

乗合バス運賃制度について
2023年3月
[乗合バス運賃施策事例集 付録]

目次

1. 乗合バス運賃制度の基本的な枠組み	p3
1. 乗合バス運賃制度の概要	
2. 規制	
3. 制度（定め方）	
4. 手続	
（参考）法令条文	
（参考）制度の詳細	
2. 運賃改定実務	p24
1. 運賃の種類ごとの運賃改定にかかる手続き	
2. 運賃改定枠組みの全体像（要否基準、認可基準）	
3. 処分権限	
4. 運賃改定エリア（上限運賃の設定地域等の単位）	
5. 原価計算期間	
6. 乗合バス事業の情報提供ガイドライン	
7. 運賃改定手続きに関する手順例（地方運輸局長権限を想定）	
8. 申請書類	
3. 今後に向けた議論	p34
【提案1】今後の上限運賃制度のあり方について	
【提案2】変動運賃制について	
【提案3】今後の協議運賃制度のあり方について	

1. 乗合バス運賃制度の基本的な枠組み

乗合バス運賃制度の基本的な枠組みについて、関係する法令通達に基づき、概要を掲載しています。

1. 乗合バス運賃制度の基本的な枠組み

(目次)

1. 乗合バス運賃制度の概要

2. 規制

3. 制度（定め方）

4. 手続

(参考) 法令条文

(参考) 制度の詳細

1. 乗合バス運賃制度の概要

○ 4つの（種別）ごとに、2種類の（規制）が設けられている

（種別）	（規制）
上限運賃	→ 適正原価・適正利潤
実施運賃	→ 変更命令
協議運賃	→ 変更命令
軽微運賃	→ 変更命令

○ （種別）ごとに「規制」「制度（定め方）」「手続」を法令で規定している

【乗合バス運賃制度の全体像】



【規制】

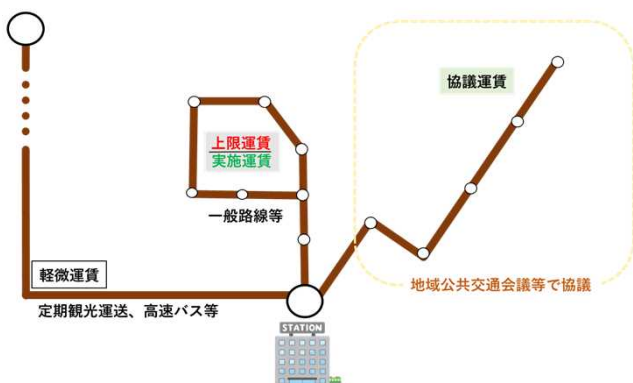
- ① 適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるか（法9条2項） [上限運賃]
- ② 運賃変更命令を行わないものであるか（法9条6項） [実施運賃・協議運賃・軽微運賃]

1. 乗合バス運賃制度の概要

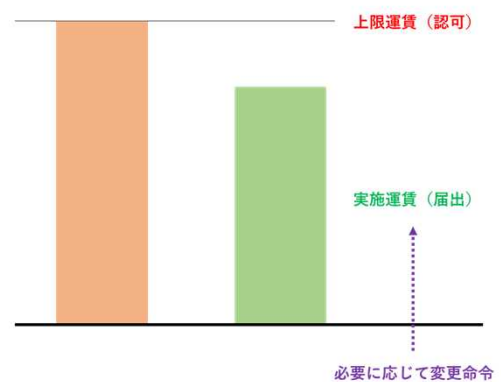
4つの種別（上限運賃、実施運賃、協議運賃、軽微運賃）が設けられている。

	概要	適用される運賃	規制	制度 (定め方)	手続
上限運賃	運賃の上限額を定める	一般路線等の運賃	適正原価・適正利潤	制定形態 運賃の種類 適用方法 等	認可申請 標準処理期間3ヶ月 (停留所新設等に 伴うものは1ヶ月程 度)
実施運賃	上限額の範囲内で、 実施する運賃を定める	一般路線等の運賃	変更命令		事前届出 30日前
協議運賃	協議により運賃を 定める	地域公共交通会議 等で協議が調った 運賃	変更命令	上限運賃及び 実施運賃に準 じて設定する 等	事前届出 30日前
軽微運賃	一定要件のもと、 運賃を定める	定期観光運送、高 速バス、臨時運送、 路線不定期、区域 運行の運賃	変更命令	制定形態 運賃の種類 適用方法 等	事前届出 7日前 (「臨時運送」は あらかじめ)

【4つの種別（上限運賃、実施運賃、協議運賃、軽微運賃）のイメージ】



【上限運賃、実施運賃のイメージ】



2. 規制

2つの規制（「適正原価・適正利潤」「変更命令」）が設けられている。

①適正原価・適正利潤 [上限運賃]

- ・国土交通大臣（地方運輸局長）が、上限設定（変更）認可申請に対し、「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（法9条2項）」の基準による審査を経て、認可を行う

【道路運送法（抜粋）】

（一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金）

第9条第2項 国土交通大臣は、前項の認可をしようとするときは、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、これをしなければならない。

（規制の運用例）

「基準賃率38円00銭→40円50銭に改定したい。」

→運賃の上限変更認可申請書を提出

国土交通省（地方運輸局）において、原価計算書等を審査し、認可

②変更命令 [実施運賃・協議運賃・軽微運賃]

- ・国土交通大臣（地方運輸局長）が、運賃設定（変更）届出に対し、「運賃変更命令を行わないものであるか（法9条6項）」の基準により確認し、法令に基づき運賃を変更すべきことを命ずる

【道路運送法（抜粋）】

第9条第6項 国土交通大臣は、第三項若しくは第四項の運賃等又は前項の運賃若しくは料金が次の各号（第三項又は第四項の運賃等にあつては、第二号又は第三号）のいずれかに該当すると認めるときは、当該一般乗合旅客自動車運送事業者に対し、期限を定めてその運賃等又は運賃若しくは料金を変更すべきことを命ずることができる。

- 一 社会的経済的事情に照らして著しく不適切であり、旅客の利益を阻害するおそれがあるものであるとき。
- 二 特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものであるとき。
- 三 他の一般旅客自動車運送事業者（一般旅客自動車運送事業を営業者をいう。以下同じ。）との間に不当な競争を引き起こすおそれがあるものであるとき。

【社会的経済的事情に照らして著しく不適切】

- 一 社会的経済的事情に照らして著しく不適切であり、旅客の利益を阻害するおそれがあるものであるとき。

【不当な差別的取扱い】

- 二 特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものであるとき。

【公正な競争の阻害】

- 三 他の一般旅客自動車運送事業者（一般旅客自動車運送事業を営業者をいう。以下同じ。）との間に不当な競争を引き起こすおそれがあるものであるとき

（規制の運用例）

「特定の利用者Aのみに対する割引を設定したい。」

→運賃の設定届出書を提出

国土交通省（地方運輸局）において、届出内容を確認し、調査等の手続を経て、変更命令

3. 制度（定め方） 上限運賃 実施運賃

【制定形態】

制定形態（運賃額の算出方式）について、以下の4種類（対キロ区間制・特殊区間制・均一制・地帯制）が規定されている。

制定形態の種類	概要	特徴	地域別の適用基準
対キロ区間制	・基準賃率に基づきキロ程に応じた上限額を区界停留所ごとに設定する形態。	・運行経費を支払運賃額に反映	都市近郊 地方
特殊区間制	・区間を概ね2km以上で等間隔に設定し、利用した区間の数ごとに運賃が加算される形態。	・運行経費を支払運賃額に一定程度反映 ・わかりやすい	都市内 都市近郊
均一制	・一定エリア内の停留所間は均一額とする形態。	・わかりやすい	都市内
地帯制	・均一エリアを複数設定し、エリアをまたぐ場合に運賃が加算される形態。	・運行経費を支払運賃額に一定程度反映 ・わかりやすい	都市内

【通達上の取扱】

- ・通達上、原則、都市部、近郊部、地方部での適用基準が規定されている。
- ・新規参入事業者は、原則として、既存事業者と同一の制定形態とすること。異なる制定形態で参入する場合には、利用者の混乱回避策が必要。
- ・同一路線上に、異なる制定形態がある場合には、運賃の跳ね上がりを回避するための対応が必要。

通達「一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度」（抜粋）

第2. 運賃及び料金の制定形態 1. 運賃の制定形態 (1) 適用基準

イ. 一般バスの運賃の制定形態は、対キロ区間制、特殊区間制、均一制及び地帯制とし、地域別の適用基準は原則として次のとおりとし、路線の態様、旅客の流動状況等を勘案して選択するものとする。

- ①都市内の路線－均一制、地帯制又は特殊区間制
- ②都市近郊の路線－特殊区間制又は対キロ区間制
- ③地方の路線－対キロ区間制

通達「一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金の上限の認可に関する処理方針」（抜粋）

第3 上限運賃の制定形態及び設定地域 2. 参入事業者の制定形態

既存事業者が運行する路線（多数の運行系統により有機的な輸送網を形成して運行を行っている場合にあっては、当該運行を行っている地域）に競合参入する事業者であって、当該地域の路線について運賃の上限の賃率の認可を受けていない事業者（以下「参入事業者」という。）については、既存事業者と同一の運賃の制定形態による参入を原則とするが、以下の要件を全て満たす場合に限り、既存事業者と異なる運賃の制定形態を認めるものとする。なお、以下の要件は、既存事業者の運賃の制定形態の変更についても準用する。

- (1) 運賃の制定形態が異なることによる利用者の混乱回避のために停留所、車両の外部等における運賃額の表示等必要な措置が講じられていること。
- (2) 運賃の制定形態が異なることにより、乗車・降車位置の相違等が発生する場合にあっては、利用者の安全確保及び周辺道路の交通安全の確保の観点から、自ら実施することが必要な措置を講ずるとともに、道路管理者、交通管理者等において実施することが必要な措置について道路管理者、交通管理者等の了解が得られていること。

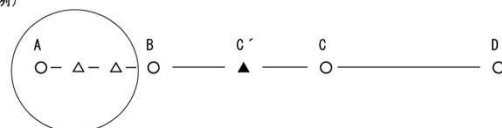
通達「一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度」（抜粋）

第7. 標準的な適用方法等

3. 運賃の計算方法

(1) 同一路線で運賃の制定形態が異なる区間がある場合

イ. 対キロ区間制区間と均一制又は地帯制区間 (例)



AB間からB以遠に跨る区間の運賃は、対キロ区間制運賃として計算するがAB間とB以遠の運賃を併算した額が前記運賃額より低額となる場合は併算額とする。

ただし、この場合において、BC（Cは最初の運賃区界停留所）間にC'（▲印）の如く停留所がある場合、AC'間の運賃はAC間の運賃を適用せずAB間の運賃にBC間の運賃の半額程度を加算した額とする（C'にかかる運賃は、均一制又は地帯制区間内からの跨り運賃のみを設定するものとする。）。なお、△印は対キロ区間制区間と均一制又は地帯制区間に跨る区間の運賃を調整するための運賃区界停留所で、運賃区界停留所の定め方は対キロ区間制の場合に準ずるものとする。

