

バス路線に対する県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 生活路線への支援について
 - (1) 運行支援について
 - (2) 県有民営バス制度について
- 3 今後のスケジュールについて

1 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
※ $1 \text{ km当り支援単価} \times \text{実車走行キロ} = \text{支援額}$ 、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】**
 - ※ 県交通計画の改定時、沿線市町村の財政負担等の状況を確認し、必要に応じて支援制度の見直しを検討

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 生活路線への支援について

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

主な変更点

	既存制度
運行事業者	一般旅客自動車運送事業 (道路運送法第4条)
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
市町村界の 考え方	平成13年3月31日時点 の市町村界
沿線市町村 の協力	—



新制度「信州型広域バス路線支援制度」
自家用有償旅客運送事業 （道路運送法第78条2号）を加える （道路運送法第4条による運送がされない場合の移動手段の確保）
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） 市町村間をつなぐ路線（D準幹線）の一部（「みなし幹線」として支援） ・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
現在の市町村界 ・圏域拠点の小規模市町村に対し特例（既存制度の市町村界の考え方を適用）
新制度でも、 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 ことを県交通計画に明記

2 生活路線への支援について（バス路線等の見直し）

- 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**）

【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

2 生活路線への支援について（対象路線）

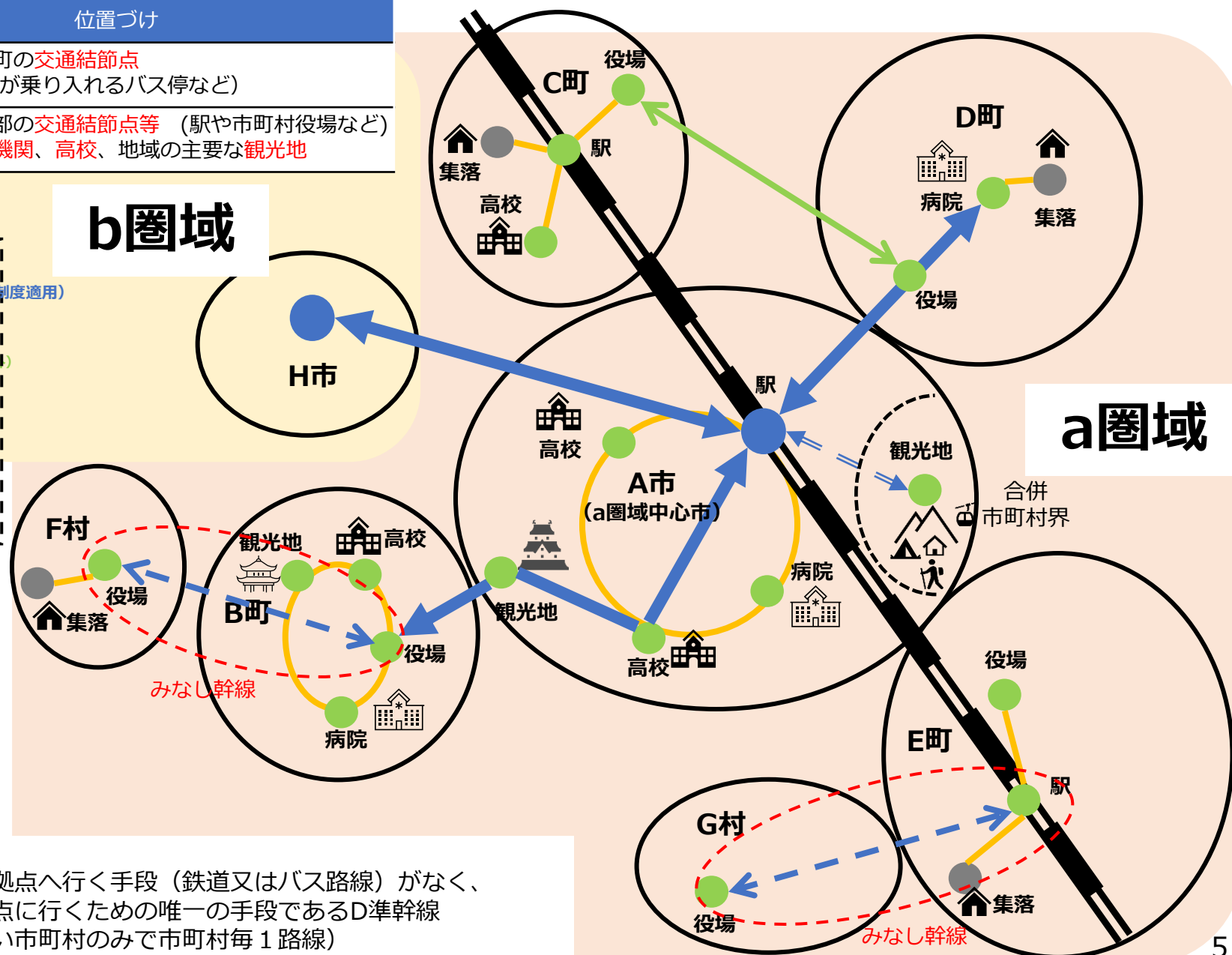
種別	位置づけ
圏域 拠点	・圏域の中心市町の 交通結節点 (駅・複数路線が乗り入れるバス停など)
地域 拠点	・各市町村中心部の 交通結節点等 (駅や市町村役場など) ・中核的な 医療機関 、 高校 、地域の主要な 観光地

