

地域協働推進事業について (詳細版)



平成25年12月
国土交通省

目 次

1 地域公共交通確保維持改善事業について (1 - 1)

地域公共交通確保維持改善事業の平成25年度予算について

2 地域協働推進事業費補助金について (2 - 1 ~ 2 - 10)

平成25年度創設の「地域協働推進事業費補助金」について

3 地域間幹線系統に対する支援について (3 - 1 ~ 3 - 5)

地域協働推進事業の実施を前提とした地域間幹線系統に対する支援の拡充について

4 地域内フィーダー系統に対する支援について (4 - 1 ~ 4 - 3)

地域協働推進事業の実施を前提とした地域内フィーダー系統に対する支援の拡充について

地域の活性化等の成長戦略も踏まえ、多様な関係者の連携により、地域公共交通の確保・維持を図るとともに、地域公共交通の改善に向けた取組みを支援

1. 地域の特性に応じた生活交通の確保維持(地域公共交通確保維持事業)

< 支援の内容 >

過疎地域等における幹線バス、デマンドタクシー等の運行

バス車両の更新等



離島航路・航空路の運航()



() 離島住民に対する運賃割引を含む。

2. 快適で安全な公共交通の構築(地域公共交通バリア解消促進等事業)

< 支援の内容 >

鉄道駅におけるエレベーター・ホームドア等の整備、ノンステップバスの導入等

地域鉄道の安全性向上に資する設備の整備等



LRT・BRTの整備、ICカードの導入・活用等



【LRT】
低床式路面電車による
幹線的な交通システム



【BRT】
連節バス、バスレーン等を
組み合わせた幹線的な交通
システム

3. 公共交通の充実を図るための計画策定等の後押し(地域公共交通調査等事業)

< 支援の内容 >

バスからデマンドタクシーへの転換等の生活交通の確保等に係る地域の合意形成に資する調査

公共交通マップの作成等を通じた地域ぐるみでの利用促進



4. 被災地のバス交通等に対する柔軟な支援(東日本大震災対応) <復興庁一括計上分:27億円>

< 支援の内容 >

被災地の幹線バスの運行(運行費補助要件の緩和等の特例措置により対応)

仮設住宅等を巡る地域内バス等の運行(補助上限額のかさ上げ等の調査事業の特例措置により対応)



位置づけ

持続可能な地域公共交通体系を構築するためには、地域の関係者が協働・連携しながら確保・維持に向けた取組みを推進することが必要。

このため、**地域ぐるみ**(行政、事業者、住民、地元商店街等)による**利用促進**、公共交通サービスの**情報提供**等、地域公共交通の確保・維持に向けて**継続的に実施される取組み**を「**地域協働推進事業**」として国が認定する仕組みを設け、認定を受けた計画に基づいて実施される事業に対し、一定の要件のもとで、「**地域協働推進事業費補助金**」により支援。

地域協働推進事業費補助金の概要

補助要件： 事業の実施に関する事項を記載した計画(**地域協働推進事業計画**)が、以下の認定基準により、**国から認定を受けていること。** 2 - 2 ~ 2 - 6

- 【認定基準】
- (1) 法定の連携計画における位置づけ 申請書に連携計画の写しを添付
 - (2) 継続的かつ計画的な取組みの実施(3ヶ年以上) 事業計画「6.地域協働推進事業において実施する事業」
 - (3) 地域の連携協働体制の確立(役割分担の明確化) 同上
 - (4) 効果目標の設定 事業計画「4.地域協働推進事業実施に際しての定量的目標」

補助を受けようとする法定協議会の市町村の区域内において、以下のいずれかの事業が実施されている(予定も含む)こと

- ・確保維持事業(地域間幹線、地域内フィーダー、補助対象離島航路、離島航空路)
- ・鉄道軌道安全輸送設備等整備事業(地域鉄道)

補助対象経費：公共交通サービスの情報提供等、地域ぐるみの利用促進に係る取組みに要する経費
2 - 7 ~ 2 - 9

補助率：1 / 2 実施期間：最大2年間 2 - 10

補助対象事業者：法定協議会()
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会をいう。

地域協働推進事業計画

地域協働推進事業の実施における各計画の関係は以下の通り。

地域公共交通総合連携計画

- ・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下「活性化法」という。)第5条第1項に規定する法定の計画。
- ・地域協働推進事業(以下「協働事業」という。)の実施に際しては、協働事業の実施内容について、事業を実施する主体とともに概要を記載する。
- ・協働事業による目標値を記載することは必須ではない。

(参考)実施内容の記入イメージ(誰が何かを実施するのかを明記)

＊＊線沿線におけるモビリティマネジメント実施【＊＊市、＊＊鉄道、＊＊】
……【……】

地域協働推進事業計画

- ・地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下「交付要綱」という。)に基づいて法定協議会が作成する計画で、協働事業実施の中核をなす計画。
- ・上記の連携計画の内容を具体化させる形で、協働事業の実施内容・実施主体、定量的目標などについて記載する。(詳細は2 - 4 , 2 - 5参照)
- ・地域協働推進事業費補助金を受けるためには本計画について国から認定を受けることが必要。ただし、認定を受けたことをもって補助金の交付が内定されるわけではない。(逆に、認定を受けた場合であっても同補助金を申請しないこともあり得る。)
- ・補助対象外の事業を含めて記載することもできる。

生活交通ネットワーク計画

- ・地域協働推進事業計画の認定を受けたことをもって、生活交通ネットワーク計画に協働事業について記載する必要が直ちに生じるわけではない。
- ・ただし、協働事業の実施に伴う地域間幹線系統に対する支援、地域内フィーダー系統に対する支援に係る特例を受けようとする場合にあっては、それぞれ別の取り扱いとなる。(詳細は3 - 4 , 4 - 2参照)

地域協働推進事業計画

2 - 2に示す各計画の作成主体と根拠規定の関係は以下の通り。

	地域公共交通 総合連携計画	地域協働推進 事業計画	生活交通 ネットワーク計画
作成主体	法定協議会(注)		交付要綱に基づく 協議会
根拠規定	活性化法	交付要綱	

