

# バス路線への新たな支援制度について

- 1 広域的なバス路線の支援に関する基本方針
- 2 支援制度（案）について
- 3 県支援の具体例について
- 4 今後のスケジュールについて

## 現状・課題

- 人口減少の影響等による、**輸送需要の縮小・事業者収益悪化**
- 乗務員の**人手不足・高齢化**が年々深刻化
  - ⇒ 路線バスの赤字を貸切バス等の利益で補填する構造は限界にきており、交通事業が事業者の**自助努力を前提として存続することは困難**（国や県の支援が不十分）
  - ⇒ 県内でも**バス路線の減便・廃止**が発生しており、県民や来訪者の移動に影響を与えている

## 基本方針

### 1 生活路線への支援 【対象路線】地域別部会で**バス路線等の見直し**を行った「**幹線**」

- 単なる赤字補填にとどまらない**県独自の新たな支援制度**を構築し、**公的関与を強化**
  - ・ **運行経費の1/2を支援単価**とし、走行距離に応じた定額補助方式へ運行経費支援制度を転換  
※ 1 km当たり支援単価×実車走行キロ＝支援額、処遇改善に要する経費を支援単価に加算
  - ・ 実勢価格の上昇に伴い、**県有民営バス制度の県負担額を引上げ**
- 新たな支援制度でも、運行の維持が困難な場合は、**沿線市町村の協力（財政負担）により路線の維持・確保を図る【県交通計画に明記】**

### 2 観光路線への支援（詳細は今後検討）

- 観光に特化した路線に対する運行支援制度を創設し、**観光周遊バスの新設等**を促進
  - ・ 「長野県宿泊税」の活用を念頭に**生活路線とは異なる支援スキーム**を設定



☆ 将来にわたって、通院・通学・観光の移動を確保し、  
豊かで安心な暮らし、快適な旅行ができる長野県を実現！

## 2 支援制度（案）について②

### 制度改正のポイント

- ① **最適な交通ネットワークの構築**：路線を見直し、利用実態に即した運行形態、走行経路へ再構築
- ② **事業者の経営基盤強化**：単なる赤字補填にとどまらない**新たな運行費支援の制度を構築**  
実勢価格の上昇に伴い、**県有民営バス制度の県負担額を引上げ**
- ③ **人材の確保・定着**：処遇改善に必要な経費を加算
- ④ **役割分担の明確化**：平成13年3月31日時点の市町村界から**現在の市町村界に変更**

※ 路線見直しが行われない場合や、旧合併市町村路線（国庫補助対象に限る）への支援は、既存制度を継続

### （１）運行経費支援

|          | 既存制度                                    |  | 新制度                                                                                                 |
|----------|-----------------------------------------|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 支援方式     | 運行欠損費補助（国協調）                            |  | 支援単価を設定し、走行距離に応じた定額補助方式（県独自）                                                                        |
| 支援単価     | 運行経費の45/100<br>・補助カット要件あり               |  | <b>運行経費の1/2 + 処遇改善に要する経費を加算</b><br>・補助カット要件を撤廃                                                      |
| 支援路線     | 地域間幹線系統<br>・運行回数3往復/日以上かつ<br>輸送量15人/日以上 |  | <b>圏域の中心市町と周辺市町村をつなぐ広域的な路線（C幹線）</b><br>・地域別部会で議論し見直された路線（バス路線見直しの観点参照）<br>・運行回数、輸送量要件を撤廃            |
| 支援区間     | 起点-終点                                   |  | 圏域拠点-地域拠点                                                                                           |
| 支援スキーム   | 運行経費-運行収益<br>=運行欠損費補助                   |  | <b>1km当たり支援単価×実車走行キロ＝支援額</b><br>・一定の収支率達成時、県支援で収益確保となるよう、支援上限を設定<br>・国補助と支援区間が重複する場合、県支援額から国庫補助額を控除 |
| 市町村界の考え方 | 平成13年3月31日時点の市町村界                       |  | <b>現在の市町村界</b>                                                                                      |

## 2 支援制度（案）について③

### （２）県有民営バス制度の県負担額の引上げ

|          | 既存制度                                                     |
|----------|----------------------------------------------------------|
| 事業概要     | ・県は車両を購入し、運行事業者に貸与<br>・事業者は県にリース料を納付（５年間）<br>・５年経過後に無償譲渡 |
| 国・県負担額   | 最大1,500万円/１台<br>（国：750万円、県：750万円）                        |
| 対象路線     | 地域間幹線系統                                                  |
| 市町村界の考え方 | 平成13年３月31日時点の市町村界                                        |



| 新制度                              |
|----------------------------------|
| 同左                               |
| 県負担額の引上げ（引上げ額検討中）                |
| 圏域の中心市町と周辺市町村をつなぐ<br>広域的な路線（C幹線） |
| 現在の市町村界                          |

