

# 自治体バスの運行財源に関する実態

三村 泰広<sup>1</sup>・國定 精豪<sup>2</sup>・稲垣 具志<sup>3</sup>・山崎 基浩<sup>1</sup>

<sup>1</sup>正会員 公益財団法人豊田都市交通研究所（〒471-0026 愛知県豊田市若宮町1-1）

E-mail:mimura@ttri.or.jp

<sup>2</sup>非会員 公益財団法人豊田都市交通研究所

<sup>3</sup>正会員 成蹊大学助教 理工学部エレクトロメカニクス学科（〒180-8633 東京都武蔵野市吉祥寺北町3-3-1）

E-mail: gushiina@st.seikei.ac.jp

現在、特に地方都市で自治体が交通空白地域解消、廃止代替など市民の生活の足を支援する目的で運行するバスの多くは、地域の社会的基盤の一つとして位置づけられつつある。しかし、近年の深刻な財政状況の中では、その経済的負担は自治体によっては非常に大きなものとなっている。経済的負担に対する抜本的解決策が期待されている中で、バス運行のための財源を工面するため自治体が行っている様々な努力について明らかにしておくことは、今後の自治体バスの運営に対して示唆を与えるものと考えられる。

本研究は地方都市における自治体バスの運行財源について、多様な財源形態に注目しつつ、その獲得状況について全国の自治体に対して意識調査を実施し自治体バスの運行に関わる基礎的資料を提供することを目的としている。

**Key Words :** *Bus managed by municipal governments, Operational financial resources*

## 1. 背景と目的

現在、特に地方都市で自治体が交通空白地域解消、廃止代替など市民の生活の足を支援する目的で運行するバス（以下、自治体バス）の多くは、地域の社会的基盤の一つとして位置づけられつつある。しかし、近年の深刻な財政状況の中では、その経済的負担は自治体によっては非常に大きなものとなっている。平成 20 年に実施された既往調査<sup>1)</sup>によれば、自治体バスの収支状況をみると、7割の自治体バスが収支率 50%を切る状況にあり、収入の9割以上が運賃収入で占められている自治体が全体の84%といった実情にある。上記調査から3年が経過した現在でも経済的負担に対する抜本的解決策が期待されている中で、バス運行のための財源を工面するため自治体が行っている様々な努力、特に運賃以外の財源も含めた実態について明らかにしておくことは、今後の自治体バスの運営に対して示唆を与えるものと考えられる。

このような現状に基づき、特に、地方都市における自治体バスの運行財源について、多様な財源形態に注目しつつ、その獲得状況について全国の自治体に対して意識調査を実施した。本研究ではこの結果を整理し、自治体バスの運行に関わる基礎的資料を提供することを目的としている。

## 2. 既往調査からみた整理

自治体バスの運行財源に関わる調査について主要なものを参照し、民間事業者が運営する路線バスと比較しつつ、大きく「運行財源」、「収支」、「運賃体系」について自治体バスの現状に関する知見を整理する。

### (1) 運行財源の現状

#### a) 民間事業者の場合

近年の民間事業者が運営する路線バスの一般的な運行財源については、平成21年4月に国土交通省自動車交通局および（社）日本バス協会が事務局を務めるバス産業勉強会が発行した報告書<sup>2)</sup>が詳しい。実車走行キロ当たり収入構成比をみると、保有車両30両以上の民営事業者の場合、平成19年で運送収入が96.2%、運送雑収が3.0%、営業外収入が0.8%となっている。この傾向は平成11年からの9年間大きく変わっていない。これより、民間の路線バス事業者においては、収入の大半が運賃などの運送収入によっていることがわかる。

#### b) 自治体バスの場合

自治体バスの傾向については、平成20年10月から11月にかけて全国の自治体が運行に関与するコミュニティ

バスを対象に実施した調査<sup>1)</sup>を参照する。自治体が運行するコミュニティバスの収入において、運賃収入が占める割合を整理したものをみると、回答のあった84%の自治体で運賃収入が9割以上を占めていることが示されている。

以上のように、民間事業者による路線バス、自治体バスともに、運行財源の多くが運送時に得られる運賃収入となっている。

## (2) 運行収支の現状

図-1は平成15年～19年の民間事業者が運行する民営バスおよび人口規模などが大きい自治体が交通局などを設置して運営する公営バスの経常収支比率（経常収入を経常支出で除した値×100）の推移を地域別で示している。これより、三大都市圏の民営バス以外は100%を下回っていること、特に三大都市圏以外で運行される公営バスの値が低いことが読み取れる。

さらに自治体バスの運行収支の実態について図-2に示す。これより、収支率が0.5を下回る自治体が全体の7割を占めていることがわかる。

以上のように、運営規模の大きい民営バス、公営バスであっても三大都市圏を除く多くのバスが厳しい経営状況となっていること、また自治体バスはさらに厳しい状況となっていることがわかる。

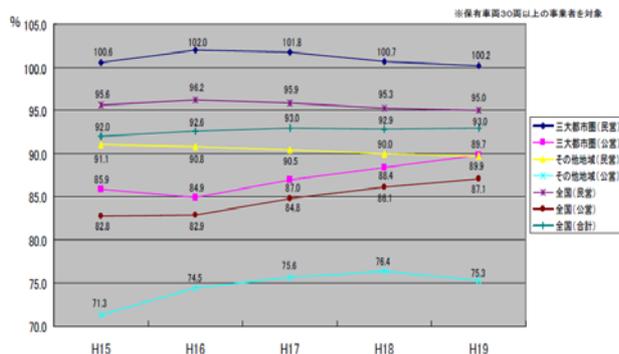


図-1 路線バスの経常収支比率の推移 (参考文献<sup>2)</sup>より抜粋)

