

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

平成30年度予算案 209億円
(対前年度比 0.98)

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

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。

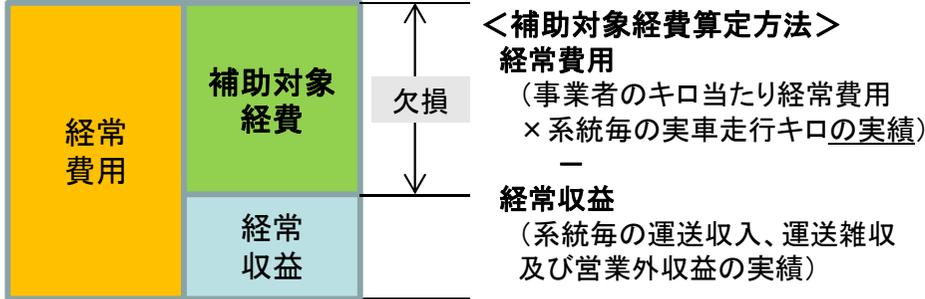
補助内容

○ 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

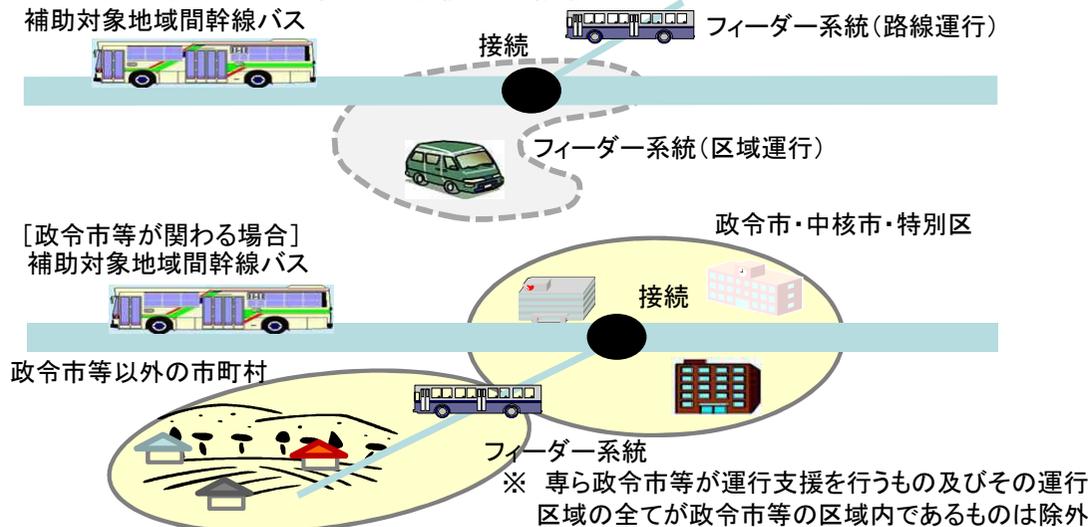
1/2

○ 主な補助要件

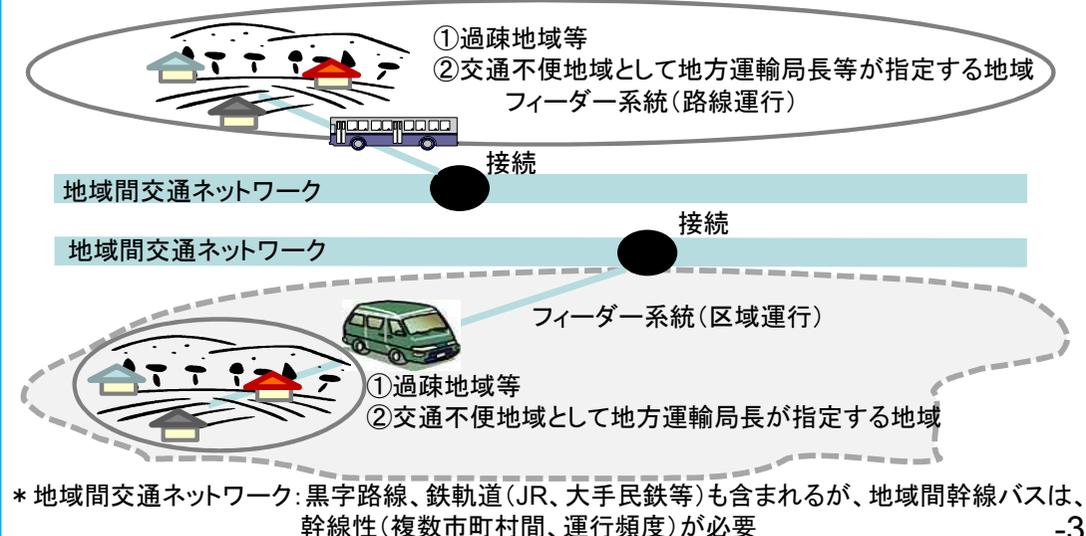
- ・補助対象地域間バス系統を補完するものであること
又は過疎地域等の交通不便地域の移動確保を目的とするものであること
- ・補助対象地域間幹線バス系統等へのアクセス機能を有するものであること
- ・新たに運行又は公的支援を受けるものであること
- ・乗車人員が2人/1回以上であること
（定時定路線型の場合に限る。）
- ・経常収益が経常費用に達していないこと

