
地域公共交通を よりよいものとするための ガイドライン 【概要版】

地域公共交通会議をよりよいものとするための調査検討会

- は じ め に -

急速な少子高齢化の進展により、わが国は人口減少社会への大きな変動期を迎えています。その中で、活力ある地域社会を築くためには、一人ひとりがその個性と能力を發揮し、自由に社会活動に参画し、自己実現を図っていけるような環境整備が必要です。地域公共交通は、この環境整備の一要素として重要であるといえます。

しかしながら、地域公共交通の現状は、利用者数の減少から、民間の交通事業者により運営されていた路線バスの退出が進み、行政や地元住民等による各種支援がなければ維持・存続ができない路線が増加しています。

このような中、各地域における公共交通の維持・発展に関する協議の場として、平成 18 年 10 月に施行された「改正道路運送法」における「地域公共交通会議」や、平成 19 年 10 月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「法定協議会」という新たな仕組みが整備されました。これらの仕組みには、「**今後は、各地域で、このような協議・計画づくりの場を活用したよりよい地域公共交通を実現するための積極的な取り組みが求められ、国としてはそのような取り組みを行う市町村に対して重点的な支援を行っていく**」というメッセージが込められています。ただし、大切なことは「支援が受けられるから協議の場を設ける」のではなく、「よりよい地域公共交通を実現するために協議の場を設ける」ということであり、享受できる各種支援は目的ではなく、協議を通じて合意が得られた取り組みや地域目標を実現するための手段であるということ、強く認識する必要があります。

本「地域公共交通をよりよいものとするためのガイドライン」は、このような問題意識にたって、中部運輸局管内の先行的取り組みを展開している自治体や交通事業者、有識者等からなる「地域公共交通会議をよりよいものとするための調査検討会」での検討結果を踏まえて、それぞれの地域が地域公共交通の維持・発展のために取り組むべきことをとりまとめたものです。

地域公共交通は、地域それぞれの特性や公共交通の生い立ちにより様々なケースがあることから、その維持・発展のために取り組むべき内容も千差万別です。各個別ケースでの具体的な取り組みノウハウについては、他のハンドブック等を参考にして頂くこととして、本ガイドラインは、路線バスやコミュニティバスを中心としたネットワークの維持・発展に向けて、取り組む際に留意しておくべき事項やあるべき姿を描く際の留意点について主に整理しました。本ガイドラインが、自治体の担当者の方をはじめ、交通事業者、地域住民の皆様にとって、今後の取り組みの一助になれば幸いです。

地域公共交通会議をよりよいものとするための調査検討会

地域公共交通をよりよいものとするためのガイドライン【概要版】

【目次】

| | |
|--|----|
| 1 . よりよい地域公共交通の実現に向けた取り組みの方針（総括） | 1 |
| 2 . 地域公共交通会議の内容と活用方法 | 5 |
| 3 . 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の活用について | 14 |
| 4 . 本ガイドラインにおける基本的な問題認識と考え方について | 18 |
| 5 . 地域全体のバス路線とサービス水準のあり方 | 20 |
| 6 . よりよい地域公共交通の検討の枠組み | 23 |
| 7 . 検討プロセスにおけるポイント整理 | 24 |
| 8 . よりよい地域公共交通の実現に向けた取り組み【チェックシート】 | 28 |

1. よりよい地域公共交通の実現に向けた取り組みの方針（総括）

（1）地域全体のネットワークの最適化に向けた「連携の深化」と「役割分担の明確化」

現在の地域公共交通が抱える問題の1つとして、様々な主体が関わる問題であるにもかかわらず、その間の協議が十分に行われないうちにネットワークが構築されているため、地域公共交通全体のネットワークのあり方が十分に吟味されていないことが挙げられます。

このような問題を解決する手段として、地域公共交通会議などの場を活用し、事業の基本構想の段階から各主体間での協議を十分に行うと共に、情報の共有化を図るなどして「連携を深化」し、お互いの「役割分担を明確化」していくことが重要です。

