

総務省

告示第一号

国土交通省

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）第三条第一項の規定に基づき、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を次のように定める。

平成十九年九月二十六日

総務大臣 増田 寛也

国土交通大臣 冬柴 鐵三

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

地域公共交通は、地域の経済社会活動の基盤であり、その地域における公共財的役割は非常に大きなものである。

しかしながら、地域公共交通の利用者は長期的に減少傾向にあり、それを取り巻く環境は非常に厳しい状況にある。

本方針は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）第三条第一項に基づき、地域のニーズや課題に最も精通した地方自らによる地域公共交通のあり方についての主体的な検討と、それに基づく具体的な取組及び創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進するための基本的な方針として定めるものである。

一 地域公共交通の活性化及び再生の意義及び目標に関する事項

1 地域公共交通の活性化及び再生の意義

急速な少子高齢化・人口減少時代の到来や移動手段に関する国民の選好の変化等の社会経済情勢の変化に伴い、地域公共交通の利用者は長期的に減少傾向にある。地方都市や過疎地域などにおいては、鉄道・軌道・バス事業者といった公共交通事業者が不採算路線から撤退することにより交通空白地帯が出現するなど、住民の移動手段の確保が切実な課題となっている。また、都市部においても、バスの速達性・定時性の低下や、ラッシュ時の車内混雑による快適性の低下等、運送サービスの質が低下している。さらに、離島航路については、離島の少子高齢化・人口減少による地域の活力の低下により輸送人員が低下しており、その維持・改善が問題となっている。

一方で、近年の少子高齢化・人口減少の進展に対する対応や住民の自立した日常生活及び社会生活の確保が重要となっており、近年求められている集約型のまちづくりの実現のためにも、良質な公共交通を確保することは極めて重要な課題となっている。また、地域の交流拡大・観光振興の基盤として公共交通の整備が必要であり、便利で利用しやすい公共交通は観光地等の魅力増大に資するものである。さらに、公共交通は自家用自動車に比べて一人一キロメートル当たりの二酸化炭素排出量が少ないことから、地球温暖化対策の観点からも一層大きな役割を期待されている。

このように地域公共交通の活性化及び再生は、市町村、公共交通事業者、住民、公共交通の利用者その他の地域の関係者（以下「地域の関係者」という。）が総力を挙げて取り組むべき喫緊の課題となっている。

## 2 地域公共交通の活性化及び再生の目標

地域公共交通の活性化及び再生に関する地域のニーズや課題は多種多様であり、地域の関係者が地域公共交通について総合的に検討し、当該地域にとって最適な公共交通のあり方について合意形成を図り、合意に基づき各主体が責任を持って推進することが重要である。このため、具体的には、次の目標を追求すべきである。

### (1) 住民、来訪者の移動手段の確保

地域公共交通のあるべき姿を検討するには、まず住民の基本的な生活と社会参加の機会を確保するという観点に立つことが重要である。その上で、その活性化及び再生を図るためには、利用者の目線に立ってそのあり方を検討する必要があるが、自家用自動車による移動に比べて遜色のないドア・ツー・ドアのシームレスな運送サービスを確保するとの観点から、また、ハードとソフトの両面から、必要な施策を総合的かつ一体的に展開する必要がある。

地域によっては、公共交通事業者の不採算路線からの撤退等により交通空白地帯が出現するなどの問題が生じており、高齢者・障害者や通学者など、自家用自動車での移動が困難な住民

や来訪者等の移動手段の確保が重要である。また、離島航路については、離島の住民の日常生活を直接支える移動手段であり、生活物資の輸送手段であることから、その維持・改善は重要である。

地域においては、住民、来訪者の移動手段を確保するため様々な取組が行われており、平成十八年には、道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）が改正され、コミュニティバス・乗合タクシー等の普及促進、市町村バスやNPOによるボランティア有償運送の制度化、地域公共交通会議の設置が図られている。さらに、住民、来訪者のニーズにきめ細かに対応していくため、タクシーの活用や路線バス等を通学時にスクールバスとして活用することなど多様な取組を進めていくべきである。

