

# 事 案 一 覧 表

申請種別：乗合バスの上限運賃変更

令和5年3月23日  
自動車局旅客課

諮問いたしたい事案  
神奈川中央交通株式会社（神奈川県：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
神奈川中央交通株式会社（神奈川県：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	神奈川中央交通株式会社	
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	33円20銭	45円20銭
初乗り運賃	180円	230円
平均改定率	28.15%	
申請年月日	令和5年2月17日	
実施予定日	令和5年7月1日	

申請	年月日	申請者	申請内容	査定
申請	令和5年2月17日	神奈川中央交通 (株) 取締役社長 ほり やすのり 堀 康 紀  資本金 3,160百万円	現行 [対キロ区間制] 基準賃率 33円20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5年3月13日	株主 小田急電鉄(株) (株)横浜銀行 日本マスタートラスト信託銀行(株) 横浜ゴム(株) (株)日本カストディ銀行 三井住友信託銀行(株) 朝日生命保険相互会社 第一生命保険(株) (株)日本カストディ銀行(信託口) 明治安田生命保険相互会社	申請 [対キロ区間制] 基準賃率 45円20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 230円	

# パブリックコメントの募集結果①

- 国土交通省では、2月24日から3月9日までの間において、神奈川中央交通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6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神奈川中央交通の考えについては、以下のとおり。

ご意見	国交省・神奈川中央交通の考え
<p>1</p> <p>たまたに多摩市内の路線を使用しています。従業員の賃金や福利厚生充実を確実に実施し、公共交通機関の担い手の確保を行うという趣旨であれば運賃改定に賛成します。ただし下記事項について公平な負担や利用者へのわかりやすさのために検討・実行をお願いしたいと思います。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・京王バスとの共管・併走路線については京王バスと実施運賃を同一にすること(小児50円運賃も京王バスに実行を呼びかけること)。また、他の事業者との共管路線も同様の取り組みを行うこと。</li> <li>・各種シルバーパスについてはPASMO化による乗降記録の確実な取得による適切な対価受け取りに取り組むこと。また、かなちゃん手形も含めて平日朝夕のラッシュ時については適用除外にすること(混雑適正化による運行本数適正化とコスト削減も図れると思います)。5年以内に対応して貰えない場合は取り扱いをやめるべきだと思います。</li> <li>・障害者割引については全額公費負担を要求すること。5年以内に対応して貰えない場合は取り扱いをやめるべきだと思います。</li> <li>・敬老の日100円運賃は廃止すること。高齢化が進行しすぎており、敬老という概念が希薄化しているため。</li> <li>・多摩地区(町田・多摩・橋本・相模原各営業所管内)での自転車ラック導入をお願いします。また、都内を走るこれらの営業所の路線は神奈川というよりも東京らしさを全面に押し出した塗装にして差別化し、東京都・多摩地区のバス路線であることを明確に出来ないか(貴社は多摩地区を神奈川県と勘違いする人が発生する大きな原因なので、配慮して欲しいです)。</li> </ul>	<p>(国交省) 頂いたご意見は神奈川中央交通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>(神奈川中央交通) 運賃改定にご賛同いただきありがとうございます。</p> <p>安全・安心な輸送サービスを提供していくためには、乗務員の充足が必要不可欠であり、充足のためには待遇改善を含む労働条件の見直しによる乗務員の定着率の向上が必須事項と認識しております。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・京王バス様との共同運行路線および併走路線につきましては各事業者による運賃設定になるため、必ずしも一致するとは限りませんので、ご了承願います。他の事業者様との共同運行路線・併走路線につきましても同様の取り扱いとなる予定ですので、ご了承願います。また、小児IC全日50円の施策につきましては、弊社独自の施策となりますことご了承願います。</li> <li>・東京都シルバーパスのPASMO化につきましては、弊社独自の施策ではございませんので、回答は控えさせていただきます。弊社独自で実施している「かなちゃん手形」につきましては、高齢者の移動支援策として、2001年6月より実施しており、各自治体の高齢者施策にも大いに貢献できているものと認識しておりますので、現時点では利用時間等適用の制限は検討しておりません。なお、かなちゃん手形のPASMO等ICカード化につきましては今後の検討課題とさせていただきます。</li> <li>・障がい者割引の公費負担の要求につきましては、弊社独自の施策ではございませんので、回答は控えさせていただきます。</li> <li>・敬老の日100円運賃につきましては、かなちゃん手形同様、高齢者の移動支援策として貢献できているものと認識しておりますので、現時点では廃止の検討をしておりません。</li> <li>・多摩地区への自転車ラックバスの導入につきましては、検討課題とさせていただきます。また、塗装の区別につきましては、多摩地区の路線を走行するバスにおきましても神奈川県内の路線を走行することがあるなど厳密に車両の区分けをすることはできませんので引き続き同カラーリングでの運行となりますことご了承願います。</li> </ul>