### （３）今後の検討事項

- ・観光に特化した路線については、「長野県宿泊税」の活用を念頭に支援スキームを別途検討

## 2 支援制度（案）について④（県支援の考え方）

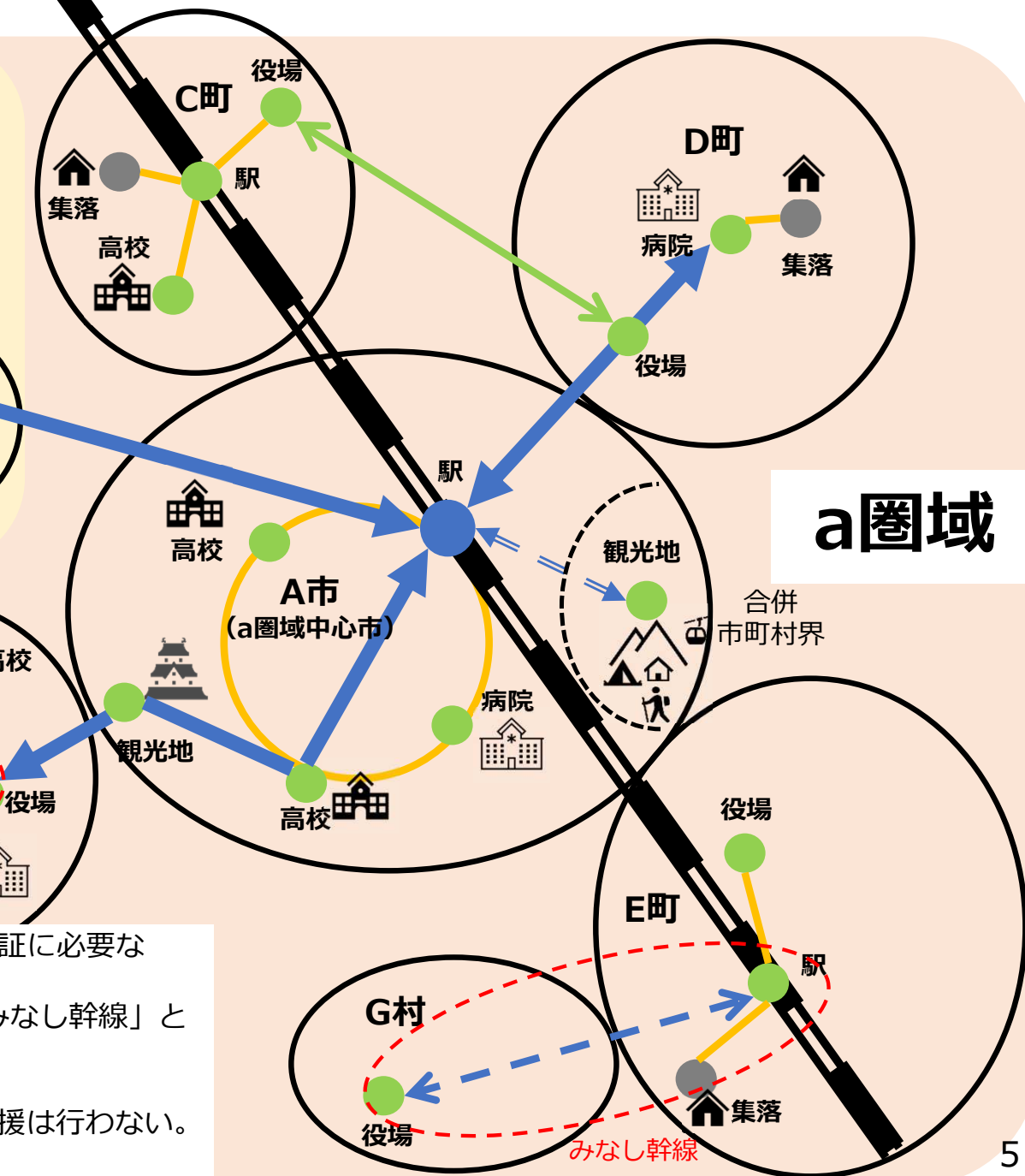
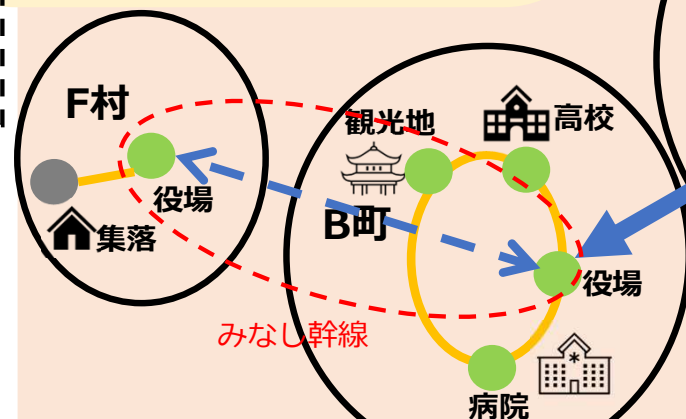
| 種別       | 位置づけ                                                                                    |
|----------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| 圏域<br>拠点 | ・圏域の中心市町の <b>交通結節点</b><br>(駅・複数路線が乗り入れるバス停など)                                           |
| 地域<br>拠点 | ・各市町村中心部の <b>交通結節点等</b> (駅や市町村役場など)<br>・中核的な <b>医療機関</b> 、 <b>高校</b> 、地域の主要な <b>観光地</b> |

