

## 伊那市自動車運送事業経営戦略

団 体 名 : 伊那市

事 業 名 : 伊那市自動車運送事業

策 定 日 : 令和 3 年 3 月

計 画 期 間 : 令和 3 年度 ~ 令和 12 年度

## 1. 事業概要

## (1) 事業形態等

職 員 数	2 人	年 間 輸 送 人 員 数	49 千人
営 業 路 線	22.6 km	在 籍 車 両 数	10 両
運 転 系 統 数	4 本	平 均 車 齢	12 年
年 間 走 行 キ 口	70 千km	乗 車 効 率 * 1	5.83 %

\*1 乗車効率 = 延人キロ / (客車走行キロ × 平均乗車定員) × 100

## (2) 料金形態

	年 月 日	制 度 及 び 賃 率
上限認可	令和1年9月5日	基準賃率
実 施	令和1年10月1日	52円10銭

## (3) 料金水準の検討

本市自動車運送事業における料金は基準賃率対キロ区間制により算定しており、昭和55年の事業開始以降、消費税率改定時に運賃改定を行っている。現行の実施料金は令和元年10月から設定しており、現状では適切な利潤を得られる水準となっている。

今後、安定投資、施設更新に係る費用が増加していく中で、登山ブームの終息、シーズン中の天候等によっては資金が減少していくことが予想されることから、事業を安定的に継続していくために、中長期的な視点で料金設定を検討する。

## (4) 現在の経営状況

旅客運輸(運送)収益 ※過去3年度分を記載	R1	46,805千円	H30	58,198千円	H29	60,667千円
経常収支比率 ※過去3年度分を記載	R1	102.9%	H30	131.4%	H29	121.1%
純 損 益 ※過去3年度分を記載	R1	1,388千円	H30	14,343千円	H29	10,855千円
資金不足比率 * 2 ※過去3年度分を記載	R1	0%	H30	0%	H29	0%

## 【上記の指標等を踏まえた現在の経営状況の分析】

伊那市自動車運送事業は、市内を運行する路線バスと異なり登山者を主とした山岳観光利用者に向けた路線運行となっていることから、運行期間が限られ天候に大きく左右される形態となっている。

また、累積欠損金及び企業債残高は無く、平成25年度以降は一般会計からの繰入も行っておらず独立採算により運営が行われており、運転費や修繕費の経費削減により経常収支比率は、100%を超えて黒字を推移している。

資金不足比率 = (地方財政法施行令第15条第1項により算定した資金の不足額) / ((営業収益) - (受託工事収益)) × 100

## 2. 将来の事業環境

### (1) 利用者数の予測

伊那市自動車運送事業が路線運行を行う南アルプス林道バスは市内運行の路線バスと異なり、利用者は登山者を主とした山岳観光利用者となっている。近年、団体登山客が落ち込む傾向となっている一方で、個人で日帰り登山の利用者が増加しており、好天が予測される連休や週末に利用者が集中する傾向が顕著となっている。

個人利用者のほとんどがマイカーを利用して訪れ、一般車両の入れない区間を通行する路線バスを利用することとなる。個人利用者についてはその日の天候等で急遽予定を変更できる面があることから、天気予報により利用者が大きく影響する傾向となっている。

このような状況が今後も継続することが見込まれ、また、人気があり混雑する他の山域を避け、比較的登山者の少ない南アルプス北部地域の山をゆっくりと楽しむといった登山者が増加傾向にあることから、登山者について一定程度の利用が今後も見込まれることから、当該路線バス利用者についても年間52,000人の利用を見込む。

近年においては集中豪雨や台風等により、バスを運行する南アルプス林道が被害を受け、車両通行ができずバスを運休する事案も多くなってきており、南アルプス林道維持管理については、今後とも国・県とも調整を図りながら林道の維持管理を行っていくよう引き続き要望していく。 ※令和2年度においては、新型コロナウイルス感染拡大に伴い、山小屋における利用者の安全が確保できないことから、南アルプス北部地域の山小屋はすべて休業し、併せて南アルプス林道バスも全面運休となったため、利用者実績はなし。

