

西東京バス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（3回目）

1. 日 時

令和5年2月14日（火） 10:00～11:00

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

<西東京バス株式会社>

浜田代表取締役社長 ほか

<国土交通省>

事案処理職員：運輸審議会審議室 久保、渡眞利、宮田、本間、佐藤、廣井

4. 議事概要

- 西東京バス株式会社（以下「西東京バス」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関し、西東京バスから申請概要や申請に至った経緯等について、説明した。
- 続けて、各委員から、西東京バスに対して、①運賃改定申請を必要とする理由及び持続可能な地域公共交通機関としての運賃改定の考え方、②新型コロナウイルス感染症（以下「コロナ」という。）の影響を考慮していない需要見通しと実際の需要見通しに乖離が生じた場合の方策の検討状況、③従業員の確保のための方策（従業員の賃金を含めた待遇改善策）、④利用者への還元（増収分の使途、サービス向上や車両代替の短期・長期の投資計画）、⑤実施運賃の考え方及び利用者への周知、⑥自治体との関係（収支悪化を想定した抜本的な対策の検討状況）について、質問した。
- これに対し、西東京バスからは
  - ① コロナ以前からの恒常的な赤字に加え、沿線人口の減少傾向や、コロナ禍の影響により移動需要が低迷したことにより、収入面で極めて厳しい事業運営となっている。一方、運転士確保に関して、社員の採用・定着に苦戦しているため、免許を取得していない者も採用し、育成して大型2種免許を取得させる取組を行っているが、これに多くの教育コストが発生している。この課題を解消するための

コスト増加が見込まれ、今後一層経営状況の圧迫が予想される。また、求められるバス業界全体の事業環境変化への対応により多額の資金が必要となる。このようなことから、運賃改定による収支改善が必要と考えている。

- ② 需要に応じた運行計画の見直しを考えている。また、昨年より開始した65歳以上の方を対象とするデジタルチケットの販売促進等、潜在的需要の掘り起こしにも努めている。
- ③ 退職金制度の導入と定年延長による処遇改善により、健康で安心して長く活躍できる職場として会社の魅力を底上げし、社員の定着率改善および、採用競争力を向上させ、従業員の確保を実現したいと考えている。
- ④ 利用者へのサービス向上については、割引率を高めた「通学年度定期券」を新たに発売開始する予定である。また、実証実験を行っていた65歳以上の方を対象とした乗り放題のデジタルチケットについても、恒久販売化する等、サービス拡充に努めていく。サービス面の投資計画については、短期的には新札対応への車載機器改修等を予定している。車両代替について、安全性を担保しながら使用年数20年化を推進する方針に基づき、車両購入を凍結しているが、令和6年度から車両購入を再開し、以降は毎年度12～15両ずつ購入する予定である。また、脱炭素社会への社会的な要請に応えるため、補助金を活用しEVバスを3両購入したところであり、今後も補助金の動向も勘案し、車両延命施策とは別にコストメリットを見つつ導入を検討していく考えである。
- ⑤ 今回の運賃改定により収支改善の見通しはあるが、リモートワーク等の定着により、コロナ前の水準に戻ることはないと考えている。初乗運賃を上限200円に設定したいという思いはあるものの、改定幅が大きくなることによる旅客への影響を考慮して190円に設定し、当面は企業努力でしのいでいく考えである。なお、運賃改定時には、ホームページによる告知や主要バス停での看板の設置、バス車内での告知等による丁寧な説明に努めていく考えである。
- ⑥ 沿線人口の減少等による収支悪化は避けて通れないと考えている。特に奥多摩町や檜原村などは人口が急速に減少している状況である。当社は、鉄道網が僅少な山間地域の市町村にとって唯一の公共交通機関であるため、沿線自治体と緊密かつ良好な関係を築き、公共交通法定協議会の設置等を通して、人口減少に対応した交通政策を推進しやすくするよう主体的に参画していくことで、持続可能な公共交通のあり方について議論していきたいと考えている。

等の回答を得た。

○ 運輸審議会委員からは、

- ⑦ 実際の需要見通しは一層厳しいものと思うが、その場合でも、説明のあった運転者の労働環境の改善、利便性向上、安全のための設備投資等を着実に実行していくという理解で良いか。
- ⑧ 現在の定年は何歳と規定しているのか。
- ⑨ 運賃改定した場合の収支率は96%となっているが、これは上限運賃で計算し

たものである。今回、実施運賃は旅客の負担を考慮して上限に満たない金額で設定する予定であるため、現状の厳しい経営状況について利用者への誤ったメッセージになるのではないかと懸念されている。

- ⑩ 補助金を受けている檜原村・奥多摩町を通る路線には、観光需要があるのか。
- ⑪ 補助金を受けている路線の収支は合っているか。
- ⑫ E Vバスのランニングコストは、整備も含め、通常のバスと比べどの程度か。等について質問があった。

○ これに対し、西東京バスからは、

- ⑦ その通り。
- ⑧ 現在の定年は60歳であるが、これを延長しようと考えている。
- ⑨ 26年前の運賃改定の際、逸走が大きく実質的な増収につながらなかった。近年値上げに対する逸走は以前ほど考慮しなくても良いように思うが、当社としても1回で初乗り20円の改定には抵抗感がある。家計への負担が大きくなることから、実施運賃で調整し、なるべく値上げしない方向で考えている。
- ⑩ 御岳山や奥多摩湖等の観光地があるため、一定程度の需要はある。さらなる需要喚起については、JRや沿線の観光協会と連携し、取組を進めているところである。
- ⑪ ほぼ合っているものと考えている。ただ、自治体からの補助金は国庫と異なり、状況により変わりうるため、今後の動向に懸念がある。
- ⑫ E Vバスにはエンジンがないため、整備士の手間と交換する部品数が少なく、整備コストは3分の2程度になると聞いている。ただし、充電方法によっては電気代が高くなってしまうので、エネルギーマネジメントによるコントロールが重要だと考えている。

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。