



Japan. Endless Discovery.

交通基本法及び 地域公共交通確保維持改善事業について

平成24年6月20日

九州運輸局企画観光部交通企画課



国土交通省九州運輸局

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

交通基本法の必要性

交通問題にはさまざまな側面があるが、例えば、 **地域公共交通の危機**

- ・ 生徒の通学の手段が無くなる
- ・ 高齢者の通院の困難化や買物難民化

なぜ？

- ・ (社会情勢の変化) 人口が減った、少子高齢化が進んだ、・・・
- ・ (利用者にとっては) 便数が少ない、運賃が高い、・・・
- ・ (事業者にとっては) 採算性を二の次にした事業はできない、・・・
- ・ (自治体にとっては) 必要な対策がわからない、カネがない、・・・

どうする？

国などの関係者による連携と協働
必要な支援措置の確保・充実

そのためには！！

国などの関係者が基本理念を共有した上で、同じ方向に向かって一つ一つの施策を進めていくことが不可欠

交通基本法の制定 (交通に関する取組についての骨格となる枠組みづくり)

交通基本計画の策定 (閣議決定・国会報告・公表)

必要な支援措置の確保・充実 (法制上、財政上等)

次頁参照

それぞれの地域の実情に即して、多様な関係者が連携・協働して地域交通の計画を策定
(路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、離島航路・航空路、LRT・BRT、バリアフリー等)

それぞれの地域において、計画に基づいて実行・改善 (PDCA)

交通基本法案

自立した日常生活・社会生活の確保

活発な地域間交流・国際交流

物資の円滑な流通

交通は、国民生活の安定向上と国民経済の健全な発展に不可欠

- ・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

交通に関する取組についての骨格となる枠組みづくりが急務

交通施策の基本理念

- ・国民等の交通に対する基本的な需要の充足
- ・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と有機的かつ効率的な連携
- ・関係者の連携と協働
(国・地方公共団体・交通関連事業者・交通施設管理者・国民には、それぞれの責務がある。)

交通に関する基本的施策

- ・日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保
(コミュニティバス、離島航(空)路等)
- ・高齢者、障害者等の円滑な移動のための施策
(バリアフリー、ホームドア等)
- ・交通の利便性向上、円滑化及び効率化(混雑緩和、乗り継ぎの円滑化等)
- ・国際競争力の強化や地域の活力の向上に必要な施策
(幹線道路、国際コンテナ戦略港湾等)
- ・交通に係る環境負荷の低減に必要な施策(低公害車、エコドライブ等)
- ・総合的な交通体系の整備(交通のベストミックス等)
- ・まちづくりや観光立国の観点からの施策の促進
(LRT、訪日観光客の促進等)
等

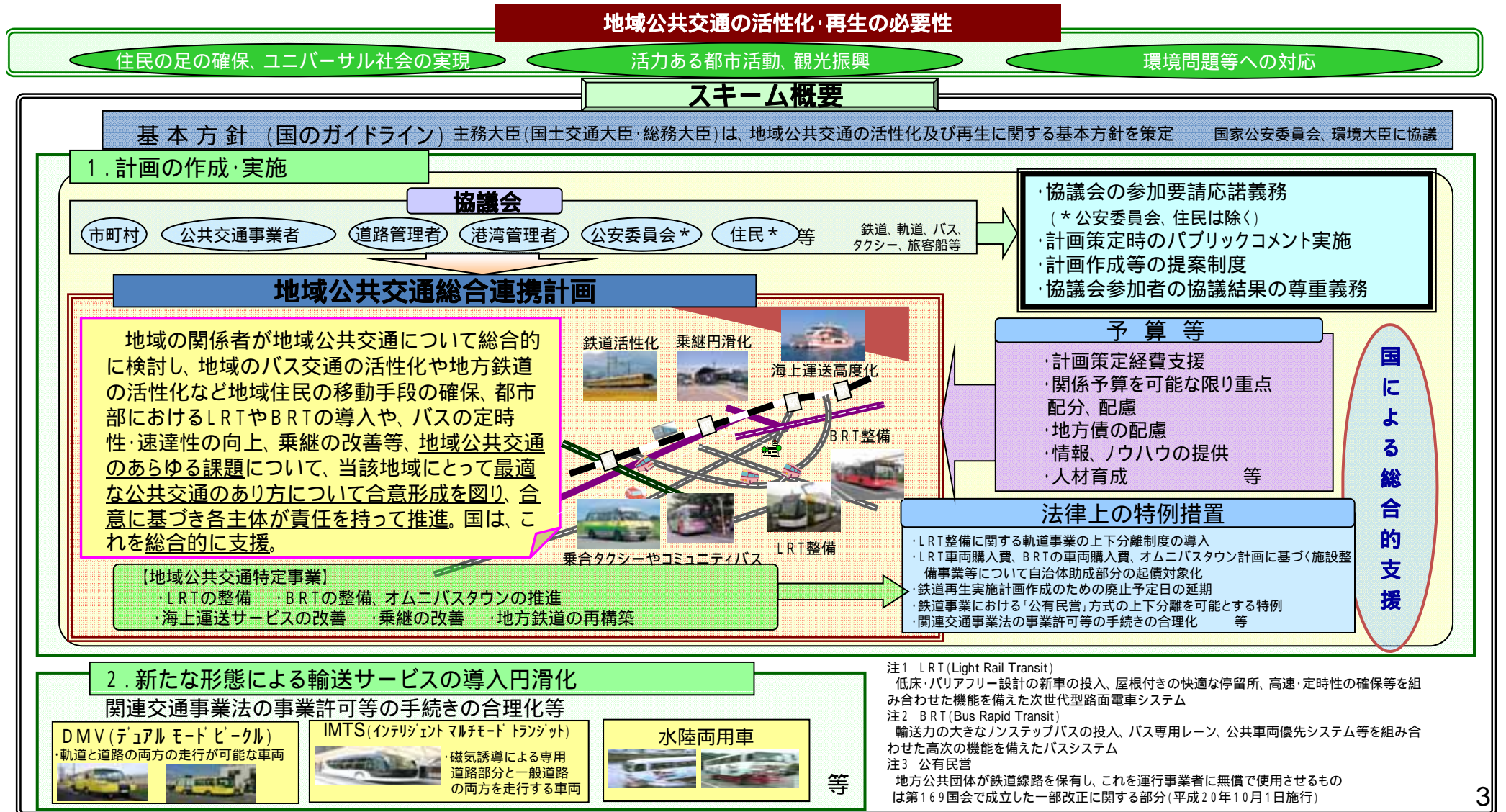
必要な支援措置
(法制上、財政上等)

