

事業者名	遠州鉄道(株)	
前々回改定実施年月日	平成27年10月1日	
前々回平均値上率	15.31%	
前回改定実施年月日	令和元年10月1日	
前回平均値上率	1.85%	
現行上限運賃と改定運賃の比較	現行上限運賃	申請上限運賃
キ口あたり賃率	42円00銭	48円00銭
初乗り運賃	130円	150円
平均改定率	14.32%	
申請年月日	令和4年11月11日	
実施予定日	令和5年4月17日	

## I. 事案一覧

申請	年月日	申請者	申請内容	査定
申請	令和4年11月11日	<p>遠州鉄道(株)</p> <p>取締役社長</p> <p>まるやま こうじ</p> <p>丸山 晃司</p> <p>資本金</p> <p>3,800百万円</p> <p>株主</p> <p>遠州鉄道従業員持株会</p> <p>三菱倉庫株式会社</p> <p>株式会社惣恵</p> <p>鈴木 敬彦</p> <p>三菱ふそうトラック・バス株式会社</p> <p>株式会社高島屋</p> <p>横浜ゴム株式会社</p> <p>株式会社静岡銀行</p> <p>静岡日野自動車株式会社</p> <p>損害保険ジャパン株式会社</p>	<p>現行</p> <p>[対キロ区間制]</p> <p>基準賃率 42円00銭</p> <p>2.0km をこえ 2.0km まで :基準賃率の 2.00倍</p> <p>5.0km をこえ 5.0km まで :基準賃率の 1.00倍</p> <p>10.0km をこえ 10.0km まで :基準賃率の 0.90倍</p> <p>15.0km をこえ 15.0km まで :基準賃率の 0.75倍</p> <p>をこえる部分 :基準賃率の 0.65倍</p> <p>初乗運賃 130円</p>	申請どおり
諮問	令和5年2月15日		<p>申請</p> <p>[対キロ区間制]</p> <p>基準賃率 48円00銭</p> <p>2.0km をこえ 2.0km まで :基準賃率の 2.00倍</p> <p>5.0km をこえ 5.0km まで :基準賃率の 1.00倍</p> <p>10.0km をこえ 10.0km まで :基準賃率の 0.90倍</p> <p>15.0km をこえ 15.0km まで :基準賃率の 0.75倍</p> <p>をこえる部分 :基準賃率の 0.65倍</p> <p>初乗運賃 150円</p>	

# パブリックコメントの募集結果①

- 国土交通省では、昨年11月25日から12月8日までの間において、遠州鉄道の運賃改定に関する意見募集を実施したところ、本件に関して4件のご意見が寄せられた。
- 寄せられたご意見の概要とそれに対する国土交通省及び遠州鉄道の考えについては、以下のとおり。

	ご意見	国交省・遠州鉄道の考え
1	<p>(ご意見) 特に近距離区間の運賃について、2015年の改定と合わせて極端に値上げされており、不当な運賃値上げだと思うので反対。</p> <p>(理由) 例えば浜松駅-元城町は2015年まで100円であったのに、150円と約1.5倍(消費税率変動やナイスパスお得額廃止などを計算に含まない概算率で表記、以下すべて同様)にも上がってしまう。 全体的な運賃値上げは容認できたとしても、浜松駅-元城町を130円、浜松駅-市役所南を140円、浜松駅-美術館を150円、以降申請と同じといった程度ではないとおかしいと思う。 他社と比べて近距離利用が多いので、近距離を他社水準へ値上げするという発想は間違いでしょう。 利用の多い近距離区間には約1.5倍もの負担を課しておいて、利用の少ない浜松駅-浜名湖ガーデンパークは630円から750円と約1.19倍にしか負担が増加しない。 そもそもただでさえ運行本数が減少しているにも関わらず、早発が恒常的に多発しており非常に迷惑しているので運賃を値上げする前にコンプライアンスを遵守するべきではないのか。 早発が解消できないのであれば(長距離区間を含めた)運賃値上げそのものに反対である。 また、(例えば秋の夕暮れで酷暑でもないのにバスのドアを開けたまま冷房をつけて休憩しているなど)過剰に空調を使用していたり、接客態度・運転技術が低下していたり、(停留所やWebでの)案内の掲出が最小限まで減少していたりと以前と比べてコスト削減やサービス向上も出来ていないように感じる。 1社独占エリアであることの悪い部分が出てしまっているが、こちらの改善によるコスト削減・乗客増加が運賃値上げより重要だろう。</p>	<p>(国交省) 頂いたご意見は遠州鉄道にお伝えするとともに、今後の施策の参考とさせていただきます。</p> <p>(遠州鉄道) ご指摘頂きましたとおり、初乗運賃の値上率は中・長距離区間よりも大きく、初乗運賃は120円から150円と1.25倍となります。ただ、ご負担をお掛けいたしますことを大変心苦しく思いますが、当社の初乗運賃は1998年(平成10年)以前は150円であったところ、1998年(平成10年)7月1日の運賃値下げにより100円～140円の設定に変更いたしました。これにより利用者は一時増加いたしました。増収にはつながりませんでした。そのため、2015年10月の運賃改定時にまずは初乗運賃を120円まで戻し、今回の改定により1998年当時の150円の設定に戻すという認識をしています。</p> <p>早発の件につきましては法令違反という認識をしており、継続して乗務員教育・指導を行っております。その他、乗務員の接客態度や運転技術が低下しているとの点につきましても乗務員教育・指導を継続することでレベルの維持・向上に努めてまいります。</p> <p>コスト削減とサービス向上につきましては、コロナ禍において、営業所の統廃合を含め、ご利用人員の少ない路線の減便を行うことで運行経費の節減に努めてまいりました。また、今回の運賃改定はコロナ禍において投資ができていない車両更新を継続的に実施していくことも主要目的の一つです。お客様にとって安全で利便性の高い公共交通サービスを維持するための改定となり、運賃改定と並行してコスト削減・サービス向上を実施してまいります。</p>

