

地域の公共交通ネットワークの再構築に向けた支援

(注)平成27年度予算の成立を前提として、現時点で予定しているものであり、今後、内容等に変更があり得る。

平成27年2月

総合政策局 公共交通政策部

1. 地域公共交通確保維持改善事業等の概要

地域公共交通確保維持改善事業

コンパクト＋ネットワークの実現にとって不可欠な地域公共交通ネットワークの再構築に向けた取組みを支援

平成27年度予算額 290億円(対前年度比0.95)
※H26補正を含め358億円(対前年度比1.17)

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

地域公共交通網
形成計画

地域の特性に応じた生活交通の確保維持

<支援の内容>

- 過疎地域等におけるバス、デマンドタクシーの運行
- バス車両の更新等
- 離島航路・航空路の運航

快適で安全な公共交通の構築

<支援の内容>

- 鉄道駅におけるホームドア・エレベーターの整備、ノンステップバスの導入等
- LRT・BRTの整備、ICカードの導入・活用等
- 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

- 地域公共交通再編実施計画の策定に係る調査

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

・バス路線の再編

・デマンド型等の多様なサービスの導入

・LRT・BRTの高度化

・地域鉄道の上下分離等

【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27年度予算額 21億円
(東日本大震災復興特別会計:復興庁一括計上分)

平成26年度補正予算額：67.6億円

鉄道施設の安全対策等

65.3億円

コンパクト＋ネットワークの実現にとって不可欠な地域公共交通ネットワークの再構築に向けて、地域鉄道の安全対策、鉄道駅・バス・タクシーのバリアフリー化、ＩＣカードシステム導入によるバスの利便性向上を促進。

○ 地域鉄道の安全対策

内 容：地域鉄道の安全性向上に資する設備整備費に対する補助
対 象：落石等防止設備、車両更新、レール、マクラギ 等



【落石等防止設備】



【車両更新】

○ 鉄道駅・バス・タクシーのバリアフリー化

内 容：鉄道駅のバリアフリー化設備の整備費等に対する補助
対 象：エレベーター、ホームドア、内方線付点状ブロック、ノンステップバス、福祉タクシー 等



【エレベーター】



【ホームドア】



【ノンステップバス】



【福祉タクシー】

○ バスの利便性向上

内 容：ＩＣカードシステムの整備費に対する補助
対 象：バスＩＣカードシステム



【バスＩＣカードシステム】

離島航路の燃料費対策

2.3億円

国庫補助対象離島航路の存続とサービスレベルの確保を図るため、燃料油価格の高騰によって生じた運営費の増加に対応。

○ 離島航路運営費補助金

内 容：離島航路の運営費補助への燃料油価格高騰分の加算
対 象：平成26年度における補助対象航路（120航路）



基本的考え方

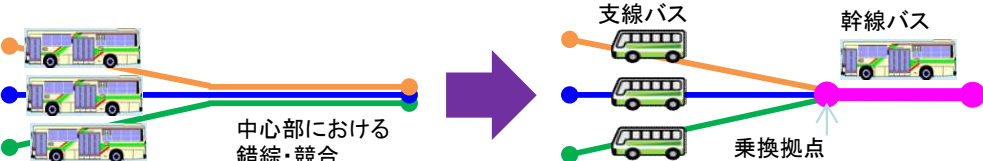
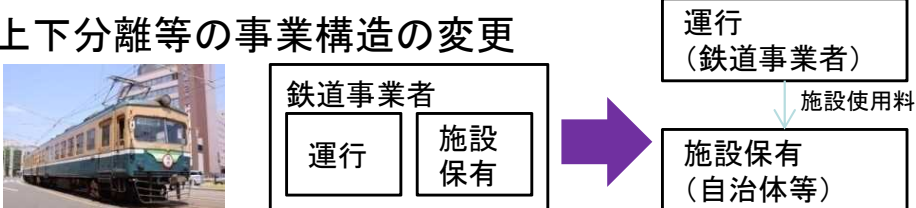
地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通ネットワークの再編に対する支援内容を充実させるとともに、地域公共交通に関する各種の支援を着実に実施する。

- 地域の特性に応じた路線バス、離島航路などの確保維持の支援
- 駅におけるエレベーター等整備、ノンステップバスの導入などのバリアフリー化の支援
- LRT・BRTの整備、ICカードの導入・活用などの利用環境改善の支援
- 地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等の支援

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

バス路線の再編	地域全体での既存路線・ダイヤの見直し等 
デマンド型等の多様なサービスの導入	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 
LRT・BRTの高度化	低床車両・連節バスの導入等  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 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
地域鉄道の上下分離等	上下分離等の事業構造の変更 

支援内容の充実

地域公共交通確保維持事業

陸上交通（地域間幹線系統）



◇再編特例（補助要件の緩和）の設定
◇運行費補助算定に係るトレンド制の見直し

陸上交通（地域内フィーダー系統）



◇再編特例（補助要件の緩和）の設定
◇定時定路線型に対する補助要件の付加
◇運行費補助算定に係るトレンド制の見直し

陸上交通（車両減価償却費等・公有民営車両購入）



◇再編特例（デマンド型車両等の導入支援）の設定

離島航路



◇再編特例（補助対象航路から転換したデマンド運航（海上タクシー）事業等の支援）の設定

離島航空路

地域公共交通バリア解消促進等事業

バリアフリー化施設等整備

利用環境改善促進等



◇再編特例（補助率かさ上げ）の設定

鉄道軌道安全輸送設備等整備



◇再編特例（補助率かさ上げの際の要件緩和）の設定

地域公共交通調査等事業

地域公共交通調査



◇地域公共交通網形成計画の実施支援の追加

地域公共交通再編推進



◇新設（地域公共交通再編実施計画の策定・実施支援）

地域公共交通再編調査



◇廃止

地域協働推進



◇廃止（経過措置あり）

地域公共交通ネットワークの再編に対する支援内容の充実

	従来の支援内容	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 (下線部分が充実箇所)
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	計画策定 (定額: 上限2,000万円)	計画策定 (定額: 上限2,000万円) <u>利用促進・事業評価</u> (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	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 (補助率: 1/2)	対象系統 【地域間幹線系統】 イ. <u>路線再編により、従来の補助対象系統を基幹バスと支線バスに分ける場合の再編後の系統</u> ⇒ ①及び③の要件の適用除外 ロ. <u>イ. の対象となる系統以外の系統</u> ⇒ ③の要件の緩和(最低輸送量: 3人／日) 【地域内フィーダー系統】 ①の要件: <u>政令市、中核市、特別区以外とする地域限定の解除</u> ②の要件: <u>従前から運行している系統のみなし適合</u> (補助率: 1/2)
路線バスからデマンド型タクシーへの転換	—	<u>デマンド運行に用いる小型車両・予約システムの導入</u> (補助率: 1/2)
離島航路の運営	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 <u>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</u> (補助率: 1/2)
LRT・BRTの整備	低床式路面電車、連節バス、ICカードシステムの導入等 (補助率: 1/3)	低床式路面電車、連節バス、ICカードシステムの導入等 (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	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、 <u>自治体が負担する費用負担相当分については1/2</u>))

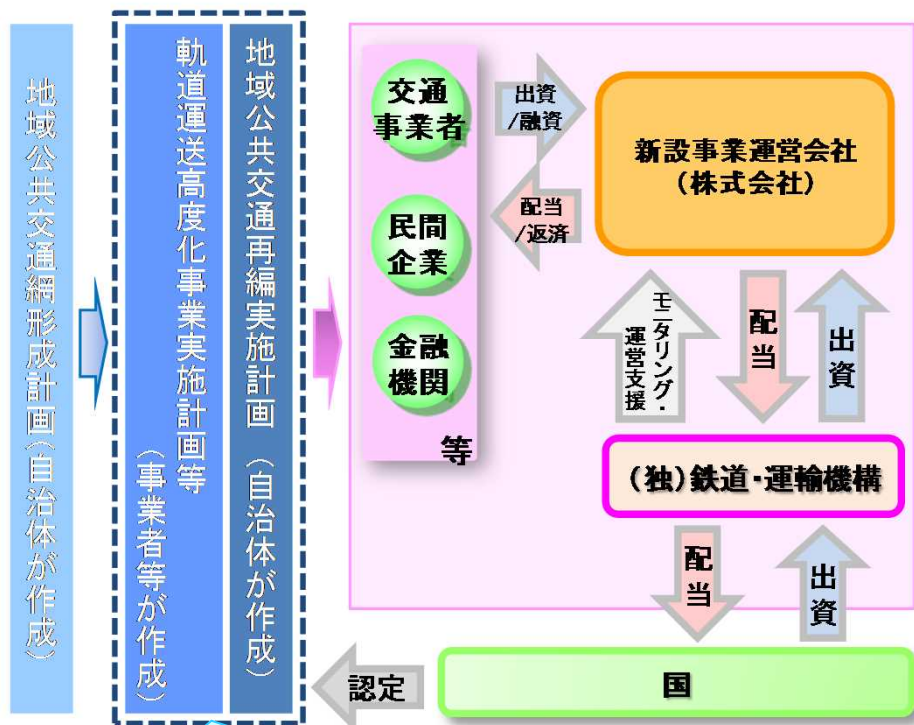
※ 詳細については、調整中

産投出資を原資とした新たな支援

○ 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する出資制度を創設

平成27年度財政投融资計画
産業投資 10億円

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)

