

地域公共交通確保維持改善事業の概要

新型コロナウイルス拡散防止の観点から、
説明時間を短縮します。

今回のセミナーではこの資料は説明しませんが、
ご質問等あれば運輸支局までお願いします。

地域公共交通確保維持改善事業の概要

令和3年度予算案 206億円
(前年度比 1.01倍)

地域の多様な主体の連携・協働による、地域の暮らしや産業に不可欠な交通サービスの確保・充実にに向けた取組を支援
(上記取組を促進するため、地域公共交通活性化再生法の枠組みを強化(令和2年11月27日施行))

地域公共交通確保維持事業 (地域の実情に応じた生活交通の確保維持)

<支援の内容>

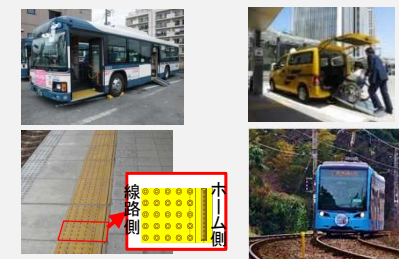
- 高齢化が進む過疎地域等の足を確保するための幹線バス交通や地域内交通の運行
 - ・地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
 - ・過疎地域等において、コミュニティバス、デマンドタクシー、自家用有償旅客運送等の地域内交通の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
- 離島航路・航空路の運航
 - ・離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である離島航路・航空路の運航等を支援



地域公共交通バリア解消促進等事業 (快適で安全な公共交通の実現)

<支援の内容>

- 高齢者等の移動円滑化のためのノンステップバス、福祉タクシーの導入、鉄道駅における内方線付点状ブロックの整備
- 地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等



地域公共交通調査等事業 (持続可能な地域公共交通の実現に向けた計画策定等の後押し)

<支援の内容>

- 地域における一層の連携・協働とイノベーションに向けた取組の促進を図るための「地域公共交通計画」の策定に資する調査等
- 地域におけるバリアフリー化の促進を図るための移動等円滑化促進方針・基本構想の策定に係る調査

※国の認定を受けた鉄道事業再構築実施計画、地域公共交通利便増進実施計画等に基づく事業(地域鉄道の上下分離、利便性向上・運行効率化等のためのバス路線の再編、旅客運送サービス継続のためのデマンド型等の多様なサービスの導入等)について、まちづくりとも連携し、特例措置により支援
※交通圏全体を見据えた持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向け、都道府県と複数市町村を含む協議会が主体となった協働による取組に対し、計画の策定やバス等の運行への支援の特例措置により後押し(地域公共交通協働トライアル推進事業)

被災地域地域間幹線系統確保維持事業／特定被災地域公共交通調査事業 (【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)

令和3年度予算案 4億円
(東日本大震災復興特別会計:復興庁一括計上分)

<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

地域公共交通活性化再生法の計画制度と補助制度(見直しの方向性)①

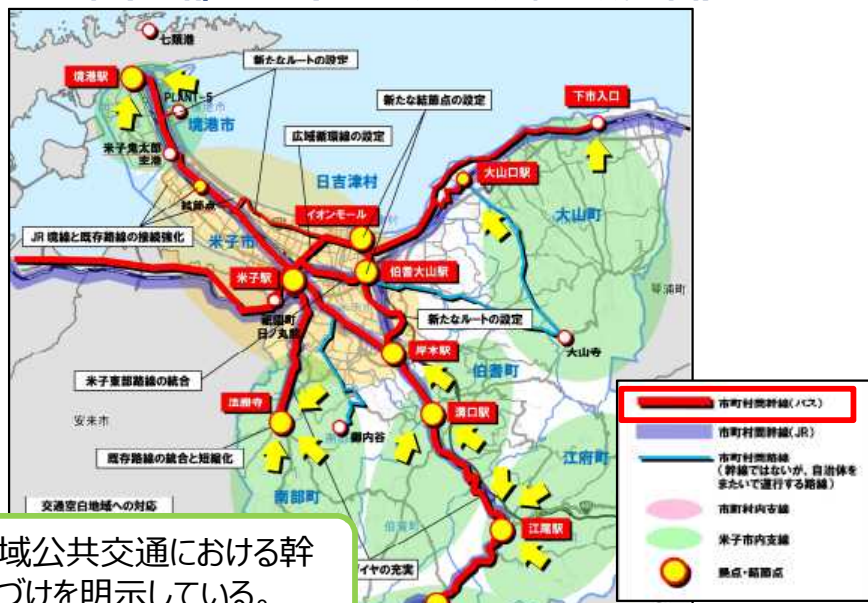
・現行の補助制度は、**法定計画（地域公共交通計画）の作成を補助要件としておらず**、別途、要綱に基づく補助計画を作成することとしている。乗合バス等への補助を法定計画と連動化することで、**公的負担による確保維持が真に必要な路線等に対し、効果的・効率的な補助**を実施。

