

地域公共交通確保維持改善事業 について(概要)抜粋

※ 本資料は、当該制度の概要をお示しするために関東運輸局において作成したものであり、詳細な要件等については、補助金交付要綱をご確認いただくようお願いします。

平成23年4月
国土交通省関東運輸局

『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～

23年度 305億円（24年度 332億円閣議決定）

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

《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》

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



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市区町村等

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・市区町村)、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区町村がともに参加)

※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、利用者、利害関係者の意見を反映させる観点から、あらかじめ協議会への当事者の参加、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手順を経て計画を策定することとする。

生活交通ネットワーク計画等の記載事項

地域公共交通確保維持事業（陸上交通）

地域間幹線系統

- 事業の目的・必要性
- 事業の定量的な目標・効果
- 運行系統の概要・運送予定者
- 事業に要する費用の総額・負担者・負担額
- その他（別表4の基準ハ・ニ関係）

地域内フィーダー系統

- 事業の目的・必要性
- 事業の定量的な目標・効果
- 運行系統の概要・運送予定者
- 事業に要する費用の総額・負担者・負担額

車両減価償却費等補助を受けようとする場合は、上記に

- 車両の取得の目的・必要性
 - 車両の取得の定量的な目標・効果
 - 車両取得計画の概要・取得事業者
 - 車両取得の費用の総額・負担者・負担額
- に係る事項を加える。

地域公共交通確保維持事業（離島航路）

運営費補助

- 事業の目的・必要性
- 事業の定量的な目標・効果
- 航路の概要・運航予定者
- 事業に要する費用の総額、負担者
- 事業の改善等に関する事項

構造改革補助

- 事業の目的・必要性
- 事業の定量的な目標・効果
- 運航を確保・維持するための改善策等
- 事業に要する費用の総額、負担者・負担額

地域公共交通バリア解消促進等事業

バリアフリー化設備等整備事業

- 事業の目的・必要性
- 事業の定量的な目標・効果
- 事業の内容・事業実施者
- 事業に要する費用の総額・負担者・負担額
- 計画期間

利用環境改善促進等事業

- 事業の目的・必要性
- 事業の定量的な目標・効果
- 事業の内容・事業実施者
- 事業に要する費用の総額・負担者・負担額
- 計画期間
- その他（別表19関係）

鉄道軌道安全輸送設備等整備事業

- 事業の目的・必要性
- 事業の定量的な目標・効果
- 事業の内容・事業実施者
- 事業に要する費用の総額・負担者・負担額
- 計画期間

※上記各事業の計画記載事項は、それぞれ、地域間幹線系統確保維持計画、地域内フィーダー系統確保維持計画、離島航路確保維持計画、生活交通改善事業計画の場合も同じ。

※利用環境改善促進等事業については、LRT整備計画に記載されていない事項を追記書類としてつけることで、鉄道軌道安全輸送設備等整備事業については、鉄道事業再構築実施計画に記載されていない事項を追記書類としてつけることで生活交通ネットワーク計画に代替可。

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一路線のうち、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

バリア解消促進等事業（バリアフリー化・利用環境改善）

支援スキーム

- 協議会（都道府県、市町村又は事業ごと）において、事業の目的・必要性、定量的な目標・効果、事業内容と事業実施者、費用の総額・負担者・負担割合等を記載した生活交通ネットワーク計画を策定し、国（運輸局等）へ提出。
- 協議会が策定した生活交通ネットワーク計画に位置付けのある事業について、当該事業を実施する事業者が国（運輸局等）へ補助申請。事業実績の報告の後、国から事業者に対し補助金交付。

新制度のポイント

- 事業実施の前提として、地域の協議会での議論を経て生活交通ネットワーク計画を策定。（平成22年度以前に採択された交通施設バリアフリー化設備等整備費補助金の継続事業に関しては、経過措置として計画策定を必要としない。）
- 補助対象経費の1/3（※）を国が補助。地方自治体の協調補助を要件とせず、事業費の分担については協議会で議論し、生活交通ネットワーク計画に記載。（※）ノンステップバス及びリフト付きバスの導入については1/4又は差額の1/2

