

# バス事業者からの 地域公共交通改善に関する事例報告

南越後観光バス株式会社

運輸部 部長 佐藤 浩

平成22年10月19日

1 会社の経営方針及び取り組み状況

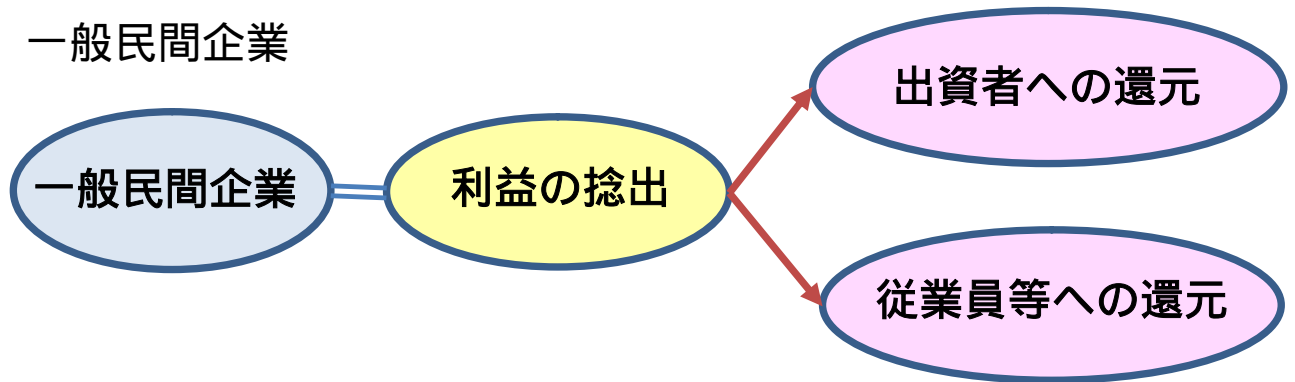
2 ダイヤ変更（新規路線等）に伴う車両及び乗務員の  
配置等のスケジュールとダイヤ編成について

