

# 平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

通番:34

管理番号	343	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	運輸・交通
提案事項 (事項名)	地域公共交通確保維持改善事業における補助要件の緩和や弾力的な運用				
提案団体	香川県				
制度の所管・関係府省庁	国土交通省				

## 求める措置の具体的内容

地域公共交通確保維持改善事業について、地域の実情に応じた柔軟な活用が可能となるよう、地域内フィーダー系統補助の補助対象路線及び利用環境改善促進等事業の補助要件について、緩和や弾力的な運用を図ること。

## 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

### 【地域内フィーダー系統補助】

平成23年度に創設された「地域内フィーダー系統補助」において補助対象とされるフィーダー系統は、輸送量が15人～150人／日などの要件を満たす「地域間幹線バス系統」と接続することが要件(要綱別表6口①)となっているが、本県の西讃地域のように、鉄道はあっても地域間幹線バス系統がない地域においては、十分な活用ができない状況にあるので、国庫補助対象であるバス路線の部分に鉄道を含める等、地域の実状に合わせ柔軟に運用できるようにしていただきたい。

そうすることにより、市町におけるバス路線の確保維持費が年々増加する中で、補助メニューの充実により住民の利便性の向上に資するバス路線の一層の充実が図れる。

### 【利用環境改善促進等事業】

公共交通の利用環境改善の面では、Suicaをはじめとした全国10交通系ICカードの相互利用が始まったが、県内の地方鉄道やバスに普及しているICカードとの間では、相互利用ができない状況にある。ICカードの共通化を図るためにも本制度の活用を図りたいが、補助対象となるICカードシステムは新規に導入されるものに限定されており活用ができない。また、導入済みのICカードは、普及促進や利用対象の拡充についても制度の利用ができない状況にある。(要綱別表21(鉄道))そのため、「ICカードシステム導入その他…」の部分にICカードシステムの導入や高度化(共通化)に要する経費その他…」等に変更していただきたい。そうすることにより、カード利用の普及促進により地域における人の移動の円滑化が図られ、公共交通の利用の増加に資するものとする。

## 根拠法令等

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱別表6口①、別表21

# 平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

通番:34

管理番号	435	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	運輸・交通
提案事項 (事項名)	地域公共交通確保維持改善事業(国庫補助)関係の補助要件の緩和				
提案団体	神戸市				
制度の所管・関係府省庁	国土交通省				

## 求める措置の具体的内容

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱における補助要件「計画運行回数3回以上」及び「1日あたりの輸送量15～150人」について、下限の3回及び15人を撤廃するよう提案する。

## 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

### 【提案概要】

平成14年2月に施行された改正道路運送法により、路線バス事業の参入・退出規制が廃止されたことから、利用者の少ない、いわゆる過疎地域等においては、交通事業者により採算が見込めないことを理由とした路線バスの減便・撤退が繰り返されており、地域住民の重要な生活交通手段が危機にさらされている状況である。

一方で国の補助制度、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は、人口が少なく採算を取るのが難しい過疎地域の広域的・幹線的路線バスについて、要件を満たすことができず補助対象外となっている。本市でも、過疎地自家用有償運送の実施例があり、また新たな取り組みに向けた検討も行っているが、NPOなどの主体による持続的な実施が困難な場合も多く、路線バスの維持の社会的使命は依然として非常に大きい。周辺市も含めた生活圏の維持・活性化のためにも、国レベルでより細やかな施策を展開することが必要不可欠と考える。

そこで、補助要件「計画運行回数3回以上」及び「1日あたりの輸送量15～150人」については、昨今、全国的に過疎化ないし過疎地域における高齢化が急速に進んでいる社会情勢の変化もふまえ、地域の実情に合わせた補助制度とするため、下限の3回及び15人を撤廃するよう要件の見直しを求める。

### 【支障事例】

別紙のとおり

## 根拠法令等

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱別表4の二、ホ

神戸市：地域公共交通確保維持改善事業（国庫補助）関係の補助要件の緩和

【支障事例】

本市では、6路線の内3路線が1日あたり輸送量15人を満たしておらず、最も輸送量の少ない路線は3.7人となっている。

これらの路線は国庫補助の対象外となっており、県単独補助路線・国庫補助路線も含めた神戸市の実質負担額は、平成25年度17,663千円となっている。

[参考：県単独補助路線 平成25年度指標の実績値]