このような取組に関しては、地域の実情や住民、来訪者のニーズを十分に把握した上で、地域の関係者の間で地域総合的な検討、調整が行われることが必要である。

(2) 安全・安心で質の高い運送サービスの提供

安全・安心な運送サービスの提供

公共交通においては、事故や危険のない安全・安心な運送サービスの維持が必要不可欠である。

シームレスな運送サービスの提供

公共交通については、自家用自動車による移動に比べて遜色のないドア・ツー・ドアの運送サービスといった観点で考える必要があるが、この場合、複数の公共交通の乗継利便の向上が重要であり、鉄道の駅前、バスターミナル又は旅客船ターミナルにおける鉄道、バス、旅客船等の物理的な近接、ダイヤの連携、ＩＣカードを活用した乗継運賃の設定等といった公共交通同士の連携やパークアンドライド等の推進がより求められる。

こうした連携については、市町村等の、公共交通事業者以外も含めた多様な主体による取組が重要である。

定時性の確保、速達性の向上

バス等の公共交通の走行環境の改善や輸送力の向上、いわゆるＬＲＴ（ライト・レール・トランジット）やＢＲＴ（バス・ラピッド・トランジット）等の導入、高速船等の導入等による、公共交通の定時性の確保、速達性の向上が求められる。

乗りたくなるサービスの提供

車両や船舶のデザイン等のイメージ、振動の抑制等による快適な乗り心地や優れた居住空間の確保といった快適性の確保、地域のニーズに合わせたルート設定やきめ細かな運賃・料金設定等における工夫等による魅力的な運送サービスの提供が求められる。

(3) その他

その他、(1)、(2)の実現等を通じて地域の実情に応じ次の目標もあわせて追求することが望ましい。

#### まちづくりとの連携

公共交通は、中心市街地周辺等において、病院や学校、市役所等の公共公益施設や商業施設等の多様な都市機能のコンパクトな集積に寄与し、これらの施設間やその他の地域を有機的に連携するための「都市の装置」として重要である。

#### 観光振興等との連携

地域の交流拡大・観光振興の基盤として、公共交通の整備が必要である。また、観光交流の促進による利用増加は公共交通を支える重要な要素であり、また、便利で利用しやすい公共交通は観光地等の魅力増大に資するとともに、車両や運送サービス自体が観光資源となる場合もあることから、公共交通施策と観光振興施策が連携することが重要である。

観光立国推進基本計画（平成十九年六月二十九日閣議決定）においても、観光旅行者の来訪の促進に必要な交通施設の総合的な整備、観光旅行の促進のための環境整備の観点から、地域公共交通の活性化及び再生が求められているところである。

#### 地球温暖化対策をはじめとする環境問題への対応

地球温暖化など地球環境全体の持続性に関わる問題などへの取組が一層緊急性を増してお

り、我が国においても、京都議定書の温室効果ガスの六パーセントの削減約束を確実に達成するとともに、更なる長期的・継続的な排出削減を目指し、京都議定書目標達成計画（平成十七年四月二十八日閣議決定）を策定し、運輸部門においても必要な措置を定めたところである。公共交通は、自家用自動車と比べて二酸化炭素の排出量が少なく環境負荷が小さいことから、自家用自動車への過度な依存を見直し、公共交通と自家用自動車との適切な役割分担を行い環境負荷の低減を図るためにも公共交通の利用促進を図ることが重要である。

## 二 地域公共交通総合連携計画の作成に関する基本的な事項

### 1 基本的な考え方

地域公共交通に関するニーズや課題はそれぞれの地域によって多種多様であるため、地域の実情に精通した市町村が、地域の真のニーズやその地域の抱える問題を精査した上で、地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」という。）を作成することが重要である。

その際、中長期的なスパンを見据えた構想との整合を図った上で、住民の移動ニーズ等を踏まえ、鉄道、軌道、バス、旅客船といった個別の輸送形態ごとの観点だけではなく、輸送形態間の連携・横断的な観点、また、パークアンドライド等自家用自動車による移動等との連携や交通基盤の整備等ハード面の観点も含め、通勤、通学、買物、通院といった住民の日常生活や来訪者の移動を支える地域公共交通のあり方について検討を行う必要がある。また、まちづくりの観点、

観光振興の観点、低炭素社会づくりを見据えた公共交通の活用による温室効果ガスの排出削減など環境負荷の低減の観点等からの検討を行うことが適当である。

このため、連携計画の作成に当たっては、公共交通事業者といったサービスの提供者側だけでなく、サービスの需要者側である地域の住民、学校、企業等の関係者が、自らの移動手段を確保するとの目的意識を持って、参画することが重要である。

