

運輸審議会半年報

令和4年7月～12月

国土交通省運輸審議会

は し が き

令和4年7月から同年12月までの6ヶ月における運輸審議会の業務の概要を明らかにするため、運輸審議会半年報をここに刊行する。

この半年報は、運輸審議会一般規則（昭和27年運輸省令第8号）第7条の規定に基づく業務報告書として作成したもので、同期間における運輸審議会の活動概要、事案等の処理状況、当審議会の委員の構成等を集録している。

この半年報が運輸に関する諸問題の理解の参考になれば幸いである。

運輸審議会半年報

令和4年7月～12月

I	今期の活動概要	3
II	運輸審議会審議事案等の処理状況	6
III	答申書	
1	鉄・軌道	
	令4第4002号 近畿日本鉄道株式会社からの鉄道及び軌道の旅客運賃の上限変更の認可申請について	7
	令4第4003号 相模鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限設定の認可申請について	13
	令4第4004号 東急電鉄株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限設定の認可申請について	16
	令4第3001号 四国旅客鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限変更の認可申請について	19
	令4第3002号 東日本旅客鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限変更の認可申請について	31
2	自動車	
	令4第5002号 川崎市からの一般乗合旅客自動車運送事業の上限運賃変更認可申請について	42
	令4第5003号 鹿児島交通株式会社からの一般乗合旅客自動車運送事業の上限運賃変更認可申請について	46
	令4第5004号 川崎鶴見臨港バス株式会社からの一般乗合旅客自動車運送事業の運賃の上限変更の認可申請について	49
IV	公聴会	52
V	意見聴取	54
VI	説明聴取事案	55
VII	報告聴取	56

VIII 委員の構成等 57

I 今期の活動概要

■ 概況

今期は、審議案件が9件あり、答申を8件（鉄・軌道5件、自動車3件）、国土交通省設置法第15条第3項に該当する事案（以下「説明聴取事案」という。）の認定を1件行った。

また、他にも諮問を受けた案件が3件（鉄・軌道1件、自動車1件、運輸安全1件）あり、審議を継続している。

1 審議案件

○ 鉄・軌道

4月20日に諮問された近畿日本鉄道株式会社からの鉄道及び軌道の旅客運賃の上限変更認可申請について、同月21日・26日、5月12日・24日に審議の上、職権により7月14日に大阪府大阪市において運輸審議会主宰の公聴会を開催し、同月15日に現地調査を実施した。更に同月28日、8月16日・25日に審議の上、同月30日に認可することが適当である旨答申した。

8月22日に諮問された相模鉄道株式会社及び東急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、同月23日、9月1日・8日・27日、10月4日に審議の上、同月11日に申請どおり認可することが適当である旨答申した。

8月29日に諮問された四国旅客鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限変更認可申請について、同月30日、9月6日・1

3日・15日・27日、10月4日に審議の上、同月20日に申請者に対して意見聴取を実施し、同月21日に現地調査を実施した。更に同月25日、11月22日・29日に審議の上、12月1日に認可することが適当である旨答申した。

9月21日に諮問された東日本旅客鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限変更認可申請について、同月22日、10月6日・13日に審議の上、職権により11月17日に東京都において運輸審議会主宰の公聴会を開催した。更に同月22日、12月1日・6日・13日に審議の上、同月15日に期限に係る条件を付した上で認可することが適当である旨答申した。

広島市地域公共交通利便増進実施計画に基づく広島電鉄株式会社の軌道事業の上限運賃の変更について、9月20日に説明を聴取し、同月27日に説明聴取事案として認定した。

10月31日に諮問された南海電気鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限変更認可申請について、11月1日・8日・15日・29日に審議の上、12月20日に申請者に対して意見聴取を実施し、同月21日に現地調査を実施した。その後も審議を継続している^{注1}。

注1 同事案については令和5年1月24日に認可することが適当である旨答申している。

○ 自動車

5月16日に諮問された川崎市からの一般乗合旅客自動車運送事業の上限運賃変更認可申請について、同月17日・26日・31日に審議の上、6月7日に申請者に対して意見聴取を実施した。更に同月14日・21日に審議の上、7月19日に申請どおり認可することが適当である旨答申した。

6月22日に諮問された鹿児島交通株式会社からの一般乗合旅客自動車運送事業の上限運賃変更認可申請について、同月23日、7月5日・12日に審議の上、同月26日に申請どおり認可することが適当である旨答申した。

10月24日に諮問された川崎鶴見臨港バス株式会社からの一般乗合旅客自動車運送事業の上限運賃変更認可申請について、同月25日、11月10日に審議の上、同月24日に申請者に対して意見聴取を実施した。更に12月1日・6日に審議の上、同月13日に申請どおり認可することが適当である旨答申した。

12月14日に諮問された国際興業株式会社からの一般乗合旅客自動車運送事業の上限運賃変更認可申請について、同月15日に審議を行い、その後も審議を継続している。

○ 運輸安全

12月7日に諮問された安全管理規程に係る報告徴収又は立入検査の実施に係る基本的な方針の改正事案について、同月8日に審議を行った。同日の審議では、運輸安全確

保部会に審議を付託する方針を決定するなどし、その後も審議を継続している。

2 その他案件

○ 現地調査

7月15日に近畿日本鉄道株式会社、10月21日に四国旅客鉄道株式会社、12月21日に南海電気鉄道株式会社について、現地調査を行った。

○ 報告聴取

4件の案件について、5回にわたって報告を聴取した。



南海電鉄株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限変更認可申請事案に関する現地調査



近畿日本鉄道株式会社からの鉄道及び軌道の旅客運賃の上限変更認可申請事案に関する現地調査



四国旅客鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限変更認可申請事案に関する現地調査

II 運輸審議会審議事案等の処理状況

〔 令和4年7月1日から
令和4年12月31日まで 〕

1 事案処理状況

区 分	鉄・軌道	自動車	航空	港湾	海運	運輸安全	その他	計
答 申 事 案 件 数	5	3	0	0	0	0	0	8
公聴会開催事案件数	2	0	0	0	0	0	0	2
意見聴取実施事案件数	1	2	0	0	0	0	0	3
部会審議事案件数	0	0	0	0	0	0	0	0
説 明 聴 取 事 案 件 数	1	0	0	0	0	0	0	1
事 後 通 知 事 案 件 数	0	0	0	0	0	0	0	0

(注) 1 本表における「答申事案件数」及び「説明聴取事案件数」については、それぞれ答申を行った日及び説明聴取事案として認定した日を基準としている。

2 その他の状況

	鉄・軌道	自動車	航空	港湾	海運	運輸安全	その他	計
過去の答申に基づく フォローアップ件数	0	0	0	0	0	0	0	0
報 告 聴 取 件 数	3	1	0	0	0	0	0	4
現 地 調 査 件 数	3	0	0	0	0	0	0	3

(注) 鉄・軌道に係る現地調査については、前述のとおり、近畿日本鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び南海電気鉄道株式会社からの鉄道（近畿日本鉄道株式会社については軌道を含む。）の旅客運賃の上限変更認可申請に係る審議の一環として実施したものである。

Ⅲ 答申書

鉄・軌道

○国土交通省告示第 1042 号（令和 4 年 10 月 12 日）

国運審第 27 号
令和 4 年 8 月 30 日

国土交通大臣 齊藤 鉄夫 殿

運輸審議会会長 牧 満

答 申 書

近畿日本鉄道株式会社からの鉄道及び軌道の旅客運賃の
上限変更の認可申請について

令 4 第 4 0 0 2 号

令和 4 年 4 月 20 日付け国鉄事第 29 号をもって諮問された上記の事案については、令和 4 年 7 月 14 日大阪府において公聴会を開催し、審議した結果、次のとおり答申する。

主 文

近畿日本鉄道株式会社からの申請に係る鉄道及び軌道事業の旅客運賃の変更については、別紙に掲げる額を上限として認可することが適当である。

理 由

1. 申請者は、平成7年9月1日から、消費税に係る運賃改定を除き27年余にわたり、現行運賃を実施しているものである。近年、沿線の人口減少等により輸送人員が平成3年度をピークに減少傾向にある中で、人件費削減等の経営合理化や観光・ビジネス需要の取り込み等に取り組んできたが、令和2年当初からの新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う緊急事態宣言の発出等により、外出自粛や通勤客のテレワークへの移行等の行動様式の変容がみられ、乗降客数は大きく落ち込んだ。令和元年度の収支率は98.1%であったところ、令和2年度には69.1%に下落し、収益の悪化が著しい。沿線の人口減少等に加え、行動様式の変容が一定程度定着し、需要の回復が見通せない一方、必要な設備投資は引き続き実施する必要がある、鉄軌道事業の経営の健全化を図りつつ、安全性・利便性の確保を図りたいとして、旅客運賃の上限変更認可を申請したものである。
2. 国土交通大臣は、鉄道運送事業者及び軌道経営者からの旅客運賃の上限の変更の認可にあたっては、鉄道事業法第16条第2項、軌道法第11条第1項及び関係通達に基づき、当該旅客運賃の上限による総収入が、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を確認の上、鉄道事業法第16条第1項及び軌道法第11条第1項の認可をするものとされている。
3. 当審議会は、本事案の審議にあたり、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したほか、現地視察、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。その結果は、次のとおりである。

