

遠州鉄道の前回の審理において、ご質問いただきました事項について、以下のとおり回答いたします。

〔ご質問1〕

遠州鉄道という会社全体における、バス事業はどのような位置づけでしょうか。

〔回答〕

当社は創立以来、遠州地域の交通の担い手となる鉄道事業・バス事業を中心に、地域に密着した事業展開を行い、地域社会の発展や生活文化の向上に貢献をして参りました。

そのような中、バス事業の遠州鉄道(株)に占める収入ウエイトは令和3年度においては9.3%と、財務諸表上における存在感が低下していることは否めないものの、グループ会社13社（令和4年3月末時点）を数えるまで成長ができたことは、日々地域住民の生活の足となる鉄道・バスの運行を継続し、培われてきた信頼があったからに他なりません。バス事業により培われた信頼は、他の事業における営業活動における源泉となっております。

当社には地域の交通を支える使命があり、「安全安心・信用信頼」という原点に立ち返り、地域の実態の応じた持続可能な公共交通の維持に努めるとともに、高齢化が進む社会において地域交通の安全性向上にも貢献をして参ります。

〔ご質問2〕

運行地域（主に浜松市）におけるバスの地域特性は、どのようなものでしょうか。

〔回答〕

浜松市における当社の路線網は、市中心部である「浜松駅」より放射線状に伸びる幹線道路を中心に形成され、市中心部より学校・病院・大型商業施設等へのアクセス、また市郊外より市中心部へのアクセスという面においては利便性が高い交通手段となっております。

過去には市内を環状方向に結ぶ路線もございましたが、利用実態に応じ路線数は減少し、現在においては市内を環状方向に結ぶ路線は非常に少なく、通勤や通学において、ご自宅から駅を経由せずに移動するケースには対応できない路線網となっております。

モータリゼーションの進展、人口減少、少子高齢化に伴い、バスのご利用人員が年々減少を続ける中、特にご利用人員が少なく路線バスの運行の維持が困難となった路線においては、退出を余儀なくされております。

特に浜松市内においては山間部を中心に路線退出を継続して参りましたが、交通空白地域においては、浜松市が地域と協働し、自主運行バス・デマンドタクシーを運行することにより生活交通の確保に努めております。