注 法定協議会・・・活性化法に基づく法定協議会をいう。

地域公共交通総合連携計画は、正確には法定協議会における協議を経て市町村において作成する。

地域協働推進事業計画

地域協働推進事業計画に記載すべき事項は以下の通り。

1. 地域協働推進事業を実施しようとする地域
2. 当該地域の公共交通の概況・問題点(自由記述)
3. 当該地域において地域協働推進事業を実施する必要性(自由記述)
4. 地域協働推進事業実施に際しての定量的目標
5. 地域協働推進事業を実施する期間
6. 地域協働推進事業において実施する事業(別表) 下表参照
7. その他特記すべき事項(自由記述)

地域協働推進事業において実施する事業

取組内容	年度		
	1年目(平成 年度)	2年目(平成 年度)	3年目以降(平成 年度)
(記入イメージ) モビリティマネジメントの実施 【 市・ バス・xx】	・市内バス 系統沿線において 住民を対象としたモビリティマネジ メントを実施(情報提供ツール:路線 図・時刻表)	・市内バス 系統沿線において 住民対象モビリティマネジメントを 継続して実施(情報提供ツール:個 人別時刻表) ・沿線の高校と連携し、入学者への 定期的出張販売を実施	・市内バス 系統沿線において 住民対象モビリティマネジメントを 継続して実施(情報提供ツール:個 人別時刻表) ・沿線の商店街と連携した利用促 進策を実施 バス車内を活用し、沿線商店街の宣伝・販促 運動を実施し、協賛金を得ることで利用促進活 動費を確保。

注1 「取組内容」の欄には、**カッコ書きで実施主体を明記**すること。また、欄が不足する場合には適宜追加すること。

注2 年度の欄は、計画に応じて適宜修正すること。ただし、事業期間は最短でも3ヶ年以上とすること。

地域協働推進事業計画に記載する「定量的目標」の考え方は以下の通り。

目標の設定単位

- ・数値目標は協働事業を実施しようとする系統(路線)等ごとに定めることは必須ではなく、「市管内系統の輸送人員数」のように、地域の目指すべき姿に応じて柔軟に設定することが可能。

目標の設定範囲

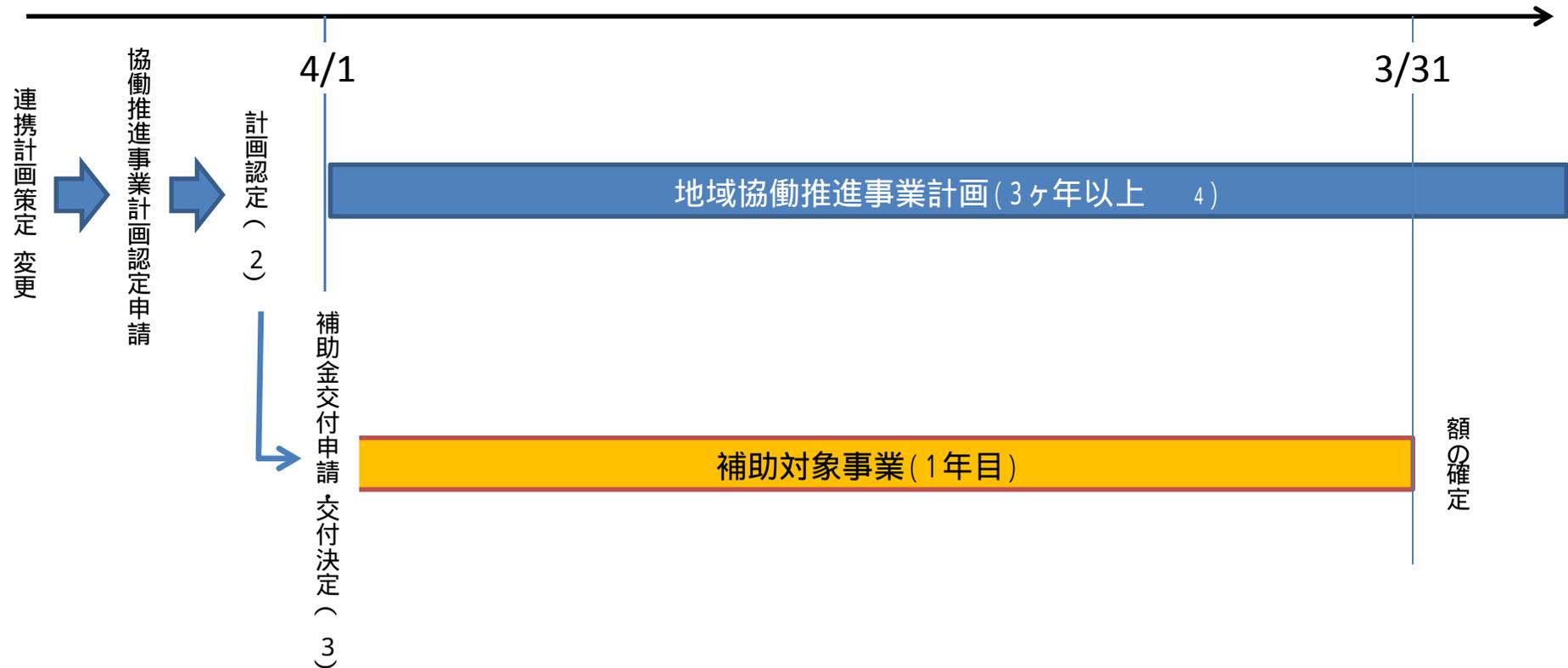
- ・現状値を増加(改善)させる目標値を設定することが原則だが、過疎地域等の取り組みが対象となるよう、「過去3年間に比較して輸送人員の減少割合の抑制を図る」といった、地域の実情に応じた目標を設定することも可能。
- ・ただし、現状値を増加(改善)させないような目標を設定するときであっても、少なくとも当該指標の過去3年間の動向を改善(減少幅の抑制等)させるものでなければならない。
過去の数値が存在しない場合又は確認できない場合にあっては、減少目標を設定することについて合理的な説明が可能であることが必要。

定性的な目標の可否

- ・定量的な効果目標のほかに、付加的に定性的な目標を設定することを妨げるものではない。

認定の流れ(平年度)

・4月1日付け交付決定の場合(1)



