

参 考 資 料

【新幹線の例】

- 九州旅客鉄道株式会社からの鉄道の特別急行料金の上限設定認可申請事案に関する答申（平成15年12月9日）・・・1

【鉄道に係る直近の例】

- 京成電鉄株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限設定認可申請事案に関する答申（平成22年2月18日）・・・4

【収支率が低いものの要望事項を付さなかった例】

- 神戸新交通株式会社からの鉄道及び軌道の旅客運賃の上限設定及び変更認可申請事案に関する答申（平成17年11月17日）（収支率：59.6%）・・・10

【収支率が低いため要望事項を付した例】

- 首都圏新都市鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限設定認可申請事案に関する答申（平成17年4月19日）（収支率：28.5%）・・・13

【会長代理名の例】

- 今後の廃棄物の海洋投入処分等の在り方に関する答申（平成15年12月22日）・・・16

国運審第13号
平成15年12月9日

国土交通大臣 石原 伸晃 殿

運輸審議会会長 小野 孝

答 申 書

九州旅客鉄道株式会社からの鉄道の特別急行料金の上限設定の認可申請について

平15第3001号

平成15年11月4日付け国鉄業第63号をもって諮問された上記の事案については、審議した結果、次のとおり答申する。

運輸審議会

主 文

九州旅客鉄道株式会社の申請に係る九州新幹線の特別急行料金の設定については、次の表に掲げる額を上限として認可することが適当である。

表

(単位：円)

駅名	新八代	新水俣	出水	川内
新水俣	1,680			
出水	1,680	1,680		
川内	1,680	1,680	1,680	
鹿児島中央	2,410	1,680	1,680	1,680

理 由

申請者は、全国新幹線鉄道整備法に基づき独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（旧日本鉄道建設公団）により、平成3年9月に着工され建設が進められてきた九州新幹線の新八代駅～鹿児島中央駅の区間について、平成16年3月13日に運輸営業が開始できる見込みとなったので、当該区間に係る新幹線の特別急行料金の上限を、九州新幹線が全線開通時に博多駅で山陽新幹線と結節する予定であることを考慮して、東海道・山陽新幹線の特別急行料金体系と同等額で設定しようとして、この申請に及んだものである。

当審議会に提出された資料、所管局から聴取した説明等に基づいて検討した結果、九州新幹線の当該区間を含む申請者の鉄道事業全体での平年度である平成16年度から18年度までの3年間の運賃算定の基礎となるべき適正な総括原価（能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたもの）及びこれに基づく収支状況の見通しは、次のとおりである。

適正な総括原価は、人件費・経費3,527億円、鉄道・運輸機構借損料等192億円、減価償却費597億円、雑支出200億円、配当所要額75億円、合計4,591億円と推定され、これに対し今回の九州新幹線の開業による他の交通機関が

らの転移等を考慮して推定した輸送需要に基づいて算定された総収入は、旅客運輸収入3,525億円、運輸雑収入561億円、その他収入93億円、経営安定基金運用収入372億円、雑収入2億円、合計4,553億円と推定され、差引き38億円の不足を生ずるものと見込まれるものの、経営努力により鉄道事業を継続することはできるものと認められる。

以上のように、申請者の鉄道事業全体において、総収入が適正な総括原価を超えるものではないので、この申請は、鉄道事業法第16条第2項に掲げる基準に適合するものと認める。

国 運 審 第 4 1 号

平成22年2月18日

国土交通大臣 前 原 誠 司 殿

運輸審議会会長 大 屋 則 之

答 申 書

京成電鉄株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限設定認可申請について

平21第4001号

平成21年12月17日付け国鉄業第50号をもって諮問された上記の事案については、平成22年1月26日及び28日東京都において公聴会を開催し、さらに、平成22年2月2日及び4日東京都において参考人の意見聴取を行ったほか、諮問された上記の事案について審議した結果、次のとおり答申する。

主 文

京成電鉄株式会社の申請に係る鉄道の旅客運賃の設定については、次の額を上限として認可することが適当である。

1 普通旅客運賃

3キロメートルまで	200円
3キロメートルを超え5キロメートルまで	300円
5キロメートルを超え9キロメートルまでの部分	2キロメートルまでを増すごとに70円加算
9キロメートルを超え11キロメートルまで	500円
11キロメートルを超え14キロメートルまで	570円
14キロメートルを超え17キロメートルまで	630円
17キロメートルを超え23キロメートルまでの部分	3キロメートルまでを増すごとに50円加算
23キロメートルを超え29キロメートルまでの部分	3キロメートルまでを増すごとに30円加算
29キロメートルを超え45キロメートルまでの部分	4キロメートルまでを増すごとに30円加算
45キロメートルを超え49キロメートルまで	930円
49キロメートルを超え52キロメートルまで	950円