・**幹線補助**は、幹線沿線の市町村（単独・複数）が作成する地域公共交通計画又は、都道府県が作成する**広域的な地域公共交通計画**に位置付けることを想定。**フィーダー補助**は、主に**市町村単位で作成される地域公共交通計画**に位置付けることを想定。また、これらの計画を作成する際には、**都道府県・市町村のいずれも参加している法定協議会において協議がなされることが必要**。

幹線 作成主体：都道府県又は市町村

- ・幹線を位置付ける場合、計画の作成主体は以下の3パターンを想定。
 - 幹線沿線の単独市町村が個々に計画作成
(※当該幹線沿線の全ての市町村で計画を作成する必要あり)
 - 幹線沿線の複数市町村が共同して計画作成
 - 都道府県による広域（都道府県全域又はブロックごと）での計画作成
- ・地域の公共交通における幹線の位置づけ等を地域公共交通計画に記載。
(下記例のように、補助系統毎ではなく概ねの位置づけが示されていればよい。)

<例：鳥取県西部地域（地域公共交通網形成計画）>

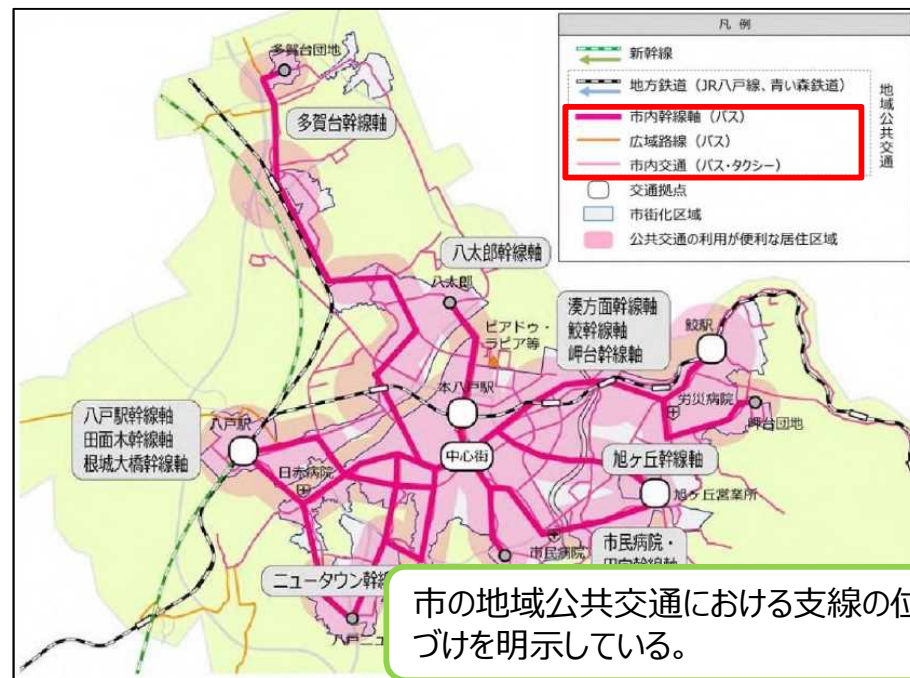


県内の地域公共交通における幹線の位置づけを明示している。

支線 作成主体：市町村

- ・フィーダーを位置づける場合、**市町村が計画作成することを想定**。
- ・地域の公共交通におけるフィーダーの位置づけ等を地域公共交通計画に記載。
(フィーダーの位置づけについては、下記の例のように、少なくとも路線単位で位置関係がわかるように明示すること。)

