

運輸審議会半年報

令和5年1月～6月

国土交通省運輸審議会

は し が き

令和5年1月から同年6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5年1月～6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4005号 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の認可申請について	7
	令5第4001号 京浜急行電鉄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	13
	令5第4002号 新京成電鉄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	20
	令5第4004号 東京モノレール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	25
	令5第4003号 京王電鉄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	30
2	自動車	
	令4第5005号 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運賃の上限変更の認可申請について	35
	令5第5001号 西東京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	38
	令5第5002号 京王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	41
	令5第5004号 神奈川中央交通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	44
	令5第5005号 東武バスウエスト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	48
	令5第5003号 遠州鉄道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	52

3 運輸安全

令4第7001号 鉄道事業法第五十六条の二（軌道法第二十六条において準用する場合を含む。）、道路運送法第九十四条の二、貨物自動車運送事業法第六十条の二、海上運送法第二十五条の二、内航海運業法第二十六条第一項及び航空法第三十四条の二の規定に基づく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に関する諮問について・・・55

IV 部会	64
V 公聴会	65
VI 意見聴取	67
VII 説明聴取事案	69
VIII 報告聴取	69
IX 委員の構成等	70

I 今期の活動概要

■ 概況

今期は、審議案件が14件あり、答申を12件（鉄・軌道5件、自動車6件、運輸安全1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2件行った。

また、他にも諮問を受けた案件が2件（鉄・軌道1件、自動車1件）あり、審議を継続している。

1 審議案件

○ 鉄・軌道

令和4年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。更に同月22日、令和5年1月12日・17日に審議の上、同月24日に認可することが適当である旨答申した。

1月18日に諮問された京浜急行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について、同月19日・26日、2月9日・16日に審議の上、3月7日に申請者に対して意見聴取を実施し、同月9日に現地調査を実施した。更に同月14日・23日、4月4日に審議の上、同月11日に認可することが適当である旨答申した。

2月20日に諮問された新京成電鉄株式

会社からの鉄道の旅客運賃の上限変更認可申請について、同月21日、3月16日・30日、4月20日、5月11日に審議の上、同月23日に認可することが適当である旨答申した。

4月7日に諮問された東京モノレール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11日・18日・25日、5月23日・30日に審議の上、6月8日に認可することが適当である旨答申した。

3月29日に諮問された京王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について、同月30日、4月6日・20日に審議の上、5月16日に東京都において運輸審議会主宰の公聴会を開催し、同月18日に現地調査を実施した。更に同月23日・30日、6月8日に審議の上、同月13日に認可することが適当である旨答申した。

5月31日に諮問された名古屋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、6月1日・13日・22日・27日に審議を行い、その後も審議を継続している。

○ 自動車

トラック運送業に係る標準的な運賃（燃料サーチャージの算出方法等）の設定について、1月12日に説明を聴取し、同月19日に説明聴取事案として認定した。

令和4年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運賃の上限変更の認可申請につい

て、同月15日、令和5年1月10日に審議の上、2月7日に申請者に対して意見聴取を実施した。更に同日、同月9日に審議の上、同月16日に申請どおり認可することが適当である旨答申した。

1月6日に諮問された西東京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、同月10日・17日に審議の上、2月14日に申請者に対して意見聴取を実施した。更に同日、同月21日に審議の上、同月28日に申請どおり認可することが適当である旨答申した。

1月6日に諮問された京王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、同月10日・17日に審議の上、2月14日に申請者に対して意見聴取を実施した。更に同日、同月21日に審議の上、同月28日に申請どおり認可することが適当である旨答申した。

3月13日に諮問された神奈川中央交通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、同月14日・23日に審議の上、4月13日に申請者に対して意見聴取を実施した。更に同日、同月25日に審議の上、5月9日に申請どおり認可することが適当である旨答申した。

3月27日に諮問された東武バスウエスト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、同月28日、4月11日に審議の上、同月27日に申請者に対して意見聴取を実施した。

更に同日、5月11日に審議の上、同月23日に申請どおり認可することが適当である旨答申した。

2月15日に諮問された遠州鉄道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、同月16日・28日、4月4日に審議の上、5月25日に静岡県において運輸審議会主宰の公聴会を開催した。更に同月30日、6月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。

6月5日に諮問された阪急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、同月6日・15日に審議を行い、その後も審議を継続している^{注1}。

○ 港湾

北九州市からの北九州港の港湾区域の変更に係る同意申請について、1月24日に説明を聴取し、同月31日に説明聴取事案として認定した。

注1 同事案については令和5年7月18日に申請どおり認可することが適当である旨答申している。

○ 運輸安全

令和4年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について、同月8日に審議を行った上で、令和5年1月13日、2月7日に運輸安全確保部会において検討を行った。その結果を踏まえて、更に3月2日・16日に審議の上、同月23日に一部内容を修正して認可することが適当である旨答申した。

2 その他案件

○ 運輸安全関係事案

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について、1月13日、2月7日に運輸安全確保部会において検討を行い、その結果を運輸審議会に報告した。

○ 現地調査

3月9日に京浜急行電鉄株式会社、5月18日に京王電鉄株式会社について、現地調査を行った。

○ 報告聴取

3件の案件について報告を聴取した。



京王電鉄株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限変更の認可申請事案に関する公聴会



遠州鉄道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事案に関する公聴会



京浜急行電鉄株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限変更認可の申請事案に関する現地調査



京王電鉄株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限変更の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 5 年 1 月 1 日から
令和 5 年 6 月 30 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	6	0	0	0	1	0	12
公聴会開催事案件数	1	1	0	0	0	0	0	2
意見聴取実施事案件数	2	5	0	0	0	0	0	7
部会審議事案件数	0	0	0	0	0	1	0	1
説 明 聴 取 事 案 件 数	0	1	0	1	0	0	0	2
事 後 通 知 事 案 件 数	1	0	0	0	0	0	0	1

(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	1	2	0	0	0	0	0	3
現 地 調 査 件 数	2	0	0	0	0	0	0	2

(注) 鉄・軌道に係る現地調査については、前述のとおり、京浜急行電鉄株式会社及び京王電鉄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 107 号（令和 5 年 2 月 16 日）

国 運 審 第 6 2 号
令和 5 年 1 月 2 4 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

南海電気鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の
上限変更の認可申請について

令 4 第 4 0 0 5 号

令和 4 年 1 0 月 3 1 日付け国鉄事第 4 1 4 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

南海電気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、平成7年9月1日から、消費税に係る運賃改定を除いて27年余にわたり、現行運賃を実施しているものである。同年をピークに沿線の生産年齢人口は減少を続け、同年との比較では令和2年には約23%減少しているほか、沿線企業の撤退や道路整備の進展等もあり、厳しい経営環境におかれている。

このような状況を受け、申請者の年間輸送人員は昭和58年度をピークに長期的な減少傾向にある中、インバウンド客を初めとする関西国際空港発着の観光需要の取り込みも行ってきたが、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といった行動様式の変容や同空港の利用者数の激減等がみられ、令和3年度には年間輸送人員は1.8億人と昭和58年度の3.2億人に比較して4割以上の減少となった。

これらの影響を受け、令和元年度には105.0%であった収支率は、令和3年度には82.9%に下落するなど、収益の悪化が著しい。これまでも申請者は駅係員の配置見直しやワンマン運転化等による人件費削減等の経営合理化を進めてきたところであるが、今後についても、同空港の利用者数の回復が見込まれる点を除けば、申請者を取り巻く上記の経営環境は継続することも考えられる。

このため、今後の安全や社会的要請に応える計画的な投資に限界があるとして、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6年度から令和8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155,188百万円、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179,239百万円と推定されるので、差引き24,052百万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168,194百万円、適正な総括原価は179,239百万円と推定されるので、差引き11,045百万円の不足を生ずるものと見込まれる。

4. 申請者は、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の影響を受けた需要見通しについて、関西国際空港利用者数の回復を受け、それに関連する需要の回復が期待される一方、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している。この点については、申請者が外部委託により実施した需要予測に加え、公益財団法人日本生産性本部等が実施した意識調査等も考慮したものであり、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。

