

地域公共交通確保維持改善事業等 支援制度について



神戸運輸監理部 兵庫陸運部

 国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

(1) 地域公共交通確保維持事業

 国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

地域公共交通確保維持改善事業（全体像）

地域の活性化等の成長戦略も踏まえ、多様な関係者の連携により、地域公共交通の確保・維持を図るとともに、地域公共交通の改善に向けた取組みを支援

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

地域公共交通確保維持事業

<地域の特性に応じた生活交通の確保維持>

- 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」…………… 運行費に対する補助
 - 「車両減価償却費等補助」「公有民営方式車両購入費補助」…… 上記系統で運行する車両購入に係る補助
- 離島航路 ○ 離島航空路

地域公共交通バリア解消等促進事業

<快適で安全な公共交通の構築>

- 「バリアフリー化設備等整備事業」…………… 公共交通のバリアフリー化を一体的に支援
- 「利用環境改善促進等事業」…………… LRT、BRTの導入等、公共交通の利用環境改善を支援
- 「鉄道軌道安全輸送設備等整備事業」…… 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

地域公共交通調査等事業

<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>

- 「計画策定事業」「再編計画策定事業」…………… 地域公共交通網形成計画、再編実施計画等の策定に要する経費を支援
- 「計画推進事業」「再編計画推進事業」…………… 網形成計画、再編実施計画に基づく利用促進・事業評価に要する経費を支援

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>

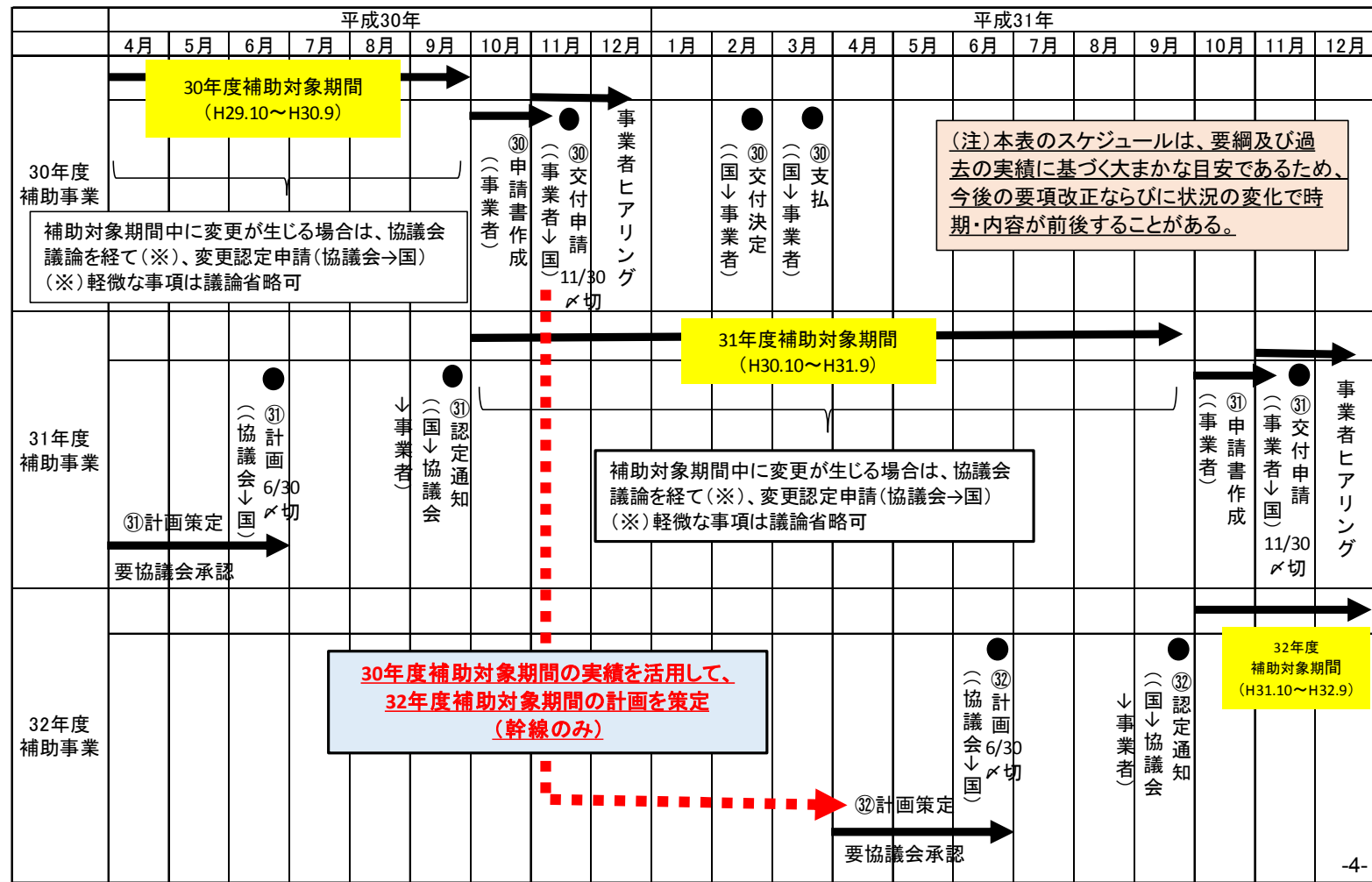
- 国の認定を受けた地域公共交通再編実施計画に基づく事業の実施
- ・地方路線バスの利便性向上、運行効率化等のためのバス路線の再編やデマンド型等の多様なサービスの導入 等

