

交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会
鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会（第6回）

令和4年5月11日

【山口室長】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会を開催いたします。冒頭の進行をしばらく務めさせていただきます、鉄道局鉄道サービス政策室長の山口でございます。

本日は、対面とオンラインによる開催となります。また、本検討会の議事は公開といたします。

それでは、議事に入ります前に、まず、鉄道局審議官の石原より御挨拶を申し上げます。

【石原審議官】 鉄道局審議官の石原でございます。本日も委員の皆様方におかれましては大変お忙しい中、本小委員会に御参加いただきまして、誠にありがとうございます。

前回の小委員会では、論点整理の1回目ということで、皆様から非常に多岐にわたる御意見を頂戴したところでございます。今日は2回目の論点整理ということで、今後の鉄道運賃・料金制度のあるべき方向性について本日も活発な御議論いただけますよう、どうぞよろしくお願いいたします。

以上でございます。

【山口室長】 本日の資料につきましては事前に事務局より送付させていただいております。議事進行中はモニター上に映しますけれども、送付漏れ等がございましたら事務局まで御連絡くださいますようお願いいたします。

また、議事進行中、マイクにつきましてはミュートにいただき、発言時には挙手くださいますようお願いいたします。

それでは、これ以降の議事進行を山内委員長にお願いしたいと存じます。委員長、よろしくをお願いいたします。

【山内委員長】 それでは、議事次第に従って進めさせていただきますけれども、今日は議事次第にありますように論点整理ということでございますので、まずは事務局から、その資料説明を行っていただき、議論とさせていただきます。

よろしくお願いいたします。

【金指課長】 鉄道局の金指です。それでは、資料1に基づきまして、御説明させてい

たきます。

1 ページ目、本日も制度面、運用面、今後の在り方につきまして議論を深めていただきたいと考えております。

2 ページ目から、前回の御議論を中心に、まずは御説明させていただきます。赤で示した部分については、第5回小委員会でもいただいた方向性でございます。

全体として、運賃・料金設定は柔軟化させて、事業者の創意工夫を発揮させていく方向ではないか。その際、社会的重要性や利用者の方々に納得されるものかどうか、分かりやすいものかどうかといった点に、きちんと対応していきながら進めていく必要があるのではないかという点と、また、運賃改定については、運賃が高くなるというイメージが先行しがちですが、下がるケースもあるということをしっかり伝えていく必要があり、ライフスタイルの多様化等に対応するためにのもの、利用者視点で考えていくためのものだという説明が必要ではないかという御指摘をいただきました。

また、都市部と地方部、そして地方部の中でも、いろいろな地域がある中でそういった地域差を踏まえた検討が必要ではないか。

さらに、地域独占性に関する議論もございまして、薄まってきているとはいいつつも、やはり鉄道は地域の方々にとって、日常生活や社会経済活動にとって大事な移動手段であるため、運賃設定に関しては、利用者が納得し、許容できる環境というものを整えることが重要であって、そういったところをきちんと見る役割が必要ではないかという御意見をいただきました。

3 ページ目でございます。特に都市部と地方部、地方部の中でも様々な地域があるということにつきまして、画一的に論じることは難しい。地方については、別途仕組みを検討するという点があってもいいのではないか。地域に差があるということであるならば、区別して対応するということも考えられるけれども、なかなか区分をしていくことは難しいのではないか。事業者の判断で運賃設定するという事は、消費者の共感が得られないのではないだろうか。そのため、自治体による支援やサービス全体の中身とセットで話し合うということが必要ではないのか、というご意見を頂きました。

また、今の制度は地域の実情を十分に反映できてないということについて指摘もございました。

国が基本線を決めて、事業者と地域が合意した場合には、その基本線とは別の枠組みによるということはあるのではないか。さらに、地方部の鉄道の在り方、モビリティ

をどう確保していくのかというところの議論に行き着くのではないか。別途そういったことについて、鉄道局にて検討しているのであればその議論とうまく連携させていくことが必要ではないか。また、鉄道ネットワーク全体の視点ということも重要ではないかという御指摘をいただきました。

そこで、4ページ目でございます。本日、御議論を頂戴したいと思っている中心部分でございますけれども、まず、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と置かせていただいております。

その際、運賃設定の自由度を高めますので、その結果、想定より収入が超過したという場合もあると考えられます。そのときにそれをどう取り扱っていくかについて、考える必要があると思います。

そういった部分の評価の仕方は様々あり得ると思います。例えば、事業者が経営努力によって新たな需要を獲得したという部分もあるでしょうし、結果として単に値上げに終わったという部分もあるのではないかと思います。

実際に実務の上で、それをきめ細かく分けていくということが本当にできるのかといったところも、実は悩んでいるところでございます。

さらに、その超過した部分というのは、利用者からいただいたものなので、当然、利用者に還元すべき部分があると考えられますけれども、還元するとした場合に、その還元の在り方を議論するに当たって必要な視点、留意事項というのはどんなものがあるかについて議論頂きたいと考えております。例を挙げると、ということで、その使い道について議論頂きたいと思います。イメージを申し上げますと、もともと中期的な計画を有していて、それを前倒しして行うといったものがあつたりとか、あとは将来、何かが発生したときに備えて残しておくといったものもあるのかもしれませんが、また、この際、余裕が出てきたので、サービスをよくしようというのものもあるのかもしれませんが、また、なかなか通常だと挑戦できないような先駆的な技術を取り入れてパイロット的にやってみるとか、そういったものもあるのかもしれませんが、その使い道というのを考えていかなければならないのかなと思っております。

次に、その還元の時期です。その都度還元するということもあるでしょうし、将来に備えて積み立てて置くということであれば、その事象が発生したときに還元するということ

もあるかもしれません。いつ、こういったものに手当てしていくかについては透明性の確保が必要ではないかと考えられると思います。

あと、「等」と書いてございますけれども、例えば、利用者といったときに、その利用者の範囲をどう考えるのかという点もあるのかと思います。

4点目は、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事業者が鉄道のサービス内容とセットで協議をし、まとまった運賃料金については、その内容を尊重するというような仕組みを導入してはどうかというふうに置かせていただいております。

5ページ目でございます。実は、この点に関しまして、バスでは既にその制度があり、その紹介です。

バスも鉄道と同様に、運賃は上限の認可制でございますけれども、地域の関係者で協議が調った場合には、届出によって実行できるという仕組みが既にご覧いただけます。

6ページ目は、鉄道局において、別途、地域のモビリティの確保についての検討会を進めております。その議論の中でも、例えば、協議でまとまった内容については、関係者がその結果を尊重し、それぞれ必要な取組をすることを担保する必要があるのではないかといったような議論も行われているところでございます。

7ページ目でございます。運用面でも、できるところは順々に進めていくべきではないかという問題意識を持っております。

前回も災害多発期に入ったという認識の下に、備えが必要ではないか。特に新幹線についての対応が必要ではないかということについて御指摘をいただきました。これを受けまして、対応していくためにできるところは見直しを進めていくということにしてはどうかと思います。特に新幹線についても対応を図っていく必要があるのではないかと。見直しにあたっては、事業者間の競争を促す仕組みと必要投資の確保の両立という点や、投資に関しては、受益者が特定できる場合は、受益者の負担という点も考慮しながら検討してはどうかと置かせていただいております。

本日は、特にこの4ページ目に置かせていただいた点を中心に、さらに御意見を頂戴できればと思っております。よろしく願いいたします。

【山内委員長】 以上でしょうか。ありがとうございました。

それでは、今、御説明いただいた論点④、⑤。特に④のところということでございますが、これについて皆様からの御意見を伺いたいと思います。

前回までの議論で、料金の柔軟性のような方向に向かってかじを切っていくというのは、恐らく皆さん御同意いただいているというところだと思いますけれども、その中で、その次のステップとして、論点④のところにあるように、総括原価の維持をした上で柔軟にする。それで利益が生じた場合、超過した収入があった場合にどう考えるかという点について今日は皆さんから御意見を伺わせていただきたいと思います。

