

1

『地域公共交通確保維持改善事業』 ～生活交通サバイバル戦略～（新規） 23年度 305億円

生活交通の存続が危機に瀕している地域等における地域最適な移動手段の提供と、駅のバリアフリー化等移動に当たった様々な障害を解消

地域公共交通確保維持事業

- ・ 存続が危機に瀕している生活交通のネットワークについて、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段の確保維持のため、地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画に基づき実施される取組みを、一体的かつ継続的に支援
- ・ 支援にあたっては、運行（航）欠損額の事後的な補填方式から効率化された標準的な事業費等を前提とした事前算定方式に変更する等により、より効果的・効率的な支援を実施

陸上交通

- ・ 地域特性や実情に応じた地域最適な地域間生活交通ネットワークと、同ネットワークに密接な地域内の生活交通等を一体的に、その運行を支援
- ・ 事前算定方式等への変更
- ・ 広域的・幹線のバスの補助要件緩和
- ・ 幹線交通と密接な一定の地域内バス・デマンド交通の運行について支援対象を拡充



離島交通

- ・ 島民の生活に必要な不可欠な離島航路・航空路の運航を支援
- ・ 離島航路の構造改善促進に資する公設民営化のための船舶建造等を支援
- ・ 離島航路：事前算定方式等への変更とともに、全体の補助充足率や移動環境改善への取組支援を充実
- ・ 離島航空路：支援に制約のある特別会計から一般会計へ移行



地域公共交通バリア解消促進等事業

バリアフリー化

- ・ ノンステップバス、福祉タクシーの導入を支援
- ・ 旅客船、鉄道駅、旅客ターミナルのバリアフリー化等を支援

利用環境の改善

- ・ バリアフリー化されたまちづくりの一環として、LRT、BRT、ICカードの導入等を支援

地域鉄道の安全性の向上

- ・ 地域鉄道の安全性向上に資する設備の整備等を支援

地域公共交通調査事業

- ・ 地域の公共交通の確保・維持・改善に資する調査の支援等



個別のモードごとの支援から公共交通のバリアフリー化等を一体的に支援する制度へ改善

2

地域の計画について～協議会と地域の公共交通に係る計画の関係等について～

生活交通ネットワーク計画

陸上交通

地域間幹線系統
確保維持計画
(3年計画)

協議会or都道府県等

地域内フィーダー系統
確保維持計画
(3年計画)

協議会or市町村等

離島航路(航空路)

離島航路確保維持計画
(3年計画)

協議会or都道府県等

バリア解消促進等事業

生活交通改善事業計画

都道府県主催協議会

OR

市町村主催協議会

OR

事業単位協議会
(駅、空港等)

各計画は分野毎に作成することも可

陸上交通に係る計画のうち地域間幹線系統確保維持計画と地域内フィーダー系統確保維持計画を別に作成することも可(この場合、両協議会において計画の情報の共有を行うこと。)

上記中の都道府県・市町村協議会については、事業内容に応じた主催主体の組み合わせ等が可能

地域協議会の考え方

【メンバー】 地方公共団体(都道府県・市町村)、関係交通事業者、国(地方運輸局等又は地方航空局)等
(陸上交通及び離島航路の地域公共交通確保維持事業に係る生活交通ネットワーク計画は、関係する都道府県及び市町村がともに参加)

地域・分野毎の分科会の設置や複数市町村による合同協議会の設置も可能とする。

既存の類似協議会(地域公共交通活性化・再生法の法定協議会等)の活用も可能とする。

住民や利用者の意見を反映させる観点から、住民や利用者の代表を協議会の構成員に加える、アンケートやヒアリングを実施する、公聴会やパブリックコメントを実施する等のいずれかの手順を経て計画を策定することとする。

地域特性や実情に応じた地域最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間生活交通のネットワークと当該ネットワークのフィーダーとして高齢者等の生活を支える地域内の一定の生活交通等の運行について一体的に支援する。

地域間幹線系統

地域間幹線バス系統のうち、一定の要件を満たし、赤字が見込まれる系統であって、生活交通ネットワーク計画⁽¹⁾に位置付けられたものについて、国が事前算定による予測収支差の1/2を補助

補助対象事業者：一般乗合旅客自動車運送事業者

主な補助要件(*補助要件については、適宜適切に見直しを行う。)

生活交通ネットワーク計画に記載(都道府県単位)
従前の地バス補助の要件緩和
 (距離要件(10km要件)の廃止、複数市町村の判定時点を平成13年3月31日に緩和)
 事前内定方式⁽²⁾への変更