※「対キロ区間制区間と特殊区間制区間」「均一制区間と地帯制区間又は特殊区間制区間」「同一路線で基準賃率の異なる区間がある場合」についても、別途規定されている。

3. 制度（定め方） **上限運賃** **実施運賃**

【制定形態】

(1) 対キロ区間制

- ・乗車したキロ数に応じて上限運賃額を算出する制定形態

○運賃算出方法

$$\text{「基準賃率」} \times \text{「適用区間キロ数」} \times \text{「遠距離逓減率」}$$

「区界停留所」間のキロ数

【例】基準賃率：38円00銭

2キロメートルまで	基準賃率×2倍
2.1キロメートルから10キロメートルまで	基準賃率×1倍
10.1キロメートルから20キロメートルまで	基準賃率×0.9倍
20.1キロメートルから30キロメートルまで	基準賃率×0.8倍
30.1キロメートル以上	基準賃率×0.7倍

キロ程が12.0kmの場合の上限額

2キロメートルまで	38円00銭 × 2倍 × 2km = 152円00銭
2.1キロメートルから10キロメートルまで	38円00銭 × 1倍 × 8km = 304円00銭
10.1キロメートルから12キロメートルまで	38円00銭 × 0.9倍 × 2km = 68円40銭

$$152円00銭 + 304円00銭 + 68円40銭 = 524円40銭 \rightarrow 520円$$

【制度通達】一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度（抜粋）

1. 運賃計算基準賃率

運賃計算基準賃率（以下「基準賃率」という。）により運賃額を算出することが適当な場合にあつては、地域等の単位ごとに定めた基準賃率を用いて運賃を計算するものとする。

1-1 運賃の設定地域等の単位

事業者ごとに、一般バスについては「一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金の上限の認可に関する処理方針」（平成13年12月5日付け国自旅第116号）別紙1の標準運賃ブロック単位、限定バスについては系統単位に設定することを基本とするが、事業者の判断により、原価の差異が明確な場合等における営業所単位、運行地域単位等の細分地域単位若しくは系統単位の設定又は全地域を一括した設定を認めるものとする。

1-2 バスの業種区分ごとの運賃計算方法

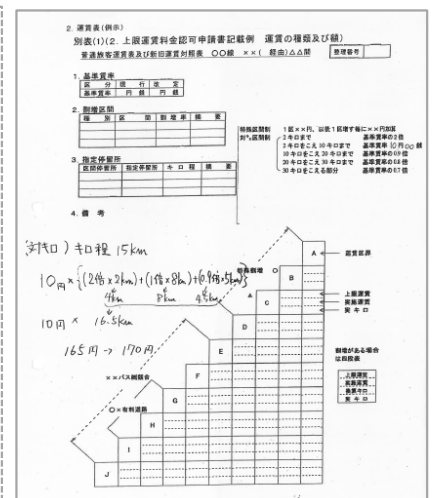
- (1) 一般バス：対キロ区間制基準賃率×適用区間キロ×遠距離逓減率
- (2) 限定バス：一般バスを準用する。

1-3 運賃計算キロ程・時間及び基準賃率の計算単位

(1) 距離制運賃

運賃計算キロ程は、別に定める場合を除いて、各停留所間の実キロ程とする。運賃計算キロ程は、キロ未満1位までとし、2位以下は1位に4捨5入する。なお、各停留所間の実キロ程は、運賃等の上限設定（変更）認可申請時に実測のうえ確認するものとし、距離制基準賃率は10銭単位とする。

- (2) 基準賃率計算上の10銭未満の端数は切り捨てるものとする。
- (3) その他基準賃率を用いた標準的な運賃の計算方法については、第7.3.による。



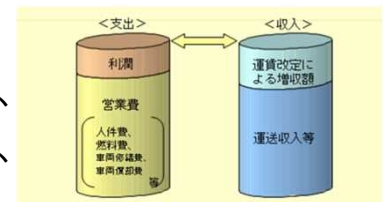
3. 制度（定め方） 上限運賃 実施運賃

○ 「基準賃率」

- ・ 1 人を 1 キロを輸送するのに必要な費用をもとにした運賃率

< 「基準賃率」の算出 >

- ・ 事業者ごとに上限運賃設定認可申請を行い、支出と収入が見合うように基準賃率を定め、認可を受ける。



支出（営業費＋利潤）⇔ 収入（「基準賃率」に基づく運送収入等）

○ 「区界停留所」

- ・ 運賃計算の起点となる停留所（三角運賃表に記載する停留所）



※指定停留所は、区界停留所と同一の停留所とみなし、図の場合は、乗車方向からみて、手前の区界停留所に設定した運賃額を適用する。

区界停留所から概ね300m以内の停留所は、原則として指定停留所とするが、300m以上の停留所を指定停留所とすることについても排除するものではない。（利用者利便の観点で設定。）

【参考】運賃制度上の停留所の種類

- ・ 一般停留所（外方停留所）
- ・ 区界停留所（特区停留所（※）含む）（※）片方向のみ区界設定する停留所
- ・ 指定停留所

3. 制度（定め方） **上限運賃** **実施運賃**

【制定形態】

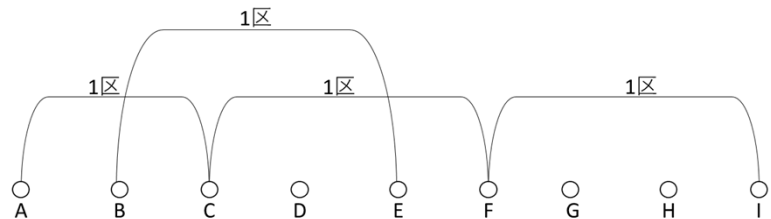
（2）特殊区間制

- 乗車した区間数に応じて運賃額を算出する制定形態

○運賃区界停留所は、原則として等間隔に定めることとし、1区の距離は地域の実情、営業政策等を考慮のうえ、概ね2キロメートル以上とする。

【例】

A→B 1区 200円
 B→D 1区 200円
 A→D 2区 230円
 A→G 3区 260円



（3）均一制

- 乗車したキロ数等にかかわらず均一額となる制定形態

○行政区画、経済圏、旅客の流動状況等を勘案して定める。

【例】 ○○市内：200円

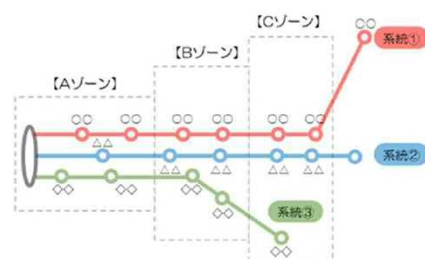
号系統	
A	B
	200円
	5.5 km

（4）地帯制

- 乗車した地帯数（ゾーン数）に応じて運賃額を算出する制定形態

○行政区画、経済圏、旅客の流動状況等を勘案して定める。

【例】 1地帯 180円
 2地帯 200円
 3地帯 220円



3. 制度（定め方） **上限運賃** **実施運賃**

【運賃の種類】

以下の3種類（①普通旅客運賃②定期旅客運賃③回数旅客運賃）が規定されており、種類ごとに各区分における**上限運賃**と**実施運賃**の適用範囲が定められている。

運賃の種類		運賃の適用範囲	
①普通旅客運賃	片道	上限運賃	実施運賃
	特殊	実施運賃	－
②定期旅客運賃	通勤	上限運賃	実施運賃
	通学	上限運賃	実施運賃
	特殊	実施運賃	－
③回数旅客運賃	普通	上限運賃	実施運賃
	特殊	実施運賃	－

3. 制度（定め方） 協議運賃

【制定形態、運賃の種類、適用方法 等】

上限運賃及び実施運賃に準じて設定する等、合理的かつ利用者に明確な手法により設定することが望ましい。

※変更命令の規制は適用される

3. 制度（定め方） 軽微運賃

【制定形態】

（1）対キロ制（高速バス）

・ 基準賃率 × 適用区間キロ × 遠距離逓減率

（2）時間距離併用制（定期観光バス）

・ 対キロ制・時間制基準賃率 × 適用区間キロ・時間

【運賃の種類】（実施運賃に準ずる）

- ① 普通旅客運賃（片道・特殊）
- ② 定期旅客運賃（通勤・通学・特殊）
- ③ 回数旅客運賃（普通・特殊）

運賃の種類	
① 普通旅客運賃	片道
	特殊
② 定期旅客運賃	通勤
	通学
	特殊
③ 回数旅客運賃	普通
	特殊

【適用方法 等】

・ 上限運賃及び実施運賃に準じて設定する等、合理的かつ利用者に明確な手法により設定することが望ましい。

※変更命令の規制は適用される

4. 手続

運賃設定（変更）は運行計画とセット

- ・ 1系統ごとに運賃を設定
- ・ 2つ以上の系統について、まとめた運賃設定も可能（定期券、割引設定など）

上限運賃

○上限運賃設定（変更）認可申請書

（提出方法）

- ・ 3部（正・副・控）を管轄運輸支局を經由して運輸局長あて提出
- ・ 実施運賃の内容を添付（記載）することより、別途実施運賃の届出手続不要。
- ・ 既認可の基準賃率を用いる上限運賃申請は原価計算書等を省略可能

（標準処理期間）

- ・ 3ヶ月（停留所新設及び位置変更に伴うものは、概ね1ヶ月）

（記載事項）

- ・ 道路運送法施行規則9条1項各号参照

実施運賃

○実施運賃設定（変更）届出書

（提出方法）

- ・ 3部（正・副・控）を管轄運輸支局を經由して運輸局長あて提出

※運行計画設定（変更）届出と合わせて提出する場合は、運行計画設定（変更）届出も3部提出

（提出時期）・ 30日前届出

（記載事項）・ 道路運送法施行規則9条1項各号参照

<手続の例>

「路線、系統を新設に合わせて運賃を設定したい。」

→ 事業計画変更認可申請、運行計画設定届に合わせて上限運賃認可申請（実施運賃の内容を記載）

「通勤通学定期券と別に設けていた特殊な定期券を廃止したい。」→ 実施の30日前までに実施運賃の変更届出

「企画乗車券を設定して割引したい。」→ 実施の30日前までに実施運賃の設定届出

協議運賃

○協議運賃設定（変更）届出

（提出方法）

- ・ 3部（正・副・控）を管轄運輸支局を經由して運輸局長あて提出

※運行計画設定（変更）届出と合わせて提出する場合は、運行計画設定（変更）届出も3部提出

（提出時期）・ 30日前届出

（記載事項）・ 道路運送法施行規則9条1項各号参照

<手続の例>

「地域公共交通会議で運賃について協議が調った。」→ 実施の30日前までに協議運賃の設定届出

軽微運賃

○軽微運賃設定（変更）届出

（提出方法）

- ・ 3部（正・副・控）を管轄運輸支局を經由して運輸局長あて提出

※運行計画設定（変更）届出と合わせて提出する場合は、運行計画設定（変更）届出も3部提出

（提出時期）・ 7日前届出（「臨時運送」はあらかじめ届出）

（記載事項）・ 道路運送法施行規則10条3項各号参照

<手続の例>

「高速バスの運賃の割引を設定したい。」→ 実施の7日前までに軽微運賃の設定届出

「定期観光バスの路線、系統を新設する。」→ 事業計画変更認可申請、運行計画設定届に合わせて軽微運賃の設定届出

(参考) 法令条文

【道路運送法】

(一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金)

第九条 一般乗合旅客自動車運送事業を經營する者（以下「一般乗合旅客自動車運送事業者」という。）は、旅客の運賃及び料金（旅客の利益に及ぼす影響が比較的小さいものとして国土交通省令で定める運賃及び料金を除く。以下この条、第三十一条第二号、第八十八条の二第一号及び第四号並びに第八十九条第一項第一号において「運賃等」という。）の上限を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも同様とする。