平年度（原価計算期間）である令和5年度から令和7年度までの3年間の収入算定の基礎となる現行運賃を維持した場合の総収入は合計383,155百万円、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）は462,722百万円と推定されるので、差引き79,567百万円の不足を生ずるものと見込まれる。

これに対して、旅客運賃の上限を主文のとおり改定した場合、総収入は4

30,068百万円、適正な総括原価は462,722百万円と推定されるので、差引き32,653百万円の不足を生ずるものと見込まれる。

4. 令和2年当初からの新型コロナウイルス感染症の感染拡大を起因とする消費者の行動様式の変容により、コロナ禍前の需要への回復は見通せないとする申請者の需要見通しは、利用者を対象としたアンケート調査（令和2年10月）等を踏まえており、かつ所管局が別途実施した外部委託調査結果の想定範囲内にあることを勘案すると、合理性が認められる。他方、安全・安心投資を主体とした設備投資の継続を前提とする原価を推定した結果、本件申請に係る旅客運賃の上限による総収入が、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ため、本件申請は上記2. の認可基準に適合するものと認められる。

したがって、鉄道事業法第16条第1項及び軌道法第11条第1項に基づき、国土交通大臣が本件申請を認可することは適当であると認める。

要望事項

新型コロナウイルス感染症の影響は先行き不透明な状況が続いており、近畿日本鉄道株式会社の鉄軌道事業における需要見通しは一定の合理性が認められるものの、想定された旅客輸送量と実績が大きく乖離する可能性がある。このため、国土交通大臣は、本件申請の認可にあたり、鉄道事業法第54条第1項及び第2項並びに軌道法第26条の趣旨に基づき、期限に係る条件を付すことを検討されたい。

また、付された期限までの間の近畿日本鉄道株式会社の経営実績について、実績が想定された収支率となっているかの検証結果及び計画された設備投資への取組状況について、毎年、当審議会に報告されたい。

別紙

すべての運賃は消費税及び地方消費税を含んだ額である。

1 鉄道及び軌道の普通旅客運賃

現行の運賃の上限を次のとおり変更する。

3キロメートルまで180円、3キロメートルを超え6キロメートルまで240円、6キロメートルを超え14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60円加算、14キロメートルを超え18キロメートルまで430円、18キロメートルを超え22キロメートルまで490円、22キロメートルを超え26キロメートルまで530円、26キロメートルを超え30キロメートルまで590円、30キロメートルを超え35キロメートルまで680円、35キロメートルを超え40キロメートルまで760円、40キロメートルを超え45キロメートルまで830円、45キロメートルを超え50キロメートルまで910円、50キロメートルを超え55キロメートルまで1,000円、55キロメートルを超え70キロメートルまでの部分5キロメートルまでを増すごとに70円加算、70キロメートルを超え90キロメートルまでの部分5キロメートルまでを増すごとに80円加算、90キロメートルを超え100キロメートルまでの部分5キロメートルまでを増すごとに70円加算、100キロメートルを超え110キロメートルまで1,740円、110キロメートルを超え120キロメートルまで1,880円、120キロメートルを超え130キロメートルまで2,040円、130キロメートルを超え140キロメートルまで2,170円、140キロメートルを超え150キロメートルまで2,310円、150キロメートルを超え160キロメートルまで2,430円、160キロメートルを超え170キロメートルまで2,560円、170キロメートルを超え190キロメートルまでの部分10キロメートルまでを増すごとに150円加算、190キロメートルを超え200キロメートルまで3,000円、200キロメートルを超え210キロメートルまで3,130円、210キロメートルを超え220キロメートルまで3,280円、220キロメートルを超え230キロメートルまで3,410円、230キロメートルを超え240キロメートルまで3,560円、240キロメートルを超え250キロメートルまで3,690円、250キロメートルまでの設定とし、それを超える場合は250キロメートルと同額とする。

2 鉄道及び軌道の定期旅客運賃

現行の運賃の上限を次のとおり変更する。

イ 通勤定期旅客運賃（1か月）

1キロメートルまで5, 440円、1キロメートルを超え4キロメートルまでの部分1キロメートルまでを増すごとに760円加算、4キロメートルを超え8キロメートルまでの部分1キロメートルまでを増すごとに700円加算、8キロメートルを超え16キロメートルまでの部分1キロメートルまでを増すごとに630円加算、16キロメートルを超え22キロメートルまでの部分1キロメートルまでを増すごとに570円加算、22キロメートルを超え27キロメートルまでの部分1キロメートルまでを増すごとに510円加算、27キロメートルを超え32キロメートルまでの部分1キロメートルまでを増すごとに380円加算、32キロメートルを超え35キロメートルまでの部分1キロメートルまでを増すごとに250円加算、35キロメートルを超え38キロメートルまでの部分1キロメートルまでを増すごとに190円加算、38キロメートルを超え41キロメートルまでの部分1キロメートルまでを増すごとに130円加算、41キロメートルを超え58キロメートルまでの部分1キロメートルまでを増すごとに100円加算、58キロメートルを超え100キロメートルまでの部分1キロメートルまでを増すごとに90円加算、100キロメートルを超え250キロメートルまでの部分5キロメートルまでを増すごとに1, 490円加算、250キロメートルまでの設定とし、それを超える場合は250キロメートルと同額とする。

ロ 通学定期旅客運賃（1か月）

1キロメートルまで1, 860円、1キロメートルを超え4キロメートルまでの部分1キロメートルまでを増すごとに470円加算、4キロメートルを超え7キロメートルまでの部分1キロメートルまでを増すごとに350円加算、7キロメートルを超え9キロメートルまでの部分1キロメートルまでを増すごとに230円加算、9キロメートルを超え11キロメートルまでの部分1キロメートルまでを増すごとに120円加算、11キロメートルを超え17キロメートルまでの部分1キロメートルまでを増すごとに60円加算、17キロメートルを超え19キロメートルまでの部分1キロメートルまでを増すごとに40円加算、19キロメートルを超え30キロメートルまでの部分1キロメートルまでを増すごとに20円加算、30キロメートルを超え35キロメートルまで5, 700円、35キロメートルを超え100キロメートルまでの部分5キロメートルまでを増すごとに110円加算、100キロメートルを超え250キロメートルまでの部分5キロメートルまでを増すごとに340円加算、250キロメートルまでの設定とし、それを超える場合は250キロメートルと同額とする。

○国土交通省告示第 1086 号（令和 4 年 11 月 1 日）

国 運 審 第 3 4 号
令和 4 年 1 0 月 1 1 日

国土交通大臣 齊藤 鉄夫 殿

運輸審議会会長 牧 満

答 申 書

相模鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の
上限設定の認可申請について

令 4 第 4 0 0 3 号

令和 4 年 8 月 2 2 日付け国鉄事第 2 1 3 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。

主 文

相模鉄道株式会社からの申請に係る鉄道の旅客運賃の上限設定については、相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線の開業に伴う資本費コストの回収が完了するまでの間、相鉄・東急直通線内の羽沢横浜国大駅から新横浜駅までの区間を乗車する場合及び同区間と他の区間とにまたがって乗車する場合の加算運賃の上限として、次の額を認可することが適当である。

1. 普通旅客運賃	40円
2. 通勤定期旅客運賃（1ヶ月）	1,520円
3. 通学定期旅客運賃（1ヶ月）	580円

理 由

1. 申請者は、神奈川県央部及び横浜市から東京都心への速達性向上、シームレス化による広域ネットワークの形成、周辺路線の混雑緩和、神奈川県央部からの新幹線アクセスの向上等を図るべく、相鉄線羽沢横浜国大駅から東急東横線・目黒線日吉駅までの間に、都市鉄道等利便増進法に基づく速達性向上事業として、整備主体と営業主体を分離する、いわゆる「受益活用型上下分離方式」により、相鉄・東急直通線を整備し、令和5年3月の開業を予定している。

当該事業では、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」という。）が鉄道施設の整備を行い、相模鉄道株式会社及び東急電鉄株式会社は、整備主体である機構に施設使用料を支払うこととなっており、当該施設使用料については、相鉄・東急直通線による受益相当額を基に決定することとなっている。

仮に基本運賃のみによる受益相当額を基に施設使用料を決定した場合、施設使用料によって賄われる事業資金の償還期間が大幅に延び、都市鉄道等利便増進法第5条第4項に基づく速達性向上計画の認定基準の一つである「事業の計画が経営上適切なものであること」を満たさないことから、事業収支の均衡、経営の健全性と利用者間の負担の公平を図るため、相鉄・東急直通線に加算運賃を設定するべく、本申請におよんだものである。なお、加算運賃とは、主として新規路線の開業等に伴い発生する多額の資本費コストを回収するために、加算区間において基本運賃に加算して設定されるものである。

また、相鉄・東急直通線と一体の計画として整備が進められてきた相鉄・JR直通線は、令和元年11月に開業済みである。

2. 国土交通大臣は、鉄道運送事業者からの旅客運賃の上限の設定にあたっては、鉄道事業法第16条第2項に基づき、当該旅客運賃の上限による総収入が、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を確認の上、鉄道事業法第16条第1項の認可をするものとされている。また、鉄道の加算運賃については、「加算運賃の終了時期の判断方法と情報提供の方法について」(平成25年国鉄事第234号)において、加算運賃は、資本費コストの回収が完了するまで、その設定を継続することができるものとされている。

