

神奈川中央交通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4月13日（木） 10：30～12：00

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

<神奈川中央交通株式会社>

今井代表取締役社長 ほか

<国土交通省>

事案処理職員：運輸審議会審議室 久保、浅井、宮田、本間、廣井、堤、山本

4. 議事概要

- 神奈川中央交通株式会社（以下「神奈川中央交通」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、神奈川中央交通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、神奈川中央交通に対して、①運賃改定申請を必要とする理由及び他地域を含めた全社的な収益見込み、②新型コロナウイルス感染症（以下「コロナ」という。）の影響を考慮した需要見通しの確実性及びそれが大きく下振れた場合の経営上の対応策、③従業員確保の具体的な取組及び運転者への安全教育の実施方法、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、神奈川中央交通からは、
 - ① 運賃改定が必要となった背景については、2024年4月の改正改善基準告示に向けた運転者採用の拡大と離職の防止等のために必要な原資の確保、事業を継続するために必要な車両や安全対策のための機器類等への速やかな設備投資と投資計画の平準化を図る等である。全社的な収益見込みについては、これまで京浜ブロックの利益により武相ブロックの赤字を補填してきたが、今回の運賃改定

により黒字化を見込んでいる。ただ、今後京浜ブロックにおいて収支の悪化が見込まれている状況である。

- ② 今後、コロナの影響による急激な感染者拡大及びそれに伴う利用客の減少について勘案していないが、直近の実績を見ても大きく乖離していない状況である。需要見通しが大きく下振れた場合には、車両代替等の設備投資を中心に先送りする等見直さざるを得ないと考えている。
 - ③ 初任給の引き上げを含む平均昇給額の増により、採用の拡大を図る。また、免許の取得費用を支援するバス運転者の養成制度を実施し、高校新卒者の採用強化を図る。安全教育に関して、点呼執行所に大型のデジタルサイネージを設け、事故車のドライブレコーダーの映像、図面等を配信することで事故の再発防止を図っている。
 - ④ 通学定期券の割引率の引き上げや高齢者専用の定期乗車券の運賃据え置き、バス停にQRコードを貼付しバスの接近情報が確認できるようバスロケーションシステムの改良等、サービスの拡充に努めていく考えである。投資計画について、短期的には、コロナの影響により控えていた車両、運賃箱、行先表示機等の代替を予定している。また、長期的には、コロナ禍以前の車両代替サイクルに戻すために年平均約150台の代替を継続して実施していく予定である。
 - ⑤ 現在設定する実施運賃を即座に改定することは考えていないが、今後の社会環境の急激な変化に伴う費用増等収支悪化の際には、輸送サービスの維持のため、上限運賃まで引き上げる可能性もある。周知については、金額式IC定期券の運賃改定日を跨ぐ利用時の注意事項を記載した紙を配布し、運賃改定当日の混乱を極力抑える取り組みをすでに開始している。認可後においても車内掲示やHP等を活用し、利用客に分かりやすい表現で周知を行う考えである。
 - ⑥ 自治体における地域公共交通会議を通じて、路線のあり方や交通ネットワークのあり方等について協議をしている。不採算路線については、既存の大型バスにとらわれず、車両のダウンサイジングやAIデマンドバスの検討等、各自治体と協働し地域の特性に見合った交通モードについて議論を行い、路線廃止をすることなく持続可能な交通ネットワークの維持・確保を前提に取り組んでいく考えである。
- 等の回答を得た。

○ 運輸審議会委員からは、

- ⑦ 運転者不足について、今年度末には不足分を補えるという見込みなのか。
- ⑧ 増収率と比較すると逸走率が低いと思うが、どのように考えているのか。
- ⑨ 女性ドライバーの採用について何か努力していること、困っていることなどがあれば教えてほしい。
- ⑩ 事故を起こす運転者にはどのような傾向があるのか。
- ⑪ カーボンニュートラルへの対応について、今後どのようなことを想定しているのか。

- これに対し、神奈川中央交通からは、
- ⑦ 今年度のみでは解決できない見込み。2年をかけて採用し、増員をしていかなければ2024年度の改正改善基準告示への対応はできないと考えている。
 - ⑧ 通学定期券の割引率を引き上げるなど、よりサービス面を充実し利便性を向上させることにより運賃を値上げした分の逸走を押さえていきたいと考えている。
 - ⑨ 1年に1度女性ドライバーと面談を行い、要望等を聞いている。トイレの改修といった女性施設の充実等の要望は対応しているところである。
 - ⑩ 車両感覚が不慣れな経験年数の浅い運転者が事故を起こす傾向にある。
 - ⑪ 2030年に中間目標を置き、2050年のカーボンニュートラルに向けたロードマップを作成しており、本年4月末に公表する予定である。それに先駆け、EVバスを2両導入しており、現在実際にどのようなものかなどの検証を行っているところである。
- 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。