

地域公共交通に関する施策について

平成24年3月29日

関東運輸局企画観光部交通企画課

荒木 智彦

1. 地域公共交通をとりまく現状と課題

2. 地域公共交通に関わる支援の充実に向けて

(1) 交通基本法案

(2) 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)

(3) 地域公共交通マイスター制度

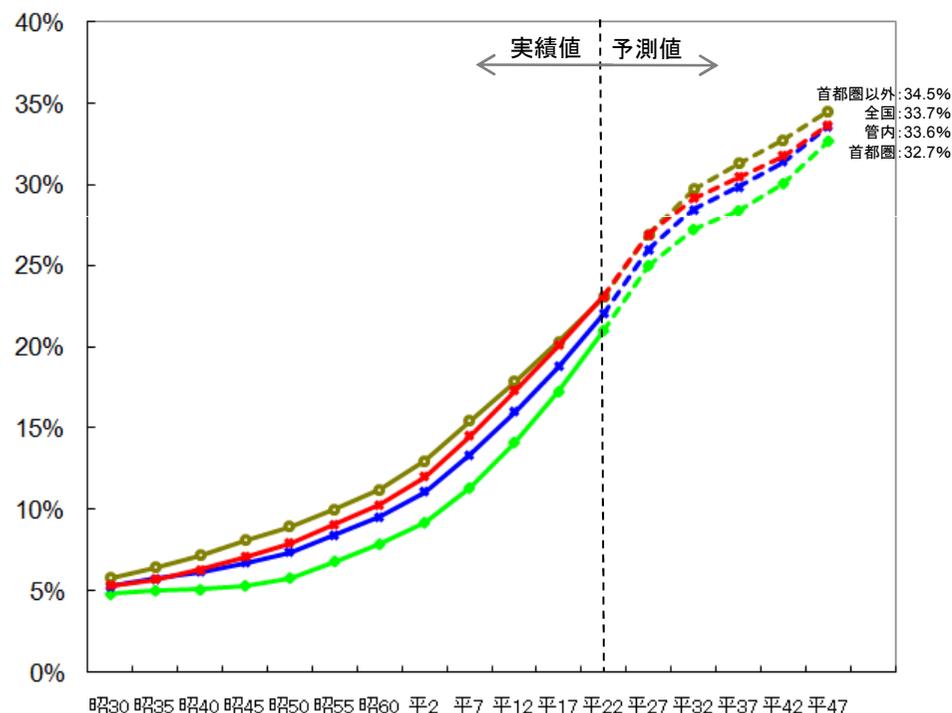
1. 地域公共交通をとりまく現状と課題

社会経済情勢 ① 少子高齢化

➤ 関東地方では、2025年には高齢化率30%を上回るなど、全国とほぼ同じペースでの高齢化が予測される。

図1 関東及び全国の高齢化率(※)推移

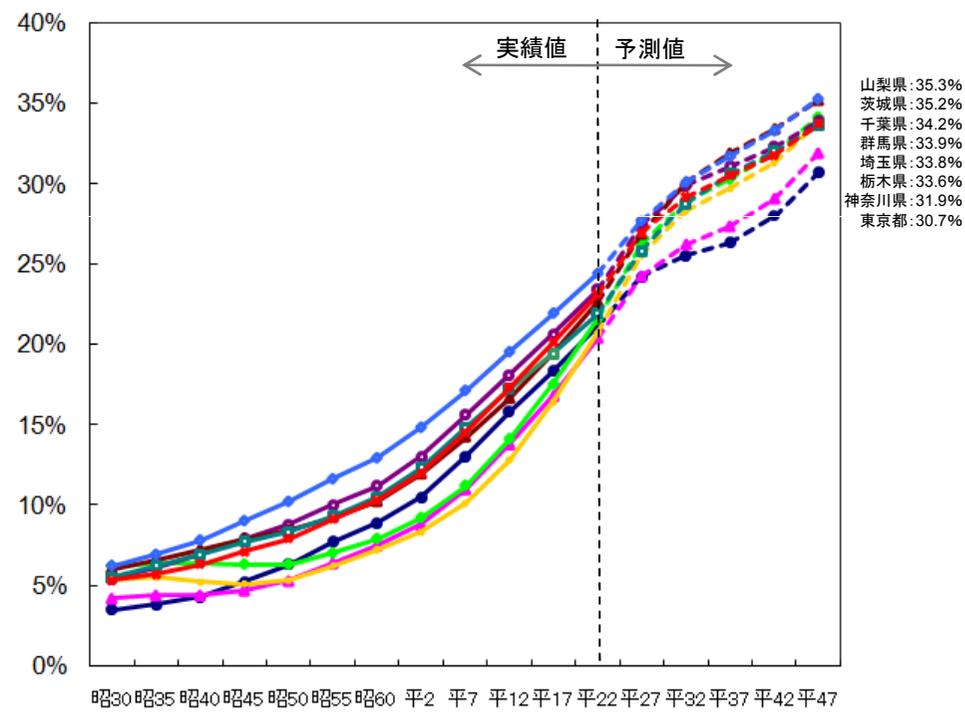
※高齢化率 …… 65歳以上人口割合



*— 全国実績 x— 管内実績 ◆— 首都圏実績 ○— 首都圏以外実績
- 全国予測 x-x 管内予測 ◆-◆ 首都圏予測 ○-○ 首都圏以外予測

図2 関東各都県の高齢化率(※)推移

※高齢化率 …… 65歳以上人口割合

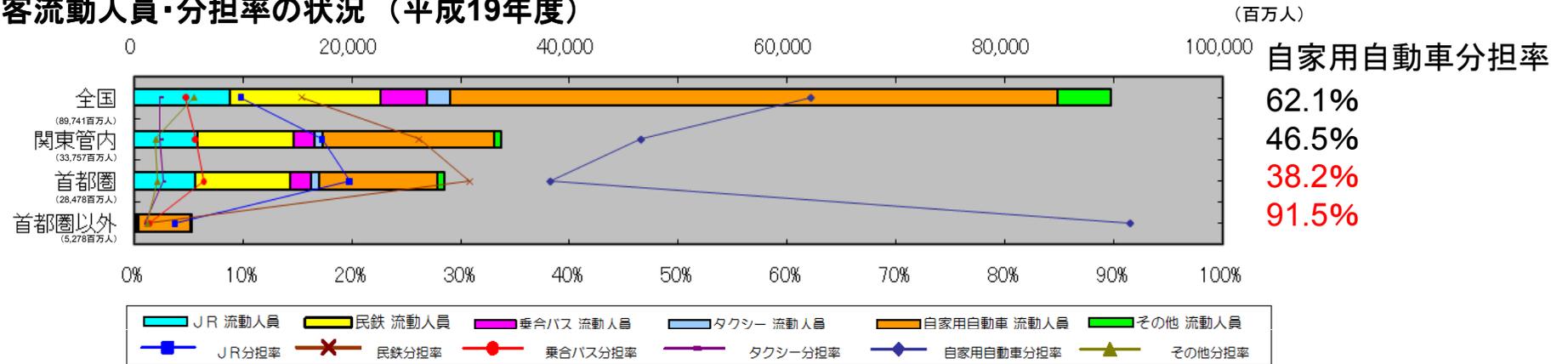


*— 全国実績 ●— 東京実績 ▲— 神奈川実績 ■— 埼玉実績 ◆— 千葉実績
- 全国予測 ●-● 東京予測 ▲-▲ 神奈川予測 ■-■ 埼玉予測 ◆-◆ 千葉予測
○— 群馬実績 △— 茨城実績 □— 栃木実績 ◇— 山梨実績
○-○ 群馬予測 △-△ 茨城予測 □-□ 栃木予測 ◇-◇ 山梨予測

社会経済情勢 ②マイカーへの依存

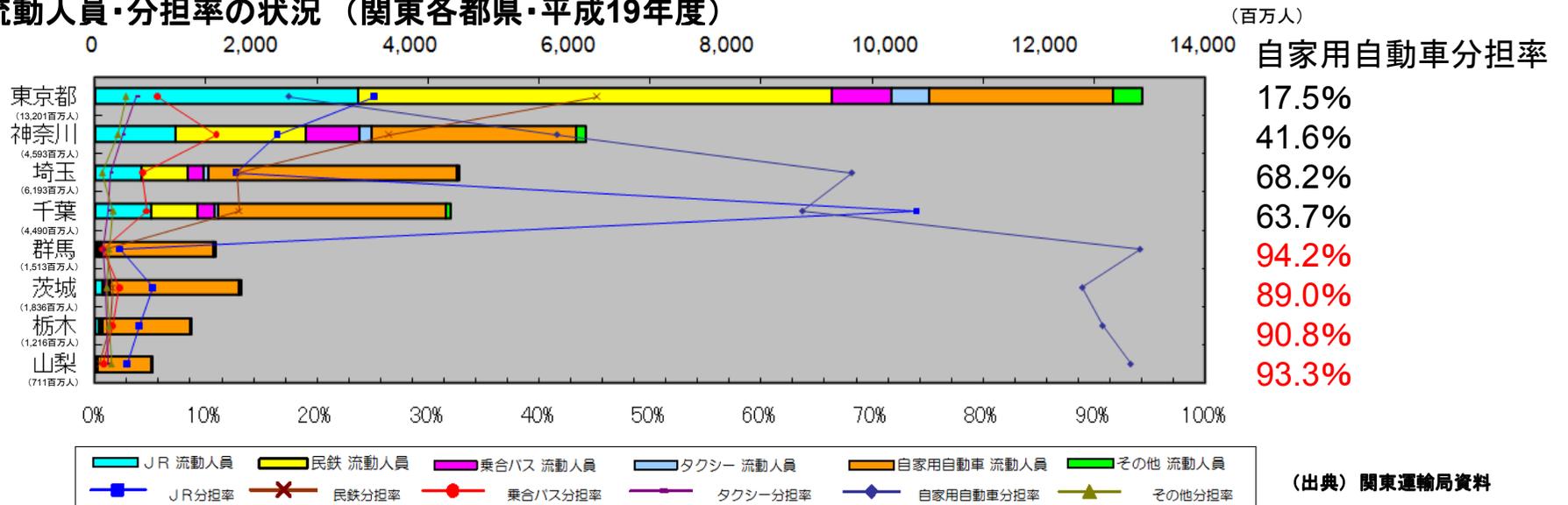
- 関東管内の旅客流動人員は、33,757百万人で、全国(89,741百万人)の約38%を占める。
- 自家用自動車の分担率は、関東全体では約47%、首都圏では約38%、首都圏以外では約92%。

図1 旅客流動人員・分担率の状況 (平成19年度)



(出典) 関東運輸局資料

図2 旅客流動人員・分担率の状況 (関東各都県・平成19年度)