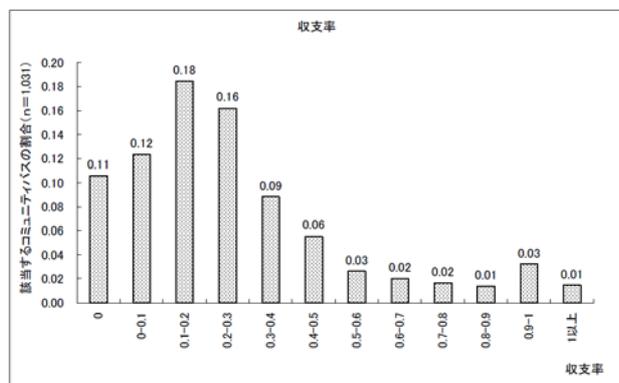


図-2 自治体バスの収支率 (参考文献<sup>1)</sup>より抜粋)

## (3) 運賃に関する実態

図-3は自治体バスの運賃形態の実態について示している。これを見ると、自治体が運行する6割以上のコミュニティバスで均一運賃を採用しており、距離制運賃やその他の形態に比べて多いことがわかる。また同調査では、均一運賃の金額について、100円、200円を設定しているコミュニティバスが他の料金に比べて多いことも示されている。

以上のように、自治体が運行するコミュニティバスの多くが距離に関係しない均一運賃を採用していること、その金額は100円としているものが最も多く、次いで200円といった分かりやすい金額を設定している状況が窺える。

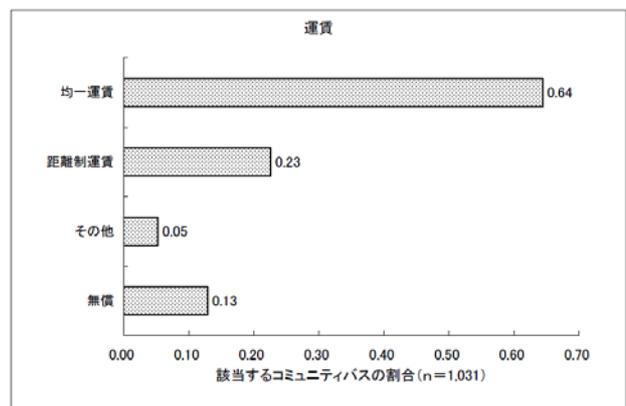


図-3 自治体バスの運賃形態 (参考文献<sup>1)</sup>より抜粋)

## (4) まとめ

ここまで、運行財源、運行収支、運賃の現状に関する既往調査を参照し、自治体バスについて、民営バス、公営バスと対比しながら傾向を整理した。それによると、①運行財源については、多くが運賃収入に依存している点で類似していること、一方、②民営、公営バスと比べると、自治体バスは非常に収支状況が悪いこと、しかしながら、その運賃形態をみると③均一運賃で比較的安価な設定とされていること、などが明らかとなった。これらの点を踏まえると、自治体バスは運行財源に関して財政規模の大きな民営バスや公営バスと同様な運賃依存型の収支構造を踏襲しつつも、運賃は低く設定されており、その結果、収支率の低さにみられるような大幅な赤字体質が形成されているといえる。ここで着目すべきは、自治体バスはそもそも運賃からの収入で十分な運行経費が賄えないことが明らかであるにも関わらず、運賃依存型の収支構造を採用している点にある。運行の適正化に向けて、自治体はまずこの収支構造からの脱却を目指すべきであると考えられる。しかしながら、どのような手段で、脱却すればよいかについては殆ど明らかになっていない状況である。

### 3. 自治体バスの運行財源に関する実態

#### (1) 調査の概要

上記の実態整理を踏まえて、自治体バスの運行財源に関する詳細な実態調査を実施した。調査概要を表-1に示す。調査は平成23年1月中旬に郵送配布・回収方式により実施し、調査対象は平成22年3月時点において総務省のホームページ<sup>3)</sup>に記載された市区町村の公共交通担当課とした。調査項目は自治体バス<sup>①</sup>の運行路線数とその目的、収入・支出の内訳、収支改善に対する意識などである。1,002の自治体から回答を得たが、そのうち本研究の分析に関連する内容の記載が適正<sup>②</sup>であった912の自治体を分析対象とした。

表-1 調査の概要

調査日：平成23年1月中旬
調査方法：郵送配布・回収（一部電子メールによる回収）
調査対象：全国の自治体の公共交通担当課
配布・回収：配布票 1,727, 有効票 912（有効回収率52.8%）
調査項目：①運行路線数・目的とその重要度
②運行見直し時の重視項目
③収入・支出内訳
④収支改善に対する意識

#### (2) 自治体バスの運行路線とその目的

自治体バスの運行財源実態の把握にあたり、まずは自治体バスの運行路線とその目的についてどのような傾向にあるのかを整理する。

図-4は本調査における自治体が抱える自治体バスの路線数について示している。「1～5路線」といった小規模な路線構成の自治体が多く、全体の4割以上を占めている。自治体バスの路線は保持していない「路線なし」の自治体も多く、全体の3割程度を占めている。

