

新規制定	平成19年 9 月26日総務・国土交通省告示第 1 号
一部改正	平成20年10月 1 日総務・国土交通省告示第 2 号
全部改正	平成26年11月20日総務・国土交通省告示第 1 号
一部改正	平成27年 8 月25日総務・国土交通省告示第 2 号
一部改正	平成28年 3 月31日総務・国土交通省告示第 2 号
一部改正	平成28年 5 月26日総務・国土交通省告示第 4 号
一部改正	平成30年 4 月19日総務・国土交通省告示第 1 号
一部改正	令和 2 年11月26日総務・国土交通省告示第 1 号
一部改正	令和 5 年 6 月30日総務・国土交通省告示第 1 号
全部改正	令和 5 年 8 月31日総務・国土交通省告示第 2 号
一部改正	令和 8 年 9 月18日総務・国土交通省告示第 2 号

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

目次

前文

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

- 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
- 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
 - (1) 住民、来訪者の移動手段の確保
 - (2) 地域社会全体の価値向上
 - (3) 安全・安心で質の高い運送サービスの提供等
 - (4) デジタル技術等の活用による利便性・生産性向上の促進

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共交通の活性化及び再生に関する基本的な方針
 - (2) 地域公共交通計画の区域
 - (3) 地域公共交通計画の目標
 - (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
 - (5) 地域公共交通計画の達成状況の評価に関する事項
 - (6) 地域公共交通計画の期間
- 2 都市計画等との調和
- 3 協議会
 - (1) 協議会の構成員

(2) 連携促進団体

(3) 留意事項

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

(1) 実施計画の認定

(2) 公共交通事業者等に求める必要な協力

(3) 軌道運送高度化事業に関する留意事項

(4) 道路運送高度化事業に関する留意事項

(5) 海上運送高度化事業に関する留意事項

(6) 鉄道事業再構築事業に関する留意事項

(7) 鉄道再生事業に関する留意事項

(8) 自動車地域旅客運送サービス再構築事業に関する留意事項

(9) 海上運送利便確保事業に関する留意事項

(10) 地域旅客運送サービス継続事業に関する留意事項

(11) 貨客運送効率化事業に関する留意事項

(12) 地域公共交通利便増進事業に関する留意事項

2 その他留意事項

四 再構築方針の作成に関する基本的な事項

1 再構築協議会に関する事項

(1) 再構築協議会の組織に係る区間

(2) J R 各社のローカル路線の区間の取扱い

(3) 沿線の地方公共団体への意見聴取

(4) 再構築協議会の構成員

(5) 関係する地方公共団体及び公共交通事業者等に求める必要な協力

(6) 再構築協議会における協議

2 交通手段再構築実証事業に関する事項

3 再構築方針に関する事項

(1) 交通手段再構築を第二十九条の三第二項各号に掲げる措置のどちらの措置により実施するか別の交通手段再構築に関する基本的な事項

(2) 交通手段再構築を実施する区域

(3) 交通手段再構築の目標

(4) 交通手段再構築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

(5) 交通手段再構築の目標の達成状況の評価に関する事項

(6) 交通手段再構築の実施時期

(7) 都市計画等との調和

(8) 利害関係者への意見聴取

4 その他留意事項

- 五 新地域旅客運送事業に関する基本的な事項
- 六 新モビリティサービス事業に関する基本的な事項
- 七 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
- 八 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) 国の役割
- (2) 都道府県の役割
- (3) 市町村の役割
- (4) 公共交通事業者等の役割
- (5) 連携促進団体の役割
- (6) 施設利用者用運送サービス提供者の役割
- (7) 住民、公共交通の利用者の役割

2 関連する施策との連携

- (1) 災害対策と連携した地域公共交通施策
- (2) 大規模な感染症流行に備えた地域公共交通施策
- (3) 共同経営等を活用した地域公共交通施策

我が国では従来、地域旅客運送サービスの提供の確保は、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運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、地域旅客運送サービスは、住民の豊かな暮らしの実現や地域の社会経済活動に不可欠であるにもかかわらず、近年、急速な少子高齢化と人口減少に加え、地域公共交通を担う運転者等の担い手不足の深刻化、旅客の運送の用に供する輸送施設の老朽化の進展、ライフスタイルの変化等に伴い、地方部をはじめとして、民間事業者による運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、高齢者による運転免許証の自主返納や、学校、病院等の統廃合等により、移動手段としての公共交通の社会的な重要性が増大しており、結果として、通勤、通学、通院、買物等の日常生活や観光の際に必要な移動手段が十分に確保されていない「交通空白」が全国で発生している。

「交通空白」の影響は、単なる移動手段の不足にとどまるものではない。通学、通院、買物等のための移動が家族による送迎に委ねられることにより、現役世代が多く時間を割かざるを得ない状況にある。これにより、就業や学び、消費、社会参加等の様々な活動に充てられたはずの時間が失われることとなる結果、「交通空白」は、地域と個人の成長の機会を奪う「見えない壁」として、地方の生活や経済に大きな影響を及ぼしている。こうした制約を取り除き、地域と個人が本来持つ力を最大限に引き出すためにも、その解消は喫緊の課題となっている。

さらに、都市機能や居住の誘導といったまちづくり施策や、近年の訪日外国

人観光客の増加も踏まえた、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が重要となっている。官民や交通事業者間、他分野との垣根を越えた連携と協働を進め、地域の輸送資源をフル活用することにより、運送サービスの利便性・生産性を向上させながら、将来にわたる持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保し、人々が地域において安心して暮らし続けられる生活環境を構築することが求められている。

また、デジタル技術を活用したモビリティサービスの高度化は一定程度普及が見られる一方、システムやデータ、業務プロセス等が交通事業者ごとに個別最適化されている状況にあることから、標準化をはじめとするD X（デジタル・トランスフォーメーション）の取組により、関係者の連携・協働をより一層促進するための環境を整備することが求められている。さらに、公共交通分野の脱炭素化に向けた車両の電動化や再生可能エネルギーの地産地消等のG X（グリーン・トランスフォーメーション）の取組により運送サービスの質の向上を図る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、交通D X・G X、地方公共団体や民間の多様な主体との連携と協働、地域経営における連携強化等を通じ、「交通空白」の解消と将来的な発生の抑制、ひいては持続可能な地域公共交通の実現を図る必要がある。

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。以下「法」という。）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。これに加え、近年、地域公共交通を担う運転者等の担い手不足の深刻化や、旅客の運送の用に供する輸送施設の老朽化が進展し、民間事業者による運送サービスの提供の継続に困難が生じている。一方で、高齢者による運転免許証の自主返納や、学校、病院等の統廃合等により、通勤、通学、通院、買物等の日常生活や観光の際に必要な移動手段を確保する社会的な重要性は増大しており、「交通空白」の解消が喫緊の課題となっている。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、近年の訪日外国人観光客の増加や国内観光需要の高まりを受け、一部の場所や時間帯において過度な混雑や積み残しが生じてしまうなどの課題が顕在化しており、観光需要に対応した便利で利用しやすい公共交通サービスの確保・充実、地域の交流拡大・観光振興の基盤としての重要性を増している。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、交通やサービスそのもの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、公共交通は平均値として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。

