

消費者委員会 公共料金等専門調査会
第88回議事録

内閣府消費者委員会事務局

消費者委員会 公共料金等専門調査会（第88回）
議事次第

1. 日 時：令和7年5月12日（月）10：00～11：53

2. 場 所：消費者委員会会議室

3. 出席者：

（専門委員）

野村座長、若林座長代理、太田委員、城所委員、郷野委員、後藤委員、長尾委員、長田委員
（国土交通省）

鉄道局鉄道サービス政策室 三島室長

鉄道局旅客輸送業務監理室 尾崎室長

（東日本旅客鉄道株式会社）

鉄道事業本部モビリティ・サービス部門 熊本執行役員

（消費者庁）

浪越参事官（公益通報・協働担当）

（事務局）

小林事務局長、後藤審議官、友行参事官、事務局担当者

4. 議 事：

1. 開会・事務連絡

2. 東日本旅客鉄道株式会社の運賃改定について

3. 「東日本旅客鉄道の鉄道事業における旅客運賃の上限変更案」に関する公共料金等専門調査会意見（案）について

4. 事務連絡・閉会

《 1. 開会・事務連絡 》

○友行参事官 それでは、定刻になりましたので、ただいまより「消費者委員会第88回公共料金等専門調査会」を開催いたします。

皆様、お忙しい中お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

本日は、野村座長をはじめ、その他の委員の皆様はテレビ会議システムにて御出席となっております。

なお、御都合により小野委員、柿沼委員が御欠席されております。

若林座長代理におきましては、御出席の予定でございますが、現時点では、まだ、参加されていないということでございます。

また、本日の議題の御説明のため、国土交通省から鉄道局の三島鉄道サービス政策室長、尾崎旅客輸送業務監理室長に会議室にて御参加いただいております。東日本旅客鉄道株式会社から執行役員、鉄道事業本部モビリティ・サービス部門長の熊本大誉様に会議室にて御参加いただいております。

また、オブザーバーとして、消費者庁から公益通報・協働担当の浪越参事官に会議室にて御参加いただいております。

本日はテレビ会議システムを活用して進行いたします。一般傍聴者にはオンラインにて傍聴いただき、報道関係者のみ会議室にて御参加いただいております。議事録については、後日公開いたします。なお、配付資料につきましては、お手元の議事次第下部に記載してございます。

それでは、野村座長、以降の議事進行をよろしくお願いいたします。

《 2. 東日本旅客鉄道株式会社の運賃改定について 》

○野村座長 承知しました。本日は、お集まりいただき、ありがとうございます。よろしく申し上げます。

進行についてですが、途中で私の回線が切れてしまった場合には、復旧するまでの間、座長代理もしくは事務局のほうに進行をお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

本日は、議題が2つございます。

初めに、前回の専門調査会に引き続き「東日本旅客鉄道株式会社の運賃改定について」の御議論をいただきます。

国土交通省及び東日本旅客鉄道株式会社より追加的に提出された資料につきまして、15分程度で御説明いただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

それでは、国土交通省からお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

○三島鉄道サービス政策室長 国土交通省鉄道局の三島でございます。

前回の御審議の際に、収入原価算定要領の改定と、それによる減価償却費の前倒し算入に関する御指摘がございましたので、そちらにつきまして、補足で御説明をさせていただきます。

資料の1ページ目でございます。

上段に算定要領見直しの内容を記載してございます。この要領の見直しにつきましては、改定前の算定要領におきましては、企業会計上認められておる減価償却費を総括原価に反映させるということとしておりまして、中長期的に必要となる投資コストが早い段階で費用に計上されないといった課題があること。

それから、鉄道事業を取り巻く環境といたしまして、人口減少やコロナの影響による需要の落ち込みが、元の水準まではなかなか戻らないといったことがある中で、鉄道事業者が長期的な投資がしづらいという環境がある。こういったことを踏まえまして、安全投資や利用者利便向上のための投資の適切な実施を、国としても後押しをしていくという考えのもと、有識者会議や交通政策審議会での議論を経て、改定をしたというものでございます。

新たな要領につきましては、令和6年の4月から適用となってございますけれども、この見直しによりまして、新たに総括原価に算入できるようになったものとしまして、平年度を超える期間における減価償却費、それから政策的に必要性の高い設備投資に対応する減価償却費の2点がございます。

資料の下段に記載をしておりますように、今回のJR東日本さんの運賃改定におきましては、2点目の政策的に必要性の高い設備投資に対応する減価償却費が適用されてございます。

具体的には、平年度合計で138億円、1年当たり46億円が減価償却費として計上をされております。

これに対応する政策的に必要性の高い設備投資といたしまして、具体的には、DX関係で170億円、それから、国土強靱化関係で100億円、合計で270億円の投資が予定されているということでございます。

資料の次のページをお願いいたします。

こうした減価償却費の加算につきましては、事前と事後で、それぞれにおいてチェックを行うという仕組みになってございます。

まず、事前のチェックでございますけれども、政策的に必要性の高い設備投資についての投資計画の提出と、その公表を求めるとともに、内容のヒアリングなどを実施いたしまして、国土交通省においてその妥当性と、実施の蓋然性の確認を行ってございます。

また、事後のチェックといたしまして、事業者は平年度に実施した投資の実績を国交省へ報告することとされてございます。

平年度経過後の投資実績が前倒し計上しました減価償却費よりも小さい場合には、その

差額分を利用者に還元するということ。それから、平年度に総括原価に計上した減価償却費、これは前倒し分も含む全体の額ということでございますけれども、これと平年度経過後から向こう3年間、つまり今回で言いますと、2029年度から2031年度になりますけれども、この3年間の減価償却費を比較いたしまして、後者が前者よりも小さい場合には、改めて平年度の収入原価を確認し、収入が原価を上回る場合には、運賃の見直しをしなければならぬと、こういう仕組みになってございます。

簡単ではございますけれども、国土交通省からの補足説明は以上でございます。

○野村座長 ありがとうございます。

引き続き、JR東日本様、よろしくお願ひいたします。

○熊本執行役員 JR東日本モビリティ・サービス部門の熊本でございます。資料2に基づきまして御説明をさせていただきます。

資料の2、右下のページの1ページというところでございますが、なぜ、運賃改定が必要なのかということについて御説明を深めさせていただきます。

もともと弊社では、鉄道部門のみのフリー・キャッシュフローというのは計算してございませんので、ここでは、これまで出されております鉄道部門の収支に基づいて、そこから計算し直して推定したところでございます。

1つ目の○に記載してございまして、今回の運賃改定をしなければ、平年度のフリー・キャッシュフローは、1年当たりマイナス501億円と見込んでございまして、これですと、必要な設備投資をするためのキャッシュが得られないところがございます。

また、これ以外にも上場企業として求められます株主還元ですとか、法定債務の償還等の財務キャッシュフローも考慮しなければならないところでございます。

今回申請してございまして運賃改定をさせていただくことによって、右下に記載がございまして、申請でフリー・キャッシュフローが379億円ということで黒字になるということでございまして、運賃改定により、必要な資金を安定的に確保することで、今後の設備投資を着実に実施して、安全で安定した鉄道輸送をお客様に永続的に提供することをしっかり行ってまいりたいと考えているところでございます。

続きまして、右下ページの2ページに行ってくださいまして、これまでも設備投資及び減価償却費については御説明させていただきましたが、記載のとおり、首都圏エリアを中心に、首都圏エリア以外にも様々な鉄道設備の維持更新、並びに、安全対策、駅改良、ネットワークの強化ということを進めてまいります。

設備投資額を申し上げますと、おおむね4000億円を超えるぐらいの設備投資をしている。それから、減価償却費については、およそ3000億円を超える程度の減価償却費がかかっていくということになります。

特に電化された以降の鉄道施設というのは、物によって、これからでも保全、修繕で対応したり、または、新しく構造物を建て直して設備投資で対応したりということを繰り返して、これまでも取り組んできておりますけれども、新幹線及び電化した路線の設備の老

朽取替というのは、これからも引き続き大きくかかっていくと見込んでおきまして、2029年度以降も、薄く記載してございますけれども、同程度のボリュームが引き続きかかっていくと見てございます。

なお、右下ページの3ページに、これまで実施してきました首都圏エリアの安全と、サービス向上の取組について記載をしております。

主な輸送サービスでございますと、相互直通運転ですとか、新車の導入、それから駅改良、こういったものをこれまでも会社発足以降着実に実施してまいりまして、混雑緩和、遅延時分の短縮減などに取り組んできた、またはサービス向上に取り組んできたところでございます。

安全という観点では、ホームドアが全てではございませんけれども、ホームドアの実例として2016年度以降のホームドア整備ということで進めてございます。こちらにも既に発表しましたとおり、計画的に実施していくところでございます。

続きまして、右下ページの4ページでございます。

なぜ電特・山手を廃止して、幹線に統合するのかということでございますけれども、これまで電特・山手の運賃は、当時の列車の運行形態や、他鉄道事業者との競合状態を踏まえて、基本となる幹線運賃から据え置く形で導入されて、当時の運賃水準のまま約40年が経過してございます。

4ページの上段のグラフを見ていただきたいと存じますが、国鉄時代から運賃を上げるときに、幹線の運賃を上げて参ったわけですがけれども、ここで当時の運行体系、他鉄道事業者の競合状態を踏まえて、山手及び電特の区間を据え置く形でスタートしたということで、この幹線の部分が太い青字の線に沿った動きをしているのに対して、山手・電特のものは緑のものになっていると。

