

交通政策基本計画(原案)について

平成26年10月

基本理念等(第2条～第7条)

基本的認識(第2条)

交通の果たす機能

- ・国民の自立した生活の確保
- ・活発な地域間交流・国際交流
- ・物資の円滑な流通

国民等の交通に対する基本的需要の充足が重要

交通機能の確保・向上(第3条)

少子高齢化の進展等に対応しつつ、

- ・豊かな国民生活の実現
- ・国際競争力の強化
- ・地域の活力の向上

に寄与

大規模災害に的確に対応

環境負荷の低減(第4条)

様々な交通手段の適切な役割分担と連携(第5条)

交通の安全の確保(第7条)

交通安全対策基本法に基づく交通安全施策と十分に連携

国、地方自治体、事業者等の関係者の責務等(第8条～第11条)

関係者の連携・協働(第6条、第12条)

法制上、財政上の措置(第13条)

国会への年次報告等(第14条)

「交通政策基本計画」の閣議決定・実行(第15条)

<パブリックコメント、審議会への諮問等>

国の施策(第16条～第31条)

【豊かな国民生活の実現】

日常生活の交通手段確保(第16条)...離島等の地域の諸条件への配慮
高齢者、障害者等の円滑な移動(第17条)...妊産婦、ベビーカー等にも配慮
交通の利便性向上、円滑化、効率化(第18条)...定時性確保、乗継ぎ円滑化等

【国際競争力の強化】

国際海上・航空輸送のネットワークと拠点の形成、アクセス強化(第19条)

【地域の活力の向上】

国内交通ネットワークと拠点の形成(第20条)
交通に関する事業の基盤強化、人材育成等(第21条)

【大規模災害への対応】

大規模な災害が発生した場合における交通の機能の低下の抑制及び迅速な回復等(第22条)...耐震性向上、代替交通手段の確保、多人数の円滑な避難

【環境負荷の低減】

エコカー、モーダルシフト、公共交通利便増進等(第23条)

【適切な役割分担と連携】

総合的な交通体系の整備(第24条)...交通需要・老朽化に配慮した重点的な整備
まちづくり、観光等との連携、関係者間の連携・協働の促進(第25条～第27条)

調査研究(第28条)

技術の開発及び普及(第29条)...ICTの活用

国際的な連携の確保及び国際協力の推進(第30条)...規格標準化、交通インフラの海外展開

国民等の意見を反映(第31条)

地方公共団体の施策(第32条)

1. 基本計画の前提

交通政策基本法（平成25年法律第92号）に基づく交通政策基本計画の記載事項

- (1) 交通に関する施策の基本的方針
- (2) 交通に関する施策の目標
- (3) 交通に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策
- (4) その他必要な事項

計画期間：2014年度（平成26年度）～2020年度（平成32年度）

2. 基本計画の構成

交通に関する施策の基本的方針

- A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現
- B. 成長と繁栄のための基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築
- C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

交通に関する施策の目標

- ・交通政策基本法の規定を踏まえつつ、計画期間内に目指すべき「目標」及びその趣旨を記載
- ・目標に向けた達成状況を評価するための数値指標を設定

交通に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策

「目標」の各々について、計画期間中に取り組みべき主要な施策として、これまでの取組を更に推進していくものに加え、取組内容を今後新たに検討するものについても、積極的に記述。

3. スケジュール

交通政策審議会・社会資本整備審議会（計画部会・小委員会）において、6月に中間とりまとめ（素案）を、8月に中間とりまとめ（案）を審議。

今後、パブリックコメント等を踏まえ、年内を目途に交通政策基本計画を閣議決定予定。

交通政策基本計画（原案）の概要

【本計画が対応すべき社会・経済の動き】

- (1)人口急減、超高齢化の中での個性あふれる地方創生 (2)グローバル化の進展 (3)巨大災害の切迫、インフラの老朽化
(4)地球環境問題 (5)ICTの劇的な進歩など技術革新の進展 (6)東日本大震災からの復興 (7)2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催

基本的方針

A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

- 【日常生活の交通手段確保】(16条)
【高齢者、障害者、妊産婦等の円滑な移動】(17条)
【交通の利便性向上、円滑化、効率化】(18条)
【まちづくりの観点からの施策推進】(25条)

B. 成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築

- 【産業・観光等の国際競争力強化】(19条)
【地域の活力の向上】(20条)
【観光立国の観点からの施策推進】(26条)
【国際連携確保・国際協力】(30条)

C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

- 【運輸事業等の健全な発展】(21条)
【大規模災害時の機能低下抑制、迅速な回復】(22条)
【環境負荷の低減】(23条)

基本法上の国の施策

施策の目標

自治体中心に、コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する
地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする
バリアフリーをより一層身近なものにする
旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる

我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する
地域間のヒト・モノの流動を拡大する
訪日外客2000万人の高みに向け、観光施策と連携した取組を強める
我が国の技術とノウハウを活かした交通インフラ・サービスをグローバルに展開する

大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする
交通関連事業の基盤を強化し、安定的な運行と安全確保に万全を期する
交通を担う人材を確保し、育てる
さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

基本法上の国の施策

- 【関係者の責務・連携】(8~12、27条)
【総合的な交通体系の整備】(24条)
【調査・研究】(28条)
【技術の開発及び普及】(29条)
【国民の立場に立った施策】(31条)

施策の推進に当たって特に留意すべき事項

適切なフォローアップを行いつつ、国民・利用者の視点に立って交通に関する施策を講ずる
国、自治体、事業者、利用者、地域住民等の関係者が責務・役割を担いつつ連携・協働する
ICT等による情報の活用をはじめとして、技術革新によるイノベーションを進める
2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組を進める

基本的方針A . 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

(注)目標年度は記載のないものは2020年度。社会資本整備重点計画等の他計画や、参考とする他の指標との関係から、目標年度は必ずしも統一されていない。

目標 自治体中心に、コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する

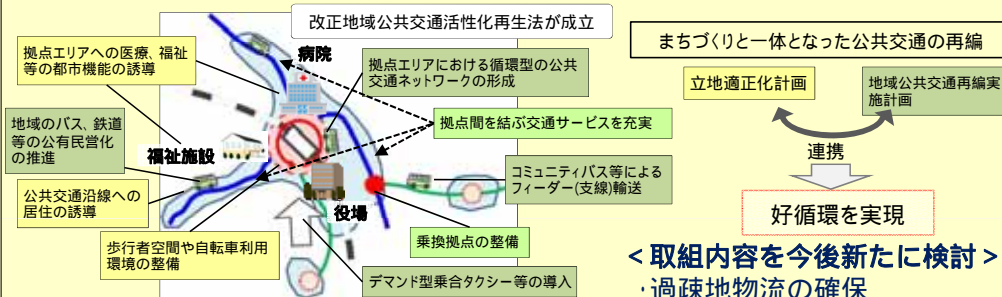
(趣旨)

人口急減、超高齢化、クルマ社会の進展等を踏まえつつ、関係施策との連携の下に地域公共交通を活性化し、活力ある地域社会の実現、個性あふれる地方の創生に資する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- 「コンパクト+ネットワーク」の形成に資するため、「地域公共交通網形成計画」と「立地適正化計画」の着実な策定を促し成功例の積み上げにつなげる。



主な数値指標
 ・改正法に基づく地域公共交通網形成計画の策定数: **100件**
 ・デマンド交通の導入市町村: 311市町村(2013) → **700市町村**

目標 地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする

(趣旨)

人口急減、超高齢化等の社会の構造変化に的確に対応し、利便性、快適性、効率性を兼ね備えた新たな交通サービスを提供する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- 人口減少に対応した持続可能な交通手段の導入
- 自転車の活用に向けた取組を推進

<取組内容を今後新たに検討>

- バスフロート船の開発



富山ライトレール



デマンドタクシー



コミュニティサイクル



乗客を乗せたままバスが乗船、バリアフリーや乗り継ぎ利便を向上。



BRT(連節バス)

主な数値指標
 ・低床式路面電車の導入割合: 約25%(2013) → **35%**
 ・コミュニティサイクルの導入数: 54都市(2013) → **100都市**

目標 バリアフリーをより一層身近なものにする

(趣旨)

東京オリンピック・パラリンピックも踏まえ、すべての人が参画できる社会を実現するとともに、超高齢化社会におけるスムーズな移動を実現する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- 現行の整備目標を着実に実現する。
- ベビーマークの普及等による「心のバリアフリー」の推進



ベビーマーク



ノンステップバス



新たなタイプのホームドア(昇降バー式)

<取組内容を今後新たに検討>

- 低コストのホームドア開発によるコストダウンを通じた更なる普及促進

主な数値指標
 ・ノンステップバスの導入割合[*]: 41%(2012) → **70%**
 ・主要鉄軌道駅の段差解消率[*]: 82%(2012) → **100%**
 ・ホームドアの設置数[*]: 583駅(2013) → **800駅**

目標 旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる

(趣旨)

ヒト・モノの移動に関し世界をリードする分野をさらに拡大・充実し、豊かな国民生活の実現に資する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- 都市鉄道のネットワークの拡大・利便性の向上

<取組内容を今後新たに検討>

- 公共交通機関のサービスレベルの見える化
- 交通系ICカードの事業者間での共通利用やエリア間での相互利用の推進
- ITS技術等の活用による道路利用の効率化



相互利用可能な交通系ICカード(鉄道・バス)

主な数値指標
 ・相互利用可能な交通系ICカードが利用できない都道府県[*]: 12県(2013) → **0県**
 ・バスロケーションシステムが導入された系統数: 11,684系統(2014) → **17,000系統**

[*] 2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組にも関連する指標

基本的方針B．成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築

(注)目標年度は記載のないものは2020年度。社会資本整備重点計画等の他計画や、参考とする他の指標との関係から、目標年度は必ずしも統一されていない。

目標 我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する

(趣旨)

アジアをはじめ世界の成長を取り込み、我が国の成長に結びつけるために不可欠の前提条件として、航空交通・海上交通の基盤を整備する。

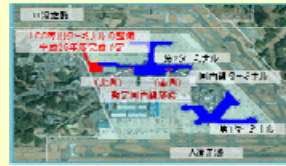
(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・我が国の国際航空ネットワークの一層の拡充
- ・LCCの普及に向けた環境整備(専用ターミナル整備、空港関連コスト低減、就航・稼働率向上等)

<取組内容を今後新たに検討>

- ・首都圏空港の更なる機能強化



成田空港のLCC専用ターミナル整備

主な数値指標

- ・首都圏空港の空港容量拡大[*]: 71.7万回(2013) → **74.7万回 + 最大7.9万回**
[今後、関係自治体等との協議を開始する予定]
- ・国際線旅客のうちLCC旅客の占める割合[*]: 7%(2013) → **17%**

- ・国際コンテナ戦略港湾の機能強化(港湾運営会社への国の出資、広域貨物集約、港湾周辺の流通加工機能強化、渋滞対策等)



主な数値指標

- ・国際コンテナ戦略港湾における大水深コンテナターミナルのバース(埠頭)数: 3バース(2013) → **12バース(2016)**
- ・三大都市圏環状道路整備率[*]: 63%(2012) → **約75%(2016)**

目標 我が国の技術とノウハウを活かした交通インフラ・サービスをグローバルに展開する

(趣旨)

我が国の最先端の交通関係技術とノウハウを海外で活用し、世界各地の交通問題の解決に貢献するとともに、我が国の経済発展や交通産業の成長に寄与する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・海外の交通事業に、出資と事業参画を一体的に行う機構を創設

株式会社海外交通・都市開発事業支援機構法が成立



高速鉄道車両更新計画
日立製作所 受注額:約4,600億円

主な数値指標

- ・交通分野における日本企業の海外受注額推計: 0.5兆円(2010) → **7兆円**

[*] 2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組にも関連する指標

目標 地域間のヒト・モノの流動を拡大する

(趣旨)

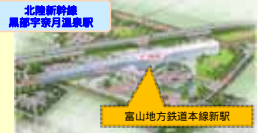
定住人口が減少する中で、高速化やネットワークの活用により、外国人も含めた交流拡大、地方への産業立地の促進等を図り、我が国全体の活性化に資する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・新幹線ネットワーク(整備新幹線、リニア中央新幹線)の着実な整備と地域鉄道等との連携
- ・高速道路ネットワークの整備と既存の道路ネットワークの有効活用(スマートICの整備等)

北陸新幹線の開業に合わせた富山地方鉄道の新駅整備



<取組内容を今後新たに検討>

- ・鉄道貨物輸送の拡大



国内における鉄道による海上コンテナ輸送量は、約0.12%。(国土交通省公表資料より)

主な数値指標

- ・整備新幹線の開業を通じた交流人口の拡大[*]
【北陸新幹線(長野-金沢間2015年開業予定)】: **20%増(2014-17)**
【北海道新幹線(新青森-新函館北斗間2016年開業予定)】: **10%増(2015-18)**
- ・道路による都市間到達性の確保率[*]: 48%(2012) → **約50%(2016)**

目標 訪日外客200万人の高みに向け、観光施策と連携した取組を強める

(趣旨)

2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催やその後を見据えた対応も念頭におきつつ、交通手段の利便性の向上と充実を図り、訪日外国人旅行者、さらには、国内観光客の日本各地への来訪促進に資する。

加えて、交通が我が国の豊かな観光資源への内外からのアクセスを容易にし、その価値を高めるのみならず、交通そのものが観光資源となる可能性にも着目した施策展開を図る。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・交通分野での外国人受入環境整備(ICカードシステム、Wi-Fi環境、多言語表記・案内、駅ナンバリング、タクシー・レンタカーの利用環境等)
- ・クルーズ振興を通じた地域の活性化
- ・免税店の1万店規模への倍増にも対応した運送サービスの充実
- ・「道の駅」のゲートウェイ機能の強化・充実



バス運行案内情報板の多言語化(釧路)



認定ドライバーによる観光タクシー(東京では外国語研修を実施)

主な数値指標

- ・無料Wi-Fiの導入割合[*]:
【主要空港】 87%(2013) → **100%**
【新幹線主要停車駅】 52%(2013) → **100%**
- ・クルーズ船で入国する外国人旅客数[*]: 17.4万人(2013) → **100万人**



我が国に寄港するクルーズ船

基本的方針C . 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

(注) 目標年度は記載のないものは2020年度。社会資本整備重点計画等の他計画や、参考とする他の指標との関係から、目標年度は必ずしも統一されていない。

目標 大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする

(趣旨)

東日本大震災の経験を踏まえ、首都直下地震、南海トラフ地震、集中豪雨等の大規模災害に向けた対策をすみやかに実施する。

また、持続可能な輸送サービスを確保する観点から、インフラに加えて、車両等の老朽化についても対応が必要となっている。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- 交通インフラの耐震対策、長寿命化対策
- 代替ルート確保、輸送経路啓開等の輸送手段確保
- 避難誘導、帰宅困難者対策(自治体・民間企業との協力体制)

<取組内容を今後新たに検討>

- 車両等の老朽化への対応



高架構橋の耐震補強

避難誘導訓練の実施

自治体や事業者等と連携した備蓄倉庫の整備や避難訓練等

主な数値指標

- 今後想定される大規模地震に備えた主要鉄道路線の耐震化率：91% (2012) → **概ね100% (2017)**
- 緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率：79% (2013) → **82% (2016)**
- 港湾BCP(事業継続計画)が策定された主要港湾の割合：3% (2012) → **100% (2016)**
- 長寿命化計画に基づく港湾施設の対策実施率：36% (2013) → **100% (2016)**

目標 交通を担う人材を確保し、育てる

(趣旨)

交通の各分野における深刻な労働力不足や技術力低下のおそれに対応し、交通ネットワーク確保と良質なサービス提供の環境を整える。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- 輸送を支える技能者、技術者の確保(航空機操縦士)
世界的に操縦士需要が急増。アジア/太平洋地域においては、2030年には2010年の4.5倍必要。
…民間養成機関の供給能力拡充等
- (バスドライバー)
バス事業の運転者(男性)の労働環境
労働時間・全産業平均の約1.2倍
所得……全産業平均の約0.8倍

<取組内容を今後新たに検討>

- 若年層、女性、高齢者の活用
- 海洋開発人材育成
- 物流の省労働力化(モーダルシフト)

【積載率】

鉄道貨物 平日 76.2% (2013年度)
休日 53.2% (2013年度)
内航海運 33.7% (2012年度)

→ **トラック輸送の受け皿に**

主な数値指標

- 主要航空会社への航空機操縦士の年間新規供給数[*]: 120人(2012) → **約210人**
- 自動車関連の女性労働者の数(バス:1.4%(2011)、タクシー:2.3%、トラック:2.4%(2013)、整備士:0.85%(2009)): **倍増**

[*] 2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組にも関連する指標

目標 交通関連事業の基盤を強化し、安定的な運行と安全確保に万全を期する

(趣旨)

JR北海道問題、高速バス事故、韓国フェリー事故等を踏まえ、交通関連事業者のサービス提供に関する十分なチェックと事業基盤の強化、健全な経営倫理の確立が必要となっている。

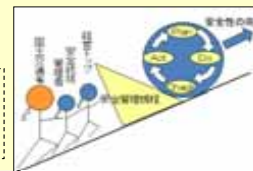
(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- 事業者に対する監査の充実強化による悪質事業者の排除
- 運輸安全マネジメント制度の充実強化
- 新技術の活用

運輸安全マネジメント制度

事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認



主な数値指標

- 運輸安全マネジメント評価実施事業者数：6,105事業者(2013) → **10,000事業者**
- 大型貨物自動車の衝突被害軽減ブレーキの装着率：約54%(2013) → **90%**



衝突被害軽減ブレーキの概要

<取組内容を今後新たに検討>

- 交通関連事業の基盤強化方策

目標 さらに低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

(趣旨)

我が国の運輸部門のCO2排出量は、全体の約2割を占めることから、その削減により低炭素社会の実現に資するとともに、東日本大震災以降の我が国のエネルギー需給の脆弱性に鑑み、一層の省エネ化を進める。また、交通分野の大気汚染対策や騒音対策、生態系への配慮など、各種の環境対策を推進する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- 次世代自動車の一層の普及



電気バス

CNG(圧縮天然ガス)トラック

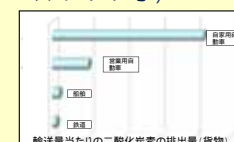
地球温暖化対策、大気汚染対策などを推進する観点から、自動車運送事業による環境対応車への購入等を促進

<取組内容を今後新たに検討>

- 燃料電池自動車の本格導入
- グリーン物流(モーダルシフト等)



2014年度内の市場投入が予定される燃料電池自動車の本格導入に向けて、車両の保安基準の見直し等を検討



CO2排出原単位を比較すると、鉄道はトラックの1/8、船舶は1/5であり、モーダルシフトによってCO2排出量を削減

主な数値指標

- 新車販売に占める次世代自動車の割合：23.2%(2013) → **50%**
- モーダルシフトの推進【鉄道】187億トンキロ(2012) → **221億トンキロ**
【貨物輸送トンキロ】
- 【海運】333億トンキロ(2012) → **367億トンキロ**

施策の推進に当って特に留意すべき事項

適切なフォローアップを行いつつ、国民・利用者の視点に立って交通に関する施策を講ずる

(趣旨)

本計画に基づき施策を推進するに当たり、PDCAサイクルを確実に実施することが重要となっている。

(進め方)

交通の動向・交通政策等に関する調査・研究の充実
サービス水準等の見える化と比較（地域間、国際間等）
利用者、さらには地域住民等の関係者のニーズの把握
施策の推進状況、本計画の達成状況等の確認と数値指標による評価
他の計画の改定等による関連する数値指標の見直しを踏まえた評価
評価結果を施策や本計画の見直しに適切に反映

国、自治体、事業者、利用者、地域住民等の関係者が責務・役割を担いつつ連携・協働する

(趣旨)

専ら事業者が交通サービスを提供する時代から、住民・利用者も含め幅広い関係者が社会経済環境の変化に的確に対応した交通のあり方を共に考え、支える時代へ転換する。

(進め方)

サービス水準の見える化、比較、評価等の前提となる情報の共有等
地域公共交通再編に係る地元協議会の実効性確保、住民の意識啓発・交通教育、モビリティ・マネジメントによる公共交通の利用促進 等
PPP/PFIの推進
複数のモード・事業者の連携（ベストミックスの実現）によるサービス向上の推進 等

ICT等による情報の活用をはじめとして、技術革新によるイノベーションを進める

(趣旨)

交通サービスの高度化及び信頼性・利便性の向上や交通に関する諸課題の解決を進めるに当たり、情報通信技術をはじめとする各種技術の開発・活用が極めて重要である

(進め方)

交通計画策定、各種案内やサービスの高度化等に係るICTの活用方策、交通統計情報の充実
高齢者、移動困難者を含め利用者が使いやすい情報の提供の推進
先端技術の積極的な導入
先進的な取組の普及のための方策（コストダウンの推進、汎用システムの開発等） 等

2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組を進める

(趣旨)

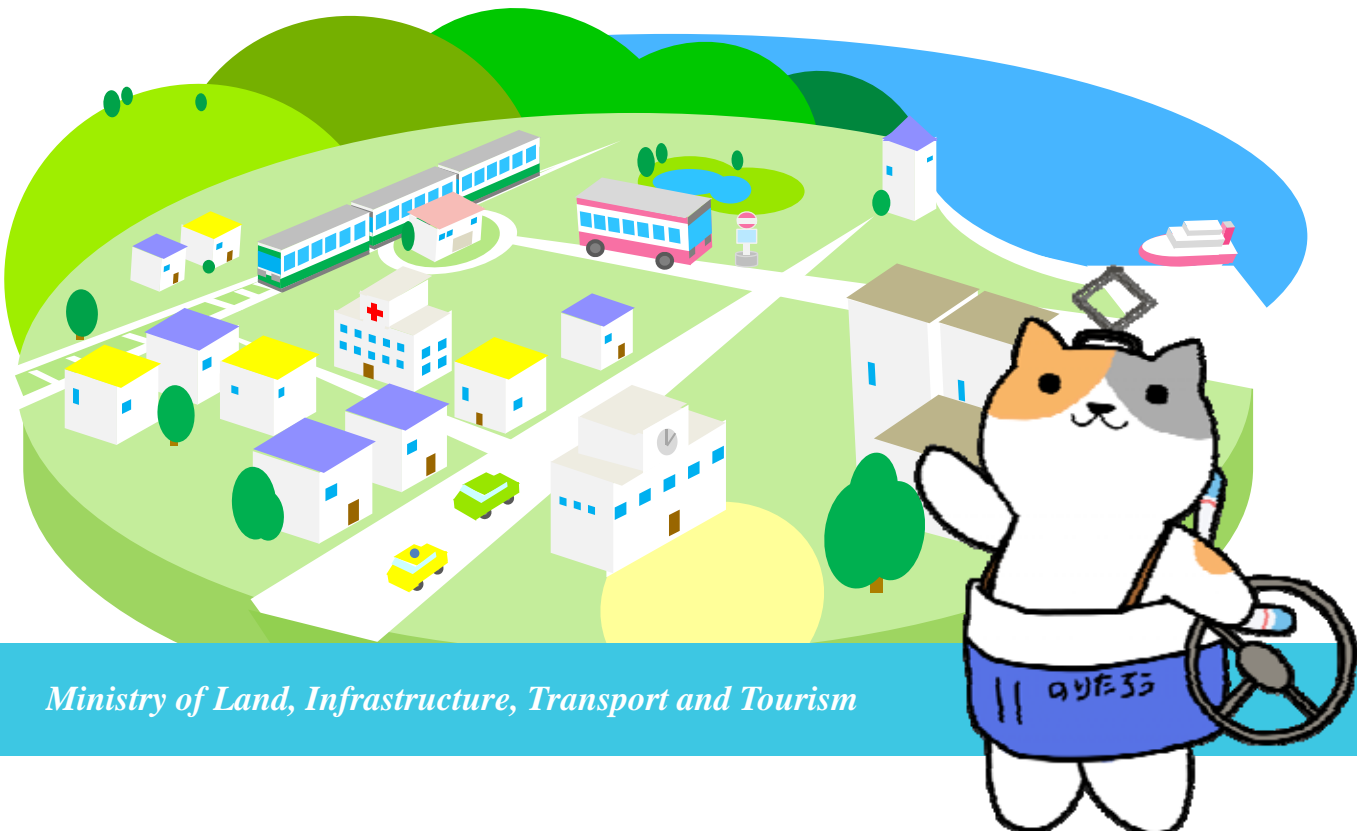
東京オリンピック・パラリンピックを契機に、開催後も見据えた我が国の交通サービスレベルの飛躍的な発展を目指す。

