

運賃委員会

令和6年4月23日(火)14:00～

場所：日本交通協会大会議室

議題1. 乗合バスの運賃改定における審査方法の見直しについて

国土交通省 物流・自動車局旅客課【資料1】

議題2. キャッシュレス化の推進について

国土交通省 総合政策局交通産業参事官室【資料2】

議題3. その他（報告）

外国人バス運転者の受入れについて【資料3】

運賃委員会名簿

令和6年4月23日現在
公益社団法人日本バス協会

局別	県別	氏名	所属	役職名	
委員長	愛知	清水良一	愛知県バス協会	会長	
北海道	北海道	内澤博昭 (空席)	函館バス	常務取締役	
東北	青森	小橋和志	八戸市交通部	交通部長	
	岩手	菅原克也	岩手県バス協会	専務理事	
	宮城	鈴木雅弘	宮城交通	常務取締役営業本部長	
	福島	門馬誠	新常磐交通	常務取締役	
	秋田	出雲幸司	羽後交通	取締役管理本部長	
	山形	高橋智	山交バス	代表取締役社長	
	関東	茨城	廣瀬貢司	関東鉄道	常務取締役
		栃木	神長洋	関東自動車	執行役員運輸事業本部長
		群馬	小又万里	永井運輸	常務取締役
		埼玉	木部康久	国際興業	執行役員運輸事業部長
千葉		佐藤誠晃	京成バス	取締役	
		佐藤克己	千葉内陸バス	取締役社長	
東京		小埜隆一	ジェイアールバス関東	代表取締役社長	
		吉田均	東急バス	常務執行役員運輸事業部長	
		○佐藤和哉	東京都交通局	自動車部長	
		二井田春喜	東京バス協会	専務理事	
	神奈川	小林昭司	神奈川中央交通	執行役員運輸営業部長	
		横内千明	京浜急行バス	常務取締役経営企画部長	
		岩田貴	川崎鶴見臨港バス	運輸部長	
		○亀本武伸	横浜市交通局	自動車本部長	
		関上義明	神奈川県バス協会	専務理事	
	山梨	池田雄次	山梨交通	取締役執行役員 路線バス事業部長	
北陸信越	新潟	渡辺健	新潟交通	乗合バス部長	
	長野	鈴木立彦	長電バス	代表取締役社長	
	富山	小竹典吉	富山県バス協会	専務理事	
	石川	西宮義人	北鉄金沢バス	取締役社長	

局別	県別	氏名	所属	役職名	
中部	福井	吉川幸文	福井鉄道	代表取締役社長	
	岐阜	相宮一夫	岐阜乗合自動車	取締役営業管理部長	
	静岡	斎藤俊之	富士急静岡バス	取締役社長	
	愛知	近藤博之	名鉄バス	取締役運輸本部長	
		小笠原敏彦	豊鉄バス	取締役社長	
	三重	久保田重人	三重交通	専務取締役	
	近畿	滋賀	立川敬一	近江鉄道	取締役執行役員自動車部長
		京都	田中 弥	京阪バス	取締役経営企画室副室長
		大阪	野澤俊博	阪急バス	自動車事業本部営業企画部長
			朝倉恵介	西日本ジェイアールバス	取締役安全運行本部長
兵庫		魚谷 観	神姫バス	バス事業部長	
奈良		後藤秀雄	奈良交通	常務取締役 自動車事業本部副本部長	
和歌山		島 秀樹	明光バス	取締役社長	
中国	鳥取	稲村雄一	日ノ丸自動車	業務次長	
	島根	井上和広	一畑バス	取締役執行役員乗合部長	
	岡山	政森 毅	備北バス	代表取締役	
	広島	横田好明	広島電鉄	常務取締役	
	山口	高村謙一	サンデン交通	自動車部次長	
四国	徳島	松平康一	徳島バス	常務取締役	
	香川	佐藤国夫	琴参バス	常務取締役営業本部長	
	愛媛	川田卓哉	瀬戸内運輸	取締役運輸部長	
	高知	伊藤 栄	とさでん交通	自動車戦略部長	
九州	福岡	○山口哲生	西日本鉄道	自動車事業本部計画部長兼 技術部長兼自動車技術主幹	
	佐賀	金子隆晴	昭和自動車	代表取締役社長	
	長崎	嶋崎真英	長崎県バス協会	会 長	
	熊本	宮田健司	九州産交バス	取締役営業本部長	
	大分	林 征志	大分交通	取締役自動車部長	
	宮崎	田代景三	宮崎交通	バス事業取締役	
	鹿児島	萩元千博	鹿児島県バス協会	会 長	
沖縄	○新川幹雄	東陽バス	代表取締役社長		

○=変更委員

58名

運賃委員会 出欠席者名簿

令和6年4月23日

○=代理出席

国土交通省

物流・自動車局

総合政策局

日下部 勝広 旅客課 バス産業活性化対策室バス事業活性化調整官
 沖 紫音 旅客課 バス産業活性化対策室乗合調整係長
 松田 慧吾 交通産業参事官室 課長補佐

会議室出席

委員長

清水 良一 愛知県バス協会 会長

委員

鈴木 雅弘 宮城交通株式会社 常務取締役営業本部長
 門馬 誠 新常磐交通株式会社 常務取締役
 松井 良典 新常磐交通株式会社 乗合部長【随行】
 ○ 鈴木 健史 国際興業株式会社 運輸事業部担当部長
 小川 圭一郎 国際興業株式会社 運輸事業部業務課係長【随行】
 佐藤 誠晃 京成バス株式会社 取締役
 ○ 萩岡 純一 ジェイアールバス関東株式会社 担当部長
 二井田 春喜 東京バス協会 専務理事
 小林 昭司 神奈川中央交通株式会社 執行役員運輸営業部長
 横内 千明 京浜急行バス株式会社 常務取締役経営企画部長
 岩田 貴 川崎鶴見臨港バス株式会社 運輸部長
 渡辺 健 新潟交通株式会社 乗合バス部長
 鈴木 立彦 長電バス株式会社 代表取締役社長
 小竹 典吉 富山県バス協会 専務理事
 近藤 博之 名鉄バス株式会社 取締役運輸本部長
 田中 弥 京阪バス株式会社 取締役
 野澤 俊博 阪急バス株式会社 自動車事業本部営業企画部長
 鳥 秀樹 明光バス株式会社 取締役社長
 高村 謙一 サンデン交通株式会社 自動車部次長
 松平 康一 徳島バス株式会社 常務取締役
 ○ 八谷 修 長崎自動車株式会社 部長

実出席22名（うちオブザーバー2名）

WEB出席

委員

内澤 博昭 函館バス株式会社 常務取締役
 菅原 克也 岩手県バス協会 専務理事
 高橋 智 山交バス株式会社 代表取締役社長
 廣瀬 貢司 関東鉄道株式会社 常務取締役
 ○ 荒井 幸二 関東自動車株式会社 路線バス部長代理
 小又 万里 永井運輸株式会社 常務取締役
 吉田 均 東急バス株式会社 常務執行役員運輸事業部長
 ○ 梅原 健一 東京都交通局 自動車部計画課課長代理
 ○ 鈴木 秀利 横浜市交通局 自動車本部営業課長
 関上 義明 神奈川県バス協会 専務理事
 池田 雄次 山梨交通株式会社 取締役執行役員路線バス事業部長
 吉川 幸文 福井鉄道株式会社 代表取締役社長
 相宮 一夫 岐阜乗合自動車株式会社 取締役営業管理部長
 斎藤 俊之 富士急静岡バス株式会社 取締役社長
 久保田 重人 三重交通株式会社 専務取締役
 朝倉 恵介 西日本ジェイアールバス株式会社 取締役安全運行本部長

WEB出席 (続き)

委員

	魚 谷 観	神姫バス株式会社	バス事業部長
○	細 川 孝 一	奈良交通株式会社	乗合事業部統括課長
	稲 村 雄 一	日ノ丸自動車株式会社	業務次長
	井 上 和 広	一畑バス株式会社	取締役執行役員乗合部長
○	玉 田 和	広島電鉄株式会社	執行役員バス事業本部長
○	池 内 丈 史	琴参バス株式会社	運輸部部長代理
	川 田 卓 哉	瀬戸内運輸株式会社	取締役運輸部長
	伊 藤 栄	とさでん交通株式会社	自動車戦略部長
○	中 嶋 建 太 郎	西日本鉄道株式会社	自動車事業本部計画部計画担当課長
	宮 田 健 司	九州産交バス株式会社	取締役営業本部長
○	大 賀 良 久	大分交通株式会社	自動車部乗合課長
	田 代 景 三	宮崎交通株式会社	バス事業取締役
○	坂 口 勇	南国交通株式会社	自動車事業部業務部次長
	新 川 幹 雄	東陽バス株式会社	代表取締役社長

WEB出席30名

欠席

委員

	小 橋 和 志	八戸市交通部	交通部長
	出 雲 幸 司	羽後交通株式会社	取締役管理本部長
	佐 藤 克 己	千葉内陸バス株式会社	取締役社長
	西 宮 義 人	北鉄金沢バス株式会社	代表取締役社長
	小 笠 原 敏 彦	豊鉄バス株式会社	取締役社長
	立 川 敬 一	近江鉄道株式会社	取締役執行役員自動車部長
	政 森 毅	備北バス株式会社	代表取締役
	金 子 隆 晴	昭和自動車株式会社	代表取締役社長