バリアフリー化・利用環境改善促進等の補助対象事業

主な補助対象事業（赤字は新制度の補助率）

バリアフリー化事業

- 既存鉄軌道駅のバリアフリー化
（バリアフリー化設備、待合・乗換設備、
情報案内設備、HP制作等）
※鉄道バリアフリー補助 1/3 ⇒ 1/3
- 既存バスターミナル、タクシー乗り場のバリアフリー化
（バリアフリー化設備、待合・乗換設備、
情報案内設備、HP制作等）
⇒ 1/3(新規)
- ノンステップバス・リフト付バス(車両購入・改造)の導入
※自動車バリアフリー補助 1/4又は差額の1/2
⇒ 1/4又は差額の1/2
- 福祉タクシーの導入
（車両購入・改造、共同配車センター関係設備等）
※自動車バリアフリー補助 購入1/2、改造1/3
⇒ 1/3(共同配車センターの設立を要件としない)
- 既存航空旅客ターミナルのバリアフリー化
（バリアフリー化設備、待合・乗換設備、
情報案内設備、HP制作等）
⇒ 1/3(新規)

バリアフリー化事業

- 既存旅客船ターミナルのバリアフリー化
（バリアフリー化設備、待合・乗換設備、情報案内設備、HP制作等）
⇒ 1/3(新規)
- 既存船舶のバリアフリー化、高度バリアフリー化船の導入
（既存船舶のバリアフリー化改造、高度バリアフリー化船の建造・改造）
⇒ 改造費又は通常バリアフリー化船との差額の1/3(新規)

利用環境改善促進等

- 鉄軌道駅の生活支援機能施設の整備
※鉄道バリアフリー補助 1/3 ⇒ 1/3
- LRTシステムの整備
（車両購入、停留所整備等）
※LRT補助1/4 ⇒ 1/3
- BRTシステムの整備
（車両購入、停留所整備等）
⇒ 1/3(新規)
- ICカードシステムの整備
（システム開発、設備整備等）
⇒ 1/3(新規)
- バスロケーションシステムの整備
（システム開発、設備整備等）
⇒ 1/3(新規)
- デマンドシステム導入
⇒ 1/3(新規)
- 離島航路(地域公共交通確保維持事業実施事業者以外で離島住民の
運賃割引を行う者)の船舶建造等
⇒ 1/10(新規)
ただし、離島住民の運賃割引に必要な経費の1/2以内

(参考) 交通基本法案の概要

交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、交通に関する施策について、基本理念を定め、及び国、地方公共団体、事業者等の責務を明らかにするとともに、交通に関する施策の基本となる事項等について定める。

これまでの交通に関する施策

交通は、国民生活及び経済活動にとって不可欠な基盤であるものの、交通に関する取組についての骨格となる枠組みが存在しないため、個々の分野での個別対応に終始



交通を取り巻く社会経済情勢の著しい変化
・人口減少・少子高齢化の進展
・我が国の経済の低迷、国際競争力の低下
・切迫した地球温暖化問題への対応

国民目線・利用者目線に立った行政への転換

新しい交通に関する施策への転換

交通基本法及び交通基本計画を制定することによって、交通分野の諸課題に対して交通に関する基本的施策を包括的に示すことにより、国、地方公共団体、事業者、施設管理者及び国民が一体となって、総合的かつ計画的な取組みを推進。

基本理念等

交通に関する施策について基本理念等を定める。
(国民等の交通に対する基本的なニーズの充足、交通の機能の確保及び向上、交通による環境への負荷の低減、交通の適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携、連携等による施策の推進、交通の安全の確保について交通安全対策基本法と十分に連携)

責務

国、地方公共団体、事業者、施設管理者、国民など関係者それぞれの責務を定める。

基本的施策

国及び地方公共団体が講ずる交通に関する基本的施策について定める。
(日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等、高齢者、障害者等の円滑な移動のための施策、物流を含めた交通の利便性向上、円滑化及び効率化、国際競争力の強化及び地域の活力向上、交通に係る環境負荷の低減、まちづくりの観点からの施策の促進、観光立国の実現の観点からの施策の推進 等)

交通基本計画の策定

○交通に関する施策の目指すべき姿を国民目線・利用者目線からわかりやすく提示。
○今後の具体的目標を設定。
※交通基本計画と社会資本整備重点計画を車の両輪として施策を推進。

年次報告

交通の動向及び政府が交通に関して講じた施策について、毎年国会に報告を行う。

※詳細はHP (http://www.mlit.go.jp/report/press/sogo12_hh_000032.html) をご覧ください。

1. 環境に優しい自動車社会の実現

(1) 地域交通のグリーン化を通じた電気自動車の加速度的普及促進

新成長戦略『第3章7つの戦略分野の基本方針と目標とする成果』(1)グリーン・イノベーションによる環境・エネルギー大国戦略』に該当

【特別枠】

概算決定額: 206百万円

ゼロエミッション自動車※として環境性能が特に優れた電気自動車の普及を図るため、他の地域や事業者による電気自動車の集中的導入を誘発・促進するような地域・事業者間連携等による先駆的な取り組みを行う自動車運送事業者等に対し、バス、タクシー及びトラックの電気自動車の導入を重点的に支援。

