

事 案 一 覧 表

申請種別：乗合バスの上限運賃変更

令和5年7月27日
自動車局旅客課

諮問いたしたい事案
西日本鉄道株式会社（北九州ブロック）

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 . . .	1
西日本鉄道株式会社（北九州ブロック）	
事業の概要	2
パブリックコメントの募集結果	3

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		西日本鉄道㈱	
前々回改定実施年月日		平成26年4月1日	
前々回平均値上率		2.84%	
前回改定実施年月日		令和元年10月1日	
前回平均値上率		1.85%	
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	福岡市内1区	190円	220円
	福岡市内2区	240円	280円
対キロ区間制	キロあたり賃率	33円70銭	42円50銭
	初乗り運賃	170円	220円
平均改定率		19.88%	
申請年月日		令和5年6月15日	
実施予定日		令和6年1月	

申請	年月日	申請者		申請内容	査定																		
申請	令和5年6月15日	西日本鉄道株式会社 代表取締役社長 はやしだ こういち 林 田 浩 一	現 行	[特殊区間制] <table border="0"> <tr><td>1区</td><td>190円</td></tr> <tr><td>2区</td><td>240円</td></tr> </table> [対キロ区間制] <table border="0"> <tr><td>基準賃率</td><td>33円70銭</td></tr> <tr><td>2.0km まで</td><td>: 基準賃率の 2.00倍</td></tr> <tr><td>2.0km をこえ 10.0km まで</td><td>: 基準賃率の 1.00倍</td></tr> <tr><td>10.0km をこえ 20.0km まで</td><td>: 基準賃率の 0.90倍</td></tr> <tr><td>20.0km をこえ 30.0km まで</td><td>: 基準賃率の 0.80倍</td></tr> <tr><td>30.0km をこえる部分</td><td>: 基準賃率の 0.70倍</td></tr> </table> 資本金 <table border="0"> <tr><td>初乗運賃</td><td>170円</td></tr> </table> 26,157百万円	1区	190円	2区	240円	基準賃率	33円70銭	2.0km まで	: 基準賃率の 2.00倍	2.0km をこえ 10.0km まで	: 基準賃率の 1.00倍	10.0km をこえ 20.0km まで	: 基準賃率の 0.90倍	20.0km をこえ 30.0km まで	: 基準賃率の 0.80倍	30.0km をこえる部分	: 基準賃率の 0.70倍	初乗運賃	170円	申請どおり
1区	190円																						
2区	240円																						
基準賃率	33円70銭																						
2.0km まで	: 基準賃率の 2.00倍																						
2.0km をこえ 10.0km まで	: 基準賃率の 1.00倍																						
10.0km をこえ 20.0km まで	: 基準賃率の 0.90倍																						
20.0km をこえ 30.0km まで	: 基準賃率の 0.80倍																						
30.0km をこえる部分	: 基準賃率の 0.70倍																						
初乗運賃	170円																						
諮問	令和5年7月19日	株主 1. 日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口) 2. 株式会社福岡銀行 3. 日本生命保険相互会社 4. 株式会社西日本シティ銀行 5. 株式会社日本カストディ銀行(信託口) 6. 株式会社みずほ銀行 7. 明治安田生命保険相互会社 8. 第一生命保険株式会社 9. JP MORGAN CHASE BANK 385781 10. STATE STREET BANK AND TRUST COMPANY 505025	申 請	[特殊区間制] <table border="0"> <tr><td>1区</td><td>220円</td></tr> <tr><td>2区</td><td>280円</td></tr> </table> [対キロ区間制] <table border="0"> <tr><td>基準賃率</td><td>42円50銭</td></tr> <tr><td>2.0km まで</td><td>: 基準賃率の 2.00倍</td></tr> <tr><td>2.0km をこえ 10.0km まで</td><td>: 基準賃率の 1.00倍</td></tr> <tr><td>10.0km をこえ 20.0km まで</td><td>: 基準賃率の 0.90倍</td></tr> <tr><td>20.0km をこえ 30.0km まで</td><td>: 基準賃率の 0.80倍</td></tr> <tr><td>30.0km をこえる部分</td><td>: 基準賃率の 0.70倍</td></tr> </table> 初乗運賃 220円	1区	220円	2区	280円	基準賃率	42円50銭	2.0km まで	: 基準賃率の 2.00倍	2.0km をこえ 10.0km まで	: 基準賃率の 1.00倍	10.0km をこえ 20.0km まで	: 基準賃率の 0.90倍	20.0km をこえ 30.0km まで	: 基準賃率の 0.80倍	30.0km をこえる部分	: 基準賃率の 0.70倍			
1区	220円																						
2区	280円																						
基準賃率	42円50銭																						
2.0km まで	: 基準賃率の 2.00倍																						
2.0km をこえ 10.0km まで	: 基準賃率の 1.00倍																						
10.0km をこえ 20.0km まで	: 基準賃率の 0.90倍																						
20.0km をこえ 30.0km まで	: 基準賃率の 0.80倍																						
30.0km をこえる部分	: 基準賃率の 0.70倍																						