また、AI等を活用した新技術や、モビリティサービスを通じて地域公共交通の利便性向上を図るため、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、ともす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、移動ニーズに対応しきれない場合には、複数の公共交通事業者の共同化・協業化や、学校、医療施設、福祉施設、商業施設、宿泊施設等の利用者向け送迎サービスなど地域の輸送資源のフル活用に取り組むとともに、観光需要の取り込みも含めた地域における移動需要の創出を図りながら、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、その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

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。

少子高齢化・人口減少や運転者等の担い手不足により、「交通空白」が全国で発生しており、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もあることから、その維持・改善は重要である。その際、就航する船舶が法定検査に伴い造船所に入渠している間も離島の住民への影響が回避できるよう、必要な運航の確保を推進する必要がある。

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の導入、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、学校、医療施設、福祉施設、商業施設、宿泊施設等の利用者向け送迎サービスなど地域の輸送資源のフル活用のほか、観光需要の取り込みを含めた移動需要の創出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的、局所的な対応をするのではなく、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、異なるモードに転換する、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、運転者や車両等の輸送資源について、他の公共交通事業者その他の地域の関係者による協力のあっせんを行うなど、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鑑み、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・医療、福祉・介護、教育、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、地域の実情に応じ次の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

深刻化する人口減少社会において都市の再生を図るためには、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、諸機能が誘導・確保された拠点同士、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運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。

さらに、高度経済成長期に形成された郊外戸建て住宅団地等の多くは、地域住民の高齢化に伴い、空き家や空き地の増加、生活利便性の低下、コミュニティの弱体化等に加え、交通機能の低下が大きな課題として認識されていることから、今後、子育て世代など多様な世代が安心して住み続けることができるよう、住宅地の再生と移動手段確保の取組を一体的に進めるべく、住宅政策や地域交通政策に携わる関係者がより一層連携していくことが重要である。

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、交通やサービスそのものが観光資源として誘客に活用できることか

ら、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周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の連携による相乗効果の発揮を図ることが重要である。

観光立国推進基本計画（令和八年三月二十七日閣議決定）においても、持続的に観光客を受け入れながら、その効果を全国に波及させていくためには、交通ネットワークを活かした地方誘客を通じて観光客の流れそのものを構造的に変えていくことにより、観光需要を分散させることが不可欠であることや、観光客の需要を取り込むことにより、「交通空白」における地域住民の移動手段の確保に寄与することなどが定められているところであり、地域交通施策と観光振興施策のより一層の連携が求められている。

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、キャッシュレス決済の導入など、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

第六次環境基本計画（令和六年五月二十一日閣議決定）においては、脱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、自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及び公共交通自体の更なる脱炭素化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等

(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に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、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）、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。

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。

(4) デジタル技術等の活用による利便性・生産性向上の促進

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。また、地域交通の連携・協働をさらに深めていくための社会共通の技術基盤として、事業者ごと、さらには事業者内の業務単位ごとに個別最適化されているシステム、データ、業務等が連携するための標準化の推進が求められる。具体的には、地域の実情に応じ、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、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Ａ

I 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 MaaSを活用した利用者の利便性向上

MaaS (Mobility as a Service) 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 デジタル技術の活用による連携・協働の推進

地域の輸送資源のフル活用や共同化・協業化等の地域公共交通の連携・協働に当たっては、システムやデータ、業務プロセス等の標準化を進めることが重要である。効果的かつ効率的な連携・協働のため、国土交通省が策定した標準仕様等に準拠することが望ましい。

④ データの共有・利活用の促進

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、各公共交通事業者の持つ利用実績や運行情報、事業情報等のデータについて積極的に共有を図り、データに基づく関係者間の議論を促進し、その積極的な利活用に取り組むことが必要である。

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及びその骨格となる公共交通軸を具体的かつ即地的に定めるとともに、その将来像の中で公共交通が果たすべき様々な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

地域経営の視点から、立地適正化計画（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をいう。以下同じ。）をはじめとするまちづくり、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、観光スポットにおける公共交通の利便性を高めるほか、都市の骨格となる公共交通軸の形成を図り、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。

持続可能な都市の実現のためには、医療、福祉等の都市機能の誘導・確保や公共交通沿線への居住の誘導を行うコンパクトなまちづくりと連動しながら、駅やバスターミナル等の交通結節点周辺に生活関連施設等の機能を集積させ、沿線の需要の創出を図ることにより、都市全体としての価値を高めていくことが重要である。そのためには、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、乗合タクシー、自家用有償旅客運送など多様な運送サービスの導入、他分野との垣根を越えた連携と協働など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、駅やバスターミナル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は、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、中長期的に実現するまちづくりまであらゆる取組が考えられるが、構想・計画策定段階から、まちづくりとコンパクト・プラス・ネットワークの根幹である公共交通を一体的に捉え、地域一丸となって検討・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ことや交通やサービスそのものを観光資源として活用すること等も含む、観光地の魅力向上・高付加価値化を図る観点から、地域公共交通の充実を図ることが不可欠である。

さらに、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図るためには、地域住民の移動と観光旅客の移動を別個の課題として捉えるのではなく、両者を複合的・統合的に捉える必要性が高まっている。このため、地域公共交通計画の作成に当たっては、地域住民の移動需要に加え、観光旅客の移動需要についても具体的に把握し、一体的な交通サービスの設計を検討するなど、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、学校、医療施設、福祉施設、商業施設、宿泊施設等の利用者向け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、地域の輸送資源をフル活用し、かつ、観光需要の取り込みも含めた移動需要の創出や交通ネットワークの統合等を行いながら、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、地域の実情に応じ、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、L R T・B R Tの整備やA Iを活用したオンデマンド交通、超小型モビリティ、グリーンスローモビリティ、シェアサイクルの活用、さらにはこれらを連携させたM a a Sの導入等も視野に入れるべきである。

④ 住民の協力を含む関係者の連携と協働

地域公共交通は、住民の買物や通院など、日常生活に当たっての移動手段であるだけでなく、コミュニティの形成に当たって不可欠な地域の共有財産としての役割も有している。地域公共交通の利用者たる住民のニーズを的確に反映させるだけでなく、住民が主体となって地域公共交通を考え、さらには運営にも関わるといった積極的・継続的関与を行うことが、地域公共交通の持続可能性の確保の観点からも必要である。

また、企業、学校等において可能な限りモビリティ・マネジメント（教育や啓発により住民を公共交通の利用に誘導する手法）を実施することにより、住民の間に地域公共交通についての意識の醸成を図ることが重要である。

さらに、地域の多様な関係者が連携と協働を行い、分野の垣根を越えて、地域における潜在的な輸送需要に的確に対応することで、地域の輸送資源をフル活用した移動手段の確保が期待される。

(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、個別的、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地域公共交通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、積極的に地域公共交通計画の作成に参画することが望ましい。

