

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（3回目）

1. 日 時

令和5年2月7日（火） 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>

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

<国際興業株式会社>

南代表取締役社長 ほか

<国土交通省>

事案処理職員：運輸審議会審議室 渡眞利、宮田、本間、佐藤、廣井、山本

4. 議事概要

- 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関し、国際興業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、国際興業に対して、①運賃改定申請を必要とする理由及び他地域の収益見込み、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従業員の労働環境の改善策及び人材確保の地域差の課題、④利用者への還元（増収分の使途、利用者サービスの向上や安全の向上に資する計画の状況）、⑤実施運賃の考え方及び実施運賃改定時の周知方法、⑥自治体との関係及び「新しい移動手段」の実証実験の状況について、質問した。
- これに対し、国際興業からは、
 - ① 平成9年4月以降、消費税転嫁を除いた実質的な値上げは実施しておらず、その間、少子高齢化やマイカー・自転車等の競合により事業環境は厳しさを増している。さらに、県内平均賃金の上昇や従業員の待遇改善に伴う人件費の増加、安全対策や車両代替等に係る設備投資費の増加等が、経営を年々圧迫してきている。

この結果、令和元年度では、埼玉県内で約10億のマイナス収支（収支率92.1%）となっており、この状況の大幅改善は見込めないことから、令和5年度には20億を超えるマイナス収支になると推計され、今般、埼玉県内の運賃値上げに踏み切ることとした。都区内においては、人件費や設備投資の抑制等、可能な限りの経営努力の結果、令和元年度の収支率は116.4%とプラス収支となったが、従業員の待遇改善、燃料費及び設備投資費は埼玉県内同様増加していることから、時期は未定ながらも運賃改定の必要に迫られていると認識している。

- ② コロナの拡大から3年が経過したが、いまだ影響は残っており、会社経営においては現実を見据えた対応が必要であると認識している。社内で作成している経営計画・収支見通しについては、これらの影響を織り込んで随時見直しを行い、その都度必要な対応を講じている。
- ③ 自動車運転者の改善基準告示が令和4年12月23日に改正され、令和6年4月1日に施行されることから、当社においても、勤務の組み直しと利用の少ない時間帯の運行本数の見直しに加え、運転士確保のための募集活動を行っている。運転士の確保においては、運転免許保有者数の減少等の影響が大きく、都内・埼玉県内ともに厳しい状況が続いており、特に都内での運転士の確保に苦戦している。都内は全産業平均賃金の水準が高いことに加え、同業他社の賃金水準も高いことが要因として挙げられる。加えて、埼玉県に住居を構える候補者が多いことから、東京よりも通勤しやすい埼玉県の営業所に人が集まりやすい。人員不足については、大型二種免許の取得要件の改正により少し窓口が広がったが、当社で運営している自動車教習所の状況を見ると、普通免許についても大学に入学した学生が20年程前の1割程度しか免許取得に来ない。特に都心部においては、車の免許は不要という風潮があるため、大型二種免許取得への窓口を広げても限界がある。バス業界における最近の議論では、国内人材だけでは厳しいという話になり、外国人材を採用できるよう、各方面に働きかけている。
- ④ 今回の運賃改定は、当社の埼玉県内の乗合バス事業を、今後も安全かつ安定的に継続するために実施するものである。運転士を中心とした従業員の待遇改善のほか、利便性向上策として、定期的な車両の代替によるノンステップバスの導入や、デジタルサイネージにバス運行時刻表を表示するスマートバス停の導入等、サービス改善に努めていく。安全対策については、ハード面では「ドライバー異常時対応システム“EDSS”搭載の新車」への代替を継続的に実施していく他、ソフト面として、「ヒヤリ・ハット情報収集の促進とこれを活用した乗務員教育の充実」「事件・事故への対応訓練の充実」「運行管理者研修、運行管理補助者研修の充実」等を継続して実施していく。なお、継続した安全対策への取組みの成果として、令和4年度の1月31日現在の有責重大事故件数は1件に留まっており、同日までの比較で令和3年度が6件、令和2年度が9件と、2年連続で減少傾向にある。
- ⑤ 基本的には、直ちに再値上げを行うことは想定していない。ただし、今後のバ

