

(案)

国 運 審 第 号
令和 年 月 日

国土交通大臣 齊藤 鉄夫 殿

運輸審議会会長 堀川 義弘

答 申 書

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ついて

令5第5007号

令和5年7月19日付け国自旅第96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。

(案)

主 文

西日本鉄道株式会社から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) 福岡市内の特定路線

1区を220円、2区を280円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、2キロメートルを超え10キロメートルまでの間についてはその1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220円とする。

理 由

1. 申請者は、平成10年8月1日の運賃改定の後、消費税に係る運賃改定を除き、25年余にわたり現行運賃を実施している。この間、その運営する一般乗合旅客自動車運送事業の利用者数は、平成20年度から平成21年度にかけ減少することがあったものの、それ以後令和元年度まで微増傾向であった。

しかし、令和2年当初からの新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う緊急事態宣言の発出等により、外出機会の減少やテレワークへの移行といった行動様式の変容がみられ、輸送需要が大幅に落ち込んだ。これにより、令和2年度の利用者数は前年度に比較して約29%の減少となり、令和3年度には利用者数が回復に転じたものの、経常収支率は約90%に留まっている。

申請者は、バスの利用者数が令和元年度と比較して約2割減少した

(案)

水準より回復することなく頭打ちとなっている一方、運転者確保のための待遇改善に加え、安全投資や環境投資、燃料費の高止まり等、コスト増の要因が山積しており、安定的かつ持続可能な公共交通ネットワークを提供し、地域の足を守るというバス事業者の使命が揺らぎかねない状況にあるとしている。

申請者は、こうした環境下における事業運営の改善を図るとともに、将来にわたってバス事業の安全かつ安定的な継続を図るべく、本件申請を行ったものである。

2. 国土交通大臣は、一般乗合旅客自動車運送事業者からの旅客運賃の上限の変更の認可にあたっては、道路運送法第9条第2項に基づき、当該旅客運賃の上限による総収入が、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ことを審査の上、同条第1項の認可をするものとされている。

3. 当審議会は、本事案の審議にあたり、当審議会に提出された資料、所管局から聴取した説明等に基づいて検討を行ったほか、申請者から意見聴取を行うとともに、現地視察を行った。その結果は、次のとおりである。なお、本件については公聴会の開催の申出がなかったことから、公聴会は開催していない。

平年度（原価計算期間）である令和6年度1年間の運賃算定の基礎となる適正な総括原価（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）は31,878百万円、現行の旅客運賃による総収入（補助金を含む）は25,534百万円と推定されるので、差引き6,344百万円の不足を生ずるものと見込まれる。これに対して、旅客運賃の上限を主文のとおり改定した場合、総収入（補助金を含む）は29,219百万円と推定されるので、差引き2,659百万円の不足を生ずるものと見込まれる。

4. 申請者は、令和2年当初からの新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえた需要見通しについて、インバウンド需要の取り込みを見込む

(案)

一方、テレワークの定着等の減少要因を考慮した結果、平年度において、コロナ禍前5年間（平成27年度から令和元年度まで）の実績の傾向に路線再編の計画等に基づく実車走行キロの推計を加味したコロナ禍前の傾向に基づき推計した輸送人員の水準まで回復しないとしている。この点については、令和4年度の実績を踏まえ、~~コロナ禍前5年間（平成27年度から令和元年度まで）の実績の傾向に路線再編の計画等に基づく実車走行キロの推計を加味した輸送人員~~やかつ行政機関が実施した調査のデータ等を根拠としたものであり、さらにかつ所管局が別途実施した外部委託調査結果の推計範囲内にあることを勘案すると、合理性が認められる。

また、申請者からは、意見聴取及び現地視察において、運転者の離職防止や多様優秀な人材の確保に向けた待遇改善の取組のほか、車両投資等を再開する方針に加え、環境対策車両の研究開発・導入をはじめとした環境負荷低減に取り組んでいること等についても確認した。

これらを踏まえ、バス事業を安定的に継続していくために必要となる原価を推定した結果、本件申請に係る旅客運賃の上限による総収入が、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ので、本件申請は上記2. の認可基準に適合するものと認められる。

したがって、道路運送法第9条第1項に基づき、国土交通大臣が本件申請を認可することは適当であると認める。

(案)

要望事項

新型コロナウイルス感染症の法的な位置づけが変更されたが、同感染症に起因する行動様式の変容が一般乗合旅客自動車運送事業に与える影響については、未だ不透明な面がある。西日本鉄道株式会社の一般乗合旅客自動車運送事業における需要見通しは一定の合理性が認められるものの、インバウンド需要の状況やテレワークの実施状況や~~インバウンド需要の状況~~等により、想定された旅客輸送量と実績が乖離する可能性がある。このため、国土交通大臣は、西日本鉄道株式会社の経営実績が想定された収支率となっているか等の検証を行い、当該検証結果について書面で提出されたい。また、検証結果を踏まえ、必要に応じて適切な措置を講じられたい。