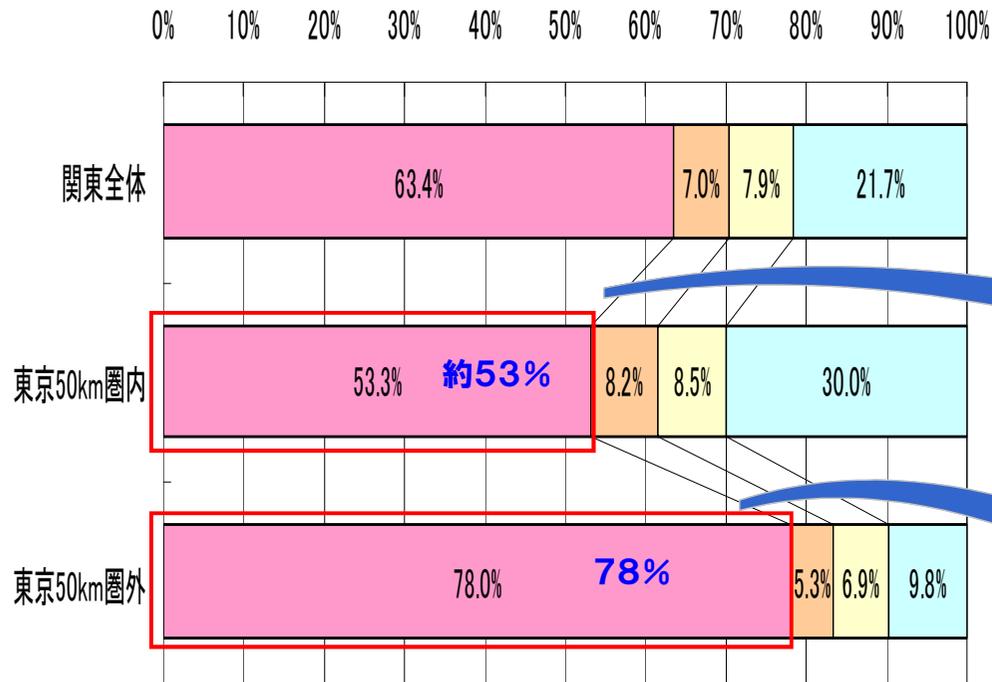


(出典) 関東運輸局資料

社会経済情勢 ②マイカーへの依存

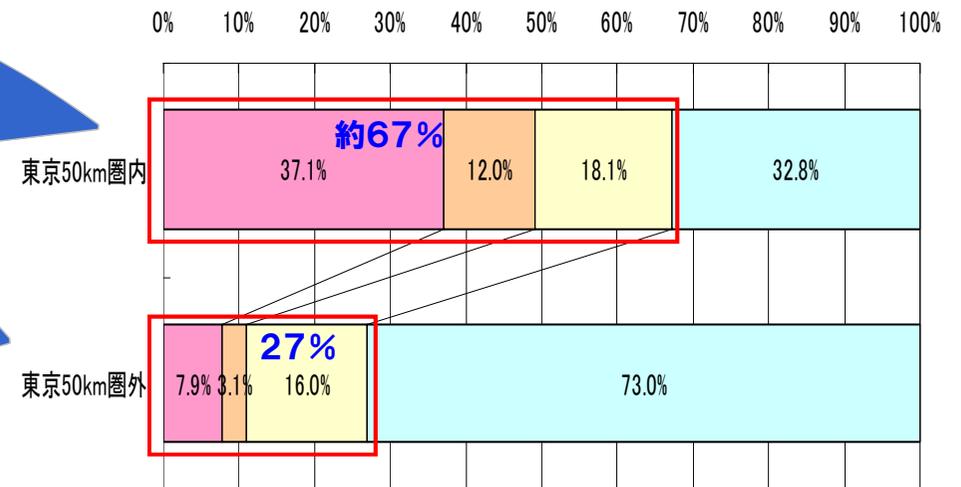
▶ 地方部(東京50km圏外)に住む人の78%は、「自分で自由に運転できる車がある」。そのうち公共交通を「利用している」人は、27%にすぎない。

図1 自家用車の保有状況



■ 自分で自由に運転できる車がある ■ 家族に送迎してもらえる車がある □ 家族が運転する車はあるが自分は使わない □ 車を持っていない

図2 公共交通の利用状況
【「自分で自由に運転できる車がある」と回答した人】



■ 週に4~7回程度利用している ■ 週に1~3回程度利用している □ 月に1~2回程度利用している □ ほとんど利用していない

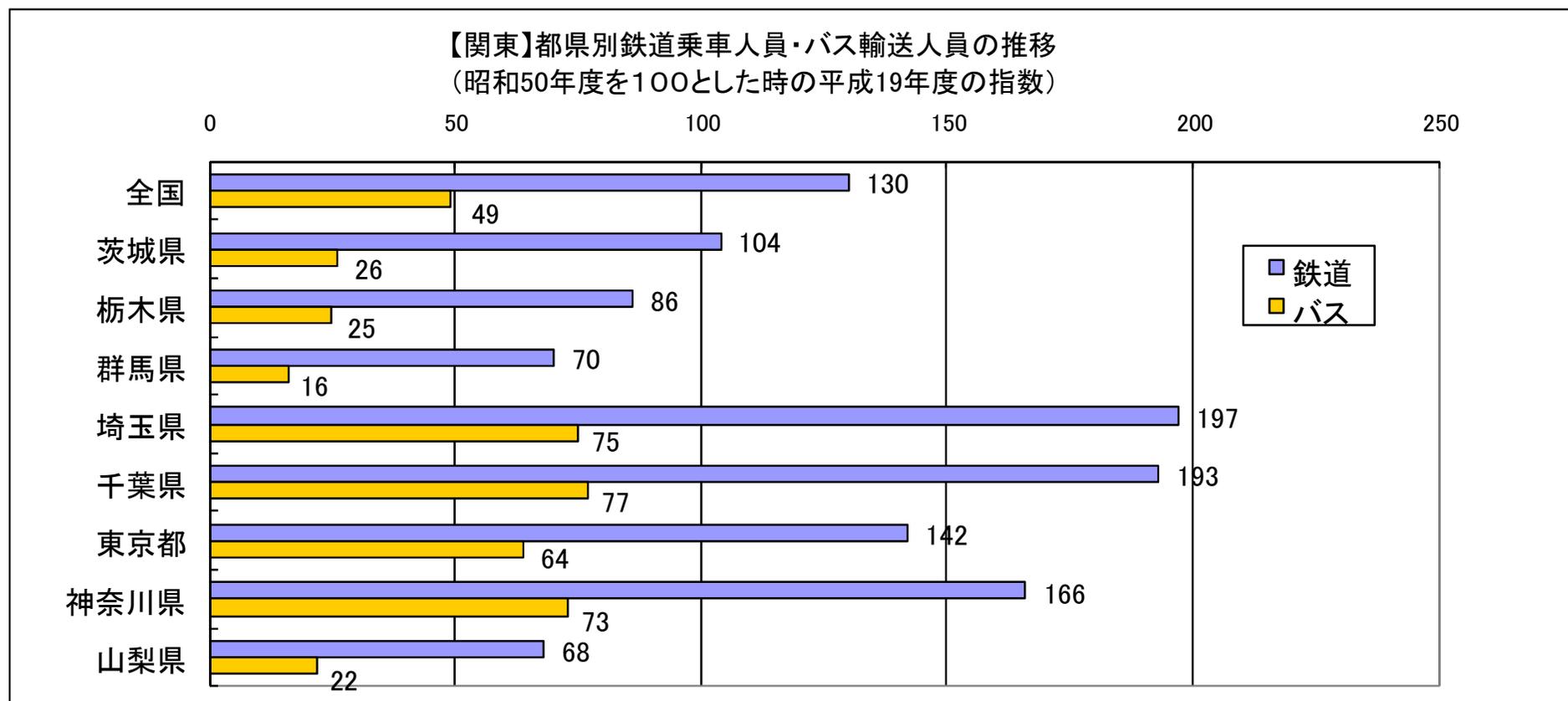
出典:「交通・観光に関する市民意識調査」(関東運輸局、以下同じ)

平成23年3月4~11日にwebアンケートを実施。関東地方1都7県(東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県、群馬県、栃木県、山梨県)を対象とし、地域(東京50km圏内外・人口規模)、年齢、性別で分類し、約1,200の回答を回収。

社会経済情勢 ③地域公共交通の利用者数の減少

昭和50(1975)年度と平成19(2007)年度の利用者数を比較すると、

- ・鉄道については、埼玉県、千葉県、神奈川県、東京都、茨城県で増加、そのほかの県で減少。
- ・バスについては、すべての都県で減少。特に群馬県、山梨県、茨城県、栃木県で減少割合が大きい。



注) 鉄道：JR(国鉄)、民鉄(鉄道、路面電車、モノレール・新交通システム)、地下鉄の乗車人員計(除く新幹線)

バス：乗合バス、貸切バス、市町村代替バス、貸切代替バスの輸送人員計

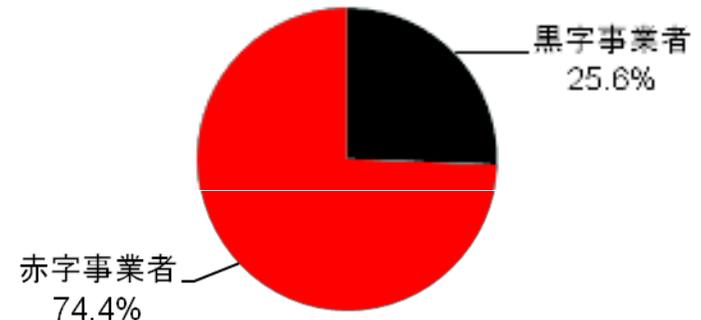
厳しい経営状況にある地方バス事業者の状況

出典:国土交通省自動車局資料

- 輸送人員が減少を続ける中で、乗合バス事業者が運行する3/4の系統が赤字系統であり、事業者全体としても3/4が赤字事業者となっている。
- 毎年、稚内から鹿児島までの直線距離を超える約2,000kmの路線が完全に廃止されている状況にあり、また、路線廃止に止まらず、乗合バス事業者が経営破綻に追い込まれているケースも全国的に生じている。

全系統	系統数 約38,000系統
黒字系統	約10,000系統 (約26.3%)
赤字系統	約28,000系統 (約73.7%)
公的補助あり	
地バス補助	約1,600系統 (約4.2%)

乗合バス事業者の収支状況



乗合バスの路線廃止状況(高速バスを除く)

	廃止路線キロ
18年度	2,999km
19年度	1,832km
20年度	1,911km
21年度	1,856km
計	8,598km (平均 2,150km)

平成11年以降の法的整理の事例

民事再生法

- 那覇交通(株) ○北都交通(株)
- 茨城交通(株) ○富士交通(株)
- 琉球バス(株) ○岩手県北自動車(株)

会社更生法

- 京都交通(株) ○水間鉄道(株)
- 福島交通(株)

その他

- 大分バス(株)(私的整理)
- 常磐交通自動車(株)(特別清算)
- 中国バス(株)(私的整理)

産業活力再生特別措置法関係

産業再生機構支援

- 九州産業交通(株) ○関東自動車(株)
- 宮崎交通(株)

- 北海道旅客鉄道(株)(JR北海道バス(株))
- 箱根登山鉄道(株)
- いわさきコーポレーション
- 立山黒部貫光(株)
- 国際興業(株)
- (株)日立電鉄バス他4社
- アルピコグループ松本電鉄他3社

地域公共交通の活性化・再生に対する市民意識(公共交通に対する満足度)

- 公共交通に「満足している」人は、都市部(東京50km圏内)の54%に対し、地方部では22%。
- 地方部に住む人の46%は、「公共交通の利便性」に対する不満がある。また、33%は、公共交通に対して「満足していることがない」。

