

地域公共交通確保維持改善事業 について

国土交通省総合政策局交通計画課

『地域公共交通確保維持改善事業』 ～生活交通サバイバル戦略～（新規） 23年度 305億円

生活交通の存続が危機に瀕している地域等における地域最適な移動手段の提供と、駅のバリアフリー化等移動に当たっての様々な障害を解消

地域公共交通確保維持事業

- ・ 存続が危機に瀕している生活交通のネットワークについて、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段の確保維持のため、地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画に基づき実施される取組みを、一体的かつ継続的に支援
- ・ 支援にあたっては、運行（航）欠損額の事後的な補填方式から効率化された標準的な事業費等を前提とした事前算定方式に変更する等により、より効果的・効率的な支援を実施

陸上交通

・ 地域特性や実情に応じた地域最適な地域間生活交通ネットワークと、同ネットワークに密接な地域内の生活交通等を一体的に、その運行を支援

《事前算定方式等への変更》

《広域的・幹線的バスの補助要件緩和》

《幹線交通と密接な一定の地域内バス・デマンド交通の運行について支援対象を拡充》



離島交通

・ 島民の生活に必要な不可欠な離島航路・航空路の運航を支援
・ 離島航路の構造改善促進に資する公設民営化のための船舶建造等を支援

《離島航路：事前算定方式等への変更とともに、全体の補助充足率や移動環境改善への取組支援を充実》

《離島航空路：支援に制約のある特別会計から一般会計へ移行》



地域公共交通バリア解消促進等事業

バリアフリー化

- ・ ノンステップバス、福祉タクシーの導入を支援
- ・ 旅客船、鉄道駅、旅客ターミナルのバリアフリー化等を支援

利用環境の改善

- ・ バリアフリー化されたまちづくりの一環として、LRT、BRT、ICカードの導入等を支援

地域鉄道の安全性の向上

- ・ 地域鉄道の安全性向上に資する設備の整備等を支援

地域公共交通調査事業

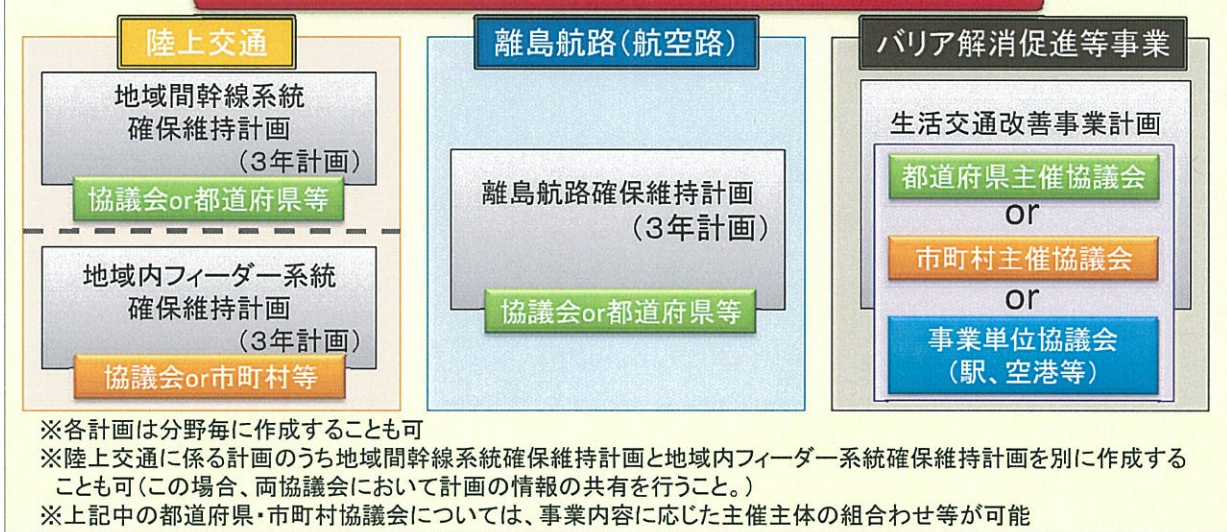
- ・ 地域の公共交通の確保・維持・改善に資する調査の支援等



《個別のモードごとの支援から公共交通のバリアフリー化等を一体的に支援する制度へ改善》

地域の計画について～協議会と地域の公共交通に係る計画の関係等について～

生活交通ネットワーク計画



○地域協議会の考え方

【メンバー】 地方公共団体(都道府県・市町村)、関係交通事業者、国(地方運輸局等又は地方航空局)等
 (陸上交通及び離島航路の地域公共交通確保維持事業に係る生活交通ネットワーク計画は、関係する都道府県及び市町村がともに参加)

※地域・分野毎の分科会の設置や複数市町村による合同協議会の設置も可能とする。

※既存の類似協議会(地域公共交通活性化・再生法の法定協議会等)の活用も可能とする。

※住民や利用者の意見を反映させる観点から、住民や利用者の代表を協議会の構成員に加える、アンケートやヒアリングを実施する、公聴会やパブリックコメントを実施する等のいずれかの手順を経て計画を策定することとする。

生活交通ネットワーク計画等の記載事項

地域公共交通確保維持事業(陸上交通)

地域間幹線系統

- 事業の目的・必要性
- 事業の定量的な目標・効果
- 運行系統の概要・運送予定者
- 事業に要する費用の総額・負担者・負担額
- その他(別表4の基準ハ・二関係)

地域内フィーダー系統

- 事業の目的・必要性
- 事業の定量的な目標・効果
- 運行系統の概要・運送予定者
- 事業に要する費用の総額・負担者・負担額

車両減価償却費等補助を受けようとする場合は、上記に
 ○車両の取得の目的・必要性
 ○車両の取得の定量的な目標・効果
 ○車両取得計画の概要・取得事業者
 ○車両取得の費用の総額・負担者・負担額
 に係る事項を加える。

地域公共交通確保維持事業(離島航路)

運営費補助

- 事業の目的・必要性
- 事業の定量的な目標・効果
- 航路の概要・運航予定者
- 事業に要する費用の総額・負担者
- 事業の改善等に関する事項

構造改革補助

- 事業の目的・必要性
- 事業の定量的な目標・効果
- 運航を確保・維持するための改善策等
- 事業に要する費用の総額・負担者・負担額

地域公共交通バリア解消促進等事業

バリアフリー化設備等整備事業

- 事業の目的・必要性
- 事業の定量的な目標・効果
- 事業の内容・事業実施者
- 事業に要する費用の総額・負担者・負担額
- 計画期間

利用環境改善促進等事業

- 事業の目的・必要性
- 事業の定量的な目標・効果
- 事業の内容・事業実施者
- 事業に要する費用の総額・負担者・負担額
- 計画期間
- その他(別表19関係)

