

運輸審議会半年報

令和5年7月～12月

国土交通省運輸審議会

は し が き

令和5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5年7月～12月

I	今期の活動概要	2
II	運輸審議会審議事案等の処理状況	3
III	答申書	
1	鉄・軌道	
	令5第4005号 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	4
	令5第3001号 西日本旅客鉄道株式会社からの鉄道の特別急行料金の上限設定の認可申請について	14
	令5第3002号 東日本旅客鉄道株式会社からの鉄道の特別急行料金の上限設定の認可申請について	19
2	自動車	
	令5第5006号 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	24
	令5第5007号 西日本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	29
IV	意見聴取	33
V	報告聴取	35
VI	委員の構成等	36

I 今期の活動概要

■ 概況

今期は、審議案件が5件あり、答申を5件（鉄・軌道3件、自動車2件）行った。

1 審議案件

○ 鉄・軌道

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日に審議の上、7月13日に愛知県にて申請者に対し意見聴取を実施し、同月14日に現地調査を実施した。更に同月18日・25日、8月1日に審議の上、同月22日に認可することが適当である旨回答した。

9月25日に諮問された西日本旅客鉄道株式会社及び東日本旅客鉄道株式会社からの鉄道の特別急行料金の上限設定の認可申請事案について、同月26日、10月5日・12日・19日、11月9日に審議の上、同月20～21日に大阪府にて申請者のうち西日本旅客鉄道株式会社に対し意見聴取を実施し、同日に現地調査を実施した。更に同月28日、12月5日・12日に審議の上、同月14日に申請どおり認可することが適当である旨答申した。

○ 自動車

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、7月4日に申請者に対し意見聴取を実施した。更に同日・同月11日に審議の上、同月18日に申請どおり認可することが適当である旨答申した。

7月19日に諮問された西日本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20日・27日に審議の上、8月29日に福岡県にて申請者に対し意見聴取を実施し、同日に現地調査を実施した。更に同月31日、9月12日・19日に審議の上、同月21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 その他案件

○ 現地調査

7月14日に名古屋鉄道株式会社、8月29日に西日本鉄道株式会社、11月20～21日に西日本旅客鉄道株式会社（現地調査の時点で独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が管理を行っていた施設を含む。）について、現地調査を行った。



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事案に関する現地調査

○ 報告聴取

6件の案件について報告を聴取した。

II 運輸審議会審議事案等の処理状況

〔 令和 5 年 7 月 1 日から
令和 5 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	3	2	0	0	0	0	0	5
うち公聴会を開催	0	0	0	0	0	0	0	0
うち意見聴取を実施	2	2	0	0	0	0	0	4
説 明 聴 取 事 案 件 数	0	0	0	0	0	0	0	0
事 後 通 知 事 案 件 数	3	0	0	0	0	0	0	3

(注) 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

区 分	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	2	0	0	0	0	1	6
現 地 調 査 件 数	2	1	0	0	0	0	0	3

(注) 鉄・軌道に係る現地調査については、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並びに西日本旅客鉄道株式会社からの鉄道の特別急行料金の上限設定の認可申請に係る審議の一環として実施したものである。また、自動車に係る現地調査については、西日本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 945 号（令和 5 年 9 月 8 日）

国運審第 38 号
令和 5 年 8 月 22 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

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

令 5 第 4 0 0 5 号

令和 5 年 5 月 31 日付け国鉄事第 168 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

名古屋鉄道株式会社からの申請に係る鉄道及び軌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、消費税に係る運賃改定を除き、約28年にわたり現行運賃を実施しているものである。その間、その運営する鉄道事業及び軌道事業（以下「鉄軌道事業」という。）の利用者数は、平成14年度まで減少傾向が続いたが、一部路線の開業の効果等もあり増加に転じ、近年においても社会経済情勢の影響を受けつつも、増加傾向が継続していた。

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感染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への移行といった行動様式の変容や中部国際空港の利用者数の激減等がみられた。

このため、令和2年度の利用者数は、前年度に比較して24.8%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86.4%に留まっている。