### 凡例

- C | 幹線
- - -C' | みなし幹線
- = = =C'' | 幹線 (旧制度適用)
- D | 準幹線
- E | 支線

- ...圏域拠点
- ...地域拠点
- ...集落

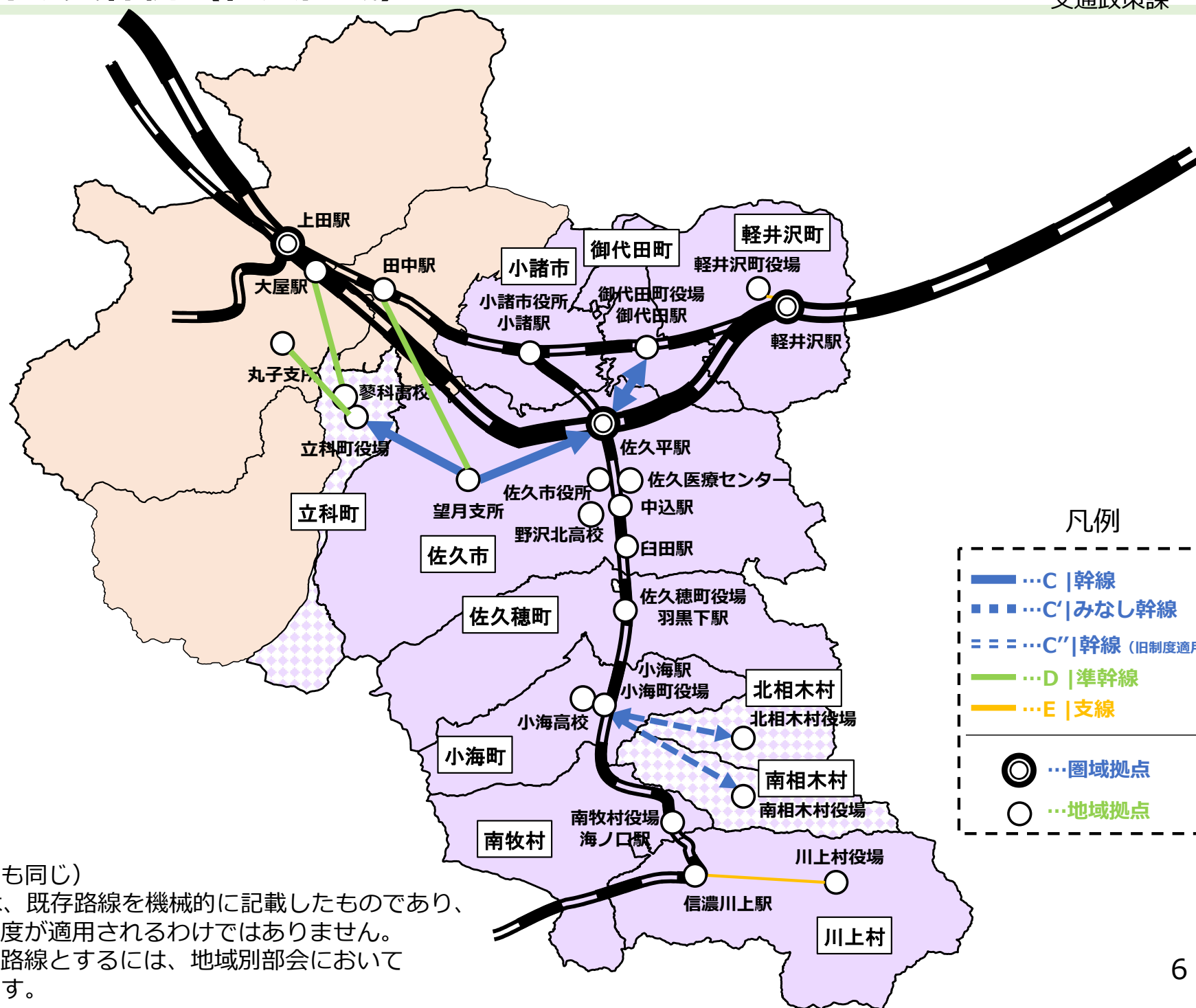
### b圏域



### a圏域

- 地域別部会で議論し見直された、通院・通学・観光の品質保証に必要なC幹線に対し、県で運行経費と車両購入費を支援
- ・圏域拠点への移動に必要不可欠なD準幹線は、C幹線の「みなし幹線」と整理し例外的に支援対象
  - ・圏域拠点-圏域拠点間を結ぶ路線も支援対象
  - ・旧合併市町村路線（国庫補助対象に限る）は新制度での支援は行わない。  
ただし、財政力が弱い小規模町村への配慮を検討

### 3 県支援路線の具体例（佐久圏域）

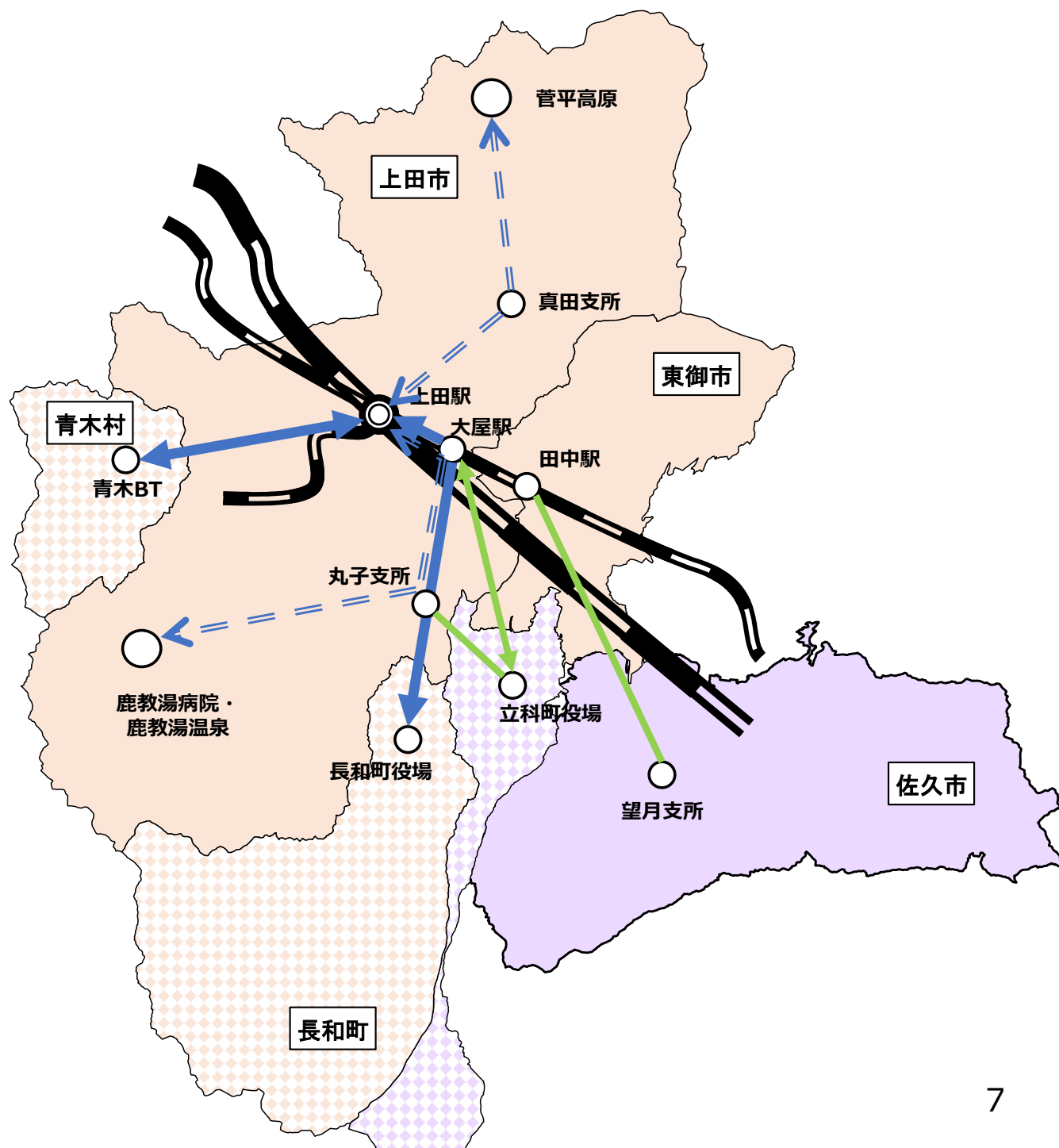
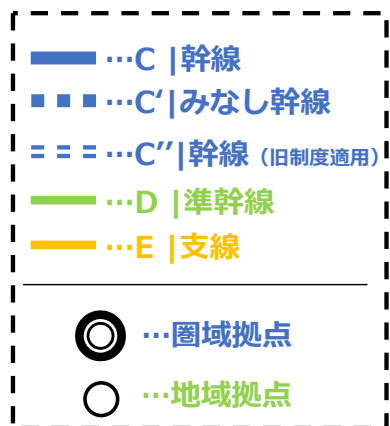


