

地域公共交通計画と補助制度の連動化について

1 地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化の概要

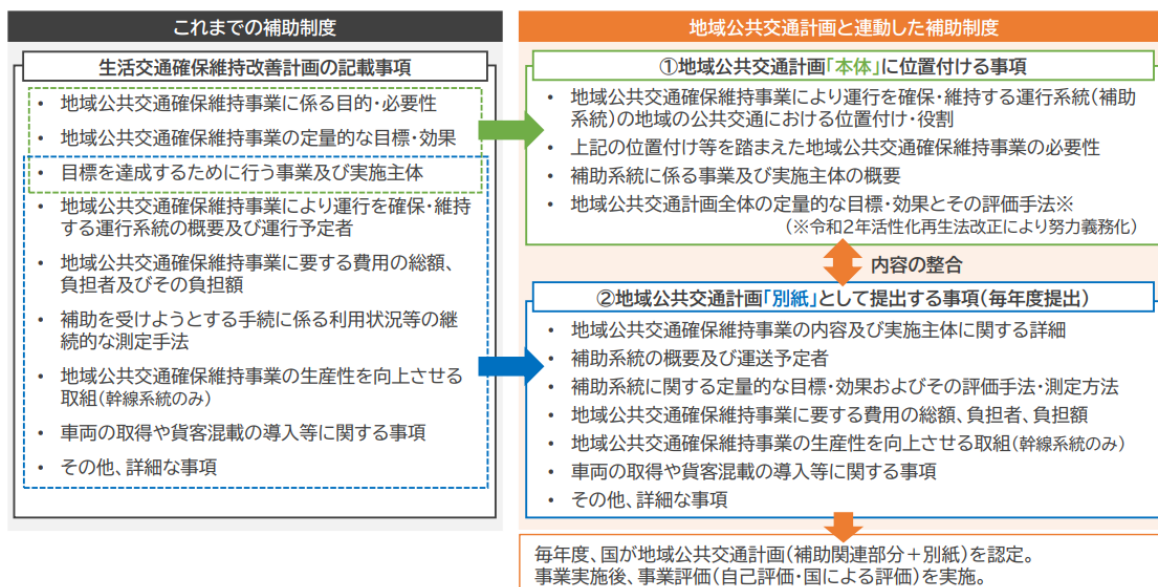
- 国土交通省では、地域公共交通の維持に対する支援として、乗合バスの運行費等に対し、「地域公共交通確保維持事業」に基づき、交通事業者等へ支援を実施。
- この補助制度を活用する要件として、令和2年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正と合わせる形で、地域公共交通計画の作成及び計画における補助系統等の位置付けの補助要件化（計画制度と補助制度の連動化）が必要となった。
- 本制度の経過措置期間は令和6年事業年度（令和5年10月1日～令和6年9月30日）までであり、経過措置期間終了後に補助対象系統等を位置付けた地域公共交通計画がない場合には、幹線補助・フィーダー補助ともに補助対象外となる。

2 これまで通り国庫補助を活用するために、今後必要となる手続き

- 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、補助系統が跨がる全ての市町村の地域公共交通計画又は都道府県の地域公共交通計画に記載が必要。
 - 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「生活交通確保維持改善計画」で位置付けられて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「本体」に位置付ける事項以外については、計画の「別紙」として提出が必要。
- ※計画本体および別紙については活性化再生法に基づく協議会等において協議が必要

3 対応（案）

- 嶺南地域公共交通網形成計画（R2年度～R6年度）については改定の時期が近いため、幹線補助については、現在の計画に連動化に必要な事項を記載した別紙を計画へ挟み込む形とし、令和7年度の計画改定のタイミングで本体に位置付けることとしたい。
- ※市町のフィーダー系統補助についても各市町計画への位置づけが必要



○地域間幹線系統の位置付け

1.各地域間幹線系統の位置付け、役割について

位置づけ	系統名	実施主体	役割	確保・維持策
広域幹線	小浜線	JR 西日本	敦賀駅を発着地として、嶺南地域ならびに舞鶴市の各拠点を連絡する	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
地域内幹線	若狭線	福井鉄道	敦賀駅を発着地として、敦賀市内ならびに美浜町の各拠点を連絡する	地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し、持続可能な運行
	菅浜線		敦賀駅を発着地として、敦賀市内ならびに美浜町の各拠点を連絡する	
	名田庄線	大和交通	流星館を発着地として、おおい町内ならびに小浜市の各拠点を連絡する	
	高浜線	京都交通	高浜駅前を発着地として、高浜町内ならびに舞鶴市の各拠点を連絡する	
	若江線	西日本ジェイアールバス	小浜駅を発着地として、小浜市内ならびに若狭町、高島市の各拠点を連絡する	
支線	本郷線	福井鉄道	おおい町役場を発着地として、おおい町内の各拠点を連絡する	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）等を活用し、持続可能な運行
	大島線		本郷駅を発着地として、おおい町内の各拠点を連絡する	
	コミュニティバス等	市町	各市町内を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する	