【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

※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。

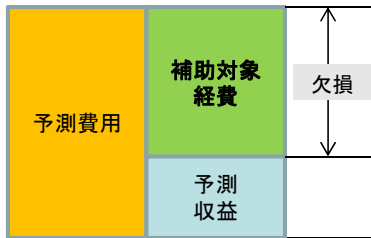


地域公共交通確保維持事業 (陸上交通:地域間幹線系統補助)

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>

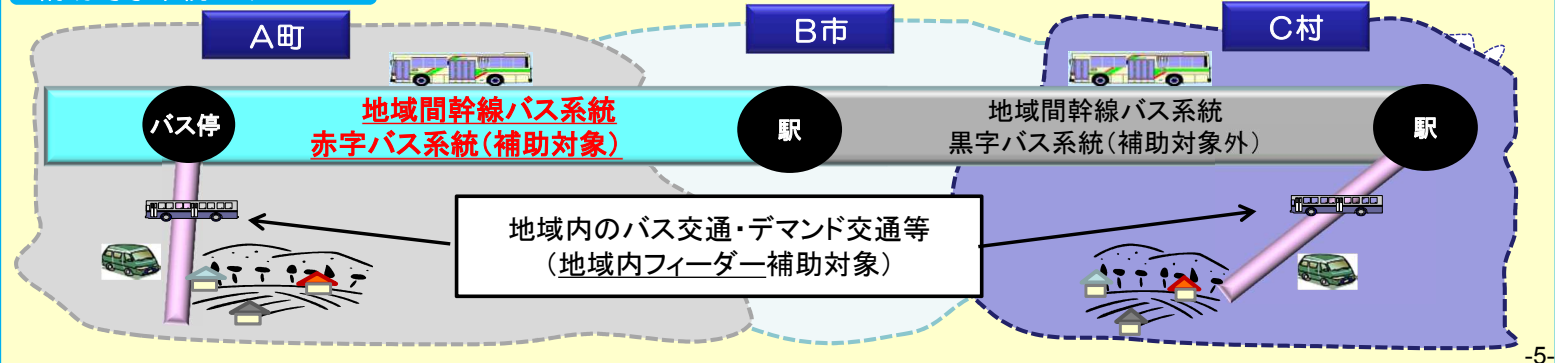
予測費用
(事業者又は地域のキロ当たり経常費用見込額×系統毎の実車走行キロ)

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)

