

生活交通サバイバル戦略・関連施策資料

補助制度の再編

廃止

- ・地方バス路線運行維持対策(地バス補助)
- ・自動車旅客運送のバリアフリー化の推進(移動円滑化補助)
- ・地域公共交通活性化・再生総合事業(総合事業) 等

新設

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～

『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～

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ける地域最適な移動手段の提供と、駅のバリアフリー化等移動に当たっての様々な障害を解消

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に基づき実施される取組みを、一体的かつ継続的に支援
- ・ 支援にあたっては、運行(航)欠損額の事後的な補填方式から効率化された標準的な事業費等を前提とした事前算定方式に変更する等により、より効果的・効率的な支援を実施

陸上交通

- ・ 地域特性や実情に応じた地域最適な地域間生活交通ネットワークと、同ネットワークに密接な地域内の生活交通等を一体的に、その運行を支援

《事前算定方式等への変更》

《広域的・幹線的バスの補助要件緩和》

《幹線交通と密接な一定の地域内バス・デマンド交通の運行について支援対象を拡充》



離島交通

- ・ 島民の生活に必要な不可欠な離島航路・航空路の運航を支援
- ・ 離島航路の構造改善促進に資する公設民営化のための船舶建造等を支援

《離島航路: 事前算定方式等への変更とともに、補助充足率や島民割引等の移動環境改善への取組支援を充実》

《離島航空路: 支援に制約のある特別会計から一般会計へ移行》



地域公共交通バリア解消促進等事業

バリアフリー化

- ・ ノンステップバス、福祉タクシーの導入を支援
- ・ 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の整備等を支援

《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へ改善》

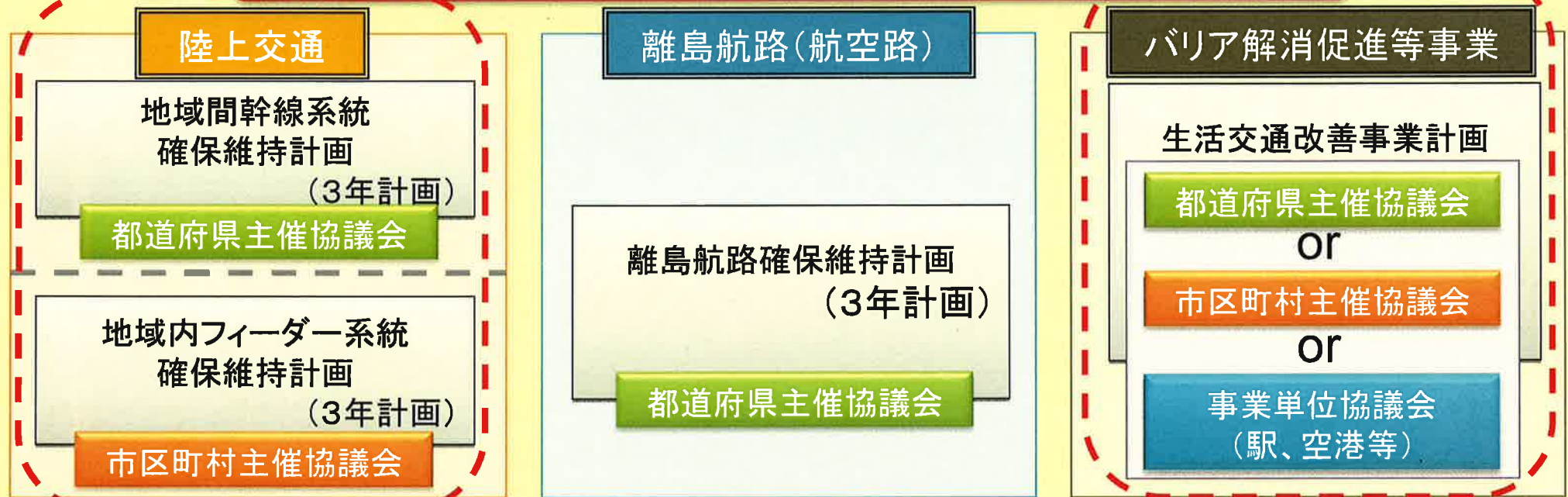
地域公共交通調査事業

- ・ 地域の公共交通の確保・維持・改善に資する調査の支援等



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・市区町村協議会については、事業内容に応じた主催主体の組合わせ等が可能

