

路線バス(乗合バス)の上限運賃変更 認可申請について

新潟交通株式会社

はじめに. 今回の申請概要

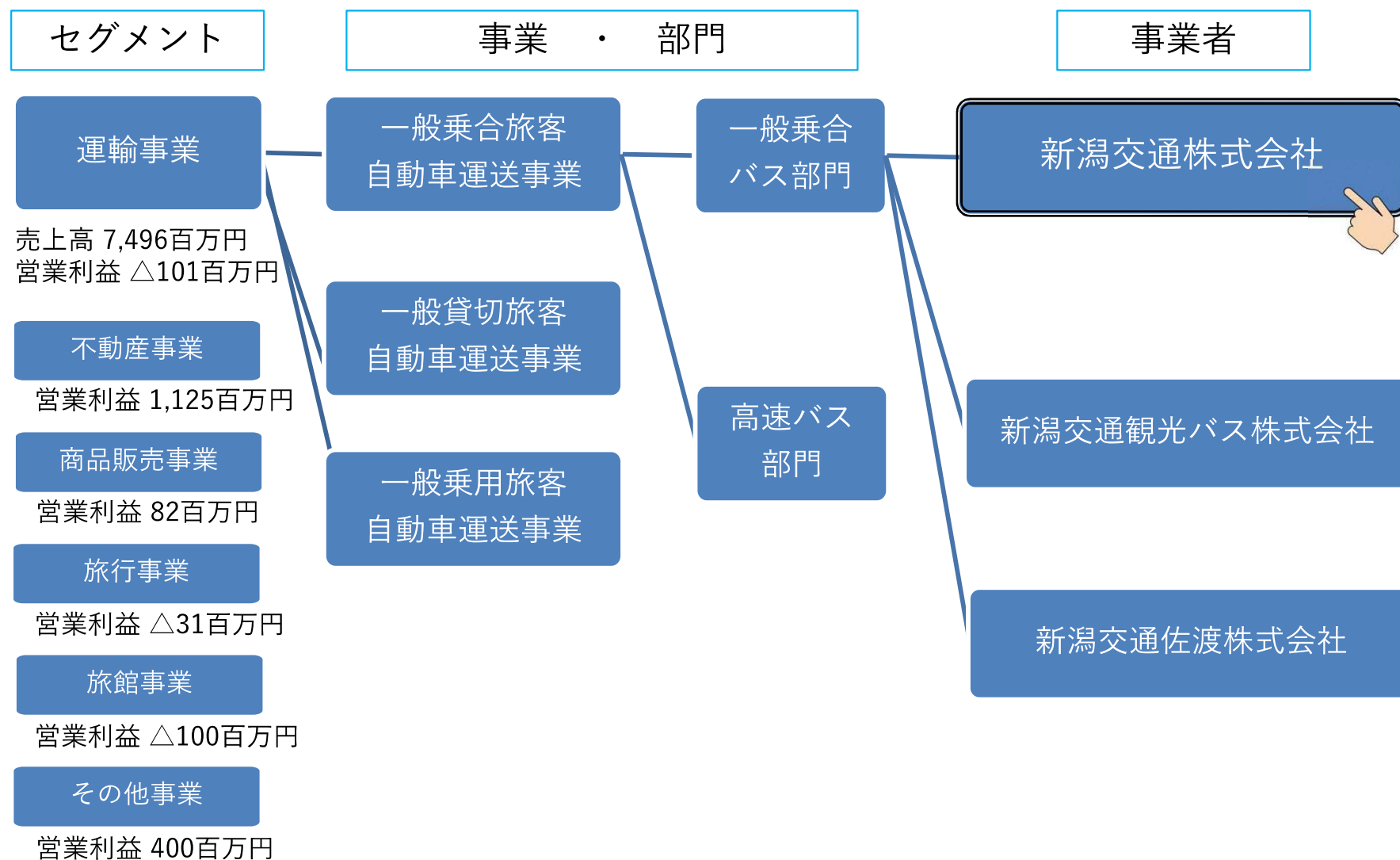
申請日 令和5年6月8日

運賃改定実施予定日 令和5年9月1日

運賃制度	上限運賃			実施運賃		
	現行	申請	改定率	現行	申請	改定率
均一制	230円	260円	平均 12.65%	210円	260円	平均 約15%
初乗運賃	180円	190円		180円	190円	
基準賃率	42.60円	48.00円		—	—	