また、中長期的には沿線利用者の減少が見込まれるとする点についても、国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計等を踏まえたものであることを考慮すると、同様に合理性が認められる。

これらを踏まえ、安全や社会的要請に応える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、南海電気鉄道株式会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ものの、インバウンド客を初めとする関西国際空港の利用状況等により、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、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南海電気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、書面で提出されたい。

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。

南海線（南海本線、高師浜線、空港線、多奈川線、加太線及び和歌山港線をいう。以下同じ。）及び高野線

3キロメートルまで180円、3キロメートルを超え7キロメートルまで240円、7キロメートルを超え11キロメートルまで290円、11キロメートルを超え15キロメートルまで370円、15キロメートルを超え19キロメートルまで420円、19キロメートルを超え23キロメートルまで490円、23キロメートルを超え27キロメートルまで540円、27キロメートルを超え31キロメートルまで610円、31キロメートルを超え39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40円加算、39キロメートルを超え49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50円加算、49キロメートルを超え54キロメートルまで850円、54キロメートルを超え59キロメートルまで880円、59キロメートルを超え64キロメートルまで930円、64キロメートルを超え74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40円加算、74キロメートルを超え80キロメートルまで1,060円、80キロメートルを超え86キロメートルまで1,090円、86キロメートルを超え98キロメートルまでの部分6キロメートルまでを増すごとに50円加算、98キロメートルを超え104キロメートルまで1,230円、104キロメートルを超え110キロメートルまで1,280円、110キロメートルを超え128キロメートルまでの部分6キロメートルまでを増すごとに40円加算

2 鉄道の定期旅客運賃

現行の運賃の上限を次のとおり変更する。

通勤定期旅客運賃（1か月）

南海線及び高野線

1キロメートルまで5,100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880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770円加算、7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660円加算、11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630円加算、19キロメートルを超え23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520円加算、23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460円加算、27キロメートルを超え31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、31キロメートルを超え34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320円加算、34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250円加算、38キロメートルを超え44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160円加算、44キロメートルを超え70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110円加算、70キロメートルを超え75キロメートルまで29,060円、75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100円加算

通学定期旅客運賃（1か月）

南海線及び高野線

1キロメートルまで1,550円、1キロメートルを超え3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450円加算、3キロメートルを超え5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420円加算、5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260円加算、11キロメートルを超え14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160円加算、14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130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50円加算、19キロメートルを超え26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30円加算、26キロメートルを超え43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、43キロメートルを超え65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20円加算、65キロメートルを超え75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20円加算、75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10円加算

○国土交通省告示第 407 号（令和 5 年 4 月 28 日）

国 運 審 第 3 号
令和 5 年 4 月 1 1 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

京浜急行電鉄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 5 第 4 0 0 1 号

令和 5 年 1 月 1 8 日付け国鉄事第 5 5 9 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

京浜急行電鉄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、平成7年9月1日から、消費税に係る運賃改定を除いて27年余にわたり、現行運賃を実施しているものである。新型コロナウイルス感染症の拡大前においては、横須賀市や三浦市において人口の減少傾向はみられたものの、羽田空港アクセス関連の利用が増加傾向であったこともあり、その収支状況も堅調に推移していた。

しかし、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といった行動様式の変容や、同空港の利用者数の激減等がみられた。

これらの影響を受け、令和元年度には106.5%であった収支率は、令和3年度には82.3%に下落するなど、収益の悪化が著しい。

申請者は、今後、事業構造変革を進め、固定費の抜本的な削減を進めることとしているが、令和2年度からは沿線全体で生産年齢人口が減少に転じるとともに、テレワークといった新たな行動様式が一定程度定着すると見込まれることなど、申請者を取り巻く経営環境は大きく変化している状況にある。

このため、必要な設備投資を実施し、今後も持続的に安全・安心な輸送サービスを提供していくためには不足する費用の一部について利用者に負担を求める必要があるとして、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6年度から令和8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216,910百万

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239,262百万円と推定されるので、差引き22,352百万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237,788百万円、適正な総括原価は239,262百万円と推定されるので、差引き1,474百万円の不足を生ずるものと見込まれる。

4. 申請者は、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の影響を受けた需要見通しについて、利用者の行動様式の変容により、一部の路線等を除き、コロナ禍前の需要への回復は見通せないとしている。この点については、券種や利用目的ごとに、申請者が沿線利用者を対象として実施したアンケート調査の結果等も考慮したものであり、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。さらに、申請者には、令和元年9月に神奈川新町駅付近で発生した踏切事故等の教訓も踏まえ、安全・安心な輸送サービスを追求する姿勢が見られた。

これらを踏まえ、持続的に安全・安心な輸送サービスを提供するために必要となる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

新型コロナウイルス感染症については、感染症対策としての法的な位置づけの変更等の動きはあるが、引き続き、その影響については先行き不透明な状況が続いている。京浜急行電鉄株式会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ものの、羽田空港の利用状況等により、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、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京浜急行電鉄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、書面で提出されたい。

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。

1円単位運賃

3キロメートルまで150円、3キロメートルを超え6キロメートルまで180円、6キロメートルを超え10キロメートルまで228円、10キロメートルを超え15キロメートルまで277円、15キロメートルを超え20キロメートルまで313円、20キロメートルを超え25キロメートルまで347円、25キロメートルを超え30キロメートルまで403円、30キロメートルを超え35キロメートルまで455円、35キロメートルを超え40キロメートルまで510円、40キロメートルを超え45キロメートルまで566円、45キロメートルを超え50キロメートルまで620円、50キロメートルを超え55キロメートルまで667円、55キロメートルを超え60キロメートルまで710円、60キロメートルを超え65キロメートルまで740円、65キロメートルを超え67キロメートルまで740円

10円単位運賃

3キロメートルまで150円、3キロメートルを超え6キロメートルまで180円、6キロメートルを超え10キロメートルまで230円、10キロメートルを超え15キロメートルまで280円、15キロメートルを超え20キロメートルまで320円、20キロメートルを超え25キロメートルまで350円、25キロメートルを超え30キロメートルまで410円、30キロメートルを超え35キロメートルまで460円、35キロメートルを超え40キロメートルまで510円、40キロメートルを超え45キロメートルまで570円、45キロメートルを超え50キロメートルまで620円、50キロメートルを超え55キロメートルまで670円、55キロメートルを超え60キロメートルまで710円、60キロメートルを超え65キロメートルまで740円、65キロメートルを超え67キロメートルまで740円

2 鉄道の定期旅客運賃

現行の運賃の上限を次のとおり変更する。

通勤定期旅客運賃（1か月）

1キロメートルまで4,950円、1キロメートルを超え2キロメートルまで5,490円、2キロメートルを超え3キロメートルまで6,020円、3キ

ロメートルを超え4キロメートルまで6,550円、4キロメートルを超え5
キロメートルまで6,980円、5キロメートルを超え6キロメートルまで7,
430円、6キロメートルを超え7キロメートルまで7,860円、7キロメ
ートルを超え8キロメートルまで8,290円、8キロメートルを超え9キロ
メートルまで8,730円、9キロメートルを超え10キロメートルまで9,
160円、10キロメートルを超え11キロメートルまで9,590円、11
キロメートルを超え12キロメートルまで9,940円、12キロメートルを
超え13キロメートルまで10,280円、13キロメートルを超え14キロ
メートルまで10,620円、14キロメートルを超え15キロメートルまで
10,960円、15キロメートルを超え16キロメートルまで11,280
円、16キロメートルを超え17キロメートルまで11,610円、17キロ
メートルを超え18キロメートルまで11,920円、18キロメートルを超
え19キロメートルまで12,230円、19キロメートルを超え20キロメ
ートルまで12,540円、20キロメートルを超え21キロメートルまで12,
850円、21キロメートルを超え22キロメートルまで13,100円、
22キロメートルを超え23キロメートルまで13,350円、23キロメ
ートルを超え24キロメートルまで13,600円、24キロメートルを超え2
5キロメートルまで13,850円、25キロメートルを超え26キロメート
ルまで14,100円、26キロメートルを超え27キロメートルまで14,
320円、27キロメートルを超え28キロメートルまで14,540円、2
8キロメートルを超え29キロメートルまで14,760円、29キロメート
ルを超え30キロメートルまで14,980円、30キロメートルを超え31
キロメートルまで15,200円、31キロメートルを超え32キロメートル
まで15,400円、32キロメートルを超え33キロメートルまで15,6
00円、33キロメートルを超え34キロメートルまで15,800円、34
キロメートルを超え35キロメートルまで16,000円、35キロメートル
を超え36キロメートルまで16,200円、36キロメートルを超え37キ
ロメートルまで16,390円、37キロメートルを超え38キロメートルま
で16,580円、38キロメートルを超え39キロメートルまで16,77
0円、39キロメートルを超え40キロメートルまで16,960円、40キ
ロメートルを超え41キロメートルまで17,150円、41キロメートルを
超え42キロメートルまで17,330円、42キロメートルを超え43キロ
メートルまで17,510円、43キロメートルを超え44キロメートルまで
17,690円、44キロメートルを超え45キロメートルまで17,870
円、45キロメートルを超え46キロメートルまで18,050円、46キ
ロメートルを超え47キロメートルまで18,220円、47キロメートルを
超え48キロメートルまで18,390円、48キロメートルを超え49キロメ
ートルまで18,560円、49キロメートルを超え50キロメートルまで1

