運輸審議会ご質問事項一覧
【平成29年2月2日審議】

番号	質問事項	ページ
1	旅客鉄道運賃制度については、昭和62年4月に鉄道事業法が施行され、運賃・料金については確定額で運輸大臣の認可を受けることとされたが、その後、平成9年1月に総括原価方式の下での上限価格制という新しい制度が導入され、平成12年3月には鉄道事業法が一部改正され、総括原価方式の下での上限価格制が法定化されたと認識している。 (1)平成9年1月に総括原価方式の下での上限価格制を導入することとなった背景及びその目的についてご教示されたい。 (2)昭和62年4月に施行された当初の鉄道事業法第16条第2項には「能率的な経営の下における適正な原価を償い、かつ、適正な利潤を含むものであること」が認可基準の一つとして示されているが、その当時の審査基準はどのようなものだったのか。また、鉄道事業法が施行される以前の地方鉄道法では同様の規定が見当たらないが、改定後の運賃による総収入が「能率的な経営の下における適正な原価」を償うものかどうかという審査を行うようになったのは鉄道事業法以降なのか。	1
2	鉄道事業法第16条第2項に「能率的な経営の下における適正な原価」とあるが、大手民鉄・JR・地下鉄の原価の算定に関しては、ヤードスティック方式を採用し各事業者の効率化競争等を通じた経営効率化の進展による運賃上昇の抑制、透明性の向上などを目指しているものと認識している。一方、中小民鉄等については各事業者の事情に大きな差があるため個別に費用を積み上げる方式をとり、その審査の際には中小民鉄収入原価算定要領に基づき収入・原価を算定しているかどうかを確認しているとのことであるが、同要領はどのような考え方に基づき策定されたのか。同要領に基づいた算定を行っていれば「能率的な経営の下における適正な原価」であると認められるとしている根拠についてご教示願いたい。	7
3	北大阪急行電鉄から提出された収入原価総括表等の資料について、中小民鉄収入原価算定要領に基づき収入・原価を算定しているかどうかを審査されたとのことであるが、それぞれの費目について具体的にどのような視点で審査をされたのかご教示いただきたい。	9
4	パブリックコメントを募集した結果、提出された意見がゼロ件であったとのことであるが、パブリックコメントの周知に問題はなかったと鉄道局としては考えているのか。	15

第２回運輸審議会宿題事項

<table><tr><td>
旅客鉄道運賃制度については、昭和６２年４月に鉄道事業法が施行され、運賃・料金については確定額で運輸大臣の認可を受けることとされたが、その後、平成９年１月に総括原価方式の下での上限価格制という新しい制度が導入され、平成１２年３月には鉄道事業法が一部改正され、総括原価方式の下での上限価格制が法定化されたと認識している。
（１）平成９年１月に総括原価方式の下での上限価格制を導入することとなった背景及びその目的についてご教示されたい。
（２）昭和６２年４月に施行された当初の鉄道事業法第１６条第２項には「能率的な経営の下における適正な原価を償い、かつ、適正な利潤を含むものであること」が認可基準の一つとして示されているが、その当時の審査基準はどのようなものだったのか。また、鉄道事業法が施行される以前の地方鉄道法では同様の規定が見当たらないが、改定後の運賃による総収入が「能率的な経営の下における適正な原価」を償うものかどうかという審査を行うようになったのは鉄道事業法以降なのか。
</td></tr></table>

（１）について

・　公共料金全般については、公共料金に対する国民の関心の高まりから、平成６年１１月に「今後の公共料金の取扱いについて」の閣議了解がなされ、経営の徹底した合理化、透明性の確保、情報公開の推進、民間企業の自主性の尊重等の基本方針が示された。

また、平成７年３月に閣議決定された規制緩和推進計画において運輸産業の運賃・料金について、各事業の特性に応じ、経営効率化インセンティブの付与、利用者の利益保護の観点から設定方式の在り方等について検討を行うこととされた。