3. 当審議会は、本事案の審議にあたり、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。その結果は、次のとおりである。なお、本件について公聴会は開催していない。

旅客運賃の上限を主文のとおり設定した場合、平年度(原価計算期間)である令和5年度から令和7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(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11,833百万円、総収入は7,286百万円と推定されるので、差引き4,547百万円の不足を生ずるものと見込まれる。

4. 以上のように、本件申請に係る旅客運賃の上限による総収入が、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ので、本件申請は上記2.の認可基準に適合するものとして、鉄道事業法第16条第1項に基づき、国土交通大臣が本件申請を認可することは適当であると認める。ただし、「加算運賃の終了時期の判断方法と情報提供の方法について」にあるように、加算運賃は、主として新規路線の開業等に伴い発生する多額の資本費コストを回収するために設定されるものであることから、機構に対して支払う施設使用料を含めた資本費コストの回収が完了するまでの期間に限る。

○国土交通省告示第 1086 号（令和 4 年 11 月 1 日）

国 運 審 第 3 5 号
令和 4 年 1 0 月 1 1 日

国土交通大臣 齊藤 鉄夫 殿

運輸審議会会長 牧 満

答 申 書

東急電鉄株式会社からの鉄道の旅客運賃の
上限設定の認可申請について

令 4 第 4 0 0 4 号

令和 4 年 8 月 2 2 日付け国鉄事第 2 1 3 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。

主 文

東急電鉄株式会社からの申請に係る鉄道の旅客運賃の上限設定については、相鉄・東急直通線の開業に伴う資本費コストの回収が完了するまでの間、相鉄・東急直通線内の新横浜駅から新綱島駅までの区間を乗車する場合及び同区間と他の区間とにまたがって乗車する場合の加算運賃の上限として、次の額を認可することが適当である。

1. 普通旅客運賃	70円
2. 通勤定期旅客運賃（1ヶ月）	2,620円
3. 通学定期旅客運賃（1ヶ月）	970円

理 由

1. 申請者は、神奈川県中部及び横浜市から東京都心への速達性向上、シームレス化による広域ネットワークの形成、周辺路線の混雑緩和、神奈川県中部からの新幹線アクセスの向上等を図るべく、相鉄線羽沢横浜国大駅から東急東横線・目黒線日吉駅までの間に、都市鉄道等利便増進法に基づく速達性向上事業として、整備主体と営業主体を分離する、いわゆる「受益活用型上下分離方式」により、相鉄・東急直通線を整備し、令和5年3月の開業を予定している。

当該事業では、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」という。）が鉄道施設の整備を行い、相模鉄道株式会社及び東急電鉄株式会社は、整備主体である機構に施設使用料を支払うこととなっており、当該施設使用料については、相鉄・東急直通線による受益相当額を基に決定することとなっている。

仮に基本運賃のみによる受益相当額を基に施設使用料を決定した場合、施設使用料によって賄われる事業資金の償還期間が大幅に延び、都市鉄道等利便増進法第5条第4項に基づく速達性向上計画の認定基準の一つである「事業の計画が経営上適切なものであること」を満たさないことから、事業収支の均衡、経営の健全性と利用者間の負担の公平を図るため、相鉄・東急直通線に加算運賃を設定するべく、本申請におよんだものである。なお、加算運賃とは、主として新規路線の開業等に伴い発生する多額の資本費コストを回収するために、加算区間において基本運賃に加算して設定されるものである。

2. 国土交通大臣は、鉄道運送事業者からの旅客運賃の上限の設定にあたっては、鉄道事業法第16条第2項に基づき、当該旅客運賃の上限による総収入

が、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を確認の上、鉄道事業法第16条第1項の認可をするものとされている。また、鉄道の加算運賃については、「加算運賃の終了時期の判断方法と情報提供の方法について」(平成25年国鉄事第234号)において、加算運賃は、資本費コストの回収が完了するまで、その設定を継続することができるものであるとされている。

3. 当審議会は、本事案の審議にあたり、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。その結果は、次のとおりである。なお、本件について公聴会は開催していない。

旅客運賃の上限を主文のとおり設定した場合、平年度(原価計算期間)である令和5年度から令和7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(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19,904百万円、総収入は17,921百万円と推定されるので、差引き1,983百万円の不足を生ずるものと見込まれる。

4. 以上のように、本件申請に係る旅客運賃の上限による総収入が、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ので、本件申請は上記2.の認可基準に適合するものとして、鉄道事業法第16条第1項に基づき、国土交通大臣が本件申請を認可することは適当であると認める。ただし、「加算運賃の終了時期の判断方法と情報提供の方法について」にあるように、加算運賃は、主として新規路線の開業等に伴い発生する多額の資本費コストを回収するために設定されるものであることから、機構に対して支払う施設使用料を含めた資本費コストの回収が完了するまでの期間に限る。

○国土交通省告示第 1285 号（令和 4 年 12 月 19 日）

国 運 審 第 4 7 号
令和 4 年 1 2 月 1 日

国土交通大臣 齊藤 鉄夫 殿

運輸審議会会長 牧 満

答 申 書

四国旅客鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の
上限変更の認可申請について

令 4 第 3 0 0 1 号

令和 4 年 8 月 2 9 日付け国鉄事第 2 5 8 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。

主 文

四国旅客鉄道株式会社からの申請に係る鉄道の旅客運賃の変更については、別紙に掲げる額を上限として認可することが適当である。

理 由

1. 申請者は、昭和62年の設立以来、四国内の基幹的輸送機関として輸送サービスを提供してきている。四国内における高規格幹線道路網の急速な整備や少子高齢化・人口減少等により、輸送人キロは平成3年度をピークに減少傾向にあるとともに、経済情勢の変化により経営安定基金の運用益も減少するなど厳しい経営環境が続いている。申請者は、これまで国からの累次の支援策も活用した老朽化車両の更新等の輸送改善策による増収策や、人件費の圧縮等の経費削減策を進めつつ、平成8年1月10日から、消費税に係る運賃改定を除き26年余にわたり、現行運賃を実施しているものである。

令和2年当初からの新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う緊急事態宣言の発出等により、外出自粛やオンライン会議の浸透等から利用者の行動様式の変容がみられ、輸送人員はこれまでの縮小傾向に加えて、さらに大幅な落ち込みが見られた。これにより令和2年度には本四備讃線も含めた全路線の線区別収支が赤字に転落するなど、収益の悪化が著しい。また、今後についても、申請者を取り巻くそれらの経営環境は定着又は継続することも考えられる。

そのような厳しい経営環境の下、申請者は、国土交通大臣からの指導文書「JR四国の経営改善について」（令和2年3月31日）を踏まえ、令和3年3月に「長期経営ビジョン2030」及び「中期経営計画2025」を策定し、令和13年度の経営自立に向けた取組を進めているところであり、今般、持続可能な経営体質の構築に向け、徹底した経営努力を行うことを前提として、旅客運賃の上限変更認可を申請したものである。

2. 国土交通大臣は、鉄道運送事業者からの旅客運賃の上限の変更の認可にあたっては、鉄道事業法第16条第2項に基づき、当該旅客運賃の上限による総収入が、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を確認の上、鉄道事業法第16条第1項の認可をするものとされている。

3. 当審議会は、本事案の審議にあたり、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い、申請者から意見聴取を行ったほか、現地視察を行った。その結果は次のとおりである。なお、本件については当審議会の職権による公聴会の開催を決定したものの、一般公述の申出がなかったことか

ら、開催の取消を行っている。

平年度（原価計算期間）である令和5年度から令和7年度までの3年間の収入算定の基礎となる現行運賃を維持した場合の総収入は合計109,936百万円、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）は120,060百万円と推定されるので、差引き10,124百万円の不足を生ずるものと見込まれる。

これに対して、旅客運賃の上限を主文のとおり改定した場合、総収入は115,476百万円、適正な総括原価は120,060百万円と推定されるので、差引き4,584百万円の不足を生ずるものと見込まれる。

4. 令和2年当初からの新型コロナウイルス感染症の感染拡大を起因とする利用者の行動様式の変容により、コロナ禍前の需要への回復は見通せないとする申請者の需要見通しは、四国内における人口が漸減傾向にあるとする将来人口推計や、利用者を対象としたアンケート調査（令和4年4月実施）等を踏まえており、かつ所管局が別途実施した外部委託調査結果の想定範囲内にあることを勘案すると、合理性が認められる。他方、安全・安心・信頼の確保を事業運営の根幹と位置付けた上での設備投資・修繕の継続を前提とする原価を推定した結果、本件申請に係る旅客運賃の上限による総収入が、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ので、本件申請は上記2. の認可基準に適合するものと認められる。

したがって、鉄道事業法第16条第1項に基づき、国土交通大臣が本件申請を認可することは適当であると認める。

要望事項

四国旅客鉄道株式会社を取り巻く経営環境が厳しさを増す中、同社の鉄道事業における需要見通しは一定の合理性が認められる。しかし、新型コロナウイルス感染症の影響は引き続き先行き不透明な状況に置かれており、想定された旅客輸送量と実績が乖離する可能性がある。このため、本件申請内容等の妥当性の検証等の観点も踏まえ、国土交通大臣は、本件申請の認可にあたり、鉄道事業法第54条第1項及び第2項の趣旨に基づき、期限に係る条件を付すことを検討されたい。