それでは、いかがでございましょう。

【谷口委員】 谷口綾子です。御説明どうもありがとうございました。

1点、少し気になったのが、この4ページの1ポツのところの「国が事後的にチェック」というのは、何らかの基準が必ず必要ではないか、どういうものが駄目で、どういうのが良いのかというのをきちんと事前に決めないといけないと思います。例えば、この5ページのバスの事例ですと、バスのこの四角の一番下のところに、不当に高額な、何か旅客の利益を阻害するおそれがある場合は、国交大臣の変更命令の対象と書いてあるんですけど、これは、どういった基準、条件になっているのか、それを鉄道に応用できるのかどうかといったことを教えていただけますでしょうか。

【山内委員長】 事務局、いかがですか。

【金指課長】 ありがとうございます。今、御指摘いただいた点は、同じ問題意識を持っております。

この旅客の利益を阻害するおそれがある場合の具体的な要件については、確認をした上で、また回答させていただきます。

ただ、同じように、あらかじめ基準をきちんと示しておかなきゃいけないなというところは御指摘のとおりと受け止めております。

【山内委員長】 口を挟んで恐縮ですけど、鉄道の運賃認可の要件に、不当な差別禁止、それから著しく利用を損なわないものであることなど4つの認可基準によって、確認されているかと思います。利用を著しく阻害しないものであることは要するにそういう内容だと思いのね。ただ、その基準をどうするかというのは、詳細をどう決めるかということにかかっているのだけれども、鉄道の場合には、通常こういう基準ですというのは、何かあるわけではないと思いますね。

【金指課長】 はい。今、既にある鉄道運賃に係る基準は、1つは安過ぎる場合、これはダンピング競争が激しくなって、特に安全面についてきちんとしたサービスが提供できなくなるからというところを禁じています。また、同じサービスを提供しているのに、こ

の人には幾ら、この人には幾らという差を設けるといった差別的な取り扱いについても禁じています。

【山内委員長】　　ちなみに航空法を改正して、届出制にしたときは、事後変更命令について詳細にどういう基準にするかということを決めているんですね。確か昔委員会で一緒にやりました。今おっしゃったように、不当差別とダンピングとか、安過ぎるとか、市場の支配力行使みたいなのが幾つかあります。仮に鉄道運賃をこういうふうに変えたとすれば、そういう個別の基準を設けるとすることも可能ですが、それは次のステップの議論でいいんじゃないかなと思います。

【谷口委員】　　ありがとうございます。

【山内委員長】　　いかがでしょうかね。

【森地委員】　　よろしいでしょうか。

【山内委員長】　　森地先生、お願いします。

【森地委員】　　4ページに行く前に、資料2の1枚目下段の②、週何回乗ったかによって割り引くという話なのですが、僕が申し上げたことそういう定期を出した方が良いという意味です。

それは値下げになるのであまり関係ないんですが、しかしながら、総括原価で査定するときに、そういう定期を発行するというのを踏まえて全体を考える、そういうことをするのが良いのではと思っています。

特に、今回の制度改革は値上げが目的ではなく値引きする場合がありますというのは、実感があまりないと思うんで、週4回利用定期とか週3回利用定期とかそういう具体的な例を挙げられたほうが、今の時代としては、特に東京では、なるほどと思う人が多いのではないかと、在宅勤務の方だけではなくパートで働いている方にも喜ばれるのではないかとということで申し上げましたのが1点です。

それから、もう一つは、民鉄の場合は、商業など色々な仕事をしていますから、ポイント還元は、そこに返ってくるんですね。しかしながら、東京メトロみたいなのは、ポイントといたって使い道がないわけで、結局、次に切符買うときに運賃に使うだけで、そうするとポイントの意味があまりなくて、ポイントをもらえるからたくさん乗ろうなんていう人はいないわけでね。むしろ、そういうところは明快に、週何回乗れる商品を出すというふうにしたほうがいいんじゃないかと。その場合に、たまたま今回のような機会がありますから、総括原価の中でこれを入れますから総額はこうですという言い方のほうが

理にかなっているんじゃないかと。

それから、定期というのは先払いという魅力と、乗っても乗らなくても企業が持ってくれるという魅力があるわけで、そういう魅力からいうと、ポイントよりも定期という名前のほうが企業にとってもメリットがあるし、それからユーザーにとっても、もちろんそういうメリットがあるわけです。というのは、週に1回のときは普通券で乗っているわけですから、(定期券の場合)明らかに割り引かれるですね。そういう意図で申し上げました。後で、こういう制度がいいかというときに関連します。

それから、4ページのほうで、結局、企業努力による収入という観点で、当面、一番僕が気になるのは1人乗務とか、無人運転とか、自動車ではやるのに、何で鉄道でできないのかということがあり、それに対するインセンティブが全くなくなるわけですね。(無人化等を) やっても、結局、運賃が下げられるというのではね。もちろん、経営努力による需要増とかもあるんですけども。

それで、それを具体的に幾らと事前に査定するのは、確かに難しいですね。人員削減のほうは割合クリアです。したがって、むしろこれは透明性の確保という格好で、値上げする事業者サイドが、実はこれは自分たちの努力の分だから利益のほうに入れたいとか、きちんと説明責任を果たしてもらおうほうがいいかなという気がしました。あまり(国の)基準でがちがちにしていまい、半分にしなさいということとすると、今度はユーザーから見ると、何で半分事業者に渡すんだという形になります。むしろ(事業者の)説明責任という格好にしたほうがいいかなという印象を持っています。

それから、もう一つは、地域独自の話についてです。

2つの問題があって、1つはゾーン運賃制とか、それから特にM a a Sだとか、ヨーロッパではL R Tが鉄道の中に入ってくる時代ですし、それからデュアルモードなど、いろんな技術があるときに、軌道だ、バスだ、何とかで、その制度が違っているというのは、やっぱり変だと思うので、これは今回の範囲を超えるかも分かりませんが、我々としても問題意識を有していた方がよいような気がします。

続けていいですか。

【山内委員長】 どうぞ。

【森地委員】 それから、還元の時期という話は2つあって、普通で言うと据置き期間と還元する期間という、その据置き期間のほうが非常に問題で、鉄道というのは、やはりかなり長期で投資していますので、あんまり3年とか5年という期間で区切られてしまう

と、将来の投資ができない。したがって、おっしゃるように目的を持った積立金とか、あるいは投資の前倒しとかという話で、うまく処理していただければいいかなと思います。

それから、同時に、過去の損失のカットをどのように見るかという点です。つまり、今、多くの鉄道会社が人件費カットなんかしているわけですよね。この物価の上がっているときにね。そういう過去の損失とか、あるいは社債だとか、借入金だとか、こういうものの償還をどういうふうに考えるか。物すごく、この期間で大赤字出しているところとか、あるいは東海みたいにリニアに物すごい何兆円も投資しているところとか、こういう話を投資だけじゃなくて償還としても認めるということになると思います。そのときに株主の配当をどう考えるか、これは今までの利益の範囲内ということなのかも分かりませんが、強いて自由度を持たせるとすると、そこにアロワランス（幅の設定）を入れるかですね。世の中のいろんな企業の配当率を参考に固定なんかしないで、あるアロワランスを与えるようなことで、自由化されていますよという格好にするのがいいのかなという気がしました。

それから、もう一つは地域の鉄道について、今、JR西日本、JR東日本もローカル線の赤字を公表する。これは廃線という話で議論になっているんですが、基本的には公共交通の話は、もちろん地域で合意してもらいますが、例えば、BRTの例で、これは三陸でBRTやったときに、僕はJRの人にしつこく言ったのは、あなたたちは、ここで物すごい大損していたでしょうと。大損していたから全部切り捨てるとするのは、それはないんじゃないかと言った。つまり、物すごく損した分が、バスによって損失が非常に小さくなる。そうだとすると、BRTになったのに、バスだからコストがかかっているから値上げしますという。これはかつての民営化のときのバス転換、これは本当にひどくて、転換したバスは、どんどん回数減らして、頻度減らして、値上げして、結局、仕方がないと、こういう格好になっているんですね。

調べたところ、鉄道を切ったことによって、物すごくお客が逃げているんですね。逃げているというのは、バスに転換なんかしないで逃げちゃう。だからバスも物すごく厳しくなっているんです。

