

・現行の補助制度は、法定計画（地域公共交通計画）の作成を補助要件としておらず、別途、要綱に基づき補助計画を作成することとしている。乗合バス等への補助を法定計画と連動化することで、公的負担による確保維持が真に必要な路線等に対し、効果的・効率的な補助を実施。

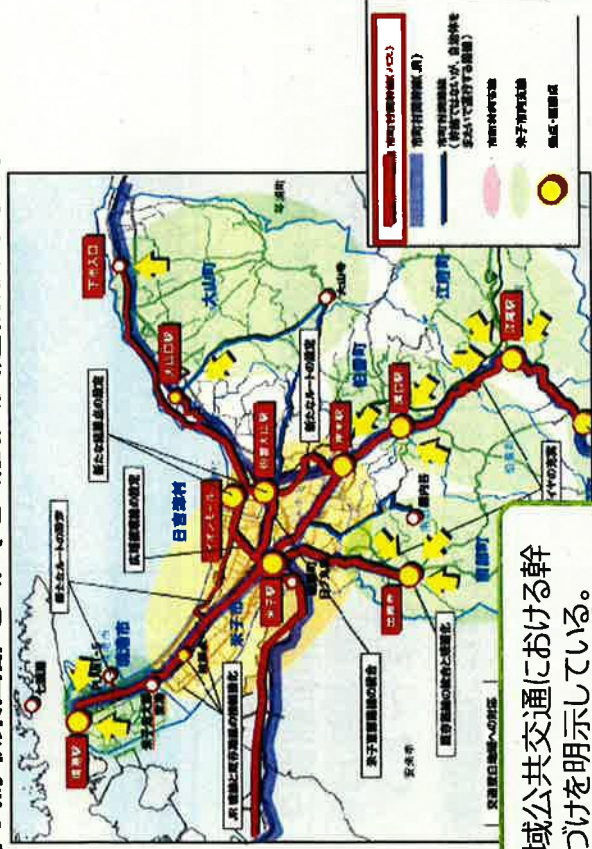
・幹線補助は、幹線沿線の市町村（単独・複数）が作成する地域公共交通計画又は、都道府県が作成する広域的な地域公共交通計画に位置付けることを想定。フィーダー補助は、主に市町村単位で作成される地域公共交通計画に位置付けることを想定。また、これらの計画を作成する際には、都道府県・市町村のいずれも参加している法定協議会において協議がなされることが必要。

幹線

作成主体：都道府県又は市町村

- ・幹線を位置付ける場合、計画の作成主体は以下の3パターンを想定。
 - 幹線沿線の単都市町村が個々に計画作成（※当該幹線沿線の全ての市町村で計画を作成する必要あり）
 - 幹線沿線の複数市町村が共同して計画作成
 - 都道府県による広域（都道府県全域又はブロックごと）での計画作成
- ・地域の公共交通における幹線の位置づけ等を地域公共交通計画に記載。（下記例のように、補助系統毎ではなく概ねの位置づけが示されていればよい。）

＜例：鳥取県西部地域（地域公共交通網形成計画）＞



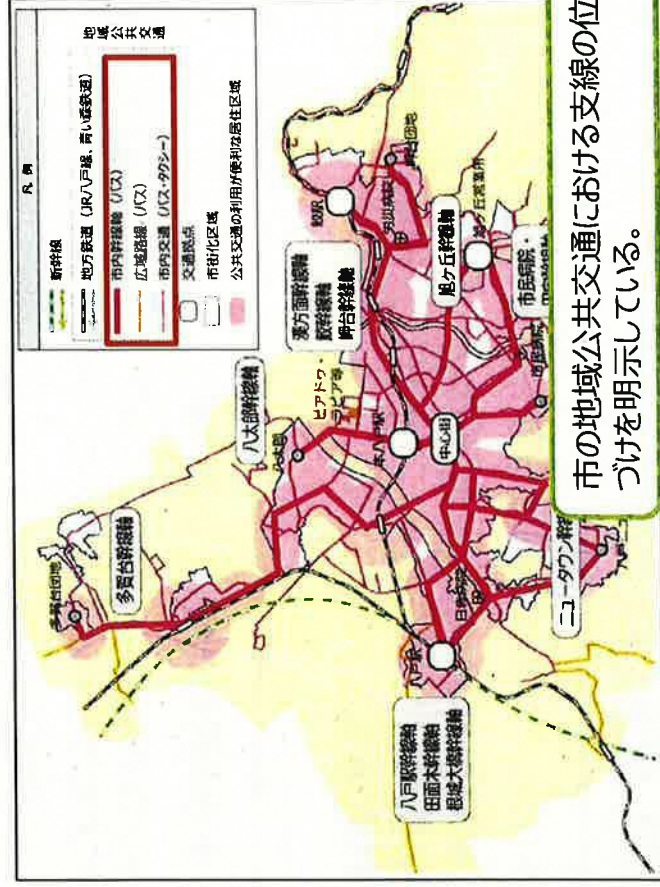
県内の地域公共交通における幹線の位置づけを明示している。

支線

作成主体：市町村

- ・フィーダーを位置づける場合、市町村が計画作成することを想定。
- ・地域の公共交通におけるフィーダーの位置づけ等を地域公共交通計画に記載。（フィーダーの位置づけについては、下記の例のように、少なくとも路線単位で位置関係がわかるように明示すること。）

