

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8回）

令和4年7月26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。

議事に入ります前に、まず、鉄道局次長の平嶋より御挨拶を申し上げます。

【平嶋次長】 平嶋でございます。本日は、御多忙の中、第8回鉄道運賃・料金制度のあり方に関する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。

鉄道運賃・料金制度に関しましては、上限認可制が導入されて四半世紀が経過しておりますが、鉄道事業を取り巻く環境というのは大きく変化しております。社会、それから利用者が鉄道事業に求める役割、サービスというのも多様化、高度化しているところと思います。こうした鉄道輸送サービスの対価である運賃・料金についても、社会の変化、ニーズに対応していくということが急務になっております。こうした観点から、これまでの小委員会におきましては、利用者利益の保護に配慮しつつ、鉄道事業者が創意工夫を発揮できる鉄道運賃・料金制度の在り方について、様々な観点から御議論いただいております。

本日は、これまでの半年間にわたる議論を整理し、大まかな方向性を中間とりまとめという形でとりまとめていただくべく御審議いただければと思っております。よろしく願いします。

【山口室長】 報道関係者の皆様におかれましては、撮影録画等はここまでとしていただきますようお願いいたします。

（報道関係者退室）

【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。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、議事の進行中、オンラインで御参加の委員におかれましては、マイクにつき

ましてはミュートにさせていただき、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をお願いしたいと存じます。委員長、よろしく願いいたします。

**【山内委員長】** 承知いたしました。

それでは、早速ですが、議事を進めたいというふうに思います。

今日の議題は、中間とりまとめということでございます。事務局のほうから、内容について御説明いただければと思います。よろしく願いいたします。

**【角野課長】** 鉄道局都市鉄道政策課長の角野でございます。中間とりまとめの本文を資料1に沿って御説明をいたします。

それでは、資料をめくっていただきまして、2ページから御説明をしたいと思います。

現在の鉄道運賃・料金制度は、平成9年に導入されております。それから約四半世紀が経過しようとしておりますので、その間の鉄道事業を取り巻く環境の変化を2から5ページにかけて整理しております。

まず、(1) 社会経済状況の変化としておりますけれども、そのうち①市場構造の変化として、2から3ページにかけて5点まとめております。

1つ目が、人口の推移と鉄道需要の変貌としておりますけれども、総じて言うと、マクロ的には、日本全体の人口が減少局面に入らる中で、鉄道需要も全国的に見れば縮小傾向に変化していく見込みであります。他方で、ミクロ的に見ると、アクティブなシニア層の増加や、インバウンドをはじめとする旅行需要によって、非日常的で多面的な需要の存在感が増していく状況にあるというふうに考えております。①-2、移動の選択肢の多様化ということでございますが、この約四半世紀の間、航空ネットワークや高速バスネットワークが大きく拡充をしているということも、見逃すことのできないポイントだと考えております。3つ目、コロナの影響も大変大きいものがございます。観光需要が大きく減少しているとともに、通勤や通学といった日々の移動需要が在宅勤務やオンライン会議で一部代替されており、コロナ後も鉄道需要が従前の水準に回復するのは難しいと見込まれております。また、混雑緩和への要請が一層高まっているという意味でも、鉄道需要に大きな影響を与えております。4つ目、デジタル技術の進展ということでございます。スマートフォンでの新たな支払い方法、サブスクリプションなどの料金設定の多様化も進んでおります。交通分野について言えば、MaaSという形での新たな移動サービスの捉え方も一般

化しつつあります。他方、5つ目ですが、地方部に目を向けると、地域交通は大変厳しい状況にあります。いかに地域のモビリティを維持確保していくかが大きな問題となっております。そのような中、鉄道事業者とバス事業者の連携など、交通モードの垣根を越えた協働の動きが見られるようになってきているというふうにご考えてございます。

めくっていただきまして、4ページでは、②として鉄道事業に対する社会的要請の変化を整理しております。

②-1、安全・サービス水準、安全やサービスの水準ということ言えば、バリアフリーという考え方が社会にも定着し、着実に取組が進められております。インバウンド需要との関係では、多言語表記対応等も求められております。相次ぐ鉄道車内における傷害事件を受けて、セキュリティ対策の強化も待ったなしの課題となっております。②-2は、災害やインフラ老朽化への対応ということで、鉄道施設の強靱化が急務となっております。②-3は、気候変動問題への対応をはじめとする環境の関係になります。これは、むしろ鉄道にとっては追い風となる要因ですが、その追い風をいかにつかまえるかということが課題となっております。

このような社会経済状況の変化を踏まえ、(2)として鉄道事業に求められる役割が多様化・高度化していると我々としては認識しております。

5ページ目の「しかし」の段落でございますけれども、これからの鉄道事業者には、利用者のニーズの変化を捉えたサービスを機動的に提供していくこと、安全・安心や環境といった今日的な課題に対応するための投資を計画的に実施していくことなどが求められております。また、これらに加えて、そもそも需要全体が全国的に見れば縮小傾向に変化する中で、旅客需要を自ら創出していくといった発想、アプローチが求められているのではないかと考えております。

