

令和7年10月2日

あきる野市都市整備部交通政策課 御中

西東京バス株式会社

あきる野市地域循環バス『るのバス』の運賃改定について（お願い）

平素は、弊社バス事業に格別のご高配を賜り、誠にありがとうございます。

さて、弊社が運行させていただいております、あきる野市地域循環バス『るのバス』につきまして、運行開始以来、運賃設定を100円となっております。しかしながら、昨今では路線バス路線との競合（同じ区間を同じ事業者が運行しているにもかかわらずコミュニティバスの運賃が低廉なことで一般路線バスの収支を圧迫していること）や年々、人件費や軽油費といったバスの運行経費のうち、比率が高い項目が上昇しております。

『るのバス』と弊社路線バスが、今後も市民にとって持続可能な交通とするべく、『るのバス』の運賃設定の見直しを下記の通り行っていただきたく、ご検討下さいますよう、お願い申し上げます。

記

1. るのバス運賃変更案

200円以上といたしたい。

※変更と同時に、交通系ICカードの取扱いも検討いたします。

＜参考＞あきる野市内における『るのバス』・西東京バス『路線バス』競合箇所運賃

西東京バス『路線バス』初乗運賃200円（対キロ制）

- ・秋川駅～武藏五日市駅 運賃360円
- ・秋川駅～阿伎留医療センター 運賃200円
- ・秋川駅～小川 運賃260円
- ・秋川駅～草花 運賃240円

2. バス事業者を取り巻く現状について 『資料①』

厚生労働省のバス運転者に係る改善基準告示が令和6年4月に改正され、1人あたりの労働時間・拘束時間等の上限時間が見直しとなり、全国的に乗務員不足が深刻化しております。

また、弊社乗務員の年齢構成については平均年齢が50歳となり、弊社における乗務員の50歳以上の比率が61%に及ぶ高齢化となり、対策なしには今後さらに乗務員が不足する状況となっております。

利用人員の状況についても、コロナ禍以降のライフスタイルの変化により、コロナ禍以前の水準には戻っておらず、低い水準にて推移しています。

そのため、バス利用者数の低迷、乗務員の不足、後述の運行経費の上昇により、収支については悪化の傾向で推移しており、弊社では路線バスを維持するために利用の少ない路線を中心に、運行本数の減便など運行効率化および収支の改善を図る見直しを行ってまいりました。

『るのバス』を持続可能な交通とするためには、弊社路線バス同様、運行効率化および収支改善が必要となります。

3. 運行経費の推移 『資料①・資料②』

バスを運行する上で最も経費の比率が高いものは人件費と軽油費となります。

弊社では近隣他社同様、採用活動には力を入れて取り組んでおります。(資料②参照)

しかしながら運転職以外の、他の業種などとの人材獲得競争が年々激しくなり、乗務員を確保するために他の産業との賃金格差を埋めるべく待遇の見直しを行っているため、人件費は上昇傾向にあり、令和2年と比較して1.41倍に増加しております。

新型コロナウイルスの感染拡大の影響で停滞していた経済活動が回復し、エネルギー需要が増加したことに加え、令和4年2月24日に始まったロシアによるウクライナへの侵略を契機に、世界のエネルギーを取り巻く情勢は混迷を深めるとともに大きく変化し、特にエネルギーの安定供給やエネルギーコストの面で、世界各国に大きな影響を与えることとなりました。弊社が購入している軽油につきましても令和2年と比較して約1.62倍に購入単価が上昇しております。

4. 添付資料

資料① バス事業者を取り巻く現状について

資料② 採用活動の強化について

以上

バス事業者を取り巻く現状について

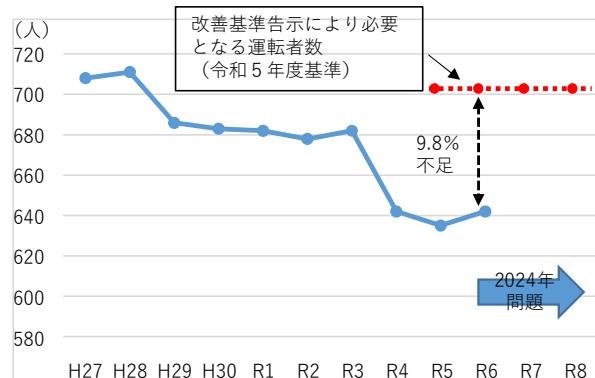
厚生労働省のバス運転者に係る改善基準告示が令和6年4月に改正されたことにより、バス乗務員の1人あたりの労働時間、拘束時間に上限時間が見直しになり、全国的にバス乗務員が不足する事態となっています。