その後、消費税の改定で上げてきておりますけれども、これは、消費税等の分だけ等しく上げてきたということになってございます。

これまで首都圏を中心に、安全性、利便性、快適性の向上に積極的に取り組んできてございますけれども、今後の取得する資金、先ほど御説明させていただきましたけれども、今回の運賃改定の増収額で賄いながら、継続的に設備投資を進めていこうということでございます。

4ページの下段に、平年度の設備投資額の割合と記載してございますけれども、今後計画している設備投資、約7割が首都圏にかかるということございまして、今回の増収分では、こちらを賄うためということがございまして、山手・電特の部分を廃止し、幹線に統合させていただくという運賃体系にしたと、あわせて、分かりやすい体系になるということでございます。

右下ページの5ページでございますけれども、電特・山手の激変緩和措置という御指摘をいただきましたが、運賃改定に伴って負担抑制策というのは、これまでも続けてまいりました。上段に、普通運賃、通勤定期、通学定期で記載してございます。

これらのものを継続するとともに、通学定期では、幹線の通学定期運賃を据え置いて割引率も拡大するというごことばございまして、こちらは新たに組み込んでまいります。

また、一定期間、運賃を据え置く、割引く等の措置も考えられますけれども、以下の2つの点から、現行の改定案よりも、結果的に消費者の皆様、御利用者の皆様に負担が大きくなるごことばございまして困難と考えてございまして。

左側でございましてけれども、運賃等の据置きや割引によって増収額が減少いたしますと、必要な設備投資の額を確保することができないごことばございまして、これは、安全・安定を第一とした鉄道の運行に疑問が出てきてしまうと、影響が出てきてしまうおそれがあるごことばございまして。

また、右側、再度運賃改定を行うごことばになりますと、これに伴ってシステム改修経費が、正確に出すのは難しいのですが、おおむねオーダーとしては数億円から数十億円かかるごことばございまして、この運賃改定を繰り返すごことばは、また、結果的に運賃に跳ね返り、御利用者の負担が増加になるごことばございまして。

右下ページの6ページでございましてけれども、電特・山手の激変緩和措置について【案A】で、現行の増収額を維持しつつ、幹線・電特・山手の引上げ率を一律に設定する場合と考えましたけれども、3行目の赤字で記載しているごことばございまして、これを行ってしまいますと、幹線の引上げ率が9.8%と、現在の約2倍になってしまうごことばというところ、大きな負担を強いてしまうごことばございまして。

右下ページの7ページ、幹線の【案B】でございましてけれども、幹線の引上げ率を同等に、山手・電特の運賃を改定するごことばになりますと、先ほど申し上げましたとおり、フリー・キャッシュフローを確保することができないごことばございまして、今回、申請したように、安全で安定した鉄道運行を継続的に実施していくための原資が確保できないごことばになってまいります。

右下ページの8ページでございましてけれども、電特・山手の通学定期のみを改定する場合でございましてけれども、様々な記載がございましてけれども、まず、山手の1キロから10キロの間というところは、一番御利用が多いごことばございまして、こちらは電特と同じ体系になってございまして、こういった方々の値上げというのは、山手も電特も同じで、幹線への1段階にとどまるごことばございまして。

また、16キロ以上というごことばございまして、こちらは改定率が少し高くなりますけれども、御利用の人数は多くないと、2%というごことばございまして。

一番下に運賃区分によるメリットと記載してございまして。

左側の図で申し上げますと、例えば、出発駅または到着駅いずれかが幹線の駅になりますと、総じて幹線の運賃になってしまうごことばというところ、同じ線区を一部区間御利用いただいても、その方には幹線の運賃、電特區間で収まる場合は電特、山手の区間で収まる場合は山手のごことばになりまして、同一路線を利用していても区間によって運賃が異なってしまう。

右側の図ですけれども、例えば、10キロですとか、20キロですとか、同じ距離を使って

いても、山手と電特と幹線では、現時点ではそれぞれ運賃体系が異なってしまうといったところ、こちらの運賃の公平性、お客様への御理解というところを含めて、幹線に統合させていただきたいと考えているところでございます。

以降のページについては、前回までの御質問に出ていた部分でございますけれども、今回御質問があった際に、こちらのページを使用して再度御説明させていただきたいと存じます。

JR東日本からは以上でございます。

○野村座長 ありがとうございます。限られた時間の中で御説明いただき、ありがとうございます。

そうしましたら、ここからおよそ40分ほど、質疑応答と意見交換に使いたいと思います。御意見のある方、挙手もしくはチャットでお知らせいただければ助かります。いかがでしょうか。

太田委員、よろしく願いいたします。

○太田委員 御説明ありがとうございます。

幾らか情報量が多いので、まだ消化し切れていないところがありますが、まず、最初の収入原価算定要領の見直しというところなのですけれども、これは、もともと3年分の減価償却費しか総括原価に入れていなかった理由というのは、どういうことなのでしょう。

○野村座長 JR東日本様もしくは国交省様、よろしく願いいたします。

○尾崎旅客輸送業務監理室長 鉄道局旅客輸送業務監理室の尾崎と申します。

こちらは、当然、平年度の期間が3年間ということでございましたので、これに合わせるような形で減価償却費のほうの3年間ということで、そこまでは含めておりましたところでございます。

○太田委員 平年度というのは、例えば、3年間の平均を取るとか、そういう期間という意味ですか。

○尾崎旅客輸送業務監理室長 今回、収入原価の収支率を見ていくわけでございますけれども、ちょうど3か年の合計を見て判断をしているところでございます。

○太田委員 3年分の合計で収入と原価の見合いを取っているのです3年分しか入らない。

○尾崎旅客輸送業務監理室長 さようでございます。

○太田委員 ありがとうございます。

あと、JR東日本さんに伺いたいのですけれども、御社の連結キャッシュフロー計算書を見ていますと、今年は、営業キャッシュフローは6881億、そして投資キャッシュフローは6906億で、ほぼとんとんと思われそうですが、次年度以降、500億ぐらいマイナスになるという御説明だったのでしょうか、とすると、それは、どういった投資施策等から出てきた500億の赤字なのでしょう。

○野村座長 JR様、よろしく願いします。

○熊本執行役員 JR東日本の熊本でございます。

今ほど御説明いただきましたのは連結でございますので、私が冒頭に説明したのは、鉄道部門に限ってのキャッシュフローでの推定値でございます。

ですので、鉄道業のみで得られる営業キャッシュフローと、それから再三申し上げました投資については4000億円ぐらいかかっているというところから、今回フリー・キャッシュフローとしては、想定すると500億円ぐらいの赤字になるということございまして、連結ですと、そのほかの関連事業ですとか、開発費用とかも入ってまいりますので、今回は運賃に限って収支が均衡するということでございますので、この点で御理解をいただければと存じます。

○太田委員 ありがとうございます。

念のため確認ですが、これは、普通のCAPEXに、資本的支出に限定されているということですね、国債とか定期預金とかは投資キャッシュフローの赤字に入っていないという理解でよろしいでしょうか。

○熊本執行役員 はい、入ってございません。

○太田委員 分かりました。ありがとうございます。

○野村座長 ありがとうございます。

○太田委員 続けてなのですが、増収分に関しては、投資が、7割が首都圏なのに増収分の半分が首都圏以外、地方だと納得が得られないという話があると思うのですが、変化分については、おっしゃるとおりだろうと思うのですが、そもそも利用量が首都圏は多くて、かつ、料金が距離で比例してかかってくるということになっていると、採算をエリアで見たときに、圧倒的に首都圏が黒字で、地方エリアが赤字ということはないですか。

○野村座長 JR様、いかがでしょう。

○熊本執行役員 御指摘のとおり鉄道全体では、弊社の経営ですと、十分とは言いませんけれども黒字状態。

一方で、これまで発表してございます、平均通過人員2,000人を切る、いわゆる地方ローカル線というところの収支だけを合わせますと、約750億円ぐらいの赤字になってございますので、総じて見ると、首都圏及び新幹線等で黒字を出して、一方で、地方では赤字になるという構図にはなります。

ただ、どの線区でどのように黒字を出し、どの線区で赤字を埋めてとかという分析というのは非常に難しゅうございます。お客様の御利用が様々だというところがございまして、総じて見ると、そのような形にはなります。

その中で、先ほど少し申し上げましたとおり、では、地方のお客様に著しく負担を寄せていいのかということもございまして、また、運賃の制度につきましては、エリア別に取り替えているわけではございません、一部の地方交通線だけは除きますけれども、ありませんので、今回、増収分と設備投資額というのは直接リンクするわけではございませんけれども、一定の目安ということで示させていただいたところでございます。

○太田委員 ありがとうございます。

これは、公平性の観点から納得が得られないと、資料の6ページに書かれていますが、これは、公平性の観点から公平に近づいているというか、今までの不公平が多少緩和されているという考え方もできると思うのですけれども、いかがでしょう。

○熊本執行役員 JR東日本の熊本です。

おっしゃるとおり、今回の山手・電特でかかる、これからも7割ぐらい設備投資がかかるところに対して、今回の増収分もかなり山手・電特のところを出ているところでございますので、どれぐらいというのは申し上げにくいですが、方向としては、それぞれのところに応分の負担をいただいていると考えてございまして、今、太田委員よりおっしゃっていただいたとおり、公平な方向に向かっていると、私どもは考えているところでございます。