また、付された期限までの間の四国旅客鉄道株式会社の経営実績について、実績が想定された収支率となっているかの検証結果を毎年、書面で提出するとともに、当該検証結果を踏まえ、必要に応じ、「長期経営ビジョン2030」及び「中期経営計画2025」の達成に向けた取組について、当審議会に報告されたい。

別紙

すべての運賃に消費税及び地方消費税（１０％）を含んだ以下の額を上限額とする。

1. 四国旅客鉄道株式会社線内のみを利用する場合の普通旅客運賃

(1) 鉄道の普通旅客運賃の計算方法及び端数計算

鉄道事業法第１６条第１項の定めに基づき、平成７年１２月２２日（鉄業第９１号の２）で運輸大臣の認可を受けた賃率、計算方法及び端数計算による額に、１．１０を乗じ１０円未満の額を四捨五入して１０円単位とした額とする。ただし、賃率等のうち一部を（２）～（４）のとおり変更する。

(2) 幹線のみを乗車する場合の普通旅客運賃の賃率等

①賃率

営業キロ１キロメートルごとの現行の賃率２００キロメートルまでの部分１６円２０銭を１９円２０銭に変更する。

②営業キロ１００キロメートルまでの普通旅客運賃

前①にかかわらず、営業キロが１００キロメートルまでの普通旅客運賃は現行の運賃を次のとおり変更する。

営業キロ	税抜運賃	運賃
１－３	１７３円	１９０円
４－６	２１８円	２４０円
７－１０	２５５円	２８０円
１１－１５	３００円	３３０円
１６－２０	３９１円	４３０円
２１－２５	４８２円	５３０円
２６－３０	５７３円	６３０円
３１－３５	６７３円	７４０円
３６－４０	７７３円	８５０円
４１－４５	８９１円	９８０円
４６－５０	９８２円	１,０８０円
５１－６０	１,１２７円	１,２４０円
６１－７０	１,３００円	１,４３０円
７１－８０	１,４９１円	１,６４０円
８１－９０	１,６６４円	１,８３０円
９１－１００	１,８２７円	２,０１０円

(3) 地方交通線のみを利用する場合の普通旅客運賃の賃率等

発駅及び着駅の間擬制キロを営業キロとして、幹線のみを乗車する場合の普通旅客運賃を適用する。

(4) 幹線と地方交通線を連続して乗車する場合の賃率等

発駅及び着駅の間営業キロのうち地方交通線の区間に対する擬制キロに、営業キロのうち幹線の区間に対する営業キロを加算して得た値（以下「運賃計算キロ」という。）を営業キロとして幹線のみを乗車する場合の普通旅客運賃を適用する。

2. 鉄道の定期旅客運賃

(1) 通勤定期旅客運賃

現行の運賃を次のとおり変更する。

営業キロ	1 箇月	3 箇月	6 箇月
1	5,910 円	16,790 円	31,910 円
2	5,910 円	16,790 円	31,910 円
3	5,910 円	16,790 円	31,910 円
4	7,460 円	21,210 円	40,280 円
5	7,460 円	21,210 円	40,280 円
6	7,460 円	21,210 円	40,280 円
7	8,700 円	24,750 円	46,980 円
8	8,700 円	24,750 円	46,980 円
9	8,700 円	24,750 円	46,980 円
10	8,700 円	24,750 円	46,980 円
11	10,260 円	29,170 円	55,400 円
12	10,260 円	29,170 円	55,400 円
13	10,260 円	29,170 円	55,400 円
14	10,260 円	29,170 円	55,400 円
15	10,260 円	29,170 円	55,400 円
16	13,360 円	38,000 円	72,140 円
17	13,360 円	38,000 円	72,140 円
18	13,360 円	38,000 円	72,140 円
19	13,360 円	38,000 円	72,140 円
20	13,360 円	38,000 円	72,140 円
21	16,470 円	46,840 円	88,940 円
22	16,470 円	46,840 円	88,940 円
23	16,470 円	46,840 円	88,940 円
24	16,470 円	46,840 円	88,940 円

2 5	16,470 円	46,840 円	88,940 円
2 6	19,580 円	55,680 円	105,730 円
2 7	19,840 円	56,450 円	107,140 円
2 8	19,840 円	56,450 円	107,140 円
2 9	19,840 円	56,450 円	107,140 円
3 0	19,840 円	56,450 円	107,140 円
3 1	23,000 円	65,400 円	124,200 円
3 2	23,460 円	66,700 円	126,680 円
3 3	23,710 円	67,420 円	128,030 円
3 4	23,710 円	67,420 円	128,030 円
3 5	23,710 円	67,420 円	128,030 円
3 6	26,410 円	75,120 円	142,670 円
3 7	26,870 円	76,430 円	145,100 円
3 8	27,260 円	77,530 円	147,200 円
3 9	27,560 円	78,350 円	148,770 円
4 0	27,560 円	78,350 円	148,770 円
4 1	30,450 円	86,610 円	164,480 円
4 2	30,770 円	87,540 円	166,210 円
4 3	31,090 円	88,500 円	167,940 円
4 4	31,570 円	89,770 円	170,480 円
4 5	31,900 円	90,750 円	172,260 円
4 6	33,570 円	95,450 円	184,940 円
4 7	33,840 円	96,300 円	184,940 円
4 8	34,210 円	97,340 円	184,940 円
4 9	34,530 円	98,200 円	186,380 円
5 0	34,830 円	99,100 円	188,020 円
5 1	36,730 円	104,380 円	198,290 円
5 2	37,200 円	105,720 円	200,850 円
5 3	37,600 円	106,850 円	202,990 円
5 4	38,130 円	108,400 円	205,900 円
5 5	38,550 円	109,590 円	208,120 円
5 6	39,010 円	110,880 円	210,600 円
5 7	39,420 円	112,060 円	214,170 円
5 8	39,950 円	113,590 円	214,170 円
5 9	40,380 円	114,750 円	214,170 円
6 0	40,840 円	116,090 円	214,170 円
6 1	42,540 円	120,990 円	229,720 円

6 2	42,970 円	122,200 円	232,080 円
6 3	43,450 円	123,580 円	235,130 円
6 4	43,870 円	124,780 円	237,410 円
6 5	44,440 円	126,370 円	239,980 円
6 6	44,840 円	127,580 円	242,140 円
6 7	45,260 円	128,760 円	244,400 円
6 8	45,760 円	130,130 円	247,100 円
6 9	46,250 円	131,550 円	249,750 円
7 0	46,730 円	132,920 円	252,340 円
7 1	49,750 円	141,210 円	268,650 円
7 2	50,330 円	142,850 円	271,780 円
7 3	50,730 円	143,980 円	273,950 円
7 4	51,210 円	145,350 円	276,590 円
7 5	51,600 円	146,450 円	278,640 円
7 6	52,180 円	148,070 円	281,760 円
7 7	52,590 円	149,250 円	281,760 円
7 8	53,040 円	150,590 円	281,760 円
7 9	53,510 円	151,940 円	281,760 円
8 0	54,010 円	153,310 円	281,760 円
8 1	54,660 円	155,230 円	297,390 円
8 2	55,130 円	156,520 円	299,800 円
8 3	55,590 円	157,840 円	302,310 円
8 4	56,050 円	159,150 円	304,800 円
8 5	56,600 円	160,690 円	307,100 円
8 6	57,050 円	161,980 円	307,100 円
8 7	57,490 円	163,300 円	307,100 円
8 8	57,950 円	164,590 円	307,100 円
8 9	58,420 円	165,900 円	307,100 円
9 0	58,870 円	167,170 円	307,100 円
9 1	59,250 円	168,240 円	322,050 円
9 2	59,760 円	169,720 円	324,830 円
9 3	60,130 円	170,820 円	326,900 円
9 4	60,670 円	172,300 円	329,780 円
9 5	61,070 円	173,450 円	331,900 円
9 6	61,580 円	174,910 円	332,530 円
9 7	62,100 円	176,360 円	335,340 円
9 8	62,510 円	177,510 円	339,050 円

99	62,990円	178,970円	340,150円
100	63,510円	180,400円	342,950円

(2) 通学定期旅客運賃(大学生)

現行の運賃を次のとおり変更する。

営業キロ	1箇月	3箇月	6箇月
1	3,690円	10,470円	20,000円
2	3,690円	10,470円	20,000円
3	3,690円	10,470円	20,000円
4	4,310円	12,290円	23,320円
5	4,650円	13,270円	25,270円
6	4,960円	14,200円	26,960円
7	5,900円	16,860円	32,050円
8	6,460円	18,440円	35,110円
9	6,870円	19,630円	37,280円
10	7,050円	20,120円	38,270円
11	8,180円	23,370円	44,410円
12	8,350円	23,830円	45,220円
13	8,530円	24,360円	46,270円
14	8,720円	24,940円	47,320円
15	8,720円	24,940円	47,320円
16	10,210円	29,230円	55,590円
17	10,380円	29,920円	56,800円
18	10,380円	29,920円	56,800円
19	10,500円	30,370円	57,710円
20	10,650円	30,900円	58,620円
21	10,920円	31,730円	60,100円
22	11,040円	32,110円	60,850円
23	11,040円	32,110円	60,850円
24	11,170円	32,390円	61,410円
25	11,200円	32,470円	61,590円
26	11,350円	32,910円	62,500円
27	11,350円	32,910円	62,500円
28	11,500円	33,270円	63,210円
29	11,500円	33,270円	63,210円
30	11,650円	33,720円	63,970円

