

地域公共交通計画の策定と幹線・フィーダー 補助要件化について

令和5年2月24日

中部運輸局 三重運輸支局 企画調整担当

地域公共交通を取り巻く現状・背景

高齢者の不安

- 高齢者の免許返納の数は、近年大幅に増加

地方部の路線バス事業の厳しい現状

- 全国の約7割のバス事業者において、一般路線バス事業の収支が赤字
- 運転手不足が年々深刻化

地域公共交通の確保に関する地方負担の増加

- 路線バスへの補助、コミュニティバス、乗合タクシーの運行により地方公共団体の財政負担が大幅に増加

- 高齢者の運転免許返納も増える中、移動手段の受け皿の確保が重要となっているにもかかわらず、人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等も伴い、公共交通の維持が容易ではなくなっている。
- 観光による地域振興を図る上でも、外国人旅行者を含む来訪者にも利用しやすい移動手段の確保に努めていく必要がある。

地域公共交通活性化再生法の制定・改正の変遷

平成
19年
制定

- ✓ 平成19年に地域公共交通活性化再生法を制定し市町村が主体となって幅広い関係者の参加による協議会を設置
- ✓ 「地域公共交通総合連携計画」の策定を通じて地域公共交通の維持・確保や利便性向上の取組を促進する制度を整備

平成
26年
改正

- ✓ ①まちづくりと連携（コンパクト・プラス・ネットワーク）し、②面的な公共交通ネットワークを再構築を図るため、「地域公共交通網形成計画」を法定計画として規定
- ✓ バス路線の再編等を実施する「地域公共交通再編事業」を創設し、その実施計画について国が認定し、法律・予算の特例措置を適用することにより、計画の実現を後押しする制度を整備

令和
2年
改正

- ✓ 地域公共交通網形成計画を「地域公共交通計画」と改め、地方公共団体の作成を努力義務として規定
- ✓ 「地域旅客運送サービス継続事業」、「地域公共交通利便増進事業」等を創設し、地域における移動手段の確保や地域公共交通の充実を図る制度を整備

地域公共交通に関する計画や様々な事業に関する措置について定め、**地域旅客運送サービスの確保**に資するよう、**地域公共交通の活性化及び再生**のための**地域の主体的な取組等を推進**する法律。

【R2改正のポイント】

✓ 「地域が自らデザインする地域の交通」

- …… ・地域公共交通計画の作成の努力義務化
- …… ・乗合バスの新規参入の通知

補助制度上の要件化

✓ 「輸送資源の総動員による移動手手段の確保」

- …… ・地域旅客運送サービス継続事業の新設
- …… ・事業者協力型自家用有償旅客運送制度の創設

✓ 「効率的かつ利便性の高い地域公共交通の実現」

- …… ・地域公共交通利便増進事業の活用
- …… ・MaaSの円滑な普及促進
- …… ・貨客運送効率化事業

地域公共交通計画

- ・「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする**地域公共交通のマスタープラン**原則として、**全ての地方公共団体において作成が必要（努力義務化）**
- ・地域における協議の促進を図り、自治体や地域の交通事業者、利用者等により構成される**活性化法定協議会**を通じて作成

地域公共交通特定事業

- ・**地域の実情に応じて様々な取組の実施を円滑化**するための事業。
- ・**地域公共交通計画に事業の実施を記載し、事業を実施するための計画を作成。**
国土交通大臣の認定を受けることで、**法律上の特例措置**を受けることができる。

地域公共交通特定事業

- **地域旅客運送サービス継続事業**
廃止予定路線の交通を維持
- **地域公共交通利便増進事業**
ダイヤ、運賃等のサービス改善により利便性を向上
- その他、**貨客混載の取組**の円滑化等の各種事業

地方公共団体
又は事業者が、
事業ごとに実施
計画を作成

国土交通大臣
が認定、事業
許可のみなし
特例等の特例
措置

その他の事業

- **新地域旅客運送事業**
：DMV等の複数の交通モードにまたがる輸送サービスの実施を円滑化。
- **新モビリティサービス事業**
：MaaS等の新たなモビリティサービスの実施を円滑化。
新モビリティサービス協議会における議論が可能。