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



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）

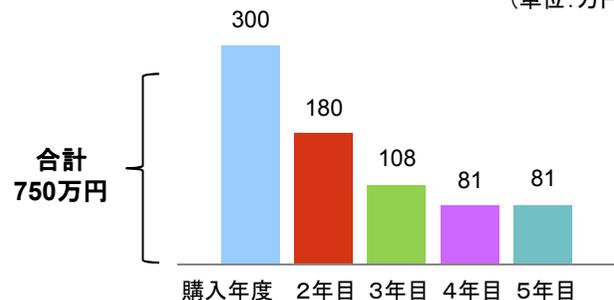
・運行区間の一部に高速道路等を含む補助対象系統の運行の用に供するものであって道路運送車両の保安基準（座席ベルト、ABS等の設置）に適合した定員11人以上の車両

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）

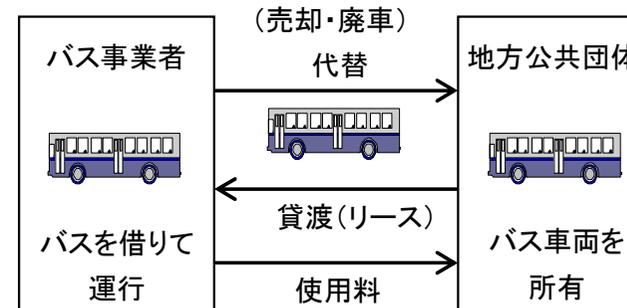


車両購入に係る減価償却費・金融費用を5年間にわたって交付

※ 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

はじめに.1 網形成計画・再編実施計画の目的と特徴

人々が自立した生活を営む上では“移動”は欠かせないものですが、近年のモータリゼーションの進展や人口減少、少子高齢化など、公共交通を取り巻く状況は厳しさを増しています。公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下が、更に公共交通利用者を減少させることになるなど、いわゆる「負のスパイラル」に陥っている状況が見られ、このままでは地域で公共交通が成り立たなくなる可能性もあります。

地域公共交通の維持・改善は交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光、更には健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらします。しかし、地域によって抱える課題は様々であり、解決すべき課題が異なれば地域における公共交通の“必要性”や“在り方”も異なってきます。これまで公共交通計画は民間事業者を中心に検討されてきた地域も多いですが、この枠組みを見直し、地域の総合行政を担う地方公共団体が中心となって、地域戦略の一環として持続可能な公共交通ネットワークの形成を進める必要があります。

こうした背景を踏まえ、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、活性化再生法と呼びます）の改正が平成26年11月20日に施行され、網形成計画の策定ができるようになりました。この計画は、地域公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえて、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的に、地域全体の公共交通の在り方、住民・交通事業者・行政の役割を定めるものです。その際、公共交通ネットワークの利便性及び効率性を向上させつつ、面的な再構築を行う場合には、再編実施計画の策定ができるようになりました。

本手引きでは、網形成計画・再編実施計画の策定の際に参考となる、手順・考え方を示しています。地方公共団体職員をはじめ地域の関係者の皆さんの実務に少しでもお役に立てると幸いです。