(進め方)

開催期間前後を通じた円滑な受入・輸送体制、サービスレベルの一層の向上（首都圏移動ネットワークの充実、海外旅客への情報提供等）
東京だけでなく全国各地への波及
先駆的な取組の世界への発信 等

人とまち、未来をつなぐネットワーク

～ 地域公共交通活性化再生法の一部改正～



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

地域公共交通の現状

モータリゼーション

人口減少

少子高齢化

公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下

乗合バスについては、過去5年間で約8,160kmの路線が完全に廃止。
鉄道については、過去5年で約7カ所約105kmの路線が廃止。

公共交通利用者が更に減少（負のスパイラル）

公共交通空白地域の深刻化

	空白地面積	空白地人口
バス 500m圏外	36,477 km ² (我が国の可住地面積の約30%)	7,351千人 (我が国の人口の5.8%)
鉄道 1km圏外		

(出典) 平成23年度国土交通省調査による

地域公共交通に求められる役割

地域住民の移動手段の確保

運転のできない学生・生徒や
高齢者、障害者、妊婦等の
交通手段の確保

コンパクトシティの実現

諸機能が集約した拠点どうし、
あるいは拠点と居住エリアを結ぶ
交通手段の提供

まちなぎわいの創出や健康増進

外出機会の増加によるまちなぎわいの
創出や、「歩いて暮らせるまちづくり」
による健康増進

人の交流の活発化

観光旅客等の来訪者の
移動の利便性や回遊性の向上により、
人の交流を活発化

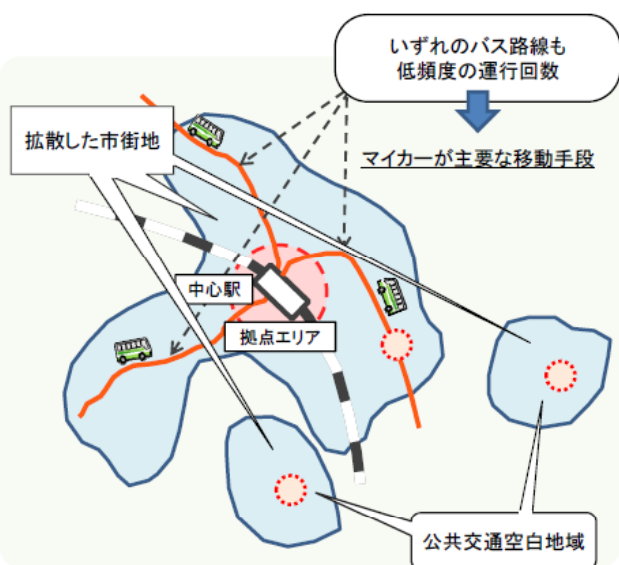
解決の方向性

地域公共交通の維持、改善は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光、さらには、健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらすもの
(地域活性化のために不可欠な地域の装置・社会インフラ)

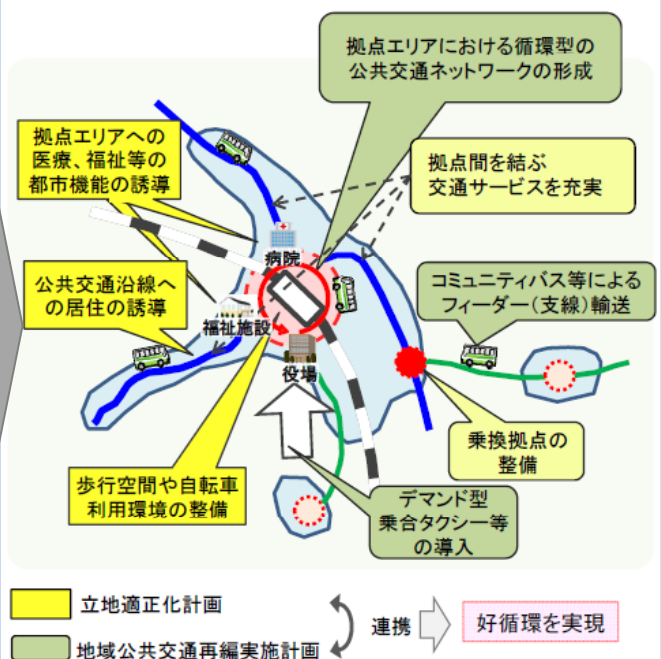
民間事業者を中心とした従来の枠組みから脱却し、地域の総合行政を担う地方公共団体が中心となって、地域戦略の一環として取り組む必要がある

住みやすく、活力に満ちた地域社会の実現に向け、地域公共交通の再編を進める！

現状



まちづくりと一体となった公共交通の再編



交通政策基本法の制定

交通政策基本法は、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の基本的な認識の下で、交通に関する施策を推進していかねばならない等の基本理念を規定しています。

また、国が講ずべき施策として、日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等、まちづくりの観点からの交通施策の促進、関係者相互間の連携と協働の促進等を規定しています。

交通政策基本法（平成25年法律第92号）（抜粋）

（日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等）

第十六条 国は、国民が日常生活及び社会生活を営むに当たって必要不可欠な通勤、通学、通院その他の人又は物の移動を円滑に行うことができるようにするため、離島に係る交通事情その他地域における自然的経済的社会的諸条件に配慮しつつ、交通手段の確保その他必要な施策を講ずるものとする。

（まちづくりの観点からの施策の促進）

第二十五条 国は、地方公共団体による交通に関する施策が、まちづくりの観点から、土地利用その他の事項に関する総合的な計画を踏まえ、国、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者との連携及び協力の下に推進されるよう、必要な施策を講ずるものとする。この場合においては、当該連携及び協力が、住民その他の者の交通に対する需要その他の事情に配慮されたものとなるように努めるものとする。

（協議の促進等）

第二十七条 国は、国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が相互に連携と協働を図ることにより、交通に関する施策の効果的な推進が図られることに鑑み、これらの者の間における協議の促進その他の関係者相互間の連携と協働を促進するために必要な施策を講ずるものとする。

交通政策基本法（平成25年12月4日公布・施行）



基本理念や関係者の責務等を明確化



交通政策基本計画の閣議決定・国会報告

- 生活交通確保やバリアフリー化
- 地域での活力の向上に必要な施策
- 大規模災害時への対応
- まちづくりや観光立国の観点からの施策
- 国際競争力の強化に必要な施策
- 環境負荷の低減に必要な施策
- 等



必要な支援措置(法制上、財政上等)

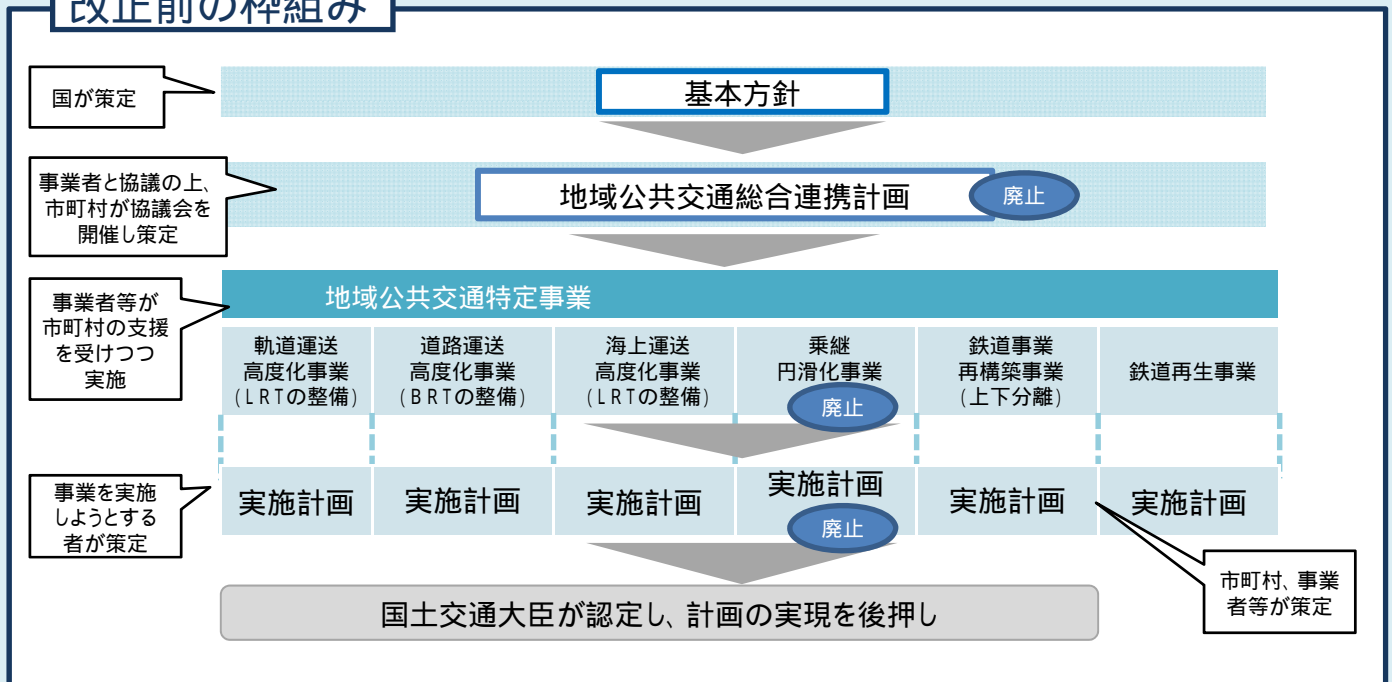
毎年国会に年次報告(「交通政策白書(仮称)」)



我が国が抱える喫緊の課題に対し、政府・関係者が一体となり強力に交通政策を推進

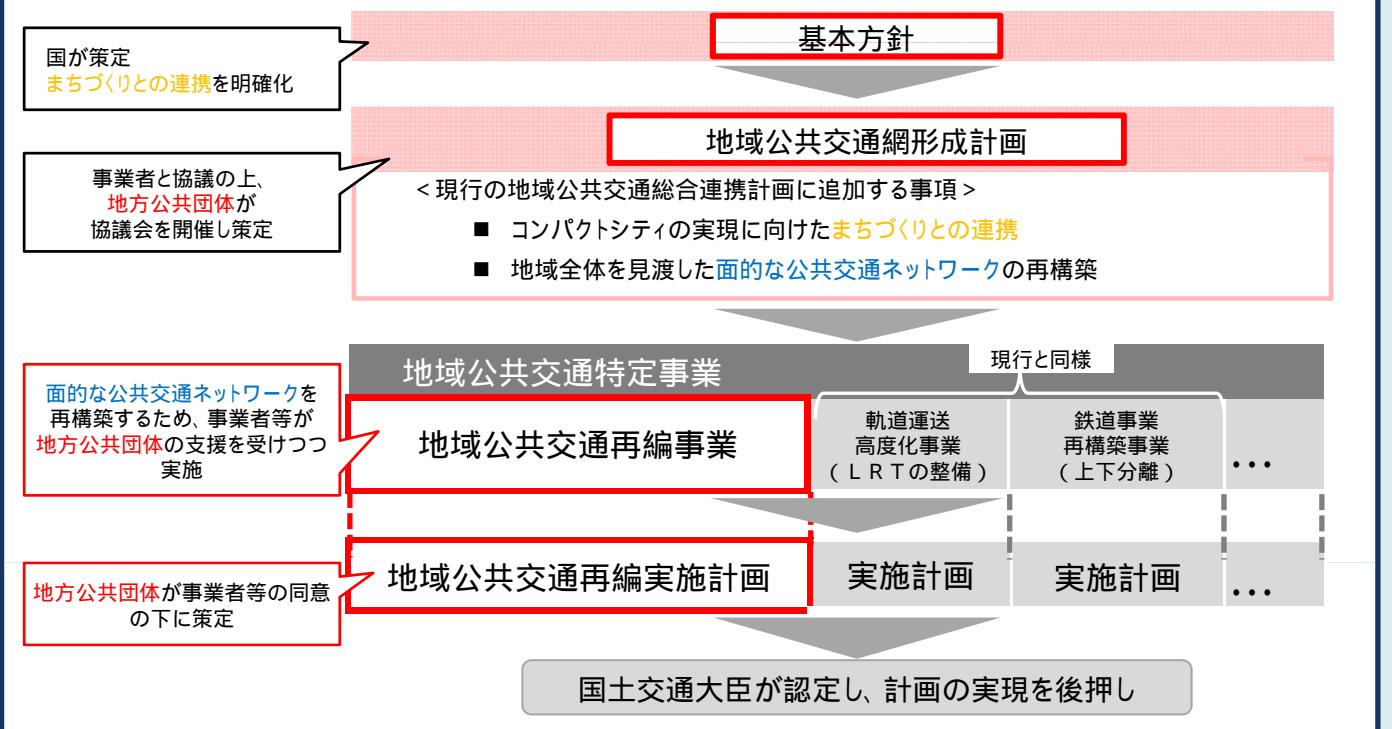
地域公共交通活性化再生法の改正

改正前の枠組み



改正のポイント

交通政策基本法の基本理念に則り、
地方公共団体が中心となり、**まちづくりと連携し**、**面的な公共交通ネットワークを再構築**



基本方針について

総務大臣・国土交通大臣は、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を策定（変更）することとされています。

～基本方針で定める事項～

持続可能な地域公共交通網の形成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

地域公共交通網形成計画の作成に関する基本的な事項

地域公共交通特定事業その他の形成計画に定める事業に関する基本的な事項

新地域旅客運送事業に関する基本的な事項

持続可能な地域公共交通網の形成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

その他持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する事項

記載内容として、事業の評価に関する事項を追加しました。

都市機能の増進に寄与することとなるよう配慮して定めることとしました。

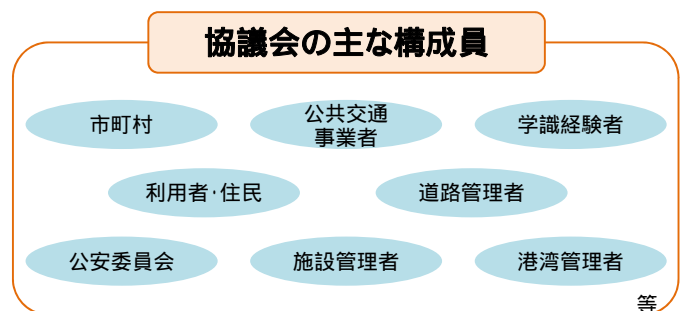
交通政策基本計画との調和を図りながら定めることとしました。

協議会について

地方公共団体は、地域公共交通網形成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を組織することができます。

これまで、協議会では計画の作成に関する協議・実施に関する連絡調整を行うのみでしたが、改正により計画の実施についても協議を行うことができることとしました。これに関連して協議への参加応諾義務が、計画の実施段階においてもかかることとなります。

また、協議会の構成員は、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りません。



地域公共交通網形成計画の作成・実施

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、独占禁止法の規定に抵触しないよう留意する必要があります。

地域公共交通網形成計画について

地域公共交通網形成計画は、「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものです。地域の取組みが計画的に進められることで、限られた資源が有効に活用され、持続可能な地域公共交通網の形成が図られることが期待されます。

広域的な交通圏にも対応できるよう、市町村が単独又は共同して作成するほか、都道府県も市町村と共同する形で作成することが可能となりました。

～地域公共交通網形成計画の記載事項～

持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
計画の区域
計画の目標
 の目標を達成するために行う事業・実施主体
計画の達成状況の評価に関する事項
計画期間
その他計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

～地域公共交通網形成計画と地域公共交通総合連携計画の違いについて～

地域公共交通網形成計画においては、記載事項として、「地域公共交通網形成計画の達成状況の評価に関する事項」を新たに追加するとともに、コンパクトシティ化など「都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携その他の持続可能な地域公共交通網の形成に際し配慮すべき事項」を定めるよう努めることとしました。

また、地域公共交通網形成計画は、改正法の施行にあわせて改正される基本方針に合致している必要があり、基本方針では、

- (1) まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保
 地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成
 地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ
 住民の協力を含む関係者の連携
 - (2) 広域性の確保
 - (3) 具体的で可能な限り数値化した目標設定
- 等について定めることを予定しています。

したがって、既存の地域公共交通総合連携計画が、上記基本方針の内容に合致するものであれば、そのまま地域公共交通網形成計画として定めることができます。一方で、個別コミュニティバス路線に係る取組みに限定されているもの等、上記基本方針に照らして内容が十分でないものは、新たに地域公共交通網形成計画として定めることが必要となります。

なお、このような要件を満たせば、都市・地域総合交通戦略と一体として地域公共交通網形成計画を作成することも可能です。

地域公共交通網形成計画について

地域公共交通網形成計画は、以下の計画等と調和がとれたものである必要があります。

- ・都市計画
- ・都市計画法に基づく市町村の都市計画に関する基本的な方針
(都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画を含む。)
- ・中心市街地活性化法に基づく基本計画
- ・バリアフリー法に基づく基本構想

<参考> 都市再生特別措置法等の一部を改正する法律(平成26年法律第39号)

都市再生特別措置法の一部改正により、市町村は、都市再生基本方針に基づき、住宅及び都市機能増進施設(医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のため必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するもの)の立地の適正化を図るため、立地適正化計画を作成することができることとなります。

地域公共交通再編事業について

地域公共交通ネットワークの形成を効果的に実現するためには、個別・局所的な取組みだけではなく、地域全体の公共交通ネットワークを総合的に再編する取組みを進める必要があることから、「地域公共交通再編事業」を創設しました。

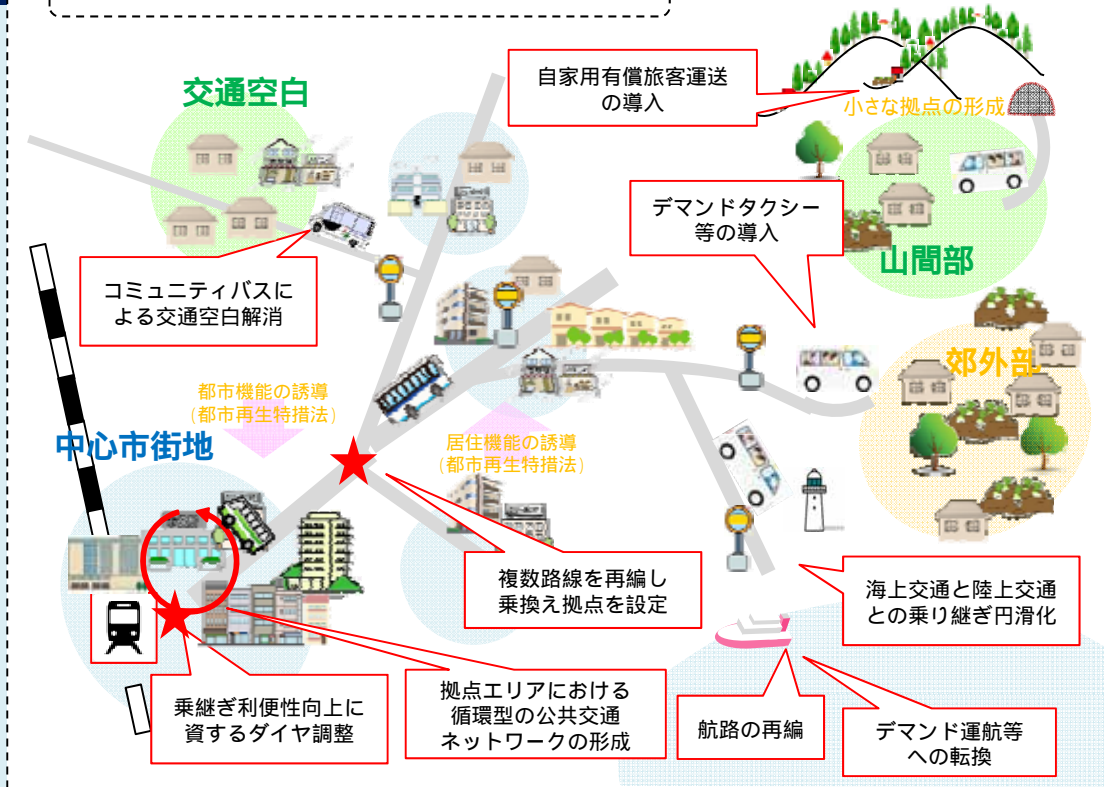
「地域公共交通再編事業」とは、地域公共交通を再編するための事業であって、地方公共団体の支援を受けつつ、

- 特定旅客運送事業¹に係る路線、運行系統若しくは航路又は営業区域の編成の変更
他の種類の旅客運送事業²への転換
自家用有償旅客運送による代替
、又はに掲げるものと併せて行うものであって、次に掲げるいずれかのもの
- ・異なる公共交通事業者等間の旅客の乗継ぎを円滑に行うための運行計画の改善
 - ・共通乗車船券の発行
 - ・乗継割引運賃の設定、交通結節施設における乗降場の改善、旅客の乗継ぎに関する分かりやすい情報提供、ICカードの導入その他の地域公共交通の利用を円滑化するための措置

を行う事業と定義されています。

- 1 旅客鉄道事業、旅客軌道事業、一般乗合旅客自動車運送事業及び国内一般旅客定期航路事業。
- 2 旅客鉄道事業、旅客軌道事業、一般乗合旅客自動車運送事業、道路運送法による一般乗用旅客自動車運送事業及び国内一般旅客定期航路事業等。

地域公共交通再編事業の活用イメージ



地域公共交通再編実施計画について

地方公共団体は、地域公共交通網形成計画において地域公共交通再編事業の概要を定めた上で、特定旅客運送事業者等^()の同意を得て、当該事業の実施計画である「地域公共交通再編実施計画」を作成し、国土交通大臣の認定を申請することが可能となります。

地域公共交通再編実施計画の認定にあたっては、特定旅客運送事業者等の同意のほか、基本方針に照らして適切なものであること（5ページ参照）

事業を確実に遂行するため適切なものであること

個別事業法の許可基準に適合すること

が必要です。に含まれる事項のうち、「事業の遂行に適切な計画を有するものであること」については、国は審査を行わないことを予定しており、地域の実情に応じた柔軟なサービス水準の設定が行われることが期待されます。

地域公共交通再編実施計画
(地方公共団体が作成)

< 記載事項 >

- 実施区域
- 事業の内容・実施主体
- 実施予定期間
- 事業実施に必要な資金の額・調達方法等
- 事業の効果

大臣認定

関係法令の特例・重点的な支援

同意

特定旅客運送事業者等

特定旅客運送事業者等：

- ・その全部又は一部の区間又は区域が当該地域公共交通再編事業を実施する区域内に存する路線若しくは航路又は営業区域に係る特定旅客運送事業を営む全ての者
- ・その全部又は一部の者に代わって当該特定旅客運送事業に係る路線若しくは航路又は営業区域において旅客運送事業を営もうとする者
- ・その全部又は一部の者に代わって当該特定旅客運送事業に係る路線又は営業区域において自家用有償旅客運送を行おうとする者

地域公共交通ネットワークの再構築を推進するための法制上の措置

地域公共交通再編実施計画等について国土交通大臣の認定を受けることにより、以下のような関係法令の特例措置等を受けることが可能となります。

手続きのワンストップ化

地域公共交通再編実施計画と各運送事業法に基づく事業計画等を、別々に提出する必要がなくなります。

国土交通大臣による勧告・命令

公共交通事業者が正当な理由なく計画に定められた事業を実施していない場合には、国土交通大臣が勧告・命令を行い、事業の確実な実施を担保します。

計画を阻害する行為の防止

地域公共交通再編実施計画の維持が困難となり、かつ、公衆の利便が著しく阻害されるおそれがある場合には、計画区域内での一般乗合旅客自動車運送事業の許認可が制限されます。

