

平成27年6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。

【各社共通】

〔ご質問①〕

両社の営業エリアを含む地域において、地域公共交通活性化再生法に基づく協議会が設置されているか否か。設置されている場合は、協議会においてどのような議論がなされているか。地域公共交通網形成計画についての議論はどのようなになっているか。

〔ご回答①〕

(遠州鉄道(株))

- 遠州鉄道(株)の営業エリアにおいては、浜松市と湖西市が地域公共交通活性化再生法に基づく協議会が設置されています。浜松市については、平成21年度に地域公共交通総合連携計画及び地域公共交通活性化・再生総合事業計画を策定して以来開催実績はありません。また、湖西市については、道路運送法の地域公共交通会議と地域公共交通活性化再生法の協議会と両方の機能を持った合同会議となっており、平成25年度に地域公共交通総合連携計画を策定しており、平成26年度は4回開催し、遠州鉄道(株)の路線廃止の申出に基づく対応、運行経路、運行時刻の改正等について議論がなされています。地域公共交通網形成計画の作成に向けた議論は、今のところありません。

(長崎自動車(株))

- 長崎市においては平成21年度に地域公共交通活性化・再生総合事業計画を策定して以来法定協議会は開催されておりませんが、現在、地域公共交通網形成計画策定に向けて九州運輸局に問い合わせ等がきている状況です。

なお、長崎市が策定した「長崎市第四次総合計画」(平成23年3月)では、公共交通に関する基本方針として、幹線道路整備の推進、交通空白地対策及び交通結節点におけるJR・軌道等との乗継利便性の向上が定められており、当該計画と相まった地域公共交通網形成計画策定に向けて、今後、協議会において議論がなされる見込みです。

〔ご質問②〕

合理化策の一環で、停留所の改廃や行路の変更等も含め、路線運行の効率化をどのように考えているか。

〔ご回答②〕

(遠州鉄道(株))

- 遠州鉄道(株)については、ICカードの顧客・利用データと車載機器により取得された運行データや乗降データといった「ビッグデータ」について、現行の利用方法や乗車密度などを分析し、利用者の実態に合ったダイヤ作成や運行を行うことにより路線運行の効率化を図っていきます。また、新たに大規模住宅街が造成された際は、今後の需要をデータ分析し、行路の再編、停留所の新設・廃止を検討することとしています。

(長崎自動車(株))

- 現金利用客等が使用する紙式整理券にバーコードを印刷しており、ICカード利用履歴と同等のデータを取得しております。この整理券バーコードとICカード利用履歴より、全乗降の9割以上の乗降データが取得可能であることから、乗降データを活用した運行ダイヤの作成等、効率化を図っております。

限られた車両と乗務員で、最大限旅客のニーズに答えていくことがバス事業者にとっての大きな使命であり、今後とも旅客のニーズを的確に捉えつつ効率的な運行を目指します。

〔ご質問③〕

利用者数が横ばい又は増加している路線はあるか。そのような路線がある場合は、その理由についてご教示願いたい。

〔ご回答③〕

(遠州鉄道(株))

- 遠州鉄道(株)によると、通常2%程度の自然減が傾向としてある中で、以下の路線については、増便や経路振替により平成26年度の乗降人員が前年比100%を超えています。

● 宇布見線 (100.0%)

平成26年3月旧市街から新興住宅地(堀出)に経路振替。

●^{かば}蒲線 (100.1%)

大型商業施設（イオン市野）の増床による集客力アップを踏まえ、平成 25 年春より土日祝日を増便。

●^{はぎおかみやこだ}浜北医大三方原聖隷線 (103.1%)・萩丘都田線 (100.5%)

平成 19 年春より新興住宅地（染地台）に乗り入れ開始。平成 23 年頃より居住者が増え、近年学生層が厚くなってきている。

●磐田天竜線 (102.9%)