毎年国会に年次報告
(「交通白書」)

交通基本計画
(閣議決定 国会報告 公表)

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

- 地域公共交通の活性化及び再生のため、主体としての市町村の責務や、市町村が主体的な役割を果たす旨を明確化するとともに、市町村が地域における主体的な取組及び創意工夫を総合的に支援する制度を創設（平成19年度）。



地域公共交通活性化・再生総合事業

平成23年度予算において廃止
(平成23年度のみ経過措置として実施)

地域公共交通活性化・再生法の目的を達成するため、同法を活用し、地域の多様なニーズに応えるために、鉄道、コミュニティバス・乗合タクシー、旅客船等の多様な事業に取り組む地域の協議会に対し、パッケージで一括支援することにより、地域の創意工夫ある自主的な取組みを促進する。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 (平成19年10月1日施行)

法定協議会

市町村

公共交通事業者

地元企業

住民

商店街の人々

NPO等住民団体

学校・病院等

等

策定

地域公共交通総合連携計画(法定計画)

地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するための計画

うち協議会が取り組む事業

- ・ 協議会の参加要請承諾義務
- ・ 計画策定時のパブリックコメント実施
- ・ 計画作成等の提案制度
- ・ 協議会参加者の協議結果の尊重義務

地域公共交通活性化・再生総合事業による支援

< 補助率等 >

「地域公共交通総合連携計画」
(法定計画) 策定経費 定額

総合事業計画に定める事業に
要する経費

- ・ 実証運行(航) 1/2
- ・ 実証運行(航)以外の事業 1/2

政令市が設置する協議会の取り組む
事業 1/3

< 制度の特徴 >

- 【計画的取組の実現】
 - ・ 計画に対する補助で、計画的な事業実施が可能
- 【協議会の裁量確保】
 - ・ 事業をパッケージで一括支援
 - ・ メニュー間、年度間における柔軟な事業の実施
- 【地域の実情に応じた支援の実現】
 - ・ 地域の実情に応じた協調負担の実現
- 【事業評価の徹底】
 - ・ 成果を事後評価し、効率的・効果的な事業実施を確保

取組支援

地域公共交通活性化・再生総合事業計画 (3年)

(例)

鉄道、バス・乗合タクシー、旅客船等の実証運行(航)

- ・ 鉄道の増便・ダイヤ変更等の実証運行
- ・ コミュニティバス・乗合タクシーの導入、路線バス活性化の実証運行
- ・ 空港アクセス改善(空港アクセスバスの実証運行等)
- ・ 旅客船の航路再編・増便・ダイヤ変更等の実証運航 等

車両関連施設整備等

- ・ バス車両購入費、車両・船舶関連施設整備、バス停待合環境整備、デマンドシステムの導入、LRV(低床式軌道車両)の導入 等

スクールバス、福祉バス等の活用

乗継円滑化等

- ・ 乗継情報等の情報提供、ICカード導入、P&R・C&Rの推進 等

公共交通の利用促進活動等

- ・ レンタサイクル、イベント、広報、乗継割引運賃・周遊切符等のシステム設計 等

新地域旅客運送事業の導入円滑化

その他地域の創意工夫による事業



『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いて、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害(バリア)の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援する。

これまでの地域公共交通に係る国の支援策

期間限定の
立ち上げ支援

広域幹線等に
限定

事後的な
補助が中心

これまでの支援策を抜本的に見直し

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

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

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

- ・ 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
- ・ 地域鉄道の安全性向上に資する設備整備等を支援
- ・ バリアフリー化されたまちづくりの一環として、LRT、BRT、ICカードの導入等公共交通の利用環境改善を支援

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

現在の事業と過去の事業の関係

過去の事業(旧制度) 215億円(H22)

地方バス路線維持対策

68.1

- 赤字の広域的・幹線的バス路線の欠損に対する事後的補助等

離島航路補助

47.7

- 赤字の離島航路の欠損に対する事後的補助等

公共交通移動円滑化(バス)

7.7

- ノンステップバス等の導入費補助

交通施設バリアフリー化設備等整備費補助の一部(鉄道)

29.4

- 鉄軌道駅のバリアフリー化に対する補助

鉄道軌道輸送対策事業費等補助

21.6

- 地域鉄道の安全性向上設備整備等に対する補助
- LRTシステムの整備に対する補助

地域公共交通維持・活性化推進費の一部(離島航空路)

0.4

- 実証調査に対する補助

地域公共交通活性化・再生総合事業

40.2

- 地域の公共交通の活性化・再生の試行的取組みに対し、そのために必要な運行(航)、事業の立ち上げ等を期間を限定して(3ヵ年)補助

数値はH22予算(単位:億円)

事業実施手法等の見直し

これまでの支援策を抜本的に見直し

事業(利用促進、試行的取組支援)の廃止

補助制度の廃止

「地域公共交通確保維持改善事業」 305億円(H23)

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

地域公共交通バリア解消促進等事業

- 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
- 地域鉄道の安全性向上に資する設備整備等を支援
- バリアフリー化されたまちづくりの一環として、LRT、BRT、ICカードの導入等公共交通の利用環境改善を支援

地域公共交通調査事業等

- 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年度予算額 332億円
(対前年度比1.09)

