「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の一部変更案」
に関する意見募集の結果について

令和８年９月 18 日
国 土 交 通 省
総 合 政 策 局

国土交通省では、令和８年７月31日から令和８年８月30日まで、「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の一部変更案」に関する意見募集を行ったところ、31件の御意見が寄せられました。

お寄せいただいた御意見の概要とそれに対する考え方を別紙のとおり、取りまとめましたので公表いたします。

皆様の御協力に深く御礼申し上げるとともに、今後とも国土交通行政の推進に御協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

１．実施方法

①募集期間 ： 令和８年７月31日（金）から令和８年８月30日（日）まで
②周知方法 ： 電子政府の総合窓口（e-Gov）
③意見提出方法 ： 電子メール及び郵送

２．意見の数

提出意見数 ： 31件（1件の提出意見に複数のご意見が含まれる場合もあります。）

３． お問い合わせ先

国土交通省総合政策局地域交通課 意見募集担当
電話番号 ： 03－5253－8987

（別紙）

御意見の概要及び国土交通省の考え方

※ 皆様から寄せられた御意見は、今後の施策の参考とさせていただきます。
※ 直接の関係がないため、掲載しなかった御意見についても、今後の施策の参考とさせていただきます。

整理番号	御意見の概要	御意見の概要に対する考え方
1	地方公共団体が公共交通事業者等に求める必要な協力について、モビリティ・データの提供が例示されているが、公共交通事業者等が地方公共団体からの協力の求めを断ることができる「正当な理由」として、「利用顧客の個人情報・プライバシーの保護」を追加すべき。	個人情報及びプライバシーの保護は重要な観点であると認識しており、今次の措置は、個人情報保護法に基づきそれらを適切に保護することを所与の前提としています。そのため、基本方針において、協力に応じない「正当な理由」の例示として、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を掲げているほか、別途、モビリティ・データ活用推進に向けたガイドライン（以下「ガイドライン」といいます。）を定め、個人情報保護法に基づく適切な措置が講じられるよう具体的な取扱いを定めております。
2	「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」との記載は、新型コロナで観光客自体が激減した所に、極度の円安で訪日客が増えたまでの事で、全体の観光客数は変わり無いはずではないか？事実確認を求める。	訪日外国人旅行者数については、2019 年 3,188 万人、2020 年 412 万人、2021 年 25 万人、2022 年 383 万人、2023 年 2,507 万人、2024 年 3,687 万人、2025 年 4,268 万人となっております。 日本人国内延べ旅行者数については、2019 年 5 億 8,710 万人、2020 年 2 億 9,341 万人、2021 年 2 億 6,821 万人、2022 年 4 億 1,785 万人、2023 年 4 億 9,758 万人、2024 年 5 億 3,995 万人、2025 年 5 億 5,313 万人となっております。
3	①輸送資源のフル活用における安全責任と既存事業者への配慮の明確化 （該当箇所：前文、三 1(8)、八 1(4)、八 1(6)等） (1) 事故発生時の責任・安全管理体制に対する国の支援方針の追記 本案では「運送主体が一義的な責任を負う」とされておりますが、非専門業者である学校や施設、NPO 等の不安を払拭するため、「自治体や国による安全管理講習の実施や、標準的な保険加入モデルの提示等、安全確保に向けた支援を行うこと」を明記してください。	①(1) 「自動車地域旅客運送サービス再構築事業」（以下「再構築事業」といいます。）の創設によって現行の安全面に関する規制を緩和するものではなく、地域の関係者から運転者や車両の協力を得た場合であっても、認められる輸送形態は、道路運送法に基づく許可・登録を受けた運送主体によるバス、タクシー、公共ライドシェアに限定され、運送形態に応じて、運転者の要件や運行管理等の既存の安全規制が引き続き適用されます。

