

## 地域間幹線系統確保事業における輸送量の算定について(国土交通大臣宛て)

輸送実態を伴っていない市町村補填額を運送収入から除いて輸送量を算定して  
15人未満となる補助系統に係る国庫補助金交付額(支出) 4億7714万円

### 1 事業の概要

#### (1) 地域公共交通事業等の概要

国土交通省は、地域公共交通の存続が危機にひんしている地域において、地域の特性、実状に最適な交通手段を確保、維持することを目的として、路線バスの運行支援等の地域公共交通確保維持事業(地域公共交通事業)を実施している。地域公共交通事業の実施に当たっては、地域公共交通に係わる都道府県、市区町村、交通事業者、地方運輸局等、地域の関係者は協議会を組織して、当該地域において地域の特性、実状に応じた最適な交通手段の提供等が図られることになるように、地域の生活交通の実状を的確に把握しつつ、当該地域公共交通事業の必要性、目標、効果等を議論することとなっている。そして、協議会、都道府県又は市区町村(協議会等)は、生活交通確保維持改善計画(生活交通計画)を策定し、同省に対して生活交通計画を申請し認定を受けることとなっている。

同省は、生活交通計画に基づき実施される地域公共交通事業として、複数の市町村にまたがる地域間の交通ネットワークを確保、維持するために、幹線となる路線バス系統(幹線系統)の運行等に対する支援を行っているほか、幹線を補完する地域内交通を確保、維持するために、別途デマンドバスや乗合タクシー等の運行等に対する支援等も行っている。

#### (2) 地域間幹線系統確保事業の概要

同省は、地域公共交通事業のうち、地域間の交通ネットワークを確保、維持するために複数の市町村にまたがる幹線系統を定期的に運行して不特定多数の旅客を運送する一般乗合旅客自動車運送事業者等(補助事業者)に対して、幹線系統の運行に係る収支の赤字額を対象として、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に基づき地域間幹線系統確保維持費国庫補助金(補助金)を交付する事業(地域間幹線系統確保事業)を実施している。地域間幹線系統確保事業の実施に当たって策定する生活交通計画には、事業に係る目的及び必要性のほか、補助対象期間の前々年度(基準期間)の実績に基づき補助事業者が算定した1日当たりの幹線系統ごとの平均乗車人数(輸送量)等を記載することとされている。そして、補助対象となる幹線系統(補助系統)は輸送量が15人以上150人以下の範囲内であることなどとされている。

これについて、同省は、補助系統については、地域間の幹線系統の運行を支援する趣旨から、最低限、15人(1日当たりの運行回数3回に普通乗用車では輸送できない1回当たりの乗車人数である5人を乗じたもの)以上の輸送量であることが必要としている。そして、輸送量が15人を下回る場合は、地域間の交通ネットワークとして確保、維持することが適切であるのか協議会により議論を行った上で地域の特性、実状に応じて、運行系統の再編やデマンドバス、乗合タクシー等の路線バスの代替移動手段等の最適な交通手段を検討すべきであるとしており、同省においても、これらの最適な交通手段の提供が行われるよう、前記のとおり様々な支援を実施している。

地域間幹線系統確保事業における輸送量については次のとおり、計画平均乗車密度に基づき算定することとされている。

$$\boxed{\text{輸送量}} = \boxed{\text{計画平均乗車密度}} \times \boxed{\begin{array}{c} \text{計画運行回数} \\ \text{(系統の1日当たりの計画往復回数)} \end{array}}$$

そして、計画平均乗車密度については、実際の乗車人数を調査することが難しいことなどから、次のとおり計画運送収入を基に算定されることとされており、この計画運送収入は基準期間の運

送収入の実績値等を用いることとされている。

$$\boxed{\text{計画平均乗車密度}} = \boxed{\text{計画運送収入}} \div \left( \boxed{\begin{array}{c} \text{計画実車走行キロ} \\ \text{系統距離に1年間の運行} \\ \text{回数に乗じた計画距離} \end{array}} \times \boxed{\begin{array}{c} \text{平均賃率} \\ \text{(系統1km当たりの運賃)} \end{array}} \right)$$