欠席8名

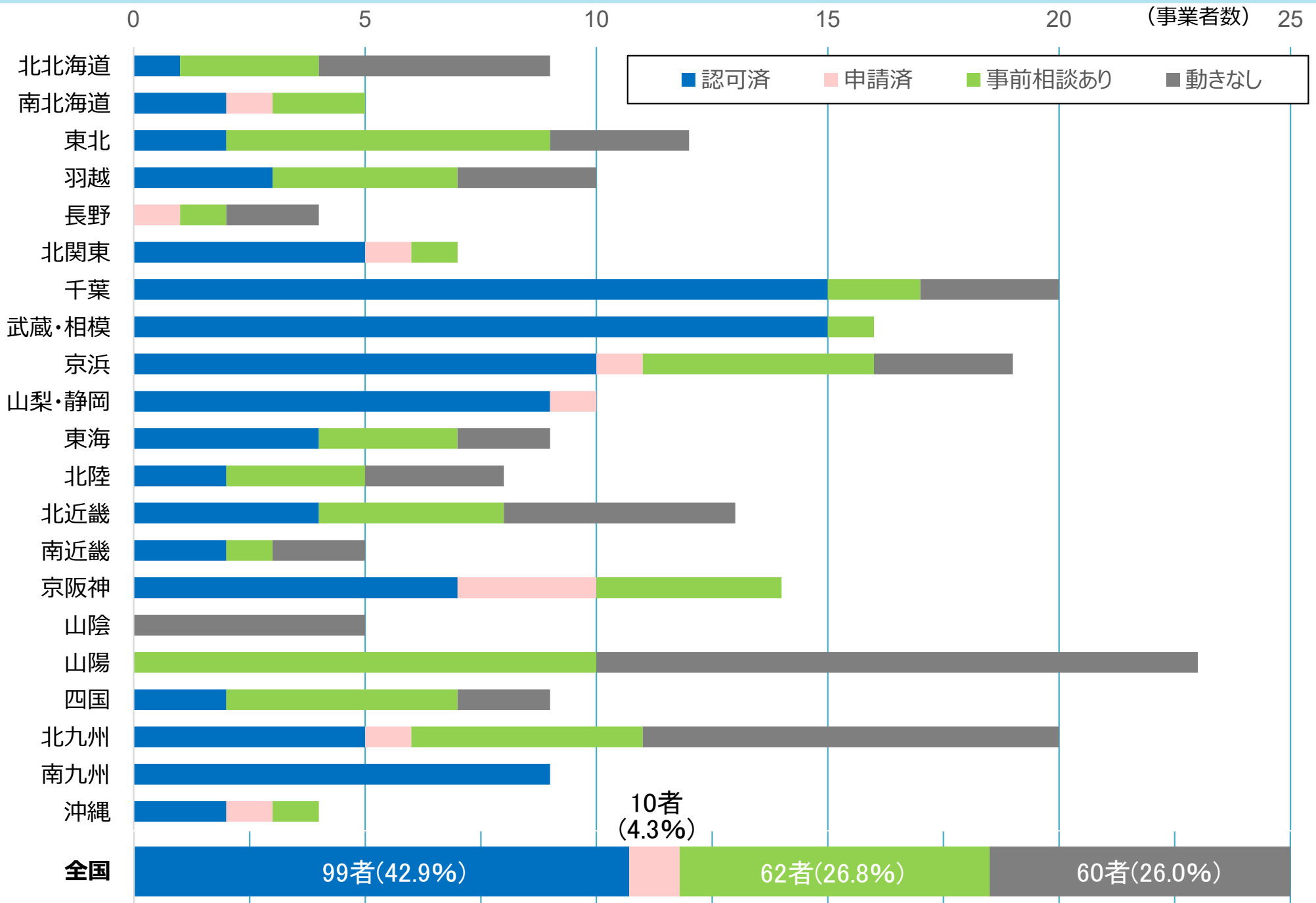
国土交通省講演資料

令和6年4月23日(火)
日本バス協会運賃委員会

01 乗合バスの運賃改定における審査方法の見直しについて

乗合バス事業者の運賃改定検討状況

(令和6年3月31日現在)



※ 総事業者数は、30両以上の車両を保有する乗合バス事業者231者
 ※ 東急バス及び小田急バスは、京浜ブロック内で地区ごとに運賃改定実施のため重複計上
 ※ 伊予鉄バスは令和5年度までに既に運賃改定を実施しているため、重複計上

令和2年度以降に改定した事業者：**99**事業者

現在審査・申請中の事業者：**10**事業者

※複数の運賃ブロックに属する事業者(10者)は※印で表示

運輸局	運賃ブロック	事業者名	本省権限	申請日	認可日	処理状況
北海道	北北海道	1 旭川電気軌道		R4.5.20	R4.9.9	13.60% ↑
		2 北海道中央バス		R6.3.27		運賃改定率を審査中
	南北北海道	3 道南バス		R5.7.19	R5.10.18	22.10% ↑
		4 函館バス		R5.8.28	R5.10.27	16.80% ↑
東北	東北	5 岩手県交通		R5.7.24	R5.8.31	15.35% ↑
		6 岩手県北自動車		R5.12.18	R6.1.26	38.03% ↑
	羽越	7 山交バス		R6.2.1	R6.3.4	20.70% ↑
関東	北関東	8 茨城交通		R5.11.30	R6.2.7	20.15% ↑
		9 関東鉄道		R5.12.7	R6.2.7	21.95% ↑
		10 関東自動車		R5.5.22	R5.8.10	27.50% ↑
		11 関越交通		R5.3.23	R5.9.8	18.77% ↑
		12 群馬バス		R6.2.29		運賃改定率を審査中
		13 関鉄グリーンバス		R6.1.19	R6.2.22	21.83% ↑
	千葉	14 船橋新京成バス		R5.3.23	R5.6.22	28.91% ↑
		15 東京ベイシティ交通		R5.3.24	R5.6.15	13.98% ↑
		16 松戸新京成バス		R5.3.23	R5.6.15	28.97% ↑
		17 千葉中央バス		R5.3.24	R5.6.15	30.09% ↑
		18 千葉交通		R5.3.24	R5.6.15	10.15% ↑
		19 東洋バス		R6.1.9	R6.2.22	12.96% ↑
		20 阪東自動車		R5.3.17	R5.7.13	29.49% ↑
		21 千葉内陸バス		R5.3.24	R5.6.15	24.24% ↑
		22 千葉海浜交通		R5.3.24	R5.6.15	13.54% ↑
		23 ちばレインボーバス		R5.3.22	R5.6.15	19.61% ↑
		24 ちばグリーンバス		R5.3.24	R5.6.15	34.00% ↑
		25 平和交通		R5.12.19	R6.2.7	22.09% ↑
		26 京成トランジットバス		R5.3.24	R5.8.10	21.20% ↑
		27 ちばシティバス		R5.3.24	R5.6.22	19.10% ↑
		28 ちばフラワーバス		R5.3.24	R5.6.15	43.15% ↑

運輸局	運賃ブロック	事業者名	本省 権限	申請日	認可日	処理状況	
関東	武蔵・相模	29 神奈川中央交通	○	R5.2.17	R5.5.26	28.15% ↑	
		30 国際興業	○	R4.11.11	R5.3.3	16.48% ↑	
		31 京浜急行バス		R5.5.23	R5.8.10	18.60% ↑	
		32 京王バス		R5.5.19	R5.8.10	22.70% ↑	
		33 東武バスウエスト	○	R5.3.3	R5.6.13	14.26% ↑	
		34 西東京バス	○	R4.11.15	R5.3.7	14.39% ↑	
		35 朝日自動車		R5.8.23	R5.12.5	23.70% ↑	
		36 立川バス		R5.8.9	R5.11.1	15.91% ↑	
		37 江ノ電バス		R5.2.7	R5.3.3	14.96% ↑	
		38 東武バスセントラル (※)		R5.3.3	R5.6.13	15.84% ↑	
		39 相鉄バス		R5.1.31	R5.3.10	18.65% ↑	
		40 京王電鉄バス		R5.5.19	R5.8.10	21.10% ↑	
		41 川越観光自動車		R5.3.17	R5.7.13	25.05% ↑	
		42 茨城急行自動車		R5.3.17	R5.9.8	16.37% ↑	
	43 国際十王交通		R5.3.17	R5.7.13	26.47% ↑		
	京 浜	44 東急バス	川崎市内		R4.12.9	R5.1.6	6.31% ↑
			東京都内・横浜市内		R5.11.30	R6.2.22	11.24% ↑
		45 小田急バス	川崎市内		R5.2.28	R5.4.21	19.05% ↑
			東京都内・横浜市内		R6.2.26		運賃改定率を審査中
		46 関東バス		R5.11.21	R6.2.1	7.38% ↑	
		47 川崎鶴見臨港バス	○	R4.9.13	R5.1.24	9.52% ↑	
		48 川崎市交通局	○	R4.3.29	R4.8.26	4.76% ↑	
		49 国際興業 (※)		R5.8.1	R5.10.3	7.00% ↑	
		50 京王バス (※)	○	R4.12.2	R5.3.10	14.29% ↑	
		51 京浜急行バス (※)		R5.5.23	R5.8.10	13.84% ↑	
	52 東武バスセントラル (※)		R5.3.28	R5.6.13	7.15% ↑		
	山梨・静岡	53 山梨交通		R5.8.7	R5.9.19	19.40% ↑	
		54 富士急バス		R5.3.30	R5.6.23	13.00% ↑	
		55 箱根登山バス		R4.8.10	R4.9.16	15.50% ↑	
	北陸信越	羽 越	56 新潟交通		R5.6.8	R5.7.28	12.65% ↑
			57 新潟交通観光バス		R5.6.8	R5.7.28	12.57% ↑
		長野	58 長電バス		R6.3.28		運賃改定率を審査中
		北 陸	59 北鉄金沢バス		R5.7.6	R5.8.25	4.21% ↑
			60 北陸鉄道		R5.7.6	R5.8.25	3.96% ↑

