



令和5年5月8日

運輸審議会
会長 堀川 義弘 殿

静岡県浜松市中区旭町12番地の1
遠州鉄道株式会
取締役社長 丸山 晃

公述申込書

運輸審議会一般規則第35条の規定により、下記のとおり公述の申込みをいたします。

記

1. 事案番号

令5第5003号

2. 事案の種類

一般乗合旅客自動車運送事業の上限運賃変更認可

3. 事案の申請者

遠州鉄道株式会社

4. 公述しようとする者の氏名、住所、職業及び年齢

静岡県浜松市中区旭町12番地の1

遠州鉄道株式会社

取締役社長 丸山 晃司 56歳

取締役運輸事業本部長 小野田 剛久 55歳

運輸事業部長 諸井 宏司 55歳

運輸事業部次長 萩原 高志 48歳

5. 事案に対する賛否

申請者

6. 連絡先

遠州鉄道株式会社 運輸事業部 電話

一般乗合旅客自動車運送事業の上限運賃変更認可に係る

公 述 書

公 述 人 遠州鉄道株式会社

取締役社長 丸山 晃司

他

■はじめに

遠州鉄道株式会社 取締役社長の丸山 晃司でございます。

本日は、弊社が令和4年11月11日に申請いたしました、一般乗合旅客自動車運送事業の旅客運賃の上限運賃変更認可申請に関しまして公聴会が開催され、弊社の申請の趣旨をご聴取いただけますことに厚く御礼申し上げます。

ただいまから、弊社が今回申請いたしました旅客運賃の上限変更の認可申請につきまして、申請する背景と内容をご説明申し上げたいと存じます。

1. 申請理由について

まず、申請理由の概要でございます。弊社は乗合バス運賃について、平成27年10月に収支改善を目的とした運賃改定を実施、令和元年10月に消費税改定に伴う転嫁運賃改定を行い、車両の更新や視認性に優れた運賃表示器を導入する等、輸送の安全と利便性の向上に努めて参りました。しかしながら、この間も人口減少や浜松市の人口流出過多等の影響により輸送人員の減少の流れは止まらず、厳しい事業環境が続いておりました。

この間、弊社では事業継続のために旅客動向に応じたダイヤ改正、不採算路線の縮小・廃止を行うとともに、拠点の統廃合や業務改善等で間接部門人員を節減し、経費の抑制に努めてまいりました。

しかしながら、昨今では新型コロナウイルス感染症により新しい生活様式が定着し、令和元年度の輸送人員2,234万5千人が令和3年度は1,670万人と、令和元年度比74.7%まで減少しています。令和4年度においても回復は限定的であり、利用人員は急速に減少したまま下げ止まっております。

結果、事業として大幅な赤字を計上しており、車両の更新等、輸送の安全を確保するための投資を行うことすら難しい状況に陥っております。加えて今後さらに進行する人口減少により一層不透明な状況に置かれております。

このように厳しい経営状況は今後も続くと予想される中、バス輸送の安全確保のための車両更新、深刻な運転士不足を解消するための要員確保に伴う人件費の増加、上昇する原油価格など、増大する運行経費への対応が必要です。

将来にわたり安全で利便性の高い公共交通サービスを維持していくためには、更なる経営努力に加えて、運賃の改定による収支改善が必要不可欠であると判断し、運賃改定の申請に及んだ次第でございます。

2. 旅客運賃の改定内容について

次に旅客運賃の改定内容についてご説明いたします。弊社は旅客運賃改定について、令和4年11月11日に申請をいたしました。

運賃計算の基準であるキロあたり賃率は現在の42.0円を48.0円に、初乗運賃は130円を150円に改定させていただこうとするもので、この平均改定率は14.3%となっております。しかしながら、これらは「上限運賃」という枠組みであり、バス事業者の経営に必要な総括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あります。

この一方で、運賃の上限認可が得られた上で、上限の範囲内で実際にお客様から頂戴する運賃額を「実施運賃」として設定いたします。初乗運賃に関しては120円から150円に、130円から250円区間については20円上げ、260円から400円区間については30円上げ、410円から営業キロが19.0キロまでの700円区間については40円上げ、19.1キロ以上の700円区間については50円上げ、といたします。なお、現在の最高運賃は700円ですが、これは750円となる予定です。結果的に全体としての平均改定率は9.7%と試算しております。

