「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行規則の一部を改正する省令案」
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22日から令和８年８月21日まで、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行規則の一部を改正する省令案」に関する意見募集を行ったところ、28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22日（水）から令和８年８月21日（金）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 ： 28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	見直しは、どのくらいの間隔で行うのか知りたいです。	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。以下「改正法」といいます。）による改正後の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 80 号。以下「地域交通法」といいます。）については、改正法の附則において、「この法律の施行後五年を目途として、この法律による改正後の規定の施行の状況について検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする」としております。
2	非公募による事業者選定手続の透明性担保 （第 9 条の 2 第 1 項・第 9 条の 3 第 1 項関係） 協議会等での合意に基づく非公募（公募の省略）の手続について、公正性と透明性を担保するため、非公募を選択した理由や判断経緯の概要を地方公共団体が公表する旨をガイドライン等で明示することを求めます。	「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。）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、「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、協議会における協議については、「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。
3	①改正後第 9 条の 2 第 1 項及び第 9 条の 3 第 1 項について、事業者の選定は、原則として公募によるべきである。法定協議会が組織されていない場合は、公募によれば足りるのであり、法定協議会が組織されていない場合に関係者の協議が調えば公募によらないで事業者を選定できるとする定めは、不要である。	① 「自動車地域旅客運送サービス再構築事業の実施により提供される地域旅客運送サービスの実施主体」（以下「実施主体」といいます。）の選定に当たっては、公募による方法のみに限った場合には実施主体になろうとする者が現れず、地方公共団体が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。）や海上運送利便確保事業を実施できない場合も想定されることから、協議会等における協議を経て、関

		係者間での協議が調った場合には、公募によらず実施主体を選定することができることとしております。
	②仮にこのような定めをするとしても、「その他の当該地方公共団体が必要と認める者」の例示として「利用者」を明示すべきである。	② 御指摘の「利用者」を、御指摘の「地方公共団体が必要と認める者」とするかについては、地方公共団体が地域の実情等を踏まえて判断するものです。
	③また、選定の対象となる事業者が参加しない協議により事業者を選定するのは、妥当でない。選定の対象となる事業者は、必ず協議に参加するものとすべきであり、同第 9 条の 2 第 4 項及び第 9 条の 3 第 4 項は、不要である。	③ 地域交通法第6条第2項第2号の規定により、通常、地域旅客運送サービスを提供しようとする者は、協議会の構成員になっているものと考えております。
4	＜公募の実施に関する方針について＞ 1．サービス内容・事業者要件へのアクセシビリティの明記 実施方針の「地域旅客運送サービスの内容」「提供する者の要件」「選定の方法」には、運賃、運行頻度、始終発時刻、乗継、予約手段、現金利用、車椅子等の乗降、視覚・聴覚・知的・精神・発達障害への情報保障及び介助体制を明記すべきである。 2．通院・行政手続に必要な最低運行水準 「地域旅客運送サービスの内容」及び「地方公共団体によるあっせんその他支援の内容」には、病院、薬局、福祉事務所、役所へ通える最低運行水準を定めるべきである。免許を取得しておらず通院等を高齢の家族の送迎に頼る障害当事者として、診療開始前後、退院時、休日を含む移動を確保し、再構築により受診や手続を断念させないことを求める。 3．家族送迎を交通政策の代替としないこと 「地域旅客運送サービスの内容」及び「地方公共団体によるあっせんその他支援の内容」には、家族送迎への依存度と介護者負担の評価を含めるべきである。高齢の家族に送迎を頼る障害当事者として、家族が病気、	1．～36. 第9条の2第2項の「公募の実施に関する方針」（以下「実施方針」という。）に定める事項の具体的な記載内容については、協議会等における地域の多様な関係者間での協議も踏まえつつ、地方公共団体が地域の実情等を踏まえて判断するものです。 なお、実施方針に定める事項の記載例については、「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、お示ししております。

	就労、免許返納等で運転できない場合の代替交通を用意し、無償の家族介護を公共交通不足の穴埋めとして扱わないことを求める。 4. 低所得者と精神障害者の運賃負担 「地域旅客運送サービスの内容」及び「提供する者の要件」には、運賃の負担可能性を明記すべきである。低所得の障害当事者として、デマンド交通や乗合タクシーへの再構築により従前より負担が増えれば、運行していても利用できない。障害者・介助者割引、低所得者減免、乗継割引、月額上限を設け、精神障害を含め障害種別で差を設けないことを求める。 5. スマートフォン専用交通を避けること 「地域旅客運送サービスの内容」及び「提供する者の要件」には、非デジタルの予約・決済・情報提供を必須とすべきである。障害や貧困によりスマートフォンの操作、通信契約、クレジットカード利用が困難な人もいる。アプリ専用とせず、電話、窓口、代理予約、現金、紙の時刻表を残し、システム障害時にも利用できる代替経路を求める。 6. 精神・知的・発達障害等への対応 「地域旅客運送サービスを提供する者の要件」には、精神・知的・発達障害や高次脳機能障害など外見から分かりにくい障害への対応を含めるべきである。精神障害当事者として、混乱、パニック、聞き取りや記憶の困難を理由に利用を拒まれないよう、職員研修、やさしい説明、筆談・図記号、静かな待機場所及び乗り過ごし時の支援を求める。 7. 障害開示と個人情報の負担軽減 「地域旅客運送サービスを提供する者の要件」には、障害の申告や個人情報の取扱いに関する基準を設けるべきである。精神障害当事者として、予約や割引のたびに病名や症状を周囲に聞こえる形で説明させることは利用抑制につながる。確認情報を必要最小限とし、代理人手続、記録の再利用、守秘義務及び差別防止研修を求める。	

	8. 移動を断念した人も評価対象とすること 「地域旅客運送サービスの内容」及び「選定の方法」には、障害、年齢、所得、子育て、通院・通学目的別の利用実態と未充足需要を評価する指標を設けるべきである。障害当事者として、総利用者数や収支だけでなく、移動を断念した人数、家族送迎時間、予約拒否、乗車拒否、苦情、事故を公表し、毎年度改善する事業者を選定することを求める。 9. 交通事業者の人材と労働条件 「提供する者の要件」及び「地方公共団体によるあっせんその他支援の内容」には、運転者・乗務員の安定確保と障害対応研修を含めるべきである。 10. 障害児・妊婦・子育て世帯への対応 「地域旅客運送サービスの内容」には、妊婦、乳幼児連れ、障害児、通学児童の安全と利用可能性を明記すべきである。障害当事者・家族の立場から、ベビーカーや車椅子の同時利用、子どもの乗降、学校・療育・医療への時刻接続、保護者が同伴できない場合の支援を検討し、子育て世帯の自家用車依存を前提としないサービスを求める。 11. 移動を生活上の基礎的条件として位置付けること 「地域旅客運送サービスの内容」は、単なる運送手段の提供ではなく、通学、通院、買物、就労、行政手続その他の生活を継続できる水準として定めるべきである。地方出身で地域間の交通格差を考えてきた障害当事者として、住む場所や自動車免許の有無によって生活上の自由が著しく制限されないよう、移動を地域生活の基礎的条件として評価することを求める。 12. 居住地域による自由の格差を評価すること 「事業を実施する区域」及び「地域旅客運送サービスの内容」を定める際は、居住地域によって通学、通院、就労及び買物の選択肢にどの程度の	

