

バス運賃改定における審査方法の見直し

- バス事業者による地域交通のDX・GX等を通じた経営効率化・経営力強化の取組を促進するため、運賃改定において、将来の設備投資に係る原価等を適切に審査するため、以下の措置を講じることとする。

実施項目（通達）

1. 持続可能な経営を促すための措置

- ・運賃改定の要否判断基準の見直し

2. 適切な賃金水準確保、将来設備投資を促すための措置

- ・将来の設備投資（DX,GX,人材確保等）に係る審査方法の追加
- ・全産業平均を超える人件費に対する審査方法の追加
- ・軽油単価の査定の適正化、EVバスの電気料金に対する審査方法の追加

3. 政策的要請への対応を促すための措置

- ・運送収入を増加させることを目的としない暫定的な運賃改定の仕組みの構築（キャッシュレス化の推進に資する運賃制度、公共的割引の原価（運送収入）への適切な反映）
- ・観光客割増運賃の設定柔軟化（オーバーツーリズム未然防止対策）

将来投資例①:キャッシュレス化手段の多様化



将来投資例②:EVバスの導入



今後のスケジュール（予定）

- ・1月26日～2月25日 パブコメの実施
- ・2月、3月 運輸審議会、消費者庁への報告、調整
- ・1月～3月中 通達改正作業
- ・3月末 改正通達 公布・施行

持続可能な経営を促すための措置

現行制度と課題

- 実績年度の適正利潤を含む収支率が100%以下の場合又は翌年度(申請年度)の同収支率が100%以下と推定される場合で上限運賃の引き上げによらなければ収支改善が見込めない場合のみ上限運賃の引き上げが可能。

<課題>

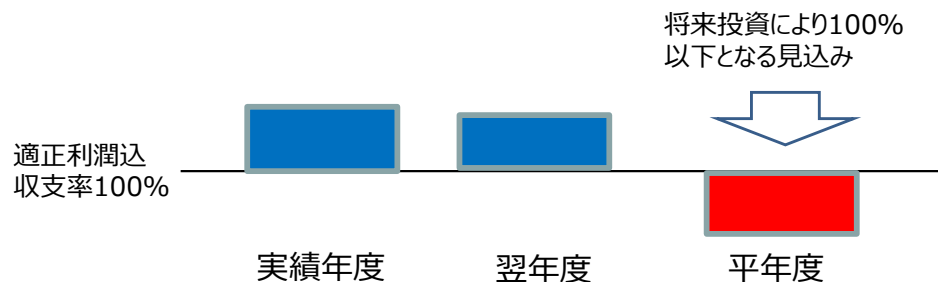
- 将来的にDX・GX等の設備投資等を計画していても、上記要件に該当していなければ、将来投資等を見込んだ運賃改定を行うことができず、安定的な経営が行えない。

※「実績年度」…申請年度の前年度又は前々年度
 「翌年度」…当該運賃改定を申請した年度(申請年度)
 「平年度」…申請年度の翌年度(運賃水準決定のための原価計算期間)

方向性の概要

運賃改定の要否判断の変更

- 上限運賃の変更要否判断について、**平年度の適正利潤を含む収支率が100%以下と推定される場合**あって、運賃改定によらなければ収支改善が見込めない場合について、上限運賃の引き上げを可能とする。**(実績、翌年度の収支要件を廃止)**



本制度改正により、平年度に大きな投資等を計画しているために、平年度の適正利潤を含む収支率が100%以下となる場合、将来投資を見込んだ運賃改定申請が可能

将来の設備投資(DX・GX・人材確保 等)に係る原価の審査

現行制度と課題

(車両償却費)

- 車両価格は、実績の車両価格と標準ブロック平均車両価格を比較して査定。
- 平年度の必要車両数は、実績に基づき査定。

(その他償却費)

- 将来の設備投資(DX・GX等)については、平年度に必要となる経費のみ原価に反映できる。
- その他経費は、実車走行キロ(平年度) × キロ当たりその他経費(標準 + 実績) ÷ 2 により査定。

