

○ 国土交通省告示第 号

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）第三条第五項の規定に基づき、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（平成二十六年国土交通省告示第一号）の一部を次のように改正し、令和二年十一月二十七日から適用することとしたので、同条第七項の規定に基づき、公表する。

令和二年 月 日

総務大臣 武田 良太

国土交通大臣 赤羽 一嘉

次の表により、改正前欄に掲げる規定の傍線を付した部分をこれに順次対応する改正後欄に掲げる規定の傍線を付した部分のように改め、改正前欄及び改正後欄に対応して掲げるその標記部分に二重傍線を付した規定（以下「対象規定」という。）は、改正前欄に掲げる対象規定を改正後欄に掲げる対象規定として移動し、改正前欄に掲げる対象規定で改正後欄にこれに対応するものを掲げていないものは、これを削り、改正後欄に掲げる対象規定で改正前欄にこれに対応するものを掲げていないものは、これを加える。

<p style="text-align: center;">改 正 後</p>	<p style="text-align: center;">目次</p> <p style="text-align: center;">前文</p> <p style="text-align: center;">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</p> <p>一 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する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</p> <p>1 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の意義</p> <p>2 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の目標</p> <p>(1) (3) (略)</p> <p>(4) 新たな技術やサービスの活用による利便性向上の促進</p> <p>二 地域公共交通計画の作成に関する基本的な事項</p> <p>1 地域公共交通計画の記載事項</p> <p>(1) 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する基本的な方針</p> <p>(2) 地域公共交通計画の区域</p> <p>(3) 地域公共交通計画の目標</p> <p>(4) 地域公共交通計画の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項</p> <p>(5) 地域公共交通計画の達成状況の評価に関する事項</p> <p>(6) 地域公共交通計画の期間</p> <p>2・3 (略)</p> <p>三 地域公共交通特定事業その他の地域公共交通計画に定める事業に関する基本的な事項</p> <p>1 地域公共交通特定事業について</p>
<p style="text-align: center;">改 正 前</p>	<p style="text-align: center;">目次</p> <p style="text-align: center;">前文</p> <p style="text-align: center;">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</p> <p>一 持続可能な地域公共交通網の形成に資する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</p> <p>1 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の意義</p> <p>2 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の目標</p> <p>(1) (3) (略)</p> <p>(新設)</p> <p>二 地域公共交通網形成計画の作成に関する基本的な事項</p> <p>1 地域公共交通網形成計画の記載事項</p> <p>(1) 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する基本的な方針</p> <p>(2) 形成計画の区域</p> <p>(3) 形成計画の目標</p> <p>(4) 形成計画の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項</p> <p>(5) 形成計画の達成状況の評価に関する事項</p> <p>(6) 形成計画の期間</p> <p>2・3 (略)</p> <p>三 地域公共交通特定事業その他の形成計画に定める事業に関する基本的な事項</p> <p>1 地域公共交通特定事業について</p>

- (1) (略)
- (6) (略)
- (7) 地域旅客運送サービス継続事業に関する留意事項
- (8) 貨客運送効率化事業に関する留意事項
- (9) 地域公共交通利便増進事業に関する留意事項

2 (略)

四 (略)

五 新モビリティサービス事業に関する基本的な事項

六 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する事業の評価に関する基本的な事項

七 その他地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する事項

1 関係者の役割

- (1) (3) (略)

(4) 公共交通事業者等の役割

(5) 住民、公共交通の利用者の役割

2 関連する施策との連携及び関係者間での連携

- (1) 災害対策と連携した地域公共交通施策
- (2) 感染症拡大を踏まえた地域公共交通施策
- (3) 共同経営等を活用した関係者間の連携促進

我が国では従来、地域における旅客の運送に関するサービス（以下「地域旅客運送サービス」という。）の提供の確保は、民間事業者の能力を活用して、利用者のニーズを前提として、それに対応するよう輸送サービスを提供するという形で進められてきたところである。

しかしながら、近年、人口の急激な減少や地域公共交通を担う運転者不足の深刻化に伴い、地方部をはじめとして、民間事業者による輸送サービスの提供の継続が困難となる地域が増加している。

他方、高齢化の進展や、高齢者による運転免許証の自主返納が進みつつあることから、家用自動車を運転できない高齢者等の移動手段としての公共交通の重要性が増大しており、こうした地域においては、地

- (1) (略)
- (6) (略)

(新設)

(新設)

(7) 地域公共交通再編事業に関する留意事項

2 (略)

四 (略)

(新設)

五 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する事業の評価に関する基本的な事項

六 その他持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する事項

1 関係者の役割

- (1) (3) (略)

(4) 公共交通事業者の役割

(5) 住民、公共交通の利用者その他の関係者の役割

2 関連する施策との連携

(新設)

(新設)

(新設)

我が国では従来、公共交通網の形成は、民間事業者の能力を活用して、利用者のニーズを前提として、それに対応するよう輸送サービスを提供するという形で進められてきたところである。

しかしながら、今後見込まれる人口の急激な減少に伴い、特に地方部においては、民間事業者による独立採算ベースでの輸送サービスの提供が不可能となる地域が増加するおそれがある。

他方、高齢化の進展に伴い、家用自動車を運転できない高齢者等の移動手段としての公共交通の重要性が増大しており、こうした地域においては、地方公共団体をはじめとして交通に関わる様々な主体が相互に

方公共団体をはじめとして交通に関わる様々な主体が相互に協力し、地域が一体となって地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保することが不可欠となっている。

さらに、地方の中小の都市部など、民間事業者による輸送サービスの提供が可能なエリアにおいても、都市機能や居住の誘導といったまちづくり施策、さらには、近年の訪日外国人観光客の急増も踏まえ、交流人口を増加させるための観光施策などと十分に連携して交通施策を進めることにより、将来にわたって地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保し、地域の活力を維持するとともに、個性あふれる地方の創生を推進していくことが求められている。特に、複数の民間事業者が存在するエリアにおいては、事業者同士の連携を強化する取組を進めることが求められる。

また、個々の利用者の移動ニーズに対応して、複数の公共交通機関や公共交通以外の移動サービスを最適に組み合わせ、観光、小売、医療・福祉、教育等の多様な移動以外のサービスとも連携し、一括した検索・予約・決済等を提供するサービスである *Maas* (*Mobility as a Service*) 等の新たなモビリティサービスが出現しているなど、公共交通に関する *AI・ICT* 等の新技術や新たなサービスの効果的な導入に取り組むことが求められるようになってきている。

このような状況の下、国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという交通政策基本法（平成二十五年法律第九十二号）の基本理念を踏まえつつ、地域の経済社会的活動の基盤である地域旅客運送サービスの提供を確保することが喫緊の課題である。

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、それに基づく地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する取組を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 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交

協力し、地域が一体となって交通網を形成することが不可欠となっている。

さらに、地方の中小の都市部など、民間事業者による輸送サービスの提供が可能なエリアにおいても、都市機能や居住の誘導といったまちづくり施策、さらには交流人口を増加させるための観光施策などと十分に連携して交通施策を進めることにより、将来にわたって持続可能な地域公共交通網を構築し、地域の活力を維持するとともに、個性あふれる地方の創生を推進していくことが求められている。

このような状況の下、国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという交通政策基本法（平成二十五年法律第九十二号）の基本理念を踏まえつつ、地域の経済社会的活動の基盤である地域公共交通網を確保することが喫緊の課題である。

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、それに基づく持続可能な地域公共交通網の形成に資する取組を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 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及

通の活性化及び再生の意義及び目標に関する事項

1 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する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している。これに加え、近年、地域公共交通を担う運転者不足が深刻化していることや、高齢運転者による交通事故の社会問題化に伴い、高齢者の運転免許証の自主返納が進んでいるため、安心して運転免許証を自主返納できるよう、高齢者が利用しやすい地域旅客運送サービスを確保する必要があることなど、住民の移動手段の確保が切実な課題となっている。また、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、訪日外国人観光客が急増しており、観光地における移動手段を確保することが求められているなど、便利で利用しやすい公共交通サービスの確保・充実は、地域の交流拡大・観光振興の基盤として重要であり、さらに、観光列車など移動時間を観光に活用する取組をはじめ、公共交通自体が観光資源として観光地等の魅力を増す役割を果たし得る。

さらに、急速な少子高齢化・人口減少社会において、都市の再生や地域の活力の向上及び持続的発展を実現するためには、近年求められているコンパクトなまちづくりとともに、拠点同士、あるいは拠点と居住エリアを結ぶ地域公共交通の充実が必要不可欠であり、併せてバスや軌道の速達性・定時性の確保や、ラッシュ時の車内混雑の緩和による快適性の向上等、運送サービスの質の向上を図ることが重要である。また、公共交通は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一層大きな役割を期待されている。

び再生の意義及び目標に関する事項

1 持続可能な地域公共交通網の形成に資する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、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、急速な少子高齢化・人口減少社会において、都市の再生や地域の活力の向上及び持続的発展を実現するためには、近年求められているコンパクトなまちづくりとともに、拠点同士、あるいは拠点と居住エリアを結ぶ地域公共交通網の充実が必要不可欠であり、併せてバスや軌道の速達性・定時性の確保や、ラッシュ時の車内混雑の緩和による快適性の向上等、運送サービスの質の向上を図ることが重要である。また、便利で利用しやすい公共交通の整備は、地域の交流拡大・観光振興の基盤として重要であり、さらに、公共交通それ自体が観光資源として観光地等の魅力を増す役割を果たし得る。さらに、公共

また、A I・I C T等の新技術や、M a a S等の新たなモビリティサービスが出現してきている。こうした新たな技術・サービスの地域公共交通における活用を通じた利用者の利便性向上を目指し、公共交通事業者だけでなく地方公共団体や地域の関係者も含めて議論・検討を進めていくことが必要になってきている。

こうした地域公共交通に対する社会的要請に的確に応えるためには、ともしれば民間事業者の事業運営に任せきりであった従来の枠組みから脱却し、地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、公共交通事業者、住民・利用者、学識経験者をはじめとする地域の関係者が知恵を出し合い、合意の下で、路線やダイヤ・運賃の見直しや新たな技術の活用により地域公共交通の改善を図りつつ、公共交通のみでは移動ニーズに対応しきれない場合には、スクールバスや福祉輸送、商業施設の送迎サービスなど地域の輸送資源を総動員しながら、全ての地方公共団体において、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に努め、その実現に向けて地域公共交通の活性化及び再生を図ることが重要である。

## 2 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する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かつ持続可能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地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を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

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。

こうした地域公共交通に対する社会的要請に的確に応えるためには、ともしれば民間事業者の事業運営に任せきりであった従来の枠組みから脱却し、地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、公共交通事業者、住民・利用者、学識経験者をはじめとする地域の関係者が知恵を出し合い、合意の下で、持続可能な地域公共交通網を構築し、その実現に向けて地域公共交通の活性化及び再生を図ることが重要である。