2 定期旅客運賃（1か月）

前記の普通旅客運賃を基礎に次の割引率を適用して算定した額

- | | |
|----------|---------|
| (1) 通勤定期 | 30パーセント |
| (2) 通学定期 | 56パーセント |

理 由

1. 申請者は、北総線を延伸し東京都心と成田国際空港とを30分台で結ぶ鉄道新線の整備に当たり、平成14年7月5日に京成高砂駅～成田空港駅間（51.4キロメートル）の鉄道（成田空港線）について、第二種鉄道事業の許可を受けたものであるが、平成22年7月から同区間の運輸営業を開始できる見込みとなったので、鉄道の旅客運賃の上限を設定しようとして、今回の申請を行ったものである。
2. 当審議会は、本事案の審議に当たり、公聴会を開催し申請者の陳述及び一般公述人の公述を聴取するとともに、参考人の意見を聴取したほか、当審議会に提出された資料、所管局から聴取した説明等に基づいて検討を行ったが、その結果は次の通りである。
 - (1) 成田空港線に係る平年度である平成23～25年度までの3年間の収支については、運賃設定の基礎となるべき総括原価（能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたもの）は39,421百万円、主文のとおり運賃を適用した場合の総収入は34,822百万円と推定され、差し引き4,598百万円の不足が生じるものと見込まれる。
 - (2) 総括原価及び総収入の算定内容に関しては、その前提条件について慎重に審査を行い、特に、成田空港線の輸送需要の推計方法、北総鉄道株式会社との運賃収入の配分方法、線路使用料の算出方法等について精査したところ、総括原価及び総収入の適正性に影響を及ぼすような事項は確認されなかった。
 - (3) また、成田空港線の運賃制度は、申請者の既存線の運賃制度とは異なっているが、鉄道事業法上、鉄道事業者が適正な総括原価の範囲内で運賃を設定することが認められていることからすれば、こうした運賃制度の採用は問題がないと判断された。
 - (4) 他方、申請者の当該事業は多額の費用が必要である等の理由によって開業当初は収支均衡が得られないものの、申請者の経営努力等によって長期的には収支が均衡するものと見込まれる。

3. 以上の事情を勘案すれば、今回の申請は鉄道事業法第16条第2項の基準に適合しているものと認められる。

要 望 事 項

1. 成田空港線の開業により、東京都心と成田国際空港との所要時間は30分台に短縮され、成田国際空港の利便性は飛躍的に向上する。

国土交通大臣は、成田空港線の開業が成田国際空港の国際競争力を高め、観光立国の実現に寄与することを勘案し、京成電鉄株式会社に対し、次の指導をしていただきたい。

- (1) 成田空港線の開業効果やサービス内容について、日本人の海外旅行者はもとより外国人旅行者をも対象とした幅広い広報活動を積極的に行うこと。
- (2) 上野・日暮里～空港第2ビル・成田空港間の運賃及び料金が成田空港線経由と本線経由では異なることに伴う利用者の混乱を防ぐために、ハード・ソフト両面での案内体制について万全を期すること。特に、日本に不慣れな外国人旅行者に対し、わかりやすい案内がなされるよう最大限配慮すること。
- (3) 外国人旅行者を含む成田国際空港利用者の空港アクセスに対する要望・意見を的確に把握し、成田空港線の輸送サービスに反映させるよう努めること。

2. 成田空港線は、成田国際空港へのアクセス交通機関であるとともに、都市内輸送を担う公共交通機関としての役割を果たすものである。

国土交通大臣は、成田空港線の都市内輸送に果たす役割の重要性に鑑み、京成電鉄株式会社に対し、次の指導をしていただきたい。

- (1) 成田空港線の運賃設定の背景・内容、同線の運行計画や開業に伴う利用者利便の向上、安全対策、環境対策等について、沿線自治体等への説明を十分に行い、理解を得るよう努めること。
- (2) 運行計画の策定に当たっては、京成高砂～印旛日本医大間の京成電鉄株式会社の一般特急が停車しない駅周辺の住民等も速達性の効果を楽しむよう、京成電鉄株式会社の一般特急と北総鉄道株式会社の普通列車の乗継ダイヤの調整等に最大限配慮すること。

3. 国土交通大臣は、安全で安定した輸送の確保が鉄道輸送の基本であるとの認識を踏まえ、京成電鉄株式会社に対し、次の指導をしていただきたい。

(1) 成田空港線においては、スカイライナーが在来線最速となる時速160キロメートルで運行するなどの高速走行が行われることから、日常の車両・線路の保守管理はもとより地震対策、テロ対策等を含めた安全対策全般について万全を期すること。

