

参考資料（過去の答申の例）

【新幹線の例】

- 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認可申請について（平26第3001号） . . . 1
- 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認可申請について（平26第3002号） . . . 6
- 九州旅客鉄道株式会社からの鉄道の特別急行料金の上限設定認可申請について（平16第3001号） . . . 11

【収支率が低いものの要望事項を付さなかった例】 収支率：59.6%

- 神戸新交通株式会社からの鉄道及び軌道の旅客運賃の上限設定及び変更認可申請について（平17第4002号） . . . 14

【収支率が低いため要望事項を付した例】 収支率：28.5%

- 首都圏新都市鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限設定認可申請について（平17第4001号） . . . 17

【運賃水準が高いとする沿線住民等の反対意見があった例】

- 京成電鉄株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限設定認可申請について（平21第4001号） . . . 20

【主文を「やむを得ないものとして認める」とした例】

- 一般乗用旅客自動車運送事業に係る緊急調整地域の指定について（平17第5001号） . . . 26

国 運 審 第 3 3 号
平成26年12月16日

国土交通大臣 太田 昭宏 殿

運輸審議会会長代理 鷹箸 有宇壽

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
の上限設定認可申請について

平26第3001号

平成26年10月7日付け国鉄事第145号をもって諮問された上記の事案については、平成26年11月13日石川県において公聴会を開催したほか、諮問された上記の事案について審議した結果、次のとおり答申する。

主 文

東日本旅客鉄道株式会社の申請に係る北陸新幹線の特別急行料金の設定については、別表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

申請者は、全国新幹線鉄道整備法に基づき独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（旧日本鉄道建設公団）により、平成10年3月に着工され建設が進められてきた北陸新幹線の長野駅～金沢駅の区間について、平成27年3月14日に運輸営業が開始できる見込みとなったので、新幹線の特別急行料金の上限を、北陸新幹線の既開業区間の特別急行料金体系と同額（東日本旅客鉄道株式会社及び西日本旅客鉄道株式会社の営業区間を跨って乗車する利用者については一定の料金をこれに加算した金額）で設定しようとして、本申請を行ったものである。

当審議会に提出された資料、所管局から聴取した説明等に基づいて検討した結果、北陸新幹線に係る平年度である平成27年度から29年度までの3年間の運賃算定の基礎となるべき適正な総括原価（能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたもの）及びこれに基づく収支状況の見通しは、次のとおりである。

適正な総括原価は、人件費・経費147億円、貸付料等524億円、減価償却費52億円、諸税3億円、事業報酬9億円、合計735億円と推定され、これに対し今回の北陸新幹線の開業による他の交通機関からの転移等を考慮して推定した輸送需要に基づいて算定された総収入は、運賃収入323億円、料金収入289億円、運輸雑収入30億円、合計642億円と推定され、差引き93億円の不足を生ずるものと見込まれるものの、経営努力により鉄道事業を継続することはできるものと認められる。

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

(単位：円)

別表

駅名	東京	上野	大宮	熊谷	本庄早稲田	高崎	安中榛名	榎井沢	佐久平	上田	長野	飯山
飯山	3,680	3,470	3,470	2,590	2,590	2,590	2,590	2,590	1,840	1,840	1,840	—
上越妙高	3,680	3,470	3,470	3,470	2,590	2,590	2,590	2,590	2,590	1,840	1,840	1,840
糸魚川	5,080	4,870	4,120	4,120	4,120	4,120	3,240	3,240	3,240	3,240	2,490	2,490
黒部宇奈月温泉	5,400	5,190	5,190	4,440	4,440	4,440	4,440	4,440	3,560	3,560	3,560	3,240
富山	5,730	5,520	5,520	5,520	5,520	4,770	4,770	4,770	4,770	4,770	3,560	3,240
新高岡	6,260	6,050	5,520	5,520	5,520	5,520	4,770	4,770	4,770	4,770	3,560	3,240
金沢	6,260	6,050	6,050	5,520	5,520	5,520	5,520	5,520	4,770	4,770	4,440	3,240