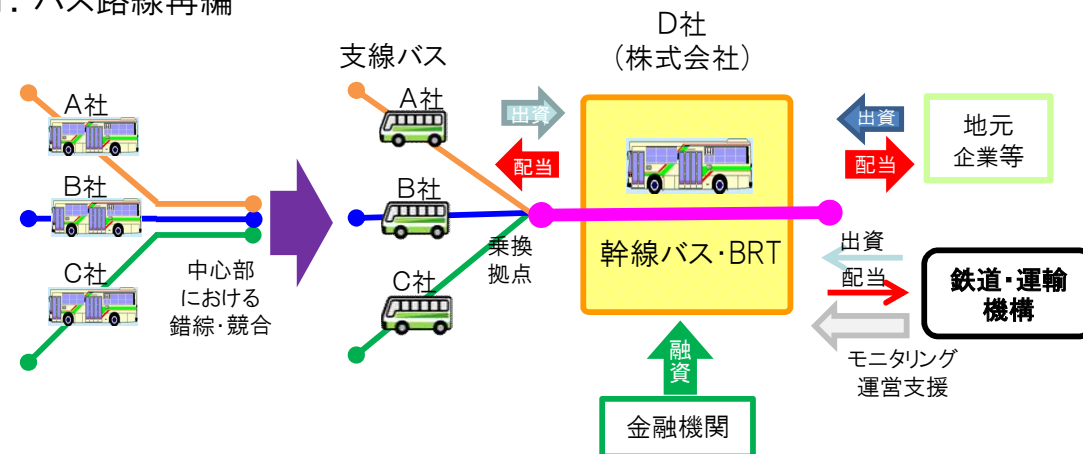


(ICカード)

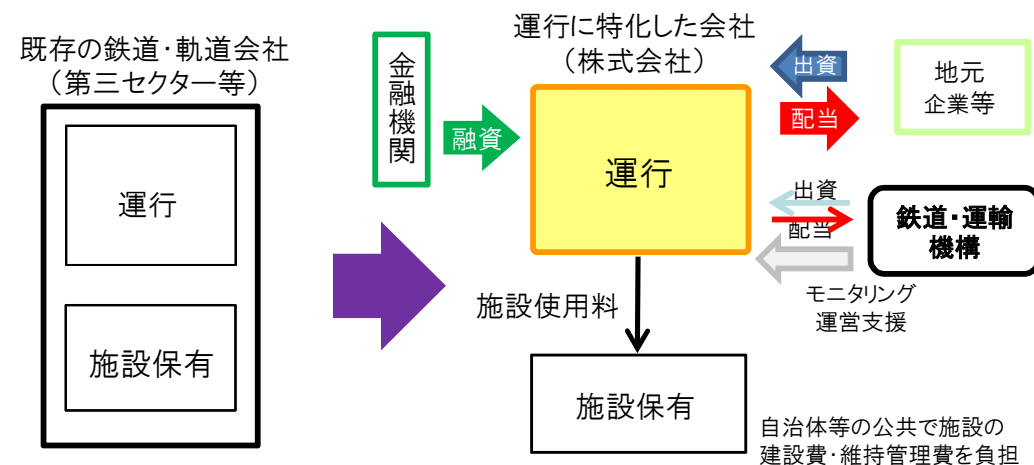
産業投資による支援対象となる 新設事業運営会社のイメージ

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. バス路線再編



2. 地方鉄道・軌道の上下分離



2. 地域公共交通調査等事業

地域公共交通調査等事業の体系

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

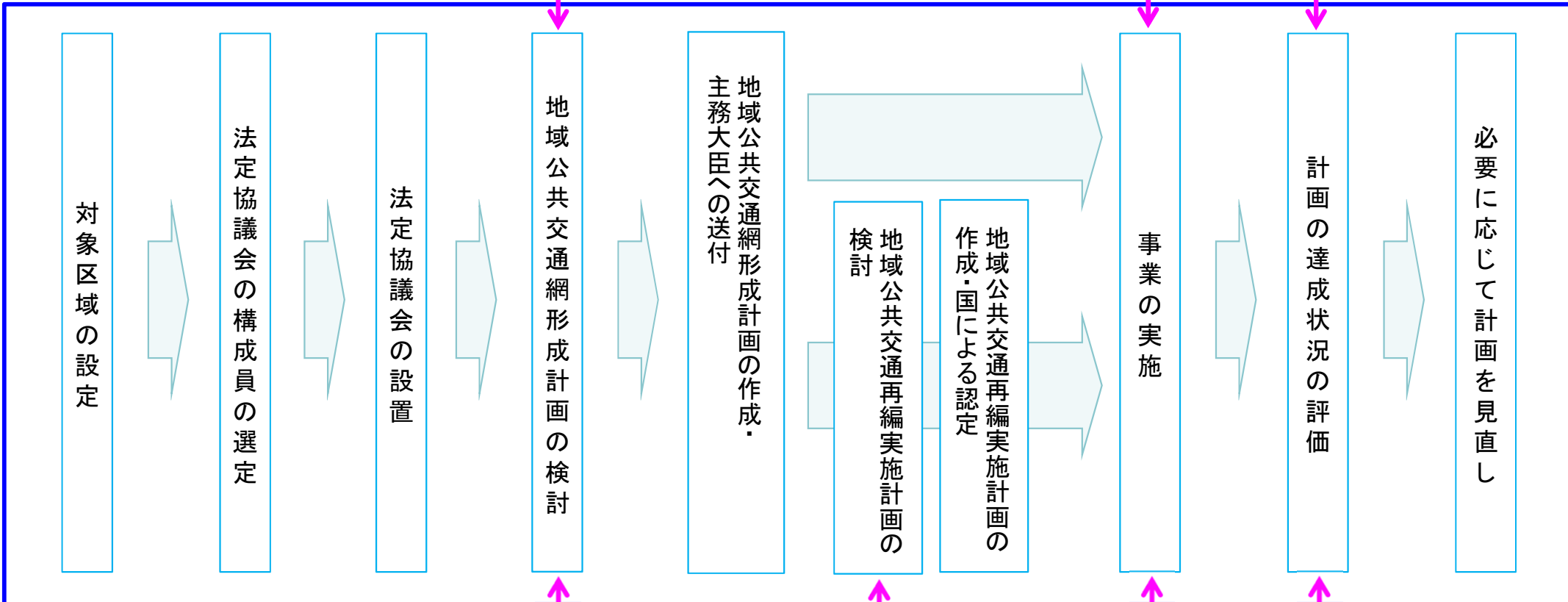
◇地域公共交通再編実施計画に基づく利用促進や
事業評価の取組みの支援

ケース1

地域公共交通網形成計画を策定
(鉄道事業再構築実施計画等を策定)

地域公共交通調査事業

計画策定事業	計画推進事業
【補助内容】 計画策定経費	【補助内容】 利用促進・事業評価経費
【補助率等】 定額: 上限2,000万円	【補助率等】 1/2(計画策定から最大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】 定額: 上限2,000万円

地域公共交通調査事業

再編計画策定事業

再編計画推進事業

【補助内容】 計画策定経費	【補助内容】 利用促進・事業評価経費
【補助率等】 定額: 上限2,000万円	【補助率等】 1/2(計画認定から最大5年間) ※ 認定期間内に限る。

地域公共交通再編推進事業

計画策定支援

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
地域公共交通網形成計画等
- 補助対象経費: 地域の公共交通の確保維持改善に係る計画(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: 定額(上限2,000万円)

※予算の範囲内での交付となるため、申請の状況等により、申請額満額の交付とされない場合がある。

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)
- 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
(地域公共交通の再編に係る検討に要する経費、事業実施の効果の算出に要する経費、協議会開催等事務費等)
- 補助率: 定額(上限2,000万円)

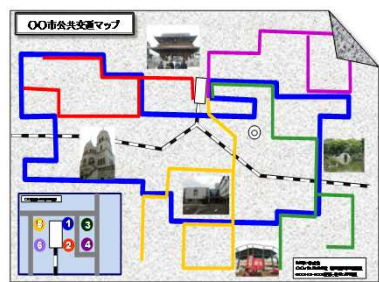
※予算の範囲内での交付となるため、申請の状況等により、申請額満額の交付とされない場合がある。

計画実施支援

地域公共交通網形成計画等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）
- ・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）：計画策定から最大2年間
地域公共交通再編推進事業（再編計画推進事業）：計画認定から最大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）



