

別紙

「説明及び意見を聴く会」の開催結果①

概要

平成27年7月9日(水)18:00~19:30、「説明及び意見を聴く会」を予定どおり津市内で開催し(参加者29人(利用者:8人、自治体:6人、業界:14人、マスコミ1人))、以下のとおり、参加された利用者3名(及び書面提出1件)からご意見をいただき、このご意見に対し申請事業者から回答がなされました。

利用者の意見①	<p>(利用者の方①)</p> <p>まずは、バスの停留所の位置ですが、現在の位置をどうやって決めたのか、について疑問を感じます。例えば、今日のような雨のときに、雨をしのげる場所もない所でバスを待っておられる場合もあります。屋根があるような施設がある場所にバス停を設置できないものでしょうか。バスを待つ環境が改善されれば、値上げの負担は軽減されるのではないのでしょうか</p> <p>次に、交通結節点をどのような認識をお持ちか、ということです。例えば、鉄道やバスが、時刻の共有ができていないのでしょうか。バスはどうしても時刻どおり運行が難しいものですが、私が乗ったバスでは、久居駅の「ポルタ久居」の前の信号が渋滞して3分かかり、その結果、近鉄の急行に走って乗車するという女性の方がいらっしゃいます。ちょっとした停留所とか時刻の見直しによって、バス交通が改善できれば、もっと良いものになるのではないのでしょうか。</p> <p>次に、津市の観光協会では、このたび公開されている映画「ウッジョブ」ロケ地についての問い合わせが驚くほどあり、どうやって行けるのか、との問いに公共交通がないと若干トーンダウンしてしまうとのこと。このようなことをチャンスとしてとらえ、地元の資源として活用するのも必要ではないのでしょうか。</p> <p>最後に、コミュニティバスについてですが、従来の三重交通さんのバスを移譲していると聞いていますが、私の中ではむしろ逆だと思う。私はコミバスのドライバーよりも三重交通の運転士の方が安心します。バスが停まってからお立ち下さいの案内とか、安全確認とか、運賃を払うときの確認とか、まさにプロだな、と感心し、大変一生懸命にされています。しかしながら、運転士さんの賃金カットを行い合理化として人件費の削減を図ることはどうかと思うのです。以前は、クラスの友人の中にもバス運転士になりたい、というものが何人かはいましたが、今はどうでしょうか。我が子に、将来の職業にバス運転士をすすめたい、と言える状態でしょうか。もっと、バス運転士の地位を上げる施策を考えていただきたいと思います。高校生の定期券利用者についてですが、高校生は未来につながるバスを支えるお客様として、もっと高校生へのアンケートを実施して彼らがどんな意見をもっているか検討してみてもはどうでしょうか。ひょっとしたら彼らの気持ちの中から、こういうことを変えればもっといいのでは、ということが発見できないのかな、と思いながら、バスを利用させていただきました。以上です。</p>
申請事業者の回答①	<p>(三重交通(株))</p> <p>利用者の目線から大変貴重なご意見、誠にありがとうございます。まず、バス停の上屋の件でございますが、私どもとしましては、バス停の上屋は、少しでも設置できるように予算も取ってまいりますし、補助もいただいております。ただ、バス停の場所が常に敷地が十分にあるとも限らず、また、予算的な面もございますし、これらのことから、多くの方がご利用いただいております。設置したいと考えても実施できないケースもございます。当然、費用対効果もございまして、残念ながら利用者数の少ない所に、単純に設置可能だからといって上屋を建設することもできません。よって、利用者数の多いところに、上屋をつくらせていただきたいという観点にあります。</p> <p>交通結節点、特にご利用いただいている久居駅については、確かに久居駅以遠のお客様については、ある程度のお客様が久居駅で、電車に乗り換えるお客様が多いです。また、昼間時間帯については、津市内までご利用になるお客様もいらっしゃいます。近鉄の電車への接続など、完全に十分な接続を果たしている状態ではないかも知れませんが、そのあたりは常に見直しを行い検討してまいりたいと思っております。</p> <p>観光協会での、映画「ウッジョブ」については、今は津市で対応していらっしゃるかと聞いておるところです。非常に好調であると伺っております。私どもとしましては、事業でございますので、いくらかの運賃、料金を設定してそういうコースをつくることは検討してまいりたいとは思いますが、これは、路線バスという枠組みが良いのか、貸切バスにおける会員募集型のほうが良いのか、ということも含め検討してまいりたいと思っております。</p> <p>高校生の定期券の件については、まさにそのとおりでございます。学生の方々にアンケートをとらせていただいたことがないのは事実でございます。大変ありがたいご意見として、とにかく、利用者の方々のご意見をつかまさせていただくよう、これからは努力してまいります。</p>