さらに、市町村の人材やノウハウが不足していることなどにより、市町村単独での地域公共交通計画の作成が困難な場合には、市町村からの要請を必ずしも待たずに、複数市町村が連携して地域公共交通計画を作成することを都道府県が率先して調整するとともに、広域的な地域公共交通計画を都道府県が作成する場合においては、そうした市町村の行政区域内における移動の確保についても記載することが有効である。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、地域公共交通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、当該市町村は、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、当該地域公共交通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、経済振興や健康・医療、福祉・介護、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クロスセクター効果があると考えられること、加えて多様な関係者の主体的な参画を促す観点から、単に事業・施策を実施した結果であるアウトプットのみに着目するのではなく、その実施により交通が生み出す成果であるアウトカムに着目して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、地域公共交通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地域旅客運送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が考えられる。その上で、これらの地域旅客運送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学校、医療施設、福祉施設、商業施設、宿泊施設等の利用者向け送迎サービスなど地域の輸送資源をフル活用する取組、地域の関係者との連携と協働の取組も含め、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、地域の多様な関係者が連携と協働を行い、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、潜在的需要を含む地域の実情に応じて、コミュニティバスの運行、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、L R TやB R T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、I C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連携と協働の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っては、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、国庫補助金（地域公共交通確保維持改善事業等）だけでなく、社会資本整備総合交付金や財政投融资の活用、他分野との連携による資金の確保、民間からの投資・融資、寄附金の受入など、多様な資金の調達方策の検討・活用等を通じて、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、自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しながら、アウトカム指標の状況の検討を通じて、P D C Aサイクルを回すことが必要である。

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上で必要と認めるときは、当該地域公共交通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、七に定める事項に留意しつつ、地域公共交通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

地域公共交通計画の期間は、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、設定される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、まちづくりをはじめ、観光振興、健康・医療、福祉・介護、教育、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、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（平成十年法律第百十七号）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が策定されている地域においては、これらの計画等との調和の確保に留意する必要がある。さらに、公共交通はコンパクト・プラス・ネットワークの根幹をなすものであることから、地域公共交通計画と立地適正化計画は、同一の公共交通軸を定め、相互に関連するKPIを設定するなど内容を連動させ、一体的に作成することが望ましく、両計

画の作成や見直しを同時期に行うことや、両計画を一つの計画として作成することも有効な手段として考えられる。また、立地適正化計画で示した誘導施策等の実現に向けて、必要な公共交通に関する施策を地域公共交通計画に位置付けて推進していくことが重要である。両計画の作成過程においては、公共交通の担当部局とまちづくりの担当部局の双方が情報共有などの連携を図りつつ、積極的に両計画の作成に係る業務等を行うことにより、地域公共交通の確保・充実と居住・都市機能の誘導が好循環をもたらしながら効果的に図られるよう、十分に内容の調整を行うべきである。

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。持続可能な地域公共交通の実現を図る上では、協議会の運営方法等の一層の工夫によって、協議会が有効に機能し、地域の多様な関係者間での協議が活発に行われることが重要である。

(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、自家用有償旅客運送者、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、高齢者や障害者を含む公共交通の利用者のほか、連携と協働を効果的に推進していくため、福祉・介護関係事業者や医療関係者、NPO、商業施設、地元企業、学校、観光事業者、次代の地域社会を担う若者、まちづくりの推進を図る活動を行う団体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。地域公共交通に関する専門的な知識の有無にかかわらず、幅広い分野からの参画を促すには、地域の公共交通の活性化及び再生に向けた検討・議論の材料となるデータについて、協議会で共有することが効果的である。

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・医療、福祉・介護、教育、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、日頃から当該地域公共交通を利用し、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生かす観点から、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、地域にとっ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。

(2) 連携促進団体

地方公共団体における人材やノウハウの不足が課題となる中において、その機能・役割を補完・強化することにより、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図るためには、地域の関係者相互間の連絡調整及び連携の促進を行う民間団体を連携促進団体として協議会の構成員に追加し、その活動をより一層促進することにより、蓄積された知見やリソースを活用することが望ましい。

地方公共団体が協議会の構成員に追加する連携促進団体を選定する方法については、例えば、公募による参加申出を踏まえた選定や、地域の関係者からの推薦を踏まえた選定、地方公共団体が要件該当性を確認した上での参画依頼など様々な方法が考えられるところ、協議会を設置及び運営する地方公共団体が地域の実情を踏まえて判断することが可能である。その際、特定の企業や団体の利益が誘導されたり、中立性が損な

われたりしないよう留意する必要がある。

連携促進団体の要件を満たすためには、当該民間団体が連絡調整のみならず、連携の促進を実施している必要がある。連絡調整とは、合意形成の場の設定や関係者への必要な情報提供、軽微な関係者間調整を行うことを指し、連携の促進とは、地域の輸送資源のフル活用等、地域の関係者の連携と協働により地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図る上で必要となる施策の企画立案や関係者間の利害調整、地域旅客運送サービスの提供の支援等を行うことを指す。

地方公共団体が連携促進団体を選定する際には、上記の要件を満たすことに加え、連携促進団体としての活動を継続的かつ中立的に実施することが可能かを確認することが適当である。また、連携促進団体が地方公共団体の機能を補完・強化する存在として地域に受容され、その活動を円滑に実施していくためには、地方公共団体が連携促進団体の選定方法や選定理由について、地域住民等に対して明確に示すなど、選定過程の透明性を十分に確保することが重要である。

また、地方公共団体が連携促進団体を選定した後についても、定期的に活動状況のフォローアップを実施するなど、制度の適切な運用に努めるべきである。

なお、連携促進団体については、地方公共団体の機能・役割を補完・強化する役割を担うものであり、地域交通施策については、地方公共団体の責任のもとで最終的な実施等の判断を行うことに留意する必要がある。

(3) 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。その際、議決方法については、必ずしも全会一致を求めるものではなく、迅速かつ効果的な意思決定を行う観点から、関係者への意見聴取の機会を十分に確保した上で、議案の内容に応じて、多数決も含めて協議会としての意思決定を行うことが可能である。また、速やかに議事録を公開するなど、最大限の透明化を図る必要がある。

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、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。

やむを得ず路線等が休止又は廃止に至ってしまう場合には、代替交通を円滑に確保することにより、地域住民への影響を最小限にとどめることが重要である。特に、協議会における協議を経て地域公共交通計画に位置付けられた路線等について、公共交通事業者等が休止し又は廃止しようとするときは、代替交通のあり方についても、協議会における協議を経て決定することが適切であることから、当該公共交通事業者等は、道路運送法に基づく国土交通大臣への届出を行う前に、こうした協議に要する期間を十分に確保できるよう、協議会に対して情報提供を行うよう努めるべきである。

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、当該地域公共交通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、当該地域公共交通特定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地域公共交通特定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。このとき、実施計画に定める事項は、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。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、一２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。

併せて、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。また、地域公共交通特定事業に関する事項を定めた地域公共交通計画は、二 1 (1)に掲げる基本的な方針に沿って作成されている必要がある。

なお、実施計画の内容に変更が生じる場合には、変更認定の申請を行う必要がある。軽微な変更については、変更認定を要しないこととしているが、その場合であっても軽微変更の届出は必要であり、その他個別事業法に基づくものも含め、必要な手続が行われるよう留意する必要がある。

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百八十七号）、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) 公共交通事業者等に求める必要な協力

地方公共団体は、鉄道事業再構築実施計画、自動車地域旅客運送サービス再構築実施計画、海上運送利便確保実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画又は地域公共交通利便増進実施計画を作成するため必要があると認めるときは、公共交通事業者等に対し、資料又は情報の提供その他の必要な協力を求めることができる。この場合において、当該公共交通事業者等は、正当な理由がある場合を除き、その求めに応じなければならない。公共交通事業者等が行う協力の例としては、利用実績をはじめとするモビリティ・データの提供等が想定される。