ラッピング・方面別カラーリング



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り組み

支援の対象となる事業評価のイメージ



協議会の運営

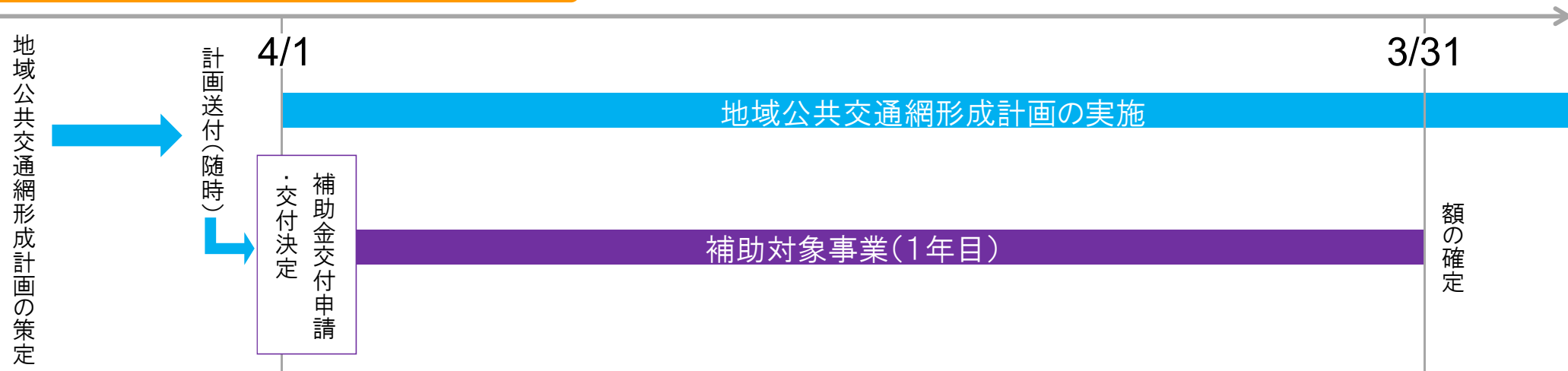


地域の検討会・説明会開催

- ・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）

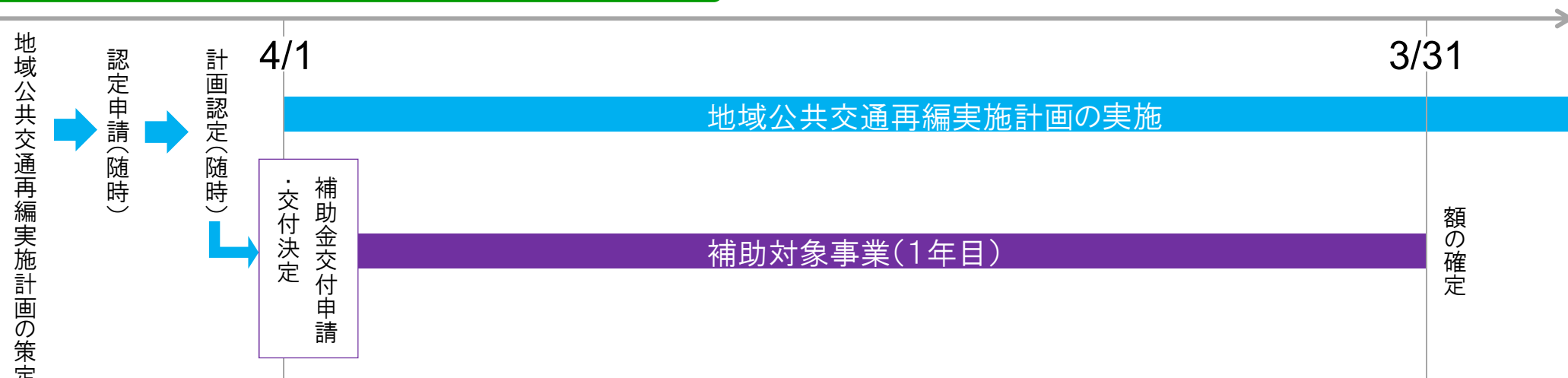
計画実施支援に係るスケジュールのイメージ

地域公共交通調査事業(計画推進事業)



- ※1 地域公共交通網形成計画の策定状況を踏まえつつ、一の年度内で時期を区切って数度にわたって交付決定を行う予定
- ※2 地域公共交通網形成計画の送付と同日付で交付申請することも可能
- ※3 補助金の交付を受けることができる期間は計画策定から最大2年間

地域公共交通再編推進事業(再編計画推進事業)



- ※4 地域公共交通再編実施計画の認定状況を踏まえつつ、一の年度内で時期を区切って数度にわたって交付決定を行う予定
- ※5 地域公共交通再編実施計画の認定と同日付で交付申請することも可能
- ※6 補助金の交付を受けることができる期間は計画認定から最大5年間(認定期間内に限る。)

3. 陸上交通確保維持事業

現行の地域間幹線系統補助の概要

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



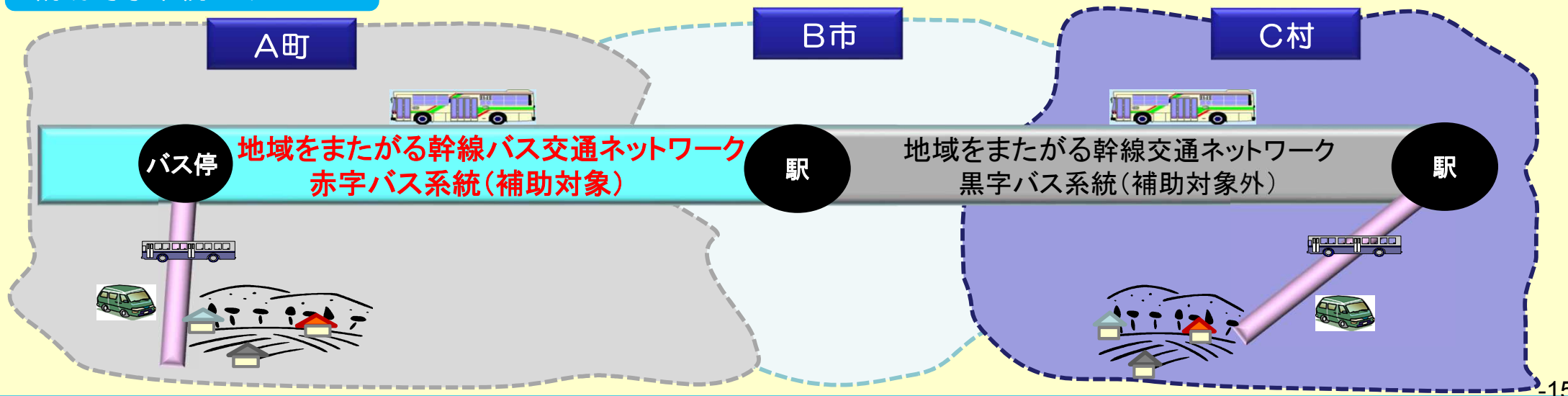
<補助対象経費算定方法>

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)
 - ・経常赤字が見込まれること

補助対象系統のイメージ



現行の地域内フィーダー系統補助の概要

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

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

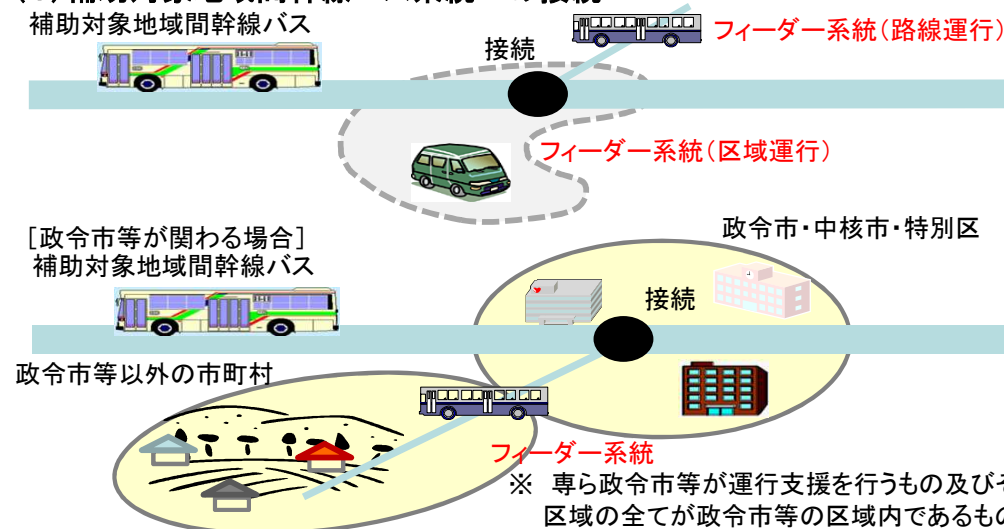
1/2

主な補助要件

- ・補助対象地域間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
- ・新たに運行又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