大型商業施設（ららぽーと磐田）のオープンに合わせ、平成 21 年 6 月に乗り入れ開始。

（長崎自動車(株)）

○ 以下について、平成 26 年度の乗降人員が前年比 100%を超えています。

●長崎空港線 (102.7%)

空港需要に左右されるところではあるが、6 年連続で増加しており、3 年前と比較して 1.5 倍となっています。

●二本松団地線 (100.8%)

平成 16 年から平成 19 年にかけて、沿線に集中的に大型マンションが 6 棟建設されたことにより人口が増加し乗降者数も年々増加しています。

〔ご質問④〕

ビッグデータの活用以外に、利用者のニーズをどのようにして把握しているか。また、利用者のニーズを把握することによって、少しでも需要増につなげた事例があれば、ご教示願いたい。

〔ご回答④〕

（遠州鉄道(株)）

○ 以下の手段によりニーズやウオンツを把握し、データベースに登録して問題を共有し、改善、そして需要増につなげています。

●会社の代表メール（総務課管理）、運輸部門の代表メール（バスターミナル管理）、コールセンター（バスターミナル管理）へのご意見・ご質問

●ダイヤ担当による朝の通勤通学時のバスターミナルでの案内・立ち見調査

(長崎自動車(株))

○ 以下の方法により利用者ニーズを把握しているとのこと。

●乗務員からの聞き取り

営業所での各種ミーティング等において、利用者の年齢・性別や想定される利用目的を乗務員から聞き取ることで、データでは見えにくい利用者動向を把握しています。例えば、生活時間の多様化に対応するため、長崎市中心部から郊外への深夜バスを平成15年に1路線から10路線に拡大したところ。

●意見交換や要望等

自治体との意見交換や個人、学校等からの要望(年間約50件)により利用者ニーズを把握し実際の運行に反映させています。例えば、二本松団地線や緑が丘団地線はその一例であり、要望には可能な範囲で対応しているところ。

〔ご質問⑤〕

運転者の健康面・精神面の管理について、両社ではどのように取り組んでいるか。

〔ご回答⑤〕

(遠州鉄道(株))

○ 遠州鉄道(株)では、健康管理指導基準を策定し、運転者の健康管理を実施しています。また、精神面のケアとして、従業員が普段どのような思いで働いているかを把握するため『従業員意識調査』を全従業員に対して実施し、今後の改善につなげています。

(長崎自動車(株))

○ 全従業員を対象にした一般定期健康診断のほか、35歳及び40歳以上の運転者や高速路線を担当する運転者を対象とした運転者健康診断を行っています。また、各営業所において、運行管理者が個人面談形式で精神面の不調等の確認を行っているほか、今後は、改正労働安全衛生法に基づき本年12月から実施が義務づけられるストレスチェックを実施し、精神面のケアを図ります。

〔ご質問⑥〕

バスの事故としては、一般的には車内事故が多いと思うが、車内事故を防ぐために両社で実施しているルールがあれば教えていただきたい。

〔ご回答⑥〕

(遠州鉄道(株))

- 遠州鉄道(株)については、自動車乗務員服務規程を策定し、「ドア閉めます」の呼称確認後ドアを閉め発車する等をしています。また、デジタコの記録による運転評価表にて急ブレーキや急加速により80点以下を記録した場合は、運行管理者が該当運転者へ教育を行うなど、車内事故対策を行っているところ。

(長崎自動車(株))

- 社内の全運転者に配布しているマニュアルである「安全・安心ハンドブック」には、車内事故の状況別(発進時、停車時、走行中等)の事故件数や車内事故を防止するポイントが掲載されており、当該マニュアルを各営業所で実施している安全推進会議等で使用し運転者に徹底を図っているほか、ドライブレコーダーの車内ヒヤリハット映像を活用した指導教育や役職者がランダムに運行状況のチェックに出向くなどしています。

〔ご質問⑦〕

現場の従業員の生の声を適切に受け止め安全対策に生かそうという安全文化が、事業者全体においてどの程度醸成されており、安全対策に生かされていると考えるか。

〔ご回答⑦〕

(遠州鉄道(株))

