

事 案 一 覧 表

申請種別：乗合バスの上限運賃変更

令和4年11月10日
自動車局旅客課

諮問いたしたい事案
川崎鶴見臨港バス株式会社（神奈川県：京浜ブロック）

目 次

上限運賃変更を申請した乗合バス事業者の申請内容 . . .	1
川崎鶴見臨港バス株式会社（神奈川県・京浜ブロック）	
事案の概要	2
パブリックコメントの募集結果	3

上限運賃変更を申請した乗合バス事業者の申請内容

事業者名	川崎鶴見臨港バス株式会社	
前々回改定実施年月日	平成3年1月16日	
前々回平均値上率	5.9%	
前回改定実施年月日	平成7年3月1日	
前回平均値上率	11.1%	
現行上限運賃と改定運賃の比較	現行上限運賃	申請上限運賃
均一運賃	210円	230円
平均改定率	9.52%	
申請年月日	令和4年9月13日	
実施予定日	令和5年3月16日	

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) 認可キロ 156.9キロ		[均一制] 230円	
			申請		

パブリックコメントの募集結果①

- 国土交通省では、本年10月4日から17日までの間において、川崎鶴見臨港バスの運賃改定に関する意見募集を実施したところ、本件に関して2件のご意見が寄せられた。
- 寄せられたご意見の概要とそれに対する国土交通省及び川崎鶴見臨港バスの考えについては、以下のとおり。

	ご意見	国交省・川崎鶴見臨港バスの考え
1	<p>乗務員は低賃金だと聞く。 乗務員の待遇改善（主に賃金）する前提なら認めてもよいかと思う。 今のまま（低賃金、乗務員不足）では公共交通機関が無くなってしまわないか？ 国土交通省も規制や処罰ばかり考えるのではなく、今後の発展を事業者、労働組合と考えていかねばならない。 運賃改定は賛成です。</p>	<p>（国交省） 運賃改定について賛成のご意見として承りました。</p> <p>（川崎鶴見臨港バス） 運賃改定にご賛同いただきありがとうございます。</p> <p>当社運転士の労働環境は、路線の地域性から朝夕時間帯に極端に偏った不規則な勤務を余儀なくされている状況であり、他産業と比較して長時間労働（拘束）になりやすい傾向であります。一方、賃金は、決して高水準ではないものと認識しております。このような労働環境が、当社において運転士が不足する原因となっており、同問題の解決が最重要課題であると認識しております。</p> <p>今後も安全で安心な輸送サービスを提供していくためには、運転士の充足は必要不可欠であります。運転士を充足させるためには、各種労働条件の見直しをはじめ、採用活動の強化ならびに定着率の向上に資する取組みの拡充が必要となります。さらには、人件費が増加するだけでなく、バス車両の更新や老朽化した営業所施設の改修、燃料費の高騰など、輸送コストが上昇する他、脱炭素社会への取組みや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、バス事業を取り巻く環境の変化に対応するためには、多額の資金が必要となる事で厳しい経営状況が予想される事から運賃改定申請に至ったものであります。</p>

	ご意見	国土交通省・川崎鶴見臨港バスの考え
2	<p>① HPのニュースリリースにある、上限運賃変更認可申請の収支状況は、2023年度の川崎市内線が6.5億円の赤字。公共交通機関がコロナの影響があるという2021年度の記載はないが、官報の2021年度決算は3.5億円の黒字。この黒字が2023年度には10億円も悪化する。何でそんなに赤字になるのか。その原因を何か。対処してからではないか。</p> <p>② 官報の2021年度決算には利益剰余金が約160億円とある。コロナで厳しい中でも利益を出す会社が、2023年度に10億円も悪化する経営をするか疑問。計算を操作しているのではないか。川崎市内線の230円の計算が適正とした理由を知りたい。</p>	<p>(国土交通省) 乗合バスの運賃改定については、道路運送法に基づき、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものをこえないものであるかどうかを審査して認可することとしております。一方で、今回の運賃改定について利用者の十分な理解が得られるよう、事業者に対して適切な情報提供に努めるよう指導してまいります。※以下③～⑤に対する回答も同様</p> <p>(川崎鶴見臨港バス) 官報記載の数値は、臨港バスの全事業の決算数値であります。リリース記載の数値は、一般乗合事業の川崎市内線の数値であり、また経営に必要な営業費に(※1)適正利潤を含めているため、直接比較対象となるものではありません。</p> <p>官報記載の2021年度決算数値については、コロナ禍の影響により収支状況が著しく悪化したため、車両の定期更新を2年間行わず、従業員の昇給も抑えるなど対策を講じた結果、全事業では黒字となりましたが、川崎市内線に限れば、厳しい収支状況が続いております。</p> <p>当社の一般乗合バスは、川崎市と横浜市を主たる営業基盤として運行しておりますが、この2つの地区の認可運賃(大人)は、川崎市内線210円、横浜市内線220円であり、川崎市内線運賃が10円低い状況であります。(東京都区内線220円)さらに、川崎市内線のご利用状況は横浜市内線に比べ、以前から芳しくなく、収支は厳しい状況となっております。</p> <p>今後も従業員の雇用を守り、お客様に輸送サービスを提供し続けるためには、まず事業を継続することが必須であると考えております。事業環境の変化等による一時的な損失が生じても会社の存続が危ぶまれることのない水準の利益剰余金は、事業を安定的に継続するうえで、必要な要素と考えております。</p> <p>(※1)適正利潤について 国土交通省通達「一般乗合旅客自動車運送事業の運賃および料金の上限認可に関する処理方針」に基づき算出しております。</p>

