

(案)

国 運 審 第 号  
平成 2 6 年 月 日

国土交通大臣 太田 昭宏 殿

運輸審議会会長 上野 文雄

答 申 書

道北バス株式会社の一般乗合旅客自動車運送事業の  
上限運賃変更認可申請について

平 2 6 第 5 0 0 1 号

平成 2 6 年 1 月 2 1 日付け国自旅第 3 7 8 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

道北バス株式会社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 ) 旭川市内の特定路線

半区 170 円、1 区 190 円、2 区 220 円 (うち消費税率 (地方消費税率を含む。以下同じ。) 引上げに伴う税負担の転嫁分 (以下「税率引上げ転嫁分」という。) は 10 円)、以後 1 区増す毎に 20 円加算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 (うち税率引上げ転嫁分は 1 円 10 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、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、160 円とする。

## 理 由

1. 申請者は、平成 9 年 12 月 1 日から現行運賃を実施しているものであるが、その後、輸送需要の減少及び燃料費の高騰並びに消費税率引上げにより、収支の均衡を保つことが困難になってきているため、運賃を改定することにより収支の改善を図ろうとして、本申請を行ったものである。
2. 当審議会に提出された資料その他によって検討した結果、新運賃算定の基礎となるべき地域別標準原価方式による適正な運送原価 (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) に基づく平年度である平成 26 年度の収支状況の見通しは、次のとおりである。

現行運賃による総収入（補助金を含む。）は1,504百万円、消費税引上げによる影響を考慮しない適正な運送原価は1,777百万円と推定され、差引き273百万円の損失を生ずるものと認められる。これに対し、運賃を主文のとおり改定すれば、税率引上げ転嫁分を除く総収入（補助金を含む。）は1,553百万円となり、差引き224百万円の損失を生ずるものと見込まれる。

3. また、税率引上げ転嫁分による増収率は2.56%であり、消費税引上げ幅の108/105（約2.86%増）以下である。
4. 以上により、本申請は、道路運送法第9条第2項の基準に適合するものと認める。

(案)

国 運 審 第 号  
平成 2 6 年 月 日

国土交通大臣 太田 昭宏 殿

運輸審議会会長 上野 文雄

答 申 書

旭川電気軌道株式会社の一般乗合旅客自動車運送事業の  
上限運賃変更認可申請について

平 2 6 第 5 0 0 2 号

平成 2 6 年 1 月 2 1 日付け国自旅第 3 7 8 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

旭川電気軌道株式会社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 ) 旭川市内の特定路線

半区 180 円、1 区 190 円、2 区 220 円 (うち消費税率 (地方消費税率を含む。以下同じ。) 引上げに伴う税負担の転嫁分 (以下「税率引上げ転嫁分」という。) は 10 円)、以後 1 区増す毎に 20 円加算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 34 円 80 銭 (うち税率引上げ転嫁分は 0 円 80 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、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、160 円とする。

## 理 由

1. 申請者は、平成 9 年 12 月 1 日から現行運賃を実施しているものであるが、その後、輸送需要の減少及び燃料費の高騰並びに消費税率引上げにより、収支の均衡を保つことが困難になってきているため、運賃を改定することにより収支の改善を図ろうとして、本申請を行ったものである。
2. 当審議会に提出された資料その他によって検討した結果、新運賃算定の基礎となるべき地域別標準原価方式による適正な運送原価 (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) に基づく平年度である平成 26 年度の収支状況の見通しは、次のとおりである。

現行運賃による総収入（補助金を含む。）は1,535百万円、消費税率引上げによる影響を考慮しない適正な運送原価は1,629百万円と推定され、差引き94百万円の損失を生ずるものと認められる。これに対し、運賃を主文のとおり改定すれば、税率引上げ転嫁分を除く総収入（補助金を含む。）は1,608百万円となり、差引き21百万円の損失を生ずるものと見込まれる。

- 3．また、税率引上げ転嫁分による増収率は2.58%であり、消費税率引上げ幅の108/105（約2.86%増）以下である。
- 4．以上により、本申請は、道路運送法第9条第2項の基準に適合するものと認める。