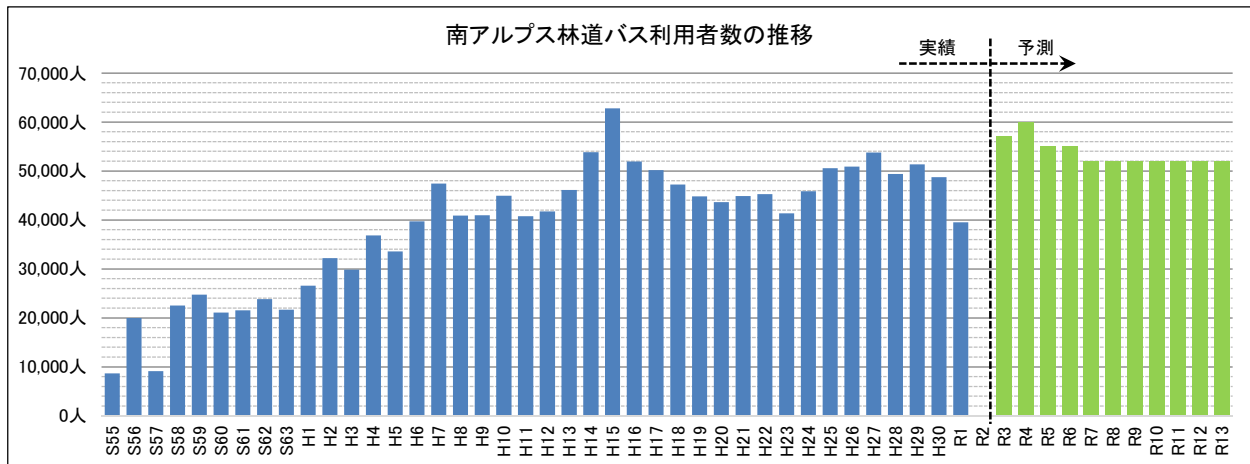
※令和3年度以降の予測は、山梨県側(南アルプス市営バス)において、令和元年10月の台風19号により被害を受け林道が不通となっていることから、南アルプス市営バスを利用していた登山者が長野県側(伊那市営南アルプス林道バス)から入山することが見込まれる。

【表①参照】

伊那市自動車運送事業は、例年、4月25日から11月15日までの間運行を行っており、利用状況は、梅雨明けの7月より利用者が増えはじめ8月に夏山登山のピークとなり、9月後半から10月の紅葉シーズンに利用者が増える傾向となっている。

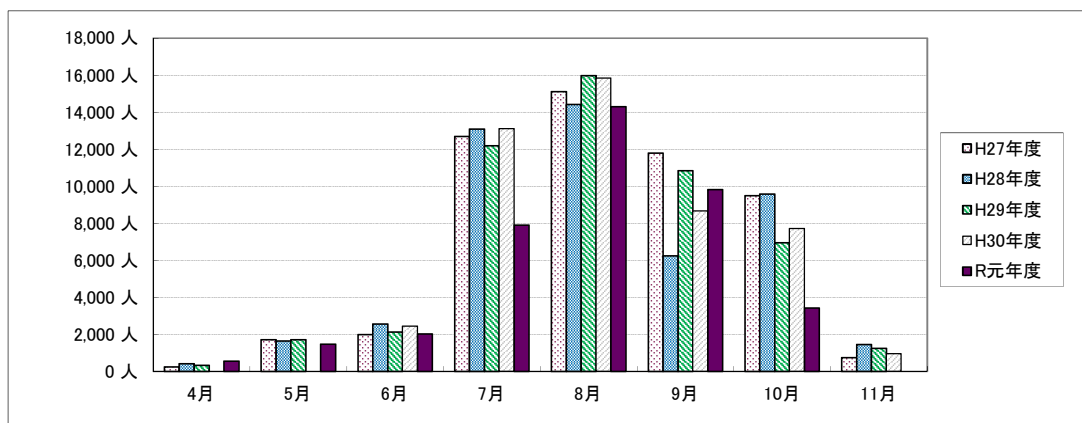
【表②参照】

【表①】



【表②】

南アルプス林道バス乗客の利用者数の状況(月別)