ス事業を取り巻く環境の変化等が、安全運行を原則とした上での経営努力の効果を超える場合等には、現行サービスを維持するため、やむを得ず再度の値上げに迫られることもあると考えている。運賃値上げは利用者に大きな影響を与えるため、実施運賃の変更であっても早めに知らせることが重要だと考えている。したがって、十分な告知期間を設けた上で、プレスリリース・当社 HP・掲示物等により周知していく。

- ⑥ 沿線自治体とは、経営トップクラスから事務方まで様々なレベルで、また公的会議に限らず様々な機会に、常に協議・情報共有を行っている。そのような中で、既存路線の維持確保に努め、また、それぞれの地域にふさわしい移動手段の確保について、将来的な技術進化や事業環境、各自治体のまちづくり政策の方向性などを織り込みながら連携を図っている。「新しい移動手段」の実証実験は、飯能市内で令和4年9月から実施している。この他、令和元年以降の取組みとしては、飯能市内での貨客混載のバス運行（令和2年2月～）、さいたま市浦和美園地区（令和元年9月、令和2年11月）と川口市（令和2年2月）での自動運転の実証実験、日高市でのグリーンスローモビリティの実証実験（令和2年3月～4月・令和2年12月～令和3年1月）、さいたま市桜区でのAIデマンドバスの実証実験（令和4年11月～12月）等、既存の形にとらわれない新たな移動手段の実証実験を実施している。引き続き各自治体と協働し地域の実情に応じた移動手段の提供を継続していく。

等の回答を得た。

○ 運輸審議会委員からは、

- ⑦ 埼玉県内の令和5年度の収支率を予測しているが、東京都内はどのように推計しているのか。
- ⑧ 実際の収入が申請時の算出額より下振れた場合でも、プレスリリース等で言及している各施策を着実に実施する予定か。
- ⑨ 他事業者の事例を見ても、最近の利用者が値上げに対し理解を示す場合もあるように感じているところだが、利便性向上や環境対策等への期待はあると思うので、しっかり取り組んでほしい。
- ⑩ 東京都勤務と埼玉県勤務は、同一賃金同一労働とのことだが、住宅手当等、福利厚生面での補助も同じか。また、同じ場合でも、今回は埼玉県内のみ運賃改定を行うということか。
- ⑪ 令和6年度に改善基準告示が適用されることについて、現在の何割程度の人材が不足すると試算しているのか。
- ⑫ 令和2年度の事故件数が特に多くなっているが、その要因は何か。
- ⑬ 走行距離が長いことも事故が多くなる要因の1つと思うが、当該地域の道路事情が要因となることがあるのか。
- ⑭ 女性運転者の割合はどの程度か。また、更衣室等の設備投資も新たに行ってい

るのか。

- ⑮ パンフレットの飯能モデルコースの案内について、観光路線としてアピールしているものと思うが、観光事業はうまくいっているのか。また、1日に何本程度運行しているのか。
 - ⑯ 日高市のグリーンスローモビリティの実証実験について、20km/時以下で走行するため、移動手段として快適とは言い難いと思うが、選択した理由は何か。また、運転者はどのような方で、料金体系、補助を受けたのか等を教えてほしい。
 - ⑰ 事故防止のため、教官制度を導入し、地域特性について指導しているとのことだが、そのような情報は自治体にも提供しているのか。
 - ⑱ 自動運転に対する期待の度合い、実現できそうな路線があれば教えてほしい。
 - ⑲ バス業界において、各社共通の一番の課題は何か。
- 等について質問があった。