3 契約に関する留意事項

4 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。

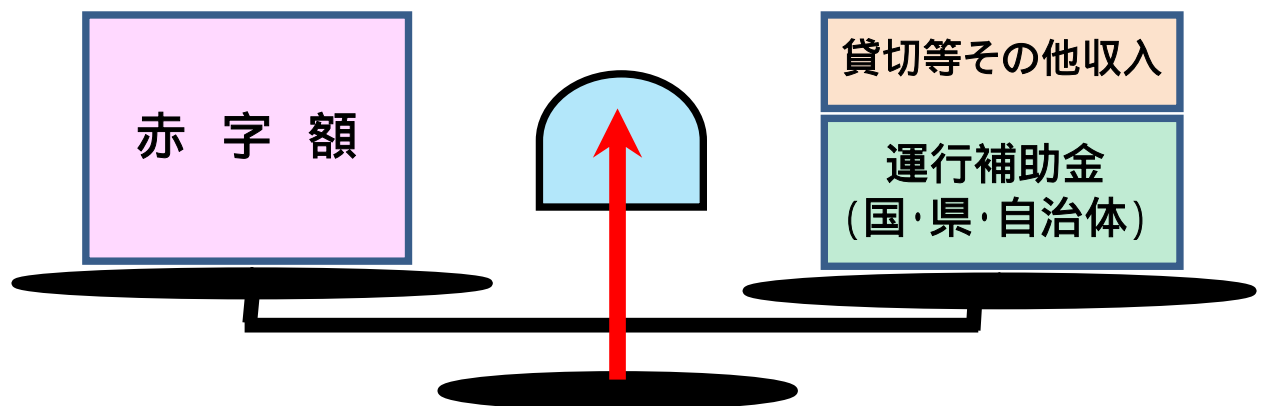
# 1. 会社の経営方針及び取り組み状況

## 経営方針について



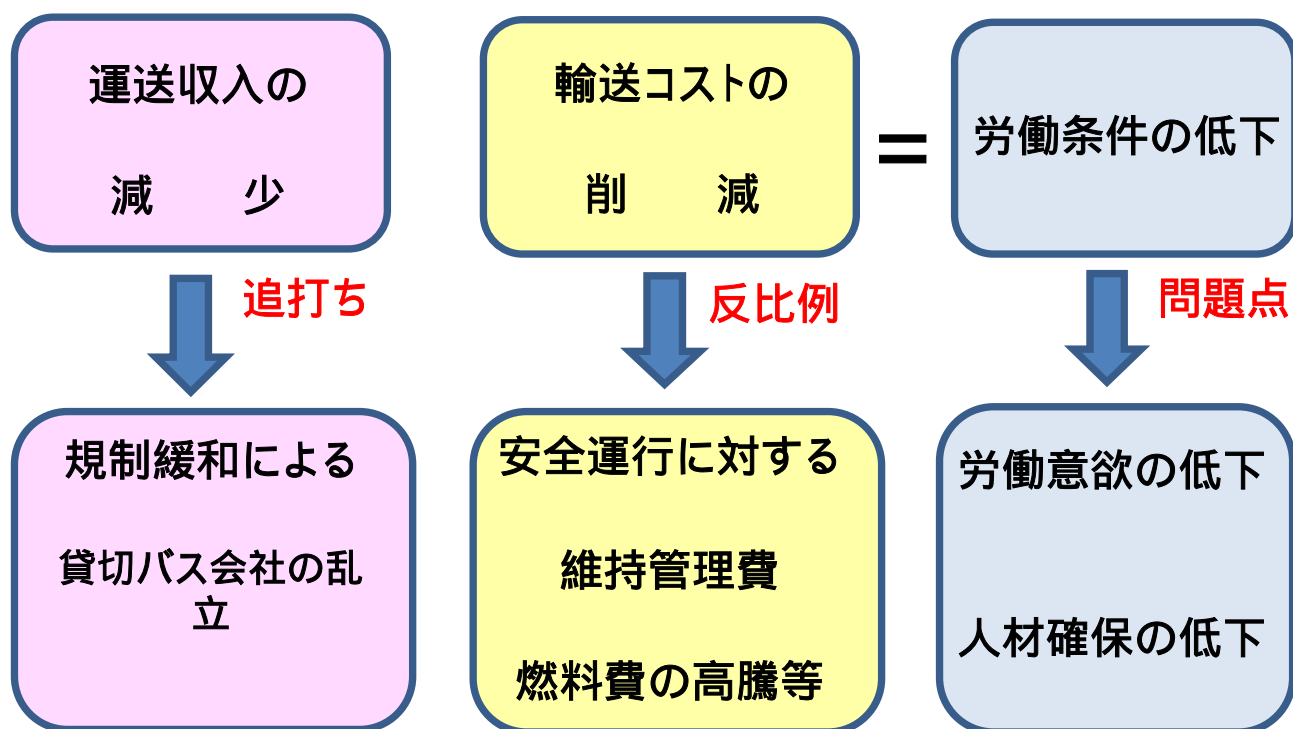
一般民間企業は健全経営及び営利を目的とし、利益を捻出し出資者への還元はもとより、従業員への還元及び、会社を大きくすることを大前提としている。

## 定期路線バス事業



一般定期路線バス事業者は、公共交通の担い手として交通弱者の救済及び地域社会への貢献に寄与すべく、赤字覚悟で路線維持に努めている。国・県・自治体からの運行費補助金をいただいても利益に繋がらない。ほとんどの路線が赤字でその補填を一般貸切り等の収益を充当。

## 会社を取り巻く環境と取り組み状況



モーターレーゼーションの発展や少子化に伴い、**運送収入の減少**が進み、**輸送コストの削減**が必須。

規制緩和に伴い**貸切バス会社の乱立**。

(新潟県、数年前の4・5社から現在94社に、長野県は168社)  
**価格競争**を余儀なくされ、前段での**路線の赤字**を貸切収入でカバーすることが非常に**困難な状態**となっている。

コスト面では、燃料費等の高騰はもちろんながら、人命を預かる重要な使命感のもと**安全運行**に対する**乗務員・運行管理者教育及び車両の整備点検**に係わる**経費が増大**。