	ご意見	国交省・神奈川中央交通の考え
2	<p>運賃値上げは賛成しますが、乗務員人件費への確実な充当をお願いします。</p> <p>また、同じグループ会社である小田急バスとの連携によるコスト削減もお願いします(新車や塗り替え時の塗装を小田急バスと同じにしてコスト削減したり、小田急バスとの経営統合による本社費削減など)</p> <p>合わせて東京都シルバーパス等で混雑時間帯に乗れないようにしたり、福祉目的割引を自治体から補填して貰うようにして、増収を図って下さい</p>	<p><b>(国交省)</b>                      頂いたご意見は神奈川中央交通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><b>(神奈川中央交通)</b>                      運賃改定にご賛同いただきありがとうございます。                      安全・安心な輸送サービスを提供していくためには、乗務員の充足が必要不可欠であり、充足のためには待遇改善を含む労働条件の見直しによる乗務員の定着率の向上が必須事項と認識しております。                      小田急バス様との連携によるコスト削減につきましては、車両やタイヤの調達等現在におきましてもグループ会社内で連携することでコスト削減を図っております。                      なお、東京都シルバーパスでの利用時間の制限等につきましては、弊社独自の施策ではございませんので、回答は控えさせていただきます。また、「福祉目的割引を自治体から補填してもらう」とのご意見に関しましては、業界団体を通じて関係行政に働きかけてまいります。</p>