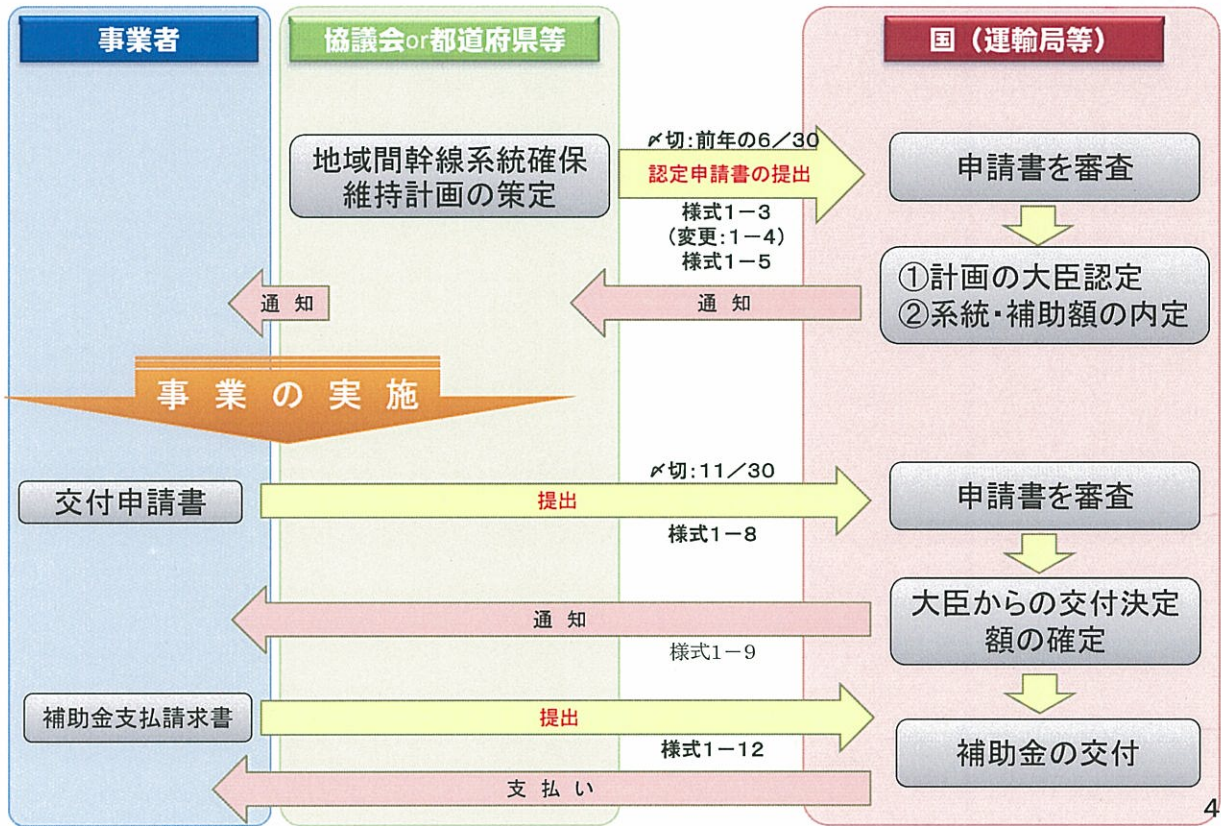
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業

- 事業の目的・必要性
- 事業の定量的な目標・効果
- 事業の内容・事業実施者
- 事業に要する費用の総額・負担者・負担額
- 計画期間

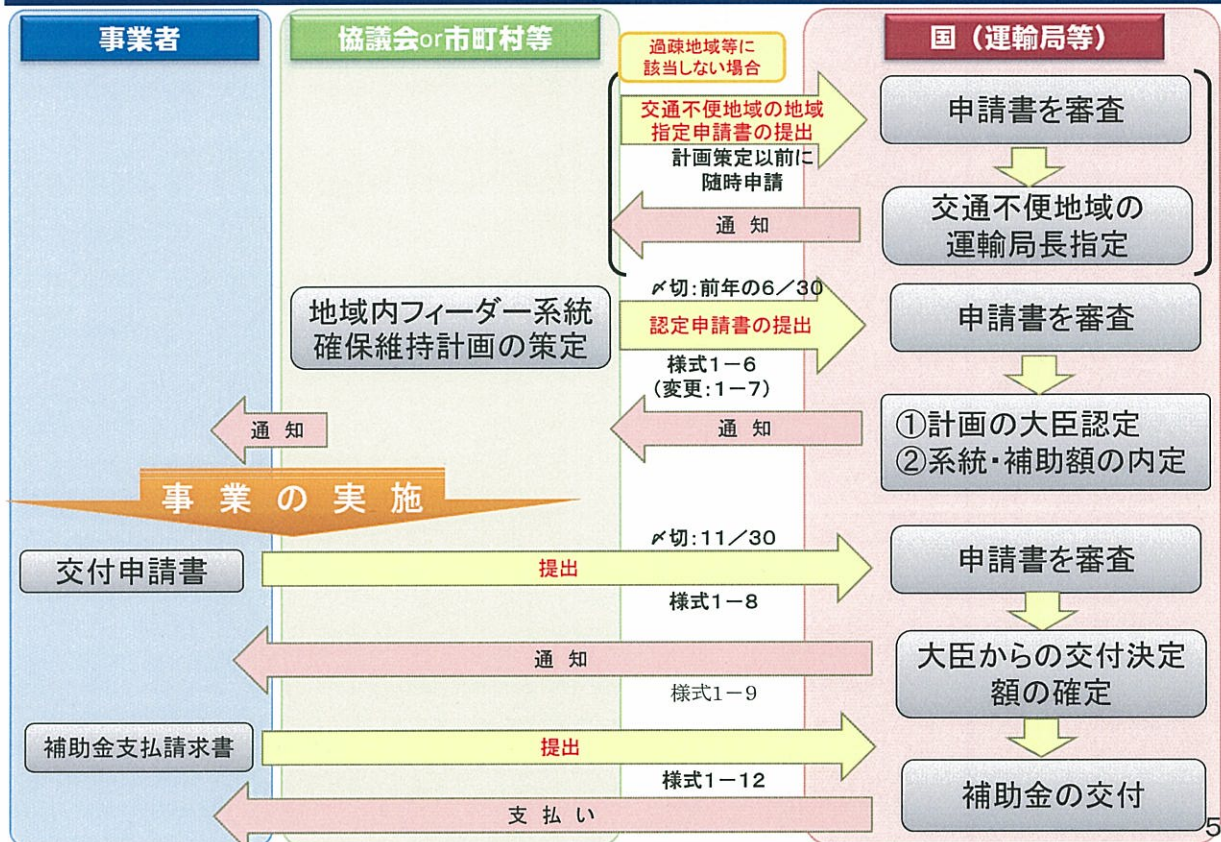
※上記各事業の計画記載事項は、それぞれ、地域間幹線系統確保維持計画、地域内フィーダー系統確保維持計画、離島航路確保維持計画、生活交通改善事業計画の場合も同じ。

※利用環境改善促進等事業については、LRT整備計画に記載されていない事項を追記書類としてつけることで、鉄道軌道安全輸送設備等整備事業については、鉄道事業再構築実施計画に記載されていない事項を追記書類としてつけることで生活交通ネットワーク計画に代替可。