○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) 等

※都道府県協議会は都道府県が、市区町村協議会は市区町村が主催する。地域・分野毎の分科会の設置や複数市区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)の見なし措置を行う。

※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。

確保維持事業（補助方式）

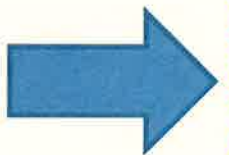
■ 事後精算方式 （現行）



■ 事前内定方式

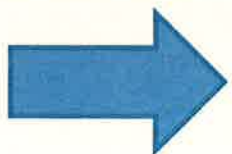
- * 費用・収入の事後的増減は補助事業者に帰属。
（費用削減・収入増加インセンティブ）。

■ 地域協議会で検討し、都道府県知事が系統指定 （現行）



- 地域間幹線系統については、都道府県協議会で検討し、地域間幹線系統確保維持計画に記載。
- 地域内フィーダー系統については、市町村協議会で検討し、地域内フィーダー系統確保維持計画に記載。

■ 都道府県による協調補助が必須 （現行）



- 都道府県以外の者による負担も可能。

陸上交通の確保維持事業【調整中】

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。

○地域間生活交通

- 地域間幹線バス路線のうち、一定の要件を満たし、赤字が見込まれる路線であって、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



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)
- 既存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

○地域内生活交通

- 地域間幹線バス路線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、赤字が見込まれるものであって、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



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路線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
- 一定の輸送量が見込まれるもの

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

1. 複数市町村にまたがる系統であること。(平成13年3月31日における市町村の状態に応じて決定。)
2. 都道府県庁所在地、広域行政圏の中心市町村、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認められるものとして生活交通ネットワーク計画に記載され、国土交通大臣の認定を受けたものへの需要に対応して設定される系統であること。
3. 1日当たりの運行回数が3回以上で計画されていること。ただし、都道府県協議会が認めた場合は、平日1日当たりの運行回数が3回以上で計画されているものとする。
4. 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か年度連続して実績が15人未満／日又は150人超／日の場合は補助対象系統として認定しない。)
5. 経常赤字が見込まれること(ただし、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. 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。
7. 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ること。
8. 生活交通ネットワーク計画に記載されている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内定されており、その選定結果に基づき国庫補助要望額が算定されていること。

補助対象とする地域内フィーダー系統の要件

○主要要件

- ・「補助対象地域間バス系統のフィーダー」または「交通不便地域の移動を確保するフィーダー」
： 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

- 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。(専ら政令市、中核市及び特別区が運行の支援を行うものは除く。)
 - (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。(①または②であること。)
 - ①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、奄美群島振興特別開発特別措置法に基づく奄美群島、小笠原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
 - ②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及び市街地その他の交通不便地域として地方運輸局長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、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。
- 平成23年4月1日以降に新規に実証運行若しくは本格運行を開始する系統、または新規に地方公共団体が支援を開始する系統であること。
 - 経常赤字が見込まれること(ただし、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。)
 - 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。
 - 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。
 - 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ること。
 - 生活交通ネットワーク計画に記載されている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内定されており、その選定結果に基づき国庫補助要望額が算定されていること。

補助対象とする地域内フィーダー系統の要件

市町村ごとの国庫補助額

各補助対象市町村毎の国庫補助金の交付額は、各補助対象市町村の地域内フィーダー系統に係る補助対象経費合計額の1/2と、各補助対象市町村毎に算定される国庫補助上限想定額の、いずれか少ない方の額以内の額とする。

補助対象経費

市町村の地域内フィーダー系統に係る補助対象経費は、実績値や標準値等を用いて事前に算定される経常費用の見込額と経常収益の見込額との差(ただし、補助対象経常費用の20分の9を限度とする。)に相当する額とする。