- 1 これは例示であり、実際には協働推進事業計画の認定状況を参照しつつ、26年度以降においては、ある程度時期を区切って数度にわたって交付の決定を行う計画である。また、前述のとおり、認定を受けた場合であっても補助金の交付を申請しないこともあり得る。
- 2 補助金交付と直接リンクするものではないことから、予算成立前であっても計画を認定することが可能。また、各年度開始後も、ある程度時期を区切って数度にわたって認定を行うこととしている。
- 3 計画認定日と同日付けで交付申請することも可能。
- 4 地域協働推進事業費補助金の交付を受けることができる期間は最大2年間であるが、地域協働推進事業計画は3ヶ年以上の計画とする必要がある。

地域協働推進事業費補助金の補助対象

地域協働推進事業費補助金の補助対象イメージは以下の通り。これらの中から複数事業を組み合わせることで実施すること、単独で実施することのいずれも可能である。

補助対象事業のイメージ

【 】内は関係者のイメージ

行動変容チェックシート
月×日(土)
車を控えた移動時間: 20分
会社
所要時間: 5分
0分

バスマップ
〇〇団地用
隣町方面
駅方面
港方面

時刻表
〇〇団地
平日
土日祝

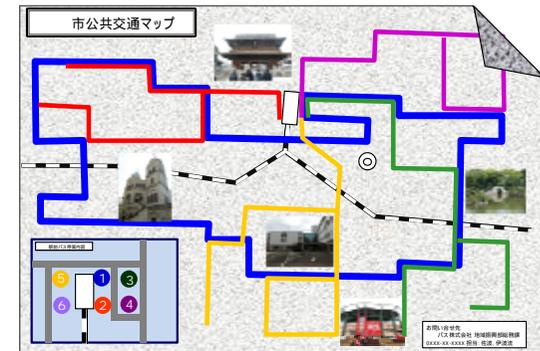
CO2削減量
Kg-CO₂
杉の木CO2吸収量

取組
CO2削減量
消費カロリー
実施回数

モビリティマネジメント実施
【自治体・交通事業者・住民・学校等】



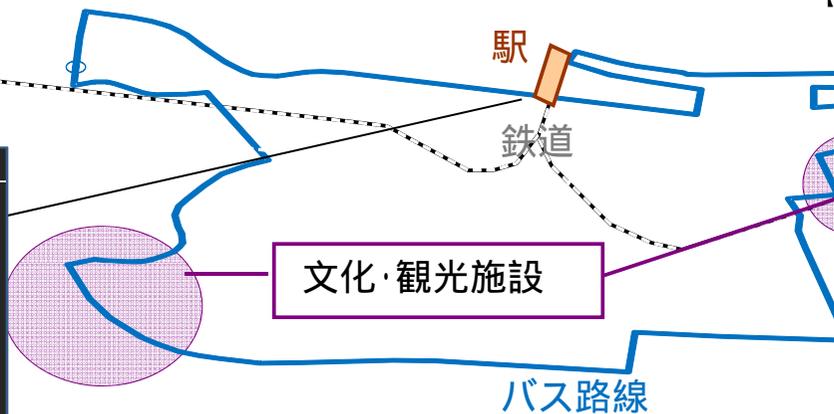
地域の検討会・説明会開催
【自治体・交通事業者・住民等】



公共交通マップの作成
【交通事業者・自治体・NPO等】

駅バス乗車案内			
東口		西口	
時刻	系統	時刻	系統
10:40	73 × 門台団地	10:38	7 公園前
10:43	37 山小学校	10:48	19 緑化センター
10:51	24 同一丁目	10:56	22 × 台球場前
10:56	8 川宮薬所	11:06	18 高校下
11:01	32 バスセンター	11:21	17 〇〇団地
11:12	20 原工業団地	11:33	7 公園前

乗換情報の提供
【交通事業者・自治体・住民等】



〇〇鉄道・〇〇バス エリア周遊きっぷ
～鉄道とバスで行く観光3日間～

本日で観光地巡り
〇〇市街地を巡る観光バス(〇〇)・〇〇線(〇〇)の〇〇区間
〇〇市街地を巡る観光バス(〇〇)・〇〇線(〇〇)の〇〇区間
〇〇市街地を巡る観光バス(〇〇)・〇〇線(〇〇)の〇〇区間

フリー乗車区間の鉄道・バスに3日間乗り放題

企画切符の発行【交通事業者・自治体・住民・NPO等】

地域協働推進事業費補助金の補助対象

大分類	小分類	実施要領(具体的経費)
公共交通維持に資する地域ぐるみの利用促進活動に要する経費	モビリティマネジメント(1)の実施に要する経費	現況等調査費(2)、 情報提供・アンケート(事前・事後)(3)・ フィードバック の実施に要する費用、 対象者向け体験乗車チケットの発行(4)、 対象者向けノベルティの作成に要する費用(5)
	地域におけるワークショップ・説明会・ 検討会等の開催に要する経費	開催に要する費用(会場借料、講師招へい費、 資料作成費用等)(6)
公共交通サービスに関する情報提供に要する経費	公共交通マップ、総合時刻表等の 作成に要する経費	公共交通マップ、総合時刻表、乗り方案内、 パンフレット等の作成・配布に要する費用
	公共交通・乗継情報等の提供に 要する経費	WEBコンテンツ作成費(WEBページの作成費・保 守管理費等)、時刻情報等の電子化に伴う環境整 備、案内板・ポスター等作成費、運営費、広報費 等
割引運賃設定、企画切符発行等に要する経費		割引運賃の設定・企画切符発行等のためのシステ ム改修費(7)、広報費、調査費等

- ・ の経費については、一連のモビリティマネジメントとして実施する場合に補助対象となり、単独で補助対象となるものではない。
- ・ ~ の経費については、単独で実施する場合だけでなく、 に掲げるモビリティマネジメントの一環として実施する場合にも補助対象となる。
- ・ 運営費(旅費、謝金、消耗品費等)の実費は ~ 共通で補助対象となる。
- ・ 実証運行経費については、補助対象経費として認めない。