このような問題意識から、鉄道の運賃・料金について、本小委員会での議論、ヒアリングでも、下のブレットポイントで例示しているような様々な具体的な意見やアイデアをいただいたところです。例えば、多様な定期券、定期サービスの設定であるとか、M a a Sに代表されるような他のモビリティと組み合わせた運賃の設定、観光路線におけるサービス価値に応じた高い水準の運賃の設定といったようなアイデアが出てきていたところがございます。

次に、こうした鉄道事業を取り巻く環境の変化を踏まえて、2ポツとして、現行制度の検証を行っております。現行の鉄道運賃・料金制度は、適正な原価と適正な利潤を合計し

た総括原価と、総収入との均衡が担保されるよう、個々の運賃の上限を国が事前に認可するという制度となっております。このような制度を取った理由として、6ページでございますけれども、①鉄道事業の公共性、それから②独占性、③利用者に価格交渉力がないという3つの性質に着目をして、利用者保護を図る観点から行政が事前にチェックをするという制度として、この制度は発足しているものでございます。

その上で、現行制度の主たる要因となった鉄道の独占性について、(2)で検証を行っております。鉄道の独占性を今日的な観点から考えようとするときには、移動の選択肢が鉄道以外にあるかという交通モードの視点だけではなく、コロナを受けた働き方やライフスタイルの多様化の視点も踏まえる必要があると考えております。交通モードの視点でいえば、特に中長距離輸送において、航空や高速バスとの競争が激しくなっていること、また、働き方やライフスタイルの多様化の視点では、在宅勤務やオンライン会議が通勤やビジネス出張の代替手段となり、これらとの間での競争も生じているという現状がございます。

他方で、7ページ目の「一方」の段落でまとめておりますが、確かにこのように様々な競争環境が厳しくなっている現状がございますけれども、交通モードの視点から見てみると、鉄道は、同一路線に複数の事業者が参入する状況にはないということで、航空や高速バスとは同一に論ずることはできないのではないかと。働き方、ライフスタイルの多様化の視点でも、やはり、いざ通勤・通学しようとするれば、鉄道以外に移動の選択肢がない方々も少なくない。こういったことを考えると、鉄道の独占性に大きな変化はないと、このように評価できるのではないかと考えております。

したがって、今後の鉄道運賃・料金制度を考えていく上でも、やはり消費者利益の保護という観点への十分な留意が必要というふうに考えております。

次に、(3)として現行の総括原価方式に基づく上限認可制度の詳細や運用について評価を行っております。現行制度は、利用者利益の保護の面で有効に機能してきたと考えておりますが、時代の経過とともに、8から9ページにかけて掲げているような課題が生じていると考えております。

1つ目は、総括原価の算定方法です。例えば、安全・安心、環境といった今日的な課題に対応した新たな投資、それからコストが見込まれているところですが、現行の算定方法では、中長期的に必要な投資・コストが早い段階で十分に費用として計上されないため、鉄道事業者の積極的な投資などにつながりにくいという声がございます。また、

人件費や各種経費などの算定においては、現行制度は、鉄道事業者をグループ分けして標準単価を設定するヤードスティック方式を採用しておりますけれども、このグルーピングが実態に即していないのではないかとこの声もございませう。こうした細かい算定の手法について課題があると、まず認識しております。

その上で、②として、運用の面になりますけれども、ほとんどの事業者で実行上の運賃が認可した上限に張りついているという現状がございませう。このため、運賃の一部を僅かでも上げようとするとう、改めて運賃体系全体についての改定が必要となり、これが鉄道事業者に運賃改定を躊躇させる要因となっているのではないかとこの声もございませう。

また、③として、実際の改定手続に要する期間やコストの面でも非常に負担が重いという声も上がっております。現実の問題として大きな問題だと認識しております。

さらに、地域モビリティとの関係では、冒頭御説明したとおり、厳しい状況の地方部では、交通モードを越えた事業者の連携の動きが見られるようになっていませう。こうした動きは、MaaSなど、新たな移動サービスの可能性が広まりつつあることも相まって、今後各地で広がってくるものと予想されていませうが、現状の交通モード別の運賃・料金制度が、こうした連携の妨げになりかねないとの懸念も指摘されていませう。

その上で、3.小委員会における検討として、(1) 当面の対応、それから(2) 将来の検討と、2つに分けて、ここまでの小委員会での議論を整理したいと考えていませう。

