地域公共交通確保維持改善事業について

総合政策局 公共交通政策部 交通支援課

平成２５年2月１４日

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年度要求額　３４１億円
（対前年度比１．０３）

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【拡充】、離島航路【拡充】・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【拡充】

地域公共交通調査等事業

・ 地域の公共交通の確保・維持・改善に資する調査支援

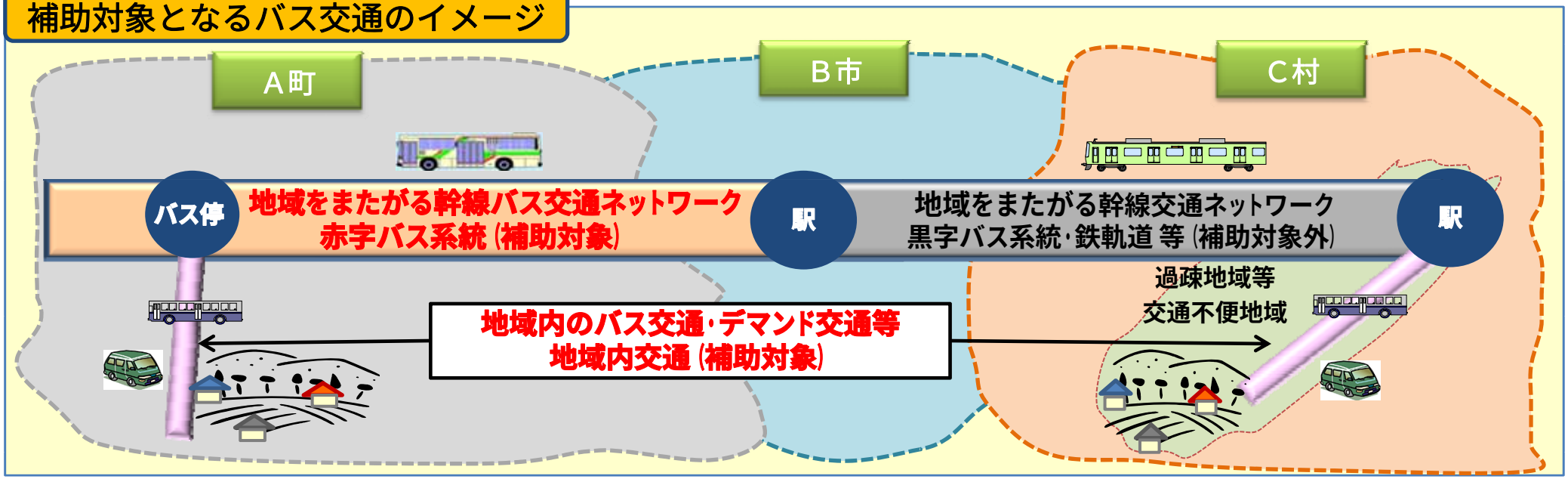
・ 地域ぐるみの利用促進に資する取組みを支援【新規】

・ 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(※)【拡充】

（※）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３０億円を含む。

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

1，762系統（H24.9末現在）　（24年度予算分）（予定）

- **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

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

2，039系統（H24.9末現在）　（24年度予算分）（予定）

- **「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

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 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り扱い

○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り扱い

○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り扱い

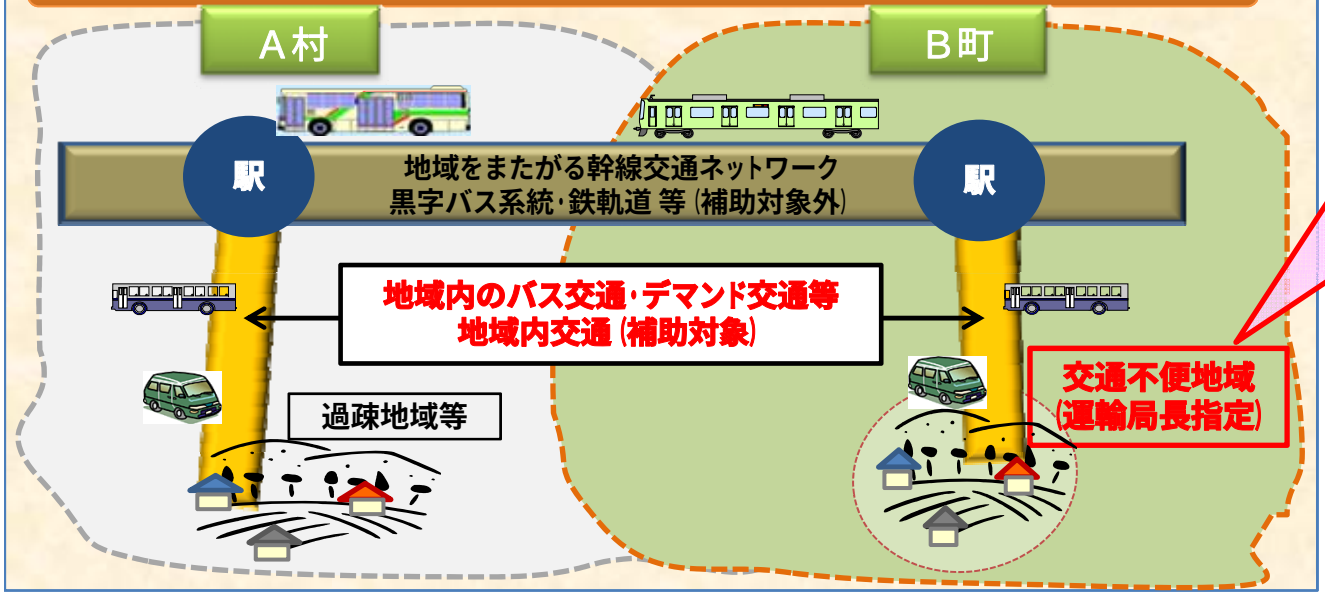
○地域公共交通活性化・再生総合事業による実証運行（※１）又は地域公共交通調査事業による１～２か月の実証調査若しくは特定被災地域公共交通調査事業による実証運行を行った系統
→ あくまで実証的な調査のための運行であることから「新たに運行を開始するもの」として取り扱う。
※１：地域公共交通活性化・再生総合事業による実証運行を行った系統については、原則として、平成２４年度予算に係る本事業の補助対象期間中までに本事業の支援を活用して運行を開始するものに限る。