## 2 持続可能な地域公共交通網の形成に資する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かつ持続可能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、運転のできない学生・生徒、高齢者、障害者、妊産婦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。

加えて、地域社会の活力の維持・向上の観点からは、住民の通勤、通学、買い物などの日常生活上不可欠な移動に加え、地域公共交通の維持・改善により文化活動やコミュニティ活動、遊びのための活動、その他様々な活動のための外出を容易にすることを通じて、外出機会の増加を図ることが重要である。

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、コミュニティバス・乗合タクシー、市町村やNPOによる自家用有償旅客運送、地域公共交通会議の設置等はその一例である。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、タクシーを活用することやスクールバスや福祉輸送、商業施設の送迎サービス等地域の輸送資源を総動員することなど多様な取組を進めていくべきである。

その際、地域公共交通について、路線ネットワークに限らず、運賃やダイヤなどサービス面からも積極的な見直しを行うなど、利用者目線による地域の移動手段の確保を進めるべきである。

また、やむを得ず地域公共交通の路線、航路や区域（以下「路線等」という。）が廃止に至ってしまう場合でも、十分な検討を

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、運転のできない学生・生徒、高齢者、障害者、妊産婦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。

加えて、地域社会の活力の維持・向上の観点からは、住民の通勤、通学、買い物などの日常生活上不可欠な移動に加え、地域公共交通の維持・改善により文化活動やコミュニティ活動、「遊び」のための活動、その他様々な活動のための外出を容易にすることを通じて、外出機会の増加を図ることが重要である。

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、コミュニティバス・乗合タクシー、市町村やNPOによる自家用有償旅客運送、地域公共交通会議の設置等はその一例である。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。

経ずに廃止路線をコミュニティバスで代替するといった個別・局所的な対応ではなく、関係する公共交通事業者やNPO、地域の住民、学識経験者などの地域の幅広い関係者と議論しつつ、必要に応じて、代替の地域旅客運送サービスの提供者を公募により選定するなど、地域旅客運送サービスが地域の実情や住民・来訪者のニーズに即した形で継続されるよう、地方公共団体が中心となって、幅広い視点から検討や調整、協議が行われることが重要である。

さらに、高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性にかんがみ、地域公共交通のバリアフリー化についても一層進めていくべきである。

## (2) 地域社会全体の価値向上

地域公共交通の活性化及び再生は、交通分野の課題の解決にとどまらず、将来の都市構造の構築に向けた中長期的なまちづくりにおいても、また、より短期的なまちづくりにおいても重要である。さらには、観光振興や健康、福祉、環境など様々な分野で大きな効果をもたらすものである。地域公共交通を地域社会全体の価値向上のための手段としてとらえ、その活性化及び再生を通じて、地域社会全体の価値向上を実現することが重要である。具体的には、地域の実情に応じた目標を追求することが考えられる。

### ① コンパクトなまちづくりの実現

本格化しつつある人口減少社会において都市の再生を図るため

その際、高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性にかんがみ、バリアフリー化についても進めていくべきである。

また、単に廃止路線をコミュニティバスで代替するだけのよう  
な個別・局所的な対応ではなく、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、地域の関係者間で持続可能な地域  
公共交通網の形成の観点から検討、調整が行われることが必要で  
ある。

## (2) 地域社会全体の価値向上

地域公共交通の活性化及び再生は、交通分野の課題の解決にとどまらず、将来の都市構造の構築に向けた中長期的なまちづくりにおいても、また、より短期的なまちづくりにおいても重要である。さらには、観光振興や健康、福祉、環境など様々な分野で大きな効果をもたらすものである。地域公共交通を地域社会全体の価値向上のための手段としてとらえ、その活性化及び再生を通じて、地域社会全体の価値向上を実現することが重要である。具体的には、地域の実情に応じた目標を追求することが考えられる。

### ① コンパクトなまちづくりの実現

今後本格化する人口減少社会において都市の再生を図るため

めには、コンパクトなまちづくりの実現により市街地の拡散に伴う低密度化を抑制し、人口密度の維持を図ることが重要である。その実効性を担保するため、諸機能が集約した拠点同士、あるいは拠点と居住エリアを結ぶ地域公共交通を充実させ、利用者のニーズに合致した輸送サービスを提供することが重要である。

### ② まちのにぎわいの創出や健康増進

まちのにぎわいの創出、歩いて暮らせるまちづくりによる健康増進といった観点から、居心地が良く歩きたくなるまちなかづくりとも連携しながら、地域公共交通による移動の利便性を向上させ、公共交通と自家用自動車の適切な役割分担を目指すことが重要である。

また、地域公共交通の利用促進による外出機会の増加は、地域住民の健康増進に寄与するとともに、将来にわたる医療・介護分野における公的負担の軽減につながることも期待されることから、地域公共交通と福祉は密接な関係にあるため、地方公共団体における部局を横断した連携の一層の充実を図り、両分野の施策を推進していくことも重要である。

### ③ 観光振興施策との連携による人の交流の活発化

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ため、国内外の観光客を含む地域外からの来訪者との交流を活発化させ、地域活力の増進を図る際には、地域公共交通の充実により、観光旅客等の来訪者の移動の利便性や回遊性を向上させることが重要である。また、観光交流の促進による利用増加は、地域公共交通を持続可能なものとする上で重要な要素である。このように、地域公共交通と観光は相互に補完的な関係にあることから、公共交通施策と観光振興施策が連携すること

には、コンパクトなまちづくりの実現により市街地の拡散に伴う低密度化を抑制し、人口密度の維持を図ることが重要である。その実効性を担保するため、諸機能が集約した拠点同士、あるいは拠点と居住エリアを結ぶ地域公共交通網を再構築し、利用者のニーズに合致した輸送サービスを提供することが重要である。

### ② まちのにぎわいの創出や健康増進

まちのにぎわいの創出、歩いて暮らせるまちづくりによる健康増進といった観点から、地域公共交通による移動の利便性を向上させ、公共交通と自家用自動車の適切な役割分担を目指すことが重要である。

### ③ 観光振興施策との連携による人の交流の活発化

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ため、国内外の観光客を含む地域外からの来訪者との交流を活発化させ、地域活力の増進を図る際には、地域公共交通の充実により、観光旅客等の来訪者の移動の利便性や回遊性を向上させることが重要である。また、観光交流の促進による利用増加は、地域公共交通を持続可能なものとする上で重要な要素である。このように、地域公共交通と観光は相互に補完的な関係にあることから、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（平成二十九年三月二十八日閣議決定）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。

また、外国人観光旅客の来訪の促進等による国際観光の振興に関する法律（平成九年法律第九十一号）においても、訪日外国人観光客の公共交通の利用に係る利便を増進するために必要な措置の実施について定められているところであり、近年の訪日外国人観光客の急増を踏まえ、多言語表記による情報提供機能の強化や公衆無線LANその他のインターネット環境の充実など、公共交通におけるインバウンドのニーズに対応した環境の整備が一層重要になってきている。

#### ④ 地球温暖化対策をはじめとする環境問題への対応

第五次環境基本計画（平成三十年四月十七日閣議決定）においては、低炭素の実現による循環共生型の社会が目指すべき持続可能な社会の姿であるとされており、環境負荷の低減を図るためにも、家用自動車への過度な依存を見直し、公共交通の利用促進を図ることが重要である。

#### (3) 安全・安心で質の高い運送サービスの提供

(1)・(2)を効果的かつ着実に実現するためには、安全・安心で質の高い運送サービスの提供等を確保することが基本となる。具体的には、次の目標を追求することが重要である。

##### ① 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。そのために、持続可能で安全・安心な運送サービスを提供できる健全な事業体制を確保す

が重要である。

観光立国推進基本計画（平成二十九年三月二十八日閣議決定）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。

#### (新設)

#### (3) 安全・安心で質の高い運送サービスの提供

(1)・(2)を効果的かつ着実に実現するためには、安全・安心で質の高い運送サービスの提供等を確保することが基本となる。具体的には、次の目標を追求することが重要である。

##### ① 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。そのために、持続可能で安全・安心な運送サービスを提供できる健全な事業体制を確保す

るとともに、こうしたサービスを最前線で担う運転者等の人材不足の改善を図っていくことが重要である。

さらに、高齢者、障害者をはじめとして、誰もが安全・安心に利用できる運送サービスの提供を実現するため、公共交通機関の旅客施設や車両等のバリアフリー化に積極的に取り組むことが必要である。加えて、バリアフリー化の実現のためには、ハード・ソフト両面の取組が不可欠であることを踏まえ、バリアフリー設備を使用した適切なサービスの提供、利用者支援、適切な情報の提供、職員等関係者に対する教育訓練等、ソフト対策を推進することが重要である。

### ② 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シームレスな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、軌道、バス、旅客船等の乗降場を近接して配置するほか、病院、スーパーマーケット、道の駅、地域の観光施設等にバス停を設置すること等による快適な乗換拠点の整備、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。

### ③ 定時性の確保、速達性の向上

バス、軌道等の公共交通の走行環境の改善や輸送力の向上、LRIT（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）、高速船の導入等による、公共交通の定時性の確保、速達性の向上が求められる。

るとともに、こうしたサービスを最前線で担う運転者等の人材不足の改善を図っていくことが重要である。

### ② 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シームレスな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、軌道、バス、旅客船等の乗降場を近接して配置するほか、病院、スーパーマーケット、道の駅、地域の観光施設等にバス停を設置すること等による快適な乗換拠点の整備、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。

### ③ 定時性の確保、速達性の向上

バス、軌道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LRIT（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。

④ 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。

(削る)

(削る)

(4) ||

新たな技術やサービスの活用による利便性向上の促進  
近年の公共交通に関する新たな技術やサービスは、利用者の利便性の向上や運送サービスの提供に係る効率性の向上に資するものであり、積極的な活用が望ましい。具体的には、地域の実情に

④ 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。

⑤ ||

地球温暖化対策をはじめとする環境問題への対応  
第四次環境基本計画（平成二十四年四月二十七日閣議決定）においては、「低炭素」・「循環」・「自然共生」の各分野が、各主体の参加の下で、統合的に達成され、健全で恵み豊かな環境が地球規模から身近な地域にわたって保全される社会を目指すべきとされている。このうち「低炭素社会」の構築に当たっては、公共交通は、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、家用自動車への過度な依存を見直し、公共交通と家用自動車との適切な役割分担によって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。

⑥ ||

情報通信技術の活用による利便性向上の促進  
情報通信技術の著しい進展を踏まえ、スマートフォンによる運行状況や経路検索の提供等、地域公共交通に関する幅広い分野で情報通信技術を活用した利用者の利便性向上が求められる。

(新設)

応じ、次の目標を追求することが重要である。

① 新たな技術を活用した利用者の利便性向上  
スマートフォンによる運行状況や経路検索の提供、案内標識の多言語表記及び駅構内・車内における公衆無線LAN環境の整備、地域公共交通に関する情報提供を充実させるための取組や、交通系ICカード・二次元コード等のキャッシュレス決済の導入促進、オンデマンド交通におけるAI活用の取組など、幅広い分野で新たな技術を活用して利用者の利便性を向上させることが求められる。

