

利用者様各位
地域住民様各位

平成 24 年 4 月 9 日

弊社 飯能営業所の運営につきまして

日ごろ、弊社飯能営業所の運行するバスをご利用戴きまして、また、同営業所の運営に様々な形でご支援・ご協力を賜りまして、誠に有難うございます。

さて、さる三月の飯能市議会・日高市議会でも取り上げられておりましたとおり、弊社では、飯能営業所を全面閉鎖し、同営業所の運行する全路線から撤退する方向で検討中であります。この件につきまして、今までの経緯及び今後の見通しをご説明させていただきます。

一 今までの経緯

弊社飯能営業所は、単体で数年前から数千万円単位の赤字となっており、累積赤字は億円単位となっております。同営業所の赤字は、大きく 2 つの理由によるものであります。

- ① 全国的に長引く「景気低迷」に加え、本地域における「人口減少」・「高齢化」や観光客等の「マイカー利用増加」、「自転車や買物無料バス等の新しい交通手段の台頭」「入札制による貸切収入の減少」等による『収入の減少』が続いていること
- ② 過労運転の防止のため労働基準法令を遵守した上で必要な運転士を確保するための「人件費の増加」、「軽油高騰」「地震対策として塀の改修」などの『費用の増加』が続いていること

上記理由は、外部環境の変化により一バス事業者ではコントロールできない部分も少なく、かつ今後も好転の材料に乏しいものであります。また、現在の道路運送法体系では赤字バス路線からの撤退は、規模にかかわらず 1 年前の届出で可能となっております。

しかし、弊社では、唯一の公共交通の衰退が、長年お世話になった本地域の住民の方々の日常生活に悪影響を直接与えるのみならず、全国各地の事例のような過疎化の助長等による谷あい集落の存続そのものにも打撃となることを自覚し、引き続き本地域におけるバス運行を継続できるよう、次のような企業努力も積み重ねて参りました。

- ① 「営業所施設の延命」「名栗分庫の無人化」「営業所長の兼任化」「社員食堂の廃止」「駅前案内所の営業時間短縮」「狭路安全確保用の車掌の廃止」「不採算路線の廃止・減回」等による『飯能営業所単体での費用削減策』
- ② 「PASMO・Suica 導入」「黒字路線の新設・確保」「行楽シーズンの増車」「飯能市観光協会名栗支部と連携した PR 施策の実施」「通学者に配慮したダイヤの設定・定期券販売」「名栗方面深夜バスの運行」「高齢者向け全線乗り放題半年間定期券の発売」等による『飯能営業所単体での売上増加策』
- ③ さらに「他の 9 営業所からの経年車両転用による減価償却費の圧縮 (37 台規模の飯能

営業所では数千万円/年の効果になります)」「都心方面の 800 両以上のバス車内や弊社ホームページ等における名栗地区の観光案内情報の無償掲示」等による『国際興業バス全体としての飯能営業所の救済策』

しかしながら、上記外部環境の変化もあって売上増加策には限界があり、また乗合バス事業というものは、本地域に限ったことではありませんが 365 日一便の運休もないよう「運転士・整備士・車両を予備分も含めて用意」し、また、不特定多数のお客様から認可された様々な正規運賃を正確・公平に収受する等の「コンプライアンス遵守のための一定の事務処理用の人員・機材」も確保する必要がある等、費用削減策も限界がございます。

加えて、弊社では長年の運営経験から本地域の特性を踏まえ次のような施策は必要不可欠として実施して参りましたが、これらも収益改善上の障壁となるものでありました。

- ① 雨天・通勤時間帯や行楽シーズンでも満員通過のないよう「大型バスを用意」
- ② 本地域のお客様の通勤・通学・通院・買物・観光のニーズを踏まえ支線も含めた全路線で「最奥地から飯能駅（東飯能駅）又は高麗川駅に乗り換え無しで直行」できる路線網を堅持（運賃の遠距離逓減効果も維持）
- ③ 名栗方面からの飯能市街又は飯能駅から乗り換えて都心方面への通勤・通学に間に合うような朝の上り・夜の下りダイヤを維持するための「名栗での始発・終着拠点（分車庫）の維持」
- ④ 地域内の小学生の通学にもご利用されている実態を踏まえ、「小学生の登下校時に配慮したダイヤの維持」
- ⑤ 地域唯一の幹線公共交通機関として機能できる程度の「本数の維持」
- ⑥ 鉄道接続も意識した「PASMO・Suica 導入」（鉄道と連携して公共交通の魅力向上）
- ⑦ 狭路・カーブの多い地域特性を意識した「後方カメラなどの安全投資」
- ⑧ 路線延長長大化による本地域の運賃水準の実態を踏まえ、消費税改定時の平成 9 年以來の 15 年間の「運賃値上げの回避」