2 国土交通大臣は、前項の認可をしようとするときは、能率的な經營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、これをしなければならない。

3 一般乗合旅客自動車運送事業者は、第一項の認可を受けた運賃等の上限の範囲内で運賃等を定め、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも同様とする。

4 一般乗合旅客自動車運送事業者が、地域における需要に応じ当該地域の住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るために乗合旅客の運送を行う場合において、国土交通省令で定めるところにより、地方公共団体、一般乗合旅客自動車運送事業者、住民その他の国土交通省令で定める関係者が当該運送に係る運賃等について合意しているときは、当該一般乗合旅客自動車運送事業者は、第一項及び前項の規定にかかわらず、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出ることをもって足りる。これを

変更しようとするときも同様とする。

5 一般乗合旅客自動車運送事業者は、第一項の国土交通省令で定める運賃及び料金を定めようとするときは、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも同様とする。

6 国土交通大臣は、第三項若しくは第四項の運賃等又は前項の運賃若しくは料金が次の各号（第三項又は第四項の運賃等にあつては、第二号又は第三号）のいずれかに該当すると認めるときは、当該一般乗合旅客自動車運送事業者に対し、期限を定めてその運賃等又は運賃若しくは料金を変更すべきことを命ずることができる。

一 社会的経済的事情に照らして著しく不適切であり、旅客の利益を阻害するおそれがあるものであるとき。

二 特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものであるとき。

三 他の一般旅客自動車運送事業者（一般旅客自動車運送事業を經營する者をいう。以下同じ。）との間に不当な競争を引き起こすおそれがあるものであるとき。

(一般貸切旅客自動車運送事業の運賃及び料金)

第九条の二 一般貸切旅客自動車運送事業を經營する者（以下「一般貸切旅客自動車運送事業者」という。）は、旅客の運賃及び料金を定め、あらかじめ、国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも同様とする。

2 前条第六項の規定は、前項の運賃及び料金について準用する。この場合において、同条第六項中「当該一般乗合旅客自動車運送事業者」とあるのは、「当該一般貸切旅客自動車運送事業者」と読み替えるものとする。

(参考) 法令条文

【道路運送法施行規則】

(一般乗合旅客自動車運送事業の運賃等の上限の認可申請)

第八条 法第九条第一項の規定により、運賃等の上限の設定又は変更の認可を申請しようとする者は、次に掲げる事項を記載した運賃等上限設定(変更)認可申請書を提出するものとする。

- 一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあつては、その代表者の氏名
 - 二 設定又は変更しようとする運賃等の上限を適用する路線
 - 三 設定又は変更しようとする運賃等の上限の種類、額及び適用方法(変更の認可申請の場合は、新旧の運賃等(変更に係る部分に限る。)を明示すること。)
 - 四 変更の認可申請の場合は、変更を必要とする理由
- 2 前項の申請書には、原価計算書その他運賃等の上限の額の算出の基礎を記載した書類を添付するものとする。
- 3 次に掲げる場合には、前項の書類の添付を省略することができる。
- 一 路線を共通にする他の一般乗合旅客自動車運送事業者がその路線を共通にする部分について、現に認可を受けている運賃等の上限と同一の運賃等の上限の設定の認可の申請をする場合
 - 二 一般乗合旅客自動車運送事業者が、廃止された一般乗合旅客自動車運送事業の路線と路線を共通にする部分について、廃止前に認可を受けていた運賃等の上限と同一の運賃等の上限の設定の認可の申請をする場合
 - 三 一般乗合旅客自動車運送事業を営んでいる者が、認可を受けている当該事業の運賃の上限の賃率と同一の賃率を適用して運賃の上限の設定の認可を申請する場合
 - 四 一般乗合旅客自動車運送事業を営んでいる者が、認可を受けている当該事業の料金の上限と同一の料金の上限の設定の認可を申請する場合
 - 五 前各号に掲げる場合のほか、一般乗合旅客自動車運送事業を営んでいる者が当該事業の運賃等の上限の設定又は変更の認可を申請する場合であつて、国土交通大臣(運賃等の上限の設定又は変更の認可の権限が地方運輸局長に委任されている場合にあつては、地方運輸局長。次項において同じ。)が必要ないと認めたとき。
- 4 一般乗合旅客自動車運送事業者は、第一項の申請書に法第九条第三項の規定により届け出るべき運賃等の種類、額及び適用方法を記載した書類を添付することができる。この場合において、国土交通大臣が、法第九条第一項の規定による運賃等の上限の認可をしたときは、当該運賃等について同条第三項の規定による届出がなされたものとみなす。

(一般乗合旅客自動車運送事業の運賃等の届出)

第九条 法第九条第三項又は第四項の規定により運賃等の設定又は変更の届出をしようとする者は、当該運賃等の実施予定日の三十日前までに、次に掲げる事項を記載した運賃等設定(変更)届出書を提出するものとする。

- 一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあつては、その代表者の氏名
 - 二 設定又は変更しようとする運賃等を適用する路線
 - 三 設定又は変更しようとする運賃等の種類、額及び適用方法(変更の届出の場合には、新旧の運賃等(変更に係る部分に限る。)を明示すること。)
 - 四 適用する期間又は区間その他の条件を付す場合には、その条件
 - 五 実施予定日
- 2 法第九条第四項の規定による運賃等の設定又は変更の届出に係る前項の届出書には、当該届出に係る運賃等について次条に規定する地域公共交通会議又は協議会において協議が調つていることを証する書類を添付するものとする。
- 3 次に掲げる場合には、第一項中「当該運賃等の実施予定日の三十日前までに」とあるのは、「あらかじめ」と読み替えるものとする。
- 一 当該路線について他の一般乗合旅客自動車運送事業者が現に適用している運賃等と同一の運賃等の設定又は変更の届出をする場合
 - 二 前号に掲げる場合のほか、法第九条第六項各号に該当しないものとして国土交通大臣(運賃等の届出の受理の権限が地方運輸局長に委任されている場合にあつては、地方運輸局長)が必要ないと認めたとき。

(参考) 法令条文

【道路運送法施行規則】

(法第九条第四項の協議が調ったとき)

第九条の二 法第九条第四項の協議が調ったときとは、同項の届出に係る運賃等について地域公共交通会議（地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るために必要な一般旅客自動車運送事業及び自家用有償旅客運送に関する協議を行うために一又は複数の市町村長（特別区の区長を含む。以下同じ。）又は都道府県知事が主宰する会議をいう。以下同じ。）又は協議会において協議が調っているときとする。

(地域公共交通会議の構成員)

第九条の三 地域公共交通会議は、次に掲げる者により構成するものとする。

- 一 地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事その他の地方公共団体の長
 - 二 一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
 - 三 住民又は旅客
 - 四 地方運輸局長
 - 五 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
- 2 地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事は、必要があると認めるときは、前項各号に掲げる者のほか、地域公共交通会議に、次に掲げる者を構成員として加えることができる。
- 一 路線を定めて行う一般乗合旅客自動車運送事業又は自家用有償旅客運送について協議を行う場合には、次に掲げる者
 - イ 道路管理者
 - ロ 都道府県警察
 - 二 学識経験を有する者その他の地域公共交通会議の運営上必要と認められる者
- 3 地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事は、法第七十九条の二の規定による登録の申請に係る第四十九条に規定する特定非営利活動法人等が行う自家用有償旅客運送について地域公共交通会議において協議を行う場合には、当該申請者の意見を聴取するものとする。

(参考) 制度の詳細 変更命令 [実施運賃・協議運賃・軽微運賃]

●道路運送法において、以下のいずれかに該当すると認めるときは、事業者に対し、期限を定めて運賃又料金（実施運賃等）を変更すべきことを命ずることができる旨を規定

【社会的経済的事情に照らして著しく不適切】

一 社会的経済的事情に照らして著しく不適切であり、旅客の利益を阻害するおそれがあるものであるとき。

【不当な差別的取扱い】

二 特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものであるとき。

【公正な競争の阻害】

三 他の一般旅客自動車運送事業者（一般旅客自動車運送事業を営む者をいう。以下同じ。）との間に不当な競争を引き起こすおそれがあるものであるとき

●変更命令等通達において、変更命令に関して以下の基準を規定

1. 実施運賃等の変更命令の発動を検討する基準等

2. 変更命令発動の要否を判断する基準

1. 実施運賃等の変更命令の発動を検討する基準等

(1) 実施運賃

- 1) 基本運賃：**上限運賃を20%を超えて下回るもの**。ただし、以下は弾力的に取扱う。
 - イ. 鉄道等他の交通機関と並行している区間の運賃（当該他の交通機関の運賃の額を下回らない場合に限る。）
 - ロ. 単独路線で運賃額の調整を必要とする区間において当該調整を行った運賃
 - ハ. 特別初乗運賃
- 2) 一般割引運賃：**基本運賃を50%を超えて下回るもの**。
- 3) 営業割引運賃：**原則として数値基準による検討は行わない**。
- 4) 運輸に関する料金：**原則として数値基準による検討は行わない**。

(2) 協議運賃

原則として数値基準による検討は行わない。

(3) 軽微運賃

運賃等の種別に応じて、下記のとおりとする。

- 1) 基本運賃：
 - イ. 他の事業者及び鉄道等他の交通機関と並行している区間の運賃と比して著しく高額又は低額である場合
 - ロ. 単独路線又は単独区間であって、運賃の算出方法が不合理であることにより利用者を混乱させるおそれがある場合
- 2) 一般割引運賃：**原則として数値基準による検討は行わない**。
- 3) 営業割引運賃：**原則として数値基準による検討は行わない**。
- 4) 運輸に関する料金：**原則として数値基準による検討は行わない**。

2. 変更命令発動の要否を判断する基準（変更命令を発する具体的対象事例）

①法第9条第6項第1号に該当する場合【社会的経済的事情に照らして著しく不適切】

・物価変動の状況、その他の社会経済的状況を勘案し、合理的かつ正当な理由なく、利用者に過度の負担を強いる運賃又は料金であると認められるとき等が該当する。

②法第9条第6項第2号に該当する場合【不当な差別的取扱い】

・法第9条第3項、第4項又は第5項により、一般乗合旅客自動車運送事業者が届け出た運賃又は料金（以下「届け出た運賃等」という。）が、合理的かつ正当な事由なく、特定の旅客を優遇又は冷遇するものであるとき等が該当する。

・なお、合理的かつ正当な理由とは、個別具体的な事例ごとに判断されるものであるが、具体的には、運賃又は料金体系における整合性、社会政策上の観点、社会通念等を勘案し、総合的に判断するものとする。

③法第9条第6項第3号に該当する場合【公正な競争の阻害】

・届け出た運賃等が、一般乗合旅客自動車運送事業者間の公正な競争を阻害するおそれのあるものであるとき等が該当する。

・なお、公正な競争を阻害するか否かについては、個別具体的な事例ごとに判断されるものであるが、基本的には届け出た運賃等について、原価を償うことが可能かどうか、路線の特性、その設定又は変更の意図、継続性及び届け出た運賃等が他の一般乗合旅客自動車運送事業者に与える影響の度合等を勘案し、総合的に判断するものとする。

(参考) 制度の詳細 運賃の「調整」「同調」 [上限運賃]