図1 公共交通の満足度

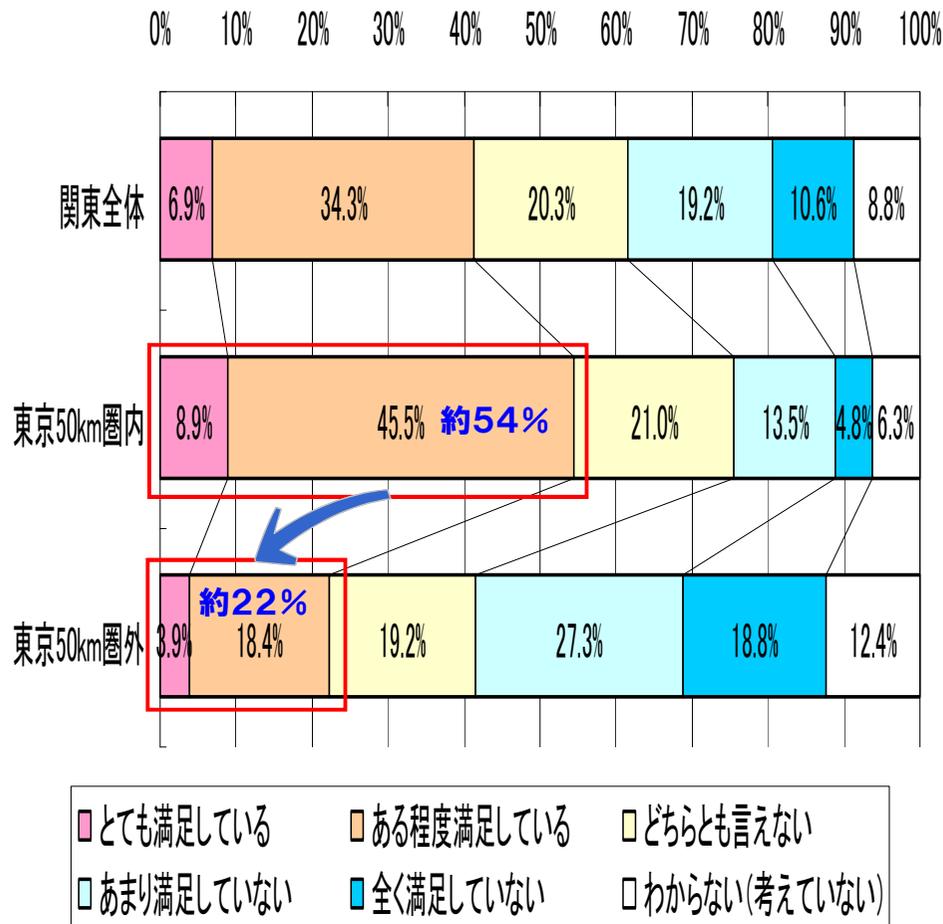
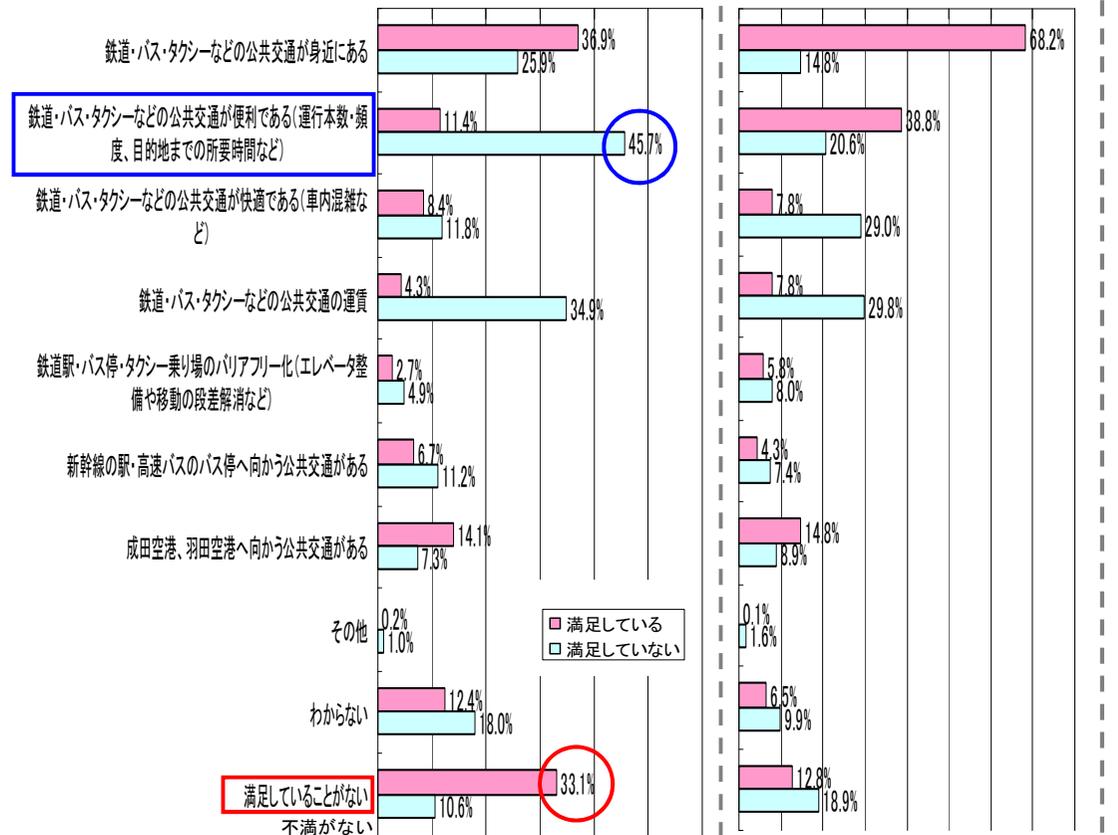


図2 公共交通の利便性・快適性に満足している項目・満足していない項目【東京50km圏外】



出典:「交通・観光に関する市民意識調査」(関東運輸局)

地域公共交通の活性化・再生に対する市民意識(公共交通の利用状況の変化)

- ここ数年間の公共交通の利用状況は、都市部の2ポイント増加に対し、地方部では13ポイント減少。
- 地方部で公共交通の利用が「減った」主な理由は、
 「外出機会の減少」(36%)
 「自動車利用の機会の増加」(34%)
 「公共交通の不便」(18%)。

図1 ここ数年間の公共交通の利用状況の変化

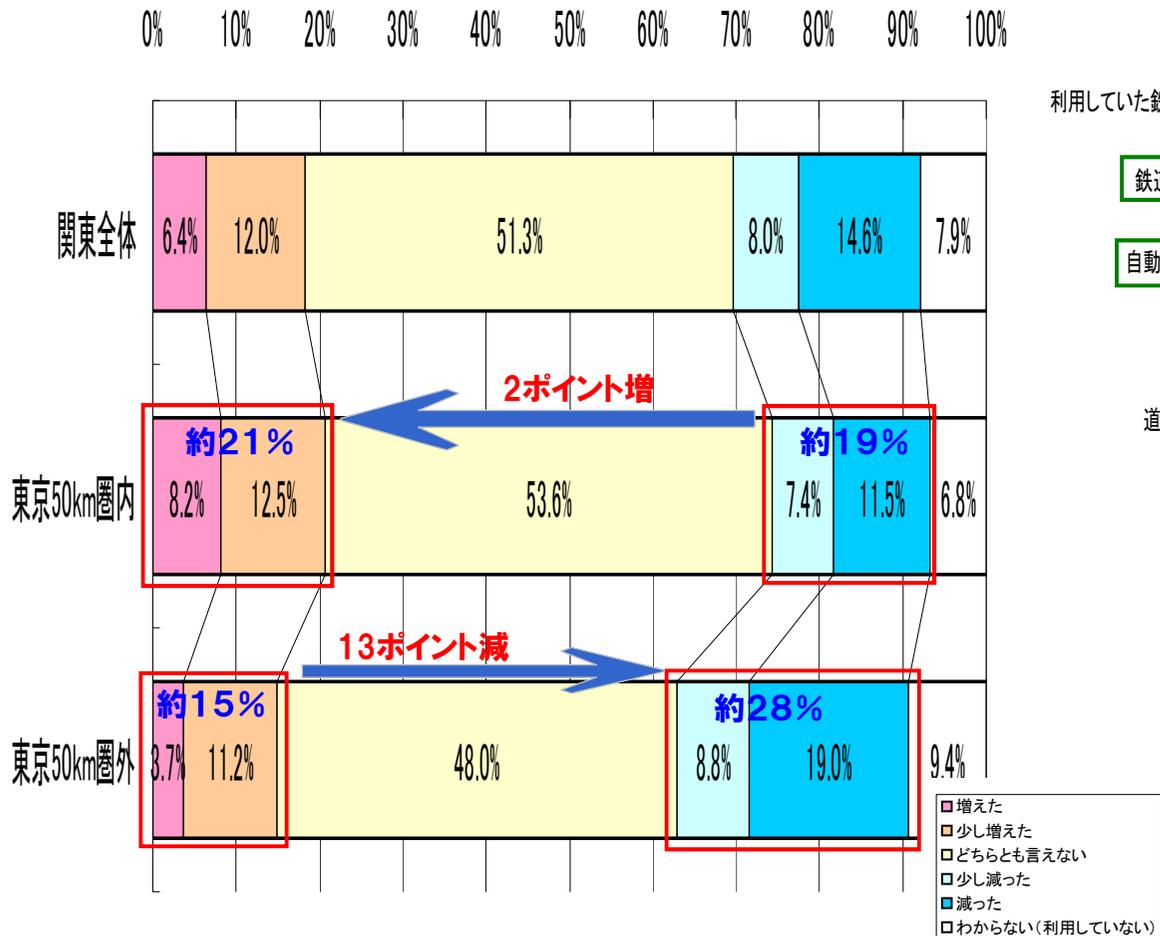
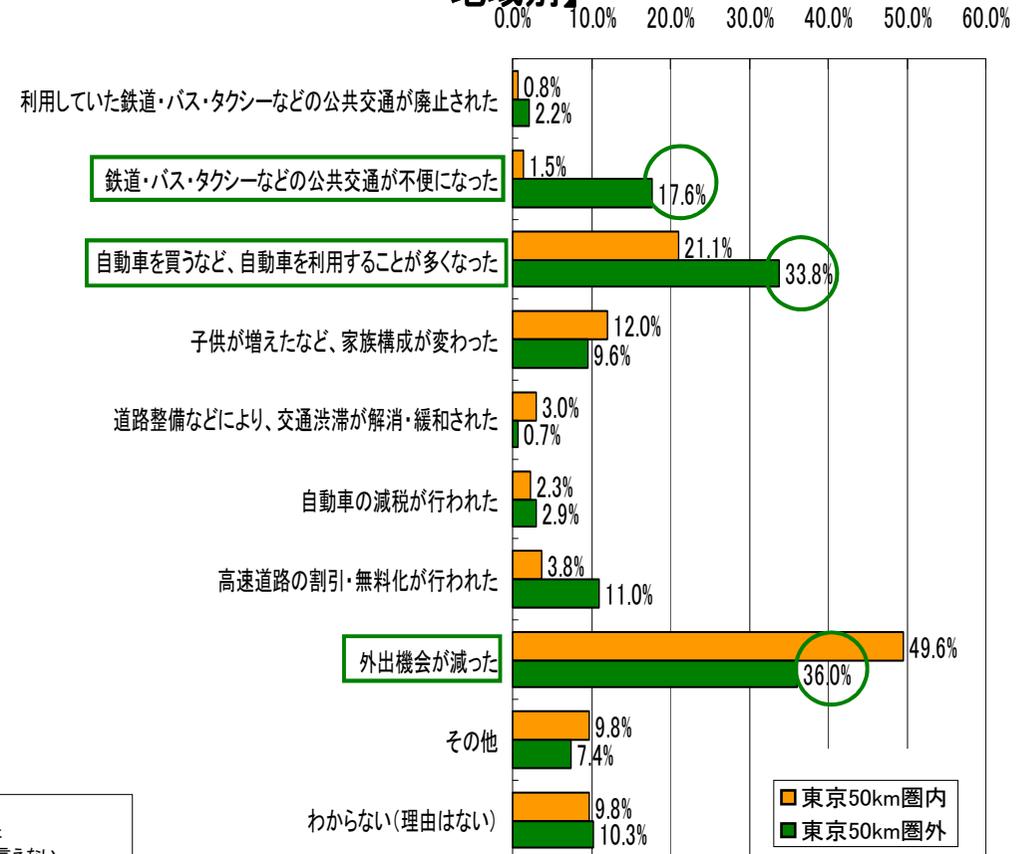


