

第1章

地域公共交通会議の概要と その活用方法

1. 道路運送法の改正のポイント

(1) 背景

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発揮し、自由に社会活動に参画し、自己実現を図っていただけるような環境整備が必要とされています。

こうした中、地域公共交通政策においては「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」という考え方を踏まえ、多様化、高度化するニーズに適確に対応した安全・安心な運送サービスの提供が求められるようになっていきます。

(2) 平成 14 年 2 月 道路運送法の改正

平成 14 年 2 月の道路運送法の改正により、乗合バス事業における需給調整規制の廃止（いわゆる「規制緩和」）が行われ、新規事業者の参入、利用者ニーズに応じた運賃、サービスの多様化が進みました。

その一方で、交通事業者の意思のみで路線廃止が可能となったため、過疎化の進行やマイカーの普及を背景に、路線バスの撤退が進み、生活交通の確保が大きな課題となっています。

加えて、少子高齢化から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「スペシャル・トランスポート・サービス（STS）」の需要が急増しており、その普及方策も課題となりました。

(3) 平成 18 年 10 月 道路運送法の改正

こうした課題対応を検討するため、平成 17 年 9 月に「地域住民との協働による地域交通のあり方に関する懇談会」が設置され、その下部組織として「コミュニティバス等地域住民協働型輸送サービス検討小委員会」「NPO等によるボランティア有償運送検討小委員会」が設置され、検討が行われました。平成 18 年 1 月に報告書がとりまとめられ、この内容を踏まえ、平成 18 年 5 月 19 日に、「道路運送法の一部を改正する法律」が公布され、10 月に施行されています。

当該改正では、「乗合事業の対象範囲の拡大」、「自家用自動車による有償旅客運送制度の創設」が柱となっています。地域公共交通会議の制度は、これらの柱を地域公共交通の活性化に活かすためのものとして設けられました。

(4) 平成 18 年改正道路運送法の狙い

このような法律改正が行われた理由は、地域の公共交通に対するニーズと法律との間に大きな

差が生じていたことです。道路運送法はもともとバス・タクシー事業の管理を目的とするものであり、その前提としてこれら事業が収益性を持つということがありました。しかしながら、現在の地域公共交通の大半は、収益性が低く、運賃のみで採算を確保することが不可能な状況にあります。その結果、不採算路線であっても地域住民にとっては生活上必要不可欠なバス路線を維持するための方策の基本は、バス事業者の取り組みを国・地方公共団体が必要に応じて財政支援するという枠組みでした。そして、地域によっては、これを補完するために地方公共団体自らが事業主体となってバス事業者へ運行を委託する形態によるバスサービス提供も行われてきました。他方、国、地方による財政支援という枠組みのみならず、地域住民等がNPO活動や商店街等の活動として、バスサービスの維持・改善に主体的に参画していくことが、地域のニーズにきめ細やかに対応しつつ、効率的に生活交通路線を維持・確保する上で有効であると考えられ、その実例も増えつつあります。

したがって、今後、地域公共交通を維持するためには、バス事業者の取り組みや行政による財政支援に加え、受益者である地域住民の主体的な取り組みが必要であることから、これらの関係者が主体的に参画して協働し、地域の多様なニーズや実情に応じた形で生活交通を効率的に企画し、維持することを円滑に行えるようにする仕組みが求められました。