○路線図



2.各路線の必要性

○ 若狭線

主に通勤、通学、通院において、美浜町と敦賀市をまたいだ利用が多くみられ、地域住民の日常的な交通手段となっている。特に、学生や高齢者など自動車を運転できない方にとって必要なバス路線である。一方で、事業者や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

○ 菅浜線

主に通勤、通学、通院において、美浜町と敦賀市をまたいだ利用が多くみられ、地域住民の日常的な交通手段となっている。特に、学生や高齢者など自動車を運転できない方にとって必要なバス路線である。また、敦賀市白木地区を運行するバスは当路線のみとなっており、維持して行く必要がある。一方で、事業者や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

○ 名田庄線

名田庄地区から小浜市内に通学する中高生の通学手段や高齢者の移動手段として重要な交通手段であり、運行を維持継続していく必要がある。一方で、事業者や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

○ 高浜線

高浜町と舞鶴市は生活圏が同一であり、特に医療機関と買物施設は舞鶴市に集中しており、当路線は地域住民の生活に欠かせない存在となっている。自動車を運転できない学生や高齢者にとって必要なバス路線であり、維持していく必要がある。一方で、事業者や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

○ 若江線

若狭と関西圏を繋ぐ広域路線であり、通勤・通学や高齢者等の通院、さらには観光利用と幅広く利用されている。また御食国、鯖街道に係る観光事業等にも当該路線を活用しており、地域住民の利用と観光客の利用が融合された路線であり、県境を越える広域の移動手段として今後も重要である。一方で、事業者や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

3.各路線の事業および事業主体の概要

系統名	起点	経由地	終点	事業許可 区分	運行態様	実施主体	補助事業の 活用
若狭線	敦賀駅	美浜農協前	美浜駅前	4 条乗合	路線定期	交通事業者	幹線補助 車両購入補助
菅浜線	敦賀駅	北田口・ 関電事務所	白木	4 条乗合	路線定期	交通事業者	幹線補助 車両購入補助
名田庄線	流星館	井上・谷口	小浜第二 中	4 条乗合	路線定期	交通事業者	幹線補助 車両購入補助
高浜線	東舞鶴駅前	松尾寺駅前	高浜駅前	4 条乗合	路線定期	交通事業者	幹線補助 車両購入補助
若江線	近江今津駅	上中	小浜駅	4 条乗合	路線定期	交通事業者	幹線補助 車両購入補助

○目標値（地域間幹線系統関係）

目標	数値指標	データ取得方法	現状（R元）	目標値（R6）
交通事業者との連携強化による路線の維持・改善	路線バス（地域間幹線系統）の年間利用者数	バス事業者保有の乗降データにより毎年計測	254千人	254千人
地域全体で支える持続可能な公共交通	路線バス（地域間幹線系統）への県補助額	普通会計決算により毎年整理	28,374千円	28,374千円
	路線バス（地域間幹線系統）の収支率	事業者報告書、決算報告書等の資料から毎年計測	47.7%	47.7%

令和5年7月〇〇日

(名称) 福井県嶺南地域公共交通活性化協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

本県は、一世帯当たりの自家用乗用車所有台数や、交通手段に占める自家用車の割合が全国トップクラスで、県民の日常生活における自動車の依存度は高い。また、少子化の影響等もあり、路線バスの輸送人員は減少傾向にある。さらに、新型コロナウイルス感染症の影響により、輸送人員が大幅に減少している。そのため、多くのバス路線は採算面で厳しい状況に置かれており、事業者単独でバス路線を維持することは困難な状況にある。

しかし、県内のバス路線は地域住民の移動手段として重要であり、特に地域間幹線系統は自動車を運転できない高校生の通学や、運転免許を持っていない高齢者の通院の手段として必要不可欠である。

また、福井県では県民の過度なクルマ利用意識を見直し、公共交通機関や自転車の利用を呼びかけるカー・セーブ運動を平成20年度から実施しており、これらの取組みを今後進めていく上でも、バス路線の維持が欠かせない。このため、地域公共交通確保維持事業により、通勤や通学、通院等の手段として利用されている生活バス路線を令和6年度～令和8年度の間、確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。

なお、各系統の目的及び必要性については、次のとおりである。

番号	系統名	現状の利用目的	路線維持の必要性
1	若狭線	沿線市町の住民の通勤通学や通院、買物等での利用を目的としている。	美浜町から敦賀市内への通勤通学や通院、敦賀駅でのＪＲとの乗継の手段として必要である。
2	菅浜線	沿線市町の住民の通勤通学や通院、買物、観光客の利用を目的としている。	関西電力美浜発電所への通勤や敦賀市内の病院への通院、夏季は美浜町の海水浴場に向かう観光客の移動手段として必要である。
3	名田庄線	沿線市町の住民の通勤通学や通院、買物等を目的としている。	おおい町名田庄地区から小浜市への通学、高齢者の買物、通院等の手段として必要である。
4	高浜線	沿線市町の住民の通勤通学や通院、買物等を目的としている。	高浜町から舞鶴市内への通院や買物、高浜町および舞鶴市内での通学のための手段として必要な路線である。
5	若江線	沿線市町の住民の通勤通学や通院、買物等を目的としている。	小浜市、若狭町、高島市住民の通勤通学や、ＪＲ小浜駅、上中駅、近江今津駅での鉄道との乗継のための手段として必要な路線である。