<例：八戸市（地域公共交通網形成計画）>



市の地域公共交通における支線の位置づけを明示している。

- **特に幹線補助については、関係自治体が多くなる**ため、地域の実情に応じて、**様々な策定主体のパターンが想定**される。
- 例えば、① **2～3程度の市町村を跨いでいる幹線系統**については単独市町村が**個々に計画策定**、② **4以上の市町村を跨いでいる幹線系統**については**複数市町村が共同して計画策定（中核的な市が主導）**、③ **複数の幹線系統が県内全域に存在する都道府県**については**都道府県が全域又はブロックごとに計画策定**をするなど、その地域の特色に応じて策定主体を考える必要がある。

幹線補助に係る計画策定主体の考え方の例

① 2～3程度の市町村を跨いでいる幹線系統

例) 茨城県常陸太田市・日立市 (馬場八幡前～大甕駅前線)
⇒ 単独市町村が個々に計画策定



② 4以上の市町村を跨いでいる幹線

例) 大分県大分市、別府市、日出町、杵築市、国東市 (国大線)
⇒ 複数市町村が共同して計画策定 (中核的な市が主導)



③ 複数の幹線系統が県内全域に存在する都道府県

例) 茨城県、栃木県、佐賀県など
⇒ 都道府県による全域又はブロックごとでの計画策定

- 幹線補助又はフィーダー補助を地域公共交通計画に位置付ける場合、
 - ・地域公共交通計画本体には、**補助系統の地域の公共交通における位置付け**や**地域公共交通確保維持事業の必要性**など、**マスタープランの内容とすべき事項を記載**するとともに、
 - ・これまで補助計画に位置付けられてきた**補助系統等に関する事項の詳細**については、原則として、**地域公共交通計画の「別紙」として位置づける**こととする。
- 別紙について、**地域公共交通計画の一部**として、**法定協議会における協議の手続等を経る**ものとする。

これまでの補助制度

生活交通確保維持改善計画の記載事項

- ・地域公共交通確保維持事業に係る**目的・必要性**
- ・地域公共交通確保維持事業の**定量的な目標・効果**
- ・目標を達成するために行う**事業及び実施主体**
- ・地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する**運行系統の概要及び運行予定者**
- ・地域公共交通確保維持事業に要する**費用の総額、負担者及びその負担額**
- ・補助を受けようとする手続に係る**利用状況等の継続的な測定手法**
- ・地域公共交通確保維持事業の**生産性を向上させる取組**
- ・**車両の取得や貨客混載の導入**等に関する事項
- ・その他、詳細な事項

地域公共交通計画と連動した補助制度

①地域公共交通計画に位置付ける事項

- ・地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統(補助系統)の**地域の公共交通における位置づけ・役割**
- ・上記の位置付け等を踏まえた地域公共交通確保維持**事業の必要性**
- ・補助系統に係る**事業及び実施主体の概要**
- ・地域公共交通計画**全体の定量的な目標・効果とその評価手法**※
(※令和2年活性化再生法改正により義務付け)

②地域公共交通計画の別紙として提出する事項(毎年度提出)

- ・地域公共交通確保維持**事業の内容及び実施主体に関する詳細**
- ・**補助系統の概要及び運送予定者**
- ・補助系統に関する**定量的な目標・効果及びその評価手法・測定方法**
- ・地域公共交通確保維持事業に要する**費用の総額、負担者、負担額**
- ・地域公共交通確保維持事業の**生産性を向上させる取組**(幹線系統のみ)
- ・**車両の取得や貨客混載の導入**等に関する事項
- ・その他、詳細な事項

地域公共交通活性化再生法の計画制度と補助制度(見直しの方向性)④

補助事業の認定申請については、地域公共交通計画において、**補助系統の地域の公共交通における位置付け、補助事業の必要性等**について設定する必要がある。このため、これまでの補助計画のように補助事業のみについて記載するのではなく、これらの事項について、**地域公共交通計画の各記載事項の中に溶け込ませた形で記載**する必要。

地域公共交通計画（全体）

①基本的な方針：

地域が目指すべき将来像とともに、その中で公共交通が果たすべき役割を明確化した上で、取組の方向性を記載

②区域：

住民の通勤、通学、買い物といった日常生活に関して形成される交通圏を基本として設定

③目標：

定量的な目標（利用者数、収支、行政負担額等）を設定し、データに基づくPDCAを強化

④目標を達成するために行う事業及びその実施主体：

地域における公共交通サービスの全体像を明記し、それぞれの交通モードや路線等ごとの事業・実施主体を具体的に記載

⑤達成状況の評価：

事業実施後、設定した具体的な目標を基に、各種事業の実施状況を適切に管理（PDCA）できるよう、評価手法を設定

各計画事項における補助関連の記載内容

補助系統について、公共交通の将来像や取組の方向性の中で位置付けるべき事項があれば記載（幹線・支線の将来像や、コミュニティバス・デマンド交通等に係る取組の方向性などを記載することを想定）

