

1. 地域の輸送資源のフル活用等による「交通空白」の解消のために必要な事項の追加

- ・ 人口減少・少子高齢化や運転者等の担い手不足により必要なサービスの供給が厳しくなっている一方、学校・病院の統廃合等により、移動手段としての公共交通の社会的な重要性は増大しており、全国で「交通空白」が発生していることを記載。【前文ほか】
- ・ 「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く、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、現役世代がこれに多くの時間を費やすことにより、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、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とを記載。【前文】
- ・ 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ことが重要であることを記載【前文ほか】
- ・ 国の役割として、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とともに、官民連携・地域連携を促進する基盤整備に取り組むことを記載。【ハ1(1)⑥】
- ・ 公共交通事業者等の役割として、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等、施設利用者用運送サービス提供者その他の地域の関係者との連携と協働に努めることなどを記載。【ハ1(4)】
- ・ 施設利用者用運送サービス提供者の役割として、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ことや、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が期待されることを記載。【ハ1(6)ほか】

2. 地域公共交通特定事業等に係る必要な事項の追加

(1) 公共交通事業者等に求める必要な協力に関する事項の追加【三1(2)】

- ・ 地方公共団体は、鉄道事業再構築実施計画等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、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ことを記載。
- ・ 「正当な理由がある場合」としては、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ことを記載。

(2) 自動車地域旅客運送サービス再構築事業の創設【三 1(8)】

- ・ 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申出や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ことを記載。
- ・ 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、当該バス路線等の存する地域における運送を、運送の種別又は態様のいかに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、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）の作成を行うこととすることや、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ことを記載。
- ・ 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り、地方公共団体間の共同化・協業化に加え、公共交通事業者間の共同化・協業化や、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、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を確保することが重要であることを記載。
- ・ バス・タクシー・公共ライドシェアの運送形態に応じて、道路運送法の安全規制が適用されることを記載。
- ・ 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を記載。
- ・ 労働関係法令の適用がある場合には、その遵守が前提となることを記載。
- ・ 自動車地域旅客運送サービス再構築実施計画の作成に向けた協議においては、独占禁止法に抵触しないよう留意する必要があることを記載。

(3) 海上運送利便確保事業の創設【三 1(9)】

- ・ 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ことを記載。

- ・ 貨物船による代替運航等は対象とならないほか、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ことを記載。
- ・ 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、公募のほか、地域の関係者間での協議を踏まえ、地方公共団体が選定を行うことも可能であることを記載。
- ・ 海上運送利便確保事業の実施に当たっては、船舶貸渡業の届出が必要となる場合があることに留意する必要があることを記載。

3. 地方公共団体の機能・役割の補完・強化に関する事項の追加

- ・ 地方公共団体において人材やノウハウの不足が課題となっていることを記載。【二 1(2)ほか】

(1) 連携促進団体に関する事項の追加

- ・ 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ことを記載。【二 3(2)】
- ・ 連携促進団体の役割として、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ことや、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ことを記載。【八 1(5)】
- ・ 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ことを記載。【二 3(2)】
- ・ 連携促進団体の選定に当たっては、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ことを記載。【二 3(2)】
- ・ 連携促進団体の選定に当たっては、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ことを記載。【二 3(2)】
- ・ 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、選定過程の透明性を十分に確保することが重要であることを記載。【二 3(2)】

- ・ 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ことを記載。【二 3(2)】
- ・ 連携促進団体は、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を記載。【二 3(2)】
- ・ 国の役割として、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を記載。【八 1(1)②】

(2) 都道府県の役割に関する事項の追加

- ・ 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とを記載。【八 1(2)】
- ・ 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とを記載。【二 1(2)ほか】
- ・ 移動需要の広域化や市町村の人材・ノウハウ不足により市町村単独での自家用有償旅客運送の実施が困難な場合には、都道府県・広域連合・一部事務組合が自家用有償旅客運送の実施主体となることも考えられることを記載。【八 1(2)ほか】

4. 地域交通DX・モビリティデータ利活用に関する記載の追加

(1) 地域交通DXに関する記載の追加

- ・ システムやデータ、業務プロセス等が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DXの取組により、関係者の連携・協働を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ことを記載。【前文ほか】
- ・ 効率的かつ効果的な連携・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ことを記載。【一 2(4)③】

(2) モビリティデータの利活用に関する事項の追加

- ・ 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、事業情報など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ことなどを記載。【一 2(4)④ほか】

5. 法定協議会の運営に関する事項の追加【二 3(3)】

(1) 法定協議会の議決方法に関する事項の追加

- ・ 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ことを記載。

(2) 路線等の休廃止に係る情報提供に関する事項の追加

- ・ 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ことを記載。

6. 他分野との連携に関する事項の追加

(1) 観光との相乗効果の発揮に関する事項の追加

- ・ 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いることを記載。【一 1】
- ・ 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ことなどを記載。【一 2(2)③ほか】
- ・ 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ことを記載。【二 1(1)②】

(2) まちづくりとの連携に関する事項の追加【二 2】

- ・ 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K P I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いことを記載。

- ・ 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ことを記載。

(3) 住宅政策との連携に関する事項の追加【一 2(2)②】

- ・ 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、交通機能の低下等が大きな課題として認識されていることから、子育て世帯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ことを記載。