特に初乗運賃については、平成10年6月以前までは150円の設定としておりましたが、輸送人員の減少に歯止めをかけること、また平成9年12月に全国で初めて「オムニバスタウン」に指定され、ソフト面でのサービス向上策として、区間に応じて100円から140円に値下げをした経緯がございます。値下げ当時には該当区間の輸送人員は一時的に増加しましたが、増収にはつながらず、また以降輸送人員は減少を続けております。そのため、平成27年の本改定で初乗運賃を100円から120円に一部戻し、この度の改定で平成10年以前の150円の設定に戻してまいります。

次に、浜松駅を起点にした主要バス停における実施運賃額について、現行運賃、改定運賃を比較してご説明いたします。

初乗運賃の代表的な区間で、市役所前は現行120円が150円となります。

浜松駅から比較的至近の学校である西遠学園・浜松北高・浜商前、そして病院の聖隷住吉病院はそれぞれ現行より20円アップとなります。

医療センター、大型商業施設のイオンモール浜松市野・イオンモール浜松志都呂は、それぞれ現行より30円アップとなります。

医科大学・聖隷三方原病院は、それぞれ現行より40円アップとなります。

定期券の実施運賃につきましても、それぞれの区間運賃の値上げ額に応じた値上げとなります。

65歳以上の方に販売しているバス電車乗り放題の「シルバーワイドフリー定期券」については、高齢者の外出支援を目的として平成12年に発売を開始いたしました。発売当初の購入可能年齢は70歳以上でしたが、利便性向上のため、平成14年6月に購入可能年齢を65歳以上に引き下げました。しかしながら、導入から現在に至るまで、高齢者の健康寿命は延伸し、また少子高齢化が進む中、令和3年4月より高齢者雇用安定法が改正されました。これにより70歳までの定年の引き上げや、70歳までの継続雇用制度の導入等についての努力義務が設けられ、社会が70歳現役社会へと進んでいることから、購入可能年齢の設定を65歳から70歳に戻してまいります。なお、免許返納者については現行通り60歳から購入可能といたします。また、販売金額は、1ヶ月6,100円を6,500円といたします。

通常のワイドフリー定期券についても値上げを行い、1ヶ月26,760円を28,340円といたします。

なお、その他企画券については現行運賃を据え置きといたします。

3. 乗合バス事業の状況

続きまして、乗合バス事業の状況を述べさせていただきます。

平成21年度の輸送人員は2,753万4千人でありましたが、モータリゼーションの進展や中心市街地の空洞化により年々減少し、10年後の令和元年度には2,234万5千人と、平成21年度比約2割減となっております。さらに、令和3年度の輸送人員は1,670万人と、令和元年度比においても2割5分減となり、コロナ禍において甚大な影響を受けております。

乗合バスの収支状況ですが、令和元年度においては、行政からの補助を含めても3億4千2百万円の損失でございました。またコロナ禍の令和3年度においては、行政からの補助を含めても5億8千2百万円の損失であり、非常に厳しい状況でございます。

4. 経営合理化の状況

次に、これまでの経営合理化の状況についてご説明申し上げます。弊社には地域の公共交通を支える使命があり、路線バス事業全体で収支が成り立つ範囲においては、公共交通事業者として可能な限り路線を維持する責任があると認識をしております。

しかしながら、その一方で弊社は民間企業であり、路線バス事業全体で赤字の状況を放置したままでは、中長期的な事業運営は極めて困難であります。そのため、路線毎のご利用実態を分析し、影響度合いについても考慮しつつ、継続して不採算路線の

縮小・廃止を行うことで路線毎の採算を維持してまいりました。平成21年度と令和元年度との比較で、実車走行キロは80.9%となっております。また、拠点の統廃合や業務改善等で間接部門人員を削減し、運転者を中心に定年退職者を再雇用することで、総人件費の削減と抑制に努めてまいりました。

旅客サービスにおいては、新規・継続定期券のネット予約サービスの導入や、MaaSアプリを導入する等、定期券・企画券のキャッシュレスサービスを拡充し、お客様の利便性向上にも努めてまいりました。この取組の結果、定期券をはじめとした販売窓口についても集約が可能となりました。