まず、(1)の当面の対応ですが、これまで整理してきたとおり、鉄道事業を取り巻く環境などが大きく変化する中、鉄道サービスの対価たる運賃・料金もこうした変化に対応していくことが求められているということで、先にも御説明したとおり、小委員会の中でも様々な具体的な提案やアイデアをいただきました。10ページの冒頭、第2段落になりますけれども、こうしたものも含め、まずは現行制度を前提に、この夏以降、具体的な検討を開始して、結論を得たものから順次実施していくという方針で進めていきたいと考えていませう。

3つ柱を立てていませう。1つ目は、総括原価の算定方法の見直しです。具体的には、原価に算入する費目や算定手法、それからヤードスティック方式の運用方法、適正な利潤を算定するための報酬率の設定方法など、近年の企業評価の考え方や最新の企業会計制度を踏まえ、早急に全般的な見直しを実施したいと考えていませう。また、今日的な課題に対応するための投資やコストを適切に反映する手法などについても検討していきたいと考えていませう。

2つ目になります。小委員会の議論では、繰り返し言及しておりますけれども、様々な具体的な運賃・料金の案を御提案いただきました。その中には、現行制度の運用の改善工夫などで実施可能なものも少なからずあると考えております。こうしたものをしっかりと具体化していきたいというふうに考えております。「例えば」として記載しておりますけれども、値上げと値下げを組み合わせ、全体としては増収にならないような新たな運賃・料金というものであれば、一定期間経過後に、その状況を検証して結果を踏まえて必要な措置を講じるという一定の条件をつけて、柔軟な手続で認可をすることができるのではないかと、というようなアイデアですとか、受益と負担の関係が比較的明瞭である場合に、利用者にとって過度な負担とならず、運用の透明性を確保することを前提に、新たな料金を設けること。昨年末には鉄道駅のバリアフリー料金制度を導入しておりますけれども、同じようなことが考えられるのではないかとということでございます。当面は、こうした運用の改善や工夫によって、消費者保護の観点にも十分配慮しながら、できる限り柔軟・簡便な手続で新たな運賃・料金設定を実現して、利用者の利便性を向上させていくということを考えたいと思っております。

3つ目は、地方部での地域モビリティの維持確保に向けた関係でございます。御説明してきたとおり、地域交通が厳しい現状にある中で、利用者利便の向上を図るために、交通モードの垣根を越えた協働の動きが出てきています。「例えば」ということで11ページに書いてありますけれども、鉄道とバスが並行しているような区間で、ダイヤを工夫するのみならず、運賃が共通になれば利用者の選択肢が増え利用しやすくなる、こうした動きを後押しする観点から、地域の関係者が合意すれば、認可運賃とは異なる運賃設定を可能とするような制度の構築を検討していきたいというふうに考えてございます。

(2)として将来の検討と記しております。先に御説明したとおり、現行制度には様々な課題が生じておりますが、こうした課題を一挙にあまねく解決して、社会や利用者のニーズの変化に柔軟に対応できる運賃・料金の設定を可能とするには、現行制度そのものの見直しも必要ではないかというふうに認識しております。かかる認識に基づき、小委員会では、制度そのものの見直しについても、この11ページの中段に記載しているような試案を基に御議論をいただきました。他方で、議論の中では、国の関与をどこまで弱めることが可能、適切なのかといった点をはじめ、様々な御指摘をいただきました。議論をさらに深めていく必要があると考えております。

このため、現時点においては、(1)で記した当面の対応の結果も踏まえながら、引き

続き検討を行っていく課題として整理をすることとしたいと考えております。

また、その際には、運賃・料金の制度と車の両輪となる運賃・料金を収受するICカードシステムなどについても、その制度の柔軟化に即した改修、構築をしていくことが重要であるという点について、小委員会の議論の中でも御指摘をいただきました。一部の鉄道事業者では、改修に向けた検討が進められているという話もありましたが、そのような動きを着実に進めていただくとともに、さらなる進化に向けた検討が必要であるという問題意識をここで記載してございます。

以上、長くなりましたが、中間とりまとめ案のポイントとなる部分についての御説明でございました。

このほかに、資料2として、このポイントを分かりやすくまとめた概要資料を作成してございますが、御審議に当たっては、本文を中心に御議論いただければと思います。

どうぞよろしく願いいたします。

**【山内委員長】** どうもありがとうございました。8回にわたって御議論いただいたことの、これは中間とりまとめということで、本文のほうで御説明いただいたところであります。今日はとりまとめ最終回でございますので、御自由に、この内容について、皆さんから御意見をいただければというふうに思います。

ウェブ上で皆さんいらっしゃるの、手挙げの機能とかお使いになっていただければ、こちらから御指名させていただこうかというふうに思います。それでは、いかがでございましょう。どなたか御意見ございますでしょうか。

どなたも意見ないと、このまま終わっちゃいますが、そういうわけには。森地先生、お願いいたします。

**【森地委員】** 9ページの4行目を見てください。そこに、「現状では運賃改定には標準処理期間を上回る期間を要している」という、上に4か月でしたっけ、ここはこの程度でいいのかなと。あんまり緊迫感がないかなという気がしたものですから。これは印象です。別にどうしてもということではありません。