＜事業スキーム＞

- ・事業者が単独で又は共同して、事業についての計画を作成。
- ※**地域公共交通計画への記載は不要。**
- ・**国土交通大臣の認定**を受けることで、**法律上の特例措置**。

- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和2年11月改正）に基づき、地方公共団体が作成する「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする地域公共交通のマスタープラン。
- 地方公共団体は、地域公共交通計画を作成するよう努めなければならない（努力義務化）

計画のポイント（R2改正）

- ◆ **まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保**
 - ・コンパクトシティ等のまちづくり施策との一体的推進
 - ・観光振興施策との連携 ・地域公共交通施策と福祉施策の一層の連携
- ◆ **地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保**
 - ・公共交通をネットワークとして捉え、幹線・支線の役割分担の明確化
 - ・ダイヤや運賃等のサービス面の改善による利用者の利便性向上
- ◆ **地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ**
 - ・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源を最大限活用
 - ・MaaSの導入等、新たな技術を活用した利用者の利便性向上
- ◆ **住民の協力を含む関係者の連携**
 - ・法定協議会を設置し、住民や交通事業者等の地域の関係者と協議
 - ⇒ 地域の移動ニーズに合わせて、地域が自らデザインする交通へ



- ◆ **利用者数、収支、行政負担額などの定量的な目標の設定と毎年度の評価・分析等を規定 ⇒ データに基づくPDCAを強化**

地域公共交通計画の考え方

まちづくりと連携した
地域公共交通ネットワークの形成



地域における
輸送資源の総動員

網形成計画と同様

今般新たに追加

メニューの充実やPDCAの強化により、持続可能な旅客運送サービスの提供の確保

地域旅客運送サービス

公共交通機関



鉄軌道



路線バス



旅客船



コミュニティバス



デマンド交通



乗用タクシー



自家用有償旅客運送



福祉輸送、スクールバス、病院商業施設等の送迎サービスなど



⇒ 国が予算・ノウハウ面を支援、地域の取組を更に促進

地域公共交通計画を策定する意義（メリット）

1. 地域公共交通政策の「憲法」

地域公共交通計画は、「自分たちの地域ではこのような考え方で地域旅客運送サービスの持続的な提供を行います」という宣言文です。地域の方々から寄せられる「こっちにもバスを走らせて欲しい」「●時頃の便を増やしてほしい」といった個別の要望にも、地域旅客運送サービスの全体ビジョンや政策推進の観点から明確に回答することができるようになります。

2. まちづくり施策や観光施策との連携強化

活性化再生法ではまちづくり施策や観光の振興に関する施策と連携した地域旅客運送サービスの持続的な提供について明記されており、地域交通をきっかけに様々な分野の計画推進につながる取組に発展させることが可能です。

3. 関係者間の連携強化

法定協議会を設置して、協議・意見交換・合意のもとに計画作成を進めることで、行政の動きと歩調を合わせた交通事業者や地域団体のアクションプランを立てることができるとともに、新たな問題を解決するための協調行動を話し合うこともできます。

4. 交通機関同士の役割分担の明確化と連携強化

地域公共交通計画は単一の公共交通機関の運行計画ではなく、地域内で運行を行う交通事業の連携を促進させ、効率的な地域旅客運送サービスの充実化につなげるための計画として位置付けています。