【調整（特定路線運賃等）】

- ・ 自社又は他社の路線と競合する場合に共通乗車等利用者の利便を図る観点から運賃調整が必要な場合、又は運賃設定上の不合理を調整する場合にあっては、自社の基準賃率等により算出される上限運賃額を上回る上限運賃額の設定を制度通達Ⅱ、第3. 1に定めるところにより特定路線運賃として認めることができるものとする。
- ・ ただし、当該上限運賃額は、実施運賃額が常にこれと同額となる確定上限額として取り扱う。

【制度通達】 一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度（抜粋）

第3. 上限運賃の水準に関する特例

1. 特定路線運賃

次に該当する場合にあっては、自社の基準賃率等により算出される上限運賃額を上回る上限運賃額の設定を特定路線運賃として認めることができるものとする。ただし、当該上限運賃額実施運賃額を常にこれと同額とする確定上限運賃として取り扱うものとする。

(1) 他の事業者との競合路線における運賃調整

他の事業者との競合路線において共通乗車の実施等により利用者利便の向上を図ろうとする場合であって、運行回数等のウェイト面で主として経営する事業者の運賃額に調整上げする場合又は同程度の運行回数等であって両者の平均運賃額に調整上げする場合。

(2) 自社の路線相互間の運賃調整

一部経過地が異なる自社路線の同一停留所間で運賃を同額に設定する必要がある場合であって、運行回数等のウェイト面で主たる路線の運賃額に調整上げする場合又は同程度の運行回数等であって両路線の平均距離による運賃額に調整上げする場合。

【上限認可通達】 一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金の上限の認可に関する処理方針（抜粋）

第5 上限運賃の水準に関する特例

2. 特定路線運賃

自社又は他社の路線と競合する場合に共通乗車等利用者の利便を図る観点から運賃調整が必要な場合、又は運賃設定上の不合理を調整する場合にあっては、自社の基準賃率等により算出される上限運賃額を上回る上限運賃額の設定を制度通達Ⅱ、第3. 1に定めるところにより特定路線運賃として認めることができるものとする。ただし、当該上限運賃額は、実施運賃額が常にこれと同額となる確定上限額として取り扱う。

(参考) 調整上げ・調整下げ

- ・ **調整上げ**：通常、上限運賃を超える実施運賃設定はできないが、事情を考慮して認めるもの
 - ・ **調整下げ**：通常、上限運賃から20%を下回る実施運賃の設定ができない（※）が、事情を考慮して認めるもの
- (※) 変更命令等通達**

乗合バス運賃調整原因別符号

調整の原因	符 号		調 整 の 内 容
	調整下げ	調整上げ	
自社他系統	●	○	自社の2系統以上が途中一部経過地は異なるが、同一停留所間を同一運賃とするため、主たる系統の運賃に調整している場合。
他社系統	※	×	自社の系統と他社の系統で途中一部経過地が異なるが、同一停留所又は、併行系統の近接停留所間等を同一運賃とするため調整している場合。
不 合 理	○	×	免乗り安、乗継安等不合理を差正している場合。
暫 定	○	○	暫定運賃を適用する場合。
そ の 他	□	□	実施運賃額が上限運賃額から20%を超えて下回る場合。

○ 実施運賃額に付す符号は「その他 □」のみとし、これ以外の符号は上限運賃額に付すものとする。

○ 符号は運賃欄の左肩に付すこと。 (例)

上限運賃	● 200
実施運賃	○ 200
キロ程	4.7

[調整の種類]

- ① 自社他系統に調整： **調整上げ**（特定路線運賃（確定上限運賃））
- ② 他社系統に調整： **調整上げ**（特定路線運賃（確定上限運賃））
- ③ 不合理調整： **調整上げ**
- ④ 暫定調整： **調整下げ**
- ⑤ その他： **調整下げ**（上限額から20%超下回る（※）） **(※) 変更命令等通達**

【変更命令等通達】 一般乗合旅客自動車運送事業の実施運賃、協議運賃及び軽微運賃の届出並びに変更命令に関する処理要領（抜粋）

1. 実施運賃等の変更命令の発動を検討する基準等 (1) 実施運賃

1) 基本運賃

上限運賃（競合路線にあっては運賃額又は基準賃率の最も低いもの。既存事業者の初乗運賃適用区間への参入にあっては初乗運賃額又は初乗賃率の最も低いもの。）を20%を超えて下回るもの。ただし、以下に該当する運賃については、変更命令の発動を検討するに際し、弾力的な取扱いをするものとする。

- イ. 鉄道等他の交通機関と並行している区間の運賃（当該他の交通機関の運賃の額を下回らない場合に限る。）
- ロ. 単独路線で運賃額の調整を必要とする区間において当該調整を行った運賃
- ハ. 特別初乗運賃

(参考) 制度の詳細

運賃の「調整」「同調」 【上限運賃】

【同調（面的競合）】

- ・ 運行回数等のウェイト面で主として経営する事業者が均一制、特殊区間制又は地帯制を採っている都市部において、いわゆる面的に競合する事業者については、次の何れにも該当する場合に限り、原価計算を行わず主として経営する事業者の運賃額と同額までの調整を認めるものとする。
 - (1) 当該制度適用地域内における全事業者の当該地域運送収入に対して、主として経営する事業者の当該地域運送収入が70%を超える場合、又は、当該競合する事業者の当該地域運送収入が10%未満の場合。
 - (2) 当該競合する事業者の全地域運送収入に対して、当該地域運送収入が30%未満の場合。
- ・ 設定地域において運行回数等のウェイト面で主として経営する事業者の路線（均一制、特殊区間制又は地帯制の場合に限る。）と競合（いわゆる面的に競合）するため、当該事業者の運賃額に同調して設定する路線の運賃（1. の場合を含む。）については、通常の上限運賃の取り扱いとし、特定路線運賃とはみなさないものとする。
- ・ 既存事業者が運行する路線に競合参入する事業者であって、当該地域の路線について運賃の上限の賃率の認可を受けていない事業者（以下「参入事業者」）については、既存事業者と同一の運賃の制定形態による参入を原則とする。

【制度通達】 一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度（抜粋）

第3. 上限運賃の水準に関する特例

2. 面的競合の場合

運行回数等のウェイト面で主として経営する事業者が均一制、特殊区間制又は地帯制を採っている都市部において、いわゆる面的に競合する事業者については、次の何れにも該当する場合に限り、原価計算を行わず主として経営する事業者の運賃額と同額までの調整を認めるものとする。

- (1) 当該制度適用地域内における全事業者の当該地域運送収入に対して、主として経営する事業者の当該地域運送収入が70%を超える場合、又は、当該競合する事業者の当該地域運送収入が10%未満の場合。
- (2) 当該競合する事業者の全地域運送収入に対して、当該地域運送収入が30%未満の場合。

【上限認可通達】 一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金の上限の認可に関する処理方針（抜粋）

第5 上限運賃の水準に関する特例

2. 特定路線運賃

自社又は他社の路線と競合する場合に共通乗車等利用者の利便を図る観点から運賃調整が必要な場合、又は運賃設定上の不合理を調整する場合にあっては、自社の基準賃率等により算出される上限運賃額を上回る上限運賃額の設定を制度通達Ⅱ. 第3. 1に定めるところにより特定路線運賃として認めることができるものとする。ただし、当該上限運賃額は、実施運賃額が常にこれと同額となる確定上限額として取り扱う。

なお、制度通達Ⅱ. 第3. 2に定めるところにより、設定地域において運行回数等のウェイト面で主として経営する事業者の路線（均一制、特殊区間制又は地帯制の場合に限る。）と競合（いわゆる面的に競合）するため、当該事業者の運賃額に同調して設定する路線の運賃（1. の場合を含む。）については、通常の上限運賃の取り扱いとし、特定路線運賃とはみなさないものとする。

(参考) 制度の詳細 割引・割増

○割引 [上限運賃]

1. 一般割引運賃 ▶ 基本運賃を50%を超えて下回る場合に、変更命令を検討【変更命令等通達】

- ・実施運賃のうち、基本運賃（片道普通旅客運賃、通勤定期旅客運賃、通学定期旅客運賃、普通回数旅客運賃）を基礎として、適用する旅客の区分に応じて一定率又は一定額を減じて設定する運賃（適用する期間に限定のないものに限る。）

(1)障がい者等割引運賃

(2)特殊普通旅客運賃 「乗継割引乗車券類（乗継割引乗車券類等）」 「往復割引乗車券類」 「その他特殊割引乗車券類」

(3)特殊定期旅客運賃 「乗継割引定期券類（乗継割引定期券類等）」 「通勤通学定期券類」 「通勤（通学）共通定期券類」 「その他特殊割引定期券類（企業定期券類等）」

(4)特殊回数旅客運賃 「通勤回数券類」 「通学回数券類」 「定期回数券類（通勤定期回数券類、通学定期回数券類等）」 「乗継割引回数券類（乗継割引回数券類等）」 「乗降区間指定回数券類（乗降停留所指定高速バス回数券類、区間指定割引回数券類等）」 「その他特殊割引回数券類（共通回数券類）等」

2. 営業割引運賃 ▶ 原則として数値基準による検討は行わない【変更命令等通達】

- ・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であって一般割引運賃以外のもの。

(1)特殊普通旅客運賃 「団体割引乗車券類」 「学生団体割引乗車券類等」 「利用日限定乗降フリー乗車券類（1日乗降フリー乗車券類等）」 「記念乗車券類（適用期間を限定したもの）」 「その他特殊割引乗車券類（共通1日乗車券類、季節割引乗車券類、周遊割引乗車券類等）」

(2)特殊定期旅客運賃 「利用時間限定割引定期券類（昼間定期券類、買物定期券類等）」 「利用期間限定割引定期券類（夏休み専用定期券類、学期定期券類等）」 「利用日限定割引定期券類（平日定期券類等）」 「特定地域フリー定期券類」 「複数路線共通定期券類」 「その他特殊割引定期券類（高齢者割引定期券類、環境定期券類、継続購入割引定期券類等）」

(3)特殊回数旅客運賃 「利用時間限定割引回数券類（昼間回数券類、買物回数券類等）」 「利用日限定割引回数券類（ノーマイカーデー専用回数券類、土日祝日割引回数券類等）」 「高頻度利用者割引（乗車回数に応じて乗車券類を提供することにより、需要喚起を図る割引制度）」 「その他特殊割引回数券類（高齢者割引回数券類、特殊割増区間における地域住民の負担軽減用割引回数券類等）」

○割増 [上限運賃]

1. 有料道路割増

- ・一般自動車道及びその他の有料道路区間については、有料道路割増の適用を認める。

2. 特殊割増

- ・次に掲げる場合は事情に応じて、特殊割増を適用しても差し支えない。
 - ① 深夜早朝(原則23時以降5時まで)の間にバスを運行する場合
 - ② 登山、スキー、スケート等の観光客を対象にバスを運行する場合
 - ③ 劇場、野球場等の一時的な需要に応じてバスを運行する場合
 - ④ その他特殊な路線であって当該路線の運送原価が他の路線に比較して著しく高い場合
- ・割増率は、それぞれ当該路線の運送原価、旅客の運賃負担力、他の交通機関との関連等を勘案のうえ、定める。
- ・なお、相当の地元利用者がある場合には、これらの者に対して定期旅客運賃及び回数旅客運賃について基準運賃額を適用するとともに、地元利用者であること等の確認についての地元自治体の協力を前提として普通旅客運賃についても同様の措置をとることができる。
- ・割増率が上限運賃額の2倍程度までについては、他の交通機関との関連や旅客の運賃負担力等を勘案の上、割増率の算出基礎の添付を省略できるものとする。
- ・ただし、適用路線、適用区間、区間キロ程、割増率、通常の運賃額及び割増運賃額については、運賃改定時に各事項を記載した資料を添付させるとともに、適用路線別の運行回数、実車走行キロ、輸送人員及び運送収入についても整理させておくものとする。