パブリックコメントの募集結果①

- 国土交通省では、6月23日～7月6日までの間において、西日本鉄道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3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西日本鉄道の考えについては、以下のとおり。

	ご意見	国土交通省・西日本鉄道の考え
1	<ul style="list-style-type: none"> ・申請書7頁の(4)イ(ウ)Aでいわゆる一条校のうち義務教育学校を除いているのは「特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするもの」であり、認可すべきではない。 ・申請書8頁の(5)イについて「療育手帳制度要領」の規定により交付されるのは「療育手帳」であり、「知的障害者療育手帳」ではないから、不適當な規定である。認可すべきではない。 	<p>(国土交通省) 頂いたご意見は西日本鉄道にお伝えするとともに、申請書の修正を依頼しています。</p> <p>(西日本鉄道) ご指摘いただきありがとうございます。 申請の適用方法に係る記載方について修正いたします。</p>

パブリックコメントの募集結果②

	ご意見	国土交通省・西日本鉄道の考え
2	<p>(意見) 高速バスを対象としない値上げに反対する</p> <p>(理由) 九州では高速バスとJR在来線特急の過度な価格競争により、西鉄JR含め利用者の多い福岡都市圏の減便などサービス低下が進んでいる。 価格とサービス内容の適正化のためにダンピング状態の高速バスから値上げするのが筋(直近の高速バス値上げは2000年の値下げの範囲内での値上げであり話にならない)。</p>	<p>(国土交通省) 頂いた要望は西日本鉄道にお伝えするとともに、今後の運賃改定の際の参考とさせていただきます。なお、高速バスの運賃改定は事前届出制を採用しており、事業者が需要動向に応じた弾力的な価格設定を行うことが可能となっております。</p> <p>(西日本鉄道) 弊社では、一般路線バス・高速バスともに各路線のご利用状況・収支状況を踏まえて、サービス水準を決定しております。 その中でも高速バスについては、新型コロナウイルス感染症拡大後、弊社運行の19路線(2023年7月現在)のうち17路線について運賃改定やダイナミックプライシングの導入、回数券の改廃等を行うなど、単価向上に努めてまいりました。(内訳:2021年度 12路線、2022年度 3路線、2023年度 2路線)</p> <p>今後も各路線の状況に応じ、必要な営業施策を展開していきたいと考えております。</p>

	ご意見	国土交通省・西日本鉄道の考え
3	<p>下記の通り意見を述べます。</p> <p>移動円滑化報告書によると、鉄道の車両代替をとっても絞っているように思える。 今回のバス値上げで、鉄道からバスへの内部補填が減少して、鉄道の減車が緩やかになるとの認識でよいか。</p> <p>今回はバス事業の運賃値上げということですが、運輸部門は鉄道の黒字でバスの赤字を補う構造が長年続いていたものの、鉄道の投資が抑制されるなど、運輸部門で得た利益が福ビル開発などに流れているように思える。 値上げ分はしっかりと運輸部門に還元されるよう指導をお願いしたい。</p>	<p>(国土交通省) 頂いた要望は西日本鉄道にお伝えするとともに、国土交通省としましても、利用者利便の向上等適切な設備投資が行われるよう指導してまいります。</p> <p>(西日本鉄道) 弊社では、各事業ごとの収支・財務状況を踏まえ、投資判断を行っております。また運輸部門においても、バス・鉄道事業は、それぞれ収支管理をしており、それぞれの事業での黒字化を目指しております。</p> <p>鉄道部門においては、新型コロナウイルスの影響により、車両代替を抑制せざるを得ず、2020～22年度の3か年で4両の代替に止まっておりました。2023年度以降は、新型コロナウイルスの影響は残っておりますが、バス事業の運賃改定の実施如何に関わらず、必要な安全・維持更新投資、サービス改善投資は実施していく計画としております。</p> <p>今後も、各事業が筋肉質で安定的・継続的な事業運営を進めていく必要があり、バス事業を運営するための様々なコスト増加を鑑みると、できるだけ速やかに運賃改定を行うことが必要だと判断いたしました。 今回の運賃改定で見込んでいる増収額については、バス運転者の待遇改善や、バス車両の更新にあて、持続可能なバス事業の運営に努めていく所存です。</p>