	格差が生じるかを評価すべきである。地方出身で交通格差を考えてきた者として、人口密度や収支のみで区域を決めず、移動できないことで失われる教育、医療、就労及び社会参加の機会を考慮することを求める。 13.「存在する交通」ではなく「使える交通」を評価すること 「地域旅客運送サービスの内容」及び「提供する者の選定の方法」では、路線や車両が存在することだけでなく、必要な時間に、負担可能な運賃で、予約でき、乗降でき、目的地まで到達できるかを評価すべきである。障害があり免許を持たない利用者として、運行本数だけでなく実際に生活に使える交通を提供する事業者を選定することを求める。 14. 到達できる生活施設を成果指標とすること 「地域旅客運送サービスの内容」の評価には、利用者数や収支だけでなく、病院、学校、職場、商店、役所、福祉施設等へ到達できる住民の割合及び所要時間を含めるべきである。都道府県をまたいで通院・通学する障害当事者として、交通事業自体の維持ではなく、住民が必要な生活機会へ到達できているかを成果指標とすることを求める。 15. 表面化していない移動需要の把握 従前の運送事業の「状況」及び再構築後の「地域旅客運送サービスの内容」を検討する際は、現在の利用者数だけでなく、交通手段がないため移動を断念した需要を調査すべきである。高齢家族の送迎に依存する障害当事者として、家族送迎、受診・進学・就労の断念、外出回数の減少等を潜在需要として把握し、利用実績が少ないことを縮小理由としないよう求める。 16. 進学・就労の地域格差を縮小すること 「地域旅客運送サービスの内容」及び「地方公共団体によるあっせんその他支援の内容」には、学校や職場への継続的な移動を確保する取組を含めるべきである。地方出身で交通格差を考えてきた者として、本人に能力や意欲があっても移動手段がないため進学先、就職先、職業訓練の選択	

	肢が制限される不平等を是正することを求める。 17. 古い割引制度の定期的な検証 「地域旅客運送サービスの内容」「提供する者の要件」「選定の方法」には、障害者・高齢者等の割引制度が現在の手帳制度、交通体系、券種、予約・決済方法に適合しているかを定期的に検証する要件を設けるべきである。精神障害当事者として、制度制定時の前提を形式的に継承せず、障害種別間の公平性と実際の利用可能性を基準に見直すことを求める。 18. 101km 要件の見直し 「地域旅客運送サービスの内容」及び「提供する者の要件」では、割引の営業キロ要件が日常生活に与える影響を評価すべきである。免許を持たず通院や行政手続に公共交通を使う精神障害当事者として、単独利用を101km 以上に限る制度では、短距離の通院、通学、買物には利用できない。距離要件を撤廃又は大幅に緩和することを求める。 19. 事業者の路線距離によって利用できない問題 「地域旅客運送サービスの内容」及び「選定の方法」では、一事業者の営業キロのみを基準とする割引制度を避けるべきである。二拠点居住し、複数の鉄道・バス事業者を乗り継ぐ障害当事者として、路線網が 100km に満たない私鉄や事業者境界をまたぐ移動では、総移動距離が長くても割引を利用できない。生活圏全体の移動距離又は乗継全体を基準とすることを求める。 20. 障害種別による割引格差の解消 「地域旅客運送サービスの内容」及び「提供する者の要件」には、身体・知的・精神の障害種別によって割引の有無を分けないことを明記すべきである。精神障害当事者として、高速道路、高速バス、空港アクセスバス等で対象が異なる現状は、通院、帰省、長距離移動の選択肢を狭めている。精神障害者及び必要な介助者を同等に対象とすることを求める。	

	「高速バス等はすべて対象外」と断定せず、「対象が異なる現状」とすることで、既に導入した事業者も含めて全国的な統一を求められます。 21.「最低基準を満たす設備」から「実際に使える設備」へ 「地域旅客運送サービスの内容」及び「提供する者の要件」は、法令上の最低寸法を満たすだけでなく、多様な利用者が実際に使える設備を求めるべきである。障害当事者として、標準的な手動車椅子一台のみを想定した狭いエレベーター等では、大型電動車椅子、介助者、補助犬、医療機器、ベビーカー、旅行荷物を伴う人が利用できない。実利用による検証を求める。 22. 設置台数・容量・待ち時間の評価 「地域旅客運送サービスの内容」及び「選定の方法」では、エレベーター等の有無だけでなく、設置台数、定員、扉幅、奥行き、転回空間、待ち時間を評価すべきである。長距離通院や二拠点間の移動をする障害当事者として、小型一基だけでは混雑時に乗換えが成立しない。利用集中時にも必要な列車・バスへ接続できる容量を確保することを求める。 23. 切符の購入手段もサービス内容に含めること 「地域旅客運送サービスの内容」には、運行だけでなく、乗車券の購入、変更、払戻し及び相談の手段を含めるべきである。障害者割引、学割等を利用する者として、制度上利用できる割引でも、取扱窓口や対応機器が近隣になければ実質的に利用できない。対面、遠隔、電話、オンライン等の複数の購入手段を地域内に確保することを求める。 24. 窓口削減による追加移動を生じさせないこと 「地域旅客運送サービスの内容」及び「地方公共団体によるあっせんその他支援」では、切符を買うためだけに別の駅へ移動させないことを求める。免許を持たず公共交通に依存する障害当事者として、割引券購入のために追加運賃、長い移動及び待ち時間を負担すれば、割引の意義が失われる。最寄り駅又はオンライン等で購入を完結できるようにすべきで	

	ある。 25. 窓口廃止時の同等性評価 「地域旅客運送サービスの内容」及び「選定の方法」では、有人窓口を廃止・縮小する場合、代替手段が窓口と同等かを評価すべきである。障害当事者として、購入できる券種、割引証の確認、変更・払戻し、待ち時間、外国語、障害対応及び営業時間を比較し、一部でも利用できなくなる場合は窓口又は訪問・遠隔支援を維持することを求める。 26. コスト削減を利用者負担へ転嫁しないこと 「提供する者の要件」及び「地方公共団体による支援」には、窓口削減による事業者の経費削減が、利用者の追加移動、操作、待機及び家族による補助へ転嫁されていないかの評価を含めるべきである。障害当事者として、企業側の削減額だけでなく、利用者と家族に生じる社会的費用を算定し、必要な人的支援を確保することを求める。 27. 遠隔券売機のアクセシビリティとプライバシー 遠隔対応券売機を代替手段とする場合は、車椅子からの操作、視覚・聴覚・発話障害、精神・知的・発達障害及び外国語への対応を「サービスの内容」「提供する者の要件」に明記すべきである。障害当事者として、周囲に聞こえる状態で病名や手帳情報を説明させず、文字、手話、筆談、代理人対応及びプライバシーを保障することを求める。 28. 外国人旅行者への対面支援 「地域旅客運送サービスの内容」及び「提供する者の要件」には、外国人旅行者が複数事業者をまたぐ経路、割引乗車券、指定席及び変更・払戻しについて相談できる多言語支援を含めるべきである。旅行に携わる者として、券売機の表示翻訳だけでは複雑な旅程を十分に扱えないため、主要駅以外でも遠隔通訳を含む有人相談手段を確保することを求める。 29. 人口だけでなく生活・産業データを用いた需要把握	