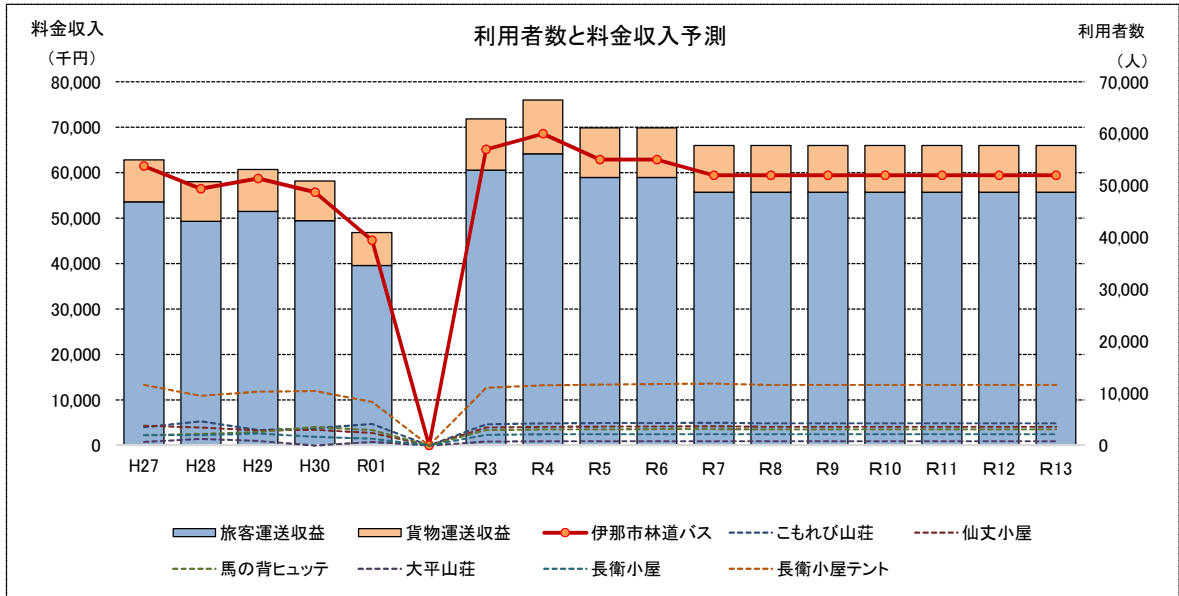


年度	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	合計	運休日数	備考
H27年度	249人	1,704人	1,987人	12,690人	15,103人	11,784人	9,492人	748人	53,757人	1.50日	
H28年度	416人	1,648人	2,553人	13,096人	14,415人	6,238人	9,573人	1,448人	49,387人	1.50日	
H29年度	326人	1,703人	2,130人	12,191人	15,983人	10,843人	6,957人	1,244人	51,377人	1.75日	
H30年度	0人	0人	2,438人	13,112人	15,833人	8,661人	7,719人	948人	48,711人	54.75日	林道法面崩落(運休48日)
R元年度	552人	1,463人	2,028人	7,901人	14,303人	9,828人	3,422人	0人	39,497人	35.75日	台風19号による市道決壊(運休35日)
R2年度	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	205.00日	新型コロナウイルスの影響により全面運休

