

2022年10月14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

弊社一般路線バスは、大阪市、尼崎市、西宮市、芦屋市、神戸市、宝塚市及び伊丹市を営業基盤として旅客輸送を行っている。この営業基盤において、弊社を取り巻く環境は年々厳しさを増しており、モータリゼーションの進展や少子高齢化等の理由により、バス利用者の減少が続く厳しい状況となっている。このような中、弊社は旅客動向に応じた運行ダイヤの改正や路線再編等に取り組み、経営の合理化を図ってきた。また、IC乗車券「hanica」やバスロケーションシステムの導入を行うなどの旅客利便の向上に努めるなど、弊社バスの利用促進にも取り組んできた。

しかしながら、昨今の新型コロナウイルス感染症（以下、「コロナ」という。）の影響を受け、現在、旅客の利用は過去に例がないほど減少した。2019年度の弊社一般路線バスの適正利潤を含む経常収支は、98.2%（尼崎市からの路線補助含む）となり、2020年度は同83.5%、2021年度は同86.4%と、コロナ影響を受け赤字が拡大している。そこで、車両更新の抑制や社員の処遇（賞与）の見直しに始まり、経費削減を徹底して行ってきたが、それでもなお、極めて厳しい経営状況は続いている。さらに、今後、当該感染症の影響が収束した後においても、テレワーク等の新たな生活様式の定着により、旅客の利用は以前の水準まで回復しないことが推察される。

また、弊社はかねてから乗務員不足の問題を抱えており、その問題はますます深刻化している。乗務員確保のために自動車教習所とのタイアップ等も行ってきたが、今後は従業員満足度を高める取り組みを促進させ、要員の充足を図る必要がある。

弊社においては、平成9年以降、消費税増税に伴う運賃改定を除き、運賃改定を行わず経営を行ってきたが、上述した事業経営環境下においても、安定した経営を行い、引き続きお客様に安全で快適な輸送サービスを提供することは公共交通機関を担う事業者としての責務であり、そのためには運賃改定による経営改善が必須であると考えている。今後、生活様式の変化や人件費並びに燃料費高騰の影響を受け、厳しい経営環境は継続するものと思われるが、バス利用促進や旅客サービス向上にかかる諸施策の積極的な実施、経営合理化の継続実施に努めるとともに、運賃改定による収支改善をもって、公共交通機関としての責務を果たしていく。

## 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。その上限運賃については、総括原価方式（乗合バス事業の経営に必要な営業費に適正な利潤を加えた総括原価を求め、総収入がそれと等しくなるよう運賃を設定）により算出する。

### Ⅲ 申請概要

#### 1. 上限運賃額（申請金額）について

全線 240円

※他社との同調運賃区間である大阪特区、神戸特区を除く

#### 2. 運賃設定について

激変緩和措置として、当面の間は、全線230円の運賃設定とする。

※他社との同調運賃区間である大阪特区、神戸特区を除く

(参考：現行普通運賃)

