

事 案 一 覧 表

申請種別：乗合バスの上限運賃変更

平成25年12月17日
自動車局旅客課

諮問いたしたい事案

九州産交バス(株)	(熊本ブロック)
産交バス(株)	(熊本ブロック)
熊本都市バス(株)	(熊本ブロック)
熊本電気鉄道(株)	(熊本ブロック)
熊本バス(株)	(熊本ブロック)

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
九州産交バス(株)(熊本ブロック)	
申請事業者の概要	2
上限運賃改定申請の概要	3
参考資料	4
産交バス(株)(熊本ブロック)	
申請事業者の概要	8
上限運賃改定申請の概要	9
参考資料	10
熊本都市バス(株)(熊本ブロック)	
申請事業者の概要	14
上限運賃改定申請の概要	15
参考資料	16
熊本電気鉄道(株)(熊本ブロック)	
申請事業者の概要	20
上限運賃改定申請の概要	21
参考資料	22
熊本バス(株)(熊本ブロック)	
申請事業者の概要	26
上限運賃改定申請の概要	27
参考資料	28
「説明及び意見を聴く会」の開催結果のご報告	32

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	九州産交バス(株)		産交バス(株)		熊本都市バス(株)		熊本電気鉄道(株)		熊本バス(株)	
前々回改定実施年月日	平成4年10月1日		平成4年10月1日		—		平成4年10月1日		平成4年10月1日	
前々回平均値上率	5.1%		8.1%		—		6.9%		7.7%	
前回改定実施年月日	平成10年3月1日		平成10年3月1日		—		平成10年3月1日		平成10年3月1日	
前回平均値上率	1.8%		1.9%		—		1.8%		1.9%	
現行運賃と改定運賃の比	現行運賃	申請運賃	現行運賃	申請運賃	現行運賃	申請運賃	現行運賃	申請運賃	現行運賃	申請運賃
キロあたり賃率	30円70銭	36円50銭	31円50銭	36円50銭	31円50銭	36円50銭	29円40銭	34円00銭	31円50銭	36円80銭
初乗り運賃	130円	150円	130円 (荒尾市140円)	150円	130円	150円	130円	150円	130円	150円
平均改定率	18.4%		14.3%		15.7%		15.0%		16.6%	
申請年月日	平成25年10月16日		平成25年10月16日		平成25年10月31日		平成25年11月5日		平成25年11月8日	
実施予定日	平成26年4月1日									

※運賃改定の申請があった事業者順に記載。

※上記の申請内容は、上限運賃の変更(引上げ)に係るもの。ただし、平成26年4月1日からの消費税率引上げ分については、本申請認可後に別途申請がなされる予定。

※平成26年4月1日(予定)から実際に利用者から收受する運賃については、本申請及び消費税率引上げ分の申請の両方の認可を受けた後の上限運賃の範囲内で設定・実施されることになる。

※熊本都市バス(株)は平成21年4月1日より営業開始。

熊本ブロック

九州産交バス(株)

(1)申請事業者の概要(平成24年度)

代表者名	資本金 (百万円)	株 主 (%)	事業収入ウエイト及び経常収支率			
			事業別	規 模	収入ウエイト	収支率
取締役社長 もりけいすけ 森 敬輔	90 百万円	1. 九州産業交通ホー ルディングス(株) 100.0	一般路線	214 両	45.2 %	89.9 %
			高速乗合	101 両	42.1 %	109.7 %
			一般貸切	15 両	2.3 %	82.3 %
			その他	—	10.4 %	143.6 %
			全事業		100.0 %	101.4 %

※ 一般路線運送収入 2,502,135 千円
 総 従 業 員 数 536 名
 配 当 額 — 千円

(2) 上限運賃改定申請の概要

九州産交バス(株)

項目	現行運賃	申請運賃
普通旅客運賃 改定申請内容	<p>対キロ区間制 基準賃率 30円70銭</p> <p>初乗運賃 130円</p> <p>遠距離低減率 2.0 km まで基準賃率の 2.00 倍</p> <p>10.0 km をこえ 20.0 km まで基準賃率の 0.90 倍</p> <p>20.0 km をこえ 30.0 km まで基準賃率の 0.80 倍</p> <p>30.0 km をこえる部分 基準賃率の 0.70 倍</p>	<p>対キロ区間制 基準賃率 36円50銭</p> <p>初乗運賃 150円</p> <p>遠距離低減率 2.0 km まで基準賃率の 2.00 倍</p> <p>10.0 km をこえ 20.0 km まで基準賃率の 0.90 倍</p> <p>20.0 km をこえ 30.0 km まで基準賃率の 0.80 倍</p> <p>30.0 km をこえる部分 基準賃率の 0.70 倍</p>
平均値上率	<p>(前回改定) 1.8 %</p> <p>(前々回改定) 5.1 %</p>	18.5 %
備考	<p>前回改定年月日 平成10年3月1日</p> <p>前々回改定年月日 平成4年10月1日</p>	<p>申請年月日 平成25年10月16日</p>

※現行定期運賃(1ヶ月)の計算方法 通勤:普通旅客運賃(基準運賃額)×推定乗車回数(60回)×[1-割引率(40%)]
 通学:普通旅客運賃(基準運賃額)×推定乗車回数(60回)×[1-割引率(15.0キロまで50%、15.1キロ以上80%)]

九州産交バス(株)の上限運賃改定に係る参考資料

I. 一般事項

1. 今回の運賃改定の申請に係る地元の反響

申請直後にプレス発表を行ったところ、報道機関から取材申し込みがあり、翌朝以降の新聞3紙が申請の事実を報道した。【別紙1-1参照】

なお、関係自治体には事前に口頭で説明するとともにプレス資料を申請直後に配信した。自治体からは説明の際に特段の意見等は無かった。報道やHPプレスリリース掲載についての利用者の反応であるが、大きな反響は無い状態で推移している。

2. 住民の運賃改定に関する負担感等について

(1) 鉄軌道との比較（現行、改定後）

鉄道併行区間における乗合バス運賃は、JR運賃との比較で、現行1.67倍であり、改定後は1.85倍の見込み。（消費税増税転嫁除く）

(2) エリア内各事業者の概要【別紙2参照】

II. 会社の状況

1. 経営方針としての乗合バス事業の位置づけについて

経常収入において乗合バス事業の全業に占める割合は87%で、そのうち一般バス事業は45%、高速バス事業は42%と一般バス事業は収入面では大きな柱を占めているが、収益面では赤字基調の一般バス事業に対して、黒字の高速バス事業が内部補助を行い支えてきたのが実態である。高速バスの経営環境が厳しさを増しているため、一般バスの収支改善が喫緊の課題となっている。

2. 今回の改定を契機とした合理化策について

中古車購入による車両購入費の抑制、デジタルタコグラフ導入によるエコドライブの実践等を行っている。

ダイヤ・運行面の効率化も課題であるが、これまでのダイヤ改正で昼間の減便などを行っておりキロ当たりの輸送人員を改善しているが、過度の減便等は利用者離れに直結しかねないため、利用区間の分析を進めるなど効率化と利便性の両立を目指していく。