(バス・乗合タクシーのみ)

計画を阻害する行為の防止

地域公共交通再編実施計画の維持が困難となり、かつ、公衆の利便が著しく阻害されるおそれがある場合には、計画区域内での一般乗合旅客自動車運送事業の実施方法の変更を命じることができます。

(バス・乗合タクシーのみ)

少量貨物の運送

旅客の運送に付随して、少量の貨物を運送することができます。

(自家用旅客有償運送のみ)

【その他】

運賃・料金に係る審査が不要

住民その他の関係者の合意の上で一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金が記載されている場合には、国の審査を受けることが不要となります。

(協議会が道路運送法上の地域公共交通会議も兼ねることとした場合)

公共交通利用促進キャラクター「のりたろう」

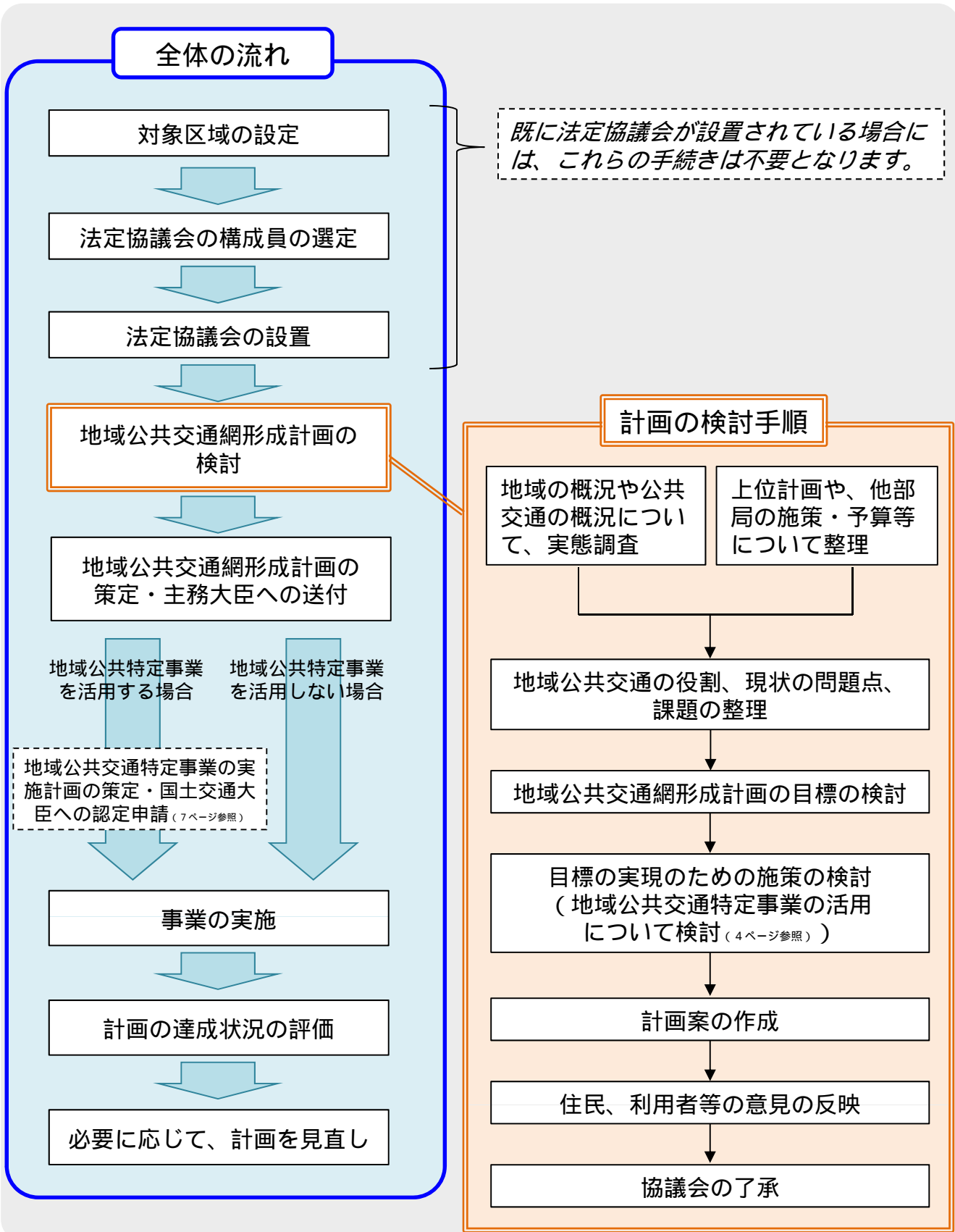
公共交通機関が好きなものの、猫であることを理由に各交通機関の採用を拒否され、やり場のない情熱から、自らが新たなハイブリッド公共交通機関になろうと決心し、かようなスタイルになった。

- ・移動手段は徒歩
- ・猫であるため100歩ごとに休憩が必要
- ・定員は運転手を含め一人



(参考) 検討の進め方の例

本法律を活用する際の検討の進め方の一例



Q 1 地域公共交通活性化再生法の枠組みを活用した場合に、どのようなメリットがありますか。

A 1 地域の取組みが計画的に進められることで、限られた資源が有効に活用され、持続可能な地域公共交通網の形成が図られることが期待されます。地域公共交通網形成計画に基づいて地域公共交通特定事業（地域公共交通再編事業等）を実施する際には、関係法令の特例措置や、国による財政支援等が受けられるほか、地方債の配慮などを行います。

Q 2 既に地域公共交通総合連携計画を策定しているのですが、法改正によって、計画の位置付けはどのようなのでしょうか。地域公共交通網形成計画へと移行しない場合には、どのようなのでしょうか。

A 2 法律の改正に伴い、地域公共交通総合連携計画は法定計画ではなくなりますが、同計画に基づいて実施している地域公共交通特定事業については、地域公共交通網形成計画を作成することなく事業を継続することができます。

ただし、今後、新たに地域公共交通特定事業（地域公共交通再編事業等）を実施しようとする場合には、新たに、地域公共交通網形成計画を作成することが必要となります。地域公共交通総合連携計画を地域公共交通網形成計画に移行するためには、新たに追加された記載事項（5ページ参照）を追加するとともに、今後改正される基本方針に即したものとすることが必要です。

Q 3 地域公共交通網形成計画は、必ずコンパクトシティ化の取組みと一体でなければならないのですか。

A 3 必ずしもその必要はありません。ただし、コンパクトシティ化に取り組みない地域においても、その地域に固有のまちづくりや観光振興、健康、福祉、環境等の地域戦略と効果的に連携して地域公共交通網形成計画を作成することが期待されます。

Q 4 地域公共交通網形成計画の作成にあたって、協議会を新たに設置する必要はありますか。

A 4 地域公共交通総合連携計画を作成するための協議会が既に存在する場合は、同じ協議会で地域公共交通網形成計画の作成について協議することが可能です。また、既に設置されている会議の構成員を追加することにより、本法に基づく法定協議会としての機能を付加することも可能です。例えば、道路運送法に基づく地域公共交通会議が既に組織されている場合には、必要な関係者を追加することにより、法定協議会としての要件を満たすこととなります。協議会には、地方公共団体の判断により構成員を追加することが可能であり、地域の実情に応じて必要な関係者を追加することにより、活発な議論が行われることが期待されます。また、協議会を公開し、住民、利用者その他の利害関係者の意見を計画に反映させることも重要です。

法定協議会の必須構成員	地域公共交通会議の必須構成員
地方公共団体	地方公共団体の長
公共交通事業者等	一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
関係する道路管理者	地方公共団体が必要と認める者
関係する港湾管理者	
その他計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者	
地方公共団体が必要と認める者（公安委員会、地域公共交通の利用者、学識経験者等）	住民又は旅客 地方運輸局長 乗合バスの運転者が組織する団体

(参考) 地域公共交通確保維持改善事業

地域公共交通に係る取組みをサポートするため、地域公共交通確保維持改善事業として、以下のような支援メニューを用意しています。

地域公共交通確保維持改善事業 事業一覧 (平成26年度)

		事業メニュー	補助対象事業者	補助内容	補助率	
地域公共交通確保維持改善事業	陸上交通	地域間幹線系統の運行費	乗合バス事業者又は法定協議会(1)	補助対象系統の運行費に対して補助	1/2	
		地域内フィーダー系統の運行費	乗合バス事業者・自家用有償運送者又は法定協議会(1)	補助対象系統の運行費に対して補助	1/2	
		車両減価償却	上記補助対象事業者	上記系統の運行に供する新規導入車両の減価償却費に対して補助	1/2	
		公有民営方式における車両購入	地方公共団体又は法定協議会(1)	上記系統の運行に供する新規導入車両を地方公共団体が保有し、運行業者に貸付ける場合に、購入費を2ヶ年に分割して補助	1/2	
	離島航路	離島航路運営費等補助金	離島航路の運営費	離島航路事業者	補助対象航路の運営費に対して補助	1/2
			離島住民運賃割引補助	上記補助対象事業者	協議会で決定された割引運賃額に対して補助	1/2
		離島航路構造改革補助金	調査検討	上記補助対象事業者	離島航路構造改革事業に係る検討会の開催経費及び航路再編等のための調査事業費に対して補助	定額
			効率化船舶の代替建造	上記補助対象事業者	効率化船舶への代替建造費用に対して補助	1/10
	離島航空路	公設民営化	地方公共団体	地方公共団体が離島航路事業者に代わり船舶の代替建造を行う場合又は就航船舶の買取を行う場合の費用に対して補助	3/10	
		離島航空路の運航費	離島航空路線に係る航空運送事業者	補助対象航空路の運航経費に対する補助	1/2	
	島民運賃割引	上記補助対象航空運送事業者	離島住民に対する運賃割引に伴う費用に対して補助	1/2		
地域公共交通バリア解消促進等事業	バリアフリー	鉄道	鉄道駅の移動円滑化	鉄軌道事業者	鉄軌道駅におけるエレベーター、ホームドア、誘導用ブロック、障害者対応型トイレ等の整備に対して補助	1/3
		自動車	バス・タクシー車両の移動円滑化	乗合バス事業者、タクシー事業者、リース事業者	ノンステップバス、リフト付バス、福祉タクシー(リフト付、スロープ付)の導入・改造に対して補助	1/3 (2)
			福祉タクシーの共同配車センター整備	タクシー事業者を含む団体等	福祉タクシーの共同配車センターの整備(通信設備整備、車載機器整備、コーディネーターの育成)に対して補助	1/3
			バスターミナル等の移動円滑化	乗合バス事業者、ターミナル事業者、タクシー事業者等	バスターミナル、タクシー乗り場におけるエレベーター、誘導用ブロック、障害者対応型トイレ等の整備に対して補助	1/3
		海事	バリアフリー船舶の建造	国内一般旅客定期航路事業者等	高度バリアフリー化船の建造、船舶の改造に対して補助	1/3
			旅客船ターミナルの移動円滑化	国内一般旅客定期航路事業者で旅客船ターミナルを設置し、又は管理する者	旅客船ターミナルにおけるエレベーター、誘導用ブロック、障害者対応型トイレ等の整備に対して補助	1/3
		航空	航空旅客ターミナルの移動円滑化	本邦航空運送事業者及び航空旅客ターミナル施設を設置し又は管理するもの	航空旅客ターミナル施設のエレベーター、誘導用ブロック、障害者対応型トイレ等の整備に対して補助	1/3
	共通	待合・乗継環境の向上	上記各事業者等	バリア解消に資する待合施設、情報提供案内板、ホームページ制作等に対して補助	1/3	
	利用環境改善促進	鉄道	鉄軌道駅における生活支援機能施設の整備	鉄軌道事業者(その子会社を含む)	鉄軌道駅における子育て支援に係る施設(保育園)、医療施設の整備に対して補助	1/3
			LRTシステムの整備	鉄軌道事業者	低床式車両の導入、停留施設、制振軌道、変電所、車庫、相互直通運転化施設の整備等に対して補助	1/3
			ICカードシステム導入等	鉄軌道事業者	ICカードシステムの導入その他ITシステム等の高度化に対して補助	1/3
		自動車	BRTシステムの整備	乗合バス事業者等	連節車両の導入及びそれと一体的に行う停留施設、公共車両優先システム(PTPS)車載器の整備等に対して補助	1/3
			ICカードシステム導入等	乗合バス事業者、タクシー事業者等	バスICカードシステム、バスロケーションシステム、デマンドシステムの導入その他ITシステム等の高度化に対して補助	1/3
	海事	船舶建造	離島航路事業者(離島航路補助の対象事業者を除く)であって、離島住民に対し運賃の割引を行う者	離島航路に就航する船舶の建造費に対して補助	1/10	
	鉄道安全	鉄道の安全性向上設備の整備等	鉄道事業者等(JR本州3社、大手民鉄、公営地下鉄等を除く)	安全性向上に資する設備整備等(レール、マクラギ、落石等防止設備、ATS、列車無線設備、防風設備、橋りょう、トンネル、車両等)に対して補助	1/3 又は 1/2 (3)	
	調査等事業	調査事業	計画策定調査	地域の協議会	協議会開催等の事務費、データ収集・分析、アンケートの実施、住民啓発事業、短期間の実証調査のための費用等に対して補助	定額
		再編調査事業	計画策定調査	法定協議会(1)	協議会開催等の事務費、地域公共交通の再編に係る検討、事業実施の効果の算出等に要する経費に対して補助	定額
地域協働推進事業		利用促進策	法定協議会(1)	モビリティマネジメント、ワークショップ開催、公共交通サービスの情報提供等、地域ぐるみの利用促進に係る取組みに要する経費	1/2	

1 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく協議会を指す。
 2 ノンステップバス及びリフト付きバスについては、1/4又は補助対象経費と通常車両価格の差額の1/2のいずれか低い方
 3 鉄道事業再構築事業を実施する鉄道の安全輸送設備整備等について、財政力指数が0.46未満の地方公共団体が費用を負担する場合に限る。



国土交通省

地域公共交通の確保・維持に係る全国の先進事例の紹介や最新の情報を発信するための「地域公共交通支援センター」ホームページが開設されています。
<http://koutsu-shien-center.jp/>

公共交通政策全般について、国民の皆様幅広く関心を持って頂くため、定期的にメールマガジンによる情報発信を行っています。メールマガジンの登録方法やこれまでに配信したメールマガジンのバックナンバーは下記のホームページをご覧ください。
http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000039.html

お問い合わせ先

国土交通省 総合政策局 公共交通政策部 交通計画課
: 03-5253-8275

北海道運輸局 企画観光部 交通企画課
: 011-290-2721

近畿運輸局 企画観光部 交通企画課
: 06-6949-6409

東北運輸局 企画観光部 交通企画課
: 022-791-7507

中国運輸局 企画観光部 交通企画課
: 082-228-8701

関東運輸局 企画観光部 交通企画課
: 045-211-7209

四国運輸局 企画観光部 交通企画課
: 087-835-6356

北陸信越運輸局 企画観光部 交通企画課
: 025-285-9151

九州運輸局 企画観光部 交通企画課
: 092-472-2315

中部運輸局 企画観光部 交通企画課
: 052-952-8006

沖縄総合事務局 運輸部 企画室
: 098-866-1812



法律・関係法令・基本方針記載箇所一覧（改正・変更後）

施行規則については、主たる改正部分を記載

内容	法律	施行令等	施行規則	基本方針
目的	第1条			前文、－1、－2
定義	第2条		別紙（1）	
基本方針	第3条		別紙（2）	全て
国等の努力義務	第4条			六1（1）～（4）
地域公共交通網形成計画	第5条			二1、二2
協議会	第6条			二3
形成計画の作成等の提案	第7条			六1（4）
軌道運送高度化事業				
事業の実施	第8条			三1（2）、三2
実施計画の認定	第9条	第1～3条		三1（1）
軌道法の特例	第10条			
路外駐車場の整備等	第11条			
地方債の特例	第12条			
道路運送高度化事業				
事業の実施	第13条			三1（3）、三2
実施計画の認定	第14条			三1（1）
道路運送法の特例	第15条			
路外駐車場の整備等	第16条			
地方債の特例	第17条			
海上運送高度化事業				
事業の実施	第18条			三1（4）、三2
実施計画の認定	第19条			三1（1）
海上運送法の特例	第20条			
鉄道事業再構築事業				
事業の実施	第23条			三1（5）、三2
実施計画の認定	第24条			三1（1）
鉄道事業法の特例	第25条			
鉄道再生事業				
事業の実施	第26条			三1（6）、三2
鉄道事業法の特例	第27条			
地域公共交通再編事業				
事業の実施	第27条の2		別紙（4）（5）	三1（7）、三2

実施計画の認定	第27条の3	第1～3条 (軌道事業関係)	別紙 (6)(7)	三1(1)
鉄道事業法の特例	第27条の4			
軌道法の特例	第27条の5			
道路運送法の特例	第27条の6	道路運送車 両法施行令		三1(7)
海上運送法の特例	第27条の7			
共通乗車船券	第27条の8		別紙 (8)	
認定軌道運送高度化事業等の実施に係る命令等	第28条			
地方債についての配慮	第29条			
新地域旅客運送事業				四
事業計画の認定	第30条	第1～3条 (軌道事業関係)		四
運賃及び料金	第31条			
鉄道事業法の特例	第32条			
軌道法の特例	第33条			
道路運送法の特例	第34条			
海上運送法の特例	第35条			
事業の円滑化についての配慮	第36条			
資金の確保	第37条			三2、六1(1)
報告の徴収	第38条			
主務大臣	第39条			
権限の委任	第40条		別紙 (9)	
命令への委任	第41条			
経過措置	第42条			
罰則	第43条			
	第44条			
	第45条			

※26年9月5日パブリックコメント開始時点（修正可能性有り）

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行令及び道路運送車両法施行令
の一部を改正する政令案について

平成26年9月
国土交通省

I. 背景

第186回国会において、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（平成26年法律第41号）が、平成26年5月14日に成立、同月21日に公布されたところです。

今般、同法の施行に伴い、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行令（平成19年政令第297号。以下「令」という。）及び道路運送車両法施行令（昭和26年法律第183号）について、所要の改正を行うこととしています。

II. 改正内容

（1）地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行令の一部改正関係

現在、令において、軌道法第3条の特許を要する軌道運送高度化実施計画及び新地域旅客運送事業計画について、

- ①当該計画の申請書は地方運輸局を經由して提出すること（令第1条）
- ②地方運輸局長が申請書の提出を受けたときは、道路管理者の意見を聴取すること（令第2条）
- ③地方運輸局長は、②の意見の提出があったときは、国土交通大臣に送付すること（令第3条）

等の手続が定められている。

今回新設される地域公共交通再編事業に関しても同様に、地域公共交通再編実施計画の認定を受けた場合においては、軌道法第3条の特許を受けたものとみなすこととなるため、上記の軌道運送高度化実施計画等の認定と同様の手続をとることとする。

（2）道路運送車両法施行令の一部改正関係

今般の法改正により新設される法第27条の6第6項の輸送施設の使用の停止又は事業の停止を命じた場合について準用する道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定の読替えを定めることとする。

III. 今後のスケジュール（予定）

公布：平成26年11月上旬

施行：平成26年11月中旬

※ 26年9月5日パブリックコメント開始時点（修正可能性有り）
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改正について

平成26年9月
国土交通省

I. 背景

第186回国会において、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（平成26年法律第41号。）が、平成26年5月14日に成立、同月21日に公布されたところです。

今般、同法の施行に伴い、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行規則（平成19年国土交通省令第80号）について、所要の改正を行うこととします。

II. 制定しようとする内容

（1）地域公共交通再編事業の要件（法第2条第11号関係）

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59号。以下「法」という。）第2条第11号の国土交通省令で定めるものは、次に掲げるもののいずれかのも（④から⑥までに掲げるものにあつては、①から③までに掲げるもののいずれかと併せて行うものに限る。）とします。

- ① 特定旅客運送事業に係る路線若しくは航路又は営業区域等の編成の変更
- ② 他の種類の旅客運送事業への転換
- ③ 自家用有償旅客運送による代替
- ④ 異なる公共交通事業者等間の旅客の乗継ぎを円滑に行うための運行計画の改善
- ⑤ 共通乗車船券の発行
- ⑥ ④⑤に掲げるもののほか、乗継割引運賃の設定、交通結節施設における乗降場の改善、旅客の乗継ぎに関する分かりやすい情報提供、ICカードの導入その他の地域公共交通の利用を円滑化するための措置

（2）基本方針の記載事項（法第3条第2項第6号関係）

法第3条第2項第6号の国土交通省令で定める持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する事項は、関係者の役割及び関連する施策との連携に関する事項とします。

（3）乗継円滑化事業の廃止（旧法第2条第9号、第21条から第25条まで関係）

乗継円滑化事業が廃止されたことに伴い、当該事業に係る規定を削除します。

（4）地域公共交通再編実施計画の記載事項（法27条の2第2項第7号関係）

法第27条の2第2項第7号の国土交通省令で定める事項は、次に掲げる事項とします。

- ① 地域公共交通網形成計画に地域公共交通再編事業に関連して実施される事業が定められている場合には、当該事業に関する事項
- ② 地域公共交通網形成計画に都市機能の増進に必要な施策の立地の適正化に関する施策との連携に関する事項が定められている場合には、当該連携に関する事項

※ 26年9月5日パブリックコメント開始時点（修正可能性有り）

③ 地域公共交通網形成計画に観光の振興に関する施策との連携に関する事項が定められている場合には、当該連携に関する事項

(5) 特定旅客運送事業者等の要件（法第27条の2第3項関係）

法第27条の2第3項の国土交通省令で定める者は、次に掲げる者としします。

- ① その全部又は一部の区間又は区域が当該地域公共交通再編事業を実施する区域内に存する路線若しくは航路又は営業区域に係る特定旅客運送事業を営む者（当該地域公共交通再編事業を実施する区域内に停車場若しくは停留所が存しない路線又は寄港地が存しない航路に係る特定旅客運送事業を営む者その他の国土交通大臣が定める者を除く。）
- ② ①に規定する者の全部又は一部の者に代わって当該特定旅客運送事業に係る路線、航路又は営業区域において旅客運送事業を営もうとする者
- ③ ①に規定する者の全部又は一部の者に代わって当該特定旅客運送事業に係る路線又は営業区域において自家用有償旅客運送を行おうとする者

(6) 地域公共交通再編実施計画の認定申請の方法（法第27条の3第8項関係）

法第27条の3第8項の国土交通省令で定める事項は、地域公共交通再編実施計画の認定の申請及び変更の認定の申請に係る申請書の記載事項及び必要な添付書類等に関する事項としします。

(7) 地域公共交通再編実施計画に係る道路管理者の意見聴取に関する事項（法第27条の3第4項関係）

法第27条の3第4項の国土交通省令で定める道路管理者の意見聴取に関する事項は、道路管理者への通知、道路管理者の意見提出、道路管理者の意見を聴く必要がない場合に関する事項等としします。（参考：道路管理者の意見聴取に関する省令（昭和26年運輸省令・建設省令第1号））

(8) 共通乗車船券に係る届出の方法（法第27条の8第1項関係）

法第27条の8第1項の国土交通省令で定める届出の方法は、共通乗車船券を発行しようとする運送事業者の氏名又は名称及び住所、運送事業者を代表する者の氏名又は名称、割引を行おうとする運賃又は料金の種類、共通乗車船券の名称、発行価額等を記載した届出書を提出することとしします。

(9) その他

その他所要の規定の整備を行います。

Ⅲ. 今後のスケジュール（予定）

公布：平成26年11月上旬

施行：平成26年11月中旬

地域公共交通活性化・再生の促進に関する基本方針 変更案のポイント

変更の趣旨

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第3条に基づき、国土交通大臣が基本方針を策定
今般、同法の改正に伴い、地域公共交通の活性化及び再生が都市機能の増進に寄与することとなるよう配慮して定めるものとされたことを踏まえ、変更

