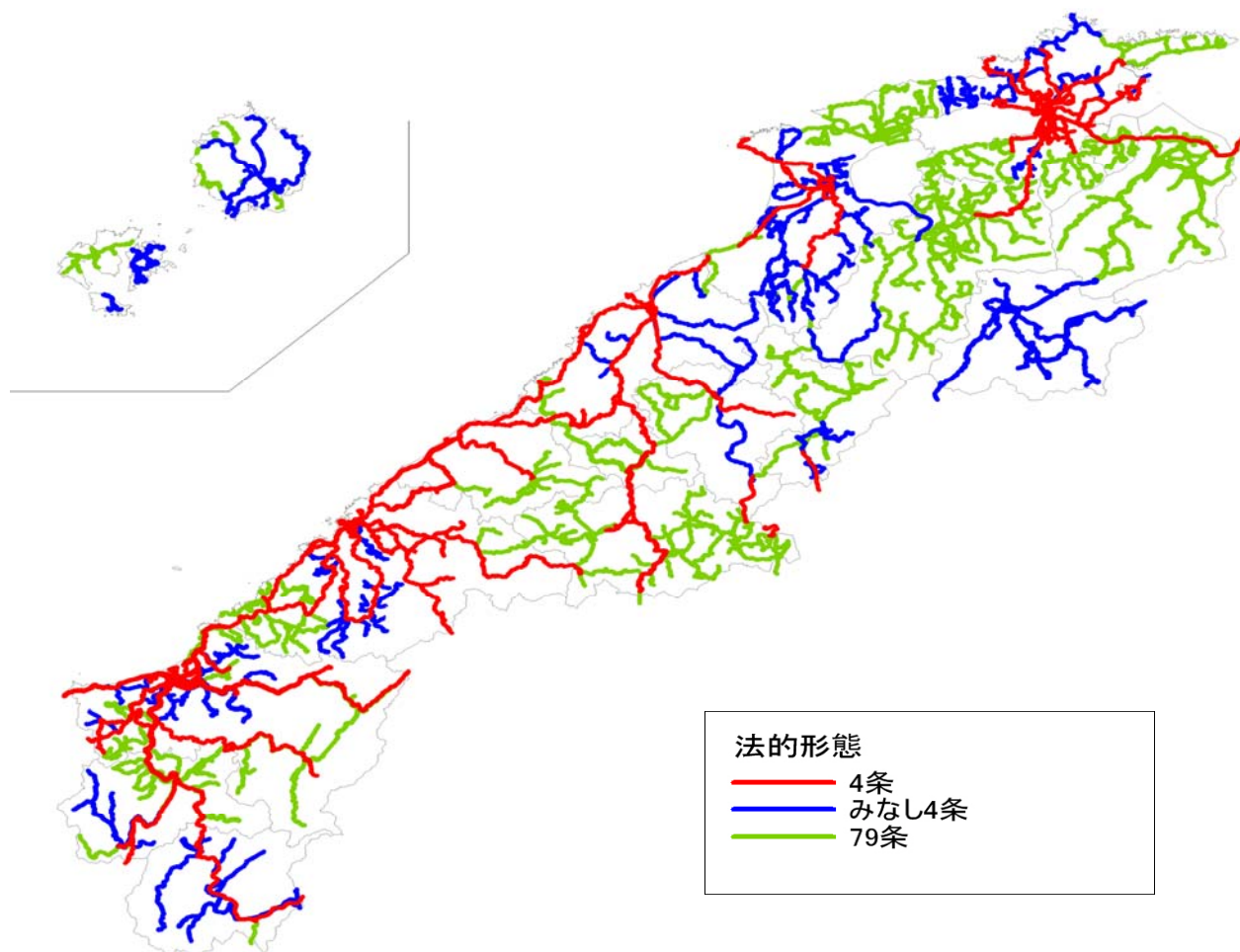


# バス路線運行維持事業について

島根県地域振興部交通対策課

## 1. 県内バス路線の運行状況（平成20年度法的区分別バス運行状況）



法的区分	路線数 (路線)	系統数 (系統)	系統キロ		運行回数(往復)		実車走行 キロ (km/年)	輸送人員 (人/年)
			(km)	比率 (%)	日当り (回/日)	系統当り (回/系統)		
4条	73	279	5,398.4	34.2%	753.0	2.7	10,125,883.3	6,996,264
みなし4条	114	185	3,245.0	20.6%	465.3	2.5	3,235,819.4	1,633,296
79条	198	403	7,256.9	45.3%	696.3	1.7	5,541,816.7	1,641,597
計	385	867	15,900.3	100.0%	1914.6	6.9	18,903,519.4	10,271,157