(生活交通確保維持改善計画の内容を転記) ※赤字は参考記載、提出時には削除します

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

生活バス路線においては利用者の減少が続いているが、このような減少傾向に歯止めをかけ、利用者数を維持していく必要があるため、令和6～8年度の間目標としては、令和元年度比同程度の利用者確保に向けた対策を講じていく。

令和6～8年度において地域間幹線系統を維持確保することにより、自動車を運転できない高校生や高齢者の移動手段を確保し、バス以外の移動手段がない地域でも、通学や通院などの日常生活が問題なく送れるようにする。(嶺南地域公共交通網形成計画 別添P4参照)

(生活交通確保維持改善計画の内容を転記・修正)

(2) 事業の効果 地域間幹線系統を維持することにより、通勤・通学や買物、通院等を目的とした交通弱者の移動に必要な交通手段が確保される。 また、広域的・幹線的系統と自治体をはじめとする地域の連携により、効率的なバスネットワークが形成されることによって、公共交通機関の充実が図られるだけでなく、地域の活性化にもつながる。 地域をまたぐ横断的な事業目標を導入することにより、効率的な運行形態を維持することができ、サービスの向上や適切な受益者負担が得られることが期待できる。 (生活交通確保維持改善計画の内容を転記)
3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体 ・公共交通の利便性向上 ・まちづくりと連携した施策の展開 ・公共交通サービス情報の充実 ・観光周遊手段の提供 ・公共交通利用を促進する意識の醸成 (嶺南地域公共交通網形成計画 P 9 1 ~ 1 0 4 参照)
4. 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送予定者 ・「表 1」を添付 (生活交通確保維持改善計画の内容を転記)
5. 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 ・「表 2」を添付 (生活交通確保維持改善計画の内容を転記)
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法 ・利用者数や収支について、数値指標によるモニタリング・評価を実施 ・利用者アンケート(敦賀駅でのアンケート調査) (嶺南地域公共交通網形成計画 P 1 0 6、1 0 7 参照)
7. 別表 1 の補助対象事業の基準木ただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】 ※該当なし
8. 別表 1 の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「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」と認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】 ※該当なし
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】 ※該当なし

10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
※該当なし
11. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
地域間幹線系統においては、耐用年数を大幅に上回ってバス車両を使用している路線も多く、利用者の快適性、安全対策、環境対策などの面から、車両の更新を促進する必要がある。 また、平成18年施行の「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に対応した、バス車両のバリアフリー化も課題となっている中、車両の取得に係る補助については、低床車両の導入が前提となっており、令和6～8年度の間に計画的な車両更新を支援することで、バリアフリー向上を進めていく。 （生活交通確保維持改善計画の内容を転記）
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
（1）事業の目標 令和6～8年度においてバス車両の更新を推進し、利用者にとっての快適性、安全性を向上させ、バス車両のバリアフリー化率を向上させるとともに、令和元年度比同程度の利用者確保を図る。 （生活交通確保維持改善計画の内容を転記）
（2）事業の効果 バリアフリー車両の取得により、移動手段が不足している高齢者や移動弱者のバス利用の促進につながる。更には、その家族などの利用も見込まれ、地域間幹線系統の確保維持につながる。 （生活交通確保維持改善計画の内容を転記）
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
・「表6」を添付。 （生活交通確保維持改善計画の内容を転記）
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし

16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
18. 協議会の開催状況と主な議論
平成30年度 ・平成30年6月11日（第1回） 協議会設立、事業内容について協議 ・平成30年11月26日（第2回） 嶺南地域公共交通網形成計画策定に向けて協議 ・平成31年2月12日（第3回） 嶺南地域公共交通網形成計画策定に向けて協議 令和元年度 ・令和元年8月27日（第1回） 嶺南地域公共交通網形成計画策定に向けて協議 ・令和2年1月30日（第2回） 嶺南地域公共交通網形成計画（案）について協議 ※令和2年3月 嶺南地域公共交通網形成計画策定 令和2年度 ・書面開催（第1回） 前年度事業報告および本年度事業計画について承認 ・令和2年11月24日（第2回） 計画の進捗状況を確認 令和3年度 ・令和3年6月2日（第1回） 計画の進捗状況を確認 令和4年度 ・令和4年7月4日（第1回） 計画の進捗状況を確認
19. 利用者等の意見の反映状況
小浜線利用客、バス等の利用客、居住者、高校生、観光客等へのアンケート調査を実施した。この結果、小浜線の利便性向上やバスの広域運行への要望が多くあったことから、嶺南地域全体で連携して課題に取り組み、持続可能な公共交通を実現することを目指す計画とした。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 福井県福井市大手3丁目17-1

(所 属) 福井県未来創造部新幹線・交通まちづくり局交通まちづくり課

(氏 名) 主事 伊與 悠登

(電 話) 0776-20-0774

(e-mail) y-iyo-zg@pref.fukui.lg.jp