○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。

「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
（地域内フィーダー系統確保維持事業）

○**「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」ロ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」ロ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

交通不便地域の指定状況　（H24.8.20）

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	12	8	4
関東	22	19	3
中部	10	6	4
近畿	12	12	0
中国	6	4	2
四国	1	0	1
九州	13	7	6
沖縄	0	―	―
計	76	56	20

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
地形上の理由（高低差、道路状況（迂回）等）	12
積雪、寒冷地	4
バスサービスレベルが低い	3
バス路線退出予定	1
その他	1

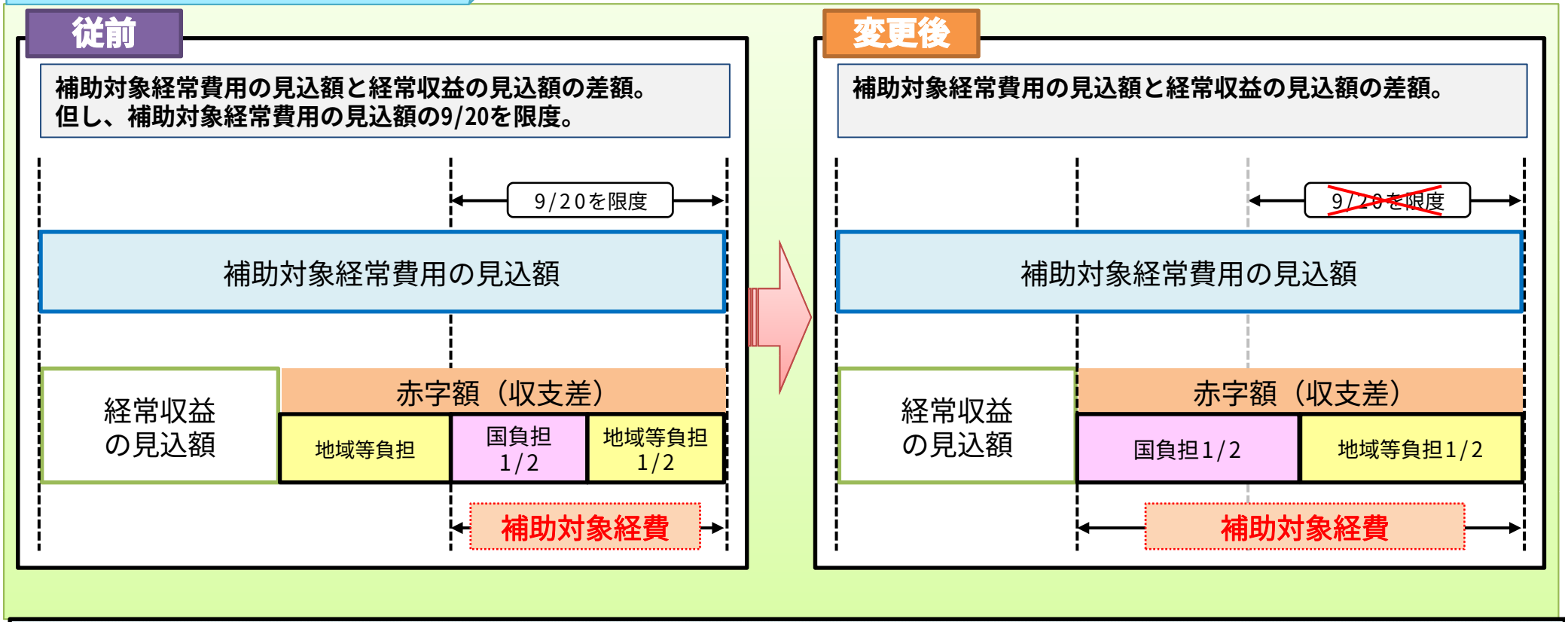
補助対象経費の上限額（9/20限度）の見直しについて
（地域内フィーダー系統確保維持事業）

