

第1回愛媛県地域交通活性化推進会議バス部会の結果概要

- 1 開催日時 平成23年6月13日(月)13:30~14:40
- 2 開催場所 愛媛県庁第二別館2階公営企業管理局会議室
- 3 出席者 委員12名(うち代理2名)、オブザーバー3名(うち代理者1名)、事務局6名
- 4 審議事項(議題)
 - ・ 愛媛県地域交通活性化推進会議の部会設置及び愛媛県地域交通活性化地区協議会の設置について
 - ・ 国庫補助制度の改正について
 - ・ 生活交通路線維持確保3カ年計画について~平成23年度分~
 - ・ 地域間幹線系統確保維持計画について~平成24年度分~
 - ・ その他

5 審議の内容(全部公開)

議題 1

【事務局説明】

県では、行政や交通事業者、住民等の関係者が連携・協力して地域交通の活性化を推進するための方策を検討するため、昨年6月に愛媛県地域交通活性化推進会議を設置したところ。

昨年度は、現状や課題の分析を行ったところであり、今年度は、交通機関ごとの現状や活性化について更に審議を行うため、先日、バス・航路・鉄道の交通モードごとに部会を設置するための要綱改正を行った。

この部会では、バスや離島航路、鉄道について国の支援を得るために必要な生活交通ネットワーク計画の策定に係る審議をお願いすることも予定している。

計画の策定に当たっては、各地域の実情に応じた生活交通の確保に関する事項を協議する必要があるため、各地方局に地域交通活性化地区協議会を設置しており、本日審議いただく計画は、事前に地区協議会での検討を経たものとなっている。

- 意見・質問なし -

議題 2

【四国運輸局説明】

今年度から、バスや離島、鉄道などの国庫補助制度が改正され、「地域公共交通確保維持改善事業」305億円が予算化された。主な変更内容は、協議会で地域間幹線系統確保維持計画を作成し目的・必要性・定量的な目標・効果等を設定すること、計画に基づく事前算定方式への変更、距離要件の廃止など補助要件の一部緩和、幹線交通と密接な一定の地域内バス・デマンド交通の運行に対する支援の創設である。補助対象期間は10月か

ら翌年 9 月までの 1 年間で変更ない。新制度は平成 23 年 4 月 1 日施行だが、新制度への移行期である平成 23 年度は、22 年 10 月から 23 年 9 月までの運行費補助については旧制度の活用が可能。

- 意見・質問なし -

議題 3

【事務局説明】

23 年度分の補助金については旧制度「バス運行対策費補助金」と同様の手続きが経過措置として認められており、3 カ年計画を 6 月 30 日までに大臣に提出し承認を受ければ、これまでどおり実際の欠損に基づいて補助を受けることができる。

については、生活交通路線維持確保 3 カ年計画書を御協議いただき、その結果を推進会議（本部会議）に報告し、承認いただいたうえで、国に提出したい。

〔生活交通路線維持確保 3 カ年計画書の記載内容を説明〕

- ・生活交通路線の数は 6 月 1 日現在 309 系統（前年比+4 系統）あるが、県内の一般乗合バスの輸送人員は平成 21 年度実績が約 1,401 万人で、当県のピーク年度である昭和 44 年度と比較して約 15%まで減少するなど厳しい状況。
- ・合計 309 系統のうち国庫補助要件を満たすものは、23 年度分は 35 系統（前年度比 2（宇和島自動車「城辺～本網代線」、「城辺～外泊線」））、24 年度以降は国庫補助路線として見込まれる路線の新設が計画されているため 36 系統で計画。
- ・昨年度からの変更点として、宇和島自動車が運行する「大洲～大成」線と「城辺～武者泊線」に路線の再編があった。どちらも 22 年 10 月から既に変更しているが、地元市町などと協議したうえで変更したもので国庫補助要件にも合致するため承認したい。
- ・「生活交通路線のアセスメント概要」はバス事業者が路線ごとに毎年度自己評価することになっており、いずれの路線も地域住民の通勤、通学、通院の手段として維持する必要があるという評価だった。また、沿線住民への利用促進に向けた PR は不足しているという評価が多かった。
- ・「広域行政圏の中心市町村」については、宇和島市、今治市、松山市など 10 市が規定されているが、これらの市に準ずるものとして西予市（旧宇和町、旧野村町）と愛南町（旧城辺町）の 1 市 1 町を「広域行政圏の中心市町村に準ずるもの」として指定したい。
- ・3 カ年計画に記載している 35 系統又は 36 系統は、いずれも国や県が中心となって支援しながら引き続き維持することが必要と考えられ、運行費補助の見込額は、国と県合わせて各年度とも約 3 億 1 千万円必要と見込まれる。
- ・22 年度の補助実績は 5 事業者が運行する 37 系統に、運行費として国・県合わせて 3 億 2,177 万 4 千円補助している。国庫補助路線以外の県単補助路線や市町の単独補助路線、車両分も加えると、国・県・市町合わせて約 12 億円の補助をして生活交通路線の維持・確保に努めている。