＜例：八戸市（地域公共交通網形成計画）＞



市の地域公共交通における支線の位置づけを明示している。

地域公共交通活性化再生法の計画制度と補助制度(見直しの方向性)②

- 特に幹線補助については、関係自治体が多くなるため、地域の実情に応じて、様々な策定主体のパターンが想定される。
- 例えば、① 2～3 程度の市町村を跨いでいる幹線系統については単独市町村が個々に計画策定、② 4 以上の市町村を跨いでいる幹線系統については複数市町村が共同して計画策定（中核的な市が主導）、③ 複数の幹線系統が県内全域に存在する都道府県については都道府県が全域又はブロックごとに計画策定をするなど、その地域の特色に応じて策定主体を考える必要がある。

幹線補助に係る計画策定主体の考え方の例

① 2～3 程度の市町村を跨いでいる幹線系統

例) 茨城県常陸太田市・日立市（馬場八幡前～大甕駅前線）
⇒単独市町村が個々に計画策定



② 4 以上の市町村を跨いでいる幹線

ひこまち きつまし くはまし

例) 大分県大分市、別府市、日出町、杵築市、国東市（国大線）
⇒複数市町村が共同して計画策定（中核的な市が主導）



③ 複数の幹線系統が県内全域に存在する都道府県

例) 茨城県、栃木県、佐賀県など
⇒都道府県による全域又はブロックごとの計画策定

地域公共交通活性化再生法の計画制度と補助制度(見直しの方向性)③

○ 幹線補助又はフィーダー補助を地域公共交通計画に位置付ける場合、

- ・地域公共交通計画本体には、補助系統の地域の公共交通における位置付けや地域公共交通確保維持事業の必要性など、マスタープランの内容とすべき事項を記載するとともに、
- ・これまで補助計画に位置付けられてきた補助系統等に関する事項の詳細については、原則として、地域公共交通計画の「別紙」として位置づけることとする。

○ 別紙について、地域公共交通計画の一部として、法定協議会における協議の手続等を経るものとする。

これまでの補助制度

生活交通確保維持改善計画の記載事項

- ・地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
- ・地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果
- ・目標を達成するために行う事業及び実施主体
- ・地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者
- ・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
- ・補助を受けようとする手続に係る利用状況等の継続的な測定手法
- ・地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組
- ・車両の取得や貨客混載の導入等に関する事項
- ・その他、詳細な事項

地域公共交通計画と連動した補助制度

①地域公共交通計画に位置付ける事項

- ・地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統(補助系統)の地域の公共交通における位置づけ・役割
- ・上記の位置付け等を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
- ・補助系統に係る事業及び実施主体の概要
- ・地域公共交通計画全体の定量的な目標・効果とその評価手法※
(※令和2年活性化再生法改正により義務付け)

②地域公共交通計画の別紙として提出する事項(毎年度提出)

- ・地域公共交通確保維持事業の内容及び実施主体に関する詳細
- ・補助系統の概要及び運送予定者
- ・補助系統に関する定量的な目標・効果及びその評価手法・測定方法
- ・地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者、負担額
- ・地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組(幹線系統のみ)
- ・車両の取得や貨客混載の導入等に関する事項
- ・その他、詳細な事項

地域公共交通活性化再生法の計画制度と補助制度(見直しの方向性)④

補助事業の認定申請については、地域公共交通計画において、補助系統の地域の公共交通における位置付け、補助事業の必要性等について設定する必要がある。このため、これまでの補助計画のように補助事業のみについて記載するのではなく、これらの事項について、**地域公共交通計画の各記載事項の中に溶け込ませた形で記載**する必要がある。

地域公共交通計画 (全体)

① **基本的な方針：**
地域が目指すべき将来像とともに、その中で公共交通が果たすべき役割を明確化した上で、取組の方向性を記載

② **区域：**
住民の通勤、通学、買い物といった日常生活に関して形成される交通圏を基本として設定

③ **目標：**
定量的な目標（利用者数、収支、行政負担額等）を設定し、データに基づくPDCAを強化

④ **目標を達成するために行う事業及びその実施主体：**
地域における公共交通サービスの全体像を明記し、それぞれの交通モードや路線等ごとの事業・実施主体を具体的に記載

⑤ **達成状況の評価：**
事業実施後、設定した具体的な目標を基に、各種事業の実施状況を適切に管理（PDCA）できるよう、評価手法を設定

各計画事項における補助関連の記載内容

補助系統について、公共交通の将来像や取組の方向性の中で位置付けるべき事項があれば記載（幹線・支線の将来像や、コミュニティバス・デマンド交通等に係る取組の方向性などを記載することを想定）

