

「持続可能な地域公共交通の確立」小委員会の検討結果(報告)

1 小委員会の設置について

(1) 目的
県内のバス路線を利便性が高く効率的な輸送サービスに転換し、収支の改善を図りながら持続可能性を高めていくため、バス運行主体等に期待される取組みを検討するとともに、その取組みを後押しする観点から県の補助制度の見直しについて検討する。

(2) 委員

分野	所属・職名	氏名
委員長	一般社団法人富山県経営者協会会長	金岡 克己
バス事業者	富山地方鉄道株式会社専務取締役	中田 邦彦
	加越能バス株式会社自動車部長	山崎 勝
	公益社団法人富山県バス協会専務理事	小竹 典吉
市町村	富山市都市整備部部長	高森 長仁
	高岡市市長政策部長	二塚 英克
	魚津市産業建設部長	宮崎 信一
	氷見市まちづくり推進部長	山口 優
	南砺市市長政策部担当部長	上口 長博
	朝日町企画調整課長	小川 洋道
国	北陸信越運輸局富山運輸支局 首席運輸企画専門官（輸送・監査担当）	中村 幸春
アドバイザー	新潟大学経済学部准教授	大串 葉子

(3) これまでの経過

- 第1回小委員会（平成29年5月25日開催）
- ・バス路線の現状と課題について
 - ・持続可能なバス路線とするための検討について（県の補助制度の見直し等）
- 第2回小委員会（平成29年7月31日開催）
- ・利用促進に向けた県内外の取組み事例について
 - ・バス路線維持のための県の補助制度見直し（案）について
- 第3回小委員会（平成29年8月28日開催）
- ・バス路線維持のための県の補助制度見直し（案）について

2 バス運行費補助制度の概要について

●国の補助制度

区分・主要要件	対象	補助対象者	補助対象経費	補助率等	系統数 (H29)
①地域間幹線系統確保維持費 国庫補助金（H13） ・複数市町村（合併前）に跨る路線 ・幹線の路線 ・運行回数 3回以上／日 ・輸送量 15人～150人／日 ・県協議会が国に提出する計画に掲載（県協議会で対象路線として認定）	民営バス	バス事業者	運行に伴う欠損額 （経常費用－経常収益） ※経常費用の 9/20を限度	国 1/2	29 系統
②地域内フィーダー系統確保 維持費国庫補助金（H23） ・地域間幹線系統に接続又は交通不便 地域から鉄道等に接続する路線 ・1回あたりの輸送量が1人以上 ・市町村協議会等が国に提出する計画 に掲載	民営バス 公営バス 等	バス事業者 市町村	運行に伴う欠損額 ※市町村毎に人口等 を基に算定される 上限額あり	国 1/2	38 系統 (5 市)