8,730円、50キロメートルを超え51キロメートルまで18,900円、51キロメートルを超え52キロメートルまで19,050円、52キロメートルを超え53キロメートルまで19,200円、53キロメートルを超え54キロメートルまで19,350円、54キロメートルを超え55キロメートルまで19,500円、55キロメートルを超え56キロメートルまで19,650円、56キロメートルを超え57キロメートルまで19,770円、57キロメートルを超え58キロメートルまで19,890円、58キロメートルを超え59キロメートルまで20,010円、59キロメートルを超え60キロメートルまで20,130円、60キロメートルを超え61キロメートルまで20,250円、61キロメートルを超え62キロメートルまで20,350円、62キロメートルを超え63キロメートルまで20,450円、63キロメートルを超え64キロメートルまで20,550円、64キロメートルを超え65キロメートルまで20,650円、65キロメートルを超え66キロメートルまで20,750円、66キロメートルを超え67キロメートルまで20,850円

通学定期旅客運賃（1か月）

現行の運賃の上限を据え置きとする。

○国土交通省告示第 593 号（令和 5 年 6 月 14 日）

国 運 審 第 1 4 号
令和 5 年 5 月 2 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

新京成電鉄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 5 第 4 0 0 2 号

令和 5 年 2 月 2 0 日付け国鉄事第 6 7 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

新京成電鉄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、平成7年10月1日に運賃改定を行った後、経済情勢の影響等により、利用者数にも増減が見られたものの、所有車両数の削減等の経費削減策を進めるなどして、消費税に係る運賃改定を除いて27年余にわたり、現行運賃を実施しているものである。

しかし、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といった行動様式の変容がみられた。

これらの影響を受け、新型コロナウイルスの感染拡大前には微増傾向にあった利用者数も大幅に落ちこみ、令和2年度には利用者数が前年度に比較して約23%減少するとともに、利用者数が回復に転じた令和3年度においても収支率は90.1%に留まっている。

申請者は、経費の削減などを進めるとしつつ、今後についても、沿線の生産年齢人口の減少が推計されるとともに、テレワークといった新たな行動様式が一定程度定着すると見込まれるなど、申請者を取り巻く経営環境には大きな変化が生じているとしている。そのような状況においても、申請者は、輸送の安全確保のため、施設の老朽化対策に伴う設備更新など鉄道施設の継続的な整備を実施するとともに、利用者サービスの向上に取り組むとしているものの、事業運営に要する経費の削減のみではそれらの施策の実施は困難であるとして、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6年度から令和8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 32,324 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 36,359 百万円と推定されるので、差引き 4,035 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 36,186 百万円、適正な総括原価は 36,359 百万円と推定されるので、差引き 173 百万円の不足を生ずるものと見込まれる。

4. 申請者は、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の影響を受けた需要見通しについて、同感染症の拡大前において、申請者の利用者数のおよそ半数を占めていた通勤定期券に関し、テレワークの定着によりコロナ禍前の需要への回復は見通せないとしている。また、それ以外の券種については同感染症の影響は収束すると見込むものの、通勤定期券も含め全体の利用者数は、沿線人口の減少等により、今後は減少に転じるものと見込んでいる。

これらの点を踏まえて申請者が算出した将来の需要推計については、申請者において入手可能なデータ等を含めて総合的に勘案した場合、合理性があると考えられる。

これらを踏まえ、輸送の安全確保にかかる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

新型コロナウイルス感染症については、感染症対策としての法的な位置づけの変更等の動きはあるが、引き続き、その影響については先行き不透明な状況が続いている。新京成電鉄株式会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ものの、テレワークの実施状況等により、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、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新京成電鉄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について、毎年、書面で提出されたい。

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。

(単位：円)

	1円単位	10円単位
5キロまで	167	170
5キロを超え9キロまで	198	200
9キロを超え13キロまで	219	220
13キロを超え17キロまで	240	240
17キロを超え22キロまで	262	270
22キロを超え27キロまで	282	290

2 鉄道の定期旅客運賃

現行の運賃の上限を次のとおり変更する。

通勤定期旅客運賃（1か月）

(単位：円)

5キロまで	6,240
5キロを超え9キロまで	7,350
9キロを超え13キロまで	8,080
13キロを超え17キロまで	8,820
17キロを超え22キロまで	9,920
22キロを超え27キロまで	10,650

通学定期旅客運賃（1か月）

(単位：円)

5キロまで	3,290
5キロを超え9キロまで	3,880
9キロを超え13キロまで	4,270
13キロを超え17キロまで	4,650
17キロを超え22キロまで	5,240
22キロを超え27キロまで	5,620

○国土交通省告示第 606 号（令和 5 年 6 月 27 日）

国 運 審 第 2 3 号
令 和 5 年 6 月 8 日

国土交通大臣 齊藤 鉄夫 殿

運輸審議会会長代理 和田 貴志

答 申 書

東京モノレール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 5 第 4 0 0 4 号

令和 5 年 4 月 7 日付け国鉄事第 6 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

東京モノレール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、平成11年4月24日から、消費税に係る運賃改定を除いて24年余にわたり、現行運賃を実施しているものである。その間、羽田空港アクセスに関する他の鉄道事業者等との競合が厳しさを増す状況ではあったが、快速運転の実施による速達性の向上等のサービス改善に取り組むとともに、羽田空港に発着する航空機の利用者数（以下「空港利用者数」という。）が大幅に増加したこともあり、申請者の運営する鉄道の利用者数（以下「鉄道利用者数」という。）も一定程度は確保できる状況にあった。

しかし、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といった行動様式の変容に加え、空港利用者数の激減がみられたことなどから、令和2年度には鉄道利用者数が前年度に比較して約52%減少するなど、申請者の経営状況は大幅に悪化した。

また、令和2年度決算において固定資産の減損処理を行ったことにより、減価償却費が圧縮されるとともに、令和3年度には鉄道利用者数が回復に転じたものの、同年度の収支率は69.4%に留まっている。

今後についても、申請者は、競合事業者との運賃面での格差が生じていることや、テレワークといった新たな行動様式が一定程度定着すると見込まれることなどから、経営環境は厳しいものとなっている。そのような状況において、申請者は、安全・安定輸送の確保のための対策を絶え間なく実施するとともに、施設の計画的な老朽化対策やサービス向上施策を実施していく必要があり、事業運営に要する経費の削減のみでは、上記の施策の実施を含めた中長期的な事業運営の原資を生み出すことは極めて困難であるとして、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6年度から令和8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36,316百万円、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41,421百万円と推定されるので、差引き5,104百万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40,067百万円、適正な総括原価は41,421百万円と推定されるので、差引き1,353百万円の不足を生ずるものと見込まれる。