交通政策基本法の基本原則に則り、

- ① 地方公共団体が中心となり、
- ② まちづくりと連携し、
- ③ 面的な公共交通ネットワークを再構築することが求められています。

- 日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等
- まちづくりの観点からの交通施策の促進
- 関係者相互間の連携と協働の促進 等

地域戦略の一環として、持続可能な公共交通ネットワークの形成を、網形成計画の策定・実施により推進します。更に、網形成計画に基づき、地域公共交通再編事業を実施する場合には、再編実施計画を策定し、公共交通ネットワークの再編を推進します。

国が定める基本方針に基づき、地方公共団体が交通事業者など地域の関係者と連携しつつ、マスタープランとなる「**地域公共交通網形成計画**」を策定することができるようになりました。

面的な公共交通ネットワークを再構築するために、地方公共団体の支援を受けつつ実施する「**地域公共交通再編事業**」が創設されました。

地方公共団体が、交通事業者との合意の上で、地域公共交通再編事業を実施するための計画である「**地域公共交通再編実施計画**」を策定できるようになりました。

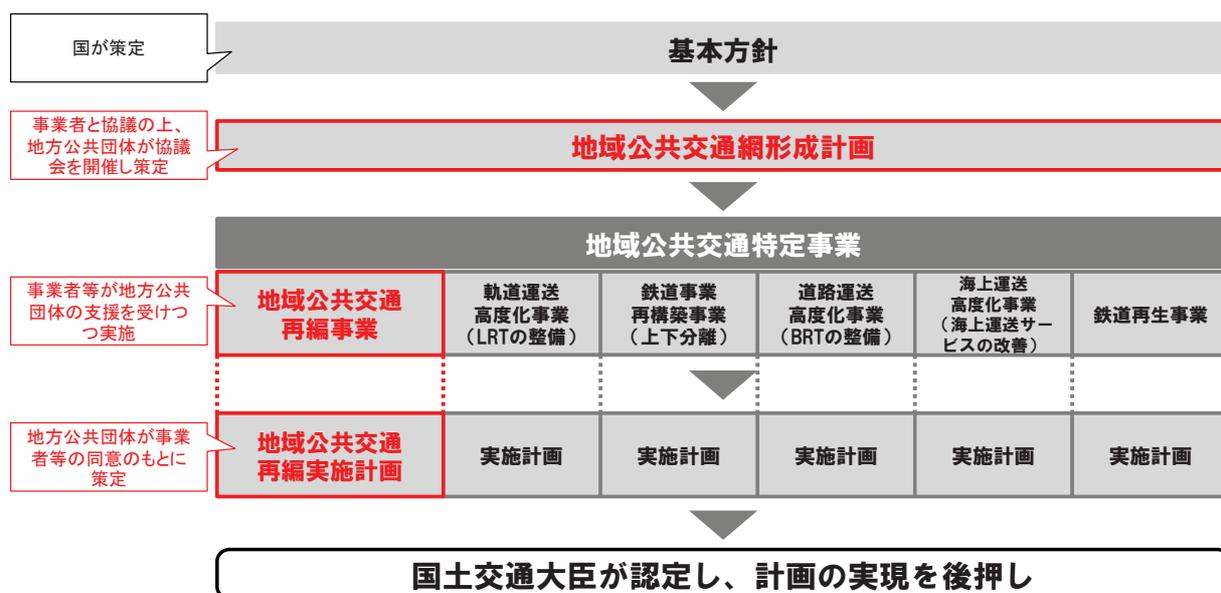
▲活性化再生法改正のポイント

はじめに 2 網形成計画とは？再編実施計画とは？

網形成計画と再編実施計画の違いについては、以下のとおり整理できます。

網形成計画とは、「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「マスタープラン（ビジョン+事業体系を記載するもの）」としての役割を果たすものです。国が定める基本方針に基づき、地方公共団体が協議会を開催しつつ、交通事業者等との協議の上で策定します。まちづくりと連携し、かつ面的な公共交通ネットワークを再構築するために実施する事業（地域公共交通特定事業など様々な取組）について記載します。