変更のポイント

前文に追加
将来にわたって持続可能な地域公共交通網を構築し、地域の活力を維持するとともに、個性あふれる地方の創生を推進

現行

一 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

二 地域公共交通総合連携計画の作成に関する基本的な事項

三 地域公共交通特定事業その他の連携計画に定める事業に関する基本的な事項

四 新地域旅客運送事業に関する基本的な事項

五 その他地域公共交通の活性化及び再生に関する事項

法改正後

一 **持続可能な地域公共交通網の形成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**

二 **地域公共交通網形成計画の作成に関する基本的な事項**

三 **地域公共交通特定事業その他の形成計画に定める事業に関する基本的な事項**

四 **新地域旅客運送事業に関する基本的な事項**

五 **持続可能な地域公共交通網の形成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**

六 **その他持続可能な地域公共交通網の形成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 活性化及び再生の意義 以下について追加

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、地方公共団体が先頭に立って、地域の関係者が知恵を出し合い、合意の下で、持続可能な地域公共交通網を構想し、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

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、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網の充実が必要不可欠

2 活性化及び再生の目標

「住民、来訪者の移動手段の確保、安全・安心で質の高い運送サービスの提供等」に加え、「地域社会全体の価値向上」として具体的に以下の項目を追加

コンパクトなまちづくりの実現

まちなぎわいの創出や健康増進

観光振興施策との連携による人の交流の活性化

1 形成計画の記載事項

基本的な方針 以下の4点に留意し記載

まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保

地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワーク

多様な交通サービスの組合せ

住民の協力を含む関係者の連携

区域：交通圏を基本

目標：具体的・明確に設定

事業・実施主体：計画区域における地域公共交通を一体的に形成計画の対象とする

計画の達成状況の評価：評価の方法・実施時期を記載

計画期間：5年程度を原則、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

2 都市計画等との調和

立地適正化計画、観光圏整備計画等他の分野の計画との連携

3 協議会

地域の目指すべき将来像や、計画の目標を達成する上で必要なサービスの水準等について協議

独占禁止法の規定に抵触しないよう留意

地域公共交通特定事業

従来の特定事業（軌道運送高度化・道路運送高度化・海上運送高度化・鉄道事業再構築・鉄道再生）に加え、

地域公共交通再編事業

を追加

地域公共交通再編実施計画の認定

基本方針に照らして適切か、特に、計画の基礎となっている形成計画について、上記の「基本的な方針」に沿って作成されているかを踏まえ判断

形成計画に掲げた数値目標の達成状況を評価

事業実施の効果・効率を定期的に評価

1 関係者の役割 以下の項目などを追加

国

認定地域公共交通再編実施計画等に基づいて地域公共交通網を再構築する取組に対して、重点的に支援

人材育成
情報提供

事業者

協議会への積極的参画

利用者減少を食い止め、回復していく取組

情報・データの提供

2 関連する施策の連携

まちづくり、観光振興、健康、福祉、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

まちづくりと地域公共交通の担当者が合同して、地方公共団体等に助言等を行っていくことを推進

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 変更案のポイント



平成26年10月24日

国土交通省 総合政策局 公共交通政策部

- 我が国では従来、公共交通網の形成は、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輸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。
- しかしながら、今後見込まれる人口の急激な減少に伴い、特に地方部においては、民間事業者による独立採算ベースでの輸送サービスの提供が不可能となる地域が増加するおそれ。
- 他方、高齢化の進展に伴い、自家用車を運転できない高齢者等の移動手段としての公共交通の重要性が増大しており、こうした地域では、自治体をはじめとして交通に関わる様々な主体が相互に協力し、地域が一体となって交通網を形成することが不可欠。
- さらに、地方の中小の都市部など、民間事業者による輸送サービスの提供が可能なエリアにおいても、まちづくり施策、観光施策などと十分に連携して交通施策を進めることにより、将来にわたって持続可能な地域公共交通網を構築し、地域の活力を維持するとともに、個性あふれる地方の創生を推進していく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25年法律第92号）の基本理念を踏まえつつ、地域の経済社会的活動の基盤である地域公共交通網の確保が喫緊の課題。

一. 持続可能な地域公共交通網の形成に資する 地域公共交通の活性化及び再生の意義及び目標

1 活性化及び再生の意義

- 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、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網の充実が必要不可欠。
- 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、地方公共団体が先頭に立って、地域の関係者が知恵を出し合い、合意の下で、持続可能な地域公共交通網を構想し、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。

2 活性化及び再生の目標

住民、来訪者の移動手段の確保

○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、外出機会を増加。

安全・安心で質の高い運送サービスの提供等

- ①安全・安心な運送サービスの提供
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。
- ②シームレスな運送サービスの提供
- ③定時性の確保、速達性の向上
- ④乗りたくなるサービスの提供

地域社会全体の価値向上

○地域公共交通の活性化・再生は、交通分野の課題の解決にとどまらず、中長期的・短期的なまちづくりにおいても重要。また、観光振興や健康、福祉、環境など様々な分野で大きな効果をもたらす。

① コンパクトなまちづくりの実現

- 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。
- その実効性を担保するため、諸機能が集約した拠点同士、あるいは拠点と居住エリアを結ぶ地域公共交通網を再構築。

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、地域公共交通による移動の利便性を向上させ、公共交通と自家用車で適切に役割分担。

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、車両や運送サービス自体が観光資源となる場合も。
- 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回遊性を向上。

二. 地域公共交通網形成計画の作成

1 形成計画の記載事項 (1) 基本的な方針

○地域が目指すべき将来像とともに、その中で公共交通が果たすべき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。

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、人々が集う拠点や観光スポットにおける公共交通の利便性を高め、地域公共交通のサービス充実と利用者増加とを一体で実現。

○医療、福祉等の都市機能の集積と公共交通沿線への居住の誘導によるコンパクトなまちづくりの実現のため、多様な交通サービスの導入と有機的な組合せなどの公共交通の再編を一体的に展開。

②地域全体を見渡した総合的な公共交通網の形成

○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、交通機関相互の連携を十分に図るとともに、公共交通網の効率性を向上。

○公的支援のあるサービスは公的支援のないサービスを補完するものとして位置付け。

④住民の協力を含む関係者の連携

○地域公共交通は、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。

○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必要。

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、多様な交通手段を有機的に組み合わせ、身の丈に合った新たな地域公共交通網を形成。

1 形成計画の記載事項 (2)区域、(3)目標

区域

広域性の確保

- 当該地域の住民の通勤、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・局所的にならないよう留意。
- 区域の検討に当たり、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取り組む。

複数の形成計画の策定

- 合併により広大な面積を有する市町村、離島を含む市町村など、市町村の行政区域中に複数の交通圏が存在する場合も。
- このような場合には、単独で又は他の地方公共団体と共同して、複数の形成計画の作成が可能。
- 広域的な形成計画が作成された場合において、当該形成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形成計画の作成が可能。
- ただし、両形成計画の整合性の確保が必要不可欠。

目標

- (1)の基本的な方針に即して、目標を設定。
- 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。
- 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具体的な数値目標として明示。
- 公共交通の利用状況に関する目標は、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。
- 地域が目指す将来像の実現に貢献するような目標についても設定することが望ましい。

事業・実施主体

- 計画区域における地域公共交通を一体的に形成計画の対象とした上で、目標達成のために提供されるべき公共交通サービスの全体像を明らかにする。
- 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、これらのサービスの実現のために必要な事業・実施主体を整理し、計画に記載。
- 既存路線の維持といった継続的な取組や、民間事業者による自主事業も含め、目標達成のために必要となる事業を網羅的に記載。
- 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。

事業の着手時期・実施期間

- 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。
- 当面事業の実施の見込みがない場合は、事業の具体化に向けた検討の方向性を記載し、具体化した段階で、形成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。

達成状況の評価

- 形成計画に定めた数値目標と実績値を比較。
- 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。
- 評価時期は、原則として計画期間の終了時又は形成計画の見直し時（必要に応じて、中間評価を実施することも可能）。
- 評価の結果に基づいて施策の充実等の検討を行うとともに、同計画の見直しに反映。
- 目標を着実に達成する観点から、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。

計画期間

- 計画期間は、原則5年程度（ただし、計画目標や地域の実情等を踏まえ、柔軟な設定も可能。）
- 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、形成計画は、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。
- 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。

2 都市計画等との調和

他の計画との連携

- 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
 - その活性化及び再生は、まちづくり、観光振興、健康、福祉、環境など様々な分野と密接な関係を有する。
 - このため、形成計画を作成する地域において
 - ・立地適正化計画（都市再生特別措置法）
 - ・観光圏整備計画（観光圏整備法）
 - ・地方公共団体実行計画（地球温暖化対策進法）
- など、他の分野の計画が策定されている場合には、これらの計画と連携。

「都市の装置」

- 公共交通は「都市の装置」として重要であり、都市の将来像の骨格を形成。そのため、
 - ・都市計画
 - ・市町村の都市計画に関する基本的な方針（都市計画法）
 - ・基本計画（中心市街地活性化法）
 - ・基本構想（バリアフリー法）
 - ・港湾計画（港湾法）との調和を確保。

3 協議会

構成員

- 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、福祉、環境等を管轄する幅広い部局からの参画を期待。
- 日頃から当該交通を利用し、その実情をよく知る者の参画も欠かせない。
- 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可能。
- 必要な構成員の追加により、本法に基づく協議会に道路運送法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、事務負担の軽減が可能。

協議応諾義務

- 公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者、形成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、正当な理由がある場合を除き、形成計画の作成・実施に関する協議に応じなければならない。

結果尊重義務

- 協議会の構成員は、協議会において協議が調った事項については、結果を尊重しなければならない。

独禁法上の留意点

- 協議会においては、**地域の目指すべき将来像や、形成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。**
- 一方、当該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、**独占禁止法の規定に抵触しないよう留意。**
- このため、公共交通事業者の個別・具体的な運賃・料金、運行回数、路線・運行系統等の設定について協議する場合には、地方公共団体が個々の公共交通事業者との間で個別に協議。

三. 地域公共交通特定事業

1 地域公共交通特定事業（1）実施計画の認定

地域公共交通特定事業

- 軌道運送高度化事業、道路運送高度化事業、海上運送高度化事業、鉄道事業再構築事業、鉄道再生事業、**地域公共交通再編事業**。
- 各々の事業の特性や、地域の特性等を踏まえた上で、形成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、同計画に記載。

実施計画の認定

- 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、地域における持続可能な地域公共交通網の形成に資する効率的な運送サービスであるかどうか判断
- ①当該**実施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ことが必要**。
とりわけ、**再編実施計画の認定に当たっては、同計画の基礎となっている形成計画について、二1(1)に掲げる基本的な方針に沿って作成されているかどうかを踏まえ、判断**。
- ②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。
- ③当該地域公共交通特定事業の実施のために各事業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適合するとともに、欠格事由に該当しないかどうか審査。

道路運送高度化事業に関する留意事項

- 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道路交通の円滑化に資する措置が必要。
- 接続バスの導入に当たっては、通常車両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・協力を得ることが円滑な導入に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に協議。

海上運送高度化事業に関する留意事項

- 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せない場合も多いことから、当該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。
- 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、経済性向上・環境負荷低減にも留意。

1 (7) 地域公共交通網再編事業に関する留意事項

地域公共交通網再編事業

- 地方公共団体は、再編実施計画を定めようとするときは、あらかじめ、特定旅客運送事業者等（※ 法第27条の2）の全ての同意が必要。
- 運行を担う交通事業者の意向を無視してはならない。
- 他方、特定旅客運送事業者等においては、地域の関係者による取組に対して、可能な限り前向きな協力が期待される。正当な理由なく地方公共団体からの同意要請を拒否し、地域公共交通の再編を阻害することがあってはならない。
- 地域公共交通の再編に向けて、地方公共団体と交通事業者が緊密に連携して取り組むことが重要。

新規参入者の取扱い

- 再編事業の実施期間中に、当該事業の実施区域において新規参入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、再編実施計画を見直し、当該者も事業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再編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申請があった場合には、国土交通大臣は、当該事業の許可等に際し、再編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。
- さらに、国土交通大臣は、当該新規参入をした一般乗合旅客自動車運送事業者等に対し、その事業の経営により当該再編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の命令が可能。

四. 新地域旅客運送事業

新地域旅客運送事業

○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。

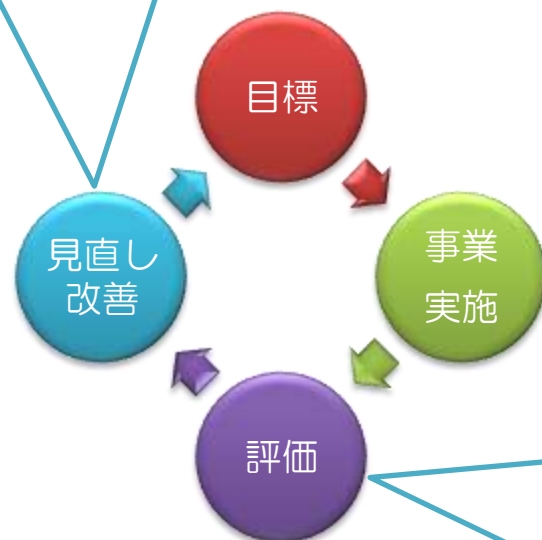
事業計画の認定

- 一 2 に掲げる目標を実現し、地域における持続可能な地域公共交通網の形成に資する効率的な運送サービスであるかどうか判断。また、当該事業計画に定める事項が基本方針に照らして適切であることが必要。
- あわせて、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。
- 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各事業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審査。

五. 事業の評価

事業の評価

- 事業が効果的・効率的に実施されておらず、形成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。
- 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、形成計画の目標が達成されない場合には、事業内容が同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、事業内容を見直し。



- 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、同計画に位置付けられた各種事業の実施状況を把握し、事業が効果的・効率的に実施されているかを定期的に評価。
- 形成計画の達成状況の評価は、原則として計画期間の終了時又は同計画の見直し時としているのに対し、同計画に基づく各種事業の評価については、より短期的・定期的に行うことが望ましい。
- 可能な限り定量的に評価を行うことが重要であるが、サービスの効率性や品質の向上自体は目的ではなく、形成計画の目標を効果的・効率的に達成するための手段。
- 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。

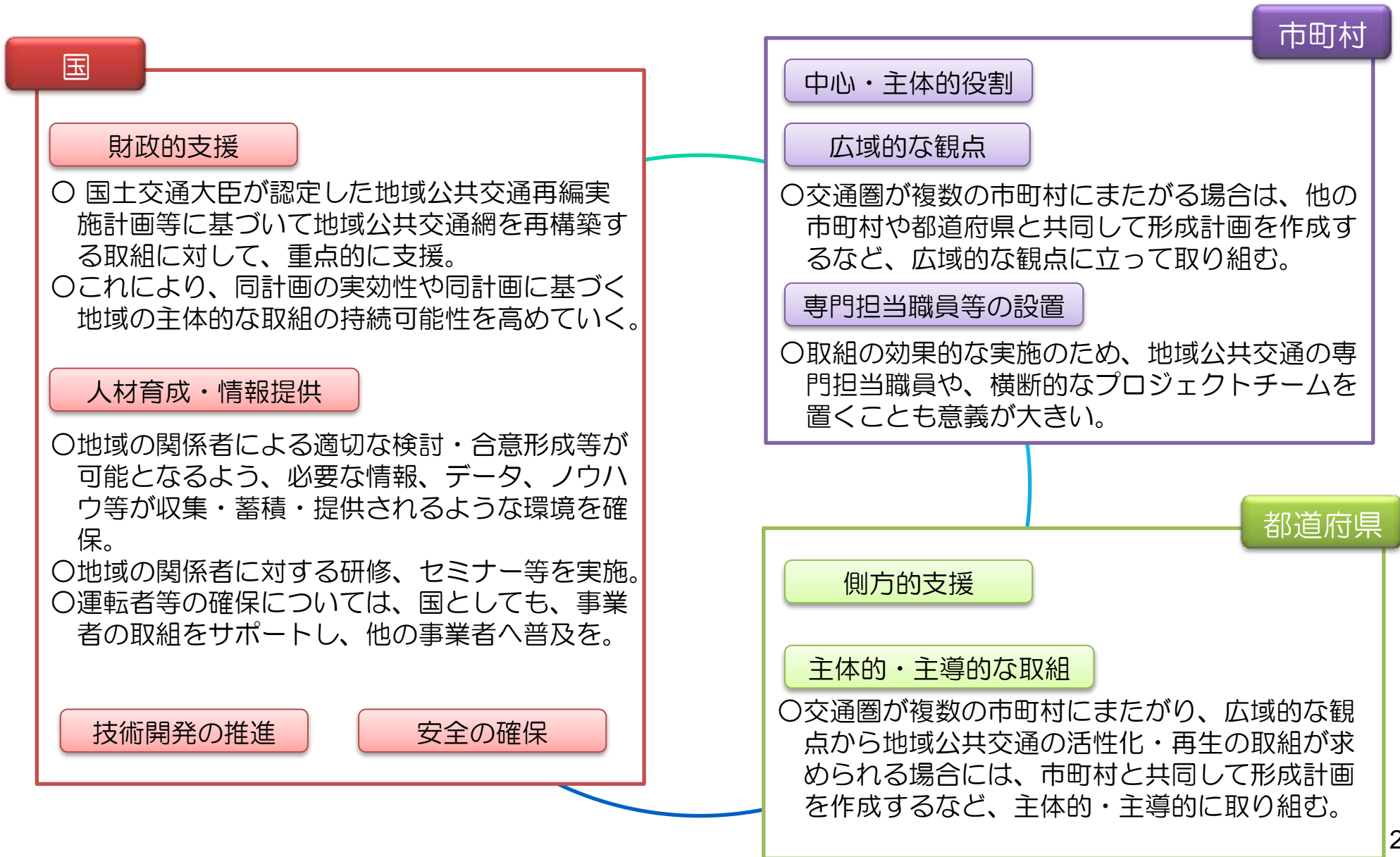
六. その他

1 関係者の役割



関係者が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

1 関係者の役割



1 関係者の役割

公共交通事業者

協議会等における協議に積極的に参画

運送サービスの質の向上

地域公共交通全体を利用しやすくする情報提供

中心的役割

- 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。
- 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・周知。
- 必要に応じ、地方公共団体に対し、形成計画の作成・変更を提案。

情報・データ提供

- 地域公共交通のあり方の検討に必要な情報・データの積極的提供。
- ※提供を受けた地方公共団体等による当該情報・データの適切な取扱い

住民、利用者その他の関係者

主体的役割

- 地域の関係者の一員として、主体的に、活性化・再生に向けた検討に参加。
- 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・運営など

2 関連する施策との連携

- 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、福祉、環境など様々な分野における施策との連携。
- 個性あふれる地方の創生を図っていくことを念頭に置きつつ、関係する府省の連携の下、総合的に支援。
- 本省及び地方支分部局の双方において、まちづくりと地域公共交通の担当者が合同して、地方公共団体等に助言等を行っていく。

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。

○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 新旧対照条文（案）

（傍線の部分は改正部分）

<p>改正案</p>	<p>現行</p>
<p>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</p> <p>目次</p> <p>一 持続可能な地域公共交通網の形成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</p> <p>1 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の意義</p> <p>2 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の目標</p> <p>(1) 住民、来訪者の移動手段の確保</p> <p>(2) 地域社会全体の価値向上</p> <p>(3) 安全・安心で質の高い運送サービスの提供等</p> <p>二 地域公共交通網形成計画の作成に関する基本的な事項</p> <p>1 地域公共交通網形成計画の記載事項</p> <p>(1) 持続可能な地域公共交通網の形成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</p> <p>(2) 形成計画の区域</p> <p>(3) 形成計画の目標</p> <p>(4) 形成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</p> <p>(5) 形成計画の達成状況の評価に関する事項</p>	<p>（新設）</p> <p>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</p>

- (6) 形成計画の期間
- 2| 都市計画等との調和
- 3| 協議会
- (1)| 協議会の構成員
- (2)| 留意事項
- 三| 地域公共交通特定事業その他の形成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)| 軌道運送高度化事業に関する留意事項
- (3)| 道路運送高度化事業に関する留意事項
- (4)| 海上運送高度化事業に関する留意事項
- (5)| 鉄道事業再構築事業に関する留意事項
- (6)| 鉄道再生事業に関する留意事項
- (7)| 地域公共交通再編事業に関する留意事項
- 2| その他留意事項
- 四| 新地域旅客運送事業に関する基本的な事項
- 五| 持続可能な地域公共交通網の形成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
- 六| その他持続可能な地域公共交通網の形成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)| 公共交通事業者の役割
- (5)| 住民、公共交通の利用者その他の関係者の役割

2 | 関連する施策との連携

我が国では従来、公共交通網の形成は、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輸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、今後見込まれる人口の急激な減少に伴い、特に地方部においては、民間事業者による採算ベースでの輸送サービスの提供が不可能となる地域が増加するおそれがある。

他方、高齢化の進展に伴い、自家用車を運転できない高齢者等の移動手段としての公共交通の重要性が増大しており、こうした地域においては、自治体をはじめとして交通に関わる様々な主体が相互に協力し、地域が一体となって交通網を形成することが不可欠となっている。

さらに、地方の中小の都市部など、民間事業者による輸送サービスの提供が可能なエリアにおいても、都市機能や居住の誘導といったまちづくり施策、さらには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により、将来にわたって持続可能な地域公共交通網を構築し、地域の活力を維持するとともに、個性あふれる地方の創生を推進していく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、地域の経済社会的活動の基盤である地域公共交通網を確保することが喫緊の課題である。

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）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、それに基づく持続可能な地域公共交通網の形成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。

地域公共交通は、地域の経済社会活動の基盤であり、その地域における公共財的役割は非常に大きなものである。

しかしながら、地域公共交通の利用者は長期的に減少傾向にあり、それを取り巻く環境は非常に厳しい状況にある。

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）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、それに基づく具体的な取組及び創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に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 持続可能な地域公共交通網の形成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 持続可能な地域公共交通網の形成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嗜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。地方都市や過疎地域などにおいては、鉄道・軌道・バス事業者といった公共交通事業者が不採算路線から撤退することにより交通空白地帯が出現するなど、住民の移動手段の確保が切実な課題となっている。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、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網の充実が必要不可欠であり、併せてバスの速達性・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、便利で利用しやすい公共交通の整備は、地域の交流拡大・観光振興の基盤として重要であり、さらに、公共交通それ自体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、公共交通は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。

一 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嗜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。地方都市や過疎地域などにおいては、鉄道・軌道・バス事業者といった公共交通事業者が不採算路線から撤退することにより交通空白地帯が出現するなど、住民の移動手段の確保が切実な課題となっている。また、都市部においても、バスの速達性・定時性の低下や、ラッシュ時の車内混雑による快適性の低下等、運送サービスの質が低下している。さらに、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、近年の少子高齢化・人口減少の進展に対する対応や住民の自立した日常生活及び社会生活の確保が重要となっており、近年求められている集約型のまちづくりの実現のためにも、良質な公共交通を確保することは極めて重要な課題となっている。また、地域の交流拡大・観光振興の基盤として公共交通の整備が必要であり、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ものである。さらに、公共交通は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。

このように地域公共交通の活性化及び再生は、市町村、公共交通事

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、持続可能な地域公共交通網を構想し、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 持続可能な地域公共交通網の形成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、当該地域にとって最適な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ドア・ツー・ドアの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。

地域によっては、公共交通事業者の不採算路線からの撤退等により交通空白地帯が出現するなどの問題が生じており、運転のできない学生・生徒や高齢者、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あることから、その

業者、住民、公共交通の利用者その他の地域の関係者（以下「地域の関係者」という。）が総力を挙げて取り組むべき喫緊の課題となっている。

2 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、当該地域にとって最適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ドア・ツー・ドアの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。