これらの方針に基づき、旅客鉄道運賃制度について検討を進めた結果、利用者利益の増進、経営の効率化の促進、事業者の自主性の確保、透明性の向上、規制コストの軽減の観点から、「新しい旅客鉄道運賃制度」を制定し、平成９年１月に総括原価方式の下での上限価格制を導入したものである。

総括原価方式の下での上限価格制は、総括原価方式に基づいて運賃の上限値を認可し、認可された上限運賃の範囲内であれば、事業者の経営判断により運賃の

設定・変更ができる制度となり、事業者の自主性の拡大及び規制コストの縮小が図られることとなるものである。

（２）について

・　昭和６２年当時の鉄道事業法第１６条第２項には次のとおり規定されており、

①能率的な経営の下における適正な原価を償い、かつ、適正な利潤を含むものであること。

②特定の旅客又は荷主に対し不当な差別的取扱いをするものでないこと。

③旅客又は貨物の運賃及び料金を負担する能力にかんがみ、旅客又は荷主が当該事業を利用することを困難にするおそれがないものであること。

④他の鉄道運送事業者との間に不当な競争を引き起こすこととなるおそれがないものであること。

このうち、①については、運賃・料金が適正な原価の算定基礎に立ち、利用者の利便を保護するとともに、鉄道事業の経営の維持、継続させるための適正な利潤を加えた原価を回収し得るような水準となるという観点で審査していたものである。

・　また、地方鉄道法については、特に認可基準は定められていなかったものの、運用において、改定後の運賃による総収入が「能率的な経営の下における適正な原価を償い、かつ、適正な利潤を含むものである」という点について審査を行っていた。

「今後の公共料金の取扱いについて」（1994年11月18日閣議了解）

公共料金については、下記の基本方針にのっとり、個別案件ごとに厳正な検討を加え、適切に対処する。

記

1．公共料金については、現下の厳しい経済情勢の下で、安易な引上げは厳に慎み、経費の削減等事業経営の徹底した合理化を図る。

2．公共料金について、物価及び国民生活に及ぼす影響に配慮しつつ、行政改革推進の一環として規制を必要最小限のものとするよう、以下のような方向で、規制緩和を一層推進する。

(1) 国民生活、国民経済の観点からその影響が限定されている公共料金については、許認可を極力縮減するとともに、その規制縮減の手順について検討する。また、やむを得ず許認可事項にとどめるものについては、地方分権の趣旨にのっとり、地方公共団体等への権限の委譲に努めるものとする。

(2) 地方公共団体が運営する事業に係る公共料金については、地方公共団体の決定を尊重する。地方公共団体においては、物価の安定を図りつつ、事業体としての健全な経営の確保に努めるよう要請する。

(3) 公共料金のうち市場原理を導入できる分野については、競争的環境の整備を図る中で規制緩和を一層推進することとし、その一環として、事業の内容・性格等を勘案しつつ、上限価格制の是非を含め、経営の効率化を促す方策について検討する。

3．公共料金については、受益者負担を原則とし、適正な公共サービスが安定的に提供されるよう努めることを基本としつつ、以下のように取り扱う。

(1) 多様化した利用者ニーズに対応した料金体系の確立を図る。

(2) 国際的な観点からコスト構成等の検討を行いつつ、一層の生産性向上に努めることによって、料金の適正化を図る。

(3) 物価及び国民生活に及ぼす影響に配慮し、その引上げは真にやむを得ないものに限るとともに、その実施時期及び改定幅等についても極力調整する。

4．公共料金の改定に当たっては、改定の理由、根拠、具体的な経営の合理化策、物価に及ぼす影響等を十分明らかにする等、公共料金関連事業の内容の透明性を確保し、国民の十分な理解を得るよう情報公開を進める。