○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

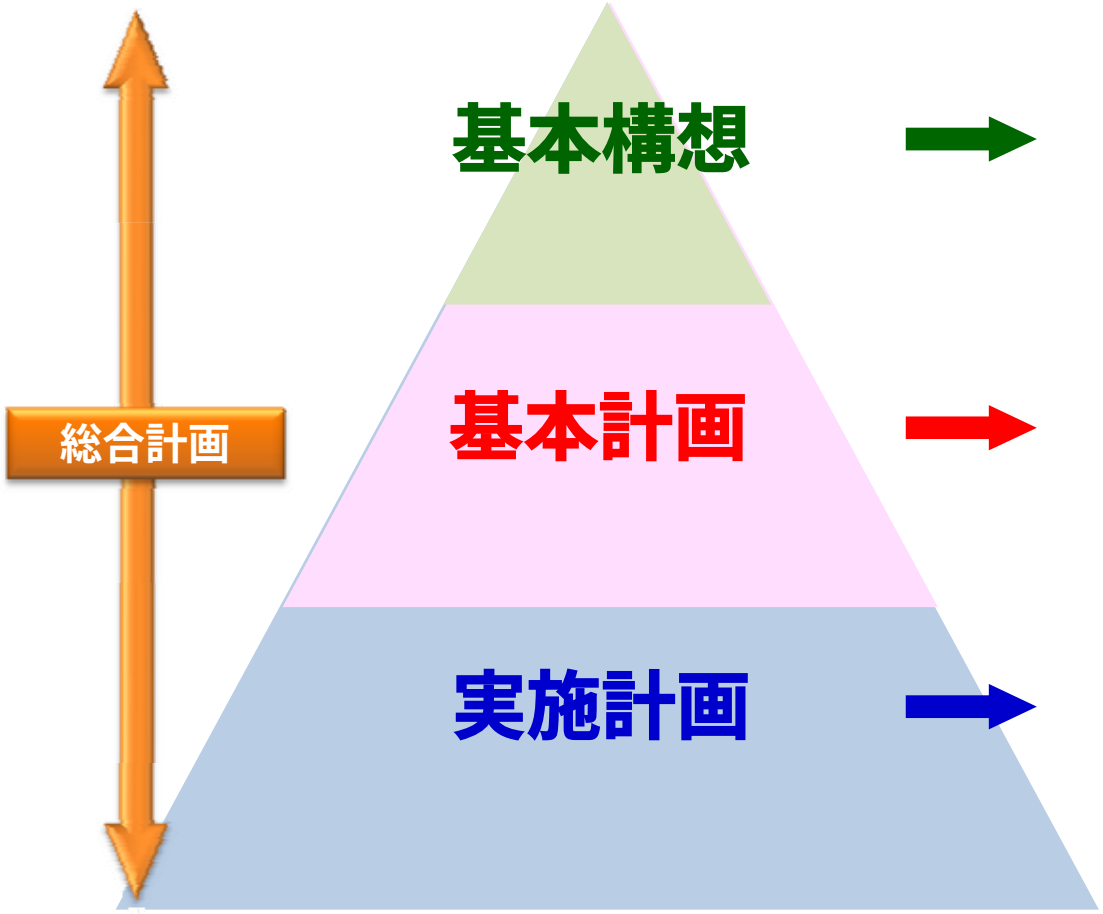


○この変更は、平成24年度補助対象期間（H23.10-H24.9）から適用している。

地域の交通計画と地域公共交通調査事業

生活交通ネットワーク計画の位置付けイメージ

地域における総合計画の一般的概念図



自治体の目指す将来像･目標など
めざす姿の理念を定めたもの

○○市基本構想　等

基本構想を実現するために必要な
手法や体系を分野ごとに定めたもの

○○市交通計画　等

基本計画の施策について、手法や
実施時期などを具体的に定めたもの

生活交通ネットワーク計画　等

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・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２１関係）

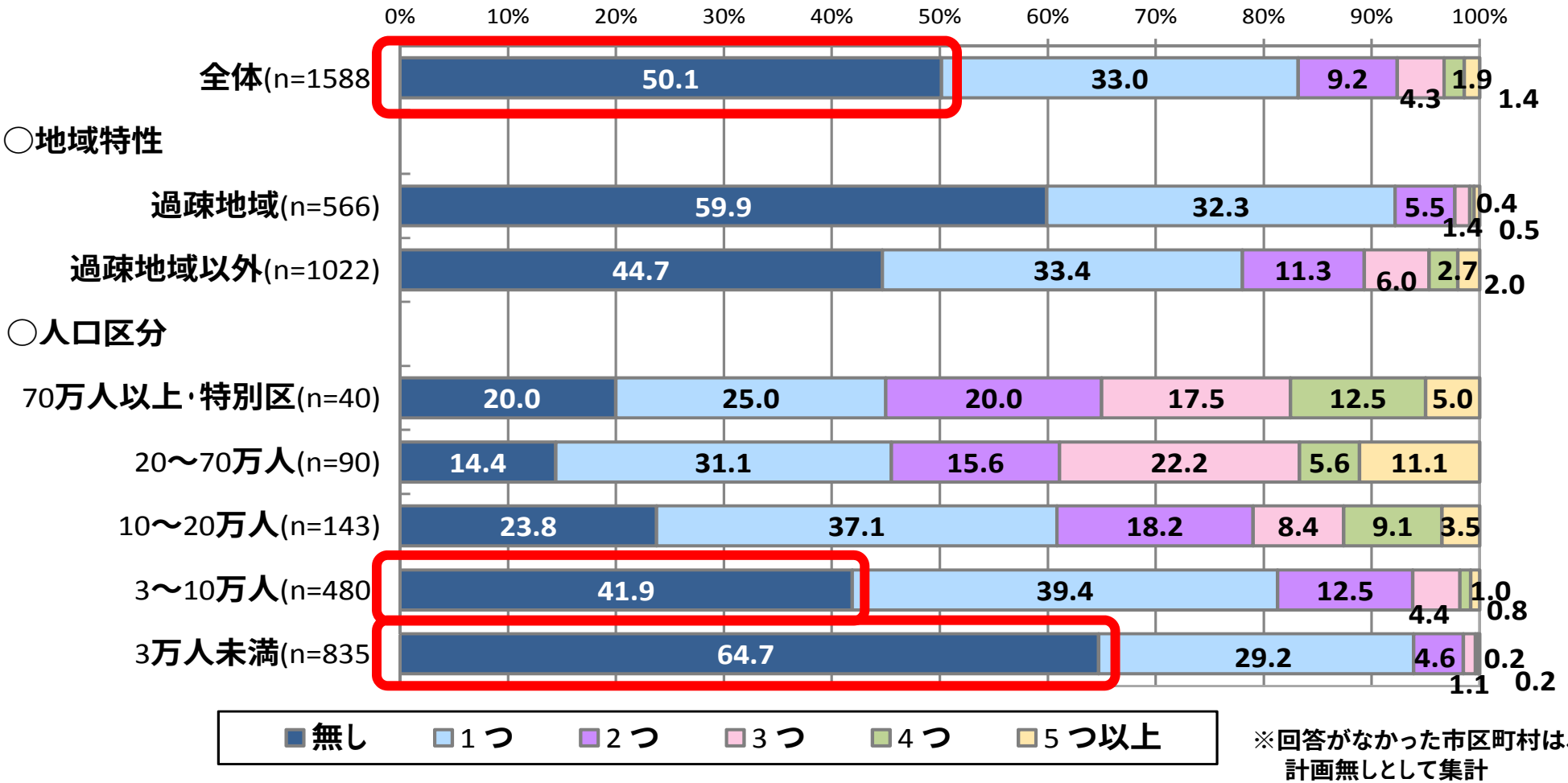
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業