○ これに対し、国際興業からは、

- ⑦ コロナの影響も踏まえた、実際の令和5年度の収支についてはまだ読み切れていない。まだ埼玉県内の運賃改定の認可もいただけていない状況でもあり、都内の運賃改定ができるのかもわからないところ。また、仮に認可をいただいたとしても、逸走率等を考慮した実施運賃の検討がまだできていない状況である。
- ⑧ 最低限の安全面の投資は、収支状況が多少悪くても実施しなければならないと思っている。当社は総合企業であるため、乗合バスでの赤字は他事業でなんとかカバーできるのではないかと考えている。ただ、車両代替について、コロナ以前は、毎年、埼玉県内と都内を合わせて60台、県内のみでは43台の代替を行っていたが、令和2、3年度の2年間は据え置いた。令和4年度は60台代替し、今後も最低60台の代替を維持していきたいが、コロナの影響が予想以上に長引く等あれば、安全上の問題がない範囲で、今後も数を抑えていかざるを得ないと考えている。
- ⑨ 承知した。
- ⑩ 全く同じである。都区内は令和元年度の収支率が100%を超えているため申請を見送っているところである。
- ⑪ 1割程度不足する見込みである。県内の他事業者もほぼ同様かと思うが、当社は現行の改善基準告示を辛うじて遵守できるようなより厳しい状況の中で勤務を組んでおり、休息時間を減らす等で対応することもできない。また、既に人員不足の状況の中、さらに1割程度不足するということであり、本来必要な人員から考えると、2～3割程度不足すると考えられる。
- ⑫ 車内での事故が連続発生したことにより、件数が多くなっている。乗客の着座等、車内の安全確認に係る教育はこれまでも実施してきたが、外的要因による車内事故等が重なり、件数が多くなってしまった。路線バスの事故で特に多いのが、高齢者の車内事故と、駐車車両を追い抜く際等に飛び出してくる自転車との接触

事故の2つである。これについて、当社の全体研修に加え、各営業所毎に、その現場で長い運転士経験を有する者を教官に配置したことにより、地域特性を踏まえた事故が発生しやすいポイントを指導することができ、事故件数の減少につながっていると考えている。引き続き0件を目指して努力していく。

- ⑬ 道路事情ではないが、埼玉県は自転車保有台数が日本で最も多く、今回申請したエリアは県内でも特に自転車が多い地域である。そのため、運転士は特に対自転車の事故に気を遣う必要がある。補足となるが、若手運転士の一番の退職原因は、厳しい交通環境や労働時間などではなく、想像以上に車内事故(乗客の動き)への注意が必要な仕事だったという理由である。
- ⑭ 現在女性は13名在籍しており、1%程度である。今後増やしていく必要があることは認識している。男性女性問わず、子育て等がしやすい勤務シフト等勤務時間の配慮をしたいところであるが、事業特性上朝5時の出勤や夜中の退勤などといった勤務シフトも不可欠であるため、特別な勤務シフトの設定が難しいところ。設備投資については、女性従業員がいる営業所には女性専用のトイレや休憩室、仮眠室を設置している。
- ⑮ パンフレットの観光モデルコース「飯能めぐり」については成功していると思っている。飯能営業所は当社の中でも一番の赤字路線であり、他地域からの集客に力を入れることで、収入の底上げを図っている。本線の名栗車庫までは1時間に1本程度、一つ山を越えた西武鉄道秩父線の本数に大きく劣らないようにと運行している。その他観光コースとして掲載されている路線では、9月にワゴンバスに転換したが、年に2回、自家用車が規制される「お散歩マーケット」で運行するために残している間野黒指線や、朝の通勤時間帯のみ通常の路線バス車両で運行し、日中はワゴンバスで運行している中沢線といった路線もある。
- ⑯ 日高市の場合、団地が山の上でありアップダウンが激しいため、バスが奥まで入って行くことができない。そのため、団地の奥の住民の移動手段を日高市と協働してグリーンスローモビリティを実証実験として取り入れた。当該団地は高齢化が進んでおり、病院やスーパー近くまで利用できれば20km/時でも構わないということで、一定の需要があると考えた。1度目の実験で当社運転士を起用し、2回目はNPO法人の方をお願いした。実証実験は安全性を確認することを目的とし、料金は無料で行った。6人乗りのゴルフカートを改造した車両なので、実施時期の気候の影響もあり、見込みほどご利用は多くなかった。国土技術政策総合研究所の実験として、人件費部分を協力する形で関与した。
- ⑰ 自治体との連携では、ほぼすべての自治体でコミュニティバスを運行しているが、例えば10年程の間に学生が多く住むようになり、通学時間帯に危険が及ぶような場所については、自治体にルート変更等をお願いしている。また警察との連携では、横断歩道の設置要請や、バス停の移動の相談を日頃から行っている。
- ⑱ 自動運転については、2年程前は、人材不足の解消等に資するのではと大変期待していたが、実用化が遠のいてしまった。それも踏まえ、外国人雇用で補えな

いかと考えている。

- ⑭ 一番の課題は運転士不足だと考えている。今回の運賃改定についても、当社の業績を回復するためというよりは、人を集めるためといっても過言ではない。人を集めるためには、魅力ある職業にすることが必要であり、まずは賃金面を手厚くすることである。

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。