運輸局	運賃ブロック	事業者名	本省 権限	申請日	認可日	処理状況
中 部	山梨・静岡	61 しずてつジャストライン		R6.3.29		運賃改定率を審査中
		62 遠州鉄道	○	R4.11.11	R5.6.23	14.32% ↑
		63 東海バス		R5.8.17	R5.11.14	22.84% ↑
		64 伊豆箱根バス		R4.7.25	R4.9.20	14.50% ↑
		65 富士急シティバス		R5.6.8	R5.9.13	13.17% ↑
		66 富士急静岡バス		R5.6.8	R5.9.13	16.51% ↑
		67 富士急モビリティ		R5.6.8	R5.9.13	13.17% ↑
	東 海	68 名鉄バス		R5.6.20	R5.9.13	20.76% ↑
		69 岐阜乗合自動車		R5.6.26	R5.9.13	23.62% ↑
		70 豊鉄バス		R5.8.16	R5.11.14	12.06% ↑
		71 東濃鉄道		R5.10.6	R6.1.15	12.81% ↑
近 畿	北近畿	72 神姫バス		R5.9.11	R5.10.30	28.61% ↑
		73 帝産湖南交通		R6.1.12	R6.2.29	22.48% ↑
		74 京阪京都交通		R5.12.26	R6.3.26	15.18% ↑
		75 江若交通		R2.11.25	R3.3.17	14.75% ↑
	南近畿	76 奈良交通		R5.8.25	R5.12.19	14.26% ↑
		77 南海りんかんバス		R5.7.10	R5.9.13	19.60% ↑
	京阪神	78 阪急バス	○	R5.3.31	R5.8.1	大阪 12.13% ↑ 兵庫 10.71% ↑
		79 京阪バス		R2.9.17	R3.1.15	7.80% ↑
		80 南海バス		R6.2.29		運賃改定率を審査中
		81 阪神バス		R5.5.31	R5.7.24	11.60% ↑
		82 近鉄バス		R5.7.12	R5.10.16	18.29% ↑
		83 山陽バス		R5.12.26		運賃改定率を審査中
		84 京都バス		R6.3.12		運賃改定率を審査中
		85 伊丹市交通局		R5.9.7	R5.11.29	9.52% ↑
		86 京都京阪バス		R3.6.24	R3.9.10	7.04% ↑
		87 南海ウイングバス		R4.12.16	R5.2.1	10.06% ↑

運輸局	運賃ブロック	事業者名		本省 権限	申請日	認可日	処理状況
四 国	四 国	88	伊予鉄バス		R4.4.1	R4.7.12	7.80% ↑
					R5.5.30	R5.8.30	22.23% ↑
		89	ことでんバス		R5.6.19	R5.7.26	19.72% ↑
九 州	北九州	90	西日本鉄道	○	R5.6.15	R5.10.13	19.88% ↑
		91	西鉄バス北九州		R5.6.15	R5.10.13	21.20% ↑
		92	西肥自動車		R6.3.27		運賃改定率を審査中
		93	大分バス		R5.10.3	R5.12.25	25.89% ↑
		94	西鉄バス二日市		R5.6.15	R5.10.13	31.13% ↑
		95	亀の井バス		R5.6.15	R5.10.13	19.51% ↑
	南九州	96	鹿児島交通	○	R4.3.30	R4.9.9	20.70% ↑
		97	宮崎交通		R5.7.12	R5.9.13	20.22% ↑
		98	産交バス		R5.6.16	R5.9.15	10.22% ↑
		99	南国交通		R5.10.4	R5.11.17	40.03% ↑
		100	九州産交バス		R5.6.16	R5.9.15	10.19% ↑
		101	熊本都市バス		R5.6.22	R5.9.15	12.57% ↑
		102	鹿児島市交通局		R5.6.22	R5.9.8	18.97% ↑
		103	熊本電気鉄道		R5.6.19	R5.9.15	15.88% ↑
	104	熊本バス		R5.6.21	R5.9.15	16.77% ↑	
沖 縄	沖 縄	105	琉球バス交通		R5.12.28	R6.3.1	16.42% ↑
		106	那覇バス		R5.12.28	R6.3.1	26.32% ↑
		107	沖縄バス		R6.3.29		運賃改定率を審査中

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



スケジュール

- ・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
- ・3月29日 改正通達、新規通達 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>

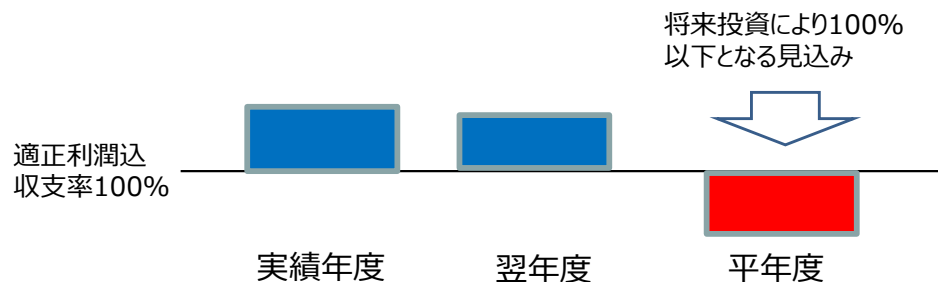
- 将来的にDX・GX等の設備投資等を計画していても、上記要件に該当していなければ、将来投資等を見込んだ運賃改定を行うことができず、安定的な経営が行えない。

※「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)

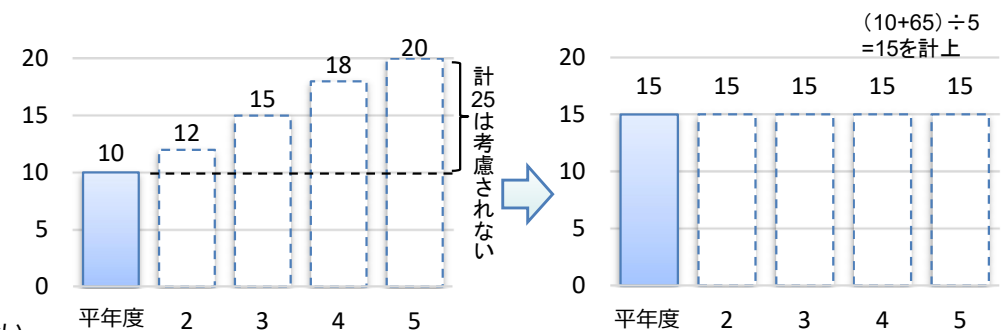
- EV、自動運転車両等の車両価格の査定については、**当分の間申請単価を認めることとする。**
- 平年度の必要車両数については、**EV車両への代替による車両数増加を考慮して査定する。**

(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

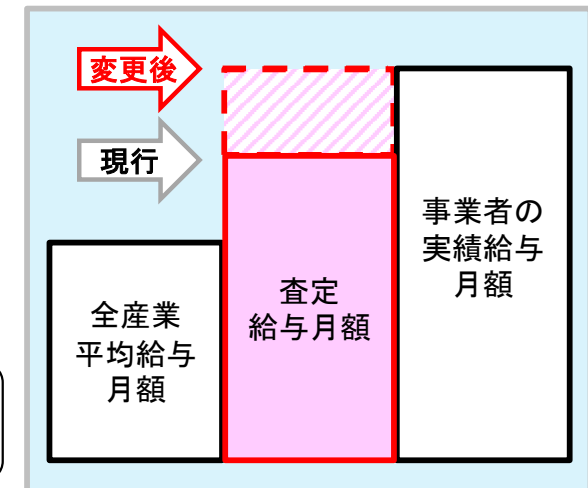
全産業平均を超える人件費の査定方法の追加

（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。

平年度人件費（月額） = 実績給与月額 × **翌年度給与アップ率** × 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。

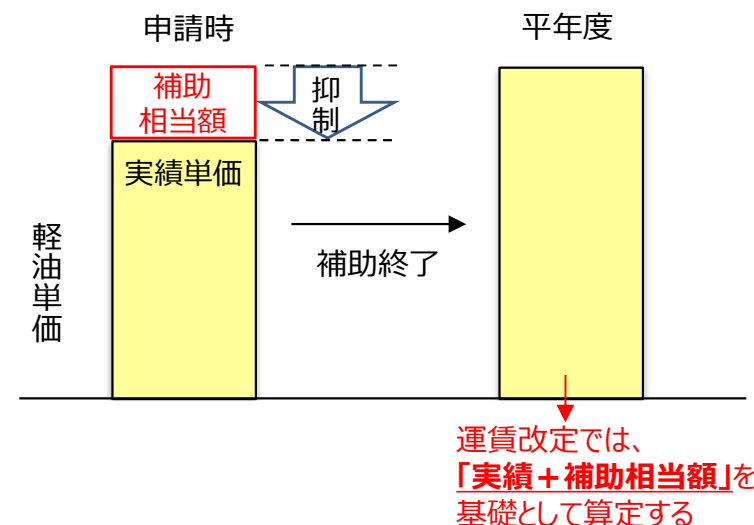
方向性の概要

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）等の導入にあたって、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。