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

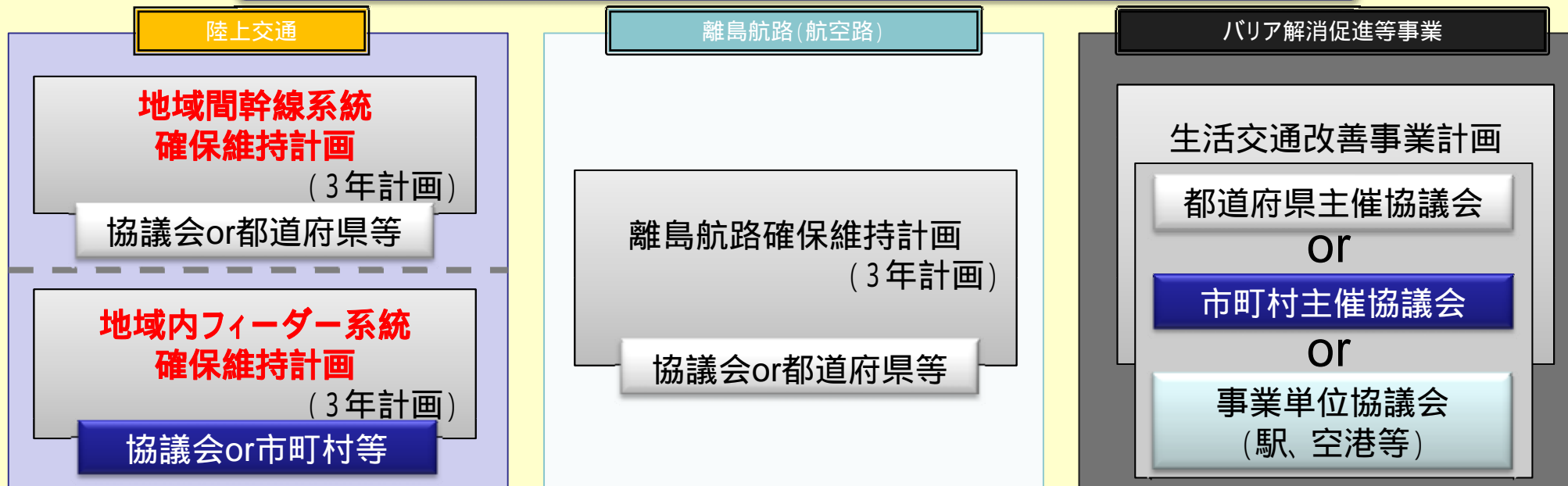
地域公共交通 調査事業

- ・ 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



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み合わせ等が可能

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。

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の基準八・二関係）

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

路線定期運行であること(補助対象事業者は一般乗合旅客自動車運送事業者)

複数市町村にまたがる系統であること。(ただし、要件成否は、平成13年3月31日における市町村の状態に応じて決定。)

都道府県庁所在地、広域行政圏の中心市町村、又は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都道府県協議会が認めた市町村への需要に対応して設定される系統であること。

1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの。ただし、都道府県協議会が認めた場合は、平日1日当たりの計画運行回数が3回以上のものとする。

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ヶ年度連続して実績が15人未満/日又は150人超/日のものは除く。)

経常赤字が見込まれること。(既存系統であって、過去2ヶ年度連続して経常黒字となった運行系統は除く。)

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。(補助対象期間中に再編等を行う場合に、その30日前までに生活交通ネットワーク計画の認定又は変更認定を受けた場合に限り、同一の補助対象系統が継続しての運行と取り扱う。)

都道府県主催、関係市町村の参加する協議会における協議を経て、生活交通ネットワーク計画に確保・維持が必要な運行系統として記載されていること。

* 関係市町村は、地域間幹線路線が、地域間輸送機能と地域内輸送機能の両面を担っている観点から議論に参画するものとする。

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。

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

主な要件

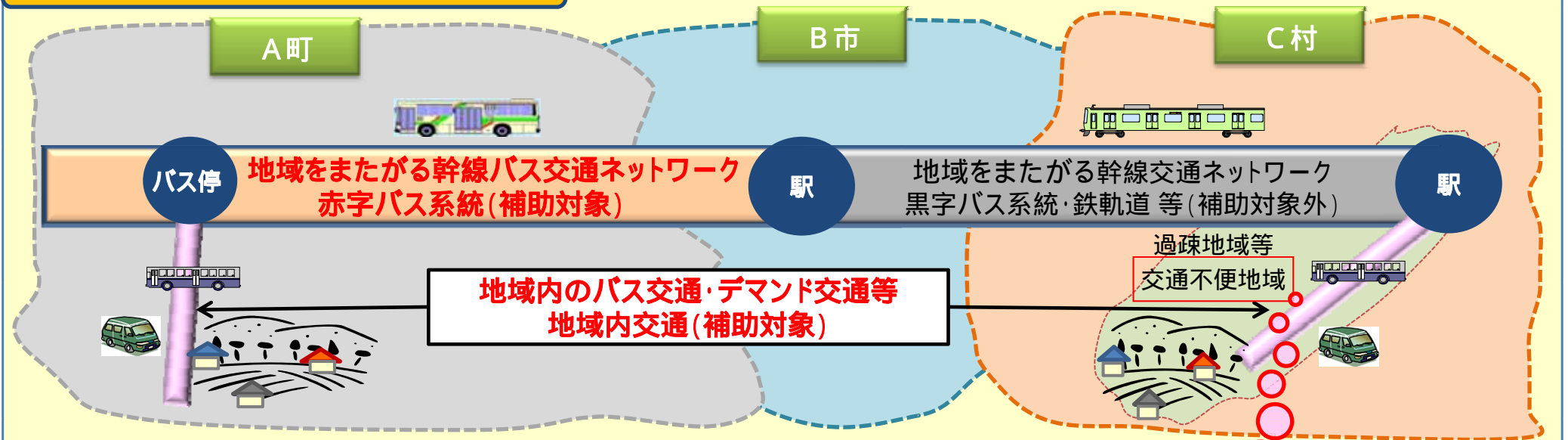
- ・「補助対象地域間幹線バス系統のフィーダー系統」または「交通不便地域における地域間交通ネットワークのフィーダー系統」
： 補助対象地域間バス系統を補完するものであること、または、過疎地域など交通不便地域の移動確保を目的とするものであること
- ・幹線アクセス性 : 補助対象地域間幹線バス系統等へのアクセス機能を有するものであること
- ・サービス充実性 : 新たに運行、または、公的支援を受けるものであること
- ・公共性 : 公的な支援がなければ確保維持が困難なものであること
- ・地域の合意 : 地域の協議会による議論を経た計画に基づき実施されるものであること
- ・効率的・効果的なサービスの確保 : 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。(または であること。)
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
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30日前までに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。