図表 1-1 地域別の各主体の役割分担

| | 都市部 | 地方部 |
|-------|--|---|
| 市町村 | <ul style="list-style-type: none"> 都市部と地方部を含む地域全体の公共交通ネットワークの構築方針・戦略を策定し、交通事業者や地域住民に意見を求め、意見の調整を行う 地域公共交通会議や幹事会の運営と、参加者間の連絡や意見の調整 広報周知やモビリティマネジメントの取り組みの実施 都市部と地方部を結ぶ結節点などの環境整備や調整 運行経費の一部負担（運行委託、運行補助など） 積極的な情報の開示と関係者間での共有 | <ul style="list-style-type: none"> 主体的な地域公共交通マネジメントの取り組み 住民協議会（仮称）の運営補助 地域間の公平性や費用制約の観点からのシステム構築 |
| 交通事業者 | <ul style="list-style-type: none"> 市町村が策定したネットワークの構築方針・戦略に対する提案と助言 市町村との協議を経て策定されたネットワークの構築方針・戦略に沿った事業運営 積極的な情報の開示と関係者間での共有 ニーズの把握、サービス改善や経費削減努力 | <ul style="list-style-type: none"> 路線バスとの結節や全体ネットワークを考慮したアドバイス 運行システム（ルート、ダイヤ）や法令に関する助言 |
| 地域住民 | <ul style="list-style-type: none"> 継続した利用促進の取り組み 地域公共交通マネジメントへの積極的な参加 | <ul style="list-style-type: none"> 住民の移動ニーズの把握、意見集約 市町村担当者との運行システム案の共同作成や提案 住民協議会（仮称）の運営 運行経費の一部負担（協力金など） |

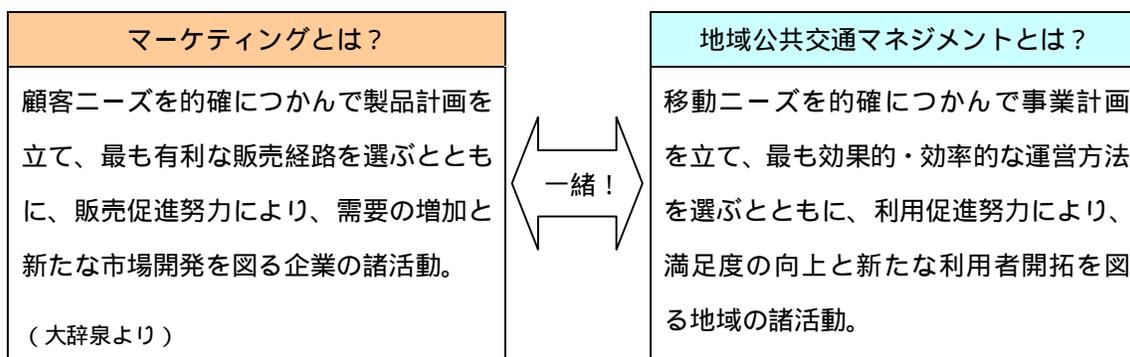
(2) 関係者全員が「地域公共交通の共同経営者である」という自覚を持つこと

地域公共交通の政策とは、税金などのコストを投入することにより、輸送サービスという商品を開発し、地域住民に対して提供することで、便益などを生み出す一連の活動です。これはいわゆる「マーケティング活動」にあたります。

地域公共交通の運営の中核を担う市町村担当者、交通事業者、地域住民などの関係者はいわば「共同経営者」です。積極的な情報の開示・共有などにより、共通の戦略目標を掲げ、如何に「使える」、「存在感のある」地域公共交通（いわば売れる商品）を開発するか、という気概が必要になります。

今後は、地域公共交通に携わる全ての人々が「地域公共交通の共同経営者である」との自覚を持ち、「よりよい地域公共交通」を生み出すために、一体となって取り組んでいくことが必要となります。

図表 1-2 マーケティングと地域公共交通マネジメント



(3) 市町村、交通事業者、地域住民（共同経営者間）の役割分担と達成目標の明確化

役割分担を行った共同経営者同士には、お互いが果たさなければならない責任が生まれます。このような各主体が担うべき責任が果たされるためには、具体的な達成目標が数値などで示されることが理想です。しかしながら、地域公共交通の場合、特に地方部においては、収益や利用者数だけが目標とはならないため、定量的に目標値を示すことが難しい場合が多々あります。そのような場合は、住民の満足度やサービス改善、ニーズ把握のための取り組みなど、地域の状況に応じた達成目標を定性的なものでも構いませんので、十分に協議し、共有する必要があります。

(4) 地域における価値観の変革と人材育成のための取り組みの強化

自家用車を運転できる人は、少しくらい便利な公共交通が目の前にあっても見向きもしないのが現状です。このような意識を変革させることは容易ではありません。

「人」や「価値観」の変革には、非常に長い時間と大きな労力が必要となります。代表的な取

り組みとしては、地域公共交通の概要や魅力の積極的な広報や、地域住民に対する説明会の開催、モビリティマネジメントの実施などが挙げられます。市町村や交通事業者が力を合わせ、このような取り組みを地道に継続していくことが、重要になります。

