

地域公共交通に関する補助制度について

北陸信越運輸局
新潟運輸支局

I. 地域公共交通関係の支援制度

II. 地域公共交通確保維持改善事業の概要

III. 関連する支援制度

IV. 新モビリティサービス推進事業

1. 地域公共交通関係の支援制度

地域公共交通確保維持改善事業

1. 地域公共交通確保維持事業

幹線バス交通、コミュニティバス・デマンドタクシー、離島航路・航空路の運行(航)等

2. 地域公共交通バリア解消促進等事業

○公共交通のバリアフリー化

○利用環境の改善

○地域鉄道の安全性向上

3. 地域公共交通調査等事業

地域公共交通網形成計画等の策定に係る調査等

(参考)関連する支援制度等

【インバウンド対応】

公共交通利用環境の革新等
(観光庁・国際観光旅客税充当事業)【新規】

地方への外国人旅行者の誘客に向けたシームレスな公共交通の利用環境の整備の支援。

訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業(観光庁)

観光地や公共交通機関、宿泊施設における訪日外国人旅行者の円滑かつ快適な受入環境整備の支援。

【LRT・BRT導入】

低炭素化に向けたLRT・BRT導入利用促進事業
(環境省・国土交通省連携事業)

低炭素型の社会を目指し、マイカーからCO2排出量の少ない公共交通へのシフトを促進。

【地域鉄道の安全性向上】

鉄道施設総合安全対策事業(鉄道局)

【地域公共交通ネットワークの再構築】

(独)鉄道・運輸機構への出資制度

【新たなモビリティサービスの創出】

新モビリティサービス推進事業【新規】

II. 地域公共交通確保維持改善事業の概要

平成31年度予算額 220億円
(対前年度比 1.05)

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)

<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。



地域公共交通バリア解消促進等事業 (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、福祉タクシーの導入、
鉄道駅における内方線付点状ブロックの整備、ホームドアの設置 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

※交通圏全体を見据えた持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向け、都道府県と複数の市町村を構成員に含む協議会が主体となった協働による取組に対し、地域公共交通網形成計画の策定やバス等の運行への支援の特例措置により後押し(地域公共交通協働トライアル推進事業)

※国の認定を受けた鉄道事業再構築実施計画、地域公共交通再編実施計画等に基づく事業(地域鉄道の上下分離、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、デマンド型等の多様なサービスの導入等)について、まちづくり支援とも連携し、特例措置により支援

被災地域地域間幹線系統確保維持事業／特定被災地域公共交通調査事業 (【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)

平成31年度予算額 9億円
(東日本大震災復興特別会計:復興庁一括計上分)

