

公共交通再生のための財政支援策

The Finance Support Plan for the Public Traffic Replay

飯 野 公 央

IINO Kimio

はじめに

大型商業施設の郊外出店や公共施設の移転など、これまでの野放図な郊外開発に歯止めをかけ、中心市街地に都市・商業機能を集積させる「コンパクトシティ」構想が人口減少時代のまちづくりの方向性として注目されている。このまま郊外開発を放置すれば、人口減少を背景に税収が伸び悩む一方で、インフラ整備などの行政投資が膨らみ、地域経営が行き詰まるという危機感が背景にある。コンパクトシティの実現を目指し、国は大型商業施設の立地を商業系用途地域に限定するなどのゾーニング規制の強化を柱とした都市計画法の抜本見直しに乗り出した。そしてすでに福島県など地方都市でも拡散型都市構造から集約型都市構造への転換を目指した動きが出始めている。

ところで、コンパクトシティ構想を実現するためにはいくつかの条件整備が必要である。特に土地利用と交通とのリンクが重要なカギを握っている。国土交通省は、2005年12月、社会資本整備審議会中心市街地再生小委員会の報告書をまとめた。その中で、「土地利用と基盤施設の整合性の確保」を今後の都市構造改革の重要な手法の一つと位置づけ、とりわけ、基盤施設としての公共交通ネットワークの整備が必要だとしている¹⁾。

しかし、現在、公共交通はモータリゼーションの進展によって衰退の一途を

キーワード：バス、公共交通、補助金、交通税、まちづくり

bus, public traffic, subsidy, traffic tax, city planning

たどっている。特に地方都市や不採算路線を多く抱える中山間地域においては減便や路線の廃止など、生活そのものに支障が出ている。さらに2002年の『改正道路運送法』の施行によって、乗合バス事業においても需給調整機能が撤廃され、事業者の参入と退出が原則自由となり、不採算路線の切り捨てやサービス水準のさらなる低下などの危険性が高まっている。

ところで、地域開発にあたり土地利用と交通とを結びつけている例としてオランダをあげることができる。市川嘉一氏によればオランダでは90年代以降、「ABC ポリシー」(ABC-Location Policy) と呼ぶ法律で、公共交通へのアクセスのしやすさや幹線道路からの近さなど、地区の立地特性を基準に企業などの立地を誘導する施策を推進している。例えば、A型に区分される小売業などの業種は公共交通の利便性が高い中心部に立地を誘導する一方で、駐車場台数に制限を加えている²⁾。コンパクトシティ実現のためにはこうした土地利用と交通をリンクさせるには公共交通のネットワークが欠かせない。国交省小委員会報告書でも集約型都市構造実現のための総合的な誘導支援方策の一つとして公共交通ネットワークの「整備・運営を一体的に実施することが重要」と指摘しているが、具体的な処方箋は示されていない。なぜならこの問題をクリアするには財源調達という重大な問題が横たわっているからである。欧米ではガソリン税など道路特定財源を公共交通ネットワークの整備・運営に流用しているが、日本では「独立採算原則」のもと、一部行政による補助が行われているにすぎない。

そこで、本稿では、公共交通を再生させるための方法の一つとして、財政面からどのような支援策が求められているかについて検討してみたい。考察順序は以下の通りである。Ⅰでは、旅客分担率から見た公共交通衰退の現状と、公共交通衰退がもたらす問題を整理する。Ⅱでは、現行の公共交通を維持するためにとられている補助金制度について島根県と松江市を例に検討し、その特徴と問題点を指摘する。そしてⅢでは、補助金制度を補完する新たな支援策として、道路特定財源の用途変更と、新たな交通税の導入の必要性について述べることとする。

I. 衰退する公共交通とその影響

1. 旅客輸送分担率の推移

公共交通機関の衰退傾向は、国土交通省の交通機関別旅客輸送分担率の推移を示した表1を見れば明らかである。1965年の自家用車による分担率は、全国が5.5%であるのに対し、島根県は3.6%で全国平均ほどではなかった。ところが、マイカー元年と呼ばれる1968年を経て1970年になると、島根県の自家用車分担率は23.4%に増加し、全国の19.6%を上回るようになった。このような自動車依存はその後も進み、2002年には89.7%にまで達した。ちなみに同期の全国の自家用車分担率は65.7%であり、島根県はそれを24ポイントも上回る、文字通り自動車依存県となった。

ところで、このような自家用自動車の急増は、公共交通に大きな影響をもたらした。全国で見た場合にJR・民鉄・乗合バス・タクシーをあわせた公共交通の輸送分担率は、1965年の91.8%から2002年の32.7%に減少しているが、島根県においては1965年の94.2%から2002年の7.4%へと激減した。特に乗合バス事業での影響は大きく、2002年の輸送分担率は2.6%を占めるにすぎない。

このような結果、全国的にも、そしてとりわけ島根県のような人口過疎地域を多く抱える自治体にとっては、自動車を運転しない、あるいは運転できない住民の移動手段をどのように確保していくかという難しい問題に直面している。このような事態に対し各自治体では、国や県の補助を受けながら、廃止代替バスの運行を事業者に委託したり、コミュニティバスや福祉バス、福祉タクシーなど、住民生活に必要な最低限の移動手段の確保に必死である。しかしながら、後で見るように、事業者の努力や自治体の補助にもかかわらず、乗合バスの利用者の減少傾向に歯止めがかかっていない。自治体財政が厳しさを増す現在、住民の移動手段を確保するために不採算路線に公費による補助金を投入し続けることには今後ますます困難が予想される。住民生活に不可欠な公共交通をどのような形で維持するのか。これまでのような事業者と自治体まかせの維持策からの転換が求められている。