4. 申請者は、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の影響を受けた需要見通しに関し、テレワークの定着や沿線でのイベント開催の減少等によりコロナ禍前の需要への回復は見通せないとしている。また、羽田空港アクセスについても、競合事業者との間で、運賃面での格差や、他の路線との接続に係る利便性に差異があることも考慮すれば、今後観光需要等の復調により空港利用者数が増加したとしても鉄道利用者数の大幅な増加は見込めないとしている。

これらの点を前提として申請者が算出した将来の需要推計については、申請者において入手可能なデータ等を含めて総合的に勘案した場合、合理性があると考えられる。

これらを踏まえ、施設の老朽化対策を含めた、安全・安定輸送の確保のための対策や、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

新型コロナウイルス感染症については、感染症対策としての法的な位置づけが変更されたが、同感染症に起因する行動変容が鉄道事業に与える影響については、未だ不透明な面がある。東京モノレール株式会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ものの、テレワークの実施状況等により、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、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東京モノレール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について、毎年、書面で提出されたい。

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。

(単位：円)

	1円単位	10円単位
1.5キロまで	177	180
1.5キロを超え4.5キロまで	229	230
4.5キロを超え7.5キロまで	317	320
7.5キロを超え10.5キロまで	388	390
10.5キロを超え13.5キロまで	458	460
13.5キロを超え17.8キロまで	519	520

2 鉄道の定期旅客運賃

現行の運賃の上限を次のとおり変更する。

通勤定期旅客運賃（1か月）

(単位：円)

1.5キロまで	5,740
1.5キロを超え4.5キロまで	7,420
4.5キロを超え7.5キロまで	10,270
7.5キロを超え10.5キロまで	12,570
10.5キロを超え13.5キロまで	13,880
13.5キロを超え17.8キロまで	14,600

通学定期旅客運賃（1か月）

現行の運賃の上限を据え置きとする。

○国土交通省告示第 607 号（令和 5 年 6 月 28 日）

国 運 審 第 2 5 号
令和 5 年 6 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

京王電鉄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 5 第 4 0 0 3 号

令和 5 年 3 月 2 9 日付け国鉄事第 8 6 2 号をもって諮問された上記の事案については、令和 5 年 5 月 1 6 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

京王電鉄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、平成7年9月1日の運賃改定の後、特定都市鉄道整備積立金の積立終了等に係る平成9年12月28日の運賃の上限引下げ改定を経て、消費税に係る運賃改定を除き、27年余にわたり運賃の引上げを行わず、事業を実施している。近年、新型コロナウイルス感染症の拡大前においては、利用者数も増加傾向にあり、その営業収益も堅調に推移していた。

しかし、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といった行動様式の変容がみられた。

これらの影響を受け、令和2年度の利用者数は、前年度に比較して、いわゆる関東大手民鉄8社のうちで最大となる33.0%の減少となり、利用者数が回復に転じた令和3年度においても収支率は85.1%に留まっている。

今後についても、申請者は、それまでは増加基調にあった沿線人口について令和4年には減少に転じたとするととともに、テレワークといった新たな行動様式が一定程度定着すると見込まれることなど、申請者を取り巻く経営環境には大きな変化が生じているとしている。

そのような状況下においても、申請者は、公共交通事業者として安全・安心を利用者に提供し続けるとともに、ホームドアなどのバリアフリー設備の整備やカーボンニュートラルの実現に取り組むとしており、事業運営に要する経費の削減のみでは上記の施策の実施は困難であるとして、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、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6年度から令和8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 230,558 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 259,559 百万円と推定されるので、差引き 29,000 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 255,570 百万円、適正な総括原価は 259,559 百万円と推定されるので、差引き 3,988 百万円の不足を生ずるものと見込まれる。

4. 申請者は、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の影響を受けた需要見通しについて、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している。この点については、申請者が沿線利用者を対象として実施したアンケート調査の結果等も考慮したものであり、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。さらに、申請者には、令和 3 年 10 月に発生した車内傷害事件等の教訓も踏まえた安全・防犯対策を追求する姿勢が見られた。

これらを踏まえ、安全・防犯対策をはじめとする各種設備への投資及び維持管理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

新型コロナウイルス感染症については、感染症対策としての法的な位置づけが変更されたが、同感染症に起因する行動変容が鉄道事業に与える影響については、未だ不透明な面がある。京王電鉄株式会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ものの、テレワークの実施状況等により、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、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京王電鉄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、書面で提出されたい。

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。

(単位：円)

	1円単位	10円単位
4キロまで	140	140
4キロを超え6キロまで	160	160
6キロを超え9キロまで	188	190
9キロを超え12キロまで	209	210
12キロを超え15キロまで	230	230
15キロを超え19キロまで	273	280
19キロを超え24キロまで	314	320
24キロを超え30キロまで	356	360
30キロを超え37キロまで	388	390
37キロを超え44キロまで	409	410
44キロを超え52キロまで	430	430

2 鉄道の定期旅客運賃

現行の運賃の上限を次のとおり変更する。

通勤定期旅客運賃（1か月）

(単位：円)

4キロまで	5,240
4キロを超え6キロまで	5,990
6キロを超え9キロまで	7,040
9キロを超え12キロまで	7,820
12キロを超え15キロまで	8,610
15キロを超え19キロまで	10,220
19キロを超え24キロまで	11,760
24キロを超え30キロまで	13,330
30キロを超え37キロまで	14,530
37キロを超え44キロまで	15,310
44キロを超え52キロまで	16,100

通学定期旅客運賃（1か月）

現行の運賃の上限を据え置きとする。

自動車

○国土交通省告示第 167 号（令和 5 年 3 月 8 日）

国 運 審 第 7 0 号
令和 5 年 2 月 1 6 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

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
運賃の上限変更の認可申請について

令 4 第 5 0 0 5 号

令和 4 年 1 2 月 1 4 日付け国自旅第 3 5 7 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

国際興業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。

キロ当たり賃率40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5キロメー
トルまでの間についてはその1倍、5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0.9倍、10キロメートルを超え15キロメートルまでの間
についてはその0.8倍、15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、220円とする。

理 由

1. 申請者は、平成9年4月に運賃改定を行った後、少子高齢化やマイカー等との
競争などにより利用者数の確保について困難な環境が続いているものの、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平成26年4月及び令和
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、バス運転者を中心とする要員確保に伴う人件費増や燃料価格
の上昇、定期的な車両代替の維持、利用者の利便性向上策等に係る費用の増加に
より、収支の均衡を保つことが困難になってきていることから、収支の改善を図
り、今後も公共交通としての安全・安定的なバス事業を継続していくため、本件
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、長時間労働是正の要請等、変化す
る経営環境への対応や、利用者への影響等を確認するため、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13,745百万円、現行の旅客運賃による総収入（補助金を含む）は12,

037百万円と推定されるので、差引き1,708百万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13,503百万円と推定されるので、差引き242百万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。

○国土交通省告示第 197 号（令和 5 年 3 月 17 日）

国 運 審 第 7 5 号
令和 5 年 2 月 2 8 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

西東京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 5 第 5 0 0 1 号

令和 5 年 1 月 6 日付け国自旅第 3 7 1 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

西東京バス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。

キロ当たり賃率47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5キロメートルまでの間についてはその1倍、5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0.9倍、10キロメートルを超え15キロメートルまでの間についてはその0.8倍、15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、200円とする。

理 由

1. 申請者は、平成9年3月に運賃改定を行った後、沿線地域の人口減少等による輸送人員の減少等が続いているものの、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平成26年4月及び令和元年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、バス車両更新の維持や老朽化した営業所施設の改修、運転者の要員確保に伴う人件費増や燃料価格の上昇等による輸送コストの増加により、収支の均衡を保つことが困難になってきていることから、今後も安心・安全な輸送サービスを持続的に維持していくためには運賃改定が必要と判断し、本件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、長時間労働是正の要請を含む処遇改善等、変化する経営環境への対応や、利用者への影響等を確認するため、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7,224百万円、現行の旅客運賃による総収入（補助金を含む）は6,00

4百万円と推定されるので、差引き1,220百万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6,715百万円と推定されるので、差引き509百万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。

○国土交通省告示第 198 号（令和 5 年 3 月 17 日）

国 運 審 第 7 6 号
令和 5 年 2 月 2 8 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

