

# 地域公共交通に関する補助制度について

---

平成30年5・6月  
北陸信越運輸局  
交通政策部 交通企画課

# 地域公共交通確保維持改善事業

地域公共交通活性化再生法等を踏まえ、持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向けた取組を支援

平成30年度予算 209億円  
(対前年度比 0.98)

## 地域の特性に応じた生活交通の確保維持

### <支援の内容>

- 幹線バス交通の運行  
地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や車両購入を支援。
- 地域内交通の運行  
過疎地域等において、コミュニティバス、デマンドタクシー等の地域内交通の運行や車両購入等を支援。
- 離島航路・航空路の運航  
離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である離島航路・航空路の運航等を支援。

## 快適で安全な公共交通の構築

### <支援の内容>

- ノンステップバスの導入、鉄道駅における内方線付点状ブロックの整備 等
- 地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新 等

地域公共交通再編実施計画を実施する際には、まちづくり支援とも連携し、支援内容を充実

## 地域公共交通ネットワーク形成に向けた計画策定の後押し

### <支援の内容>

- 地域公共交通網形成計画等の策定に係る調査
- 地域公共交通再編実施計画の策定に係る調査
- 地域公共交通網形成計画等に基づく利用促進・事業評価

地域公共交通網形成計画

地域公共交通再編実施計画

国の認定

## 地域公共交通ネットワーク再編の促進

### <支援の内容>

- 国の認定を受けた地域公共交通再編実施計画に基づく事業の実施
- ・地方路線バスの利便性向上、運行効率化等のためのバス路線の再編やデマンド型等の多様なサービスの導入 等

## 【東日本大震災対応】被災地のバス交通等に対する柔軟な支援

### <支援の内容>

- 被災地の幹線バスの運行(※)
- 仮設住宅等を巡る地域内バス等の運行

平成30年度予算額 12億円  
(東日本大震災復興特別会計:復興庁一括計上分)

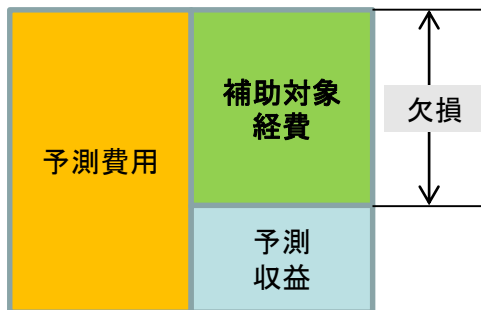
※福島県の原子力災害被災地域における避難住民の帰還を促進するため、幹線バスに係る特例措置を拡充。

# 地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域間幹線系統補助）

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援。

## 補助内容

- 補助対象事業者  
一般乗合旅客自動車運送事業者又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
- 補助対象経費  
予測費用(補助対象経常費用見込額)から予測収益(経常収益見込額)を控除した額

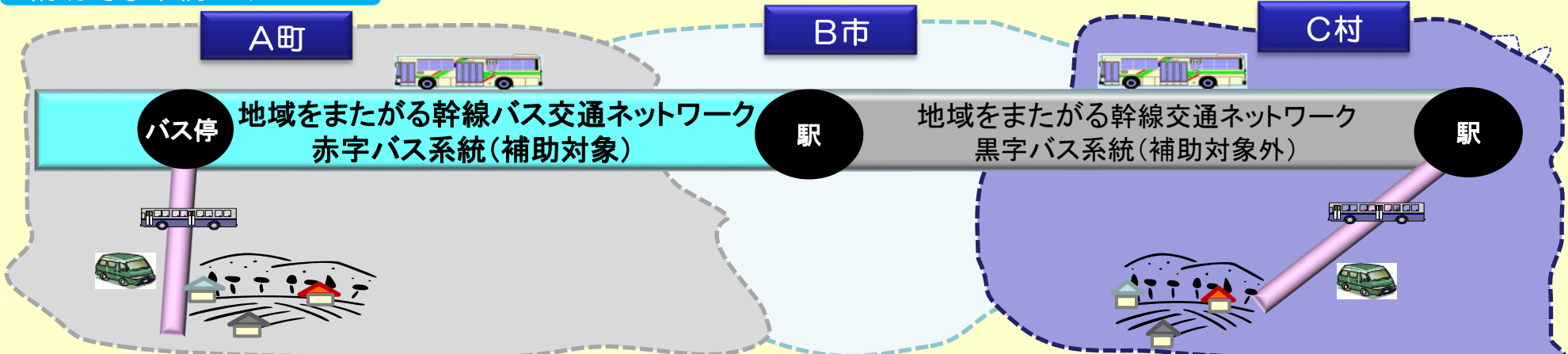


### <補助対象経費算定方法>

**予測費用**  
 (事業者のキロ当たり経常費用見込額  
 × 系統毎の実車走行キロ)  
 -  
**予測収益**  
 (系統毎のキロ当たり経常収益見込額  
 × 系統毎の実車走行キロ)

- 補助率  
1/2
  - 主な補助要件
    - ・複数市町村にまたがる系統であること  
(平成13年3月31日時点で判定)
    - ・1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの
    - ・輸送量が15人～150人/日と見込まれること
- ※ 1日の運行回数3回(朝、昼、夕)以上であって、1回当たりの輸送量5人以上(乗用車では輸送できず、バス車両が必要と考えられる人数)  
 ※ ①復興特会から移行する応急仮設住宅非経由系統のうち、東日本大震災前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統、②熊本地震前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統については、輸送量要件を緩和(一定期間)
- ・経常赤字が見込まれること

## 補助対象系統のイメージ



地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援。

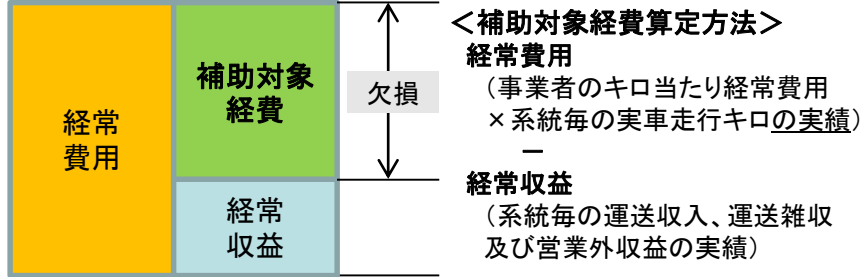
## 補助内容

### ○ 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  
又は地域公共交通活性化・再生法に基づく協議会

### ○ 補助対象経費

補助対象システムに係る経常費用から経常収益を控除した額



### ○ 補助率

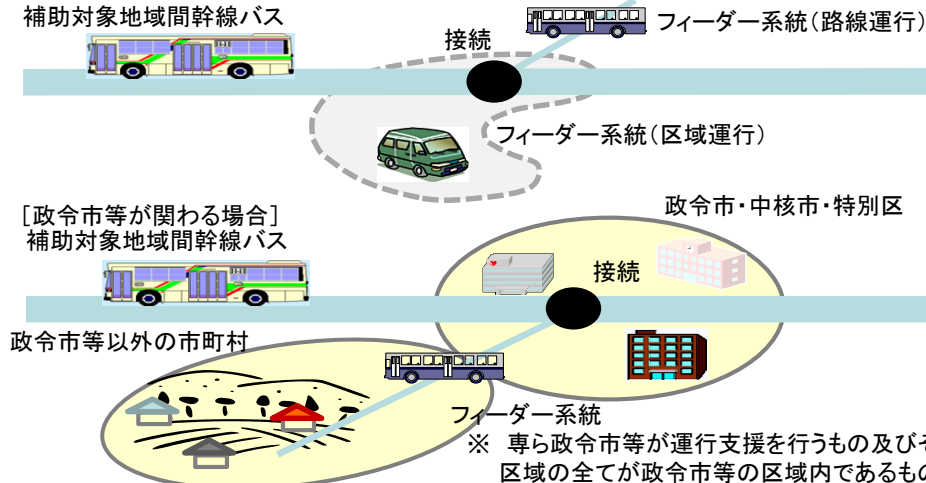
1/2

### ○ 主な補助要件

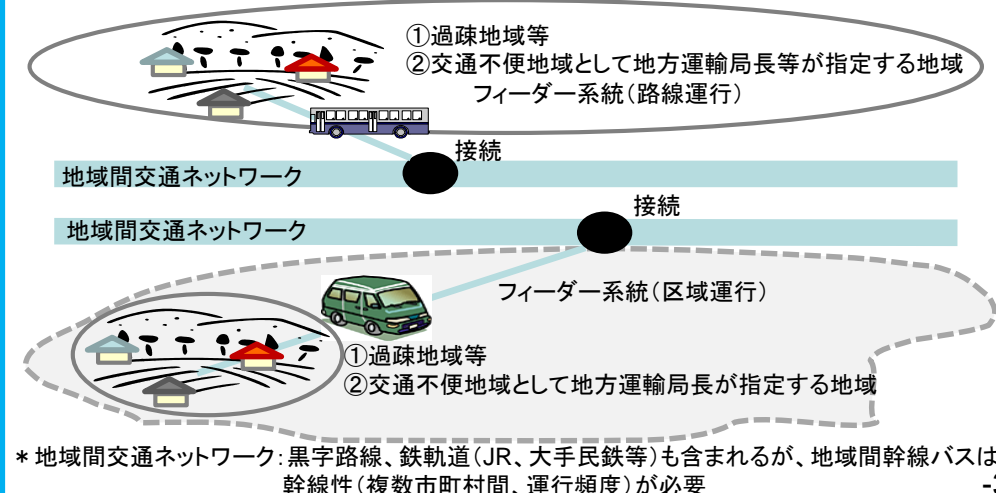
- ・補助対象地域間バスシステムを補完するものであること  
又は過疎地域等の交通不便地域の移動確保を目的とするものであること
- ・補助対象地域間幹線バスシステム等へのアクセス機能を有するものであること
- ・新たに運行又は公的支援を受けるものであること
- ・乗車人員が2人/1回以上であること  
（定時定路線型の場合に限る。）
- ・経常収益が経常費用に達していないこと