また、このような変革において大きな力となるのが、積極的に計画・立案を行う人材が地域住民の中から出てくることです。今後は、定年退職を迎えた団塊の世代の方々が、各地域において広く活躍の場を求めているといったことが期待されるため、これをうまく生かすことも考えられます。また、商工会議所や青年会議所（JC）といった地域団体にも、まちづくりに関連した活動に積極的に参加している方々が多く、よりよい地域公共交通の実現のために大きな力となることが期待されます。

今後、市町村の役割の1つとして、地域からこのような人材を積極的に発掘し、その地域の公共交通マネジメントの一端を担うことができる「経営者として育成」することにより、地域公共交通マネジメントのための組織強化を図ることが重要となります。

（５）関係者に対する積極的な情報の開示と共有

（１）の「連携の深化」に最も必要となるのは、関係者間の積極的な情報の開示と共有です。それぞれが運営している路線の状況に関するデータや今後の方針など、開示可能な範囲内の情報は広く共有されることが望ましいといえます。

また、実際に利用していない住民についても、納税者としての立場から、地域公共交通会議での協議内容や、どのような地域公共交通（サービス）が運行され、利用者からどのような評価（満足度など）を得たのかを知り、事業の良し悪しを評価するとともに、それをもとに改善策を提案する権利があります。

関係者間で情報が共有されることは、地域で一体となって地域公共交通を構築していくために必要となる、重要な条件の1つといえます。

（６）定期的な事業評価と改善のためのマネジメント体制の構築

（５）の「情報の開示と共有」や、時々刻々と変化する地域のニーズにきめ細かく対応するためには、構築された地域公共交通の定期的な評価や、改善を行うための評価体制の確立が必要となります。また（３）の「役割分担と達成目標の明確化」についても、各主体が分担された役割を確実に実行に移したか、成果を上げたかを確認するためにも、定期的な評価は重要となります。

P D C A サイクルを構築し、関係者間が一堂に会し、自らが開発した地域公共交通を評価すると共に、地域のニーズに合わせて絶えず改善を図ることは、非常に重要な手続きとなります。

P D C A サイクル：目標を設定、事業計画を策定（Plan（計画））し、運行・運営（Do（運行・運営））を行い、その成果を点検・評価（Check（点検・評価））し、さらなる改善（Action（改善））を行うマネジメント手法

(7)「法定協議会」や「地域公共交通会議」の設置の意義は、各市町村の取り組み意欲によって決定

各地で法定協議会や地域公共交通会議の設置が進んでいますが、中にはコミュニティバスの経路・ダイヤ変更や、補助金獲得のために形式的に開催する例がみられます。これでは、法定協議会や地域公共交通会議のメリットを生かしていることにはなりません。

まず認識すべきは「これらの組織は作らなければいけないものではなく、活用したい市町村だけが作れば良い」ということです。これらの会議の開催によって、道路運送法の特例（協議した路線の運賃・料金や地域のニーズに即した乗合運送サービスの態様の許可等の手続きが簡略化・弾力化される）が得られると共に、さらに法定協議会では、バスやタクシーに加え、鉄軌道や船舶等も対象とした「地域公共交通総合連携計画」の策定や、計画内で国土交通省の認可を受けた事業に対する各種優遇措置を受けることができます。しかしながら、そのようなメリットの享受を必要としない市町村にとっては、必ずしも設置しなければいけないわけではありません。

一方、「改正道路運送法」では、4条と旧21条、もしくは一般路線、廃止代替バス、コミュニティバスなどの区別がなくなり「新4条路線」として一本化されました。地域公共交通会議では、市町村有償運送路線（79条路線）についても協議することができます。また、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の施行により、地域公共交通全体を包括した「地域公共交通総合連携計画」の策定が推進されるようになっていきます。したがって、市町村における公共交通に関する検討組織の多くが対象としてきた市町村が運営主体となったコミュニティバスをみの議論にとどまらず、全ての地域公共交通を区別なく、関係主体が一堂に会して協議することができる場としてこれらの会議を活用することができます。このことは、地域全体の公共交通戦略を構築する上で非常に大きなチャンスであるといえます。

また、協議が調うことによってメリットを享受できる事項は決まっているものの、協議をしてはいけない事項はありませんし、複数市町村からなる交通圏の単位で会議を設置することも可能です。