また、コロナ禍において急激に需要が蒸発する中においては、利用動向を踏まえた一層の運行計画の見直しや、路線の再編を含めた営業所の統廃合に踏み切らざるを得ませんでした。営業所の拠点数はコロナ前の9拠点から5拠点へと集約をいたしました。令和元年度と令和3年度との比較で、実車走行キロは82.0%となっております。

その他といたしましては、路線バス事業従事者の賞与月数の抑制や、新卒事務者採用の停止、令和2・3年度の車両更新の見送り等に至るまで、サービスレベルの低下を極力抑えた上で徹底した費用削減を進めてまいりました。結果として、令和3年度ではコロナ前の令和元年度と比較して約8億5千万円の費用削減を達成しております。

また、ICT技術を活用し、テレビ電話を活用した乗務員の「遠隔点呼業務」や、「デジタル点呼システム」を導入することで、より強固な運行管理体制を構築し、AIを活用した交番の「1カ月前事前割付」を実施することで、労働力の最適化を図る業務見直しを行い、生産性の向上に努めております。

今後も利便性向上や効率化に向けた運行計画の見直しや、さらなる業務改善に取り組み経営改善を図る所存でございますが、特に不採算路線について、やむを得ず廃止を検討せざるを得ない場合には、行政と連携をし、地域の実情にあった持続可能な公共交通体系の再編が必要であると考えております。

5. 今後のサービス向上の取組み

続きまして、今後のサービス向上の取組みについてご説明いたします。

弊社では、乗合バス事業において最も重要なサービスは「輸送の安全」と位置づけ、輸送の安全の確保が事業運営の根幹であると深く認識をしております。ご利用者様に安全な輸送を提供し続けるために、コロナ禍で一時中断せざるを得なかった車両更新を再び継続的に行い、安全対策の強化に取り組んでまいります。

旅客サービスにおいては、本年はNHK大河ドラマ「どうする家康」が放映されており、既に域外から多くの方にこの浜松市に訪れて頂いておりますが、令和6年にも浜松市で「浜名湖花博20周年」の記念イベントが開催され、継続的な来訪が想定されます。域外の方はもとより域内の方にもご利用頂ける企画券「浜松&浜名湖まるっとパス」を、地域の他の交通事業者と協力して令和4年度に発売をしており、引き続き販売に努めてまいります。また、その他企画券の創設や、旅客案内サービスの拡充にも努めてまいります。

キャッシュレス決済の推進について、弊社乗合バスについては、全国に先駆けて独自のICカードを導入した経緯もあり、依然として全国共通カードの利用に対応してございませんが、昨今では公共交通機関においてもクレジットカードのタッチ決済導入が拡がり始めております。キャッシュレス決済の導入についても引き続き検討を続けてまいります。

また、昨今、運輸業界において運転手不足が非常に深刻な問題として取り上げられておりますが、弊社においても例外ではございません。この問題に対処するために、以前より大型二種免許取得費用を会社負担する形で幅広く採用活動を展開し、その他にも、平成27年度から新規学卒者の自社育成に取り組んでおります。今後も路線維持、安全確保には運転士の確保及び労働条件の改善が不可欠として、令和5年度には、若年層を中心とした賃金改善と年間休日数の増加を行いました。引き続き、まずはコロナ禍において抑制をしていた賞与月数をコロナ禍以前の水準に戻していくことから、処遇改善にも取り組んでまいります。

■むすび

最後になりますが、弊社は、昭和18年（1943年）の創業から現在に至るまで「地域とともに歩む総合生活産業として社会に貢献する」という経営理念のもと、乗合バス事業において最も重要なサービスは「輸送の安全」と位置づけ、遠州地域の皆様とともに歩みを進めてまいりました。現在、社会は脱炭素社会への移行や急激なデジタル社会への変革など、大きな転換点を迎えておりますが、これからも、地域の皆様に安心安全な輸送サービスを提供し、信用信頼を得続けることができるよう、地域の社会活動を支える公共交通事業者としての責任を果たして参ります。

以上、申し述べました弊社の置かれている実情をご賢察賜り、何卒、今回の旅客運賃の改定を実施させて頂けますようご審議賜りますことを切にお願い申し上げます。私の公述を終わらせていただきます。