

市による路線バス運行に対する財政支援制度導入について(提言)

2023年3月

あすか野自治会地域公共交通検討特別委員会

I 目的

- ・交通事業者の負担を軽減することにより路線バスの現状運行の継続を促す
- ・継続的な支援枠組を構築することにより長期的な運行継続を確保する(国土交通省リ・デザイン検討会報告も同様の発想・これに基づき同省の新補助スキームも複数年度の支援)
- ・自ら財政支援をすることを通じて市に当事者意識をもった公共交通政策への取組を促す

II 現状

路線バスに対する一般的な支援制度は国・都道府県によるもののみ・市町村は個別に補助制度を設けている

しかし国・奈良県による支援は基本的には複数の市町村を運行する路線に対するもの(国の地域間幹線系統補助等) 富雄庄田線はその対象

→市町村内完結路線については奈良県の場合市町村単独補助のみ

市町村が補助しない場合はなし

「市町村内完結路線は補助のエアポケット」 あすか野関係2路線はこれに当てはまる

※:県が補助している例も少なくない(19道県)¹

この場合、道県によっては県(道)単補助に市町村による協調補助を伴わせるスキームをとっているところもあるが、奈良県の場合それが不十分

→補助するか否かは市町村の判断に委ねられている 生駒市は継続的補助0円

→生駒ニュータウン線・ひかりが丘線の輸送人員は合算すると²富雄庄田線の2.5倍以上

なのに補助なし この2路線は合算すると市内実質3位の輸送人員だが

ちなみに一時廃止も取り沙汰された稲倉—あすか野センター間の乗客者数は県内で国や県の補助を受けている全ての路線(地域間幹線系統等)の乗客者数を上回っている³

なお下図のうち1位の生駒イトーピア線と3位の西登美ヶ丘真弓線は奈良市内の優良区間

¹ 制度・指定例の両者があるもの。少し古いが、田中健作「日本におけるバス事業と不採算バス補助政策の動向」広島大学大学院文学研究科論集 72巻9頁(2012)9頁。

² 他路線と異なりこの2路線は経路が重なるにも拘わらず認可の経緯からか行先により路線が分けられているにすぎないので、ここでこれら2路線を合わせて扱うことには何ら問題はないと思われる。

³ 県内補助対象路線の数値については https://www.pref.nara.jp/secure/183852/10_1.pdf の4枚目を参考にした。これはコロナ前の平成28年の数値であるが、稲倉—あすか野センター間の乗客者数(第2回3者協議提出資料を参考にした)はコロナ後にも拘わらず(令和4年度)これを上回っている点にも注意されたい。

である中登美ヶ丘—学園前間を含むのでは?また西登美ヶ丘真弓線は生駒市内区間は少なく2位のパークヒルズ田原線も池谷以北は四条畷市

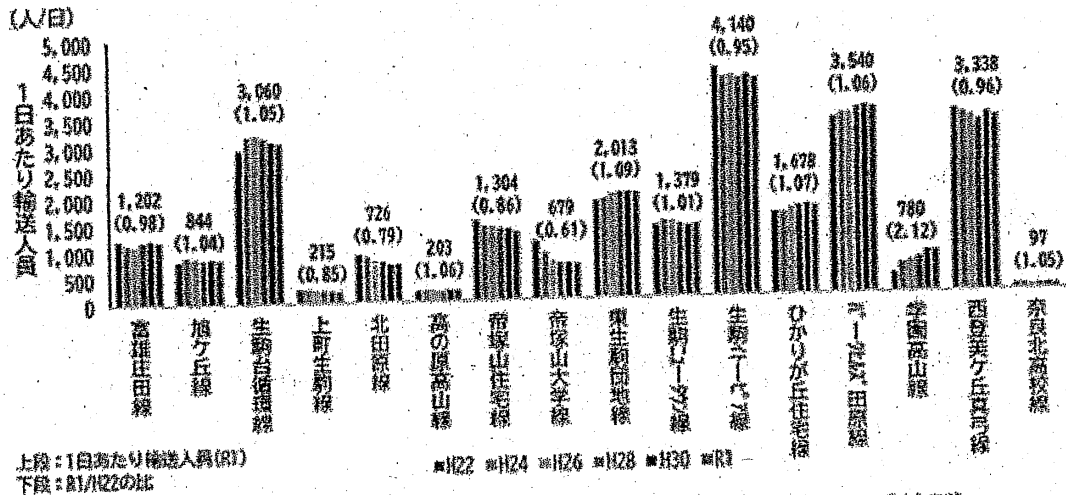


図 5-7 路線バスの1日あたり輸送人員の推移 (上:合計、下:系統別)

