

交通政策審議会交通体系分科会 地域公共交通部会 中間とりまとめ概要

「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～」

令和2年1月

地域公共交通活性化再生法等の見直しの背景

平成26年地域公共交通活性化再生法改正の成果と課題

①地方公共団体が中心となった取組（網形成計画の策定）

- 全国で500件超の網形成計画の策定が進んでいる。
- 策定主体は市町村が中心で、都道府県等による広域的な計画策定は十分に進んでいない。
- 地域ごとに現状の把握や目標設定の方法等を含め粗密があり、PDCAを着実に進める観点から、より一層の具体性・客観性や、分かりやすさ等が必要。

②まちづくり（立地適正化計画等）との連携

- 網形成計画と立地適正化計画を併せて策定する地域が増加している。
- 引き続き、両計画の作成部署が緊密な体制を取った上で、両計画を整合させながら効果的に取組を進めることが重要。

③面的な公共交通ネットワークの再構築（再編実施計画制度の創設）

- 33件の再編実施計画が認定を受けて実施されている。
- メニューが限定的であること、複数事業者が連携した取組について独占禁止法の競争制限に該当する可能性があること、柔軟な事業実施が困難であること等から、取組が十分に広がっていない。

平成26年改正以降の地域公共交通をめぐる社会経済情勢の変化

人口減少の本格化

高齢者による運転に係る問題の顕在化

運転者不足の深刻化

公共交通確保・維持のための公的負担の増加

AI・IoT等のイノベーション

インバウンドの急増

課題・テーマ

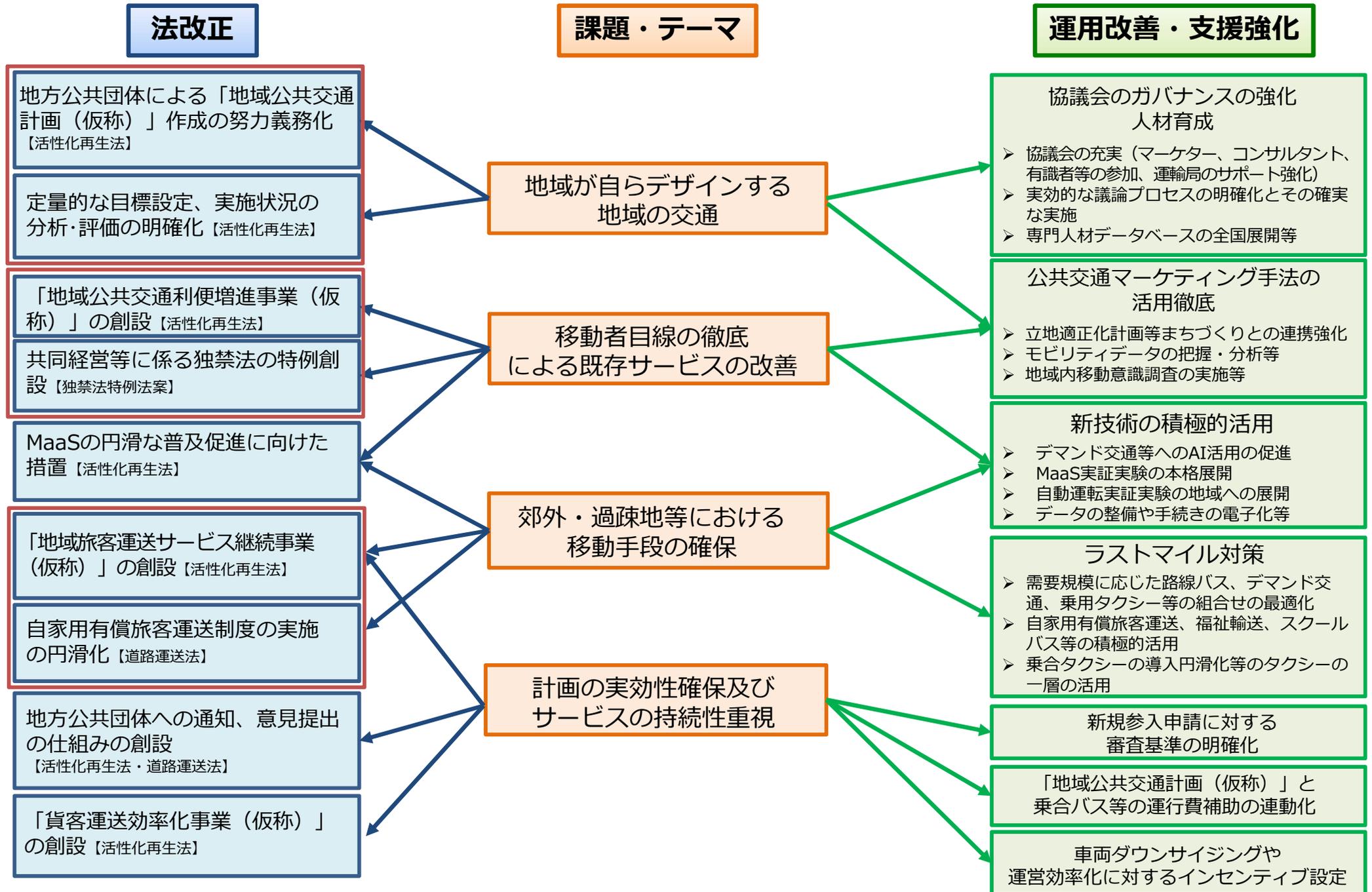
地域が自らデザインする地域の交通

移動者目線の徹底による
既存サービスの改善

郊外・過疎地等における
移動手段の確保

計画の実効性確保及び
サービスの持続性重視

「地域交通のオーバーホール」の具体策



地域公共交通活性化再生法の基本スキーム(見直しイメージ)

基本方針 (国土交通大臣・総務大臣が策定)

地域公共交通計画(仮称)

(原則として全ての地方公共団体が策定)

- 公共交通事業者による旅客運送サービスの提供に加えて、自家用有償旅客運送や、スクールバス、福祉輸送等地域の旅客運送サービスの総動員
- 定量的な目標(利用者数、収支率、公的負担額等)の設定と毎年度の実施状況の分析・評価を明確化
- 乗合バス等の運行費補助との連動化
- マイカー利用者の潜在需要の取込みを目指す公共交通マーケティング手法の活用徹底

協議会を開催し策定
(地方公共団体・交通事業者・道路管理者・利用者・学識者等から構成)

新地域旅客運送事業計画

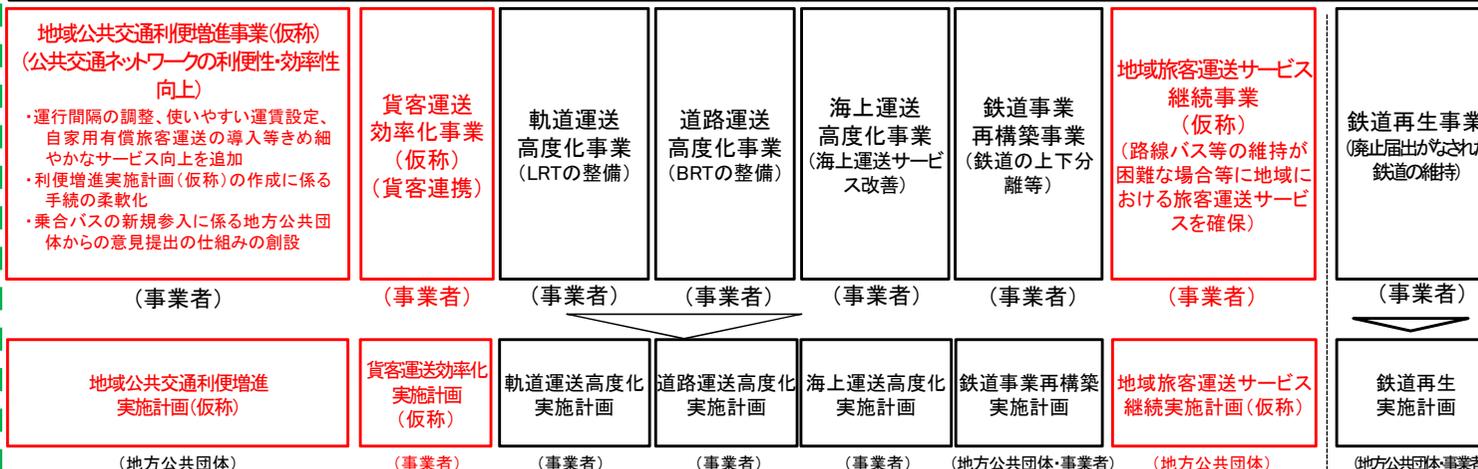
(DMV、水陸両用車等)
(事業者が策定)