地域内フィーダー系統

地域間幹線バス系統等と密接な地域内のフィーダー路線のうち、過疎地域等の移動の確保に資するなど一定の要件を満たし、赤字が見込まれる系統であって、生活交通ネットワーク計画⁽¹⁾に位置付けられたものについて、国が事前算定による予測収支差の1/2を補助

補助対象事業者：一般乗合旅客自動車運送事業者
 自家用有償旅客運送者

主な補助要件(*補助要件については、適宜適切に見直しを行う。)

補助対象地域間幹線バス系統のフィーダー系統など過疎地域をはじめとする交通不便地域の移動確保を目的とするもの
 生活交通ネットワーク計画に記載(市町村単位)
 バス待合等により幹線交通と接続しているもの
 新たに運行を開始、又は新規に地方公共団体が支援を開始する系統

補助の上限

地域内生活交通への補助総額は、地域間生活交通への補助総額の50%以内
 各市町村ごとの補助額は、上記総額の範囲内で、市町村ごとの状況に応じて設定される想定上限額の範囲内で実費を補助

(1) 生活交通ネットワーク計画：地域の協議会の議論を経て策定される補助対象ネットワーク交通等に関する計画

(2) 事前内定方式：国は事業開始前に事業内容の妥当性(標準的な経費等)を確認して補助額をあらかじめ内定

従前の地バス補助からの主な変更点

- ・複数市町村の判定時点を平成13年3月31日に緩和
- ・距離要件(10km以上)の廃止
- ・補助金額の事前内定方式への変更に伴い、輸送量、赤字要件については、運行終了後の実績値による判断から運行開始前に内定する予測値による判断に変更
- ・必要なサービスを効果的・効率的に確保維持するための協議会による実質的な議論を重視
- ・補助要件については適時適切に見直すものであること

具体的な要件

路線定期運行であること(補助対象事業者は一般乗合旅客自動車運送事業者)

複数市町村にまたがる系統であること。(ただし、要件成否は、平成13年3月31日における市町村の状態に応じて決定。)

都道府県庁所在地、広域行政圏の中心市町村、又は広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されていると都道府県協議会が認めた市町村への需要に対応して設定される系統であること。

1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの。ただし、都道府県協議会が認めた場合は、平日1日当たりの計画運行回数が3回以上のものとする。

輸送量が15人~150人/日と見込まれること。(既存系統であって、2ヶ年度連続して実績が15人未満/日又は150人超/日のものは除く。)

経常赤字が見込まれること。(既存系統であって、過去2ヶ年度連続して経常赤字となった運行系統は除く。)

補助対象期間の末日(9月30日)において引き続き運行される予定の系統であること。(補助対象期間中に再編等を行う場合に、その30日前までに生活交通ネットワーク計画の認定又は変更認定を受けた場合に限り、同一の補助対象系統が継続しての運行と取り扱う。)

都道府県主催、関係市町村の参加する協議会における協議を経て、生活交通ネットワーク計画に確保・維持が必要な運行系統として記載されていること。

*関係市町村は、地域間幹線路線が、地域間輸送機能と地域内輸送機能の両面を担っている観点から議論に参画するものとする。
 生活交通ネットワーク計画の策定にあたっては、住民や利用者、利害関係者の意見を反映させる観点から、当事者の協議会への参加、アンケート、ヒアリング、公聴会又はパブリックコメント等のいずれかの手順を経ること。

運送予定者が企画競争その他これに準ずる競争性のある方法により選定されていること。

補助対象とする地域内フィーダーシステムの要件

主な要件

- ・「補助対象地域間幹線バスシステムのフィーダー系統」または「交通不便地域における地域間交通ネットワークのフィーダー系統」
： 補助対象地域間バス系統を補完するものであること、または、過疎地域など交通不便地域の移動確保を目的とするものであること
- ・幹線アクセス性： 補助対象地域間幹線バス系統等へのアクセス機能を有するものであること
- ・サービス充実性： 新たに運行、または、公的支援を受けるものであること
- ・公共性： 公的な支援がなければ確保維持が困難なものであること
- ・地域の合意： 地域の協議会による議論を経た計画に基づき実施されるものであること
- ・効率的・効果的なサービスの確保： 品質・価格・企画等を踏まえて運送予定者が選定されること