補助対象となるバス交通ネットワークのイメージ

補助対象となるバス交通のイメージ



地域をまたがる幹線バス交通ネットワークに対する補助の主な要件

- ・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。
- ・経常赤字が見込まれること。等

1,744系統(H24.3末現在)

(24年度予算分)

Point

- ・地域の実状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

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

- ・「補助対象となる幹線バス交通ネットワークに係る地域内交通」または「補助対象外となる幹線交通ネットワークに係る地域内交通」
：補助対象となる幹線バス交通ネットワーク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：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。
- ・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。
- ・経常赤字が見込まれること。等

940系統(H24.3末現在)

(24年度予算分)

地域内フィーダー系統確保維持事業の新規性要件

「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】

【地域公共交通確保維持事業実施要領の2.(1)】

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、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。

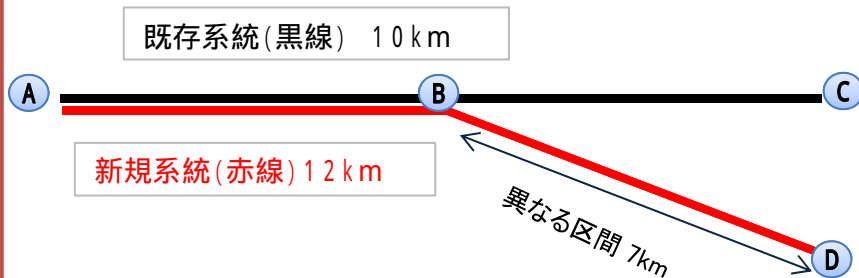
本事業の活用を前提として実証運行を行った系統(2)

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。

新規性要件(系統見直しの場合のイメージ)

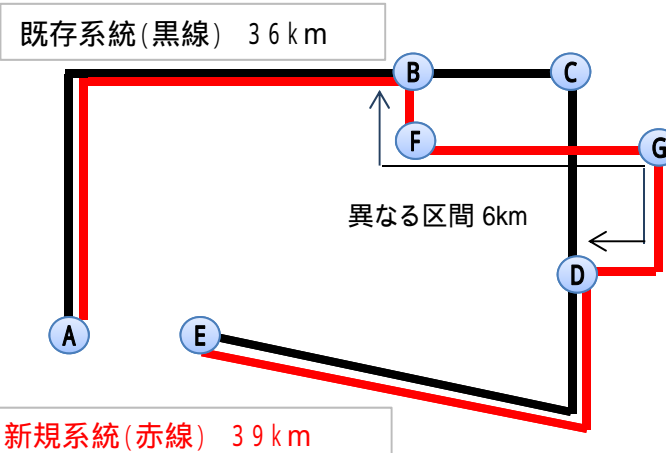
ケース1



- ・既存系統(黒線) A-B-C間のキロ程 : 10 km
- ・新規系統(赤線) A-B-D間のキロ程 : 12 km
- ・既存系統のキロ程の20%のキロ程 : 2 km
(10km × 20%)
- ・異なる区間B-D間のキロ程 : 7 km

本ケースは、既存系統と異なる区間のキロ程が7 kmであり、既存系統の20%以上のキロ程2 km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 : 36 km
- ・新規系統(赤線) A-B-F-G-D-E間のキロ程 : 39 km
- ・既存系統のキロ程の20%のキロ程 : 7.2 km
(36km × 20%)
- ・異なる区間B-F-G-D間のキロ程 : 6 km

本ケースは、既存系統と異なる区間のキロ程が6 kmであり、既存系統の20%以上のキロ程7.2 km以上はないが3 km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。

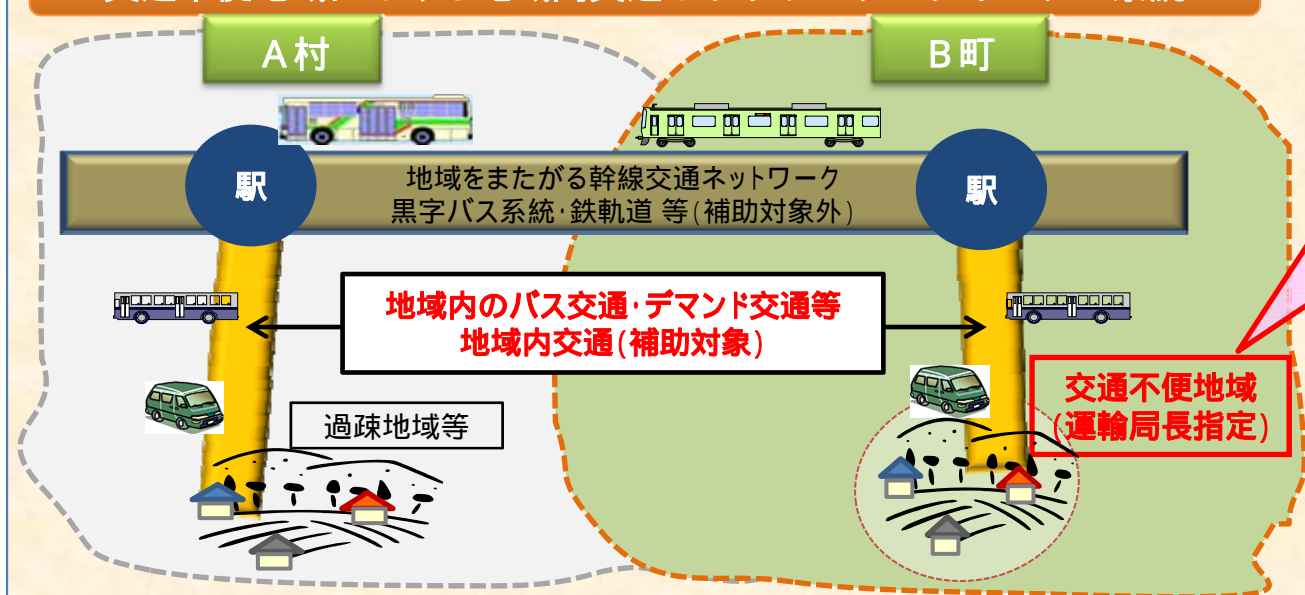
新たに運行する系統の主系統と、当該主系統と最も運行区間が重複する既存系統(新規系統の運行の開始の日の直前の1年間に運行されていた運行系統を含む。)を比較し、異なる区間のキロ程が当該既存系統のキロ程の20%を超える場合又は3キロ以上の場合、新たに運行を開始するものとして取り扱う。(系統の見直しに当たり、全区間の一部に他の道路が存在しない区間がある場合は、異なる区間のキロ程比率の算定上、当該他の道路が存在しない区間を除外することができる。)