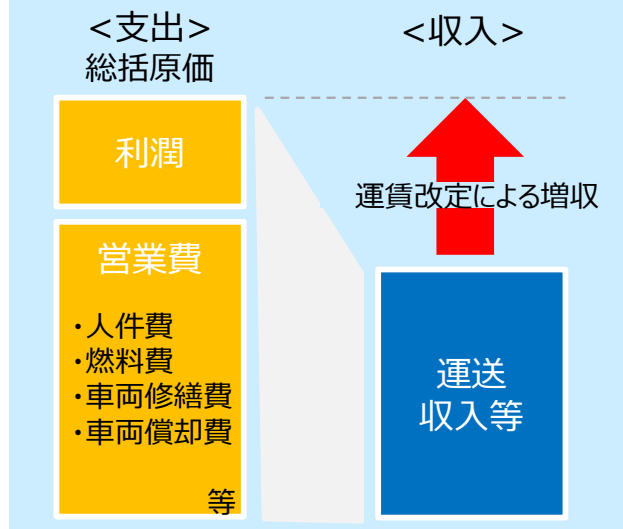
通常の運賃改定に伴って割引を導入する場合

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**）

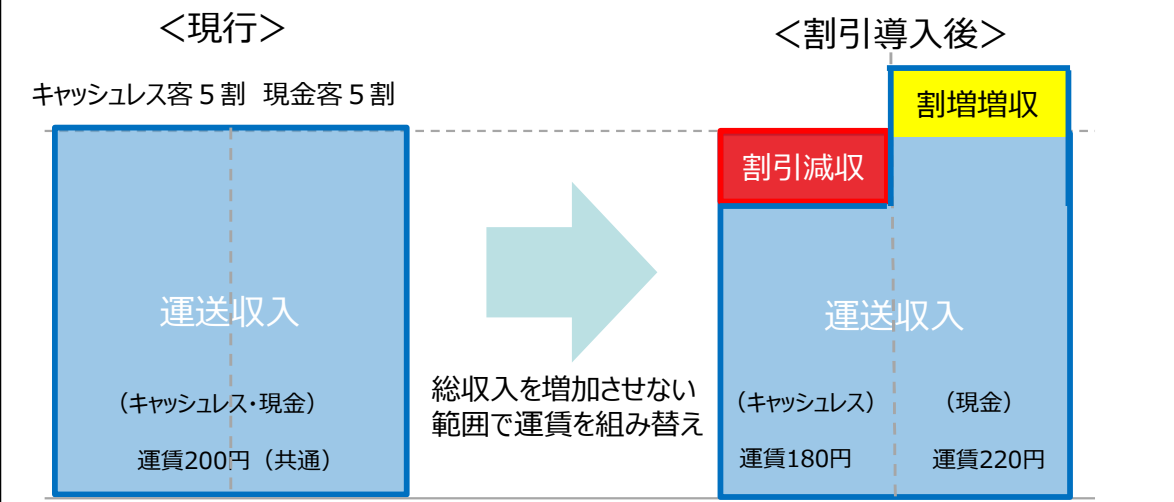
暫定的な運賃改定によって割引を導入する場合

- ・ **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）



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。

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。

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）



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）

混雑期又は混雑路線において、旅客需要の平準化等を目的に設定する割引の原価(運送収入)への適切な反映

現行制度と課題

③オーバーツーリズム未然防止策に資する暫定的な運賃改定

- 現行制度では、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。
- 観光客路線と生活路線の需要を棲み分けるため、既存の一般バスに追加して設定される観光スポットに直行・急行するバスについては、軽微運賃の設定が可能。

<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。

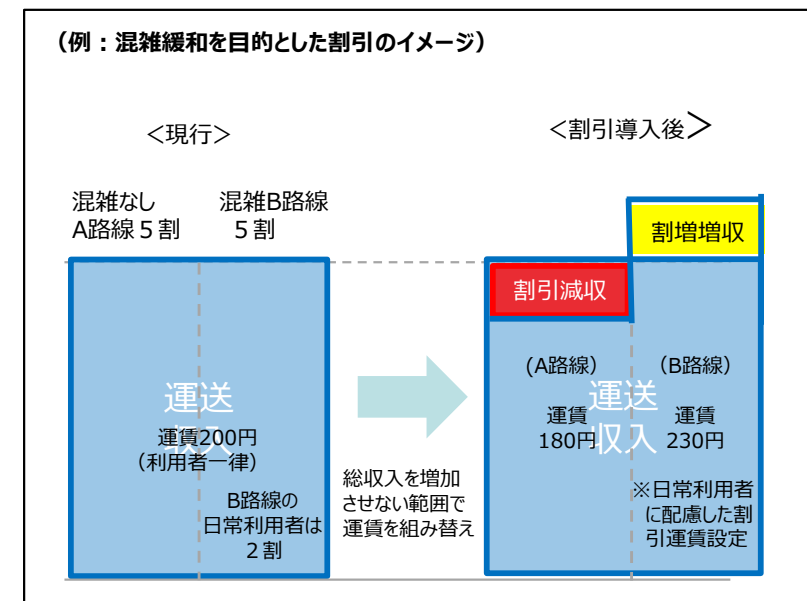


出所：京都新聞

方向性の概要

混雑期又は混雑路線において、旅客需要の平準化を図るため、以下の見直しを実施。 ※運賃差は2倍程度まで可能

- 現行の運送収入を超えない範囲で混雑路線と通常路線の運賃をそれぞれ割高、割安な設定に組替えることにより、観光客等による混雑を通常路線へ誘導する。
- この運賃組替を実施する場合は、日常利用者に配慮した割引を同時に設定する。
(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。

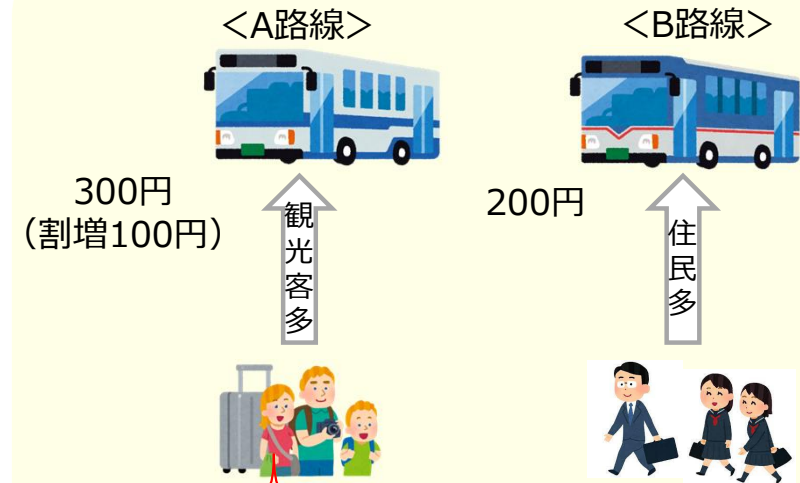
⇒ 上記、観光客運賃を設定できる路線は、不当差別に当たらないよう、定期旅客の比率が低いなどの一定の基準を設ける

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%

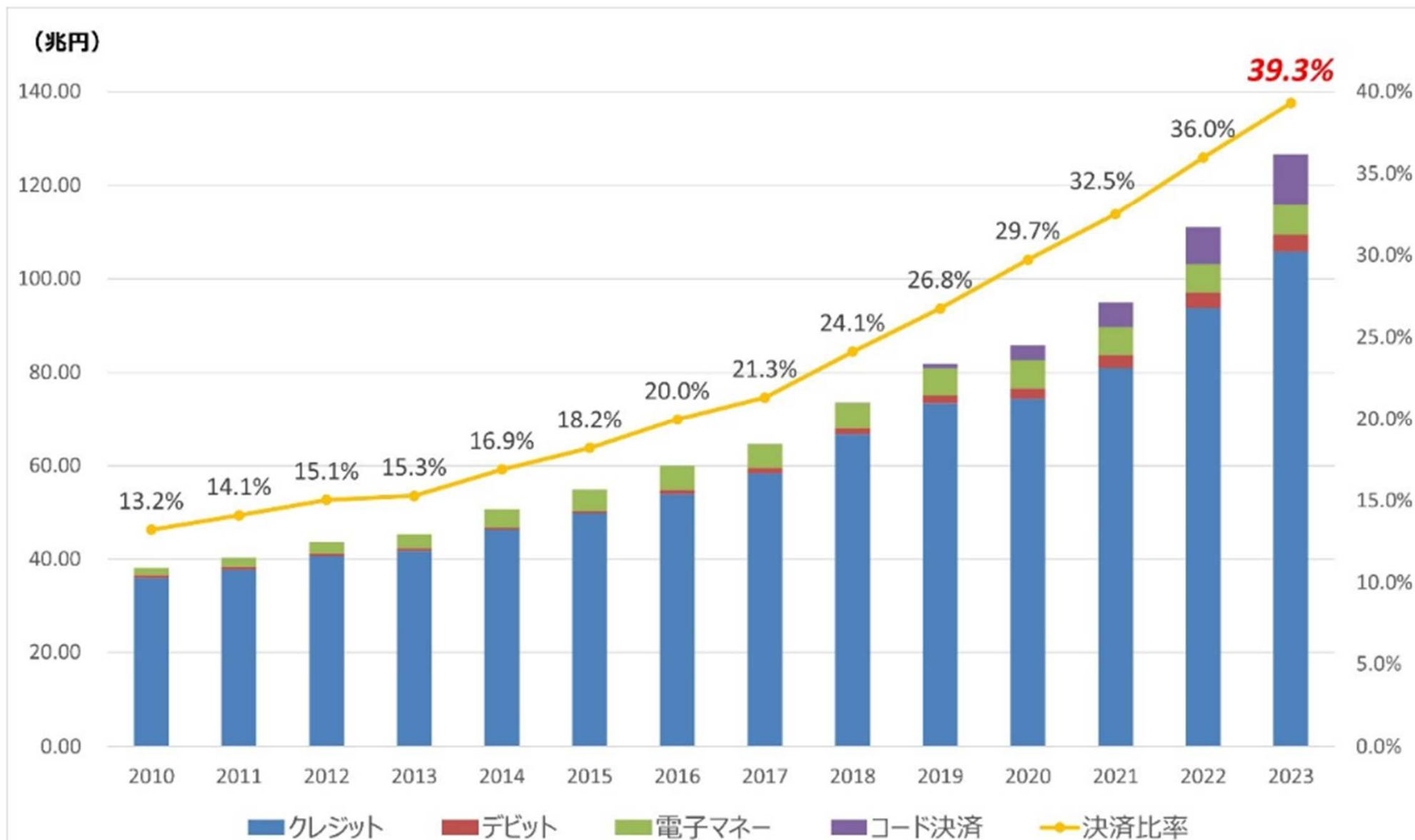
月利用回数が多い場合、通常運賃と同額程度となる

キャッシュレス化の推進について

国土交通省
交通産業参事官室
令和5年4月23日

社会全体のキャッシュレス化の状況

- キャッシュレス決済比率の政府目標は2025年までに40%、将来的には80%を目指すとしている。
- 都市部は2025年までに8～9割、足下のキャッシュレス決済比率は2023年で39.3%となっており、目標は達成される見込み。



高速道路におけるETC専用化の動き①

- 2020年に、国土省道路局と高速道路各社がETC専用化に向けたロードマップを発表している
- 都市部では2025年までに8～9割専用化し、地方部も含めて2030年までに全て専用化する目標