このような状況下、民間企業として採算度外視の経営を継続することは許されず、また、国土交通省のバス産業勉強会報告書（平成 21 年 4 月）等により、弊社に限らず全国的に赤字バス路線維持において地方自治体の支援の必要性が指摘されていることから、弊社も地元自治体に対して各種支援を要請し、特に状況悪化が顕著となった平成 21 年 10 月の段階からは上記事情と各種データも説明の上、一段のご支援をお願いして参りました。なお、このうち補助金については、企業・営業所全体への補助金のようなものではなく、あくまで赤字系統・赤字便の赤字額そのもの又は通学用の特別便の運行費の全額又は一部の額に対するものに限っております。

その結果、埼玉県・飯能市・日高市から各種支援を賜り、特に飯能市からは補助金も年々増額頂くに至りました。これらのご支援については、弊社も厚く感謝いたすところであり、弊社としても一層の自助努力として検討していた山間部の減回などについては都度先送りの対応をさせて頂きました。しかしながら、上記事情と相俟って、飯能営業所単体の赤字額を解消できない状況が継続いたしました。

その折、昨年 3 月に東日本大震災が発生し、弊社はグループ全体として岩手県交通等の東北地方の子会社を中心に大打撃を受けましたが、特に乗合バス事業部門は 3～4 月にかけて甚大な収入減に至りました。そこで、ことの重要性に鑑みその数値が判明した昨年 6 月から 7 月にかけて速やかに「弊社は飯能営業所についてはその単体赤字をこれ以上累積させられない窮状であり、同営業所の全路線につき撤退方向で検討すること」を関係自治体に報告させて頂いた次第です。

その際、上述のとおり法令上は 1 年前の届出で撤退可能ですが、その法定期間に 9 ヶ月を加え、撤退する場合の期限は平成 25 年 3 月末とさせて頂きました。しかし、その後の飯能市との協議で同市より約 2,000 万円の補助金を暫定的に新設いただく等の追加的支援措置を講じて頂きましたので、なお飯能営業所の赤字は解消されないものの相当額が救済されることから、少なくとも平成 26 年 3 月末までは運行を継続することをお約束したところであります。

また、上記昨年 6 月から 7 月にかけてのご報告を踏まえ、飯能市・日高市からは後継事業者の検討を要請されました。その際、なるべく飯能営業所の全路線に近い路線網を承継できることや自立経営できることなどの条件が付されました。そこで、弊社では両市で乗合バスを運行する複数の地元事業者様に打診いたしましたが、各社様からはそのような条件で本地域の乗合バスを運行することは極めて困難というご回答を頂戴し、その旨を両市に報告いたしました次第であります。

二 今後の見通し

弊社では、上述のとおり、地元自治体からのご支援を前提に平成 26 年 3 月末までは飯能営業所の運営を継続いたします。今まで通り日々の安全・安心な運行に努めて参りますので、どうぞ変わらないご愛顧をお願い申し上げます。ただし、需要の実情に合わせる形で、部分減回などのダイヤ改正を行うことも想定されます。その場合は、予め利用者の皆様にはお知らせいたします。

平成 26 年 4 月以降については、地元自治体や後継候補となる事業者様との協議を継続し、地元自治体の文書による指示や協議結果等を踏まえ、早急に（後日の円滑な準備期間の確保のためにはあと 1,2 ヶ月の間である必要があると弊社では理解しております）必要な法手続きや具体的な対応に着手して参りたいと存じます。

以上につきまして、状況が流動的でありましたので弊社からのご説明は控えておりましたが、飯能市からの約 2,000 万円の補助金新設をこの 3 月議会で議決いただき弊社の平成 26 年 3 月までの運行継続が確定し、一定の確度をもって状況のご説明ができることになりましたので、今般、上記のとおりご説明をさせて頂きました。

今後も、新しい情報や状況変化がございましたら、利用者の皆様にはお知らせいたして参りたいと存じます。どうぞご理解の程、よろしく願い申し上げます。