要 望 事 項

1. 国土交通大臣は、北陸新幹線の長野駅～金沢駅間の区間の開業に伴い、東日本旅客鉄道株式会社及び西日本旅客鉄道株式会社が共同で当該新幹線を運営することとなることに鑑み、両社に対し、必要に応じて次の助言・指導を行っていただきたい。
 - (1) 日本有数の豪雪地帯を高速で走行するという環境を踏まえ、日常の安全対策はもとより、地震・事故等の緊急時の対応においても、両社が緊密に連携して安全かつ円滑な輸送を確保するための体制を整備すること。
 - (2) 首都圏と北陸地域との間の鉄道利用者が大幅に増加する見込みであることを踏まえ、各種割引や宿泊切符など、両社の共同企画商品の設定に努め、利用者の利便性・快適性を一層向上させること。

2. 国土交通大臣は、北陸新幹線の長野駅～金沢駅間の区間の開業に伴い、他の路線における利用者の利便性に影響が発生する可能性があることに鑑み、両社に対し、必要に応じて次の助言・指導を行っていただきたい。
 - (1) 大阪駅～富山駅間の区間など一部の路線において新幹線と在来線の乗換えが必要となることを踏まえ、乗換改札の整備、乗継割引料金の設定など、乗継利便性や料金面について配慮すること。
 - (2) 東京駅～大宮駅間の区間で東北新幹線と、東京駅～高崎駅間の区間で上越新幹線と線路を共用することを踏まえ、各路線の利用実態に即して、利用者の利便性に最大限配慮されたダイヤ編成とすること。

3. 国土交通大臣は、複数の鉄道会社の営業区間を跨って乗車する場合の新幹線の特別急行料金について、平成27年度には北海道新幹線の開業が予定されていることから、既存の料金との整合、路線の特性等を踏まえて適切に設定されるよう、設定方法等について検討・整理していただきたい。

国 運 審 第 3 4 号
平成26年12月16日

国土交通大臣 太田 昭宏 殿

運輸審議会会長代理 鷹箸 有宇壽

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
の上限設定認可申請について

平26第3002号

平成26年10月7日付け国鉄事第145号をもって諮問された上記の事案については、平成26年11月13日石川県において公聴会を開催したほか、諮問された上記の事案について審議した結果、次のとおり答申する。

主 文

西日本旅客鉄道株式会社の申請に係る北陸新幹線の特別急行料金の設定については、別表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

申請者は、全国新幹線鉄道整備法に基づき独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（旧日本鉄道建設公団）により、平成10年3月に着工され建設が進められてきた北陸新幹線の長野駅～金沢駅の区間について、平成27年3月14日に運輸営業が開始できる見込みとなったので、新幹線の特別急行料金の上限を、北陸新幹線の既開業区間の特別急行料金体系と同額（東日本旅客鉄道株式会社及び西日本旅客鉄道株式会社の営業区間を跨って乗車する利用者については一定の料金をこれに加算した金額）で設定しようとして、本申請を行ったものである。

当審議会に提出された資料、所管局から聴取した説明等に基づいて検討した結果、北陸新幹線に係る平年度である平成27年度から29年度までの3年間の運賃算定の基礎となるべき適正な総括原価（能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたもの）及びこれに基づく収支状況の見通しは、次のとおりである。

適正な総括原価は、人件費・経費398億円、貸付料等378億円、減価償却費288億円、諸税14億円、事業報酬42億円、合計1,119億円と推定され、これに対し今回の北陸新幹線の開業による他の交通機関からの転移等を考慮して推定した輸送需要に基づいて算定された総収入は、運賃収入377億円、料金収入474億円、運輸雑収入14億円、合計866億円と推定され、差引き254億円の不足を生ずるものと見込まれるものの、経営努力により鉄道事業を継続することはできるものと認められる。

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

要 望 事 項

1. 国土交通大臣は、北陸新幹線の長野駅～金沢駅間の区間の開業に伴い、東日本旅客鉄道株式会社及び西日本旅客鉄道株式会社が共同で当該新幹線を運営することとなることに鑑み、両社に対し、必要に応じて次の助言・指導を行っていただきたい。
 - (1) 日本有数の豪雪地帯を高速で走行するという環境を踏まえ、日常の安全対策はもとより、地震・事故等の緊急時の対応においても、両社が緊密に連携して安全かつ円滑な輸送を確保するための体制を整備すること。
 - (2) 首都圏と北陸地域との間の鉄道利用者が大幅に増加する見込みであることを踏まえ、各種割引や宿泊切符など、両社の共同企画商品の設定に努め、利用者の利便性・快適性を一層向上させること。