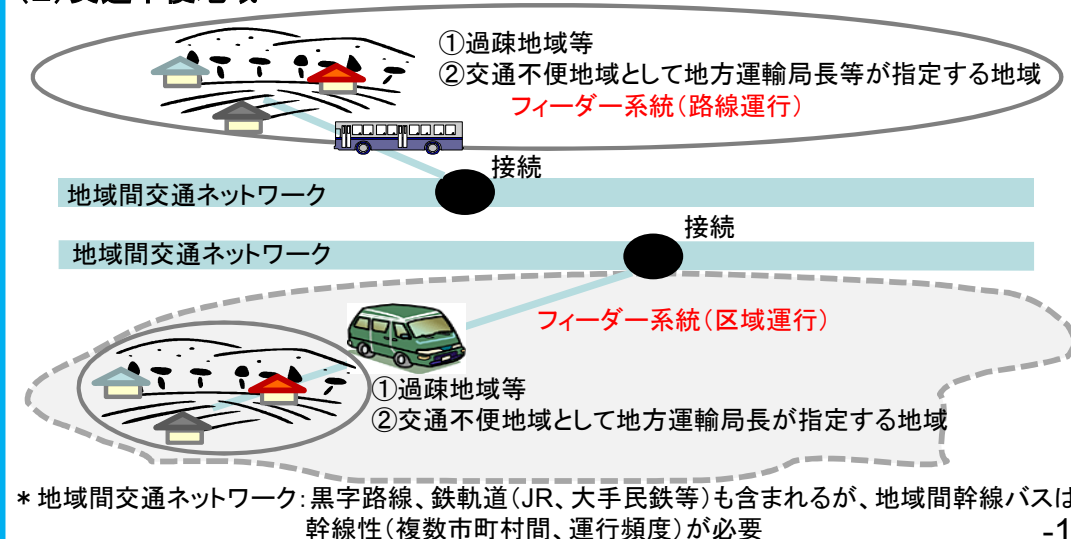
補助対象系統のイメージ

(1) 補助対象地域間幹線バス系統への接続



※ 専ら政令市等が運行支援を行うもの及びその運行区域の全てが政令市等の区域内であるものは除外

(2) 交通不便地域



* 地域間交通ネットワーク: 黒字路線、鉄軌道(JR、大手民鉄等)も含まれるが、地域間幹線バスは、幹線性(複数市町村間、運行頻度)が必要

現行の車両購入に係る補助の概要

厳しい経営状況にある乗合バス事業者の負担を軽減や老朽更新の減少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

【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

○ 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）

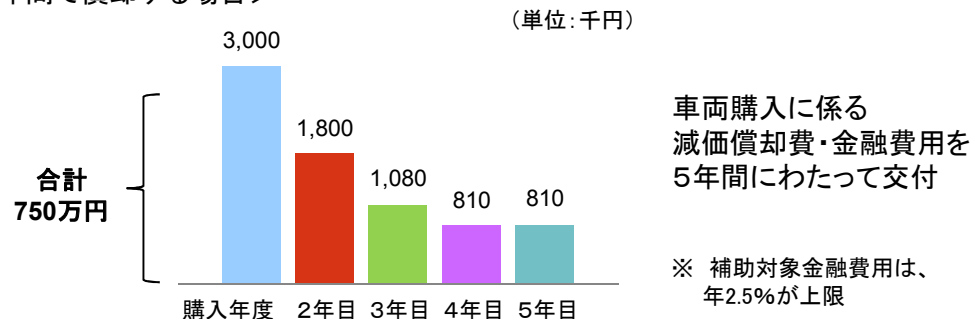
② ワンステップ型車両（スロープ又はリフト付き）

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）

補助方式のイメージ

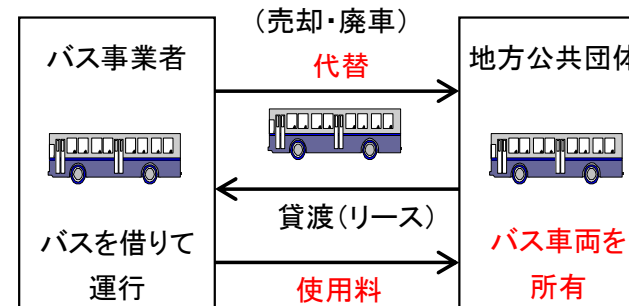
車両減価償却費等補助

<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>



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

地域公共交通ネットワークの再編に係る特例措置の概要

地域公共交通再編実施計画に基づき、バス交通の路線再編(より効率的な面的ネットワークの構築)を実施する場合に、運行費の支援を維持・充実

【地域間幹線系統】

・ゾーンバス化等により、基幹バスと支線バス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

(A. 複数市町村要件、輸送量要件の除外)

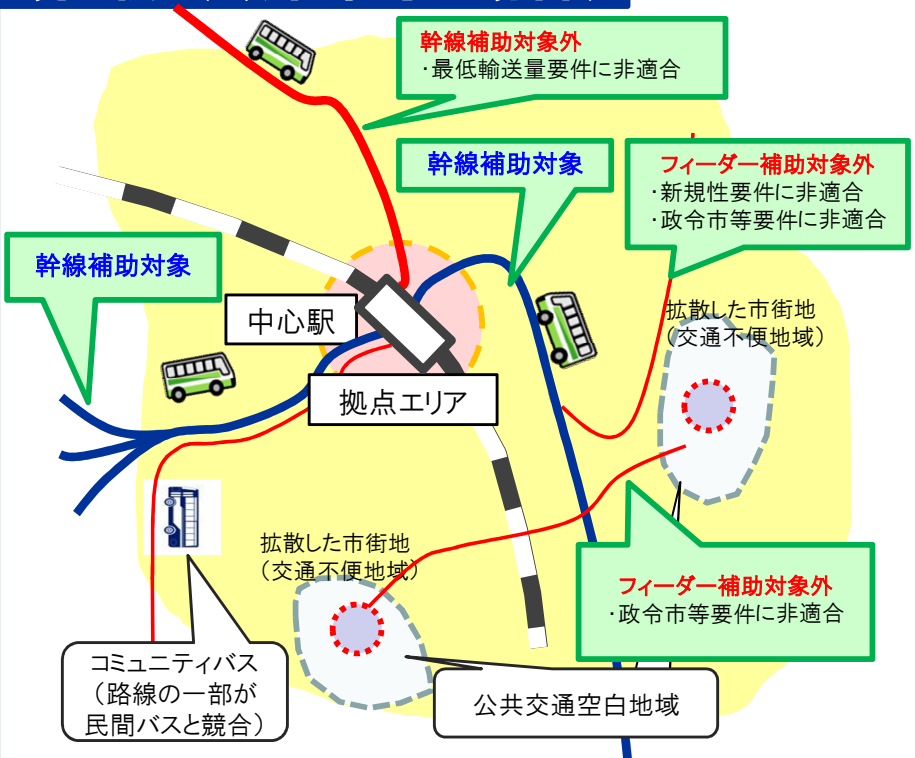
・上記以外の系統について最低輸送量要件を1日当たり3人に引き下げ(B. 輸送量要件の緩和)

【地域内フィーダー系統】

・過去から継続して運行している系統についても補助対象化(C. 新規性要件のみなし適用)

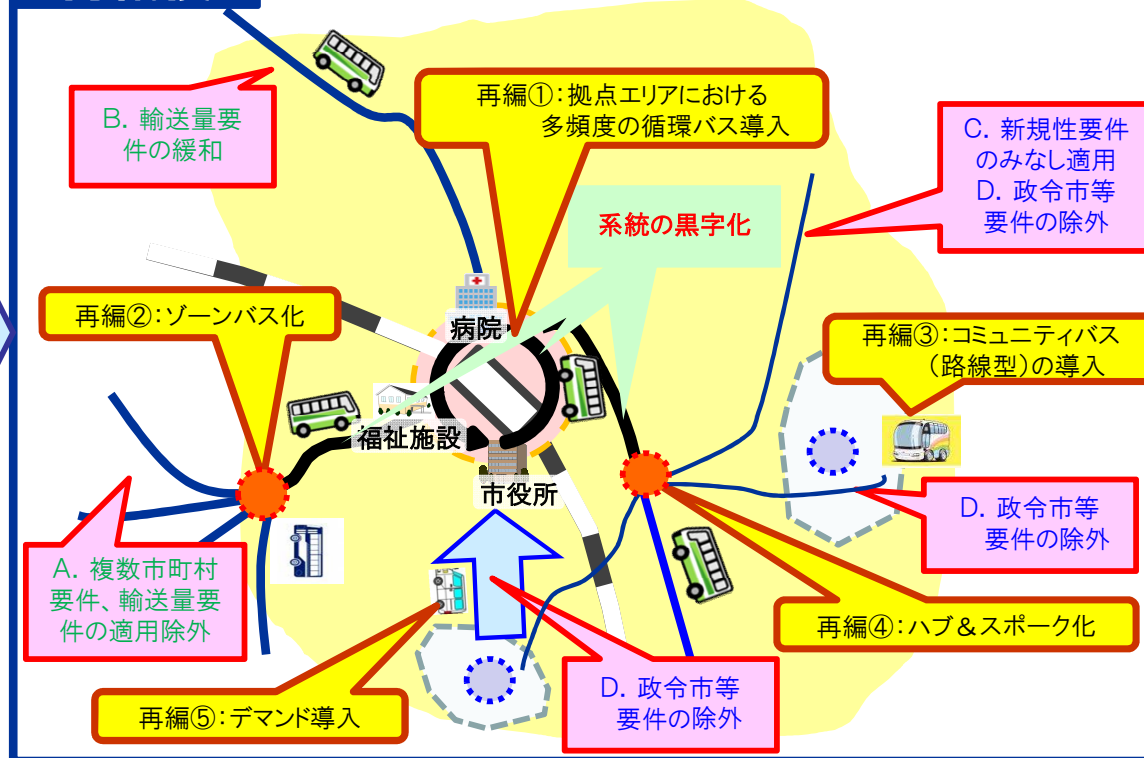
・政令市等で再編を行う場合、補助対象幹線系統に接続するものであれば、その運行区域のすべてが政令市等の区域内であっても補助対象化 (D. 政令市等要件の除外)