補助系統を含めるよう区域を設定。その際、幹線とフィーダーの位置づけや役割を明示

地域公共交通計画全体の定量的な目標を設定（個別の補助系統に関する目標は別紙に記載）

補助系統を明示するとともに、それぞれの事業内容や実施主体について記載。あわせて、車両の更新などの事業の方向性を記載。

地域公共交通計画全体の定量的な目標に関する評価手法等について記載（個別の補助系統の目標に関する評価手法等は別紙に記載）

別紙における記載事項（補助申請時に毎年度提出）

- ・地域公共交通確保維持事業の内容及び実施主体に関する詳細
- ・定量的な目標・効果及びその評価手法・測定方法
- ・地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組（幹線系統）
- ・その他、詳細な事項

- ・補助系統の概要及び運送予定者
- ・地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者、負担額
- ・車両の取得や貨客混載の導入等に関する事項

⇒別紙には、補助系統等に関する詳細な事項を記載し、毎年度の認定申請の際に提出。

毎年度、国が地域公共交通計画（補助関係部分+別紙）を認定。事業実施後、事業評価（自己評価・国による評価）を実施。

見直し後の補助金執行について

	現行		法定計画の有無	経過措置期間 (改正法施行後3年程度を想定)		経過措置期間終了後 (令和7年度～)	
	補助計画	交付先		補助計画	交付先	補助計画	交付先
幹線	生活交通確保維持改善計画 (県単位)	乗合バス事業者	県法定計画あり	県法定計画 又は 県生活交通確保維持改善計画	県法定協議会 又は 乗合バス事業者	県法定計画	県法定協議会 又は 乗合バス事業者
			県法定計画なし 市町村法定計画あり	県生活交通確保維持改善計画 又は 市町村法定計画	市町村法定協議会 又は 乗合バス事業者	市町村法定計画	市町村法定協議会 又は 乗合バス事業者
			県・市町村法定計画なし	県生活交通確保維持改善計画	乗合バス事業者	補助対象外	
フィーダー	生活交通確保維持改善計画 (市町村単位)	乗合バス事業者、自家用有償旅客運送者 又は 活性化法法定協議会	市町村法定計画あり	市町村法定計画 又は 生活交通確保維持改善計画	市町村法定協議会 又は 乗合バス事業者等	市町村法定計画	市町村法定協議会
			市町村法定計画なし	生活交通確保維持改善計画	乗合バス事業者等	補助対象外	

