

運審第39号

平成3年9月19日

運輸大臣 村岡兼造 殿

運輸審議会会長 隅 健 三

答 申 書

東武鉄道株式会社、西武バス株式会社、国際興業株式会社、京王帝都電鉄株式会社、西東京バス株式会社、立川バス株式会社、神奈川中央交通株式会社、京浜急行電鉄株式会社、江ノ島電鉄株式会社及び相模鉄道株式会社の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3第5016号

平3第5017号

平3第5018号

平3第5019号

平3第5020号

平3第5021号

平3第5022号

平3第5023号

平3第5024号

平3第5025号

平成3年7月11日付け自旅第4号をもって諮問された上記の事案については、平成3年8月27日及び28日東京都において公聴会を開催し、審議した結果、次のとおり答申する。

主 文

1. 東武鉄道株式会社、国際興業株式会社、京王帝都電鉄株式会社、京浜急行電鉄株式会社、江ノ島電鉄株式会社及び相模鉄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、次のとおり認可することが適当である。

(1) 東京都特別区、武蔵野市、三鷹市又は調布市に隣接する地域内並びに横浜市内及びその周辺地域の特定路線

1区を160円、2区を180円、3区を200円とし、以後1区を増すごとに10円を加算する特殊区間制運賃とする。

(2) その他の路線

申請者ごとに、次のキロ当たり賃率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、最低運賃は、130円とする。

東武鉄道株式会社	31円50銭
国際興業株式会社	26円50銭
京王帝都電鉄株式会社	28円10銭
京浜急行電鉄株式会社	29円20銭
江ノ島電鉄株式会社	32円50銭
相模鉄道株式会社	33円70銭

2. 西武バス株式会社及び神奈川中央交通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、次のとおり修正して認可することが適当である。

(1) 東京都特別区に隣接する地域内並びに横浜市内及びその周辺地域の特定路線

1区を160円、2区を180円、3区を200円とし、以後1区を増すごとに10円を加算する特殊区間制運賃とする。

(2) その他の路線

申請者ごとに、次のキロ当たり賃率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、最低運賃は、130円とする。

西武バス株式会社 23円40銭

神奈川中央交通株式会社 27円10銭

3. 西東京バス株式会社及び立川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、次のとおり認可することが適当である。

申請者ごとに、次のキロ当たり賃率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、最低運賃は、130円とする。

西東京バス株式会社 34円00銭

立川バス株式会社 31円60銭

理 由

申請者は、いずれも平成元年5月8日から現行運賃を実施しているものであるが、その後、西武バス株式会社及び京王帝都電鉄株式会社においては人件費その他の経費の増加及び輸送需要の減少により、その他の申請者においては人件費その他の経費の増加により、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、これらの申請に及んだものである。

当審議会は、本事案の審議に当たり、公聴会を開催して申請者及び一

般公述人からの公述を聴取するとともに、提出された資料その他によつて検討を行った。その結果、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4年度の収支状況は、次のとおりである。

1. 東武鉄道株式会社について

現行運賃による総収入は13,916百万円、運送原価は15,307百万円と推定され、差引き1,391百万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、総収入は14,866百万円となり、なお差引き441百万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。

2. 西武バス株式会社について

現行運賃による総収入（補助金を含む。）は14,211百万円、運送原価は14,695百万円と推定され、差引き484百万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15,080百万円となり、差引き385百万円の利益を生ずるものと見込まれ、適正な利潤を含めた収支の均衡を得るものと認められる。

3. 国際興業株式会社について

現行運賃による総収入（補助金を含む。）は11,636百万円、運送原価は12,406百万円と推定され、差引き770百万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12,265百万円となり、なお差引き141百万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。

4. 京王帝都電鉄株式会社について

現行運賃による総収入は10,671百万円、運送原価は11,173百万円と推定され、差引き502百万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、総収入は11,329百万円となり、差引き156百万円の利益を生ずるものと見込ま

れ、おおむね収支の均衡を得るものと認められる。

5. 西東京バス株式会社について

現行運賃による総収入（補助金を含む。）は6,463百万円、運送原価は6,867百万円と推定され、差引き404百万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6,816百万円となり、なお差引き51百万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。

6. 立川バス株式会社について

現行運賃による総収入（補助金を含む。）は4,627百万円、運送原価は5,010百万円と推定され、差引き383百万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4,906百万円となり、なお差引き104百万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。

7. 神奈川中央交通株式会社について

現行運賃による総収入は3,935.6百万円、運送原価は4,184.5百万円と推定され、差引き2,489百万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、総収入は4,225.4百万円となり、差引き409百万円の利益を生ずるものと見込まれ、適正な利潤を含めた収支の均衡を得るものと認められる。

8. 京浜急行電鉄株式会社について

現行運賃による総収入は1,144.6百万円、運送原価は1,258.7百万円と推定され、差引き1,141百万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、総収入は1,217.8百万円となり、なお差引き409百万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。

9. 江ノ島電鉄株式会社について

現行運賃による総収入は3,576百万円、運送原価は4,022百万

円と推定され、差引き446百万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、総収入は3,802百万円となり、なお差引き220百万円の欠損を生ずるものと見込まれる。

10. 相模鉄道株式会社について

現行運賃による総収入は3,325百万円、運送原価は3,526百万円と推定され、差引き201百万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、総収入は3,494百万円となり、なお差引き32百万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、西武バス株式会社及び神奈川中央交通株式会社の申請は、主文のとおり修正することにより、道路運送法第9条第2項各号に掲げる基準に適合し、その他の申請は、同項各号に掲げる基準に適合するものと認める。

要 望 事 項

1. 政府においては、近年、大都市周辺地域においてバスの走行環境が著しく悪化していることにかんがみ、バス走行路線における違法駐車等重点的な排除、駅前における放置自転車の取締り、バス優先信号の設置など道路交通環境の改善について、特段の努力を傾注することとされたい。このため、その具体化に向け、地方運輸局及び陸運支局が中心となり、警察、道路管理者、地方公共団体、バス事業者等の関係者が参画する実効性ある協力体制の構築を推進されたい。
2. 政府においては、バス輸送が、今後とも、大都市周辺地域において鉄道と一体となった基幹的な公共輸送機関としての役割を果たさねばならない状況にかんがみ、申請者が、旅客のニーズに応じた路線網の再編・整備、深夜輸送の拡充等鉄道輸送と連携した運行ダイヤの編成バス運行管理システムの導入等によりバス運行の充実改善を図るよう指導されたい。
3. 政府においては、バス輸送の利便性・快適性の向上と、その活性化を図るため、申請者が、引き続き、低床・広扉車両の採用拡大、上屋の設置等停留所施設の整備改良、バス接近表示システムによるバス運行情報提供の強化などを図るよう指導するとともに、このための資金面を含めた支援措置を充実するよう努められたい。また、申請者が、定期券・回数券の共通化、高齢者等交通弱者に特に配慮した接客態度の向上などにより利用者へのサービスを改善するとともに、今後、適正な運賃制度の在り方について検討を進めるよう指導監督されたい。