※但し、補助対象経費は、予測費用の9/20または欠損のどちらか低い方となる。

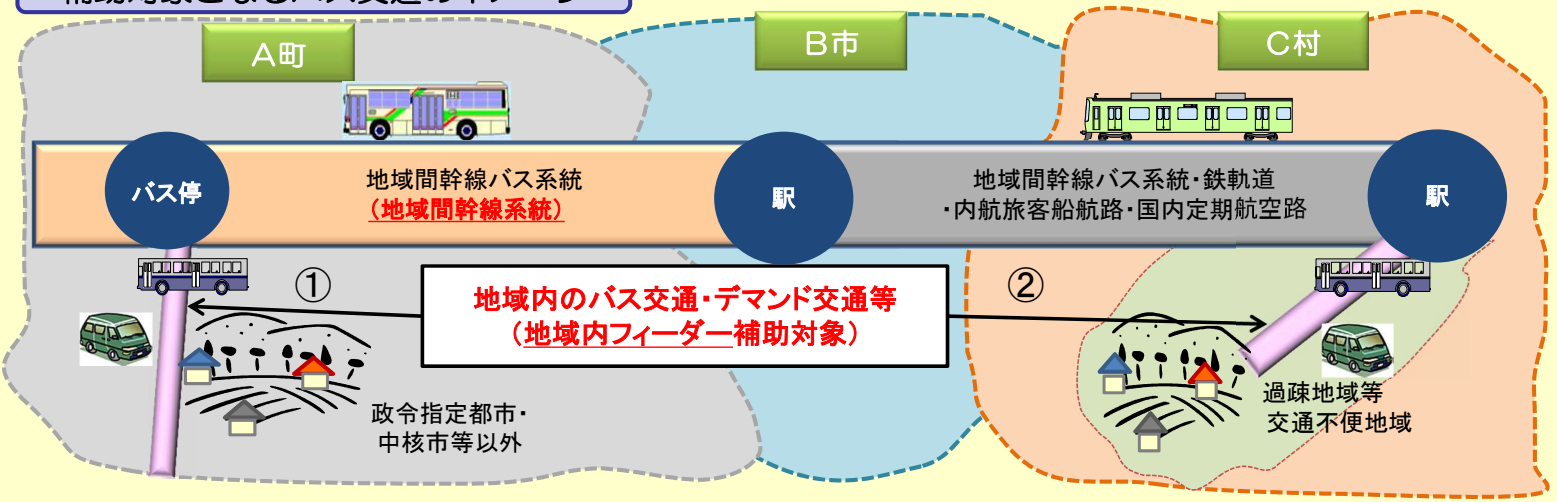
- 補助率
1/2 (事実上、予測費用の9/40(=22.5%)が上限)
- 主な補助要件
 - ・複数市町村にまたがる系統であること (平成13年3月31日時点で判定)
 - ・1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの
 - ・輸送量が15人~150人/日・キロと見込まれること
 - ※ 1日の運行回数3回(朝、昼、夕)以上であって、1回当たりの輸送量5人以上(乗用車では輸送できず、バス車両が必要と考えられる人数)
 - ※ ①復興特会から移行する応急仮設住宅非経由系統のうち、東日本大震災前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統、②熊本地震前に輸送量要件を満たし、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

補助対象システムのイメージ



地域間交通ネットワークとの接続性

補助対象となるバス交通のイメージ



地域内フィーダー補助における接続性要件

①補助対象地域間幹線系統のフィーダー系統であること。(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。)

※「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する系統をいう。この場合の、「接続」とは、バス停留所相互又はバス停留所と駅、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。

②法律に基づく過疎地域等又は地域運輸局長等が指定する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であること。

※「地域間交通ネットワーク」とは、地域間幹線バス系統、鉄軌道路線、内航旅客船航路及び国内定期航空路をいう。この場合において、「地域間幹線バス系統」とは、複数市町村(ただし、平成13年3月31日における市町村の状態に応じたもの。)にまたがる平日1日当たりの計画運行回数が3回以上のものであるとする。

-6-

地域間幹線系統に関する留意事項

1. 「幹線」＝「動脈」。「フィーダー」＝「毛細血管」。

- 特に鉄道のない市町村・地域では鉄道に代わる役割を本来果たす。
- 地域間幹線系統の再編・退出の計画は、影響が広域に渡るため、より慎重な取り組みが必要。

2. 地域間幹線系統がなくなると、沿線市町村の地域内フィーダー系統の「接続性要件」が外れることも。沿線市町村間での情報連携が必要。

- 幹線とフィーダーで協議の場が異なるが、整合性を取る必要がある。
- 府県協議会(幹線中心)⇄各市町村協議会(フィーダー中心)が実態だが、「縦割り」にならないように。
- コミバスの見直しの影響が当該協議会だけでは完結しないことに留意。情報把握、連携に努める。
- 補助要件ぎりぎりの輸送実績の地域間幹線系統の実績には要注意(特に輸送量15人)。
- 原則、補助対象期間途中での退出は補助対象外。(例 4/1で廃止⇒コミバスに転換)他に主に使用する補助系統がなければ車両減価償却費等補助も対象外になる。