出典:生駒市統計書

国や県の補助がメインで市町村負担がないと、市町村に利用者を増やそうというインセンティブが働いていないという指摘は既に存在する(加藤・福本)⁴

現在の補助枠組は、国や都道府県は広域的な幹線路線を支え、市町村内完結路線については市町村が主体的にその在り方を検討するという役割分担が前提となっている⁵

(従来は赤字事業者を補助対象としていたのを改め黒字事業者でも補助が受けられるようにしたが補助対象を前記の赤字路線に限定した2001年の補助制度改定でとられた思考・また他県の公共交通計画では県と市町村の役割分担を規定し市町村の責任を明記しているところもある)→市町村は自らの役割を果たす必要がある

加えて、現行補助制度が路線を単位とした背景にはバス免許制度の規制緩和による内部補助の否定があり、国土交通省の新補助制度も市町村を主体として念頭に置いている

→奈良市のインバウンド収入を当てにする生駒市の姿勢は誤り

市内の公共交通は市で責任を持たないと

ちなみに新たな国土交通省のエリア補助は地方公共団体が公共交通に対し一定の費用を負担することを前提としている→後述する予算規模からすると国の支弁は一部に留まるので、この補助に頼るならば生駒市は公共交通に対する支出を増額しなければならなくなる(今はコミュニティバスが主だが、エリア補助はその他の市内交通モードに対する地方公共

⁴ 加藤博和=福本雅之「広域・幹線的な生活交通バス路線が抱える問題点に関する一考察」第33回土木計画学研究発表会(2002)。

⁵ その元になったのが1999年4月の運輸省運輸政策審議会答申「乗合バスの活性化と発展を目指して」である。

⁶ 「交通サービス購入費用としての対価」とされているが、これは交通サービスの提供費用から利用者の負担額を控除した額である欠損額が依然として目安となるといえる。

団体の関与を前提としている)

それでは路線バスに対する市町村の支援はどうなっているか?

奈良交通に対する路線バス補助金額(2020年度)⁷

国:3.1億円 県:2.2億円 市町村:6.7億円

⇒市町村による補助金額が最も多い 全国的にみても同様⁸

但し市町村によるばらつきがある(以下の表は路線バスに対する補助のみでコミュニティバスに係る運行委託費は含んでいない)

	単独補助	協調補助		一般会計当初予算額(億円)
生駒市	0	0(富雄庄田線に委託の枠組で支出ありとのこと)		389.9
大和郡山市	0	0(生駒市同様臨時的補助のみ)		338.1
香芝市	0	0(生駒市同様臨時的補助のみ)		265.1
奈良市	23267	8474	※	1386.2
橿原市	44640(協調補助含む)		※	429.2
宇陀市	59308		※	192
五條市	32986(協調補助含む)		※(公共交通関係支出総額 149346 ⁹)※	181.7
御所市	10856			186.6
天理市	8148			256.7
大和高田市	3625(市内11系統中、55,文の8,1日5便の63系統以外の8系統に国県補助あり)			263.8
桜井市	9295			232.3
葛城市	0	6246(市内全路線に国県補助あるので単独補助はなし)		164.84
広陵町	5686			134.8
三郷町	5100(町内7系統中4系統に国県補助あり、他の3系統は合わせて1日15便)			95.8
大淀町	0	3566.5(町内全路線に国県補助あるので単独補助はなし)		88.5
下市町	2181.8(便数の半数弱を占める2,7系統に国県補助あり)			54
大津市	38093		※	1246.4
伊賀市	(77216)(廃止代替バス業務委託費・コミバス分含まず)			435.4
日立市	86300	4753	※	728.9
蒲郡市	99313(鉄道に対して)		※	323.6

いずれも令和4年度(大淀町のみ令和3年度) 単位:千円 ※は当初予算のみ参照

⁷ 「奈良県公共交通基本計画」(令和4年改訂)14頁。

⁸ (公財)日本バス協会「日本のバス事業」60号(2022)36頁以下によれば、申請額ベース(国は交付額)の比率は概ね国:都道府県:市町村=1:1:3であり、運行委託費を加えると1:1:4となる。

⁹ これに対する国県支出金は29891千円で他は全額一般財源か地方債等による。

奈良県内の市で路線バス補助がないのは生駒市・大和郡山市・香芝市のみ。なお奈良交通路線の通る町で路線バス補助がないと回答したのは斑鳩町・上牧町のみ(未照会の町は王寺・河合・吉野・高取)。但し上牧町には町内完結路線はない。また補助金額が少額の市町では、当該市町内の路線の多くまたは全てに国・県補助がされていることも分かる。