<課題>

- EV、自動運転車両等の車両については、車両の価格差が大きいため全国平均の車両価格と比較が困難。
- EV車両については、ディーゼル車と比較して航続距離が短いため、平年度の所要代替車両数が増加。
- 平年度よりさらに将来の設備投資について原価に評価されないため、事業者の積極的な取組みに繋がりにくい。

方向性の概要

(車両償却費)

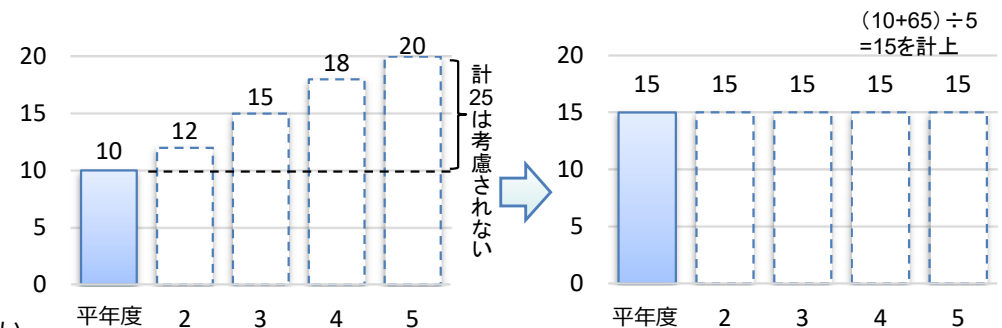
- EV、自動運転車両等の車両価格の査定については、**当分の間申請単価を認めることとする。**
- 平年度の必要車両数については、**EV車両への代替による車両数増加を考慮して査定する。**

(その他償却費)

- 政策的要請(DX, GX, 人材確保)に基づく設備投資については、**原則として申請額を認める。** ※標準単価を適用しない

(その他償却費)

- 投資計画に応じ、将来の設備投資に係る**単年度あたりの平均償却費を認める。**(期間は最大5年)



※翌年度から計画している場合は、翌年度から最大5年

<事後検証の必要性> 将来設備投資を折り込んだ申請については、検証のための**事後報告を求める**ものとする。
(投資計画の履行状況、後ろ倒しになっている場合はその理由と今後の計画 等)

全産業平均を超える場合の人件費の審査方法

現行制度と課題

- 人件費の給与月額算出方法については、申請事業者の実績年度の給与月額（以下、「実績値」という。）と各都道府県の全産業平均給与額との和半で査定。

<課題>

- バス事業では人手不足への対応が急務となっているが、申請事業者の実績値が全産業平均を超える場合、給与月額の査定値が実績値を下回るため、必要な人件費を原価に反映することができず、運転者の待遇改善等（適切な賃金上昇）を実施しにくい。

方向性の概要

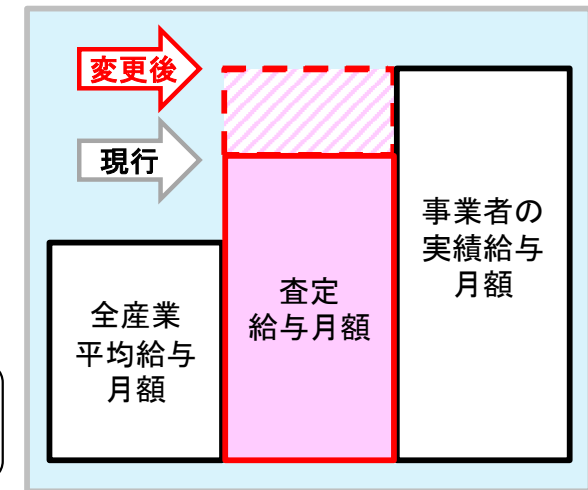
全産業平均を超える人件費の査定方法の追加

（R3年全国約408万円）

- 申請事業者の給与月額の実績値が全産業平均（都道府県別・規模別）を超える場合は**実績値を採用することを原則**とする。

〔ただし、他の公共事業（電気・ガス・鉄道）の平均賃金（R3年全国約562万円）を上回る場合は人材不足、採用状況等の実態を踏まえ査定できる規定を置く。〕

全産業平均を超える人件費の査定



- また、直近の春闘等により翌年度の給与水準の変更が確定している場合、個社の賃金上昇率での査定を可能とする。

$$\text{平年度人件費（月額）} = \text{実績給与月額} \times \text{翌年度給与アップ率} \times \text{平年度給与アップ率（政府見通し）}$$

