

小林線の現状と課題について

弊社は、1998年の京成電鉄株式会社からの分社以降、印西市を中心とした地域の公共交通機関として、皆様の通勤、通学、通院等の足の確保のために乗合バス事業を営んでまいりました。

こうした中で、今般の新型コロナウイルス感染症流行による旅客減により、弊社の経営は非常に大きなダメージを受けました。弊社乗合バスの2020年度の運賃収入は、コロナ禍前の2019年度と比べて、184,298千円の減、率にして31.6%の減となっております。

このままでは、残念ながら長年受け持ってまいりました、地域の足の確保という使命を全うすることが厳しい状況となっております。

勿論、弊社もこのような未曾有の危機に、様々な施策を打って来ましたが、全分野における経費削減策の実施に加えて、実情に応じた輸送力に調整すべくダイヤの見直し、利用減が大きい土休日の需要喚起のための観光パンフレットの作成、土休日フリーきっぷの発売開始、ラッピングバスの運行開始等を実行して参りました。

しかしながら、小林線（含 滝野線）に関しましては、下記の経緯等もあり、弊社の自主運行路線と同様の対応は困難で、今般、現状と課題を当会議委員の皆様と共有し、解決策を模索させて頂きたく、標記について述べさせて頂くものです。

記

1. 運行開始の経緯

弊社は京成電鉄より引き継いで、開業より滝野線を運行しておりましたが、利用者が少ない状況が続き、2009年7月1日に弊社としては一度、廃止させて頂きました（滝野線はこの時、小林線を運行していた北総交通が運行を引き継ぎました）。

北総交通は元来、タクシー会社であり、本来的には乗合バスの運行許可に必要なバス6台以上の所有が難しく、6台未満での所有でも乗合バスの運行許可が可能になる、地域公共交通会議における「協議が整った路線」とする必要があったと考えます。ここで運賃・ダイヤ等が、協議の結果として、決められたと考えます。

その後2017年4月1日に、提供する輸送力に対して十分な収入が得られないことから、タクシー事業者の北総交通においても、小林線・滝野線の運行継続が不可能となりました。この際に地域の足を何としても確保するために、弊社が急遽、運行を引き継いだのですが、元来弊社は乗合バスの運行許可も頂いており、また後述の運賃算出の根拠となる「賃率」も持っていたため、特段「協議路線」とする必要はありませんでした。しかしながら、正規の手続きによる路線認可申請の場合、認可処分だけで約3ヵ月（その他の事前準備等を踏まえると、短くとも約6ヵ月）を要し、バス運行が空白となる期間が生じる危険性がある等の懸念から、敢えて「協議路線」のまま引き継ぎました。

このような特殊な経緯があり、小林線・滝野線は「協議路線」として現在に至っておりますが、これにより列車接続見直しによるダイヤ改正を行う際にも、逐一当会議で協議する必要があるため、実施までに時間を要する他、2019年に消費税が8%から10%へ引き上がった際にも、運賃は据え置いたまま、正規な価格転嫁が行われなかった等、一部では課題も見受けられます。

2. 収支状況

上記のような運行開始経緯もあり、小林線の収支はコロナ禍前の2019年度でも14,308千円の赤字となっております。収支割合的にも、100円の経費を掛けて、61円しか収入が得られません。

それでもこれまでは他の路線の収入で、これらの赤字を補填する、所謂「内部補助」と、地域の公共交通を支えるという矜持で何とか運行を続けて来ました。

しかしながら、コロナ禍の2020年度には、14,714千円の赤字、100円の経費を掛けても56円しか収入が得られない状況となりました（運賃収入が10%以上下落した一方で、人件費の圧縮や燃料費が比較的安価であったため、経費も14%程度抑えられました）。また、当然、他路線もコロナ禍の影響を受けたことから、先述の内部補助も機能しなくなっていました。

3. 多額の赤字の要因

当該路線が多額の赤字を抱えている原因は以下のとおりと考えます。

(1) 本来の運賃算出方ではない低廉な運賃

元来、バス運賃は運営に必要な費用（原価）を算出し、それを十分に賄う収入を得られるよう、距離に応じて運賃を計算する元となる「賃率」というものを設定し、それを元に各区間の運賃を決定するものでありますが、当該路線の運賃は、上記のような経緯から、そのような算出方法を採用しておらず、従ってそもそも原価を賄うものではありません。

加えて、極めて低廉な独自の中高生運賃（回数券設定もあり）も設定されております。これも上記のような経緯から引き続き導入しているものでありますが、結果として一般的なバス路線と比べて、他に類を見ないような、安い運賃となっております。

弊社が運行する印西市内の他路線と比較してもかけ離れて安い運賃にて運行している状況は、受益する市民への負担の公平性において、課題があると言わざるを得ません。

因みに、弊社一般路線での運賃計算に基づく、例えば小林駅～印西牧の原駅北口（6.0km）の運賃は330円（現行 大人210円 中高生120円）となります。また、弊社が運行を担当しております、イーバスの印旛学園線は、全区間一律で300円となっております。