※走行中にCO₂やNO_x、粒子状物質等を排出しない自動車。

支援対象

電気自動車等の大量普及を図る上では、**未来に向けた成功事例を生み出し、他地域への急速な伝播、普及展開を図ることが効果的**

○ 3大都市圏、観光地、環境未来都市などの地域において、他の地域や事業者による電気自動車の導入を誘発し急速に普及が伝播するような先駆的事業を行う自動車運送事業者等を重点支援。

(例: 事業者連携による電気自動車の集中的投入、地域連携や異業種連携による総合的事業の実施など)

事業計画を外部有識者により評価し、優れた計画を選定して支援



電気自動車

➤NO_x・PM, CO₂排出ゼロ



成功事例イメージ: 地方公共団体とタクシー事業者との連携によるEVタクシー事業

支援内容

<電気自動車(プラグインハイブリッド自動車を含む)の導入補助>

バス: 車両本体価格の1/2

タクシー・トラック: 車両本体価格の1/3

<充電施設の導入補助>

バス: 導入費用の1/2

タクシー・トラック: 導入費用の1/3

平成23年9月19日付け

期間限定で観光運賃

南房総タク8社 紅葉シーズンに照準

東日本大震災後に各地で観光タクシー利用が伸び悩むなか、千葉県南端・安房地域の法人タクシー8社が14日、関東運輸局に期間限定（11月～12月）の観光ルート別運賃を申請した。春・夏の観光シーズン以外に新メニューを設定することで需要掘り起こしを目指す。

館山市、南房総市など安房地域では例年多くの観光客が期待できる春先の花摘みシーズンに震災が発生した。夏場も海水浴客が半減し、地元タクシー事業者からは「海水浴客が減少し、地元住民の利用を加えても例年の7割程度」（河野義輔・鏡浦自動車社長）との声が聞かれるほど影響を受けた。

南房総市では復興に向け観光資源を活用した経済活性化に力を入れており、市内で営業する法人タクシー8社は協力して秋以降の観光客

誘致につながるルート別運賃申請に踏み切った。ルートはJR内房線沿線駅を発着点に、11月中旬から12月上旬がピークの紅葉やみかん狩りなど自然と食のスポットのほか、『里見八犬伝』関連の史跡や寺社などをまわる。

時間別運賃を算出基礎に27%引きの2時間8000円、2時間半1万円、3時間1万2000円で設定。コースは5つで、①満喫満

巡る3時間⑤海の文化を巡る3時間。申請会社は鏡浦自動車、白浜タクシー、星夜タクシー、野島タクシー、館山中央交通、南房タクシー（館山市）、古川タクシー（南房総市）、鋸南タクシー（安房郡鋸南町）の8社。10月中旬に合同研修会を開き乗務員に説明するほか、市の広報などを活用しPRを行う。

地元では「実施に向け乗務員のモチベーションを高めていきたい」（片方義明・南房タク取締役）、「観光利用回復の一助となれば」（河野・鏡浦自動車社長）と意気込んでいる。

平成23年9月12日付け

前橋市が公共交通計画 タクは個別輸送担う

前橋市はこのほどタクシーを公共交通機関として位置付けた「公共交通マスタープラン」を策定した。高齢化社会への対応と公共交通への利用転換を目的に持続可能な交通体系確立を目指す。今後、計画推進調整会議を立ち上げ、具体化に向けた議論を行う。プランでは鉄道、バスとともにタクシーの今後のあり方として、小規模需要に対応する個別輸送やバス車両通行困難地域の区域運行、需要の少ない深夜輸送を担うなどの役割を提起。

具体的活用策として①タク車両の特性を活かした移動手段の確保②最寄りタク会社の検索サービスの充実③定額運賃タク導入の検

討一を示している。同プランへのパブリックコメントでは、「鉄道駅までに行くのに苦労している高齢者がいる」「路線バスが廃止され、自家用車で買い物に行っているがいつまで運転できるか不安」などの意見が寄せられ、市は小規模需要に対しタクシー活用を検討すると答えている。

同市では「タクシーは小回りが利き、バスにない得意分野を持っている。各交通機関の特性を生かし、県ハイヤー協会などの協力を得ながら検討していきたい」（政策部交通政策課）としている。