

平成22年10月13日(水)

富山地方鉄道株式会社  
自動車部 運行管理課  
副部長 高松 宏至

## 平成22年度 地域公共交通活性化 石川県連絡会 資料

### 1. 会社の経営方針及び取り組み状況

経営方針について【資料2～4P】

- ・『富山県一市街化』の遠大な構想を旗印に、弊社母体が創設されて以来、本年で80年が経過し、社会環境や交通構造が大きく変貌し、経済情勢も不透明な状態が続き、事業環境は更に厳しくなっている。

しかしながら、このような難局にあっても、公共交通事業を通して地域社会の発展に貢献していくことが弊社の社会的使命であり、更なる事業の効率化と競争力の強化を行い、確固たる経営基盤の確立が必要と考える。

- ・地方の公共交通政策は、環境問題やローコストのまちづくりを切り口として見直されつつあり、その一環として、昨年暮れ、富山市との共同事業として、路面電車では全国の先陣をきり上下分離による環状線を復活させた他、各自治体と協議をしながらICカードシステムの導入も展開中。(昨年度に軌道線全車両に導入を完了し、本年度については路線バスの全車両に導入予定)
- ・輸送部門については、「安全輸送」が事業の根幹を成すことを全職員が再認識し、「お客様第一」の精神を忘れず、サービスの徹底・接遇の向上に努める一方、輸送安全マネジメント委員会により役員から運転手・整備士までが一丸となり事故防止の徹底に取組み、『安心』と『信頼』を得、一人でも多くの方にご利用いただくことが極めて重要。

自動車部門については、各営業所で毎月事故防止委員会支部会議を開催し、添乗指導、個人・グループ面接及び経験・技術等に応じた各指導を実施。2ヶ月に1度開催の自動車部事故防止委員会にて活動内容等を報告し、営業所間、運行・整備管理者間等において、事故分析・対策防止の取組み他の情報の共有化を図っている。

会社を取り巻く環境と取組状況について【資料5～9P】

- ・自家用車の普及や少子化の進展等により、公共交通機関の利用者が減少している中、道路交通の円滑化・中心市街地の活性化・環境の保全・高齢化が進む中での移動手段の確保等を考慮すると公共交通の役割は、一段と大きくなっているのが現状。
- ・弊社では、割引率の高い定期券や電車・バスの共通乗車券類の発行、都市間高速バスの新設・増設等により利用者の増加・収入の確保を図る一方で、徹底した労務改善(平成16年度に完全子会社を設立し乗合路線の一部運行受委託化の実施、その他労働時間・手当の見直し、本年度からの経営改善3カ年計画等)の実施によるローコスト運営により収支改善に努め、事業継続に不可欠な利潤を確保し、お客様に快適にご利用いただける環境の提供に日々邁進している。

しかしながら、ITの普及等により個人満足度が高まった今日では、弊社単独の諸施策による運行経路・ダイヤ等の営業展開だけでは顧客要望には十分対応できていないのが現状であり、行政側とタイアップした運行形態が今後益々重要になると考える。

定期外旅客人員の減少……平成12年度対比 = 56.86% 2,750千人減  
 高速バスについては、路線新設等もあり、年々増加傾向にある。

定期旅客人員の微小……平成12年度対比 = 95.57% 120千人減  
 割引率の高いフリー定期券の新設等により、利用者が増加傾向にある。

高速バスの収入が乗合収入全体の32.12%を占め、路線バスの赤字分を補い、生活路線維持の下支えとなっているのが現状。

高齢者を対象とした富山市との共同事業である『おでかけ定期券事業』の利用者  
 利用人員 = 732,897人 (前年661,437人、110.80%)  
 事業収入 = 52,507千円 (前年46,846千円、112.08%)  
 その他 鉄道線利用者 = 24,922人 (H21年度)

賃金比較等

当社の基準賃金 = 県内全産業の平均基準賃金の78.52% 月平均6万減  
 私鉄大手 " 68.09% " 10 "

運転手採用状況

過去7年間の採用人員 = 163名

2. 事業概要、コストの内訳 【平成21年実績】

|      | 路線数   | 車輛数   | 旅客収入割合 | 輸送人員    |
|------|-------|-------|--------|---------|
| 自社路線 | 108路線 | 130輛  | 65.04% | 5,430千人 |
|      | 内訳    | (定期外) | 44.16% | 2,839千人 |
|      |       | (定期)  | 20.88% | 2,591千人 |
| 受託路線 | 20路線  | 27路線  | 2.84%  | 557千人   |
| 高速バス | 6路線   | 15輛   | 32.12% | 229千人   |
|      |       |       |        | 6,216千人 |

|      | 行路数   | 運転者数              |
|------|-------|-------------------|
| 自社路線 | 134行路 | 社員 205名<br>契約 90名 |
| 受託路線 | 29行路  |                   |
| 高速バス | 17行路  |                   |
| 貨切バス | 38 輛  |                   |

156系統中、82系統が赤字路線(補助金申請時のキ口当り単価方式)であり補助金対象は29系統。

| 運送費内訳     | 乗合全体   | 一般乗合   | 高速     | 80条    |
|-----------|--------|--------|--------|--------|
| 人件費       | 46.66% | 46.45% | 46.21% | 68.76% |
| 燃料油脂費     | 8.41%  | 6.86%  | 14.54% | -      |
| 車輛修繕費     | 9.22%  | 9.14%  | 9.53%  | 9.14%  |
| 減価償却・リース費 | 8.13%  | 7.04%  | 12.57% | -      |
| 諸税        | 0.73%  | 0.85%  | 0.34%  | -      |
| 有料道路代     | 2.12%  | 0.25%  | 9.06%  | -      |
| その他経費     | 24.73% | 29.41% | 7.75%  | 22.10% |