ただし、計画内容に記載されたサービスが提供されなかった場合及び天変地異、燃料価格の暴騰等運送者の責によらない事象により事前に算定される収支差と実績の収支差に大幅な乖離が生じた場合には、合理性が認められる範囲内で補正を行うものとする。

市町村ごとの上限想定額

補助対象市町村毎の国庫補助上限想定額は、補助対象市町村ごとの基礎定額(A)と、補助対象市町村の算定対象区域の人口を基準として算定される額(B)の合計額とする。

■算定対象区域:

- ・補助対象地域間幹線バス系統沿線地域に該当する市町村並びに奄美、小笠原及び沖縄振興法により指定される市町村については、非人口集中地区(非DID地区)
- ・交通不便地域(奄美、小笠原、沖縄振興法等により指定される地域を除く。)をその区域に含む市町村については、それぞれの根拠法等に基づき指定等が行われている区域
- ・上記の複数の区分に該当する市町村については、最も広い区域。

■補助対象市町村毎の基礎定額(A): 一市町村当たり100万円/12ヶ月

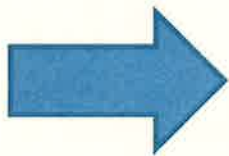
■補助対象市町村の算定対象区域の人口を基準として算定される額(B): 配算単価(C) × 補助対象市町村の算定対象区域の人口

* 人口1人当たりの配算単価(C): 地域内フィーダー系統に対する国庫補助可能上限額から(A)の総額(100万円 × 積算補助対象市町村(補助対象地域間幹線バス系統沿線地域に該当する市町村及び過疎地域等をその区域に含む市町村。)の数)を減じ、その残余の額を直近の国勢調査における積算補助対象市町村の算定対象地域の人口で除した額。
(ただし、補助対象市町村からの申請額の総額が地域内フィーダー系統の補助総額に達しないことが明らかな場合には、必要に応じ、予算の範囲内で、補助対象市町村に居住する人口1名当たりの配算単価(C)を変更することができるものとする。)

バリア解消促進等事業(補助方式)

- 補助事業者が国に直接申請(バリアフリー化)
- 協議会が国に申請(利用環境改善)

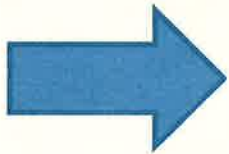
(現行)



- 都道府県協議会、市町村協議会等の協議会で検討し、生活交通改善事業計画等を実施する事業を記載する。当該計画に記載された補助対象事業者が国に直接補助金の交付を申請。

- 地方公共団体による協調補助が必須(バリアフリー化)
- 地方公共団体以外の者による負担も可能(利用環境改善)

(現行)



- 地方公共団体以外の者による負担も可能。
(但し、事業採択の際には地方公共団体補助案件を優先)

バリアフリー化・利用環境改善の補助対象事業 【調整中】

主な補助対象事業（赤字は新制度の補助率）

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、生活支援機能施設）
※鉄道バリアフリー補助 1/3 ⇒ 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）
⇒ 1/3（新規）
- ノンステップバス・リフト付バス（車両購入・改造）の導入
※自動車バリアフリー補助 1/4又は差額の1/2
⇒ 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）
※自動車バリアフリー補助 購入1/2、改造1/3
⇒ 1/3（共同配車センターの設立を要件としない）
- 既存空港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）
⇒ 1/3（新規）

