

西日本鉄道株式会社からの一般乗合旅客自動車運送事業の運賃の
上限変更の認可申請に係る審議（1回目）

1. 日 時

令和5年7月20日（木） 10:30～11:35

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 渋谷、木村、浅井、宮田、本間、廣井、堤、
田崎、近田

4. 議事概要

- 自動車局から、西日本鉄道株式会社（以下「西鉄」という。）からの一般乗合旅客自動車運送事業の運賃の上限変更の認可申請について、説明した。
- 運輸審議会委員からは、
 - ① 通勤・通学客が多い中でも定期券を値上げするのか。
 - ② 2020年から直近3か年分で相当数の路線を廃止していることと、国庫補助路線が直近3か年ないこととの間に因果関係はあるのか。
 - ③ 今回の申請は20%近い平均改定率で、これまでの案件と比較しても高いが、来年1月の実施運賃について、金額が分かれば教えてほしい。その後、期間をおいて実施運賃を値上げする具体的な予定があるのか、分かる範囲で教えてほしい。
 - ④ 福岡市内のバス事業者について、事業規模や西鉄との競合状況はいかがか。
 - ⑤ 西鉄のグループ会社はエリア別に分かれているのか。
 - ⑥ これまで見てきた事業者よりも給与が高いが、なお運転者確保が厳しい状況なのか。
 - ⑦ レトロフィットバスは、新しいEVバスを購入するより安価なのか。耐久性の面からライフサイクルはどのようになるのか。
 - ⑧ 西鉄の平均給与は北九州ブロックの中でも高い。競合するバス事業者がなく、他事業者は中小であるために給与等で差がついているのか。

- ⑨ 九州では県と県を跨ぐ高速バスの利用者が多い。西鉄では高速バスを200両ほど所有しているところ、今回高速バスの運賃の値上げはしないのか。
- ⑩ 重大事故が少ないが、このことについて所管局としてどのように捉えているか。
- ⑪ コロナ禍による影響がなかった場合の推計において、実車走行キロ減に伴う輸送人員を勘案しているが、推計の根拠とした計画自体にコロナ禍による影響が入り込んでいるということはないのか。
- ⑫ 地下鉄七隈線が博多駅前まで延伸したことの影響はどの程度か。地下鉄の本数が今後増えていくと、バスへの影響が大きくなっていくと考えられる。
- ⑬ 1人当たりの月間労働時間をみると195時間程度である。他のバス事業者では200時間を超えているところが多かった。これを踏まえ、西鉄でも新たに人員を採用するのに苦労していること考えると、他の事業者は人員確保についてもっと厳しい状況にあるということか。
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 普通運賃と同じ値上げ率になる。通学については、今回値上げする通学定期とは別に「エコルカード」という割引率の高い学生向け乗り放題定期券を販売している。他にも大人1名につき同伴1名分を無料にする施策等により子育て世代の負担の軽減を図っていくと聞いている。
- ② 今回記載している廃止路線には、グループ会社に路線譲渡した系統や、そもそもグループ会社と重複していた系統で西鉄本体では運行を止めたものが多く、地域住民が足の確保に困るというケースは1件であった。国庫補助については、グループ会社において補助等を受領しており、西鉄本体では受領していない。今後の経営状況を踏まえ、西鉄本体としても国庫補助の申請の可否を検討し、申請をする場合もあり得るというスタンスをとっていると聞いている。
- ③ 実施運賃については、特殊区間の1区、2区があるが、それぞれ210円、260円と聞いている。また、対キロについては、賃率の部分は実施の賃率が不明だが、初乗運賃部分は、上限220円のところを210円にするとのことである。双方とも実施運賃の設定の考え方としては、競合している地下鉄の運賃を意識した設定だと聞いている。その後の実施運賃の値上げについては、現時点で決まっているスケジュールはないと聞いている。
- ④ 西鉄グループ以外の他社では、JR九州バスの1系統を除いて競合と呼べるような他社はなく、ほぼ西鉄グループが運行している状態になっている。
- ⑤ そのとおり。エリア毎に分かれ、地域の自治体との関係を築いた上で、適切な運送サービスを提供するという考え方である。
- ⑥ 給与は地方部の他社に比べれば恵まれている。しかし、コロナ禍前から100人以上運転者が不足している状態であり、平年度においても100人近く不足すると見込まれている。運転者の年齢構成が高く、退職者を補充していくだけで精

一杯で、人員を増やしていくことが困難な状況である。

- ⑦ 改造車であるため、新車を購入するよりは安価だが、耐久面でどの程度長持ちするかは把握できていない。
- ⑧ 事業者の規模等も要因となる一方、福岡市を中心としたエリアは北九州の中でも恵まれた地域であり、生産性の比較から東京都近郊の埼玉県や神奈川県と同水準となっている。
- ⑨ 高速バスの運賃については規制緩和をされており、上限認可制ではなく軽微運賃として届出制になっている。今回の運賃改定とは直接関係していない。
- ⑩ 事業者の規模に比べ、事故は僅少である。資料に記載している研修の内容も計画的で、運転手の経験年数に応じ、丁寧かつ定期的に様々な内容を実施している。総合的な取組によってこの結果が生じていると考えている。
- ⑪ コロナ禍の影響による一時的な路線縮小が計画に入っていることはないと聞いている。コロナ禍前からのこととして、乗務員不足等によって縮小している部分もある。
- ⑫ 延伸1か月後の西鉄社長の定例会見において、七隈線沿線のバス路線では、延伸開業後の利用者数が1日あたり7000人程度減少とのことで、「ほぼ想定通りだった」との発表があった。現時点においても、「七隈線延伸当初は大幅に落ち込んで、少し落ち着いてきたが、やはり想定範囲内である。」と事業者から聞いている。この点、バス利用者が減少したのは、七隈線が延伸したためか、延伸に伴い西日本鉄道が運行系統の廃止や減便をしたためか、明らかではないが、7000人というのは1日の全体の利用者数の2%程度であると聞いており、影響はあると思う。
- ⑬ 1人当たりの月間労働時間195時間は、バス事業者の中では短い方だが、全産業で見ると十分に長い。西鉄としては労働時間の短縮、お昼休みの時間を延長することも考えていると聞いている。

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。