

京王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） 11：10～12：10

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

<京王バス株式会社>

宮坂代表取締役社長 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

- 京王バス株式会社（以下「京王バス」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、京王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、京王バスに対して、①運賃改定申請を必要とする理由及びさらなる経営努力の具体的な考え、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、車両代替の投資計画や地域性を踏まえたサービス向上策）、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（赤字路線の維持等を含めたバス事業のあり方）について、質問した。
- これに対し、京王バスからは
 - ① バス運転士の要員状況は、1日当たりの拘束時間も長く、賃金も全産業平均より低いことから離職する者が多く、要員不足が慢性化していた。平成29年以降、労働時間の短縮、賃金の見直し、休暇制度の創設等の処遇改善を行ってきたため、今後大幅な人件費の増加が見込まれる。設備投資については、近年、燃料電池バスやEVバス、ディーゼル車も燃焼時に尿素を配合する環境に配慮したバスの導

入が求められている。また、安全対策についても投資の増加が続いている。さらに、軽油費については、この30年で年間1億5000万円以上増大している。

収入については、他社より10円安い運賃であること、コロナ禍も運行回数の削減を極力行わなかったことから、キロ当たり収入が他社に比べて低い。コロナ禍前から、企業努力の一環として不採算路線もできる限り運行本数を維持しており、今後も運賃改定の理解を得ながら、路線の維持を考えていきたい。

経営努力として力を入れていきたい施策としては、平成28年まで12年だった車両使用年数について、令和2年からは18年を超える車両をテスト運用しており、今後は20年使用も視野に入れ、車両償却費を削減していく。今後は内製化の範囲を増やし、さらなる車両維持コスト抑制を図っていく。また、DX技術を用いた安全対策の進化により事故件数を削減し、それらにかかる車両修繕費・事故賠償保険料等を削減していく考えである。

- ② 今後もコロナの影響で厳しい収支状況が続くと考えており、利用をいかに増やしていくかが大変重要な課題と認識している。旅客のニーズを踏まえた運行ダイヤの策定、様々な情報ツールを最大限活用した積極的な情報提供の促進、新たな旅客需要の創出に重点をおきながら、利用促進を図っていききたいと考えている。
- ③ 平成29年度に定期昇給制度がなかった職位に制度を導入、平成30年度に全社員に対して退職金制度（DC）を新設、令和3年度より定年年齢を60歳から65歳に延長等を行った。また、改善基準告示の見直しを見据えて、令和3年度には運転士の1日平均労働時間を8時間30分に短縮した。このほか、令和元年度に有給休暇制度（特別休暇）を新設し、法定に加えて年間15日の休暇付与を開始した。福利厚生制度の拡充として、家賃相場が高い都区内に、世帯、単身者向けの社宅を提供し、安価で住める環境を整えたところである。
- ④ 安全の投資は積極的に実施していく考えであり、現在メーカーと共同で、車両カメラの映像をAI解析して危険因子を見つけ、運転士への通知や発進させないシステムの導入を検討している。また、サービス向上の投資としては、運行実績データを活用したダイヤ改正を平成30年度から実施しており、天候、曜日、渋滞などで刻々と変化する道路状況の中、様々な運行データを蓄積し、最適なバス停間の時間を設定することで、限りなく時刻表に近い運行を目指している。ダイヤ改正には最新の運行実績を都度反映させ、利便性の向上を図っている。
- ⑤ 上限運賃240円への改定期期や改定状況については、現時点で想定しているものはないが、運賃改定は当然にして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。十分な告知期間を設けた上、プレスリリース・当社HP・掲示物・鉄道の京王線での定期券販売窓口等で周知していく考えである。
- ⑥ 赤字路線化や運転士の要員不足により、従来よりも要望に応えられる範囲は狭まる一方である。そのような中、各沿線自治体とは地域公共交通会議等の様々な場面を通して、定期的に意見交換を行い、地域交通の利便性向上を図るべく連携している。また、自主運行路線だけでなくコミュニティバス路線も含めて面で交

通網をどう維持発展させていくのかも議論している。なお、自治体からの拡充要請に対し、直近では令和3年4月に中野区立総合体育館への系統新設を行った。等の回答を得た。

- 運輸審議会委員からは、
 - ⑦ 内製化によりコスト削減はできるが、それを担う人員を増やす必要があると思う。内製化により効率化が進むという認識か。
 - ⑧ 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処遇改善や設備投資等を着実に実行していくという理解で良いか。
 - ⑨ 定時運行を目指すとのことだが、そこにこだわると安全面が心配である。どのようなバランスを考えているのか。
 - ⑩ バス停にQRコードを掲示しているとのことだが、それを採用した理由は何か。
 - ⑪ 新しい運転者の年齢層やどのような職種からの転職か。
 - ⑫ 深刻な運転者の要員不足とのことだが、女性運転者を増やす取組はあるのか。
 - ⑬ 令和3年度の修正後の収支は非常に厳しいものだが、今期の見通しはどうか。等について質問があった。

- これに対し、京王バスからは
 - ⑦ 確かに人の手間は増えるが、それ以上に外注費の削減の方が大きい。当社では徐々に内製化にシフトしている。
 - ⑧ その通り。
 - ⑨ 時間を厳守することで、ドライバーへのプレッシャーとなり事故の要因に繋がりにかぬないので、現在は運行実績に基づき、できる限りドライバーがストレスなく走れる時間を停留所間の時分として設定している。
 - ⑩ 停留所では到着するバスの運行情報を知りたいので、アプリからの検索よりも、何段階かのステップを省くためにQRコードを採用した。
 - ⑪ 前職種に関しては千差万別、特徴的な傾向はない。同業他社同様、普通免許のみ取得している社員に大型2種免許を取得させる教育費用等々、会社が負担しており基本的に経験は不問である。年齢層に関しては40歳後半から50歳が平均である。
 - ⑫ 8時間30分といった労働時間のほか、短時間勤務制度を導入している。家事ないし育児の合間に運転業務に従事してもらうことで、数は少ないがここ最近着実に女性乗務員は増えてきている。男性でもこの制度を選択している者もいる。
 - ⑬ 今期は前期より良くなっている。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。