- 1 居住地域、学校、職場、特定路線等のターゲットを絞り、自発的な行動変容を促す、大規模かつ個別的なコミュニケーション施策。
- 2 モビリティマネジメント実施のための事前調査・行動調査等をいう。
- 3 モビリティマネジメントの一環としてのコミュニティアンケートの実施をいう。
- 4 「お試し用」として配布するものに限ることとし、運賃制度に組み込んで恒常的に実施するものを含まない。
- 5 アンケートに同封するボールペン等を対象とし、高額なものを含まない。
- 6 法定協議会の主催により、地域公共交通の利用促進のための検討、周知又は理解促進のために実施するものに限り、イベント開催費用を含まない。
- 7 割引運賃の設定に伴う減収分の補填については、含まない。

地域協働推進事業費補助金を受けようとする法定協議会の市町村の区域内()において、以下のいずれかの事業が実施されている(予定も含む)ことが必要。

対象事業

確保維持事業

- ・地域間幹線系統
- ・地域内フィーダー系統
- ・補助対象離島航路・離島航空路

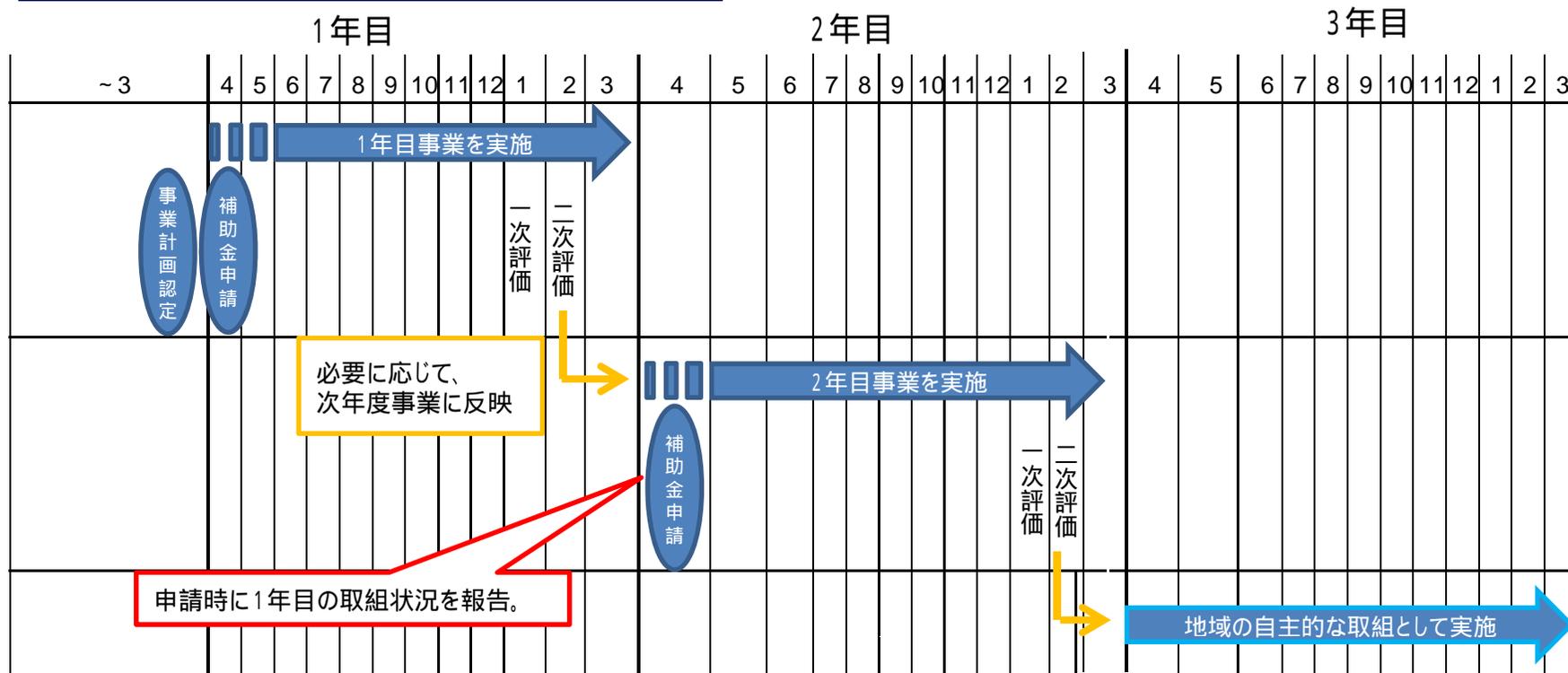
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業(地域鉄道)

「区域内」の考え方

- ・区域内で事業が実施されていれば足り、法定協議会が事業を実施していることを意味するものではない。
- ・地域鉄道については、毎年施工箇所が変動することから、地域協働推進事業費補助金を受けようとする法定協議会の区域内で物理的には工事が無い場合であっても、路線単位として事業が実施されていれば要件を満たすものとする。
- ・法定協議会の区域内において、上記各事業の補助対象外の系統(路線等)が存在する場合については、補助対象外の系統(路線等)を対象に含めて、地域協働推進事業費補助金により協働事業を実施することは可能。

