

## 今後の運賃改定の取扱いについて（バス業界からの意見）

No	分野	意見	回答
1	スケジュール	・相当数の事業者が申請を行う可能性があるかと思いますが、仮査定から実際に改定が実施できるのはどのくらいかかる見込でしょうか。公聴会の開催等である程度まとめるの審査も想定されますでしょうか。また経営状況の悪化による事業維持の観点から、特例として処理期間の短縮（上限運賃の変更認可：3ヶ月）、審査内容の簡略化等をご検討いただけないでしょうか。	・仮査定を終了していることを前提とすれば、仮査定後の申請から新運賃の実施まで概ね6カ月程度を見込んでいますが、運輸審議会の審理日程等の調整結果によってはこの限りではありません。また、審査内容の変更については検討しておりません。
2	スケジュール	①R3（2021）年度実績を使用する場合 ・仮にR5（2023）年4月1日改定の時、いつまでに申請が必要でしょうか？	・1の回答のとおりです。
3	スケジュール	①R3（2021）年度実績を使用する場合 ・仮査定に要する期間の目安は1か月という認識で良いでしょうか？	・仮査定に要する期間は、原価計算書の内容が様々であることから一概に示すことは困難ですが、その程度はみていただきたいと考えています。
4	スケジュール	・運賃改定までに時間がかかる場合、現行の上限運賃の範囲内での実施運賃の値上を先行して実施し、平行して運賃改定の申請を行うことは可能でしょうか。（お客様にとっては短期間で二重の値上となる）	・制度上は可能ですが、利用者に対する十分な説明と周知が求められ、またその考え方について対外的（運輸審議会等）な説明を行い理解を得ることが必要と考えます。
5	スケジュール	②スケジュールについて ・仮査定資料を提出してから内示がでるまでの期間 ・原価資料を提出して認可改定率が判明するまでの期間（意見を聴く会、運輸審議会、消費者庁協議等含む） ・申請運賃表の審査期間	・期間については、1及び3の回答のとおりです。 ・運賃改定率が正式に確定するのは認可時ですが、実態としては運輸審議会の答申を受ければ、その後に変更されることはないと考えています。 ・運賃表の確認については、本省権限であっても各運輸局で行うこととなりますので、個別にご相談ください。
6	書類	1. 働き方改革を考慮され、可能な限り申請関係書類の絞り込み（簡素・簡略化）をお願いします。	・ご要望としては承りますが、現時点での変更は予定していません。
7	書類	・今回の取扱いにあたって申請様式の変更はありますでしょうか。また要望とはなりますが、今回の処理方針による原価計算について、数値等を当てはめた計算式例や計算式フォーマットをお示しいただきたくは可能でしょうか。ご検討いただけますと幸いです。	・申請様式に変更はありませんが、別途、輸送実績や拳証資料を求めることがあります。
8	書類	①R3（2021）年度実績を使用する場合 ・追加資料に関して、原価計算書等と同じようなテンプレートがございますでしょうか？又は、事業者任意の書式で良いでしょうか？	・任意の様式を想定しています。
9	書類	②R1（2019）年度実績を使用する場合 ・追加資料は不要という認識で良いでしょうか？	・認識の通りですが、通常の審査で必要となる拳証資料の提出は求めることがあります。
10	書類	③その他 ・原価資料中の過去3か年の実績について 実績年度を2021年度とする場合、過去3か年はコロナ禍を含む2019年度、2020年度、2021年度を記載すれば良いか？	・コロナ前3か年分（2017～2019年度）及びコロナ禍（2020～2021年度）、さらに申請直近の2022年度の実績について、利用形態別（通勤定期、通学定期、定期外）に月別の実績を使用する予定です。
11	書類	①今回、申請に際して追加・変更となる資料等の書式があれは提示して戴きたく存じます。 ・資料4ページ右側に「申請書に添付」とある「平成29年度～令和3年度の月別の輸送実績（コロナ前及びコロナ禍の輸送傾向）」と「申請直近（令和4年度）の月別の輸送傾向」の書式はございますか。＝聴聞資料2.(6)の輸送傾向算定表を平成29年度から令和4年度までの6年分（従前の書式は3年分）作成する、という事で良いでしょうか。 ・資料4ページ左側の申請方法に「今回追加」とある「合理的な将来の予測に基づく平年度の需要回復見込み」に関して書式等はございますか。	・必要な書類は、事務連絡に記載しますが、事業者の任意の様式とする予定です。