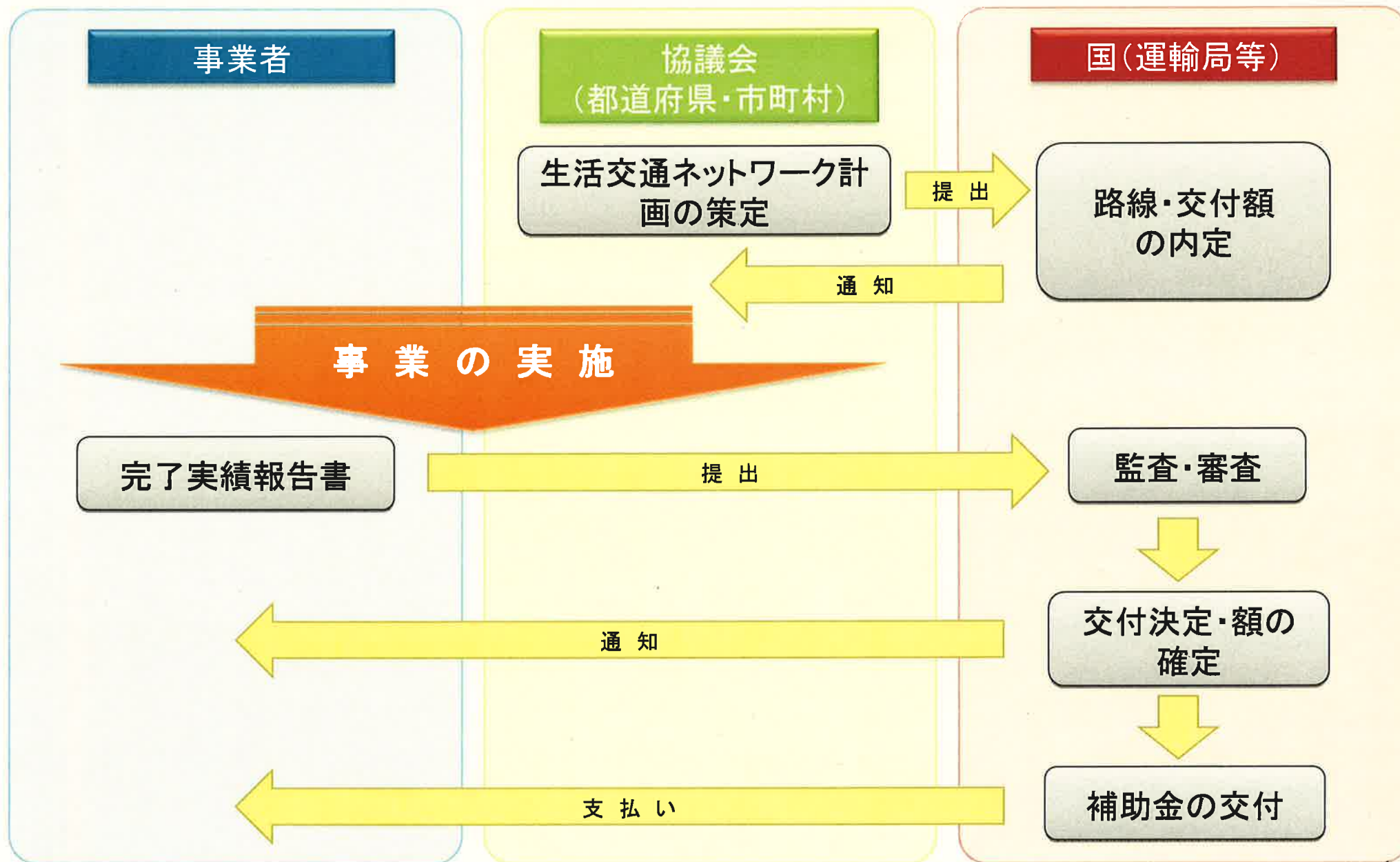
バリアフリー化事業

- 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）
⇒ 1/3（新規）
- 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新造・購入）
⇒ 改造費又は通常バリアフリー化船との差額の1/3（新規）

