

行政事業レビューシート (国土交通省)						
予算事業名	地域公共交通活性化・再生総合事業		事業開始年度	平成20年度		作成責任者
担当部署	総合政策局		担当課室	交通計画課		課長 山口 勝弘
会計区分	一般会計		上位政策	地域公共交通の維持・活性化を推進する		
根拠法令 (具体的な 条項も記載)	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第37条		関係する計 画、通知等	地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針(平成19年総務省・国土交通省告示第1号)(抄) 国は、地域の関係者が一体となって行う地域公共交通の活性化及び再生のための取組について必要な財政的支援を講ずることとする。		
事業の目的 (目指す姿を簡 潔に。3行程度 以内)	交通事業者任せでは地域公共交通が維持困難となっている現状を踏まえ、地域が主体的に地域公共交通を維持・活性化するための取組に対して、期間を限定して立ち上げのための支援を行うことにより、①交通空白地帯の解消等のモビリティの確保、②高齢者をはじめとする交通弱者の外出機会の増大・生活の質の向上、③生活拠点(病院等)と住民とを効率的に結びつけることによる持続可能なコミュニティの形成・既存施設の有効利用等を目的としている。					
事業概要 (5行程度以 内。別添可)	平成19年10月より施行された「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・再生法」という。)に基づき、地域公共交通の活性化・再生に主体的に取り組む地域の法定協議会に対し、計画策定に要する費用や計画に基づいて行われる、公共交通サービスについて、3カ年を限度とする補助で事業の立ち上げを支援。市町村、交通事業者、住民等地域公共交通に関する地域の多様な関係者が参画する法定協議会に対してパッケージで一括支援することにより地域の実情に応じた事業を実現。 <補助率> ○地域公共交通総合連携計画(法定計画)策定経費 定額 ○総合事業計画に定める事業に要する経費 ・実証運行(運航) 2分の1 ・実証運行(運航)以外の事業 2分の1(※) (※)政令市が設置する協議会の取り組む事業 3分の1					
実施状況	平成20年度:249件(調査事業:168件、計画事業:81件)(制度創設) 平成21年度:373件(調査事業:114件、計画事業:259件)					
予算の状況 (単位:百万円)		19年度	20年度	21年度	22年度	23年度要求
	予算額(補正後)	-	3,000	6,593	4,020	
	執行額	-	2,792	5,433		
	執行率	-	93.1%	82.4%		
	総事業費(執行ベース)	-	-	-		
自己点検	支出先・用途の把握水準・状況	事業ごとに支出を把握するとともに事後評価を行い、結果を次年度の事業に反映させるPDCA方式により、効率的・効果的な事業実施を確保するとともに、自己評価だけでなく、有識者による2次評価も実施しており、支出先・用途の状況を適切に把握。				
	見直しの余地	公共交通利用者の減少により、交通事業者任せでは地域公共交通の維持は困難な状況下において、地域における効率的なモビリティを確立し、交通弱者の足を確保することは持続可能なコミュニティを形成し、地域の活力を維持していく上で極めて重要。また、CO2排出量削減のためにも公共交通の利用促進が不可欠。 このような状況を踏まえ、平成20年度より創設された当該事業については、地域公共交通問題に取り組む十分な体制がない中小規模の自治体を中心にニーズは高いものの、予算額の制約もあり、平成22年度は要望額の1/2程度しか応えられない状況。 こうした中、少子・高齢化の進展、地球温暖化対策等の社会環境の変化に適切に対応していくため、交通基本法の制定及び関連施策の充実が重要な課題。来年の通常国会の法案提出に向け、本年3月末の中間整理を踏まえ、5~6月頃を目途に方針をとりまとめる予定。この中で当該事業についても適宜見直しを行い、平成23年度予算要求等に反映させる予定。				
予算監視の所見						
補記	【予算科目】 ・060 地域公共交通維持・活性化推進費 ・95 地域公共交通の維持・活性化の推進に必要な経費 (21年度予算額) (21年度決算見込額) ・95016-2715-16 地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金 6,593百万円 5,433百万円					
	※平成22年度事業仕分け評価結果「各自治体の判断に任せる。」(地域公共交通活性化・再生総合事業) (とりまとめコメント) 総合的な観点から見て、こうした事業が現段階において国として行っていく必要性が乏しいことから、長期的には財源を移して各自治体の判断に任せるべき。					