	ご意見	国交省・遠州鉄道の考え
2	<p>遠鉄バスでは、ここ最近、ダイヤ改正毎に大幅な運行本数の減回が行われている。</p> <p>民間企業であるため、業績を改善しようとするのは重々理解できるが、ダイヤ改正（運行本数の減回・路線廃止）や営業窓口の再編、営業日縮小等の、サービス水準を低下させる行為が、あまりにも会社都合で行われていると考えざるを得ないケースが見受けられ、地域や利用客が置いていかれている、軽視されていると考えざるを得ない。また、運行ダイヤに関しても、路線・区間によっては、所要時分が地図アプリでの検索結果より短い時間で設定されていたり、実車なのに回送車とほぼ変わらないダイヤで設定されていたりと、乗務員の人件費削減のために、明らかに無理に強いるようなダイヤが組まれていることも見受けられ、安全輸送や定時性の観点でも必ずしも良いサービス水準であると評価することはできない。</p> <p>このような、会社都合重視・利用客を軽視の会社体質で運営が行われてきた結果が、利用客の減少→運行本数の減回→利用客の減少という負のループに陥っている原因の一つなのではないだろうか。</p> <p>今回、運賃の値上げということだが、私は、これ自体に異議はない。しかしながら、これがさらなる上記のような負のループに陥る原因にならないよう、これを機に路線バス全体のサービス改善を積極的に取り組むべきであり、また、超保守的な会社の体質も変えていくべきなのではないだろうか。</p> <p>「将来にわたり安全で利便性の高い公共交通サービスを維持していくため」の努力が必要である。</p>	<p><b>(国交省)</b>        頂いたご意見は遠州鉄道にお伝えするとともに、今後の施策の参考とさせていただきます。</p> <p><b>(遠州鉄道)</b>        当社の路線バス事業は、人口減少やマイカー利用、またスクールバスの増加により利用者数は減少傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症拡大により新しい生活様式が定着し、ご利用人員はコロナ禍前の7割程度と下げ止まっております。やむなく一部地域の路線から退出せざるを得ない状況で、既存のバス路線を維持することさえも困難な局面を迎えており、ダイヤ改正ごとに利用実態に即した運行本数の見直しを繰り返しながら必要最低限の運行本数を確保し、何とか路線バス全体の運営を維持できるよう努めているのが実情でございます。</p> <p>営業所の統廃合や、窓口の営業日縮小等の対応も行っておりますが、新規定期券のネット予約・宅配サービスや、継続定期券のネット予約、無人発行端末の導入といった旅客サービスの向上を進めてきたために実施ができたことであり、路線バス全体の運営を維持するための施策であることについてご理解を頂きたく存じます。</p> <p>運行ダイヤにつきましては、ダイヤ改正の都度運行実績を分析し、特に遅れが生じている便より適正な時分で運行ができるよう見直しを実施しており、これからも実態に即した運行ができるよう見直しを継続してまいります。</p> <p>ご指摘頂きましたとおり、今回の運賃改定を実施することで、車両更新をはじめとした輸送の安全を確保するための投資を行い、将来にわたり安全で利便性の高い公共交通サービスを維持するための努力を継続してまいります。</p>