## 補助対象システムのイメージ

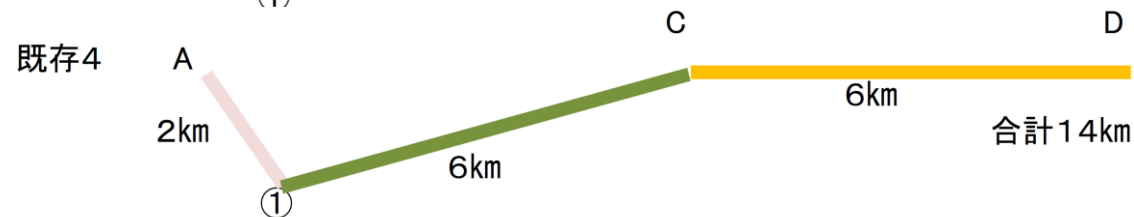
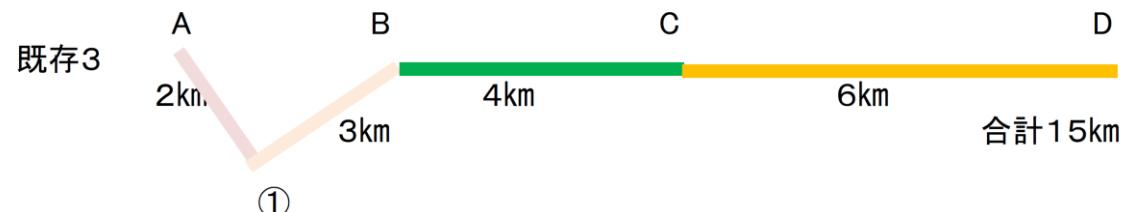
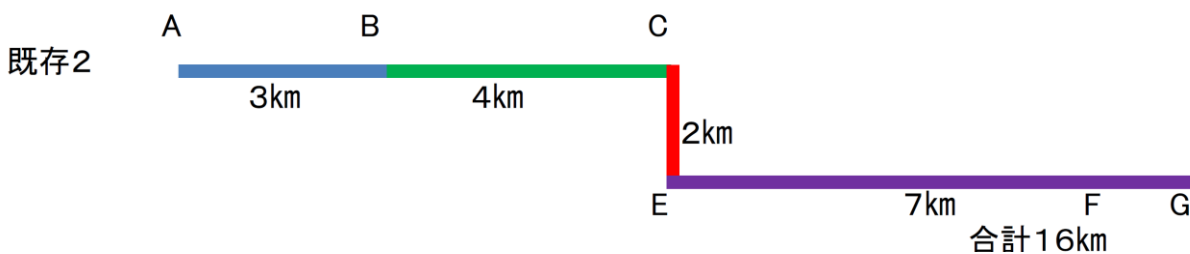
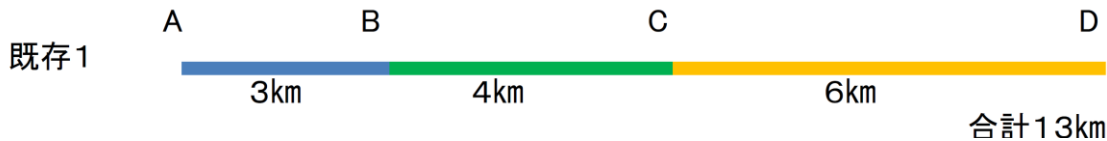
### (1) 補助対象地域間幹線バスシステムへの接続



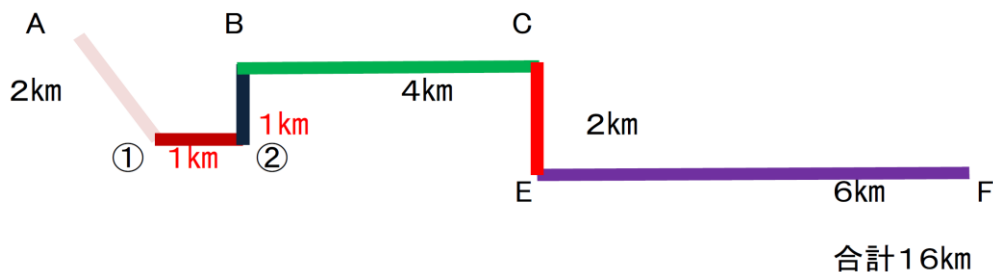
### (2) 交通不便地域



## 既存系統



## 新設系統(見直し系統)



## 系統見直しに係る取り扱いの考え方

○既存系統4路線と新設(見直し)系統を比較する。**※「既存系統」は補助対象系統に限らない。**

○既存系統と異なっている区間  
①~②の1km + ②~Bの1km  
**2km**

○新設系統のキロ程の20%  
(16km × 20%) **3.2km**

○この場合、既存系統と異なっている区間のキロ程が20%(3.2km)以上でも3km以上でもないため、新規性要件を満たさない。

○既存系統と異なっている区間、①~②及び②~B間のキロ程が3kmの場合、20%を超えないが、3km以上の見直しとなるため、新規性を満たす事となる。

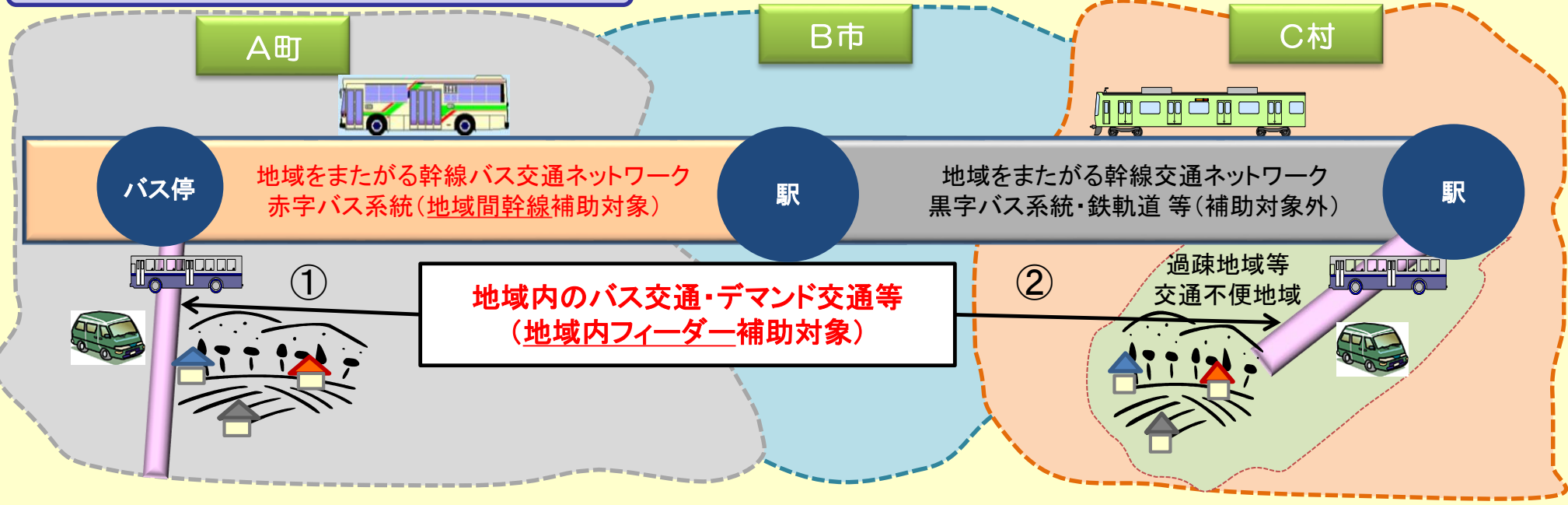
道路運送法の体系とフィーダーシステム補助の対象

			具体例	
旅客自動車運送事業 (法 § 2)	一般旅客自動車運送事業 (法 § 3)	一般乗合旅客自動車運送事業 (法 § 3)	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線定期運行 (省 § 3の3)</li> <li>路線不定期運行 (省 § 3の3)</li> <li>区域運行 (省 § 3の3)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般バス</li> <li>コミュニティバス</li> <li>定時定路線型乗合タクシー</li> </ul>
		一般貸切旅客自動車運送事業 (法 § 3)		<ul style="list-style-type: none"> <li>観光バス</li> <li>スクールバス</li> </ul>
		一般乗用旅客自動車運送事業 (法 § 3)		<ul style="list-style-type: none"> <li>ハイヤー</li> <li>タクシー</li> <li>福祉タクシー</li> </ul>
	特定旅客自動車運送事業(法 § 3)			<ul style="list-style-type: none"> <li>特定の事業所への通勤用等の送迎バス</li> </ul>
	国土交通大臣の許可を受けた場合等における、貸切バス事業者、タクシー事業者による乗合旅客の運送(法 § 21)			<ul style="list-style-type: none"> <li>生活交通の確保が必要な場合に、要請等に基づき臨時的に運行を行うバス、乗合タクシー</li> <li>工事期間中の鉄道代行バス</li> <li>イベント送迎シャトルバス</li> </ul>
自家用自動車による有償の旅客運送 (法 § 78)	自家用有償旅客運送(法 § 78)	市町村運営有償運送(省 § 51)		<ul style="list-style-type: none"> <li>市町村自らが行うコミュニティバス</li> </ul>
		公共交通空白地有償運送(省 § 51)		<ul style="list-style-type: none"> <li>NPO等が過疎地域等において行うコミュニティバス</li> </ul>
		福祉有償運送(省 § 51)		<ul style="list-style-type: none"> <li>NPO等が行う、身体障がい者や要介護者等の運送のための福祉バス</li> </ul>
	国土交通大臣の許可を受けて行う運送(法 § 78)			<ul style="list-style-type: none"> <li>幼稚園送迎バス</li> </ul>
災害のため緊急を要するときに行う運送(法 § 78)				

地域公共交通確保維持事業補助対象

法＝道路運送法  
省＝道路運送法施行規則

補助対象となるバス交通のイメージ



地域内フィーダー補助における接続性要件

① 補助対象地域間幹線システムのフィーダーシステムであること。(政令指定都市、中核市及び特別区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指定都市等の区域内であるものを除く。)

※「フィーダーシステム」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するシステムをいう。この場合の、「接続」とは、バス停留所相互又はバス停留所と駅、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 法律に基づく過疎地域等又は地域運輸局長等が指定する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システムであること。