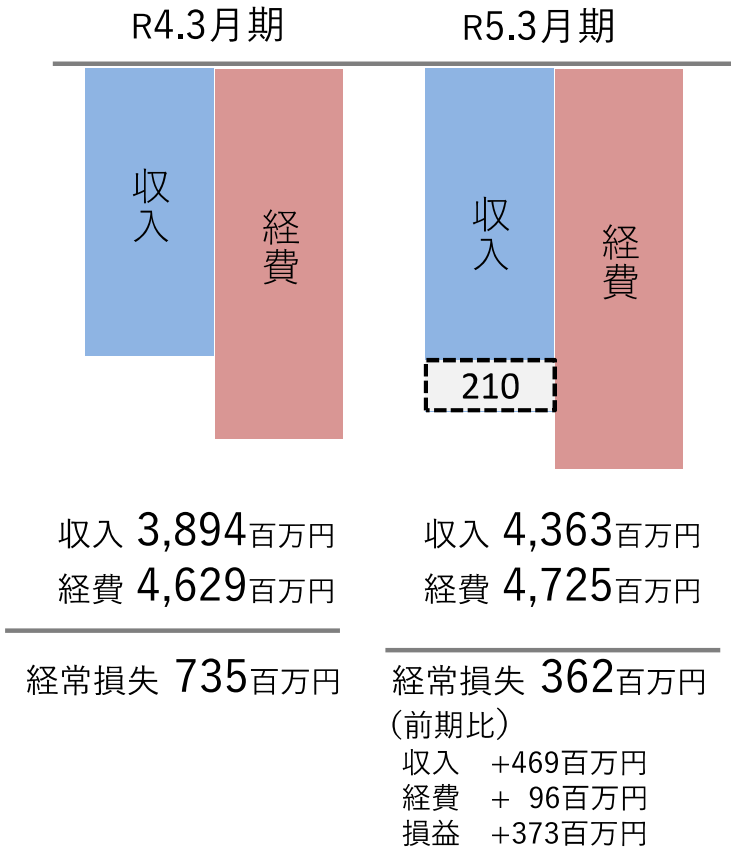
1. 令和5年3月期 連結決算

決算短信（連結） 当期純利益 897百万円・営業利益 1,372百万円



2. 乗合バス事業の現況 (一般乗合バス → 新潟交通(株)単体)

【経常損益】 (百万円)



但し、新潟市緊急支援事業やオイルスワップ効果（後述）の影響を除くと、R5.3月期の実質経常損失は647百万円

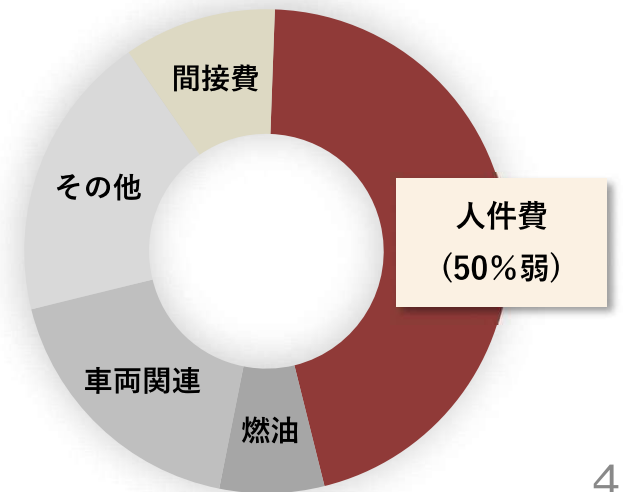
主な前期比増減要因

収入	運送収入	+8.6%
	新潟市緊急支援事業	+210百万円 (※)連結ベースでは市緊急支援+250百万円
経費	車両償却費(リース含む)	-19.6%
	車両修繕費	+14.0%
	水道・光熱・電力料	+34.1%