Press Release

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

高速道路会社6社同時発表

令和2年12月17日

道路局高速道路課

ETC専用化等による料金所のキャッシュレス化・タッチレス化について ～都市部は5年、地方部は10年程度での概成に向けたロードマップの策定～

令和2年9月25日に発表された社会資本整備審議会国土幹線道路部会の『「持続可能な国土幹線道路システムの構築に向けた取組」中間とりまとめ』において、導入手順や概成目標時期を明示したロードマップを策定し、料金所のキャッシュレス化・タッチレス化を計画的に推進すべきであると示されたことを踏まえ、各高速道路会社のETC専用化等に向けたロードマップを策定しました。

ETC専用化等による料金所のキャッシュレス化・タッチレス化について

ETC専用化等の導入目的

- 国土幹線道路部会中間とりまとめ(令和2年9月25日)等にあるように、ETCを活用することにより、
 - ・ 戦略的な料金体系の導入が容易になること等を通じた混雑の緩和など利用者の生産性の向上
 - ・ 将来的な管理コストの削減
 - ・ 高速道路内外の各種支払における利用者利便性の向上
 - ・ 料金収受員の人員確保が困難な中での持続可能な料金所機能を維持
 - ・ 料金収受員や利用者に対する感染症リスクの軽減
- 等に資することから、近年のETC利用率の拡大等の社会情勢の変化を踏まえつつ、ETC専用化等による料金所のキャッシュレス化・タッチレス化を推進。

ETC専用化等の進め方に係る基本的考え方

- 以下の基本的考え方を踏まえつつ、各高速道路会社の実情に応じて推進
 - ・ 都市部は5年、地方部は10年程度での概成を目指して計画的に推進
 - ・ ETC利用率・非ETC車の交通量・近隣ICでの代替性等を考慮し、一部料金所で試行的に開始し、運用状況等を踏まえながら、順次拡大
 - ・ 料金精算機が導入されている場合は、当面の間、料金精算機とETCを併用することも検討
 - ・ 実際の導入に当たっては、早期に周知・広報することにより、利用者の混乱を回避
- また、ETC専用化等の導入・拡大に併せ、以下の点について引き続き検討
 - ・ 車載器助成やETCパーソナルカードのデポジットの下限の引き下げ等によるETCの利用環境の改善
 - ・ 誤進入等による非ETC車対策(車籍照会の効率化等の適切な事後徴収方法の構築)、非ETC車の料金徴収コスト差を踏まえた非ETC車の利用者負担、管理コストの状況を踏まえた利用者への還元策、将来的な本線料金所の撤去等

高速道路におけるETC専用化の動き③

ETC専用化等のロードマップについて

都市部(首都圏)

都市部において
5年後概成

地方部を含めて
10年後概成

	料金所数 (※1)	2020年度 (R2年度)	2021年度 (R3年度)	2022年度 (R4年度)	2023年度 (R5年度)	2024年度 (R6年度)	2025年度 (R7年度)	2026年度 (R8年度)	...	2030年度頃 (R12年度頃)
首都高速	181	導入準備 (※2)		30箇所 程度で順次導入		順次拡大(9割) (30→160箇所程度)		順次拡大 ⇒ 全線		
NEXCO 東日本	125	導入準備 (※2)		首都圏(圏央道及びその内側) 数箇所導入 ⇒ 順次拡大(7~8割程度) (90箇所程度)(※3)				順次拡大 ⇒ 全線		
NEXCO 中日本	22	導入準備 (※2)		首都圏(圏央道及びその内側) 数箇所導入 ⇒ 順次拡大(8割程度) (20箇所程度)				順次拡大 ⇒ 全線		

都市部(中京圏)

	料金所数 (※1)	2020年度 (R2年度)	2021年度 (R3年度)	2022年度 (R4年度)	2023年度 (R5年度)	2024年度 (R6年度)	2025年度 (R7年度)	2026年度 (R8年度)	...	2030年度頃 (R12年度頃)
NEXCO 中日本	71	導入準備 (※2)		中京圏(東海環状及びその内側) 数箇所導入 ⇒ 順次拡大(8割程度) (60箇所程度)				順次拡大 ⇒ 全線		

※1 令和2年12月1日現在の既存料金所のうちETC専用運用されていない課金料金所数

※2 カメラ等の設置や関係機関との協議等

※3 料金所の構造や交通量が多く、並行又は接続する一般道を含めた渋滞等の課題がある路線(第三京浜・横浜新道・横浜横須賀道路・京葉道路・東関東道)の料金所については、引き続き検討

※4 導入後の運用状況、ETCの普及状況、関係機関との協議等により、適時変更の可能性

高速道路におけるETC専用化の動き④

ETC専用化等のロードマップについて

都市部(近畿圏)^(※1)

都市部において
5年後概成

地方部を含めて
10年後概成

	料金所数 (※2)	2020年度 (R2年度)	2021年度 (R3年度)	2022年度 (R4年度)	2023年度 (R5年度)	2024年度 (R6年度)	2025年度 (R7年度)	2026年度 (R8年度)	...	2030年度頃 (R12年度頃)
阪神高速	144	導入準備 (※3)		5箇所程度 で導入	順次拡大(8割程度) (5→110箇所程度)			順次拡大 ⇒ 全線		
NEXCO 西日本	94	導入準備 (※3)			近畿圏 (京阪神地区及び京奈和道の内側) 数箇所導入 ⇒ 順次拡大(7~8割程度) (70箇所程度)			順次拡大 ⇒ 全線		

地方部

	料金所数 (※2)	2020年度 (R2年度)	2021年度 (R3年度)	2022年度 (R4年度)	2023年度 (R5年度)	2024年度 (R6年度)	2025年度 (R7年度)	2026年度 (R8年度)	...	2030年度頃 (R12年度頃)
NEXCO 3社・ 本四高速	N東:331 N中:179 N西:339 本四:34	導入準備 (※3)			数箇所導入 ⇒ 運用状況や各地域の特性等を 考慮しつつ順次拡大					全線

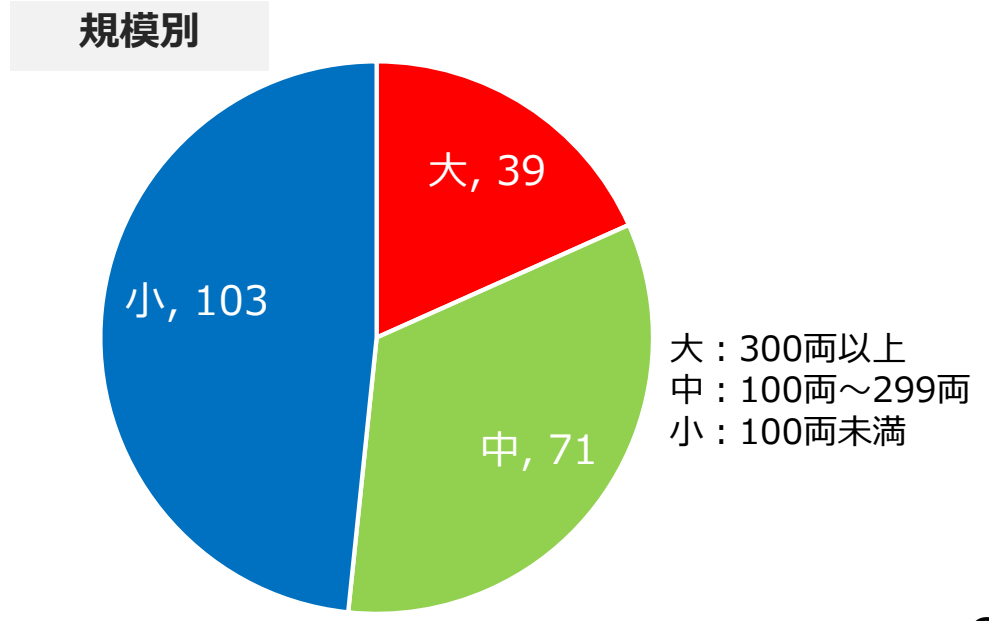
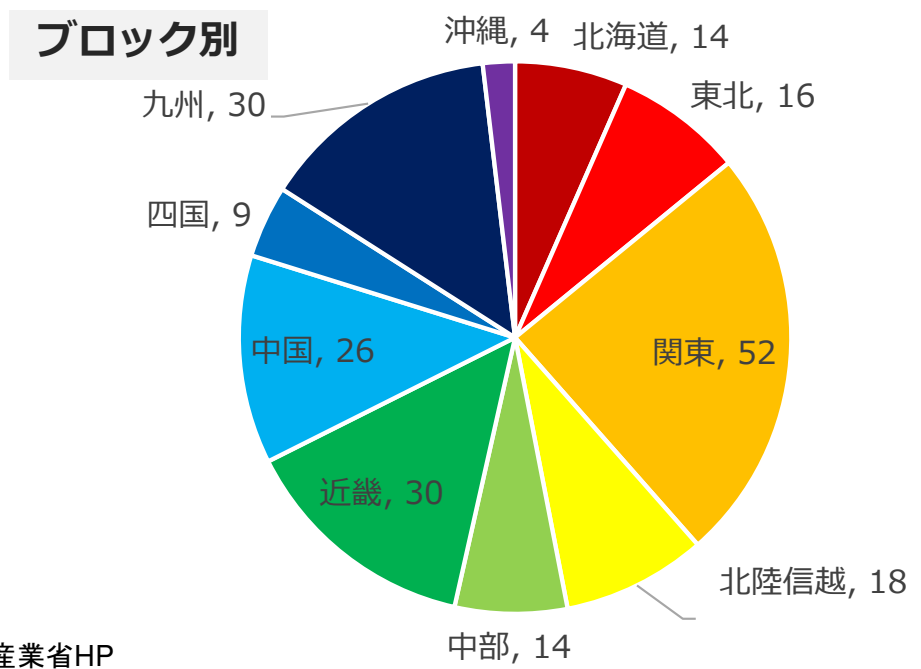
- ※1 令和7年4月に開催される予定の「大阪・関西万博」への影響も考慮し、適時変更の可能性
- ※2 令和2年12月1日現在の既存料金所のうちETC専用運用されていない課金料金所数
- ※3 カメラ等の設置や関係機関との協議等
- ※4 導入後の運用状況、ETCの普及状況、関係機関との協議等により、適時変更の可能性