5．各公共料金の政策目的及びそれを取り巻く環境等にかんがみ、公共料金の態様に応じ、以下の点に留意して取り扱う。

(1) 国が自ら決定する公共料金については、コストの低減を図りつつ、受益者負担を原則とし、可能な限り予算編成時に決定する。

(2) 国と関わりの深い公団等の料金については、一般の民間企業が懸命に経営合理化努力を行っている状況にかんがみ、経営努力を極力織り込む。

(3) 民間企業の事業に係る公共料金については、その公益性に配慮しつつ、民間の自主性を尊重し、活力を引き出す。

規制緩和推進計画について（抄）

平成７年３月31日
閣　議　決　定

事項名	措置内容	実施予定時期				備考	所管省庁
		平成７年度	平成８年度	平成９年度	平成10～11年度		
①公共料金	民間事業に係る公共料金制度について、低廉で良質なサービスの確保を図るため、「今後の公共料金の取扱いについて」（平成６年11月18日閣議了解）を踏まえ、競争的環境の整備、事業の効率化の促進に併せ、事業の内容・性格等を勘案しつつ、価格設定の在り方の検討、料金の多様化、弾力化を促進する。	７年度以降					経済企画庁 通商産業省 運輸省 郵政省
	・「今後の公共料金の取扱いについて」（平成６年11月18日閣議了解）の基本方針に基づく公共料金の価格設定の在り方について、平成７年度中を目途に検討結果を取りまとめる。	７年度中目途				平成７年１月に物価安定政策会議特別部会基本問題検討会を設置し、検討中	経済企画庁
	・負荷平準化等に資する電気料金について、個別認可制から需要家の幅広い選択を可能とする各種メニュー（選択約款）の届出制に移行する。（再掲）		８年度まで（公布後９か月以内）			今通常国会に改正法案提出	通商産業省
	・電気・ガス料金については、事業者の自主的な経営効率化を促すため、料金の透明性を確保し、総括原価方式の枠組みを維持しつつ、事業の特性を踏まえたヤードスティック方式（各事業者の経営に係る諸指標を比較し、効率化の度合いに応じて査定に格差を設ける方式）等を導入する。（再掲）	７年度目途				それぞれ電気事業審議会料金制度部会、総合エネルギー調査会都市熱エネルギー部会都市ガス事業料金制度分科会の審議が必要	通商産業省
	・国内航空運送事業に引き続き、鉄道事業、一般乗合旅客自動車運送事業、一般旅客定期航路事業等においても、営業政策としての割引や選択可能性の高いサービスの料金の設定又は変更の認可を届出に緩和する等の措置を講ずる。（再掲）	７年４月					運輸省
	・運輸産業の運賃・料金について、各事業の特性に応じ一層の経営効率化インセンティブ付与、サービス向上、利用者の利益保護等の観点から、設定方式の在り方等について検討を行う。	７年度以降				「旅客運賃問題研究会」を設置し、検討中	運輸省
	・低廉で良質な料金・サービスの確保を図るため、公正有効競争のための環境整備を推進し、マルチメディア時代に対応した料金の在り方を検討する。（再掲）	７年度 （中間取りまとめ）	８年５月目途（検討結果の公表）			平成６年10月～「マルチメディア時代のユニバーサルサービス・料金に関する研究会」開催中	郵政省
	・料金決定システムについて、引き続き、情報公開により透明性を確保するとともに、標準処理期間内の適正な処理に努める。（再掲）	料金決定システムの透明化、標準処理期間内の適正な処理は着実に実施					郵政省
	・認可対象とする料金の範囲を見直し、国民生活、国民経済に係わりの深い基本的な料金以外は、消費者保護、公正競争の確保に配慮の上、事前届出制とする。また、事前届出制の対象となる料金の明確化を図る。（再掲）	７年度（改正法公布後６か月以内）				今通常国会に改正法案提出	郵政省

○鉄道事業法（昭和六十一年法律第九十二号）〔抄〕
※昭和６２年４月施行時点

（運賃及び料金）
第十六条　鉄道運送事業者は、旅客又は貨物の運賃及び料金（運輸省令で定める料金を除く。）を定め、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。
２　運輸大臣は、前項の認可をしようとするときは、次の基準によつて、これをしなければならない。
一　能率的な経営の下における適正な原価を償い、かつ、適正な利潤を含むものであること。
二　特定の旅客又は荷主に対し不当な差別的取扱いをするものでないこと。
三　旅客又は貨物の運賃及び料金を負担する能力にかんがみ、旅客又は荷主が当該事業を利用することを困難にするおそれがないものであること。
四　他の鉄道運送事業者との間に不当な競争を引き起こすこととなるおそれがないものであること。
３・４（略）