それから、運賃を、例えば今回の場合、ある会社が値上げしたときに、この改定のコストというのは誰が負担しているんですか。これは質問です。

**【山内委員長】** これについては、いかがでしょうか。御質問が出ましたけれども。

**【角野課長】** お答えさせていただきます。

まず、4か月に対して、さらにということで、9ページ御指摘をいただきました。この

標準処理期間、森地先生、御存じのことと思いますけれども、標準処理期間自体は、申請を受け付けてから最後処分をするまでの期間で、その期間でやりなさいというふうに役所で決めている期間でございます。プラスアルファ、ここで御説明をしたかったのは、その申請の前から、かなり大規模に、ICカードシステムとかの更新作業も含めて、いろいろな準備をさせていただいているというふうに聞いていると。ただ、事業者ごとに、ここをどれぐらいかかるのかというのは、まちまちであるというふうにも聞いております。ただ、明らかにこの部分に、大変な労力と時間がかかっているということでございますので、具体的な数字は書き入れておりませんが、そういった点をきちんと記しておく必要があるということで、このような記載にしております。

それから、コストの部分です。もちろん、鉄道事業者の中では、案をつくっていただく際には、その中、鉄道事業者のほうで生じているコストということだと認識しております。我々も、審査等で、もちろん申請の内容をチェックしたりとか、それから運輸審議会にかけたりということで、そういう意味で役所側に発生しているコストもなくはないということでございますけれども、主には鉄道事業者の側で、鉄道事業者に負担していただく形で、このコストというものが発生しているのではないかとというふうに認識しております。

【森地委員】 具体的には、1社だけ値上げするとき、自分の会社だけじゃなくてシステム全体の改変になるのではないかと思います。そうでなければ、そんな何年もかかるわけないんで。だとすると、1社だけやるときに膨大なお金を要求されるようだと、こっちのコストのほうも何かしておかないとまずいかなと。情報をあまり知らないで、そういうふうにしたので申し上げました。

それからもう1点は、11ページ目、システムの改変のところ。ここに、将来の話としてこれが挙がっていて、そこで、「なお、運賃・料金のさらなる多様化・柔軟化を」云々となっているので、つまり、当面できること以上のことをやるためには、これを変えなきゃいけませんねというふうに読めちゃうんです。それはちょっと違うんじゃないかと。このシステム改変はすぐやれというふうに、役所としては言われたほうがいいんじゃないかなというふうに私は常々思っています。システムの改変だけじゃなくて、PASMOに関しては、意思決定の仕組みも国連対応みたいになっていて全員合意とかとなっていますので、こういうことで2年も3年後かかるようじゃ話にならないという気がしますので、ぜひこの点は改めるべきじゃないかなと、こんな印象でございます。

以上です。



【山内委員長】 よろしいですか。どうぞ。

【角野課長】 御指摘、大変ありがとうございます。いただいているとおりに、我々どうしても制度のほうを見てしまうのですけれども、今回、小委員会の中でも御議論いただく中で、それだけでは現実はついてこないのではないかとということで、特に森地先生を中心に御指摘を賜って、非常に我々も、改めて、この現実をどう動かしていくのかということの重要性を認識してございます。

さらなる多様化を図っていくという将来の話になってしまうのではないかとということで、御指摘をいただきました。他方で、委員会の中では、一部の事業者で、センターサーバーみたいなものに情報を集約していくような動きを考え始めていますという御説明もございました。大きな動きになっているかどうかというのはいろいろ評価はあるところだとは思いますが、事業者が動き始めているという現実もあるのだということとあって、そのような点については、ここでも記載させていただいております。他方で、それでいいということでは決してございませんので、先生のいただいた御指摘も踏まえて、要は、制度をどうするかということを考えるときに、その現実をどういうふうに着地できるように整えていくかということも非常に重要だということですので、役所としても、できることは何なのかということをしっかり考えて、事業者ともよくコミュニケーションを取っていきたいというふうに思っております。ありがとうございます。

【山内委員長】 森地先生、よろしゅうございますか。

【森地委員】 はい、結構です。

【山内委員長】 ありがとうございます。

そのほかの委員の方で、御発言の御希望ありますでしょうか。

波瀾委員、どうぞ御発言ください。

【波瀾委員】 御説明ありがとうございました。当面の対応と将来の検討ということで、中身も分かりやすくまとめられて、ちゃんと読めば、周囲の方々も御理解していただけるような内容だと思えました。ちょっと小さなことの質問、3の(1)の①の「具体的には」の段落の4行目についてです。その前から「最新の企業会計制度等を踏まえて検証を行うとともに、セキュリティ対策やカーボンニュートラルへの対応といった今日的な課題」というふうに書いてありますが、この文章は、前章の2の(3)の①に記したようなということが書かれて、見直しをしようという記述です。そうすると、我々の感覚で言うと、もちろんセキュリティ対策やカーボンニュートラルへの対応というのも重要ですが、強靱