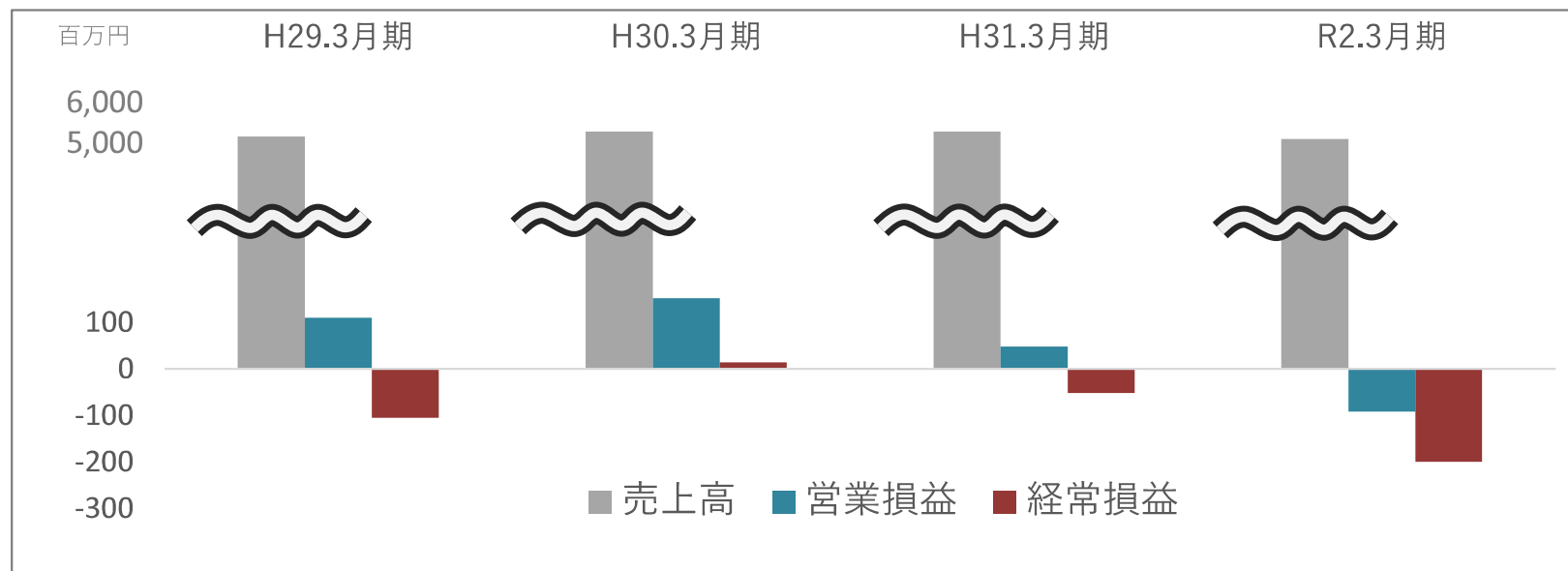
【乗合バス事業の経費構成】

(R5.3月期)