「正当な理由がある場合」とは、例えば、データ提供が公共交通事業者等の経営や営業に不利益を与える場合や、データ提供に係る作業負担が通常の業務運営に著しく不利益を及ぼす場合、地方公共団体における情報取扱いのための安全管理体制が不十分である場合、公共交通事業者がデータを保有していない場合等が想定される。

(3) 軌道運送高度化事業に関する留意事項

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、地方公共団体、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。

(4) 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、次の点に留意する必要がある。

法第二条第七号イに掲げる事業については、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走行円滑化措置が行われることが必要であり、また、連節バスの円滑な導入に当たっては、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不可欠であることから、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。

同号ロに掲げる事業については、単に新技術を導入するだけでなく、地域のニーズや課題に的確に対応し、かつ、運送サービスの質の向上が図られるものとなるよう、地方公共団体等とも十分に連携することが望ましい。

同号ハに掲げる事業については、電気自動車は、走行時において二酸化炭素などの温室効果ガスを排出しないことから地域の脱炭素化につながることはもとより、騒音及び振動の程度が低く、かつ、転倒防止につながる優れた加減速性能を有する、利便性及び安全性の観点からも優れた移動手段であり、その静穏性を生かして観光地等における魅力的な移動手段となることも想定されるなど、地域全体の価値向上につながることを期待され、その導入する路線等の検討に当たっては、こうした走行特性や航続距離なども踏まえることが重要である。

(5) 海上運送高度化事業に関する留意事項

海上運送高度化事業については、海上運送事業の運送サービスの質の向上に加え、陸上の公共交通との円滑な乗継ぎを組み合わせなければ、地域のニーズを満たすことができない場合も多いことから、海上運送高度化事業の実施と併せた、陸上の公共交通の再編や利便性向上策も実施することが望ましい。また、運航に多くの燃料油を消費する海上運送事業の特性を踏まえ、新たな船舶の導入に際しては、経済性の向上及び環境負荷の低減にも留意することが必要である。

(6) 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は、大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な状況にある路線の全部又は一部の区間を対象に、地方公共団体等の支援を受けつつ事業構造の変更を行うとともに、利用者の利便を確保するものであり、事業継続が困難となり、又は困難となるおそれがある赤字の鉄道事業者のみならず、制定時の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（昭和六十一年法律第八十八号）第一条に規定する旅客会社（以下「JR各社」という。）や大手民鉄（十六社）のローカル路線の区間も対象となる。また、鉄道事業再構築事業の対象となる区間については、旧日本国有鉄道経営再建促進特別措置法施行令（昭和五十六年政令第二十五号。以下「旧国鉄再建特措法施行令」という。）第三条柱書に規定するバス転換の基準であった旅客輸送密度四千人未満の区間か否かを目安とする。

また、事業構造の変更に加えて利用者利便の確保が鉄道事業再構築事業の要件とされていることを踏まえ、地方公共団体等は、ＪＲ各社や大手民鉄（十六社）のローカル路線の区間を含め、対象区間に係る旅客鉄道事業について、事業者の経営の改善の観点ではなく、あくまで利用者利便の確保の観点から、一種の公共財・社会インフラとみなして関与することが期待される。

事業構造の変更については、重要な資産の譲渡及び譲受や事業の実施主体の変更等、様々な形態が含まれるが、それらが事業構造の変更に該当するかについては、鉄道事業再構築実施計画の実施期間（原則として十年以上）を通して、対象区間の維持と利便性の確保を図っていくための官民の合理的な役割分担が協定等により取り決められているかどうかを審査する。

また、鉄道事業再構築実施計画については、実施予定期間中の事業内容の変更及び実施予定期間の更新が可能である。

なお、東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社及び九州旅客鉄道株式会社（以下「ＪＲ上場四社」という。）の路線については、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）附則第二条に基づく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千六百二十二号）及び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）附則第二条に基づく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）（以下「大臣指針」と総称する。）に留意する必要がある。また、四１（２）で述べるとおり、ＪＲ各社のローカル路線の区間のうち、我が国の基幹的鉄道ネットワークを形成する区間については、当面、再構築協議会の対象としない一方、大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な状況にある区間については、地域公共交通計画に位置付けられた場合には、鉄道事業再構築事業の対象となり得る。

(7) 鉄道再生事業に関する留意事項

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、地方公共団体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、鉄道再生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。

(8) 自動車地域旅客運送サービス再構築事業に関する留意事項

自動車地域旅客運送サービス再構築事業については、地方公共団体

が、運送主体の選定や、公共交通事業者や施設利用者用運送サービス提供者等の地域の関係者からの協力のあっせんを行うなど、主導的な役割を果たすことが求められる。地方公共団体の人材やノウハウが不足する中において、こうした取組を進めるためには、関係者相互間の連絡調整や合意形成、実施体制の構築等について、連携促進団体の有する知見やリソースを活用することが有効である。

バス路線等における休止又は廃止のおそれの有無については、当該バス路線等において地域旅客運送サービスを提供する公共交通事業者等からの運行の継続やサービス水準の維持が困難である旨の申出や、減便等をはじめとするサービス水準の低下等に係る状況等を踏まえ、当該公共交通事業者等と協議の上、地方公共団体が判断する。

事業の実施に当たっては、地域の関係者間の協議において、当該バス路線等が存する地域における運送を、運送の種別又は態様の別のいかににかかわらず再び実施し、又は継続する必要性について認識を共有し、地域の共通認識として明確化した上で、公募に関する実施方針（公募を実施しない場合には、自動車地域旅客運送サービス再構築実施計画。以下三1(8)において同じ。）の作成を行うものとする。その際、地域の実情に応じて、都道府県や複数市町村が連携して事業を実施することについても検討を行うことが重要である。

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、その地域にあるべき地域旅客運送サービスの姿について、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、公共交通事業者間や地方公共団体間の共同化・協業化や、学校、医療施設、福祉施設、商業施設、宿泊施設等の利用者向け送迎サービス等も含めた地域の輸送資源のフル活用に積極的に取り組むとともに、現行の地域旅客運送サービスを必ずしもそのままの形態で維持するのではなく、自家用有償旅客運送や乗合タクシー、デマンド交通への転換といったダウンサイジングも含め、地域の実情に応じた最適な運送形態やサービス水準を検討し、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。

施設利用者用運送サービス提供者は、自動車地域旅客運送サービス再構築事業の円滑な実施に協力するよう努めるものとする。なお、施設利用者用運送サービス提供者をはじめとする地域の関係者の協力を得て地域旅客運送サービスを提供する場合であっても、一般乗合旅客自動車運送事業、一般乗用旅客自動車運送事業及び自家用有償旅客運送に係る道路運送法の安全規制がそれぞれ適用されるほか、事故が発生した際には、利用者との関係では、道路運送法等に基づき、運送主体が一義的な責任を負うことに留意する必要がある。

自動車地域旅客運送サービス再構築事業の実施に当たって、労働基準法（昭和二十二年法律第四十九号）、職業安定法（昭和二十二年法律第一百四十一号）、労働者派遣の適正な運営の確保及び派遣労働者の保護等

に関する法律（昭和六十年法律第八十八号）等の労働関係法令の適用がある場合には、これを遵守することが前提となる。

なお、自動車地域旅客運送サービス再構築実施計画の策定に向けた協議においては、二 3 (3) で述べたとおり、独占禁止法に抵触しないよう留意する必要がある。

(9) 海上運送利便確保事業に関する留意事項

海上運送利便確保事業については、一般旅客定期航路事業に係る航路のうち、旅客船検査時の運休や減便により地域住民の日常生活や社会生活への影響が生ずるおそれがあるものにおいて、地方公共団体が主体となって、当該航路を営む者に代わって人を運送する代替運航、当該航路を営む者から委託を受けて人を運送する代替運航又は当該航路を営む者への船舶の貸渡し（以下「代替運航等」という。）を行う者を選定し、当該代替運航等を実施させるものである。

