

IV-201

バス輸送に対する地方自治体の補助負担に関する研究

日本大学大学院 学生会員 馬渡 真吾
日本大学理工学部 フェロー 榛澤 芳雄

1 はじめに

自家用自動車による自由な移動は地方部での生活を確実に便利なものにしているが、その自家用自動車を日常的に利用できない人々の移動は地方自治体（以下自治体とする）による輸送が支えている。一方で自治体が民間交通機関に対して助成措置を講じている場合もあり、自治体の負担と責任は大きいと思われる。

そこで本研究では、廃止路線の代替運行を行っている自治体に対してヒアリング調査を行い、運行状況、自治体の負担の度合い、代替運行以外の住民の輸送の状態などを把握した上で、公共交通における自治体の役割および負担軽減に向けた今後のあり方について検討する。

2 自治体による輸送の内容とその補助制度

自治体による住民の輸送は、輸送の対象を限定しないものと、特定者のみに限定する輸送に区別でき、それぞれ補助制度が存在する。前者の代表例は、市町村の自家用自動車有償運行による廃止路線の代替運行（以下市町村営バスまたは町村営バスとする）である。補助の交付元は都道府県で、一般的に初年度開設費、車両購入費、運行費の一部が補助対象となる。

後者はスクールバス、患者輸送車による輸送である。それぞれへき地における学生の通学および患者の通院が目的で、どちらも車両購入費および運行費が国庫による補助対象となっている。さらに、老人デイサービスセンターへの送迎のためのデイサービス車による輸送もあり、車両購入費が補助対象である。

また自治体が廃止路線の代替運行を一般貸切旅客自動車運送事業者（以下貸切バス業者とする）に依頼して、貸切バス業者が乗合旅客運送を行っているケース（以下依頼バスとする）もある。市町村営バスに係る都道府県からの補助は、この貸切バス業者にも交付され、それでも生じる欠損を運行依頼した自治体が補填している。

3 自治体の補助負担の状況

（1）ヒアリング対象の抽出

関東地方において廃止路線の代替運行を行っているのは、1996（平成8）年度末現在で4市31町14村の計49市

町村におよぶ。これらの市町村の人口密度や高齢者率、市町村営バスの運行規模などを基にクラスター分析により類型化（クラスター数4）を行い、ヒアリング対象として、群馬県利根村、同県吉井町、栃木県茂木町および埼玉県神泉村の4町村を抽出した。

（2）交通機関の状況

表-1に調査した4町村内の交通機関の状況をまとめた。民間交通機関の希薄さと、自治体による輸送に依存している現状が把握できる。

表-1 町村内の交通機関の状況

種別	主体	内容	利根村	吉井町	茂木町	神泉村
公共輸送	民間	鉄道		●	●	
		路線バス	◎	●		
		依頼バス			●	
特定者輸送	自治体	町村営バス	○	○	△	○
		スクールバス	○		○	
		患者輸送車	○		○	
		デイサービス車	○	△	△	

凡例
●自治体が助成措置を講じて運行 ◎自治体の助成措置なしで運行
○自治体職員により運行 △運行業務を民間に委託

（3）自治体の負担の度合い

表-2に、4町村営バスの歳入額の構成を割合で示した。繰入金が自治体としての負担額となるが、その度合いは県補助金や事業収入額の違いにより各町村でかなり異なっている。特に、茂木町の事業収入割合の大きさと少ない自治体負担率（繰入金の割合）が目立つ。

県補助金は各県ごとの補助金制度の違いにより大きな差が見られ、群馬県（利根村、吉井町）は低く、埼玉県（神泉村）は歳入の4割を占めている。

表-2 町村営バス歳入の構成割合

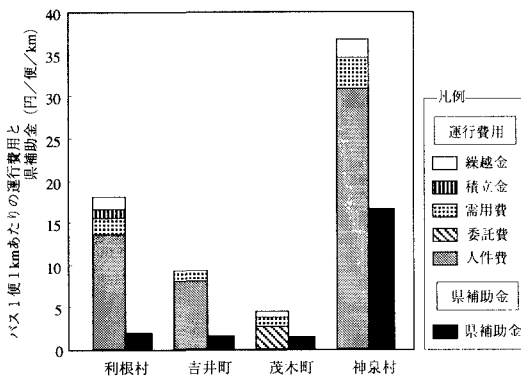
主な項目	利根村	吉井町	茂木町	神泉村
事業収入	33.5	16.4	56.4	8.5
県補助金	6.8	9.6	13.4	44.1
繰入金	38.3	74.0	11.8	47.3

