

## 地域公共交通の支援のあり方等について（H24.6.15 協議会決定）

### 地域公共交通（鉄道）の現状

県内の鉄道は、少子化、モータリゼーション進展等による輸送需要の減少に加え老朽化が著しい鉄道施設の設備投資や維持修繕など安全対策経費の増加により、経営状況が厳しい。

鉄道各社は利用促進、徹底した経費節減等による自助努力に取り組んでいるところ。

#### 県の支援（補助）

市町村が「存続」を決めた第三セクター鉄道事業者が実施する【安全運行の確保】に必要な設備投資・維持事業への支援

岐阜県鉄道輸送高度化事業費補助金  
（国1/3、県1/6、市町1/6、事業者1/3）

岐阜県地方鉄道再生計画支援事業費補助金  
（県1/2 残りは市町又は事業者）

### 地域公共交通（バス、市町村バス）の現状

利用者の減少により、事業者の路線バス事業の収支は悪化、事業者の他事業の収益と公的補助により路線を維持している状況。

交通不便地等の生活交通を確保するため、市町村自主運行バスが増加（路線バスの路線撤退後の代替交通、更なる利便性向上を目的とした新規路線）

#### 県の支援（補助）

赤字路線のうち地域間幹線として国庫補助要件を満たす路線に対して国と協調して補助

バス運行対策費補助金（国1/2、県1/2）

地域の最後の公共交通である市町村自主運行バスの運行費に対して補助

市町村バス交通総合化対策費補助金  
（県1/3又は1/4）

### 県内の課題

- ・ 厳しい経営状態が続く第3セクター鉄道については、国及び県の施設整備費支援のほか、沿線市町の赤字補填により運行が維持されている。
- ・ 養老鉄道は国庫補助の対象となりうる中小民鉄であるが、上下分離方式を採用しているため、国及び県の補助を受けていない。赤字の一部を沿線市町が負担。
- ・ 路線バスは赤字路線も事業者の自助努力により運行しているが、厳しい経営状況から、必要な路線でも運行維持が困難なケースが生じている。
- ・ 路線バスが撤退し、市町村が代替交通（市町村バス）を運行した場合は、財政負担が増大。
- ・ 公共交通の利便性について都市部とその他の地域の地域間格差は拡大の傾向（居住地域による移動制約の差が拡大）。
- ・ 地域の実情に応じて、必要十分な輸送サービスを確保するため、公共交通に関する計画づくりを促進し、市町村バスの輸送サービス水準や路線を計画的に見直し、路線網再編等による運行の効率化等の改善を図っていく必要がある。

# 今後の県の支援について

## 県の支援の考え方

地域に最適な公共交通網については、地域公共交通協議会で継続的に検討を行っていく。その中で、地域の公共交通に関する計画づくりの支援や、必要な路線を地域で支援する仕組みを検討する。広域的な公共交通の確保維持について、次の考え方により早急に対応を図る。

### 支援(補助)の基本的な考え方

- ・複数の市町村を跨る広域路線の確保維持や、公共交通が未発達な地域に対する支援を行い、県内の公共交通網を確保する。
- ・広域路線の運行を担う路線バス事業者を支援し、地域間輸送の分断や市町村バス化による財政負担の増大を防ぐ。
- ・経営が厳しい地方鉄道（第三セクター鉄道、中小民鉄）について、事業者が負担する安全対策事業費への補助を通じて運行を支援する。

## 国庫補助金の活用

国庫補助金（地域公共交通確保維持改善事業費補助金）について、交通事業者（第三セクター鉄道、乗合バス事業者）が最大限活用できるよう促進し、県及び市町村の負担を軽減。

県の負担軽減分は、補助制度の見直し（拡充等）に活用。

## 県補助金の見直し方針

### 地方鉄道に対する支援

これまで補助していなかった中小民鉄について、鉄道施設の維持修繕費相当額に対して新たに補助を実施  
< 補助対象事業者の拡充 >

第三セクター鉄道の鉄道施設の整備（設備投資、維持修繕）について、国庫補助の活用により、従来、予算の制約で残していた事業についても補助を実施。  
< 国庫補助金活用による県負担軽減分を県単補助対象事業費の拡充に充当 >

### バス路線に対する支援

国庫補助の対象となる広域幹線路線について、国の基準緩和による拡充分に対しても県補助を実施  
< 補助路線の拡充 >

国庫補助基準を満たさず、これまで補助の対象ではなかった広域幹線路線や、広域幹線路線に連絡する路線（広域幹線路線の枝線系統）、交通空白地を運行する広域路線を新たに県単独で補助  
< 補助制度の新設 >

市町村バスの支援は交通不便地域に対する支援に重点化し、まちなかを主に運行する路線に対する補助を見直し  
< 補助対象路線の見直し縮小 >