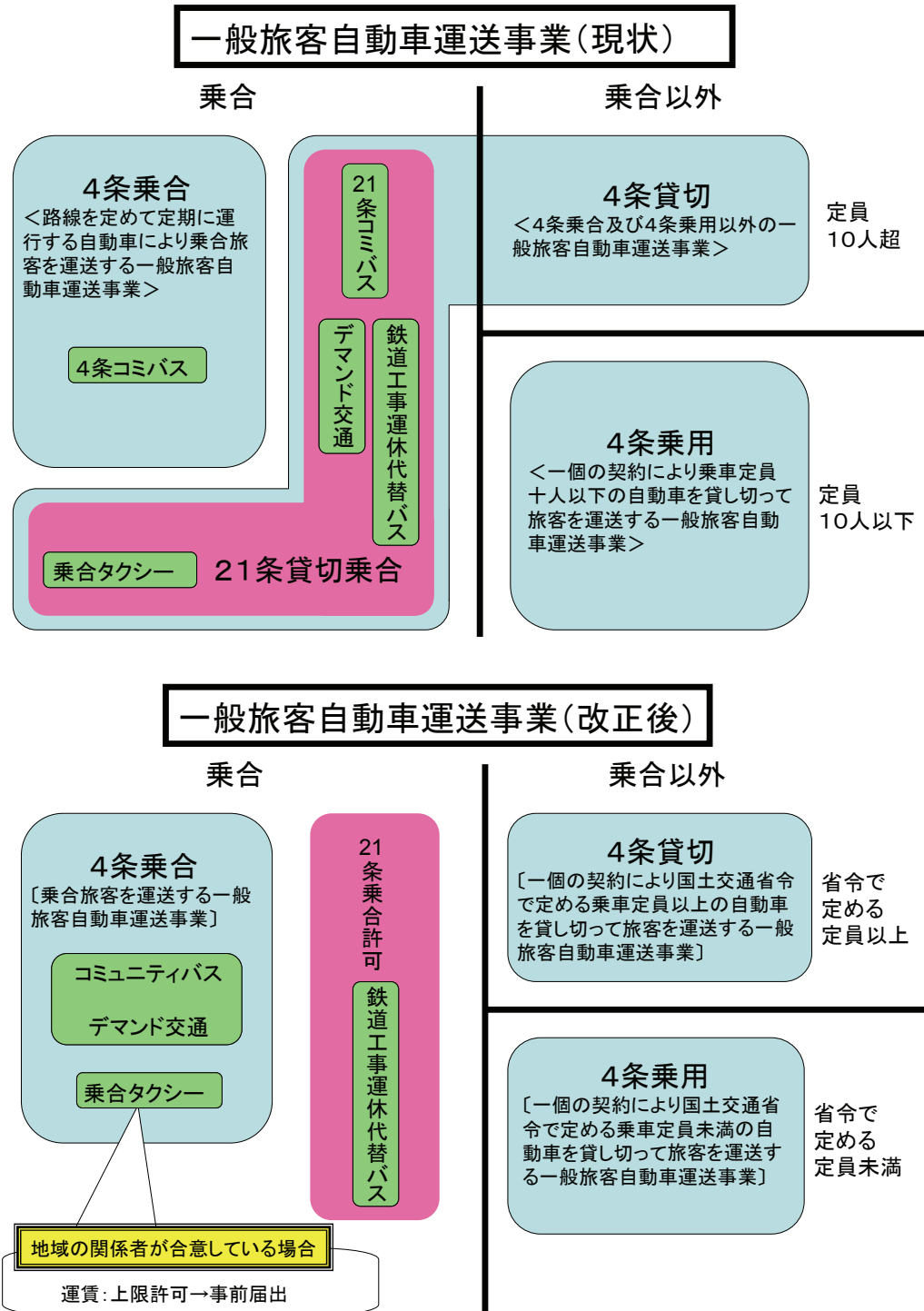
こうした問題認識を背景に、制度変更をすることが求められ、道路運送法が改正されました。

改正の柱の1つである「乗合事業の対象範囲の拡大」については、乗合旅客に関する運行形態が多様化している中で、地域の輸送ニーズや運営体制の実態に即した制度とするために、乗合バス事業の対象範囲を拡大し、コミュニティバスやデマンド交通、乗合タクシー等もすべて乗合バス事業という位置付けになりました。これにより、道路運送法第21条第2号で位置付けていた貸切バスによる乗合運送の許可については、鉄道の工事運休代替バスなどの一時的、臨時的な場合に限定することになりました（図表 1-1-1）。

