

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)

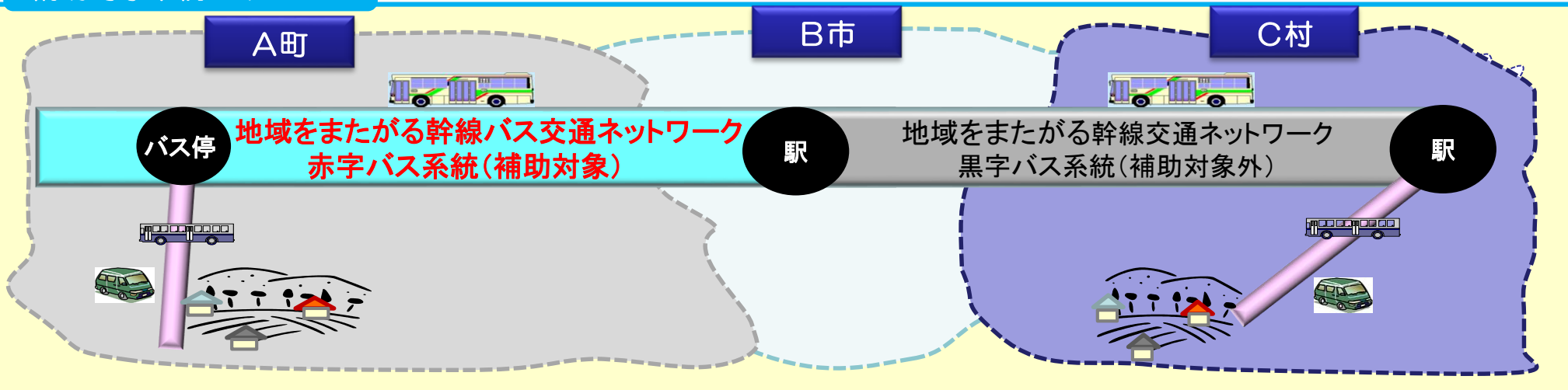
- **補助率**

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)
 - ※ 復興特会から移行する応急仮設住宅非経由系統のうち、震災前に輸送量要件を満たし、直近の年度に輸送量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

