

様式第 2 号(第 7 条関係)

会議の開催結果

1 会議の名称	令和 8 年度さいたま市地域公共交通協議会 第 1 回バス専門部会
2 会議の開催日時	令和 8 年 7 月 2 9 日（水曜日） 午後 2 時 3 0 分 ～ 午後 5 時 0 0 分
3 会議の開催場所	武蔵浦和コミュニティセンター 第 7, 8, 9 集会室
4 出席者名	鈴木文彦委員、鈴木健史委員、山科和仁委員（中山 貴浩代理委員）、秦野凌委員、関根肇委員、美濃浦優 孝委員、家崎清子委員、中野勇委員、湯井円三郎委 員、土居忠夫委員、高田博委員、水上賢委員、成瀬 朋美委員、立石一弘委員
5 欠席者名	田沼健一委員、小池毅委員
6 議題及び公開又 は非公開の別	（議題） 1. 令和 7 年度コミュニティバス等利用状況について 2. 令和 7 年度西区 A I デマンド交通実証実験について 3. グリーンスローモビリティ実証実験の実施について 4. 自動運転バス実証実験の実施について 5. 岩槻区コミュニティバスについて 6. （仮称）再構築ガイドラインについて 7. 判断指標の取扱いについて 8. 委員からの報告事項について （1）東武バスウエスト株式会社：[宮 06]宮原駅 東口～工業団地東～宮原駅東口線（工業団地循環 線）の廃止について （2）国際興業株式会社：運賃改定の実施について （公開・非公開の別） 公開
7 非公開の理由	—
8 傍聴者の数	0 人

9 審議した内容	議事 1 ～ 8
10 問合せ先	都市局 交通政策部 交通政策課 電話番号 0 4 8 － 8 2 9 － 1 0 5 4
11 その他	

令和8年度さいたま市地域公共交通協議会
第1回バス専門部会

日時：令和8年7月29日（水）14時30分開会

場所：武蔵浦和コミュニティセンター

第7, 8, 9集会室

次 第

1 開会

2 議事

（報告事項）

1. 令和7年度コミュニティバス等利用状況について
2. 令和7年度西区A I デマンド交通実証実験について
3. グリーンスローモビリティ実証実験の実施について
4. 自動運転バス実証実験の実施について

（協議事項）

5. 岩槻区コミュニティバスについて
6. （仮称）再構築ガイドラインについて
7. 判断指標の取扱いについて

（報告事項）

8. 委員からの報告事項について
 - (1) 東武バスウエスト株式会社：[宮 06]宮原駅東口～工業団地東～宮原駅東口線（工業団地循環線）の廃止について
 - (2) 国際興業株式会社：運賃改定の実施について

3 その他

4 閉会

(配布資料)

1. 次第
2. 名簿・席次表
3. バス路線マップ 2026
4. バス 1 令和 7 年度コミュニティバス等の利用状況について
5. バス 2 令和 7 年度西区 A I デマンド交通実証実験について
6. バス 3 グリーンスローモビリティ実証実験の実施について
7. バス 4 自動運転バス実証実験の実施について
8. バス 5 岩槻区コミュニティバスについて
9. バス 6 (仮称) 再構築ガイドラインについて
10. バス 7 判断指標の取扱いについて
11. バス 8-1 [宮 06]宮原駅東口～工業団地東～宮原駅東口線（工業団地循環線）の廃止について
(東武バスウエスト株式会社)
12. バス 8-2 運賃改定の実施について (国際興業株式会社)
13. 参 考 令和 7 年度第 3 回さいたま市地域公共交通協議会 議事録

令和7年度コミュニティバス等の利用状況について

バス1

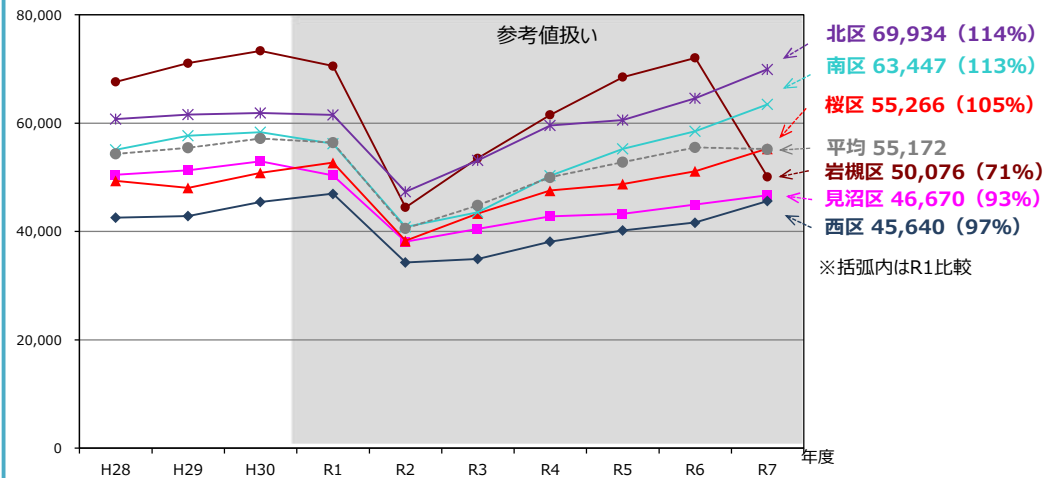
1. 年間利用者数・収支率の推移 (H28年度 - R7年度)