		再構築事業の活用も含めた地域の輸送資源のフル活用を行う場合において、事故が発生した際には、利用者との関係では、道路運送法に基づき、運送主体が一義的な責任を負うこととなります。 また、「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」（以下「手引き」といいます。）において、再構築事業の活用も含めた地域の輸送資源のフル活用を行うに当たっては、あらかじめ、事故が発生した際の取扱い等を確認しておくことが必要であるとお示ししております。
	(2) 既存バス・タクシー事業者との競合・民業圧迫の防止策の明記 輸送資源の開放が、過度な安価サービス提供により既存の乗合バス・タクシー事業者の利用者を奪い、既存路線の廃止を早めることのないよう、「事前協議において既存事業者の路線・運送への影響を検証し、相互に補完し合う関係（時間帯やエリアの打ち分け等）を構築すること」を留意事項に明確に位置付けてください。	①(2) 地域にあるべき地域旅客運送サービスの姿は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第６条第１項の「地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うための協議会」（以下「協議会」といいます。）等において、地域の多様な関係者間での協議によって、決定されるものと考えております。 その上で、本変更案において、「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、…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、…移動手段を確保していくことが重要である」とお示ししております。
	②「連携促進団体」の活用における透明性・中立性の確保と自治体責任の再強調 （該当箇所：二 3(2)、八 1(5)等） (1) 選定プロセスの透明化に関する具体的指針の例示 「選定にあたっては、プロポーザル方式の活用や選定基準の事前公表等により、特定事業者への利益誘導を防止し、中立性を確保すること」を例示として追加してください。	②(1) 地域旅客運送サービスに係る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（以下「連携促進団体」といいます。）の選定は、協議会を設置・運営する地方公共団体が、その地域の実情等を踏まえて判断するものです。 その上で、連携促進団体を選定するに当たっては、本変更案において、「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」とお示ししております。 また、手引きにおいて、選定プロセスを透明化することの重要性や、選定する際の確認事項の例をお示ししております。

	(2) 地方公共団体の最終責任の強調 「連携促進団体の知見を活用する場合であっても、地域交通計画の策定および実施に関する最終的な判断と説明責任は地方公共団体が負うこと」をより明確に記述してください。	②(2) 本変更案において、「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」とお示ししております。 また、手引きにおいて、「連携促進団体を活用する場合であっても、地域交通施策の方針決定や施策の最終的な実施等については、地方公共団体が責任をもって判断を行う」必要があるとお示ししております。
	③法定協議会における多数決運用時の少数意見・弱者配慮手続の追加 (該当箇所:二 3(3)等) 協議会の意思決定における多数決の導入にあたり、「効率性のみで判断されず、過疎地域や交通弱者(高齢者・障害者・児童等)の基本的な移動手段が不当に切り捨てられないよう、反対意見があった場合の理由の記録・公表や、代替案の検討手続を経ること」を留意事項に追記することを提案します。	③ 協議会における意思決定は、当該協議会の構成員により定められた規約等に基づき、当該協議会の構成員により行われるものです。 その上で、本変更案において、多数決も含めた協議会における意思決定を行うに当たっては、「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」判断することのほか、「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」とお示ししております。
	④モビリティ・データ提供要請における中小事業者への配慮とデータ管理 (該当箇所:三 1(2)等) (1) データ抽出作業に対する技術的・財政的支援 中小規模の事業者に対するデータ抽出作業の負担を軽減するため、「国および自治体は標準フォーマットの提示や必要な技術的・財政的支援に努めること」を追記してください。	④(1) データの提供について協力要請がありデータの抽出、加工作業にコストを要する場合等については、地方公共団体と適切に協議いただくこととなります。また、地方公共団体が当該役務を無償で提供することを求める等により売上機会や収益を侵害するような場合については、協力に応じない「正当な理由」がある場合として明示しているところです。なお、データ活用による取組については、補助事業等の各種支援制度も活用していく考えです。
	(2) 目的外利用の禁止と守秘義務の徹底 提供されたデータが「競合他社への経営情報の漏洩や目的外の用途に使用されないよう、自治体における安全管理措置と守秘の徹底」を明記	④(2) 提供されたデータの目的外利用の防止や適切な管理については重要な観点であると認識しています。また、今次の措置は、個人情報保護