(注1) 第4条：道路運送法第4条に基づく民間事業者による乗合事業

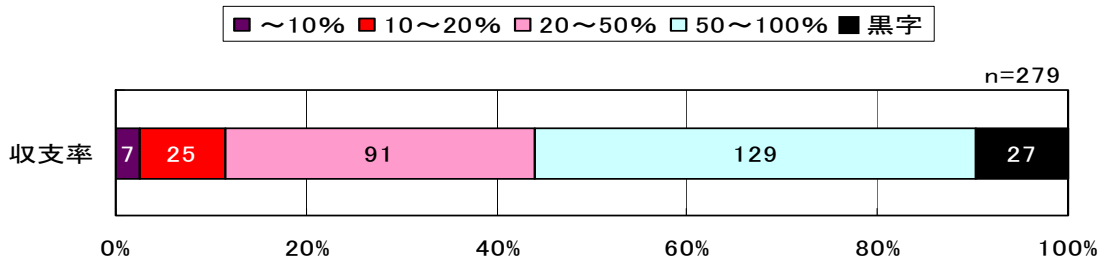
(注2) みなし4条：旧道路運送法第21条に基づき市町村の要請で貸切事業者が行う乗合事業

(注3) 79条：道路運送法第79条の登録を受けて市町村が行う乗合事業

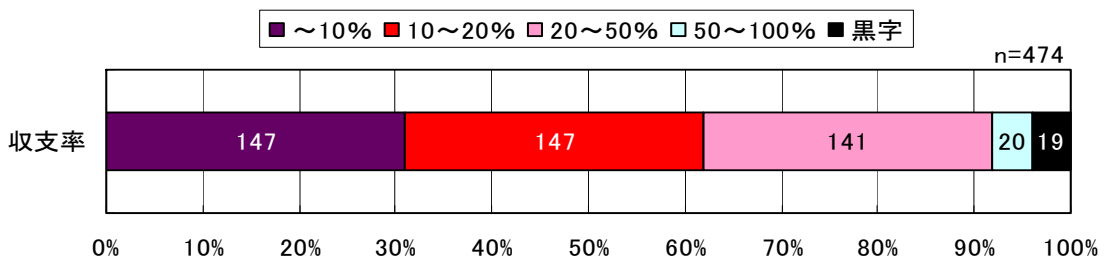
## 2. 施策の背景

島根県内の生活交通を支えるバス路線等のほとんどが赤字である中、行政からの支援をなくしては、これが維持できない状況。

- ① 県内の4条系統の収支率（収益／経費）は、次のとおり分布しており、9割以上の系統が赤字となっている。（下記グラフのとおり）



- ② 県内のみなし4条・79条路線（市町村が主体となって維持している路線）の収支率は、次のとおり分布しており、6割以上の系統が20%以下となっている。（下記グラフのとおり）



（注） 系統ごとの収支が不明なものについては除いている。

## 3. 施策の目的・目標・状況

- ① 県内においては、既に4条事業者が撤退し、市町村が直接域内全ての生活交通に対応せざるを得ないところも少なからずあるなど、各市町村の交通サービスの水準・形態とも様々である。
- ② 生活交通の確保については、国・県においても相当の責任を負うことから、県においても、一定の要件の下に支援することにより、県民の日常生活に密着した生活交通の維持を図ってきたところであるが、どの路線を維持し、こういった手法（定時定路運行・デマンド型運行等）で運行するかについては、市町村の判断において設定されるべきものと前提に立っている。
- ③ 厳しい財政状況のもと、人口減少や自家用車利用の増加等に伴う利用者の減少や過疎化の進行等に伴い交通空白・不便地域が拡大する中、生活交通の維持・確保は、更に困難性が増すものと思われる。