国土交通省  
5,433百万円

〔鉄道、バス・タクシー、旅客船等の多様な事業に取り組む法定協議会が行う地域の実情に応じた自主的・積極的な取組をパッケージで一括支援することにより、地域公共交通の活性化・再生を図る。〕

【公募・補助】

A. 法定協議会  
(373協議会)  
5,433百万円

〔活性化・再生法に基づく連携計画策定に必要な調査等の事業や、連携計画において協議会が合意した取組のうち、協議会が実施することが適当な事業について、「地域公共交通活性化・再生総合事業計画」をとりまとめ、これに基づき、地域の多様なニーズ・課題に応じた多様な事業に取り組む。〕

資金の流れ  
(資金の受け取り先が何を行っているかについて補足する)  
(単位:百万円)

**費目・使途**  
 (「資金の流れ」  
 においてブロックごとに最大の  
 金額が支出されている者について記載す  
 る。使途と費目の双方で実情  
 が分かるように記載)

A.富山市都市交通協議会			E.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
車両購入費	新型低床車両(LRV)の導入(4編成)	521			
物品購入費	交通系ICカード導入、イベント電車運行	135			
実証運行費	コミュニティバス実証運行	3			
計		659	計		0
B.			F.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
計		0	計		0
C.			G.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
計		0	計		0
D.			H.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
計		0	計		0

A.法定協議会(373協議会) 5,433百万円		
No.	支出先	金額 (百万円)
1	富山市都市交通協議会	659
2	岐阜市総合交通協議会	190
3	佐渡航路活性化協議会	182
4	広島市・廿日市市地域公共交通利用円滑化協議会	127
5	隠岐海上交通総合連携協議会	124
6	和歌山徳島航路活性化協議会	123
7	守谷市地域公共交通活性化協議会	71
8	江戸川区地域公共交通活性化協議会	66
9	藤枝市地域公共交通会議	64
10	飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会	57

