

○地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について（新旧）【一部抜粋】

新	旧
国自旅第161号	国自旅第161号
平成18年 9月15日	平成18年 9月15日
一部改正 国自旅第219号	一部改正 国自旅第219号
平成21年12月18日	平成21年12月18日
一部改正 国自旅第633号	一部改正 国自旅第633号
平成25年 4月10日	平成25年 4月10日
一部改正 国自旅第370号	一部改正 国自旅第370号
平成27年 4月 1日	平成27年 4月 1日
一部改正 国自旅第332号	一部改正 国自旅第332号
平成30年 3月30日	平成30年 3月30日
一部改正 国自旅第212号	一部改正 国自旅第212号
平成30年12月28日	平成30年12月28日
一部改正 国自旅第330号	一部改正 国自旅第330号
令和 2年 3月31日	令和 2年 3月31日
一部改正 国自旅第315号	一部改正 国自旅第315号
令和 2年11月27日	令和 2年11月27日
一部改正 国自旅第580号	一部改正 国自旅第580号
令和 4年 3月31日	令和 4年 3月31日
一部改正 国自旅第177号	一部改正 国自旅第177号
令和 5年10月 1日	令和 5年10月 1日
一部改正 国自旅第265号	一部改正 国自旅第265号
令和 5年12月28日	令和 5年12月28日
一部改正 国自旅第71号	一部改正 国自旅第71号
令和 6年 4月26日	令和 6年 4月26日
<u>一部改正 国自旅第198号</u>	
<u>令和 6年 9月30日</u>	

各地方運輸局長 殿
沖縄総合事務局長 殿

物流・自動車局長

地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について

今般の道路運送法等の一部を改正する法律（平成１８年法律第４０号）の衆議院国土交通委員会及び参議院国土交通委員会の附帯決議において、地域の需要に即した乗合運送サービスに関する関係者の意見等が反映されるよう周知徹底を図ることとされていることから、別紙のとおり「地域公共交通会議の設置並びに運営に関するガイドライン」を作成したので、各地方公共団体その他の関係者と連携を図りつつ、地域公共交通会議（道路運送法施行規則（昭和２６年運輸省令第７５号。以下「施行規則」という。）第４条第２項）の場を活用して乗合輸送サービス又は自家用有償旅客運送により、地域旅客運送サービスの提供が図られるよう遺漏なきを期されたい。

地域公共交通会議において地域旅客運送サービスのあり方を検討するに当たっては、以下の基本的な考え方について出席者が共有した上で協議を進める必要があるので、関係者に周知を図られたい。

- １． 地域旅客運送サービスの安全性及び継続性の観点から、旅客自動車運送事業者による路線定期運行、路線不定期運行、区域運行や乗用輸送サービスを組み合わせて、利便性及び効率性のバランスの取れた公共交通ネットワークの構築を第一に検討すること。なお、旅客運送に関して高い知見を有する旅客運送事業者が、持続可能な地域旅客運送サービスの確保に向けて、積極的

各地方運輸局長 殿
沖縄総合事務局長 殿

物流・自動車局長

地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について

今般の道路運送法等の一部を改正する法律（平成１８年法律第４０号）の衆議院国土交通委員会及び参議院国土交通委員会の附帯決議において、地域の需要に即した乗合運送サービスに関する関係者の意見等が反映されるよう周知徹底を図ることとされていることから、別紙のとおり「地域公共交通会議の設置並びに運営に関するガイドライン」を作成したので、各地方公共団体その他の関係者と連携を図りつつ、地域公共交通会議（道路運送法施行規則（昭和２６年運輸省令第７５号。以下「施行規則」という。）第４条第２項）の場を活用して乗合輸送サービス又は自家用有償旅客運送により、地域旅客運送サービスの提供が図られるよう遺漏なきを期されたい。

地域公共交通会議において地域旅客運送サービスのあり方を検討するに当たっては、以下の基本的な考え方について出席者が共有した上で協議を進める必要があるので、関係者に周知を図られたい。

- １． 地域旅客運送サービスの安全性及び継続性の観点から、旅客自動車運送事業者による路線定期運行、路線不定期運行、区域運行や乗用輸送サービスを組み合わせて、利便性及び効率性のバランスの取れた公共交通ネットワークの構築を第一に検討すること。なお、旅客運送に関して高い知見を有する旅客運送事業者が、持続可能な地域旅客運送サービスの確保に向けて、積極的