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

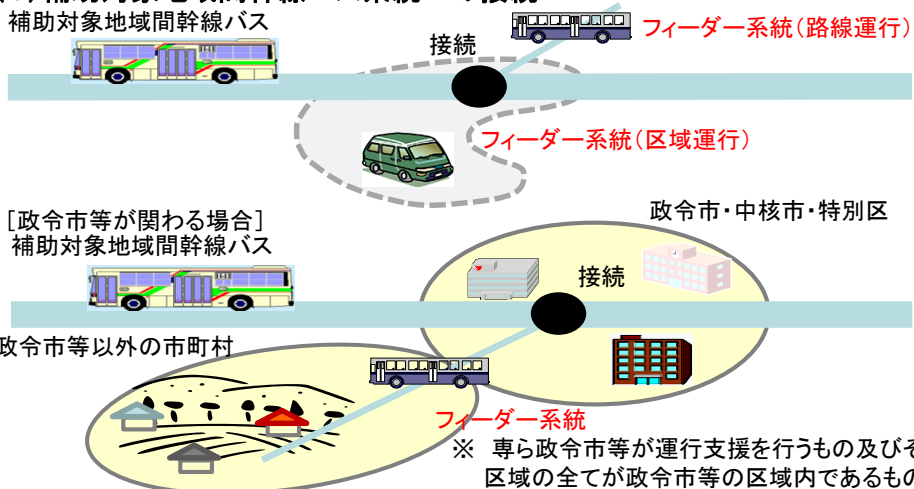
1/2

○ 主な補助要件

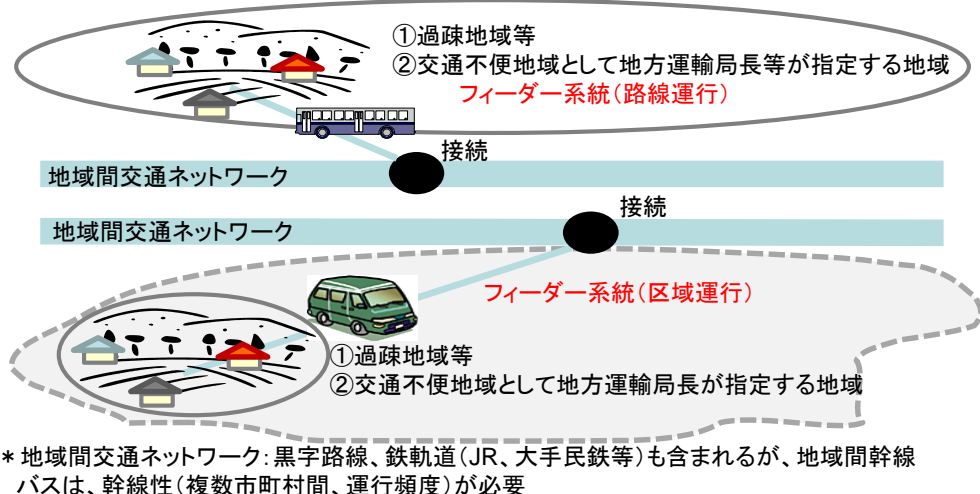
- ・補助対象地域間バス系統を補完するものであること
又は過疎地域等の交通不便地域の移動確保を目的とするものであること
- ・補助対象地域間幹線バス系統等へのアクセス機能を有するものであること
- ・新たに運行又は公的支援を受けるものであること
- ・乗車人員が1人/1便以上であること
（定時定路線型の場合に限る。）
- ・経常赤字が見込まれること

補助対象システムのイメージ

(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の減少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

○ 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）

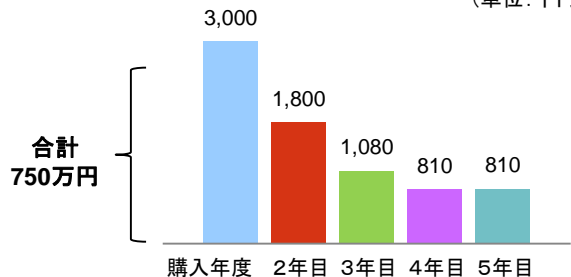
③ 小型車両（①及び②の類型に属さない長さ7メートル以下かつ定員29人以下の車両）