3. 地域間幹線系統を関係者で支えあう意識。関心を持つ。

- 地域間幹線系統について、平成30年度から、国は、生産性向上の取組を求めている。(例 貨客混載、地域交通との再編・統合、来訪者利用促進等)
- 地域の側でも、コミュニティバスと同じように、地域間幹線系統を注視し、利用促進、効率化を関係者で「互いの立場と役割を明確にして、継続的に話し合う」ことが必要。

皆さんの地域の地域間幹線系統のこと、知っていますか？
話し合っていますか？

-7-

地域公共交通確保維持事業（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。

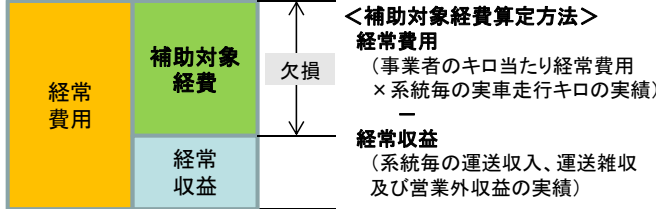
補助内容

○ 補助対象事業者

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



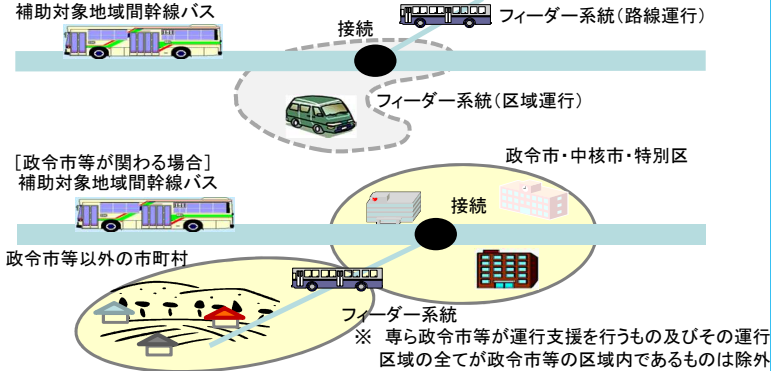
○ 補助率
1/2

○ 主な補助要件（詳細は、要綱別表7）

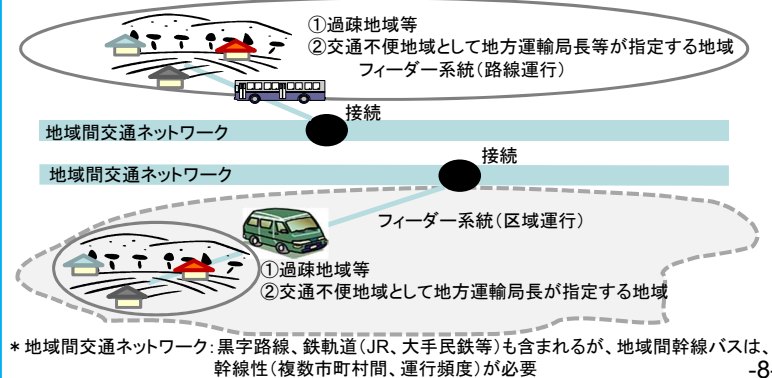
- ・補助対象地域間バス系統を補完するものであること又は過疎地域等の交通不便地域の移動確保を目的とするものであること
- ・補助対象地域間幹線バス系統等へのアクセス機能を有するものであること
- ・新たに運行又は公的支援を受けるものであること
- ・乗車人員が2人/1回以上であること（定時定路線型の場合に限る。）
- ・経常収益が経常費用に達していないこと

