

令和3年度 第1回高槻市自動車運送事業審議会

公的負担のあり方について

- 1 障がい者福祉乗車制度の見直し（案）
- 2 生活交通路線維持事業補助制度の見直し（方向性）

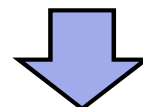
1 障がい者福祉乗車制度の見直し（案）

※現行制度では、補助金として利用実態に関係なく「9千万円／年」で固定されている

- ①市の福祉政策であることを明確にするため「補助金」から「負担金」に変更
- ②市及び交通部が協力して実施することから運賃相当額を分担して負担
- ③国の要請（通知）に基づく交通事業者としての負担分（50％）は、引き続き交通部が負担
- ④本来の利用者負担分（50％）は、市と交通部が**高齢者無料乗車制度と同様の割合で負担**
- ⑤本制度改正は「令和4年度」からとする
- ⑥**利用者の負担は引き続き「ゼロ」とする**

国の要請（標準運送約款）に基づき、民間の交通事業者等と同様、引き続き**交通部が負担**

当該無料乗車制度は市の福祉政策であり、市と交通部が協力して実施するものであることから、**市及び交通部がその費用を分担して負担**



基準となる運賃：200円

100円（50％）
【交通事業者負担分】

100円（50％）
【本来の利用者負担分】

市：75円
(100円×3/4)

交通部：25円
(100円×1/4)

〔 1 〕

(参考) 高齢者福祉乗車制度 (令和3年度~)

(1) 高齢者 (無料) 乗車制度 (75歳以上)

基準となる運賃：200円

市民：無料

市：150円
(200円×3/4)

交通部：50円
(200円×1/4)

(2) 高齢者 (割引) 乗車制度 (70~74歳：経過措置あり)

基準となる運賃：200円

市民：100円 (50%)

100円 (50%)

市：50円
(100円×1/2)

交通部：50円
(100円×1/2)

2 生活交通路線維持事業補助金制度の見直し（方向性）

2-1 補助金制度見直しの経緯及び課題

- ・本補助金制度は、昭和63年4月1日から導入され、山間部の3路線（田能・萩谷・川久保）に加えて、「運行損失額が3,000万円以上かつ、営業係数が130以上かつ、平均乗車密度が18人未満」の各条件に該当する路線を対象に、運行損失額の75%を市の一般会計から補助するものとなっている
- ・全24路線が対象となっており、生活交通路線の位置づけが整理されていないため、事業補助という制度の目的が不明確となっている

<直近5箇年の補助金推移>

年度	補助対象路線数			①運行損失額（千円）			補助金（千円）（①×0.75）		
	山間部	平坦部	合計	山間部	平坦部	合計	山間部	平坦部	合計
平成28年度	3	3	6	132,534	144,300	276,833	99,400	108,225	207,625
平成29年度	3	3	6	120,452	125,619	246,071	90,339	94,214	184,553
平成30年度	3	3	6	130,731	147,750	278,481	98,048	110,812	208,861
令和元年度	3	2	5	120,363	134,777	255,140	90,272	101,083	191,355
令和2年度	3	5	8	121,606	232,706	354,312	91,205	174,529	265,734

2 生活交通路線維持事業補助金制度の見直し（方向性）

2-2 他自治体（全国公営バス事業運営団体：18）における事例

- ・補助対象路線の考え方について、全運行路線を対象としているのが「9団体（高槻市を含む）」、公共施設や駅に接続する路線など一定の基準を設定しているのが「4団体」、観光路線や離島路線など限定的な路線のみを対象としているのが「1団体」
- ・補助金の算定方法について、該当路線の赤字額の100%としているのが「11団体」、赤字額の一定割合（75%、80%など）としているのが「3団体（高槻市を含む）」

※4団体（東京都、京都市、徳島市、北九州市）は同種の補助金制度がない

（1）補助対象路線の考え方

全運行路線を対象としている団体	公共施設や駅に接続する路線など一定の基準を設定している団体	観光路線や離島路線など限定的な路線のみを対象としている団体
青森市、八戸市、高槻市 伊丹市、神戸市、宇部市 松江市、長崎県、佐賀市	川崎市、横浜市 名古屋市、仙台市	鹿児島市

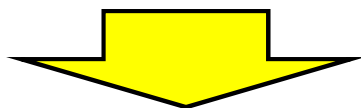
（2）補助金の算定方法

該当路線の赤字額の100%としている団体	該当路線の赤字額の一定割合としている団体
八戸市、仙台市、川崎市、横浜市、名古屋市 伊丹市、神戸市、宇部市、佐賀市、長崎県、鹿児島市	青森市、高槻市、松江市

2 生活交通路線維持事業補助金制度の見直し（方向性）

2-3 補助金制度見直しの方向性

- ①山間3路線（田能線・萩谷線・川久保線）を始め、補助対象となる「生活交通路線」を市の交通まちづくりを踏まえて明確に位置付ける
→ 市の成り立ちやまちづくりの観点から、多くの需要が見込めない市街化調整区域を相当区間通っている路線を生活交通路線として位置付ける
 - ②市営バス事業の更なる経営効率化を図るため、補助対象路線の費用算定条件を見直す
→ 補助対象路線の人件費算出において、京阪神ブロック民間バス事業者平均給与を適用
 - ③運行損失額に対する補助率について、市の交通政策として特定の路線を維持するという目的を踏まえ、生活交通路線を明確に位置付けた上で、運行損失額の100%とする方向で調整中
- ※上記の見直しにより、市営バスの経営補助ではなく事業補助として制度の位置付けを明確化



【目指すべき姿】

高齢者並びに障がい者福祉乗車制度に加えて、生活交通路線維持事業補助金制度を含む公的負担のあり方について、市の交通政策及び市営バス双方の役割や立場を踏まえた内容に見直すことで、独立採算を基本とする持続可能な市営バス経営環境を実現する