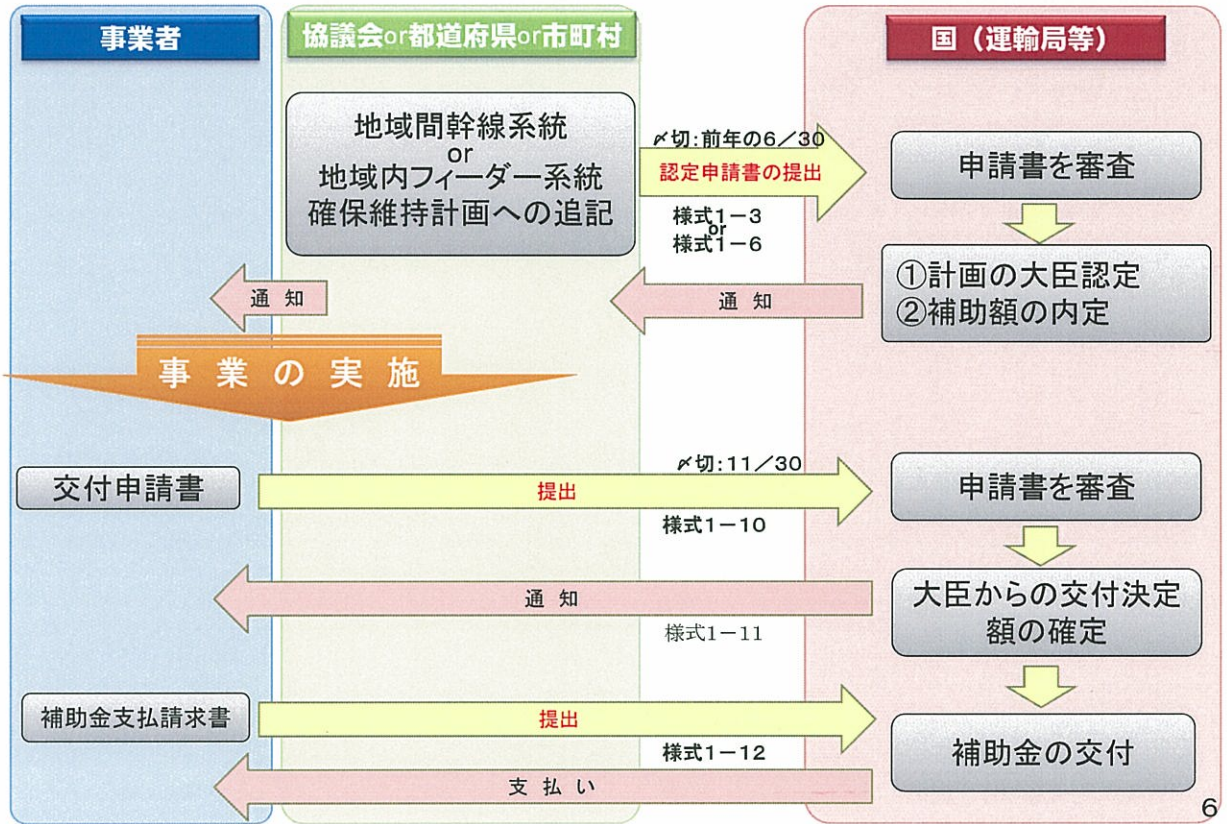
地域間幹線系統確保維持事業の流れ



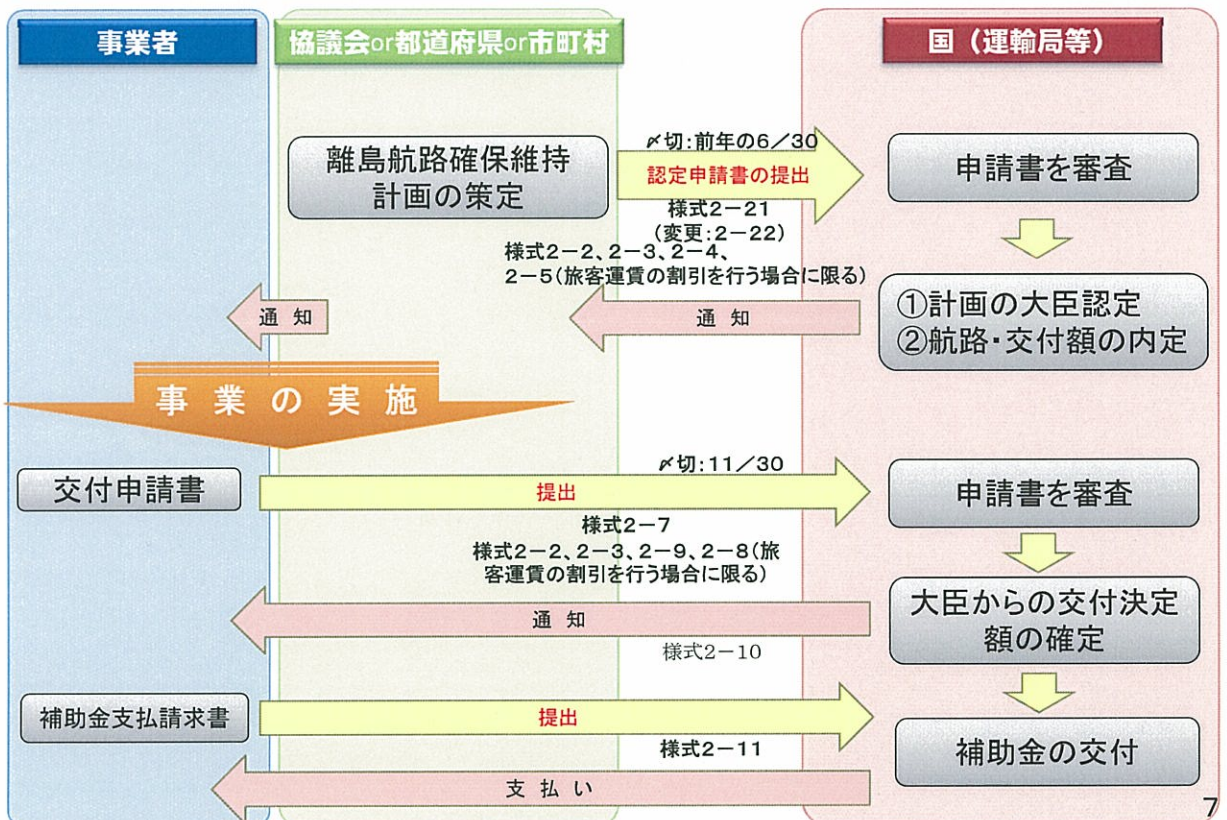
地域内フィーダー系統確保維持事業の流れ



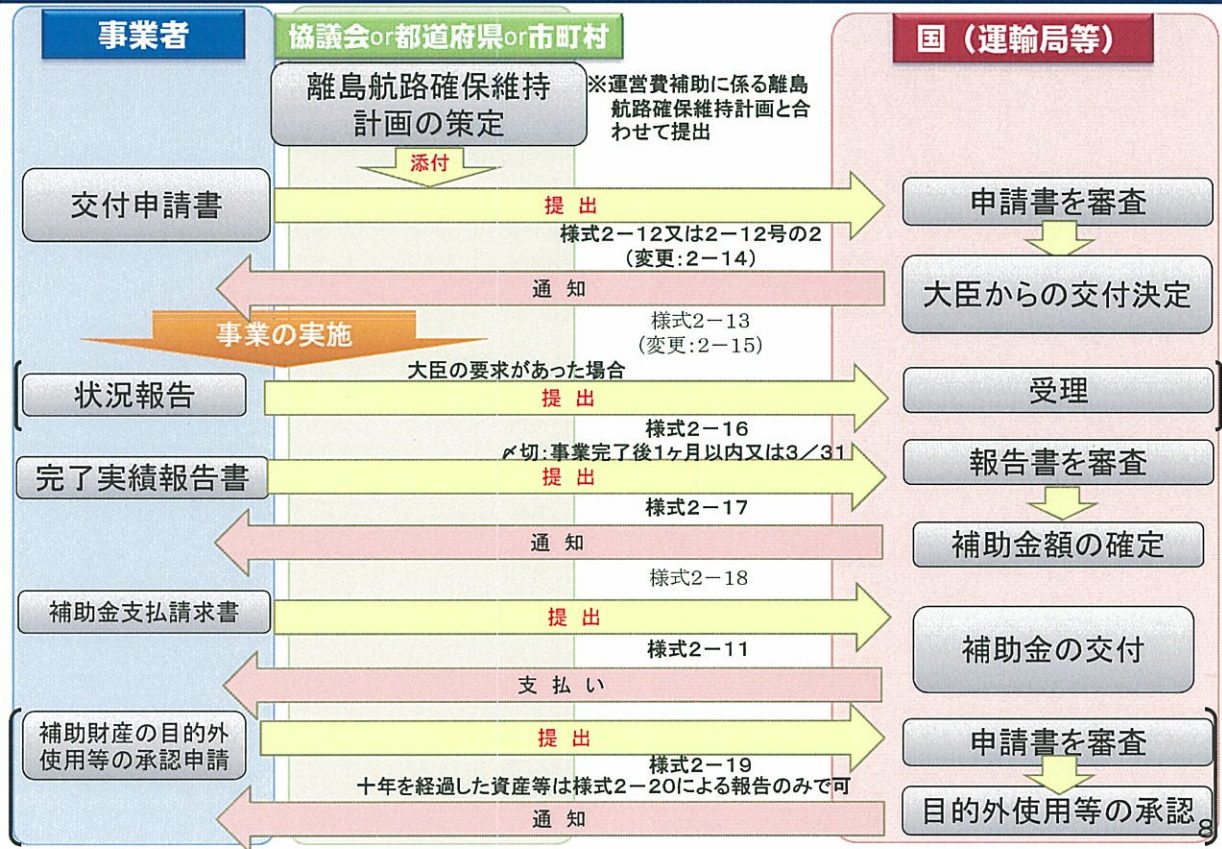
車両減価償却費等支援事業の流れ



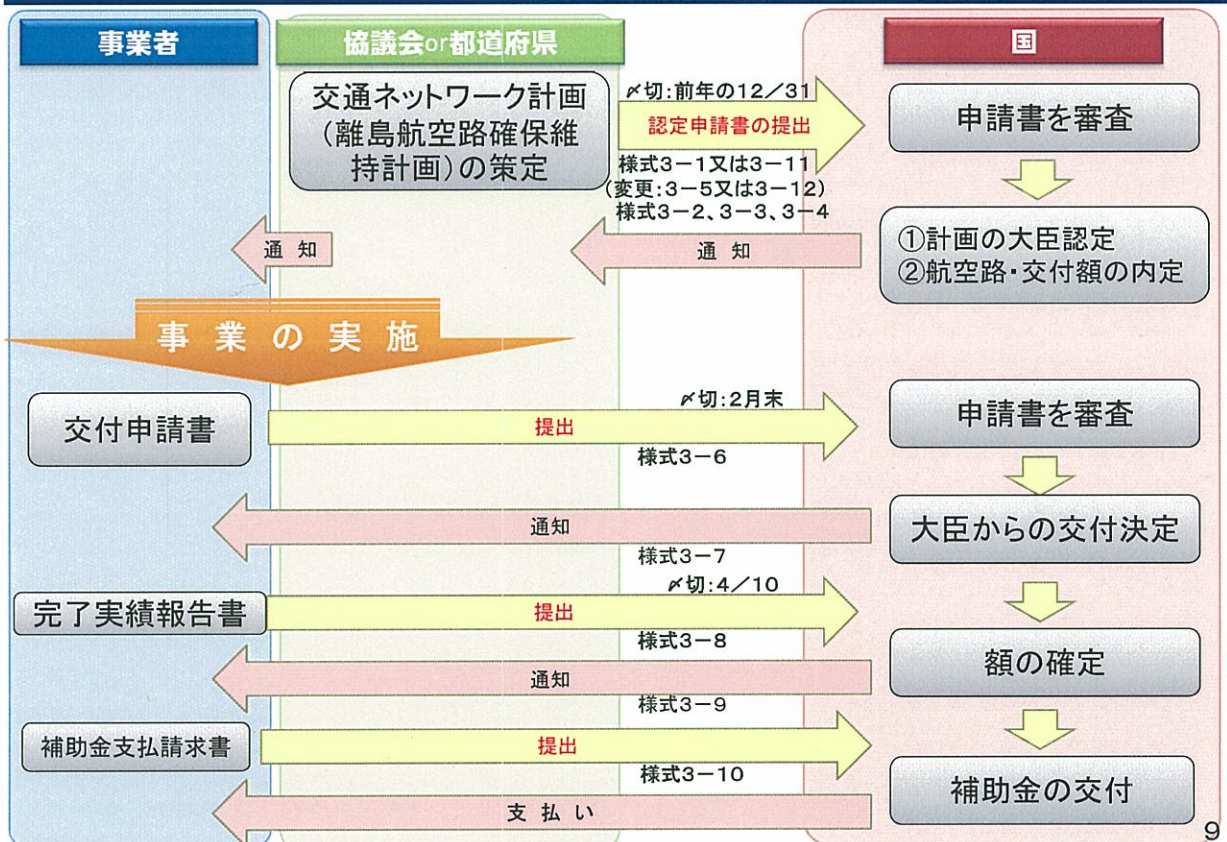
離島航路確保維持事業(運営費等補助)の流れ



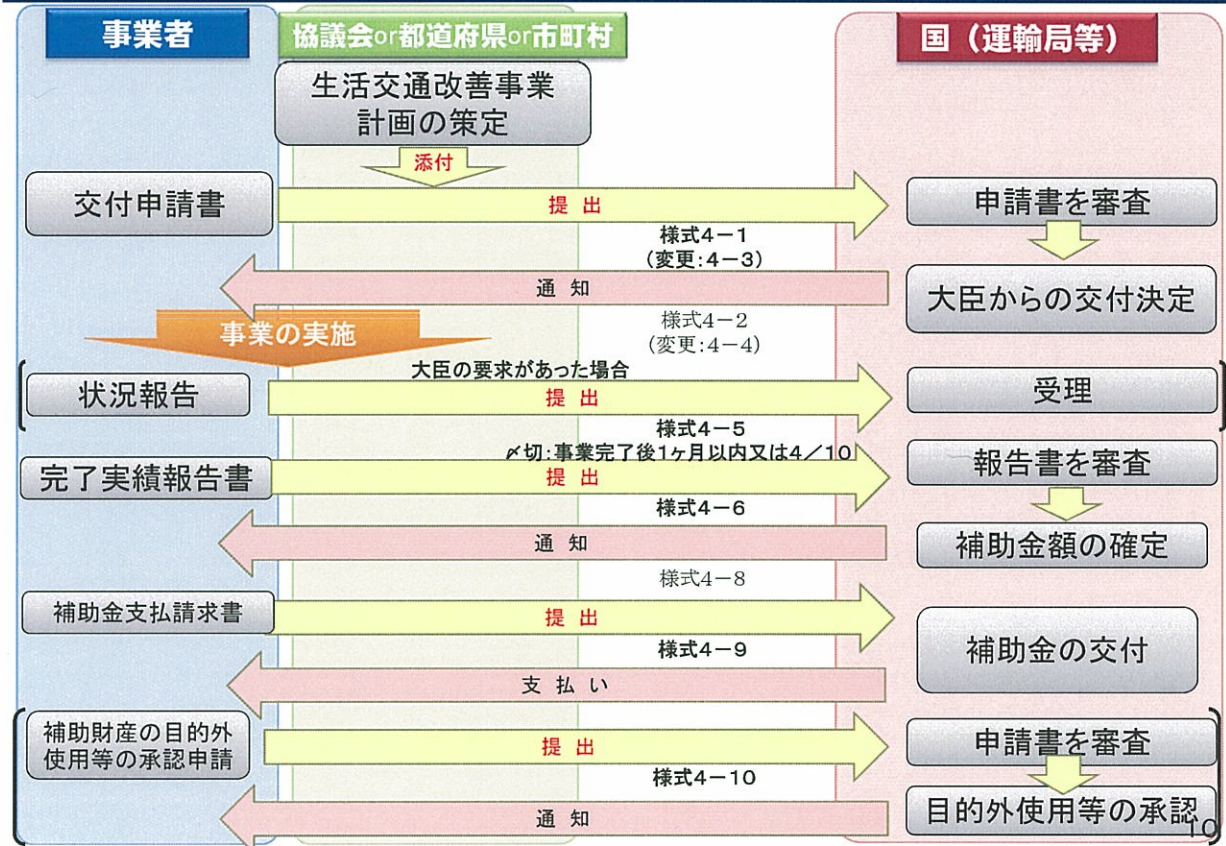
離島航路確保維持事業(構造改革補助)の流れ



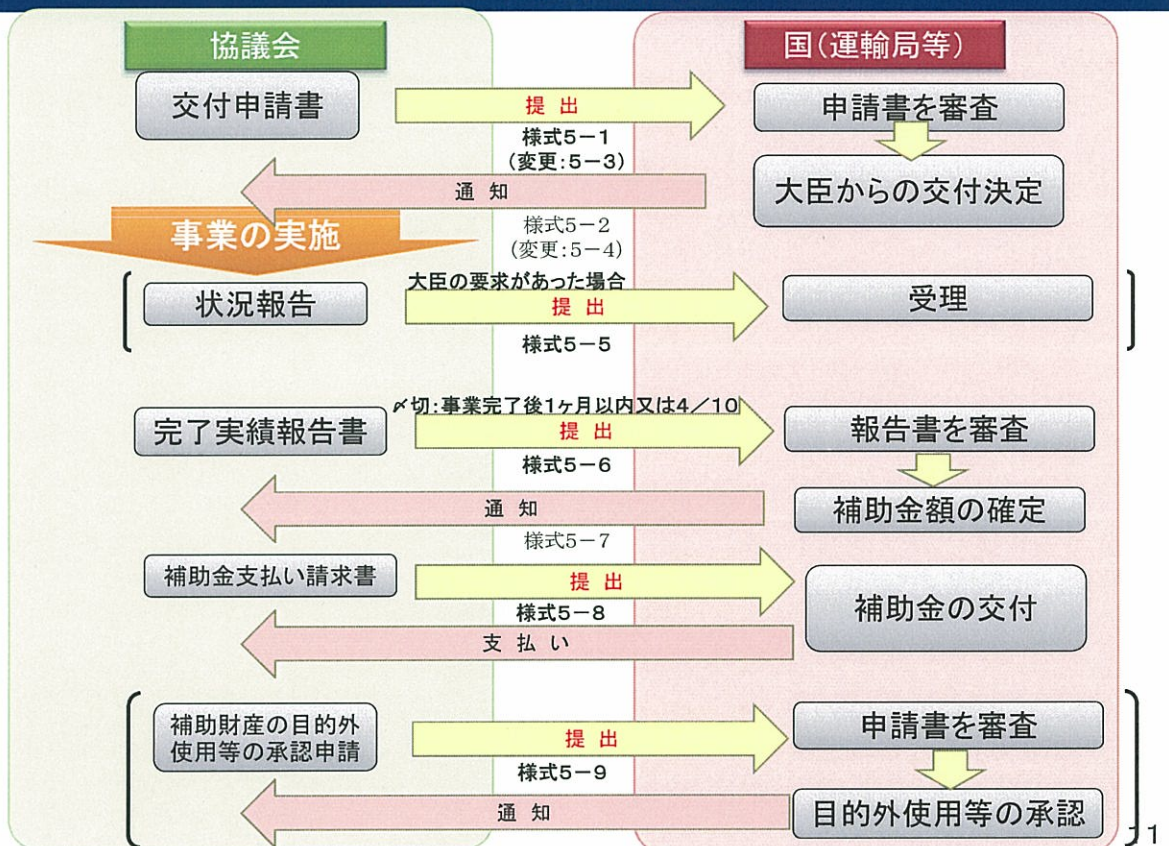
離島航空路確保維持事業(運航費補助)の流れ



バリア解消促進等事業の流れ