補助対象系統のイメージ

(1) 補助対象地域間幹線バス系統への接続（要綱別表7ロ①）



(2) 交通不便地域（要綱別表7ロ②）

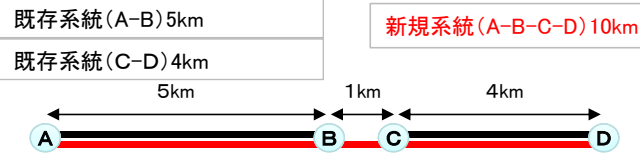


系統見直しに係る新規性の取扱い

○ 系統見直しに係る新規性の取扱い（要領 2(1)⑨イ）

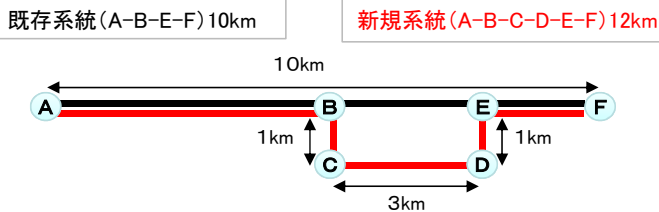
地域のニーズ等を踏まえて系統の見直しを行う場合においては、新たに運行する系統の主系統と、当該主系統と運行区間が重複する既存系統（新規系統の運行の開始の日の直前の1年間に運行されていた運行系統を含む。また、重複する既存系統が複数ある場合には、すべての既存系統とする。）を比較し、当該主系統のうち、既存系統と運行区間が重複していない区間のキロ程が当該主系統のキロ程の20%を超える場合又は3キロ以上の場合、新たに運行を開始するものとして取り扱う。

ケース1



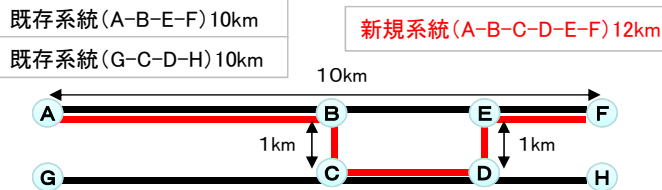
○ 新規系統（10km）の20%のキロ程：2km
既存系統と異なる区間のキロ程が（B-C）間の1kmであるため、新たに運行を開始するものとして取り扱えない（×）。

ケース2



○ 新規系統（12km）の20%のキロ程：2.4km
既存系統と異なる区間のキロ程が（B-C-D-E）間の5kmであるため、新たに運行を開始するものとして取り扱える（○）。

ケース3



○ 新規系統（12km）の20%のキロ程：2.4km
既存系統と異なる区間のキロ程が（B-C）間及び（D-E）間の2kmであるため、新たに運行を開始するものとして取り扱えない（×）。

区分	種類	種別	運行の態様別	代表的な運行形態
旅客自動車運送事業 (法 § 2)	一般旅客自動車運送事業(法 § 3)	一般乗合旅客自動車運送事業 (法 § 4)	路線定期運行 (省 § 3の3)	・路線バス ・コミュニティバス ・乗合タクシー
			路線不定期運行 (省 § 3の3)	・コミュニティバス ・乗合タクシー ・デマンド型交通
			区域運行 (省 § 3の3)	
		一般貸切旅客自動車運送事業 (法 § 4)	・貸切バス	
	一般乗用旅客自動車運送事業 (法 § 4)	・タクシー		
	特定旅客自動車運送事業(法 § 43)			・工場従業員の送迎バス
国土交通大臣の許可を受けた場合等における、貸切バス事業者、タクシー事業者による乗合旅客の運送 (法 § 21)				・鉄道代行バス ・イベント送迎シャトルバス
自家用自動車による有償の旅客運送 (法 § 78)	自家用有償旅客運送(法 § 79)	市町村運営有償運送(省 § 51)		・自治体バス
		公共交通空白地有償運送(省 § 51)		・公共交通空白地有償運送
		福祉有償運送(省 § 51)		・福祉有償運送
	国土交通大臣の許可を受けて行う運送(法 § 78)			・幼稚園バス
	災害のため緊急を要するときに行う運送(法 § 78)			

地域公共交通確保維持事業補助対象

法＝道路運送法
省＝道路運送法施行規則

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

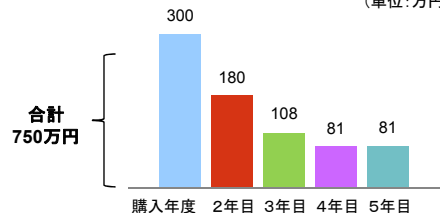
- ・補助対象期間中に新たに購入等を行うもの
- ・主として地域間幹線又は地域内フィーダーの補助対象系統の運行の用に供するもの
- ・地上から床面までの地上高が65センチメートル以下かつ定員11人以上の車両であって次のいずれかに該当するもの
 - ① ノンステップ型車両(スロープ又はリフト付き)
 - ② ワンステップ型車両(スロープ又はリフト付き)
 - ③ 小型車両(①及び②の類型に属さない長さ7メートル以下かつ定員29人以下の車両)
- ・運行区間の一部に高速道路等を含む補助対象系統の運行の用に供するものであって道路運送車両の保安基準(座席ベルト、ABS等の設置)に適合した定員11人以上の車両

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)

