビ放送網（株）報道局解説委員
- ・ 森 雅志 富山大学客員教授（前富山市長）

※鉄道事業者、自治体関係者等はオブザーバー参加

<スケジュール>

- ・ 第1回：事務局より趣旨説明、
鉄道事業者ヒアリング（2/14）
- ・ 第2回：自治体ヒアリング（3/3）
- ・ 第3回：論点整理（4/18）
- ・ 第4回：とりまとめ案の検討（5/13）
- ・ 第5回：とりまとめ

今夏までに結論を得て、概算要求等に反映

論点⑤

⑤ 現行の運賃料金制度の運用においても改善を図るべきではないか。

<第4回小委員会までの議論の概要>

- 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：
ヤードスティック方式見直し、利用者や地域社会の求める安全・サービスレベル（セキュリティ対策、インフラ老朽化対策など）への投資インセンティブ、受益者負担 等
- 大規模災害や物価上昇など予見し難い変化への対応

第5回小委員会でのいただいたご意見

- ・ 災害が頻発化する時代になったことも踏まえ、大規模災害が起こった後の対応だけでなく、設備補強など事前の対策が必要ではないか。
- ・ 特に新幹線については、先日の地震による東北新幹線の被害等も踏まえると、対策の検討を進める必要があるのではないか。

ご議論いただきたい事項

- 頻発・激甚化する自然災害やインフラの老朽化を踏まえた鉄道施設の強靱化、セキュリティ強化、通勤混雑の緩和、カーボンニュートラルに向けた取組等の今日的課題に対し、見直しを進めていくこととしてはどうか。
- 特に、新幹線については、先日の地震による被害等も踏まえ、頻発化・激甚化する自然災害に対応できるよう、施設の強靱化・長寿命化等を事前に図っていく必要があるのではないか。
- 見直しに当たっては、事業者間の競争を促す仕組みと必要投資の確保の両立の観点や、必要投資に対する受益者負担の観点も考慮しつつ、検討することとしてはどうか。

(参考)第二次交通政策基本計画(令和3年5月閣議決定)

(交通分野が対応すべき課題)

- 平成の時代までは、増加する交通需要に対応するため、需給調整規制の規制緩和を進めつつ、競争を基本とした効率的な交通システムを構築。
- 陸海空の基幹的な交通ネットワークの着実な強化、頻発・激甚化する自然災害への備え、インフラ・システムの老朽化への対応、カーボンニュートラルに向けた取組など、交通分野が対応すべき課題は重要かつ広範に跨る。
- ポストコロナ時代における企業のワークスタイルの変化や公共交通機関の利用の実態等を見据え、混雑緩和等の交通サービスのあるべき姿について検討を行う。特に、大都市部においては、都市鉄道等における通勤時間帯等の混雑緩和を促進させるため、ポストコロナ時代の利用状況を十分に検証の上、必要な施策を検討する。具体的には、時差通勤等による分散乗車の取組を一層深めていくほか、例えば、変動運賃制（ダイナミックプライシング）等の新たな対策について、その効果や課題について十分に検討する。

(行政、事業者、利用者が行うべき取組)

- 我が国の交通が、社会・経済の急激な変革に対応し、供給者目線から真に利用者目線でのサービス展開に転換するためには、デジタル化や自動化、デジタル・トランスフォーメーション（DX）をはじめとしたモビリティの革新や、既存の制度・規制の見直しに大胆かつ迅速に取り組みなければならない。
- 鉄道駅のバリアフリー化の推進は、エレベーターやエスカレーター、ホームドア等の整備を通じ、高齢者や障害者だけでなく、全ての利用者が受益するとの観点から、都市部において利用者の薄く広い負担も得てバリアフリー化を進める枠組みを構築するとともに、地方部において既存の支援措置を重点化することにより、従来を大幅に上回るペースで全国の鉄道施設のバリアフリー化を加速する。
- 地方部における旅客運送サービスと物流サービスの双方を維持する観点からも、バス・タクシー・鉄道等の事業者やモードを横断した定額制など多様なサービス提供を促進するための制度、バス等の交通事業者が、経営効率化に資するダウンサイジングやデマンド化等を柔軟に実施できる制度や、多様な交通モードにおける貨客混載の適切な展開等について検討を行う。このほか、交通事業が独立採算制を前提とすることは、これまでにも増して困難となってくるとの認識に立ち、地域公共交通の維持確保に必要な財源のあり方について、国・地方の厳しい財政状況も踏まえつつ、検討を行う。
- 我が国の交通サービスが社会構造の大変化や大規模災害等のリスクに直面する中で持続的に運営され、強靱な形態となるためには、交通事業者はいかなる手立てを講ずるべきか、行政はどのように貢献すべきか、また利用者はどのように負担すべきか。