

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

参考資料 2

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連動化について

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行っているところです。これまでの補助制度では、補助要件として地域公共交通計画(旧：地域公共交通網形成計画)の作成や、同計画における補助系統の位置付け等を求めていませんでしたが、真に公的負担により確保・維持が必要な系統等に対し、効果的・効率的な支援を実施するため、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(以下、活性化再生法と呼びます)」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)**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であり、活性化再生法に基づく協議会等(以下、法定協議会と呼びます)において協議がなされる必要があります**。特に、**幹線系統については都道府県の計画への位置付けも想定しており、今後は都道府県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「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**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、法定協議会における協議の手続等を経る必要があります。

※計画本体に位置付ける事項(①)及び計画の別紙として提出する事項(②)については、下図をご参照ください。

※なお、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、**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対する補助については、経過措置はありません(地域公共交通計画の作成が必須です)。

本パンフレットは、地方公共団体職員の皆様や交通事業者の皆様が、今後、計画と連動化した補助事業の活用を検討する上で参考に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、具体的実務に少しでもお役に立てると幸いです。

i 補助制度の概要については、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

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(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連動した補助制度

①地域公共交通計画「本体」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付け・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努力義務化)

内容の整合

②地域公共交通計画「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

毎年度、国が地域公共交通計画(補助関連部分+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。

② 地域公共交通計画(本体)の記載イメージ

補助事業の認定申請については、地域公共交通計画(本体)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ります。これまでの補助計画のように補助事業についてのみ記載するのではなく、**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**する必要があります。

ここでは、地域公共交通計画(本体)での記載イメージを紹介します。**チェックポイント**  に留意して作成してみましょう。

～ 記載イメージ：「××市地域公共交通計画」において補助系統を位置付ける場合 ～

法定の記載事項における補助関連の記載事項

地域公共交通計画における法定の記載事項	補助関連の記載事項
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	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)  
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	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付けや役割を明示 
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	地域公共交通全体の定量的な目標・数値指標・目標値を設定(個別の補助系統に関する目標は別紙に記載) 
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	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 
⑤計画の達成状況の評価 ・ 事業実施後、設定した具体的な目標に基づき、適切にPDCAを運用するための評価方法等について記載	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) 

※上記はあくまでも例示です。

補助系統を計画本体に位置付ける際のイメージ

Step 1 補助系統の地域公共交通における位置付け・役割について整理しましょう

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付け・役割について、表・地図を使って分かりやすく整理しましょう。

Check!  **系統の記載**
表内の系統名は図と整合させて記載してください。

Check!  **取組の方向性の記載**
幹線・フィーダーの将来像や、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してください。

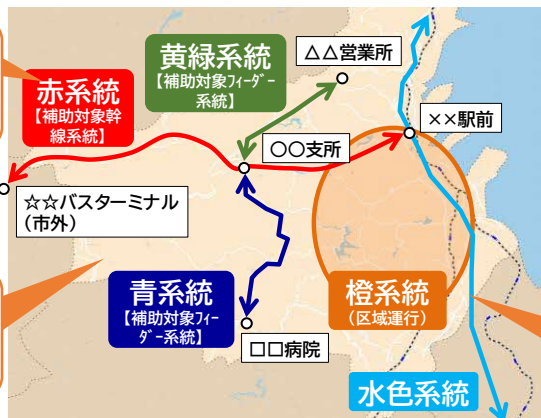
<表での整理イメージ>

位置付け	系統	役割	確保・維持策
広域幹線	各鉄道路線	都市拠点から市外への広域交通を担う。	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	乗合バス 水色系統 乗合バス 赤系統	××駅を発着地として、市内並びに隣接市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
支線	乗合タクシー(区域運行) 橙系統 乗合バス 青系統、黄緑系統	市内各地域を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。	交通事業者と連携した取組により一定以上の需要を確保 地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し持続可能な運行を目指す