○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。

交通に関する計画の策定状況

全国の市区町村における交通計画の策定状況



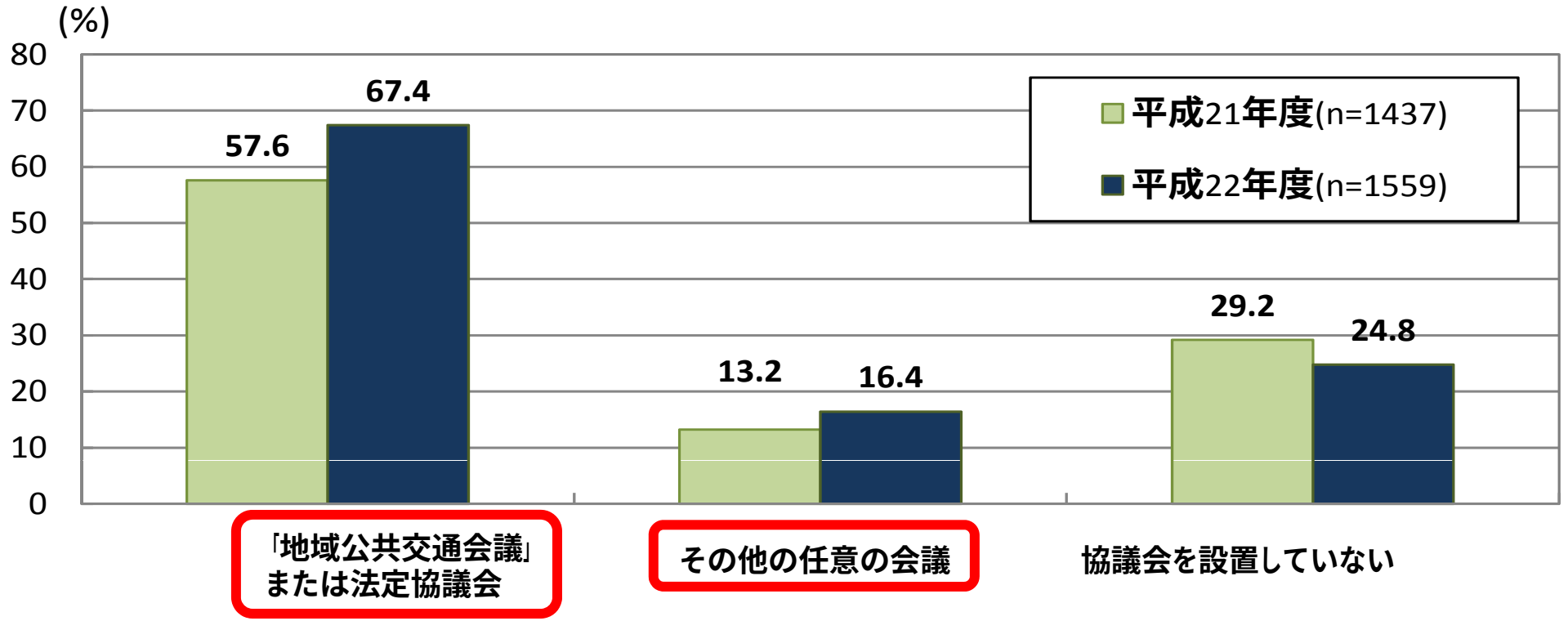
※回答がなかった市区町村は、計画無しとして集計

H23年度　全国自治体アンケート調査
(回答時点はH22年度末)