利用者の意見②	<p>(利用者の方①)</p> <p>先ほど雲井社長様がおっしゃれたように、平成7年12月から18年間運賃水準を変更していないとのことですが、JR東日本、東海、西日本の三社は、国鉄時代昭和61年10月より、消費税転嫁を除けば、27年間にわたり運賃水準を変更していません。これは、国鉄時代の相次ぐ値上げで、国鉄離れ、という現実直面し、企業努力をしたものと考えます。2点、意見を述べさせていただきます。</p> <p>まずは、通学定期券について、今回は、定期券運賃は値上げにならないとのことですが、松阪駅前から飯南波瀬線、飯南高校前までは、25キロあります。朝の登校時間帯には、定期バスだけでは収容できず、スクールバスという形で増発されています。たくさん的高校生が、中心市街地から通学しています。片道運賃は980円です。1カ月の通学定期運賃は、15,000円です。わたしが利用していた45年前は、通学定期券40%引きでしたので、74%引きという大きな割引をされていることに対しては敬意を表します。年間定期を使うとさらに割引になるのですが、年度末、年度初めは、この区間は年間定期が120,000円します。この負担はかなりのものであると思います。同じ例で、松阪駅から飯南高校と同じ距離になる、白山高校に通学している生徒もたくさんいます。鉄道定期と比較するのはよくありませんが、名松線、松阪～家城間は、高校生の通学定期が7,550円で、バスはまだ高いなと思います。</p> <p>二点目ですけれども、マイカーの普及で、路線バス通学を実施していない小学校では、子供たちは自分で路線バスに乗った体験をした子どもはほとんどありません。私はこの3月まで小学校教員をしておりまして、生活科とか総合的な学習で、校区めぐりをする時に、阿坂小学校に勤務しており、松阪一志線(阿坂小野線)は、行政の補助によって走っておりますので、校区を走る路線バスを利用するようにしております。みんなは整理券を取って運賃払うけど、先生はバスカードを使うよ、などと子供たちの関心を引き寄せて授業をしたりしております。少子化とか、中心市街地空洞化、燃料費の高騰で経営環境のきびしさは理解できますが、値上げへの道を進むことは、さらに客離れをすすめる恐れがあります。学生向けの割引定期券とか、エコバスカードなどの利用促進策を実施されていますが、大人も子供もすすんでバスに乗りたくないあ、というような方策をすすめていかないといけないと思います。</p> <p>御社では、桑名営業所のアンパンマンバスとか、伊勢営業所の神都バス、またピカチュウ電気バス、また中勢営業所でありましたバス感謝祭などの取り組みがすすめられておりますが、さらにもっと独創的なアイデアをもたないと、どれだけ値上げをしても収支はますます厳しくなるものと思われまます。では、方策はということですが、これは答えになるかは分かりませんが、静岡県に大井川鉄道がございます。ここも過疎化、少子化で、乗車人員が減少しまして、大井川鉄道本線定期列車14往復あったのが、今年の3月から8往復に減便しました。この会社の収入構成比は、SL列車収入やおみやげなどの関連収入が大きいそうです。また従業員に宝石の行商のノルマをさせているそうです。やはり値上げということではなくて、地方の公共交通機関は、独創的なアイデアを持っていないと、経営が立ち行かなくなるのではないかと、利用者としてさびしい思いを持っております。以上です。</p>
申請事業者の回答②	<p>(三重交通(株))</p> <p>利用者の目線から大変貴重なご意見、誠にありがとうございます。まず、通学定期券についてですが、特に、鉄道の通学定期と比較してまだ高いということは、私どもも重々承知しております。ただ、平成17年に、通学定期券の割引制度につきましては、弊社としては当時大きな判断をして、大きな割引率に改定をさせていただきました。その結果、通学定期券利用については、確実に伸びております。今が十分だとは思っておりませんが、これからも収支状況を判断し、通学定期券については、ご両親、保護者の方々のご負担を十分に考えながら、これからの定期券施策をどうすすめていけば良いのか、今後も真摯に検討してまいります。</p> <p>次に、マイカーが普及する中でもっとバスの利用をするための施策についてですが、私どもも、常に意識しておるところでございます。実際にこのようにご意見を頂戴するということは、バスをご利用いただいている大切なお客様か、バスに関心をお持ちのお客様だからであるわけですが、中には、今まで一度もバスに乗ったこともないという方もたくさんいらっしゃるから、バス協会とも連携いたしまして、バスの乗り方教室を、学校の協力もいただきながら、小学校を中心に実施させていただいております。実際に学校にバスを持っていき、体験していただいて、課外授業の一つとして実施させていただいております。これからもそういった取り組みは三重交通として、またバス業界として、すすめてまいりたいと思っております。</p> <p>バスの値上げをしてもその分だけお客様が逃げちゃう、とのご意見ですが、私どももその点については議論を重ねておるところでございます。そのために、区間ごとに検討した上で、今回苦渋の決断として、値上げの申請をさせていただいたところですが、4月の消費税改定であろうと、今回の改定であろうとも、お客様の立場になれば、値上げがあれば困るということは十分理解しております。</p> <p>また、大井川鉄道の件ですが、非常に様々な工夫をされているというお話をいただきまして、私どももそこまで勉強できていないところもございませす。他のバス会社の取り組みも勉強させていただきながら、私どもも良いところはどんどん取り入れさせていただいて、すすめてまいりたいと思っております。</p>

