

2022年11月1日  
国際興業株式会社

## 路線バス(乗合バス)の上限運賃改定の申請について

国際興業株式会社(本社:東京都中央区、社長:南正人)では2022年11月1日、国土交通省に埼玉県内の乗合バス運賃の上限運賃改定認可申請を行いました。

申請理由および申請概要等は次のとおりです。お客様にはご負担をおかけしますが、どうぞご理解をお願い申し上げます。

### 1. 申請理由

弊社は1997年4月1日実施の運賃改定以来※、26年間、安全運行を最優先させつつ、路線網の拡充や利用者利便策の充実を図って参りました。しかしながら、この間、少子高齢化やマイカー等との競合など利用者数確保には困難な環境が続き、さらに近年では、コロナ禍の影響で移動需要自体が低迷したため、収入面において、極めて厳しい事業運営となっております。

他方、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、何よりも大切な安全対策をはじめ、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、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。

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・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。弊社としては、引き続き経営努力に努めて参る所存ですので、どうぞ、ご理解をお願い申し上げます。

※2014年・2019年の消費税転嫁改定を除きます。

### 2. 申請概要

- (1) 申請日 2022年11月1日
- (2) 運賃改定実施予定日 2023年3月中(認可後決定)
- (3) 申請対象路線 弊社埼玉県内の全路線(東京都内とを結ぶ路線の県内区間を含む)
- (4) 上限運賃の平均改定率 16.48%

尚、実施運賃に関しては多くの区間で上限運賃より低額な実施運賃として実際の平均改定率は1割程度を予定しております。

#### (5) 現行・申請運賃比較表

	現行運賃		申請上限運賃 *1		実施運賃(予定) *2	
	現金	ICカード	現金	ICカード	現金	ICカード
初乗り運賃	180円	178円	220円	220円	200円	200円
同 定期券 (通勤一ヶ月)	7,940円		9,810円		8,920円	

\*1 申請(上限)運賃は、事業の経営に必要な原価に応じて算出される、バス事業者が收受してもよいとされる運賃の上限額です。

\*2 実施運賃は、認可が得られた上限運賃の範囲内で実施する、実際にお客様から收受する運賃額です。

#### (6) 主要区間の運賃

区 間	片道運賃				定期券(通勤一ヶ月)	
	現行運賃		実施運賃(予定)		現行	実施予定
	現金	IC	現金	IC		
川口駅東口～サンテピア	260 円	252 円	280 円	280 円	11,230 円	12,480 円
浦和駅東口～明花	220 円	220 円	240 円	240 円	9,810 円	10,700 円
大宮駅東口～東新井団地	240 円	231 円	260 円	260 円	10,300 円	11,590 円

### 3. 埼玉県内の収支状況及び輸送人員

		輸送人員	収支状況
2019年度(申請実績年度)		69 百万人	△994 百万円
2023年度(申請推定年度) *3	運賃改定前	71 百万人	△2,134 百万円
	運賃改定後 *4	68 百万人	△819 百万円

\*3 2020年度、2021年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けているため、記載しておりません。また、2023年度は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を加味しておりません。

\*4 2023年度運賃改定後の輸送人員、収支状況は申請上限運賃での推計値です。

### 4. これまでの経営合理化状況及び今後の取り組み

弊社ではこれまでも不採算路線の再編による事業運営の合理化を図ると共に、営業所集約による管理コスト削減や車両代替期間延長による償却費削減、アイドリングストップによる燃料費削減等に努めて参りました。

他方、バスの車内スペースを活用して荷物を運送する貨客混載事業や広告付き上屋のバス停留所増設等により関連収入の確保にも努めて参りました。



【貨客混載事業】

今後も上記施策を柔軟かつ機動的に実施しつつ、コロナ禍による生活様式の変化に対応した運行ダイヤの合理化、バス車両大型化による輸送効率の向上、DX(デジタルトランスフォーメーション)による業務の効率化等にも努めて参ります。

## 5. 安全対策への取り組み

弊社では、経営合理化を推進しつつも、バス事業の最大の使命である安全輸送の為の施策に影響が出ないよう、細心の注意を払っておりましたが、今後も継続して参ります。

具体的には、従来も取り組んでおりました乗務員安全教育やバスジャック対策訓練などのソフト面の施策を拡充させます。ハード面でも、ドライブレコーダーの新型機器への代替、ドライバーの異常対応システム(EDSS)搭載バス\*5の導入など最新技術も積極的に取り入れつつ、安全対策には引き続き積極的に投資を進めて努めて参ります。



【EDSS 車内非常ブレーキスイッチ】

\*5 走行中の運転士に異常が発生した際、運転席もしくは車内の非常ブレーキスイッチを押すことで制動を開始し、速度を段階的に低下させて停止します。

## 6. サービス向上への取り組み

弊社では、利便向上策として、65歳以上の方対象の高齢者定期券や通学一年定期券などの割引率の高い商品の発売、交通系ICカードの導入、さらには金額式IC定期券やIC一日乗車券の発売など、サービス向上に努めて参りました。

今後も、ノンステップバスの更なる導入、バスロケーションシステム、液晶パネル表示運賃表示機などの新型機器への代替、デジタルサイネージにバス運行時刻表を表示するスマートバス停の導入やバス停留所上屋の計画的整備を行うなど、サービス改善に引き続き努めて参ります。更にお客様のニーズの変化を踏まえ、新路線の開設やICやITを活用した新たなサービスの導入なども検討して参ります。



【スマートバス停】

## 7. 今後の社会的課題への対応

今後の社会的課題である脱炭素化や労働力不足問題などに、バス事業も正面から取り組む必要があります。

弊社ではEVバスや自動運転等の新技術導入の検討・投資を積極的に行い、これらの社会的課題への対応に取り組んで参ります。



【自動運転バスの実証運行】