12	実績年度	・もし2019年度実績で既に申請してしまった事業者がいた場合は取り下げ等可能なのでしょうか。	・取り下げは可能です。その場合には、可能な限り早期にお知らせください。
13	実績年度	・実績年度である令和3年度についても、人件費（給与や賞与水準等）を中心とした費用の抑制を行ったことで、収支率が100%以上となっている実態があるため、コロナの影響により抑制したことが明確な費用については、本来かかるべきであった費用に令和3年度の実績を補正することは可能か。	・令和3年度実績自体の補正はできません。令和4年度（翌年度）に収支が100%を下回る推定であり、かつ、運賃改定によらねば収支改善が見込めない場合は、改定を行うことができます。
14	翌年度	・実績年度（R3年度）は減収があったものの、投資や経費の抑制により黒字収支となりましたが、運賃改定の可否の判断に使用する翌年度（R4年度）の見込については平年度同様にコロナによる減収や抑制していた費用の回復を見込んで出して構わないでしょうか。	・翌年度は推定であるため、見込みで出すことは可能ですが、見込みに使用したデータ等を求めることはあります。
15	翌年度	①R3（2021）年度実績を使用する場合 ・翌年度（R4年、2022年）の数値は、コロナの影響を含んでも良いでしょうか？	・14の回答のとおりです。
16	平年度原価	・世界的な物価の高騰により各種機器や車両購入にかかる費用も上昇していく可能性がございますが、こうしたトレンドも平年度原価に見込むことは可能でしょうか。	・客観的な資料等により拳証が可能であれば申請値として見込むことは可能です。

## 今後の運賃改定の取扱いについて（バス業界からの意見）

No	分野	意見	回答
17	平年度原価	①査定について（原価の算定方法） ・各社独自に回復経費を推定し、その数値を含めた平年度で申請をするということか？算定方法の具体的な例やフォーマットなどは示してもらえないのか？	・各事業者の需要（原価）推定の考え方及びそれに対する当省の考え方の双方について対外的（運輸審議会等）に説明していく必要があるため、統一的なフォーマット等はございません。
18	平年度原価	・コロナ禍において一時的に減少させている費用（人件費、減価償却費等）については、抑制している各費用の回復を見込んで、平年度（令和5年度）の運賃原価を推計するとの案が、計画内容を添付し、翌年度（令和4年度）の推計から各費用の回復を見込むことは可能か。	・14の回答のとおりです。
19	平年度原価	・コロナ禍において一時的に減少させている費用（人件費、減価償却費等）の回復の見込みについては、令和元年度実績による申請でも令和3年度実績による申請でも、同じ考え方でよいのか。	・申請値の考え方としては同じですが、査定については、令和元年度実績による申請については従前どおり実績に基づく査定を行います。
20	平年度減価償却	・減価償却費について「抑制している車両代替の費用」を計上することが可能とありますが、具体的にどのような計算式になる想定でしょうか。	・投資の抑制により実績年度においてコロナ前より平均車齢が上がっている場合は、投資計画の内容に応じて一定の補正を行うことを予定しています。
21	平年度減価償却	・「回復可能な減価償却費は抑制している車両代替費用のみが対象でしょうか。その他固定資産は対象ではないか（減価償却費）」	・その他の固定資産についても、計画等により検証できる場合は補正を行うことは可能と考えています。
22	平年度減価償却	・コロナ禍による投資抑制によって、減価償却費は適正な額より相当低レベルであり、平年度に向けて、資産規模からして適正なレベルに積み上げていくような投資計画は無理がある。実績年度を基礎とせず、投資額を使用予定年数で除した値の合計値など、代替的な数値を検討したい。	・申請値については、その算出根拠等をお示しいただいた上で、個別に査定していくこととなります。
23	平年度減価償却	3.原価の算定方法（P3）の減価償却費に「抑制している車両代替の費用（平均車齢の回復費用）」とありますが、抑制した分（例：年間△10台×3年（2020年度～2022年度）＝30台）を平年度に一括で見込んでよろしいでしょうか。それとも、平年度から何年間で見込むようにといった指針が示されるのでしょうか。（東京都では2026年度末までに低公害車両の保有率を30%以上にすることが義務化されており、抑制した分を平準的な車両代替に上乘せする必要があるため。） また、コロナの影響（減収）により先送りしていた計画（例えば、営業所の建替え等）を平年度に見込んでよろしいでしょうか。	・全体の計画及び平年度の計画をいただいて、その内容を査定していくこととなります。