- ・上記のとおり、一部路線については、補助金を活用しながら各自治体と連携のうえ、利用促進・路線維持に努めているが、補助対象外の赤字生活路線については、比較的収益性の高い高速バスからの補填により維持しているのが現状。
- ・平成21年度の運送経費については、人件費が約半分近くを占め、燃料費と車輛修繕費を合わせると、旅客運輸収入(乗合・高速・運行受託)の78.3%となる。

またその他経費の中においては教育人件費率が最も高く、内容は新入運転手研修から年2回の全員研修会、事故惹起者特別研修等の事故防止教育が中心となっている。

### 3.ダイヤ変更や車輛・従業員のやり繰りを検討する際のスケジュール概要

- ・弊社の新年度予算については、できるだけ前年度の実績を反映させることを目的に、例年12～1月に各部にて予算構成している。  
その後、補助金を含めた会社全体の見通しにより収支を推測し、各部にて年度を通じたスケジュールにより年間計画を作成し、収支予測を鑑み、必要に応じダイヤ改正・車輛更新(減車)等を検討。

その為、受託運行のダイヤ変更等については、翌年分の運行費用見積り提出前まで(=9月頃)には、運輸事業者に対し連絡が不可欠。

現在では、補助金受給等の関係から、路線撤退の意思表示については原則1年前に生活路線バス協議会に申し出する事となっており、社内等との調整が必要となる。

### 4. 契約に関する留意事項

コミュニティバス等の運行受委託契約については、約3年前の燃料費の高騰を踏まえ、各自治体等と協議のうえ、本年度より、燃料油脂費の実費精算を項目に追加している。

前回の燃料費の高騰時においては、漁業等については燃料費補助がなされ、電気・ガス等を含めた生活物品等においては一部値上げも実施されたが、運輸事業については、各自治体等との運行受委託路線分を含め運輸事業者の経営努力により対応した経緯がある。

また、各自治体の願い出により、翌年分の運行費用見積りを例年10～11月に提出しているが、新年度間際になっても契約が締結できない場合がある。

自治体等によっては財政担当からの費用削減指示等を理由に、運行ダイヤ等が同一にも関わらず費用減額を提示。それに対応するには、上記費用のうち人件費・燃料費等の実費分の削減は不可能な為、最も重要と考える教育費や車輛修繕の一部をカットせざるを得ない状況となり、安全運行を事業の根幹とする運輸事業者としては、運輸安全マネジメント等との整合性対応に苦慮している。

### 5. 地域公共交通を共に改善させていく上での行政に対する意見・要望など【資料10P】

既存路線とコミュニティバスとの棲み分け等について【資料11～12P】

少子高齢化が年々顕著となっている今日では、地域公共交通の活性化は各自治体に

においても最重要課題であり、交通空白地域へのコミュニティバスの運行による対処の必要性もある程度は理解できる。

しかしながら、住民からの要望等により施策が拡大し、ややもすると運輸事業者の既存路線への乗り入れ・競合問題に発展する場合も見受けられる。

地方の既存生活路線の中には、上記のとおり補助金対象外の赤字路線も多く、運輸事業者単独ではお客様ニーズに十分な対応が取れず、悪循環になっているケースもある。その近くに自治体主体のコストを無視した流行のワンコインのコミュニティバスが運行される事により、既存路線の利用者が減り、収支が益々悪化。

それにより、双方路線の棲み分け及び運賃格差の是正、しいては既存路線の在り方自体をも関係自治体等と検討協議する必要性が生じ始めている。

(各自治体自体もコミュニティバスの運行経費が、財政面の大きな負担となり始めている旨の報告がある。)

#### 生活交通確保のための安定した支援の確保

地方の運輸事業者の収支状況では、既存バス路線の維持がせいぜいであり、わかっ  
ていてもお客様に喜ばれるインフラ整備や利用しやすいダイヤ編成等が困難な状況に  
あり、国を含めた支援が欠かせない状況にある。

不必要な事業の見直しは当然と考えるが、高齢者を始めとした交通弱者が頼らざるを  
得ない公共交通への補助金を含めた支援については、政権交代の有無に関わらず、  
継続的・安定的にお願いしたいと考える。

#### 高速道路の無料化等の再考について

高速バスが生活路線維持の下支えとなっている現状を考慮すると、高速道路の無料化  
は勿論、現行のETC装着車の休日1,000円制度についても、再考をお願いしたい。

ETC装着車の休日1,000円制度は個人＝マイカー優遇措置であり、一部区間の渋滞  
もさることながら、効果の生じている地域と逆効果により事業縮小に追い込まれている  
地域もあると聞き及び、経済効果があまりに不透明であり、交通事業者への影響等も  
詳細に検証すべきと考える。

#### 貨切事業者の乗合類似行為について

既存運輸事業者としては、事業者によるツアーバスや・スクールバス等の乗合類似行為  
の展開も事業経営にあたり脅威となっている。

昨今では、事業者によるスクールバス運行時の乗合類似行為(定期券・回数券制度等)  
が展開されている他、高速バスの手続の簡素化によりツアーバスの進出が顕著になり  
はじめ、多面において整合性が図られなくなり始めている。

## 6. 各自治体との取組み事例等【資料13～26P】

各自治体との共同施策の例としては、別添資料例の他、前述の富山市との『おでかけ  
定期券制度』や、最近では魚津市との魚津IC内のバスレーンの新造・弊社既存路線と  
市民バスの棲み分け協議の開始、黒部市とは弊社既存線の活性化事業が展開され  
ている他、低炭素社会の構築に向け電気バスによる環境問題にも取り組んだ。