もう1つの柱である「自家用自動車による有償旅客運送制度の創設」については、地方公共団体、バス、タクシー事業者又はその組織する団体、住民等地域の関係者が、バス、タクシー事業によることが困難であり、かつ、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するため必要であることについて合意していること、登録を受けようとする者が輸送の安全及び旅客の利便の確保のために必要な措置を講ずると認められること等の要件が揃った場合、市町村、NPO等による自家用自動車による有償運送を可能とする登録制度を創設したことです。

このように、道路運送の分野における利用者の需要の多様化及び高度化に適確に対応したサービスの円滑かつ確実な提供を促進することにより、道路運送の利用者の利便の増進を図ることが法律の目的に追加されました。

図表 1-1-1 乗合事業の対象範囲の拡大



資料：国土交通省「コミュニティバス等地域住民協働型輸送サービス検討小委員会報告書」（平成 18 年 1 月）

（５）新たな協議組織「地域公共交通会議」の設置

地域公共交通には様々な関係者が存在することから、その検討にあたっては、関係者間の意識共有が必須です。特に、改善策の検討や推進においては、地域のニーズに対応し、また、地域住民に愛着を持って利用してもらおうとするには、計画段階から地域住民や利用者が参画するとともに、状況の変化等に柔軟に対応できる制度とする必要があります。また、周囲の交通システムと整合のとれたネットワークを形成し、利用者利便を確保することが重要です。

このため、平成 18 年 10 月施行の改正道路運送法では、地域住民、利用者、地方公共団体、バス事業者およびその運転者組織、警察、道路管理者等の関係者からなる新たな協議組織「地域公共交通会議」を設置し、地域のニーズに即した運行形態やサービス水準（ルート、運行頻度等）、運賃等について協議を行うことができるようになりました。その協議結果については、各種手続きの簡略化・弾力化が得られることから、一種の特区制度のようなものになっています。