○地方鉄道法（大正八年法律第五十二号）〔抄〕※昭和６２年廃止
（運賃及び料金）
第二十一条　地方鉄道業者ハ旅客及荷物ノ運賃其ノ他運輸ニ関スル料金ヲ定メ監督官庁ノ認可ヲ受クヘシ
２　監督官庁ハ公益上必要アリト認ムルトキハ運賃及料金ノ変更ヲ命スルコトヲ得

●鉄道事業法（昭和六十一年十二月四日法律第九十二号）（抄）

第十六条　鉄道運送事業者は、旅客の運賃及び国土交通省令で定める旅客の料金（以下「旅客運賃等」という。）の上限を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

２　国土交通大臣は、前項の認可をしようとするときは、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を超えないものであるかどうかを審査して、これをしなければならない。

３以下　（略）

●鉄道局関係審査基準・標準処理期間
（平成１９年６月２５日国鉄総第１１３号）（抄）

〔鉄道事業法〕

事項名	条項	審査基準	標準処理期間
運賃及び料金の上限の認可	第１６条第１項	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を超えないものであること。 具体的には、運賃及び料金の上限が、効率的かつ合理的に鉄道事業を経営した場合における適正な原価に公正妥当な利潤を加えたものを回収し得るような水準を超えないものであること。	１箇月～４箇月

第２回運輸審議会宿題事項

> 鉄道事業法第１６条第２項に「能率的な経営の下における適正な原価」とあるが、大手民鉄・ＪＲ・地下鉄の原価の算定に関しては、ヤードスティック方式を採用し各事業者の効率化競争等を通じた経営効率化の進展による運賃上昇の抑制、透明性の向上などを目指しているものと認識している。一方、中小民鉄等については各事業者の事情に大きな差があるため個別に費用を積み上げる方式をとり、その審査の際には中小民鉄収入原価算定要領に基づき収入・原価を算定しているかどうかを確認しているとのことであるが、同要領はどのような考え方に基づき策定されたのか。
>
> 同要領に基づいた算定を行っていれば「能率的な経営の下における適正な原価」であると認められるとしている根拠についてご教示願いたい。

１．鉄道事業法第１６条第２項の趣旨

・　鉄道事業法第１６条第２項の定められた「能率的な経営」とは、鉄道事業者がその独占的地位に安住して経営が安易に流れ、経営効率化努力を怠ることがないよう、適切な効率化努力を行う経営を前提として、運賃改定を行う趣旨を明確にしたものである。

・　具体的には、当該事業者が必要であると見込んだ、過去の実績及び原価算定期間における経営効率化努力を前提とした事業の合理的な将来予測等を基礎として算出した原価及び鉄道事業の継続に必要な資金を調達できる程度の適正な利潤の合計額の算定を要請している。

２．中小民鉄の特性

・　中小民鉄については、都市間・都市内輸送を担うＪＲ旅客会社、輸送密度の高い都市部での輸送を主に担う大手民鉄、地下構造という構造的な特徴を持ち都市部での輸送を担う地下鉄事業者と異なり、地方都市等に点在し、事業規模や事業環境が異なるものである。一方で、鉄道事業の運賃に関する規制のあり方については、鉄道事業における事業規模や事業環境の大きな違いをより適切に補正する等の工夫を行うことにより、適切な原価及び適切な利潤を算定することが求められる。

・　このため、中小民鉄については、個々の地方都市の輸送を担っていること等を

勘案し、中小民鉄の個々の実態も踏まえて、個別事業者毎に個別に原価及び利潤を算定する中小民鉄収入原価算定要領を策定したものである。

3．中小民鉄収入原価算定要領に基づいた審査の内容

・　中小民鉄収入原価算定要領については、原価は実績並びに適正な業務計画等によって算定することとしており、原価の審査の際には、過去及び将来において中小民鉄事業者で一般的に行われている経営合理化策が行われ、実績を基に見込まれる原価が、過去の実績や他の鉄道事業者等に比べて著しく過大となっていないかとの観点から審査を行っている。