3 1	11,850 円	34,380 円	65,370 円
3 2	11,850 円	34,380 円	65,370 円
3 3	11,940 円	34,650 円	65,850 円
3 4	11,990 円	34,810 円	66,160 円
3 5	12,240 円	35,470 円	67,460 円
3 6	12,420 円	36,050 円	68,500 円
3 7	12,470 円	36,140 円	68,790 円
3 8	12,770 円	36,850 円	70,150 円
3 9	12,820 円	36,990 円	70,390 円
4 0	13,170 円	37,780 円	71,880 円
4 1	13,910 円	39,830 円	75,860 円
4 2	14,170 円	40,520 円	76,930 円
4 3	14,490 円	41,560 円	78,970 円
4 4	14,660 円	42,080 円	80,010 円
4 5	15,060 円	43,120 円	82,080 円
4 6	15,300 円	43,710 円	83,220 円
4 7	15,460 円	44,090 円	83,980 円
4 8	15,770 円	45,040 円	85,890 円
4 9	15,970 円	45,800 円	87,070 円
5 0	16,350 円	46,750 円	88,930 円
5 1	16,800 円	47,980 円	91,610 円
5 2	17,160 円	49,090 円	93,800 円
5 3	17,380 円	49,960 円	94,870 円
5 4	17,600 円	50,480 円	95,980 円
5 5	17,970 円	51,490 円	98,170 円
5 6	18,330 円	52,370 円	99,920 円
5 7	18,480 円	52,800 円	100,800 円
5 8	18,840 円	53,900 円	102,550 円
5 9	19,130 円	54,770 円	104,300 円
6 0	19,420 円	55,650 円	106,050 円
6 1	19,710 円	56,230 円	107,580 円
6 2	20,020 円	57,110 円	109,180 円
6 3	20,300 円	57,930 円	110,720 円
6 4	20,520 円	58,630 円	111,950 円
6 5	20,750 円	59,340 円	113,210 円
6 6	21,030 円	60,140 円	114,750 円
6 7	21,190 円	60,640 円	115,570 円

6 8	21,650 円	61,890 円	117,910 円
6 9	21,730 円	62,160 円	118,380 円
7 0	22,060 円	63,170 円	120,280 円
7 1	22,800 円	65,210 円	124,630 円
7 2	23,090 円	66,080 円	126,270 円
7 3	23,470 円	67,230 円	128,100 円
7 4	23,670 円	67,810 円	129,260 円
7 5	23,860 円	68,390 円	130,420 円
7 6	24,150 円	69,260 円	131,780 円
7 7	24,440 円	70,090 円	133,310 円
7 8	24,810 円	71,000 円	135,110 円
7 9	24,920 円	71,300 円	135,640 円
8 0	25,240 円	72,440 円	137,940 円
8 1	25,790 円	74,060 円	141,010 円
8 2	25,980 円	74,610 円	142,300 円
8 3	26,250 円	75,380 円	144,290 円
8 4	26,450 円	75,930 円	145,360 円
8 5	26,730 円	76,750 円	146,900 円
8 6	26,940 円	77,280 円	147,900 円
8 7	27,210 円	78,180 円	149,440 円
8 8	27,480 円	78,900 円	150,830 円
8 9	27,590 円	79,220 円	151,300 円
9 0	27,910 円	80,110 円	153,020 円
9 1	28,340 円	81,130 円	154,280 円
9 2	28,650 円	82,050 円	155,980 円
9 3	28,890 円	82,760 円	157,720 円
9 4	29,000 円	83,110 円	158,270 円
9 5	29,360 円	84,180 円	160,000 円
9 6	29,600 円	84,890 円	161,260 円
9 7	29,830 円	85,590 円	162,680 円
9 8	30,190 円	86,660 円	164,810 円
9 9	30,420 円	87,010 円	165,520 円
1 0 0	30,660 円	87,720 円	166,930 円

ただし、地方交通線のみを乗車する場合の定期旅客運賃は擬制キロを、幹線と地方交通線を連続して乗車する場合の定期旅客運賃は運賃計算キロを、それぞれの営業キロとして幹線の定期旅客運賃を適用する。

3. その他

免税の運賃は消費税及び地方消費税を含んだ運賃に110分の100を乗じ、1円未満の端数を1円単位に切り上げた額とする。

○国土交通省告示第4号（令和5年1月6日）

国 運 審 第 5 4 号
令和4年12月15日

国土交通大臣 齊藤 鉄夫 殿

運輸審議会会長 堀川 義弘

答 申 書

東日本旅客鉄道株式会社からの鉄道の
旅客運賃の上限変更の認可申請について

令4第3002号

令和4年9月21日付け国鉄事第349号をもって諮問された上記の事案については、令和4年11月17日東京都において公聴会を開催し、審議した結果、次のとおり答申する。

主 文

東日本旅客鉄道株式会社からの申請に係る鉄道の旅客運賃の変更については、期限に係る条件を付した上で、別紙に掲げる額を上限として認可することが適当である。

理 由

1. 申請者は、昭和62年の設立以来、主に関東・東北・上信越エリアにおいて、都市圏輸送や都市間輸送、地域輸送など多様な輸送サービスを提供してきている。中でも首都圏における都市圏輸送については、会社発足当時より、利用者が集中する朝の通勤時間帯を中心とした混雑緩和が重要な経営課題の一つとなっており、ピーク時間帯の輸送力の増強に継続的に取り組んできた結果、朝のピーク時間帯の混雑率（首都圏において申請者が運行する主要17線区22区間に係るピーク1時間の平均混雑率をいう。以下同じ。）は会社発足当時の238%から平成30年度には165%と大幅に低下している。

一方、令和2年当初からの新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う緊急事態宣言の発出等により、外出自粛やテレワークの浸透等から行動様式の変容がみられ、輸送人員は大幅に減少し、その影響が最も大きかった令和2年度には、朝のピーク時間帯の混雑率は102%にまで低下した。

申請者は、今後の通勤需要について、新型コロナウイルス感染症拡大前の水準までは至らないものの、一定程度は輸送人員も回復し、それに伴って混雑率も再び上昇することを見込むとともに、利用者のいわゆる「3密」回避や、混雑緩和へのニーズが高まっている状況としている。

これらを踏まえ、申請者は、ソフト面からの新たな混雑緩和対策についても検討することとなった。この検討の結果、申請者においては、首都圏において、平日朝のピーク時間帯以外の時間帯において割安に利用できる通勤定期乗車券（以下「オフピーク定期券」という。）を導入するとともに、ピーク時間帯も含めた全時間帯で利用可能な通勤定期乗車券（以下「通常定期券」という。）については、全体として増収とならないと想定される範囲において運賃を改定することで、ピーク時間帯に集中する通勤需要を分散させ、混雑の緩和と利用者の利便向上を図るべく、通常定期券について旅客運賃の上限変更認可を申請したものである。

2. 国土交通大臣は、鉄道運送事業者からの旅客運賃の上限の変更の認可にあたっては、鉄道事業法（以下「法」という。）第16条第2項に基づき、当該旅客運賃の上限による総収入が、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を確認の上、法第16条第1項の認可をするものとされている。

また、鉄道事業者が旅客需要の平準化等による利用者利便の向上を目的に、運賃の上限を変更した上で、運賃収入を増加させないことを前提に、変動運賃制を実施する場合における法第16条第2項の運用方針として、「運賃収入の増加を目的としない運賃の上限の変更に関する処理方針について」（令和4年9月14日付鉄道局鉄道事業課長通達。以下「処理方針」という。）が発出されている。本処理方針においては、総括原価が平年度において変化しないものとして取り扱うとともに、運賃収入が増加しないことを「適切な方法で比較及び検証を行う」ことで、法第16条第2項の要件を充たすとみなすこととされている。

3. 当審議会は、本事案の審議にあたり、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。その結果は、次のとおりである。

まず、処理方針は、「第2次交通政策基本計画」（令和3年5月28日）や、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中間とりまとめ（令和4年7月26日。以下「中間とりまとめ」という。）を踏まえて、現行制度の運用の改善・工夫の観点から発出されたものであり、認可に当たって期限等必要な条件を付すことや、利用者利益の保護にも十分配慮することを求めるなど、その内容についても一定の合理性を有するものであると認められる。

また、平年度（原価計算期間）である令和5年度から令和7年度までの3年間の総収入は、オフピーク定期券の導入（現行に比較して10%割引）による減収額が120億円と見込まれるのに対し、通常定期券の上限運賃改定による増収額が85億円、オフピーク定期券所持者によるピーク時間帯の利用による普通旅客運賃の収入額が35億円と見込まれるため、申請者の運賃収入額は増加しないと推定される。

