

参 考 資 料

【税負担の転嫁に係る改定分を含む直近の例】

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事案に関する答申（平成26年2月13日）・・・1

【諮問事項の変更があった例】

【乗合バス事業の要望事項の例】

横浜市の一般乗合旅客自動車運送事業の運賃変更認可申請事案に関する答申（平成9年8月5日）・・・4

『運輸審議会四季報 平成9年3号（7月～9月）』（抜粋）
・・・7

【要望事項において報告を求めた直近の例】

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事案に関する答申（平成22年2月18日）（要望事項部分）・・・8

国 運 審 第 2 4 号
平成 2 6 年 2 月 1 3 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。

運審第49号
平成9年8月5日

運輸大臣 古賀 誠 殿

運輸審議会会長 石川 雅 嗣

答 申 書

横浜市的一般乗合旅客自動車運送事業の運賃変更認可
申請について

平9第5040号

平成9年7月1日付け自旅第108号をもって諮問された上記の事案については、平成9年7月22日東京都において意見聴取を行い、審議した結果、次のとおり答申する。

主 文

横浜市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、次のとおり認可することが適当である。

横浜市内の特定地帯における路線
210円均一制運賃とする。

理 由

横浜市は、平成4年4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、人件費その他の経費の増加及び輸送需要の減少により、収支の均衡を保つことが困難になってきており、また、平成9年4月1日から消費税率の引上げ及び地方消費税の導入が行われたため、運賃を改定することにより、収支の改善を図るとともに消費税率引上げ等に伴う税負担の転嫁を図ろうとして、本申請に及んだものである。

当審議会に提出された資料、申請者から聴取した意見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に基づく平年度である平成10年度の収支状況は、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30,854百万円、運送原価は33,227百万円と推定され、差引き2,373百万円の欠損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、総収入（補助金を含む。）は31,712百万円、運送原価は33,243百万円となり、なお差引き1,531百万円の欠損を生ずるものと見込まれるが、おおむね収支の均衡を得るものと認められる。

以上の収支状況及び利用者の運賃負担力等からみて、この申請は、道路運送法第9条第2項各号に掲げる基準に適合するものと認める。

要 望 事 項

政府においては、横浜市の乗合バス事業が、運賃改定後においてもなお厳しい経営環境下に置かれる一方、運賃改定により利用者の負担が増加することにかんがみ、改定後の運賃水準が可能な限り長期間維持されるよう、下記の事項について同市を強力に指導されたい。なお、同市が講じた措置及びその結果について、適時報告を聴取するよう留意されたい。

記

1. バス事業の厳しい現況にかんがみ、引き続き生産性の向上、要員の合理化、人件費の抑制、経費の節減等に全力を挙げて取り組むことはもちろん、それらの一層の推進を図るべく、新たな施策実施のための計画を早急に取りまとめるとともに、従来の視点にとらわれない抜本的対策を検討し、経営の健全化を図るよう努めること。
2. 関係者との連携を図りながら、走行環境の改善等に一層努力するとともに、他の交通機関との連携の強化等を図り、バス輸送の利便性の向上・利用増進に努めること。
3. 均一運賃による現行運賃制度につき、利用者の意向調査を含め、より合理的な運賃制度のあり方について十分な検討を行うとともに、近距離利用者の負担軽減に配慮すること。
4. 運賃改定に際しては、改定の趣旨及び事業の現状と問題点、今後の合理化施策等について、十分な広報に努め、利用者の理解を得ることに努めること。

業務日誌

(7月～9月)

第2四半期

■ 概況

今期は、鉄道関係の答申が1件(1事案)、バス運賃関係の答申が5件(12事案)、バス免許関係の答申が1件(1事案)、航空関係の答申が14件(16事案)であった。このうち、横浜市の鉄道の旅客運賃変更認可申請事案及び一般乗合旅客自動車運送事業の運賃変更認可申請事案について、7月22日に運輸審議会主宰による申請者意見聴取を行った。

(後略)

1. 運賃関係事案

○ 一般乗合旅客自動車運送事業

今期は、まず、7月1日に諮問された横浜市の運賃変更認可申請事案について、同月10日審議を行い、同月22日には特別会議室において申請者意見聴取を実施し、同月24日さらなる審議の上、8月5日申請どおり認可することが適当である旨答申した。

(後略)

Ⅲ 運輸審議会件名表登載事案

運輸審議会一般規則(昭和27年運輸省令第8号)第15条第1項の規定により、次のとおり運輸審議会件名表に登載された。

2. 一般乗合旅客自動車運送事業の運賃変更認可

(諮問月日)	(事案番号)	(申請者)	(事案の内容)
7月1日	平9第5040号	横浜市	横浜市内の特定地帯における路線 現行200円均一制運賃を、220円均一制運賃に変更する。
※ 平成9年7月8日付け自旅第113号による諮問書の変更に伴い、件名表を次のように改訂した。			
	平9第5040号	横浜市	横浜市内の特定地帯における路線 現行200円均一制運賃を、210円均一制運賃に変更する。

国 運 審 第 4 1 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。

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。