

平成28年2月16日  
自 動 車 局

ご質問いただきました事項については、以下のとおり回答いたします。

【経営・事業全般・財務関係】

〔ご質問①〕

西肥自動車株式会社は、過去に大胆なリストラや私的整理を行っているようであるが、平成20年に行った私的整理の内容及びそれによって経営基盤がどのように変わったのかを中心に、これまでの同社の経営状況の推移についてご教示いただきたい。

〔ご回答①〕

過去においては主に人件費削減により収益改善を図ると共に、基幹事業であるバス事業へ経営資源の集中を図るため、関係会社の整理・統合、不採算事業からの撤退、不動産の売却を実施してまいりました。しかし、借入金圧縮のスピードは遅く、時間を要する状況であったため、平成20年に私的整理として、債務免除、債務の株式化、借入金返済方法変更等の金融支援をお願いし、現状に至っております。

なお、直近3カ年は当期利益も順調に推移しております。

〔ご質問②〕

西肥自動車株式会社は、本土・みなし・五島のそれぞれに係る一般路線を運行しているが、みなし4条路線は、具体的にどの辺りを運行しているのか。また、五島の一般路線に係る乗客数はどの程度あるのか。

〔ご回答②〕

みなし4条路線・・・浅子線、口木線、上三川内線（佐世保市）  
福島循環線（松浦市）  
伊万里炭山線、伊万里木場線、伊万里清水線、伊万里西分線（伊万里市）

（単位：千人）

【五島乗合】	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度
輸送人員	432	423	434	421	477

〔ご質問③〕

普通株式及び優先株式それぞれの発行総額の比率如何。

〔ご回答③〕

発行総額の比率は、普通株式 9.1%、優先株式 90.9%です。

〔ご質問④〕

貸借対照表の資産の部の流動資産のうち、「未収金」について、主なものは何か。また、それは確実に回収可能なのか。

〔ご回答④〕

主な未収金は、路線損失補償金であり、いずれも確実に回収可能であると認識しております。

〔ご質問⑤〕

貸借対照表の資産の部のうち、「土地」について、主なものは何か。また、貸借対照表の純資産の部の「土地再評価差額金」は何か。さらに、資産として保有する土地のうち主にどのようなものについて再評価差額金が発生しているのか。

〔ご質問⑧〕

貸借対照表の負債の部の「再評価に係る繰延税金負債」とは何か。

〔ご回答⑤、⑧〕

土地の内訳

バス部門	20%
（営業所建物の敷地、バスセンターやバスの方向変換場所など）	
不動産他兼営事業	80%
（主に不動産事業の賃貸土地）	

※土地再評価差額金とは

事業用の土地について時価による評価を行い、当該事業用土地の帳簿価額を改定することにより計上されたものです。

具体的には、再評価を行った事業用土地の再評価額から再評価直前の帳簿価額を控除し、その金額から再評価に係る繰延税金負債の額（税金の繰延）を控除して算定され、貸借対照表の「純資産の部」に土地再評価差額金の科目で計上しなければならないこととされています。

〔ご質問⑥〕

貸借対照表の資産の部のうち、「投資有価証券」について、その内容如何。

〔ご回答⑥〕

長崎県内企業等の計 27 社に対する株式への出資です。

〔ご質問⑦〕

貸借対照表によると、短期借入金及び長期借入金は、年間の売上高や費用とほぼ同じ水準の額であるが、資金はほぼ全て借入金で回転させているとの理解でよいか。また、借入金について、最近 5 年間での残高の推移如何。

〔ご回答⑦〕

現在の借入金残高は、過去の多角経営時の設備投資資金等の残債です。資金繰りについては、借入金で回転させているのではなく、事業年度の営業キャッシュフロー（収益）によって運用しており、直近 5 年間は計画どおりの返済を実施しております。

〔ご質問⑨〕

西肥自動車株式会社の保有する資産に問題となる不良資産はないと考えてよいか。

〔ご質問⑩〕

貸借対照表の貸倒引当金がマイナスとなっている理由如何。

〔ご回答⑨、⑩〕

債権の回収可能性が低いものが資産に計上されているため、貸倒引当金をマイナスで計上し、資産を減額しております。

〔ご質問⑪〕

損益計算書の金融損益の費用の額から支払利息が推定され、それを短期借入金と長期借入金との合計で除すと平均借入利率が推定されるが、この水準について国土交通省としてどのようにみているか。