○太田委員 ありがとうございます。

差し当たり、私からは以上でございます。

○野村座長 ありがとうございます。

引き続き、御質問、御意見をよろしく願います。

郷野委員、よろしく願います。

○郷野委員 もろもろ丁寧に御回答いただきまして、ありがとうございます。一応、理解をいたしました。

JR東日本の資料2ページに駅改良とありますけれども、これは要望なのですが、バリアフリー化の推進につきまして、バリアフリーというと主に障害のある方や高齢の方など、特定のニーズを持つ人が直面する障壁を取り除くという印象なのですが、今後は、障害の有無にかかわらず、全ての人々が利用しやすい環境を目指すユニバーサルデザインという視点で、利用者の利便性向上を目指していただければと思いました。特定のニーズを持つ人の障壁を取り除くことは、ほかの利用者にとっても利便性向上につながることも多いので、利用者が多様化する中、障害の有無にかかわらず、自分を含めた全ての人々が利用しやすい駅であるというデザインとしたほうが、利用される方にも納得感があり、共感を得られるのではないかと思います。

今後の取組に当たって、その辺りも御検討いただければと思いました。

以上です。

○野村座長 ありがとうございます。

御意見と承りましたが、JR様、もし、何か回答がありましたら願います。

○熊本執行役員 JR東日本の熊本です。御意見ありがとうございます。

これまでも身体に何か障害をお持ちの方だけでなく、全てのお客様に安全で安心して御利用いただける設備ということで取り組んでまいっております。

例えば、ホームドアにつきましても、必ずしも体に何か機能を欠いているということがなくとも、飲酒ですとかということで、思いがけなく転落されている方、そういった方々の事故を防ぐということにもなりますし、また、エレベーターの整備等に当たっては、現

在、品川駅で大きな改良工事をしてございますけれども、こちらは、大規模な24人乗りのエレベーターをつくって、大きな荷物をお持ちのお客様にも利便性が高くということで進めてまいっております。

今ほどいただいた御意見、そのとおりだと思っておりますので、引き続きユニバーサルデザインということを重視しながら進めてまいります。御意見ありがとうございました。

○野村座長 ありがとうございます。

そうしましたら、次の質問に移らせていただきます。

城所委員、どうぞ。

○城所委員 城所です。

これは、質問ではなくてコメントなのですが、JR東日本さんの説明の4ページのところで、今後計画している設備投資額の7割程度を首都圏が占めているということ根拠に挙げていらっしゃいますが、これは若干ミスリーディングではないかなと思います。先ほどの太田委員の質問にもありましたけれども、需要が全然違う点を考慮しないで、設備投資の7割を首都圏が占めているから首都圏の人が負担すべきというのはおかしいと思います。例えば、1人当たりの費用と収益を比較してというのなら分かりますが、7割が首都圏で発生する設備投資だから、設備投資の7割を首都圏の人に負担させるというのは、少し論理としてはおかしいのかなと思いました。

以上です。

○野村座長 JR様、いかがでしょうか。

○熊本執行役員 JR東日本の熊本です。御意見ありがとうございます。

私どもとしては、鉄道の御利用の仕方というのは、1か所で点で御利用いただいているのではなく、ラインといいますか、線区で、またはそれを乗り継いで多くの方に御利用をいただいておりますので、必ずしも1人当たりのお客様が、どこで御利用になったものをどう負担するかというところは、一律には言い難いと考えてございます。

そこで、今回お示しさせていただきましたけれども、大きな観点で申し上げて、今後も首都圏に7割程度の設備投資が必要なので、今回、全体の運賃の公平性という観点も含めて考えて、今回、応分の負担をお願いしたいということで説明をさせていただいたところでございます。

城所委員からの御指摘につきましては受け止めますが、私どもとしては、そう考えているということで御理解いただければと存じます。

以上です。

○野村座長 城所委員、いかがでしょうか。

○城所委員 すみません、別に返答が欲しかったわけではなくてコメントです。ただ、科学的に考えて、この説明は、どうなのかなと思った次第です。

あと、前回から少しお話が出ているのですが、何かあるとネットワークの話を持ち出すというもおかしくて、例えば首都圏だったら山手線内や電車特定区間内で完結し

ている需要は多いと思います。それらと幹線を乗り継いでいる乗車はどれぐらいあるのかということを示さずに、何かあるとすぐネットワークだからという説明にするのもどうなのかなとも思います。

ただ、これも私のコメントで、ほかの委員の方は違う印象を持たれるかもしれませんので、特に返答は必要ないです。

○野村座長 ありがとうございます。

熊本様の御説明も一理ありますし、経済学的には城所委員のおっしゃっていることも正当なところがございますので、現実的に解を求めながら戦略を練りつつ、国交省様も、また、政策検討のときに今の両意見を御参考にしていただきたいと思います。よろしく願いいたします。

そうしましたら、ほかの委員の方、挙手をしていただければ。長田委員、よろしく願いいたします。

○長田委員 ありがとうございます。

JR東日本さんからの資料の中で、通信制学校のサポート校に対する通学定期の適用のところを御回答いただき、ありがとうございました。

これは、私も前回にもお話ししましたように、来年の3月31日までは従来どおりということとは、既に皆さんも承知していらっしゃることでありますけれども、その後どうなるのかというのは非常に影響が大きいので、通学定期そのものも山手線のところの方々も非常に影響が大きいと思っていますけれども、それ以上に通学定期としても認めないということになるというのは、非常に影響が大きくなることですので、文科省と協議をしていきますと書いていただいていますけれども、できるだけ早く協議を進めていただいて、何とか通学定期として認めていただくようにというのを、実現していただきたいなというのは、1つお願いです。

もう一つ、これもまたお願いになりますけれども、様々な資料を用意していただいて御説明いただいていますけれども、これまでの委員の皆さんからの御指摘もありましたように、これまでいろいろ他社との競争もあったしということで、こうやって据え置いてきたけれども、これをシンプルにしますということですが、非常に影響が大きいので、もう来年の4月以降の運賃改定のことになりますので、そこを含めて、本当にこれでほかの方々への、利用者への影響は本当に大丈夫なのかということも含めて考えていただく必要があるかなと思っています。お金が必要だということは理解できますけれども、今、急にこういう大幅な値上げに、どれだけみんなが対応できるのかということところは、真剣に考えていただけたらいいかなと思っています。

特に意見ですので、御回答は結構です。

○野村座長 ありがとうございます。

では、回答は不要ということでございますが、何かコメントがございましたら。

○熊本執行役員 それでは、JR東日本から少しコメントをさせていただきます。

まず、1番目の点につきましては、御心配をおかけしますこと、申し訳ございません。既に事務方としては、文部科学省、国交省様と打ち合わせをしているところでございます。なるべく早くいい形で答えを出していきたいと思っております。

2点目につきましては、これまでも運賃認可申請の段階で、御利用のお客様等に向けて、お知らせをしまいいてきておりますけれども、認可となった暁には、より丁寧に御説明をさせていただきたいと考えております。コメントありがとうございました。

○野村座長 長田委員から回答不要ということでございましたが、私からお答えを求めました。

最後に触れられましたが、やはり、いつも値上げのときに、御社に限らず、丁寧に御説明いたしますと、おっしゃってくださるのですが、そのところを事後的に本当にいろいろな丁寧さの表現があると思いますので、利用者目線での丁寧な説明というのを再検討いただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

そうしましたら、後藤委員の質問、御意見に移らせていただきます。どうぞ。

○後藤委員 御説明どうもありがとうございました。4ページのところで御質問させていただければと思います。

まずは消費者に対して丁寧な説明をしていただけるということを期待したいと思えます。4ページの一番下のところで、値上げの影響が大きいということで、特に首都圏エリアを御利用のお客様に対して、今後計画している設備投資額の約7割程度を首都圏が占めていることを踏まえ、改定案に御理解いただけるように丁寧に説明をしていかれるということですが、その下の図のところで、左側が首都圏とその他となっております、これは設備投資がこれだけ今後かかってくるという目安に対し、右側は増収額の目安ということで、やはり7割という御説明かと思えますけれども、右側と左側が項目、内訳が違っているため、少し違和感を感じます。これを、どちらかにそろえるということではできないのでしょうかという御質問です。

○野村座長 ありがとうございます。

いかがでしょうか。

○熊本執行役員 JR東日本の熊本でございます。

山手・電特以外でも首都圏で、今は幹線の扱いなのですが、首都圏に直通している線区、具体的に言いますと、大宮以北ですとか、そういうところがございまして、現時点では御指摘のとおり、きれいな見え方ではないのかもしれませんが、もう少し同じような項目で示すことができるかということについては、引き続き検討してまいります。御指摘ありがとうございました。

○後藤委員 分かりました。このような形でバランスをしているということの御説明という意図は分かりましたので、この図を見たときに、何か違うものを見せられているのではないかという印象にならないような形で御説明いただけるとよいかと思いました。ありがとうございます。

○野村座長 ありがとうございます。

ほかに御意見は、いかがでしょうか。

長尾委員、よろしく願いいたします。

○長尾委員 長尾でございます。

御丁寧に御説明をいただきまして、ありがとうございます。私のほうから質問をさせていただいた定型約款に関する点につきましても、JR様のほうから14ページのほうで御丁寧に御説明をいただいているところで、ありがとうございます。

こちらに関してコメントというところですが、監督官庁による認可などにつきましては、一定の行政目的に基づいて料金を中心に認可がされているところですが、このことをもって、必ずしも民法548条の4、1項2号における変更の拘束力の要件、これは司法的なものですけれども、合意なくして定型約款の変更の内容が拘束力を持つための要件を、必ずしも監督官庁による認可が代替するものではないという考え方が取られているところがあるのではないかと、私のほうでは、もちろん諸説はあると思いますが、そのように認識しております。もちろん、監督官庁による料金改定の認可以外にも各方面の調整を取った上で、合理性についてクリアしたのだという御説明になるのだと理解はしておりますけれども、前回私が申し上げたような合理性を裏づける様々な事情、必要性、相当性などについて、もちろんこの認可過程において審査がされているのかもしれませんが、変更によって、契約の相手方である利用者が被る不利益の程度、あるいはそれを回避する可能性、あるいは予測可能性、猶予期間など、これは激変緩和措置という形で、ほかの委員も論点とされているところかと思いますが、そういったところを、やはり幅広く、認可がされたとか、あるいは事業法上の7日以上前に報告すればいいという要件よりも上乘せして、周知していく、分かりやすく説明をしていく、予測可能性を持たせていく、場合によっては不利益を被らないように何らかの代替措置を取る、手段を講じる機会を利用者の方に与えると、そういったところについて十分に御配慮いただけたらよろしいのかなと、そういう印象を持ちました。

