

# 事 案 一 覧 表

申請種別：乗合バスの上限運賃変更

令和4年7月5日  
自動車局旅客課

諮問いたしたい事案  
鹿児島交通株式会社（鹿児島県：南九州ブロック）

# 目 次

上限運賃変更を申請した乗合バス事業者の申請内容 . . .	3
鹿児島交通（鹿児島県・南九州ブロック）	
事案一覧 . . . . .	4
パブリックコメントの募集結果 . . . . .	5

# 上限運賃変更を申請した乗合バス事業者の申請内容

事業者名	鹿児島交通(株)	
前々回改定実施年月日	平成元年6月3日	
前々回平均値上率	6.4%	
前回改定実施年月日	平成7年7月27日	
前回平均値上率	7.1%	
現行上限運賃と改定運賃の比較	現行上限運賃	申請上限運賃
特殊区間制運賃 1区	190円	190円
2区	220円	220円
キロあたり賃率	26円90銭 28円40銭	34円90銭
初乗り運賃	140円	160円
平均改定率	20.7%	
申請年月日	令和4年3月30日	
実施予定日	令和4年10月1日	

## 事案一覧について

申請	年月日	申請者	申請内容	査定
申請	令和4年3月30日	鹿児島交通(株) 代表取締役社長 いわさき よしたろう 岩崎 芳太郎  資本金 20百万円  株主 いわさきコーポレーション(株)	現行 [特殊区間制] 1区190円、2区220円  [対キロ区間制]  基準賃率 26円90銭 28円40銭  2.0 km まで : 基準賃率の 2.00 倍 2.0 km をこえ 10.0 km まで : 基準賃率の 1.00 倍 10.0 km をこえ 20.0 km まで : 基準賃率の 0.90 倍 20.0 km をこえ 30.0 km まで : 基準賃率の 0.80 倍 30.0 km をこえる部分 : 基準賃率の 0.70 倍  初乗運賃 140円	申請どおり
諮問	令和4年6月22日	免許キロ 3,774.5キロ  内、一般乗合免許キロ 3,190.9キロ	申請 [特殊区間制] 1区190円、2区220円(現行どおり)  [対キロ区間制]  基準賃率 34円90銭  2.0 km まで : 基準賃率の 2.00 倍 2.0 km をこえ 10.0 km まで : 基準賃率の 1.00 倍 10.0 km をこえ 20.0 km まで : 基準賃率の 0.90 倍 20.0 km をこえ 30.0 km まで : 基準賃率の 0.80 倍 30.0 km をこえる部分 : 基準賃率の 0.70 倍  初乗運賃 160円	

- 国土交通省では、本年6月14日から27日までの間において、鹿児島交通の運賃改定に関する意見募集を実施したところ、本件に関して8件のご意見が寄せられた。
- 寄せられたご意見の概要とそれに対する国土交通省及び鹿児島交通の考えについては、以下のとおり。

	ご意見	国交省の考え	鹿児島交通の考え
1	<p>上限運賃変更認可申請に反対する。 そもそも鹿児島地区の公共交通は鹿児島交通株式会社をはじめとした岩崎グループによる経営で混乱しているため、岩崎グループの撤退が必要。</p>	<p>頂いたご意見は、鹿児島交通にお伝えするとともに、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>	<p>弊社と致しましては、長年の利用者の減少、人件費、燃料費の高騰、車両購入の費用等々の数々の問題をかかえているため、27年ぶりの運賃改定を申請いたしました。現状と同様に、特殊区間については競合会社より安く、また時間帯割引を入れるなど他社より利用者にとって便利で利用しやすいバス会社として、今後も利便性の向上に努めながら県民の為に運行して参りたいと思います。</p>
2	<p>鹿児島市以外に在住している鹿児島県民です。 運賃の値上げに賛成します。 このままバスが無くなってしまえば、将来、自分の親が高齢者になった時、もしくは自分の子供が高校生くらいになった時、交通手段が無くなって困ります。 見た目にもかわいそうなぐらいボロボロのバスしか走ってないし、自分の親より年上の高齢ドライバーしか走っていないけど、無くなってほしいわけじゃない。 値上げをしないとバスが維持できないのなら、別に値上げして構わない。  でも一番は、国土交通省や各自治体がかたがたバスにお金を出すことだと思う。助成金？とかもっと出せないんでしょうか。 バスの運賃値上げをしないといけないヤバさを国交省でもしっかり考えてほしい。</p>	<p>運賃改定について賛成のご意見として承りました。  なお、バス事業者に対する運行支援については、国としても限られた予算の範囲内において実施しているところですが、今後ともバス事業者に対する支援に取り組んでまいります。</p>	<p>車両の更新については、現実として車齢が高い為導入費の高額な新車への更新は難しい状況ですが、年度毎に程度の良い中古車両を購入し随時車両更新を図ってまいります。また、高齢者が利用しやすいノンステップバスやワンステップバスを多く導入することにより、便利で生産性の高い運行を目指し路線維持に努めてまいります。 今後とも応援の程、何卒宜しくお願い致します。</p>