代替運航等に係る船舶は、旅客船のみならず、旅客船以外の船舶であって旅客定員を有しているものも活用可能であるが、代替運航等の形態は定期運航であることを要することに留意する必要がある。

また、法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ことを目的としていることに鑑み、貨物船による代替運航等は対象とならないほか、海上運送利便確保事業が、民間事業者が自ら旅客船検査時における代替運航等を確保できない場合について、地方公共団体が主導して当該航路の利便の確保を図るものであることに鑑み、複数の事業者が運送を行っている航路は基本的に活用が想定されないことに留意する必要がある。

代替運航等を行う事業者の選定に当たっては、適切かつ迅速に代替運航等を実現するため、公募による選定のほか、地域の関係者間での協議を踏まえた地方公共団体による選定も可能である。

海上運送利便確保事業の実施に当たっては、船舶の貸渡しを実施する者は、必要に応じて事業の開始の日から三十日以内に船舶貸渡業の届出が必要になることに留意が必要である。

(10) 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、一般乗合旅客自動車運送事業又は一般旅客定期航路事業（以下「一般乗合旅客自動車運送事業等」という。）に係る路線等の収支状況を勘案し、一般乗合旅客自動車運送事業等を営む者からの申出等を契機として、地域の関係者間の協議において、当該路線等の維持困難性について認識を共有し、地域の共通認識として明確化した上で、公募に関する実施方針の作成を行うものとする。

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、その地域にあるべき一般乗合旅客自動車運送事業等の姿について、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の活用も含め、検討することが望ましい。

(11) 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。

貨客混載の取組に当たっては、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。

(12) 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、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、地域公共交通利便増進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乗合タクシー、自家用有償旅客運送など多様な運送サービスの導入等を適切に組み合わせながら、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。また、鉄道路線の全部又は一部の区間を廃止し、併せてバス等により新たな公共交通体系を実現しようとする場合も、地域公共交通利便増進事業の活用が可能である。

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、利便増進措置の実施主体たる公共交通事業者、地方公共団体等は、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。）に基づき、当該利便増進実施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ないが、併せて、事業内容に関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 (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、当該地域公共交通利便増進事業の実施区域において新たに三 1 (7) に規定する一般乗合旅客自動車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、当該者も地域公共交通利便増進事業に係る利便増進措置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らの事業許可等の新規参入の申請があった場合には、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った場合に当該申請があっ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。

地方公共団体と交通事業者が協定を締結して、エリア内の路線を一括して複数年にわたって運行する「エリア一括協定運行事業」に取り組もうとする場合には、利便増進実施計画に、交通サービス水準、費用負担等、実施方法に関する事項を記載することができる。

エリア一括協定運行事業を実施する区域においても同様に、一般旅客自動車運送事業の許可又は事業計画の変更の認可の申請があった場合、それにより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あるか否かを審査することとする。その審査に当たっては、当該利便増進実施計画に記載された協定で定められたサービス水準による運行の実施見込み等を踏まえ、判断することとする。法第二十七条の十八第八項の規定により、当該利便増進実施計画の認定を受けた地方公共団体が、当該申請に対し意見を提出する場合には、このような観点を踏まえることが望ましい。

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等、道路管理者、港湾管理者、公安委員会、住民及び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、当該地域公共交通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・社会インフラ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・医療、福祉・介護、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 再構築方針の作成に関する基本的な事項

1 再構築協議会に関する事項

一部のローカル鉄道においては、人口減少や少子化、自家用自動車の普及やライフスタイルの変化等の外的要因により、輸送人員が大幅に減少し、大量輸送機関としての鉄道の特性が十分に発揮できていない状況が見られる。こうした状況の中で、地域の関係者や当該ローカル鉄道の利用者にとって最適な形での交通手段の維持・確保を鉄道事業者の経営努力のみに委ねることは限界があり、まちづくりや観光振興に取り組む沿線の地方公共団体との連携と協働を通じ、鉄道輸送の高度化やバス等への転換といった再構築に取り組むことが急務である。

地域の関係者相互間の連携と協働を通じたこうした取組の検討は、関係地方公共団体が主体となった二以上の協議会その他の協議の場において行われるのが基本である。ただし、連携と協働に当たっては、広域的な観点からの検討が必要であり、また、利用者数の落ち込みが極めて厳しいことや、利用者利便が大幅に損なわれていること等早急な改善が求められる場合など、こうした連携と協働に国が関与することが特に必要であると認められる場合には、地方公共団体又は鉄道事業者の要請に基づき、国において再構築協議会を組織することとなる。

(1) 再構築協議会の組織に係る区間

次の三つの要件をいずれも満たす区間は、再構築協議会の組織の対象となる。

- ① 鉄道路線のうち、二以上の都道府県の区域にわたるもの又は一の都道府県の区域内にのみ存する路線で他の路線と接続して二以上の都道府県の区域にわたる鉄道網を形成するものとして国土交通大臣が定めるものの全部又は一部の区間

先述のとおり、ローカル鉄道の再構築に関する検討を含め、地域公共交通の活性化及び再生に関する協議は、引き続き、関係地方公共団体が主体となった二以上の協議会その他の関係者による協議の場において行うことが基本となる。したがって、再構築協議会の組織の要請に至る前に、まずは、地方公共団体と鉄道事業者との間で協議を行うことが望ましい。

他方で、一般的に鉄道は広域的な交通ネットワークを形成しており、複数の地方公共団体を含む多くの関係者にまたがる複雑な調整が必要となることもある。国がこのような広域的な調整の観点から、関係者相互間の連携と協働の促進に向けて関与することが求められる場合には、国は再構築協議会を組織することとする。

「一の都道府県の区域内にのみ存する路線で他の路線と接続して二以上の都道府県の区域にわたる鉄道網を形成するものとして国土交通大臣が定めるもの」については、地方公共団体又は鉄道事業者から相談があった場合に、利用実態等を踏まえ、他の路線と一体となって機能しており、広域的な交通ネットワークの一部を構成しているものについて、国土交通大臣が当該路線及びその区間を個別に告示する。基本的に一の都道府県の区域内にのみ存する路線については地方公共団体が主体的に協議の場を設けることが期待されるが、幹線に接続し、観光利用など広域的な旅客流動が認められる場合や、広域的な視点が必要となる場合など一の都道府県において交通手段再構築の方策を検討することが困難な場合には国の関与が必要と考えられるため、個別具体的に指定の必要性を確認する。

なお、ＪＲ各社のローカル路線の区間のうち、特急列車等の優等列車が拠点都市間を相互に連絡する区間を含む区間で設定されており、相当程度の利用がある区間のほか、貨物鉄道が現に走行しており、全国一元的な貨物鉄道輸送サービスの一部として重要な役割を果たしている区間、災害時や有事において貨物列車が走行する蓋然性が高い区間など、国とＪＲ各社との間で、我が国の基幹的鉄道ネットワークを形成する区間として確認した区間は、当面、再構築協議会における協議の対象としない。

