

# 広域的なバス路線の支援に関する基本方針

## 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  
※  $1 \text{ kmあたり支援単価} \times \text{実車走行キロ} = \text{支援額}$ 、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！

# 支援制度（案）について①

## 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 ・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> ・補助カット要件を撤廃
支援路線	地域間幹線系統 ・運行回数3往復/日以上かつ 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> ・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） ・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 =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> ・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 ・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）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	<ul style="list-style-type: none"><li>・県は車両を購入し、運行事業者に貸与</li><li>・事業者は県にリース料を納付（５年間）</li><li>・５年経過後に無償譲渡</li></ul>
国・県負担額	最大1,500万円/ 1台 (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
<b>県負担額の引上げ（引上げ額検討中）</b>
<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>
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



# 県支援路線の具体例（北信圏域）