申請者は、事業を展開している中京都市圏の公共交通機関の分担率が低く、その運営する鉄軌道事業の輸送密度がいわゆる大手民鉄の中では低い水準にあり、ワンマン運転の拡大や駅業務の効率化等の経営合理化に取り組んできたが、今後の需要及び経費の見通しを踏まえ、厳しい経営環境が継続する見込みであるとされている。

申請者は、そのような状況下においても、鉄軌道事業を継続し、地域の公共交通の使命を果たしていくためには、安全・安心・安定輸送の確保に必要な既存設備の更新に加え、社会環境の変化に合わせた投資が必要不可欠であり、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、鉄軌道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項並びに軌道法第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うえ、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、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、申請内容に関し、擬制キロの適用に関する考え方、沿線自治体との対話の状況、鉄軌道事業の生産性向上に向けた取組や将来の事業展開に向けた方針等について申請者から意見聴取を行うとともに、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258,047百万円、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283,064百万円と推定されるので、差引き25,017百万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278,989百万円、適正な総括原価は283,064百万円と推定されるので、差引き4,075百万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影響を受けた需要見通しについて、利用目的等により差異はあるものの、テレワークの定着等により、コロナ禍前の需要への回復は見通せないとしている。この点については、過去の輸送実績と沿線人口の相関関係等を基に算出した同感染症がなかったとした場合の需要の趨勢や、公的機関が実施した調査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。

また、申請者からは、安全や利用者サービス改善等に資する設備投資の実施に関する方針のほか、沿線自治体、グループ企業や他の事業者との連携を含めた取組を通じた沿線の活性化により定住人口の増加や安定的な鉄道需要の創出に取り組むとする方針等についても確認した。

これらを踏まえ、安全・安心・安定輸送の確保や、利用者サービスの更なる向上を図りつつ、持続的な鉄軌道事業の実現に向けた取組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様式の変容が鉄軌道事業に与える影響については、未だ不透明な面がある。名古屋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、テレワークの実施状況や中部国際空港の利用者数の動向等により、想定された需要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条各項及び軌道法第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名古屋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。

(単位：円)

3キロまで	180
3キロを超え4キロまで	210
4キロを超え7キロまで	250
7キロを超え8キロまで	270
8キロを超え12キロまで	330
12キロを超え16キロまで	400
16キロを超え20キロまで	460
20キロを超え24キロまで	510
24キロを超え28キロまで	570
28キロを超え32キロまで	630
32キロを超え36キロまで	690
36キロを超え40キロまで	750
40キロを超え44キロまで	830
44キロを超え48キロまで	900
48キロを超え52キロまで	980
52キロを超え56キロまで	1,050
56キロを超え60キロまで	1,120
60キロを超え64キロまで	1,190
64キロを超え68キロまで	1,270
68キロを超え72キロまで	1,320
72キロを超え76キロまで	1,380
76キロを超え80キロまで	1,430
80キロを超え85キロまで	1,500
85キロを超え90キロまで	1,550
90キロを超え95キロまで	1,610
95キロを超え100キロまで	1,670
100キロを超え110キロまで	1,760
110キロを超え120キロまで	1,860
120キロを超え130キロまで	1,950
130キロを超え143キロまで	2,050

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。

通勤定期旅客運賃（1か月）

（単位：円）

1キロまで	5,570
1キロを超え2キロまで	6,270
2キロを超え3キロまで	6,960
3キロを超え4キロまで	7,670
4キロを超え5キロまで	8,360
5キロを超え6キロまで	9,040
6キロを超え7キロまで	9,720
7キロを超え8キロまで	10,410
8キロを超え9キロまで	11,090
9キロを超え10キロまで	11,780
10キロを超え11キロまで	12,470
11キロを超え12キロまで	13,030
12キロを超え13キロまで	13,600
13キロを超え14キロまで	14,170
14キロを超え15キロまで	14,740
15キロを超え16キロまで	15,320
16キロを超え17キロまで	15,880
17キロを超え18キロまで	16,450
18キロを超え19キロまで	17,030
19キロを超え20キロまで	17,350
20キロを超え21キロまで	17,680
21キロを超え22キロまで	18,030
22キロを超え23キロまで	18,350
23キロを超え24キロまで	18,690
24キロを超え25キロまで	19,010
25キロを超え26キロまで	19,360
26キロを超え27キロまで	19,670
27キロを超え28キロまで	20,010
28キロを超え29キロまで	20,290
29キロを超え30キロまで	20,590
30キロを超え31キロまで	20,860