表1 交通機関別旅客輸送分担率の推移

全国計

上段：交通機関別発人数（1000人） 下段：旅客輸送分担率（%）

| | JR | 民鉄 | 乗合バス | タクシー | 自家用車 | その他 | 全機関計 | | 国調人口 (1,000人) |
|------------------|-------------------|--------------------|--------------------|-------------------|--------------------|------------------|---------------------|------|------------------|
| 昭和40年度 (1965) | 6,725,684 21.8 | 9,076,718 29.5 | 9,862,056 32.0 | 2,625,631 8.5 | 1,679,411 5.5 | 815,916 2.7 | 30,785,416 100.0 | 1.00 | 99,209 |
| 45年度 (1970) | 6,536,814 16.1 | 9,849,556 24.3 | 10,073,704 24.8 | 4,258,853 10.5 | 7,932,056 19.6 | 1,890,502 4.7 | 40,571,485 100.0 | 1.32 | 104,665 |
| 50年度 (1975) | 7,051,340 15.3 | 10,539,912 22.8 | 9,118,868 19.8 | 3,220,221 7.0 | 14,460,459 31.3 | 1,761,454 3.8 | 46,152,254 100.0 | 1.50 | 111,940 |
| 55年度 (1980) | 6,826,687 13.2 | 11,180,145 21.6 | 8,096,622 15.7 | 3,426,567 6.6 | 20,185,619 39.1 | 1,969,953 3.8 | 51,685,593 100.0 | 1.68 | 117,060 |
| 60年度 (1985) | 6,943,995 12.9 | 12,048,345 22.4 | 6,997,602 13.0 | 3,256,748 6.0 | 22,641,817 42.1 | 1,943,587 3.6 | 53,832,094 100.0 | 1.75 | 121,049 |
| 平成2年度 (1990) | 8,357,585 10.7 | 13,581,026 17.4 | 6,500,489 8.4 | 3,223,166 4.1 | 43,986,254 56.5 | 2,246,037 2.9 | 77,894,557 100.0 | 2.53 | 123,611 |
| 7年度 (1995) | 8,789,240 10.5 | 13,648,155 16.3 | 5,756,231 6.8 | 2,758,386 3.3 | 50,894,251 60.7 | 2,051,915 2.4 | 83,898,178 100.0 | 2.72 | 125,570 |
| 8年度 (1996) | 8,800,785 10.5 | 13,596,265 16.2 | 5,599,610 6.6 | 2,684,353 3.2 | 51,366,187 61.0 | 2,084,517 2.5 | 84,131,717 100.0 | 2.73 | |
| 9年度 (1997) | 8,665,085 10.3 | 13,339,175 15.8 | 5,399,848 6.4 | 2,614,960 3.1 | 52,234,203 61.9 | 2,143,509 2.5 | 84,396,780 100.0 | 2.74 | |
| 10年度 (1998) | 8,565,931 10.2 | 13,249,272 15.8 | 5,171,516 6.2 | 2,514,790 3.0 | 52,277,001 62.3 | 2,062,969 2.5 | 83,841,479 100.0 | 2.72 | |
| 11年度 (1999) | 8,522,887 10.2 | 13,032,762 15.6 | 4,937,130 5.9 | 2,465,979 2.9 | 52,716,724 62.9 | 2,112,013 2.5 | 83,787,495 100.0 | 2.72 | |
| 12年度 (2000) | 8,477,578 10.0 | 12,975,781 15.3 | 4,803,040 5.7 | 2,433,069 2.9 | 53,772,982 63.6 | 2,011,392 2.5 | 84,473,842 100.0 | 2.74 | 126,926 |
| 13年度 (2001) | 8,456,604 9.8 | 13,069,839 15.1 | 4,633,010 5.4 | 2,343,721 2.7 | 55,756,458 64.6 | 2,035,146 2.4 | 86,294,778 100.0 | 2.80 | |
| 14年度 (2002) | 8,456,984 9.8 | 12,973,607 15.0 | 4,502,726 5.2 | 2,366,320 2.7 | 56,828,262 65.7 | 1,418,252 1.6 | 86,546,151 100.0 | 2.81 | |
| 15年度 (2003) | 8,478,097 9.6 | 13,115,683 15.0 | 4,447,859 5.1 | 2,351,547 2.7 | 57,390,403 65.4 | 1,921,871 2.2 | 87,705,460 100.0 | 2.85 | |

出所) 国土交通省『旅客地域流動調査』より作成

表1 つづき 交通機関別旅客輸送分担率の推移

島根県

上段：交通機関別発人数（1000人） 下段：旅客輸送分担率（%）

| | JR | 民鉄 | 乗合バス | タクシー | 自家用車 | その他 | 全機関計 | | 国調人口 (1,000人) |
|------------------|----------------|--------------|----------------|----------------|-----------------|---------------|------------------|------|------------------|
| 昭和40年度 (1965) | 29,655 25.5 | 5,577 4.8 | 60,756 52.3 | 13,506 11.6 | 4,214 3.6 | 2,563 2.2 | 116,271 100.0 | 1.00 | 822 |
| 45年度 (1970) | 21,935 14.3 | 4,969 3.2 | 55,695 36.3 | 20,945 13.6 | 35,895 23.4 | 14,119 9.2 | 153,558 100.0 | 1.32 | 774 |
| 50年度 (1975) | 18,642 11.5 | 3,809 2.4 | 43,019 26.6 | 18,201 11.3 | 68,939 42.6 | 9,078 5.6 | 161,688 100.0 | 1.39 | 769 |
| 55年度 (1980) | 13,860 6.7 | 3,080 1.5 | 32,036 15.4 | 17,935 8.6 | 131,245 63.1 | 9,765 4.7 | 207,921 100.0 | 1.79 | 785 |
| 60年度 (1985) | 11,307 5.4 | 2,249 1.1 | 23,700 11.3 | 18,175 8.7 | 145,654 69.5 | 8,382 4.0 | 209,467 100.0 | 1.80 | 795 |
| 平成2年度 (1990) | 10,058 2.5 | 1,786 0.4 | 19,176 4.7 | 16,410 4.1 | 339,012 83.9 | 17,791 4.4 | 404,233 100.0 | 3.48 | 781 |
| 7年度 (1995) | 9,378 2.4 | 1,845 0.5 | 15,605 4.1 | 14,280 3.7 | 335,826 87.3 | 7,511 2.0 | 384,445 100.0 | 3.31 | 771 |
| 8年度 (1996) | 9,189 2.3 | 1,757 0.5 | 15,013 3.8 | 14,071 3.6 | 337,212 86.0 | 15,000 3.8 | 392,242 100.0 | 3.37 | |
| 9年度 (1997) | 8,647 1.9 | 1,621 0.4 | 14,373 3.3 | 10,970 2.5 | 389,041 88.3 | 15,859 3.6 | 440,511 100.0 | 3.79 | |
| 10年度 (1998) | 8,411 1.8 | 1,562 0.3 | 13,335 2.8 | 13,749 2.9 | 420,530 88.3 | 18,436 3.9 | 476,023 100.0 | 4.09 | |
| 11年度 (1999) | 8,151 2.3 | 1,566 0.4 | 12,528 3.5 | 11,318 3.2 | 311,389 87.3 | 11,655 3.3 | 356,607 100.0 | 3.07 | |
| 12年度 (2000) | 7,698 1.8 | 1,490 0.4 | 14,149 3.3 | 12,118 2.9 | 356,466 84.4 | 30,465 7.2 | 422,386 100.0 | 3.63 | 762 |
| 13年度 (2001) | 7,687 1.7 | 1,491 0.3 | 13,497 3.0 | 10,593 2.3 | 397,780 87.6 | 22,917 5.1 | 453,965 100.0 | 3.90 | |
| 14年度 (2002) | 7,381 1.7 | 1,434 0.3 | 11,865 2.6 | 12,723 2.8 | 403,553 89.7 | 13,154 2.9 | 450,110 100.0 | 3.87 | |
| 15年度 (2003) | 7,256 1.6 | 1,494 0.3 | 11,667 2.6 | 11,077 2.5 | 398,518 89.4 | 15,915 3.6 | 445,927 100.0 | 3.84 | |