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：千円）

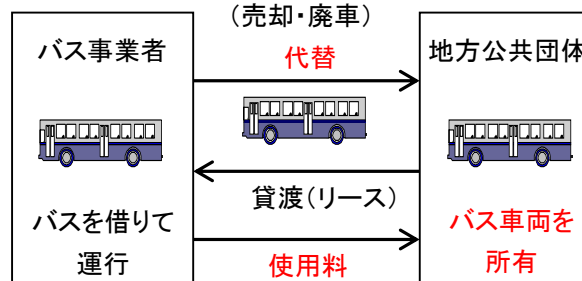


車両購入に係る減価償却費・金融費用を5年間にわたって交付

※ 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

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】

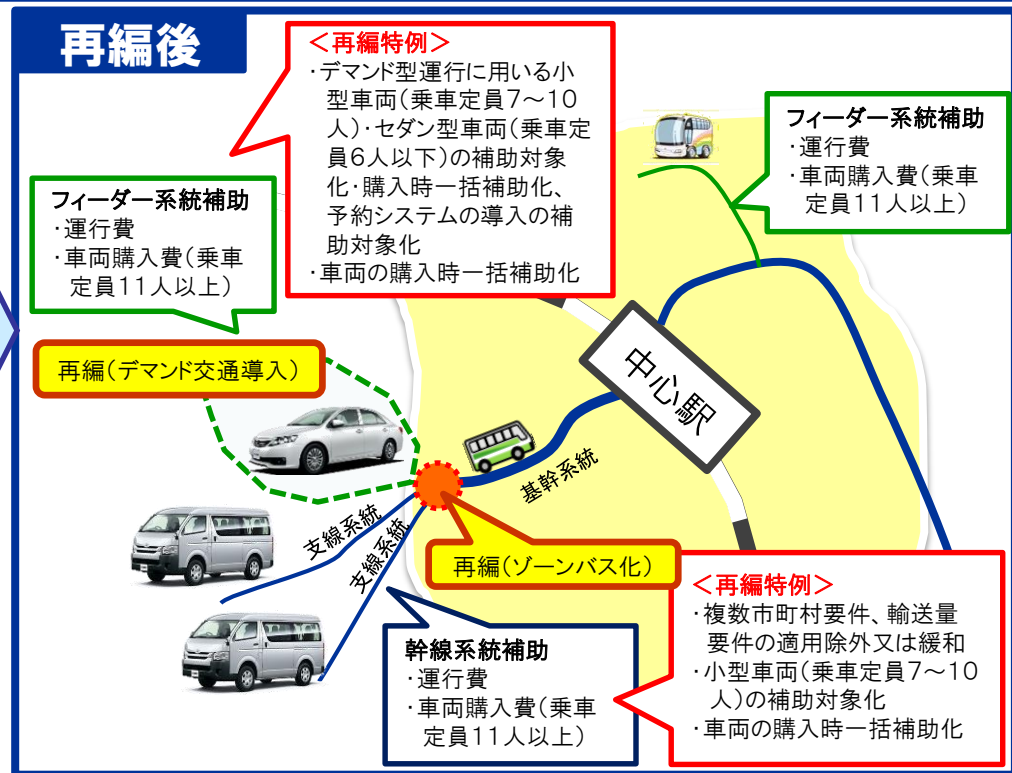
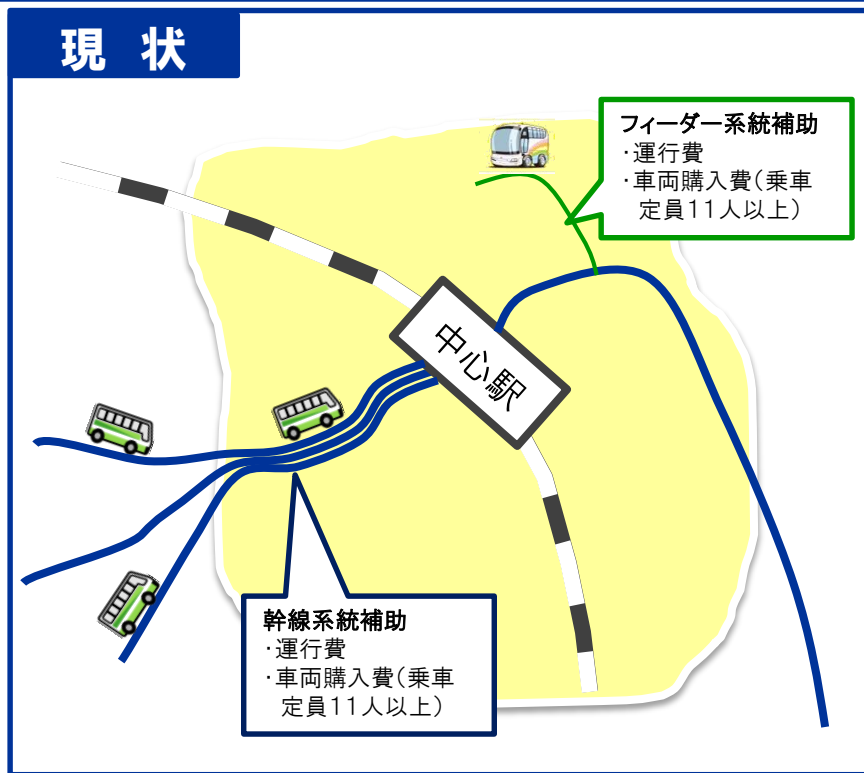
- ・ゾーンバス化等により、基幹系統と支線系統とに運行系統を分けることで地域間幹線補助系統の要件を満たさなくなる系統についても補助対象化(複数市町村要件、輸送量要件の除外)
- ・上記の対象となる系統以外の系統について輸送量要件(15人/日)の緩和(3人/日)
- ・ゾーンバスの支線系統等の効率的な運行を実現するため、小型車両(乗車定員7~10人)を補助対象化

【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

【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



※「ゾーンバス化」:運行地域のバス交通の拠点となる乗継ポイントを設定し、乗継ポイントを起点に中心部までの路線を「基幹系統」、乗継ポイントから周辺地域への路線を「支線系統」に役割分担すること。

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

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

地域公共交通確保維持事業（離島航路運営費等補助）

離島航路は、離島に暮らす住民にとって、日常生活における移動や生活必需品等の輸送のために不可欠の交通手段であり、その確保・維持に係る地域の取組みを支援。

離島航路運営費等補助

制度概要

- ・補助対象は**唯一**かつ**赤字**の航路
- ・事前算定方式による内定制度
- ・補助対象経費の算出は効率的な運営を行った際の標準収支見込により求める標準化方式を採用
- ・欠損見込額全体に対する補助充足率は1/2
- ・補助対象期間は10月から9月の1年間

※補助対象航路 121航路110事業者(H27年度)