県北自治体は概して低調←従来奈良交通のドル箱エリアだったため

Vgl.奈良市 市単補助は合併対策としての東部エリア数路線に対してのみ

なお12月7日に奈良交通から生駒市副市長に対して出された回答文書¹⁰には生駒市の協議期間中の取り組みとして「路線維持に必要な予算の確保」が明示されている

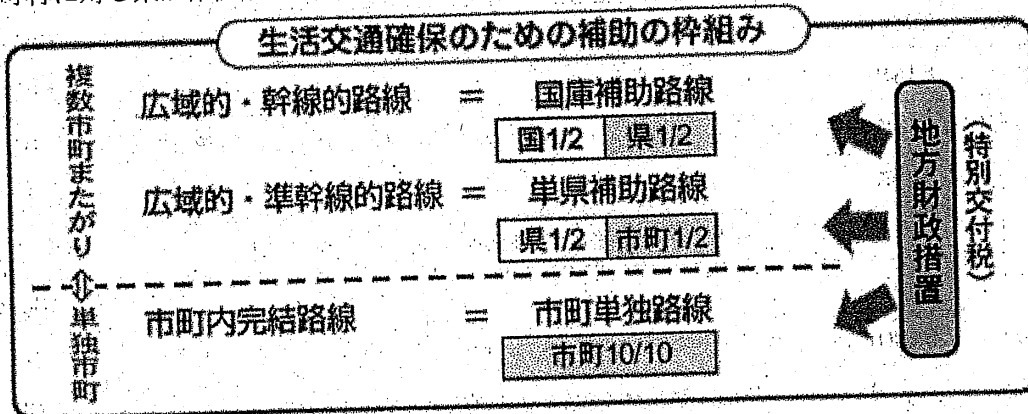
☆ III 路線バスに対する市町村補助に対する国の財政措置

市町村の単独補助が財政的に困難な場合

→国や県の補助制度が活用できないかの検討は不可欠(但し奈良県のそれは不十分)

生駒市はやっているか? 市内完結路線は継続的制度としては実績ゼロ

他県では市町村がこのような検討をする責任を計画に明記すると共に取り組みが不十分な市町村に対し県が確認する枠組を取っているところもある



山口県生活交通推進会議 <http://www.y-kotsu.jp/contents/why02.html> より
(1,2 段目については、前述のように奈良県の補助スキームはこれとは異なる)

運行赤字に係る地方公共団体負担額の 80%を特別交付税措置
(特別交付税に関する省令〔昭 51 自治省令 35 号〕5 条 1 項 3 号)

(市町村に係る三月分の算定方法)

第五条 各市町村に対して毎年度三月に交付すべき特別交付税の額は、第一号の額に第三号の額から第四号の額を控除した額(当該額が負数となるときは、零とする。)と…を加えた額とする。

三 次に掲げる額の合算額

¹⁰ 塩見議員の情報公開請求により開示されたもの。

イ 次の表の上欄に掲げる事項について、それぞれ下欄に掲げる算定方法によって算定した額（第二号二、…に掲げる事項については、これらの規定によって算定した額に、財政力指数が〇・八以上の市町村にあつては〇・五を、〇・五以上〇・八未満の市町村にあつては六分の十一から当該市町村の財政力指数に三分の五を乗じて得た数を控除して得た数（…）を、〇・五未満の市町村にあつては一・〇をそれぞれ乗じて得た額とする。）（表示単位は千円と…する。）の合算額

事項	算定方法
一 特定の疾病対策に要する経費があること。	特定の疾病について当該年度において実施する予防事業に要する経費として総務大臣が調査した額に〇・五を乗じて得た額とする。
二 地方バス路線の運行維持に要する経費があること。	次の各号によつて算定した額の合算額とする。 一 国の行う地域公共交通確保維持改善事業と連携を図り当該市町村が当該年度に行う地方バス路線の運行維持に要する経費のうち特別交付税の算定の基礎とすべきものとして総務大臣が調査した額に〇・八を乗じて得た額 二 当該市町村が当該年度に行う地方バス路線の運行維持に要する経費（前号に定める経費を除く。）のうち特別交付税の算定の基礎とすべきものとして総務大臣が調査した額に〇・八を乗じて得た額

2 交付総額における主な算定項目

	（ ）内は令和3年度数値	
(1) 除排雷経費	654 億円	(724 億円)
(2) 災害関連経費	571 億円	(536 億円)
(3) 鳥インフルエンザ対策	60 億円	(9 億円)
(4) 豚熱対策	16 億円	(23 億円)
(5) 原油価格高騰対策	104 億円	(136 億円)
(6) 地域医療の確保（公立病院等）	1,079 億円	(1,036 億円)
○(7) 地域交通の確保（地方バス、離島航路、地域鉄道支援等）	737 億円	(703 億円)
(8) 公営企業の経営基盤強化	323 億円	(314 億円)
(9) 地域おこし協力隊	243 億円	(215 億円)
(10) 消防・救急	203 億円	(195 億円)
(11) 文化財保存	202 億円	(194 億円)
(12) 農林水産被害対策（有害鳥獣対策等）	160 億円	(152 億円)

(総務省令和5年3月22日発表)

特別交付税は災害対策のイメージがあるが割合は5.1%に過ぎず、地域交通対策より少ない
 令和4年度は地域交通の確保に関する分として737億円(2年前から12.35%増)

国土交通省も従来から利用を推奨

しかもこれは政治力や都道府県の裁量(町村の場合・vgl.昨年9月の徳島県の訴訟)等も絡み流動的な特殊財政需要項目ではなくルール項目なので、省令等の基準に合致していれば、特