図2 公共交通の利用が減った理由
 【ここ数年間で公共交通の利用が「減った」と回答した人・地域別】

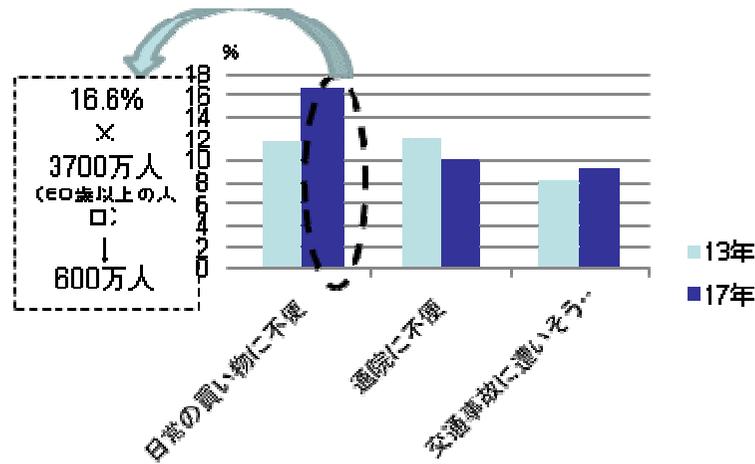


出典:「交通・観光に関する市民意識調査」(関東運輸局)

公共交通のサービス低下による問題

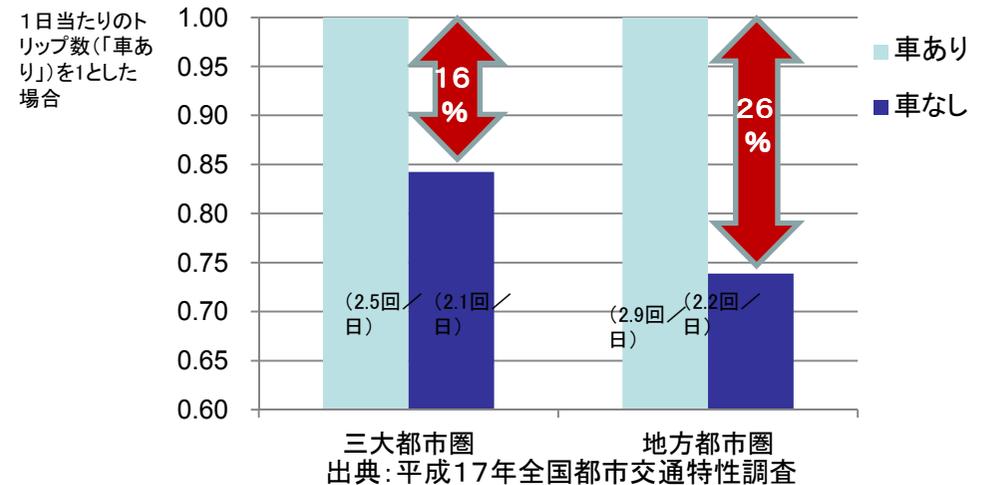
- ①交通の不便さが生活に影響(買い物難民が600万人超)
- ②自家用自動車の利用可能性がモビリティに影響
- ③高齢ドライバーの安全面の問題

図1 「買い物難民」の推計値



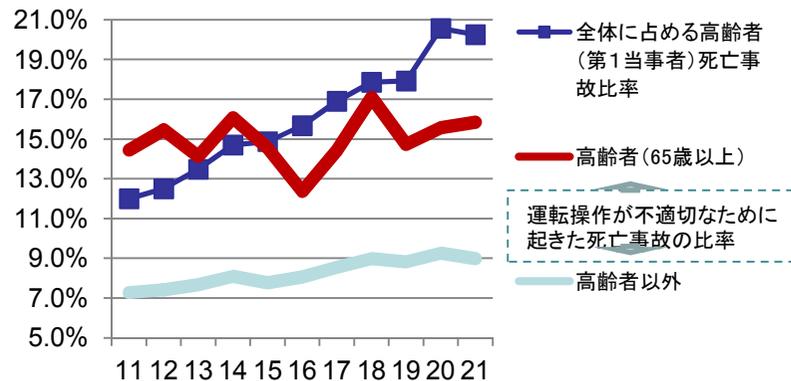
出典:「地域生活インフラを支える流通のあり方研究会報告書(平成27年5月)」

図2 自家用車の利用可能性とトリップ数



出典:平成17年全国都市交通特性調査

図3 高齢化と交通事故(死亡事故)



出典:警察庁交通事故統計より交通計画課作成

地域公共交通の活性化・再生に対する市民意識(公共交通の維持)

- 関東に住む人の81%は、公共交通の維持の必要性を認識。
特に、60代以上の人では、87%が公共交通の維持の必要性を認識。
- 公共交通を「ほとんど利用していない」人でも、73%が公共交通の維持の必要性を認識。

図1 公共交通を維持すべきか【年代別】

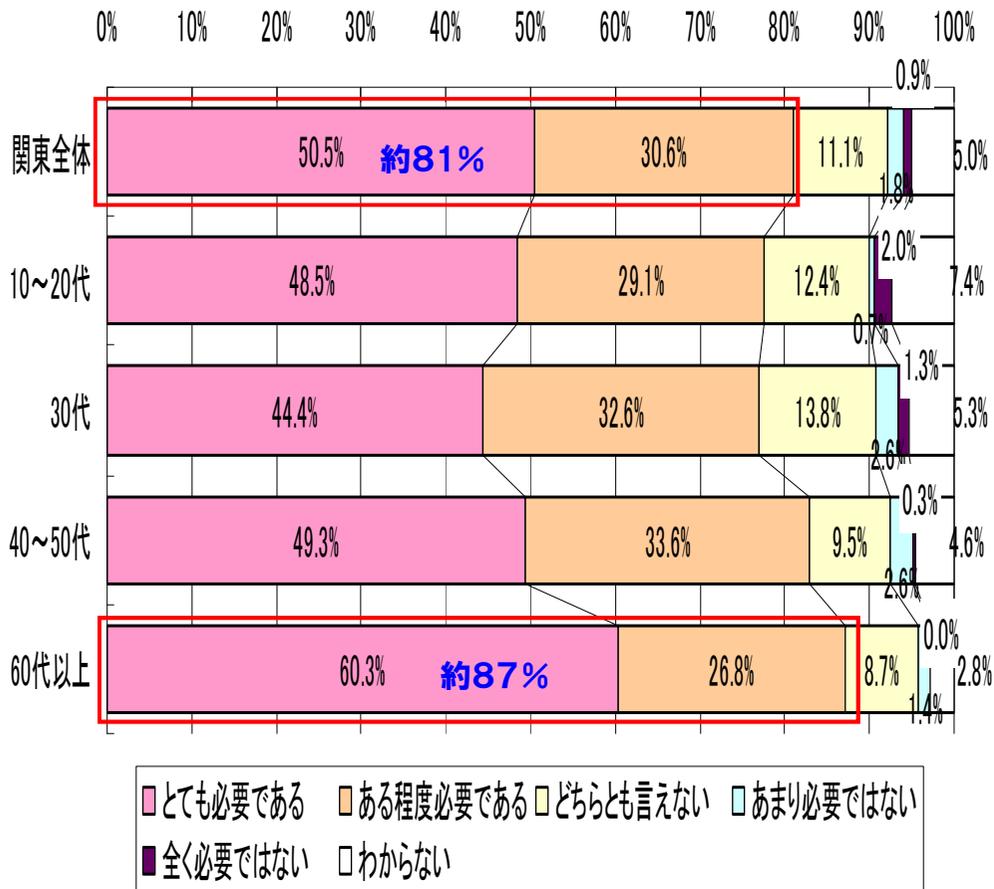
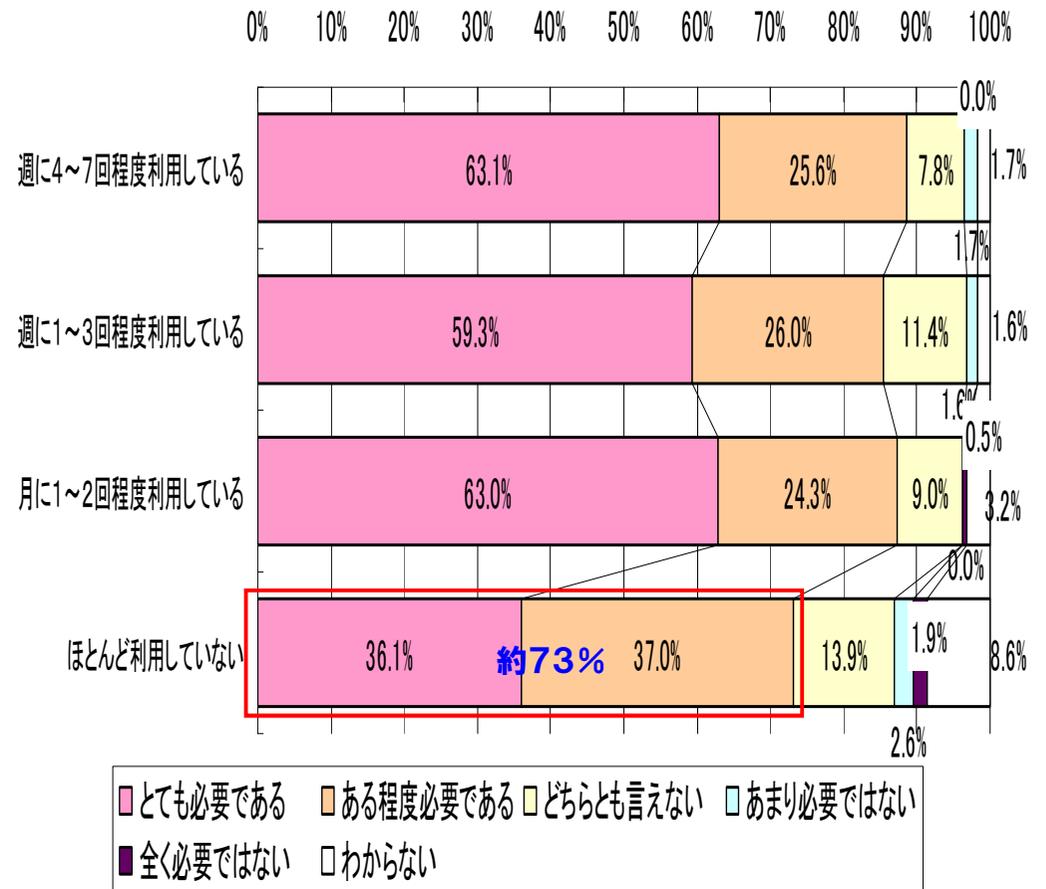


図2 公共交通を維持すべきか【公共交通の利用状況別】



出典:「交通・観光に関する市民意識調査」(関東運輸局)

地域公共交通の活性化・再生に対する市民意識(公共交通を維持するための負担)

- 公共交通を維持するために「国・自治体が公的支援として負担すべき」とした人は、84%。
- 公共交通維持のための費用を「(ある程度なら)負担しても良い」とした人は、
 - ・公共交通を「利用している」人では、53%。
 - ・公共交通をほとんど利用しておらず、公共交通に「満足していない」人でも、44%。

図1 公共交通を維持するための負担のあり方

※回答者全体のうち、何れかの公的機関が負担すべきと回答した人の割合。(複数回答)

