

各地方運輸局長 殿
沖縄総合事務局長 殿

総合政策局長

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の施行に伴う
協議会制度の運用等について

今般、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「地域公共交通活性化・再生法」という。)の施行により、新たな協議会制度が創設されるところであるが、その運用等について、下記のとおり整理したので、関係地方公共団体その他の関係者に周知するとともに、既存の協議会も含め、協議会の仕組みの適切な運用を図り、地域において過度な負担や混乱がないよう、遺漏なきを期されたい。

記

1. 地方運輸局等の体制について

地域公共交通の活性化及び再生にあたっては、地方運輸局長達等により、運輸局長等を本部長、運輸局次長等を副本部長として、企画観光部、交通環境部、鉄道部、自動車交通部、海事振興部等各部を横断する体制等を整備し、輸送形態にとらわれない横断的な取組みを行うことが望ましい。

また、地域公共交通活性化・再生法に基づく協議会(以下「法定協議会」という。)や地域公共交通総合連携計画については、各地方運輸局等において、その内容に主として関係する担当部長が第一義的に責任をもって対応する体制等を整備することが望ましい。

なお、具体的な体制、詳細等については、各地方運輸局等がより適切かつ効率的な業務体制を確保する観点から、それぞれの実情等に応じて定めることとする。

2. 協議会について

(1) 協議会の役割について

法定協議会は、バス、鉄道、旅客船といった個別の輸送形態ごとの輸送サービスの活性化等の観点にとどまらず、ドア・ツー・ドアのシームレスな輸送サービスを実現するための複数の輸送形態間の連携・横断的な観点から、関係者が集まり、協議する仕組みである。

法定協議会は、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、合意がなされた取組みを実施するため、各主体間の意見調整を図り、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な役割を担うものである。このため、地域公共交通活性化・再生法上、参加者への応諾義務、協議結果の尊重義務が課されている。

(2) 既存の協議会との関係について

基本的考え方

現在、バス、鉄道、旅客船といった輸送形態別に、それぞれ地域公共交通会議、近代化補助に係る再生計画を作成するための協議会、離島航路行政連絡会議などの仕組みがあり、地域においても、それぞれの輸送形態ごとに協議会が設立されているケースも多いが、今後、法定協議会の仕組みを活用して、地域におけるニーズに即して、輸送形態にとらわれない連携・横断的な観点からの検討が促進されることが期待される。

法定協議会を設置する場合、既に輸送形態ごとの協議会が設立されているときは、できる限り、既存の協議会の組織・体制を活用するなど、地域において過度な負担や混乱がないようにするべきである。

なお、法定協議会は、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検討対象とすることを妨げない。

道路運送法に基づく「地域公共交通会議」との関係について（別紙参照）

道路運送法に基づく「地域公共交通会議」については、バス輸送を対象にしているものであるが、参加者への応諾義務、協議結果の尊重義務、予算の重点配分等の地域公共交通活性化・再生法の仕組みを利用することで、バス輸送に関する検討・取組みが一層促進されると期待される場合等には、地域の選択により、同会議を法定協議会として位置付け、法定協議会としての機能を付加することが有効と考えられる。この場合、道路運送法に基づく「地域公共交通会議」としての位置付け・運営が妨げられるものではない。

なお、バス、鉄道、旅客船など複数の輸送形態にまたがって検討する法定協議会を設置した場合においても、例えば、バス輸送について、限られた関係者で集中的に議論した方が効率的と考えられる場合も想定され、こうした場合には、法定協議会に、例えば、バス分科会を設けて検討するなど、地域の課題や関係者の意向により、柔軟に対応すべきである。この場合、バス分科会が、必要に応じ、道路運送法に基づく「地域公共交通会議」としての機能も果たすこととなる。

以上の考え方は、既に「地域公共交通会議」が設置されている場合も、新たに設置される場合も同じである。

鉄道に関する既存の協議会との関係について

鉄道に関しては、乗継改善や駅前広場の改良といった一市町村内の駅等のみを対象とする場合や路線の一部廃止の場合等を除き、路線全体で活性化や再生に取り組

む必要があるため、沿線の全ての市町村が一堂に会して協議する必要があるとの特殊性に留意する必要がある。

実際のところ、これまでも、近代化補助に係る再生計画を作成するための協議会においては、すべての沿線市町村が参加している。

このため、法定協議会についても、鉄道路線の活性化等のテーマを扱う場合には、乗継改善や駅前広場の改良といった一市町村内の駅等のみを対象とするときや路線の一部廃止のとき等を除き、沿線市町村全てが参加している既存の協議会を活用するか、新設する場合にあっては全ての沿線自治体が参加する協議会を設けることが必要である。

海上運送に関する既存の協議会との関係について

海上運送に関しては、乗継改善や旅客船ターミナルの改良といった一市町村内のみを対象とする場合については市町村単位で行われる場合がある一方、県境や市町村境にまたがることも多いことから、航路に係る全ての市町村が一堂に会して協議する必要がある場合も多いとの特殊性に留意する必要がある。

離島航路行政連絡会議については、国の離島航路補助の対象となる航路の経営改善等、離島航路の維持・改善について関係者の一層の意思の疎通を図るためのものであるが、海上運送に関する検討・取組みが一層促進されると期待される場合等においては、地域の選択により、同会議を法定協議会として位置付けるなど、既存の協議会の組織・体制を活用することも有効と考えられる。

(3) 法定協議会の名称について

法定協議会の名称については、協議会の構成員や対象が多様であり、対象エリアの自治体や検討対象を付した名称を用いることが一般的と考えられる（例：市地域公共交通活性化協議会）。ただし、既に設置された道路運送法の「地域公共交通会議」に法定協議会の機能を付加する場合には、地域の選択により、地域が混乱しないように、協議会の継続性を示す観点から、「地域公共交通会議」の名称を引き続き使うことも妨げない。

法定協議会と地域公共交通会議との関係

	地域公共交通会議としての機能を有しない場合	地域公共交通会議としての機能を有する場合	
		既設の場合	新設の場合
バス単一モードの法定協議会を設置する場合	「地域公共交通活性化・再生協議会(仮称)」	「地域公共交通会議」 (新法の協議会の機能 ^(*) を付加)	「地域公共交通会議」 (新法の協議会の機能 ^(*) を付加)
バス、鉄道、旅客船等複数モードの法定協議会を設置する場合	「地域公共交通活性化・再生協議会(仮称)」	「地域公共交通活性化・再生協議会(仮称)」 (必要に応じ、バス分科会を設置し、「地域公共交通会議」としての機能も果たす)	「地域公共交通活性化・再生協議会(仮称)」 (必要に応じ、バス分科会を設置し、「地域公共交通会議」としての機能も果たす)

(*)参加者への応諾義務、協議結果の尊重義務、予算の重点配分等