

第1回青森県地域交通戦略会議資料

弘南バス株式会社

1 輸送人員

(1) 現状

減少傾向にある。

(2) 将来の見通し

乗務員不足による路線・便数の減少及び人口減少・少子高齢化による利用者減少の可能性が強いことから、生活路線の中でも重要度の高い路線維持に注力することになる。また、他交通モードとの連携の必要性も高くなる。

2 従事者の状況

(1) 現状

乗務員の高年齢化及び減少が進んでおり、路線再編を進めている。

(2) 将来の見通し

乗務員数に合わせ、限られた運行便数・路線数での運行。

3 車両の状況（年数、サイズ等）

(1) 現状

主として中型車両にて運行しているが、購入価格の値上げが続いており、予定通りの購入が進まず平均車齢が高い。

(2) 将来の見通し

予定通りの車両更新が進まず、車齢の老朽化が進む可能性が高い。

4 設備投資

(1) 現状

路線 2 台・貸切 2 台新車の他、中古車両にて補充

(2) 将来の見通し

車両の高年齢化が進んでいることから、更新車両数を増やすことが必要だが、売上減少及び高額化により厳しくなる。補助制度によっては先進バス導入も進めたい。

5 収支状況

(1) 現状

コロナ化を除き黒字計上で推移

(2) 将来の見通し

乗務員不足から、収益部門の縮小により黒字計上が厳しくなり、内部補助による路線維持が厳しくなる。

6 その他（事業者が感じる課題等）

1. 人材確保の為、各就職セミナーや学校訪問等を実施しているが、乗務員・整備士・運行管理者・事務職の確保が厳しいことから、外国人労働者の確保も含め検討しているが先が見えない。
行政サイドからも大学・高校等に対する地元就職について斡旋していると思いますが、地元就職した際には、対する何らかのメリットを付与するなど、更なる施策を検討してほしい。
2. 東京都では、交通インフラ専門職（乗務員・運行管理者等）不足への対策として、都立高校に「社会交通システム」を設置し、在学中に公共交通に対する基礎知識習得や普通運転免許取得など、先を見据えた対策に動いていることから、将来に渡り生活交通を確保できる環境を検討してほしい。
3. 現在の国庫補助制度は、事前算定となっており、運行終了後の段階では赤字額に齟齬が生じている。事業者は乗務員不足の中で生活路線維持のため、黒字部門（貸切・高速）を縮小し路線維持に努めている状況から、内部補助をしながら設備更新・安全投資などを行うことは厳しく、尚且つ最低賃金上昇により人件費も上昇傾向にあることから、新制度構築に向けて検討してほしい。併せて車両補助は国庫補助系統を年間 50 % 以上の運行が条件となっており、多くのご利用がある中心部の系統や観光路線への投入ができないことから、これらに対する対策も検討してほしい。
4. 利用者確保の必要性から、モビリティマネジメントを実施しているが、自社単独での実施には限界がある。各自治体（県・市町村）においても独自に高校・中学校・小学校のカリキュラムの一環として取り組んで欲しい。併せて子供たちの将来のなりたい職業ランキング上位を目指し担い手を確保したい。
5. 県の事業により、GTFS 構築が完了したが、次の段階である GTFS リアルに移行するためには、バスロケ購入・システム改修及び維持費の他、導入後の事務作業も多くなると考える。リアル移行のための市町村・事業者向け勉強会を実施いただき、課題等について情報共有など検討してほしい。