3. 乗客サービスの充実、バリアフリー対策等快適なバス利用促進のための施策について

- (1) 今回の運賃改定にあわせて、お客様の声をドライブレコーダーで客観的に分析し、サービス向上につなげるなど利用者サービスの向上に努める。
- (2) これまで、バリアフリー化の中心は経費削減のための中古車によるノンステップバス・ワンステップバスなどの導入であるが、中古車市場の供給不足で、良い車両は奪い合いになっている。運賃改定を機に新車の導入を進めたい。
- (3) 改定後の運賃はバス社内のみならず、ホームページ、バス停での主要区間の掲示等を通じてわかりやすい告知を進める。

4. 安全対策の基本方針について

- (1) 次の安全の基本方針等を掲げている。

I. 安全基本方針

- ・九州産交バスでは「運輸安全マネジメント体制の確立と継続的改善」を実施する。
 1. 「輸送の安全の確保」が事業運営の根幹である。
 2. 「現場と一体」となり輸送の安全の構築を実現する。
 3. 「P. D. C. A」サイクルを取り入れ、絶えず輸送の安全性向上を図る。

II. 安全重点施策

- ・「安全」を商品に「企業価値」を高める
- ・「教育体制の充実」による「信頼」されるバス作り

(2) 具体的取組み

- ・営業所において所長、統括運行管理者の下、班会議等行うなど各種安全に関する会議を実施し、安全に関する情報を共有して事故防止に努めている。
- ・乗務アドバイザー制度を取り入れ、乗務員間の指導なども実施している。
- ・乗務員が月数回運行管理者を務めることで、点呼時の具体的な安全指導にも注力している。
- ・運行課と各営業所長が毎月集まり、「安全会議」を実施。発生事故についての分析と対策を行っている。
- ・国土交通省が定める「自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う一般的な指導及び監督の実施マニュアル」に基づいて「指導強化10か条」を定めて指導を行っている。

- (3) 乗務員指導については、フォロー研修、リフレッシュ研修を定期的実施し、安全面、サービス面の両方の向上に努めている。
- (4) 運行課による営業所巡回を1ヶ月に一度行い運行管理体制の確認・指導を行っている。

5. 過去1年間における大きな事故

【重大事故】 人身事故0件

Ⅲ. 地方路線維持の状況

1. 赤字路線に対する対策、関係自治体との協働、連携の状況について

(1) 熊本県バス協会と連携によるバス利用促進事業〔後援：熊本運輸支局・熊本県・熊本市など〕

○ 公共交通利用促進キャンペーンの通年実施

熊本県バス協会が主体となり、関係する事業者及び自治体で公共交通キャンペーンを実施している。

- ・熊本市内のバス電車の車内にクイズに答えて応募すると、賞品が当たる。
- ・熊本交通センター内で、時刻表無料配布・バス無料体験乗車など、バス電車フェスタを開催。

(2) 熊本県バス協会と連携によるバス利用促進事業〔後援：熊本運輸支局・熊本県・熊本市など〕

○ 熊本市内小学校にバス乗り方教室の通年実施

(主催：熊本市、熊本運輸支局、九州産交バス、熊本電鉄バス、熊本バス、熊本都市バス、熊本市交通局)

2. 地方自治体が行っている助成内容と自治体との協調について

・路線の休廃止状況、みなし4条の状況、地方自治体による支援状況

- ① 路線休廃止：平成23年9月30日に熊本城周遊バス廃止
- ② みなし4条路線：なし
- ③ 地方自治体による支援状況

熊本県及び関係市の生活路線等維持費補助金制度に基づく支援と7市から市町村単独補助による支援を受けている。

熊本ブロック
産交バス(株)

(1)申請事業者の概要(平成24年度)

代表者名	資本金 (百万円)	株 主 (%)	事業収入ウエイト及び経常収支率			
			事業別	規 模	収入ウエイト	収支率
代表取締役社長 いわさきしこう 岩崎 司晃	50 百万円	1. 九州産交バス(株) 100.0	一般路線	307 両	54.5 %	35.0 %
			定期観光	4 両	1.1 %	56.1 %
			高速乗合	28 両	22.0 %	92.2 %
			管理受委託	— 両	0.6 %	112.7 %
			一般貸切	29 両	18.9 %	91.8 %
			その他	—	2.9 %	231.9 %
			全事業		100.0 %	49.0 %

※ 一般路線運送収入 893,859 千円
 総 従 業 員 数 443 名
 配 当 額 — 千円

(2) 上限運賃改定申請の概要

産交バス(株)

項 目	現 行 運 賃	申 請 運 賃
普通旅客運賃 改定申請内容	対キロ区間制 基準賃率 31円50銭 初乗運賃 130円 初乗運賃(荒尾市) 140円 遠距離低減率 2.0 km まで基準賃率の 2.00 倍 10.0 km をこえ 20.0 km まで基準賃率の 0.90 倍 20.0 km をこえ 30.0 km まで基準賃率の 0.80 倍 30.0 km をこえる部分 基準賃率の 0.70 倍	対キロ区間制 基準賃率 36円50銭 初乗運賃 150円 遠距離低減率 2.0 km まで基準賃率の 2.00 倍 10.0 km をこえ 20.0 km まで基準賃率の 0.90 倍 20.0 km をこえ 30.0 km まで基準賃率の 0.80 倍 30.0 km をこえる部分 基準賃率の 0.70 倍
平均値上率	(前回改定) 1.9 % (前々回改定) 8.1 %	14.3 %
備 考	前回改定年月日 平成10年3月1日 前々回改定年月日 平成4年10月1日	申請年月日 平成25年10月16日

※現行定期運賃(1ヶ月)の計算方法 通勤:普通旅客運賃(基準運賃額)×推定乗車回数(60回)×[1-割引率(40%)]
 通学:普通旅客運賃(基準運賃額)×推定乗車回数(60回)×[1-割引率(15.0キロまで50%、15.1キロ以上80%)]

産交バス(株)の上限運賃改定に係る参考資料

I. 一般事項

1. 今回の運賃改定の申請に係る地元の反響

10月16日(水)にプレス発表を行ったところ、報道機関から申請内容及び実施時期等について問合せがあり、翌朝以降の新聞3紙が申請の事実を報道した。【別紙1-1参照】

なお、関係自治体には口頭で説明するとともに文書で通知し、プレス資料をHPに掲載しており、自治体や利用者からの問い合わせ等はほとんどない。

2. 住民の運賃改定に関する負担感等について

(1) 鉄道運賃との比較(現行、改定後)

鉄道併行区間における乗合バス運賃は、JR運賃との比較で、現行1.19倍～2.52倍であり、改定後は1.23倍～2.74倍の見込み。

(2) エリア内各事業者の概要【別紙2参照】

II. 会社の状況

1. 経営方針としての乗合バス事業の位置づけについて

経常収入において乗合バス事業の全業に占める割合は54.5%で、乗合バス部門の業績改善が経営上のキーポイントと捉えており、年金受給年齢引上げに伴う賃金を抑えた継続雇用の推進による要員確保、中古車購入による車両費の削減、関係会社の整備会社と年間整備料金契約及び必要部品等を買与える内製化による費用削減および各種営業割引商品の開発等に努め、安定経営の実現を目指す方針である。

