

地域の公共交通の確保に向けた支援

・地域公共交通確保維持改善事業

令和元年 1 1 月 1 2 日

内閣官房行政改革推進本部事務局

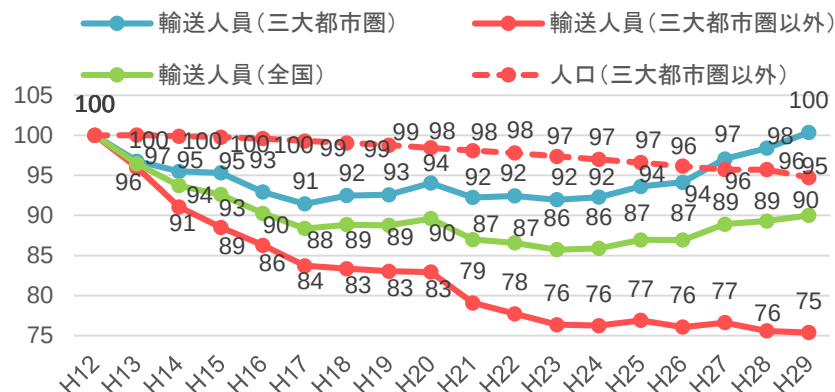
説明資料

地域交通(路線バス)を取り巻く環境

- 路線バス事業の輸送人員は軒並み大幅な下落傾向であるが、特に地方部の減少は激しい。
- 「乗合バス事業」の収支は全体でも3%強の赤字構造にあり、「地方部」では11%程度の赤字。
- 平成20年度以降で13,249kmが廃止。これは、全国のバス路線合計約40万kmの3.3%程度に相当。
- 高齢者の免許非保有者、免許返納の数は、近年大幅に増加。
- 高齢者を中心に、公共交通がなくなると生活できなくなるのではないかと、という声が大きい。

乗合バスの輸送人員の減少

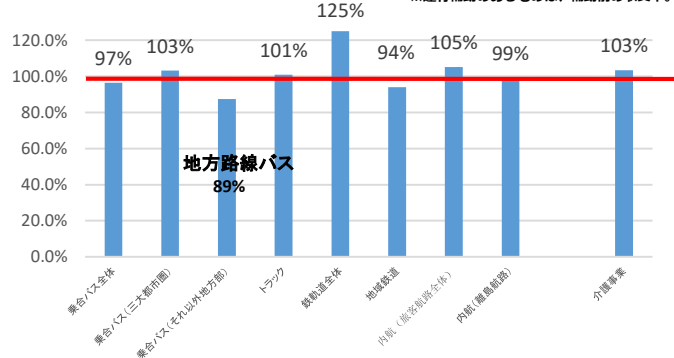
(平成12年度を100とした輸送人員)



※「三大都市圏」とは、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県を指す
(出典)「総務省統計局人口推計」「自動車輸送統計年報」より作成

事業別当該事業収支率

※運行補助のあるものは、補助前の収支率。



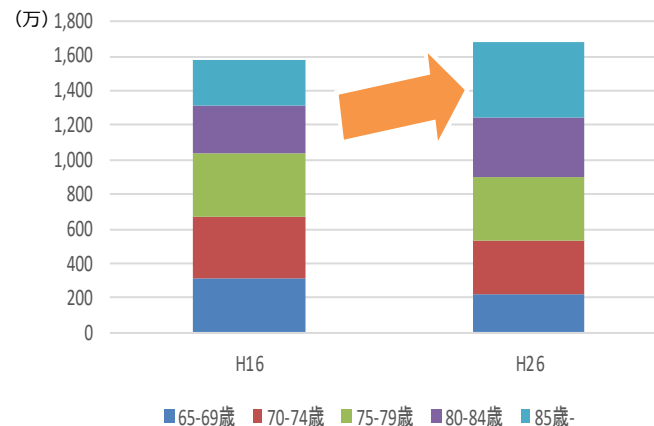
国土交通省自動車局資料、全日本トラック協会「経営分析報告書」、国土交通省鉄道局「鉄道統計年報」、国土交通省海事局「海事レポート」、厚生労働省「介護事業経営実態調査結果」より、国土交通省総合政策局作成

路線バスの廃止キロ数の推移

	廃止路線キロ
20年度	1,911
21年度	1,856
22年度	1,720
23年度	842
24年度	902
25年度	1,143
26年度	1,590
27年度	1,312
28年度	883
29年度	1,090
計	13,249