31 キロを超え 32 キロまで	21,160
32 キロを超え 33 キロまで	21,430
33 キロを超え 34 キロまで	21,720
34 キロを超え 35 キロまで	22,000
35 キロを超え 36 キロまで	22,300
36 キロを超え 37 キロまで	22,570
37 キロを超え 38 キロまで	22,840
38 キロを超え 39 キロまで	23,140
39 キロを超え 40 キロまで	23,420
40 キロを超え 41 キロまで	23,690
41 キロを超え 42 キロまで	23,950
42 キロを超え 43 キロまで	24,210
43 キロを超え 44 キロまで	24,480
44 キロを超え 45 キロまで	24,730
45 キロを超え 46 キロまで	24,980
46 キロを超え 47 キロまで	25,250
47 キロを超え 48 キロまで	25,510
48 キロを超え 49 キロまで	25,770
49 キロを超え 50 キロまで	26,030
50 キロを超え 51 キロまで	26,230
51 キロを超え 52 キロまで	26,460
52 キロを超え 53 キロまで	26,670
53 キロを超え 54 キロまで	26,900
54 キロを超え 55 キロまで	27,110
55 キロを超え 56 キロまで	27,310
56 キロを超え 57 キロまで	27,540
57 キロを超え 58 キロまで	27,740
58 キロを超え 59 キロまで	27,950
59 キロを超え 60 キロまで	28,050
60 キロを超え 61 キロまで	28,170
61 キロを超え 62 キロまで	28,270
62 キロを超え 63 キロまで	28,370
63 キロを超え 64 キロまで	28,480
64 キロを超え 65 キロまで	28,580
65 キロを超え 66 キロまで	28,700

66 キロを超え 67 キロまで	28,800
67 キロを超え 68 キロまで	28,920
68 キロを超え 69 キロまで	29,020
69 キロを超え 70 キロまで	29,120
70 キロを超え 71 キロまで	29,220
71 キロを超え 72 キロまで	29,350
72 キロを超え 73 キロまで	29,450
73 キロを超え 74 キロまで	29,550
74 キロを超え 75 キロまで	29,650
75 キロを超え 76 キロまで	29,760
76 キロを超え 77 キロまで	29,860
77 キロを超え 78 キロまで	29,980
78 キロを超え 79 キロまで	30,080
79 キロを超え 80 キロまで	30,190
80 キロを超え 81 キロまで	30,290
81 キロを超え 82 キロまで	30,390
82 キロを超え 83 キロまで	30,490
83 キロを超え 84 キロまで	30,620
84 キロを超え 85 キロまで	30,720
85 キロを超え 86 キロまで	30,820
86 キロを超え 87 キロまで	30,940
87 キロを超え 88 キロまで	31,040
88 キロを超え 89 キロまで	31,160
89 キロを超え 90 キロまで	31,260
90 キロを超え 91 キロまで	31,370
91 キロを超え 92 キロまで	31,470
92 キロを超え 93 キロまで	31,570
93 キロを超え 94 キロまで	31,670
94 キロを超え 95 キロまで	31,800
95 キロを超え 96 キロまで	31,900
96 キロを超え 97 キロまで	32,000
97 キロを超え 98 キロまで	32,100
98 キロを超え 99 キロまで	32,210
99 キロを超え 100 キロまで	32,310
100 キロを超え 101 キロまで	32,390