協議会等の設置状況

**地域公共交通は自治体だけが考えれば良いというものでなく
自治体や交通事業者に加え、住民等その地域の様々な関係者が
あるべき交通について議論していくべきである**

協議会等の設置状況

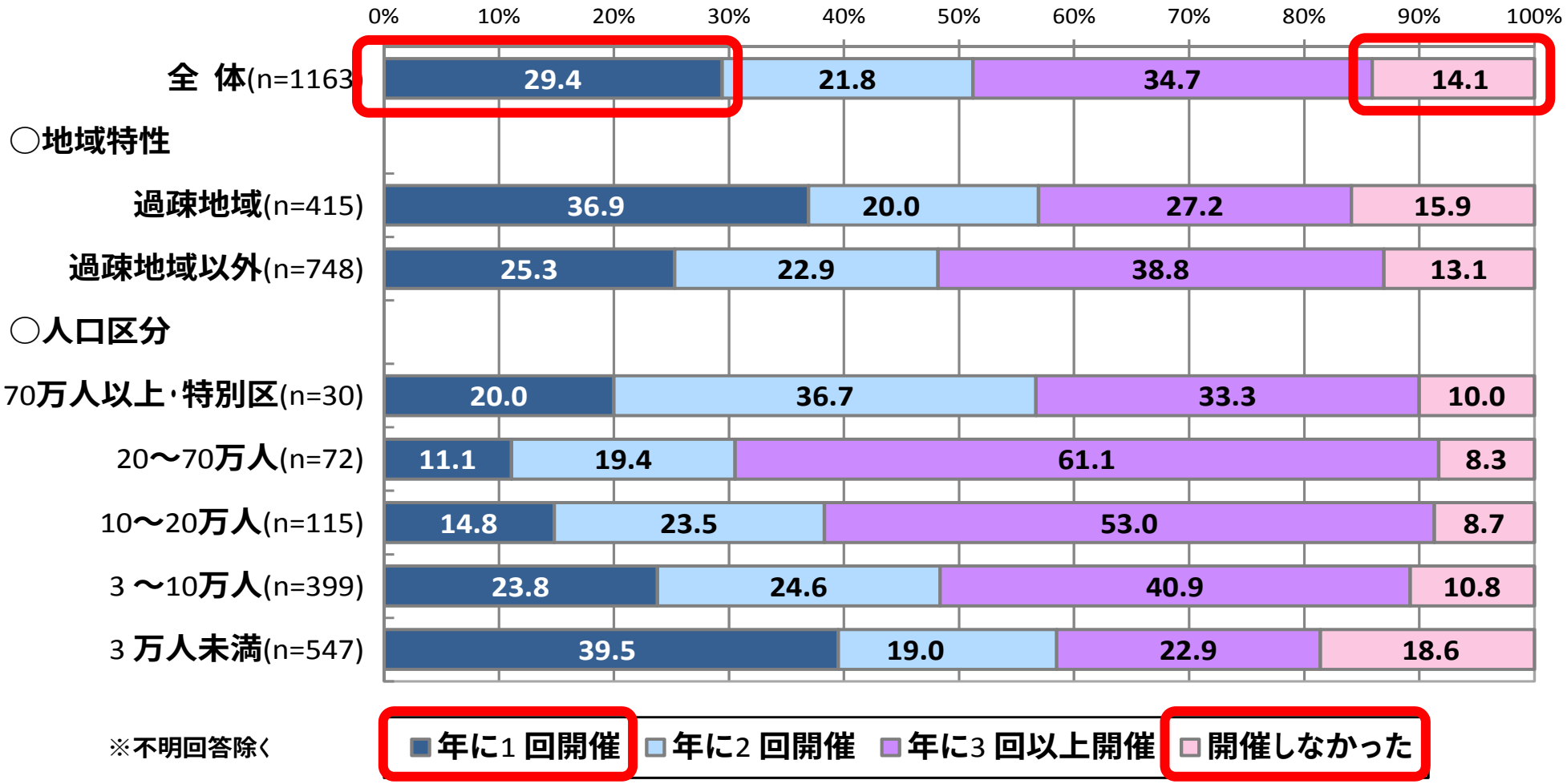


何らかの協議会･会議を有する自治体 75.2%

H23年度　全国自治体アンケート調査
複数回答
（回答時点はH22年度末）

協議会の開催状況

協議会等を設置している市区町村の協議会開催状況



H23年度　全国自治体アンケート調査
(回答時点はH22年度末)

地域公共交通調査事業とは

定義

地域の公共交通に関する確保維持改善の取り組みであって、地域公共交通確保維持事業又は地域公共交通バリア解消促進等事業による補助を受けようとする事業について定める生活交通ネットワーク計画等の計画を策定するために必要な調査を行う事業

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条第一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

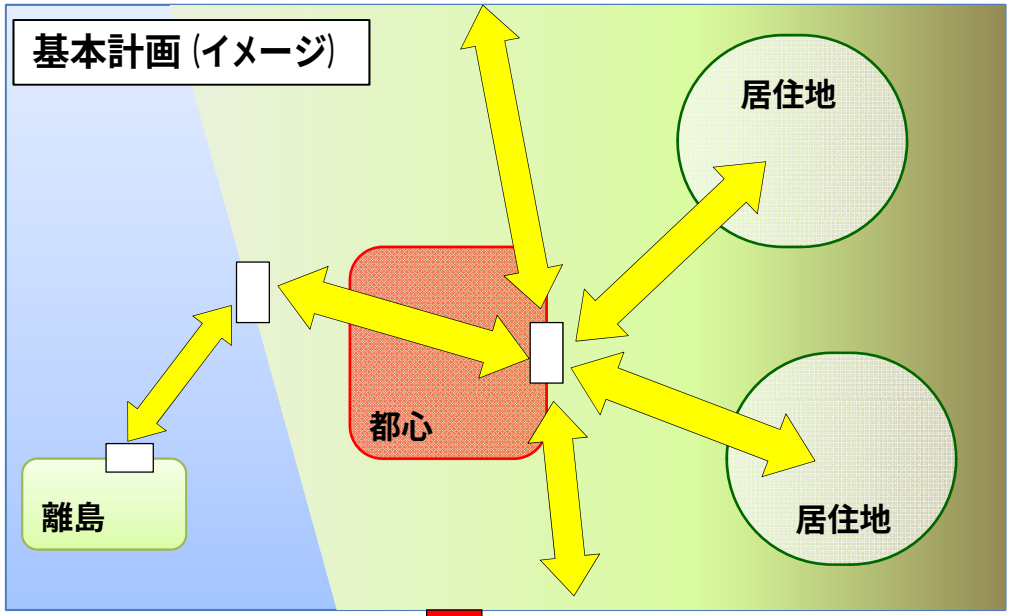
計画の策定調査の実施に必要な経費
（協議会開催等の事務費、地域のデータの収集・分析の費用、住民・利用者アンケートの実施費用、専門家の招聘費用、モビリティマネジメントの実施等地域住民への啓発事業の費用、短期間の実証調査のための費用等）

補助率

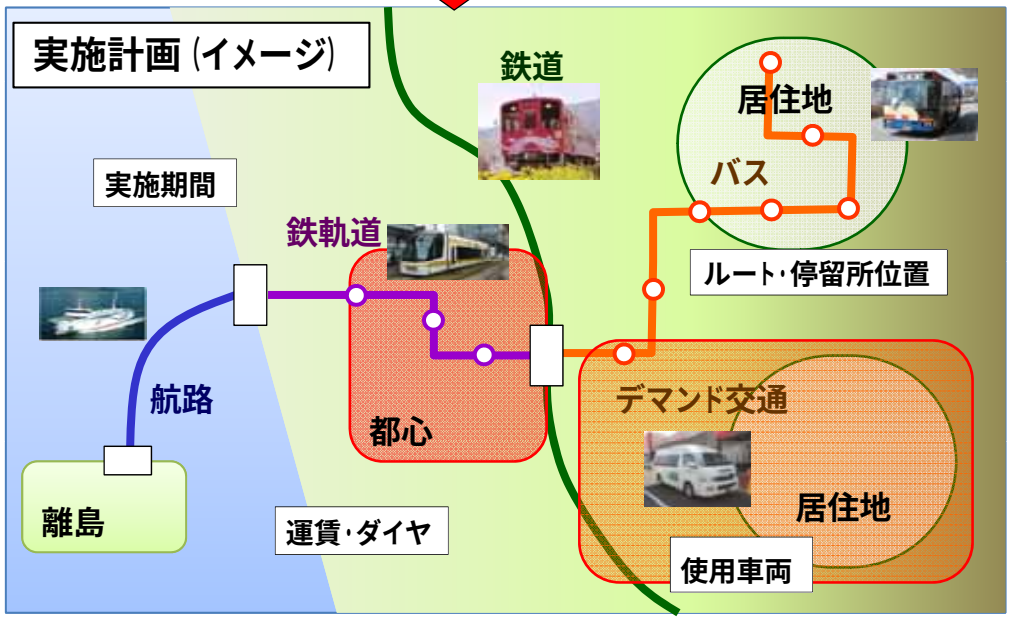
定額（2,000万円以下）

※各協議会の要望合計額が全体予算額を上回った場合には
満額の交付とならない場合がある。

地域公共交通調査事業で何ができるのか（一例）



基本的な考え方を具体化



検討事項（例）

協議会・ワークショップの開催など

- 地域の足をどうするか
- 優先すべきは何か
- 対象範囲はどうするか
- どんな運行形態が最適か
- 路線の設定
- ダイヤの設定
- 車両の選定
- 運行事業者の選定
- 費用負担の検討
- 事業実施効果の推測
- 経費・収支状況の推計