〔ご回答⑪〕

短期借入金、長期借入金いずれの借入利率も数字を見ると多少高いかもしれませんが、これまでの債務免除や返済方法の変更等（リスケジュール）による金融支援を受けた結果であり、問題はないものと考えます。

〔ご質問⑫〕

現時点において、将来的にまとまった費用が発生することは予想されるか。仮に予想される場合であっても、今回の上限運賃の変更で吸収できると西肥自動車株式会社は判断しているのか。

〔ご回答⑫〕

現時点では将来的にまとまった費用が発生することは想定しておりませんが、仮に、今後まとまった費用が発生したとしても、今回の上限運賃の変更で吸収できるものと認識しております。

【合理化策等に関して】

〔ご質問⑬〕

合理化策の一環として、デジタルタコグラフ及びドライブレコーダーの全車両への導入やICカードの導入がなされているが、これらに係る投資は、既になされているのか。全て自己資金で行ったのか。

〔ご回答⑬〕

デジタルタコグラフ及びドライブレコーダー導入費用は、自己資金（借入なし）にて実施しております（ドライブレコーダーについては、佐賀県バス協会の運輸振興助成金 1,027 千円）。

ICカード導入については、総事業費に対し、国から自動車事故対策費補助金として 1/4、長崎県バス利用促進等総合対策補助金として 1/8、関係市町村（54 市町）補助金として 1/8 の助成を受けております。また、日本初の複数事業者での共通利用可能なシステムであったこともあり、日本バス協会助成金及び交付金事業から、導入事業者全体（5 社）で 1 千万円の助成を受けております。

〔ご質問⑭〕

合理化策の一環として実施している嘱託運転士制度について、嘱託運転士の労働条件如何。

〔ご回答⑭〕

	嘱託運転士	正社員	備考
雇用	有期契約	無期	
基本給	155,000 円	160,000 円（初任給）	

家族手当	なし	配偶者 5,000 円 子 1,000 円	
その他休憩手当	100 円/時間	160 円/時間	
昇給	なし	平均 1,200 円/月	平成 26 年度実績
賞与	35,000 円/年	2.1 ヶ月/年	平成 26 年度実績
福利厚生	子（高校生限定）への 優待乗車定期券あり	・ 配偶者優待乗車券 ・ 子（高校生限定）への 優待乗車定期券あり	

運転士はまず嘱託運転士として入社し、概ね 1 年を経過後に（事故の有無や接遇を勘案）、正社員へ登用されます。

入社後は一般乗合バスを担当し、その後、空港シャトルバス、高速バスの順でキャリアアップしていきます。

〔ご質問⑮〕

西肥自動車株式会社の乗合バス路線において、何らかの需要喚起策等が功を奏して乗降客数が横ばい又は微減で推移している路線はないか。仮にそのような成功事例があれば、具体的にどのような需要喚起策等を実施したのか、ご教示されたい。

〔ご回答⑮〕

需要喚起策として、バスの車内に幼稚園児が描いた絵を掲出する「ギャラリーバス」や七夕・クリスマスの時期には、従業員による車内装飾を施した「デコレーションバス」の運行を実施しておりますが、多くの路線において乗降客数は減少している状況です。一方で、個人旅行者の増加等を受け、佐世保～ハウステンボス～長崎空港線は利用者が増加しております。観光客に対する利便性向上策として、平成 25 年に観光客の玄関口となる佐世保バスセンターのリニューアルを行い、行先案内・路線図・周辺案内等について多言語（英語・中国語・韓国語）対応したほか、行き先のナンバリング化を平成 26 年から行っております。

〔ご質問⑯〕

説明資料 11 ページによると、ダイヤ改正時に従業員が最寄りバス停時刻表のポスティングを行ったとあるが、こうした取組を通じて、従業員に対してどのようなことを会社としては期待しているのか。

〔ご回答⑯〕

ポスティング実施時に、地域の方から「ありがとう」の言葉を頂くことで、地域の重要な足である公共交通機関を担う者としての意欲や士気が高まるとともに、ダイヤ等に関する要望を頂くこともあり、お客様からの「生の声」として業務に活用しております。

そもそも、お客様のご利用、ご乗車があって、はじめて乗合バス事業は成立することを認識し、西肥自動車の行動指針である「お客様第一の精神～感謝の気持ちに、まごころを込めて」の徹底をはかっており、ポスティングは、全従業員が所属部署や職種の垣根を越え、一丸となって、行動するための位置づけとしております。