- 遠州鉄道(株)については、事故等のトラブルが発生した場合には、本社・各営業所にメールで速報が入る。その後、営業所長・運行管理者・指導乗務班長・当事者等をメンバーとした「事故防止対策委員会」を速やかに開催し、発生要因・事故防止対策を現場にてまとめ、実践している。

さらに、安全統括管理者を委員長に、労働組合委員長を副委員長とした「本部事故防止対策委員会」を年2回定期的に開催し、ドライブレコーダーの映像を見ながら、発生した事故概要・発生要因・事故防止対策を議論する等、労使一体となって安全対策に取り組んでいる。

また、社長や安全統括管理者による営業所巡回を実施し、現場従業員の生の声を収集して、課題の把握に努めている。この結果、投資を含めた安全対策を経営トップが判断する体制が築かれている。

その他、現場従業員の声を吸い上げる手段として以下の改善提案制度を構築

し、全体で共有して、改善に取り組んでいる。

●改善スイッチ制度

各現場に投書箱を設置。毎月「お題（例えば「通学定期減少歯止め策」「燃費向上策」「地震災害対策」「外国人旅行客増加策」等）を設定し、提案を受付。2ヶ月に一度会議を催し、優秀提案を選定して表彰、担当部署に実施の可否の判断とフィードバックを依頼。

●グループいいね制度

グループ全社の管理職が毎月1回以上、「気付き」をデータベースに投稿。「お褒め」「改善提案」の項目があり、前者は運転者のモチベーション向上にも寄与。

（長崎自動車（株））

- 輸送の安全に関する主なものとして、本社における労使による運輸安全審議会、各営業所での運輸安全推進会議や労使協議会、経営トップによる営業所巡回・懇談会があります。特に営業所での運輸安全推進会議は、各営業所長主催による所内安全会議であり、毎月全員参加で実施されています。他営業所での事故発生内容や、安全に関する会社としての取り組み、伝達事項の周知の他に、乗務員からのヒヤリハット事例、道路状況や交通環境変更等に伴う要注意箇所・危険箇所の情報共有を行い、他の乗務員や他の営業所へも更に伝達しています。

【遠州鉄道（株）に関して】

〔ご質問⑧〕

名古屋鉄道（株）は遠州鉄道（株）の株主であるが、両社の関係如何。

〔ご回答⑧〕

- 名古屋鉄道（株）が遠州鉄道（株）の株式を取得したのは昭和37年～昭和40年代で、その後は増資で所有株数が増えているのみ。遠州鉄道（株）にとっては一株主に過ぎず、資本提携や株式持ち合い・業務提携等の積極的な関係は過去も含めて一切ありません。

〔ご質問⑨〕

従来より人件費の削減について継続して取り組んでおり、間接部門を中心にさらに削減を図っていくとのことであるが、これは、従業員個人の給与水準を下

げるわけではなく、人件費の合計額の削減という趣旨でよいか。

〔ご回答⑨〕

○ 人件費の合計額を下げるという趣旨です。

運転者個人の給与削減は限界にきており、一方で昨今は人材確保難の状況にあります。大手メーカーが多い静岡県西部地区においては、自動車運転者とそれらの企業の現業が競合するケースが多く、比較的賃金水準が高いと思われる近隣他社と同レベルの賃金体系が求められます。今後はベースアップを視野に入れていかなければならないと感じており、その為には、間接事務部門を組織変更や業務改善等で削減し、全体での人件費を抑制していくことが必要だと考えています。

