

「平成25年度第1回小松島市地域公共交通会議」
会議録（要約）

日 時：平成25年6月5日（水） 13時30分～14時50分

場 所：小松島市役所 4階 大会議室

出席者：別紙のとおり

会議次第：1. 開会

2. 委嘱状交付

3. 議題

(1) 地域公共交通確保維持改善事業について

(2) 生活交通ネットワーク計画について

(3) その他（次回開催時期、審議対象等について事務局の説明）

4. 閉会

【会議の概要】

1. 13時30分、開会。

2. 委員の交代について

6人の委員が交代したため、新しい委員を紹介

3. 議題の審議

小松島市地域公共交通会議設置要綱第6条に基づき会長が議長となり、議事の進行を執り行った。

（会 長）

それでは事務局に替わりまして議事の進行をさせていただきます。はじめに議題「生活交通ネットワーク計画」の策定に係る審議の前に、「地域公共交通確保維持改善事業」について事務局から説明をお願いします。

（事務局）

【地域公共交通確保維持改善事業について説明】

(会長)

委員の皆様、何か質問はありますか。

【質問なし】

では私から、当事業は地域間幹線系統に係る補助ということであるが、バス路線は5系統あるところ、補助対象路線は2路線になっている。この差は何か。

(事務局)

平成24年度については徳島駅まで行く各路線5系統が各々補助対象であったが、この度の申請に係る路線は市内で完結するものであり、幹線補助ではなく、地域内フィーダー系統である3路線が補助対象となり、これについて今回新たに計画を策定し申請するものである。

(会長)

この3路線は平成24年度は徳島まで行っていたので幹線補助の対象となっていたが、平成25年度からは路線の再編により地域内フィーダーになったことから当申請の補助対象となったものですね。

(事務局)

お話しのとおりです。

(会長)

このほかに何かこの枠組みについて質問はありますか。

【質問なし】

国は、何の目的でこの制度を考えているか。幹線とフィーダーを何故分けたのか。

(事務局)

あくまで地域内での運行につきましても生活交通存続の危機が生じる地域にその地域に最適な移動手段を提供するものでございます。

(会長)

幹線とフィーダーでは補助率が違う。すなわちフィーダーは赤字部分も全て補助対象とする。幹線は地元の負担が伴うものですね。

(事務局)

お話しのとおりです。幹線は経常収益が経常費用の11/20以上であるとする要件を満たさないといけない。この不足分は市の方で負担する。

(会長)

フィーダーについてはその要件を撤廃し地域の負担とする。理屈に違いがあり、フィーダーの方が経営が厳しいので負担を緩和しようとするものですね。

3路線について計画を立てることになりますが、事業の目的・必要性等をきちんと文書にして計画することになる。これについては「生活交通ネットワーク計画」の原案がありますので、案を作成した事務局から説明をお願いいたします。

【事務局より生活交通ネットワーク計画について説明】

(委員)

生活交通ネットワーク計画認定申請書によると、補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用が520円(※1)となっているが、これは何故か。

(事務局)

520円という金額は、平成22年度～平成24年度までの幹線系統の実績を基礎数値としている。

(委員)

走行キロ当たり経常費用については、他市ではバスを存続させるため下げる努力をしている。経常費用を減らすように、小松島市も努力しなければ、バスを今後残せないのではないか。

(会長)

国から補助金の交付を受けるためには、前提として創意工夫が必要となる。四国の平均値は290.94円となっている。これに近づける努力をした自治体に、補助金を交付するという行政指導を受ける可能性もある。経常費用を下げるための努力をしていなければ、補助金交付先としての優先順位が低くなる可能性もある。そのあり方の議論は必要となる。

創意工夫のあり方として1つ例示させていただくと、利用者の拡大や利便性を高めるために、乗り換え割引制度をつくる必要があると考えるが、市はどのように考えているか。

(事務局)

乗り換え割引制度については検討中です。

(会 長)

割引制度導入には整理券やそのシステムを交換する必要があるので、新たな負担を求めずに、直接、徳島駅まで行く利用者を確保する方策を計画中、検討中として当計画に盛り込む必要があるのではないかと。

工夫についての文言は必要はないですか。

(事務局)

単価を抑える努力を今後やっていくなど、当計画に盛り込む内容につきましては、検討する。

(委 員)

小松島市営バスは、他の運行事業者と路線が重複し、運賃や定期券・回数券も共通していることから、独自で創意工夫をすることは難しい現状となっている。

創意工夫に関しては、毎年、徳島県からも指導されている。このため、昨年は、「バス友カード」により100円でどこまでも乗れるというサービスを実施した。本年度も、画期的な企画を予定している。本市だけではできない取り組みも、他の運行事業者と協力し、一丸となり創意工夫して運営している。

一方で、創意工夫も大事であるが、バスを「安全・安心」に運行することはバス事業の命題である。委員の皆様の記憶にも新しいと思うが、昨年「安くて良い」ものを追求した結果、たくさんの方が亡くなる痛ましいバス事故が関東地方で発生している。費用の削減だけでなく、このあたりの理解をしていただきたい。

(会 長)

安全確保していくこと。事業者は常に「人を運んでいる」ことを踏まえて運営していく必要がある。

(委 員)