	ご意見	国交省・神奈川中央交通の考え
3	<p>社会情勢を考えると値上げも已む無しと思われる面があることは、納得できます。</p> <p>また、利用している区間のバス便がだいぶ減らされてきていることから、値上げにより路線バスの運行が維持されるならば、値上げをすることに對して特に反対する理由はないとは思いますが、ただし、武相地区で初乗り運賃が現行の180円から210円に上がるそうですが、現行の初乗りの次の区間の運賃200円よりも高くなるのは、少し値上げ幅が大きいのではないかと、感じます。</p> <p>さらに抵抗感があるのは、先日バスの定期券を継続購入した際、値上げが予定されている7月1日以降は、購入した定期券をそのまま使うのならば、バス利用の際に値上げ分の差額をICカードより支払うか、値上げ前に定期券を払い戻し、値上げ後の料金で新たに購入しなおす必要がある旨の注意書きをいただいたことです。その内容には、かなり違和感を覚えました。</p> <p>これまで、値上げ前に購入した定期券を値上げ後に使用する場合に、このような対応をしなければいけなかった経験はありません。</p> <p>認可申請書を拝見しても、そのような扱いになる旨は記載されていなかったと思いますし、神奈川中央交通の公式サイトに掲載された値上げに関するお知らせにも、値上げ前に購入した定期券の取り扱いについての記述は見当たりませんでした。</p> <p>どうして利用者がそのような対応をしなければならないのか、説明されていないと思います。</p> <p>そのため、値上げが予定されている7月1日以降は、必ず値上げ後の運賃で利用しなければならないことを想像するのは、難しいと思います。</p> <p>値上げ前に定期券を購入して、バス運賃値上げの家計への影響を和らげたいと思う利用者は少なくないと思いますが、それが認められないことを定期券の購入時に初めて知ることになるのは、不親切な対応と感じられます。おそらく口コミで広まるとは思いますが、会社側が「広く」情報を伝えないのは、適切とは言いがたいと感じます。利用者にとって予想にくい、経済的に不利な状況があることが、広く公表されていない値上げ申請に、疑問といくばくかの不信感を覚えています。</p>	<p><b>(国交省)</b></p> <p>頂いたご意見は神奈川中央交通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>なお、運賃改定時における金額式IC定期券の取扱いについては、利用者に対して十分な周知を図るよう、事業者に求めてまいります。</p> <p><b>(神奈川中央交通)</b></p> <p>運行計画の見直しにつきましては、地域の皆様の生活交通の維持確保を大前提とし、お客様の利便性、速達性、運行の効率性を考慮しつつ、お客様のご利用実態に合わせたダイヤ改正を実施しております。</p> <p>弊社の事業環境は、1997年4月実施の前の運賃改定以降、バス運転士を中心とする人件費や燃料費は増加傾向であり、また、最優先事項である安全対策のための投資、定期的な車両代替・利便向上策・環境対策等のコストも同様に増加傾向となっており、さらに新型コロナウイルス感染症拡大に伴う移動需要の減少等収入面の苦境と併せて事業経営を圧迫してきております。</p> <p>しかしながら、このような事業環境であっても、公共交通としての弊社バス事業を、今後も安全かつ安定的に継続していく必要があり、そのための施策の一つとして、今般、上限運賃の変更を申請いたしました。あわせて、小児運賃50円の適用期間を拡大することや通学定期券の割引率を引き上げることで子育て世代を応援するとともに、高齢者バス「かななちゃん手形」の運賃を据え置くことで高齢者の移動支援を実施してまいりますので、お客様のご負担が大きくなってしまふこととなりますが、ご理解いただきますようよろしくお願いいたします。</p> <p>つづきまして、現在お手持ちの定期券のご案内につきまして十分な説明が行き届いていなかったことに対してお詫び申し上げます。運賃改定を跨ぐ金額式IC定期券の取扱いにつきましては、運賃改定に伴い、ご利用区間の運賃がお手持ちの定期券の設定金額より高くなった場合、バス車載器にタッチすると自動で差額をICカードにチャージされている金額より引き去ることとなります。あらためて運賃改定後の片道運賃にて定期券をお買い直しいただく場合につきましては、お手持ちの定期券を日割り計算・無手数料にて払戻させていただきます、再度ご購入していただきますようお願いいたします。なお、他社との共通定期券、一部の大学およびコミュニティバスにおいて区間式定期券を取り扱っておりますが、これは指定した区間をご利用いただける定期券として発売しておりますので、運賃改定日以降におきましても有効期限日までそのままご利用いただけます。2019年10月の消費税増税に伴う運賃改定時には弊社は区間式定期券のみの取り扱いでしたので、前述の対応をとらせていただきました。金額式IC定期券につきましては、お客様にご不便をお掛けいたしますが、ご理解いただきますようお願いいたします。</p>

	ご意見	国交省・神奈川中央交通の考え
4	<p>運賃改定による値上げが必要である事情は理解するものの、近年において減便が進む中で、実質的には30、40円程度の値上げ幅で2割程度の運賃上昇は大きすぎるのではないかと懸念されています。</p> <p>また、今回の運賃改定により現金料金とIC料金が同じになるが、政府全体を挙げて社会のデジタル化を推進する中で、現金料金とIC料金を同一とする理由が資料の中で明確に示されていない。国交省としてこの理由について明確に示されるよう指導することが必要ではないかと懸念されています。</p>	<p><b>(国交省)</b></p> <p>IC運賃を現金料金と同額とするかについては、事業者の経営判断ではありますが、事業者からは、IC運賃は、消費税8%増税時においてICカードへの移行を目的として開始したものであり、現在は概ねICカードへの移行が進んでいることから、利用者に分かりやすい運賃とするために、今回の運賃改定より、現金運賃とIC運賃を同一にすると伺っております。</p> <p>頂いたご意見は神奈川中央交通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><b>(神奈川中央交通)</b></p> <p>運行計画の見直しにつきましては、地域の皆様の生活交通の維持確保を大前提とし、お客様の利便性、速達性、運行の効率性を考慮しつつ、お客様のご利用実態に合わせたダイヤ改正を実施しております。</p> <p>弊社の事業環境は、1997年4月実施の前回の運賃改定以降、バス運転士を中心とする人件費や燃料費は増加傾向であり、また、最優先事項である安全対策のための投資、定期的な車両代替・利便向上策・環境対策等のコストも同様に増加傾向となっており、さらに新型コロナウイルス感染症拡大に伴う移動需要の減少等収入面の苦境と併せて事業経営を圧迫してきております。</p> <p>しかしながら、このような事業環境であっても、公共交通としての弊社バス事業を、今後も安全かつ安定的に継続していく必要があり、そのための施策の一つとして、今般、上限運賃の変更を申請いたしました。あわせて、小児運賃50円の適用期間を拡大することや通学定期券の割引率を引き上げることで子育て世代を応援するとともに、高齢者バス「かななちゃん手形」の運賃を据え置くことで高齢者の移動支援を実施してまいりますので、お客様のご負担が大きくなってしまふこととなりますが、ご理解いただきますようお願いいたします。</p>