	従前の運送事業の「状況」及び再構築後の「地域旅客運送サービスの内容」を定める際は、人口や現在の乗車人数だけでなく、年齢別人口、就業地、学校、病院、福祉施設、商業施設、企業立地、観光客、外国人人口等を分析すべきである。地域政策に関わる者として、生活・産業の将来需要を含むデータに基づく路線設計を求める。 30. 自治体・事業者をまたぐ一体的な経路検索 「地域旅客運送サービスの内容」及び「提供する者の要件」には、鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通、船舶等を自治体・事業者の境界を越えて検索できる情報提供を含めるべきである。二拠点居住し広域移動する者として、時刻表を個別に計算しなければ乗継が分からない状態を改め、出発地から目的地まで一体的に検索可能とすることを求める。 31. 小規模交通の検索サービスへの掲載 コミュニティバス等について、「地域旅客運送サービスの内容」及び「提供する者の要件」に、時刻、経路、停留所、運賃及び運休日を機械で利用できる標準的形式で提供することを含めるべきである。旅行に携わる者として、自治体サイト上の PDF しかなく一般の経路検索に表示されない交通は、旅行者や新規利用者には発見困難である。検索可能なデータ公開を求める。 32. 普段利用しない人を前提とした情報設計 「地域旅客運送サービスの内容」は、日常的な利用者だけでなく、初めて利用する通院者、旅行者、外国人、転入者及び災害時の利用者にも理解できるものとすべきである。障害があり遠方へ通院する者として、土地勘や地域独自の制度を知らなくても、乗場、予約方法、運賃、乗継及び降車方法を事前に確認できる情報提供を求める。 33. 検索結果へのアクセシビリティ情報の統合 経路検索には時刻と運賃だけでなく、車椅子対応、低床車両、エレベータ	

	一、階段、介助予約、補助犬、ベビーカー、障害者割引、対応可能な移動補助器具等を表示すべきである。障害当事者として、到着後に乗れないと判明する情報では不十分である。利用者の条件に応じて現実に利用可能な経路を検索できることを事業者の要件とするよう求める。 これは以前の「エレベーターが一応存在する」という問題ともつながります。検索上は移動可能でも、狭い設備や利用できない車両が途中にあれば経路全体が成立しません。 34. リアルタイム情報と更新責任 「地域旅客運送サービスの内容」及び「提供する者の要件」には、遅延、運休、満員、予約枠、臨時停留所、工事、エレベーター故障等の情報を速やかに更新する責任を含めるべきである。長距離通院をする障害当事者として、古い時刻や利用不能な経路が検索結果に残れば、診療や乗継に重大な支障が生じる。情報の更新頻度と責任主体を明確にすることを求める。 35. 行政界ではなく生活圏・移動圏による分析 「事業を実施する区域」「運送事業の状況」「地域旅客運送サービスの内容」は、一自治体内の利用だけでなく、通勤、通学、通院、買物、観光等による自治体・都道府県を越えた移動を分析して定めるべきである。二拠点居住し都道府県をまたいで移動する者として、行政区域ではなく実際の生活圏・医療圏・観光圏を基準に計画することを求める。 36. 検索できることをサービス評価に含めること 「地域旅客運送サービスの内容」及び「選定の方法」では、運行本数や利用者数だけでなく、主要な経路検索で表示されるか、初めての人が目的地まで検索できるかを評価すべきである。旅行に携わる者として、検索できない交通は新規利用者を獲得できず、利用が少ないことを理由に縮小される悪循環を生む。情報到達性をサービスの質として評価することを求める。	

	＜自動車地域旅客運送サービス再構築事業に関連して実施される事業に関する事項について＞ 37. 路線単体ではなく移動全体を計画対象とすること 「自動車地域旅客運送サービス再構築事業に関連して実施される事業に関する事項」には、停留所までの移動、待合環境、福祉輸送、病院・学校への接続、移動補助器具の利用、乗継案内、自治体境を越える接続を含むことを明示すべきである。 38. 移動補助器具・医療機器を含む設計 「自動車地域旅客運送サービス再構築事業に関連して実施される事業」には、車椅子、歩行器、白杖、補助犬、酸素機器その他の医療機器、ベビーカー等を安全に利用できる車両・停留所・予約システムの整備を含めるべきである。障害当事者として、寸法や重量を理由に一律拒否せず、移動補助器具メーカーや当事者を設計・実証に参加させ、固定、収納、充電等の基準を示すことを求める。 39. 災害・停電・通信障害時の交通確保 「関連して実施される事業」には、災害、豪雨、積雪、猛暑、停電、通信障害時の運行継続及び代替輸送を含めるべきである。障害を持つ高齢者として、運休情報がアプリだけでは避難、通院、薬の受取りが困難になる。音声・文字・紙・電話による情報提供、福祉避難所や医療機関への輸送、移動困難者の優先支援を計画に明記することを求める。 40. 移動できないことによる社会的孤立を評価すること 「自動車地域旅客運送サービス再構築事業に関連して実施される事業」には、移動困難による孤立、外出断念、受診中断、就労・就学断念を把握し、解消する取組を含めるべきである。障害当事者として、交通は人と人、人と地域をつなぎ、社会との関係を保つ基盤であると考える。単なる輸送人数でなく、孤立防止と社会参加への効果を評価することを求める。 41. 交通政策と福祉政策を分断しないこと	37. ～50. 「自動車地域旅客運送サービス再構築事業に関連して実施される事業」（以下「関連事業」といいます。）には、地域住民と連携して実施する当該再構築事業の実施により提供される地域旅客運送サービスの利用の促進に関する取組等が想定されますが、地域の実情等に応じて、地方公共団体が判断するものです。