2. 国土交通大臣は、北陸新幹線の長野駅～金沢駅間の区間の開業に伴い、他の路線における利用者の利便性に影響が発生する可能性があることに鑑み、両社に対し、必要に応じて次の助言・指導を行っていただきたい。
 - (1) 大阪駅～富山駅間の区間など一部の路線において新幹線と在来線の乗換えが必要となることを踏まえ、乗換改札の整備、乗継割引料金の設定など、乗継利便性や料金面について配慮すること。
 - (2) 東京駅～大宮駅間の区間で東北新幹線と、東京駅～高崎駅間の区間で上越新幹線と線路を共用することを踏まえ、各路線の利用実態に即して、利用者の利便性に最大限配慮されたダイヤ編成とすること。

3. 国土交通大臣は、複数の鉄道会社の営業区間を跨って乗車する場合の新幹線の特別急行料金について、平成27年度には北海道新幹線の開業が予定されていることから、既存の料金との整合、路線の特性等を踏まえて適切に設定されるよう、設定方法等について検討・整理していただきたい。

国運審第13号
平成15年12月 9日

国土交通大臣 石原 伸晃 殿

運輸審議会会長 小 野 孝

答 申 書

九州旅客鉄道株式会社からの鉄道の特別急行料金の上限設定の認可申請について

平15第3001号

平成15年11月 4日付け国鉄業第6.3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

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

表

(単位：円)

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

理 由

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

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

適正な総括原価は、人件費・経費3,527億円、鉄道・運輸機構借損料等192億円、減価償却費597億円、雑支出20.0億円、配当所要額75億円、合計4,591億円と推定され、これに対し今回の九州新幹線の開業による他の交通機関か

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

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

国 運 審 第 15 号
平成17年11月17日

国土交通大臣臨時代理
国 務 大 臣 沓 掛 哲 男 殿

運輸審議会会長 小 野 孝

答 申 書

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

平17第4002号

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

運 輸 審 議 会

主 文

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

1 普通旅客運賃

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

2 定期旅客運賃（1か月）

前記の普通旅客運賃を基礎に次の割引率を適用して算定した額

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

理 由

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

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

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

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

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

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

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

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

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

国 運 審 第 1 号

平成17年4月19日

国土交通大臣 北 側 一 雄 殿

運輸審議会会長 小 野 孝

答 申 書

首都圏新都市鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限設定認可申請について

平17第4001号

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

運 輸 審 議 会

主 文

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

1. 普通旅客運賃

3キロメートルまで 160円

3キロメートルを超え15キロメートルまでの部分

2キロメートルまでを増すごとに40円加算

15キロメートルを超え57キロメートルまでの部分

3キロメートルまでを増すごとに50円加算

57キロメートルを超え59キロメートルまで 1,150円

2. 定期旅客運賃（1か月）

前記の普通旅客運賃を基礎に次の割引率を適用して算定した額

(1) 通勤定期 40パーセント

(2) 通学定期 60パーセント

理 由

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

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

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

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

要 望 事 項

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

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

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

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

国運審第41号
平成22年2月18日

国土交通大臣 前原誠司 殿

運輸審議会会長 大屋則之

答 申 書

京成電鉄株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限設定認可申請について

平21第4001号

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

主 文

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

1 普通旅客運賃

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

2 定期旅客運賃（1か月）

前記の普通旅客運賃を基礎に次の割引率を適用して算定した額

- (1) 通勤定期 30パーセント
- (2) 通学定期 56パーセント

理 由

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

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

要 望 事 項

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

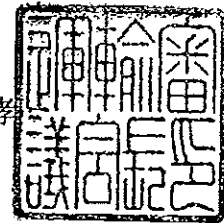
4. 国土交通大臣は、京成電鉄株式会社がこの要望に応じて講じた措置及びその結果については、必要に応じ報告を求めるとともに、その内容について当審議会に報告していただきたい。



国 運 審 第 9 号
平成17年8月30日

国土交通大臣 北 側 一 雄 殿

運輸審議会会長 小 野 孝



答 申 書

一般乗用旅客自動車運送事業に係る緊急調整地域の指定について

平17第5001号

平成17年8月4日付け国自旅第100号をもって諮問された上記の事案については、平成17年8月22日沖縄県において参考人の意見聴取を行ったほか、諮問された上記の事案について審議した結果、次のとおり答申する。

