

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17日
自動車局旅客課

諮問いたしたい事案
京王バス株式会社（東京都：京浜ブロック）

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
京王バス株式会社（東京都：京浜ブロック）	
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	京王バス株式会社	
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	1.04%	
前回改定実施年月日	令和元年10月1日	
前回平均値上率	1.01%	
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
均一運賃	210円	240円
平均改定率	14.29%	
申請年月日	令和4年12月2日	
実施予定日	令和5年3月25日	

I. 事案一覧

申請	年月日	申請者	申請内容		査定
申請	令和4年12月2日	京王バス 株式会社 代表者 代表取締役 宮坂 周治	現行	[均一制] 210円	申請どおり
諮問	令和5年1月6日	資本金 80百万円 株主 京王電鉄バス株式会社		[均一制] 240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12月13日から26日までの間において、京王バス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京王バスの考えについては、以下のとおり。

	ご意見	国交省・京王バスの考え
1	<p>京王バスをたまに利用するものです。 乗務員の低賃金については業界全体の問題であり、バスの安定運行のために乗務員の待遇改善による人員確保では最重要課題であることから、運賃改定自体には賛成である。 ただし下記条項を実施できるように務めて頂きたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現金とICカードで運賃の差を設定すること。現金管理コストが発生しないICカード利用を推奨するために、現金利用の場合は暫定運賃を適用しないこと。 ・東京都シルバーパス利用客数を正確に把握して正しい運賃を請求できるようにするために、東京都に対しICカード化を強く要望すること。 ・東京都シルバーパス利用客の小児運賃収受を検討すること。5年以内に実現困難な場合は、シルバーパス取り扱いを廃止すること。 ・東京都シルバーパスの平日朝の利用停止。それに伴う通勤利用での高齢客による運賃支払いや利用減によるピーク時間帯所要数減による合理化が見込めるため。 ・障害者割引の事業者負担額を全額公費負担にするよう国や自治体に要望すること。5年以内に実現困難な場合は、障害者割引を廃止すること。 ・従業員の有給休暇全消化や法定以上の休憩時間を確保出来るようにすること。 ・京王線高架化に伴う駅前広場設置時を目処に、明大前駅、下高井戸駅、桜上水駅いずれかから小田急線各駅方面への新規バス路線設定の検討 	<p>(国交省) 頂いたご意見は京王バス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>(京王バス) 運賃改定へのご理解、誠にありがとうございます。</p> <p>当社としても、引き続きお客様に安心・快適なサービスの提供を維持するためには、乗務員の確保および労働条件の改善が最重要課題であると認識しております。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ICカードにつきましても、システム管理費のコストがあること、および平等性の観点から今回の改定については同額とする予定です。しかしながら、一層のICカード普及を進めるためにもシステム管理費のコスト削減を行いながら、今後の運賃施策を検討してまいります。 ・シルバーパスについては、行政主導の社会福祉制度となりますので、今後も引き続き関係機関と連携、調整を図ってまいります。 ・障がい者割引については、貴重なご意見として今後の運賃施策の参考とさせていただきます。 ・従業員の待遇については、これまで勤務体系の見直しによる労働時間の短縮などを図ってまいりました。引き続き改善に向けて務めてまいります。 ・京王線高架化による路線の拡充については、駅前バスターミナルの整備と合わせ、積極的に検討してまいります。

	ご意見	国交省・京王バスの考え
2	<p>反対。 京王バス（株）は、十分な企業努力もせず、合理的な理由も示されずに値上げをしようとしている。 東京都調布市の市議会において、令和元年に「バス会社各社への運行ダイヤの拡充を要請することを求める陳情」が全会一致で採択され、また令和4年にも「バス会社各社への運行ダイヤの拡充を改めて要請することを求める陳情」が全会一致で採択され、調布市から重ねて早期の本数の増便等、運行ダイヤの拡充を求めているが、京王バス（株）はそれらを無視して応じようとしていない。そのような状況で、値上げだけして市民の負担を増やそうというのは到底許容できない。 国土交通省からも、京王バス（株）に対し、調布市議会および調布市からの要請に対し真摯に対応するよう指導してほしい。市議会で全会一致で採択されている以上、これは民意である。</p> <p>また、京王バスの運賃は、学割の割引率が低いため、特に高校・大学生のバス通学が大きな負担になっている。 仮に一般のバス運賃の値上げを認めるにしても、学割の割引率を上昇させるなど、高校・大学生の負担を小さくし、未来を担う世代を潰すことのないように国土交通省から見直しを依頼してほしい。</p>	<p>（国交省） 頂いたご意見は京王バス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>（京王バス） 当社では、1994年の京浜ブロック運賃改定実施以降、バス事業の収支を改善するため、新しい賃金・労働条件の会社である京王バス株式会社を1997年に設立し、路線を京王電鉄株式会社から順次移管したほか、2002年には従来の京王電鉄株式会社自動車事業部の労働条件を変更し、退職金凍結や基本給カット等の改革を行ったうえで、京王電鉄バス株式会社として分社化いたしました。これらの企業努力により、1997年12月には都区内民営バス事業者が運賃値上げに踏み切った際、当社だけは運賃を据え置きました。 しかしながら近年の事業環境は、少子化やマイカー、自転車などとの競合に加え、コロナ禍による在宅勤務やオンライン授業の実施など、新しい生活様式の定着による移動需要自体の低迷により収入面において厳しさを増す一方で、燃料費の価格高騰や最低賃金の上昇などによる費用増が事業経営を圧迫しており、さらに深刻なバス運転士不足による要員確保が喫緊の課題となっております。 このような厳しい事業環境下においても、公共交通事業者の使命としてお客様に安心・快適なサービスの提供を維持していくとともに、運行ダイヤの見直しや新規路線開設について、これまでも調布市をはじめとする各自治体と協議を進めてまいりましたが、引き続き丁寧に各自治体と協議をしてまいります。</p> <p>また学生定期券については、家計の負担を軽減すべく、通常よりも割引率を高く設定した年度定期券をモバイルPASMOにて発売を予定しております。</p>