化の部分も重要と考えます。8ページの①の最初の段落の5行目は、きちんと前倒しという  
ことで書いてありますが、10頁には抜けているので、数々の災害が起きる現状を踏ま  
え、同様にのれなく反映されたほうがいいのではないかと思います。

次に、話がそれてしまうかもしれませんが、昨日の委員会、ローカル線の在り方の委員  
会の報道が多く流れていく中で、協議会をつくる基準が割と明確に、(1日に平均利用者  
数が)1,000人未満だったらつくりましょうなどと記されていました。過去の運賃改  
定の委員会も、自治体と地域が協議をしていきましょうという話がありました。今日の記  
事を見ながら、今後こういうふうにしつかり数字で基準がまとめられていくと、過去の議  
論や本日の報道にもあったような、自治体の人たちはどう組織立て議論していいか分か  
らない部分もあるという話の解決にもなります。今回は反映されなくてもいいので、将来的  
な議論で少し地域との連携のあり方に触れられたらいいのではないかなと思いました。数  
字の明記は昨日の提言などは大変分かりやすいですが、現状はそこまでいえないと思いま  
すので、今後あるといいのかなと思いました。

以上です。

【山内委員長】      ありがとうございます。事務局からありますか。

【角野課長】      波瀾先生、御指摘どうもありがとうございます。

まず1点目でございますけれども、この今日的課題の部分でございますが、確かに、8  
ページと10ページで少しずれているということで、特段ここは、実は意図はございませ  
んで、災害の話もちろん非常に重要な話だと思っております。文章をドラフトする  
ときにたまたま抜けてしまったということでしたので、御指摘を踏まえた修正を考えたい  
というふうに思います。

2つ目、昨日のローカル鉄道の在り方に関する提言との関係でございます。昨日の提言  
の中にも、この協議運賃の話というものが実は入っております。我々がこの小委員会の  
ほうで議論していただいて、この中間とりまとめで打ち出そうとしているこの③の部分は、  
実は、この提言での議論とリンクがあるというふうに考えております。逆に言うと、ロー  
カル鉄道の提言の流れでの検討と、この③の部分の議論とを独立して考えるということ  
はないというふうに思っております。今後このローカル鉄道のほうは、提言を踏まえて、実  
際に何をどうやっていくのかという検討を本格化させていくということで理解してござ  
います。このため、この小委員会での中間とりまとめのうち、ここの③の地域モビリティの部  
分の中身というものは、提言を受けた検討と軌を一にした内容で検討を進めていくという

ふうに考えております。昨日出てきた1,000人という数値がこの協議運賃の協議する母体となるのかどうかというのは、今まだ、特にそこまで具体的な話がないわけですが、大枠としては、提言で出されたような検討の枠組みとリンクを持ちながら、この協議運賃の制度というものはこちらでも考えていくということでございます。

すいません、お答えになっていないかもしれませんが、我々の認識としては、そういうふうに考えているということでございます。

【山内委員長】 ありがとうございます。最初のあれですね。レジリエンスの話だとこっちにも入っていったほうが、よく座るんです。そういうふうにちょっと考えさせていただきます。

【角野課長】 御指摘のとおりでございます。

【山内委員長】 それと、協議運賃という言葉は、この中間とりまとめのドラフトのときには入っていたような気がするんだけど、最終的には、なし。

【角野課長】 失礼いたしました。ここでは、定性的に書く形にしていますけれども、意味としては、同じで引き継いでいるというふうに認識しております。

【山内委員長】 この10ページの一番下の③のところの内容というのは、協議運賃の方向に向かう内容になっていて、その協議運賃という言葉は出していないということですね。

【角野課長】 はい、そういうことです。

【山内委員長】 昨日のまとめの中では出ていると。考え方は同じだということですね。

【角野課長】 そこには言及されています。

【山内委員長】 そういうことでよろしいですか、波瀾さん。

【波瀾委員】 はい。

【山内委員長】 ありがとうございます。

そのほかにいかがでしょうか。どなたでしょうか。大石さん、どうぞ御発言ください。

【大石委員】 とりまとめにつきましては、本当にいろいろな意見を入れて整理していただきまして、ありがとうございました。

消費者としましては、今回この検討会が立ち上がりましたときに一番気になったのは、今まで認められてきた上限認可制の運賃制度がなくなってしまうのではないかとことでした。消費者団体へのヒアリングでも心配の声も上がっていたわけですが、今回のとりまとめの中で丁寧に書いていただいておりますように、6ページ、7ページのところ、鉄