運 輸 審 議 会

主 文

道路運送法第8条第1項の規定に基づき、沖縄本島営業区域を平成17年9月1日から平成18年3月31日までの間、一般乗用旅客自動車運送事業に係る緊急調整地域に指定することについてはやむを得ないものとして認める。

理 由

- 1 国土交通大臣は、平成14年8月30日付け国土交通省告示第772号により、沖縄本島営業区域（道路運送法施行規則第5条の規定に基づき沖縄総合事務局長が定める営業区域の「沖縄本島」をいう。以下同じ。）について、平成14年9月1日から平成15年8月31日までの間、緊急調整地域（道路運送法（以下「法」という。）第8条第1項の一般乗用旅客自動車運送事業に係る緊急調整地域をいう。以下同じ。）として指定した。また、平成15年8月29日付け国土交通省告示第1253号により、引き続き同営業区域を平成15年9月1日から平成16年8月31日までの間、緊急調整地域として指定した。さらに、平成16年8月31日付け国土交通省告示第1043号により、引き続き同営業区域を平成16年9月1日から平成17年8月31日までの間、緊急調整地域として指定した。

国土交通大臣は、同営業区域について一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力が輸送需要量に対して著しく過剰となっており、当該供給輸送力が更に増加することにより、輸送の安全及び旅客の利便を確保することが困難となるおそれがあると認め、引き続き同営業区域を平成17年9月1日から平成18年3月31日までの間、緊急調整地域として指定することを予定している。

- 2 当審議会に所管局から提出された資料、所管局から聴取した説明は、以下のとおりである。

- (1) 国土交通省は、緊急調整地域の指定要件について、実車率及び1日1車当たり営業収入のいずれもが、前年度から減少し、かつ、当該年度の前5年間の当該地域の平均値を15%以上下回っている（前5年間の全国平均を20%以上下回っている場合を含む。）場合であって、かつ、一定の安全関係の法令違反

及び利用者からの苦情の件数が2年連続、前々年度と比較して増加している場合等に該当することを基準として定めている。

(2) 国土交通省によると、沖縄本島営業区域における上記要件の各指標の実績は次のとおりである。

- ① 平成16年度の実車率は、30.4%であり、前年度の30.3%より0.1%増加し、数値基準には合致していない。前5年間の全国平均の実車率42.3%との乖離率は28.1%であり、20%以上下回っている。
- ② 平成16年度の1日1車当たり営業収入は、22,931円であり、前年度の22,981円より50円減少し、数値基準を満たしている。前5年間の全国平均の1日1車当たり営業収入30,701円との乖離率は25.3%であり、20%以上下回っている。
- ③ 安全関係の法令違反件数は、平成15年度129件、平成16年度52件であり、いずれも平成14年度25件と比較して2年連続で増加しており、数値基準を満たしている。
- ④ 利用者からの苦情件数は、平成15年度38件、平成16年度30件であり、平成14年度45件と比較して2年連続で減少しており、数値基準には合致していない。

(3) 国土交通省は、各指標の数値基準は、現在利用可能なデータを用いて合理的かつ妥当と考えられるものを採用しているが、数値基準にはおのずと一定の限界があるため、既に緊急調整地域として指定されている地域について指定の有無を判断するに当たっては、数値基準のみで判断することはせず、それを補完するような他のデータと併せて法第8条の指定要件に実質的に該当するか否かを総合的に判断する必要があるとして以下の説明を行っている。

- ① 実車率は、微増にとどまっており、依然として全国平均を28.1%下回る低い水準となっている。平成15年8月の沖縄本島でのモノレール開業により平成15年度のタクシー需要が大幅に落ち込み、平成16年度はその数字を若干盛り返したという特殊事情もある。1日1車当たり営業収入は、前5年間の全国平均に比べ、25.3%低く、指定の数値基準を満たしている。
- ② 実車率及び1日1車当たり営業収入の数値基準の限界を補うため、実車キロのほか輸送人員や営業収入といったその他の需要動向を示す指標の動向を見る必要があるが、これらの指標はすべて引き続き減少している。