出所) 国土交通省『旅客地域流動調査』より作成

ところで、公共交通の衰退、言い換えれば自家用自動車への依存は、様々な社会問題を引き起こしている。次節では、自動車利用が増加し、他方で公共交通機関が衰退するとどのような問題が地域に発生するのか整理しておこう。

2. 公共交通機関衰退にともなう問題点

自動車交通の発達、都市のスプロール化を助長し、公共交通機関を衰退させ、郊外ショッピングセンターの増加、公共施設の郊外への移転などによって、コミュニティと日常生活のあり方を変質させてきた。職場も広く拡散しはじめ、自家用車がもたらす大きな移動能力が、時間を節約する方向ではなく、人々を遠くまで移動させる方向に働くという逆説的な効果をもたらしている。このように日常生活において移動時間が長くなるということがもたらす必然的な帰結は、郊外の拡大に見ることができる。そこでは、様々な問題が生み出されている。ここでは、それら諸問題について整理しておこう。

① 社会的弱者に冷たい社会の到来

超高齢化社会の到来によって、今後自動車の運転をしなくなる、あるいはできなくなる高齢者が増加すると予想されている。松江市のアンケート調査³⁾でも、自動車の運転ができなくなった場合の代替手段として70%以上のひとがバスをあげている。また、高齢者だけでなく運転のできない児童・生徒や障害者、さらには自動車を購入できない低所得者など、公共交通機関に依存している人は少なくない。もしこのまま公共交通機関が衰退した場合、そうした人々の移動の自由が奪われ、暮らしにくい社会がそこに実現することになる。

さらに、現在進められている行財政改革によって、地方都市や過疎地域では学校、病院など、もっとも生活に不可欠な公共施設が統廃合や機能の縮小を余儀なくされている。そのため、生きるために移動しなければならない距離が増加し、人々の暮らしをますます不便なものに変えようとしている。自動車での移動を前提としたような地域づくりは、地域での暮らしを支えるも

のとはならない。

② 環境問題の発生と資源の浪費

過度の自動車利用がもたらす弊害は、交通三悪（交通渋滞、交通公害、交通事故）などと呼ばれ、大きな社会問題を引き起こしている。その中でもとりわけ今日重要視されるのが交通公害の一つである環境問題である。1997年の京都議定書は、先進国の二酸化炭素などの温室効果ガスの削減を義務づけた。環境に配慮し持続可能な社会を実現させていくためには、その原因である過度の自動車利用を抑制し、公共交通優先の交通政策へ転換する必要がある。

ところで、自家用自動車の利用に比べ、公共交通が持つ優位性の一つは、エネルギー効率の良さである。これは、50人を一度に運ぶという輸送効率だけにとどまらない。排気ガスの排出量も低く抑えることができる。公共交通の利用によって、過度の自動車利用が抑制されるならば、道路の渋滞も緩和され、渋滞が引き起こす環境悪化やエネルギーの無駄遣い、時間と人件費のロスの低下など、環境面でのメリットだけでなく、経済的メリットも享受できるのである。

③ 高齢者が加害者に

松江市の調査によれば、高齢者が自動車を利用することの不満として「車を使わないと目的地に行けない」を70%弱のひとがあげており、必ずしも運転がしたくてしているわけではないことを伺わせている。さらに、松江市の交通事故のうち、高齢者が加害者となった件数は、平成7年で74件、交通事故に占める割合は7.5%であるが、平成12年にはそれぞれ122件、11.4%に増加しており、これは高齢者が被害者になる割合を3ポイント以上も上回っている。このように、高齢化社会における自動車利用は、新しい交通問題を生み出している。

④ 中心商業地の衰退と創造空間の喪失

自家用車利用の拡大にともなう公共交通機関の衰退は、交通結節点の周辺に発達してきた商業地域を衰退させ、中心市街地空洞化の原因の一つとなっている。日本の多くの都市は、歴史的・構造的に自動車利用の急増に適応しにくい構造になっている。狭い道路、駐車場不足など、自家用車利用が一般的になった現在、利便性の低い中心商業地域から大型駐車場を備えた郊外のショッピングセンターやロードサイド店などに人々が流れている。しかしながら、郊外商業施設は、均質化した店舗展開がおこなわれ、そこには「らしさ＝個性」がない。じつはこうした「らしさ」こそが都市の創造性の原点であり、まちの発展には商業地域の活力と多様性を維持することが必要なのである。

⑤ 空間利用の不効率と社会資本の無駄

自動車の利用にともなって発生する重要なコストの一つは、駐車場の整備である。自動車の利用を可能とするには、自宅での保管場所と行き先での駐車場の2つが必要となる。地価が高い中心部では、従業員や来客用の駐車スペースを確保することは、経営資源と空間利用の不効率として企業経営上かなりのコストとなる。このようなコストは企業立地に影響を与え、企業誘致などに不利に作用する。公共交通機関の発達は、このような企業経営や企業誘致においても重要な要因となるのである。

問題はそれだけではない。郊外での住宅開発や商業施設の郊外進出などにより中心部がスプロール化すると、既存の道路や上下水道等とそれら住宅や施設とを接続するために、アクセス道路や上下水道などといった社会資本の整備が必要となる。こうした社会資本については、単に整備するための初期投資が必要とされるだけでなく、利用者・利用施設が分散するため運営も非効率となる。他方、まちの中心部には歴史的に形成されてきた社会資本が蓄積し、かつ公有・民有を問わず多くの活用可能な建築物・建造物が集積している。スプロール化が進むことによって、中心部が空洞化し、こうした社会

資本・建築物の利用効率が低下することは社会的な損失である。青森市の調査によれば、過去30年間における中心部から郊外への人口流失のために、約350億円の行政コストを投資してきたと試算しており、仮に市街地の拡大がなければ不必要な経費であったとしている⁴⁾。財政基盤の弱い地方自治体にとって、都市構造をコントロールすることは、何にもまして重要な政策課題となっている。

以上見てきたように、過度の自動車利用を抑制し公共交通を再生することは、これからの地域社会の維持にとって不可欠の課題といえよう。しかし、このような社会的要請にもかかわらず、全国の公共交通は利用者の減少から縮小傾向にある。そこで次節では、特にバス事業に着目し、バス交通ネットワークを維持するために、どのような財政的支援が行われてきたか、その特徴と問題点について整理してみたい。