4. また、今後の通勤需要やオフピーク定期券の需要見通し及び通常定期券からのシフト効果については、申請者が所管局の指導・助言を受けつつ、企業や利用者を対象として実施した市場調査（令和4年3月）等を踏まえたものである。さらに、通常定期券の上限運賃改定等による増収想定についても、運賃改定時に改定に先立って乗車券を購入するいわゆる「先買い」等の短期的な増減収要素を含め、過去の乗車券の発売実績等を踏まえて検証を行っており、一定の合理性が認められる。

これらに鑑みれば、本申請は処理方針に掲げる要件を充足しているといえ、本件申請は上記2. の認可基準に適合するものと認められる。

したがって、法第16条第1項に基づき、国土交通大臣が本件申請を認可することは適当であると認める。

5. ただし、オフピーク定期券の導入は、過去に類例のない取組であり、かつ、上記3. の収入見込については、複数の前提条件で構成された想定に基づいているため、想定された収入と実績が大きく乖離する可能性がある。このため、国土交通大臣は、当該認可にあたっては、期限に係る条件を付すことが適当である。

要望事項

主文及び理由5. に記載した条件の設定にあたっては、国土交通大臣は、法第54条第1項及び第2項並びに処理方針の規定も踏まえ、適切なものとなるよう検討されたい。

また、通常定期券の上限運賃改定にあたって、勤務条件等によりオフピーク定期券を購入できない利用者やその勤務先からも理解が得られるよう制度の趣旨等を丁寧に説明すること、オフピーク定期券の導入にあたっては、利用者や勤務先に対して購入にあたってのデメリットも含めて積極的な周知を行うこと、オフピーク定期券導入後の増収の有無や混雑緩和の状況に係る検証を適切に実施することについて、東日本旅客鉄道株式会社に、指導・助言されたい。

加えて、上記検証結果及び当該検証結果を踏まえた同社及び国土交通省の対応について、当審議会に適切に報告されたい。その際、国土交通省においては、運賃・料金制度に関し、中間とりまとめにおいて指摘された「現行制度そのものの見直し」の議論も踏まえ、対応を進められたい。

別紙

すべての運賃に消費税及び地方消費税（10%）を含んだ以下の額を上限額とする。ただし、免税の運賃は消費税及び地方消費税を含んだ運賃に110分の100を乗じ、1円未満の端数を1円単位に切り上げた額とする。

通勤定期旅客運賃

①電車特定区間のみを乗車する場合

現行の運賃を次のとおり変更する。

営業キロ	1箇月	3箇月	6箇月
1	4,000円	11,420円	19,240円
2	4,000円	11,420円	19,240円
3	4,000円	11,420円	19,240円
4	5,000円	14,280円	24,040円
5	5,000円	14,280円	24,040円
6	5,000円	14,280円	24,040円
7	5,340円	15,220円	25,640円
8	5,340円	15,220円	25,640円
9	5,340円	15,220円	25,640円
10	5,340円	15,220円	25,640円
11	6,670円	19,020円	32,060円
12	6,670円	19,020円	32,060円
13	6,670円	19,020円	32,060円
14	6,670円	19,020円	32,060円
15	6,670円	19,020円	32,060円
16	9,340円	26,650円	44,870円
17	9,340円	26,650円	44,870円
18	9,340円	26,650円	44,870円

1 9	9,340 円	26,650 円	44,870 円
2 0	9,340 円	26,650 円	44,870 円
2 1	12,010 円	34,260 円	57,700 円
2 2	12,010 円	34,260 円	57,700 円
2 3	12,010 円	34,260 円	57,700 円
2 4	12,010 円	34,260 円	57,700 円
2 5	12,010 円	34,260 円	57,700 円
2 6	14,090 円	40,190 円	68,930 円
2 7	14,360 円	40,930 円	68,930 円
2 8	14,360 円	40,930 円	68,930 円
2 9	14,360 円	40,930 円	68,930 円
3 0	14,360 円	40,930 円	68,930 円
3 1	16,330 円	46,580 円	81,740 円
3 2	16,780 円	47,840 円	81,740 円
3 3	17,030 円	48,540 円	81,740 円
3 4	17,030 円	48,540 円	81,740 円
3 5	17,030 円	48,540 円	81,740 円
3 6	18,470 円	52,660 円	94,570 円
3 7	18,910 円	53,900 円	94,570 円
3 8	19,280 円	54,950 円	94,570 円
3 9	19,630 円	55,940 円	94,570 円
4 0	19,700 円	56,150 円	94,570 円
4 1	20,520 円	58,500 円	105,790 円
4 2	20,830 円	59,410 円	105,790 円
4 3	21,140 円	60,270 円	105,790 円

4 4	21,580 円	61,520 円	105,790 円
4 5	21,900 円	62,430 円	105,790 円
4 6	21,960 円	62,630 円	118,620 円
4 7	22,250 円	63,440 円	118,620 円
4 8	22,610 円	64,440 円	118,620 円
4 9	22,900 円	65,260 円	118,620 円
5 0	23,200 円	66,120 円	118,620 円
5 1	23,700 円	67,540 円	127,970 円
5 2	24,150 円	68,860 円	130,440 円
5 3	24,530 円	69,920 円	132,470 円
5 4	25,050 円	71,380 円	136,240 円
5 5	25,450 円	72,520 円	136,240 円
5 6	25,890 円	73,800 円	136,240 円
5 7	26,280 円	74,900 円	136,240 円
5 8	26,780 円	76,360 円	136,240 円
5 9	27,180 円	77,460 円	136,240 円
6 0	27,620 円	78,730 円	136,240 円
6 1	27,990 円	79,810 円	151,240 円
6 2	28,410 円	80,960 円	153,390 円
6 3	28,870 円	82,290 円	155,920 円
6 4	29,270 円	83,440 円	158,090 円
6 5	29,810 円	84,970 円	160,290 円
6 6	30,190 円	86,090 円	160,290 円
6 7	30,610 円	87,240 円	160,290 円
6 8	31,080 円	88,590 円	160,290 円

6 9	31,550 円	89,910 円	160,290 円
7 0	32,020 円	91,240 円	160,290 円
7 1	32,280 円	92,000 円	174,310 円
7 2	32,820 円	93,560 円	177,270 円
7 3	33,200 円	94,630 円	179,310 円
7 4	33,680 円	95,980 円	181,830 円
7 5	34,030 円	97,000 円	184,330 円
7 6	34,570 円	98,570 円	184,330 円
7 7	34,970 円	99,680 円	184,330 円
7 8	35,420 円	100,980 円	184,330 円
7 9	35,880 円	102,290 円	184,330 円
8 0	36,340 円	103,590 円	184,330 円
8 1	36,990 円	105,410 円	199,750 円
8 2	37,420 円	106,660 円	202,100 円
8 3	37,850 円	107,900 円	204,430 円
8 4	38,290 円	109,160 円	206,840 円
8 5	38,810 円	110,620 円	209,980 円
8 6	39,260 円	111,870 円	209,980 円
8 7	39,690 円	113,130 円	209,980 円
8 8	40,130 円	114,360 円	209,980 円
8 9	40,560 円	115,610 円	209,980 円
9 0	40,990 円	116,840 円	209,980 円
9 1	41,350 円	117,860 円	223,300 円
9 2	41,840 円	119,250 円	225,950 円
9 3	42,230 円	120,340 円	228,000 円

9 4	42,710 円	121,770 円	230,710 円
9 5	43,090 円	122,850 円	234,020 円
9 6	43,580 円	124,230 円	234,020 円
9 7	44,070 円	125,640 円	234,020 円
9 8	44,470 円	126,750 円	234,020 円
9 9	44,950 円	128,100 円	234,020 円
1 0 0	45,440 円	129,500 円	234,020 円

②山手線等のみを乗車する場合

現行の運賃を次のとおり変更する。

営業キロ	1 箇月	3 箇月	6 箇月
1	4,000 円	11,420 円	19,240 円
2	4,000 円	11,420 円	19,240 円
3	4,000 円	11,420 円	19,240 円
4	5,000 円	14,280 円	24,040 円
5	5,000 円	14,280 円	24,040 円
6	5,000 円	14,280 円	24,040 円
7	5,340 円	15,220 円	25,640 円
8	5,340 円	15,220 円	25,640 円
9	5,340 円	15,220 円	25,640 円
1 0	5,340 円	15,220 円	25,640 円
1 1	6,010 円	17,130 円	28,850 円
1 2	6,010 円	17,130 円	28,850 円
1 3	6,010 円	17,130 円	28,850 円
1 4	6,010 円	17,130 円	28,850 円
1 5	6,010 円	17,130 円	28,850 円

1 6	8,010 円	22,850 円	38,480 円
1 7	8,010 円	22,850 円	38,480 円
1 8	8,010 円	22,850 円	38,480 円
1 9	8,010 円	22,850 円	38,480 円
2 0	8,010 円	22,850 円	38,480 円
2 1	10,350 円	29,510 円	49,680 円
2 2	10,350 円	29,510 円	49,680 円
2 3	10,350 円	29,510 円	49,680 円
2 4	10,350 円	29,510 円	49,680 円
2 5	10,350 円	29,510 円	49,680 円
2 6	12,400 円	35,370 円	60,900 円
2 7	12,690 円	36,150 円	60,900 円
2 8	12,690 円	36,150 円	60,900 円
2 9	12,690 円	36,150 円	60,900 円
3 0	12,690 円	36,150 円	60,900 円
3 1	14,220 円	40,540 円	70,530 円
3 2	14,580 円	41,590 円	70,530 円
3 3	14,690 円	41,870 円	70,530 円
3 4	14,690 円	41,870 円	70,530 円
3 5	14,690 円	41,870 円	70,530 円