	してください。 ⑤都道府県による広域調整におけるミクロな住民ニーズの反映 （該当箇所：二 1(2)、八 1(2)等） 都道府県が広域的な調整や計画策定を行う際、「市町村および住民・利用者からのきめ細かな移動ニーズ（通院・買い物等の個別アクセス）の吸い上げを行うため、市町村別のヒアリングや協議の場を定期的に設けること」を明記することを提案します。	法に基づきそれらの権利を適切に保護することを所与の前提としています。そのため、基本方針において、協力に応じない「正当な理由」の例示として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を掲げているほか、別途ガイドラインを定め、個人情報保護法に基づく適切な措置が講じられるよう具体的な取扱いを定めています。 ⑤ 現行の「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」（以下「基本方針」といいます。）において、「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」であり、「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」とお示ししております。 また、手引きにおいて、地域公共交通計画を作成する上での留意点として、「住民のニーズを的確に反映させるだけでなく、住民主体による地域公共交通の検討や運営への関与等も必要」であるとお示ししております。
4	①自家用車を活用した有償運送（ライドシェア等）や地方での移動手段拡張において、外国人利用者および外国人ドライバー（将来的な就労可能性も見据え）に対する日本の交通ルール・法令遵守の徹底を基本方針に明記すべき。 ②地域輸送資源のフル活用に伴う規制緩和が、不法就労者やビザの目的外活動を行う外国人の「移動・潜伏・違法ビジネス」のインフラとして悪用されないよう、自治体や運行事業者による厳格な利用資格チェッ	① 本変更案において、「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」とお示ししております。 ② 再構築事業の創設によって現行の安全面に関する規制を緩和するものではなく、地域の関係者から運転者や車両の協力を得た場合であっ

	ク体制（在留資格の確認など）の構築を方針に盛り込むべき。	ても、認められる輸送形態は、道路運送法に基づく許可・登録を受けた運送主体によるバス、タクシー、公共ライドシェアに限定され、運送形態に応じて、運転者の要件や運行管理等の既存の安全規制が引き続き適用されます。
5	「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」と記載がありますが、現行法令では都道府県等は自家用有償の実施主体になれません。関係法令の整備が必要と思いますが、いかがお考えでしょうか。	自家用有償旅客運送の実施主体に都道府県その他の者を追加するため、道路運送法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 75 号）の改正を措置しております。
6	①地域の輸送資源活用における責任の所在と負担の明確化 施設やボランティア団体等が協力を検討する際、単なる期待にとどまらず、事故発生時の責任分担や安全管理支援のあり方を明確化すべき。	① 再構築事業の活用も含めた地域の輸送資源のフル活用を行う場合において、事故が発生した際には、利用者との関係では、道路運送法に基づき、運送主体が一義的な責任を負うこととなります。 また、手引きにおいて、再構築事業の活用も含めた地域の輸送資源のフル活用を行うに当たっては、あらかじめ、事故が発生した際の取扱い等を確認しておくことが必要であるとお示ししております。
	②連携促進団体の選定における透明性と中立性の担保 連携促進団体を選定する際、単なる公募要件だけでなく、過去の関与プロジェクトの利害関係開示を義務付けること。また、活動状況のフォローアップにおいて、第三者が監査できる仕組みを構築し、透明性を担保すること。	② 連携促進団体の選定は、協議会を設置・運営する地方公共団体が、その地域の実情等を踏まえて判断するものです。 その上で、本変更案において、連携促進団体の選定を行うに当たっては、「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」とお示ししております。 また、手引きにおいて、選定プロセスを透明化することの重要性や、選定する際の確認事項の例をお示ししております。
	③協議会での「迅速な意思決定」 多数決に委ねる前に、「意見聴取の機会を十分に確保した」と客観的に判断できるための具体的なプロセスのガイドラインを策定すること。また、少数意見がどのように協議の過程で考慮されたのか、議事録の公	③ 協議会における意思決定は、当該協議会の構成員により定められた規約等に基づき、当該協議会の構成員により行われるものです。 その上で、本変更案において、多数決も含めた協議会における意思

