

不採算バス路線に関する特別交付税措置の性質とその問題

2002年の乗合バスにおける需給調整規制の廃止に伴う補助金制度の見直しにより、不採算バスに対する公的資金の投入は、幹線路線に対しては国が、その他の路線に対しては自治体が分担した上で、自治体負担について特別交付税による財源措置を行うこととなった。不採算バスに関する特別交付税措置は1969年頃に始まり措置の充実化が進められた。しかし、この措置は定率の特定補助金の性質を持ち、ナショナルミニマムの観点からの財源措置としては不適切である。定額の特定補助金の性質を持つ財源措置に変更する必要がある。また、算定基準の改定時期や項目別算定結果の非開示により、自治体が本措置を踏まえた予算を組むことが難しくなっている。

キーワード 特別交付税, バス, 地域公共交通, 政府間補助金

山本卓登 YAMAMOTO, Takuto



修士(学術)

東京大学大学院総合文化研究科広域科学専攻
広域システム科学系人文地理学分野博士課程

1 はじめに

1.1 研究の背景

現在、大都市や有名観光地およびその周辺等の例外的地域を除き、ローカルな公共交通は不採算となっている。その結果、減便や路線廃止により地域の公共交通サービスレベルが低下し、自家用車の自由な利用ができない者(以下、「交通弱者」と表記する)の移動機会や移動手段が確保できない問題が深刻化している。

これは自家用車普及に起因する問題である。終戦直後から高度経済成長期初期においては、活発化した移動需要を乗合バスや鉄道といった公共交通が支えていたが、高度経済成長期に自家用車が急速に普及して以降、公共交通から自家用車での移動に切り替える人が後を絶たず公共交通の需要が減少した。こうした自家用車への転換による公共交通需要の減少と、採算を確保するための運賃値上げや減便・路線撤退といった交通サービスレベルの低下とが負のスパイラルを形成するに至り、上述の問題を引き起こした。

自家用車の普及によって自家用車が自由に利用できる者の生活利便性が向上した一方で、自家用車普及に伴う公共交通の衰退により交通弱者の移動機会や移動手段の確保は難しくなった。交通弱者の典型例は、自身や配偶者等これまで自家用車を運転していた者が加齢に伴う身

体機能や認知機能の低下により運転が難しくなり移動手段を失った高齢者、自動車運転免許の取得年齢に達していないが自らが運転する自家用車での通学を禁じられている高校生があげられる。

交通弱者の移動に関するこうした問題に対して、公的部門は交通事業者への補助金の交付、直営・委託による交通サービスの供給などの施策を実施している。

こうした取組みの中心は市町村である。2002年の乗合バスの需給調整規制廃止以降、国は不採算乗合バス路線に対する事業者への運輸省系補助金の対象を広域的・幹線的な輸送サービス類型に限定し、市町村への財源措置である特別交付税措置を充実させた^{注1)}。2007年に「地域公共交通の活性化および再生に関する法律」(以下、「活性化再生法」と表記する。)が制定されると、同法に基づく政策展開が広く行われることとなった。その後、2011年にフィーダー系統補助が創設され、広域的・幹線系統以外の輸送サービス類型にも国庫補助が復活した。また、都道府県は国庫補助への協調補助の他、独自の補助制度を設けて財政措置を行っている場合が多い。こうした自治体の取り組みに対しては、特別交付税によって国からの財源措置が講じられている。これは、自治体が補助の対象を判断すべきとしつつも、ナショナルミニマムの観点から国が責任を有する側面を認めた運輸政策審議会自動車交通部会答申¹⁾を受けての制度変更である。

こうした取り組みにもかかわらず、自治体の財政的制約から、地域公共交通政策に支出できる金額には限りがあり、交通弱者の移動機会や移動手段の確保に関する問題が解決したとは言い難い状況にある。本稿では、ローカルな公共交通の中でも需要が低密な地域において中心的役割を果たす乗合バスに焦点を絞って議論を進める^{注2)}。

2002年の乗合バスにおける需給調整規制の廃止や先述の活性化再生法の制定を受けて、2000年代以降ローカルな公共交通を対象とした研究が様々な学問領域から活発に行われている。これら研究の多くは、事例地域のローカルな公共交通の現状の実態解明や交通サービス提供の改善を行うものであり、使用車両の小型化やデマンド化といった限られた予算の中で効果的な地域公共交通政策を行うためのノウハウの蓄積が進められた（例えば加藤ほか²⁾や秋山・吉田編著³⁾）。

こうした研究において、当該事例における財源の問題を指摘することはあるが、国と地方との財政責任の問題を踏まえた、国庫補助金の在り方に関する議論は乏しい。

補助制度の問題を中心に取上げた主要な研究蓄積としては、青木・田邊⁴⁾や田中⁵⁾がある。これらの研究における主要な着目点は都道府県単独の補助制度（県単補助）であり、それぞれ2002年の需給調整規制廃止を受けた国庫補助制度の改変の影響、都道府県間での差異に関する知見を得ている。

しかし両論文は、県単補助の分析の前提となる、国庫補助制度の分析において特別交付税措置の扱いが不十分である。青木・田邊論文は県単補助の支出分に対して特別交付税が措置対象となることの指摘のみにとどまっており、本論文2.1で記述する運輸省系補助金と交付税措置の役割分担に触れられていない。田中論文では特別交付税措置に関しては廃止代替バス補助金の転換に触れるのみで分析対象としていないため、国レベルでの政策の性質の変遷を適切に分析したとは言い難い。

特別交付税措置を考察対象とした研究には、地方財政学者の手で行われた其田⁶⁾がある。不採算バス路線に関する公的資金投入を取り上げる際に、特別交付税措置についても考察の対象としている。しかし、2.1で詳述する通り特別交付税の措置金額は補助金よりも明らかに多額にもかかわらず、其田は地方バスに対する財政措置に関して「その中心は、補助金であり、地方交付税措置は、特別交付税措置が一部存在しているものの、普通交付税はそれを補完しているに過ぎない」（p.162）という位置づけを行っている。また、算定方法の妥当性を検討することなしに、普通交付税措置が中心的役割を果たしていないことをもって、ミニマムの確保が不十分であるという結論を得ている。本来、こうした結論を導くためには特別交付税措置

の性質と問題を指摘する必要があるものであって、こうした過程が不足している。

以上の通り、先行研究においては、国と地方との財政責任の問題を踏まえた、国庫補助金の在り方、特に特別交付税措置についての検討が極めて不十分であった。

そこで本稿においては、法令の条文や国会会議録を含めた文献調査により、①不採算バス路線に関する特別交付税措置の重要性を示すこと、②不採算バス路線に関する特別交付税措置の算定方法の変遷を明らかにすること、③不採算バス路線に関する特別交付税措置の性質および問題点を明らかにすること、の3点を通じて、実践的な制度理解や制度改善に貢献することを企図している。