このように、法定協議会や地域公共交通会議は関係主体間の合意形成を経て、地域全体の公共交通戦略を構築するための場として活用することのできる画期的な仕組みです。この仕組みを活用できるか否かは、各市町村の取り組み意欲で決定されるといっても過言ではありません。会議の場では、「何を協議したいのか？」を明確にすることで、仕組みの有効活用を図っていくことが求められます。

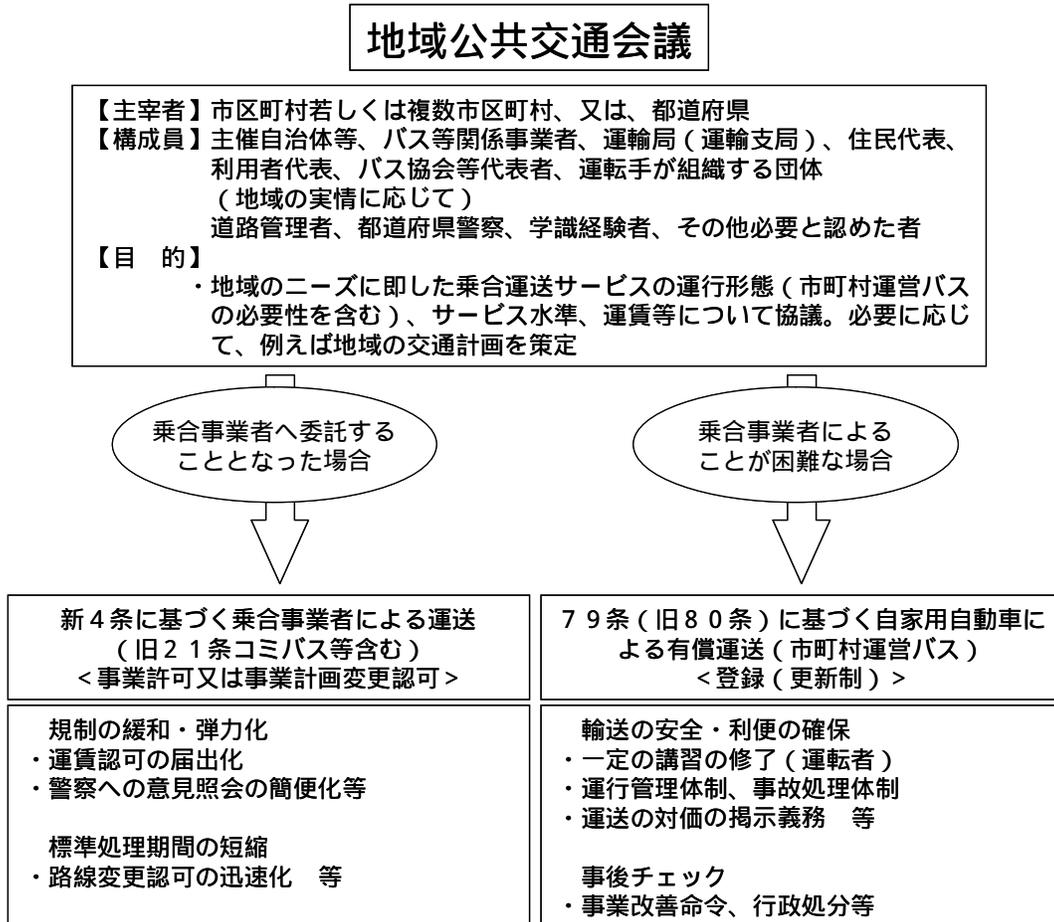
2. 地域公共交通会議の内容と活用方法

(1) 地域公共交通会議の目的

平成 18 年 9 月 15 日に自動車交通局長から「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方」が示されています。

当該ガイドラインにおいて、地域公共交通会議の目的は、「地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項、市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項、その他これらに関し必要となる事項を協議するため設置するものとし、地域の需要に即した乗合運送サービスが提供されることにより地域住民の交通利便の確保・向上に寄与するよう努めるものとする」とされています。

図表 2-1 地域公共交通会議の仕組み



(2) 地域公共交通会議の構成員とその役割（施行規則第9条の3第1項）

「地域公共交通会議」の構成員は、道路運送法施行規則第9条の3第1項で規定されているメンバーを必ず委員とする必要があります。また、同法施行規則第8条の3第2項で規定されている、道路管理者、警察、学識経験者等は、主宰する地方公共団体が必要と判断し構成員に加えることが可能となっています。