「交通不便地域として地方運輸局長等が指定する地域」の指定の考え方

「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」□（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」□（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。

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

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

交通不便地域の指定状況 (H24.3.31)

地方運輸局長が指定する交通不便地域の指定状況

運輸局名	計	1km以内に停留所等不存在	1km以内停留所等存在
北海道	0	-	-
東北	0	-	-
北陸信越	10	8	2
関東	11	10	1
中部	3	3	0
近畿	3	2	1
中国	5	4	1
四国	1	0	1
九州	7	5	2
沖縄	0	-	-
計	40	32	8

交通不便地域(1km以内停留所存在)指定の事例

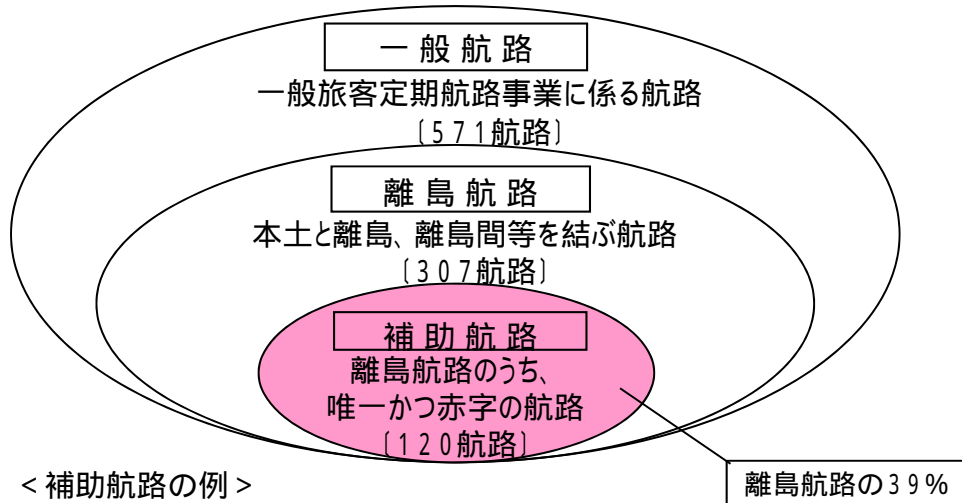
交通不便地域の指定理由	件数	指定市町村
地形上の理由(高低差、道路状況(迂回)等)	5	秦野市、松川町、魚津市、倉敷市、佐世保市
積雪、寒冷地	2	松川町、魚津市
バスサービスレベルが低い	2	東温市、大分市
バス路線退出予定	1	上郡町
その他	1	上郡町

補助対象となる離島航路/航空路のイメージ

〔離島航路〕

国内旅客航路の現況

H23.4.1時点の航路数



< 補助航路の例 >

- 八丈島～青ヶ島、父島～母島：伊豆諸島開発(株)
- 丸亀～手島：備讃フェリー(株)
- 博多～対馬(比田勝)：九州郵船(株)
- 鹿児島～喜界島～奄美大島：奄美海運(株)

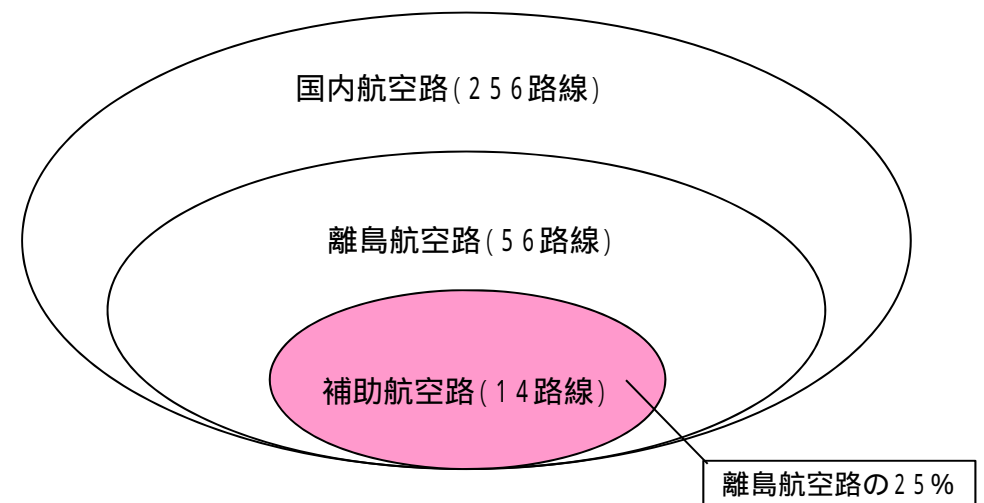
離島航路補助の主な要件

- ・本土と離島、離島間を連絡する航路で唯一の交通手段であること。
- ・航路収支における赤字が見込まれる航路であること。等

〔離島航空路〕

国内旅客航空路の現況

H23.4.1時点の航空路数



< 補助航空路の例 >

- 函館～奥尻：(株)北海道エアシステム
- 奄美大島～徳之島：日本エアコミューター(株)