24	平年度減価償却	・R3年度実績の減価償却費部分について、弊社では抑制している車両代替の費用に加えて、減価償却費そのものが本来100%償却の部分を、コロナ禍による業績悪化により20%に抑えている。 ※このような措置を行っている中小事業者がどの程度あるかは不明。 この業績悪化により未償却部分も、本来償却した金額で原価として計算できるようにならないか。金額として太く、未償却部分も将来にわたって償却していくため、実際の金額を実績原価として申請できるようにしてほしい。	・22の回答のとおり。
25	平年度収支	・会議体で合意した経営計画は支出を抑制し増収策等も見込んで収支黒字化を目指したものとなりますが、運賃改定申請時の算定に使用する将来的な需要の戻りや抑制していた費用等は経営計画と整合が必要でしょうか。	・経営計画と整合が取れない場合は、その理由等について対外的（運輸審議会等）な説明をしていくこととなります。
26	平年度人件費	・人件費について全産業平均を用いた給与額の算出にあたって、コロナにより全産業の給与（特に賞与）がコロナ以前と比較し減少傾向にありますが、特に補正等はせずR3年度の実績を用いるのでしょうか。	・原則として補正等は行わない予定です。
27	平年度人件費	・令和3年度を実績年度とする場合の人件費における申請方法および査定方法について 賞与・手当水準等の回復に必要な費用を踏まえて申請し、賞与水準等の回復計画を踏まえて査定単価を補正とありますが、令和3年12月に一部改正された「一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金の上限認可に関する処理方針」は継続されるとの理解でよろしいでしょうか。	・処理方針通達は変更する予定はありません。
28	平年度人件費	2. 人件費の考え方について（確認） 令和3年度実績申請における人件費算定について、コロナ禍による給与等削減の回復見込み（＝単価回復）を見込んだうえで、昨年末に示された人件費の査定方針に基づいて審査される（必要に応じて改善基準見直し等による要員増を見込むことができる）という認識でよいのか。	・認識のとおりです。
29	平年度人件費	2.原価の算定方法（P3）の人件費に「手当、賞与水準等の回復見込み費用」とありますが、コロナの影響（減収）に伴い抑制した給与の昇給分を見込んでよろしいでしょうか。	・見込んでかまいません。
30	平年度人件費	管理の受委託により、委託先である子会社（当社100%出資）の人件費分を外注委託料として運行委託料に計上しております。 つきましては、運行委託料についても人件費同様の査定を実施していただきたく、お願いいたします。	・今回、既存の審査方法の変更は行いませんが、運行委託にかかる人件費の増加計画がある場合は個別に審査いたします。
31	平年度燃料費	・燃料油脂費について査定単価の見直しを行うとのことですが、具体的にはどのくらいの単価を想定しているのでしょうか。	・可能な範囲で直近の高騰を反映できるような査定を行います。将来の単価を想定して査定するものではありません。

## 今後の運賃改定の取扱いについて（バス業界からの意見）

No	分野	意見	回答
32	平年度燃料費	3. 燃料油脂費の取扱いについて 現時点での単価は、政府の燃油価格抑制施策による元売りへの補助金の効果を反映しているが、補助金がいままで続くかは不透明であり、補助金がなければ30円以上、現時点での単価より高騰する恐れがある。この点についての取扱いはどうなるのか。 また、補助の有無にかかわらず今後の価格上昇トレンドの見込み方についての考え方はどうか。	・31の回答のとおりです。
33	平年度燃料費	②資料5ページ右側に「燃料価格を適切に反映するため査定単価の見直し」とあり、従前の査定方法に較べ、実績価格を踏まえた単価として戴ける事に感謝申し上げます。ただ、資料6ページには「令和元年度実績による改定申請については、引き続き新型コロナウイルス感染症の影響を除いた申請、査定を行う。」とあるので、本件の燃料単価査定方式の変更は令和3年度実績による申請のみの適用となるのでしょうか。 ●運賃改定申請時の運賃原価の申請・査定について、燃料油脂費に記載されている	・燃料価格については、一概にコロナの影響とはいえませんので、実績年度にかかわらず適用する予定です。
34	平年度燃料費	「燃油価格の高騰を適正に反映するための査定単価の見直し」とは具体的にどんな見直しをかけるのか？	・31の回答のとおりです。
