

議事録

報告事項	令和7年度第1回会津若松市運賃協議分科会
日時	令和7年8月26日(火) 10:00~11:00
場所	会津若松市役所 本庁舎5階 会議室(5-3)
<p>○分科会長あいさつ 今回は、会津乗合自動車(以下、会津バス)の運賃改定についての協議となる。忌憚のないご意見をいただきたい。</p> <p>○構成員の紹介</p> <p>○議事</p> <p>1. 議案第1号 会津乗合自動車株式会社の「路線バス等の運賃改定」について 事務局より資料にもとづき説明。また、事務局の説明後、会津バスより補足の説明があった。</p> <p>(会津乗合自動車 オブザーバー) この度は時間の限られた中、運賃協議分科会の開催をいただき御礼申し上げます。 先ほど説明があった通り、消費税改定を除いて、原価にかかわる運賃改定は2007年以来となる。この間、原価にかかわるコストが物価高騰等の影響により増加したことや運転手の確保については、待遇を上げていかないと人材の確保が難しいといった課題が出てきた。それらの原資の確保の為に、運賃改定がやむを得ないとの判断に至り、上限運賃の認可申請をさせていただいた。それに伴い、今回の議題の協議運賃対象路線にも上限運賃と同様の改定率を用いて、運賃改定をさせていただきたい。お客様から頂く運賃は、現行運賃から17%ほどの増加率として設定している。公平性を担保した中で、増加率は距離が短ければ少なく、距離が長ければ多くなるような設定となっている。生活利用の路線バスや観光利用の多いまちなか周遊バス、また、デマンド運行のどこでもバスについても増額の提案をさせていただいている。ご利用される方々には、運賃改定により影響があるが、昨今の厳しい事情を鑑みてご理解いただきたい。</p> <p>【質疑応答・意見】 (会津若松市区長会 委員) 説明いただいた内容はよく理解できるが、わからない点が何点かあるので教えてもらいたい。 公共バスは、市民・利用者にとって、なんとしても守ってほしいとの思いが当然あり、健全経営をしていただくことを願っている。今回、2007年10月からの改定で、この間値上げをせず、努力されてきたと思うが、厳しい経営状況であるとの内容が具体的にはわからない。この17年間で経営状況がどのように変化したか、情報開示されていることでわかりやすい内容があれば教えていただきたい。 また、従業員の待遇改善が急務であるとのことで、2024年問題もある中、よく理解できる。今回の値上げ幅で、待遇改善が可能なのか。交通会議での意見聴取でも利用者のさらなる負担はさけてほしいところではあるが、目的となる安心・安全な輸送サービスや健全経営を実現してほしいとの意見もある中、今回の改定額で、従業員の待遇改善等の対応ができるのかを教えてください。</p> <p>(会津乗合自動車 オブザーバー) まず、当社の事業を説明させていただくと、大きく分類すると生活利用の路線バスとしての乗合事業の他に、高速バス事業、貸切バス事業、タクシー事業がある。生活利用の路線バスについては、概ね補助金をいただいて運行しているものとなる。補助金をいただいているのは、高速バス、貸切バスとなる。コロナ前に関しては、高速バスや貸切バスが収益として大きかったが、コロナ禍以降、高速バスについては、コロナ前の利用水準には戻っていない。貸切バスは、競争原理で受注をすることとなっている。高速バスと貸切バスとタクシーが主な収益源となっていたが、コロナ禍以降、高速バス、貸切バスについては、収益が少なくなっており、生活路線の穴埋めができない状況になってきている。そのため、今回改定で生活路線の収益を確保したい意図が</p>	

ある。今までは内部補助で維持をしてきたが、これからはそれが通用しないので、事業ごとに収益をみていく必要がある。

また、今回の運賃改定の改定率で運転手の確保ができるかということについては、試算において考慮しており、今回の増加率で人材確保は実施していきたいと考えている。

(会津乗合自動車 委員)