経費全体の約半分を人件費が占める乗合バス事業は、労働集約型産業の典型



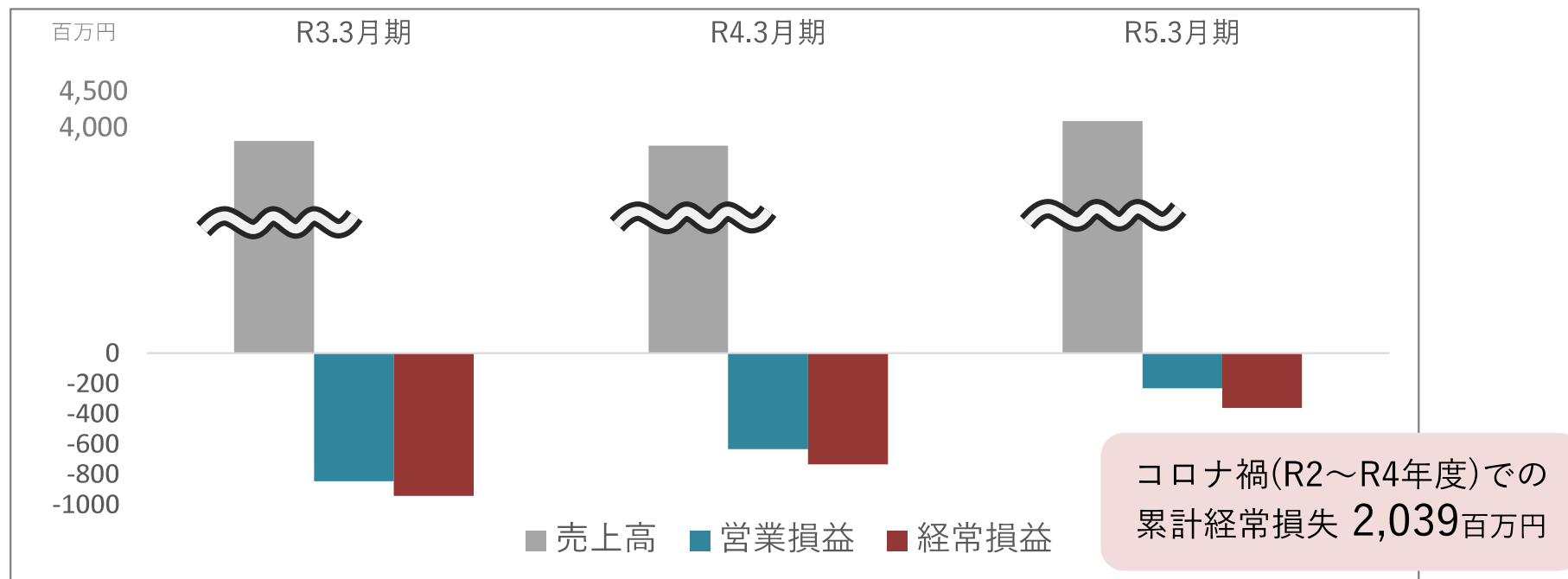
3. 申請に至った背景（感染禍前の乗合バス事業環境）



H27年9月の新バスシステム開業以降、コロナ禍以前においては営業段階での黒字を確保。但し、利益率は低く経常段階では厳しい収支状況が続いている。

- 不特定多数の利用者に、低廉な料金で移動手段を提供する公共性の高いサービスではあるが、赤字路線の欠損をネットワーク全体で補完することで路線ネットワークを維持。

3. 申請に至った背景（感染禍以降の乗合バス事業環境）

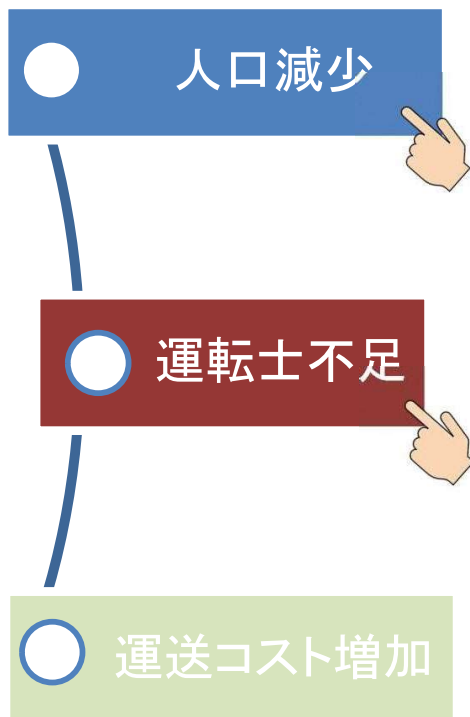


R2年3月にコロナの影響が顕在化して以降、収支バランスは著しく悪化。

加えて、全国的なバス運転士不足の課題が、当社においても深刻化。

- 収支バランスの改善に加えて、運転士不足への対応として運行本数（供給量）の段階的な縮小を実施。
- 足元ではコロナ禍からの回復の兆候が見られるものの、サービス水準維持のためには労働力確保が最大の課題。

