

平成28年2月23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。

〔ご質問①〕

西肥自動車株式会社の乗合バス路線における敬老福祉パス乗車証の利用状況如何。

〔ご回答①〕

西肥自動車が発行している敬老フリー定期券「リフレッシュパス65」の平成26年度の延べ利用者数及び全利用者数(本土乗合)に占める割合は、851,375人、8.8%です。

(参考：佐世保市発行の敬老福祉パス)

平成26年度：2,348,903人、24.4%

〔ご質問②〕

西肥自動車株式会社の一般路線(本土)のうち一番長い路線においては、今回の運賃改定の実施前後でどのように運賃が変わる予定なのか。

〔ご回答②〕

一般路線のうち一番長い路線は、「佐世保・佐々・楠泊線(47.8km)」で、現行150円～1,400円が、運賃改定後は170円～1,600円となる予定です。

〔ご質問③〕

西肥自動車株式会社の実車走行キロ当たり運送費は、全国平均の約56%及び標準原価ブロック平均の約63%と相対的に小さいが、その理由についてどのように分析しているか。

〔ご回答③〕

収入に関しては、地域規模による人口減少に伴う輸送人員への影響が大きな要因と考えております。また、費用については、人件費によるところが大きいものと考えておりますが、これら生産性の原単位は営業エリアの広い・狭い、人口密度の高い・低いなど様々な要素で違いが生じるものと認識しています。

〔ご質問④〕

作成中の佐世保市地域公共交通再編実施計画においては「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」等が議論になっているとあるが、佐世保市地域公共交通網形成計画の概要によると、施策として乗合バス路線のダイヤの調整等があげられている。地域公共交通再編実施計画についての議論のうち西肥自動車株式会社の乗合バス事業に関連する分野で検討されている事項について整理して教えていただきたい。

〔ご回答④〕

佐世保市地域公共交通網形成計画においては、「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」が基本方針として示されており、施策として乗合バス路線のダイヤの調整等があげられております。現在、佐世保市地域公共交通再編実施計画の策定について議論を行っているところですが、ダイヤ整理の具体的な指標として、競合路線の3割をダイヤ整理し、需給バランスを整えることが必要ではないかという指摘がありました。これを受け、特定の競合路線をサンプル路線として実際のダイヤでの再編シミュレーションや競合路線内で共同運行等を行っている他地区（八戸市、横浜市、名古屋市等）の事例検証を行ったところです。

また、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等行っております。

〔ご質問⑤〕

佐世保市地域公共交通網形成計画において路線の見直しが施策に掲げられているが、佐世保市交通局の路線の再編もありうるのか。

〔ご回答⑤〕

佐世保市交通局においては、需給バランスの改善を図るため、本年4月以降、運行ダイヤの一部見直しを行うほか、西肥自動車との競合路線のうち一部路線の廃止を検討していると聞いております。

〔ご質問⑥〕

乗合バス業界では事業者間の格差が拡大している印象があるが、自動車局として、現行の標準原価ブロックの設定や査定の根拠について、同業界の現状に照らしてどのように考えているのか。

〔ご回答⑥〕

標準原価ブロックの設定については、経済圏等を勘案して決定しておりますが、その後の事情の変化が認められる場合は見直しを行っているところであり、直近では、平成 22 年に山陰・山陽ブロックについて見直しを行っております。

また、査定に関しては、平成 13 年以降現在の方針で行っており、鉄道事業でも採用されているヤードスティック方式（標準原価主義）により算定しております。

ご指摘のとおり、地方と都市部の収支格差は広がっておりますが、ここ数年、運賃改定を行おうとする事業者も少ないことから、事業者や事業者団体から査定方針や標準ブロックに対する意見や要望等も寄せられておらず、現時点においては、今すぐに見直しを行う必要はないものと考えております。