併せて、高速走行に伴う騒音の軽減や環境の保全についても十分な対応を図ること。

(2) 第二種鉄道事業者として、鉄道施設の保有事業者が異なる4区間をまたがって列車を運行することから、これらの鉄道事業者と緊密に連携し、安全で安定した輸送が確保されるよう万全を期すること。

4. 国土交通大臣は、京成電鉄株式会社がこの要望に応じて講じた措置及びその結果については、必要に応じ報告を求めるとともに、その内容について当審議会に報告していただきたい。

国 運 審 第 15 号

平成17年11月17日

国土交通大臣臨時代理

国 務 大 臣 沓 掛 哲 男 殿

運輸審議会会長 小 野 孝

答 申 書

神戸新交通株式会社からの鉄道及び軌道の旅客運賃の
設定及び変更認可申請について

平17第4002号

平成17年10月13日付け国鉄業第34号をもって諮問された上記の事案については、審議した結果、次のとおり答申する。

運 輸 審 議 会

主 文

神戸新交通株式会社の申請に係る鉄道及び軌道の旅客運賃の設定及び変更認可については、次の額を上限として認可することが適当である。

1 普通旅客運賃

2キロメートルまで	200円
2キロメートルを超え5キロメートルまで	240円
5キロメートルを超え8キロメートルまで	280円
8キロメートルを超え9キロメートルまで	320円

2 定期旅客運賃（1か月）

前記の普通旅客運賃を基礎に次の割引率を適用して算定した額

- (1) 通勤定期 36.1パーセント（変更なし）
- (2) 通学定期 60.0パーセント（現行52.8パーセント）

理 由

申請者は、現在、ポートアイランド線（三宮駅～中公園駅間）6.4キロメートル及び六甲アイランド線（住吉駅～マリパーク駅間）4.5キロメートルについて、平成6年4月1日より、240円の均一制運賃による旅客運賃を実施しているものである。

ポートアイランド線は、営業キロが比較的短く、ポートアイランド内と神戸市市街地の2点間の旅客流動が中心であったため、開業当初より均一制運賃を採用してきた。申請者は、神戸空港の設置により同線を平成18年2月2日に神戸空港島まで4.4キロメートル延伸することに伴い、旅客流動パターンが多様化し、従来の均一制運賃では乗車キロによって旅客の負担に差が生じることとなるため、ポートアイランド線の既存部分と延伸部分とを一体化し、乗車キロに応じた鉄道及び軌道の普通旅客運賃の設定及び変更を行うことが適当であるとの考えから、この申請に及んだものである。

六甲アイランド線についても、ポートアイランド線と類似した路線の性格から均一制運賃を採用してきたが、近距離区間を乗車する旅客の負担軽減を図るため、ポ

ートアイランド線の運賃制度の変更にあわせて乗車キロに応じた普通旅客運賃の変更を行うことが適当であるとの考えから、同時に申請に及んだものである。

また、ポートアイランド及び六甲アイランドには教育機関が設置されており、今後さらにポートアイランド内において大学の開設が予定されていることから、申請者は、ポートアイランド線及び六甲アイランド線における通学定期の割引率を現在の52.8%から60.0%として神戸市営地下鉄の割引率と同水準とする変更申請を行っており、既存線部分で比較すると普通旅客運賃の変更とあわせれば運輸収入としては2.9%の減となる。

当審議会において、本事案の審議に当たり当審議会に提出された資料、所管局からの説明等に基づいて検討した結果、平年度である平成18年度から平成20年度までの3年間の運賃設定の基礎となるべき適正な総括原価（能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたもの）及びこれに基づく収支状況の見通しは、次のとおりである。

適正な総括原価は、人件費4,220百万円、修繕費2,812百万円、経費1,954百万円、諸税918百万円、減価償却費6,665百万円、支払利息1,176百万円、雑支出115百万円、配当所要額12,544百万円、合計30,403百万円と推定され、これに対し、現行運賃（全線240円均一）による総収入は、旅客運輸収入17,026百万円、運輸雑収506百万円、雑収入190百万円、合計17,722百万円と推計されるので、差引き12,681百万円の不足を生ずるものと見込まれる。

これに対して、旅客運賃を主文のとおり設定及び変更すれば、総収入は、旅客運輸収入が395百万円増加し合計18,116百万円と推定され、運賃設定及び変更後において、なお、差引き12,286百万円の不足が生じるものと見込まれるが、申請者はこの収支不足分を神戸空港開港後の輸送需要の増大及び沿線開発の推進並びに適正な要員配置の実施等の企業努力により吸収したいとしており、長期的には収支が均衡すると見込まれる。

