

地域公共交通確保維持改善事業の概要

平成30年6月

国土交通省 総合政策局
公共交通政策部 交通支援課

平成30年度予算額 209億円
(対前年度比 0.98)

地域公共交通確保維持改善事業

地域公共交通活性化再生法等を踏まえ、持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向けた取組を支援

地域の特性に応じた生活交通の確保維持

<支援の内容>

- 幹線バス交通の運行
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を支援。
- 地域内交通の運行
過疎地域等において、コミュニティバス、デマンドタクシー等の地域内交通の運行や車両購入等を支援。
- 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。

快適で安全な公共交通の構築

<支援の内容>

- ノンステップバスの導入、鉄道駅における内方線付点状ブロックの整備 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

地域公共交通ネットワーク形成に向けた計画策定等の後押し

<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
- 地域公共交通再編実施計画の策定に係る調査
- 地域公共交通網形成計画等に基づく利用促進・事業評価
- 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の策定に係る調査 ※平成30年度新規

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

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
・地方路線バスの利便性向上、運行効率化等のためのバス路線の再編やデマンド型等の多様なサービスの導入 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30年度新規(車両購入費の補助対象化)

平成30年度予算額 12億円
(東日本大震災復興特別会計:復興庁一括計上分)

※福島県の原子力災害被災地域における避難住民の帰還を促進するため、幹線バスに係る特例措置を拡充。

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

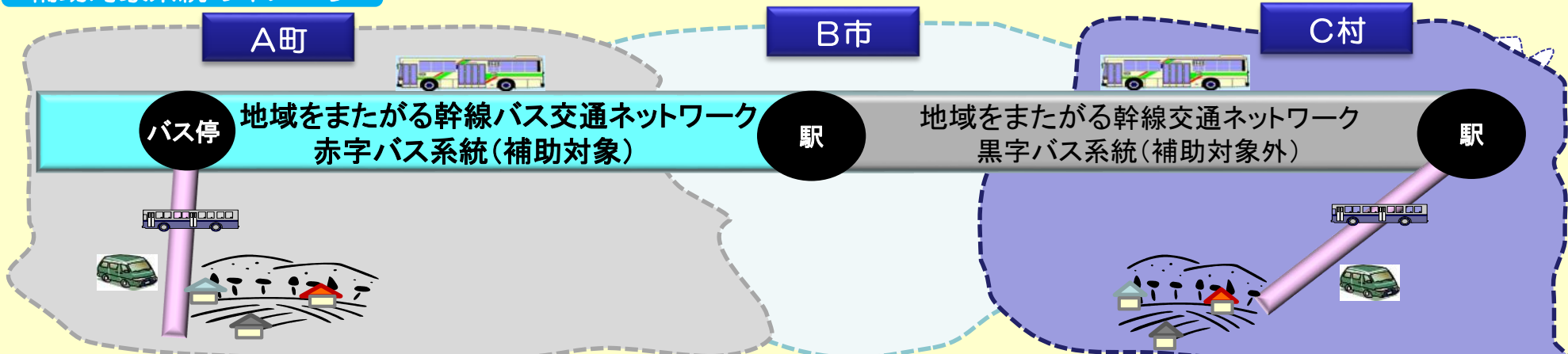
- ・複数市町村にまたがる系統であること
(平成13年3月31日時点で判定)
- ・1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの
- ・輸送量が15人～150人／日と見込まれること

※ 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)

※ ①復興特会から移行する応急仮設住宅非経由系統のうち、東日本大震災前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統、②熊本地震前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統については、輸送量要件を緩和(一定期間)

・経常赤字が見込まれること

補助対象系統のイメージ



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

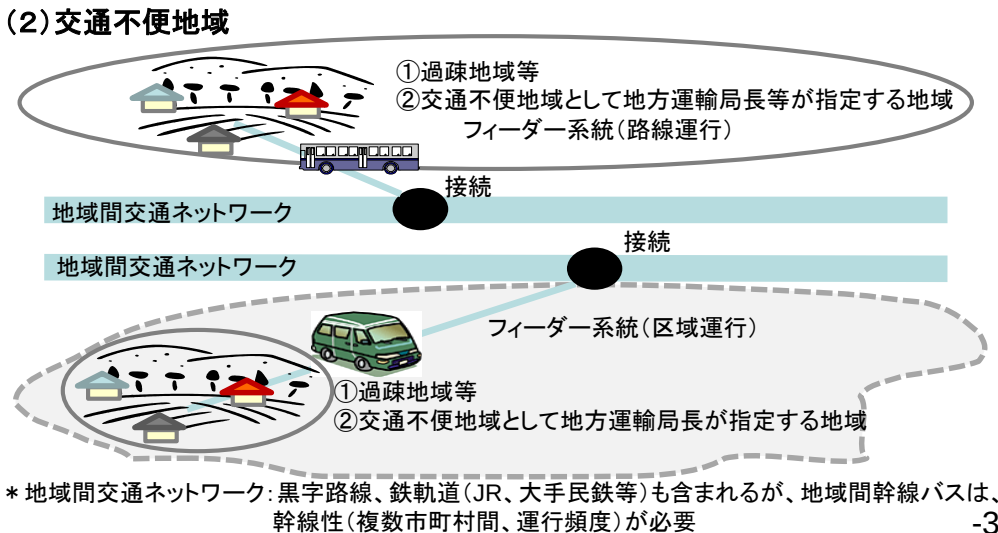
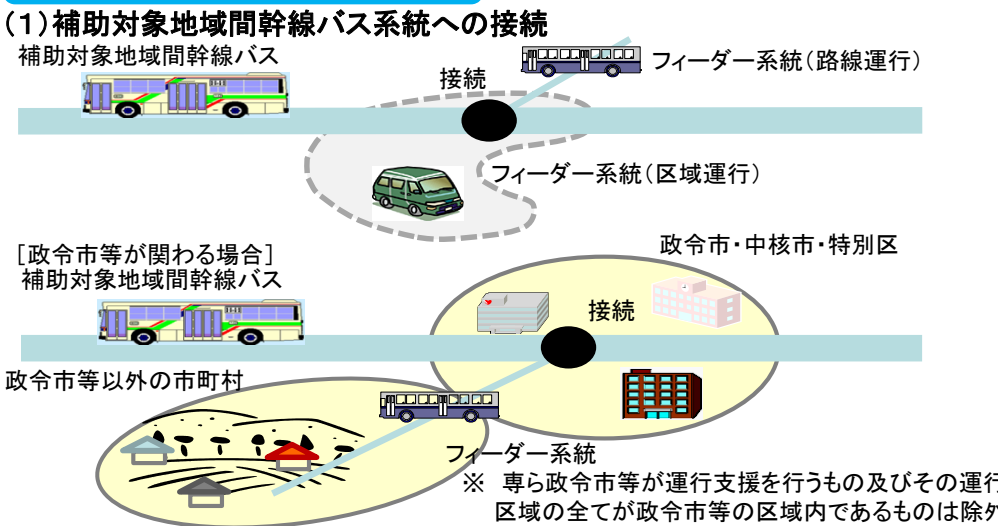
補助対象系統に係る経常費用から経常収益を控除した額

- 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
 - ・乗車人員が2人／1回以上であること
(定時定路線型の場合に限る。)
 - ・経常収益が経常費用に達していないこと

補助対象系統のイメージ



地域公共交通確保維持事業（陸上交通：車両購入に係る補助）

厳しい経営状況にある乗合バス事業者の負担の軽減や老朽更新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