など

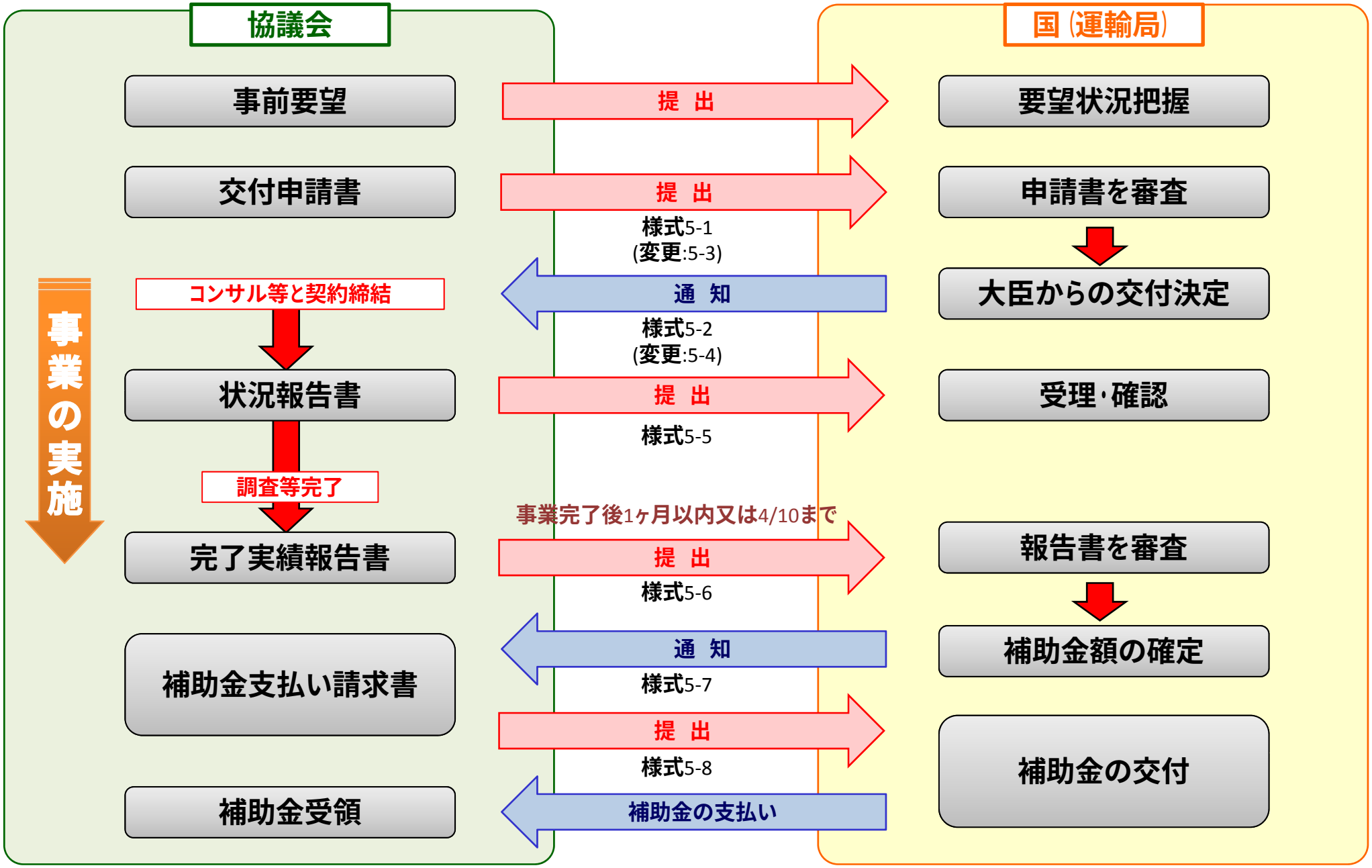
分析

調査（例）

既存交通の実態調査	利用状況、OD調査 等
主要施設の状況	病院、学校、商店、役場 位置等
住民のニーズ等把握	よく行く施設、普段の活動時間 自由に使える車があるか 等
運行計画の妥当性検証	実証調査、WEBComPASS 等
住民の行動変容可能性検証	モビリティマネジメント 等

※あくまで一例であり、地域の状況に応じて様々な調査が考えられる

地域公共交通調査事業の流れ



事前要望調査

事前要望調査とは

一つの協議会への補助額は上限額2,000万円としているが、調査事業全体としての予算にも上限があることから、あらかじめ全体での必要額について確認するため実施

実施時期･方法等について

時　期：2月
方　法：運輸局から各市町村へ照会→運輸局への回答
内　容：次年度申請希望の調査内容、所要額等

【留意点】
※1：全体の希望額が予算を上回った場合には、何らかの調整を行う可能性があることから、申請額は見積りをとるなどし、ある程度精査すること。
※2：事前要望調査で予算額を超過した場合は二次募集を実施しない可能性があるので、活用を検討している自治体は必ず一次調査で回答すること。

全体額の把握、本省における執行方針決定後
調査事業執行額の決定･交付申請受付

交付申請（申請時期等）

【一次募集】 事前要望調査に回答があった協議会を対象として実施
受付時期：5月上旬～
交付決定：5月下旬～
（注）予算成立がずれ込んだ場合には交付決定時期がずれる場合があります。