したがって、何言いたいかというのと、バスはバス、鉄道は鉄道という話と同時に、転換したときにBRTであろうとなかろうと、そういう格好で合意して、圧縮が、赤字幅、うんと圧縮できるとすると意味があって、しかも、鉄道会社にとっては、そこはいずれ自動運転になって、すごくコストが下がるとすると、それ自身がフィーダーサービスだとかというような格好でペイしてくる可能性ありますし、自治体ともうまくやれば、今の10分

の1とか2割とかという運賃で運行できるようなバスが、もう目前にあると思うんですね。今の道路法のやり方はまずいと思っているんです。

そういうことを考えたときに、バスも総括原価主義で運賃を上げるようにしても、地元の合意で鉄道からバス転換した場合は別途考えるべきではないでしょうか。こんなルールをぜひ一緒に検討していただければなと思います。

取りあえず、このぐらいにしておきます。

【山内委員長】 ありがとうございます。

事務局から何かありますか。

【金指課長】 まずはいただいて、まとめてお話をさせてください。

【山内委員長】 そうしますか。

それでは、ほかの皆さん、いかがですか。リモートの方も、ぜひとも御発言いただければと思いますが、どなたかいらっしゃいますか。

どうぞ。

【大石委員】 大石です。御説明ありがとうございました。

この4ページ目の論点についてということですが、その前のところ、資料の2ページ目の第5回小委員会でもいただいた方向性という中に書いてあることです。運賃改定という、どうしても運賃が高くなるというイメージが先行して、下がるケースがあることをしっかり伝える必要があるというのは、まさしくそうだと思っております。消費者の目線から見ると、コロナ禍で、やはり乗客数が減っている状況、それから、先ほどもありましたけれども、自然災害が増えている状況、それからいろいろなインフラが老朽化している、これを補強するということを考えたときに、先ほど自動運転によって、確かに人件費ですとか、そういうものは下げられるというのは分かるんですけども、本当に下がるのだろうかというところのイメージが、なかなか湧きにくいところが1点目です。

ですので、今回、論点④において、利用者に還元するとした場合ということで書いていただいているのですが、料金を上げてしまえば、確かに、その分、収益が増えるので、それが黒字に回ることはあるかもしれませんが、消費者としては、単に黒字になるために使うというよりも安全ですとか、補修・点検ですとか、そういう乗客の安全・安心のために使っていただけるとありがたいというのが率直な感想になります。

加えて今は、総括原価方式の中にそういう安全に対する費用も、既に入っていると思うのですが、現在総括原価として認められている企業が、本当に今後そのままいい

のか、その見直しも必要となってきたときに、ここにある透明性の確保といいますか、何が実際に総括原価の元になり、収益と絡んでくるのかというようなところについても、やはり丁寧な説明が利用者には必要ではないかなと思います。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。

じゃあ、リプライは後ほど全部まとめて。

【金指課長】 はい。

【山内委員長】

村井委員、どうぞ御発言ください。

【村井委員】 今日は御説明ありがとうございます。

この4ページ目の論点④ということで、ここについて意見ということで述べさせていただきたいと思います。

まず、取り過ぎた場合の還元ということですが、取り過ぎた場合も、あくまでも還元という形にするのであって、例えば、その後、国がチェックして、運賃を下げさせるというようなことは想定されていないのかというのが疑問の1点です。

先ほど、運賃というのは長期的な視点で見るというようなお話があり、確かに短期間で上がったり下がったりすれば混乱を招きますので、それはやめたほうがいいという気はしますが、一度運賃を改定して上がり、上がった結果、取り過ぎてしまったということが分かった場合に、柔軟に運賃を変えられないのであれば、やはり自由度という幅というのは、あまり大き過ぎないほうがいいのではないかとといった点を検討する必要があるのではと感じました。

自由度の幅というのは、実質的には上限という具合に捉えるということも考えられますし、やはり鉄道の運賃というのは、価格が上がったからといって、買うのをやめたり、我慢しようということがなかなかできないので、やはり慎重に考えたほうがいいのではと感じました。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。

ほか、いかがですか。大橋さん、御発言いただけますか。

【大橋委員】 ありがとうございます。

論点の④についてですが、この利用者、あるいは利益というか便益を受ける範囲がどこ

までかということなのですから、これまで鉄道というのは民間事業者が運営し、ヤードスティック等で比較することはありますが、総括原価についても、民間事業者ごとに、民間事業者の中の収入と費用で見てきたものだと思います。

他方で、この第6回までの議論の中でも一部出てきたと思いますけれど、鉄道というのは、その地域のネットワークを形成しているという議論もあったかと思いますが。要するに、その事業者のみで鉄道ネットワークというのは必ずしも見ることができなくて、その町の活性化とともにあるし、あるいは、場合によると、ほかのモードとも関係しているというふうな考え方もできるんじゃないかと思います。

そうすると、こうした鉄道事業に対して、ある種のユニバーサルサービスの考え方というのは、もちろん民間事業ではありますが、そうした考え方も、もしドラスティックに考えるとすればどこかの時点で議論しなきゃいけない話なのではないかという感じがしています。

仮に剰余金があるとかという、取り過ぎるという話を今しているんだと思いますけれども、そうした話をする前に、何らかの共通の基金的なものというものを仮に設けるようなことというのが想定できるのであるとするならば、一事業者の観点からは難しいかもしれませんが、ネットワーク全体という観点でいうと、考え方としてあるのではないかなと思います。これは論点④に入るのか、あるいは災害のくくりで議論したほうがいいのか、よく分からなかったところではあるんですけども、大きな話として、そういうところもどう考えるのかなと考えています。

もう少し言わせてもらおうと、今、国会で議論していると思うのですが、例えば、通信。山内先生もお詳しいんですけど、通信のユニバーサルサービスの考え方を変えるという話があって、ブロードバンドもユニバーサルサービスにするという話が出てきています。そもそもユニバーサルサービスって競争事業者の話なんですね。民間が競争的に提供している分野での議論であり、従来のNTTが提供している固定電話の話では、もはやなくなってきているというふうな認識です。

鉄道にも、そうした考え方というのを導入することはできないのだろうかということというのは若干思わなくもなくて、地域によっては非常に厳しい状況の中で、そのネットワークの在り方というものをどう考えるのかということというのは、どこかの場でしっかり議論していただく必要があるんじゃないかなと思います。そうした中で、これだけ維持するから、この費用が必要だという話になっていくんじゃないかなというふうな感じを持つ

ています。

【山内委員長】 ありがとうございます。

次は、じゃあ、波瀾さん、どうぞ。

【波瀾委員】 御説明ありがとうございました。

想定より超過した収入と関連され得る部分というふうに、まず、この資料を読みましたときに、こういうことが起こり得る事例というのは、現状ではなかなか、そんなにあり得ることなのかなと思いました。もし超過した収入が生じるとしたら、都市部が中心になってしまい、その場合地方部とは仕組みとしては分けて想定する部分も必要なのかなというふうに思います。特に地方部に関しては、他モードも含めた交通ネットワーク全体でサービスそのものを考えていかなければいけないのかなとは思いました。

また、超過した収入をどうすべきかという話なのですが、これはやはりそうそう還元できるものでもないし、投資というのは長期間にわたるものなので、今まで恐らく別の範囲の中で計上していたと思うんですけども、これを将来の、例えば、危機管理ですとか、そういったものに、災害に向けたようなことに向けたものを明確にしてプールするというのにはありなのかなというふうに考えました。

あと、私の記憶の中では、還元している事例というのは、もう既にいくつかあるのではないのでしょうか。例えば、最近の話でいうと、京急線の羽田線が通ったときに、たしか1回値下げしたような記憶があって、この値下げのプロセスについて、どういう経緯で値下げをしているのかということも、今回、お話を聞いて疑問に思いました。還元というのは、現状のシステムの中で起きている話もあるので、そこのところは少し気になりました。

また、ヒアリングなどでJR西日本さんがおっしゃっていたと思うんですけども、地域で宅地とか都市開発によって、地域の在り方が全然違ってしまっていて、バリアフリーなんかの料金を設定するときも、違いが起きているというような話を聞いた記憶があるんですけども、それを直すにも、もし、一件一件で見直しをしなければいけないのであれば支障が生じるため、総括原価方式を維持するというのは私は賛成なのですが、こういったことが合理的かつ機動的に行われるのかというのは、すごく大事になってくるのかなというふうに思います。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。