#### 【安全対策に関して】

##### 〔ご質問⑰〕

説明資料の 8 ページに「事故惹起者研修 35 名、重点指導対照者への特別指導 64 名」とあるが、それぞれ実数なのか、延べ人数なのか。

##### 〔ご回答⑰〕

それぞれ実数です。

##### 〔ご質問⑱〕

説明資料の 7 ページにある、車内事故防止対策として実施している「着座確認の徹底」について、運行管理者より運転士に指示している内容を具体的にご教示いただきたい。

##### 〔ご回答⑱〕

運行前点呼時に、お客様の着座確認を目視により確実に実施するよう指示するとともに、「発車します。お気をつけください。」の案内を、必ず肉声アナウンスにより励行するよう指示しております（運転士は点呼時復唱）。

さらに、車内事故防止強化月間を設定し、意識付けのために「すべての発車・停車時に安全確認を確実にいき完全輸送に徹します」のステッカーを全車両のダッシュボードに貼り付けております。

##### 〔ご質問⑲〕

説明資料の 8 ページにある、独立行政法人自動車事故対策機構が実施する適性診断の概要についてご教示いただきたい。また、当該適性診断を運転士 313 名中 87 名に受診させたとのことだが、どのような運転士を受診させているのか。

〔ご回答⑱〕

独立行政法人自動車事故対策機構が実施する適性診断は、バス・タクシー・トラックの運転士を対象に、自動車の運転に関する長所、短所といった「運転のクセ」を様々な測定により見だし、それぞれのクセに応じたアドバイスを提供することで、交通事故の未然防止に活用されているものです。

西肥自動車では、全運転士に3年毎に1回受診させており、平成26年度は87名が受診しております。

〔ご質問⑳〕

説明資料の10ページに、高速バス運転士登用時に実技訓練を実施しているとあるが、実技訓練を課していることの意義についてご教示いただきたい。

〔ご回答㉑〕

高速道路での事故や異常事態は、大事故につながる可能性が高いことから、安全運転（最高速度の厳守、無理な車線変更の禁止など）励行のため、実際に高速道路等を走行し、視線の向きやハンドル操作等の運転技術について実技訓練を課しております。

〔ご質問㉒〕

説明資料の10ページに組長研修について記載があるが、具体的にどのような運転士を組長にしているのか。

〔ご回答㉓〕

西肥自動車は、1組5～6名の運転士から編成される組制度を設けておりますが、組長は、組内の運転士への指導、営業所長からの伝達事項の周知、車両の保守や管理などを行うため、有責事故の有無や運転技術、接遇はもとより、協調性や責任感があり、リーダーシップがある運転士を登用しております。

〔ご質問㉔〕

説明資料の10ページの（4）に関して、「不良者」とは、具体的にどのような者を指すのか。

〔ご回答㉕〕

安全面においては、「急発進、急停車、急加速」など「急」がつく運転操作をしている者や「発車します。お気をつけください」の肉声アナウンスの徹底が図られていない者です。

サービス面においては、車内アナウンスばかりにたより、肉声での行先案内

や補足説明がない者やお客様への「ありがとうございました」の謝辞が明瞭ではない者等です。

〔ご質問⑳〕

西肥自動車株式会社の運転士の年齢構成如何。また、運転士の健康管理について会社としてどのような取組を実施しているか。

〔ご回答㉓〕

西肥自動車全運転士の平均年齢は51.8歳です。

健康管理については、以下の取り組みを行っております。

- 定期で行う生活習慣病予防検診等の結果に基づき、有所見者については、再検を受けるよう指導するとともに、営業所長及び保健師が運転士本人と面談し、フォローを実施。
- 西肥自動車在籍の保健師による営業所巡回により、上記フォローをはじめ、栄養指導や血圧の管理のほか、メンタル相談も実施。
- 1回/3年のSAS検査の実施。
- 残業が多かった者、体調に不安を抱えている者など、本人の希望による産業医との面談の実施。
- 長期療養者（平成26年度8名）の復職については、本人主治医からの意見書の提示および産業医との面談を実施。