# 地域公共交通の活性化・再生の必要性

家用自動車の普及により、公共交通の維持が困難になる等、地域公共交通を巡る環境は危機的な状況

## 公共交通からマイカーへシフト

- ・家用乗用車の普及等により、日常生活における家用乗用車への依存が高まっており、長期的に公共交通の利用者は減少傾向

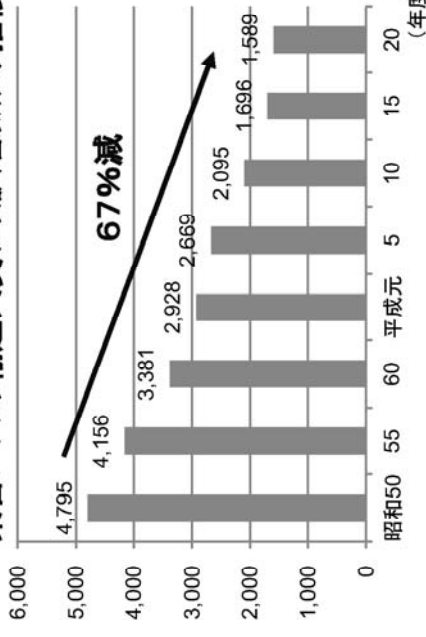
## 交通事業者の厳しい経営状況

- ・地域鉄道事業者の約8割が赤字
- ・乗合バス事業者の民事再生法・会社更生法等の法的整理が続出
- ・旅客船事業の航路損益は平成4年度以降赤字

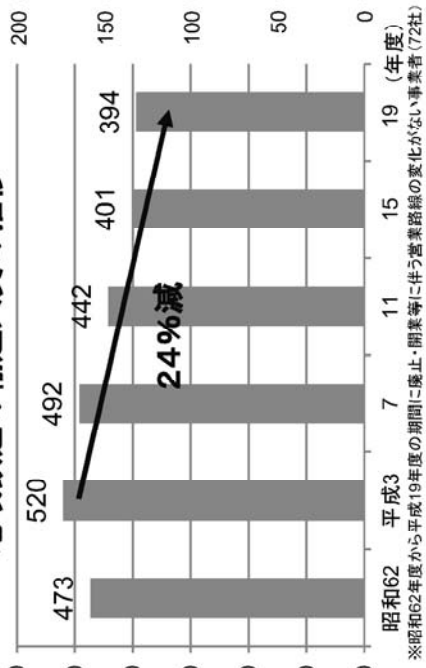
## 公共交通サービスの低下

- ・地方都市、過疎地域における空白地帯の出現
- ・都市部における交通渋滞等によるバスの走行環境の悪化等

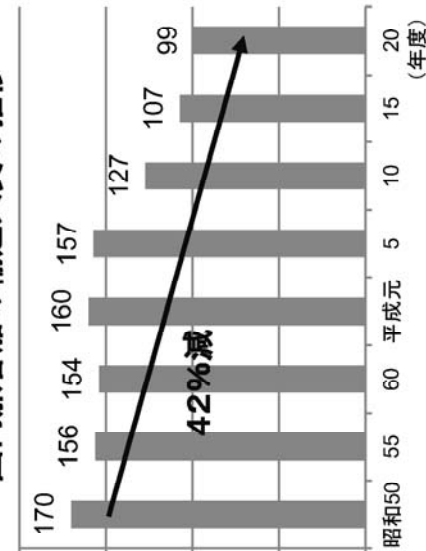
(百万人) 乗合バスの輸送人員(三大都市圏以外)の推移



(百万人) 地域鉄道の輸送人員の推移



(百万人) 国内旅客船の輸送人員の推移



今後の社会環境の変化等に適切に対応していくためには、地域公共交通の活性化・再生が必要不可欠

## 高齢化の進展

- 急速に社会の高齢化が進んでいる。

高齢化率(65歳以上の割合)  
2000年 17.3% 2007年 21.5% 2015年 26.9%

資料)平成20年版 高齢社会白書

## CO2排出量の拡大

- 家用乗用車と比較すると、鉄道・バスのCO2排出量は極めて少ない。

家用乗用車に比べて、バスは3/10 鉄道は1/10  
■運輸部門におけるCO2排出量の約半分は家用乗用車から。

## 地域における住民のニーズ



# 地域公共交通活性化・再生総合事業

## 問題の背景

くるま依存社会の到来により、高齢者等の交通弱者の足が奪われ、人々の交流や地域の活力に影響が及んでいる。今後、急速な高齢化社会の進展により一層深刻に。また、地球温暖化防止のためにも、CO<sub>2</sub>排出量の少ない公共交通の利用促進が不可欠。

