

資料③：生活交通確保維持改善計画
について

平成 27 年 12 月

南 城 市

1 「おでかけなんじい」運行の財源について

- 南城市では、平成 25 年度～平成 27 年度に一括交付金による「おでかけなんじい」の実証運行を行っており、実証運行では高齢者の外出支援や、公共交通空白地域の移動支援など効果が確認され、継続的な運行が望まれています。
- 平成 28 年度からは本格運行への移行を目指しており、継続的に運行財源を確保するため、国の補助制度の活用を予定しています。
- 平成 28 年度から 2～3 年間は、今年度策定する地域内の生活交通を対象とした「生活交通確保維持改善計画」にもとづく、「地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金」と南城市の負担による運行を予定しています。
- 平成 30～31 年度以降は、「地域公共交通網形成計画」にもとづく「地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金」や南部東道路の開通を見据えた「地域公共交通網再編整備実施計画」にもとづく「地域公共交通再編事業」を活用した運行を想定し、段階的に南城市の負担を小さくしながら運行を継続していきます。

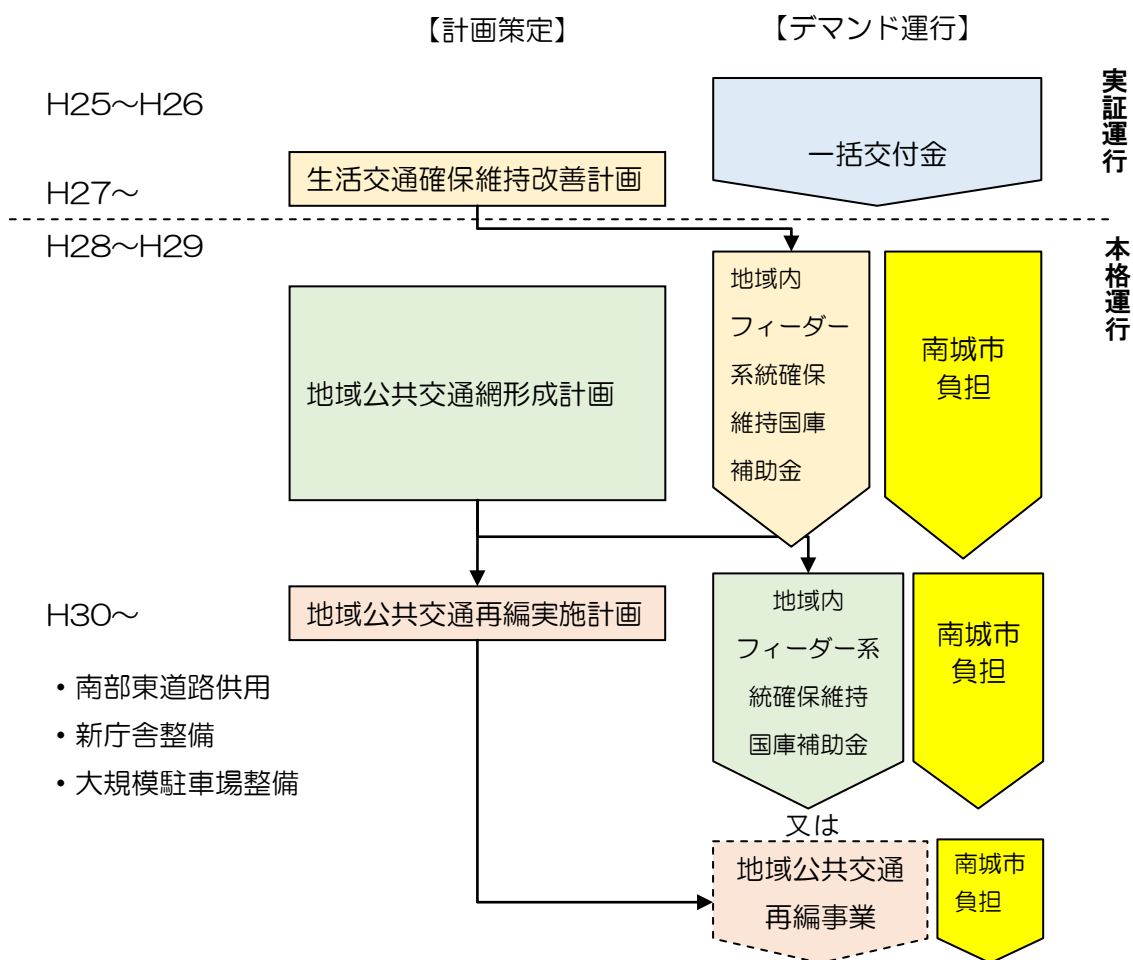
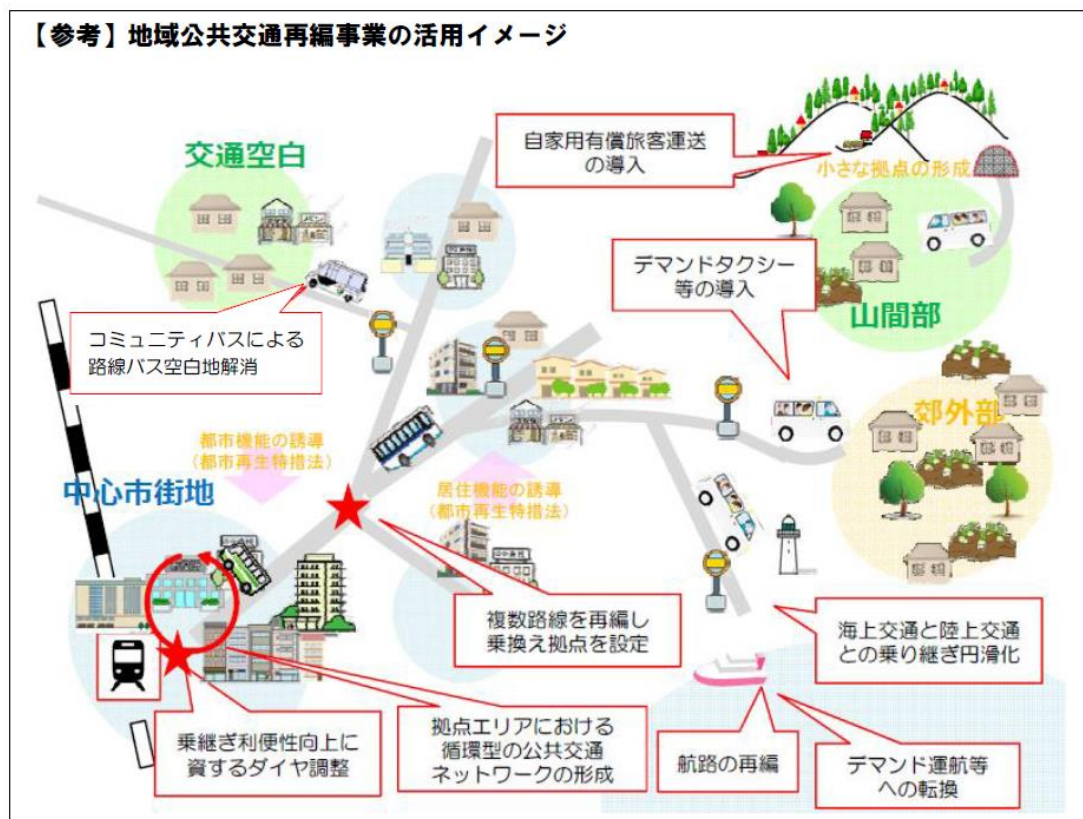