5. 公共交通事業の継続性

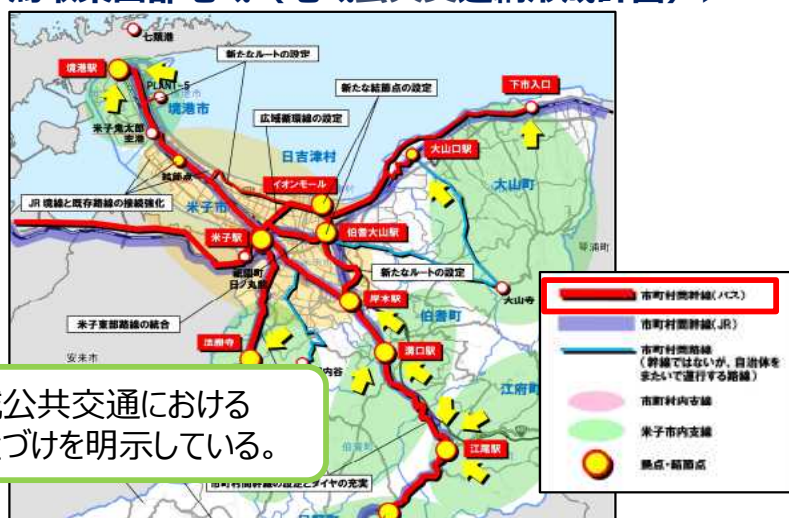
地方公共団体の担当者は数年で異動してしまうことが多く、引継ぎがうまく機能しない場合、方針がぶれてしまったり、事業が頓挫してしまったりする危険性があります。しかし、多様な関係者との協議を経て作成された地域公共交通計画が定められていることで、政策の継続性が確保されるとともに、交通事業者や事業実施者側で為すべきことが引き継がれるため、新任担当者が慣れるまでの間に取組が減速するといったことを避けることができます。また、計画に目標とそのPDCAが位置付けられていることで、定期的なチェックが行われるなどモニタリング機能が働くこととなり、突発的な利用者減少や路線廃止などを早期に察知し、対応を検討することが可能となります。

- これまでの補助制度は、要綱に基づく補助計画を作成することとし、**法定計画（地域公共交通計画）の作成を補助要件としていなかったが**、今後は乗合バス等への**補助制度上の要件化**させることにより、**市町村等による地域公共交通計画の作成を促進**。（令和3年4月に要綱を改正。令和6年度補助事業まで経過措置あり。令和6年6月末提出の幹線・フィーダー計画申請までに対応が必要）
- 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。
 - 幹線沿線の単独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）>

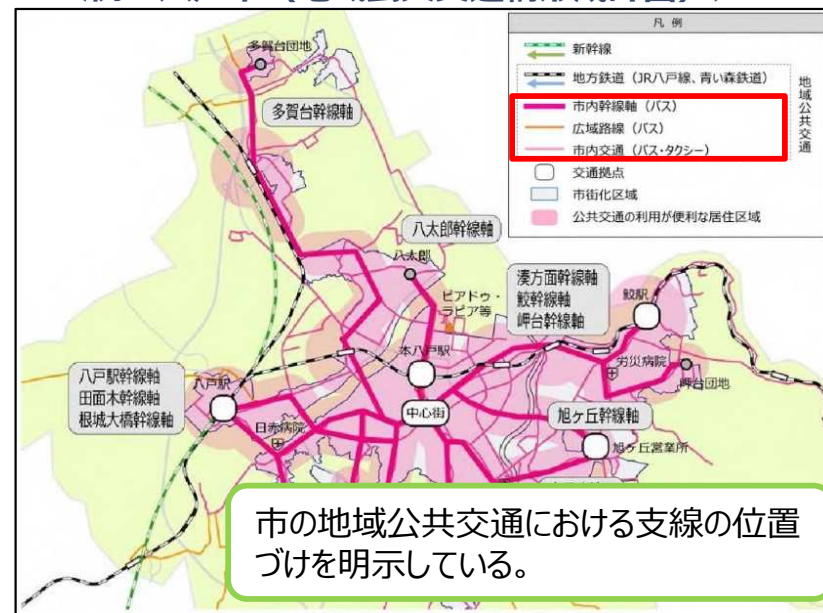


県内の地域公共交通における幹線の位置づけを明示している。

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。

地域公共交通計画と補助制度上の要件化について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

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での計画策定

地域公共交通計画と補助制度上の要件化について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

地域公共交通計画と補助制度上の要件化について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、**補助システム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

補助システムについて、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）

補助システム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（個別の補助システムに関する目標は別紙に記載）

補助システム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（個別の補助システム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

- ・補助システム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

⇒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。

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。

○地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱より抜粋 ※幹線補助関係の要件は要綱第7条に記載

(地域公共交通計画**本体**への記載事項)