101 キロを超え 102 キロまで	32,450
102 キロを超え 103 キロまで	32,500
103 キロを超え 104 キロまで	32,570
104 キロを超え 105 キロまで	32,620
105 キロを超え 106 キロまで	32,680
106 キロを超え 107 キロまで	32,730
107 キロを超え 108 キロまで	32,790
108 キロを超え 109 キロまで	32,840
109 キロを超え 110 キロまで	32,900
110 キロを超え 111 キロまで	32,990
111 キロを超え 112 キロまで	33,040
112 キロを超え 113 キロまで	33,100
113 キロを超え 114 キロまで	33,160
114 キロを超え 115 キロまで	33,210
115 キロを超え 116 キロまで	33,270
116 キロを超え 117 キロまで	33,320
117 キロを超え 118 キロまで	33,390
118 キロを超え 119 キロまで	33,440
119 キロを超え 120 キロまで	33,500
120 キロを超え 121 キロまで	33,560
121 キロを超え 122 キロまで	33,630
122 キロを超え 123 キロまで	33,690
123 キロを超え 124 キロまで	33,740
124 キロを超え 125 キロまで	33,810
125 キロを超え 126 キロまで	33,870
126 キロを超え 127 キロまで	33,920
127 キロを超え 128 キロまで	33,980
128 キロを超え 129 キロまで	34,030
129 キロを超え 130 キロまで	34,090
130 キロを超え 131 キロまで	34,140
131 キロを超え 132 キロまで	34,230
132 キロを超え 133 キロまで	34,290
133 キロを超え 134 キロまで	34,340
134 キロを超え 135 キロまで	34,400
135 キロを超え 136 キロまで	34,450

136 キロを超え 137 キロまで	34,510
137 キロを超え 138 キロまで	34,570
138 キロを超え 139 キロまで	34,630
139 キロを超え 140 キロまで	34,690
140 キロを超え 141 キロまで	34,740
141 キロを超え 142 キロまで	34,820
142 キロを超え 143 キロまで	34,880

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6号（令和6年1月9日）

国運審第47号
令和5年12月14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

西日本旅客鉄道株式会社からの鉄道の
特別急行料金の上限設定の認可申請について

令5第3001号

令和5年9月25日付け国鉄事第416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

西日本旅客鉄道株式会社からの鉄道の特別急行料金の上限設定については、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、北陸新幹線の金沢・敦賀間が令和6年3月16日に開業する見込みとなったことから、同区間に係る新幹線鉄道の特別急行料金（以下「新幹線特急料金」という。）の上限を設定しようとして、本申請を行ったものである。

また、同区間については、東日本旅客鉄道株式会社（以下「JR東日本」という。）と直通運転を行うこととなっており、両社を跨る区間について利用者から収受した新幹線特急料金については、申請者とJR東日本の協定に基づき、北陸新幹線の長野・金沢間開業時と同様の方法で両社へと配分されることとなっている。このため、JR東日本も、新たに開業する小松・敦賀間の各駅と東京・飯山間の各駅間に係る新幹線特急料金の上限を設定しようとして本申請と同一内容の申請を行っている。

2. 国土交通大臣は、鉄道事業者からの新幹線特急料金の上限の設定の認可にあたっては、鉄道事業法第16条第2項に基づき、当該料金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うえ、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、本件の審議にあたり、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。また、申請内容に関し、金沢・敦賀間の開業に伴う北陸地方と関西圏・中京圏及び首都圏との間の流動への影響の想定とそれに対する対応方針並びに敦賀駅等において北陸新幹線と在来線特急との乗換えが生じることへの対応方針等について、申請者から意見聴取を行った。加えて、当該乗換えに係る施設の整備状況等に関し、現地視察を行った。これらにより、安全で安定した輸送の確保や、敦賀駅等における乗換えに関して、開業後に継続して利用者利便の確保に取り組む方針等についても確認した。

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6年度から令和8年度までの3年間の総収入の合計は108,862百万円、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、合計110,376百万円と推定されるので、差し引き1,515百万円の不足を生ずるものと見込まれる。

4. これらを踏まえ、原価を推定した結果、本件に係る料金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、本件は上記2. に記載した認可基準に適合するものと認められる。

また、1. に記載した国土交通大臣から本件と同時に諮問されたJR東日本の事案（令5第3002号）についても認可基準に適合することを確認した。

以上に鑑みれば、鉄道事業法第16条第1項に基づき、国土交通大臣が本件を認可することは適当であると認める。

要望事項

1. 国土交通大臣は、北陸新幹線の金沢・敦賀間の開業に伴い、同新幹線が首都圏、北陸地方、関西圏・中京圏などの間の需要に対応すること及び列車の運行体系が変化することに鑑み、同新幹線を共同して運営する西日本旅客鉄道株式会社及び東日本旅客鉄道株式会社に対し、必要に応じて次の助言・指導を行っていただきたい。
 - (1) 今般の開業後も、引き続き輸送の安全性・安定性を確保するとともに、特に冬期の対策や緊急時の対応について、両社がより一層緊密に連携すること。
 - (2) 異なる方面の利用者それぞれの利便性に最大限配慮したダイヤ編成とすること。