(2) 料金収入の予測

先述の利用者数の予測に基づき、現行の運賃体系により料金収入を予測  
 【表③参照】

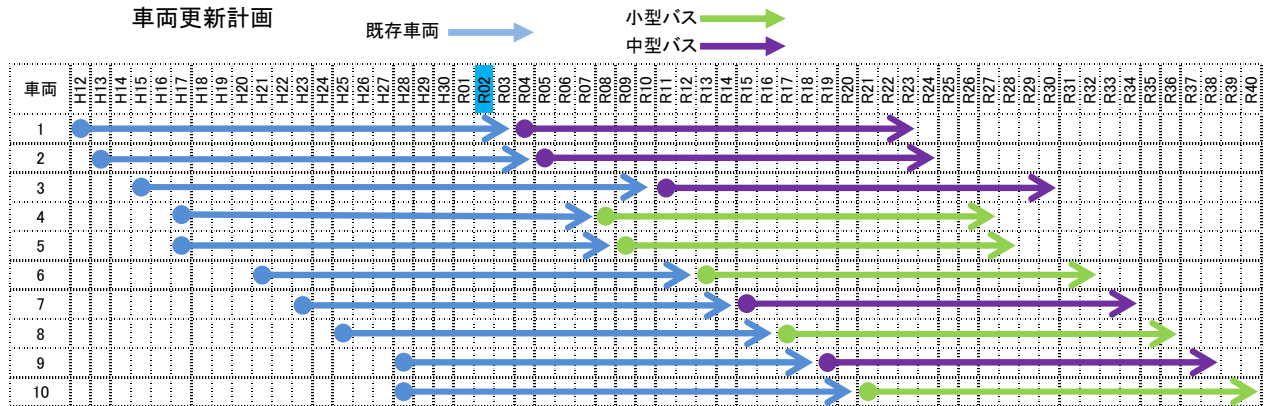
【表③】



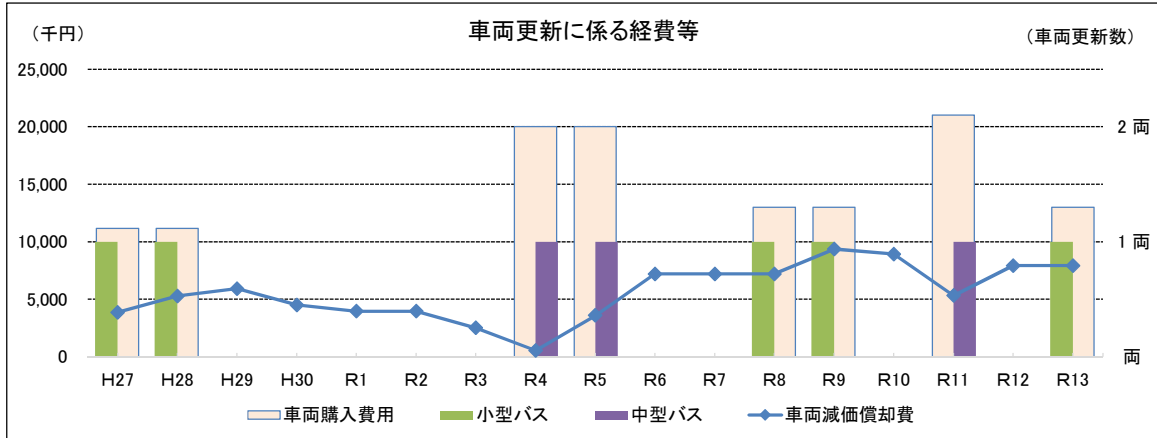
(3) 車両更新時期の見通し

伊那市自動車運送事業における近年の事業用バス所有は10両で推移しており、令和2年3月末でのバス車両の平均車齢は12.1歳となっている。法定耐用年数が5年のところ車齢で20年以上の車両が2両となり約20%を占める状況となっている。  
 バス所有数について、本来は混雑時にも対応できる車両数から捉えると更なる増車が考えられるが、年間を通じての利用状況を勘案する中においては適正な車両数を維持していると考えられる。  
 南アルプス林道バスが運行する南アルプス林道は急峻で狭隘な山間地域を走行する路線となっており、また、第一種国立公園を通行こととなるため、林道開設時に環境対策における規制がされていることなどから導入車両が小型バスに限定されている状況となっている。今後においては、関係諸団体等との調整を進め、環境面と輸送効率の両面を鑑みながら中型バスの導入についても検討を進め車両の更新を図ります。  
 【(表④⑤⑥参照)】