2——不採算バス路線に関する特別交付税措置の意義

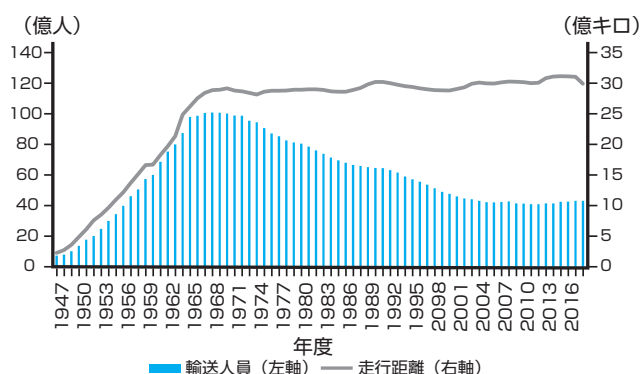
本章では、これまで等閑視されてきた不採算バス路線に関する特別交付税措置の意義について、不採算バス路線に対する公的資金投入スキームにおける位置づけと、金額面の2点から示す。

2.1 不採算バス路線に対する公的資金投入スキームにおける位置づけ

乗合バス事業は終戦直後から経済成長に伴う移動需要の増大とともに急速に伸張したが、自家用車の普及が進んだ1965年頃から停滞・衰退に転換した（図—1）。

そうした状況を受けて、1960年代後半以降現在に至るまで不採算バス路線に対して公的資金を投入し、路線の維持あるいは代替交通の確保が行われてきた。ただし、後述の通り、不採算バス路線の維持に関する資金の流れは2001年に転換期がある。

不採算バスへの補助制度は極めて限られた地域を対象として1966年に始まり、段階的に対象を拡大して、1972年度の抜本的な見直しにより本格化した。この補助制度では、赤字路線は当該交通事業者の他路線や他部門の黒



出典：日本バス協会⁷⁾

■図—1 乗合バス事業の盛衰

字で補填する内部補助で維持することが原則であり、例外的に赤字事業者に対して補助金を交付することで対応していた。1972年の本格化以降、主として乗車密度で補助対象路線を規定し、都道府県と国が同額を事業者へ補助することで路線の維持を図ってきた。乗車密度が5人以上15人以下の路線を補助対象としたうえで、それより乗車密度が小さい路線に関しては時限的補助金を与え、廃止後の対処を考える猶予を与えるという対応がなされてきた。なお、この補助制度には都市的地域を走行する区間に関する減額算定など細かい規定があり、これらは頻繁に変更された。しかし、乗車密度による対象路線の規定や区切りとなる数値は、2001年の抜本的見直しまで変更されることはなかった。

こうした補助制度が始まった1970年代に運輸官僚により書かれた永井⁸⁾には、乗車密度により補助対象を限定した根拠についての記述がある(表—1)。それによれば、平均乗車密度が15人を超える路線は、多くが黒字であり、そうでない場合も需要とコストから勘案して黒字化することが可能であると考えられるため対象から外した。また、平均乗車密度が5人未満の路線は、効率性が低く補助金を出して維持するよりも乗合バス以外の形にするか廃止することが妥当なため対象外とした。さらに、1日当たり便数が10便を超える路線は、本数削減により採算の向上が見込めるため対象とはしなかった。

なお、こうした国庫補助制度を実施したうえで、国庫補助制度対象路線のうち国庫補助では不足する額の分や、国庫補助制度対象外ではあるが地域にとって必要と判断された路線に対して、公的資金投入の要望があり、都道府県や市町村が国庫補助制度とは別に、補助金を交付することが多かった。

なお、補助金交付に際して、交通事業者が不採算路線に対して内部補助を行うことが前提とされているが、それは次のような事情による。乗合バスは、交通は独立採算の事業であるという前提のもとに、交通事業者にエリア独占的な営業権を付与し、収益路線を保護する代わりに、その分の収益で不採算路線の赤字を補填し不採算路線の維持を図っていた。その具体的手法として当時の道路運送

法における需給調整規制がある。同法においては過度な競争による交通事業者の共倒れを避けるための路線の参入規制とともに、事業者が一度開設したバス路線は運輸省の許可なく撤退できないと規定し不採算路線の維持を図る退出規制を行っている^{注4)}。

しかしこうした補助スキームの前提となる需給調整規制が2002年に廃止される。需給調整規制の廃止は、1999年の運輸政策審議会自動車交通部会答申¹⁾によって示された。需給調整規制の廃止による競争の促進によって事業者の創意工夫を発揮させ、バスサービスの改善を図ることが重要であるという立場を踏まえたものである。また需給調整規制の廃止を擁護する別の立場として、自家用車を含めた他のモードとの間の市場競争が存在している以上、同一モード内においても市場競争に委ねられるべきであるという解釈も見られる(例えば橋本⁹⁾)。

こうした需給調整規制の廃止に先立って2001年より内部補助を前提としない公的資金投入スキームへの変更が行われた。具体的な内容としては、①運輸省系国庫補助の対象事業者を赤字事業者のみから黒字事業者にも広げたこと、②運輸省系国庫補助制度の対象路線を原則として複数市町村におよぶ広域的幹線的系統に限定してその他を対象外としたこと、③自治体が行う補助金や委託費等の経費に対する特別交付税による措置を充実化させたこと、の3点である。こうした変更は、運輸政策審議会自動車交通部会答申¹⁾において示された、補助対象となるサービスについて自治体が主体的に判断することが適当であり、ナショナルミニマムの観点から責任を有する国は広域的・幹線的なサービス類型について支援するとともに、自治体が行う補助に伴う所要の財源措置を検討すること、という方針に対応している。

2011年度に幹線交通に接続するフィーダー系統に関する補助制度も創設され、広域的幹線的系統以外の路線への国庫補助制度が復活したが、予算の関係で申請額を大きく下回る交付しか行われない状況が続いており、補助制度の全体像を変えるには至っていない。国土交通省¹⁰⁾、^{注5)}によれば、2018年度実績で、62.3億円の申請(要望)に対して、30億円程度の執行となっている。

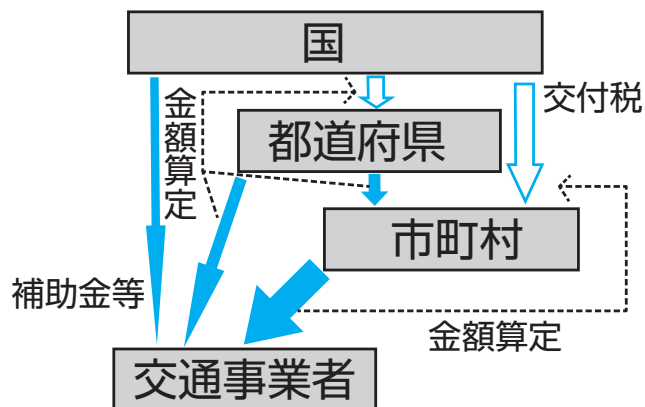
このように、2001年度から現在に至る不採算バス路線への公的資金の投入スキームは、自治体が自身の判断で支出を行い、国は特別交付税による自治体への財源措置を行うこと(特別交付税措置は2001年度に充実化)、広域的幹線的系統に限って運輸省系国庫補助制度による補助金を交付することと変更され、不採算バス路線に関する特別交付税措置の重要度は非常に高いものとなった(図—2)。

