

国際興業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（1回目）

1. 日 時

令和4年12月15日（木） 10:30～11:20

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：北川バス事業活性化調整官ほか

事案処理職員：運輸審議会審理室 久保、渡眞利、宮田、本間、佐藤

4. 議事概要

- 自動車局から、国際興業株式会社（以下「国際興業」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、説明した。
- 運輸審議会委員からは、
 - ① 事故件数が多いようにも思われるが、他事業者との比較ではどうか。何らか事故の発生傾向について特徴的なものはあるか。
 - ② 車両修繕費が低く抑えられている理由は何か。
 - ③ 人件費について、東京都分についても比較を行っている理由は何か。
 - ④ 国際興業では上限運賃と実施運賃には差を設ける方針とのことであったが、仮に実施運賃を引き上げるような場合の手続は純粋な届出であって、国際興業がそれを実施しようとする場合にはそれを止めることはできないということか。仮に、実施運賃を数カ月で引き上げるような届出があった場合も同様か。
 - ⑤ 実施運賃について、初乗運賃の例でいえば上限220円を200円に留めるとするのはどのような考え方によるものか。
 - ⑥ 国際興業は関係機関と連携したイベント等を実施しているとの説明であったが、国際興業は自治体のイベント等に積極的に貢献しようとしているのか。
 - ⑦ カーボンニュートラルに向けた取組みについて、国際興業ではどのように考えているのか。
 - ⑧ 距離制と均一制の使い分けはどのような考え方によるものか。

- ⑨ 逸走率の算出根拠はどのようなものか。
 - ⑩ 人件費について減査定となっていることは妥当と考えているのか。人手不足にしっかりと対応できるのか。
- 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 バスの運行実績を踏まえれば、必ずしも同業他社と比較して事故件数が多いものとは考えていない。事故の発生傾向については整理する。
 - ② バス車両の代替を積極的に進め、車齢が低いことも背景にあるものと思われる。
 - ③ 国際興業の本社は東京都内にあるが、本社でも運行に携わる社員が一部勤務していることによるものである。
 - ④ 30日以上前に届出を行うといった要件はあるが、基本的にはその通りである。ただし、不当に実施運賃が低い場合には変更を命じることがあり得る。
 - ⑤ 国際興業からは、利用者への影響や他社との競合状況を踏まえて方針を決定したものと報告を受けている。ただし、収支率を踏まえると初乗運賃でいえば上限運賃通りの運賃を設定することが必要であるということも事実ではあり、今後については慎重に検討するとのことである。
 - ⑥ 地域ごとで自治体との関わり方も違うと思われる。
 - ⑦ 運賃改定に関しての議論としてはないが、国際興業からは、その観点についても検討しているとの報告を受けている。
 - ⑧ 全体でみれば距離制を採用している事例が多いと思われる。均一制は分かりやすいという面もあるが、遠距離利用者が安く利用できる分を短距離利用者が負担しているという見方もできるので、単純にどちらが優れているというべき性質のものではないと考えている。
 - ⑨ 国土交通省における査定数値として、過去の改定時の逸走実績を踏まえて算定したものである。
 - ⑩ この減査定については人手不足の対応がどうかという観点ではなく、一律の算定基準に基づいて地域の全業種平均との比較で算出されたものである。この減査定によって国際興業に人件費の削減を求めるものではない。
- 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。