じゃあ、谷口さん、どうぞ。

【谷口委員】 ありがとうございます。

この4ページの4つ目のポツの「これを基本線とした上で」という、この文章については、基本的にこの方向性には賛同するんですけども、気になるのが、この超過した収入というのが、もちろん施設への投資とかになるのかもしれないんですけど、今この3つ目には「利用者に還元」と書いてあって、利用者だけに還元というふうに読めるんですけども、せっかくこの4番目のポツで、地域の関係者と議論して合意したと書いてあるので、その用途を町にも役に立つように還元するという事は難しいのでしょうか。用途を、例えば、自治体と鉄道事業者で、もうかった場合は町のためにもなるし、もちろん鉄道事業者のためにもなるみたいなふうに議論して決めるような仕組みというのは、ややこしくなるのか分からないのですけれども、利用者だけに還元するところをもう少し広げてもいいのかなと思って伺っておりました。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。

【森地委員】 関連してですが。

もう人口が減って、それから景気がこういう状態のときに、過剰という話はあまり普通は生じないですね。さっきおっしゃったように。ただ、一番心配は、1つはコロナで減っている分を、どこまで戻るかという、これで1つの例。これも1割減ぐらいの話で、大体、皆さん考えているということを見ると、そうそうべらぼうなお金でもうかるなんていう話はない。

僕が一番心配していますのは、JR東のオフピーク定期券について。ヒアリングのときにも申しあげましたが、仮に2%ピーク時上げますね。2%上げたからお客がどれぐらい転換するかって、まず5%も転換しないですよ。それぐらいでは。そうすると、仮に5人。95人の人がそのままだとすると、2%上げて190の増益になるわけですよ。そうするとオフピークのほうは5人しか移っていませんから、 $190 \div 5$ だから38%値引きしなきゃいけないですね。そんなに極端なことをJRはやらないと僕は思っているんですよ。あのやり方自身に僕はあまり賛成じゃないですよ。さっき言ったようなやり方のほうが合理的だと思っっているんですが。仮にそうだとすると、38%も下げないでしょう、多分ね。そうすると何が起こるかという、物すごくもうかっちゃうんですよ。それは実験的にやるところでも明らかになると思うんです。これは直近で出てきますので、制度改革した途端にそういう問題が起こるので、これは制度設計としてはやや苦しいなど、

僕はそういうふうに思っています。

このもうかり過ぎた話は、したがって、その長期の話は、僕が申し上げたようなことで大体一般論は大丈夫だと思うんですが、直近の問題として、これをどうしておくかというのは、ぜひお考えいただいたほうがいいと思います。

僕はできれば、JRの方にあのときも申し上げたんですが、ああいうことを言うよりは、3日、4日の定期でやっておきますよというほうが合理的な気がするんですね。あのときは多分、それやると普通料金で取っているものと比較して云々という話があったのですが、それは全体の総括原価の中でやっておけば、その問題も解消しますんで、そのほうがいいかなと思っています。実験的にやること自体も自分の首を絞めるんじゃないかという、そんな気がしています。

それから、ついでにもう一つ、先ほど申し上げなかった話ですが、現行のままで変更する話で一番気にかかったのは、ヤードスティックのグルーピングの話がありましたよね。ヒアリングの際東京メトロにも申し上げたんですが、東京の人件費と大阪の人件費は違っているでしょうというのは、明らかに同じグループだけど、変えられるところは変えてあげたならば、そのほうがあまり抵抗もなくいけるんじゃないかと、こんな気がしました。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。

追加的に何かお話ありますか。一旦ここで区切って、事務局のほうから。

【山口室長】 本日御欠席の清水委員からコメント頂戴していますので、これを御紹介いたします。

今まさに議論になっております論点④の資料4ページに関して、運賃料金設定の自由度を高めるという表現がありますけれども、仮にこれを届出制等を導入した場合に、届出されるべき内容は、基準等を国から示すなど、何らかの限定が加えられるものでしょうか。それによって還元方法も変わってくると考えますとコメントいただいております。

【山内委員長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

じゃあ、取りあえず、ここで一旦、事務局のほうから事務局の御回答、あるいはお考えを伺いたいと思います。

【金指課長】 ありがとうございます。

まず、森地委員からいただきました御指摘ですが、まず、この4ページ目の、還元の在

り方を議論するに当たっての必要な視点と書かせていただいた、透明性の確保、これはもちろんのことだと考えております。還元については、もしやるとすれば、一定の考え方はお示しする必要あるのかなと思いつつも、事細かくするのではなく、最終的には、きちんと事業者の説明責任でやっていただくという、そのバランスで考えていくのかなと、お聞きして思いました。

また、その還元の時期に関して、そもそも鉄道事業の投資というものは長期にわたるものだという点。これは波瀾委員からも御指摘いただきましたけれども、整合的に組み立てることができるように考えなくてはいけないかなと思いました。

さらに、借入の償還といった御指摘もいただきましたけれども、ここも制度を考えていく上では、どう組み込んでいくかというのを考えなければならないポイントだと理解をいたしました。

さらに株主の存在ということも大事な御指摘だと考えまして、ここもどういうふうそれぞれの関係者のバランスを取るかといったところも、さらに考えなければいけない点だということで受け止めました。

そこで、さらにいろいろな取組の具体的なイメージが分かるようにという、最初に御指摘いただいた定期的の話だとか、あと地域でBRTに転換するとか、いい取組については共有する形で、地域関係者の参考、事業者の参考になるようなことで役立ててもらおうという、そういう取組も別途必要ではないかと思いました。

続いて、大石委員から御指摘いただきました、まずはこの運賃料金が下がる可能性とか、そういった点についてもきちんとメッセージ伝わるようにといったところは、今後、世の中に出していく際には、私どものほうでもきちんと伝わるようにしていかなきゃいけないと受け止めました。

また、還元の使い道の部分で、やっぱり大事なのは安全・安心のためだということではないかという御指摘。先ほどの繰り返しになりますけれども、何らかの考え方というものはお示しする必要があるのではないかなと考えておりまして、その中できちんとお伝えしていくということかなと考えております。そういうことも含めて、丁寧な説明を私どものほうでもしていかなければならないと受け止めました。

村井委員から御指摘いただいた、取り過ぎた場合の還元の文脈の中で、運賃を下げることはあり得るかという御質問ですけれども、まだ、これからいろいろ制度設計を考えていくので、あくまでもイメージとして申し上げますと、例えば、この事後チェックをどうい

うタイミングで行っていくかと考えた場合に、例えば、一定期間ごとにチェックをしますというふうに制度をつくったとすれば、その期間が経過した後、じゃあ、次の期間どうするかという対応が求められてきます。そうすると、その次の期間でどういうふうに収入が必要となり、だから運賃水準はこうなるというような、もう少し補足すると、次の期間必要なコストはこれぐらいで、それを賄うために収入はこのぐらい必要で、だから運賃はこのぐらいでというふうに、また次の期間は次の期間としての設定というところが発生し、その中で運賃水準というのが決まってくると思います。なので、硬直的にずっと一緒ということではなくて、事後チェックを設定することで変わっていくということはあるのではないかと思います。

自由度を高めるといったときの、その幅についても慎重に考えたほうがよいのではないかという御指摘を頂きました。本日御欠席の清水委員からも同様の問題意識からの御指摘頂戴いたしました。ここについても、やはり何らか一定の考え方というのはお示しする必要がありますのではないかなと思っております。

実際、これまでも御意見頂戴しておりまして、例えば、資料2の5ページ目でございますけれども、5ページ目の⑦の後半の部分ですけれども、あるセグメントだけ過度に値上げするのが社会的重要性から問題とされる場合は、別の考え方から対応することが合理的ではないか。では、その過度に値上げするのが問題とされる場合はといったところを、どういうふうに、どういう場合はどうなのかというところ、どういう対応が必要なのかというのは、きちんと考えなければならないのかな。そこは冒頭、谷口委員からも御指摘いただいた点の部分だというふうに理解をいたしました。

