# 新潟県のバス補助制度の
# 改善に関する報告書

平成２１年３月

新潟県バス補助制度改善研究会

# 新潟県のバス補助制度の改善に関する報告書

はじめに

第１章　県内バス路線の実態・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１
１　県内バス路線の種類・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１
２　利用者数及び路線数・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２
（１）利用者数・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２
（２）路線数・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３
３　路線維持のための行政の支援・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５

第２章　県バス補助路線の現状分析・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・８
１　県バス補助路線の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・８
（１）県バス補助路線が運行する市町村・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・８
（２）運行方法・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・９
（３）平均乗車密度・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１０
（４）バスの種類・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１１
（５）路線収支・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１２
（６）路線収支（利用者１人当たり）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１３
（７）収支率・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１４
（８）県補助額・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１５
（９）県バス補助路線の運行状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１６
２　市町村の取組・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１７
（１）地域公共交通の活性化及び再生について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１７
（２）県内市町村の収支改善の取組状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１８

第３章　提言・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２０
１　提言内容・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２０
２　県単バス補助制度の改正（案）について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２６
（１）国の「地域公共交通活性化・再生総合事業」を補完する助成制度の創設・・・・２６
（２）バス路線の運行維持に要する経費・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２７
（３）新制度の適用時期について　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２７
（４）住民等の参画促進及び地域の多種多様な取組を支援する柔軟な補助制度・・・・２８
（５）市町村の取組の支援について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２９

附　資料編
参考資料１　地域公共交通活性化・再生総合事業について
参考資料２　地域公共交通の活性化・再生の事例集
参考資料３　地域（住民）が一体となったバス路線維持の取組事例集

## はじめに

県内の乗合バスの利用者は、マイカーの普及や少子化などによりピーク時（昭和44年度）の２割程度にまで減少しており、地方バスの経営環境は大変厳しいものとなっています。

しかし、今後も学生や高齢者をはじめとする地域住民の生活交通手段を維持・確保していくことが重要であり、そのためには関係者が一体となってバス路線の効率化や利便性の高い輸送サービスへの転換などに取り組むことが求められます。

「新潟県バス補助制度改善研究会」は、国・県・市町村の役割分担のもと、県が支援する廃止代替バス路線の効率化と利便性向上を促す補助制度について検討するため、平成２１年１月に設置されました。

このたび、３回の研究会開催を経て、新潟県のバス補助制度の改善の内容についての検討結果を報告書として取りまとめることができました。

今後は、本報告書の内容を踏まえて、新潟県のバス補助制度改善の取組を着実に進め、県の補助路線の効率化と利便性向上を図っていただくことを希望します。

新潟県バス補助制度改善研究会

| | | |
|---|---|---|
| 座　長 | 大串　葉子 | 新潟大学経済学部准教授 |
| 委　員 | 大平　　勲 | 三条市市民部環境課長 |
| 委　員 | 横井　　優 | 社団法人新潟県バス協会専務理事 |
| 委　員 | 若林　和枝 | NPO法人おぢや元気プロジェクト |
| 委　員 | 上手　研治 | 北陸信越運輸局企画観光部交通企画課長 |

# 第１章　県内バス路線の実態

## １　県内バス路線の種類

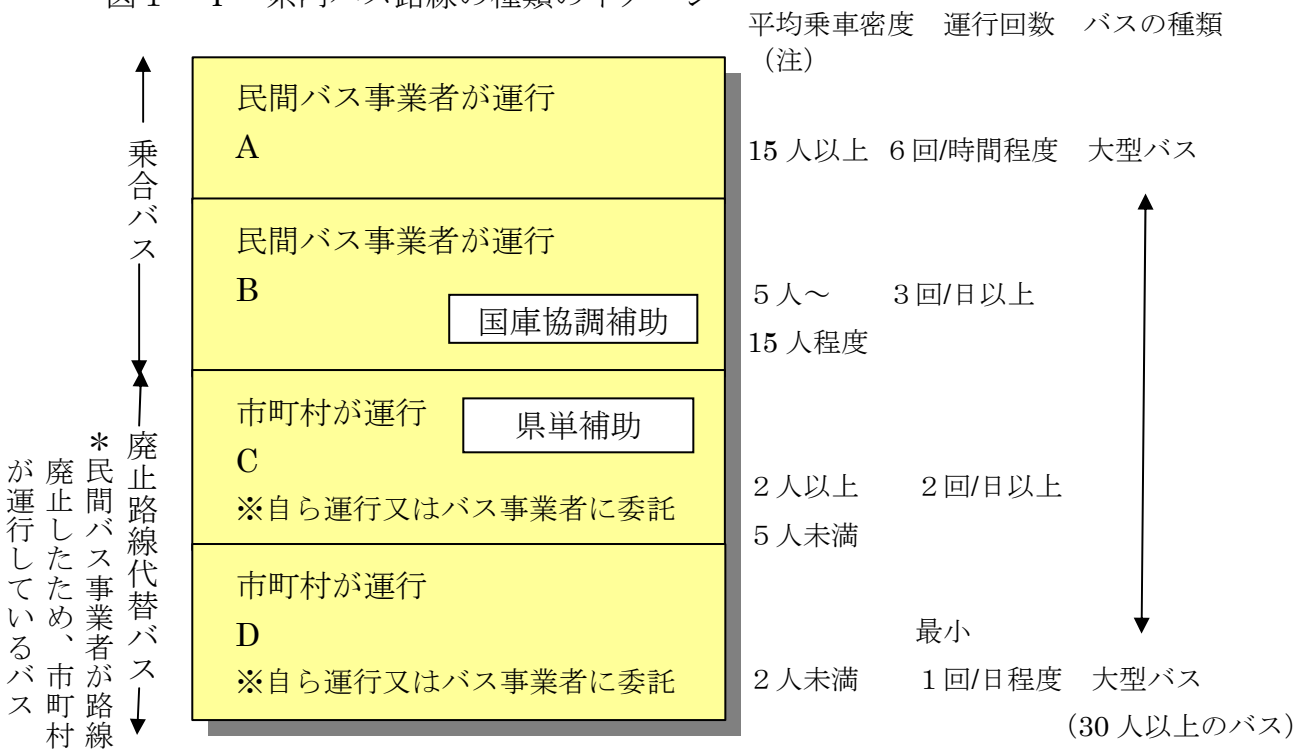
県内各地域を運行する路線バスは、大きく分けて「乗合バス」（図１　A, B）と「廃止路線代替バス」（同　C,D）の２種類があります。

「乗合バス」は民間バス事業者が運行しているバスで、「廃止路線代替バス」は、民間バス事業者が廃止した路線を市町村が代わりに運行しているものです。

民間バス事業者が運行する乗合バスのうち赤字路線については、一定の要件のもと、国と県が赤字を補填して路線を維持しています（同　Bの路線）。

また、市町村が運行する廃止路線代替バスのうち一定の要件を満たす路線に対しては、県が市町村に補助を行って路線を維持しており（同　Cの路線）、それ以外の路線は市町村が単独で維持しています。（同　Dの路線）。

図１－Ⅰ　県内バス路線の種類のイメージ




（注）平均乗車密度：路線の起点から終点まで、平均して常時バスに乗車していた人数

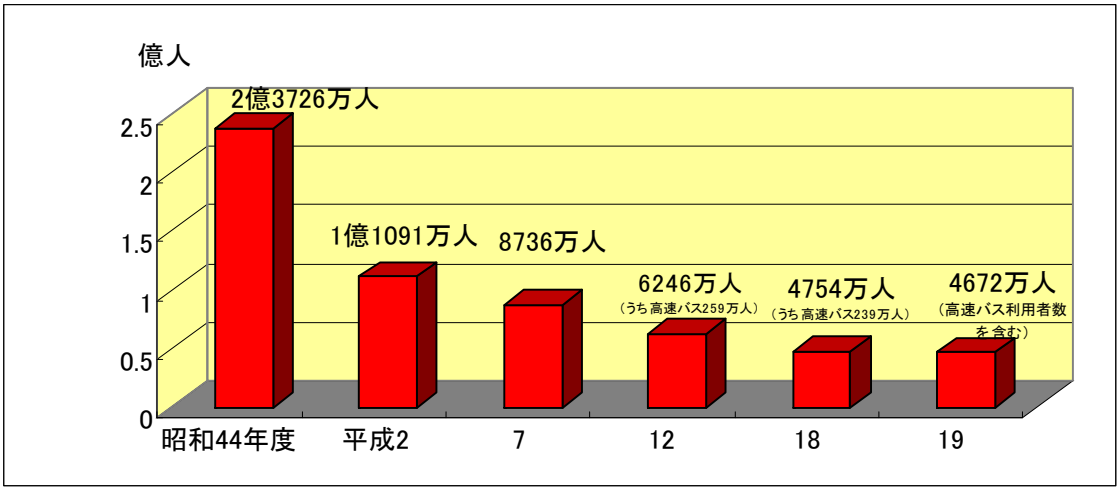
## ２　利用者数及び路線数

(1) 利用者数

県内の平成１９年度の乗合バスの利用者数は 4672 万人（高速バス利用者数を含む）となっており、ピーク時（昭和 44 年度）の約２割となっています。（グラフ１－Ⅰ）

また、平成 13 年度から 19 年度の間に２割以上減少しており、利用者数の減少傾向は近年も続いています。（表１－Ⅰ）

グラフ１－Ⅰ　利用者数の推移




（資料）「北陸信越交通・運輸統計年鑑」（北陸信越運輸局）

注１　利用者数は、民間の乗合バス利用者の数。ただし、道路運送法の改正に伴い、平成 18 年度以降の実績からは、廃止代替バス（市町村が自ら運行するものを除く）の利用者数も含む。