特殊財政需要分と異なり地方公共団体からの要求額が認められやすい¹¹

但し生駒市は財政力指数が0.8を上回ってきたのでこれに0.5が乗せられる

(但し昨年度は0.8を割り込む0.79)

←省令同号によれば、国の地域公共交通確保維持改善事業との協調補助でない場合には財政力補正がかけられる

なお1月23日に発表された国土交通省予算概要では新たな補助スキームを含めた地域公共交通確保維持改善事業の予算は前年度と同額の206.92億円であり¹²、これは既存の地域間幹線系統補助や諸々の地域公共交通サービス確保の支援措置をも含んだ額¹³

→予算規模と交付対象を考えると、国土交通省の新補助スキームよりも、主に赤字路線を対象とし総額も多い特別交付税措置の方がよい

→新補助スキームに過度の期待をするのではなく、その制度設計を注視しつつ特別交付税措置の検討を並行して開始すべき

なおこれを利用する補助制度を創設したとしても、市の支出した費用に対し特別交付税が交付されるのは年度末(路線バスに係る特別交付税は3月分)。加えて交付のためには、交付年度の8月には県市町村課から照会がありその後短期間(項目により1週間~1月)で算定の基礎となる基礎数値を提出しなければならない。そして市は予めこの手続前に予算措置を講じておく必要がある。

→このため市町村は補助対象期間を前年度10月から補助年度9月までとするものが多い①

→・早めのスタートが大事・確実な制度設計のためには財政課や場合によっては県市町村課との協議や先行他市の情報収集の早期開始を

①により今から始めても満額交付は再来年度末となる可能性

・国の新たな補助スキームの具体化を待つてからでは更に遅れるので今から検討を開始することが求められる←奈良交通に待つてもらっているのは1年

その他の課題

個々の被交付団体に対して項目別算定結果は開示されない

→・地方公共団体がこれを前提に予算を組むことに支障があるのでは

・地域公共交通確保策への交付額が明示される訳ではないので施策実施へのイニシアチ

¹¹ ちなみに中村稔彦「市町村に対する特別交付税の手続き・配分方法とその運用実態」自治総研507号(2021)95頁による総務省自治財政局財政課や各都道府県市町村課の資料(1次データ)に基づく分析によれば、特殊財政需要分については生駒市レベルの都市の場合要望額の17~19%台の交付率であるのに対しルール分については100%の交付率で推移している。

¹² https://www.wtb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/shien/pdf/R5/R5_zentai.pdf

¹³ <https://www.mlit.go.jp/page/content/001583480.pdf>

ブが働きづらい→国・県補助に頼りがち¹⁴ 生駒市はこれに当たる
 ただ市立病院等では積極的に活用されている 生駒市も当初予算で歳入に計上している
 →この点は問題にならない筈 特にバス補助のようなルール分の場合は(病院も同様)
 前述の路線バス維持に係る交付税措置に対する財政力補正導入(令和2年度)に関して指定
 都市市長会が地方自治体の負担増大に対処を要請しているのも¹⁶、バス補助に係る交付税措
 置が活用されていることの表われ

参考 今年度の特別交付税交付額(単位:千円)(総務省令和5年3月22日発表)

都道府県名	都市名	3月交付額	交付総額
奈 良	奈良	245,613	797,180
	大和高田	923,594	968,147
	大和郡山	613,405	669,832
	天理	961,399	1,026,674
	橿原	779,539	883,804
	桜井	1,028,417	1,128,486
	五條	1,057,669	1,271,458
	御所	1,416,372	1,454,445
	生駒	555,967	616,216
	香芝	627,565	659,288
良	葛城	691,574	730,173
	宇陀	940,566	1,119,939
	計	9,841,680	11,325,642

¹⁴ 加藤=福本「規制緩和後の路線バスサービスにおける供給制約要因に関する研究」土木計画学研究講演集 37号(2007)。

¹⁵ 特別交付税交付金は一般財源であり特定の事業に充当されるべきものではなく、また本文で述べたように項目別算定結果が開示されないことを奇貨として、地域公共交通確保策に係る経費を算定基礎として提出しておきながらこれに算定額通りの支出を行わない地方公共団体もあるようである。確かに特別交付税交付金は一般財源であり補助金と異なりその用途を特定されるものではないが、そもそも同交付金(特にルール分)は地方公共団体が提出した算定基礎資料を基礎として交付されるものであること、また要望額に対し圧縮されるのは前述のように特殊財政需要分についてとされていることから、かかる一部地方公共団体の解釈は、交付根拠となる財政需要につき省令上特殊財政需要分とルール分とが区別されていることを(意図的にか)踏まえていない恣意的なものとも解されよう。更に、そもそも特別交付税交付金において路線バス補助が措置されることになったのは2001年に国の補助対象が基幹路線等に限定された前述の制度改正に伴うもので、いわば国の負担の付替えと性格付けられるものであるところ、前記の一部地方公共団体の解釈はかかる経緯を没却したものとも評価できよう。

¹⁶ 「経済財政運営と改革の基本方針 2021(仮称)に対する指定都市市長会提言」

積極的に取りにいく桜井・五條・御所・宇陀

(これらの地方公共団体はいずれも財政力指数が低く減額補正がかけられないのも大きい)

→地方公共団体により姿勢にはかなりの差がある(政治力も?)