な提案や協議に参画できるよう努められたい。 2. 1の考えに基づいて検討を行ってもなお、地域旅客運送サービスが十分に確保されない場合には、これを補完するものとして、自家用有償旅客運送を組み合わせ、地域住民や来訪者の移動手段を確保していくことが可能であること。 また、本通達では、地域公共交通会議の設置を促進する等の観点から別添1のとおり「地域公共交通会議設置要綱（モデル要綱）」、別添2のとおり「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」についても併せて呈示することとしたので、地域公共交通会議の運用の参考とされたい。 附則（令和2年11月27日付け国自旅第315号） 「運営協議会に関する国土交通省としての考え方について」（平成18年9月15日付け国自旅第145号）は、令和2年11月26日限り廃止する。 〔別紙〕地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン 1. 地域公共交通会議の目的 地域公共交通会議は、地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様、自家用有償旅客運送の必要性、旅客から収受する対価に関する事項、その他一般旅客自動車運送事業及び自家用有償旅客運送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。 2. 地域公共交通会議の設置及び運営 （1）地域公共交通会議は、一又は複数の市町村（特別区を含む。以下同じ。）又は都道府県が主宰する。ただし、主宰者がいずれの場合であっても、住民の日常生活圏と公共交通ネットワークの範囲を勘案した広域的な議論を行う	な提案や協議に参画できるよう努められたい。 2. 1の考えに基づいて検討を行ってもなお、地域旅客運送サービスが十分に確保されない場合には、これを補完するものとして、自家用有償旅客運送を組み合わせ、地域住民や来訪者の移動手段を確保していくことが可能であること。 また、本通達では、地域公共交通会議の設置を促進する等の観点から別添1のとおり「地域公共交通会議設置要綱（モデル要綱）」、別添2のとおり「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」についても併せて呈示することとしたので、地域公共交通会議の運用の参考とされたい。 附則（令和2年11月27日付け国自旅第315号） 「運営協議会に関する国土交通省としての考え方について」（平成18年9月15日付け国自旅第145号）は、令和2年11月26日限り廃止する。 〔別紙〕地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン 1. 地域公共交通会議の目的 地域公共交通会議は、地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様、自家用有償旅客運送の必要性、旅客から収受する対価に関する事項、その他一般旅客自動車運送事業及び自家用有償旅客運送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。 2. 地域公共交通会議の設置及び運営 （1）地域公共交通会議は、一又は複数の市町村（特別区を含む。以下同じ。）又は都道府県が主宰する。ただし、主宰者がいずれの場合であっても、住民の日常生活圏と公共交通ネットワークの範囲を勘案した広域的な議論を行う
---	---

ことが望ましい。また、当該地域公共交通会議の構成員たる地方運輸局長は、主宰者に対して、広域的な議論を行うよう促すものとする。都道府県単位で地域公共交通会議を設置する場合には、都道府県の区域を交通圏、経済圏等を勘案したブロックに分割し、それぞれのブロックごとの分科会形式などにより開催することが望ましい。この場合において、分科会の構成員、運営方法は当該地域公共交通会議に準ずるものとする。また、施行規則第15条の4第2号及び「地域協議会の要件に関する告示」（平成13年国土交通省告示第1202号）に規定する地域協議会の分科会とすることもできる。

- (2) 地域公共交通会議は、地方公共団体の長が主宰するものとする。また、複数市町村の合同で主宰する場合及び都道府県が主宰する場合は、都道府県及び市町村がそれぞれ担当の窓口を定めるとともに、運営において重要な事項については関係市町村等の協議により決定する等、緊密な連携と適切な役割分担のもと円滑な運営が確保されるよう努めるものとする。
- (3) 地域公共交通会議の会長は、必ずしも地方公共団体の職員のみでなく、地域公共交通会議の構成員の中から互選により選任することもできるものとする。また、地域公共交通会議の要綱に定めることによって、副会長その他運営に必要な役員を置くこと及び地域公共交通会議の委員の任期を定めることができるものとする。
- (4) 地域公共交通会議を設置した地方公共団体は、設置した旨を公表するものとする。
- (5) 地域公共交通会議の開催は、原則として公開とし、オンラインでの開催も可能とする。また、開催日時、場所、議題、協議内容、協議が調った事項等を記載した議事録、議事資料及び設置要綱については、原則として、主宰者たる市町村又は都道府県のホームページ上で公開することとする。
- (6) 委員の招集が困難である場合等にあつては、地域公共交通会議があらかじめ定める方法により行う判断に基づき、全ての委員からの意見聴取及び賛否の意向の確認を行うこと並びに議事概要の作成及び公表を行うことを条件として、開催に代えて書面の郵送又は持ち回りにより意見の聴取及び議決を行