２　平成９年度以前は、高速バス利用者数が公表されていない

３　昭和 44 年度は、バスの利用者がピークを迎えた年

４　平成 19 年度の利用者数は速報値であり、高速バスの利用者数を含む

表１－Ⅰ　近年の利用者数の推移　　（単位：千人）

| | H13 年度 | H14 | H15 | H16 | H17 | H18 | H19 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 乗車人員 | 59,205 | 52,911 | 51,376 | 47,941 | 45,723 | 47,535 | 46,719 |
| （指数） | (100) | (89.4) | (86.8) | (81.0) | (77.2) | (80.3) | (78.9) |

（資料）同上

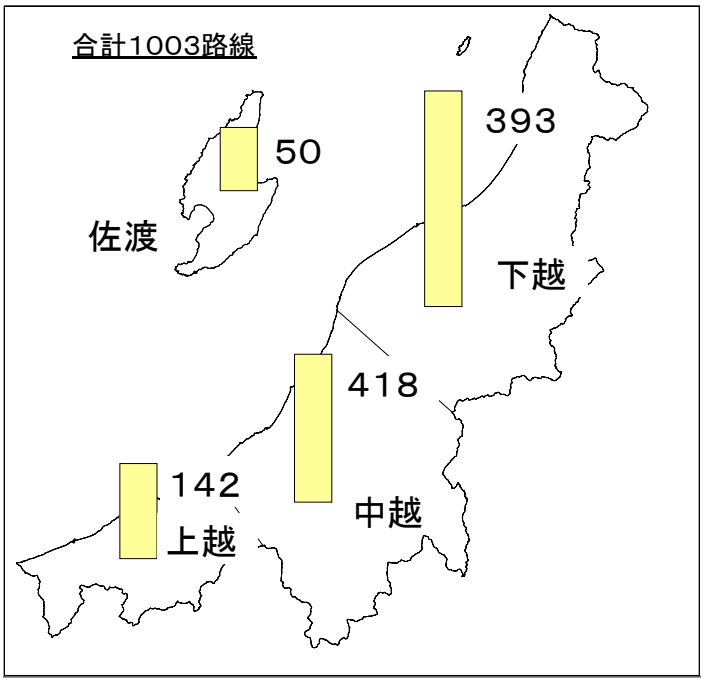
注１　利用者数は、高速バスの利用者数を含む。

２　平成 18 年度以降の実績からは、廃止代替バス（市町村が自ら運行するものを除く）の利用者数も含む。

(2) 路線数

県内のバス路線数は 1003 路線（平成 19 年度）となっており（図１－Ⅱ）、平成 13 年度から 19 年度の間に▲15%減少しています。（表１－Ⅱ）

図１－Ⅱ　県内のバス路線数（H19 年度）




（資料）バス事業者への聞き取りにより交通政策課が作成
注 路線数は、乗合バスと廃止代替バスの路線数の合計（高速バスを除く）

表１－Ⅱ　近年の路線数の推移

| | H13 年度 | H14 | H15 | H16 | H17 | H18 | H19 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 路線数<br>（指数） | 1,180<br>(100) | 1,197<br>(101.4) | 1,112<br>(94.2) | 1,035<br>(87.7) | 1,012<br>(85.8) | 1,000<br>(84.7) | 1,003<br>(85.0) |
| A | ５７９ | ５８７ | ５６１ | ５３０ | ５１０ | ５０１ | ５０４ |
| B | ７５ | ６１ | ５８ | ６５ | ６３ | ６３ | ６４ |
| C | ４０３ | ４０８ | １９４ | １９９ | ２０８ | ２０６ | １８３ |
| D | １２３ | １４１ | ２９９ | ２４１ | ２３１ | ２３０ | ２５２ |

Ａ：民間バス事業者が運行する路線（国庫補助路線を除く）
Ｂ：民間バス事業者が運行する路線のうち、国庫協調補助を受ける路線
Ｃ：市町村が運行する路線のうち、県単補助を受ける路線（以下、県バス補助路線）
Ｄ：市町村が運行する路線（県単補助路線及び市町村の直営運行路線を除く）
（資料）同上
注１　路線数は、乗合バスと廃止代替バスの路線数の合計（高速バス除く）
　２　平成 13 年度のＢ及びＣ路線並びに平成 14 年度のＣ路線は、旧制度の補助補対象路線数

乗合バスの路線数と利用者数の推移を見ると、平成 13 年度から 17 年度の間で、利用者数が▲24%であるのに対して、路線数は▲12%となっており、１路線当たり利用者数は減少していることがわかります。（表１－Ⅲ）

表１－Ⅲ　乗合バスの１路線当たり利用者数の推移

| | H13 年度 | H14 | H15 | H16 | H17 |
|---|---|---|---|---|---|
| 路線数(ア)<br>（指数） | ６５４<br>(100) | ６４８<br>(99.1) | ６１９<br>(94.6) | ５９５<br>(91.0) | ５７３<br>(87.6) |
| 利用者数(イ)（千人）<br>（指数） | 57,296<br>(100) | 50,410<br>(88.0) | 48,985<br>(85.5) | 45,515<br>(79.4) | 43,326<br>(75.6) |
| １路線・１日当たりの利用者数<br>（イ/ア/年間日数） | ２４０人 | ２１３人 | ２１６人 | ２１０人 | ２０７人 |

（資料）同上

注１　路線数は「近年の路線数の推移（表１－Ⅱ）」のＡ及びＢ路線の合計

２　利用者数は「近年の利用者数の推移（表１－Ⅰ）」から、高速バスの利用者数を除いたもの

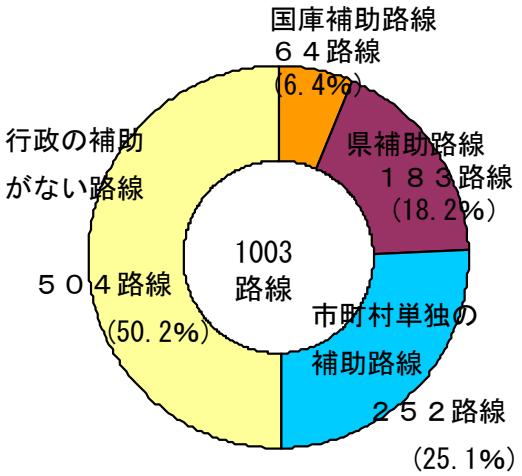
## ３　路線維持のための行政の支援

「１　県内バス路線の種類」で触れたとおり、県内のバス路線には、国・県及び市町村の支援により維持されている路線があり、その数は全路線の約半数となっています。（グラフⅠ－Ⅱ）

県は、広域自治体としての役割から、市町村が運行する路線のうち準広域的で準幹線的な路線（注）について補助を行っています。

（注）路線延長が５km 以上、１日の運行回数が２回以上、平均乗車密度２人以上５人未満などの要件を満たす路線

ア　行政の支援を受けているバス路線の割合（グラフ１－Ⅱ）




（資料）バス事業者への聞き取りにより交通政策課が作成

注　路線数は、H19 年度の数値

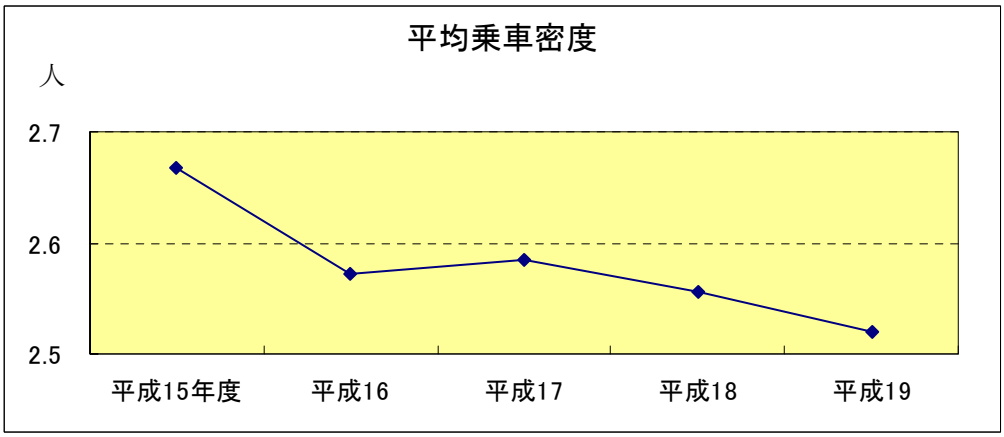
イ　国・県の補助制度の概要（詳細は７ページのとおり）

国庫協調補助
乗合バス路線のうち、広域的・幹線的(*)な路線の赤字を補てん
＊路線延長が 10km 以上、１日の運行回数が３回以上、
平均乗車密度５人～１５人程度など
補助対象者：バス事業者
補助率：国１/２　県１/２
H20 当初予算額：260,336 千円

県単補助
廃止代替路線のうち、準広域的・準幹線的な路線の赤字を補てん
補助対象者：市町村(市町村が自ら又はバス事業者に委託して運行する路線)
補助率：35～50%
H20 当初予算額：298,577 千円

