



令和5年4月30日

運輸審議会

会長 堀川 義弘 殿

公 述 申 込 書

運輸審議会一般規則第35条の規定により、下記のとおり公述申込みを致します。

記

1 公述しようとする事案

事案番号	令5第5003号
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
事案の申請者	遠州鉄道株式会社

2 公述しようとする者 ※法人・団体等の記入方法は注意事項②参照

(ふりがな)	とおやま しんご
氏名	遠山 信吾
(郵便番号)	
住所	
職業	大学生
年齢	18歳

3 事案に対する賛否 ※いずれかに○を付けて下さい

賛成 ・  反対

4 利害関係を説明する事項 ※利害関係人のみ記入 (注意事項③参照)

--

5 自宅、勤務先等の連絡先電話番号

--

# 公述書

公述人 遠山 信吾

## 1. 公述人の立場と事案に対する賛否

1 週間に3回往復程度、申請者である遠州鉄道株式会社の路線バスを利用しています。今回、運輸審議会一般規則5条6号に該当する公述人の利害関係者として公述させていただきます。

はじめに、公述人は今回の遠州鉄道株式会社（以下、申請者とも呼ぶ）の上限運賃変更認可申請については賛成せざるを得ないと考えます。

## 2. 賛成に至る根拠

第1に、1キロあたりにかかる経費を簡単に比較すると、前回上限運賃改定時の2015年では、自動車運送事業営業費は9,732,284,000円で、走行キロ25,826,000キロで割ると、377円、また、新型コロナウイルス感染拡大前の2019年度では、自動車運送事業営業費9,075,999,000円であり、走行キロ21,862,000キロで割ると、1キロ当たり415円となります。さらに、2021年度の自動車運送事業営業費5,812,000,000円、走行キロ11,872,000キロで割れば、1キロ当たり432円となります。このことから、年々運行にかかる費用が上昇していることが伺えます\*1。（ここでは、乗合・貸切合計の数値となっていることご容赦ください）

第2に、全国的にドライバーのなり手不足、さらに、静岡県西部地区では製造業が盛んな地域であることからドライバーの争奪戦が発生している。今後、申請者が、乗務員を確保するうえで、賃金引上げ等待遇改善は必須と言えるため、こちらの費用上昇も見込まれます。

第3に、申請者では、2020年度・2021年度に新車購入がありませんでした。現状、耐用年数の長期化、減便・路線退出・貸切需要の減少によるバスの必要台数の減少によって賄っていますが、今後、新車購入は必須となります。その購入費用や、すぐにというわけではありませんが減価償却費の上昇が見込まれます。

以上のことから今回の事案に対し賛成の立場を示します。

ただし、長距離路線がこれまでの路線退出で少なくなっていること、それに伴い、頭打ち運賃に達する路線も少なくなっていることから、頭打ち運賃の撤廃や、遠距離逓減の縮小についても検討されることを提案します。

※1…遠州鉄道有価証券報告書より ([https://www.entetsu.co.jp/ir/securities\\_report.html](https://www.entetsu.co.jp/ir/securities_report.html))

## 3. 現状の事業者のサービス水準について

- ・時刻表やHP・バス停への掲示物で誤植が散見される
- ・早発が散見される
- ・新型コロナウイルス感染症を理由とする、大幅な減便

- ・地域の理解が得られないままの路線退出

時刻表やHP・バス停への掲示物は利用者に情報を伝えるために非常に大切なツールであるので、そこで誤植が散見されるのは非常に残念であります。

また、近年では、所要時間の見直しが進められ、以前より余裕を持ったダイヤが組まれていると感じますが、それゆえに早発も散見されます。早発は旅客自動車運送事業運輸規則で禁止されている行為であるため、乗務員教育を徹底し、早発は許されないという意識を社内で浸透させていただきたいです。

申請者では、新型コロナウイルス感染症拡大以前から減便基調でありましたが、同感染症拡大以降、大幅な減便を行いました。現在、需要は回復基調にあるものの、2023年4月のダイヤ改正においても減便が多くみられました。

路線退出について、収支改善のために不採算路線の縮小・廃止に反対するものではないですが、代替交通の確保や地域への説明が不十分という意見が散見されます。このような路線退出のやり方は、事業者への不信感を招き、またそれがグループ全体に波及する恐れがあります。今後も大久保線・伊佐見線・蒲線で路線退出が予定されていますが、この点に十分配慮の上実施していただきたいと存じます。

#### 4. 今後事業者に期待すること

前回（2015年）の上限運賃改定申請<sup>\*2</sup>、そして、今回の同申請<sup>\*3</sup>ともに、経営合理化策として挙げられている不採算路線の路線退出、間接部門人員の削減、そして、新型コロナウイルス拡大に伴う輸送人員減少による急速な減便等、事業者のサービスは、縮小ばかりが目立ちます。現状では、乗客の減少→本数の削減の負のスパイラルに陥っているように見受けられます。今回の運賃改定を機に、需要の回復に合わせた増便などサービスの再拡大や利便性の向上を期待します。また、地元の利用客はもちろんのこと、来訪者の足としても使いやすいようにすべきだと考えます。そこで、次のような提案をさせていただきます。

