

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10回）
結果と主な委員の意見

1. 日 時：令和5年6月12日（月）10：00～12：00
2. 場 所：国土交通省特別会議室（中央合同庁舎3号館11階）
3. 出席者：（出席者名簿参照）
4. 議 事：（1）収入原価算定要領の見直しの方向性について
（2）報告事項（JR東日本によるオフピーク定期券の導入について、鉄道における協議運賃制度の創設について）
5. 議事概要：委員からの主な意見は以下のとおり。

①総論

（山内委員長）収入現価算定要領の見直しの方向性については、事務局の案をベースに、委員からの意見も踏まえ、国土交通省においてさらに具体的な方向性について検討していただくということで委員の御了承をいただいたと考えている。

（山内委員長）報告事項については、委員の御了承をいただいたと考えている。

（大橋委員）社会経済状況が変曲点を迎え、総括原価が鉄道事業に与える影響が大きく変化しつつあることに加え、デジタル化やリアルタイム性が社会全体で進む中、鉄道事業もこれに対応する経営が行われるような環境を整える必要がある。今般、これらの問題意識も踏まえ、収入原価算定要領の見直しを根本から行ったことは、大きな意義があると思料。

（宮島委員）鉄道運賃・料金の値上げに当たっては、何をするための値上げなのかということと納得性・透明性をもって説明することが必要ではないか。一方で、配慮を要する方々への方策をとることも必要ではないか。

（宮島委員）鉄道運賃・料金制度について、今後も社会経済状況の変化に応じて素早く見直しを行っていくことが重要ではないか。

②将来投資に関する課題について

（山内委員長）今回の収入現価算定要領の見直しの中でも最も重要なものが、将来投資を前倒して計上することだと認識。コロナ禍で鉄道需要が減少する中でも必要な投資を促していくための仕組みは、フレキシブルな仕組みの導入の観点からも必要と思料。

（大橋委員）災害・環境対応等を含め、規模の大きく期間のかかる設備投資が求められる中で、原価計算期間を据え置いたままでも、減価償却費やレートベースの算定対象期間の見直しや、研究開発費の取扱いについて、適切な検討をいただいたと思料。

(宮島委員) 昨今の人材獲得競争は厳しさを増している。有能な人材を確保する観点からは、賃金水準を引き上げることや、企業としてチャレンジできる環境を構築することが必要ではないか。この点、今回の算定要領の見直しにおいて、設備投資に関してチャレンジをする鉄道事業者に対して評価をしていく方向となっているので、方向性として納得できる。

(山内委員長) 単にコストアップだけが原価に反映されてしまうようなことにならないよう、適切に運用していただきたい。

(波瀾委員) 将来投資の前倒し計上については、原価に算定する投資の内容について、事前・事後の精査が必要ではないか。

(森地委員) 研究開発は設計段階など実務の中で行われる場合が多い。その場合、施設や車両などの減価償却費のうち研究開発分は、建中金利や特許料支払いの様に、短期で償却できるようにしてはどうか。

③人件費・経費の算定方法について

(森地委員) 人件費については、単価となる賃上げも重要であるが、一人乗務や自動運転などの効率化が欧米より遅れていることが課題と認識。鉄道事業者にとって、それを実行すると運賃が低く抑えられるのでは、効率化に逆行する。このような効率化を進めることを評価する配慮が必要ではないか。

(清水委員) 物価の上昇に実質賃金の上昇が追いつかないなど、国民の生活が厳しくなった場合には、公共性が高く、経済活動の基盤となっている鉄道の運賃において、物価上昇の上乗せ分を総括原価に反映する方法について、国民生活への配慮の観点も重要になるのではないか。

④事業報酬の算定方法について

(波瀾委員) 自己資本比率について、電気やガスに倣って引き続き 30%とすることには賛成するが、中小の鉄道事業者は現状でも 30%に達していないと考えられ、全て同じ環境とは言えないのではないか。

(山内委員長) 料金規制においては、各事業者の実態をもとに収入や原価を計算するのではなく、規制当局側が「モデル」を設定し、各事業者が当該モデルに合わせるように経営行動をするということが前提となっている。自己資本比率を 30%とすることについては、経営の安定性の確保という観点から「モデル」として設定したものであり、その設定を維持することは妥当と思料。

⑤ヤードスティック方式について

(大橋委員) 鉄道事業が地域の状況に応じて多様化する中で、個別の鉄道事業者をグループ

の中で比較して適正コストを算定する「ヤードスティック方式」が引き続き適切かについては、今後の鉄道事業の経営環境に応じて、さらに考えていくべき点があるのかもしれない。鉄道自体をネットワークとみなし、その中でリスクをプールして相互に支え合うという仕組みの可能性も含めて、地域交通の維持可能な経営のあり方の観点から、引き続き検討すべきではないか。

(大石委員・森地委員) 現行のヤードスティック方式のグルーピング(JR旅客会社、大手民鉄、地下鉄事業者)では地域差が考慮されていないが、グルーピングを変えないのであれば、人件費やその上昇率等に地域差がある場合、ヤードスティック方式の適用に当たって、必要に応じて総括原価に計上する各費用を補正してから適正コストを算出することも考えられるのではないか。

(谷口委員) ヤードスティック方式のグルーピングや回帰式のパラメータ、回帰係数の符号については、事務局においていろいろと検討してこのような結果となったということ、国民や鉄道事業者に分かりやすく伝えることが重要ではないか。

⑥報告事項について

(山内委員長) オフピーク定期券を新たに利用するためには通勤形態を変える必要があるもので、すぐに利用が促進されるわけではなく、長期的に浸透していくのではないか。

⑦その他

(宮島委員) 鉄道運賃を細かく変動させにくい要因として、システムの問題が大きいと認識。もう少しフレキシブルな仕組みにはできないものか。今後の方向性について、早め早めに議論を進めておくべきではないか。