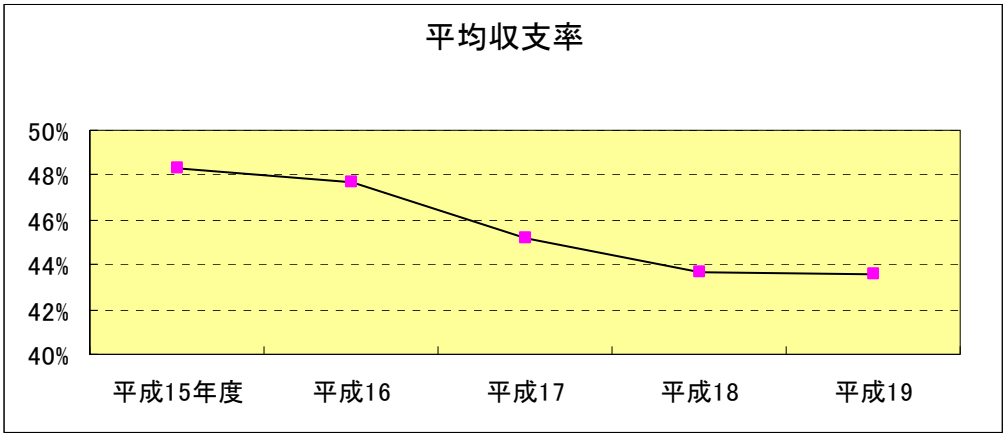
県の補助路線においても、平均乗車密度の低下と収支率の悪化が続いており（グラフ１－Ⅲ、１－Ⅳ）今後、減便や路線廃止など利便性の低下とさらなる利用者数の減少が懸念されます。

グラフ１－Ⅲ　県単補助路線の平均乗車密度の推移




（資料）県単補助申請書から交通政策課が作成
注１　平均乗車密度は、各県単補助路線の乗車密度を単純平均したもの
　２　各年度の数値は、バスの補助対象期間の数値（例：平成 19 年度であれば、平成 18 年 10 月から 19 年９月の間の平均乗車密度）

グラフ１－Ⅳ　県単補助路線の収支率の推移




（資料）同上
注１　収支率＝運賃収入（広告収入等含む）／バス路線の運行経費
　２　平均収支率は、各県単補助路線の収支率を単純平均したもの
　３　各年度の数値は、バスの補助対象期間の数値
（例：平成 19 年度であれば、平成 18 年 10 月から 19 年９月の間の収支率）

# 国庫・県単補助制度の概要

| | | 国の補助制度 | 県の補助制度 |
|---|---|---|---|
| 趣　旨 | | 地域の生活交通を確保するため、赤字バス路線の赤字を補填。 | |
| | | 広域的・幹線的な路線の赤字を補填 | 準広域的・準幹線的な路線の赤字を補填 |
| 補助対象者 | | 乗合バス事業者 | 市町村（政令指定都市を除く） |
| 補助率 | | 国１／２　　県１／２ | 県１／２以内(＊) |
| 運行費赤字補助 | 運行の道路運送法上の規定 | ４条（バス事業者が運行する路線バス） | ４条・２１条（市町村の依頼等によりバス事業者が運行）<br>７９条（市町村自ら有償運行） |
| | 補助要件 | 県の「生活交通路線維持確保３カ年計画」に位置づけ | 市町村の「生活交通確保計画」に位置づけ |
| | （広域性） | ○複数市町村を経由<br>○キロ程が１０㌔以上<br>○広域行政圏の中心都市にアクセス | ○キロ程が５㌔以上<br>（又は、複数市町村を経由）<br>○広域の中心機能（総合病院等）にアクセス |
| | （幹線性） | ○運行回数　３回／日以上<br>○輸送量　１５～１５０人／日<br>（平均乗車密度　５～１５人程度） | ○運行回数　２回／日以上（平日）<br>○平均乗車密度　２人以上５人未満 |
| 運行費関連 | 車両購入費補助 | 制度あり | 制度あり |
| | 初度開設費補助 | ― | 制度あり（車庫、停留所設置等） |

＊　県の補助制度の補助率

| 収支率＼財政力指数 | ０．４２以下の市町村 | ０．４２を上回る市　町　村 |
|---|---|---|
| １０%以上のバス路線 | ５０% | ４０% |
| １０%未満のバス路線 | ４５% | ３５% |

（補助率）

※財政力指数0.42は、過疎地域自立促進特別措置法における財政力指数の数値

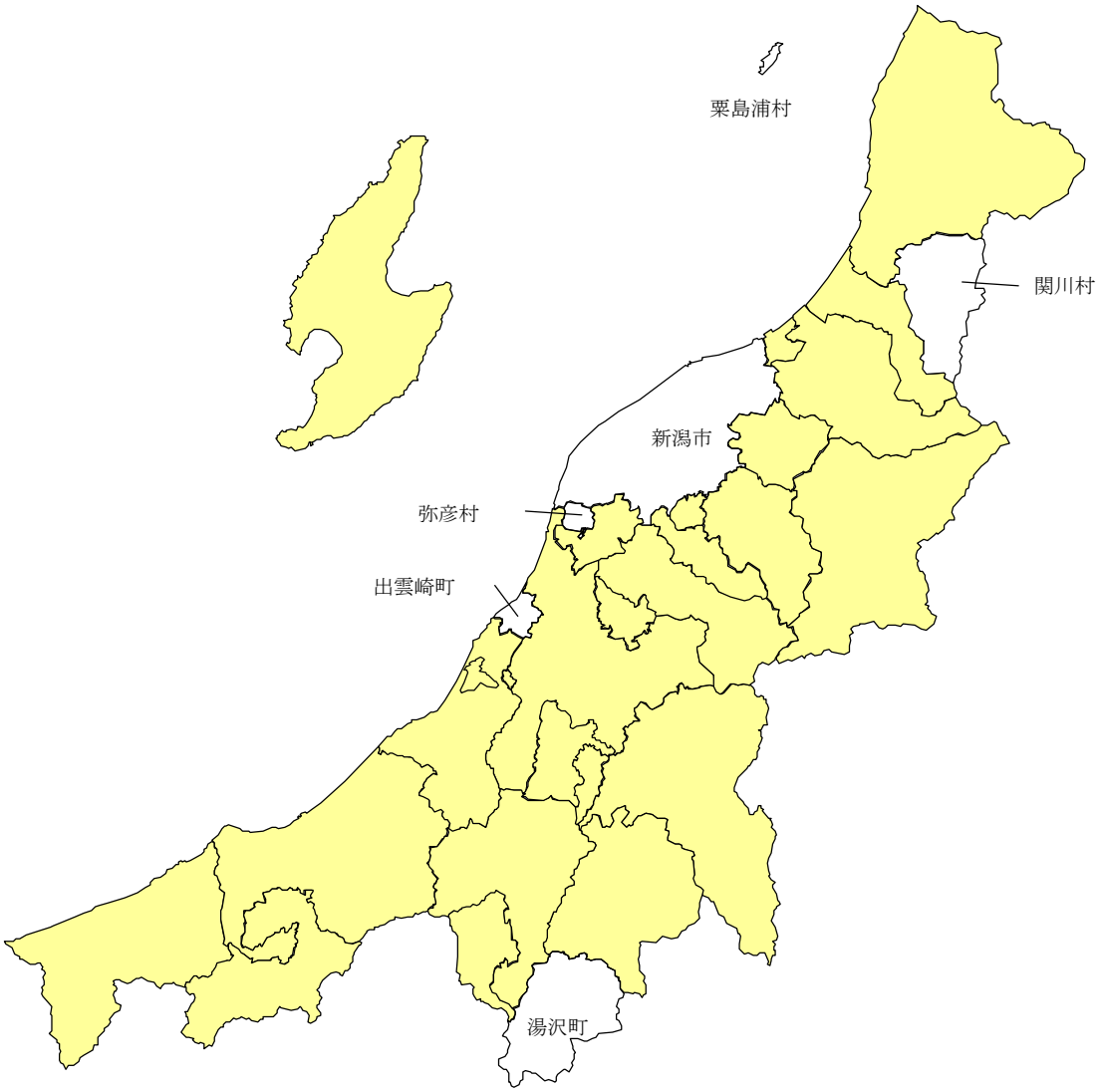
# 第２章　県バス補助路線の現状分析

## １　県バス補助路線の現状

(1) 県バス補助路線が運行する市町村

平成 20 年度は、31 市町村のうち 25 市町村で県の補助路線が運行されています。

図２－Ⅰ　平成 20 年度に県の補助を受けた市町村
（色の付いている市町村）



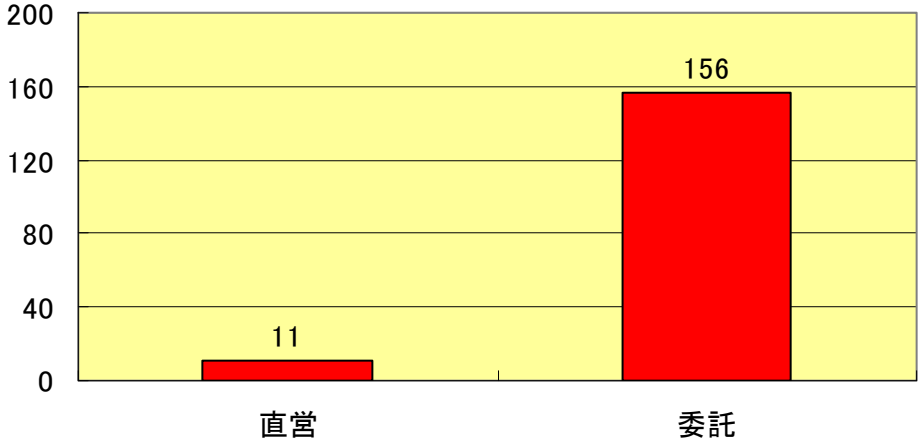

注　白抜きの市町村（新潟市、弥彦村、出雲崎町、湯沢町、関川村、粟島浦村）は県の補助を受けていない

(2) 運行方法

県バス補助路線では、市町村の委託によりバス事業者が運行する路線が全体の 93%を占めており、市町村が直営で自ら運行する路線数は 11 路線となっています。

また、過疎地域では全ての路線が委託で運行されています（表２－Ｉ）

路線数　N=167（注）　グラフ２－Ｉ　運行方法別路線数




（資料）平成２０年度県単補助申請書から交通政策課が作成（以下同じ）

注　実路線数は 199 路線だが、運行経路が 80%以上共通するものは１路線として補助するため、167 路線となっている。以下同じ。

表２－Ｉ　運行方法別路線数・地域別内訳

| | 全体 | 過疎以外 | 過疎地域 |
|---|---|---|---|
| 直　営 | １１路線<br>(6.6%) | １１路線<br>(8.7%) | ０路線<br>(0.0%) |
| 委　託 | １５６<br>(93.4%) | １１６<br>(91.3%) | ４０<br>(100.0%) |
| 計 | １６７ | １２７ | ４０ |

