

- 長電バスの平成24年度における燃料油脂費、車両修繕費、その他運送費、一般管理費、営業外費用の他社比較については、以下のとおり。

(単位：千円)	長電バス	アルピコ	千曲バス	伊那バス
燃料油脂費	129,176	326,681	46,443	12,193
車両修繕費	78,977	260,234	27,511	25,867
車両減価償却費	84,428	89,913	13,260	4,519
その他運送費	118,426	374,245	46,387	55,519
一般管理費	62,480	135,363	14,326	16,810
営業外費用	2,970	21,292	6,290	1,384

- 当期損益においては、平成22年度から24年度に3期連続の赤字決算となり、平成25年度では貸切バス改善計画の実施に加えて高速バス運賃体系変更による増収策を実施した結果、貸切バス減車に伴う車両売却益(36百万円)もあり5百万円余の利益計上を見込んでおり、この車両売却益を除いた実質の平成25年度当期損益は31百万円余の赤字決算となる。

また平成26年度においては、貸切バス改善計画をさらに推し進めるとともに、高速バスの路線延長による増収、山ノ内町観光連盟とタイアップしH26年5月から運行予定の軽井沢～志賀高原～山ノ内町を結ぶ新観光路線運行等の増収策の実施を予定しているが、当期損益では15百万円余の赤字を見込んでいるとのこと。

H22年度	当期損益	△23,658千円
H23年度	〃	△60,225千円
H24年度	〃	△46,092千円
H25年度	〃	5,000千円(見込み)、実質：△31,000千円
H26年度	〃	△15,426千円(見込み)

- 平成18年度にバス関連4社を合併し、安定した経営基盤を持っていたが、過去5年間の利益剰余金推移では、21年度に238百万円余であったものが、22年度からの赤字決算の影響により24年度では108百万円余、25年度見込みでも113百万円余に悪化した。これにより利益剰余金における21年度比は50%以下に目減りし、3年という短期間で1億円を超える減額に大きな危機感を抱いているとのこと。

また、路線バス部門の補助金込損益はここ数年悪化し、会社全体の赤字決算の主たる要因となっているとのこと。

(単位：千円)

	平成18年度 (4社合併)	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度 (見込み)
利益剰余金	164,674	237,980	194,975	154,097	108,004	113,004
利益剰余金 前年差			△ 43,005	△ 40,878	△ 46,093	5,000
利益剰余金 前年比			81.9%	79.0%	70.1%	104.6%
利益剰余金 H21年度差			△ 43,005	△ 83,883	△ 129,976	△ 124,976
利益剰余金 H21年度比			81.9%	64.8%	45.4%	47.5%
当期損益	30,019	23,411	△ 23,658	△ 60,225	△ 46,092	5,000
路線バス部門の損益	△ 11,432	△ 52,889	△ 91,492	△ 133,532	△ 171,532	△ 185,491
路線バス部門の補助金込損益	34,632	△ 1,393	△ 49,630	△ 80,928	△ 68,770	△ 82,729

〔ご質問②〕

前回の値上げによる収支改善効果（実績※）及び前回申請時の見込み。
 ※平成25年度の決算見込み含む

〔ご回答②〕

○ 以下の表のとおりとなります。

（単位：千円）

前回（H24年7月実施）改定時の経常収支（見込）				
(1) 当初見込	A 改訂しない場合			
	H22見込	H23見込	H24見込	
経常収入	872,591	825,355	801,900	
経常費用	931,127	949,073	938,774	
経常収支率	93.7%	87.0%	85.4%	
			B 改訂した場合	
			H24見込	H25当初見込
経常収入			872,805	838,165
経常費用			938,021	1,013,989
経常収支率			93.0%	82.7%
(2) 実績及びH25年度決算見込				
	H22実績	H23実績	H24実績	H25決算見込
経常収入	846,414	818,066	835,408	836,659
経常費用	937,906	951,598	1,006,940	1,022,150
経常収支率	90.2%	86.0%	83.0%	81.9%

