
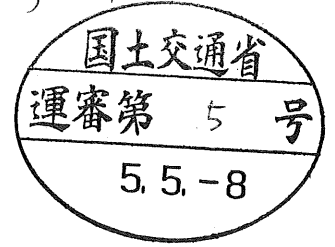


令和5年 5月 1日

運輸審議会

会長 堀川 義弘 



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)	たなか しょう
氏名	田中 将
(郵便番号)	
住所	
職業	会社員
年令	満30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条の6

5 自宅、勤務先等の連絡先電話番号

--

[意見内容]

近距離と遠距離での値上率の差異がいびつな現在の運賃改定案に対しては反対である。
前回改定と併せても近距離区間での値上率が高すぎる割に遠距離逓減が強すぎると思う。

特に、この20年程で浜松駅を跨ぐ系統や富塚じゅんかん等に於いて殆どの便で系統が分割されてしまっており、南区方面～市役所方面や医療センター方面～丸山団地方面などでの利用の際の負担額が著しく上がってしまう。

そもそも運賃改定の根拠である利用者逸走の一因として、サービスレベルの著しい低下が挙げられると考える。

減便などは致し方ない部分があるが、以下の点については企業努力が足りないのではないかと考えている。

1.

名鉄バスや豊鉄バスなどでは現在も行われている全バス停への運賃掲出が消費税率が5%から8%に変更された際に廃止されている。

これについては貼り替えの手間を勘案したと伺っているが、時刻表の貼り替えは定期的に行っている事であり、作業自体はそれと変わらない。或いはスマートバス停などを導入する方法もある。

2. シトルバスを路線バスより高い運賃で(浜松駅～中田町付近)、

近隣住宅などからの苦情(バス停より住宅の方が後に建設されている場合を含む)を原因とするバス停廃止(小山中の下り・大正坂・安松北)が目立つ。

また、早出線下りの交差点形状変更に伴う経路変更の際に3つのバス停の代替バス停を1つしか設置しない、

浜松まつり御殿屋台引き廻しでの迂回運転時に設置されていた

仮設ポール(浜松北高臨時バス停や常楽寺臨時バス停ほか)を一切設置しなくなる、

浜松シティマラソンでの迂回運転時に設置されていた仮設ポール(追分バス停)を設置しなくなる。

3. シトルバス、前年と異なる区間の乗り換えなし、

乗降性に難のある(乗降時間が増大する)ワンステップバスについて、超低床ノンステップバスより先に廃車すると発表していたにも関わらずそれを覆し、超低床ノンステップバスの割合が低下している。(但し年式の問題がある点は理解している。)

など。

20世紀中～オムニバスタウンの頃には利用者目線に立ったサービスの向上が図られていたが、現在は法令で定められた最低基準の物しか提供しないという姿勢に見える。

昨今の物価の高騰状況を鑑みれば運賃値上げそのものは致し方ないとは思っているが、今後 COVID-19 からの利用の回復の兆候がある中で現時点での改定は性急だとも私は考えており、

これらの点を踏まえ、時期を多少置いた上で改めて改定案を提出しては如何かと思う。

[追伸]

かじ町バス停下りポールの車線変更部分の 7-9・17-19 時の一般車駐停車禁止の廃止、
バスレーンのカラー舗装の廃止、

広小路バス停上りポールの 7-9・17-19 時の第一通行帯(バス専用車線)専用信号機の廃止
など、公的なバスの運行支援もどんどん手薄になっていると感じる。

バスは公共性の高い交通機関である事から、事業者の努力だけに任せるのではなく
官民連携で体制づくりをすべきだと考えている。

[質問内容]

1. [初乗り運賃について]

初乗り運賃を平成10年以前の150円に戻す、という表記をされているが、初乗りが100円に引き下げられてから既に約25年が経過している。元々期間限定の値下げではなく、また既に定着している物に対してこのような解釈・表記は不適切ではないか。現に、平成10年というと私自身未就学児であるし、今バスを利用している旅客でも初乗り150円時代を知らないという若年層や転入者が殆どだと思われる。平成10年以前から遠鉄バスを利用していた旅客に於いても150円時代が記憶に鮮明だという旅客は少数ではないのか。また、例えば浜松駅～田町中央通りしか乗らない旅客と浜松駅～美術館で乗る旅客では運賃は差別化すべきだと思うが如何お考えか。

これに関連して、

初乗り運賃が値上がりしてしまうことにより、駅南方面～ゆりの木通り等の現在では基本的に乗り継ぎを要する区間の利用の際の負担額が跳ね上がってしまうが、鶴見富塚じゅんかん(パークタウンで分割)や浜松駅を跨ぐ系統(例:90掛塚～9医療センター等)を再び直通便主体に戻す事は出来ないのか。

2. [減便や退出について]

減便や退出などを行う際、単一系統での収支を見すぎではないのか。例えばとある系統が赤字だからと減便や廃止を行った結果、その系統の利用者がバス離れを惹起してしまい、併せて(乗り継ぎで)利用されている他の系統の利用も減少し、結果として他の系統まで減便に追い込まれるという状況が多く見受けられる様に思う。バス利用は単一系統ではなくネットワークとしての側面があるのではないか。