利用者の意見③	<p>(利用者の方③)</p> <p>今回、運賃改定申請が行われたことに対し、バス事業に限らず公共交通のあり方について意見を述べさせていただきます。</p> <p>現在多くの地方公共交通が苦境に立たされていると聞きますが、最大の要因は、無秩序に増加し、安易に利用されすぎているマイカーであると思います。</p> <p>郊外に突如として出現したショッピングセンターの広大な駐車場に、溢れる程のマイカーがうごめく姿や、日常的に発生するマイカーの渋滞と、それに巻き込まれてダイヤを乱され、乗客のまばらな路線バスの姿を目の当たりにする度に、嘆かわしく、異常な感覚を覚え、嫌悪感さえ抱きます。公共交通の衰退を招いていることを感じさせる一つの光景です。しかし、このような公共交通の衰退は、事業者や利用者のみが影響を受けるだけではなく、移動手段のマイカーへの移行、商業・行政施設の郊外への拡散による中心市街地の求心力の低下といった都市機能や地域の役割の破壊といった現象が起きた結果であり、さらには、国全体の衰退にも繋がり、全ての国民が不利益を被ることになります。国土の隅々まで行き届いた公共交通路線網の存在自体が、暮らしに安定感、安心感を与え、一民間企業の営利活動という捉え方ではなく、社会のかけがえのない大切な財産であり、公共交通の衰退は地域の衰退に直結すること、公共交通の積極的な利用が地域の活性化、日本の活力に繋がることを事業者はもちろん、行政や国民が理解し、公共交通を守り育てていくことが大切だと考えます。当然、公益事業とはいえ公共交通事業者は営利を求めるものであり、収益が悪化すれば改善策を講じる必要があります、これまで長らく「利用者減」→「運賃値上げ」→「利用者減」→「減便」→「路線整理・休廃止」という複合的な悪循環が大きな流れとしてありました。もちろん、事業者がこれらの行為を安易に行ってきたわけではなく相当の努力を行った末のことであるのは理解するところですが、それを上回るほど環境が変化してきたのだと思います。このままでは、将来の先細りが懸念され、今こそ、大胆な施策が必要な時期であると思います。</p> <p>公共交通の活性化、交通の正常化を実現するには、国や行政の協力を得て、交通環境悪化の元凶であるマイカー利用の抑制施策を実施すると同時に、他の事業者・行政やまちづくりに関わる団体・地域の自治会等との連携を図りながら、公共交通の定時制の確保・乗り継ぎの円滑化・便数の確保・支払の簡略化・施設の充実等の利便性・サービス向上、路線網の充実と低廉な運賃の実現、積極的な利用促進活動やPR実施による、親近感と愛情を注がれる「日々の暮らしに根付いた私たちの財産」という意識で、誰もが気軽に利用できる環境を整え、特にマイカーから公共交通への回帰を主眼に、利用喚起を図ることが急務だと考えます。</p> <p>このように考える一人の利用者として、今般、運賃改定の申請が行われたことは少々残念に思いますが、三重交通様には公共交通事業者として、積極的な事業展開を期待すると共に、他の事業者や国・関係行政機関・地域への働きかけ・連携により、国全体の取り組みが行われ、国全体の公衆の利益に繋がる公共交通の活性化と、交通の正常化が一刻も早く実現することを望みます。</p>
申請事業者の回答③	<p>(三重交通様)</p> <p>貴重なご意見誠にありがとうございます。ご意見のとおり、弊社事業エリアであります三重県は、自家用車が非常に普及しております。移動したい時に、移動したい場所に移動できるマイカーの利便性は高く、一度マイカーを利用すると公共交通には回帰しづらいのも現実です。</p> <p>しかしながら、三重県では年々交通死亡事故に占める高齢者の割合が増加しており、もっと私どもが努力をして公共交通に戻って頂くことはできないか、常に考えさせて頂いております。</p> <p>平成23年には運転免許を自主返納して頂いた65歳以上の方に運転免許返納者割引定期券『セーフティーパス』を導入してまいりました。まだまだご利用が少ない状態ではございますので、運転免許センター等におきましても高齢者の方にセーフティーパスがあるということをPRして頂き、高齢者の方に訴えかけて行きたいと思っております。</p> <p>交通政策全般についてお話を頂きまして、大変ありがたいと思っております。交通政策基本法に基づき、これから公共交通をどのようにしていけば良いのか、国土交通省をはじめとする監督官庁に色々ご指導を頂けると思っております。</p> <p>伊勢の御遷宮の関係の輸送でパークアンドバスライドをやらせて頂き公共交通機関をご利用頂きました。また津まつりにおいてもパークアンドバスライドをやらせて頂いております。これからももっとそういったことが出来るよう努力してまいります。</p>