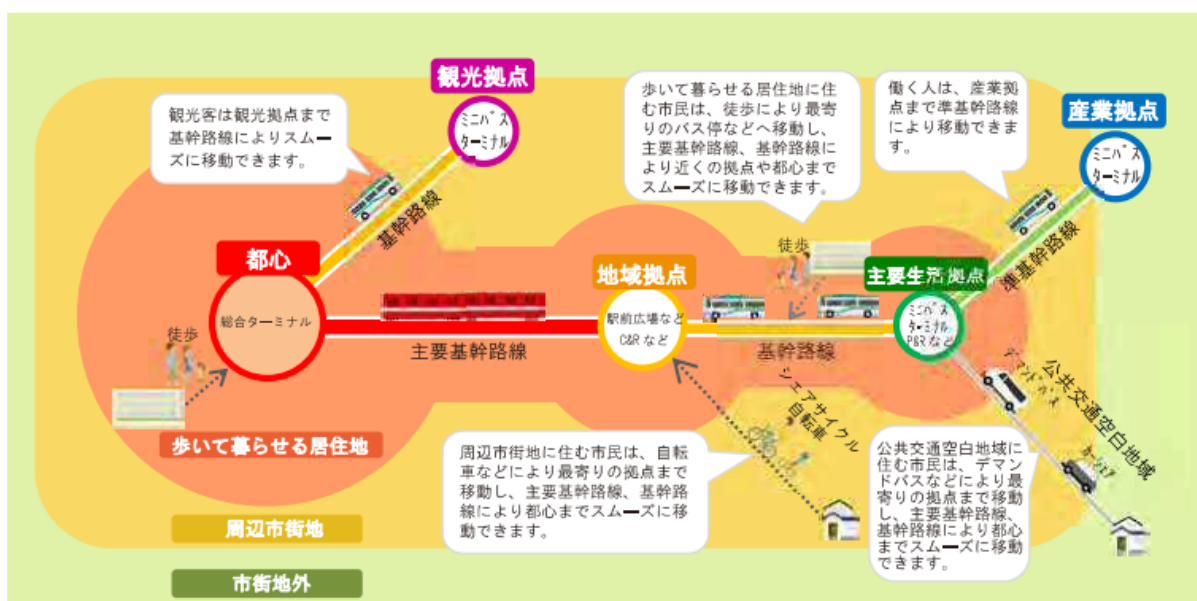
### 〔ご質問3〕

浜松市中心部におけるバスの位置づけは、どのようなものでしょうか。  
(浜松市地域交通計画等におけるバスの位置付けを教えてください。)

### 〔回答〕

浜松市総合交通計画における基本方針として、「浜松市の魅力を高める、使いやすい公共交通ネットワーク」「市民の生活を支えるために必要な公共交通サービス」の提供を掲げております。都心や都市計画マスタープランで示す拠点を骨格的な公共交通で結び、市民や来訪者が目的地まで移動する際に、公共交通を使いやすいと感じる公共交通サービスレベルを目指しています。具体的に公共交通ネットワークは、拠点の役割分担と機能連携に応じて段階的に「主要基幹路線」「基幹路線」「準基幹路線」、環状方向の拠点間を結ぶ「環状路線」で構成しています。

浜松市は路線バスについて、「主要基幹路線」から「準基幹路線」までにおいて機能する、主要な公共交通機関として位置付けております。



### 地域の暮らしに応じた公共交通ネットワークのイメージ

浜松市 都市計画マスタープラン 第4章に記載

### 〔ご質問4〕

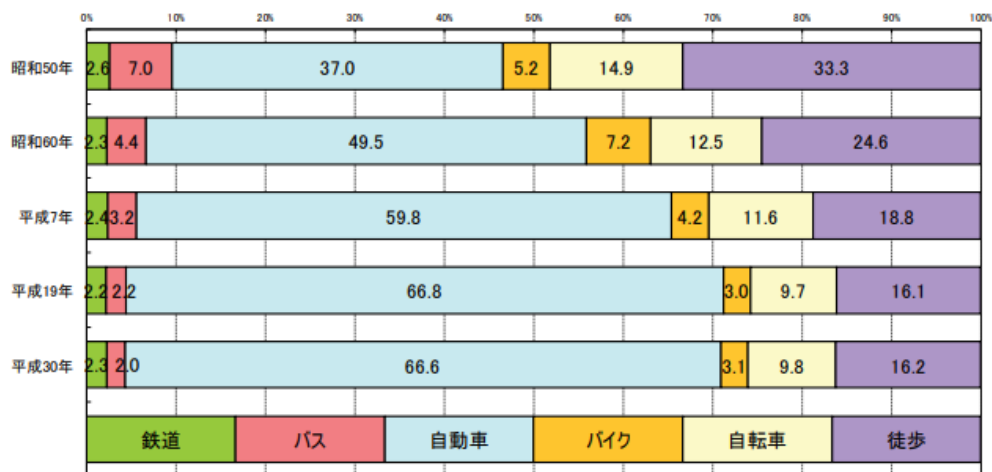
浜松市（わかれば中心部も）における交通分担率がわかればその内訳を教えてください。

## 〔回答〕

浜松市全体の平成 30 年の交通分担率は、  
 鉄道 2.3%、バス 2.0%、自動車 66.6%、バイク 3.1%、自転車 9.8%、  
 徒歩 16.2%

浜松市中心部（浜松市中区）の平成 30 年の交通分担率は、  
 鉄道 3.6%、バス 3.6%、自動車 58.5%、バイク 3.5%、自転車 11.3%、  
 徒歩 19.5%

