

## I. 事案一覧

申請	年月日	申請者	申請内容		査定
申請	令和4年9月13日	川崎鶴見臨港バス (株) 代表者 取締役 平位 武	現 行	[均一制]  210円	申請どおり
諮問	令和4年10月25日	資本金 180 百万円  株主  京浜急行電鉄(株)		申請	

## Ⅱ. 申請理由（申請書より抜粋）

- 当社の川崎市内運賃は、1995年3月の前回改定以降（消費税率改定によるものを除く。）、約28年という長期に亘り乗車運賃を変更することなく、お客様の日常生活と通勤・通学になくてはならない大切な乗車運賃を変更することなく輸送サービスを提供するとともに、旅客の利便性向上や安全確保に関する設備投資を積極的に行ってまいりました。
- この間、当社を取り巻く経営環境の変化は極めて大きく、特に営業基盤となる京浜地区沿線企業の工場閉鎖や合理化による従業員削減は、当社の輸送人員の減少に大きく影響するなど、厳しい経営状態に陥る時期もありましたが、各種労働事件の見直しを始め、貸切事業の縮小、業務の内製化等、様々な経営の合理化策を講じて事業を継続してまいりました。
- また、このような経営状況下においても、ICカードシステムの導入、バス停上屋の設置、バス運行情報提供システムの導入等、旅客の利便性向上に関する設備投資をはじめ、バス車両の更新時においては、ハイブリッドバスやEDSS搭載車両を導入するなど、脱炭素社会への取組み推進と旅客の安全確保に関する設備投資も積極的に行ってまいりました。
- しかしながら、今後も持続的にバス輸送を行うためには、バス車両の定期更新や老朽化した営業所施設の改修が必要となる他、近年、慢性的に不足している運転士の要員確保に伴う人件費や燃料費の価格高騰は輸送コストの上昇に大きく影響するとともに、さらには脱炭素社会への取組み、ICT・IoT技術を活用した取組み、キャッシュレス決済の拡大など、旅客の利便性向上とバス事業の変化に対応するためには多額の資金が必要となることを見込まれます。
- 一方、運送収入に関しては、超高齢化社会の進行に伴う生産人口の減少を始め、電動自転車利用者の増加、さらには政府の働き方改革の推進によるテレワークの普及により生活様式が大きく変化したことで、乗車人員は減少傾向になるものと推測され、今後さらに厳しい経営状況となることが予想されます。
- このような課題の解決と今後も安全・安心な輸送サービスを維持していくためには運賃改定による収支改善が必要と判断し認可申請を行うものです。