(意見提出の方)【事務局代読】

まずはじめに、一利用者として、三重交通(株)の日々の安全運行に感謝申し上げます。さて、4月の運賃値上げの際、定期運賃には消費税分が付加されず据え置かれました。今般申請の運賃値上げでも定期運賃は据え置かれるとのこと。これでは定期利用者の消費税分を定期外利用者が代わって負担する構図となり、消費税の公平負担の観点から容認できるものではありません。また、三重交通の財務状況を見せていただくと平成26年3月期連結で黒字かつ過去最高益であり、乗合バス事業を含む運輸セグメント単体でも黒字とのこと。直近8年間を見ても売上・営業利益の数値には変動があるものの、連結・運輸セグメントとも黒字を維持しつつ連結負債を着実に減らしておられます。

乗合バス事業単体では赤字続きとのことですが、数値を見る限り著しい悪化は見受けられず、現行運賃の下で会社もしくは運輸事業として存続に悪影響があるとの兆候も見受けられません。したがって、今般申請の運賃値上げは認められるべきではない、実施不要、と考えます。4月の消費税増税による運賃値上げもありましたので、立て続けに運賃値上げを実施しては、定期外利用者・利用回数の減少によりむしろ収支が悪化する懸念があります。定期外運賃の値上げよりも、定期運賃に対し消費税を適正に課税するのが先ではないでしょうか。

