

令和 5 年 6 月 8 日
新潟交通観光バス株式会社

路線バス（乗合バス）の上限運賃変更の認可申請について

弊社では、本日 6 月 8 日付にて、国土交通省北陸信越運輸局に乗合バス運賃の変更認可申請を行いました。

申請理由および申請概要は次のとおりです。

1.申請理由

弊社の乗合バス運賃は、平成 21 年 1 月の前回運賃改定以降、消費税率引き上げによるものを除き約 14 年間変更することなく、「安全の確保」がすべての業務に優先することを深く認識し、安全な輸送サービスの提供に努めてまいりました。

しかしながら、少子高齢化や人口減少、マイカーとの競合によりバス利用者の減少が続き、加えて近年の感染禍の影響により移動需要自体が変容し、以前ほどの需要が見込めないことから、収入面において極めて厳しい事業運営となっております。

さらに支出面においても、今後、最優先事項である安全運行の提供と利便性向上のための車両の代替や設備投資、老朽化した施設の改修、深刻な運転士不足による要員確保に伴う人件費の増加、燃料費や原材料費の価格高騰による輸送コストの増加が見込まれます。

収入が減少傾向にありながら費用が増加するという悪循環により極めて厳しい事業経営の中、今後も安全・安心な輸送サービスを持続的に提供していくためには運賃改定による収支改善が必要と判断し、認可申請を行ったものです。

2.申請概要

- (1) 申請日 令和 5 年 6 月 8 日
- (2) 運賃改定実施予定日 令和 5 年 9 月 1 日
- (3) 上限運賃の平均改定率 12.57%（実施運賃の平均改定率 15%程度を予定）
- (4) 現行・申請運賃比較表

運賃制度	上限運賃※1		実施運賃※2	
	現行	申請	現行	申請
対キロ区間制				
基準賃率	42円50銭	48円00銭	—	—
初乗運賃	180 円	190 円	180 円	190 円

※1 上限運賃とは、一般乗合バス事業の経営に必要な原価に応じて算出される、バス事業者が収受してもよいとされる運賃の上限額です。

※2 実施運賃とは、認可が得られた上限運賃の範囲内で実施する、実際にお客様から収受する運賃額です。実施運賃(申請)については現時点での予定であり、変更となる場合があります。

(5)申請区間

- ・ S23 鳥屋野線 小須戸系統
- ・ S9 亀田・横越線
- ・ W7 大野・白根線
- ・ W8 味方線
- ・ E22 空港・松浜線 空港系統
- ・ E4 大形線 E46 新発田系統、E41 一日市系統
- ・ SW 白井・矢代田線
- ・ SK 中新田線
- ・ SG 大関線
- ・ しも町循環バス「にここ号」

※上記の一部区間の料金は据え置く区間もあります。

また、このほかの系統は料金変更ございません。

(6)主要区間の運賃比較表

主要区間		片道運賃		通勤定期券(1か月)	
		現行	申請	現行	申請
新発田	～ 万代シテイ	660 円	740 円	27,720 円	31,080 円
水原	～ 万代シテイ	550 円	620 円	23,100 円	26,040 円
保田	～ 蒲原町	660 円	740 円	27,720 円	31,080 円
秋葉	～ 万代シテイ (沢海)	550 円	620 円	23,100 円	26,040 円
秋葉	～ 万代シテイ (二本木)	440 円	490 円	18,480 円	20,580 円
小須戸	～ 万代シテイ	660 円	740 円	27,720 円	31,080 円
潟東	～ 新潟	660 円	740 円	27,720 円	31,080 円
月潟	～ 新潟	660 円	740 円	27,720 円	31,080 円
主な 定期旅客運賃	均一フリー(学生)	—	—	7,560 円	9,360 円
	スクールワイド(3か月)	—	—	45,150 円	45,150 円
	おでかけ 6 5 (6か月)	—	—	34,650 円	42,900 円
	おでかけ 7 0 (6か月)	—	—	23,100 円	28,600 円

3. 収支状況及び輸送人員

		輸送人員	収支状況
2019年度（実績年度）		169万人	△ 369 百万円
2023年度(平年度推計)	改定前	129万人	△ 334 百万円
	改定後	124万人	△ 244 百万円

※申請数値は貸切バス・高速バス等は含まないため、決算等の公表数値とは異なります。

※実績年度は新型コロナウイルス感染拡大前の 2019 年度とし、平年度は 2019 年度実績に基づき、感染症の影響等を除いた 2023 年度の推計値としています。

4.これまでの経営合理化状況及び今後の取り組み

弊社はこれまで、ご利用状況に応じた定期的な運行ダイヤの見直し、車両代替期間延長による償却費削減や、中古車両での車両更新の実施で投資額の圧縮を図るなど、効率的な経営改善に努めてまいりました。

今後は、引き続き運行計画の適正化を図り、輸送コスト削減を行っていくと同時に、車両の老朽化に関しては、過去の整備関連データを分析し、計画的に予防修繕を実施することで経費圧縮を図ってまいります。

またこうした取り組みにより路線ネットワークの維持に努め、喫緊の課題である運転士不足に対しては、経験者優遇制度や採用力強化施策などを検討・実施することで乗務員の安定的確保を図り、予定されている法令改正等に対応するとともに、事業経営の根幹である「輸送の安全の確保」を常に認識し、全社的な運転技術及び接客技術の向上と事故防止意識の高揚を図り、安全・安心な輸送サービスの持続的な提供に取り組んでまいります。

5.サービス向上に向けた取り組み

市内最大の交通結節点である新潟駅直下バスターミナル開業を控え、より効率的な運行計画を策定し利便性向上を図るとともに、運行情報提供システムの整備によりサービス向上に努めてまいりますとともに、IC 定期券制度の見直しや割引制度の見直しの検討など、需要拡大につながるサービス向上への取り組みも推進してまいります。

また、今後その重要性が更に高まる環境面においても、行政と連携しながら、脱炭素に向けた取り組みを推進することで環境負荷の軽減にも配慮し、持続可能な公共交通の維持に努めてまいります。

以 上