第17条第1項(フィーダー補助関係)

陸上交通(地域内フィーダー系統)に係る地域公共交通確保維持事業(以下この条において単に「地域公共交通確保維持事業」という。)を行う場合は、地域公共交通計画に、当該地域公共交通計画の計画期間内における次に掲げる事項について具体的に記載するものとする。

- 一 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**地域の公共交通における位置付け・役割**
- 二 前号を踏まえた**地域公共交通確保維持事業の必要性**
- 三 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る**事業及び実施主体の概要**
- 四 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る**国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法**

(計画**別紙**への記載事項)

第17条第2項(フィーダー補助関係)

前項の地域公共交通計画には、次に掲げる事項について具体的に記載した書類を添付するものとする。

- 一 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
- 二 前項第一号の運行系統の概要及び運送予定者
- 三 前項第一号の運行系統の利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法・測定方法
- 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

地域公共交通確保維持改善事業 要綱要領(国交省HP) https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000041.html

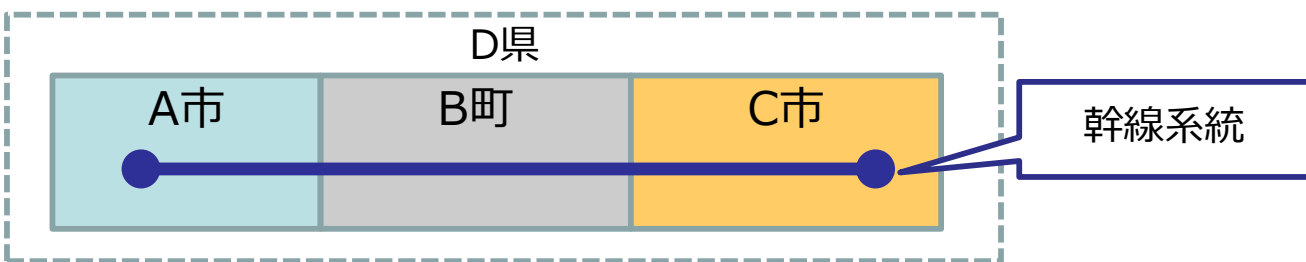
地域公共交通計画等の作成と運用の手引き(国交省HP) https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000058.html

地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化に関する解説パンフレット(国交省HP) <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001480550.pdf>

- 複数市町村に跨がる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、
 - (1) 沿線の全市町村を構成員に含む**県の協議会**において法定計画を策定する
 - (2) 沿線の全市町村が合同の**広域協議会**を組織し、共同して一つの法定計画を策定する
 - (3) 沿線の**全市町村がそれぞれ、法定計画を策定**するのいずれかが必要。

- 上記(3)で沿線の一部市町村で法定計画を策定せず・補助系統について計画に位置づけていない場合は、**全区間補助対象外**となる。(経過措置期間は令和6年度事業まで。)

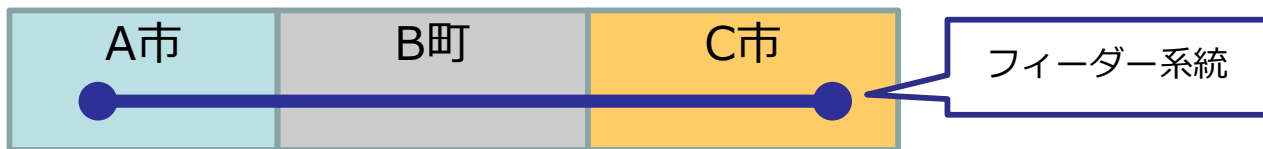
幹線系統の事例



現状は、D県が幹線確保維持計画を策定し、計画の認定を受けている。A市及びB町は、法定計画を策定している。しかし、C市は法定計画を策定していない。

- D県が引き続き、幹線補助の計画認定を受けるためには、D県が法定計画を策定する必要がある。
- D県が法定計画を策定しない場合、A市・B町・C市が共同して法定計画を作るか、各市町それぞれが法定計画を作る必要がある。(後者の場合で、C市が法定計画を作らないと、全区間補助対象外となる) ※法定計画を作って完了ではなく、毎年の幹線補助計画認定申請も各市町で行うことになる