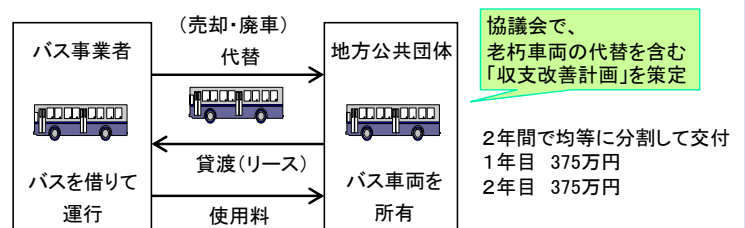


車両購入に係る減価償却費・金融費用を5年間にわたって交付

※ 補助対象金融費用は、年2.5%が上限

公有民営補助

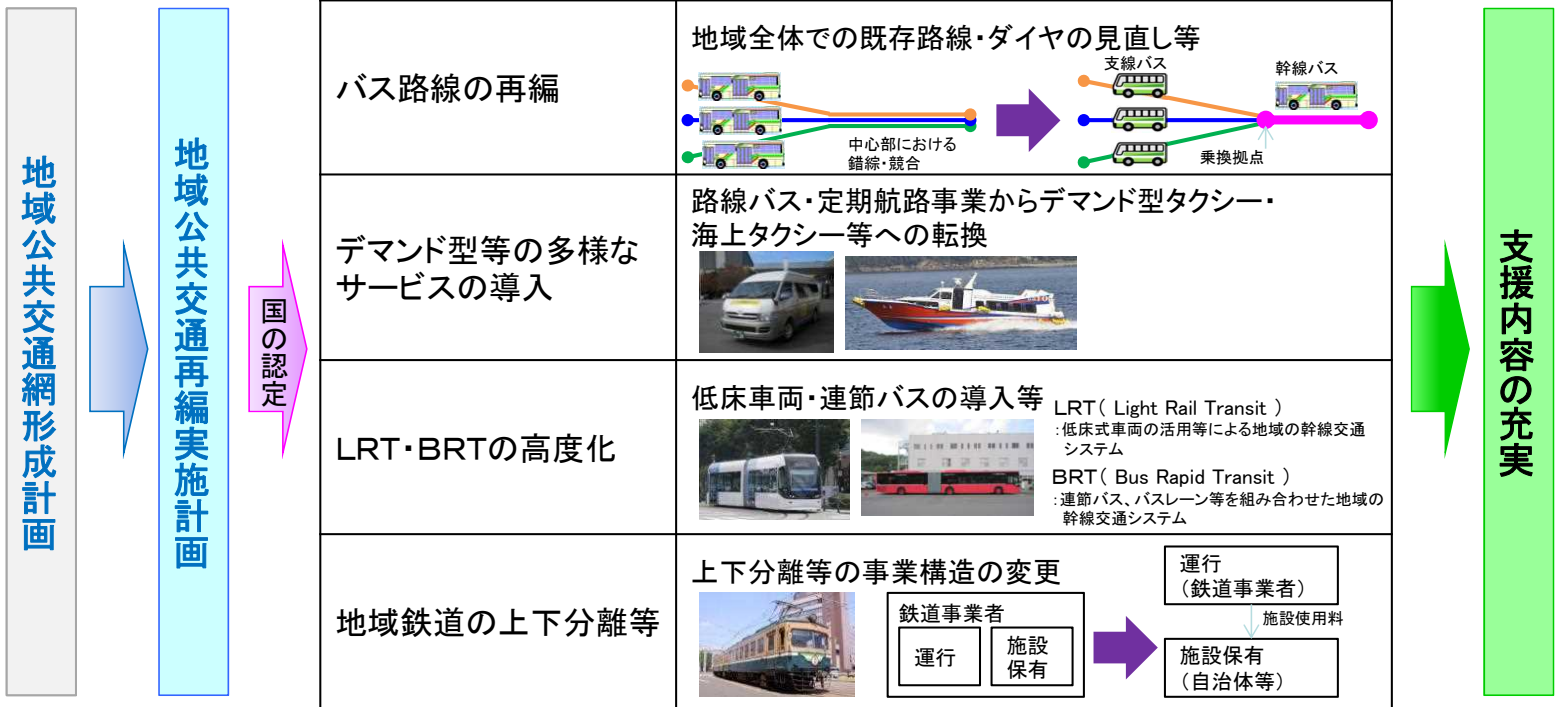
<車両価格1,500万円のノンステップバスを購入した場合>



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

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
- 地域鉄道の下分離等



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)	計画策定 (補助率: 1/2) 利用促進・事業評価 (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 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システム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. 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 ⇒ 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. イ.の対象となる系統以外の系統 ⇒ ③の要件の緩和(最低輸送量: 3人/日) ・小型車両(乗車定員7~10人)の補助対象化 【地域内フィーダー系統】 ①の要件: 政令市等以外とする地域限定の解除 ②の要件: 従前から運行している系統のみなし適合 【共通】 車両減価償却費等補助、車両購入時一括補助又は公有民営補助 (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)】	