地域公共交通確保維持事業 (1) 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

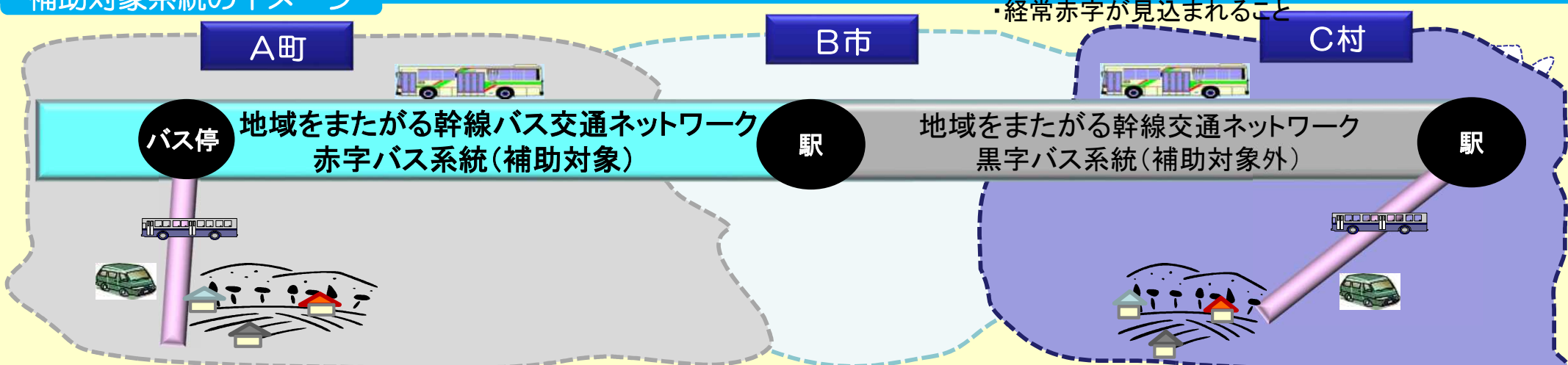
- 主な補助要件

都道府県または市町村が定めた地域公共交通計画に掲載され、

- ・一般乗合旅客自動車運送事業者による運行であること
- ・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)

補助対象系統のイメージ



地域公共交通確保維持事業 (1) 陸上交通: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について支援。

補助内容

○ 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

○ 補助対象経費

補助対象系統に係る経常費用から経常収益を控除した額

※ 令和6年度まではバス事業者も対象

○ 補助率

1/2 (乗用タクシー事業のみ上限100万円)

○ 主な補助要件

都道府県または市町村が定めた地域公共交通計画に確保又は維持が必要として掲載され、

・一般乗合旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者(※)、自家用有償旅客運送者による運行であること

(※)過去に乗合バス事業等による乗合旅客の運送を行っていた地域であって、乗用タクシー以外の輸送手段が無いと地方運輸局長が認めた地域に限る。

・補助対象地域間幹線バス系統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

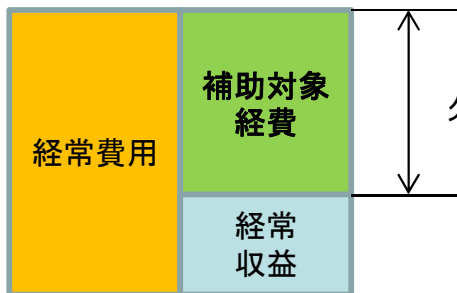
・補助対象地域間幹線バス系統等へのアクセス機能を有するものであること

・新たに運行を開始するもの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

(路線不定期運行、区域運行及び乗用タクシーによる運行を除く。)

・経常赤字であること



<補助対象経費算定方法>

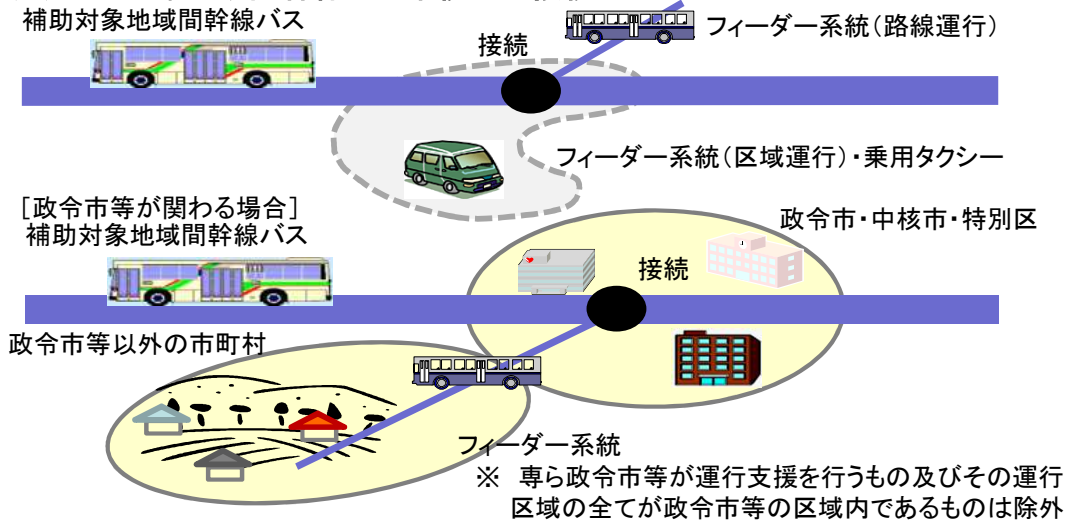
経常費用
(事業者のキロ当たり経常費用 × 系統毎の実車走行キロの実績)

経常収益
—
(系統毎の運送収入、運送雑収及び営業外収益の実績)

