

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～

25年度予算額 333億円
(対前年度比1.00)

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であるバス交通、デマンド交通、離島航路・航空路の確保維持のため、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等に基づき実施される取組みを支援

< 効率運行(航)を前提に、事前に算定された収支差を補助。離島航路、離島航空路の島民割引運賃の取組等も補助。 >

○都道府県を主体とした協議会の取組みを支援

： 地域をまたがる幹線バス交通ネットワーク、離島航路・離島航空路の確保・維持 等

○市町村を主体とした協議会の取組みを支援

： 幹線バス交通等幹線交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通等の確保・維持 等

○東日本大震災被災地域における幹線バス交通ネットワーク等の確保・維持の取組について、特例措置により支援

(※)



地域公共交通バリア解消促進等事業

- ・ 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

バリアフリー化

バス、タクシー、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
の導入等公共交通
の利用環境改善
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
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・改善に資する調査支援

地域協働推進事業

- ・ 地域ぐるみの利用促進に資する取組みを支援



<地域ワークショップ>



<総合時刻表>

(※)東日本大震災の被災地域におけるバス交通等生活交通の確保・維持のため、復旧・復興対策に係る経費として、復興庁に計上される27億円を含む。

2-1 地域公共交通確保維持事業

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

①地域間幹線系統 確保維持費国庫補助金

- ・広域的な幹線系統に対する補助

②地域内フィーダー系統 確保維持費国庫補助金

- ・地域間交通ネットワークと接続する支線系統に対する補助

③車両減価償却費等 国庫補助金

- ・①又は②に主として利用するために購入するノンステップバス等



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

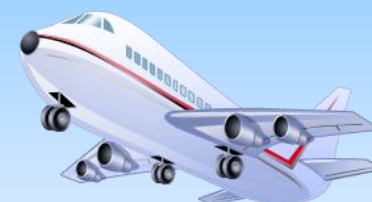
離島航路

離島航路運営費等補助金

離島航路構造改革補助金



離島航空路



2-3 地域内フィーダー系統確保維持事業の概要

補助対象経費

幹線バス交通等幹線交通ネットワークと密接な市町村内のバス交通・デマンド交通等の確保・維持を支援。

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に相当する額とする。

ただし、災害等の予期しない事由により欠損が増大した場合その他特に調整を必要とする場合には、予算の範囲内で額を増減することができるものとする。

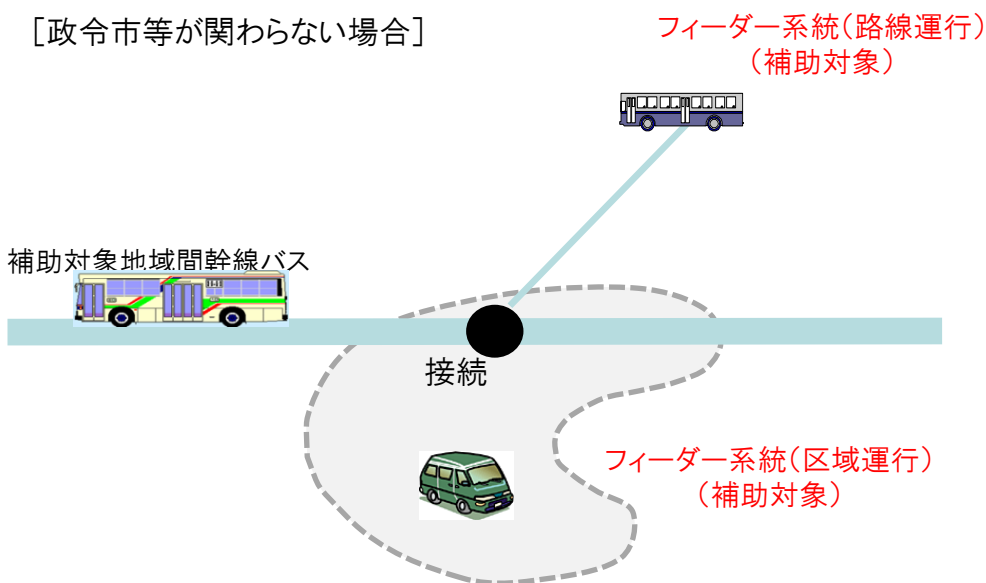
市町村ごとの国庫補助額

各補助対象市町村ごと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のいずれか少ない方の額以内の額とする。