	ご意見	国交省・神奈川中央交通の考え
5	<ul style="list-style-type: none"> <li>同社バスの関係する過去の旅客死傷事故に関する検証報道等を鑑みると、バス乗務員をはじめとする従業員の健康維持の観点から、従業員への更なる待遇改善が必要と認識している。よって、運賃値上げによって得られる収益に関してはこの点を念頭に重点配分すること。</li> <li>同社バスについては近年各営業所において減便ダイヤ改正が繰り返されているが、同業他社においては実施されることの多い利用者への説明（例：乗務員不足、利用者減等）が殆ど無く、減便系統などでは通勤通学などに利用する旅客が際著しく不便を被る場合もあるなど、不信感を抱く原因ともなっている。大幅な輸送計画変更を行う場合は旅客に対し、停留所において掲示を行うなど可能な範囲で事由を明らかにすること。</li> <li>運賃値上げを行い得られた収益において、サービス品質向上をすすめること。具体的には現在の白百合型と指摘される停留所標柱の導入当時からフォーマットが殆ど変更されていない停留所標柱における掲載内容の充実化（全停留所掲載）など情報提供の充実及びバス待ちあい環境の改善など、同業他社の取り組みも参考にすること。</li> </ul>	<p><b>(国交省)</b>          頂いたご意見は神奈川中央交通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><b>(神奈川中央交通)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>安全・安心な輸送サービスを提供していくためには、乗務員の充足が必要不可欠であり、充足のためには待遇改善を含む労働条件の見直しによる乗務員の定着率の向上が必須事項と認識しております。また、健康起因事故を防止するため、脳ドックの受診、睡眠時無呼吸症候群「SAS」の受診、規制薬物検査の実施等、従業員の健康管理・健康増進についても今後も継続して取り組んでまいります。</li> <li>運行計画の見直しにつきましては、地域の皆様の生活交通の維持確保を大前提とし、お客様の利便性、速達性、運行の効率性を考慮しつつ、お客様のご利用実態に合わせたダイヤ改正を実施しております。また、不採算路線であっても、路線を廃止することなく、お客様の利便性の低下を最小限に抑えることに留意しつつ、可能な限り地域の皆様の生活交通の維持確保に努めております。なお、運行計画の見直しを実施する際は、各自治体の交通事業を管轄している部署へ説明しております。この度は、ダイヤ改正の案内につきまして、その事由が記載されていないとのことですが、大幅な輸送計画の変更を行う際には従来通り弊社HPおよびバス停留所の案内に可能な限り記載するよう検討してまいります。</li> <li>バス停留所への全停留所掲載等につきまして、路線の長さ等を考慮しながら検討してまいります。また、お客様への運行情報の提供につきましては、バスロケーションシステムの改良を検討しております。あわせて、バス待ち環境の改善につきましては、各自治体にご協力いただきながら上屋やベンチを整備する等、更なる利便性向上が図れるよう努めてまいります。</li> </ul>

	ご意見	国交省の考え
6	<p>過年度の経営実績や運賃改定による見込みが記された原価計算書を、パブリックコメントの変更認可申請書の添付書類として公開するようにしてほしい。これこそが、運賃改定の是非を議論するのに必要な書類と思われます。</p>	<p><b>(国交省)</b>                      乗合バスの運賃改定申請時においては、国土交通省が定める「乗合バス事業の情報提供ガイドライン」に基づき、収支状況等について事業者が情報提供を行うこととしており、今回の申請においても、事業者のプレスリリースの中で収支状況等について公表を行っております。引き続き事業者から運賃改定に関する適切な情報提供がなされるよう指導して参ります。</p>