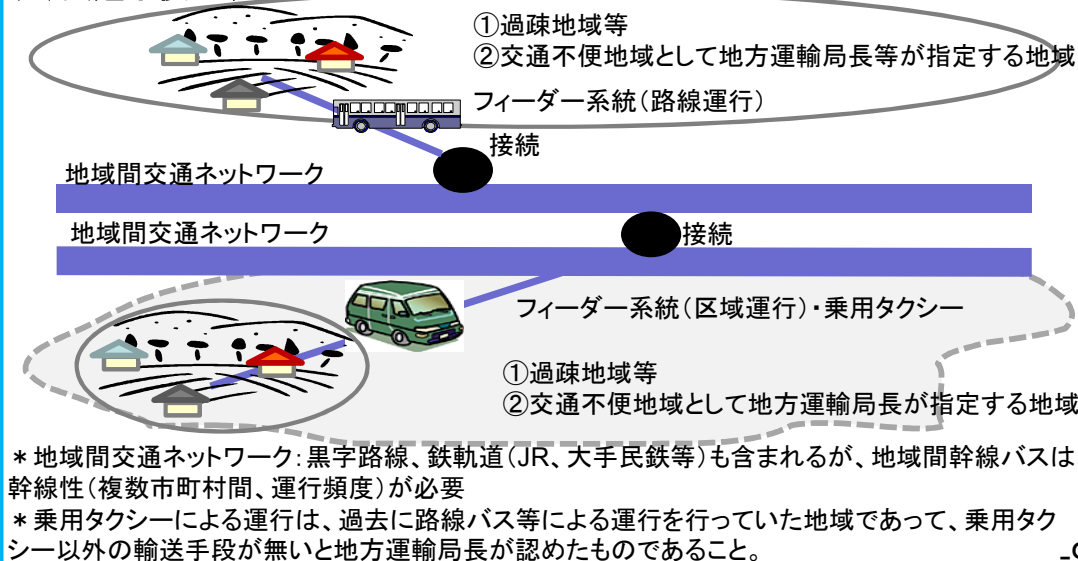
欠損

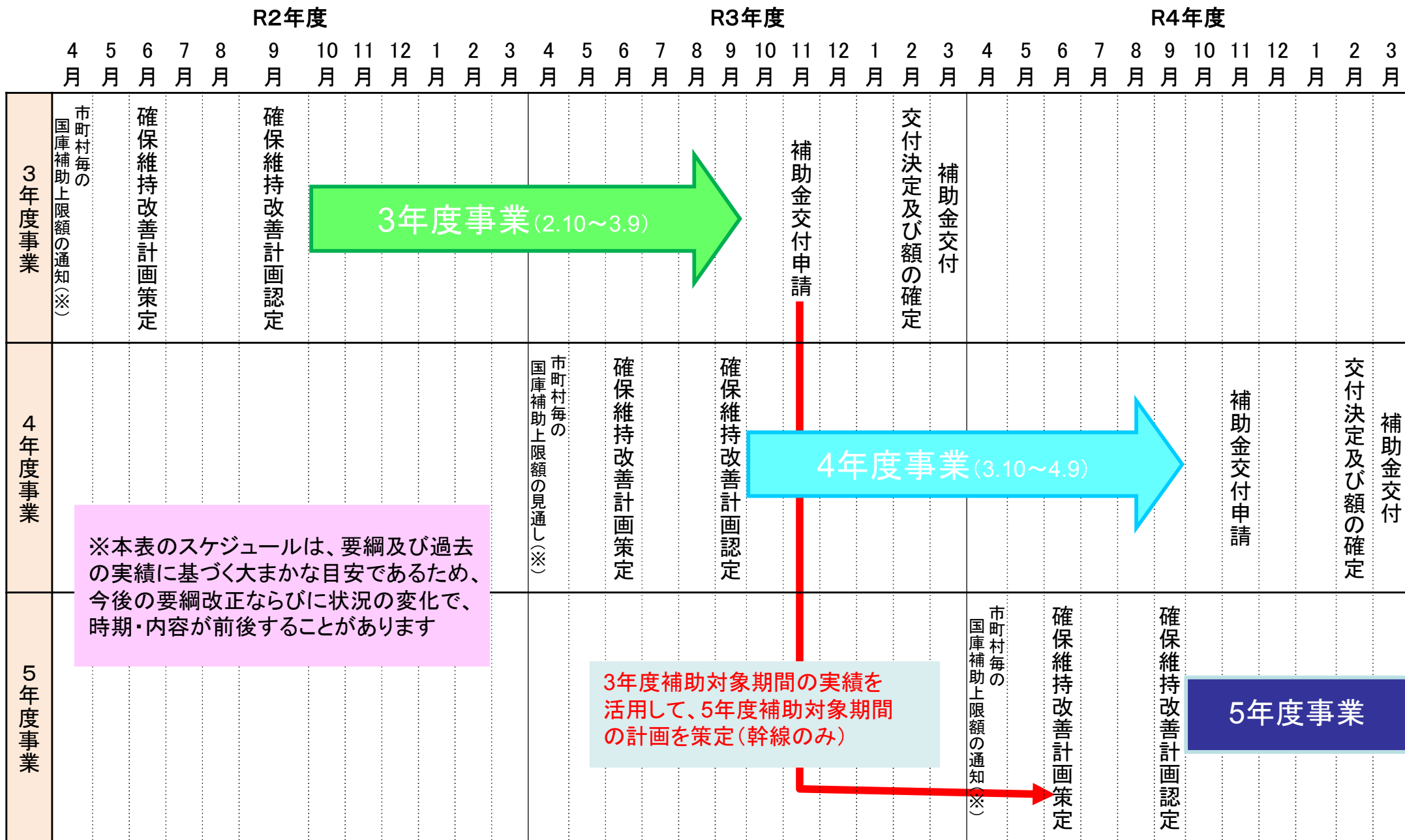
補助対象系統のイメージ

(1) 補助対象地域間幹線バス系統への接続



(2) 交通不便地域





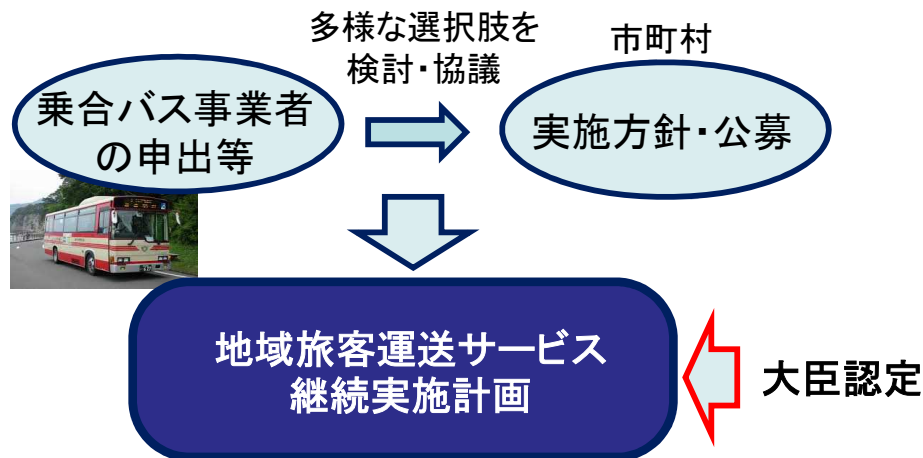
※: 国庫補助上限額の通知については、地域内フィーダー系統補助のみ

地域公共交通確保維持事業 (1) 陸上交通：地域内フィーダー系統補助







背景・目的

- 生活交通を担う路線バスが廃止される場合、現行法(6ヶ月前までの事前届出)ではサービスの維持について、十分な検討や調整ができず、サービスの廃止や代替となるコミュニティバス等導入による市町村等への負担となっている。
- そこで、廃止を検討する乗合バス事業者の申し出等を受け、関係者がサービス継続のあり方を協議し、公募により代替となるサービスへの転換を図る「地域旅客運送サービス継続事業」について、改正地域公共交通活性化再生法において創設したところであり、同事業の活用によるサービスの継続・効率化を支援。

サービス継続の例



(実施方針に定めるメニュー例)

- ① 乗合バス事業者など他の交通事業者による継続 (縮小・変更含む) 
- ② コミュニティバスによる継続 
- ③ デマンド交通 (タクシー車両による乗合運送 (区域運行)) による継続 
- ④ タクシー (乗用事業) による継続 
- ⑤ 自家用有償旅客運送による継続 
- ⑥ 福祉輸送、スクールバス、病院や商業施設等への送迎サービス等の積極的活用 