- ・Emotの機能拡大
- ・パークランドライド・サイクルアンドライドの推進
- ・バスロケーションシステムの更新

第1にEmotの機能拡大です。遠鉄バスでは交通系ICカードが利用できないことから、来訪客が困惑していることをよく目にします。利用可能にするのが一番ではありますが、それには莫大な資金が必要です。そこで、現在申請者が利用しているEmotというアプリを活用し、現状のフリー切符の発売だけでなく、新たに片道・往復乗車券販売を行います（すべての金額区間を販売する必要はなく、来訪者が主に使う区間のみでよいと思います。例：館山寺温泉）。そうすることで、現金精算・両替から生じるバスの遅延や乗務員の負担軽減、また、来訪客の利便性向上につながると考えます。

第2にパークランドライド・サイクルアンドライドの推進です。路線退出でバス空白地帯が増加し、また、減便で使いづらくなった路線が多くありますが、ある程度本数が確保されている幹線路線の沿線にパークランドライド・サイクルアンドライド用の駐車場や駐輪場を整備して、バスに乗りやすい環境をつくる必要があると考えます。

第3にバスロケーションシステムの更新です。さらに、バスロケーションデータのGoogle mapへの提供も行うべきだと考えます。Google mapのシェア率は9割<sup>※4</sup>を超えており多くの人が利用しています。そうしたツールに情報を提供することで、利用客の利便性向上や、待たされる時間の不安感やイライラが軽減されるのではないかと考えます。

※2…遠州鉄道「路線バス（乗合バス）運賃改定申請について」（ニュースリリース）

([https://www.entetsu.co.jp/release/20150331\\_entetsu.pdf](https://www.entetsu.co.jp/release/20150331_entetsu.pdf))

※3…遠州鉄道「路線バス（乗合バス）運賃改定申請について」（ニュースリリース）

([https://www.entetsu.co.jp/release/20221111\\_entetsu.pdf](https://www.entetsu.co.jp/release/20221111_entetsu.pdf))

※4…PR TIMES「地図アプリ利用率1位はGoogleマップ！movが地図アプリの利用トレンドをレポート【2022年最新調査】」(<https://prtimes.jp/main/html/rd/p/000000064.000024246.html>)

## 5. 国・行政への要望事項

新型コロナウイルス感染症も収束の兆しが見え、各方面で人の移動が活発になっています。バスは今後高齢化社会の進展と地球温暖化問題や環境重視の時代において、その重要な役目を担います。一方で、全国各地で輸送需要の減少・ドライバー不足などバス事業運営は厳しくなると予想されます。そのため、国土交通省には地域ごとにバスの維持・活性化のための支援を行うことを期待します。民間だけで維持するのもやはり限界があるので、浜松市には、行政としての支援や事業者と連携した利用促進策の推進に期待します。

以上で、遠州鉄道バス上限運賃改定申請に関する公述書とします。

## 申請者に対して予定している質問事項

1. 直近で行われた鉄道線の運賃改定と異なり、本事案によって実施する具体的な事業内容や投資額が示されていないことについて、新車導入や乗務員待遇の改善などに投資すると思われるが、今回の運賃値上げで賄え、また、収支改善できるのか。
2. 事業者のHPや時刻表では誤植が散見されるが、管理体制やチェック機能はどのように行われているのか。
3. 事業者の運営する路線バスでは、早発が散見されるが乗務員教育・乗務員管理はきちんと行われているのか。
4. 新型コロナウイルス感染症による乗客が減少し、2021年度の輸送人員は2019年比で74.7%とのことだが、過剰な減便により供給量を絞っていると考えられることもできこれが、輸送人員の回復を阻害しているのではないかと考えるが、どのようにお考えか。
5. 事業者は、今年の浜松まつりにおいて、定期路線バスとシャトルバスでは運賃差を設けたことについて。浜松駅バスターミナル中田島線バス乗り場において「～ご注意～バスターミナルからは凧揚げ会場まで発車していません」と、あたかも運賃型か高いシャトルバスでしか凧揚げ会場へ行けないと受け取れるような表現をしていたことについて、どのようにお考えか。また、運賃に差を設けたことについて問い合わせたところ、「急行運転をしている、乗務員とは別に人件費がかかっている等が理由」と回答いただいたが、舘山寺シャトルや浜松アリーナシャトル等、他のシャトルバスにおいても急行運転しており、乗務員以外に人を割いているのに定期バスと運賃が同じであるが、このことについてどのようにお考えか。