それから、減価償却費の算定についての要領改定について、これも御丁寧に御説明をいただきまして、国土交通省様からの資料の2ページ目のほうに説明をいただいています。

この中で言いますと、政策的に必要性が高く加速化すべき設備投資の計画の妥当性及び実施の蓋然性を確認済みと、この矢印のところを書いてあるのですが、まさにそのプロセスというの、国民にとって関心があるところかなと思ひまして、従前までの資料において、そこが必ずしもどのようなプロセスでチェックがされ、また、事後的にチェックがされていくかというところについて、該当する資料において、必ずしも詳細な説明はされていないように思いますので、政策的に必要が高く加速化すべき設備投資というのは、非常に抽象的な要件でありますので、やはり、蓋然性などの審査過程を極めて慎重に、かつ、透明性を持ってされるべきではないかなと、そのような印象を持っております。

コメントとなりますが、以上です。

○野村座長 ありがとうございます。

2点、それぞれJR様と国交省様、長尾委員の御意見に対して御回答いただきたいと思えます。よろしく願いいたします。

○熊本執行役員 それでは、JR東日本から1点目の御指摘について御説明をさせていただきます。御意見については承りました。

私ども監督官庁である国交省様と今回のような、こういった専門調査会または消費者庁とのやり取り等々の手続を踏まえ、かつ、我々として丁寧に御利用となるお客様に対して説明していくことをもって対応していくことだと考えて、そのように進めてまいろうと考えてございます。

これは、私どもだけではなくて、全ての鉄道事業者が同じプロセスを経て、監督官庁である国交省様の御指導または御指示を含めて対応しているものでございますので、特段何か我々が欠いているものがあるとは、現時点では考えてございませんけれども、必要により対応してまいります。

以上です。

○野村座長 それでは、引き続き、国交省様、お願いいたします。

○尾崎旅客輸送業務監理室長 国土交通省鉄道局、尾崎と申します。

国土交通省といたしましては、こちらのほうの当該計画の内容の妥当性ですとか、あと、実施の蓋然性のほうを確認するというのをいたしてございます。

ここの部分、形式的には加速化すべき設備投資計画以下の範囲で、前倒し計上する減価償却費を計上しているのかですとか、そういった形式的なものに加えまして、蓋然性で申し上げますと、これらの投資が実現可能であるかということなどを確認するというところでございます。

こちらのほうの計画につきましては、国土交通省のほうに提出していただくとともに、また、その内容を公表するという形で透明性を持たせるということに留意をしてみたいと思いますし、また、事後的チェックにおきましては、きちんと投資のほうは加速化されているのかという観点から確認のほうをしてみたいと思います。

委員から御指摘いただきました部分、透明性の部分を含めて、そちらのほうを踏まえて対応してみたいと思っております。

以上でございます。

○野村座長 ありがとうございます。

長尾委員、いかがでしょう。

○長尾委員 ありがとうございます。国土交通省様からの御説明については理解いたしました。

それで、先ほどのJR東日本様からの御回答内容に関しまして、私が申し上げたのは、監督官庁からの指導に従うことに加えて、民・民の私法上の契約であることに鑑みて、その指導に含まれる行政目的に基づく監督や助言に加えて、民法548条の4、1項2号における要

件を満たしているかについては、別途検討が必要であると、もちろん、その検討を尽くされているのだという御説明だとは理解しておりますが、ですので監督行政庁における指導や助言に従っていることのみをもって足りるという考え方では、私はないのかなと思っております。

以上です。

○野村座長 ありがとうございます。

JR様、そういう御指摘がございますので、今後も御検討いただきたいと思います。

そうしましたら、次の質問に移らせていただきます。

太田委員、よろしく願いいたします。

○太田委員 2回目となりまして恐縮ですが、少し気になるのは、これは、国土交通省様に伺ったほうがいいかと思うのですけれども、現状、首都圏が黒字で地方エリアに行くと、JR東日本さんであれば、東北エリアに行くと赤字路線が多いと。

これは、当然ながら首都圏の黒字のところから赤字のエリアのところから内部補助金が出ているという格好になっていると思うのです。そのことの是非というのは、いろいろあって、公平性の考え方はいろいろあると思いますが、ただ、これは、ほかの地域との公平性ということは、JR東日本さんとしては、考える必要はないと思うのですけれども、国土交通省さんとしては、どのようにバランスを取っていらっしゃるのかなと。

例えば、北海道だと、その会社全体の中で赤字であって、やむを得ず廃線になっていくとか、あるいはサービスの頻度が下がっていくとか、あるいは値上げが激しいということは当然起こってくるのだと思うのですが、たまたまJR東日本さんだと首都圏とくっついているおかげで、北海道と同じように、本来であれば、人口動態その他でサービスが低下したり、あるいは金額が上がったりとなるはずのところ、たまたま東日本さんのエリアに入っているために内部補助金でかなりサービスが下がらないということはあるのではないかと思います、四国とか北海道と比べると。

そうすると、最初の会社のエリアの区分けで結構な不公平が出ているという懸念がありまして、この辺については、どうバランスを取っていらっしゃるのかということをお伺いしたいと思います。

○野村座長 それでは、国交省様、今回は運賃改定の審議をしていますので、それとの関連で、今の御質問の回答をお願いしたいと思います。

○尾崎旅客輸送業務監理室長 国土交通省の尾崎と申します。

収入原価の算定に際しましては、地域ごとのそういう利用状況ですとか、当然大事でございまして、そちらにつきましては、輸送需要の中でも、それぞれのエリアごとの需要を今回算出していると承知してございます。

会社全体としての収入等あるいは原価、そういったものを比較して私どもは認可するのかわからないのかということをお伺いいたしますし、また、利用者側の目線からは、運輸審議会ですとか、あるいは消費者委員会等の御意見を参考にしながら検討するというところでござ

いまして、その辺のところは、やはり会社全体の収支状況を見ているというところに、私ども審査の中身は尽きるわけでございます。そのような観点から実施をしてございます。御回答になったかどうかあれですけれども、一旦このような形で回答させていただけたらと思います。

○野村座長 ありがとうございます。

太田委員、どうぞ。

○太田委員 例えば、具体的に言うと、距離に関する収入の何キロで幾らという料金があると思うのですけれども、それが大きく違うということはないですか、あるいは一日の利用の本数が全然違うとか、そういうこともないですか。例えば、限界的なところで言うと、青森と北海道の一番南のところできく差が出たりということはないでしょうか。

○尾崎旅客輸送業務監理室長 収入に関しましては、どこの地域でどのような利用ということ、需要の中では見てまいりますけれども、収入の中では各区界の中で、どれだけの運賃の適用をされる場所が何人いるのかというような、そういったものの積み上げで収入のほうを出しているというところがございますので、具体的にどこからどこまでという箇所には貼りつけられたような形の収入は算出していないと、私どもは承知しております。

○太田委員 例えば、今、会社は実際に別になっているので言ってもしょうがないことですが、JR北海道さんが、たまたまJR東日本さんにくっついていた場合の公平性と、今、こういう区割りになっていることによって不公平が生じていないかということが気になっているのです。

もし、不公平が生じているのであれば、例えば、首都圏から東北エリアに対する内部補助金の額が適正になるような料金形成というのが必要になってくるのではないかと。具体的に言えば、エリアをかなり細かく切って、その中での独立採算をはかっていけば、公平性は一番保たれると思うのですが、東日本さんのエリアは結構大きく、これを距離に関する料金一律ということであれば、当然地方の人口が減少しているところが非常に有利になるということで、ほかの会社との公平性がやはり気になるところですね。特に、それは考えていらないと、今の御回答だと理解したのですが、それでよろしいですか。

○尾崎旅客輸送業務監理室長 JR東日本の例ですと、運賃のほうは、幹線のもの、地方交通線に適用するものということで、また違う運賃の考え方をしている設定をしていると理解してございますし。

○太田委員 2段階にしているのです、そこで調整しているという。

○尾崎旅客輸送業務監理室長 必ずしもそれが全てではございませんけれども、やはり会社の考え方に従うということもございまして、その内部補助のところの部分は、正直私どものほうで承知していない、数字としても、もちろん持ち合わせていない部分でございますので、私どもとしては、会社全体の収入と原価を比較しているというところがございます。

○太田委員 これは、公共料金等専門調査会は、こういう公共料金の事案ばかり伺っているから思うのですが、公共性が高くて料金規制が入っているものは、ユニバーサルサービスがついているようなケースが多くて、ほぼほぼどの事業も都市部から地方に対する内部補助金が出ているというケースが多いのですね。全国一律であれば、そういう考え方もあるかなと思うのですが、JRさんの場合は、エリアが区切られているので、そのエリア間の不公平というのが出てくるだろうと、それをどう考えるべきかなということで少し御質問をさせていただきました。そんな問題意識を持って伺っております。

やはり、それを考えると、エリアごとの採算みたいなものは、ある程度把握されたほうがいいのではないかと思います。もちろん、内部補助金が全部悪ということはないと思うのですが、多少地方のほうに余裕のある首都圏にチャージして、地方のサービスを維持するという考えがあっていると思うのですけれども、それがどれぐらい出ているのかということは、やはり数字で把握しておくのが、透明性の観点からはいいのではないかと考えております。