※「地域間交通ネットワーク」とは、地域間幹線バスシステム、鉄軌道路線、内航旅客船航路及び国内定期航空路をいう。この場合において、「地域間幹線バスシステム」とは、複数市町村(ただし、平成13年3月31日における市町村の状態に応じたもの。)にまたがる平日1日当たりの計画運行回数が3回以上のものとする。

# 地域公共交通確保維持事業 (陸上交通:車両購入に係る補助)

厳しい経営状況にある乗合バス事業者の負担の軽減や老朽更新による安全確保及び利用者利便を図る観点から、バス車両の更新等について支援。

## 補助内容

### ○ 補助対象事業者

#### 【車両減価償却費等補助】

幹線系統：一般乗合旅客自動車運送事業者

又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

フィーダー系統：一般乗合旅客自動車運送事業者又は自家用有償旅客運送者

又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

#### 【公有民営補助】

地方公共団体又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

### ○ 補助対象経費

#### 【車両減価償却費等補助】

補助対象購入車両減価償却費及び

当該購入に係る金融費用の合計額

(地域公共交通再編実施計画に位置付けられた系統については、車両購入費の一括補助も可)

#### 【公有民営補助】

補助対象車両購入費用

※補助対象経費の限度額

① ノンステップ型車両：1,500万円

② ワンステップ型車両：1,300万円

③ 小型車両：1,200万円

④ 都市間連絡用車両：1,500万円

### ○ 補助率

1/2

### ○ 主な補助要件

・補助対象期間中に新たに購入等を行うもの

・主として地域間幹線又は地域内フィーダーの補助対象系統の運行の用に供するもの

・地上から床面までの地上高が65センチメートル以下かつ定員11人以上の車両であって次のいずれかに該当するもの

① ノンステップ型車両(スロープ又はリフト付き)

② ワンステップ型車両(スロープ又はリフト付き)

③ 小型車両(①及び②の類型に属さない長さ7メートル以下かつ定員29人以下の車両)

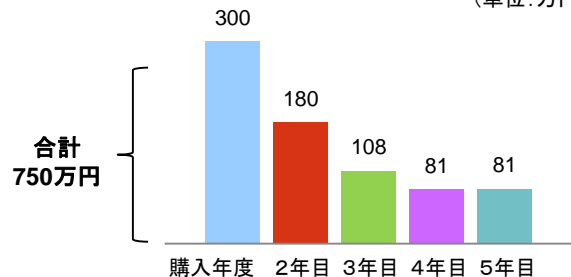
・運行区間の一部に高速道路等を含む補助対象系統の運行の用に供するものであって道路運送車両の保安基準(座席ベルト、ABS等の設置)に適合した定員11人以上の車両

## 補助方式のイメージ

### 車両減価償却費等補助

＜車両価格1,500万円のノンステップバスを購入し、定率法(残存価額×0.4)を用いて5年間で償却する場合＞

(単位:万円)

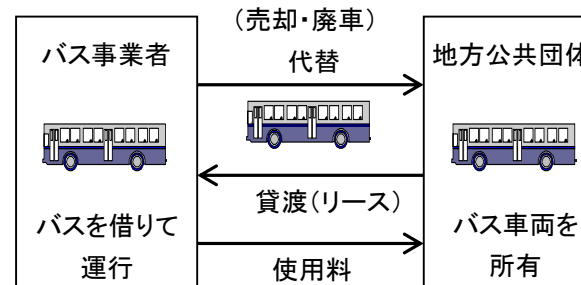


車両購入に係る減価償却費・金融費用を5年間にわたって交付

※ 補助対象金融費用は、年2.5%が上限

### 公有民営補助

＜車両価格1,500万円のノンステップバスを購入した場合＞



協議会で、老朽車両の代替を含む「収支改善計画」を策定

2年間で均等に分割して交付  
1年目 375万円  
2年目 375万円



離島航路は、離島に暮らす住民にとって、日常生活における移動や生活必需品等の輸送のために不可欠の交通手段であり、その確保・維持に係る地域の取組みを支援。

## 離島航路運営費等補助

### 制度概要

- ・補助対象は唯一かつ赤字の航路
- ・事前算定方式による内定制度
- ・補助対象経費の算出は効率的な運営を行った際の標準収支見込により求める標準化方式を採用
- ・欠損見込額全体に対する補助充足率は1/2
- ・補助対象期間は10月から9月の1年間

※補助対象航路 121航路109事業者(H28年度)

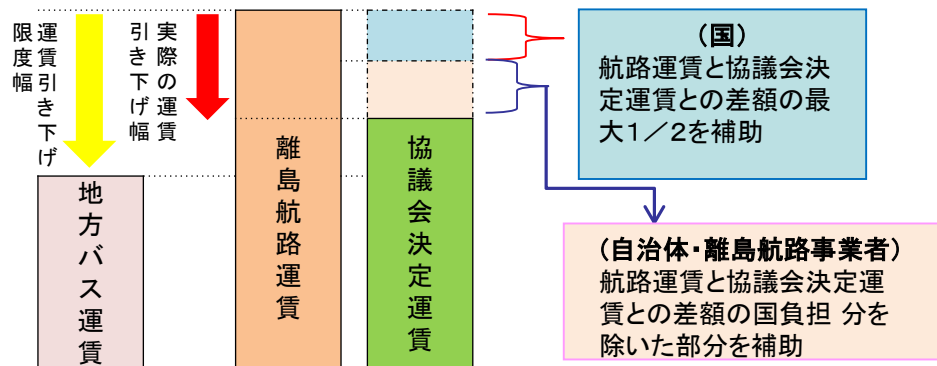
### 補助対象航路の主な基準

- ① 離島振興法第2条第1項の規定により指定された離島振興対策実施地域又はこれに準ずる地域に係る航路であること。
- ② 本土と①の地域又は①の地域相互間を連絡する航路であり、かつ、以下のいずれかに該当すること。
  - イ) 他に交通機関がないか又は他の交通機関によることが著しく不便となること。
  - ロ) 同一離島に複数航路が存在する場合、同一離島について起点港を異にし、終点が同一市町村にない航路であり、協議会で決定された航路であること。
- ③ 陸上の国道又は都道府県道に相当する海上交通機能を有すること。
- ④ 関係住民のほか、郵便・信書便又は生活必需品及び主要物資等を輸送していること。
- ⑤ 航路経営により生じる欠損見込が明らかにやむを得ないと認められること。

## 離島住民運賃割引補助

### 制度概要

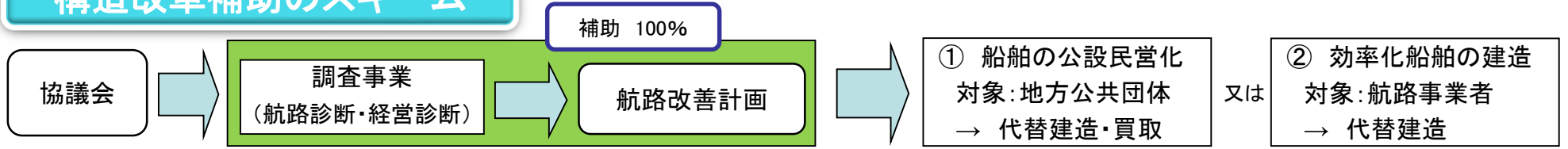
- ・当該地域の地方バス等の運賃水準までを引き下げ限度幅とし、地域(自治体等)による負担等を勘案して、協議会において運賃水準を決定
- ・運営費補助の中で、協議会で決定された運賃引き下げ額の1/2を含め、国が補助



# 地域公共交通確保維持事業 (離島航路運営費等補助)

離島航路の維持・改善のため、協議会において当該航路の経営診断等で問題点や課題を把握した上で、将来の欠損増大・経営破綻を回避するための改革の取組みを支援

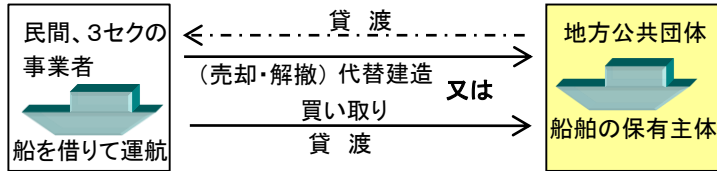
## 構造改革補助のスキーム



## ① 船舶の公設民営化

### 制度概要

・民間、3セクの航路事業者に対して貸し渡すため船舶を保有する地方公共団体に対して支援



30%  
(補助)

70%  
(過疎債又は辺地債の活用が可能であり、過疎債は70%、辺地債は80%の充当が可能。)

### 公設民営化の補助要件

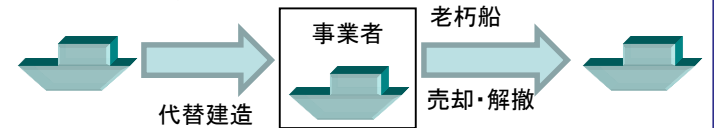
(以下のいずれかに該当する船舶)

- ・離島航路事業者に代わり、地方公共団体が代替建造する船舶
- ・離島航路に就航する船舶のうち、地方公共団体が買取を行うもの

## ② 効率化船舶の建造

### 制度概要

・省エネルギー設備機器を要する船舶等効率化船舶へ代替建造する航路事業者に対して支援



10%  
(補助)

90%  
(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構による船舶共有建造制度の活用が可能。同機構の負担部分は、事業者が共有期間を通じて毎月、船舶使用料として支払う。)

### 効率化船舶の補助要件

(以下のいずれかに該当する船舶)

- ・省エネルギー設備機器※を要する船舶
  - ・既存船舶のトン数を10%以上小型化した船舶
  - ・離島航路事業者が共同で利用する予備船舶
- ※ 省エネルギー設備機器: ターボチャージャー、推進効率改善に寄与するプロペラ設備、特殊舵、バルバスバウキャップ、燃料改質器

離島住民の日常生活に重要な役割を果たしている離島航空路について、安定的な輸送の確保のため運航費補助を実施するとともに、人の往来に要する費用の低廉化のため離島住民運賃割引補助を実施。