計画策定

- 【補助対象事業者】 地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会
- 【補助対象経費】 地域旅客運送サービス継続実施計画策定に必要な経費 (協議会開催等事務費、データ収集、短期間の実証調査等)
- 【補助率】 1/2 (上限500万円)

サービス継続事業に係る運行費補助

- 【補助対象事業者】 地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会
- 【補助対象経費】 認定された地域旅客運送サービス継続実施計画に基づく事業の総収支差
- 【補助率】 1/2
- ※タクシー(運賃低廉化)については、市町村からの負担額を補助対象経費とし、100万円を上限として補助。
- ※サービス継続事業の認定を受けた系統については、フィーダー系統に係る運行費補助の要件を一部緩和。

	通常の支援内容	地域公共交通利便増進実施計画に位置付けられている場合の支援内容	地域旅客運送サービス継続実施計画に位置付けられている場合の支援内容
<p>地域公共交通計画・地域公共交通利便増進実施計画の策定等【地域公共交通調査等事業】</p>	<p>地域公共交通計画策定 (補助率:1/2 上限500万円。都道府県が、交通圏ごとに区域内の市町村と協働して策定する場合は上限1,500万円)</p>	<p>地域公共交通利便増進実施計画策定 (補助率:1/2 上限1,000万円)</p> <p>利用促進・事業評価 (補助率:1/2) ※最大5年間</p>	<p>地域旅客運送サービス継続実施計画策定 (補助率:1/2 上限500万円)</p> <p>利用促進・事業評価 (補助率:1/2) ※最大5年間</p>
<p>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)】</p>	<p>対象系統 【地域間幹線系統】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>【地域内フィーダー系統】</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 接続要件 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 新規性要件 新たに運行を開始するなどの新規性があるもの 	<p>対象系統 【地域間幹線系統】</p> <ul style="list-style-type: none"> イ. <u>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</u> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ ・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. <u>イ.の対象となる系統以外の系統</u> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ ・③の要件の緩和(最低輸送量:3人～150/日) <p>【地域内フィーダー系統】</p> <ul style="list-style-type: none"> ①の要件:<u>政令市等以外とする地域限定の解除</u> ※ただし、補助対象幹線接続は必要 ②の要件:<u>新規性要件解除</u> <p>※乗用タクシー事業は対象外</p>	<p>対象系統 【地域間幹線系統】</p> <p>左記の地域公共交通利便増進実施計画に係る特例措置と同様</p> <p>【地域内フィーダー系統】</p> <ul style="list-style-type: none"> ①の要件:<u>補助対象地域間幹線バス系統への接続要件緩和</u> ※ただし、地域間交通ネットワーク(幹線バス系統、鉄道路線等)への接続は必要 ②の要件:<u>新規性要件解除</u> <p>※過去2年連続黒字対象外の要件なし</p>

地域公共交通調査等事業(地域公共交通計画等の策定への支援)

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定への支援 (交通計画策定事業、利便増進計画策定事業、旅客運送サービス継続計画策定事業)

- 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)
- 補助対象経費:地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続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(上限額500万円又は1,500万円(地域公共交通計画)、1,000万円(地域公共交通利便増進実施計画)、500万円(地域旅客運送サービス継続実施計画))

地域公共交通計画の記載事項(イメージ)

- 計画の効果な活用のために必要な視点

①地域戦略との
一体性の確保
(まちづくり、医療・福祉、
観光等との連携)

②モード間連携や
多様な輸送サービス
の活用

③地域の多様な
関係者の協働

④交通圏全体を
見据えた広域的な連携

⑤データによる状況把握、
効果的な目標設定・検証を設定

- 定量的な目標値(公共交通の利用者数、収支率、公的負担等)、補助対象系統の位置づけ等を記載

地域公共交通利便増進実施計画、旅客運送サービス継続計画の推進への支援 (利便増進計画推進事業、旅客運送サービス継続計画推進事業)

- 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)
- 補助対象経費:国の認定を受けた地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続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に要する経費(公共交通マップ・総合時刻表の作成、ワークショップの開催、モビリティマネジメントの実施、目標達成状況の把握・検証・評価のための費用等)
- 補助率:1/2
- 補助対象期間:5年間

地域公共交通利便増進実施計画のイメージ