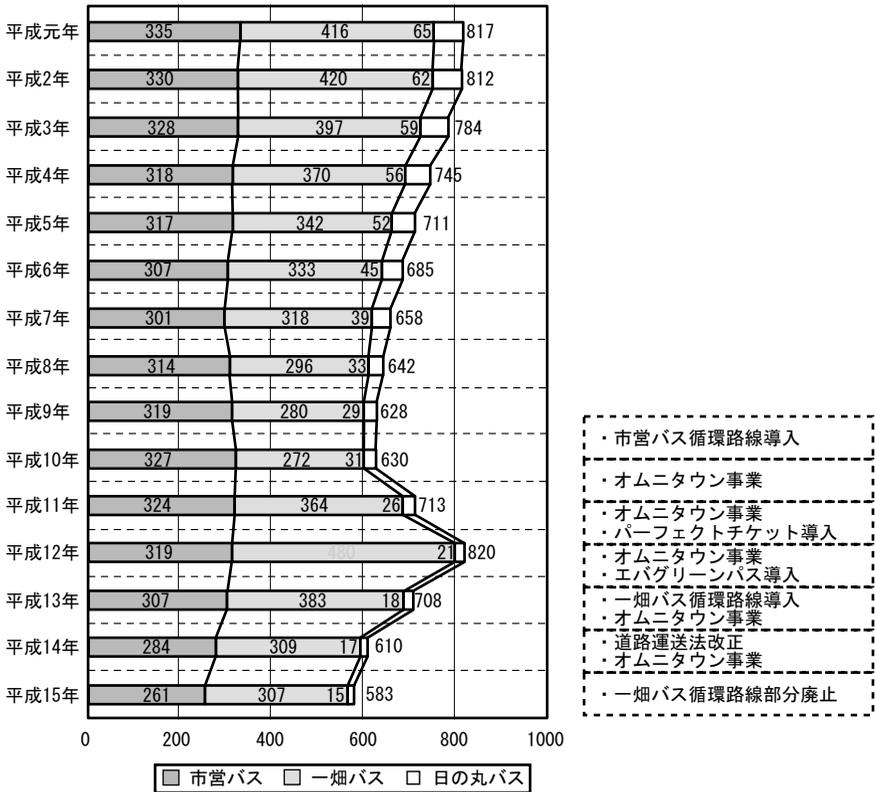
II. 公共交通を支える財政支援策～バス事業に対する補助金制度

1. バス事業者の経営実態

I で見た交通機関別旅客分担率の推移でも明らかなように、モータリゼーションの進展にともなってバス利用者は減少を続けている。とりわけ、全国平均に比べ、島根県のような公共交通網が十分ではない地域ほど自動車利用が拡大し、そのことでますますバスなどの公共交通機関の衰退に拍車がかかっている。

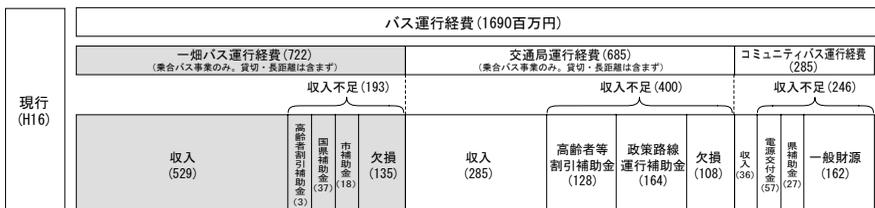
図1を見てみよう。これは、1989年（平成元年）以降の松江地域をカバーするバス会社3社の年間乗車人数の推移である。これを見ても明らかなように、バスの利用者は基本的に減少傾向にある。平成9年以降、市営バスや一畑交通が、路線の拡大や割引チケットなどの導入、さらには国の補助事業であるオムニバスタウン事業などを行い、一時的に利用者の拡大を図ったものの、その効果も一過性にすぎず、利用者のバス離れに歯止めがかかったとはいえない。また、利用拡大をねらった割引チケットの導入も収益の増加には結びつかず、バ

図1 バスの年間乗車人数の推移（島根県松江市）



資料：一畑バス、交通局、日の丸バス

図2 島根県松江市におけるバス運行経費と収入内訳



出所) 一畑バス、松江市資料より作成

ス事業者は厳しい経営を強いられている。その結果、松江に見られるように、全国のバス事業者の多くは、利用者の減少から運行経費を運賃収入だけではカ

バーしきれず、事業者の内部補助や行政からの補助金を受けながら路線維持を図っているのが現状である。

それでは次に松江を例にこの状況を見てみよう。図2は、平成16年度島根県松江市でバス事業を行う一畑バスと松江市交通局のバス運行経費と収入内訳を示している。これによれば、松江市全体で見ると、バスを運行している2つの事業者の運行経費は16億9000万円に対し、運賃収入は8億2000万円で、経費カバー率は約50%程度である。そして不足分は国県市からの補助等によって賄われているのがわかる。さらに詳しく見ると、民間バス事業者である一畑バスでは、乗合バスの年間運行経費7億2200万円に対し、運賃収入は5億2900万円であり、運賃収入のカバー率は73%である。不足分は国県市からの補助（8%）と欠損部分については一畑バスの貸切部門と長距離部門などからの内部補助（19%）で賄っている。一方松江市交通局の運行経費は6億8500万円に対し、運賃収入は2億8500万円であり、運賃収入のカバー率は42%である。不足分は松江市からの補助金（43%）と、一般会計からの赤字補填分（15%）である。さらに、合併前の旧市町村で運行されていたコミュニティバスでは、運行経費2億8300万円に対し、運賃収入は3600万円で、収入カバー率はわずか13%しかなく、不足分は電源交付金（20%）と県からの補助（10%）、一般財源（57%）で賄っている。

このように、現在のバス事業は、きわめて低い採算性のもと、行政からの補助なしには事業を維持できない構造となっている。しかし、国が進める行財政改革と三位一体改革のもと、交付金や補助金の削減は避けられず、どのような収入確保策を図りバス事業を維持するか、厳しい現実に直面している。そこで次節ではこれまでバスを支えてきた補助金制度について検討してみよう。

2. バス事業に対する補助制度の変遷とその問題点

バス運行に対する補助制度の推移を簡単に一覧表で示したのが、表2である（詳しい制度ならびに補助金額の内訳については付表1,2,3を参照）。1960年代以降のモータリゼーションの影響から乗合バスの乗客が減少し、地方バス路線の

維持が難しくなった。そこで、1972（昭和47）年、国は地方路線維持費補助金制度を創設し、事業者が運行するバス路線（4条）の維持に補助する制度を作った。また、事業者が経営上の理由などから路線を廃止した場合に、行政が補助をして路線を維持する廃止路線代替バス（80条）に対する補助も行われるようになった。これにより、市町村による廃止路線代替バスの運行という新たな公

