

運賃改定について（野洲市）

2024年10月29日
近江鉄道株式会社

1. 運賃改定の実施理由

弊社を取り巻く環境は、新型コロナウイルスの影響による収入の減少、および昨今の諸物価の高騰による収支悪化に加え、運輸業界における2024年問題や慢性的な乗務員不足、高齢化が顕在化しているため、労働環境の改善・賃金の見直しによる乗務員の採用強化と定着に向けた取組が急務となっております。

また、コロナ禍での収支悪化により車両を含めた設備投資がままならず、今後、老朽車両の代替による安全性向上やバリアフリー車両への計画的な代替も促進しなければならない状況であり、このような状況の中、公共交通事業者として今後もお客様に安全・安心を提供し、乗合バス事業を維持継続していくため、今般運賃改定を実施いたします。

2. 改定日 2025年4月1日（火）

3. 改定内容 全区間 一律40円値上げ予定

吉川線運賃表比較（予定）

近江鉄道

上段：改定後運賃
下段：現行の運賃

							あやめ浜
							吉川北
							220
							180
					井ノ口	220	220
						180	180
				錦の里	280	360	360
					240	320	320
			乙窪口	220	280	360	360
				180	240	320	320
		中比江	220	220	320	400	400
			180	180	280	360	360
	竹生口	220	240	240	390	460	460
		180	200	200	350	420	420
野洲駅北口	220	290	340	340	470	550	550
	180	250	300	300	430	510	510

永原循環線運賃表比較（予定）

近江鉄道

上段：改定後運賃
下段：現行の運賃

								野洲駅 北口
								220
								180
						久野部	220	280
							180	240
						富士美 台	220	280
							180	240
						家棟団 地	220	280
							180	240
						富波会 館前	220	280
							180	240
						久野部	220	180
							180	180
						野洲駅 北口	220	220
							180	180

乗合バス事業の収入・費用の増加率推移

近江鉄道

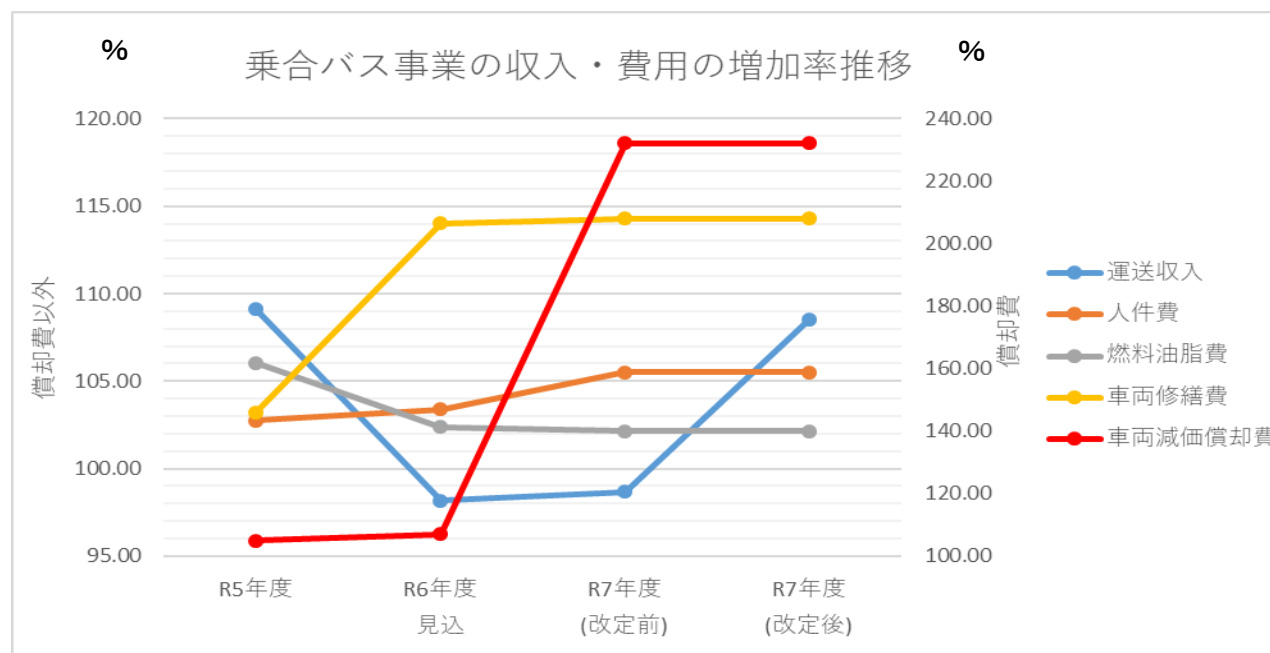
収入はコロナ禍以前まで回復しておらず、2024年問題や乗務員不足による減便の影響で減収。一方で、コロナ禍により車両代替が停滞したため、早急に車両代替が必要となっており車両減価償却費は増加。また、労働環境の改善・賃金の見直しによる人件費や、物価高騰による諸経費が増加する見込みとなっており、事業を継続するため運賃改定が必要。