・　経営合理化策については、賃金の抑制策、改札業務の無人化、保守業務等の外部委託、ＰＣまくら木やロングレール導入による保守作業の合理化、新型車両導入や照明のＬＥＤ化による省エネ化及び車両の検査方法の見直し等により人件費や経費が削減され、経営の効率化努力が行われているかどうか確認できるものである。

・　また、利潤については、払込資本金に対して１０％配当に必要な配当金と法人税等を適正に見込んでいるのかとの観点で審査を行っている。

4．まとめ

・　中小民鉄収入原価算定要領について算定される審査は、以上の観点から運用しており、事業規模や事業環境の相違や個別事情を踏まえた鉄道事業者として合理的な範囲内であると認められるものであれば、「能率的な経営の下における適正な原価及び適正な利潤」であると考えている。

第２回運輸審議会宿題事項

> 北大阪急行電鉄から提出された収入原価総括表等の資料について、中小民鉄収入原価算定要領に基づき収入・原価を算定しているかどうかを審査されたとのことであるが、それぞれの費目について具体的にどのような視点で審査をされたのかご教示いただきたい。

- 中小民鉄事業者の収入原価算定要領については、収入・原価算定の方法と手順が定められたものであり、原価計算期間、一般原則、原価の算定及び収入の算定の方法等により算定の上、所要運賃増収額を計算し、これを基礎として運賃を決定するものである。
  原価計算期間の収入・原価の算定においては、経常的性格を担保するため、国等から交付を受けた補助金等特別損益を除外した上で、各事業部門に共通する収入等を配賦基準により、鉄軌道事業部門を他の事業部門と区分して、実績年度の鉄軌道部門の収入・原価を算定する。

- 収入の算定については、旅客輸送量、旅客運輸収入、運輸雑収及び営業外収益について、実績を基礎とするなど、各々の算定方法に基づいて確認を行っている。

- 旅客輸送量については、過去の輸送実績を基礎として、過去及び将来の特殊要因を考慮し、最小二乗法により推計した基礎輸送人員を基礎とした推計輸送人員を推計していること。
  特殊要因については、千里ニュータウンにおける公社・公団住宅を民間マンションに建替した影響、万博記念公園エキスポランド跡地に開業した大規模商業施設（ＥＸＰＯＣＩＴＹ）の影響、平成26年消費税改定時の定期の先買いに伴う影響及びうるう年の影響が適切に考慮されているか等を確認している。

- 旅客運輸収入については、推計した旅客輸送量に基づき、定期外、定期（通勤・通学）に区分した上で、上限運賃により収入額を推計していること。
  定期外収入については、大人、小児に区分したキロ別の旅客輸送量を基礎として、上限運賃により適切に算定されていることを確認している。
  定期収入についても同様の視点での確認を行っている。

・　運輸雑収については、広告料、土地物件貸付料、構内営業料等について実績を基礎に増収努力を見込んで推計していること。

広告料収入については、新型車両内のＬＣＤ画面における広告映像の放映、車両連結部の新たな広告の掲出、鉄道模型の販売等による営業努力を見込んでいることを確認している。

・　営業外収益については、受取利息、雑収入に区分した上で、実績を基礎に鉄軌道事業分担額を推計していること。

受取利息については、実績を基礎に配賦基準により鉄軌道事業分担額が適切に算定されていることを確認している。

雑収入については、生命保険団体事務手数料等について、実績を基礎に配賦基準により鉄軌道事業分担額が適切に算定されていることを確認している。

・　原価の算定については、人件費等の営業費、営業外費用及び配当所要額について、実績及び計画等を基礎とするなど、各々の算定方法に基づいて確認を行っている。

・　人件費については、人員計画に基づき、実績を基準賃金、基準外賃金、賞与、法定福利費、退職給付引当費用に区分して算定した基礎資料に基づき推計されていること。

賃金、基準外賃金、賞与については、一般職員、新規採用者等に区分されており適正な算出基礎となっているか、昇給率、ベースアップ等が適正な基準として適切に算定されていることを確認している。

