

ご質問いただきました事項については、以下のとおりご回答いたします。

〔ご質問①〕

毎年平均3%前後利用者減少の根拠。

〔ご回答①〕

- 過去5年間の運送収入対前年比の平均値96.3%による。
平成20年度から平成24年度の運送収入及び前年比については下記のとおり。
(平成24年度は運賃改定無しの見込値)

単位：千円

	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度
運送収入	931,497	883,171	828,729	801,995	784,215
前年比	98.1%	94.8%	93.8%	96.8%	97.8%

〔ご質問②〕

前回の説明の際、平成24年度収入実績による逸走率は2.5%であり、前回の上限運賃変更認可申請時の査定上の逸走率3.0%より低かったにもかかわらず、収入が見込みより少ない理由。

〔ご回答②〕

- 長電バスによると、スキー旅客収入の落ち込み(1.3%)という特殊要因が発生したことから、収入については、平成24年度収入実績が当初見込みより少なくなった主な要因であるとのこと。
※スキー旅客収入：志賀高原内の各スキー場間移動のための路線バス(上限運賃)を運行している運賃収入

〔ご質問③〕

前回改定申請時の見込み逸走率と自然減。

〔ご回答③〕

- 逸走率2.5% 自然減1.5%を見込んでいた。

〔ご質問④〕

軽油使用量について（車両数の増加が影響しているのか）。

〔ご回答④〕

- 長電バスによると、使用量は前年比103.1%（3.1%増）とのこと。
3.1%の増加理由は、長野市政策による生活路線2路線の最終便繰り下げ（増便）による走行キロ増加（前年比103%）によるもの。
最終便繰り下げ（増便）に伴い、廃車予定車両4両を廃車せずに運行したとのこと。

- 長電バスによると、車両数については、平成24年の運賃改定申請時、車両更新（新車4両・中古車9両 計13両導入、車両入替）の予定があったものの、そのうち新車4両については決定事項ではなかったため、新車4両分の費用について、申請書に反映しなかったこと、また車齢20年を超える車両を使用していることから、故障時の長期修理が増え、運行維持を図るために予備車を増加せざるを得なくなってしまい、それに伴い導入車両の代替廃車をせずに、13両（最終便繰り下げ対応4両含む）を増加したとのこと。

〔ご質問⑤〕

修繕費の増加について（車両の老朽化と故障は想定内ではないのか）。

〔ご回答⑤〕

- ご指摘のとおり、申請時の見込みが甘かったとのこと。
車両の増加も含め、費用を最小限に見込み、申請を行ったとのこと。

〔ご質問⑥〕

減価償却費が23%（16百万円）増えている理由。

〔ご回答⑥〕

- 新車4両の導入による増加が主たる理由とのこと。
上記のとおり、平成24年の運賃改定申請時には導入が決定していなかったため、費用に組み入れなかったとのこと。

〔ご質問⑦〕

その他運送費が推定より25%（24百万円）増えている理由。

〔ご回答⑦〕

- 長電バスによると、IC負担金30百万円の増加と、経費節減による6百万円の減少により24百万円の増加となったとのこと。IC負担金については申請時には導入は決定されていたが、導入費、事業者負担率などは未定であり、費用に組み入れなかったとのこと。

IC導入費総額 275百万円

負担割合 国50% 長野市40% 事業者2社10%（内長電バス5%）

IC運用費 事業者ごとに自社運用費100%負担

運用費には、カードポイント（SF利用額の5～25%）の負担費用を含む

〔ご質問⑧〕

路線バス部門の補助金込損益の悪化について。

〔ご回答⑧〕

- 長電バスによると、運賃収入の減少と費用増加によるものとのこと。国及び自治体からの補助金は一定割合で出ており、大きくは影響していないとのこと。

〔ご質問⑨〕

経常費用の増加について（ICカード導入費は一回限りの費用ではないのか）

〔ご回答⑨〕

- ICシステムについて、平成24年の運賃改定申請時には負担額等は未定であり、費用に組み入れていなかったとのこと。
- 平成24年度IC負担金30百万円の内訳として、導入費15百万円、運用費15百万円（半年間）であり、運用費にはカードポイント費用が含まれるため、平成25年度以降は年間の運用費が30百万円と推定しており、次年度以降も減少しないとのこと。