離島航空路補助の主な要件

- ・最も日常拠点性を有していること。
- ・代替交通機関(海上運送等)の所要時間が概ね2時間以上であること。
- ・路線収支における赤字が見込まれる路線であること。等

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・負担額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。

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（数字は補助率）

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)
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

ノンステップバス・リフト付バス(車両購入・改造)の導入
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)
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

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

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

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
1 / 3

LRTシステムの整備
(車両購入、停留所整備等)
1 / 3

ICカードシステムの整備
(システム開発、設備整備等)
1 / 3

BRTシステムの整備
(車両購入、停留所整備等)
1 / 3

バス等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

離島航路(地域公共交通確保維持事業の対象外の離島航路で離島住民の運賃割引を行う者)の船舶建造等

1 / 10

ただし、離島住民の運賃割引に必要な経費の 1 / 2 以内

バリア解消促進等事業(地域鉄道の安全性の向上)

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・内容・効果、費用負担、事業内容と事業主体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)へ提出。
当該計画は、バリア解消促進等事業のみの計画として作成することも可。
- 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)へ補助申請。交付決定、事業実施を経て事業実績の報告の後、国から事業者に対し補助金交付。

制度のポイント

- 旧「鉄道軌道輸送対策事業」に相当する支援制度。
 - 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。
 - 事業費の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。
- (旧「鉄道軌道輸送対策事業」との変更点)
- 「全事業経常損益」基準から「鉄道事業経常損益」基準に変更
 - 第3種鉄道事業者である地方公共団体を全て対象とする
 - 設備投資工事(機能向上、老朽更新)に加えて、車両(検査時整備等)、線路設備(橋梁・トンネル補修等)等に係る修繕工事も採択
 - 制度上、地方自治体の協調補助要件がなくなるが、事業採択・補助金配分に際しては、地方自治体の協調補助の有無・規模を十分に勘案

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。）

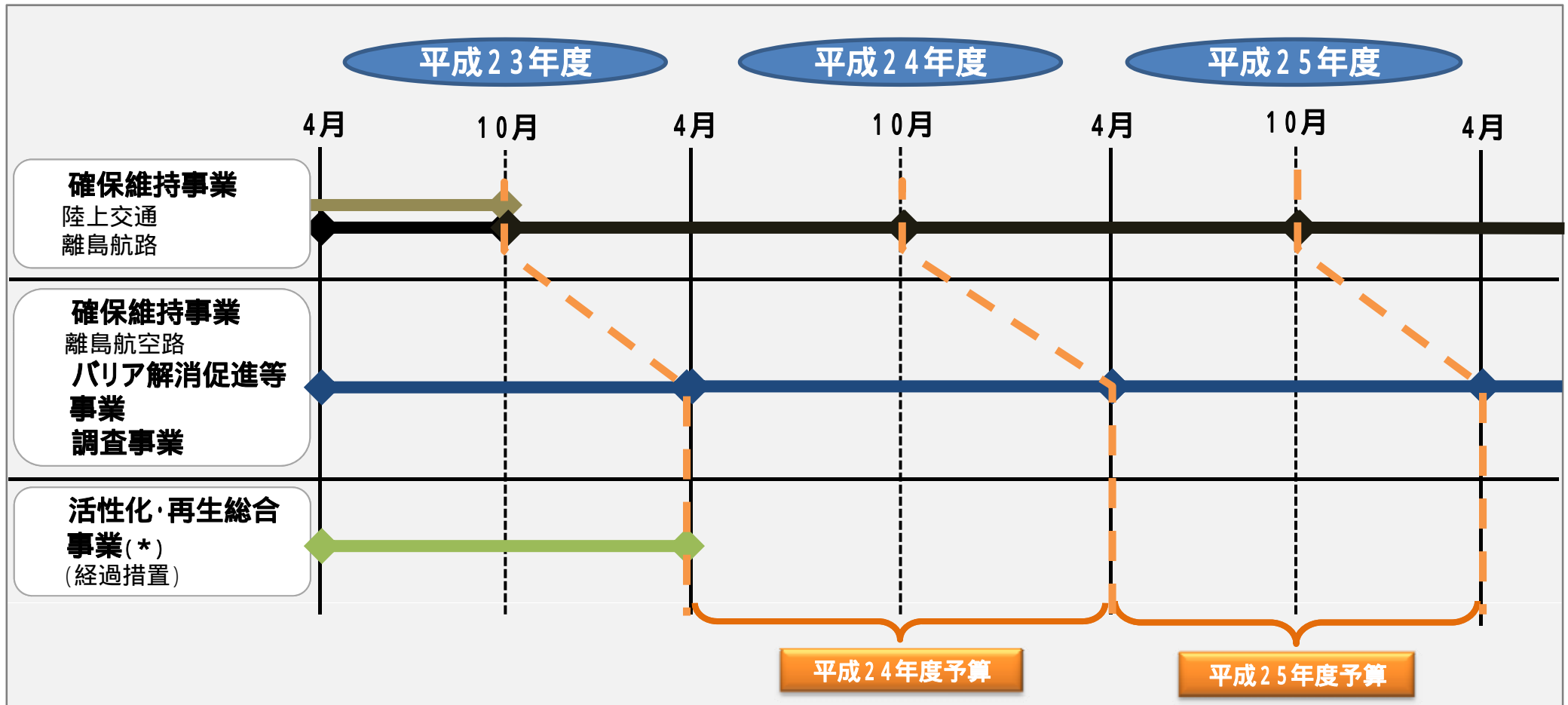
補助対象経費

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)