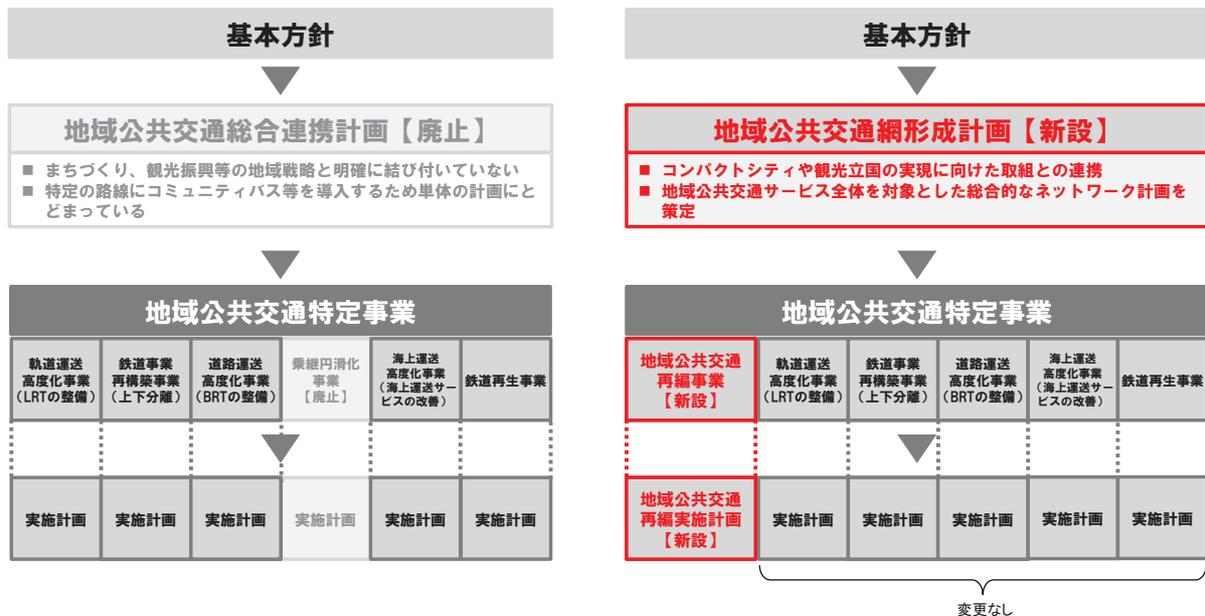
再編実施計画とは、「マスタープラン（＝網形成計画）」を実現するための実施計画の一つです。網形成計画において、地域公共交通特定事業のうち「地域公共交通再編事業」に関する事項を記載した場合、同事業の実施計画である「地域公共交通再編実施計画」を作成することができます。この計画は、地方公共団体が事業者等の同意のもとに策定します。



▲網形成計画と再編実施計画の位置付け

はじめに.3 網形成計画は従来の「連携計画」から何が変わったのか？

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正が平成 26 年 11 月 20 日に施行されたことに伴い、従来の「地域公共交通総合連携計画（以下、連携計画と呼びます）」は任意の計画となり、新たに法定計画として網形成計画を策定することができるようになりました。



▲ 枠組みの見直しのイメージ

「網」形成という言葉が示しているとおり、網形成計画では連携計画の中で十分に扱われてこなかった、まちづくりとの連携や、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を検討する必要があります。具体的には、網形成計画は以下の項目が記載されている必要があります。これらの記載がある連携計画は、記載内容について一定の評価・見直しを行ったのち、網形成計画に転換することができます。一方で個別コミュニティバス路線に限定されている計画等、内容の記載が十分でないものについては、新たに網形成計画として定める必要があります。

網形成計画において留意すべき事項（基本方針二1）

- ①まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保
- ②地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成
- ③地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ
- ④住民の協力を含む関係者の連携
- ⑤広域性の確保
- ⑥具体的で可能な限り数値化した目標

[詳細編を確認]