(%)

対前年度の増減率	R5年度	R6年度 見込	R7年度 (改定前)	R7年度 (改定後)
運送収入	109.13	98.18	98.68	108.55
人件費	102.76	103.40	105.50	105.50
燃料油脂費	106.03	102.38	102.14	102.14
車両修繕費	103.18	114.01	114.29	114.29
車両減価償却費	104.92	107.01	232.13	232.13

(年度計算期間：10月-9月) (税別)

※対前年比率



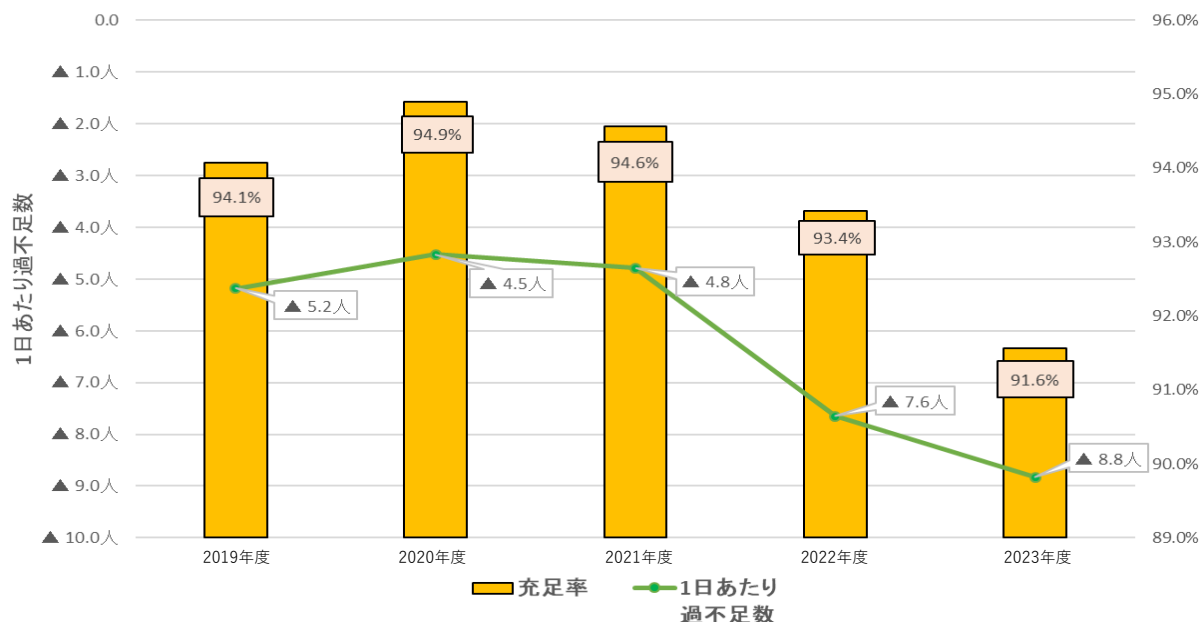
充足率の状況

近江鉄道

■ 直近5か年の充足率の推移【平日】 ※近江バス：路線＋貸切合计数値

近江バス全体(平日)	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
1日あたり過不足数	▲ 15.0人	▲ 12.0人	▲ 13.0人	▲ 16.0人	▲ 21.0人
必要人数	253人	235人	239人	243人	249人
出勤者数	238人	223人	226人	227人	228人
充足率	94.1%	94.9%	94.6%	93.4%	91.6%