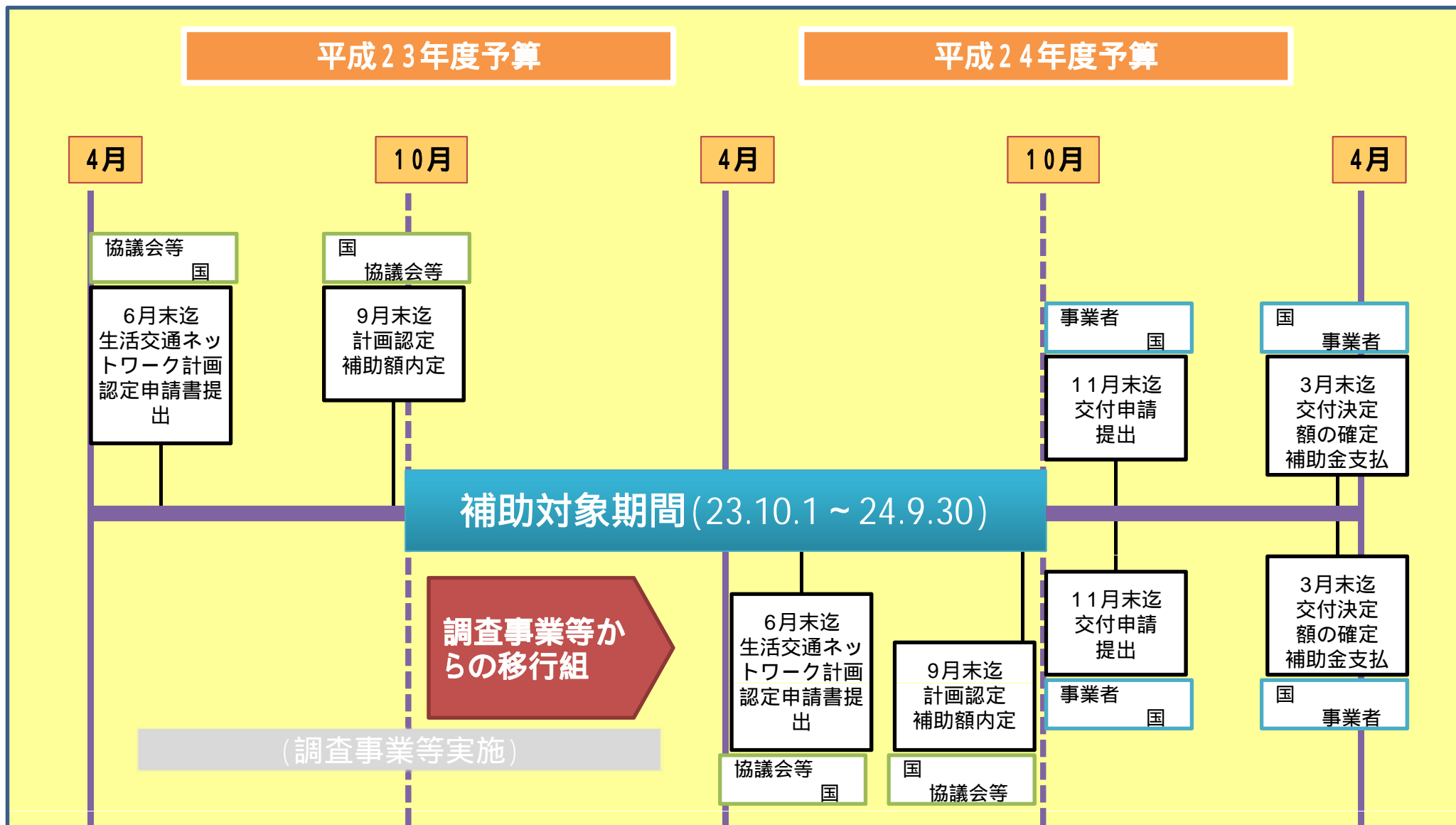
地域公共交通確保維持改善事業のスケジュールについて



- 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。

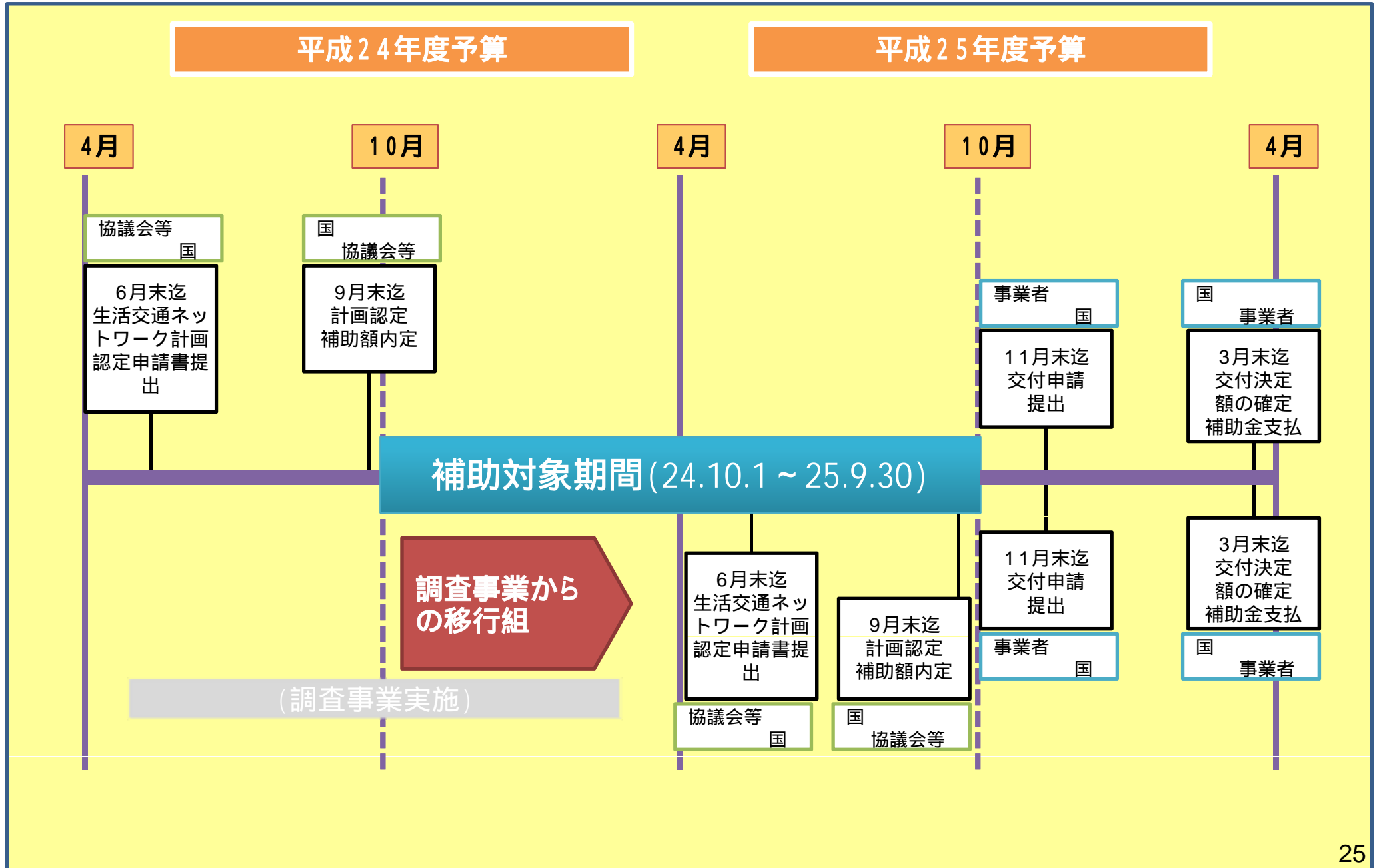
(*)平成22年度までに地方運輸局長等の認定を受けた地域公共交通活性化・再生総合事業計画(「総合事業計画」)に係る事業(「計画事業」)であって、既に事業に着手しているものについては、平成23年度に限り、従前の補助メニューにしたがって支援を実施。