■表—1 1972年以降の補助制度の補助対象

乗車密度	分類	補助金	方針
15人を 超える		対象外	独立採算
5人以上 15人以下	第二種生活路線	主たる対象	補助金による維持
5人未満	第三種生活路線	時限的な 補助金	補助期間中に議論のうえ廃止 必要な場合は自治体で代替 バスの運行

注：ただし、補助対象は、1日当たり10便以下、都道府県知事により生活路線として指定されたものに限る。

出典：永井⁸⁾、^{注3)}



■図—2 2001年度以降の公的資金投入スキーム

2.2 金額面での重要性

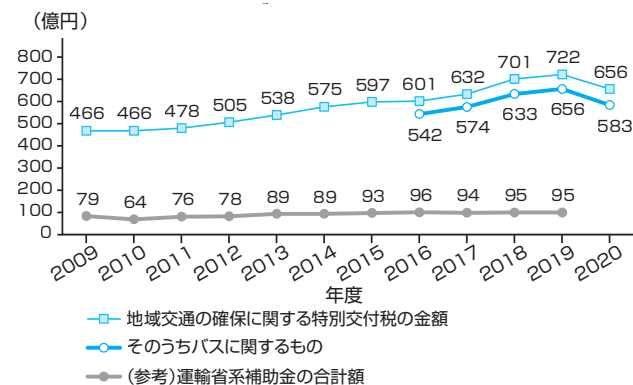
次に、不採算バス路線に関する特別交付税による措置の金額の推移を整理し、その重要性を指摘する。

普通交付税が地方交付税制度研究会編¹¹⁾に詳細な算定結果が記載されるのに対して、特別交付税に関しては記載されず、算定項目ごとの算定結果を知る方法は交付に際して総務省自治財政局財政課が発表する報道資料^{注6)}に限られる^{注7)}。さらに、この報道資料で公開される算定項目は、主なものに限られているため、過去の全ての年度において不採算バス路線に関する特別交付税措置の金額を知ることができるわけではない。不採算バス路線に関する経費算定額が記載されはじめたのは、2011年3月の発表（2010年度3月算定分）以降のもののみである。この資料には前年度との比較があるため、2011年3月発表の資料に前年度の数値として掲載された2009年度の算定額以降について把握することができる。ただし、これら報道発表資料においては地方バス、離島航路、地域鉄道支援等が合算された「地域交通の確保」という項目になっており、地方バスに関する金額のみを知ることはできない。

そこで、地方バスに関する金額のみを明らかにするため総務省自治財政局財政課に問い合わせを行い、資料の保存期間内である2016年度以降に関して、地方バス、離島航路、地域鉄道支援、その他の分類で内訳に関するデータを得た。報道発表資料と問い合わせにより得た資料の数値および、参考として日本バス協会⁷⁾に基づく乗合バスに関する運輸省系補助金の総額を示したのが図—3である。

問い合わせにより得た資料によれば、「地域交通の確保」に関する算定額の9割程度が地方バスに関するものであることが明らかとなった。そのため、地方バスに特化したデータの無い2015年度以前に関しても、「地域交通の確保」に関する算定総額から傾向を読み取ることができる。

注目すべきはその総額の大きさである。2019年度において乗合バスに対する運輸省系補助金の総額を大きく超える656億円の算定が地方バスに対するものとしてなされている。



出典：総務省資料、日本バス協会⁷⁾

■図—3 バス関係の特別交付税算定額の推移

増減の傾向を見ると、2009年度以降2019年度に至るまで一貫して増額されている。後述の通りこの間、「特別交付税に関する省令」における地方バスに関する経費の算定方法に変更はなかったため、自治体が支出する地方バスに関する経費の増大を反映していると考えるのが妥当である。一方、算定方法に変更が加えられた2020年度には73億円と大幅な減額となっている。算定方法の変更については次章で詳述する。

以上の通り、2020年度に金額の減少が見られたものの、地方バスに関する特別交付税措置金額はそれまで増加の一途を辿っており、運輸省系国庫補助制度を大きく超える額が交付されており、金額上の重要性は大きい。

3——不採算バス路線に対する特別交付税措置の算定方法の変遷

本章では、不採算バス路線に関する特別交付税措置の概要を整理した後、額の算定方法の変遷を明らかにする。

3.1 特別交付税措置の位置づけ

特別交付税は普通交付税とともに地方交付税を構成している。地方交付税制度の役割は、自治体によって財政力が大きく異なる中で、国税の一部を各自治体に分配することによって、自治体間の財政力の均衡を図るとともに、財政力の弱い自治体も含めどのような自治体であっても一定水準以上のサービスを行うに足る財源を保障することにある（林¹²⁾）。また、収入は地方政府よりも中央政府の方が多いのに対して、支出面では地方政府が中央政府を上まわっており、そうした収支の食い違いを調整する政府間補助金としての機能も果たしている。

地方交付税総額の94%と大部分を示すのが、画一的な基準で金額を算出する普通交付税である。各自治体に対して交付する普通交付税額は、当該自治体が標準的な行政運営を行うのに必要な金額（基準財政需要額）から、当該自治体が標準的な徴収を行った場合の収入額（基準財

政収入額)を控除して算出される。

基準財政需要額は算定項目ごとに次の様な式で表される。

(基準財政需要額)

$$= (\text{単位費用}) \times (\text{測定単位}) \times (\text{補正係数})$$

測定単位とは、人口や面積等その市町村に関する客観的指標であり、どの測定単位を用いるかは算定項目ごとに地方交付税法により定められている。単位費用とは測定単位1あたりの費用である。そして、補正係数は人口規模や人口密度等によって所要の行政サービスを提供するのに必要な経費が異なることから、様々な補正によって財政需要額をより正確に測定しようとするものである。

基準財政収入額は、当該自治体が標準税率を採用した場合に得られる地方税等の収入の原則として75% (基準税率) を算定することになっている。ここで原則と書いたのは、地方譲与税や三位一体の行財政改革での財源移転分等、100%算入する項目もあるためである。なお、地方税収入の満額ではなく75%のみを算入することを原則としているのは、自治体に徴税のインセンティブを与えると同時に、自主財源を用いて一定の自主事業を行えるようにするためである。

一方で、特別交付税の役割は、このように画一的に算出される普通交付税では把握しきれない特別の財政需要や臨時の財政需要を把握し自治体に交付することにある。地方交付税法第15条によれば、基準財政需要額では捕捉できなかった特別の財政需要があること、基準財政収入額のうちに著しく過大に算定された財政収入があること、交付税の額の算定期日後に生じた災害等のための特別の財政需要や財政収入の減少など特別の事情があることにより、普通交付税を過少に算定された自治体に交付するものであるとされている。