③ 安全関係法令違反件数は、現行の数値基準を満たしている。この法令違反件数は、特別監視地域を含めて全国で最も多い。また、タクシー運転手が第一当事者である事故であって利用者が死傷した事故件数は、平成15年度に急増し、平成16年度も引き続き増加している。

④ 苦情件数は、ここ数年の数値を見ると減少傾向にあり数値基準には合致しないものの、特別監視地域でも30件以上の苦情がある地域はなく、他の地域と比べると苦情件数は依然として多い。また、苦情に対する行政処分の内容について、沖縄本島では他の地域には見られない相当重い処分をした例もあった。

(4) 以上を踏まえた国土交通省の継続指定についての見解は、次のとおりである。

① 沖縄本島については、一部の数値が若干改善しているものの、過去3年間全国で唯一の緊急調整地域として継続的に指定されてきた地域である。数値基準にはおのずと限界があるため、沖縄本島の指定の継続の有無については、実態を踏まえて総合的に判断する必要がある。

② そこで、通達で規定する数値基準の限界を補完するような他のデータと併せて、沖縄本島について法第8条の指定要件に実質的に該当するか否かを検討した結果、継続して指定を行う必要があるとの結論に至ったものである。

③ ただし、一部の指標に若干明るい兆しが見えつつあることから、指定期間については1年間とせず、暦年の輸送実績等の動向を精査するために必要最小限の期間として、平成18年3月31日までの7箇月間とすることとした。

3 当審議会が参考人として平成17年8月22日に沖縄県所管部局より聴取した意見の要旨は、次のとおりである。

沖縄本島地域が3年連続して全国で唯一、タクシー事業に係る緊急調整地域に指定されていることは、本来好ましくない。タクシー事業者自らが需給バランスの回復並びに安全・労働関係法令の遵守や輸送サービスの改善・向上を図る努力をする必要がある。現在タクシー業界においては、本年4月に沖縄県の法人タクシー5団体が統合・合併され、観光タクシーや介護タクシーの導入など輸送サービスの改善・向上に向けて取り組んでいるところであるが、いまだ経営改善に結びつくまでには至っていない状況であり、もうしばらく指定を継続して改善状況

を見極める必要がある。

4 当審議会に提出された資料、所管局から聴取した説明、参考人より聴取した意見等に基づいて検討した結果は、次のとおりである。なお、本件について公聴会開催の申請はなかった。

(1) 沖縄本島では、鉄軌道系の輸送手段が少なく、県民の足としてタクシーへの依存度が極めて高く、また、タクシー事業者についても平成14年の多数の駆け込み増車届出の例もあることから、緊急調整地域の指定の解除に当たっては慎重な検討が必要である。

(2) 国土交通省の緊急調整地域の指定の要件に関し、平成16年度は実車率と苦情件数が改善し数値基準を満たしていないが、実車率の増加は微増にとどまる一方、利用者からの苦情については他の地域と比べて苦情件数と内容の両面で依然一層の改善が必要であると言わざるを得ない。さらに、同基準は主として新規の指定を前提としたものでありその数値のみをもって継続指定の可否についての結論を出すことは適当でなく、他の補完するデータ及び沖縄地域の実態も踏まえた上で総合的に判断することが必要である。

(3) 一方、本件に関連して地元の沖縄県議会は、平成17年7月14日付けで地方自治法第99条の規定により「タクシー事業等の「緊急調整地域」の継続指定に関する意見書」を提出し、当面の継続指定に向けた特段の配慮を要請している。また、当審議会が参考人意見聴取として行った沖縄県所管部局によると、輸送サービスの改善・向上に向けた取り組みの効果が現れるまでもうしばらく指定を継続し改善状況を見極める必要があるとしている。

(4) 当審議会としては、数値基準、他の補完するデータ及び地元の関係者の意見等を総合的に判断した結果、沖縄本島営業区域について改善の兆しは認められるものの、一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力が輸送需要量に対して依然として著しく過剰となっており、今般解除した場合に輸送の安全及び旅客の利便を確保することが困難となるおそれが生ずる懸念がないとまでは言い切れない。よって、指定の解除に向けた沖縄本島地域の状況を見極めるため、沖縄本島営業区域を平成17年9月1日から平成18年3月31日までの間に限り、一般乗用旅客自動車運送事業に係る緊急調整地域に指定することについて