地域内フィーダー系統確保維持事業のスケジュールについて(平成24年度予算)



平成24年4月16日付け要綱改正<補助対象経費の上限額(補助対象経常費用の9/20)の撤廃>に係る変更認定申請については、6月29日までに変更認定申請書を本省へ進達、7月31日までに変更認定及び補助額を内定するスケジュールで対応

地域内フィーダー系統確保維持事業のスケジュールについて (平成25年度予算)



補助対象経費の上限額(9/20限度)の見直しについて

(地域内フィーダー系統確保維持事業)

補助対象経費の上限としていた「補助対象経常費用の見込額の9/20を限度」の要件を撤廃。

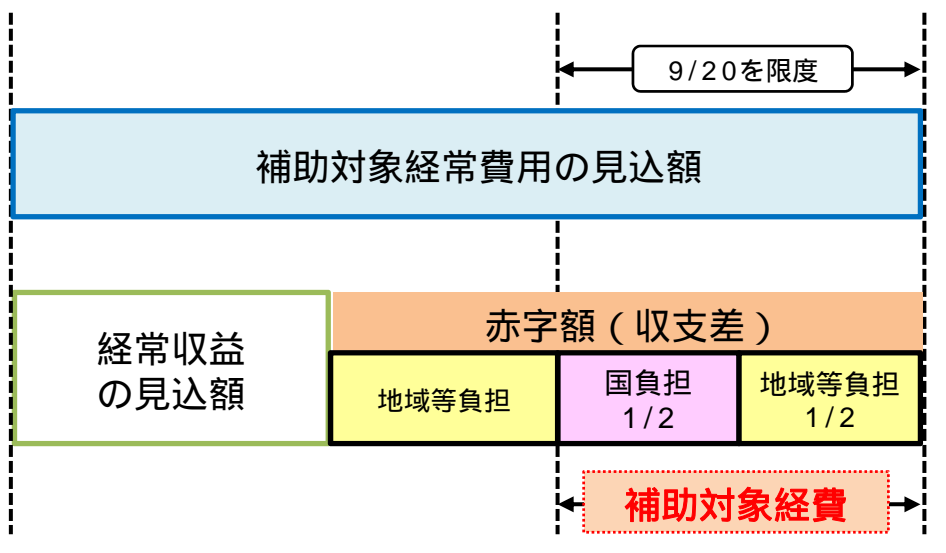
「補助対象経常費用の見込額と経常収益の見込額の差額」が、補助対象経費の額となる。

【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7「補助対象経費の算出方法」2.】

補助対象経費の算出方法

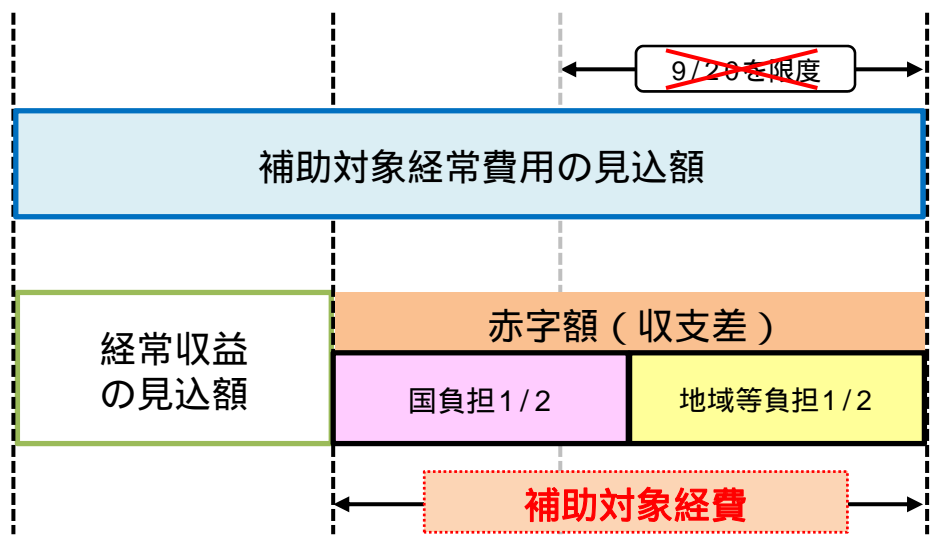
従前

補助対象経常費用の見込額と経常収益の見込額の差額。
但し、補助対象経常費用の見込額の9/20を限度。



変更後

補助対象経常費用の見込額と経常収益の見込額の差額。



この変更は、平成24年度補助対象期間(H23.10-H24.9)から適用する。

平成24年度補助対象期間に係る事業のうち、補助額が内定済みである事業については、生活交通ネットワーク計画の変更認定申請ができるものとする。