道のもつ独占性をきちんと認識した上で、今後しっかり別の方向でも検討して下さるということで、消費者としては、まずは安心してるところです。

ただ一方、今のこの状況、コロナも第7波が来ておりますし、いろいろな資材を含めた物価が上昇している中で、仮に事業者が立ち行かなくなってしまうと、そもそも必要なインフラもなくなってしまうわけで、そこは、消費者としても避けたいという気持ちが大変強いわけです。ですので、今回しっかりとりとまとめていただいたように、あらゆる方向で検討し、まず、存続すべきものについては、しっかりインフラとして残していけるように検討いただくということで、大変ありがたいと思っております。

そういう意味では、先ほど波瀾先生もおっしゃられましたように、報道に関する報道などを見ておりますと、今回のこの審議会のとりまとめというのは、先日の地域モビリティに関する検討会の内容と表裏一体といいますか、結局地域で協議会をつくって検討していくということの中には、鉄道を存続していくためには、どれだけの費用がかかり、誰がそれを負担するのかという課題が必ず入ってくると思います。その意味では、数値まで出す必要はないにしても、特に地方のローカル線については、当報告書にも書いていただいておりますが、鉄道だけではなくて、バスですとか、地域交通のほかの事業体、それから地方自治体など、多くの関係者が集まって、地域全体として今後どうしていくかを、しっかりまとめていっていただくということが大変重要です。とはいえ、先ほど森地先生もおっしゃいましたが、あまり時間はないといいますか、喫緊の課題として進めていく必要があると思いました。

あと、最後12ページのところで、「終わりに」のところで、時代の変化に対応した運賃・料金を設定することが求められていると書いてあります。今回のこの社会的変化もそうですし、なかなか想定はしにくいとは思いますが、今後コロナ後も、完全に元の状態には戻らないとすると、ある程度しっかりと予想した上で、さらにその場合にも対応できるような、柔軟な体制をつくっていく必要があるのだらうと思っております。この予想も含め、大変難しい状況ではありますが、着実に進めていただければと思っております。

感想になりますが、以上です。

**【山内委員長】** ありがとうございます。特に、事務局、よろしいですか。

それでは、ほかの委員の方で御発言、村井委員、どうぞ御発言ください。

**【村井委員】** ありがとうございます。いろいろこれまでの意見をまとめていただいて、大変ありがたく思っております。

これまでの議論の中で、私も、事業者にどこまで任せていいのか、あるいは委ねていいのかというような観点から意見を述べさせていただくことが多かったのですが、先ほども御意見あったように、物価がどんどん値上がっていくという現状を考えると、やはりいきなり事業者の方が自由に運賃を設定できるというのは、なかなか受け入れにくいというのは理解できますので、中長期的な視点というところに入ったというところは、異存はありません。

ただ、これまでの議論の中で、私のような素人の目で見ても、総括原価の算定方法について、ヤードスティック方式のグループ分けや経営の実態を反映しているかという論点については、改善したほうがいいのではないかと思う点は多々ありましたので、報告書にもありましたが、それについても、今後も引き続ききちんと検討していただければなと思いました。

あと、先ほども御意見があつて、それに重なってしまうのですが、11ページのICカードのシステムのところは、今実際に見直しというのが進んでいるものなので、私も将来ではなくて、(1)のほうの当面の対応のほうに書かれたほうがいいのかと思いました。

以上です。ありがとうございます。

**【山内委員長】** ありがとうございます。今のところはあれですか。

**【角野課長】** ありがとうございます。先ほどの大石先生からのコメントと村井先生からのコメント、重なる部分もあったと思いますし、存続をとということで非常に重要なポイントだったと思いますので、我々の認識も明らかにしたいと思いますが、確かに鉄道、公益性、独占性の観点から、消費者、利用者の利便性、それから利用者の利益を保護しなきゃいけないと、運賃・料金の制度に当たって、というのが非常に重視されるわけですが、他方で、御指摘いただいたとおり、このコロナの状況等を受けて、事業者が非常に苦しい状況にあるというのも現実で、本来のサービスの対価である運賃・料金を、できるだけうまい形で設定をして、持続可能性を高めるというか、安定して経営していただけるようにするというのも非常に重要だと思っております。

その全ての答えになっているかは分かりませんが、当面の対応ということで、やるべきことをしっかりやるというふうに思っておりますし、それは、値上げをしないということだけではなくて、理由のある、それから持続可能なものとして必要な部分に関しては我々もしっかりチェックして、認められるものに関しては認可をしていくというような対応を取っていかねばいけないというふうに考えていることを、まず明らかにさせて

いただきたいと思います。

その上で、I Cカードの部分でございます。ここは、どちらかというと事業者さんのほうでメインで対応していただく部分だというふうに思っております。今回、当面の対応でまとめている部分というのは、どちらかというと制度を所管している役所として、何ができるのかということをもとめている部分でございます。気持ちとして、ずっと先の話とか未来の話ということではなくて、着実に進めていただきたいというのは真剣に思っておりますし、その部分というのは、この11ページのこのような動きを着実に進めていただくことが必要だということで、我々としては、気持ちとしては表しているつもりでございます。