見直し前

地域ブロック翌年度給与アップ率

見直し後

個社の翌年度給与アップ率

事業者が給与面での待遇改善等を計画している場合、適切に査定に反映

燃料油脂費における軽油単価の査定の適正化、電気料金の審査

現行制度と課題

- 燃料油脂費（軽油）の算出方法については、「軽油使用量×軽油単価」で査定。
- 軽油単価については、申請者の直近や実績年度の購入単価をそれぞれ同時期の地域の単価と和半して査定。
- EVバスの電気料金（動力費）については、現行では査定方法が定められていない。

<課題>

- 燃料油価格の激変緩和事業等の終了（R6.4未予定）に伴い軽油単価が上がった場合、当該抑制（補助）分は運賃改定に見込まれないため、平年度以降の事業者の負担が大きくなる。
- EVバスの普及は過渡期であり、現時点では事業者ごとの電力の契約形態によって価格差が大きく、全国平均の単価と比較して査定することは適切ではない。

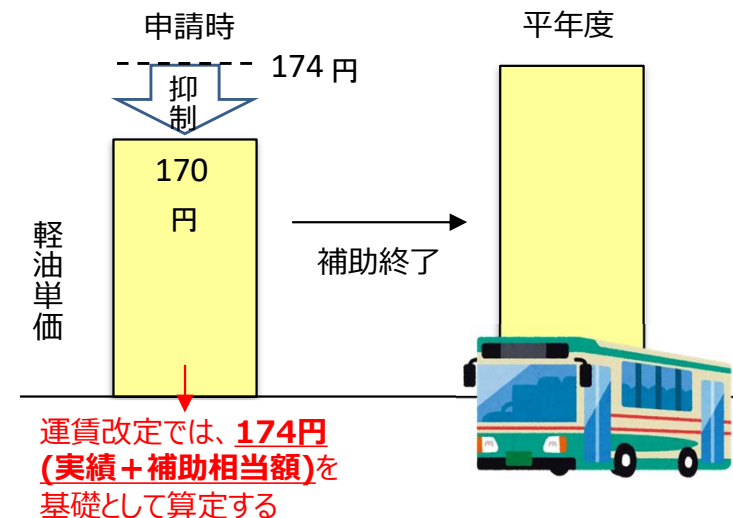
方向性の概要

軽油価格の補助相当金の取扱いの変更

- 軽油単価については、燃料油価格の激変緩和事業等による抑制（補助）相当額を実績単価に加算して査定可能とする。

EVバスの電気料金の査定方法の新設

- 電気料金については、当分の間、申請者の実績単価を使用する。
（平年度EVバス電気料金 = EVバス電気料金のキロ当たりの単価×平年度EVバス総走行キロ）
- 将来適切に電気料金の原価を査定するため、要素別原価報告にEVバスの電気料金の項目を追加する。（次回、R5年度報告より）



政策的要請への対応を促すための措置

運送収入を増加させることを目的としない暫定的な運賃改定の仕組みを構築

方向性の概要

- 政策的要請による、キャッシュレス割引の導入、公共的割引（精神障害者割引）の導入にあたって、事業者が、当該割引に伴う減収を適切に運賃に転嫁できるよう制度の見直しを実施。