H24年度経常費用は、H23年度実績と比較し55百万円増加。

内訳としては、主にICカードシステム導入及び運用費30百万円、動燃費修繕費増加11百万円、車両原価償却費9両分（補助車両2両、中古車両7両）11百万円増加によるもの。

〔ご質問③〕

ブロック内の他社より高い基準貸率となる理由（他社との違い等）

〔ご回答③〕

○ 長電バスからの報告によれば（長野ブロック内他社の経営状況については、性格に把握していないため推測となるが）、長野ブロック内他社については、収益構造において乗合事業のうち高速バスの収益率が高いことが、他社との違いとなること。

※アルピコ、千曲バス、伊那バスについては、他事業での営業利益による乗合事業への赤字補填はない。

〔ご質問④〕

申請者における今回改定後の運賃改定の見通し（長期的な経営見通し・計画を含む）

〔ご回答④〕

○ 平成27年10月に予定されている消費税率（8→10%）の引上げに伴う運賃改定は実施を予定しているが、収支改善のための通常改定は、お客様のご負担額として限界点にとらえ、大きな社会的要因変化を除き、現時点において行う予定はないとのこと。

今後の経営改善策として、即効性のある施策と中期的な施策（増収効果が表れるまで数年を要する施策）について、改善効果のバランスを考慮して実施していく方針であるとのこと。

即効性のある施策として、今般の運賃改定に加えて、貸切バス改善計画の推進と山ノ内町観光連盟とタイアップした新規観光路線を本年5月より運行を開始し、増収を図る他、赤字路線の縮小を予定しているとのこと。

赤字路線縮小については、本年10月に一部路線の減便を行い、平成27年4月に路線統廃合による改善を計画しているとのこと。

廃止対象路線については代替交通がある路線あるいは乗合タクシーでの対応などを沿線市町村と協議する予定とのこと。

○ 中期的な施策として、高速バス路線延長、弊社営業エリア内の観光地と他社営業エリア内の観光地を結ぶ新規路線、海外からの旅行者をターゲットとした成田から弊社営業エリア内観光地への直行便運行、長野電鉄(株)の電車と長電バス(株)の路線バスとをセットにした「フリー乗車券」の発売などを本年度に実施予定。また、平成27年3月の北陸新幹線飯山駅開業に伴い、新幹線に対する2次交通として、周辺観光地への直通便の運行を計画しているとのこと。

○ 上記施策により平成26年度では会社全体で15百万円余の損益改善（運賃改定20百万円余の増、新規観光路線4百万円余の増、貸切関係3百万円余の増、平成25年9月運行開始した高速新規路線5百万円余の増、消費税引上延期3百万円余の減、動燃費9百万円余の増、修繕費2百万円余の増、運賃改定・その他費5百万余の増、赤字路線の減便2百万円余の減）を見込んでおり、また、平成27年度については、前記の中期的な施策による増収で10百万円余の損益改善、さらに赤字路線の廃止等で15百万円余の損益改善を図り、10百万円余の単年度黒字を計画しているとのこと。

〔ご質問⑤〕

実施運賃はどうか。（新聞報道にある「9.6%」は、実施運賃の値上げ率なのか。）

〔ご回答⑤〕

○ ご指摘のとおり、9.6%は実施運賃の平均値上げ率となります。

〔ご質問⑥〕

地元自治体及び100%出資の親会社の反応・認識（今回の運賃改定、今後の事業継続性、協働の可能性について）。

〔ご回答⑥〕

○ 長電バスより、関係自治体（長野市、須坂市、中野市、飯山市、山ノ内町、飯綱町、高山村）に対し、今回の運賃改定申請時に改定内容について説明を行ったところ、関係自治体からは特に意見等はない。