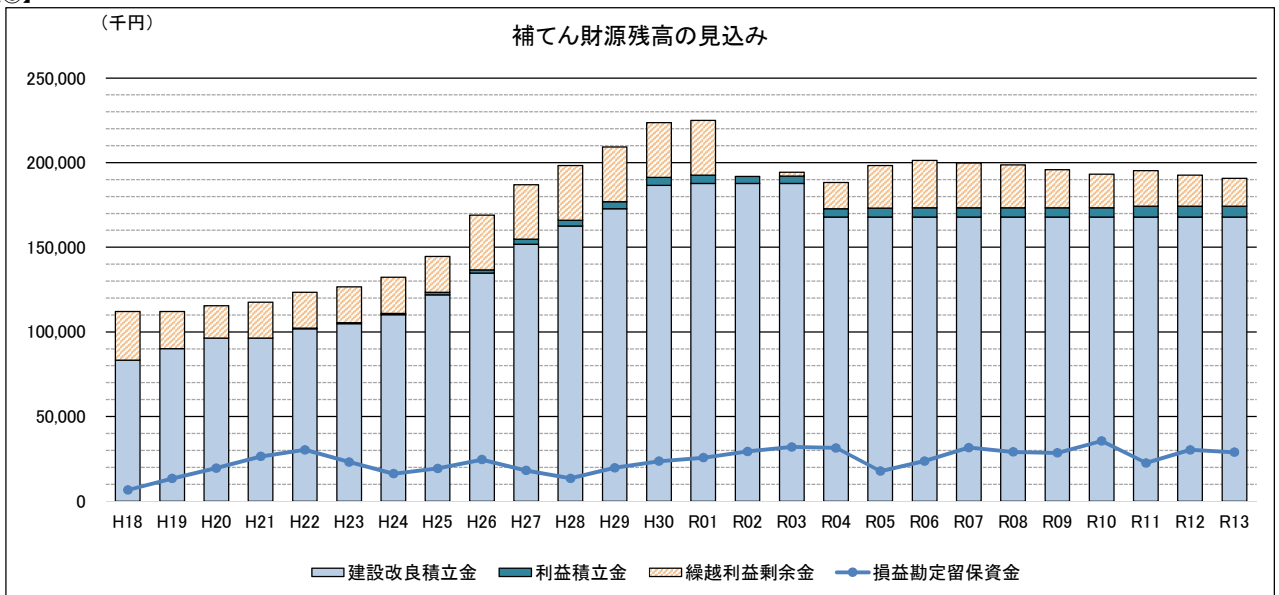
【表④】



【表⑤】



【表⑥】



(4) 管理の受委託に係る今後の見通し

自動車運送事業については、林道開設時の規制の中において「公営」とされており、路線バス運行認可も伊那市が受けていることから、民間企業への管理委託は出来ない状況となっている。

現在、自動車運送事業においては正規職員及び季節雇用の会計年度任用職員で事業運営を行っているが、職員の高齢化や退職等により運転手確保が今後懸念されていることから、事業運営の一部について民間委託を模索していく。

しかしながら、近年の異常気象等に伴うバス運休も頻発している状況において、受託する民間事業者にとってリスクが高くなることが予測されることから、安定的な事業運営に向けた路線の管理を関係機関等に引き続き要望していく。

### 3. 経営の基本方針

事業開始40年を超えてくる中で施設等設備投資も行っていく必要がある、また、隣接する宿泊施設と一体となった施設整備を検討を進めており、バス利用者等が利用しやすい施設整備を検討しながら、併せて施設の老朽化に伴う更新を図っていく。