現 状 (政令市等の場合)



太線: 幹線系統 細線: フィーダー系統

再編後



太線: 幹線系統 細線: フィーダー系統

事項		通常の補助	特例措置による補助
補助対象事業		協議会等が作成する生活交通確保維持改善計画(「生活交通ネットワーク計画」を改称予定)に記載された系統の運行に係る事業	地域公共交通再編実施計画に位置付けられた系統の運行に係る事業
補助対象者		・一般乗合旅客自動車運送事業者 ・自家用有償旅客運送者(フィーダー系統に限る。) ・活性化法法定協議会	同左
補助対象期間		・運行費補助、減価償却費補助にあつては、10月～翌年9月 ・公有民営補助にあつては、4月～翌年1月	同左 ・予約型運行転換経費補助にあつては、4月～翌年1月
バス路線運行費補助			
地域間幹線	複数市町村要件	複数市町村にまたがるもの(平成13年3月31日時点)	基幹バスと支線バスとに運行系統を分ける場合、再編前の幹線系統に相当する系統であれば、適用除外
	輸送量要件	1日当たりの輸送量が15～150人と見込まれ、かつ、過去に2ヶ年度連続して15人未満又は150人超ではないもの	・基幹バスと支線バスとに運行系統を分ける場合、再編前の幹線系統に相当する系統であれば、適用除外 ・上記以外の系統については1日当たりの最低輸送量を3人以上に引き下げ
地域内フィーダー	新規性要件	・新たに運行を開始するもの ・生活交通確保維持改善計画に基づき、新たに地方公共団体が支援を開始するもの	みなし適合
	政令市等要件	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外	適用除外
予約型運行転換経費補助			
予約型運行転換		—	乗車定員7人以上10人以下の車両購入費用及び予約システムの導入に係る初期費用に対する補助

※特例措置による補助は再編実施計画期間内

凡例
◎：特例措置により適用除外
▲：特例措置により一部緩和
…：通常どおり適用

通常適用される補助対象要件等		複数市町村要件	運行回数要件	輸送量要件	密度カット	競合カット	適用期間
系統の種別		複数市町村に跨る系統であること	1日当たり3回以上の系統であること	1日当たり15人～150人の系統であること	平均乗車密度が5人未満の系統は、輸送量を5人で除した「みなし運行回数」相当分でカットする	他の系統と50%以上競合（輸送量の和が150人超）する系統の当該区間はカットする	
通常の系統		…	…	…	…	…	…
再編実施計画に係る系統	ゾーンバス等	◎	…	◎	◎	◎	再編実施計画期間（補助対象期間の途中で終了する場合、補助対象経費を日割で算定）
	その他	…	…	▲ （3人以上に引き下げ）	◎	◎	

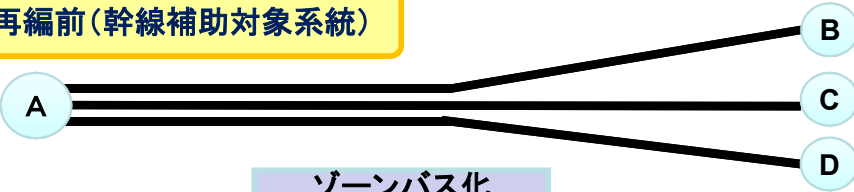
※参考（平成26年度で廃止）

地域協働推進事業に係る系統	輸送量15人未満	…	…	◎	◎	◎	平成27年4月1日まで生活交通ネットワーク計画の変更認定申請が可能であり、経過措置として最長で平成28年度事業まで特例を継続
	輸送量15人以上	…	…	…	▲ （カット額を1／2に緩和）	▲ （カット額を1／2に緩和）	

ゾーンバス化により特例対象となるものは、再編により既存系統の途中に乗換拠点を設け、基幹バスと支線バスに分割（分割に伴う延伸、短縮、迂回等を含む。）を行う場合であり、新たに増設する系統は特例措置の対象外

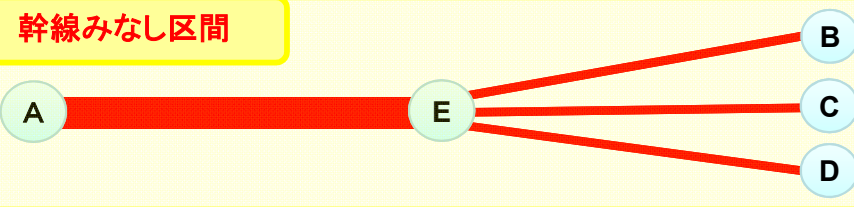
基本的な幹線再編特例（幹線みなし）

再編前（幹線補助対象系統）



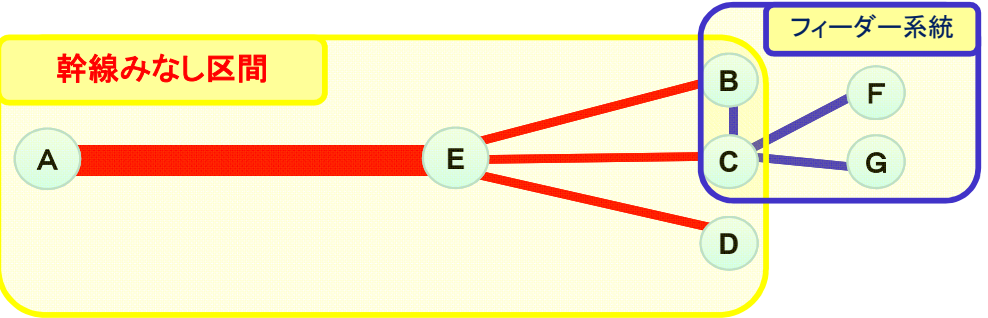
ゾーンバス化（再編）

幹線みなし区間



再編ケース1

幹線みなし区間

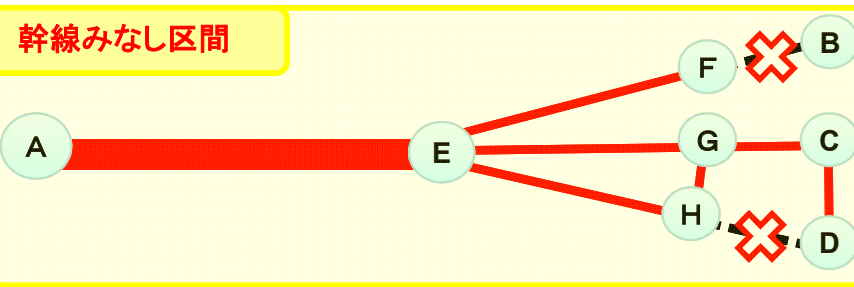


フィーダー系統

本ケースはゾーンバス化した系統から、B－C、C－F、C－G区間の系統を新たに増設したもの。増設した系統は幹線再編特例の対象として取り扱えないが、フィーダー系統として申請可能。

再編ケース2

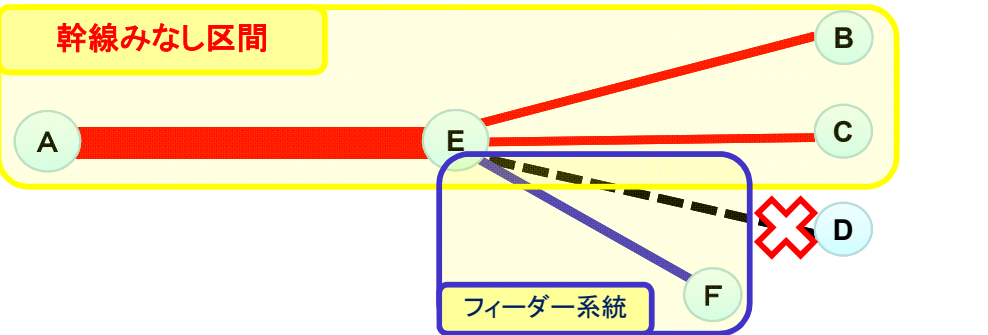
幹線みなし区間



本ケースはゾーンバス化した系統のE－B区間についてFで区切り、また、E－D区間についてはHで区切り、G－C区間を経由するもの。系統の延伸、短縮及び経由地の変更であれば幹線再編特例の対象として扱う。