	「関連して実施される事業」には、障害福祉、高齢者福祉、医療、教育、子育て及び生活困窮者支援との連携を含めるべきである。障害と低所得のある利用者として、交通部局だけで計画すると、運行はあっても通院や通学に使えない制度となり得る。福祉部局等と利用状況や支援制度を共有し、交通費助成、介助及び予約支援を一体的に設計することを求める。 42. 交通モードをまたぐ割引の連続性 「自動車地域旅客運送サービス再構築事業に関連して実施される事業」には、鉄道、路線バス、高速バス、空港アクセス交通、タクシー等を乗り継ぐ際の割引の連続性を確保する取組を含めるべきである。都道府県をまたいで通院する障害当事者として、一部区間だけ割引されても移動全体の負担は軽減されない。共通認証、通算割引及び負担上限の導入を求める。 43. 高速道路割引と家族送迎 「関連して実施される事業」には、公共交通を利用できず家族の自動車で移動する障害者の高速道路料金負担を含めるべきである。免許を持たず高齢家族の送迎で長距離通院する精神障害当事者として、同じ通院目的でも障害種別により高速道路割引を受けられないことは不合理である。精神障害者を対象に加え、家族等による介護運転にも適用することを求める。 44. 通知・約款・割引制度の棚卸し 「関連して実施される事業」には、国、地方公共団体及び交通事業者が、障害者・高齢者割引の根拠となる通知、約款、適用条件を定期的に棚卸しする取組を含めるべきである。精神障害当事者として、制度の制定年、対象外とする理由、最終見直し時期を公表し、現在の手帳制度、列車体系、生活圏及び利用実態に適合しない条件は改廃することを求める。 交通施設の段差だけでなく、障害種別、営業キロ、事業者境界、列車種別及び古い約款によって利用できない状態も「制度上のバリア」であり、	

	地域公共交通の再構築に際して除去すべきである。 45. 障害者用の特別設備ではなく共通インフラとすること 「自動車地域旅客運送サービス再構築事業に関連して実施される事業」には、駅、停留所及び乗継施設の移動設備の改善を含めるべきである。障害当事者として、エレベーターを少数の車椅子利用者だけの設備と考えず、高齢者、妊婦、子育て世帯、負傷者、旅行者等も日常的に使う共通の交通インフラとして、十分な広さと輸送能力を確保することを求める。 46. 経路上の最も狭い箇所を基準にすること 「関連して実施される事業」では、車両や主要駅だけでなく、停留所、改札、通路、エレベーター、乗継先まで一連の経路を点検すべきである。障害当事者として、一か所でも車椅子や移動補助器具が通れない場所があれば、他の区間がバリアフリーでも移動全体が成立しない。経路上の最も狭い箇所を基準として改修することを求める。 47. 故障・点検時にも利用できる冗長性 「関連して実施される事業」には、エレベーター等の故障、点検、災害時の代替動線を含めるべきである。障害当事者として、一基しかない設備が停止すると、通院、通学、就労を断念しなければならない。複数経路、係員による代替支援、他駅への振替輸送、事前の運休情報提供を計画し、設備一基の停止で移動の権利が失われないよう求める。 48. 割引制度と販売経路を一体で設計すること 「関連して実施される事業」には、障害者割引、学割、高齢者割引、株主優待及び企画乗車券の販売経路の点検を含めるべきである。割引制度を利用する障害当事者として、制度だけ設けても、購入・変更・払戻しに対応する窓口や機器がなければ利用可能性は保障されない。割引制度の改定と販売体制の変更を一体で影響評価することを求める。 49. 交通計画と企業誘致・雇用政策の連携	

	「自動車地域旅客運送サービス再構築事業に関連して実施される事業」には、企業誘致、産業振興、雇用、住宅、教育及び子育て政策との連携を含めるべきである。地方の交通格差を考えてきた者として、企業や研究機関を誘致しても、従業員や家族が通勤、通学、通院できなければ定着しない。交通を地域の雇用・定住基盤として計画することを求める。 50. 交通データの部局横断的な整備 「関連して実施される事業」には、交通、福祉、医療、教育、観光、産業、都市計画、防災部局が保有するデータを連携して需要を把握する取組を含めるべきである。地域政策に関わる者として、交通部局が現在の乗車人数だけを見ても、企業立地、病院再編、学校統合、観光需要等による将来の移動を把握できない。部局横断の地域交通データ基盤を整備することを求める。 地域交通は、路線を運行するだけでなく、地域の人口、雇用、医療、教育、福祉、観光及び企業立地のデータに基づいて設計し、自治体や事業者を越えて誰でも検索・理解・利用できて初めて、実際に使える社会インフラとなる。 ＜自動車地域旅客運送サービス再構築実施計画の作成に係る同意取得について＞ 51. 多様な利用者・関係者の参加 「地方公共団体が必要と認める者」だけでは、利用者参加が自治体の裁量に左右される。障害当事者として、当事者・家族会、肢体不自由、視覚、聴覚、精神、知的、発達、障害児、子ども、妊婦、子育て世帯、低所得者、高齢者、交通事業者、移動補助器具メーカー等を例示し、計画策定前の説明及び意見聴取の対象に含めるべきである。 52. 都道府県境を越える生活交通の反映 「関係する都道府県その他の…地方公共団体が必要と認める者」には、隣接自治体だけでなく、実際の通院・通学先の自治体、医療機関、学校及び二拠点居住者を含めるべきである。都道府県をまたいで移動する障	51. 御指摘の「当事者・家族会、肢体不自由、視覚、聴覚、精神、知的、発達、障害児、子ども、妊婦、子育て世帯、低所得者、高齢者、交通事業者、移動補助器具メーカー」を「地方公共団体が必要と認める者」とするかについては、地方公共団体が地域の実情等を踏まえて判断するものです。 52. 御指摘の「実際の通院・通学先の自治体、医療機関、学校及び二拠点居住者」を「地方公共団体が必要と認める者」とするかについては、地方公共団体が地域の実情等を踏まえて判断するものです。

	害当事者として、行政界で利用実態を分断せず、広域交通圏単位で協議・情報共有する仕組みを求める。	なお、地域公共交通計画の区域は、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。
	53. 住民参加を善意や形式的手続にしないこと 「地方公共団体が必要と認める者」には、実際に交通を利用する住民及び移動できず利用を断念している住民を含めるべきである。地方の交通格差を考えてきた障害当事者として、住民参加を行政の善意や任意の配慮に委ねず、計画案の作成前から複数回参加でき、意見への対応結果が公表される仕組みを求める。	53. 御指摘の「実際に交通を利用する住民及び移動できず利用を断念している住民」を「地方公共団体が必要と認める者」とするかについては、地方公共団体が地域の実情等を踏まえて判断するものです。 なお、自動車地域旅客運送サービス再構築事業を実施するための計画（以下「実施計画」といいます。）の作成等を行う過程では、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。
	54. 当事者と機器メーカーによる実車・実地検証 「地方公共団体が必要と認める者」には、異なる種類の車椅子・移動補助器具の利用者、介助者、子育て世帯及び機器メーカーを含めるべきである。障害当事者として、抽象的な「車椅子利用者」を想定した図面確認だけでは、転回、乗降、固定、介助の困難を把握できない。計画・設計・選定前に、実際の機器と利用者による実地検証を行うことを求める。 バリアフリー設備を「障害者が最低限一人で利用できる特別設備」としてではなく、多様な住民が同時に利用する公共交通の基幹設備として、広さ、容量、待ち時間、代替性を設計すべきである。	54. 御指摘の「異なる種類の車椅子・移動補助器具の利用者、介助者、子育て世帯及び機器メーカー」を「地方公共団体が必要と認める者」とするかについては、地方公共団体が地域の実情等を踏まえて判断するものです。
	――――――――	――――――――
	55. 当事者参加に必要な費用と配慮 「地方公共団体が必要と認める者」への参加は、名目的な意見聴取で終	55. 「地方公共団体が必要と認める者」とするかの判断については、地方

