

2024年10月30日

阪神バス株式会社

上限運賃変更認可申請について

I. はじめに

弊社では2022年10月に当会議でご審議いただいた通り、2023年9月に上限運賃を240円に設定した。実施運賃については、2023年9月に全線区間230円、本年10月に240円に改定した。

しかしながら、昨今の燃料費や物価の高騰、コロナ禍における設備投資抑制による車両の老朽化、深刻な乗務員不足等への対応に迫られており、厳しい経営状況にある。今後も引き続き、公共交通機関として、安全で快適な輸送サービスを提供するために運賃改定による経営改善が必須であるため、上限運賃変更を申請するものである。

II. 運賃制度の仕組みについて

一般乗合旅客運送事業の運賃については、上限運賃認可制となっており、事業者の申請に基づいて、国交省が上限運賃を認可し、その範囲内で事業者が適用する運賃を届け出ている。2024年3月に運賃改定の査定方法が見直しとなった。＜別紙参考資料を参照＞

III. 申請概要

(1) 上限運賃額（申請金額）について

全線 310円（現行 240円）

(2) 運賃設定について

2025年度に全線250円の運賃設定とする。

2026年度以降については、収支状況を勘案しながら検討する。

（参考：現行普通運賃）

阪神線・尼崎市内線 240円

神戸特区 230円

(3) 申請時期

2025年12月ごろ

認可を経て2025年夏～秋頃に実施運賃250円に改定を予定

以 上

<別紙：参考資料>

1. 運賃制度の仕組みについて

見直し内容（一部抜粋）

1. 持続可能な経営を促すための措置

- ・ 運賃改定の要否判断の基準の見直し

⇒実績年度の適正利潤を含む収支が黒字であっても、将来投資により赤字が見込まれる場合、運賃改定が可能となった。（当社は実績年度が赤字のため、該当しない）

2. 適切な賃金水準確保、将来設備投資を促すための措置

- ・ 将来の設備投資（DX、GX、人材確保等）に係る審査方法の追加

⇒投資計画に応じて、将来の設備投資に係る単年度あたりの平均償却費を認められた。
（期間は最大5年間）

- ・ 全産業平均を超える人件費に対する審査方法の追加

⇒人件費の給与月額の算出方法は、全産業平均を超える場合、事業者数値と全産業平均の平均値となっていたが、賃金上昇率を含めた事業者数値での申請が可能となった。

- ・ 軽油単価の査定の適正化

⇒軽油単価は激変緩和事業等による補助額を加算して算出できるようになった。

3. 政策的要請への対応を促すための措置

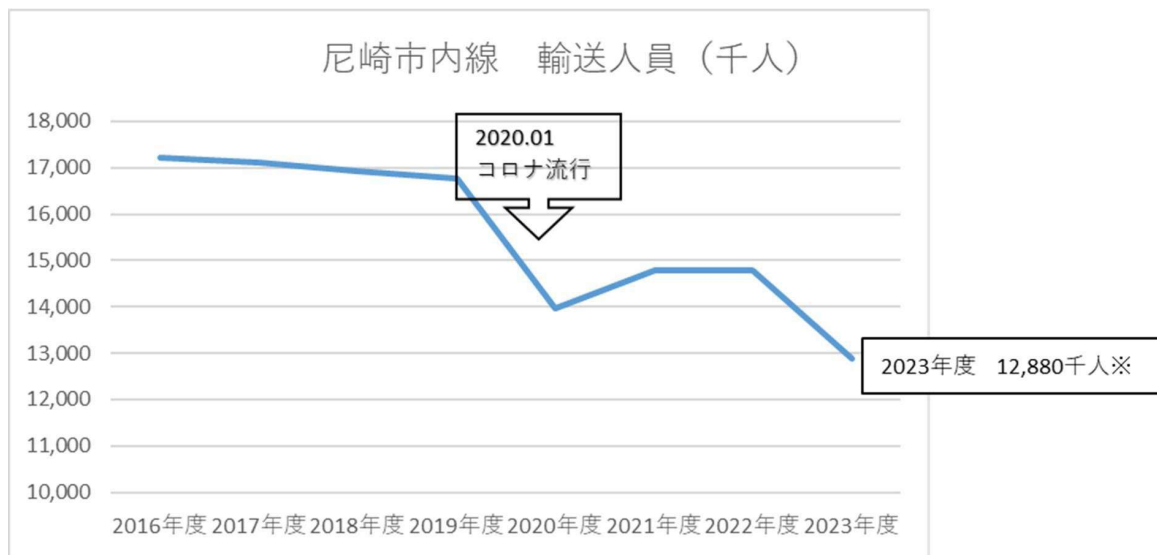
- ・ キャッシュレス化の推進に資する運賃制度、公共的割引の原価（運送収入）への適切な反映