令和5年3月23日  
自動車局

前回の審理において、ご質問いただきました事項について、以下のとおり回答いたします。

## 〔ご質問1〕

国庫補助路線の対象となる系統（4系統）の収支状況をお示しいただきたい。

〔回答〕

2021年度の各系統の収支状況について、以下のとおりお示しいたします。

- ・ みかげ三ヶ木～みい三井・なかざわばし中沢橋～はしもと橋本駅： ▲55,880千円(31.4%)
- ・ 橋本駅～とりいばら鳥居原ふれあいの館： ▲46,292千円(41.5%)
- ・ 橋本駅～くほさわ久保沢～こさわ小沢： ▲19,116千円(26.2%)
- ・ 海老名駅～さむかわ寒川駅： ▲16,522千円(26.5%)

## 〔ご質問2〕

補助金（国庫、自治体）の内訳（実績年度）について

〔回答〕

実績年度における補助金額の内訳について、以下のとおりお示しいたします。

国庫補助： 99,126千円

自治体補助： 31,788千円

(内訳)

相模原市	15,209千円
清川村	5,815千円
小田原市	4,898千円
愛川町	2,535千円
平塚市	1,476千円
中井町	1,383千円
秦野市	472千円

**〔ご質問3〕**

その他事業（不動産、飲食業等）の具体的な事業内容について

〔回答〕

申請者のその他事業の概要については、以下のとおりです。

（不動産事業）

主に賃貸事業と分譲事業があり、賃貸物件については、神奈川県内を中心に106ヶ所（2022年3月末時点）所在しています。分譲事業については、マンション共同事業や戸建及び宅地分譲を実施しています。

（飲食・娯楽事業）

神奈川県及び東京都内において、合計36店舗（ラーメン店12店舗、喫茶店11店舗等）を展開しております。

（ホテル事業）

平塚駅前及び秦野駅前の2店舗を展開しています。

**〔ご質問4〕**

申請者の系統数について

〔回答〕

申請者の運行系統数は1,068系統になります。

**〔ご質問5〕**

不採算路線で多くの系統を運行しているなど、貴社の運行内容に特徴があるか。

〔回答〕

申請者に確認したところ、運行エリアのうち、神奈川県西部の山間地域を中心に約50%が不採算路線となっており、このような状況下において、子会社への管理委託の拡大による事業運営及び路線再編、連節バスの導入等による輸送の効率化などにより、公共交通ネットワークの維持を図っているところです。

**〔ご質問6〕**

不採算路線の合理化を図らずに、運賃改定を行おうとしていないか。

〔回答〕

事業者を確認したところ、これまでも、不採算路線の再編等による事業運営の合理化を図るとともに、利用実態に応じた運行計画の変更や車両代替期間延長による車両償却費の削減等に努め、約26年間、運賃を据え置いてきたところです。

前回の審理において、ご質問いただきました事項について、以下のとおり回答いたします。

【ご質問1】

実績年度の補助金について、各自治体（31,788千円）の内訳を示していただいたが、その他の補助金（368,119千円）についても内訳をお示しいただきたい。

〔回答〕

その他の補助金（実績年度）については、コミュニティバス運行やコロナ関連の補助金としており、その内訳について以下のとおりお示しいたします。

○コミュニティバス運行に関する補助金：198,651千円

（内訳）

綾瀬市	54,712千円	愛川町	38,968千円
町田市	46,239千円	平塚市	13,898千円
茅ヶ崎市	44,834千円		

○コロナ関連の補助金：169,468千円

（内訳）

神奈川県	109,281千円	伊勢原市	4,684千円
厚木市	14,283千円	秦野市	4,198千円
相模原市	13,353千円	愛川町	2,840千円
国土交通省	7,858千円	大和市	1,694千円
町田市	5,381千円	中井町	415千円
平塚市	5,082千円	小田原市	399千円

【ご質問2】

資料2の質問事項5「不採算路線で多くの系統を運行しているなど、貴社の運行内容に特徴があるか。」に対する回答について、「神奈川県西部の山間地域を中心に約50%が不採算路線」「このような状況下において、（中略）連節バスの導入」と回答しているが、不採算路線において連節バスを導入しているのか。不採算路線での連節バス運行は却って非効率ではないか。

〔回答〕

連節バスの導入は、山間地域などの不採算路線ではなく、相原駅～法政大学や湘南台駅～慶応大学など、一定の時間帯に多くの方が集中する一部路線において導入しております。当社としては、連節バスの導入（湘南ライフタウンバスターミナル開設に伴う路線再編時に導入）等により輸送の効率化を図りつつ、不採算路線も含めたバスネットワークの維持に努めております。