フィーダー系統の事例

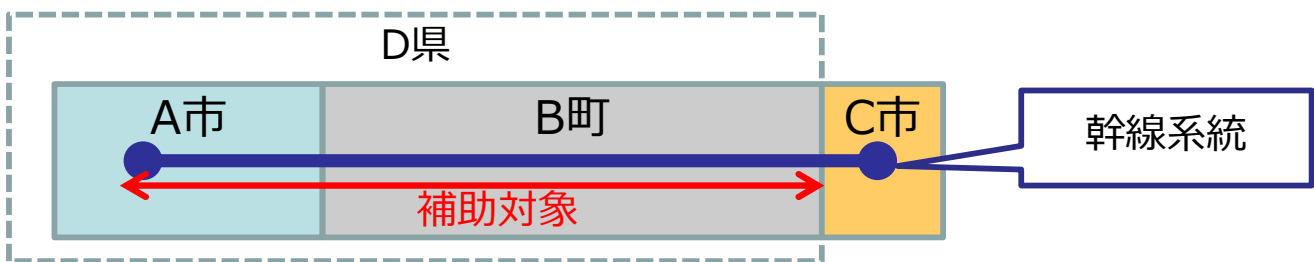


A市・B町・C市が共同して運行委託している系統で、現状は、A市・B町・C市各々フィーダー計画を策定し、計画の認定を受けている。A市及びB町は、法定計画を策定している。しかし、C市は法定計画を策定していない。

- A市・B町・C市が共同して法定計画を作るか、各市町それぞれが法定計画を作る必要がある。(後者の場合で、C市が法定計画を作らないと、全区間補助対象外となる)

○ 補助対象系統の一部沿線自治体において、法定計画に位置づけていない（または法定計画を未策定の）場合であっても、**当該自治体の区間が補助対象外**となっていることや、**当該自治体が補助対象系統に係る費用負担をしていない、当該自治体の住民の利用実態がないこと等**、当該自治体の計画に補助対象系統を位置付けない**合理的な理由**を補助を受けようとする自治体の計画（**本体・別紙いずれか**）において示している場合は、柔軟に対応する。

路線型の事例①



現状は、D県が幹線系統確保維持計画を策定し、（隣県のC市内の距離分を除いた）D県内の区間の補助を受けている。C市は当該系統に係る費用負担をしておらず、法定計画を策定していない。

【C市の計画に位置づけない理由】

- 当該系統が主にD県（A市・B町）住民の生活交通として必要であり、かつ利用されていること
- C市区間は補助対象外となっていること
- C市は費用負担をしていないこと

上記をD県（またはA市&B町）の計画において示す。

路線型の事例②



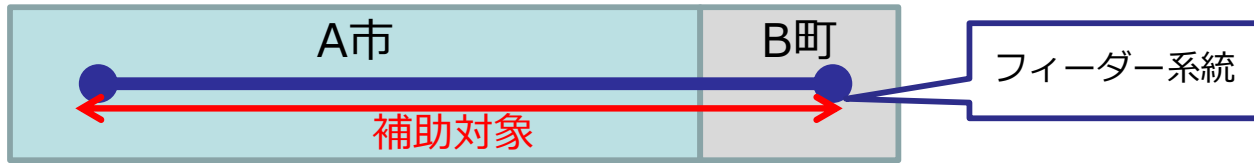
現状は、A市・B町がフィーダー系統確保維持計画を策定し、（C市内の距離分を除いた）A市&B町内の区間の補助を受けている。C市は当該系統に係る費用負担をしておらず、法定計画を策定していない。