4. 申請に至った背景（今後の乗合バス事業環境の見通し）



新潟市総人口の推移（H27新潟市「将来推計人口」より）

	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045
総人口 (万人)	81.0	80.3	78.8	76.9	74.6	71.9	68.8
対2015 増減率	—	-0.8%	-2.6%	-4.9%	-7.8%	-11.1%	-14.9%

2024年問題

改善基準告示の改正への対応

- 労働時間の改善・法令順守のための勤務体系見直しと労働力確保が急務

新潟県の大型2種免許保有者数の推移（警察庁「運転免許統計」より）

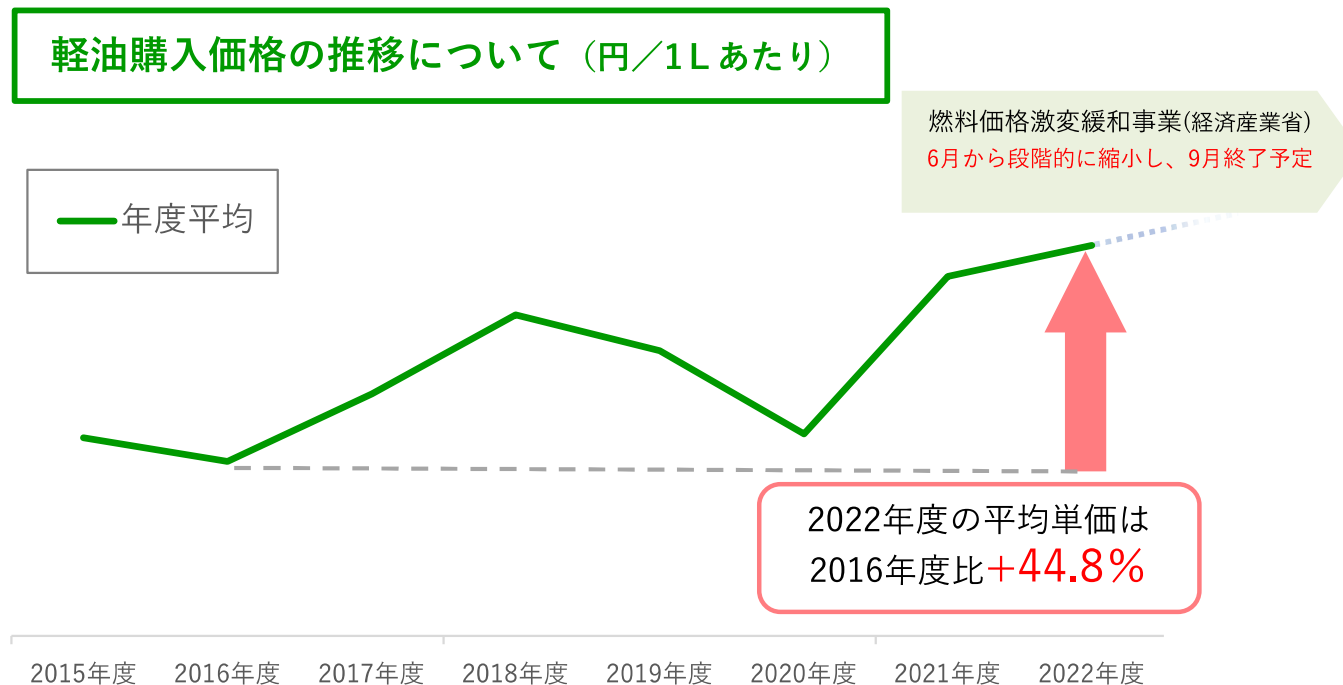
	2008	2013	2018	2022
大2種免許保有者数(人) ※60歳未満	7,629	6,193	5,245	4,242
対2008増減率	—	-18.8%	-31.2%	-44.4%