また、事業の安定的な運営においては運転手の育成・確保が必須となる。令和2年度現在の乗務員の年齢構成は、正規職員平均年齢47.5歳、会計年度任用職員65.9歳となっており運転業務に携わる職員の高齢化が進んでいる状況となっている。安定的な事業継続のため、運転手の育成確保に引き続き務めていく。

交通事業者として安全で正確な運行が求められ、使命とすることはもとより、利益を上げてこれを地元還元するという公営企業の目的を達成するとともに、地域の産業である山岳観光事業振興のため引き続き公営事業者として自主自立の経営を継続していく。

### 4. 投資・財政計画(収支計画)

(1) 投資・財政計画(収支計画)：別紙のとおり

(2) 投資・財政計画(収支計画)の策定に当たっての説明

#### ①収支計画のうち投資についての説明

営業所、休憩室、車庫、各バス停の駅舎など、事業開始と同時に建築され40年以上経過している建物が多く老朽化が進んでいることから、当該施設の必要性も検討し個別施設管理計画書により施設の更新を図っていく。

車両について、20年以上経過する車両もあり老朽化が進行している車両もあることから、輸送効率と環境面を勘案しつつ維持管理経費を考慮し計画的に車両更新を行っていく。

【表④⑤⑥参照】

#### ②収支計画のうち財源についての説明

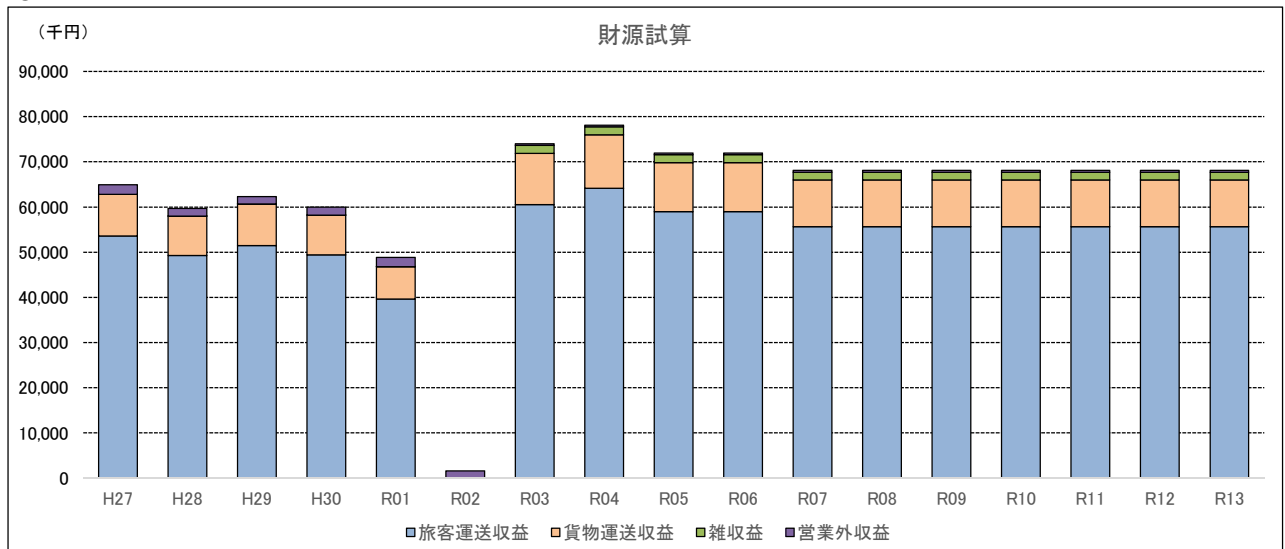
平成25年以降一般会計からの繰り入れを無くし、独立採算により運営しており、主な財源は利用者の料金収入によるものとなっている。利用者の大半が登山者を主とした山岳観光利用者である事業特性から、天候等の気象に大きく左右される形となっている。