また、上記の運送収入は、補助事業者が営業収益として計上する旅客運賃等とされており、旅客運賃には地方公共団体からの運賃補填額を含むとされているが、同省では、運賃補填額が旅客運賃に含まれるためには、地方公共団体が住民等に配布した回数券等を利用するなどして、住民等が実際にバスを利用するという輸送実態を伴うことが必要であるとしている。

## 2 本院の検査結果

検査したところ、平成26年度20補助事業者が運行する79補助系統(補助金交付額3億2988万円)、27年度20補助事業者が運行する82補助系統(補助金交付額3億4466万円)、計21補助事業者が運行する161補助系統(補助金交付額計6億7454万円)において、市町村が運賃補填の目的で回数券等を購入しており、運送収入に市町村からの運賃補填額(市町村補填額)が計上されていた。そこで、これらの市町村の補填が輸送実態を伴っているか確認したところ、次のとおり、回数券等を利用した住民等のバス利用がないなど、市町村の補填が輸送実態を伴っていない事態が見受けられた(27年度の2補助系統については(1)、(2)の事態が重複している。)

### (1) 市町村の補填を受けた補助事業者が回数券等を発券していなかったもの

26年度12補助事業者が運行する54補助系統(補助事業者に対して運賃補填を行っていた地方公共団体数46市町村)、27年度10補助事業者が運行する55補助系統(同43市町村)においては、補助事業者は、市町村補填額を回数券等の売上げとして運送収入に計上していた。しかし、いずれの補助事業者も、運賃補填を行った市町村から回数券等の管理が困難であるとの申出を受けたことなどから、実際には、市町村補填額に相当する回数券等を発券していなかった。このため、回数券等の売上げとして運送収入に計上された市町村補填額については、住民等のバス利用は全くなく、市町村補填額に対応した輸送実態はなかった。

### (2) 市町村が発券を受けた回数券等を配布していなかったもの

26年度8補助事業者が運行する25補助系統(同19市町)、27年度11補助事業者が運行する29補助系統(同23市町村)においては、補助事業者は、回数券等を市町村に発券するなどしていた。しかし、このうち26年度3補助事業者が運行する18補助系統(同12市町)、27年度7補助事業者が運行する23補助系統(同16市町村)においては、回数券等を住民に配布すると実際に運賃を支払ってバスを利用する住民が回数券等を使用することになり、運送収入が減少するおそれがあることから、運賃補填を行った市町村は回数券等を配布していなかった。このため、回数券等の売上げとして運送収入に計上された市町村補填額についても、住民等のバス利用は全くなく、市町村補填額に対応した輸送実態はなかった。

そして、輸送実態を伴っていない市町村補填額を運送収入から除いて輸送量を算定すると、市町村補填額が計上されていた26年度79補助系統、27年度82補助系統のうち、それぞれ15補助事業者が運行する61補助系統(補助金交付額2億3641万円)、15補助事業者が運行する64補助系統(補助金交付額2億4072万円)、計16補助事業者が運行する125補助系統(補助金交付額計4億7714万円)において15人未満となり、地域間幹線系統確保事業が輸送実態を反映していない生活交通計画に基づき実施されていて、地域の特性、実状に応じた最適な交通手段の提供に資するものとなっていなかった。また、協議会等は、前記回数券等の配布及び利用の状況について十分把握しないまま、生活交通計画を策定していた。

(注) 16補助事業者 網走バス株式会社、宗谷バス株式会社、網走観光交通株式会社、加越能バス株式会社、京阪京都交通株式会社、丹後海陸交通株式会社、京都交通株式会社、奈良交通株式会社、御坊南海バス株式会社、龍神自動車株式会社、中紀バス株式会社、日ノ丸自動車株式会社、日本交通株式会社、中鉄北部バス株式会社、備北

バス株式会社、琴参バス株式会社

3 本院が要求する改善の処置

同省において、地域間幹線系統確保事業が輸送実態を反映した適切な生活交通計画に基づき実施されることにより、地域の特性、実状に応じた最適な交通手段の提供に資するものとなるよう、次のとおり改善の処置を要求する。

ア 補助事業者に対して、運送収入に計上できる市町村補填額は輸送実態を伴うことが必要であることを具体的に示すこと

イ 協議会等に対して、市町村が発券を受けた回数券等の利用状況を把握するなどして、輸送量が地域の輸送実態を反映したものとなるよう指導すること