

参 考 資 料

【直近の例】

- 長電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6月19日） . . . 1
- 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） . . . 4

【消費税の引上げ後に運賃改定を行った例】

- 北海道中央バス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事案に関する答申（平成10年10月29日） . . . 7

国 運 審 第 1 1 号
平成26年6月19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

長電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26第5003号

平成26年4月3日付け国自旅第1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

長電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。

キロ当たり賃率55円90銭（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1円50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、180円（うち税率引上げ転嫁分は10円）とする。

理 由

1. 申請者は、平成24年7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899百万円、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1,032百万円と推定され、差引き133百万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943百万円となり、差引き89百万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2.855%であり、消費税率引上げ幅の108/105（約2.857%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。

国運審第24号
平成26年2月13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26第5001号

平成26年1月21日付け国自旅第378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41号

平成10年10月29日

運輸大臣 川崎二郎 殿

運輸審議会会長 石川雅嗣

答 申 書

北海道中央バス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10第5005号

平成10年10月1日付け自旅第153号をもって諮問された上記の事案
については、審議の結果、次のとおり答申する。

運輸審議会

主 文

北海道中央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。

1. 小樽市内の特定地帯における路線

200円均一制運賃とする。ただし、平成11年4月30日までの間は、190円均一制運賃とする。

2. その他の路線

キロ当たり賃率30円20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、最低運賃は、160円とする。

理 由

申請者は、平成8年4月1日に運賃の変更を行った後、消費税率の引上げ及び地方消費税の導入に伴い、税負担の転嫁を図るための運賃変更を平成9年4月1日に行い、同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、本申請に及んだものである。

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に基づく平年度である平成11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12,233百万円、運送原価は12,365百万円と推定され、差引き132百万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12,820百万円となり、差引き455百万円の利益を

生ずるものと見込まれるが、適正利潤込み収支率は99.3%であり、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。

運輸審議会