不採算バス路線に対する措置は普通交付税ではなく特別交付税でなされているが、これは1978年4月25日の参議院地方行政委員会における政府答弁によれば、普通交付税で算出するために必要な客観的基準を立てることが困難であるからだという。普通交付税に関しては、地方交付税法により算定項目ごとに定められた測定単位を用いる必要があるが、人口や面積といった測定単位から不採算バス路線に対する財政需要を適切に測定し基準財政需要額に反映することは確かに困難である。また、様々な補正によって財政需要額をより正確に測定しようとすることも制度上可能であるが^{注8)}、不採算バス路線に関しては適切な補正を講じることも容易ではない。

各自治体に対する特別交付税の算定基準は府省令で

定めることとなっている。現在は、1976年12月に施行の自治省令 (省庁再編以降は総務省令)「特別交付税に関する省令」によって定められ、原則として毎年度交付月である12月および3月に改正を行うことで新たな財政需要に対応することが可能となっている。算定項目は第2条から第5条で規定されており、第2条では12月算定の道府県分、第3条では12月算定の市町村分、第4条では3月算定の道府県分、第5条では3月算定の市町村分について、定めている^{注9)}。各条においては、項目ごとの算定方法を明記した算定項目、項目ごとの算定方法が明記されず考慮して算定するとのみ書かれ算定項目、減額算定するよう定められた算定項目に分かれて記載されている。乗合バスに関する措置は、道府県分・市町村分ともに3月に算定されるため、それぞれ第4条・第5条に算定方法が記載されている。この構造は成立以来変わっていない。

なお、1976年12月に現行省令が制定される以前は、地方交付税制度が創設された1954年以来1960年度分までは単年度の総理府令において、以降1972年度分の算定までは単年度の自治省令において規定されていた。また1973年度分から1975年度分は1974年施行の自治省令を数回改正する形で運用していた。本稿では、これらの府省令を総称して「特別交付税に関する省令」等とする。

3.2 額の算定方法の変遷

本節では、不採算バス路線に関する特別交付税措置の額の算定方法の変遷を明らかにする。前節で述べた通り、特別交付税の交付金額の算定方法は「特別交付税に関する省令」等で規定されているため、この改正記録を調査する。府省令の告示は官報で行われるため、官報情報検索サービスによって、官報に掲載された省令およびその改正記録を用いることとした。

不採算バス路線への特別交付税による措置が条文からはじめて読み取れるのは1974年施行の「特別交付税に関する省令」を1976年2月24日に改正した際である。ここでは、道府県分の算定に関して、「地方バス路線の運行維持のため特別の財政需要があること」に考慮して定めた額を算定に加えることとなった。しかし具体的な算定方法や算定額は明らかにされていない。また、この規定は道府県分のみであり、市町村分には存在しなかった。

このような、算定方法は記載されないものの考慮すべき項目として記載される状態は1976年制定の「特別交付税に関する省令」にも引き継がれており、1990年まで続くことになる。

1976年時点においては考慮すべき事項として算定方法を明記せずに記載されていた不採算バス路線に関する特別交付税措置が、算定方法も含め明文化されるのは1990

年3月の改正である。ただし、これは当該年度限りの措置であり、附則を改正する形で行われた。この際、「地方バス路線の運行維持に関する経費があること」という表現がなされ、国の補助がある路線に関しては市町村や都道府県が当該年度に負担する額の8割を、国の補助を伴わない路線に関しては6割を算定することが省令中において明確化された。1991年3月の改正においても当該年度限りの措置として前年度と同じ算定方式が継続された。さらに、1992年3月の改正においてこうした算定方法が、当該年度に限らない通常の算定項目として第4条（道府県分）および第5条（市町村分）に規定され、これ以降道府県分・市町村分ともに3月算定分に継続的に盛り込まれることとなった。

その後、1996年3月に、国の補助を伴わない路線であっても、「路線バス事業者のバス路線等が廃止された場合において、市町村その他の者がこれに代替するバスを運行する事業に係るもの」に関しては8割を算定することと変更された。これは運輸省系補助金においてこれまで実施されていた廃止代替バスに関する補助金を廃止し、特別交付税の算定率の引き上げにより代替することとなったものである。

これまで、廃止代替バスに関しては、運輸省系補助金により半額を補助した後、残りの自治体負担分に対して特別交付税による措置を行っていた。運輸省系の廃止代替バスへの補助金は車両購入費のみを対象とする極めて少規模な補助制度として1970年に導入されて以来、次第に初年度開設費、経常的な運行経費の一部へと対象が拡大していったものであり、対象路線も市町村直営の路線だけではなく委託路線も可能になるなど次第に条件緩和が行われた。しかし、全運輸省労働組合¹³⁾や全運輸省労働組合運輸部門委員会¹⁴⁾で度々指摘されている通り、補助金対象となる経常的な運行経費は人件費を除いて算出しているという大きな問題点を最後まで残していた。特別交付税の算定においてはそうした人件費を除くという記述は見られず、実質的な補助拡大と捉えることも可能である。なお、特別交付税による措置に一部関係者の注目が集まり始めたのもこの時期である。

2002年3月には、国庫補助の対象となっていない路線に関する経費も8割に引き上げとなった。これは、2001年に乗合バスへの補助金が全面的に変更になり、運輸省系補助金が幹線系統への補助に特化したことに対応して、それ以外の路線に対する施策を自治体が行う上での財源措置の拡充を企図したものと捉えられる。また、この改正に際して、道府県分に関して普通交付税において基準財政需要額に算定した分を特別交付税の算定額から控除する旨の記載が追加された。

ここで普通交付税における算定について補足する。普

通交付税による措置が明示的に現れるようになるのは、2001年度のことである。この年度には先述の通り特別交付税に関する省令に、普通交付税の基準財政需要額に算定した額を特別交付税の当該項目の算定額から控除する旨の記載が加わった。また、普通交付税における算定手法や算定結果の詳細が記載されている地方交付税制度研究会編¹¹⁾において、初めて記載が見られるのもこの年度である。記載がなされたのは、道府県分算定における標準団体行政経費積算内容についての項目であり、細目企画調整費、細則企画調整費に「負担金、補助及び交付金」として「生活交通確保対策（補助・単独）」の記載がある。2001年度～2006年度に関して、標準規模な行政団体（人口170万人の道府県）に対して約5,730万円の交付がなされた。企画調整費は測定単位を人口としているため、国勢調査における全国人口より、全都道府県における総算定額の概算をすると43億円程度となる^{注10)}。しかし、2007年度以降包括算定方式の導入によって詳細な項目別の算定結果公表はされなくなった。

