

(案)

国 運 審 第 号
令 和 年 月 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 。

(案)

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

(案)

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。