以上の諸点を考慮すれば、この申請について、鉄道事業法及び軌道法の規定に基づき、主文のとおり認可することが適当である。

国 運 審 第 1 号
平成17年4月19日

国土交通大臣 北 側 一 雄 殿

運輸審議会会長 小 野 孝

答 申 書

首都圏新都市鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限設定認可申請について

平17第4001号

平成17年2月17日付け国鉄業第78号をもって諮問された上記の事案については、平成17年4月5日東京都において申請者及び参考人の意見聴取を行い、さらに、平成17年4月7日東京都において参考人の意見聴取を行ったほか、諮問された上記の事案について審議した結果、次のとおり答申する。

運 輸 審 議 会

主 文

首都圏新都市鉄道株式会社の申請に係る鉄道の旅客運賃の設定については、次の額を上限として認可することが適当である。

1 普通旅客運賃

3キロメートルまで 160円

3キロメートルを超え15キロメートルまでの部分

2キロメートルまでを増すごとに40円加算

15キロメートルを超え57キロメートルまでの部分

3キロメートルまでを増すごとに50円加算

57キロメートルを超え59キロメートルまで 1,150円

2 定期旅客運賃（1か月）

前記の普通旅客運賃を基礎に次の割引率を適用して算定した額

(1) 通勤定期 40パーセント

(2) 通学定期 60パーセント

理 由

申請者は、平成4年1月10日に免許を受けた秋葉原駅～つくば駅間（58.3キロメートル）の鉄道について、平成17年8月24日から運輸営業を開始できる見込みとなったので、同区間の鉄道の旅客運賃の上限を設定しようとして、この申請に及んだものである。

当審議会は、本事案の審議に当たり参考人の意見を聴取するとともに、当審議会に提出された資料、所管局及び申請者からの説明等に基づいて検討した結果、平年度である平成18年度から20年度までの3年間の運賃算定の基礎となるべき適正な総括原価及びこれに基づく収支状況の見通しは、次のとおりである。

人口の分布、沿線における宅地開発の見通し等を考慮して推定した輸送需要について主文のとおり運賃を適用した場合の総収入は58,641百万円、総括原価は205,546百万円と推定されるので、差引き146,905百万円の不足を生ずるものと見込まれる。

このように、申請者の当該事業については、多額の資本費を必要とするとともに、開業当初は十分な輸送需要を期待できないため、相当期間にわたり収支の均衡は得られないが、今後の申請者の増収に向けた企業努力及び関係地方公共団体による宅地開発等への積極的な取り組みを得ることにより、長期的には収支が均衡すると見込まれること、競合輸送機関との関係等を考慮すれば、この申請は鉄道事業法第16条第2項に掲げる基準に適合するものと認める。

要 望 事 項

首都圏新都市鉄道株式会社の秋葉原駅～つくば駅間の新線開業に伴う上限運賃の設定に当たり、同社は、沿線住宅開発の遅れ等による大幅な輸送需要不足と多額の資本費負担により、厳しい経営環境下に置かれることが予想される。

これに鑑み、国土交通大臣は、同社が沿線関係地方公共団体と緊密な連携を図ることにより、計画的な街づくり、住宅開発、駅周辺の開発、利用しやすい駅前広場の整備等を促進して鉄道利用者の増加を図るとともに、イベントの開催、広報宣伝活動その他の各種支援等により、同社の健全な経営が実現されるよう、適切な措置を講じられたい。

また、日常の車両・線路の保守管理を始め運送事業者の最大の責務である輸送の安全対策及び非常時における避難誘導等旅客の安全確保のための対応に万全を期し、各般にわたる企業努力及び旅客輸送サービスの質の向上を図るよう指導されたい。

なお、同社がこの要望に対して講じた措置及びその結果については、必要に応じ報告を求め、その内容について当審議会に報告することとされたい。



中 環 審 第173号
平 成15年12月22日

環 境 大 臣
小 池 百 合 子 殿

中 央 環 境 審 議 会
会 長 代 理 山 本 良



今後の廃棄物の海洋投入処分等の在り方について (答申)

平成15年8月5日付け諮問第96号により、中央環境審議会に対してなされた「今後の廃棄物の海洋投入処分等の在り方について(諮問)」については、別添のとおりとすることが適当であるとの結論を得たので答申する。

別添： 「今後の廃棄物の海洋投入処分等の在り方について」
(中央環境審議会地球環境部会海洋環境専門委員会報告書)