こうした数値は基準財政需要額を求める中で行われた計算の一部であり、需要額に算定されていたとしてもその全額が国から地方へ交付されるものではないため^{注11)}、特別交付税と単純に合算することはできない。さらに基準財政需要額算定分は特別交付税の算定から控除されているため、普通交付税での算定は、国から地方へ交付される額を増加するものとは限らない。基準財政需要額に算定した額が、特別交付税によって定率算定する額を超えて初めて財源措置の金額が増加する可能性が出てくるが、逆に、基準財政需要額に算定した金額が特別交付税により定率算定された額を下回る場合には、普通交付税による措置を行わなかった場合よりも国から地方への財源措置の金額が少ない可能性も否定できない。結局のところ、特別交付税による措置のほかに、普通交付税による措置が講じられているということは明らかであるが、その交付額を明らかにすることや、特別交付税と普通交付税による措置の合計額が定率算定の結果からどの程度異なる額であるのかを議論すること等は不可能である。よって、普通交付税による措置に関して本稿で議論を深めることは行わない。

2002年までの改正は全て算定額を上積みする方向でなされてきたが、2021年3月にはじめて削減する方向での改正がなされた。国の行う地域公共交通確保維持改善事業と連携を図った事業に関しては従来通り8割の算定になるが、そうでない事業に関しては財政力指数に応じた減額算定を受けることになった。具体的には、財政力指数が0.8以上の自治体は0.2を、財政力指数が0.5以上0.8未満の自治体は3分の7から当該道府県の財政力指数に3分の8を乗じて得た数を控除して得た数を、0.5未満の自治体は1.0

を、従来の算定額に乗じて得た額しか算定されなくなった。こうした財政力指数に応じた減算は特別交付税の様々な算定項目において近年進められているものであり、その対象項目に地方バス路線に関する経費も含まれるようになったものである。なお、国の行う地域公共交通確保維持改善事業のうち乗合バスに関するものには、地域間幹線系統の補助およびフィーダー系統補助という路線運行に関する補助のほか、地域公共交通計画等の策定や計画に基づく利用促進および事業評価に関する補助がある。

以上が、特別交付税への算定が明文化された1976年以降の算定方法の変遷である（表—2）。それ以前においては、地方バス路線に特化した算定項目は見当たらないが、これをもって算定が行われていなかったと断言することはできない。第一に他の項目の一部として算定されていた可能性がある。たとえば過疎対策に関する項目などは、地方バス路線に関する経費を盛り込む余地のある項目であり^{注12)}、こうした項目に含まれていた可能性がある。また、算定に際して考慮すべき項目の最終項目には、財政需要

が過大である場合や財政収入が過少である場合についてそうした事情を考慮して算定するよう定めている。特別交付税においては、算定しなければならない項目は決まっているが、算定してはいけない項目は決まっておらず、明文化された規定がない場合でも算定されている可能性がある。

ここまで「特別交付税に関する省令」等の条文を整理することにより、これまでの地方バス路線に関する特別交付税措置の変遷を明らかにしたが、これだけでは、1975年度から1988年度の間の算定方法が不明瞭であり、それ以前において地方バス路線に関する特別交付税による措置が行われていたのかも不明瞭である。

この点に関して、国会会議録検索システムにより国会における過去の議論にあたることで補足する（表—3）。

制度について明確な発言がなされるのは、1971年2月19日の衆議院運輸委員会における、当時自治省財政局指導課長であった、篠原幹雄の答弁である。ここでは、民間路線バスに対する国庫補助制度の地方負担分に対して特別交付税による措置を行っている一方で、廃止代替バスなど自治体自身が行っているバスに対しては一切措置が行われていないと明言している。

廃止代替バスに関する措置については、1971年8月10日の参議院地方行政委員会において、当時自治大臣官房参事官佐々木喜久治から制度創設を今後創設したいという方針が示されたのち、1973年3月5日の衆議院予算委員会第五分科会において、当時自治大臣官房審議官の森岡敏から、1972年度において赤字額の半額程度の算入を行った旨の説明がなされたことから、1971年度あるいは1972年度に廃止代替バスに関する措置が創設されたと考えられる。

その後、算定の在り方について明確な説明がなされるのは1982年4月15日の衆議院地方行政委員会である。ここで当時自治省財政局長の土屋佳照は、国庫補助の対象となる廃止代替バスに関しては人件費を除いた額の80%を

■表—2 省令改正記録に関する年表

年 月	特別交付税に関する省令の改正	関連事項
以前	具体的事項は未記載	
1976 2	旧省令に考慮すべき事項として記載 算定方法は未記載	
1976 12	現行省令の成立 過疎地域の交通需要を考慮するよう定められていたが算定方法は未記載	
1990 3	単年度限りの措置として算定方法を含め明記開始（附則13） 算定額は市町村/都道府県が当該年度に負担する額の8割（国の補助がある場合）または6割（国補助が無い場合）	
1992 3	単年度限りの措置から通常の算定項目へ転換（第四条および第五条）	
1996 3	廃止代替バスに関しては国の補助が伴わない場合でも8割の補助に変更	廃止代替バスに対する補助金を運輸省管轄から移管
2002 3	廃止代替バス以外に関しても8割の補助に変更 普通交付税の基準財政需要額に算定した額を控除（道府県分）	道路運送法改正による需給調整規制の廃止（2002年2月施行）
2021 3	地域公共交通確保維持改善事業と連携を図らないものに関しては財政力指数に応じて8割から減額	活性化再生活改正に伴う地域公共交通計画策定の努力義務化

出典：官報

■表—3 不採算バスに関する特別交付税措置についての国会議論の年表

年 月 日	会議名	発言番号	発言者	発言者の立場	発言内容
1969 5 7	衆議院運輸委員会	21	細田古蔵	与党議員	自治体がバス会社の赤字補填に要した経費について今年度特別交付税で措置したことを指摘
1971 2 19	衆議院運輸委員会	64	篠原幹雄	自治省財政局指導課長	運輸省による補助金の自治体負担分について特別交付税で考慮していることを説明 廃止代替バス運行費に関しては予算要求をしたが認められなかったことを説明
1971 8 10	参議院地方行政委員会	17	佐々木喜久治	自治大臣官房参事官	廃止代替バスに関する財政制度の創設意向を示す
1973 3 5	衆議院予算委員会第五分科会	80	森岡敏	自治大臣官房審議官	廃止代替バスに関する赤字について半額を目途に特別交付税に算定していることを説明
1982 4 15	衆議院地方行政委員会	42	土屋佳照	自治省財政局長	国庫補助対象の廃止代替バスは人件費は対象になっていないが、特別交付税で8割を措置していることを説明 国庫補助対象でない廃止代替バスに関しては、人件費相当も含めて特別交付税の対象にしているが、国庫補助対象路線より低率であることを説明