2. 今回の改定を契機とした合理化策について

コスト削減対策として、親会社『九州産交バス』からのエルダー運転士退職に伴う継続採用による人件費の抑制、中古車購入に

よる車両購入費の抑制、整備関連会社による整備内製化等を行っているが、今後はこれらに加え、ドライブレコーダーの新規導入（25年度全車298台）により急発進・急加速を抑制してさらなる燃費向上や事故防止を図るとともに、低床バスの導入を進め、利用者サービスの向上に努める。

3. 乗客サービスの充実、バリアフリー対策等快適なバス利用促進のための施策について

- (1) 今回の運賃改定にあわせて、ドライブレコーダーの新規導入による事故防止、接客サービスの向上、病院・商業施設へのアクセス検討など、利用者サービスの向上に努める。
- (2) 平成24年度末現在、低床・広扉車両25両8.1%となっている。

4. 安全対策の基本方針について

- (1) 次の安全の基本方針等を掲げ、具体的な対策に取り組んでいる。

【スローガン】 安全度100%を目指します。

I. 安全の基本方針

『運輸安全マネジメント体制の確立と継続的改善』を実施する。

- ・「輸送の安全の確保」が事業経営の根幹である。
- ・「現場と一体」となり輸送の安全の構築を実施する。
- ・「P. D. C. A」サイクルを取り入れ、絶えず輸送の安全性向上を図る。

II. 安全目標

『ヒューマンエラーの根絶』（確実な認知・判断・操作）

- ・交差点での事故防止（横断歩道手前での一旦停止）
- ・歩行者、自転車との事故防止（安全間隔の確保）
- ・追突事故防止（車間距離の確保）
- ・車内事故防止（目視による安全確認）

- (2) 具体的には、営業所において所長・統括運行管理者の下、事故・ヒヤリハット事例等を議題にした班会議等行うなど各種安全に関する会議を実施し、安全に関する情報を共有して事故防止に努めている。
- (3) 乗務員指導については、月ごとのテーマを定めた年間計画により実施しており、輸送の安全に関する教育についても、嘱託・正職員、接遇、運転適性等に応じて実施している。
- (4) 社長以下幹部社員による営業所巡回のほか、監査室による営業所巡回も実施している。

5. 過去1年間における大きな事故
【重大事故】 人身事故7件

Ⅲ. 地方路線維持の状況

1. 赤字路線に対する対策、関係自治体との協働、連携の状況について

(1) 自治体との連携によるバス利用促進事業

小学生以下を対象として、バス乗り方教室を実施し、バスを身近に感じてもらえるよう努めている。

(2) 熊本県バス協会と連携によるバス利用促進事業〔後援：熊本運輸支局・熊本県・熊本市など〕

① 公共交通利用促進キャンペーンの実施

熊本県バス協会が主体となり、関係する事業者及び自治体で公共交通キャンペーンを実施している。

・ 熊本市内のバス電車の車内にクイズに答えて応募すると、賞品が当たる。

・ 熊本交通センター内で、時刻表無料配布・バス無料体験乗車など、バス電車フェスタを開催。

2. 地方自治体が行っている助成内容と自治体との協調について

(1) 路線の休廃止状況、地方自治体による支援状況

① 路線休廃止：平成24年10月1日に1路線（木山ー小谷線）を廃止 ※観光路線を含まない。

② 地方自治体による支援状況

熊本県及び関係市の生活交通路線維持費補助金制度に基づく支援と40市町村から補助を受けている。

(2) 当該地方におけるバスに係る協議会の状況等（平成 24 年度）

【地域協議会】

- ① 地域住民の生活交通の確保方策に関する協議を目的として、熊本県が主体となり熊本県生活交通路線確保維持費補助金交付要項に定める熊本県バス対策協議会が設置されており、地域の分科会として 10 ブロックに協議会が設置されている。

〔分科会〕八代地域ブロック協議会・玉名地域ブロック協議会・宇城地域ブロック協議会など

【地域公共交通会議】

- ② 地域のニーズに対応した乗合運送サービスのあり方について検討し、地域の公共交通を策定・実施する目的で、市町村が主体となり地域公共交通会議が設置されている。

〔会議名〕八代市地域公共交通会議・玉名市地域公共交通会議・宇城市地域公共交通会議など

【法定協議会】

- ③ このほか、市町村が主催する、地域公共交通のあり方に関する総合的な検討、合意形成の場として、バス・タクシーに限らず多様な輸送形態を対象とした法定会議が設置されている。

〔会議名〕天草市公共交通連携協議会・上天草市地域公共交通活性化協議会・人吉球磨地域公共交通活性化協議会など

熊本ブロック

熊本都市バス(株)

(1)申請事業者の概要(平成24年度)

代表者名	資本金 (百万円)	株 主 (%)	事業収入ウエイト及び経常収支率			
			事業別	規 模	収入ウエイト	収支率
取締役社長 やまうち きよひろ 山内 清宏	99 百万円	1. 九州産交バス(株) 48.5 2. 熊本電気鉄道(株) 48.5 3. 熊本バス(株) 3.0	一般路線	135 両	100.0 %	73.3 %
			全事業		100.0 %	73.3 %

※ 一般路線運送収入 832,242 千円
 総従業員数 196 名
 配当額 ー 千円

(2) 上限運賃改定申請の概要

熊本都市バス(株)

項目	現行運賃	申請運賃
普通旅客運賃 改定申請内容	対キロ区間制 基準賃率 31円50銭 初乗運賃 130円 遠距離低減率 2.0 km まで基準賃率の 2.00 倍 10.0 km をこえ 20.0 km まで基準賃率の 0.90 倍 20.0 km をこえ 30.0 km まで基準賃率の 0.80 倍 30.0 km をこえる部分 基準賃率の 0.70 倍	対キロ区間制 基準賃率 36円50銭 初乗運賃 150円 遠距離低減率 2.0 km まで基準賃率の 2.00 倍 10.0 km をこえ 20.0 km まで基準賃率の 0.90 倍 20.0 km をこえ 30.0 km まで基準賃率の 0.80 倍 30.0 km をこえる部分 基準賃率の 0.70 倍
平均値上率	(前回改定) — % (前々回改定) — %	15.7 %
備考	前回改定年月日 — 前々回改定年月日 —	申請年月日 平成25年10月31日

※現行定期運賃(1ヶ月)の計算方法 通勤:普通旅客運賃(基準運賃額)×推定乗車回数(60回)×[1-割引率(40%)]
 通学:普通旅客運賃(基準運賃額)×推定乗車回数(60回)×[1-割引率(50%)]

熊本都市バス(株)の上限運賃改定に係る参考資料

I. 一般事項

1. 今回の運賃改定の申請に係る地元の反響

10月31日(木)午前10時に熊本運輸支局に申請を行い、11時頃プレス発表を行った。13時に本社で報道機関への取材会見を行い(新聞2紙、テレビ局4社)、申請内容及び実施時期等の説明と質疑応答を行った。当日夕方の地元ニュースで会見内容の報道があり、翌朝新聞2紙から申請の事実が報道された。【別紙1-1参照】