〔ご質問⑩〕

遠州鉄道（株）において導入されているバス・電車共通ＩＣカードは、例えばバスと電車を乗り継いだ際にどのような特典があるのか。

〔ご回答⑩〕

○ 普通運賃においては乗継割引の設定はしていませんが、定期運賃において、「バス⇄鉄道」の連絡定期券は、バス・鉄道とも通常定期運賃の５％割引となっています。

〔ご質問⑪〕

損益計算書の特別損益の「補助金にかかる損益」約１７億円及び「その他特別損益」約１３億円の内訳はどうなっているか。

〔ご回答⑪〕

○ 「補助金にかかる損益」については、１７億円のうち約１１億円は鉄道事業に係る補助金等となっています。その他、運行に関する補助金以外では、車両取得補助金が約２千万円。運行に関する補助金は、国庫補助路線に対する補助金が約３．５億円、みなし４条に対する補助金が約１．８億円、不採算路線に対する自治体補助が約８千万円となっています。

「その他特別損益」については、１３億円のうち約１１億円が「固定資産圧縮損」であり、これは主に鉄道高架事業の補助金圧縮分です。その他、主に他事

業の「固定資産除却損（約 1.1 億円）」と「減損損失（約 1.3 億円）」となっています。

〔ご質問⑫〕

事業収入ウエイトの約 45% を不動産事業が占めているが、不動産事業に限らず、一般路線以外の事業で問題を抱えているといったことはないか。

〔ご回答⑫〕

○ 不動産の在庫に関しては、半期ごとに適正に時価を評価し、会計士の指導の下必要があれば確実に評価減を計上しています。評価減後の物件管理もしっかりしており、評価減の額自体も全体から見れば経営に重大な影響を及ぼすものではありません。

固定資産においても同様に減損兆候を判定し、計上すべきは適正に計上しています。減損会計適用が始まった平成 17 年度以降、その影響による最終赤字には至ったこともなく、健全な経営がなされています。

その他の事業においても、経営に重大な影響を及ぼすような問題を抱えてはいないところ。

〔ご質問⑬〕

平成 9 年の「オムニバスタウン」指定時に一括導入された車載機器の更新を予定しているとのことだが、これにはどのくらい費用がかかると見込まれるのか。

〔ご回答⑬〕

○ 平成 27 年度に仕様確定・デモを行い、平成 28 年及び平成 29 年の 2 年間で約 300 両の「バスロケ車載機器」、「音声合成車載器」、「運賃表示機」、「運賃箱」を交換する予定。総投資額は約 8 億円を見込んでいます。

〔ご質問⑭〕

「パーク or サイクル&バスライド」により、どのような効果が現れているか。また、市中心部への車両の乗り入れに関して何らかの規制はあるのか。

〔ご回答⑭〕

○ 駐輪場については、46 カ所に設置しているが、郊外で本数が少ない地域から、本数の多いバス停近くの駐輪場まで自転車で移動する利用者は増えてお

り、通常2%程度の自然減が傾向としてある中で、乗車人員の増加に繋がっている。

近年新設した駐輪場の1日平均の乗車人員は以下の通り。

- 気賀三ヶ日線「大谷」平成25年度末新設
平成25年度26人→平成26年度30人(115.4%)
- 気賀三ヶ日線他「葵町」平成25年度末新設
平成25年度106人→平成26年度113人(106.6%)
- 山の手医大線他「浜工高前」平成24年度末新設
平成24年度151人→平成25年度152人(100.7%)

駐車場については、バス営業所や車庫を活用するなどして10カ所設置しており、利用者サービスの向上に寄与している。

中心部への車両の乗入規制については、「バスレーン」(カラー舗装専用レーン約5.2km・優先レーン約9.6km)にて、7時～9時と17時～19時の時間帯で一般車両の進入を抑制している。

また、浜松市中心部の道路約5.2kmの区間に公共車両優先システム(PTPS)を導入し、バスの走行性向上に寄与している。

〔ご質問⑮〕

バスロケーションシステムにより、どのような効果が現れているか。

〔ご回答⑮〕

- 利用者が感じるストレスはバスの遅延に関するものが多く、バス停にバスロケのランプの点灯や、スマートフォンでバスの現在地を知ることが出来れば、「あとどれくらいでバスが来るか？」という指標になり、多少のストレス軽減に繋がっている。