	ご意見	国交省・遠州鉄道の考え
<p>3</p> <p>事業者への要望事項</p> <p>1. 運賃改定の目的について</p> <p>本申請において事業者の運賃改定の目的として収支改善を行うことによって、車両更新や乗務員の処遇改善等の事業の遂行に必要な資金を確保するためとみるが、直近で行われた鉄道線の運賃改定と違い、それに伴って実施する具体的な事業内容や投資額が示されていないのは理解が得難いとする。また、前回改定時にも行われなかった投資もあり、これに関しても、改定後の取り組み状況について公表等の必要があると考える。</p> <p>2. 経営努力について</p> <p>事業者は拠点統廃合や間接部門人員の削減などといったサービスの縮小に集中している。新規需要開拓といった取り組みがほとんどなされておらず、さらなる乗客の減少といった負のスパイラルに陥っていると見受けられる。ICTの活用による定例業務の効率化以外にも新たな需要創出等にも積極的に取り組んでいただきたい。</p> <p>3. コロナ禍を事由としたサービス縮小の回復について</p> <p>事業者がコロナ禍において急速な減便及び減車が行った。しかし、一部時間帯での混雑が著しく発生し、積み残しなどが発生していることなどから旅客数回復に伴う増発等のサービスの再拡大に取り組んでいただきたい。特に毎時数本規模であるような幹線路線において急激な輸送サービスの縮小は、利用者のさらなる逸走を招きかねない。需要に応じて、必要な輸送サービスの確保に取り組んでいただきたい。</p> <p>4. 不採算路線の縮小・廃止について</p> <p>事業者として収支改善のための不採算路線の縮小・廃止に反対するものではないが、各自治体の地域公共交通会議等における協議などにおいて、事業者の地域への説明が不十分という意見が多く散見される。法令等に従い、期日等は遵守されていることは理解しているが、代替手段の確保などの課題を残した状態での路線退出などは、地域の混乱を招くだけでなく、事業者の社会的信用を失うような住民の不信感を煽ることにつながっていることに十分な配慮をしていただきたい。</p> <p>※次のページに続く</p>	<p>国交省・遠州鉄道の考え</p> <p>(国交省)</p> <p>頂いたご意見は遠州鉄道にお伝えするとともに、今後の施策の参考とさせていただきます。</p> <p>バスは国民の日常生活に欠かせない公共交通機関であり、ポストコロナの急速な社会構造の変化にも適応するための支援に取り組んでいく必要があると考えております。</p> <p>地域交通事業者によるDX・GX等による経営効率化の取組や、旅客運送事業者の人材の確保に対する支援を通じ、自治体とも連携しながら、引き続きバスの活性化に努めてまいります。</p> <p>(遠州鉄道)</p> <p>1. 運賃改定の目的について</p> <p>運賃改定に伴い実施する投資の金額等はお示しておらず申し訳ございませんが、運賃改定の目的につきましてはご記載頂いた通りでございます。安全輸送を継続して提供していくため、車両更新等の投資を実施してまいります。</p> <p>事業の取組状況の公表につきましては、遠鉄グループのホームページ、IR情報より「株主通信」や「株主総会招集通知」が閲覧頂ける状態になっており、乗合バス事業をはじめとして各事業の主な取組内容をご確認頂くことが可能でございます。</p> <p>輸送の安全に対する取組につきましては、遠鉄バスのホームページ、企業情報より「安全報告書」が閲覧可能であり、安全輸送に係る投資の内容を含めて確認頂くことが可能でございます。</p> <p>また、前回改定時の報道発表で記載をしている投資内容につきまして、安全対策のための投資、車載器の更新につきましては記載通り実施しております。ご指摘は全国共通ICカードの対応と推察されますが、当時は検討段階であったため予定として記載をしておりましたが、検討の結果、片利用の導入は認められず、対応する場合は当社のICカードシステム全ての更新が必要となり、導入費用が想定以上に高額であったため断念しております。</p> <p>2. 経営努力について</p> <p>路線バスのご利用人員は、コロナ禍以前より人口減少や、マイカー利用者の増加により年々減少をしております。ご指摘の新規需要開拓につきましては、平成24年から平成26年にかけてJR天竜川駅～イオンモール浜松市野を結ぶ浜松市の実証実験「ひがしくん」の受託を受け運行を行いました。ご利用人員が伸びず定期路線として定着しなかった経緯もございます。そのような状況の中での新規路線開設につきましては、大型のショッピングセンター開設や、大規模な住宅地の開発等、一定数の需要が見込まれない限りは難しい認識をしております。</p> <p>※次のページに続く</p>	