<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

1. 地域公共交通確保維持事業 (1) 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

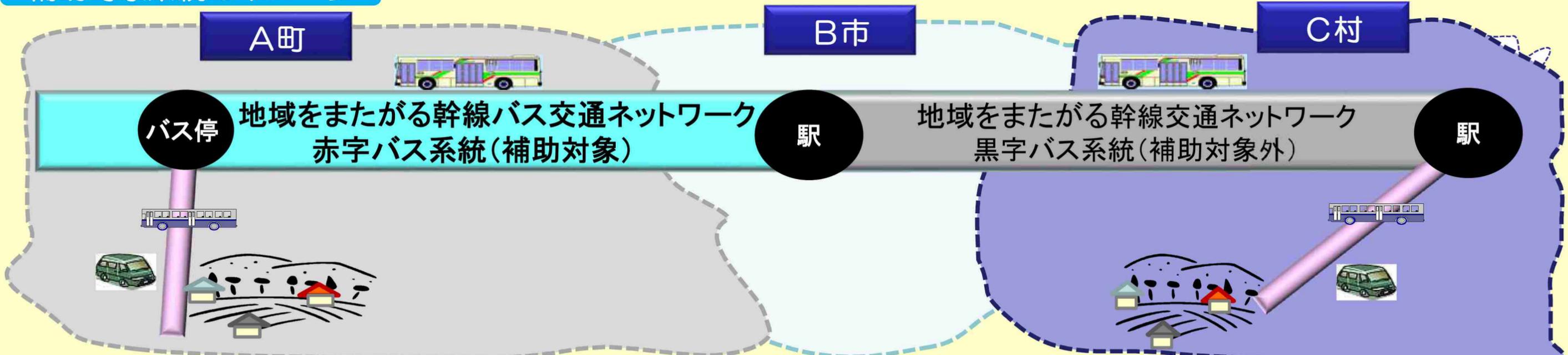


<補助対象経費算定方法>

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



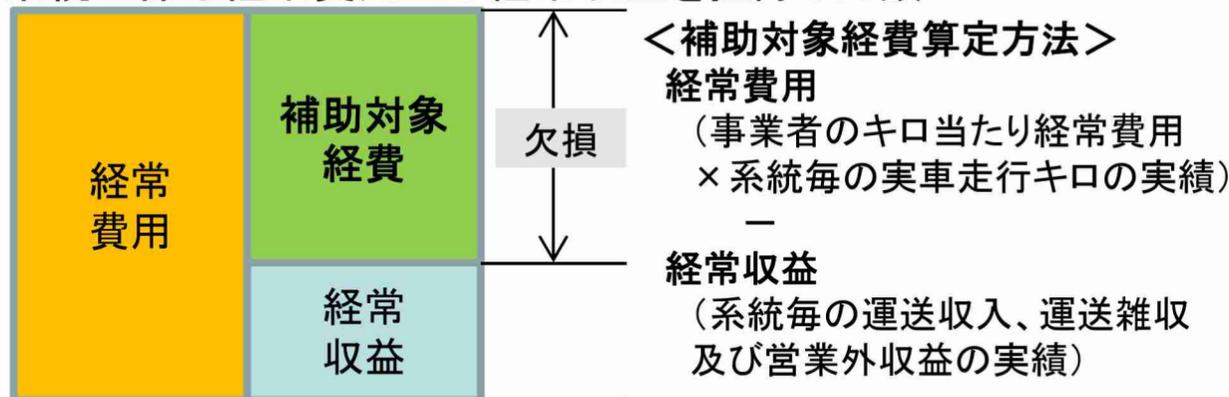
1.地域公共交通確保維持事業 (1)陸上交通:地域内フィーダーシステム補助

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

