地域公共交通確保維持改善事業について

関係部分のみ抜粋

国土交通省　総合政策局
公共交通政策部　交通支援課

『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～
24年度　332億円（前年度比1．09）

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であるバス交通、デマンド交通（注）、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。離島航路や、離島航空路 新規 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・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（※）

（注）利用者の個別の需要（デマンド）に応じて、需要を集約した上で、ドア・ツー・ドア型輸送サービスを提供する形態の乗合輸送

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・改善に資する調査の支援等
・ 東日本大震災被災地域における地域内の生活交通の確保・維持のあり方について、特例措置により支援（※）

（※）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26億円を含む。新規

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）

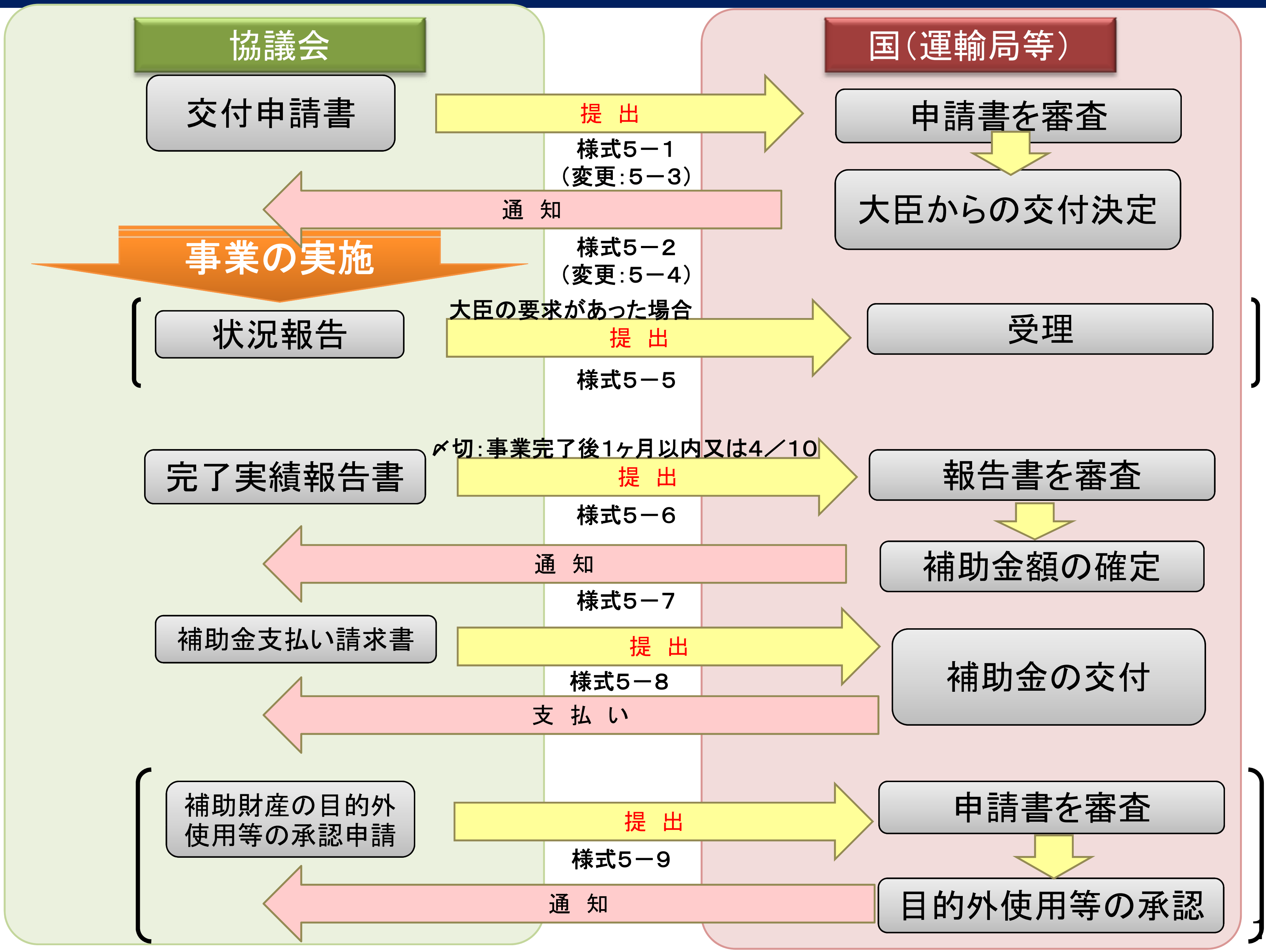
※各計画は分野毎に作成することも可
※陸上交通に係る計画のうち地域間幹線系統確保維持計画と地域内フィーダー系統確保維持計画を別に作成することも可（この場合、両協議会において計画の情報の共有を行うこと。）
※上記中の都道府県・市町村協議会については、事業内容に応じた主催主体の組合わせ等が可能