補足として、今までは高速バスなどの儲かっている部門と路線バスなどの儲かっていない部門があり、会社が自主的に儲かっている部門の利益を赤字事業の路線バスに補填する形で事業を維持してきたが、コロナや原油高の影響で、その構造が限界を迎えた。これからは、利用者に相応の負担をしていただく必要があるため、今回の運賃改定の判断に至った。どの程度費用が上がっているかは、修繕費では2、3年前の2倍、燃料費は、1.6~1.7倍で、一時期は2倍近くまで上がっていたため、自分たちの利益では補填がしきれない。これまでは、会社の利益を赤字補填につぎ込んでいたため、従業員の待遇改善もできなかった。今回の値上げでできる待遇改善の範囲は限定的。世の中は今年だけでなく、これからも賃金は上昇していく傾向にあると思う。今回はこの範囲で何とか賄える運賃改定にしたが、交通会議での意見にもあるとおり、何十年も値上げをしないということではなく、社会情勢に合わせて、運賃を調整していく世の中になっていくと思っている。

(会津若松市区長会 委員)

よく理解できた。

当方は、会津若松市の議会モニターに参加しており、公共交通についても触れている。議会側の視点として、大きく2つあり、1つが市民や利用者の声をよく聞いてほしい、2つ目は、補助金にできるだけ頼らないで運営してほしいということが挙げられている。これらは矛盾しているように感じており、市民の意見を聞いていくと費用はかかると思う。市民からは、路線を拡大してほしい、ダイヤを細かく設定してほしい、値段を上げないでほしいとの声もあるかもしれない。一方、事業者の経営が成り立たないと運営できない。その上、補助金に頼らないでほしいとのことで、かなり矛盾していると感じている。公共交通は補助金なしでは成り立たないと思っている。生活路線には補助金も活用しているとあったが、運賃もそうだが、補助金も上げていかないといけないと思っている。交通事業者が倒産しては路線バスも守れないので、非常に複雑な問題を抱えていると感じている。そのような中、公共交通はこれからどうなっていくのかと感じている。

結論からは、今回の運賃改定はよく理解できる。

(事務局)

今ほどのご意見の中で補助金の話があったかと思うが、路線バスには補助金の入っていない自主運行路線もあるが、国・県・市で補助金を出している路線も当然ある。補助路線の中で、市町村をまたぐ広域路線と本市内を運行する路線バスの赤字補填として、市から支出している補助金は物価・燃料高騰等で赤字補填額は増加傾向にある。補助金投入も手段としてあり、利用している受益者から一定程度運賃をいただいて、路線の維持に活用するというのも手段としてある。

(議長)

運賃を改定しないと補助が増えていき、税金で補填するので、バスを利用しない人も維持費を負担する構造となる。市としても、青天井にいつまでも補助金での支援を続けられるかわからず、会津バスと効率的に路線の在り方も検討していく必要がある。

(事務局)

資金面もあるが、運転手不足が非常に深刻となっているので、補助すれば維持できるという状況でもなくなっている。運転手確保にかかる支援も必要だろうと考えている。

(議長)

県内の他のバス会社の運賃改定の状況はどうか、情報があれば教えてほしい。

(会津乗合自動車 オブザーバー)

県内の乗合バス事業者に関しては、今年の4月にいわきの新常磐交通、5月に中通りの福島交通にて運賃改定が行われている。実施している値上げ幅に関しては、各社若干の差異があるが、2007年以来の改定となる。

(事務局)

タクシー運賃についても、全県共通で初乗りが580円から700円に上がっている。改定率では、全体で10.77%となる。

(福島運輸支局 委員)

意見聴取の結果をみて、物価高や運転手不足について言及があるが、昨今の社会情勢を鑑みると運賃改定をしやすい環境にある。値上げをするとサービスの内容や質に注目される傾向にあり、路線バスを維持してほしいと強く思っている利用者もいると思うので、引き続き、安全運行に力を入れて、継続して事業をしていただくことをお願いしたい。

(本市観光課)

教育旅行を担当しているが、修学旅行生は路線バスより周遊バスを主に利用している。運賃改定は致し方ないと考えており、誘致活動の際に値上げの周知を行えればと思う。

議長から委員に議案第1号についてお諮りし、全会一致で異議なしとの声をいただいたことから、原案のとおり決定。

2. その他
特になし。

○閉会

以上