続きまして、大橋委員から御指摘頂戴しました点について、そもそもの鉄道ネットワークの在り方や位置づけから考えるべきではないかという御指摘を頂戴いたしました。この点につきましては、第1回から委員の皆様方からも頂戴している点でございます、ネットワークの支え合いといったものを、どういうふうに制度に組み込んでいくかといったところも大事な点だと受け止めております。

この点、通信の点の御紹介もいただきましたので、どこにどういうふうに位置づけるのが適切なのかというのは、もう少し私たちのほうでも考えさせていただきたいと思っております。せっかくの見直しの機会なので、こういった課題、論点についても、何らかの形で組み込めないかという問題意識は持っております、そこについて、さらに追究してみたいと考えております。

波瀾委員から御指摘いただきました、取り過ぎの部分について、都市部、地方部では、どちらかというとな発生するとしたら都市部中心になろうかといったところは、同じように想像しております。

あと、例としておっしゃっていただいた京急の羽田アクセスの件について御説明いたしますと、利用者への還元とは少し位置づけが違ってしまっていて、京急が羽田アクセスの整備をするに当たって、その整備にかかる分は特別にその分加算して運賃を頂いておりました。かかった分を特別に上乘せする形で頂いたというものがございまして。これはその整備にかかったお金を全て回収できるまで頂くというルールで、加算運賃制度というものでございまして。

値下げをしたというものは、回収が進んできたから、その分、下げますと、ある意味、元に戻しますということでした。通常の路線の水準と同じように戻しますというものでございまして。なので、取り過ぎたので還元しますというよりは、むしろ、その分かかった分は、その方に頂きますというふうなものでして、そこからその分回収できたので元に戻しますというものでございまして。

【波瀾委員】 それはもともと分かっていたんですけれども、ほかの地域もあるので、それも決めるときにどうだったかということと、それは国交省とかも含めてどうだったかとか、その報告があったのかとか、そのプロセスみたいなものを、どのタイミングで判断したのかということのプロセスや仕組みが分かればありがたいなと思います。

【金指課長】 その点につきましては事実関係を整理して御説明させていただきます。

あと、もう一点、町の開発とか宅地開発の進展に伴って、それに合わせた形で水準を見直していくといったところ、こういったところが本当に機動的にできるようにという問題意識は共通でして、自由度を高めるといった内容で対応できるのではないかという問題意識でございまして。

谷口委員からいただいた、利用者の還元の中で、町に還元するといった視点というところなんですけれども、そこも捉え方によっては、あるのではないかと思います。町に住んでおられる利用者の方が利用しやすいようにする部分というのは、いろいろあると思います。その地域の乗り場の整備とか、改善とか、あとは乗り継ぎがしやすくなるように、例えば、バスと鉄道の乗り継ぎがしやすくなるようにとかですね。そういった意味での町、地域への還元という捉え方もあるかなというふうに、お話を伺っていて思いました。

最後、森地先生からいただきました点で、ヤードスティックの件につきましては、おっ

しゃるとおり、もう少しきめ細かく、単純に地下鉄なら地下鉄というふうにくくりにするのではなくて、地域による差がきちっと反映できるもの、データがあるものについては個別に見ていくとか、そういったところの研究は、別途、運用面の改善のところを進めていきたいと考えております。

以上でございます。

【山内委員長】 ありがとうございます。

どうぞ、石原さん。

【石原審議官】 若干、私のほうからも補足させていただきますと、今日御議論いただきましたのは、想定より超過したと観念される部分の取扱いということで、利用者へどう還元するかというようなお話もについても、いろいろな御意見や御質問なども頂きました。その利用者の還元というものと別に、委員の皆様のお話を伺っていて思いましたのは、森地先生のほうからいただきました株主の配当ですとか、それから借入の償還という部分、これはどちらかという利用者への還元というより、事業者そのものにしっかりその分を帰属させて、事業者にも、その分のインセンティブを持たせるといいますか、しっかり運賃料金を多角化して、しっかり収入を上げてもらって、その分を事業者自身に帰属させて償還できるような、そういう視点も必要なのではないかというふうに受け取った次第でございます。

それから、大橋先生のほうからいただきましたネットワークの視点、これも鉄道ならではの考えるべき視点かなと思っております。ここはもう少し検討をしていかなければと思っておりますけれども、利用者への直接的な還元や事業者への帰属というのと、また少し違う観点で、ネットワークというものを見て、そこに一部分でも充てるとか、そういうことについても検討が必要なのかなと受け取った次第でございます。

あと、谷口委員のほうからいただいた、まさに地域、町などへの還元というところについて、今、金指のほうからも説明ありましたが、まさにそういうこともあり得るかなと思っております。いずれにしても、この自由度を高めた結果、ある意味、想定より事業者のほうの創意工夫の結果、大きな収入というものが還元される。それをどのように還元していくかと、いろいろ、今日の今の委員の皆様のお意見、御質問伺って思ったということで、若干整理させていただいたという次第です。

【山内委員長】 どうぞ。鶴田次長。

【鶴田次長】 鉄道局次長、鶴田です。

今の先生方のコメントと、それから事務局とのやり取りを聞いて、今後、世の中に広く出していったときに誤解がないよう、的確に説明する必要があるなと感じました。

「想定より超過した収入」という今日のワードですけれども、今までの運賃の延長で考えると、これは値上げをし過ぎたとか、それから先ほど森地先生から想定しにくいよねという御指摘はありましたが、利用者がすごく増えたとか、そういうことを想起するわけです。つまり、今までのように運賃がすごく画一的なものだということを前提にすると、いわゆる $P \times Q$ の P がすごく上がったとか、 Q がすごく増えたとかいうことと、収入が超過したというのはほぼパラレルになってくると思います。一方、今この委員会で議論されているのは、むしろ運賃料金が、今後もっと柔軟化し、多様なものが出てくるということが可能になるためには、どういう制度がいいんだという議論です。すると、時間帯によって運賃が変わるとか、季節によって変わるとか、いろんな要素で多様化するときに、どういうふうに上げ下げすると、それが需要にどう影響するかは未知の部分もあるので、一定の想定は合理的にするものの、蓋を開けてみたら、結果として収入が多過ぎたということがあり得る。その場合に、どう還元するかという議論だということを、これから広く世に出していくときには、今の私の説明よりも端的に分かりやすく示していくというのがないと、多分、混乱してしまうだろうなと思いました。

同様に世の中への説明という意味で、資料2の5ページ目の⑦というのがあり、先ほど事務局から、清水委員への回答に関連して紹介がありましたが、これは、事業者ヒアリングのときに森地先生が御指摘になったことを書いていると思います。資料に「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。」とあるのは、私の理解が正しければ、「現在は収支がバランスする額が上限運賃とされているが、平均が合っていれば上げ下げしてもよいはず。」というお話だったと理解していきまして、それは今日の森地先生からの3日定期、4日定期というお話と根っこが一緒かなと思います。こういう議論を通じて、認識ギャップが明らかになってきたら、今後、世の中に示していくときには、先ほど述べた超過収入もそうですが、もう少し分かりやすく、事務局として示さないといけないんじゃないかなと思いました。

あと1点、大橋先生からネットワークのお話があって、先ほど事務局から、鉄道ならではの話もありましたが、ネットワークがモードを超えて形成されていると見れば、もっと広いテーマかもしれません。いずれにしても、ベネフィットが及ぶ範囲に還元するという発想でいくと、多分、それとコインの表裏の関係になるのが負担の在り方であり、別

の場で検討しているとおりに、地域モビリティをどういう負担で支えていくんだというテーマもあって、その文脈でも考え得る大きなテーマとしてお聞きしました。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。

どうぞ、森地先生。

【森地委員】 BRTのことを申し上げたのはインセンティブじゃなくて、BRTでやっておきながら、コストがかかっているから、もっと値上げするよとか、頻度を落とすよという、こういうことに歯止めをかけておいたほうがいいんじゃないかという、逆の意味で申し上げました。