補助系統を含めるよう区域を設定。その際、幹線とフィーダーの位置づけや役割を明示

地域公共交通計画全体の定量的な目標を設定（個別の補助系統に関する目標は別紙に記載）

補助系統を明示するとともに、それぞれの事業内容や実施主体について記載。あわせて、車両の更新などの事業の方向性を記載。

地域公共交通計画全体の定量的な目標に関する評価手法等について記載（個別の補助系統の目標に関する評価手法等は別紙に記載）

別紙における記載事項（補助申請時に毎年度提出）

- ・地域公共交通確保維持事業の内容及び実施主体に関する詳細
 - ・定量的な目標・効果及びその評価手法・測定方法
 - ・地域公共交通確保維持事業の生産性を向上させる取組（幹線系統）
 - ・その他、詳細な事項
- ⇒別紙には、補助系統等に関する詳細な事項を記載し、毎年度の認定申請の際に提出。

- ・補助系統の概要及び運送予定者
- ・地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者、負担額
- ・車両の取得や貨客混載の導入等に関する事項

毎年度、国が地域公共交通計画（補助関係部分＋別紙）を認定。事業実施後、事業評価（自己評価・国による評価）を実施。

	現行		法定計画の有 無	経過措置期間 (改正法施行後3年程度を想定)		経過措置期間終了後 (令和7年度～)	
	補助計画	交付先		補助計画	交付先	補助計画	交付先
幹線	生活交通確保維持改善計画 (県単位)	乗合バス事業者	県法定計画あり	県法定計画 又は 県生活交通確保維持改善計画	県法定協議会 又は 乗合バス事業者	県法定計画	県法定協議会 又は 乗合バス事業者
				県生活交通確保維持改善計画 又は 市町村法定計画	市町村法定協議会 又は 乗合バス事業者	市町村法定計画	市町村法定協議会 又は 乗合バス事業者
				県生活交通確保維持改善計画	乗合バス事業者	補助対象外	補助対象外
フィードバック	生活交通確保維持改善計画 (市町村単位)	乗合バス事業者、 自家用有償旅客運送者 又は 活性化法定協議会	市町村法定計画あり	市町村法定計画 又は 生活交通確保維持改善計画	市町村法定協議会 又は 乗合バス事業者等	市町村法定計画	市町村法定協議会
			市町村法定計画なし	生活交通確保維持改善計画	乗合バス事業者等	補助対象外	補助対象外

(参考) 交通政策審議会地域公共交通部会中間とりまとめ

○交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会 中間とりまとめ (令和2年1月)

「持続可能な地域旅客運送サービスの提供の確保に向けた新たな制度的枠組みに関する基本的な考え方
～地域交通のオーバーホール～」

3. 課題・テーマ (解決の方向性) と「地域交通のオーバーホール」の具体策

(4) 計画の実効性確保及びサービスの持続性重視

地方公共団体を中心に、協議会方式により策定された計画については、利便性が高く、持続可能な地域交通の実現に向け、実効性をもって取組の具体化を図る必要がある。また、公共交通確保・維持のための地方公共団体の負担が増加している中で、財政面も含めサービスの持続性を重視して取り組むことが必要である。

【具体策③】「地域公共交通計画 (仮称) 」と乗合バス等の運行費補助の連動化等

現行の乗合バス等の運行費等への補助制度は、法定計画 (網形成計画) の策定を補助要件として求めている。別途に補助金交付要綱に基づく補助計画を策定することとしている。また、法定計画に定める具体的な内容については、各地域の判断に委ねられている。実態としても、地域内フィーダー系統補助を受けている市町村のうち、法定計画を策定しているのは約半数にすぎない状況である。

真に公的負担による確保・維持が必要な路線等に対し、効果的・効率的な支援を実施していくためには、地域公共交通活性化再生法の計画制度と補助制度を連動化し、鉄道を含む幹線と支線の役割分担など、地域の多様な旅客運送サービスを地域公共交通計画 (仮称) に位置づけ、原則として法定協議会に対し補助することで、地域の多様な関係者による連携・協働による計画的な取組を支援することとするべきである。

これにより、地域公共交通計画 (仮称) における定量的な目標設定や実施状況の分析・評価と相まって、地域の関係者による取組の継続的な改善が期待される。なお、地域公共交通計画 (仮称) の作成又は変更に当たっては、地域における課題整理等の準備が必要であり、特に地域間幹線系統補助については、都道府県や複数の市町村等による調整が必要であることを踏まえ、補助の要件とする同計画の策定までの猶予期間 (経過措置) を設ける等の配慮が必要である。

また、(3)のとおり、郊外・過疎地等における移動手段を確保するためには、車両のダウンサイジングや運営効率化を進める必要があり、そのためのインセンティブを補助制度等において設定することが重要である。