このため、利用者ニーズに即した事業運営を行い、更なる誘客を図る中で安定的な事業運営を継続していく。

過去5年間の収入を考慮し、例年の予算ベースを財源として見込みます。

【表⑦参照】

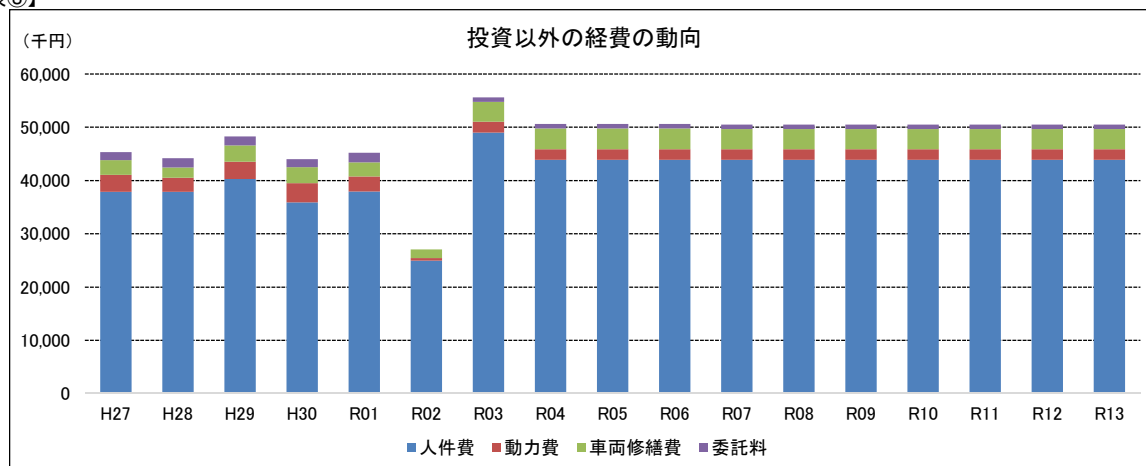
【表⑦】



③収支計画のうち投資以外の経費についての説明

委託費については、現行の規模を維持していきます。  
 修繕費については、バスの更新が進むにつれて車両修繕費は減少すると考えていますが、老朽化対策としての施策が引き続き必要となることから、一定額を各年に計上しています。  
 人件費については、現行の規模・職員数を維持していきます。  
 動力費については、見込みをたてるのが難しいことから、過去10年間の実績平均値を横置きにしています。  
 【表⑧参照】

【表⑧】



(3) 投資・財政計画(収支計画)に未反映の取組や今後検討予定の取組の概要

(1)において、純損益が計画期間の最終年度で黒字とならず、赤字が発生している場合には、赤字の解消に向けた取組の方向性、検討体制・スケジュール等を記載すること。

\* (1)において黒字の場合においても、投資・財政計画(収支計画)に反映することができなかった検討中の取組や今後検討予定の取組について、その内容を記載すること。

- ・乗車券販売は委託していますが、電子マネーの利用を含めて直営販売を検討します。
- ・消費税率引き上げ時の運賃改定を除いて、対キロ区間制のもとで今のところ運賃改定の予定はありません。しかしながら今後、燃料単価の高騰など社会情勢に急激な変化が生じた場合には、運賃水準が妥当であるか検討します。

5. 公営企業として実施する必要性

本市バス事業においては、昭和55年南アルプス林道開通後生活路線として運行している。環境問題により運行条件が公営または第三セクターの要件であることから、公営事業で運営することを基本としつつ、事業の一部委託等について模索していく。

6. 経営戦略の事後検証、改定等に関する事項

<p>経営戦略の事後検証、改定等に関する事項</p>	<p>本市自動車運送事業における経営戦略については、下記のとおり事後検証、改定等を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・進捗管理・・・毎年度、決算に合わせ集約・議会報告・公表(HP)。計画と実績の乖離については、検証・対策等を検討した上で、翌年度予算に反映させていく。</li> <li>・計画改定・・・おおむね3年ごと(ただし、計画への影響が著しく大きい外的要因等あった場合は適宜)。改定にあたっては、計画と実績の乖離について検証していく。</li> </ul>
----------------------------	---