平均乗車密度（人）×運行回数（回）＝輸送量（人）

- ・三木～淡河～岡場駅前  $2.5 \times 2.6 = 6.5$
- ・三田～深谷～淡河  $2.9 \times 1.3 = 3.7$
- ・三田～大沢～岡場駅前  $3.0 \times 1.9 = 5.7$

# 平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

通番:34

管理番号	842	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	運輸・交通
提案事項 (事項名)	地域公共交通確保維持改善事業費補助金の補助要件の緩和				
提案団体	愛媛県				
制度の所管・関係府省庁	国土交通省				

## 求める措置の具体的内容

- 【地域間幹線系統確保維持費国庫補助金】
  - ・輸送量要件15人/日以上を10人/日以上に緩和する。
- 【地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金】
  - ・現行の法指定による過疎地域や振興山村での運行という要件に加え、地域の実情を踏まえた基準(高齢化率概ね50%超等)を加える。
  - ・市町毎に人口等を基準に国が算定する補助上限額を上げる。
- 【車両減価償却費等国庫補助金】
  - ・車両購入費補助について、現行の5ヶ年の減価償却費補助から、従前の購入時一括補助とする。

## 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

本県の生活バス路線は、国庫補助制度の補助要件となる輸送量(15人/日以上)を満たさない路線がほとんどであることから、四国ブロックの実情(10人/日以上)に応じて輸送量要件の緩和が必要である。

山間部が点在している市町では、複数のフィーダー系統(バスの停留所、鉄軌道駅などで幹線交通に接続して乗り継ぎすることのできる系統)の役割を担う路線があるが、現行の地域内フィーダー系統補助金の要件では、採択されない路線があり、また市町毎に補助上限額が設定されるため、地方負担が大きいものとなっている。

車両の更新は、安全性や路線維持の観点からも必要であり、更新(購入)時には多額の経費が一括で必要となるにもかかわらず、その経費に係る補助は、5年間に分割されたものとなっている。

(詳細は別紙のとおり)

## 根拠法令等

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱別表4のホ、別表6のロ②(1)(及び二)、表7の5、別表8

## 【別紙】

### 【具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性】

#### （地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）

本県の生活バス路線は、国庫補助制度の補助要件となる輸送量（15人/日以上）を満たさない路線がほとんどであることから、四国ブロックの実情（10人/日以上）に応じて輸送量要件の緩和が必要である。

#### ＜支障事例＞

本県の国庫補助対象路線を例にとっても、幹線でありながら、輸送量要件を満たせなくなる路線があり、36路線中14路線は輸送量実績が15人台以下であり、このうち4路線は26年度からは国庫補助対象外となる見込みである。その他、輸送量要件で、国庫補助対象外となっている路線もある。

県内の現在の地域公共交通を守るためには、広域的な幹線路線を維持することで、これらに接続している地域内路線の維持を図られるが、幹線路線が維持されなくなれば、結果、地域内路線の廃止や再編が生じることとなる。

#### （地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）

山間部が点在している市町では、複数のフィーダー系統（バスの停留所、鉄軌道駅などで幹線交通に接続して乗り継ぎすることのできる系統）の役割を担う路線があるが、現行の地域内フィーダー系統補助金の要件では、採択されない路線があり、また市町毎に補助上限額が設定されるため、地方負担が大きいものとなっている。

#### ＜支障事例＞

補助要件となっている法指定地域に関しては、原則市町村単位の指定（過疎地域自立促進特別措置法）や昭和40年代以降指定の見直しが行われていない（山村振興法）等により、法指定地域以外でも、地域（局地）的に同様（指定地域と同様に高齢化が進行している実情）の問題に直面しているのが現状である。

このような現状において、いずれの地域においてもバス路線は高齢者の貴重な移動手段であるにも関わらず、国の支援に差が生じる結果となっている。

なお、法指定地域以外に、管轄の地方運輸局長が指定する場合も補助対象となりうるが、実際には国庫補助の対象とならないフィーダーが存在し、市町はこれらに対しても助成しているため、地域の負担は年々増加し、廃止も含めた検討を行わざるを得ない状況に繋がっている。

また、フィーダーの運行形態については、地域の実情により異なってくるにもかかわらず（運行距離や定時制等）、補助対象地域の人口等を基にした補助上限額が設定されることにより、実績欠損額に応じた国の負担が行われず、地方負担が大きくなる結果となっているため、現行の算定方法（H27分で補助対象人口×240.40円+400万円）について、運行距離等の運行形態の実情を反映した算定方法にするよう見直す必要があると考える。