●県の補助制度

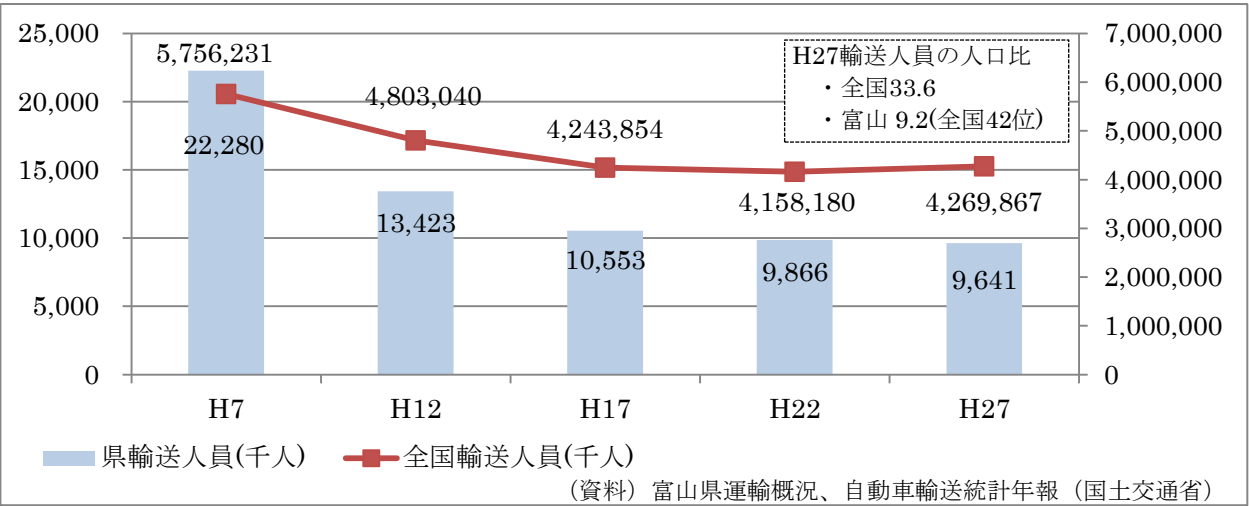
区分・主要要件	対象	補助対象者	補助対象経費	補助率等	系統数 (H29)
<国庫協調補助>					
③地域間幹線系統確保維持費 補助金（H13）（①の協調） ・①の対象路線 ・収支率 55%以上	民営バス	バス事業者	運行に伴う欠損額 ※経常費用の 9/20を限度	(国 1/2) 県 1/2	29 系統
④地域内フィーダー系統活性化 事業費補助金（H29）（②の協調） ・②の対象路線	民営バス 公営バス 等	バス事業者 市町村	運行に伴う欠損額	(国 1/2) 県 1/6 (市町村 1/3)	38 系統 (5 市)
<県単独補助>					
⑤生活路線運行費補助金（H13） ・運行回数 3回以上／日 ・路線長 10km 以上 ・輸送量 15人～150人／日 ・収支率 55%以上	民営バス	市町村	運行に伴う欠損額 ※経常費用の 9/20を限度	市町村がバス 事業者に交付 する額の 1/2	27 系統 (6 市)
⑥市町村運行バス路線対策費 補助金（H7） ・県協議会で生活上必要と認めら れた路線	公営バス	市町村	運行に伴う欠損額 ※運送費の 9/20を限度	通勤路線 1/2 その他路線 1/3	106 系統 (9 市町)
⑦NPO過疎地バス路線支援 事業費補助金（H19） ・過疎地有償運送を行う NPO 等 に対し運送に要する費用を 支出する市町村	NPO 等の 過疎地 バス	市町村	運行に伴う欠損額 ※運送費の 9/20を限度	市町村がNPO等 に交付する額 の 通勤路線 1/2 その他路線 1/3	7 系統 (2 市)