○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。

調査事業の流れ



協議会
国（運輸局等）
交付申請書
提　出
様式5－1
（変更：5－3）
申請書を審査
大臣からの交付決定
通　知
様式5－2
（変更：5－4）
事業の実施
状況報告
大臣の要求があった場合
提　出
様式5－5
受理
完了実績報告書
〆切：事業完了後1ヶ月以内又は4／10
提　出
様式5－6
報告書を審査
補助金額の確定
通　知
様式5－7
補助金支払い請求書
提　出
様式5－8
補助金の交付
支　払　い
補助財産の目的外使用等の承認申請
提　出
様式5－9
申請書を審査
目的外使用等の承認
通　知

陸上交通の確保維持事業

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)
- バス停共有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

補助対象とする地域内フィーダー系統の要件

○主な要件

・「補助対象地域間幹線バス系統のフィーダー系統」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。

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。

補助対象とする地域内フィーダー系統の要件（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。

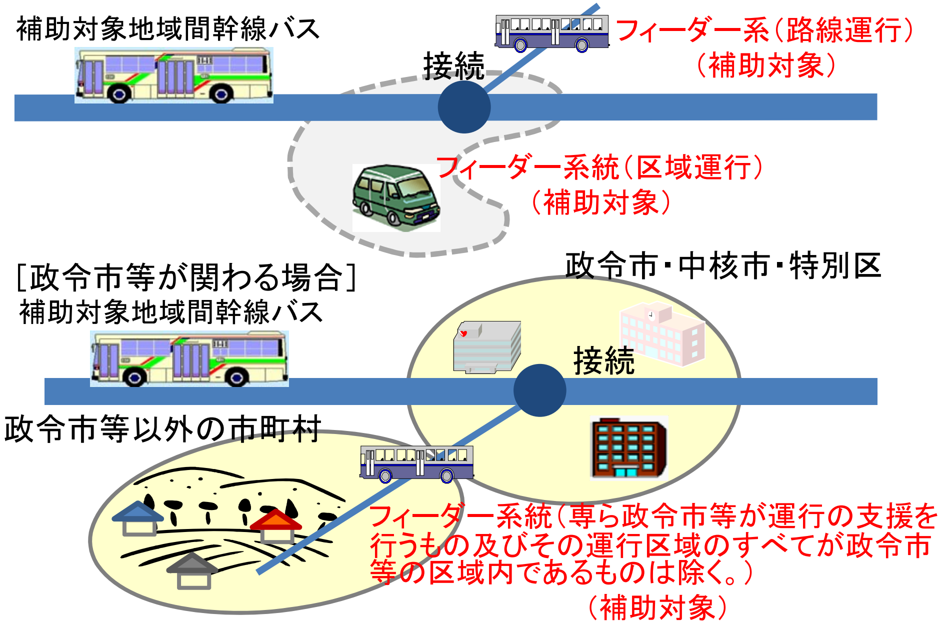
補助対象経費

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。

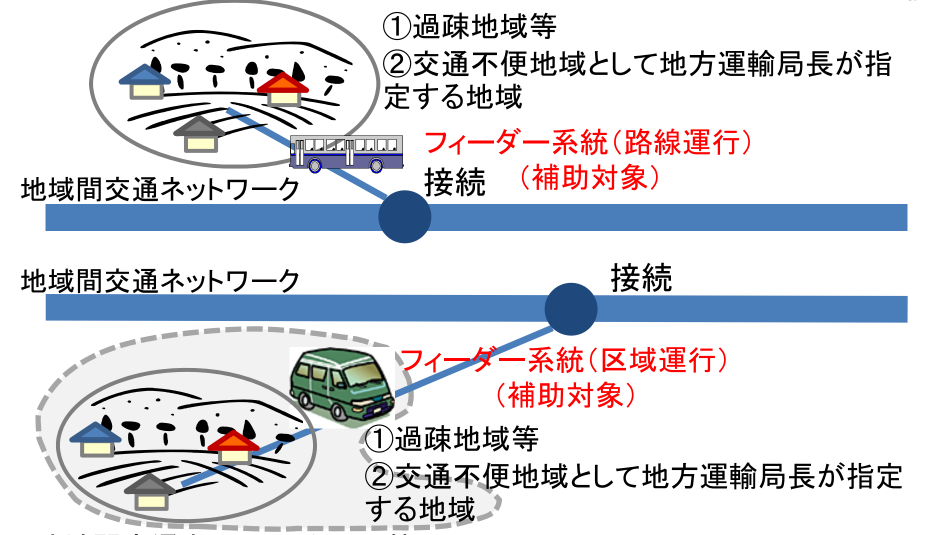
ただし、災害等の予期しない事由により欠損が増大した場合その他特に調整を必要とする場合には、予算の範囲内で額を増減することができるものとする。