バスロケの点灯は履歴に残らないが、遅延状況は把握出来るため、次回ダイヤ改正時に活用しています。

〔ご質問⑯〕

専門家による路線バスに乗車しての覆面調査を実施しているとのことであるが、どのような効果が現れているか。

〔ご回答⑯〕

- 詳細の事前告知をしないことで、運行全体の緊張感が持たせられる。社外の

専門家からの指摘であるので、被調査者も重く受け止め、安全面、サービス面の質の向上に繋がっています。

〔ご質問⑰〕

遠隔地域にある車庫にＩＴを使用した高感度カメラを設置し、点呼の強化を図ったとあるが、対面点呼と同様の効果が期待できるか。

〔ご回答⑰〕

- 運転者の顔色や表情、動向をカメラ越しに確認出来る為、健康状態や携行品、服装のチェック・確認が可能になった。運転免許証の有効期限についても視認が出来、アルコールチェックも手順に沿った厳正な検査を求められる為、被点呼者も緊張感を持って点呼に臨むようになり、対面点呼と同様の効果が得られています。

【長崎自動車(株)に関して】

〔ご質問⑱〕

長崎自動車(株)は、運行にかかる補助金も基本的にもらっていない上、消費税率引き上げ分も転嫁していない。地方のバス事業者としては少し異質な会社という印象をもった。どのような会社なのか。

〔ご回答⑱〕

- 乗合事業については赤字が続いている状況だが、株主に一定の配当を実施するべく関連事業によってその赤字の部分を補填しながら徹底した経営努力により補助金を受けずに事業を運営してきたところ(長崎自動車(株)の資本金は7億8千万円で、その10%である7千8百万円を每期配当しており、昭和11年の創業から現在まで無配当であったのは平成15年の一度のみ)。

また、消費税率引き上げの際に運賃転嫁を行わなかった理由は、3%の収入が減少するよりかは、今まで長年にわたり長崎自動車(株)を支えてきて頂いた利用者へ貢献したいとの判断の下、現在の運賃水準を少しでも長い期間維持することを選択したものの。

〔ご質問⑲〕

長崎自動車(株)と長崎県交通局は、行路が一部かさなっているように見え

るが、非効率にはなっていないか。

〔ご回答⑱〕

- 例えば、長崎空港線においては、当初長崎県交通が運行していた（片道 1,200 円）ところに、平成 14 年より長崎自動車(株)が参入（片道 800 円、往復 1,200 円）した結果、長崎県交通も運賃を値下げするとともに、平成 16 年からは両社で共同運行をしており、旅客の利便性の向上のみならず運行の効率化も図られています。

〔ご質問⑳〕

不定期の街頭指導及び添乗指導は、抜き打ちでなされているのか。

〔ご回答㉑〕

- 1ヶ月に10回程度行っている街頭指導や添乗指導は抜き打ちで行っており、事前に実施内容を把握しているのは、本社運行管理部門及び各営業所の運行管理者のみ。

〔ご質問㉒〕

奨励制度に関して、従業員の家族からの反応はどうか。

〔ご回答㉓〕

- 1年に1度、長崎自動車(株)主催の家族懇談会を開催しておりますが、その場で「会社からダイレクトに感謝の気持ちが伝わることで、乗務員を支える家族にとって誇りにもなるし、励みにもなっている」との声を頂いています。

〔ご質問㉔〕

内部統制担当による営業所内部監査に対する現場の反応はどうか。

〔ご回答㉕〕

- 営業所内の業務を熟知している現場経験者による監査のため、より緊張感を持って監査を受け、指摘事項については適切に対応しています。

〔ご質問③〕

貸借対照表の資産の部の投資有価証券の科目に約24億円が計上されているが、その概要如何。問題のある資産は含まれていないか。

〔ご回答③〕

○ 上場株式が15銘柄(約12億円)、子会社株式が7銘柄(約6億円)、非上場株式が26銘柄(約3億円)、関連会社株式が1銘柄(約3億円)であるが、特段問題のある資産は含まれていないと認識しています。