（単位：％）

キーワード：廃止路線代替バス、公共交通、地方自治体

連絡先：〒274-8501 千葉県船橋市習志野台7-24-1 TEL/FAX 0474-69-5219

図－1は、4町村営バスの1便1kmあたりの運行費用と県補助金を併記したものである。この図から茂木町の費用効率が最も良く、次いで吉井町、利根村の順で神泉村が最も悪いことがわかる。これは各町村とも人件費が大きな割合を占めている中、茂木町が運行業務を民間委託して、人件費分として委託業者に支払う委託費を低廉に抑えているためである。また、県補助金の占める割合は茂木町、神泉村で運行費用の半分におよぶものの、それ以外では1、2割程度にとどまっており自治体の負担を軽減するに至っていない。



図－1 バス1便1kmあたりの運行費用と県補助金

表－3に乗客一人に対する自治体の実負担額（総費用から事業収入と県補助金を除いた額を総輸送人員で除したもの）とバス1便あたりの乗車人員を示した。費用効率の良かった茂木町が乗車人員の多さによる高い事業収入額から最も低い負担となり、逆に吉井町は表－2のような低い割合の事業収入と県補助金により最も高い負担を強いられている。また、乗車人員が最も少ない神泉村では県補助金により実負担が抑えられている。

表－3 乗客一人に対する実負担額と
1便あたりの乗車人員

項目	利根村	吉井町	茂木町	神泉村
実負担額 (円/人)	533	5660	125	304
乗車人員 (人/便)	7.0	3.6	7.5	1.0

4 自治体の負担軽減へのあり方

以上からバス輸送に対する自治体の負担の度合いの大きさは県補助金の制度並びに事業収入額、運行形態が関係していることがわかった。ここで後の2つの要因に関して、最も負担が少ないと言える茂木町の現状を分析し、自治体の負担軽減に向けたあり方を示す。

(1) 事業収入額

茂木町の事業収入の多さは乗車人員の高さによるものと考えられるが、表－3で同程度の乗車人員であった利根村との事業収入額の違いについて、この原因を表－4に記した。まず通学利用は、割引定期券の使用や小学生の場合は半額などの理由から、率の低い茂木町の方が事業収入額として多くなる。また茂木町の自治会への定期的な回数券の販売は、ある種強制的であるが確実な一般住民の利用と事業収入に大きく寄与している。しかし利根村の高齢者半額という利用促進策は、通学利用率の高さが示すように高齢者の利用につながっておらず、無論、事業収入を増加させるには至っていない。

以上から事業収入増加のためには、受動的で安易な割引制度よりも、自治会をはじめとする地域住民の理解と協力を得た上で、自治体が積極的に利用促進につながる施策を行うことが必要である。

表－4 事業収入額の違いの原因

項目	通学利用 の割合	キロあたり 平均運賃	利用促進策
茂木町	65%	50.1円	割引回数券の自治会 への定期的な販売
利根村	80%	42.5円	65歳以上の高齢者の 利用は半額

(2) 運行形態

茂木町が運行を委託している民間バス業者の運転手は、定年退職者の再雇用により採用されており、年金支給の関係から賃金が低く抑えられている。これが低廉な委託費の理由である。茂木町にはこのような特殊性があるわけで、単に民間バス業者に運行を委託しても負担軽減に結びつくとは限らないと思われる。

5 おわりに

地方部の公共交通は自治体に大きく依存しており、市町村営バスに対する自治体の負担は県別の補助金制度や事業収入額、運行形態の違いによりその度合いに大きな差があった。中でも茂木町は自治会の協力を得ての一般住民の利用率の高さや、定年退職者を再雇用しているバス業者への運行委託により自治体としての負担が最も抑えられていた。なお今回は高齢者率等の一般的指標によりクラスター分析を行ったが、今後は運行形態や補助金制度等の具体的な指標を用いて類型化し、クラスターごとに自治体の負担軽減へのあり方を明らかにしたい。

最後にヒアリング調査に御協力いただいた4町村のバス担当者の方々に厚くお礼申し上げます。