※早期の調査を希望するため年度早々に交付申請したい、調査の検討に時間を要する等の事由により申請が遅れる等については、個別に相談されたい。

一次募集分の交付決定後、予算額に余剰のある場合
適宜二次募集、三次募集を実施する

※年度途中からでも調査を開始したいという協議会に対しては柔軟な対応を行いたいことから、活用意向がある場合には適宜運輸局に相談されたい。

予算額分の執行確定後、当該年度に係る調査事業の募集を終了

交付申請（申請書類）

様式第5-1 「補助金交付申請書」

様式第5-1 別紙 「補助金交付申請事業」

申請様式のダウンロード

国土交通省
→ 総合政策
→ 公共交通政策部

地域公共交通調査事業の実施に関する計画

1.当該地域の公共交通の概況・問題点
2.地域の公共交通の確保維持改善に係る計画の策定調査の必要性
3.調査の内容
4.スケジュール
5.予算計画

補助対象経費に係る見積書

・申請額を精査するために見積りは二者以上提出。
※ただし、プロポーザルで入札する場合は、入札基準額を算出するための見積り一者分でも構わないものとする。
・その他申請額の積算根拠となる資料（旅費や委員謝金の規定など）

その他補助金の交付に関して参考となる書類

仕入れ控除不可理由書　等

運輸局及び本省において申請書の審査をし、変更・修正等の指示を行います

交付決定後の対応（通知～状況報告）

運輸局から各協議会に対して交付決定通知

↓

交付決定通知を受けた後、事業に着手することができる

↓

コンサル等との契約締結・事業執行

↓

様式第5-5「状況報告書」及び「国庫金振込依頼書」の提出

【注意事項】
・添付資料として、契約書の写しを添付（契約相手方及び契約日、契約額、内訳のわかるもの）
・交付決定額以上の額で契約した場合、超過額は補助対象経費とならないため、協議会費用にて実施すること
（予算額に余裕がある場合、交付決定変更申請により超過額を補助対象経費とすることも可能だが、交付決定前の契約は補助対象外となるため、額が超過する場合は契約前に変更交付決定を受けなければならない）
・国庫金振込依頼書は、補助金の振込先の口座を登録するものである。
・口座名は協議会会長名が一般的だが、協議会規約・設置要領等で出納管理を行う者を明確にしている場合にはこの限りでない。

事業完了（完了実績報告～補助金支払い）

補助対象事業の完了

様式第5-6 「完了実績報告書」提出 （要綱上は4月10日が期限だが、実務上、4月初旬に提出）

【添付資料】
①事業の完了を証する書類 → 完了届、完了検査書など
②補助対象額及びその内訳を明らかにした書類 → 契約書、設計書、請求書など
③支払いを証する書類 → 領収書、振込書の写し、通帳の所定箇所の写しなど
※ただし、国庫補助金がなければ支払い出来ない場合は確約書を以て認める

【注意事項】
・事業完了から完了実績報告書提出期限までの期間が短いため、提出書類提出書類に漏れがないよう、事業完了後余裕をもって運輸局に書類を提出し、チェックを受けること。
・運輸局及び本省において書類の審査をし、変更・修正の指示をする場合がある。

本省において完了実績報告書を審査し、補助金額の確定を行う。

様式5-8 「補助金支払請求書」

補助金の交付
（遅くとも4月中に支払）

交付申請にあたっての留意点

○次年度以降、地域公共交通確保維持事業または、地域公共交通バリア解消促進等事業のいずれかの事業の活用を前提としていることが必要である。
⇒ 調査ありきの補助申請は認めない。

○申請書には、次年度以降にどの補助メニューの活用を念頭に置いているのか、明記すること。

○地域公共交通総合連携計画やその他の交通計画を活用して、生活交通ネットワーク計画を策定する場合は、連携計画等の策定のための調査についても補助対象となる。
⇒ 地域の交通を考えるという観点から、連携計画等の策定を推奨する。

○生活交通ネットワーク計画を改善するなど、計画の見直しのための調査についても補助対象となる。
⇒ 過去に活用した補助事業の内容との違いを明確にする必要がある。

○原則単年の活用であるが、特別の理由があれば２ヶ年の活用も可とする。
⇒ まず運輸局を通じ個別具体的に相談すること。
２カ年となる理由や、各年度の調査の違いなどについて整理すること。
なお、２カ年目の申請状況によっては、優先順位が低くなることもある。

コンサル等に委託する場合の留意点

○調査事業はあくまで、「調査のための費用」を補助するものである。
　→ 調査結果をもとに、協議会が地域の交通をどうしていくのか協議し、計画を作りあげていくものである。
○ただし、コンサルへの委託業務と並行し、協議会で諮りながら計画を中身を検討していく場合、計画のとりまとめや印刷・製本を業務委託の中で行うことを妨げない。
　→ あくまで計画自体の検討は協議会が行うべきで、協議会のための資料作成や計画書の製本等、補助的な業務をコンサルに委託することは、円滑な計画策定のためであると考えられる。
○上記のような趣旨から、計画の中身までコンサルに考えさせるような業務委託は、補助対象として認められない。

○交付決定日より前に契約した業務は補助対象として認められない。
　※交付決定日前の協議会開催等事務費も同様。
○以下のような費用は補助対象経費として計上することはできない

