

近隣自治体への聞き取り調査

地域公共交通会議資料 (No.⑦)
平成28年3月30日

質問事項	既存路線の車両買換の事例はあるか	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。	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	平成15年3月の運行開始から使用していた1台について平成24年1月に買換えた。	制度の名称は不明だが、補助金(現在は行われていない)で半分以上の費用を賅った。	走行距離は38万kmから40万kmだった。故障は多かった。	担当課で決定。協議会等は立ち上げていない。運行事業者(バス会社)からは買換えに関する要望書の提出があった。
C市	平成27年度中に全7台の内、3台を買換えた。	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	平成26年度に1台買換えた。全部で11台あるので、定期的を買換えている。	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。	走行距離は88万3,000km。使用年数は16年間。不具合は多く、細かい修理もあった。	担当課で決定。地域公共交通会議でも、採決はしていないが、議題としては取り上げた。
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。	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議題として取り上げた。