② 新たなモビリティサービスを活用した利用者の利便性向上  
新たなモビリティサービスであるMaasは、個々の利用者の移動ニーズに対応し、移動以外の多様なサービスとも連携しながら一括した検索・予約・決済等を提供するものであり、移動の利便性向上にとどまらず、まちづくり、インフラ整備などの課題の解決のための有効な手段としても期待されることから、地域の関係者の議論の下で取組を進めていくことが重要である。

③ データの共有・利活用の促進  
データに基づく関係者間の議論を促進するため、各公共交通事業者の持つ運行情報などのデータについて積極的に共有を図るとともに、潜在的な需要喚起にも有効である個人の移動等のモビリティデータについて、セキュリティ対策の観点にも留意しつつ、その積極的な利活用に取り組む必要がある。

(新設)

(新設)

(新設)

二 地域公共交通計画の作成に関する基本的な事項

1 地域公共交通計画の記載事項

(1) 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公

二 地域公共交通網形成計画の作成に関する基本的な事項

1 地域公共交通網形成計画の記載事項

(1) 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性

公共交通の活性化及び再生に関する基本的な方針

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、公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性を定めることとする。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、地域の真のニーズやその地域の抱える問題を精査した上で検討を行う必要がある。検討に当たっては、地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保する観点から、特に次の点に留意することが重要である。

① まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保

まちづくり、観光振興等の地域戦略と一体で地域公共交通を考えることにより、人々が集う拠点や観光スポットにおける公共交通の利便性を高め、地域公共交通のサービスの充実と利用者の増加とを一体で実現することが必要である。

都市の再生のためには、医療、福祉等の都市機能の集積と公共交通沿線への居住の誘導によるコンパクトなまちづくりを進める必要がある。その実現のためには、地域の実情に応じ、都市機能へのアクセスを確保するための幹線交通、中心部における循環型の交通、幹線交通と連絡した支線交通の路線形成・改善や、運賃やダイヤなどサービス面での利用者の利便性向上と、交通結節点の整備による乗継円滑化や、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシー、自家用有償旅客運送など多様な交通サービスの導入との有機的な組合せを一体的に進めることが不可欠である。

歩行者、自転車及び公共交通優先のまちづくりを図る上では、歩行空間や自転車利用環境の整備、バスや軌道の乗換拠点等の交通結節点の整備、トランジットモール等の導入、パークアンドライドの推進、駐車場の配置等も併せて検討することが考えられる。

化及び再生に関する基本的な方針

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、公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性を定めることとする。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、地域の真のニーズやその地域の抱える問題を精査した上で検討を行う必要がある。検討に当たっては、持続可能な地域公共交通網の形成を図る観点から、特に次の点に留意することが重要である。

① まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保

まちづくり、観光振興等の地域戦略と一体で地域公共交通を考えることにより、人々が集う拠点や観光スポットにおける公共交通の利便性を高め、地域公共交通のサービスの充実と利用者の増加とを一体で実現することが必要である。

都市の再生のためには、医療、福祉等の都市機能の集積と公共交通沿線への居住の誘導によるコンパクトなまちづくりを進める必要がある。その実現のためには、地域の実情に応じ、都市機能へのアクセスを確保するための幹線交通の形成とサービスの充実、中心部における循環型の公共交通網の形成、幹線交通と連絡した支線交通の形成と交通結節点の整備による乗継円滑化、コミュニティバスやデマンド型乗合タクシーなど多様な交通サービスの導入と有機的な組合せなどの公共交通の再編を一体的に展開していくことが不可欠である。

歩行者、自転車及び公共交通優先のまちづくりを図る上では、歩行空間や自転車利用環境の整備、バスや軌道の乗換拠点等の交通結節点の整備、トランジットモール等の導入、パークアンドライドの推進、駐車場の配置等も併せて検討することが考えられる。

各種施策の具体化に当たっても、駅を中心とした交通結節点の整備など短期的に実施できるものから、さらには、中長期的に実現するまちづくりまで、各段階でまちづくりと交通を一体的に推進することが重要である。

また、観光の振興を図るためには、観光客の移動手段を確保する観点や公共交通自体を観光資源として活用する観点から、地域公共交通の充実に図ることが不可欠である。このため、地域における観光の振興に関する施策と地域公共交通計画に位置付けられる施策との一体性を確保することが重要である。

② 地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保

地域全体の公共交通をネットワークとして総合的に捉え、異なるモードや幹線・支線の役割分担も明確にしつつ、交通機関相互の連携を十分に図るとともに、地域の需要に対応し、重複路線等に留意して公共交通全体の効率性を向上させるとともに、路線ネットワークに限らず、運賃やダイヤなどサービス面も踏まえ、地域公共交通の利用者の利便性を向上させることが必要である。

これに加えて、路線バスやタクシーといった従来からの公共交通のみでは地域の移動ニーズに対応しきれない場合には、自家用有償旅客運送や、スクールバス、福祉輸送、商業施設の送迎サービスなど他の交通手段による補完を行いながら、地域の輸送資源を総動員して、移動手段を確保していくことが重要である。

③ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ

人口密度や自然条件等の地域特性に応じて、鉄軌道、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通、タクシー、自家用有償

各種施策の具体化に当たっても、駅を中心とした交通結節点の整備など短期的に実施できるものから、さらには、中長期をかけて実現するまちづくりまで、各段階でまちづくりと交通を一体的に推進することが重要である。

② 地域全体を見渡した総合的な公共交通網の形成

地域全体の公共交通をネットワークとして総合的に捉え、異なるモード間の役割分担も明確にしつつ、交通機関相互の連携を十分に図るとともに、地域の需要に対応し、重複路線等に留意して公共交通網全体の効率性を向上させることが必要である。

特に、公的支援のあるサービスは公的支援のないサービスを補完するものとして位置付け、両者の重複をできる限り避けるとともに、民間活力を最大限活用することに留意する必要がある。具体的には、コミュニティバスやスクールバス等を路線バスに一本化する等の手法により、効率化を図ることが重要である。

③ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ

人口密度や自然条件等の地域特性に応じて、鉄軌道、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通、タクシー、自家用有償

旅客運送、スクールバス、福祉輸送、旅客船、海上タクシーなど多様な交通手段を有機的に組み合わせて、身の丈に合った地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保することが重要である。

このうち、タクシーについては、地域の移動ニーズにきめ細かく柔軟に対応することができる公共交通サービスとして重要な役割を担っているところ、その積極的な活用が重要である。

交通手段の組合せに当たっては、自家用自動車、自転車や徒歩との接続を考慮するとともに、LRT・BRTの整備やAIを活用したオンデマンド交通、超小型モビリティ、グリーンズローモビリティ、シェアサイクルの活用、さらにはこれらを連携させたMaasの導入等も視野に入れるべきである。

加えて、買い物代行や高齢者の見守りサービス等、旅客運送と併せて実施可能な様々なサービスの提供や、貨客混載の実施等、限りある地域の人的・物的資源の有効活用を図りつつ、生産性向上を推進することも重要である。

④ (略)

(2) 地域公共交通計画の区域

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こととし、個別・局所的なものにならないよう留意すべきである。人口減少が進む中で、可能な限り財政支出を抑えつつ住民の利便を維持していくためには、各市町村が単独で全ての都市機能を担うことには限界があり、生活圏を形成する複数の市町村が連携して都市機能の確保に取り組んでいくことが重要になる。このため、地域公共交通計画の区域の

旅客運送、スクールバス、福祉バス、旅客船、海上タクシーなど多様な交通手段を有機的に組み合わせて、身の丈に合った新たな地域公共交通網の形成を図ることが重要である。その際、自家用自動車、自転車や徒歩との接続を考慮するとともに、必要に応じ、LRT・BRTなどの新たな交通システムの整備、超小型モビリティの活用等も視野に入れるべきである。

また、買い物代行や高齢者の見守りサービス等、旅客運送と併せて実施可能な様々なサービスの提供や、貨客混載の実施等、限りある地域の人的・物的資源の有効活用を図りつつ、生産性向上を推進することも重要である。

④ (略)

(2) 形成計画の区域

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こととし、個別・局所的なものにならないよう留意すべきである。人口減少が進む中で、可能な限り財政支出を抑えつつ住民の利便を維持していくためには、各市町村が単独で全ての都市機能を担うことには限界があり、生活圏を形成する複数の市町村が連携して都市機能の確保に取り組んでいくことが重要になる。このため、地域公共交通網形成計

検討に当たっては、交通圏の範囲が複数の市町村にまたがる場合は、関係市町村や都道府県が連携して、地域にとって最適な地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保するよう取り組むことが重要である。

また、複数市町村間で地域公共交通計画の区域を設定する場合には、必要に応じて、都道府県が当該地域における調整役として計画に参画するよう、市町村から当該都道府県に対して要請を行うなど、都道府県と連携して地域の公共交通の課題に取り組むことが必要である。

その際、都道府県は、要請があった地域について、当該都道府県内の移動における幹線的な公共交通の充実や複数市町村にまたがる移動の確保を進める必要がある場合などには、積極的に計画の作成に参画することが望ましい。このように、市町村と都道府県とが適切な役割分担に基づき、緊密に連携を図りながら、計画の作成に取り組むことが重要である。

一方、合併により広大な面積を有する市町村及び離島を含む市町村をはじめとして、市町村の行政区域中に複数の交通圏が存在する場合も想定され、このような場合には、単独で又は当該交通圏を構成する他の地方公共団体と共同して、複数の地域公共交通計画を作成することができる。

加えて、広域的な地域公共交通計画が作成された場合において、当該計画の区域と一部区域が重複する交通圏が存在する場合は、当該交通圏について別の地域公共交通計画を作成することができる。ただし、この場合には、両計画の整合性を確保することが必要不可欠である。

### (3) 地域公共交通計画の目標

(1)の基本的な方針に即して、目標を設定することとする。目標の設定の際には、地域の関係者が共通認識を持って取組を推進することができるよう、可能な限り具体的かつ明確な目標を設定す

画（以下「形成計画」という。）の区域の検討に当たっては、交通圏の範囲が複数の市町村にまたがる場合は、関係市町村や都道府県が連携して、当該地域にとって最適な公共交通網の形成を図るよう取り組むことが重要である。

一方、合併により広大な面積を有する市町村及び離島を含む市町村をはじめとして、市町村の行政区域中に複数の交通圏が存在する場合も想定され、このような場合には、単独で又は当該交通圏を構成する他の地方公共団体と共同して、複数の形成計画を作成することができる。

加えて、広域的な形成計画が作成された場合において、当該形成計画の区域と一部区域が重複する交通圏が存在する場合は、当該交通圏について別の形成計画を作成することができる。ただし、この場合には、両形成計画の整合性を確保することが必要不可欠である。