調査事業の流れ



陸上交通の確保維持事業

地域特性や実情に応じた地域最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間生活交通のネットワークと当該ネットワークのフィーダーとして高齢者等の生活を支える地域内の一定の生活交通等の運行について一体的に支援する。

○地域間幹線系統

- ・ 地域間幹線バス系統のうち、一定の要件を満たし、赤字が見込まれる系統であって、生活交通ネットワーク計画^(※1)に位置付けられたものについて、国が事前算定による予測収支差の1/2を補助

※補助対象事業者：一般乗合旅客自動車運送事業者

主な補助要件(*補助要件については、適宜適切に見直しを行う。)

- ・ 生活交通ネットワーク計画に記載(都道府県単位)
- ・ 従前の地バス補助の要件緩和(距離要件(10km要件)の廃止、複数市町村の判定時点を平成13年3月31日に緩和)
- ・ 事前内定方式^(※2)への変更

○地域内フィーダー系統

- ・ 地域間幹線バス系統等と密接な地域内のフィーダー路線のうち、過疎地域等の移動の確保に資するなど一定の要件を満たし、赤字が見込まれる系統であって、生活交通ネットワーク計画^(※1)に位置付けられたものについて、国が事前算定による予測収支差の1/2を補助

※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

主な補助要件(*補助要件については、適宜適切に見直しを行う。)

- ・ 補助対象地域間幹線バス系統のフィーダー系統など過疎地域をはじめとする交通不便地域の移動確保を目的とするもの
- ・ 生活交通ネットワーク計画に記載(市町村単位)
- ・ バス停共有等により幹線交通と接続しているもの
- ・ 新たに運行を開始、又は新規に地方公共団体が支援を開始する系統