具体的な要件

1. 路線定期運行、路線不定期運行若しくは区域運行又は市町村運営有償運送（交通空白輸送に限る）若しくは過疎地有償運送（乗合旅客の運送に限る。）であること。（補助対象事業者は一般乗合旅客自動車運送事業者及び自家用有償旅客運送者。）
2. 以下の(1)、(2)のいずれかの要件を満たす系統であること。
(1)補助対象地域間幹線バスシステムのフィーダー系統(注1)であること。（政令市、中核市及び特別区(以下、「政令市等」という。))が専らその運行を支援するもの及びその運行区域のすべてが政令市等の区域内であるものを除く。
(2)交通不便地域における地域間交通ネットワーク(注2)のフィーダー系統であること。（または であること。）
過疎地域等(注3)における地域間交通ネットワークのフィーダー系統であること。
過疎地域等：過疎地域自立促進特別措置法に基づき(過疎地域(過疎地域とみなされる市町村、過疎地域とみなされる区域を含む。)、離島振興法に基づき(離島振興対策実施地域、半島振興法に基づき(半島振興対策実施地域、山村振興法に基づき(振興山村、奄美群島振興開発特別措置法に基づき(奄美群島、小笠原諸島振興開発特別措置法に基づき(小笠原諸島及び沖縄振興特別措置法に基づき(沖縄県の区域
3. 運行内容について、効率的・効果的運行のための「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」なども踏まえ、地域における既存の交通ネットワーク及び生活交通ネットワーク計画の地域間幹線系統に係る部分の記載との調整・整合が図られていること。
(注1)フィーダー系統とは、バスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港において、地域間交通ネットワークと接続(注3)する系統をいう。
(注2)地域間交通ネットワークとは、地域間バス系統、鉄軌道路線、航路及び航空路をいう。
(注3)接続とは、バス停留所相互又はバス停留所と鉄軌道駅、海港又は空港との近接・共有、乗り継ぎに適したダイヤの設定、乗り継ぎ割引の設定など、乗り継ぎ円滑化のためのいずれかの措置が講じられていることをいう。
4. 新たに運行を開始する系統、又は新規に地方公共団体が支援を開始する系統、平成23年度以降に地域内フィーダー系統に係る国庫補助を受けたことがある系統。
5. 経常赤字が見込まれること。（既存系統であって、過去2か年度連続して経常黒字となった運行系統は除く。）
6. 補助対象期間の末日(9月30日)において引き続き運行される予定の系統であること。（再編等を行う場合は30日前までにネットワーク計画の変更及び認定が必要)
7. 生活交通ネットワーク計画に確保又は維持が必要な運行系統として記載されていること。
8. 生活交通ネットワーク計画の策定にあたっては、住民や利用者、利害関係者の意見を反映させる観点から、当事者の協議会への参加、アンケート、ヒアリング、公聴会又はパブリックコメント等のいずれかの手順を経ること。
9. 運送予定者が企画競争その他これに準ずる競争性のある方法により選定されていること。

補助対象とする地域内フィーダーシステムの要件(イメージ)

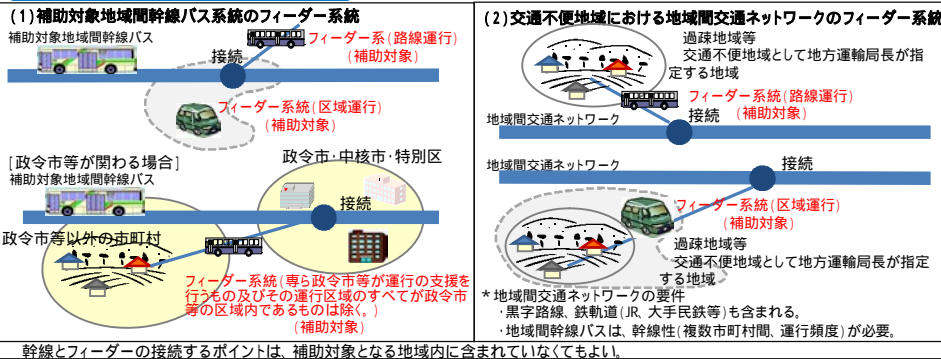
市町村ごとの国庫補助額

各補助対象市町村毎の国庫補助金の交付額は、各補助対象市町村の地域内フィーダー系統に係る補助対象経費合計額の1/2と、各補助対象市町村毎に算定される国庫補助上限額定額の、いずれか少ない方の額以内の額とする。