(3) 平均乗車密度

県バス補助路線では、平均乗車密度２人以上を補助要件としています。

県バス補助路線の平均乗車密度は２人以上３人未満が全体の４分の３以上を占めており、県全体の平均的な乗車密度は 2.6 人となっています(表２－Ⅱ)。

路線数　　グラフ２－Ⅱ　平均乗車密度別路線数

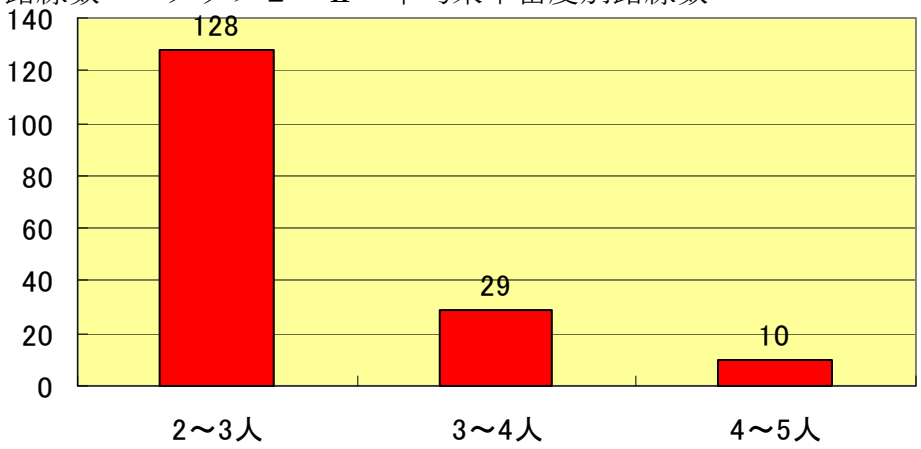



表２－Ⅱ　平均乗車密度別路線数・地域別内訳

| | 全体 | 過疎以外 | 過疎地域 |
|---|---|---|---|
| ２人～３人未満 | １２８路線<br>(76.6%) | ９４路線<br>(74.0%) | ３４路線<br>(85.0%) |
| ３人～４人未満 | ２９<br>(17.4%) | ２５<br>(19.7%) | ４<br>(10.0%) |
| ４人～５人未満 | １０<br>(6.0%) | ８<br>(6.3%) | ２<br>(5.0%) |
| 平均値 | ２．６人 | ２．７人 | ２．５人 |

(4) バスの種類（注）

県バス補助路線では、全体の 96%が乗車定員３０人以上の大型バスで運行されています。また、過疎地域では、全ての路線が大型バスで運行されています。（表２－Ⅲ）

（注）大型バスは乗車定員 30 人以上の車両、マイクロバスは乗車定員 11 人～29 人の車両、その他は乗車定員 10 人以下の車両

グラフ２－Ⅲ　バスの種類別路線数

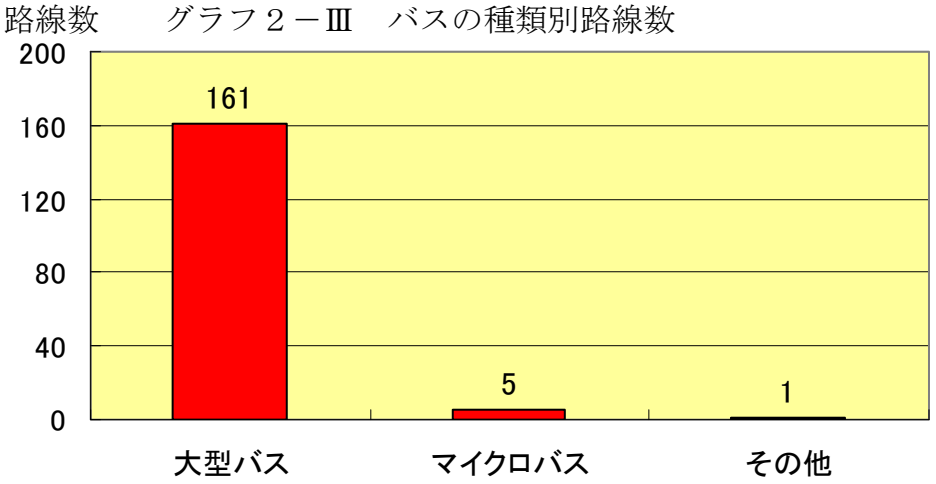



表２－Ⅲ　バスの種類別路線数・地域別内訳

| | 全体 | 過疎以外 | 過疎地域 |
|---|---|---|---|
| 大型バス | １６１<br>(96.4%) | １２１<br>(95.3%) | ４０<br>(100.0%) |
| マイクロバス | 5<br>(3.0%) | 5<br>(3.9%) | 0<br>(0.0%) |
| その他 | 1<br>(0.6%) | 1<br>(0.8%) | 0<br>(0.0%) |

(5) 路線収支

県バス補助路線の１路線当たりの平均的な路線収支（赤字額）は、▲５９６万円となっています（表２－Ⅳ・以下同じ）。

地域別に見ると、過疎以外の地域の平均▲５３７万円に対して、過疎地域では平均▲７８４万円と赤字額が大きくなっています。また、路線延長の長い路線は赤字額が大きい傾向にあります。

グラフ２－Ⅳ　路線収支別路線数

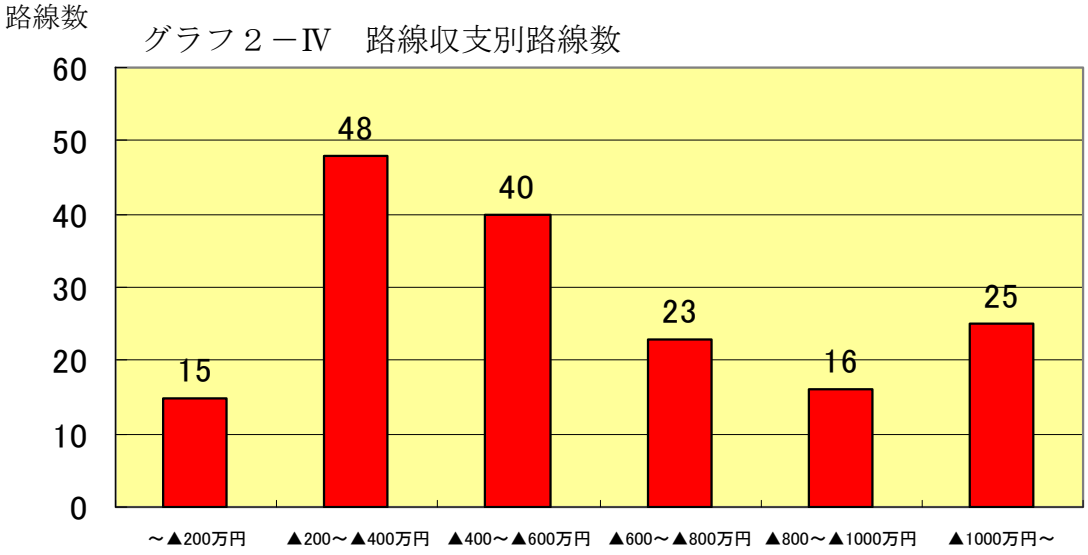



表２－Ⅳ　路線収支別路線数・地域別内訳

| | 全体 | 過疎以外 | 過疎地域 | （参　考）平均路線延長 |
|---|---|---|---|---|
| ▲200 万円未満 | １５路線 (9.0%) | １２路線 (9.4%) | ３路線 (7.5%) | ９．２ｋｍ |
| ▲200～▲400 万円未満 | ４８ (28.7%) | ４３ (33.9%) | ５ (12.5%) | １３．７ｋｍ |
| ▲400～▲600 万円未満 | ４０ (24.0%) | ３０ (23.6%) | １０ (25.0%) | １６．２ｋｍ |
| ▲600～▲800 万円未満 | ２３ (13.8%) | １６ (12.6%) | ７ (17.5%) | １７．５ｋｍ |
| ▲800～▲1000 万円未満 | １６ (9.6%) | １１ (8.7%) | ５ (12.5%) | ２１．２ｋｍ |
| ▲1000 円万以上 | ２５ (15.0%) | １５ (11.8%) | １０ (25.0%) | ２６．６ｋｍ |
| 平均路線収支 | ▲596 万円 | ▲537 万円 | ▲784 万円 | １７．０ｋｍ |

(6) 路線収支（利用者１人当たり）

県バス補助路線を、利用者１人当たりの路線収支（赤字額）で分類すると、▲200 円～▲400 円の路線が最も多くなっており、全体の平均では▲３６６円となっています（表２－Ｖ・以下同じ）。