4. 申請に至った背景（今後の乗合バス事業環境の見通し）

○ 人口減少

○ 運転士不足

○ 運送コスト増加



これらの要因により一層厳しさを増す事業環境において、将来にわたり持続可能な輸送サービスを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申請。

5. 上限運賃認可制について

【上限運賃認可制】

個別事業者ごとに、上限運賃の設定(変更)にあたっては国土交通大臣(地方運輸局長)の**認可**が必要。

※事業者は、認可上限運賃の範囲(上限運賃の80%以上)内で、実際に收受する運賃(実施運賃)を届け出。

【上限運賃認可の審査基準】

運賃改定増収後の**収支率が100%を超えない**ものであるか等

$$\text{収支率} = \frac{\text{運送収入等}}{\text{総括原価(営業費+適正利潤)}}$$

※適正利潤とは、原価に加えることが認められた、バス事業の持続的な経営に必要な報酬のことで、以下により算出。

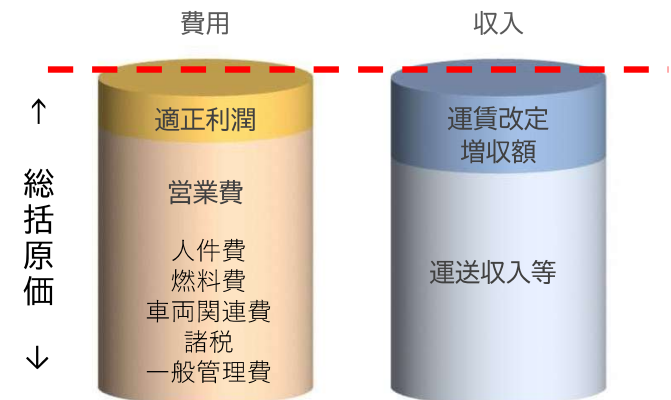
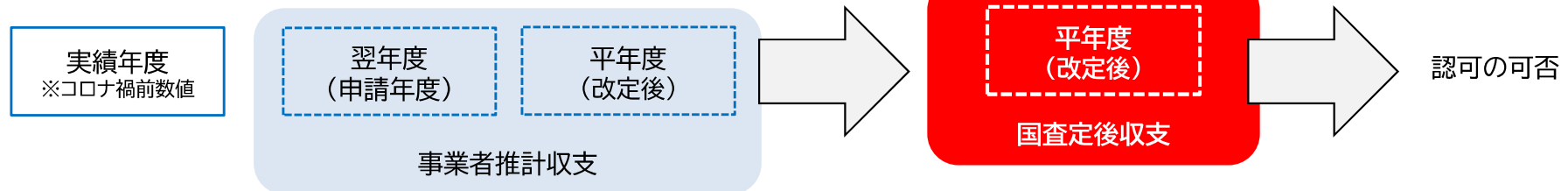
$$\text{適正利潤} = (\text{乗合事業用固定資産簿価} + \text{運転資本}) \times \text{自己資本比率} \times 11.2\%$$

【申請～査定～認可の流れ】

事業者は直近の実績年度をベースに、運賃変更申請する年度(翌年度)お

よび運賃改定増収額を反映した年度(平年度)の収支状況を推計

→ **国査定後の収支状況**により認可の可否を判断



6. 経営合理化・サービス向上に向けたこれまでの取り組み

- ・ ICカードデータ等を活用した利用状況に応じたダイヤ改正の実施
- ・ 新車更新の見送り→中古車導入拡大

	H29.3月期	H30.3月期	H31.3月期	R2.3月期	R3.3月期	R4.3月期	R5.3月期
導入台数(新車)	21	24	10	10	0	0	0
導入台数(中古)	0	0	0	9	15	8	3
平均車齢(年)	10.4	10.2	10.6	10.9	11.7	12.7	13.5