コスト削減には**労働条件の見直し(低下)**、全産業平均の水準を下回り**労働意欲の低下**にも繋がりがねない状況。(悪循環)

**地元地域の雇用**をささえているとともに今後の**人材確保**についてもコスト減と相反して可能な限り**労働環境の改善**を進めるという大きな課題を抱えているのが現状である。

## 2. ダイヤ変更（新規路線等）に伴う車両及び乗務員の配置等のスケジュールとダイヤ編成について

### 新規路線運行について

路線許認可関係	車 両	乗 務 員
<ul style="list-style-type: none"> <li>・一般路線 最低3ヶ月</li> <li>・地公共交通承認 最低1ヶ月</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新 車 3～4ヶ月</li> <li>・中古新規 2～4ヶ月</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新規採用 1ヶ月～？</li> </ul>

### ダイヤ編成について

・ 従来

	6時	9時	12時	15時	18時	21時
遅番 A				■		
棒番 B		■				
早番 C	■					

・ 現在

	6時	9時	12時	15時	18時	21時
棒番 D		■				
中休 E	■		(中休)	■		
棒番 F		■				

### 3 . 契約に関する留意事項

一般定期路線バスに関しては、キロ当り経費にて算出（収入との差額）スクールバス等の契約輸送については貸切料金にて算出されている。昨今の貸切会社の乱立により、各社に運行料金の見積もりを依頼し競争入札となっている。

貸切料金は認可を受けた定められた料金です。

不法の低額料金の提出により、仕事の奪い合いが蔓延化された状態。人の命を預かる重要な仕事だということを認識していただき、見積額だけでなくその会社の安全性・信頼性等々を適正に評価し、加味していただきたい。（単なる価格競争にしないで欲しい。）

1年ごとの契約でなく、最低でも3年ほどの期間をいただきたい。

（車両・人材についての確保）

### 4 . 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。

#### 既存路線との棲み分け等について

一般定期バス路線から乗合タクシー・デマンドタクシーへのシフトについては、熟考かつ慎重に行って欲しい。

交通空白地については問題無いと思いますが、既存のバス路線については利用者が激減、強いては廃線等の失敗例や、逆に経費が増大する等の意見も良く耳にします。

コミュニティバスと一般定期バス路線との棲み分けが上手くいかず、競合等からの赤字増大に繋がるケースも良くあります。

常に地域全体の公共交通網を考え、モード間の棲み分けを図っていただきたい。

## 一般定期バス路線の維持存続について(1)

“乗って残そうバス路線”を合い言葉に、廃線寸前のバス路線を復活！担当職員が沿線地域の戸毎にチラシを配布し、“乗らないとバスが無くなる”と訴え、地域住民に危機感を与えたおかげでバス路線の存続がなされている例があります。

また、この10月1日から某市で公共交通活性化・再生事業の一環で右記の時刻表を作成し(24p)市全戸に配布いたしました。“乗って守ろう”みんなの利用が維持・サービスの向上につながります、バスは重要な交通手段です公共交通の利用を と訴えています。



## 一般定期バス路線の維持存続について(2)



前述のとおり地方バス路線の維持存続は、**地域住民の理解・協力**と**地域自治体の努力**(マンパワー)・**工夫**及び**交通事業者の誠意**との三位一体の構図が整うことが必須条件となります。

また、国・県からの運行補助金もちろん大切ですが、最終的には各地域自治体の補助が必要不可欠となります。確かにバス路線の維持存続には多額の補助金がかかりますが、事業者等に支払う**補助金の約8割**は国からの**特別交付税にて還元**されていることを認識していただきたい。

最後に、われわれ旅客運送事業者は非常に厳しい中、通勤・通学・買い物から病院への通院等まで、交通弱者は無論、全ての人に対して安全かつ確実に目的地まで輸送することに誇りを持ち、これからも地域社会に貢献できる様、努力する所存でありますので今後とも宜しくお願い致します。

最後まで

**ご静聴ありがとうございました。**