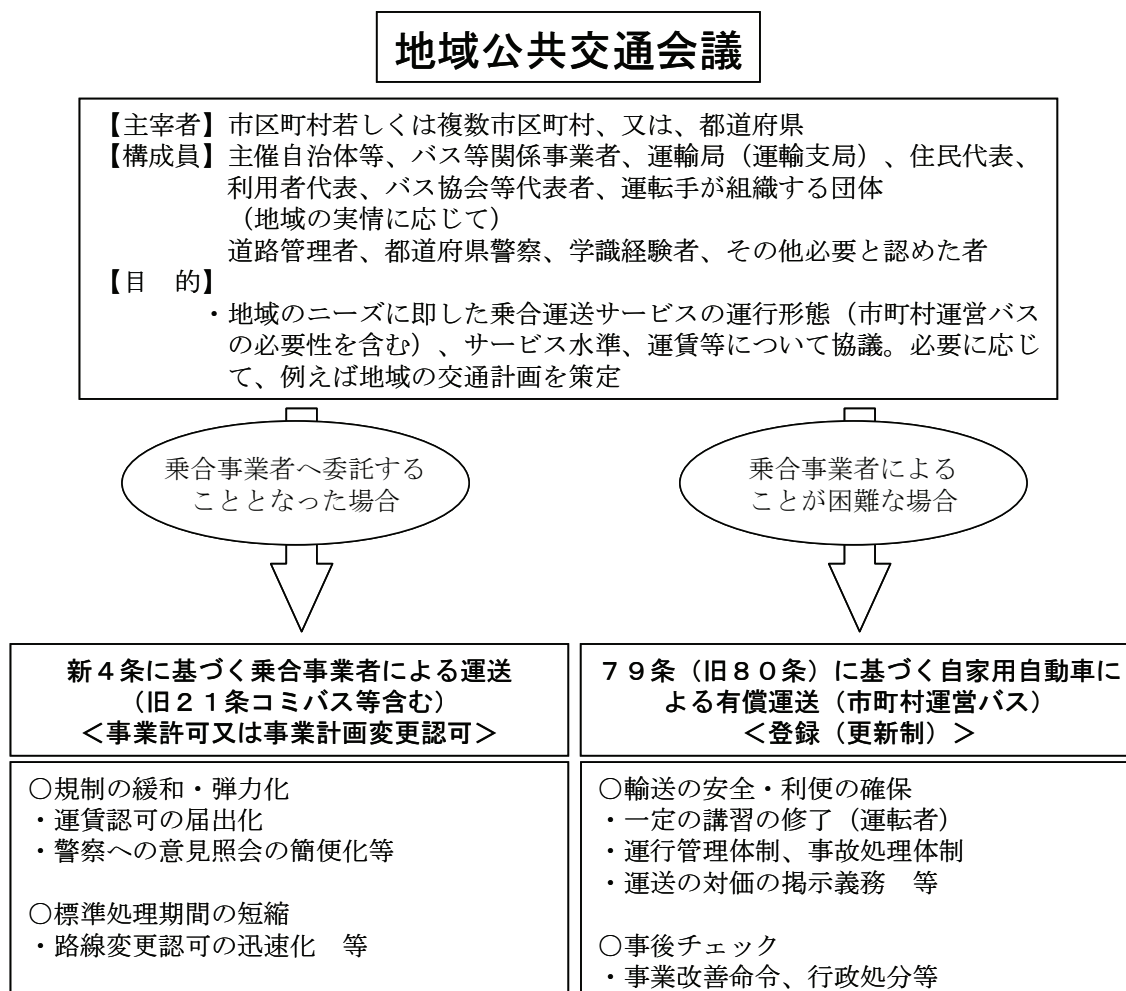
2. 地域公共交通会議の内容と活用方法

(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 1-2-1 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 1-2-2 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"> ・ 交通保安、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策をふくめ、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。

①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条路線の「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。

②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。

③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。

④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。

⑤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の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、序章の図表序-4-1で説明した「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い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。

⑥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」こと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。むしろ、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。