地域別に見ると、過疎以外の地域の平均▲３２５円に対して、過疎地域では平均▲４９６円と赤字額が大きくなっています。

グラフ２－Ｖ　平均的な利用者１人当たり路線収支

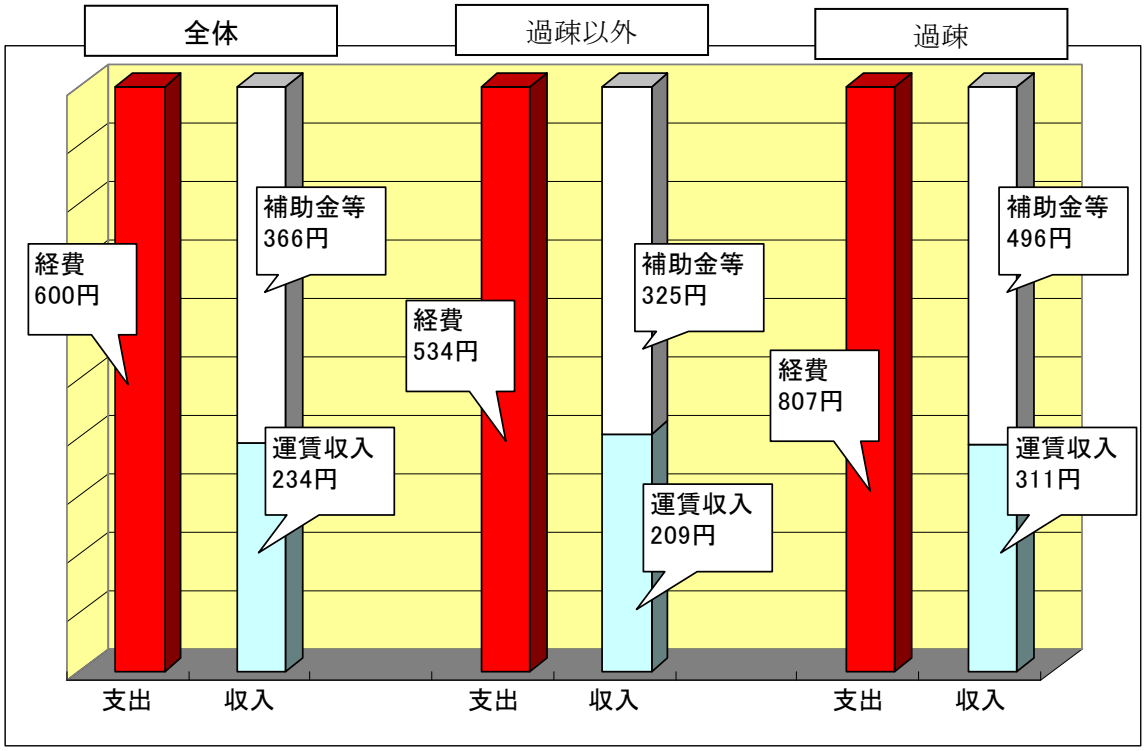



表２－Ｖ　利用者１人当たり路線収支別路線数・地域別内訳

| | 全体 | 過疎以外 | 過疎地域 |
|---|---|---|---|
| ▲200 円未満 | ４４路線<br>(26.3%) | ４１路線<br>(32.3%) | ３路線<br>(7.5%) |
| ▲200 円～▲400 円 | ６３<br>(37.7%) | ５０<br>(39.4%) | １３<br>(32.5%) |
| ▲400 円～▲600 円 | ３７<br>(22.2%) | ２４<br>(21.3%) | １３<br>(32.5%) |
| ▲600 円～▲800 円 | １６<br>(9.6%) | １０<br>(7.9%) | 6<br>(15.0%) |
| ▲800 円以上 | 7<br>(4.2%) | 2<br>(1.6%) | 5<br>(12.5%) |
| 平均 | ▲３６６円 | ▲３２５円 | ▲４９６円 |

(7) 収支率

県バス補助路線では、収支率 40～50%の路線が最も多くなっており、平均乗車密度が高いと収支率も高くなる傾向が見られます（グラフ２－Ⅵ)。

また、収支率 50%を超える路線を地域別に見ると、過疎以外の地域が全体の 31%であるのに対し、過疎地域では 15%と少なくなっています（表２－Ⅵ)

なお、収支率 30%未満の路線はワンコインバス（運賃 100 円）が６割を占めており、これらの路線では乗車密度の割に収支率は低くなっています。

グラフ２－Ⅵ　収支率別路線数

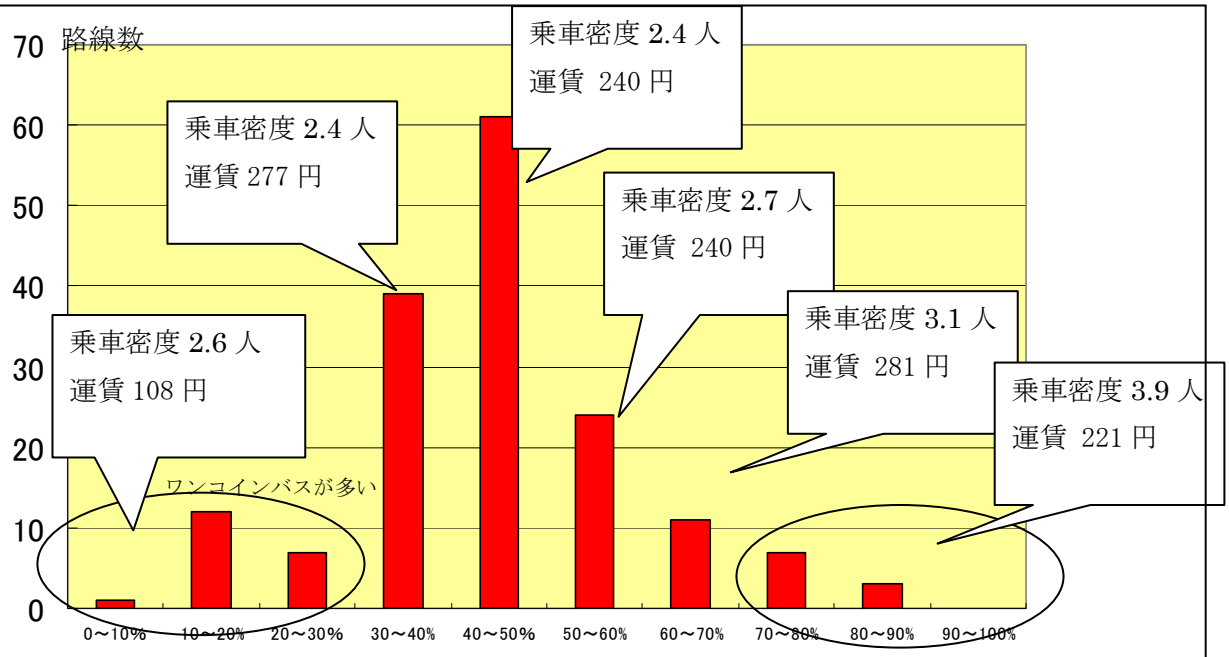



表２－Ⅵ　収支率別路線数・地域別内訳

| | 全体 | 過疎以外 | 過疎地域 |
|---|---|---|---|
| ３０%未満 | ２１路線<br>(12.6%) | １９路線<br>(15.0%) | ２路線<br>(5.0%) |
| ３０%以上４０%未満 | ４０<br>(24.0%) | ２２<br>(17.3%) | １８<br>(45.0%) |
| ４０%以上５０%未満 | ６１<br>(36.5%) | ４７<br>(37.0%) | １４<br>(35.0%) |
| ５０%以上６０%未満 | ２４<br>(14.4%) | ２０<br>(15.7%) | ４<br>(10.0%) |
| ６０%以上７０%未満 | １１<br>(6.6%) | １０<br>(7.9%) | １<br>(2.5%) |
| ７０%以上 | １０<br>(6.0%) | ９<br>(7.1%) | １<br>(2.5%) |
| 平均収支率 | ４３．４% | ４４．３% | ４０．７% |

(8) 県補助額

県バス補助路線では、１路線当たりの県の補助金額は 183 万円となっており、補助金額 100 万円～200 万円の路線が最も多く全体の 34%を占めています。

補助金額が 500 万円以上の路線は、延長が 25～50km と長い路線であり、路線延長が長いと補助金額が多くなる傾向が見られます。(表２－Ⅶ)

グラフ２－Ⅶ　県補助額別路線数

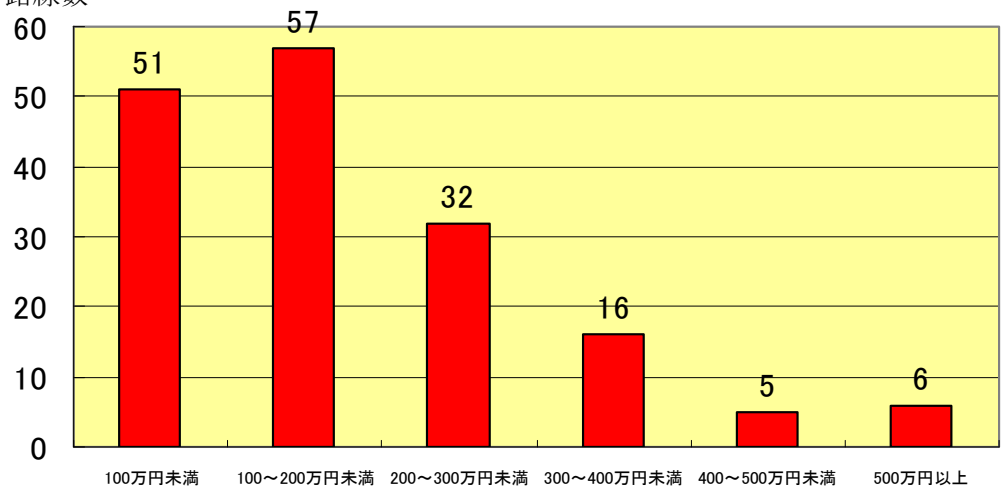



表２－Ⅶ　県補助額別路線数・地域別内訳

| | 全体 | 過疎以外 | 過疎地域 | 平均路線延長（参　考） |
|---|---|---|---|---|
| 100 万円以上 | ５１路線<br>(30.5%) | ４４路線<br>(34.6%) | ７路線<br>(17.5%) | 12.1ｋｍ |
| 100～200 万円未満 | ５７<br>(34.1%) | ５１<br>(40.2%) | ６<br>(15.0%) | 15.6km |
| 200～300 万円未満 | ３２<br>(19.2%) | １８<br>(14.2%) | １４<br>(35.0%) | 19.4ｋｍ |
| 300～400 万円未満 | １６<br>(9.6%) | １１<br>(8.7%) | ５<br>(12.5%) | 24.0ｋｍ |
| 400～500 万円未満 | ５<br>(3.0%) | ３<br>(2.4%) | ２<br>(5.0%) | 22.6ｋｍ |
| 500 万円以上 | ６<br>(3.6%) | ０<br>(0.0%) | ６<br>(15.0%) | 37.1ｋｍ |
| 平均補助額 | １８３万円 | １５０万円 | ２８５万円 | 17.0ｋｍ |