はやむを得ないものとして認める。

(5) これらに対して田島優子委員は、次の反対意見を述べた。

緊急調整地域の指定を行うには、憲法の保障する営業の自由を制限することが許されるだけの合理性が必要であるが、国土交通省が自動車交通局長通達に定める4つの数値基準は、これを満たす場合であっても指定の合理性を欠くことがあり得る。当審議会は、その厳格化の見直しを行うよう、過去3回にわたる指定の都度、要望してきた。しかしながら、国土交通省はその見直しをしていないばかりか、今回は、その数値基準すら2つの点において満たしていないにもかかわらず、総合的判断などというあいまいな理由で指定を行おうとしている。

これは、法の定める輸送の安全及び旅客の利便の確保に資する指定とは認められないので、本指定は行うべきでない（詳細別紙）。

5 国土交通大臣に対する要望

当審議会は、国土交通大臣が次の事項について万全の措置を講ずるべきことを要望する。

(1) 沖縄本島営業区域の早期の指定解除に向けた改善努力

- ① 今回の緊急調整地域の指定が4回目になることにかんがみ、これまでの経緯、指定する理由、今後の取組等を利用者である沖縄県民に十分に説明して理解を求めるべきである。
- ② 今般の指定が過去3回にわたり継続して指定された後の指定であることに十分留意し、沖縄本島営業区域に係る緊急調整地域の指定が繰り返されることのないよう、早急により実効性の高い措置を検討されたい。
- ③ 緊急調整措置の指定を行う法の趣旨を十分にタクシー業界・事業者に認識させるとともに、指定の解除に向けて利用者サービスの改善、安全・労働関係法令の遵守等についてタクシー業界・事業者への指導・監督を徹底されたい。
- ④ タクシー事業の需給バランスの回復のために、地元自治体を始めとする関係行政機関や交通機関等の協力も得つつ、沖縄への観光客等を積極的に取り込むなど需要の拡大につながる実効性のある措置の策定と実施にタクシー業界・事業者が一体となって真剣な努力をするよう指導・監督を徹底された

い。

(2) 緊急調整地域の指定基準の見直し

緊急調整地域の指定基準について、制度実施後の状況を踏まえた要件の厳格化、指標の適正化が必要である。具体的には、指定の根拠が明確になるよう透明性の高い要件を定めるとともに、輸送の安全及び旅客の利便の確保に係る指標を改善し、また、新規の指定と継続的な指定とを区別した新たな指定基準を年内に定めるべきである。

(別紙)

田島優子委員の反対意見の詳細

道路運送法は、一般乗用旅客自動車運送事業を需給調整のない許可制とし、一定の基準に適合しているものについては許可を与えることが原則となっている。

しかしながら、著しい供給過剰となり、そのまま放置すれば、更に供給が増すことにより、輸送の安全及び旅客の利便の確保が困難となるおそれがある場合は、当該特定の地域に限り、期間を定めて緊急調整地域の指定を行い、新たな許可及び既に許可を得ている者の増車を認めないこととしている。

これを受けて、国土交通省の自動車交通局長通達は、緊急調整地域の指定要件を、「前年度において特別監視地域又は緊急調整地域の指定を受けている地域であって、以下の場合等に該当するもの。

- ① 実車率及び1日1車当たり営業収入のいずれもが、前年度から減少し、かつ、当該年度の前5年間の当該地域の平均値を15%以上下回っている（前5年間の全国平均を20%以上下回っている場合を含む。）場合であって、かつ、一定の安全関係の法令違反及び利用者からの苦情の件数が2年連続、前々年度と比較して増加している場合。ただし、車庫待ち、駅待ち等以外の流し営業の比率が著しく少ない地域における実車率の基準は、別に定めるところによる。
- ② 前年度と比較して供給輸送力が急激に増加した結果、①の要件を満たすことが確実と見られる場合（前年度において特別監視地域の指定を受けている地域に限る。）。
- ③ ①又は②の要件を満たす場合については、改正道路運送法第88条の2第1号に基づき運輸審議会に諮るものとする。」

と定めている。

過去3回にわたる沖縄本島地域に対する緊急調整地域の指定は、本通達の①の場合に該当するものとして行われてきており、いずれも①に定める4つの数値基準に当てはまる場合として、その点のみを調査して行われた指定であった。