新モビリティサービス事業計画

(仮称)
(MaaS事業の推進)
(事業者が策定)

地域公共交通特定事業

(必要に応じて地域公共交通計画(仮称)に事業実施を記載できる)



<独占禁止法特例法案において措置>

共同経営計画(仮称)
(事業者)

国土交通大臣が認可

法律の特例措置(独占禁止法のカルテル規制の適用除外)

国土交通大臣が認定

法律の特例措置

国土交通大臣へ届出

法律の特例措置

国土交通大臣が認定

法律の特例措置

法律の特例措置

凡例 ○：法改正で対応 ●：運用等で対応

地域が自らデザインする地域の交通

- 「地域公共交通計画（仮称）」の作成（マスタープランの充実）
 - 地方公共団体による計画作成の努力義務化
 - 地域公共交通ネットワークの形成に加え、持続可能性のある旅客運送サービスの提供の確保
 - ●公共交通マーケティング手法の活用徹底
 - 公共交通事業者による旅客運送サービスの提供に加えて、自家用有償旅客運送や福祉輸送、スクールバス等地域の旅客運送サービスの総動員
 - ●協議会のガバナンスの強化・人材育成
 - 定量的な目標の設定と、実施状況の分析・評価を明確化
 - 都道府県と市町村の連携強化（市町村から都道府県への計画作成要請）

郊外・過疎地等における移動手段の確保

- MaaSの円滑な普及促進に向けた措置（再掲）
- 「地域旅客運送サービス継続事業（仮称）」の創設
 - 鉄軌道や路線バス等の維持が困難な場合等に、地域における旅客運送サービスを確保する仕組みを構築
- 自家用有償旅客運送の位置づけの明確化
- 自家用有償旅客運送制度の実施の円滑化【道路運送法等】
 - 交通事業者が自らのノウハウを通じて自家用有償旅客運送に協力する場合について特例を創設
 - 観光客も自家用有償旅客運送の対象となることを明確化
- 新技術の積極的活用（再掲）
- ラストマイル対策
 - 需要規模に応じた路線バス、デマンド交通、乗用タクシー等の組合せの最適化

移動者目線の徹底による既存サービスの改善

- 「地域公共交通利便増進事業（仮称）」の創設
 - 路線の再編に加え、運行間隔の調整、使いやすい運賃設定、自家用有償旅客運送の導入等きめ細かなサービス向上を促進
 - 地域公共交通利便増進実施計画（仮称）の作成に係る手続きの柔軟化
- 共同経営等に係る独禁法の特例創設【独禁法特例法案】
 - 運賃・料金、路線、運行回数等の調整等について、独禁法の適用を除外
- MaaSの円滑な普及促進に向けた措置
 - 公共交通マーケティング手法の活用徹底（再掲）
 - 新技術の積極的活用

計画の実効性確保及びサービスの持続性重視

- 「地域旅客運送サービス継続事業（仮称）」の創設（再掲）
- 地方公共団体への通知、意見提出の仕組みの創設
 - 乗合バスに係る新規参入申請があった場合、国土交通大臣が地方公共団体へ通知
 - 地方公共団体・事業者間の協議による意見提出
- 新規参入申請に対する審査基準の明確化
- 「貨客運送効率化事業（仮称）」の創設
 - 物流のラストマイル対策とあわせたバス路線等の収支改善
- 「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
- 車両ダウンサイジングや運営効率化に対するインセンティブ設定

地域公共交通計画(仮称)作成の努力義務化

- 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し、「地域公共交通総合連携計画」を作成し、法定計画に基づき取組を推進する制度を創設。
- 平成26年に同法を改正し、①まちづくりと連携し、②面的な公共交通ネットワークを再構築するため、「地域公共交通網形成計画」を法定計画として規定。計画の作成主体について、市町村だけでなく、都道府県を追加。
- しかしながら、人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等で地域公共交通の経営環境は悪化し、路線廃止等が相次いでいる状況。
- このため、これまでの法定計画を活かしつつ、「地域公共交通ネットワークの形成」に加え、「地域における輸送資源を総動員」することで、持続可能な地域の旅客運送サービスの提供を確保することを目的とする「地域公共交通計画(仮称)」の作成・実施を推進する。
- また、地方公共団体による「地域公共交通計画(仮称)」の作成を努力義務化し、国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進。

地域公共交通総合連携計画(H19)

(市町村が作成)

地域の多様な主体の連携による主体的で
創意工夫を活かした取組の推進

地域公共交通網形成計画(H26)

(市町村又は都道府県(市町村と共同)が作成)

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の促進

地域公共交通計画(仮称)

(市町村又は都道府県(市町村と共同)が作成)