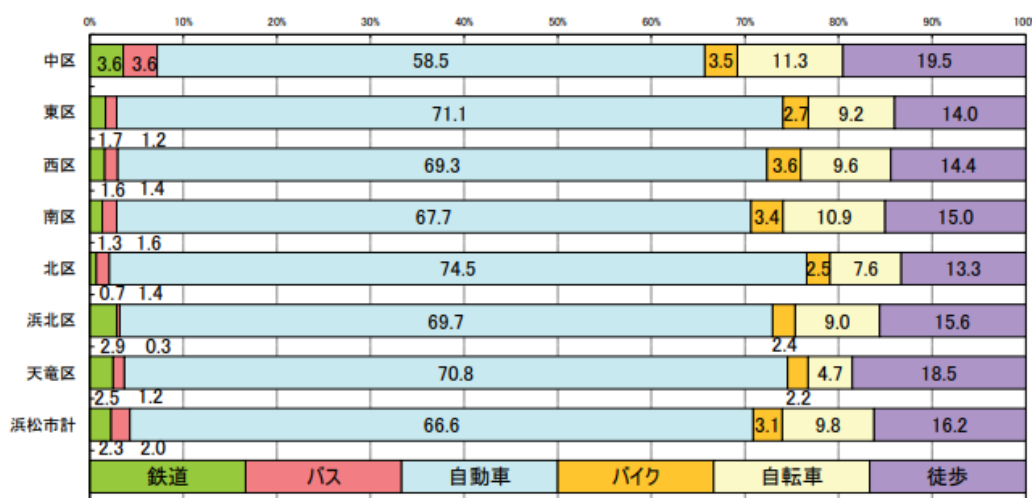
## 【浜松市全体の交通分担率】



資料:第 1～4 回西遠都市圏 PT 調査を基に作成  
 ※2018(平成 30)年は推計値(第 4 回西遠都市圏 PT 調査の 2007(平成 19)年値を 2018(平成 30)年の夜間人口等で補正)

図 2-11 代表交通手段分担率の推移

## 【区別の交通分担率】



資料:第 4 回西遠都市圏 PT 調査の 2007(平成 19)年値を 2018(平成 30)年の夜間人口等で補正し作成

図 2-12 区別の代表交通手段分担率の比較 (2018 (平成 30) 年・推計値)

浜松市地域公共交通網形成計画 2. 公共交通に関する課題 2.2.2) 自動車利用の増加に記載の内容より抜粋

〔ご質問5〕

浜松市が平成9年に指定を受けたオムニバスタウンの施策の概要とその成果と総括はどのようなものでしたか。

また、オムニバスタウンの施策による中心部の運賃値下げを行っていますが、今回の値上げによって、中心部への人の流れ等に、どのような影響があると考えていますか。

〔回答〕

オムニバスタウン構想には、以下の4つの計画の柱がございました。1. バスの走行環境の改善施策 2. バス交通円滑化のための交通施設等の整備・改善施策 3. バスの利便性向上施策 4. バスの社会的意義の認識高揚施策

具体的施策といたしまして、

- ・浜松市中心部のバスレーンの延長
- ・浜松市と連携した、中心市街地を走行する循環バス「く・る・る」の導入
- ・サイクル&ライド用の駐輪場の増設 等

主な成果といたしましては、専用バスレーンの運行時間帯を朝のみならず夕方のラッシュ時にも実施したことで、バスの運行速度の改善が図られたこと。駐輪場やハイグレードバス停の設置、非接触 IC カードの導入等によりお客様の利便性が改善しました。

しかしながら、バス運行の定時性の確保が目標までには至らなかったことなどに加え、平成9年の西武百貨店、平成13年の松菱百貨店の閉店等による中心市街地の衰退もあり、旅客の減少に歯止めをかけることができなかったと総括しております。

今回の改定に伴う、市中心部への人の流入についてですが、浜松市では過去に大型店の郊外出店が相次ぎ、市中心部の商業施設が撤退したことも相まって、市中心部が衰退するという事態から以前抜け出せておりません。コロナ禍により外出を控えている方も依然として見受けられる中、路線バスをご利用頂き市の中心部へ移動される方は、通勤・通学や、東海道線、新幹線への接続などで路線バスの利用が必要な方が大多数であると捉えております。お客様にご負担をお掛けすることとなり心苦しく、また改定後の推移次第ではございますが、上述した理由により今回の運賃値上げにより大きな逸走が起こることは想定をしてございません。平成27年（2015年）の運賃改定の実施においても、路線全体での結果ではございますが、自然減を除いた逸走率は0.3%であり、今回の改定においても影響は限定的になるのではないかと捉えております。