今のところはコメントでございますので、御回答は結構でございます。ありがとうございました。

○野村座長 ありがとうございます。

大きな社会問題の廃線も、実はそういうところに影響しているのかと思いますので、国交省様、今の御指摘を受けて、JR各社さんとの協議等を、また、していただきたいと思っております。

太田委員の御質問に関しましても、JRに移行した国鉄民営化のときの分社化を何社にするかという議論のところまでさかのぼってしまうかと思えます。サービスとしては、通し切符でサービス提供できているけれども、今、御指摘いただいたような問題は本当に大きいと思いますので、また、経済学的に御検討いただきたいと思えます。ありがとうございました。

城所委員は、まだ、2回目の御質問はございますか、大丈夫ですか。

○城所委員 すみません、ありません。失礼しました。

○野村座長 オーケーです。

ほかにまだ追加で御質問があるという方があれば、御発言ください。よろしいでしょうか。

城所委員から御指摘いただいた需要の違いによって、1人当たりで見えていかなくはないという問題と、今の太田委員の問題は共通点がございます。ただ、JR様から御回答をいただきましたように、どこで利用されているのかとか、どのように負担していただくのかという問題は、非常に解決するのが、明確にするのが難しいということがございました。これは、交通の鉄道に限らず、共通の課題ですが、ネットワーク全体で見えていますということになる。

JR東日本さんは、今、太田委員が指摘されたように、非常に広大な範囲をカバーされて

いますので、こういう値上げをするときの負担感、公平性の問題を処理していくのは非常に難しさを抱えながら、今回チャレンジされているのだらうなと思います。

御説明いただいた中では、ある程度、委員の先生方は質問をさせていただいて理解していますが、やはり、最後のところは、先ほども指摘させていただいたように、利用者、それは地方であれ、首都圏であれ、その皆様が御理解いただくようにしていく説明をしていただきたいと思いますと思っております。

少し長くなりますが、JR様のスライドの5ページの下2つで、もし、今回値上げをしなければいろいろな問題が、特に電特・山手のところの激変緩和措置のところでは代替案を取ると、ということで利用者の利便性に悪影響が出ますと、こういう御説明をいただいております。

この辺りも少し簡素化されていますので、もし、委員の先生方とか利用者から正確な数字を求められたときに御回答いただけるようにしていただきたいと思いますと思っております。これはこれで見やすくシンプルでよいのですが、丁寧に説明するという点からは、もう少し具体的に数字を貼りつけて御説明いただかないと納得してもらえないだろうと思いました。感想でございます。御回答いただかなくて結構でございます。

そうしましたら、ほかに、もし御意見がなければ、ここで1つ目の議題につきましては閉じたいと思っておりますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

そうしましたら、皆様から御意見をいただきましたので、それを踏まえて、今後、消費者庁からの付議に対する意見案を議論させていただきたいと思っております。週明けのお忙しい中、国交省、東日本旅客鉄道会社様、御参加いただき、ありがとうございました。ここで御退室をいただきたいと思いますと思っております。

どうもありがとうございました。お世話になりました。

委員の皆様、そのままお待ちください。

(国土交通省、東日本旅客鉄道株式会社 退室)

○友行参事官 野村座長、会場のほうの準備が整いました。

《 3. 「東日本旅客鉄道の鉄道事業における旅客運賃の上限変更案」に関する公共料金等専門調査会意見（案）について 》

○野村座長 ありがとうございました。

そうしましたら、ここから2つ目の議題に入らせていただきます。東日本旅客鉄道の鉄道事業における旅客運賃の上限変更案に関する公共料金等専門調査会意見案についての議論となります。

たたき台として、資料3が事前に送付されているかと思っておりますので、まず、友行参事官から、最初にこの案につきまして、10分程度で御説明いただきたいと思います。よろしくお

願いたします。

○友行参事官 それでは、資料の3を御覧いただけますでしょうか。

「東日本旅客鉄道の鉄道事業における旅客運賃の上限変更案」に関する公共料金等専門調査会意見の現時点での案でございます。

最初の柱書のところでございます。こちらについては、1行目からでございますが、令和7年4月10日付で、消費者庁より付議されました、旅客運賃の上限変更案について検討いたしました。

変更案は、令和8年3月にJR東日本において、首都圏に設定している電車特定区間及び山手線内の運賃区分を幹線に統合した上で、幹線及び地方交通線の旅客運賃及び通勤定期旅客運賃を改定するというものでございます。

なお、家計負担を考慮し、幹線及び地方交通線の通学定期旅客運賃は据え置くこととされております。

ただし、括弧の中でございますが、電車特定区間山手線内の通学定期旅客運賃は、幹線へ統合されることにより改定されることになっております。

この結果でございますが、普通運賃については、全体として平均7.8%、通勤定期については平均12%、通学定期については4.9%、全体として7.1%の値上げとなっているということでございます。

その内訳の詳細は、以下の表に記載のとおりでございます。

意見案の構成といたしましては、柱書の後、1ポツの結論、それから、2ポツの理由、それから、2ページ目に参りますが、3ポツの留意事項となっております。

最初の2ポツの理由のところでございます。○のところでございますが、鉄道運賃制度においては、能率的な経営のもとにおける鉄道の適正な原価と適正な利潤を合計した総括原価と、総収入の収支均衡を図る総括原価方式の考え方に立ち、収支均衡が担保されるよう、個々の運賃の上限を認可する枠組みが採用されているところでございます。

2ページ目に参ります。

鉄道運賃水準の算定根拠となる総括原価の算定方法を定める収入原価算定要領につきましては、令和6年4月1日の改定がなされており、減価償却費等の算定方法の改善、鉄道事業の安定的・持続的な運営を確保していく観点からの見直しが行われているところでございます。

この点、国土交通省からは、今回の変更案の審査に際して、改定後の収入原価算定要領に沿った対応が行われていることを確認した上で、原価計算期間である令和8年度から令和10年度までの3年間の運賃算定の基礎として、総括原価は6兆1131億円、総収入は6兆1039億円と推定される旨の御説明があったところでございます。

当専門調査会では、収入面では、新しい生活様式の定着に伴う鉄道利用の減少、今後のさらなる沿線人口の減少を反映した将来輸送量の推計、費用面では昨今の物価高騰による経費増、人材確保・定着に向けた待遇改善に伴う人件費増、また、事業報酬の水準などに

についても確認を行い、旅客運賃等の上限による総収入が能率的な経営のもとにおける適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるとの予測に一定の合理性があると判断したとしております。

その結果、以上の審議結果により、1ポツの結論に戻りますが、変更案については妥当であると認められるとしております。

3ポツの留意事項でございます。

「国土交通省及びJR東日本は、以下の点について留意すべきである」としております。

(1) として「運賃改定に係る消費者への丁寧な周知・説明について」でございます。

JR東日本の直近の業績が好調である中で申請された今般の運賃改定は、家計に少なくない負担を生じさせる一方で、改定の内容・理由や消費者の生活に及ぼす具体的な影響に関して、適時適切な周知・説明が行われているとは言い難いと考えております。特に、電車特定区間及び山手線内の運賃区分が適用されるエリアについては、幹線への統合に際して当該運賃区分を廃止されることに伴い、通勤・通学定期を含めて、他のエリアに比べて値上げ幅が大きくなっております。こうした区分変更に伴う運賃改定に際しては、運賃区分別の収支状況を可能な範囲で公表するなど、透明性を高める努力が必要であるとしております。

また、今般の運賃改定が鉄道設備の強靱化、セキュリティ対策、老朽化した車両・設備の更新等、JR東日本が展開する広範な鉄道ネットワークと持続的な維持や輸送サービスの改善に資するものであることについて、消費者の納得を得るよう説明を尽くすべきとしております。

2つ目として「安全・安心の確保及び消費者の利便性の向上について」でございます。

時代の変化に伴って鉄道事業の果たす役割が高度化する中、鉄道事業者には、安全・安心の確保はもとより、激甚化する自然災害やカーボンニュートラルへの対応、今日的な課題を解決するための設備投資を計画的に実施していくことが求められております。そのため、今般の運賃改定による収入増を踏まえまして、大規模地震対策、事故防止対策、ホームドア整備、防犯対策、エネルギー・環境対策など、安全性とサービス品質を向上させる取組を着実に進めるべきであるとしております。

3ページ目でございます。

また、国民生活に不可欠である鉄道事業をめぐる経営環境が地域の置かれた状況に応じて大きく変化しております。社会や利用者が鉄道事業に求める役割・サービスが多様化している中、鉄道事業者には、消費者の行動変容やニーズの変化を的確に捉えたサービスを機動的に提供していただくことが求められている。そのため、今般の運賃改定を契機として、混雑率の現状を踏まえた列車運行本数の拡充等による混雑・遅延の解消、みどりの窓口等におけるサービスレベルの改善、それに加えて、輸送サービスの対価である運賃・料金に関する様々な提案に柔軟に対応するためのDX投資などを戦略的に進める等、消費者の利便性をさらに向上させるべきであるとしております。

御説明は以上です。

○野村座長 ありがとうございます。

そうしましたら、ここから、およそ45分ほど意見交換という時間にさせていただきます。
城所委員から、どうぞ。

○城所委員 すみません、議論に入る前に、この案件のみに限られるわけではないのですが、この委員会の役割について、1つ確認させていただきたいです。今回、例えば、1で妥当であるという結論があり、その理由が書いてありますが、妥当である理由というのは、運輸審議会がすでに出している理由とほぼ同じだと思うのですね。