< 意見交換 >

三好委員 「広域行政圏の中心市町村に準ずるもの」の指定は、合併前の旧市町村単位

での指定となるのか。西予市の場合、旧宇和町と旧野村町が指定されているが、旧三瓶町が入っていない。

事務局 「広域行政圏の中心市町村に準ずるもの」は、指定することで国庫補助対象の要件を満たす具体的な路線があり、その路線を通る地域のみ旧市町村単位で指定することになっている。現時点で3カ年計画書に記載している路線に旧三瓶町を通る路線がないので、旧三瓶町は記載していない。

三好委員 旧三瓶町も近年交通量が増えてきた。高校もあり、バスも結構運行されているので、国庫補助対象路線になる状況になれば指定に加えてもらいたい。

渡瀬部会長 ほかに御意見等がなければ、「生活交通路線維持確保3カ年計画書」については、原案どおり了承ということによろしいか。

- 委員一同 異議なし -

議題 4

【事務局説明】

国庫補助制度の改正に伴う経過措置は23年度分限りのため、24年度分からは新しい補助制度に完全移行される。国庫補助を受けるためには地域間幹線系統確保維持計画を、補助金を受けようとする年度の前年度の6月30日までに国に提出し、事前に計画の認定と補助額の内定を受ける必要がある。

については、地域間幹線系統確保維持計画認定申請書を御協議いただき、その結果を推進会議（本部会議）に報告し、承認いただいたうえで国に提出することで考えている。

〔地域間幹線系統確保維持計画認定申請書の記載内容を説明〕

- ・「当事業に係る定量的な目標・効果」については、23年度の3カ年計画の国庫補助路線35系統以上を維持することを目標としている。
- ・生活交通路線の数は、24年9月末時点で299系統（前年比 10）見込まれており、このうち国庫補助要件を満たすものは36系統（前年比+1）で計画。1系統増加分は瀬戸内運輸が四国中央市からの要望に対応し、「新居浜～川之江線」を本年10月1日から2系統新設することで計画しているためだが、国庫補助の計画上は、みなし同一系統として1本で申請予定。
- ・国庫補助金内定申請額の合計は、各年度（24～26年度）とも約1億6千万円の補助が必要と見込まれている。23年度分と比較すると1系統増加する分増額となっているが、その他については概ね似通った金額で計画。
- ・欠損見込額と国庫補助見込額との差額の負担者や負担額については、24年度末に支払う補助金は県も市町も予算計上できていないので、四国運輸局から現時点では記載しなくても良いとの回答を得ている。
- ・24年度分から内定額以上は補助を受けることができないため、バス事業者には、欠損見込額を超えないよう経営努力を一層重ねてもらおうよう依頼している。
- ・「広域行政圏の中心市町村」については、宇和島市、今治市、松山市など10市が規定されているが、これらの市に準ずるものとして、西予市（旧宇和町、旧野村町）と愛南町（旧城辺町）の1市1町を「広域行政圏の中心市町村に準ずるもの」として指定したい。
- ・「車両の取得に係る定量的な目標・効果」については、ここ数年の車両購入実績を勘

案し、毎年国庫補助路線を運行する車両の更新を進めていくことを目標としたい

- ・「車両の取得計画の概要」については、宇和島自動車が24年度以降、計画的に6両ずつ低床型ノンステップスロープ付車両に更新していくことで計画。国庫補助金内定申請額は24年度が13両分として約3,300万円、25年度が19両分として約4千万円、26年度が25両分として約4,400万円を計画。こちらも国庫補助見込額との差額の負担者や負担額について記載することになっているが、運行費補助と同様に割愛。
- ・「利用者等の意見の反映状況」については、本日の公共交通利用者の意見を反映させていただく予定。