（地域公共交通再編実施計画に位置付けられた系統については、車両購入費の一括補助も可）

【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

④ 都市間連絡用車両：1,500万円

○ 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）

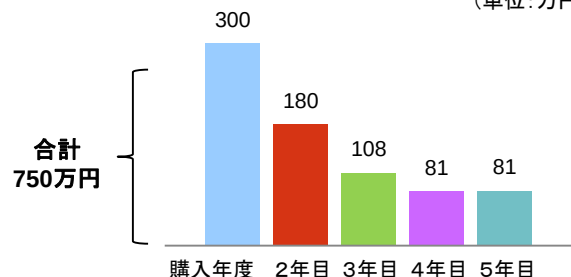
・運行区間の一部に高速道路等を含む補助対象系統の運行の用に供するものであって道路運送車両の保安基準（座席ベルト、ABS等の設置）に適合した定員11人以上の車両

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＞

（単位：万円）

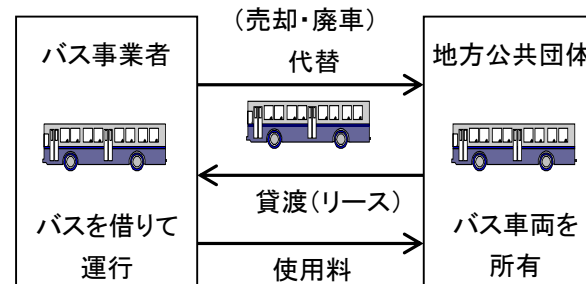


車両購入に係る減価償却費・金融費用を5年間にわたって交付

※ 補助対象金融費用は、年2.5%が上限

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

地域公共交通確保維持事業（離島航路運営費等補助）

離島航路は、離島に暮らす住民にとって、日常生活における移動や生活必需品等の輸送のために不可欠の交通手段であり、その確保・維持に係る地域の取組みを支援。

離島航路運営費等補助

制度概要

- ・補助対象は唯一かつ赤字の航路
- ・事前算定方式による内定制度
- ・補助対象経費の算出は効率的な運営を行った際の標準収支見込により求める標準化方式を採用
- ・欠損見込額全体に対する補助充足率は1／2
- ・補助対象期間は10月から9月の1年間

※補助対象航路 120航路108事業者（H29年度）

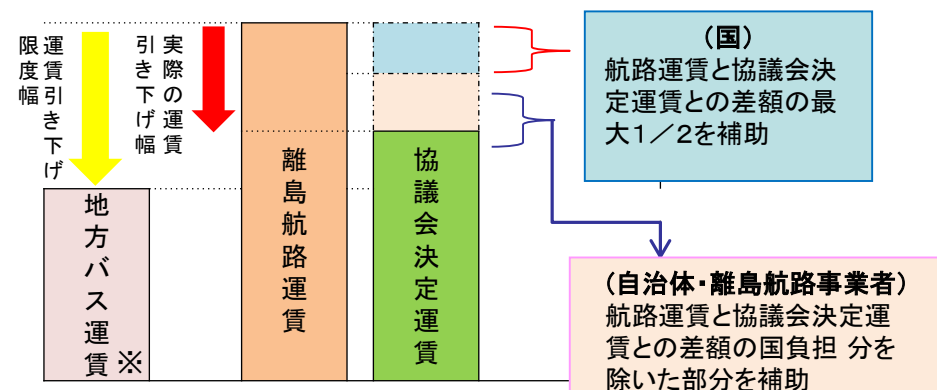
補助対象航路の主な基準

- ① 離島振興法第2条第1項の規定により指定された離島振興対策実施地域又はこれに準ずる地域に係る航路であること。
- ② 本土と①の地域又は①の地域相互間を連絡する航路であり、かつ、以下のいずれかに該当すること。
 - イ) 他に交通機関がないか又は他の交通機関によることが著しく不便となること。
 - ロ) 同一離島に複数航路が存在する場合、同一離島について起点港を異にし、終点が同一市町村にない航路であり、協議会で決定された航路であること。
- ③ 陸上の国道又は都道府県道に相当する海上交通機能を有すること。
- ④ 関係住民のほか、郵便・信書便又は生活必需品及び主要物資等を輸送していること。
- ⑤ 航路経営により生じる欠損見込が明らかにやむを得ないと認められること。

離島住民運賃割引補助

制度概要

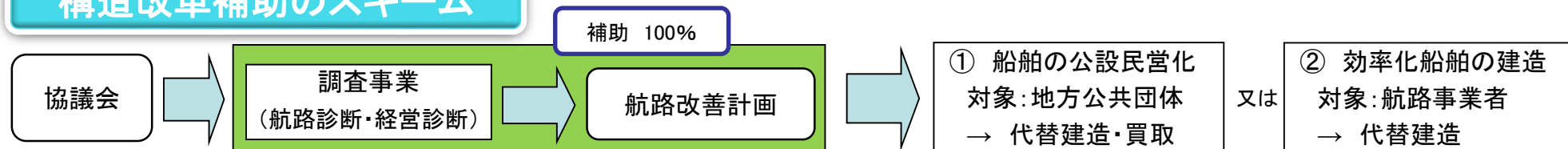
- ・当該地域の地方バス等の運賃水準までを引き下げ限度幅とし、地域（自治体等）による負担等を勘案して、協議会において運賃水準を決定
- ・運営費補助の中で、協議会で決定された運賃引き下げ額の1／2を含め、国が補助



地域公共交通確保維持事業（離島航路構造改革補助）

離島航路の維持・改善のため、協議会において当該航路の経営診断等で問題点や課題を把握した上で、将来の欠損増大・経営破綻を回避するための改革の取組みを支援

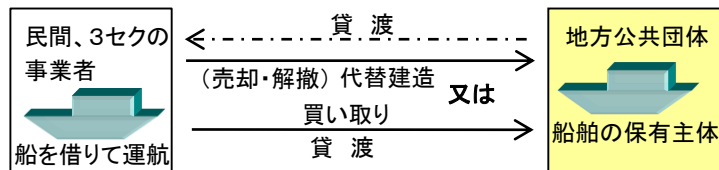
構造改革補助のスキーム



① 船舶の公設民営化

制度概要

- ・民間、3セクの航路事業者に対して貸し渡すため船舶を保有する地方公共団体に対して支援



30%
(補助)

70%
(過疎債又は辺地債の活用が可能であり、過疎債は70%、辺地債は80%の充当が可能。)

公設民営化の補助要件

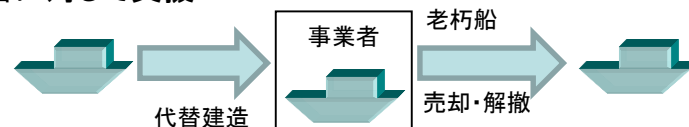
(以下のいずれかに該当する船舶)

- ・離島航路事業者に代わり、地方公共団体が代替建造する船舶
- ・離島航路に就航する船舶のうち、地方公共団体が買取を行うもの

② 効率化船舶の建造

制度概要

- ・省エネルギー設備機器を要する船舶等効率化船舶へ代替建造する航路事業者に対して支援



10%
(補助)

90%
(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構による船舶共有建造制度の活用が可能。同機構の負担部分は、事業者が共有期間を通じて毎月、船舶使用料として支払う。)

効率化船舶の補助要件

(以下のいずれかに該当する船舶)

- ・省エネルギー設備機器※を要する船舶
 - ・既存船舶のトン数を10%以上小型化した船舶
 - ・離島航路事業者が共同で利用する予備船舶
- ※ 省エネルギー設備機器：ターボチャージャー、推進効率改善に寄与するプロペラ設備、特殊舵、バルバスバウキャップ、燃料改質器

離島住民の日常生活に重要な役割を果たしている離島航空路について、安定的な輸送の確保のため運航費補助を実施するとともに、人の往来に要する費用の低廉化のため離島住民運賃割引補助を実施。