■バス乗務員数（西東京バス）

弊社におけるバス乗務員数は減少傾向にあり、路線バスを維持することに必要となる乗務員数が不足している状況が続いているです。

（減少の主な要因）

- ・人材獲得競争の激化による他業種への流出
- ・バス乗務員の高齢化



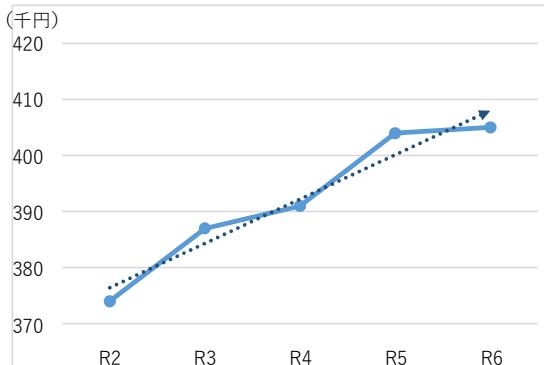
■バス乗務員の平均年齢（西東京バス）

50歳以上の乗務員が占める割合が高く、平均年齢についても年々上昇し、令和6年度時点で平均年齢が50歳となるなど、高齢化が進んでいます。



■バス乗務員の賃金（西東京バス）

人材確保のため、待遇改善が必要となります。他産業との賃金格差を埋めるため、年々人件費が上昇しております。



現状

バス乗務員の不足

対策

乗務員の待遇改善

結果

運行経費の増加

対策

採用活動の強化

人件費・採用費など
経費増

結果

人材獲得競争の激化

別要因として

路線バス
利用人数の減少

結果

他業種や同業他社への流出

結果

収支状況の悪化

結果

必要人員の不足

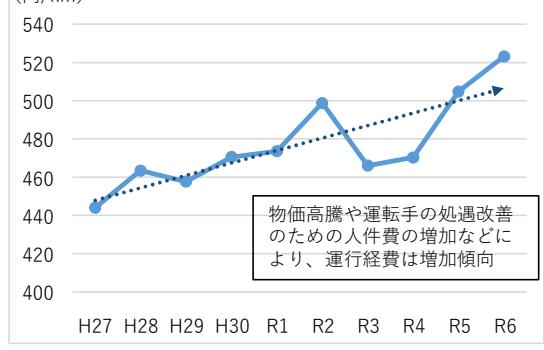
結果

路線バスの減便

■路線バス運行経費（西東京バス）

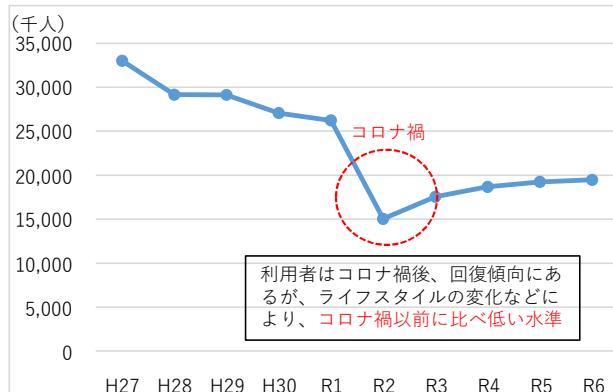
人件費の上昇および軽油費の単価増ほか、物価高騰に伴い年々運行経費は増加し、収支状況を圧迫する要因となっています。

(円/km)