(参考) 制度の詳細 料金 (運輸に関する料金)

【運輸に関する料金の取扱い】

(1) 一般料金 (車両の全座席について適用する料金)

- ①座席指定制料金及び座席定員制料金
- ②デラックスバス利用料金

⇒上限料金設定 (変更) 認可、実施料金設定 (変更) 届出

(2) 特別料金 (一部座席 (一部旅客) について適用する料金)

- ①特別座席料金
- ②手回品料金

⇒料金設定 (変更) 届出

【道路運送法 (抜粋)】

(一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金)

第九条 一般乗合旅客自動車運送事業を営業者 (以下「一般乗合旅客自動車運送事業者」という。) は、旅客の運賃及び料金 (旅客の利益に及ぼす影響が比較的小さいものとして国土交通省令で定める運賃及び料金を除く。以下この条、第三十一条第二号、第八十八条の二第一号及び第四号並びに第八十九条第一項第一号において「運賃等」という。) の上限を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも同様とする。

【道路運送法施行規則 (抜粋)】

(一般乗合旅客自動車運送事業に係る影響が小さい運賃及び料金の届出)

第十条 法第九条第一項の国土交通省令で定める運賃は、次のとおりとする。

- 2 法第九条第一項の国土交通省令で定める料金は、特別座席料金その他の車両の特別な設備の利用についての料金及び手回品料金とする。

【一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度 (抜粋)】

II. 上限運賃及び実施運賃 第 1. 上限運賃、実施運賃及び料金の種類

3. 運輸に関する料金

- (1) 上限料金 (認可対象料金) 法第 9 条第 1 項による認可を受けた料金をいう。
- (2) 実施料金 (届出対象料金) 法第 9 条第 3 項により認可を受けた上限料金の範囲内で届け出た料金及び(4)の特別料金をいう。
- (3) 一般料金 法第 9 条第 1 項の認可を受けた上限料金の範囲内で定める料金、すなわち(4)の特別料金以外の料金をいう。
適用方法等は第 5. 5-4 による。
- (4) 特別料金 法第 9 条第 1 項の旅客の利益に及ぼす影響が比較的小さいものとして、規則第 10 条第 2 項で定める特別座席料金、手回品料金等をいう。
適用方法等は第 5. 5-4 による。

【一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度 (抜粋)】

II. 上限運賃及び実施運賃 第 5. 運賃及び料金の適用方法

5-4 運輸に関する料金

1. 料金の種類

料金の種類は、次のとおりとする。ただし、これは料金の代表的なものの例示であり、その他の料金の設定を妨げるものではない。

- 座席指定制料金及び座席定員制料金
- デラックスバス利用料金
- 特別座席料金
- 手回品料金

2. 料金の設定

一般料金、特別料金とも、設定は任意とする。

3. 料金の適用方法

料金は、座席指定制、座席定員制等を採用することにより多数の利用者の利便を図る運行やいわゆるスーパーシート (特別座席) のように特別な設備を備えた車両を使用する等により、料金を支払う利用者に一般利用者と異なる特別な便益を提供する場合、利用者が無料の手回品以外の物品をバス車内に持ち込む場合等に適用する。

4. 料金の額

料金の額は、一般料金については認可を受けた上限料金の範囲内で、また、特別料金は特に範囲を定めず事業者が任意に定めるものとするが、利用者の受益の程度、他の交通機関の運賃・料金、利用者の負担力等を勘案し、公正妥当なものとする。

2. 運賃改定実務

乗合バスの運賃改定の手続きなどの実務について、関係法令に基づき、概要を掲載しています。

2. 運賃改定実務

(目次)

1. 運賃の種類ごとの運賃改定にかかる手続き
2. 運賃改定枠組みの全体像（要否基準、認可基準）
3. 処分権限
4. 運賃改定エリア（上限運賃の設定地域等の単位）
5. 原価計算期間
6. 乗合バス事業の情報提供ガイドライン
7. 運賃改定手続きに関する手順例（地方運輸局長権限を想定）
8. 申請書類

1. 運賃の種類ごとの運賃改定にかかる手続き

【運賃の種類】

運賃の種類		運賃の適用範囲	
①普通旅客運賃	片道	上限運賃	実施運賃
	特殊	実施運賃	－
②定期旅客運賃	通勤	上限運賃	実施運賃
	通学	上限運賃	実施運賃
	特殊	実施運賃	－
③回数旅客運賃	普通	上限運賃	実施運賃
	特殊	実施運賃	－

【運賃の種類ごとの運賃改定（上限変更認可申請）にかかる手続き】

	処分権限	添付書類 (原価計算書その他運賃等の上限の額の算出の基礎を記載した書類)
	道路運送法施行令1条1項2号ニ 道路運送法施行規則67条1項3号	道路運送法施行規則8条
上限運賃 片道普通旅客運賃	大臣	添付書類（原価計算書等）を申請書に添付
	地方運輸局長 [地方的な路線（申請する上限適用路線に係る事業用自動車150両未満）の場合]	添付書類（原価計算書等）を申請書に添付
上限運賃 通勤・通学定期旅客運賃	地方運輸局長 ※片道普通旅客運賃の運賃改定と連動する場合は大臣権限（地方的な路線の場合を除く）	添付書類（原価計算書等）は省略することができる ※片道普通旅客運賃の運賃改定と連動する場合は添付書類提出
上限運賃 普通回数旅客運賃	地方運輸局長 ※片道普通旅客運賃の運賃改定と連動する場合は大臣権限（地方的な路線の場合を除く）	添付書類（原価計算書等）は省略することができる ※片道普通旅客運賃の運賃改定と連動する場合は添付書類提出

2. 運賃改定枠組みの全体像（要否基準、認可基準）

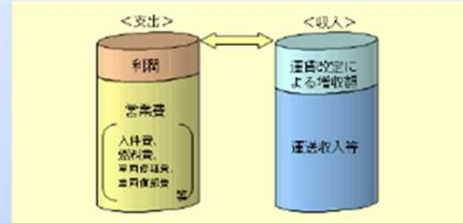
1. 総括原価方式

乗合バス事業の経営に必要な営業費に適正な利潤を加えた総括原価を求め、総収入がこれと等しくするように運賃水準を決定する「総括原価方式」を用いている。

【原価として認める費用項目】

- ・人件費 ・車両に関する費用(購入費・修繕費・償却費)
- ・燃料油脂費 ・一般管理費 ・営業外費用(金融費用等)
- ・その他運送費(諸税・保険料等) ・適正利潤

<総括原価方式のイメージ図>



2. 収入・費用の査定方法

収入:実績に基づき、過去の輸送傾向を見込んで運送収入を算出。

費用:ヤードスティック方式(ブロック毎に標準原価を算出し、それとの比較で事業者の各費用項目の申請値を査定。事業者からの申請原単位とブロック標準原単位との和半値等で算定。)により査定。

3. 上限運賃の変更要否基準等

原価計算の基礎となる実績年度の適正利潤を含む収支率が100%以下の場合、又は、その翌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についてのみ、上限運賃の引き上げを認めるものとする。

【道路運送法】

(一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金)

第九条

2 国土交通大臣は、前項の認可をしようとするときは、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、これをしなければならない。

○実績年度の収入、原価等から、翌年度・平年度の収入、原価等を予測

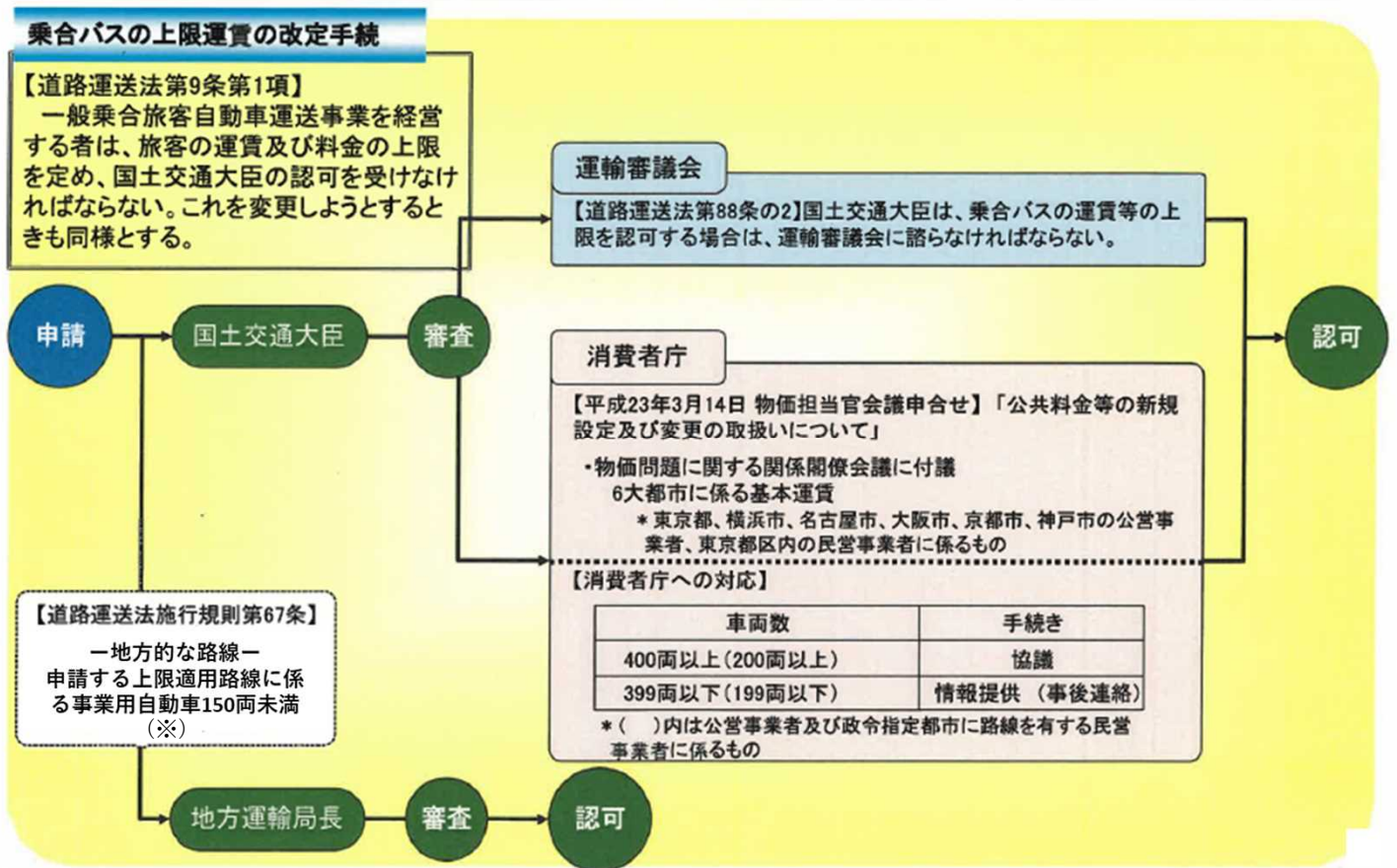
- ・ **要否基準**：実績年度の収入 / (原価 + 適正利潤) が100%を超えていなければ①申請可能
- ・ **認可基準**：収入 (補助金含む) / (原価 + 適正利潤) が100%を超えていなければ②認可