フィーダー系統のイメージ

（１）補助対象地域間幹線バス系統のフィーダー系統



（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



＊地域間交通ネットワークの要件
- 黒字路線、鉄軌道（JR、大手民鉄等）も含まれる。
- 地域間幹線バスは、幹線性（複数市町村間、運行頻度）が必要。

※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。

調査事業

補助対象

地域の公共交通の確保維持改善にかかる計画の策定調査等

補助対象者

上記の計画の策定を設置目的の一つとする多様な地域の関係者により構成される協議会（補助要綱第2条第1号に規定する協議会のほか、地域公共交通活性化・再生法に定める法定協議会、離島航路協議会等、既存の協議会を含む。）

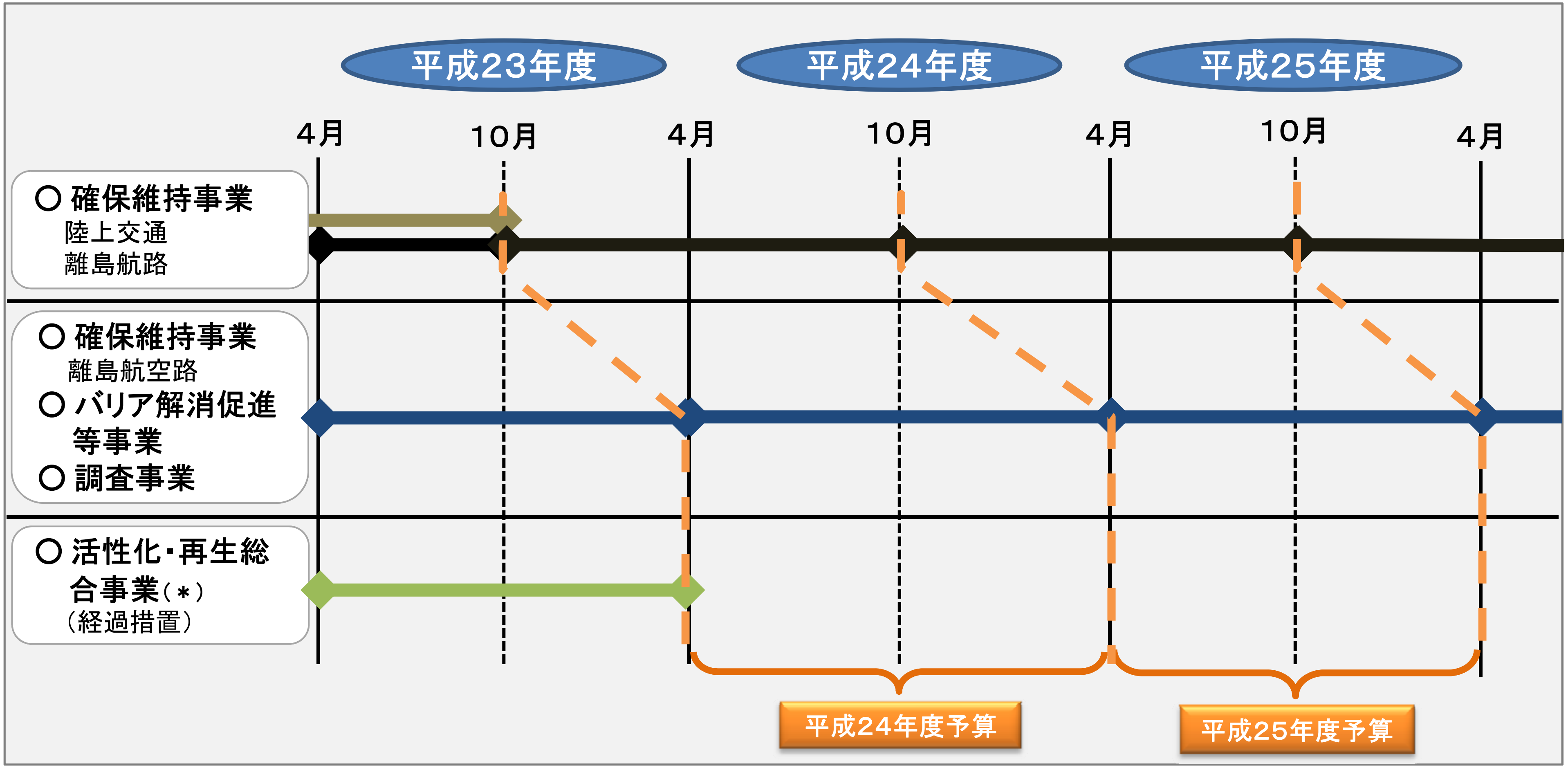
補助対象経費

計画の策定に必要な経費　（協議会開催等の事務費、地域のデータの収集・分析の費用、住民・利用者アンケートの実施費用、専門家の招聘費用、モビリティマネジメントの実施等地域住民への啓発事業の費用、短期間の実証調査のための費用等。）

補助率

定額（2000万円以下）

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



- 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。