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

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



鉄道



軌道



乗合バス



旅客船



乗用タクシー



デマンド交通



自家用有償旅客運送

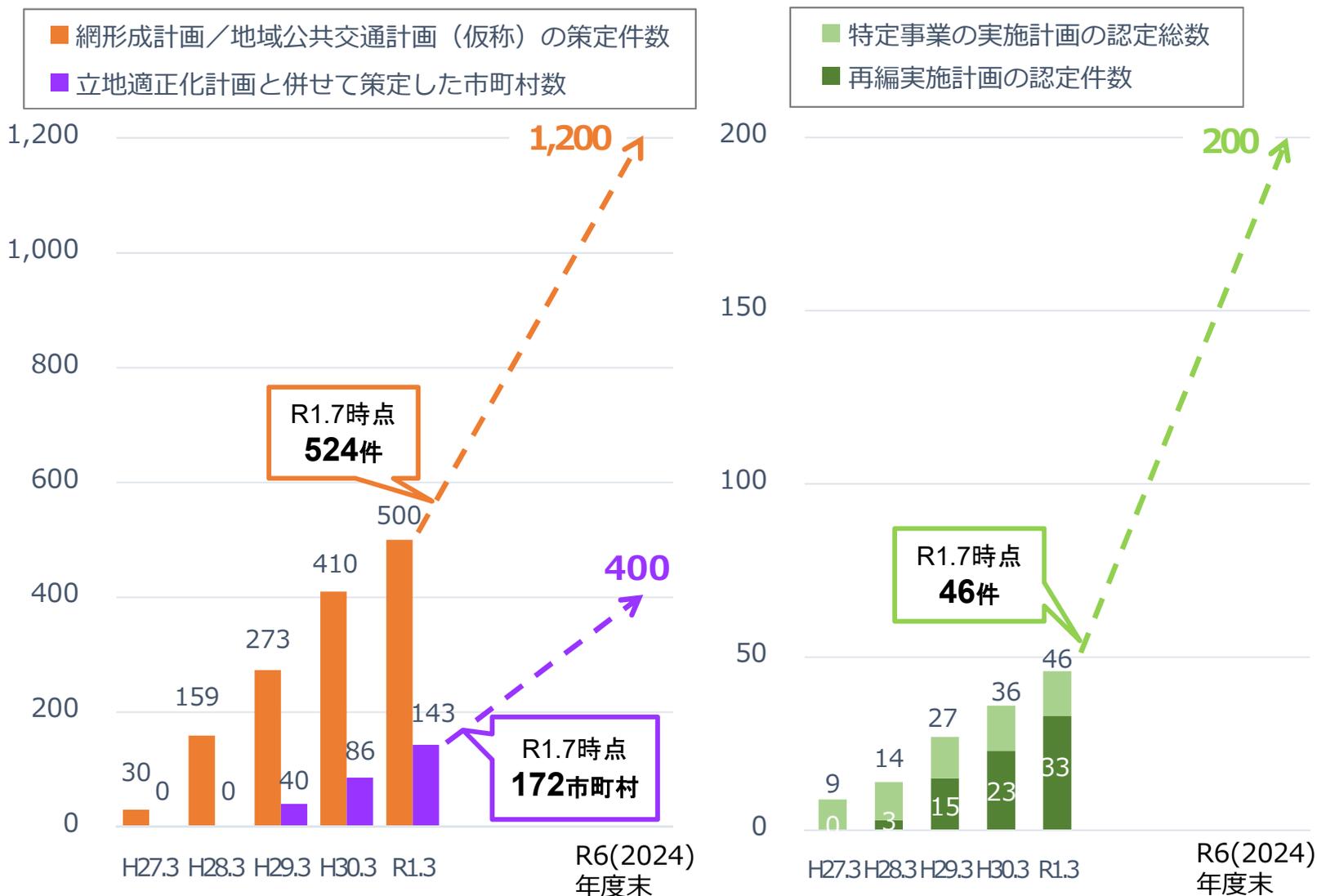


スクールバス、福祉輸送、病院・商業施設等の送迎サービスなど

地方公共団体による計画作成を努力義務化することで、地域における取組を更に促進

(参考)新たな計画制度における政策目標値の設定

- これまでの法定計画の策定状況を踏まえ、以下の新たな政策目標値を設定。
 - ・地域公共交通計画(仮称)の策定件数
 - ・地域公共交通計画(仮称)を立地適正化計画と併せて策定した市町村数
 - ・地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数
- 国が予算や人材育成・ノウハウ面の支援を行うことで、マスタープラン作成等の取組を更に多くの地域に拡げること(「量」の拡大)とあわせて、まちづくりとの連携(両計画の作成部署の緊密な連携等)を含む「質」の向上も促進。



新たな政策目標値

(いずれもR6(2024)年度末時点)

地域公共交通計画(仮称)の策定件数

1,200件

⇒持続可能な旅客運送サービスの提供の確保に向けた地域の取組を促進

地域公共交通計画(仮称)を立地適正化計画と併せて策定した市町村数

400市町村

⇒まちづくりとの連携を強化

地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数

200件

⇒地域の実情に応じた旅客運送サービスの提供の確保のための仕組みの活用を促進

定量的な目標設定、実施状況の分析・評価の明確化

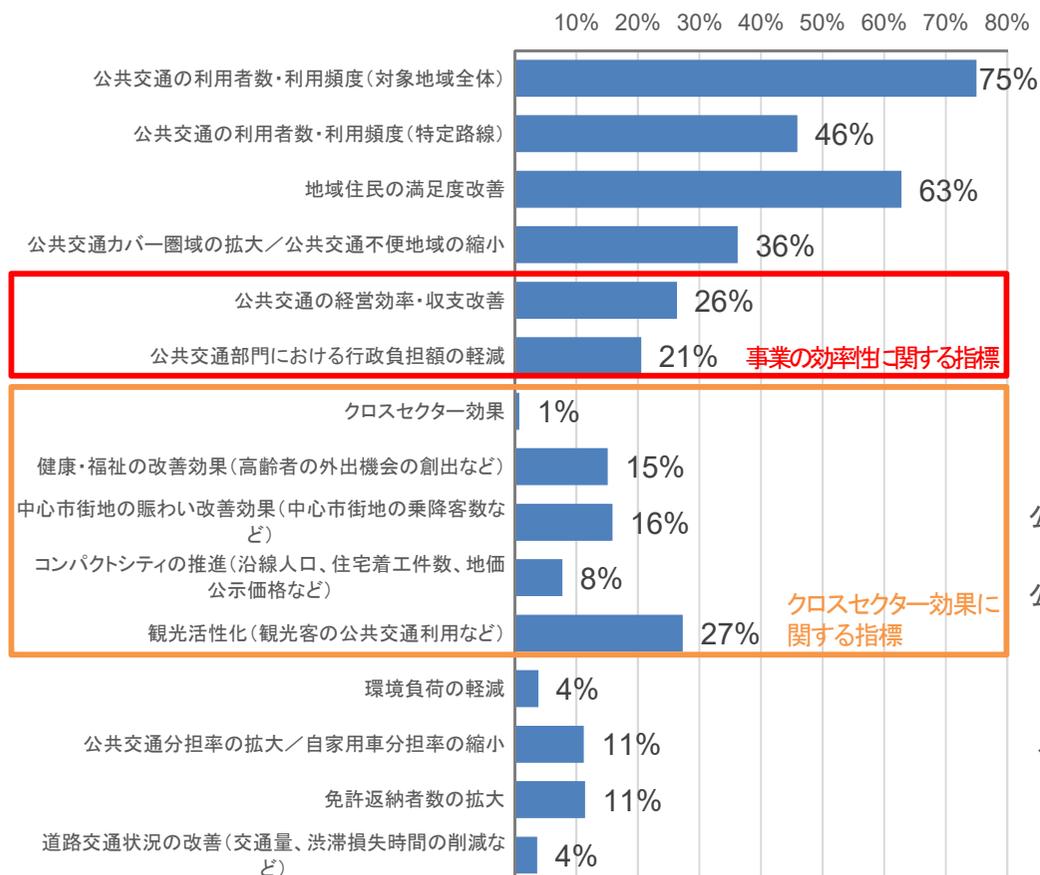
【目標設定】

- 「利用者数」「満足度」については、6割以上が設定。一方、事業の効率性に関する指標である「収支」「行政負担額」については、2割程度にとどまる。
- 人の移動がもたらすクロスセクター効果（健康、福祉、医療、まちづくり、観光等への影響）を考慮した目標設定も重要。

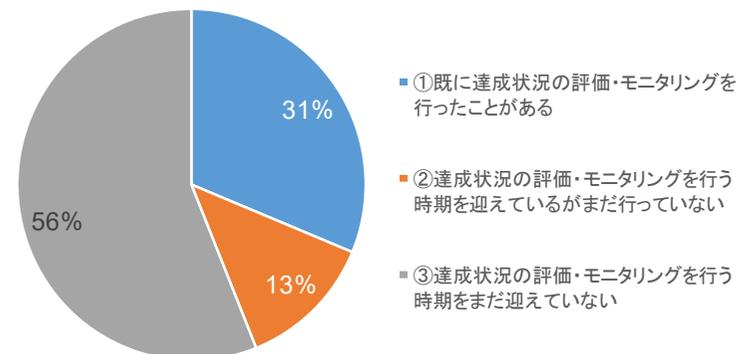
【実施状況の分析・評価】

- 既に評価を実施した地域は、3割程度。一方、実施予定時期が到来しているものの、評価を未実施の地域もある。
- 「利用者数」「収支」について、毎年度評価を実施していない地域も見られる。