⑦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。

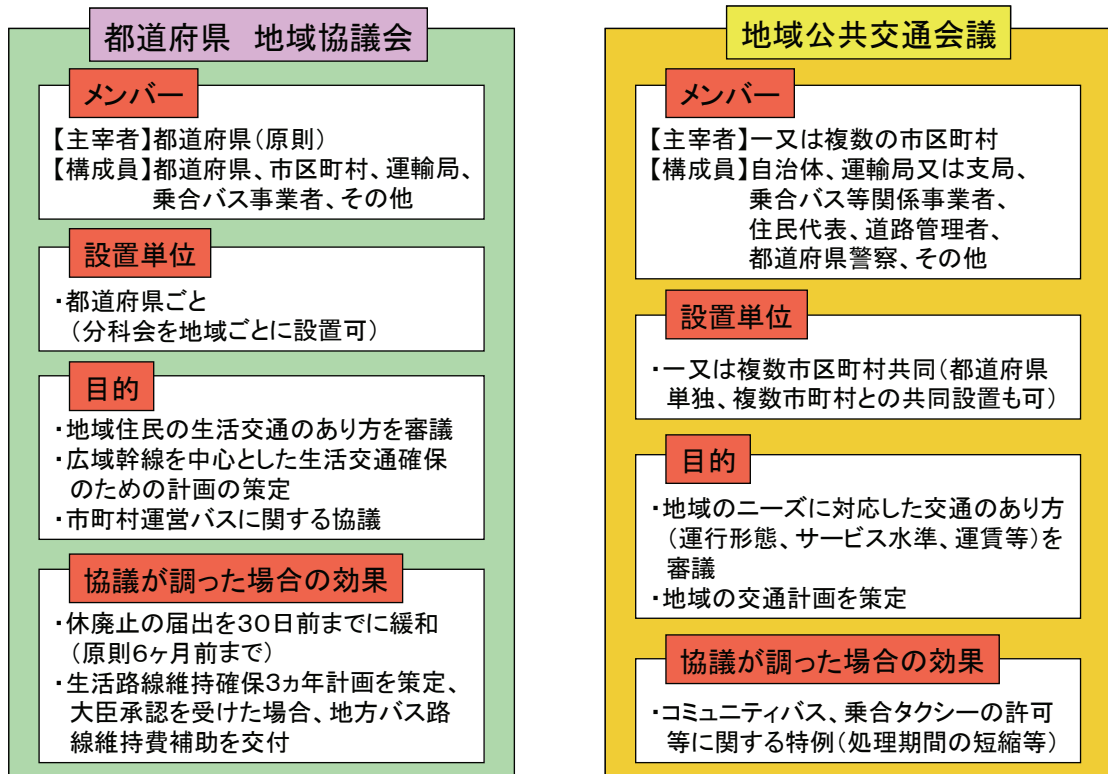
（５）都道府県地域協議会と地域公共交通会議の関係について

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ただけで、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（第2章 p.36 参照）。

図表 1-2-3 地域協議会と地域公共交通会議の比較対照図



図表 1-2-4 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となります。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。

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

(1) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律について

平成 19 年 10 月 1 日に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」においては、市町村が主体となって地域全体の公共交通ネットワークのあり方や利便性の向上策等の協議を促進するため、市町村が策定する地域公共交通に関する計画（＝「地域公共交通総合連携計画」以下、「連携計画」と記述します。）の実効性を高める仕組みが整備されました。

市町村が連携計画を作成し実施しようとする場合、関係者からなる協議会（＝以下、「法定協議会」と記述します。）を組織することが必要です。市町村から通知を受けたバス事業者などの関係交通事業者や道路管理者等は、正当な理由がある場合を除き、協議に応じなければなりません（協議会への参加要請応諾義務）。また、法定協議会において協議が調った事項については、法定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（協議会参加者の協議結果の尊重義務）ことが定められています。

連携計画の作成や実施においては、後述のように、平成 20 年度から国の支援制度が設けられています。

※地域公共交通活性化及び再生に関する法律等の詳細は、第 4 章「地域公共交通関連制度」を参照

(2) 法定協議会と地域公共交通会議の違い

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」における法定協議会と、道路運送法に基づく地域公共交通会議は非常に似た組織になっています。そのため、互いの関係について混乱をきたしている例がみられますので、違いを図表 1-3-1 に整理しました。

①協議対象となるモード（交通機関）

地域公共交通会議では、鉄軌道・船舶といったモードについても検討はできますが、バス・タクシー以外のモードに関する協議結果については、許可等手続きの簡略化・弾力化を得られるといった法的効力を発揮することはありません。一方、法定協議会ではこれら他のモードや、DMV・水陸両用車のような中間的なモードについても協議結果が効力を有します。ただし、通常地域公共交通会議のように、これらのモードに関係するメンバー（鉄軌道・船舶等事業者等）の参加が必要となります。逆のいい方をすれば、バスのみを対象とした「連携計画」を策定し実施するのであれば、他モード関係者の参加は不要であり、通常地域公共交通会議と同じメンバーで十分であることとなります。

図表 1-3-1 地域公共交通会議と法定協議会の比較

	地域公共交通会議	法定協議会
対象モード	バス・タクシー	多様なモード (バス・タクシーのみでも可能)
会議参加応諾義務	なし	あり
計画策定	任意	補助金の交付を受ける場合は必須
事業実施における 補助金受領	行えない (協議組織)	行える (協議+実施組織)

②地域公共交通総合連携計画の作成と実施

地域公共交通会議では、その協議内容として、地域公共交通計画を作成することができます。場当たりの協議とならないためにも、このような計画を作成し、それに基づいて公共交通網の見直しを進めていくことが望ましいですが、道路運送法では地域公共交通会議でこのような計画を策定することは任意となっております。一方、法定協議会は、「連携計画」の作成と実施を行う機関であり、当然ながら計画作成を行う必要があります。また、連携計画の作成に際しては、地域公共交通活性化・再生法第5条第5項に定められているように、利用者の意見を反映することが必要です。具体的な方法として、協議会への利用者委員の参画、アンケート・ヒアリング調査による意見把握、パブリックコメントの実施などが挙げられます。