	わらせてはならない。障害当事者として、当事者・家族会を複数選任し、資料の事前提供、やさしい日本語、点字・音声・字幕・手話、オンライン・訪問参加、介助者同席、交通費・介助費の負担を保障し、意見を採用しなかった理由も公表する仕組みを求める。	公共団体が地域の実情等を踏まえて判断するものです。 なお、実施計画の作成等を行う過程では、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、基本方針において、協議会における協議については、「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。
	56. 公募を省略する場合の透明性 第 1 章総則（第 9 条の 2）第 1 項、p.5、14 行～18 行 「協議が調った場合においては、公募をしないで選定することができる」では、既存事業者と行政のみで結論が固まり、利用者の選択肢や透明性が損なわれるおそれがある。免許を持たず高齢の家族の送迎に頼る障害当事者として、非公募の場合も理由、候補者、評価基準、協議参加者及び議事録を事前公表し、利用者意見募集を必須とすべきである。	56. 再構築事業を実施するに当たっては、実施しようとする再構築事業に関する事項を地域公共交通計画に位置付ける必要があります。この地域公共交通計画の作成・変更を行うに当たっては、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。 また、基本方針において、協議会における協議については、「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。
	57. 認定申請への利用者影響評価の添付 第 2 章第 7 節（第 32 条の 4）第 1 項～第 2 項、p.10、11 行～20 行 認定申請書には、「地方公共団体の名称」「法第二十六条の三第二項各号に掲げる事項」に加え、利用者影響評価を必須添付すべきである。免許がなく通院・役所手続の送迎を高齢家族に頼る障害当事者として、運賃、便数、停留所、乗継、アクセシビリティ、代替手段及び低所得者負担について、当事者意見を含む評価を認定前に実施することを求める。	57. 再構築事業の認定の申請を行うに当たっては、実施計画を作成する必要があるところ、その過程において、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。
	58. 六か月以内の変更を一律に軽微としないこと 第 2 章第 7 節（第 32 条の 6）第一号～第二号、p.11、16 行～23 行 「実施予定期間の六月以内の変更」を一律に軽微とするのは妥当でない。定期通院・通学・就労では、開始の遅延や終了の前倒しが数週間でも生活継続に重大な影響を与える。長距離通院を行う障害当事者として、六か月以内でも利用者への不利益がある場合は認定、事前公表、代替交通の提示及び意見聴取を要する仕組みにすべきである。	58. 実施計画を変更するときは、実施計画の作成時と同様に、関係者の同意取得・意見聴取を行わなければならないこととされており、その過程においては、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。 また、交通事業者は、路線バス等の休廃止を行おうとするときは、道路運送法に基づき、国土交通大臣への届出を行わなければならないこととされているところです。

	59. 意見聴取を行政裁量だけに委ねないこと 第 2 章第 7 節（第 32 条の 7）第 1 項～第 3 項、p.12、2 行～12 行 「必要があると認めるときは…出頭を求めて意見を聴取することができる」では、行政裁量が広く、外出や発言に困難のある人が排除され得る。精神障害当事者として、運賃・便数・アクセシビリティに影響する場合は聴取を必須とし、出頭に限らず書面、オンライン、手話、字幕、点字・音声、やさしい日本語及び支援者同席を保障すべきである。 60. 提出可能な証拠と提出方法の拡大 第 2 章第 7 節（第 32 条の 7）第 3 項～第 4 項、p.12、11 行～14 行 「証拠を提出する機会」は重要だが、何を証拠とするかが不明確である。障害当事者として、利用記録、当事者・家族会アンケート、医療・通学・就労上の必要性、写真・動画、支援者の意見等も資料として受理し、提出方法を紙、電子、音声等から選択できるようにすべきである。 61. 海上運送における利用者参加とアクセシビリティ 第 2 章第 8 節（第 32 条の 11）第四号、p.14、15 行～16 行 海上運送でも「地方公共団体が必要と認める者」に委ねるだけでは不十分である。障害を持つ高齢者として、船舶・港湾の段差、荒天時の代替、トイレ、介助及び運賃は利用可否を左右すると考える。障害当事者、家族、妊婦、子育て世帯、福祉団体、交通事業者及び移動補助器具メーカーを必ず参画させ、船舶と港湾を一体でアクセシビリティ評価すべきである。	59. 現行制度における同趣旨の規定（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行規則第 36 条の3第1項等）と同様の規定としております。 60. 現行制度における同趣旨の規定（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行規則第 36 条の3第3項等）と同様の規定としております。 61. 御指摘の「障害当事者、家族、妊婦、子育て世帯、福祉団体、交通事業者及び移動補助器具メーカー」を、御指摘の「地方公共団体が必要と認める者」とするかについては、地方公共団体が地域の実情等を踏まえて判断するものです。 なお、実施計画の作成を行う過程においては、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。
5	1.「地域旅客運送サービスの内容」の範囲 第 9 条の 2 第 3 項第三号の「地域旅客運送サービスの内容」には、路線、運行区域及び便数だけでなく、運賃、運行時間、停留所、乗継、予約・決済方法、乗車券の購入・変更・払戻し、現金利用、障害者等の乗降、介助、情報提供及び目的施設への到達可能性を含むと解すべきである。 交通が運行されていても、予約、購入、乗降又は乗継ができなければ生活には利用できない。このため、どこまでが「サービスの内容」に含まれる	1. 及び2. 実施方針に定める事項については、協議会等における地域の多様な関係者間での協議も踏まえつつ、地方公共団体が地域の実情等を踏まえて判断するものです。 なお、実施方針に定める事項の記載例については、手引きにおいて、お示ししております。 御意見は、今後の施策の参考とさせていただきます。