補助の上限

- ・ 地域内生活交通への補助総額は、地域間生活交通への補助総額の50%以内
- ・ 各市町村ごとの補助額は、上記総額の範囲内で、市町村ごとの状況に応じて設定される想定上限額の範囲内で実費を補助

(※1) 生活交通ネットワーク計画：地域の協議会の議論を経て策定される補助対象ネットワーク交通等に関する計画
(※2) 事前内定方式：国は事業開始前に事業内容の妥当性(標準的な経費等)を確認して補助額をあらかじめ内定

12

補助対象とする地域間幹線系統の要件

○従前の地バス補助からの主な変更点

- ・ 複数市町村の判定時点を平成13年3月31日に緩和
- ・ 距離要件(10km以上)の廃止
- ・ 補助金額の事前内定方式への変更に伴い、輸送量、赤字要件については、運行終了後の実績値による判断から運行開始前に内定する予測値による判断に変更
- ・ 必要なサービスを効果的・効率的に確保維持するための協議会による実質的な議論を重視
- ・ 補助要件については適時適切に見直すものであること

具体的な要件

- ① 路線定期運行であること(補助対象事業者は一般乗合旅客自動車運送事業者)
- ② 複数市町村にまたがる系統であること。(ただし、要件成否は、平成13年3月31日における市町村の状態に応じて決定。)
- ③ 都道府県庁所在地、広域行政圏の中心市町村、又は広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されていると都道府県協議会が認めた市町村への需要に対応して設定される系統であること。
- ④ 1日当たりの計画運行回数が3回以上のも。ただし、都道府県協議会が認めた場合は、平日1日当たりの計画運行回数が3回以上のもとする。
- ⑤ 輸送量が15人～150人/日と見込まれること。(既存系統であって、2ヶ年度連続して実績が15人未満/日又は150人超/日のものを除く。)
- ⑥ 経常赤字が見込まれること。(既存系統であって、過去2ヶ年度連続して経常赤字となった運行系統は除く。)
- ⑦ 補助対象期間の末日(9月30日)において引き続き運行される予定の系統であること。(補助対象期間中に再編等を行う場合に、その30日前までに生活交通ネットワーク計画の認定又は変更認定を受けた場合に限り、同一の補助対象系統が継続しての運行と取り扱う。)
- ⑧ 都道府県主催、関係市町村の参加する協議会における協議を経て、生活交通ネットワーク計画に確保・維持が必要な運行系統として記載されていること。
* 関係市町村は、地域間幹線路線が、地域間輸送機能と地域内輸送機能の両面を担っている観点から議論に参画するものとする。
- ⑨ 生活交通ネットワーク計画の策定にあたっては、住民や利用者、利害関係者の意見を反映させる観点から、当事者の協議会への参加、アンケート、ヒアリング、公聴会又はパブリックコメント等のいずれかの手順を経ること。
- ⑩ 運送予定者が企画競争その他これに準ずる競争性のある方法により選定されていること。

13

補助対象とする地域内フィーダーシステムの要件

○主な要件

- ・「補助対象地域間幹線バスシステムのフィーダーシステム」または「交通不便地域における地域間交通ネットワークのフィーダーシステム」：補助対象地域間バスシステムを補完するものであること、または、過疎地域など交通不便地域の移動確保を目的とするものであること
- ・幹線アクセス性：補助対象地域間幹線バスシステム等へのアクセス機能を有するものであること
- ・サービス充実性：新たに運行、または、公的支援を受けるものであること
- ・公共性：公的な支援がなければ確保維持が困難なものであること
- ・地域の合意：地域の協議会による議論を経た計画に基づき実施されるものであること
- ・効率的・効果的なサービスの確保：品質・価格・企画等を踏まえて運送予定者が選定されること

具体的な要件

1. 路線定期運行、路線不定期運行若しくは区域運行又は市町村運営有償運送(交通空白輸送に限る)若しくは過疎地有償運送(乗合旅客の運送に限る。)であること。(補助対象事業者は一般乗合旅客自動車運送事業者及び自家用有償旅客運送者。)
2. 以下の(1)、(2)のいずれかの要件を満たす系統であること。
 - (1)補助対象地域間幹線バスシステムのフィーダーシステム(注1)であること。(政令市、中核市及び特別区(以下、「政令市等」という。))が専らその運行を支援するもの及びその運行区域のすべてが政令市等の区域内であるものを除く。)
 - (2)交通不便地域における地域間交通ネットワーク(注2)のフィーダーシステムであること。(①または②であること。)
- ①過疎地域等(※)における地域間交通ネットワークのフィーダーシステムであること。
※過疎地域等：過疎地域自立促進特別措置法に基づく過疎地域(過疎地域とみなされる市町村、過疎地域とみなされる区域を含む。)、離島振興法に基づく離島振興対策実施地域、半島振興法に基づく半島振興対策実施地域、山村振興法に基づく振興山村、奄美群島振興開発特別措置法に基づく奄美群島、小笠原諸島振興開発特別措置法に基づく小笠原諸島及び沖縄振興特別措置法に基づく沖縄県の区域
- ②半径1km以内にバスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港が存しない集落、市街地その他の交通不便地域として地方運輸局長等が指定する地域の住民等の移動確保のための地域間交通ネットワークのフィーダーシステムであること
(注1)フィーダーシステムとは、バスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港において、地域間交通ネットワークと接続(注3)する系統をいう。
 (注2)地域間交通ネットワークとは、地域間バス系統、鉄軌道路線、航路及び航空路をいう。
 (注3)接続とは、バス停留所相互又はバス停留所と鉄軌道駅、海港又は空港との近接・共有、乗り継ぎに適したダイヤの設定、乗り継ぎ割引の設定など、乗り継ぎ円滑化のためのいずれかの措置が講じられていることをいう。
3. 運行内容について、効率的・効果的運行のための「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」なども踏まえ、地域における既存の交通ネットワーク及び生活交通ネットワーク計画の地域間幹線系統に係る部分の記載との調整・整合が図られていること。
4. 新たに運行を開始する系統、又は新規に地方公共団体が支援を開始する系統、平成23年度以降に地域内フィーダーシステムに係る国庫補助を受けたことがある系統。
5. 経常赤字が見込まれること。(既存系統であって、過去2か年度連続して経常赤字となった運行系統は除く。)
6. 補助対象期間の末日(9月30日)において引き続き運行される予定の系統であること。(再編等を行う場合は30日前までにネットワーク計画の変更及び認定が必要)
7. 生活交通ネットワーク計画に確保又は維持が必要な運行系統として記載されていること。
8. 生活交通ネットワーク計画の策定にあたっては、住民や利用者、利害関係者の意見を反映させる観点から、当事者の協議会への参加、アンケート、ヒアリング、公聴会又はパブリックコメント等のいずれかの手順を経ること。
9. 運送予定者が企画競争その他これに準ずる競争性のある方法により選定されていること。

14

補助対象とする地域内フィーダーシステムの要件(イメージ)