図-5は自治体バスを運行している自治体（644自治体）において、その運行目的別平均路線数と変動係数を示している。路線数について一元配置分散分析を行ったところ、1%水準で有意差があった。運行路線数が多い目的は「交通空白地域の解消」と「高齢者等交通弱者の対応」である。当該目的を抱える自治体は全体の7割を占めており、これらの目的運行される自治体バスの多さが指摘できる。他方、運行路線数が少ない目的は「市町村合併後の対応」と「観光振興」である。これらの目的を抱える自治体は全体に占める割合も他の目的と比べて少なく、運行している自治体、ならびに運行している本数が少ない目的といえる。

変動係数は運行本数に比例して小さくなっているが、特に「市町村合併後の対応」において値が大きく、自治

体間でばらつきがあることがわかる。

図-6は自治体バスの運行目的別の重要性を示している。回答数が少なかった「重要でない」を類似するカテゴリである「あまり重要でない」と統合し、カイ二乗検定を行ったところ、1%水準で有意差があった。全体として「非常に重要」、「重要」と回答している割合が多いものの、特に「交通空白地域の解消」と「高齢者等交通弱者の対応」は「非常に重要」と回答している割合が高く、7割程度占めている。他方、「市町村合併後の対応」および「観光振興」は比較的「あまり重要でない」、「重要でない」の回答割合が多い。

以上をまとめると、平成23年1月現在、自治体バスを運行している自治体は全体の約7割を占めており、その多くは1～5路線程度となっている。またその運行目的は「交通空白地域の解消」や「高齢者等交通弱者の対応」が特に多く、「市町村合併後の対応」および「観光振興」が特に少ない。この運行目的と路線数の多さは、当該目的の重要性と関連している可能性がある。以上のような自治体バスの傾向を踏まえて、以下では運行財源に関するいくつかの視点から分析を行う。

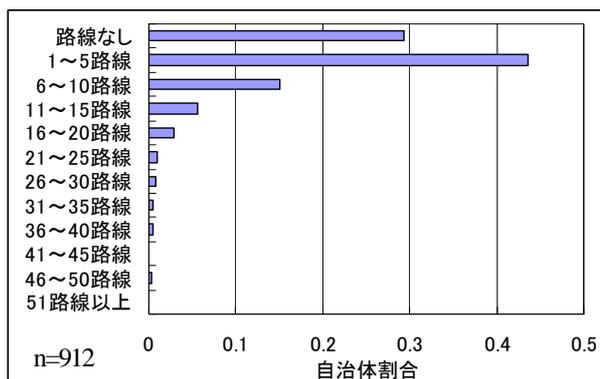
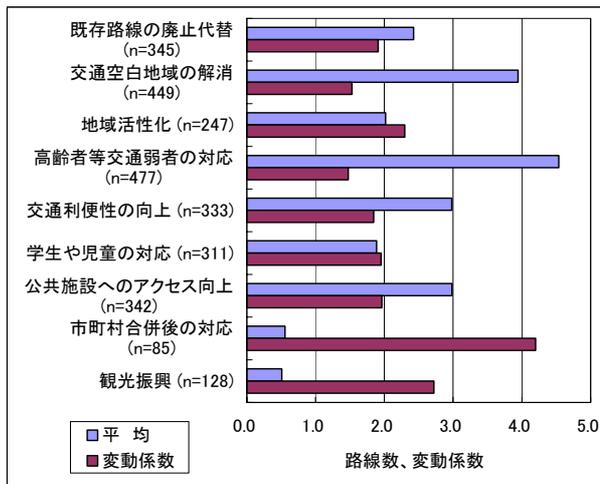


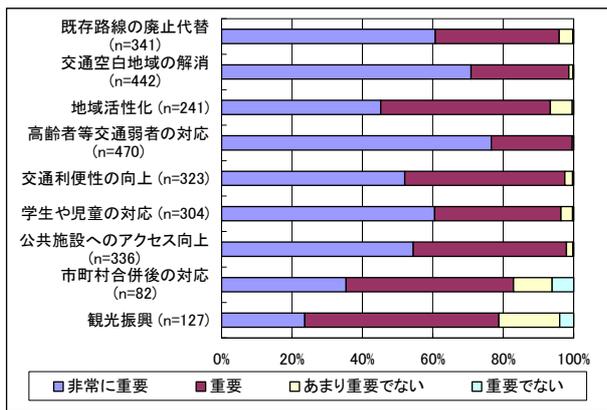
図-4 自治体バスの路線数



※（）内は当該目的の路線を運行している自治体数

※一元配置分散分析1%有意

図-5 自治体バスの運行目的別平均路線数と変動係数



※（ ）内は当該目的の路線を運行している自治体数  
 ※当該目的の路線がある自治体による集計値  
 ※カイ二乗検定1%有意（あまり重要でない、重要でないを統合）

図-6 自治体バスの運行目的別の重要性

### (3) 自治体バスの収支の全体的傾向

自治体バスの収支の全体的傾向について、自治体バスを運行している644自治体の状況から把握する。表-2は全自治体の収入、支出状況について、平成22年度の当初予算を聞いたものを示している。平均収入額は年間で13,464,344円、平均支出額は45,930,389円で、支出に対する収入の割合である収支率は29%と多くの自治体バスが財政的に大変厳しい状況下で運行していることがわかる。それぞれの変動係数を見ると、支出比べ、収入における値が大きくなっており、収入側で特に自治体間のばらつきが大きいことがわかる。

図-7は自治体の収支率による頻度分布を示している。収入、支出が共に記載されていない自治体、もしくは支出がまったく無い自治体が除外されているため、回答自治体数が615とやや少なくなっている。これをみると、収支率が0.2~0.3である自治体が最も多く、全体の18%を占めている。収支率0.5以下の自治体が全体の86%、1.0以下では98%となっている。