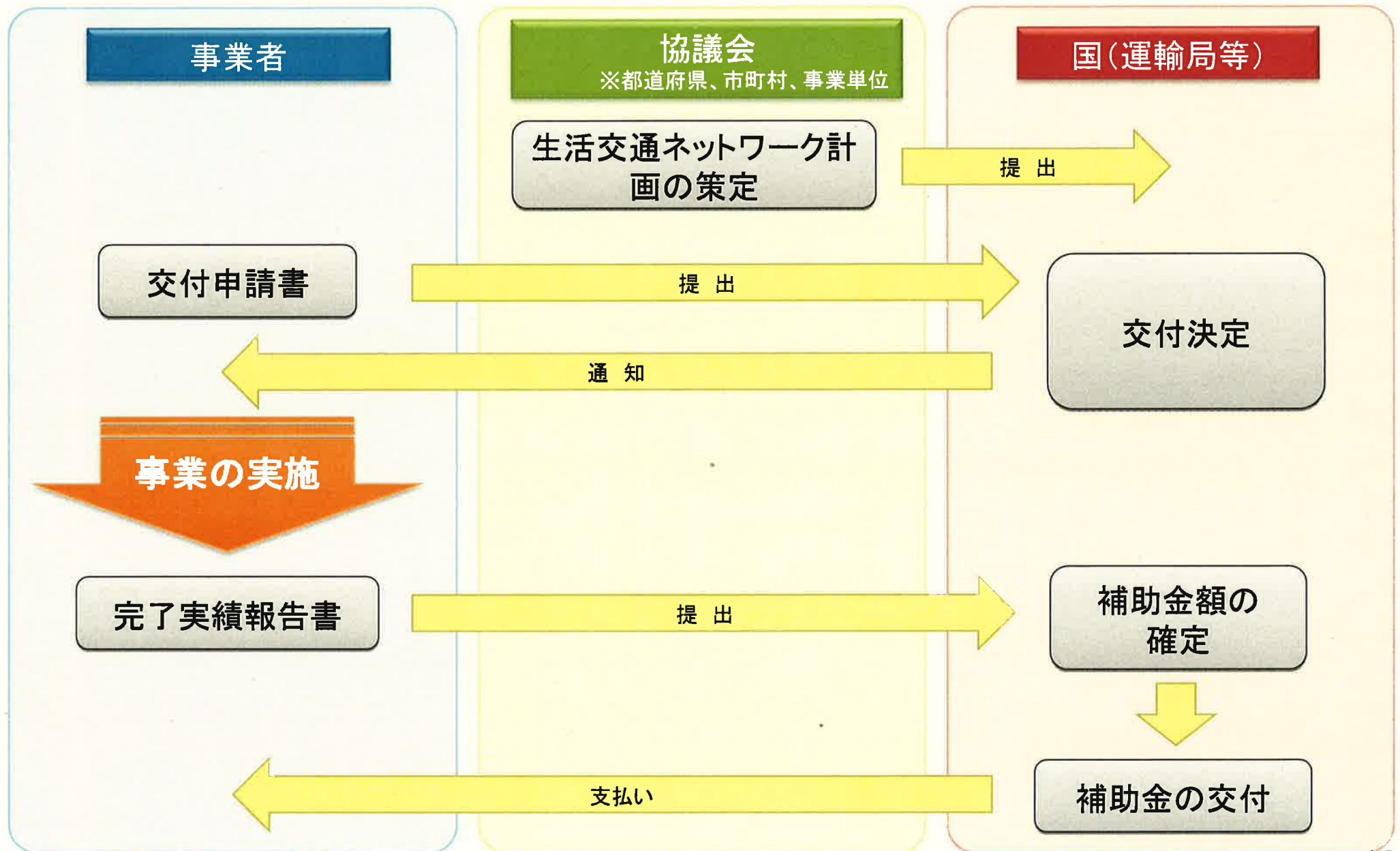
利用環境改善促進等

- LRTシステムの整備
（車両購入、停留所整備等）
※LRT補助1/4 ⇒ 1/3
- BRTシステムの整備
（車両購入、停留所整備等）
⇒ 1/3（新規）
- ICカードシステムの整備
（システム開発、設備整備等）
⇒ 1/3（新規）
- 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（新規）

