

議案 4 和泉市地域間幹線系統確保維持計画の策定について

和泉市地域間幹線系統確保維持計画の概要

■計画全体の目的・必要性

少子高齢化やマイカーの普及による通勤・通学利用の減少や、コロナ過の影響による乗務員不足や 2024 年問題※¹に加え、燃料費の高騰など乗合バスが営利サービスとして成り立たなくなっている現状から、地域住民の生活交通手段を確保する必要があります。

このため、地域住民の生活交通手段として不可欠な乗合バスの確保維持を行うことを目的とします。

※ 1 働き方改革法案によりドライバーの労働時間に上限が課されることで生じる問題の総称のことで、具体的には、ドライバーの時間外労働時間が年間 960 時間に制限されることで、一人当たりの走行距離が短くなり、乗務員の確保が今以上に困難になると懸念されています。

1 地域間幹線系統確保維持計画に記載すべき事項

（地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第 7 条第 2 項）

- ・ 地域公共交通確保維持事業の内容及び実施主体
- ・ 補助系統の概要及び運行予定者
- ・ 補助系統に関する定量的な目標・効果およびその評価手法・測定方法
- ・ 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者、負担額
- ・ 地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組

2 補助対象となる運行系統の要件（要綱別表 1 抜粋）

都道府県協議会等での議論を経て、地域間幹線系統確保維持計画に確保・維持する運行系統として記載されているもののうち、以下の全てに適合するもの。

- イ) 路線定期運行に係るもの。
- ロ) 複数市町村にまたがるもの。
- ハ) 都道府県庁所在地、別表 5 に定める広域行政圏の中心市町村、又は広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されていると都道府県協議会等が認めた市町村への需要に対応して設定されるもの。
- ニ) 1 日当たりの計画運行回数が 3 回以上のもの。ただし、都道府県協議会が認めた場合は、平日 1 日当たりの計画運行回数が 3 回以上のものとする。
- ホ) 輸送量が 15 人～150 人／日と見込まれるもの。（過去の実績が 2 ヶ年度連続して 15 人未満／日又は 150 人超／日のものは除く。）
- ヘ) 経常赤字が見込まれること。（過去 2 ヶ年度連続して経常黒字となったものは除く。）
- ト) 補助対象期間の末日（9 月 30 日）において引き続き運行される予定のもの。

3 今回申請する補助系統（市町村を跨ぐ路線）

	バス事業者	運行系統名	起 点 (主な経由地) 終 点	国庫補助額 (内、和泉市分)	関連市町村
1	南海バス(株)	美木多線	国分峠東 (柵・美木多駅・大森) 堺東駅前	6,951.0千円 (932.5千円)	堺市(堺区、西区、 南区) 和泉市
2	南海ウイングバス(株)	山直線	和泉中央駅 (山直東) 道の駅愛彩ランド	1,165.0千円 (356.5千円)	岸和田市 和泉市
3	〃	東ヶ丘線	和泉中央駅 (東ヶ丘町) 岸和田駅前	5,850.0千円 (917.0千円)	岸和田市 和泉市

4 各路線の利用者アンケート【参考資料 1】

地域間を結ぶ生活交通路線として維持確保が必要とされるバス路線に対して、利用者やその周辺住民の意見をくみ取るため、大阪府、バス事業者、関係市町村が協力してホームページによるアンケート調査を実施しました。

アンケートの結果として、「通勤」や「買物」等の日常生活での利用者が多くを占め、また、「路線を維持してほしい」という意見が最も多かったことから、当該路線は地域住民の生活交通手段として必要な路線であり、路線の維持確保を図る必要があります。

5 広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている市町村の認定について【参考資料 2】

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱において、総合病院等医療機関、学校等の公共施設及び商業施設等が存在するなど、広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されていると本委員会が認めた市町村への需要であることが、補助対象事業の要件の一つとされています。

和泉市は医療機関や公共施設、商業施設等が整備されているため、広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されていると認められるため、本委員会において審議いただくものです。

6 生産性向上の取組事例についての適用可否について【参考資料 3】

持続可能な地域公共交通ネットワークの形成のためには、バス事業者の生産性向上の取組が不可欠であり、具体的にはバス事業者が都道府県や市町村と連携を図りつつ、需要に見合った路線の見直し、観光需要の取込み、貨客混載等、地域の実情に応じた多彩な取組を検討・実施することが求められています。バス事業者において取組事例の検討及び適用における可否となります。

7 包括的な合意について【参考資料 4】

地域公共交通確保維持改善事業実施要領において、予め委員会において事前に包括的な合意が得られていることを前提に、条件を満たす軽微な変更に関し、委員会を開催しなくても委員会の議論を経たものとして取り扱う、と規定されていますので、本委員会においても、包括的な合意を諮るものです。

1.地域公共交通確保維持事業 (1) 陸上交通:地域間幹線系統補助

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援。

補助内容

- 補助対象事業者
一般乗合旅客自動車運送事業者又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
 - 補助対象経費
予測費用(補助対象経常費用見込額)から予測収益(経常収益見込額)を控除した額
- 欠損

補助対象 経費	予測 収益
予測費用	

<補助対象経費算定方法>

予測費用
(事業者のキロ当たり経常費用見込額
× 系統毎の実車走行キロ)

－

予測収益
(系統毎のキロ当たり経常収益見込額
× 系統毎の実車走行キロ)
- 補助率
1/2
 - 主な補助要件
 - ・一般乗合旅客自動車運送事業者による運行であること
 - ・複数市町村にまたがる系統であること
(平成13年3月31日時点で判定)
 - ・1日当たりの計画運行回数が3回以上のももの
 - ・輸送量が15人～150人/日と見込まれること
- ※ 1日の運行回数3回(朝、昼、夕)以上であって、1回当たりの輸送量5人以上(乗用車では輸送できず、バス車両が必要と考えられる人数)
- ※ ①復興特会から移行する応急仮設住宅非経由系統のうち、東日本大震災前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統、②熊本地震前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統については、輸送量要件を緩和(一定期間)
- ・経常赤字が見込まれること

補助対象系統のイメージ