重要な点として、法定協議会は協議組織であるとともに、連携計画を実施する組織でもあることが挙げられます。具体的に言うと、連携計画に対する国からの補助は市町村や交通事業者に対してではなく、法定協議会に対して行われることになっています。法定協議会は、法人格を取得する必要はありませんが、国からの補助金(地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金)の交付を受けようとする場合は、補助金の交付対象者としての体裁をととのえ、また補助事業の適切な実施を担保するために、独自の会計を持つ必要があります。事務局設置・運営に関する規則や会計規則も合わせて必要です。

法定協議会は地域公共交通活性化・再生総合事業の事業主体ですので、例えば連携計画に位置付けられたコミュニティバスの運行を国の補助を得て行う場合には、事業主体は市町村ではなく法定協議会となります。法定協議会は、事業主体として、自ら事業を行う場合のほか、交通事業者等に事業の委託や実行の指示をする場合であっても、事業実施の決定、進捗状況の把握・管理が最低限必要となります。

法定協議会の事業について、国の補助以外の市町村等が負担する分については、一度負担者が法定協議会に支出する形が原則です。ただし、コミュニティバス運行については、一度協議会に資金を集めたうえで事業を実施することが、やむを得ない事由により困難な場合には、地域の実

情に応じて対応することも可能であり、市町村等負担分を法定協議会に支出せずに直接運行事業者に支出する形もとることができます。

また、市町村有償運送については法定協議会を実施主体とすることはできないため、補助対象者である法定協議会が、実施主体である市町村に対し委託又は実行の指示をおこない、国から法定協議会に交付された補助金を市町村に支出することになります。

なお、既に地域公共交通に関する計画を策定している場合には、その既存計画が「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条第2項の事項が明確に記載されているなどの条件を満たしていれば、法定協議会を開き連携計画と位置付けることもできます。

③法定協議会を活用した場合における支援等

連携計画作成のための調査や、連携計画に位置付けられた事業の立ち上げに対して一括支援する「地域公共交通活性化・再生総合事業」が平成20年度から実施されます。この事業は、前述のように、法定協議会を補助対象としています。

バス関係で主に想定される事業としては、コミュニティバス・乗合タクシー・デマンドシステムの導入(車両購入、実証運行等)や路線バスの新規路線開設、増便、ダイヤ変更等の実証運行などが挙げられます。

連携計画の作成・実施を通じた法定協議会の活用によって、バス・タクシーのみならずモード横断的な地域公共交通活性化を推進することができます。例えば鉄軌道事業に対しては、地域公共交通総合連携計画に基づく軌道運送高度化(低床式車両の導入、ICカードシステムの導入等)に対する事業や、鉄道事業の再構築に対する事業について、重点的な支援が予定されています。

また、連携計画に盛り込まれた事業のうち、国土交通省の認定を受けた事業については、関連交通事業法の許認可等の手続きの合理化等、法律上の特例措置や地方債の配慮などの優遇措置が受けられます。

連携計画は、市町村を単位とすることが通常ですが、実情に応じて、複数市町村に跨ったり、逆にコミュニティバス運行のように市町村内で区域を限定した形で作成することも可能です。

また、輸送形態にとらわれない横断的な観点からの検討が促進されることが期待されますが、地域の実情を踏まえ、地域の自主的な判断に基づきバス等の単一の輸送形態のみを検討対象とすることも可能です。

(3) 地域公共交通会議を法定協議会として位置付ける場合の留意点

法定協議会を設置する場合、既存の協議会の組織・体制を活用することが可能であり、バス事業においても、既に存在している地域公共交通会議に法定協議会の機能を持たせることが可能です。これによって、法定協議会が有する参加要請応諾義務や協議会参加者の協議結果の尊重義務、