IV 補助のパターン(市町村内完結路線に対するもの)

- ・経常費用—経常収益 これが多い(宇陀市・菊池市・都留市・守山市・丹波市※1・加東市・函館市※2等多数)

※1:経常収益が経常費用の 11/20 に満たない場合は別の扱い

※2:経常費用—経常収益の 1/3

- ・補助対象経常経費の 11/20 と補助対象経常経費—収益のいずれか少ない方から国等の補助金額を除いた額(市原市)

市町村の路線バス補助がいずれも欠損額に対するものなのは前述の特別交付税措置によるものとみられる

Vgl.奈良県の基幹路線補助:経常経費の $\frac{3}{10} \left(\frac{\text{経常経費} - \text{経常収益}}{2} \right)$ 若しくは経常経費—経常収益—

国庫補助金の少ない方を上限)

国の地域間幹線系統確保維持費国庫補助:経常経費—経常収益(経常費用の 9/20 を限度)

多く採用されている欠損額全額補助:交通事業者に欠損額を減らそうというインセンティブ

が働かなくなる¹⁷→できればこれは避けたい 奈良交通との交渉次第だが

⇒国や県のように一部欠損額の補助としつつ収支率に応じて補助率を変動することにより

利用者・交通事業者の協力を促すインセンティブとする

(行政事業者住民の三位一体の趣旨—生駒モデル)

V 試案

財政支援の正当化理由

(以下に附記されている公的資金助成に関する原則は碓井光明(東京大学名誉教授)『公的資金助成法精義』79頁以下を基本としている)

- ・社会的インフラとしての重要性(必要性・公益性)
- ・便益を受ける住民の多さ←市内実質3位の輸送人員・沿線人口(必要性・公益性)

17 この指摘は多くなされているが、例えば加藤「自治体の魅力向上につながる地域公共交通戦略を」月刊地域づくり 193号(2005)、(社)公営交通事業協会『80条バスと地方公営企業制度に関する研究会報告書』(2007)34頁、山崎治「乗合バス路線維持のための方策」レファレンス 2008年9月号 52頁以下、村野祐太郎=Zou Wenqian=溝上章志「需要変動を内生化した地域公共交通に対するインセンティブ補助の理論とその適用」土木学会論文集 D3 69巻 5号(2013) I 650頁以下。

- ・ 多数の他市町村による単独補助の実例(公益性の推認)
- ・ はるかに輸送人員の少ないコミュニティバスに対する公費負担との均衡(公平性)
←一人当たり財政負担額という KPI を設定することによる「見える化」
- ・ 輸送人員があすか野 2 路線の 4 割弱の富雄庄田線に国庫補助がされていることとの均衡(公平性)
- ・ 一乗車あたりの公費負担がコミュニティバスよりはるかに少ない(効率性)
Vgl.たけまる号は乗車 1 回あたり 217.7 円の市負担¹⁸(更に国補助が加わる)
- ・ 奈良交通による廃止も含意した協議と路線維持に係る予算確保の申入れ(必要性)
- ・ 12 月市議会における多数の議員による路線存続意見の表明
←公金の使途は議会の意思によるべし(財政民主主義)

【参考】2022年12月5日付生駒市長宛あすか野自治会要望書より抜粋

・ あすか野を含めた街づくりの基盤としてのバスの重要性

(1)あすか野にとってのバスの重要性

近年高齢化が問題となっていますが、それは特に駅から離れバスに頼るニュータウンにおいて顕著です。しかしあすか野はそのような状況にあっても人口が維持されています。これはあすか野の住環境の良さによるもので、近年は文教面での価値に惹かれた子育て世代が数多く入ってきています。これらは全国的にも稀有なものです。そして生駒市は全国で最も県外就業率の高い自治体ですので、上記の子育て世代も少なからず県外に通勤していますが、その際には公共交通機関が不可欠であることは明らかでしょう。現在世代交代の進むあすか野においてこのタイミングで今回のようなバスの利便性を損なう提案は新規流入に対する強力な障害となることから、将来に向けた街の存続にとり致命的となりかねません。地縁によるものを除き、新規住民は住環境、教育環境そして交通事情を総合的に考慮した上で居住地を選択しているものであり、このどれかを欠くようでは居住地の検討候補から外れることになるからです。加えてこの度の提案は、免許返上をした多くの高齢者に深刻な動揺をもたらしております。あすか野の高齢者は、これまでと同様にバスが運行されることを前提に免許を返上しているからです。