### (3) 形成計画の目標

(1)の基本的な方針に即して、目標を設定することとする。目標の設定の際には、地域の関係者が共通認識を持って取組を推進することができるよう、可能な限り具体的かつ明確な目標を設定す

る必要がある。それぞれの地域の公共交通サービスが現状においてどのレベルにあるかをできる限り客観的に認識した上で、地域が自らの目指す方向性を可能な限り具体的な数値目標として明示することが重要である。特に、地域公共交通の利用者数や収支状況、当該地域公共交通の維持・確保に投じられる公的負担額など事業の効率性に関する指標について、定量的に設定するよう努めるものとする。

その際、公共交通利用者数の増加や採算性の向上といった公共交通の利用状況に関する目標についても、その達成自体が地域の将来像の実現に直結するものではない点に留意しながら、地域公共交通計画に定められた事業に関するPDCAサイクルを強化し、実効性を高めていくためには、客観的な指標を設定することが有効であることを踏まえ、可能な限り定量的に設定することが望ましい。

また、地域公共交通の確保・充実により、経済振興や福祉、教育、環境等の他の行政分野における公的負担額を間接的に軽減している効果があると考えられることから、地域公共交通がもたらすクロスセクター効果に着目した目標を設定することが望ましい。

(4) 地域公共交通計画の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

地域公共交通計画の目標を達成するために必要となる事業及びその実施主体の検討に当たっては、まず、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保の観点から、当該計画の区域における地域公共交通を一体的に地域公共交通計画の対象とした上で、目標を達成するために提供されるべき公共交通サービスの全体像を明らかにすることが重要である。具体的には、目標を達成する上で必要となる路線等を明確化するとともに、各路線等における運行形態、運行頻度や運賃などのサービス水準の目安を設定すること

る必要がある。それぞれの地域の公共交通サービスが現状においてどのレベルにあるかをできる限り客観的に認識した上で、地域が自らの目指す方向性を可能な限り具体的な数値目標として明示することが重要である。

その際、公共交通利用者数の増加や採算性の向上といった公共交通の利用状況に関する目標は、その達成自体が地域の将来像の実現に直結するものではない点に留意し、これと併せて地域が目指す将来像の実現に貢献するような目標についても設定することが望ましい。

(4) 形成計画の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

形成計画の目標を達成するために必要となる事業及びその実施主体の検討に当たっては、まず、持続可能な地域公共交通網の形成の観点から、当該形成計画の区域における地域公共交通を一体的に形成計画の対象とした上で、目標を達成するために提供されるべき公共交通サービスの全体像を明らかにすることが重要である。具体的には、目標を達成する上で必要となる路線、航路や区域（以下「路線等」という。）を明確化するとともに、各路線等における運行形態、運行頻度や運賃などのサービス水準の目安を

が考えられる。その上で、これらの公共交通サービスを実現するために必要な事業及びその実施主体を整理し、地域公共交通計画に記載することとする。

その際には、新たに実施する取組だけでなく、既存路線の維持といった継続的な取組や、公的支援の有無にかかわらず、民間事業者による取組を記載するほか、公共交通サービス以外のスクールバスや福祉輸送、商業施設等の送迎サービスなどの地域の輸送資源を総動員する取組も含め、地域公共交通計画の目標達成のために必要となる事業を可能な限り網羅的に記載することが望まれる。各種事業が相互に連携して相乗効果を創出し、その利便性及び効率性の向上が図られるよう、地域の関係者の間で十分な調整を行い、事業間の整合性を確保することが重要である。

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、地域特性に応じて多様な交通サービスを組み合わせることに加え、地域の関係者が協働し、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、地域公共交通計画には、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する取組を幅広く盛り込むことが望ましい。具体的には、地域の実情に応じて、コミュニティバスの運行、乗合タクシー等タクシーの積極的活用、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、LRTやBRT等の導入、バス、軌道等の走行環境の改善や輸送力の向上、バリアフリー化の推進等のサービスの向上、既存の路線等の再編や他の種類の事業による代替、等間隔運行ダイヤや定額制乗り放題運賃の設定、自家用有償旅客運送の導入、ICカード・二次元コード及びバスロケーションシステムの導入、快適な待合環境の整備等、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、モビリティ・マネ

設定することが考えられる。その上で、これらの公共交通サービスを實現するために必要な事業及びその実施主体を整理し、形成計画に記載することとする。

その際には、新たに実施する事業や公的支援を伴う事業のみならず、既存路線の維持といった継続的な取組や、公的支援を伴わない民間事業者による自主事業も含めて、形成計画の目標達成のために必要となる事業を可能な限り網羅的に記載することが望まれる。各種事業が相互に連携して相乗効果を創出し、その利便性及び効率性の向上が図られるよう、地域の関係者の間で十分な調整を行い、事業間の整合性を確保することが重要である。

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、地域特性に応じて多様な交通サービスを組み合わせることに加え、地域の関係者が協働し、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、形成計画には、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する取組を幅広く盛り込むことが望ましい。具体的には、地域の実情に応じて、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、バス、軌道等の走行環境の改善や輸送力の向上、バリアフリー化の推進等のサービスの向上、コミュニティバスやスクールバス等の路線バスへの一本化、既存の路線等の再編や他の種類の事業による代替、ICカード及びバスロケーションシステムの導入、快適な待合環境の整備等、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、モビリティ・マネジメントの促進等、公共交通の利用促進のための住民や

ジメントの促進等、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について定めることが考えられる。

地域公共交通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、地域公共交通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。

また、地方公共団体は、国の実施する関係施策の活用や、自らの実施する他の施策との連携を通じて、事業を推進する上で必要な資金を確保するよう努めるものとする。

地域公共交通の持続可能性を確保する観点からは、公共交通機関の利用促進、家用自動車の使い方の見直し等の住民による各種取組や一定の負担も織り込んだ形で、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図ることが重要である。

なお、事業の検討及び実施に当たっては、三に定める事項にも留意することとする。

(5) 地域公共交通計画の達成状況の評価に関する事項

地域公共交通計画の達成状況の評価の方法としては、地域公共交通計画に定めた数値目標と実績値を比較して行うことが考えられる。ただし、評価に当たっては、地域公共交通が、定量的に把握することが困難な価値や外部効果を有することにも留意する必要がある。

評価を行う時期については、原則として、毎年度、地域公共交通計画に定められた施策の実施状況に関する調査、分析及び評価を行うこととし、その評価結果に基づき、地方公共団体や地域の関係者が議論を行ったうえで必要と認めるときは、当該計画の内容を変更することが望ましい。なお、地方公共団体が評価を行っ

公共交通の利用者、地域の企業や施設等による取組等について定めることが考えられる。

形成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、形成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。

地域公共交通の持続可能性を確保する観点からは、公共交通機関の利用促進、家用自動車の使い方の見直し等の住民による各種取組や一定の負担も織り込んだ形で、地域公共交通網の形成を図ることが重要である。

なお、事業の検討及び実施に当たっては、三に定める事項にも留意することとする。

(5) 形成計画の達成状況の評価に関する事項

形成計画の達成状況の評価の方法としては、形成計画に定めた数値目標と実績値を比較して行うことが考えられる。ただし、評価に当たっては、地域公共交通が、定量的に把握することが困難な価値や外部効果を有することにも留意する必要がある。

評価を行う時期については、原則として計画期間の終了時又は形成計画の見直し時とするが、必要に応じて、中間評価を実施することも考えられる。持続可能な地域公共交通網の形成を図る観点から、評価の結果に基づいて施策の充実等の検討を行うとともに、同計画の見直しに反映することが望ましい。

た際には、その結果を国土交通大臣に送付することとなるが、必要に応じて、当該結果に基づいて、国土交通大臣から助言を受けられることができる。

また、地域公共交通計画の目標を着実に達成する観点からは、毎年度の定期的なフォローアップに加え、五に定める事項に留意しつつ、当該計画に位置付けられた各種事業の実施状況を適切に管理することが重要である。

#### (6) 地域公共交通計画の期間

計画期間は、五年程度を原則とするが、地域公共交通計画の目標として定める内容や地域の実情等を踏まえて、柔軟に設定することを妨げない。また、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保と一体的に取り組むべき、まちづくりに関する事業の中には、事業期間が長期間にわたるものもあるため、地域公共交通計画は、当該計画の計画期間を超えて中長期的に地域が目指すべき将来像も念頭におきつつ、作成することが適当である。

加えて、計画期間中又は計画期間終了時における計画見直しの手順等についても明示することが望ましい。

### 2 都市計画等との調和

地域公共交通は地域社会全体の価値を向上させるための手段の一つであり、その活性化及び再生は、まちづくり、観光振興、健康、福祉、環境など様々な分野と密接な関係を有する。

このため、地域公共交通計画を作成する地域において、都市再生特別措置法（平成十四年法律第二十二号）第八十一条に規定する立地適正化計画、観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する法律（平成二十年法律第三十九号）第四条に規定する観光圏整備計画や、地球温暖化対策の推進に関する法律（平成十年法律第十七号）第二十一条に規定する地方公共団体実行計画など、他の分野の計画が策定されている場合には、地域公共交通計画にその

また、形成計画の目標を着実に達成する観点からは、五に定める事項に留意しつつ、同計画に位置付けられた各種事業の実施状況を適切に管理することが重要である。

#### (6) 形成計画の期間

計画期間は、五年程度を原則とするが、形成計画の目標として定める内容や地域の実情等を踏まえて、柔軟に設定することを妨げない。また、持続可能な地域公共交通網の形成と一体的に取り組むべき、まちづくりに関する事業の中には、事業期間が長期間にわたるものもあるため、形成計画は、同計画の計画期間を超えて中長期的に地域が目指すべき将来像も念頭におきつつ、作成することが適当である。

加えて、計画期間中又は計画期間終了時における計画見直しの手順等についても明示することが望ましい。

### 2 都市計画等との調和

地域公共交通は地域社会全体の価値を向上させるための手段の一つであり、その活性化及び再生は、まちづくり、観光振興、健康、福祉、環境など様々な分野と密接な関係を有する。

このため、形成計画を作成する地域において、都市再生特別措置法（平成十四年法律第二十二号）第八十一条に規定する立地適正化計画、観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する法律（平成二十年法律第三十九号）第四条に規定する観光圏整備計画や、地球温暖化対策の推進に関する法律（平成十年法律第十七号）第二十一条に規定する地方公共団体実行計画など、他の分野の計画が策定されている場合には、形成計画にその旨を明示し、これ

旨を明示し、これらの計画との連携を図るべき旨を地域の関係者が十分に共有した上で、取組を行うことが望ましい。

とりわけ、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）第二十四条の二に規定する移動等円滑化の促進に関する方針及び同法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）第三条の三に規定する港湾計画との調和の確保にも留意する必要がある。