2. 国土交通大臣は、金沢・敦賀間を営業エリアとする西日本旅客鉄道株式会社に対し、必要に応じて次の助言・指導を行っていただきたい。
 - (1) 大きく運行体系が変わる北陸地方と関西圏・中京圏との間の利用に関する情報提供や特別企画乗車券の設定等により、利用者利便の向上に努めること。
 - (2) 開業後の状況を踏まえ、敦賀駅等における新幹線と在来線特急のより円滑な乗換えの実現に努めること。

別紙

北陸新幹線（金沢・敦賀間）の特別急行料金の上限については、別表1及び別表2に掲げる額とする。

別表1

(単位：円)

駅名	東京	上野	大宮	熊谷	本庄 早稲田	高崎	安中 榛名	軽井沢	佐久平	上田	長野	飯山
小松	6,370	6,160	6,160	6,160	5,620	5,620	5,620	5,620	5,620	4,860	4,520	4,200
加賀温泉	6,370	6,160	6,160	6,160	6,160	5,620	5,620	5,620	5,620	5,620	4,520	4,200
芦原温泉	6,700	6,490	6,160	6,160	6,160	6,160	5,620	5,620	5,620	5,620	4,520	4,200
福井	6,700	6,490	6,160	6,160	6,160	6,160	6,160	5,620	5,620	5,620	5,290	4,200
越前たけふ	6,700	6,490	6,490	6,160	6,160	6,160	6,160	5,620	5,620	5,620	5,290	4,200
敦賀	6,700	6,490	6,490	6,490	6,160	6,160	6,160	6,160	6,160	5,620	5,290	4,970

別表2

(単位：円)

駅名	上越 妙高	糸魚川	黒部宇奈月 温泉	富山	新高岡	金沢	小松	加賀 温泉	芦原 温泉	福井	越前 たけふ	敦賀
小松	2,640	2,640	2,640	1,870	1,870	1,870	-	-	-	-	-	-
加賀温泉	3,530	2,640	2,640	2,640	1,870	1,870	1,870	-	-	-	-	-
芦原温泉	3,530	2,640	2,640	2,640	1,870	1,870	1,870	1,870	-	-	-	-
福井	3,530	3,530	2,640	2,640	2,640	1,870	1,870	1,870	1,870	-	-	-
越前たけふ	3,530	3,530	2,640	2,640	2,640	1,870	1,870	1,870	1,870	1,870	-	-
敦賀	3,530	3,530	3,530	2,640	2,640	2,640	1,870	1,870	1,870	1,870	1,870	-

国 運 審 第 4 8 号
令和5年12月14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
特別急行料金の上限設定の認可申請について

令5第3002号

令和5年9月25日付け国鉄事第416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

東日本旅客鉄道株式会社からの鉄道の特別急行料金の上限設定については、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. 北陸新幹線の金沢・敦賀間は、令和6年3月16日に開業する見込みとなった。同区間を運営する西日本旅客鉄道株式会社（以下「JR西日本」という。）と直通運転を行うこととなる申請者は、金沢・敦賀間のうち、新たに開業する小松・敦賀間各駅と申請者の運営する北陸新幹線の東京・飯山間各駅の区間（以下「2社跨り区間」という。）を利用する場合の新幹線鉄道の特別急行料金（以下「新幹線特急料金」という。）の上限を設定しようとして、本申請を行ったものである。

また、2社跨り区間について利用者から収受した新幹線特急料金については、申請者とJR西日本の協定に基づき、北陸新幹線の長野・金沢間開業時と同様の方法で両社へと配分されることとなっている。このため、JR西日本も、2社跨り区間に係る新幹線特急料金の上限を設定しようとして本申請と同一内容を含む申請を行っている。