## 離島航空路運航費補助

### 制度概要

- ・補助対象路線は、経常損失が見込まれる離島路線のうち、地域の協議会で決定された最も日常拠点性を有する路線
  - ・事前算定方式による内定制度
  - ・補助対象経費は、実績損失見込み額と標準損失額のいずれか低い方
  - ・補助対象経費の1/2以内を国が補助(残り1/2は地域で負担)
  - ・補助対象期間は4月から翌年3月までの1年間
- ※補助対象航空路 16航空路6事業者(H28年度)

### 補助対象路線の主な基準

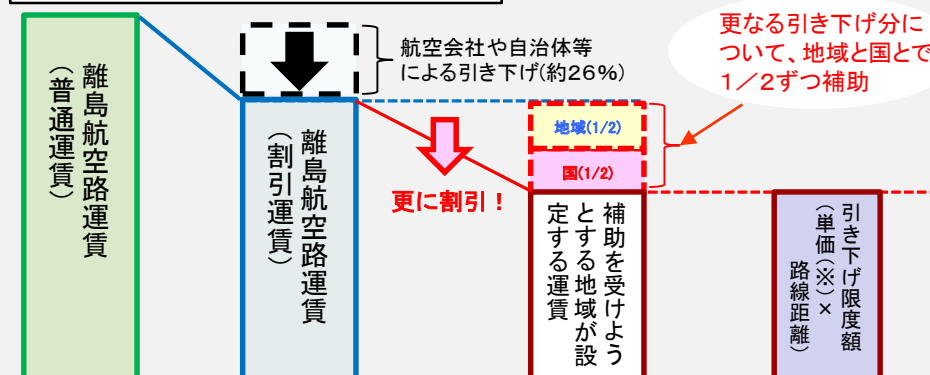
- 補助対象期間に経常損失が見込まれる離島航空路線において①～④の基準を満たすこと。
- ① 当該離島にとって最も日常拠点性を有する地点を結ぶ路線であること。
  - ② 海上運送等の主たる代替交通機関による当該離島と前項の地点の間の所要時間が、概ね2時間以上であること。
  - ③ 二以上の航空運送事業者が競合関係の下で経営する航空路線でないこと。
  - ④ 当該離島航空路線に係る運航計画の内容が、当該離島航空路線の確保維持を図るため適切なものであって、その実施が確実であると認められること。

## 離島住民運賃割引補助

### 制度概要

- ・補助対象路線は、経常損失が見込まれる離島路線のうち、地域の協議会で決定された最も日常拠点性を有する路線及びこれに準ずる路線(県庁所在地間との路線よりも距離が短い県外路線等)
- ・離島住民に対する割引運賃を設定する場合に、運賃引き下げによる損失額の1/2を国が補助(残り1/2は地域で負担)
- ・引き下げ限度額は、同一都道府県内離島航空路線及びこれに準ずる路線のうち、補助対象外路線の平均単価に路線距離を乗じた金額
- ・実際の運賃水準は地域の協議会において決定

### ○離島住民運賃割引補助のイメージ



※補助対象外離島航空路線の運賃の平均

高齢者、障害者をはじめ誰にとっても暮らしやすいまちづくり、社会づくりを進めるため、公共交通のバリアフリー化を一体的に支援。

・補助対象事業者: 交通事業者等      ・補助率: 1/3等

○鉄道駅、旅客ターミナル (バス・旅客船・航空旅客) のバリアフリー化、待合・乗継施設整備 (段差の解消 (※)、転落防止設備の整備、視覚障害者誘導用ブロックの整備等)

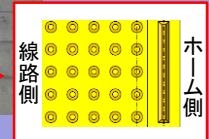
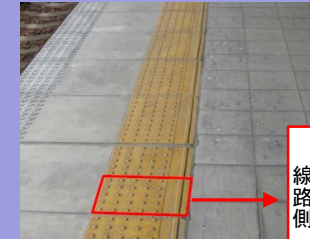
補助率: 1/3



車椅子用階段昇降機



視覚障害者誘導用ブロック



○ノンステップバス・リフト付きバスの導入

補助率: 1/4又は補助対象経費と通常車両価格の差額の1/2のいずれか低い方(上限140万円)



ノンステップバス



リフト付きバス

○福祉タクシーの導入

補助率: 1/3



福祉タクシー

○情報提供 (※)

(発車案内表示システム等)

補助率: 1/3



発車案内表示システム

※駅等のエレベーター整備、ホームドア、バスターミナル等の情報提供案内板など交通サービスのインバウンド対応は、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業において支援。

バリアフリー化されたまちづくりの一環として、LRT、BRTの導入等、公共交通の利用環境改善を支援。

- ・補助対象事業者：交通事業者等
- ・補助率：1／3等

## 支援対象メニュー（例）

### ○LRTシステムの導入に要する経費



<低床式車両の導入>



<停留施設の整備>

※ LRT: 低床式路面電車による幹線的な交通システム

### ○BRTシステムの導入に要する経費



<連節バスの導入>

※ BRT: 連節バス、バスレーン等を組み合わせた幹線的な交通システム

◆LRT・BRTの導入について、下表の左欄に掲げる事業は、それぞれ右欄のとおり補助率をかさ上げ。

事業	補助率
「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画に基づいて実施される事業	2／5
地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画並びに立地適正化計画及び都市交通戦略の双方に基づいて実施される事業	1／2
地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画並びに軌道運送高度化実施計画又は道路運送高度化実施計画に基づいて実施される事業	1／2

安全な鉄道輸送を確保するために地域鉄道事業者が行う安全性の向上に資する設備整備等を支援。

■ 補助対象事業者：鉄軌道事業者

■ 補助対象事業

- ・車両設備の更新・改良
- ・レール、マクラギ、落石等防止設備、ATS、列車無線設備、防風設備、橋りょう、トンネル等の修繕 ※1

※1 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく  
鉄道事業再構築事業を実施する事業者に対しては、上記設備の整備も支援

■ 補助率：国 1/3 または 1/2 ※2

※2 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく  
鉄道事業再構築事業を実施する事業者に対しては、財政  
状況の厳しい地方公共団体が支援する費用相当分について、  
補助率 1/2



車両の更新

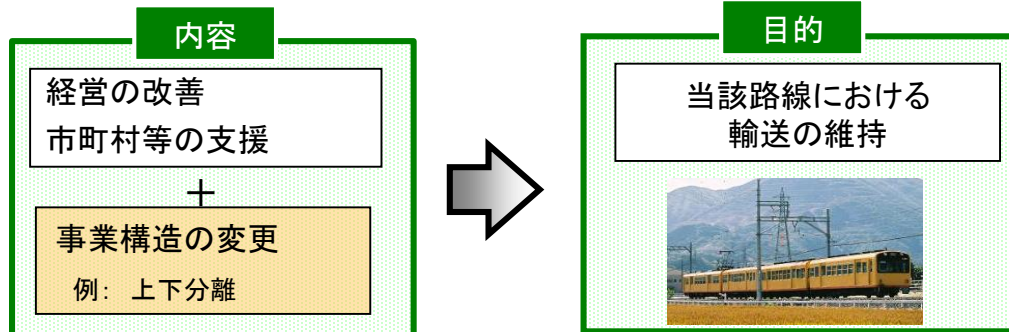


レールの修繕

(参考) 鉄道事業再構築事業

- 継続が困難又は困難となるおそれのある旅客鉄道事業の経営改善を図る
  - 市町村等と鉄道事業者が共同で計画を作成し、国土交通大臣による認定を経て実施
- <実施中の事業者>

福井鉄道、若桜鉄道、三陸鉄道、信楽高原鐵道、北近畿タンゴ鉄道、四日市あすなろう鉄道、山形鉄道、伊賀鉄道



➢ 自治体が鉄道施設を保有し、設備更新経費を負担する等して支援

※地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等の一部は、鉄道施設総合安全対策事業においても支援。

## 地域公共交通調査等事業

### 地域公共交通調査事業

計画策定事業

◇地域公共交通網形成計画等の策定支援

計画推進事業

◇地域公共交通網形成計画に基づく利用促進や事業評価の取組みの支援

### 地域公共交通再編推進事業

再編計画策定事業

◇地域公共交通再編実施計画の策定支援

再編計画推進事業

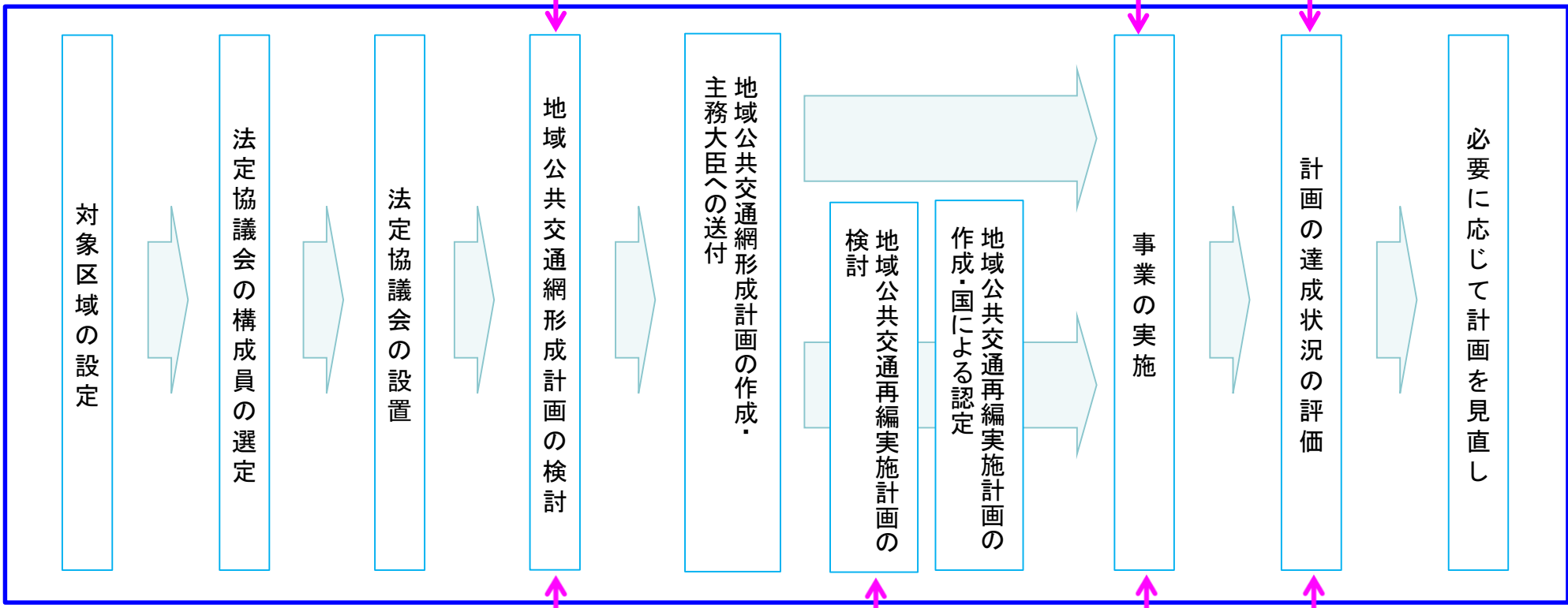
◇地域公共交通再編実施計画に基づく利用促進や事業評価の取組みの支援

## ケース1

地域公共交通網形成計画を策定

**地域公共交通調査事業**

<b>計画策定事業</b> 【補助内容】 計画策定経費 【補助率等】 1/2	<b>計画推進事業</b> 【補助内容】 利用促進・事業評価経費 【補助率等】 1/2(策定後2年間)
--	---