表-3は自治体バスの収入として想定されるものをリストアップし、それぞれについて獲得状況とその金額を記入してもらった結果について示している。運賃収入を得ている自治体が最も多く、全体の66%の自治体が獲得している。ついで都道府県からの補助金、国からの補助金が続く。広告などの収入を得ている自治体は少なく、車両広告が14%と比較的多いものの、それ以外での広告を得ている自治体は少ない。寄付金などはほとんどなく、獲得している自治体は1%となっている。その他収入として挙げられたものは、他自治体にまたがる路線を持つ場合の他自治体からの運行負担金が多い。そのほか、起債（過疎債）なども比較的多く見られた。獲得金額についてみると運賃、国からの補助金、都道府県からの補助金の順に多い。収入として獲得している自治体が少ないものの、企業からの寄付金は金額が高くなっている。

次に変動係数を見ると、寄付金や補助金は比較的値が小さく、自治体によるばらつきが少ない一方で、広告費の多くは値が大きく、自治体によるばらつきが大きい。

表-4は自治体バスの支出として想定されるものをリストアップし、それぞれについて支払い状況とその金額を示している。運行委託費を計上している自治体が最も多く全体の74%を占める。また、赤字補填、設備投資、広報費などを計上している自治体も30%以上を占める結果となっている。その他の支出については、調査委託費、協議会運営費、燃料などの消耗品費、修繕費、各種税金、保険料などが計上されていることが多かった。支出金額について見ると、運行委託費と赤字補填費が多く平均で3,500万~3,800万円となっている。広報費は比較的少なく平均で642,741円であった。次に変動係数を見ると、設備投資費、その他における変動係数が大きく、自治体によるばらつきが大きいことがわかる。

表-2 自治体バスの年間収支状況（平成22年度の当初予算）

	収入	支出
平均 (円)	13,464,344	45,930,389
標準偏差 (円)	23,703,637	58,128,123
変動係数	1.76	1.27

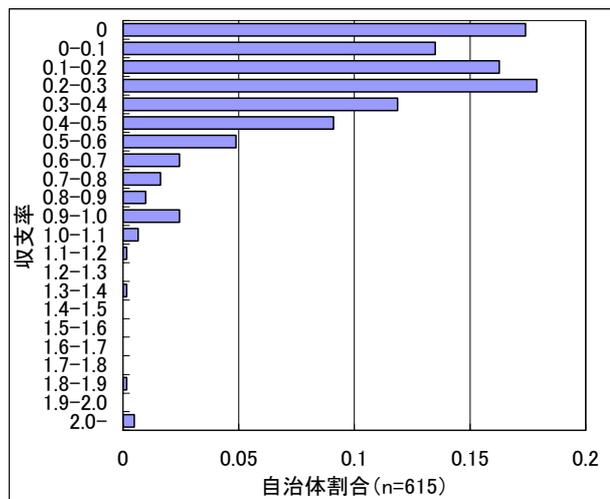


図-7 自治体バスの収支率

表-3 自治体バスの収入の内訳（年間）

	獲得自治体数	該当割合	平均収入額 (円)	標準偏差 (円)	変動係数
運賃	427	0.66	11,964,644	20,476,686	1.71
国からの補助金	105	0.16	10,955,763	13,966,006	1.27
都道府県からの補助金	252	0.39	7,053,005	8,208,302	1.16
個人からの寄付金	4	0.01	1,862,000	2,488,248	1.34
市民団体からの寄付金	5	0.01	1,094,200	781,357	0.71
企業からの寄付金	4	0.01	5,582,250	6,734,102	1.21
車両広告	90	0.14	514,573	846,899	1.65
配布物の広告	15	0.02	553,553	1,248,800	2.26
バス停などの施設広告	11	0.02	413,864	465,453	1.12
バス停などのネーミングライツ	6	0.01	1,195,333	1,888,037	1.56
その他収入	47	0.07	20,339,593	28,156,258	1.38

※平均収入額は獲得自治体による平均

表4 自治体バスの支出の内訳（年間）

	支払い自治体数	該当割合	平均支出額（円）	標準偏差（円）	変動係数
運行委託費	475	0.74	35,532,033	38,956,787	1.10
赤字補填費	211	0.33	38,011,579	50,481,888	1.33
人件費	62	0.10	16,119,700	18,216,838	1.13
設備投資費	212	0.33	5,690,999	9,444,270	1.66
広報費	170	0.26	642,741	819,925	1.28
その他支出	220	0.34	10,754,123	50,638,490	4.71

※平均支出額は支払い自治体による平均

(4) 収支状況別からみた自治体バスの傾向

上述のように全体として自治体バスの収支傾向は非常に厳しい状況下に置かれている一方で、図-7に示されるように、自治体によっては比較的良好である場合もみられる。このような収支状況の違いによって、自治体バスの運行実態、財源実態にどのような特徴があるのかを示していく。

分析を実施するにあたり以下の方法で収支状況を分類した。サンプル数の配分量を考慮し、収支率の四分位数を求め、1/4分位数未満を収支率が低い自治体（以下、「低」とする）、1/4分位数以上、2/4分位数未満を収支率が中程度に低い自治体（以下、「中低」とする）、2/4分位数以上、3/4分位数未満を収支率が中程度に高い自治体（以下、「中高」とする）、3/4分位数以上を収支率が高い自治体（以下、「高」とする）として峻別した。表-5にそれぞれの具体的な収支率の値を示す。以下、この分類に従い傾向を整理する。