② 大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な状況にある区間

大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な状況にある区間の判断基準としては、三 1 (5)の鉄道事業再構築事業の要件と同様、旧国鉄再建特措法施行令第三条柱書に規定するバス転換の基準であった旅客輸送密度四千人未満の区間であるか否かが目安となる。

③ 交通手段再構築を実施するためには関係者相互間の連携と協働の促進が特に必要と認められる区間

再構築協議会における協議の対象となる区間は、交通手段再構築を実施するためには関係者相互間の連携と協働の促進が特に必要と認められる区間に限られることから、当面、旅客輸送密度千人未満の区間を中心に、早急な改善が求められる区間を優先することとする。

この点、旅客輸送密度千人未満の区間については、早急な改善が求められることから、沿線の地方公共団体が主体的に二 3 の協議会その他の協議の場を設けるか、又は国が組織する再構築協議会において協議を行うかのいずれかの対応をとることが強く期待される。

(2) ＪＲ各社のローカル路線の区間の取扱い

再構築協議会の組織の判断に当たっては、ＪＲ上場四社については、大臣指針において、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな

事情の変化を踏まえて現に営業する路線の適切な維持に努めるとともに、路線を廃止しようとするときには、地方公共団体等に対して事情の変化を十分に説明することとされていることに留意する必要がある、単に路線の収支が赤字であるということのみでは、再構築協議会を組織する理由とならない。ただし、人口減少や少子化、自家用自動車の普及やライフスタイルの変化等の外的要因により、大幅に輸送需要が減少している場合には、輸送需要に見合った、より利便性と持続可能性の高い地域旅客運送サービスの実現を図るために、交通モードの最適化に向けた協議を行うことは否定されず、再構築協議会における協議の対象となり得る。

(3) 沿線の地方公共団体への意見聴取

沿線の地方公共団体又は鉄道事業者から再構築協議会を組織するよう要請があった場合、国土交通大臣は、当該要請があった区間の沿線の地方公共団体に対し、二つの協議会その他の協議の場において協議を行うか、再構築協議会における協議への参加意向を含めた意見聴取を行い、再構築協議会を組織する必要性及び対象区間を個別具体的に判断する。この際、市町村の圏域にまたがる路線を対象とする場合には、市町村を包括する広域の地方公共団体である都道府県の意見を聴くこととする。

再構築協議会の組織に際し、一部の地方公共団体が参加の意思を表示しない場合には、国として地方公共団体からその理由を聴取しつつ、都道府県とも連携して理解を求めることとする。

(4) 再構築協議会の構成員

再構築協議会の構成員については、国土交通大臣、法第二十九条の三第三項に規定する特定区間（以下「特定区間」という。）をその区域に含む地方公共団体、特定区間に係る旅客鉄道事業を経営する鉄道事業者、関係する公共交通事業者等、道路管理者、交通手段再構築に係る事業を実施しようとする者、公安委員会のほか、国土交通大臣が必要と認める者を選任することとする。

国土交通大臣が必要と認める者については、沿線住民、高齢者や障害者を含む地域公共交通の利用者、学識経験者、労働者、物流事業者、福祉・介護関係事業者、NPO、商業施設、地元企業、病院、学校、観光事業者等の主体が考えられ、地方公共団体や鉄道事業者の意見を聴きつつ、地域の実情を踏まえて選任するものとする。特に、学生、高齢者、障害者など、交通手段再構築により大きな影響を受ける利用者のニーズを把握することは重要であり、再構築協議会の構成員に選任する、再構築協議会として公聴会・ヒアリングを行う、又は別途住民説明会を行うなど、地域の実情に応じて適切な方法を選択し、丁寧に意見を聴くものとする。

また、再構築協議会の構成員は後から追加して選任することも可能であり、議論の状況に応じて、適切な者を選任するものとする。

なお、特定区間をその区域に含む地方公共団体、特定区間に係る旅客鉄道事業を営営する鉄道事業者、関係する公共交通事業者等、道路管理者、交通手段再構築に係る事業を実施しようとする者については、再構築協議会を組織する国土交通大臣から再構築方針の作成に関する協議を行う旨の通知を受けた場合には、災害対応が必要な場合等、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。

(5) 関係する地方公共団体及び公共交通事業者等に求める必要な協力

再構築協議会において、具体的なファクトとデータに基づき議論を進めるため、再構築協議会の構成員である鉄道事業者には、特定区間に係る利用状況や収支状況など、議論に資するファクトとデータの共有が求められる。

加えて、特定区間をその区域や営業区域に含まない地方公共団体や公共交通事業者等であっても、二次交通等を通じて、特定区間に関係するものに対しては、資料の提供、意見の表明、説明その他必要な協力を求めることができることとされていることに留意する必要がある。

(6) 再構築協議会における協議

地域公共交通としての利便性と持続可能性を早急に改善する観点から、交通手段再構築実証事業を行う場合も含め、協議開始後三年以内を一つの目安とする合理的な期限内に、地方公共団体と鉄道事業者が合意の上、再構築方針を作成すべきであり、再構築協議会における初回の協議において、これを確認することを基本とする。なお、合理的な期限内に結論が出ない場合でも、真摯な協議が行われている場合にあっては、協議を打ち切ることなく丁寧な合意形成に努めるべきである。これらの点については、ローカル鉄道の再構築を二つの協議会で協議する場合も同様の扱いとすることが望ましい。

再構築協議会は、対象区間に係る交通手段再構築について協議を行う場であり、利便性確保を通じた鉄道輸送の維持・活性化のほか、路線バス等の他の交通モードへの転換の可能性や、地域のまちづくりや観光振興等を踏まえ、最適な交通手段のあり方が検討されるべきである。

協議に当たっては、多様な主体が議論に参加し、幅広い意見を聴くことが望ましく、少数派の意見も考慮して、丁寧な合意形成に努めるべきである。また、廃止ありき、存続ありきという前提を置かず、具体的なファクトとデータに基づき、透明性を確保して議論していくことが重要であり、国はあくまで中立的な立場からそうした議論を促していく。また、区間のあり方についての議論に当たっては、旅客数や収支だけで判断するのではなく、地域公共交通の利用者や地域に与える影響等を十分に考慮して、地域公共交通がもたらすクロスセクター効果も踏まえながら総合的に判断すべきである。さらに、会議開催後速やかに議事録を公開するなど、最大限透明化を図る。

再構築協議会の事務局は地方運輸局が担い、会場費、調査委託費等の必要経費については、国を含む関係者が協議により応分の負担をすることを基本とする。

2 交通手段再構築実証事業に関する事項

再構築協議会においては、再構築方針の作成に向けて、交通手段再構築の方策案の有効性を検証するため、交通手段再構築実証事業を行うことができる。交通手段再構築実証事業を実施し、PDCAサイクルを回しながら関係者の合意形成を図っていくことが有効となる。この際、各地域の実情や実証の目的に応じて適切に課題・対応策・実証期間を設定することで、関係者の理解を得た上で効果的な再構築方針を作成していくことが可能となることに留意する必要がある。

3 再構築方針に関する事項

再構築協議会において協議が調ったときは、再構築方針を作成することとなるが、その記載事項については、二1の地域公共交通計画の記載事項の趣旨を踏まえるとともに、以下に定めるところによるものとする。