市町村ごとの国庫補助額

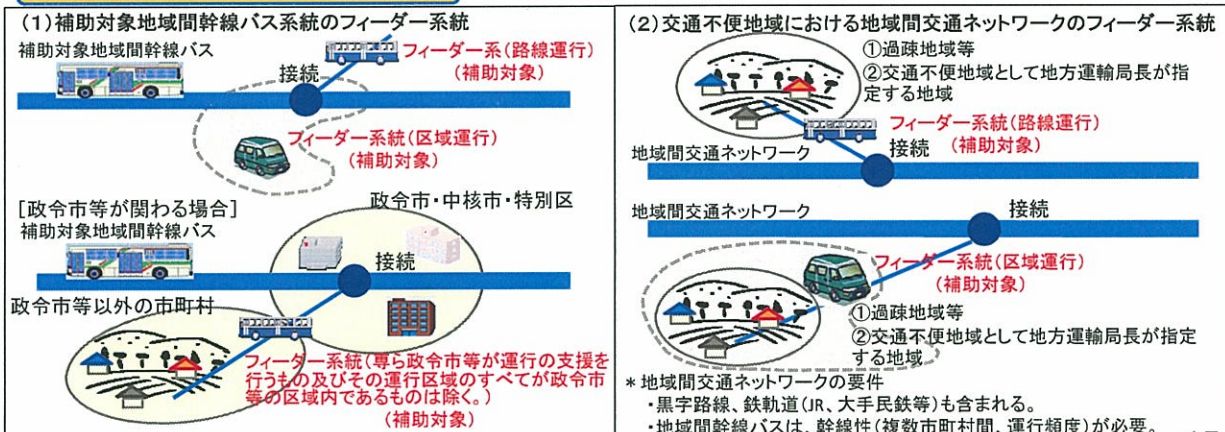
各補助対象市町村毎の国庫補助金の交付額は、各補助対象市町村の地域内フィーダーシステムに係る補助対象経費合計額の1/2と、各補助対象市町村毎に算定される国庫補助上限想定額の、いずれか少ない方の額以内の額とする。

補助対象経費

市町村の地域内フィーダーシステムに係る補助対象経費は、実績値や標準値等を用いて事前に算定される補助対象経常費用の見込額と経常収益の見込額との差(ただし、補助対象経常費用の9/20を限度とする。)に相当する額とする。

なお、計画内容に記載されたサービスが提供されなかった場合及び天変地異、燃料価格の暴騰等運送者の責によらない事象により事前に算定される収支差と実績の収支差に大幅な乖離が生じた場合には、合理性が認められる範囲内で補正を行うものとする。

フィーダーシステムのイメージ



※幹線とフィーダーの接続するポイントは、補助対象となる地域内に含まれていなくてもよい。

15

離島航路に係る確保維持事業

支援スキーム

- 協議会において、離島の生活に必要な不可欠な航路の確保維持の内容について議論し、生活交通ネットワーク計画を策定し、収支見込みを含めて国(運輸局)へ認定申請。
※ 当該計画は、離島航路確保維持に係る事業のみの計画として作成することも可。
- 補助対象経費の1/2以内を国が補助。補助対象経費は、実績収支差見込額に効率化係数を乗じて算出。
※ 補助対象とする航路の考え方については基本的に現行(唯一かつ赤字の航路)と同様。
- 当該計画に基づき、国(本省)が、補助対象期間の開始以前に補助額を内定し運輸局を通じて事業者へ提示。(ただし、平成23年度に関しては、補助対象期間の終了以前に補助額を内定)
- 事業終了後に計画に位置付けのある事業を実施した事業者が国(運輸局)へ補助申請。計画通りの事業運営がなされたかを確認(監査)した後、国から事業者に対し補助金交付。

新制度のポイント

- 事業実施の前提として、地域の協議会での議論を経て生活交通ネットワーク計画を策定。
- 維持確保事業の計画の策定(収支見込みの算出)にあたっては、移動環境改善の一環として、島民を対象とした割引運賃を設定する場合には、当該対象航路の存する地域の地バス等の運賃水準までの差を目安(最大引き下げ幅)として、一定の要件の下で、運賃を引き下げて設定した場合の収入を基に算出することを認めることで、運賃引き下げについても加味した支援をする。
- 欠損抑制に資する構造改革への支援として、船舶の公設民営化、省エネ・小型化船への代替建造の費用の一部を補助する。また、確保維持事業(航路補助)の対象外の離島航路についても、一定の要件の下で、船舶の代替建造費(船価)の一部を補助することとあわせて、当該補助相当分を原資とした運賃引き下げ(島民を対象)を求め、運賃引き下げの実施を支援する。

16

離島航空路に係る確保維持事業

支援スキーム

- 協議会(都道府県ごと)において、離島の生活に必要な不可欠な航空路の確保維持の内容について議論し、生活交通ネットワーク計画を策定し、収支見込みを含めて国(本省航空局)へ提出。
※ 当該計画は、離島航空路確保維持に係る事業のみの計画として作成することも可。
- 補助対象経費の1/2以内を国が補助。補助対象経費は、実績損失見込額と、標準損失額のいずれか低い方とする。実績見込収支率が標準収支率に満たない者については、5%を上限としてその差分に相当する額を差し引いた額とする。
※ 補助対象とする航空路の考え方については現行と同様。(経常損失が見込まれる路線のうち、①最も日常拠点性を有する、②海上運送等の代替交通機関により概ね2時間以上、③2社以上の競合路線でない)
- 当該計画に基づき、国(本省航空局)が、補助対象期間の開始以前に補助額を内定し事業者へ提示。
- 事業終了後に計画に位置付けのある事業を実施した事業者が国(本省航空局)へ補助申請。事業実績の報告の後、計画通りの事業運営がなされたかを確認(監査)した後、国から事業者に対し補助金交付。

新制度のポイント

- 事業実施の前提として、地域の協議会での議論を経て生活交通ネットワーク計画を策定。
- 支援に制約のある特別会計から一般会計に移行。
 - ・ 物件費を上限とする制約をなくし、当該航空路の運航により見込まれる標準的な収支差に対して手当てができる制度とする。
 - ・ 機材による路線制約(1,500m以下の滑走路で発着できる航空機)を外し、離島路線に就航する機材はすべて支援対象とする。

17

バリア解消促進等事業（バリアフリー化・利用環境改善）

支援スキーム

- 協議会（都道府県、市町村又は事業ごと）において、事業の目的・必要性、定量的な目標・効果、事業内容と事業実施者、費用の総額・負担者・負担額等を記載した生活交通ネットワーク計画を策定し、国（運輸局等）へ提出。
- 協議会が策定した生活交通ネットワーク計画に位置付けのある事業について、当該事業を実施する事業者が国（運輸局等）へ補助申請。事業実績の報告の後、国から事業者に対し補助金交付。

新制度のポイント

- 事業実施の前提として、地域の協議会での議論を経て生活交通ネットワーク計画を策定。（平成22年度以前に採択された交通施設バリアフリー化設備等整備費補助金の継続事業に関しては、経過措置として計画策定を必要としない。）
- 補助対象経費の1/3（※）を国が補助。地方自治体の協調補助を要件とせず、事業費の分担については協議会で議論し、生活交通ネットワーク計画に記載。（※）ノンステップバス及びリフト付きバスの導入については1/4又は差額の1/2