### 3 協議会

協議会は、地域公共交通に関わる多様な主体が、その最適かつ持続可能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旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する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、地域公共交通計画の作成及び実施に関する協議に当たっては、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

地域公共交通計画を作成する地方公共団体、関係する公共交通事業者、家用有償旅客運送者、道路管理者、港湾管理者に加え、必要に応じて関係する都道府県、公安委員会、住民、高齢者

らの計画との連携を図るべき旨を地域の関係者が十分に共有した上で、取組を行うことが望ましい。

とりわけ、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）第三条の三に規定する港湾計画との調和を確保しなければならぬことに留意する必要がある。

### 3 協議会

協議会は、地域公共交通に関わる多様な主体が、その最適かつ持続可能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持続可能な地域公共交通網の形成に資する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、形成計画の作成及び実施に関する協議に当たっては、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

形成計画を作成する地方公共団体、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

や障害者を含む公共交通の利用者のほか、福祉・介護関係事業者やNPO、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みることが重要である。地方公共団体の内部においても、交通部局のみならず、まちづくり、観光振興、健康、福祉、環境等を管轄する幅広い部局からの参画が期待されるほか、地域公共交通の最適かつ持続可能なあり方を検討するためには、日頃から当該交通を利用し、その実情をよく知る者の参画が欠かせない。

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。さらに、地域における移動データや商業など関連分野における移動以外のデータを当該地域の公共交通の活性化及び再生に活かす観点から、様々なデータの調査・分析やマーケティングなどの手法に関して専門的な知識を有する者を構成員に加えることも考えられる。

なお、専門的な知識を有する者を協議会の構成員に加える際、国による専門人材データベースなどを活用しながら選定するなど、地域にとつて必要な構成員が漏れなく協議会に参画できるようにすることが重要である。

協議会の構成員は、地方公共団体の判断により柔軟に追加することができる。地域の実情に応じて必要な構成員を追加することにより、協議会に、新モビリティサービス協議会や道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）に基づく地域公共交通会議等の他の協議会の機能を付加し、合同で開催するなど、事務手続に係る負担の軽減を図ることが可能である。

なお、地域の公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者、地域公共交通計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者については、協議会を組織する地方公共団体から地域公共交通計

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みことが重要である。地方公共団体の内部においても、交通部局のみならず、まちづくり、観光振興、健康、福祉、環境等を管轄する幅広い部局からの参画が期待されるほか、地域公共交通の最適かつ持続可能なあり方を検討するためには、日頃から当該交通を利用し、その実情をよく知る者の参画が欠かせない。

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。

協議会の構成員は、地方公共団体の判断により柔軟に追加することができる。地域の実情に応じて必要な構成員を追加することにより、本法に基づく協議会に道路運送法に基づく地域公共交通会議等の他の協議会の機能を付加し、合同で開催するなど、事務手続に係る負担の軽減を図ることが可能である。

なお、地域の公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者、形成計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者については、協議会を組織する地方公共団体から形成計画の作成及び実施

画の作成及び実施に関する協議を行う旨の通知を受けた場合には、正当な理由がある場合を除き、当該協議に応じなければならぬこととされていることに留意する必要がある。

(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。

協議会の構成員は、当該協議会において協議が調った事項については、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。

また、協議会においては、地域の目指すべき将来像や、地域公共交通計画の目標を達成する上で必要な公共交通サービスの水準等について、可能な限り具体的に協議が行われることが期待される一方、当該協議会において公共交通事業者の間で、例えば公共交通サービスに係る個別・具体的な運賃・料金、運行回数、路線・運行系統等について合意がなされるなど、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和二十二年法律第五十四号。以下「独占禁止法」という。）の規定に抵触しないよう留意する必要があるが、地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律（令和二年法律第三十二号。以下「独占禁止法特例法」という。）第十条に規定する共同経営計画の作成を前提として協議を行う場合には、同法に基づく定額運賃・料金、路線等の共同・分担運行、運行回数等の設定について、当該協議会において複数事業者間で個別具体的に協議を行うことができる。

なお、地域公共交通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

に関する協議を行う旨の通知を受けた場合には、正当な理由がある場合を除き、当該協議に応じなければならぬこととされていることに留意する必要がある。

(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。

協議会の構成員は、協議会において協議が調った事項については、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。

また、協議会においては、地域の目指すべき将来像や、形成計画の目標を達成する上で必要な公共交通サービスの水準等について、可能な限り具体的に協議が行われることが期待される一方、当該協議会において公共交通事業者の間で、例えば公共交通サービスに係る個別・具体的な運賃・料金、運行回数、路線・運行系統等について合意がなされるなど、独占禁止法の規定に抵触しないよう留意する必要がある。このため、公共交通事業者の個別・具体的な運賃・料金、運行回数、路線・運行系統等の設定について協議する場合には、地方公共団体が個々の公共交通事業者との間で個別に協議を行うこととする。

なお、形成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

とができる。

三 地域公共交通特定事業その他の地域公共交通計画に定める事業に関する基本的な事項

1 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、事業構造の変更を行うことにより旅客鉄道事業に係る路線における輸送の維持を図るための鉄道事業再構築事業、廃止の届出がされた鉄道事業の再生を地方公共団体等の支援により図る鉄道再生事業、廃止が見込まれる路線バス等について、公募により新たなサービス提供事業者を選定し、地域旅客運送サービスを継続する地域旅客運送サービスを継続事業、貨客混載の取組の実施により公共交通の生産性向上を図る貨客運送効率化事業、地域公共交通の利用者の利便を増進するため路線等の編成や事業内容の変更、等間隔運行や定額制乗り放題運賃の設定等を行う地域公共交通利便増進事業がある。地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保する観点から、各々の事業の特性や、地域における公共交通の利用状況、他の公共交通事業への影響、人口密度や自然条件等の地域特性等を踏まえた上で、地域公共交通計画の目標を達成するために必要な事業を適切に選択し、当該計画に記載するものとする。

(1) 実施計画の認定

地域公共交通計画において、地域公共交通特定事業に関する事項が定められたときは、当該事業を実施しようとする者は、当該地域公共交通計画に即して当該事業を実施するための計画（以下「実施計画」という。）を作成し、国土交通大臣に対し、当該実施計画の認定を申請することができる。

実施計画の認定に当たっては、事業の目標、運行形態、維持・

る。

三 地域公共交通特定事業その他の形成計画に定める事業に関する基本的な事項

1 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、事業構造の変更を行うことにより旅客鉄道事業に係る路線における輸送の維持を図るための鉄道事業再構築事業、廃止の届出がされた鉄道事業の再生を地方公共団体等の支援により図る鉄道再生事業、地域交通の再編を促すため路線等の編成や事業内容の変更等を行う地域公共交通再編事業がある。持続可能な地域公共交通網の形成を図る観点から、各々の事業の特性や、地域における公共交通の利用状況、他の公共交通事業への影響、人口密度や自然条件等の地域特性等を踏まえた上で、形成計画の目標を達成するために必要な事業を適切に選択し、同計画に記載するものとする。

(1) 実施計画の認定

形成計画において、地域公共交通特定事業に関する事項が定められたときは、当該事業を実施しようとする者は、当該形成計画に即して当該事業を実施するための計画（以下「実施計画」という。）を作成し、国土交通大臣に対し、同計画の認定を申請することができる。

実施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、一・二に掲げる目標を実現し、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する効率的で利便性の高い運送サービスであるかどうか判断する。また、当該実施計画に定める事項が基本方針に照らして適切なものであることが求められているところ、とりわけ、地域旅客運送サービス継続実施計画（以下「継続実施計画」という。）及び地域公共交通利便増進実施計画（以下「利便増進実施計画」という。）の認定に当たっては、これらの計画の基礎となっている地域公共交通計画について、二・一(1)に掲げる基本的な方針に沿って作成されているかどうかを踏まえ、判断することとする。

あわせて、実施計画の内容を実現するための手段、実現性、関係機関との連携等が、地域公共交通特定事業を確実に遂行するために適切なものであるかどうかについても審査する。

これらの点に加え、地域公共交通特定事業の実施のために鉄道事業法（昭和六十一年法律第九十二号）、軌道法（大正十年法律第七十六号）、道路運送法、海上運送法（昭和二十四年法律第八十七号）、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第八十三号）又は貨物利用運送事業法（平成元年法律第八十二号）の許認可等を得る必要がある場合には、当該許認可等を得るための基準に適合するとともに、欠格事由に該当しないかどうか審査する。

(2) (略)

(3) 道路運送高度化事業に関する留意事項

道路運送高度化事業については、バス事業の高度化と併せて、道路管理者、公安委員会等が講ずる道路交通の円滑化に資する措置が行われることが必要であり、また、連節バスの導入に当たっては、通常車両の場合と比べ、より多くの手続を要し、地方公共団体、国、道路管理者、公安委員会等の連携及び協力を得ることが円滑な導入に不可欠であることから、協議会等において、特に

運営コスト等を踏まえて、一・二に掲げる目標を実現し、地域における持続可能な地域公共交通網の形成に資する効率的な運送サービスであるかどうか判断する。また、当該実施計画に定める事項が基本方針に照らして適切なものであることが求められているところ、とりわけ、地域公共交通再編実施計画（以下「再編実施計画」という。）の認定に当たっては、同計画の基礎となっている形成計画について、二・一(1)に掲げる基本的な方針に沿って作成されているかどうかを踏まえ、判断することとする。

あわせて、実施計画の内容を実現するための手段、実現性、関係機関との連携等が、地域公共交通特定事業を確実に遂行するために適切なものであるかどうかについても審査する。

これらの点に加え、当該地域公共交通特定事業の実施のために鉄道事業法、軌道法、道路運送法又は海上運送法の許認可等を得る必要がある場合には、当該許認可等を得るための基準に適合するとともに、欠格事由に該当しないかどうか審査する。

(2) (略)

(3) 道路運送高度化事業に関する留意事項

道路運送高度化事業については、バス事業の高度化と併せて、道路管理者、公安委員会等（以下「道路管理者等」という。）が講ずる道路交通の円滑化に資する措置が行われることが必要であり、また、連節バスの導入に当たっては、通常車両の場合と比べ、より多くの手続を要し、地方公共団体、国及び道路管理者等の連携及び協力を得ることが円滑な導入に不可欠であることから、

これらの関係者と緊密な協議を行う必要がある。

(4) (略)

(5) 鉄道事業再構築事業に関する留意事項

鉄道事業再構築事業については、その実施に際し、単に旅客鉄道事業の収支状況が厳しいものであることのみならず、旅客鉄道事業者の鉄道事業全体としての経営状況、当該旅客鉄道事業者による利用促進に向けた取組、地域の関係者による輸送の維持を図るための取組状況といった路線をめぐる歴史的経緯等の個別の事情を総合的に勘案する必要がある。その際、旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律（平成十三年法律第六十一号）附則第二条第一項に規定する新会社の路線については新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針（平成十三年国土交通省告示第六百二十二号）に、旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律（平成二十七年法律第三十六号）附則第二条第一項に規定する新会社の路線については新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針（平成二十七年国土交通省告示第千二百七十二号）に、それぞれ留意する必要がある。