○国土交通省において、日本バス協会及び加盟事業者の協力を得て調査を実施

調査概要

調査対象者：(公社)日本バス協会加盟事業者のうち車両保有台数30両以上の事業者及び高速バス委員会加盟事業者の計219者
調査方法：調査票をメール送付し、メールで回収
調査期間：2024年1月4日～3月27日
有効回答数：213者
回収率：97.3%

回答事業者

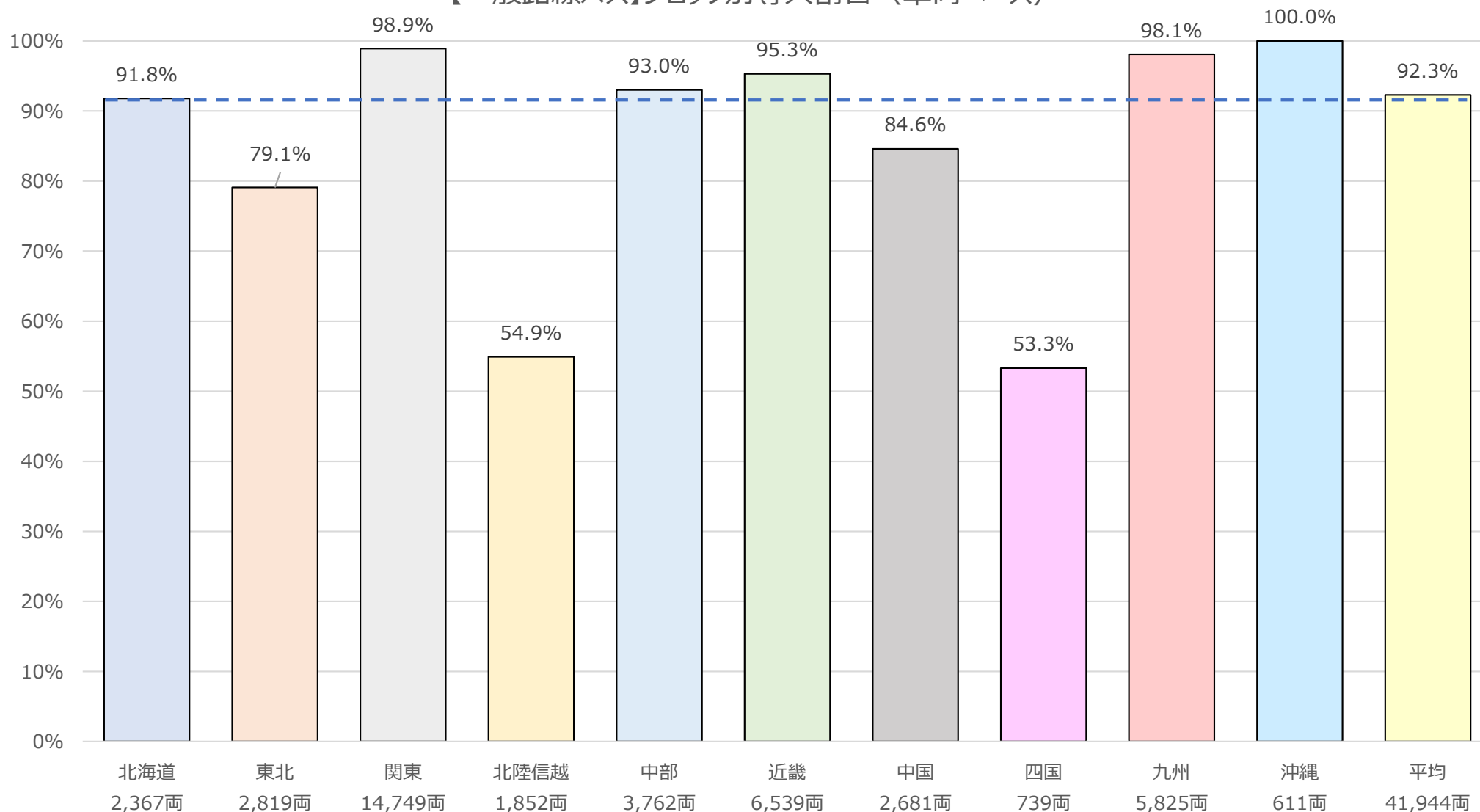


出典：経済産業省HP

一般路線バスにおけるキャッシュレス化の状況②(導入割合)

- 車両台数ベースで見た導入割合は、全体として約92%と極めて高い数値を示している。
- ブロック別では北陸信越及び四国の数値が導入割合が低いですが、それでも50%強となっている。

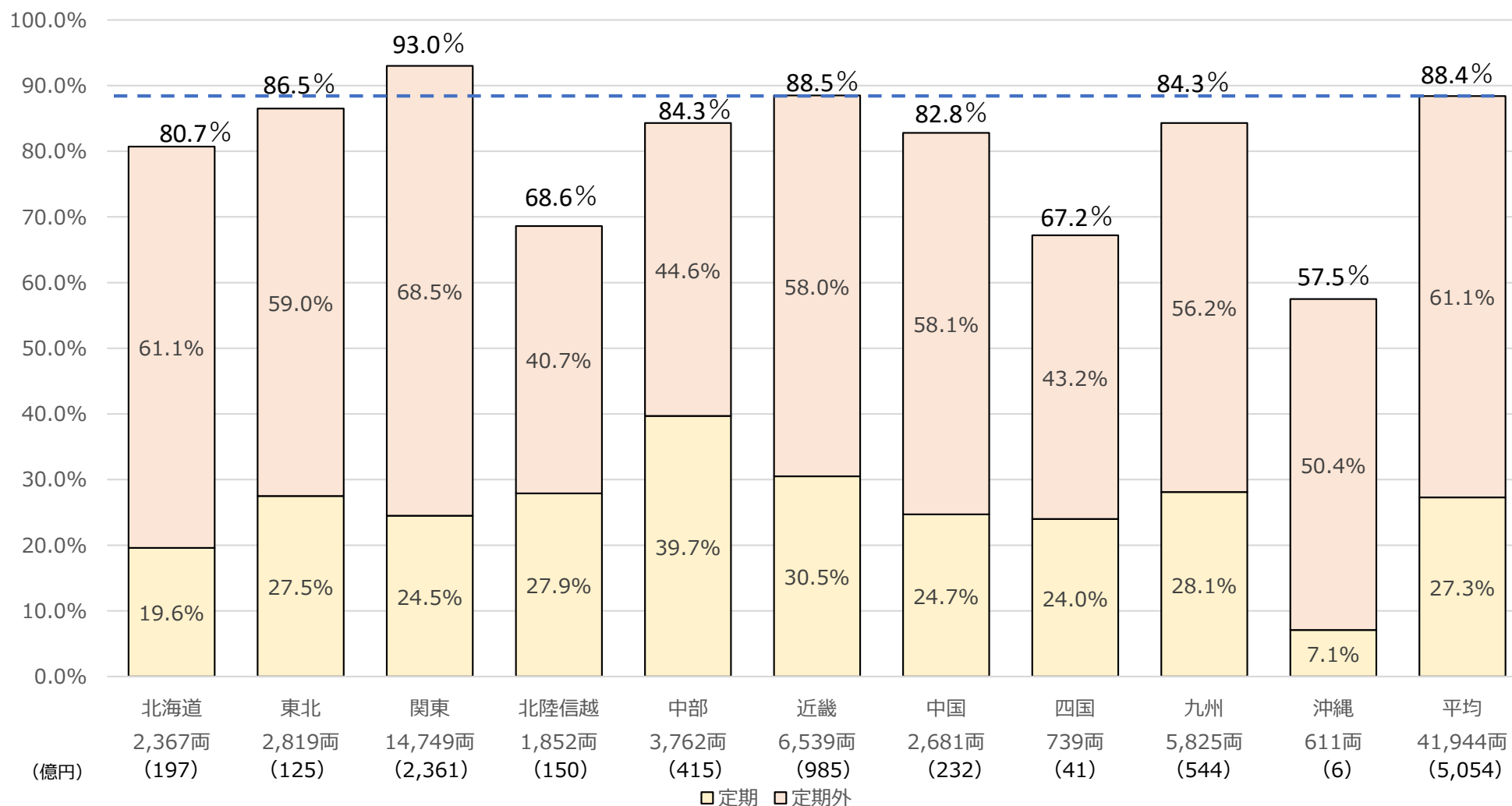
【一般路線バス】ブロック別導入割合（車両ベース）



一般路線バスにおけるキャッシュレス化の状況③(決済比率)

- 決済比率でも、全体で約88%と極めて高い数値であり、政府の将来目標を既に上回っている。
- ブロック別みると、導入割合が低い北信と四国のほか、ハウスカードのみの沖縄が低いが、政府目標40%を既に上回っている。