地域によっては、公共交通事業者の不採算路線からの撤退等により交通空白地帯が出現するなどの問題が生じており、高齢者・障害者や通学者など、自家用自動車での移動が困難な住民や来訪者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

維持・改善は重要である。

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、買い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、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、タクシーの活用や路線バス等を通学時にスクールバスとして活用することなど多様な取組を進めていくべきである。

このような取組に関しては、単に廃止路線をコミュニティバスで代替するだけのような個別・局所的な対応ではなく、地域の実情や住民、来訪者のニーズを十分に把握した上で、地域の関係者の間で持続可能な地域公共交通網の形成の観点から検討、調整が行われることが必要である。

(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中長期的なまちづくりにおいても、また、より短期的な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、福祉、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、地域の実情に応じた目標を追求することが考えられる。

① コンプラクトなまちづくりの実現

であることから、その維持・改善は重要である。

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、平成十八年には、道路運送法（昭和二十六年法律第八十三号）が改正され、コミュニティバス・乗合タクシー等の普及促進、市町村バスやNPOによるボランティア有償運送の制度化、地域公共交通会議の設置が図られている。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、タクシーの活用や路線バス等を通学時にスクールバスとして活用することなど多様な取組を進めていくべきである。

このような取組に関しては、地域の実情や住民、来訪者のニーズを十分に把握した上で、地域の関係者の間で地域総合的な検討、調整が行われることが必要である。

(2) 安全・安心で質の高い運送サービスの提供

① 安全・安心な運送サービスの提供

今後本格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、諸機能が集約した拠点同士、あるいは拠点と居住エリアを結ぶ地域公共交通網を再構築し、利用者のニーズに合致した輸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、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。

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、車両や運送サービス自体が観光資源となる場合もあるため、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回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が連携することが重要である。

観光立国推進基本計画（平成二十四年三月三十日閣議決定）においても、観光旅行者の来訪の促進に必要な交通施設の総合的な整備、観光旅行の促進のための環境整備の観点から、地域公共交通の活性化及び再生が求められているところである。

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。

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、家用自動車による移動に比べて遜色のないドア・ツー・ドアの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、鉄道の駅前、バスターミナル又は旅客船ターミナルにおける鉄道、バス、旅客船等の物理的な近接、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

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

バス等の公共交通の走行環境の改善や輸送力の向上、いわゆる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）等の導入、高速船等の導入等による、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・料金設定等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。

(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。

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ドア・ツー・ドアの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、バス、旅客船等の物理的な近接をはじめとす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

バス等の公共交通の走行環境の改善や輸送力の向上、いわゆる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）等の導入、高速船等の導入等による、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

(3) その他

その他、(1)、(2)の実現等を通じて地域の実情に応じた目標もあわせて追求することが望ましい。

① まちづくりとの連携

公共交通は、中心市街地周辺等において、病院や学校、市役所等の公共施設や商業施設等の多様な都市機能のコンパクトな集積に寄与し、これらの施設間やその他の地域を有機的に連携するための「都市の装置」として重要である。

② 観光振興等との連携

地域の交流拡大・観光振興の基盤として、公共交通の整備が必要である。また、観光交流の促進による利用増加は公共交通を支える重要な要素であり、また、便利で利用しやすい公共交通は観光等の魅力増大に資するとともに、車両や運送サービス自体が観光資源となる場合もあることから、公共交通施策と観光振興施策が連携することが重要である。

観光立国推進基本計画（平成十九年六月二十九日閣議決定）においても、観光旅行者の来訪の促進に必要な交通施設の総合的な整備、観光旅行の促進のための環境整備の観点から、地域公共交通の活性化及び再生が求められているところである。

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・料金設定等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。

⑤ 地球温暖化対策をはじめとする環境問題への対応

第四次環境基本計画（平成二十四年四月二十七日閣議決定）

においては、今日の社会が、地球温暖化の危機をはじめとする地球規模での環境問題に直面しており、「低炭素社会」の構築が、持続可能な社会を実現するために必要であるとされている。公共交通は、家用自動車と比べて二酸化炭素の排出量が少なく環境負荷が小さいことから、家用自動車への過度な依存を見直し、公共交通と家用自動車との適切な役割分担を行い環境負荷の低減を図るためにも公共交通の利用促進を図ることが重要である。

二 地域公共交通網形成計画の作成に関する基本的な事項

1 地域公共交通網形成計画の記載事項

- (1) 持続可能な地域公共交通網の形成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とともに、その中で公共交通が果たすべき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、持続可能な地域公共交通網の形成を図る観点から、特に次の点に留意することが重要である。

③ 地球温暖化対策をはじめとする環境問題への対応

地球温暖化など地球環境全体の持続性に関わる問題などへの取組が一層緊急性を増しており、我が国においても、京都議定書の温室効果ガスの六パーセントの削減約束を確実に達成するとともに、更なる長期的・継続的な排出削減を目指し、京都議定書目標達成計画（平成十七年四月二十八日閣議決定）を策定し、運輸部においても必要な措置を定めたところである。公共交通は、家用自動車と比べて二酸化炭素の排出量が少なく環境負荷が小さいことから、家用自動車への過度な依存を見直し、公共交通と家用自動車との適切な役割分担を行い環境負荷の低減を図るためにも公共交通の利用促進を図ることが重要である。

二 地域公共交通総合連携計画の作成に関する基本的な事項

1 基本的な考え方

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、地域の実情に精通した市町村が、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、地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」という。）を作成することが重要である。

その際、中長期的なスパンを見据えた構想との整合を図った住民の移動ニーズ等を踏まえ、鉄道、軌道、バス、旅客船といった個別の輸送形態ごとの観点だけでなく、輸送形態間の連携・横断的な観点、

① まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保

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へることにより、人々が集う拠点や観光スポットにおける公共交通の利便性を高め、地域公共交通のサービスの充実と利用者増加とを一体で実現することが必要である。

都市の再生のためには、医療、福祉等の都市機能の集積と公共交通沿線への居住の誘導によるコンパクトなまちづくりを進める必要がある。その実現のためには、都市機能へのアクセスを確保するための幹線交通の形成とサービスの充実、中心部における循環型の公共交通網の形成、幹線交通と連絡した支線交通の形成と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デマンド型乗合タクシーなど多様な交通サービスの導入と有機的な組合せなどの公共交通の再編を一体的に展開していく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、バスの乗換拠点等の交通結節点の整備、トラランジットモーター等の導入、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も、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、さらには、中長期をかけて実現するまちづくりまで、各段階でまちづくりと交通を一体的に推進することが重要である。

② 地域全体を見渡した総合的な公共交通網の形成

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、交通機関相互の連携を十分に図ることが必要である。特に、公的支援のあるサービスは公的支援のないサービスを補完するもの

また、パークアンドライド等家用自動車による移動等との連携や交通基盤の整備等ハード面の観点も含め、通勤、通学、買物、通院といった住民の日常生活や来訪者の移動を支える地域公共交通のあり方について検討を行う必要がある。また、まちづくりの観点、観光振興の観点、低炭素社会づくりを見据えた公共交通の活用による温室効果ガスの排出削減など環境負荷の低減の観点等からの検討を行うことが適当である。

このため、連携計画の作成に当たっては、公共交通事業者といったサービスの提供者だけでなく、サービスの需要者側である地域の住民、学校、企業等の関係者が、自らの移動手段を確保するとの目的意識を持って、参画することが重要である。

また、連携計画がより実効性のあるものとなるよう、地域の実情に関する適切な現状分析に基づき、地域公共交通に関するニーズや課題を可能な限り具体的かつ的確に把握する必要がある。その上で、当該地域における公共交通の位置付けや果たすべき役割を明らかにし、さらに、その活性化及び再生を通じた今後の地域のあるべき姿を明確にすることが求められる。

として位置付け、両者の重複をできる限り避けるとともに、民間活力を最大限活用することに留意する必要がある。

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、福祉バスなど多様な交通手段を有機的に組み合わせ、身の丈に合った新たな地域公共交通網の形成を図ることが重要である。その際、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、必要に応じて、LRT・BRTなどの新たな交通システムの整備、超小型モビリティの活用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

地域公共交通は、住民の買い物や通院など、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。地域公共交通に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。

(2) 形成計画の区域

当該地域の住民の通勤、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・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、地域公共交通網形成計画（以下「形成

（新設）

計画」という。）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、当該地域にとって最適な公共交通網の形成を図るよう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、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、複数の形成計画を作成することができる。

加えて、広域的な形成計画が作成された場合において、当該形成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形成計画を作成することができる。ただし、この場合には、両形成計画の整合性を確保することが必要不可欠である。

(3) 形成計画の目標

(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つ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。

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は、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、これと併せて地域が目指す将来像の実現に貢献するような目標についても設定することが望ましい。

(新設)

(4) 形成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

形成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、持続可能な地域公共交通網の形成の観点から、当該形成計画の区域における地域公共交通を一体的に形成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公共交通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や区域（以下「路線等」という。）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、これらの公共交通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、形成計画に記載することとする。

その際には、新たに実施する事業や公的支援を伴う事業のみならず、既存路線の維持といった継続的な取り組みや、公的支援を伴わない民間事業者による自主事業も含めて、形成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、その利便性の向上が図られるよう、地域の関係者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、地域の関係者が協働し、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、形成計画には、持続可能な地域公共交通網の形成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、地域の実情に応じて、コミュニティバスや乗合タクシーの運行、地方鉄道の活性化や地域のバス交

（新設）

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、都市部におけるいわゆるLRTやBRT等の導入、軌道事業やバス等の走行環境の改善や輸送力の向上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、ICカード及びバスロケーションシステムの導入等、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、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取組等について定めることが考えられる。

形成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つては、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、形成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。

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、地域公共交通網の形成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) 形成計画の達成状況の評価に関する事項

形成計画の達成状況の評価の方法としては、形成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する必要がある。

評価を行う時期については、原則として計画期間の終了時又は形

(新設)

成計画の見直し時とするが、必要に応じて、中間評価を実施することも考えられる。持続可能な地域公共交通網の形成を図る観点から、評価の結果に基づいて施策の充実等の検討を行うとともに、同計画の見直しに反映することが望ましい。

また、形成計画の目標を着実に達成する観点からは、五に定める事項に留意しつつ、同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) 形成計画の期間

計画期間は、五年程度を原則とするが、形成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、持続可能な地域公共交通網の形成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、形成計画は、同計画の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、観光振興、健康、福祉、環境など様々な分野と密接な関係を有する。

このため、形成計画を作成する地域において、都市再生特別措置法（平成十四年法律第二十二号）に基づく立地適正化計画や、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）に基づく観光圏整備計画など、他の分野の計画が策定されている場合には、形成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

（新設）

2

留意事項

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、都市の将来像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との調和の確保に留意するとともに、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）第三条の三第一項に規定する港湾計画との調和を確保し、かつ、地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）第二条第四項に規定する基本構想に即したものとしなければならぬことに留意する必要がある。

（削除）

（削除）

(1)

連携計画の目標

地域公共交通の活性化及び再生を図るためには、地域の関係者が総合的かつ一体的に施策を推進する必要があることから、各関係者間で共通認識が形成されることが重要であり、連携計画には、地域の実情に応じて、可能な限り具体的かつ明確な目標を設定する。

(2)

連携計画の区域及び対象

当該地域の住民の通勤、通学、買物、通院といった日常生活に關して形成される交通圏を基本とする。市町村の区域が一定の目安になるが、交通圏が複数の市町村にまたがる場合や一市町村に複数交通圏が存在する場合もあり、具体的な区域は地域の実情に應じて地域の関係者が判断することになる。

連携計画策定の検討に当たっては、個別の輸送形態間の連携・横断的な観点から検討することが求められるが、連携計画に定める事

（削除）

（削除）

（削除）

業については、地域の実情を踏まえ、地域の自主的な判断に基づき、単一の輸送形態のみを連携計画の対象とすることを妨げない。

○ 各種事業間の連携
地域公共交通の活性化及び再生に係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とする。

(4) 都市計画との調和等

連携計画の策定に当たっては、公共交通は「都市の装置」として重要なものであり、都市の将来像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との調和の確保に留意するとともに、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）第三条の三第一項に規定する港湾計画との調和を確保し、かつ、地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）第二条第四項に規定する基本構想に即したものとしなければならぬことに留意する必要がある。

(5) 事後評価

市町村は、連携計画が作成された後も、地域公共交通の現状について把握、分析を行うとともに、協議会の活用等により、連携計画に位置付けられた事業の成果について評価を行い、必要に応じて、連携計画の見直しを行うことが望ましい。

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持続可能な地域公共交通網の形成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役割を担うものである。

このため、形成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。

(1) 協議会の構成員

形成計画を作成する地方公共団体、関係する公共交通事業者、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、公共交通の利用者のほか、商業施設、地元企業、病院、学校、観光事業者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。地方公共団体の内部においても、交通部のみならず、まちづくり、観光振興、健康、福祉、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。

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、地域の実情に応じて必要な構成員を追加することによ

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公共交通の活性化及び再生を推進する上での中心的役割を担うものである。

このため、連携計画の作成に関する協議及び実施に係る連絡調整に当たっては、可能な限り協議会を活用することが望ましい。

(1) 協議会の構成員

連携計画を作成する市町村、関係する公共交通事業者、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、公共交通の利用者のほか、商業施設、地元企業、病院、学校、観光事業者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。

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。

り、本法に基づく協議会に道路運送法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、形成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形成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) 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。

協議会の構成員は、協議会において協議が整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、形成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、当該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、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。このため、複数の公共交通事業者の個別・具体的な運賃・料金、運行回数、路線・運行系統等の設定について協議する場合には、地方公共団体が個々の公共交通事業者との間で個別に協議を行うこととする。

(2) 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。

なお、形成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形成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

地域公共交通特定事業としては、具体的には、軌道事業、バス事業、海上運送事業の運送サービスの質の向上を図る軌道運送高度化事業、道路運送高度化事業、海上運送高度化事業、事業構造の変更を行うことにより旅客鉄道事業に係る路線における輸送の維持を図るための鉄道事業再構築事業、廃止の届出がされた鉄道事業の再生を地方公共団体等の支援により図る鉄道再生事業、地域交通の再編を促すため

なお、連携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連携計画に定める事業に関する基本的な事項

1| 基本的な考え方

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、地域の関係者が協働で、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、連携計画に定める事業については、コミュニティバスや乗合タクシーの運行、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、都市部におけるいわゆるLRTやBRT等の導入、軌道事業やバス等の走行環境の改善や輸送力の向上等のサービスの向上、公共交通の乗継ぎの改善等、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、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取組等、その活性化及び再生を図るために地域の関係者が必要と認めるあらゆる事業について定めることができることとする。

2| 地域公共交通特定事業について

地域公共交通特定事業としては、具体的には、軌道事業、バス事業、海上運送事業の運送サービスの質の向上を図る軌道運送高度化事業、道路運送高度化事業、海上運送高度化事業、公共交通の乗継ぎの円滑化を図る乗継円滑化事業、事業構造の変更を行うことにより旅客鉄道事業に係る路線における輸送の維持を図るための鉄道事業再構築事業、廃止の届出がされた鉄道事業の再生を市町村等の支援により図る

線等の編成や事業内容の変更等を行う地域公共交通再編事業がある。持続可能な地域公共交通網の形成を図る観点から、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、形成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、同計画に記載するものとする。

(1) 実施計画の認定

形成計画において、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、当該事業を実施しようとする者は、当該形成計画に即して当該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、同計画の認定を申請することができる。

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、地域における持続可能な地域公共交通網の形成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。また、当該実施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ことが求められているところ、とりわけ、再編実施計画の認定に当たっては、同計画の基礎となつている形成計画について、二1(1)に掲げる基本的な方針に沿って作成されているかどうかを踏まえ、判断することとする。

あわせて、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。

これらの点に加え、当該地域公共交通特定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。

鉄道再生事業があり、各々の事業の特性を踏まえ、必要となる事業について連携計画に記載するものとする。

(2) 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。

(3) 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、バス事業の高度化と併せて、道路管理者、公安委員会等（以下「道路管理者等」という。）が講ずる道路交通の円滑化に資する措置が行われることが必要であり、また、連接バスの導入に当たっては、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、国及び道路管理者等の連携及び協力を得ることが円滑な導入に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。

(4) 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、当該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。

(5) 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については、その実施に際し、単に旅客鉄道事業の収支状況が厳しいものであることのみならず、当該旅客鉄道

なお、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、市町村、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。

鉄道事業再構築事業については、その実施に際し、単に旅客鉄道事業の収支状況が厳しいものであることのみならず、当該旅客鉄道事業

事業者の鉄道事業全体としての経営状況、当該旅客鉄道事業者による利用促進に向けた取組、地域の関係者による輸送の維持を図るための取組状況といった当該路線をめぐる歴史的経緯等の個別の事情を総合的に勘案する必要がある。その際、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）附則第二条第一号に規定する新会社の路線については、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）に留意する必要がある。

(6) 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、当該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。

(7) 地域公共交通再編事業に関する留意事項

地域公共交通再編事業については、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、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、都市機能へのアクセスを確保するための幹線交通の形成とサービスの充実、中心部における循環型の公共交通網の形成、幹線交通と連絡した支線交通の形成と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デマンド型乗合タクシー

者の鉄道事業全体としての経営状況、当該旅客鉄道事業者による利用促進に向けた取組、地域の関係者による輸送の維持を図るための取組状況といった当該路線をめぐる歴史的経緯等の個別の事情を総合的に勘案する必要がある。その際、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）附則第二条第一号に規定する新会社の路線については、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）に留意する必要がある。

また、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のではなく、市町村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、当該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。

その際、地域における公共交通の利用状況や、他の公共交通事業への影響等、当該地域の実情に照らして総合的に検討し、連携計画の作成及び事業実施を確実かつ円滑に行う必要がある。

（新設）

など多様な交通サービスの導入等を、住民の協力を含む関係者の連携の下、図っていくことが期待される。

地方公共団体は、地域公共交通再編実施計画（以下「再編実施計画」という。）を定めようとするときは、あらかじめ、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第二十七条の二第三項に規定する特定旅客運送事業者等（以下「特定旅客運送事業者等」という。）の全ての同意を得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。持続可能な地域公共交通網の形成を図る観点からは、実際の運行を担う交通事業者からの同意を得ることはきわめて重要であり、その意向を無視することがあってはならない。他方、特定旅客運送事業者等においては、地域の関係者による取組に対して可能な限り前向きに協力することが期待される。正当な理由なく地方公共団体からの同意要請を拒否し、地域公共交通の再編を阻害することがあってはならない。地域公共交通の再編に向けて、地方公共団体と特定旅客運送事業者等が緊密に連携して取り組むことが重要である。

なお、再編実施計画の策定に向けた協議においては、二3(2)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。地方公共団体が再編実施計画を定めようとするときは、個々の特定旅客運送事業者等との間で個別に同意を得なければならない。

また、地域公共交通再編事業の実施期間中に、当該事業の実施区域において新たに地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第二十一条に規定する特定旅客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、再編実施計画を見直し、当該者も事業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再編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からの事業許可等の申請があった場合には、国土交通大臣は、当該事業の許可等に際し、再編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、当該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当該再編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。

2| その他留意事項

地方公共団体は、形成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、道路管理者、港湾管理者、公安委員会及び住民、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、形成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。

形成計画作成後、形成計画に定められた事業が早期に、かつ、当該形成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。

3| 留意事項

市町村は、連携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、道路管理者、港湾管理者、公安委員会及び住民、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、連携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。なお、協議会において協議が調った事項については、協議会の構成員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。

連携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つては、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、連携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。

連携計画作成後、連携計画に定められた事業が早期に、かつ、当該連携計画の目標に沿って順調に進展するよう、市町村は、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連絡調整等に努めることとする。

なお、形成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。形成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、福祉、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、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 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「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、交通空白地帯の解消、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、当該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、1・2に掲げる目標を実現し、地域における持続可能な地域公共交通網の形成に資する効率的な運送サービスであるかどうか

なお、連携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。

四 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「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、交通空白地帯の解消、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、当該事業の目標を可能な限り明確に記載することとし、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、地域の実情に適切に対応した効率的な運送サービスであるかどうか判断することとなる。

判断する。また、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ことが求められる。

あわせて、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。

五 持続可能な地域公共交通網の形成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

形成計画の着実かつ効果的な実現を図るためには、同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、同計画に位置付けられた各種事業の実施状況を把握し、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。形成計画の達成状況の評価は、原則として計画期間の終了時又は同計画の見直し時としているのに対し、同計画に基づく各種事業の評価については、より短期的かつ定期的に行うことが望ましい。

具体的な評価方法としては、ICカード等の新技術も活用しつつ、平均乗車密度や収支、利用者満足度等を測定し、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。可能な限り定量的に評価を行うことが重要であるが、サービスの効率性や品質の向上自体が目的ではなく、形成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

また、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各事業法をはじめその他の関係する法令に適合する必要がある。

（新設）

る必要がある。各種事業が効果的・効率的に実施されおらず、形成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、形成計画の目標が達成されない場合には、事業内容が同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、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する必要がある。

六| その他持続可能な地域公共交通網の形成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、住民、公共交通の利用者その他の関係者は、持続可能な地域公共交通網の形成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持続可能な地域公共交通網の形成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地域公共交通再編実施計画等に基づいて地域公共交通網を再構築する取組に対して、国は、重点的に支援することにより、同計画の実効性や同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。

② 人材育成及び情報提供

五| その他地域公共交通の活性化及び再生に関する事項

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。

(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・合意形成及びその導入・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とともに、地域の関係者に対する研修、セミナー等の実施など、必要な人材の育成に努めることとする。

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、これらの取組をサポートし、他の事業者への普及を進めていくことが必要である。

③| 技術開発の推進

国は、地域の関係者との適切な役割分担のもと、地域のニーズを踏まえ、利便性・快適性の向上、コストの低減化、技術の標準化、実用化等のための技術開発の推進に努めることとする。

また、これらの地域公共交通の技術の普及を促進するため、地域の関係者に対して積極的な情報提供を行うこととする。

④| 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、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。

(2)| 都道府県の役割

都道府県は、国と連携しつつ、各市町村の区域を越えた広域的な観点から、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、助言等を講ずることとする。

また、都道府県は、地域の関係者による取組に対する側面的な支

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・合意形成及びその導入・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とともに、地域の関係者に対する研修、セミナー等の実施など、必要な人材の育成に努めることとする。

(3)| 技術開発の推進

国は、地域の関係者との適切な役割分担のもと、地域のニーズを踏まえ、利便性・快適性の向上、コストの低減化、技術の標準化、実用化等のための技術開発の推進に努めることとする。

また、これらの地域公共交通の技術の普及を促進するため、地域の関係者に対して積極的な情報提供を行うこととする。

(4)| 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、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。

2| 都道府県の役割

都道府県は、国と連携しつつ、各市町村の区域を越えた広域的な観点から、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、助言等を講ずることとする。

また、都道府県は、地域の関係者による取組に対する側面的な支援

援だけでなく、公共交通網を形成すべき生活圏の単位が複数の市町村にまたがり、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が求められる場合には、地域の関係者と十分に調整を図りつつも、市町村と共同して形成計画を作成するなど、主体的・主導的に取り組むことも必要である。その際、地域の実情の変化を踏まえ、継続的な検討を行い、臨機応変に対応していくこととする。

さらに、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、自らが中心となつて、また、他の市町村やと連携して、関係する公共交通事業者、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。

特に、公共交通網を形成すべき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形成計画を作成するなど、広域的な観点に立つ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を置くことも意義が大きい。

(4) 公共交通事業者の役割

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。

だけでなく、複数の市町村にまたがる広域的な交通圏が形成され、都道府県全域的な観点から、地域公共交通の活性化及び再生の取組が求められる場合には、地域の関係者と十分に調整を図りつつも、主体的・主導的に取り組むことも必要である。その際、地域の実情の変化を踏まえ、継続的な検討を行い、臨機応変に対応していくこととする。

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、自らが中心となつて、また、他の市町村と連携して、関係する公共交通事業者、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。