阪神線 220円

尼崎市内線・大阪特区・尼崎特区・神戸特区 210円

#### 3. 運賃改定予定時期

2023年度 上期

以上

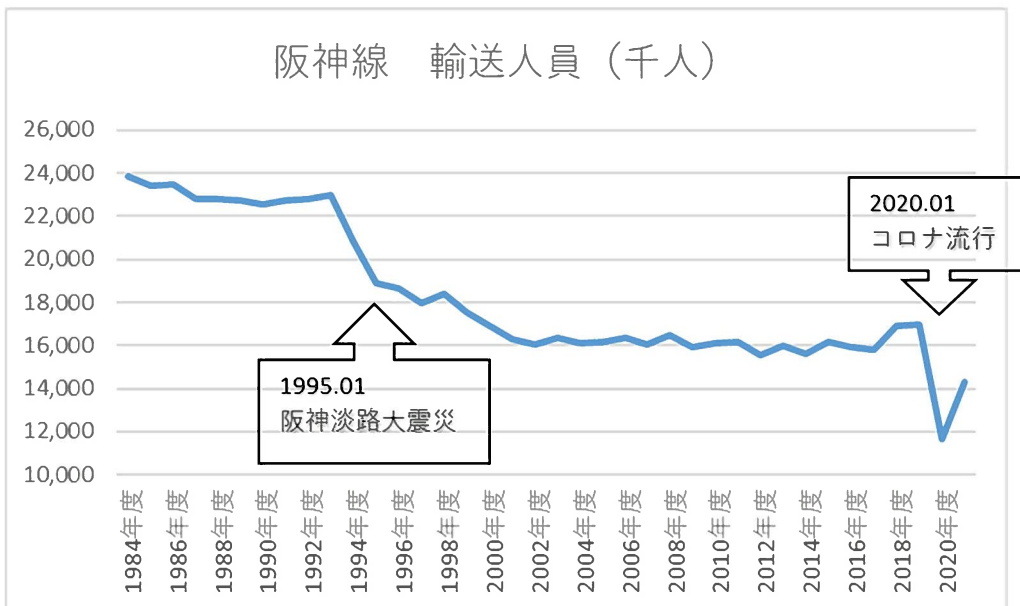
<別紙：参考資料>

1. 弊社の営業利益率、輸送人員の推移

<阪神線 営業利益率>

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

<阪神線 輸送人員>

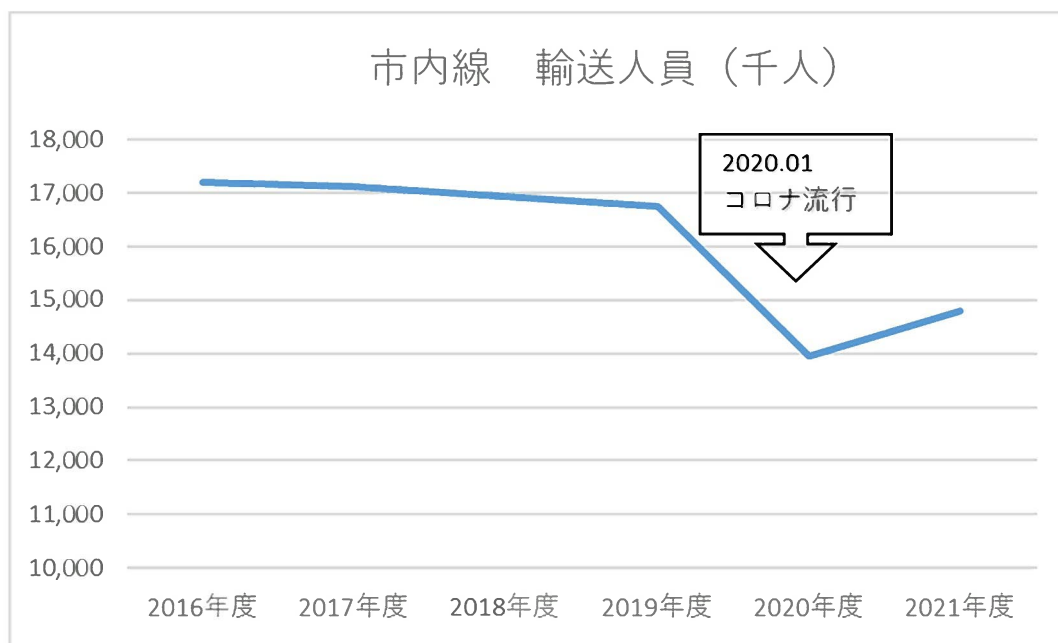


- ・阪神淡路大震災以前は営業利益率 100%を超えていた。震災により営業利益率及び輸送人員が大幅に減少。
- ・以降、黒字回復するには至らず、輸送人員も逡減。
- ・2009年にバス事業を分社化し、運転士の処遇を見直すことで黒字化。
- ・2020年から新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、輸送人員は再度大幅に減少。
- ・2021年度は底を打ち回復するも、コロナ禍以前には復さず。

<市内線 営業利益率>

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

<市内線 輸送人員>



- ・ 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。
- ・ 輸送人員も毎年遞減し、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年度も依然として大きな赤字を計上。輸送人員も、コロナ禍以前には復さず。

## 2. 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～ 現在までに 8 回開催）
- ・ バス利用を呼びかけたウェットティッシュを主要ターミナルで配布（2021年度～）

### <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）
- ・ ダイヤ改正による合理化（継続実施）
- ・ 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ンネルの廃止）（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）

### 3. 運転士雇用状況、採用状況について

#### <雇用状況>

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

#### <採用状況>

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）

以 上