表-5 収支率による自治体の分類結果

分類	収支率	該当自治体数
低	0.065未満	157
中低	0.065以上、0.219未満	152
中高	0.219以上、0.387未満	153
高	0.387以上	153

a) 収支状況別自治体バスの運行路線とその目的

収支状況からみた自治体バスの運行財源実態を把握するにあたって、まずは収支状況別の自治体バスの運行路線とその目的にどのような傾向にあるのかを整理する。

図-8は収支状況別の自治体バス路線数を示している。収支率が「低」の自治体の運行本数が最も少ない一方で、収支率が「中低」の運行本数が最も多い。これは収支率が「低」の自治体は収支状況の悪さから運行本数を多くできない可能性が、収支率が「中低」ところは、運行本数が多いため、収支状況が悪化している可能性が示唆される。

次に収支状況別の運行目的の傾向をみる。図-9は収支状況別で各運行目的の路線を持つ自治体の割合を示している。収支率が「低」の自治体はすべての目的で路線を持つ割合が小さい傾向が確認できる。また、全体的に収支率が「中低」もしくは「中高」では各目的を持ってい

る割合が大きい傾向にある。図-10は重要度の回答内容を得点化（非常に重要=4点〜重要でない=1点）し、収支状況別の平均得点を図示している。クラスカル・ウォリス検定を行ったところ、「観光振興」（1%水準）、「高齢者等交通弱者の対応」（5%水準）の運行目的において収支状況別で有意差があったものの、それ以外の運行目的では有意差があるとはいえなかった。有意差のあった「観光振興」および「高齢者等交通弱者の対応」目的は、いずれも特に収支率が「高」の自治体で重要度得点が高い傾向がみられるという特徴がある。

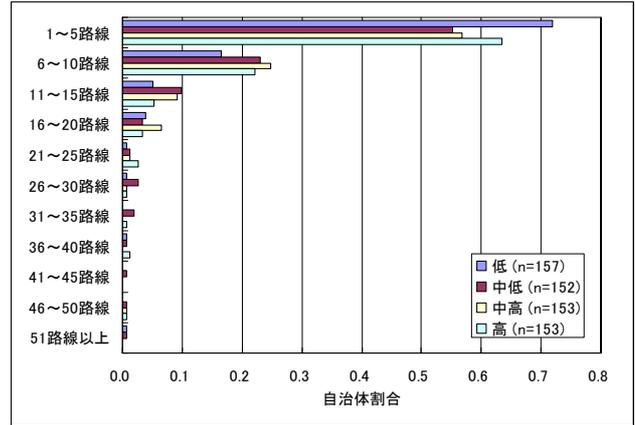
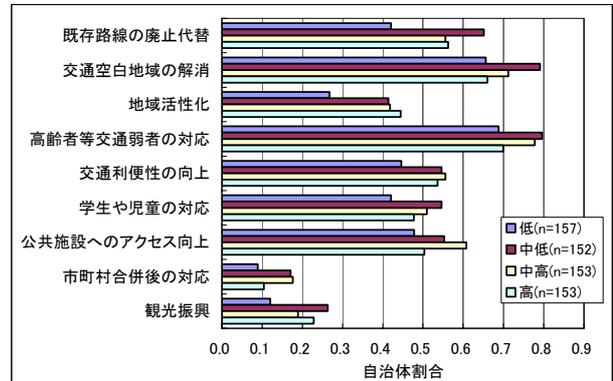
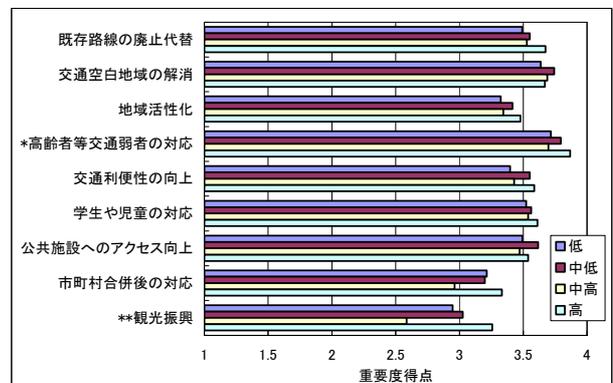


図-8 収支状況別自治体バスの路線数



※各目的の路線を持つ自治体の割合を示している

図-9 収支状況別運行目的の有無割合



※当該目的の路線がある自治体による集計値

※非常に重要=4、重要=3、あまり重要でない=2、重要でない=1として得点化

※クラスカル・ウォリス検定 \*\*：1%有意、\*：5%有意

図-10 収支状況別運行目的の重要度

b) 収支状況からみた自治体バスの運行財源実態

上述の収支状況別の自治体バスの運行実態を踏まえて、ここから収支の分析による運行財源の実態について整理する。図-11は収支状況別の平均収入および支出額を示している。収入は収支率が高い自治体になるほど平均収入額が大きくなっている。一方、支出は収支率が「低」の自治体は平均支出額が比較的小さいものの、それ以外の自治体は5千万円超で拮抗しており大きな変化が見られない。これより収支状況は支出より収入の獲得如何によって影響を受けていることが窺える。

