

予 算 要 求 資 料

令和6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・交通局 電話番号：058-272-1111(内4936)
公共交通課 地域交通係

E-mail : c11134@pref.gifu.lg.jp

1 事業費 474,022 千円 (前年度予算額 : 457,127 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	457,127	0	0	0	0	0	0	0	457,127
要求額	474,022	0	0	0	0	0	0	0	474,022
決定額									

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。
- ・市町村が運行するバスは、住民にとって重要な足となっており、地域によっては最後の交通手段となっている例も少なくない。
- ・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。
- ・市町村が運行する自主運行バスに対して支援を実施することで、路線を維持し、住民の生活の足を確保する。

(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

運行経費から運送収益を差し引いた欠損額を補助対象経費とする。
(ただし、基準経費単価に基づいて算出される額を限度とする。)

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

(4) 類似事業の有無

無

3 事業費の積算 内訳

事業内容	金額	事業内容の詳細
補助金	474,022	市町村が運行する自主運行バスに対する助成。
合計	474,022	

決定額の考え方

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

○岐阜県地域公共交通計画
暮らしを支える「地域内交通」の維持・確保

(2) 自主運行バス等の維持・確保

①運行

・県は、自主運行バス等の維持・確保に対して支援を継続します。

(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。

(3) 後年度の財政負担

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。

県単独補助金事業評価調書

新規要求事業

継続要求事業

(事業内容)

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）	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	定率 (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。
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9年度 (理由) 地域公共交通計画の終期

(事業目標)

- ・ 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。

(目標の達成度を示す指標と実績)

指標名	事業開始前	R3年度	R4年度	R5年度	終期目標	達成率
	(R)	実績	目標	目標	(R)	
①	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。					
②						

補助金交付実績 (単位：千円)	R2年度	R3年度	R4年度
	332,854	368,438	397,855

(これまでの取組内容と成果)

令和2年度	県内33市町村に対し補助実施。 指標① 目標： _____ 実績： _____ 達成率： _____ %
令和3年度	県内33市町村に対し補助実施。 指標① 目標： _____ 実績： _____ 達成率： _____ %
令和4年度	県内33市町村に対し補助実施。 指標① 目標： _____ 実績： _____ 達成率： _____ %

(事業の評価)

<p>・事業の必要性(社会情勢等を踏まえ、前年度などに比べ判断) 3：増加している 2：横ばい 1：減少している 0：ほとんどない</p>	
(評価) 3	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。
<p>・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) 3：期待以上の成果あり(単年度目標100%達成かつ他に特筆できる要素あり) 2：期待どおりの成果あり(単年度目標100%達成) 1：期待どおりの成果が得られていない(単年度目標50~100%) 0：ほとんど成果が得られていない(単年度目標50%未満)</p>	
(評価) 2	市町村自主運行バスの運行を支援することができた。また、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。
<p>・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) 2：上がっている 1：横ばい 0：下がっている</p>	
(評価) 1	市町村が主催する公共交通会議等で、効率的なバスの運行方法等について協議されている。

(今後の課題)

<p>・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、これを代替する市町村自主運行バスが増加しているが、もともと不採算な路線であり、さらにバス利用者の減少等により、市町村財政を圧迫する一因となっている。</p>
--

(次年度の方向性)

<p>・継続すべき事業か。県民ニーズ、事業の評価、今後の課題を踏まえて、今後どのように取り組むのか 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。</p>
--