	開だけでなく、その理由の公表を必須とすべきである。	決定を行うに当たっては、「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」判断することのほか、「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」とお示ししております。
7	①「運転のできない学生・生徒、高齢者、障害者、妊産婦等」という記載については、「障害者手帳の有無にかかわらず、難病、がん、慢性疾患等を抱え、継続的な通院・治療を必要とする者」も明示的に加えてください。 ②障害者手帳の有無や介護者の同伴、移動距離等によって必要な移動から排除されないよう、経済的・制度的・情報面の障壁も含めて「交通空白」と捉え、その解消を基本方針に明記することを求めます。 ③地域公共交通計画の作成に当たって、次の事項を基本方針に明記するよう求めます。 (1)交通空白の把握に際して、路線や運行本数だけでなく、障害・疾患のある方が実際に利用できるか、通院先まで移動できるか、運賃を継続的に負担できるか、予約・乗車・乗換えの手続を行えるかという観点から調査すること。 (2)地域公共交通計画の協議会には、「必要に応じて」ではなく、原則として障害当事者、難病・慢性疾患等の当事者又は当事者団体を参加させること。福祉・医療関係者が当事者に代わって意見を述べるだけでなく、実際に公共交通を利用する当事者が直接意思決定に参加できる仕組みとすること。	① 「運転のできない学生・ 生徒、高齢者、障害者、妊産婦等」は、例示としてお示ししているものであり、御指摘の「障害者手帳の有無にかかわらず、難病、がん、慢性疾患等を抱え、継続的な通院・治療を必要とする者」についても含まれるものと考えております。 ② 日常生活等の移動にお困りごとを抱える、いわゆる「交通空白」に該当するかどうかは、バス停や駅等からの距離が遠いだけでなく、バス停や駅等までの距離は近いが高低差が大きく利用しづらい、運行の頻度が少なく使いづらいといった地域の実情や利用者目線などを踏まえ、地方公共団体において判断していただくこととしております。 ③(1) ②のとおり、「交通空白」に該当するかどうかは、地方公共団体において判断していただくこととしております。 また、現行の基本方針において、「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」があるとお示ししております。 ③(2) 現行の基本方針において、協議会には、「障害者を含む公共交通の利用者」等の「多様な主体が参画し、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」とお示ししており、また、協議会の構成員については、「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」とお示ししております。

	(3)車椅子利用者だけでなく、視覚・聴覚・知的・精神・発達・内部障害、難病、慢性疾患など、多様な特性を踏まえ、車両や駅のバリアフリー化、分かりやすい情報提供、オンラインで完結できる予約・購入、介助依頼手続の簡素化等を進めること。	③(3) 現行の基本方針において、「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」とお示ししております。
	(4)運賃の設定及び見直しに当たっては、公共交通事業の持続可能性だけでなく、障害・疾患のある方の負担可能性と、通院・就労・社会参加の機会を保障する観点を明記すること。	③(4) 運賃の設定及びその見直しについては、公共交通事業者等がその実施の要否を判断すべきものと考えております。 その上で、現行の基本方針において、「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」とお示ししております。
8	①学校、病院、福祉施設、商業施設等の送迎車両や運転者を「地域の輸送資源」として活用する場合も、それぞれの施設の本来業務や利用者の送迎が圧迫されないことを前提としてください。施設側に追加の人件費、燃料費、車両維持費、保険料及び事故責任を負担させないよう、国による費用負担と明確な責任区分が必要です。地方公共団体に、運送主体の選定、利害調整、計画作成、データ管理等を担わせるのであれば、国が専任職員の配置費、人材育成費及び運行費について恒久的な財政支援を行うことを明記してください。	① 本変更案において、学校や医療施設等の利用者向け送迎サービスは、「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、…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、…」とお示ししているとおり、地域の公共交通ネットワークを補完する役割を担うものです。 また、現行の基本方針において、国による支援については、「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」とお示ししております。
	②連携促進団体については、公募による選定を原則とし、選定基準、選定理由、資本関係、委託・再委託関係及び交通関連企業との取引関	② 連携促進団体の選定は、協議会を設置・運営する地方公共団体が、