## 〔ご質問6〕

「1.赤字路線に対する対策、関係自治体との協働、連携の状況について」のスライドに、「浜松自動運転やらまいかプロジェクト」の記載があります。

このプロジェクトは、どのような点で赤字路線に対する対策となっていますか。

## 〔回答〕

当プロジェクトは、浜松市、スズキ(株)、BOLDLY(株)及び当社の4社にて、交通空白地域における自動運転実用化を見据えた技術開発及びユーザーニーズ収集の取り組みを行っている段階でございます。現時点では実用化がされていないため、赤字路線に対する具体的な効果は出ておりません。

しかしながら、将来的には、赤字路線として輸送量を維持できずに減便をせざるを得ない場合、また路線バスとして退出をせざるを得ない場合の代替交通の手段の1つとして機能することを想定しております。

路線バス事業者といたしましては、減便や路線退出により輸送効率が上昇し採算が向上しますが、地域住民の方の交通が不便になりますので、その対策として将来に向けて取り組みを始めているという点で、当プロジェクトについて記載をさせて頂いております。

具体的には、将来、交通空白地域において実用化されることで、地域住民が路線バスの運行が多い幹線道路へアクセス、またショッピングセンターや、行政施設へのアクセスが可能となることを想定しています。

平成29年に第1回実証実験を実施して以降、令和4年時点で計3回の実証実験を行っており、今後も継続して実証実験を行っていく計画でございます。

## 〔ご質問7〕

直近3年間の路線の廃止状況を見ました。不採算路線の維持（廃止）について、公共交通事業者として、どのように考えていますか。

また、今後の不採算路線の維持（廃止）については、どのように考えていますか。

## 〔回答〕

当社には地域の公共交通を支える使命があり、公共交通事業者として可能な限り路線を維持していきたいと考えております。路線バス事業全体、全路線合計で収支が成り立つ範囲においては、不採算路線についても最低限は維持をしていくことが必要であると考えます。

しかしながら、当社は民間企業であり、事業部制で運営をしていることから、事業全体で赤字の状態を放置しておくことは問題があると認識しております。コロナ禍において急速に需要が蒸発する中においても、上記認識のもと、やむを得ず路線の合理化に踏み切らざるを得ませんでした。

今回、輸送の安全を確保するための車両更新を継続的に行うため、また運転手の確保に伴う人件費の増加に対応をするために上限運賃変更認可申請を行いました。

が、テレワークの定着等の生活様式の変化により、バス利用が元の水準に戻ることはないと考えており、運賃改定実施後においても厳しい事業環境は続くものと想定をしております。

今後につきましても、可能な限りでの不採算路線の維持は必要であると考えておりますが、やむを得ず路線の廃止をせざるを得ない場合には、行政と連携をし、地域の実情にあった持続可能な公共交通体系の再編が必要であると考えております。

#### 〔ご質問 8〕

直近 3 年間で廃止した路線（系統）について、代替交通（路線）が確保されていますか。

#### 〔回答〕

浜松市の山間地域や磐田市・袋井市・湖西市においては、自主運行バスやデマンドタクシー等の代替交通が確保されております。

その他、浜松市の市街地域や、中田島恵学園系統や浜名線湖南荘系統といった目的地への運行のための区間からの退出については、利用者への影響等を検討した結果、代替交通は確保されておられません。

#### 〔ご質問 9〕

平成 28 年度までの 20 年間について、輸送人員等の推移はどうなっていますか。

#### 〔回答〕

平成 9 年度で 40,178 千人であった輸送人員は、平成 28 年度には 24,083 千人と、16,095 千人、比率では 40.1%減少しております。期間中、浜名湖花博（10 周年）が開催された平成 26 年度に輸送人員が前年を上回った年以外では全て減少しており、前年比での減少率は 0.3%～6.2%で推移いたしております。