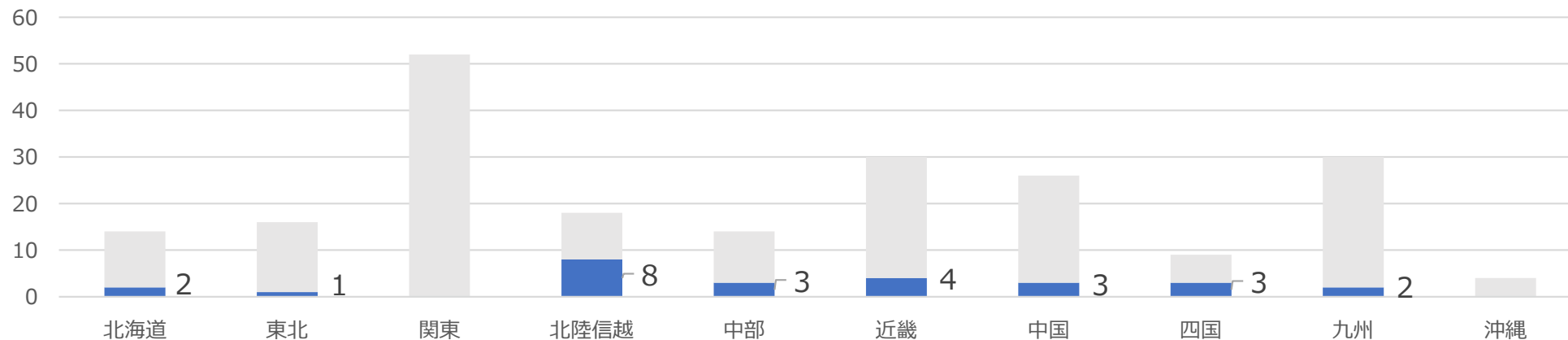
【一般路線バス】ブロック別決済割合（金額ベース）



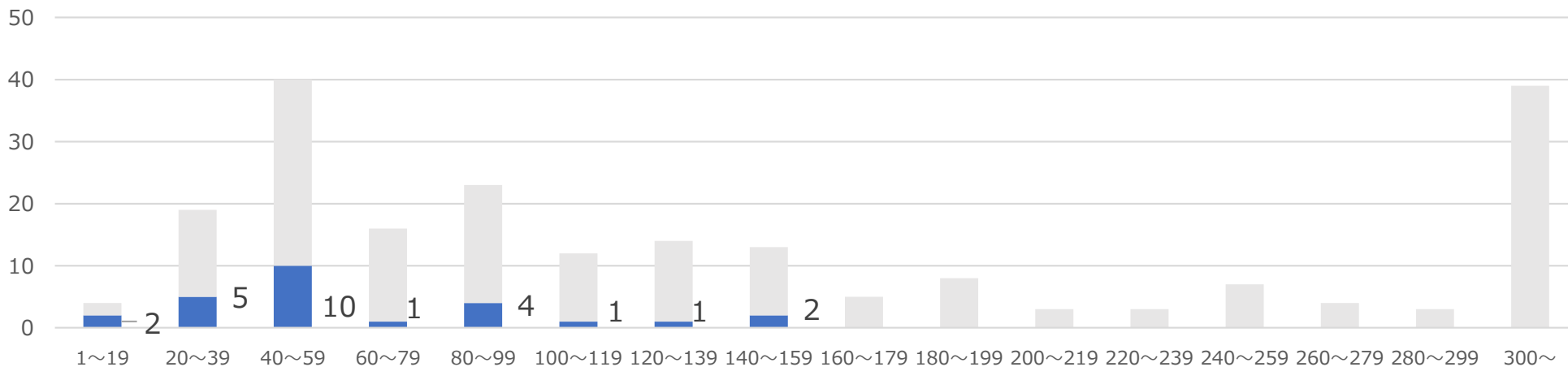
一般路線バスにおけるキャッシュレス化の状況④(未導入事業者) 国土交通省

- 未導入事業者をブロック別で見ると北信に割合が高い傾向が見られるが、強い偏りは見られない。
- 規模別で見ると小規模事業者への偏りが顕著であり、投資対効果や利用者ニーズ、経営状況が影響していると考えられる。ただし、概ねどの規模も導入事業者の方が多い。

ブロック別



規模別



■ キャッシュレス未導入事業者 ■ キャッシュレス導入事業者

2024年度の支援制度①(事業者が申請主体のもの)

事業名	交通DX・GXによる経営改善支援事業	
執行部署	総合政策局モビリティサービス推進課	物流・自動車局旅客課
募集期間	令和6年2月27日～4月5日	令和6年2月5日～3月8日
補助率	最大1/3 (クラウド化クラウド型キャッシュレス決済の導入に要する経費については最大1/2)	最大1/3
予算額	<ul style="list-style-type: none"> 令和6年度当初予算額208億円の内数 令和5年度補正予算額279億円の内数 	<ul style="list-style-type: none"> 令和5年度補正予算額279億円の内数
対象経費	<ul style="list-style-type: none"> キャッシュレス決済の利用を可能とするシステムの導入、改修、端末機器 センター集約型のABT方式、クラウド型キャッシュレス決済システム等を重点化 	キャッシュレス決済の利用を可能とするシステムの導入、改修、端末機器等
留意点	地域公共交通経営改善計画の提出が必要。	地域公共交通経営改善計画の提出が必要。

事業名	交通サービスインバウンド対応支援事業	公共交通利用環境の革新等
執行部署	物流・自動車局旅客課	物流・自動車局旅客課
募集期間	令和6年2月5日～3月8日	調整中
補助率	最大1/3	最大1/2 (下記①～④のうち3点以上実施の場合) 最大1/3 (下記①～④のいずれか実施済みの場合)
予算額	<ul style="list-style-type: none"> 令和5年度補正予算額243億円の内数 	令和6年度当初予算額5億円
対象経費	<ul style="list-style-type: none"> 全国相互利用可能なICカード、クレジットカード等の利用又はQRコード決済を可能とするシステム等 企画乗車船券のICカード化 	<ul style="list-style-type: none"> 全国相互利用可能なICカード、クレジットカード等の利用又はQRコード決済を可能とするシステム等 企画乗車船券のICカード化
留意点	観光ビジョン推進地方ブロック戦略会議における事業実施計画の提出が必要。	<ul style="list-style-type: none"> ①多言語対応、②無料Wi-Fiサービス、③トイレの洋式化、④キャッシュレス決済対応のうち3点以上の実施が必要。 公共交通利用環境刷新計画の提出が必要。

2024年度の支援制度②(自治体が申請主体のもの)

交付金名	デジタル田園都市国家構想交付金 (デジタル実装タイプTYPE1)	物価高騰対応重点支援地方創生臨時交付金	社会資本整備総合交付金
執行部署	内閣府地方創生推進室	内閣府地方創生推進室	物流・自動車局旅客課
募集期間	令和6年2月15日で終了	令和6年1月22日で終了 ※ 計画の内容を確認の上、3月中に交付決定予定	令和6年2月20日で終了
申請主体	地方公共団体	地方公共団体	地方公共団体
交付割合	1/2 (上限1億円)	地方公共団体ごとに交付限度額を設定	1/2
予算額	令和5年度補正予算額360億円の内数	令和5年度補正予算額5,000億円	令和6年度当初予算額5,064億円の内数
対象経費	キャッシュレスサービス導入に当たって必要となるシステム構築経費等(ただし単なる機器の購入費用が大宗を占める場合には対象外となる可能性あり)	交付対象事業※に要する費用のうち実施計画を作成の地方公共団体が負担する費用 ※ 実施計画を作成する地方公共団体が、エネルギー・食料品価格等の物価高騰の影響を受けた生活者や事業者の支援を通じた地方創生に資する事業(経済対策に対応した事業)の実施に要する費用の全部又は一部を負担する地方単独事業。 例： ・ I Cカード導入に要する経費 ・ 交通系 I Cカードの利用を可能とするシステムの導入に要する経費 ・ キャッシュレス決済機器更新に要する経費	道路運送高度化実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画、地域公共交通利便増進実施計画に基づきバス施設を整備する場合における「施設整備費」と当該バス施設の効果を促進する事業に係る費用(キャッシュレス機器等)
留意点	<ul style="list-style-type: none"> 令和5年度補正予算実施分は受付終了。(第2回募集の予定なし) 申請主体は自治体のため、民間事業者が直接申請不可。 単年度での新規実装を支援するものであり、実証や調査のみに留まる事業は対象外。 	<ul style="list-style-type: none"> 支援を受けるためには、事業が地方公共団体により予算化される必要あり。予算が繰り越された場合は、令和6年度に実施される事業も対象。 推奨事業メニューとして、「地域公共交通・物流や地域観光業等に対する支援」が列挙。 	<p>地方公共団体が作成する、まちづくり/観光等に関する計画(例：立地適正化計画)において、まちづくりや観光における戦略の一つとして「鉄道の活用」「バスネットワークの活用」が位置付けられ、そのための実効性ある取組が具体的に記載されていることが必要。</p> <p>※実効性のある取組とは、再構築する交通ネットワークが、中心部への誘導施策や観光施策等と連携して活用されることで、利用者利便や収支改善等につながる記載とすること。</p>

今後のキャッシュレス施策の見通し

- 人手不足解消に向けた人財投資、経営高度化に向けたDX投資、カーボンニュートラル達成に向けたGX投資が必要
- 更なる検討を経て、官民で目標を共有しながら、キャッシュレス投資の経営改善効果の最大化を図る

キャッシュレス化率の底上げ

①現状把握

- ⇒キャッシュレス導入比率等の現状について把握
- ⇒キャッシュレス未導入の原因の把握

②数値目標の検討

- ⇒官民の目標値含むロードマップ策定
- ⇒交通政策審議会における有識者等との議論を経て、次期交通政策基本計画においてKPIを設定

③対応方策の検討

- ⇒イニシャルコストに対する支援（現行予算有り※）
- ⇒制度的課題への対応（運賃審査方法の改正）
- ⇒導入メリット（コスト削減効果等）を分かりやすく整理し、事業者に周知

完全キャッシュレス

①論点整理、検討

- ⇒完全キャッシュレスに向けたニーズや課題を調査

②社会実験

- ⇒制度的課題への対応（標準運送約款の改正、運賃審査方法の改正）
- ⇒官民が連携した社会実験

外国人バス運転者の受入れについて

公益社団法人 日本バス協会
2024年4月23日 (火)

特定技能新規分野（R6.3.29閣議決定）

新規分野の業務内容等の詳細

- 今回追加希望が示されている新規分野は**特定技能1号**のみ受入れ可能とする。
- 新規分野等においても、特定技能1号には「相当程度の知識又は経験を必要とする技能」及び「ある程度日常会話ができ、生活に支障がない程度の能力を有することを基本としつつ、特定産業分野ごとに業務上必要な日本語能力水準」が求められ、技能水準及び日本語能力に係る各種試験を課すこととする。