再編ケース3

幹線みなし区間



フィーダー系統

本ケースはゾーンバス化した系統のE－D区間を廃止して、新たにE－F区間を増設したもの。増設した系統は幹線再編特例の対象として取り扱えないが、フィーダー系統として申請可能。

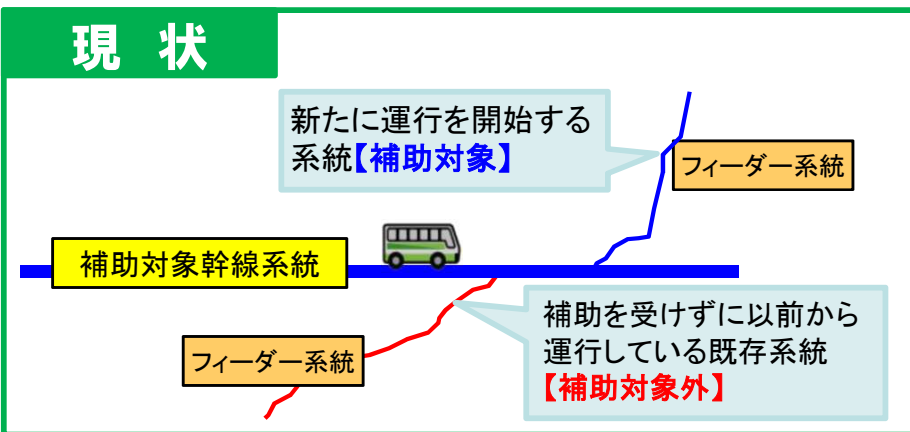
地域内フィーダー系統補助：特例措置の適用イメージ

新規性要件のみなし適用

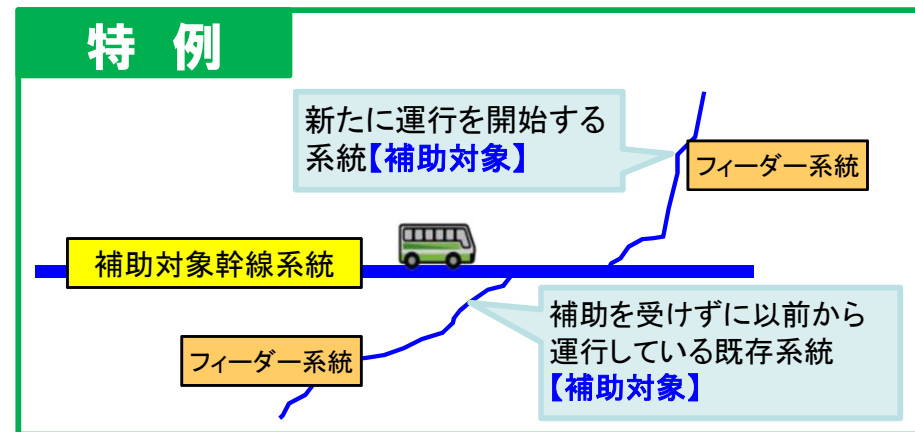
特例措置によりのみなし適用

補助対象期間中に新たに運行を開始する又は新たに地方公共団体が支援を開始するフィーダー系統であること。

現 状



特 例

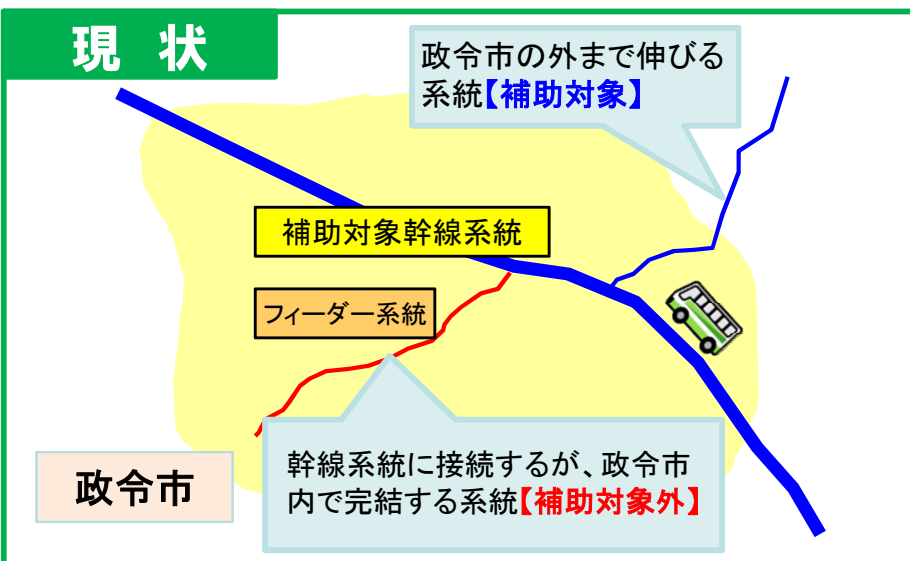


政令市等要件の除外

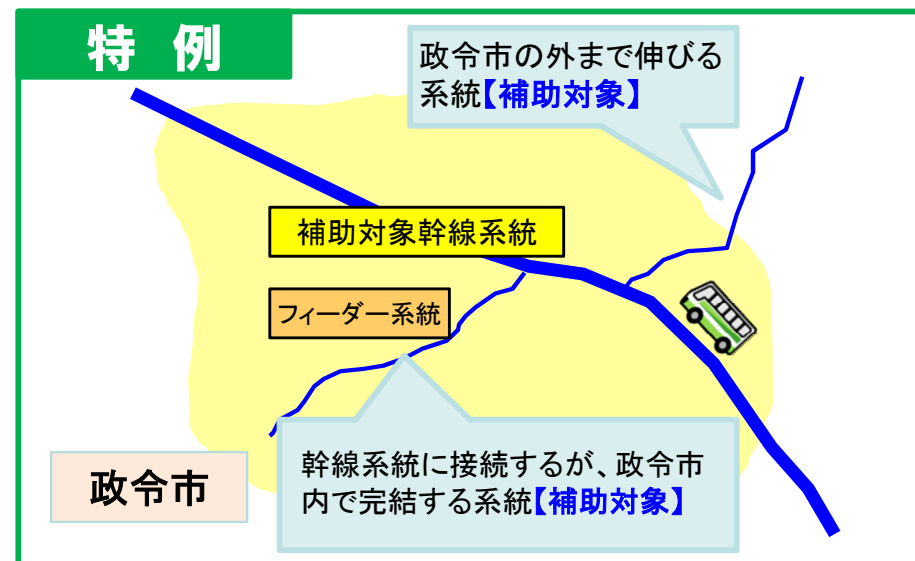
特例措置により適用除外

補助対象地域間幹線系統のフィーダー系統であること。ただし、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。

現 状



特 例



予約型運行転換経費補助の概要

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ワゴンタイプ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7人以上10人以下の車両の購入に係る経費
(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