京王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 5 第 5 0 0 2 号

令和 5 年 1 月 6 日付け国自旅第 3 7 6 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

京王バス株式会社からの申請に係る東京都区内、三鷹市内、調布市内、武蔵野市内及び狛江市内の特定地帯における路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240円とする。

理 由

1. 申請者は、主文の特定地帯における路線において、平成5年10月に運賃改定を行った後、少子化やマイカー等との競合などにより利用者数の確保について困難な環境が続いているものの、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平成26年4月及び令和元年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、深刻な運転者不足による要員確保に伴う人件費増や燃料価格の上昇、環境に配慮した新型車両の導入等に係る費用の増加により、収支の均衡を保つことが困難になってきていることから、今後も安心・安全な輸送サービスを維持していくためには運賃改定が必要と判断し、本件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、長時間労働是正の要請等、変化する経営環境への対応や、利用者への影響等を確認するため、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6,654百万円、現行の旅客運賃による総収入（補助金を含む）は5,916百万円と推定されるので、差引き738百万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6,459百万円と推定されるので、差引き195百万円の不足

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。

○国土交通省告示第 555 号（令和 5 年 5 月 30 日）

国 運 審 第 1 0 号
令 和 5 年 5 月 9 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

神奈川中央交通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 5 第 5 0 0 4 号

令和 5 年 3 月 1 3 日付け国自旅第 4 9 2 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

神奈川中央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。

キロ当たり賃率45円20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5キロメートルまでの間についてはその1倍、5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0.9倍、10キロメートルを超え15キロメートルまでの間についてはその0.8倍、15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、230円とする。

理 由

1. 申請者は、平成9年4月に運賃改定を行った後、少子高齢化やマイカー等との競争などにより利用者数の確保について困難な環境が続いているものの、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平成26年4月及び令和元年10月に行ったことを除いて、26年余にわたり、現行運賃を実施している。

しかし、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、外出機会が減少するなど行動様式の変容がみられ、輸送需要が大幅に落ち込み、令和2年度には利用者数が前年度に比較して約29%減少した。

利用者数が回復に転じた令和3年度においても経常収支率は88.4%に留まっており、今後の輸送需要はコロナ禍前より低い水準で横ばいになると推計されるなど、申請者を取り巻く経営環境は厳しいものとなることが考えられる。他方で、運転者の要員確保に伴う人件費増や燃料価格の上昇に加え、安全対策のための投資や定期的なバス車両更新、利用者サービス向上等のコストも増加傾向にある。

これらのことから、今後収支の均衡を保ち、公共交通としてのバス事業を安全かつ安定的に継続していくためには運賃改定が必要と判断し、本件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、長時間労働是正の要請を含む処遇改善等、変化する経営環境への対応や、利用者への影響等を確認するため、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38,103百万円、現行の旅客運賃による総収入（補助金を含む）は29,478百万円と推定されるので、差引き8,625百万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37,254百万円と推定されるので、差引き849百万円の不足を生ずるものと見込まれる。

4. 申請者は、令和2年当初からの新型コロナウイルス感染症の拡大の影響を受けた需要見通しについて、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している。この点について申請内容は、コロナ禍前3年間（平成29年度から令和元年度まで）の実績を基に算出したコロナ禍がなかった場合の需要の趨勢や、公的機関が公表している移動人口の推移のデータ等を根拠としたものであり、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。

これらを踏まえ、バス事業の安定的な継続にとって必要となる、令和6年4月からの労働規制強化に対応するための人員確保や設備投資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である。

したがって、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

新型コロナウイルス感染症については、感染症対策としての法的な位置づけの変更等の動きはあるが、引き続き、その影響については先行き不透明な状況が続いている。神奈川中央交通株式会社の一般乗合旅客自動車運送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乖離する可能性がある。このため、国土交通大臣は、神奈川中央交通株式会社の経営実績が想定された収支率となっているか等の検証を行い、当該検証結果について書面で提出されたい。また、検証結果を踏まえ、必要に応じて適切な措置を講じられたい。

○国土交通省告示第 594 号（令和 5 年 6 月 14 日）

国 運 審 第 1 5 号
令和 5 年 5 月 2 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

東武バスウエスト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 5 第 5 0 0 5 号

令和 5 年 3 月 2 7 日付け国自旅第 5 1 6 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

東武バスウエスト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。

キロ当たり賃率40円50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5キロメートルまでの間についてはその1倍、5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0.9倍、10キロメートルを超え15キロメートルまでの間についてはその0.8倍、15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、220円とする。

理 由

1. 申請者は、平成9年4月に運賃改定を行った後、少子高齢化や鉄道新駅の開業に伴う移動手段の多様化等により利用者数の確保について困難な環境が続いているものの、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平成26年4月及び令和元年10月に行ったことを除いて、26年余にわたり、現行運賃を実施している。

しかし、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、外出機会が減少するなど行動様式の変容がみられ、輸送需要が大幅に落ち込み、令和2年度には利用者数が前年度に比較して約29%減少した。

令和3年度には利用者数が回復に転じたものの、コロナ禍前の状態に復するに至らず、今後の輸送需要はコロナ禍前より低い水準で横ばいになると推計されるなど、申請者を取り巻く経営環境は厳しいものとなることが考えられる。他方で、運転者の要員確保に伴う人件費増や燃料価格の上昇に加え、安全対策のための設備投資や利用者サービス向上等のためのコストも増加傾向にある。

これらのことから、今後収支の均衡を保ち、公共交通としてのバス事業を安全かつ安定的に継続していくためには運賃改定が必要と判断し、本件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、長時間労働是正の要請を含む処遇改善等、変化する経営環境への対応や、利用者への影響等を確認するため、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5,358百万円、現行の旅客運賃による総収入（補助金を含む）は4,813百万円と推定されるので、差引き545百万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5,343百万円と推定されるので、差引き15百万円の不足を生ずるものと見込まれる。

4. 申請者は、令和2年当初からの新型コロナウイルス感染症の拡大の影響を受けた需要見通しについて、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している。この点について申請内容は、コロナ禍前3年間（平成29年度から令和元年度まで）の実績を基に算出したコロナ禍がなかった場合の需要の趨勢や、公的機関が公表している統計データ等を根拠としたものであり、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。

これらを踏まえ、バス事業を安定的に継続していくために必要となる、令和6年4月からの労働規制強化に対応するための人員確保や設備投資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。したがって、本件申請は上記2.の認可基準に適合するものである。

したがって、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

新型コロナウイルス感染症については、感染症対策としての法的な位置づけの変更等の動きはあるが、引き続き、その影響については先行き不透明な状況が続いている。東武バスウエスト株式会社の一般乗合旅客自動車運送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乖離する可能性がある。このため、国土交通大臣は、東武バスウエスト株式会社の経営実績が想定された収支率となっているか等の検証を行い、当該検証結果について書面で提出されたい。また、検証結果を踏まえ、必要に応じて適切な措置を講じられたい。

○国土交通省告示第 608 号（令和 5 年 6 月 28 日）

国 運 審 第 2 6 号
令和 5 年 6 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

遠州鉄道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 5 第 5 0 0 3 号

令和 5 年 2 月 1 5 日付け国自旅第 4 1 4 号をもって諮問された上記の事案については、令和 5 年 5 月 2 5 日静岡県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

遠州鉄道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。

キロ当たり賃率48円00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5キロメートルまでの間についてはその1倍、5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0.9倍、10キロメートルを超え15キロメートルまでの間についてはその0.75倍、15キロメートルを超える部分についてはその0.65倍の賃率を適用するものとし、また、初乗運賃は、150円とする。

理 由

1. 申請者は、平成27年10月に収支改善を目的とした運賃改定を行った後、令和元年10月に消費税改定に伴う税負担の転嫁を図るための運賃改定を行っている。その間も申請者は、人口減少等の影響によって輸送需要の減少が続くなど厳しい経営環境に置かれており、旅客動向に応じたダイヤ改正や不採算路線の縮小・廃止を行うとともに、拠点の統廃合や業務改善を通じて間接部門人員を節減するなど、経費の抑制を図ってきた。