一方で、収支良化・利用者減少防止の観点で3点お願いしたいことがございます。

路線新設・既存路線変更の申請手続きおよびその簡素化などの面で、国土交通省のご支援・ご協力もお願い申し上げます。

(1) 回送の旅客営業化

車庫から始発停留所まで・終点停留所から車庫まで多くを回送運転されています。以前は出入庫を兼ねていた系統もありましたが、減便され近年は回送となっているようです。車庫と間の燃料費・人件費等は回送の場合でも掛かるものですので、回送を旅客営業化した場合は僅かな追加コストで収受運賃の大半が利益となります。乗客が少なく便の収支が赤字となるようなケースでも、回送運転した場合との差で捉えれば黒字になるケースも多いのではないのでしょうか。バス待ちをしているときに目の前を回送が走っていくのは気分の良いものではありませんし、乗車機会が増えることで、バス利用者減少の歯止めも期待できるのではないのでしょうか。定時の出入庫は全て客扱いするくらいの姿勢で臨んでいただきたいものです。

例えば以下のような区間が挙げられます。

(1-1) 津地区の中勢営業所(サイエンスシティ)と津駅前の間

津駅西口から総合文化センター・上津部田を經由しサイエンスシティまでの間を旅客営業してはどうでしょうか(津駅前・津駅西口間は回送でもやむなしとします)。津駅西口・総合文化センター間は現在毎時2本ですが、毎時3本になれば近鉄電車の運行間隔とも合い今春開館した県立博物館へもバスを利用しやすくなります。

(1-2) 津地区の部田車庫(津駅前)とイオン津の間車両交替のためと思いますが、津駅前とイオン津の間の回送を旅客営業してはどうでしょうか。

休日は立ち席が出ることもあり、毎時でなくとも本数が増えれば利用しやすくなります。

(2) 乗降調査結果の適正な利用とマクロな視点でのダイヤ編成

夜間・休日を中心に減便や最終の繰り上げを年を追うごとに進めておられます。便ごと・バス停ごとの乗降数を調査する「乗降調査」を定期的に行っているようですが、便ごとの利用状況を各便の維持・廃止の判断基準として直接的に利用していないのでしょうか。

「市民生活のためバス路線を維持する」との方向性を掲げていただいていますので、「平日の通勤通学時間帯の利用で採算を取り閑散時間帯や休日の収支を補填する」・「反対に、休日の利用で採算を取り平日の収支を補填する」・「雨天日の利用で採算を取り晴天日の収支を補填する」・「イベント開催日の利用で採算を取り平常日の収支を補填する」・「市街地・観光地等多客区間の利用で採算を取り閑散路線の収支を補填する」など、マクロな視点をもって便数や路線の配分をいただくと望みます。

公共交通とはいえ民間企業である程度の利潤追求は必要ですし、株主観点からは赤字路線・赤字部門は淘汰されるべきとの見方もできますが、利益の出る便だけ・利益の出る路線だけを運行し、利益の出る部門だけを経営するというのでは、公共交通としての使命を果たしているとは言えないのではないのでしょうか。

また、乗降調査ではバスのない時間帯やバスが通っていない地域の需要を拾うことができません。人の流れが既にあるところにバスを走らせるだけでなく、バスを走らせることで人の流れが新たに作られることにも思慮が必要と考えます。「行きはバスがあるが仕事が遅くなると帰りのバスがない」・「バスがあるにはあるが鉄道との乗り継ぎが悪い」・「毎日利用しないがバスが通ってない」といった状況では自家用車等を利用せざるをえません。便数が減って不便になると、バスの利用をやめたり、出かけること自体をやめたりして、利用者の減少に拍車がかかり、採算路線までも赤字に転落しかねません。「乗りたい日・乗りたい時間帯・行きたいところにバスがある」よう望みます。(次頁に続く)

利用者の意見④

(3)「利用者サービス向上計画」に関して

全国的にICカード乗車券が普及し三重交通への導入も待たれるのは事実ですが、全路線への導入となるとバスカードに代わる独自割引の運営で負担増が見込まれ、現金払いと比較して決済手数料がかかるデメリットもあります。伊勢神宮・長島温泉・鈴鹿サーキット等の観光客が多い路線だけに導入してはどうでしょうか。観光路線に限った導入であれば、乗車券販売・検札等の人件費や乗車券の紙資源の削減等で決済手数料分を相殺しつつ収支良化にも繋がると考えます。ただし、他路線・他営業所のバスや観光バスも活用される臨時バスへの対応として可搬式のICカード運賃収受器などが必要となるかもしれません。

