

地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）について

・地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）の令和 9 年度事業認定申請について

令和 6 年 3 月に策定した「地域公共交通計画」において、阪急バス豊能西線をバス幹線と位置づけ、地域公共交通確保維持事業による運行の維持・確保が必要とし、地域間幹線系統確保維持費国庫補助金を活用することとした。

地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の交付を受けるためには、補助系統に関する目標・効果等、補助系統に関する詳細な事項を記載した地域公共交通計画別紙を作成し、地域公共交通会議で協議の上、提出する必要がある。

<地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）のスケジュール>

令和 8 年 6 月	令和 9 年度申請書類の作成・協議・申請
令和 8 年 10 月 ～令和 9 年 9 月	令和 9 年度事業期間
令和 9 年 11 月	令和 9 年度補助金交付申請
令和 10 年 1 月	令和 9 年度事業に係る自己評価・事業評価書提出
令和 10 年 3 月	令和 9 年度補助金交付

・地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）の協議事項

1. 地域公共交通計画別紙（地域公共交通確保維持事業）の認定申請について
〔P 2～7・参考資料〕
2. 包括的な合意について〔P 7〕

令和 8 年 6 月 日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称	豊能町地域公共交通会議
住 所	豊能町余野 4 1 4 番地の 1
代 表 者 氏 名	会長 猪井 博登

地域公共交通計画認定申請書

地域公共交通計画のうち、地域公共交通確保維持事業に係る計画を別紙のとおり定めたので、関係書類を添えて申請します。

※本申請書に、記載すべき事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

令和 8 年 6 月 日

（名称）豊能町地域公共交通会議

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
豊能町西地区（ときわ台・東ときわ台・光風台・新光風台・吉川）は、山間部に位置していることから地形的勾配が急で、徒歩や自転車による移動が困難な地域となっている。また、当該地区の高齢化率は51.9%（令和8年5月31日現在）と非常に高く、自家用車での移動が年々困難となってきた。 当該地区には他市に跨る鉄道や路線バスなどの他、タクシー、町が運営するデマンド交通がある。幹線交通である鉄道の運行地域が限られており、町内外を連絡する路線バスは、通勤・通学や買い物や通院等など地域間移動を担う重要な路線としての役割を担っている。 しかしながら、高齢化の進展と人口減少により、本町の公共交通機関の利用者は減少を続け、収支悪化による行政負担の増加をはじめ、運行に様々な問題が発生しており、本町及び交通事業者の運営努力だけでは路線維持が難しく、地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）により、対象路線を確保・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。
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
・収支率1%以上の改善 （原価価格・物価高騰の影響は別途考慮）
(2) 事業の効果
阪急バス豊能西線の運行を維持・確保することにより、高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。また、幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現できる。さらには、外出促進・地域活性化にもつながる。
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
・停留所環境の改善、待合スペース確保（豊能町、交通事業者） ・生涯学習等による外出目的の創出（豊能町） ・停留所周辺のまちづくり（豊能町） ・義務教育学校等における鉄道・バス乗り方教室の開催（豊能町、義務教育学校） ・鉄道、路線バス、デマンドタクシー等が一体となった地域公共交通マップを作成（豊能町、事業者）
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。
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
運行に係る費用の全額を阪急バス株式会社が負担し、運行収入及び国庫補助金を阪急バス株式会社にて受け入れ、運行経費から運行収入及び国庫補助金（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）を差し引いた金額を本町が補助することとしている。 表2を添付。