- ・ 詳細編「第1章 1.5 連携計画との関連性について」

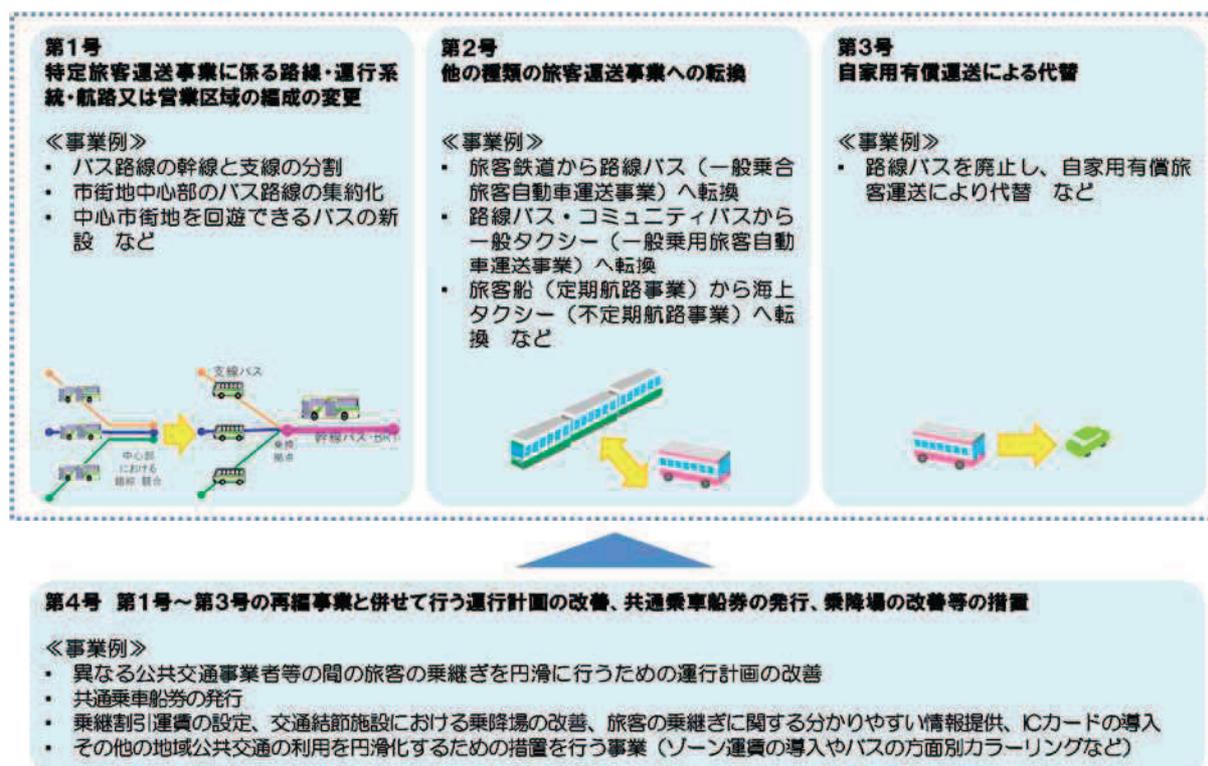


はじめに

はじめに.3 網形成計画は従来の「連携計画」から何が変わったのか？
網形成計画・再編実施計画の背景・趣旨を詳しく

はじめに 4 地域公共交通再編事業とは？

地域公共交通ネットワークの形成を効果的に実現するためには、地域によっては、既存のネットワーク・サービスを前提とした利用促進や路線等の個別的な見直しだけではなく、地域全体の公共交通ネットワークを全面的に再編する取組を進める必要があることから、「地域公共交通再編事業」を創設しました。地域公共交通再編事業とは、地域公共交通を再編するための事業であって、地方公共団体の支援を受けつつ、以下の各号に掲げるものを行う事業と定義されています（法§2、施行規則§9の2）。



▲地域公共交通再編事業



▲ 地域公共交通再編事業の活用イメージ

地域公共交通再編事業に関する留意点

将来的に再編実施計画を作成する際には、網形成計画に「地域公共交通再編事業に関する事項」を定める必要があります。地域公共交通特定事業に関する事項を定める場合は、少なくとも大まかな事業の実施エリア及び事業内容（△△を乗継拠点とする〇〇線の分割、××以遠の廃止、等）を記載した上で、どの事業につき、地域公共交通特定事業としての実施を予定しているかを明示する必要があります。

[詳細編を確認]

