

平成26年7月29日
自 動 車 局

ご質問いただきました事項については、以下のとおりご回答いたします。

【ご質問①】

定期とそれ以外の運賃の差があること等、運賃上の公平性について、自動車局の考え方を整理して頂きたい。

【ご回答①】

- 普通運賃と比較し定期運賃に対し大幅な割引率を適用することにつきましては、
- ① 大口利用者に対して割引を適用することは一般的であること
 - ② 乗合バスの定期運賃における割引率は鉄道定期運賃の割引率に比べ低く割高感の解消を図ろうとするものであること
 - ③ 移動手段を持たない通学利用者に対し配慮するものであり、かつ逸走を防ごうとするものであること
- などから、利用者にとって不公平感を与えるものではないと自動車局としては考えております。

〔ご質問②〕

説明及び意見を聴く会で言及されている通学定期運賃の割引に対して自治体の補助はないのか。

〔ご回答②〕

○ 通学定期運賃の割引補助を実施している自治体は以下のとおりとなっております。

・【鳥羽市】高等学校通学費等補助金

バス代、電車代、市営定期船代（月額）の8分の1

鳥羽市内からバス、電車、市営定期船を利用して通学する高校生等の通学に要する経費の一部を助成

・【奈良県曽爾村】過疎対策通学費等補助金

バス代（月額）の2分の1（上限 月額 10,000 円）

曽爾村から榛原駅もしくは名張駅までの路線バスを利用して通学する高校生等のバス費用の一部を助成

〔ご質問③〕

査定に際しては乗合バス事業のみで判断するということが、査定における自動車局の考え方を理由も含めて整理して頂きたい。

〔ご回答③〕

- これまでの上限運賃変更認可申請事案に係る審議において御指摘のありましたとおり、大半の事業者は一般路線（上限運賃に係る路線）の運行による赤字部分を高速乗合バス、貸切事業及び他事業などにより内部補填していることから、乗合バス事業（上限運賃に係る路線）のみの収支率ではなく、高速乗合バス及び貸切事業等も含めた事業全体の収支率をもって査定するという方法も一つの考え方としてあり得るかと思えます。

- 他方、一般乗合旅客自動車運送事業の上限運賃の（変更）認可につきましては、道路運送法第9条第2項において、一般路線（上限運賃に係る路線）の運行によるものをもって「国土交通大臣は、前項の認可をしようとするときは、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるかどうかを審査して、これをしなければならぬ」と規定されており、乗合バス事業（一般路線）の収支に基づき査定を行うこととしております。

〔ご質問④〕

利用者の利便性の向上について、経営計画等で言及されているもの（7月3日の審議時の資料より詳細な資料）を提示いただきたい。

〔ご回答④〕

- 別紙「業務改善に向けた取組み」をご参照下さい。

〔ご質問⑤〕

質問事項への回答P3の「路線の新設」の内容如何。利用減に歯止めがかからないと推定される中で、自動車局として、路線の新設をどのように捉えているのか。

〔ご回答⑤〕

○ 今年度新設路線「栄南陽高速線」の概要について

(1) 路線開設に至る経緯

- ・大型商業施設の建設と公共交通の充実を目的として名古屋市茶屋新田土地区画整理事業（名古屋市港区）立上げに際し、当該地区へのイオンモール株の出店が決まった。
- ・名古屋市茶屋新田土地区画整理事業の出店条件として「交通広場の建設」及び「公共交通網の整備」が定められており、「交通広場の建設」として、イオンモール株が、200台規模のパークアンドバスライド施設を併設。
- ・「公共交通網の整備」については、「駅」「都心」とみなすことができる規模のものが条件であり、名古屋市内中心部、栄オアシス21までのバス路線について、名古屋市からの要請を受け、三重交通株が計画。(1本/h)
- ・当該路線については、名古屋市内中心部からのイオンモールへの買い物客のみならず、従業員輸送や、名古屋市茶屋新田地区から名古屋市内中心部への直通路線としても期待されている。

(2) 路線の概要

・運行系統 イオンモール名古屋茶屋～名古屋高速～栄オアシス21

	往路		復路
・所要時分：	37分	／	40分
・系統キロ：	16.5km	／	20.1km
・運行本数：	13便	／	13便
・運賃：	500円		

※平成26年6月25日（水）より運行開始

○ 路線の新設に対する自動車局の考え方について

乗合バス事業において、一般路線（生活路線）の新設につきましては、新たな需要に対応するもののほか、地元自治体及び利用者からの要望等を受けるなどの経緯によるものと理解しております。各事業者が苦しい経営環境にあっても、公共交通機関として、地域の交通を支えるという社会的役割を果たすべく取組んでいるものであり、自動車局としましても、このように努力している乗合バス事業者に対し、助言や指導など、できる限りのサポートをしてまいりたいと考えております。

〔ご質問⑥〕

自動車局として、(三重圏域に限らず、) 地域公共交通の確保・維持・改善のための関係自治体や事業者等を含めた今後の取組の方向性をどのように考え、運輸局をどのように取り組ませたいのか(具体的な例も含めて)。

〔ご回答⑥〕

- 地域公共交通の確保・維持・改善に係る今後の取組につきましては、先般成立した改正地域公共交通活性化再生法を踏まえ、地域の総合行政を担う地域公共団体が先頭に立ち、関係者の合意の下に、それぞれが役割分担しつつ連携・協力し、地域の実情に応じた地域公共交通ネットワークの充実を目指していくべきものと考えております。

- 国としてはこうした取組に対して積極的に支援していきたいと考えており、地域公共交通会議等に運輸局が積極的に参画し、各種アドバイスや関係者との調整の円滑化等を図っていくほか、乗合バス事業者に対し、運行計画やそれらに付随する各種手続き等においてもコンサルティング的な役回りを行うなど、より積極的に対応を図ってまいりたいと考えます。

〔ご質問⑦〕

輸送人員の動向について、三重県のマイカーの数値も含め、より詳細なデータ分析を示していただきたい。

〔ご回答⑦〕

- 輸送人員につきましては、
 - ① 三重県下全域での人口は、平成15年と比較して2%減少していること
 - ② 三重県下年齢区分別人口においては、生産年齢人口である15～64歳の人口は平成15年と比較して9%減少、県内高校生徒数も14%減少しており、通勤・通学利用者の年齢人口が大幅に減少を続けていること
 - ③ 他方、三重県下の自家用車保有率については、平成15年と比較して12%増加していることなどから減少してきており、今後もこの傾向が続くものと考えます。

- こうした輸送人員の減少傾向に対し、
 - ① 「寿乗車券」（75歳以上の伊勢市在住者対象、100円券40枚もしくは1日券12枚のいずれかを希望者に支給）の導入
 - ② 運転免許返納者割引定期券「セーフティーパス」（運転免許を自主返納した65歳以上の運転経歴証明書の所持者対象、6カ月3万円、年間5万円、一般乗合バス全線乗車可能）の導入など、関係自治体と連携し、需要喚起に向けた取組みが行われております。