しかし、深刻な運転者不足に対応するための要員確保に伴う人件費の増加のほか、燃料価格の上昇や安全確保のために必要な車両更新の増加等により、運行にかかるコストは増加傾向にある。

これらのことから、今後収支の均衡を保ち、安全で利便性の高い公共交通サービスを維持していくためには、経営努力に加え運賃改定が必要と判断し、本件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、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。

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5,448百万円、現行の旅客運賃による総収入（補助金を含む）は4,184百万円と推定されるので、差引き1,264百万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4,702百万円と推定されるので、差引き746百万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ので、本件申請は上記2. の認可基準に適合するものである。

したがって、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。

運輸安全

○国土交通省告示第 348 号（令和 5 年 4 月 11 日）

国 運 審 第 8 0 号
令和 5 年 3 月 2 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

鉄道事業法第五十六条の二（軌道法第二十六条において準用する場合を含む。）、道路運送法第九十四条の二、貨物自動車運送事業法第六十条の二、海上運送法第二十五条の二、内航海運業法第二十六条第一項及び航空法第三百三十四条の二の規定に基づく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に関する諮問について

令 4 第 7 0 0 1 号

令和 4 年 1 2 月 7 日付け国官運安第 1 5 6 号をもって諮問された上記の事案については、運輸安全確保部会における検討を踏まえて審議した結果、次のとおり答申する。

主 文

鉄道事業法第56条の2（軌道法第26条において準用する場合を含む。）、道路運送法第94条の2、貨物自動車運送事業法第60条の2、海上運送法第25条の2、内航海運業法第26条第1項及び航空法第134条の2の規定に基づく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については、令和4年12月7日付け国官運安第156号をもって諮問された案を一部修正した別紙案のとおり改正することが適当である。

理 由

1. 運輸安全マネジメント制度を平成18年10月に導入するにあたって、国土交通大臣は、主文記載の報告徴収又は立入検査（以下「運輸安全マネジメント評価」という。）を適正に実施する観点から、同年8月に、同評価の実施に係る基本的な方針（以下「基本的方針」という。）を策定した。その後、平成22年3月の改正を経て、現行の基本的方針は、平成29年7月に改正、同年10月から施行されている。

同方針では、施行後5年を経過した時点において、施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとされている。国土交通大臣は、この間における事業者の安全管理体制の構築・改善の状況、特に令和4年4月に発生した知床遊覧船事故を契機とした小規模な海運事業者に対する安全確保の社会的要請が高まっている状況や、近年の社会環境の変化等により新たなリスクが顕在化している状況等を踏まえ、その内容の見直しを行うこととし、基本的方針の見直し案を当審議会に諮問したものである。

2. 当審議会は、諮問を受けた基本的方針の見直し案（以下「諮問案」という。）の審議にあたり、運輸安全確保部会に付託して検討を行うとともに、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き検討を行った。その結果は、次のとおりである。なお、本件については公聴会の開催申出がなかったことから、公聴会は開催していない。

3. 諮問案においては、制度の基本的な考え方として、これまで運輸安全マネジメント制度が運輸事業の安全性に寄与し、また向上させてきたとした上で、今後も着実に実施していくべきであるとするとともに、昨今の状況の変化等を踏まえた対応が必要であるとしている。

その上で、今後5年間の運輸安全マネジメント評価の実施に関しては、

- ・自然災害への対応を評価において重点的に確認
- ・テロ等への対応を評価において確認するための手法を整備

- ・小規模な海運事業者等に対する運輸安全マネジメントの推進
- ・中小規模事業者への浸透
- ・安全統括管理者の活動の支援
- ・運輸安全マネジメント評価実施体制の強化

に重点を置いて進めることとし、あわせて運輸安全マネジメント評価の実施方針について、所要の改正を行うこととしている。

これらの点については、近年の自然災害の激甚化・頻発化、乗客の安全を脅かす車内等における事件や知床遊覧船事故の発生といった状況を踏まえたものであるとともに、これまでの運輸安全マネジメント制度の運用を通じて得られた知見を反映させたものであって、運輸安全マネジメント評価の適正な実施に資すると考えられる。

一方、運輸安全確保部会においては、小型旅客船不定期航路事業者に対する運輸安全マネジメント評価の実施のあり方や、運輸安全マネジメント制度の一般向け等の周知の重要性等について指摘がなされたが、これらの点については、今後、運輸安全マネジメント評価を円滑かつ効果的に実施し、その取組の成果をより広範に発現させる観点から、基本的方針に反映させることが妥当であると認められる。

4. 以上のことから、本事案については、諮問案を一部修正し、別紙案のとおりとすることが適当である。

(別紙案：鉄道事業法第五十六条の二（軌道法第二十六条において準用する場合を含む。）、道路運送法第九十四条の二、貨物自動車運送事業法第六十条の二、海上運送法第二十五条の二、内航海運業法第二十六条第一項及び航空法第百三十四条の二の規定に基づく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)

(別添参考資料：令和5年2月7日付け運輸安全確保部会報告書)

鉄道事業法第五十六条の二（軌道法第二十六条において準用する場合を含む。）、道路運送法第九十四条の二、貨物自動車運送事業法第六十条の二、海上運送法第二十五条の二、内航海運業法第二十六条第一項及び航空法第百三十四条の二の規定に基づく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(案)

1. 基本的な考え方

(1) 制度創設時からの考え方

運輸事業者において、絶えず輸送の安全性の向上に向けた取組を行い、安全最優先の方針の下、経営トップ主導による経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制の適切な構築を図るため、「運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律（平成18年法律第19号）」により、組織的な安全管理を実施すべき運輸事業者に対して、安全管理規程の作成等が義務付けられた。

本方針は、この安全管理規程の記載事項のうち、その基本となる「輸送の安全を確保するための事業の運営の方針に関する事項」の実施状況を確認するために行う報告徴収又は立入検査（以下この方針において「運輸安全マネジメント評価」という。）の実施に係る基本的な方針である。

(2) これまでの取組と今後の進め方

法施行後、これまで安全管理規程に係る制度（以下「運輸安全マネジメント制度」という。）の周知、啓発等に努め、運輸安全マネジメント評価の実施に当たっても、運輸事業者の経営管理部門を対象として、安全管理規程に関する基本的な理解及び実際の実施状況の確認、安全管理規程の更なる改善等に向けた助言を中心に実施してきた。

その結果、運輸事業者の運輸安全マネジメント制度に対する理解も進んできており、基本的な安全管理のための組織体制や関連規程類の整備等の枠組みについては、概ね構築されている。また、事故件数、事故原因等から見ても一定の効果が現れてきている。

さらに、平成28年1月の軽井沢スキーバス事故を契機として全ての貸切バス事業者に対する実施を徹底してきた運輸安全マネジメント評価が概ね完了し、これら事業者の安全管理体制等の向上にも寄与してきたところである。今後はこれらの評価を通じて得られた知見も踏まえつつ、より多くの事業者の安全管理体制の底上げに資する効果的な手法の導入などにも積極的に取り組むべきである。

一方で、令和4年4月の知床遊覧船事故を受け、小規模な海運事業者に対してハード・ソフトの規制強化のみならず、事業者の安全意識の向上が急務とな

っていることから、運輸安全マネジメント評価による対応を強化するべきである。

このように、運輸安全マネジメント制度は運輸事業の安全性の向上に有効であり、今後も着実に推進していくことが必要である。また、近年の社会環境の変化等により、安全に関し考慮すべき新たな事柄も顕在化していることから、これらを取り込んだ安全管理体制の構築を行うことが必要である。

このため、今後の運輸安全マネジメント制度については、

第一に、近年激甚化が顕著な自然災害への対応について評価時に重点的に確認するとともに、テロや感染症への対応についても評価の対象としていくこと、

第二に、貸切バス事業においては、比較的規模の大きな事業者や新規参入事業者等に対する評価に重点を置きつつ実施すること、

第三に、小規模な海運事業者に対しては、運輸安全マネジメントの重要性を啓発する取り組みを強化するとともに、特に小型旅客船を用いて平水区域以外の水域において人の運送をする不定期航路事業を営む者（以下「小型旅客船不定期航路事業者」という。）について、運輸安全マネジメント評価を重点的に実施すること、

