

事 案 一 覧 表

申請種別：乗合バスの上限運賃変更

平成26年4月3日
自動車局旅客課

諮問いたしたい事案
長電バス(株)(長野県・長野ブロック)

目 次

上限運賃変更を申請した乗合バス事業者の申請内容	1
長 電 バ ス (株) (長野県・長野ブロック)	
申請事業者の概要	2
上限運賃改定申請の概要	3
参考資料	4

上限運賃変更を申請した乗合バス事業者の申請内容

事業者名	長電バス(株)	
前々回改定実施年月日	平成19年4月1日	
前々回平均値上率	8.4%	
前回改定実施年月日	平成24年7月1日	
前回平均値上率	11.9%	
現行上限運賃と改定運賃の比較	現行上限運賃	申請上限運賃
キロあたり賃率 (うち消費税引上げ分)	50円20銭	57円80銭 (1円60銭)
初乗り運賃 (同上)	170円	200円 (10円)
平均改定率 (同上)	13.00% (2.76%)	
申請年月日	平成26年2月14日	
実施予定日	平成26年6月1日	

※上記の申請内容は、上限運賃の変更(引上げ)に係るもの。なお、平成26年4月1日からの消費税引上げ分の改定については、通常改定により算出された上限運賃額に対し、消費税引上げに伴う上限運賃変更認可に係る処理方針に基づく方法により算出している。

※平成26年6月1日(予定)から実際に利用者から收受する運賃については、通常改定分及び消費税引上げ分の申請の両方の認可を受けた後の上限運賃の範囲内で設定・実施されることになる。

長野ブロック
長電バス(株)

(1)申請事業者の概要(平成24年度)

代表者名	資本金 (百万円)	株 主 (%)	事業収入ウエイト及び経常収支率			
			事業別	規 模	収入ウエイト	収支率
代表取締役社長 ゆもと たかくに 湯本 卓邦	100 百万円	1. 長野電鉄(株) 100.0	一般路線	104 両	42.9 %	83.0 % (90.1%)
			高速乗合	7 両	10.4 %	111.2 %
			一般貸切	45 両	40.6 %	99.0 %
			みなし4条	31 両	5.2 %	28.9 %
			整備部門		0.9 %	188.7 %
			全事業		100.0 %	83.1 % (98.0%)

※ 一般路線運送収入 820,414 千円
 総従業員数 267 名
 配当額 一 千円

※2()内は補助金込み収支率

(2) 上限運賃改定申請の概要

長電バス㈱

項目	現行運賃	申請運賃
普通旅客運賃 改定申請内容	対キロ区間制基準賃率 50円20銭	対キロ区間制基準賃率 57円80銭 (うち消費税率引上げ分1円60銭)
	初乗運賃 170円	初乗運賃 200円 (うち消費税率引上げ分10円)
	長距離低減率 2.0 km まで基準賃率の 2.00 倍	長距離低減率 2.0 km まで基準賃率の 2.00 倍
	2.0 km をこえ 10.0 km まで基準賃率の 1.00 倍	2.0 km をこえ 10.0 km まで基準賃率の 1.00 倍
	10.0 km をこえ 20.0 km まで基準賃率の 0.90 倍	10.0 km をこえ 20.0 km まで基準賃率の 0.90 倍
20.0 km をこえ 30.0 km まで基準賃率の 0.80 倍	20.0 km をこえ 30.0 km まで基準賃率の 0.80 倍	
30.0 km をこえる部分 基準賃率の 0.70 倍	30.0 km をこえる部分 基準賃率の 0.70 倍	
平均値上率	(前回改定) 11.9 % (前々回改定) 8.4 %	13.0 % うち消費税 率引上げ分 2.8 %
備考	前回改定年月日 平成24年7月1日 前々回改定年月日 平成19年4月1日	申請年月日 平成26年2月14日

※現行定期運賃(1ヶ月)の計算方法 通勤:普通旅客運賃(基準運賃額)×推定乗車回数(60回)×[1-割引率(33.3%)]
通学:普通旅客運賃(基準運賃額)×推定乗車回数(60回)×[1-割引率(50%)]

長電バス(株)の上限運賃改定に係る参考資料

I. 一般事項

1. 今回の運賃改定の申請に係る地元の反響

平成26年4月9日(水)乗合バス事業者(長電バス(株))の上限運賃変更認可申請事案にかかる「説明及び意見を聴く会」開催予定【別紙3参照】

また、申請直後に長野県を經由し、記者クラブへプレス資料の投げ込みを行ったところ、報道機関1社から取材申し込み(電話取材)があり、翌朝の紙面で新聞1紙が申請の事実を報道した。【別紙1参照】

なお、他の関係自治体には口頭で説明した。自治体からは説明の際に特段の意見等は無かった。報道やHPプレスリリース掲載について、利用者から大きな反響は無く、6月以降のバス停間の運賃について数件の問い合わせが来ている程度であった。

2. 住民の運賃改定に関する負担感等について

(1) 鉄軌道との比較(現行、改定後)

鉄道並行区間は短い区間で一部あるが、運賃調整を行っていないため住民への影響はない。

(2) エリア内各事業者の概要【別紙2参照】

II. 会社の状況

1. 経営方針としての乗合バス事業の位置づけについて

経常収入において乗合バス事業の全業に占める割合は58.5%で、そのうち一般バス事業は42.9%、高速バス事業は10.4%と一般バス事業は収入面では貸切バスと並ぶ大きな柱となっているが、収益面では赤字基調の一般バス事業に対して、黒字の高速バス事業、黒字化目前の貸切バス事業が内部補助を行い支えている実情にある。高速バス、貸切バス共に経営環境が厳しさを増しているため、一般バスの収支改善が喫緊の課題となっている。

