

事 案 一 覧 表

申請種別：乗合バスの上限運賃変更

令和5年1月10日
自動車局旅客課

諮問いたしたい事案
国際興業株式会社（埼玉県：武蔵相模ブロック）

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
国際興業株式会社（埼玉県：武蔵・相模ブロック）	
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	国際興業(株)	
前々回改定実施年月日	平成26年4月1日	
前々回平均値上率	2.86%	
前回改定実施年月日	令和元年10月1日	
前回平均値上率	1.85%	
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
キロあたり賃率	35円83銭	40円90銭
初乗り運賃	180円	220円
平均改定率	16.48%	
申請年月日	令和4年11月1日	
実施予定日	令和5年3月中	

申請	年月日	申請者	申請内容	査定
申請	令和4年11月1日	国際興業(株) 代表取締役社長 みなみ まさと 南 正人	〔対キロ区間制〕 基準賃率 35円83銭 2.0 km まで：基準賃率の 2.00 倍 2.0 km をこえ 5.0 km まで：基準賃率の 1.00 倍 5.0 km をこえ 10.0 km まで：基準賃率の 0.90 倍 10.0 km をこえ 15.0 km まで：基準賃率の 0.80 倍 15.0 km をこえる部分：基準賃率の 0.70 倍 初乗運賃 180円	申請どおり
諮問	令和4年12月14日	資本金 100百万円 株主 国際興業管理(株)	〔対キロ区間制〕 基準賃率 40円90銭 2.0 km まで：基準賃率の 2.00 倍 2.0 km をこえ 5.0 km まで：基準賃率の 1.00 倍 5.0 km をこえ 10.0 km まで：基準賃率の 0.90 倍 10.0 km をこえ 15.0 km まで：基準賃率の 0.80 倍 15.0 km をこえる部分：基準賃率の 0.70 倍 初乗運賃 220円	

パブリックコメントの募集結果①

- 国土交通省では、昨年11月11日から24日までの間において、国際興業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国際興業の考えについては、以下のとおり。

	ご意見	国交省・国際興業の考え
1	<p>運賃の値上げは最小限に留めるべきである。</p> <p>公共交通機関は、国民の移動の権利を保障する為に不可欠な役割を果たしており、運賃値上げによって利用困難になることはあってはならない。やむを得ず値上げを行う場合には、他に移動手段を持たない者に対して公的機関が金銭支援を行う必要がある。</p>	<p>(国交省) 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が、頂いたご意見については、国際興業にお伝えさせていただきます。</p> <p>(国際興業) 当社の消費税転嫁を除いた実質的な運賃の値上げは、前回は1997年4月実施の値上げとなりますが、その後の26年間、当社の埼玉県内の乗合バス事業の事業環境は一部の地域を除き少子高齢化やマイカー・自転車などとの競合により厳しさを増しておりました。他方、26年間に県内の平均人件費は上昇し、当社も県内に約900人抱えるプロのドライバーを中心にバス事業運営を支える人材の待遇改善に努めて参りました。また、設備投資面でも、安全対策、利便向上策、事業継続に必要な定期的な車両代替、環境対策のコストも増加傾向であり、経営を年々圧迫してきております。</p> <p>しかしながら、この26年間、運賃値上げ以外の施策を講じて事業を継続して参りましたが、コロナ禍による移動需要自体の低迷の定着傾向、近年の人手不足を背景とした人件費の上昇傾向の他、燃料費・各種設備投資費用の急騰も大きく影響してきております。</p> <p>この結果、2019年度において、埼玉県内で約10億のマイナス収支(収支率92.1%)となりました。上記事情から、この状況の大幅な改善は見込めず、2023年度には20億を超えるマイナス収支が推計されます。そこで、今般、運賃値上げに踏み切ることとしたものです。</p> <p>利用者の皆様にはご負担をおかけしますが、当社の埼玉県内の乗合バス事業を、今後も安全・安定的に継続するために実施させて頂くものであります。</p> <p>他方、当然ながら、利用者の皆様にご負担をかける結果となりますので、必要最低限になるよう配慮させて頂く必要があると承知しております。</p> <p>この両方の観点から、個別具体的な路線・区間ごとの実施運賃については、慎重に検討して設定致しますので、ご理解をお願い申し上げたいと存じます。</p> <p>尚、後段の「他に移動手段を持たない者に対して公的機関が金銭支援を行う必要がある。」とのご意見の部分に関しては、乗合バス事業者としてお答えする立場にないことから回答を控えさせていただきます。</p>

	ご意見	国交省・国際興業の考え
2	<p>運賃の値上げについて、まずは割引率の高い高齢者定期券（彩京のびのびパス）を廃止するのが先だと考える。同じく割引率の高い通学一年定期券は、休み期間中の利用の低下や下校時間帯のラッシュとのズレから、割引することは理にかなう。しかし、時間を持て余した高齢者は、暇つぶしに一日中バスを乗り継ぎ、混雑率を上昇させ、若者や子連れの着席を奪っている現状がある。また、仕事をしている高齢者の場合は、会社から正規の通勤定期代を貰い、高齢者定期券を購入することにより、差額を懐に入れるケースもある。赤字を理由に値上げをするのであれば、まずは公平な負担を実現するために、高齢者定期券の廃止が先である。</p>	<p>（国交省） 頂いたご意見は、国際興業にお伝えするとともに、今後の施策の参考とさせていただきます。</p> <p>（国際興業） 高齢になっても地域で安心して暮らし続けるには、通院、買い物などに伴う「移動・外出」が欠かせません。しかし、高齢者の一人暮らし等は増加しており、「自分で自動車を運転するのは不安がある」、「気軽に送迎を頼める人が身近にいない」など、乗合バスなどの公共交通を使用しないと外出が難しい方々が増加していると認識しております。そういった高齢化に伴い外出することに困難を感じる方々にも、使いやすく安全な移動手段を確保することは、これからの人口減少・高齢社会において、重要な地域課題のひとつと考えております。また、高齢者の外出機会増加は、健康増進に役立ち、結果として医療費の削減につながるとされております。</p> <p>当社としてもこのような地域課題解決の一助として、高齢者向け定期券「彩京のびのびパス」の販売を行っております。</p> <p>上記のような社会情勢および、高齢者向け定期券の設定趣旨につきましてご理解賜りますようお願い申し上げます。</p> <p>尚、上記社会情勢とは別に、一般的にご高齢のお客様には、通勤・通学のお客様と違いラッシュ時間帯以外の閑散時間帯でのご利用も選択頂けること（ご利用の少ない時間帯の利用増）が期待できるものと考えております。</p> <p>また、後段の「差額を懐に入れる」とのご意見の部分に関しては、定期券販売者側としてお答えする立場にないことから回答を控えさせていただきますが、本定期券の販売については、ご高齢者の方以外も含め広く周知しておりますことを申し添えます。</p> <p>また、利用者の公平な負担に関しては、今回いただきましたご意見を踏まえつつ、今後お客様の不信任を招かずに公共交通機関としての役割を果たすように努めて参ります。</p>