フィーダー系統のイメージ

補助対象地域間幹線バス系統のフィーダー系統

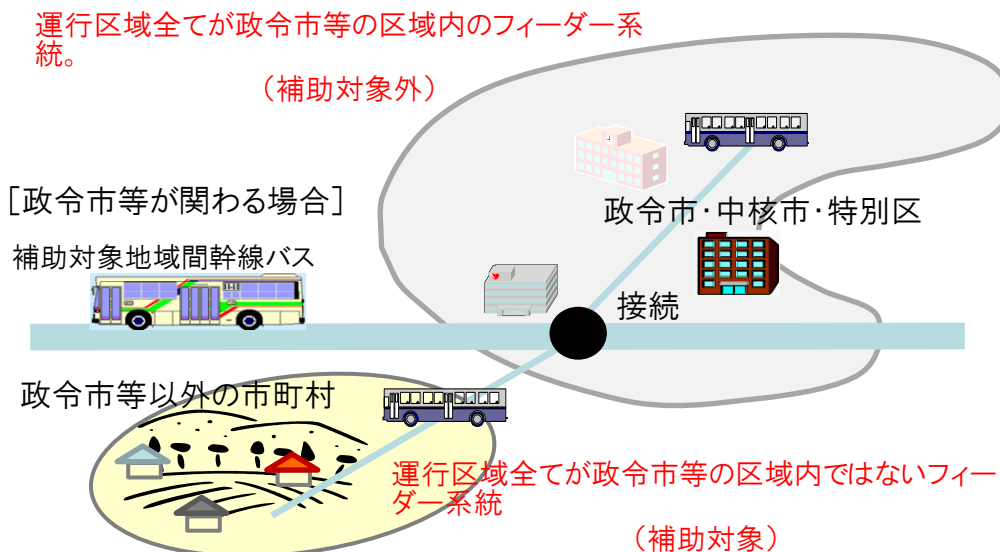
[政令市等が関わらない場合]



運行区域全てが政令市等の区域内のフィーダー系統。

(補助対象外)

[政令市等が関わる場合]



※幹線とフィーダーの接続するポイントは、補助対象となる地域内に含まれていなくてもよい。

2-3 地域内フィーダー系統確保事業の要件

具体的要件

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。**【接続性要件】**
 - (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。(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。(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、過疎地域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、奄美群島振興開発特別措置法に基づく奄美群島、小笠原諸島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県の区域
 - 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、市街地その他の交通不便地域として地方運輸局長等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。
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。
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。**【新規性要件】**
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、事前に生活交通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。

2-4 地域内フィーダー系統確保維持事業 新規性要件①

- 「新たに運行を開始するもの(新規性要件)」の取扱いについて、
新設系統により運行を開始するもののほか、**既存系統の見直しにより新規性・サービス充実性が図られるもの等**については、**新たに運行を開始するものとして取り扱うこと**としている。

【地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱の別表6「補助事業の基準」二 ①】

【地域公共交通確保維持事業実施要領の2. (1)⑦】

系統見直しに係る取扱い

- 地域のニーズ等を踏まえて系統の見直しを行う場合
→ 新たに運行する系統の主系統と、当該主系統と最も運行区間が重複する既存系統(新規系統の運行の開始の日の直前の1年間に運行されていた運行系統を含む。)を比較し、**異なる区間のキロ程が当該既存系統のキロ程の20%を超える場合又は3キロ以上の場合**は、**新たに運行を開始するものとして取り扱う**。(系統の見直しに当たり、全区間の一部に他の道路が存在しない区間がある場合は、異なる区間のキロ程比率の算定上、当該他の道路が存在しない区間を除外することができる。)

増便によるサービス改善に係る取扱い

- 地域のニーズ等を踏まえて既存系統の増便によるサービス改善を図る場合
→ **当該増便を行う補助対象期間の前年度中の運行内容を勘案し、当該増便に係る運行については「新たに運行を開始するもの」として取り扱う**。この場合において、当該増便の運行に係る費用増とみなすことができる経費について、補助対象とする。