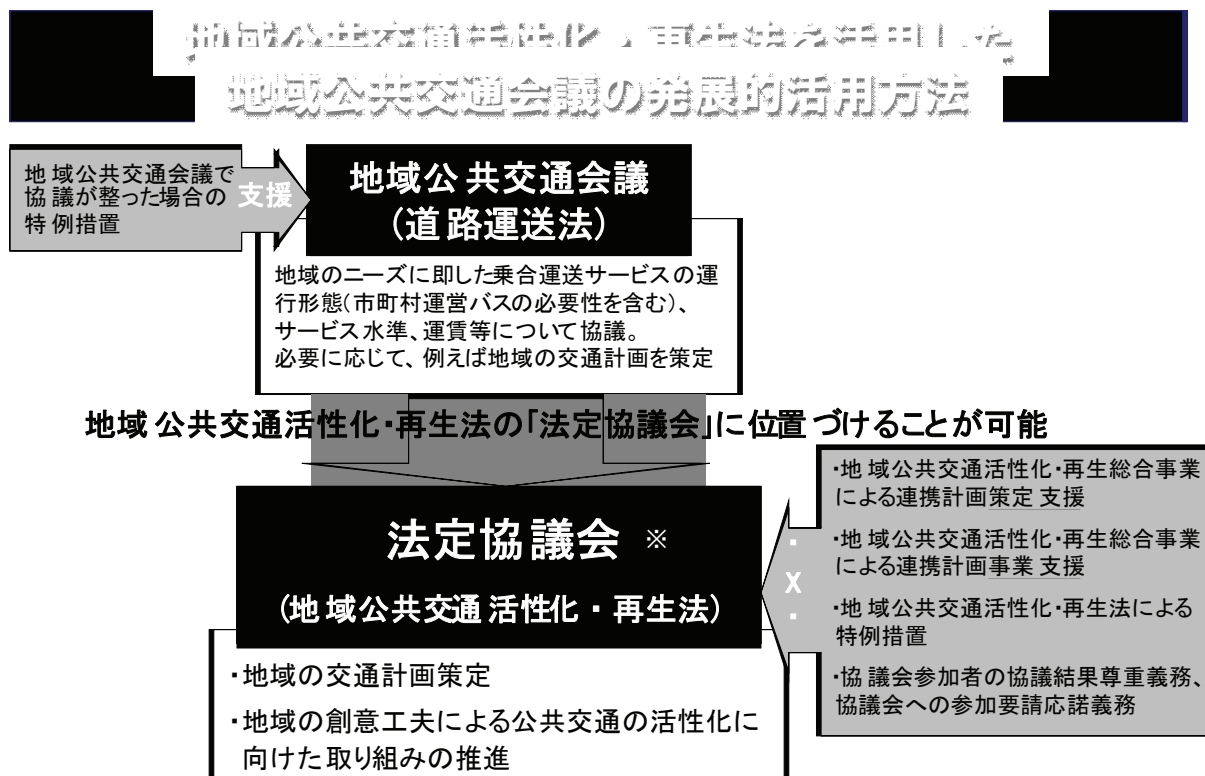
法律上の特例や予算措置などの支援措置を得ることができ、協議の円滑な運営や計画の実効性を高めることができる場合があります（図表 1-3-2 参照）。

この場合、法定協議会としての機能が果たせるよう、設置要綱の一部修正や会計・事務局に関する規程の整備が必要となります。メンバーについては、バスのみを協議対象とする場合にはそのままよいですが、鉄道・旅客船等の他モードに広げる場合にはそれらの関係者を追加する必要があります。そのため、メンバーが多くなり会議運営が大変になることが懸念される場合には、地域公共交通会議をそのまま法定協議会として位置付けるのではなく、法定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。

なお、地域公共交通会議を法定協議会として位置付ける場合においても、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ありません。また、引き続き「地域公共交通会議」の名称を使用することも妨げません。

2章以降では主に「地域公共交通会議」の活用方策が述べられていますが、大半は「法定協議会」にも共通する内容となります。地域の実情を踏まえ、協議されるテーマから、改正道路運送法による「地域公共交通会議」と地域公共交通活性化及び再生に関する法律による「法定協議会」とを上手く使い分けてください。

図表 1-3-2 地域公共交通会議を法定協議会として位置付ける場合のメリット



※ 鉄道等他モードも含めた総合的な計画策定・事業の推進を行う場合には、法定協議会の活用が有効