#### ○留意事項（次ページ以降も同じ）

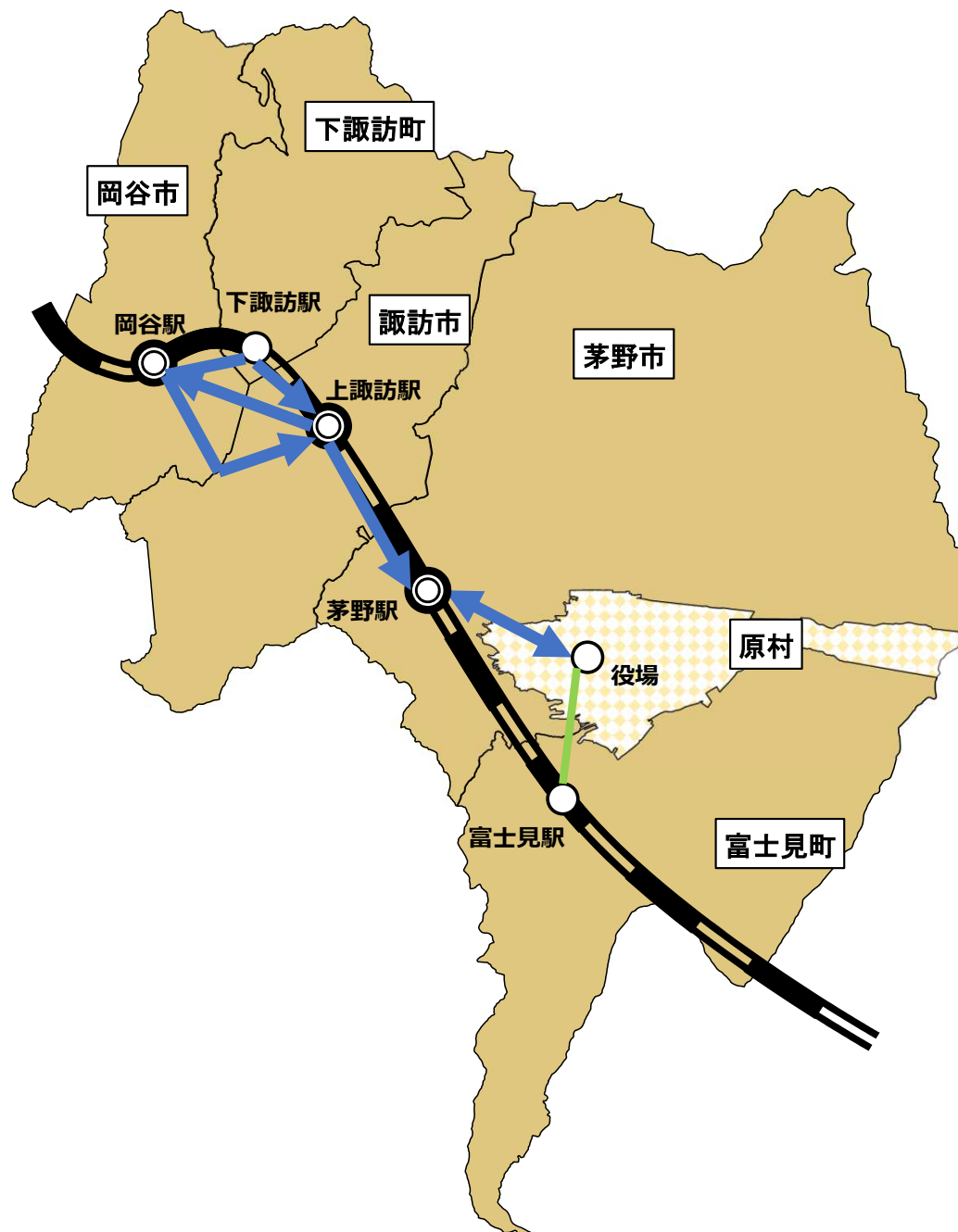
- ・地図上の「C:幹線」は、既存路線を機械的に記載したものであり、必ずしも新たな支援制度が適用されるわけではありません。
- ・新たな支援制度の対象路線とするには、地域別部会において路線の見直しが必要です。