実績年度	申請年度 翌年度	平年度			
		改定前	改定後	改定後	
運送収入	...	運送収入	運送収入	運送収入	
運送雑収		運送雑収	運送雑収		運送雑収
営業外収益		営業外収益	営業外収益		営業外収益
人件費	...	人件費	人件費	人件費	
燃料油脂費		燃料油脂費	燃料油脂費		燃料油脂費
車両修繕費		車両修繕費	車両修繕費		車両修繕費
車両償却費		車両償却費	車両償却費		車両償却費
その他運送費		その他運送費	その他運送費		その他運送費
一般管理費		一般管理費	一般管理費		一般管理費
営業外費用	営業外費用	営業外費用	営業外費用		
適正利潤	...	適正利潤	適正利潤	適正利潤	
補助金収入	...	補助金収入	補助金収入	補助金収入	

収入 / (原価 + 適正利潤) が100%を超えていなければ①申請可能

収入 (補助金含む) / (原価 + 適正利潤) が100%を超えていなければ②認可

3. 処分権限



(※) R5. 3. 23道路運送法施行規則の一部を改正する省令案に関する意見公募手続(国土交通省)において「乗合バス事業者の上限運賃の認可について、現在は150両未満に係る申請に対するものが地方運輸局長に委任されているところ、その対象を車両数700両未満に係る申請に拡大する。」との改正が、R5. 5月上旬に予定されている旨が示されている。

【道路運送法施行令 抜粋】

(旅客自動車運送事業に関する権限の委任)

第一条 一般乗合旅客自動車運送事業に関する道路運送法(以下「法」という。)第二章、第二章の二及び第四章に規定する国土交通大臣の権限であつて、次に掲げるものは、地方運輸局長に委任する。

- 一 法第四条第一項の規定による事業の許可(当該事業に係る路線が国土交通省令で定める地方的な路線の基準に該当するもの(以下「地方路線」という。)である場合又は当該事業が路線を定めて行うもの以外のもの(以下「不定路線事業」という。)である場合に限る。)
- 二 法第九条第一項の規定による運賃又は料金の上限の設定又は変更の認可であつて、次に掲げるもの
 - イ 事業計画の変更のうち停留所の新設、廃止又は位置の変更に伴う運賃の上限の設定又は変更に関するもの
 - ロ 運行計画の変更のうち運行系統の変更に伴う運賃の上限の設定又は変更に関するもの
 - ハ 深夜における旅客その他の特殊の旅客に適用する運賃の上限の設定又は変更に関するもの
 - ニ イからハマまでに掲げるもの以外の運賃の上限の設定又は変更に関するもの(当該事業に係る路線が地方路線である場合又は当該事業が路線を定めて行うもの以外のもの(以下「不定路線事業」という。)である場合に限る。)
- ホ 料金の上限の設定又は変更に関するもの

【道路運送法施行規則 抜粋】

(地方的な路線の基準)

第六十七条 道路運送法施行令第一条第一項第一号の国土交通省令で定める地方的な路線の基準は、次の区分により、それぞれ当該各号に掲げるものとするものとする。

- 三 法第九条第一項の規定による運賃等の上限の設定又は変更の認可(事業の許可に伴うものを除く。)

申請に係る運賃等の上限が適用されることとなる路線に係る事業用自動車の総数が百五十両未満(同一の申請書による申請に係る運賃等の上限が適用されることとなる路線が互いに接続する場合には、これらの路線に係る事業用自動車の総数の合計が百五十両未満)であること。

4. 運賃改定エリア（上限運賃の設定地域等の単位）

通達「一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金の上限の認可に関する処理方針」 抜粋

第3 上限運賃の制定形態及び設定地域

3. 上限運賃の設定地域等の単位

事業者ごとに、一般バスについては別紙1の標準運賃ブロック単位、限定バスについては路線単位に設定することを基本とするが、事業者の判断により、原価の差異が明確な場合等における営業所単位、運行地域単位等の細分地域単位若しくは路線単位の設定又は全地域を一括した設定を認めるものとする。

（別紙1）標準運賃ブロック

名 称	適 用 区 域	備 考
1 北海道 道北	旭川陸運支局管内	
2 道東	帯広、釧路及び北見陸運支局管内	
3 札幌	札幌陸運支局管内	
4 道南	函館及び室蘭陸運支局管内	
5 青森	青森県	
6 岩手・宮城・福島	岩手県、宮城県及び福島県	
7 秋田	秋田県	
8 新潟・山形	新潟県及び山形県	
9 長野	長野県	
10 群馬・栃木	群馬県及び栃木県	
11 茨城	茨城県	
12 千葉	千葉県	
13 京浜	東京都特別区、三鷹市、武蔵野市、調布市 狛江市及び横浜市、川崎市	
14 武蔵・相模	東京都三多摩地区、埼玉県及び神奈川県	京浜ブロック及び山梨・静岡ブロックに属する地域を除く
15 山梨・静岡	山梨県・静岡県及び神奈川県西部	
16 東海	愛知県及び三重県	
17 岐阜	岐阜県	
18 北陸	福井県、石川県及び富山県	
19 滋賀	滋賀県	
20 京都	京都府	
21 大阪	大阪府	
22 兵庫	兵庫県	
23 奈良・和歌山	奈良県及び和歌山県	
24 岡山	岡山県	
25 広島	広島県	
26 山陰	鳥取県及び島根県	
27 山口	山口県	
28 香川・愛媛	香川県及び愛媛県	
29 徳島・高知	徳島県及び高知県	
30 福岡・佐賀	福岡県及び佐賀県	
31 長崎	長崎県	
32 大分	大分県	
33 熊本	熊本県	
34 宮崎・鹿児島	宮崎県及び鹿児島県	
35 沖縄	沖縄県	

5. 原価計算期間

通達「一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金の上限の認可に関する処理方針」 抜粋
第3 上限運賃の制定形態及び設定地域

2. 原価計算期間

実績年度は最新の実績年度1年間とし、運賃水準決定のための原価計算期間（平年度）は、申請事業年度の翌年度1年間とする。

[例]

- ・ 2023 [R5] 年度に申請、2024 [R6] 年度に改定実施 の場合
（実績年度）2022 [R4] （翌年度）2023 [R5] （平年度）2024 [R6]
- ・ 2024 [R6] 年度に申請、2025 [R7] 年度に改定実施 の場合
（実績年度）2023 [R5] （翌年度）2024 [R6] （平年度）2025 [R7]

※最新の実績年度は、申請時期により、申請年度の前々年度となる場合がある

6. 乗合バス事業の情報提供ガイドライン

通達「一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金の上限の認可に関する処理方針」 抜粋 第7 その他

3. 上限運賃の設定及び変更の手続・内容の透明性の確保等

上限運賃の設定及び変更の手続・内容についての透明性を図るとともに、利用者等への情報提供による事業の一層の効率化を促進するため、運賃変更時はもとより、運賃変更時以外にも必要な情報を提供する等情報の公開を促進する必要がある。このため、別紙5の一般乗合旅客自動車運送事業の情報提供ガイドラインにより情報提供を確実に実施することとする。

(別紙5)

乗合バス事業の情報提供ガイドライン

1. 目的

乗合バス運賃に関する情報公開の促進については、これまでも運賃改定時におけるプレス発表等により推進してきたところであるが、公共料金のあり方に対する国民的関心の高まりに対応してより一層の情報公開を通じて運賃改定をはじめとする乗合バス運賃に関する手続き、内容についての透明性を確保し、利用者の十分な理解を得るとともに、事業運営の効率性向上に資することを目的として、運賃改定時のみならず定期又は随時的に確かな情報提供を行うものとする。

2. 事業者において情報提供するもの

以下の機会区分ごとの各項目について情報公開を行うこととし、公開する資料の構成及び具体的内容は上記目的の趣旨に鑑み、各事業者ごとに創意工夫して行うものとする。

(1) 利用者に対する日常的、基礎的な情報提供

- ① 運賃、路線、ダイヤ等の案内
- ② 運賃、路線、ダイヤ等に関する問い合わせ先の明示
- ③ 利用者の苦情、要望に対する問い合わせ先の明示

(2) 上限運賃設定・改定申請時及び実施時の情報提供

(上限運賃設定・改定申請時)

- ① 申請の内容(申請理由、申請概要、上限運賃改定率、申請・現行上限運賃額比較表等)
- ② 乗合バス事業の収支状況及び見込み(実績年度及び平年度)
- ③ 輸送人員の実績及び見込み(実績年度及び平年度)
- ④ これまでの経営合理化状況及び今後の取り組み
- ⑤ 利用者サービス向上計画(バス停シェルターの増設、バス接近表示器の設置、ノンステップバス車両の導入、カードシステムの導入等)
- ⑥ 運賃・料金の多様化(割引運賃の新設・拡大、既存割引運賃の周知等)
- ⑦ 上限運賃設定・改定申請に関する問い合わせ先

(上限運賃設定・改定実施時)

上限運賃設定・改定申請時の情報提供を踏まえ、適宜に情報提供を行うものとする。

(3) 実施運賃届出時の情報提供(上限運賃認可時以外で実施運賃の設定又は変更を行う場合)

(2)に準じた所要の項目について情報提供を行うものとする。

(4) 定期的又は随時の情報提供

- ① 乗合バス事業の現況(新規路線の開設、事業計画並びに運行計画の変更、路線の廃止、休止等の状況)
- ② 決算の内容
- ③ 経営合理化の実施状況
- ④ 運賃・料金の多様化(割引運賃の新設・拡大、既存割引運賃の周知等)
- ⑤ 利用者サービスの向上実績・計画(前年度実績・当年度計画)
- ⑥ 利用者の声(利用者から寄せられた苦情、要望及びそれに対する回答、改善内容の紹介)

3. 国土交通省における情報提供

(1) 基礎的な情報提供

- ① 運賃設定・変更の審査基準、標準処理期間
- ② 行政の苦情に関する問い合わせ先の明示

(2) 上限運賃設定・改定申請時及び認可時の情報提供

(上限運賃設定・改定申請時)

- ① 申請の内容(申請日、申請者名、申請の概要)

- ② その他特に必要な事項

(上限運賃設定・改定認可時)

上限運賃認可の内容に沿って事業者の情報提供を補完する事項(認可の概要、平均値上率、現行・改定基準賃率比較表、経営合理化計画等)

(3) 実施運賃届出時の情報提供(上限運賃認可時以外で実施運賃の設定又は変更を行う場合)

事業者の情報提供を補完する事項について必要に応じて適宜に行う。

(4) 定期的又は随時に提供

乗合バス事業の収支状況等

4. 情報提供の方法

より多くの利用者等が情報を享受できるよう、様々な媒体を通じて積極的な情報提供を行う。

(1) 事業者

パンフレット、車内広告、広報誌による情報提供、テレビ・新聞等マスメディアへの発表、利用者窓口での案内、インターネットによる情報発信等を組み合わせて行うこととし、定期的に提供する情報は少なくとも年1回は公表することとする。