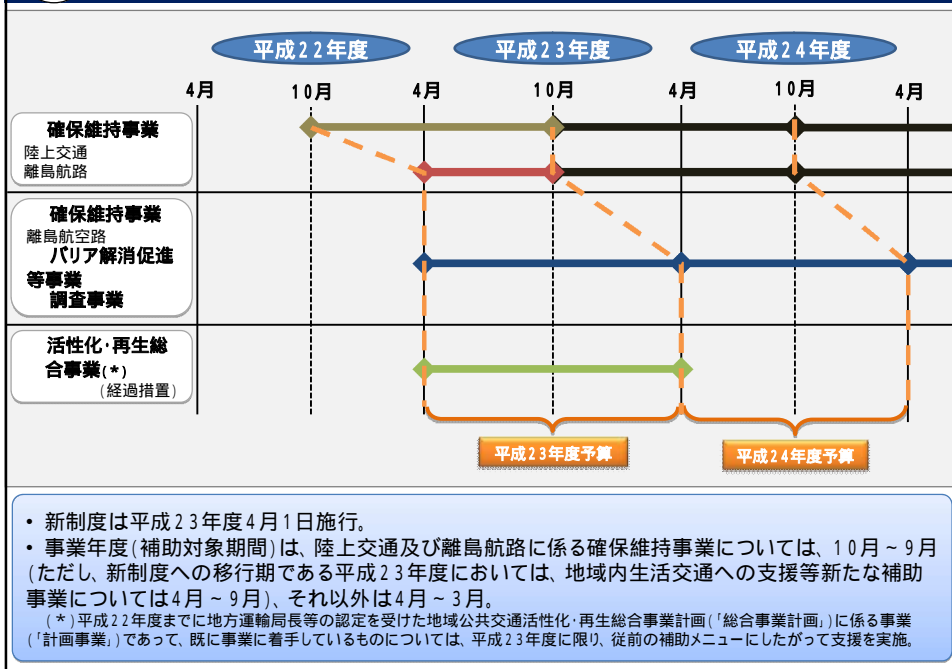
補助対象経費

市町村の地域内フィーダー系統に係る補助対象経費は、実績値や標準値等を用いて事前に算定される補助対象経常費用の見込額と経常収益の見込額との差(ただし、補助対象経常費用の9/20を限度とする。)に相当する額とする。
なお、計画内容に記載されたサービスが提供されなかった場合及び天変地異、燃料価格の暴騰等運送者の責によらない事象により事前に算定される収支差と実績の収支差に大幅な乖離が生じた場合には、合理性が認められる範囲内で補正を行うものとする。

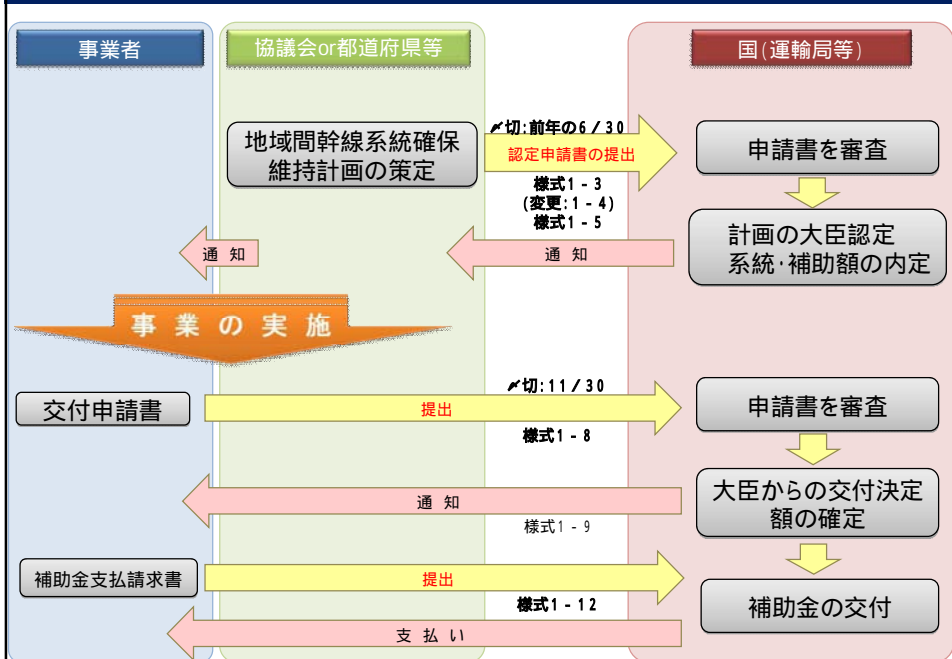
フィーダーシステムのイメージ



7 地域公共交通確保維持改善事業のスケジュールについて



8 地域間幹線系統確保維持事業の流れ



地域内フィーダー系統確保維持事業の流れ