凡例

- C | 幹線 (新制度適用)
- - -C' | みなし幹線 (新制度適用)
- = = =C'' | 幹線 (旧制度適用)
- D | 準幹線 (支援対象外)
- E | 支線 (支援対象外)

- ...圏域拠点
- ...地域拠点
- ...集落

b圏域



【みなし幹線について】

- ・市町村内に直接圏域拠点へ行く手段（鉄道又はバス路線）がなく、
乗り継いで、圏域拠点に行くための唯一の手段であるD準幹線
(原則、鉄道駅のない市町村のみで市町村毎1路線)

(参考) 各路線の定義

種別	定義
C幹線	圏域の中心市町（圏域拠点）と周辺の他の市町村（地域拠点）を結ぶ路線
C'みなし幹線	市町村内に直接圏域拠点へ行く手段（鉄道又はバス路線）がなく、乗り継いで、圏域拠点に行くための唯一の手段であるD準幹線 ※1町村あたり原則1路線
C''幹線 （旧制度適用）	現在の市町村界では市町村内路線と整理される路線のうち、国補助の適用を受ける路線（地域間幹線）
C'''幹線 （特例措置対象）	既存制度の市町村界の考え方（平成13年3月31日時点の市町村界）で圏域の中心市町（圏域拠点）と周辺の市町村（地域拠点）を結ぶ路線 ※圏域拠点の小規模市町村に対する特例適用の路線
D準幹線	市町村間（地域拠点間）を結ぶ路線
E支線	市町村内の拠点間や地域内の居住区などを結ぶ路線

参考：各種拠点の位置づけ

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

2 (1) 運行支援について

制度のポイント

- 小規模路線でも必要な財政支援を行えるよう、**補助要件（運行回数、輸送量）や補助カット要件を撤廃**
- 1km当たり支援単価の設定は既存制度の考えを踏襲**し、「補助対象路線を運行する事業者の実車走行キロ当たり経常費用（以下、運行実績）」と国が定める「地域キロ当たり標準費用（以下、地域単価）」の低い方を1km当たり運行経費とし、その1/2を1km当たり支援単価とする。
- 運行経費補助のみでは持続可能でないため、会社全体経費の一部を支援**

制度詳細

区分		既存制度
運行経費補助	支援方式	運行欠損費補助（国協調）
	支援スキーム	運行経費見込 - 運行収益見込 = 運行欠損費補助
	1km当たり支援単価	運行実績と地域単価の低い方 ・乗車人員によるカット要件あり
	処遇改善加算	—
	支援上限	運行経費の45/100
	支援区間	起点-終点
バス事業維持・確保補助	持続的に公共交通を維持するために必要な支援	— ※赤字補填のみでは必要な財政投資ができず持続可能ではない



新制度「信州型広域バス路線支援制度」	
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）	
1km当たり支援単価 × 実車走行キロ = 支援額 ・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	
運行実績と地域単価の低い方の1/2+処遇改善に要する経費 ・乗車人員によるカット要件を撤廃	
1km当たり運行経費×経費に占める人件費割合×2か年分の賃上げ率 ・運行事業者の処遇改善の実態に応じ加算	
運行経費 - 運行収益	
圏域拠点-地域拠点	
「持続的な路線の維持・確保に向けた取組」を実施した事業者に対し、運行経費補助対象路線の運行経費の10%を上限に支援 ・取組例：待合環境や従業員の休息施設等の施設整備費、システム導入経費 等の会社全体経費	