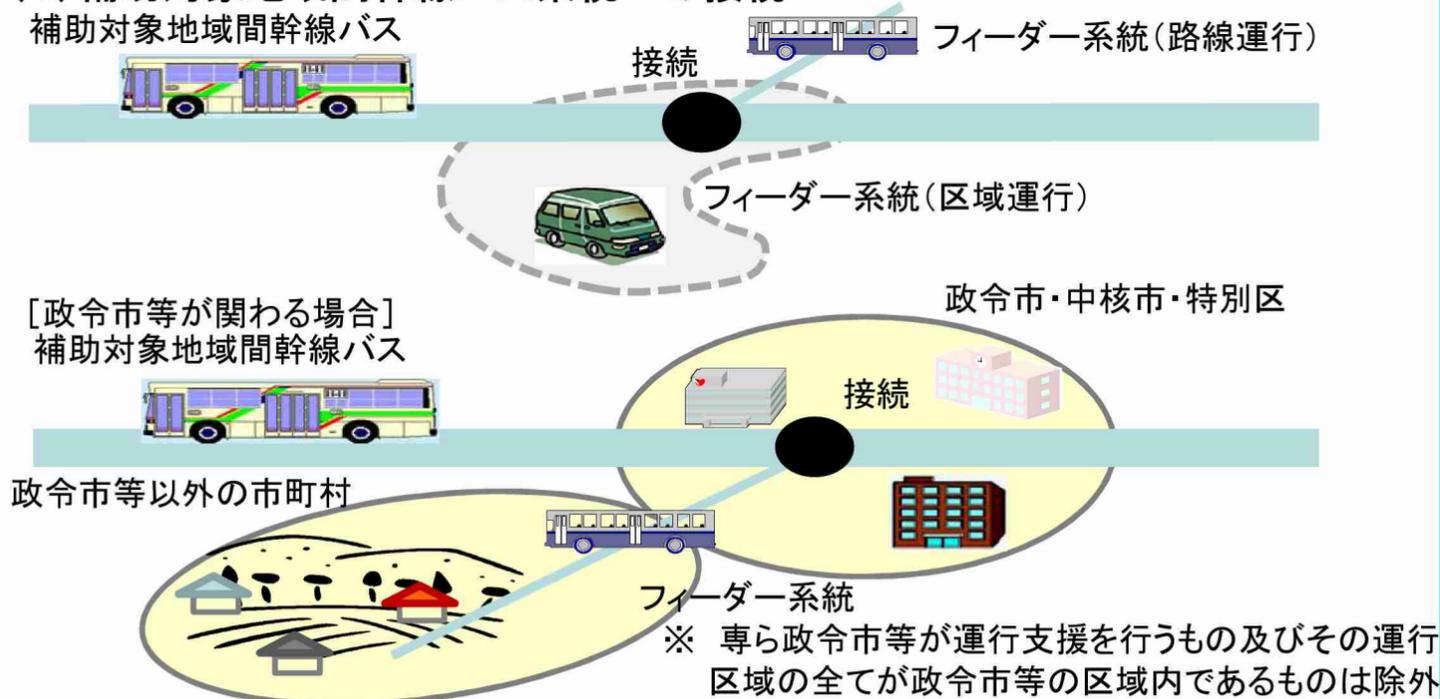
- 補助対象経費
補助対象系統に係る経常費用から経常収益を控除した額



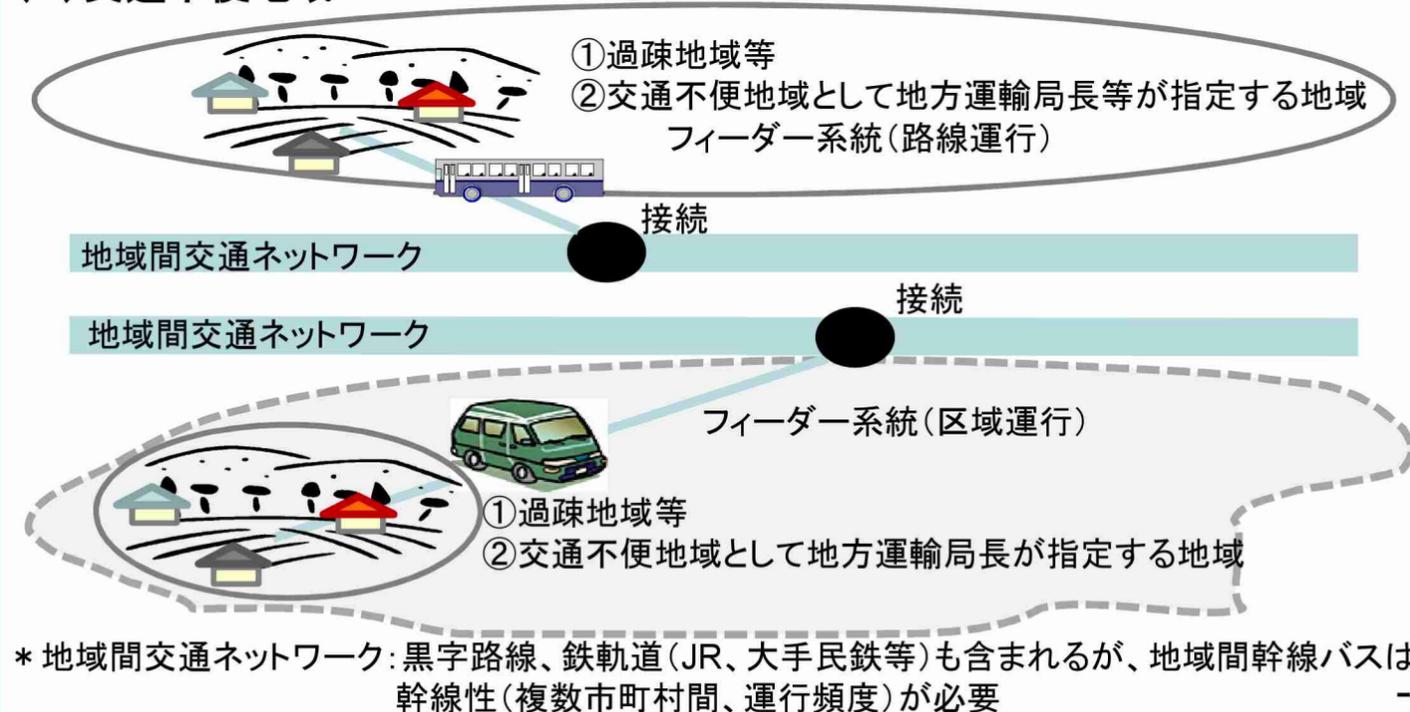
- 補助率
1/2
- 主な補助要件
 - ・補助対象地域間バス系統を補完するものであること
又は過疎地域等の交通不便地域の移動確保を目的とするものであること
 - ・補助対象地域間幹線バス系統等へのアクセス機能を有するものであること
 - ・新たに運行又は公的支援を受けるものであること
 - ・乗車人員が2人/1回以上であること
（定時定路線型の場合に限る。）
 - ・経常収益が経常費用に達していないこと

