

近隣自治体への聞き取り調査

質問事項	既存路線の車両買換の事例はあるか	車両価格・支払方法	費用負担・補助金等	買換時点での車両の走行距離・年数・状態等	買換の決定方法
A市	運行当初から走行していた3台の内、2台を平成26、27年に買換えた。	1台につき、19,620千円。一括購入。	市町村総合交付金を使用。	走行距離は50万km程。使用年数は12年。車両は経年劣化で状態が悪く故障が多かった。	担当課で決定。協議会等の立ち上げ無し。地域公共交通会議で事後報告。
B市	運行開始の平成16年から使用している3台を、平成20年9月に買換えた。	1台につき、16,689千円60カ月の減価償却で支払。	補助金の使用無し。	3台とも、走行距離152,211km程度。買換え時点で4年半経過。故障が多く、修理費用がかかっていた。また、車両の輸入販売代理店の撤退により、部品等の入手が困難になる事が予想された。	運行事業者と調整し、主管課で決定。
C市	平成27年度中に全7台の内、3台を買換えた。	1台につき、17,380千円5年間の減価償却。	車両を保有するバス会社に対し、ノンステップ車両導入に当たり1台当たり100万円程度の補助金が出た。	走行距離は不明。年数は12年程。多少だが故障はあった。	担当課で決定。協議会等の立ち上げ無し。
D市	最近では、平成28年度に2台買換えた。全部で11台あるので、定期的を買換えている。	19,255千円 (平成28年度買換え分) 5年間の減価償却で、運行事業者に対し補助金として支払。	車両を保有するバス会社に対し、ノンステップ車両導入に関する補助金が出た。(「誰にも乗り降りしやすいバス整備事業補助金」)	(例) ①走行距離71万3,000km、使用年数13年 ②走行距離78万4,000km、使用年数15年 ③走行距離88万3,000km、使用年数16年 ④走行距離86万km、使用年数17年 ⑤走行距離90万km、使用年数17年 故障や部品交換等の整備費用がかかり、不具合も多かった。	担当課で決定。財政当局への予算要求の前段階として、実施計画に搭載。地域公共交通会議では車両の現状について状況報告。
E市	平成14年度の運行開始以来使用の3台について、平成23年度から26年度にかけて1台ずつ買換えた。	①17,094千円 ②19,470千円 ③17,482千円 (全て税込) それぞれ一括購入。	市町村総合交付金を使用。	3台とも走行距離は30万km後半程度。CNG(天然液化ガス)改造車を使用していたが、給油できる場所も限定的で不便が多かった。改造車でエンジンが他社製の為、不具合も2社の内から特定しがたかった。	担当課で決定。地域公共交通会議で報告。
F市	平成18年度 2台 平成19年度 6台 平成20年度 1台 平成24年度 3台 平成27年度 1台 計13台買換えた。	買換えではないが、平成28年度に新規路線に導入した車両は18,190千円(税別)だった。 支払は減価償却方式。	補助金の使用無し。	①走行距離53万8,199km、使用年数10年6ヵ月 ②走行距離54万6,390km、使用年数10年6ヵ月 ③走行距離38万9,020km、使用年数11年6ヵ月 ④走行距離44万3,152km、使用年数11年6ヵ月 ⑤走行距離17万7,415km、使用年数4年11ヵ月 ⑥走行距離17万1,536km、使用年数4年11ヵ月 ⑦走行距離17万4,613km、使用年数4年11ヵ月 ※⑤、⑥、⑦は故障が多く修理費も高額だった	主管課で決定。