- 先進地視察の旅費
- 国家公務員が協議会委員である場合の旅費、謝金
- イベント費用
- 収入印紙
- コンサルや事業者への振込手数料　　など

実証調査の取り扱い

○実証調査を行う場合の短期間とは、１～２カ月とする。

○調査事業は、あくまで計画策定のために必要な調査に対して補助するものであり、
実験運行のための補助ではない。

○調査結果は協議会において議論・検証を経て計画へ反映されることが必要である。
（たとえ実証調査における運行案から変更がなくても、検証はされるはずである）

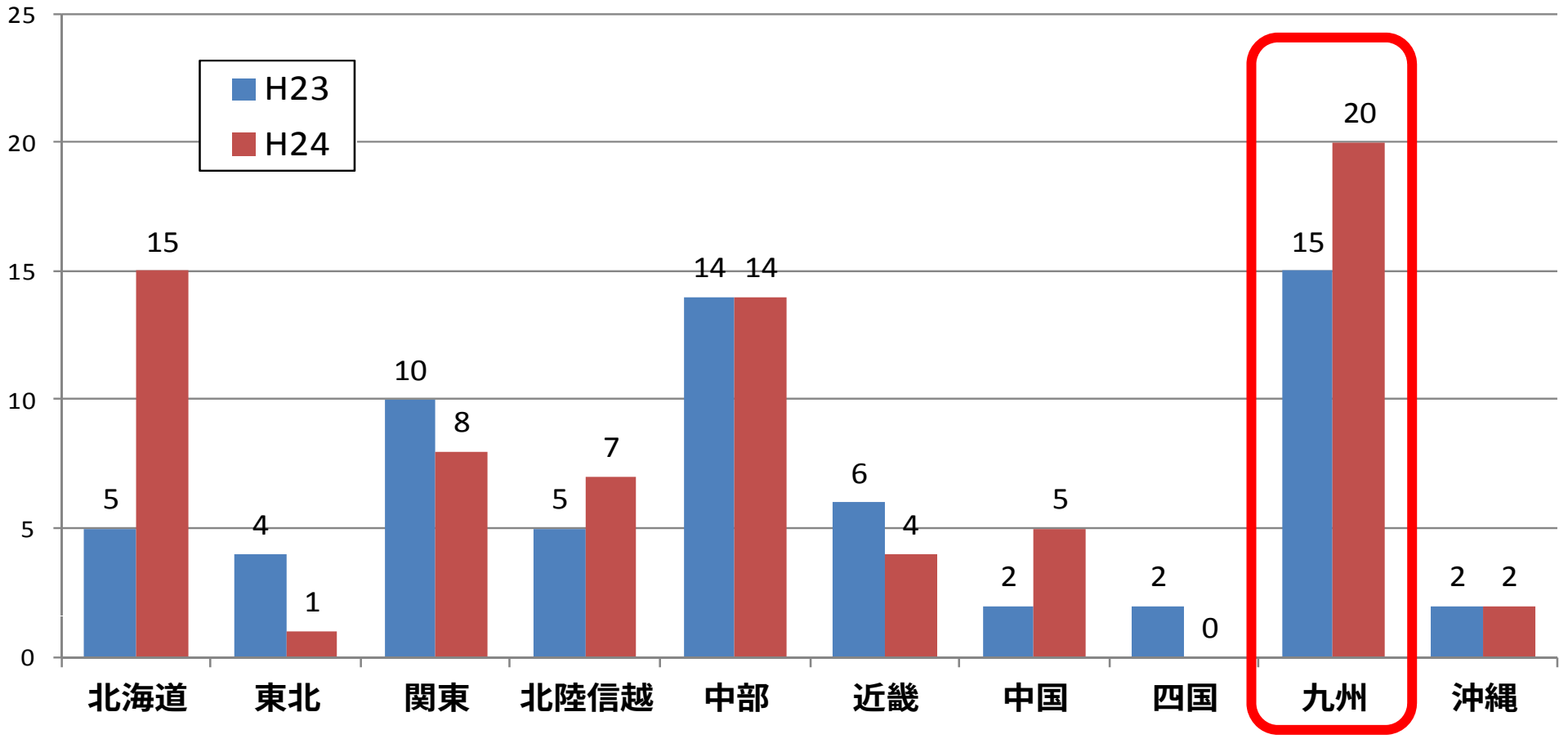
○内容の変更・見直し等もなく本格運行へ移行することを前提とした実証調査とは、
１～２カ月の実証調査と銘打った運行の終了後、その運行案や調査結果を検証する
こともなく、そのまま本格運行へ移行するようなもの。

○実証調査の事例としては、以下のようなものを想定。

- 住民にデマンドシステムを体験してもらうための実証（無料も可）
- 価格弾力性を調査するための実証
- 運行可能な経路であるか把握するための実証
- 運行の所要時間の把握のための実証　　など

地域公共交通調査事業の活用状況について

地方ブロックごとの調査事業活用状況



地域協働推進事業について

地域協働推進事業費補助金の創設について

位置づけ

持続可能な地域公共交通体系を構築するためには、地域の関係者が協働・連携しながら確保・維持に向けた取組みを推進する必要。

→ 特に、地域ぐるみによる利用促進が必要かつ効果的であることから、これに係る取組み及び公共交通サービスの情報提供等に要する経費等について、一定の要件の下、国が補助できることとする。

地域公共交通調査事業費補助金と並立して地域協働推進事業費補助金を創設する。
（両補助金を「地域公共交通調査**等**事業」と総称）

地域協働推進事業

地域ぐるみ（行政、事業者、住民、地元商店街等）による**利用促進**、公共交通サービスの**情報提供等**、地域公共交通の確保・維持に向けた**取組みの継続的実施**

地域協働推進事業費補助金の概要

◇補助要件・・・・・・・・・・・① 事業の実施に関する事項を記載した計画（地域協働推進事業計画）が、以下の認定基準により、**国から認定を受けている**こと。

【認定基準】 （1） 法定の連携計画における位置づけ （2） 継続的かつ計画的な取組みの実施（3ヵ年以上）
（3） 地域の連携協働体制の確立（役割分担の明確化） （4）効果目標の設定

② 補助を受けようとする法定協議会の市町村の区域内において、以下のいずれかの事業が実施されている（予定も含む）こと
・確保維持事業（地域間幹線、地域内フィーダー、補助対象離島航路、離島航空路）
・鉄道軌道安全輸送設備等整備事業（地域鉄道）

◇補助対象経費・・・・・・モビリティマネジメント（ＭＭ）（注）の実施、地域ワークショップ、地元検討会等の開催、公共交通マップ、総合時刻表等の作成、公共交通・乗継情報等の提供、割引運賃設定、企画切符発行等 に要する経費

◇補助率・・・・・・・・・・・・**1／2** ◇実施期間・・・**最大2年間**
◇補助対象事業者・・・・**法定協議会**

（注）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（広報や情報提供による啓発活動等）

＜地域ワークショップ＞

＜総合時刻表＞