法定福利費については、健康保険料、介護保険料、年金保険料等に区分した上で、各料率（各保険料率の改定が見込まれている場合にはそれに応じた料率）で算定されていることを確認している。

退職給付引当費用については、各期末時点における引当金残高、退職金支払額等が適切に算定されていることを確認している。

・　修繕費については、線路費、電路費、車両費、運輸費に区分した上で、実績を基礎として、物価上昇率（過去５か年平均）等を考慮して推計されていること。

線路費については、点検、補修等外注して修繕を実施するもの、レール、まくら木等材料を購入して修繕を実施するものに区分し、修繕費が実績年度に比較し

て増減しているもの、新たに修繕が必要となるもの、継続して修繕を実施するものなど、計画が適正なものとなっていることを確認している。

電路費、車両費、運輸費についても同様な視点での確認を行っている。

・　経費については、動力費、業務経費、備消品費、固定資産除却費に区分した上で、実績を基礎として、物価上昇率（過去５か年平均）等を考慮して推計されていること。

動力費については、基本料金と電力量料金とに区分した上で、基本料金については、関西電力との契約により定められた契約単価と契約電力量等を基に算定され、また、電力量料金については、関西電力との契約により定められた契約単価と運行計画等に基づいた使用電力量等が適切に算定されていることを確認している。

業務経費については、駅共同使用料、賃借料、清掃費、業務委託料等に区分した上で、実績を基礎として、適切に算定されていることを確認している。

備消品費についても実績を基礎として、適切に算定されていることを確認している。

固定資産除却費については、線路費、電路費、車両費、運輸費に区分した上で、設備投資計画に基づいた除却費及び必要な撤去費用が適切に算定されていることを確認している。

・　諸税については、国税と地方税に区分した上で、実績、設備投資計画等を基礎として推計されていること。

地方税の固定資産税、都市計画税については、土地、家屋、償却資産に区分した上で、税法に定める税率（税率の改正が見込まれている場合にはそれに応じた税率）で算定されており、事業税（付加価値割、資本割）については、鉄軌道事業分担額が適切に算定されていることを確認している。

・　減価償却費については、実績年度末における鉄軌道事業資産及び設備投資計画等を基礎として、資産毎の法定耐用年数、償却方法を基礎として推計していること。

減価償却費の算出基礎となる設備投資計画については、計画の内容、所要額、工事期間、使用開始時期等が適切に算定されていることを確認している。

減価償却費については建物、構築物、車両、機械装置等に区分した上で、資産毎の法定耐用年数、償却方法に基づき適切に算定されていることを確認している。

・ 営業外費用については、支払利息、雑支出に区分した上で、実績等を基礎として推計されていること。

支払利息については、前年度末借入金残高と原価計算期間中の設備投資額に必要な自己調達資金に係る平均借入金に、実績年度の借入利率を乗じて適切に算定されていることを確認している。

雑支出については、費用と見込まれるものはないことを確認している。

・ 配当所要額については、資本金に対し１０％配当に必要な配当金、法人税等について鉄軌道事業分担額を推計していること。

配当金については、資本金に対して１０％で算定していることを確認している。

法人税等については、法人税、地方法人税、府民税、市町村民税、事業税（所得割）、地方法人特別税等に区分した上で、税法に定める税率（税率の改正が見込まれている場合にはそれに応じた税率）で算定されており、鉄軌道事業分担額が適切に算定されていることを確認している。

中小民鉄事業者の収入原価算定要領

本要領は、鉄道及び軌道の旅客鉄道運賃の算定に適用する。

1．適用範囲

本要領は、中小民鉄事業者（鉄道事業者及び軌道経営者からＪＲ旅客会社、大手民鉄及び地下鉄事業者の収入原価算定要領を適用する鉄道事業者及び軌道経営者を除いたものをいう。）に適用する。ただし、鋼索鉄道については、適用しないものとする。