次に、より詳細な収入および支出の内訳からみた傾向を整理する。図-12は運賃といった各収入内訳について収支状況別に獲得している自治体の割合を示している。全般的に収支率が高い自治体ほど多くの種類の収入を得ている傾向が確認できるが、その中で特に「運賃」、「国からの補助金」、「車両広告」において、収支率の高い自治体であるほど割合が高くなる傾向が強い。図-13はその内訳別の平均収入額を示している。収支率の「中高」で「企業からの寄付金」が突出しているが、これは1自治体のみ結果である。クラスカル・ウォリス検定を行ったところ、「運賃」、「都道府県からの補助金」の収入において共に1%水準で有意差があった。

「運賃」、「都道府県からの補助金」は共に収支率が高い自治体ほど、平均収入額が大きくなる傾向を示している。「運賃」は収支率が「低」の自治体を除けば収支状況に関わらず多くの自治体で収入として得ている一方で、その収入金額には大きな差が生じている。この原因については、路線規模などが影響していると考えられるが、より詳細な分析が必要であると考えられる。

次に、図-14は収支状況別に運行委託費といった各支出を計上している自治体の割合を示している。運行に直接関わりと想定される「運行委託費」や「赤字補填費」などの支出は収支率による自治体間の差はほとんど見られないが、「設備投資」や「広報費」といった支出では、収支率の比較的高い「中高」、「高」の自治体において計上している自治体が多いことがわかる。

図-15はその内訳別の平均支出額を示している。収支率の「低」で「その他」が突出しているが、これは広域路線やデマンドタクシーなどに対する他の自治体、地区に対する運行負担金の影響が大きく出ているためである。クラスカル・ウォリス検定を行ったところ、「運行委託費」においてのみ1%水準で有意差があった。「運行委託費」は収支率が「低」の自治体のみ金額が低く、他の自治体の半額程度となっている。全般的に収支率が高い自治体ほど支出額も大きい傾向が見受けられるが、回答自治体数の制約などもあり統計的な有意差があるとはいえないという結果となった。

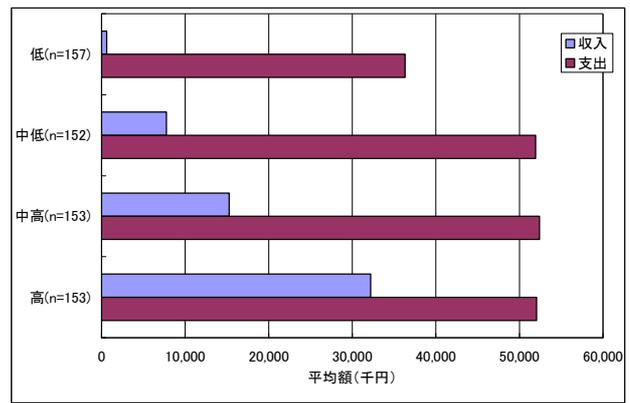


図-11 収支状況別平均収入・支出額

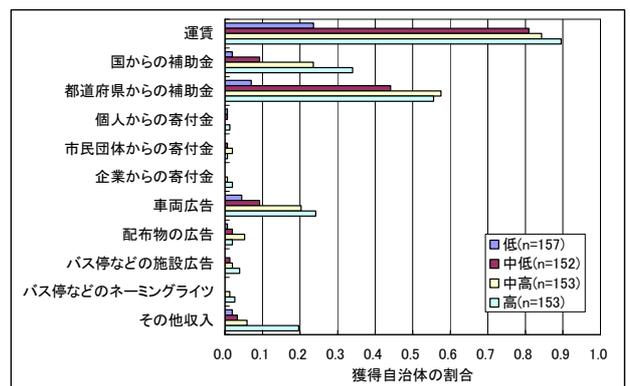
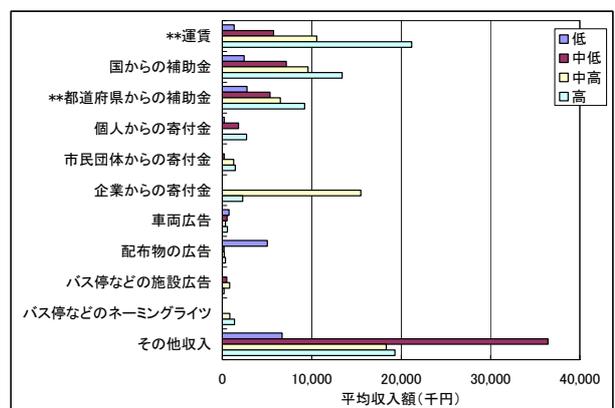


図-12 収支状況からみた獲得収入の内訳



※当該収入がある自治体による平均値  
 ※クラスカル・ウォリス検定 \*\* : 1%有意, \* : 5%有意

図-13 収支状況からみた内訳別平均収入額

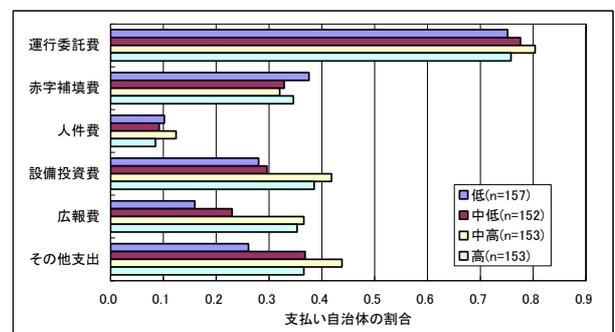
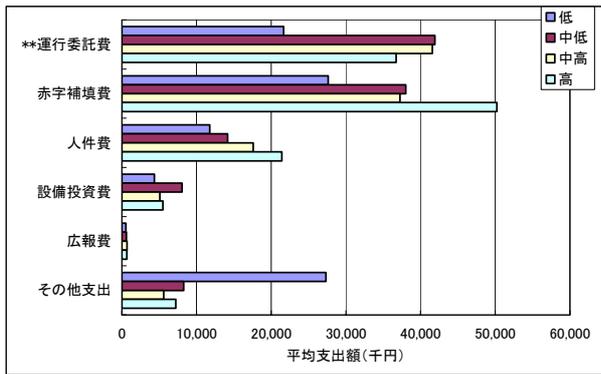


