

「コミュニティバス」に関する調査結果について

2011年9月12日
日本共産党東京都議会議員団

【調査の概要】

都内の区市町村が実施している「コミュニティバス」事業の状況について、調査をおこないました。

都内の区市町村に対してアンケートを実施し、全区市町村（23区26市13町村）から回答がありました。

調査期間は、2011年1月25日～2月15日です。（当初、3月中に調査結果を発表する予定でしたが、東日本大震災への対応を優先して、とりまとめの作業を延期していました）

【調査の結果】

（1）15区28市町村が実施しており、都内145路線、年間利用者数2440万人にひらがるっている

	区部	多摩	島しょ	合計
実施区市町村	15区	25市町村	3町村	15区28市町村
路線数	53	88	4	145
バスの運行台数（台）	175	148	10	333
運行キロ数（km）	435	913	99	1,447
年間利用者数（千人）	9,490	14,866	54	24,409

運行ルートを見ると、公共施設、商業施設、病院、主要駅などをつないで、地域における生活の足として定着し、利用されていることがうかがえます。

実施状況は、「実施している」「実施していない」「その他」からの選択回答です。コミュニティバスの定義はとくに決めていません。区市町村の回答どおりに集計しています。

(2) 実施自治体のうち10区26市町村の収支が赤字で、運行費への区市町村の支出額は年間13億7千万円におよんでいる(09年度)

運行事業の収支は多くの自治体が赤字で、赤字分を区市町村財政から支出しており、総額13億7千万円におよんでいます。それにたいし都の補助額は7千万円、区市町村支出額の5%にすぎません。

区部では4区(世田谷、中野、荒川、足立)がバス事業者による自主運行であるとして自治体支出額について回答がありませんでした(うち荒川区は赤字補てんなし、足立区は独立採算制と明記しています)。

多摩・島しょでは、町田市をのぞいてすべて赤字でした(八丈町は町営バスの1路線として運行しているため収支差について回答なし)。町田市は3路線合計の収支では若干の黒字ですが、うち2路線は赤字で、市が補てんしています。

車両購入費・リース代についても、区市町村は総額6億9千万円を支出していますが、それにたいし都の補助額は1,264万円、区市町村支出額の2%にすぎません。

(いずれも2009年度実績)

(3) 運賃は、100円(ワンコイン)が8区12市1村、シルバーパスを適用しているのは6区10市3村

運賃は、大人・子どもとも100円が8区12市1村で、そのうち3区3市は未就学児無料です。日の出町は、大人・子どもとも無料です(運賃無料の場合、都の補助対象外となります)。

シルバーパスを適用しているのは6区10市2村です。運賃100円でシルバーパスを適用しているのは、八王子市だけです。

(4) ほぼすべての自治体が、都の運行費補助・車両購入費補助の拡充を要望している

都の運行費補助についての意見(選択式・複数回答可)

	回答数
運行費補助の年限を撤廃してほしい(現行制度は3年間の上限)	27
補助率を引き上げてほしい(現行制度は補助率1/2)	20
運行費補助の事業費上限額を引き上げてほしい(現行制度は上限額1,250千円)	13
運行費補助の年限を延長してほしい	11
現行の補助制度でよい	2
その他	15