<地図での整理イメージ>

Check!  **補助系統の位置**
計画区域内での補助系統(幹線・フィーダー)の位置を地図内で明示してください。

Check!  **計画区域の設定**
補助系統を含めるよう区域が設定されていることを確認してください。



Check!  **確保・維持策の記載**
補助系統以外も含めた地域公共交通全体のあらましが分かるように記載した上で、補助系統をわかりやすく明示してください。

Check!  **ネットワークの全体像**
補助系統以外も含めて、地域公共交通ネットワークが分かるような概要図を掲載してください。

Step 2 地域公共交通確保維持事業の必要性を記載しましょう

Step 1 で整理した位置付け等を踏まえ、対象地域における補助事業の必要性について記載しましょう。

<説明イメージ>

- ・ **赤系統**は、XX市内外の拠点間を連絡し、通勤通学、買物、通院等の日常生活行動だけではなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。起終点の××駅前並びに☆☆バスターミナル、経由地である〇〇支所では、他モードや地域内交通と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者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。
- ・ **青系統**は、地域拠点である〇〇支所から周辺部の居住地や、□□病院等の生活必需施設を連絡する近距離の路線であり、地域の移動手段としての役割を担っており、また、〇〇支所では赤系統への接続により広域への移動も可能とするなど、赤系統を補完する欠かせない路線である。一方で、自治体や事業者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。
- ・ **黄緑系統**は、地域拠点である〇〇支所から…(以下略)

Check! 補助事業の必要性

地域の公共交通ネットワークにおける各補助系統の機能や役割を文章で具体的に記載してください。

Step 3 補助系統に係る事業及び実施主体の概要を整理しましょう

補助系統を含む地域公共交通の事業及び実施主体の概要について、表などを使って整理しましょう。

Check! 整理対象の事業
補助系統以外も含め、全体の事業内容や事業区分等を記載してください。

Check! 実施主体の記載
主体が行政なのか交通事業者なのかは必ず明記してください。

Check! 補助系統の記載
補助系統を明示してください。

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
赤系統	××駅前	〇〇支所	☆☆BT	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
青系統	〇〇支所		□□病院	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	フィーダー補助
橙系統	◇◇地区内			4条乗合	区域運行	XX市(運行は交通事業者に委託)	なし
...							

Check! 車両購入費補助に関する記載
車両購入費補助の活用を見込む場合は、その旨、記載してください。

Step 4 地域公共交通全体の定量的な目標・効果とその評価手法を整理しましょう

地域が自らの目指す方向性に合わせて、具体的な数値指標・目標値を設定します。加えて、各数値指標の評価方法についても記載してください。なお、「標準指標」である地域公共交通の利用者数や収支状況、当該地域公共交通に投じられる公的負担額などの目標・効果は、特に補助事業を活用する場合には、必ず全ての計画において設定してください。

目標	数値指標	データ取得方法	現況値(R元年度)	目標値(R6年度)
交通事業者との連携強化による路線の維持・改善	市内路線バスの年間利用者数	バス事業者保有の乗降データにより毎年計測	50,000千人/年	55,000千人/年
	青系統の年間利用者数		2,000千人/年	2,100千人/年
市民の外出機会の創出	市民における路線バスの利用率	市民意識調査により毎年計測	40%	45%
地域全体で支える持続可能な公共交通	公共交通に係る市の財政負担額	普通会計決算より毎年整理	3,700万円/年	3,800万円/年
	市内路線バスの収支差	事業者報告書、決算報告書等の資料から毎年計測	▲4,500万円/年	▲4,000万円/年
...				