4) 公共交通事業者の役割

公共交通事業者は、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するとともに、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。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

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、利用者利便のさらなる向上の観点から、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、ICカード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。あわせて、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、形成計画の作成又は変更を提案していくことが期待される。

加えて、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。

(5) 住民、公共交通の利用者その他の関係者の役割

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、持続可能な地域公共交通網の形成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。また、住民や公共交通の利用者のほか、商業施設、地元企業、病院、学校、観光事業者等の地域の企業や施設についても、その活性化及び再生を支える担い手として、積極的に取り組むよう努めることが求められる。

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、利用者利便のさらなる向上の観点から、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。

5) 住民、公共交通の利用者その他の関係者の役割

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。また、住民や公共交通の利用者のほか、商業施設、地元企業、病院、学校、観光事業者等の地域の企業や施設についても、その活性化及び再生を支える担い手として、積極的に取り組むよう努めることが求められる。

2 | 関連する施策との連携

持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に当たっては、まちづくり、観光振興、健康、福祉、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、地方の活力を維持するとともに、個性あふれる地方の創生を図っていくことを念頭に置きつつ、国土交通省のみならず、これらの施策に係る府省の連携の下、総合的な支援を講じていくこととする。とりわけ、本省及び地方支分部局の双方において、まちづくりと地域公共交通の担当者が合同して、地方公共団体に助言等を行うっていくことをより一層推進する。

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。

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。

（新設）

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)(改正後)

目次

第一章 総則(第一条・第二条)	
第二章 基本方針等(第三条・第四条)	
第三章 地域公共交通網形成計画の作成及び実施	
第一節 地域公共交通網形成計画の作成(第五条・第七条)	
第二節 軌道運送高度化事業(第八条・第十二条)	
第三節 道路運送高度化事業(第十三条・第十七条)	
第四節 海上運送高度化事業(第十八条・第二十一条)	
第五節 鉄道事業再構築事業(第二十三条・第二十五条)	
第六節 鉄道再生事業(第二十六条・第二十七条)	
第七節 地域公共交通再編事業(第二十七条の二・第二十七条の八)	
第八節 雑則(第二十八条・第二十九条)	
第四章 新地域旅客運送事業の円滑化(第三十条・第三十六条)	
第五章 雑則(第三十七条・第四十一条)	
第六章 罰則(第四十三条・第四十五条)	
附則	
第一章 総則	

第一条 この法律は、近年における急速な少子高齢化の進展、移動のための交通手段に関する利用者の選好の変化により地域公共交通の維持に困難を生じていること等の社会経済情勢の変化に対応し、地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光その他の地域間の交流の促進並びに交通に係る環境への負荷の低減を図るための基盤となる地域における公共交通網(以下、地域公共交通網)というものの形成の促進の観点から地域公共交通の活性化及び再生を推進することが重要となつてに鑑み、交通政策基本法平成二十五年法律第九十二号)の基本理念にのっとり、地方公共団体による地域公共交通網形成計画の作成及び地域公

共交通特定事業の実施に関する措置並びに新地域旅客運送事業の円滑化を図るための措置について定めることにより、持続可能な地域公共交通網の形成に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、もつて個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律において次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- 一 地域公共交通 地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関をいう。
- 二 公共交通事業者等 次に掲げる者をいう。
 - イ 鉄道事業法昭和六十一年法律第九十二号)による鉄道事業者(旅客の運送を行うもの及び旅客の運送を行う鉄道事業者)に鉄道施設を譲渡し、又は使用させるものに限る。
 - ロ 軌道法(大正十年法律第七十六号)による軌道(旅客の運送を行うものに限る。)
 - ハ 道路運送法(昭和二十六年法律第八十三号)による一般乗合旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者
 - ニ 自動車ターミナル法(昭和三十四年法律第三十六号)によるバスターミナル事業を営む者
 - ホ 海上運送法(昭和二十四年法律第八十七号)第二条第五項に規定する一般旅客定期航路事業本邦の港と本邦以外の地域の港との間又は本邦以外の地域の各港間に航路を定めて行うものを除く。以下、国内一般旅客定期航路事業」という。)
- 三 同法第十九条の六の二に規定する人の運送をする貨物定期航路事業本邦の港と本邦以外の地域の港との間又は本邦以外の地域の各港間に航路を定めて行うものを除く。)
- 四 及び同法第二十条第二項に規定する人の運送をする不定期航路事業(乗合旅客の運送をするもの)に限り、本邦の港と本邦以外の地域の

の港との間又は本邦以外の地域の各港間におけるものを除く。)- 五 以下これを「国内一般旅客定期航路事業等」と総称する。)
- 六 以下これを「国内一般旅客定期航路事業」と総称する。)
- 七 以下これを「国内一般旅客定期航路事業」と総称する。)

三 道路管理者 道路法(昭和二十七年法律第八十号)第十八条第一項に規定する道路管理者をいう。

四 港湾管理者 港湾法(昭和二十五年法律第二十八号)第一条第一項に規定する港湾管理者をいう。

五 地域公共交通特定事業 軌道運送高度化事業、道路運送高度化事業、海上運送高度化事業、鉄道事業再構築事業、鉄道再生事業及び地域公共交通再編事業をいう。

六 軌道運送高度化事業 軌道法による軌道事業(旅客の運送を行うものに限る。以下「旅客軌道事業」という。)であつて、より優れた加速及び減速の性能を有する車両を用いることその他の国土交通省令で定める措置を講ずることにより、定時性の確保(設定された発着時刻に従つて運行すること)をいう。以下同じ。)

七 道路運送高度化事業 道路運送法による一般乗合旅客自動車運送事業(以下単に「一般乗合旅客自動車運送事業」という。)であつて、道路管理者、都道府県公安委員会(以下「公安委員会」という。)

その他国土交通省令で定める者が講ずる道路交通の円滑化に資する措置と併せてより大型の自動車を用いることその他の国土交通省令

で定める措置を講ずることにより、定時性の確保、速達性の向上、快適性の確保その他の国土交通省令で定める運送サービス等の質の向上を図り、もって地域公共交通の活性化に資するものを用い。

八 海上運送高度化事業 国内一般旅客定期航路事業等であつて、より優れた加速及び減速の性能を有する船舶を用いることその他の国土交通省令で定める措置を講ずることにより、定時性の確保、速達性の向上、快適性の確保その他の国土交通省令で定める運送サービスの質の向上を図り、もって地域公共交通の活性化に資するものを用い。

九 鉄道事業再構築事業 最近における経営状況に鑑み、その継続が困難となり、又は困難となるおそれがあると認められる旅客鉄道事業、鉄道事業法による鉄道事業のうち旅客の運送を行うもの及び旅客の運送を行う鉄道事業者に鉄道施設を譲渡し、又は使用させるものをいう。以下同じ。）
十 事業の譲渡及び譲受
イ 法人の合併又は分割
ロ イ及びロに掲げるもののほか、事業の実施主体の変更
二 イからハまでに掲げるもののほか、重要な資産の譲渡及び譲受その他の国土交通省令で定める事業構造の変更

十一 地域公共交通再編事業 地域公共交通を再編するための事業であつて、地方公共団体の支援を受けつつ、特定旅客運送事業（旅客鉄道事業、旅客軌道事業、一般乗合旅客自動車運送事業及び国内一般旅客定期航路事業をいう。以下同じ。）に係る路線若しくは航路又は営業区域の編成の変更、他の種類の旅客運送事業、旅客鉄道事業、旅客軌道事業、一般乗合旅客自動車運送事業、道路運送法による一般乗用旅客自動車運送事業及び国内一般旅客定期航路事業等をいう。第二十七条の二第三項において同じ。）への転換、自家用有償旅客運送（同法第七十八条第二号に規定する自家用有償旅客運送をいう。以下同じ。）による代替、異なる公共交通事業者等との間の旅客の乗継ぎを円滑に行うための運行計画の改善、共通乗車船券（以上の運送事業者（第二号イからハまで及びロに掲げる者をいう。以下この号において同じ。）が期間、区間その他の条件を定めて共同で発行する証票であつて、その証票を提示することにより、当該条件の範囲内で、当該各運送事業者の運送サービスを提供を受けることができるものを用い。第二十七条の八第一項において同じ。）の発行その他の国土交通省令で定めるものを行う事業をいう。

十二 地域公共交通一体型路外駐車場整備事業 駐車場法（昭和三十一年法律第六十号）第三条の駐車場整備地区内に整備されるべき同法第四条第一項第五号の主要な路外駐車場都市計画において定められた路外駐車場を除く。）の整備を行う事業であつて、軌道運送高度化事業又は道路運送高度化事業と一体となつて地域公共交通の活性化に資するものを用い。

十三 新地域旅客運送事業 地域の旅客輸送需要に適した効率的な運送サービスであつて、次に掲げる事業のうち二以上の事業に該当し、かつ、当該二以上の事業において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事業をいう。
イ 旅客鉄道事業又は旅客軌道事業
ロ 一般乗合旅客自動車運送事業
ハ 国内一般旅客定期航路事業等

第二章 基本方針等

(基本方針)

第二条 主務大臣は、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、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」という。）を定めるものとする。

2 基本方針は、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 持続可能な地域公共交通網の形成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

二 第五条第一項に規定する地域公共交通網形成計画の作成に関する基本的な事項

三 地域公共交通特定事業その他の第五条第一項に規定する地域公共交通網形成計画に定める事業に関する基本的な事項

四 新地域旅客運送事業に関する基本的な事項

五 持続可能な地域公共交通網の形成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

六 その他国土交通省令で定める持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する事項

3 基本方針は、交通の機能と都市機能とが相互に密接に関連するものであることを踏まえ、地域公共交通の活性化及び再生が都市機能の増進に寄与することとなるよう配慮して定めるものとする。

4 基本方針は、交通政策基本法第十五条第一項に規定する交通政策基本計画との調和が保たれたものでなければならない。

5 主務大臣は、情勢の推移により必要が生じたときは、基本方針を変更するものとする。

6 主務大臣は、基本方針を定め、又はこれを変更しようとするときは、国家公安委員会及び環境大臣に協議するものとする。

7 主務大臣は、基本方針を定め、又はこれを変更したときは、遅滞なく、これを公表するものとする。

(国等の努力義務)

第四条 国は、地方公共団体、公共交通事業者等その他の関係者が行う持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するために必要となる情報の収集、整理、分析及び提供、研究開発の推進並びに人材の養成及び資質の向上に努めなければならない。

2 都道府県は、市町村、公共交通事業者等その他の関係者が行う持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、各市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行うとともに、必要があると認めるときは、市町村と密接な連携を図りつつ主体的に持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組みよう努めなければならない。

3 市町村は、公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ主体的に持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組みよう努めなければならない。

4 公共交通事業者等は、自らが提供する旅客の運送に関するサービスの質の向上並びに地域公共交通の利用を容易にするための情報の提供及びその充実に努めなければならない。

第三章 地域公共交通網形成計画の作成及び実施

第一節 地域公共交通網形成計画の作成

(地域公共交通網形成計画)

第五条 地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあつては単独で又は共同して、都道府県にあつては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画(以下「地域公共交通網形成計画」という。)を作成することができる。

2 地域公共交通網形成計画においては、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針

二 地域公共交通網形成計画の区域

三 地域公共交通網形成計画の目標

四 前号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

五 地域公共交通網形成計画の達成状況の評価に関する事項

六 計画期間

七 前各号に掲げるもののほか、地域公共交通網形成計画の実施に關し当該地方公共団体が必要と認める事項

3 地域公共交通網形成計画においては、前項各号に掲げる事項のほか、都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携その他の持続可能な地域公共交通網の形成に際し配慮すべき事項を定めるよう努めるものとする。

4 第一項第四号に掲げる事項には、地域公共交通特定事業に関する事項を定めることができる。

5 地域公共交通網形成計画は、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の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)第九條の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及び高齢者、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)第二十五條の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が保たれたものでなければならない。

6 地方公共団体は、地域公共交通網形成計画を作成しようとするときは、あらかじめ、住民、地域公共交通の利用者その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置を講じなければならない。

7 地方公共団体は、地域公共交通網形成計画を作成しようとするときは、これに定めようとする第二項

第四号に掲げる事項について、次条第一項の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、同項の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、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通網形成計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者及び関係する公安委員会と協議をしなければならない。

8 地方公共団体は、地域公共交通網形成計画を作成したときは、遅滞なく、これを公表するとともに、主務大臣、都道府県(当該地域公共交通網形成計画を作成した都道府県を除く。)並びに関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通網形成計画に定める事業を実施すると見込まれる者及び関係する公安委員会に、地域公共交通網形成計画を送付しなければならない。

9 主務大臣及び都道府県は、前項の規定により地域公共交通網形成計画の送付を受けたときは、主務大臣にあつては地方公共団体に対し、都道府県にあつては市町村に対し、必要な助言をすることができる。

10 第六項から前項までの規定は、地域公共交通網形成計画の変更について準用する。

(協議会)

第六条 地域公共交通網形成計画を作成しようとする地方公共団体は、地域公共交通網形成計画の作成及び実施に關し必要な協議を行うための協議会(以下「協議会」という。)を組織することができる。

2 協議会は、次に掲げる者をもつて構成する。

一 地域公共交通網形成計画を作成しようとする地方公共団体

二 関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通網形成計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者

三 関係する公安委員会及び地域公共交通の利用者、学識経験者その他の当該地方公共団体が必要と認める者

3 第一項の規定により協議会を組織する地方公共団体は、同項に規定する協議会を行う旨を前項第二号に掲げる者に通知しなければならない。

- 4 前項の規定による通知を受けた者は、正当な理由がある場合を除き、当該通知に係る協議に応じなければならない。
 - 5 協議会において協議が調った事項については、協議会の構成員はその協議の結果を尊重しなければならない。
 - 6 主務大臣及び都道府県第一項の規定により協議会を組織する都道府県を除く。は、地域公共交通網形成計画の作成が円滑に行われるように、協議会の構成員の求めに応じて、必要な助言をすることができる。
 - 7 前各項に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会が定める。
- (地域公共交通網形成計画の作成等の提案)
- 第七条 次に掲げる者は、地方公共団体に対して、地域公共交通網形成計画の作成又は変更をすることを提案することができる。この場合においては、基本方針に即して、当該提案に係る地域公共交通網形成計画の素案を作成してこれを提示しなければならない。
- 一 公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他の地域公共交通網形成計画に定めようとする事業を実施しようとする者
 - 二 地域公共交通の利用者その他の地域公共交通の利用に関し利害関係を有する者
- 2 前項の規定による提案を受けた地方公共団体は、当該提案に基づき地域公共交通網形成計画の作成又は変更をするか否かについて、遅滞なく、公表しなければならない。この場合において、地域公共交通網形成計画の作成又は変更をしないこととするときは、その理由を明らかにしなければならない。
- 第二節 軌道運送高度化事業
- 第八条 地域公共交通網形成計画において、軌道運送高度化事業に関する事項が定められたときは、軌道運送高度化事業を実施しようとする者地域公共交通一体型路外駐車場整備事業があるときは、当該地

- 域公共交通一体型路外駐車場整備事業を実施しようとする者を含む。第三項から第五項まで及び次条第一項において同じ。は、単独で又は共同して、当該地域公共交通網形成計画に即して軌道運送高度化事業を実施するための計画(以下「軌道運送高度化実施計画」という。)を作成し、これに基づき、当該軌道運送高度化事業を実施するものとする。
- 2 軌道運送高度化実施計画には、次に掲げる事項について定めるものとする。
- 一 軌道運送高度化事業を実施する区域
 - 二 軌道運送高度化事業の内容
 - 三 軌道運送高度化事業の実施予定期間
 - 四 軌道運送高度化事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法
 - 五 軌道運送高度化事業の効果
 - 六 地域公共交通一体型路外駐車場整備事業があるときは、その位置、規模、整備主体及び整備の目標年次
- 七 前各号に掲げるもののほか、軌道運送高度化事業の実施のために必要な事項として国土交通省令で定める事項
- 3 軌道運送高度化事業を実施しようとする者は、軌道運送高度化実施計画を定めようとするときは、あらかじめ、関係する地方公共団体、公共交通事業者等、道路管理者及び公安委員会の意見を聴かなければならない。
 - 4 軌道運送高度化事業を実施しようとする者は、軌道運送高度化実施計画に第二項第六号に掲げる事項を定めようとするときは、あらかじめ、当該事項について、関係する市町村に協議し、その同意を得なければならない。
 - 5 軌道運送高度化事業を実施しようとする者は、軌道運送高度化実施計画を定めたとときは、遅滞なく、これを関係する地方公共団体、公共交通事業者等、道路管理者及び公安委員会に送付しなければならない。
 - 6 前三項の規定は、軌道運送高度化実施計画の変更について準用する。

- (軌道運送高度化実施計画の認定)
- 第九条 軌道運送高度化事業を実施しようとする者は、国土交通大臣に対し、軌道運送高度化実施計画が持続可能な地域公共交通網の形成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旨の認定を申請することができる。
- 2 前項の規定による認定の申請は、関係する地方公共団体を経由して行わなければならない。この場合において、関係する地方公共団体は、当該軌道運送高度化実施計画を検討し、意見があるときは当該意見を付して、国土交通大臣に送付するものとする。
- 3 国土交通大臣は、第一項の規定による認定の申請があつた場合において、その軌道運送高度化実施計画が次の各号のいずれにも適合するものであると認めるときは、その認定をするものとする。
- 一 軌道運送高度化実施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こと。
 - 二 軌道運送高度化実施計画に定める事項が軌道運送高度化事業を確実に遂行するため適切なものであること。
 - 三 軌道運送高度化実施計画に定められた旅客軌道事業の内容が軌道法第三条の特許の基準に適合すること。
- 4 前項の認定をする場合において、軌道法第三条の特許を要するものについては、運輸審議会に諮るものとし、その他必要な手続は、政令で定める。
- 5 国土交通大臣は、第三項の認定をしたときは、遅滞なく、その旨を関係する地方公共団体に通知するものとする。
- 6 第三項の認定を受けた者は、当該認定に係る軌道運送高度化実施計画を変更しようとするときは、国土交通大臣の認定を受けなければならない。
- 7 第二項から第五項までの規定は、前項の認定について準用する。
- 8 国土交通大臣は、第三項の認定に係る軌道運送高度化実施計画(第六項の変更の認定があつたときはその変更後のもの。以下「認定軌道運送高度化実施計画」という。)が第三項各号のいずれかに適合しな

くなつたと認めるとき、又は同項の認定を受けた者が認定軌道運送高度化実施計画に従つて軌道運送高度化事業を実施していないと認めるときは、その認定を取り消すことができる。

9 第三項の認定及び第六項の変更の認定に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。

(軌道法の特例)

第十條 軌道運送高度化事業を実施しようとする者(次項に規定する場合を除く。)がその軌道運送高度化実施計画について前条第三項(同条第七項において準用する場合を含む。次項において同じ。)の認定を受けたときは、当該軌道運送高度化実施計画に定められた軌道運送高度化事業のうち、軌道法第三條の特許を受けなければならないものについては、同条の規定により特許を受けたものとみなす。

2 軌道運送高度化事業を実施しようとする者(軌道敷設してこれを旅客の運送を行う事業に使用させる事業(以下「軌道整備事業」という。)を実施しようとする者と敷設された軌道を使用して旅客の運送を行う事業(以下「軌道運送事業」という。))を実施しようとする者とが異なる場合に限り、(がその軌道運送高度化実施計画について前条第三項の認定を受けたときは、当該軌道運送高度化実施計画に定められた軌道運送高度化事業として行われる軌道整備事業又は軌道運送事業については、軌道法第三條の特許を受けたものとみなす。

3 国土交通大臣は、軌道整備事業又は軌道運送事業について特許がその効力を失ひ、又は取り消されたときは、当該特許がその効力を失ひ、若しくは取り消された軌道整備事業に係る軌道運送事業又は当該特許がその効力を失ひ、若しくは取り消された軌道運送事業に係る軌道整備事業の特許を取り消すことができる。

(路外駐車場整備等)

第十一條 市町村は、軌道運送高度化実施計画において、地域公共交通一体型路外駐車場整備事業に関する事項が定められた場合であつて、第九條第五項(同

条第七項において準用する場合を含む。))の通知を受けたときは、駐車場法第四條第一項の駐車場整備計画において、当該地域公共交通一体型路外駐車場整備事業に関する事項の内容に即して、おおむねその位置、規模、整備主体及び整備の目標年次を定めた路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要を定めることができる。

2 市町村は、前項の規定により駐車場整備計画に都市公園法昭和三十一年法律第七十九號第二條第一項の都市公園の地下に設けられる路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要(以下「特定駐車場事業概要」という。))を定めようとする場合には、当該特定駐車場事業概要について、あらかじめ、公園管理者(同法第五條第一項の公園管理者をいう。以下同じ。))の同意を得なければならない。

3 特定駐車場事業概要が定められた駐車場整備計画の駐車場法第四條第五項において準用する場合を含む。第十六條第三項において同じ。))の規定による公表の日から二年以内に当該特定駐車場事業概要に基づき都市公園の地下の占用の許可の申請があつた場合においては、当該占用が都市公園法第七條の規定に基づく政令で定める技術的基準に適合する限り、公園管理者は、同法第六條第一項又は第三項の許可を与えるものとする。

(地方債の特例)

第十一條 地方公共団体が、認定軌道運送高度化実施計画に定められた軌道運送高度化事業で総務省令で定めるものに関する助成を行おうとする場合においては、当該助成に要する経費であつて地方財政法昭和二十三年法律第九十九號(第五條各号)に規定する経費のいずれにも該当しないものは、同条第五号に規定する経費とみなす。

第三節 道路運送高度化事業

(道路運送高度化事業の実施)

第十二條 地域公共交通網形成計画において、道路運送高度化事業に関する事項が定められたときは、道

路運送高度化事業を実施しようとする者(地域公共交通一体型路外駐車場整備事業があるときは、当該地域公共交通一体型路外駐車場整備事業を実施しようとする者を含む。第三項から第五項まで及び次条第一項において同じ。))は、単独で又は共同して、当該地域公共交通網形成計画に即して道路運送高度化事業を実施するための計画(以下「道路運送高度化実施計画」という。))を作成し、これに基づき、当該道路運送高度化事業を実施するものとする。

2 道路運送高度化実施計画には、次に掲げる事項について定めるものとする。

- 一 道路運送高度化事業を実施する区域
- 二 道路運送高度化事業の内容
- 三 道路運送高度化事業の実施予定期間
- 四 道路運送高度化事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法
- 五 道路運送高度化事業の効果
- 六 地域公共交通一体型路外駐車場整備事業があるときは、その位置、規模、整備主体及び整備の目標年次

七 前各号に掲げるもののほか、道路運送高度化事業の実施のために必要な事項として国土交通省令で定める事項

3 道路運送高度化事業を実施しようとする者は、道路運送高度化実施計画を定めようとするときは、あらかじめ、関係する地方公共団体、公共交通事業者等、道路管理者及び公安委員会の意見を聴かなければならない。

4 道路運送高度化事業を実施しようとする者は、道路運送高度化実施計画に第二項第六号に掲げる事項を定めようとするときは、あらかじめ、当該事項について、関係する市町村に協議し、その同意を得なければならない。

5 道路運送高度化事業を実施しようとする者は、道路運送高度化実施計画を定めたときは、遅滞なく、これを関係する地方公共団体、公共交通事業者等、道路管理者及び公安委員会に送付しなければならない。

6 前三項の規定は、道路運送高度化実施計画の変更

について準用する。

第十四条 道路運送高度化事業の実施しよつとする者

は、国土交通大臣に対し、道路運送高度化実施計画が持続可能な地域公共交通網の形成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旨の認定を申請することができる。

2 前項の規定による認定の申請は、関係する地方公共団体を經由して行わなければならない。この場合において、関係する地方公共団体は、当該道路運送高度化実施計画を検討し、意見があるときは当該意見を付して、国土交通大臣に送付するものとする。