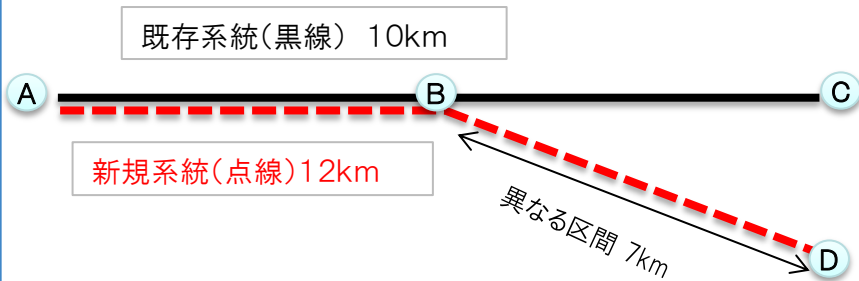
実証運行等を行った系統に係る取扱い

- 地域公共交通活性化・再生総合事業による実証運行(※1)又は地域公共交通調査事業による1～2か月の実証調査若しくは特定被災地域公共交通調査事業による実証運行を行った系統
→ あくまで実証的な調査のための運行であることから「新たに運行を開始するもの」として取り扱う。
※1: 地域公共交通活性化・再生総合事業による実証運行を行った系統については、原則として、平成24年度予算に係る本事業の補助対象期間中までに本事業の支援を活用して運行を開始するものに限る。

- 本事業の活用を前提として実証運行を行った系統(※2)
→ 本事業の支援を受けた本格運行を行うための準備として行うものであると認められることから、「新たに運行を開始するもの」として取り扱う。
※2: 「確保維持改善事業の活用を前提としているか否か」「実証運行であるか否か」については、地方議会での議事録、実証運行を利用者に知らせるパンフレット等で明らかであることが必要。

2-4 地域内フィーダー系統確保維持事業 新規性要件②

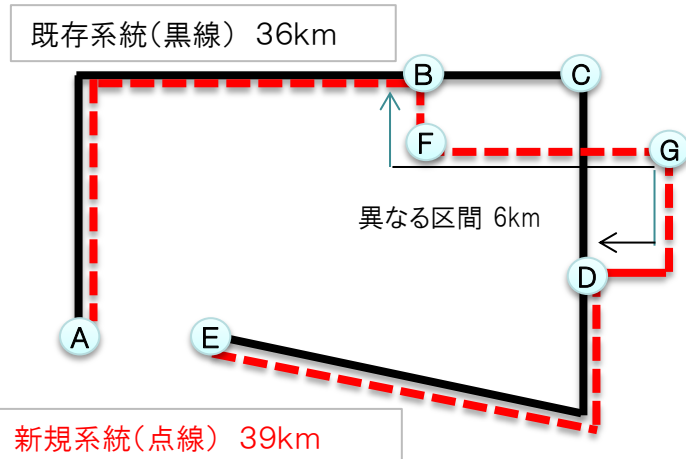
ケース1



- ・既存系統(黒線)A-B-C間のキロ程 : 10km
- ・新規系統(点線)A-B-D間のキロ程 : 12km
- ・既存系統のキロ程の20%のキロ程 : 2km
($10\text{km} \times 20\%$)
- ・異なる区間B-D間のキロ程 : 7km

○本ケースは、既存系統と異なる区間のキロ程が7kmであり、既存系統の20%以上のキロ程2km以上であるため、新規系統A-B-D間の運行は、新たに運行を開始するものとして取り扱う。

ケース2



- ・既存系統(黒線)A-B-C-D-E間のキロ程 : 36km
- ・新規系統(点線)A-B-F-G-D-E間のキロ程 : 39km
- ・既存系統のキロ程の20%のキロ程 : 7.2km
($36\text{km} \times 20\%$)
- ・異なる区間B-F-G-D間のキロ程 : 6km

○本ケースは、既存系統と異なる区間のキロ程が6kmであり、既存系統の20%以上のキロ程7.2km以上はないが3km以上であるため、新規系統A-B-F-G-D-E間の運行は、新たに運行を開始するものとして取り扱う。