※関係自治体：運行系統が存在する自治体。

○ 国土交通省自動車局が、長野市に対し確認したところ、

- ・「（長野市交通担当者より）利用者個人として、13%の値上げは高いと感じている。」
- ・「市民向けに行ったアンケート（平成25年度長野市生活路線バス等に関する市民アンケート調査、一般市民2千人を対象）の結果でも、およそ40%の方が「運賃が高い」と回答している。ただ、乗合バス事業者の経営が傾くと、市の補助といった話が出てくるが、市としても予算的に厳しいところであり、値上げもやむなしという面もある。」
- ・「なお、事業者との関係は良好と思っている。」

との回答を受けている。

○ 長電バスは、複数市町村を經由する地域間幹線路線の一部では、国・県からの補助金を戴いても赤字となっていることから、平成24年度下期に、当該路線の存続を前提に、地元自治体での赤字補填を新規に要請、協議してきた。しかし、地元自治体から、補填については予算の関係上難しいとの回答があったことから、今後、赤字幅の圧縮をはかるため若干の減便と系統統合について協議する予定とのこと。

○ 親会社である長野電鉄㈱は、3期連続の赤字決算と平成25年度の実質赤字決算（見込み）から、早急な経営改善が必要と認識しており、今回の運賃改定も止むを得ないものと理解をしているとのこと。

〔ご質問⑦〕

地元協議会での議論、今後のバス交通のあり方についての認識。

〔ご回答⑦〕

○ 長電バスより、地元協議会に対し、今回の運賃改定申請時に改定内容を説明を行ったところ、地元協議会からは特に意見等はない。

○ 今後のバス交通のあり方については、長野市が、市交通対策審議会「公共交通ネットワーク最適化部会」及び「公共交通利用促進部会」において、議論されており、平成26年度での答申に向け協議を進めているとのこと。（長電バスも両部会に参画している。）

※「公共交通ネットワーク最適化部会」

審議会において提示された「長野市公共交通における現状と課題」に対して、

- ①集約型都市構造の実現に資する公共交通体系の形成
- ②高齢化等を踏まえ誰もが安全・安心に移動できる公共交通体系の形成
- ③観光を軸とした地域の振興に寄与する公共交通体系の形成
- ④環境的にも都市経営的にも持続可能な公共交通体系の形成

の4方向性について検討しています。

「公共交通利用促進部会」

平成19年に国土交通省で提唱された手法を取り入れ、利用促進のため、現行施策・他市の実施状況の調査を踏まえ、①モビリティ・マネジメント、②自転車の適正利用と公共交通機関、③公共交通利用環境、④公共交通利用に対するインセンティブ、⑤自動車の規制、との連携の5方向性について検討しています。

〔ご質問⑧〕

市町村の補助は、ブロック内（県内）の他の市町村と比較してどうか。

〔ご回答⑧〕

○ 以下のとおり

営業区域内各市町村の最近の人口増減傾向及び4条乗合への補助金交付状況

運賃制度	県名	市町村名	22年		23年		24年		4条乗合への補助金交付状況（24年度）		
			実数（人）	対前年比（%）	実数（人）	対前年比（%）	実数（人）	対前年比（%）	金額（千円）	補助対象	備考
対キロ区間制	長野県	長野市	377,499	99.81	384,226	101.78	381,539	99.30	82,966	合計	
			(44,427)	(廃止代替)							
			(9,740)	(ぐるりん号)							
			(28,799)	(ダイヤモンド)							
		須坂市	52,904	99.64	52,689	99.59	52,065	98.82	26,379	合計	
		(5,939)	(廃止代替)								
		(20,440)	(コミュニティバス委託)								
		中野市	46,104	99.59	45,813	99.37	45,630	99.60	14,700	廃止代替	
		飯山市	23,946	99.13	23,628	98.67	23,494	99.43	51,670		
		下高井郡 野沢温泉村	4,005	97.83	3,897	97.30	3,848	98.74	14,880	廃止代替	
	下高井郡 山ノ内町	13,925	98.40	13,760	98.82	13,668	99.33	4,873	廃止代替		
	上高井郡 小布施町	11,204	98.56	11,156	99.57	11,111	99.60	0		長電バスに乗り委託している観光路線あり	
	上高井郡 高山村	7,536	99.28	7,421	98.47	7,539	101.59	0		市民への回数券補助あり	
上水内郡 飯綱町	12,088	98.98	11,969	99.02	11,821	98.76	95,472	運行赤字補助			
上水内郡 信濃町	9,453	98.55	9,317	98.56	9,216	98.92	37,898	運行赤字補助			
群馬県	草津町	7,144	99.11	7,148	100.06	7,085	99.12				
	合計	565,808	99.62	571,024	100.92	567,016	99.30				