出典：国会会議録検索システム

計上していること、国庫補助対象外の代替バスに関してはそれよりは低率ではあるものの人件費を含めた額に対しての算定である旨を述べている。

以上を踏まえると地方バス路線に関する特別交付税による措置は次の通りの変遷を遂げてきた。

遅くとも1969年度には、運輸省の不採算民営路線に対する補助金制度の地方負担分についての算定が開始されたが、当初は廃止代替バスに関する算定は行われていなかった。地方バス路線に関する特別交付税による措置に関する議論が記録されるのは、1969年5月7日の衆議院運輸委員会での議論が初めてである。それ以前に関しては、スクールバスや公営交通に関する特別交付税による措置については議論されることがあったものの、一般の不採算地方バス路線に関する特別交付税による措置についての議論は行われていない。1969年5月7日の議論においては元運輸官僚で当時は衆議院議員の細田吉蔵が、バス会社の赤字補填のために自治体が要した経費について本年度は特別交付税によって措置したことを指摘した上で翌年度以降の対処方針について質疑している。この発言に対して政府委員から事実誤認は指摘されていないため、1969年度に特別交付税による措置を行ったことは事実と考えられる。一方で、この質疑への答弁を行った事務方は翌年度以降の対応方針について曖昧な返答に終始しているため、これ以上の情報を得ることはできない。

1971年度あるいは1972年度に廃止代替バスに関する特別交付税による算定が開始され、当初は赤字額の半額であったものの、次第に拡充された。

こうした算定は「特別交付税に関する省令」等には当初記載されていなかったが、1976年から考慮する項目として記載が開始された。1989年度には国庫補助対象路線は8割、それ以外の路線は6割として算定基準が明確化された。1995年度に廃止代替バスに関する補助金が運輸省の補助金から移管されると、廃止代替バスについては国庫補助の対象であるかを問わず8割の算定に充実化された。2001年度に国交省の補助金が幹線系統に絞られると廃

止代替バス以外に関しても国庫補助の対象であるかを問わず8割の算定となった。

しかし2020年度には、財政力指数による減額算定が導入され、国土交通省の行う地域公共交通確保維持改善事業との連携を図っていない事業が減額算定の対象となった(図—4)。

4——不採算バス路線に関する特別交付税措置の性質と問題

前章で整理した算定方法の変遷を踏まえ、本章では、不採算バス路線に関する特別交付税措置の性質を明らかにするとともに、その問題を指摘する。

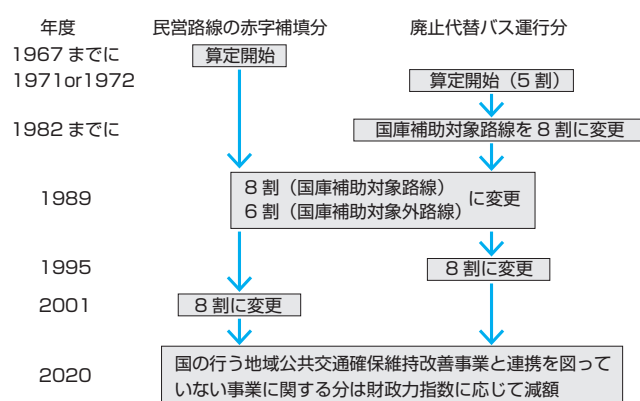
4.1 不採算バス路線に関する特別交付税措置の性質

不採算バス路線に関する特別交付税措置の性質を算定方式に由来するものと、特別交付税という制度枠組みに由来するものの2点から整理する。

算定方式に由来する性質は、定率の特定補助金的性質である。前章で整理した通り、時期によって率の違いはあるものの、明文化されている限りにおいて、経費の一定割合を算定するという定率の算定方法を採用している。事後的ではあるが、地方バス路線に関する政策に要した費用の定率を措置する特別交付税は、定率の特定補助金に近い性質を持っている。

一般に定率の特定補助金には対象事業への支出を増やす効果があるとされる(林¹²⁾)。また、補助金を獲得した事業は自治体の予算査定において優先的に考慮されるとされている(神野・小西¹⁵⁾)。自治体が政策に要した費用の定率を国が特別交付税によって措置することにより、自治体が地方バス路線に関する支出を増やすインセンティブを与えていると解釈できる。

こうした政策誘導を行う定率の特定補助金的性質への中央省庁の期待は、廃止代替バスへの補助金が特別交付税による措置に転換された当時の運輸省自動車交通局道路交通活性化対策室長による近藤¹⁶⁾で端的に示されている。そこで近藤は、国庫補助時代には対象外であった経費が算定対象となることを指摘した上で、要した費用を申請すれば8割が交付税として還ってくることから努力する自治体には多くの財源措置は行われるが、そうでない自治体には行われない制度であるとした。また、自治体が独自性を発揮した政策を展開できるとして、制度変更のための懇談会に参加している首長から好評であるという見解を示している。なお、実際にはこの制度は意欲を計測するものではなく、財源措置の多寡は、バス政策への支出意向に依存することを付言しておく。



出典：官報および国会会議録にもとづき作成

■図—4 特別交付税措置の変遷のまとめ

補助金の性質は、算定方法の明文化以来継続的なものであるが、政策誘導の対象に関しては時期により変化がある。図―4の通り、1980年代～1990年代にかけては、国庫補助路線に対する算定が他路線よりも手厚く、国庫補助路線への自治体支出へのインセンティブ付与が読み取れる。需給調整規制の廃止以降しばらくは、国庫補助の対象であるかどうかによる区別が無く、自治体による自主的な交通政策全体が政策誘導の対象であったが、2021年の省令改正により、再び国の政策と関連する支出が優遇されることとなった。

なお、政策誘導を行っているとはいえ、算定の基準は自治体が自身の判断で行った支出額であり、自治体裁量は大きい。運輸省系補助金において乗車密度や運行便数などによる補助対象の制限が課されてきたのとは異なり、交付税の算定に際してはそのような基準は極めて少ない。もっとも、これは国として支出するに相応しいサービスレベルを定めていないということと表裏一体でもある。

特別交付税という制度枠組みに由来する性質として不明瞭性の高さが挙げられる。特別交付税が「特別交付税に関する省令」に基づいて算出されることは先述の通りであるが、項目ごとの算定額は明らかにされない。さらに、算定基準の確定は当該年度末の省令改正を待たなければならない。省令改正から程なくして算定結果が公表されることから、実務上の連絡は改正を待たずして行われていると考えられるが、当該年度の予算編成時期には到底間に合わない。事業実施後に算定基準が変更され、予定より少額の交付となることもあり得る。

こうした不明瞭性の高さは自治体が政策決定を行う際に、財政措置の金額を見込むことができないことを意味する。財政措置の金額が見込めないのであれば、事業費全体を負担することを念頭に予算編成を行わざるを得ないことも考えられる。こうした場合に編成される予算における支出は、特別交付税で措置される額を控除した額のみを負担することを前提に編成した場合に比べ少ない金額となり、低いサービスしか供給されない。また、補助金獲得に伴う予算編成上の優遇も見込めない。この性質は、前掲の政策誘導効果を打ち消す方向に機能している可能性を示唆するものである^{注13)}。こうした不明瞭性は無秩序な支出の拡大を防いでいる可能性はあるが、ブラックボックス化を肯定的に評価することは、健全な行財政運営の観点から難しい。