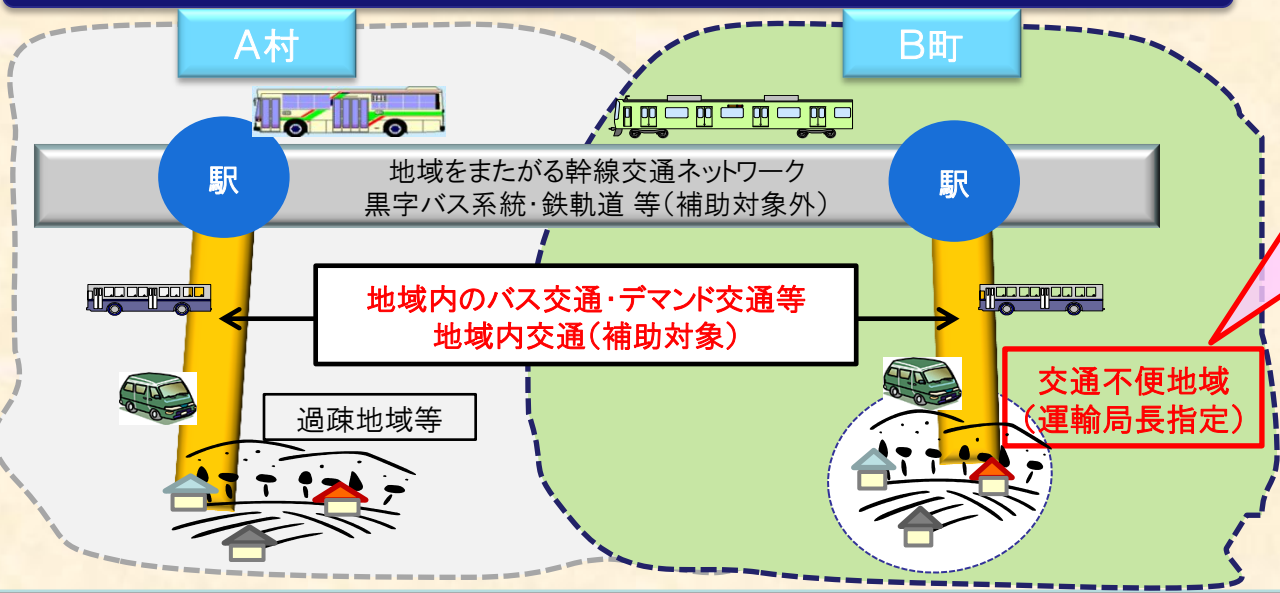
新たに運行する系統の主系統と、当該主系統と最も運行区間が重複する既存系統(新規系統の運行の開始の日の直前の1年間に運行されていた運行系統を含む。)を比較し、異なる区間のキロ程が当該既存系統のキロ程の20%を超える場合又は3キロ以上の場合、新たに運行を開始するものとして取り扱う。(系統の見直しに当たり、全区間の一部に他の道路が存在しない区間がある場合は、異なる区間のキロ程比率の算定上、当該他の道路が存在しない区間を除外することができる。)

2-5 地域内フィーダーシステム確保維持事業 交通不便地域について

- 「交通不便地域として地方運輸局長等が指定する地域」の指定については、
地域の様々な実情に応じて柔軟に指定することができます。

【地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱の別表6「補助事業の基準」口②(2)】

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



Point

地域の実情に応じて運輸局長指定

- ・高低差の大きい郊外団地
- ・川により分断されている地域
- ・サービスレベルが極めて低い 等

交付要綱の別表6「補助事業の基準」口②(2)の規定に示す「半径1キロメートル以内のバスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港に存しない集落、市街地」は、あくまで指定理由の一つの例示

地域内のバス交通・デマンド交通等に対する補助の主な要件 ＜交通不便地域における幹線交通ネットワークのフィーダー系統の場合＞

- 次のいずれかの交通不便地域における幹線交通ネットワークのフィーダ系統であること。
 - ①法律に基づく過疎地域等の地域における幹線交通ネットワークのフィーダー系統であること
 - ②交通不便地域として地方運輸局長等が指定する地域の住民等の移動確保を目的とした幹線交通ネットワークのフィーダー系統であること。
- 幹線バス交通ネットワーク等へのアクセス機能を有するものであること。【幹線アクセス性】
- 新たに運行、または、公的支援を受けるものであること。【サービスの充実性】
- 経常赤字が見込まれること。 等