

第3回公共料金等専門調査会での説明に係るご質問について

1. 運輸審議会の審議対象があまりに広汎のように思われる。審議対象事項一覧をご提供いただき、審理の実質化の一形式審査を避ける一ためどのような工夫をしているのか教えていただきたい。

答 運輸審議会の審議事項は、鉄道事業法等個別の法律に規定されており、主なものは次の通りである。

- ・ 鉄道運賃等の上限の設定・変更認可
- ・ 軌道事業の特許（※）
- ・ 軌道運賃の設定・変更認可
- ・ 一般乗合旅客自動車運送事業（乗合バス）運賃の上限の設定・変更認可
- ・ 重要港湾の港湾区域の設定・変更同意（※）
- ・ 混雑空港使用許可
- ・ 安全管理規程に係る報告徴収等の基本的な方針の策定・改正

いずれも国土交通大臣（本省）が行うもののみが対象であり、地方運輸局長に権限委任されているものは対象ではない。この他に、運賃等の変更命令、事業の許可取消・停止命令、タクシートの緊急調整地域の指定等が審議事項となっているが、極めて稀な事案である。

このうち、※の軌道事業の特許及び重要港湾の港湾区域の設定・変更同意については、説明聴取事案とし諮問・答申は行わないことが一般的である。

したがって、運輸審議会の審議事項は、交通モードとしては陸海空の運輸部門全般にわたっているが、具体的な審議事項としては運賃関係事案が現在の運輸審議会の主たる審議事項であり、過去5年間（平成20年以降）の答申25件のうち12件が運賃関係事案に係るものである。

また、答申は年平均5件（5年間で25件）程度であり、直近の鉄道運賃に係る答申である京成電鉄成田空港線の上限運賃設定認可事案については9回の審議を行ったほか、必要に応じ行うことができるとされている公聴会（2日間）及び意見聴取（申請者及び有識者）や現地調査を行うなど、事案に応じ必要な審理を行っており、審議対象が広汎であることにより審理が形式化しているということはない。

なお、各個別法には、国土交通大臣が許認可等の処分等をしようとするときは運輸審議会に諮らなければならない旨が規定されており、運輸審議会での審議に先立って、まず国土交通省担当部局において申請に対する審査（査定）等（処分等をしようとする判断）が行われ、運輸審議会においては、その審査等の妥当性を広く国民目線で判断している。

2. 現在の運輸審議会メンバーは国民・消費者の声を代弁できる人材であると述べているが、そのように国交省が判断した根拠をお示しいただきたい（任命時の理由書、国会への説明資料など）。

答 運輸審議会の委員の人選については、国民目線に立った利用者保護と安全で安定的な事業運営の確保の必要性を十分に踏まえて、公平・中立な審議を行う必要から均衡が取れた委員構成となるよう留意し、幅広い経験と高い識見を有する者を選任している。また、運輸審議会委員は、出身母体等を代表して、あるいは出身母体等からの目線で審議に参画するのではなく、広く一般国民の代表としての観点から審議を行っている。

運賃査定における実車率の算定方法

運賃査定に用いる実車率については、通達（「一般乗用旅客自動車運送事業の運賃料金の認可の処理方針について(平成13年10月26日付国自旅第101号)」）に基づき、以下のとおり取扱っています。

- ① 実績年度実車率が運賃適用地域の直近5ヶ年の加重平均実車率（以下「基準実車率」という。）を上回る場合には実績年度実車率をもって算定を行う。
- ② 実績年度実車率が基準実車率を下回る場合には実績年度実車率と基準実車率を和半した数値をもって算定を行う。

（例）

実績年度実車率 47% > 基準実車率 45%
⇒ 実績年度実車率 47% を採用

実績年度実車率 45% < 基準実車率 47%
⇒ (実績年度実車率 45% + 基準実車率 47%) / 2 = 46% を採用

（注）実績年度：運賃改定に係る申請が行われた年度の前年度
直近5ヶ年：実績年度及びその直前の4年度の5ヶ年