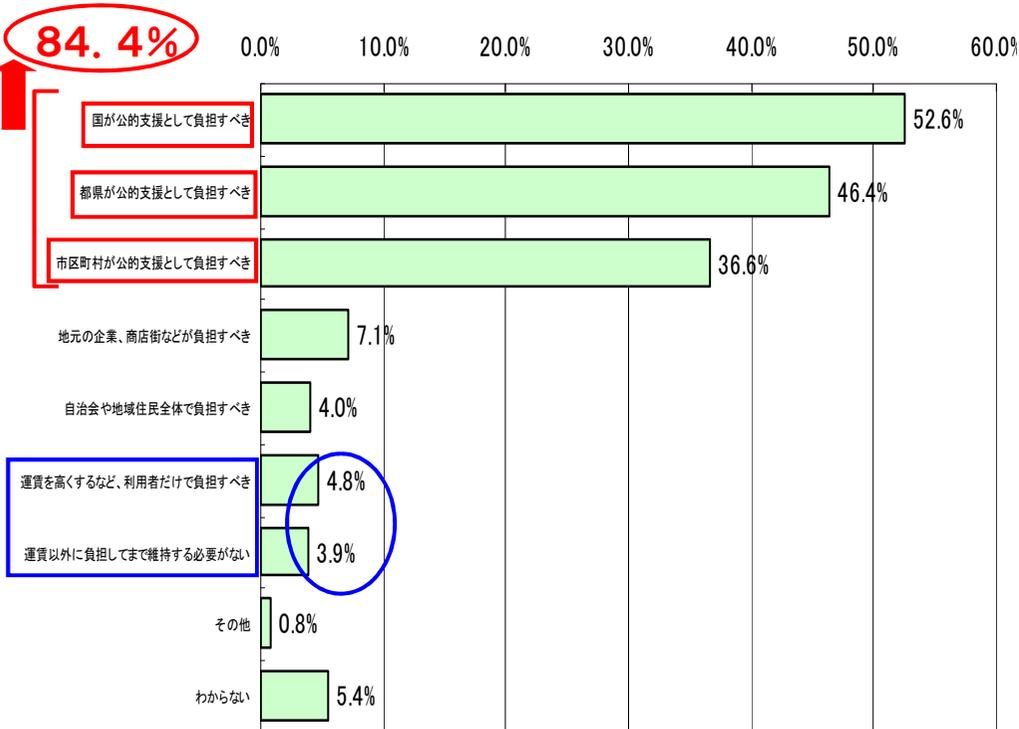
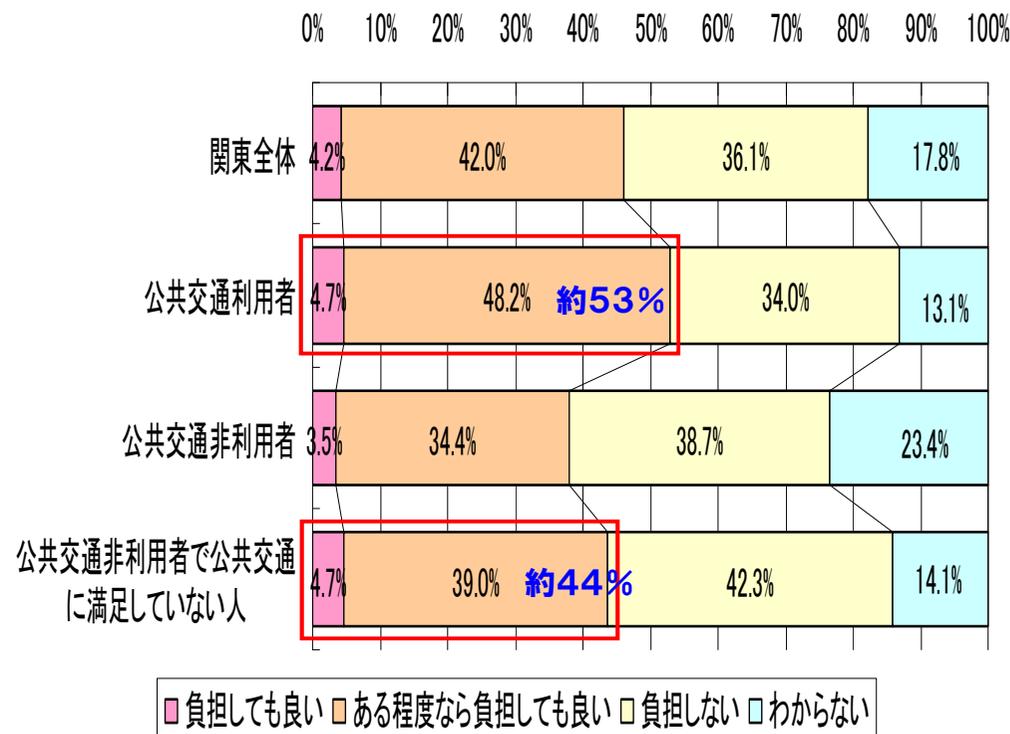
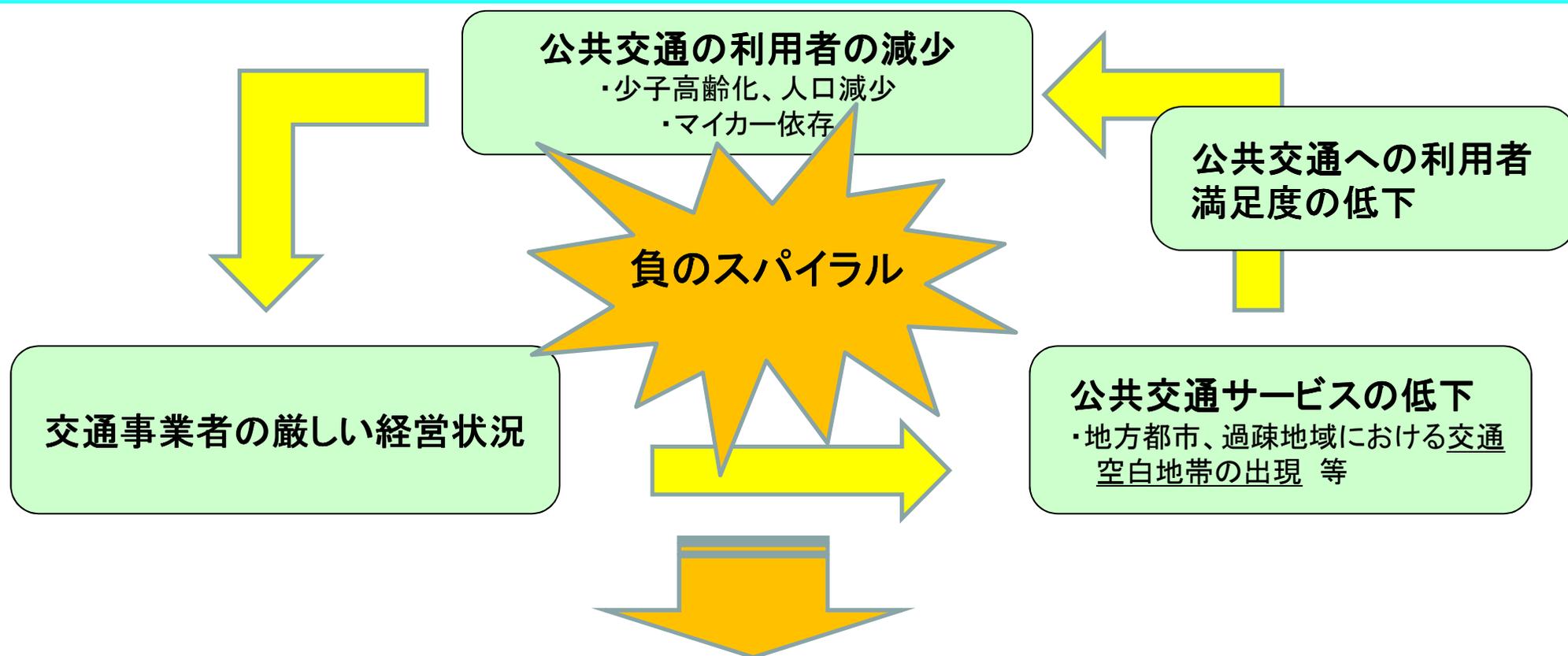


図2 公共交通を維持するための自己負担の意思



出典:「交通・観光に関する市民意識調査」(関東運輸局)

地域公共交通をとりまく現状と課題(まとめ)



これにより、

- ①交通の不便さが生活に影響
- ②自家用自動車の利用可能性がモビリティに影響
- ③高齢ドライバーの安全面の問題

といった問題が生じている。

一方で、市民意識においては、

- ・公共交通の維持の必要性に対する認識があり、
- ・国・自治体による公的負担や自己負担にも一定の理解がみられる。

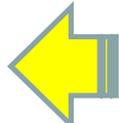
2. 地域公共交通に関わる支援の充実に向けて
 - (1) 交通基本法案
 - (2) 地域公共交通確保維持改善事業
(生活交通サバイバル戦略)
 - (3) 地域公共交通マイスター制度

(1) 交通基本法案の概要(平成23年3月8日閣議決定)

交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、交通に関する施策について、基本理念を定め、及び国、地方公共団体、事業者等の責務を明らかにするとともに、交通に関する施策の基本となる事項等について定める。

これまでの交通に関する施策

交通は、国民生活及び経済活動にとって不可欠な基盤であるものの、交通に関する取組についての骨格となる枠組みが存在しないため、個々の分野での個別対応に終始



交通を取り巻く社会経済情勢の著しい変化
・人口減少・少子高齢化の進展
・我が国の経済の低迷、国際競争力の低下
・切迫した地球温暖化問題への対応

国民目線・利用者目線に立った行政への転換

新しい交通に関する施策への転換

交通基本法及び交通基本計画を制定することによって、交通分野の諸課題に対して交通に関する基本的施策を包括的に示すことにより、国、地方公共団体、事業者、施設管理者及び国民が一体となって、総合的かつ計画的な取組みを推進。

基本理念等

交通に関する施策について基本理念等を定める。
(国民等の交通に対する基本的なニーズの充足、交通の機能の確保及び向上、交通による環境への負荷の低減、交通の適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携、連携等による施策の推進、交通の安全の確保について交通安全対策基本法と十分に連携)

責務

国、地方公共団体、事業者、施設管理者、国民など関係者それぞれの責務を定める。

基本的施策

国及び地方公共団体が講ずる交通に関する基本的施策について定める。
(日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等、高齢者、障害者等の円滑な移動のための施策、物流を含めた交通の利便性向上、円滑化及び効率化、国際競争力の強化及び地域の活力向上、交通に係る環境負荷の低減、まちづくりの観点からの施策の促進、観光立国の実現の観点からの施策の推進 等)

交通基本計画の策定

- 交通に関する施策の目指すべき姿を国民目線・利用者目線からわかりやすく提示。
 - 今後の具体的目標を設定。
- ※交通基本計画と社会資本整備重点計画を車の両輪として施策を推進。