4. 現在の事業（補助制度）概要

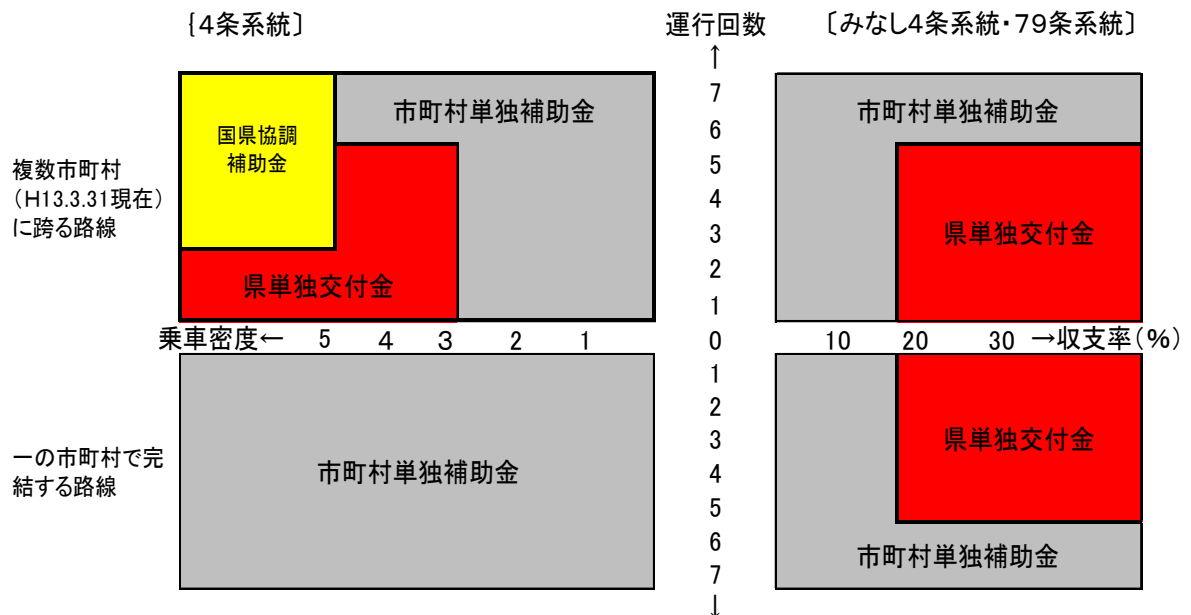
① 島根県バス運行対策費補助金（国県協調補助金）

- ・ 4条事業者に対する国・県による協調補助制度
- ・ 運行費補助の外、車両購入に係る補助、経営改善を行った事業者に対する優遇措置制度（本県では今年度より導入）がある。
- ・ H21年度補助対象系統数 【4条】24系統（交付額は別添のとおり）
- ・ H22年度当初予算額 121,482千円

② 島根県生活バス路線確保対策交付金（県単独交付金）

- ・ 4条事業者に補助又は79条系統を運行する市町村に対する交付金制度
- ・ H21年度交付対象系統（のべ）数（交付額は別添のとおり）
  - 【4条】26系統
  - 【みなし4条】72系統
  - 【79条】69系統
- ・ H22年度当初予算額 201,278千円

・ 現在の運行費補助制度の概要図



・ 平成20年度補助制度対象系統別負担状況表

【単位:億円】

区分	対象系統数 (系統)	運行費補助〔負担〕額			計
		国	県	市町村	
国県協調補助対象系統	24	0.9	0.9	0.7	2.5
県単交付金対象系統	178		1.9	2.8	4.7
市町村単独補助(負担)系統	526			11.6	11.6
計	728	0.9	2.8	15.1	18.8

(注)金額は概算額で、松江市交通局運行系統については、除いている。また、スクールバス車両による一般混乗分を含んでいる。

(注)国県協調補助に係る補助額は運行費のみで、車両購入費補助分を含んでいない。

## 5. 県単独交付金（補助）制度の見直しについて

今般、利用者の更なる減少等により、要件を満たせないものが増加し、県からの市町村への交付金額は一貫して減少している一方で、既存の路線維持はもとより、拡大する交通空白・不便地域の解消を図る必要もあるなど、行政、とりわけ市町村の果たすべき役割は増大しており、持続的に必要な生活交通が維持されるよう、県の交付金（補助）制度についても、見直しが必要と考えている。

### ① 市町村の意向を踏まえつつも、県の役割をより明確にするとともに、市町村とともに、利用促進につながる制度とすること。

- ・バス事業者による路線を維持していくためには、個々の路線の収支状況はもとより、当該事業者の民間企業としての経営判断によるところが大きく、利用者が減少していく中では、より安定した支援体制が必要であり、県の役割は重要である。
- ・特に、複数市町村を跨る広域的な系統については、当該路線の重要度が当該市町村間で異なることなる場合もあるなど、厳しい財政状況の中では、県の調整機能がより重要である。
- ・県内高等学校への通学については、保護者の自家用車による送迎が少なからず行われている実態を踏まえ、市町村の協力も得ながら、こうした通学生のバス利用への転換を促すことは、実効性が高いと思われる。

### ② 地域内路線については、より効率的で地域の実情にあった運行形態へ見直しが促進されるようにすること。

生活交通を持続的に維持していくためには、地域の自由な発想により、様々な手段を積極的に取り入れていくことが不可欠であり、運行形態等にかかわらず、一定の支援を可能とすることが必要である。