- ・ オイルスワップ取引による燃油費圧縮

	R4.3月期	R5.3月期
年間圧縮効果額	-94百万円	-169百万円

- ・ 人口減少下における域内移動総量の増加に向けた取り組み
 - ぶらばすサイト・一日乗車券、りゅーとなび・デマンド実証（移動目的+手段）
 - 行政連携（シニア半わり事業、にいがたバス乗換案内、未来に向けた利用者支援事業など）

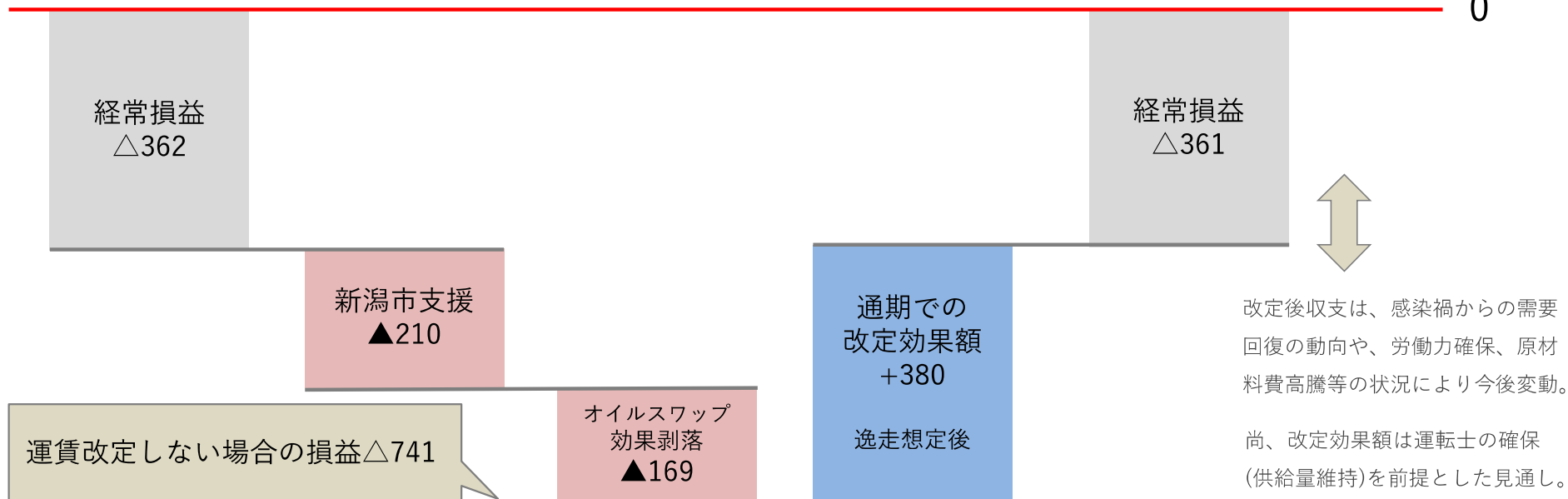
7. 改定効果（改定後の収支見通しについて）

運賃制度	上限運賃			実施運賃		
	現行	申請	改定率	現行	申請	改定率
均一制	230円	260円	平均 12.65%	210円	260円	平均 約15%
初乗運賃	180円	190円		180円	190円	
基準賃率	42.60円	48.00円		—	—	