(9) 県バス補助路線の運行状況

以上のように、県バス補助路線は定時定路線の大型バスで運行されており、平均乗車密度は２～３人で収支率は４割程度、路線収支の赤字を県からの補助により補填して維持されている実態にあります。

また、第１章３で見たとおり、平均乗車密度及び収支率は近年悪化を続けており（グラフ１－Ⅲ、１－Ⅳ）、現状のままでは更なる減便や路線廃止などのサービス低下が懸念され、路線のより一層の効率化や利便性の向上が課題となっています。

第２章で分析した県バス路線の平均像をまとめると、次表のとおりとなります。（表２－Ⅸ）

表２－Ⅸ　県バス補助路線の平均的な運行状況（注）

| | 過疎以外 | 過疎地域 |
|---|---|---|
| 運行方式 | バス事業者に委託 | バス事業者に委託 |
| 車両の種類 | 大型バス | 大型バス |
| 路線延長 | １５．３ｋｍ | ２２．７ｋｍ |
| 運行回数 | ４．０回／日 | ３．７回／日 |
| 平均乗車密度 | ２．７人 | ２．５人 |
| 経常収益　a | ４，１９７千円 | ５，１３７千円 |
| 経常費用　b<br>（１㌔当たり運行経費） | ９，５６６千円<br>（２５９円） | １２，９７５千円<br>（２３８円） |
| 路線収支　a-b | ▲５，３６９千円 | ▲７，８３９千円 |
| １人当たり運賃　c | ２０９円 | ３１１円 |
| １人当たり費用　d | ５３４円 | ８０８円 |
| １人当たり路線収支　c-d | ▲３２５円 | ▲４９６円 |
| 収支率　a/b | ４４．３％ | ４０．７％ |
| 県補助額 | １，５０１千円 | ２，８５４千円 |
| 市町村負担額等 | ３，８６８千円 | ４，９８５千円 |

注　表の数値は、県バス補助路線の１路線の平均値

## ２　市町村の取組

第２章１で分析したとおり、県バス補助路線では、より一層の効率化や利便性向上が課題となっていますが、県内外の市町村で新たな取組が行われています。

本項では、地域公共交通の活性化を促す現行法の枠組みと、先行する市町村の取組を概観します。

### (1) 地域公共交通の活性化及び再生について

国は、平成１９年１０月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下「法」という。）を施行しました。

● **目的**

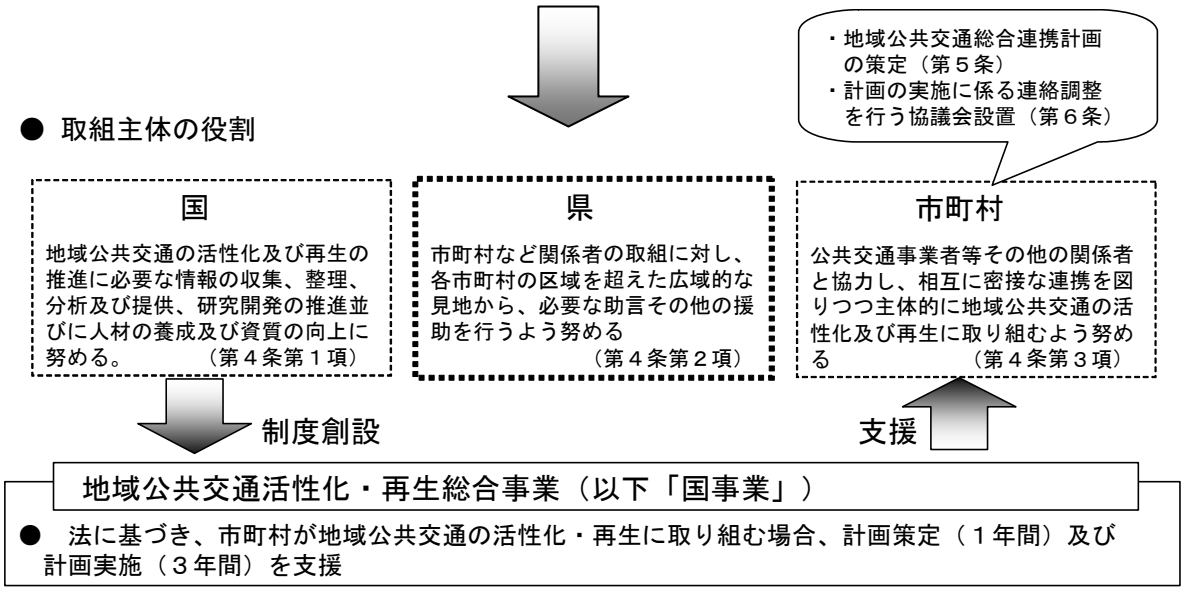
地域における主体的な取組及び創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与する。

**○ 地域公共交通の活性化及び再生の推進**

- 地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保
- 活力ある都市活動の実現
- 観光その他の地域間の交流の促進
- 交通に係る環境への負荷の低減

**○ 市町村による地域公共交通総合連携計画の策定**

- 地域公共交通特定事業の実施に関する措置
- 新地域旅客運送事業の円滑化を図るための措置



(2) 県内市町村の収支改善の取組状況

ア　国事業を活用して取り組む市町村（表２－Ｘ）

平成２０年度において、県内で計画策定に取り組む市町村は、柏崎市や上越市など５市町村となっています。

これらの市町村では、地域住民（利用者）、交通事業者、行政等関係者による協議会を開催し、交通実態調査や住民アンケートを基に、地域公共交通総合連携計画の策定に取り組んでいます。

三条市、見附市、胎内市ではすでに計画策定を完了し、平成 20 年度からデマンド交通の実証運行や路線再編などに取り組んでいます。

イ　独自に取り組む市町村

国の事業によらず独自に取組を行っている市町村もあります。

内容は、地域交通の実態調査・住民アンケート、乗合タクシーの実証運行、病院の患者送迎バスと路線バスの統合などとなっています。

ウ　県への要望事項

このようにバス路線の収支改善に取り組む市町村から意見を聴取したところ、県に対して以下の要望が寄せられています。

**（ｱ）協議会立ち上げまでのノウハウや費用の支援**
**（ｲ）国事業（計画実施事業における市町村の負担分の支援）**
**（ｳ）市町村独自事業への支援**
**（ｴ）デマンドバス・タクシー運行経費の支援**

表２－Ｘ県内市町村の収支改善の取組状況

| | | 市町村 | 取組内容 |
|---|---|---|---|
| 国事業 | 計画策定 | 胎内市<br>新発田市<br>柏崎市<br>津南町<br>上越市 | ・利用者、公共交通事業者、行政等による協議会開催<br>・交通実態調査、住民アンケート<br><br>（H21年度は新たに５市が取組予定） |
| | 計画実施 | 三条市 | ・デマンド交通の実証運行（管理システムの導入）<br>・市内循環バスのデマンド化の実証運行（同上）<br>・高校生向けの通学用バスの実証運行 |
| | | 見附市 | ・デマンド交通の実証運行<br>・見附市内と長岡駅の直行バスの実証運行<br>・地域住民によるコミュニティワゴンの運行<br>・バスの待合環境整備による利用促進 |
| | | 胎内市 | ・デマンド交通の実証運行（管理システムの導入）<br>・路線再編（デマンド交通化による既存路線の廃止など） |
| 市町村独自事業 | | Ａ市 | ・協議会開催<br>・交通実態調査、住民アンケート |
| | | Ｂ市 | ・検討会開催<br>・啓発事業（公共交通マップの作成など） |
| | | Ｃ市 | ・路線再編（患者送迎バスと路線バスの統合など）<br>・乗合タクシーの実証運行 |
| | | Ｄ市 | ・路線再編（スクールバス廃止による路線バス通学への切替） |

**県への要望事項**

・協議会立ち上げまでのノウハウや費用の支援
・国事業（計画実施事業）における市町村の負担分への支援
・市町村独自事業への支援
・デマンドバス・タクシー運行経費の支援

出所：交通政策課調べ

# 第３章　提言

## １　提言内容

第１章から第２章で見たとおり、県バス補助路線の平均乗車密度は２～３人ですが、定時定路線の大型バスで運行されており、収支率は４割程度で、路線収支の赤字を県からの補助により補てんして維持されています。

平均乗車密度及び収支率は近年も悪化を続けており、現状のままではさらなる減便や路線廃止などのサービス低下が懸念されています。

高齢者や学生など自家用車を利用できない方々にとって、通院、通学、通勤、買い物など日常生活の手段としてバス路線は大切であり、その維持・確保のために、路線のより一層の効率化や利便性の向上により収支改善を図ることが課題となっています。

近年、全国各地で乗合タクシーやデマンド交通など様々な方法で、地域一体となった生活交通確保の取組が行われていますが、県内においても、各地域でこうした取組が進められることが必要であり、県のバス補助制度も、市町村と地域の関係者が自らの課題として主体的に地域生活交通の確保に取り組むことで、はじめて支援の効果が出ると言えます。