(6) (略)

(7) 地域旅客運送サービス継続事業に関する留意事項

地域旅客運送サービス継続事業については、特定旅客運送事業の利用状況や収支状況、当該特定旅客運送事業を営む者（以下「特定旅客運送事業者」という。）の経営状況などを勘案し、特定旅客運送事業者からの申出を契機として、地域の関係者の協議に

協議会等において、特にこれらの関係者と緊密な協議を行う必要がある。

(4) (略)

(5) 鉄道事業再構築事業に関する留意事項

鉄道事業再構築事業については、その実施に際し、単に旅客鉄道事業の収支状況が厳しいものであることのみならず、当該旅客鉄道事業者の鉄道事業全体としての経営状況、当該旅客鉄道事業者による利用促進に向けた取組、地域の関係者による輸送の維持を図るための取組状況といった当該路線をめぐる歴史的経緯等の個別の事情を総合的に勘案する必要がある。その際、旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律（平成十三年法律第六十一号）附則第二条第一項に規定する新会社の路線については新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針（平成十三年国土交通省告示第六百二十二号）に、旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律（平成二十七年法律第三十六号）附則第二条第一項に規定する新会社の路線については新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針（平成二十七年国土交通省告示第千二百七十二号）に、それぞれ留意する必要がある。

(6) (略)

(新設)

において、当該地域における特定旅客運送事業の維持困難性について判断し、認識を共有するものとする。また、特定旅客運送事業者からの申出のほか、地方公共団体など地域の関係者からの働きかけにより、維持困難性に関する議論を進め、地域の共通認識を明確化することが望ましい。

公募に関する実施方針の作成に当たっては、効率性・利便性等の観点から、特定旅客運送事業に代わる交通サービスとして、バスやタクシー、デマンド交通、自家用有償旅客運送などの選択肢の中から、適切なモードの組合せが実現するよう、地域の関係者と十分に協議することが重要である。

その際、路線ネットワークに限らず、運賃やダイヤなどのサービス面も踏まえ、地域公共交通の利用者の利便性を向上させることが重要であるとともに、公共交通サービスのみでは地域の移動ニーズに対応しきれない場合には、スクールバス、福祉輸送、商業施設の送迎サービスなど地域の輸送資源を総動員することが重要である。

(8) 貨客運送効率化事業に関する留意事項

貨客運送効率化事業については、過疎地などにおける貨客混載の導入により、物流サービスの生産性向上と相まって、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図ることが重要であることを念頭に置いて実施することとする。

貨客混載の取組にあたっては、地域の物流事業者との適切な役割分担により、効果的かつ効率的に実施していくことが望ましいため、関係する公共交通事業者に加え、地域の物流事業者と緊密な連携を図る必要がある。

(9) 地域公共交通利便増進事業に関する留意事項

地域公共交通利便増進事業については、地域全体の公共交通を

(新設)

(7) 地域公共交通再編事業に関する留意事項

地域公共交通再編事業については、地域全体の公共交通をネッ

、路線ネットワークとしてのみならず、運賃やダイヤなどサービス面を含めて総合的かつ網羅的に捉え、コンパクトなまちづくり等の地域戦略との一体性を確保しつつ、公共交通の効率性を高めながら、地域のニーズにきめ細かく対応することで利便性の高い地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保することを念頭に置いて、実施することとする。この場合において、当該事業を実施する区域内の既存の公共交通サービスについて、路線、運行回数・時刻、運賃、乗継ぎ、情報提供等のサービス内容を具体的かつ網羅的に検証し、地域公共交通の利用者の利便を増進することが必要となる。具体的には、都市機能へのアクセスを確保するための幹線交通、中心部における循環型の公共交通、幹線交通と連絡した支線交通などの確保をはじめとして、路線ネットワークの観点からの見直しを行うとともに、特に中心部においては、等間隔運行などのダイヤ面や、定額制乗り放題運賃や乗継ぎ割引運賃などの運賃面での公共交通サービスの改善を図ることが重要である。これと併せて、交通結節点の整備による乗継円滑化、コミュニティバスやデマンド型乗合タクシーなど多様な交通サービスの導入等を組み合わせながら、住民の協力を含む関係者の連携の下、地域公共交通の利用者の利便を増進していくことが期待される。

公共交通サービスの改善を図るに当たって、複数事業者間の路線、ダイヤ、定額運賃などの調整が必要となる場合には、独占禁止法特例法に基づく共同経営計画の作成を積極的に検討し、同法による独占禁止法の適用除外に係る特例と、地域公共交通利便増進事業の一体的な活用を図ることが重要である。

また、地域公共交通利便増進事業を実施する区域においては、当該事業の実施期間中、実施主体たる公共交通事業者、地方公共団体等は、利便増進実施計画に基づき、当該計画に定められた路線、運行回数、運賃等を内容とする公共交通サービスを持続的に提供するとともに、そのサービスの実施状況について、適時・適

トワークとして総合的に捉え、コンパクトなまちづくり等の地域戦略との一体性を確保しつつ、公共交通の利便性及び効率性の向上を双方のバランスを取りつつ図ることで公共交通網の持続可能性を向上させることを念頭に置いて、実施することとする。この場合において、当該事業を実施する区域内の既存の公共交通サービスについて、路線、運行回数・時刻、運賃、乗継ぎ、情報提供等のサービス内容を具体的かつ網羅的に検証し、公共交通網の面的な再構築を行うことが必要となる。具体的には、都市機能へのアクセスを確保するための幹線交通の形成とサービスの充実、中心部における循環型の公共交通網の形成、幹線交通と連絡した支線交通の形成と交通結節点の整備による乗継円滑化、コミュニティバスやデマンド型乗合タクシーなど多様な交通サービスの導入等を組み合わせつつ、住民の協力を含む関係者の連携の下、公共交通網の再構築を図っていくことが期待される。また、地域公共交通再編事業を実施する区域においては、当該事業の実施期間中、実施主体たる公共交通事業者、地方公共団体等は、再編実施計画に基づき、原則として、再編により実現した路線、運行回数、運賃等を内容とする公共交通サービスを持続的に提供していくことが求められる。

切に把握・評価し、その評価結果に基づいた地域における議論を踏まえつつ、事業内容を柔軟に見直すことにより、一層実効性の高い計画としていくことが求められる。

地方公共団体は、利便増進実施計画を定めようとするときは、あらかじめ、地域公共交通利便増進事業を実施しようとする者の同意を得なければならず、併せて、事業内容に關係を有する公共交通事業者や道路管理者、公安委員会など必要な関係者に対して、意見聴取を行わなければならないこととされていることに留意する必要がある。このように、地域公共交通における利用者の利便の増進に向けて、地方公共団体と公共交通事業者等が緊密に連携して取り組むことが必要不可欠である。

なお、利便増進実施計画の策定に向けた協議においては、二(3)で述べたとおり、独占禁止法の規定に抵触しないよう留意する必要があるが、独占禁止法特例法に基づく共同経営計画の作成を前提として協議を行う場合には、同法に基づく定額運賃・料金、路線等の共同・分担運行、運行回数等の設定について、協議会において複数事業者間で個別具体的に協議を行うことができる。

また、地域公共交通利便増進事業の実施期間中に、当該事業の実施区域において新たに地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第二条第十一号に規定する特定旅客運送事業等を営もうとする者が現れた場合には、当該者の協議会への参加を促すとともに、利便増進実施計画を見直し、当該者も事業の実施主体として位置付けることが望ましい。

一方で、認定を受けた地域公共交通利便増進事業の実施区域において新たに一般乗合旅客自動車運送事業を営もうとする者等か

地方公共団体は、再編実施計画を定めようとするときは、あらかじめ、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第二十七条の二第三項に規定する特定旅客運送事業者等（以下「特定旅客運送事業者等」という。）の全ての同意を得なければならないこととされていることに留意する必要がある。持続可能な地域公共交通網の形成を図る観点からは、実際の運行を担う交通事業者からの同意を得ることはきわめて重要であり、その意向を無視することがあつてはならない。他方、特定旅客運送事業者等においては、地域の関係者による取組に対して、可能な限り前向きに協力することが期待される。正当な理由なく地方公共団体からの同意要請を拒否し、地域公共交通の再編を阻害することがあつてはならない。地域公共交通の再編に向けて、地方公共団体と特定旅客運送事業者等が緊密に連携して取り組むことが重要である。

なお、再編実施計画の策定に向けた協議においては、二(3)で述べたとおり、独占禁止法の規定に抵触しないよう留意する必要があるが、地方公共団体が再編実施計画を定めようとするときは、個々の特定旅客運送事業者等との間で個別に同意を得なければならない。

また、地域公共交通再編事業の実施期間中に、当該事業の実施区域において新たに地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第二条第十一号に規定する特定旅客運送事業等を営もうとする者が現れた場合には、当該者の協議会への参加を促すとともに、再編実施計画を見直し、当該者も事業の実施主体として位置付けることが望ましい。

一方で、認定を受けた地域公共交通再編事業の実施区域において新たに一般乗合旅客自動車運送事業を営もうとする者等からの

らの事業許可等の新規参入の申請があつた場合には、国土交通大臣は、当該新規参入に係る事業の許可等に際し、利便増進実施計画の維持が困難となり、公衆の利便が著しく阻害されるおそれがないか審査することとしている。

さらに、国土交通大臣は、新規参入をした一般乗合旅客自動車運送事業者等に対し、その事業の経営により利便増進実施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あると認めるときは、公衆の利便を確保するためやむを得ない限度において、当該事業の実施方法の変更を命ずることができる。

なお、道路運送法において、国土交通大臣は、一定の新規参入の申請があつた場合に当該申請があつた旨を関係地方公共団体に通知するものとされているところ、同法に基づく通知を受けた地方公共団体は、当該申請に対する意見を国土交通大臣に提出することができる。当該意見の提出に当たっては、地方公共団体が中心となって地域の関係者と議論し、当該新規参入が利便増進実施計画に与える影響について実証的かつ定量的に明らかにすることが必要である。

## 2 その他留意事項

地方公共団体は、地域公共交通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、地域公共交通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。

地域公共交通計画作成後、地域公共交通計画に定められた事業が早期に、かつ、当該計画の目標に沿って順調に進展するよう、地方公共団体は、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協議及び連絡調整等に努めることとする。

事業許可等の申請があつた場合には、国土交通大臣は、当該事業の許可等に際し、再編実施計画の維持が困難となり、公衆の利便が著しく阻害されるおそれがないか審査することとしている。

さらに、国土交通大臣は、当該新規参入をした一般乗合旅客自動車運送事業者等に対し、その事業の経営により当該再編実施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あると認めるときは、公衆の利便を確保するためやむを得ない限度において、当該事業の実施方法の変更を命ずることができる。