（ ）は制度創設年度

3 富山県の路線バスの現状について

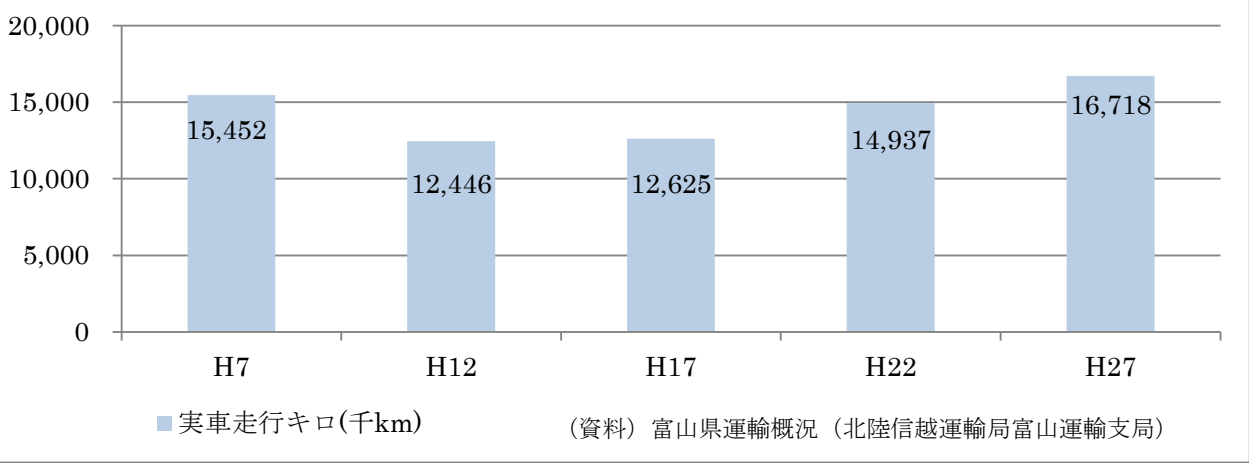
(1) 輸送人員

○ 平成 27 年度の一般乗合旅客自動車輸送事業の輸送人員は 964 万人で、平成 7 年度(2,228 万人) の約 43% となっており、直近の 10 年間は緩やかに減少している。



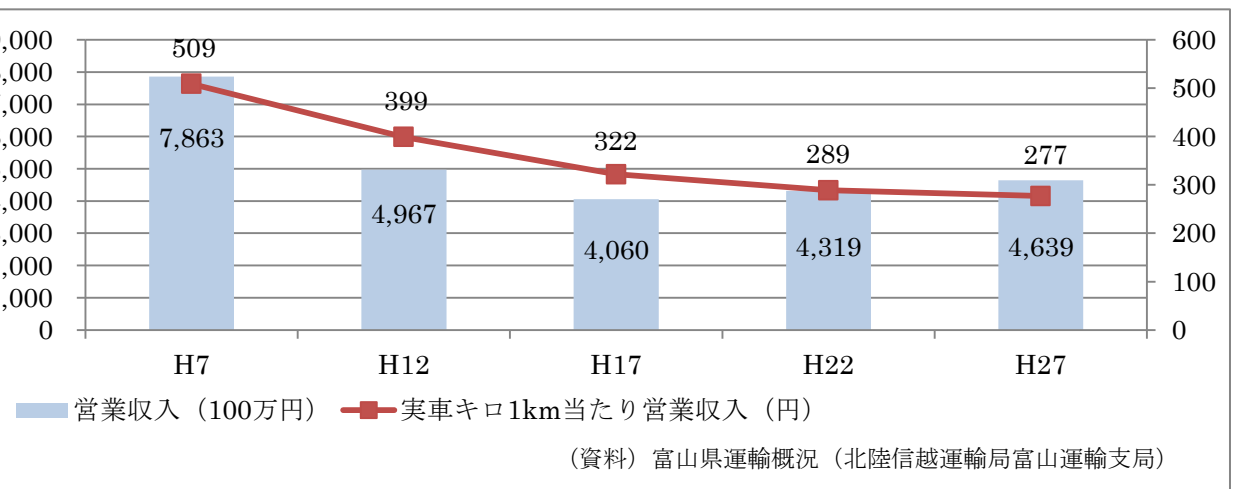
(2) 実車走行キロ

○ 平成 27 年度の一般乗合旅客自動車輸送事業の実車走行キロは 16,718 千 km で平成 7 年度 (15,452 千 km) の約 108% であり、直近の 10 年間は増加傾向にある。