表2 バス運行に係る補助制度の経緯

| 年度 | 国庫補助制度 | 県単独補助制度 |
|-----|--|---|
| S47 | 地方バス路線維持費補助金制度の創設 ・事業者によるバス路線（4条）維持に対する補助制度 ・廃止路線代替バスも補助対象 ～市町村による廃止路線代替バスの運行という新たな公共交通形態の導入～ | |
| H7 | 制度改正 ・廃止路線代替バスへの補助打ち切り | 新地方バス路線運行対策交付金制度の創設 ・廃止路線代替バスの経費の財政支援 ・新設路線等についても補助対象 |
| H13 | 制度改正 ・補助対象路線を「広域的・幹線的路線」に限定 ※広域的：複数市町村（H13.3.31現在）を跨るもの （影響）補助路線120系統→29系統 | 生活バス路線確保対策交付金制度の創設 ・国庫補助の対象外となった路線の一部も補助対象に追加 |
| H17 | | 生活バス路線確保対策交付金制度の一部改正 ・各系統別に収支率を導入し、収支率20%以上の赤字系統のみを対象とした ・市町村合併に係る新規系統については経過措置あり |
| H18 | 制度見直しの予定 （H17.11現在、内容未定） | |

補助額（県：一般財源ベース）

（単位：百万円）

| 年度 | H7 | H8 | H9 | H10 | H11 | H12 | H13 | H14 | H15 | H16 |
|--------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 国制度 県協調補助 | 306 | 242 | 229 | 194 | 155 | 126 | 126 | 161 | 102 | 105 |
| 県単独 | 88 | 107 | 101 | 108 | 128 | 134 | 235 | 361 | 330 | 357 |
| 合計 | 394 | 349 | 330 | 302 | 283 | 260 | 361 | 522 | 432 | 462 |

出所）島根県資料より作成

共輸送形態が登場することになった。

1995（平成7）年、国の廃止路線代替バスへの補助が打ち切られるのにあわせて、鳥根県では、県単独事業として、廃止路線代替バスに対する補助だけでなく新設路線についても財政支援を行う、新地方バス路線運行対策交付金制度を創設した。

2001（平成13）年には生活バス路線に対する国庫補助制度が新しくなり、補助対象が広域的・幹線路線に限定されただけでなく、旧制度では赤字事業者を対象としていたものから赤字路線（系統）に、補助要件も変わった。旧制度では赤字事業者の支線ならば補助を受けられたが、新制度では複数市町村にまたがる系統であることが要件とされた。さらに路線延長が10キロ以上の系統であること、一日あたりの運行回数が3往復以上、輸送量が15～150人/日の系統であること等の条件も付加され、国と県の補助対象から外れる赤字路線が増加した。そこで各市町村は自らが必要と判断すれば補助金を交付するなどして維持することとなった。もっともその措置に対しては、国から8割の特別交付税が充当され、残りの2割を当の市町村の一般財源で補填することになった。鳥根県内では国庫補助制度の改正により、補助の適用が受けられる路線が120路線から29路線に激減し、県は国の補助適用外の路線について、市町村と協調した独自の補助制度の創設を打ち出した。それが乗合バス事業者に市町村が支払う助成額の一部を肩代わりする独自の「生活バス路線確保対策交付金」制度である。補助条件としては、市町村が助成する赤字路線のうち、平均乗車人数が3人以上・運行回数が5往復以下・複数市町村に路線がまたがるものが対象で、県が助成額の2分の1を限度に市町村に助成するものとなった。この制度の創設の背景には、国庫補助対象路線の激減もさることながら、2002年に予定されていた乗合バス事業の原則自由化に対応し、いかに交通弱者の生活交通を確保するかという課題に迫られていたことも忘れてはならない。

しかしながら、県は市町村が運行する生活バス路線に対する県単独の半額補助制度について、2004年10月以降、収益率の低い赤字路線を対象外とする方針を固めた。つまり、県単独事業として市町村が運行する生活バス全路線にかか

る費用の2分の1を無制限に助成していたが、補助路線が増え、表2の下段に見られるように、2002（平成14）年度には補助額が3億6000万円になるなど、急速に補助金額が膨れあがっていったからである。このため県、市町村ともにコストを削減し、効率的なバス運行を進めようと、運送収入を運送費で割った収支比率が20%以下の路線は補助の対象外とすることにしたが、これは市町村が運行する340路線のうちの40%に該当するものであった。ただし、市町村合併で誕生する新市が新規に開設する路線については収支比率が20%未満でも運行費の4分の1を助成するという経過措置がとられることになった。

これまで地方自治体は、国の補助政策が変更になる度に単独事業として路線維持のための補助をふくらませてきた。しかし、三位一体改革による交付税と補助金の削減により、財政基盤の弱い地方自治体では、いつまでも単独事業を続けることはできない。

このように、地方のバス路線を支えてきた国県からの補助金が今後ますます縮小されることになれば、住民の移動ばかりか、暮らしそのものが成り立たない地域が増えることが予想される。本来、地域の交通政策としてトータルに考えなければいけない問題を、公共交通の枠内だけで解決しようとしていくら補助金をつぎ込んで、公共交通の再生には結びつかないことをこれまでの補助金政策は物語っている。

それでは、このような事態を打開するにはどのような手だてが必要なのだろうか。次節では、公共交通を再生させるための諸外国の取り組みなどを参考に、道路特定財源制度の見直しや交通目的税の必要性について検討してみよう。

Ⅲ．公共交通を支える新たな財政支援策

1．道路特定財源制度の見直し

我が国の交通政策の問題点は、交通施設整備を主としたものに留まっており、誰もが便利に快適に行きたいところへ行ける、住みやすくするといった生活の質を高めるといった視点が明確ではなく、結果的に土地利用計画との連携、交

通施設の整備や公共交通機関の運営など、交通に関係する重要な施策が盛り込まれていないことである。また交通施策の関係者が多いにもかかわらず、事業や施策の実施は個々の主体に委ねられており、交通政策全体に関する責任と負担とが曖昧となっている状況を是正することがあわせて求められている⁵⁾。

欧米では、公共交通のあり方に対し、基本的なビジョンないしは推進法が整備されている。表3を見てみよう、アメリカではクリントン政権下で成立した21世紀に向けた交通最適化法（TEA-21：the Transportation Equity Act for 21st Century）に基づき、道路整備のみならず、公共交通、鉄道、交通安全などへの支出を増やし、バランスのとれた交通政策を実行しようとしている。

特にアメリカやドイツでは、道路特定財源から公共交通整備への資金流用がなされ、また、高い補助率が達成されているなど、公共交通重視の姿勢が同える。さらに、公共交通の運営費補助が認められているところも我が国とは大きく異なる点である。

このように公共交通を再生させるために欧米では、道路特定財源の用途を拡大し、自動車利用者にも負担を求めている。

ところで、このような道路特定財源のあり方に対し財政制度審議会は、これまでの「必要な歳出規模が特定財源の収入にほぼ見合っている現状を踏まえれば、受益と負担の関係に基づき、用途を納税者に示した上で暫定税率の延長に理解を求めることもやむを得ない」という態度を改め、「道路歳出については、国・地方を通じ引き続き、財源ありきとの考えは採り得ない。公共投資の重点化を進めつつ、これまで通り抑制を図っていく必要があり、これに伴う余剰については、我が国の危機的な財政事情に鑑み、プライマリーバランスの回復に資するよう有効な活用を図るべきである」として、一般財源化の方向を打ち出し、特定財源を前提とした用途拡大には否定的である⁶⁾。確かに道路特定財源が国や地方自治体を道路整備に駆り立て、資源配分のゆがみを生じさせたことは否定できない。しかし他方で、行政の不作为に見られるように、一般財源化した場合でも必要ところに財源の手当がされるとも限らない。