補助対象システムのイメージ

(1) 補助対象地域間幹線バス系統への接続



(2) 交通不便地域



道路運送法の体系とフィーダー系統補助の対象

道路運送法の体系とフィーダー系統補助の対象			具体例	
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 § 3)	<ul style="list-style-type: none"> 路線定期運行 (省 § 3の3) 路線不定期運行 (省 § 3の3) 区域運行 (省 § 3の3) 	<ul style="list-style-type: none"> 一般バス コミュニティバス 定時定路線型乗合タクシー
		一般貸切旅客自動車運送事業 (法 § 3)		<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバス
		一般乗用旅客自動車運送事業 (法 § 3)		<ul style="list-style-type: none"> デマンド型乗合タクシー
	特定旅客自動車運送事業(法 § 3)		<ul style="list-style-type: none"> 観光バス スクールバス 	
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)			<ul style="list-style-type: none"> ハイヤー タクシー 福祉タクシー 	<ul style="list-style-type: none"> 特定の事業所への通勤用等の送迎バス
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 § 78)	市町村運営有償運送(省 § 51)		<ul style="list-style-type: none"> 生活交通の確保が必要な場合に、要請等に基づき臨時的に運行を行うバス、乗合タクシー 工事期間中の鉄道代行バス イベント送迎シャトルバス
		公共交通空白地有償運送(省 § 51)		<ul style="list-style-type: none"> 市町村自らが行うコミュニティバス
		福祉有償運送(省 § 51)		<ul style="list-style-type: none"> NPO等が過疎地域等において行うコミュニティバス
	国土交通大臣の許可を受けて行う運送(法 § 78)		<ul style="list-style-type: none"> NPO等が行う、身体障がい者や要介護者等の運送のための福祉バス 	<ul style="list-style-type: none"> 幼稚園送迎バス
災害のため緊急を要するときに行う運送(法 § 78)				