	ご意見	国交省・川崎鶴見臨港バスの考え
2	<p>③ 10月から川崎市交通局が220円に値上げした。これは横浜市内線の220円に並んだだけ。しかし、臨港バスは川崎市内線を230円で申請している。多額の利益剰余金があり、コロナで間髪入れずにバス運行を減らし黒字を確保した臨港バスが、横浜市や川崎市よりも高コストなのか、運転手の賃金が横浜市や川崎市よりも高いのか、運転手の賃金は横浜市内線と川崎市内線では変わらないのではないか。何故、川崎市内線だけ230円とする理由を知りたい。</p> <p>④ ニュースリリースで上限運賃は230円だが、実施運賃は220円としている。しかし、230円の認可をもらえば、いつでも230円にできる。臨港バスは、コロナでバス運行を減らし、平日の昼1回や土曜日の朝3回のように、形だけの路線ばかり。ニュースリリースに値上げしたら運行を戻すとは書いていない。しかし、利用者がいない羽田方面に川崎市内から新たに走って赤字を増やしているのではないかと。利用者を見捨てる臨港バスに、横浜市や川崎市よりも高い金額で認可することは反対。</p>	<p>(川崎鶴見臨港バス) 川崎市内線の収支状況はコロナ禍以前から赤字化しておりました。また、今回、大人運賃を230円にて改定申請を行いました。リリース記載のとおり、改定後も厳しい状況が続く事が予想されます。本来ならば、黒字化が可能となる運賃への改定申請をさせていただきたいところですが、改定率が大きくなり、利用者の皆様に多大な負担を強いることになるため、当社としては、そのような事態を避けるべく、今回の申請運賃といたしました。また、今後も可能な限りの企業努力を重ね、利用者の皆様の負担増を最小限にとどめたいとの考えから、実施運賃は220円とさせていただいたものであります。</p> <p>運行本数に関しましては、コロナ禍の影響により、生活様式が大きく変化した事で利用者数が激減したため、ご利用状況と収支状況の双方を勘案し決定した苦渋の選択であり、利用者の皆様には大変ご迷惑お掛けしております。また、今後につきましてもご利用状況を踏まえた運行計画を策定してまいります。</p> <p>当社運転士の労働環境は、長時間労働(拘束)になりやすい傾向となっており、一方で賃金は近隣同業他社と比較して、決して高水準ではないものと認識しております。このような労働環境が、当社において運転士が不足する原因となっており、同問題の解決が最重要課題であると認識しております。</p>
	<p>⑤ 臨港バスは、2016年12月4日に終日ストライキを実施している。ストは労働者の権利だが、公共交通機関でありながら利用者をどのように考えているか会社の姿勢が見える。労働諸条件の改善を求めて実施したと記憶するが、この時世でストライキは余程のこと。厳しい労働を課すことは、頻発するバス事故のように安全を脅かすことにもつながると思う。バス運行は減らしたままで利用者を軽視する会社が、値上げして従業員の賃金に反映するか疑問。230円への値上げは反対。</p> <p>従業員は、川崎市内線と横浜市内線で給料が変わらないと思うから、横浜市内線も230円としなければ、計算が正しいとは言えないと思う。臨港バスは、多額の利益剰余金があるのだから、バス運行を減らされた利用者や従業員に見える形で反映してから、230円に値上げすべきと思うが、どのように考えているのか？</p> <p>バスや電車の運賃値上げは、この時世では受け入れなければならないと思う。</p> <p>しかし、これまでも臨港バスには言いたいことは多々あった。今回ばかりは運賃として決まるので意見した。</p>	<p>(川崎鶴見臨港バス) 2016年のストライキに関しましては、利用者の皆様には大変、ご不便、ご迷惑をお掛けした事を心よりお詫び申し上げます。</p> <p>当社の運転士は路線の地域性から朝夕時間帯に極端に偏った不規則な勤務を余儀なくされている状況であると認識しております。このため運転士の労働条件や待遇面の見直しをはじめ、採用活動の強化等により運転士を充足させる事が必要不可欠であると考えております。</p> <p>今後も継続して安全安心な輸送サービスを提供していくために、運転士の充足の他、車両安全対策や運転士の教育にも積極的に投資を行い、旅客の安全確保を最優先に考えるとともに関係法令を遵守し事業を継続してまいります。</p>