

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  
上限変更認可申請事案に関する公聴会における質問に対する回答

令和4年11月17日

運輸審議会

## 運輸審議会委員からの質問に対する申請者の回答

- 運賃改定を必要とする背景、ないしその目的は何か。事業構造の変革、利用者の利便性向上（混雑緩和）あるいは「柔軟な働き方の実現」のような社会構造の変革も意図しているのか。 ..... 1
- オフピーク定期券導入によって、従業員に交通費を支給する沿線に事業所を置く企業の受ける影響が大と考えるが、企業は従業員に対して、適切に交通費を支給することを想定しているか。例えば、オフピーク定期券の購入を前提に交通費を支給しながらピーク時に就業時間を設定する、あるいはピーク時利用分の交通費を支給しないなどといった事態が生じないといえるか。あるいは、こうした問題は申請者の関知するところでないと考えるか。 ..... 1
- 「通勤時間帯の混雑緩和」を社会課題と捉え、その解決の手段として導入しようとするオフピーク定期券は、勤務体系がマッチする利用客は、混雑しない時間帯を安価に乗車できる反面、その原資となる減収分を、オフピーク定期券を利用できない利用客に転嫁することで収支を償うというスキームとなっているが、オフピーク定期券を利用できない利用者に対して、この負担増をどのように説明し理解を得るのかについてご説明いただきたい。 ..... 3
- オフピーク定期券の効果を最大限に発揮するには、民鉄等の他の事業者との連携が必要になると考えられるが、この点についてどう考えているか。 ..... 4
- 自治体や企業への働きかけについてはどうか。 ..... 4
- コロナ禍後の需要の見通しについてうかがいたい。公述書によれば平均で80%程度まで需要が戻るとの見通しであるようだが、この数字の根拠をうかがいたい。 ..... 5
- コロナ禍が明けて想定される首都圏の主要路線における需要のおおよその見通しと、オフピーク定期券を導入した場合の需要、さらには混雑緩和効果についての考えをお聞かせいただきたい。 ..... 5
- 混雑が想定よりも改善されない場合の追加措置についてのお考えについてもお聞かせ願いたい。 ..... 5
- オフピーク定期券保有者がピーク時間帯の利用となった場合、普通旅客運賃が適用されることだが、オフピーク定期券の効力がゼロとなる理由は何か。 ..... 7
- 輸送障害等の様に、オフピーク定期券保有者が本人の責によらない原因により、ピーク時間帯の利用となった場合の対応についてはどう考えているか。 ..... 7

## 一般公述人からの質問に対する申請者の回答

- 今回オフピーク定期券について、上限運賃を設定せずに実施運賃として行うことにした理由。  
..... 9
- 申請書に添付した変動運賃制実施計画の鉄道事業法上の位置づけはどのようなものになるのか。上限運賃変更申請なしにいつでもオフピーク定期券を廃止したり、割引率を変更できることにならないか。 ..... 9
- 実施運賃にすぎないオフピーク定期券を導入することを前提に、収入見込みをたてることを前提として上限運賃を変更できると考えた法的根拠をどのように考えているのか。 ..... 9
- オフピーク定期券の利用客が5%程度シフトすると推計しているようであるが、それに伴う運輸コストの削減効果はどの程度見込めると考えているのか。また、利用者に運輸コストの削減効果を運賃面で還元する考えはないのか。 ..... 10
- 企業の通勤手当支給に大きな影響を与える制度改正と考えるが、利用者や事業者等に対してオフピーク定期券についてどのように周知する考えか。来年3月からの実施については、周知が間に合わず混乱を招くのではないかと。 ..... 10
- 通常の定期券を購入していた方が有効期間内にオフピーク定期券に切り替えることは可能なのか。この場合の運賃の精算はどのように行うことを予定しているのか。 ..... 11
- 他社線との連絡定期券において、現時点で技術的に入場時刻を管理するのは難しいと考えられることから、オフピーク定期券を発行するのは難しいと考えられるが、申請者においてオフピーク定期券を発行する予定はあるのか。発行予定が無いとすれば、他社線との連絡定期券の利用者については、値上げされた通常の通勤定期券を購入せざるを得ず、オフピーク定期券を購入するという選択肢は無いまま、一方的に値上げを受け入れざるを得ないことになるが、適切といえるのかどうか。 ..... 11