### 3 県支援路線の具体例（上田圏域）

#### 凡例



### 3 県支援路線の具体例（諏訪圏域）



#### 凡例

- C— | 幹線
- - - C' - - - | みなし幹線
- = = = C'' = = = | 幹線 (旧制度適用)
- D— | 準幹線
- E— | 支線
- ⊙ | 圏域拠点
- | 地域拠点

### 3 県支援路線の具体例（上伊那圏域）



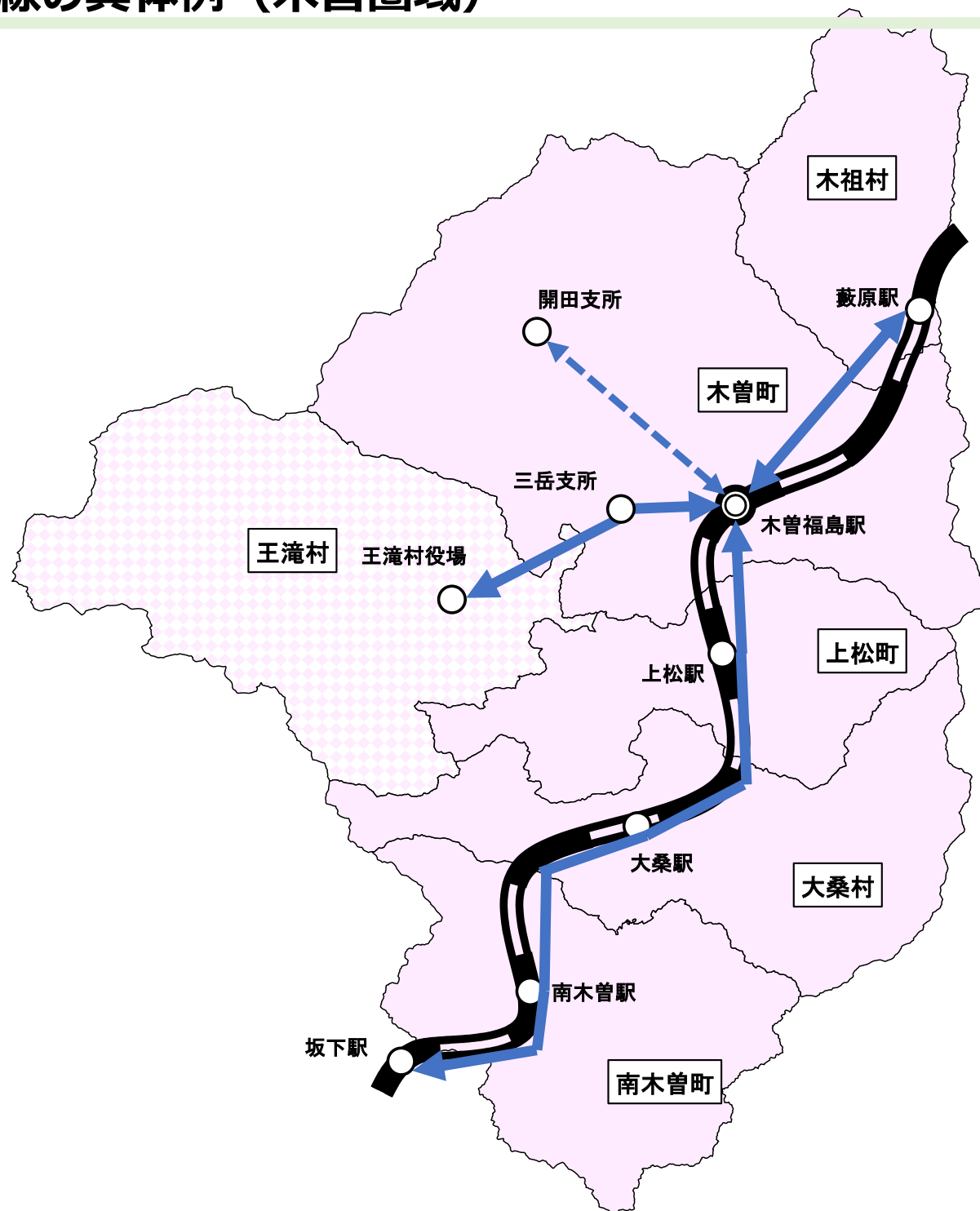
#### 凡例

- C— | 幹線
- - -C'- | みなし幹線
- ...C'' | 幹線 (旧制度適用)
- D— | 準幹線
- E— | 支線
- | 圏域拠点
- | 地域拠点