第四に、中小規模事業者に対しては、「第三者認定機関」による評価（平成21年10月開始）や認定セミナー（平成25年7月開始）に加えて、オンライン等も活用した効果的な啓発活動等を促進するほか、事業規模及び取組の進捗状況に応じた安全管理体制の構築を促すこと、

第五に、これまでの評価結果を踏まえて、ヒヤリ・ハット情報の活用や事業者自身が行う内部監査及びマネジメントレビューへの取組のレベルアップ等を図ること、

といった対応が求められている。

2. 今後5年間の運輸安全マネジメント評価の実施に関する視点

1. の基本的な考え方を踏まえ、今後の運輸安全マネジメント評価の実施にあたっては、これまでの評価の取組を推進していくとともに、以下の点に重点を置いて進めることとする。

(1) 自然災害への対応を評価において重点的に確認

自然災害が頻発化・激甚化する中で、事業者の自然災害への対応能力向上の確保は喫緊の課題となっており、令和2年7月に「運輸防災マネジメント指針」を策定したところである。今後、国土交通省において必要な体制を整備しつつ、自然災害への対応について運輸安全マネジメント評価において重点的に確認

する。

(2) テロ等への対応を評価において確認するための手法を整備

運輸事業者におけるテロへの対応について、ハード・ソフトの対策の現状や先進事例の情報収集等を行い集約した知見を共有し、その対応が求められる事業者を中心に評価を実施する。また、感染症への対応についても、効果的な手法を検討し評価を実施する。

(3) 小規模な海運事業者等に対する運輸安全マネジメントの推進

小規模な海運事業者に対して運輸安全マネジメントの重要性を個別に啓発する取り組みを強化するとともに、特に、小型旅客船不定期航路事業者については、事業規模、経営状況等の態様や運行（航）環境等に即してメリハリをつけた小規模事業者のための評価手法を検討した後、経営トップの交代があった事業者、事故を発生させた事業者等を先行したうえで、今後概ね5年間を目途に、運輸安全マネジメント評価を実施する。なお、上記の小規模事業者のための評価手法については、他の交通モードの小規模事業者に対する評価においても活用する。また、小規模事業者の実態を把握するため、評価回数が多く十分な運輸安全マネジメントの取り組みが確認されている大手事業者の評価の頻度を見直す等により、地方運輸局のみならず本省からも小規模事業者の運輸安全マネジメント評価に参加する。

(4) 中小規模事業者への浸透

中小規模事業者に対して、「第三者認定機関」による評価や認定セミナーの活用を引き続き促進するほか、オンラインを活用した普及啓発や運輸安全マネジメントの基礎的な知識の提供にも取り組むなど、運輸安全マネジメントのさらなる浸透を図る。

(5) 安全統括管理者の活動の支援

運輸安全マネジメント制度における安全管理体制の構築においては、各事業者が選任する安全統括管理者の役割が極めて重要であり、安全統括管理者の社内外における活動を円滑化することが必要である。

国土交通省では、安全管理に関する有益な情報の共有を促進するため、平成29年より安全統括管理者会議（安統管フォーラム）を開催しているが、今後も継続して開催するとともに、現在は本省主催で開催している安統管フォーラムについて、各地方運輸局においても実施する。

また、中小規模事業者や評価の立入頻度の低い事業者の安全統括管理者に対して、オンラインを活用した有益な情報の共有、適時・適切な助言等を新たに実施する。

(6) 運輸安全マネジメント評価実施体制の強化

法施行後の実施状況を踏まえると、運輸安全調査官に求められる技量は、多

様化、高度化しつつある。運輸安全調査官の分析力、提案力の向上を図るため、外部機関との連携等による人材育成方策の強化や法施行後の評価事例を類型化したデータベースの作成等による効果的な評価の基盤を強化する措置を講じる。

また、本省と地方運輸局等の合同評価・研修の実施等による評価に関する知見・要領の技術移転等を通じて、地方運輸局における自然災害等の新たな事柄についての運輸安全マネジメント評価の実施体制を強化する。

3. 運輸安全マネジメント評価実施方針

(1) 運輸安全マネジメント評価における重点確認事項

安全管理体制の構築の取組の途上にある運輸事業者においては、まずは自らの組織に即したP D C Aサイクルを機能させることを最優先に取り組むことが望まれる。一方、既にP D C Aサイクルに基づく取組を推進している運輸事業者においては、安全管理体制の更なるスパイラルアップを図るべく継続的に取り組むべきである。また、いずれの運輸事業者においても、経営トップのリーダーシップや法令遵守は、安全管理の根幹をなすものであり、これを踏まえた取組を行うことが必要である。

さらに、法施行後の実施状況から、多くの運輸事業者において未だ取組の改善の余地が大きいことが明らかになっている事項については、運輸安全調査官が積極的に助言を行い、取組を促すことが必要である。

以上のことから、今後、安全管理規程に基づいた安全管理体制に関し、以下の項目の確認を重点的に行い、必要に応じ、更なる改善等に向けたきめ細かな助言を行う。

- ① 経営トップを含む経営管理部門における安全方針等に関する理解及び関与の度合いは十分か。
- ② 自ら作成した安全方針等に従った安全管理体制の運用が計画的になされ、それら運用状況を自ら定期的に確認し、その確認の結果を踏まえ、安全管理体制の見直し及び継続的改善がなされているか。また、特に、取組の進んでいる運輸事業者にあつては、当該見直し及び継続的改善を踏まえた安全管理体制の向上のための新たな計画の作成がなされているか。
- ③ 多くの運輸事業者において未だ改善の余地が大きいことが明らかになっている「事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用」、「内部監査」及び「マネジメントレビュー」について、取組がなされているか。
- ④ 過去に行政処分又は行政指導を受けている運輸事業者について当該行政処分等を踏まえた安全方針等の作成及び実施は行われているか。
- ⑤ 近年頻発化・激甚化している自然災害について、事業者の意識の向上と具

体的な取組がなされているか。また、テロや感染症などへの対応に関する取組がなされているか。

(2) 運輸安全マネジメント評価の実施の方法について

- ① 関係法令及び本方針に基づき運輸安全マネジメント評価を行う。
- ② 大臣官房運輸安全監理官において、本方針に沿った運輸安全マネジメント評価実施要領を作成し、当該要領に基づいて実施する。この際、保安監査実施部局と十分な連携を図る。
- ③ 経営トップ、安全統括管理者等の経営幹部への面談調査と経営管理部門が管理する安全管理に係る書類の確認を中心に実施し、ガイドライン等に基づき、運輸事業者に対し、必要に応じ、きめ細かな助言を行う。
- ④ ガイドライン中、運輸事業者における取組が相対的に進んでいない事項について、法施行後の評価事例を類型化したデータベースの活用を視野に入れつつ、当面は、取組が進捗している運輸事業者の事例を提供する等運輸事業者の具体的な行動に結びつく助言を行う。
- ⑤ 保安監査実施部局との相互の情報交換等による保安監査との連携を通じ、当該運輸事業者の安全への取組について、総合的な把握及び分析に努める。

(3) 運輸安全マネジメント評価の実施方法等の見直し及び改善について

- ① 運輸安全マネジメント評価に関する内部監査、評価を実施する運輸安全調査官に対する技量評価、評価方法の検証、評価実施事業者に対するアンケート調査、日ごろ連携している安全統括管理者からの意見等に基づき、その実施方法等について、継続的な見直し及び改善を行う。
- ② 運輸審議会に上記①の実施方法に係る見直し及び改善の状況を報告する。
- ③ 上記①②を踏まえ、運輸安全マネジメント評価の実施方法の改善及び運輸安全調査官の資質向上等、運輸安全マネジメント制度の更なる充実強化に努める。

(4) 運輸安全マネジメント評価の結果の取り扱いについて

- ① 運輸安全マネジメント評価の所見については、当該運輸事業者に対してきめ細かな説明を行い、経営トップとの認識の共有を図る。
- ② 運輸安全マネジメント評価の結果については、事業者の経営に関する機密も含まれること等を勘案しつつ、毎年度実施したものを全体概要としてとりまとめ、運輸審議会に定期的に報告し、また、評価を実施した旨をホームページ等で公表する。