また、連携計画がより実効性のあるものとなるよう、地域の実情に関する適切な現状分析に基づき、地域公共交通に関するニーズや課題を可能な限り具体的かつ的確に把握する必要がある。その上で、当該地域における公共交通の位置付けや果たすべき役割を明らかにし、さらに、その活性化及び再生を通じた今後の地域のあるべき姿を明確にすることが求められる。

## 2 留意事項

### (1) 連携計画の目標

地域公共交通の活性化及び再生を図るためには、地域の関係者が総合的かつ一体的に施策を推進する必要があることから、各関係者間で共通認識が形成されることが重要であり、連携計画には、地域の実情に応じて、可能な限り具体的かつ明確な目標を設定する。

### (2) 連携計画の区域及び対象

当該地域の住民の通勤、通学、買物、通院といった日常生活に関して形成される交通圏を基

本とする。市町村の区域が一定の目安になるが、交通圏が複数の市町村にまたがる場合や一市町村に複数の交通圏が存在する場合もあり、具体的な区域は地域の実情に応じて地域の関係者が判断することになる。

連携計画策定の検討に当たっては、個別の輸送形態間の連携・横断的な観点から検討することが求められるが、連携計画に定める事業については、地域の実情を踏まえ、地域の自主的な判断に基づき、単一の輸送形態のみを連携計画の対象とすることを妨げない。

(3) 各種事業間の連携

地域公共交通の活性化及び再生に係る各種事業が相互に連携して相乗効果を創出し、その利便性の向上が図られるよう、地域の関係者間で十分な調整を行い、事業間の整合性を確保することとする。

(4) 都市計画との調和等

連携計画の策定に当たっては、公共交通は「都市の装置」として重要なものであり、都市の将来像の骨格を形成するという観点から、都市計画、都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第十八条の二に規定する市町村の都市計画に関する基本的な方針、中心市街地の活性化に関する法律（平成十年法律第九十二号）第九条に規定する中心市街地の活性化に関する施策を総合的かつ一体的に推進するための基本的な計画との調和の確保に留意するとともに、また、高齢

者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成十八年法律第九十一号）第二十五条に規定する移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想、港湾法（昭和二十五年法律第二百十八号）第三条の三第一項に規定する港湾計画との調和を確保し、かつ、地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）第二条第四項に規定する基本構想に即したものとしなければならぬことに留意する必要がある。

#### (5) 事後評価

市町村は、連携計画が作成された後も、地域公共交通の現状について把握、分析を行うとともに、協議会の活用等により、連携計画に位置付けられた事業の成果について評価を行い、必要に応じて、連携計画の見直しを行うことが望ましい。

### 3 協議会

協議会は、地域公共交通に関わる多様な主体が、その最適なあり方について総合的に検討、合意形成を行い、その合意がなされた取組を実施するために、各主体間の意見調整を図る場であり、地域の関係者が一体となって地域公共交通の活性化及び再生を推進する上での中心的な役割を担うものである。

このため、連携計画の作成に関する協議及び実施に係る連絡調整に当たっては、可能な限り協議会を活用することが望ましい。

(1) 協議会の構成員

連携計画を作成する市町村、関係する公共交通事業者、道路管理者、港湾管理者に加えて、必要に応じて関係する都道府県、公安委員会、住民、公共交通の利用者のほか、商業施設、地元企業、病院、学校、観光事業者等の多様な主体が参画し、活発な議論を行い、それぞれが相互に連携、協力をしつつ、主体的に地域公共交通の活性化及び再生に取り組むことが重要である。

また、協議会の意見調整を円滑に進める観点から、協議会を組織するに当たっては、学識経験者等の地域公共交通の活性化及び再生について専門的な知識を有する者を構成員に含めることが望ましい。

(2) 留意事項

協議会における運営の透明性、公平性、実効性、効率性を確保する観点から、協議会における協議事項、意思決定の方法、協議結果の公表方法、会計の取扱い等に係る規約を定め、適切に協議会を運営することが望ましい。