35	需要予測	・資料P.3の需要の算定に用いる「申請者ごとの合理的な将来の予測に基づく平年度の需要回復の見込み」について、合理的な予測と判断される材料や算出根拠例についてお示しいただく予定はございますでしょうか。もしない場合は申請者の作成した見込についてどの程度審査がなされるのでしょうか。	・需要の回復傾向は各地域及び各社の路線沿線の利用形態等により大きく異なっているため、各事業者の需要推定の考え方及びそれに対する当省の考え方の双方について対外的（運輸審議会等）に説明していく必要があります。
36	需要予測	・資料P.3の需要の算定について過去の実績推移（対前年度増減率等）を使用すると記載がありますが、これはR1年度以前の傾向による推移でしょうか、それともコロナの影響を受けたR2～R3年度の回復傾向も含んだ推移による算定でしょうか。	・コロナ前の輸送傾向及びコロナの影響を受けた輸送傾向（回復傾向含む）の双方を使用した算定を考えています。
37	需要予測	・「申請者ごとの合理的な将来の予測に基づく平年度の需要回復の見込み」にブロック内の事業者で差異が生じた場合、どのような対応がなされるのでしょうか。	・35の回答のとおりです。
38	需要予測	・テレワーク普及率等の平年度の需要への見込に関して、指標となる外部統計はグループで揃える必要があるのでしょうか、また各社毎やエリアでの整合はとる必要はあるのでしょうか。	・35の回答のとおりです。
39	需要予測	・コロナ禍中に運行を開始した路線について、路線単体で周辺民営の運賃で算出した単体運賃を持っていますが、この運賃を改定しようとする場合、コロナ禍以前の実績がないのですが平年度の需要や支出をどのように考えれば合理的な将来の予測に基づく平年度の需要回復の見込み、及び今後の需要回復を見込んだ原価の推計等については、根拠資料を含め全て申請各社ごとの任意の形式による作成が想定されているのか。統一の根拠算出にかかる考え方や資料形式は示されないのか。	・認可を受けた運輸局に個別にご相談ください。
40	需要予測	【逸走率】 最近では消費税改定しか実施しておらず、改定の影響の目安にならない場合がある。参考になりそう他改定時（近距離高速等）の数値から算出した逸走率でも良いか。	・35の回答のとおりです。
41	需要予測	【統計数値】 資料上では平成29年度から準備するが、推定時に必ずしも使用する必要はないとの理解が良いか。	・合理的な説明ができるものであれば他の指標を用いても構いません。
42	需要予測	【収入推定】 需要回復の全体見込みにおいて、回復完了が平年度以降の場合、査定に考慮されるのか。（平年度以降の収入増を考慮されるのか）	・35の回答のとおりです。
43	需要予測	1. 需要予測に事業計画の考え方について ①事業計画は現状（コロナ前）維持とするのか、あるいは需要に合わせて縮小するのか。 →前提として、現状の輸送規模を維持しつつ収入の目減りを単価アップで補うという考えなのか、輸送効率化を実施してなお不足する分を補うという考えなのか。 ②需要回復時期や水準など、地域差はあるので一律にならないと思うが、推計根拠が整えば事業者の任意ということか。近隣（競合）事業者との格差については査定の対象となるのか。また、前2点について、申請時期が異なっている場合に査定等に関する差異が生じる場合があるか。 ③需要予測査定に関して、「テレワーク普及率等の外部統計」を使用するとあるが、地域別の差異もあることから、参照される統計数値を事前にお示しいただきたい	・全体見込みによっては、査定で考慮する可能性があります。
44	需要予測	①事業計画は現状（コロナ前）維持とするのか、あるいは需要に合わせて縮小するのか。 →前提として、現状の輸送規模を維持しつつ収入の目減りを単価アップで補うという考えなのか、輸送効率化を実施してなお不足する分を補うという考えなのか。 ②需要回復時期や水準など、地域差はあるので一律にならないと思うが、推計根拠が整えば事業者の任意ということか。近隣（競合）事業者との格差については査定の対象となるのか。また、前2点について、申請時期が異なっている場合に査定等に関する差異が生じる場合があるか。 ③需要予測査定に関して、「テレワーク普及率等の外部統計」を使用するとあるが、地域別の差異もあることから、参照される統計数値を事前にお示しいただきたい	・35の回答のとおりですが、事業計画等は各社の今後の経営計画等によると考えます。

## 今後の運賃改定の取扱いについて（バス業界からの意見）

No	分野	意見	回答
