

国運審第32号
令和5年7月18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

阪急バス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5006号

令和5年6月5日付け国自旅第65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。

主 文

阪急バス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) 芦屋市内の特定地帯における路線

普通旅客運賃に係る均一制運賃を250円とする。

(2) 有野藤原台地区における路線

普通旅客運賃に係る均一制運賃を250円とする。

(3) 大阪府内及び兵庫県内の特定路線

1区を250円、以後1区増す毎に20円加算の特殊区間制運賃とする。

(4) 兵庫県内の一部路線（旧阪急田園バスの路線）

対キロ区間制運賃の初乗運賃を190円とする。

(5) その他の路線

キロ当たり賃率38円60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190円とする。

理 由

1. 申請者は、平成9年1月に運賃改定を行った後、少子高齢化に伴う人口減少等により利用者数の確保について困難な環境が続いているものの、消費税率改定に伴う税負担の転嫁を図るための運賃改定を平成26年4月及び令和元年10月に行ったことを除いて、26年余にわたり、現行運賃を実施している。

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、大阪ブロック及び兵庫ブロックともに令和2年度の利用者数が前年度に比較して約23%減少した。

令和3年度には両ブロックで利用者数が回復に転じたものの、経常収支率はいずれも約83%に留まるとともに、今後の輸送需要は両ブロックともにコロナ禍前の水準まで回復せず頭打ちになると推計されるなど、申請者を取り巻く経営環境は引き続き厳しいものとなることが考えられる。他方で、深刻化する運転者不足に対応するための要員確保に伴う人件費増や燃料価格の上昇に加え、安全対策のための設備投資やバリアフリー車両への更新、環境対策車両の導入等により、運行にかかるコストは増加傾向にある。

これらのことから、今後収支の均衡を保ち、公共交通としてのバス事業を安全かつ安定的に継続していくためには運賃改定が必要と判断し、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、長時間労働是正の要請を含む運転者の処遇改善等、変化する経営環境への対応や、利用者への影響等を確認するため、申請者から意見聴取を行った。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。

- (1) 大阪ブロック

平年度（原価計算期間）である令和5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9,745百万円、現行の旅客運賃による総収入（補助金を含む）は7,339百万円と推定されるので、差引き2,406百万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7,940百万円と推定されるので、差引き1,806百万円の不足を生ずるものと見込まれる。

（2）兵庫ブロック

平年度（原価計算期間）である令和5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8,302百万円、現行の旅客運賃による総収入（補助金を含む）は6,500百万円と推定されるので、差引き1,802百万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6,969百万円と推定されるので、差引き1,334百万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受けた需要見通しについて、利用者の行動様式の変容により、大阪ブロック及び兵庫ブロックともにコロナ禍前の需要への回復は見通せないとしている。この点について申請内容は、コロナ禍前3年間（平成29年度から令和元年度まで）の実績を基に算出したコロナ禍がなかった場合の需要の趨勢や、公的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、かつ所管局が別途実施した外部委託調査結果の想定範囲内にあることを勘案すると、合理性が認められる。

これらを踏まえた上で、バス事業を安定的に継続していくために必要となる、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の改正（令和6年4月施行）に対応するための人員確保や安全対策等に係る設備投資、燃料価格の上昇等を前提とする原価を推定した結果、大阪ブロック及び兵庫ブロックともに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である。

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。

要望事項

新型コロナウイルス感染症については、感染症対策として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。阪急バス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、テレワークの実施状況等により、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、阪急バス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。