なお、連携計画の円滑な作成が行われる等の協議会の適切な運営のため、国及び都道府県から、必要な助言を受けることができる。

三 地域公共交通特定事業その他の連携計画に定める事業に関する基本的な事項

## 1 基本的な考え方

地域公共交通に関するニーズや課題は多種多様であることから、その活性化及び再生に当たっては、地域の関係者が協働で、地域の実情に応じ創意工夫を凝らして、事業を実施していくことが重要である。このため、連携計画に定める事業については、コミュニティバスや乗合タクシーの運行、地方鉄道の活性化や地域のバス交通のサービス改善等による活性化、地域のニーズに合わせた航路設定や運航ダイヤの改善、地域の創意工夫による地域独自のサービス提供の取組や試行、都市部におけるいわゆるLRTやBRT等の導入、軌道事業やバス等の走行環境の改善や輸送力の向上等のサービスの向上、公共交通の乗継ぎの改善等、地域の移動手段の確保や利便性の向上のための様々な取組に加え、公共交通の利用促進のための住民や公共交通の利用者、地域の企業や施設等による取組等、その活性化及び再生を図るために地域の関係者が必要と認めるあらゆる事業について定めることができることとする。

## 2 地域公共交通特定事業について

地域公共交通特定事業としては、具体的には、軌道事業、バス事業、海上運送事業の運送サービスの質の向上を図る軌道運送高度化事業、道路運送高度化事業、海上運送高度化事業、公共交通の乗継ぎの円滑化を図る乗継円滑化事業、廃止の届出がされた鉄道事業の再生を市町村等の支援により図る鉄道再生事業があり、各々の事業の特性を踏まえ、必要となる事業について連携計

画に記載するものとする。

なお、軌道運送高度化事業については、新たに軌道を整備する場合のみならず、既に軌道事業が営まれている路線で軌道運送高度化事業を実施する場合においても、市町村、軌道経営者、道路管理者等が一体となって、快適性、走行性に優れ、低床化されているなど乗降の円滑化が図られた車両の導入、走行環境の改善、停留所周辺における乗降の円滑化等の確保・向上に努め、ハード及びソフト施策を総合的かつ一体的に実施することが望ましい。

また、鉄道再生事業については、廃止届出がされた鉄道事業の全ての再生を図ろうとするものではなく、市町村等の具体的な支援方針及びこれを踏まえた鉄道事業者の経営判断を前提に、費用負担のあり方を含め、協議対象事項について両者の間で合意がなされた場合に、当該事業の実施が可能となること、また、鉄道再生事業に係る協議に際しては、効率的な運営により可能な限り迅速に結論が得られるべく双方が努力する必要があることに留意する必要がある。

その際、地域における公共交通の利用状況や、他の公共交通事業への影響等、当該地域の実情に照らして総合的に検討し、連携計画の作成及び事業実施を確実かつ円滑に行う必要がある。

### 3 留意事項

市町村は、連携計画に定めようとする事業について、関係する公共交通事業者、道路管理者、港湾管理者、公安委員会及び住民、公共交通の利用者等と十分に協議し、その意向等を踏まえる

とともに、事業間の連携及び調整を図ることが必要不可欠であることから、協議会制度を有効に活用し、連携計画の作成及び事業実施の円滑化を図ることが求められる。なお、協議会において協議が調った事項については、協議会の構成員はその協議の結果を尊重しなければならないとされていることに留意する必要がある。

連携計画に定める事業については、その着手予定時期、実施予定期間について可能な限り具体的かつ明確に記載することとする。なお、当面事業の実施の見込みがない場合にあつては、事業の具体化に向けた検討の方向性を記載し、事業が具体化した段階で、連携計画を適宜変更して事業の内容について記載を追加、修正するものとする。

連携計画作成後、連携計画に定められた事業が早期に、かつ、当該連携計画の目標に沿って順調に進展するよう、市町村は、事業の実施状況の把握、これに係る情報提供、協議会の活用等による事業を実施すべき者との連絡調整等に努めることとする。

なお、連携計画に定められた事業の実施に当たっては、交通の安全及び円滑の確保並びに生活環境の保全について配慮する必要がある。

#### 四 新地域旅客運送事業に関する基本的な事項

近年の技術の進歩等の結果、鉄道事業又は軌道事業、道路運送事業、海上運送事業のうち二以上の事業にまたがる輸送形態であり、同一の車両又は船舶を用いて一貫した運送サービスを提供する

新たな運送サービスが出現しつつあるが、こうした運送サービスのうち、地域の旅客輸送需要にきめ細かく対応した効率的な運送サービスを提供する事業を新地域旅客運送事業として、その導入の円滑化を図ることとしている。

このため、新地域旅客運送事業計画（以下「事業計画」という。）の策定に当たっては、観光交流の促進による地域活性化や温室効果ガスの排出削減など環境負荷の低減、交通空白地帯の解消、乗継ぎに対する抵抗感の解消による公共交通の円滑化等、当該事業の目標を可能な限り明確に記載することとし、事業計画の認定に当たっては、事業の目標、運行形態、維持・運営コスト等を踏まえて、地域の実情に適切に対応した効率的な運送サービスであるかどうか判断することとなる。