なぜそんなことを言うかということ、結局、今回のJR東日本さんの運賃改定は、制度上は全く問題ないわけなのです。制度上全く問題がなくて運輸審議会に出して、一応認められたところだとすると、この案件にかかわらず、この委員会の役割というのは、基本的にダブルチェックなのではないでしょうか。ダブルチェックした上でコメントを出すというのが、その役割なのではないでしょうか。対応する審議会が認めて申請してくるわけですので、結論については妥当という以外の理由がないような気がするのですが、そこはどうなのでしょう。逆に妥当でないというときは、どういう理由で妥当でないと言えるのでしょうか。このことを最初に確認させてください。

○野村座長 事務局、お願いできますか。

○友行参事官 事務局でございます。

4月14日のときに、消費者庁様から「公共料金の改定等について」という資料が出されているかと思えます。今日、委員の先生方にも御参考資料として、配付はさせていただいていると思えます。

この「公共料金等の改定等について」という消費者庁様の御説明の資料を基に御説明させていただきますと、この資料の1ページ目、めくっていただいたところに「公共料金等の新規設定・変更における消費者庁の関与」というところがございます。委員の先生方、お手元に資料はございますか。城所委員、大丈夫でございますか、今、事務局において資料を投影させていただき準備をしておりますので、少しお待ちいただけますか。

資料の名称は、4月14日の公共料金等専門調査会で配付しております資料1の「公共料金の改定等について」、消費者庁提出資料となっているものでございます。今、画面でも念のため投影させていただいております。

こちらですけれども、この図のところを見ていただけますでしょうか。図のところ、それから上の四角書きのところでございますけれども「公共料金等の新規設定・変更における消費者庁の関与」というところが表題となっており「(1) 重要なもの：内閣消費者委員会の意見を付して、物価問題に関する関係閣僚会議に付議」とございます。

今回、我々は意見を聞かれておりますので、重要なものという仕分けになっている料金のことでございます。

この物価問題に関する関係閣僚会議の仕組みでございますけれども、図を見ていただき

ますと、物価問題に関する関係閣僚会議が上にございまして、それから、まず、図の①のところ、事業者から所管省庁に申請があり、それから左の図に行きまして諮問、所管省庁の審議会等、今回で言えば、運輸審になります。そこが答申を③として返します。そして、所管省庁は、国土交通省様は消費者庁さんと協議をその間も続けており、そして、④として今回消費者庁から内閣府消費者委員会に対して付議が求められ、今回、この件について消費者委員会としてどう思うかという意見をいただいたところでございます。今、この意見を我々はまとめていただいているところでございます。

その意見をもって消費者庁様のほうで、物価問題に関する関係閣僚会議のほうに御参画いただくという流れになっております。

全体としての立てつけは、このようになっておりまして、それぞれの所管省庁も審議しておりますし、消費者委員会のほうでも審議をするということでございます。

一旦は、こういう形で御説明でございますが、いかがでございますか。

○野村座長 ありがとうございます。

城所委員、よろしいでしょうか、追加で何かありましたら。

○城所委員 そうすると、ダブルチェックしているという感じなのですね。だから、所管省庁のほうでオーケーが出されているから、自動的にオーケーということにはならず、ダブルチェックしつつ、意見を言うという、そういう形なのでしょうか。

○野村座長 おっしゃるとおりだと思いますが、これまでこの専門調査会で議論してきたように、足りない資料を出していただくとか、そういう作業をしてきたのが、意義があるかなと私は感じています。

常識的に考えて、結論を全面否定するようなケースというのは、本当はないだろうなと思います。ダブルチェックという意味は、私は追加資料を出していただき、本当に消費者、利用者のメリットが損なわれないのですねというのを確認させていただいて、今後の行動、戦略等を事業者さんに要求しておくのと、それを議事録にきちんと載せておくということが重要なだろうなと思います。役割としては、ダブルチェックと言い切ってしまうてもよいかなと思いますが、政策決定プロセスの一員として、きちんと議論を続けていると御理解いただきたいと思っておりますが、事務局、これでよろしいでしょうか。

○友行参事官 それで結構でございます。

○野村座長 城所委員、いかがでしょう。

○城所委員 すみません、ありがとうございます。それではっきりしました。

○野村座長 ありがとうございます。

コメントで本当にきつく、結論部分に何か物申すということもあり得るかと思うのですが、もともとがきちんと審査した上での値上げですので、そこはあまり横やりを入れるようなことはできないような形で提出していただいていると信じております。しかし、今回も、やはり、いろいろな観点から、まだ足りないですねという議論が進められたのはよかったなと思っております。ありがとうございます。

長尾委員、どうぞ。

○長尾委員 長尾でございます。

要は、ダブルチェックというときに、その基本的な考え方は、既に資料で「公共料金の改定等について」というペーパーで配付していただいている、その3ページに、主にその考慮要素というのを分かりやすくまとめていただいていると思いますので、こちらにのっとって我々委員は審査をしているという、3ページですかね。

そうですね、だから、主にここをやっているプロセスなのだと、そういう御趣旨だと理解をしていると、そういう共通認識でありますというところを、横から補足させていただきました。

○野村座長 ありがとうございます。

ほかの委員も今の点に関しまして、よろしいでしょうか。

そうしましたら、違う観点からの御質問、御意見をどうぞ。資料3に戻っていただくとよろしいかと思いますが、城所委員、すみません、もし、なければ挙手を消していただくと助かります。ありがとうございます。

資料3に関しまして、表現が物足りないですとか、言い過ぎだとか、何かコメント、感想をお願いします。

長田委員、どうぞ。

○長田委員 ありがとうございます。

本当に感想みたいな言い方で恐縮なのですが、今ほどの御指摘の、そういう役割ということ考えた上で、妥当であると、その理由があらから示されたもの等がずっと並んでいて、その後に留意事項が出てくるのですけれども、委員の先生方の厳しい指摘で、様々な資料が出てきて、妥当であると言わざるを得ないのかなというところに、今、至っているのかなという感想を持っておりまして、そうすると、JR東日本さんや国交省さんから出てきた資料が、最初から適切であったという印象を与えてしまうのはどうかなと思っていて、表現の問題で何とか工夫ができないのかなというのは、正直な感想として思っています。

以上です。

○野村座長 ありがとうございます。

私も含め、ほかの委員の皆さんもそれは同感だろうと思いますので、事務局、工夫ができる余地があるようであれば、今後、ほかのケースの参考となるような情報を発信しておけるのかどうか、少し御検討をいただきたいと思います。

長田委員、どこに表現を盛り込めるか、事務局に検討していただくということでもよろしいでしょうか。

○長田委員 はい、もちろんです。私にその能力がないので、勝手なことってお任せをさせていただきますが、ぜひ、お願いします。

○野村座長 難しいと思うのです。ただ、そのような資料があるのだったら早く出してく

ださいよというのは、もう皆さん、同感のところでございます。

太田委員、どうぞ。

○太田委員 すみません、非常につまらないところを1点なのですが、3ページの「安全・安心の確保及び消費者の利便性の向上について」というところで「激甚化する自然災害」というところに少し違和感というか抵抗があって、最近では激甚化した自然災害が幾つか起きていると思うのですが、傾向として自然災害が激甚化しているかどうかというのは、結構慎重にデータを取って考えないといけないので、本当に自然災害は、傾向として激甚化していますかという、何かそういう違和感を持ったという割に、どうでもいいことございまして、ただ感想だけを申し上げておきます。

以上です。

○野村座長 ありがとうございます。

少し直感的過ぎるという御指摘かと思っておりますので、(2)の○の2行目の「激甚化する」という表記に関して再検討ということを承りました。

ほかにいかがでしょうか。

城所委員、どうぞ。

○城所委員 すみません、留意事項の(1)の最初の○のところで「運賃区分別の収支状況を可能な範囲で公表する等」とあって、これは、私が結構そういうことにこだわったので入れていただいたのではないかなと思うのですが、これは、本当にぎりぎりの線だなというのがあって、JR東日本さんは、公表する義務は全くないのですね。しかし、それがないと議論ができないというところで、可能な範囲でと書くと、可能ではないから公表しないという結論になると思うのですけれども、ぎりぎりの範囲で入れていただけるといいかなと思いました。

もう一つ、次のポツなのですけれども「消費者の納得を得るよう説明を尽くすべきである」と書いてあるのですが、説明を尽くすだけではなくて、今般の運賃改定がどういう結果をもたらしたかをきちんと事後的に検証してほしいというのをに入れていただけたらなと思います。

次のポツとかでは「安全性とサービス品質を向上させる取組を着実に進めるべき」、「消費者の利便性を更に向上させるべき」と書いてあるのですけれども、ここだけ説明を尽くすべきだと書かれています。事業者の立場で、例えば、駅にポスターを貼ったりすれば、説明を尽くしたことになるということではなくて、それがどういう効果をもたらしたかをきちんと検証してほしいというのをに入れていただけたらなと思います。

以上です。

○野村座長 ありがとうございます。

1つ目の○のところが「可能な範囲で」という表記が緩いのではないかという御指摘。それから、2つ目が事後検証も含めたものを入れておくべきということでございます。事務局、ここはいかがでしょう。