- ・R3年度からR7年度にかけて利用者は回復傾向にあり、R7年度はコミュニティバスは岩槻区除く全地区で昨年度より増加しており、北区、南区、桜区はR1年度より増加している。乗合タクシーについては、岩槻区並木・加倉地区はコロナ禍前のR1年度よりも増加している。
- ・R7年度の収支率について、コミュニティバスは19.4%~42.7%となっており、R3年度から収支率が概ね回復傾向にあるものの地区による差が大きい。乗合タクシーは6.9%~67.7%となっており、R6年度に路線バスの代替として運行を開始した岩槻区河合地区が最も高くなっている。

コミュニティバス

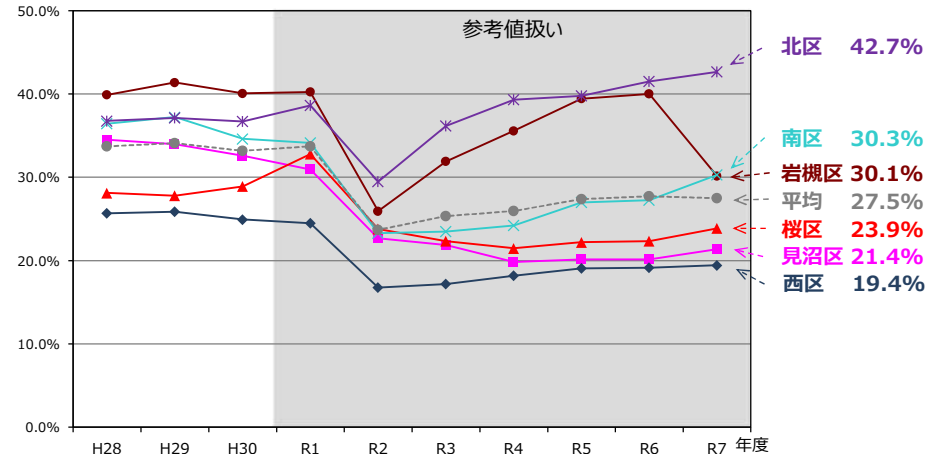
○年間利用者数の推移 (H28年度 - R7年度)

利用者数(人/年)



○収支率(実績)の推移 (H28年度 - R7年度)

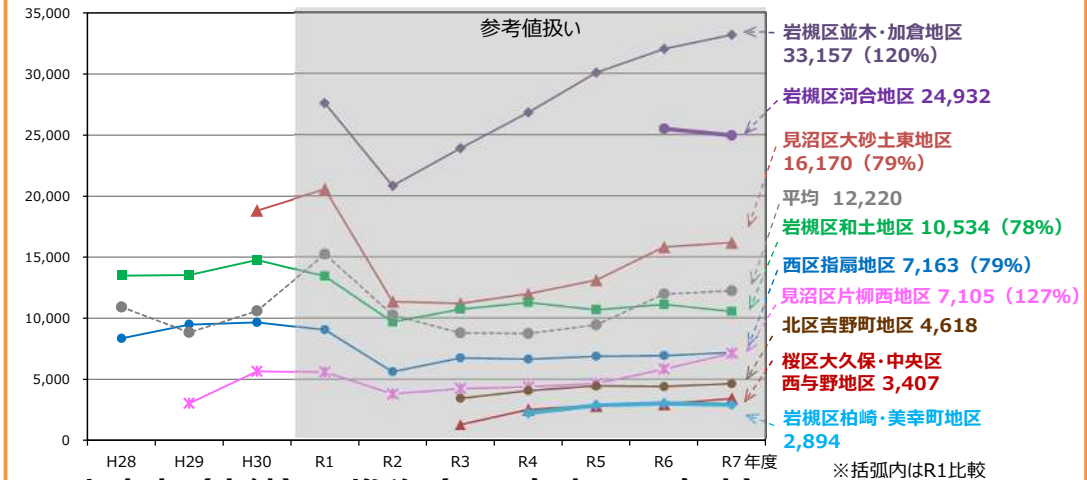
収支率



乗合タクシー

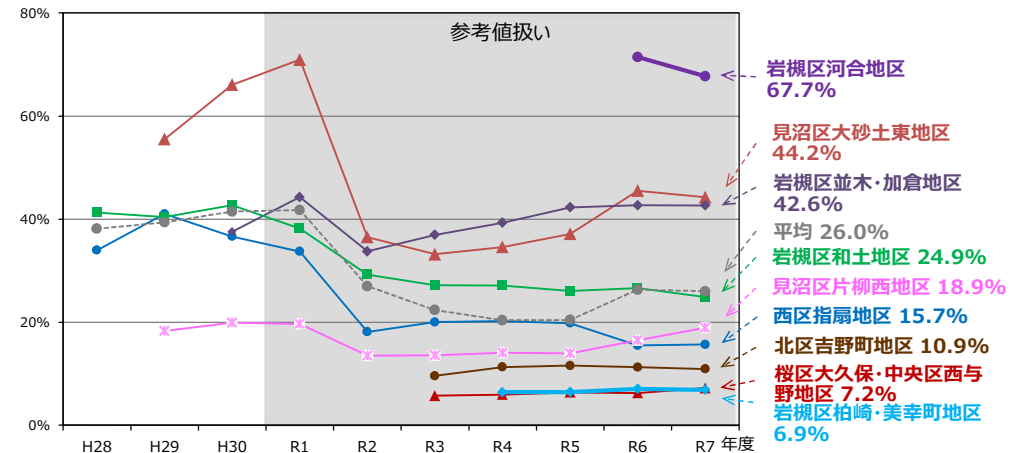
○年間利用者数の推移 (H28年度 - R7年度)

利用者数(人/年)



○収支率(実績)の推移 (H28年度 - R7年度)