構成員には、「地域の交通ネットワーク全体の維持・発展」を進めるために必要な建設的な意見・提言が求められます。そのためには、主催者である市町村が明確に公共交通政策への考え方を示し、その推進に対する参画と協働を関係者に訴えかける態度が求められます。

図表 2-2 構成員と役割分担

| 構成員 | 主な役割 |
|------------|--|
| 市町村 | <ul style="list-style-type: none"> ・地域住民の移動手段確保に対する責任者 ・地域の公共交通に関する課題への対応と地域の真のニーズの把握 |
| 都道府県 | <ul style="list-style-type: none"> ・広域的な視点からの指導・助言 ・複数市町村の取り組みに対する調整 |
| 地域住民・利用者 | <ul style="list-style-type: none"> ・地域住民、利用者ニーズの代弁者（特定地区に偏ったニーズの代弁者とはならないように留意したい） ・利用者の視点に立った地域における乗合輸送サービスの設定・運行計画策定への参画 ・地域の公共交通を支えるという視点から、自ら交通行動を行う主体として参画 |
| 交通事業者 | <ul style="list-style-type: none"> ・交通サービスの提供者として、ノウハウを活かした企画参画 |
| 運転者が組織する団体 | <ul style="list-style-type: none"> ・運転者を通じて得られる利用者ニーズの報告とその対応提案 ・労働条件及び労働環境からの意見・提言 |
| 事業者団体 | <ul style="list-style-type: none"> ・地域交通ネットワーク構築のための事業者間調整 |
| 警察・道路管理者 | <ul style="list-style-type: none"> ・交通安全、道路管理の観点から、運行計画の円滑な実施に向けた指導・助言 |
| 学識者 | <ul style="list-style-type: none"> ・地域の合意形成を図る上での助言 |
| 運輸局・運輸支局 | <ul style="list-style-type: none"> ・先進事例等、各地での取り組みの情報提供 ・地域の公共交通のあり方に関する指導 |

主宰者の役割

- ・会議の開催はもとより、地域の乗合輸送に関する相談、違反時の通報連絡体制、事故時の対応、利用者への苦情等に対応するため窓口を設置する。
- ・県が主宰者である場合も、市町村において同様の窓口を設ける必要がある。
- ・利用者等からの苦情等の連絡を受けた場合には、輸送の安全の確保等を通じ適切な運営を確保するため、構成員に通知を行い、地域公共交通会議で対応を協議し必要な指導を行う。

(3) 地域公共交通会議での協議事項と得られるメリット

「地域公共交通会議」において協議することが望ましい最重要事項は、「地域の交通ネットワーク全体の維持・発展」についてです。そのため、持続可能な地域交通ネットワークを構築することに必要な、地域の交通計画を策定することが望まれます。

その他協議事項としては、地域の実情に応じたより具体的な乗合運送サービスの形態やサービス水準等の設定や変更といったことが想定されます。

地域公共交通会議で合意された、例えば「経路の設定（路線の新設・変更）や運賃設定等」については、その手続きを簡略化・弾力化することが可能となりました。既に設置された一部の地域公共交通会議では、手続きの簡略化・弾力化ができるメリットをもって当該テーマだけが協議されているケースがあります。地域公共交通会議で協議されるべき事項は、一部のテーマに絞られるものではなく、地域公共交通をより利用してもらうための高齢者の外出喚起策や、自動車交通からの転換方をふくめ、地域ニーズを踏まえた地域として取り組みたいことを自由に設定し協議することが求められます。

主な協議事項

地域の交通ネットワーク全体の維持・発展

地域にとって必要な路線の運行形態、運賃及び料金、営業区域、使用車両、運行時刻等
市町村有償運送の必要性と具体的な運行方法、対価

地域公共交通計画の策定と実施策検討

民営路線バス退出申入れへの対応 等

ここで取り上げている協議事項は、あくまでも協議例であり、地域の実情に応じて自由に設定することが可能です。

(4) 地域公共交通会議を活用するための留意事項

地域公共交通会議を有効に活用するため、主宰する市町村（担当者）は、下記に示す点について留意し、利用者の利便性を確保した地域公共交通ネットワークの維持・発展について取り組んでいくことが望まれます。

地域公共交通戦略を議論し、実現する場に

一部の地域公共交通会議では、交通事業者等の意向を無視して、自治体が単に走らせたいと思うコミュニティバスの運行許可や、手続きの簡略化・弾力化のメリットのみを協議するケースがみられます。