2. 尼崎市内線の営業利益率、輸送人員の推移

< 尼崎市内線 営業利益率 >

グラフについては、経営に関する情報が含まれるため、
尼崎市情報公開条例第7条第3号の規定に基づき、非公開とします

< 尼崎市内線 輸送人員 >



※2023 年度より定期券人員の算出をタッチ回数に変更（従前は2 回乗車/人・日で算出）

※IC カードのタッチ回数データは運賃改定後も減少傾向にはない。

- ・ 尼崎市交通局の路線移譲時は、老朽車両が多く存在。車両投資を中心に、多額の投資が必要となり、年々営業利益率は悪化。
- ・ 2019 年度で赤字転落となり、2020 年度は新型コロナウイルス感染症の感染拡大により更に悪化。
- ・ 輸送人員も毎年逓減し、2020 年度に新型コロナウイルス感染症の感染拡大により大幅に減少。
- ・ 2021 年度以降、回復傾向となっているが鈍化しており、黒字化には達していない。
- ・ 2022 年度、2023 年度は車両更新や費用支出を抑制していたため、営業利益は回復傾向にあるが、2024 年度は車両更新の再開等により、回復の鈍化または悪化を想定している。

3. 収支改善に向けた取り組み

<増収努力>

- ・ 阪急・阪神バス共通カードの新設（2007 年度）
- ・ 同伴幼児二人まで無賃化（2007 年度）
- ・ IC カードシステム導入（PiTaPa、ICOCA）（2008 年度）
- ・ 高齢者運転免許返納者割引開始（2009 年度）
- ・ 阪急バス（株）との定期券相互利用割引（土休日）開始（2010 年度）
- ・ 阪急バス（株）との定期券相互利用割引を全日に拡大（2011 年度）
- ・ ハウスカード hanica 導入（2012 年度）
- ・ グランドパス 65 導入（2013 年度）
- ・ バスロケーションシステム更新、車内前面ビジョンの設置（2016 年度）
- ・ 全国 IC カード相互利用開始（2016 年度）
- ・ 沿線小学校への乗り方教室の開催（2018 年度～）
- ・ 沿線企業の無料送迎バスを路線バスで代替（2021 年度）
※路線バスの便数維持を図る取り組み且つ財源的にも持続可能な取り組みであり、他地域への展開も期待できる波及効果の高い一連の取り組みとして JCOMM 賞を受賞。
- ・ 路線バス（hanica 利用者）へのプレゼントキャンペーン（2021 年度）
- ・ バス利用を呼びかけたウエットティッシュを主要ターミナルで配布（2021 年度～）
- ・ 「阪急×阪神 リアル謎解きゲーム ナゾときっぷ 2023」に参画（2023 年度）
- ・ デジタル 1 日乗車券の販売開始（2023 年度）
- ・ デジタル 1 日乗車券の企画券販売開始（2023 年度）
- ・ いたみっ子おでかけパスへの参画（2024 年度）
- ・ 運賃改定を実施（2023 年 9 月、2024 年 10 月）

<経費削減>

- ・ 契約社員制度の導入（2002 年度）
- ・ 分社化による人件費の圧縮（2009 年度）
- ・ 車両更新基準の見直しによる車両投資の抑制（2019 年度）
- ・ 採用広告費の削減（費用対効果が低いチャネルの廃止）（2019 年度）
- ・ 洗車回数の効率化（2020 年度）
- ・ 制服貸与の延期による被服費削減（2020 年度）
- ・ 非営業車の削減（2020 年度、2022 年度）
- ・ コピー機の原則白黒印刷等の備用品費削減（2020 年度）
- ・ 出張回数削減及び手当の削減（2020 年度）
- ・ 車両点検（自主点検）の見直しによる定期保守費の削減（2021 年度、2022 年度）
- ・ 尼崎駅の定期券売場統合（阪神尼崎駅・阪神バスサービスセンター）（2021 年度）
- ・ 停留所清掃費の削減（2022 年度）
- ・ ターミナル警備員の廃止（2022 年度）
- ・ 磁気回数カードの販売終了（2023 年度）
- ・ ダイヤ改正による合理化（継続実施）