	ご意見	国交省・遠州鉄道の考え
3	<p>※前のページからの続き</p> <p>国土交通省及び関係自治体への要望事項 都市交通の課題解決は重要な地域課題であり、そのためにはバスの役割はますます重要である。値上げによる逸走というパターンに甘んじることなく、自治体との連携によるバス活性化策を事業者として推進すること、自治体はバス活性化のための必要な手段を講じること、国においてはローカルバスだけでなく都市部における戦略的なバス活性化を推奨することを期待したい。</p>	<p>※前のページからの続き</p> <p>参考といたしまして、2022年8月よりコロナ禍により運行を一時中断していた空港バスe-wingの運行再開、浜松京都線の新規運行を行っております。今後についても需要を捉える中で検討をしていく課題であると認識しております。</p> <p>3. コロナ禍を事由としたサービス縮小の回復について ご指摘を頂きました通り、コロナ禍において急速に需要が蒸発し、長く下げ止まりの状況が続いている中で、需要に合う水準まで運行本数を減便してまいりました。実施に際しまして、路線ごとのご利用人員を分析し、ご利用者様への影響が最小となるよう配慮をまいりました。 需要に応じた運行につきまして、新年度のご利用人員が多い時期には多路線で、またフラワーパークの春のお花見やイルミネーションの時期に多客となる館山寺線においては、状況に応じて臨時バスの運行を行う等、需要に応じた運行を行っております。引き続き、需要に応じた輸送サービスを提供できるよう努力を続けてまいります。</p> <p>4. 不採算路線の縮小・廃止について 路線バス事業は、コロナ禍においてコロナ禍前の7割程度まで乗車人員が落ち込むなど、非常に厳しい事業環境が続いております。持続可能な路線バス事業を維持するため、ここ数年においてはやむなくご利用の少ないエリアからの撤退や運行本数の大幅な見直しを実施しております。 路線の撤退につきましては、各自治体の地域公共会議の協議を経て実施しておりますが、ご記載頂いている通り、事前の説明が不十分というお声は当社にも届いております。そのため、撤退を検討している路線については今まで以上に早い段階から行政と共有を行い、代替手段の確保の検討のための時間の確保や、早い段階で住民説明を行う等、対応を改めているところでございます。これからも地域住民の方にご理解を頂けるよう配慮をまいります。</p>

# パブリックコメントの募集結果④

	ご意見	国交省・遠州鉄道の考え
<p>4</p> <p>運賃の値上げそのものに対する賛否は表明しません(乗継割引が導入されないのであれば否定的)が、短距離利用についてもう少し考慮してほしいです。        たとえば寺島町公会堂～伝馬町のような利用の場合、かつては1本で結ぶバスが多数あり120円でした。        しかし浜松駅で分断され、100円+100円=200円を経て現在は120円+120円=240円です。        これが今度の改定で150円+150円=300円となってしまいます。        ナイスパスの割引がなくなったことも考えれば流石に高くなりすぎだと思しますので、        初乗りを150円まで引き上げるのであれば乗継割引を導入してほしいです。</p> <p>浜松駅に限らず鹿谷町・佐鳴台団地・パークタウン・入野・和地山上(和地山北)・和合町・姫街道車庫・気賀四ツ角などで乗り継いだ際も短距離移動(例えば日中の直通運行がなくなった浜松リハビリ病院～和地山、パークタウン乗継の時間帯がある大崖下～富塚小学校、以前から直通のない蜷塚遺跡前～県営住宅や気賀口～呉石など)で300円では流石に高いので、乗継割引導入の際は浜松駅など以外も対象にしてほしいです。</p>	<p><b>(国交省)</b>        頂いたご意見は遠州鉄道にお伝えするとともに、今後の施策の参考とさせていただきます。</p> <p><b>(遠州鉄道)</b>        ご指摘頂きました通り、以前は一部路線において、朝を中心とした時間帯で浜松駅をまたぐ便が一定数ありましたが、ご利用実態に即して減便が進み、今では一部の便しか残っておりません。        また、定期券におきましては、乗継の場合、浜松駅を考慮せず全区間で割引を適用しておりますが、定期外でのお支払いに対しての割引設定はございません。</p> <p>ご利用者様には、実質的な負担増加となり誠に申し訳ございませんが、ナイスパスのお得額付与につきましては、過去お客様還元として付与させて頂いていたものを終了(2021年3月31日)し、今回の初乗運賃を150円の設定とするのも、1998年(平成10年)以前150円であった初乗運賃を1998年(平成10年)7月1日の運賃値下げにより100円～140円の設定に変更したものを元に戻させて頂くという認識をしております。</p> <p>コロナ禍において事業継続すら危ぶまれる危機的な状況であり、路線バス全体の運営を維持するために、営業所の統廃合まで踏み込んだ路線の減便まで実施している状況では、定期外運賃の支払いでの乗継割引導入は困難でございます。ご提案に添いかねる回答となり誠に恐縮ではございますが、今回は貴重なご意見として承ります。</p>	