【C市の計画に位置づけない理由】

- 当該系統が主にA市・B町住民の生活交通として必要であり、かつ利用されていること
- C市区間は補助対象外となっていること
- C市は費用負担をしていないこと

上記をA市&B町の計画において示す。

路線型の事例③



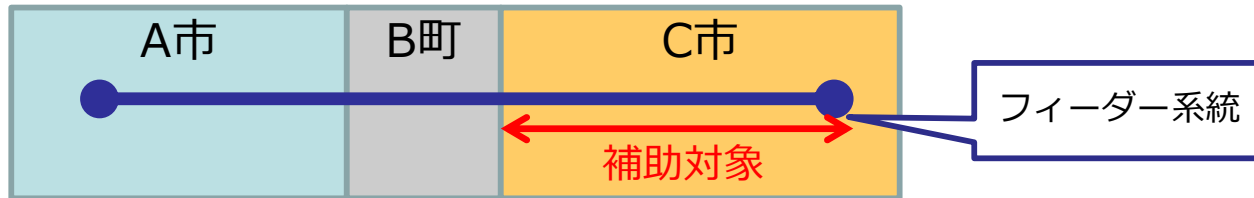
現状は、A市がフィーダー系統確保維持計画を策定し、協議会に参画するB町の合意のもと、B町内も含む全区間の補助を受けている。B町は当該系統に係る費用負担をしておらず、法定計画を策定していない。

【B町の計画に位置づけられない理由】

- 当該系統が主にA市住民の生活交通として必要であり、かつ利用されていること
- B町は費用負担をしておらず、補助申請をしないこと

上記をA市の計画において示す。

路線型の事例④



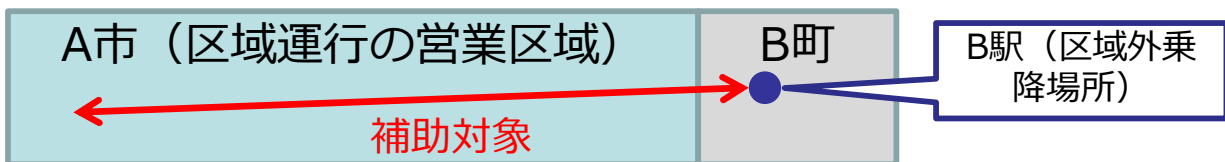
現状は、C市がフィーダー系統確保維持計画を策定し、C市内の区間の補助を受けている。当該系統に係る費用はA市とC市が距離按分で負担しており、法定計画にも位置づけているが、A市は補助申請していない。B町は通過しているのみでB町内にバス停は存しない。

【B町の計画に位置づけられない理由】

- 当該系統が主にA市・C市住民の生活交通として必要であり、かつ利用されていること
- B町区間は補助対象外となっていること
- B町内にはバス停がなく、B町は費用負担をしていないこと

上記をC市の計画において示す。

区域型の事例①



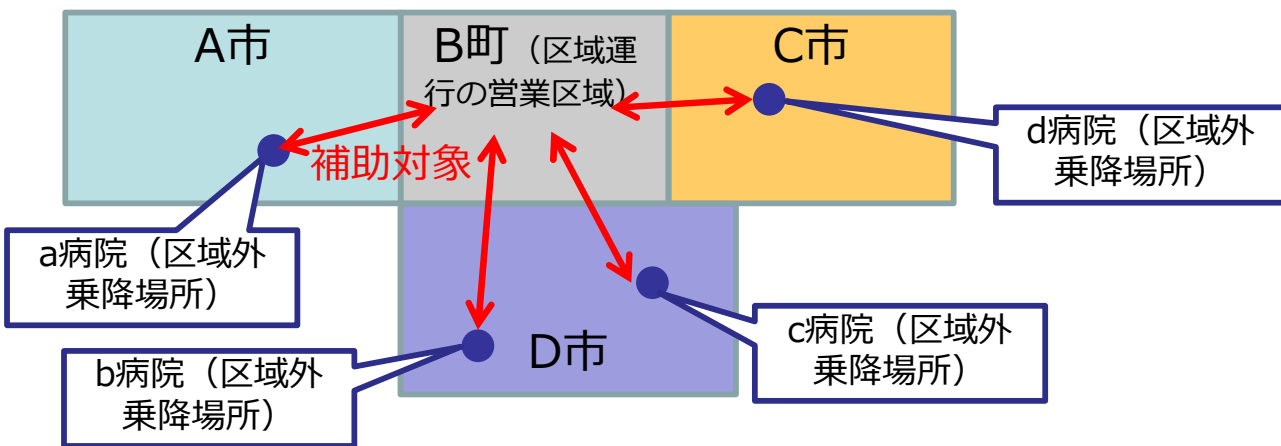
A市の区域運行は、A市内全域を営業区域としており、区域外乗降場所としてB町内のB駅を設定している。A市がフィーダー系統確保維持計画を策定し、B駅も含む全区間の補助を受けている。B町は当該区域運行に係る費用負担をしておらず、法定計画を策定していない。

