

2023年3月24日

千葉交通株式会社

路線バス(乗合バス)の上限運賃改定の実施について

千葉交通株式会社（本社：千葉県成田市、代表者：取締役社長 白土 一道）では2023年3月24日（金）、関東運輸局に一般乗合旅客自動車運送事業の一部運行路線における上限運賃改定認可申請を行いました。

申請理由及び申請概要等は下記のとおりです。お客様にはご負担をおかけいたしますが何卒ご理解を賜りますようお願い申し上げます。

記

1. 申請理由

弊社は1994年4月1日実施の運賃改定以来（消費税率転嫁改定を除く）、約28年間乗合バスの運賃を変更することなく、『輸送の安全確保』が事業経営の根幹であ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。この間、お客様の利便性・快適性の向上を目的に、ICカードに対応した新型運賃機の導入や定期的な車両更新によるノンステップバスの導入など、継続的な投資を行ってまいりました。

しかしながら、近年、少子高齢化や人口減少、マイカー等との競合によるバス利用者の減少が続き、さらには新型コロナウイルス感染症拡大の影響に伴い移動需要自体が低迷し、収入の確保に苦慮している状況となっております。

一方、費用面においては、燃料価格の高騰に加え、最優先事項である安全対策のための投資や車両の代替、利便性向上策、環境対策にかかる費用についても年々上昇傾向にあります。また、バス業界全体が慢性的な運転士不足に陥っている中、安定的な人材確保のために人件費や採用活動にかかる費用も増加しております。

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を余儀なくされている中で、安全・安心な輸送サービスを今後も持続的に提供を続けるためには上限運賃の改定が必要と判断し、今般の認可申請を行ったものです。

2. 申請概要

- (1) 申請日 2023年3月24日（金）
- (2) 運賃改定実施予定日 2023年7月1日（土）
- (3) 申請対象路線
 - ①成田営業所管内路線バス
 - ②銚子営業所管内路線バス
 - ③神里線、大倉線、上の台線及び桜田線のうち、吉岡線との重複区間
 - ④神里線及び大倉線のうち、府馬線との重複区間

※今般の運賃改定で対象外となる路線

イオンモール成田～成田空港線、成田市場～成田空港線、上記③のうち吉岡線と重複しない区間、上記④のうち府馬線と重複しない区間、栗源～成田空港線、自治体コミュニティバス、空港シャトルバス、横芝光号成田便、多古～成田空港間シャトルバス

(4) 現行・申請運賃比較表

	現行運賃		申請上限運賃※1		実施運賃(予定)※2	
	現金	ICカード	現金	ICカード	現金	ICカード
初乗り運賃	160円	157円	170円	170円	170円	170円
同 定期券 (通勤1か月)	7,200円		7,650円		7,650円	

※1 申請上限運賃は、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 実施運賃は、認可さ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。

表中の実施運賃は申請時点での予定であり、認可をいただいた後、改めてお知らせいたします。

(5) 上限運賃の平均改定率 10.15%

※実施運賃の平均改定率は5.5%程度を予定しております。

(6) 主要区間の運賃

区 間	片道運賃					定期券(通勤1か月)	
	現行運賃		申請 上限運賃	実施運賃 (予定)		現 行	実施予定
	現金	IC	現金・IC	現金	IC		
京成成田駅～イオンモール成田	210円	210円	270円	220円	220円	9,450円	9,900円
JR成田駅西口～玉造四丁目	260円	252円	280円	270円	270円	11,700円	12,150円
京成成田駅～七栄四ツ角	340円	336円	360円	360円	360円	15,300円	16,200円
京成成田駅東口～富里農協・富里市役所	460円	451円	510円	480円	480円	20,700円	21,600円
京成成田駅～桜田坂上	550円	546円	840円	570円	570円	24,750円	25,650円
銚子駅～千葉科学大学	210円	210円	300円	220円	220円	9,450円	9,900円
銚子駅～イオンモール銚子	280円	273円	300円	290円	290円	12,600円	13,050円
銚子駅～豊里ニュータウン第1	310円	305円	860円	330円	330円	13,950円	14,850円

※ 片道運賃では10円～30円程度の値上げを予定しております。

※ 表中の実施運賃は申請時点での予定であり、認可をいただいた後、改めてお知らせいたします。

3. 輸送人員及び収支状況

		輸送人員	収支状況
2021年度		4,602千人	△154百万円
2023年度(推定)※3	運賃改定前	5,111千人	△129百万円
	運賃改定後	5,009千人	△53百万円

※3 2023年度の収支状況は、事業の経営に必要な原価と申請上限運賃に基づく推定値です。
また、運賃改定後の輸送人員及び収支状況は、申請上限運賃での推計値です。

4. これまでの経営合理化状況及び今後の取り組み

弊社ではこれまでも不採算路線の再編による事業運営の合理化を図るとともに、車庫の集約による管理コスト削減や車両代替期間延長による償却費削減、アイドリングストップによる燃料費削減等に努めてまいりました。

今後も上記施策を柔軟かつ機動的に実施しつつ、コロナ禍による生活様式の変化に対応した運行ダイヤの効率化や、アナログ作業のデジタル化による業務の効率化など事業構造の改善にも努めてまいります。

5. サービス向上への取り組み

弊社では『輸送の安全確保』を最重要課題とし、昨年度より車両の代替を再開したほかドライバーの異常対応システム(EDSS)を搭載したバス※4の導入をはじめ、様々な車両の安全対策を講じてまいりました。今後も従来の装備に加え、モービルアイ(衝突防止補助システム)の導入など、車両の安全対策の強化に努めてまいります。また、ノンステップバスの拡充やカーボンニュートラルに則した車両の導入、キャッシュレスに向けた施策の検討など、社会的な要請に応えるためのハード面の充実に取り組んでまいります。

一方、安定した輸送を維持するため、人材の確保・育成に努め、乗務員教育においてはドライブレコーダーやデジタルタコグラフを活用した運転指導や接客・接客教育を実施するとともに、外部機関の講習を活用した教育を一層充実させ、安全・安心なサービスの提供に努めてまいります。

※4 走行中の運転士に異常が発生した際、運転席もしくは車内の非常ブレーキスイッチを押すことで制動を開始し、速度を段階的に低下させて停止します。

以上