Check! 数値指標・目標値
地域公共交通計画全体の定量的な目標を設定してください。

Check! 個別系統の目標
基本的に、個別の補助系統に関する目標・評価手法等は別紙に記載してください。ただし、特に重要な系統については、個別の補助系統に関する目標を本体に記載しても構いません。

Check! 単位について
利用者1人当たり又は住民1人当たりでも差し支えありません。

Check! 収支について
収支については、収支率でも差し支えありません。

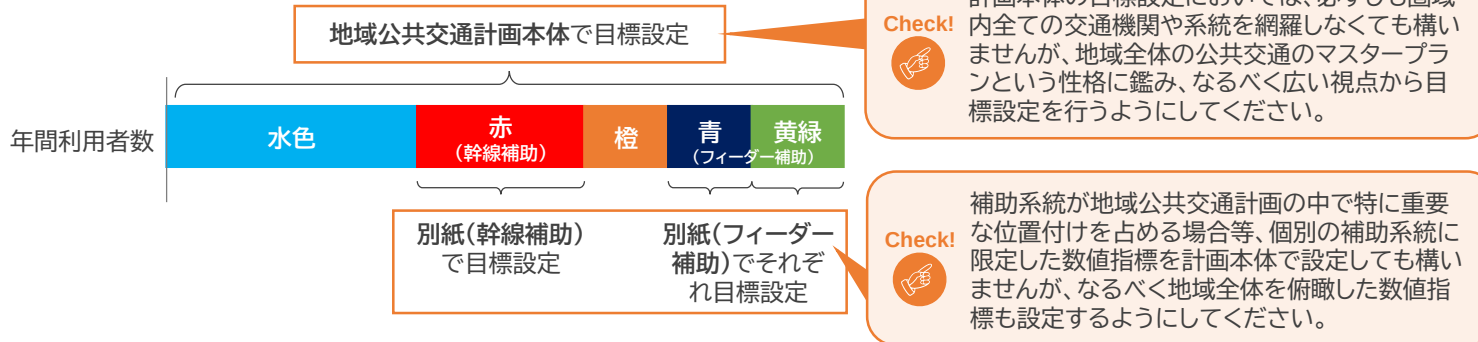
Check! データ取得手法
具体的なデータ取得方法について記載してください。

運行系統ごとの目標と結びついた計画全体の目標の設定について

Step 1 「計画全体の目標」と「運行系統ごとの目標」の違いを理解しましょう

地域公共交通計画本体に記載する「計画全体の目標」と、別紙に記載する「運行系統ごとの目標」の違いについて理解しましょう。

<例：年間利用者数を設定する場合>



Step 2 運行系統ごとの目標と結びついた計画全体の目標を設定しましょう

地域公共交通計画本体に記載する「計画全体の目標」と別紙に記載する「運行系統ごとの目標」が矛盾なく結びつくように、以下の3つのポイントに留意して目標・数値指標・目標値を設定しましょう。

本体と別紙の目標設定における整合を図るための3つのポイント

①数値指標を揃えましょう

本体と別紙で数値指標は整合していますか？集計単位も含めて確認しましょう。

×整合していない例

- ✓ 本体では「収支差」を設定しているが、別紙では「収支率」を設定している。
- ✓ 本体では「住民1人当たりの公的資金投入額」を設定しているが、別紙では「利用者1人当たりの公的資金投入額」を設定している。

②データ・評価手法を揃えましょう

数値指標を算出するためのデータや評価手法は両者で整合していますか？

×整合していない例

- ✓ 本体では「ICカードデータ」を使って、別紙では「交通事業者による輸送実績データ」から年間利用者数を計測している。
- ✓ 本体と別紙で収支算出時の収入・支出の費目が整合していない。

③目標設定のコンセプトを揃えましょう

全体の目標値と個別の補助系統の目標値の設定のコンセプトは整合していますか？

×整合していない例

- ✓ 本体では「利用者数を現状維持」と設定しているが、補助系統を含む個別系統の将来予測値の積み上げが「10%減」になっている。
- ✓ 本体では公的資金投入額を大きく縮減の方針を掲げているが、別紙では全く意識されていない。

? 評価に当たってのデータの「集計期間」について

別紙(補助事業)の年度区切り(10月～9月)と計画本体の年度区切りが異なる場合(例えば、計画本体について4月～3月で年度を区切っている場合)は、本体と別紙で評価時の数値指標の集計期間が異なるケースもあります。

両者で集計期間が異なることで、補助事業と計画運用の自己評価結果(数値)が変わることについては問題ありませんが、両者の集計期間の違いについては、評価に関係する方々同士で認識を共有するようにしましょう。

? 目標設定の「コンセプト」とは??