また、新地域旅客運送事業の実施に当たっては、安全の確保、環境の保全その他の適切な実施を図る観点から各事業法をはじめその他の関係する法令に適合する必要がある。

## 五 その他地域公共交通の活性化及び再生に関する事項

### 1 国の役割

#### (1) 地域の取組に対する財政的支援

国は、地域の関係者が一体となっていく地域公共交通の活性化及び再生のための取組について必要な財政的支援を講ずることとする。

#### (2) 人材育成及び情報提供

国は、地域の関係者による、地域公共交通のあり方に関する適切な検討・合意形成及びその導入・維持運営が可能となるよう、都道府県等と連携しつつ、必要な情報、データ、ノウハウ等が収集、蓄積及び提供されるような環境の確保に努めるとともに、地域の関係者に対する研修、セミナー等の実施など、必要な人材の育成に努めることとする。

#### (3) 技術開発の推進

国は、地域の関係者との適切な役割分担のもと、地域のニーズを踏まえ、利便性・快適性の向上、コストの低減化、技術の標準化、実用化等のための技術開発の推進に努めることとする。

また、これらの地域公共交通の技術の普及を促進するため、地域の関係者に対して積極的な情報提供を行うこととする。

#### (4) 安全の確保

公共交通の安全の確保は、地域公共交通の活性化及び再生の推進を図る上での前提であり、国は、鉄道事業、軌道事業、道路運送事業、海上運送事業に係る各事業法の的確な運用等により、その安全の確保を図ることとする。

## 2 都道府県の役割

都道府県は、国と連携しつつ、各市町村の区域を越えた広域的な観点から、地域の関係者が行

う地域公共交通の活性化及び再生を推進するための検討、合意形成及び合意に基づく取組の実施に必要な財政的支援、人材育成、情報提供、助言等を講ずることとする。

また、都道府県は、地域の関係者による取組に対する側面的な支援だけでなく、複数の市町村にまたがる広域的な交通圏が形成され、都道府県全域的な観点から、地域公共交通の活性化及び再生の取組が求められる場合には、地域の関係者と十分に調整を図りつつも、主体的・主導的に取り組むことも必要である。その際、地域の実情の変化を踏まえ、継続的な検討を行い、臨機応変に対応していくこととする。

さらに、地域公共交通に関する財政的基盤や組織・体制が十分でない市町村に対しては、都道府県の支援が不可欠であり、国とも連携しつつ、積極的に支援していくことが望まれる。

### 3 市町村の役割

市町村は、地域の実情に応じた、地域にとって最適な公共交通のあり方について、自らが中心となって、また、他の市町村と連携して、関係する公共交通事業者、道路管理者、港湾管理者、公安委員会、住民その他の地域の関係者と検討、合意形成を図り、また、合意がなされた取組の実施に向けて、地域の関係者と連携しつつ、主体的に取り組むこととする。

### 4 公共交通事業者の役割

公共交通事業者は、利用者の視点に立ち、地域において合意がなされた取組を着実に実施する

とともに、自ら又は他の公共交通事業者と連携して提供する運送サービスの質の向上に努めるところとする。

その際、自らの運送サービスに係る情報について、外国人観光客を含めた利用者が利用しやすく、分かりやすい情報の提供に努めるだけでなく、利用者利便のさらなる向上の観点から、旅客の乗継情報等の他の公共交通事業者のサービスに関する情報など地域公共交通全体を利用しやすくする情報提供に努めることが望ましい。

#### 5 住民、公共交通の利用者その他の関係者の役割

住民や公共交通の利用者は、運送サービスを利用するという受け身の立場だけでなく、地域の関係者の一員として、主体的に、地域公共交通の活性化及び再生に向けた検討に参加するとともに、公共交通の積極的な利用や住民間における公共交通の利用促進についての意識の醸成、さらには、住民による公共交通の維持・運営等、それを支える取組を行うよう努めることが求められる。また、住民や公共交通の利用者のほか、商業施設、地元企業、病院、学校、観光事業者等地域の企業や施設についても、その活性化及び再生を支える担い手として、積極的に取り組むよう努めることが求められる。

#### 附 則

この告示は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の施行の日（平成十九年十月一日）から

施行する。