なお、関係自治体には口頭で説明するとともに文書で通知し、プレス資料をHPに掲載しており、自治体や利用者からの問い合わせ等はほとんどない。

2. 住民の運賃改定に関する負担感等について

(1) 平成21年4月から熊本市営バスの路線移譲を受け、乗合バスの運行を開始(平成19年12月会社設立)しているが、運賃は熊本市営バスの賃率を引き継いでおり、熊本の同業他者同様、20年以上前の運賃水準である。今回の本格改定の申請では、上限賃率を31.5円⇒36.5円(平均改定率15.7%)で申請し、実質改定率12%(試算)を見込んでいる。(実質運賃の上げ幅:最大で50円)

(2) エリア内各事業者の概要【別紙2参照】

II. 会社の状況

1. 経営方針としての乗合バス事業の位置づけについて

乗合バス事業のみの運営を行っており、乗合事業の業務改善こそが、会社経営の根幹だと言える。今後とも、できる限りの人件費抑制を含めた経営効率化の中で、中古車購入による車両費の削減等費用の抑制を堅持し、新規路線の開拓及び既存路線の合理化による収支の改善を目指し、熊本市からの補助金の削減を進め、安定経営を実現する方針である。

2. 今回の改定を契機とした合理化策について

できる範囲での人件費抑制、中古車購入による車両購入費の抑制、デジタルタコグラフ導入によるエコドライブの実践等を行っているが、今後はこれらに加え、ドライブレコーダーの新規導入により事故防止とサービス向上を図るとともに、ノンステップバスの導入を進め、顧客本位のサービスの追及と地域社会への貢献を目指している。

3. 乗客サービスの充実、バリアフリー対策等快適なバス利用促進のための施策について

- (1) 今回の運賃改定にあわせて、ノンステップバスの導入率向上を図り、ドライブレコーダーの新規導入による事故防止、接客サービスの向上、顧客本位を追求した顧客利便性の向上に努める。
- (2) 中古車購入時に、ノンステップバス導入を優先しており（今年度実績：8両中6両）、平成25年度現在、ノンステップバス58両、ワンステップバス10両、バリアフリー化率46.9%となっている。

4. 安全・サービスの基本方針について

- (1) 以下の基本方針等を掲げ、具体的な対策に取り組んでいる。

輸送の安全に関する基本方針

○公共交通機関としての自覚と責任を全うする。

1. 安全・安心・快適を追求し、信頼される都市バスを目指す。
2. 常に基本を守り、プロとして責任ある行動を実践する。
3. 交通弱者（高齢者・障害者）に対する、安全確保と思いやりを実践する。

1. 安全目標

『基本動作の徹底』

（認知・判断・動作の確実な実践）

2. サービス目標

『感謝・尊敬・気配りの接客』

（優しいふれあい、笑顔で挨拶）

3. スローガン 『今日もお客様の安心を運びます。』 夢と感動を笑顔でおもてなし！

- (2) 具体的には、毎月の所長会議、運行管理者研修を実施しているほか、営業所において所長・運行管理者の下、事故・ヒヤリハット事例等を議題にした班会議を行い、乗務員の指導を行う乗務監督会議を2か月に1回行う等、各種安全に関する会議を実施し、安全に関する情報を共有して事故防止に努めている。
- (3) 乗務員指導については、入社時、3か月経過後、6か月経過後、1年経過後の教育を行い、その他リフレッシュ教育（2年）、フォロー教育、事故惹起者教育により事故防止及び安全に関する教育を行っている。
- (4) 社長以下幹部社員による営業所巡視のほか、営業本部、管理本部による営業所巡視も実施している。

5. 過去1年間における大きな事故
【重大事故】 人身事故0件

Ⅲ. 地方路線維持の状況

1. 赤字路線に対する対策、関係自治体との協働、連携の状況について

(1) バス協会主催で、熊本市協賛による公共交通利用促進キャンペーン（年1回）

熊本都市圏の公共交通利用促進のために、バス事業者と熊本市の協力のもとに、街頭キャンペーン（くまもんを活用したイベントやボンネットバス、ラッピングバスの体験乗車等）を行い、一般の方に公共交通を身近に感じていただき、利用促進を図るキャンペーンを実施している。

(2) 小学校へのバス乗り方教育に関する出前講座の実施

熊本市内の小学校（当年度実績8校）3年生を対象に、交通事業者が熊本市、熊本運輸支局とも連携を取り、バスの乗り方や安全教育、車内マナーの講座、体験試乗会等を行い、小学生にバスにより親しみを持ってもらい、公共交通の利便性アピールと利用促進を図るための出前講座を実施している。

2. 地方自治体が行っている助成内容と自治体との協調について

(1) 熊本市営バスからの路線移譲等

平成21年4月から、熊本市営バスの路線移譲の受け皿として（民間バス事業者3社の出資）路線バスを運行しており、毎年順

次路線の移譲を受けている。(平成 27 年 4 月に路線移譲完了) その中で、基本的に 3 年間は路線の改廃を行わない取り決めを結んでおり、移譲車両その他経費を初期費用として熊本市から助成を受けており、年度の欠損については、補助金として熊本市からの助成を受けている。(但し、27 年度路線移譲完了後の補助金等の内容についての詳細は未定)

(2) 当該地方におけるバスに係る協議会の状況等 (平成 25 年度)

- ① 熊本市域の公共交通の今後の在り方を検討し、「熊本市公共交通グランドデザイン」の実現を目指すための会議体として、熊本市公共交通協議会 (基幹交通部会、バス路線網再編部会、コミュニティ交通部会) が設置されている。
- ② 公共交通への転換策や地域内交通の再編についての協議を行うため、熊本市地域公共交通会議が設置されている。
- ③ 熊本市域の「日常生活を支えるバス路線網の再編」の実現に向け、バス路線網再編の実施プログラムを推進するための協議体として、熊本市バス路線網連絡調整会議が設置されている。

熊本ブロック
 熊本電気鉄道株
 (1)申請事業者の概要(平成24年度)

代表者名	資本金 (百万円)	主な株主 (%)	事業収入ウエイト及び経常収支率			
			事業別	規模	収入ウエイト	収支率
代表取締役 なかしま けいこう 中島 敬高	194 百万円	1. 熊本マタニティーサービス 35.5 <small>ふよう</small> 2. (株)富洋 22.1 3. (株)テレビ熊本 10.3 4. (株)肥後銀行 4.5 5. 熊本第一信用金庫 4.1	一般路線	111 両	53.9 %	96.2 %
			管理受委託	— 両	1.6 %	154.5 %
			一般貸切	15 両	13.6 %	93.8 %
			鉄道事業	—	13.5 %	94.4 %
			その他	—	17.4 %	168.4 %
			全事業		100.0 %	104.0 %

※ 一般路線運送収入 1,023,543 千円
 総従業員数 242 名
 配当額 — 千円

(2) 上限運賃改定申請の概要

熊本電気鉄道(株)