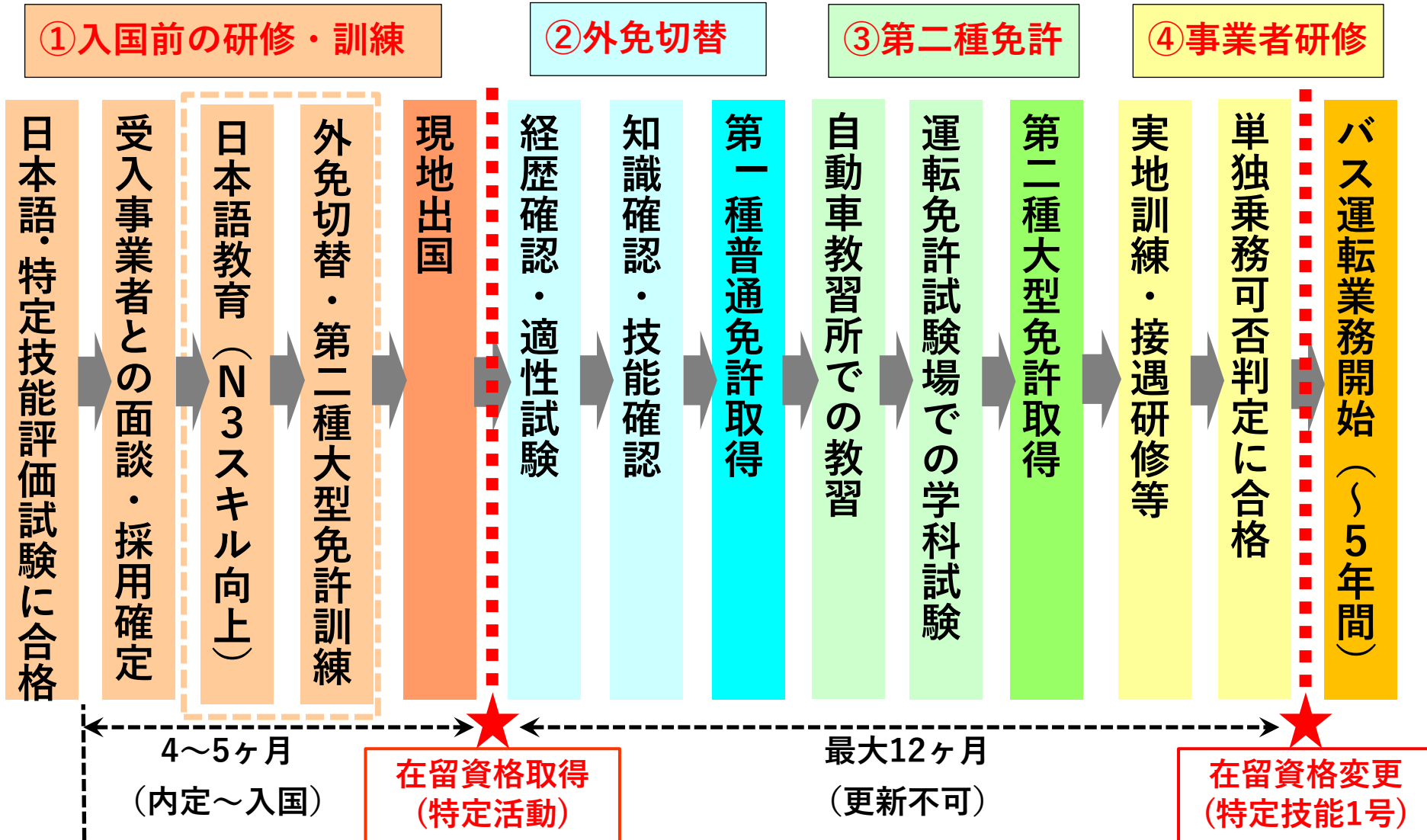
	分野名	業務内容等	技能試験	日本語試験	新たに関連させる技能実習の職種等	分野独自の要件
国土交通省	自動車運送業	バス運転者、タクシー運転者、トラック運転者 (3業務区分)	自動車運送業分野 特定技能1号評価試験	国際交流基金日本語基礎テスト又は日本語能力試験(N4以上) (「業務内容等」のうち、 青字 については N3以上)	—	※1
	鉄道	運輸係員(運転士、車掌、駅係員)、軌道整備、電気設備整備、車両製造、車両整備 (5業務区分)	鉄道分野特定技能1号評価試験		軌道整備：鉄道施設保守整備 車両製造：機械加工等8職種19作業 車両整備：鉄道車両整備	—
農林水産省	林業	育林、素材生産、林業種苗育成等 (1業務区分)	林業技能測定試験		厚生労働省及び関係省庁において技能実習制度の職種への追加を検討中。	※2
	木材産業	製材業、合板製造業などに係る木材の加工工程及びその附帯作業等 (1業務区分)	木材産業特定技能1号測定試験		木材加工	

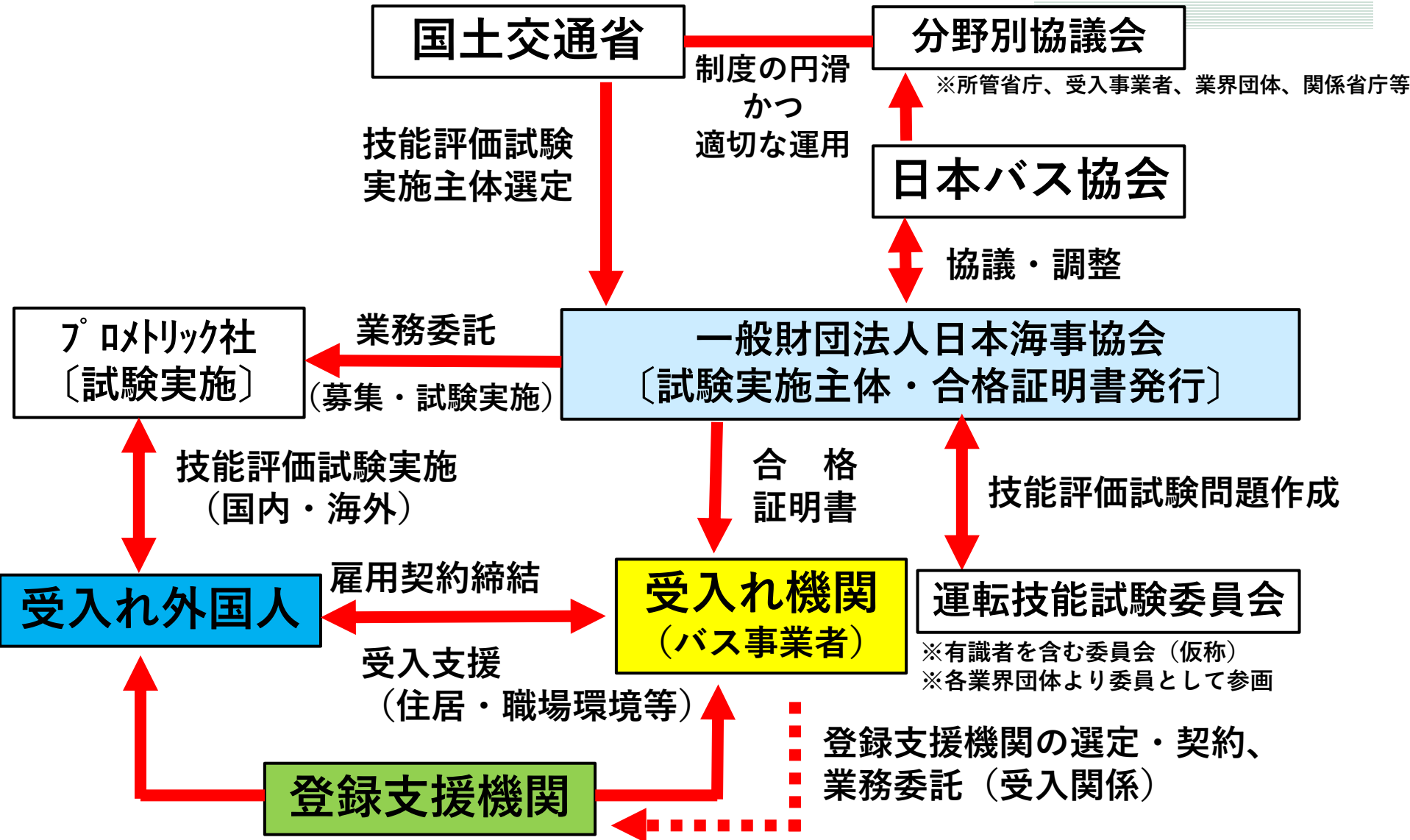
※1 日本の運転免許の取得等（バス運転者及びタクシー運転者については、外免切替及び第2種免許の取得並びに法令で定める新任運転者研修を修了したこと、トラック運転者については外免切替）が要件。日本国内で運転免許を取得するための手続等に要する期間においては、運転免許が必要な業務に従事できないため、在留資格

「**特定活動**」（バス運転者及びタクシー運転者については**1年・更新不可**、トラック運転者については**6月・更新不可**）で在留を認める。
特定技能所属機関の要件として、運転者職場環境良好度認証制度に基づく認証を取得したこと等を求める。

※2 協議会において協議が調った事項に関する措置を求める（安全対策等を想定）。

受入れステップ (海外人材)





募集、受入機関への人材あっせん、事前教育（日本語・運転技能）、出入国支援

団体名	対象国	初期費用 (1人当たり)	委託料 (1人当たり月額)	その他費用
アデコ(株)	東南アジア	30～50万円 (人数により変動)	3万円	日本に入国までの 手続き代行パッケージ 20万円
(株)アセアン	フィリピン	50万円 (宿泊分野・外食分 野の場合)	3万円	ビザの手数料、出 国・入国に係る費用、 往復の航空運賃は 雇用先事業者の負 担
(株)オノデラユー ザーラン	フィリピン、ラオス、 インドネシア、ミャン マー、インド	100万円 (介護分野の場合)	2.5万円	
(一社)日本ベトナム 経済フォーラム	ベトナム	賃金の2～3ヶ月分	2.5～3万円	1年ごとに更新料10 万円

※ 登録支援機関は、受入れ機関(バス事業者)との支援委託契約により、支援計画に基づく支援の全部の実施を行う個人又は団体です。

※法務省HPIに登録支援機関登録簿の掲載数9,630件(2024年3月28日現在)