○友行参事官 表現を少し検討して加えたいと思います。

○野村座長 ありがとうございます。

城所委員、そういう方向で再検討に入らせていただきますが、よろしいでしょうか。

○城所委員 はい、ありがとうございます。

ただ、2ポツ目はそうなのですが、1ポツ目の可能な範囲での表現を強めることは、現実的には無理なのかなと、私としては思っています。

○野村座長 分かりました。不可能な場合は、御容赦いただくこともあろうかと思えます。よろしく願いいたします。

すみません、郷野委員、お待たせしました、どうぞ。

○郷野委員 ありがとうございます。

3の留意事項(2)の消費者の利便性の向上についてですが、利用者にとって利便性の向上が一番実感できるのは、駅の改良なのではないかと感じます。この文章の中には、ホームドア整備は書かれているのですが、ホームドアだけではなくて駅全体の、先ほどJR東日本からの御回答の中にもあった大型エレベーターであったりとか、エスカレーターの設定増設みたいなことなども含めて、駅の改良という点について少し触れていただくと、利用者の利便性向上の実感に繋がるのではないかと感じました。

同じく利便性の向上のところに、大規模地震対策であるとか、防犯対策、事故防止、エネルギー・環境対策等々書かれているのですが、これは、利用者の目には、なかなか届きにくいところなので、取組の進捗について、利用者に分かりやすく周知してほしいと思います。取組の進捗を知ることは、利用者としても料金が値上がりになった納得感につながるのではないかと思いますので、この周知をどこに入れるか、別で書いたほうがいいのか、よく分からないのですが、何か入れられたらと思いました。

以上です。

○野村座長 ありがとうございます。

御指摘いただいたところで、1点目などは、3ページ目の最後の文章に「柔軟に対応するためのDX投資を」という形で、これを含めて駅のエレベーターも改札口なども含めて表記しているように私は理解しているのですが、2ページ目の最後のパラグラフ辺りも少し改善できるのであれば、少し羅列気味に書いているので、少し修正を事務局にお願いしたいと思っております。

2つ目の点などは、逆に首都圏だけに改善をしていくだけではなくて、ローカル駅も東日本さんのカバーしているエリアで、本当に座れるベンチですかみたいな、そういうところも利用者、もちろん絶対数は少ないですが、関心を持って経営していただかないといけないと思っています。それはマイナーなので、この文章に入れてもらわなくていいのですが、やはり、今日示されたJRさんの資料の3、4、5ページ辺りをホームページなりで、中学生が見ても分かるような形で説明文を入れてもらうと助かるなと思っています。それは、また違うレベルでJRさんにお伝えするという事でよいかなと思っています。

すみません、回答ではなく、感想です。

事務局から今の郷野委員の御指摘に関して、何か御回答があればお願いいたします。

○友行参事官 はい、ごもっともだと思いますので、少し事務局のほうで検討いたします。ありがとうございます。

○野村座長 ありがとうございます。

それでは、ほかの委員の方からお願いしたいです。

後藤委員、長尾委員の順番でお願いいたします。

○後藤委員 お取りまとめをどうもありがとうございました。議論の中で出てきた様々な要素が、この文章の中に盛り込まれていると思いました。

1点、2ページの、今ちょうど見ていました(2)のところなのですが、「安全・安心の確保及び消費者の利便性の向上について」ということで、ここに盛り込まれている内容は、いずれも非常に重要な項目が並んでいると思いますけれども、言葉尻を捉えるつもりは全くないのですが、カーボンニュートラルであるとか、エネルギー・環境対策のところが安全・安心なのか、利便性の向上なのかというところで、どちらに入るのかなど、先ほどから、読みながら思っていた次第です。

今現在非常に身近な問題と、エネルギー・環境対策としてここに挙げられている水素ハイブリット電車のような、少し将来投資のような形のものというのが一緒に入っていて、いずれも重要だと思いますけれども、どの部分に対応しているのか、若干分かりにくい気もいたしました。エネルギー・環境を別出しにして何か項目名をつけるのか、あるいは広い意味で言えば安全・安心にも利便性にもつながるのかなど思ったりもしながら読んでいましたので、文章のところで切り分けるのがいいのか、何か言葉を付け加えればいいのか、ご検討をしていただけないかと思った次第です。

○野村座長 ありがとうございます。

事務局、いかがでしょう。

○友行参事官 はい、承知いたしました。少し中を整理したいと思います。

○野村座長 後藤委員、よろしいでしょうか。

○後藤委員 はい。

○野村座長 御指摘のとおり、少し文脈とタイトルのマッチングが悪いところもございましたので、ありがとうございます。要再考ということで進めます。

長尾委員、すみませんでした、お願いします。

○長尾委員 おとりまとめいただきまして、ありがとうございます。

先ほど来、ほかの委員からも話のある留意事項の(2)の○のところですが、こちらについて、要は、今、お話にも出ましたけれども、主に安全・安心に関わる国土強靱化とか、災害対策とか、あるいは利便性に係るDXとか、そういった政策的に必要性の高い設備投資に対応するために、値上げた分も使われていくのだというのが全体的な御説明の趣旨だったと思いますが、それについて国土交通省において、実施計画や蓋然性については審査

済みということですが、それが実施されたことについて取組を着実に進めるのみならず、事後的に検証がされるべきだと、この点についても、そういうことは付加したほうがよろしいのかなと思いました。

国土交通省様からの本日の補足資料の2ページ目でも、事後チェックのようなことを行うことが書いてありまして、この内容によっては、実際のところ支出が、予想よりはされなかった場合は、逆に収入が原価を上回る場合は見直すということまで含めた事後チェックを行うのだと書いてありますが、こういったところを、事後的な検証を十分に行うのだという趣旨が何らか書いてあるほうがいいのかなど。

先ほど(1)のところでも事務的な検証について、城所委員も御発言されましたけれども(2)についてもそうかなと、意図した設備投資が実施されて、それが着実に役立っているのだということですかね、計画通り支出されているのだと、そういったところを何らか言及されたほうがいいのかなどと思いました。

以上です。

○野村座長 ありがとうございます。

事務局、いかがでしょうか。

○友行参事官 はい、御指摘を踏まえて修文したいと思います。

○野村座長 ありがとうございます。

長尾委員、よろしいでしょうか。

ということで、城所委員も御指摘なされた事後検証ということ、長尾委員も強調されましたし、国交省の資料にもちゃんと書いてありますので、何らかの形で入れ込むということにします。ただ、1回事後検証しましたというのではなくて、コンスタントに続けていく姿勢みたいな、そういう書きぶりのほうがよいかなども感じました。また、事務局と相談してまいります。ありがとうございます。

若林委員、いかがでしょうか、途中参加となってしまったので、最後の資料に関しまして、御発言をいただければありがたいです。

○若林座長代理 すみません、ちょっと緊急対応事項が出てしまいまして、遅くなりまして申し訳ありません。

私からは、先ほど皆さんがおっしゃったことは、本当にそのとおりだなと思って賛成でございます。

それに加えまして細かい点ですけれども、2ページ目の、まず(1)の2つ目の○ですけれども、セキュリティ対策とか老朽したものの更新であるとかというものに、3行目ですが「資するものであることについて、消費者の納得を得るように説明を尽くすべきである」という文章になっていますけれども、細かい点ですが「資する」という部分を必要であるという文言に変えるということは可能でしょうか。

と申しますのは、下の注6のところ「激変緩和の導入を求める意見が多く出された」とありまして、実際に、激変緩和導入を求める意見が多く出された後、JRさんから説明がさ

れて、それは、安全対策などさまざまなことに必要なのだという御説明であったかと思えますので、単に資するというか、プラスになるねということではなくて、もう少し強い言葉で、ここは「必要である」と書く方が良いかなと思いました。

それとともに、この注6なのですけれども「意見が多く出された」という書きっ放しでいいのかというところも少しございまして、「出された」の後に、JRさんからの説明なども含め、この議論の経過を少し書いてしまうことは可能なのでしょうか。例えば、「議論の途中では激変緩和措置の導入を求める意見が多く出されたが、これに対して、こういう説明がなされている」みたいな形で書いていただくことは可能でしょうか。

そうすると、先ほどの、途中で資料が出てきたという話も、もう少しダイレクトに書けるといいのですけれども、書けない場合にも資料が後から出てきたのだなというのが分かるような形になるかなと思いましたので、その辺御検討をいただければと思っております。

あとは、本当に細かい文言の点ですけれども、同じく2ページ目の一番上の○です。留意事項の前の○ですけれども、最後の文章の「あったところ。」で終わっているのですけれども、これは、これでよろしいのでしょうかというのが1つ質問でございます。よろしくお願いいたします。

○野村座長 ありがとうございます。

それでは、事務局、最後の2点目から、お願いいたします。

○友行参事官 「あったところ。」というのは、文言が中途半端な感じがするので、修正いたします。

それから、脚注6に関連いたしまして、激変緩和措置の導入を求める意見を出されたら、今、止まっておりますけれども、それに対して、このような説明がなされたら、事実を淡々と書くということなのだと思いますので、それは少し文章をおつくりいたしまして、御確認いただければと思っております。

○野村座長 ありがとうございます。

あと「資する」を「必要な」という文言に直すという指摘がございました。

○友行参事官 はい、承知いたしました。

○野村座長 注6に関しては、少し難しくなるのかと思うのですが、JR東さんから出た5ページ辺りの、私が最後に感想を述べたところですが、そこをうまく説明されましたと入れ込んでいくという方向を探っていきたいと思えます。

若林委員、よろしいでしょうか。

○若林座長代理 ありがとうございます。

○野村座長 ありがとうございます。

全員御発言をいただいたかと思うのですが、大丈夫でしょうか。

○太田委員 追加で、もし時間があれば。

○野村座長 どうぞ。

○太田委員 まず、細かいところで、先ほど、どなたかから御発言があった、いろいろな

駅その他の利便性という話でいうと、最後の「以上」の2行前なのですけれども、これは、DX投資に限る必要があるのかということで、DXを取ってしまったって投資とすれば、比較的意味が広がるのかなと。デジタルトランスフォーメーションという、かなり限定された意味になりますので、DXを取ってしまったってどうかというのが、1つの提案です。