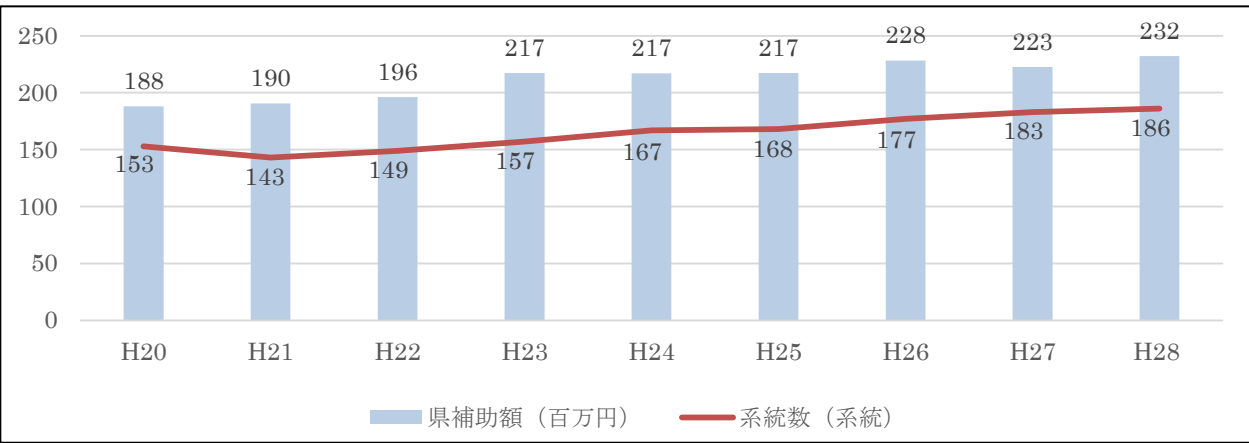
(3) 営業収入

○ 平成 27 年度の一般乗合旅客自動車輸送事業の営業収入は 46 億 3 千万円で、平成 7 年度(78 億 6 千万円) の約 59% であり、直近の 10 年間は緩やかに増加している。



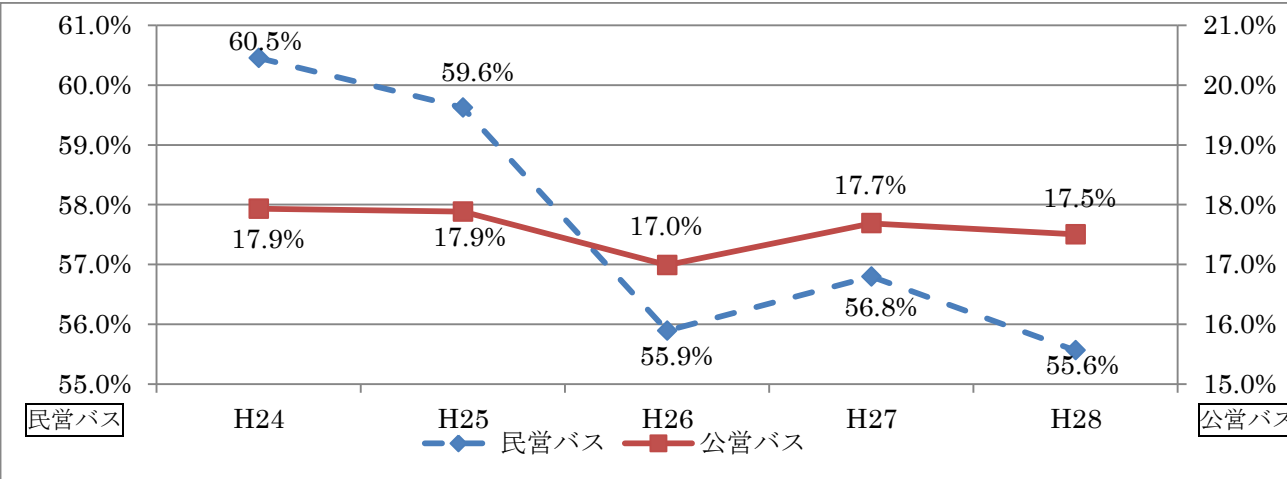
(4) 県バス欠損補助の対象系統数、補助額の推移

○ 民営バスの一部や公営バスの大多数は、利用者の減少により赤字路線となっており、多額の公費 (市町村負担、県補助) に支えられている。



(5) 県バス欠損補助対象系統の収支率の推移

○ 県が欠損補助を行っている民営バスや公営バスの収支率は、年度間で増減があるが、直近の 5 年間では、民営バスは減少傾向、公営バスは横ばいとなっている。



※収支率は、①民営バスは経常収益／経常経費、②公営バスは運送収入／運送費用

(6) 県バス欠損補助対象公営バスの地域別状況 (H 2 8 実績)