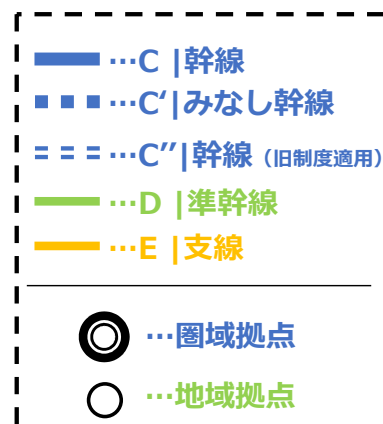
交通政策局  
交通政策課



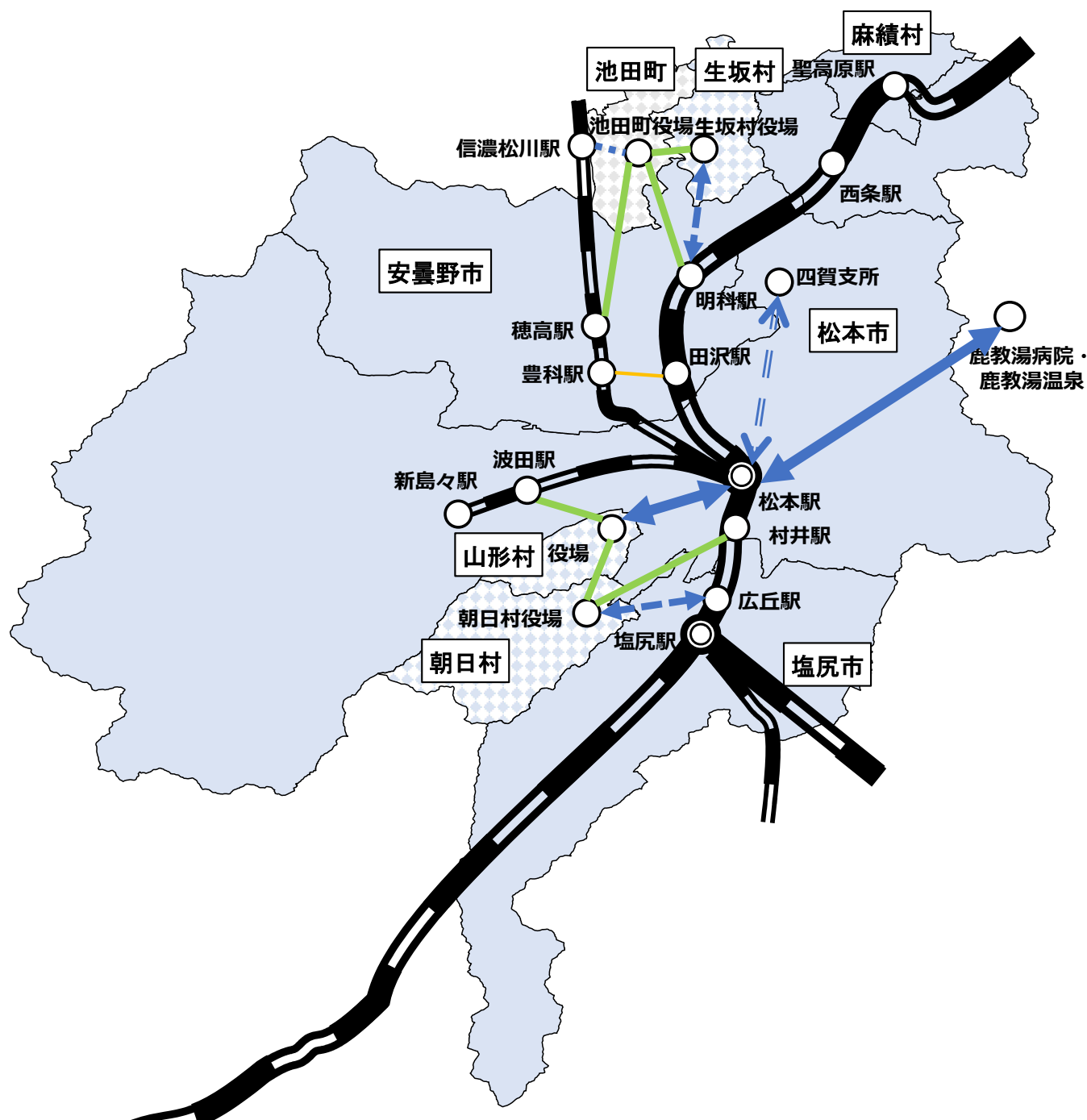
### 3 県支援路線の具体例（木曽圏域）



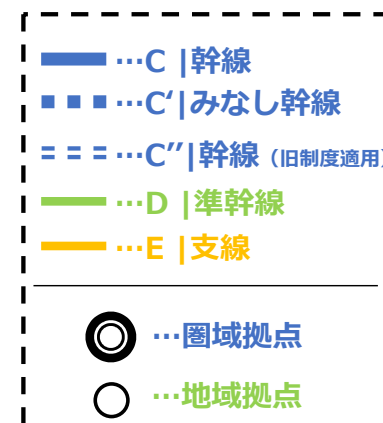
#### 凡例



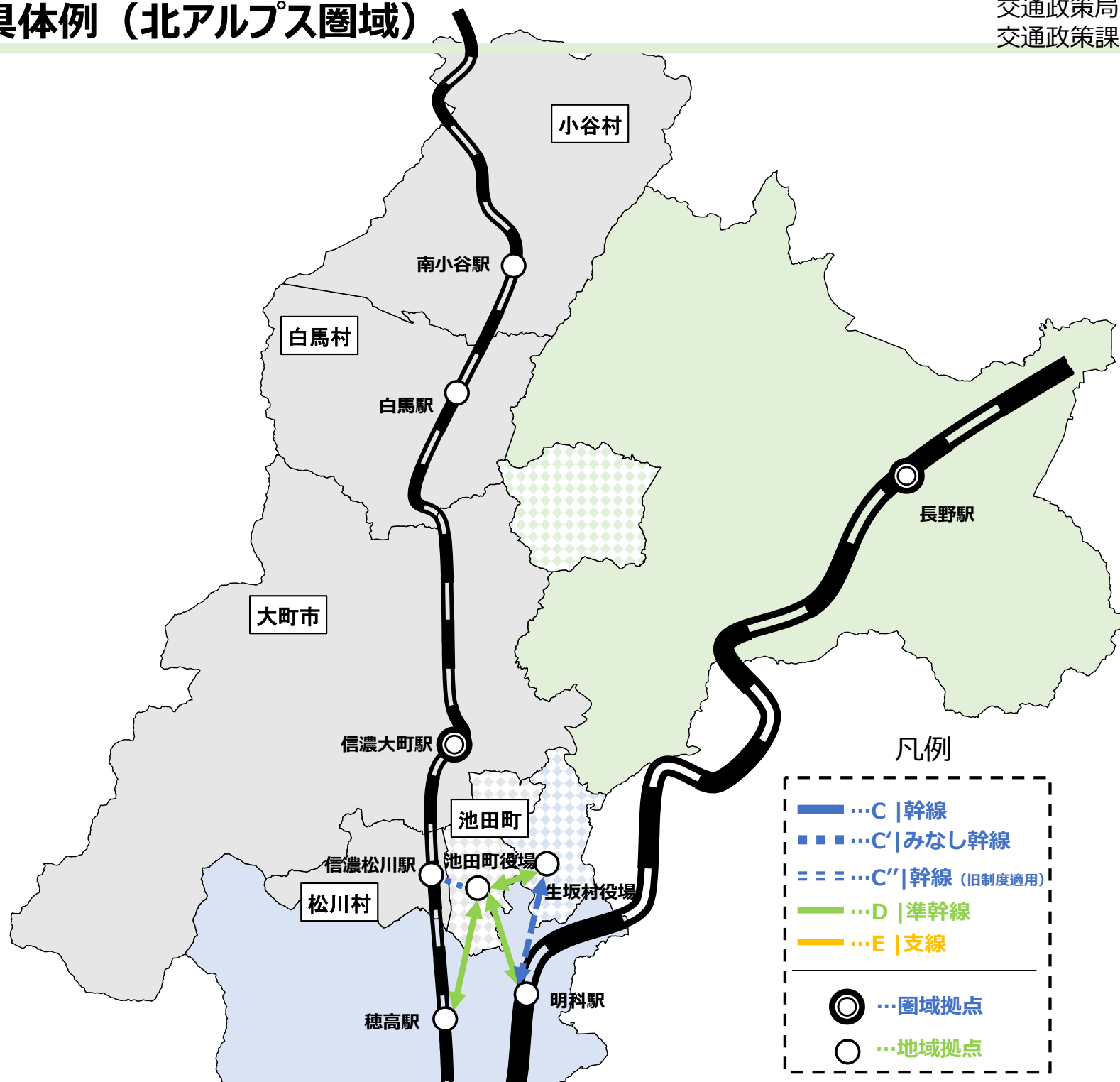
### 3 県支援路線の具体例（松本圏域）



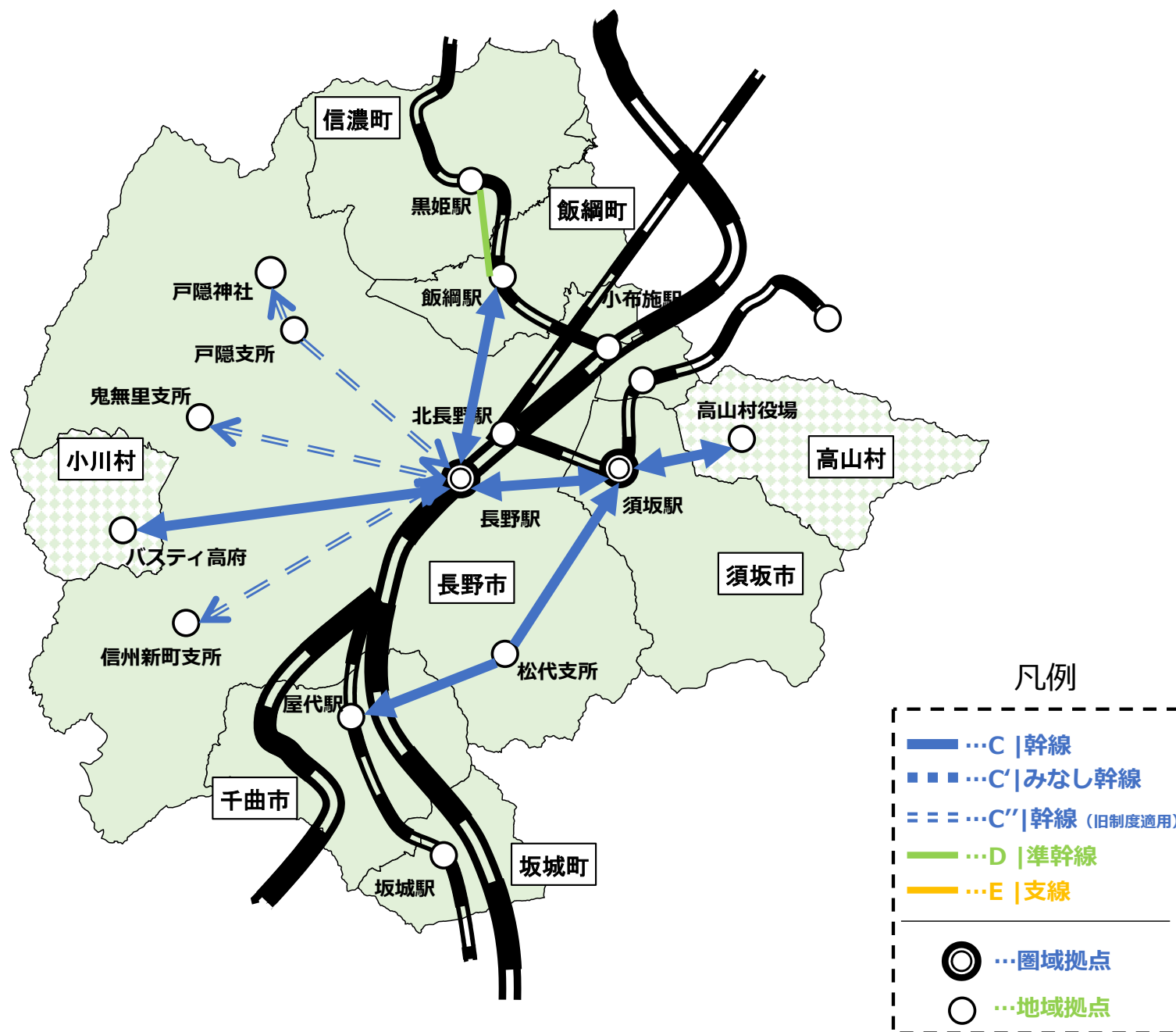
凡例



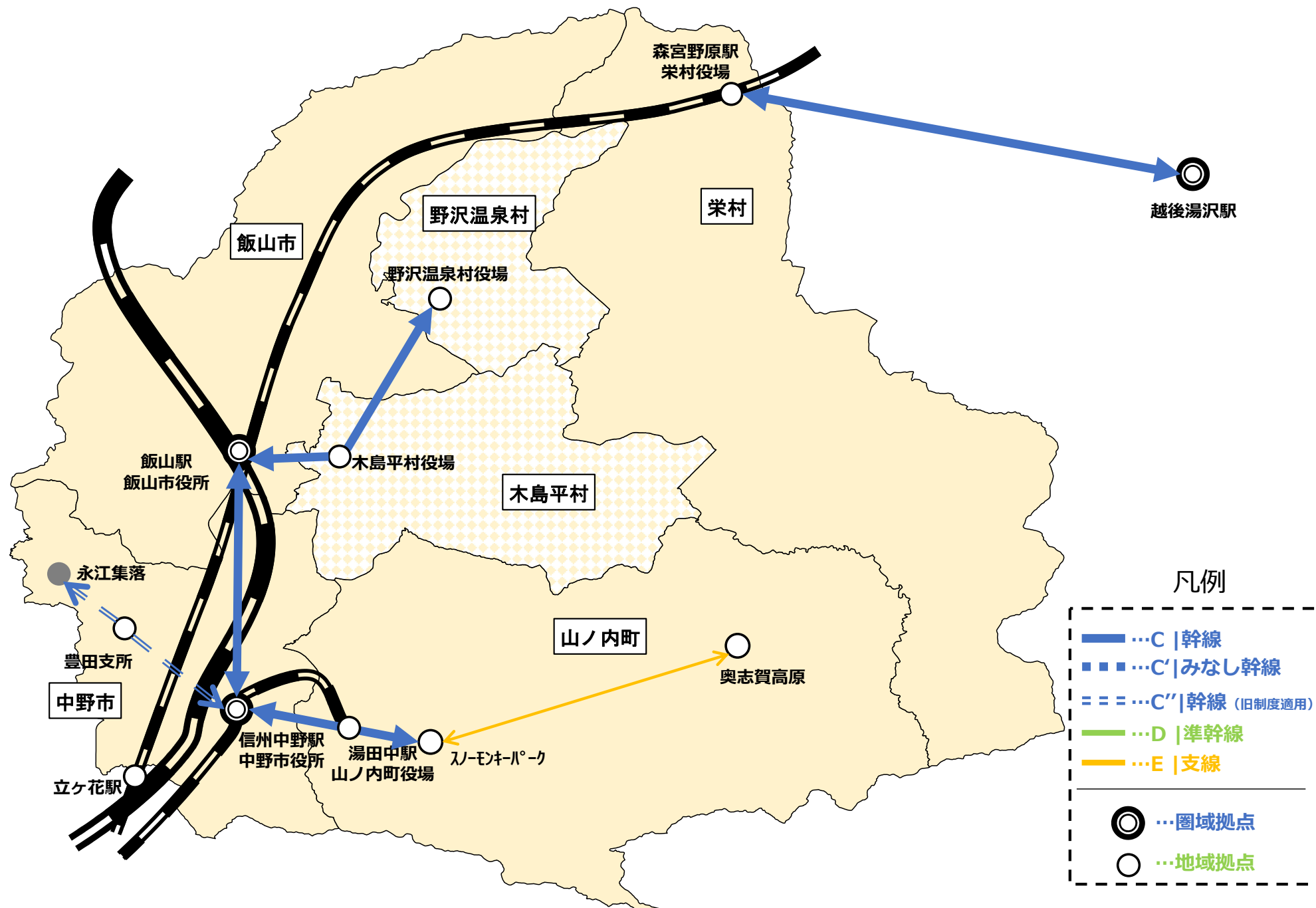