- ・ 詳細編「第2章 2.1 再編実施計画とは」



はじめに.5 なぜ網形成計画・再編実施計画を作成すべきなのか？作成のメリットは？

網形成計画・再編実施計画の策定によるメリット（作成の意義）について、主なものを以下に紹介します。

メリット① 地域公共交通政策の「憲法」

網形成計画・再編実施計画は、「自分たちの地域ではこのような考え方で公共交通ネットワークを整備します」という宣言文です。地域の方々から寄せられる「なぜこの地域にバスが通っていて、別の地域には通っていないのか?」、「どういう基準で公共交通サービスを導入しているのか?」といった、交通政策の在り方や個別事業の実施理由や効果に関する問いかけに明確に回答することができるようになります。また、計画に事業の位置付けが明確化されることによって事業実施の根拠となり、予算化や補助申請、庁内での協議がスムーズとなることも考えられます。

メリット② まちづくりとの連携強化

活性化再生法の改正により、まちづくりと連携した面的な公共交通ネットワークを再構築することが明記されたことで、コンパクトな都市構造の実現を支援する網形成計画の検討が可能になります。

メリット③ 関係者間の連携強化

法定協議会を設置して、協議・意見交換・合意のもとに計画策定を進めることで、行政の動きと歩調を合わせた民間の計画を立てることができるとともに、新たな問題を解決するための協調行動を話し合うこともできます。また、こうした関係者間の連携の強化を継続することは、公共交通の正のスパイラルへの転換のきっかけづくりとなり得ます。

メリット④ 公共交通機関同士の役割分担の明確化と連携強化

網形成計画は単一の公共交通機関の運行計画ではなく、地域全体の公共交通を「ネットワーク」として総合的に捉えるものです。網形成計画の策定をきっかけに、地域全体のネットワークの在り方について、鉄道、バス、タクシーなどを一体として検討し、各地域で活用できる公共交通機関全体の連携を強めたり、効率性を高めるための方針や目標、事業を関係者全員で考えたりすることができる点がメリットです。

メリット⑤ 公共交通担当者の「遺言」（政策の継続性）

地方公共団体の職員は数年間で異動してしまうことが多く、いくら優れた公共交通施策を実施しても、引継ぎがうまく機能しない場合、担当者の変更によって方針がぶれてしまったり、事業が頓挫してしまったりする危険性があります。しかし、網形成計画・再編実施計画が「遺言」として次の担当者に引き継がれることにより、政策の継続性が確保され、公共交通を着実に改善するとともに、諸手続の省力化ができるメリットもあります。

地域公共交通再編事業を活用する場合には、再編実施計画の認定を受けることにより、以下に示す特例制度や国による財政支援の特例等を活用することができ、自治体を中心とした地域の面的な公共交通ネットワークの再構築の推進がしやすくなります（法§27の4～§28）。

<p>手続きのワンストップ化</p> <p>地域公共交通再編実施計画と各運送事業法に基づく事業計画等を、別々に提出する必要がなくなります。</p>  <p>別々に提出 → まとめて提出</p>	<p>少量貨物の特例</p> <p>旅客の運送に付随して、少量の貨物を運送することができます（※自家用有償旅客運送のみ）</p> 
<p>計画を阻害する行為の防止</p> <p>地域公共交通再編実施計画の維持が困難となり、かつ、公衆の利便が著しく阻害される恐れがある場合には、</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 再編事業の実施区域では、一般乗合旅客自動車運送事業の許認可が制限されます ② 再編事業の実施区域では、の一般乗合旅客自動車運送事業の実施方法の変更を命じることができます <p>（※一般乗合旅客自動車運送事業のみ）</p>	<p>サービスの持続的な提供</p> <p>公共交通事業者が正当な理由なく計画に定められた事業を実施していない場合には、国土交通大臣が勧告・命令を行い、事業の確実な実施を担保します。</p>

▲地域公共交通再編実施計画の認定を受けるメリット



[詳細編を確認]

- ・詳細編「第2章 2.1 再編実施計画とは」
- ・詳細編「第2章 2.2 再編実施計画のメリット」

はじめに

はじめに 5 なぜ網形成計画・再編実施計画の背景・趣旨を知りまじょう