上記各事業の補助対象外系統と、補助対象系統とが関連すると認められることが必要。
また、補助対象外系統のみを対象として地域協働推進事業を実施することはできない。

平年度における想定スケジュール



地域協働推進事業費補助金は1つの法定協議会につき1回に限り受けることができる。

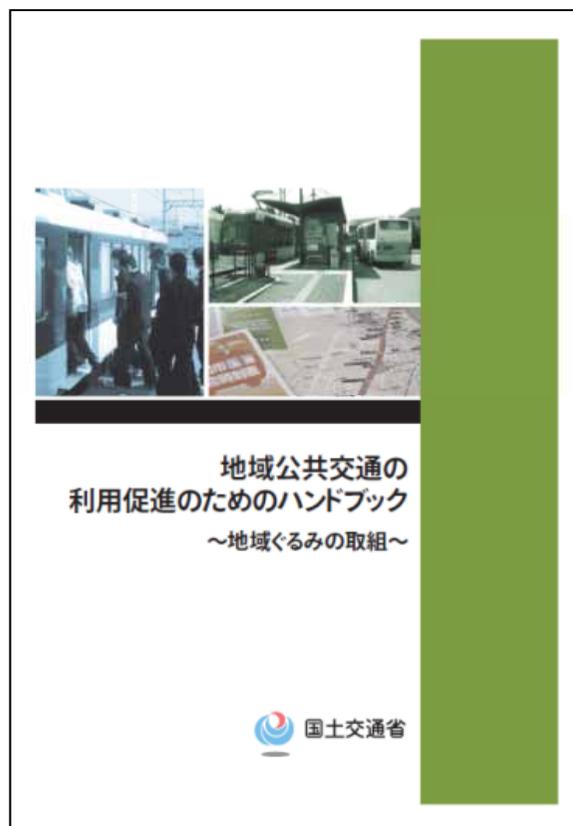
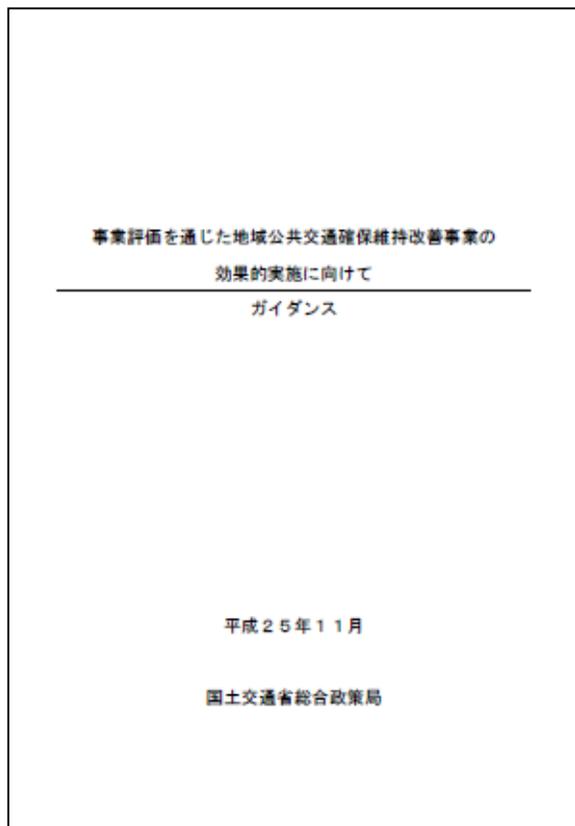
事業評価

地域公共交通確保維持改善事業における他のメニューと同様に事業評価を実施することが必要。

- ・一次評価は法定協議会において実施
- ・二次評価は運輸局等(第三者評価委員会を開催)において実施

事業評価の結果、1年目の取組状況が著しく不十分と認められる場合には、2年目の交付決定を行わない。

国土交通省では、事業評価を通じて地域公共交通確保維持改善事業を効果的に実施するためのガイドンスのほか、地域ぐるみの利用促進策・モビリティマネジメントの効果的な実施のためのコツなどをまとめた冊子など、様々な冊子を作成しています。いずれもWEB上から入手可能ですので、是非ご活用下さい。



事業評価を通じ、地域公共交通確保維持改善事業をより効果的・効率的に実施するためのガイドンス。地域協働推進事業以外の各補助メニューについても解説しています。

地域ぐるみの利用促進策や、モビリティマネジメントの効果的な実施のためのコツなどを集約。協働推進事業の効果的な実施のためにはこの1冊。

モビリティマネジメントについて、実例を踏まえて詳細に解説。

地域間幹線系統に対する支援の拡充

地域協働推進事業の実施を前提に、地域間幹線系統について補助要件の緩和等を実施。これらの特例措置は3ヶ年の特例措置とする。

特例措置(1) 輸送量要件の緩和

輸送量要件とは(現行制度)

「次式によって算出される補助対象期間の1日当たりの輸送量が15人～150人と見込まれるもの。ただし、過去2ヶ年度連続して1日当たりの実績輸送量が15人未満又は150人超であったものを除く。(輸送量要件)」

計画平均乗車密度 × 計画運行回数

【地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱の別表4「補助事業の基準」ホ】

特例措置の内容

補助対象期間における1日当たりの輸送量が15人を下回ると見込まれる場合であっても、地域協働推進事業を実施する系統が、以下のいずれかの要件に該当する場合には補助対象とする特例措置を設ける。

(ア) 直近の5年間に於いて1日当たり輸送量が15人以上の年があった系統。

(注) 当該期間において、15人以上の年が1度でもあれば要件を満たすこととする

(イ) 直近の5年間の1日当たりの輸送量の伸び率を踏まえると、地域協働推進事業の実施により3年以内(補助対象期間3ヶ年目まで)に1日当たり輸送量が15人以上となることが推定される系統

(注) 伸び率は、輸送量の小数点第1位(第2位以下切り捨て)をもって算出する。伸び率の算出方法は次ページの通り

(1) 輸送量要件の緩和(続き)

前ページ(イ)のケースにおける、「伸び率」の算出方法は以下の通り。

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
1											
2	(イ)直近の5年間の1日あたりの輸送量の伸び率を踏まえると、地域協働推進事業の実施により3年以内に1日あたり輸送量が15人以上となることが推定される系統										
3											
4	【算出例】										
5											
6	年 度					5年間平均伸び率					
7	19	20	21	22	23						
8	13.6	13.9	14.2	13.9	14.4	0.0146					
9	↓										
10	=ROUNDDOWN(((B8/A8)-1)+((C8/B8)-1)+((D8/C8)-1)+((E8/D8)-1))/4,4)										
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											

トレンド反映輸送量		
特例措置期間年度		
25	26	27
14.6	14.8	15.0

=ROUNDDOWN(E8*((1+F8/2))*1+(F8/2),1)
=ROUNDDOWN(H8*((1+F8/2))*1+(F8/2),1)
=ROUNDDOWN(I8*((1+F8/2))*1+(F8/2),1)

特例措置(2) 競合カット・密度カットの緩和

競合カット・密度カットとは(現行制度)

競合カット

「補助対象系統が他の系統と競合し、その競合区間のキロ程の合計が当該補助対象系統の50%以上である場合にあっては、当該系統の輸送量の和が1日当たり150人を超えることが見込まれるものに係る補助対象経費の額は、次式により計算された額とする。」

$$\text{当該補助対象系統の補助対象経常費用の見込額と経常収益の見込額との差額} \times \frac{\text{当該補助対象系統の総キロ程} - \text{競合区間に係るキロ程}}{\text{当該補助対象系統の総キロ程}}$$