離島航空路運航費補助

制度概要

- ・補助対象路線は、経常損失が見込まれる離島路線のうち、地域の協議会で決定された最も日常拠点性を有する路線
- ・事前算定方式による内定制度
- ・補助対象経費は、実績損失見込み額と標準損失額のいずれか低い方
- ・補助対象経費の1／2以内を国が補助（残り1／2は地域で負担）
- ・補助対象期間は4月から翌年3月までの1年間
※補助対象航空路 17航空路7事業者（H29年度）

補助対象路線の主な基準

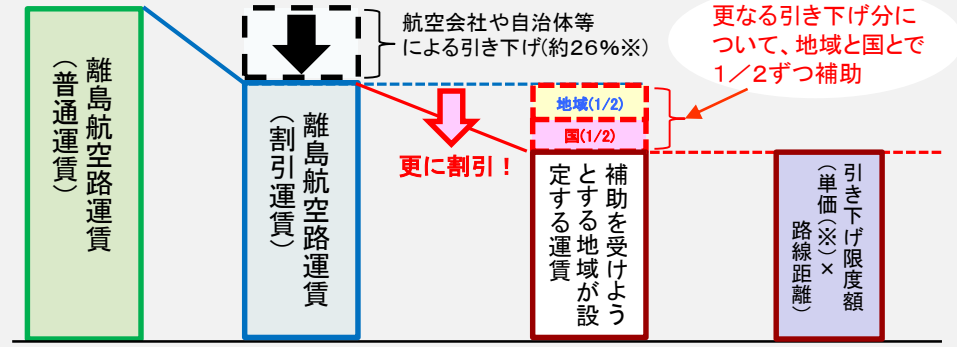
- 補助対象期間に経常損失が見込まれる離島航空路線において①～④の基準を満たすこと。
- ① 当該離島にとって最も日常拠点性を有する地点を結ぶ路線であること。
 - ② 海上運送等の主たる代替交通機関による当該離島と前項の地点の間の所要時間が、概ね2時間以上であること。
 - ③ ニ以上の航空運送事業者が競合関係の下で経営する航空路線でないこと。
 - ④ 当該離島航空路線に係る運航計画の内容が、当該離島航空路線の確保維持を図るため適切なものであって、その実施が確実であると認められること。

離島住民運賃割引補助

制度概要

- ・離島住民に対する割引運賃を設定する場合に、運賃引き下げによる損失額の1／2を国が補助（残り1／2は地域で負担）
- ・引き下げ限度額は、同一都道府県内離島航空路線及びこれに準ずる路線（県庁所在地までの路線よりも距離が短い県外路線）のうち、補助対象外路線の平均単価に路線距離を乗じた金額
- ・一定の要件を満たす路線については、最も日常拠点性を有する路線に加え、これに準ずる路線についても補助対象とする
- ・実際の運賃水準は協議会において決定

○離島住民割引補助のイメージ



※補助対象外離島航空路線（同一都道府県内離島航空路線、及びこれに準ずる離島航空路線を対象）の運賃の平均

高齢者、障害者をはじめ誰にとっても暮らしやすいまちづくり、社会づくりを進めるため、公共交通のバリアフリー化を一体的に支援。

- ・補助対象事業者：交通事業者等
- ・補助率：1／3等

○鉄道駅、旅客ターミナル（バス・旅客船・航空旅客）のバリアフリー化、待合・乗継施設整備（段差の解消（※）、転落防止設備の整備、視覚障害者誘導用ブロックの整備等）

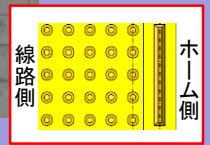
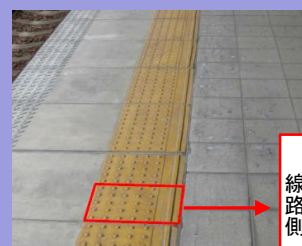
補助率：1／3



車椅子用階段昇降機



視覚障害者誘導用ブロック



○ノンステップバス・リフト付きバスの導入

補助率：1／4又は補助対象経費と通常車両価格の差額の1／2のいずれか低い方（上限140万円）



ノンステップバス



リフト付きバス

○福祉タクシーの導入

補助率：1／3



福祉タクシー

○情報提供（※）

（発車案内表示システム等）

補助率：1／3



発車案内表示システム

※駅等のエレベーター整備、ホームドア、バスターミナル等の情報提供案内板など交通サービスのインバウンド対応は、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業において支援。

バリアフリー化されたまちづくりの一環として、LRT、BRTの導入等、公共交通の利用環境改善を支援。

- ・補助対象事業者：交通事業者等
- ・補助率：1／3等

支援対象メニュー(例)

○LRTシステムの導入に要する経費



＜低床式車両の導入＞



＜停留施設の整備＞

※ LRT: 低床式路面電車による幹線的な交通システム

○BRTシステムの導入に要する経費



＜連節バスの導入＞

※ BRT: 連節バス、バスレーン等を組み合わせた幹線的な交通システム

◆LRT・BRTの導入について、下表の左欄に掲げる事業は、それぞれ右欄のとおり補助率をかさ上げ。

事業	補助率
「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画に基づいて実施される事業	2／5
地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画並びに立地適正化計画及び都市交通戦略の双方に基づいて実施される事業	1／2
地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画並びに軌道運送高度化実施計画又は道路運送高度化実施計画に基づいて実施される事業	1／2

※交通系ICカードの導入など観光振興にも資する二次交通の利用環境改善は、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業において支援。

安全な鉄道輸送を確保するために地域鉄道事業者が行う安全性の向上に資する設備整備等を支援。

■ 補助対象事業者：鉄軌道事業者

■ 補助対象事業

- ・車両設備の更新・改良
- ・レール、マクラギ、落石等防止設備、ATS、列車無線設備、防風設備、橋りょう、トンネル等の修繕 ※1

※1 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく
鉄道事業再構築事業を実施する事業者に対しては、上記設備の整備も支援

■ 補助率：国 1／3 または 1／2 ※2

※2 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく
鉄道事業再構築事業を実施する事業者に対しては、財政
状況の厳しい地方公共団体が支援する費用相当分について、
補助率 1／2



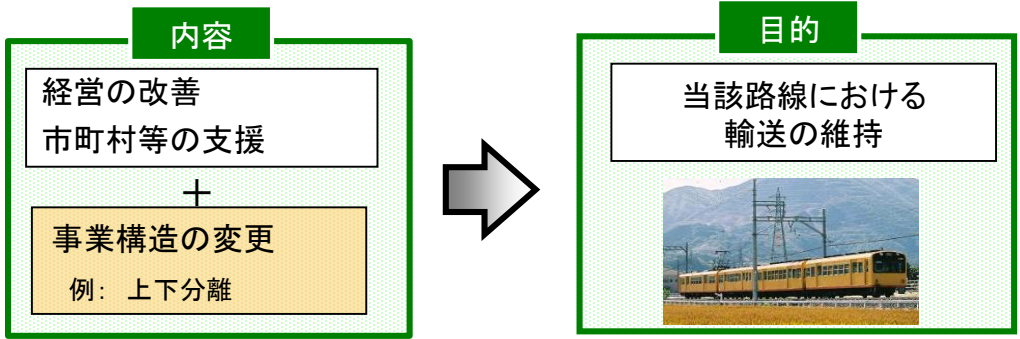
車両の更新



レールの修繕

(参考)鉄道事業再構築事業

- 継続が困難又は困難となるおそれのある
旅客鉄道事業の経営改善を図る
 - 市町村等と鉄道事業者が共同で計画を作成し、
国土交通大臣による認定を経て実施
- <実施中の事業者>
- わかさ
福井鉄道、若桜鉄道、三陸鉄道、信楽高原鐵道、
北近畿タンゴ鉄道、四日市あすなろう鉄道、山形
鉄道、伊賀鉄道



➢ 自治体が鉄道施設を保有し、設備更新経費を負担する等して支援

※地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等の一部は、鉄道施設総合安全対策事業においても支援。