収支率



※1 休日運行の利用者数は集計に含めていない。(西区・岩槻区: H31年1-3月、岩槻区・見沼区: R3年6月) (コミュニティバス)

※2 収支率 = 運賃収入(実績) ÷ 運行経費(運行経費には車両償却費等は含まれない)

令和7年度コミュニティバス等の利用状況について

2-1. 乗合タクシーのキャッシュレス決済導入の経緯

○さいたま市では「さいたまデジタルハ策」を掲げ、市民のサービス向上と業務効率化を目的として、デジタルトランスフォーメーション（DX）を推進しており、公共性が高い乗合タクシーの運賃支払いにおけるキャッシュレス決済を令和7年4月1日より導入した。

○なお、約2～3%の決済手数料がかかるが、収支率には不算入とする。

対象路線

- ・岩槻区河合地区乗合タクシー「おりづる号」
- ・岩槻区柏崎・美幸町地区A | デマンド交通「チョイソコさいたまいわつき号」
- ・岩槻区並木・加倉地区乗合タクシー「らくらく号」
- ・岩槻区和土地区乗合タクシー「レインボー号」
- ・見沼区大砂土東地区乗合タクシー「みぬま号」
- ・見沼区片柳西地区乗合タクシー「カワセミ号」
- ・桜区大久保・中央区西与野地区乗合タクシー「むさし号」
- ・西区指扇地区乗合タクシー「あじさい号」
- ・北区吉野町地区乗合タクシー「宮原なかよし号」



対応キャッシュレス決済

- ・デジタル地域通貨「さいたま市みんなのアプリ」
 - ・QRコード読み取り（PayPay、d払い、楽天ペイ等）
 - ・クレジットカード（JCB、VISA、Mastercard等） ※タッチ決済可
 - ・電子マネー（交通系ICカード、WAON、nanaco等）
- ※現金払いも可

2-2. キャッシュレス決済の利用状況

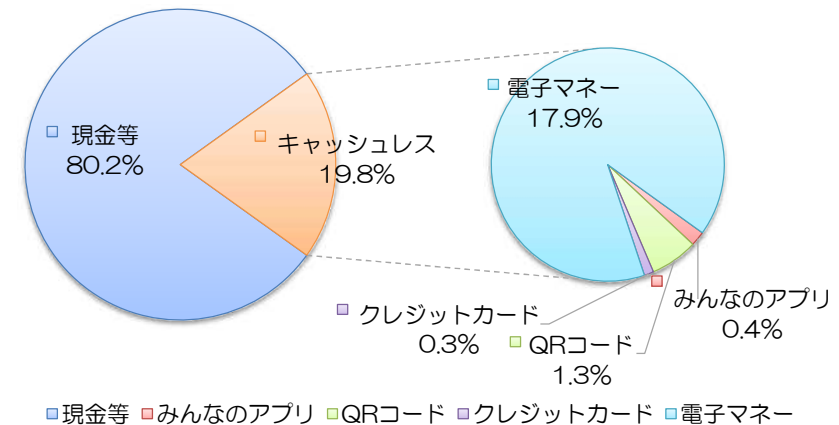
○キャッシュレス決済導入後、4カ月程で利用率が全体の20%に近づいたものの、以降は20%強で横ばいとなっている。

○キャッシュレス決済手段の中では電子マネー（交通系ICカード等）が突出しており、キャッシュレス決済のうち90%前後を占める。

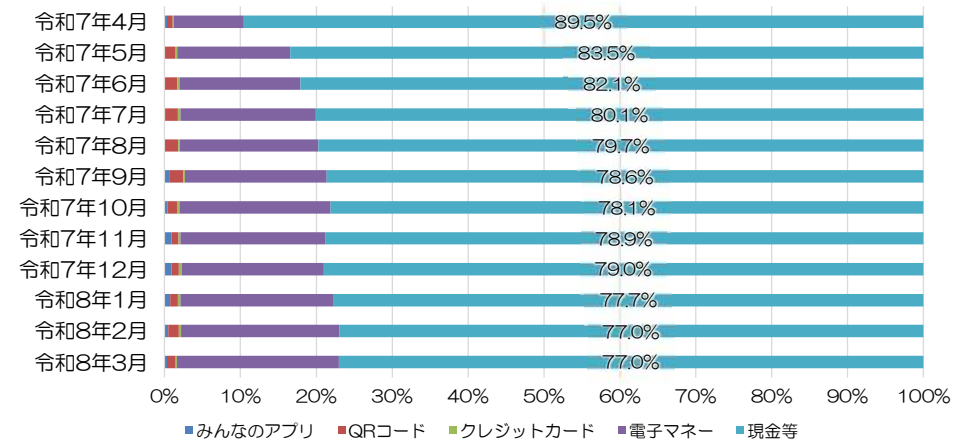
○「みんなのアプリ」は月0～85件で、全体の1%未満で推移している。

○路線別のキャッシュレス利用率について、路線バスの廃止に代わって運行を開始した岩槻区河合地区「おりづる号」が43.5%と最も高く、次いで西区指扇地区「あじさい号」が27.2%と高い。

現金・キャッシュレス決済利用率(令和7年度)



現金・キャッシュレス決済利用状況（月別）



路線別のキャッシュレス利用率(令和7年度)

西区 指扇地区	見沼区 大砂土東 地区	岩槻区 並木・加倉 地区	見沼区 片柳西地区	岩槻区 和土地区	北区 吉野町地区	桜区 大久保・ 中央区 西与野地区	岩槻区 河合地区	岩槻区 柏崎・美幸 町地区 (A オンデ マンド)
あじさい号	みぬま号	らくらく号	カワセミ号	レインボー 号	宮原 なかよし号	むさし号	おりづる号	チョイソコ さいたま いわつき号
27.2%	8.4%	14.0%	21.3%	8.3%	6.3%	4.2%	43.5%	7.3%