## ケース2

地域公共交通網形成計画及び地域域公共交通再編実施計画を策定

【補助内容】 計画策定経費  
【補助率等】 1/2

**地域公共交通調査事業**

**再編計画策定事業**

【補助内容】 計画策定経費  
【補助率等】 1/2

**再編計画推進事業**

【補助内容】 利用促進・事業評価経費  
【補助率等】 1/2(認定期間内(最大5年間))

**地域公共交通再編推進事業**

※同一年度において、地域公共交通調査事業(計画推進事業)と地域公共交通再編推進事業(再編計画推進事業)の併用はできない。



地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通網形成計画、地域公共交通再編実施計画等の策定に要する経費を支援。

## 地域公共交通調査事業(計画策定事業)

- 補助対象者:地域公共交通活性化再生法に基づく協議会(法定協議会)、多様な地域の関係者により構成される協議会、地方公共団体
- 補助対象経費:地域公共交通網形成計画(地域公共交通再編実施計画を除く。)の策定に必要な経費  
(地域データの収集・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、協議会開催等の事務費、短期間の実証調査のための費用等)
- 補助率:1/2

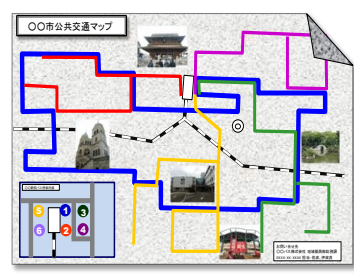
## 地域公共交通再編推進事業(再編計画策定事業)

- 補助対象者:地域公共交通活性化再生法に基づく協議会(法定協議会)、地方公共団体
- 補助対象経費:地域公共交通再編実施計画の策定に必要な経費  
(地域データの収集・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、協議会開催等の事務費、短期間の実証調査のための費用等)
- 補助率:1/2

地域公共交通網形成計画又は国の認定を受けた地域公共再編実施計画に基づく事業として実施する利用促進及び事業評価(協議会運営・フォローアップ等)に要する経費を支援

- ・補助対象事業者: 地域公共交通活性化再生法に基づく協議会(法定協議会)、地方公共団体
- ・補助率: 1/2
- ・補助対象期間: 地域公共交通調査事業(計画推進事業): 地域公共交通網形成計画の策定から最大2年間  
 地域公共交通再編推進事業(再編計画推進事業): 地域公共交通再編実施計画の認定から最大5年間  
 (認定期間内に限る。)

支援の対象となる利用促進のイメージ



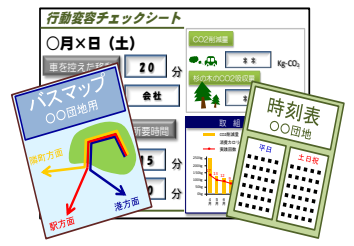
公共交通マップ・総合時刻表の作成(※1)



企画切符の発行(※2)



ワークショップの開催



モビリティマネジメントの実施(※3)

- ※1 地域住民を対象としたもののみならず、他地域からの来訪者を対象とした総合時刻表や外国語表記の公共交通マップも対象
- ※2 割引運賃の設定に伴う減収分の補填については、含まない。
- ※3 モビリティマネジメント: 過度に自動車に頼る状態から公共交通などを「かしこく」使う方向へと転換することを促す取組み

支援の対象となる事業評価のイメージ



協議会の運営



地域の検討会・説明会開催

- ・事業実施に係る目標達成状況の把握・検証  
(満足度調査、OD調査等)
- ・検証結果を踏まえた事業改善方策の検討  
(協議会委員の旅費・日当等)

**補助対象経費**

大分類	小分類	実施要領(具体的経費)
利用促進に係る事業	①公共交通マップ、総合時刻表等の作成に要する経費	・公共交通マップ、総合時刻表、公共交通機関の「乗り方」のガイド、パンフレット等(地域住民のみならず他地域からの来訪者を対象としたものも含む。)の作成・配布に要する経費
	②公共交通・乗継情報等の提供に要する経費	・WEBページ作成費(保守管理費を除く。)、ポスター等作成費、広報費、乗換案内情報等のコンテンツプロバイダーへの情報提供を目的とした時刻情報等の電子化に伴う初期費用
	③割引運賃設定、企画切符発行等に要する経費	・割引運賃の設定、企画切符発行等のための経費(乗車券発行システム、収入管理システム等の改修に要する費用を除く。)、広報費、調査費等(割引運賃設定に伴う減収分の補填については、含まない。)
	④地域におけるワークショップ等の開催に要する経費	・会場借料、講師招聘費(謝金、旅費等)、資料作成費用等(活性化法法定協議会の主催により、地域公共交通の利用促進のための検討、周知又は理解促進のために実施するものに限り、イベント開催費用を含まない。ただし、次に掲げる費用はこの限りでない。) ・イベント等における地域公共交通の利用方法の説明会(いわゆる「乗り方教室」)において用いるバス等の借料(体験乗車等の旅客の運送に係るものを除く。)及びそれらと一体的に実施するスタンプラリー等において用いるスタンプカード等の印刷に要する経費
	⑤モビリティマネジメントの実施に要する経費	モビリティマネジメント(居住地域、学校、職場、特定路線等のターゲットを絞り、大規模かつ個別的な働きかけにより自発的な行動変容を促すコミュニケーション施策。以下「MM」という。)実施に係る以下に掲げる経費をいう。 ・現況等の調査(MMの一環としての事前調査・行動調査等をいう。)に要する経費 ・MM対象者に対するコミュニケーションアンケートの一環としての情報提供、行動プラン表の作成・配布・回収及びフィードバック等の実施に要する経費 ・MM対象者に対する体験乗車チケットの発行(いわゆる「お試用」として配布するものに限り、運賃制度に組み込まれて恒常的に実施するものを含まない。)に要する経費 ・MM対象者に対するノベルティの作成(コミュニケーションアンケートの回収率の向上等を目的として提供するボールペンなどを対象とし、高額なものを含まない。)に要する費用
計画の達成状況等の評価に係る事業	①効果検証のためのOD調査や満足度調査等のフォローアップ調査費	・地域公共交通網形成計画(又は地域公共交通再編実施計画)に定められている目標等の効果検証のための調査に要する経費
	②協議会開催等の事務費	・会場借料、専門家招聘費(謝金、旅費等)、資料作成費用等(活性化法法定協議会の主催により、評価を実施するものに限る。) ※当該費用のみを対象とした事業については、補助金を交付しない。

※地域公共交通調査事業(計画推進事業)と地域公共交通再編推進事業(再編計画推進事業)で補助対象経費は同様

# 地域公共交通ネットワークの再編に対する重点的な支援

地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通ネットワークの再編に対して重点的な支援を実施。

- 地方路線バスの利便性向上、運行効率化等のためのバス路線の再編やデマンド型等の多様なサービスの導入
- LRT・BRTの高度化
- 地域鉄道の上区分離等

地域公共交通網形成計画

地域公共交通再編実施計画

国の認定

<p>バス路線の再編</p>	<p>地域全体での既存路線・ダイヤの見直し等</p>
<p>デマンド型等の多様なサービスの導入</p>	<p>路線バス・定期航路事業からデマンド型タクシー・海上タクシー等への転換</p>
<p>LRT・BRTの高度化</p>	<p>低床車両・連節バスの導入等</p> <p>LRT ( Light Rail Transit ) : 低床式車両の活用等による地域の幹線交通システム</p> <p>BRT ( Bus Rapid Transit ) : 連節バス、バスレーン等を組み合わせた地域の幹線交通システム</p>
<p>地域鉄道の上区分離等</p>	<p>上下分離等の事業構造の変更</p>

支援内容の充実

需要規模が小さい地方部のバス路線について、ミニバンやセダンといった車両へのダウンサイジングと合わせて増便や定時性の向上などのサービス改善やデマンド交通への転換を行う取組等に対して支援を拡充し、地域公共交通ネットワークの効率化・再編を推進(地域公共交通再編実施計画に基づく特例)