## 地域公共交通活性化・再生法(平成19年10月1日施行)に基づく基本方針

住民の足の確保、ユニバーサル社会の実現

活力のある都市・地域

環境問題等への対応

### 法定協議会

- 市町村
- 公共交通事業者
- 道路管理者
- 港湾管理者
- 公安委員会
- 住民等

## 地域公共交通連携計画(法定計画)

○従来の「事業者任せ」から転換し、地域の関係者が地域公共交通について総合的に検討

<主な課題>

- ・地域のバス交通の活性化や地域鉄道の活性化など地域住民の移動手段の確保
- ・バスや路面電車の定時性・速達性の向上、乗り継ぎの改善等

○地域ごとに交通環境が異なるため、当該地域にとって最適な公共交通のあり方について合意形成を図り、合意に基づき各主体が責任を持って推進

○国は、これを総合的に支援

(例)複数市町村間におけるバスの共同運行



病院・学校等、住民の生活に必要な拠点へ移動するためのバスを複数市町村が連携し共同運行。

(例)デマンド交通サービスの導入

通常の路線バスのような定時定路線の運行が成立しない地域において、利用者がいる場合のみ、乗客の要望に応じて、経路や運行時間を変えて運行するシステムを導入。



【デマンドバス】



【デマンド受付センター】

## 地域公共交通活性化・再生総合事業による支援

<補助率等>

①「地域公共交通総合連携計画」(法定計画)策定経費【調査事業】  
上限 2,000万円

②総合事業計画に定める事業に要する経費(3カ年を限度)【計画事業】  
原則 1/2

補助対象経費:実証運行経費(運賃収入等を控除)、車両等購入費、待合施設の整備費等

策定支援

取組支援

<制度の特徴>

【効果的な事業立ち上げ支援】

- ・公共交通サービスについて、3カ年を限度とする補助で事業の立ち上げを支援

【協議会方式による柔軟な運営】

- ・協議会に対してパッケージで一括支援することにより、地域の実情に応じた事業を実現

【事後評価の徹底】

- ・PDCA方式により、効率的・効果的な事業実施を確保
- ・各年度の評価を踏まえた柔軟な事業の見直し・実施

## 地域公共交通活性化・再生総合事業の予算及び件数の推移

平成20年度(制度創設)

- ・調査事業 168件
- ・計画事業 81件 (計 249件)

予算額 30億円

平成21年度

- ・調査事業 114件
- ・計画事業 259件 (計 373件)

予算額 44億円 + 補正予算額 22億円

平成22年度

- ・新規事業の実施
- ・計画事業へ移行
- ・22年度も継続実施

予算額 40億円

# 地域公共交通活性化・再生総合事業の取り組み状況

<19年度> <20年度> <21年度> <22年度> <23年度> <24年度>

**地域公共交通活性化・再生法成立**

**総合事業創設【予算額30億円】**  
(最大3年間の立ち上げ支援)

**計画事業 81件**  
(実証運行経費35.6%、車両等整備費23.6%、その他施設整備費9.1%、利用促進費(情報提供、乗継円滑化等)31.2%、その他経費0.4%)

**交通基本法の制定に向けた検討**  
【予算額44億円 補正予算額22億円】 【予算額40億円】

**地域公共交通活性化・再生法施行5年後の検討**

※法律の施行後5年を経過した場合において、この法律の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずる。



**事後評価**  
事業終了

**事後評価**  
事業終了

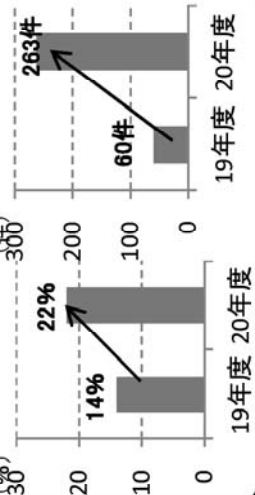
**事後評価**  
事業終了

## <地域の変化>

### 地域における交通に対する取り組みの進展

活性化・再生法の施行、総合事業の創設に伴い、交通に対する取り組みが進展

【1名以上の専任担当者を【連携計画策定件数】配置している市区町村数】

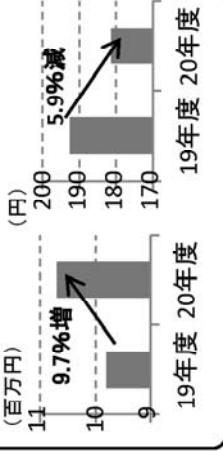


## <具体的な事例>

### バス運行の効率化

路線バス、福祉バス、病院送迎バス等を、コミュニティバスに運行を一元化

→運行経費の削減・利便性の向上により、利用者数・運行収入が増加(北海道当別町)