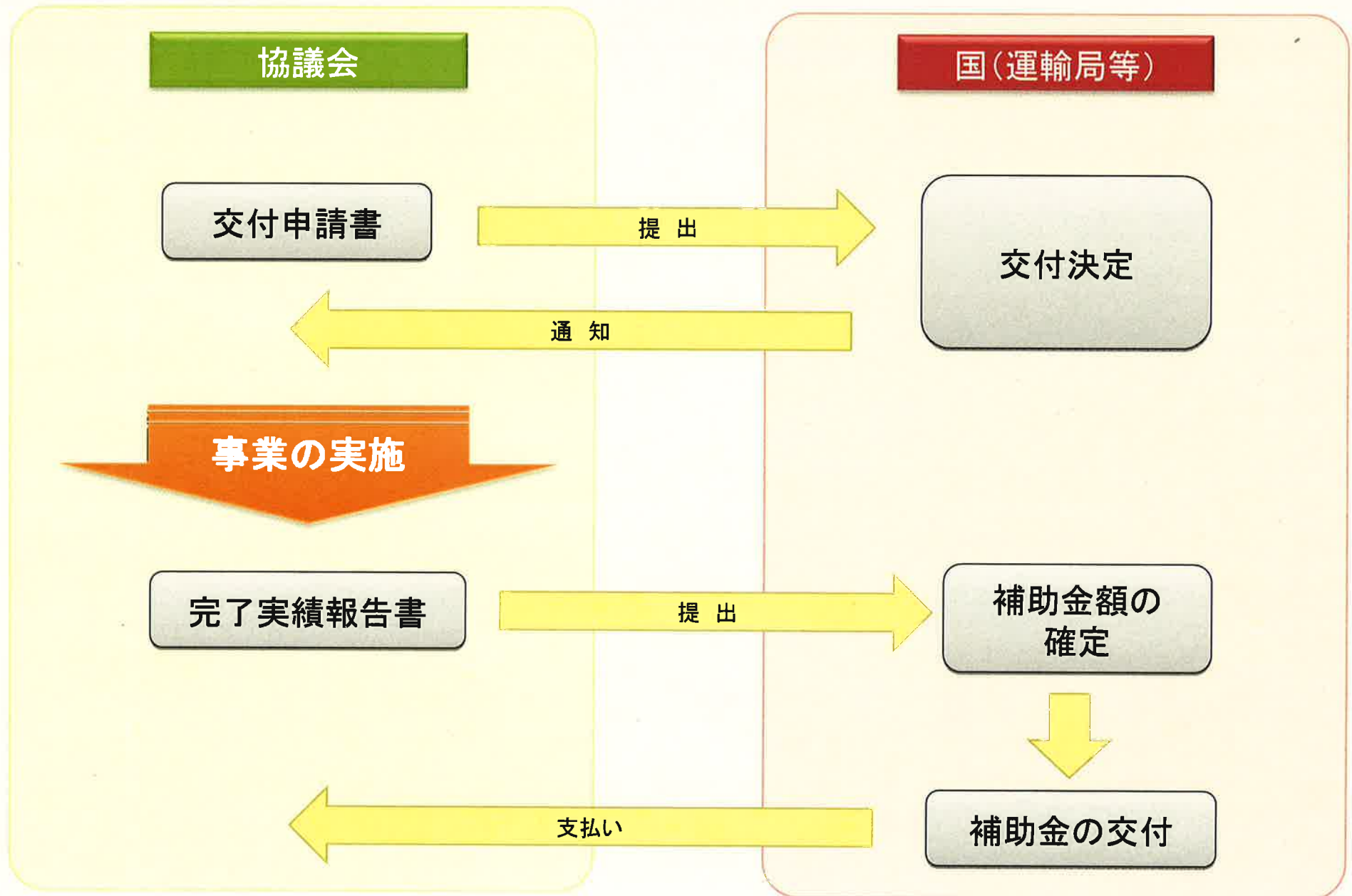
確保維持事業の流れ（離島航空を除く）【調整中】



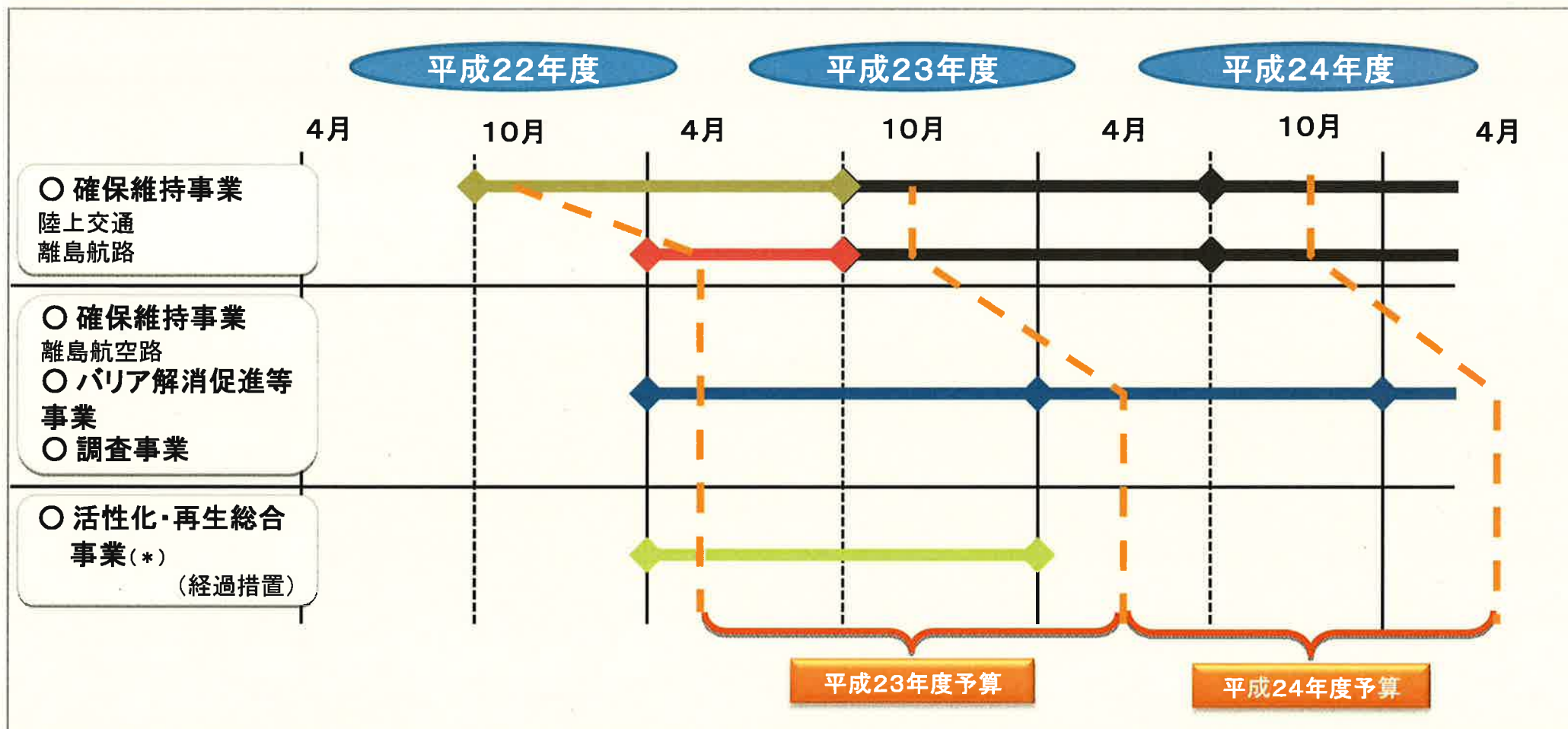
バリア解消促進等事業の流れ 【調整中】



調査事業の流れ 【調整中】



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【調整中】



- 新制度は平成23年度4月1日施行(予定)。
- 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。

【現行制度】 地域鉄道に対する包括的な支援の概要

活性化・利便性向上

安全対策

地域公共交通総合連携計画

鉄道事業再構築事業

安全輸送
設備整備計画

総合安全
対策計画

ソフト面の取組

小規模

ハード整備

大規模

地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金

H22予算額: 40億円の内数(総合政策局計上)