〔ご質問⑨〕

通学の高校生や高齢者等いわゆる交通弱者に対する負担軽減策は検討されているのか。

〔ご回答⑨〕

○ 長野市においては、70歳以上の高齢者に対し、乗車区間に関係なく一乗車当たり100円で乗車できる施策（補助）を実施しており、今回の運賃改定後も変更なく実施されることとなります。なお、この施策には、長電バスも参画しており、運賃の30%の運賃割引を実施しております。
※例えば、運賃200円の場合、利用者100円、長電バス60円、長野市40円となる。

○ 長電バスは、今般の運賃改定にあたり、通学定期の割引率（50%）の引上げなどによる負担軽減対策は実施しないが、平成12年より長野市内営業エリア（今般の運賃改定対象エリア）の高校生を対象とした割引率70%の年間通学定期を販売しており、従前から、通学の高校生に対する負担軽減策を実施しております。

〔ご質問⑩〕

サービス向上、需要喚起について、利用者のニーズを踏まえ、より検討する必要があるのではないか。

〔ご回答⑩〕

○ 長電バスは、平成24年10月より、長野市内の路線においてICカードを導入。（長野市・アルピコ交通株と共同事業）

今後は、IC化によりバスの利用状況を詳細に分析することが可能となったことから、地元大学と協力しデータ分析を進め、利用しやすいダイヤ編成を検討する。また、他の市町村への導入に向け長野市とともに積極的に取り組み、需要喚起を図ることとしているとのこと。

○ 参画している長野市交通対策審議会部会において、地域協働による利用促進策を模索する。また、各地公共交通会議等においても積極的に働きかけ、地域事情に即した利用促進策を模索していくとのこと。

○ 平成26年度には、運転士総合教育計画の見直しを予定しており、事故削減やお客様へのサービス向上への取り組みを重点に行う予定とのこと。

サービス向上への取り組みについては、平成26年度経営方針と目標の一つとして「お客さまに気持ち良くご利用いただき、ながでんファンになってもらう行動を徹底する」、「安全・安心でホッとするバス運転手No.1への挑戦」を掲げており、この方針・目標を達成するため、お客様の目的・要望に沿った対応ができるよう、具体的な教育内容の見直しを行う予定となっている。

○ さらに、需要喚起策として「目的別時刻表」第一弾「通学応援」を本年3月にHPに掲載し、シリーズ化すべく第二弾、三弾を、今後6、9月に掲載する予定となっている。

HPについては、本年2月に一部リニューアルを行いましたが、「見やすい、利用しやすい」を重点にしたHP全面リニューアルを平成26年度から27年度にかけて計画している。

○ また、小学生低学年や幼稚園児を対象とした「バス乗り方教室」を過去2回（平成24年10月10日、平成25年9月8日）実施しており、本年も9月27日開催予定のバス祭りにて実施予定です。次年度以降についても、年1回の実施を予定している。

平成27年度以降の新入高校生に対しては、各高校の入学説明会向けにバス利用の資料（HP「通学応援」の紙ベース資料、バスの利用方法など）を提供（もしくは説明会での直接説明）することを検討している。