

川崎鶴見臨港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4年11月24日（木） 10：30～11：30

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>

牧満（会長）、和田貴志（会長代理）

河野康子、山田攝子、二村真理子、三浦大介

<川崎鶴見臨港バス株式会社>

平位取締役社長 ほか

事案処理職員：運輸審議会審議室 久保、渡真利、有賀、宮田、佐藤

4. 議事概要

- 川崎鶴見臨港バス株式会社（以下「臨港バス」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、臨港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、臨港バスに対して、①運賃改定申請を必要とする理由（乗合バス事業全体としてはコロナ禍でも黒字を計上している中で、川崎地区について改定を行おうとする理由）②利用者へのサービス改善策（コロナ禍における減便によるサービス低下を指摘するパブリックコメントの意見を踏まえた上で、改定による利用者の受益はどうなると考えているか）、③需要見通し及び実施運賃の考え方、④従業員の勤務状況（超過勤務の状況、今後の増員計画）、⑤川崎市との関係（地域公共交通計画、運行の受委託）、⑥親会社とのシナジー・配当政策の考え方について、質問した。

これに対し、臨港バスからは

- ① 横浜市内と川崎市内で上限運賃が異なっており、川崎市内ではコロナ禍以前から適正利潤込みの収支では赤字となっており、コロナ禍以降では経常ベースでも赤字となっている。コロナ禍でも乗合バス事業全体としては黒字になっているとは言っても、これは車両の定期更新の先送りや昇給の抑制といった経費削減策の

効果によるものである。今後については、運転手不足に対応した人件費の増加や燃料費の高騰といった多額の資金需要が見込まれることから、収支が厳しい川崎市内の路線を対象とし申請に至ったもの。

② 運行ダイヤは当社の商品であり、それを減らすことは苦渋の決断であったが、利用者数が大幅に減少したことを踏まえ、周知も行ったうえで収支状況とのバランスから実施したもの。今後とも運行ダイヤについては利用状況を踏まえて判断していく。今後はICT・IoT技術も活用した正確な運行情報の提供、キャッシュレス決済の多様化等にも取り組む。また、バス車両の更新時にはハイブリッド車両の導入による脱炭素化の取り組みや、EDSS (Emergency Driving Stop System) の導入による安全対策のより一層の推進も図っていく。

③ 当社を取り巻く環境はコロナ禍により非常に多くのことが変わったと考えている。「第7波」が去った後には人流も回復してきたが、再びの「第8波」が到来しつつあるなどして、需要は常に変動している。ただし、いずれにしても現状の利用状況は以前の8割程度に留まっており、今後もそれが元通りになることはないと考えている。

また実施運賃については230円に設定したいという思いはあるものの、その場合には改定幅が大きくなることによる社会的影響も踏まえ、220円とすることとしている。今後ともバスの安定運行のために必要な経費は削減が難しいということも踏まえ、実施運賃は検討していく。

④ 現状では運行維持のために運転手には超過勤務をお願いせざるを得ない状況となっており、総労働時間も含めて考えると、他の企業と比べても給与は必ずしも高水準なものとはなっていない。勤務のインターバルは制度上8時間確保できれば良いことにはなっているが、運転手の負担となっていることは確かであるので、勤務条件の改善は急務となっていると考えている。

また、採用については選考会を土日や夜間に開催するなどの新たな取組も行っているところ。

⑤ キングスカイフロント等の各種のまちづくりの進展ともあわせて路線整備を行うことで、さらなる発展に貢献できるものと考えている。また、川崎市が目指す地域公共交通ネットワークを実現させるためには、重複する路線の解消など、効率的、効果的なネットワークを形成する必要があると考えている。また、川崎市からの運行の受委託については、これまでは民間の経営ノウハウを活かし、川崎市交通局の効率的な運営に貢献してきたものと認識。受委託経費のあり方については、難しい面もあるが、市との協議を踏まえて対応していきたい。

⑥ キングスカイフロント周辺では京浜急行電鉄の駅間を結ぶ新たな路線を本年4月から運行を開始するなどしており、グループとしての力を活かすことで、より積極的な効果を生むことが出来るものと考えている。また、足の長い路線では鉄道と組み合わせることで時間短縮効果をもたらすようなことも可能ではないか。配当政策についても、業績等を踏まえた利益還元を図っていく。

等の回答を得た。

○ 運輸審議会委員からは、

- ⑦ 今回の改定は川崎市内の路線の収支状況を踏まえたものであったとしても、勤務条件の改善は他エリアも含めて実施するものという理解で良いか。
 - ⑧ 利用状況と収支状況のバランスは重要であるということは理解するが、利用者へのより丁寧な周知・広報に留意すべきである。
 - ⑨ コロナ禍により減便や終バスの繰り上げについては、利用状況を踏まえて元のダイヤに戻しているという理解で良いか。
 - ⑩ 運転手の採用に対する応募者はどのような経歴の方が多いのか。
 - ⑪ 路線再編について何らか具体的な計画はあるか。
 - ⑫ コロナ禍以前には配当は行っていたのか。
同じグループ内の京浜急行バスとの関係はどのように考えているのか。
 - ⑬ コロナ禍以前も含め、長い目で見た場合には利用動向はどのようになっていたか。
- 等について質問があった。

○ これに対し、臨港バスからは

- ⑦ その通りである。勤務条件改善にあたっては横浜市内と川崎市内で分けるようなことは考えていない。
- ⑧ 承知した。
- ⑨ 利用状況を踏まえて元に戻した例もある。今後も利用状況を踏まえて判断していきたい。
- ⑩ 以前は大型2種免許をお持ちのトラックドライバーからの転職が多かったが、近年では運転とは全く関係のない職種からの転職が多い。その場合には社費で大型2種免許を取得してもらうことも行っているが、大型車両の車体感覚が身につけていないということもあるのか、実際に乗務を始められるまでの期間は長くなる傾向もある。また以前は通常の免許を取得してから3年の経験が必要であったが、今では警察にもご理解いただいて1年で2種免許が取得できるようになったこともあり、若手の運転手も誕生する予定である。なお、最近では同業他社との合同の説明会も実施するなどの取組も行っている。
- ⑪ 現時点で計画が具体化したものはないが、本年4月には先ほど説明したスカイブリッジ経由の新路線の運行を開始したところ。当初は需要が厳しい面もあったが、徐々に利用が増加しているところ。
- ⑫ 実施していた。
- ⑬ 近年（コロナ禍以前）は多少の増加傾向もあったが、長い目であれば減少傾向にあった。この点については、臨海部の工場が閉鎖された後、その場所で再開発が行われるにしても以前と同じ数の方が利用するわけではないという面もある。

今後は免許返納者の取り込みも図っていきたいと考えている。
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。