## 【地域間幹線系統】

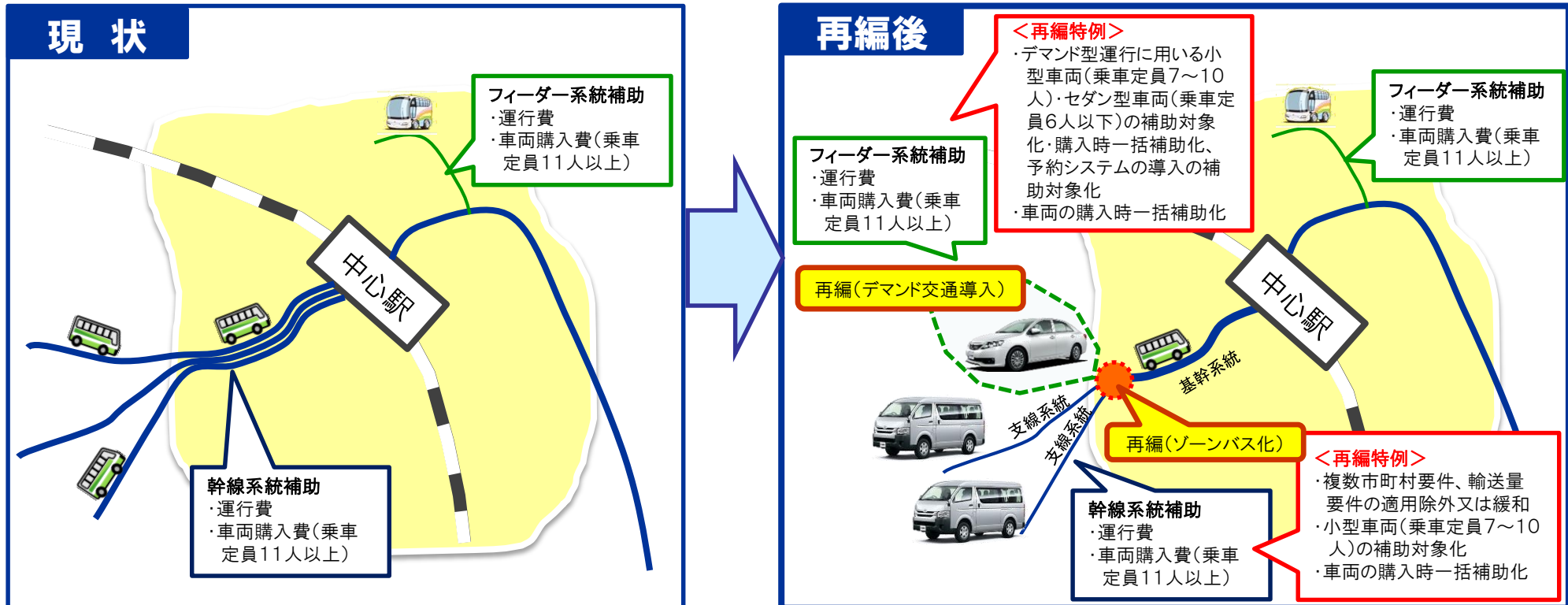
- ・ゾーンバス化等により、基幹系統と支線系統とに運行系統を分けることで地域間幹線補助系統の要件を満たさなくなる系統についても補助対象化(複数市町村要件、輸送量要件の除外)
- ・上記の対象となる系統以外の系統について輸送量要件(15人/日)の緩和(3人/日)
- ・ゾーンバスの支線系統等の効率的な運行を実現するため、小型車両(乗車定員7~10人)を補助対象化

## 【地域内フィーダー系統】

- ・路線バスからデマンド型運行への転換に関し、小型車両(乗車定員7~10人)及び予約システムの導入を支援。
- ・地域の実情に応じた効率的な運行を実現するため、セダン型車両(乗車定員6人以下)を補助対象化

## 【共通】

- ・バス会社の資金繰りや金融費用削減のため、車両の購入時一括補助化



※「ゾーンバス化」:運行地域のバス交通の拠点となる乗継ポイントを設定し、乗継ポイントを起点に中心部までの路線を「基幹系統」、乗継ポイントから周辺地域への路線を「支線系統」に役割分担すること。 -20-

地域公共交通再編実施計画に基づく路線バスからデマンド型運行への転換に関し、小型車両(セダン型車両を含む。)及び予約システムの導入を支援

## 小型車両の導入

デマンド型交通を導入しようとする地域は道幅が狭隘な道路等も多いことから、小回りも利き、効率的な運行にも適した小型の車両が多く用いられている状況に鑑み、デマンド型運行に用いる小型車両(セダン型車両を含む。)の導入を支援

### 【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、地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

### 【補助対象経費】

乗車定員10人以下の車両(セダン型車両を含む。)の購入に係る経費(上限500万円)  
(※)バリアフリー化対応のための改造費を含む。

### 【補助率】

1/2



## 予約システムの導入

デマンド型運行において、利用者登録、利用者からの電話等による予約受付、最適運行ルート検索・設定・運行等一連の流れについて、関連機器一式(共有サーバ(クラウド方式)、PC、車載器)により一括管理し、ドアツードアの効率的なサービス提供を可能とする予約システムの導入を支援

### 【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、地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

### 【補助対象経費】

予約システム導入に係る経費(関連システム開発、機器導入、オペレーター研修に要する経費)(上限1,300万円)