支援概要

【運行経費補助】

- **運行実績と地域単価の低い方の1/2を1km当たり支援単価とし、1km当たり支援単価×実車走行キロ＝支援額とすることとし、運行経費100%（運行経費-運行収入）を支援上限とする。**
 - ・ 支援単価は、直近の人件費上昇分が反映されていないため、実際の賃金改定率に応じ支援単価を補正

【バス事業維持・確保補助】

- **運行事業者が持続的に公共交通を維持するために必要な支援として、「持続的な路線の維持・確保に向けた取組」を実施した事業者に対し、運行経費の10%を上限に補助。**
 - ・ 運行経費補助のみでは、設備更新資金の確保や将来の職員の待遇改善、利用者のサービス改善が行えず、地域公共交通の維持・発展、利便性の向上に資する制度とならない。
 - ・ 「持続的な路線の維持・確保に向けた取組」の例※
利用者の待合環境や従業員の休息施設等の施設整備費、人材確保策、業務効率化や利用者の利便性向上のためのシステム導入経費 等の会社全体経費
※後年度に実施する当該取組のための資金確保（積立など）を含む

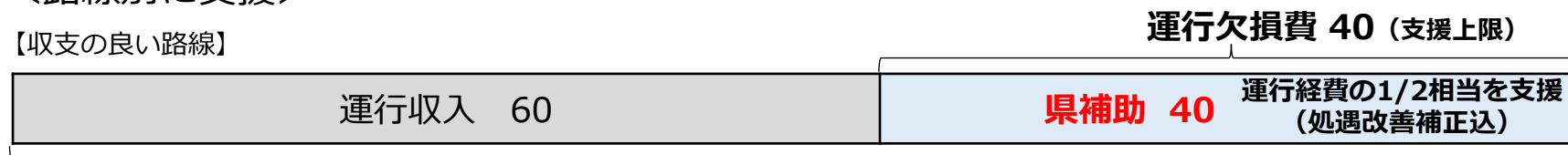
2 (1) 運行支援について

支援イメージ

【運行経費補助】

- 運行経費の1/2相当を支援することとし、運行経費100%（運行経費-運行収入）を支援上限に支援
＜路線別に支援＞

【収支の良い路線】



【収支の悪い路線】



【バス事業維持・確保補助】

- 「持続的な路線の維持・確保に向けた取組」を実施した事業者に対し、運行経費の10%を上限に支援
＜事業者別に支援＞
- ・路線毎の運行経費10%の合算を支援上限額として、取組の実施経費を支援
- ⇒ 3路線の県支援路線を有する事業者へ支援する場合の支援例：支援額425万円

「持続的な路線の維持・確保に向けた取組」
の実施経費 500万円

支援上限額：425万円（運行経費の10%）
※路線毎の運行経費10%の合算
（内訳）A路線：250万円
B路線：50万円
C路線：125万円

2 (2) 県有民営バス制度について

制度のポイント

- 制度創設時（H27）から、車両価格が約500万円程度上昇しているが、行政の支援額は変わらないため、事業者の負担が増加していることから、**県負担額を現状の実勢価格にあわせて引き上げる。**

制度詳細

県は車両を購入し、運行事業者に貸与、事業者は県にリース料を納付（5年間）、5年経過後に無償譲渡

	既存制度		制度拡充
国・県負担額	【ノンステップバス】 1,500万円/ 1台 【ワンステップバス】 1,300万円/ 1台 【小型バス】 1,200万円/ 1台		【ノンステップバス】 2,000万円/ 1台（500万円増） 【ワンステップバス】 1,800万円/ 1台（500万円増） 【小型バス】 1,600万円/ 1台（400万円増）
負担内訳	【ノンステップバス】 国：750万円、県：750万円 【ワンステップバス】 国：650万円、県：650万円 【小型バス】 国：600万円、県：600万円		現行制度適用（国補助）の有無に関わらず県が負担（年間10台購入予定）

3 今後のスケジュールについて

- ◆ 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予定

