

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（1回目）

1. 日 時

令和4年9月22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：運輸審議会審議室 久保、渡真利、齋藤、本間、宮田、内山、  
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の概要等について、説明した。
- 運輸審議会委員からは、
  - ① オフピーク定期券導入前後で増収としないことの確認方法として、定期券値下げにより他社の路線から流入してくる利用客による増収は考慮するのか。
  - ② オフピーク定期券導入前後で増収としないことを確認する際は、いつ時点の収入を用いるのか。
  - ③ 本件の社会的便益は、ピーク時間帯の混雑緩和にあるとの説明であった。高速道路では、ロードプライシングで行動変容が起きているが、鉄道局としては、それよりも価格の変化が小さい今回のオフピーク定期券で行動変容が起きると考えているか。また、混雑率が200%を超えていたような時代とは異なり、コロナ禍で混雑も一定程度緩和されていると考えるが、それでもなお混雑緩和は社会的便益となるのか。
  - ④ 資料には、オフピーク定期券の実施は「原価の回収を意図するものではない」と記載があるが、実態としては、同定期券の導入による約10%の値下げを、通常の定期券の値上げで回収しているように見えないか。

- ⑤ JR 東日本のアンケート結果により通勤定期輸送実績のうち約17%がオフピーク定期券を利用するという想定がなされているが、このアンケートにはどの程度の確実性があるのか。
- ⑥ ピーク時間帯のシフトにより、混雑が悪化した場合、鉄道局として何らかの指導を行うのか。
- ⑦ 今後、別の事業者からオフピーク定期券の申請が出た場合、通常定期券の値上げ幅について上限の目安を考えているか。
- ⑧ ピークシフトの効果についてピーク利用率で判定するとのことであったが、それに加え、区間の混雑率ではなく、路線全体の混雑率を把握する方法はないのか。これが把握できれば、時間帯、路線ごとの利用者の増減を把握でき、オフピーク定期券導入効果の検証に資するのではないか。また、車両の重量を測定するなどの方法で把握することはできないのか。
- ⑨ オフピーク定期券利用者の割合が少ないほど、JR 東日本としては増収になり、大きければ減収となるという理解でよいか。
- ⑩ 全体として増収しないかどうかという点は、鉄道事業法第16条第2項に基づく審査に当たっての重要な判断基準であるが、この法律の制定時にはオフピーク定期券の導入は想定されていなかった。そもそも同規定の趣旨は利用者保護であるため、利用者保護の名目で、例えばある改定案件について総括原価の観点では問題はないものの、利用者の権利を侵害することになるから認可しないといったことも、場合によっては可能なのか。

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 これまで私鉄等を利用していた乗客が、オフピーク定期券導入により JR の路線へ転移した場合、元々オフピーク定期券導入前から JR を利用していたと仮定して導入前後の販売実績を計算し、事業者が増収していないことを確認する。コロナ禍による利用減もある程度収束することも含め、需要のボリューム自体が増加することは当然にあり得ると思っており、収入総額が増えていることをもって増収と判断することは適当ではないと考えている。
- ② 2023年度、2024年度の2年間の収入の実績をベースに、オフピーク定期券導入前の運賃単価で再計算した場合の収入を算出し、比較する。
- ③ 混雑緩和は政策課題であり、これまでは輸送力増強を中心に行ってきたが限界があった。コロナ禍以降緩和されたピーク時の利用も戻りつつある中、一方で「密」に対する意識も変化しており、鉄道局としては、混雑は解消されたとは考えていない。このため、引き続きその対策は必要であると考えており、オフピーク定期券を混雑緩和の手段の一つとして捉えている。観光やビジネスなど明確な利用目的があって、ダイナミックプライシングにより運賃に数倍の差がある航空業界と違い、鉄道は日常的な交通手段であり、大胆な価格設定は難しい。このため、価

格差が小さいこととなり、目標のとおりピークの混雑が緩和されるかの確証を持っているわけではないが、コロナ禍で働き方に幅が生じつつあるという現在の情勢も踏まえ、まずは取り組んでみる必要があるのではないか。

- ④ 定期券の上げ下げについて、価格差による通勤時の行動変容を促すことを目的とする一方、定期券の値下げと値上げの価格の差で埋め合わせており、原価の回収を意図するものではないと考えている。
- ⑤ JR 東日本が行ったアンケートについては、鉄道局としても質問項目や調査対象など確認を行った上で、企業に対してはオフピーク定期券の制度をしっかりと説明して実施しており、一定の確度が確保されているものと考えている。
- ⑥ ピーク時間帯が移った結果、オフピーク時間帯で混雑が発生するような場合は、増発等の何らかの対策はお願いすることになると思われる。
- ⑦ 値下げとのセットで議論する必要があることから一律の上限は決めていないが、③でも回答したとおり、鉄道は日常的な交通手段であるため、あまりに大幅な値上げの申請があった場合には認めないことになるのではないかと。
- ⑧ 混雑率は、例えば京浜東北線であれば上野→御徒町間など、区間で示すものであり、路線全体では把握していない。路線全体では、乗車、降車が混在し判定が難しい。一部車両には、重量で混雑率を測定できる機能があるが、全ての路線で対応可能かどうかは不明。混雑率の計測について更に検討していきたい。
- ⑨ アンケート結果に基づいた17%がオフピーク定期券を利用するという数字より多く利用者がいれば、JR 東日本にとっては減収につながるし、それより少なければ増収につながる。17%より多くオフピーク定期券を利用してもらえれば、ピークシフトという意味では望ましい。
- ⑩ 基本的に、例えば定期券が何kmまではいくらになるのか、といった個別の金額は事業者が決定するものであって、運輸審議会においては、それらが全体として増収しないことの設定方法や検証の手続き等の適切性等について確認を行う。これに加え、利用者の利益保護も考慮要素であり、仮に法外な値上げを申請された場合に対応できるよう、通達である「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」を発出したところ。その点も含め全体として本件の取り扱いが法に照らして適切であるかどうかをご審議頂ければと考えている。

等の回答があった。

- 本件に係る公聴会を開催することを職権で決定し、その詳細については別途調整することとした。

(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。