### 3 県支援路線の具体例（北アルプス圏域）



### 3 県支援路線の具体的例（長野圏域）



### 3 県支援路線の具体例（北信圏域）



- 品質保証を具体化するためには、既存路線や既存交通モードにとらわれず、以下の観点に基づき、バス路線等の見直しを行う必要（**新たな支援制度の要件とする予定**）

## 【バス路線等の見直しにあたっての観点】

### ◆通院・通学・観光における品質が保証されているか

※ダイヤ・便数の保証すべきサービスの品質

（県計画記載、今後地域別部会において地域における品質を議論）

通院：午前中に通院でき、午後の早い時間帯に帰宅できる

通学：始業前に通学できる、授業終了後・課外活動終了後に帰宅できる

観光：円滑な乗継ができるダイヤ設定+十分な滞在時間が確保できる

### ◆利用状況・実態を鑑みて適切な路線となっているか

- ・現行路線の起点、経由地、終点が妥当か
- ・運行ダイヤ、便数、運行形態や車両のサイズが適切か

### ◆路線同士が競合していないか

- ・複数の事業者が類似の路線を走行していないか
- ・幹線同士又は幹線と準幹線や支線の一部が重複していないか

# 4 今後のスケジュールについて

- ◆ 本日の意見交換を踏まえ、支援制度の詳細について見直しや検討を進め、次回の法定協議会（6月）までに制度を決定し、地域公共交通計画へ反映させる予定
- ◆ 今後、各地域別部会で路線見直し等に向けた検討を進め、見直しを行った路線（幹線）に対して新たな支援制度を適用していく

