

「一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金の上限の認可に関する処理方針」
の一部改正等に関するパブリックコメントの募集結果について

国土交通省では、令和6年1月26日から令和6年2月25日まで、「一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金の上限の認可に関する処理方針」の一部改正等についてパブリックコメントを実施し、広く国民の皆様からのご意見を募集いたしました。

その結果、本件に関して、5件のご意見が寄せられました。

お寄せいただいたご意見とそれに対する国土交通省の考え方を別紙のとおりとりまとめましたので公表します。なお、本件に直接関係がなかったご意見についても、今後の施策の推進に当たって参考にさせていただきます。

皆様方のご協力に深く御礼申し上げますとともに、今後とも国土交通行政の推進にご協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

1 実施方法

- | | |
|------------|---|
| (1) 募集期間 | 令和6年1月26日（金）～令和6年2月25日（日） |
| (2) 周知方法 | 電子政府の総合窓口（e-Gov）に掲載 |
| (3) 意見提出方法 | 電子メール、インターネット（電子政府の総合窓口（e-Gov）意見提出フォーム）、FAX及び郵送 |

2 意見数

提出意見数 5件

3 問い合わせ先

国土交通省自動車局旅客課

電話番号 代表：03-5253-8111（内線41233）

直通：03-5253-8568

ご意見の概要及び国土交通省の考え方

ご意見の概要	国土交通省の考え方
<p>貸切バスには安全コストを反映させた公示運賃が導入されて久しいが、未だに乗合は事業者毎に個別の査定を行うダブルスタンダードを解消すべきである。</p> <p>なぜ自由参入、自由撤退の乗合事業が査定されるのか。大原則はフリーで運賃を決められることである。その上で、生活路線への影響を懸念するのであれば、公示運賃を検討すればよい。生活路線だからこそ、乗合にも安全コストを反映させなければならない。急激な値上げを懸念するのであれば旧貸切運賃のように仮の上限運賃を設定すれば良い。それを超える事業者に対してのみ国がヒアリングを行えば標準的な運賃から逸脱した事業者は是正できる。</p> <p>実勢よりも高い公示運賃・届出制を乗合に導入することで、公営事業者による民業圧迫の是正も期待できる。自治体の予算で赤字を補填している公営事業者は、収支改善の動機が希薄である。値上げによる住民からの苦情を嫌い、首長の人気取りで収支度外視の均一運賃制度の実施や、新規赤字路線を運行する。民間との競合区間において、“他事業者調整”で運賃を同調上げすれば良いものを、安い運賃を維持し民業を圧迫する。民間事業者はさらに運賃差がつくことを懸念して、改定に踏み切れない。国が最も運賃改定を促さなければならない相手は、公営事業者である。</p> <p>最後に、収支要件が現在のバス業界の低賃金と斜陽化を招いている。認可を要する上、収支率が100%を超えることが認められないのであるから、当然であろう。健全な運営のためには適正利潤を得て、賃上げを実施し、運転士を確保し、路線維持の為の好循環を図らなければならない。</p> <p>適正利潤も査定項目にあるとは言え、「適正利潤＝自己資本×報酬率」という単一の査定要件だけでは、</p>	<p>旅客運送事業の運賃の認可については個社ごとの個別認可が原則であり、特に路線ごとに利用の状況等が大きく異なる乗合バスにおいては、エリアごとに面的な競合関係にある貸切バスやタクシー事業とは異なった特性があると考えております。</p> <p>乗合バスの運賃については、地域の実情に即して様々な制定形態があり、その水準も事業者の営業施策的なものを含めると多様な設定が可能となっておりますが、本改正により、将来の設備投資等にかかる原価の反映が可能となることで、より事業者の創意工夫を活かした運賃設定の促進が図られるものと考えております。</p> <p>国土交通省といたしましては、本改正後の運賃制度の運用状況を注視し、引き続き、地域の実情・需要に即した地域公共交通の維持・発展に資する制度運用と見直しを行ってまいります。</p>