また、独自のバスロケーションシステム・時刻表検索システムにこだわらず、Yahoo!乗換案内・駅すばあと等に時刻表データを提供し、スマートフォンから手軽に時刻表検索できるようにした方が費用対効果が期待できるのではないのでしょうか。以上です。

(三重交通株)

貴重なご意見誠にありがとうございます。まず、消費税改定時の対応及び定期券金額の据え置きにつきまして、弊社では国土交通省より通達された消費税率引上げに伴う乗合バス運賃・料金改定の取扱い方に基づき、消費税転嫁改定をさせていただきました。普通運賃については各金額により改定率が異なり、一部運賃は消費税改定率を上回る変更もございましたので、定期券運賃を据え置くことで、各券種を含め全体としての改定率は、消費税改定率を下回るものとさせていただいております。なお、消費税改定率2.857%に対し実際の改定率は2.334%でございます。消費税改定及び今回の申請で定期券運賃を据え置きさせていただきましたのは、現状ではあまりお感が出ていない通勤定期券に割安感が出ることで、利用者の増加を目指した措置でございます。通学定期券についても、新学期を迎えるにあたり、定期券代の値上げによるバス離れを防ぎ、バス利用者を減らさないことを目的に据え置きとさせていただきました。幸い4月以降の定期券利用は増加傾向で推移しております。確かに、定期外の利用者と負担割合に差がありますものの、定期券利用者の増加が乗車人員の底上げ、路線維持につながるという一面もございます。全国的にみましても、東京などの都市部を除き、乗合バスの利用者は減少を続け、バス事業の規模は縮小を続けるばかりです。県下においても、地域及び路線によっては、ある程度の利便性を保ったまま、路線を維持するのが困難な状況に陥っております。長期的な視点で乗合バスを維持していくには、利用者の減少に歯止めをかけ、旅客増加に繋がる取り組みにて収入を増加させることが必要不可欠であることは、ご理解いただけたと思います。

今回利用者減少が続く厳しい収支状況において、収入の不足分をやむを得ずご利用の方々にご負担いただく運賃改定という形での収支改善をお願いすることとなりますが、一方で、輸送の安全確保のための設備投資及びノンステップバス導入や、ICカード導入による利便性のサービス向上が必要であると考えています。

そのためには、ある程度事業者の企業努力により内部補填が不可欠でございますので、弊社においても賃貸部門をはじめとする付帯事業での利益確保は必須であり、収益の確保に全社挙げて努めております。

また、三重交通グループとして運輸セグメントの各バス会社をはじめ各関係会社が安定した利益を確保する中で、三重県下を中心とした事業エリアの公共交通路線網の維持、地域の総合的な発展のお手伝いをするのが最大の使命であると考えておりますので、引き続き各事業の発展に尽力してまいります。

次に、回送の旅客営業化についてですが、ダイヤ改正時以外にも、乗務員や車両の運用を適宜見直す必要があることからダイヤとしては固定できず、また、悪天候時や道路の障害に対して急遽の対応が必要となる際にも、効率の良い車両の巻き替え運用に障害となる恐れがあり、回送ダイヤの実車化は車両運用が硬直化するデメリットがあると判断しております。しかしながら、回送経路、時間帯によって利用が見込める可能性があれば、ダイヤ化の検討も実施してまいります。

次に、乗降調査の適正な利用とマクロな視点でのダイヤ編成についてですが、弊社においては路線、ダイヤごとの利用状況把握を乗降調査という形で定期的に実施しており、各ダイヤごとの利用実態を把握し、事業計画に活用しています。この乗降調査は、路線全体の利用状況を判断するために実施するものであり、運行本数の見直しや、ダイヤ改正については路線全体のバランスを考慮した上で、各営業所管轄路線を総合的に精査しながら実施させていただいております。

また、現在、各市町村が主宰する地域公共交通会議へも参画し、行政、住民の方々とも連携して既存路線だけでなく、都市計画の一翼として現在バス路線のない地域を含め、地域の需要に即した交通計画について協議を行っております。