(5) 運輸安全マネジメント評価の実施計画

- ① 評価実施計画を定めるにあたっては、運輸事業者における経営トップ等の交代や、組織変更による安全管理体制への影響、事故・行政処分等への対応、運輸安全マネジメント評価への対応状況等を踏まえ、評価の緊急性・必要性

を総合的に判断して、評価実施時期を決定する。

- ② 貸切バス事業者に対する運輸安全マネジメント評価については、令和3年3月に策定された「事業用自動車総合安全プラン2025」の優先付けに基づき、平成28年2月以降の新規許可事業者のうち評価未実施者、一定規模（50両）以上の貸切バス事業者その他評価の実施が必要と認められる貸切バス事業者を主として対象としつつ、計画的な評価を着実に実施する。
- ③ 小型旅客船不定期航路事業者について、事業者に即した評価手法により、年間50から60事業者を目安として運輸安全マネジメント評価を実施する。
- ④ 鉄道分野、航空分野、自動車分野及び海運分野の合計で、年間350から400事業者程度を目安としつつ、重大事故の発生や感染症の流行など、運輸安全マネジメント評価を取り巻く状況の変化に柔軟に対応し、計画的かつ効率的に実施する。

4. その他

- (1) 本方針は、令和5年4月1日より適用する。
- (2) 本方針は、国土交通大臣が行う運輸安全マネジメント評価について適用する。
- (3) 運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドラインについては、本方針の改正に伴う所要の見直しを行う。
- (4) 運輸事業者による効果的・効率的な安全管理体制の構築のため、引き続き、情報通信分野の技術革新を活用するための検討を進める。
- (5) 運輸安全マネジメント制度の一般の方等への周知について、検討を進める。また、運輸事業者自身が自社の運輸安全マネジメントの取組について公表することも促進する。
- (6) 大臣官房運輸安全監理官は、本方針の施行後5年を経過した時点において、本方針の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

IV 部会

審議月日	事 案 の 内 容	開 催 場 所
1月13日	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について	運輸審議会 審議室 (WEB併用)

審議月日	事 案 の 内 容	開 催 場 所
2月7日	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について	運輸審議会 審議室 (WEB併用)

V 公聴会

鉄・軌道

○京王電鉄株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限変更の認可申請事案

(令5第4003号)

・概要

開催日時	開催場所	主宰
令和5年5月16日(火) 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
堀川 義弘	会長
和田 貴志	会長の職務を代理する常勤の委員
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	委員(非常勤)

申請者陳述人

氏名	年齢	職名
都村 智史	58歳	代表取締役社長 社長執行役員
井上 晋一	56歳	取締役 常務執行役員 鉄道事業本部長
加藤 慎司	54歳	執行役員 鉄道事業本部 計画管理部長
国本 真輝	41歳	鉄道事業本部 計画管理部 企画管理担当課長

一般公述人

【賛成】

氏名	年齢	職業又は所属団体
笹井 尚	43歳	会社員

自動車

○遠州鉄道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事案

(令5第5003号)

・概要

開催日時	開催場所	主宰
令和5年5月25日(木) 10時30分～12時10分	静岡県浜松市中区早馬町2番地の1 浜松市文化コミュニティセンター 2階ホール(WE B併用)	運輸審議会

・出席者

運輸審議会委員

氏名	職名
堀川 義弘	会長
和田 貴志	会長の職務を代理する常勤の委員
山田 攝子	委員(非常勤)
二村 真理子	委員(非常勤) ※WE B出席
三浦 大介	委員(非常勤) ※WE B出席
大石 美奈子	委員(非常勤) ※WE B出席

申請者陳述人

氏名	年齢	職名
丸山 晃司	56歳	取締役社長
小野田 剛久	55歳	取締役運輸業務本部長
諸井 宏司	55歳	運輸事業部長
萩原 高志	48歳	運輸事業部次長

一般公述人

【反対】

氏名	年齢	職業又は所属団体
田中 将	30歳	会社員

【賛成】

氏名	年齢	職業又は所属団体
遠山 信吾	18歳	大学生

VI 意見聴取

鉄・軌道

○京浜急行電鉄株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限変更の認可申請事案

(令5第4001号)

開催月日	開催場所	出席者氏名及び職名	備考
3月7日	運輸審議会 審議室	京浜急行電鉄株式会社 川俣 幸宏 取締役社長 櫻井 和秀 取締役常務執行役員 松本 年弘 顧問 四宮 浩 鉄道本部鉄道統括部長 渡辺 正行 鉄道本部鉄道統括部事業統括課担当課長	申請者

自動車

○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運賃の上限変更の認可申請事案

(令4第5005号)

開催月日	開催場所	出席者氏名及び職名	備考
2月7日	運輸審議会 審議室	国際興業株式会社 南 正人 代表取締役社長 後藤 崇輔 専務取締役 木部 康久 執行役員運輸事業部長 中村 浩幸 運輸事業部担当部長 矢島 史昭 運輸事業部業務課長 佐藤 哲也 総務部次長	申請者

○西東京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事案

(令5第5001号)

開催月日	開催場所	出席者氏名及び職名	備考
2月14日	運輸審議会 審議室	西東京バス株式会社 浜田 丈夫 代表取締役社長 富永 智之 取締役営業部部長 黒田 誠 営業部部長 兼 乗合担当課長 桃井 堯大 営業部乗合担当課長補佐 大澤 聖矢 営業部乗合担当副主任	申請者

○京王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事案

(令5第5002号)

開催月日	開催場所	出席者氏名及び職名	備考
2月14日	運輸審議会 審議室	京王バス株式会社 宮坂 周治 代表取締役社長 窪田 洋 取締役運輸営業部長 鳥居 寛昭 取締役管理部長 中山 智 管理部課長 白川 圭介 管理部課長 木村 郁子 運輸営業部課長	申請者

○神奈川中央交通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事案

(令5第5004号)

開催月日	開催場所	出席者氏名及び職名	備考
4月13日	運輸審議会 審議室	神奈川中央交通株式会社 今井 雅之 代表取締役社長 齋藤 謙司 常務執行役員運輸計画部長 小林 昭司 執行役員運輸営業部長 星 裕美 人事部長 渡部 潤一 運輸営業部次長 佐藤 勝太 運輸計画部計画担当課長	申請者

○東武バスウエスト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
事案

(令5第5005号)

開催月日	開催場所	出席者氏名及び職名	備考
4月27日	運輸審議会 審議室	東武バスウエスト株式会社 金井 応季 取締役社長 大久保 雄二 取締役運輸統括部長 中野 旭 運輸統括部副部長 山科 和仁 運輸統括部副部長	申請者

Ⅶ 説明聴取事案

自動車

認定月日	申請者	事案の内容
1月19日	自動車局貨物課	トラック運送業に係る標準的な運賃（燃料サーチャージの算出方法等）の設定について

港湾

認定月日	申請者	事案の内容
1月31日	北九州市	北九州市からの北九州港の港湾区域の変更に係る同意申請について

Ⅷ 報告聴取

月日	事案の内容	説明部局
1月12日	鉄道・軌道の旅客の運賃等の認可に係る地方運輸局長への権限の委譲について	鉄道局
2月16日	乗合バスの運賃等の認可に係る地方運輸局長への権限の委譲について	自動車局
3月2日	一般乗合旅客自動車運送事業におけるコロナ影響の反映を含めた査定方針（令和3年度実績による審査）について	自動車局

Ⅸ 委員の構成等

(令和5年6月30日現在)

○委員

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(再任) 二村 真理子 委員(令和5年2月16日付)

○運輸安全確保部会に属する委員及び専門委員

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

○事案処理職員

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	浅 井 亮 平
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	廣 井 才 人
総合政策局 運輸審議会審理室 係長	堤 大 地
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 主査	山 本 果 歩
総合政策局 運輸審議会審理室 係員	長 津 朋 哉
総合政策局 運輸審議会審理室 係員	小 笠 原 璃 有

運輸審議会半年報

令和5年1月～6月