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、地方公共団体
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: 1/2(上限額1,000万円)

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)、地方公共団体
- 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1,000万円)

- ・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）、地方公共団体
- ・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）：地域公共交通網形成計画の策定から最大2年間
地域公共交通再編推進事業（再編計画推進事業）：地域公共交通再編実施計画の認定から最大5年間
（認定期間内に限る。）

〇〇鉄道・〇〇バス エリア周遊きっぷ

～鉄道とバスで行く観光1日周～

五経堂観光周遊きっぷ

乗車区間 五経堂駅～五経堂駅

乗車区間 五経堂駅～五経堂駅

乗車区間 五経堂駅～五経堂駅

乗車区間 五経堂駅～五経堂駅

乗車区間 五経堂駅～五経堂駅




五経堂地区の観光バスに1日周遊きっぷ

[illegible]

※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



・検証結果を踏まえた目標達成状況の評価
(協議会委員の旅費・日当等)

復旧・復興の状況に応じた柔軟な対応により、被災地のバス交通、乗合タクシー等の確保・維持を支援

地域間輸送 (被災地域地域間幹線系統確保維持事業)

- 補助対象事業
- 「地域間幹線系統確保維持事業」の各種要件等を緩和した地域間輸送
(①東日本大震災被災地域における応急仮設住宅経由系統、②福島県の原子力災害被災地域における災害公営住宅経由系統)
 - 輸送量要件の緩和:「1日あたり輸送量15人以上」の要件を緩和
 - 補助対象経費算定方法の緩和:補助対象限度額の非適用等
 - バス車両補助の弾力化:車両購入費の補助対象化(※上記②の運行に係る車両に限る。)
- (1)補助率
収支差等の1/2

(2)特例措置の期間
平成23～32年度

(3)対象地域
①岩手県、宮城県、福島県の全市町村(H30年度計画)
②避難指示・解除区域市町村(福島県内12市町村)
- 平成30年度～

福島県の原子力災害による避難者の帰還を促進するため、避難指示・解除区域市町村内の災害公営住宅を経由する系統における車両購入費を補助対象に追加
-

地域内輸送 (特定被災地域公共交通調査事業)

- 補助対象事業
- 避難所・仮設住宅・残存集落と、病院、商店、公的機関等の間の日常生活の移動確保を目的とする有償の地域内輸送等
- (1)補助率
定額補助
(応急仮設住宅の箇所数に応じて上限額を設定)

(2)特例措置の期間
平成23～32年度

(3)対象地域
39市町村(岩手県12、宮城県15、福島県12)(H30年度)
- | 応急仮設住宅の箇所数 | 補助上限額 |
|--------------|---------|
| 60か所以上 | 6,000万円 |
| 30か所以上60か所未満 | 4,500万円 |
| 30か所未満 | 3,500万円 |
-

特定被災地域公共交通調査事業の活用イメージ

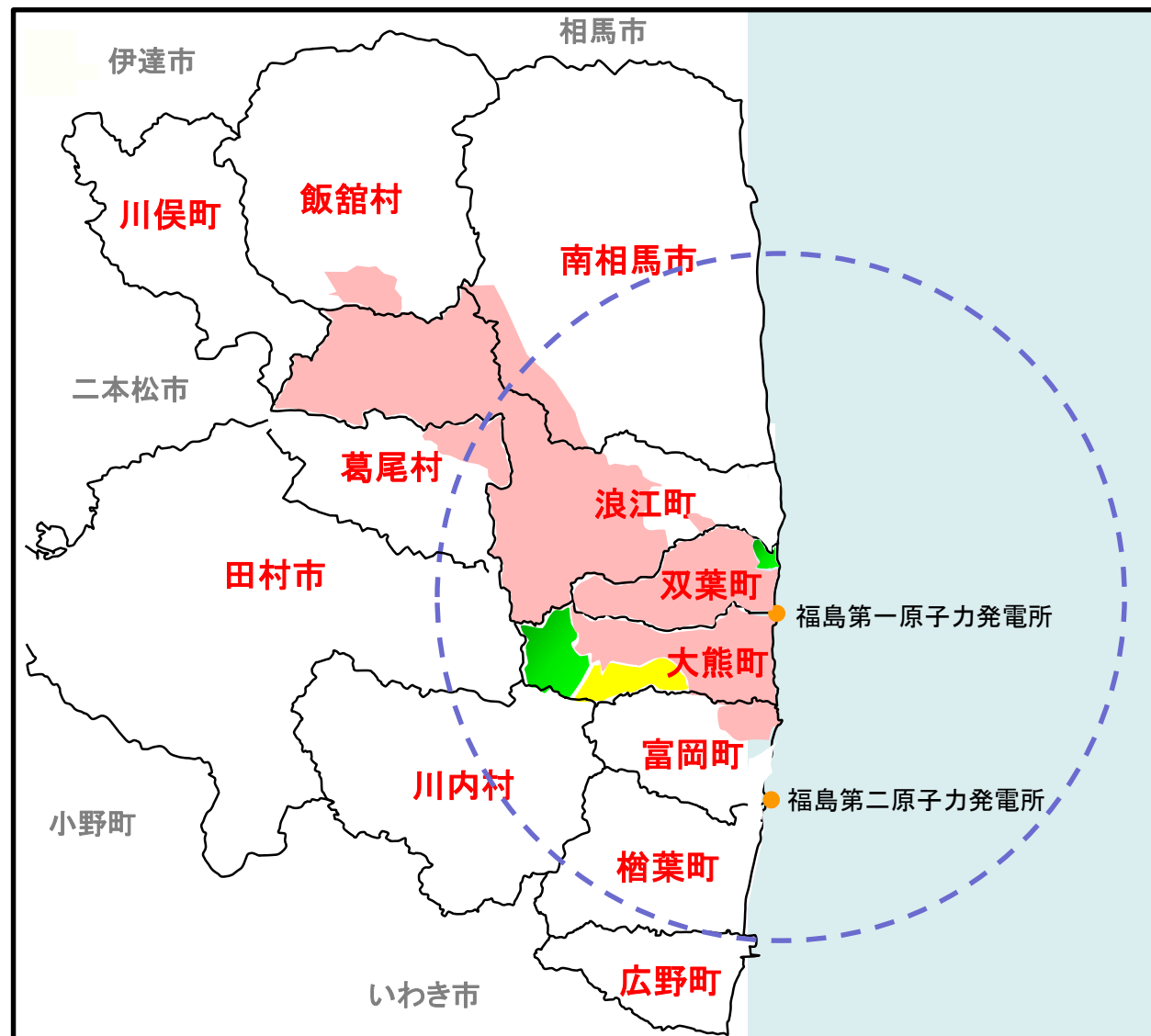


避難指示・解除区域市町村(福島県内12市町村)

福島県 (12市町村)

<平成30年4月1日現在>

田村市、南相馬市、川俣町、広野町、楡葉町、富岡町、川内村、大熊町、双葉町、浪江町、葛尾村、飯館村



- : 帰還困難区域
- : 居住制限区域
- : 避難指示解除準備区域
- : 福島原子力第一発電所20km圏内



特定被災市町村(平成30年度:39市町村)

岩手県 (12市町村)

洋野町、久慈市、野田村、普代村、田野畑村、岩泉町、宮古市、山田町、大槌町、釜石市、大船渡市、陸前高田市



宮城県 (15市町)