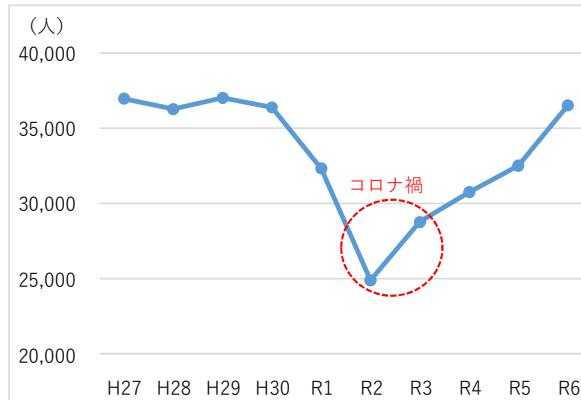
■路線バス利用者数（西東京バス）

弊社路線バスの利用状況については、コロナ禍にて大幅に減少し、以降は回復傾向はあるものの、コロナ禍以前の水準には戻り切っていない状況となっています。



■「るのバス」利用者数

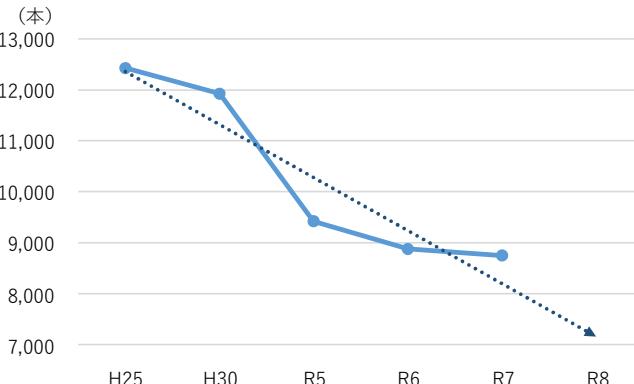
路線バスと同様にコロナ禍にて大幅に減少しているものの、比較的回復基調にある状況となっています。



しかしながら、コミュニティバスは並走する路線バスより運賃が低廉のため、利用者が路線バスからコミュニティバスへ移り、路線バス収支への圧迫につながっている面もあります。

■路線バスの減便状況（西東京バス）

乗務員不足や路線バス利用者数の減少、運行経費の増加により、路線を維持していくため、運行効率化による収支改善が必要となり、コロナ禍以降においては、路線バスの減便傾向が続いております。



- ・乗務員数は減少傾向
- ・乗務員の高齢化

- ・収支の低迷（運行経費増）
- ・運賃（受益者負担）の公平性

乗務員不足への対応

運行経費増加への対処

『るのバス』およびあきる野市内路線バスを持続可能な交通としていくには

『るのバス』においても
運行効率化および収支改善へ向けた
運行見直し、運賃改定が必要となる

採用活動の強化について（沿線都立高校との連携）

都立高校イベントへの参加

・イベント開催チラシ



・イベント 当日の様子

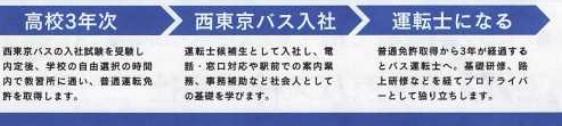
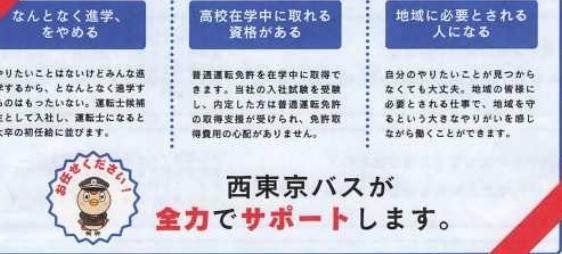


西東京バス運転士育成コース

卒業したら自立したい

自分で免許を取って働く

なんとなく進学するの
もったいないかも。



沿線の都立高校と連携して開設
(都立羽村高校・都立五日市高校)

来春高校卒の新卒採用活動にて6名応募
(令和7年9月16日現在)

令和7年8月23日 イオンモール日の出にて開催
合計203名の来場実績

【参加校】

拜島高校	20名	秋留台高校	16名
福生高校	5名	多摩高校	15名
羽村高校	26名	五日市高校	23名
多摩工科高校	5名		
青梅総合高校	64名		
瑞穂農芸高校	29名		