・コロナ禍以降は稼働数の増加と乗務員不足により過不足数が増加傾向



充足率とは…

1日の業務に対する過不足数の比率
充足率は100%を切り、路線運行維持のため、公休振替や公休出勤、貸切バスの仕事を他社に傭車し賄っている

■ 路線バスでは2019年度以降、近江バス全体で14路線の廃止もしくは減便を実施。

■ 貸切バスは2019年度以降、乗務員不足のため減車。
(貸切収入2019年度比 77.5%)
＜観光バス台数＞

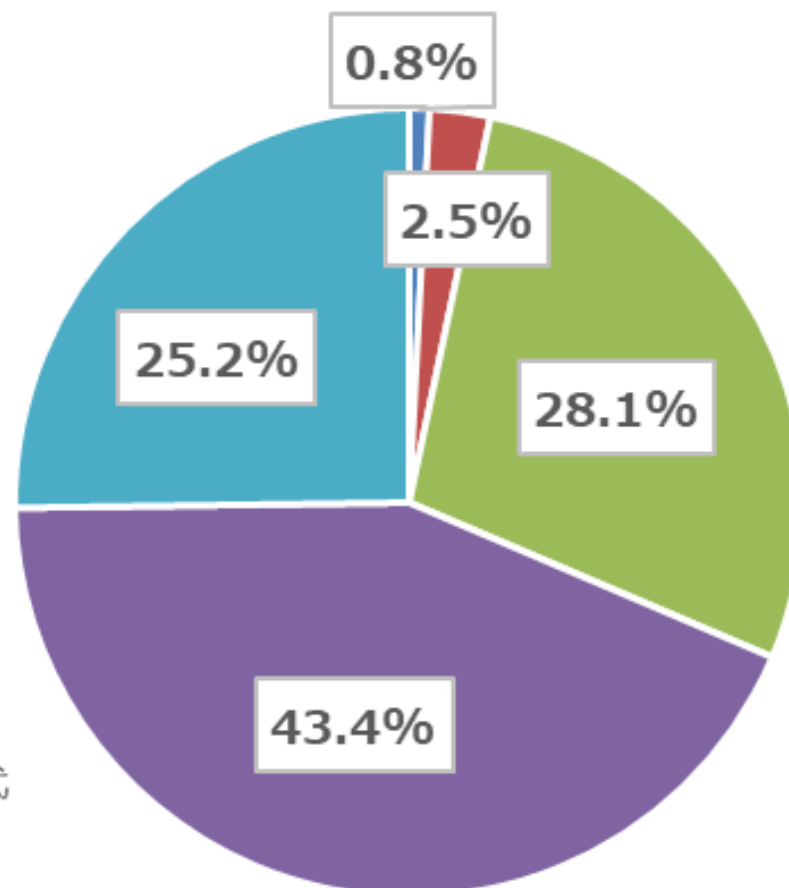
R1年度：41台 R2年度：38台
R3年度：37台 R4年度：37台

売り手市場となっている昨今において、長時間拘束など労働環境が過酷なイメージのある運輸事業は敬遠される傾向にあり、応募が少なく充足率低下・高齢化が進んでいる。

■ 年齢構成（2023年度3月末時点在籍者）