この結果、小林線の運行1キロあたりの運賃収入は、弊社の主力であります神崎線を100とすると、48という半分以下の状態となっております。これは得られる運賃収入に対して、輸送力が過大となっていることも意味しております。

印西市内各地区 運賃額一覧表

区間	自 至	小林駅	弊社一般路線	小林駅	弊社一般路線
		印西牧の原駅北口	6.0km区間	印旛明誠高校	8.1km区間
距離		6.0	6.0	8.1	8.1
普通運賃		210	330	210	410
中高生運賃		120	330	120	410
22日間通勤の1日当たり額		回数券使用 357	定期券使用 675	回数券使用 357	定期券使用 839
22日間通学の1日当たり額		回数券使用 222	定期券使用 540	回数券使用 222	定期券使用 671

(2) 利用度の低い時間帯でも輸送力を維持

コロナ禍によりバス利用者が減少していることはこれまでも触れましたが、小林線（含 滝野線）に限らず、特に夜の時間帯において、利用者が低い状況が続いております。これは飲食店の夜間時間帯の営業自粛要請・酒類の販売自粛要請等によるものと考えますが、弊社他路線においては、これらの状況に対応して、夜間時間帯の運行見直し等を行ってまいりましたが、当該路線については、上記のような経緯があり、現在までこのような見直しが出来ずに来たことが一因と考えられます。

印西市内始発各路線終車時刻一覧表（平日）

2021年度末時点

路線名	発車駅	終発時刻	全体発車便数	神崎線を100とした 相当り運賃収入
神崎線	木下	21:04	17	100
小林線	小林	22:24	25	48
神崎線	千葉NT中央(木下方面)	20:36	17	100
神崎線	千葉NT中央(船尾方面)	21:23	17	100
高花線	千葉NT中央	22:59	43	70
北口循環線	千葉NT中央	21:13	27	62
小林線	印西牧の原	22:58	27	48
滝野線	印西牧の原	22:44	10	37
西の原	印西牧の原	21:58	31	57
印旛学園	印旛日本医大	19:03	12	23

※キロ当たり運賃収入は2020年度実績より

尚、小林線に対しては、印西市様より幾らかの運行補助を頂いており、それは非常にありがたいことではありますが、残念ながら、平日の夜間の一部の追加運行とジョイフル本田への延伸分を中心とした一部の便のみを補助の対象と定められており、そもそもの路線全体の赤字を埋めるスキームとはなっておりません。

4. 公共交通を取り巻く状況

我が国の公共交通網全体が大変厳しい状況であり、最近では全国各地より、運賃の値上げや路線の廃止、あるいは大幅なダイヤ見直し（減便）等のニュースが散見されるようになりました。地方の中小事業者のみならず、JR東日本・東急・近鉄等、全国的に知名度の高い大手の鉄道事業者においても、このような動きが報じられております。我が国の全ての地域で、公共交通の維持が危機的状況であると同時に、受益と負担の在り方が「現状のまま」では立ち行かなくなっている証左であると考えております。

また昨今のウクライナ情勢をも絡むエネルギー入手の困難化に加え、急激な円安の進行による燃料価格の高騰、さらにはバス運転手の就業者不足に起因する採用・育成コストの増大等、バス事業を運営するための根拠的費用が軒並み高騰している、厳しい状況であります。

5. 今後の進め方

弊社も地域の足の確保という使命を全うすべく、今日まで現状による運行の継続に何とか努めて参りました。コロナ禍以前にも、2006年に人件費の切り下げを行うなど、「痛みを伴う」合理化等を経て、現在に至っております。しかしながら、上記のような状況のもと、現状のままでは、小林線（含滝野線）の運行の持続は大変厳しい状況となっております。何卒、弊社の窮状をご賢察頂き、この状況に対応すべく、委員の皆様と協議させて頂きたいと存じております。

勿論、弊社としてもお客様へのご負担の増大や、利便性の劣ったサービスのみを求めるものではありません。現在、他の路線では導入されているものの、当該路線に導入されていないIC乗車券の導入や、「新しい生活様式」に適応したダイヤ編成等による増便等、輸送サービスにおける負担と受益の在り方全般を総合的に協議したいと存じております。

尤も、このようなお話をさせて頂くと、「それならばいっそのこと協議路線から外してしまえば良いではないか」と思われる方もいらっしゃるかも知れません。しかしながら、そもそも当会議は文字通り地域の公共交通における問題点について、様々な関係者が集まって、解決策を考える場であり、そこでしっかりと協議させて頂くことこそ、地域の足を確保する使命を持つ者のあるべき姿だと考え、このようなお話をさせて頂いた次第であります。

今後、是非とも小林線・滝野線の今後の方向性について、ご協議させて頂きたく、お願い申し上げます。

以 上