## 運輸審議会委員からの質問に対する申請者の回答

### ○三浦委員からの質問に対する申請者の回答

運賃改定を必要とする背景、ないしその目的は何か。事業構造の変革、利用者の利便性向上（混雑緩和）あるいは「柔軟な働き方の実現」のような社会構造の変革も意図しているのか。

- ・ コロナ禍を経て、お客さまは以前にも増して混雑への感度が高くなっており、混雑を避けて安心で快適な車内空間での移動を望んでいることから、弊社としてもお客さまのニーズにお応えし、柔軟なサービスを提供することはできないかと考え、様々な検討を行ってきた。
- ・ ご指摘にあるとおり、就業や労働にかかわるルールの変化や、IT技術の進展によるオフィス環境の変化をうけて、働き方についても以前よりも柔軟な取り組みが進んでいることも、お客さまのニーズを後押ししていると考えます。
- ・ 新たなオフピーク定期券の導入によるピークシフトの取組みは、鉄道事業者だけではなく、お客さまや企業などのご理解とご協力を得ながら社会全体で進めていくことで、三者のそれぞれがメリットを享受できる「三方良し」の取組みを目指していきたいと考えている。
- ・ ピークシフトによる混雑緩和の実現により、お客さまには「快適で安心な移動空間」の提供、企業には「働き方改革の推進やコストダウン」の実現等のメリットが期待される。
- ・ 弊社としても、ご利用の平準化は、輸送サービスの柔軟な設定や中長期的な鉄道事業の構造改革やコスト削減が可能となることから、将来にわたり、サステナブルな事業運営と良質なサービスの提供につなげていきたいと考えている。

オフピーク定期券導入によって、従業員に交通費を支給する沿線に事業所を置く企業の受ける影響が大と考えるが、企業は従業員に対して、適切に交通費を支給することを想定しているか。例えば、オフピーク定期券の購入を前提に交通費を支給しながらピーク時に就業時間を設定する、あるいはピーク時利用分の交通費を支給しないなどといった事態が生じないといえるか。あるいは、こうした問題は申請者の関知するところでないと考えるか。

- ・ オフピーク定期券の検討に際して、弊社が独自に実施した市場調査では、8割を超える企業が通勤手当等を支給し、7割を超える企業は時差通勤の可能な勤務制度を既に導入または検討しており、オフピーク定期券を導入できる勤務制度や就労環境が整ってきていることがわかった。
- ・ その中で、オフピーク定期券がフィットする従業員が多い企業ほど、オフピーク定期券を推奨ないし、従業員にオフピーク定期券又は通常定期券の選択を委ねる意向を示されている。

一方で、現在の勤務形態がオフピーク定期券のサービスにフィットしていない従業員についても、業務上の工夫を凝らし通勤時間帯をシフトさせることで、オフピーク定期券の導入を検討する意向を持つ企業も見受けられた。

- ・ オフピーク定期券の導入の可否については、企業によって異なる勤務形態や社内制度が障壁となりうるため、企業の取組姿勢や対応方針に大きく依存するものと考えられる。
- ・ 実際に企業にヒアリングをした中でも、オフピーク定期券のサービスが開始された場合は、企業側でもそのメリット等を総合的に勘案して、従業員の通勤定期券の取扱いを検討するとの感触を得ている。
- ・ また、「企業が従業員に対して、適切に交通費を支給すると想定しているか」との点については、例えばオフピーク定期券でピーク時間帯に利用する場合にはIC普通運賃が必要となるが、このようなケースでは、約85%の企業が従業員に対して運賃相当額の支給を検討すると回答されている。
- ・ ピーク時間帯の利用で支払われたIC普通運賃を事後に精算する場合に、ピーク時間帯の利用額をSuicaの利用明細で判別できるように表示方法の見直しを行うなど、適切にご案内ができるように努めていく。