項目	現行運賃	申請運賃
普通旅客運賃 改定申請内容	対キロ区間制 基準賃率 29円40銭 初乗運賃 130円 遠距離低減率 2.0 km まで基準賃率の 2.00 倍 10.0 km をこえ 20.0 km まで基準賃率の 0.90 倍 20.0 km をこえ 30.0 km まで基準賃率の 0.80 倍 30.0 km をこえる部分 基準賃率の 0.70 倍	対キロ区間制 基準賃率 34円00銭 初乗運賃 150円 遠距離低減率 2.0 km まで基準賃率の 2.00 倍 10.0 km をこえ 20.0 km まで基準賃率の 0.90 倍 20.0 km をこえ 30.0 km まで基準賃率の 0.80 倍 30.0 km をこえる部分 基準賃率の 0.70 倍
平均値上率	(前回改定) 1.8 % (前々回改定) 6.9 %	15.0 %
備考	前回改定年月日 平成10年3月1日 前々回改定年月日 平成4年10月1日	申請年月日 平成25年11月5日

※現行定期運賃(1ヶ月)の計算方法
 通勤: 普通旅客運賃(基準運賃額) × 推定乗車回数(60回) × [1 - 割引率(30%)]
 通学: 普通旅客運賃(基準運賃額) × 推定乗車回数(60回) × [1 - 割引率(15.0キロまで45%、15.1キロ以上80%)]

熊本電気鉄道(株)の上限運賃改定に係る参考資料

I. 一般事項

1. 今回の運賃改定の申請に係る地元の反響

11月5日(火)にプレス発表を行ったところ、報道機関から申請内容及び実施時期等について問合せがあり、翌朝の新聞5紙が申請の事実を報道した。【別紙1-2参照】

なお、関係自治体には口頭で説明するとともに文書で通知し、プレス資料をHPに掲載しており、自治体や利用者からの問い合わせ等はほとんどない。

2. 住民の運賃改定に関する負担感等について

(1) 鉄道運賃との比較(現行、改定後)

鉄道併行区間における乗合バス運賃は、鉄道運賃との比較で、現行0.87倍~1.0倍であり、改定後は0.94倍~1.08倍の見込み。

(2) エリア内各事業者の概要【別紙2参照】

II. 会社の状況

1. 経営方針としての乗合バス事業の位置づけについて

鉄道事業も併せて経営しており、61年間赤字であり、累積赤字が23億に達している。経常収入において乗合バス事業の全業に占める割合は約54%で、公共交通事業として乗合バス部門、鉄道部門ともに赤字では安定的な事業継続が難しい。乗合バス部門の業績改善が経営上のキーポイントと捉えており、各種機器を使ったコスト削減・乗務員教育をはじめ、中古車購入による車両費の削減、新路線の開拓、各種営業割引商品の開発等に努め、安定経営の実現を目指す方針である。

2. 今回の改定を契機とした合理化策について

新賃金制度の確立、嘱託運転士採用による人件費の抑制、中古車購入による車両購入費の抑制、デジタルタコグラフ導入によるエコドライブの実践等を行っているが、今後はこれらに加え、ドライブレコーダーの活用により、事故防止や接客サービス向上を図るとともに、ノンステップバスの導入を進め、利用者サービスの向上に努める。

3. 乗客サービスの充実、バリアフリー対策等快適なバス利用促進のための施策について

- (1) 今回の運賃改定にあわせて、ノンステップバスの導入率向上を図り、ドライブレコーダーの活用による事故防止、接客サービスの向上、ICカードの導入、工業団地等への通勤バスや商業施設へのアクセス検討など、利用者サービスの向上に努める。
- (2) 平成24年度末現在、車両111両中ノンステップバス16両、ワンステップバス50両となっているが、今後ノンステップバスの導入を進め、バリアフリー化を推進する。

4. 安全対策の基本方針について

- (1) 次の安全の基本方針等を掲げ、具体的な対策に取り組んでいる。

安全に関する基本方針

当社の経営理念の第一は安全の確保です。安全に関する基本方針を次のように掲げ、安全輸送に努めます。

1. 安全の確保は輸送の生命である。
2. 規程の遵守は安全の基礎である。
3. 執務の厳正は安全の要件である。

安全に関する行動指針

1. 一致協力して輸送の安全に努めます。
2. 輸送の安全に関する法令及び関連する規定をよく理解するとともに、これを遵守し、厳正、忠実に職務を遂行します。
3. 常に輸送の安全に関する状況を理解するよう努めます。

4. 職務の実施にあたり、推測に頼らず確認の励行に努め、疑義のある時は最も安全と思われる取り扱いをします。
 5. 事故・災害が発生したときは、人命救助を最優先に行動し、すみやかに安全処置をとります。
 6. 情報は洩れなく迅速、正確に伝え、透明性を確保します。
 7. 常に問題意識を持ち、必要な変革に果敢に挑戦します。
- (2) 具体的には、毎月、運行管理者会議を実施しているほか、営業所において所長・統括運行管理者の下、事故・ヒヤリハット事例等を議題にした乗務員会等行うなど各種安全に関する会議を実施し、安全に関する情報を共有して事故防止に努めている。
 - (3) 乗務員指導については、テーマを定めた年間計画により実施しており、輸送の安全に関する教育についても、年齢、経験年数、運転適性等に応じて実施している。
 - (4) 社長以下幹部社員による営業所巡視を実施している。
5. 過去1年間における大きな事故
【重大事故】 人身事故2件

Ⅲ. 地方路線維持の状況

1. 赤字路線に対する対策、関係自治体との協働、連携の状況について
 - (1) 熊本県・熊本市との連携によるバス利用促進事業
熊本県・熊本市及び他の熊本都市圏バス事業者とともに、熊本都市圏公共交通利用促進キャンペーン（主催：熊本県バス協会）を毎年1回開催し、県民がバスとふれあい、身近に感じてもらえるよう努めている。
 - (2) 熊本市との連携によるバス利用促進事業
 - ① 熊本市内小学校にてバス乗り方教室（出前講座）の実施
（主催：熊本市、熊本運輸支局、バス事業者）
2. 地方自治体が行っている助成内容と自治体との協調について
 - (1) 路線の休廃止状況、みなし4条の状況、地方自治体による支援状況
 - ① 路線休廃止：なし
 - ② みなし4条路線：なし

③ 地方自治体による支援状況

熊本市の地方バス運行等特別対策（運行依頼系統にかかる運行費）補助金制度に基づく支援を受けている。

合志市、菊池市、菊陽町からのコミバス運行受託

(2) 当該地方におけるバスに係る協議会の状況等（平成 25 年度）

- ① 地域住民の生活交通のあり方、確保方策に関する協議を行うため、熊本県が主催する熊本県バス対策協議会が設置されている。
- ② 公共交通への転換策や地域内交通の再編についての協議を行うため、熊本市地域公共交通協議会、合志市地域公共交通協議会、菊陽町地域公共交通協議会、菊池市地域公共交通協議会の地域公共交通会議等が設置されている。

熊本ブロック
熊本バス(株)

(1)申請事業者の概要(平成24年度)