(2)バス路線の維持は生駒市全体の課題

また今回の問題はあすか野のみに留まるものではありません。生駒市はバスに頼るニュータウンの人口比率が極めて高いことから、地域基盤としてのバスの重要性は他自治体に比べ高いといえます。公共交通は他の営利事業と異なり収支のみでその意義を測るものではなく、道路水道電気と同様の社会的インフラとしてその維持を自治体の政策の中で図っていくべきものですが、こと前記の事情を抱えた生駒市にとってはその優先順位は高いとい

¹⁸ 年間市負担額 15417540÷年間利用者数 70813=217.72189(令和3年度)

えます。仮にバスが不便となった場合には、市において人口の上でかなりの比重を占めるニュータウンが衰退し、開発時期からすると近くない将来にその対処が深刻な問題となることは類例を見ても明らかでしょう。路線毎の収支のみをみるのではなく、近年喧伝されている都市間競争も視野に入れつつ、この機会に公共交通を積極的に支援する方向に政策転換していただければ、今後の市勢の発展も期待できるのではないかと思います。

内容

奈良交通から協議対象とされた路線につき①、経常経費から経常収益を控除した額から国又は県からの補助金額を控除した額②の3分の2③を補助額とする。ただし、経常収益が経常経費の20分の11を下回る路線の分は当該補助額に2分の1を乗じた額とし④、2年連続して2分の1を下回る路線の分は補助の対象外とする⑤。

①：一般的な要件で定めることにより公平性の要件を充たすようにする

→あすか野2路線に限定された枠組ではない

要綱化する際には協議対象とされた路線を市協議会で認定した上でこれを補助対象路線とした方が望ましい(他の市町村も同様の定めとしている)

【別案】

「生駒市内の〔対象限定の観点から「奈良交通により運行される」を入れた方が望ましい・奈良県の車両購入補助要綱も同様〕バス路線(コミュニティバスを除く)に係る経常経費から経常収益を控除した額から…」として対象を路線単位でなくエリア単位=市内全体とする
←「路線バスに対する公費補助は沿線住民のみが利益を享受するものであり公平性の観点から望ましくない」という見解※に対応するため

※:このような見解が屡々いわれるようであるが、国や県の補助制度が路線を単位としていることから我国の現行制度が採っているものではなく、また前述のように市町村による補助の殆どは路線単位(寧ろ例外はみられない)。抑々公共交通に対する公費補助による利益を「直接的に」享受するのは利用者のみなので、かかる考はおよそ公共交通に対する公費補助を一切否定することになる。また受益者の範囲が限定されるという点では道路整備も同様であるが、これに対する公費負担に異を唱える者はいないことにみられるように、この点で公費負担の是非を論ずることはできない(社会的インフラとしての同質性)。更にこれまで会計検査院も路線バス補助につき具体の制度設計の内容に対して処置要求をしたことはあるものの、その際にも路線単位で補助をすること自体は問題としていない¹⁹。→上の見解が俗論乃至独自の見解に留まる所以²⁰
例えば奈良生駒高速鉄道株式会社は利用者ベースの受益範囲はけいはんな線沿線と限

¹⁹ 例えば平成28年度決算検査報告 第11 国土交通省。

²⁰ そもそも交通社会資本のような外部経済効果の高い公共財は利用者負担に留まらず公共負担の必要性が十分に認められることは経済学では既に決着済みの議論であるといつてよい。近年注目されているクロスセクター効果はこれを交通分野で受け止めたものである。

定的であるにも拘わらず、生駒市はこれに15億3825万円出資している
 →公費負担の必要は需要量から判断していくことになる
 ・市が市内公共交通をしっかりと確保していくという姿勢を明らかにするため※2
 この場合であっても④⑤は路線を単位として、沿線毎の収支状況を反映できるようにする

もつとも、他の市町村の補助は殆ど路線単位でされていることから俗論に惑わされず①
 でいくべきと考えるが、新制度の導入を円滑に進めるためには予想されるハレーションに
 対する対応を措置しておく必要があることからすれば別案もありえよう(※2からもおそらく
 別案の方が政治的には印象は良いだろう)

② :これにより国等の補助制度の内容に拘わらず市で補助制度を実施できるようにすると
 共に、国等の補助制度が充実すれば市の補助額が減るようにしている(類例:市原市)
 なおエリア対象補助を利用する場合には路線毎の欠損額に応じて国からの補助金を按
 分して算出する(①別案の場合は必要なし)

③ :他の市町村補助の殆どは欠損額全額補助であるがこれを採らない理由については前述
 の通り。ここでは3分の2補助としたが、後述のようにこれは検討の余地がある。

④ :収支率が55%を割った場合には補助率を削減(欠損額—国等補助額の1/3に)(類例:丹波
 市)←市の負担軽減のため・またこれにより市の負担割合は30%(交付税措置後は18%)
 が上限となる