〔ご質問㉔〕

乗合バスの平均車齢の高さを考慮すると、メンテナンスの充実が求められるが、現在、西肥自動車株式会社において万全の体制でメンテナンスが実施されているとみているか。

〔ご回答㉔〕

車齢10年以上の車両については、法定点検の間に1.5ヶ月点検を実施しております。また、運行前に整備管理者が運転者とともに点検を行うなど法令を超えた点検を行っております。なお、点検を実施するのは、自動車検査員の資格をもった整備員を中心に行っております。

【国・地方自治体による助成に関して】

〔ご質問㉕〕

地域公共交通確保維持事業による補助制度の仕組みにおいて、乗合バス事業者のインセンティブを引き出す工夫はなされているか。その内容について具体的にご説明いただきたい。

〔ご回答㉕〕



地域公共交通確保維持事業については、事前内定制度を採っており、算定式の項目中「事業者キロ当たり経常費用」及び「事業者キロ当たり系統別経常収益」は、事前内定時の額をそのまま適用することとしております。このため、事前内定後の経常費用及び経常収益の事後的増減については、事業者の経営努力に帰因することとなるため、経常費用及び経常収益の改善を図るインセンティブを引き出すこととなります。

〔ご質問②⑥〕

説明資料 14 ページ (4) ①によると、国庫補助路線に対する地方自治体の補助が、対照路線数が微減しているにも関わらず大きく増加しているが、その理由如何。

〔ご回答②⑥〕

キロ当り経費が前年度を上回る傾向となっていることにより、事前算定での欠損額よりも実際の欠損額が大きくなってしまったため、欠損補助に占める市町の負担割合が増加したものです。

〔ご質問②⑦〕

コミュニティバスの運行委託による欠損補助や不採算路線に対する欠損補助の額が平成 25 年度に比して 26 年度は減っているが、地方自治体による支援に関して、地域公共交通網形成計画において何らかの記載があるか（記載がある場合は、その概要についても併せてご教示いただきたい）。

〔ご回答②⑦〕

コミュニティバスの運行委託による欠損補助については、旧西有田町内での路線見直しにより、一部路線の廃止やデマンドタクシーへの転換を実施したため、減少しております。

また、不採算路線に対する欠損補助については、平成 26 年 4 月に補助路線の路線廃止を実施したため、減少しております。

なお、佐世保市地域公共交通網形成計画には、地方自治体による支援に関する具体的な記載はありませんが、公共交通を担うバス事業の経営状況は厳しい状況にある中で、利用者の移動・生活ニーズに対応して、運行時間や運行区間・経路地等のきめ細やかな見直しを進めるほか、需要と供給に見合ったサービスの適正化を図る必要があるとされております。

【佐世保市の公共交通に係る計画について】

〔ご質問②⑧〕

佐世保市の地域公共交通網形成計画の概要についてご教示いただきたい。また、佐世保市の地域公共交通再編実施計画は現在協議中とのことであるが、西肥自動車株式会社の乗合バス事業に関連がある分野に関して、具体的にどのような事項について協議がなされていて、同社の事業に対してどのような影響がでることが想定されるか。

〔ご回答⑳〕

昨年 6 月に策定された佐世保市地域公共交通網形成計画の概要は以下のとおりです。

○基本方針

◎市民に親しまれ来訪者にやさしい公共交通づくり

定住人口が減少する中、公共交通ネットワークを維持・形成するためには、来訪者も含めたすべての人にとって、やさしく、わかりやすい公共交通づくりを進める。

まちづくりや中心市街地活性化、観光振興、高齢者福祉、教育等の諸施策と連携しながら、市民・利用者や事業者、商店、教育機関、医療等の多様な参画を得て、利便性の高い、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を図る。

佐世保市における公共交通の課題に対応して、以下の 4 点を基本方針としております。

【基本方針 1】

まちづくりの軸となる利便性の高い公共交通ネットワークを形成する。

【基本方針 2】

複数モードの連携により公共交通ネットワーク全体の利便性を確保する。

【基本方針 3】

利便性を維持した持続可能なバス事業を実現する。

【基本方針 4】

公共交通の利用促進・需要創造を推進する。

また、佐世保市地域公共交通再編実施計画については、現在議論を行っているところですが、乗合バス事業に関連がある分野としては主に以下の点です。

- 競合路線内で共同運行等を行っている他地区の事例検証。
- 特定地区における西肥自動車定期券での松浦鉄道運賃割引サービスの検討。
- 長崎県立大学と連携した需要創造策の検討。