(2) 国土交通省

テレビ・新聞等マスメディアへの発表、国土交通省及び地方運輸局等における閲覧・資料配付、インターネットによる情報発信等。

7. 運賃改定手続きに関する手順例（地方運輸局長権限を想定）

【運賃改定（基本運賃の改定）にかかる一連の手順例（地方運輸局長権限を想定）】

申請前相談～認可まで概ね半年前後（最短）

※あくまで手順の例ですので、個別の申請事案に応じて異なる手順となることがあります

1. 申請前

①改定申請内容の確定

- ・改定エリア（路線）の確認
- ・標準原価ブロックの確認
- ・処分権限の確認（国土交通大臣／地方運輸局長）
- ・実施時期、申請時期の確認（実績年度、翌年度、平年度の確定）

②改定要件の確認

- ・実績年度、翌年度の収支率確認

「実績年度収支率が100%以下又は翌年度収支率が100%以下と推定される場合で上限運賃引き上げに寄らなければ収支改善が見込めない場合」（上限運賃通達 第6（1））であるか確認

③指標数値等の確認

④申請前仮審査等（改定見込みの確認）

⑤申請日プレスリリース（事業者）内容の事前確認

⑥自治体等への事前説明状況確認

2. 申請後

①申請日等

- ・申請日プレスリリース（事業者）
- ・事案の公示（運輸局）（施行規則55条）

②審査

③認可

3. 認可時

①認可日プレスリリース（運輸局、事業者）

②実施日の現地調査

8. 申請書類

- 申請書様式
- 新旧運賃（料金）対照表
- 運賃の種類、額及び適用方法
- 停留所間キロ程に関する自認書
- 停留所一覧図（路線図）
- 路線（系統）一覧
- 三角表
- その他運賃表（定期運賃等）
- 原価計算書
- 労働時間実績表

3. 今後に向けた議論

近畿バス団体協議会（乗合バス運賃WG）において、乗合バス運賃制度のあり方に関する検討を進め、今後に向けた議論の材料として、3つの提案にまとめました。

3. 今後に向けた議論

(目次)

【提案1】 今後の上限運賃制度のあり方について

【提案2】 変動運賃制について

【提案3】 今後の協議運賃制度のあり方について

【提案1】 今後の上限運賃制度のあり方について

【現状認識、課題】

- 乗合バス事業においては、一時的な外部要因による急激な収支悪化（収入の減少、費用の増加）や資金繰りの悪化への対応として、迅速・柔軟に運賃額を変更できる枠組みが、現在設けられていない。（運賃改定手続きで、感染症の影響や燃料価格高騰を一定反映できるとしても、認可申請手続きに時間を要することから、より迅速・柔軟な手続きにより対応する措置が必要なのではないか。）
- 運賃変更には、決済機器改修等の実務面でのタイムラグやコストが生じることから、常時から実務面の迅速な対応を準備しておくため、緊急的な値上げに関する制度の整備を行うことが重要。

【提案にかかる考え方】

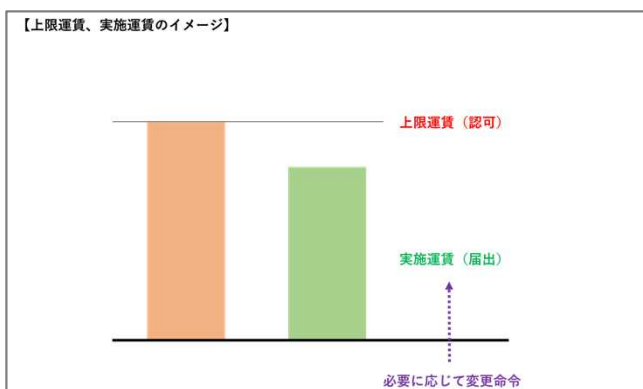
- 一時的な「収入の減少」に「値上げ」で対応することは、「需要減少時に値上げを行っても増収効果が期待しづらいこと」「行動様式を変更できない一部の利用者へののみ負担を求めることについて理解を得難いこと」から、効果が見込みづらいつと考えられる（昨今では「補助金」や「納税猶予・減免」による対応が行われてきたところ。）。
- 一時的な「費用の増加」に対しては、その影響の程度に応じて、「補助金」や「納税猶予・減免」による対応状況を十分に考慮し、個別に補完的な措置が必要と認められる場合（他路線の収入を原資としてきた路線の維持が困難となる場合等）に、一時的な「値上げ」措置が期待される。
- 「資金繰りの悪化」については、公的な融資等により対応されるケースがあるものの、具体的な償還の見通しが立ちづらいケースを想定し、得た融資の確実な償還を図るための一時的な「値上げ」措置が期待される。
- したがって、①一時的な「費用の増加」に対し「補助金」や「納税猶予・減免」による措置を個別に補完する値上げを迅速・柔軟に行うこと、②融資の確実な償還を図ること、を目的として、一時的な値上げを可能とする制度を整備し、必要な乗合バス路線の維持を図る。
- また、課題となる運賃変更コストを決済方法のデジタル化等により最小化することに加え、決済方法に応じた利用者の負担のあり方に関する議論が重要となるのではないか。（これに先立つ議論として、決済方法のデジタル化等を進めるために、運賃制度単純化や決済システムクラウド化も要検討。）
- 合わせて、将来に渡り乗合バス事業を維持する観点で、一時的な外部要因発生時のレジリエンス性を確保するための原資を、適正利潤と同様に、運賃改定時に原価として見込むことも議論の余地がある。ひいては、公共交通を社会全体で維持していく観点が重要と考える。

【提案】

- 総括原価に基づく運賃額の位置づけを現行の「上限運賃」から「基準運賃」に見直す。
- 地方運輸局長が「一時的な外部要因に伴う収支悪化により路線の維持に重大な影響が生じるおそれがあると認められる場合として「事業者個々の事業計画とは無関係に、著しい減収や費用増加が生じる場合」及び「基準運賃を超過する実施運賃の設定を認める範囲」を公示する。
- 事業者は、地方運輸局長が行う公示の範囲で、実施運賃を設定し、届出を行う。
- 公示した日から概ね1年間程度の適用。

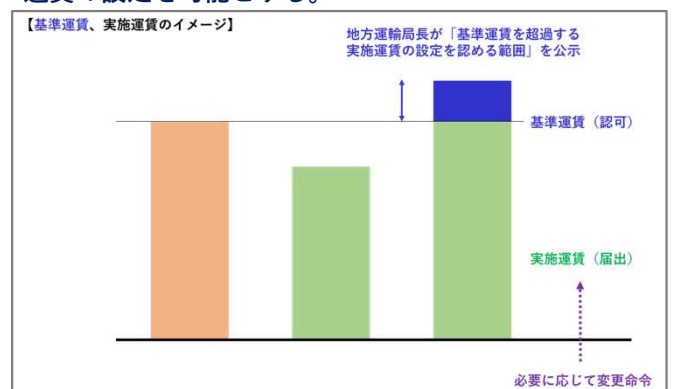
< 現行制度 >

- 認可を受けた上限運賃の範囲で実施運賃を届出。



< 提案 >

- 認可を受けた基準運賃の範囲で実施運賃を届出。
- 地方運輸局長が公示する場合（感染症や燃料高騰等の一時的な外部要因により路線の維持に重大な影響が生じるおそれがある場合）には、一定の範囲内で、基準運賃を超過する実施運賃の設定を可能とする。



【提案1】 今後の上限運賃制度のあり方について

【提案にかかる検討概要】

- 社会的な理解（具体的な値上げ施策を行う際に考慮すべき事項）
 - ・乗合バス事業の「費用の増加」は利用者の共感を得やすい一方で、「収入の減少」は、値上げへの理解が得られにくいのではないかと。
 - ・需要が急速に減少（コロナ禍の行動制限による需要減少等）する時期の値上げは、増収効果が限定的か。（需要減にあった供給減が難しいことが本質的な問題に思われる。）
 - ・職業上やむを得ず外出する公共交通利用者（コロナ禍のエッセンシャルワーカーなど）に運賃転嫁することの是非は慎重に考慮すべき。
 - ・サーチャージなど値上げの一定期間後に値下げするというのは、利用者への丁寧な説明が必要ではないか。
 - ・コロナ禍を契機として進んだ「公共交通の外部要因リスクは、誰が、どのように、管理すべきか」といった議論を今後継承する趣旨で、本制度提案に意義があるのではないかと。
- 運賃変更にかかるコスト
 - ・乗合バス事業は航空機のような完全予約制ではないなかでは、運用面がついてこない可能性。
 - ・運賃箱や表示器改修作業等によるタイムラグは避けられない。「所要時間」「費用」の規模感を把握しておくことが重要か。
 - ・一時的な値上げでも、本改定と同様のコストがかかるなかで、1年後に燃料価格が下がり、運賃を値下げする必要がある、という場合に、値上げに踏み切れない。
 - ・サブスクやMaaSなどで様々な決済方法が出てきているなかで、値上げコストが課題にならない形で実施できる可能性があるのではないかと。また、事後的に運賃を決めるような形も、議論の余地があるかもしれない。
 - ・現金取扱コストの運賃転嫁の議論もあり得るなか、通常時はIC利用者を優遇するが、緊急時には、現金利用者と同程度のご負担をお願いすることも検討の余地があるか。
 - ・鉄道バリアフリー料金の設定にあたっては、料金設定届出時に、収受システム改修費を含む整備費を記載したバリアフリー整備・徴収計画を添付することとされている。
 - ・コスト的、技術的な課題がクリアできれば、制度活用の余地があるのではないかと。
- 手続き関係
 - ・中小企業の立場では、一時的な値上げが「制度化」されている方が、手続きとしてはありがたい。
 - ・届出により値上げを認める幅の根拠の一つとして、収支悪化範囲を特定することが考えられるが、これについては、公営交通は、例えば特別減収対策企業債（資金不足額拡大のうちコロナ影響によるものを補うための起債を認める仕組み）の起債額を用いることがあり得る。他方、民営事業者は、内部留保切崩、借入金等の金額を用いることが可能であるか否かは、議論が必要。
 - ・一時的な値上げ後、恒常的な値上げにつなげる余地を残すことはありうるか。
- 制度設計のイメージ

【地方運輸局長が認める場合】

○一時的な外部要因による収支悪化が生じる場合の想定

- ・感染症、世界情勢、震災等により、個々の事業者の事業計画と無関係に、著しい減収や費用増加が生じる場合。
（R2年度のコロナ禍における収支率の推移（[R1] 92.8% [R2] 73.2%）を踏まえ、収支率が概ね20%程度悪化する場合を想定）

○基準運賃を超える実施運賃を設定する範囲（設定を認める地域単位）

- ・地方運輸局単位又は一時的な外部要因に応じて府県単位など細分化した地域単位での指定。

○基準運賃を超過する程度

- ・概ね10%を目安として、一時的な外部要因の影響発生後一定期間について、特定の費用項目の前年度比増加率や、自己資本比率の減少（公営企業においては資金不足比率増加）の程度を踏まえて指定。

【実施運賃の設定等】

○適用期間

- ・公示した日から1年間程度を想定。（公示日から最大3月以内に実施し、実施期間は最長1年間程度を想定。）

○基準運賃を超える実施運賃を適用する範囲（地方運輸局長の公示に基づき、実施運賃を届出）

- ・地方運輸局長が認める範囲のうち、営業所単位、運行地域単位等の細分地域単位若しくは路線単位の設定又は全地域を一括した設定を認める。
- ・ただし、自治体の補助金施策の実施状況等を十分に考慮し、個別に補完的な措置が必要と認められる場合など、合理的な範囲において適用することとする。