【地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱の別表5「補助対象経費の算出方法」4.】

密度カット

「補助対象経費の額は、平均乗車密度の見込数値が5人未満の補助対象系統については、当該系統の輸送量を5人で除した数値(端数切り捨て)を運行回数とみなした場合の当該運行回数分に相当する額とする。

【地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱の別表5「補助対象経費の算出方法」5.】

特例措置の内容

補助対象期間における1日あたり輸送量が15人～150人と見込まれる系統で、競合カット及び密度カットが行われている場合であっても、地域協働推進事業を実施する系統は、競合カット及び密度カットについて、算式によりカット(減額)された額の1/2を補助対象経費とする

(結果、補助率が1/2であることから、当該内定補助額はカット対象額の1/4となる。)

ただし、競合区間が80%を超える系統については、引き続き競合カットの適用対象とする。

(注)特例措置の内容 の輸送量要件の緩和を受けて補助対象とされた系統については、競合カット及び密度カットを行わずに補助対象経費を算出する。

特例措置の要件

輸送量要件の緩和、競合カット・密度カットの緩和のいずれの特例措置も共通

以下の要件を全て満たすものであること。

地域協働推進事業計画の認定を受けていること

当該系統の経由する1以上の市町村において、活性化法法定協議会が前述の地域協働推進事業計画を策定し、地方運輸局長等から認定を受けていること。(計画内容が、特例措置を受けようとする地域間幹線系統と関連する場合に限る。)ただし、地域協働推進事業費補助金の交付を受けることは要件としない。

生活交通ネットワーク計画に地域協働推進事業の実施について記載されていること

都道府県協議会等から提出される生活交通ネットワーク計画(地域間幹線系統確保維持計画を含む。以下同じ。)に、地域協働推進事業に関する下記事項について記載されていること。

継続的かつ計画的な取組みの実施 地域の連携協働体制の確立 効果目標の設定(輸送量の目標)

注)輸送量の増加目標の考え方は以下の通りとする。

- ・3年間の計画とし、3ヶ年それぞれの年の目標値を系統ごとに設定する。
- ・各年の目標値はそれぞれ前年を上回るものでなければならない。この場合にあっては小数点第1位をもって「増加」の有無を判断する(小数点第2位を四捨五入で処理した結果としての小数点第1位をもって判断)。
- ・輸送量要件の緩和対象系統の場合にあっては、3年以内(補助対象期間3ヶ年目まで)に1日あたり輸送量が15人以上となるものでなければならない。