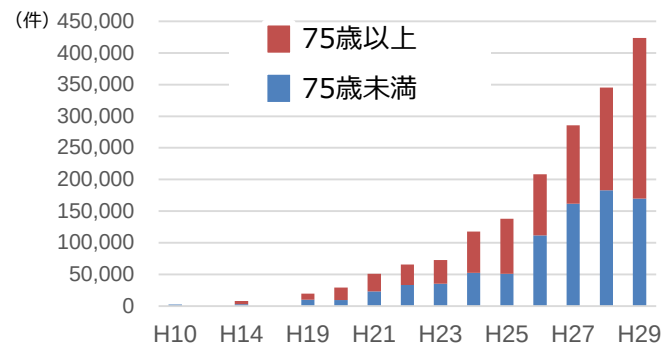
※高速バス・定期観光バスを除く、代替・変更がない完全廃止のもの
(出典)国土交通省自動車局資料より総合政策局作成

高齢者の免許非保有者数は10年で100万人増



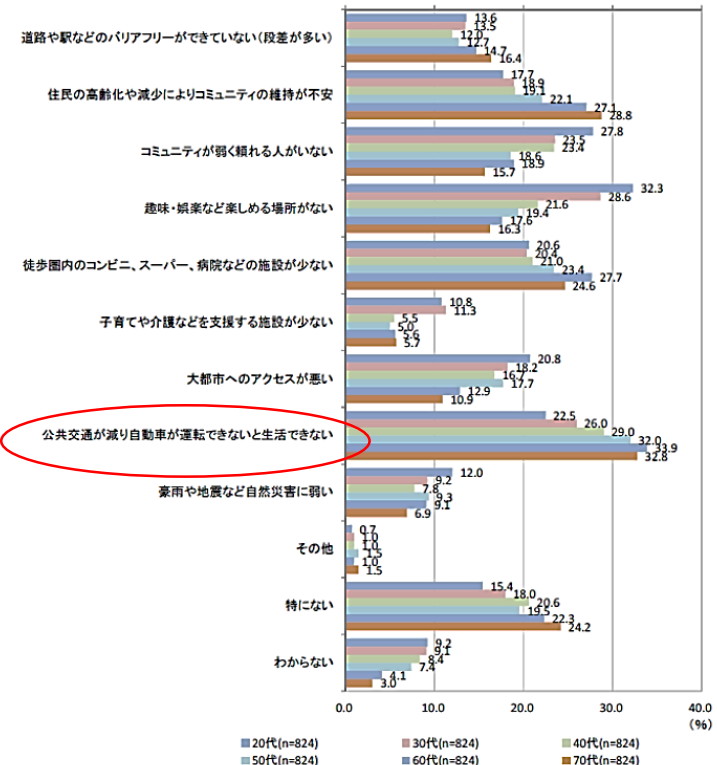
(出典)警察庁公開資料より作成

免許返納は年々増加 (運転経歴証明書交付件数の年別推移)



(出典)警察庁公開資料より作成

現居住地に対する将来の不安は、公共交通の減



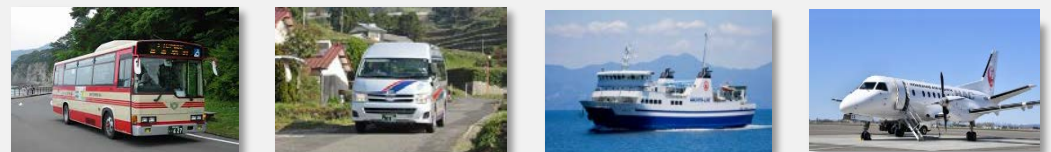
(出典)国土交通省総合政策局作成

地域公共交通確保維持改善事業の概要(1/2)

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)

<主な支援の内容>

- 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



(その他、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)

<主な支援の内容>

- ノンステップバス、福祉タクシーの導入等を支援
(その他、地域鉄道の安全性向上に資する設備の設置・更新等を支援)

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)

<主な支援の内容>

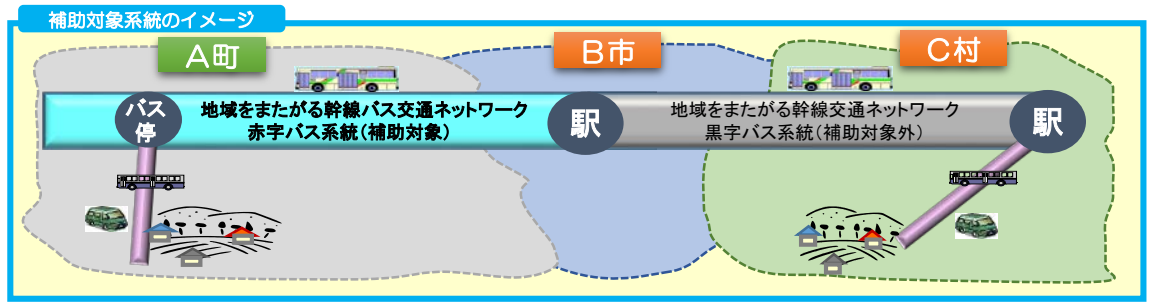
- 地域公共交通網形成計画等の策定に係る調査、事業評価等
(その他、地域におけるバリアフリー化の促進を図るための移動等円滑化促進方針の策定に係る調査)