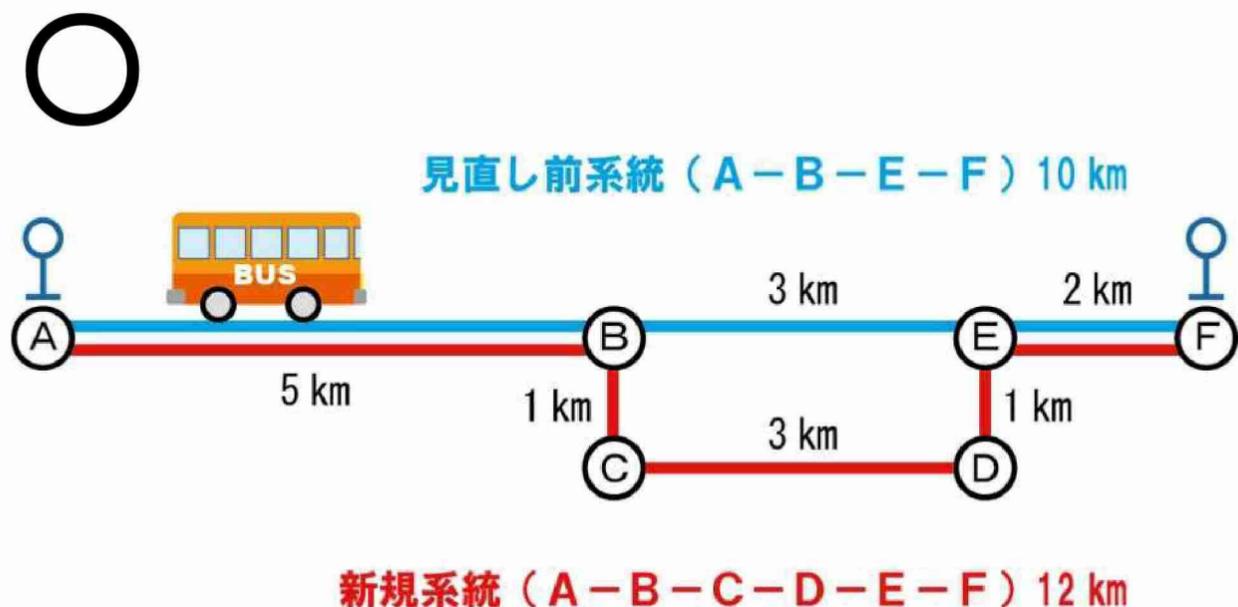
地域公共交通確保維持事業補助対象

法＝道路運送法
省＝道路運送法施行規則

(参考) 新たに運行するもの(「新規性要件」とは

【新規性要件 (系統見直しの場合のイメージ)】

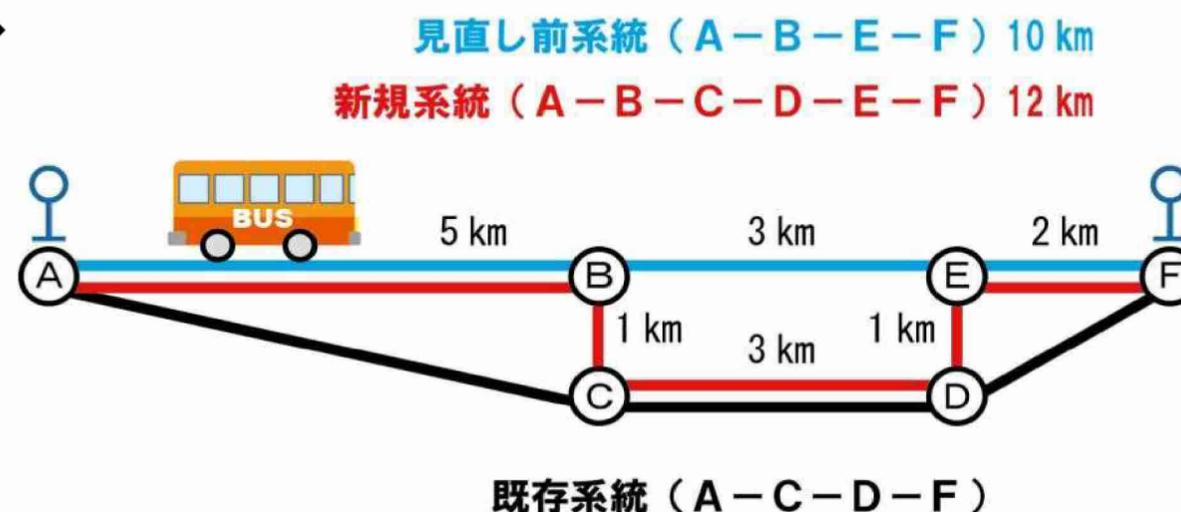
【ケース1：基本パターン】



- ・ 見直し前系統 (青線) A-B-E-F間のキロ程【10 km】
- ・ 新規系統 (赤線) A-B-C-D-E-F間のキロ程【12 km】
- ・ 新規系統のキロ程の20%のキロ程【2.4 km (12km×20%)】
- ・ 見直し前系統と異なる区間B-C-D-E間のキロ程【5 km】

○本ケースは、既存系統と異なる区間のキロ程が5 kmであり、**新規系統の20%を超える**ため、新規系統A-B-C-D-E-F間の運行は、**新たに運行を開始するものとして取り扱います。**

【ケース2：既存系統があるパターン】



- ・ 見直し前系統 (青線) A-B-E-F間のキロ程【10 km】
- ・ 新規系統 (赤線) A-B-C-D-E-F間のキロ程【12 km】
- ・ 新規系統のキロ程の20%のキロ程【2.4 km (12km×20%)】
- ・ 見直し前系統及び既存系統と異なる区間B-C、D-E間のキロ程【2 km】

○本ケースは、見直し前系統及び既存系統と異なる区間のキロ程が2 kmであり、**新規系統の20%以下**であり、**3 km以上でもない**ため、新規系統A-B-C-D-E-F間の運行は、**新たに運行を開始するものとして取り扱えません。**

※新規性要件の基準(実施要領P11より抜粋)

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系統のキロ程の20%を超える場合又は3km以上の場合は、新たに運行を開始するものとして取り扱う。

参考:九州運輸局「認定申請書作成の手引き」