3 国土交通大臣は、第一項の規定による認定の申請があつた場合において、その道路運送高度化実施計画が次の各号のいずれにも適合するものであると認めるときは、その認定をするものとする。

一 道路運送高度化実施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こと。

二 道路運送高度化実施計画に定める事項が道路運送高度化事業を確実に遂行するため適切なものであること。

三 道路運送高度化実施計画に定められた一般乗合旅客自動車運送事業の内容が道路運送法第六条各号に掲げる基準に適合し、かつ、道路運送高度化事業を実施しよつとする者が同法第七条各号のいずれにも該当しないこと。

4 国土交通大臣は、前項の認定をしよつとするときは、国土交通省令で定めるところにより関係する道路管理者に、国土交通省令・内閣府令で定めるところにより関係する公安委員会に、それぞれ意見を聴くものとする。ただし、道路管理者の意見を聴く必要がないものとして国土交通省令で定める場合、又は公安委員会の意見を聴く必要がないものとして国土交通省令・内閣府令で定める場合は、この限りでない。

5 国土交通大臣は、第三項の認定をしたときは、遅滞なく、その旨を関係する地方公共団体に通知する。

ものとする。

6 第三項の認定を受けた者は、当該認定に係る道路運送高度化実施計画を変更しよつとするときは、国土交通大臣の認定を受けなければならない。

7 第二項から第五項までの規定は、前項の認定について準用する。

8 国土交通大臣は、第三項の認定に係る道路運送高度化実施計画第六項の変更の認定があつたときは、その変更後のもの。以下「認定道路運送高度化実施計画」といふ。が第三項各号のいずれかに適合しなくなつたと認めるとき、又は同項の認定を受けた者が認定道路運送高度化実施計画に従つて道路運送高度化事業を実施していないと認めるときは、その認定を取り消すことができる。

9 第三項の認定及び第六項の変更の認定に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。

(道路運送法の特例)

第十五条 道路運送高度化事業を実施しよつとする者がその道路運送高度化実施計画について前条第三項(同条第七項において準用する場合を含む。)の認定を受けたときは、当該道路運送高度化実施計画に定められた道路運送高度化事業のうち、道路運送法第四条第一項の許可若しくは同法第十五条第一項の認可を受け、又は同条第三項若しくは第四項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により許可若しくは認可を受け、又は届出をしたものとみなす。

(路外駐車場の整備等)

第十六条 市町村は、道路運送高度化実施計画において、地域公共交通一体型路外駐車場整備事業に関する事項が定められた場合であつて、第十四条第五項(同条第七項において準用する場合を含む。)の通知を受けたときは、駐車場法第四条第一項の駐車場整備計画において、当該地域公共交通一体型路外駐車場整備事業に関する事項の内容に即して、おおむねその位置、規模、整備主体及び整備の目標年次を定めた路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要を

定めることができる。

2 市町村は、前項の規定により駐車場整備計画に特定駐車場事業概要を定めよつとする場合には、当該特定駐車場事業概要について、あらかじめ、公園管理者の同意を得なければならない。

3 特定駐車場事業概要が定められた駐車場整備計画の駐車場法第四条第四項の規定による公表の日から二年以内に当該特定駐車場事業概要に基づき都市公園の地下の占用の許可の申請があつた場合においては、当該占用が都市公園法第七条の規定に基づく政令で定める技術的基準に適合する限り、公園管理者は、同法第六条第一項又は第三項の許可を与えるものとする。

(地方債の特例)

第十七条 地方公共団体が、認定道路運送高度化実施計画に定められた道路運送高度化事業で総務省令で定めるものに関する助成を行つよとする場合においては、当該助成に要する経費であつて地方財政法第五条各号に規定する経費のいずれにも該当しないものは、同条第五号に規定する経費とみなす。

第四節 海上運送高度化事業

(海上運送高度化事業の実施)

第十八条 地域公共交通網形成計画において、海上運送高度化事業に関する事項が定められたときは、海上運送高度化事業を実施しよつとする者は、単独で又は共同して、当該地域公共交通網形成計画に即して海上運送高度化事業を実施するための計画(以下「海上運送高度化実施計画」といふ。)を作成し、これに基づき、当該海上運送高度化事業を実施するものとする。

2 海上運送高度化実施計画には、次に掲げる事項について定めるものとする。

- 一 海上運送高度化事業を実施する区域
- 二 海上運送高度化事業の内容
- 三 海上運送高度化事業の実施予定期間
- 四 海上運送高度化事業の実施に必要な資金の額及

びその調達方法

- 五 海上運送高度化事業の効果
- 六 前各号に掲げるもののほか、海上運送高度化事業の実施のために必要な事項として国土交通省令で定める事項
- 3 海上運送高度化事業を実施しようとする者は、海上運送高度化実施計画を定めようとするときは、あらかじめ、関係する地方公共団体、公共交通事業者等及び港湾管理者の意見を聴かなければならない。
- 4 海上運送高度化事業を実施しようとする者は、海上運送高度化実施計画を定めるときは、遅滞なく、これを関係する地方公共団体、公共交通事業者等及び港湾管理者に送付しなければならない。
- 5 前二項の規定は、海上運送高度化実施計画の変更について準用する。

(海上運送高度化実施計画の認定)

- 第十九条 海上運送高度化事業を実施しようとする者は、国土交通大臣に対し、海上運送高度化実施計画が持続可能な地域公共交通網の形成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旨の認定を申請することができる。
- 2 前項の規定による認定の申請は、関係する地方公共団体を經由して行わなければならない。この場合において、関係する地方公共団体は、当該海上運送高度化実施計画を検討し、意見があるときは当該意見を付して、国土交通大臣に送付するものとする。
- 3 国土交通大臣は、第一項の規定による認定の申請があった場合において、その海上運送高度化実施計画が次の各号のいずれにも適合するものであると認めるときは、その認定をするものとする。
 - 一 海上運送高度化実施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こと。
 - 二 海上運送高度化実施計画に定める事項が海上運送高度化事業を確実に遂行するため適切なるものであること。
 - 三 海上運送高度化実施計画に定められた事業のうち、国内一般旅客定期航路事業に該当するものに

ついては、当該事業の内容が海上運送法第四条各号に掲げる基準に適合し、かつ、海上運送高度化事業を実施しようとする者が同法第五条各号のいずれにも該当しないこと。

- 4 国土交通大臣は、前項の認定をしたときは、遅滞なく、その旨を関係する地方公共団体に通知するものとする。
- 5 第三項の認定を受けた者は、当該認定に係る海上運送高度化実施計画を変更しようとするときは、国土交通大臣の認定を受けなければならない。
- 6 第一項から第四項までの規定は、前項の認定について準用する。
- 7 国土交通大臣は、第三項の認定に係る海上運送高度化実施計画第五項の変更の認定があったときは、その変更後のもの。以下「認定海上運送高度化実施計画」という。(が第三項各号のいずれかに適合しなくなったと認めるとき、又は同項の認定を受けた者が認定海上運送高度化実施計画に従って海上運送高度化事業を実施していないと認めるときは、その認定を取り消すことができる。
- 8 第三項の認定及び第五項の変更の認定に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。

(海上運送法の特例)

第二十条 海上運送高度化事業を実施しようとする者がその海上運送高度化実施計画について前条第三項(同条第六項において準用する場合を含む。以下この条において同じ。)の認定を受けたときは、当該海上運送高度化実施計画に定められた海上運送高度化事業のうち、海上運送法第三条第一項の許可若しくは同法第十一条第一項の認可を受け、又は同条第三項、同法第十九条の五第一項若しくは第二十条第二項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により許可若しくは認可を受け、又は届出をしたものとみなす。この場合において、同法第十九条の五第一項又は第二十条第二項の規定による届出をしたものとみなされた事業については、これらの規定にかかわらず、前条第三項の認定を受けた日から開始することができる。

第二十一条及び第二十二条 削除

第五節 鉄道事業再構築事業

(鉄道事業再構築事業の実施)

第二十三条 地域公共交通網形成計画において、鉄道事業再構築事業に関する事項が定められたときは、当該地域公共交通網形成計画を作成した地方公共団体、当該鉄道事業再構築事業に係る旅客鉄道事業を経営する鉄道事業者及び当該鉄道事業者が代わって当該旅客鉄道事業に係る路線において引き続き旅客鉄道事業を経営しようとする者その他の国土交通省令で定める者は、その全員の合意により、当該地域公共交通網形成計画に即して鉄道事業再構築事業を実施するための計画(以下「鉄道事業再構築実施計画」という。)を作成し、これに基づき、当該鉄道事業再構築事業を実施するものとする。

2 鉄道事業再構築実施計画には、次に掲げる事項について定めるものとする。

- 一 鉄道事業再構築事業を実施する路線
- 二 旅客鉄道事業の経営の改善に関する事項
- 三 地方公共団体その他の者による支援の内容
- 四 旅客鉄道事業の事業構造の変更の内容
- 五 鉄道事業再構築事業の実施予定期間
- 六 鉄道事業再構築事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法
- 七 鉄道事業再構築事業の効果
- 八 前各号に掲げるもののほか、鉄道事業再構築事業の実施のために必要な事項として国土交通省令で定める事項

(鉄道事業再構築実施計画の認定)

第二十四条 鉄道事業再構築事業を実施しようとする者は、国土交通大臣に対し、鉄道事業再構築実施計画が持続可能な地域公共交通網の形成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旨の認定を申請することができる。

2 国土交通大臣は、前項の規定による認定の申請があつた場合において、その鉄道事業再構築実施計画が次の各号のいずれにも適合するものであると認めるときは、その認定をするものとする。

一 鉄道事業再構築実施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こと。
二 鉄道事業再構築実施計画に定める事項が鉄道事業再構築事業を確実に遂行するため適切なものであること。

三 鉄道事業再構築実施計画に定められた事業のうち、次のイからハまでに掲げる許可又は認可を受けなければならないものについては、当該事業の内容がそれぞれ当該イからハまでに定める基準に適合すること。

イ 鉄道事業法第三条第一項の許可 同法第五条第一項各号に掲げる基準
ロ 鉄道事業法第七条第一項の認可 同条第二項において準用する同法第五条第一項各号に掲げる基準

ハ 鉄道事業法第十五条第一項の認可 同条第三項の基準
ニ 鉄道事業法第十六条第一項の認可 同条第二項の基準
ホ 鉄道事業法第二十五条第一項の許可 同条第二項各号に掲げる基準

ヘ 鉄道事業法第二十六条第一項又は第二項の認可 同条第三項において準用する同法第五条第一項各号に掲げる基準
四 鉄道事業再構築実施計画に定められた事業のうち、鉄道事業法第三条第一項の許可又は同法第二十六条第一項若しくは第二項の認可を受けなければならないものについては、当該事業を実施しようとする者が同法第六条各号のいずれにも該当しないこと。

3 国土交通大臣は、地方公共団体が経営する鉄道事業法第二十条第四項に規定する第三種鉄道事業に該当する事業(鉄道線路を同条第三項に規定する第二種鉄道事業を経営する者に無償で使用させるものに限る。)が定められた鉄道事業再構築実施計画について

前項の認定をしようとするときは、当該第三種鉄道事業に該当する事業について、同項第三号イの規定にかかわらず、同法第五条第一項第二号から第四号までに掲げる基準に適合するかどうかを審査して、これを行うことができる。

4 第二項の認定をする場合において、鉄道事業法第十六条第一項の認可を要するものについては、運輸審議会に諮るものとする。

5 第二項の認定を受けた者は、当該認定に係る鉄道事業再構築実施計画を変更しようとするときは、国土交通大臣の認定を受けなければならない。

6 第一項から第四項までの規定は、前項の認定について準用する。

7 国土交通大臣は、第二項の認定に係る鉄道事業再構築実施計画(第五項の変更の認定があつたときは、その変更後のもの。以下「認定鉄道事業再構築実施計画」という。)が第二項各号のいずれかに適合しなくなつたと認めるとき、又は同項の認定を受けた者が認定鉄道事業再構築実施計画に従つて鉄道事業再構築事業を実施していないと認めるときは、その認定を取り消すことができる。

8 第一項の認定及び第五項の変更の認定に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。

(鉄道事業法の特例)
第二十五条 鉄道事業再構築事業を実施しようとする者がその鉄道事業再構築実施計画について前条第二項(同条第六項において準用する場合を含む。)の認定を受けたときは、当該鉄道事業再構築実施計画に定められた鉄道事業再構築事業のうち、鉄道事業法第三条第一項若しくは第二十五条第一項の許可若しくは同法第七条第一項、第十五条第一項、第十六条第一項若しくは第二十六条第一項若しくは第二項の認可を受け、又は同法第七条第三項若しくは第十六条第三項の規定による届出をしなければならぬものについては、これらの規定により許可若しくは認可を受け、又は届出をしたものとみなす。

2 認定鉄道事業再構築実施計画に定められた鉄道事業再構築事業を実施するために、当該鉄道事業再構築

築事業に係る従前の旅客鉄道事業について廃止をすることが必要となる場合においては、鉄道事業法第二十八条の二第一項の規定にかかわらず、廃止届出をすることを要しない。

第六節 鉄道再生事業

(鉄道再生事業の実施)

第二十六条 地域公共交通網形成計画において、鉄道再生事業に関する事項が定められたときは、当該地域公共交通網形成計画を作成した地方公共団体、廃止届出がされた鉄道事業を営む者及び国土交通省令で定める者は、その全員の合意により、当該地域公共交通網形成計画に即して鉄道再生事業を実施するための計画(以下「鉄道再生実施計画」という。)を作成し、これに基づき、当該鉄道再生事業を実施するものとする。

2 鉄道再生実施計画には、次に掲げる事項について定めるものとする。

- 一 鉄道再生事業を実施する路線
- 二 鉄道事業の経営の改善に関する事項
- 三 地方公共団体その他の者による支援の内容
- 四 鉄道再生事業の実施予定期間
- 五 前号の期間を経過した後における鉄道事業者の鉄道事業の廃止に関する判断の基準となるべき事項

六 前各号に掲げるもののほか、鉄道再生事業の実施のために必要な事項として国土交通省令で定める事項

3 廃止届出がされた鉄道事業を営む者(以下「鉄道事業者」という。)は、当該廃止届出に係る鉄道事業の全部又は一部について第一項の合意のための協議を開始したときは、遅滞なく、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

4 第一項に規定する者は、鉄道再生実施計画を作成したときは、国土交通省令で定めるところにより、当該鉄道再生実施計画を国土交通大臣に届け出ることができる。これを変更したときも同様とする。

(鉄道事業法の特例)

- 1 第二十七條 国土交通大臣は、前条第三項の規定による届出を受けたときは、当該届出に係る鉄道事業について鉄道事業法第二十八條の二第三項の通知をしないものとする。
- 2 前条第三項の規定による届出をした鉄道事業者は、当該届出に係る鉄道事業について廃止の日を繰り下げる旨を国土交通大臣に届け出ることができる。この場合においては、当該届出をした後の廃止の日を定めることを要しない。
- 3 前項の規定による届出をした鉄道事業者は、廃止届出をした日から一年を経過した後に前条第一項の合意がなされていない場合において、前項の規定による届出に係る鉄道事業の全部又は一部を廃止しようとするときは、鉄道事業法第二十八條の二第一項の規定にかかわらず、廃止の日の一月前までに、その旨を国土交通大臣に届け出ることをもって足りる。
- 4 前条第一項に規定する者が同条第四項の規定による届出をしたときは、当該届出に係る鉄道再生実施計画に定められた鉄道再生事業のうち、鉄道事業法第七條第三項又は第十六條第三項後段若しくは第四項後段の規定による届出をしなければならぬものについては、これらの規定により届出をしたもののみならず、
- 5 前条第四項の規定による届出をした鉄道事業者は、同条第一項の鉄道再生実施計画に定められた鉄道再生事業を実施し、同条第二項第四号に掲げる期間が経過した場合において、同項第五号に掲げる判断の基準となるべき事項に従って同項第一号に掲げる路線に係る鉄道事業の全部又は一部を廃止しようとするときは、鉄道事業法第二十八條の二第一項の規定にかかわらず、廃止の日の六月前までに、その旨を国土交通大臣に届け出ることをもって足りる。

第七節 地域公共交通再編事業

(地域公共交通再編事業の実施)

第二十七條の二 地域公共交通網形成計画において、地域公共交通再編事業に関する事項が定められたと

- きは、当該地域公共交通網形成計画を作成した地方公共団体は、当該地域公共交通網形成計画に即して地域公共交通再編事業を実施するための計画(以下「地域公共交通再編実施計画」という。)を作成し、これに基づき、当該地域公共交通再編事業を実施し又はその実施を促進するものとする。
- 2 地域公共交通再編実施計画には、次に掲げる事項について定めるものとする。
 - 一 地域公共交通再編事業を実施する区域
 - 二 地域公共交通再編事業の内容及び実施主体(次号に掲げるものを除く。)
 - 三 地方公共団体による支援の内容
 - 四 地域公共交通再編事業の実施予定期間
 - 五 地域公共交通再編事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法
 - 六 地域公共交通再編事業の効果
 - 七 前各号に掲げるもののほか、地域公共交通再編事業の実施のために必要な事項として国土交通省令で定める事項
 - 3 地方公共団体は、地域公共交通再編実施計画を定めようとするときは、あらかじめ、特定旅客運送事業者等その全部又は一部の区間又は区域が当該地域公共交通再編事業を実施する区域内に存する路線若しくは航路又は営業区域に係る特定旅客運送事業を営む全ての者及びその全部又は一部の者に代わって当該特定旅客運送事業に係る路線若しくは航路又は営業区域において旅客運送事業を営もうとする者その他の国土交通省令で定める者をいう。次項において同じ。(の全ての同意を得なければならない。)
 - 4 地方公共団体は、地域公共交通再編実施計画を定めようとするときは、あらかじめ、関係する公共交通事業者等(特定旅客運送事業者等である者を除く。)(道路管理者、港湾管理者及び公安委員会の意見を聴かなければならない。)
 - 5 地方公共団体は、地域公共交通再編実施計画を定めるときは、遅滞なく、これを関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者及び公安委員会に送付しなければならない。
 - 6 前三項の規定は、地域公共交通再編実施計画の変

更について準用する。

(地域公共交通再編実施計画の認定)

- 第二十七條の三 地方公共団体は、国土交通大臣に対し、地域公共交通再編実施計画が持続可能な地域公共交通網の形成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旨の認定を申請することができる。
- 2 国土交通大臣は、前項の規定による認定の申請があつた場合において、その地域公共交通再編実施計画が次の各号のいずれにも適合するものであると認めるときは、その認定をするものとする。
 - 一 地域公共交通再編実施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こと。
 - 二 地域公共交通再編実施計画に定める事項が地域公共交通再編事業を確実に遂行するため適切なものであること。
 - 三 地域公共交通再編実施計画に定められた事業のうち、旅客鉄道事業に該当するものであつて、次のイから八までに掲げる許可又は認可を受けなければならぬものについては、当該事業の内容がそれぞれ当該イから八までに定める基準に適合すること。
 - イ 鉄道事業法第三條第一項の許可 同法第五條第一項各号(第三号を除く。ロにおいて同じ。)に掲げる基準
 - ロ 鉄道事業法第七條第一項の認可 同条第一項において準用する同法第五條第一項各号に掲げる基準
 - ハ 鉄道事業法第十六條第一項の認可 同条第二項の基準
 - 四 地域公共交通再編実施計画に定められた事業のうち、旅客鉄道事業に該当するものであつて、鉄道事業法第三條第一項の許可を受けなければならぬものについては、当該事業を実施しようとする者が同法第六條各号のいずれにも該当しないこと。
 - 五 地域公共交通再編実施計画に定められた事業のうち、旅客軌道事業に該当するものであつて、次

のイから八までに掲げる特許、認可又は許可を受けなければならないものについては、当該事業の内容がそれぞれ当該イから八までに定める基準に適合すること。

イ 軌道法第三条の特許 同条の特許の基準

ロ 軌道法第十一条第一項の運賃及び料金の認可 同項の認可の基準

ハ 軌道法第二十二條ノ二の許可 同条の許可の基準

六 地域公共交通再編実施計画に定められた事業のうち、一般乗合旅客自動車運送事業に該当するものであって、次のイから八までに掲げる許可又は認可を受けなければならないものについては、当該事業の内容がそれぞれ当該イから八までに定める基準に適合すること。

イ 道路運送法第四条第一項の許可 同法第六条各号第二号を除く。ハにおいて同じ。）に掲げる基準

ロ 道路運送法第九条第一項の認可 同条第二項の基準

ハ 道路運送法第十五条第一項の認可 同条第二項において準用する同法第六条各号に掲げる基準

七 地域公共交通再編実施計画に定められた事業のうち、一般乗合旅客自動車運送事業に該当するものであって、道路運送法第四条第一項の許可を受けなければならないものについては、当該事業を実施しようとする者が同法第七条各号のいずれにも該当しないこと。

八 地域公共交通再編実施計画に定められた事業のうち、自家用有償旅客運送に該当するものであって、道路運送法第七十九条の登録又は同法第七十九条の七第一項の変更登録を受けなければならないものについては、前項の規定による認定の申請が同法第七十九条の四第一項各号のいずれにも該当しないこと。

九 地域公共交通再編実施計画に定められた事業のうち、国内一般旅客定期航空事業に該当するものであって、次のイから二までに掲げる許可又は認可を受けなければならないものについては、当該事業の内容がそれぞれ当該イから二までに定める基準に適合すること。

イ 海上運送法第三条第一項の許可 同法第四条各号第三号を除く。ハにおいて同じ。）に掲げる基準

ロ 海上運送法第八条第三項の認可 同条第四項の基準

ハ 海上運送法第十一条第一項の認可 同条第二項において準用する同法第四条各号に掲げる基準

二 海上運送法第十一条の二第二項の認可 同条第三項において準用する同法第四条第六号に掲げる基準

十 地域公共交通再編実施計画に定められた事業のうち、国内一般旅客定期航空事業に該当するものであって、海上運送法第三条第一項の許可を受けなければならないものについては、当該事業を実施しようとする者が同法第五条各号のいずれにも該当しないこと。

可を受けなければならないものについては、当該事業の内容がそれぞれ当該イから二までに定める基準に適合すること。

イ 海上運送法第三条第一項の許可 同法第四条各号第三号を除く。ハにおいて同じ。）に掲げる基準

ロ 海上運送法第八条第三項の認可 同条第四項の基準

ハ 海上運送法第十一条第一項の認可 同条第二項において準用する同法第四条各号に掲げる基準

二 海上運送法第十一条の二第二項の認可 同条第三項において準用する同法第四条第六号に掲げる基準

十 地域公共交通再編実施計画に定められた事業のうち、国内一般旅客定期航空事業に該当するものであって、海上運送法第三条第一項の許可を受けなければならないものについては、当該事業を実施しようとする者が同法第五条各号のいずれにも該当しないこと。

三 前項の認定をする場合において、鉄道事業法第十六条第一項の認可、軌道法第三条の特許、同法第十一条第一項の運賃若しくは料金の認可、同法第二十二條ノ二の許可、道路運送法第九条第一項の認可又は海上運送法第八条第三項の認可を要するものについては、運輸審議会に諮るものとし、その他必要な手続は、政令で定める。

四 国土交通大臣は、第二項の認定をしようとするときは、国土交通省令で定めるところにより関係する道路管理者に、国土交通省令・内閣府令で定めるところにより関係する公安委員会に、それぞれ意見を聴くものとする。ただし、道路管理者の意見を聴く必要がないものとして国土交通省令で定める場合、又は公安委員会の意見を聴く必要がないものとして国土交通省令・内閣府令で定める場合は、この限りでない。

五 第一項の認定を受けた地方公共団体は、当該認定に係る地域公共交通再編実施計画を変更しようとするときは、国土交通大臣の認定を受けなければならない。

六 第一項から第四項までの規定は、前項の認定について準用する。

七 国土交通大臣は、第二項の認定に係る地域公共交通再編実施計画(第五項の変更の認定があつたときは、その変更後のもの。以下「認定地域公共交通再編実施計画」という。)が第二項各号のいずれかに適合しなくなつたと認めるとき、又は認定地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業を実施すべき者が当該認定地域公共交通再編実施計画に従つて地域公共交通再編事業を実施していないと認めるときは、その認定を取り消すことができる。