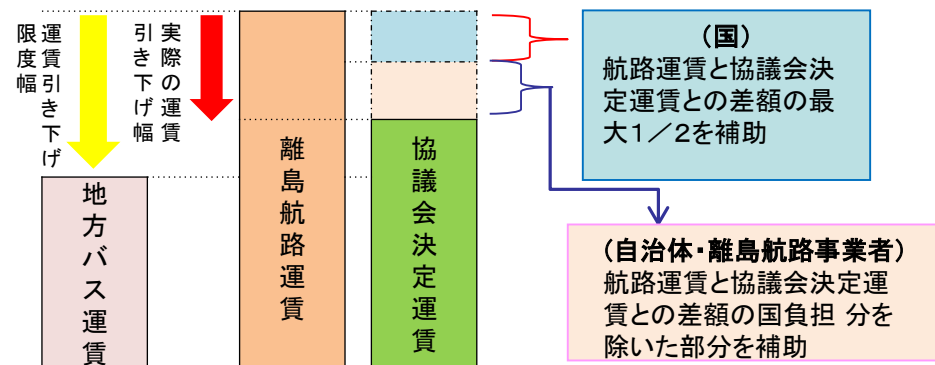
補助対象航路の主な基準

- ① 離島振興法第2条第1項の規定により指定された離島振興対策実施地域又はこれに準ずる地域に係る航路であること。
- ② 本土と①の地域又は①の地域相互間を連絡する航路であり、かつ、以下のいずれかに該当すること。
 - イ) 他に交通機関がないか又は他の交通機関によることが著しく不便となること。
 - ロ) 同一離島に複数航路が存在する場合、同一離島について起点港を異にし、終点が同一市町村にない航路であり、協議会で決定された航路であること。
- ③ 陸上の国道又は都道府県道に相当する海上交通機能を有すること。
- ④ 関係住民のほか、郵便・信書便又は生活必需品及び主要物資等を輸送していること。
- ⑤ 航路経営により生じる欠損見込が明らかにやむを得ないと認められること。

離島住民運賃割引補助

制度概要

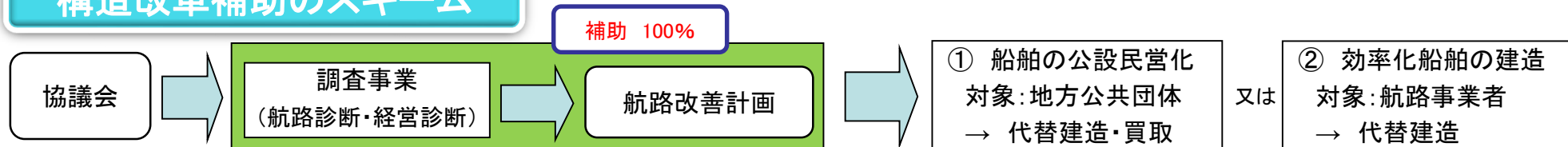
- ・当該地域の地方バス等の運賃水準までを引き下げ限度幅とし、地域(自治体等)による負担等を勘案して、協議会において運賃水準を決定
- ・運営費補助の中で、協議会で決定された運賃引き下げ額の1/2を含め、国が補助



