

西日本鉄道株式会社からの一般乗合旅客自動車運送事業の運賃の  
上限変更の認可申請に係る審議（2回目）

1. 日 時

令和5年7月27日（木） 10:30～10:55

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>

堀川義弘（会長）、和田貴志（会長代理）

山田攝子、二村真理子、三浦大介、大石美奈子

<国土交通省>

自動車局：石嶋地域交通室長ほか

事案処理職員：運輸審議会審理室 渋谷、木村、浅井、宮田、本間、廣井、堤、  
田崎、近田

4. 議事概要

- 自動車局から、西日本鉄道株式会社（以下「西鉄」という。）からの一般乗合旅客自動車運送事業の運賃の上限変更の認可申請に係るパブリックコメントの結果及び第1回の審議における委員からの質問事項について、説明した。
- 運輸審議会委員からは、
  - ① 「車両改善等の償却費」について、他の事業者と比べ金額が多いがなぜか。
  - ② 直近の高速バス値上げは、2000年の値下げの範囲内においての値上げであるとするが、昔の金額に戻ったということか。
  - ③ 今後、コロナ禍で悪化した高速バスの収支率の回復は見込まれるのか。
  - ④ 西九州新幹線との競合により、高速バスの収益がどうなるか不透明になっているが、その点をどのように考えているのか。
  - ⑤ バスの運賃値上げにより、バス部門への赤字補填が無くなることで、鉄道部門の車両代替数が増えていくと考えてよいのか。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 運賃箱が更新の時期に来ており、償却費が大きくなっている。
  - ② 高速バスの運賃はコロナ禍後に値上げをしており、場所によっては差があるも

の、2000年の値下げ以前の金額と概ね同水準まで上がっている。しかし、全て2000年の値下げ以前の運賃の水準以下に収まっているわけではない。

- ③ 利用客が戻るか否かという要因もある一方、バス事業者は人材不足に直面しており、利用客がいても直行便や臨時便を運行することが難しいことがあるという声を聞いている。本来であれば得られた収入を得られないという状況があり、バス業界として、人材確保に積極的に取り組んでいるところである。
- ④ 高速バスと鉄道は従来から競合する一方で、乗客層が異なり高速バスの方が若い乗客が多いことに加え、ビジネス利用もある。西九州新幹線の開業で、今後鉄道との競争はより大きくなっていくと思われるが、ダイナミックプライシングの導入など様々な方法により、高速バスの収益の拡大を図っていくものとする。
- ⑤ 西鉄としては、鉄道部門とバス部門とは別物と考えており、今後も鉄道部門の必要な投資は実施していくということである。

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。