

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あげます。

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、バス事業者が収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、実際にお客様から収受する運賃額です。

(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に施策に影響が出ないよう、細心の注意を払っていましたが、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[※]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】

[※] 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】

(本リリースに関する)お問い合わせ連絡先

国際興業株式会社

広報室 広報課

TEL:03 - 3273 - 1118

(お客さまからの)お問い合わせ連絡先

運輸事業部 業務課

TEL:03 - 3273 - 1126

改善基準告示の見直しについて（バス）

厚生労働省 労働基準局 監督課

Ministry of Health, Labour and Welfare of Japan

1 か月、4 週間を平均し 1 週間当たりの拘束時間

現行

※ 1 か月の拘束時間は新設

《4 週間を平均し 1 週間当たりの拘束時間》

- ▶ 拘束時間は、4 週間を平均し 1 週間当たり 6 5 時間を超えないものとする。
- ▶ ただし、貸切バスを運行する営業所において運転の業務に従事する者、貸切バスに乗務する者及び高速バスに乗務する者については、労使協定により、5 2 週間のうち 1 6 週間までは、4 週間を平均し 1 週間当たり 7 1.5 時間まで延長することができる。

案

《1 か月の拘束時間》

【原則】

- ▶ 拘束時間は、年間の総拘束時間が 3,3 0 0 時間、かつ、1 か月の拘束時間が 2 8 1 時間を超えないものとする。

【例外】

- ▶ ただし、貸切バスを運行する営業所において運転の業務に従事する者、乗合バスに乗務する者（一時的な需要に応じて追加的に自動車の運行を行う営業所において運転の業務に従事する者に限る。）、高速バスに乗務する者及び貸切バスに乗務する者（以下「貸切バス等乗務者」という。）については、労使協定により、年間 6 か月までは、年間の総拘束時間が 3,4 0 0 時間を超えない範囲内において、1 か月の拘束時間を 2 9 4 時間まで延長することができるものとする。この場合において、1 か月の拘束時間が 2 8 1 時間を超える月が 4 か月を超えて連続しないものとする。

《4 週間を平均し 1 週間当たりの拘束時間》

【原則】

- ▶ 拘束時間は、5 2 週間の総拘束時間が 3,3 0 0 時間、かつ、4 週間を平均し 1 週間当たりの拘束時間が 6 5 時間を超えないものとする。

【例外】

- ▶ ただし、貸切バス等乗務者については、労使協定により、5 2 週間のうち 2 4 週間までは、5 2 週間の総拘束時間が 3,4 0 0 時間を超えない範囲内において、4 週間を平均し 1 週間当たり 6 8 時間まで延長することができるものとする。この場合において、4 週間を平均し 1 週間当たりの拘束時間が 6 5 時間を超える週が 1 6 週間を超えて連続しないものとする。

1日の拘束時間、休息期間

現行

《1日の拘束時間》

- ▶ 1日（始業時刻から起算して24時間をいう。以下同じ。）についての拘束時間は、13時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、1日についての拘束時間の限度（以下「最大拘束時間」という。）は16時間とする。この場合において、1日についての拘束時間が15時間を超える回数は、1週間について2回以内とする。

《1日の休息期間》

- ▶ 勤務終了後、継続8時間以上の休息期間を与える。

案

《1日の拘束時間》

- ▶ 1日（始業時刻から起算して24時間をいう。以下同じ。）についての拘束時間は、13時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、1日についての拘束時間の限度（以下「最大拘束時間」という。）は15時間とする。この場合において、1日についての拘束時間が14時間を超える回数（※）をできるだけ少なくするよう努めるものとする。

（※）通達において、「1週間について3回以内」を目安として示すこととする。

《1日の休息期間》

- ▶ 勤務終了後、継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、継続9時間を下回らないものとする。

運転時間、連続運転時間

現行

《運転時間》

- ▶ 運転時間は、2日を平均し1日当たり9時間、4週間を平均し1週間当たり40時間を超えないものとする。
- ▶ ただし、貸切バスを運行する営業所において運転の業務に従事する者、貸切バスに乗務する者及び高速バスに乗務する者については、労使協定により、52週間における総運転時間が2,080時間を超えない範囲内において、52週間のうち16週間まで、4週間を平均し1週間当たり44時間まで延長することができる。

《連続運転時間》

- ▶ 連続運転時間（1回が連続10分以上で、かつ、合計が30分以上の運転の中断をすることなく連続して運転する時間をいう。）は、4時間を超えないものとする。

案

《運転時間》

【原則】

- ▶ 現行どおり

【例外】

- ▶ ただし、貸切バス等乗務者については、労使協定により、52週間における総運転時間が2,080時間を超えない範囲内において、52週間のうち16週間まで、4週間を平均し1週間当たり44時間まで延長することができるものとする。

《連続運転時間》

- ▶ 現行どおり
- ▶ ただし、高速バス及び貸切バスの高速道路（貸切バスの夜間運行にあっては、高速道路以外も含む。）の実車運行区間における連続運転時間（1回が連続10分以上で、かつ、合計が30分以上の運転の中断をすることなく連続して運転する時間をいう。以下同じ。）は概ね2時間までとするよう努めるものとする。

例外的な取扱い

案

※ 例外的な取扱いは全て新設

《予期し得ない事象に遭遇した場合》

- ▶ 事故、故障、災害等、通常予期し得ない事象に遭遇し、一定の遅延が生じた場合には、客観的な記録が認められる場合に限り、1日の拘束時間、運転時間（2日平均）、連続運転時間の規制の適用に当たっては、その対応に要した時間を除くことができることとする。
- ▶ 勤務終了後は、通常どおりの休息期間（※）を与えるものとする。
（※）休息期間は、勤務終了後、継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、継続9時間を下回らないものとする。