欧米に見られるように、道路整備がもたらした社会的コストを十分考慮し、

表3 路面電車・LRT に対する先進国の財政支援制度

| 国名 | 国の推進法 | 建設補助 | | 建設補助 | | | 運営費補助 | |
|------|--|--|------------|---------------------------------|---------------|--------------|-------------------------------|------------|
| | | 国 | 財源 | 地方 | 財源 | 実行補助率 (%) | 補助内容 | 補助率 (%) |
| 米国 | 総合陸上交通効率化法 (ISTEA)、現在は21世紀交通政策修正法 (TEA-21) | 軌道システムの新設・延伸(車両を含む)に対し、連邦が最大80%補助 | ガス税一般財源 | 州または郡が連邦補助の不足分を負担 | 売上税(または給与所得税) | 100 | 赤字補てん分を国と地方(交通税)が補助 | 30~70 |
| フランス | 国内交通基本法 (LOTI) | 軌道システムのインフラ部(車両を除く)の30%を補助 | 一般財源 | 自治体が交通税として給与所得の0.55%から1.75%分を徴収 | 交通税 | 70~80 | 赤字補てん分を自治体(売上税など)が補助 | 40~50 |
| ドイツ | 都市交通改善助成法 (GVFG) | 軌道システムのインフラ部(車両を除く)の60%を補助(99年から車両新造費の50%補助追加) | 鉱油税(ガソリン税) | 州政府、自治体が合わせて40%補助 | 一般財源 | 100 | 赤字補てん分を州政府が補助 | 40~60 |
| 日本 | なし | 軌道の新設・延伸にかかわる軌道路盤部分に対する補助 | ガソリン税 | 国と同額を補助 | 一般財源 | 50 | 公営の場合、赤字の一部補助あり。民間は5年間の欠損補助のみ | 基本的に0 |

出所) 市川嘉一『交通まちづくりの時代』ぎょうせい、2004年、280-281ページ。

バランスのとれた交通体系を実現するために、特定財源の使途を公共交通の整備と運営財源に振り向けることが必要である。

2. 交通税の導入に向けて

道路特定財源を公共交通の整備と運営に振り向けることと並んで重要なことは、住民自身が公共交通を支える主体であることを意識し、経費の一部を交通税という形で負担することである。すでにフランスなどでは公共交通の整備と運営のために、地方税である「交通税」(Versement Transport) が導入されている。この税は従業員10人以上の事業主に対し、従業員給与総額を課税対象に一定の税率(都市圏の人口規模によって異なる)をかけた額を徴収する目的税である⁷⁾。フランスでは交通政策を管轄する権限が人口2万人以上の自治体に与えられているため、自治体による公共交通重視の対策が打ち出せるのである。

このように公共交通が単なる移動手段ではなく、生活全般を支え、暮らしやすい地域社会の実現に不可欠のインフラであることを理解すれば、その便益を受ける住民がその負担を負うことは十分可能である。そのためにもこれまでの「公共交通の問題を事業者の責任で」という無責任な態度から、「誰のため、何のための公共交通か」を住民ひとりひとりが考え、行動するためのきっかけとして交通税の導入には意味がある。

そこで、一つの例を考えてみよう。Ⅱ-1で見たように、現在松江市の公共交通にかかる経費は16億9000万円である。もし仮に、19万7000人の松江市民全員が等しく経費を負担したとしよう。すると、年間ひとり当たり、約8600円の税負担で、松江市内を走るすべてのバス路線に無料で乗ることができる計算になる。現実には子供など負担能力のない人と、公共交通での移動が困難な人などの適用除外者がいるが、それでも年間1万円強の税負担で、日常のバスをすべて無料で利用できるというメリットは一度考えてみる価値があるだろう。移動コストがかからないということは、人々の移動を活発にし、様々な交流を促進し、地域社会のにぎわいの創出に寄与するだろう。また、移動コストがネックとなって通院や買い物などができなかった人たちの福祉の向上にもつながる。

さらに、自動車から公共交通へのシフトが起これば、渋滞の緩和などによって、環境問題の改善にも役立つだろう。

このように、公共交通は環境や福祉など様々な公益的機能を有し、地域社会の活力や社会全体の利益の実現に寄与することが期待されている。そのような公共交通を維持するためには、公共交通の運営に関し、運行コストを基本的に利用者に負担させ、運賃収入で事業費をまかなおうとする「独立採算原則」から脱却し、移動のしやすさや環境に優しいといった「生活の質」を問うような採算性基準に発想を転換させることが求められている。

むすびにかえて

本稿では、現在政府が進めようとしているコンパクトシティ構想への誘導手段である公共交通の再生問題について、財政面から検討を加えてきた。その結果、利用者の減少にともなう経営の悪化と路線等の縮小廃止を補助金で支えるこれまでの方法には限界があり、現在道路特定財源として使途が限定されている道路特別会計の仕組みを修正し、地方への財源移譲と公共交通維持へと使途を見直す必要があること、そして、公共交通を支える住民参加のためには公共交通を維持するための目的税として、交通税の導入が必要であることを指摘した。

しかしながら、実際に公共交通再生のためにどのような交通税を導入するかについては検討できていない。また、自動車利用を抑制するには土地利用のあり方などについても検討を加える必要がある。これら問題については、稿を改めて論じたい。

追記 本稿作成にあたり、国土交通省島根運輸支局ならびに島根県地域振興部交通対策課、松江市交通局、一畑バスには資料の提供など便宜をはかっていただいた。感謝申し上げる。

脚注

- 1) 国土交通省「中心市街地再生小委員会報告(案)」2005年。
- 2) ABC ポリシーでは、モビリティ特性に着目し、公共交通の利便性が高い地区をA地区、公共交通の利便性もよく、自動車の利便性もよい地区をB地区、自動車交通が中心の地区をC地区と規定し、A地区には望ましい業種として小売業やオフィスを、B地区には医療施設などを、C地区には製造業、卸売業、運輸業などを誘導している。詳しくは市川嘉一『交通まちづくりの時代』ぎょうせい、2002年、第4章を参照。
- 3) 松江市公共交通体系研究会「松江市公共交通住民意識調査報告書」2005年。
- 4) 青森市における郊外への人口流出による投資的経費の増加(1970年から2000年)の内訳は、次の通りである。道路83.7億円、小中学校67.4億円、上水道40.6億円、下水道156.8億円、合計348.5億円である。国土交通省「中心市街地再生小委員会報告(案)補足資料」2005年を参照。
- 5) 松原青美監修『市街地縮小時代のまちづくり』ぎょうせい、2004年、81ページ。
- 6) 財政制度審議会「特別会計の見直しについて—制度の再点検と改革の方向性—」2005年。
- 7) 税率は、人口2万人以上10万人未満の都市圏では、0.55%、人口10万人以上では、1.00%である。ただし、LRT等の建設を伴う場合は、1.75%の税率が認められている。詳しくは、市川嘉一『前掲書』第2章を参照。