29歳まで	0.8%
30～39歳	2.5%
40～49歳	28.1%
50～59歳	43.4%
60歳以上	25.2%

- ～29歳
- 30～39歳
- 40～49歳
- 50～59歳代
- 60歳以上



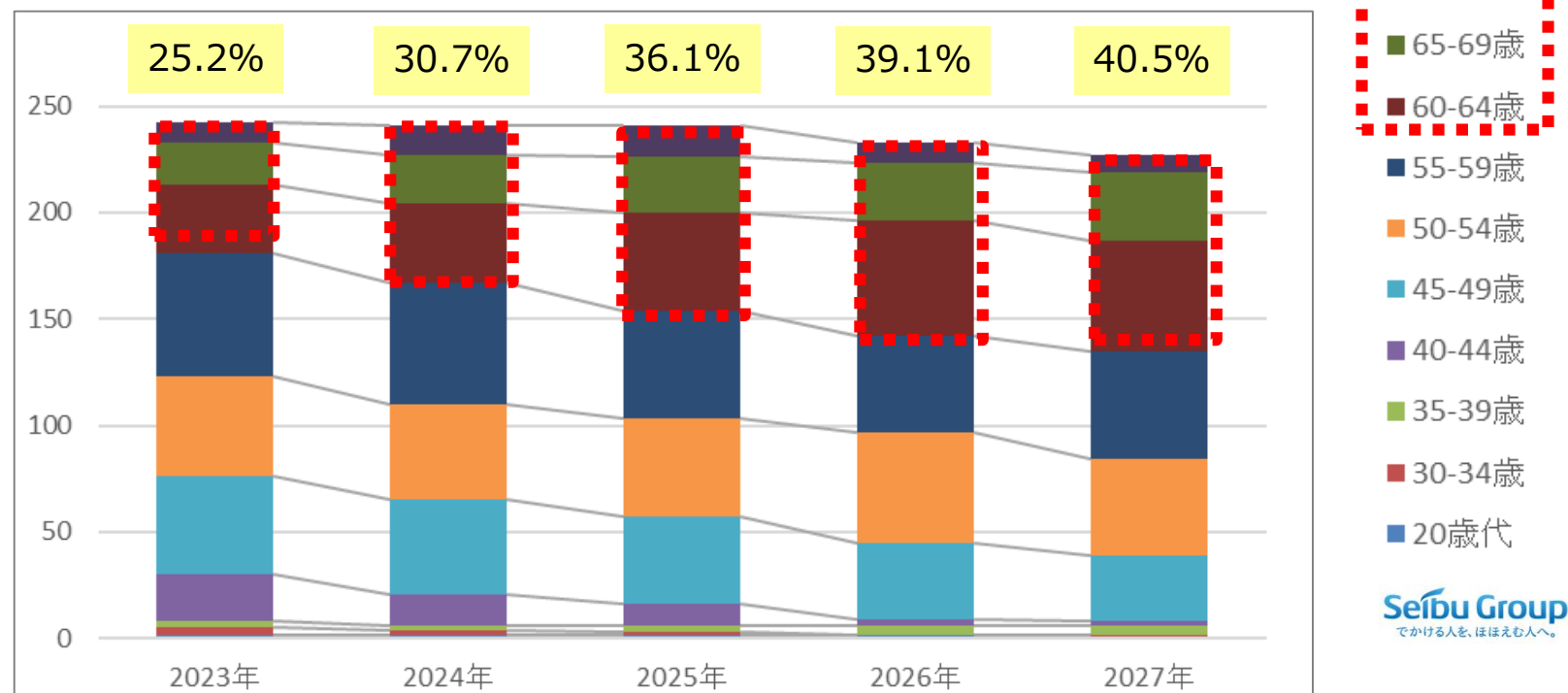
今後の乗務員年齢構成の推移

近江鉄道

現在の乗務員における今後5か年の年齢構成推移は下記の通りとなる。60歳以上の乗務員比率は年々増加し、さらに高齢化が深刻化する。

	2023年度		2024年度		2025年度		2026年度		2027年度	
	近江	湖国	近江	湖国	近江	湖国	近江	湖国	近江	湖国
72歳到達者	1名	1名	0名	4名	8名	3名	6名	2名	1名	5名
60歳到達者	6名	1名	14名	3名	13名	4名	12名	3名	7名	1名