代表者名	資本金 (百万円)	主な株主 (%)	事業収入ウエイト及び経常収支率			
			事業別	規模	収入ウエイト	収支率
代表取締役 いわた あきひこ 岩田 昭彦	100 百万円	1. 熊本バス従業員共済会 3.8 2. 熊本バスタクシー(株) 3.7 3. 九州産業交通ホールディングス(株) 1.6 4. 小堀 正人 1.6	一般路線	93 両	50.1 %	74.7 %
			管理受委託	— 両	1.0 %	104.1 %
			一般貸切	14 両	10.9 %	106.1 %
			その他	—	38.0 %	108.3 %
			全事業		100.0 %	88.2 %

※ 一般路線運送収入 615,171 千円
 総従業員数 188 名
 配当額 — 千円

(2) 上限運賃改定申請の概要

熊本バス(株)

項目	現行運賃	申請運賃
普通旅客運賃 改定申請内容	対キロ区間制 基準賃率 31円50銭 初乗運賃 130円 遠距離低減率 2.0 km まで基準賃率の 2.00 倍 10.0 km をこえ 20.0 km まで基準賃率の 0.90 倍 20.0 km をこえ 30.0 km まで基準賃率の 0.80 倍 30.0 km をこえる部分 基準賃率の 0.70 倍	対キロ区間制 基準賃率 36円80銭 初乗運賃 150円 遠距離低減率 2.0 km まで基準賃率の 2.00 倍 10.0 km をこえ 20.0 km まで基準賃率の 0.90 倍 20.0 km をこえ 30.0 km まで基準賃率の 0.80 倍 30.0 km をこえる部分 基準賃率の 0.70 倍
平均値上率	(前回改定) 1.9 % (前々回改定) 7.7 %	16.6 %
備考	前回改定年月日 平成10年3月1日 前々回改定年月日 平成4年10月1日	申請年月日 平成25年11月8日

※現行定期運賃(1ヶ月)の計算方法 通勤:普通旅客運賃(基準運賃額)×推定乗車回数(60回)×[1-割引率(30%)]
 通学:普通旅客運賃(基準運賃額)×推定乗車回数(60回)×[1-割引率(15.0キロまで45%、15.1キロ以上80%)]

熊本バス(株)の上限運賃改定に係る参考資料

I. 一般事項

1. 今回の運賃改定の申請に係る地元の反響

11月8日(金)にプレス発表を書面にて行ったところ、報道機関から申請内容及び実施時期等について問合せがあり、翌朝の新聞1紙が申請の事実を報道した。【別紙1-2参照】

なお、関係自治体には口頭で説明するとともに文書で通知し、プレス資料をHPに掲載したが、自治体や利用者からの問合せ等についてはほとんどない。

2. 住民の運賃改定に関する負担感等について

(1) 鉄道運賃との比較(現行、改定後)

鉄道併行区間については、殆ど無く、他の公共交通を選べないことを考え、長大路線においては遠距離の負担感を払拭する為、アップ率をおさえた改定にした。

(2) エリア内各事業者の概要【別紙2参照】

II. 会社の状況

1. 経営方針としての乗合バス事業の位置づけについて

経常収入において乗合バス部門の業績改善が経営上の大切な部分を担っていると捉えており、省燃費運転の励行、人件費削減(定年者の雇用延長等)、中古車購入を含めた全体的な車両費の削減等に努めている。

2. 今回の改定を契機とした合理化策について

定年退職者の雇用延長、デジタルタコグラフを使用しての教育による省燃費運転への取組み、1人ひとりによる節約(公共料金に係るもの)に対する意識改革の実践を行う。

又、徐々にドライブレコーダーの新規導入(毎年5~6台程度)による利用者と運転者等への安全の取組みの充実を図りサービスの向上の実践に取り組む。

3. 乗客安全サービス等の充実、バリアフリー対策等快適なバス利用促進のための施策について

- (1) 運賃改定にあわせてノンステップバスの導入率向上を図り、ドライブレコーダーの新規導入による安全輸送の充実を図る。
- (2) 平成 25 年度から平成 26 年度前半にかけてノンステップバス中古 4 両導入を計画している

4. 安全対策の基本方針について

- (1) 次の安全の基本方針等を掲げ、具体的な対策に取り組んでいる。

I. 安全の基本方針

- ・安全確保の最優先がバス事業者の使命であることを一人一人が自覚し、社長及び役員・社員一同が安全確保に最善の努力を尽くす
- ・輸送の安全に関する法令及び関連する規定を順守し、厳粛かつ忠実に職務を遂行する
- ・安全管理体制を適切に保持するために不断の確認を励行する
- ・輸送の安全に関する情報については積極的に公表する

II. 輸送の安全に関する目標

- ・重大事故ゼロ
- ・事故件数の 10%削減
- ・車両故障の削減

III. 輸送の安全に関する重点目標

- ・社長が自ら先頭に立って現場の状況を十分に踏まえ「輸送の安全」の意識を徹底させる
- ・「輸送の安全」関係法令および安全管理規程の教育体制を充実させ計画的に実施する
- ・「輸送の安全」に関する情報収集強化を図り、共有化を図る
- ・「輸送の安全」に関する設備投資を積極的に効果的におこなう
- ・「安全に関する基本方針」徹底を図り、全社員に携行させる

- (2) 具体的には事故を起こした場合、事故報告書をもとに防止対策改善策を作り、営業所に配布をして再発を防止している
- (3) 全運転者からのヒヤリハットを提出させ、それを図解したのを作り営業所に配布して注意喚起をした取り組みを実践している
- (4) 運行管理者は教育のほか、期日を決めずその都度召集をして改善防止対策会議を行っている
- (5) 乗務員指導については班ごとに営業所にて安全運行・お客様第一をテーマにした教育を実践している
- (6) 会社全体ではスケジュール等を決め、時には外部からの教育もお願いしている
- (7) 幹部社員による営業所巡視はもちろんの事、一般社員から見た職場の状況巡視も年に一回行っている

5. 過去1年間における大きな事故

【重大事故】 人身事故0件

Ⅲ. 地方路線維持の状況

1. 赤字路線に対する対策、関係自治体との協働、連携の状況について

(1) 熊本県との連携によるバス利用促進事業

熊本県バス対策協議会を通じて運行計画の変更等をすみやかに実施することでお客様にもっと利用してもらうように努めている。

(2) 熊本市との連携によるバス利用促進事業

① ノーマイカーデー（毎週水曜日）の実施・協力

② 熊本市内の小学3年生を対象に「出前講座」と称し各小学校にバスを乗り入れてバスの乗り方教室を開催している。

2. 地方自治体が行っている助成内容と自治体との協調について

(1) 路線の休廃止状況、みなし4条の状況、地方自治体による支援状況

① 路線休廃止：平成23年4月1日に1路線（永富～下福良線）廃止

② みなし4条路線：なし

③ 地方自治体による支援状況

熊本県及び関係市町の生活交通路線維持費補助金制度に基づく支援及び8市町から地方バス運行等特別対策補助による支援を受けている。

(2) 当該地方におけるバスに係る協議会の状況等（平成 24 年度）

- ① 熊本市が主体となり熊本市公共交通協議会が母体となり協力がなされている。
- ② 路線市町において地域公共交通会議が設立されている。

趣 旨

国土交通省自動車局では、道路運送法第9条第1項に基づき事業者から申請された乗合バスの運賃改定事案(以下「申請事案」という。)について適正な審査を行うことを目的として、当該申請事案に係る乗合バス路線の利用者から意見を聴くため、「説明及び意見を聴く会」を開催することとしています。