令和7年度西区AIデマンド交通実証実験について

バス 2

1 実証実験の概要

実験のねらい	乗合タクシーのデマンド化による効果確認 「事業効率化の可能性」「利用者の利便性向上の可能性」 「乗継スポットの受容性・有効性」
実験概要	●運行時間: R7.11.7～R8.2.13 13:30～19:00 ※土日祝、年末年始運休 ※7:30～13:00は定時定路線運行 ●予約:電話又はWEB ●エリア:西区指扇地区 (右図参照)
特徴	①乗継割引の実施 1乗車100円(200円引き) ②停留所の増設 69箇所(通常37箇所) ③乗車・到着時刻の許容時間 拡大(10分→20分) ※1月から



▲ デマンド交通の停留所配置図
※赤枠はデマンド交通専用の追加停留所

②「乗合運行」の割合は前年実績の約2倍

【実験期間中のAIデマンド交通の運行実績】

		R6年度		R7年度	
		期間中 (59日間)	1日あたり	期間中 (57日間)	1日あたり
予約件数	(件)	443	7.5	423	7.4
運行便数	a (便)	389	6.6	353	6.2
単独予約運行	b (人) (%)	326 83.8	5.5	249 70.5	4.4
複数予約乗合運行 (組合せ)	c (人) (%)	41 10.5	0.7	55 15.6	1.0
複数予約乗合運行 (発着同一)	d (人) (%)	22 5.7	0.4	49 13.9	0.9
総利用者数	E (人)	500	8.5	489	8.6
1運行あたり乗車人数	E/a (人/便)	1.29	—	1.39	—
乗合運行率	(c+d)/a (%)	16.2	—	29.5	—

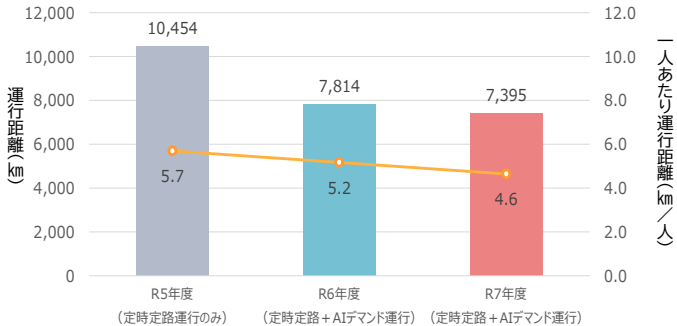
※デマンド運行期間で集計(R6年度:11/1～1/31、R7年度:11/17～2/13)

③「運行経費」は路線定期運行に比べ、燃料費は約6割に減少したものの総額では約2倍に増加(主にシステム使用料が増加)

	R5 定時定路線のみ	R6 定時定路線 + AIデマンド	R7 定時定路線 + AIデマンド
利用者一人あたりの運行経費 (円)	1,348	3,077	3,038

2 効果検証(運行効率性)

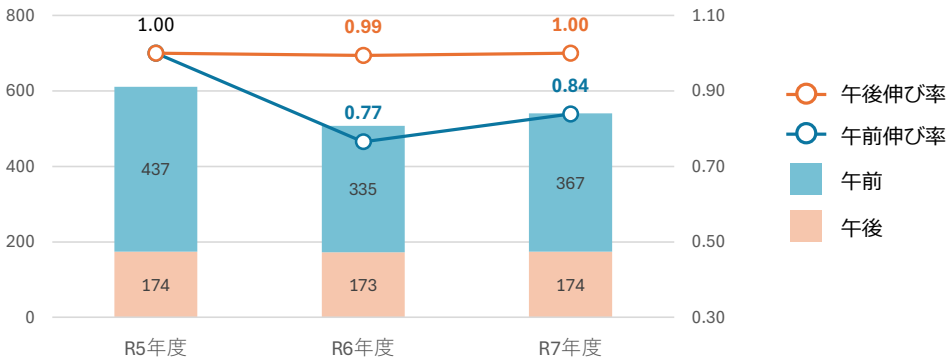
①利用者一人当たりの「運行距離」は路線定期運行の約7割に減少



▲総運行距離と利用者一人あたり運行距離の比較

3 効果検証(利便性の向上)

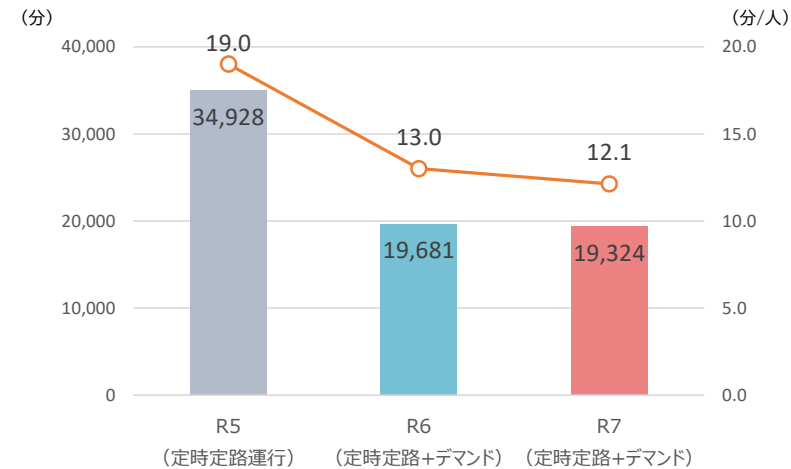
①「利用者」は前年度に比べ微増したが、路線定期運行に比べ減少(約84%)