あと、もう少し今度は大きい話なのですけれども、先ほど、国土交通省さんにコメントをさせていただいたのですが、やはり一番大きな問題としては、国鉄分割民営化のときの区割りという話があって、本州3社は、基本的には上場して上場益を抜くということですが、3島会社、北海道と四国と九州、九州は、いい意味で期待を裏切って上場しましたけれども、北海道、四国、あと、貨物は割と調子がいいようですが、この辺について、要するに経営支援のためのファンドをつけて、そのファンドを運用して赤字を補填してほしいという形でした。本州3社は、むしろ借金を乗せて、余力があるのだから借金をちゃんと返していったと、そういう区割りだったはずなのですけれども、その後、非常に金利が下がってしまって、北海道、四国等は経営安定化基金の運用益で赤字が補填できなくなっていると。

一方、借金を背負ったほうは、利率が下がって借金を返したということで、非常に余力ができて、あちこち不動産投資をしていると。

本州3社と3島会社というか、四国、北海道との差がかなり広がっていて、その一方で、総括原価方式というのは、個々の会社の費用が補填できるかどうかという観点から料金規制をされていますので、当然、個社の中の、できないのであれば値上げするとすると、区割りによって、極端な話、青森と北海道の南部というのは、そんなに違わないけれども、扱いが結構違うのではないかなと思います。

内部補助金があること自体が問題なのではなくて、内部補助金の出方が不平等なのではないかという懸念が少しありまして、それを全く検討されないという話だったので、それは、消費者委員会としては、消費者全体の目線からは、そこら辺の公平性の整合性を取るような文言を少し入れられないのかなということが、私の提案でございます。

特に今回の場合は、山手・電特を廃止するということで、首都圏にチャージをして、それを東北方面にばらまくという言葉は悪いですが、東北方面の利便性を維持するために首都圏にチャージするということですね。差分だけを見ると、確かに首都圏の7割の投資に対して、首都圏7割ぐらいの増加ということでバランスは取れているという御説明がありましたが、そもそもその差分ではない、もとのところは全然バランスが取れていないので、そういう意味でいうと、内部補助金の体制を維持している。もしそれを保ったままやると、9%の値上げになるから、少し地方に対して不公平だという話があります。でも、その9%の値上げが不公平というのは、本当にほかのエリアの不公平とバランスが取れているのかなというのが気になりまして、値上げ自体が悪いというわけではないのですが、エリアに対する値上げの仕方が、ほかの会社のエリアと公平なのかという検討は少なくともして、検討とか調査検討は、これはJR東日本というよりは、国土交通省さんですが、したほうがいいのではないかなと思いました。

以上です。

○野村座長 ありがとうございます。

おっしゃることは、もったもでございます。国交省が本当に調整して6社間の設備投資がスムーズに進められるようにするべきだなと思っておりますが、今回付議を受けているのが、東日本の運賃改定ということですので、今、御希望を出されたのが、この文面に載せられるかというのは、ちょっと難しいかもしれないというのが、私の感想でございます。

事務局、いかがでしょうか。

○友行参事官 野村座長と同じような感触を持っております。今回の審議事項に照らして、今回の審議の中で、そこまで言うのは少し難しいかなと思っております。

○太田委員 なるほど、こういうことはどうでしょう、山手・電特の廃止という形でのエリア間の負担のかけ方というのは、当然その審議の対象で入っていたわけですね。そのエリア間の値上げの仕方というのは、他エリアとの整合性というか、公平性も考えて決めるべきであるということとは言えませんか。それは審議事項の範囲内のように思いますが。

○友行参事官 その場合の他エリアというのは、どこのエリアのことを指されておりますか。

○太田委員 JR東日本以外のエリアです。

○友行参事官 そこまで我々は確認しておりませんね。

○太田委員 それは、我々は確認していないのですけれども、国土交通省さんが審査をするときに、5社のことだけではなくて、エリア間の負担を考えるのであれば、ほかのエリアとのバランスも考えて決めるべきであるというぐらいのことは言えそうに思いますけれども。

○友行参事官 そうですね、今回、電特と山手エリアを廃止にして、幹線、地方交通線に統一するというのは、JR東日本様の戦略として、そうされたのだと、消費者委員会としては受け止めるのだと思いますけれども、その際の戦略の話と、他エリアと比べて、その値上がり率がどうかという話は、また別の話と感じられますので、大きなテーマとして公共料金専門調査会で検討するという、そういうことは、別途の場であり得るかもしれませんが、今回の審議の場では、若干話が広がっているような感じがして難しいかなと思いますが、少し考えさせていただきたいと思いますが。

○太田委員 JR東日本さんに言うのは筋違いだというのは、分からなくもないのですけれども、留意事項は、国土交通省及びJR東日本となっているので、国土交通省さんに言う分にはいいのではないですかね、バランスを考えて、特に内部の負担割合の変化ということに関して言うと、首都圏とくっついている東北だけ有利というのは、消費者全体の目線で言うとバランスが悪いかと思っておりますので、JR東日本さんとしては、首都圏が、価格弾力性が低いから、そこにチャージするのが一番もうかっていいという話で、それは、動機としてはよく分かるのですけれども、そうすると、バランスが悪くならないかということですね。

しかも、国土交通省さんは調べてもいないという話なので、それは、やはり調べるべきなのではないかと、留意すべきなのではないのかというぐらいは言っているように思いますけれども。

○友行参事官 JR全体のお話、日本全体の鉄道のお話としては、とても大事な御指摘だと受け止めております。そこは、そういうことだろうと思っております。

ただ、今回の審議に際してどこまで書けるのかということになりますと、少しJR東日本の話を飛び越えたところについて、国交省さんに対して、この場を借りて言うことができるのかどうかというのは、少し難しいかなとは思っております。

○太田委員 分かりました。何となく書きたくないということが分かったので、それでいいのですけれども、書いてもよくないですか、要するに山手・電特を廃止するというところの首都圏と地方のバランスのことについては審議対象ですから、それを考えるときに他エリアとのバランスを考えるべしというのは、そんなに変なことではないと思いますけれども、何か事情があって書きたくないということであれば、これ以上は、もちろん申しませんが、書いてもいいように、普通に素朴に思いますが。

○友行参事官 先生の御意見よく分かります。

○野村座長 野村です。

太田委員のおっしゃるのは、私も全面的に理解しているつもりです。交通政策の延長線で公共政策というフレームワークで、本当に、もう一回違うレベルで議論していただきたいと思っておりますが、実は、それは国交省の審議会の中でやるべき話かなと思っております。

ただ、専門調査会の委員ではなくて、我々個人の所属している肩書きで論文を書くことは可能だと思うし、そういう議論を盛り上げていかないと国鉄民営化の評価ができないと私も思っています。格差があまりにも出過ぎて、でも、通し切符で列車も線路をつなげて走らせている、とてもいびつだなと思っております。今日のJR東日本の投資していますよという資料も、首都圏に偏ってしまっていて、ローカルエリアの投資、金額は少ないだろうけれども、サービスをきちんと改善していますよということと言わないと、東日本の一部の利用者は反発するだろうと思っております。東日本だけではなく、北海道と、東海、西日本のところとどうやって公平感を保っていくのですかというのは、国交省レベルで議論していただきたいなと思っております。

それぐらい大きな問題の一部を、今回議論したということは、多分、委員の先生方皆さんも共通認識をお持ちだと思いますので、御指摘を受け止めて、我々が論文化していくことぐらいが、今は妥当かなと。

委員会の事務スタッフは、どう受け止めるか分かりませんが、結構交通政策の学識者ではない方で、非常に詳しい情報を持っている鉄道好きの方たちの情報発信が非常に速く、スピード感を持って、どこで誰が何を言っているぞというので炎上してしまうので、太田委員、そこも我々学識者は配慮しておかないといけないのかなという気が、個人的にはしていますということをお伝えしておきます。

○太田委員 承知しました。そうなのですね、鉄道は鉄道オタクの方々がいらっしゃるの
で。

○野村座長 そういう言い方をすると、炎上してしまうので。

○太田委員 オタクぐらいはいいと思いますけれども、マニアの方々がいらっしゃるの
で。

○野村座長 とても重要な社会問題をここで扱っているの、先生がおっしゃるのは本当
にもっともだと思っています。ただ、事務局も全面的に国交省のところへ踏み入れた見解
をここに載せられないということを御理解いただきたいと思います。

○太田委員 分かりました。それでは、撤回というか、引き下げさせていただきたいと思
います。

○野村座長 すみませんが、また別の機会で議論をさせていただければありがたいです。

大体時間が迫ってきましたので、もし、まだ追加で御発言があればお願いいたしますが、
なければ、ここで本日の専門調査会は閉じさせていただきます。前向きな御意見ばかりい
ただいていますので、事務局も可能な限り、これを盛り込んでいただき、引き続き再検討
を委員の先生にさせていただくということで進めたいと思いますが、よろしいでしょうか。

○友行参事官 野村座長、ありがとうございます。また、委員の先生方におかれましても
貴重な御意見をたくさんいただきまして、ありがとうございます。こちらのほうで全て精
査いたしまして、意見案の中にどういう形で盛り込めていけるかということを検討し、ま
た、委員の先生方に御提示して意見交換をしていただきたいと思っております。

○野村座長 ありがとうございます。

そうしましたら、専門調査会としましては、ここで閉会とさせていただきます。朝早く
からお集まりいただき、ありがとうございました。

引き続き、ロジ回りのことで、事務局、よろしく願いいたします。

《 4. 事務連絡・閉会 》

○友行参事官 ありがとうございます。次回の詳細につきましては、事務局より改めて御
連絡させていただきます。

以上です。