	のかを、結果公示及び施行時の手引きで具体的に示すことを求める。 2．現在の利用実績だけでなく潜在需要を評価すること 第 9 条の 2 第 3 項第二号、第三号及び第八号に基づく現状把握、サービス設計及び事業者選定では、現在の乗車人数だけでなく、交通手段がないため移動を断念した人、家族送迎に依存している人、運賃や予約方法のため利用できない人、乗車・予約を拒否された人も需要として把握すべきである。 家族の自動車で移動していることをもって、本人の移動需要が充足されていると扱わないこと、利用実績が少ないことだけを縮小の根拠としないことを、調査・評価方法として明確化するよう求める。 3．「関連して実施される事業」の範囲 第 32 条の 2 の「自動車地域旅客運送サービス再構築事業に関連して実施される事業」には、停留所及び待合環境、駅や他の交通機関との乗継、福祉輸送、医療・教育・子育て施策との連携、交通データの整備、経路検索、災害時の代替輸送及び移動支援を含めることができる旨を明確にすべきである。 路線単体ではなく、出発地から病院、学校、職場、商店、行政機関等の目的地までの移動全体を計画対象としてよいか、国土交通省の解釈を結果公示で示すことを求める。 4．同意対象者と利用者参加の関係 第 32 条の 3 第四号は、地方公共団体が必要と認める者を実施計画の同意対象とする規定である。すべての利用者を同意当事者にすることが実務上困難であるとしても、利用者、移動を断念している住民、障害当事者、家族、福祉・医療・教育関係者等の意見を計画策定前に聴取することは別に保障すべきである。 同意対象者と、説明・意見聴取・実証参加の対象者を区別した上で、書面、オンライン、訪問、手話、字幕、点字・音声、やさしい日本語、支援者同席等による参加方法を自治体向け手引きに示すことを求める。	3． 関連事業には、地域住民と連携して実施する当該再構築事業の実施により提供される地域旅客運送サービスの利用の促進に関する取組等が想定されますが、地域の実情等に応じて、地方公共団体が判断するものです。 4． 御指摘の「利用者、移動を断念している住民、障害当事者、家族、福祉・医療・教育関係者」を、御指摘の「地方公共団体が必要と認める者」とするかについては、地方公共団体が地域の実情等を踏まえて判断するものです。 なお、実施計画の作成を行う過程においては、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。

	５．利用者に不利益を与える変更への対応 第 32 条の 6 では実施予定期間の六か月以内の変更等を軽微な変更としているが、運行開始の遅延、終了の前倒し、便数、停留所、運賃、予約方法又はアクセシビリティの変更は、六か月以内でも通院、通学、就労等に重大な影響を与え得る。 認定手続上の軽微な変更に該当する場合でも、利用者への不利益が生じるときは、事前公表、影響確認、代替交通の提示及び意見聴取を行うよう、運用上の措置を示すことを求める。 ６．非公募で事業者を選定する場合の透明性 第 9 条の 2 第 1 項により、協議が調った場合に公募を行わず事業者を選定するときは、非公募とした理由、協議参加者、選定候補、サービス内容、評価基準、利益相反の有無及び議事概要を公表すべきである。 利用者にとって重要なのは、手続が行われたことだけでなく、運賃、便数、予約方法、アクセシビリティ等がどのように比較・評価されたかである。非公募の場合に求められる透明性について、国として最低限の考え方を示すことを求める。	５． 実施計画を変更するときは、実施計画の作成時と同様に、関係者の同意取得・意見聴取を行わなければならないこととされており、その過程においては、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。 また、道路運送法における届出も行わなければならないこととされているところです。 ６． 協議会における協議は、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、基本方針において、協議会における協議については、「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。
8	成果目標やKPIの設定は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。
9	①全体として反対する（手続の大幅な増加は規制強化であり、負担増を招く） 本省令案は、改正法に基づき「自動車地域旅客運送サービス再構築事業」「海上運送利便確保事業」の創設および「鉄道事業再構築事業」の拡充に伴い、事業者選定方法、実施計画の記載事項・同意対象、認定申請手続、道路管理者意見聴取、権限委任などを詳細に規定するものです。 これらの規定は、地方公共団体や運送事業者に対し、公募方針の作成、多数の関係者からの同意取得、詳細な計画書・添付書類の提出、利害関係人の意見聴取など、極めて煩雑な手続を義務づけるものです。国が地	再構築事業、海上運送利便確保事業及び鉄道事業再構築事業を含む地域公共交通特定事業は、その実施が義務付けられるものではなく、地方公共団体の判断によって任意に活用いただけるものです。 その上で、それぞれの手続規定については、地方公共団体が地域公共交通特定事業として取組を実施しようとする場合において、その適切かつ確実な推進を確保するために設けているものです。

	方や民間の現場に細かく口を出し、画一的なルールを押しつける典型的な「過度な規制」です。 ②国の企業・自治体への過度な規制に反対する - **地方自治体への負担増** 公募方針に区域・現状・サービス内容・要件・支援内容・期間・選定方法などを細かく定めさせ、多数の同意対象者（既存事業者、新規提供者、人員派遣者、都道府県など）を列挙し、認定申請に詳細な記載・添付を求めるのは、地方の裁量を著しく狭めます。地域の実情を最も知る自治体が、国の定めた「型」に当てはめなければ事業を進められない仕組みは、地方自治の本旨に反します。国は「支援」の名目で口を出し過ぎです。 - **民間企業（運送事業者）への負担増** 選定・同意・計画認定の各段階で事業者に多くの情報提供や協議を強いることは、特に中小のバス・タクシー・航路・鉄道事業者にとって重い事務負担となります。公募を原則としつつ、協議が調えば公募不要とする例外を設けても、結局は「国が定めた手続を踏まなければならない」という規制そのものが問題です。日本の地域交通を支える日本企業の経営努力を、余計な書類仕事で削ぐべきではありません。 ③具体的な要望 - 新設される選定方法・計画記載事項・同意対象・申請手続などの規定を、必要最小限に大幅に簡素化してください。 - 「公募を原則とする」など国が細部を縛る規定を削除し、地方公共団体の判断に委ねる方向に改めてください。 - 認定申請に係る添付書類や意見聴取を削減し、オンライン完結を原則として事務負担を最小化してください。 - 権限委任は進めても、実質的な国の関与を増やさないよう留意してください。	
10	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行規則の一部を改正する省令案による改正後の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行規則第二十五条第三項中「・・・、鉄道事業法施行規則・・・、第二十	本省令案による改正後の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行規則第二十五条第三項中「第二十九条の二」を「同令第二十九条の二」と修正することといたしました。

	七条（第一号に係る部分に限り、『第二十九条の二』において準用する場合を含む。）・・・、第二十七条の三（『第二十九条の二』において準用する場合を含む。）・・・並びに第二十八条の三（『第二十九条の二』において読み替えて準用する場合を含む。）の規定は、・・・」と規定しているが、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行規則には第二十九条の二は存在しないため、これらは明確な誤りではないか。鉄道事業法施行規則第二十九条の二が正しいものと思料され、そうであるならばそれぞれ『同令第二十九条の二』と規定すべきである。この点、同一の規定中「第二十条第四項ただし書（『同令』第二十一条第二項・・・）」と規定しているので、仮に用法を認識した上で書き分けているのであれば、改正後の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行規則に第二十九条の二を規定する必要があるところ規定漏れではないか。	
11	1．公募方針に事業の費用規模の記載を追加 該当箇所　第 9 条の 2、第 9 条の 3（公募の実施に関する方針） 【意見】 見込総費用と公費負担の見込額を追加 【理由】 公募方針には、地方公共団体によるあっせんその他支援の内容を定めることとされているが、その支援に要する金額の記載は求められていない。 支援の中身に制限がなく金額の記載義務もなく、財政支援の規模が公募段階でも計画段階でも外部から把握できない。 応募しようとする事業者にとっても、費用規模が示されない公募は判断材料が無い。競争性の確保という観点からも、費用規模の提示は必要。 2．公募期間の下限を省令で定めること 該当箇所　第 9 条の 2、第 9 条の 3（公募の期間） 【意見】 公募期間は自治体の裁量に委ねず、原則 30 日以上などの下限を省令で定めるべき。 【理由】 公募期間の長さに定めがなければ、短い期間を設定することで、事実上既存事業者しか応募できない公募が可能になる。形式的に公募を行いながら競争が働かない運用を防ぐには、期間の下限が必要。	1．及び2. 　実施方針に定める事項については、協議会等における地域の多様な関係者間での協議も踏まえつつ、地方公共団体が地域の実情等を踏まえて判断するものです。 　なお、実施方針に定める事項の記載例については、手引きにおいて、お示ししております。