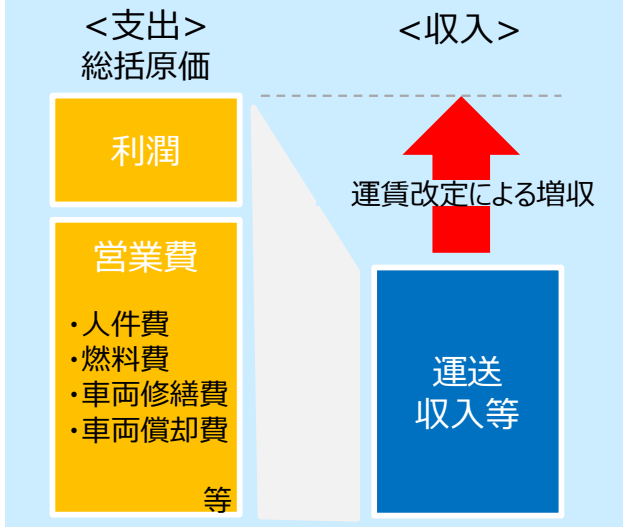
通常の運賃改定に伴って割引を導入する場合

運送収入の算定にあたって、**割引に伴う減収分を見込んで査定**できることを規定する（**明確化**）

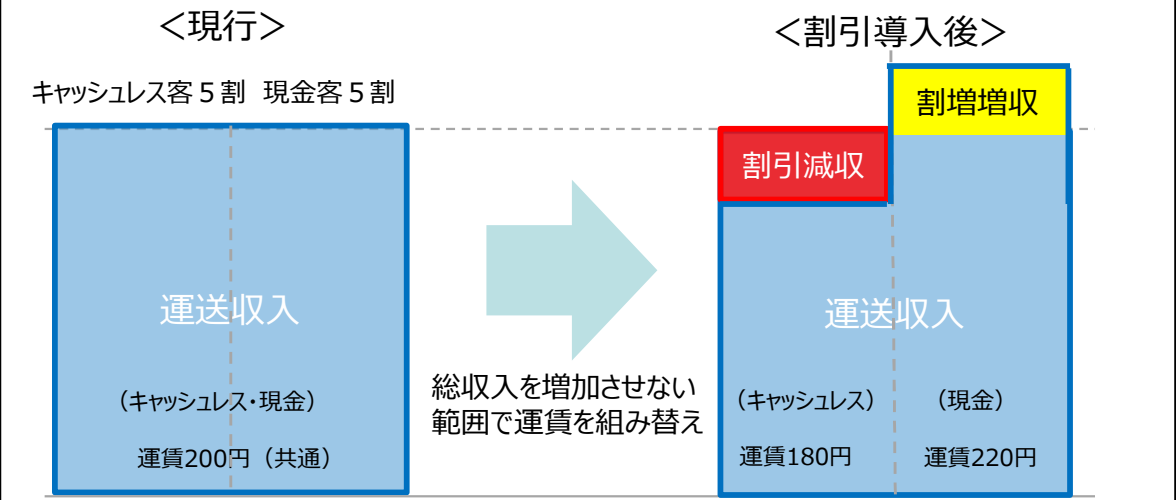
暫定的な運賃改定によって割引を導入する場合

- ・ **運送収入を増加させることを目的としない暫定的な運賃改定の仕組みを新たに構築（新規）**
- ・ 具体的には、運送原価については実績年度から変化しないものとみなして**原価計算を行わず、運送収入のみ**の再計算により簡便な運賃改定を行う。（上限運賃の改正にあたり、実施運賃を変更しない取扱いも可能とする）
- ・ 政策の効果を測るため、当該割引の実績等について**事後報告を求める**ものとする。

（参考）総括原価方式のイメージ



割引の減収分と同額以下を割増で増収させることにより、総収入を増加させない
 （例：キャッシュレス割引のイメージ）



キャッシュレス化の推進に資する運賃制度、公共的割引の原価(運送収入)への適切な反映

現行制度と課題

①キャッシュレス化の推進に資する運賃制度、審査方法

- 運賃・料金については、運送行為に対する対価の運賃と運送以外のサービスに対する対価の料金に分けられ、ともに総括原価方式による認可が原則となっている。

※ 旅客の利益に及ぼす影響が小さい料金（特別座席、手回り品）のみ届出

- 現行制度では、キャッシュレス割引は、営業施策割引の一種として整理されており、利用者増がなければ割引分は減収となる。

<課題>

- 現金、キャッシュレス機器については、それぞれの原価（イニシャル、ランニング）に明確な差異がないため、決済手段の原価の差異に着目した運賃・料金の設定は困難。
一方でキャッシュレス化の一層の推進を政策的に図る必要がある。