## 6. 今後の検討課題

必要な生活交通を維持していく上での、県及び市町村の役割について、ご意見を伺いたい。

### ① どの路線を、こういった形態で維持するかは、市町村の判断を尊重すべきと考えるがどうか。

### ② 広域的な路線の維持については、県の役割の一つと考えるが、地域内路線について、県として、どのように支援していくべきか。

# 島根県自治会等輸送活動支援モデル事業について

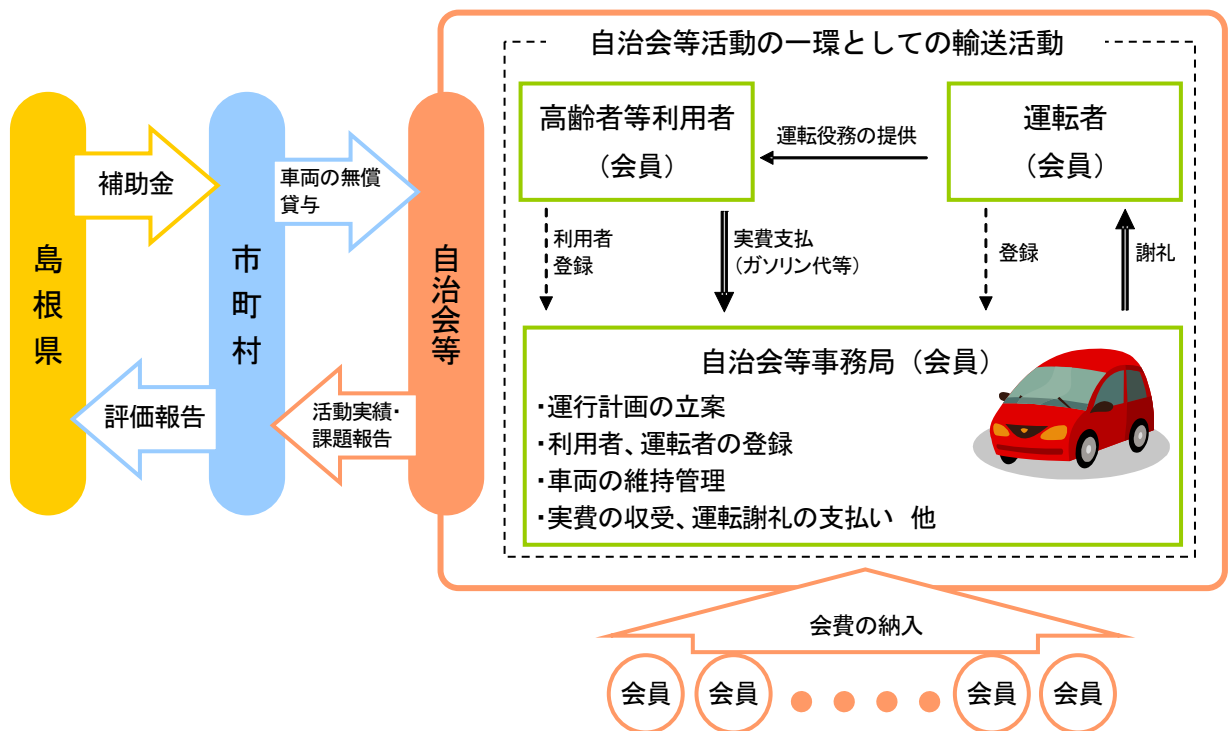
## 1. 事業の概要

人口減少と少子・高齢化が進む離島・中山間地域では、交通事業者はもちろん市町村でも対応が困難な交通空白・不便地域が存在し、通院・買い物等の日常生活に支障をきたしている。

これらの生活交通問題を解決するためには、助け合いの考え方から地域住民が主体となった新たな輸送活動の取組が必要であり、県では、昨年度より、この地域住民が主体となる取組をモデル事業として支援している。

### 【基本スキーム】

- 輸送活動に必要な経費は自治会費によることを基本とし、利用者はガソリン代等の実費を負担する仕組み
- 輸送活動に使用する車両は市町村から自治会等へ無償貸与を前提（会員による車両の共同保有）



## 2. 支援内容

車両購入費 2 / 3 [補助限度額 2,200 千円]

輸送活動評価支援費 350 千円 [定額]

## 3. 現在の実施状況

平成21年8月～ 谷自治振興会（飯南町）

平成21年11月～ 羽原自治会（浜田市井野町）

平成22年3月～ 別府地域連合自治会（美郷町）