○ 県内の公営バスは 1 1 9 系統あり、その約 7 割は過疎地等を運行しているが、その他地域を運行する系統に比べて、収支率が低くなっている。

区分	過疎地等	その他地域	全体
系統数	82 系統	37	119
利用者数 (a)	198, 434 人	337, 369	535, 803
実車走行キロ (b)	1, 238 千 km	851	2, 089
経常収益 (c)	30, 952 千円	40, 978	71, 930
経常費用 (d)	222, 348 千円	188, 632	410, 980
収支率 (c /d)	13. 9%	21. 7	17. 5
県補助額	37, 636 千円	30, 928	68, 564

※1 過疎地等とは、過疎地域自立促進特別措置法、山村振興法、半島振興法に基づいて指定された地域
※2 その他地域とは、過疎地等に該当しない地域

バス交通の利用促進に向けた補助制度の見直し（案）

目 的

- 「持続可能なバス路線」の推進
 - ①バス路線の利便性が向上し、利用者が増えること
 - ②バス事業者や県、市町村の負担が軽減される（増えない）こと

見直しの概要

① 国の補助制度の有効活用

県単補助の民営バス、公営バスについて、利便性向上や運行効率化のための路線の再編等により、国のフィーダー補助を活用できる路線は優先して活用
⇒ 国補助と県協調補助により市町村負担が軽減

例 経費1000万円、収益200万円の県補助路線が国フィーダー系統補助へ移行した場合

欠損 $(1000 - 200) \times \text{上限 } 9/20 \times \text{補助率 } 1/2$ 欠損 $(800) - \text{県補助 } 225$
 [現 行] 国： 0万円、県： 225万円、市町村： 575万円

欠損 $(1000 - 200) \times \text{補助率 } 1/2$ 欠損 $\times \text{補助率 } 1/6$ 欠損 $(800) - \text{国補助 } 400 - \text{県補助 } 133$
 [国補助へ移行] 国： 400万円、県： 133万円、市町村： 267万円

[増 減] 国： +400万円、県： △92万円、市町村： △308万円

利用者：路線再編・見直しにより利便性が向上する。
 市町村：財政負担が軽減する。
 ※軽減した財源を更なる利用促進策に充てることができれば、
 収益増（欠損の減）が期待できる。

再編・見直しの
必要がない路線

② 利用促進の取組みの推進と頑張りの評価

1) バス事業者、市町村が行う利用促進等の取組みに対する新たな補助制度を創設

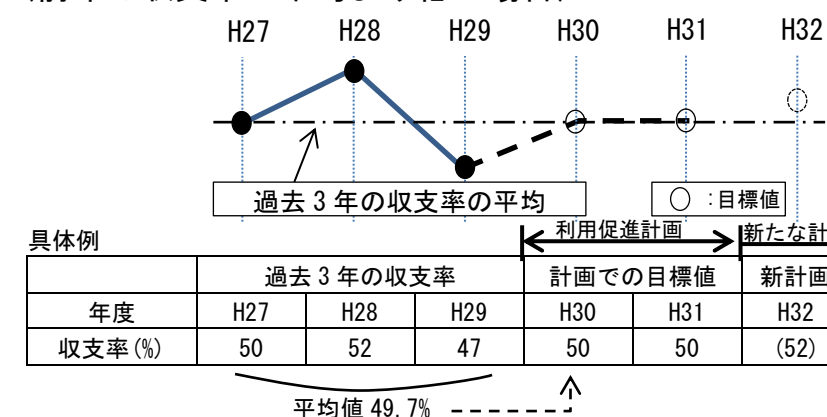
- ・ 補助率 1/3（次の利用促進計画に位置づけた取組みは、1/2 に引上げ）
 - ・ 利用促進の取組みの例
 - 地域で利用促進に取り組む協議会等の設立、バス停やルート変更のための調査
 - 商店街とタイアップした企画イベント、路線バスを利用したツアー
 - 貨客混載（宅配等小荷物も輸送）の実証実験 など
- （※今後も県において利用促進に向けた県内外の取組事例を情報収集し、市町村やバス事業者へ情報提供する。）