以上を踏まえ、当研究会では次のとおり提言します。

**提言１**　バス路線を維持するためには、市町村と地域住民がバス路線の情報を共有し、地域が一体となって路線の効率化や利用促進に取り組むことが重要であること

**提言２**　バス路線の収支改善のためには、住民ニーズやバス路線の実態をよく把握し、地域の実情に応じた創意工夫を行うことが重要であること

**提言３**　収支率向上を図るため、収入増加や経費削減の取組のインセンティブが働く制度が必要であること

**提言４**　県は広域自治体として、過疎地や複数市町村にまたがる路線に一定の配慮が必要であること

**提言５**　効率化の取組が進んでいない地域では、国の事業を活用しながら、バス路線の利便性向上や効率化に努めることが有効であること

県バス路線の実態

## 平均乗車密度が２．６人と低い（利用者が少ない）

### 研究会意見等

○　地域の大切な財産として、住民が生活交通維持に参画することが大切

*・過疎地、中山間地からバスが無くなると高齢者や学生は生活が成り立たない。地域住民が行政やバス事業者ら関係者とともに考え、赤字バス路線の効率化や利便性向上に取り組むことが必要。*

*・特に雪国ではバス停やバス停周辺の道路環境整備が重要。行政に頼るばかりでなく地域も積極的に維持管理に携わるべきである。*

*・珠洲市のバス・ボランティア・サポートプログラム、道守九州会議など利用者が公共交通を地域資産として守るシステムが参考になる。*

*・地域住民がバスを積極的に利用して維持に努めることが重要。*

○　地域住民、関係者とよく協議して一緒に取り組むことが大切であること

*・公共交通は地域住民の通院などの足であるとともに、いろいろな行事に参画する手段として、住民の生きがいにも関わるもの。住民側、経営側など関係者が協議会で胸を開いて話し合い、皆が喜べるシステムにすることが大切。*

*・市町村は、公共交通の情報を住民に開示し、バス路線を維持するには地域の負担がどの程度必要かについて、地域住民と認識を共有することが必要。*

*・住民が喜ぶという観点も大切であり、収支を改善しながらサービスを向上するための知恵が必要。*

*・道路管理者とバス事業者で道路環境整備に取り組んでいるが、バス停周辺までは十分に手が届いていない面もあるので、よく協議することが必要。*

### 提言１

**バス路線を維持するためには、市町村と地域住民がバス路線の情報を共有し、地域が一体となって路線の効率化や利用促進に取り組むことが重要であること**

【関係者の対応】

・市町村は、路線収支や補助金額などの情報を住民に開示するとともに、関係者とともに考え、赤字バス路線の効率化や利便性向上に努めることが必要

・地域住民は、積極的にバスの利用に努めることが必要

**【県の対応】**

**地域の住民や関係者の協議を支援する制度を創設する（２６ページ及び２８ページ）**

県バス路線の実態

## バス路線の収支改善の取組は、地域の実情に応じて多種多様である

### 研究会意見等

○　市町村の地域の実情に応じた取組に柔軟に対応することが必要

*・地域の実情にあった支援をすべきであり、赤字補填だけでなくデマンドなどの地域の様々な取り組みを幅広く支援することが重要。*

○　まず住民ニーズやバス路線の実態を把握することが重要であること

*・地域性を考えた取組が大切であり、まず実態調査をしっかりやり、何が効率的で喜ばれるのか実証することが重要。*

○　地域資源を有効活用するなど、地域の実情に応じた創意工夫が大切であること

*・大型バスに２～３人しか乗っていないのでは非効率。車両の小型化や地域でいろいろな団体が運行しているバスの活用など工夫できるのではないか。*

*・デマンドバスは、当初は予約が必要なことなどから利用が伸びなかったが、現在は利用者が増え、家まで送迎するため住民から喜ばれている。今後、システムの検証や経費削減について検討していく。*

*・デマンドバスは、予約をシステム管理しているものだけでなく、予約表で対応している小規模なものもある。運営方法も NPO に委託するもの、予約を含めて全て事業者に委託するものなどいろいろある。*

*・市街地の周辺部については地域コミュニティーなどと連携してバス運行できないか検討していきたい。*

*・経済性の視点もよく検討し、国事業が終了しても継続していく交通システムにすることが重要。*

## 提言２

**バス路線の収支改善のためには、住民ニーズやバス路線の実態をよく把握し、地域の実情に応じた創意工夫を行うことが重要であること**

【関係者の対応】

・市町村は住民ニーズやバス路線の実態をよく調査し、創意工夫をしながら検討・実証することが重要

・ＮＰＯへの委託や余剰車両の利用など、地域資源を活用した取組みが重要

**【県の対応】**

**○効率的で利便性の高い輸送サービス（デマンド交通など）への転換に向けた「計画策定」や「計画実施」を支援する制度を創設する（２６ページ及び２８ページ）**

**○定時定路線に限らず、区域運行や路線不定期運行も支援（２７ページ２（２））**

県バス路線の実態

## 収支率が約４割と低い

**研究会意見等**

○　現行の赤字補填制度は、収支改善の意欲が出にくい

*・収支率を細分化して改善状況に応じた補助率を設定すればインセンティブとなる。*

**提言３**

**収支率向上を図るため、収入増加や経費削減の取組のインセンティブが働く制度が必要であること**

【関係者の対応】

・市町村、地域住民、バス事業者など関係者がともに考え、赤字バス路線の効率化や利便性向上に努めることが必要

・地域住民は、積極的にバスの利用に努めることが必要

・市町村は住民ニーズやバス路線の実態をよく調査し、創意工夫をしながら検討・実証することが重要

・ＮＰＯへの委託や余剰車両の利用など、地域資源を活用した取組みが重要

**【県の対応】**

**○収支改善のインセンティブが働くよう補助率を設定する（２７ページ２（１）のとおり）**

県バス路線の実態

## 過疎地や複数市町村にまたがる路線は条件不利である

**研究会意見等**

*・県の補助路線の分析では、過疎地は他の地域よりも乗車密度や収支率が低く、路線の赤字額も大きくなっている。*
*・市町村は市町村内の路線を維持し、県は広域自治体として、複数市町村にまたがる路線に重点を置くという役割分担が大切。*
*・県は、複数市町村にまたがる路線について、市町村間の調整や路線効率化に向けた助言を行ってほしい*

提言４

**県は広域自治体として、過疎地や複数市町村にまたがる路線に一定の配慮が必要であること**

【県の対応】
〇条件が不利な過疎地や複数市町村にまたがる広域的な路線の補助率を嵩上げする（２７ページ２（１））
〇複数市町村にまたがる路線にかかる収支改善の取組を支援する（２９ページ）

県バス路線の実態

# 効率化の取組が進んでいない市町村がある

## 研究会意見等

○　地域生活交通確保は基礎的自治体である市町村の役割であること

*・市町村の廃止代替バス事業は非常に厳しい状況にある。地域公共交通の維持は、住民に最も身近な市町村が中心となって工夫していくことが大事。*

*・現在車を利用している人もいずれはバスを使うことになると予想される。バス事業の経営も行政の財政も厳しい中、どうバス路線を維持確保していくかが課題。*

○　取組にあたっては、国事業の活用が効果的であること

*・地域公共交通活性化再生法は、関係者が公共交通の活性化に取り組むための枠組みを定めたもので、国は財政面でも、デマンドバス、コミュニティバスなど幅広い取組を支援している。*

*・三条市は国の事業を活用して、デマンドバスや市街地循環バスの社会実験に取り組んでいる。既存バス路線との調整については、法定協議会にバス事業者から参加してもらうことで、一緒に検討を行った。*

*・バス路線の利便性向上や効率化のためには、地域住民やバス事業者など関係者の協議や実証が必要。そのためには、国事業の活用が最も有効な手段であり、県は市町村が国事業を積極的に活用できるよう支援する。*

## 提言５

**効率化の取組が進んでいない地域では、国の事業を活用しながら、バス路線の利便性向上や効率化に努めることが有効であること**

【関係者の対応】

・市町村は、バス路線の利便性向上や効率化に向けた先行事例・先進事例の情報収集に努めるべきである。

・国では、地域公共交通の活性化及び再生のために、関係者の協議による計画の策定・実施の枠組みを定めるとともに、当該取組について財政的支援を行っている。

**【県の対応】**

**国の地域公共交通活性化・再生総合事業の活用に向けた取組について、ノウハウや情報の提供などにより支援する（２９ページ）**

## ２　県単バス補助制度の改正（案）について

（1）国の「地域公共交通活性化・再生総合事業」を補完する補助制度の創設【新規】

◎ ポイント
・効率的で利便性の高い輸送サービスへの転換に向けた「計画策定」や「計画実施」の取組を支援
・国の「地域公共交通活性化・再生総合事業」（以下、「国事業」という。）との連携を軸に支援
・市町村の効率化に向けた取組を県・地域振興局が一体となって支援

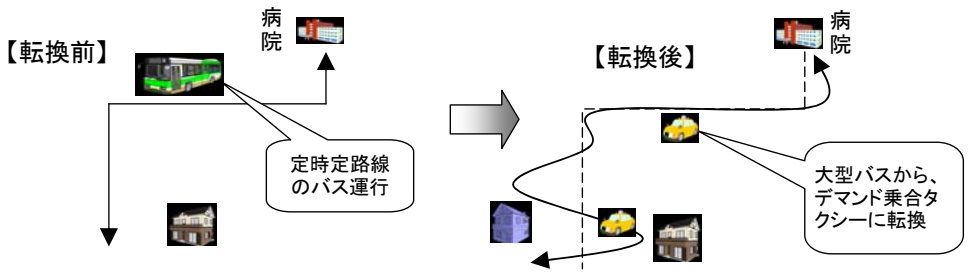
市町村の国事業の活用促進を図るための支援
①資金面（新規取組支援制度の創設）　―　２８ページ
②人材面（ノウハウの提供）　―　２９ページ