しかしながら、この数値基準のうち、特に法が重視する輸送の安全及び旅客の利便の確保に結び付く指標である、法令違反件数及び苦情件数については、この減少により指定が外れることによって競争に巻き込まれ、不利益を被る既得権者の改善努力を阻害する性格のものであって、指定の継続を望む者が、法令違反を犯し、苦

情の原因となる悪質な行為を働くことが、指定につながる結果となる不合理性もあるため、これを指標としている基準の早期見直しを行い、いたずらに指定が継続しないよう、基準の厳格化・適正化を図ることを、当審議会が毎回国土交通大臣に対して強く要望してきたものである。

ところが国土交通省はこの要望を無視し、これまで4つの数値基準の見直しは全く行われていない。

他方、平成16年の指標にかかわる数値が確定した本年春以降は、3回に及ぶ指定により、沖縄県、沖縄総合事務局及び沖縄本島地域の事業者らの改善努力が奏功し、ようやく数値基準を満たさず指定の継続を避けられる状況になったとの報告が、国土交通省から当審議会になされ、国会においても、本年は新たな指定を要しないと答弁されていたものである。

ところが国土交通省は、本年7月になり、沖縄本島地域の事業者団体及び県議会からの更なる指定の強い要望が出されると、同月末には突然方針を転換し、4度目の指定を行うこととして、8月4日に国土交通大臣から当審議会に対する指定の諮問がなされるに至った。

国土交通省は、指定の根拠をこれまで唯一の基準として重用してきた4つの指標に限定せず、「それを補完するような他のデータと併せて法第8条の指定要件に実質的に該当するか否かを総合的に判断する」ものとしている。

その理由は、平成16年度の数値によれば、4つの指標のうち、実車率及び苦情件数については基準を満たさず、これによる指定が行えないためである。

国土交通省は、4つの数値基準のみに基づく判断を行わず、総合的判断を行い得る重要な根拠として、通達に定める指定要件本文の、「以下の場合「等」に該当するもの。」の「等」を引用している。

しかしながら、この「等」は、「以下の場合」に当たる①から③までの外に④以降として並ぶものを指す「等」であり、①の要件に総合的判断を加えることを許すものではない。仮に①の要件に総合的判断を加えることとしたい場合は、①の本文中にそれを表す文言を書き加えることになるのであって、「以下の場合」の後に「等」が書かれることはない。

しかも、この「等」は、内容に全く限定のない白地の「等」であり、何を指すものであるか不明であって、その意味では存在意義がなく、どのようにも解釈し得る「等」を指定要件に取り入れることは、この場合考えられない。

さらに、通達の指定要件の記載内容を詳細に検討すると、③は手続要件にすぎず、①及び②と並列する記載の仕方は明らかに誤っている。

これらの通達表記上の問題点は、昨年、通達の一部改正が行われた際に生じたものと推察されるが、過去3回にわたる指定の都度、当審議会が早急に合理性の疑われる指定基準の見直しを行うよう求めてきたにもかかわらず、それを行わなかった国土交通省が、このような通達中の意味不明の「等」を根拠に、通達の定める基準を広げ、総合的判断などというあいまいな理由で、憲法が保障する営業の自由を制限する本指定を行うことが許されるものとは考えられない。

国土交通省の突然の方針転換が、旅客の要請に基づくものである資料はなく、また、通達に定める指定基準の指標を離れて総合的判断を行うとする検討内容を見ても、指定を容易にする観点からの検討のみを行い、例えば1日1車当たり営業収入について、沖縄県が全国一低い450円の初乗り運賃を採用する地域であって、それは地域別最低賃金額も最少であることに現れているように、物価の低さを物語るため、供給過剰か否かを見る際に、この違いを無視して単純に数字を全国平均と比較することには疑問があるといった、指定を困難にする観点からの検討を行っていないことから見ても、初めに指定の結論ありきの姿勢が垣間見えるのであって、輸送の安全及び旅客の利便の確保のために、今回、緊急調整地域の指定を行う合理的根拠があるとは認められない。

よって、沖縄本島地域について、4回目の緊急調整地域の指定を行う合理的理由があるとは認められず、指定は不相当と考える。