2) 利用促進計画の策定

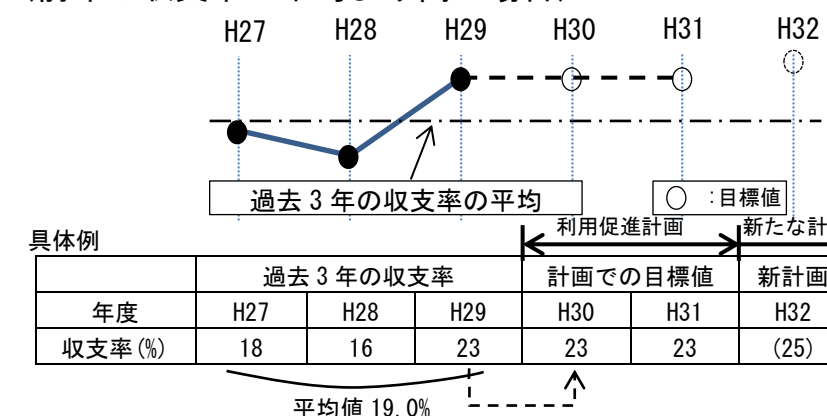
条件不利地域以外において、「収支率が一定（生活路線：55%、市町村運行バス路線（通勤路線に限る）：20%）未満」又は「2年連続して収支率及び利用者数が一定（5%）以上悪化している」バス路線は、市町村が交通事業者と連携のうえ「利用促進計画（2年間）」を策定し、収支率の目標とその取組みを明確にする。

- ・ 収支率の目標を設定（過去3年の平均又は前年の高い方）

（前年の収支率が平均より低い場合）



（前年の収支率が平均より高い場合）



シミュレーション

	利用促進計画		新たな計画
	H30	H31	H32
結果	未達	未達	未達
補助率	1/2	5/12	1/3
結果	未達	未達	達成
補助率	1/2	5/12	1/3 ↓ 1/2
結果	未達	達成	達成
補助率	1/2	5/12 ↓ 1/2	1/2
結果	未達	達成	未達
補助率	1/2	5/12 ↓ 1/2	1/2
結果	達成	未達	未達
補助率	1/2	1/2	5/12
結果	達成	未達	達成
補助率	1/2	1/2	5/12 ↓ 1/2

3) 頑張りの評価（ただし、特別な事情がある場合は配慮する）

- 取組みの結果、収支率の目標を上回れば、
 - ・ バス事業者が行う活性化事業等に補助を上乗せ
 - ・ 市町村にとっては欠損が縮小し負担軽減
- 取組みの結果、収支率の目標を下回れば、頑張りを促す措置として
 - ・ 次年度以降の欠損補助の補助率を段階的に引下げ
 （1年目で目標未達）1/2→5/12、（2年連続なら）5/12→4/12（1/3）
 - ・ 次年度に目標を上回れば当該年度で補助率 1/2 に戻す

③ 条件不利地域（過疎地等）の住民の生活の足の確保

過疎地等のバス路線は収支改善が困難であるが、高齢者等の生活の足の確保が求められており、利用促進の取組みが必要

- ・ ②1)の新たな補助制度で、バス事業者及び市町村が行う利用促進の取組みを支援
- ・ 利用者が増加した市町村における利用促進等の取組みは補助率 1/2 を適用
- ・ 定期路線バスの運行が適さない地域では「デマンド型交通」への切り替えを推進（初期費用や運行（5年）に県も支援：H29 予算措置済）

条件不利地域とは
 ①過疎地域
 ②振興山村地域
 ③半島振興対策実施地域