資料 2-1

議案第１号（その１）

横手市地域公共交通活性化協議会規約改正について

下記「新旧対照表」のとおり、横手市地域公共交通活性化協議会規約の一部を改正する。

○提案理由

国の法改正により計画の名称等が変更となっており、当市においても今後令和６年度からを計画期間とする次期計画の策定に着手していくにあたって、法改正に準じて計画の名称を変更するもの。

合わせて、これまで明確に規定されていなかった会議の書面開催についての条項を追加するもの。

○横手市地域公共交通活性化協議会規約 新旧対照表（R4.6.1改正）

旧	新
（業務） 第３条　協議会は、次に掲げる業務を行うものとする。 （１）　地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成１９年法律第５９号）第５条第１項に規定する地域公共交通網形成計画（以下「網形成計画」という。）の策定及び変更に関する協議 （２）　網形成計画に位置づけられた事業の実施及び実施に係る連絡調整 （３）～（６）　［略］ （会議） 第４条　［略］ ２～５　［略］ （新設）	（業務） 第３条　協議会は、次に掲げる業務を行うものとする。 （１）　地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成１９年法律第５９号）第５条第１項に規定する地域公共交通計画の策定及び変更に関する協議 （２）　地域公共交通計画に位置づけられた事業の実施及び実施に係る連絡調整 （３）～（６）　［略］ （会議） 第４条　［略］ ２～５　［略］ ６　会長は、必要があると認めるときは、会議の招集を行わず、書面その他の方法により委員の意見を求めることにより、協議会の決議に代えることができる。この場合における決議については、第３

附　則 この規約は、平成３１年４月１日から施行する。	項の規定を準用する。 附　則 この規約は、平成３１年４月１日から施行する。 附　則 この規約は、令和４年６月１日から施行し、改正後の第３条の規定は、令和２年１１月２７日から適用する。 （経過措置） ２　改正前の横手市地域公共交通活性化協議会規約（以下「旧規約」という。）第３条の網形成計画は、改正後の横手市地域公共交通活性化協議会規約（以下「新規約」という。）第３条の地域公共交通計画とみなす。 ３　この施行の際現に行われた旧規約第３条の規定による網形成計画に位置づけられた事業の実施及び実施に係る連絡調整は、新規約第３条の地域公共交通計画に位置付けられた事業の実施及び実施に係る連絡調整とみなす。

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）①

国土交通省

・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、要綱に基づく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**。

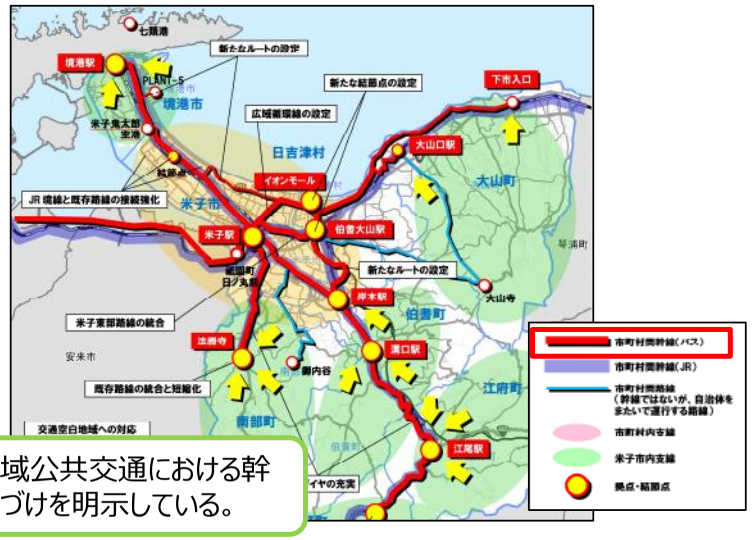
幹線　作成主体：都道府県又は市町村

・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）＞



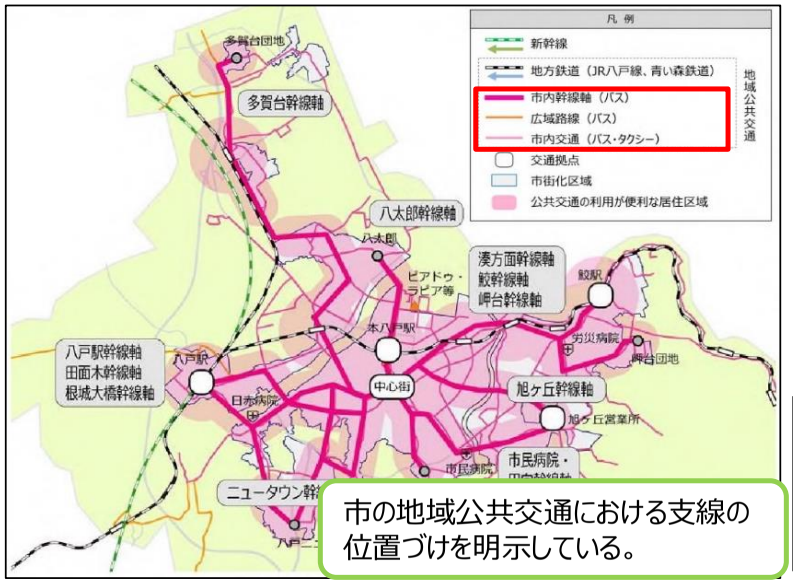
県内の地域公共交通における幹線の位置づけを明示している。

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。

資料2-2

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

国土交通省

○　**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、**①２～３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**、**②４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

①２～３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（ひじまち）、杵築市（きつきし）、国東市（くにさきし）（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

地域公共交通活性化再生法の計画制度と補助制度（見直しの方向性）③

国土交通省

○　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

国土交通省

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。

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
- 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

⇒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。

見直し後の補助金執行について

国土交通省

	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
			県法定計画なし 市町村法定計画あり	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・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	

資料 2-3

議案第１号（その２）

横手市地域公共交通活性化協議会財務規程改正について

下記「新旧対照表」のとおり、横手市地域公共交通活性化協議会財務規程の一部を改正する。

○提案理由

予算調整等の事務取り扱いに関して、現状に即した形に改めるもの。

○横手市地域公共交通活性化協議会財務規程 新旧対照表（R4.4.1改正）

旧	新
（予算） 第２条　［略］ ２　協議会の会長（以下「会長」という。）は、毎会計年度予算を調整し、年度開始前に協議会に諮るものとする。 ３　［略］ ４　［略］ 附　則 １　この規程は、平成２２年３月１１日から施行する。 ２　平成２２年度予算に関しては、第２条第２項中「年度開始前に」とあるのは「平成２２年度最初の」に、読み替えるものとする。	（予算） 第２条　［略］ ２　協議会の会長（以下「会長」という。）は、毎会計年度予算を調整し、協議会に諮るものとする。 ３　やむを得ず協議会の承認を得る前に当該年度予算を執行する場合は、協議会事務局規程第５条の規定に則り事務局長専決で出納処理を行ったうえで、後日速やかに会長へ報告するものとする。 ４　［略］ ５　［略］ 附　則 １　この規程は、平成２２年３月１１日から施行する。 ２　この規程は、令和４年４月１日から施行する。