八 第二項の認定及び第五項の変更の認定に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。

(鉄道事業法の特例)
第二十七條の四 地方公共団体がその地域公共交通再編実施計画について前条第二項(同条第六項において準用する場合を含む。以下同じ。)の認定を受けたときは、当該地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業のうち、鉄道事業法第三条第一項の許可若しくは同法第七条第一項若しくは第十六条第一項の認可を受け、又は同法第七条第三項、第十六条第三項若しくは第四項、第十七條、第二十八條第一項若しくは第二十八條の二第一項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により許可若しくは認可を受け、又は届出をしたものとみなす。

(軌道法の特例)
第二十七條の五 地方公共団体がその地域公共交通再編実施計画について第二十七條の三第二項の認定を受けたときは、当該地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業のうち、軌道法第三条の特許、同法第十一条第一項の運賃若しくは料金の認可若しくは同法第二十二條ノ二の許可を受け、又は同法第十一条第二項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により特許、認可若しくは許可を受け、又は届出をしたものとみなす。

ない。

六 第一項から第四項までの規定は、前項の認定について準用する。

七 国土交通大臣は、第二項の認定に係る地域公共交通再編実施計画(第五項の変更の認定があつたときは、その変更後のもの。以下「認定地域公共交通再編実施計画」という。)が第二項各号のいずれかに適合しなくなつたと認めるとき、又は認定地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業を実施すべき者が当該認定地域公共交通再編実施計画に従つて地域公共交通再編事業を実施していないと認めるときは、その認定を取り消すことができる。

八 第二項の認定及び第五項の変更の認定に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。

(鉄道事業法の特例)
第二十七條の四 地方公共団体がその地域公共交通再編実施計画について前条第二項(同条第六項において準用する場合を含む。以下同じ。)の認定を受けたときは、当該地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業のうち、鉄道事業法第三条第一項の許可若しくは同法第七条第一項若しくは第十六条第一項の認可を受け、又は同法第七条第三項、第十六条第三項若しくは第四項、第十七條、第二十八條第一項若しくは第二十八條の二第一項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により許可若しくは認可を受け、又は届出をしたものとみなす。

(軌道法の特例)
第二十七條の五 地方公共団体がその地域公共交通再編実施計画について第二十七條の三第二項の認定を受けたときは、当該地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業のうち、軌道法第三条の特許、同法第十一条第一項の運賃若しくは料金の認可若しくは同法第二十二條ノ二の許可を受け、又は同法第十一条第二項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により特許、認可若しくは許可を受け、又は届出をしたものとみなす。

のとみなす。

(道路運送法の特例)

- 第二十七條の六 地方公共団体がその地域公共交通再編実施計画について第二十七條の三第二項の認定を受けたときは、当該地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業のうち、一般乗合旅客自動車運送事業について道路運送法第四條第一項の許可若しくは同法第九條第一項若しくは第十五條第一項の認可を受け、又は同法第九條第三項から第五項まで、第十五條第三項若しくは第四項、第十五條の二第一項、第十五條の三若しくは第三十八條第一項若しくは第二項の規定による届出をしなければならぬものについては、これらの規定により許可若しくは認可を受け、又は届出をしたものと、自家用有償旅客運送について同法第七十九條の登録若しくは同法第七十九條の七第一項の変更登録を受け、又は同法第三項の規定による届出をしなければならぬものについては、これらの規定により登録若しくは変更登録を受け、又は届出をしたものとみなす。
- 2 地方公共団体がその地域公共交通再編実施計画について第二十七條の三第二項の認定を受けたときは、当該認定の日以後は、当該地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業に係る自家用有償旅客運送を行う者は、旅客の運送に付随して少量の郵便物、新聞紙その他の貨物を運送することができる。
- 3 貨物自動車運送事業法平成元年法律第八十三号(第二十五條第一項の規定は、前項の規定により貨物を運送する自家用有償旅客運送を行う者について準用する。)
- 4 国土交通大臣は、その全部又は一部の区間又は区域が認定地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業を実施する区域内に存する路線又は営業区域に係る一般乗合旅客自動車運送事業(当該地域公共交通再編事業に係るものを除く。次項において同じ。)について、道路運送法第四條第一項の許可又は同法第十五條第一項の認可の申請があった場合には、同法第四條第一項の許可の申請にあつては、当該事業の内容が同法第六條各号に掲げる基準に適合し、かつ、当該事業を実施しようとする者が同法第七條各号のいずれにも該当しないことのほか、同法第十五條第一項の認可の申請にあつては、当該事業の内容が同法第二項において準用する同法第六條各号に掲げる基準に適合することのほか、当該事業の経営により、当該認定地域公共交通再編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こととなるおそれがないかどうかを審査しなければならない。

ては、当該事業の内容が同法第六條各号に掲げる基準に適合し、かつ、当該事業を実施しようとする者が同法第七條各号のいずれにも該当しないことのほか、同法第十五條第一項の認可の申請にあつては、当該事業の内容が同法第二項において準用する同法第六條各号に掲げる基準に適合することのほか、当該事業の経営により、当該認定地域公共交通再編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こととなるおそれがないかどうかを審査しなければならない。

- 5 国土交通大臣は、その全部又は一部の区間又は区域が認定地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業を実施する区域内に存する路線又は営業区域に係る一般乗合旅客自動車運送事業の経営により、当該認定地域公共交通再編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、当該一般乗合旅客自動車運送事業を営む者に対し、相当の期限を定めて、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。
- 6 国土交通大臣は、一般乗合旅客自動車運送事業を営む者が前項の規定による命令に違反したときは、六月以内の期間を定めて自動車その他の輸送施設の当該事業のための使用の停止若しくは当該事業の停止を命じ、又は当該事業について道路運送法第四條第一項の許可を取り消すことができる。
- 7 道路運送法第四十一條の規定は、前項の規定により輸送施設の使用の停止又は事業の停止を命じた場合について準用する。

- 8 国土交通大臣は、その全部又は一部の区間又は区域が認定地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業を実施する区域内に存する路線又は営業区域に係る一般乗合旅客自動車運送事業(当該地域公共交通再編事業に係るものを除く。次項において同じ。)について、道路運送法第四條第一項の許可又は同法第十五條第一項の認可の申請があった場合には、同法第四條第一項の許可の申請にあつては、当該事業の内容が同法第六條各号に掲げる基準に適合し、かつ、当該事業を実施しようとする者が同法第七條各号のいずれにも該当しないことのほか、同法第十五條第一項の認可の申請にあつては、当該事業の内容が同法第二項において準用する同法第六條各号に掲げる基準に適合することのほか、当該事業の経営により、当該認定地域公共交通再編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こととなるおそれがないかどうかを審査しなければならない。

- (海上運送法の特例)
- 第二十七條の七 地方公共団体がその地域公共交通再編実施計画について第二十七條の三第二項の認定を受けたときは、当該地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業のうち、海上運送法第三條第一項の許可若しくは同法第八條第三項、第十一條第一項若しくは第十一條の二第二項の認可を受け、又は同法第六條、第八條第一項、第十一條第

三項、第十一條の二第二項若しくは第四項、第十五條、第十九條の五若しくは第二十條第二項若しくは第三項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により許可若しくは認可を受け、又は届出をしたものとみなす。この場合において、同法第十九條の五第二項又は第二十條第二項の規定による届出をしたものとみなされた事業については、これらの規定にかかわらず、第二十七條の三第二項の認定を受けた日から開始することができる。

(共通乗車船券)

- 第二十七條の八 地方公共団体がその地域公共交通再編実施計画について第二十七條の三第二項の認定を受けた場合において、当該地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業として飛行する共通乗車船券に係る運賃又は料金の割引を行おうとするときは、国土交通省令で定めるところにより、共同で、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出ることができる。
- 2 前項の規定による届出をした者は、鉄道事業法第十六條第三項後段、軌道法第十一條第二項、道路運送法第九條第三項後段又は海上運送法第八條第一項後段の規定により届出をしたものとみなす。

第八節 雑則

(認定軌道運送高度化事業等の実施に係る命令等)

- 第二十八條 地方公共団体は、地域公共交通網形成計画に定められた軌道運送高度化事業、道路運送高度化事業、海上運送高度化事業、鉄道事業再構築事業又は地域公共交通再編事業(以下この項において「軌道運送高度化事業等」と総称する。)が実施されていないと認めるときは、当該軌道運送高度化事業等を実施すべき者に対し、その実施を要請することができる。
- 2 地方公共団体は、認定軌道運送高度化実施計画に定められた軌道運送高度化事業、認定道路運送高度

化実施計画に定められた道路運送高度化事業、認定海上運送高度化実施計画に定められた海上運送高度化事業、認定鉄道事業再構築実施計画に定められた鉄道事業再構築事業又は認定地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業(以下、認定軌道運送高度化事業等)と総称する。)について、前項の規定による要請を受けた者が当該要請に応じないときは、その旨を国土交通大臣に通知することができる。

3 国土交通大臣は、前項の規定による通知があった場合において、第一項の規定による要請を受けた者が正当な理由がなくその要請に係る認定軌道運送高度化事業等を実施してないと認めるときは、当該要請を受けた者に対し、認定軌道運送高度化実施計画、認定道路運送高度化実施計画、認定海上運送高度化実施計画、認定鉄道事業再構築実施計画又は認定地域公共交通再編実施計画に従って当該認定軌道運送高度化事業等を実施すべきことを勧告することができる。

4 国土交通大臣は、前項の規定による勧告を受けた者が正当な理由がなくその勧告に係る措置を講じない場合において、当該勧告を受けた者の事業について持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を阻害している事実があると認めるときは、当該勧告を受けた者に対し、当該勧告に係る措置を講ずべきことを命ずることができる。

(地方債についての配慮)

第二十九条 地方公共団体が、地域公共交通網形成計画を達成するために行う事業に要する経費に充てるために起こす地方債については、法令の範囲内において、資金事情及び当該地方公共団体の財政事情が許す限り、特別の配慮をすることをとする。

第四章 新地域旅客運送事業の円滑化

(新地域旅客運送事業計画の認定)

第三十条 新地域旅客運送事業を実施しようとする者

(以下「新地域旅客運送事業者」という。)は、単独で又は共同して、その実施しようとする新地域旅客運送事業についての計画(以下「新地域旅客運送事業計画」という。)を作成し、これを国土交通大臣に提出して、その新地域旅客運送事業計画が持続可能な地域公共交通網の形成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適当なものである旨の認定を申請することができる。

2 新地域旅客運送事業計画には、次に掲げる事項について定めるものとする。

- 一 新地域旅客運送事業を実施する区域
- 二 新地域旅客運送事業の目標
- 三 新地域旅客運送事業の内容
- 四 新地域旅客運送事業の実施時期
- 五 新地域旅客運送事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法
- 六 前各号に掲げるもののほか、新地域旅客運送事業の実施のために必要な事項として国土交通省令で定める事項

3 国土交通大臣は、第一項の規定による認定の申請があった場合において、その新地域旅客運送事業計画が次の各号のいずれにも適合するものであると認めるときは、その認定をするものとする。

- 一 新地域旅客運送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こと。
- 二 新地域旅客運送事業計画に定める事項が新地域旅客運送事業を確実に遂行するため適切なものであること。
- 三 新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、旅客鉄道事業に該当するものについては、当該事業の内容が鉄道事業法第五条第一項各号に掲げる基準に適合し、かつ、新地域旅客運送事業者が同法第六条各号のいずれにも該当しないこと。

- 四 新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、旅客軌道事業に該当するものについては、当該事業の内容が軌道法第三条の特許の基準に適合すること。
- 五 新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、一般乗合旅客自動車運送事業に該当するものについては、当該事業の内容が道路運送法第六条各号に掲げる基準に適合し、かつ、新地域旅客運送事業者が同法第七条各号のいずれにも該当しないこと。

六 新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、国内一般旅客定期航路事業に該当するものについては、当該事業の内容が海上運送法第四条各号に掲げる基準に適合し、かつ、新地域旅客運送事業者が同法第五条各号のいずれにも該当しないこと。

4 前項の認定をする場合において、軌道法第三条の特許を要するものについては、運輸審議会に諮るものとし、その他必要な手続は、政令で定める。

5 国土交通大臣は、第三項の認定をしようとするときは、国土交通省令で定めるところにより関係する道路管理者に、国土交通省令・内閣府令で定めるところにより関係する公安委員会に、それぞれ意見を聴くものとする。ただし、道路管理者の意見を聴く必要がないものとして国土交通省令で定める場合、又は公安委員会の意見を聴く必要がないものとして国土交通省令・内閣府令で定める場合は、この限りでない。

6 第三項の認定を受けた新地域旅客運送事業者以下「認定新地域旅客運送事業者」という。)は、当該認定に係る新地域旅客運送事業計画を変更しようとするときは、国土交通大臣の認定を受けなければならない。

7 第三項から第五項までの規定は、前項の認定について準用する。この場合において、第四項中「軌道法第三条の特許」とあるのは、「軌道法第十六条第一項(軌道の譲渡に係る部分に限る。)(若しくは第二十二条ノ二の許可又は同法第二十二条の認可」と読み替えるものとする。

8 国土交通大臣は、第三項の認定に係る新地域旅客運送事業計画(第六項の変更の認定があったときは、その変更後のもの。以下「認定新地域旅客運送事業計画」という。)が第三項各号のいずれかに適合しなくなったと認めるとき、又は認定新地域旅客運送事

業者が認定新地域旅客運送事業計画に従って事業を実施していないと認めるときは、その認定を取り消すことができる。

9 第三項の認定及び第六項の変更の認定に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。

(新地域旅客運送事業の運賃及び料金)

第三十一条 認定新地域旅客運送事業者は、単独で又は共同して、認定新地域旅客運送事業計画に定められた新地域旅客運送事業(以下「認定新地域旅客運送事業」という。)について、その一貫した運送サービスに係る旅客の運賃及び料金(以下「運賃等」という。)を定め、国土交通省令で定めるところにより、あらかじめ、国土交通大臣に届け出なければならぬ。これを変更しようとするときも同様とする。

2 運賃等のうち、次の各号に掲げるものについては、それぞれ当該各号に掲げる基準に適合するものでなければならぬ。

一 旅客鉄道事業の運賃及び料金(鉄道事業法第十四条第一項の認可を受けなければならぬものに限る。)(同項の認可を受けた運賃及び料金の上限の範囲内であること。)

二 旅客軌道事業の運賃及び料金(軌道法第十一条第一項の認可を受けなければならぬものに限る。)(同項の認可を受けた運賃及び料金の同額であること。)

三 一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金(道路運送法第九条第一項の認可を受けなければならぬものに限る。)(同項の認可を受けた運賃及び料金の上限の範囲内であること。)

四 国内一般旅客定期航路事業の運賃海上運送法第八条第三項の認可を受けなければならぬものに限る。)(同項の認可を受けた運賃の上限の範囲内であること。)

3 認定新地域旅客運送事業者は、第一項の規定による届出をした場合においては、国土交通省令で定める方法により、運賃等を公示しなければならぬ。

(鉄道事業法等の特例)

第三十二条 新地域旅客運送事業者がその新地域旅客運送事業計画について第三十条第三項の認定を受けたときは、当該新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、鉄道事業法第三条第一項の許可若しくは同法第七条第一項の認可を受け、又は同法第三項の規定による届出をしなければならぬものについては、これらの規定により許可若しくは認可を受け、又は届出をしたものとみなす。

2 旅客軌道事業を営む認定新地域旅客運送事業者がその認定新地域旅客運送事業計画の変更について第三十条第七項において準用する同法第三項の認定を受けたときは、当該認定新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、鉄道事業法第七条第一項、第二十六条第一項若しくは第二項若しくは第二十七条第一項の認可を受け、又は同法第七条第三項、第二十八条第一項若しくは第二十八条の二第一項の規定による届出をしなければならぬものについては、これらの規定により認可を受け、又は届出をしたものとみなす。

3 旅客鉄道事業を営む認定新地域旅客運送事業者がその運賃等について前条第一項の規定による届出をしたときは、運賃等のうち、鉄道事業法第十六条第三項又は第四項の規定による届出をしなければならぬものについては、これらの規定により届出をしたものとみなす。

4 旅客鉄道事業を営む認定新地域旅客運送事業者がその運賃等について前条第三項の規定による公示をしたときは、運賃等のうち、鉄道営業法(明治三十三年法律第六十五号)第三条第一項の規定による公告をしなければならぬものについては、同項の規定により公告をしたものとみなす。

(軌道法の特例)

第三十三条 新地域旅客運送事業者がその新地域旅客運送事業計画について第三十条第三項の認定を受けたときは、当該新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、軌道法第三条の特許を受けなければならぬものについては、同条の規定により特許を受けたものとみなす。

2 旅客軌道事業を営む認定新地域旅客運送事業者がその認定新地域旅客運送事業計画の変更について第三十条第七項において準用する同法第三項の認定を受けたときは、当該認定新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、軌道法第十五条、第十六条第一項(軌道の譲渡に係る部分に限る。)(若しくは第二十二條ノ二の許可又は同法第二十二條若しくは同法第二十六条において準用する鉄道事業法第二十七条第一項の認可を受けなければならぬもの)については、これらの規定により許可又は認可を受けたものとみなす。

3 旅客軌道事業を営む認定新地域旅客運送事業者がその運賃等について第三十一条第一項の規定による届出をしたときは、運賃等のうち、軌道法第十一条第二項の規定による届出をしなければならぬものについては、同項の規定により届出をしたものとみなす。

(道路運送法の特例)

第三十四条 新地域旅客運送事業者がその新地域旅客運送事業計画について第三十条第三項の認定を受けたときは、当該新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、道路運送法第四条第一項の許可若しくは同法第十五条第一項の認可を受け、又は同法第三項若しくは第四項の規定による届出をしなければならぬものについては、これらの規定により許可若しくは認可を受け、又は届出をしたものとみなす。

2 一般乗合旅客自動車運送事業を営む認定新地域旅客運送事業者がその認定新地域旅客運送事業計画の変更について第三十条第七項において準用する同法第三項の認定を受けたときは、当該認定新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、道路運送法第十五条第一項、第三十六条第一項若しくは第二項若しくは第三十七條第一項の認可を受け、又は同法第十五条第三項若しくは第四項、第十五條の二第一項若しくは第三十八條第一項若しくは第二項の規定による届出をしなければならぬものについては、これらの規定により認可を受け、又は届出をしたものとみなす。

3 一般乗合旅客自動車運送事業を営む認定新地域旅客運送事業者がその運賃等について第三十一条第一項の規定による届出をしたときは、運賃等のうち、道路運送法第九条第三項又は第五項の規定による届出をしなければならぬものについては、これらの規定により届出をしたものとみなす。

4 一般乗合旅客自動車運送事業を営む認定新地域旅客運送事業者がその運賃等について第三十一条第三項の規定による公示をしたときは、運賃等のうち、道路運送法第十二条第一項又は第三項の規定による掲示をしなければならぬものについては、これらの規定により掲示をしたものとみなす。

(海上運送法の特例)

第三十五条 新地域旅客運送事業者がその新地域旅客運送事業計画について第三十条第三項の認定を受けたときは、当該新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、海上運送法第三条第一項の許可若しくは同法第十一条第一項の認可を受け、又は同条第三項、同法第十九条の五第一項若しくは第二十条第二項の規定による届出をしなければならぬものについては、これらの規定により許可若しくは認可を受け、又は届出をしたものとみなす。この場合において、同法第十九条の五第一項又は第二十条第二項の規定による届出をしたものとみなされた事業については、これらの規定にかかわらず、第三十条第三項の認定を受けた日から開始することができる。

2 国内一般旅客定期航路事業等を営む認定新地域旅客運送事業者がその認定新地域旅客運送事業計画の変更について第三十条第七項において準用する同条第三項の認定を受けたときは、当該認定新地域旅客運送事業計画に定められた事業のうち、海上運送法第十一条第一項若しくは第十八条第一項、第一項若しくは第四項の認可を受け、又は同法第十一条第三項、第十五条第一項若しくは第二項、第十九条の五第一項若しくは第二項若しくは第三項の規定による届出をしなければならぬものについては、これらの規定により認可を受け、又は届出をしたものとみなす。この場合において、

同法第十九条の五第一項又は第二十条第二項の規定による届出をしたものとみなされた事業については、これらの規定にかかわらず、第三十条第七項において準用する同条第三項の認定を受けた日から開始することができる。

3 国内一般旅客定期航路事業を営む認定新地域旅客運送事業者がその運賃等について第三十一条第一項の規定による届出をしたときは、運賃等のうち、海上運送法第八条第一項の規定による届出をしなければならぬものについては、同項の規定により届出をしたものとみなす。

4 国内一般旅客定期航路事業等を営む認定新地域旅客運送事業者がその運賃等について第三十一条第三項の規定による公示をしたときは、運賃等のうち、海上運送法第十条又は第十九条の六の二(同法第二十条の二第二項において準用する場合を含む。)(の規定による公示をしなければならぬものについては、これらの規定により公示をしたものとみなす。

(新地域旅客運送事業の円滑化についての配慮)

第三十六条 国土交通大臣は、認定新地域旅客運送事業についての鉄道営業法第一条、軌道法第十四条、船舶安全法(昭和八年法律第十一号)第一条第一項及び道路運送車両法(昭和二十六年法律第八十五号)第四十条から第四十二条までの規定に基づく命令で定める車両又は船舶に係る保安上の技術基準の作成及びその運用に当たっては、当該認定新地域旅客運送事業の実施が地域公共交通の活性化及び再生に資することにかんがみ、当該認定新地域旅客運送事業に用いられる車両又は船舶の運行の安全の確保に支障のない範囲内において、当該認定新地域旅客運送事業の円滑化を図られるよう適切な配慮をするものとする。

第五章 雑則

(資金の確保)
第三十七条 国及び地方公共団体は、地域公共交通網形成計画に定められた事業及び新地域旅客運送事業

の推進を図るために必要な資金の確保に努めるものとする。

(報告の徴収)

第三十八条 国土交通大臣は、この法律の施行に必要な限度において、認定軌道運送高度化事業等を実施する者又は認定新地域旅客運送事業者に対し、それぞれ認定軌道運送高度化事業等又は認定新地域旅客運送事業の実施状況について報告を求め得ることがきる。

(主務大臣)

第三十九条 第三条第一項及び第五項から第七項までにおける主務大臣は、同条第二項第四号に掲げる事項については国土交通大臣とし、その他の事項については国土交通大臣及び総務大臣とする。

2 第五条第八項及び第九項並びに第六条第六項における主務大臣は、国土交通大臣及び総務大臣とする。

(権限の委任)

第四十条 この法律による国土交通大臣の権限は、国土交通省令で定めるところにより、地方支分部局の長に委任することができる。

(命令への委任)

第四十一条 この法律に定めるもののほか、この法律の実施のために必要な事項は、命令で定める。

(経過措置)

第四十二条 この法律に基づき命令を制定し、又は改廃する場合においては、その命令で、その制定又は改廃に伴い合理的に必要と判断される範囲内において、所要の経過措置(罰則に関する経過措置を含む。)(を定めることができる。

第六章 罰則

第四十三条 第二十七条の六第六項の規定による輸送施設の使用の停止又は事業の停止の処分を違反した者は、一年以下の懲役若しくは百五十万円以下の罰

金に処し、又はこれを併科する。

第四十四条 次の各号のいずれかに該当する者は、百万円以下の罰金に処する。

- 一 第二十七条の六第七項において準用する道路運送法第四十一条第一項又は第二十八条第四項の規定による命令に違反した者
- 二 第二十七条の六第七項において準用する道路運送法第四十一条第三項の規定に違反した者
- 三 第二十八条の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者

第四十五条 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、前二条の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対しても各本条の罰金刑を科する。