▲ 過年度データとの1か月あたり利用者数の比較 (12～1月平均)

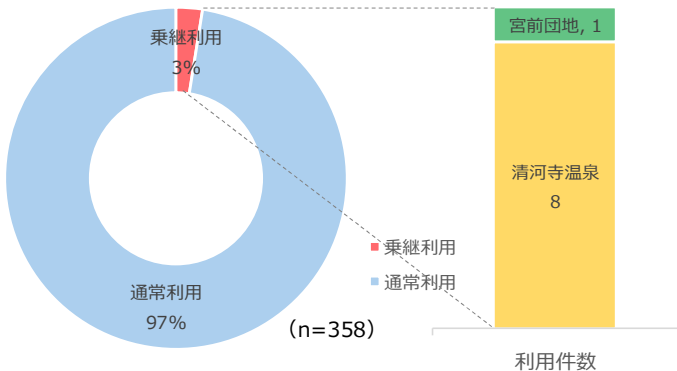
令和7年度西区AIデマンド交通実証実験について

②「乗車時間」は路線定期運行に比べ約6割に削減



▲ 利用者一人あたりの平均乗車時間の比較

③「乗継利用」は期間中の約3% (9件) の利用と少なく、満足度を評価するための十分なデータは得られなかった。

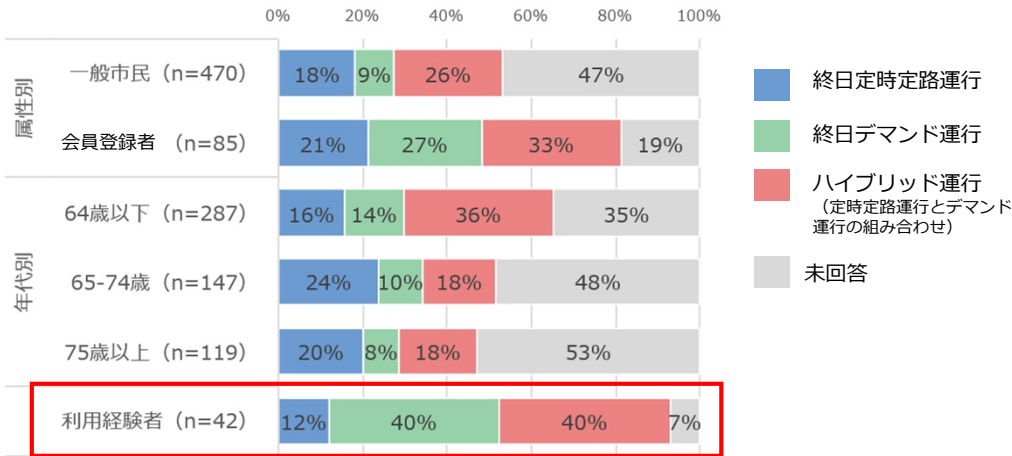


▲ 乗り継ぎ利用の状況

※令和7年デマンド運行実績データ
※データ集計期間：11/17～2/13

4 効果検証(満足度)

デマンドを利用した方からは、終日デマンド運行またはハイブリッド運行が支持されている一方で、高齢者からは終日定時定路運行を求める声も多い。



▲ あじさい号の望ましい運行形態 (属性別・年代別)

5 今後の取組の方向性

- デマンド交通は、「SMARTプラン」において、「地区内交通として、買い物・通院・地域コミュニティへの参加といった、暮らしの移動を支える役割と居住地域と生活関連施設やバス停等のモビリティハブを結ぶ移動手段」として期待する役割を位置づけています。
- これまでの実証実験の検証を踏まえ、導入するにあたっての諸条件等について、現在検討中の「(仮称)再構築ガイドライン」の中で、位置付けを整理します。

グリーンスローモビリティ実証実験の実施について

■ 背景・これまでの経緯

- ・高齢化の進展に伴い、バス停や周辺施設までの移動需要の増加が見込まれる
- ・バス運転手等の担い手不足により、地域主体の共助の取組の重要性が高まっている
- ・令和7年度では浦和区針ヶ谷・北浦和地区で実証実験を実施し、買物等の日常生活の移動手段としての有用性は確認できたが、運営体制の課題も明らかとなった

■ 令和8年度実証実験の目的

- ・運転手の手配等の事業運営を地域が担う共助の取り組みを実施し、以下を検証
- ①地域特性を踏まえた導入効果や運営方法の課題を検証
- ②費用対効果や持続可能性等を把握し、適切な事業のあり方を検証

■ 実施内容

項目	実施内容	
	令和7年度	令和8年度
対象地域	3エリア (浦和針ヶ谷・北浦和地区を3分割して実施)	3⇒2エリア (南区大谷口地区、岩槻区小溝地区、大宮区高鼻地区)
実証期間	各地区1ヶ月程度 針ヶ谷地区:令和7年10月6～13日 北浦和地区:令和7年11月4～28日 西側地区:令和7年12月1～19日	各地区2週間程度 (南区大谷口地区:令和8年10月上旬頃 岩槻区小溝地区:令和9年1月下旬頃 大宮区高鼻地区:運転リスク、運転手確保を理由にR8.7.14辞退)
対象者	長距離徒歩移動が困難で 買い物・通院等を目的とした高齢者	同左
運賃	無償	同左
予約	不要	同左
運転手	市役所	地元
車両手配	市役所	同左
車庫手配	市役所	地元
WS・説明会 運営	市役所	地元(市役所が補助)
分析	市役所	同左

■ 使用車両(予定)