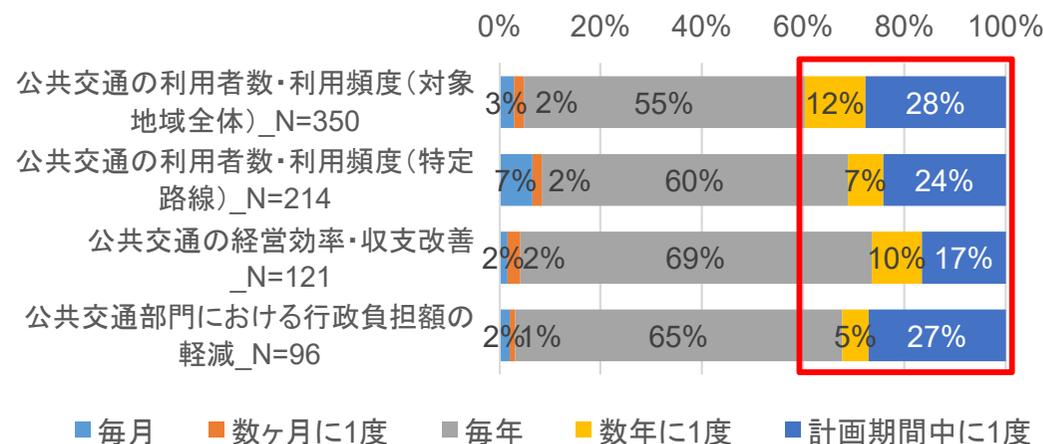
● 網形成計画等での数値指標の設定状況 (N=516)



● 網形成計画における目標の達成状況の評価・モニタリングの実施状況 (N=505)



● 数値指標別評価・モニタリングの実施時期



※令和元年度国土交通省アンケート調査より

一般乗合旅客自動車運送事業者等及び地域銀行に係る私的独占禁止法の適用除外について

目的

この法律は、一般乗合旅客自動車運送事業者等及び地域銀行（地域基盤企業）のサービスの重要性に鑑み、**独禁法の特例について定め**、合併等又は共同経営による経営力の強化、生産性の向上等を通じて、**地域基盤企業が提供するサービスを将来にわたって維持することにより、一般消費者の利益を確保**するとともに、国民経済の健全な発展に資することを目的とする。

構成

1. **総則** - **特例法案の目的**（上記）、特例法案の対象となる**地域基盤企業（乗合バス・地銀）の定義**等を規定
2. **合併等の認可等**
 - 主務大臣の認可を受けて行う**地域基盤企業（乗合バス・地銀）の合併等には独禁法を適用しない旨規定**
 - 申請者による**基盤的サービス維持計画**の提出、主務大臣の**認可基準、公取委との協議**について規定
 - 主務大臣による**事後的な是正命令（公取委からの措置請求が可能）**について規定
3. **共同経営（カルテル）の認可等**
 - 主務大臣の認可を受けて行う**地域基盤企業（乗合バス）等の共同経営には独禁法を適用しない旨規定**
 - 申請者による**共同経営計画**の提出、主務大臣の**認可基準、公取委との協議**について規定
 - 主務大臣による**事後的な是正命令（公取委からの措置請求が可能）**について規定
4. **雑則・罰則** - 主務大臣（乗合バス→国土交通大臣、地銀→内閣総理大臣）、是正命令違反への罰則等を規定
5. **附則** - **10年以内に本法を廃止するものとする旨**を規定

MaaSの目的・内容

伊豆の事例
(東急によるIzuko)

熱海 A鉄道 X円
伊豆 Cバス Z円
伊豆高原 B鉄道 Y円
下田 Cバス Z円

フリーパス料金: 3,700円

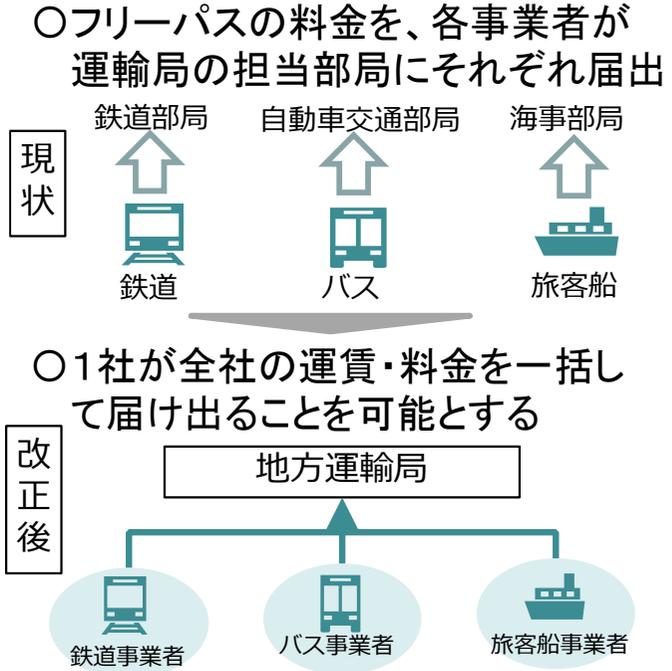
東急株式会社資料より

- MaaSとして提供するサービス
 - ・複数交通モード横断の経路検索
 - ・複数交通モード横断のフリーパスの購入
 - ・観光施設のチケットの購入
 - ・AIオンデマンド交通の予約 等
- 地域課題の解決
 - ・移動の利便性向上・公共交通の維持・活性化
 - ・高齢者の移動機会の創出
 - ・観光地での周遊促進・観光消費の拡大

MaaSの円滑な普及のための措置

- ① MaaSに参加しようとする交通事業者等は、MaaSの実施に係る事業計画の申請を行い、国土交通大臣の認定を受けることができることとする
- ② 認定された事業計画に定められた交通事業者（鉄道・バス・フェリー）が運賃・料金の届出を行う場合、共同で行うことができることとする
→ 運賃届出手続きのワンストップ化※右図参照
- ③ 都道府県又は市町村は、MaaSの実施に関し必要な協議を行うための協議会を組織することができることとする
→ 交通事業者等のMaaS関係者における協議・連携の促進

【※運賃届出手続きのワンストップ化】



地域旅客運送サービス継続事業(仮称)の創設

- 鉄軌道や路線バス・コミュニティバス等の廃止が増えている中で、地域住民等にとって必要な旅客運送サービスを継続していくためには、多様な選択肢を検討・協議し、真に効果的・効率的な事業を実施する必要がある。
- 例えば、路線バス等の廃止に際しては、原則6ヶ月前に道路運送法上の届出をする必要がある一方、廃止届出がなされてから6ヶ月では、代替する旅客運送サービスの継続に向けた議論を行うには十分な期間とは言い難い場合もある。
- このため、鉄軌道や路線バス・コミュニティバス等の維持が困難と見込まれる段階で、地方公共団体が、関係者とサービスの継続のあり方を協議したうえで実施方針(仮称)を策定し、公募の手続きを経て、サービス提供事業者を選定することにより、地域旅客運送サービスの持続的な提供の確保を図る。

手続き

鉄軌道や路線バス・コミュニティバス等の維持が困難な状況等



地方公共団体が、既存の事業者を含めた関係者とサービスの継続のあり方を協議したうえで**実施方針(仮称)**を策定し、公募の手続きを経て、サービス提供事業者を選定



地方公共団体が、サービス提供事業者と連携して、**地域旅客運送サービス継続実施計画(仮称)**を作成
国土交通大臣の認定を受けた場合は、法律上の特例措置(事業許可・事業計画変更認可等のみなし特例、廃止届出を不要とする特例)

実施方針(仮称)に定めるメニュー一例

- 地域公共交通利便増進事業(仮称)等の活用により、可能な限り同一の鉄軌道事業者、乗合バス事業者等による同一路線の継続(縮小・変更を含む)を目指す。
- 困難な場合には、順次①以降のメニューを検討する。

①鉄軌道事業者、乗合バス事業者など他の交通事業者による継続(縮小・変更含む)