気仙沼市、南三陸町、石巻市、女川町、東松島市、松島町、利府町、塩竈市、多賀城市、七ヶ浜町、仙台市、名取市、岩沼市、亶理町、山元町



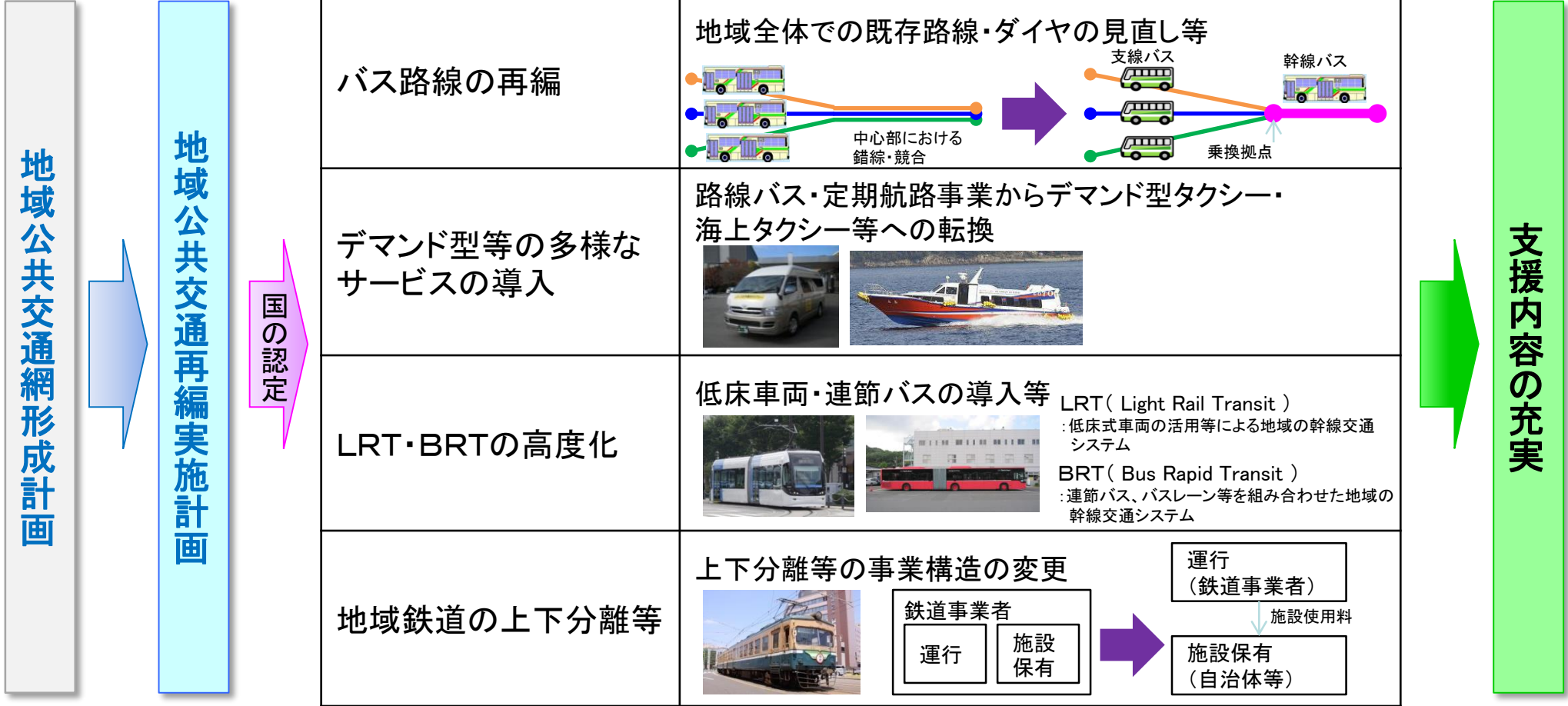
福島県 (12市町村)

新地町、相馬市、南相馬市、浪江町、双葉町、大熊町、富岡町、楡葉町、川内村、広野町、いわき市、須賀川市



* 下線付きの市町村は、特定被災地域公共交通調査事業を活用(19市町)

- 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して重点的な支援を実施。
- 地方路線バスの利便性向上、運行効率化等のためのバス路線の再編や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



需要規模が小さい地方部のバス路線について、ミニバンやセダンといった車両へのダウンサイジングと合わせて増便や定時性の向上などのサービス改善やデマンド交通への転換を行う取組等に対して支援を拡充し、地域公共交通ネットワークの効率化・再編を推進(地域公共交通再編実施計画に基づく特例)

【地域間幹線系統】

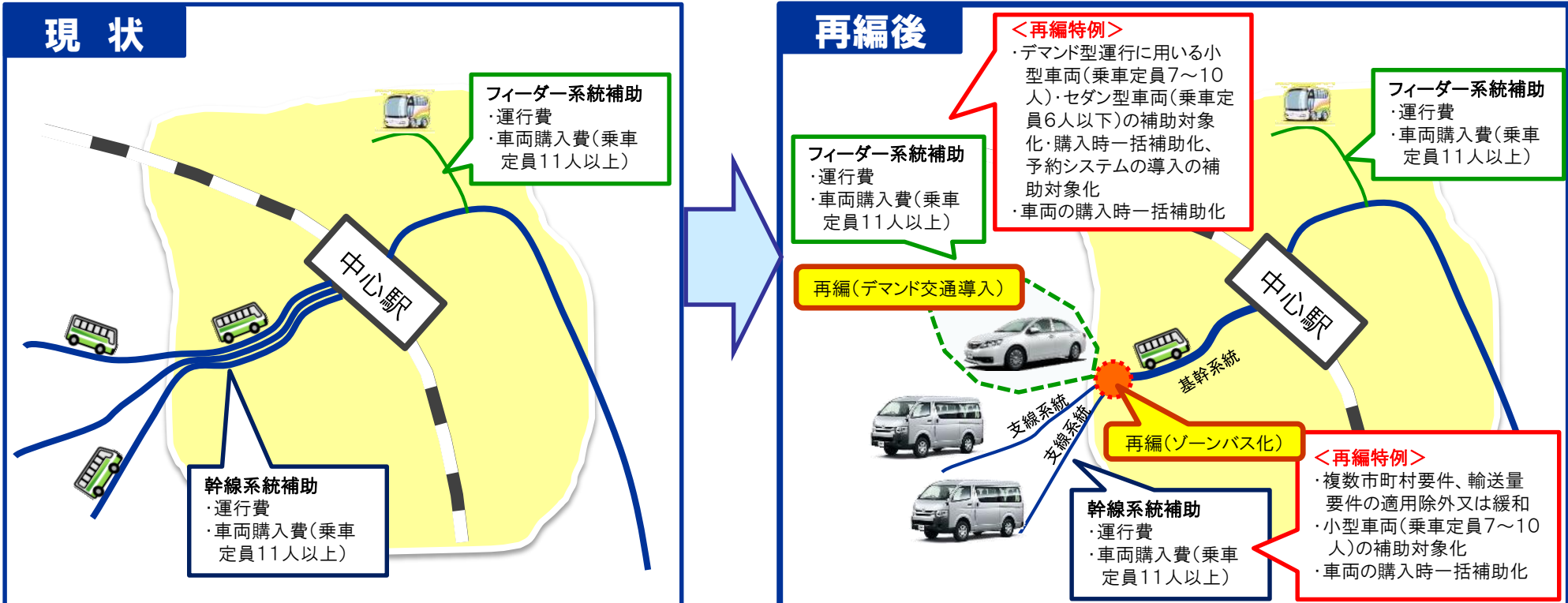
- ・ゾーンバス化等により、基幹系統と支線系統とに運行系統を分けることで地域間幹線補助系統の要件を満たさなくなる系統についても補助対象化(複数市町村要件、輸送量要件の除外)
- ・上記の対象となる系統以外の系統について輸送量要件(15人／日)の緩和(3人／日)
- ・ゾーンバスの支線系統等の効率的な運行を実現するため、小型車両(乗車定員7～10人)を補助対象化