<p>多様な地域と事業者毎の事情に対応できていない。今回の見直しのように、場当たりに追加・見直しを行うのではなく、収支要件撤廃と公示運賃制導入に大きく舵を切るべきである。</p>	
<p>「一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金の上限の認可に関する処理方針」の一部改正について、私は次のような意見を述べたいと考えます。</p> <p>まず、運賃改定の要否判断基準の見直しに関して、上限運賃の引き上げが可能な条件の見直しは理解できますが、実績や平年度に基づく収支要件の廃止は慎重に検討すべきです。運転者不足や経営力強化に向けた取り組みは重要ですが、利用者の負担増や適正なサービス提供に影響を及ぼす可能性があるため、バランスを考慮した方針が求められます。</p> <p>次に、将来の設備投資に係る審査方法の追加について、事業者の投資計画に基づく申請額を算定することが妥当ですが、公正な評価と透明性を確保するためには、審査の基準やプロセスについて明確にする必要があります。</p> <p>また、観光客が多い地域における上限運賃の設定や割引運賃の導入に関しては、地域の特性や利用者のニーズに応じた柔軟な対応が求められます。利用者の利便性や公共交通の促進を図る一方で、事業者の経営状況やサービス品質の維持も考慮すべきです。</p> <p>以上の点を考慮し、提案された改正案の実施に際しては、利用者や事業者の視点を十分に考慮したバランスの取れた方針を構築することが重要であると考えます。</p>	<p>本改正は、人材確保や将来の設備投資にかかるバス事業者の取組を促すことを目的としており、運賃改定において必要な原価を適切に反映できるよう見直しを行うものです。</p> <p>運賃改定の要否判断における実績年度の収支要件を廃止することにより、バス事業の安定的な経営に資するものと考えておりますが、平年度においては、引き続き、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かどうかを慎重に審査する必要があると考えております。</p> <p>なお、審査基準については、当省のWEBサイト等に公表しておりますが、引き続き透明性の確保に務めて参ります。</p> <p>その他のご意見につきましては、今後の施策の参考とさせていただきます、引き続き利用者や事業者の両方の視点を考慮した制度運用に努めてまいります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・(1) 適正利潤の計算方法について、固定資産を保有していない場合は僅かな利益しか得られないため見直しをお願いしたい。 ・(2) について、キャッシュレス割引に伴う減収分に限らず、キャッシュレス決済手数料分も運賃に転嫁可能に変更してほしい 	<p>適正利潤については、今回の見直しの対象とはしておりませんが、本改正後の運賃制度の運用状況を注視し、引き続き、地域の実情・需要に即した地域公共交通の維持・発展に資する制度運用と見直しを行ってまいります。なお、キャッシュレス決済手数料については、現行制度においても必要な原価として計上の上、算定することが可能となっております。</p>

<p>まず、背景でも記載頂いておりますが、各バス事業者の運転士等の労働力不足は深刻となっております、新規応募者数の僅少、退職による人材の流出等、厳しい事業環境の改善が見込まれる本改正に賛同させていただきます。</p> <p>経営効率化の柱となるDX・GXへの取組み、運転士等の処遇改善および採用促進には一定の投資が必要となります。その様な中、将来への投資（平年度）を基軸とした「運賃改定の要否判断基準の見直し」、「将来の設備投資に係る審査方法の追加」や、各事業者にとって制約となっていた比較対象を見直し個社の実績を考慮した「全産業平均を超える人件費の審査方法の見直し」は、適切な投資を運賃に転嫁できるため大変ありがたく存じます。</p> <p>また、「運送収入の増加を目的としない運賃の上限の変更に関する処理方針」の制定につきましては、記載頂いているとおり、政策的な割引運賃の導入促進に繋がるようお取計い頂きたく存じます。</p>	<p>本改正にご賛同いただきありがとうございます。国土交通省としては、引き続き、適切な制度運営に努めるとともに、賃上げや安全・快適で働きやすい職場環境づくり等を目的としたバス事業者による運賃改定を積極的に促してまいりたいと考えております。</p>
<p>一昨年より、路線バス運賃上限認可方針に関して、継続的に大きな改革を施していただいておりますが、事業者としては大変心強く捉えており感謝申し上げます。</p> <p>本件、『改正等の概要』における趣旨は妥当な内容であり、賛成します。</p> <p>一点、審査方法の中の車両価格について、「EV車両や自動運転車両等について当分の間、実績単価に基づき査定～」とありますが、EV車両はかなり高価であり、また導入に必須である充電施設の整備については費用・用地（車庫内）・整備期間等についてかなりハードルが高く、また車両納期についても大阪万博等の関連もあり、近々ではかなり厳しい状況と捉えております。弊社においても、内外のCO₂排出削減目標等の方向性の中で路線バス運営を考えておりますが、2024年度は導入のハードルがやや低く、ZEVレベルまでの高価は見込めなくとも速やかに化石燃料消費量削減、にもつながるハイブリット車両にて、車両代替更新を多数行うことに計画しています。現実的に早期導入が可能なハイブリット車両につきましても実績単価に基づき原価算定について考慮いただきますよう、お願い申し上げます。</p>	<p>本改正にご賛同いただきありがとうございます。</p> <p>ご意見いただきました車両価格については、普及初期段階にあるEV車両や自動運転車両に対する暫定的な査定方針を定めるものですが、対象となる具体的な車両については、改正の趣旨を踏まえて定めていく予定としております。</p>