また

退出していない路線であっても、極端に減便を行って「使わせない」ダイヤにしている系統(将来的に退出したい?)が見受けられるが、如何なものだろうか。例えば和合西山線の48常盤町・下池川町経由は朝等を除き58伝馬町・せいいい病院経由へ全面的に振り替えられてしまい、下池川町周辺は事実上のバス空白地帯(浜松市勤労会館へのアクセスも失われてしまった)となってしまったが、事実上のバス空白地帯を作ったまでせいいい病院(積み残しを起こす程の乗車率ではない)経由に振り替える必要はあったのだろうか。これも単一系統収支に固執した弊害ではないのか。

この他、

フリーきっぷである「遠鉄ぶらりきっぷ」に於いて、乗車時に整理券を取る必要がある旨の案内が削除され、現場でも「整理券は任意」といった案内が行われている事もある様だが、整理券を取らせない事により乗車人員を過小評価して減便や退出を進め易くするといった恣意性があるのではないか。

3. [定期バスのサービスレベルの低下ならびにサービス向上策について]

定期便を COVID-19 下だけで半数程度まで減便、10 年程前と比べると 1/3 程度まで減便されている(運行区間短縮と便廃止の両方による)区間も多い。

例えば、館山寺線伊佐見橋以西では毎時 2 本まで減便され、結果的に休日等には浜名湖パルパルへの臨時直通便が無告知で多数運行される事態が常態化している。

沿線の途中バス停にとっては臨時直通便の恩恵は一切なく、寧ろ定期便の混雑を招く(かといって浜松駅～パルパルの旅客を定期便に乗せないのは輸送力の無駄遣いだろう)だけであるが、閉校日や日祝日には館山寺線(伊佐見橋止まりを除く)を増発する等の対策を取る事は不可能なのか。

また、他の系統も含め極端に減便し過ぎではないか。

なお、

バス停ポールに設置されているバスロケーションの接近ランプは随時撤去の方向性の様だが、能動的に情報を見に行かないと現在位置がわからないインターネットバスロケと異なり、受動的にバスの接近を知る事の出来る接近ランプは徒歩客等の利用喚起にも繋がる。維持費や更新費用が大変なのは理解するが、バス停への運賃表の掲出問題と共に何とか解決出来ないか。

この他、利便性向上の為の積極的な施策が行う事による収益向上は考えていないのか。

例えば成子坂を通る系統と他系統(ならびに遠鉄電車)との乗り換えが不便である。

一度浜松駅バスターミナルに出るのは非効率だが、ザザシティ前だと田町中央通りや第一通り駅へのアクセスが悪い。

ザザシティ前もかじ町も停車本数が昔より減っているなので、ザザシティ前に停車する系統を全てかじ町にも停車(同様にかじ町に停車する系統も上りのみザザシティ前にも停車)させるとかなり利便性が向上すると思うが、これは難しいのか。

(ザザシティ前が元々かじ町と同一停留所だった経緯は存じている。)

また、他社ではバス停での信号待ち中(北高西などを想定)や降車扱い中には常に中扉を開けて利用促進を促すといった施策を展開している事例も見受けられるが、その様なワイド面での利用促進策は考えていないのか。

(※旅客としては中扉が開いておらず降車のみ扱っている場合などは乗車出来るのかわかりづらく、また乗務員に気づかれず発車されてしまうリスクもあるため、利用を忌避する一因となる。)

4. [コスト削減への取り組みについて]

以前はエコドライブに力を入れており、省燃費運転に積極的に取り組んでいた記憶があるが、近年は省燃費運転にあまり力を入れていない様に見受けられる。

旅客に運賃値上げの負担を強いる前に、乗務員教育にて省燃費運転をより徹底してコストを削減する事の方が優先順位としては高いのではないか。

(車両の更新により燃費性能は以前より上がっている事と推察されるが、乗務員の努力でより燃料使用量を削減出来るのではないか。)

また、春や秋などで窓を開けたり送風を入れたりするだけで涼しい状況(実際にそうしているバスも多い場面)でも冷房を強く入れて車内が寒い程になっている場合も見受けられるが、このような無駄も削減する様に指導するべきではないか。

5. [質の低い乗務員の存在について]

旅客の降車の際に「ありがとうございました」を一切言わない乗務員が少数ではあるが見受けられるが、接客としての最低レベルを下回っていると考えられる。

これらの事実を把握しているか、また改善策の策定などは行っているか。

また、

名古屋市交通局では早発防止のため定刻より前に扉を閉める等の動作を行うと警告音が鳴動する様になっており、早発防止に役立っている。

遠州鉄道では視覚的に早発警告が表示されるだけであるため、早発をしてしまった後に乗務員が気づいて次のバス停で時間調整をするという場面(悪意を持って早発する乗務員は論外としてここでは言及しない)も散見される。

これは視覚的な警告自体が事後(発車後)のみである事も一因だと考えられ、他事業者の様に次停発車時刻前の場合には反転表示される仕様にする事も解決策の1つだと考えられる。

また、時間調整を行う事が現実的でないバス停(例えば、①終点の1停前・②交通量や運行本数が多くバスケットも無い2車線道路など)で余裕時分を取っており、乗務員判断で時間調整を行わずに早発するといった場面も散見される。

これらの点について、機器の改修やダイヤの改修などでの対応は難しいのか。

質問は以上であるが、他にも「運賃値上げが実施出来た場合には、●●の様に旅客へのサービスの向上を計画している。」というものがあれば明示して頂きたい。