（具体的な事由）

- ア 運転中に乗務している車両が予期せず故障した場合
- イ 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航した場合
- ウ 運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖された場合、道路が渋滞した場合
- エ 異常気象（警報発表時）に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となった場合

《軽微な移動の必要が生じた場合》

- ▶ 緊急通行車両等、他の車両の通行の妨げを回避するなど、運行計画に予定していた位置で駐車又は停車しているときに軽微な移動を行う必要がある場合には、記録が認められる場合に限り、一の連続運転時間当たり30分を限度として連続運転時間から除くことができることとする。

《適用除外業務》

- ▶ 改善基準告示の適用除外業務に、「一般乗用旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業」において、災害対策基本法等に基づき、都道府県公安委員会から緊急通行車両であることの確認、標章及び証明書の交付を受けて行う緊急輸送の業務を加えることとする。

特例 ①（分割休息）

現行

- ▶ 業務の必要上、勤務終了後、継続 8 時間以上の休息期間を与えることが困難な場合には、当分の間、一定期間における全勤務回数の 2 分の 1 を限度に、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができるものとする。
- ▶ この場合において、分割された休息期間は、1 日において 1 回当たり継続 4 時間以上、合計 1 0 時間以上でなければならないものとする。
- ▶ なお、一定期間は、原則として 2 週間から 4 週間程度とし、業務の必要上やむをえない場合であっても 2 か月程度を限度とする。
- ▶ 分割は、2 分割に限らず、3 分割も認められるものとする。

案

- ▶ 業務の必要上、勤務終了後、継続 9 時間以上の休息期間を与えることが困難な場合には、当分の間、一定期間における全勤務回数の 2 分の 1 を限度に、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができるものとする。
- ▶ この場合において、分割された休息期間は、1 日において 1 回当たり継続 4 時間以上、合計 1 1 時間以上でなければならないものとする。
- ▶ なお、一定期間は 1 か月を限度とする。
- ▶ 2 分割を超える分割は認められないものとする。

特例 ②（２人乗務）

現行

- ▶ 自動車運転者が同時に１台の自動車に２人以上乗務する場合（車両内に身体を伸ばして休息することができる設備（※）がある場合に限る。）においては、最大拘束時間を２０時間まで延長することができる。また、休息期間を４時間まで短縮することができる。

（※）「車両内に身体を伸ばして休息することのできる設備」は、身体を伸ばして休息できるリクライニング方式の座席で、運転者のために専用の座席が少なくとも１席以上確保されていれば、これに該当するものである。

案

- ▶ 自動車運転者が同時に１台の自動車に２人以上乗務する場合（車両内に身体を伸ばして休息することができる設備がある場合に限る。）には、次に掲げる場合において、最大拘束時間を延長し、休息期間を短縮することができることとする。
 - ア 運転者のための専用の座席として、身体を伸ばして休息できるリクライニング方式の座席が少なくとも一座席以上確保されている場合、最大拘束時間を１９時間まで延長し、休息期間を５時間まで短縮することができる。
 - イ 車両内ベッドが設けられている場合や、上記アに掲げる場合であってカーテン等により他の乗客からの視線を遮断する措置が講じられている場合、最大拘束時間を２０時間まで延長し、休息期間を４時間まで短縮することができる。

特例 ③（隔日勤務）

現行

- ▶ 2 暦日における拘束時間は、2 1 時間を超えてはならないものとする。
- ▶ ただし、事業場内仮眠施設又は使用者が確保した同種の施設において、夜間に 4 時間以上の仮眠時間を与える場合には、2 週間について 3 回を限度に、この 2 暦日における拘束時間を 2 4 時間まで延長することができるものとする。この場合においても、2 週間における総拘束時間は 1 2 6 時間（2 1 時間× 6 勤務）を超えることができないものとする。
- ▶ 勤務終了後、継続 2 0 時間以上の休息期間を与えないものとする。

案

- ▶ 現行どおり

特例 ④（フェリー）

現行

- ▶ フェリー乗船時間のうち2時間（フェリー乗船時間が2時間未満の場合には、その時間）については拘束時間として取り扱い、その他の時間については休息期間として取り扱うものとする。
- ▶ 与えるべき休息期間の時間から、フェリー乗船中の休息期間について減ずることができる。
ただし、減算後の休息期間は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはならないものとする。（※1）

（※1）2人乗務の場合を除く

なお、フェリーの乗船時間が10時間（※2）を超え、8時間（※3）の休息期間が与えられた場合には、フェリー下船時刻から次の勤務が開始されるものとする。この場合において、フェリー乗船中の2時間の拘束時間は、フェリー乗船前の勤務の拘束時間として取り扱うこととする。

（※2）2人乗務の場合には6時間、隔日勤務の場合には22時間

（※3）2人乗務の場合には4時間、隔日勤務の場合には20時間

案

- ▶ フェリー乗船時間は、原則として、休息期間として取り扱うものとする。
- ▶ 与えるべき休息期間の時間から、フェリー乗船中の休息期間について減ずることができる。
ただし、減算後の休息期間は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはならないものとする。（※4）

（※4）2人乗務の場合を除く

なお、フェリーの乗船時間が9時間（※5）を超える場合には、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始されるものとする。

（※5）2人乗務の場合には5時間（車両内ベッドが設けられている場合や、カーテン等により他の乗客からの視線を遮断する等の措置が講じられている場合には4時間）、隔日勤務の場合には20時間