自動車

○国土交通省告示第 831 号（令和 4 年 8 月 16 日）

国運審第 20 号
令和 4 年 7 月 19 日

国土交通大臣 齊藤 鉄夫 殿

運輸審議会会長 牧 満

答 申 書

川崎市からの一般乗合旅客自動車運送事業の
上限運賃変更認可申請について

令 4 第 5 0 0 2 号

令和 4 年 5 月 16 日付け国自旅第 46 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。

主 文

川崎市からの申請に係る一般乗合旅客自動車運送事業の運賃の変更については、次の額を上限として認可することが適当である。

普通旅客運賃に係る均一制運賃の上限を220円とする。

理 由

1. 申請者は、消費税率改定に伴う税負担の転嫁を図るための運賃改定を令和元年10月に行ったが、平成7年3月以降、実質的な運賃改定を実施していない。

そうした中、申請者は継続的に経営の合理化等に取り組んできたが、今後の運転者不足等に対応するため、運転者の労働環境の改善を図る必要があり、また、バス車両使用年数の延長により更新を抑制した結果、今後更新台数の増加が予想され、さらに、営業所の老朽化対策等に伴う設備投資が見込まれるところであるから、収支の改善を図りつつ、利用者へのサービスや利便性を維持・向上させるために申請したものである。

2. 国土交通大臣は、一般乗合旅客自動車運送事業者からの旅客運賃の上限の変更の認可にあたっては、道路運送法第9条第2項に基づき、当該旅客運賃の上限による総収入が、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を審査の上、同条第1項の認可をするものとされている。

3. 当審議会は、本事案の審議にあたり、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ほか、利用者への影響の程度等を確認するため、申請者から意見聴取を行った。その結果は、次の通りである。なお、本件について公聴会は開催していない。

平年度（原価計算期間）である令和4年度1年間の運賃算定の基礎となる適正な総括原価（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）は9,741百万円、現行の旅客運賃による総収入（補助金を含む。）は8,711百万円と推定されるので、差引き1,030百万円の不足を生ずるものと見込まれる。これに対して、旅客運賃の上限を主文のとおり改定した場合、総収入（補助金を含む。）は8,962百万円と推定されるので、差引き779百万円の不足を生ずるものと見込まれる。なお、国土交通大臣は本件審査にあたり、令和3年12月28日に所管局において見直しを行った人件費の算定方法に基づいて、地域における全産業平均給与額との比較を行うなど、労働環境改善等の観点も考慮されている。

4. 以上のように、本件申請に係る旅客運賃の上限による総収入は、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。よって、本件申請は上記2. の認可基準に適合するものとして、道路運送法第9条第1項に基づき、国土交通大臣が本件申請を認可することは適当であると認める。

要 望 事 項

国土交通大臣は、一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金の上限の認可における原価・収入の算定にあたって、経済社会環境が大きく変化する際には、当該影響が適切に反映されるよう、審査のあり方について検討いただきたい。

○国土交通省告示第 1041 号（令和 4 年 10 月 12 日）

国運審第 2 2 号
令和 4 年 7 月 2 6 日

国土交通大臣 齊藤 鉄夫 殿

運輸審議会会長 牧 満

答 申 書

鹿児島交通株式会社からの一般乗合旅客自動車運送事業の
上限運賃変更認可申請について

令 4 第 5 0 0 3 号

令和 4 年 6 月 2 2 日付け国自旅第 8 5 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。

主 文

鹿児島交通株式会社からの申請に係る一般乗合旅客自動車運送事業の運賃の変更のうち普通旅客運賃については、次の額を上限として認可することが適当である。

(1) 鹿児島市内の路線

1区を190円、2区を220円とする特殊区間制運賃とする（据置）。

(2) その他の路線

キロ当たり賃率34円90銭に基づく対キロ区間制運賃とする。ただし、最初の2キロメートルまでの間についてはその2倍、2キロメートルを超え10キロメートルまでの間についてはその1倍、10キロメートルを超え20キロメートルまでの間についてはその0.9倍、20キロメートルを超え30キロメートルまでの間についてはその0.8倍、30キロメートルを超える部分についてはその0.7倍の賃率を適用するものとし、また、初乗運賃は、160円とする。

理 由

1. 申請者は、消費税率改定に伴う税負担の転嫁を図るための運賃改定を令和元年10月に行ったが、平成7年7月以降、実質的な運賃改定を実施していない。

そうした中、申請者は継続的に経営の合理化等に取り組んできたが、輸送需要の減少により、収支の均衡を保つことが困難になってきているため、運賃を改定することにより収支の改善を図ろうとして、本申請を行ったものである。

2. 国土交通大臣は、一般乗合旅客自動車運送事業者からの旅客運賃の上限の変更の認可にあたっては、道路運送法第9条第2項に基づき、当該旅客運賃の上限による総収入が、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を審査の上、同条第1項の認可をするものとされている。

3. 当審議会は、本事案の審議にあたり、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。その結果は、次のとおりである。なお、本件について公聴会は開催していない。

平年度（原価計算期間）である令和4年度1年間の運賃算定の基礎となる適正な総括原価（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)は4,513百万円、現行の旅客運賃による総収入(補助金を含む。)は3,513百万円と推定されるので、差引き999百万円の不足を生ずるものと見込まれる。これに対して、旅客運賃の上限を主文のとおり改定した場合、総収入(補助金を含む。)は3,969百万円と推定されるので、差引き544百万円の不足を生ずるものと見込まれる。なお、国土交通大臣は本件審査にあたり、令和3年12月28日に所管局において見直しを行った人件費の算定方法に基づいて、地域における全産業平均給与額との比較を行うなど、労働環境改善等の観点も考慮されている。

4. 以上のように、本件申請に係る旅客運賃の上限による総収入は、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。よって、本件申請は上記2.の認可基準に適合するものとして、道路運送法第9条第1項に基づき、国土交通大臣が本件申請を認可することは適当であると認める。

○国土交通省告示第 1308 号（令和 4 年 12 月 28 日）

国 運 審 第 5 1 号
令和 4 年 1 2 月 1 3 日

国土交通大臣 齊藤 鉄夫 殿

運輸審議会会長 堀川 義弘

答 申 書

川崎鶴見臨港バス株式会社からの一般乗合旅客自動車運送事業の
運賃の上限変更の認可申請について

令 4 第 5 0 0 4 号

令和 4 年 1 0 月 2 4 日付け国自旅第 2 8 3 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。

主 文

川崎鶴見臨港バス株式会社からの申請に係る川崎市内線の一般乗合旅客自動車運送事業の運賃の変更については、次の額を上限として認可することが適当である。

普通旅客運賃に係る均一制運賃の上限を230円とする。

理 由

1. 申請者は、川崎市内路線においては、平成7年3月に運賃改定を行った後、京浜地区沿線企業の工場閉鎖による輸送人員の減少等、経営環境が悪化する時期もあったものの、消費税率改定に伴う税負担の転嫁を図るための運賃改定を令和元年10月に行ったほかは、実質的な運賃改定を実施していない。

しかしながら、バス車両の更新や老朽化した営業所施設の改修、深刻な運転士不足による要員確保に伴う人件費の増加、燃料費の価格高騰などによる輸送コストの上昇等に対応するため多額の資金が必要となることから、今後も安全・安心な輸送サービスを維持していくためには運賃改定による収支改善が必要と判断し、認可申請を行ったものである。

2. 国土交通大臣は、一般乗合旅客自動車運送事業者からの旅客運賃の上限の変更の認可にあたっては、道路運送法第9条第2項に基づき、当該旅客運賃の上限による総収入が、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を審査の上、同条第1項の認可をするものとされている。

3. 当審議会は、本事案の審議にあたり、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ほか、利用者への影響の程度等を確認するため、申請者から意見聴取を行った。その結果は、次のとおりである。なお、本件については公聴会の開催の申出がなかったことから、公聴会は開催していない。

平年度（原価計算期間）である令和5年度1年間の運賃算定の基礎となる適正な総括原価（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）は5,968百万円、現行の旅客運賃による総収入は5,275百万円と推定されるので、差引き693百万円の不足を生ずるものと見込まれる。これに対して、旅客運賃の上限を主文のとおり改定した場合、総収入は5,605百万円と推定されるので、差引き363百万円の不足を生ずるものと見込まれる。なお、国土交通大臣は本件審査にあたり、令和3年12月

28日に所管局において見直しを行った人件費の算定方法に基づいて、地域における全産業平均給与額及び総労働時間との比較を行うなど、労働環境改善等の観点も考慮されている。

4. 以上のように、本件申請に係る旅客運賃の上限による総収入は、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。よって、本件申請は上記2. の認可基準に適合するものとして、道路運送法第9条第1項に基づき、国土交通大臣が本件申請を認可することは適当であると認める。

IV 公聴会

鉄・軌道

○近畿日本鉄道株式会社からの鉄道及び軌道の旅客運賃の上限変更認可申請事案

(令4第4002号)