5年以上の運行実績がある系統であること

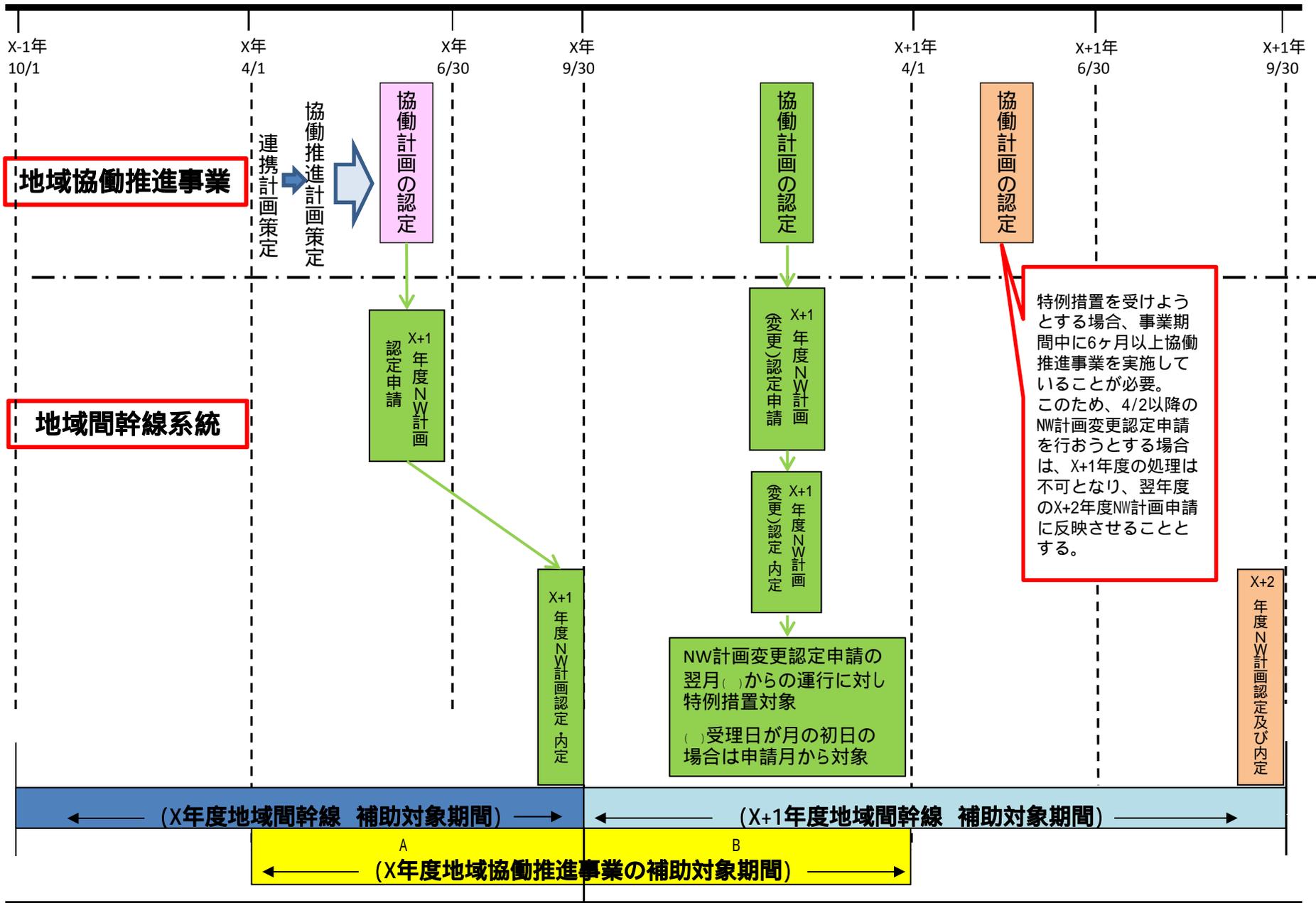
特例措置の対象となる時点において、過去5年以上の実績のある系統であること

(注)他事業者から受け継いだ系統であっても、5年以上の実績があれば特例措置の対象となる。

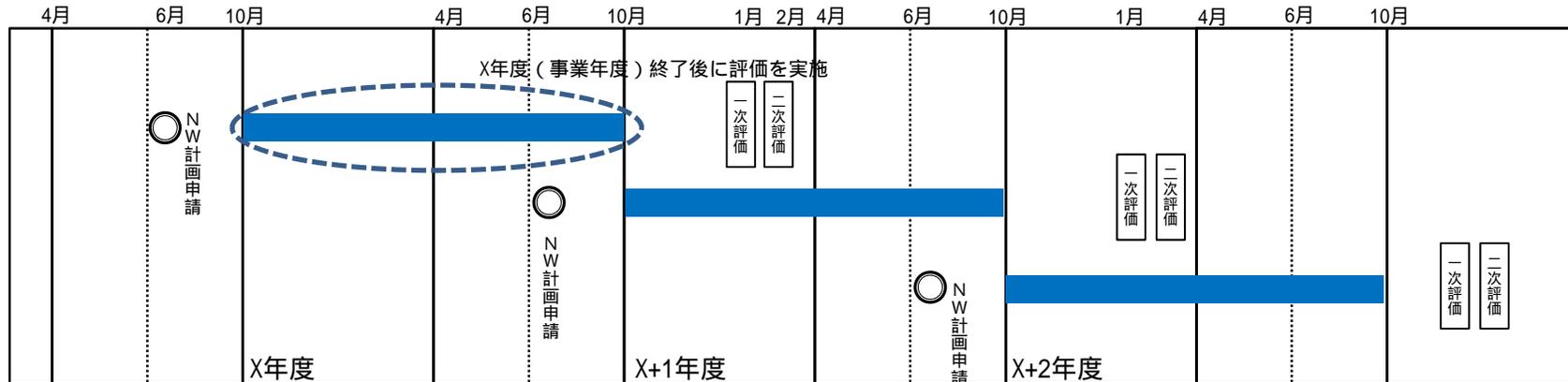
基本的な取扱い(平年度)

- ・地域協働推進事業計画について認定を受けた上で、地域間幹線系統のネットワーク計画について認定(変更)申請を行う。地域間幹線系統の各年度の事業期間開始後に申請を行う場合にあっては、ネットワーク計画の認定(変更)申請が受理された日の属する月の翌月(受理された日が月の初日の場合は、申請月)から特例措置が適用される。事業期間開始前の申請については、通常の実業と同様、6月30日まで申請を行うこととなる。
- ・地域間幹線の各年度の事業期間において、地域協働推進事業が6ヶ月以上実施されることが必要となる。

地域協働推進事業と地域間幹線との申請期日の関係



毎年度の事業終了後に実施する事業評価の際に、輸送量目標の達成状況を把握する。



(ポイント)

- ・利用促進策は短期的に効果が上がる性質のものではないことから、1年目(X年度)の目標が未達成の場合であっても、2年目(X+1年度)の特例措置は原則として打ち切らない。
ただし、1年目(X年度)の目標達成の可否にかかわらず、特例措置を受ける地域間幹線系統に係る同年の地域協働推進事業の取組みが著しく不適切な場合においては、2年目(X+1年度)以降の特例措置を講じないことがある。
- ・一方、2年目(X+1年度)の輸送量が目標に達していない時には、3年目(X+2年度)の特例措置を打ち切ることとする。
上記の通り、達成状況は各年度の事業評価の際に把握することになるが、事業評価は各事業年度終了後の2月末までに実施することから、上表の例では、2年目(X+1年度)の事業評価を実施する際には、3年目(X+2年度)のNW計画は既に申請、内定済みとなる。
このため、3年目(X+2年度)の内定は、2年目(X+1年度)の目標を達成することを前提とした留保付きのものとなり、事業評価の結果を受け、目標未達で特例措置を打ち切る場合には、特例措置対象系統も係る既認定の3年目(X+2年目)の内定を変更することとする。
生活交通ネットワーク計画については、特例措置を打ち切るケース等が生じた場合には協議会は速やかにNW計画の変更認定申請を行うものとする。
- ・3年目(X+2年度)終了時点で目標をクリアできなかった場合であっても、同年は補助対象となる。

地域内フィーダー系統に対する支援の拡充

地域協働推進事業の実施を前提に、地域内フィーダー系統の新規性要件について特例措置を講じる。

新規性要件の取扱い

「新たに運行を開始するもの(新規性要件)」の取扱いについて、新設系統により運行を開始するもののほか、既存系統の見直しにより新規性・サービス充実性が図られるもの等については、新たに運行を開始するものとして取り扱うこととしている。

【地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱の別表6「補助事業の基準」二】

【地域公共交通確保維持事業実施要領の2.(1)】

特例措置の内容

地域協働推進事業の取り組みを行う場合、地域内フィーダー系統確保維持事業について、国庫補助金(地域公共交通確保維持事業費補助金)を受けていない既存系統に関し、交付要綱別表6二に規定する「新たに運行を開始するもの」に該当するものとみなす特例措置を設ける。

「を受けていない」とは、新規性要件に該当しなかったことにより、現在、地域公共交通確保維持事業費補助金を受けていない系統を指しており、過去に(当該補助金以外の補助金を含め)国庫補助金を受けたことがあるか否かは問わない。

(注)新規性要件の緩和以外については、従前の制度と同様とする。

特例措置の要件

以下の要件を全て満たすものであること。

地域協働推進事業計画の認定を受けていること

活性化法法定協議会が前述の地域協働推進事業計画を策定し、地方運輸局長等から認定を受けていること。
(計画内容が、特例措置を受けようとする既存系統(地域内フィーダー系統)と関連する場合に限る。)
なお、地域協働推進事業費補助金の交付を受けることは要件としない。