	3. 住民への説明と意見聴取を手続として明記すること 該当箇所　第 32 条の 3、第 32 条の 11（同意対象） 【意見】 同意を得るべき者に加えて、認定申請前に計画案を公表、住民の意見を聴く手続を明記すべき。 【理由】 同意対象として挙げられているのは、現に運送を実施している者、サービスを提供させようとする者、人員派遣等を行おうとする者など、いずれも事業側の関係者。費用を負担する住民と実際に利用する住民は、手続の対象に含まれていない。 関係する都道府県その他の自治体が必要と認める者という包括規定はあるが、認めるかどうかが自治体の判断に委ねられていて、住民参加の保障とはいえない。事業者間の合意のみで計画が確定、費用負担の議論だけが後から住民に向けられる順序は、手続として適切ではない。	3. 　再構築事業の認定の申請を行うに当たっては、実施計画を作成する必要があるところ、その過程において、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。 　御意見は、今後の施策の参考とさせていただきます。
12	1.「協議が調った場合」に公募を行わず事業者を選定する場合の手続について 第 9 条の 2 第 1 項ただし書において、協議会が組織されている場合には協議会における協議を、協議会が組織されていない場合には関係する公共交通事業者等その他地方公共団体が必要と認める者との協議を行い、「当該協議が調った場合」には、公募を行わず地域旅客運送サービスを提供する者を選定することができるとされている。 いかなる場合を「協議が調った場合」と認めるのか、具体的な判断基準を明確化する予定はあるか。例えば、協議に参加する関係者間において、選定しようとする事業者及び当該事業者が提供する地域旅客運送サービスの内容について書面により合意が形成されている旨を示す必要があるなど、実体面や形式面での要件は設ける予定なのか。 また、公募を行わず事業者を選定する場合についても、特定の事業者に合理的な理由なく参入機会が限定されることのないよう、事業者の選定に係る公平性及び透明性が確保されるべきであると考えるが、公平性及び透明性の確保のためにいかなる措置が取られる予定なのか。 2. 公募におけるデジタル技術を活用した取組の評価について 省令案では、「公募については、当該公募の実施に関する方針を示して	1. 「協議が調った場合」とは、協議会規約等に基づいて意思決定が行われていることを指します。実施計画の認定申請に当たっては、協議会の議事録等の協議が調ったことを証する資料の添付を求めることとしており、その旨手引きにおいてもお示ししております。 　また、基本方針において、協議会における協議については、「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。 2. 　御指摘については、「地方公共団体によるあっせんその他支援の内容」

	行うこととし、当該方針には、以下の事項を定めるものとする」として、「自動車地域旅客運送サービス再構築事業を実施するバス路線等において現に実施されている又は実施されていた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又は自家用有償旅客運送の状況」が示されている。これには、配車アプリその他のデジタル技術の活用による効率的な運行及び利用者利便の向上に係る取組状況も含まれうるとの理解でよいか。 例えば、自家用有償旅客運送を活用して地域旅客運送サービスを提供する場合において、配車アプリを活用した予約・配車、事前に運賃を確認できる仕組み、キャッシュレス決済その他利用者の利便性又は運行効率を向上させる取組の状況は含まれるか。	の解釈を指すものと思われるところ、デジタル技術を活用して地域旅客運送サービスの提供への協力を行う場合についても、「運送に関する役務の一部の提供」に該当し得るものと考えておりますが、再構築事業の活用可否については、個別の案件ごとに判断することとなります。
	３.「人員派遣等を行おうとする者」の範囲 自動車地域旅客運送サービス再構築実施計画の同意対象（第 32 条の３（新設）関係）に関して、実施計画の作成に当たり同意を得ることとされている「地域旅客運送サービスを提供する者への人員派遣等を行おうとする者」については、人員の派遣、自動車その他の輸送施設の貸与又は運送に関する役務の一部の提供を行う者のうち、自動車地域旅客運送サービス再構築事業の実施及び実施計画の実行に主体的及び実質的に関わる者が対象であり、運送主体に対するシステム提供、カスタマーサポート、運転者の募集・登録支援その他の付随的なサービスの提供事業者については、当該再構築事業の実施及び実施計画の実行に実質的な影響を及ぼさない場合には含まれないとの理解でよいか。	３. 実施計画作成時の同意取得の対象については、個別の案件ごとに判断されるものであり、一概にお答えすることは困難ですが、施行規則第 32 条の３第３号において、同意取得の対象として「当該者への人員派遣等を行おうとする者」を規定していることから、例えば、地方公共団体があっせんを行う「運送に関する役務の一部の提供」として、運送主体に対するシステム面での協力を実施計画に記載する場合には、当該協力を実施する者についても同意取得が必要となります。一方で、再構築事業と関連して実施される取組については、その実施主体への同意取得が義務付けられるものではありません。
	４. 通常のシステム変更と実施計画変更の関係 自動車地域旅客運送サービス再構築実施計画の同意対象（第 32 条の３（新設）関係）に関して、配車、予約、決済その他地域旅客運送サービスの提供に利用されるシステム又はサービスについて、アプリの仕様変更、バージョンアップ、UI の変更その他通常のシステムの保守・改善であって、実施計画に定める事業の中核となる内容に実質的な変更を生じさせないものについては、実施計画の変更及びこれに伴う関係者からの再	４. 実施計画の変更要否は、個別の案件ごとに判断されるべきものであり、一概にお答えすることは困難ですが、一般的には、実施計画の記載内容の範疇に収まるシステムの保守・改善については、実施計画の変更を要するものではないと考えております。