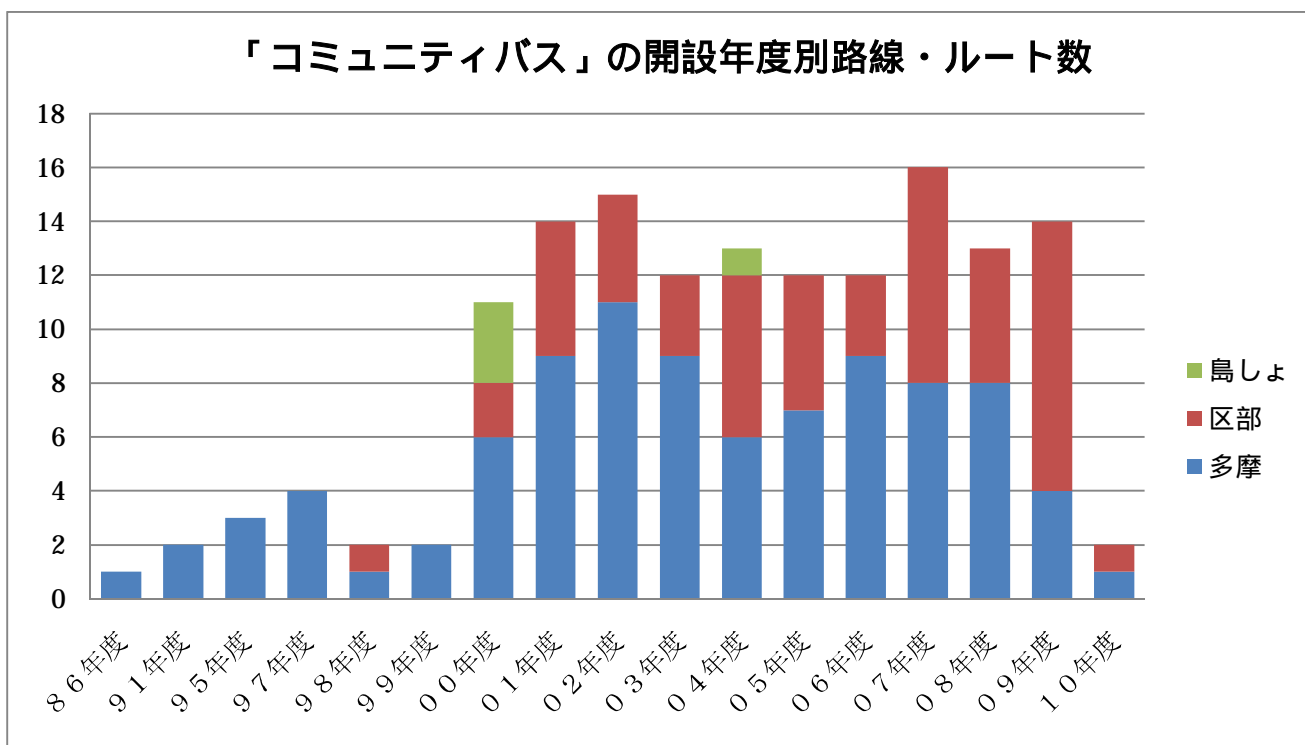
都の補助制度は「交通空白地域」の要件がきびしいため、23区はほとんど対象になりません。港区、新宿区、渋谷区、豊島区、葛飾区から、「交通空白地域」の要件緩和や、「特別区も対象にしてほしい」との意見・要望が寄せられました。

都の車両購入費補助についての意見（選択式・複数回答可）

	回答数
1路線1回限りの要件を緩和してほしい	25
既存コミュニティバス路線の車両も補助対象にしてほしい	25
補助率を引き上げてほしい（現行制度は補助率1/2）	18
単年度での補助対象路線は1路線とする要件を緩和してほしい	10
補助基準額を引き上げてほしい（現行制度は1路線あたり36,000千円）	10
現行の補助制度でよい	1
その他	12

都の補助制度については、「コミュニティバス」の導入に係る取扱いについて」（平成23年4月25日付、東京都福祉保健局生活福祉部の各区市町村福祉主管課長宛通知）を参照してください

（5）先行していた多摩地域の新規路線数は減少傾向で、区部の路線が増え始めている



「コミュニティバス」は多摩地域が先行してきましたが、ここ数年、新規開設路線数は減少傾向となっており、2009年度は区部に逆転されました。運行費補助の年限が3年まで、車両購入費補助も1路線1回限りなどの都の補助制度の制約により、自治体の財政負担が重くなっていることが、背景のひとつではないかと考えられます。

区部の「コミュニティバス」路線が増え始めていますが、「交通空白地域」の要件がきびしいため、ほとんどが都の補助対象外です。

区市町村の要望・実態にこたえることができるよう、都の補助制度の改善・拡充が求められています。

以 上