## 2 その他留意事項

地方公共団体は、形成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、形成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。

形成計画作成後、形成計画に定められた事業が早期に、かつ、当該形成計画の目標に沿って順調に進展するよう、地方公共団体は、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協議及び連絡調整等に努めることとする。

なお、地域公共交通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。

地域公共交通計画に位置付けられた地域公共交通は、地域の目指すべき将来像を実現するために必要な公共財としての側面を有するものであり、これに対する支援は、民間事業に対する支援にとどまらず、地域社会に対する支援という側面があることに留意して、国による支援に加え、地方公共団体も支援を充実させることが期待される。また、地域公共交通を維持・充実させることは、まちづくり、観光振興等の地域振興施策、さらには健康、福祉、教育、環境等の様々な分野でも大きな効果をもたらすことを踏まえ、地方公共団体の内部部局間での連携や、地方公共団体相互の連携等多様な主体が連携して支援を行うあり方について検討を行うべきである。

#### 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（以下四において「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する。

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、一・二に掲げる目標を実現し、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する効率的な運送サービスであるか

なお、形成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。

形成計画に位置付けられた地域公共交通は、地域の目指すべき将来像を実現するために必要な公共財としての側面を有するものであり、これに対する支援は、民間事業に対する支援にとどまらず、地域社会に対する支援という側面があることに留意して、国による支援に加え、地方公共団体も支援を充実させることが期待される。また、地域公共交通を維持・充実させることは、まちづくり、観光振興等の地域振興施策、さらには健康、福祉、教育、環境等の様々な分野でも大きな効果をもたらすことを踏まえ、地方公共団体の内部部局間での連携や、地方公共団体相互の連携等多様な主体が連携して支援を行うあり方について検討を行うべきである。

#### 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する。

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、一・二に掲げる目標を実現し、地域における持続可能な地域公共交通網の形成に資する効率的な運送サービスであるか

どうか判断する。また、当該事業計画に定める事項が基本方針に照らして適切なものであることが求められる。

あわせて、事業計画の内容を実現するための手段、実現性、関係機関との連携等が、新地域旅客運送事業を確実に遂行するために適切なものであるかどうかについても審査する。

これらの点に加え、当該新地域旅客運送事業の実施のために鉄道事業法、軌道法、道路運送法又は海上運送法の許認可等を得る必要がある場合には、当該許認可等を得るための基準に合致するとともに、欠格事由に該当しないかどうか審査する。

その他、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、関係法令に適合する必要がある。

## 五

### 新モビリティサービス事業に関する基本的な事項

個々の利用者の移動ニーズに対応して、複数の公共交通機関や公共交通以外の移動サービスを最適に組み合わせ、観光、小売、医療・福祉、教育等の多様な移動以外のサービスとも連携し、一括した検索・予約・決済等を提供するサービスであるMaaSなど、情報通信技術等の先端技術を活用して交通機関利用者の利便を増進するサービスを提供する事業を新モビリティサービス事業として、その導入の円滑化を図ることとしている。

新モビリティサービス事業計画（以下五において「事業計画」という。）の策定に当たっては、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化および再生を適切かつ確実に推進するために適当なものであることを明らかにするため、事業を実施する区域の範囲や、事業の目標、内容、時期並びに実施に必要な資金の額及びその調達方法を可能な限り明確に記載することとする。

事業計画の認定に当たっては、当該事業計画に定める事項が基本方針に照らして適切なものであるか否かを審査するとともに、関係法令

どうか判断する。また、当該事業計画に定める事項が基本方針に照らして適切なものであることが求められる。

あわせて、事業計画の内容を実現するための手段、実現性、関係機関との連携等が、新地域旅客運送事業を確実に遂行するために適切なものであるかどうかについても審査する。

これらの点に加え、当該新地域旅客運送事業の実施のために鉄道事業法、軌道法、道路運送法又は海上運送法の許認可等を得る必要がある場合には、当該許認可等を得るための基準に合致するとともに、欠格事由に該当しないかどうか審査する。

その他、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、関係法令に適合する必要がある。

### （新設）

への適合性を含め、当該事業を確実に遂行するために適切なものであるか否かを審査する。

また、新モビリティサービス事業の円滑な実施のため、事業計画の策定の段階より、地方公共団体が新モビリティサービス協議会を組織し、新モビリティサービス事業者、公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者、地方公共団体が必要と認める者等が連携し、協議しながら事業計画を策定し、また、当該事業計画の認定後も、事業が確実に遂行されるよう、引き続き、関係者が連携し、認定された事業計画の内容について、協議しながら実施していくことが望ましい。

さらに、新モビリティサービス事業の実施に当たって、複数の公共交通機関や公共交通以外の移動サービスが最適に組み合わせられるためには、複数の公共交通機関や公共交通以外の移動サービスに関する様々なデータについても、共有、連携されることが必要不可欠であり、「MaaS関連データの連携に関するガイドライン」等の国が定める指針等を踏まえ、共有、連携が円滑に行われるよう事業計画に留意していることが重要である。

なお、認定新モビリティサービス事業者その他事業計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者並びに関係する公共交通事業者等、道路管理者及び港湾管理者は、新モビリティサービス協議会を組織する地方公共団体から事業計画の作成及び実施に関する協議を行う旨の通知を受けた場合には、正当な理由がある場合を除き、当該協議に応じなければならないこととされていることに留意する必要がある。

また、国は、新モビリティサービス事業の実施に当たって、旅行業法（昭和二十七年法律第二百三十九号）が適用されるか否かについての疑義が生じないよう、同法の規定が適用されない事項を類型化して技術的助言等において明示することにより、事業の円滑な実施を促進することとする。

六 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通

五 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及

通の活性化及び再生に関する事業の評価に関する基本的な事項

地域公共交通計画の着実かつ効果的な実現を図るためには、当該計画に掲げた数値目標の達成状況を評価するだけでなく、当該計画に位置付けられた各種事業の実施状況を把握し、これらの事業が効果的・効率的に実施されているかどうかを定期的に評価することが重要である。地域公共交通計画の達成状況の評価は、原則として、毎年度、地域公共交通計画に定められた施策の実施状況に関する調査、分析及び評価を行うこととし、その評価結果に基づき、地方公共団体や地域の関係者が議論を行ったうえで必要と認めるときは、当該計画の内容を変更することが望ましい。

具体的な評価方法としては、ICカードやスマートフォン等の技術も活用しつつ、平均乗車密度や収支、利用者満足度等を測定しながら、商業など関連分野における移動以外のデータの動向を踏まえて、可能な限り定量的にサービスの効率性や品質の評価すること等が考えられる。なお、サービスの効率性や品質の向上自体が目的ではなく、地域公共交通計画の目標を効果的・効率的に達成するための手段である点に留意する必要がある。各種事業が効果的・効率的に実施されておらず、地域公共交通計画の目標の達成を阻害している場合には、事業の実施方法を見直し、改善を図る必要がある。一方、各種事業が十分に効果的・効率的に実施されているにもかかわらず、地域公共交通計画の目標が達成されない場合には、事業内容が当該計画の目標に照らして適切でない可能性もあるため、必要に応じて、事業内容そのものを見直すことも重要である。

また、評価に当たっては、地域公共交通が、経済振興や福祉、教育、環境等の他の行政分野における公的負担額を間接的に軽減していると考えられることから、クロスセクター効果にも着目しつつ、定量的に把握することが困難な価値や外部効果を有することにも留意する必要がある。

七 その他地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域

び再生に関する事業の評価に関する基本的な事項

形成計画の着実かつ効果的な実現を図るためには、同計画に掲げた数値目標の達成状況を評価するだけでなく、同計画に位置付けられた各種事業の実施状況を把握し、事業が効果的・効率的に実施されているかどうかを定期的に評価することが重要である。形成計画の達成状況の評価は、原則として計画期間の終了時又は同計画の見直し時としているのに対し、同計画に基づく各種事業の評価については、より短期的かつ定期的に行うことが望ましい。

具体的な評価方法としては、ICカード等の技術も活用しつつ、平均乗車密度や収支、利用者満足度等を測定し、サービスの効率性や品質を評価すること等が考えられる。可能な限り定量的に評価を行うことが重要であるが、サービスの効率性や品質の向上自体が目的ではなく、形成計画の目標を効果的・効率的に達成するための手段である点に留意する必要がある。各種事業が効果的・効率的に実施されておらず、形成計画の目標の達成を阻害している場合には、事業の実施方法を見直し、改善を図る必要がある。一方、各種事業が十分に効果的・効率的に実施されているにもかかわらず、形成計画の目標が達成されない場合には、事業内容が同計画の目標に照らして適切でない可能性もあるため、必要に応じて、事業内容そのものを見直すことも重要である。

また、評価に当たっては、地域公共交通が、定量的に把握することが困難な価値や外部効果を有することにも留意する必要がある。

六 その他持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活

## 公共交通の活性化及び再生に関する事項

### 1 関係者の役割

国、地方公共団体、公共交通事業者、住民、公共交通の利用者その他の関係者は、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に向けて、それぞれの役割を果たしつつ、相互に連携を図りながら協力するよう努めることが求められる。

#### (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つて行う地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する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。

特に、地域の関係者による真摯な検討と合意の下で策定され、国土交通大臣が認定した継続実施計画及び利便増進実施計画等に基づく地域公共交通の維持や利便性向上に向けた取組に対して、国は、重点的に支援することにより、これらの計画の実効性やこれらの計画に基づく地域の主体的な取組の持続可能性を高めていくこととする。

また、国は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第二十九条の二第一項第一号に規定する出資及び貸付けを活用して、公共交通事業者が、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生のための取組を行う際には、その取組が適切に進められるよう、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構並びに関係する地方公共団体及び民間事業者の連携の強化に努めることとする。

その際、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構は、国並びに関係する地方公共団体及び公共交通事業者等と連携し

## 活性化及び再生に関する事項

### 1 関係者の役割

国、地方公共団体、公共交通事業者、住民、公共交通の利用者その他の関係者は、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に向けて、それぞれの役割を果たしつつ、相互に連携を図りながら協力するよう努めることが求められる。

#### (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つて行う持続可能な地域公共交通網の形成に資する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。

特に、地域の関係者による真摯な検討と合意の下で策定され、国土交通大臣が認定した地域公共交通再編実施計画等に基づいて地域公共交通網を再構築する取組に対して、国は、重点的に支援することにより、同計画の実効性や同計画に基づく地域の主体的な取組の持続可能性を高めていくこととする。

また、国は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第二十九条の二第一項第一号に規定する出資及び貸付けを活用して、公共交通事業者が、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生のための取組を行う際には、その取組が適切に進められるよう、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構並びに関係する地方公共団体及び民間事業者の連携の強化に努めることとする。

その際、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構は、国並びに関係する地方公共団体及び公共交通事業者等と連携し