【B町の計画に位置づけない理由】

- 当該区域運行が主にA市住民の生活交通として必要であり、かつ利用されていること（利用者がA市住民に制限されるか否かは問わない）
- B町は費用負担をしていないこと

上記をA市の計画において示す。

区域型の事例②



B町の区域運行は、B町内全域を営業区域としており、区域外乗降場所として隣接市内のa,b,c,d病院を設定している。B町がフィーダー系統確保維持計画を策定し、a,b,c,d病院も含む全区間の補助を受けている。A市、C市、D市は当該系統に係る費用負担をしておらず、法定計画にも当該区域運行を位置づけていない。

【A市・C市・D市の計画に位置づけない理由】

- 当該区域運行が主にB町住民の生活交通として必要であり、かつ利用されていること（利用者がB町住民に制限されるか否かは問わない）
- A市・C市・D市は費用負担をしていないこと

上記をB町の計画において示す。

【R3.4.5 補助交付要綱の改正内容】

- 補助対象事業者： 活性化法法定協議会（幹線補助は乗合事業者も対象）
- 認定する計画： 「生活交通確保維持改善計画」→「地域公共交通計画」+「別紙」
- 経過措置： 令和6年度計画まで

	現行		法定計画の有無	経過措置期間 (改正法施行後3年間 令和6年度補助計画まで)		経過措置期間 終了後 (令和7年度補助計画～)	
	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
			県法定計画なし 市町法定計画あり	県生活交通確保維持改善計画 又は 市町法定計画	市町法定協議会 又は 乗合バス事業者	市町法定計画	市町法定協議会 又は 乗合バス事業者
			県・市町村 法定計画なし	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	
フィーダー	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 活性化法法定協議会	市町村法定計画あり	市町法定計画 又は 生活交通確保維持改善計画	市町法定協議会 又は 乗合バス事業者等	市町法定計画	市町法定協議会
			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	

地域公共交通計画等の作成と運用の手引き



(入門編)



(詳細編)

国土交通省
地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の運動化に関する解説パンフレット
 令和4年3月 国土交通省 総合政策局 地域交通課

① 地域公共交通計画と補助制度の運動化について

国土交通省では、地域公共交通の維持に対する支援として、乗合バスの運行費等に、「地域公共交通確保維持事業」に基づき、交通事業者等へ支援を行っているところです。これまでの補助制度では、補助条件として地域公共交通計画(但し地域公共交通確保維持計画)の作成や、路線網における補助系統の位置付け等を求めていました。真の公益的負担により維持・維持が必要な系統等に限り、効果的・効果的な支援を実施するため、令和4年11月の「地域公共交通の活性化と再生に関する法律(以下、活性化再生法と呼びます)」の改正と合わせて、地域公共交通計画の作成及び計画における補助系統等の位置付けの義務的な位置づけと補助制度の運動化を行いました。

今後、補助事業の活用のためには、補助系統の地域の公共交通における位置付けや補助事業活用の必要性等について、原則、補助系統が存続する全ての市町村の地域公共交通計画又は都府県等の地域公共交通計画に記載が必要であり、活性化再生法に基づく協議会(以下、協議会)等となす必要が生じることがあります。特に、路線網については協議会の協議への位置付けも重要であり、今後、協議会による計画作成も重要となります。

また、これまで補助事業を活用する際に国土交通省に提出していた「地域公共交通確保維持計画」でも提供ができた補助系統に関する事項のうち、上記のような地域公共交通計画の作成に位置付ける事項等については、詳細説明書に基づき記載することとなりました。別紙についても、地域公共交通計画の一部として、法定協議会に関する協議の手続き等を経る必要がなくなります。