—	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 (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(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、自治体が負担する費用負担相当分については1/2))

需要規模が小さい地方路線バスの利便性向上と運行効率化の推進

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】

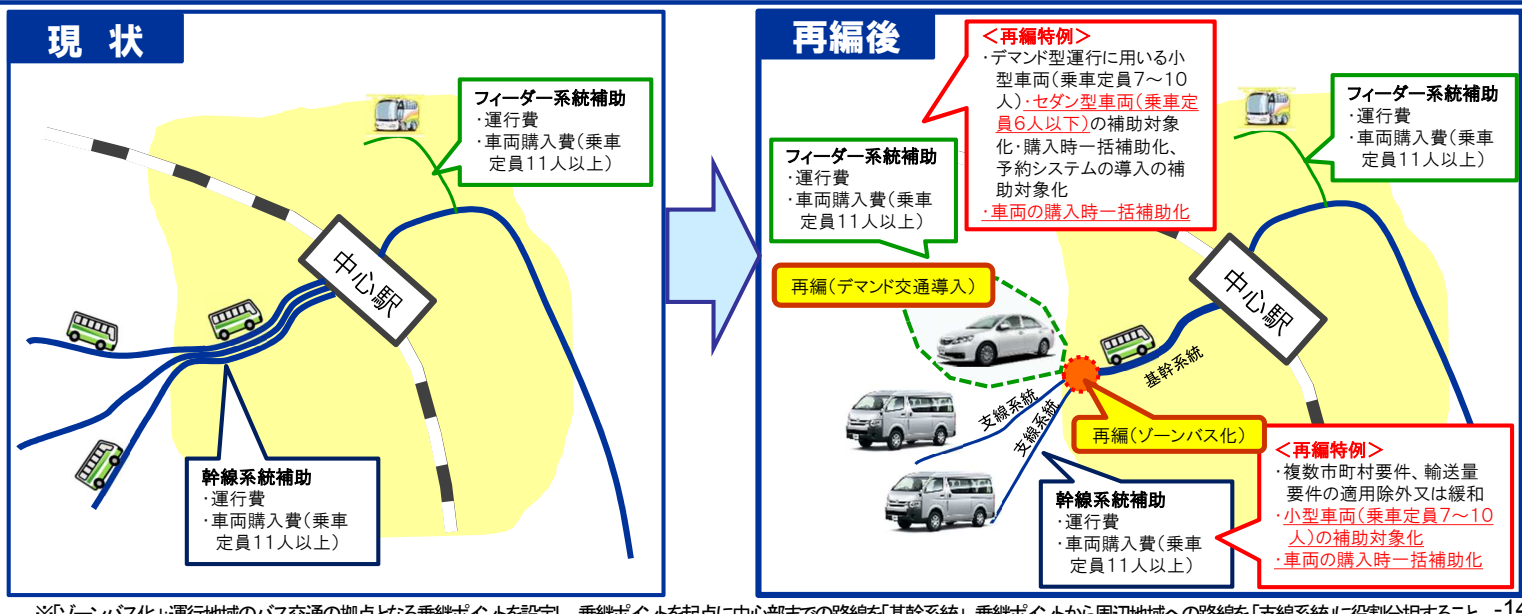
- ・ゾーンバス化等により、基幹系統と支線系統とに運行系統を分けることで地域間幹線補助系統の要件を満たさなくなる系統についても補助対象化(複数市町村要件、輸送量要件の除外)
- ・上記の対象となる系統以外の系統について輸送量要件(15人/日)の緩和(3人/日)
- ・ゾーンバスの支線系統等の効率的な運行を実現するため、小型車両(乗車定員7~10人)を補助対象化(平成28年度見直し)

【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(平成28年度見直し)

【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(平成28年度見直し)



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)

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(平成28年度見直し)

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