2. 国土交通大臣は、鉄道事業者からの新幹線特急料金の上限の設定の認可にあたっては、鉄道事業法第16条第2項に基づき、当該料金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（以下「総括原価」という。）を超えないものであることを確認のうえ、同条第1項の認可をするものとされている。

本件では、申請者には金沢・敦賀間に係る新たな原価及び収入が発生しないことから、所管局では、2社跨り区間に係る新幹線特急料金について、各駅間の区間ごとに、1.で述べた配分方法に基づき申請者へ配分される額が、北陸新幹線の既開業区間における申請者の上限料金又は両社相互を発着する区間に係る申請者への配分額を上回るものではないことを確認することで、申請者における総収入が総括原価を超えないものと判断するとしている。

3. 当審議会は、本件の審議にあたり、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の申出がなかったことから、公聴会は開催していない。

金沢・敦賀間に関し新たに発生する原価及び収入がいずれもJR西日本におけ

るものであることを踏まえれば、２．に記載した所管局における審査の取扱いには合理性があり、相当であると認められる。併せて、当審議会においても、申請者への配分額について、既開業区間の上限料金又は配分額を超えていないことについて確認を行った。

４．これらを踏まえれば、本件は２．に記載した認可基準に適合するものと認められる。

また、１．に記載した国土交通大臣から本件と同時に諮問されたＪＲ西日本の事案（令５第３００１号）についても認可基準に適合することを確認した。

以上に鑑みれば、鉄道事業法第１６条第１項に基づき、国土交通大臣が本件を認可することは適当であると認める。

要望事項

1. 国土交通大臣は、北陸新幹線の金沢・敦賀間の開業に伴い、同新幹線が首都圏、北陸地方、関西圏・中京圏などの間の需要に対応すること及び列車の運行体系が変化することに鑑み、同新幹線を共同して運営する東日本旅客鉄道株式会社及び西日本旅客鉄道株式会社に対し、必要に応じて次の助言・指導を行っていただきたい。
 - (1) 今般の開業後も、引き続き輸送の安全性・安定性を確保するとともに、特に冬期の対策や緊急時の対応について、両社がより一層緊密に連携すること。
 - (2) 異なる方面の利用者それぞれの利便性に最大限配慮したダイヤ編成とすること。

別紙

北陸新幹線（金沢・敦賀間）の特別急行料金の上限については、別表1に掲げる額とする。

別表1

（単位：円）

駅名	東京	上野	大宮	熊谷	本庄 早稲田	高崎	安中 榛名	軽井沢	佐久平	上田	長野	飯山
小松	6,370	6,160	6,160	6,160	5,620	5,620	5,620	5,620	5,620	4,860	4,520	4,200
加賀温泉	6,370	6,160	6,160	6,160	6,160	5,620	5,620	5,620	5,620	5,620	4,520	4,200
芦原温泉	6,700	6,490	6,160	6,160	6,160	6,160	5,620	5,620	5,620	5,620	4,520	4,200
福井	6,700	6,490	6,160	6,160	6,160	6,160	6,160	5,620	5,620	5,620	5,290	4,200
越前たけふ	6,700	6,490	6,490	6,160	6,160	6,160	6,160	5,620	5,620	5,620	5,290	4,200
敦賀	6,700	6,490	6,490	6,490	6,160	6,160	6,160	6,160	6,160	5,620	5,290	4,970

自動車

○国土交通省告示第 856 号（令和 5 年 8 月 3 日）

国 運 審 第 3 2 号
令和 5 年 7 月 18 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

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

令 5 第 5 0 0 6 号

令和 5 年 6 月 5 日付け国自旅第 6 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

阪急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。

(1) 芦屋市内の特定地帯における路線

普通旅客運賃に係る均一制運賃を250円とする。

(2) 有野藤原台地区における路線

普通旅客運賃に係る均一制運賃を250円とする。

(3) 大阪府内及び兵庫県内の特定路線

1区を250円、以後1区増す毎に20円加算の特殊区間制運賃とする。

(4) 兵庫県内の一部路線（旧阪急田園バスの路線）

対キロ区間制運賃の初乗運賃を190円とする。

(5) その他の路線

キロ当たり賃率38円60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190円とする。

理 由

1. 申請者は、平成9年1月に運賃改定を行った後、少子高齢化に伴う人口減少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、外出機会の減少やテレワークへの移行といった行動様式の変容がみられ、輸送需要が大幅に落ち込んだ。これにより、大阪ブロック及び兵庫ブロックともに令和2年度の利用者数が前年度に比較して約23%減少した。