方向性の概要

現金・キャッシュレス別運賃の設定を可能とするため、**以下の見直しを実施**。 ※運賃差は2倍程度まで可能

通常の運賃改定に伴って割引を導入する場合

- 運送収入の算定にあたって、申請により**キャッシュレス割引の減収分を見込んで査定可能**とする。

暫定的な運賃改定によって割引を導入する場合

- **原価計算を行わずにキャッシュレス割引の減収分を暫定的に上限運賃に上乗せ**することを可能とする。（次期運賃改定時までの暫定的な割増運賃）



②精神障害者割引の運賃への反映

- 公共的割引（精神障害者割引）については、バス事業者の自主的な判断に基づき、割引による減収を他の利用者の負担によって賄う形で行われている。



<課題>

- 昨今政策的に精神障害者割引の更なる導入促進が求められているが、導入した場合、同区域内の運賃改定を予定していない事業者にも影響が及ぶ恐れがある。

減収のおそれなく公共的割引の導入を可能とするため、**以下の見直しを実施**

通常の運賃改定の場合

- 運賃改定により公共的割引を導入する事業者に加え、未導入事業者においても**減収分を見込んで査定**することにより、改定後の導入を促進

暫定的な運賃改定によって割引を導入する場合

- **原価計算を行わずに公共的割引の減収分を暫定的に運賃に上乗せ**することを可能とする。（次期運賃改定時までの暫定的な割増運賃）

政策的要請への対応を促すための措置

観光客割増運賃の設定柔軟化(オーバーツーリズム未然防止対策)

現行制度と課題

- 観光路線については、原則、運送原価が他の路線と比較して高い場合等に割増運賃とすることが可能。

<課題>

- 現在、訪日旅客等の急回復により、一部の地域において路線バスが非常に混雑しており、地域住民の通勤、通学、通院等の生活交通の利用に影響が出ている状況。
- 観光客を割増運賃の対象とする場合、観光客として設定する範囲によっては不当差別に当たるおそれがあることや、乗り場等で観光客と地元住民等を明確に区別することが難しい実態がある。

方向性の概要

観光客路線の設定

- 観光客が多くを占める路線を含む地域における運賃改定において、観光客路線については日常的に利用する利用者への割引の導入を前提とした通常より高い上限運賃の設定(観光路線運賃)を可能とする。

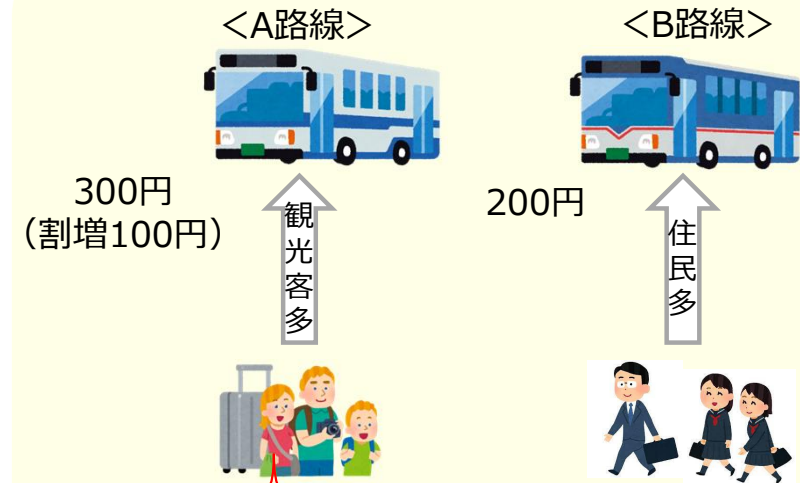
⇒ 上記、観光客運賃を設定できる路線は、不当差別に当たらないよう、定期旅客の比率が低いなどの一定の基準を設ける

多頻度割引の明確化

- 営業割引運賃^(※)に、地元住民割引の方法の一つとして、多頻度割引を明記する。

(※)営業割引運賃…需要喚起等を目的として、適用する期間又は区間その他の条件を付して設定する運賃

観光客割増と多頻度割引の設定イメージ



	月利用回数	割引率
【観光路線の設定】 A路線の上限運賃を高く設定 +	～10回	0%
	11～20回	15%
	21回以上	35%

月利用回数が多い場合、通常運賃と同額程度となる