18

バリアフリー化・利用環境改善促進等の補助対象事業

主な補助対象事業（赤字は新制度の補助率）

バリアフリー化事業

- 既存鉄軌道駅のバリアフリー化
（バリアフリー化設備、待合・乗換設備、情報案内設備、HP制作等）
※鉄道バリアフリー補助 1/3 ⇒ 1/3
- 既存バスターミナル、タクシー乗り場のバリアフリー化
（バリアフリー化設備、待合・乗換設備、情報案内設備、HP制作等）
⇒ 1/3（新規）
- ノンステップバス・リフト付バス（車両購入・改造）の導入
※自動車バリアフリー補助 1/4又は差額の1/2
⇒ 1/4又は差額の1/2
- 福祉タクシーの導入
（車両購入・改造、共同配車センター関係設備等）
※自動車バリアフリー補助 購入1/2、改造1/3
⇒ 1/3（共同配車センターの設立を要件としない）
- 既存航空旅客ターミナルのバリアフリー化
（バリアフリー化設備、待合・乗換設備、情報案内設備、HP制作等）
⇒ 1/3（新規）

バリアフリー化事業

- 既存旅客船ターミナルのバリアフリー化
（バリアフリー化設備、待合・乗換設備、情報案内設備、HP制作等）
⇒ 1/3（新規）
- 既存船舶のバリアフリー化、高度バリアフリー化船の導入
（既存船舶のバリアフリー化改造、高度バリアフリー化船の建造・改造）
⇒ 改造費又は通常バリアフリー化船との差額の1/3（新規）

利用環境改善促進等

- 鉄軌道駅の生活支援機能施設の整備
※鉄道バリアフリー補助 1/3 ⇒ 1/3
- LRTシステムの整備
（車両購入、停留所整備等）
※LRT補助 1/4 ⇒ 1/3
- ICカードシステムの整備
（システム開発、設備整備等）
⇒ 1/3（新規）
- BRTシステムの整備
（車両購入、停留所整備等）
⇒ 1/3（新規）
- バス等ロケーションシステムの整備
（システム開発、設備整備等）
⇒ 1/3（新規）
- 離島航路（地域公共交通確保維持事業の対象外の離島航路で離島住民の運賃割引を行う者）の船舶建造等
⇒ 1/10（新規）
ただし、離島住民の運賃割引に必要な経費の1/2以内

19

バリア解消促進等事業（地域鉄道の安全性の向上）

支援スキーム

- 協議会（都道府県、市町村又は事業ごと）において、事業の目的・内容・効果、費用負担、事業内容と事業主体等を記載した生活交通ネットワーク計画を策定し、国（運輸局）へ提出。
※当該計画は、バリア解消促進等事業のみの計画として作成することも可。
- 協議会が策定した生活交通ネットワーク計画に位置付けのある事業について、当該事業を実施する事業者が国（運輸局）へ補助申請。交付決定、事業実施を経て事業実績の報告の後、国から事業者に対し補助金交付。

新制度のポイント

- 旧「鉄道軌道輸送対策事業」に相当する支援制度。
- 事業実施の前提として、地域の協議会での議論を経て生活交通ネットワーク計画を策定。
- 事業費の1/3を国が補助。地方自治体の協調補助を要件とせず、事業費の分担については協議会で議論し、生活交通ネットワーク計画に記載。

(旧「鉄道軌道輸送対策事業」との変更点)
 - 「全事業経常損益」基準から「鉄道事業経常損益」基準に変更
 - 第3種鉄道事業者である地方公共団体を全て対象とする
 - 設備投資工事（機能向上、老朽更新）に加えて、車両（検査時整備、車体補修等）、線路設備（橋梁・トンネル補修等）等に係る修繕工事も採択
 - 制度上、地方自治体の協調補助要件がなくなるが、事業採択・補助金配分に際しては、地方自治体の協調補助の有無・規模を十分に勘案

20

調査事業

補助対象

地域の公共交通の確保維持改善にかかる計画の策定調査等

補助対象者

上記の計画の策定を設置目的の一つとする多様な地域の関係者により構成される協議会（補助要綱第2条第1号に規定する協議会のほか、地域公共交通活性化・再生法に定める法定協議会、離島航路協議会等、既存の協議会を含む。）

補助対象経費

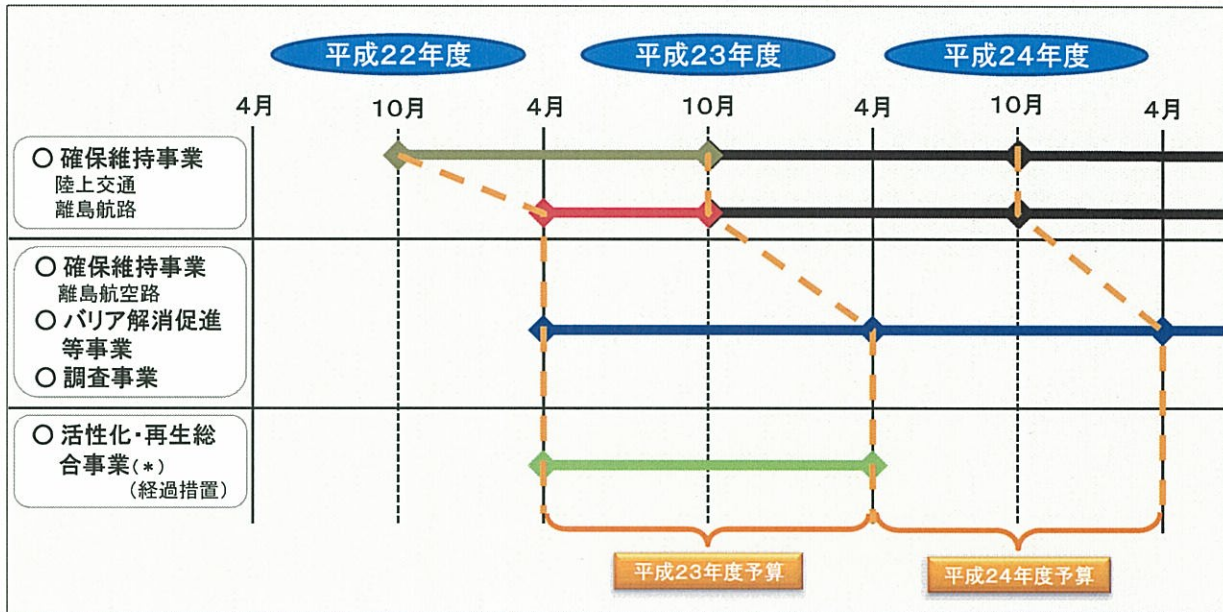
計画の策定に必要な経費（協議会開催等の事務費、地域のデータの収集・分析の費用、住民・利用者アンケートの実施費用、専門家の招聘費用、モビリティマネジメントの実施等地域住民への啓発事業の費用、短期間の実証調査のための費用等。）

補助率

定額（2000万円以下）

21

地域公共交通確保維持改善事業のスケジュールについて



- 新制度は平成23年度4月1日施行。
 - 事業年度(補助対象期間)は、陸上交通及び離島航路に係る確保維持事業については、10月～9月(ただし、新制度への移行期である平成23年度においては、地域内生活交通への支援等新たな補助事業については4月～9月)、それ以外は4月～3月。
- (*)平成22年度までに地方運輸局長等の認定を受けた地域公共交通活性化・再生総合事業計画(「総合事業計画」)に係る事業(「計画事業」)であって、既に事業に着手しているものについては、平成23年度に限り、従前の補助メニューにしたがって支援を実施。