製造元/名称	ヤマハ発動機株式会社/AR-07
自動車の種別	小型自動車 ※普通免許で運転可
乗車定員	7名(運転手と地域サポーターが同乗するため、乗客5名定員)
車両サイズ	全長3,955mm/全幅1,354mm /全高1,837mm
最小回転半径	4.5m
最高速度	19km/h
充電方式	車載式定電流充電器(単相200V)
航続距離	満充電時30～40km ※走行環境によって異なる
充電時間	8時間程度 ※走行環境によって異なる



■ 検証項目

- ①ヒト:運営・運転手・サポーターの手配
→地元主体での運営が可能か、今後通年を通して運転手・サポーターの手配が可能か
- ②モノ:適切な車両条件
→移動手段として上記車両の課題を整理、適切な車両の選択
- ③カネ:運行経費を踏まえた費用対効果
→1人あたりの運行経費を算出し、他の交通モードと比較した評価
- ④その他:安全性・既存公共交通への影響を踏まえた運行ルール整理
→駅前ロータリーへの進入・通行の可否、バス路線との重複等、の運行ルール整理

■ 今後の予定

- ・今年度実証実験結果を踏まえ、今後の事業のあり方を検証する

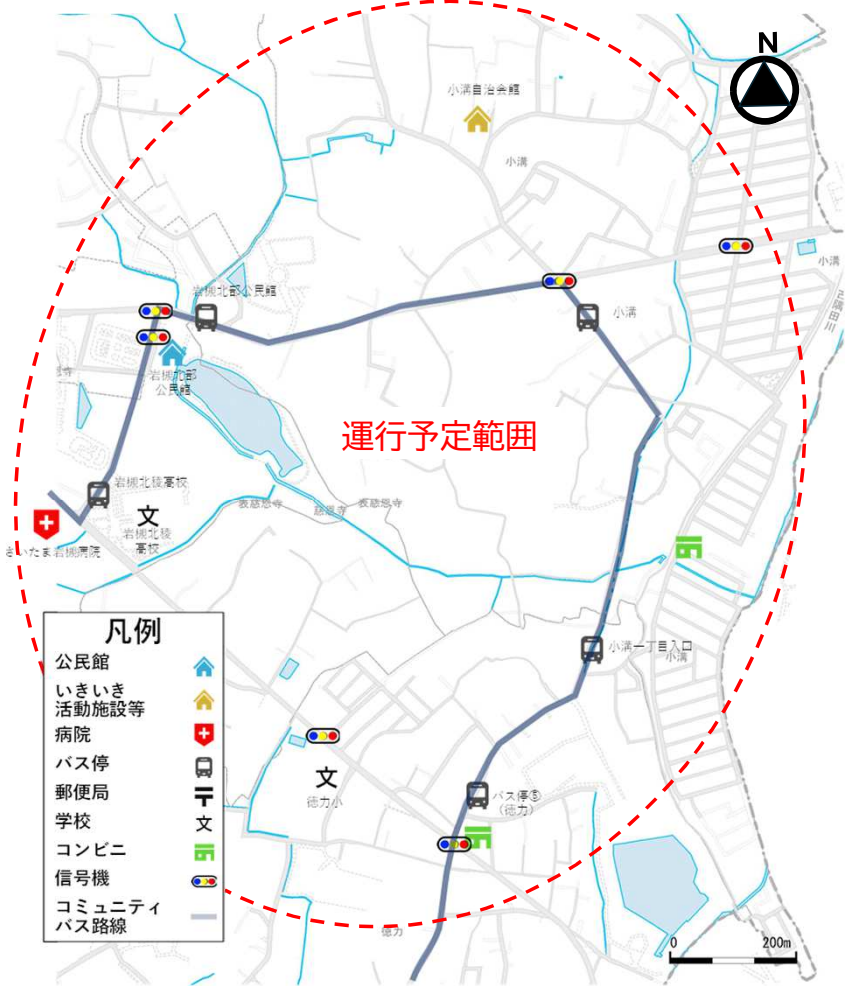
グリーンスローモビリティ実証実験の実施について

参考) 各地区の交通状況

■南区大谷口地区



■岩槻区小溝地区



令和8年度さいたま市地域公共交通協議会 第1回バス専門部会

自動運転バス実証実験の実施について

Autonomous
driving
project

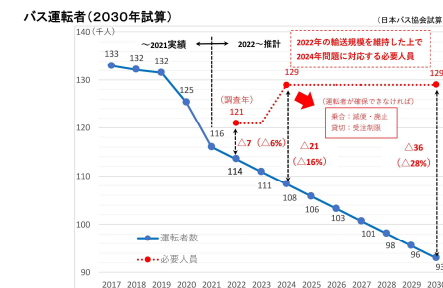
01 自動運転移動サービスの導入の背景・目的

- 既存路線の自動運転L4を推進することで、サービス水準を維持・向上させ、「持続可能な地域公共交通ネットワークの構築」を目指す。

事業実施の背景・目的・目標

背景

- 年齢別の交通手段分担率では他の年齢層に比べて75歳以上のバス利用の割合は高い。
- 市内の高齢化率は2045年には30%を超える見込みとなっており、公共交通サービスの重要性が今後更に高まる。
- 運転手不足等の影響で一部路線の廃止や減便も行われており、高齢化する運転手への対策が急務。



目的

- 市内でも交通需要が高く、自動運転サービスの導入効果が大きい幹線において、大型バスの自動運転L4を実装することでサービス水準の維持・向上を図る。



目標

- 令和12(2030)年度を目標に、国道463号(埼大通り)の一部路線における自動運転L4の本格実装を目指す。
- その後、市内全域での完全自動運転化の実現により、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築を目指す。