②コミュニティバスによる継続

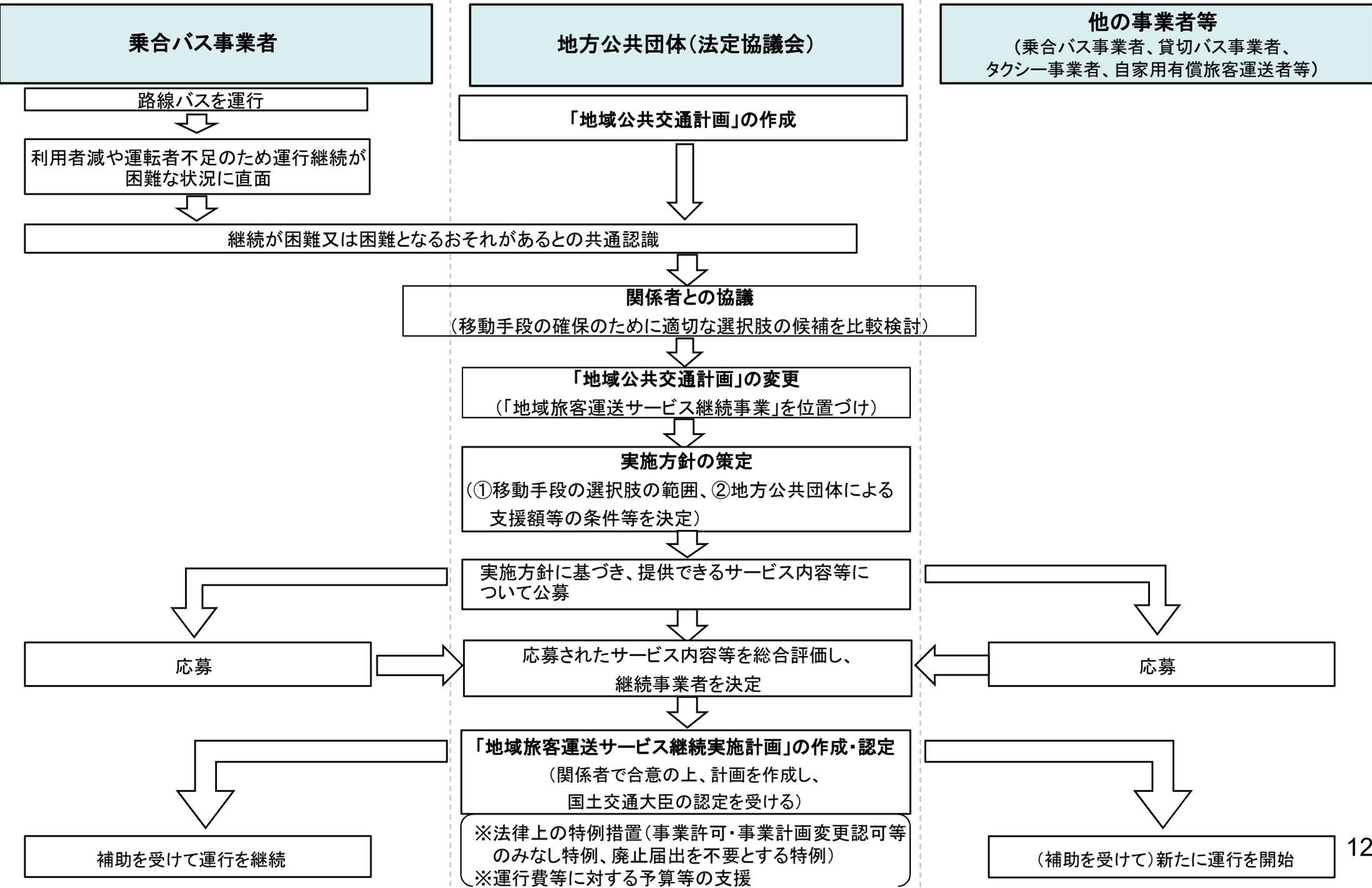
③デマンド交通(タクシー車両による乗合運送(区域運行))による継続

④タクシー(乗用事業)による継続

⑤自家用有償旅客運送による継続

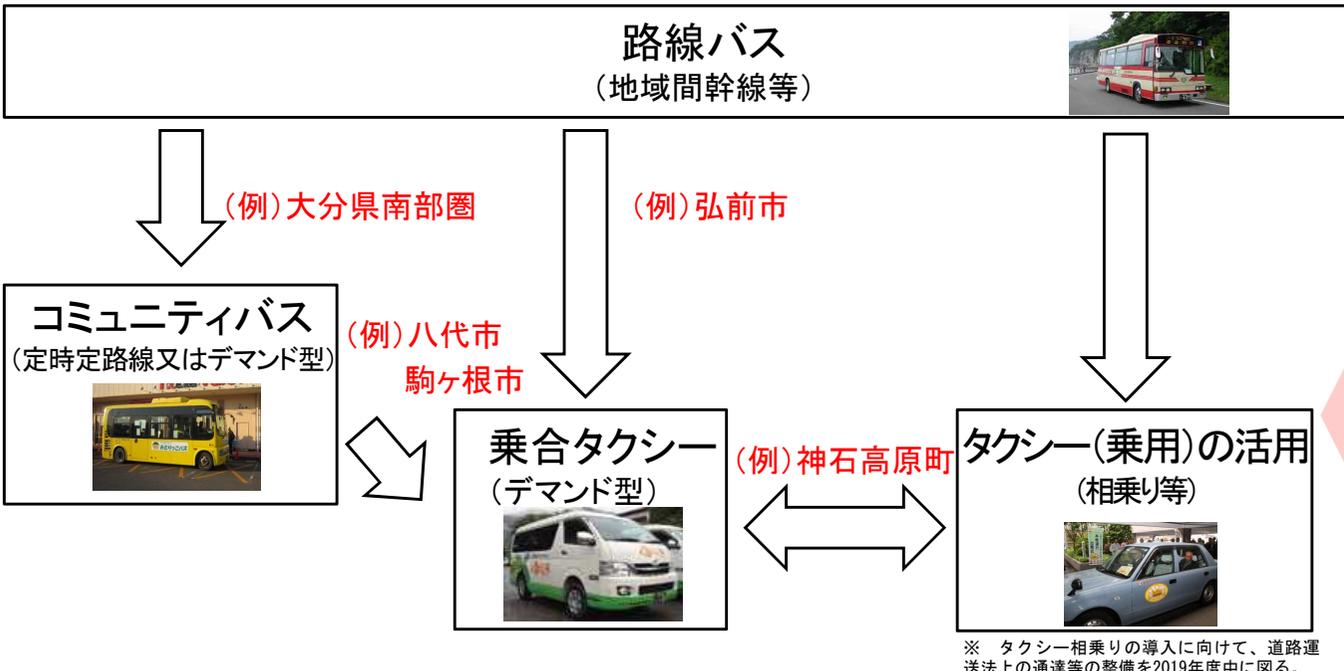
⑥福祉輸送、スクールバス、病院・商業施設等への送迎サービス等の積極的活用

地域旅客運送サービス継続事業(仮称)の実施フロー(路線バスの場合のイメージ)



地域の実情に合わせた交通手段の見直し(ダウンサイジング等)の一般的なイメージ

- 地方公共団体、交通事業者等の地域の関係者の協議の下で、
 - ・ **路線バス**については生産性の向上を図るとともに、
 - ・ 地域の実情に合わせて**ダウンサイジング等(車両の小型化、運行経路やダイヤ(頻度等)の見直し等)**による最適化を図りつつ、地方公共団体の公的負担による**コミュニティバス、乗合タクシー等の運行**
 - ・ 自家用有償旅客運送の活用、**スクールバス、福祉輸送等の積極的活用**により、**地域の暮らしや産業に不可欠な移動手段を持続的に確保。**



※上記に併せて、①運行経路・ダイヤ等の見直し、②利用促進等を実施

バス・タクシーによるサービスの提供が困難な場合

自家用有償旅客運送
(市町村自ら又はNPO等による運行)
(例) 鳥取県西部、八幡浜市

スクールバス、福祉輸送、病院・商業施設等の送迎サービス等の積極的活用

需要規模に応じた効率的・効果的な運行

定時定路線

路線を定めて運行するものであって、かつ、路線毎にダイヤが定められている運行の形態。
⇒目的地への一定の輸送ニーズ(通学・通院等)を束ねることで効率的にサービスを提供できる。