つつ、民業補完性や中長期における収益性の確保等が図られるよう、十分な体制を構築して出資及び貸付けを実施することとする。

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・合意形成及び地域公共交通の導入・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。

加えて、地域公共交通を担う人材である運転者等の確保については、基本的には事業者の努力によるべきものであるが、国としても、事業者の取組をサポートしていくことが必要である。

また、国は、全ての地方公共団体が、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に努めることを踏まえ、各地域に対して地域公共交通計画の作成等について適切な助言を行うよう努めるとともに、地域公共交通に係る施策の実施状況に関する評価結果が送付された際には、必要に応じて助言を行うこととする。

③・④ (略)

(2) 都道府県の役割

都道府県は、広域的な観点から、地域公共交通の活性化及び再生の取組に主体的・主導的に取り組むことが重要である。あわせて、国と連携しつつ、市町村等を中心とした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

つつ、民業補完性や当該取組の中長期における収益性の確保等が図られるよう、十分な体制を構築して出資及び貸付けを実施することとする。

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。

加えて、地域公共交通を担う人材である運転者等の確保については、基本的には事業者の努力によるべきものであるが、国としても、これらの取組をサポートし、他の事業者への普及を進めていくことが必要である。

③・④ (略)

(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。その際、地域公共交通が「地域の活性化」という地方行政

報提供、助言等についても積極的に講ずることとする。その際、地域公共交通が地域の活性化という地方行政の主要な目的を果たすための重要な手段の一つであることを十分認識した取組とすることが必要である。

また、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つたときは、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またがる移動の確保に資すると判断した場合には、積極的に計画作成に参画することが望ましい。

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、自らを中心となつて、また、他の市町村や都道府県と連携して、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。その際、地域公共交通が地域の活性化という地方行政の主要な目的を果たすための重要な手段の一つであることを十分認識した取組とすることを、地域のニーズをきめ細かく把握し、地域の輸送資源の総動員に向けて、関係者との調整に積極的に取り組むことが必要である。

特に、生活圏の単位が複数の市町村にまたがる場合は、他の市町村や都道府県と共同して地域公共交通計画を作成するなど、広域的な観点に立って取り組むことが求められる。

の主要な目的を果たすための重要な手段の一つであることを十分認識した取組とすることが必要である。

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、公共交通網を形成すべき生活圏の単位が複数の市町村にまたがり、広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、市町村と共同して形成計画を作成するなど、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、自らを中心となつて、また、他の市町村や都道府県と連携して、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。その際、地域公共交通が「地域の活性化」という地方行政の主要な目的を果たすための重要な手段の一つであることを十分認識した取組とすることが必要である。

特に、公共交通網を形成すべき生活圏の単位が複数の市町村にまたがる場合は、他の市町村や都道府県と共同して形成計画を作成するなど、広域的な観点に立って取り組むことが求められる。

また、地域の関係者の信頼を得ながら、このような取組を効果的に実施していくためには、地域公共交通を専門的に担当する職員や、幅広い部局から職員が参画する横断的なプロジェクトチームを置くことも意義が大きい。

一方で、人材不足等のため地域公共交通を専門的に担当する職員を配置することが困難な市町村や、ノウハウの不足している市町村については、国が実施する研修・セミナーや地域公共交通計画作成のためのガイドライン、人材紹介の取組等の積極的な活用及び各市町村間での連携を通じ、地域公共交通に関する施策を進めていくことが求められる。

#### (4) 公共交通事業者等の役割

公共交通事業者は、協議会等における協議に積極的に参画するとともに、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し、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こととする。特に、複数事業者が存在する地域においては、独占禁止法特例法に基づく共同経営計画を活用しながら、複数事業者間の路線、定額運賃、ダイヤなどの調整を図ることで、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に取り組んでいくことが重要である。

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、MaaSの導入を含めた公共交通事業者同士の連携強化に取り組みながら、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。

また、公共交通事業者は、ICカードやスマートフォン等の技術も活用しつつ、より詳細な利用実態や潜在的な需要の把握をはじめとして、従来行ってきた事業のやり方にとらわれず、地域公

また、地域の関係者の信頼を得ながら、このような取組を効果的に実施していくためには、地域公共交通を専門的に担当する職員や、幅広い部局から職員が参画する横断的なプロジェクトチームを置くことも意義が大きい。

#### (4) 公共交通事業者の役割

公共交通事業者は、協議会等における協議に積極的に参画するとともに、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し、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こととする。

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。

また、公共交通事業者は、ICカード等の技術も活用しつつ、より詳細な利用実態や潜在的な需要の把握をはじめとして、従来行ってきた事業のやり方にとらわれず、地域公共交通の利用減少

公共交通の利用減少を食い止め、回復していく取組を展開するよう努めることとする。また、経営改善の取組の企画に当たっては、大学との連携や外部人材の登用等による企画機能の強化も有効である。あわせて、こうした取組が利用者、地方公共団体等の関係者に理解されるよう説明や周知に努め、必要に応じ、地方公共団体に對して、地域公共交通計画の作成又は変更を提案していくことが期待される。

加えて、地域公共交通のあり方の検討に必要な情報・データに関係者間で適切に共有することは合意形成の基盤となるため、個人情報及びプライバシーの保護に配慮しつつ、そのような情報・データを積極的に提供することが求められる。なお、情報・データの提供を受けた地方公共団体等は、公共交通事業者の競争上の地位その他正当な利益を害さないよう、当該情報・データを適切に取り扱うこととする。

その他、公共交通事業者には、貨客混載等の生産性向上の取組も求められる。

さらに、路線バスやタクシーといった従来からの公共交通を担う事業者のみならず、自家用有償旅客運送、スクールバス、福祉輸送、送迎サービスその他の地域の輸送資源を担う者（NPO、学校、病院、地元企業、観光事業者等）についても、地域の公共交通の活性化及び再生に積極的に関与することが求められる。

(5) 住民、公共交通の利用者の役割

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、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する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。

を食い止め、回復していく取組を展開するよう努めることとする。また、経営改善の取組の企画に当たっては、大学との連携や外部人材の登用等による企画機能の強化も有効である。あわせて、こうした取組が利用者、地方公共団体等の関係者に理解されるよう説明や周知に努め、必要に応じ、地方公共団体に對して、形成計画の作成又は変更を提案していくことが期待される。

加えて、地域公共交通のあり方の検討に必要な情報・データに関係者間で適切に共有することは合意形成の基盤となるため、個人情報及びプライバシーの保護に配慮しつつ、そのような情報・データを積極的に提供することが求められる。なお、情報・データの提供を受けた地方公共団体等は、公共交通事業者の競争上の地位その他正当な利益を害さないよう、当該情報・データを適切に取り扱うこととする。

その他、公共交通事業者には、貨客混載等の生産性向上の取組も求められる。

(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、持続可能な地域公共交通網の形成に資する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

## 2

### 関連する施策との連携及び関係者間での連携

地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に当たっては、都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化その他のまちづくりをはじめとして、観光振興、健康、福祉、環境など様々な分野における施策との連携を図ることが重要である。あわせて、輸送需要の減少下における利便性・効率性の向上の観点から、事業者による競争だけではなく、事業者間における連携促進を図る施策の重要性も高まっていることを踏まえ、地域における関係者間での緊密な連携を図ることが必要である。

国においては、地方の活力を維持するとともに、個性あふれる地方の創生を図っていくことを念頭に置きつつ、国土交通省のみならず、これらの施策に関係する府省の連携の下、総合的な支援を講じていくこととする。とりわけ、本省及び地方支分部局の双方において、まちづくりと地域公共交通の担当者が合同して、地方公共団体等に助言等を行っていくことをより一層推進する。

地方公共団体においては、地方の総合行政を担う立場から、まちづくり、観光振興、福祉その他の観点を踏まえながら、これまで連携が十分でなかった分野を含め、関連する施策との連携を図りつつ、総合的かつ計画的に施策を実施していくことが期待される。

さらに、近年の大規模災害の頻発、新型コロナウイルス感染症の流行といった現状や、複数事業者間の連携の必要性の高まりを踏まえ、地方公共団体や公共交通事業者など関係者が一体となって、次のような施策の検討を進めていくことも重要になってきている。

### (1) 災害対策と連携した地域公共交通施策

地域の住民生活や企業による経済活動を維持していく上で、豪

## 2

### 関連する施策との連携

持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に当たっては、都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化その他のまちづくりをはじめとして、観光振興、健康、福祉、環境など様々な分野における施策との連携を図ることが重要である。

国においては、地方の活力を維持するとともに、個性あふれる地方の創生を図っていくことを念頭に置きつつ、国土交通省のみならず、これらの施策に関係する府省の連携の下、総合的な支援を講じていくこととする。とりわけ、本省及び地方支分部局の双方において、まちづくりと地域公共交通の担当者が合同して、地方公共団体等に助言等を行っていくことをより一層推進する。

地方公共団体においては、地方の総合行政を担う立場から、まちづくり、観光振興、福祉その他の観点を踏まえながら、これまで連携が十分でなかった分野を含め、関連する施策との連携を図りつつ、総合的かつ計画的に施策を実施していくことが期待される。

例えば、高齢者の移動手段の確保については、福祉部局と交通局の連携による関係者相互の連携と理解を促進する必要がある。

### (新設)

雨や土砂災害といった大規模災害発生時の地域の移動手段の確保は必要不可欠であるため、平時から関係部局と連携しながら、防災に関する計画や災害復旧施策等の災害対策を踏まえた地域公共交通施策の検討が必要である。

(2) 感染症拡大を踏まえた地域公共交通施策

感染拡大防止対策を講じた運行や移動需要の減少に対応した事業の継続など、大規模な感染症の流行が発生した際の地域公共交通のあり方について、国や他の地方公共団体とも連携しながら、関係者と一体となって議論していくことが必要である。

(3) 共同経営等を活用した関係者間の連携促進

人口減少等による利用者数の急速な減少や運転者不足の深刻化により、公共交通事業者が厳しい経営環境に置かれている中、複数の事業者間で連携して地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を進めていくことが重要になってきている。そこで、国土交通大臣が認可を行った共同経営の取組について独占禁止法の適用を除外する独占禁止法特例法の制度を活用することが考えられる。当該取組に必要な共同経営計画を作成する場合には、地域公共交通計画等の内容や法定協議会から聴き取った意見を踏まえ、地域の公共交通政策との調和を図り、地域住民が真に求めるサービスの提供を目指すことが重要である。また、官民が連携して運送サービスの維持や利用者の利便性向上を図る観点から、共同経営計画と利便増進実施計画を一体的に策定することが望ましい。

このような取組を通じて、地域公共交通の活性化及び再生を図り、誰もが生き生きと暮らせる、持続可能で活力に満ちた地域社会の実現を目指していくことが必要である。

(新設)

(新設)

このような取組を通じて、地域公共交通の活性化及び再生を図り、誰もが生き生きと暮らせる、持続可能で活力に満ちた地域社会の実現を目指していくことが必要である。