地域公共交通確保維持事業の各種補助の概要

(次ページに続く)

1 : (陸上交通) 地域間幹線系統補助

- 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
- 補助率
1/2
- 主な補助要件
(1) 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)
(2) **1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの**
(3) **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)
(4) 経常赤字が見込まれること



予測費用	補助対象経費	↑ 欠損 ↓
	予測収益	

<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)
ー
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)

地域公共交通確保維持改善事業の概要(2/2)

2：（陸上交通）地域内フィーダー系統補助

○ 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
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

協議会等が定めた生活交通確保維持改善計画に確保又は維持が必要として掲載され、

①補助対象地域間幹線バス系統を補完するものであること

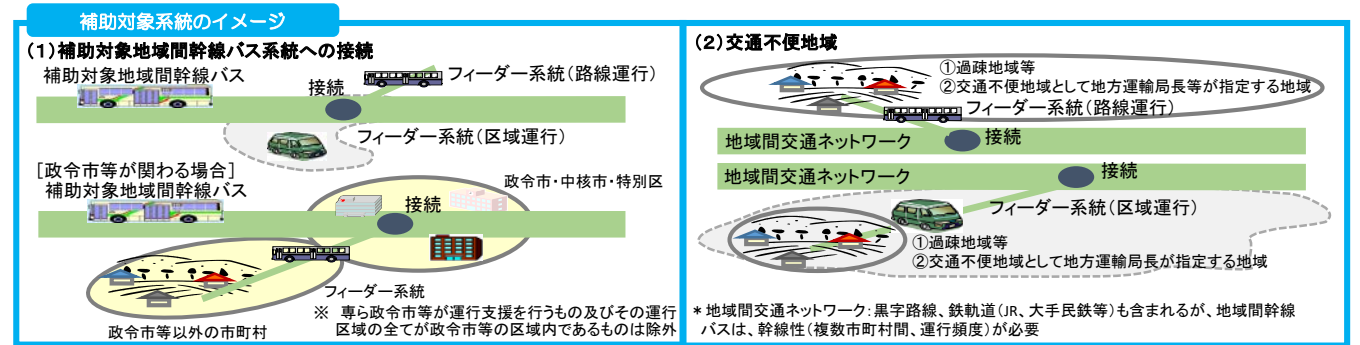
又は過疎地域等の交通不便地域の移動確保を目的とするものであること

②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

③新たに運行を開始又は公的支援を受けるものであること

④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。)

⑤経常赤字であること



経常費用	補助対象経費	↑欠損↓
	経常収益	

<補助対象経費算定方法>

経常費用

(事業者のキロ当たり経常費用 × 系統毎の実車走行キロの実績)

経常収益

(系統毎の運送収入、運送雑収及び営業外収益の実績)

3：（陸上交通）車両購入に係る補助

○ 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

(1) 補助対象期間中に新たに購入等を行うもの

(2) 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

(3) 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)

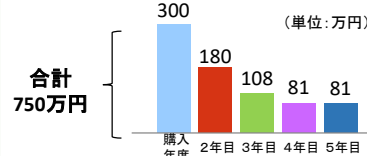
③ 小型車両(①及び②の類型に属さない長さ7メートル以下かつ定員29人以下の車両)