決められた場所を決められた時間に運行

デマンド型

路線・ダイヤを定めず、旅客毎の需要に応じた乗合運送を行う運行の形態。
⇒利用者の輸送ニーズに応じて、運行ルートや乗降場所を柔軟に設定できる。

バス停等のミーティングポイントをあらかじめ定め予約があった場合に運行する**ミーティングポイント型**

バス停等を定めず区域内で予約があったところを最速経路で運行する**ドア対ドア型**

概要

□ 過疎地域での輸送や福祉輸送といった、地域住民の生活に必要な輸送について、それらがバス・タクシー事業によっては提供されない場合に、市町村、NPO法人等が自家用車を用いて有償で運送できることとする制度。

種類

住民等のための「自家用有償旅客運送」
(市町村運営有償運送(交通空白)、公共交通空白地有償運送)

実施団体数：
市町村運営有償運送(440団体)
公共交通空白地有償運送(116団体)
(※平成30年3月31日時点)



身体障害者等のための「自家用有償旅客運送」
(市町村運営有償運送(福祉)、福祉有償運送)

実施団体数：
市町村運営有償運送(112団体)
福祉有償運送(2466団体)
(※平成30年3月31日時点)



※平成27年4月より、事務権限(登録、指導・監督)の市町村長等への移譲(手上げ方式)を開始。
平成30年4月1日現在、事務・権限の移譲先として19自治体(8県、11市区町村)を指定済み。

登録等

登録要件

- ① バス、タクシーによることが困難、かつ、
- ② 地域の関係者(※)により「地域住民の生活に必要な輸送」であるとの共通認識

※地域住民、地方公共団体、NPO、バス・タクシー事業者及びその組織する団体、地方運輸局又は運輸支局等

- ③ 必要な安全体制の確保

有効期間

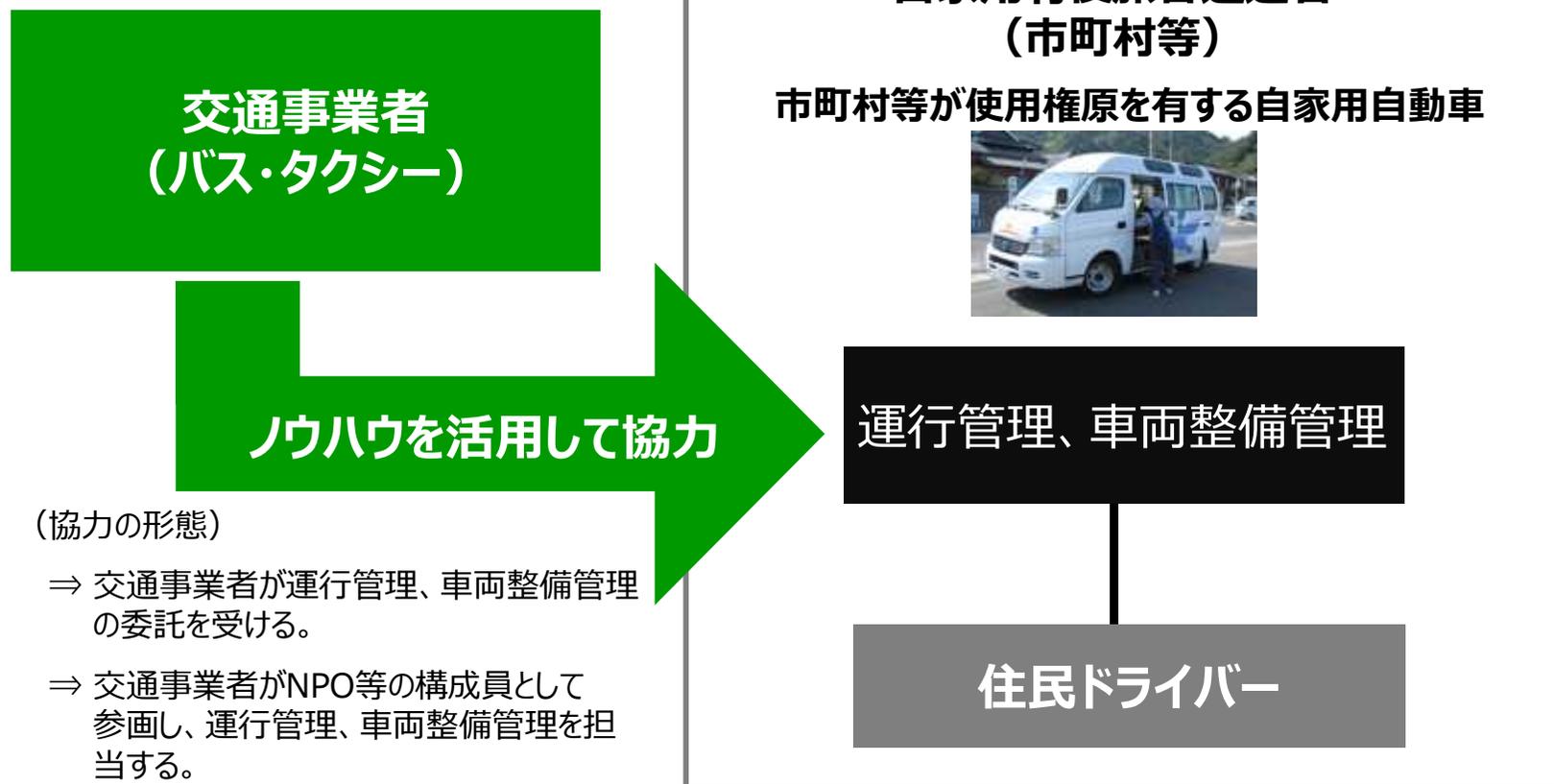
2年(重大事故を起こしていない場合等は3年)

指導・監督

上記③について、必要に応じ、監査等を実施。さらに是正命令や登録取消等の処分を実施。

- 交通事業者が委託を受けたり、実施主体に参画することで、運行管理、車両整備管理を担う自家用有償旅客運送制度を創設し、合意形成手続きや申請手続きの簡素化等の特例措置を講じる。

○交通事業者協力型自家用有償旅客運送の概要



(協力の形態)

- ⇒ 交通事業者が運行管理、車両整備管理の委託を受ける。
- ⇒ 交通事業者がNPO等の構成員として参画し、運行管理、車両整備管理を担当する。

【期待される効果】

【利用者】

- ・安全、安心な交通サービスの提供

【自家用有償主体 (市町村等)】

- ・業務負担の軽減
- ・運行ノウハウの活用

【交通事業者】

- ・委託費の確保等

課題

- 地域に、既存の交通事業者では対応しきれていない移動ニーズが明らかになった場合、
 - ・交通事業者（バス・タクシー）による移動手段の確保
 - ・市町村等による自家用有償旅客運送の実施
 の二者択一の選択肢についての協議となり、意見が対立し、合意形成がハードルになりやすい。

○既存の交通事業者では対応しきれていない移動ニーズ

安全性の観点から
まずは交通事業者の活用を検討



(両者にメリットのある着地点)