【地域内フィーダー系統】

- ・路線バスからデマンド型運行への転換に関し、小型車両(乗車定員7～10人)及び予約システムの導入を支援。
- ・地域の実情に応じた効率的な運行を実現するため、セダン型車両(乗車定員6人以下)を補助対象化

【共通】

バス会社の資金繰りや金融費用削減のため、車両の購入時一括補助化



※「ゾーンバス化」:運行地域のバス交通の拠点となる乗継ポイントを設定し、乗継ポイントを起点に中心部までの路線を「基幹系統」、乗継ポイントから周辺地域への路線を「支線系統」に役割分担すること。 -17-

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（セダン型車両を含む。）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（セダン型車両を含む。）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10人以下の車両（セダン型車両を含む。）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



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

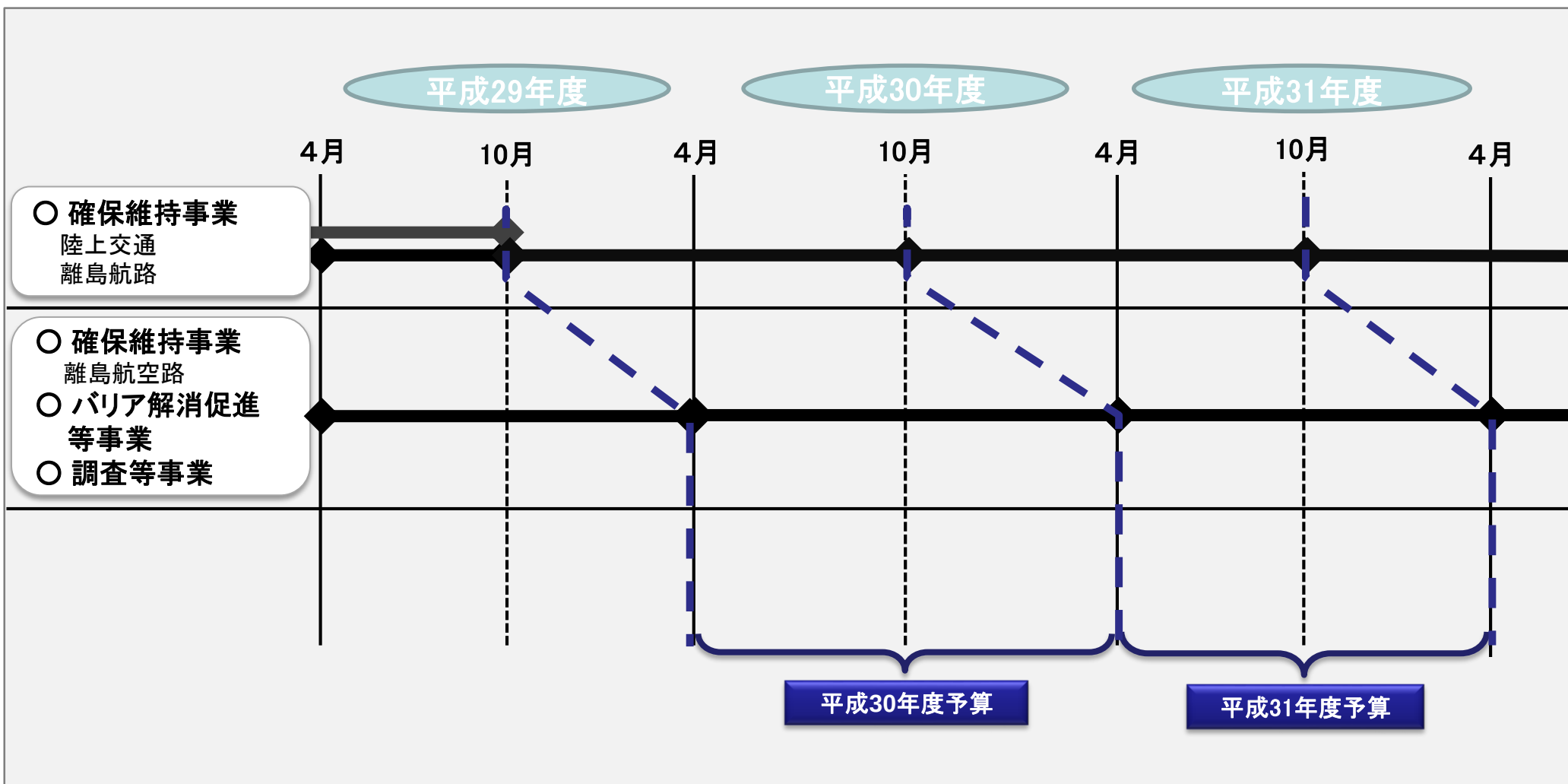


車載器

地域公共交通ネットワークの再編に対する重点的な支援内容

	通常の支援内容	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(青字:H27、赤字:H28)
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 【地域公共交通調査等事業】	計画策定 (補助率:1/2 上限1,000万円)	計画策定 (補助率:1/2 上限1,000万円) <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 【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)】	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 【共通】 車両減価償却費等補助又は公有民営補助 (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系統と支線系統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 ・ <u>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</u> 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) ・ <u>小型車両(乗車定員7～10人)の補助対象化</u> 【地域内フィーダー系統】 ①の要件: <u>政令市等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> 【共通】 車両減価償却費等補助、 <u>車両購入時一括補助</u> 又は公有民営補助 (補助率:1/2)
路線バスからデマンド型タクシーへの転換 【地域公共交通確保維持事業(陸上交通:予約型運行転換経費補助)】	—	<u>デマンド型運行に用いる小型車両(乗車定員7～10人)・セダン型車両(乗車定員6人以下)の補助対象化・購入時一括補助化、予約システムの導入の補助対象化</u> (補助率:1/2)
離島航路の運営 【地域公共交通確保維持事業(離島航路運営費等補助)】	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 【地域公共交通バリア解消促進等事業(利用環境改善促進等事業)】	低床式路面電車、連節バスの導入等 (補助率:1/3)	低床式路面電車、連節バスの導入等 (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 【地域公共交通バリア解消促進等事業(鉄道軌道安全輸送設備等整備事業)】	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>)

地域公共交通確保維持改善事業のスケジュール



- 事業年度（補助対象期間）
陸上交通及び離島航路に係る確保維持事業: 10月～9月
上記以外の事業: 4月～3月

平成30年度予算額 96億円の内数
(対前年度比 1.13)

訪日外国人旅行者数4,000万人等の実現に向けて、多言語音声翻訳システムの普及等の多言語対応の一層の促進、無料公衆無線LAN環境の一層の充実等、ストレスフリーな受入環境の整備に向けてさらにきめ細やかな支援を行う。

交通分野の具体的な取組

訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業 (交通サービスインバウンド対応支援事業)

＜支援メニュー例＞ 赤字は新規メニュー

■ 交通施設・車両等のトイレの洋式化



■ 交通系ICカード



■ 段差の解消(エレベーター、スロープ)



■ ホームドア



■ 公共交通機関のユニバーサルデザイン化

(ノンステップバス、リフト付きバス、ユニバーサルデザインタクシー等)



旅行環境整備事業 (交通サービス旅行環境整備支援事業)

＜支援メニュー例＞ 赤字は新規メニュー

■ 交通施設や車両等の無料公衆無線LAN環境の整備



■ 多言語化、タブレット端末の整備



平成30年度予算額 40億円の内数
(対前年度比 0.95)

鉄道施設総合安全対策事業費補助（鉄道軌道安全輸送設備等整備事業）（公共）

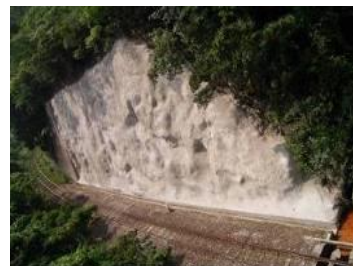
安全な鉄道輸送を確保するために地域鉄道事業者が行う安全性の向上に資する設備の更新を支援