・概要

開催日時	開催場所	主宰
令和4年7月14日(木) 13時00分～14時50分	大阪府大阪市中央区大手前4丁目1-76 大阪合同庁舎4号館2階第2共用会議室	運輸審議会

・出席者

運輸審議会委員

氏名	職名
牧 満	会長
和田 貴志	会長の職務を代理する常勤の委員
河野 康子	委員(非常勤)
山田 攝子	委員(非常勤)
二村 真理子	委員(非常勤)
三浦 大介	委員(非常勤)

申請者陳述人

氏名	年齢	職名
都司 尚	64歳	代表取締役社長
西崎 一	66歳	代表取締役副社長
小野 昌輝	53歳	企画統括部営業企画部部長
羽場 功	41歳	企画統括部営業企画部課長

一般公述人

【賛否は※参照】

氏名	年齢	職業又は所属団体
荒井 正吾	77歳	奈良県知事

※「県外就業率が全国でも高い水準にあり、日常的に多くの県民が近鉄を利用すること等を踏まえ、サービスの内容や水準、また、沿線関連投資などの点につき、県民を代表し

て、意見を述べるものです。」(公述申込書の記載による)。

鉄・軌道

○東日本旅客鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃（通勤定期運賃）の上限変更認可申請事案

(令4第3002号)

・概要

開催日時	開催場所	主宰
令和4年11月17日(木) 13時00分～14時15分	東京都千代田区霞が関3-1-1 中央合同庁舎第4号館共用408号室	運輸審議会

・出席者

運輸審議会委員

氏名	職名
牧 満	会長
和田 貴志	会長の職務を代理する常勤の委員
河野 康子	委員(非常勤)
山田 攝子	委員(非常勤)
二村 真理子	委員(非常勤)
三浦 大介	委員(非常勤)

申請者陳述人

氏名	年齢	職名
深澤 祐二	67歳	代表取締役社長
高橋 弘行	54歳	常務執行役員
矢野 精一	53歳	執行役員鉄道事業本部モビリティ・サービス部門長
加茂 義尚	57歳	鉄道事業本部モビリティ・サービス部門運賃・運輸収入ユニットリーダー

一般公述人

【反対】

氏名	年齢	職業又は所属団体
小井土 直樹	38歳	弁護士

V 意見聴取

鉄・軌道

○四国旅客鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限変更認可申請事案

(令4第3001号)

開催月日	開催場所	出席者氏名及び職名	備考
10月20日	サンポート 高松合同庁 舎南館1階 南101会 議室	四国旅客鉄道株式会社 西牧 世博 代表取締役社長 四之宮 和幸 代表取締役専務 大高 泰三 総合企画本部担当部長 新居 準也 総合企画本部担当部長 井上 昭吾 総合企画本部担当課長 宮住 史朗 営業部業務課課長	申請者

○南海電気鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限変更認可申請事案

(令4第4005号)

開催月日	開催場所	出席者氏名及び職名	備考
12月20日	南海電気鉄 道株式会社 本社4階 1・2会議室	南海電気鉄道株式会社 梶谷 知志 取締役常務執行役員鉄道営業本部長 岡嶋 信行 上席執行役員鉄道営業本部副本部長 加賀 至 執行役員鉄道営業本部副本部長 上田 典生 鉄道営業本部統括部長 辻本 教秋 鉄道営業本部統括部課長	申請者

自動車

○川崎鶴見臨港バス株式会社からの一般乗合旅客自動車運送事業の運賃の上限変更認可申請事案

(令4第5004号)

開催月日	開催場所	出席者氏名及び職名	備考
11月24日	運輸審議会 審議室	川崎鶴見臨港バス株式会社 平位 武 取締役社長 岩田 貴 運輸部長 小杉 直 運輸部営業課長 脇 将巳 経営企画本部課長 小泉 淳之介 経営企画本部課長代理	申請者

VI 説明聴取事案

鉄・軌道

認定月日	申請者	事案の内容
9月27日	広島市	地域公共交通利便増進事業に基づく広島電鉄株式会社の運賃改定

VII 報告聴取

月 日	事 案 の 内 容	説 明 部 局
7月21日	地域公共交通利便増進事業に基づく広島電鉄の運賃改定について	鉄 道 局
7月26日	相鉄・東急直通線の運賃設定について①	鉄 道 局
8月18日	相鉄・東急直通線の運賃設定について②	鉄 道 局
8月25日	東日本旅客鉄道株式会社の鉄道の旅客運賃(通勤定期運賃)の上限変更について	鉄 道 局
12月22日	トラックの標準運賃に係る燃料サーチャージ計算式等に関する告示の制定について	自 動 車 局

VIII 委員の構成等

○委員

令和4年12月31日現在の運輸審議会委員は、次のとおりである。

区 分	氏 名
会 長	堀 川 義 弘
会 長 の 職 務 を 代 理 す る 常 勤 の 委 員	和 田 貴 志
委 員 (非 常 勤)	山 田 攝 子
委 員 (非 常 勤)	二 村 真 理 子
委 員 (非 常 勤)	三 浦 大 介
委 員 (非 常 勤)	大 石 美 奈 子

(備考)

- 委員の任命(新任) 堀川 義弘 委員(令和4年12月6日付)
委員の任命(新任) 大石 美奈子 委員(")
- 運輸審議会会長の任期満了に伴い、令和4年12月6日に国土交通省設置法第17条第1項及び第3項の規定に基づき、会長及び会長の職務を代理する常勤の委員の互選を行い、会長に堀川義弘、会長を代理する常勤委員に和田貴志を選任

<新委員紹介>

ほりかわ よしひろ
堀川 義弘

昭和59.	3	京都大学法学部卒業
	4	(株)住友銀行入行
平成20.	10	(株)三井住友銀行欧州リスク管理部長
23.	5	同 本店上席調査役 兼 (株)三井住友フィナンシャルグループ(監査部長)
24.	4	同 リスク統括部長 兼 本店上席調査役 兼 (株)三井住友フィナンシャルグループ(リスク統括部長)
25.	4	同 執行役員リスク統括部長 兼 (株)三井住友フィナンシャルグループ(リスク統括部長)
27.	4	同 執行役員
	5	大和住銀投信投資顧問(株)専務兼専務執行役員
28.	4	同 代表取締役副社長
31.	4	三井住友DSアセットマネジメント(株)副社長執行役員 (令和4年3月退任)
令和	4. 12	運輸審議会委員(会長)

<新委員紹介>

おいし み な こ
大石 美奈子

昭和 5 4 .	3	奈良女子大学家政学部卒業
	4	山口県立下関第一高等学校教諭（昭和 5 7 年 3 月辞職）
平成 7 .	4	消費生活アドバイザー資格取得 （社）日本消費生活アドバイザー・コンサルタント協会入会
2 4 .	6	（公社）日本消費生活アドバイザー・コンサルタント協会理事
2 7 .	1	（公社）日本消費生活アドバイザー・コンサルタント・相談員 協会理事（名称変更）
	5	日本工業標準調査会委員
2 8 .	6	（公社）日本消費生活アドバイザー・コンサルタント・相談員 協会代表理事・副会長（令和 4 年 6 月退任）
3 0 .	3	調達価格等算定委員会委員
令和 元 .	7	日本産業標準調査会委員（名称変更）（令和 3 年 3 月まで）
	9	消費者委員会委員
4 .	6	（公社）日本消費生活アドバイザー・コンサルタント・相談員 協会消費生活アドバイザー
	1 2	運輸審議会委員（非常勤）

○運輸安全確保部会に属する委員及び専門委員

令和4年12月31日現在の運輸安全確保部会に属する委員及び専門委員は、次のとおりである。

区 分	氏 名
部 会 長	和 田 貴 志
部 会 長 の 職 務 を 代 理 す る 委 員	山 田 攝 子
委 員	三 浦 大 介
専 門 委 員	稲 葉 緑
専 門 委 員	井 料 美 帆
専 門 委 員	小 松 原 明 哲
専 門 委 員	酒 井 ゆ き え
専 門 委 員	佐 藤 泰 弘
専 門 委 員	渡 辺 研 司

(備考)

部会長の任命(再任) 和田 貴志 委員(令和4年12月6日付)

部会長の職務を代理する委員の任命(再任) 山田 攝子 委員(")

○事案処理職員

令和4年12月31日現在の事案処理職員は、次のとおりである。

官 職	氏 名
総合政策局 次長(運輸審議会審理室長)	岩 月 理 浩
総合政策局 運輸審議会審理室 評価官	久 保 麻 紀 子
総合政策局 運輸審議会審理室 企画官	渡 眞 利 諭
総合政策局 運輸審議会審理室 課長補佐	有 賀 智 徳
総合政策局 運輸審議会審理室 課長補佐	北 小 路 謙 史
総合政策局 運輸審議会審理室 課長補佐	本 間 浩
総合政策局 運輸審議会審理室 専門官	宮 田 誠
総合政策局 運輸審議会審理室 係長	佐 藤 由 紀
総合政策局 運輸審議会審理室 主査	上 埜 徳 之
総合政策局 運輸審議会審理室 係員	山 本 果 歩
総合政策局 運輸審議会審理室 係員	長 津 朋 哉

運輸審議会半年報

令和4年7月～12月