繰り返しになりますけど、整理として、当面の対応で書いていることは、どちらかというと役所がしっかりやっていくべきことということで整理しておりますので、このような形で、今のところドラフトさせていただいているということでございます。

【山内委員長】 清水さん、手が挙がっているのかな。

【清水委員】 清水です。ありがとうございました。

10ページの総括原価の算定方法の見直しの部分について、今日的な課題に対する投資やコストの総括原価に反映する手法を模索するとあり、そのような模索を全般的に行うことは重要と思いました。

それから、10ページ下の③の部分について、「交通事業者間のこうした連携」の部分について、それにプラスして「地域公共交通の再編」と、期待される内容を広げてもいいと思いました。

それから、11ページ上の「地域の関係者が合意すれば」の部分について、ニュアンス的に、「地域で関係者の合意がなされれば」という感じと自分は思いました。基本的姿勢として国なども関係者に含まれると思ったからです。

例えば、昨日、地域公共交通優良団体国土交通大臣表彰で秋田県三種町の公共交通再編成や、三重県菰野町の中山間地域M a a Sの事例が表彰され、全国で情報共有がなされました。このような情報共有もそうですし、地域での具体的な取組に向けての国などのサポートは重要と思います。

それから、11ページの将来の検討等の「国の関与をどこまで弱めることが可能（適切か）」の部分について、この表現は説明を補足しないと正確に真意が伝わらない可能性があるので、「適切な国の関与はいかなるものか議論を深めていく」ということなのかと感じ

ました。

【山内委員長】 ありがとうございます。事務局。

【角野課長】 貴重な御指摘ありがとうございます。

おっしゃっていただいたことは非常によく理解できることでございますし、我々も、同じような思いを抱えている、特に地域の部分ですけれども、というふうに感じてございます。

その面で、御指摘を踏まえて、うまく問題意識を取り込めるような修正があり得るのじゃないかなというふうに考えておりますので、ちょっと考えさせていただきたいというふうに思います。

【山内委員長】 ありがとうございます。

さっき大橋委員がお手を挙げられたのかな。大橋委員、どうぞ御発言ください。

【大橋委員】 すいません、ありがとうございます。

私も1点だけ、今御指摘あった点、国の関与を弱めるわけではないのではないかと思います。これは関与のあり方が変わるだけなんだろうなど。例えばですけど、ここに書いてある試案のポイントで言えば、例えば本当に変更命令すると、迅速にやっていたく必要があるとか、いろんな形で関与の仕方というのは変わってくるということなので、ある意味、こうした行動体的な規制の変化に合わせて国の関与が適正化されるということなのではないかと思います。

そのほかの部分は、今回相当程度、構成も見直していただいて、大変分かりやすい形にさせていただきましたこと、事務局の御尽力に感謝を申し上げます。

以上です。ありがとうございます。

【山内委員長】 ありがとうございます。いいですか。

森地委員、どうぞ御発言ください。

【森地委員】 しつこいようですが、11ページのICのところ。「なお、運賃・料金のさらなる」という、この「さらなる」だけは取ったらいかがですか。つまり、当面はよくて、将来のためにというふうに読めちゃいますから。運賃・料金の多様化・柔軟化を図っていくためには、ということで十分意図は通じると思いますし、僕が書くなら、システムの早急な見直しも必要となることを付記をしておきたいと書きたいところかと思えます。

それから、確かにSuicaはJRの問題ですけど、PASMOは、やっぱり鉄道局が

指導されないと改革なんてできない世界だと思うんです。したがって、システムの改変もそうですけど、先ほど申し上げたようなルールの在り方とか、これはやっぱり事業者だと言われると、えっという、こんな印象を持ちました。これは文章の変更じゃなくて、御答弁に対する僕の感想です。

以上です。

【山内委員長】 いかがですか。

【角野課長】 森地先生、御指摘ありがとうございます。

まず、「さらなる」の部分でございますけれども、きちんと、先生の意図を踏まえて、どのような案文がいいかと、もう一度考えさせていただきたいと思います。

もう1点に関しましても、非常に厳しい御指摘をいただいたなというふうに思っております。かつ、確かにそうだなと個人的に思うところもございますので、繰り返しになってしまいますけれども、我々の中で、何がどこまでできるのかというのをきちんと見極めて、しっかり対応していきたいというふうに思っております。

【山内委員長】 よろしいでしょうか。

大橋委員は、手がもう一度上がったということでもいいですか。よろしいですか。

それでは、そのほかに。谷口さん、御発言まだですが、何かありますか。

【谷口委員】 ありがとうございます。御説明ありがとうございました。

意見ということではないんですけれども、昨日、私、御説明いただいて、そのときに挙げた疑問点、全てを分かりやすく改定してくださって、書き直してくださって本当にありがとうございます。