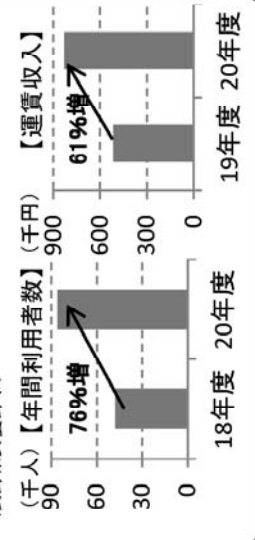


## <510市町村で活用>

### デマンド交通による効率性・利便性向上

乗客の要望に応じて、経路・運行時間を変えて効率的に運行

→経費を維持したまま、バスの利用可能人口が2倍、利用者数が増加、高齢者の運転免許返納が増加(岩手県花巻市)



## <23年度>



京都新聞(21.8.20)  
新潟日報(21.10.31)



## 総合事業に対する地域の意識

○総合事業を活用した市区町村の76%は、運輸局担当者に相談したり、交通局担当者、学識経験者、住民等とのネットワークを構築することが可能となり、関係者間のコミュニケーションを図る点からも、事業内容に満足している(特に中山間地域や離島など地方部)。  
○総合事業を活用していない市区町村のうち、約5割が今後当該事業を活用したいと考えており、総合事業が地域に浸透していることが分かる。  
※市区町村へのアンケート調査(21年7月実施)

## 地域公共交通活性化・再生総合事業における施設整備について

### 地方における公共交通の現状

- 地方における公共交通の収益性はもともと低く、事業者任せでは、公共交通の改善のための取組が進まないというのが現状。
- このため、地域公共交通の改善のため、事業者任せではなく、地域が一体となって支援し、支えていくことが必要。

### 地方における施設整備

- 事業者任せでは、地方における公共交通の改善のための取組が進まないというのは、実証運行や利用促進等のソフト施策だけでなく、車両、設備、ICカード等の施設整備・改善も同様の事情。
- 例えば、地方におけるICカード整備等は、高齢化が進む地方における高齢者等に対するバリアフリーの観点から求められる事業だが、利用者数が限られる地方では、投資に見合った収益増加が見込めないことから、支援がなければ、整備が進まないのが現状。



### 総合事業における施設整備の位置付け

- 地域公共交通活性化・再生総合事業では、地域が一体となって、公共交通改善のために取り組む事業については、ソフト施策だけでなく、車両、設備、ICカード等の施設整備についても支援を実施。
- なお、その際、補助金適正化法に基づき、施設に関しては、一定の処分制限を加えており、これにより補助金の適正な執行を確保。