○河野委員からの質問に対する申請者の回答

「通勤時間帯の混雑緩和」を社会課題と捉え、その解決の手段として導入しようとするオフピーク定期券は、勤務体系がマッチする利用客は、混雑しない時間帯を安価に乗車できる反面、その原資となる減収分を、オフピーク定期券を利用できない利用客に転嫁することで収支を償うというスキームとなっているが、オフピーク定期券を利用できない利用者に対して、この負担増をどのように説明し理解を得るのかについてご説明いただきたい。

- ・ 今回の定期運賃の改定は、値上げにより収入の増加を目的とするものではなく、お客さまに価格差のある2種類の定期券から選択していただくことで、ピーク時間帯に集中する通勤需要の分散を促すことを目的として実施するものである。
- ・ このほど国土交通省から示された「処理方針」の中においても、旅客需要の平準化等による利用者利便の向上を目的とした「変動運賃制」が定められおり、弊社がめざすピークシフトの取組趣旨にも合致することから、この「変動運賃制」の手続きに則って申請を行った。
- ・ オフピーク定期券の検討に際して実施した市場調査では、フレックスや時差出勤などの柔軟な勤務制度を導入又は予定している企業は7割を超えており、オフピーク定期券のような価格差によるピークシフトの取組みが社会に許容される情勢や就労環境が整いつつあると考える。
- ・ 通常定期券を継続するお客さまには値上げとなるが、オフピーク定期券導入に伴うシフト効果によって、ピーク時間帯の混雑緩和という形でメリットも享受いただけると考えている。ご理解をいただきたい。
- ・ また、実際の価格設定のイメージをお示しし、価格感度や購入意向等を伺う調査では、値上げの妥当性について理解を示される企業が一定程度あることについても確認をした。
- ・ 弊社ではこれらを踏まえて、通常の定期券の値上げについては、広く薄い負担により抑制的に実施することを基本スタンスとして、通常の定期券を利用せざるを得ないお客さまの負担感にも考慮し、値上げ率を約1.4%と低い水準で申請した。
- ・ オフピーク定期券の導入の可否については、企業によって異なる勤務形態や社内制度が障壁となりうるため、企業の取組姿勢や対応方針に大きく依存するものの、ご利用の平準化によって通勤時の負担が軽減されれば、従業員の就労環境に好影響も期待できることから、定期運賃の価格差については一定のご理解をいただけるものと考えている。

## ○山田委員からの質問に対する申請者の回答

オフピーク定期券の効果を最大限に発揮するには、民鉄等の他の事業者との連携が必要になると考えられるが、この点についてどう考えているか。  
自治体や企業への働きかけについてはどうか。

- ・ オフピーク定期券の検討にあたっては、弊社と同じく通勤輸送を担う首都圏の鉄道事業者のご理解やご協力が欠かせないと認識しており、検討開始当初から様々な形で相談しながら進めてきた。
- ・ 関係する事業者には弊社施策へのご理解をいただき、弊社で発売するSuica連絡定期券に係る運用面の調整や共同使用駅等における自動改札機の改修などで協力をいただいているところである。
- ・ 弊社以外にオフピーク定期券の導入を明らかにしている事業者は現時点ではないが、ピークシフトの取組みを、他の事業者とともに実施できるようになると、より大きなピークシフト効果が見込まれるものと推測している。
- ・ 弊社がオフピーク定期券を先行して導入し、国や自治体には引き続き「快適通勤」の実現に向けた気運の醸成と取組み支援へのご協力を賜りながら、ピークシフトの効果を高めていくことができれば、今後は他の事業者においても同様の取組み拡大や混雑緩和につながると考えている。
- ・ オフピーク定期券の導入によるピークシフトの取組みは、鉄道事業者だけではなく、お客さまや企業などのご理解とご協力を得て進めていくことで、三者のそれぞれがメリットを享受できる「三方良し」の取組みを目指していきたいと考えている。
- ・ そのために導入検討の段階から企業等への市場調査を実施して、オフピーク定期券の価格感度や購入意向などをお伺いするとともに、企業や経済団体を訪問して弊社の取組みの説明と導入検討の依頼を行い、社会全体での取組みとなるように協力をお願いをしている。
- ・ 一方、東京都においては「時差Biz」などの取組みを通じて、「快適通勤」に向けた官民挙げての啓発活動を主導されており、弊社も賛同して協力をしてきた。今後は弊社のピークシフト施策でも連携をさせていただき、大きな成果が得られるよう協力をお願いしていく。
- ・ これまでは認可申請前であることから、オフピーク定期券の十分な告知展開ができなかったが、オフピーク通勤の機運を高めお客さまのご利用を促す取組みとして、オフピークポイントサービスを先行して実施し、現在では77万人を超えるお客さまに参加いただいている。
- ・ また本年2月と7月には、全国紙に記事広告を出稿してオフピーク通勤の意義やメリットを広く社会にアピールするなど、積極的な広報活動にも取り組んできた。
- ・ 今後は各種メディアや宣伝ツールを活用して、企業や定期券利用のお客さまをターゲットとしたより具体的かつ、効果的な案内・告知を本格化させ、オフピーク定期券の普及と定着に向けた取組みを推進していく。

