

川崎鶴見臨港バス株式会社から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係る審議（２回目）

1. 日 時

令和４年１１月１０日（木） １０：３０～１１：１５

2. 場 所

国土交通省 ４号館３階 運輸審議会審議室

3. 出席者

<委 員>

牧満（会長）、和田貴志（会長代理）

河野康子、山田攝子、二村真理子、三浦大介

<国土交通省>

自動車局：旅客課 佐藤課長補佐ほか

事案処理職員：運輸審議会審議室 久保、渡真利、有賀、宮田、本間、佐藤

4. 議事概要

- 自動車局から、川崎鶴見臨港バス株式会社（以下「臨港バス」という。）から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、パブリックコメントの結果及び第１回の審議において委員から質問があった事項について、説明した。
- 運輸審議会委員からは、
 - ① 第１回の審議における質問事項とも関連するが、川崎市内の路線に限った形で収入原価の算定を行うことと、道路運送法第９条第２項の規定に基づく総括原価主義との関係はどう整理するのか。
 - ② 人件費の算定にあたって、臨港バスは企業規模「１００人～９９９人」の企業との比較を行っているが、その幅ではかなりの差が生じるのではないのか。
 - ③ パブリックコメントの返答の中で朝と晩に運転手の勤務が集中するとされているが、その間の時間はどのような扱いになるのか。
 - ④ パブリックコメントの意見の中で２０１６年のストライキの言及があったが、最近では乗合バスとしてストライキの決行は珍しいことという認識か。
 - ⑤ パブリックコメントの意見の中では上限運賃と実施運賃の違いが認識されていないとも思われるものが見受けられるが、実施運賃についても事業者は適切に周知しているのか。
 - ⑥ 改定理由の説明の中で、事業者は「経営状況が厳しい」という説明を行っている

るが、他の事業者と比べて本当にそうだと言えるのか。そのような状況下でも改定を行うということであれば、改定分が労働条件の改善にしっかりと反映されなければならないのではないかと。

- ⑦ 改定が労働条件の改善に貢献するということは利用者にもしっかりと伝えていくべきである。
 - ⑧ 平年度経過後に総括原価に著しい影響を及ぼす様なサービス縮小を行ってはいけないとするルールなどはあるのか。
- 等について、意見・質問があった。

○ これに対し、自動車局からは、

- ① 道路運送法の審査基準に関する通達の中でブロック単位での申請を認めているところ。京浜ブロックについては都県を跨るということもあって、さらにその中でも分割を行ってきている。なお、臨港バスについても今回だけの取扱いではなく、従前からこのような扱いとしてきているところである。
- ② 公的な統計に基づいて入手可能なものが100人～999人の単位となっており、それ以上細分化された統計データが存在しないことによるものである。
- ③ 朝と晩の勤務時間の間は、中休みとして、休憩時間という扱いとなっている。
- ④ 近年では、バス会社におけるストライキの事例はあまり聞かない。
- ⑤ 臨港バスでは改定の認可申請時にプレスリリースを行っているが、その中でも実施運賃についても言及を行っている。以前は認可申請時にプレスリリースを行っても上限運賃しか言及しない例も多かったが、現在では実施運賃についても触れるように事業者に指導を行っている。
- ⑥ 事業者にはしっかりと伝えて参りたい。
- ⑦ 承知した。
- ⑧ 明文化されたルールが存在するわけではないが、そのようなことを生じさせないように状況に応じて指導を行っているところ。

等の回答があった。

(注) 事案処理職員とは、運輸審議会一般規則第7条の2の規定に基づき、運輸審議会の指名を受け、指定された事案を処理する国土交通省職員のことである。