(1) 交通手段再構築を法第二十九条の三第二項各号に掲げる措置のどちらの措置により実施するかを別その他の交通手段再構築に関する基本的な事項

再構築方針においては、特定区間において、以下に掲げる措置のどちらの措置により交通手段再構築を実施するかを記載するものとする。

なお、関係者の合意に基づかない再構築方針の作成は行わないことは言うまでもなく、再構築方針には、関係者において十分に協議した上で、地域におけるまちづくりや観光振興等の取組の方向性と最も整合的な地域公共交通のあるべき姿を定めるべきであり、いずれの措置による場合においても、地方公共団体、鉄道事業者を含めた関係者は、その実現に最大限協力すべきである。

① 地域のまちづくりや観光振興等の取組に不可欠なものとしての鉄道輸送を維持した上で、利用者利便を確保する措置

特定区間において、鉄道を地域にとって基幹的な地域旅客運送サービスとして引き続き維持していく必要性が認められる場合、利用者の利便性の確保を図るため、列車の増便、利用実態を踏まえた運行ダイヤの変更、新たな設備投資、上下分離や第三セクター化等を実施することが考えられ、こうした取組は、鉄道事業再構築事業を活用して実施することが想定される。

また、上記の取組に加え、鉄道と路線バス等の他の交通モードとの役割の明確化を図るため、鉄道の運行時間や路線バス等の運行ルート・運行時間を変更するといった二次交通に関する取組を併せて実施することも重要である。こうした取組は、鉄道事業再構築事業の利用者の利便の確保に関する事項として実施することや、別途、地域公共交通利便増進

事業を活用して実施することが想定される。

- ② 輸送需要の実態に合わせて、鉄道の全部又は一部を他の交通モードに最適化し、利用者利便を確保する措置

地域や特定区間の状況によっては、鉄道が担ってきた地域旅客運送サービスの全部又は一部をバス等の鉄道以外の交通モードによって提供し、停留所の新設や移設、運行回数の増加等を機動的に行うことで、利用者ニーズに対応した、よりきめ細かいサービス提供が可能になる場合もある。また、鉄道事業者が負担する固定費の軽減により、持続可能性が向上する場合もある。

この場合、特定区間の全部又は一部の区間を対象に、利用者ニーズを踏まえて、路線バスや乗合タクシーの導入、既存路線バスの運行ルートの変更、鉄道と路線バス等の対面乗換えを可能とする駅施設の整備等を実施するものとする。こうした取組は、地域公共交通利便増進事業を活用して実施することが想定される。

- (2) 交通手段再構築を実施する区域

鉄道は、その路線が広域的に形成される特性を有し、複数の市町村にまたがる交通手段再構築が必要となると想定されるため、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とする。

- (3) 交通手段再構築の目標

(1)の基本的な事項に即して、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よう努めるべきである。それぞれの地域の旅客運送サービスが現状においてどのような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べきである。

また、地域公共交通の確保・充実により、経済振興や健康・医療、福祉・介護、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クロスセクター効果があると考えられること、加えて多様な関係者の主体的な参画を促す観点から、単に事業・施策を実施した結果であるアウトプットのみに着目するのではなく、その実施により交通が生み出す成果であるアウトカムに着目して目標を設定することが望ましい。

当該目標は、必ずしも大量輸送特性の回復を目指す必要はないものの、地域のまちづくりや観光振興等の取組の方向性と整合的なものでなければならない。

- (4) 交通手段再構築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

再構築方針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、ローカル鉄道による地域旅客運送サービスの利便性と持続可能性の確保の観点から、目標を達成するために実施されるべき交通手段再構築の全体像を示すことが重要である。

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・活性化といった継続的な取組や、鉄道事業者をはじめとする公共交通事業者による取組のほか、交通手段再構築の目標達成のために必要となる事業を公的支援の有無にかかわらず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、地域の多様な関係者が連携と協働を行い、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、再構築方針には、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。

(5) 交通手段再構築の目標の達成状況の評価に関する事項

交通手段再構築の達成状況の評価の方法としては、再構築方針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、クロスセクター効果を有することにも留意する必要がある。さらに、地域公共交通が有する定量的に把握することが困難な価値については、丁寧に意見を聴くことが望ましい。

再構築協議会は、原則として、毎年度、再構築方針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上で必要と認めるときは、当該施策の内容を変更することが望ましい。

なお、再構築協議会の終了後も、国として、再構築方針で定められる交通手段再構築の目標の達成状況の評価が適時適切に行われるよう促していくとともに、地域が評価の結果を踏まえ、検討を行い、交通手段再構築の事業の見直し等を行うときは、的確な支援を行うものとする。

(6) 交通手段再構築の実施時期

交通手段再構築の実施時期は、特定区間が既に危機的な状況にあり、何らかの対策を早急に講ずることが必要なことから、再構築協議会における協議開始後、交通手段再構築実証事業を行う場合も含めて三年以内に結論を出すことが目安とされていることを踏まえ、交通手段再構築の方策の決定後可能な限り速やかに設定すべきである。ただし、交通手段再構築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。

(7) 都市計画等との調和

再構築方針を作成する地域において、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、再構築方針にその旨を明示し、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、都市の骨格を形成するという観点から、都市計画、都市計画法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、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律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との調和の確保にも留意する必要がある。

(8) 利害関係者への意見聴取

再構築方針の作成に当たっては、住民、利用者等の利害関係者の意見を適切に反映するため、意見聴取等の措置を講ずることとする。地域にとってあるべき公共交通の姿を協議していく上では、幅広く意見を聴いて議論していくべきであり、形式的な意見聴取に終わることのないよう、丁寧に対応していくことが重要である。

具体的には、公聴会の開催、再構築協議会におけるヒアリング、アンケート調査、インターネットを活用した意見公募等の措置が考えられ、議論の進展状況に応じて複数回措置を講ずるなど、地域の実情に応じて適切に対応していくことが重要である。

4 その他留意事項

再構築方針において、鉄道輸送を維持した上で、利用者利便を確保する措置が定められる場合、ＪＲ各社のローカル路線の区間については、原則として、ＪＲ各社が引き続き運行主体となる必要があるが、バス等の他の交通モードに最適化し、利用者利便を確保する措置が定められる場合においても、特にＪＲ各社は、地域のモビリティを長年にわたって担ってきた経緯等を踏まえ、沿線の地方公共団体や地域のバス事業者等との連携と協働により、その持続的な運行及び利便性の確保に向け、十分な協力を行うべきである。その具体的な手段としては、グループ会社による運行、地元企業への運行委託、代替交通の運行会社への共同出資等、多様な手段があり得るが、これらの例に限らず様々な可能性を沿線の地方公共団体と協議しながら検討し、最適な代替手段を選択すべきである。また、鉄道区間との乗継ぎの利便性及び運賃の連続性の確保や、観光を含めた地域振興にも引き続き協力し、当該地域との関係性を継続するよう努めるべきである。

また、再構築協議会における協議に当たっては、公共交通事業者の間で、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する行為が行われないう留意する必要があるが、独占禁止法特例法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、当該再構築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。

鉄道事業法第十六条第四項による協議運賃（地域の関係者間での協議が調い、柔軟に設定された運賃をいう。）については、交通手段再構築の方策の一つとして有効なものであり、認可された上限運賃を超えた運賃の設定も想定されるが、その場合、利便性の向上等、地域の利用者の理解を得るための取組を行うことが前提となる。