1. 補助対象事業者 鉄軌道事業者
2. 補助率 国 : 1 / 3 または 1 / 2 (※)
3. 補助対象設備 レール、マクラギ、落石等防止設備、
ATS、列車無線設備、防風設備 等

※ 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく鉄道事業再構築事業を実施する事業のうち財政状況(財政力指数要件)の厳しい地方公共団体が支援する費用相当分について、補助率 1 / 2 等



軌道改良



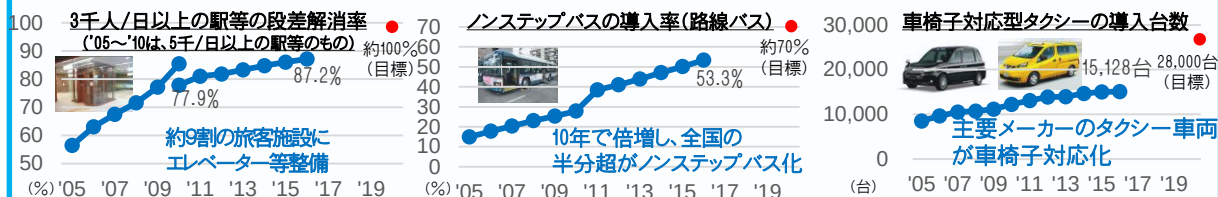
法面固定



ATSの整備

(参考)バリアフリー法の改正について

バリアフリー化の進展状況



国内外における議論

- 障害者権利条約の締結や障害者基本法等関連国内法の整備
- 2020東京大会を契機とした「共生社会の実現」
ユニバーサルデザイン2020行動計画に基づくバリアフリー施策の推進
- 一億総活躍社会の実現

バリアフリー法の改正

① 理念及び責務

- 理念に「共生社会の実現」、「社会的障壁の除去」を明確化
- 国及び国民の責務に「心のバリアフリー」の重要なポイントとして、高齢者、障害者等に対する支援(鉄道駅利用者による声かけ等)を明記

② 公共交通事業者等によるハード・ソフト的な取組の推進

○エレベーターやホームドアの整備等、既存の施設を含む更なるハード対策、旅客支援等のソフト対策を一体的に推進する必要

- ハード対策に加え、**接遇・研修のあり方を含むソフト対策のメニュー**を国交大臣が新たに作成
- 事業者が、ハード・ソフト計画*の作成・取組状況の報告・公表を行う制度を創設
※施設整備、旅客支援、情報提供、教育訓練、推進体制



【施設整備】



【旅客支援】



【情報提供】



【教育訓練】

③ バリアフリーのまちづくりに向けた地域における取組強化

○具体的な事業に関する計画である基本構想の未作成、フォローアップの欠如等により、地域におけるバリアフリー化が不十分

- 市町村(特別区を含む)がバリアフリー方針を定めるマスタープラン制度を創設
- マスタープラン・基本構想の作成を努力義務化
- 併せて定期評価・見直しを推進

※マスタープラン作成を国の予算により支援、協議会等における調整、都道府県によるサポート

【バリアフリーのマスタープラン】(新設)

- 市町村による方針の作成
- 重点的に取り組む対象地区(*)の設定

※対象地区内: 公共交通事業者等の事前届出を通じた交通節点の調整
バリアフリーマップ作成に対する地区内事業者等の情報提供

【基本構想(具体事業調整)】

- 事業を実施する地区の設定
- 事業内容の特定

地区内事業者等による事業実施

○既存地下鉄駅等では、近隣建築物との連携が有効

- 駅等の旅客施設にスペースの余裕がない場合に近接建築物への通路・バリアフリー化整備を促進するため、協定(承継効)・容積率特例制度を創設

④-1 利用し易さ確保に向けた「対象の拡充」

○観光立国実現に向け、貸切バスや遊覧船もバリアフリー化が必要

- 貸切バス、遊覧船等の導入時におけるバリアフリー基準適合を新たに義務化



【バリアフリー対応のバス(貸切バス)】



【遊覧船】

④-2 利用し易さ確保に向けた「情報の充実」

○高齢者、障害者等の利用に資するため、公共交通機関に加え、建築物等に関するバリアフリー情報の積極的な提供が必要

- 建築物、道路、都市公園、路外駐車場のバリアフリー情報の提供を新たに努力義務化
- 市町村のバリアフリーマップ作成に事業者等が協力する仕組みを制度化

④-3 利用し易さ確保に向けた「評価の充実」

- 障害者等の参画の下、施策内容の評価等を行う会議の開催を明記

目標・効果

高齢者、障害者や、子育て世代など、全ての人が安心して生活・移動できる環境を実現

- 利用者3,000人/日である旅客施設の段差解消率: 87.2%(2016年度末) ⇒ 約100%(2020年度)
- 国が示す先進的な研修(様々な障害特性への対応充実等)を行う東京大会関連交通事業者の割合: 100%(2020年度)
- バリアフリーのマスタープランを定める市町村数: (新規) ⇒ 300(2023年度)

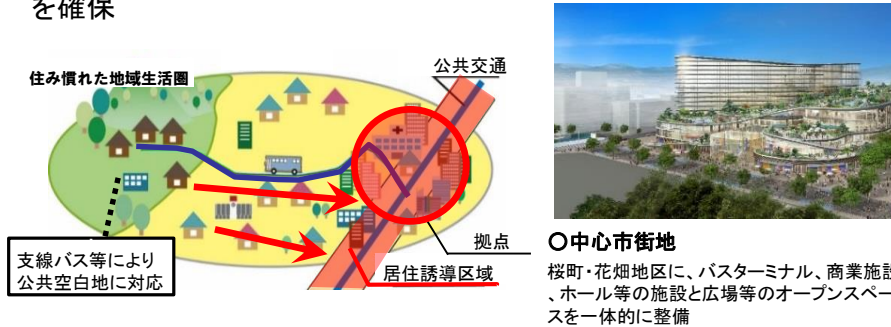
- **地域戦略と一体で地域公共交通を考える**ことにより、人々が集う拠点や観光スポットにおける公共交通の利便性を高め、地域公共交通のサービス充実と利用者増加とを一体で実現することが可能になる。
熊本では、医療、福祉等の都市機能の集積と公共交通沿線への居住の誘導による**コンパクトなまちづくりの実現**のため、**利便性と効率性のバランスを重視**しつつ、公共交通の再編を一体的に展開

熊本市立地適正化計画(平成28年4月1日公表)

- ① 都市機能誘導区域における都市機能の維持・確保
- ② 居住誘導区域における人口密度の維持

○公共交通利用圏への居住や都市機能の誘導

- ・ 利便性の高い公共交通沿線や市内の拠点周辺に居住や都市機能を誘導することにより、生活の利便性向上と同時に、公共交通の利用者を確保



○都市機能誘導区域の考え方

- ・ 中心市街地及び15箇所の地域拠点を基本に、地域拠点においては、日常生活においては多くの人が集まる場所付近で、交通の要衝となる鉄軌道駅やバス停から一定の範囲内を基本に設定