2. 今回の改定を契機とした合理化策について

中古車購入による車両購入費の抑制、デジタルタコグラフ導入によるエコドライブの実践等を行っている。

ダイヤ・運行面の効率化も課題であるが、これまでも一部時間帯の減便や系統の廃止を行っており、キロ当たりの輸送人員を改

善しているが、過度の減便等は利用者離れに直結しかねないため、乗降区間や運行時間帯ごとのデータ集積を行い、効率的且つ利便性を損なわないダイヤ編成を行っていく。

3. 乗客サービスの充実、バリアフリー対策等快適なバス利用促進のための施策について

- (1) 今回の運賃改定にあわせて、自社HPにおいて目的別時刻表の提供を開始予定。従前より行っている自社HPでの運行状況確認サービスの内容を充実させる。
- (2) これまでも補助金車両と中古車によるノンステップバス・ワンステップバスなどの導入を進めている。
運賃改定を機にサービス向上と事故削減のためドライブレコーダーの導入を検討していきたい。
- (3) 改定後の運賃はバス車内のみならず、ホームページ、バス停での主要区間の掲示等を通じてわかりやすい告知を進める。

4. 安全対策の基本方針について

(1) 次の安全に関する基本方針等を掲げている。

I. 安全に関する基本方針

1. 輸送の安全の確保が事業経営根幹であることを深く認識するとともに、現場と一体となり輸送の安全の確保が最も重要であるという意識を徹底する
2. 輸送の安全に関する計画の策定・実行・チェック・改善のサイクルを実施し、全社員が一丸となって安全対策を常に見直すとともに、絶えず輸送の安全性の向上に努める。

II. 安全重点施策

- ・ 輸送の安全の確保が最も重要であるという意識を徹底し、関係法令及び各規程に定められた事項を遵守する。
- ・ 輸送の安全に関する費用及び投資を、積極的かつ効率的に行なうよう努める。
- ・ 輸送の安全に関する情報の連絡体制を確立し、社内において必要な情報を伝達・共有する。
- ・ 輸送の安全に関する教育及び研修に関する具体的な計画を策定し、これを適確に実施する。
- ・ 輸送の安全に関する内部監査を行い、必要な是正処置または予防処置をとる。

(2) 具体的取組み

- ・ 本部及び営業所単位で年4回の事故防止委員会（管理スタッフ・運転士代表・整備代表による）を開催し、事故・ヒヤリハツ

ト事例や接遇等、様々な問題点を提起して議論している。

- ・ 3年に1回の適性診断を行い、乗務員の性格や運転の癖などを把握し、指導に役立てることでより安全な運転につなげている。
- ・ 年2回の乗務員教育により、安全運転に関する講習、CS向上教育を行っている。
- ・ ドライブレコーダーについては、平成26年度より一部導入を検討している。

(3) 経営トップ、スタッフ部門による添乗調査を不定期に行い、安全面、サービス面の質の向上に努めている。

5. 過去1年間における大きな事故

【重大事故】 人身事故2件

Ⅲ. 地方路線維持の状況

1. 赤字路線に対する対策、関係自治体との協働、連携の状況について

(1) 北陸信越運輸局との連携によるバスの乗り方教室実施〔北陸信越運輸局及び長野運輸支局〕

○ 長野市綿内小学校を会場に平成24年10月10日 地球環境について、バスの乗り方について、ICカードについて等、バス車両を使い実施

(2) 須坂市との連携によるバスの乗り方教室実施〔須坂市及び長野運輸支局〕

○ 長電バスを会場に平成25年9月8日 地球環境について、バスの乗り方について等、バス車両を使い実施

(3) 長野市との連携による終バスの繰り下げ事業の実施

○ 長野市内一部路線において、平成24年10月から平成25年9月間、最終バスの運行時間を2時間程度繰り下げ、需要調査と利用促進を図る

(4) 長野県との連携による県下一斉ノーマイカー通勤ウイーク〔後援：長野県バス協会〕

○ 公共交通機関利用促進キャンペーンの実施

長野県が主体となり、県下一斉に割引回数券の利用可能月間を設定し利用促進を図る。

(5) 長野県バス協会と連携したバスの日イベント事業の実施〔後援長野運輸支局〕

○ 毎年バスの日(9/20)を記念し、中心市街地にてグッズ配布を行っている。また、数年に一度県下バス事業者共同によるバス祭りを開催し、利用促進に努めている。

2. 地方自治体等が行っている助成内容と自治体との協調について

・路線の休廃止状況、みなし4条の状況、地方自治体による支援状況

① 路線休廃止：特記事項無

② みなし4条路線：旧廃止代替路線（須坂市・中野市・飯綱町・信濃町等）及び長野電鉄屋代線廃止に伴う代替バス運行を

平成24年4月1日より開始：旧廃止代替補助金 171,622 千円（中野市・飯山市・山ノ内町・信濃町・飯綱町）

長野電鉄屋代線代替輸送補助 35,372 千円（長野市・須坂市・千曲市）

長野市中心市街地コミバス補助 38,248 千円（長野市）

環境対応車普及補助金（エコカー補助金）900 千円（次世代自動車振興センター）

③ 地方自治体等による支援状況：地域間幹線補助金 27,844 千円（県）

【地域間幹線国庫補助路線 14 系統 29,514 千円（国）】

地域公共交通確保維持国庫補助金 18,287 千円（須坂市・中野市・信濃町）

【地域公共交通確保維持国庫補助金 22 系統 18,287 千円（国）】

車両減価償却費等国庫補助金 3,141 千円（県）

【車両減価償却費等国庫補助金 4 台分 3,625 千円（国）】

長野市路線バス単独補助 2,064 千円（長野市）

運輸事業振興助成金 1,244 千円（長野県バス協会）