02 令和8年度実証実験概要(案)

- 早朝、土日を含めた時間帯における自動運転走行の課題の把握(技術検証中心)を目的とする。
- 運行区間は既存バス路線の存在する北浦和駅西口～埼玉大学間を設定。
- 使用車両は昨年度と同様、いすゞ社製のエルガ(ディーゼル)を使用。

■ 目的

- ・平日日中と異なる交通状況(早朝、土日等)における自動運転走行の課題把握し、インフラ整備等の今後の対応の方向性を整理する。
- ・交通事業者の自動運転導入に向けた経営判断の支援(機会・判断材料の提供)

■ 日程

- ・12月頃実施予定(調律:2日間程度 OJT:4日間程度 一般運行:6日間程度)

■ 運行区間

- ・運行区間:北浦和駅西口～埼玉大学間(埼大通り):約4km

■ 車両

▼使用車両外観



▼保有機能

項目		内容	
車両スペック	車両名	いすゞ自動車株式会社製 ERGA(エルガ)	
	自動運転時の定員	最大29名	
	最高速度	車両性能:80km/h 自動運転時:40km/h(一部区間のみ50km/h)	
	センシング	LiDAR:8個 ミリ波レーダー:2個 カメラ:7個	
	その他装備	GNSS(全球測位衛星システム)、IMU(慣性計測装置)	
	天候	晴れ、曇り、雨量3mm以下	
保有機能	照度		1～10,000lux
	自車操作	車線変更	可 原則、地図上での車線変更設定区間上の自動車線変更が可能(一部の困難な走行環境を除く)
		障害物回避	一部可 一部の条件下で回避可能
	白線認識		可
	標識認識		不可 地図情報より取得
	信号認識		可
	MRM		無(開発中) ※MRM:ミニマム・リスク・マヌーバー(自動運転中に安全な自動運転の継続が困難になった場合、その危険を回避する動作のこと)
その他特徴等		・自己位置推定は高精度3次元地図を活用 ・世界各国において活用実績のある自動運転ソフトウェアAutowareを搭載 ・バス停/路側帯からの発車/駐車可能、交差点右左折可能	

■ 実証内容

- ・自動運転 : レベル2(運転手あり)
- ・試乗 : なし(今年度は技術検証を中心に実施とするため)
- ・会議 : 地域コミッティ、庁内検討会等により関係者との状況共有も引き続き実施
- ・補助金 : 地域公共交通DX・コパ・外+ネットワーク促進事業補助金(埼玉県)を活用予定
- ・検証項目 :

早朝・土日の交通量が比較的落ち着いた時間帯における自動走行の課題整理
路車協調の効果、将来的な経営判断に必要な課題整理(実現性・費用対効果・リスク等)

03 令和8年度事業実施スケジュール

		2026年									2027年		
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1.準備													
2.実証 実験準備	車両調律												
	運転手OJT												
3.実証 実験実施	一般運行												
4.とりま とめ	検証結果とりまとめ												
	次年度の方向性検討												
5.会議・ 報告	地域コミッティ会議	第1回 ● (Oct 2026) 第2回 ● (Mar 2027)											
	庁内検討会	第1回 ● (Oct 2026) 第2回 ● (Mar 2027)											
	地域公共交通協議会 バス部会	今回 ● (Jul 2026) ● (Mar 2027)											
	県への報告	● (Mar 2027)											

宮06 宮原駅東口～工業団地東～宮原駅東口線(工業団地循環線)の 廃止について

いつも東武バスをご利用いただきまして誠にありがとうございます。

2026年 9月30日(水)の運行をもちまして、以下の運行系統を「廃止」いたします。

長い間のご愛顧に感謝申し上げますとともに、現在ご利用いただいておりますお客様にはご不便をおかけいたしますが、何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。

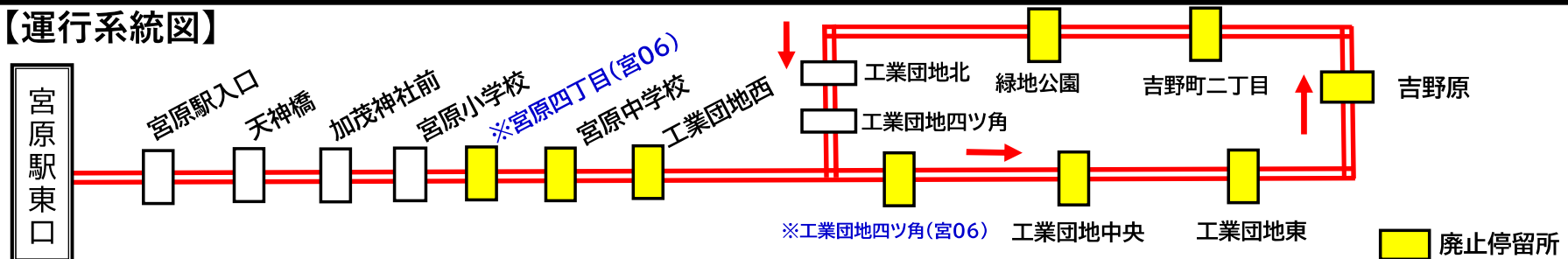
【廃止する運行系統】

〔宮06〕 宮原駅東口～工業団地東～宮原駅東口線(工業団地循環線)