	係を公表してください。	その地域の実情等を踏まえて判断するものです。 その上で、本変更案において、連携促進団体の選定を行うに当たっては、「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」とお示ししております。 また、手引きにおいて、選定プロセスを透明化することの重要性や、選定する際の確認事項の例をお示ししております。
	③法定協議会に多数決を導入する場合は、住民・利用者代表の最低人数、定足数、議決権の配分及び利益相反の取扱いを定めてください。路線の休廃止、運行回数の大幅削減、運賃の引上げなど、住民生活に重大な影響を与える事項を単純多数決で決定してはなりません。十分な住民説明と住民代表の同意を必要とすべきです。	③ 協議会における意思決定は、当該協議会の構成員により定められた規約等に基づき、当該協議会の構成員により行われるものです。 その上で、本変更案において、多数決も含めた協議会における意思決定を行うに当たっては、「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」判断することのほか、「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」とお示ししております。
	④モビリティ・データについても、提供範囲、利用目的、匿名加工、費用負担、保存期間、第三者提供、再委託、国外移転、サーバー所在地及び漏えい時の責任を明確にしてください。	④ モビリティ・データの活用に当たっては、ガイドラインを策定しており、当該ガイドラインにおいて、データ受領者となる地方公共団体に求められる安全管理体制の構築や、個人情報等に配慮した適切なデータの取扱い・加工に関する考え方を示すとともに、データの提供条件や利用目的等について、データ提供者と地方公共団体との間であらかじめ整理・調整すべき事項を明示しております。
9	成果目標や KPI は設定されているのでしょうか。	国土交通省では、政策目標として、全国約 3,000 に上る「交通空白」について、令和7年度から令和9年度までの「「交通空白」解消・集中対策期間」において、その解消に道筋を付け、その後の発生を抑制することとしております。
10	交通空白と鉄道の再構築はどのような関係なのでしょうか。前回の改正で追加された鉄道の再構築の部分と、今回の改正は調和しているのでしょうか。	「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路線（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、利用者利便の確保を図る事業です。

		「交通空白」解消の取組を深化・加速化させ、持続可能な地域交通を実現するためには、「鉄道事業再構築事業」や、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」（令和8年法律第 35 号）により新たに創設した「再構築事業」など、地方公共団体が実施することのできる取組の選択肢を増やしていくことが重要であると考えております。
11	観光客の増加によって住民の通勤、通学、通院、買物等が困難にならないよう、住民生活と観光交通を両立させる具体的な措置を基本方針に明記してください。	本変更案において「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」とお示ししております。
12	①「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」との記載について、「必要」と「留意」が重複しており分かりにくいため、「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」等、意味を変えず明確な表現に修正してください。 ②地域公共交通の「利用者目線」「利便性」「最適な運送形態やサービス水準」について、個々の路線や車両の存在だけでなく、出発地から目的地までの一連の移動が成立するかによって評価することを明記してください。 ③協議会及び各実施計画の作成、重要な変更及び評価において、現在の利用者だけでなく、交通手段がない、運賃が高い、予約できない、障害特性に対応しない等の理由によって利用を断念している人からも意見を聴いてください。障害当事者・家族、異なる障害種別、高齢者、低所得者、子ども、妊産婦、子育て世帯、学生・生徒、通院者、自動車を運転できない人、周辺部・離島住民、外国人等を例示し、計画案が固まる前から参加できる仕組みを求めます。 多数決を用いる場合には、定足数、議決権、議決方法、構成員、利益相反、議案及び資料を事前に明らかにし、必要な場合には利害関	① 船舶貸渡業の届出については、海上運送利便確保実施計画の策定時に必ずしも必要ということではなく、計画策定後に届出を行うことが必要になる場合があることに留意すべきところ、現行の記載は上記の趣旨が明らかになっていると考えております。 ② 現行の基本方針において、「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」があるとお示ししております。 ③ 協議会の運営及びその意思決定は、当該協議会の構成員により定められた規約等に基づき、当該協議会の構成員により行われるものです。また、協議会の構成員については、「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」とお示ししております。 その上で、本変更案において、多数決も含めた協議会における意思決定を行うに当たっては、「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」判断することのほか、「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」とお示ししておりま