図-14 収支状況からみた支出の内訳



※当該支出がある自治体による平均値  
 ※クラスカル・ウォリス検定 \*\*：1%有意

図-15 収支状況からみた内訳別平均支出額

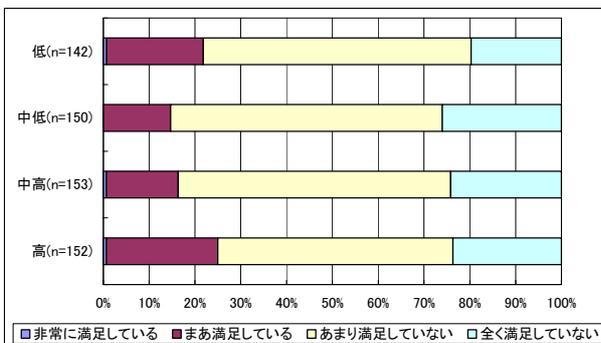
#### 4. 自治体バスの運行財源に対する意識

以上のように収支実態により自治体が抱える課題は様々であると考えられるが、これについて各自治体がどのように意識し、その改善に向けて努力をしようとしているのかを把握するため、以下では、上述の収支状況による自治体分類にのっとり分析を行う。

##### (1) 収支に対する満足と改善努力の程度

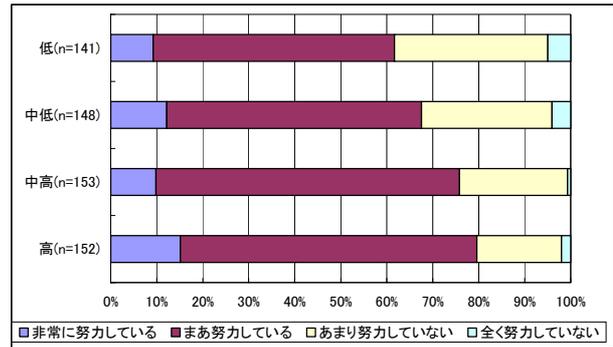
図-16 は収支状況別の収支に対する自治体の満足度を示している。回答数が少なかった「非常に満足している」を類似するカテゴリである「まあ満足している」と統合し、カイ二乗検定を行ったところ、有意差があるとはいえなかった。満足している自治体は2割程度であり、大半の自治体が現在の収支状況について満足していない傾向が窺える。

図-17 は収支状況別の収支に対する自治体の努力程度を示している。回答数が少なかった「全く努力していない」を類似するカテゴリである「あまり努力していない」と統合し、カイ二乗検定を行ったところ、1%水準で有意差があった。収支率が高い自治体ほど努力を自認している傾向にある。満足度では差がないものの、努力を自認している程度では差が出ている点が特徴的である。