次に、ICカード導入についてですが、平成25年3月から全国相互利用が可能となっており、ご利用いただいているの方々や、全国から三重県にお越しになるお客様の利便性向上のため導入を計画しているところです。その導入に際しては、投資金額も高額となることから、導入地域や路線、ICカードの運賃施策や運用方法を慎重に検討し、バス利用の活性化に結び付けたいと思います。

最後に、運賃・時刻案内システムについてですが、弊社ではホームページ上の自社システムだけでなく、ナビタイムジャパン社が運営しているサイト「ナビタイム」において、鉄道、その他交通機関とも連携して検索できるようにしておりますが、引き続き情報の外部発信について、拡大していきたいと考えております。

申請事業者の回答④

「説明及び意見を聴く会」の開催結果⑤

自動車局の見解

陳述者のご意見のとおり、バス運賃値上げに際し、申請事業者においては利用促進による増収を図り、バス運賃の値上げは最小限に留めなければならないと考えております。

申請事業者である三重交通(株)においては、陳述者からのご意見にもありましたとおり、今後、運賃改定のみには頼るのではなく、様々な利用促進策などによる需要喚起及びより一層の利便性向上に向け取り組む意向であることを確認いたしました。

今般の運賃改定を契機として、新規顧客の獲得に向けた取組も含め、利用者利便の増進が図られていくことが最も重要であり、自動車局としても乗合バス事業全体の活性化に向けてバス事業者や関係自治体等と連携してまいりたいと思います。



平成26年7月14日(月) 東京交通新聞

三重交通

乗合バス・値上げ申請に対する公聴会

公共交通維持へ理解求める

三重交通(津市、栗井敬 社長)が今年3月31日に行った乗合バスの運賃改定申請に対する「説明および意見を聴く会」が9日、津市のアラザ洞津で行われた。

三重交通が、上限運賃で平均14・1%、実施運賃で同2・3%、初乗り運賃区間を現行170円を180円とする申請内容と理由、

これまでにの経営合理化や安全への投資、ICカード対応など今後の取り組みを説明し、利用者に理解を求めた。

同会には3人の利用者が出席し、「値上げはさらに客離れにつながる」などの意見を述べたほか、1人が書面で意見を提出した。県など自治体関係者なども多

数出席した。三重交通の運賃改定申請は、消費税(5%、8%)への対応を除いては1995年7月以来、栗井社長はモータリゼーションや少子化、中心市街地空洞化などによる利用者の減少、燃料高騰(軽油95年58円70銭→今年6月117円60銭)などによる経営環境の厳しさを強調。実施運賃では、通勤、通学の定期券を現行の



出席者を前に運賃改定への理解を求める三重交通の栗井社長(9日)

まま据え置きにするなどして、理解を求めた。

説明に対し、出席した利用者からは「値上げはさらに客離れにつながる」、「バス停の上屋などの環境改善や電車との乗り継ぎを便利にしてほしい」、「人件費削減ではなく、運転者の社会的地位を上げる施策を」などの意見が出たほか、書面で意見を述べた利用者からは「定期券据え置きは消費税の公平負担に反するのではないか」、「公表されている決算では、会社として黒字になっている」など値上げに反対する内容が示された。

これに対し栗井社長は重ねて値上げへの理解を求めたほか、定期券に関連し、「利用が伸びており、値上げを見送ったとしても、税金負担の公平性についても8%時の振替では、会社全体としては2・334%の値上げにとどまってい

は2500万人台に減少すると予想。値上げによる増収は1億3千万円、利用の逸走は0・4%にとどまるとの見通しを示した。

るとし、「三重の公共交通の路線網を維持していきたい」と述べた。

三重交通の説明によると乗合バス事業は2012年度輸送人員2599万6千人、13億1800万円の赤字。18年度は運営効果で輸送人員は2789万7千人に増加したものの、14年度は初となった。

9日の公聴会は、2010年3月に閣議決定、12年7月に一部改定となった消費者基本計画の具体的施策で、「公共料金等の決定過程で開催される公聴会や審議会における消費者参画の実質的な確保」が明記されていることから開催。乗合バスの運賃改定では阪本旭川、長野に次いで全国で4例目、中部運輸局管内で