例えば、補助系統については公的資金を重点的に投入する一方で、補助系統以外で効率化を図り、地域全体では公的資金を現状維持することを目標に掲げるケースでは、「補助系統単体で見たとき(別紙):公的資金が増加する」と「地域の公共交通全体で見たとき(本体):公的資金を現状維持する」のように、両者で目標値の考え方が異なって見える場合もあります。

ここで重要なのは、「目標値設定のコンセプト」が本体と別紙で整合しているかどうかを確認することです。上記のケースでは、「採算路線の効率性を高め、不採算路線の維持確保を図る」というコンセプトが両者で共通しているため、問題ありません。

Step 3 評価においても、「全体」を見ながら「個別系統」を議論しましょう

評価に当たっては、補助系統だけに着目するのではなく、地域公共交通全体を対象として議論しましょう。補助事業を活用することが、地域公共交通計画に基づくその他全ての事業の効率的な実施や、地域公共交通ネットワークをより良いものとすることに役立っているかどうかという観点から評価を行うことが重要です。

また、「目標を達成したか否か」だけに着目するのではなく、現在の結果に至る経緯を明らかにすることにより、今後改善すべき点についてより具体的に評価を行うことが重要です。自治体・協議会の取組すべてを対象として、広い視野のもとで議論しましょう。

計画別紙の評価結果については、毎年度国に報告する必要があります。なお、自己評価結果は協議会の取組みを広く様々な関係者に紹介するために活用できるものですので、記載内容は分かりやすく簡潔に整理しましょう。

③ 計画の作成主体について

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しています。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しています。

幹線

作成主体:都道府県又は市町村

- 地域公共交通計画に幹線補助を位置付ける場合、計画の作成主体は以下の3パターンを想定。
 - ① 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
 - ② 幹線沿線の複数市町村が共同して計画作成
 - ③ 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付け等を地域公共交通計画に記載。

フィーダー

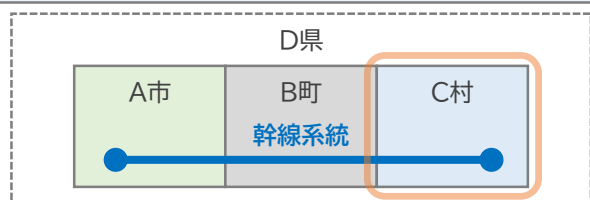
作成主体:市町村

- 地域公共交通計画にフィーダー補助を位置付ける場合、基本的には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付け等を地域公共交通計画に記載。

④ 補助系統が複数市町村に跨がる場合の計画作成主体について

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の地域公共交通計画の作成主体と補助計画認定申請の基本的な考え方は以下のとおりです。いずれのケースにおいても、関係する市町村同士での密な連携のもとで進めるようにしましょう。また、都道府県によるリーダーシップや連携支援も重要なポイントです。

幹線



現状

- D県が生活交通確保維持改善計画(幹線)を作成し、認定を受けている。
- A市・B町は地域公共交通計画作成済み。
- C村は地域公共交通計画未作成。

今後

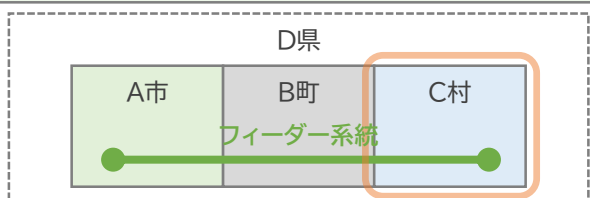
方法①

- D県が地域公共交通計画を作成し、引き続き幹線補助の計画認定を受ける。

方法②

- D県が地域公共交通計画を作成しない場合、A市・B町・C村が共同して地域公共交通計画を作成するか、各市町村それぞれが作成する(後者については、C村が地域公共交通計画を作成しない場合、全区間が補助対象外となる)。
- 地域公共交通計画を作成した上で、毎年の幹線補助計画認定申請も各市町村の法定協議会で行う(複数市町村が共同して作成した場合は作成した法定協議会が申請を行う)。