年次報告

交通の動向及び政府が交通に関して講じた施策について、毎年国会に報告を行う。

※詳細はHP(http://www.mlit.go.jp/report/press/sogo12_hh_000032.html)をご覧ください。

(2)『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

- ・ ハンステップバス、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

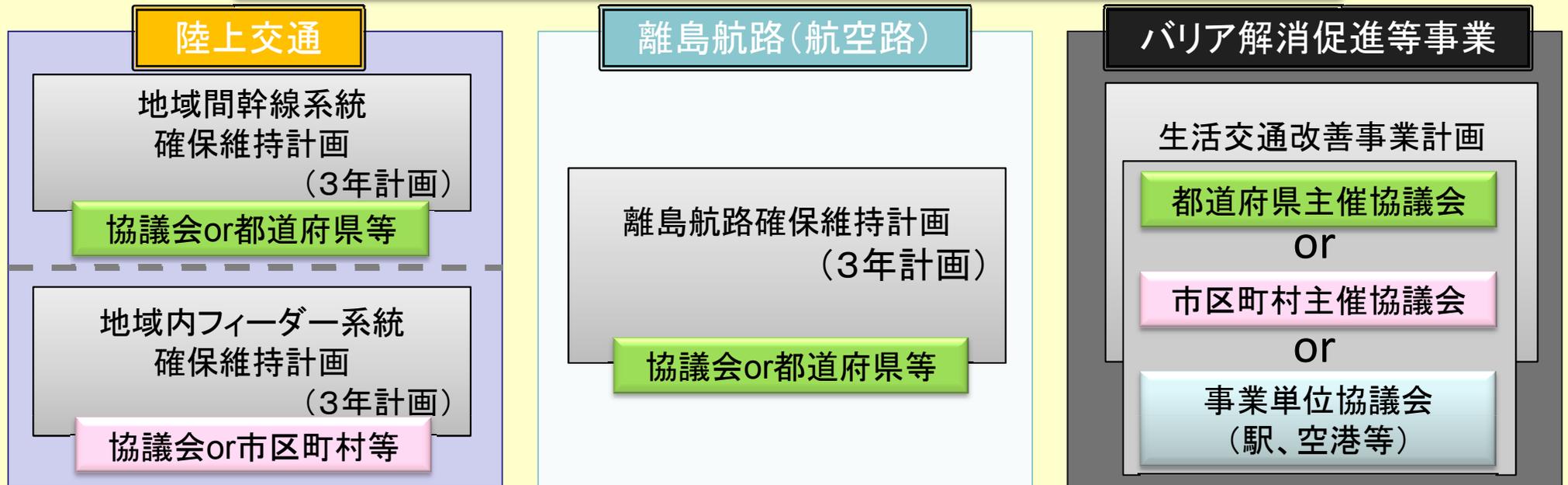
- ・ 地域の公共交通の確保・維持・改善に資する調査の支援等



※補助要綱等の詳細については、HPをご確認ください。(<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/index.html>)

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・市区町村)、関係交通事業者、国(地方運輸局等又は地方航空局) 等

(陸上交通及び離島航路の地域公共交通確保維持事業に係る生活交通ネットワーク計画は、関係する都道府県及び市区町村がともに参加)

※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)の活用も可能とする。

※住民、利用者、利害関係者の意見を反映させる観点から、あらかじめ協議会への当事者の参加、アンケート、ヒアリング、公聴会又はパブリックコメント等の手順を経て計画を策定することとする。

生活交通ネットワーク計画等の記載事項

地域公共交通確保維持事業（陸上交通）

地域間幹線系統

- 事業の目的・必要性
- 事業の定量的な目標・効果
- 運行系統の概要・運送予定者
- 事業に要する費用の総額・負担者・負担額
- その他（別表4の基準ハ・ニ関係）

地域内フィーダー系統

- 事業の目的・必要性
- 事業の定量的な目標・効果
- 運行系統の概要・運送予定者
- 事業に要する費用の総額・負担者・負担額

車両減価償却費等補助を受けようとする場合は、上記に

- 車両の取得の目的・必要性
 - 車両の取得の定量的な目標・効果
 - 車両取得計画の概要・取得事業者
 - 車両取得の費用の総額・負担者・負担額
- に係る事項を加える。

地域公共交通確保維持事業（離島航路）

運営費補助

- 事業の目的・必要性
- 事業の定量的な目標・効果
- 航路の概要・運航予定者
- 事業に要する費用の総額、負担者
- 事業の改善等に関する事項

構造改革補助

- 事業の目的・必要性
- 事業の定量的な目標・効果
- 運航を確保・維持するための改善策等
- 事業に要する費用の総額、負担者・負担額

地域公共交通バリア解消促進等事業

バリアフリー化設備等整備事業

- 事業の目的・必要性
- 事業の定量的な目標・効果
- 事業の内容・事業実施者
- 事業に要する費用の総額・負担者・負担額
- 計画期間

利用環境改善促進等事業

- 事業の目的・必要性
- 事業の定量的な目標・効果
- 事業の内容・事業実施者
- 事業に要する費用の総額・負担者・負担額
- 計画期間
- その他（別表19関係）

鉄道軌道安全輸送設備等整備事業

- 事業の目的・必要性
- 事業の定量的な目標・効果
- 事業の内容・事業実施者
- 事業に要する費用の総額・負担者・負担額
- 計画期間

※上記各事業の計画記載事項は、それぞれ、地域間幹線系統確保維持計画、地域内フィーダー系統確保維持計画、離島航路確保維持計画、生活交通改善事業計画の場合も同じ。

※利用環境改善促進等事業については、LRT整備計画に記載されていない事項を追記書類としてつけることで、鉄道軌道安全輸送設備等整備事業については、鉄道事業再構築実施計画に記載されていない事項を追記書類としてつけることで生活交通ネットワーク計画に代替可。

陸上交通の確保維持事業

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。

○地域間幹線系統

- ・ 地域間幹線バス系統のうち、一定の要件を満たし、赤字が見込まれる系統であって、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

※補助対象事業者：一般乗合旅客自動車運送事業者

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)
- ・ 従前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

○地域内フィーダー系統

- ・ 地域間幹線バス系統等と密接な地域内のフィーダ一路線のうち、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、赤字が見込まれる系統であって、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

※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

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系統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
- ・ 新たに運行を開始、又は新規に地方公共団体が支援を開始する系統

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. 路線定期運行であること。(補助対象事業者は一般乗合旅客自動車運送事業者)
2. 複数市町村にまたがる系統であること。(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。)
3. 都道府県庁所在地、広域行政圏の中心市町村、又は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都道府県協議会が認めた市町村への需要に対応して設定される系統であること。
4. 1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの。ただし、都道府県協議会が認めた場合は、平日1日当たりの計画運行回数が3回以上のものとする。
5. 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ヶ年度連続して実績が15人未満/日又は150人超/日のものは除く。)
6. 経常赤字が見込まれること。(既存系統であって、過去2ヶ年度連続して経常黒字となった運行系統は除く。)
7. 補助対象期間の末日(9月30日)において引き続き運行される予定の系統であること。(補助対象期間中に再編等を行う場合に、その30日前までに生活交通ネットワーク計画の認定又は変更認定を受けた場合に限り、同一の補助対象系統が継続しての運行と取り扱う。)
8. 都道府県主催、関係市区町村の参加する協議会における協議を経て、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。
* 関係市区町村は、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。
9. 生活交通ネットワーク計画の策定にあたっては、住民、利用者、利害関係者の意見を反映させる観点から、あらかじめ協議会への当事者の参加、アンケート、ヒアリング、公聴会又はパブリックコメント等の手順を経ること。
10. 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選定されていること。

補助対象とする地域内フィーダー系統の要件

○主な要件

- ・「補助対象地域間幹線バス系統のフィーダー系統」または「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」
： 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

1. 路線定期運行、路線不定期運行若しくは区域運行又は市町村運営有償運送(交通空白輸送に限る)若しくは過疎地有償運送(乗合旅客の運送に限る。)であること。(補助対象事業者は一般乗合旅客自動車運送事業者及び自家用有償旅客運送者。)
 2. 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。(政令市、中核市及び特別区(以下、「政令市等」という。)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市等の区域内であるものを除く。)
 - (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、過疎地域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、奄美群島振興開発特別措置法に基づく奄美群島、小笠原諸島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県の区域
 - 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、市街地その他の交通不便地域として地方運輸局長等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、鉄軌道路線、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。
3. 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。
4. 新たに運行を開始する系統、又は新規に地方公共団体が支援を開始する系統、平成23年度以降に地域内フィーダー系統に係る国庫補助を受けたことがある系統。
5. 経常赤字が見込まれること。(既存系統であって、過去2ヶ年度連続して経常黒字となった運行系統は除く。)
6. 補助対象期間の末日(9月30日)において引き続き運行される予定の系統であること。(補助対象期間中に再編等を行う場合に、その30日前までに生活交通ネットワーク計画の認定又は変更認定を受けた場合に限り、同一の補助対象系統が継続しての運行と取り扱う。)
7. 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。
8. 生活交通ネットワーク計画の策定にあたっては、住民、利用者、利害関係者の意見を反映させる観点から、あらかじめ協議会への当事者の参加、アンケート、ヒアリング、公聴会又はパブリックコメント等の手順を経ること。
9. 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選定されていること。

補助対象とする地域内フィーダーシステムの要件(イメージ)

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。

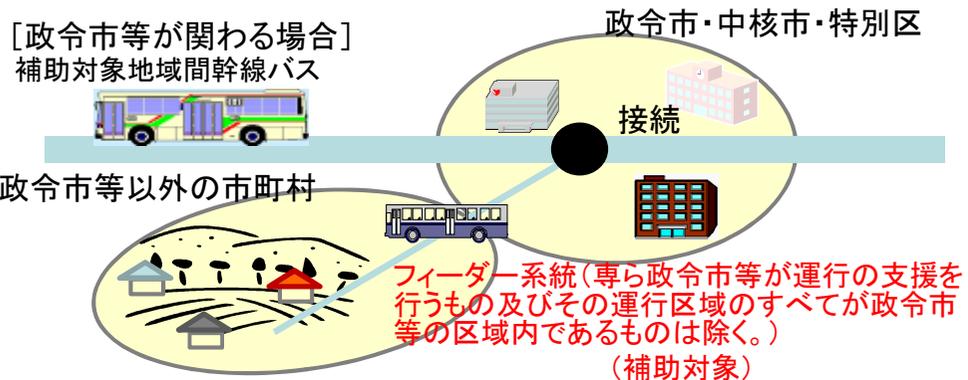
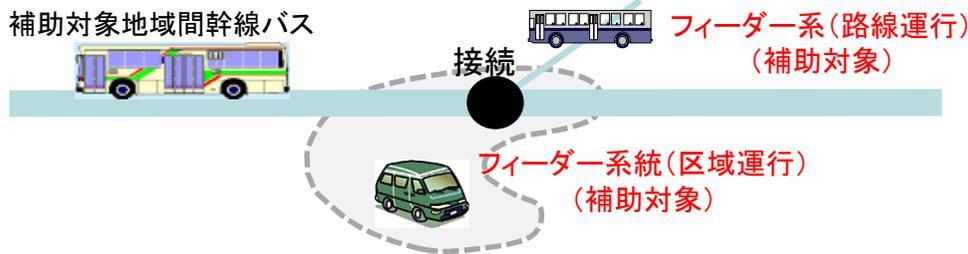
補助対象経費

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補助対象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9/20を限度とする。)に相当する額とする。

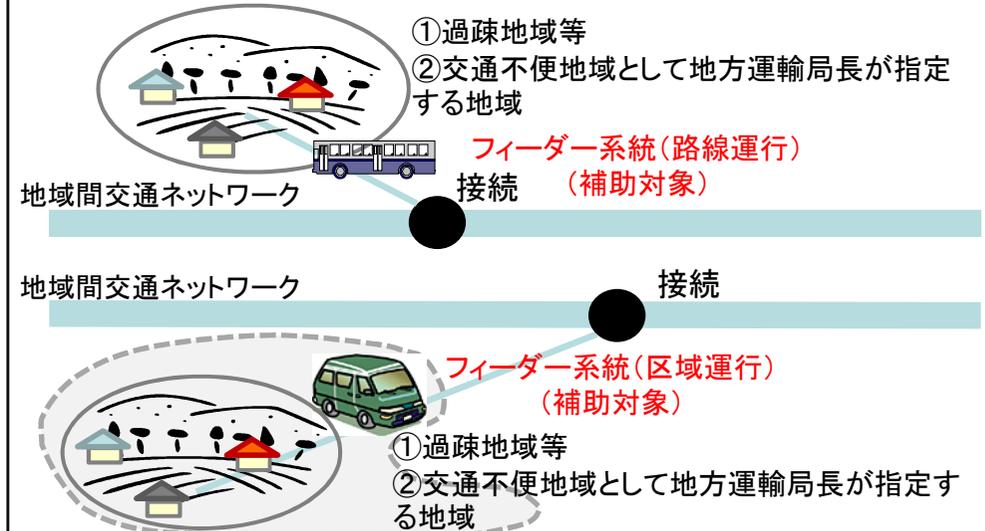
なお、計画内容に記載されたサービスが提供されなかった場合及び天変地異、燃料価格の暴騰等運送者の責によらない事象により事前に算定される収支差と実績の収支差に大幅な乖離が生じた場合には、合理性が認められる範囲内で補正を行うものとする。