- ・補助率: 1/2、1/3(政令市)
- ・法定協議会を対象
- ・総合連携計画に基づく地域の創意工夫を活かした取組への支援

《鉄道関係の補助対象》

計画策定調査費、イベント列車運行、ICカードシステム、増便等実証運行、駅・停留施設、パークアンドライド、情報提供、ボランティア活動経費など



幹線鉄道等活性化事業費補助 (コミュニティ・レール)

H22予算額: 8億円の内数

- ・補助率: 1/3
- ・法定協議会又は第三セクターを対象
- ・総合連携計画に基づく鉄軌道利用者の利便性向上を図るための施設整備への支援

《補助対象》

- ・駅、路線の再配置
- ・変電所
- ・相互直通化施設
- ・行き違い設備
- ・ホーム
- など



鉄道軌道輸送対策事業費補助金

H22予算額: 20億円

- ・補助率: 1/3
- ・経営環境が厳しい中小鉄軌道事業者を対象
- ・安全な輸送を継続するために必要な設備整備への支援
- ※鉄道事業再構築事業については、再構築実施計画の大臣認定が必要

《補助対象》

- ・レール、枕木
- ・落石等防止設備
- ・ATS
- ・車両
- ・列車無線設備、
- ・防風設備
- など



鉄道施設総合安全対策事業費補助

H22予算額: 9億円の内数

- ・補助率: 1/3
- ・第三セクター等を対象
- ・大規模なトンネル、橋りょう等の改修支援



■【新制度】の概要

- ・【新制度】の概要全般については、別紙のとおり。※制度詳細は補助要綱を作成中。

■地域鉄道関係の現行支援制度の取扱い

- ① 現行「鉄道軌道輸送対策事業費補助金」に相当する支援（以下、「輸送対策補助相当」という。）については、【新制度】のうち「地域公共交通バリア解消促進等事業」の中で措置。
- ② 現行「LRTシステム整備費補助金」に相当する支援については、【新制度】のうち「地域公共交通バリア解消促進等事業」の中で措置。
- ③ 現行「地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金」に相当する支援については、【新制度】のうち「地域公共交通調査事業」、「地域公共交通バリア解消促進等事業」の中で、対象事業を限定、採択要件を厳格化した上で措置。

ただし、22年度において計画事業（＝「地域公共交通活性化・再生総合事業計画」に基づく最大3年間の事業）を実施している協議会については、23年度の計画事業に限って、現行の補助要件（＝補助率、対象事業等）で経過的に支援を継続。 ※現行計画による24年度の計画事業に対しては支援措置なし。

地域鉄道関係の支援は、基本的に「地域公共交通バリア解消促進等事業」の中で措置。

【新制度】『地域公共交通確保維持改善事業』の概要 ②

■【新制度】のうち「地域公共交通バリア解消促進等事業」の主な制度内容

- ① 補助率： 1／3、自治体の協調補助要件なし ※経過措置(=再生計画事業)を除く
- ② 補助要件： 協議会による事業計画の策定及び国(=運輸局)への提出 ※経過措置(=再生計画事業)を除く
- ③ 補助対象事業者： 補助対象事業を実施する事業者(交付事務は協議会を介さない)

■ 現行「輸送対策補助相当」の【新制度】における制度内容

上記の【新制度】共通の制度内容の他、改正を検討している事項は以下のとおり。

- ① 収支要件： 現行の「全事業経常損益」基準から「鉄道事業経常損益」基準に変更
- ② 対象事業者： 第三種鉄道事業者である地方公共団体を全て対象
- ③ 対象事業： 現行の「機能向上工事」、「同種交換工事」に加えて、車両(検査時整備、車体補修等)、線路設備(橋梁・トンネル補修等)等に係る一定の修繕工事も補助採択。

※上記改正内容については協議中。

上記以外の補助要件等は、基本的に現行どおり。