⑤ :収支率が2年連続して50%を割った場合には補助の対象外として(類例:国の輸送量基
 準)収支向上策の判断を交通事業者に委ねる。この場合は補助を正当化する需要が十分
 でないと評価されてもやむを得ない。

但し2年連続として、1年目の結果により利用者・交通事業者に自覚を促すと共に急な
 補助打ち切りによる混乱を避ける

④⑤により、輸送人員の減少による市負担額の際限なき増加に歯止めをかけている

市負担額増加の歯止めとしては国や県のように経常経費の一定割合とする方法もあるが、
 本案の方が公費負担の必要性に着眼したものであり適当であろう

なお国の場合は1日の輸送量が15人以上、運行回数3回以上が補助要件

→⑤は極めて高い足切り水準 利用者の多い路線だからこそ設定できる

生駒市と同様に奈良交通から協議の申入れを受けた奈良市は協議対象が15路線にのぼりし
 かもその中には収支率が10%から30%の路線もみられる一方、生駒市の協議継続4路線は
 いずれも収支率が50%を上回っている

→あともう少しの補助さえあれば現状が維持でき、安易に「一定便数の維持」=大幅減便の
 解決を図ることによる乗客減→更なる減便の負のスパイラルを回避することができる

試案のポイント

- ・あすか野2路線だけでなく市内全路線バスの運行を担保するスキーム
- ・欠損が出れば丸ごと補填するという姿勢ではなく、既存補助対象路線と比較して相当の利用=収支率がある場合につき、最後のアシストとして足らぬ分を補填する
- ・収支率が低下した場合の補助打切ラインを設けることや収支率に応じた補助率とすることにより、市の負担額が際限なく増加することを防止している
- ・欠損補填と並行して市も積極的に利用促進策や居住誘導を実施することにより、将来的には奈良交通が市内では補助に頼らず自立して経営できる体力の回復を目指していく

令和4年度見込を前提とした市負担額計算例

あすか野2路線: $41287 \times 2/3 = 27524.6 - 27524.6 \times 0.8 \times 0.5$ (財政力補正) = 16514.7 千円

① 別案による場合(市内全収支・こちらは令和3年度見込を前提)

$92280 \times 2/3 = 61520 - 61520 \times 0.8 \times 0.5 = 36912$ 千円

(今年度は収支が改善されているのでこれより低くなる)

※: 欠損額満額補助でないののでいずれも0.8が乗せられるかは明らかでないが、ここではさしあたり乗ずることにより市負担を多めに見積もっている

ちなみに市で実施を予定している1日100円バスは僅か4日のために市費12800千円を投入(2023年当初予算に計上) 「地味な支援も大事です」(2/28 蓮自治会長)

そもそもバス問題は日常の交通手段の確保が課題だったはず

イベントも増収に資するので選択肢となりうるが、増収対策として他の選択肢との費用対効果の比較は不可欠 通勤通学の確保は極めて効果的(1人だけで年間200往復以上利用)
市独自事業の限界も 公費の投入は国や県の制度と協調した方がより効果的²¹

その他の補助の併用

(欠損額3分の2補助の点で奈良交通との協議が難航した場合※の対案としても)

※: この場合収支率60%以上の路線については欠損額一國等補助額の4分の3補助とすることも検討の余地あり。この場合でも補助率アップを収支率の比較的高い路線に限定すると共に上記⑤の足切りラインは変えないことにより、市負担額の増加に対する歯止めは確保できる。更にこの場合でも市の負担割合は最大でも30%(交付税措置後は18%)であり、コミュニティバスでの生駒市の負担割合上限とされている70%を大きく下回る。

²¹ 但し1日100円バスの最も大きな問題は、本来利用者が支払うべき運賃が公費負担に移転するにすぎず公費支出額に見合う増収が奈良交通にもたらされない可能性があることである。かかる施策は、運賃を100円とすることによる需要増を通じた増収が公費支出額を上回る場合にはじめて直接支援より効果的であることが認められるが(他自治体の成功事例はそれであろう)、この点のシュミレーションは必須である(例えば乗客平均単価200円ならば乗客数は2倍以上となる必要がある)。このシュミレーションは、乗数効果のあるさきめしいこまや全国旅行支援に比べるとシビアなものとなる。

4

ただ同額ならば欠損額補助よりも下記のバス購入補助をする方が(運営費用より固定費用への補助である点や奈良交通の事業計画に見通しを与える点で)望ましいと思われる(欠損補助と異なりバス購入補助に対する交付税措置は極めて限定的であるが)。