### 【補助率】

1/2

### ○初期経費イメージ



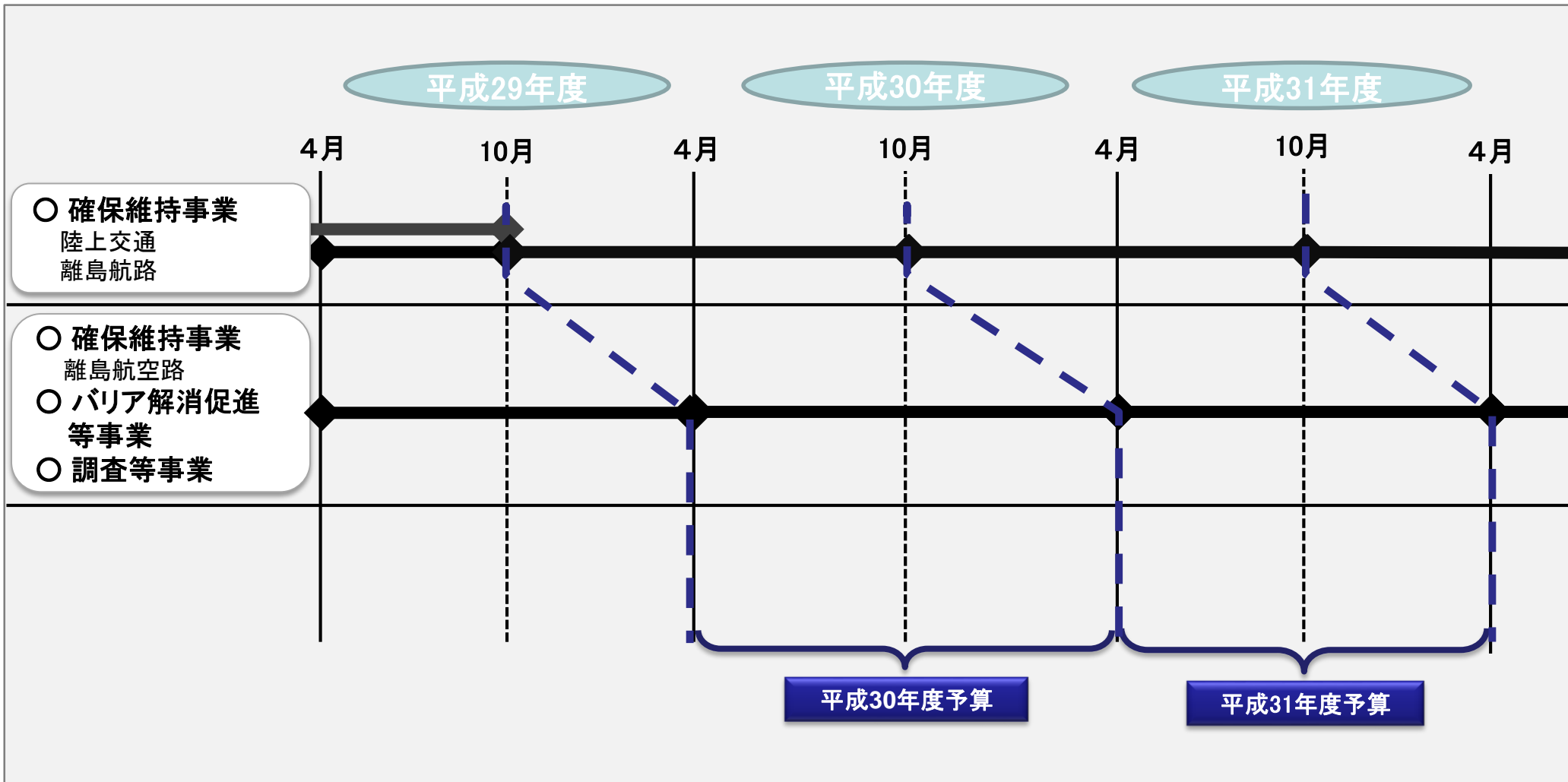
受付端末、オペレーター研修



車載器

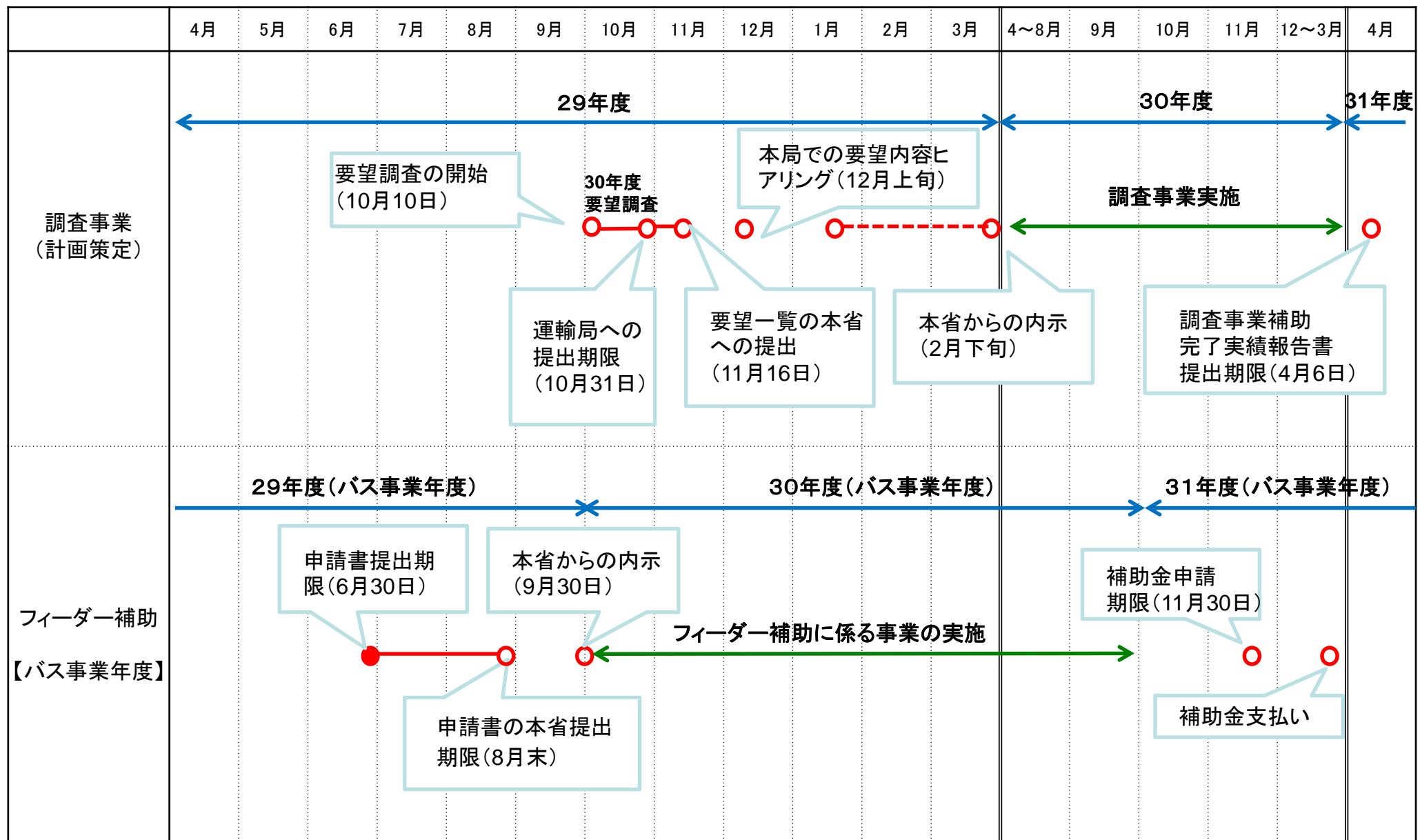
	通常の支援内容	国の認定を受けた地域公共交通再編実施計画に位置付けられている場合の支援内容(青字:H27、赤字:H28)
地域公共交通網形成計画・地域公共交通再編実施計画の策定等 【地域公共交通調査等事業】	計画策定 (補助率:1/2 上限1,000万円)	計画策定 (補助率:1/2 上限1,000万円) 利用促進・事業評価 (補助率:1/2) ※地域公共交通網形成計画については最大2年間
路線バス・デマンド型タクシーの運行 【地域公共交通確保維持事業(陸上交通:地域間幹線系統補助・地域内フィーダー系統補助)】	対象系統 【地域間幹線系統】 ① 複数市町村にまたがるもの ② 1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの ③ 輸送量が15人～150人/日と見込まれるもの 【地域内フィーダー系統】 ① 政令市、中核市、特別区以外において補助対象地域間幹線バス系統を補完するもの又は交通不便地域における移動手段の確保を目的としたもの ② 新たに運行を開始するなどの新規性があるもの 【共通】 車両減価償却費等補助又は公有民営補助 (補助率:1/2)	対象系統 【地域間幹線系統】 イ. 路線再編により、従来の補助対象系統を基幹系統と支線系統に分ける場合の再編後の系統 ⇒ ・①及び③の要件の適用除外 ・支線系統における小型車両(乗車定員7～10人)の補助対象化 ロ. イ.の対象となる系統以外の系統 ⇒ ・③の要件の緩和(最低輸送量:3人/日) ・小型車両(乗車定員7～10人)の補助対象化 【地域内フィーダー系統】 ①の要件:政令市等以外とする地域限定の解除 ②の要件:従前から運行している系統のみなし適合 【共通】 車両減価償却費等補助、車両購入時一括補助又は公有民営補助 (補助率:1/2)
路線バスからデマンド型タクシーへの転換 【地域公共交通確保維持事業(陸上交通:予約型運行転換経費補助)】	—	デマンド型運行に用いる小型車両(乗車定員7～10人)・セダン型車両(乗車定員6人以下)の補助対象化・購入時一括補助化、予約システムの導入の補助対象化 (補助率:1/2)
離島航路の運営 【地域公共交通確保維持事業(離島航路運営費等補助)】	対象航路:唯一かつ赤字の一般旅客定期航路事業 (補助率:1/2)	対象航路:唯一かつ赤字の一般旅客定期航路事業、左記の補助対象航路から転換する人の運送をする不定期航路事業及び人の運送をする貨物定期航路事業(補助率:1/2)
LRT・BRTの整備 【地域公共交通バリア解消促進等事業(利用環境改善促進等事業)】	低床式路面電車、連節バスの導入等 (補助率:1/3)	低床式路面電車、連節バスの導入等 (補助率:2/5(軌道運送高度化事業、道路運送高度化事業を実施する場合や、立地適正化計画及び都市・地域総合交通戦略(注)も策定されている場合は、1/2)) (注)国の認定を受けたものに限る。
地域鉄道の安全対策 【地域公共交通バリア解消促進等事業(鉄道軌道安全輸送設備等整備事業)】	安全設備の整備等 (補助率:1/3(鉄道事業再構築事業を実施する場合、財政力指数が厳しい自治体が負担する費用相当分については1/2))	安全設備の整備等 (補助率:1/3(鉄道事業再構築事業を実施する場合、自治体が負担する費用負担相当分については1/2))

# 地域公共交通確保維持改善事業のスケジュール



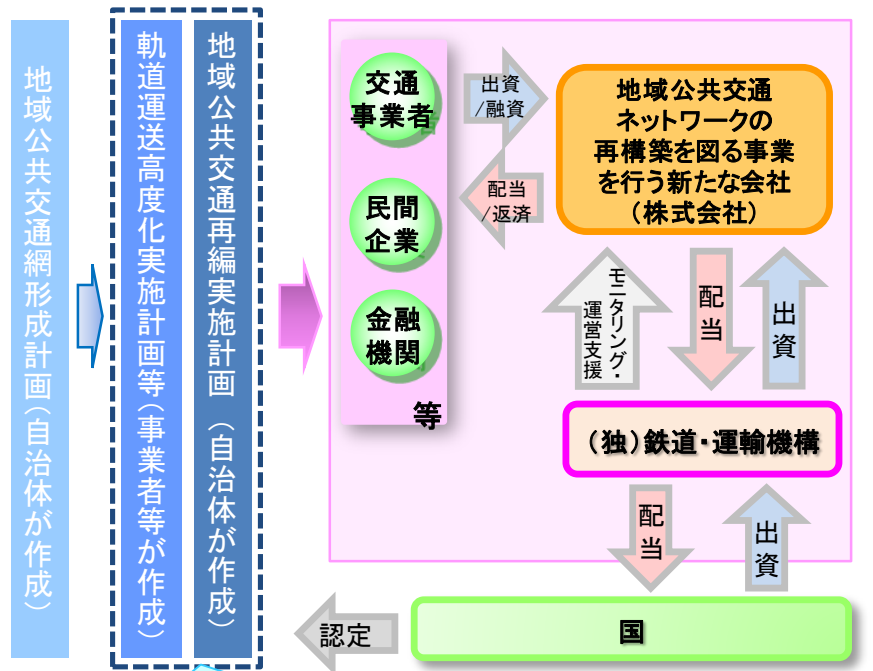
- 事業年度(補助対象期間)
  - 陸上交通及び離島航路に係る確保維持事業: 10月～9月
  - 上記以外の事業: 4月～3月





## ○ 地域公共交通ネットワークの再構築を担う新設事業運営会社に対して(独) 鉄道・運輸機構が出資

### 基本スキーム



- ① LRT・BRTの整備・運行
- ② 上下分離による地方鉄道の再生
- ③ バス路線網の再編
- ④ これらと一体となったICカードや情報案内システムの導入等



(LRT)



(BRT)

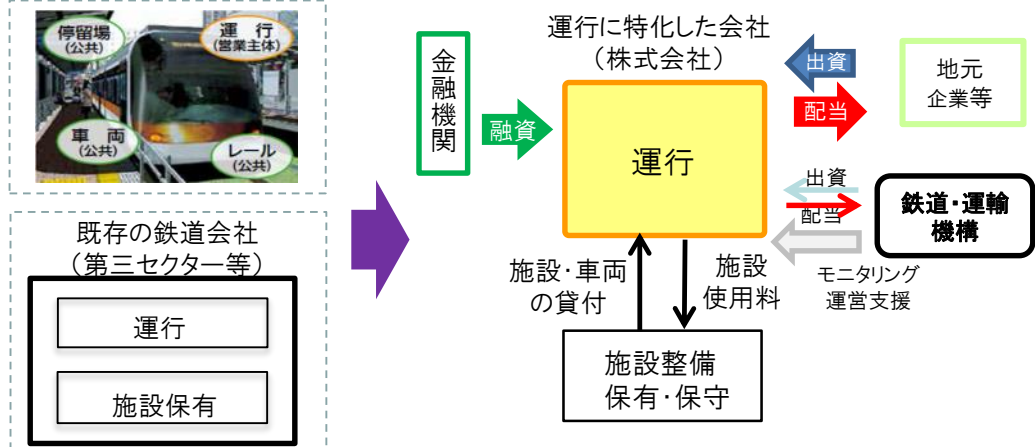


(ICカード)