それから、御説明でなるほどと思ったのは、前の期にすごくもうけたら、次の日に物価とか上がっていますから、そのときの運賃アップのときに反映させますよという、これはすごく明快だという気がしました。

それから、あとBRTの件もそうなんですけど、地域の合意のときに、当然、国も一緒に入っていて、運輸局の方が入っていて、その人たちが、ある種の歯止めというか、ジャッジというか、こういう格好で合意を保障するというのは、そんな格好で国は関与しても、地方分権の話で国はと言う人いるけど、そういう意味では、ぜひ入っていただいたほうが、後々いいかなという、そんな印象を持ちました。

それから、さっきゾーン運賃制だけで申し上げたんですが、例の身障者割引とか、高齢者割引とか、今、問題になっている国会議員の割引だとか、こういうのを、あるところは公的に負担して、あるときは事業者に負担させているというところは、今回の話と関係ないのかも分かりませんが、国会議員なんていうのは、この間まで問題になった交通費の話ですから、あんなもの全部切っちゃったほうがいいと僕は思っているんですけどね。役所はなかなか言いにくいんですけど、多くの国民は、きっと思っているんじゃないですかね。

そんな意味で、国会議員のほうはともかくとして、身障者とか高齢者の話は、前に申し上げましたけど、地方の制度をやるときに、やっぱりクラブ財という格好で負担してもらおうというのを、典型的なティピカルな制度として国が提示しておいたほうがいいかなという気がします。そうじゃないと、政治的に横浜の市長みたいに、高齢者もただにしますとかなんて話が出てくると、結局、そのお金は役所が持つか、あるいはユーザーが持つということは、ユーザーの誰かが負担しているわけで、やっぱりそこは合理的にしたほうがいい

いかなという気がしました。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。

どうぞ、大橋さん。

【大橋委員】 ありがとうございます。

先ほど、ちょっと外れたコメントで大変失礼いたしました。御回答もいただいて感謝申し上げます。

この論点に関してですけど、先ほどダイナミックプライシングの中で、それぞれの時間帯で幾らのダイナミックプライシングつけたからどうだというふうなことを一つ一つ見るというのは、運賃の柔軟性を考えてみても、企業の足かせになるんじゃないかというような御指摘、もっともだと思っています。

もう少し言うと、例えば、これは別の検討会で事例として出ていると認識しているんですけど、地元の企業が、エリアスポンサーとなって、協賛金で運行経費を見るみたいな感じのことをやっているところもあると聞いています。そうしたのも、究極的には認められ得るのかどうか。それも、もし、ここに書いてある乗り合いバスでできているのであれば、もしかすると鉄道でもできるような制度にするのか。つまり、地域の経済の中の鉄道だというふうに考えれば、マネタイズの仕方というのは必ずしも運賃だけであるべきなのか、ちょっとまた議論を乱しているかもしれないので申し訳ないんですけど、そういう考え方もありうるのかなということで、コメントさせていただきました。

【山内委員長】 その点、いかがですか。いろんな意見出ていますが、何かありますか。どうぞ。

【石原審議官】 今、大橋委員のほうからいただいた、地域の企業がスポンサーとなってマネタイズするというような場合、これもあり得ますし、そこが地域として、まさにそのマネタイズを前提にして、運賃料金の水準を設定するという事は、これはこれで、まさにさっき森地委員のほうから運輸局も入ってというようなお話もありましたけど、そういうところも踏まえた形で、そこは認めることは全く問題ないと思います。

【鶴田次長】 今の話の関連なんですけど、この委員会のテーマから外れてしまうかもしれませんが、マネタイズについては、今の地域のスポンサーのようなもありますし、他にも旅行業のような感覚でいえば、旅行商品を買うときに運賃が幾らということは考えないわけで、提供される価値の全体に対してお金を払って、その中で、結果的に運送に關す

るコストも負担されています。今後、社会の変化を考えると、そういうものも主流になってくる面があると思います。

そういったマネタイズの在り方について、一律に制度的にこうだというのではなく、創意工夫で変容していくことが期待されて、それは前提にしつつも、B to Cで鉄道会社が旅客から直接もらうお金について、どうあるべきだというのが運賃の制度の検討対象かなと思っています。

そのときに、気をつけなくてはいけないのは、創意工夫で新たな、例えば、ユーチューブの広告料のように利用者は全然負担なく利用できるような方法を発明したり、すごく上手に使うような鉄道事業者が出てきたときに、その部分をちゃんと評価するということが大切だと思います。つまり、そこでもう収入が上がっているんだから、運賃は丸々ゼロじゃなきゃ駄目とか、そういうことを言うと、新しい発明を阻害することになりますので、事業者と利用者の立場をどういうふうに両立させるか、そういうお題であると理解しました。

【大橋委員】 どうもありがとうございます。そういう意味で、しっかり収入を見る仕組みが必要なのではないかというふうな気もいたしました。

すいません。今日は途中で退席させていただく形で申し訳ないんですけども、今日はありがとうございます。

【山内委員長】 どうもありがとうございました。

さて、ほかにいらっしゃいますか。なかなかあれですね。いろんな御意見いただいたんだけど、私はさっき鶴田さんおっしゃったように、皆さんの御意見を、この4ページのことに反対するような方はなかったというふうに理解しています。

4ページだと、ちょっと分かりにくいかなと思っていたのは、さっき都市と地方の話があったけれども、前半の書いてあること、超過した収入云々のところというのは念頭に浮かんでくるのは、当然、大都市なんですけど、その下のところは地方の話で、協議会とかをつくって、協議運賃等まで行くんだろうなと思うんですよね。だから、そこがちょっと混在しているので分かりづらかなという感じですね。

あともう一つ理解しづらかったのは、還元というところで、さっきもお話出たけど、例えば、いわゆるPBRの料金設定というのは、昔からこの世界ではあって、パフォーマンス・ベスト・レート・メイキングってあると、業績がよければ業績がよい分の、例えば、もうかりましたというときに、半分は事業者が取っていいよと、半分は消費者還元しまし

ようとか利用者還元しましょうって、基本的にはそういう発想でインセンティブ出すんですけど、ここでやっぱり分かりにくいのは、還元というときに、どういう還元の仕方をするかということところが、いろいろなメニューが出ているので、そこのところ分かりづらかなかと思います。

1つのやり方は、さっきおっしゃっていたように、3年後、5年後と費用を切って、そのときのコストを査定して、その次の期は、本当にもうけ過ぎているんだったら少し値下げなさいというのもやり方としてはある。

もう一つは、ですから、そのときに、ここにあるように、入ってきた超過利潤みたいなものをサービス改善に充てなさいとか、あるいはさらなる投資に充てなさいとか、ネットワーク充実に充てなさいとか、そういうような考え方もあるので、そこのところ、書き方によって、すごく誤解されちゃうのかなという感じがするので、もう少し具体的に書いたほうがいいのかないかという感じはしますけども、ただ、具体的に書けば書くほど、頭の中でいろいろ想定されることが出てくるので難しいんだけど、その辺のことがあると思いますね。

実は、さっき大橋さんが言ったことは、私、一番下のところに関係していると思っていて、さっきおっしゃっていたように、地域のユニバーサルサービスというのは形容矛盾だけでも、地域全体でネットワークの便益が得られるようなものであるとすれば、こういうのを適用してもいいんじゃないかということをおっしゃったと思うんですね。それは鉄道だけじゃなくてバスも入ってもいいしと。そうなってくると、バスと鉄道でもって、協議会とかやって、それで出てくる運賃体系みたいなものを、皆さん、納得するんだったら、ここに書いてあるような運賃制度として、皆さん、合意していいと、こういうことになるのかなというふうに思っていて、森地さん言ったように、それに歯止めが必要ならば国が関与するか、そういうのがあるかも分からないというふうに思いましたけどね。

例のバスのほうは、独禁法もちょっと外れたし、それで、バスのほうは収入プールもやっているし、そういう中で、今回のヒアリングでも、鉄道もそういうのって御意見もあったので、すぐできるかどうか分からないけれども、そういうことを考えたときに、やっぱり一番下のがリアリティーを帯びるのかなというふうに思いますけどね。それはもう一つの竹内さんの委員会と連動しているのかも分からないですけど。ただ、方向性としては、その理解でよろしいんですね。どうですか、皆さん、こういう方向で御理解いただいたんじゃないかなと思いますが、それで。