参考文献

- 秋山哲男・中村文彦『バスはよみがえる』日本評論社、2000年
牛嶋 正『これからの税制 目的税』東洋経済新報社、2000年
中公新書ラクレ編集部編『論争・道路特定財源』中央公論社、2001年
寺田一薫編著『地方分権とバス交通』勁草書房、2005年
土居靖範「規制緩和で岐路に立つ公共交通」『世界』2000年11月号
道路交通経済研究会『道路交通経済要覧(平成16年度)』セキグチ、2005年
原田英生『ポスト大店法時代のまちづくり』日本経済新聞社、1999年
国土交通省道路局監修『道路行政(平成15年度)』全国道路利用者会議、2004年
山崎 治「英国の交通政策—「持続可能な交通」を目指して—」『レファレンス』2005年5月号

(付表1)

バス運行対策費補助金

(国県補助事業)

平成17年4月1日現在

島根県地域振興部交通対策課

| | |
|---------|---|
| 区 分 | 対象事業 |
| | 民間バス事業者による乗合バス事業 |
| 運行対象法令 | 道路運送法第4条第1項の許可 |
| 算定経費 | 運行費 ●経常欠損額の範囲内 ●経常費用は、地域キロ当たりの標準経常費用又は、事業者キロ当たり経常費用の低い額に、実車走行キロを乗じた額 |
| | 車両購入費 購入価格×0.9 ★大型車 …………… 8,000千円/台を限度 ★中型車・小型車 …………… 9,500千円/台を限度 ★低床バス、リフト付きバス…………… 15,000千円/台を限度 |
| 交 付 率 | 国：算定経費×1/2、県：算定経費×1/2 |
| 交 付 条 件 | <p>＝次の全ての条件に合致すること＝</p> <ul style="list-style-type: none"> ●複数市町村（H13.3.31現在の市町村）に跨る10km以上の路線 ●輸送量15人～150人 ●運行回数3回以上 ●中心市町等にアクセス ●経常収益が経常費用の11/20以上の路線 <p>又は、経常収益が経常費用の11/20未満の路線で、市町村の補助により、経常収益と補助額の合計が経常費用の11/20に達するもの</p> <ul style="list-style-type: none"> ●地域協議会で認められた路線 |
| 算定対象期間 | <p>交付金を交付する会計年度の9月30日を末日とする1年間</p> <p>但し、車両購入については、交付金の交付を受けようとする会計年度の1月31日までに対象車両の購入を完了すること</p> |
| 交 付 先 | 乗合バス事業者 |

*国と県の協調補助

(付表2) 生活バス路線確保対策交付金 (県単独事業)

島根県地域振興部交通対策課

| 区 分 | | 対 象 事 業 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------|--------|--|---|---|----|------|--|-------|------|----------|------|-----|-----|------|-----|-----|----------|------|---|-----|------|---|---|---|
| | | 市町村（一部事務組合）が運行主体となるバス事業 | 市町村の要請により貸切事業者が運行するバス事業 | 民間バス事業者による乗合バス事業 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 運行対象法令 | | 道路運送法第80条第1項の許可 | 道路運送法第21条第1項第2号の許可 | 道路運送法第4条第1項の許可 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 算定経費 | 運行費 | ●120円×実車走行距離（但し、以下の範囲内） ★運送欠損額の範囲内 ★運送費用の2/3を限度 | ●120円×実車走行距離（但し、以下の範囲内） ★経常欠損額の範囲内 ★経常費用の2/3を限度 ★市町村が貸切事業者へ交付する補助金額を限度 | ●120円×実車走行距離（但し、以下の範囲内） ★経常欠損額の範囲内 ★経常費用の2/3を限度 ★市町村がバス事業者へ交付する補助金額を限度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 車両購入費 | ●購入価格×0.9 ★29人乗り以下(小型)……6,000千円/台を限度 ★30人乗り以上(中型)……9,500千円/台を限度 ★低床バス、リフト付きバス(小型)……10,000千円/台を限度 ★低床バス、リフト付きバス(中型)……15,000千円/台を限度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 付属品購入費 | ●購入価格（カードシステム等）×0.9 ★1,500千円/セットを限度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 車両リース料 | ●リース料金 ★29人乗り以下(小型)……1,200千円/年・台を限度 ★30人乗り以上(中型)……1,900千円/年・台を限度 ★低床バス、リフト付きバス(小型)……2,000千円/年・台を限度 ★低床バス、リフト付きバス(中型)……3,000千円/年・台を限度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 交 付 率 | | 算定経費×1/2 | | 算定経費×1/2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 交 付 条 件 | | <p>(平成16年度交付分まで)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者限定しないもの ・普通交付税措置されているスクールバスなどは除く <p>条件を付加</p> <ul style="list-style-type: none"> ●見直し後の条件（条件付加） <ul style="list-style-type: none"> ○原則、収支率：20%以上の赤字系統のみが対象 ○合併市町村に係る新規系統等は、経過措置あり ●見直し後の交付率 [赤字系統のみ] <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">系統別</th> <th rowspan="2">区分</th> <th colspan="2">新規系統</th> </tr> <tr> <th>合併市町村</th> <th>左記以外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">収支率20%以上</td> <td>既存系統</td> <td>1/2</td> <td>1/4</td> </tr> <tr> <td>新規系統</td> <td>1/2</td> <td>1/4</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">収支率20%未満</td> <td>既存系統</td> <td>—</td> <td>1/4</td> </tr> <tr> <td>新規系統</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> </tbody> </table> <p>※既存系統は平成16年9月30日現在で存在するもの。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●見直し時期 平成17年度予算での交付分から (平成16年10月～平成17年9月運行実績分から適用) | | 系統別 | 区分 | 新規系統 | | 合併市町村 | 左記以外 | 収支率20%以上 | 既存系統 | 1/2 | 1/4 | 新規系統 | 1/2 | 1/4 | 収支率20%未満 | 既存系統 | — | 1/4 | 新規系統 | — | — | <ul style="list-style-type: none"> ●平均乗車密度3人以上かつ複数市町村（H13.3.31現在の市町村）に跨る広域的路線 ●運行回数5回まで ●競合率50%未満の路線 ●地域協議会で認められた路線 |
| 系統別 | 区分 | 新規系統 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 合併市町村 | 左記以外 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 収支率20%以上 | 既存系統 | 1/2 | 1/4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 新規系統 | 1/2 | 1/4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 収支率20%未満 | 既存系統 | — | 1/4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 新規系統 | — | — | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 算定対象期間 | | 交付金を交付する会計年度の9月30日を末日とする1年間。 但し、車両購入については、交付金の交付を受けようとする会計年度の2月20日までに対象車両の購入を完了すること | | 同左 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 交 付 先 | | 市町村、一部事務組合 | | 市町村 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