- ・バス購入費用の一部補助(西宮市、守山市等多数) ←上下分離の思考
ノステップバス購入については国の補助があるがそれに上乗せ
予算の範囲内とすることで膨張を防ぐ
- ※:バリアフリー基本構想を策定すれば県の補助(車両価格の 1/2—国補助よりはるかに大きい)を受けられるにも拘わらず生駒市は路線バスの設定されていない南生駒駅地区でしかこれをしていない→こちらの努力を
なお奈良市ではバス路線の多い JR 奈良駅・近鉄奈良駅で策定済
- ・あすか野自治会が 2 月 28 日に市に提案した利用促進手法の積極的採用による側面支援
(特に、公共交通優先システムや困難ではあるが駅周辺乗入規制〔生駒市地域公共交通計画 7 頁に記載済〕が収支改善に効果的)
- ・バス停バスロケーションシステムや上屋整備の補助(多数自治体実施)
上屋補助については県による全額補助制度(但し対象バス停に限定あり)の活用も
(奈良交通が負担する場合には奈良交通の体力が改善してから?またバス停バスロケーションシステムはランニングコストも)
但しこれらは道路整備の一環としてバス停駐輪場整備と共に市自身の事業とすべきでもある(この場合バス停は行政財産にする必要あり?)

VI コミュニティバスとのコスト比較

路線バスだけが交通手段ではない

→バス路線の維持自体が目的ではなく、あくまで日常の交通手段の確保が問題

→他の交通モードでより低コストのものがあればその採用により負担を減らすことが可能
なおデマンド交通は人口の多いひかりが丘線沿線では運行コストが高額となるので不可能
(他方で北田原・高山は検討の余地あり) それではコミュニティバスは?

たけまる号の現行ダイヤは通勤通学を全く想定していないので(8時半から)、代替手段として検討する場合には運行時間の拡大や土日運転は不可欠

→現行路線のような安上がりにはならない

←萩の台線で問題となったように委託が運転手単位のためきめ細かな調整ができない

そして何より問題となるのが、コミュニティバス化により国補助を除いた経費を全面的に生駒市が負担することになる

→協議対象路線は奈良交通が運行する場合には欠損分の補填を強く求められており、他方でコミュニティバス化すればその経費は市が負担することになり、結局いずれを採ってももはや市の財政負担は避けられない状況にある(これは特に富雄庄田線と北田原線で問

題となる)

VII 今後の展望

第2次再編案は一部区間廃止撤回の上で「一定便数の維持」という名の大幅減便により市の負担を回避しつつ奈良交通に運行をお願いするものであるが、同案も市民の大きな反対があり実施できなかつたことを想起する必要がある(そもそもアンケート案〔第1次再編案〕も全面廃止ではなく白庭台方面は残るにも拘わらずあれほどの反発があったものである)・現状のままだと年明けには市民の批判が多数寄せられた昨年秋の状況が再燃する

また今の奈良交通の経営状況のままでは、今や争奪戦となっている運転士をより良い条件で雇用することにより確保することが困難であり、今の生駒市のように継続的支援もしないということになると今回の再編案のような縮小が更に進んでいき長期的な観点から運転士を雇用しようという動機も生じない

←既に交通事業者は限界までコストを切り詰めている

(バスの運行コストの58.5%は人件費であるところ²²、奈良交通の平均賃金は49歳にして410万円で、2年前より72万円減〔令和2,4年有価証券報告書〕)

→今後市民にとりより深刻な事態が生じる

再編案の大幅減便による利用者減→更なる減便は容易に予想できるが、更には路線バスからの撤退 事例:JR東海バス・井笠鉄道バス(破綻)

館林市ではコミュバス化した市内全公共交通の経費を国等の補助の他は市が賄わなければならなくなった(他にも全国に先例あり・なお奈良県南部にも同様の町村は幾つかあったが輸送人員が少ないのでまだ対処が可能だった・生駒市の場合そうはいかない)

奈良交通の申出は財政支援があれば運行継続するというありがたい話でもある。運転士不足になるとそうはいかない(現にそれにより黒字路線でも減便した例が出てきている)。

→今のうちに奈良交通の体力回復への協力を

現在のような単年度毎の補正予算による補助だと上記のように奈良交通の経営見通しが立たないことに加え、住民の不安も継続することになり、また生駒市のバス便ニュータウンは廃線減便リスクがあるとして通勤通学家庭(生駒市は県外通勤率全国一)に選ばれなくなる

—今のままでは住民・奈良交通・市の誰もが損をする状況が続くことになる

→他の市町村と同様の恒久的な補助スキームの創設が必要

²² <https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001516474.pdf>

従来は赤字事業者に対し国から補助がされていたところ、2001年の制度改正により補助対象が削減されると共に交付税措置に代替された。これにより市域を跨るなどの補助対象路線に係る分を除き、経営に苦しむ交通事業者が自ら申請することにより対処することができなくなり、交付税措置を申請する自治体の公共交通維持に対する意欲に依存することとなっている。交付税措置は自治体自身の出捐を伴うため、この意欲は自治体により差が生じている。今回の問題は正に、公共交通維持のための積極的施策に著しく消極的な生駒市の姿勢により深刻化しているものである。依然として続く住民の不安を解消するために、また市内に広がる郊外ニュータウンの持続のために、一刻も早く、本提言も参考にしつつ市内公共交通を担保する財政支援制度の導入に向けた検討を開始することを念願するものである。