令和3年度には両ブロックで利用者数が回復に転じたものの、経常収支率はいずれも約83%に留まるとともに、今後の輸送需要は両ブロックともにコロナ禍前の水準まで回復せず頭打ちになると推計されるなど、申請者を取り巻く経営環境は引き続き厳しいものとなることが考えられる。他方で、深刻化する運転者不足に対応するため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バリアフリー車両への更新、環境対策車両の導入

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、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運転者の処遇改善等、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。

(1) 大阪ブロック

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9,745百万円、現行の旅客運賃による総収入（補助金を含む）は7,339百万円と推定されるので、差引き2,406百万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7,940百万円と推定されるので、差引き1,806百万円の不足を生ずるものと見込まれる。

(2) 兵庫ブロック

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8,302百万円、現行の旅客運賃による総収入（補助金を含む）は6,500百万円と推定されるので、差引き1,802百万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6,969百万円と推定されるので、差引き1,334百万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、大阪ブロック及び兵庫ブロックともに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、公的機関が実施した調査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。

これらを踏まえた上で、バス事業を安定的に継続していくために必要となる、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の改正（令和6年4月施行）に対応するための人員確保や安全対策等に係る設備投資、燃料価格の上昇等を前提とする原価を推定した結果、大阪ブロック及び兵庫ブロックとも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が変更されたが、同感染症に起因する行動様式の変容が一般乗合旅客自動車運送事業に与える影響については、未だ不透明な面がある。阪急バス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、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、阪急バス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 1021 号（令和 5 年 10 月 10 日）

国 運 審 第 4 2 号
令和 5 年 9 月 2 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

西日本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 7 号

令和 5 年 7 月 1 9 日付け国自旅第 9 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

西日本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。

(1) 福岡市内の特定路線

1区を220円、2区を280円の特殊区間制運賃とする。

(2) その他の路線

キロ当たり賃率42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220円とする。

理 由

1. 申請者は、平成10年8月1日の運賃改定の後、消費税に係る運賃改定を除き、25年余にわたり現行運賃を実施している。この間、その運営する一般乗合旅客自動車運送事業の利用者数は、平成20年度から平成21年度にかけ減少することがあったものの、それ以後令和元年度まで微増傾向であった。

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感染拡大に伴う緊急事態宣言の発出等により、外出機会の減少やテレワークへの移行といった行動様式の変容がみられ、輸送需要が大幅に落ち込んだ。これにより、令和2年度の利用者数は前年度に比較して約29%の減少となり、令和3年度には利用者数が回復に転じたものの、経常収支率は約90%に留まっている。

申請者は、バスの利用者数が令和元年度と比較して約2割減少した水準より回復することなく頭打ちとなっている一方、運転者確保のための待遇改善に加え、安全投資や環境投資、燃料費の高止まり等、コスト増の要因が山積しており、安定的かつ持続可能な公共交通ネットワークを提供し、地域の足を守るといふバス事業者の使命が揺らぎかねない状況にあるとしている。

申請者は、こうした環境下における事業運営の改善を図るとともに、将来にわたってバス事業の安全かつ安定的な継続を図るべく、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、申請者から意見聴取を行うとともに、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6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31,878百万円、現行の旅客運賃による総収入（補助金を含む）は25,534百万円と推定されるので、差引き6,344百万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29,219百万円と推定されるので、差引き2,659百万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影響を踏まえた需要見通しについて、インバウンド需要の取り込みを見込む一方、テレワークの定着等の減少要因を考慮した結果、平年度において、コロナ禍前5年間（平成27年度から令和元年度まで）の実績の傾向に路線再編の計画等に基づく実車走行キロの推計を加味した輸送人員の水準まで回復しないとしている。この点については、令和4年度の輸送人員の実績や行政機関が実施した調査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推計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、申請者からは、意見聴取及び現地視察において、運転者の離職防止や人材の確保に向けた待遇改善の取組のほか、車両投資等を再開する方針に加え、環境対策車両の研究開発・導入をはじめとした環境負荷低減に取り組んでいること等についても確認した。