(付表3)

地方バス路線維持に係る補助金等交付実績の推移

| 年度 | | | H元 | H2 | H3 | H4 | H5 | H6 | H7 | H8 | H9 | H10 | H11 | H12 | H13 | H14 | H15 | H16 | H17予算 | | |
|-----------------------|-----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|--------|
| 第2種 生活路線 | 路線 維持費 | 対象系統数 | 175 | 174 | 174 | 171 | 169 | 174 | 179 | 155 | 151 | 127 | 100 | 25 | 24 | | | | | | |
| | | 交付額(千円) | 476,246 | 449,764 | 414,034 | 464,811 | 446,719 | 467,758 | 451,393 | 358,238 | 359,234 | 288,771 | 219,611 | 62,143 | 37,317 | | | | | | |
| | 車両 購入費 | 対象車両数 | 13 | 18 | 17 | 17 | 15 | 19 | 18 | 16 | 11 | 10 | 5 | 0 | 0 | | | | | | |
| | | 交付額(千円) | 113,490 | 160,380 | 151,470 | 151,470 | 121,770 | 191,700 | 161,163 | 119,090 | 97,900 | 89,000 | 47,500 | 0 | 0 | | | | | | |
| 第3種 生活路線 | 運行費 | 対象系統数 | 3 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 5 | 1 | 6 | 15 | 95 | 73 | | | | | | |
| | | 交付額(千円) | 5,862 | 4,236 | 0 | 3,447 | 0 | 0 | 0 | 7,707 | 882 | 10,323 | 31,359 | 133,038 | 64,867 | | | | | | |
| 生活交 通路線 | 運行費 | 対象系統数 | | | | | | | | | | | | | 23 | 26 | 24 | 23 | | | |
| | | 交付額(千円) | | | | | | | | | | | | | 60,125 | 172,198 | 87,829 | 85,767 | 86,798 | | |
| | 車両 購入費 | 対象車両数 | | | | | | | | | | | | | 6 | 10 | 4 | 3 | 4 | | |
| | | 交付額(千円) | | | | | | | | | | | | | 88,710 | 150,000 | 13,764 | 18,923 | 30,000 | | |
| 特別指定 生活路線 | 運行費 | 対象系統数 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 17 | — | — | — | — | — | | |
| | | 交付額(千円) | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 17,562 | — | — | — | — | — | |
| | 車両 購入費 | 対象車両数 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | — | — | — | — | — | |
| | | 交付額(千円) | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 7,125 | — | — | — | — | — | |
| 安全運 行対策 | 車両 購入費 | 対象車両数 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 3 | — | — | — | — | — | | |
| | | 交付額(千円) | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 10,500 | 31,500 | — | — | — | — | — | |
| 交付額小計 | | | 595,598 | 614,380 | 565,504 | 619,728 | 568,489 | 659,458 | 612,556 | 485,035 | 458,016 | 388,094 | 308,970 | 251,368 | 251,019 | 322,198 | 101,593 | 104,690 | 116,798 | | |
| 生活バス 路線確保 対策交付金 | 対象市町村等の数 | 4条路線 | 21 | 21 | 22 | 22 | 22 | 21 | 31 | 32 | 32 | 35 | 36 | 38 | 53 | 54 | 53 | 55(39) | | | |
| | | 運行費 | 対象系統数 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 72 | 80 | 30 | 24 | | |
| | | | 交付額(千円) | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 29,457 | 59,838 | 22,559 | 17,760 | 33,303 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|---------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 生活バス 路線確保 対策交付金 | 廃止代替等 運行費 | 対象系統数 | 114 | 113 | 115 | 124 | 125 | 122 | 138 | 181 | 189 | 170 | 174 | 219 | 350 | 382 | 379 | 415 | |
| | | 交付額(千円) | 78,329 | 70,382 | 80,964 | 86,010 | 88,678 | 88,347 | 79,999 | 87,018 | 95,230 | 100,872 | 111,508 | 119,967 | 196,459 | 275,002 | 293,758 | 324,122 | 205,741 |
| | 廃止代替等 車両購入費 | 対象車両数 | 0 | 1 | 3 | 4 | 3 | 2 | 3 | 8 | 2 | 3 | 7 | 4 | 4 | 6 | 4 | 6 | 7 |
| | | 交付額(千円) | 0 | 3,000 | 9,000 | 10,124 | 8,739 | 6,000 | 7,601 | 19,931 | 5,400 | 7,820 | 16,718 | 12,000 | 8,974 | 26,155 | 11,011 | 12,561 | 23,000 |
| | 廃止代替等 付属品 購入費 | 対象件数 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 2 | — | — | 2 | 2 | |
| | | 交付額(千円) | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1,334 | — | — | 3,037 | 2,176 | |
| | 廃止代替等 車両リース料 | 対象車両数 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 2 | 1 | — | — | 1 | 1 |
| | | 交付額(千円) | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 589 | 393 | — | — | 475 | 520 |
| | 初年度 開設費 | 対象市町村数 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | | 交付額(千円) | 1,465 | 0 | 1,832 | 0 | 0 | 0 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 交付額小計 | | 79,795 | 73,382 | 91,796 | 96,134 | 97,417 | 94,347 | 87,600 | 106,949 | 100,630 | 108,692 | 128,226 | 133,890 | 235,283 | 360,995 | 330,365 | 357,094 | 262,564 |
| | 交付額合計 | | 675,393 | 687,762 | 657,300 | 715,862 | 665,906 | 753,805 | 700,156 | 591,984 | 558,646 | 496,786 | 437,196 | 385,258 | 486,302 | 683,193 | 431,958 | 461,784 | 379,362 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 県一般財源ベースでの負担額 | 337,697 | 343,881 | 328,650 | 357,931 | 332,953 | 376,903 | 393,878 | 349,467 | 329,638 | 302,739 | 282,711 | 259,574 | 360,793 | 522,094 | 431,958 | 461,784 | 379,362 |
|---------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|

注1 第2種生活路線、第3種生活路線及び生活交通路線の交付額は、国・県の合計額。

注2 廃止路線代替バスの平成6年度までの交付額は、国・県の合計額、平成7年度から平成12年度の名称は、新地方バス路線運行対策交付金であり、交付額は県単独。

注3 平成6年度までの対象市町村等の数には、バス事業者を含み、平成7年度からは、市町村の数。

また、平成16年度(平成16年9月末までの運行実績)については、()内に平成17年3月の交付時点での市町村数〔市町村合併後〕を記載。

注4 国県補助(上記)の平成14年度までの交付額小計は、国・県の合計額。H15年度からは県単独の交付額。