

川崎市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（2回目）

1. 日 時

令和4年5月26日（木） 10:30～11:30

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>

牧満（会長）、和田貴志（会長代理）

河野康子、山田攝子、二村真理子、三浦大介

<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：運輸審議会審議室 北間、宮田、本間、佐藤、上埜

4. 議事概要

- 自動車局から、川崎市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収入支出項目の詳細や、第1回の審議において委員から質問があった事項について、説明した。

- 運輸審議会委員からは、
 - ① 逸走率の考え方はどうなっているか。
 - ② 新型コロナウイルスの影響を見込んでいないという点と燃料代の直近の上昇傾向の反映についてどのように考えているか。
 - ③ 人件費を原価計算において手厚く見込むこととしても、それが実務として人件費に充てられることを担保できるのか。
 - ④ 人件費が高すぎるという指摘に対しては、額そのものだけでなく時間単価も含めて比較することや、給与の額が条例によって決まっているといった背景も含めて説明していくべき。
 - ⑤ 民間事業者が新たに参入しようとすることによって市による路線が不要になるといったこともあり得ると思うが、そのような調整は行っているのか。
 - ⑥ 川崎市の生産性は必ずしも高くない面もあるが、これは民間では参入できないような区間も含めて運行する必要があるという点が反映されているという理解で良いか。

⑦ 改定後でも収支は均衡しない計画となっているが、この点についてはどのように考えているのか。

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 過去の改定時の実績をもとに、改定割合も踏まえて総合的に判断した結果である。

② 新型コロナウイルスの影響を今後どのように運賃改定における原価計算に反映させていくかについては、今後、改めて方針提示する予定である。また、昨年冬以降の燃料高騰については、一過性のものであるか現時点では判断できないことから、今の段階としては改定の要因には含めていない。

③ 川崎市としては現時点で人件費の増額を見込んでいないとのことであるが、例えば地方部での改定時のフォローアップをどうやって行っていくかは考えていく必要があると思っている。

④ ご指摘のとおりである。

⑤ 市の交通局と民間事業者の間でその点を話し合ってしまうと独占禁止法との関係が出てきてしまう。自治体としての川崎市が作成する市の交通体系に関する計画などを踏まえて適切な配置がなされていくものと考えている（バスの運営に係る独占禁止法の例外規定もあるが、事例は全国でも数件程度である）。

⑥ その通りである。

⑦ 他の事業者でも収支率が100%に達するような改定を行おうとすると、改定率が非常に大きくなってしまい、利用者への影響が大きくなりすぎることが考えられることから、事業者内の内部補助により損失を補填していくというケースが多い。川崎市についても現状は利用が落ち込んでいるが、一定程度は需要が回復すると見込んでいる。なお、現状の累積損失については、以前に退職金をまとめて引き当てたことによるものであって、過去からの損失が積みあがっているという性質のものではない。

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。