	度の同意を要しないとの理解でよいか。	
13	①非公募選定でも、協議記録・選定理由・利益相反関係を公表すること ②公募方針や事業者要件に、障害者・高齢者の移動、通院・通学、合理的配慮、災害時輸送を明記すること ③実施計画の作成・変更・評価に、住民・利用者・障害当事者の意見反映手続を設けること	① 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、基本方針において、協議会における協議については、「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。 ②及び③ 実施方針に定める事項や実施については、協議会等における地域の多様な関係者間での協議も踏まえつつ、地方公共団体が地域の実情等を踏まえて判断するものです。
14	①非公募選定の透明性確保 省令案では、協議会等における協議が調った場合、公募をしないで事業者を選定できることとされています。しかし、「協議が調った」ことだけでは、既存事業者や自治体と関係の深い事業者が優先され、新規参入者、NPO 等の小規模事業者、住民・利用者の意見が排除されるおそれがあります。 非公募とする場合には、非公募とする理由、協議参加者、協議経過、選定基準、選定された者、選定理由、利益相反の有無、自治体が提供する支援内容を公表することを求めます。協議会が組織されていない場合には、自治体が「必要と認める者」だけで協議を完結させず、住民及び利用者の意見を聴く手続も必要です。 ②公募方針及び選定基準への利用者視点の明記 第 9 条の 2 第 3 項及び第 9 条の 3 第 3 項の実施方針には、区域、サービス内容、提供者の要件、選定方法等を定めることとされていますが、利用者にとって必要なサービス水準が明示されていません。 運行日、運行時間帯、頻度、予約方法、運賃及び支払方法、乗降場所、	① 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、基本方針において、協議会における協議については、「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。 ②及び③ 実施方針及び実施計画に定める事項については、協議会等における地域の多様な関係者間での協議も踏まえつつ、地方公共団体が地域の実情等を踏まえて判断するものです。

	情報提供方法、運休時の代替措置に加え、車椅子利用者、視覚・聴覚障害者、精神・知的・発達障害者、認知機能に困難がある人、高齢者、乳幼児連れ、スマートフォンを利用できない人等の利用可能性を、サービス内容及び選定基準に含めることを求めます。 価格の低さだけでなく、安全性、継続性、運転者の労働条件、合理的配慮、電話・対面による予約手段、通院・通学等の不可欠な移動を確保できるかを総合的に評価する必要があります。 ③実施計画への住民・利用者参加 第 32 条の 3 及び第 32 条の 11 で同意を得る対象は、現在の事業者、新たな運送主体、人員派遣等を行う者など、主として事業者側の関係者となっています。 実施計画の作成、重要な変更及び評価に当たっては、地域住民、実際の利用者、障害当事者団体、高齢者、通院・通学者等から意見を聴き、その意見と自治体の対応を公表することを求めます。利用者全員の個別同意を要求するものではなく、実効的な意見反映手続を制度として保障する趣旨です。 ④「6 月以内の実施予定期間の変更」の見直し 第 32 条の 6 及び第 32 条の 14 では、実施予定期間の 6 月以内の変更を、認定を要しない軽微な変更としています。しかし、通院、通学、通勤、買物等を地域交通に依存する人にとって、運行期間が 6 か月短縮されることは軽微とはいえません。 軽微な変更とできるのは、サービス水準を低下させない期間延長等に限定してください。期間短縮、運行日・時間帯・区域の縮小など、利用者に不利益を与える変更については、事前の意見聴取、周知、代替交通の確保及び変更認定を必要とすることを求めます。	④ 実施計画を変更するときは、実施計画の作成時と同様に、関係者の同意取得・意見聴取を行わなければならないこととされており、その過程においては、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。 また、交通事業者は、路線バス等の休廃止を行おうとするときは、道路運送法に基づき、国土交通大臣への届出を行わなければならないこととされているところです。
15	①自動車地域旅客運送サービス再構築事業の公募方針及び実施計画には、単に運行主体、車両、運行区域等を定めるだけでなく、地域における移動需要の把握及び創出、目的地との連携並びに交通以外の関連事業との連携に関する事項を記載することを求めます。	① 実施方針及び実施計画に定める事項については、協議会等における地域の多様な関係者間での協議も踏まえつつ、地方公共団体が地域の実情等を踏まえて判断するものです。

	②第 32 条の 2 の「自動車地域旅客運送サービス再構築事業に関連して実施される事業」には、少なくとも次のような取組が含まれ得ることを、省令、施行通知又はガイドラインで明確にしてください。 ・通勤、通学、通院、買物、行政手続、観光等の利用目的と潜在的利用者の把握 ・駅、停留所等から学校、病院、福祉施設、商店、宿泊施設、観光施設、事業所、住宅地等の最終目的地までの移動の確保 ・鉄道、バス、タクシー、自家用有償旅客運送、施設送迎等の乗継ぎ及び役割分担 ・商業、観光、宿泊、教育、医療、福祉、住宅、空き家活用、駅周辺整備、沿線開発等との連携 ・地域イベント、フィルムコミッション、文化施設、アニメ・キャラクター等のコンテンツを活用した回遊及び利用促進 ・企画乗車券、乗継割引、地域共通券等の運賃施策 ・住民及び来訪者に対する分かりやすい案内と情報発信	② 関連事業には、地域住民と連携して実施する当該再構築事業の実施により提供される地域旅客運送サービスの利用の促進に関する取組等が想定されますが、地域の実情等に応じて、地方公共団体が判断するものです。
16	①自動車地域旅客運送サービス再構築実施計画に記載する「事業の実施により見込まれる効果」について、効果指標、基準値、目標値、データの取得方法、評価時期、評価主体、結果の公表方法及び評価結果を踏まえた改善方法を、実施計画の記載事項として定めることを求めます。 ②省令案第 32 条の 2 は、法第 26 条の 3 第 2 項第 9 号の国土交通省令で定める事項を、関連して実施される事業に関する事項のみとしています。しかし、同項第 5 号の「見込まれる効果」を客観的に検証するための方法も、事業実施に必要な事項として追加すべきです。	①及び② 実施計画に定める事項については、協議会等における地域の多様な関係者間での協議も踏まえつつ、地方公共団体が地域の実情等を踏まえて判断するものです。
17	自動車地域旅客運送サービス再構築事業の公募方針及び実施計画に、運行情報の整備、更新、公表及びオープンデータ提供に関する事項を記載することを求めます。	実施方針及び実施計画に定める事項については、協議会等における地域の多様な関係者間での協議も踏まえつつ、地方公共団体が地域の実情等を踏まえて判断するものです。
18	①自動車地域旅客運送サービス再構築事業に関連して実施される事業について、国土交通省の交通部門だけで取り扱うのではなく、都市、住宅、空き家、道路、観光等を担当する国土交通省内の関係部局及び、地	① 基本方針において、「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

	方創生、デジタル、商業、産業、文化、教育、医療、福祉、農林水産等を担当する関係府省との横断的な支援体制を整備することを求めます。 ②省令案第 32 条の 2 の「関連して実施される事業」には、住宅・オフィス整備、商店街・飲食店、学校・文化施設、医療・福祉施設、観光施設、空き家・空き店舗活用、駅周辺・停留所周辺整備、フィルムコミッション、地域イベント、コンテンツ活用等が含まれ得ることを明確にしてください。	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」とお示ししているところです。 ② 関連事業には、地域住民と連携して実施する当該再構築事業の実施により提供される地域旅客運送サービスの利用の促進に関する取組等が想定されますが、地域の実情等に応じて、地方公共団体が判断するものです。