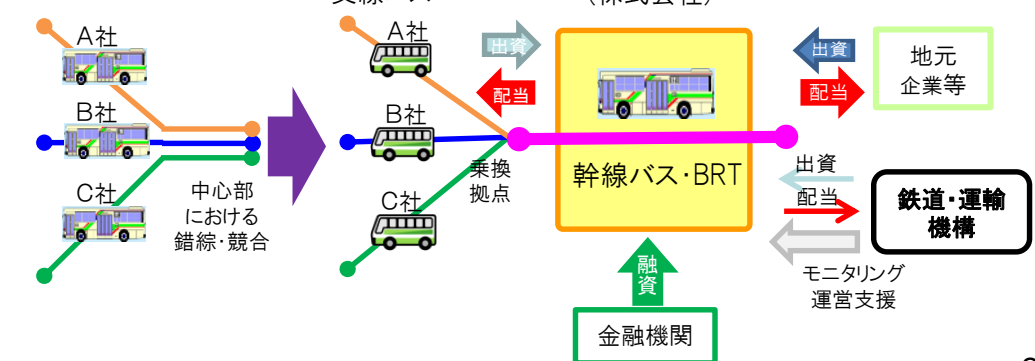
### 産業投資による支援対象となる新設事業運営会社のイメージ

鉄道・運輸機構による出資が、地元企業等・金融機関の出融資の呼び水としての効果を発揮

#### 1. LRTの整備・運行 / 地方鉄道の上下分離



#### 2. バス路線再編



平成30年度予算案 96億円の内数  
（対前年度比 1.13）

訪日外国人旅行者数4,000万人等の実現に向けて、多言語音声翻訳システムの普及等の多言語対応の一層の促進、無料公衆無線LAN環境の一層の充実等、ストレスフリーな受入環境の整備に向けてさらにきめ細やかな支援を行う。

交通分野の具体的な取組

訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業  
（交通サービスインバウンド対応支援事業）

<支援メニュー例> 赤字は新規メニュー

- 交通施設・車両等のトイレの洋式化
- 交通系ICカード



- 段差の解消(エレベーター、スロープ)



- ホームドア



- 公共交通機関のユニバーサルデザイン化  
（ノンステップバス、リフト付きバス、ユニバーサルデザインタクシー等）



旅行環境整備事業  
（交通サービス旅行環境整備支援事業）

<支援メニュー例> 赤字は新規メニュー

- 交通施設や車両等の無料公衆無線LAN環境の整備



- 多言語化、タブレット端末の整備



平成30年度予算案 40億円の内数  
(対前年度比 0.95)

## 鉄道施設総合安全対策事業費補助(鉄道軌道安全輸送設備等整備事業)(公共)

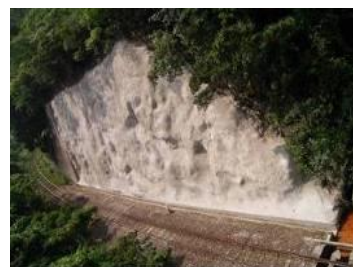
安全な鉄道輸送を確保するために地域鉄道事業者が行う安全性の向上に資する設備の更新を支援

1. 補助対象事業者 鉄軌道事業者
2. 補助率 国 : 1 / 3 または 1 / 2 (※)
3. 補助対象設備 レール、マクラギ、落石等防止設備、  
ATS、列車無線設備、防風設備 等

※ 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく鉄道事業再構築事業を実施する事業のうち財政状況(財政力指数要件)の厳しい地方公共団体が支援する費用相当分について、補助率 1 / 2 等



軌道改良



法面固定



ATSの整備

## 地域内フィーダー系統補助

- 地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行を支援。
- 厳しい経営状況にある乗合バス事業者の負担の軽減や老朽更新による安全確保及び利用者利便の向上を図るため、バス車両の更新等を支援。

## 平成31年度事業における見直し内容

- 平成31年度事業において、限られた予算をより効果的・効率的に配分する観点から、①観光と交通との連携、②市町村毎の国庫補助上限額の算定方式の見直しを行う。

改正項目 <一般会計>		改正内容
①	観光と交通との連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>・生活交通確保維持計画の記載事項と、「外国人観光旅客の来訪の促進等による国際観光の振興に関する法律」に基づく「外客来訪促進計画」と整合させる、 (※ただし、補助制度の主旨から、生活路線の確保維持を図る必要があり、観光が主となる路線は補助対象とはならない。)</li> </ul>
②	市町村毎の国庫補助上限額の算定方式の見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>・財政力指数による算定式から、人口密度による算定式に変更</li> <li>・公共交通網形成計画策定による国庫補助上限額の特例措置が見直され、2年間で通常の算定式に戻る。 31年10月～32年9月の運行費補助にかかる算定式は以下のとおり。</li> <li>・29事業年度(28年10月～29年9月)に策定・・・通常の算定式</li> <li>・30事業年度(29年10月～30年9月)に策定・・・形成計画策定による算定式を30年度に初めて適用</li> <li>・31事業年度(30年10月～31年9月)に策定・・・形成計画策定による算定式を31年度に初めて適用</li> </ul>

※②については要綱改正によらず別途通達により措置。

	H29年度								H30年度								H31年度																																																
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3																													
	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月																													
30年度事業	市町村毎の 国庫補助上限額のお知らせ(※)	確保維持改善計画策定								確保維持改善計画認定								30年度事業								補助金交付申請								交付決定及び額の確定								補助金交付																							
31年度事業										市町村毎の 国庫補助上限額のお知らせ(※)								確保維持改善計画策定								確保維持改善計画認定								31年度事業								補助金交付申請								交付決定及び額の確定								補助金交付							
32年度事業																										市町村毎の 国庫補助上限額のお知らせ(※)								確保維持改善計画策定								確保維持改善計画認定								32年度事業															

※国庫補助上限額のお知らせについては、地域内フィーダー系統補助のみ

# 地域公共交通確保維持改善事業に係る事業評価制度①

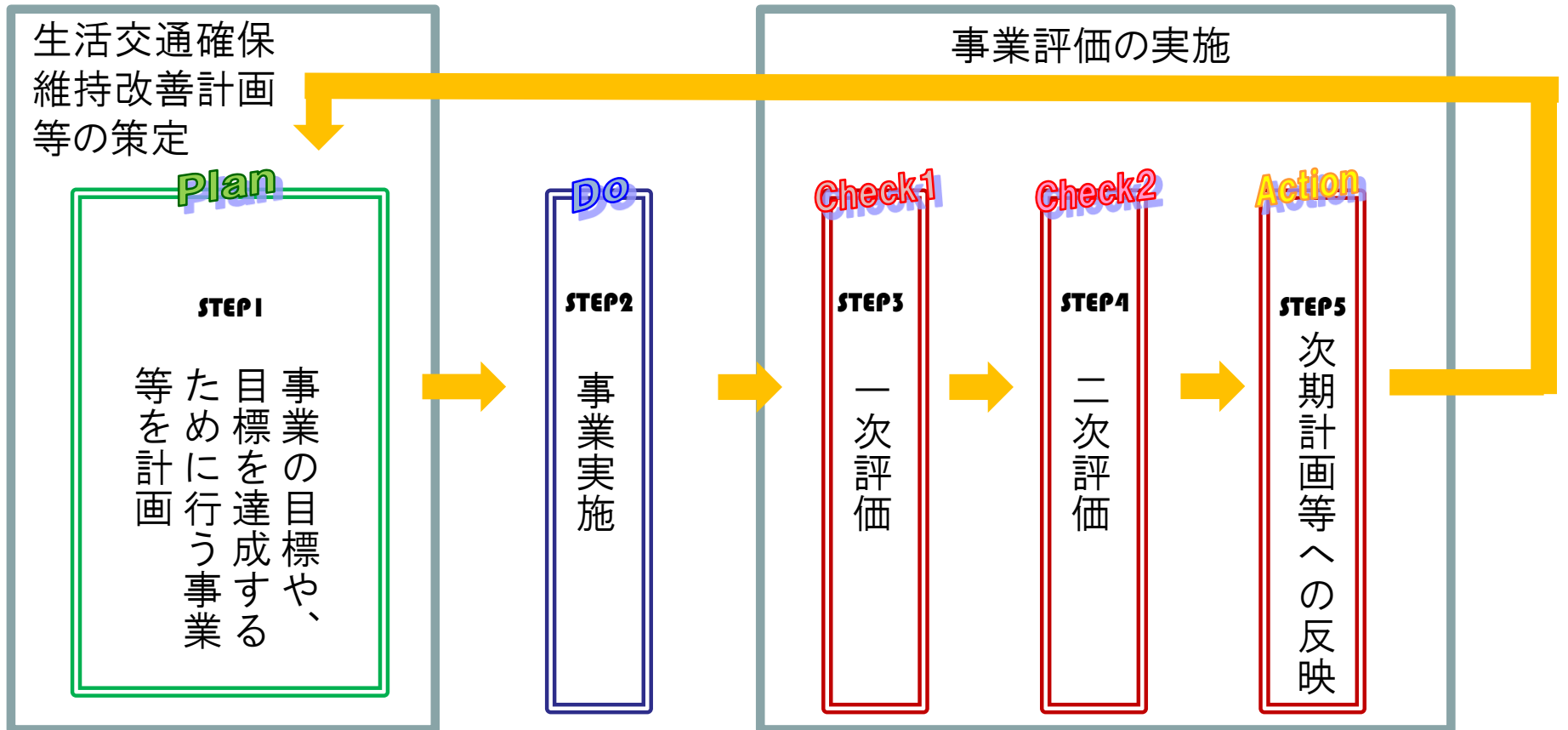
地域公共交通確保維持改善事業を活用した事業について、次年度又は将来の事業をより効果的・効率的に実施するために、事業の実施状況等を振り返り評価するもの

## 継続的事業（確保維持事業）

評価を行うことで、課題が発見され、次の事業で何を改善し、どうすれば効果的・効率的な事業実施となるかが明確になる

## 単年度事業（バリア解消促進等・調査等事業）

実施した事業の意義を確認し、今後のより効果的・効率的な事業実施につなげる



## Plan

### STEP1 目標や取り組み事業の計画

地域が“目指す姿”を踏まえて計画を策定した上で、それを実現するために実際に実施する事業の目的を明確にし、それに合った目標を設定する。

## Do

### STEP2 事業実施

## Check1

### STEP3 一次評価(自己評価) ※1月末まで

協議会が自ら評価を実施し、事業実施状況の確認や改善点の把握を行う。

## Check2

### STEP4 二次評価 ※2月末まで

各地方運輸局等に設置された第三者評価委員会において、一次評価の結果に対し、客観性・妥当性の検証及び、今後に向けてのアドバイスを受ける。

## Action

### STEP5 次期計画等への反映

一次評価及び二次評価の結果を、次期生活交通確保維持改善計画や、今後の地域の取組(後続事業・類似事業)へ反映させる