【廃止となる停留所】

※宮原四丁目・宮原中学校・工業団地西・※工業団地四ツ角・工業団地中央・工業団地東・吉野原
吉野町二丁目・緑地公園 ※印は「宮06」の停留所のみ廃止いたします。

【運行系統図】



2026 年 6 月 12 日
国際興業株式会社

埼玉県内ほか 路線バス(乗合バス)の運賃改定の実施について

日頃より国際興業バスをご利用くださいまして、誠にありがとうございます。

国際興業株式会社(本社:東京都中央区、社長:黒滝 寛)は、2026 年 10 月 1 日(木)より埼玉県内の乗合バスの運賃および 65 歳以上の方対象の高齢者定期券「彩京のびのびバス」の発売金額を改定いたします。

お客様にはご負担をおかけいたしますが、ご理解賜りますようお願い申し上げます。

記

1. 運賃改定の概要

➤ 改定実施日

2026 年 10 月 1 日(木)

➤ 改定内容

① 埼玉県内の全路線*1 の普通旅客運賃(現行 240 円以下の区間のみ)

*1 東京都と埼玉県を跨ぐ路線の埼玉県内区間を含む、コミュニティバスを除く

② 「彩京のびのびバス」(65 歳以上の方対象の高齢者向け全線定期券)の発売額

2026 年 10 月 1 日～2027 年 3 月 31 日有効の下期分(9 月 16 日発売開始)より改定

➤ 運賃対比表(現行・改定)

	現行運賃 (2025/4/1)	改定運賃 2026/10/1～
	現金・IC	現金・IC
普通旅客運賃	220 円(初乗り運賃)	240 円
	230 円	
	240 円	250 円
	現行 250 円以上の区間は運賃を据え置きます	
定期券(通勤一ヵ月) ※初乗り運賃区間	(220 円区間) 9,810 円	(240 円区間) 10,700 円
彩京のびのびバス (六ヵ月)	25,000 円	28,000 円

- 現 220 円区間(初乗り運賃)および 230 円区間を 240 円に改定
- 現 240 円区間を 250 円に改定
※現行実施運賃が 250 円以上の区間については変更なし
- 彩京のびのびバス(高齢者定期券:半年間期間固定)の発売額を 25,000 円から 28,000 円に改定
※今回の運賃改定は、既に認可を受けた範囲内での「実施運賃」の変更となります

2. ご利用になる区間の新運賃額のご案内について

国際興業バス HP のお知らせページにて改定対象区間の運賃をご案内しております。

https://593lbus.com/news_details/id=4162

なお、「運賃・経路検索」での 10 月 1 日以降の新運賃表示については、現在準備中です。

3. 運賃改定に伴う定期券の取り扱いについて

- 金額式 IC 定期券は「設定金額」の範囲内の区間でご利用いただける定期券です。
ご利用区間を保証するものではありませんので、運賃改定前からご利用になられている定期券の「設定金額」と、ご乗車になる区間の「改定後の新運賃」とで差が生じる場合には、ご利用の都度、差額のご精算が必要な仕組みとなっております。
※改定前にお買い求めの 220 円区間有効の定期券で、運賃改定後に 240 円となった区間をご利用の場合、ご乗車ごとに差額 20 円の精算が必要となります。
- 改定前にお買い求めいただいた「金額式 IC 定期券」をお持ちのお客様で、改定後の新しい「設定金額(240 円・250 円)」への『継続販売』および、特例的な『買いなおし*2』をご希望される場合は、2026 年 9 月 17 日(木)以降 2027 年 3 月 31 日(水)までの間、弊社定期券発売窓口にて対応いたします。
また、年間通学定期券「ばすく〜る 365」をお持ちのお客様で、改定後も差額精算なく継続してご利用いただくための『書き換え』手続きを、2026 年 7 月 13 日(月)以降弊社定期券発売窓口にて対応いたします(無償)。
詳細につきましては、国際興業バス HP のご案内をご確認ください。
【金額式 IC 定期券】 https://5931bus.com/news_details/id=4169
【ばすく〜る 365】 https://5931bus.com/news_details/id=4176
*2 通用日数での無手数料払い戻し、および払戻日以降 14 日以内の任意の日付より新規扱いにて発行
- 「共通定期券(川 11・川 12 系統 / 北浦 03・南与 01 系統)」・「IC 一日乗車券」については、今回の運賃改定においては発売金額を据え置き、特別な手続きなくそのままご利用いただけます。

4. 改定理由について

弊社路線バス事業においては、少子高齢化や他交通手段との競合に加え、コロナ禍以降の生活様式の変化により極めて厳しい事業運営を余儀なくされております。このような状況から、2023 年に埼玉県内および東京都内にてそれぞれ約 26 年ぶりとなる運賃改定を実施し、経営の安定化と運転士の待遇改善に努めてまいりました。しかしながら、その後も以下のような急激な外部環境の変化が重なり、企業の経営努力だけで吸収することが極めて困難な状況に直面しております。

●燃料費および物価の高騰

昨今の急速な原油価格の上昇に伴い、燃料油脂費を中心とした物価高騰によるコストの大幅な増加が事業運営を大きく圧迫しております。

●「2024 年問題」に伴う更なる運転士確保・待遇改善

2024 年 4 月に適用された「改正労働基準法」および「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(改善基準告示)」の改正に伴い、現行の運行水準を維持するためには、これまで以上の運転士の確保が必要な状況となっており、離職者の抑制や採用面においてさらなる待遇改善が必要と考えております。

これらのことから、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ための施策の一つとして、今回の運賃改定を実施することといたしました。

弊社としては、今後も一層の経営努力を続けてまいる所存ですので、ご利用のお客様にはご負担をおかけいたしますが、何卒ご理解を賜りますようお願い申し上げます。

運賃改定に関するお問い合わせ連絡先
運輸事業部 業務課
TEL:03-3273-1126
(平日 9:00~17:30)