地域公共交通会議は地域公共交通の関係者が一堂に会する場であり、地域の交通ネットワーク全体の維持・発展について、その戦略を協議し、実現する場とする必要があります。

そのために、委員全員が同じ目的意識を共有できる会議運営方式や、詳細な検討を行うための下部組織の設置運営が求められます。

また、これまで都道府県の地域協議会で協議されてきた既存4路線の「退出」や「公的補助」についても、地域公共交通会議にて積極的に議論し、より包括的な地域公共交通戦略を構築していただきたいと思います。

情報公開原則を武器に

地域公共交通の維持・発展には、抱えている諸課題について一部関係者だけが知っている状況では問題があり、住民・利用者が実態を十分に理解すると共に、対応方策の立案や公共交通を支える利用者として積極的な参画が実現できる工夫が必要です。

地域公共交通会議の運営は公開が原則であること、広報やホームページ、停留所や車内掲示などの情報発信ツールを積極的に活用し、関係者間の情報共有による合意形成を実践することが求められます。

また、地域公共交通の実情をリアルタイムでモニタリングし、事業の評価、新しい取り組みへと展開する「PDCA」サイクルが進められる仕組みの構築も求められます。

現場委員の参画を意味あるものに

地域公共交通会議の特徴の1つとして、関係者が勢揃いして議論し、合意形成を行うことが挙げられます。そして、関係者の中には、利用者・住民や運転手が組織する団体といった、地域公共交通の現場にいる人も委員として入っています。しかしながら、一部の地域公共交通会議では、そうそうたる委員による会議運営から、利用者・住民の代表委員は、場の空気に緊張してしまい、

なかなか発言ができないという状況がみられます。

その一方で、地域エゴに偏った要望意見や、各立場での自己都合による意見が飛び交い、議論がかみ合わない地域公共交通会議がみられます。そのため、地域公共交通会議の主宰者もしくは進行役は、委員の単なる要望と地域の価値を高める意見を整理し、当該地域において望ましい地域公共交通の構築に向けた建設的な協議ができるよう会議の進行に努めることが求められます。

広域的な交通ネットワークの維持・発展を行うために

地域公共交通会議は、単独市町村により設置されているケースが多く、複数市町村に跨る事例はほとんどありません。

このことは、地域にとって必要な公共交通のあり方を議論するために好都合ではあるものの、協議される視点が単独市町村に限った議論となり、複数市町村に跨る広域路線が、路線のつながりは軽視され、分断されていく懸念が生じています。

住民・利用者の交通行動範囲は広域化しており、自市町村内で完結するものではありません。地域の最適な交通ネットワークの構築に当たっては、周辺市町村も意識した広域のネットワークも考慮した議論が求められることから、場合によっては関係市町村の地域公共交通会議での協議要請や、複数市町村からなる地域公共交通会議の設置が必要となります。

協議の対象を限定せず、ネットワーク全体を議論する

既存の地域公共交通会議では、自治体が主体となって運行するコミュニティバスについてのみ議論されているケースがみられます。しかしながら、地域を走るバスには、コミュニティバスだけでなく、路線バス、スクールバス、乗合タクシー等もあります。改正道路運送法では、一般路線バス（いわゆる4条バス）と、廃止代替バスやコミュニティバス（いわゆる21条バス）が「新4条路線」として一本化されました。地域公共交通会議では、これらとともに、市町村有償運送路線（79条路線）についても協議することができます。

また、最近では、要介護者や身体障害者など単独では公共交通機関を利用することが困難な移動制約者に対するドア・ツー・ドアの移動サービスを提供するSTS（スペシャル・トランスポート・サービス）の要請も多くなっています。これについては「福祉有償運送運営協議会」で協議が行われますが、地域公共交通会議と連携したり、場合によっては一体的に運営することも考えられます。

このように、地域公共交通会議では、単に「廃止代替バス・コミュニティバスの運行方策の検討」といった狭義のテーマについて協議するのみならず、「地域全体の公共交通ネットワークをよりよくするための対応方策」を協議していくことが可能であり、より望ましいといえます。地域公共交通会議の制度ができたそもそもの理由は、「民間事業者が中心となって路線バスを運営して

いる地域」および「主体が不明確な地域」において、民営路線と自治体運行路線を含めた地域の公共交通ネットワークを一体的に維持・発展させるために、各路線間の連続性・整合性に配慮しつつ、各地域に適切な輸送サービスを提供していくために、関係者の協議の場を設ける必要性が生じたためです。その意味では、地域公共交通会議は、既存路線バスが運行されていない地域にコミュニティバスを走らせた市町村よりはむしろ、民営路線バスと自治体・地域主体のバスとが競合したり全くの別システムになってしまったりするようなことがなく、役割分担や連携を図っていく方策を協議していくことが必要な市町村にこそ適した組織といえます。

