

事 案 一 覧 表

申請種別：乗合バスの上限運賃変更

令和5年6月15日
自動車局旅客課

諮問いたしたい事案
阪急バス株式会社（大阪府・兵庫県：京阪神ブロック）

目 次

上限運賃変更を申請した乗合バス事業者の申請内容 . . .	1
阪急バス株式会社（大阪府・兵庫県：京阪神ブロック）	
事業の概要	2
パブリックコメントの募集結果	3

上限運賃変更を申請した乗合バス事業者の申請内容

事業者名	阪急バス(株)	
前々回改定実施年月日	平成26年4月1日	
前々回平均値上率	【大阪】3.04% 【兵庫】2.59%	
前回改定実施年月日	令和元年10月1日	
前回平均値上率	【大阪】1.69% 【兵庫】2.07%	
現行上限運賃と改定運賃の比較	現行上限運賃	申請上限運賃
キロあたり賃率	33円60銭	38円60銭
初乗り運賃	160円	190円
平均改定率	【大阪】12.13% 【兵庫】10.71%	
申請年月日	令和5年3月31日	
実施予定日	令和5年9月1日	

申請	年月日	申請者		申請内容	査定
申請	令和5年3月31日	阪急バス(株) 代表取締役社長 いば ひろし 井波 洋	現行	【兵庫】 [均一制] 芦屋市内の特定地帯 220円 有野藤原台地区 210円 【大阪・兵庫】 [特殊区間制] 1区 220円 2区 240円 3区 260円 4区 280円 【兵庫】 [対キロ区間制] 旧・阪急田園バス 初乗運賃 170円 【大阪・兵庫】 [対キロ区間制] 基準賃率 33円60銭 2.0km まで : 基準賃率の 2.00倍 2.0km をこえ 10.0km まで : 基準賃率の 1.00倍 10.0km をこえ 20.0km まで : 基準賃率の 0.90倍 20.0km をこえ 30.0km まで : 基準賃率の 0.80倍 30.0km をこえる部分 : 基準賃率の 0.70倍 初乗運賃 160円	申請どおり
諮問	令和5年6月5日	資本金 100百万円 株主 阪急電鉄(株)	申請	【兵庫】 [均一制] 芦屋市内の特定地帯 250円 有野藤原台地区 250円 【大阪・兵庫】 [特殊区間制] 1区 250円 2区 270円 3区 290円 4区 310円 【兵庫】 [対キロ区間制] 旧・阪急田園バス 初乗運賃 190円 【大阪・兵庫】 [対キロ区間制] 基準賃率 38円60銭 2.0km まで : 基準賃率の 2.00倍 2.0km をこえ 10.0km まで : 基準賃率の 1.00倍 10.0km をこえ 20.0km まで : 基準賃率の 0.90倍 20.0km をこえ 30.0km まで : 基準賃率の 0.80倍 30.0km をこえる部分 : 基準賃率の 0.70倍 初乗運賃 190円	

- 国土交通省では、4月26日から5月9日までの間において、阪急バスの運賃改定に関する意見募集を実施したところ、本件に関して4件のご意見が寄せられた。
- 寄せられたご意見の概要とそれに対する国土交通省及び阪急バスの考えについては、以下のとおり。

	ご意見	国土交通省・阪急バスの考え
1	<p>阪急バス株式会社様が、この武漢肺炎流行以降苦境に立たされているのは理解した上で申し上げます。</p> <p>武漢肺炎ウイルス流行による客数減少については経営上の問題ではなく、今後事態が収束し流行以前の状態に回復した際には問題とならない物であり、状態が回復するまでは国が補助する形とすべきと考えます。</p> <p>それを運賃上限変更の理由とするのはおかしくないでしょうか？</p> <p>また、EV車等環境対策車導入に対する継続的な投資とありますが、コストに見合わない物を導入するのは経営的失策。もし国が環境対策として導入を強いたのであれば国がその費用を負担すべきが道理。それを利用者の負担にするのはもとより論外な事です。</p> <p>よって、この上限運賃変更については再検討を要すると考えます。 無責任な根拠のない環境政策や経済を考慮しない武漢肺炎ウイルス対策を、国民や企業に尻ぬぐいさせる行為は国民への背任行為ではないでしょうか？</p>	<p>(国土交通省) 新型コロナウイルス感染症の影響は、発生から既に3年以上の長期に渡っており、テレワークの浸透や外出機会の減少等による消費者の行動様式の変化等を考慮して、上限認可変更申請を審査することとしております。頂いた意見は阪急バスにお伝えするとともに、今後の施策の参考とさせていただきます。</p> <p>(阪急バス) ご指摘の新型コロナウイルス感染症の影響のみならず、少子高齢化に伴う人口減少等により、長期的にお客様の減少傾向が続いており、収入面において極めて厳しい状況に置かれております。加えて、費用面につきましても、深刻化する運転者不足への対応のための待遇改善や更なる安全対策、燃料費の高騰、バリアフリー車両への更新といった必要施策に要するコストが増加している中で、運行委託や路線・ダイヤの見直しといった効率化施策を継続的に実施し、消費税率の引上げに伴う運賃改定を除き、約26年間運賃を変更することなく安全・安心な輸送サービスの提供に努めてまいりました。そうした中、今般、運送収入がコロナ禍以前に復さない状況下において、公共交通として今後も安全かつ安定的に事業を継続していくため、運賃の上限変更を申請いたしました。</p> <p>EVバスについても、持続可能な地球環境への貢献やカーボンニュートラルの達成に向けて、バス事業者として導入を推進する必要があると認識しており、国や関係自治体の支援もいただき、効率的な経営の推進との両立を図りながら継続的、計画的に導入してまいります。</p>