フィーダー系統のイメージ

(1) 補助対象地域間幹線バス系統のフィーダー系統



(2) 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



- * 地域間交通ネットワーク(黒字路線も含まれる。)
- ・地域間幹線バス系統(複数市町村にまたがる、平日1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの。)
- ・鉄軌道路線(JR、大手民鉄等も含まれる。)
- ・内航旅客船航路、国内定期航空

※幹線とフィーダーの接続するポイントは、補助対象となる地域内に含まれていなくてもよい。

バリア解消促進等事業(バリアフリー化・利用環境改善)

<支援スキーム>

- 協議会(都道府県、市町村又は事業ごと)において、事業の目的・必要性、定量的な目標・効果、事業内容と事業実施者、費用の総額・負担者・負担割合等を記載した生活交通ネットワーク計画を策定し、国(運輸局等)へ提出。
- 協議会が策定した生活交通ネットワーク計画に位置付けのある事業について、当該事業を実施する事業者が国(運輸局等)へ補助申請。事業実績の報告の後、国から事業者に対し補助金交付。

<新制度のポイント>

- 事業実施の前提として、地域の協議会での議論を経て生活交通ネットワーク計画を策定。(平成22年度以前に採択された交通施設バリアフリー化設備等整備費補助金の継続事業に関しては、経過措置として計画策定を必要としない。)
- 地方自治体の協調補助を要件とせず、事業費の分担については協議会で議論し、生活交通ネットワーク計画に記載。

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、HP制作等)
※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、HP制作等)
⇒ 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)
- 既存航空旅客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、HP制作等)
⇒ 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、HP制作等)
⇒ 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建造・改造)
⇒ 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

- 鉄軌道駅の生活支援機能施設の整備
※鉄道バリアフリー補助 1/3 ⇒ 1/3
- 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)
- デマンドシステム導入
⇒ 1/3(新規)
- 離島航路(地域公共交通確保維持事業実施事業者以外で離島住民の運賃割引を行う者)の船舶建造等
⇒ 1/10(新規)
ただし、離島住民の運賃割引に必要な経費の1/2以内

バリア解消促進等事業(地域鉄道の安全性の向上)

支援スキーム

- 協議会(都道府県、市町村又は事業ごと)において、事業の目的・内容・効果、費用負担、事業内容と事業主体等を記載した生活交通ネットワーク計画を策定し、国(運輸局)へ提出。
※当該計画は、バリア解消促進等事業のみの計画として作成することも可。
- 協議会が策定した生活交通ネットワーク計画に位置付けのある事業について、当該事業を実施する事業者が国(運輸局)へ補助申請。交付決定、事業実施を経て事業実績の報告の後、国から事業者に対し補助金交付。

新制度のポイント

- 旧「鉄道軌道輸送対策事業」に相当する支援制度。
- 事業実施の前提として、地域の協議会での議論を経て生活交通ネットワーク計画を策定。
- 事業費の1/3を国が補助。地方自治体の協調補助を要件とせず、事業費の分担については協議会で議論し、生活交通ネットワーク計画に記載。

(旧「鉄道軌道輸送対策事業」との変更点)

- 「全事業経常損益」基準から「鉄道事業経常損益」基準に変更
- 第3種鉄道事業者である地方公共団体を全て対象とする
- 設備投資工事(機能向上、老朽更新)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)等に係る修繕工事も採択
- 制度上、地方自治体の協調補助要件がなくなるが、事業採択・補助金配分に際しては、地方自治体の協調補助の有無・規模を十分に勘案

調査事業

補助対象

補助対象事業者が取り組む地域の公共交通の確保維持改善に係る計画の策定調査等

補助対象者

上記の計画の策定を設置目的の一つとする多様な地域の関係者（都道府県、市区町村、関係交通事業者又は交通施設管理者、地方運輸局等）により構成される協議会（補助要綱第2条第1号に規定する協議会のほか、地域公共交通活性化・再生法に定める法定協議会、離島航路協議会等、既存の協議会を含む。）

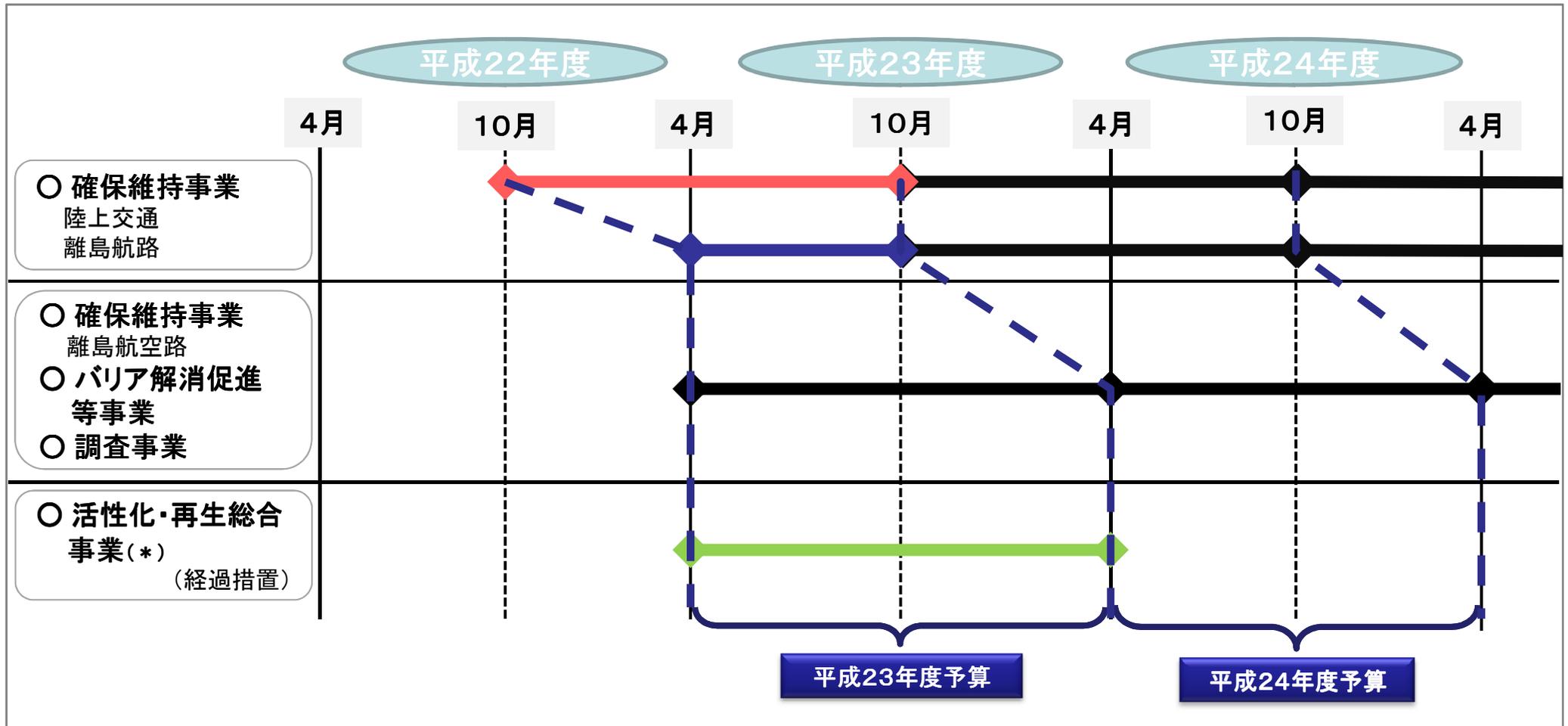
補助対象経費

計画の策定に必要な経費（協議会開催等の事務費、地域のデータの収集・分析の費用、住民・利用者アンケートの実施費用、専門家の招聘費用、モビリティマネジメントの実施等地域住民への啓発事業の費用、短期間の実証調査のための費用等。）

補助率

定額（2000万円以下）

地域公共交通確保維持改善事業のスケジュール



- 新制度は平成23年4月1日施行。
- 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。

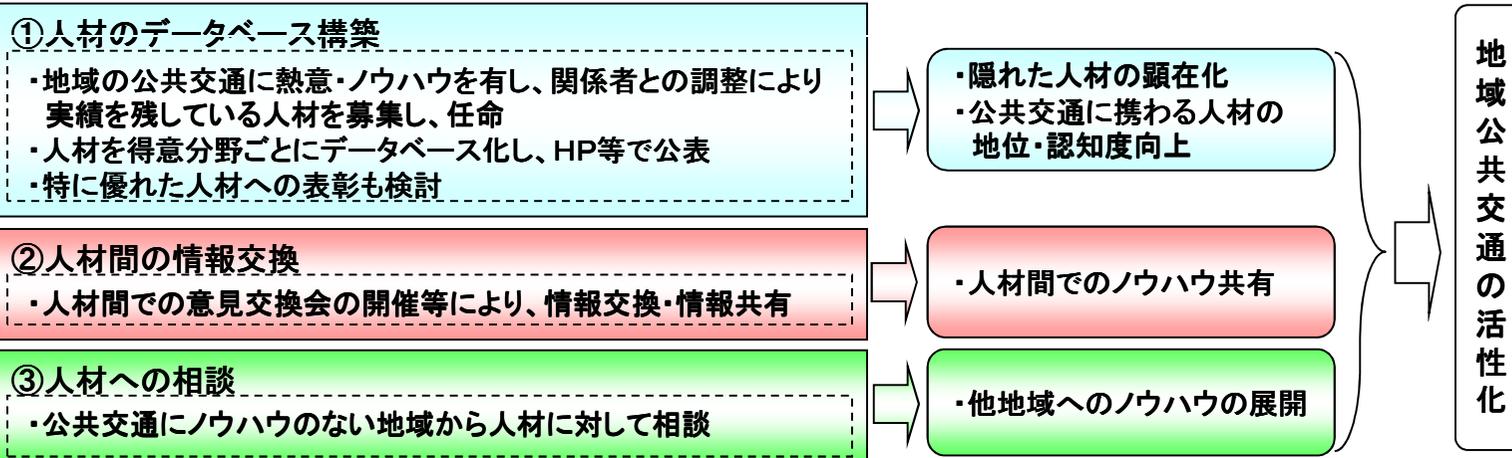
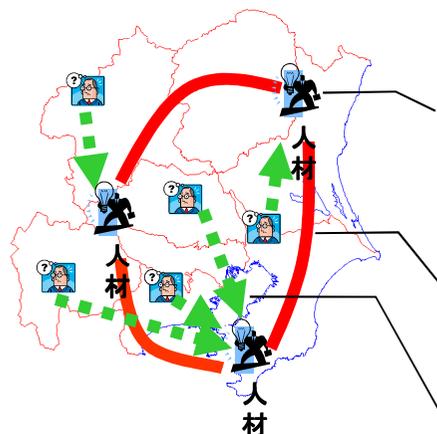
(3) 地域公共交通マイスター制度について

概要

・地域が主体的に地域公共交通の維持・利便性向上・活性化に向けた先進的・独創的な取組みを実践するにあたり、その取組みを中心となって推進し、知識、経験、熱意を有する自治体職員の方、交通事業者職員の方、NPO法人職員の方等を、有識者、報道機関代表者及び各交通事業者団体代表者から構成する選定委員会が、「地域公共交通マイスター」として選定し、関東運輸局長が任命する。