**【新設】
協力型
自家用有償**

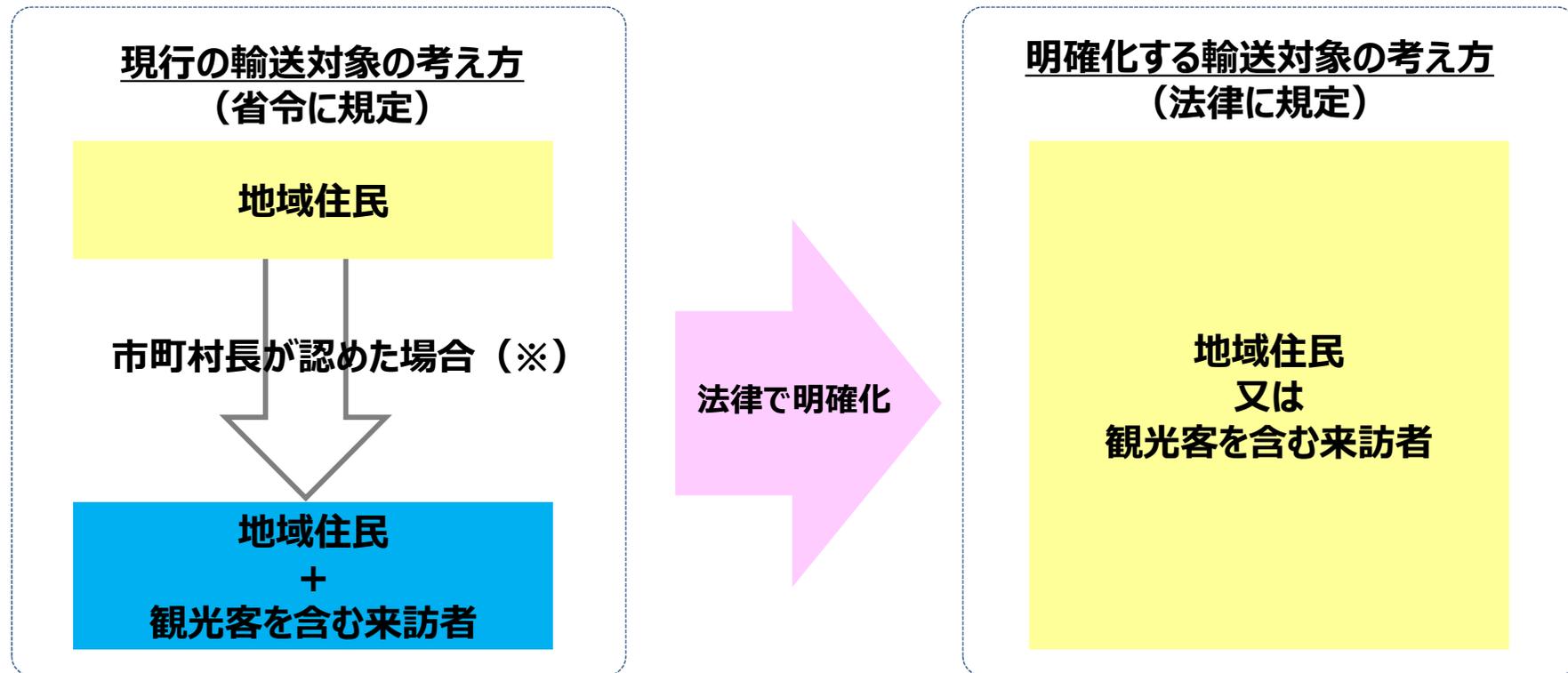
【役割分担】
バス・タクシー：ノウハウを活用し運行管理等を担う
市町村等：自家用有償の運行主体となる

「協力型自家用有償」に期待される効果	
【利用者】	安全、安心な交通サービスの提供
【自家用有償主体（市町村等）】	業務負担の軽減、運行ノウハウの活用
【交通事業者】	委託費の確保等

「協力型」の制度化により、両者にメリットのある着地点を提案し、合意形成を容易化

観光ニーズへの対応のための輸送対象の明確化

- 地域住民だけでなく観光客を含む来訪者も対象とすることを法律において明確化することを検討。



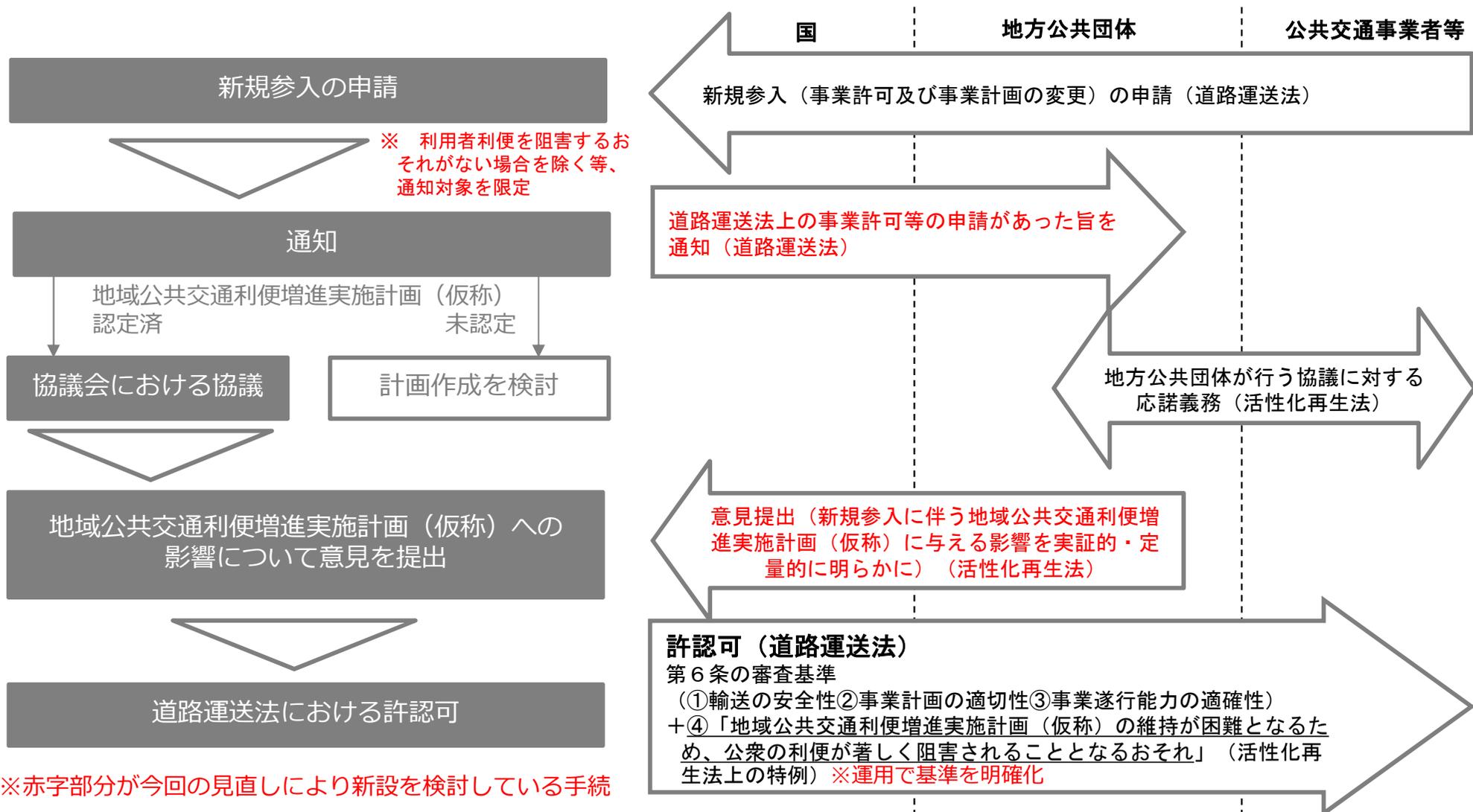
(※) 地域の交通が著しく不便であることその他交通手段の確保を図ることが必要な事情があることを市町村長が認めた場合

【期待される効果】

- ・インバウンドを含む観光ニーズの取り込みにより、生活交通も含め、地域交通の持続性が高まる
- ・観光客の移動ニーズに対応し、地域の観光資源の活用を図る

地方公共団体への通知、意見提出の仕組みの創設

- 地方公共団体が活性化再生法に基づく地域公共交通計画(仮称)の作成・実施を円滑に行うためには、地方公共団体が、**路線バスに係る新規参入の情報を速やかに把握**できるようにする必要がある。このため、**路線バスに係る新規参入の申請があった場合に、国土交通大臣は地方公共団体に対し、その旨を通知**することとする。
- また、現行制度では、認定地域公共交通利便増進実施計画(仮称)の区域における路線バスに係る新規参入の申請があった場合には、国土交通大臣は、道路運送法第6条に掲げる審査基準に加えて、「**計画の維持が困難となるため、公衆の利便が著しく阻害されるおそれがないか**」についても審査することとしている。当該審査については、その**基準を明確化するとともに、国として実効的な判断を行うことを可能とする必要がある**。
- このため、認定地域公共交通利便増進実施計画(仮称)の区域内における新規参入の申請があった場合には、通知を受けた地方公共団体は、**法定協議会を活用し、関係者と協議したうえで、国土交通大臣に対し意見を提出することができる**こととするなど、地域の意見を反映する仕組みを創設する必要がある。



