

バス路線維持のための県の補助制度について

1 現在の欠損補助制度の概要

（1）国の補助制度

区分・主要要件	対象	補助対象者	補助率	系統数 (H28)
①地域間幹線系統確保維持費 国庫補助金（H13） ※複数市町村にまたがる幹線的 路線を支援する制度 (合併前の市町村をまたがる 路線も対象)	民営バス	バス事業者	国 1/2	32 系統
②地域内フィーダー系統確保 維持費国庫補助金（H23） ※地域内のバス交通で、①に接続す る路線等を支援する制度	民営バス 公営バス 等	バス事業者 市町村	国 1/2	38 系統 (5 市)

（2）県の補助制度

区分・主要要件	対象	補助対象者	補助率等	系統数 (H28)	県補助実績
＜国庫協調補助＞					
③地域間幹線系統確保維持費 補助金（H13） ※国の補助制度①に協調して 支援する制度	民営バス	バス事業者	(国 1/2) 県 1/2	32 系統	H25：9,474 万円 H26：9,525 万円 H27：9,428 万円
④地域内フィーダー系統確保 維持費補助金（H23） ※国の補助制度②に協調して 支援する制度（独自要件あり）	民営バス	バス事業者	(国 1/2) 県 1/4 市町村 1/4	対象なし	補助実績なし
＜県単独補助＞					
⑤生活路線運行費補助金（H13） ※民営バス運行を支援する制度で、 ①との主な違いは同一市町村の 路線でも補助対象となること	民営バス	市町村	市町村が バス事業者に 交付する額の 1/2	26 系統 (5 市)	H25：5,835 万円 H26：6,130 万円 H27：5,323 万円
⑥市町村運行バス路線対策費 補助金（H7） ※市町村が運行するコミュニティ バス等を支援する制度	公営バス	市町村	通勤路線 1/2 その他路線 1/3	104 系統 (9 市町)	H25：6,046 万円 H26：6,789 万円 H27：7,140 万円
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 を支援する制度	NPO 等 の過疎地 バス	市町村	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	6 系統 (2 市)	H25：381 万円 H26：385 万円 H27：380 万円

（ ）は制度創設年度
(注) 補助対象経費は、バス運行に伴う欠損額（上限あり）

計 H25：2 億 1,736 万円
H26：2 億 2,829 万円
H27：2 億 2,272 万円

2 県の補助制度の見直しについて

バス路線については、多額の公費により維持運行されている状況等を踏まえ、利便性の向上や効率性・採算性等の観点から、持続可能なバス路線となるよう、必要な見直しに努める必要がある。

県の補助制度についても、各運行主体等に必要な見直しを促すとともに、限られた財源の効果的・効率的活用や役割分担の観点などから、今後、必要な見直しを検討するものとする。

＜見直しにあたっての論点（案）＞

- （1）地域内のバス路線を支援する制度について、国と地方の財政秩序維持の観点から、国の補助制度を活用できる路線は国制度の活用が原則であることを明確にすべきでないか。
- （2）バス運行主体等に対し、更なる収支改善の取組みを促す仕組みを検討すべきでないか。
- （3）同一市町村内を運行する民営バスへの支援については、市町村との役割分担の観点から、県補助のあり方を検討する必要があるのではないか。
- （4）公営バスへの支援については、条件不利地域を運行するバス路線に配慮した仕組みを検討する必要があるのではないか。

（参考）富山県地域交通ビジョン（バス関係 抜粋）

＜域内交通＞

- バス路線については、多額の公費により維持運行されている状況等を踏まえ、利便性と効率性の観点から、持続可能なバス路線となるよう見直しに努める。（市町村、交通事業者など）
- バス路線については、適宜、地域内の主要拠点（駅、学校、病院等）を効果的に結ぶ路線となっているかの観点から、ルートや運行本数を見直すなど、路線バス事業の充実を図る。（交通事業者、市町村）
- 域内の地域交通の利用状況等を調査するとともに、必要に応じて実証運行等によりニーズを確認しながら、生活路線の確保、充実に努める。（市町村、交通事業者など）

＜域間交通＞

- 利用者ニーズや路線採算性等を踏まえ、複数の市町村に跨る路線バスやコミュニティバスの安定的な運行に努める。（交通事業者、関係市町村、県）