■乗務員年齢構成推移（近江バス）



車両の老朽化について

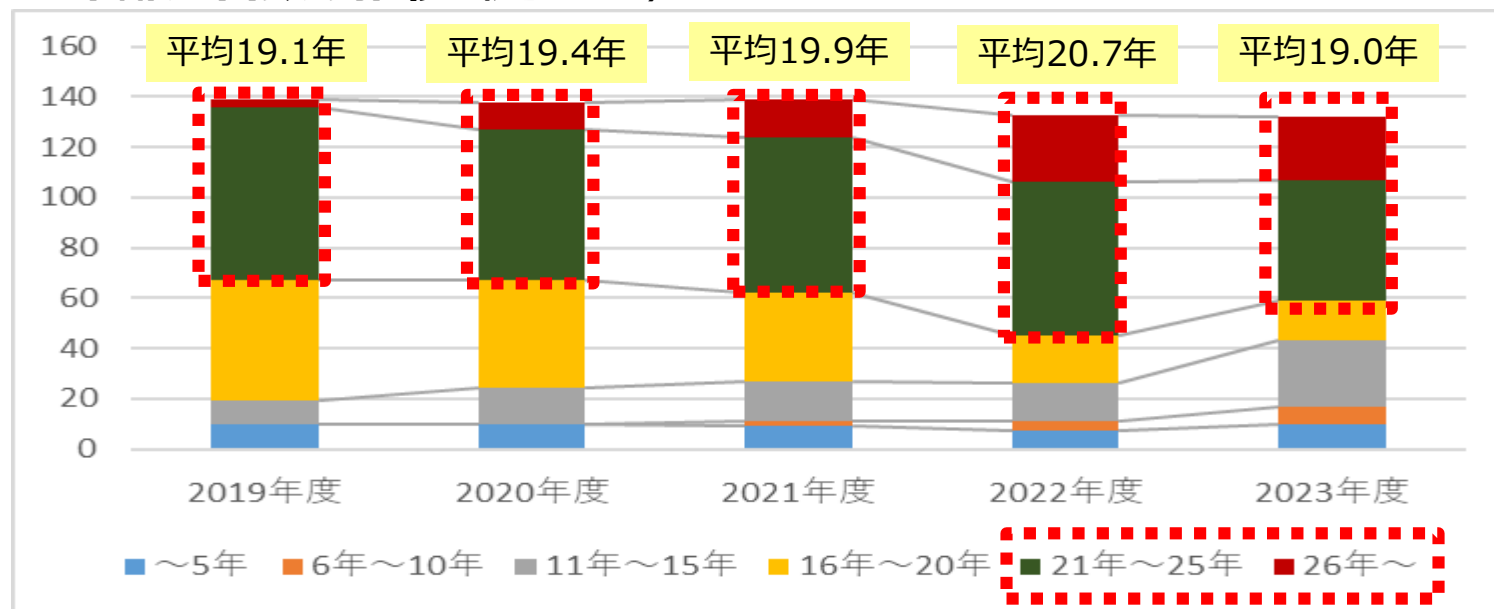
近江鉄道

一般的に路線バスの耐用年数は10年～20年とされているが、20年以上の車両が約半数を占めており、車両の老朽化により、安全運行に支障をきたす恐れがあり、早期の代替が必要である。

過去5か年の車齢別台数の推移は下記の通りとなる。

車齢	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
～5年	10	10	9	7	10
6年～10年	0	0	2	4	7
11年～15年	9	14	16	15	26
16年～20年	48	43	35	19	16
21年～25年	69	60	62	61	48
26年～	3	11	15	27	25
計	139	138	139	133	132

■ 車齢別台数の推移（近江バス）



他バス会社における運賃値上げ状況

近江鉄道

	会社名	初乗り運賃	値上げ額	改定実施日
京 阪 神 エ リ ア	阪神バス	210円 ⇒ 230円	20円	2023年9月1日
		230円 ⇒ 240円	10円	2024年10月1日
	阪急バス	160円 ⇒ 170円	10円	2023年9月1日
		170円 ⇒ 190円	20円	2024年10月1日
	近鉄バス	170円 ⇒ 200円	30円	2023年11月1日
	奈良交通	220円 ⇒ 250円	30円	2024年2月1日
	帝産湖南交通	180円 ⇒ 220円	40円	2024年4月1日
	神姫バス	210円 ⇒ 230円	20円	2024年10月1日
中 部 エ リ ア	京阪バス	230円 ⇒ 250円	20円	2024年12月1日
	三重交通	180円 ⇒ 190円	10円	2023年3月1日
		190円 ⇒ 200円	10円	2024年12月16日
	岐阜バス	160円 ⇒ 180円	20円	2023年10月1日
	名鉄バス	170円 ⇒ 190円	20円	2023年10月1日
	豊鉄バス	170円 ⇒ 200円	30円	2023年12月1日

■ 2024年4月運賃改定の今後の流れ（予定）

時期		内容
2024年	8月～9月	近畿運輸局協議・仮査定
	10月中	公共交通会議開催
	10月末	本申請
	11月上旬	プレスリリース（1回目）
	12月中	認可
2025年	1月上旬	プレスリリース（2回目）
	4月1日～	運賃改定