生活交通ネットワーク計画に地域協働推進事業の実施について記載されていること

市町村協議会等から提出される生活交通ネットワーク計画(地域内フィーダー系統確保維持計画を含む。)に、地域協働推進事業に関する下記事項について、全て記載されていること。

地域協働推進事業の実施とあわせ、バス交通のサービスレベルの見直し内容
運行ダイヤ、経路、接続の改善など何らかのサービスレベルの見直しが図られていること。

(注) 当該見直しは、地域協働推進事業の結果を受けたものである必要はなく、地域協働推進事業と並行して行われれば足りる。

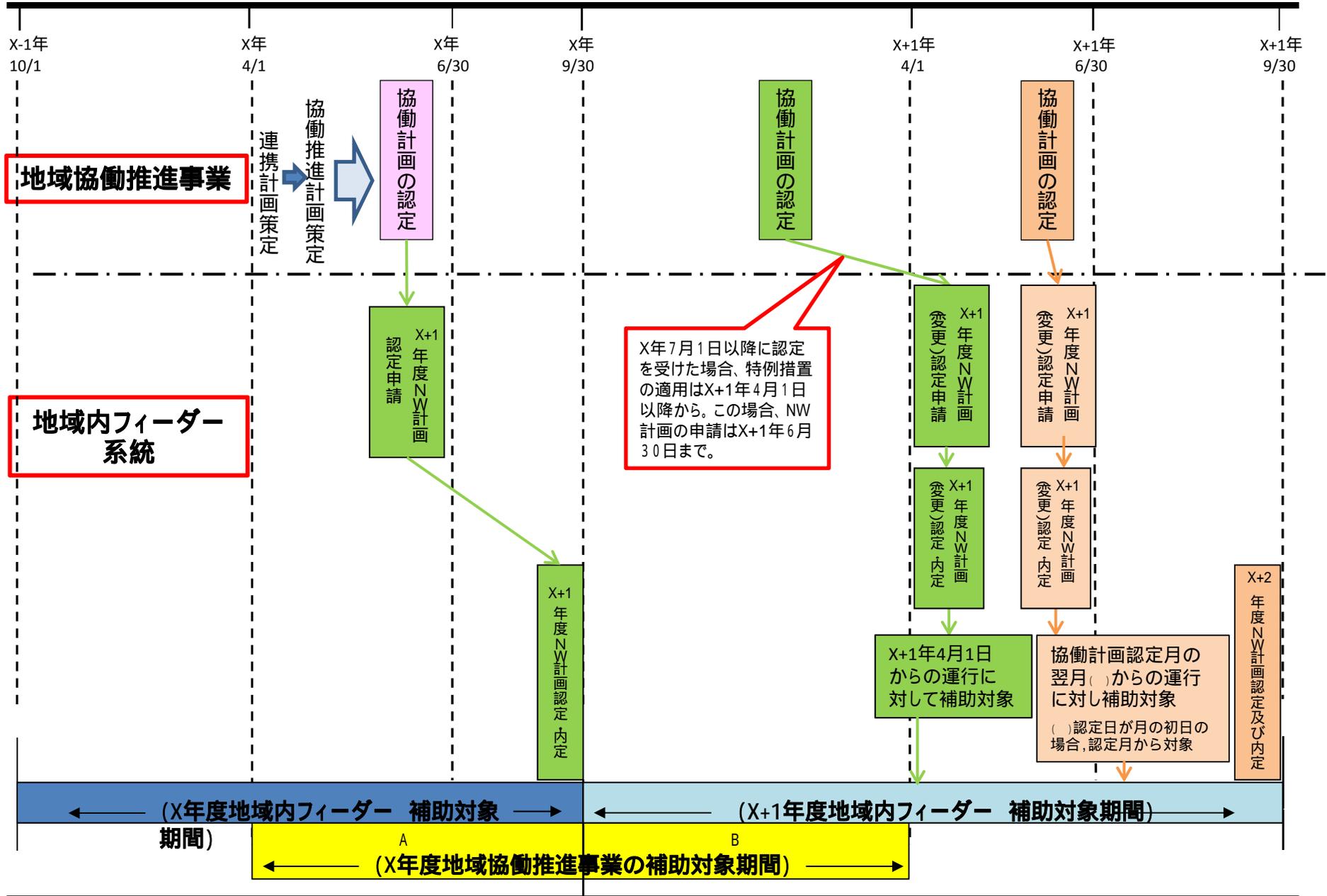
地域協働推進事業の実施とあわせて地域内フィーダー系統確保維持事業を実施することによる効果目標
輸送量、輸送密度、利用率、利用者満足度等について、事業実施以前の状況を上回る数値目標を設定されること。

輸送実績の検証

利用者の増加及び利用率の伸び率といった具体的な数字までは求めないが、一定程度の検証をすること。

一定程度とは、地域協働推進事業を実施するに当たって、利用者の満足度や現状のバスへの評価などを実施前後で検証などを行うことであり、「プラスに寄与したか」、「寄与していないか」の検討が行える程度で足りる。

地域協働推進事業と地域内フィーダー系統申請期日の関係



地域協働推進事業と地域内フィーダー系統申請期日の関係

- 基本的な取扱い 平年度(X+1年度事業(X年10月1日～X+1年9月30日))に当てはめた場合
- ・地域協働推進事業計画について認定を受けた上で、地域内フィーダー系統のネットワーク計画について認定(変更)申請を行う。地域協働推進事業計画の認定日によって、特例措置が適用されるスケジュールが異なる。
 - ・X年6月30日までに地域協働推進事業計画の認定を受けた場合
地域内フィーダー系統の事業期間当初(X年10月1日～)より特例措置が適用。
この場合、ネットワーク計画の申請期日もX年6月30日。
 - ・X年7月1日～X+1年4月1日の間に地域協働推進事業計画の認定を受けた場合
X+1年4月1日以降から特例措置が適用される。
この場合、ネットワーク計画の認定(変更)申請期日については、X+1年6月30日までとする。
 - ・X+1年4月2日～X+1年6月30日の間に地域協働推進事業計画の認定を受けた場合
地域協働推進事業計画が認定を受けた日の属する月の翌月(認定日が月の初日の場合は、認定月)から特例措置が適用される。この場合、ネットワーク計画の認定(変更)申請期日については、X+1年6月30日までとする。