【計画策定】
調　査　・現況交通実態調査
　　・ニーズ把握調査
検　討　・検討会事務費　等
【１年間】

＋

【計画実施】
実証実験　・実証運行に係る費用
車両購入等　・車両購入に要する経費
デマンドシステム導入　・システム開発費、設備整備
【３年間】

・利用地域が拡大
・運行時刻が利用ニーズに一致




【参考】国事業と県事業の概要

| | 計画策定事業（1年間） | 計画実施事業（3年間） |
|---|---|---|
| 国事業（地域公共交通活性化・再生総合事業） | 補助率：100%<br>補助対象経費上限額：2000万円 | 補助率：50%<br>補助対象経費上限額：なし<br><br>先行例：<br>三条市 総事業費32百万円 ⇒ 国補助額16百万円<br>見附市 総事業費59百万円 ⇒ 国補助額19百万円 |
| 県事業 | 補助率：<br>・財0.42以下の市町村　50%<br>・財0.42超の市町村　40%<br><br>補助対象経費上限額：100万円 | 補助率：<br>・財0.42以下の市町村　50%<br>・財0.42超の市町村　40%<br><br>補助対象経費上限額：250万円 |



（2）バス路線の運行維持に要する経費【継続】

◎ ポイント
・運行費補助金について、収支率による補助率の区分を細分化し、収支率向上に努力するバス路線を重点的に支援
・複数市町村にまたがる準広域的なバス路線を重点的に支援（運行エリアを同一市町村と複数市町村に区分）
・財政力の低い市町村（財政力指数0.42以下）のバス路線を重点的に支援

ア　運行費補助金
現行の補助率を、上記のポイントに基づいて変更する。
＊現行（35%～50%）→ 改正後（30%～50%）

◎ 現　行

各市町村の財政力指数及びバス路線の収支率に応じて、バス路線の赤字を補填。
＊区分は4パターン

| 財政力指数 | 収支率 | 補助率 |
|---|---|---|
| 0.42超 | 0～10% | 35% |
| | 10%～ | 40% |
| 0.42以下 | 0～10% | 45% |
| | 10%～ | 50% |

注　財政力指数0.42は、過疎地域自立促進特別措置法における財政力指数の数値

◎ 同一市町村内を運行する系統

同一市町村を運行するバス路線は、収支率を4区分する。
＊区分は8パターン

| 財政力指数 | 収支率 | 補助率 |
|---|---|---|
| 0.42超 | 0～10% | 30% |
| | 10～30% | 35% |
| | 30～60% | 37.5% |
| | 60%～ | 40% |
| 0.42以下 | 0～10% | 40% |
| | 10～30% | 45% |
| | 30～60% | 47.5% |
| | 60%～ | 50% |

◎ 複数市町村にまたがって運行する系統

複数市町村にまたがって運行するバス路線は、収支率を3区分する。
＊区分は6パターン

| 財政力指数 | 収支率 | 補助率 |
|---|---|---|
| 0.42超 | 0～10% | 35% |
| | 10～30% | 37.5% |
| | 30%～ | 40% |
| 0.42以下 | 0～10% | 45% |
| | 10～30% | 47.5% |
| | 30%～ | 50% |

イ　補助対象の拡大
定時定路線に限らず、市町村の創意工夫による効率的な運行の取組も支援の対象とする。
（例）デマンドバス、デマンド乗合タクシー、乗合型タクシー　など

ウ　車両購入費補助金
補助路線を運行するバスの車両について、購入費用を補助する

（3）新制度の適用時期について
平成21年度交付分から適用します。【対象期間：平成20年10月1日から平成21年9月30日まで】
※【運行費補助金の補助率の見直し】は、平成21年4月1日から適用します。

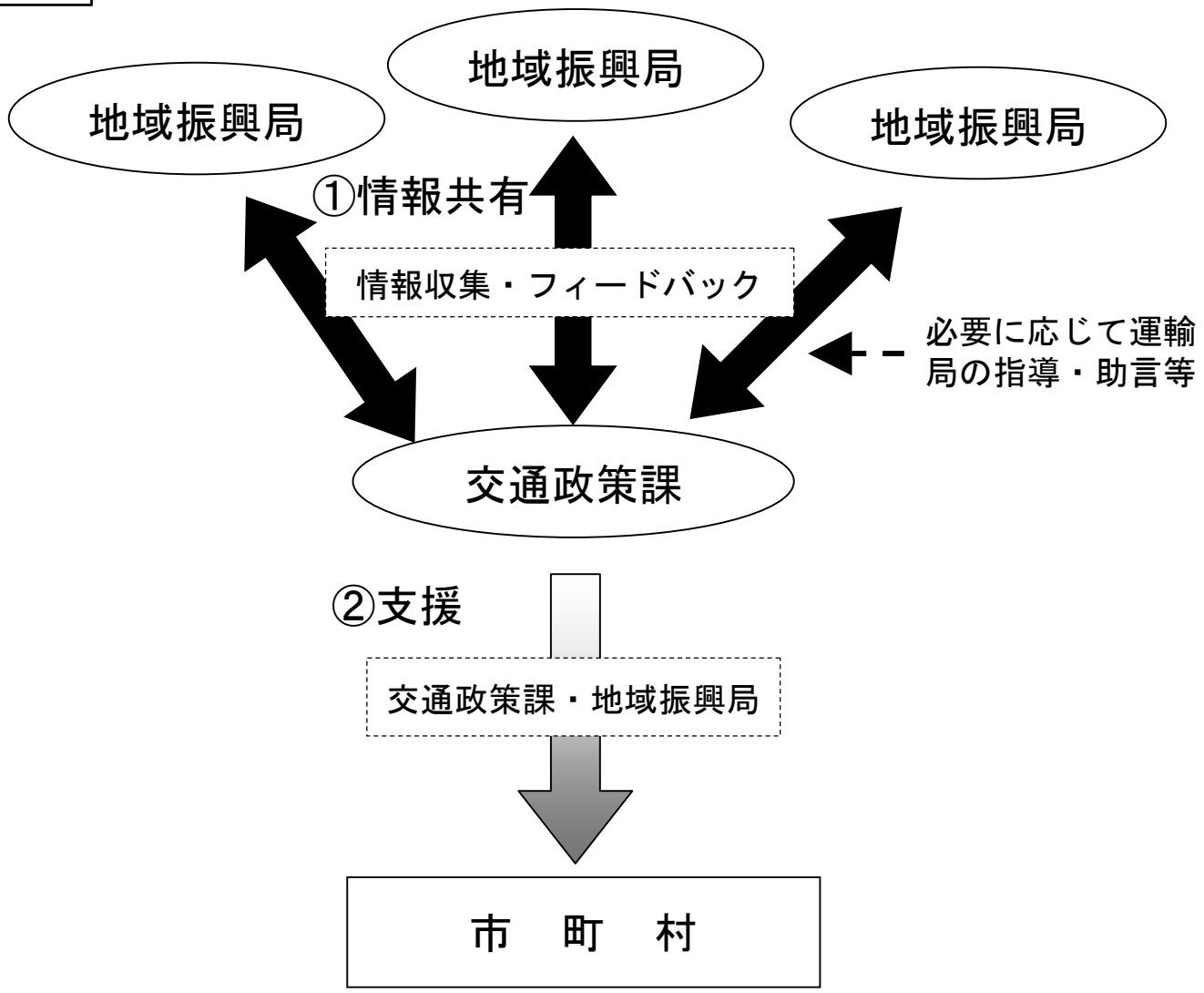
## （４）住民等の参画促進及び地域の多種多様な取組を支援する柔軟な補助制度

<table>
<tr><th colspan="2">項目</th><th>補助対象経費</th><th>補助率</th><th>補助対象者及び事業期間</th></tr>
<tr><td colspan="2">地域公共交通計画策定支援</td><td>・県単補助路線の再編・効率化等に関する地域公共交通計画策定の調査等に要する経費、協議会開催等の事務費<br>（現況交通実態調査、ニーズ把握調査等に要する調査費、検討会に要する事務費等）</td><td rowspan="4">・1/2（財政力指数 0.42 以下の市町村）<br>・2/5（財政力指数 0.42 超の市町村）</td><td>補助対象者<br>・市町村<br><br>事業期間<br>・最大１年間</td></tr>
<tr><td rowspan="2">計画実施事業<br>（上記計画に基づく事業）</td><td rowspan="2">バス・乗合タクシー等の活性化・再生に係る事業</td><td>・バス・乗合タクシー等の実証運行に要する経費</td><td rowspan="2">補助対象者<br>・市町村<br><br>事業期間<br>・計画策定後、最大３年間</td></tr>
<tr><td>・バス等の待合環境整備に要する経費<br>（ベンチの設置、待合施設整備等）<br>・車両購入・車両等関連施設整備に要する経費<br>・デマンドシステム導入に要する経費<br>（システム開発費・設備整備費、調査費等）</td></tr>
<tr><td colspan="2">国の公共交通活性化事業に係る事業</td><td>・県単補助路線の利用促進や効率化等に有益な国の地域公共交通活性化事業について市町村が負担する経費<br>（地域公共交通活性化・再生総合事業による計画策定事業を除く）</td><td>補助対象者<br>・法定協議会<br><br>事業期間<br>・国の公共交通活性化事業の補助期間に同じ</td></tr>
</table>

## （５）市町村の取組の支援について

### 役割

○　国の地域公共交通活性化・再生総合事業の活用に向けた取組の支援
（先行事例・先進事例の紹介、協議会への参画　など）

○　ノウハウや情報の提供などによる支援

### 体制