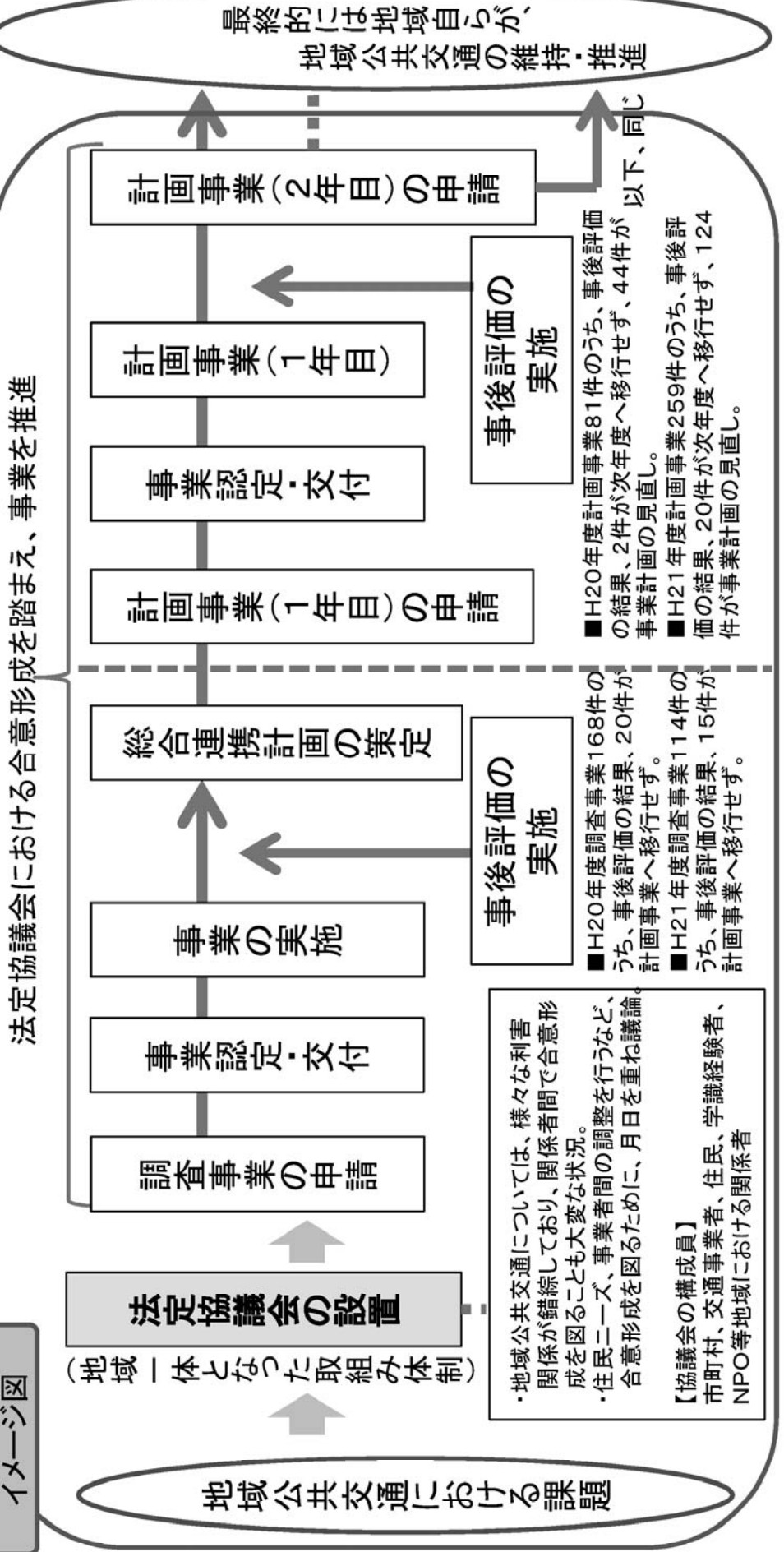


# 地域公共交通活性化・再生総合事業が対象としている地域の取組みについて

総合事業は、単年度で完結する事業ではなく、地元において法定協議会を設置し、関係者間で合意形成を図りつつ、調査事業（1年間）及び計画事業（最大3年間）の実施により、地域公共交通の活性化を図る事業。

各地域における合意形成を踏まえた取組が同時並行で進行中、案件の採択を絞込み、このような地域が主体的に実施する公共交通の改善に向けた取組を国の判断で中断させることには問題あり。

## イメージ図



論点等説明シート

事業名

地域公共交通活性化・再生総合事業

担当部局庁

総合政策局

事業についての論点等

○当該事業は、地域公共交通の維持・活性化に取り組む地域（法定協議会）に対して、3年  
間を限度に立ち上げ支援を行うものであるが、支援終了後の地域公共交通の維持・活  
性のあり方をどのように考えるべきか。

○地域公共交通の維持・活性化の取組みは、地域の実情に合わせて各自治体が自ら計画  
を策定し、推進する事業について、毎年評価を行いながら支援しているが、国がどこまで  
事業内容の査定を行うべきか。

【参考】

- ・平成20年度予算額(補正後)： 3, 000百万円
- ・平成21年度予算額(補正後)： 6, 593百万円
- ・平成22年度予算額(補正後)： 4, 020百万円

※本事業は平成20年度に創設