車両イメージ



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

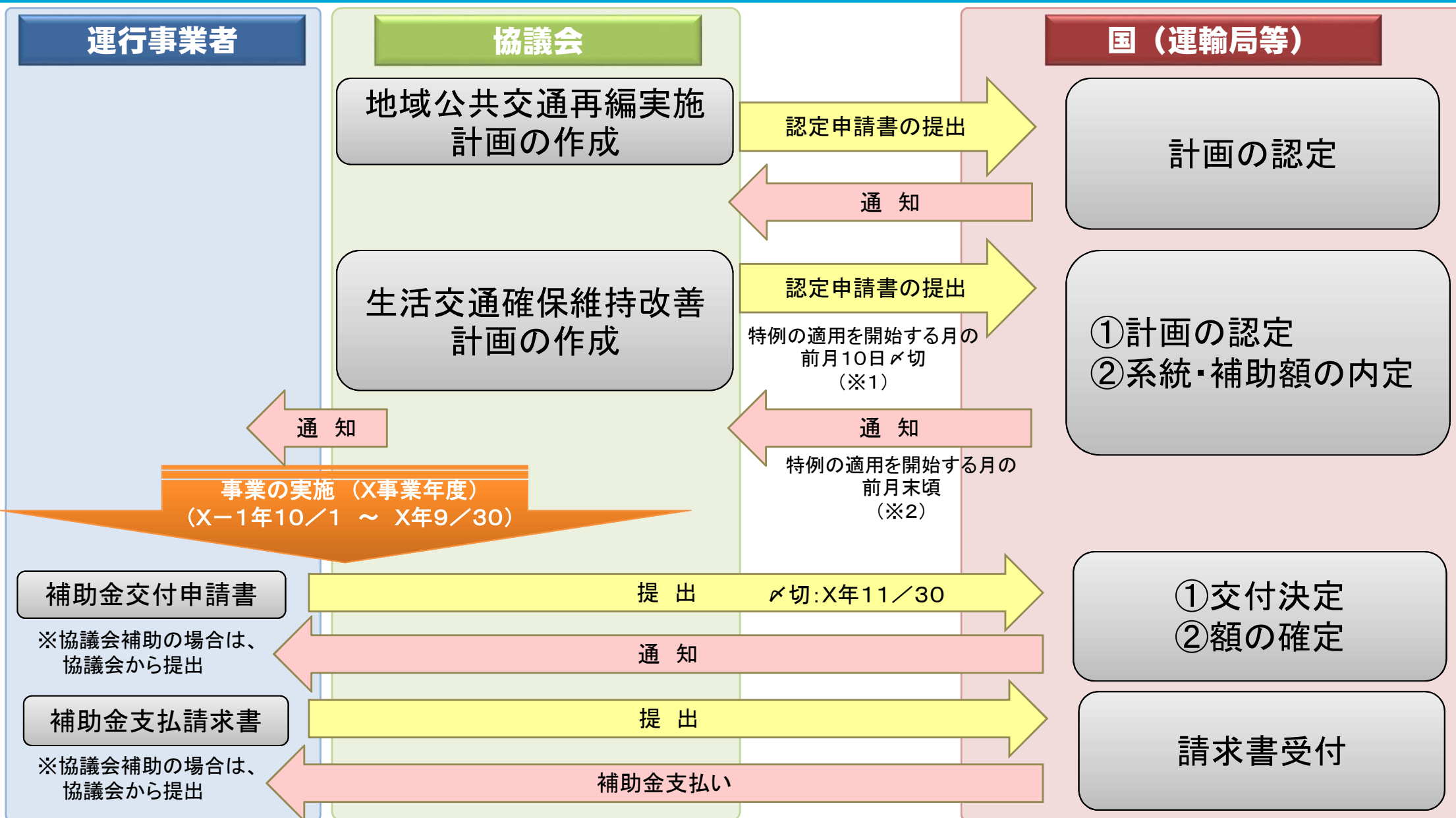


受付端末、オペレーター研修



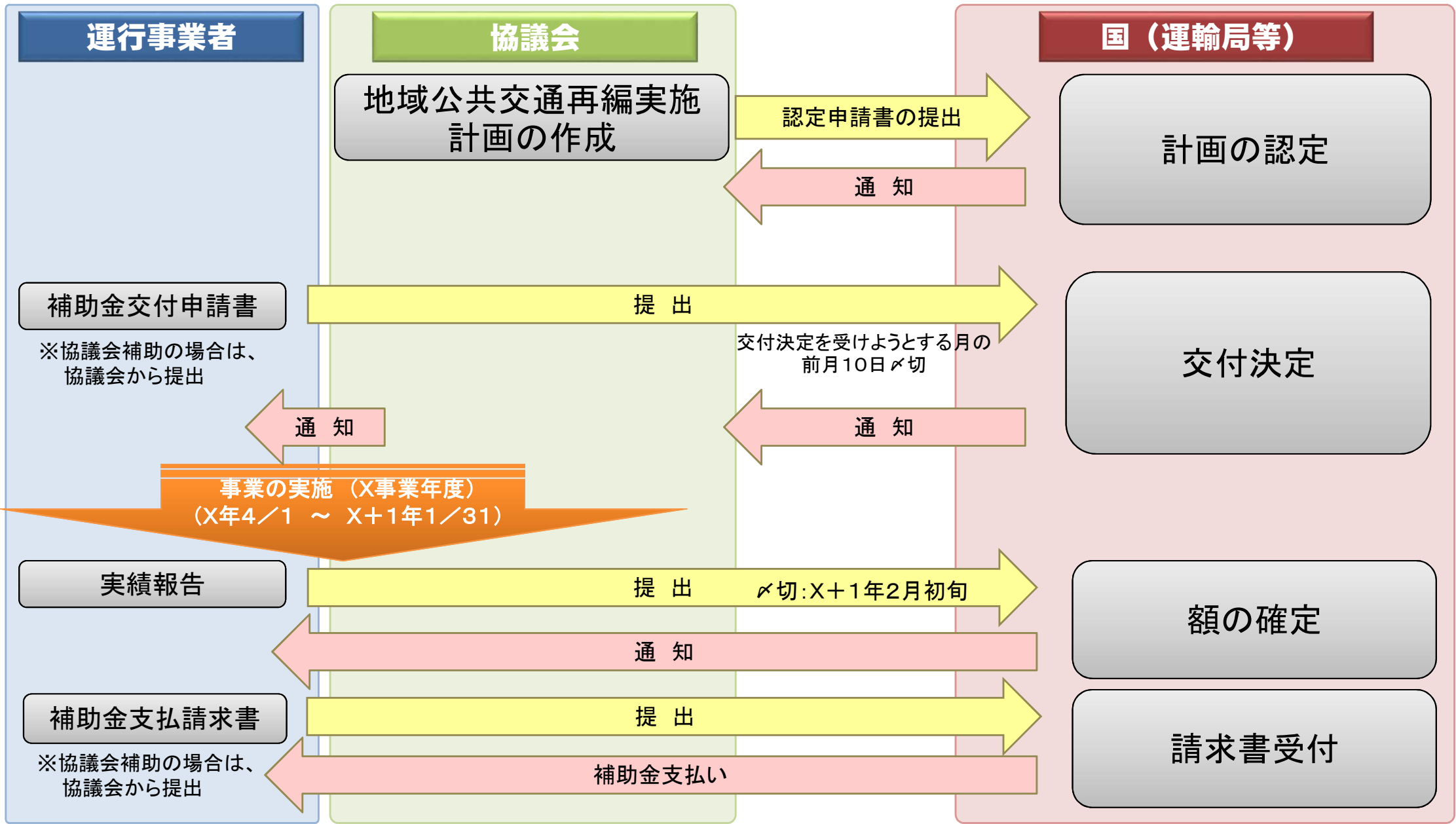
車載器

手続きフロー(バス路線の再編に係る運行費補助)



※1 2年目以降は事業年度の前年6月30日を〆切とする。ただし、1年目の7月～9月から特例の適用を開始する場合に限り、1年目の申請と同時に2年目の申請をすること。(例:27年8月から特例を受ける場合、27年7月10日までに申請を行うが、2年目(28年度事業)の申請については、〆切日となる27年6月30日を過ぎてしまうため、1年目の申請と併せて2年目の申請を行う。)

※2 2年目以降は事業年度の前年9月30日頃となる。



バス路線の再編

○生活交通確保維持改善計画

＜再編実施計画に位置付けられた系統のみを申請する場合の記載事項＞

- ・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
- ・地域公共交通確保維持事業を行う地域の概要【フィーダー系統のみ】
- ・車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の総額、負担者及びその負担額【減価償却費補助を受ける場合のみ】
- ・老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策）【公有民営補助を受ける場合のみ】