## ○二村委員からの質問に対する申請者の回答

コロナ禍後の需要の見通しについてうかがいたい。公述書によれば平均で80%程度まで需要が戻るとの見通しであるようだが、この数字の根拠をうかがいたい。

- ・ 弊社は2021年度期末決算説明会時の通期業績見通しにおいて、定期収入については2023年度以降の想定をコロナ禍前の80%程度と開示したが、この数値はコロナ禍が落ち着いた後の回復見込みにあわせて需要の想定をしたものである。
- ・ 需要想定にあたっては、弊社が実施した市場調査によるコロナ禍前後の定期券保有割合や、1週間あたりの出勤回数、1日あたりの在宅勤務率等の数値を踏まえて、今後の定期券需要の動向を測定した。
- ・ 2023年3月末の定期収入はコロナ禍前の75%を計画しているが、第2四半期末までの累計実績は約77%まで回復している。

コロナ禍が明けて想定される首都圏の主要路線における需要のおおよその見通しと、オフピーク定期券を導入した場合の需要、さらには混雑緩和効果についての考えをお聞かせいただきたい。

- ・ コロナ禍後の路線別の見通しは算定していないが、2023年度以降の定期収入については2019年度の8割と想定しており、ポストコロナの定常状態に近づくものと見込んでいる。
- ・ オフピーク定期券は類例のない新たなサービスであることから、社会に浸透するまでには導入後も一定の時間が必要と考えている。
- ・ オフピーク定期券を導入した場合の需要想定にあたっては、弊社が実施した市場調査を参考に、オフピーク定期券導入から約1年後には電車特定区間内完結となる全ての通勤定期券のうち、オフピーク定期券の利用が約17%になると見込んでいる。
- ・ また、平日朝のピーク時間帯に電車特定区間内の駅からSuica通勤定期券で入場するお客さまのうち、5%程度がオフピーク時間帯にシフトすることを見込んでいる。
- ・ このシフト効果をもとに朝ピーク1時間の全ての券種の改札機出場データで試算した場合、電車特定区間内におけるシフト率は約2.7%を想定しており、改札機通過数と高い相関関係が認められる列車の乗車効率にも一定程度の緩和効果が見込まれると考えている。

混雑が想定よりも改善されない場合の追加措置についてのお考えについてもお聞かせ願いたい。

- ・ オフピーク定期券によるシフト効果の検証については、自動改札機の利用状況をもとに、通常定期券を継続購入のお客さまと、オフピーク定期券に切り替えたお客さまのそれぞれのピーク入場割合の変化を測定し、ピーク流動数の減少で効果の有無を検証することとしている。



- ・ 検証した結果としてピーク時間帯からオフピーク時間帯へのシフト効果が十分に確認できない場合は、原因分析を適切に行ったうえで、国土交通省にご相談しながら対応を決めていきたいと考えている。