※カイ二乗検定有意差なし（非常に満足している、まあ満足しているを統合）

図-16 収支状況別の収支に対する満足程度



※カイ二乗検定1%有意（あまり努力していない、全く努力していないを統合）

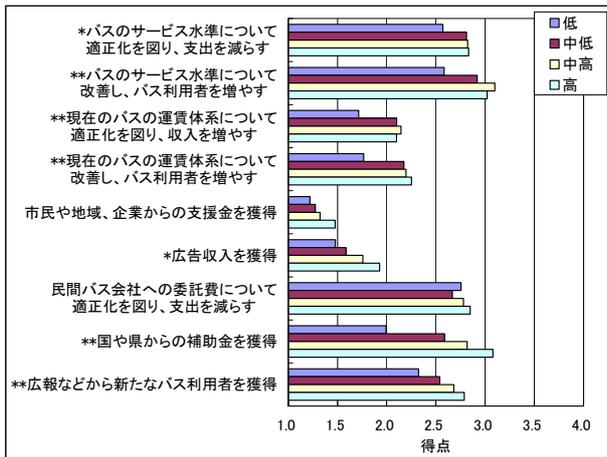
図-17 収支状況別の収支改善に向けた努力程度

##### (2) 財源獲得に向けた対策の実施状況と今後の重要性

財源獲得に向けた努力の具体的な内容を確認するため、本調査では9つの対策方針を提示し、それぞれの現在の実施状況とそれぞれの今後の重要性について聞いた。

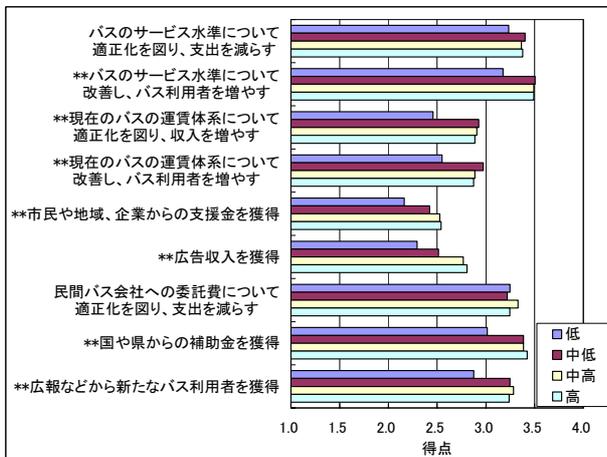
図-18 は対策の現在の実施状況についての回答内容を得点化（重点的に実施=4点～ほとんど実施していない=1点）し、収支状況別の平均得点を図示している。クラスカル・ウォリス検定を行ったところ、他の対策に比べて得点が高い「市民や地域、企業からの支援金を獲得していくこと」と、比較的得点が高い「民間バス会社への委託費について適正化を図り、支出を減らしていくこと」を除いて収支状況別で有意差があるという結果となった。全体的に収支率が低い自治体ほど、対策の実施状況が低い傾向が窺える。また、特に収支状況間で差が大きいのは「国や県からの補助金を獲得していくこと」であり、現時点で補助金獲得に対する意識差が特に収支状況によって明確に出ていることがわかる。

図-19 は同様の対策について、今後の重要性を回答内容別に得点化（非常に重要=4点～重要でない=1点）し、算出された収支状況別の平均得点を図示している。クラスカル・ウォリス検定を行ったところ、他の対策に比べて得点が高い「バスのサービス水準について適正化を図り、支出を減らしていくこと」と、実施状況でも有意差があるとはいえなかった「民間バス会社への委託費について適正化を図り、支出を減らしていくこと」を除いて収支状況別で有意差があるという結果となった。全体的に特に収支率が「低」の自治体の得点の低さが際立つ。また、前述の現在の実施状況における得点の高さがそのまま今後の重要性の大きさに直結している傾向も窺える。収支状況間で差が大きいのは「広告収入を獲得していくこと」であり、広告収入に対する将来の重要性について意識差が明確に出ていることになる。



※重点的に実施=4、やや実施=3、あまり実施していない=2、ほとんど実施していない=1として得点化  
 ※クラスカル・ウォリス検定 \*\*：1%有意、\*：5%有意

図-18 収支状況別の収支改善に向けた対策の実施状況



※非常に重要=4、重要=3、あまり重要でない=2、重要でない=1として得点化  
 ※クラスカル・ウォリス検定 \*\*：1%有意、\*：5%有意

図-19 収支状況別対策の今後の重要性

## 5. 結論と課題

本研究で得られた主な知見は以下のとおりである。

- (1) 平成 23 年 1 月現在、自治体バスを運行している自治体は全体の約 7 割を占めており、その多くは 1～5 路線程度となっている。またその運行目的は「交通空白地域の解消」や「高齢者等交通弱者の対応」が特に多く、「市町村合併後の対応」および「観光振興」が特に少ない。この運行目的と路線数の多さは、当該目的の重要性と関連している。
- (2) 自治体バスの収支率は 0.5 以下の自治体が全体の 86%、1.0 以下では 98%となるなど各自治体は財源的に厳しい状況下に置かれている。収入の内訳は運賃収入を得ている自治体が最も多く、ついで都道府

県からの補助金、国からの補助金が多い。そのほか、車両広告を得ている自治体は比較的多いものの、それ以外の広告や寄付金を獲得している自治体はほとんどない。

- (3) 自治体バスの収支状況による自治体比較をしたところ、収支率は支出よりむしろ収入の獲得如何によって影響を受けていること、収支率が高い自治体ほど様々な種類の財源を獲得していること、運行に直接関わる「運行委託費」などの支出は収支状況による自治体間の差はほとんど見られないが、「設備投資」や「広報費」などでは、収支率の比較的高い自治体において計上している自治体が多い。
- (4) 自治体バスの収支状況によって自治体の収支に対する満足意識は差がないものの、努力意識は収支状況が良好な自治体ほど高い。また収支率が低い自治体ほど、現在の対策の実施状況や今後の対策の重要性を低く意識する傾向がある。収支状況間で意識差が大きいのは、現時点では「補助金の獲得」であり将来の重要性では「広告収入の獲得」でいずれも収支状況が良いほどその意識が高くなる。

今後の課題として、本研究で示した傾向は、自治体の規模や全体的な財政状況にも大きく影響を受けていると想定され、これらの影響を踏まえた考察を行う必要がある。最後になりますが、調査に協力いただいた各自治体の公共交通担当課の皆様にご感謝の意を表します。

### 補注

- (1)本調査では自治体バスの定義として以下の表現を使い各自治体に回答を依頼した。  
 「自治体バスとは、コミュニティバスなど都市部や郊外部において、在来のバスが運行していない交通空白地域や、採算性の問題で在来のバスが運行できなくなった地域を中心に自治体が主体となって導入するバスとします。（比較的大きな都市の交通局等で運行する公営バスは除きます）」
- (2)回答自治体によって、その他の収入に自治体の一般財源を組み入れている場合があったが、可能な範囲で除去している。

### 参考文献

- 1) (財)豊田都市交通研究所：自治体バス（コミュニティバス）の実態および評価に関する調査、(財)豊田都市交通研究所 研究調査報告 2009-③、2009
- 2) バス産業勉強会：バス産業勉強会報告書～バス産業の向かうべき方向性～、2009.4
- 3) 総務省 HP：広域行政・市町村合併、<http://www.soumu.go.jp/kouiki/kouiki.html> (平成 23 年 1 月現在)

(2011.5.6 受付)

A Study on Current Status of Operational Financial Resources of Bus Managed by Municipal Governments

Yasuhiro MIMURA, Seigou KUNISADA, Tomoyuki INAGAKI and Motohiro YAMAZAKI