○添付書類

- ・地域公共交通再編実施計画の写し（再編系統が計画に位置付けられていること）
- ・特例措置を受けようとする系統の再編の概要

予約型運行転換経費

○交付申請書（生活交通確保維持改善計画の作成は不要）

○添付書類

- ・地域公共交通再編実施計画の写し（予約型運行への転換に係る計画概要が分かること）
- ・予約型運行への転換に要する初期費用の総額、内訳、負担者及び負担額

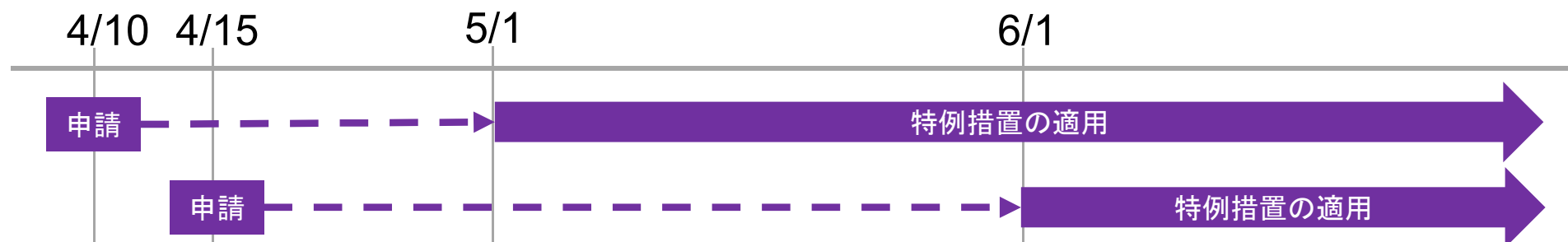
特例措置の適用期間及び申請時期

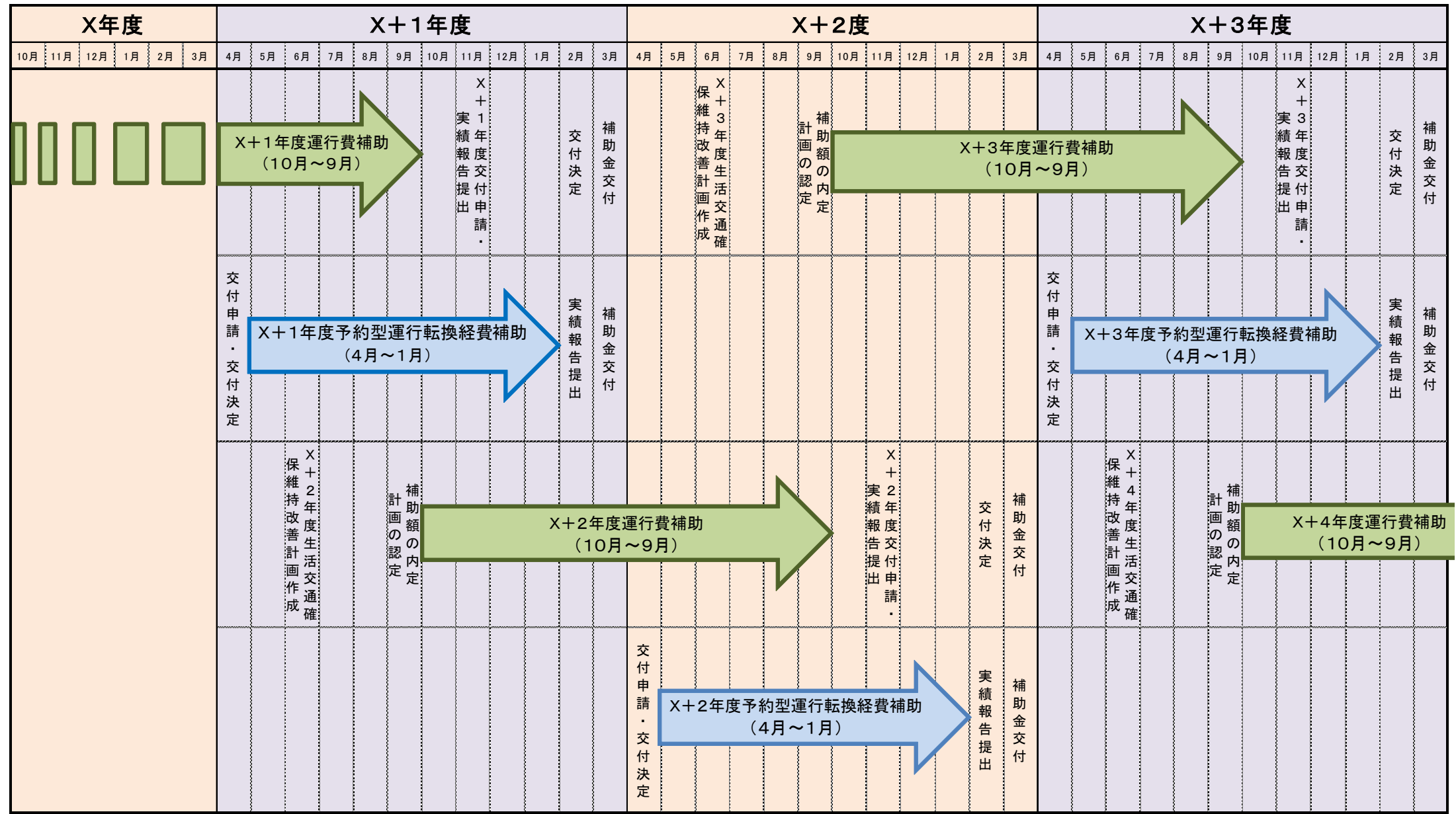
特例措置の適用期間

地域公共交通再編実施計画期間の満了時に特例措置の適用も終了
(予約型運行転換経費補助にあっては、耐用年数を満了するまで処分不可)

申請時期

- 地域公共交通再編実施計画の認定を受けている場合に、特例措置の適用を受けるための生活交通確保維持改善計画の認定申請・変更認定申請(予約型運行転換経費補助にあっては交付付申請)は随時可能。
- 審査期間等を考慮し、特例措置の適用を受ける前月10日までに申請を行うこととする。
例) 4月10日申請 ⇒ 翌月5月1日より特例開始
4月15日申請 ⇒ 翌々月6月1日より特例開始





※1 運行費補助：特例措置の適用を開始する月の前月10日までに、生活交通確保維持改善計画を提出
 ※2 予約型運行転換経費補助：交付決定を受けようとする月の前月10日までに交付申請書を提出

バス路線運行費補助

○地域公共交通再編実施計画に位置付けられた系統が対象

地域公共交通再編実施計画に再編系統が記載されており、同計画が国の認定を受けたものに限る。

○特例措置が講じられる要件以外の補助要件は現行補助制度と同様

地域間幹線系統補助における運行回数や地域内フィーダー系統補助における接続性要件等、特例措置が講じられない要件は現行補助制度と同様に適用される。

予約型運行転換経費補助

○地域公共交通再編実施計画に位置付けられた路線定期型から予約型へ転換する系統を運行するための7人以上10人以下の車両の購入又はデマンド予約システムの導入が対象

地域公共交通再編実施計画に予約型運行への転換が位置付けられており、同計画が国の認定を受けたものに限る。

なお、新たに予約型運行を開始する系統や、既に予約型運行を行っている系統については、特例措置の適用の対象外となる。

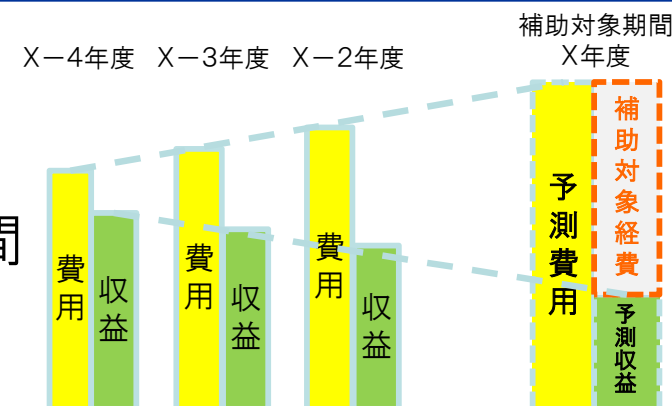
○運行する系統が地域間幹線系統補助又は地域内フィーダー系統補助の対象系統であることは不要

予約型運行転換経費補助により車両又は予約システムを導入する運行系統は、再編前後において補助対象系統である必要はない。

トレンド制の見直し

現行制度の仕組み

補助額の算定において、補助対象期間の前々年度から連続した過去3か年度の費用及び収益の増減率より、補助対象期間の予測費用、予測収益を算出し、予測費用と予測収益の差を補助対象経費としている。



<補助対象経費イメージ>

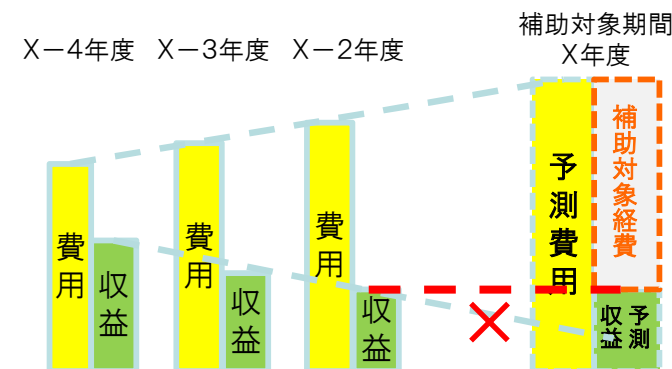
見直しの具体的内容

算出方法について、以下の通りとする。

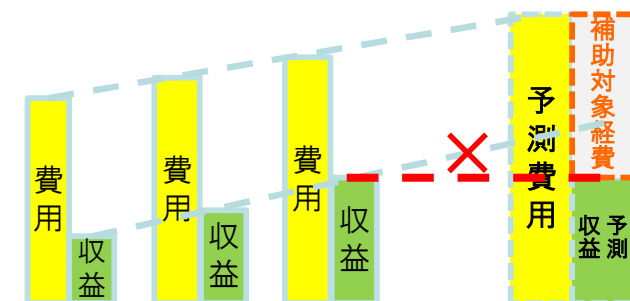
・ 予測収益 ⇒ 直近(前々年度)実績

・ 予測費用 ⇒ 現行トレンド制を維持

(国の認定を受けた地域公共交通再編実施計画に基づく場合は、直近(前々年度)実績とする。)



<見直しイメージ(収益減少トレンドの場合)>



<見直しイメージ(収益増加トレンドの場合)>

<スケジュール>

平成27年10月以降の運行(平成28年度予算で対応)から適用

地域内フィーダー系統補助要件の見直し

現行	定時定路線型 (路線バス)	【主要要件】 ・補助対象幹線系統バスに接続するもの (又は過疎地域等で地域間交通ネットワークと接続するもの) ・経常赤字が見込まれるもの ・新たに運行を開始するもの
	デマンド型	



見直し後	定時定路線型 (路線バス)	【主要要件】 ・補助対象幹線系統バスに接続するもの (又は過疎地域等で地域間交通ネットワークと接続するもの) ・経常赤字が見込まれるもの ・新たに運行を開始するもの ・乗車人員1.0人以上
	デマンド型	【主要要件】 ・補助対象幹線系統バスに接続するもの (又は過疎地域等で地域間交通ネットワークと接続するもの) ・経常赤字が見込まれるもの ・新たに運行を開始するもの

<スケジュール>

平成27年10月以降の運行(平成28年度予算で対応)から適用