	係者を議決から除外してください。特に休廃止、大幅減便、運賃負担増、予約制への変更、アクセシビリティ低下等については、利用者影響評価と代替案を示し、各構成員の賛否、反対・少数意見及び採用しなかった理由を議事録に記録してください。	す。
	④施設送迎は利用資格、目的、運行日・時間、予約、乗降場所等が限定されることが多く、一般の公共交通と同等とは限らないことを明記してください。住民や地域団体の協力は自発性及び能力の範囲内とし、地方公共団体や交通事業者が負うべき移動手段確保の責任を代替するものではないことを明記してください。協力を求める場合には、費用、保険、研修、労務管理、安全管理及び事故時の責任分担を事前に明確にしてください。	④ 本変更案において、学校や医療施設等の利用者向け送迎サービスは、「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、…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、…」とお示ししているとおり、地域の公共交通ネットワークを補完する役割を担うものです。 また、手引きにおいて、再構築事業の活用も含めた地域の輸送資源のフル活用を行うに当たっては、あらかじめ、事故が発生した際の取扱い等を確認しておくことが必要であるとお示ししております。
	⑤公共交通事業者による休廃止の情報提供について、協議、住民周知、意見聴取、利用者影響評価及び代替交通準備に必要な標準期間をガイドラインで示してください。	⑤ 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、利用者への周知や代替の輸送サービスについて関係者間における協議のための期間を確保するため、道路運送法において、原則として6か月前までに事前に届出をしなければならないこととされております。 特に、地域公共交通計画に位置付けられた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、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としております。 代替交通のあり方を含めた、協議会における協議に要する期間については、地域の実情等により異なることから、一律にお示しすることは困難であると考えております。
	⑥地域公共交通計画の区域は、同一市町村又は同一都道府県内だけ	⑥

	で判断せず、実際の通勤、通学、通院、介護、買物、行政手続、観光等の動データに基づき設定してください。また、都道府県境を越える生活圏、医療圏、通学圏、観光圏等も明示的に対象とし、幹線・支線の役割、ダイヤ、運賃・割引、乗継ぎ、予約、情報、災害時対応等を一体的に検討してください。 ⑦地域公共交通計画と立地適正化計画を連動させる場合であっても、居住誘導区域又は都市機能誘導区域の外に居住することのみを理由として、必要な交通サービスを縮小・廃止しないことを明記してください。	地域公共交通計画の区域は、現行の基本方針において、「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」こととしておりますが、「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」とお示ししており、これは交通圏が都道府県境を跨ぐ場合であっても同様です。 ⑦ 地域にあるべき地域旅客運送サービスの姿は、協議会等において、地域の多様な関係者間での協議によって、決定されるものと考えております。 その上で、国土交通省においては、従来から、人口減少が進む中、地域の活力を維持し、生活に必要なサービスを確保するため、人々の居住や医療、福祉、商業などの都市機能を拠点に誘導し、それぞれの拠点を公共交通ネットワークで結ぶ、コンパクト・プラス・ネットワークの取組を推進しており、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、本変更案において、地域公共交通計画と立地適正化計画との連携についてお示ししているところです。
13	①「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」という記述は削除すべき。 ②再構築事業について、運送の種別・態様のいかんにかかわらず再び実施または継続する必要性を共有したうえで、バス・タクシー・公共ライドシェアの形態を選び、現行をそのまま維持しなくてよいとすることは問題ではないか。	① 特に中小規模の地方公共団体においては、交通分野の専門人材やノウハウが不足していることから、こうした課題に対して、国による支援はもとより、都道府県によるサポートや、複数の地方公共団体が共同して取り組むことのほか、民間企業の有する技術やノウハウの活用を推進していく必要があると考えております。 ② 再構築事業の創設によって現行の安全面に関する規制を緩和するものではなく、地域の関係者から運転者や車両の協力を得た場合であっても、認められる輸送形態は、道路運送法に基づく許可・登録を受けた運送主体によるバス、タクシー、公共ライドシェアに限定され、運送形態

