

『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～（新規）

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、全体の補助充足率や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

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



《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》

生活交通ネットワーク計画

陸上交通

地域間幹線路線
確保維持計画
(3年計画)

都道府県主催協議会

地域内フィーダー路線
確保維持計画
(3年計画)

市町村主催協議会

離島航路(航空路)

離島航路確保維持計画
(3年計画)

都道府県主催協議会

バリア解消促進等事業

生活交通改善事業計画

都道府県主催協議会

or

市町村主催協議会

or

事業単位協議会
(駅、空港等)

※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路線確保維持計画と地域内フィーダー路線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

(特に、都道府県主催の地域間幹線路線確保維持の協議会については関係する市町村の参加は必須)

※都道府県協議会は都道府県が、市町村協議会は市町村が主催する。地域・分野毎の分科会の設置や複数市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。

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路線の要件【調整中】

○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路線であること。(ただし、要件成否は、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 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。
- ③ 輸送量が15人～150人/日と見込まれること。(既存路線であって、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路線として承認しない。)
- ④ 経常赤字が見込まれること。
- ⑤ 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交通ネットワーク計画に記載され、国土交通大臣の承認を受けたものへの需要に対応して設定される路線であること。
- ⑥ 都道府県主催、関係市町村の参加する協議会における協議を経て、確保・維持が必要な路線として生活交通ネットワーク計画に記載され、国による承認を受けていること。
* 関係市町村は、地域間幹線路線が、地域間輸送機能と地域内輸送機能の両面を担っている観点から議論に参画するものとする。
- 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 運行内容について、品質・価格・企画等を踏まえて選定され、生活交通ネットワーク計画に記載されていること。

補助対象とする地域内フィーダー路線の要件【調整中】

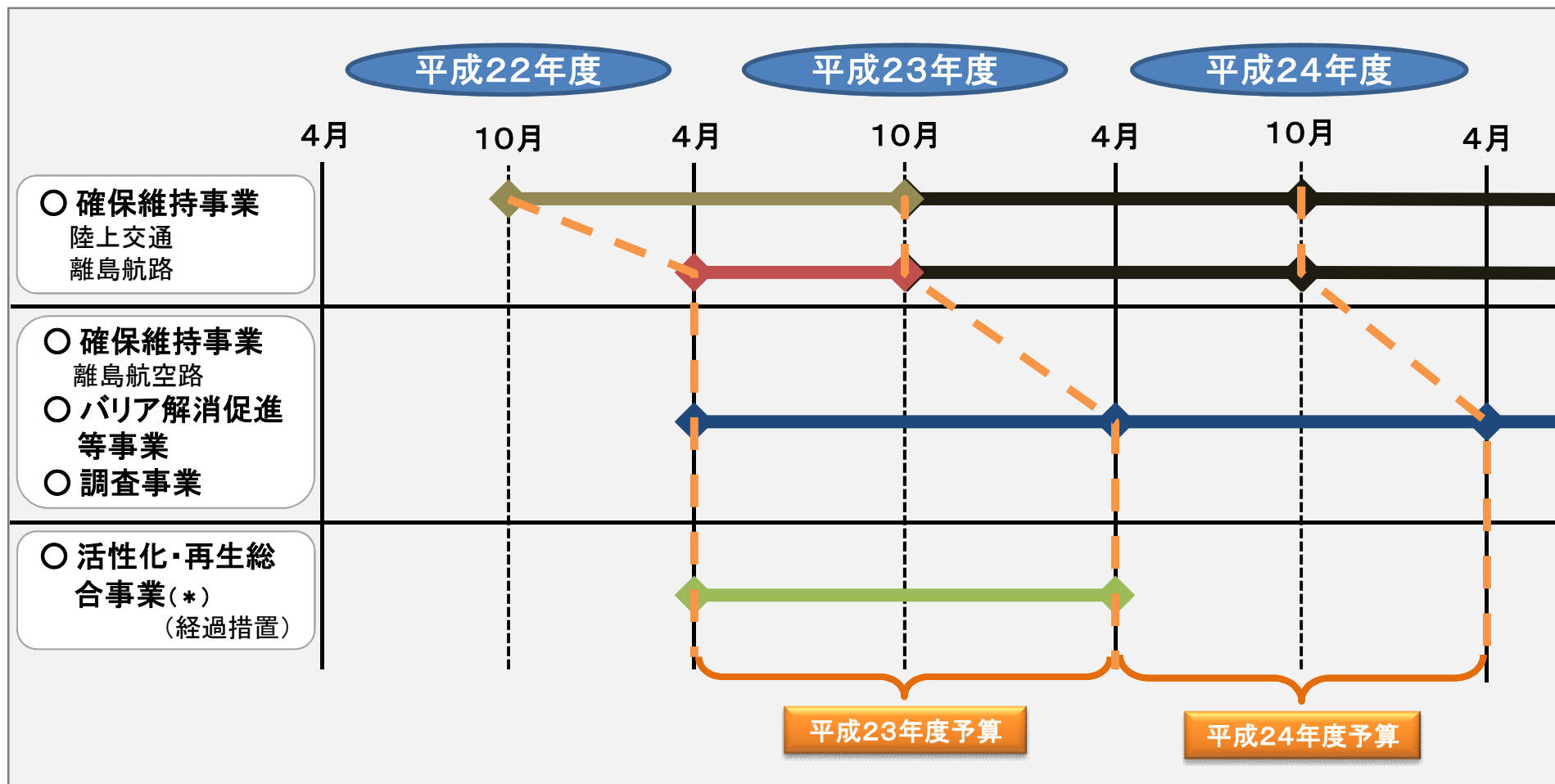
○主な要件

- ・交通不便地域の移動確保：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路線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：一定の輸送量が見込まれ、かつ、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事業者が選定されること
- ・補助要件の不断の見直し：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(検討・調整中)

- ① 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
- ② 補助対象地域間幹線バス路線の停留所、離島航路・航空路の就航する港や空港などで、幹線ネットワークと接続(※)すること。
※：バス停留所の近接、乗り継ぎに適したダイヤ、乗り継ぎ割引などの乗り継ぎ円滑化措置が講じられており、地域間交通と一体となって生活交通ネットワークを構成するもの
- ③ 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路線又は地域として新規に公的支援を開始する路線であること。
- ④ 輸送量が2人／回以上と見込まれること。(既存系統であって、2か年度連続して、実績が2人未満／回の場合は、補助対象系統として承認しない。)
- ⑤ 経常赤字が見込まれること。
- ⑥ 国による支援額は、市町村ごとに地域の事情に応じて設定される補助上限想定額の範囲内であること。
- ⑦ 市町村主催の協議会における協議を経て、確保・維持が必要な路線として生活交通ネットワーク計画に記載され、国による承認を受けていること。また、都道府県レベルで策定する地域間幹線路線に係る生活交通ネットワーク計画と調整・整合が図られていること。
- ⑧ 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。
- ⑨ 運行内容について、品質・価格・企画等を踏まえて選定され、生活交通ネットワーク計画に記載されていること。

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。