五 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（以下五において「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」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、新地域旅客運送事業の目標を可能な限り明確に記載することとする。

事業計画に定める事項は、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。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、一２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どうか判断する。

併せて、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。なお、事業計画の内容に変更が生じる場合には、変更認定の申請を行う必要がある。軽微な変更については、変更認定を要しないこととしているが、その

場合であっても軽微変更の届出は必要であり、その他個別事業法に基づくものも含め、必要な手続が行われるよう留意する必要がある。

六 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（以下六において「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及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。

事業計画に定める事項は、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。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、関係法令への適合性を含め、新モビリティサービス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。なお、事業計画の内容に変更が生じる場合には、変更認定の申請を行う必要がある。軽微な変更については、変更認定を要しないこととしているが、その場合であっても軽微変更の届出は必要であり、その他個別事業法に基づくものも含め、必要な手続が行われるよう留意する必要がある。

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、共有及び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上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に、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。

七 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

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、地域公共交通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、地域公共交通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上で必要と認めるときは、地域公共交通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を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、事業内容が当該地域公共交通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、経済振興や健康・医療、福祉・介護、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クロスセクター効果があると考えられることから、単に事業・施策を実施した結果であるアウトプットのみに着目するのではなく、その実施により交通が生み出す成果であるアウトカムに着目することが重要である。

八 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

国、地方公共団体、公共交通事業者、連携促進団体、施設利用者用運送サービス提供者、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っ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実施計画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、これらの実施計画の実効性やこれらの実施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、法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。併せて、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・組織の育成に努める。実効的な地域公共交通計画の作成に向けた議論や適切な事業の実施を担保するため、地域経営の観点から地域公共交通をコーディネートできる人材・組織の確保に取り組む地方公共団体を支援することとする。

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。

さらに、国は、連携促進団体に係る制度の趣旨や役割について丁寧な

理解促進を図るなど、連携促進団体が実効性をもって活動できる環境整備を推進することとする。

③ 標準仕様の策定と普及促進

国は、地域公共交通の利便性・生産性・持続可能性の向上を図るため、事業者ごと、さらには事業者内の業務単位ごとに個別最適化されているシステム、データ、業務等の連携をスムーズにする標準仕様の策定に努めることとする。また、こうした取組の普及浸透を図るため、積極的な情報発信、勉強会、標準仕様等に準拠した事業への支援等を行っていくこととする。

④ 技術開発等の推進

自動運転は、地域公共交通における担い手不足といった問題の解決や、安全な自動車社会を実現する上で効果的であり、持続可能な地域公共交通の実現の観点からも、国は、その開発・普及・事業化を推進する。具体的には、全国で行われている自動運転の取組を引き続き支援するとともに、高度な自動運転車の開発・普及の後押し、国際基準の提案・策定の主導、自動運転車の走行に対するインフラからの支援、事故時等における原因究明体制の構築等に取り組む。

⑤ 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、自家用有償旅客運送、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。

⑥ 関係者相互間の連携と協働の促進

持続可能な地域公共交通の実現を図るためには、交通やまちづくりの分野のみならず、医療や福祉、教育等の関係分野が連携し、地域全体として移動手段確保の取組を進めていくことが重要である。このため、国は、関係省庁間の連携強化を図り、本省部局から都道府県、市町村、さらには地域の現場に至るまで、各階層における分野横断的な連携を促進する。あわせて、官民連携・地域連携を促進する基盤整備に取り組む。

(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。また、特に中小規模の市町村で人材やノウハウの不足が課題となっていることを踏まえれば、都道府県が広域的な視点に立って市町村の取組を補完・支援する体制の構築を進めることが重要である。このため、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またがる移動の確保に資すると判断した場合などには、関係市町村間の調整を図るとともに、積極的に地域公共交通計画作成に参画することが望ましい。さらに、市町村の人材やノウハウが不足しており、市町村単独での地域公共交通計画の作成が困難な場合には、市町村からの要請を必ずしも待たずに、複数市町村が連携して地域公共交通計画を作成することを都道府県が率先して調整するとともに、都道府県が広域的な地域公共交通計画を作成する場合においては、そうした市町村の行政区域内における移動の確保についても記載することが有効である。

さらに、公的機関等の統廃合をはじめとした移動需要の広域化、市町村等の担い手不足で自家用有償旅客運送の企画や実施等が困難な地域にあっては、市町村の役割や機能を補完する広域な地方公共団体である都道府県が自家用有償旅客運送の実施主体になることも考えられる。

加えて、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、他の市町村や都道府県と連携して、関係する公共交通事業者等、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ため、地域のニーズをきめ細かく把握し、地域の輸送資源のフル活用に向けて、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。

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。また、市町村単独による自家用有償旅客運送の実施・運営が困難な場合は、一部事務組合や広域連合など複数の市町村で共同実施することも考えられる。

(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、利用者利便の更なる向上の観点から、M a a S 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、I C 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。併せて、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、地方公共団体に対して、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。

さらに、地域公共交通のあり方の検討に必要な情報・データを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。

加えて、公共交通事業者は、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に向け、地方公共団体や他の公共交通事業者、施設利用者用サービス提供者、地域住民等の地域の関係者との連携と協働に努めることとする。

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。

自家用有償旅客運送については、市町村のみならず、NPOをはじめとした非営利団体や、地方公共団体からの出資を受けて運送以外の事業による利益を活用して運送を実施する一定の法人など、多様な団体が運送主体として想定されるところ、これらの主体は、運送の実施に当たり、施設利用者用運送サービス提供者からの協力や連携促進団体による支援を受けることが特に想定される者であることから、自動車地域旅客運送サービス再構築事業を活用することも含め、「交通空白」の解消に向けた関係者の連携と協働による取組において中核的な役割を果たすことが期待される。

(5) 連携促進団体の役割

連携促進団体は、地方公共団体の人材やノウハウが不足する中において、その機能・役割を補完・強化するため、各地において地域交通に関する課題解決に取り組む中で蓄積した知見やリソースを活用し、多様な関係者相互間の連絡調整や連携の促進、地域の実情に応じた交通施策の企画立案や合意形成、実装段階における調整等において中核的な役割を果たすことが求められる。その際、必要に応じ、地方公共団体に対して、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。

(6) 施設利用者用運送サービス提供者の役割

運転者等の担い手不足が深刻化する中において、地域の輸送資源のフル活用によって移動手段を確保する必要性が高まっていることから、スクールバスによる送迎を実施する学校や、送迎サービスを提供している医療施設、福祉施設、商業施設、宿泊施設等の施設利用者用運送サービス提供者は、地域における移動手段確保の取組に積極的に協力することが期待される。

また、地域にとって最適かつ持続可能な地域公共交通の検討に当たっては、施設利用者用運送サービス提供者が有する車両や運転者等の輸送資源に係る情報を活用することが効果的であることから、そうした協力の一環として、地方公共団体に対する必要な情報提供を行うことも期待される。

(7) 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。

2 関連する施策との連携

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・医療、福祉・介護、教育、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、関係省庁間の連携強化を図っていくとともに、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) 大規模な感染症流行に備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地域公共交通施策

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。共同経営の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。

なお、独占禁止法特例法は、認可を受けた共同経営に基づく事業について、本来は独占禁止法で禁止された行為を特例的に認めるものであるとの趣旨を踏まえ、共同経営の対象路線等について変更がある場合に

は、必要な手続きを確実に実施する必要がある。

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。