さらに、バス・タクシーだけではなく鉄軌道・旅客船等も含めた複数のモードを対象として地域公共交通を検討する必要がある地域も多くあります。その場合には、地域公共交通会議の枠組みのまま、さらに鉄軌道・旅客船等関係者が参加して協議を行うことも可能ですが、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年10月1日施行）」の法定協議会の枠組みを活用することがより効果的な場合があります。法定協議会の活用方法および地域公共交通会議との関係については、次の3節で説明します。

全会一致による合意とその尊重を

地域公共交通会議の協議結果が効力を発揮するためには、「協議が調う」とことは何かを明確に定義しておく必要がありますので、設置要綱には会議の議決方法を定める必要があります。多くは、出席した委員の過半数から全会一致の範囲での賛成を条件としています。

しかしながら、地域公共交通会議は様々な関係者から構成され、各委員はそれぞれの立場を代表する者として位置づけられることから、一部の委員が反対している案については、その内容や実施方法について何らかの問題を抱えている可能性が高いと考えられます。

このため、利用者の安全を担保しつつ、地域にとって望ましい公共交通を形成していくための会議である地域公共交通会議では、基本的に全会一致による合意形成が望ましいといえます。地域公共交通会議の主宰者は、全員の理解が得られる合意形成に努める必要があります。むろん、協議結果を実質的に意味あるものとするためには、会議の構成員として、国が示したガイドラインにこだわるのではなく、地域公共交通に関係する主体を実情に応じて選んでおくことが重要です。

加えて、「協議が調った」後は、構成委員はその合意事項を基本的に遵守することが求められます。合意形成を通して、関係者全体で望ましい地域公共交通の構築を目指してください。

地域公共交通会議と議会との円滑な関係構築を

地域公共交通会議の主宰者において、議会との関係に苦慮しているケースがみられます。例えば、地域公共交通会議で合意されたコミュニティバス事業が、議会での反対から事業化が難航したというケースです。こうしたケースが生じるのは、地域公共交通会議の役割を取り違えた結果

といえます。

地域公共交通会議の機能には、「行政に対する答申を行う審議会」的要素と、「当該地域の公共交通の関係者の合意を得る」機会の2つの要素があります。したがって、地域公共交通会議で協議が調ったからといっても、それを当該自治体の総意とみなすことはできません。

そこで、円滑な協議のあり方として以下の方法が考えられます。地域公共交通会議は、議会における地域公共交通への考え方や、行政が有している方針を踏まえつつ、原則公開であることを活用し、協議状況を適切に情報提示しながら、地域としてのあるべき公共交通の姿を政策提言することが求められます。次の段階は、提言された地域公共交通計画等の各種施策及び予算を議会で議決することになります。この後、再度地域公共交通会議において、具体的な計画の実施方法について協議し、合意を得て運輸局へ申請することになります。