4.2 不採算バス路線に関する特別交付税措置の問題

前節で述べた不採算バス路線に関する特別交付税措置の性質を踏まえ、本節ではその問題点を指摘する。

最大の問題は、補助金のタイプが不適切なことにより、

特別交付税措置に期待されている役割が十分果たせないことである。

特別交付税措置は、運輸政策審議会自動車交通部会答申¹⁾で示された国のナショナルミニマムの観点からの責任を、不採算バス路線をはじめとする地域公共交通政策を行う自治体に対する財政措置という形で果たすものである。不採算バスには、地域に暮らす住民が自家用車を利用せずとも最低限の生活が送れるための必需財的性質を持つ側面があり、自治体がこうした機能を確保する政策を行うための財源措置が国には求められる。

地方財政学者である佐藤¹⁷⁾によれば、ナショナルミニマムの確保という目的に沿った政府間補助金は定額の特定補助金であるとされる。これはナショナルミニマムの確保のためには地方支出を支える所得効果のみで充分であることから定額の補助金が適切であり、特定補助金とすることで、自治体はその金額を下回る支出を採用するメリットを無くすことによって、ナショナルミニマム水準を下回る政策を行わないようにすることができるためである。現在の定額の特定補助金的性質を持つ政府間補助金では、ナショナルミニマム水準すなわち必需財的性質をもつ交通サービスを下回る政策判断を行う自治体を止める機能はない。

なお、ナショナルミニマムに対して、ローカルオプティマムという立場から自治体判断の尊重を求める意見も見られるが、ローカルオプティマム追求方針は「我が国は既に多くの分野でいわゆるナショナル・ミニマムを達成しているという前提」(地方分権改革推進会議¹⁸⁾、7頁)に立つものであり、そうした前提を認めるとしても「達成されたナショナル・ミニマムを担保する仕組みが求められる」(佐藤¹⁷⁾、229頁)という立場を本稿では取る。

定額の特定補助金的性質を持つ政府間補助金の問題はそれだけではない。必需財的性質を持つ部分とそれ以上の水準のサービスの境界に関しては現時点において明確な基準はなく、実態としてはそうした垣根を設けず自治体がサービスレベルを判断して地域公共交通政策を行っている。そのため、定額の特定補助金的性質を持つ政府間補助金では、必需財的性質を超える部分に対しても同率の補助を行い、支出を拡大する誘因を付与することになる。特別交付税は総額が規定されているものであるため、必需財的性質を超えた部分に関する支出拡大を誘導することは総額抑制のための算定率引き下げに繋がる可能性があり、問題である。また、標準的な行財政運営に必要な財源の保障という地方交付税の制度目的にも適うものではない。

こうした問題を解決するためには、地方財政学の原則に立ち、定額の特定補助金的性質を持つ財源措置に変更す

る必要がある。ただし、人口や面積といった単純な指標からは適切な定額を算定するのは難しいため、今後適切な額の算定方法について研究を進める必要がある。

なお、地方バス路線に対する特別交付税措置が、制度上一般補助金にありながら定率の特定補助金的性質を有していたように、制度上の位置づけと補助金の性質は必ずしも一致するものではないため、特定の制度上の位置づけを求めるものではない。

また、ここで定額の特定期補助金的性質を持つ補助金に改めるべきと主張したのは、必需財的性質を持つ交通サービスの提供を自治体が進めることに対する財源措置としての部分であり、地域公共交通政策分野の政府間補助金を全面的に定額補助金へ転換することを求めるものではない。単独自治体の域を超えた外部効果が見込める場合には^{注14)}、その外部効果を反映するための定率補助金の有効性は認められている。しかし、それは現行の特別交付税措置とは別の目的を持つものとして別途検討されるべき課題である。

5——おわりに

本稿は、①不採算バス路線に関する特別交付税措置の重要性を示すこと、②不採算バス路線に関する特別交付税措置の算定方法の変遷を明らかにすること、③不採算バス路線に関する特別交付税措置の性質および問題点を明らかにすること、の3点を通じて、制度理解や制度改善に貢献することを企図している。

地方バス路線に関する特別交付税措置は、2000年代初頭の需給調整規制の廃止後における不採算な地方バス路線に対する公的資金投入スキームの中で、幹線的系統に対象が絞られた運輸省系国庫補助制度を補完する役割を果たしており重要であることが明らかとなった。また、額としても、運輸省系国庫補助制度を大きく超える額が交付されており、重要な役割を果たしている。

地方バス路線に関する特別交付税措置の算定方法は、1976年から存在が明文化され、算定方法まで含めた明文化は1990年からとなったが、それ以前から特別交付税における算定は行われていたことが明らかとなった。明文化されている算定方法によれば、自治体が地方バス路線の運行に要した経費の6割から8割という定率が算定されることとなっており、1990年の算定基準明文化以降2021年の変更が行われるまでは、一貫して財源措置を拡充する方向に算定基準が変更されてきた。ただし、2021年の変更では、国土交通省の行う地域公共交通確保維持改善事業との連携を図っていない事業が減額算定の対象となり、一転して財源措置を縮小する方向へ基準が変更となった^{注15)}。

特別交付税措置の特性としては、定率の算定方式を行うことにより、定率の特定補助金的性質を持ち、その結果として地方バス路線に関する政策への支出を拡大するインセンティブを付与していること、特別交付税という制度上の位置づけにより算定結果が不明瞭であり自治体が財源措置を見込まずに政策決定を行っている可能性があることを指摘した。

こうした性質を踏まえ、自治体が行う政策に対してナショナルミニマムの観点から責任を有する国が財源措置を講じるという政策目的に対して^{注16)}、定率の特定補助金的性質を持つ政府間補助金は不適切であり、定額の特定期補助金的性質を持つ政府間補助金に移行する必要性を論じた。もっとも、額の算出方法を定めるにあたっては今後更なる研究が不可欠である。

本稿が不採算バス路線に関する特別交付税措置への注目を高め、実務・学術両面からの議論を活発化させることができれば幸いである。特に、中央政府担当者には現行制度の問題点を踏まえ、自家用車の自由な利用ができない住民の生活に資する交通の財源的裏付けとしてふさわしい制度を追求することを期待したい。また学術面においては、自らも志向しているところではあるが、目の前の交通課題を改善するような研究のみならず、国と地方との財政責任の在り方を踏まえた財源制度の問題に立ち入る研究が活発になることを願って、本論文の結びとしたい。

謝辞：査読員の先生方や東京大学人文地理学教室の教員・院生をはじめ、本稿執筆にあたり有益なコメントを頂いた全ての皆様に感謝申し上げます。なお、本研究は、JST次世代研究者挑戦的研究プログラム JPMJSP2108 の支援を受けたものです。

注

注1) 本稿では、国土交通省および前身の運輸省が管轄する国庫補助制度を「運輸省系補助金」と表記する。

注2) 本稿では、公的資金投入の対象となるバス路線を「不採算バス路線」と表す。これには、デマンド型の場合やバス車両よりも小型の車両を用いる場合も含める。また、特別交付税の算定に関しては「地方バス路線」という用語が省令で用いられており、条文に沿って記述する際にはこの用語を用いている。