#### （車両減価償却費等国庫補助金）

車両の更新は、安全性や路線維持の観点からも必要であり、更新（購入）時には多額の

経費が一括で必要となるにもかかわらず、その経費に係る補助は、5年間に分割されたものとなっている。

#### ＜支障事例＞

車両購入時には、事業者は一括で多額の費用が必要となることから、借入れが前提となる場合も生じている。借入れを行う場合は、金融費用についても補助される仕組みではあるが、その補助は5年間の分割であることから、車両購入に伴う借入れにより債務超過になる事業者や運賃収入のみであるバス事業単体事業者においては融資を受けること自体が厳しくなっている事業者もあり、制度自体が使いづらくなっている。結果、代替台数を減らしたり、代替期間を延長する等により、車両の代替が進まないこととなる。

国庫補助制度の要件は、本県の実情と乖離していることから、県民の足である地域公共交通を維持するためには、国の補助制度を地域の実情に応じたものにした上で県や市町が積極的に活用していく必要がある。

#### 【県内の概況】

県内のバスによる輸送実績は、22年度においては、ピーク時(昭和44年)の約14%まで落ち込み、県内の生活バス路線の約8割は赤字となっている。

赤字の解消に向け、自治体としても、例えば、県ではノーマイカー通勤デーの実施(県内企業への呼びかけと県職員自らの取組み)やイベント等でのPRを、また、市町単位では、高齢者を対象とした利用助成を行っているところであるが、一方で過疎化が進む地域においては、人口減少等による利用者減もある中、引き続き、バス路線は、車の運転できない高齢者等の生活の足として、維持・確保が必要である。

事業者は、生活バスの黒字路線の収益や国及び県、市の補助金等を合わせても、赤字路線全体のカバーはできない厳しい状況にあり、路線の維持・確保が難しくなっている。

バス路線の維持に関しては、ある程度の利便性が確保されないと利用者離れが起こるのが実態である。また、使用するバスも適切に更新を図り、安全性を確保する必要がある。(バスが更新されないことにより、車両数が減少し、路線廃止となることもありうる。)

#### 【提案実現の効果】

地域の実情に合致した運行費補助や車両更新補助を行うことにより、利便性を確保し、利用者増につなげることで、路線の継続的な維持を図ることができる。(縮小傾向にある生活バス路線が維持され、陸上交通における減便・廃止の流れに歯止めをかけることができる。)

# 平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

通番:34

管理番号	879	提案区分	B 地方に対する規制緩和	提案分野	運輸・交通
提案事項 (事項名)	バス路線の再編を促進するための補助要件の見直し				
提案団体	広島市				
制度の所管・関係府省庁	国土交通省				

## 求める措置の具体的内容

バス路線の再編に当たって、路線を分割する場合、国庫補助事業(地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統補助))の補助要件を満たさなくなる場合があるため、こうしたケースに柔軟に対応できるよう制度改正を行う。

## 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

広島都市圏においては、多くの路線バスが郊外から都心へ直通路線となっていることから、都心では供給過剰となっている。その対応として、バス路線の途中に乗継拠点を設けて、都心側を運行する基幹バスと郊外側を運行するフィーダー系統に分割し効率化を図る手法について、現在検討を行っている。

検討に当たっては、地域公共交通確保維持事業:地域間幹線系統補助(複数市町村にまたがることや1日当たりの輸送量が15人以上と見込まれることなどを要件とする国庫補助)を受けている路線も対象としているが、分割によりフィーダー系統になった区間については、こうした補助の要件を満たさなくなる場合が想定される。

この結果、バス事業者や地方自治体の負担が大きくなり、こうしたことが支障となり再編が進まなくなる可能性がある。

一方、国においては、本年5月、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を改正され、同法に基づく交通計画を自治体が策定した場合は、道路運送法上の特例を受けることができるなど、路線等の再編を実現しやすくする制度が盛り込まれた。こうした制度を有効に活用し、バス路線の再編等によりバス活性化を図るため、同法に基づく交通計画を策定した場合は、その計画期間内において、地域間幹線系統補助については、再編により輸送量の補助要件を満たさない場合においても、再編前と同様に補助対象として取り扱うこと、また、再編により、既存系統の一部を地域内フィーダー系統に移行する場合は、新たに運行を開始するものの補助要件を満たさなくなるが、補助対象として取り扱うことなどの補助要件の緩和が必要である。

## 根拠法令等

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱別表4の木、別表6の二①