このように、地域公共交通会議の役割を踏まえ、議会における審議状況に合わせ、適切なタイミングで地域公共交通会議を開催し、協議運営していくことが求められます。

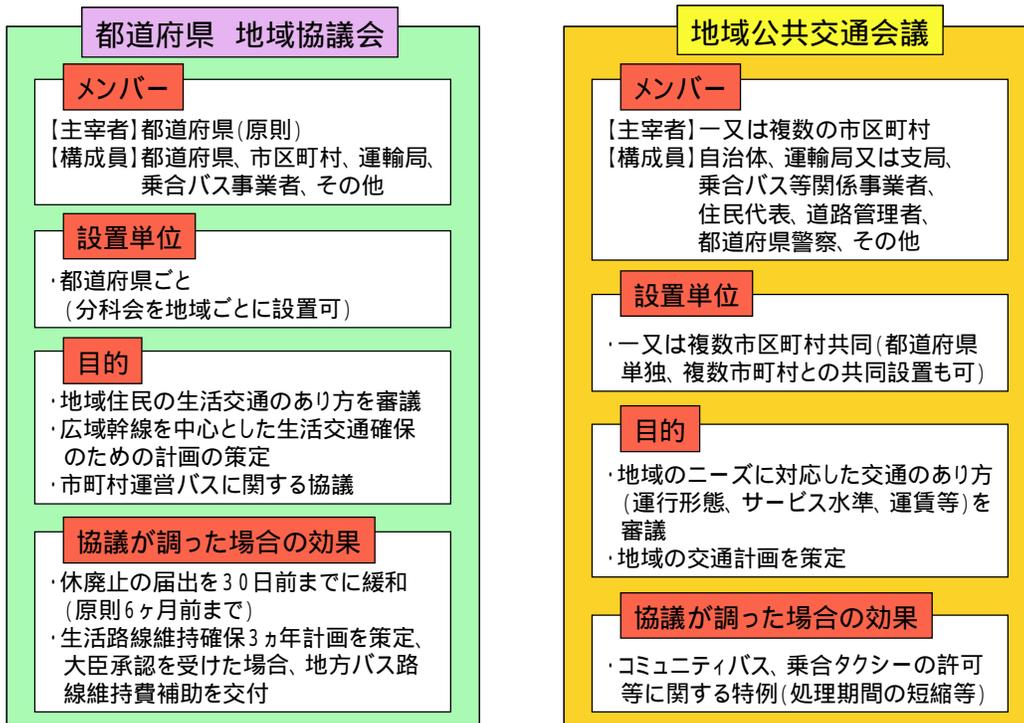
(5) 都道府県地域協議会と地域公共交通会議の関係について

都道府県の地域協議会は、平成14年の道路運送法改正によって設けられましたが、地方バス路線維持費補助金の交付を受けるため、生活路線維持確保3カ年計画を作成することが主目的となってしまう、本来の目的であるはずの地域住民の生活交通の在り方を議論するところまで至っていない地域が多いとの指摘を受けていました。このため、地域協議会については、主に市区町村をまたぐ広域・幹線を対象として、生活交通の在り方に関する議論の活性化を図る役割を中心として活性化を図り、市区町村が運行主体となるバス（いわゆる市町村運営バス）については地域公共交通会議が分担することとなりました。

原則として、地域協議会と地域公共交通会議は対等な関係ですが、地域協議会の分科会として地域公共交通会議を位置付けることも可能です。

一般路線バスの廃止についての協議は、たとえ単一市町村内の路線であっても地域協議会での協議事項もしくは報告事項となっていることが一般的です。しかしながら、地域公共交通会議にとっても重要な課題ですので、地域公共交通会議で維持もしくは代替方策の検討を行い、その結果を地域協議会で報告する形をとることが望ましいといえます。

図表 2-3 地域協議会と地域公共交通会議の比較対照図



図表 2-4 中部運輸局管轄内の都道府県地域協議会の協議事項

| | 愛知県 | 岐阜県 | 三重県 | 静岡県 | 福井県 |
|------|---------------------------|-----------------------|-------------------------------|---------------------|-----------------------------|
| 名称 | バス対策協議会 | 生活交通確保に関する協議会 | 生活交通確保対策連絡調整会議 | 生活交通確保対策協議会 | 生活バス路線確保対策協議会 |
| 目的 | 乗合バス等の生活交通の確保を図る | 乗合バスによる住民の生活交通の確保を図る | 地域の生活交通確保に必要な措置等について連絡調整 | 乗合バス等の生活交通の確保方策の協議 | 乗合バス等の生活交通の確保を図る |
| 協議事項 | 生活交通の確保にかかる枠組み、退出申し出後の対応等 | 生活交通のあり方、枠組みづくり、計画調整等 | 生活交通確保策、補助対象路線のアセスメント、収支改善計画等 | 生活交通のあり方、具体的な路線の確保等 | 活性化方策、あり方、退出申し出対応策、補助対象路線案等 |

(6) 有償運送運営協議会と地域公共交通会議の関係について

改正道路運送法の改正の柱の1つとして「自家用自動車による有償旅客運送制度の創設」があります。

有償運送運営協議会の役割として、登録の認定だけでなく、登録を受けたNPO等の活動実態を把握し、安全や利便の確保の観点からフォローアップをする役割や、それとともに、自家用自動車による有償旅客運送が必要かどうかを検討する役割が期待されています。

国土交通省に対する有償旅客運送の登録申請(第79条の2)については、申請書の添付書類の中に、「地域公共交通会議又は運営協議会において協議が調っていることを証する書類」の添付が必要とされています。したがって、運営協議会を新たに設置するか、地域公共交通会議がその役割を果たすことになります。地域公共交通会議で兼ねる場合、地域公共交通会議の設置要綱に有償運送運営協議会としての役割を明示することが必要です。