〔ご質問⑩〕

上記②～⑨の回答内容を踏まえ、2年足らずの申請となったのは前回申請時の見通しが甘かったということなのか。

〔ご回答⑩〕

- ご指摘のとおり、見込みが甘かったとのこと。

〔ご質問⑪〕

上記②～⑩の回答内容も踏まえ、2年足らずの申請であることについて自動車局としてどう考えているのか。

〔ご回答⑪〕

- 自動車局としましては、長電バスからの説明にあるとおり、前回改定時での「収支見込みが甘かった」ことにより期待通りの収支改善に至らなかったことから、更なる収支改善を目的とし、今般の申請に至ったものと認識しています。
- この度、長電バスに対して、需要喚起策や営業努力等を徹底させた上で必要最低限の運賃値上げとするよう指導したところであり、これを踏まえて大幅な見直しが行われた認可申請であるとの前提で、あらためて受理したところです。

〔ご質問⑫〕

貸切バス及び高速バスの強化方策、路線バスの事業改善方策等の検討内容。

〔ご回答⑫〕

- 長電バスは、経営改善計画を策定し実施する、とのこと。概略としては即効性のある施策と中期施策について、改善効果のバランスを考慮して実施し、平成26年度は赤字決算となるものの、平成27年度以降黒字化を図り、経営の安定性と健全性を向上してゆく、とのこと。以下に内容の概略を列記する。詳しくは別紙「経営改善計画」を参照ください。

- 即効性を見込める施策

増収策（平成27年度末 37百万円増）

今般の運賃本改定・山ノ内町観光連盟とタイアップした新規観光路線開設・貸切バス改善計画推進・高速バス富山線の通年運行。

損益改善策（平成27年度末 17百万円改善）

赤字路線への市町村補填、或いは路線見直しによる損益改善。

- 中期的な施策

増収策

観光地間を結ぶ新規路線開設・インバウンド成田受け直行便運行・新幹線飯山駅開設に伴う二次交通開設・長野市高齢者対策事業の事業者負担軽減による増収・高速バス大阪線の路線延長・貸切バス新運賃制度への移行による増収。

サービス向上、需要喚起策

長野電鉄(株)電車とのセット乗車券開発・目的別時刻表のシリーズ化・ホームページ全面リニューアル・ICカードデータを活用したダイヤ編成・子供を対象にしたバスの乗り方教室の継続実施・高校生を対象としたバス利用方法パンフレットの提供・長野市交通対策審議会との連携・運転士総合教育計画を、サービス向上と事故削減の観点から見直し、実施する。

〔ご質問⑬〕

調達先の変更、共同購入等の動燃費を下げる努力。

〔ご回答⑬〕

- 長電バスは、給油施設を持ちタンクローリー買いをすることで、単価を抑えているとのこと。また全国展開している軽油会社3社と系列軽油会社1社から1週間ごとに見積もりを取り発注先を変える等の改善を図っているとのこと。

〔ご質問⑭〕

修繕費を下げる努力。

〔ご回答⑭〕

- 長電バスは、自社修繕について部品仕入れの見直しによる経費削減を行っているとのこと。今後としては計画的な車両更新による修理費の削減に取り組んでまいるとのこと。

〔ご質問⑮〕

長野市以外の自治体における交通弱者対策。

〔ご回答⑮〕

- 山ノ内町老人回数券補助（70歳以上に町から一定数配布）、高山村回数券補助（購入者に1割引相当の補助）あり。

〔ご質問⑯〕

長電バスの営業エリアにおける他の交通手段の状況（他の交通手段があるために交通弱者はあまり影響を受けないということがあるのか）。

〔ご回答⑯〕

- 一部交通空白地帯にコミュニティーバス、乗合タクシーが導入されている。
- 長電バスによると、上記コミュニティーバス及び乗合タクシーは、長電バス営業路線と並走する部分は限られるため、交通弱者の移動について相互補完的役割は果たしているが代替交通手段とはならず、いわゆる交通弱者は運賃改定の影響を受けることとなるとのこと。

〔ご質問①〕

年間通学定期について設定している高校としていない高校があるのはなぜか。

高校によって距離が異なるが、割引率70%はどのように計算したのか。
また長野駅とは逆の方面からの通学者には通常に通学定期しかないのか。

〔ご回答①〕

- 長電バスによると、長電バスとアルピコ交通の路線沿線、かつ長野駅から路線バスへの乗継を想定した定期券のため、長野電鉄及びJRの他駅が最寄りとなる学校は設定されていないとのこと。
- 各区間の運賃額365日分と比較した割引率を単純平均し、70%を算出しているとのこと。
- 電車からの乗継通学者を対象としており、長野駅と逆の方向からの設定はしていないとのこと。