地域公共交通確保維持事業（離島航路構造改革補助）

離島航路の維持・改善のため、協議会において当該航路の経営診断等で問題点や課題を把握した上で、将来の欠損増大・経営破綻を回避するための改革の取組みを支援

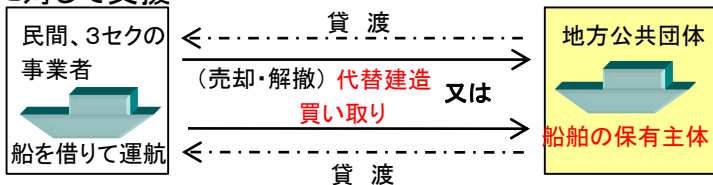
構造改革補助のスキーム



① 船舶の公設民営化

制度概要

・民間、3セクの航路事業者に対して貸し渡すため船舶を保有する地方公共団体に対して支援

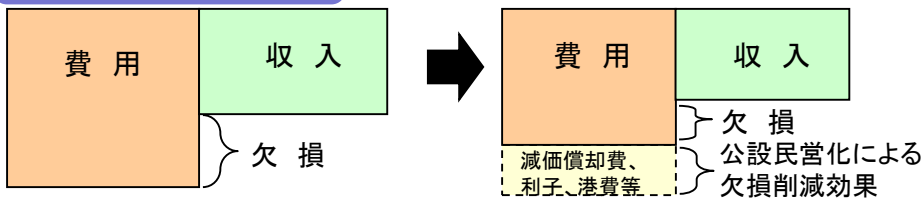


補助 70%

30%

過疎債/辺地債を活用・充当可能
地方交付税70~80%

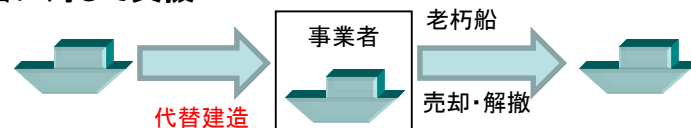
欠損削減への効果



② 効率化船舶の建造

制度概要

・省エネルギー設備機器を要する船舶等効率化船舶へ代替建造する航路事業者に対して支援



補助 90%

10%

船舶共有建造（鉄道・運輸機構の持分）

効率化船舶の要件

（以下のいずれかに該当する船舶）

- ・省エネルギー設備機器※を要する船舶
- ・既存船舶のトン数を10%以上小型化した船舶
- ・離島航路事業者が共同で利用する予備船舶

※ 省エネルギー設備機器：ターボチャージャー、推進効率改善に寄与するプロペラ設備、特殊舵、バルバスバウキャップ、燃料改質器

地域公共交通確保維持事業（離島航空路補助）

離島航空路が、離島住民の日常生活に重要な役割を果たしていることから、安定的な輸送の確保のために運航費補助を実施するとともに、人の往来に要する費用の低廉化のために離島住民割引補助を実施。

離島航空路運航費補助

制度概要

- ・補助対象路線は、経常損失が見込まれる離島路線のうち、地域の協議会で決定された最も日常拠点性を有する路線
- ・事前算定方式による内定制度
- ・補助対象経費は、実績損失見込み額と標準損失額のいずれか低い方
- ・補助対象経費の1/2以内を国が補助（残り1/2は地域で負担）
- ・補助対象期間は4月から翌年3月までの1年間

※H27年度運航費補助対象路線 18路線/54路線

補助対象路線の主な基準

補助対象期間に経常損失が見込まれる離島航空路線において①～④の基準を満たすこと。

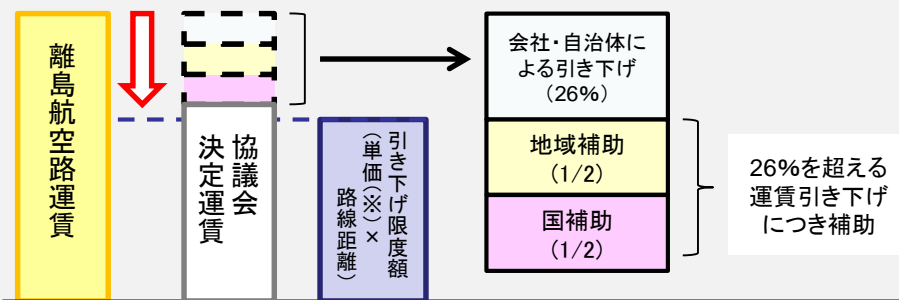
- ① 当該離島にとって最も日常拠点性を有する地点を結ぶ路線であること。
- ② 海上運送等の主たる代替交通機関による当該離島と前項の地点の間の所要時間が、概ね2時間以上であること。
- ③ 二以上の航空運送事業者が競合関係の下で経営する航空路線でないこと。
- ④ 当該離島航空路線に係る運航計画の内容が、当該離島航空路線の確保維持を図るため適切なものであって、その実施が確実であると認められること。

離島住民運賃割引補助

制度概要

- ・離島住民に対する割引運賃を設定する場合に、運賃引き下げによる損失額の1/2を国が補助（残り1/2は地域で負担）
- ・引き下げ限度額は、同一都道府県内離島航空路線及びこれに準ずる路線（県庁所在地までの路線よりも距離が短い県外路線）のうち、補助対象外路線の平均単価に路線距離を乗じた金額
- ・最も日常拠点性を有する路線に加え、一定の要件を満たすこれに準ずる路線についても補助対象
- ・実際の運賃水準は協議会において決定

○離島住民割引補助のイメージ



※ 補助対象外離島航空路線（同一都道府県内離島航空路線及びこれに準ずる離島航空路線を対象）平均