新しい補助制度で時間のないなか進めているため、四国運輸局と協議する中で修正が生じることも想定されるので御理解願いたい。

< 意見交換 >

三好委員 確保維持計画は、最終的に誰が決定するのか。

事務局 愛媛県地域交通活性化推進会議（本部会議）にはかっとうえで県として決定する。

吉岡委員 ノンステップ型低床車両の更新が計画されているが、大変良いことだと思う。宇和島自動車の市内中心部を走るバスでも低床車両が一部で導入されていたと思う。ダイヤ面では一部思うこともあるが車両については利用者のことを考えており使いやすいと思っていた。今後もどんどん進めていってほしい。

弓削オブザーバー

市内中心で運行している車両については、ワンステップ型低床車両等を一部導入済みで、大型車両の更新計画が一段落したところ。今後は確保維持計画に記載しているとおり中型ノンステップ低床車両を計画的に導入していきたい。

渡瀬部会長 26年度までの計画になっているが、途中で計画の変更はできないのか。

事務局 計画は毎年ローリングして提出するので来年度以降のものは変更できるし、変更申請もできる。

千葉委員 3カ年計画書を見ていると補助額が減少している系統が19系統もあったが、国が予算を減らしているためか。

事務局 運行欠損は増加傾向にあるにもかかわらず、補助額が減っているのは、補助金の計算式の中で収支が悪い場合にカットされるため。利用者は減少傾向で、平均乗車密度が低くなると補助金もカットされる。

渡瀬部会長 予算が減っているというより、経営改善カットとして全体的に減少している状況。

ほかに御意見等がなければ、「地域間幹線系統確保維持計画認定申請書」については、原案どおり了承ということによろしいか。

- 委員一同 異議なし -

また、事務局から説明があったように今回初めての申請となるため、四国運輸局とのやり取りの中で修正等が生じた場合の対応は、事務局に御一任いただくということで御理解をいただきたい。

議題 5（その他）

< 意見交換 >

三好委員 地域交通活性化を考えていく中で、高齢者等年金生活者の生活費に占める交通費の割合は増加している。このことについて県の考えはあるのか。

渡瀬部会長 確かに大きな問題。県では今年度指針の見直しを検討しているので、地域交通のあり方の議論を今後の会議の中で進めていきたいと思っている。今後とも協力をお願いしたい。

吉岡委員 伊予鉄道は「いーカード」を導入しており運賃が1割引になる仕組みになっている。宇和島自動車の場合、回数券はあるがICカードがない。ICカードを導入すれば利用者にとっては便利になるし、交通費も安くなるので利用が増えると思う。

千葉委員 バスを利用する人が自分の周りでも少ないのでバスを利用しない理由を聞いてみると、「料金表が見えにくい」、「おつりがないため利用しにくい」という意見が多かった。都会のように公共交通共通のICカードを導入すれば利用しやすくなるのでぜひ会議の場で伝えてほしいと言われて来た。検討をお願いしたい。

玉井オブザーバー代理

当社はICカードを導入しているので実情を説明すると、ICカード導入時は国庫補助メニューがあるので助かるが、それでも100%補助ではないので事業者負担がある。また、導入後の運用費が結構かかるが導入後の補助はない。ICカードを導入すれば確かに便利になると思うが、本来運賃収入で費用を賄っていかなければならない我々バス事業者にとっては、収支として合わない構造になっている。ICカードが導入されると運転手にとっても業務が楽になるが、全員がICカードになるわけではないので完全に業務をなくせるわけではない。伊予鉄道でも使用率は約5割で、費用面から考えると四国内の事業者には合わないと思う。

千葉委員 国の補助メニューを使いやすいように変えれば良い。

渡瀬部会長 システムづくりというものを全体の面から考えていきたい。
それでは、以上をもって協議を終了する。

〔推進会議バス部会事務局〕

企画振興部地域振興局

交通対策課交通企画係

電話 089-912-2251

FAX 089-912-2249