フィーダー



現状

- A市・B町・C村が共同して運行委託している系統であり、A市・B町・C村がそれぞれ生活交通確保維持改善計画(フィーダー)を作成し、認定を受けている。
- A市・B町は地域公共交通計画作成済み。
- C村は地域公共交通計画未作成。

今後

方法

- A市・B町・C村が共同して地域公共交通計画を作成するか、各市町村それぞれが作成する(後者については、C村が地域公共交通計画を作成しない場合、全区間が補助対象外となる)。
- 地域公共交通計画を作成した上で、毎年のフィーダー補助計画認定申請も各市町村の法定協議会で行う(複数市町村が共同して作成した場合は作成した法定協議会が申請を行う)。

【参考】都道府県の役割について ～「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針 七1(2)」より～

市町村から広域的な地域公共交通計画の作成に係る要請があったときは、都道府県は、当該地域公共交通計画の取組が当該都道府県内の移動における幹線交通の充実や複数市町村に跨がる移動の確保に資すると判断した場合などには、積極的に計画作成参画することが望ましい。

⑤ 複数市町村に跨がる場合の例外について

補助系統の一部沿線市町村において、補助系統を地域公共交通計画に位置付けていない(又は地域公共交通計画を未作成の)場合であっても、**当該市町村の区間が補助対象外**となっている場合、**当該市町村が補助系統に係る費用負担を行っていない場合、当該市町村の住民の利用実態がない場合等**、当該市町村の計画に補助系統を位置付ける必要がない**合理的な理由を補助を受けようとする地方公共団体の計画(本体・別紙いずれか)において示す**必要があります。

⑥ 補助金執行について

	現行		法定計画(地域公共交通計画)の有無	経過措置期間 (～令和6年事業年度)		経過措置期間終了後 (令和7年事業年度～)	
	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(幹線) ※主に県単位	乗合事業者 又は 都道府県・市町村法定協議会	都道府県法定計画あり	都道府県法定計画 又は 生活交通確保維持改善計画(幹線)	都道府県法定協議会 又は 乗合事業者	都道府県法定計画	都道府県法定協議会 又は 乗合事業者
			都道府県法定計画なし 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(幹線)	市町村法定協議会 又は 乗合事業者	市町村法定計画	市町村法定協議会 又は 乗合事業者
			都道府県・市町村法定計画なし	生活交通確保維持改善計画(幹線)	乗合事業者	補助対象外	
フィーダー	生活交通確保維持改善計画(フィーダー) ※主に市町村単位	乗合事業者、 自家用有償旅客運送者 又は 市町村法定協議会	都道府県法定計画なし 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(フィーダー)	市町村法定協議会 又は 乗合事業者等	市町村法定計画	市町村法定協議会
			都道府県・市町村法定計画なし	生活交通確保維持改善計画(フィーダー)	乗合事業者等	補助対象外	

※補助系統を位置付けるべき地域公共交通計画の作成主体等について、悩まれる場合はお近くの地方運輸局・運輸支局にご相談ください。

● 新制度での申請に当たり準備が必要なもの

今後は、原則として**法定協議会(幹線補助については乗合バス事業者又は法定協議会)に対して補助を行うこと**になりますので、これまでに説明した地域公共交通計画への記載のほか、以下の確認・変更が必要です。なお、準備に当たっては、「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き【詳細編】」も併せてご参照ください。

- ・協議会財務規程の制定
- ・協議会口座の準備
- ・協議会規約の見直し
- ・協議会の構成要員が要件を満たしているかの確認※ 等

※活性化再生法及び地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱いずれの要件も満たす必要があります

