

## 予 算 要 求 資 料

令和3年度当初予算      支出科目 款：総務費 項：企画開発費 目：交通対策費

### 事業名    市町村バス交通総合化対策費補助金

(この事業に対するご質問・ご意見はこちらにお寄せください)

都市建築部    都市公園整備局    公共交通課    地域交通係

電話番号：058-272-1111 (内 2735)

E-mail： c11134@pref.gifu.lg.jp

1 事業費                    412,810千円 (前年度予算額：337,909千円)

#### <財源内訳>

区 分	事業費	財 源 内 訳							
		国 庫 支出金	分担金 負担金	使用料 手数料	財産 収入	寄附金	その他	県 債	一 般 財 源
前年度	337,909	0	0	0	0	0	0	0	337,909
要求額	412,810	0	0	0	0	0	0	0	412,810
決定額	378,389	0	0	0	0	0	0	0	378,389

## 2 要求内容

### (1) 要求の趣旨 (現状と課題)

- ・民間バス事業者は、採算性のとれない路線から撤退しており、当該地域では市町村が交通空白対策として、市町村自主運行バスを運行している。
- ・しかしながら、事業者が撤退するような地域では採算性が悪く、自主運行バスは市町村の大きな財政負担となっている。
- ・さらに、バス利用者の減少、人件費・燃料費の高騰等により、運行事業費、平均事業率は拡大傾向にある。
- ・このような中、市町村は利用者の少ない地域においてオンデマンド交通を導入する等、自主運行バスの運行形態の多様化が進んでいる。

### (2) 事業内容

- ・地域住民にとっての最後の交通手段である市町村自主運行バスの運行を維持するため、岐阜県地域公共交通協議会や市町村ごとに設置された地域住民も参画する地域公共交通会議の仕組みを活用しながら、市町村自主運行バスの効果的な運行を支援することを目的に、市町村に対して助成を実施。

### (3) 県負担・補助率の考え方

【補助対象】

自主運行バスを運行する市町村

【補助率】

過疎地・辺地を経由する系統	1/3
地方鉄道に結節する系統	1/3
その他の系統	1/4

【補助対象経費】

運行経費から運送収益を差し引いた欠損額

※ただし、全市町村のキロ当たり運行経費単価（基準経費単価）に基づいて算出される運行経費限度額に、財政力指数に応じて定められる上限事業率を乗じた額を限度とする。

【制度拡充要求内容】

- ・過疎地域において、全市町村の基準経費単価と過疎地域のみ基準経費単価との差額を加算。
- ・財政力指数の低い市町村において、上限事業率の引き上げ。

(4) 類似事業の有無

無

3 事業費の積算内訳

(単位:千円)

事業内容	金額	事業内容の詳細
補助金	412,810	市町村が運行する自主運行バスに対する助成。
合計	412,810	

**決定額の考え方**

これまでの取組みの分析や、今後の展望を踏まえて検討すべきため、制度拡充を見送ります。

4 参考事項

(1) 各種計画での位置づけ

- ・長期構想 II ふるさと岐阜県の資源を活かした活力づくり  
人が集まり、経済が循環する、拠点性の高い地域をつくる  
地域の中心的な公共交通手段である路線バスについて、その運行を支援する

(2) 国・他県の状況

- ・国の支援制度として、地域公共交通確保維持事業が実施されており、国と協調して補助を実施。
- ・他県においても、公共交通の重要性が高まっており、都道府県独自の支援制度を実施している例が多い。

## 県単独補助金事業評価調書

<input type="checkbox"/> 新規要求事業
<input checked="" type="checkbox"/> 継続要求事業

補助事業名	岐阜県市町村バス交通総合化対策費補助金
補助事業者（団体）	自主運行バスを運行する市町村 （理由）市町村が運行する自主運行バスを補助するため。
補助事業の概要	（目的）市町村が運行する自主運行バスに対して支援することで、路線を維持し、住民生活の足を確保する。 （内容）市町村が運行する自主運行バスの運行経費欠損額に対し補助金を交付する。
補助率・補助単価等	定額・定率・その他（例：人件費相当額） （内容）（過疎地・辺地を經由する系統 1/3、地方鉄道に結節する系統 1/3、その他の系統 1/4） （理由）補助要綱第 7 条に拠るため。
補助効果	市町村自主運行バスの運行の維持を図り、地域住民の交通手段を確保できる。
終期の設定	終期令和 5 年度 （理由）事業開始から 3 年以上経過

**（事業目標）**

<p>・ 終期までに何をどのような状態にしたいのか 地域住民にとって最後の交通手段である市町村運行バスの路線を確保する。</p>
--

**（目標の達成度を示す指標と実績）**

指標名	事業開始前	目標	目標
市町村バスの運行形態は、地域の特性によりまちまちであり、一概に指標を設定することはできない。			

	H29 年度	H30 年度	R1 年度	R2 年度	R3 年度 （要求）
補助金交付実績	316,138 千円	344,636 千円	332,178 千円	(予算額) 337,909 千円	(要求額) 412,810 千円
指標①目標					
指標①実績				(推計値)	(推計値)
指標①達成率				(推計値) %	(推計値) %

(前年度の成果)

市町村自主運行バスの運行を支援することができた。

(今後の課題)

・事業が直面する課題や改善が必要な事項

路線バスの撤退により、生活交通路線を維持するため、これを代替する市町村自主運行バスが増加している。そのような状況で、もともと不採算な路線である中、バス利用者の減少等により、運行事業費が拡大する傾向にあり、市町村財政を圧迫する一因となっている。

(事業の評価)

・事業の必要性（社会経済情勢等に沿った事業か、県の関与は妥当か）

○：必要性が高い、△：必要性が低い

(評価)

○

・路線バスが撤退した地域では、市町村自主運行バスが最後の交通手段として重要な役割を担っているため、事業の必要性が高い。

・事業の有効性（指標等の状況から見て事業の成果はあがっているか）

○：概ね期待どおり又はそれ以上の効果が得られている

△：まだ期待どおりの成果が得られていない

(評価)

○

・市町村自主運行バスの運行を支援することができた。  
・市町村からも制度の堅持を求める声が多く、地域住民の交通手段の確保に寄与している。

・事業の効率性（事業の実施方法の効率化は図られているか）

○：効率化は図られている、△：向上の余地がある

(評価)

○

・市町村が主宰する公共交通会議等の場で、効率的なバスの運行方法等について協議されている。各市町村の会議の場では関係者が意見を交換し、非効率の原因となっている競合区間等、公共交通の無駄が解消されるような路線を実現するために、協議結果を参考に改善に努めている。

(事業の見直し検討)

岐阜県長期構想上の位置付けでは、地域の最後の公共交通手段である市町村バスについて、その運行を支援するとされており、次年度以降も引き続き、事業を継続していく。

(終期到来時の翌年度以降の事業方針)

継続・削減・統合・廃止

(理由) 今後も補助を継続することで、市町村自主運行バスの運行の維持を図り、地域住民の交通手段を確保していく必要がある。