2．収入・原価算定の方法と手順

原価計算期間の鉄軌道事業部門の収入及び原価については、次の方法と手順により算定のうえ、所要運賃増収額を計算し、これを基礎として運賃を決定する。

（１）原価計算期間

原価計算期間（平年度）は、３年間とする。

（２）一般原則

① 経常的性格を担保するため、固定資産売却損益等の特別損益は、これを除外する。

② 鉄軌道事業部門を他の事業部門と区分して収支を算定する。

なお、鋼索鉄道は、これを鉄軌道事業部門と区分するものとする。

イ 明らかに鉄軌道事業部門に帰属する収入及び原価は、これを鉄軌道事業部門に帰属させる。

ロ 他部門と関連する収入及び原価は、一定の配賦基準で按分した鉄軌道事業分担分を鉄軌道事業部門に帰属させる。

③ 投融資については、これを独立の事業部門として処理することとする。

（３）原価の算定

① 人件費

実績及び事業計画を考慮して適正に算定する。

② 修繕費

実績を基礎として物価上昇等を考慮して算定する。

③ 経費

イ 動力費

車両走行キロ当りの実績を基礎として、動力供給規定等を勘案して算定する。

ロ その他の経費

実績を基礎として物価上昇等を考慮して算定する。

④　諸税

実績及び工事計画等を基礎として算定する。

⑤　減価償却費

実績年度末における鉄軌道資産及び工事計画等を基礎とし、税法に定める限度額によって算定する。

⑥　営業外費用

イ　支払利息

原価計算期間中の平均借入額に平均借入率を乗じて算定する。

ロ　その他

実績を基礎として算定する。

⑦　配当所要額（適正利潤）

払込資本金に対し１０％配当に必要な額の鉄軌道事業分担額とする。

（４）収入の算定

①　旅客運輸収入

過去の輸送実績に基づき、過去及び将来の特殊事情を考慮して旅客輸送数量を推計し、実績年度におけるキロ別輸送数量及びキロ別運賃を基礎として算定する。

②　貨物運輸収入

旅客運輸収入の算定方式に準ずる。

③　運輸雑収

実績を基礎とし、増収努力を見込んで算定する。

④　営業外収益

運輸雑収の算定方式に準ずる。

附　　　則

適用期日

本要領は平成１２年３月１日以降の申請から適用する。

第２回運輸審議会宿題事項

パブリックコメントを募集した結果、提出された意見がゼロ件であったとのことであるが、パブリックコメントの周知に問題はなかったと鉄道局としては考えているのか。

- 平成２８年１２月１６日に北大阪急行電鉄から提出された鉄道事業の旅客運賃上限変更認可申請については、１２月１７日に、国土交通本省ＨＰ及び近畿運輸局ＨＰに掲載し、周知を行うとともに、パブリックコメントを実施する旨を、国土交通本省及び近畿運輸局において、同時にプレス発表を行ったものである。

- パブリックコメントの周知方法としては、鉄道局として問題ないと考えている。

申請された北大阪急行電鉄の鉄道事業の旅客運賃上限変更に対する国土交通省の考え方

○北大阪急行電鉄から提出された収入原価総括表等の資料に基づいて収支状況について審査したところ、中小民鉄事業者の収入原価算定要領に基づいた適正な収入及び適正な総括原価となっており、平成２９年度から平成３１年度までの３年間の運賃算定の基礎となる適正な総括原価は１６，５３４百万円と見込まれ、これに対して、現行の運賃による総収入は１４，８３８百万円と見込まれるので、１，６９６百万円の不足が見込まれている。

○一方、申請のとおり運賃改定した場合の適正な総括原価は１６，４９８百万円、総収入は１６，４６０百万円と見込まれるので、３８百万円の不足が生じるものと見込まれている。

○このため、改定後の運賃の上限は、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を超えないものであることが確認できたものであるから、鉄道事業法第１６条第１項の認可基準に照らして妥当と考えられるため、申請のとおり認可することといたしたい。