

国 運 審 第 2 号
平成 2 9 年 5 月 1 8 日

国土交通大臣 石井 啓一 殿

運輸審議会会長 原田 尚志

答 申 書

広島電鉄株式会社からの鉄道及び軌道の旅客運賃の
上限変更認可申請について

平 2 9 第 4 0 0 1 号

平成 2 9 年 4 月 4 日付け国鉄事第 3 4 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

広島電鉄株式会社からの申請に係る鉄道及び軌道の旅客運賃の変更に
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. 鉄道の普通旅客運賃（大人）

3キロメートルまで	140円
3キロメートルを超え6キロメートルまで	160円
6キロメートルを超え10キロメートルまで	190円
10キロメートルを超え14キロメートルまで	210円
14キロメートルを超え17キロメートルまで	230円

2. 軌道の普通旅客運賃（大人）

180円（白島線については、130円）

理 由

1. 申請者は、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
を平成26年4月に行ったが、平成9年11月以降、本格的な運賃
改定を実施していない。

近年、輸送人員が平成7年度をピークに減少傾向にある中で、申請
者は超低床車両への代替更新や施設の老朽化に係る安全対策等を実
施し、利便性・安全性の向上に取り組んできた。申請者はその一方
で、人件費削減等の経営合理化に取り組んできたが、減価償却費や
修繕費等の増加により鉄軌道事業において収支の均衡を保つことが
困難となっている。

このような中、老朽車両の超低床車両への更新及び IC カードの機
能向上等のための設備投資、輸送の安全性向上のための修繕並びに
運転手の欠員補充のための採用を行う必要が迫っており、これに伴
う減価償却費、修繕費及び人件費の増加が見込まれることから、経
営の健全化を図りつつ、安全輸送の確保と更なる利便性を図るため

に申請したものである。

2. 国土交通大臣は、鉄道運送事業者及び軌道経営者からの旅客運賃の上限の変更の認可にあたっては、鉄道事業法第16条第2項、軌道法第11条第1項及び関係通達に基づき、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確認の上、鉄道事業法第16条第1項及び軌道法第11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。その結果は、次の通りである。

平年度（原価計算期間）である平成29年度から平成31年度までの3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21,479百万円と見込まれ、これに対して、現行の旅客運賃による総収入は19,112百万円と見込まれるので、差引き2,367百万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、適正な総括原価は21,492百万円、総収入は21,037百万円と見込まれるので、差引き455百万円の不足を生ずるものと見込まれる。

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ので、本件申請は上記2. の認可基準に適合するものとして、鉄道事業法第16条第1項及び軌道法第11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。