何年前かに民間に委託していると思うが、経費を下げるために委託していても依然、四国の平均値の倍の経費がかかっている。四国域内の大手会社と比べて倍の経費がかかっていることを現状、問題意識として持つておく必要がある。バスを残すためには、費用削減に取り組んでいかなければ、市民の理解が得られないのではないかと。

現状のまま経営するのではなく、徳島県の他の運行事業者と同様に経営努力を行い、足りない分を補助金で賄うという体制を構築する必要があるのではないかと。

(会 長)

例えば、中国四国地域の民間バス事業者のような大手バス会社の子会社か、単独か、連結か、また、小松島市と同じような規模の会社はどの程度の経費がかかっているのか。事務局は市の経費が妥当であるか否か調査して確認する必要がある。

今回の補助金交付申請は、標準単価290円で算出するため、補助金額に直接の影響はないが、経済の大原則である経営規模を考えるためにも、事務局には、キロ当たりの経費について、研究していただきたい。

【意見なし】

(会 長)

本日の議論を踏まえ生活交通ネットワーク計画の案を策定して補助金をいただける形で承認したい。

小松島市の交通として路線の必要性は認められるものの解決すべき事は多数ある。今回の生活ネットワーク計画である地域内フィーダー系統の維持計画にあたって需要喚起、使いやすい交通手段に変える努力と工夫をもって計画に臨むこととします。補助金をいただく以上は、責任を持って活用することが必要となる。本日いただいた意見を、当計画に盛り込む形で申請書類を作成したい。

修正内容については、事務局から別途説明することでご承認をいただきたい。

以上でよろしいでしょうか。

【異議なし】

(会 長)

ありがとうございました。用意された議題は以上となるが、委員の皆様から他に何かありますか。

(委 員)

せっかくの機会なのでお話しをさせていただきたい。先ほどの会長のお話のとおりで、創意工夫がないところに、補助金を無制限に出すことはできない。A委員が言われたように、キロ当たりの経常費用を少しでも下げ、利用者をいかに増やすか。その活性化策に取り組んでいただいた上で、初めて補助金を交付することができる。

また、B委員が言われたが、昨年発生した関東地方での事故のように、安全を無視することはできない。

事務局から事業制度について説明があったように平成20年度から平成23年度までは、「活性化再生補助金（地域公共交通活性化・再生総合事業）」だったのが、平成24年度か

らは「維持補助金（地域公共交通確保維持改善事業）」に制度変更があった。補助制度については、改正・見直しを行うことも今後も考えられる。

フィーダー系統は先ほどの説明のとおり幹線地域の補完や過疎地域交通不便地域の移動手段の確保を目的とし、正にこの協議会での議論を経て計画を提出していただく必要がある。補助額については事務局説明のとおり欠損予測額の1/2、補助期間は10月～翌年9月と通常の年度区分とは違っている。

今後のスケジュールは、今年の6月末までに計画認定申請書を提出していただき、9月末に認定し、補助の内定を経て、来年11月にその実績を踏まえた交付申請書を提出、3月末に補助金の支払いという流れになる。

補助対象要件としては小松島市の場合、幹線系統のフィーダー系統であり、昨年10月の路線の見直しにより新たに生じた路線ということで、新規性の要件に該当し、補助の対象になるということを確認している。

余談になりますが、平成25年度の予算には、地域の創意工夫した取り組みに対する経費を支援する「地域協働推進事業補助金」が創設されている。

この補助要件が活性化再生法による連携計画策定のための法定協議会での協議が必要となっており、活性化再生総合事業を実施していない小松島市は、活用することが難しいと思うが、今後の参考として検討していただきたい。

（会長）

どうもありがとうございました。その他に何かございますか。では、これでよろしいでしょうか。

それでは事務局にお返しします。

（事務局）

松村会長さん、どうもありがとうございました。

それでは、事務局から今後の予定などについて、ご説明いたします。

国への正式な申請の前に、国の担当者との調整も予定しておりますことから、多少の修正が必要となることもございますので、その旨ご了承いただきたいと存じます。

これにかかる修正や、本日いただきました皆様のご意見を踏まえ、協議・修正等を行いまして、最終版としたいと考えております。

なお、最終版及び本日の会議録については、後日皆様に郵送いたしますのでご確認いただいた後、申請したいと思います。

以上で本日の日程は、すべて終了いたしました。

次回の開催については、8月頃を予定しております、徳島ー和田島線、徳島ー立江線の地域間幹線系統の補助計画等について、ご審議いただきたいと考えております。

日程等の詳細については、決まり次第、文書にてご連絡させていただきますので、お忙しいところ誠に恐縮ではございますが、よろしくお願いいたします。

それでは、以上をもちまして、第1回小松島市地域公共交通会議を終了いたします。

本日は、お忙しい中、長時間にわたりご審議いただきまして、誠にありがとうございました。

※1について

ネットワーク計画認定申請書内の数値になります。ただし、実際の同申請書における数値は「527.73円」となっております。

その算出には、補助対象事業者の基準期間（補助対象期間の前々年度このこととなり、ここでは平成24年度を指します。）を最終年度とする連続した過去3年間における実車走行キロ当たり経常費用等を考慮した計算式を用いています。