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評価を実施	
7. 別表 1 の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、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】	
表 3 を添付。	
8. 別表 1 の補助対象事業の基準ニに基づき、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】	
表 4 を添付。	
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】	
(1) 住民への広報・啓発による利用促進 ①取組内容 ・ 広報紙及びホームページ等を活用し、公共交通利用促進を図る（令和 4 年 4 月～） ・ 豊能町地域公共交通ガイドの配布（令和 6 年 5 月～） ・ 阪急バスのノリセツ（バスの乗り方やお得な乗車券等の路線バスの案内を行う冊子）の配布（令和 3 年 6 月～） ②実施主体 阪急バス、豊能町 ④実施時期 ①取組内容に記載	③効果目標 輸送人員の 1 % の増加等による収支率 1 % 以上の改善を図る（原油価格・物価高騰の影響は別途考慮）
(2) バスロケーションサービスの導入による利用促進 ①取組内容 パソコン、スマートフォン、携帯電話でバスの運行状況がリアルタイムで確認できるサービスを導入することによりバス待ち環境の改善を行うことで利用促進を図る。 また、各バス停にそのバス停を通過するバスの運行状況がスマートフォン等で確認できる QR コードを設置する。 さらに、バス接近を知らせるメール案内サービスの運用を開始。 ②実施主体 阪急バス ④実施時期 平成 3 0 年 3 月～	
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】
該当なし
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
該当なし
（２）事業の効果
該当なし
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】
該当なし
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
・ 令和6年3月21日 豊能町地域公共交通計画について ・ 令和6年6月25日 令和7年度地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）の申請について ・ 令和7年3月25日（書面開催） 令和7年度地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）の変更申請について ・ 令和7年6月25日 令和8年度地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）の申請について ・ 令和8年1月28日 地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）の事業評価について ・ 令和8年6月25日 令和9年度地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）の申請について
19. 利用者等の意見の反映状況
地域間を結ぶ生活交通路線として維持確保が必要とされるバス路線について、バス事業者と協力してアンケート調査を行った。運行継続を求める声、乗り継ぎしやすさを求める声が多かったことから、利用促進に努めながら、移動手段の確保、利便性の維持を図るため、本事業を活用する。
20. 補助対象系統がまたがる市町村の地域公共交通計画への位置づけについて
以下の理由から、阪急バス豊能西線が跨がる箕面市の地域公共交通計画には補助対象系統としては位置づけておりません。 阪急バス豊能西線は主に当町の住民の生活交通として必要なものであり、箕面市の住民が阪急バス豊能西線を利用する可能性はあるものの、箕面市においては費用負担しておらず、また補助申請も行わないものであり、箕面市の生活交通として計画に位置づける系統ではない。

地域間幹線系統における生産性向上の取組みについて

平成29年6月12日付けで国土交通省自動車局旅客課から通知された「地域間幹線系統バス「生産性向上の取組」の進め方等について」において、示された事例1～4について、適用の可否を協議会において検討する必要がある。

事例1～4の適用は否として、地域公共交通計画別紙9に記載の取組を進める。

取組事例	適用の可否	
【事例1】貨客混載の取組	否	物流事業者やその利用者からの具体的な要望がない。
【事例2】バス路線の再編	否	再編できるような重複するバス路線はない。
【事例3】路線バスへの混乗化	否	他に路線バスへ混乗できそうな交通手段は見当たらない。
【事例4】地域住民の生活利用と観光利用の混乗	否	この路線のエリアでは観光利用できそうな箇所は見当たらない。

包括的な合意について

地域公共交通確保維持改善事業実施要領において、予め協議会において事前に包括的な合意が得られていることを前提に、条件を満たす軽微な変更に関し、協議会を開催しなくても協議会の議論を経たものとして取り扱う、と規定されている。

そこで、本協議会においても、包括的な合意を諮る。

<地域公共交通確保維持改善事業実施要領2（1）② 抜粋>

2. 地域公共交通確保維持事業について

（1）陸上交通に係る確保維持事業

②協議会について

ア. 地域公共交通計画の変更と活性化法法定協議会の開催について

地域間幹線系統について記載した地域公共交通計画の策定後に鉄道のダイヤ改正や学校の登校時間・登校日の変更への対応等による運行回数・運行日の変更や運行経路の一部変更が生じることが見込まれる場合は、事前に包括的な合意が得られていることを前提に、次のいずれをも満たす軽微な変更に関し、変更の都度、協議会を開催しなくても議論を経たものとして取り扱う。

- ・各補助対象系統の1日当たり計画運行回数の10%以内又は1回以内の増減
- ・各補助対象系統の計画運行日数の10%以内の増減
- ・各補助対象系統のキロ程（デマンド型にあってはサービス提供時間）の10%以内の増減
- ・地域間幹線系統補助対象事業者に係る計画額の総額の10%以内の増減

ただし、当該変更後の地域公共交通計画については、活性化法法定協議会構成員において情報共有されることが必要である。