令和5年3月期と比較した場合の改定後収支

金額単位：百万円

0



8. 今後のサービス向上に向けた取り組み

安定運行の確保

- ▶ 運転士確保に向けた採用強化（ターゲティング広告・運転体験会等）
- ▶ 先送りしてきた新規車両の更新

※R5年度は中古車導入が中心。次年度以降、順次新車導入を計画。

利用促進策

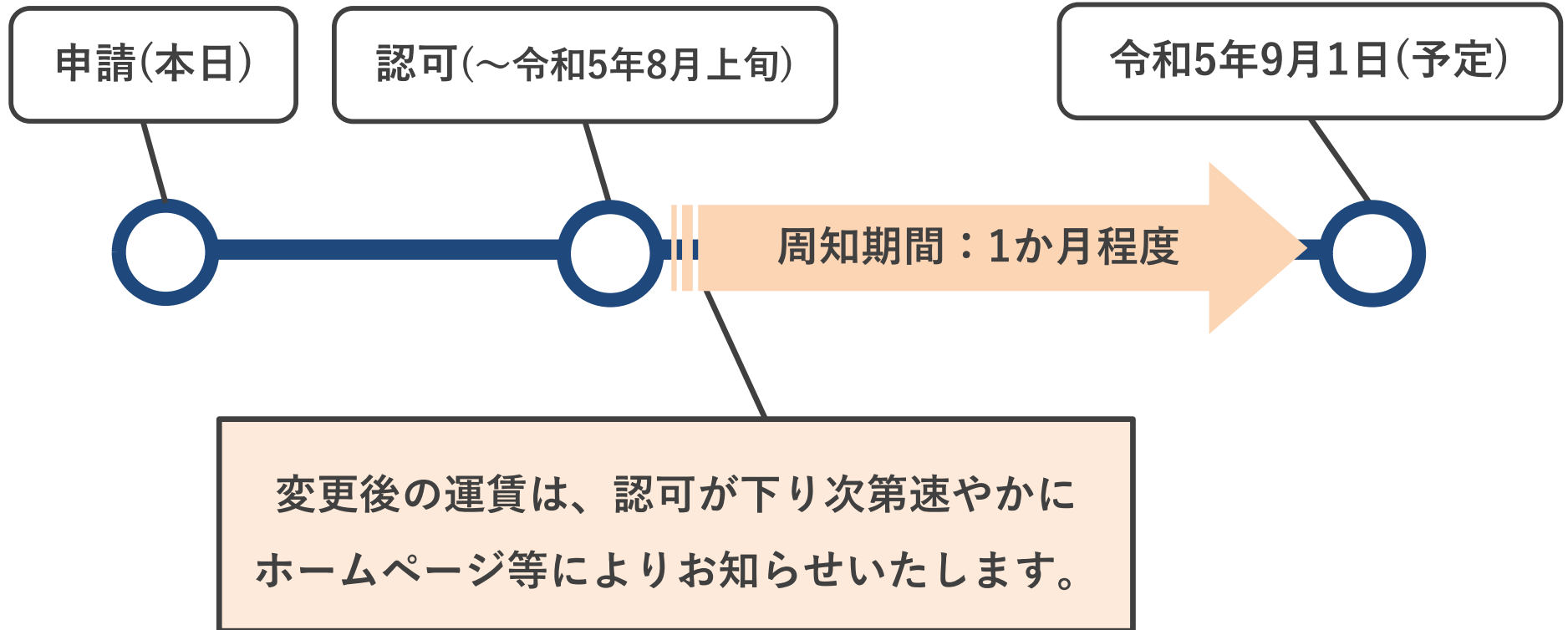
- ▶ 市内最大の交通結節点となる新潟駅の高架化に合わせて、移動利便性を高めるバスネットワークを構築

据え置く運賃について

- ▶ スクールワイド定期券
- ▶ こどもりゅーと50円

利用エリア内で全線乗り放題となる「スクールワイド定期券」の価格を据え置くことで、通学圏に捉われない、利用エリア内での自由に活発な周遊行動を後押しし、移動総量増加による地域活性化や将来の移動手段における選択肢の一つとしてバスをPRしていく。

9. 改定実施スケジュールについて



その他

高速バスの運賃の変更は、現在予定しておりません。

10. 利用者の皆様へ

厳しい経済情勢のなか、ご利用のお客様には
より一層のご負担となり誠に申し訳ございません。

役職員一丸となって、バスサービスの維持・改善に
努めてまいります。事情ご賢察の上、ご理解いただき
ますよう、宜しくお願い申し上げます。