全体通して構成も分かりやすいですし、文章も分かりやすく、具体的な例が適切に入っていて理解が深まりましたというのと、あと、最後の三方よしという決めゼリも利いているなと思いました。

あと、またこれも感想ですが、この会議の対象となる鉄道事業者さんは、比較的都市部の大手の、都市部じゃなくても大手の事業者さんという印象があります。その意味で委員会の範疇を超えた話ではあるとは思いますが、独立採算制が厳しくなっている地方部で、シビルミニマムとしての公共交通のサービスレベルの目標値を誰がどう設定するか、多分、国とか都道府県とか、そのぐらいのレベルで検討していく必要があると思います。そのときに、これは鉄道局さん主催の委員会ですが、鉄道だけでなくバス、タクシーなどモード間をつないだシビルミニマムをどう確保するかという議論を喚起する必要があります。そ



のきっかけに、今後、運賃制度を考えるというこの成果がなってほしいと願っております。

ということで、本当に感想になってしまいましたが、以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。何かありますか。

【角野課長】 谷口先生、どうもありがとうございます。

御指摘の点、まさにおっしゃるとおりだというふうに思っております。前の説明でも言及しましたが、ローカル鉄道の話は我々も非常によく連携しながらやっております。そちらのほうでそういったサービスレベルといった話、それからいろんなモードとの連携という話も、昨日の提言を踏まえて、さらに発展した議論がなされていくというふうに考えております。そのときに、御指摘いただいたように、運賃・料金の話がいい刺激になればというのも非常に重要な視点だというふうに思っておりますので、そちらの議論にも、我々運賃・料金のチームも、きっちり内容をよくフォローして必要なインプットをしていきたいというふうに思います。

ありがとうございます。

【山内委員長】 そのほかに御発言御希望ありますか。よろしゅうございますか。

それでは、皆さん非常に有益な御意見、あるいは感想をいただきまして、ありがとうございました。お聞きする限り、今回のこのとりまとめ案については、方向性は皆さん御同意いただいたというふうに考えていいと思っております。それで、これを最終的に中間とりまとめとしてまとめることについては、大変恐縮でございますが、私のほうに御一任いただければと思いますが、よろしゅうございますでしょうか。

先ほど事務局から回答があったように、少しの修正があると思っておりますので、それについては我々で相談して、また必要であれば、委員の方に御確認をさせていただくということにしたいと思っております。それでは、そのような処置で、事務局のほうにお願いしたいというふうに思います。

先ほどもお話ありましたように、今年の2月から、半年間で8回、これを議論すると、8回の委員会を開催したということでもあります。おかげさまで、皆様の御協力によりまして、非常に、これは本当に充実した議論ができたというふうに思っております。心より御礼申し上げたいと思っております。

今回、こうやって中間とりまとめということでまとめましたけど、委員の皆様とともに、また事務局も非常に御苦勞いただいたことについて、感謝を申し上げたいというふうに思っております。

それでは、委員のほうからの御議論、これで終わりということでございますので、最後に平嶋次長から御挨拶をいただけるということで、どうぞよろしくお願いいたします。

【平嶋次長】 委員の先生方におかれましては、今お話ありましたように、非常に短期間で8回にもわたって大変御熱心にいろんな角度から御議論いただきました。お礼申し上げます。

国土交通省としまして、今回、中間とりまとめ、盛り込まれております内容、特にまず当面の対応ということで挙げられている部分でございますけれども、この各項目、いずれも社会的な観点から急いでいろいろ検討していかないといけないんだと思います。こちらについて、早速検討を開始しまして、結論を得たものから順次実施していきたいと考えております。さらに、その結果も踏まえて、将来の検討とされました見直しにつきましても、我々に課された宿題事項として引き続き検討を進めていきたいというふうに考えております。政策への反映状況などにつきまして、今後、本委員会において、委員の皆様方に引き続き御報告をしていきたいと考えておりますので、また都度、御指導のほうよろしくお願いいたします。

改めて、これまでの御議論に感謝申し上げます、私の御挨拶とさせていただきますと思います。本当にありがとうございます。

【山内委員長】 ありがとうございます。

それでは、本日の議事は以上ということでございますので、この先の進行は事務局でお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【山口室長】 委員の皆様方、貴重な御議論をいただき大変ありがとうございました。

事務局から連絡事項がございます。今後、本日の御議論を受けまして、必要に応じて中間とりまとめ案を修正させていただきます。修正案について委員の皆様方にお送りしつつ、山内委員長の御了解いただいた上で、中間とりまとめとして公表させていただきます。

また、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。議事概要につきましては、後日、各委員の皆様方に送付させていただき、御了解いただいた上で公開する予定でございます。

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。本日は誠にありがとうございました。

— 了 —