「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行規則案」等パブリックコメントに対して頂いたご意見と 国土交通省の考え方

	該当項目	頂いたご意見	国土交通省の考え方
1	地域公共交通総合連携計画の作成の方法について	<p>施行規則案は、沿線市町村の共同作成を鉄道再生事業に限定しているが、複数市町村にまたがる事業は、鉄道再生事業以外も想定され、その際は複数市町村が共同しなければ通常は実施できない。よって地域公共交通総合連携計画に「複数市町村にまたがる路線に係る事業に関する事項を定める場合は、当該事業に係る路線の沿線市町村が、共同で、地域公共交通総合連携計画を作成することができる。」と修正するべきである。</p>	<p>ご指摘のように地域公共交通の範囲は、住民の日常を支える公共交通等の交通圏であり、一市町村の範囲を超えて広がっている場合も想定されます。そのため、本法律では、複数の市町村が共同して地域公共交通総合連携計画を作成することも可能としており(法第5条第1項)、地域の交通圏の実態に応じて柔軟な計画策定が可能となっております。</p>
2	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の要件等について	<p>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の目指すべき方向性は同じであるため、法第2条第6号、第7号、第8号の国土交通省令で定める運送サービスの質の向上の定義を事業別に変える必要はなく、「定時性の確保、速達性の向上、快適性の確保、安全性の向上、利用しやすい環境の向上等」に統一するべきである。</p>	<p>運送サービスの質の向上を図る観点におきまして、各高度化事業の目指すべき方向はご指摘の通り同じものであります。そのため原則として各高度化事業の運送サービスの質の向上の内容は、法律において明示され統一しております(法第2条第6項～同条第8項)。なお運送サービスの質の向上を図るためには、各高度化事業における事業特性を鑑みますと、事業特性に合わせた内容とすることが最善と考え原案としました点、ご理解頂きたいと考えます。</p>
3	軌道運送高度化事業関係	<p>加減速等に優れた車両の導入と軌道施設の改良を同時に実施するだけの資金を調達できる事業者は限られているので、軌道運送高度化事業の要件としては、車両の導入、施設の改良のいずれかが図られればよいこととすべきではないか。</p>	<p>「軌道運送高度化事業」が目指す、運送サービスの質の向上とそれによる地域公共交通の活性化を実現していくためには、優れた車両の導入と、旅客の乗降を円滑にする措置及び良好な走行環境を確保する措置の両方が重要であると考えております。</p> <p>新設の軌道については、車両、施設を一体的に整備することが必要になることから、両方の条件を満たすことを要件としております。また、既存の軌道の改良による場合には、両者を同時に整備することが困難な場合も想定されることから、御指摘のとおり、又は のいずれか一方が満たされることを要件としております。</p>

4	軌道運送高度化事業関係	「路線の再編や延長等を行い、既存の鉄道及び軌道との直通運転を行うこと」を軌道運送高度化事業の要件の一つとするべきではないか。	軌道運送高度化事業の要件は、施設や車両等の「高度化」という要素に着目して設定しております。御指摘のような内容も含め地域公共交通の活性化のためには様々な手法が考えられますが、その実現に当たっては、適切な施設整備や車両導入を行うことにより、軌道運送高度化事業の要件を満たすことが十分に可能であると考えております。
5	道路運送高度化事業関係	道路運送高度化事業の要件について、積雪寒冷地においては、路面凍結や地吹雪障害など、道路運送特有の雪氷災害が安全性や定時性を阻害する大きな要因となっているため、「道路運送の安全性及び定時性向上に資する措置に対応した機器又は施設を整備すること」と修文、 また積雪寒冷地における小屋形式の待合所や、主要バス停における屋根・ベンチ等は、旅客が快適にバス待ちをするに当たり不可欠な設備であるため、「旅客の待合時の快適性向上に資する施設を整備すること」の項目追加、「路線の再編や延長等を行うこと」の項目を追加することで、車両や設備の高度化と併せて実施することで大きな効果が期待されると思われる。	本省令でいう道路交通の円滑化に資する措置に対応した機器又は施設を整備することは、バス事業者が行う措置を想定していますが、路面凍結や地吹雪障害などへの対策は、道路運送高度化事業と併せて行われる、法第2条第7号に規定する道路管理者等が講ずる道路交通の円滑化に資する措置として行われ得るものと考えます。 次に、例示されているバス停留所に関する措置については、旅客の乗降の円滑化と待合時の快適性の向上等が一体として行われることが想定されるため、旅客の乗降を円滑にするための措置として実施することが可能であると考えます。 また、本法においては、バス路線の再編・延長等については、バス事業者自体の取組だけではなく、道路管理者等による道路交通の円滑化のための措置との連携や、他の交通モードやまちづくりとの連携など、地域の公共交通全体のあり方について総合的に考える中で検討されていくものであり、道路運送高度化事業はこれらの検討を受けて、バス事業者自体が行う取組について定めるものであると考えます。 以上のことをふまえ、原案としました点、ご理解頂きたいと考えます。
6	新地域旅客運送事業関係	新地域旅客運送事業において、すでに廃止された鉄軌道路線を活用して運行する場合には、専用道路を運行するバスと同等に考えられることから、当該認定申請の基準や手続を道路運送法による規制と同一のレベルまで緩和すべきではないか。	既に廃止した鉄道施設を活用する場合であっても、事業を行う者が責任を持って当該施設を維持・管理し、運行の安全性を確保していくことが絶対に必要です。従って、新地域旅客運送事業を行おうとする主体が、そのような責任を果たしうるか否かを審査することが、鉄道事業の観点からは是非とも必要であることを御理解いただきたいと考えます。

7	その他	<p>地方財政は、地方交付税の削減などで逼迫し、また、地方債の発行は、起債制限比率などの制約により、現実には債権発行の余地はほとんどない。そのため法の目的実現には、地方自治体に対する財源対策として、地方債のみではなく、法の規定する事業への直接的な補助金制度を設けることが必要である。</p>	<p>地域公共交通活性化及び再生に対する国の支援は、地方債特例の他にも、地域公共交通総合連携計画の計画策定経費に対して地方交付税措置の支援、地方バス路線確保に係る既存の地方交付税措置等活用し支援を行うこととしております。</p> <p>また地域公共交通総合連携計画に位置づけられたLRTの整備、バスサービスの改善等の施策・事業についても、関係予算を必要に応じて可能な限り重点配分・配慮を行うこととしております。</p> <p>また平成20年度財務省に対しての概算要求においても、当法律を活用し地域のニーズに応えるため、鉄道・バス・旅客船等の事業をパッケージで地域の協議会に対し、一括支援する柔軟な制度の創設を要求しているところであります。</p>
8	その他	<p>鉄道再生事業だけではなく、存続している鉄道の利用者サービス向上につながる事業についても、法の対象とすべきではないか。</p>	<p>本法では、地域が鉄道事業者と一体となって鉄道活性化策に取り組む場合には、地域公共交通総合連携計画を策定し、同計画の下で関係者が連携しながら当該路線の活性化や経営の改善に幅広く取り組んでいくことが可能となっており、御指摘の内容は本法に盛り込まれていると考えます。</p>