図-1.今後の「おでかけなんじい」の運行財源確保の流れ(案)

==参考:地域公共交通網計画と地域公共交通再編実施計画について==

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。国が策定す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（地方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、地方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・再編実施計画策定のメリット】

- ・ 手続のワンストップ化
- ・ 事業が実施されない場合の国土交通大臣からの勧告・命令
- ・ 再編実施計画の維持を困難とするような行為の防止
- ・ 自家用有償旅客運送で通常認められていない少量貨物の運送が可能となる特例

出典：「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」（H27.5 国土交通省）

2 生活交通確保維持改善計画について

- 生活交通確保維持改善計画とは、地域生活交通のニーズを踏まえ、地域の実情に合った移動手段の導入等の取組についての計画を指します。
- 本市の生活交通確保維持改善計画は、地域公共交通（「おでかけなんじい」）の目的・必要性、定量的な目標・効果、運行システムの概要、費用の総額等を記載します。

生活交通確保維持改善計画とは、地域公共交通の確保・維持・改善のために、都道府県、市区町村、交通事業者若しくは交通施設の管理者等からなる協議会又は都道府県若しくは市区町村が、地域生活交通の実情のニーズを的確に把握しつつ、当該協議会での議論を経て策定する地域の特性・実情に応じた最適の移動手段の提供、バリアフリー化より制約の少ないシステムの導入等移動にあたっての様々な障害の解消等を図るための取組についての計画をいう。

（地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱 第2条一）

生活交通確保維持改善計画への記載事項

- 一 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
- 二 地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果
- 三 地域公共交通確保維持事業による運行を確保・維持する運行系統（区域運行におけるサービス提供の単位とする区域及び運行区間を含む。以下「系統」という。）の概要及び運送予定者
- 四 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
- 五 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称
- 六 補助金の交付を受けようとする系統等に係る利用状況等の継続的な測定手法（活性化法法定協議会を補助対象事業者とする場合に限る。）

（地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱 第17条）

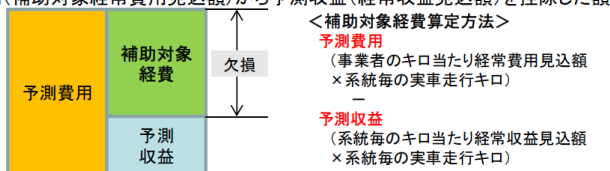
3 地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金について

- 生活交通確保維持改善計画を策定、運輸局に申請、認可を得ることで「地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金」を受けることができます。
- 「地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金」の補助額は、補助対象交通（おでかけなんじい）運行欠損額の最大 1/2 であり、残りは南城市の負担となります。

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
 - ・経常赤字が見込まれること



出典：地域の公共交通ネットワークの再構築に向けた支援（H27.2 国土交通省）

図-2.地域内後の「おでかけなんじい」の運行財源確保の流れ(案)

地域内フィーダー系統とは、一般的には幹線（地域間幹線バス系統や鉄道など）と接続し、地域内の移動を支える支線の役割を担うバス・乗合タクシーなどを指すが、協議では「地域公共交通確保維持改善事業」の対象となる地域内のバス交通・デマンド交通等を指す。

「地域公共交通確保維持改善事業」の中では、補助対象となる幹線バス交通ネットワークを補完するものであることや、幹線バス交通ネットワーク等へのアクセス機能を有するものであることなどの要件が定められている。

（「なるほど公共交通の勘どころ」、九州運輸局）