

地域公共交通確保維持改善事業について

補助制度の再編（平成23年4月1日～）

廃止

- ・地方バス路線運行維持対策（地バス補助）
- ・自動車旅客運送のバリアフリー化の推進（移動円滑化補助）
- ・地域公共交通活性化・再生総合事業（総合事業）等

新設

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～

『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ての様々な障害を解消

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・幹線的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、補助充足率や島民割引等の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》

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)

都道府県主催協議会

地域内フィーダー系統
確保維持計画
(3年計画)

市区町村主催協議会

離島航路(航空路)

離島航路確保維持計画
(3年計画)

都道府県主催協議会

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

市区町村主催協議会

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・市区町村協議会については、事業内容に応じた主催主体の組合わせ等が可能

○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) 等

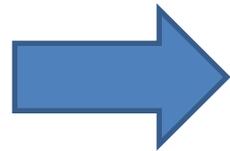
※都道府県協議会は都道府県が、市区町村協議会は市区町村が主催する。地域・分野毎の分科会の設置や複数市区町村による合同協議会の設置も可能とする。

※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)の見なし措置を行う。

※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。

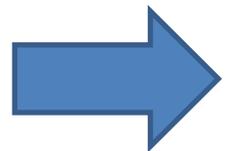
確保維持事業（補助方式）

■ 事後精算方式（現行）



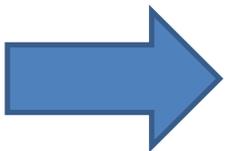
- 事前内定方式
 - * 費用・収入の事後的増減は補助対象事業者に帰属（費用削減・収入増加インセンティブ）

■ 地域協議会で検討し、都道府県知事が系統指定（現行）



- 地域間幹線系統については、都道府県協議会で検討し、地域間幹線系統確保維持計画に記載
- 地域内フィーダー系統については、市町村協議会で検討し、地域内フィーダー系統確保維持計画に記載

■ 都道府県による協調補助が必須（現行）



- 都道府県以外の者による負担も可能

確保維持事業(補助対象系統・補助率)

補助対象系統

地域間 幹線系統

(平成の大合併後の)
複数の市町村間に
またがる系統

- 10km以上要件の廃止

(平成の大合併前の)
複数の市町村間に
またがる系統

- 複数市町村要件の判定時点を平成13年3月31日時点に変更(新規系統や再編系統も対象に)
- 10km以上要件の廃止

地域内 フィーダー 系統

(平成の大合併前の)
単一の市町村内の交通等

- 地域間幹線系統に対する補助額の50%の範囲内で支援
- 地域間幹線交通との接続等の要件を満たす交通が対象

補助率

2分の1以内

※この他、同一の補助対象系統として取り扱うキロ程の違い「概ね1km以内」基準の緩和も予定

補助対象とする地域間幹線系統の要件

○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

1. 複数市町村にまたがる系統であること。(平成13年3月31日における市町村の状態に応じて決定。)
2. 都道府県庁所在地、広域行政圏の中心市町村、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認められるものとして生活交通ネットワーク計画に記載され、国土交通大臣の認定を受けたものへの需要に対応して設定される系統であること。
3. 1日当たりの運行回数が3回以上で計画されていること。ただし、都道府県協議会が認めた場合は、平日1日当たりの運行回数が3回以上で計画されているものとする。
4. 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か年度連続して実績が15人未満／日又は150人超／日の場合は補助対象系統として認定しない。)
5. 経常赤字が見込まれること(ただし、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. 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。
7. 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ること。
8. 生活交通ネットワーク計画に記載されている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内定されており、その選定結果に基づき国庫補助要望額が算定されていること。

補助対象とする地域内フィーダー系統の要件

○主な要件

- ・「補助対象地域間バス系統のフィーダー」または「交通不便地域の移動を確保するフィーダー」
： 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. 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系統のフィーダー系統(注1)であること。(専ら政令市、中核市及び特別区が運行の支援を行うものは除く。)

(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。(①または②であること。)

① 過疎地域等(※)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く過疎地域(過疎地域とみなされる市町村、過疎とみなされる区域を含む。)、離島振興法に基づく離島振興対策実施地域、半島振興法に基づく半島振興対策実施地域、山村振興法に基づく振興山村、奄美群島振興特別開発特別措置法に基づく奄美群島、小笠原振興開発特別措置法に基づく小笠原諸島及び沖縄振興特別措置法に基づく沖縄

② 半径1km以内にバスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港が存しない集落及び市街地その他の交通不便地域として地方運輸局長が指定する地域の住民等の移動確保のための地域間交通ネットワークのフィーダー系統であること

(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、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。

2. 平成23年4月1日以降に新規に実証運行若しくは本格運行を開始する系統、または新規に地方公共団体が支援を開始する系統であること。

3. 経常赤字が見込まれること(ただし、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。)

4. 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。

5. 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。

6. 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ること。

7. 生活交通ネットワーク計画に記載されている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内定されており、その選定結果に基づき国庫補助要望額が算定されていること。

補助対象とする地域内フィーダー系統の要件

市町村毎の国庫補助額

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想定額の、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20分の9を限度とする。)に相当する額とする。

ただし、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。

市町村毎の上限想定額

補助対象市町村毎の国庫補助上限想定額は、補助対象市町村毎の基礎定額(A)と、補助対象市町村の算定対象区域の人口を基準として算定される額(B)の合計額とする。

■算定対象区域:

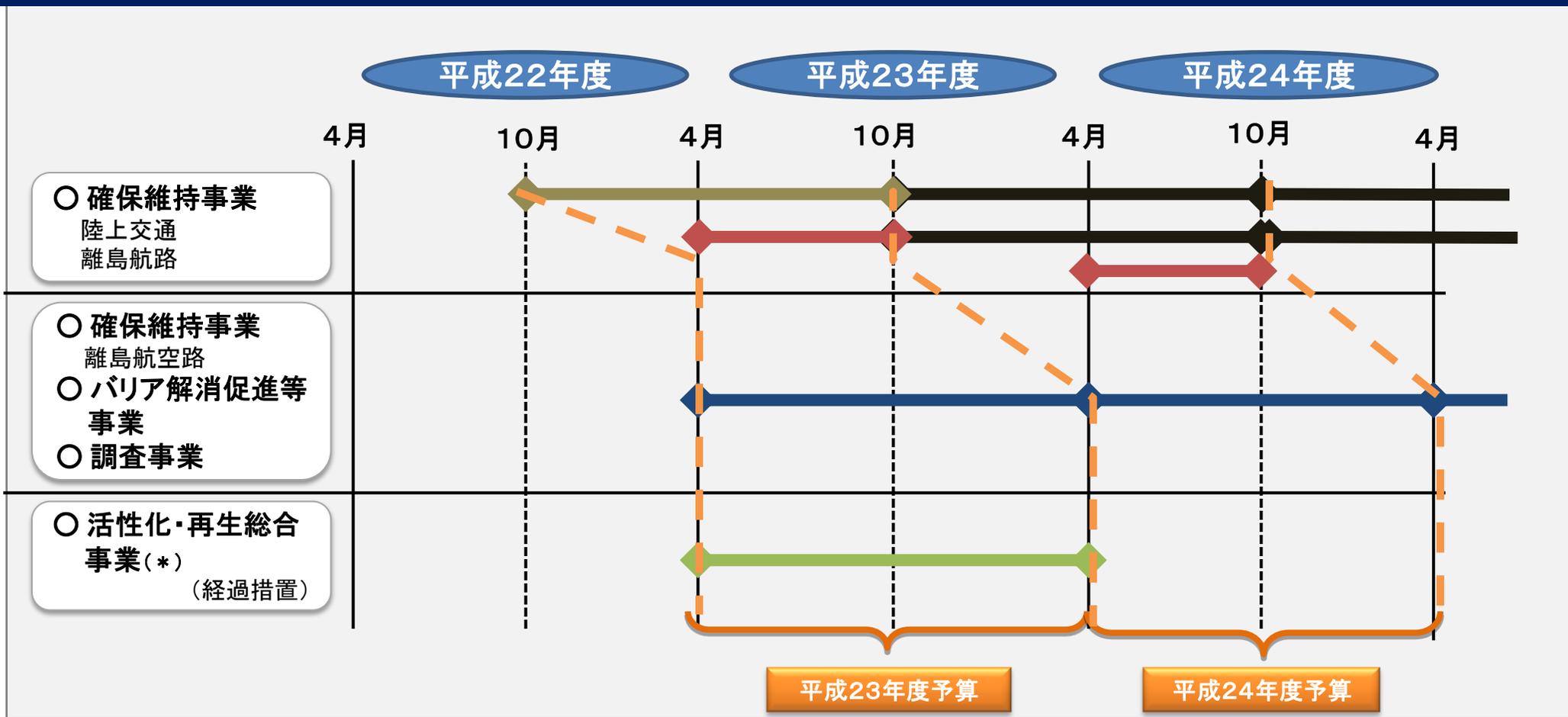
- ・補助対象地域間幹線バス系統沿線地域に該当する市町村並びに奄美、小笠原及び沖縄振興法により指定される市町村については、非人口集中地区(非DID地区)
- ・交通不便地域(奄美、小笠原、沖縄振興法等により指定される地域を除く)をその区域に含む市町村については、それぞれの根拠法等に基づき指定等が行われている区域
- ・上記の複数の区分に該当する市町村については、最も広い区域

■補助対象市町村毎の基礎定額(A): 一市町村当たり100万円/12ヶ月

■補助対象市町村の算定対象区域の人口を基準として算定される額(B): 配算単価(C) × 補助対象市町村の算定対象区域の人口

* 人口1人当たりの配算単価(C): 地域内フィーダー系統に対する国庫補助可能上限額から(A)の総額(100万円 × 積算補助対象市町村(補助対象地域間幹線バス系統沿線地域に該当する市町村及び過疎地域等をその区域に含む市町村)の数)を減じ、その残余の額を直近の国勢調査における積算補助対象市町村の算定対象地域の人口で除した額(ただし、補助対象市町村からの申請額の総額が地域内フィーダー系統の補助総額に達しないことが明らかな場合には、必要に応じ、予算の範囲内で、補助対象市町村に居住する人口1名当たりの配算単価(C)を変更することができるものとする。)

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



- 新制度は平成23年度4月1日施行
 - 事業年度(補助対象期間)は、陸上交通及び離島航路に係る確保維持事業については、10月～9月(ただし、新制度への移行期である平成23年度においては、地域内生活交通への支援等新たな補助事業については4月～9月)、それ以外は4月～3月
- (*)平成22年度までに地方運輸局長等の認定を受けた地域公共交通活性化・再生総合事業計画(「総合事業計画」)に係る事業(「計画事業」)であって、既に事業に着手しているものについては、平成23年度に限り、従前の補助メニューにしたがって支援を実施。