自治体等に提出する計画(以下、計画)の作成に際しては、下記をご参照ください。
 ※なお、本制度の補助事業は令和4年度(令和4年10月1日～令和5年3月31日)は、経路確保期間終了後に、補助対象系統等を位置付けた地域公共交通計画がない場合には、補助対象外となります。ただし、乗用タクシーによる運行については、経路確保期間終了後も地域公共交通計画の作成が不要です。

本パンフレットは、地方公共団体関係の協議や交通事業者の協力が、今後、計画と運動化した補助事業の活用を検討する上で参考となる情報を取りまとめたものであり、補助系統等の計画への位置付け等、具体的な実施については、別紙に当たるとして、以下の詳細書の掲載については、以下の国土交通省WEBページ内で紹介していますので、併せてご確認ください。
 URL: https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000041.html

② 計画の作成	③ 計画の運用
<ul style="list-style-type: none"> 生活の便や地域活性化の目的を達成する 地域公共交通確保維持事業の目的・必要性 地域公共交通確保維持事業の目的・必要性 経路を確保するための事業及び実施主体 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する事業の内容及び実施主体 地域公共交通確保維持事業に関する費用の総額、高率負担の割合等 補助対象となる路線に利用状況等の継続的な調査手法 地域公共交通確保維持事業の公益性を向上させる取組(路線網の) 事業の取組や経路確保の導入等に関する事項 その他、詳細事項 	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通計画(以下)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・維持する路線網(以下)の位置付け 補助系統に係る事業及び実施主体の必要性 補助系統に係る事業及び実施主体の必要性 地域公共交通計画全体の位置付け(路線網の) 内閣府の報告 地域公共交通計画(以下)として提出する事項(毎年度提出) 補助系統に関する定量的な目標・効果およびその評価手法・測定方法 地域公共交通確保維持事業に関する取組(路線網、利用者、自治体) 地域公共交通確保維持事業の公益性を向上させる取組(路線網の) 事業の取組や経路確保の導入等に関する事項 その他、詳細事項

- 地域公共交通計画等の作成にあたり、計画の作成手順、考え方を示した手引きを作成しました。
- 入門編は、計画作成の背景やポイント、基本的な考え方を記載。
- 詳細編：計画作成の詳細や各種調査・分析手法、事例等を記載。
- 地域公共交通計画と幹線・フィーダー補助との連動もわかりやすく記載。

※国土交通省HPからダウンロードできます。

中部運輸局HP「自治体担当者のための公共交通サポートデスク」、「公共交通ライブラリー」



↑ 初担当の方、初心を思い出したい時に！

手引きは国交省HPに掲載 (https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000055.html)
 サポートデスク・ライブラリーは中部運輸局HPに掲載 (<https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/index.html>)

- 原則として、全ての地方公共団体において地域公共交通計画の作成が努力義務化
- 地域公共交通計画の策定には地域公共交通活性化再生法上の法定協議会での協議が必要
 - ・道路運送法上の地域公共交通会議の場合は、構成員等要件を満たした上で法定協議会としても位置付けることができるようにする必要があります。
- 地域公共交通網形成計画のままの場合（法附則 2 条みなし計画）は、次回の見直しのタイミングで、改正法の内容を踏まえた計画にしましょう。
 - ・改正法では利用者数、収支、行政負担額などの定量的な目標の設定と毎年度の評価・分析等を規定（PDCAを強化）
- フィーダー補助を受けている場合は、地域公共交通計画（網形成計画含む）が策定されているとしても、補助要綱の要件を満たした地域公共交通計画に変更が必要
 - ・経過措置期間は令和 6 年度補助事業まで、令和 7 年補助事業の計画申請（令和 6 年 6 月 3 0 日期限）までに見直しが必要になります。これまでの「生活交通確保維持改善計画」は「地域公共交通計画 + 別紙」に移行します。
- 補助要件を満たしているかの確認は運輸支局までご相談ください。