○変更命令の発動基準（既存の規定のとおり）

- ・法第9条第6項第1号に該当する場合として、物価変動の状況、その他の社会経済的状況を勘案し、合理的かつ正当な理由なく、利用者に過度の負担を強いる運賃又は料金であると認められるとき等が該当する。

【提案2】変動運賃制について

【現状認識、課題】

- ・ 上限運賃規制により、上限運賃を超える変動（特に初乗運賃や短距離区間のボリュームゾーンの運賃額）が、制度上柔軟にしづらく、ピーク時の割増しが困難となっている。

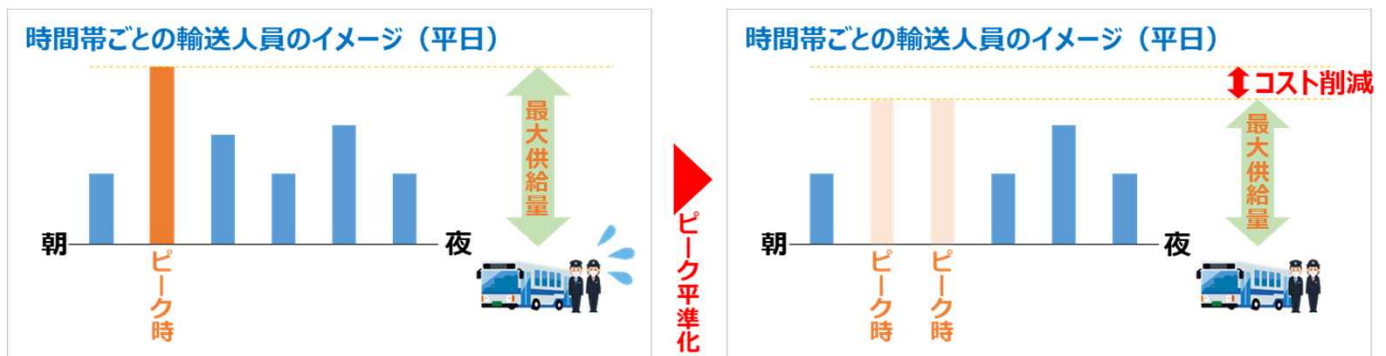
【提案にかかる考え方】

- ・ 今般「今後の鉄道運賃・料金制度のあり方等について中間とりまとめ」において、「運賃・料金の値上げと値下げを組み合わせ、全体としては増収にならない新たな運賃・料金の設定」が例示されたことを受け、「運賃収入の増加を目的としない運賃の上限の変更に関する処理方針（令和4年9月14日国土交通省鉄道局鉄道事業課）」により取扱が示されたところ。
- ・ また「路線バスは1両あたりの輸送力の上限が70人程度と小さい上、1両に1人の運転手が必要である。このため、朝ピーク時の需要が際立つほど多くの輸送資源を必要とする一方で、オフピーク時には遊休化してしまうという傾向が顕著である。」「極端なピークを緩和することで必要となる輸送力を削減しつつ、オフピーク時の需要を喚起して、輸送力をなるべく有効活用できるように需要の平準化を行うことで、効率的な事業構造へと転換することが望まれる。このことは、交通事業者にとって望ましいのみならず、利用者にとっても混雑緩和につながり、快適性が向上するというメリットがある。」との指摘（注）があることも踏まえ、乗合バス事業においても、サービス水準確保にあたっては、コロナ禍を経た生活様式の変化を踏まえ、ピーク平準化を通じて、輸送資源の配分による事業の効率化を進めることが重要である。
- ・ 実務上の課題（乗降時刻の捕捉方法、鉄道と比較して定時性を確保しづらいバス路線における時間帯別運賃の制度設計、運賃額変更コスト等）の整理や対応の検討を平行して行う必要がある。
- ・ ただし、勤務形態などにより、個人の意思では移動時間帯を変えられない場合があることには十分な配慮が必要である。

【提案】

- ・ 鉄道運賃における取扱を踏まえ、乗合バス事業においても、運賃収入を増加させないことを前提に、変更した上限の範囲内において割増の運賃と割引の運賃（オフピーク定期券等）を組み合わせる場合の取扱を示す。

※ピークを平準化することにより、最大供給量に応じて輸送施設を保有するコストを削減



（注）「感染症とソーシャルディスタンスCOVID-19による都市・交通・コミュニティの変容と設計」林良嗣・森田紘圭編（2022）第10章COVID-19の影響を踏まえた新たな地域公共交通維持スキームの提案（福本雅之・井原雄人著）4.(1)

【提案2】変動運賃制について

【提案にかかる検討概要】

○課題認識

- ・乗合バス事業において、ピーク平準化は従来からの課題であったので、このような制度ができれば、検討は進めたい。
- ・ピーク平準化ができれば、ダイヤ平準化により乗務員シフトの見直しが可能となるのではないかと。「人手不足のバス事業における働き方改革の一環」との打ち出しもできるかもしれない。
- ・一定の条件（運用上の課題（支払い方法、技術面）、行動変容を促す仕組み、社会的理解）をクリアした上であれば、導入の余地があるのではないかと。

○社会的な理解（具体的な値上げ施策を行う際に考慮すべき事項）

- ・利用時間を変えられない利用者への配慮は必要。

○ピーク平準化

- ・現行の最大需要に合わせて保有している供給力を、コロナ禍を経た生活スタイルの変化に合わせて、見直すこともあり得るのではないかと。その場合、ピーク時の値上げ、及びオフピーク時の値下げが、選択肢となる。
- ・運賃以外の要素（上り坂／下り坂（停留所と標高のOD）、天候等）と価格変動との組み合わせも検討の余地があるのではないかと。
- ・感覚的に、利用者は、オフピーク時の運賃面での優遇だけで出勤時間を変えようとは思わないのではないかと。「座れる」「密が回避できる」など、通勤環境の向上をセットで図ると効果的かもしれない。
- ・昼間割引があるからといって、ピーク時間帯利用者がオフピーク利用に転換することはない。
- ・ピーク時間帯利用者は定期券保持者が多数なので、定期券については、時間帯別に変動する運賃施策が効果が見込みやすいのではないかと。また、定期券は、普通運賃と比較して価格変更コストが小さい。
- ・特に、中小企業について、企業に始業時間等の変更を求めることは容易ではない。
- ・住宅地→駅方向の通勤ピーク時間と、駅→学校方向のピーク時間とがずれると問題が生じる路線があるかもしれない。
- ・効率的な輸送力供給の観点で自治体と連携し、需要側に働きかけを行うことが重要なのではないかと。

○技術的課題

- ・乗合バス事業においては、IC定期券が設定されておらず、乗車又は降車時刻の把握が課題となるケースがあるのではないかと。

○手続き関係

- ・鉄道の例を参考に、増収しない範囲で上限を変更する仕組みが創設できないかと。
- ・他方、通勤定期割引率が25%となっている例が一定数存在する現在は、上限運賃の範囲での実施運賃の届出により、オフピーク時間の定期券を、例えば割引率30%として、設定することも可能ではないかと。

【提案3】 今後の協議運賃制度のあり方について

【現状認識、課題】

- ・ 協議運賃制は、協議が調うことを前提に、自由度が高く、様々な工夫や迅速な運賃改定も可能。
- ・ 一方で、運賃原価や収支均衡を意識しない安易な低廉設定や、慎重な協議を欠く値上げなどが生じる懸念があり、協議において、事業者の「旅客の利益にかかる意識」や、行政（地域）の「サービス水準相応のコスト意識」を担保する仕組みが課題。

（参考）協議運賃制度の運用例

- ・ 乗合バス事業者の自主路線では上限運賃を適用しているが、これと競合するコミュニティバスで協議運賃を適用し、低廉な運賃額を設定している。
- ・ 周辺市町村のコミュニティバスでは、協議運賃を適用し、わかりやすい運賃として200円を設定しているため、当市のコミュニティバスでも、同様に200円で設定する。
- ・ 上限運賃を適用して運行していた路線において、沿線地域地域の理解を得て、路線維持のために、協議運賃により値上げを行う。

【提案にかかる考え方】

○事業者の「旅客の利益にかかる意識」

- ・ 従来通り、道路運送法に基づく運賃変更命令の基準（特に、「社会的経済的事情に照らして著しく不適切であり、旅客の利益を阻害するおそれ」との関係）を意識した協議が行われるべき。

○行政（地域）の「サービス水準相応のコスト意識」

- ・ 地域の実情に応じた協議を過度に委縮させないことに留意しつつ、サービス水準相応のコスト（総括原価又は路線原価）を意識した協議が行われるよう措置が必要。

【提案】

- ・ 協議会の構成員は、協議に付される運賃額について、以下に関する説明を求めることができる旨をガイドラインに規定。
 - 当該運賃設定後の収支予測
 - 当該事業者の総括的な収支構造と協議対象路線の収支構造との比較
- ・ 協議会の構成員選定の際、交通政策的な見地から意見を述べるものを含めることが望ましい旨をガイドラインに規定（国の交通政策担当者等を想定）。
- ・ 協議運賃届出に収支計算書を添付（協議が調ったことを証する書類への記載事項とすることを想定）。

（参考）現行のガイドライン

地域公共交通会議及び運営協議会の設置並びに運営に関するガイドライン

（通達「地域公共交通会議及び運営協議会に関する国土交通省としての考え方について」

（国自旅第161号平成18年9月15日、一部改正国自旅第315号令和2年11月27日））

3. 協議を行うに当たっての具体的指針

会議等においては、次の（1）～（6）に掲げる事項について、それぞれに定める事項に留意しつつ、具体的な協議を行うものとする。

（2）地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項

② 運賃及び料金

地域公共交通会議で協議が調った運賃及び料金については、法第9条第4項の規定により届出をもって足りるとされている。

運賃及び料金の種類、額、適用方法については、社会的経済的事情に照らし利用者に過度の負担を強いることがないこと、また、他の旅客自動車運送事業者との間に不当競争を引き起こすおそれがないこと、特定の旅客に差別的な取扱いがなされないこと等に留意しつつ、十分協議した上で適切な内容を判断することが必要である。

【提案3】 今後の協議運賃制度のあり方について

【提案にかかる検討概要】

○必要な施策

- ・柔軟性はあるが協議に委ねるリスクのある協議運賃制と、原価に基づく設定となるが硬直的な上限運賃制と、それぞれの制度の考え方のバランスをとった仕組みを設けられないか。

○関係する議論

- ・協議運賃で、従来認可を受けていた上限額を超える金額への運賃改定を、地域との協議のうえで進めた例があるが、これが本来の協議運賃制度の用いられ方なのかもしれない。
- ・協議運賃制度によって、100円運賃などの創意工夫がしやすくなったことも事実。
- ・サービス水準の議論から進めて、必要な費用の算出を経て、負担のあり方の議論において、利用者の負担額としての運賃額が協議されることが、本来的なのではないか。

○現行制度上の課題

- ・協議運賃は自治体主導で事業者への補填を前提とするものが主だが、一方で、補填がなく収支リスクを事業者が負う例や、事業者の自主路線と競合する場合も存在する。
- ・協議運賃制度は、事業者も地域も行政も、節度を持って使えばよい制度であり、節度を持った運用を促す仕組みが課題ではないか。