○居住誘導区域の考え方

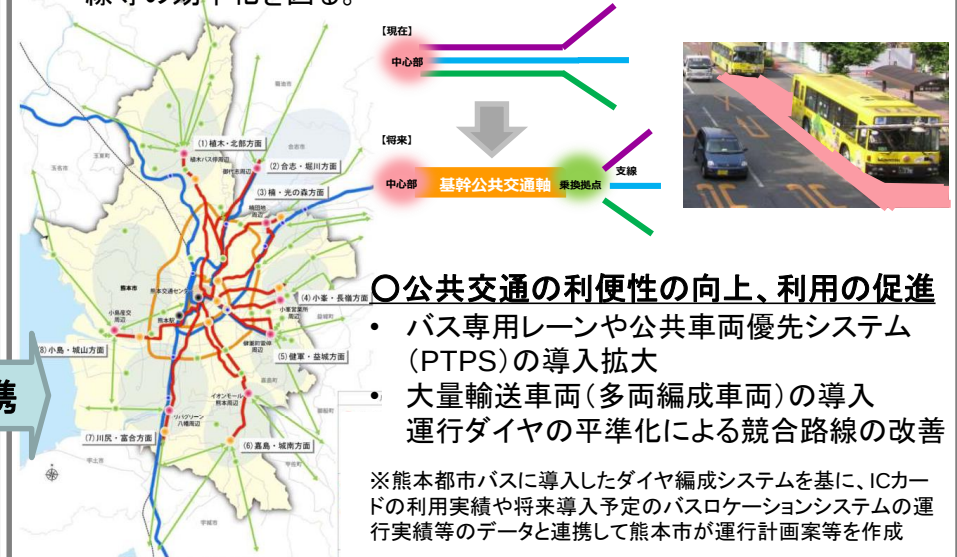
- ・ 中心市街地や地域拠点など、生活利便の高く、公共交通の利便性の高い地域を基本に設定

熊本地域公共交通網形成計画(平成28年3月31日作成)

中心市街地と地域拠点を結ぶ基幹交通軸の機能を強化し、その周辺への居住誘導を図るとともに、公共交通サービスの水準を維持する。
また、既存のバスネットワークの利便性向上を図るため、運行体制の効率化や一元的なバスサービスの提供を行う。

○公共交通ネットワークの再編による効率性の向上

- ・ 中心部と周辺部を結ぶ8つの幹線軸を基幹公共交通軸に設定し各方面に乗換拠点を設け、それぞれの特徴に応じて、持続可能な地域公共交通ネットワークの骨格となる各基幹軸の形成を図り、長大バス路線等の効率化を図る。



連携

- 平成26年に改正した都市再生特別措置法及び地域公共交通活性化再生法に基づき、都市全体の構造を見渡しながらか、**居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の誘導と、それと連携した持続可能な地域公共交通ネットワークの形成**を推進。
- 必要な機能の誘導・集約に向けた市町村の取組を推進するため、**計画の作成・実施を予算措置等で支援**。

立地適正化計画（市町村が作成）

【改正都市再生特別措置法】(平成26年8月1日施行)

都市機能誘導区域

生活サービスを誘導するエリアと当該エリアに誘導する施設を設定

拠点エリアへの医療、福祉等の都市機能の誘導

◆都市機能（福祉・医療・商業等）の立地促進

- 誘導施設への税財政・金融上の支援
- 福祉・医療施設等の建替等のための容積率の緩和
- 公的不動産・低未利用地の有効活用

◆歩いて暮らせるまちづくり

- 歩行空間の整備支援

歩行空間や自転車利用環境の整備

◆区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール

- 誘導したい機能の区域外での立地について届出、市町村による働きかけ

居住誘導区域

居住を誘導し人口密度を維持するエリアを設定

公共交通沿線への居住の誘導

◆区域内における居住環境の向上

- 住宅事業者による都市計画等の提案制度

◆区域外の居住の緩やかなコントロール

- 一定規模以上の区域外での住宅開発について、届出、市町村による働きかけ

地域公共交通網形成計画

【改正地域公共交通活性化再生法】(平成26年11月20日施行)

- 地方公共団体が中心となり作成
- まちづくりとの連携
- 地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築

地域公共交通再編実施計画

(地方公共団体が事業者等の同意の下作成)

拠点エリアにおける循環型の公共交通ネットワークの形成

コミュニティバス等によるフィーダー（支線）輸送

デマンド型乗合タクシー等の導入

国土交通大臣の認定

関係法令の特例・予算支援の充実

→加えて、地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業への出資等の制度を創設するため、平成27年8月に地域公共交通活性化再生法等を改正

多極ネットワーク型コンパクトシティ

拠点間を結ぶ交通サービスを充実

乗換拠点の整備

立地適正化計画

地域公共交通網形成計画

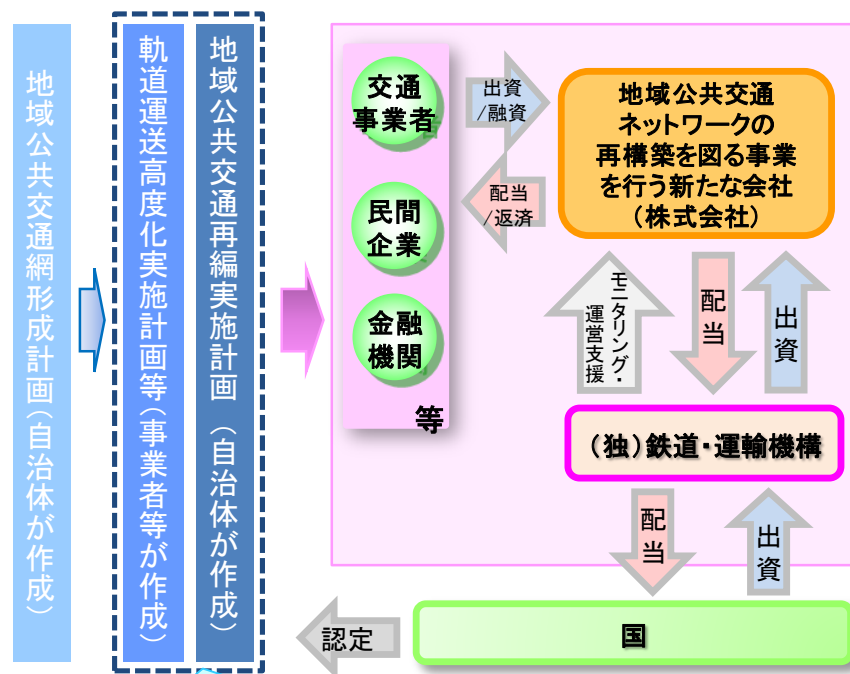
連携

好循環を実現

(参考) (独)鉄道・運輸機構の出資制度の概要

○ 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して(独)鉄道・運輸機構が出資

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)

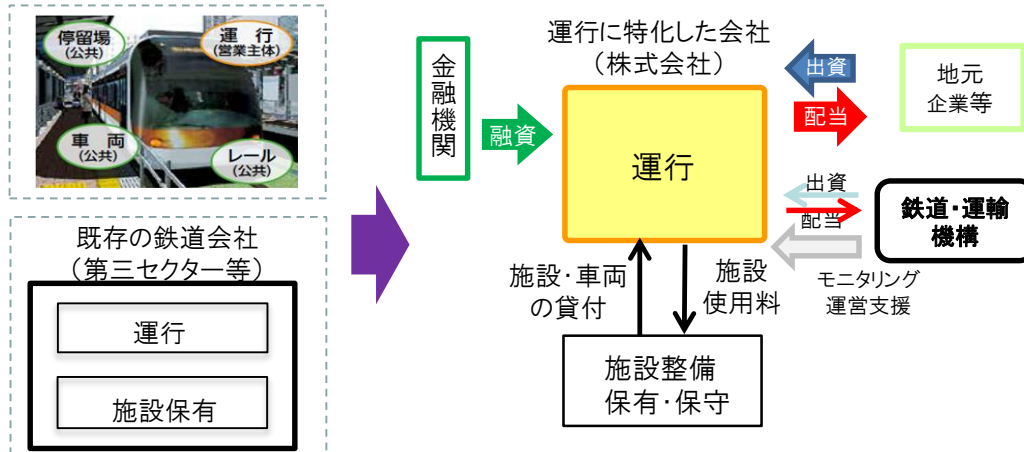


(ICカード)

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. LRTの整備・運行／地方鉄道の上下分離



2. バス路線再編