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、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様式の変容が一般乗合旅客自動車運送事業に与える影響については、未だ不透明な面がある。西日本鉄道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、インバウンド需要の状況や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、西日本鉄道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。

IV 意見聴取

鉄・軌道

○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事案

(令5第4005号)

開催月日	開催場所	出席者氏名及び職名	備考
7月13日	愛知県名古屋市中区三の丸2-2-1 名古屋合同庁舎第1号館11階運輸大会議室	名古屋鉄道株式会社 高崎 裕樹 代表取締役社長 社長執行役員 鈴木 清美 代表取締役 副社長執行役員 鉄道事業本部長 坂野 公治 専務執行役員 鉄道事業本部 副本部長兼安全統括部長 福田 衛司 執行役員 鉄道事業本部 副本部長兼運転保安部長 牧野 英紀 執行役員 鉄道事業本部 副本部長兼鉄道事業改革室長兼計画部長 成瀬 友晃 鉄道事業本部 計画部 計画課長	申請者

○西日本旅客鉄道株式会社からの鉄道の特別急行料金の上限設定の認可申請事案

(令5第3001号)

開催月日	開催場所	出席者氏名及び職名	備考
11月21日	大阪市北区芝田二丁目4-24 西日本旅客鉄道株式会社 本社会議室	西日本旅客鉄道株式会社 長谷川一明 代表取締役社長兼執行役員 岩城 弘明 理事鉄道本部営業本部長 真鍋登志郎 鉄道本部営業本部副本部長 平塚 康雄 鉄道本部営業本部課長	申請者

自動車

○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事案

(令5第5006号)

開催月日	開催場所	出席者氏名及び職名	備考
7月4日	運輸審議会 審議室	阪急バス株式会社 井波 洋 代表取締役社長 河崎 浩一 常務取締役 自動車事業本部長 野澤 俊博 自動車事業本部 営業企画部長 矢野 健二 経営企画部課長 吉岡 徹郎 自動車事業本部 営業企画部業務課長 坂 俊介 自動車事業本部 営業企画部業務課係長	申請者

○西日本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5007号)

開催月日	開催場所	出席者氏名及び職名	備考
8月29日	福岡県福岡市博多区博多駅前3丁目5番7号 西日本鉄道株式会社 本社会議室	西日本鉄道株式会社 林田 浩一 代表取締役 社長執行役員 松本 義人 常務執行役員 自動車事業本部長 執行役員 自動車事業本部 東 欣哉 副本部長兼計画部長 吉田 透 執行役員 自動車事業本部 副本部長 兼人財戦略推進室長 兼業務部長 山口 哲生 自動車事業本部 技術部長 中嶋建太郎 自動車事業本部 計画部計画担当課長	申請者

V 報告聴取

月 日	事 案 の 内 容	説 明 部 局
9月14日	鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会における議論を踏まえた収入原価算定要領の見直しの方向性について	鉄 道 局
10月3日	整備新幹線について	鉄 道 局
10月17日	地域公共交通の「リ・デザイン」について	総 合 政 策 局
10月24日	乗合バスの運賃改定に係る申請書類簡素化等について	物 流 ・ 自 動 車 局
11月7日	鉄道におけるテロ対策について	鉄 道 局
11月14日	トラックの「標準的な運賃」の見直しについて	物 流 ・ 自 動 車 局

VI 委員の構成等

(令和5年12月31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

○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 城 宏 幸
総合政策局 運輸審議会審理室 評価官	洪 武 容
総合政策局 運輸審議会審理室 企画官	木 村 久 美
総合政策局 運輸審議会審理室 課長補佐	山 口 秀 太
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	松 田 純
総合政策局 運輸審議会審理室 課長補佐	藤 澤 正 幸
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 係長	田 崎 未 来
総合政策局 運輸審議会審理室 係員	近 田 一 紀
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5年7月～12月