これは、消費者基本計画(平成22年3月30日閣議決定、平成24年7月20日一部改定)において、「公共料金等の決定過程で開催される公聴会や審議会における消費者参画の実質的な確保」が明記されるなど、運賃改定審査の過程で、可能な限り公聴会の場を設定することが求められていることを踏まえ、実施しているものです。

消費者基本計画(平成22年3月30日閣議決定、平成24年7月20日一部改定)(抜粋)

【具体的施策】1(2)ア 消費者取引の適正化を図るための施策を着実に推進します。

施策番号	具体的施策	担当省庁等	実施時期
67-2	公共料金等の決定過程の透明性、消費者参画の機会及び料金の適正性の確保を保つ観点から、以下の施策について検討し、取り組めます。 ② <u>公共料金等の決定過程で開催される公聴会や審議会における消費者参画の実質的な確保</u>	消費者庁 消費者委員会 各公共料金等所管省庁	速やかに着手し、継続的に実施します。

熊本県内乗合バス事業者の運賃改定申請事案に係る「説明及び意見を聴く会」の開催について

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

九州運輸局同時配布

平成25年11月27日
自動車局
旅客課

熊本県内乗合バス事業者の運賃改定申請事案に係る「説明及び意見を聴く会」の開催について

国土交通省自動車局では、道路運送法第9条第1項に基づき事業者から申請された乗合バスの運賃改定事案（以下「申請事案」という。）について適正な審査を行うことを目的として、当該申請事案に係る乗合バス路線の利用者から意見を聴くため、「説明及び意見を聴く会」を開催することとしています。

今般、本年10月から11月にかけて申請が行われた九州産交バス(株)（10/16申請）、産交バス(株)（10/16申請）、熊本都市バス(株)（10/31申請）、熊本電気鉄道(株)（11/5申請）及び熊本バス(株)（11/8申請）の申請事案に係る「説明及び意見を聴く会」（事務局：九州運輸局自動車交通部旅客第一課）を下記のとおり開催することとしましたので、お知らせします。

なお、本会は公開で行い、傍聴が可能です。

記

- 実施日時・場所
日時：平成25年12月11日（水）18：00～
場所：市民会館^{まじゅう}崇城大学ホール（熊本市民会館）大会議室（別紙1参照）
熊本市中央区桜町1番3号 TEL 096-355-5235
- 対象者
利用者
- 開催内容
・申請事業者（九州産交バス(株)、産交バス(株)、熊本都市バス(株)、熊本電気鉄道(株)、熊本バス(株)）から参加した利用者に対する申請事案の内容の説明
・参加した利用者からの意見の陳述（事務局による書面提出意見の読み上げを含む。）
- 参加申込方法（利用者向け）
・意見を述べようとする方は、次の事項を添えて、FAX、郵送又はE-mailでお申し込みください。
【申込必要項目】
①住所 ②氏名 ③電話番号
※載いた情報については、利用目的の範囲内で適切に取り扱います。
- 書面による意見提出方法（利用者向け）
・書面による意見を提出する方は、次の事項を添えて、FAX、郵送又はE-mailで提出してください。

【必要項目】

①住所 ②氏名 ③電話番号 ④意見
※載いた情報については、利用目的の範囲内で適切に取り扱います。

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

6. 申込・提出先

〒812-0013
福岡市博多区博多駅東2-11-1
九州運輸局 自動車交通部 旅客第一課
【FAX】 092-472-3616
【E-mail】 kf-jikou@qst.mlit.go.jp

7. 申込・提出期限

平成25年12月9日（月）午後5時45分まで
（郵送の場合は平成25年12月9日（月）必着分まで）

8. 発言時間

・意見を述べる時間は1人5分程度とさせていただきます。
※本会は、広く利用者の意見を聴く場ですので、討論にわたる発言はご遠慮願います。

9. 取材申込方法（マスコミ向け）

・取材を希望される場合は、12月9日（月）12時までに、所属、お名前、ご連絡先を以下の問い合わせ先（事務局）に、FAX又はE-mailでご登録ください。
【FAX】 092-472-3616
【E-mail】 kf-jikou@qst.mlit.go.jp

10. ご意見の取扱い

・「説明及び意見を聴く会」で陳述された利用者からの意見及び書面提出意見については、今後予定されている、国土交通大臣の諮問機関である運輸審議会の審議の際に、自動車局旅客課から報告いたします。

【問い合わせ先（主催者）】国土交通省自動車局旅客課 高橋、山本（実）
TEL：03-5253-8111（内線：41232、41233）
03-5253-8571（直通）
FAX：03-5253-1636

【問い合わせ先（事務局）】九州運輸局自動車交通部旅客第一課 田上、傳^{フタ}
TEL：092-472-2521（直通）
FAX：092-472-3616

プレス発表に加えて、熊本県及び熊本県内の7市3町のHPにおいても広報を実施。

【別紙1-3 新聞記事参照】33-

「説明及び意見を聴く会」の開催結果①

概要

平成25年12月11日(水)18:00~19:30、「説明及び意見を聴く会」を予定どおり熊本市内で開催し(傍聴者58人(利用者:11人、業界:31人、自治体:13人、労組:3人))、以下のとおり、参加された利用者から1件のご意見をいただき、このご意見に対し申請事業者から回答がなされました。

利用者の意見

合志市からまいりましたUと申します。利用者として意見を述べさせていただきます。

前回の改定から消費税増税分を除いて約20年が過ぎており、その間事業者は利用者の減少にも関わらず経営努力で貴重なバス路線と乗客を安全に運ぶという社会的な使命を果たしてこられたことには深く感謝をいたしたいと思えます。

だが、その様な中で利用者の少ない路線は廃止され、残された路線でも便数を減らされたところもあることだと思います。私は以前から、バス事業の皆さんは現在の利用者しか念頭にないのではないかという印象をもっております。言い方を変えれば、バスを使わざるを得ない人しかバスを使ってはくれないという現実に甘んじていらっしゃるのではないかと。そういう意味では今回のバス運賃値上げを実施されたとしても、バスを使う人は極端には減らないだろうと思えます。事業者の方もおそらくそう考えられていることでしょう。今回乗客数に極端な減少がみられなければ、数年後の次回運賃値上げはかなりやり易いのではないと思わざるを得ません。それは今のところバス事業者の皆さんは、バスを使わざるを得ないひとたちの足だということを認識していらっしゃるからではないかと思えます。

毎年バスの公共交通利用促進キャンペーンが行われていますが、残念ながらそれによって利用者が増えたということはないと思えます。バスを使わなくてもすんでいる人は、キャンペーンに興味はないし、キャンペーンがあつていることすらも気づいていらっしゃらないのではないのでしょうか。高齢者が増えると自家用車からバスへシフトする人が増えるという予測もありますが、私はそうは思いません。車を運転する人の年齢が上がるばかりで病氣やけがでもし運転ができなくなれば、その人は家から出なくなるというだけではないのでしょうか。それに対して子供の数は確実に減っていきますので、通学や遊びに行くときにバスを使うという若い人は更に少なくなり、おそらくバスの利用者が反転増加することはないと思われます。ただ経費増をどこまでも運賃に転嫁はできないので、将来的にはバス路線をどんどん切り詰めて数少ない黒字路線しか残らなくなるでしょう。皆様が交通弱者のためにがんばっていらっしゃることは、重々承知しておりますが、実際にはこのようなことになるのではないかと、私は思えます。