● 経過措置について

令和6年事業年度までは、経過措置により従前の生活交通確保維持改善計画による認定を受けることが可能ですが、**令和7年事業年度以降は、補助事業の活用においては地域公共交通計画の作成が必須**となる点に注意しましょう。

地域公共交通計画(旧：網形成計画)を**作成していない**地方公共団体

- ・ **令和7年事業年度(令和6年10月1日～令和7年9月30日事業分)の認定申請の提出期限は令和6年6月**であることを踏まえ、地域公共交通計画は、余裕を持って作成しましょう。

地域公共交通計画(旧：網形成計画)を**作成している**地方公共団体

- ・ 改正前の生活交通確保維持改善計画を適用できるのは、**令和6年事業年度まで**です。

Q & A

よくある質問について

Q 地域公共交通計画本体の目標設定において、地域公共交通確保維持事業とは関係ない路線バスや鉄道も含めて「利用者数、収支、公的資金投入額」に関する目標値の記載が必要でしょうか？

A 地域公共交通計画本体には、補助系統のみならず、他の路線や交通手段も位置付けることが望ましいです

計画本体の目標設定においては、地域全体の公共交通のマスタープランという性格に鑑み、地域公共交通サービスに係る路線・交通手段全てを含めて記載することが望ましいです。なお、別紙については補助系統についてのみ記載されていればよいです。

Q 地域公共交通計画作成後に補助系統が増えた場合は、その都度、計画本体についても改正しなければならないのでしょうか？

A 都度改正が必要です

地域公共交通計画に基づいて補助が行われますので、計画内容に変更があった場合は、都度、計画本体についても改正してください。

Q これまでは補助要綱に基づく協議会を設置し、生活交通確保維持改善計画の申請を行ってきましたが、同協議会は活性化再生法に基づく法定協議会のメンバー構成の条件を満たしていません。今後の申請に当たってはどのようにすればよいのでしょうか？

A 法定協議会の設置・協議が必要です

活性化再生法に基づく法定協議会を設置し、法定協議会での協議のもとで申請する必要があります。なお、現行の協議会を法定協議会の下部組織（部会等）に位置付け、現行協議会のメンバーで議論した上で法定協議会に報告する形式でも構いません。

Q 補助系統が複数市町村に跨っており、一部補助対象外の区間も含まれるのですが、補助系統の全体を沿線全ての市町村の地域公共交通計画に位置付ける必要があるのでしょうか？

A 基本的には全ての市町村で地域公共交通計画に位置付けることが望ましいですが、例外もあります

今般の法改正・要綱改正の趣旨に鑑みると、補助系統の全体を地域公共交通計画に位置付けることが望ましいですが、補助系統のうち、現在補助対象外となっている区間が存在する場合については、補助対象外となっている区間を当該地方公共団体の計画に位置付けない合理的な理由が示せる場合は、例外を認める場合もあります。判断に迷う場合は、お近くの地方運輸局・運輸支局に相談してください。

Q 複数市町村を跨ぐ補助系統に関して、複数市町村がそれぞれ個別に地域公共交通計画で位置付ける場合、目標の設定はどのように行うべきでしょうか？

A 市町村間で連携の上、数値指標や目標値の整合を図るようにしてください

数値指標・目標値の設定に当たっては、市町村間で連携し、標準指標に関してはそれぞれ共通して設置し、コンセプトの整合を図ったうえで目標値の設定を行ってください。その上で、各市町村の地域課題に鑑み、独自の数値指標を標準指標に追加して評価することについては問題ありません。

i

国土交通省では、地域公共交通計画等の作成に当たり、計画の作成手順、考え方を示した「**地域公共交通計画等の作成と運用の手引き**」を作成しています。

特に、初めての地域公共交通計画で何から手を付けてよいかわからない方や、公共交通専任の担当者が少数又は担当者不在の地方公共団体の職員にとって、地域公共交通計画を作成する上で踏まえるべきポイントを明確にし、真に検討すべき事項を明らかにするよう、手引きがまとめられています。

URL: https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000058.html





Tel: 03 5253 9097