	ご意見	国交省の考え	
3	<p>私の意見として上限運賃改定はやむを得ない一方、鹿児島交通の管理体制に大きな疑問を持っております。</p> <p>1. 乗務員の接客について 鹿児島交通の一部の乗務員が不愛想で、男性の私でも時に不安を感じることがあります。これ以外にも同社の乗務員に対する悪評を度々耳にすることから、乗務員に対する適切な教育および管理が実施されているのか問題視しています。</p> <p>2. 経営について 同社は2020年1月に大規模なダイヤ改正を行ったものの、その際に各自治体及び利用者に対して十分な事前説明を行いませんでした。また、同年4月に鹿児島市交通局の路線の一部を移譲された際、3年間は現状維持に努めるとの協定を結んだものの、同社はコロナ禍を理由として大幅減便を実施し、さらに今回の運賃改定で利用者として不信感を抱いております。改定後も同社の路線バスネットワークが維持していくのか心配です。</p> <p>3. 宮崎県内への乗り入れについて 2020年に都城営業所が鹿屋営業所に統合され跡地に都城車庫が新設されましたが、都城営業所が存在していた当時と同等の運行管理体制が保たれているか不安です。また、宮崎県内に乗り入れることが経営上大きな負担になっているように思えます。</p> <p>以上の意見から、同社に対しては管理体制を改め改善計画書の提出を条件に改定を認可することが望ましいと考えます。</p>	<p>運賃改定について賛成のご意見として承りました。</p> <p>乗合バスの運賃改定については、道路運送法に基づき、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こえないものであるかどうかを審査して認可することとしており、経営改善計画の提出を条件に認可することは難しいところですが、運賃改定等の機会をとらえて、事業者にはサービスの改善、安全運行の確保等について、引き続き指導してまいります。</p> <p>1. について 乗務員の待遇に関しては、利用者からの声を頂き、営業所にて行われる営業所会などを通して全体指導を行っているほか、頻繁に指摘を受ける乗務員については、営業所所長及び安全指導室から個別の指導も行っております。弊社としては、乗務員一人ひとりに今後も教育指導を行って参りたいと思っております。</p> <p>2. 及び3. について ダイヤ改正の情報については、停留所に掲載するほか、弊社HPにてご案内するなど、事前の周知に努めております。また、都城営業所を鹿屋営業所に統合する際についても、運行管理に不備がないよう体制を構築しております。今後もバス利用者の声を聴き、利便性の向上や生産性の向上を念頭に、「安心・安全な運行」を心がけ、経営改善を図りながら、路線維持に努めてまいります。</p>	6