ご意見	国土交通省・阪急バスの考え
<p>基準賃率の改定は、旅客として容認できるので、次の3点を望む。</p> <p>(1) 高齢者への利用促進だけでなく、持続的にバス路線が運営できるように、従業員の待遇の改善はもとより、将来の利用者の担い手である通学利用者や通勤利用者の利用が維持・促進できるような対策を、国や府県・市町村と連携して講じてほしい。</p> <p>(2) 山間僻地（特に豊能町東部・能勢町・箕面市北部・茨木市北部）の市町村を跨ぐ地域幹線の公共交通維持に関する政策が進んでおらず、バス事業者の努力や利用者による支援だけでは路線廃止は免れない。したがって、国や大阪府は隣府県である兵庫県・京都府の公共交通政策を見習って、鉄道網だけに限らず、公共交通網を維持できるように積極的に対策を講じてほしい。</p> <p>(3) 国土交通省は、各バス社局の基準賃率を比較できるように、公示してほしい。（以上の意見は、匿名を希望します）</p> <p>2 理由： 他県では基準賃率が高くて高いバス会社もある中で、阪急バスは30年くらいは消費税改定によるものを除いて値上げはしておらず、バス利用者としては阪急バスさんはよく頑張ってきたと思う。忙しい運転士さんへの給与もしっかり支払ってあげてほしいし、バスの現在地・接近表示の機能はとても便利なので、これからも続けてほしいから。そのためには、</p> <p>(1) 将来の利用者の担い手である若年層への利用促進、</p> <p>(2) 鉄道網以外には公共交通対策に興味すら持たない大阪府への国による指導、</p> <p>(3) 阪急バスは他社に比べて運賃が高くないという客観的資料の提示</p> <p>は、必要であると思うから。（以上の理由は、匿名を希望します）</p>	<p>（国土交通省） 国土交通省としても関係する地方自治体と連携し、地域住民の重要な移動手段であるバス路線の維持、確保について、引き続き支援を行ってまいります。また、事業者の上限運賃改定申請の際には国としても必要な情報の提供に努めてまいります。頂いた要望は阪急バスにお伝えするとともに、今後の運賃改定の際の参考とさせていただきます。</p> <p>（阪急バス） 運賃改定にご理解いただきありがとうございます。</p> <p>(1) ご指摘のとおり、持続的な運行のためには、運転者をはじめとした従業員の待遇改善による安定的な雇用の確保とともに、多様なお客様にご乗車いただく取り組みが必要であると認識しております。近年では、利用促進や乗合バスの事業特性への理解を深めていただくことを目的に、各自治体や近畿運輸局と連携しながら、主に小学生を対象とした「バスの乗り方教室」や「バリアフリー教室」の開催や、期間限定での小中学生や転入者対象の無料乗車券の配布、当社路線や乗車券に関する広報冊子「阪急バスのノリセツ」の自治体窓口での配布といったモビリティマネジメントの取り組みに幅広く取り組んでいるところであり、引き続き注力してまいります。</p> <p>(2) 山間部の路線等、運行の継続に当たって課題が多い路線については、最適な交通体系、路線、ダイヤ等のあり方に関して引き続き検討を進めるほか、関係の自治体との議論・協議を継続し、官民一体となって公共交通の確保・維持に向けて取り組んでまいります。</p>

	ご意見	国土交通省・阪急バスの考え
3	<p>他社に比べて改定後でも安いと思います。 両替の手間も係るので200円が妥当では無いでしょうか。</p>	<p>(国土交通省) 乗合バスの運賃改定については、道路運送法に基づき、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審査して認可することとしておりますが、頂いたご意見については、阪急バスにお伝えさせていただきます。</p> <p>(阪急バス) 運賃改定にご理解いただきありがとうございます。 今回の申請額については、お客様におかけするご負担と当社の収支の見込みを総合的に勘案し策定いたしました。今後もお客様の利便性やわかりやすさ等の観点から運賃や乗車券施策を検討してまいります。</p>

	ご意見	国土交通省・阪急バスの考え
4	<p>5頁2. (4)イ(ウ)の記載について、「盲学校、聾学校、養護学校」は平成19年学校教育法改正により特別支援学校となっており、現行規定上存在しない。存在しない学校に係る通学定期の規定があるのみならまだしも、本申請では特別支援学校に通学する者は通学定期の発行を受けられないことになる。</p> <p>8頁2. (5)ウの記載について、療育手帳制度要領第4の1の規定のとおり、療育手帳の名称は「知的障害者療育手帳」ではなく「療育手帳」である。</p> <p>同エの記載について、「精神保護及び障害者福祉に関する法律」は存在しない。（「精神保健及び精神障害者福祉に関する法律」の誤りと思われる。）本規定も字句どおり解釈すれば必要な者に適用されないこととなる。</p> <p>以上の申請の誤りを補正させた上で認可することが適当である。</p>	<p>(国土交通省) 頂いたご意見は阪急バスにお伝えするとともに、申請書の修正を依頼しています。</p> <p>(阪急バス) ご指摘いただきありがとうございます。 申請の適用方法に係る記載方について補正いたします。</p>