貨客運送効率化事業(仮称)の創設

- 鉄道や乗合バス等については、地方部における輸送減少による収支の悪化が課題となっており、物流については、担い手不足が深刻化している。
- このため、貨客混載等の旅客運送事業と貨物運送事業のかけもちの円滑な実施に係る特例措置を講じることにより、地方部における物流サービスの確保とあわせて、旅客運送事業における新たな収入源を確保すること等で生産性の向上を図り、地域における旅客運送サービスの持続的な提供を確保する。

貨客混載等の効果

人流

地方部における輸送減による収支の悪化

- ・ **地方部の乗合バス事業者の収支率は85%、地域鉄道事業者の収支率は94%**
(自動車局資料、鉄道局「鉄道統計年報」より総合政策局集計)
- ・ **全国の約7割の乗合バス事業者が赤字**
(自動車局発表資料より総合政策局集計)

課題

物流

担い手不足

- ドライバーについて、
- ・ **約7割の企業が不足**
((公社) 全日本トラック協会「トラック運送業界の景況感」))
 - ・ **有効求人倍率が約3倍**
(厚生労働省「職業安定業務統計」)
 - ・ **約4割が50歳以上**
(総務省「労働力調査」)

効果

新たな収入源の確保

地方部における物流サービスの確保



「貨客運送効率化事業(仮称)」を創設し、国土交通大臣の認定を受けた場合における法律上の特例を措置することで、地方部における物流サービスの確保とあわせて、地域における旅客運送サービスの持続的な提供の確保を実現

取組事例(貨客混載の例)

宮崎県西米良村

- 平成30年2月20日から運行開始。
- ヤマト運輸(株)**・**日本郵便(株)**・**宮崎交通(株)**が連携して運行。
- 路線バスを利用し、乗客と荷物を同じ車両に載せ目的地まで輸送。
- 西都BC-杉安峡-一村所線(村所バス停~西都バスセンター:約46km)を1日1回運行。
- ※ヤマト運輸(株)・宮崎交通(株)による貨客混載は平成27年10月1日から運行開始。

新潟県

- 平成29年4月18日から運行開始。
- 佐川急便(株)**・**北越急行(株)**が連携して運行。
- 旅客鉄道を利用し、乗客と荷物を同じ車両に載せ目的地まで輸送。
- ほくほく線(うらがわら駅~六日町駅:約47km)を1日1回運行。



【宮崎県西米良村】
(出典:宮崎交通(株))



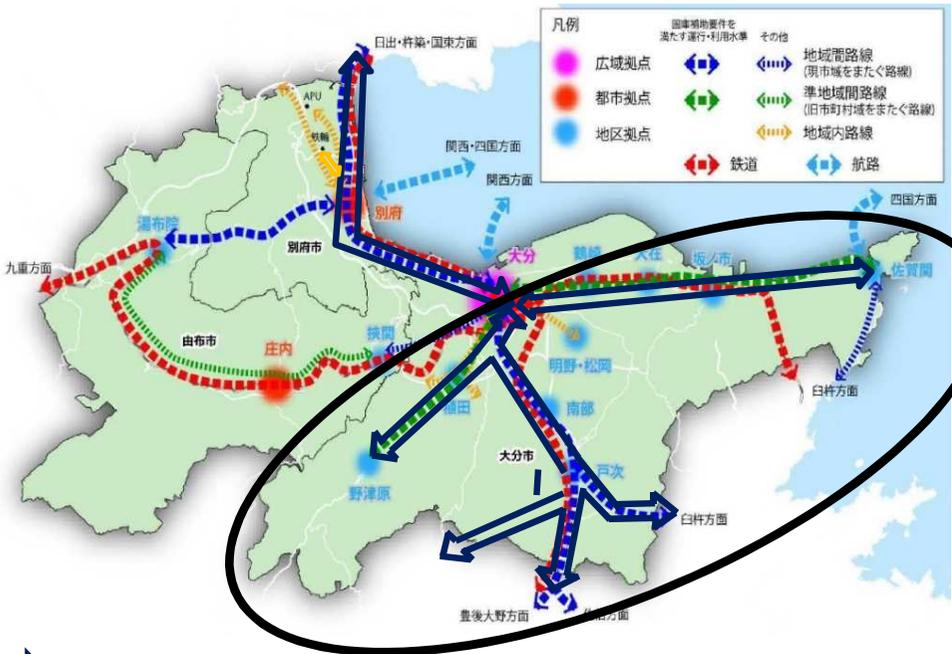
【新潟県】
(出典:佐川急便(株))

- **現行の補助制度は、法定計画(網形成計画)の作成を補助要件として求めておらず、別途に要綱に基づく補助計画を作成することとしている。また、網形成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551市町村等(※1)のうち、網形成計画を作成しているのは約半数(293(※2))にすぎない。** (※1)平成30年度事業(平成29年10月～平成30年9月)の運行。 (※2)平成30年7月末の状況。
- **乗合バス等の運行費補助について、「地域公共交通計画(仮称)」と連動化することで、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・効率的な補助を実施。**

網形成計画における補助対象系統の位置づけのイメージ

大分県中部圏 網形成計画

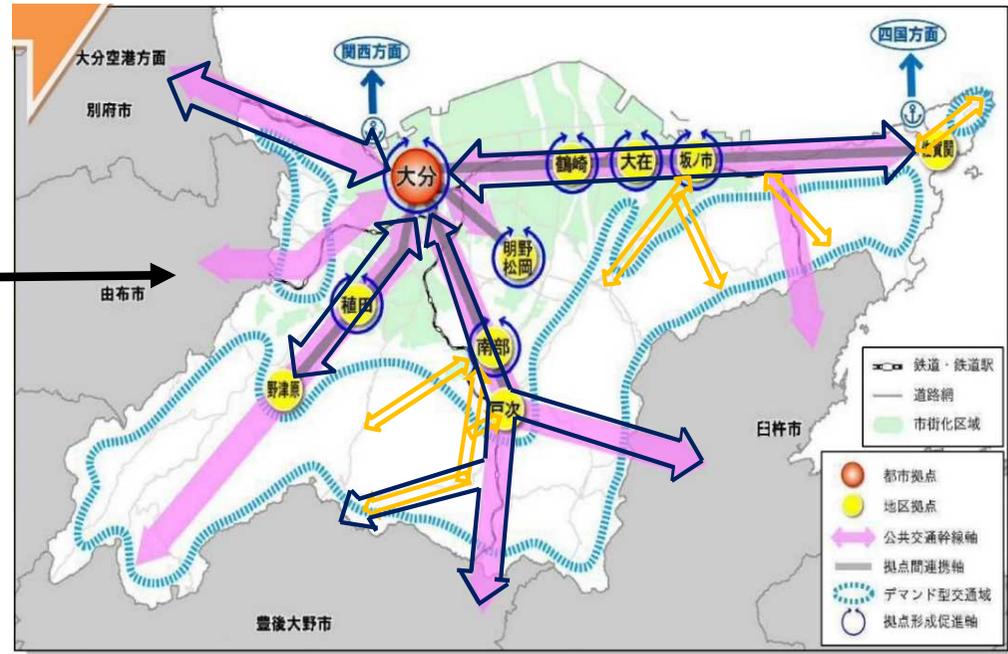
大分県中部圏における公共交通ネットワークの形成方針



⇄ 補助対象幹線系統

大分市 網形成計画

大分市の地域公共交通網のあるべき姿



⇄ 補助対象幹線系統

⇄ 補助対象フィーダー系統