45	需要予測	質問2 【ページ4】(申請方法の枠内、利用形態別（通勤定期、通学定期、定期外）に推計及び根拠となるデータ及び算定式を添付、について) ①回復の状況について、すでに頭打ちになっているものと考えていますが、申請直近までのトレンドの傾向を踏まえ、これ以上の回復を見込まない推計も取りうるものと考えてよろしいでしょうか。 ②ここで言う推計とは、いわゆる精緻な意味での「需要予測」までを想定しているのでしょうか。 ③利用者へのアンケート調査など、客観的・実態的な手法も求めるものではないでしょうか。 ④一般に公表されているような外的データでも、合理的なものであればよろしいのでしょうか。	・認識のとおりですが、申請にあたって個別の利用者アンケートを取っていただくことは必須とは考えておりません。（取っていただくことは問題ありません）
46	需要予測	・合理的な将来の予測に基づく需要回復の見込みについて、いつどの程度まで戻るかを推計するにあたり、根拠となるデータ及び算定式を添付するとあるが、具体的にどのようなデータを基にどのように推計すればよいのか。	・35の回答のとおりです。
47	需要予測	・需要推計について、国から一定のモデルが示されることは無いのか。	・35の回答のとおりです。
48	需要予測	1. 需要の査定方法（P3）の輸送人員、実車走行キロ等の今回追加に「申請者ごとの合理的な将来の予測に基づく平年度の需要回復の見込み」とありますが、周辺事業者の運送収入の推移は同様であり、毎月協会に提出している実績・見込みを国交省が取りまとめて公表しているの、各社ごとの算出ではなく、国交省から方向性を示していただけないのでしょうか。	・35の回答のとおりです。
49	需要予測	4. 査定方法（P4）の輸送人員、実車走行キロ等に「テレワーク普及率等の外部統計」とありますが、共通で使用する平均的な数値（率）が示されるのでしょうか。それとも、使用する数値（率）は各社バラバラでもよろしいでしょうか。	・申請値については、各社ごとの数値（率）となります。
50	需要予測	●今後の需要回復を見込んだ平年度（R5年度）の需要（収入）推計の「申請者ごとの合理的な将来の予測に基づく平年度の需要回復見込み」の表現が曖昧であり、新型コロナウイルス感染症の影響が不透明であるという表記もある中、何が合理的であるのか、ある程度の統一した指標がないと、申請者に無駄な時間や労力を費やす可能性がある。「いつどの程度まで戻るか」を事業者が推計するのは難しい。	・現行の輸送需要の算定においても「合理的な将来の予測に基づく適切な事業計画、経営合理化計画等を基礎に算定する。」こととしており、各社の個別の申請内容により判断しているところです。
51	需要予測	●運賃改定申請時の平年度の収入予測について、資料には「直近の輸送実績・傾向」に加え、「コロナ影響調査や外部統計」を加味して推計する方法が記載されていますが、「コロナ影響調査や外部統計」とは具体的に国交省から指標が示されるのか？	・35の回答のとおりです。
52	次年度以降	1. P2 「R4年度実績による改定申請が可能となるR5年度夏頃までの暫定措置」との記載があるが、コロナの影響がさらに長期化した場合、暫定措置が延長されると解釈してよいのか。	・まん延防止等重点措置等の発令があれば検討する予定です。
53	次年度以降	質問1 【ページ2】(本考え方は、R4年度実績による改定申請が可能となる時期（R5年度夏頃）までの暫定的な措置とする予定、について) 本市において、最短で改定を行おうとすると、以下のようなスケジュールになると考えています。 R4年9月 R3年度決算認定 ～前後して原価計算、庁内検討・調整、条例改正案諸手続き R5年5月頃 条例改正案市長決裁、発議（改正案市会提出） 9～10月 議決 10～11月 認可申請 R6年1～2月 認可（標準処理期間） 4月 運賃改定 上記のとおり5年度下期の申請となりますが、この場合でも暫定的な措置によることはできるのでしょうか。（公営事業	・具体的には個別にご相談していただきたいと思いますと考えておりますが、原則として申請時に使用可能な直近年度の数値を使用して申請することになります。
54	認可条件	・「上限運賃の認可に認可期限を設ける」運賃改定後の一定期間の総収入の実績が総支出の実績を超える場合、運賃改定を実施する」とありますが、それは一度上げた運賃を戻すことを想定しているのでしょうか。また認可期限は具体的にどのくらいになるのでしょうか。	・鉄道の例では約6年間の期限となっており、3年間の検証で総収入が上回る場合は、再度の運賃改定申請が必要となると聞いています。