## ○和田委員からの質問に対する申請者の回答

オフピーク定期券保有者がピーク時間帯の利用となった場合、普通旅客運賃が適用されるとのことだが、オフピーク定期券の効力がゼロとなる理由は何か。

- ・ コロナ禍を経て、お客さまはこれまで以上に3密回避や混雑緩和を強く志向されるようになった。このようなニーズにお応えしていくために、朝のピーク時間帯に利用制限があるものの、ピーク時間帯の前後にシフトして利用すると、今より定期運賃が割安となるオフピーク定期券を新たに導入することとした。
- ・ オフピーク定期券は、平日朝の1時間半のピーク時間帯を除き、すべての時間帯で通常の定期券と同様に利用できるが、ピーク時間帯に駅の改札機から入場した場合は、定期券としての効力がなくなり、出場時に利用区間のIC普通運賃をいただく。
- ・ これは、オフピーク定期券のお客さまにピーク時間帯の利用の抑制と、ピークシフトを促すことを意図して、オフピーク定期券の利用時間帯に応じて適用運賃に価格差を設ける「変動運賃制（ダイナミックプライシング）」の考え方を採り入れた商品設計にしたものである。
- ・ ピーク時間帯利用時の適用運賃については、利用区間によって運賃が異なることを踏まえた公平性や、収受額のわかりやすさなどを考慮し、通常のIC普通運賃を収受することとしている。
- ・ このようにオフピーク定期券は類例のない新たなサービスであることから、商品内容や制約事項などをお客さまに十分にご理解いただき、通勤形態に合わせて選択していただけるよう、さまざまな方法により、ご案内や周知等に注力をしていく。

輸送障害等の様に、オフピーク定期券保有者が本人の責によらない原因により、ピーク時間帯の利用となった場合の対応についてはどう考えているか。

- ・ オフピーク定期券のピーク時間判定は、乗車駅の改札機入場時間を基準に行う。入場した後にご乗車した列車に遅延等が生じた場合でも、入場時間がピーク時間外であればそのままオフピーク定期券として利用が可能な商品とすることで、予期せぬ運行状況の影響を受けにくい仕組みになっている。
- ・ しかしながら、弊社の乗車駅までのアクセスとして利用する他の鉄道やバス等の遅延等により、その駅から実際の入場時間がピーク時間内となってしまった場合についてはピーク時間帯での利用となる。このような特に留意いただきたい事項などオフピーク定期券の商品性については、丁寧なご案内に努め、お客さまのご理解を得たうえで購入いただけるようにしていく。
- ・ なお、弊社の駅に接続する他社の鉄道に輸送障害が発生したケースなど、予期せずピーク時間帯をご利用せざるを得ない事象が発生した場合におけるピーク時間帯の取扱いについては、現在の通勤定期券で行っている他の交通事業者と連携した「振替輸送」の取扱いと同様に、お客

さまの不利益を回避する観点から適切に対処していくことを予定している。

## 一般公述人からの質問に対する申請者の回答

今回オフピーク定期券について、上限運賃を設定せずに実施運賃として行うことにした理由。

- ・ 今回の通勤定期運賃の変更認可申請は、国土交通省から鉄道事業者へ通知された「運賃収入の増加を目的としない運賃の上限の変更に関する処理方針について」（以下「処理方針」という。）に定める手続きに則って行ったものである。「処理方針」では、運賃の上限の変更については鉄道事業法に定める認可により実施し、上限の範囲内における割増及び割引の運賃の設定については同法に定める届出で実施するものとされている。今回のオフピーク定期券の運賃設定額は上限の範囲内における運賃の設定となるため、実施運賃として行うこととしたものである。

申請書に添付した変動運賃制実施計画の鉄道事業法上の位置づけはどのようなものになるのか。上限運賃変更申請なしにいつでもオフピーク定期券を廃止したり、割引率を変更できることにならないか。

- ・ 前述の「処理方針」では、変動運賃制の実施に必要な事項として、鉄道事業法に定める運賃の上限変更の認可申請書のほか、所定の変動運賃制実施計画の提出が求められている。
- ・ また、「処理方針」に示されている基本方針の中では、変動運賃制の定義として「旅客需要の平準化等による利用者利便の向上を目的に、運賃の上限を変更した上で、運賃収入を増加させないことを前提に、変更した上限の範囲内において割増の運賃と割引の運賃を組み合わせた設定」と定めており、変動運賃制の要件として「運賃を変動させることにより、運賃収入を増加させない範囲で旅客需要を変動させることなどを目的とするものを対象」としている。以上のことから、実施期間中にオフピーク定期券の廃止や割引率の変更を行うことは運輸収入を増加させることとなり、上記の要件を満たさなくなる恐れがあることから、鉄道事業者が任意に変更や廃止をすることは困難であると考えている。