どうですか。最初の議題に挙がっているように、例えば、時間帯別の定期とか、議論するんだったら、そんなに大きな改定じゃないと思うけれども、ここに書いてあるようなことをやろうとすると、もう一つ、いろんな制度的なステップが必要になるかと思えますけど、それは当然ですけど。というような印象を持ったんですけどね。

鶴田さんおっしゃったように、やっぱりこれ、外に出したときに誤解を受けないようにしなきゃいけないから、その辺のことというのは、すごく重要だと思うんです。いかがですか。そんなところですね。

さっきの特定都市鉄道整備積立金は、制度をつくったときに、一応、あれ公募したんですよ。事業者と。一応、東京と大阪と名古屋も入っていたっけ。地域指定して、その中で特特制度と申しますか、特特制度を使いたい事業者というのを公募して、それで選ばれて、例えば、線増するとか、短絡線つくるとか。短絡線は……。要するに、輸送力を増強する社に対して、租税特別措置で無税の積立金をつくりますという、それですよ。だから、プロセスとしては、一応、あれ公募だと思うんですけどね。さっきの谷口さんの御質問に答えるんですけど。違ったっけ。

【鶴田次長】 特特制度のように公募でやったものと、あと個別にやったものがあります。さっきの空港線なんかは、個別に空港線を整備するために行ったものです。

【山内委員長】 線増の特特制度は公募ですね。

【鶴田次長】 はい。そうです。

【山内委員長】 途中でやめた事業者もいたもんね。

【鶴田次長】 そうですね。

【山内委員長】 という感じを持っておりますが、いかがでしょうか。

どうぞ。

【石原審議官】 森地先生のほうから、先ほどJR東のオフピーク定期券の御指摘、2%値上げでも38%値下げしないとというお話がございましたけど、ここのJR東のオフピーク定期券は、この論点⑤と申しますか、まさに森地委員のほうからも、直近の問題をどうするかという、まさにこの新しい運賃料金制度の前に、現行の運賃料金制度の何か運用の見直しの中で対応できる一つの課題だと思います。このオフピーク定期券の取扱いについて、値上げ部分と値下げ部分と、収入と支出とを中立化、ニュートラルにすることで、今の枠内でも少し特例的な、何か認可のような扱いしてもらえないか、こういうお話をJR東からヒアリングにおいていただいておりますので、ここのところは、まさしく委

員御指摘ありましたように、ちゃんとプラスとマイナスが、東がおっしゃるように中立なものになるのかどうかというところを、そこをしっかりと東日本さんのほうには、きちんと世の中にも分かるような形で御説明いただかないと、なかなかその次のステップといえますか、オフピーク定期の導入というところには、なかなか難しいのではないかと思います。この点について、現在、東日本さんと少し議論をしているところでございます。

【森地委員】 僕が思ったのは、さっき言った3日定期、4日定期、それだって現行制度で割引ですからできるはずですよ。だから、そういう格好で出したほうがいいかなと。

さっき申し上げたように、単純計算で、半分も移るなんて思っている人いないでしょう。1割なんて移らないですよ。今までだって随分オフピークの努力を、役所もいろいろ実験もしたし、丸の内の企業全部巻き込んでやっていて、なかなかうまくいかないという話ですから。したがって、定期券はそういう格好でやったほうがいいと思いますし、それから、むしろオフピークの話は、正月など、シーズンのオフピークのほうが重要で、飛行機が既にやっているわけですから、鉄道だってやらせてくれよと言うほうが僕は真っ当だと思っていたんですけどね。そうすると、飛行機でもやっている話であるし、長距離に関しては、飛行機と自動車との競争があるのだから、そこはある程度認めても努力の範囲内でしょうしという説明も可能ではないか。それで値段を上げたところは、多分オフピークでは値段を下げるわけですから、あるいは深夜料金とか、そういう長距離の鉄道にとってのやり方のほうが納得いくかと、僕は感覚的には思っていたんです。

余計な話かも知れませんが、明らかにあれやっちゃうと、もうかっちゃいますよね。だから、それは、これから何かいろんな制度改革するときの枷になったりしないかというのを逆に心配しますね。

【山内委員長】 それはまさにJRさんの説明責任をどう果たしていくかということに繋がっていくかと思います。

ちょっと余談ですけど、この間、静岡鉄道の人とちょっと話をした。その社長さんというのは後輩なんですけど、環境問題もあって、1日全路線乗り放題、ただにするということを書いていたけど、そういうことは簡単にできるのか。

【中澤室長】 1日だけ乗り放題というのは制度上もできると思います。

【山内委員長】 いいことだと思いますよね。ぜひとも、こういう芽は摘んでほしくないということですね。

【森地委員】 何のためにそうするんですか。

【山内委員長】 環境問題です。要するに、鉄道に乗ってくださいという、そういうことです。

【森地委員】 最近、東南アジアの都市鉄道、バンコクもジャカルタも、最初、開業した当初ただにしてねというのをやっていますよね。

【金指課長】 今回の議論とは直接関係ない点ですが、冒頭の谷口先生から御質問いただいた変更命令の発動要件の件で、訂正をさせていただきたく思います。

鉄道における運賃の変更命令の発動要件について、1つは安過ぎる、不当な競争を引き起こす可能性があるというときと、もう1つは不当な差別的取扱いがあるとき、この2つというふうに申し上げましたけれども、さらに、他のモードと同様に、公共の利益を阻害する事実があると認めるときというのも法律上、事業改善命令の一つとして規定がございます。そういう意味では、バスだとか、タクシーだとか、航空とかと同様に、結果として、法律の規定上はなっております。

バスのほうは、ここの5ページのところで指摘いただいた道路運送法上どうなっているかというのは調べますけれども、実際、発動するとなった場合に、具体的な要件がどうなっているかというのは明確化していかなければならないということは、これは課題だと認識しています。

【鶴田次長】 関連して、法律は一番骨格を定めてあるので、モードを超えて大体同じような規定になっていて、それをどう具体化しているかは様々で、鉄道では運賃が定型的に変更命令の発動があまり想定されないということなのか、発動の定量的な基準はつくっていません。ただ、今までの歴史上で、ほかのモードでいうと、実際に運賃が多様化するような場面では、例えば、行政が幅を示して、その幅に収まっていたら変更命令は発動しませんよ、そこからはみ出ていたら個別にきっちり審査しますよ、というやり方も過去にはありました。必要に応じて、具体化をしていっているということだと思います。

【山内委員長】 そうですね。ありがとうございます。

今の話は、タクシー運賃の幅で、上限が総括原価で下限が人件費の切下げに限度を設けるということで、そういうふうにしたっていうのがありますね。

【鶴田次長】 貸切りバスもそうですね。

【山内委員長】 そうですね。

それから、さっきちょっと言いかけて、中途半端な説明で分かりにくかったんだけど、航空事業法を改正して届出したときに、要するに、変更命令の基準を細かく決めた。そ

れはいろいろな場面で独占的な運賃が出てきたり、あるいは逆説的な運賃が出てきたりということを避けるために、それはやっけて、多分、あれはまだ生きているんでしょうね。

【金指課長】　　ちょっと調べます。

【山内委員長】　　ほとんど今、変更命令出ることはないかもしれないけど、そういうことです。という感じですね。

そのほかにいかがですかね。

【金指課長】　　貸切りバスだと、やはり幅を設けて、下限の目安を設定して、そこより下回ると事業改善命令の発動を検討することになりますという、そういう示し方をしています。

【山内委員長】　　今日は、この4ページ論点④について、主に議論ということで皆さんから意見伺いまして、私がさっき申し上げたようなところが全体の感想というか、取りまとめでよいのではないかと思いますけれども、論点⑤については、また次回でよろしいんですか。あるいは、今、ここで伺ったほうがよろしいですか。事務局としては。

【石原審議官】　　⑤についても御意見、御質問など、ございましたらお願いします。

【山内委員長】　　それでは、⑤について、いろいろ伺いたいと思います。もう既にいただいているところもちろんありますけれども、何かありましたらですが、お願いしたいと思います。