55	認可条件	・認可期限終了後、運賃を見直す場合、現在（コロナによる運賃改定前）の賃率より低くなることもあり得る、ということなのでしょうか。また、その際事業者の経営努力による増収や支出減については考慮いただけないのでしょうか。	・再度の運賃改定を行う場合は、通常申請と同様のルールで申請、査定を行うこととなります。



## 今後の運賃改定の取扱いについて（バス業界からの意見）

No	分野	意見	回答
56	認可条件	①R3（2021）年度実績を使用する場合 ・p6記載の「事後的な検証」とは、具体的にどのような内容でしょうか？	・鉄道の例では、各年度において総収入及び総支出の実績が確定した場合は、速やかに当省に報告することとされています。
57	認可条件	2. P 6 鉄道の事例で「上限運賃の認可に認可期限を設ける」との条件が記載されているが具体的な適用方法を知りたい。	・54の回答のとおりです。
58	認可条件	・令和3年度を実績年度とする場合の上限運賃の変更認可に付す条件について 事後的な検証を行うことが必要であり、上限運賃の認可に認可期限を設ける可能性があるとありますが、検証を行うにあたり、事業者はどのような資料の提出が求められるのでしょうか。また、検証結果によっては運賃を認可前水準に戻すことも有り得る。検証結果が「引き続き認可後運賃が必要」となった場合、認可期限は引き続き設定されるという理解でよろしいでしょうか。	・54の回答のとおりです。
59	認可条件	①例示として「上限運賃の認可に認可期限を設ける」とは、どのような取り扱いを想定しているのか。認可期限が到来すると、改定前の運賃に戻るとのことか。 ②例示として「運賃改定後の一定期間の総収入の実績が総支出の実績を超える場合、運賃改定を実施する」とは、どのような取り扱いを想定しているのか。また、一定期間とはどの程度の期間と考えればよいか。 ③加えて、今回の査定方針は、ポスト／ウィズコロナによる生活様式の変化による輸送需要の減少に対応するものと理解しているが、事業者は、コロナ禍中で莫大な損失を被っている。この損失の補填について考えるとき、このような措置を考えるのであれば、「運賃改定後の一定期間の総収入の実績が総支出の実績を超える場合」について、「コロナ禍後のこととして考慮したい」	・54の回答のとおりです。
60	他社	・競合区間を走る他事業者が運賃改定をした場合、他事業者に合わせて運賃改定を行っていない事業者はその区間は調整上げとなるのでしょうか。それとも運賃改定を実施した事業者について他の値上をしない事業者と合わせて調整下げとなるのでしょうか。	・現行の運賃制度の中で個別の事業者の判断になります。
61	他社	・賃率の設定については例えば別会社であっても同一資本である場合は同一に設定できるのでしょうか。	・個社ごと（加えて運賃ブロックごと）の賃率になります。
62	個社事情	質問3 【ページ6】（消費者の行動様式の変化等による需要推計を行って運賃改定を実施している鉄道の例によれば、運輸審議会の審理によっては以下のような条件を上限運賃の変更認可に付す可能性がある、について） 本市においては地下鉄駅でもバス定期券を発売しており、バス運賃箱に加えこれら地下鉄機器も改修するため、システム改修費が高額となります。短期間のうちに複数回の改定をおこなうことになると、改修費が経営に与える影響がより大きくなるおそれがあることから、この点も踏まえてご検討いただけますようお願いいたします。	・当該取り扱いにおける認可条件については、鉄道の例と同様、申請後の運輸審議会での審理等により決定していくため、現時点では不明です。
63	個社事情	・複数の運賃ブロックにまたがっている事業者において、令和4年度実績による改定が可能となる時期(令和5年度夏頃)までは、ブロックごとに令和元年度実績による申請と令和3年度実績による申請を行うことは可能か。	・ブロックごとに実績年度を変えることについて、合理的な説明が可能であれば問題ありません。
64	個社事情	・複数の運賃ブロックにまたがっている事業者において、事業者単位に一括でまとめて申請を行うことは可能か。	・現行と同様、申請・審査は原則として運賃ブロック別に行います。
65	説明資料	2.本省事案について、「上限運賃変更認可申請から認可までの流れ」（「車両数区分（公営事業者、政令指定都市に路線を有する民営事業者）」に応じた「運輸審議会」、「関係省庁」への協議等）」の最新のものをお願い	・取扱いに変更はありません。