<選定委員> H23.10月時点	横浜国立大学大学院 都市イノベーション研究院教授	中村文彦 (委員長)	関東鉄道協会会長	根津嘉澄
	交通ジャーナリスト	鈴木文彦	(社)東京バス協会会長	小田征一
	フリーアナウンサー	青山佳世	関東地区ハイヤータクシー協議会会長	大野清一
	関東七社会(共同通信社東京支社長)	渥美一志	関東旅客船協会会長	山崎潤一

・「地域公共交通マイスター」は、自らの取組みから得られた知識や経験をより多くの関係者に継承する役割を担う。



取組状況

平成22年11月 1日～30日	地域公共交通マイスター候補者の推薦を募集
平成23年 3月10日	地域公共交通マイスター選定委員会を開催
4月25日	初代地域公共交通マイスター13名を任命 プロフィール、取組事例等を「地域公共交通マイスターデータベース」としてホームページで公開
6月27日	地域公共交通マイスターの知識・経験の普及等のため「地域公共交通マイスターワークショップ」を開催
10月11日～11月11日	第2回地域公共交通マイスター候補者の推薦を募集開始
平成24年 3月 9日	第2回地域公共交通マイスター選定委員会を開催、選定委員・初代マイスターとの意見交換会を開催
3月22日	二代目地域公共交通マイスター4名を任命

地域公共交通マイスター①

初代地域公共交通マイスター一覧

【自治体関係】

所 属	氏 名	取組概要
茨城県日立市	高橋 正朗	 <ul style="list-style-type: none"> 交通空白地域解消のため、地域がNPOを設立してデマンド型乗合タクシーを導入するに当たり、説明会に参加し、地域の負担に理解を得るとともに、手続全般に対し、中心的役割を果たした。 既存の路線バスの維持・拡充のため、地域との話し合いに参加し、全国初の地域住民とバス事業者と市による「パートナーシップ協定」の締結により、地域住民によるバス乗車促進運動、バス事業者による地域の声を取り入れた利便性向上策の実施につなげた。
千葉県南房総市	鳶田 紀之	 <ul style="list-style-type: none"> 合併により不均衡が生じたコミュニティバス等の再編整備に取り組み、市内全地区長への説明や市役所庁内の連携・情報共有等を通じて、快速バスの運行やデマンド交通導入等、「機能と役割を明確にした公共交通体系」の構築を図った。 快速バスが来訪者にとって二次交通としての機能を十分発揮できるよう、鉄道会社への積極的な売り込みを行う等、一次交通(鉄道・高速バス)との連携強化を図った。
埼玉県三郷市	大野 練夫	 <ul style="list-style-type: none"> 市民の要望を集約し、路線計画やバス停立地方針等の企画を自ら行い、民間バス事業者が採算性を考慮した上で事業に参入する「三郷モデル」を作りあげた。 バスネットワーク再編による大幅なバスの増便及び自転車とバスの連携強化を図るなど、国、県、交通事業者等との調整役となりながら、公共交通利用促進によるCO2削減に取り組んだ。
神奈川県相模原市	藤井 一洋	 <ul style="list-style-type: none"> 交通不便地域におけるコミュニティバスや乗合タクシー導入に当たり、地域住民・交通事業者・行政の三者協働や運行継続条件・導入基準等を包括させ、運行廃止の可能性も含めて制度化した。 地域の運行協議会等において、市と地域の役割分担と協働体制の構築を説き、地域組織主導で住民説明会を開催させるなど、住民自ら取り組む姿勢を引き出した。
神奈川県秦野市	保坂 富士雄	 <ul style="list-style-type: none"> 交通渋滞問題や交通空白地域解消のため、TDM施策による交通需要側の意識改革と乗合タクシーの導入による地域公共交通の利便性向上を図り、自家用車から公共交通への転換や地域公共交通の維持・活性化を図った。 乗合タクシーの実証運行開始に際し、地域懇談会出席の他、事業者・商店街・住民等との協議も精力的に実施し、多様な意見について調整を図り、実証運行開始後も多様な意見を反映すべく、運行計画の見直しを行うなど、持続可能な公共交通の構築に努めた。

【鉄道事業者関係】

いすみ鉄道株式会社	鳥塚 亮	 <ul style="list-style-type: none"> いすみ鉄道における2年間の存続検定期間中、公募を経て社長に就任し、沿線商店街関係者による応援団等地元と良好な関係を築きながら、存続に向けて物品販売やネーミングライツ等即効性のある増収策を打ち出し、地域鉄道の再生に取り組んだ。 豊富な人脈を活かし、沿線地域の恵まれた自然環境に着目したアニメキャラクターの登用やイベント列車の導入等観光鉄道化に取り組んだ。
社団法人銚子市観光協会	向後 功作	 <ul style="list-style-type: none"> 銚子電気鉄道在職時、広報担当として積極的な情報発信に努め銚子電鉄の知名度向上に貢献した。 地域鉄道存続のためには地域の活性化が不可欠との信念のもと、大学でまちづくりを学び、まち歩きとセットにしたイベント列車運行など、鉄道のイベント開催にあたって、まちの魅力もPRできる要素を盛り込み、銚子のまちの知名度向上に尽力した。 平成22年4月、銚子電気鉄道を退職し、現在銚子市観光プロデューサーとして地域観光振興の企画や営業活動、市民活動の連携支援を行った。

地域公共交通マイスター②

【バス事業者関係】

イーグルバス株式会社	谷島 賢		<ul style="list-style-type: none"> 不採算路線維持のため、大学と連携し、GPSと乗降センサー等のシステムを活用した路線毎の運行情報や利用状況のデータ把握・分析と、利用者アンケート等を通じた顧客ニーズの把握を通じて、路線バス事業を「見える化」し、運行の最適化、コスト改善により事業の持続性を導き出した。 観光資源がある過疎地の生活路線バス等において、上記のプロセスに加え、路線のハブ&スポーク化、ゾーン制運賃等創意工夫による取組を実施し、改善を図った。
山梨交通株式会社	雨宮 正英		<ul style="list-style-type: none"> バス交通の利便性向上と活性化に向けて、インターネットを利用して路線やバス停通過時刻の検索ができるバスマップに、リアルタイムの運行情報やバス停周辺の観光情報を組み合わせた「やまなしバスコンシェルジュ」システムを産学連携により開発し、実用化する等、他業種、大学、行政等と連携しながら、創意工夫による取組を実施した。

【タクシー事業者関係】

<ul style="list-style-type: none"> 株式会社愛鶴 株式会社ハートフルタクシー 	篠原 俊正		<ul style="list-style-type: none"> 地域への貢献と要望に応えるため、介護・福祉の支援を行うタクシー救済事業(Qタク)サービスを構築し、「陣痛119番」など利用者ニーズの多様な用途に応えられるメニューを構築した。 子育て支援タクシーを運行し、今まで運送依頼を躊躇していた子供、母親等との間に、タクシーは安全・安心であるという信頼関係を築きあげた。 交通空白地域解消のため、市民の交通アクセスはどうあるべきかを考慮し、行政と連携を図りながらコミュニティタクシーの運行を実施した。
---	-------	---	---

【その他】

特定非営利活動法人ウイラブ茨城	高松 志津夫		<ul style="list-style-type: none"> 交通弱者である障害者、高齢者に地域密着型サービスを提供することを目的に自らNPO法人を設立し、県内で「福祉有償運送」を行うため、各市町村に対して運営協議会設置運動を展開した。 公共交通機関のみならず、スクールバスや一般企業保有の送迎バスなど、地域資源の有効利用を促進する活動を提唱し、地域全般の移動手段の必要性を行政に提言した。
特定非営利活動法人まちづくり支援センター	為国 孝敏		<ul style="list-style-type: none"> 佐野市内の公共交通体系の見直しに際し、交通空白地域において、自ら提案・実現したワークショップの全てに参加し、最前線に立って地域住民と行政との橋渡し役を務め、住民主導による実証運行につなげた。 バス路線再編を検討する市役所職員に対し、デマンド交通や新規路線のスリム化等の指導を実施し、基幹線と支線のネットワーク化やフリー乗車、デマンド運行などを導入し本格運行に導いた。
<ul style="list-style-type: none"> 特定非営利活動法人かながわ福祉移動サービスネットワーク 移動サービスワーカーズコレクティブ らら・むーぶ 港北 	清水 弘子		<ul style="list-style-type: none"> 神奈川県内で交通不便を感じる住民が、自ら主体となって取り組む「地域生活交通づくり」を支援し、地域主体を育て、地域の合意形成、運行に至るまで共に取り組み、実践につなげた。 大和市西鶴間・上草柳地域において、住民組織をつくり、市との協働事業により、運行経費を自治会・各世帯からの負担と協賛金等でまかなう「のりあい」の運行に至るまでを支援した。

地域公共交通マイスター③

二代目地域公共交通マイスター一覧

【鉄道事業者関係】

所属	氏名	取組概要
ひたちなか海浜鉄道(株)	吉田 千秋	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民や自治会、地元の商工会議所などと積極的に連携しながら、沿線の観光施設とのタイアップや割引率の高い年間通学定期の発売、また、旅行ツアーで湊線乗車を組み込むために旅行者へトップセールスを行うなど、様々なアイデアや取り組みにより、収支の改善と利用者数の増加に大きな成果をあげている。 ・「鉄道を中心としたまちづくり」という公共的視点から会社経営を行っている。地域住民の理解と行動に支えられた元気なローカル鉄道の経営者として注目を集めている。

【バス事業者関係】

所属	氏名	取組概要
神奈川中央交通(株)	永山 輝彦	<ul style="list-style-type: none"> ・神奈川中央交通において平成21年4月より、環境に配慮した地球にやさしい定期券として「グリーンエコパス」を導入し、バスの活性化も併せて図った。バスから排出されるCO2をオフセットすることは、公共交通機関として環境問題への先進的な取り組みである。 ・BRT導入について、連節バスという車両が長い特殊車両であり、安全面の確保に向け警察等関係者の調整を積極的に行っている。 ・利用者利便の向上策として、自転車ラック付きバスを導入するため、積極的に関係者と調整を行い本格運行を実施した。

【旅客船事業者関係】

所属	氏名	取組概要
伊豆諸島開発(株)	相良 宣尚	<ul style="list-style-type: none"> ・ジェットフォイルの高速性・機動性を活かした新規航路開拓のため、東京～館山～下田を結ぶトライアングル航路のモニター運航を実施した。 ・新たな観光需要と地域活性化の推進を目指し、下田市が中心となって設立した「南伊豆地区・首都圏海上高速航路推進協議会」に参画。東京～下田、伊豆大島～下田をジェットフォイルで結ぶモニター運航を実施した。 ・「観光立市」を目指す藤沢市と協働し、江ノ島～伊豆大島をジェットフォイルで結ぶ航路を35年ぶりに復活させた。 ・公共交通活性化総合プログラムの「高速旅客船ジェットフォイル運航実験検討会」に委員として参画、東京～横浜～千葉、東京～三崎等の運航実験を実施した。

【その他】

所属	氏名	取組概要
三立応用化工(株)	佐羽 宏之	<ul style="list-style-type: none"> ・群馬県の東毛地域において公共交通の維持・発展を目的に「2015年の公共交通をつくる会」を設立。わたらせ渓谷鐵道や上毛電鉄を民間の立場から支援を行うことを目的に「わたらせ渓谷鐵道市民協議会」、「上毛電鉄友の会」を設立。 ・各組織ともに無償のボランティア参加を基本に活動。公共交通が苦境にある状況にあって様々な取り組みを通して、市民の手で既存の公共交通を守り・発展させていくことを提唱し、沿線市民に公共交通への関心を持たせている。