

国際興業株式会社からの一般乗合旅客自動車運送事業の
上限運賃変更認可申請に係る審議（2回目）

1. 日 時

令和5年1月10日（火） 10：35～10：45

2. 場 所

国土交通省 4号館3階 運輸審議会審議室

3. 出席者

<委 員>

堀川義弘（会長）、和田貴志（会長代理）

山田攝子、二村真理子、三浦大介、大石美奈子

<国土交通省>

自動車局：石嶋地域交通室長ほか

事案処理職員：運輸審議会審理室 宮田、本間、佐藤、廣井、山本

4. 議事概要

- 自動車局から、国際興業株式会社（以下「国際興業」という。）からの一般乗合旅客自動車運送事業の上限運賃変更認可申請に係るパブリックコメントの結果及び第1回の審議において委員から質問があった事項について、説明した。
 - 運輸審議会委員からは、
 - ① 事故を起こす運転者の特徴として、経験年数が15年未満の者が多いとのことだが、「経験年数」とは国際興業での在籍年数か。それとも、バスの運転の経験年数か。15年と聞くと長いように感じる。
 - ② 前回の説明において、国際興業の人件費について、時間単価では標準ブロックの平均よりも若干低いのが、他の事業者に比べると高くなっている。運送収入に占める人件費の割合が平均よりも高いのは、人件費が高いのではなく、収入が少ないためこのようになっているという考えか。
 - ③ 規模の大きい事業者の中にはエリアによって給与体系を変えているようだが、国際興業はそうではないのか。
 - ④ 前回の説明において、車両改造等の償却費が他の事業者より高くなっているが、デジタル運賃表示器、ドライブレコーダー等の投資が遅れていたということか。
 - ⑤ パブリックコメントの2件目について、仮に割引運賃を廃止したとしても、今回の査定には影響がないと考えて差し支えないか。
- 等について、意見・質問があった。

- これに対し、自動車局からは、
- ① 国際興業からは在籍年数と聞いており、おおむね15年未満の運転者に事故が多いということであった。国際興業に限ることではないが、事業用自動車の運送事業全体を見ると、経験年数が5～10年未満の若い運転者に事故が多い。
 - ② その通りである。人件費が高いとは考えていない。
 - ③ エリアによって給与体系を変えるのは難しいため、以前は、分社化により異なる給与体系を設ける事業者が多かった。しかし、近年の傾向としては、運転者不足の課題があるため、分社化していたところを再度合併し、本社並みに給与を引き上げる事業者が多い。
 - ④ 国際興業は投資もかなり行っており、エリアの中で遅れている認識はない。台数が多いという理由が一つと、本来であれば毎年一定の設備投資を行うべきところ、経営状況を鑑みて後回しにしてきたこともあり、平年度はかなり増額しているところである。
 - ⑤ 割引率が高い定期券の販売実績を見ると、令和元年度で2万5000人程度、令和3年度で1万5000人程度の利用者がいるが、国際興業全体の利用者から考えるとごくわずか。そのため、割引運賃が経営に大きな影響を与えるとは考えていない。
- 等の回答があった。

(注) 事案処理職員とは、運輸審議会一般規則第7条の2の規定に基づき、運輸審議会の指名を受け、指定された事案を処理する国土交通省職員のことである。