皆さんは、新たな顧客を獲得することをあきらめてはいませんか。新しい顧客を獲得するためにいったいどういう方法を実践されましたか。新たな顧客を捉まえないければ、バス事業者は運賃改定どころか事業の存続が難しいはずです。普段バスに乗りなれていない人は、運賃がいくらで、どう払うかも解らないので、それが気になりバスに乗ることが億劫になっているのではないのでしょうか。バス初心者をもてなすおもてなしについて社内で議論したことがありますか。無いとは申しませんが、ビジネスや観光で県外からいらっしゃったお客様が、なんの予備知識もなく路線バスを使えると思えますか。まったく改善がなされていないとは言いませんが、この私でさえ今でもバス停に立つ度にため息しかできません。

自家用車通勤からバスへシフトしてもらうために、会社訪問をして定期券や路線について説明をするとか、住宅地の自治会で話をする、戸別訪問をする、そういうドブ板的な営業をしてまで新規利用者の獲得をする気があるのかどうかを今回の運賃値上げに際して事業者の皆さんに聞きたいと思えます。そういう地道な新規開拓のヒアリングをする中で、新たな路線や運行する時間帯の必要性が明らかになってくるかもしれないと私は思えます。

要するに守りの事業姿勢ですね。ブレーキを踏んだままでは、安全かもしれませんが前には進みません。この機会にじわりとアクセルを踏み込んでいただき、事業を発展継続させていただきたいというのが利用者である私の願いであります。経営努力をされて次回の値上げがなるべく先に延びた方がよいのですが、私の思い利用者の思いではありませんが、次回の公聴会の場では実際にどういう取組をされたか、今回と同じようなことしかでてこないとしたら、バス事業自体を代替わりしていただいたほうがいいのかもかもしれません。そのぐらいの深刻さをもって、今後の事業をがんばっていただきたいと思えます。私はバスの利用者ではありませんが、バスのファンです。だからこそ無くなってもらっては困ります。もちろん私だけではなく、実際に今利用している人はバスがないと困る人しか利用していないのですから、その辺を肝に銘じていただきたいと思えます。少々厚かましい意見だったかもしれませんが、今回私ひとりしかいないので。言い方が強くなったことは申し訳ありません。本当にがんばっていただきたいと思えます。よろしくお願ひします。

「説明及び意見を聴く会」の開催結果②

申請事業者の回答

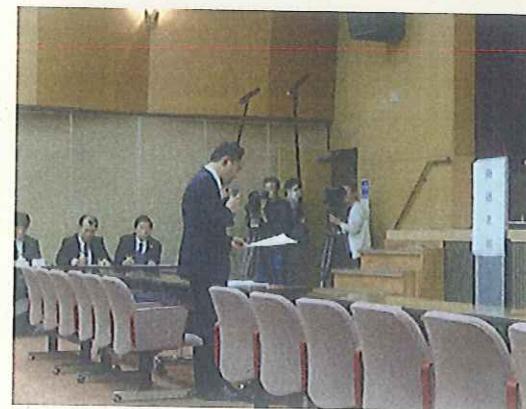
(熊本電気鉄道㈱)

ありがとうございます。本当にご指摘のとおりでございます。バスを問わず全国の鉄道もしくはバス会社で今おっしゃったことを実践されているところがたくさんございます。

例えば北海道の十勝バスとか、それから千葉のいすみ鉄道とか。我々もまさにUさんの沿線の鉄道バス会社でございますけれども、今鉄道も沿線マップを持って全社員でまわっております。バスのほうでも、これと並行していろんなかたちで実施していきたいと思っております。例えば今、シニアパスというのが65歳からですが、テスト的に例えば60歳以上を検討してみようかなどいろいろ五つ六つ策を練っております、また近いうちにそれを公表できるかと思っておりますので、決して手をこまねているわけではございませんので、ご安心してください。

(九州産交バス㈱)

U様がおっしゃるとおりということだと思います。私もバス事業に携わってこれで4年目になります。初めてバス事業をやって、やはり言われたとおりだと思います。攻めの経営ではなくて今まで私も守りの経営ばかりやっております。最初申しましたとおり、団子運転している状態からどう脱していくかということから始まりました。乗務員の不足というところから、乗務員の不満が非常に多い。運行時間が足りない(バス停留所間の所要時間がタイト)、事故が多いという点で内部から取り組んできました。また新しい事ということでは、どうかかたちでお客さまを取り込むかということを考えてまいりましたが、やはりそれに対するasset(アセット)なりツールなりを持っていない。バスすら買えない、なんとか維持をするだけのものしかない。言い訳になりますが、九州産交は、再生段階で一定の借金を抱えている。それを返済するので手一杯になってしまい守りの姿勢だけになってしまったという反省がございます。今回この運賃改定を機会に何をやるか、まず効率的な運行になっていないというのが第一だと思います。中島から小島からくるバスと川口からくるバスが田崎橋で一緒になってしまう、前のバスは一杯なのに後ろのバスはガラガラ。やはりこういうところをやらないと難しいだろうと思います。本来は大型・中型・小型バスと混ぜながら走るとか、運営面のコストを落しながら、こういう部分でこの運賃改定を機に収支改善をさせていただきながら新たなことに取組めないかと思っております。我々はようやくこれでスタートに立てたかなという今の気持ちでございますので、次回の運賃改定はどうなるかわかりませんが、その時に胸を張って、営業姿勢をとれるようなご報告をできればと思っております。以上でございます。



自動車局の見解

乗合バス事業は、輸送人員が減少傾向にあり、大変厳しい経営環境に置かれている状況にあります。各バス事業者の懸命な努力によって路線が維持されているものと認識しております。

陳述者のご意見のとおり、新規顧客の獲得や利用改善のための方策は必要不可欠であり、沿線住民の戸別訪問や利用者のニーズ調査等、このような取組がすでに行われている事例があることを承知しております。

今回の改定申請事業者の熊本バス㈱においても小学校での出前講座(バスの乗り方)を行っており、また、熊本電気鉄道㈱の鉄道事業においては沿線住民の戸別訪問を行っており、バス事業においてもこれを含めた新規利用者の開拓に向けた取組を拡大させていく意向であることを確認いたしました。

また、九州産交バス㈱の発言にあるとおり、これまでのバス事業者は経営合理化のために、路線やダイヤの調整に奔走してきたのが実態であり、バス事業者の組織的な体力面からみてもそうならざるを得なかったのが事実であります。

今般の運賃改定を契機として、新規顧客の獲得に向けた取組も含め、利用者利便の増進が図られていくことが最も重要であり、自動車局としても乗合バス事業全体の活性化に向けてバス事業者や関係自治体等と連携してまいりたい。