下の3つの黒ポチのところは、さっきのと連動していて、さっきの話が進んでいけば、やり方としては、こういうのがありますというようなことですよね。だから、そういう意味では、皆さん、大きな意味で御理解いただいているんだと思うんだけど、具体的にそれとなったときの議論というのは必要だということになっていますね。

【森地委員】　　運賃の話を超えちゃうから申し訳ないんですけど、老朽化の話と事故が起こった後の話が、2つ問題があるんですよ。これはなかなか、今、保険に入っていると、大手のところは保険に入らないで、銀行との融資契約でやっているところもありますし、それから、地方のほうは、保険に入っている、保険金をもらっちゃうと、そのあと保険料が上がるので経営が持たないとか、こんなことがあるんで、どうも鉄道運輸機構などの役割とセットにして、何か考えるようなことをやらなきゃいけないかなという、そんな印象を持っています。この直接ここに入らないで恐縮です。

【山内委員長】　　いや、関係しているんだと思います。

【森地委員】　　そうすると、そういう基金をどういうふうにつくったらいいとかね。

非常に深刻になる危険性がありますんで。南海・東南海地震なんか起こったら、もう軒並みアウトでしょう。

【山内委員長】 そうですね。

【森地委員】 そうすると、一自治体の問題じゃなくなっちゃいますよね。大変心配をしています。

【山内委員長】 一方で国の災害に対する制度もありましたよね。

【森地委員】 いや、微々たるものなんですよ。

【山内委員長】 分かります。そうなんですよ。

この間もちょっと話出た原子力災害もそうで、国の原子力災害に対する補助金というのが微々たるものだったものですから、それで後追的に原子力損害賠償支援機構という機構をつかって、それで回したんですけど、そういう意味では、ここにあるように保険的なことがなかったという、そういうことですよ。

【森地委員】 阪神のときに道路は法律がなかったんですよ。それで都市高速壊れたのに対して道路局がどんどんお金入れたんですが、鉄道のほうは、なまじっか法律があったから、法律改正がされるまで、5月になってからだったですかね。国会通してからしか補助金出せなくて、ということがありました。

しかも、それを補助金適正化法の適用が嫌だといって受取り拒否した会社もあったりして、どうもあの制度設計はうまくなかったなというのが僕の印象です。だから、あんまり法律でがちがちにしておくことは非常時に邪魔になりますし、どうするかですね。

【山内委員長】 ほかにありますか。

【波瀾委員】 あまり関係ないことなのかもしれないんですけど、この論点⑤の四角の丸ポチの1番目なんですけど、ポジティブな話で考えると、さっきの静岡鉄道さんの話もあると思うんですけど、カーボンニュートラルって、鉄道にとっては、ある意味チャンスで、何かしら利用を促すことにつながると思うんですね。海外を見てもそうなので、やはりそういった意味で、海外のニュースに比べて、日本はまだ、そういう意味では公共交通機関におけるカーボンニュートラルの話が、あまりポジティブに聞こえてこないという現状もあるので、ここは何とか、もう少しポジティブに、皆さんに、使ってもらえるような機会になればいいんじゃないかなというふうに思いました。

実際、鉄道会社において水素ガスで動くものとかが発表されたりとかしていますし、都バスも、すごく随分、水素ガスが増えたなと考えているので、よりポジティブな分野で、

何かやっていければと思いました。

【鶴田次長】 ありがとうございます。カーボンニュートラルという流れをつかんでい
かないといけないなと思って、山内先生に座長をお願いして、今、検討会を始めて具体化
しつつあるところですよ。運賃料金の文脈でも、カーボンニュートラルをどうファイナンス
していくかというようなことで頭出しさせていただいていますが、運賃料金にとどまらず、
いろいろ考えていきたいと思っています。

【山内委員長】 よろしいですか。ほかによろしいですか。どうぞ、大石さん。

【大石委員】 私も今、波瀾委員がおっしゃったように、そういう意味では、本当に
カーボンニュートラルで、もっと鉄道を使うことのよさとか意義を消費者に伝えてい
く必要があるなと思っていて、どうしても運賃値上げすると、じゃあ、高くなるから電車
やめて車にしようかという、安易に流れるような考えをしてしまう消費者もいるんですけ
ど、そうじゃなくて、鉄道を使うことが地球温暖化の防止全体につながるんだというこ
とを、もっと強く言っただけるといいなというのが気持ちとしてあります。

プラス、あとは、今のこの論点⑤のところ、先ほど森地先生が、事故と老朽化とは違
うというお話があったんですけど、全然、話違いますけど、今回、北海道で船が転覆した
あの事件は、消費者にとっては大変衝撃で、同じ交通手段として、なかなか、本当に消費
者はこれが安全なものなのか、安全じゃないものかというのが見極めができない。当然安
全だと思って、みんな利用しているんですけど、当然安全であるべきための費用というの
が、ちゃんと正しく使われているということが、もう少しきちんと利用者に分かるように、
これはどの運輸、全てだと思わなければならないんですけど、そういうことであれば、費用負担に対
しても消費者としても納得がいくと思うので、その辺りの説明は、ぜひ続けていただきたい
なと思います。

以上です。

【山内委員長】 なるほど。何かありますか。いいですか。

【金指課長】 ありがとうございます。まさに必要な費用をきちんと計上していくとい
うところが大事だと考えていまして、いろいろな運用面の改善の中でも、算出方法など
について、今の本当に求められているものに合ったものにしていくというところをやっ
ていきたいと考えております。

【森地委員】 さっきの話も重要ですけど、例えば、事故率でいうと、列車キロ当たり
の事故って、日本を1にすると、スペインとかイタリアって3倍とか、物すごい事故率な

んですね。

この前、海外と比較して日本の運賃が安いという話があり今、円安になっているから、ちょっとまた様子が違いますけど、なるべく国際的なデータも一緒に公表されるといいかなという気がします。

【山内委員長】 さて、ほかに御意見ありますか。よろしければ、大体、時間のほうもあれですので、⑤についても幾つか御意見いただきまして、今後、これ全体をまとめるような、そういう作業になってきますね。

何か事務局のほうから、今後についてありますか。

【金指課長】 ありがとうございます。改めて御案内申し上げますけれども、次回、6月3日を予定しております、そのときには、これまでいただいた御意見を踏まえまして、大まかな方向性に向けたものをお示しして、また御議論、御意見頂戴できたらと考えております。よろしくお願いいたします。

【山内委員長】 ということで、よろしくお願いいたします。

議論のほうは、じゃあ、これで終了ということですので、あと最後に何かございますか。

【鶴田次長】 今日活発な御議論をありがとうございました。中間取りまとめという言葉はサラっとしていますが、よく言われるように、竹という植物は節目があるから強くてしなやかなんだという意味で、節目は大事です。特に、役所という組織はどうしても、毎年、相当体制が入れ替わりますので、ここまで御議論いただいたことを、きちっと次につないでいくためにも重要だと思います。

先ほどのお話にもあった多様な運賃は、ある意味で空の虹のようなものだと思います。この場では、幅広く御議論いただいておりますが、虹がきれいに見えるのは、紫外線から赤外線まで広い波長の波、目に見えない波もある中で、可視光線がきれいな虹として目に見えるのと同じだと思います。事務局には苦勞をかけていますが、委員の皆様方の激励をいただきながら何とかここまで来ており、ありがとうございます。今までの議論を分かりやすく整理したいと思いますので、また次回以降もよろしくお願いいたします。

【山口室長】 委員の皆様方、本日は貴重な御意見、御議論いただきまして、大変ありがとうございました。事務局から2点、連絡事項がございます。

まず、本日の小委員会の議事録及び資料につきましては、近日中に国土交通省のホームページにて公表したいと考えております。議事録につきましては、後日、各委員の皆様へ送付させていただき、御了解をいただいた上で、公開する予定でございます。

それから、次回の小委員会の日程につきましては、6月3日水曜日の13時から15時を予定しておりますので、引き続きよろしくお願いいたします。

以上をもちまして、本日の小委員会は全て終了でございます。本日はありがとうございました。

【山内委員長】 どうもありがとうございました。

— 了 —