実施運賃にすぎないオフピーク定期券を導入することを前提に、収入見込みをたてることを前提として上限運賃を変更できると考えた法的根拠をどのように考えているのか。

- ・ 前述のとおり、「処理方針」に定められた変動運賃制に則り、運賃の上限の範囲内において割増となる通常の定期券の運賃と、割引となるオフピーク定期券の運賃を組み合わせることで収入見込みを算定したところである。

- ・ さらに、「処理方針」においては、「変動運賃制の実施により変更された運賃に基づき算出した運賃収入と、変動運賃制による変更が行われなかった場合の運賃に基づき算出した運賃収入を適切な方法で比較及び検証を行い、変動運賃制の実施によって運賃収入が増加しないことをもって、適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないとみなすこととする」と定められている。今回の通勤定期運賃の変更認可申請については、運賃収入の増加を目的とせず、総収入が増加しないものとするにより、認可基準を満たすものと認識している。

オフピーク定期券の利用客が5%程度シフトすると推計しているようであるが、それに伴う運輸コストの削減効果はどの程度見込めると考えているのか。また、利用者に運輸コストの削減効果を運賃面で還元する考えはないのか。

- ・ 今回のオフピーク定期券の導入に伴い、平日朝のピーク時間帯に電車特定区間内の駅からSuica通勤定期券で入場されるお客さまのうち、5%程度がオフピーク時間帯にシフトすることを見込んでいる。ご利用の平準化が実現し、それに合わせた輸送サービスに見直すことができれば、中・長期的には車両や設備への投資の抑制などのコストの柔軟化に資するものと考えているが、短期的に大きなコスト削減効果は想定していない。
- ・ ピークシフトの実現は、固定費の高い鉄道事業の構造変革を加速し、サステナブルな経営や良質なサービスの提供を続けていくうえで必須の取組みであり、通勤需要がコロナ禍前の水準には戻らない中において、現行水準の運賃を維持していくうえでも極めて重要であると考えている。

企業の通勤手当支給に大きな影響を与える制度改正と考えるが、利用者や事業者等に対してオフピーク定期券についてどのように周知する考えか。来年3月からの実施については、周知が間に合わず混乱を招くのではないか。

- ・ 国土交通省から認可をいただいた場合は、各種メディアや宣伝ツールを活用して、企業や定期券をご利用のお客さまに向けたより具体的で、かつ効果的な案内・告知を本格化させ、オフピーク定期券の商品内容のご理解とご利用の促進に努めていく。

通常の定期券を購入していた方が有効期間内にオフピーク定期券に切り替えることは可能なのか。  
この場合の運賃の精算はどのように行うことを予定しているのか。

- ・ 通常定期券を有効期間中にオフピーク定期券に切り替える場合は、定期券の種類変更として取り扱う。既にお持ちの通常定期券を払いもどして、新たにオフピーク定期券を購入いただくことになるが、この場合、通常定期券は旬割（10日を1旬とし、定期運賃の日割額を10倍した額を乗じた額）により払いもどし計算を行い、手数料を差し引いた残額を払いもどすこととなる。

他社線との連絡定期券において、現時点で技術的に入場時刻を管理するのは難しいと考えられることから、オフピーク定期券を発行するのは難しいと考えられるが、申請者においてオフピーク定期券を発行する予定はあるのか。発行予定が無いとすれば、他社線との連絡定期券の利用者については、値上げされた通常の通勤定期券を購入せざるを得ず、オフピーク定期券を購入するという選択肢は無いまま、一方的に値上げを受け入れざるを得ないことになるが、適切といえるのかどうか。

- ・ 他社線との連絡定期券については、当社線の区間をオフピーク定期券、他社線の区間を通常の定期券として組み合わせた Suica 連絡定期券を当社で発売することを予定している。