(4) 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>

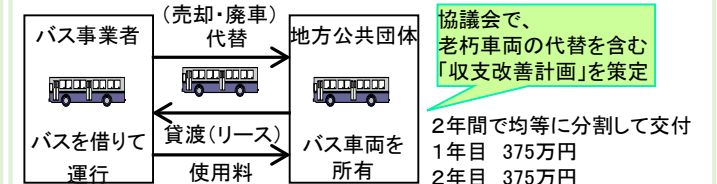


車両購入に係る
減価償却費・金融費用を
5年間にわたって交付

※ 補助対象金融費用は、
年2.5%が上限

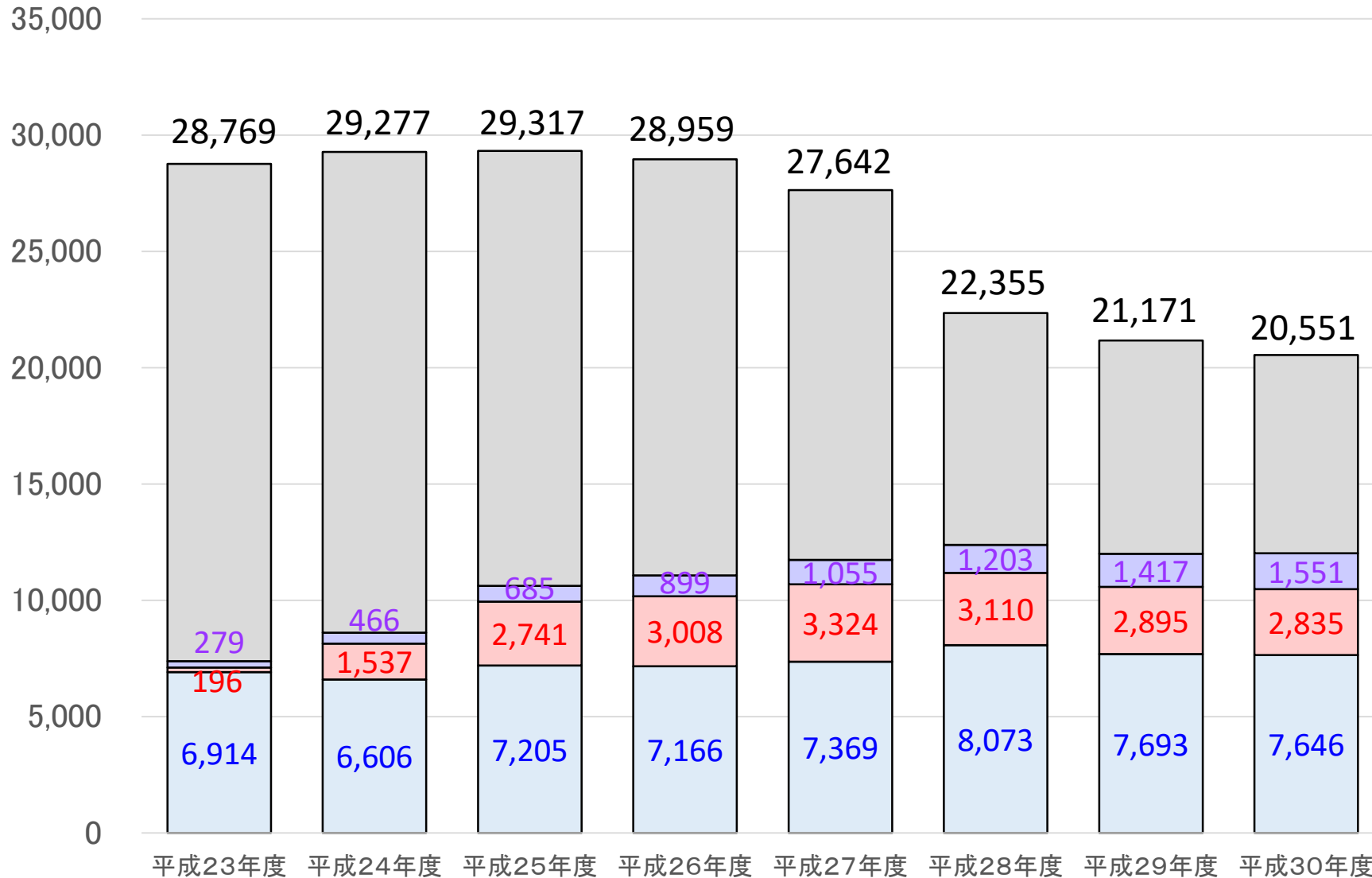
公有民営補助

<車両価格1,500万円のノンステップバスを購入した場合>



地域公共交通確保維持改善事業の執行額の推移

(百万円)



(地域公共交通確保維持改善事業のうち)
地域公共交通確保維持事業(陸上交通)

- 3: 車両購入に係る補助
- 2: 地域内フィーダー系統補助
- 1: 地域間幹線系統補助

(※) 当初予算に係る執行額

主な論点

- 日本全体の人口減少が進んでいるなか、地方のバス路線は赤字路線が拡大しているところ、地方交通の存続に向けて、どのように取り組めばよいか。
- 地方交通の存続に向けて、地域公共交通確保維持事業を効果的に執行するため、どのような方策が考えられるか。