	ご意見	国交省の考え	鹿児島交通の考え
4	<p>他社も含め、運賃改定については燃料価格高騰や人員確保の困難性などから理解出来る部分もある。しかしながら同社においては、市内の同業他社に比較して下記の問題が多く見られると感じるため、下記の改善計画を求めた上での認可を検討していただきたい。</p> <p>(1) 混雑路線への対応 同社は、新型コロナウイルス感染症拡大を理由にしたダイヤ改正、減便を行なっているが、路線によっては路線半ばで乗客を乗せ切れなぐらいの混雑が発生しており、乗車を拒否するような事例が頻発している。乗務員不足による減便が実態であり、車両や乗務員の配置変更等による対応が必要だと考えられる。配置の変更による対応が困難であれば、一時的に他社乗務員（貸切専業業者等）の協力を得ても利用者の利便性を確保することが必要ではないか。</p> <p>(2) 運転業務の教育不徹底 安全性の確保に対しての教育、対応が一貫しておらず教育が不十分であると感じる。また接客態度等も他社に比して粗暴な乗務員も多く感じられる。認可にあたっては、安全性確保、乗務員の運転技量の習熟、乗務員の対応の改善についても付言していただきたい。</p> <p>バス事業は「公共交通機関」であり、利用者は等しく運賃に見合った良質な利用機会を得ることが条件となるのではないかと考えます。場合によってはドライブレコーダー画像の調査、実地での覆面調査を行うなどして同社の実態調査をなさってみてからのご判断が良いのではないのでしょうか。</p>	<p>運賃改定について賛成のご意見として承りました。</p> <p>乗合バスの運賃改定については、道路運送法に基づき、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かどうかを審査して認可することとしており、経営改善計画の提出を条件に認可することは難しいところですが、運賃改定等の機会をとらえて、事業者にはサービスの改善、安全運行の確保等について、引き続き指導してまいります。</p>	<p>(1)について 一部の路線系統において、コロナ感染症による利用者の減少および乗務員不足による減便を行いました。令和4年4月に行ったダイヤ改正以降、現場でのヒアリングを行い利用者のご乗車できないケースがある場合には、改善を図ってまいります。</p> <p>(2)について 乗務員への指導については、安心安全を第一に考え、バス利用者への接遇改善や運転技術について指導を行うほか、事故惹起者については、個別指導を行っております。また、再教育の必要な乗務員については今後も指導を強化するなど、今後も公共交通機関として安全、安心を基本として運行に努めてまいります。</p>

	ご意見	国土省の考え	鹿児島交通の考え
5	<p>最近の燃料価格や人件費、利用人数の状況を考慮すると、今回の運賃の値上げは適当である。</p> <p>今回値上げした場合、乗務員の給与を見直し、少しでも改善されればと思います。</p> <p>ただし、運賃が上がることによって、バスの利用が減る可能性もあり、例えば鹿児島市全域で乗れる1日乗車券を発売するなど、需要を新たに探して3年間はこれ以上運賃が上がらないよう配慮していただけたらと思います。今年には主に鹿児島市でバスの減便があったが、今後もまたあるのではと心配しています。</p>	<p>運賃改定について賛成のご意見として承りました。</p> <p>乗務員の待遇改善や企画乗車券の設定については、事業者の経営判断に基づき実施されるものですが、運賃改定等の機会をとらえて、事業者にはサービスの改善、安全運行の確保等について、引き続き指導してまいります。</p>	<p>乗務員の確保に向けた対応については、様々な媒体を活用して求人情報を発信しているほか、運転免許取得にかかる費用についても支援制度を導入しております。また、給与水準も見直しを行うことにより雇用条件も改善しております。これらにより、制度改定や労働条件改善などを更に進め、ひとりでも多く優秀な乗務員を採用してまいります。</p> <p>また、運賃改定により、新たな運賃施策や路線の見直し、新路線の設定を行い利便性の向上と生産性の向上、サービス向上を含めた改善も進めて参りますので、今後とも鹿児島交通をよろしくお願い致します。</p>
6	<p>値上げに反対です。</p> <p>乗合バスが地域の住民の移動にとって重要な役割を果たしていることから、国がバス会社に対して補助金を出すことで、乗客減を防止すべき。</p>	<p>ご意見頂きありがとうございます。</p> <p>乗合バスの運賃改定については、道路運送法に基づき、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かどうかを審査して認可することとしております。</p>	<p>路線バスが公共交通手段として、地域の方々の移動手段として重要な役割を担っている事は承知しております。</p> <p>弊社では、平成7年以降、運賃改定を行っておりませんが、近年、利用者の減少や燃油高騰、人件費の増大等により経営改善を行う必要があることから、今回、やむを得ず運賃改定を申請いたしました。今回の運賃改定により、バス利用者の方々にはご負担をお掛けいたしますが、事業継続には不可欠な値上げとしてご理解いただきますようお願い申し上げます。</p>
7	<p>唐湊地区は坂道が多く高齢者が多く、バスが頼りです。</p> <p>年金生活者は、ガソリン値上りや価格値上りにより、どうすればよいのか。バスまで値上するのか。</p>	<p>なお、バス事業者に対する運行支援については、国としても限られた予算の範囲内において実施しているところですが、今後ともバス事業者に対する支援に取り組んでまいります。</p>	
8	<p>バスが頼りです。運賃が上ると困ります。</p> <p>年金は下り、医療費は上り、物価高で生活に困ります。</p>		