注3) 乗車密度が15人を超える路線を「第一種生活路線」と記している文献も見られるが、永井⁹⁾においては言及がないため表には含めていない。

注4) なお、内部補助には交通経済学の立場から複数の判断基準が示されるなど定義は一定ではないが(山内¹⁰⁾)、本稿の論旨と離れるため、ここでは単に赤字路線の損失を他路線や他部門から補填することとする。

注5) この資料は、2019年秋の行政改革レビューに際して国土交通省から提出された資料であり、内閣官房行政改革推進本部事務局のページに掲載されている。

注6) 項目ごとの特別交付税算定結果に関する報道資料は2009年以降に関しては、総務省HPにて公開されており、それ以前に関してはWARP等のwebアーカイブを利用することで入手可能である。(最終閲覧日2022年4月17日)
https://www.soumu.go.jp/menu_news/s-news/index.html

注7) なお、年度によっては地方財政計画に地方バス路線に関する経費が記載されることがあるが、特別交付税による措置金額のみを抽出することができない。

注8) 例えば、スクールバスに関する財政需要を計測する際には、スクールバス1台当たりの費用にスクールバス台数を乗じた値が計上されるよう、補正係数が調整されている。

注9) 地方交付税制度においては特別区の取り扱いに関して別に規定があるため、都道府県ではなく「道府県」、市区町村ではなく「市町村」という表現がなされる。

注10) なお、簡便のため本来考慮すべき補正係数は考慮していない。

注11) 前述の通り、普通交付税では、基準財政需要額から基準財政収入額を除いた額が交付される。更に近年では、この額も満額が交付されていない。普通交付税は、国税の特定費目の一定比率を財源としており、総額が規定されている。近年は各自治体への算定結果を積み上げた値が、総額として確保されている財源を超える状態が続いており、この差額を国と自治体で折半することで対応している。

注12) 運輸省系国庫補助制度は過疎バス補助と呼ばれていた時期があり、不採算バスに関する支出が過疎政策の一環として位置付けられたとしても不思議ではない。

注13) 実態として市町村がどの程度特別交付税措置を見込んで歳出拡大を行っているかに関しては、別途調査が必要であり、本稿の検討の対象外とする。

注14) 例えば、他の市町村と跨る路線の便益は単独自治体では適切に計測できず、乗合バス地域間幹線系統補助はこうした根拠からの正当化が可能である。また、交通の活性化による外出機会の拡大による健康増進・社会保障費の削減効果なども考えられるがこれは別途示す必要がある。

注15) なお、2020年の活性化再生法改正により、経過措置期間を過ぎた後には運輸省系補助金の支出には地域交通計画の策定が求められるようになり、地域公共交通確保維持改善事業との連携を図るためには地域交通計画策定が必要となる。ただし経過措置期間中の現時点では、計画策定が完了していなくとも地域間幹線系統として認められている場合があり、計画未策定自治体であっても地域公共交通確保維持改善事業との連携を図っていると認められる事業が存在する場合がある。

注16) 前章で指摘の通り、必需財的性質を持つ交通サービスの提供を自治体が進めることに対する財源措置を講じること以外の政策目的の下に、地域公共交通政策分野にその他の種類の補助金が存在することを否定するものではない。

参考文献

1) 運輸政策審議会自動車交通部会答申 [1999], 「乗合バスの活性化と発展を目指して～乗合バスの需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策等について～」。

- 2) 加藤博和・岩村龍一・山本智基 [2012], 「民間事業者による新たな乗合交通サービスへの挑戦～多治見市市之倉町での取り組み～」, 「土木計画学研究・講演集」, 46巻, CD-ROM.
- 3) 秋山哲男・吉田 樹編著 [2013], 『生活支援の地域公共交通～路線バス・コミュニティバス・STサービス・デマンド型交通～』, 学芸出版社.
- 4) 青木亮・田邊勝巳 [2007], 「規制緩和直後の乗合バス県単補助制度に関する分析」, 「運輸と経済」, 67巻5号, pp. 58～71.
- 5) 田中健作 [2012], 「日本におけるバス事業と不採算バス補助政策の動向」, 「広島大学大学院文学研究科論集」, 72巻, pp. 181～195.
- 6) 其田茂樹 [2019], 「公共交通政策とナショナルミニマム」, 門野圭司編, 『生活を支える社会のしくみを考える～現代日本のナショナルミニマム～』, 日本経済評論社.
- 7) 日本バス協会 [1973-2021], 『日本のバス事業』.
- 8) 永井隆男 [1976], 「乗合バス事業の現状と地方バス補助制度」, 「運輸と経済」, 36巻4号, pp. 34～40.
- 9) 橋本昌史 [1999], 「旅客運輸の需給調整規制の見直し～陸上旅客運送事業の運政審答申～」, 「運輸政策研究」, 2巻1号, pp. 49～50.
- 10) 国土交通省 [2019], 「地域の公共交通の確保に向けた支援～地域公共交通確保維持改善事業」, <https://www.gyokaku.go.jp/review/aki/r01tokyo/img/s8.pdf>, 2022/03/28.
- 11) 地方交付税制度研究会編 [1983-2021], 『地方交付税制度解説』, 地方財務協会.
- 12) 林宜嗣 [2008], 『地方財政 新版』, 有斐閣.
- 13) 全運輸省労働組合 [1992], 『過疎地に残された「最後の公共交通」～過疎バスの現状と課題～』.
- 14) 全運輸省労働組合運輸部門委員会 [1995], 『住民福祉の「最後の公共交通」～過疎バスの現状と課題～』.
- 15) 神野直彦・小西砂千夫 [2020], 『日本の地方財政 (第2版)』, 有斐閣.
- 16) 近藤賢二 [1995], 「地方バス維持へ制度を大幅拡充～事業者の「経営改善努力」を一層期待～」, 「総合交通」254号, pp. 6～12.
- 17) 佐藤主光 [2009], 『地方財政論入門』, 新世社.
- 18) 地方分権改革推進会議 [2002], 『事務・事業の在り方に関する中間報告～自主・自立の地域社会をめざして～』.
- 19) 山内弘隆 [2002], 「規制緩和と運賃・料金設定」, 山内弘隆・竹内健蔵, 『交通経済学』, 有斐閣.

(原稿受付2022年4月26日, 受理2022年10月24日)

Features and Problems of Intergovernmental Subsidy (Tokubetsu-kofuzei) for Deficit Buses

By Takuto YAMAMOTO

After 2000s' changes of subsidy systems of buses with the deregulation, the national government invests public funds about main lines and local governments do about other lines. And the national financially helps local governments by intergovernmental subsidy (Tokubetsu-kofuzei). However, this fiscal measure has problems. It is fixed rate specific subsidy, so it does not guarantee the transport needed for living in regions. It should be converted to a flat rate specific subsidy. Furthermore, local governments cannot organize budget considering it, because of the rules of Tokubetsu-kofuzei.

Key Words : ***Tokubetsu-kofuzei, bus, local public transportation, intergovernmental subsidy***