4. 運転士雇用状況、採用状況について

<雇用状況>

表については、経営に関する情報が含まれるため、
尼崎市情報公開条例第7条第3号の規定に基づき、非公開とします

※上記在籍人員には、長期欠務者（毎年 10 名程度）含む

- ・ 2020 年度、2021 年度は新型コロナウイルス感染症の感染拡大を受け、空港線や高速線の運休が多く、人員は充足。
- ・ 2022 年度は一方で、運休便の復便に加え、新たな事業の獲得もあり、運転士が不足。
- ・ 2023 年度は路線休止や減便等により必要人員を大幅に縮小した。
- ・ 2024 年 4 月からは改善基準告示の改正により、乗務員不足はさらに厳しい状況となっている。

<採用状況>

表については、経営に関する情報が含まれるため、
尼崎市情報公開条例第7条第3号の規定に基づき、非公開とします

- ・ 弊社沿線外からの採用促進（2018 年度）

遠隔地からの転居支援制度（20 万円を上限に転居費用を支援）

遠隔地からの試験会場への交通費の全額支給

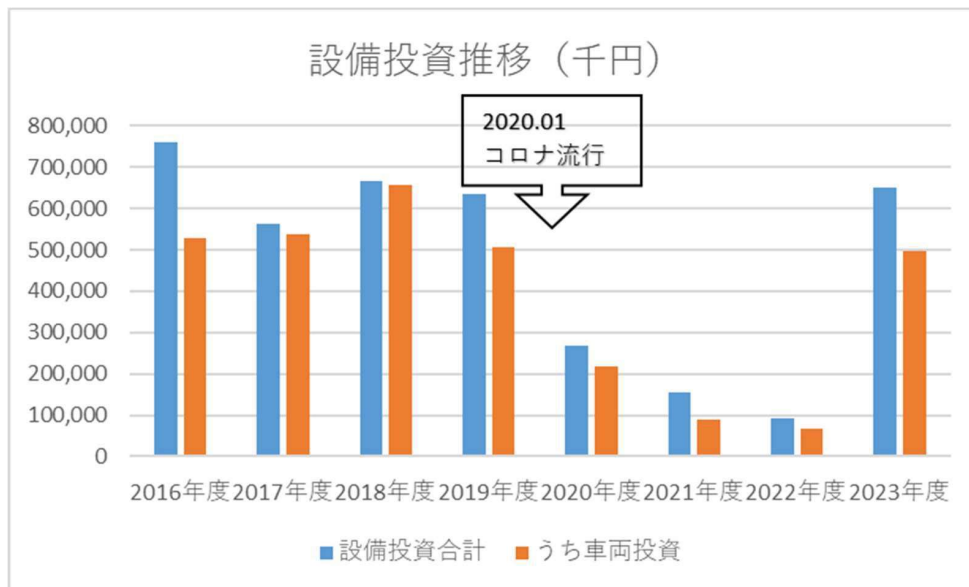
遠隔地での採用試験を実施

自動車教習所から教習生を対象とした紹介制度

※全国の自動車教習所が加盟する「全日本指定自動車教習所協会連合会」から傘下の自動車教習所へ弊社の採用活動状況を周知。

- ・ 大型二種免許取得支援制度の開始（2018 年度） ※大型二種免許不所持者への内定 → 免許取得費用貸付を実施
- ・ バス運転体験会の開催（2018 年度～） ※自動車教習所とのタイアップ開催含む
- ・ バス運転士の採用強化・定着策として、自動車運転士の正社員採用化を実施。（2020 年度）
- ・ 採用ホームページを全面リニューアルし、正社員採用をアピールするほか Web 上で履歴書まで送付できる採用応募システムを導入。（2020 年度）

5. 設備投資の状況について



※2016 年度は尼崎市交通局移譲にかかる投資を除く

- ・ 2016 年度以降、尼崎市内線の車両更新を中心に車両投資を実施した。
- ・ 2020 年度～2022 年度は、新型コロナウイルス影響による経営状況悪化により、設備投資は最小限に抑制した。
- ・ 2023 年度はコロナ禍前水準の投資を行ったが、2024 年度以降はコロナ禍で抑制した分の投資を行う必要がある。
- ・ 脱炭素の社会的要請により E Vバスの増車およびそれに伴うキュービクル等の設備投資が増加する見込み。

以 上