		に応じて、運転者の要件や運行管理等の既存の安全規制が引き続き適用されます。 　再構築事業は、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ん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、バス、タクシー、公共ライドシェアから交通モードを選択して実施されるものです。
	③都道府県・広域連合・一部事務組合が自家用有償の実施主体になることを「考えられる」と書くことに反対する。	③ 　自家用有償旅客運送の実施主体に都道府県その他の者を追加するため、道路運送法施行規則の改正を措置しております。
14	①都道府県が率先して調整する場面について （該当箇所） 三　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 （2）都道府県の役割に関する事項の追加【二1⑵ほか】 （意見） 「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、市町村の人材やノウハウの不足による場合のほか、日常の移動が複数の市町村にまたがっており、市の区域を単位とする計画では移動の実態に対応しきれない場合も含まれることを、明確にしていただきたい。 ②「交通空白」の解消状況の把握について （該当箇所） 一　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【前文】 （意見） 「交通空白」の解消の状況を把握し、又は評価するに当たっては、鉄道駅や停留所からの距離に加えて、運行本数、運行時間帯及び目的地への到達可能性を併せて考慮する旨を明記していただきたい。	① 　地域公共交通計画の区域は、現行の基本方針において、「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」こととしておりますが、「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」とお示ししております。 ② 　日常生活等の移動にお困りごとを抱える、いわゆる「交通空白」に該当するかどうかは、バス停や駅等からの距離が遠いだけでなく、バス停や駅等までの距離は近いが高低差が大きく利用しづらい、運行の頻度が少なく使いづらいといった地域の実情や利用者目線などを踏まえ、地方公共団体において判断していただくこととしております。

	③路線等の休廃止に係る協議の対象について （該当箇所） 五　法定協議会の運営に関する事項の追加 （2）路線等の休廃止に係る情報提供に関する事項の追加【二3⑶】 （意見） 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、国土交通大臣への届出を行う前に、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、との記載を追加することについて、この協議においては、代替交通のあり方のほか、当該路線等の維持の可能性についても協議の対象となり得ることを、明確にしていただきたい。	③ 　地方公共団体をはじめとした地域の関係者と代替交通の確保等に係る協議が十分になされないまま、バス路線等の休廃止に係る届出を行う直前に、休廃止等の方針を協議会等に伝達することも想定されるところ、このような場合には、代替交通の確保等がスムーズになされず、地域住民の足の確保に影響が生じるおそれがあることから、今般、本変更案に記載を追加することとしております。 　また、現行の基本方針において、地域公共交通計画には、既存路線の維持等の継続的な取組も含め、地域公共交通計画の目標達成のために必要となる取組を網羅的に記載することが望まれる旨をお示ししているところであり、当該計画の作成・実施に当たっては、協議会等において、地域の多様な関係者間での協議がなされるものと考えております。