ことが望ましい。また、当該地域公共交通会議の構成員たる地方運輸局長は、主宰者に対して、広域的な議論を行うよう促すものとする。都道府県単位で地域公共交通会議を設置する場合には、都道府県の区域を交通圏、経済圏等を勘案したブロックに分割し、それぞれのブロックごとの分科会形式などにより開催することが望ましい。この場合において、分科会の構成員、運営方法は当該地域公共交通会議に準ずるものとする。また、施行規則第15条の4第2号及び「地域協議会の要件に関する告示」（平成13年国土交通省告示第1202号）に規定する地域協議会の分科会とすることもできる。

- (2) 地域公共交通会議は、地方公共団体の長が主宰するものとする。また、複数市町村の合同で主宰する場合及び都道府県が主宰する場合は、都道府県及び市町村がそれぞれ担当の窓口を定めるとともに、運営において重要な事項については関係市町村等の協議により決定する等、緊密な連携と適切な役割分担のもと円滑な運営が確保されるよう努めるものとする。
- (3) 地域公共交通会議の会長は、必ずしも地方公共団体の職員のみでなく、地域公共交通会議の構成員の中から互選により選任することもできるものとする。また、地域公共交通会議の要綱に定めることによって、副会長その他運営に必要な役員を置くこと及び地域公共交通会議の委員の任期を定めることができるものとする。
- (4) 地域公共交通会議を設置した地方公共団体は、設置した旨を公表するものとする。
- (5) 地域公共交通会議の開催は、原則として公開とし、オンラインでの開催も可能とする。また、開催日時、場所、議題、協議内容、協議が調った事項等を記載した議事録、議事資料及び設置要綱については、原則として、主宰者たる市町村又は都道府県のホームページ上で公開することとする。
- (6) 委員の招集が困難である場合等にあつては、地域公共交通会議があらかじめ定める方法により行う判断に基づき、全ての委員からの意見聴取及び賛否の意向の確認を行うこと並びに議事概要の作成及び公表を行うことを条件として、開催に代えて書面の郵送又は持ち回りにより意見の聴取及び議決を行

うことができるものとする。なお、更新の登録を行う場合にあっては、意見公募形式（更新の登録を行うことについて地域公共交通会議の構成員に対して周知し、一定期間異議がない場合には、当該更新に係る協議が調ったものとみなす協議形式をいう。）を原則とする。

- （７）地域公共交通会議において協議が調った事項に係る軽微な変更（工事等により一時的な迂回が生じる場合の路線の変更（道路運送法（昭和２６年法律第１８３号。以下「法」という。）第１７条及び法第７９条の７ただし書に規定する、天災等やむを得ない事由によりその路線において運行することができなくなったときを除く。）や、設定している運賃に変更のない停留所の変更、法第７９条の６第１項に定める有効期間の更新等の地域公共交通会議が軽微と認める変更）に伴う協議については、地域公共交通会議に（９）に定める幹事会を設置して当該協議を行うことについて委任することや書面による協議を行うことができるものとする。

なお、地域公共交通会議が軽微と認める変更事項は、あらかじめ設置要綱に記載することが望ましい。

- （８）一度地域公共交通会議において協議が調った事項を内容の変更なく反復継続して行う場合（過去において既に同意されているものを繰り返し実施する夏休みの子ども運賃割引等）には、更なる協議は不要であるが、必要に応じて地域公共交通会議への報告を行うものとする。
- （９）地域公共交通会議は、必要と認める場合には、地域公共交通会議の下に幹事会をおくことができるものとする。幹事会は、申請内容の事前審査、地域公共交通会議の円滑な運営のための方法（関係者間で協議を調える内容に関する部分を除く。）等の審査を行い、幹事会において審査した事項に関して地域公共交通会議に報告するものとする。

３．協議を行うに当たっての具体的指針

地域公共交通会議においては、次の（１）～（６）に掲げる事項について、それぞれに定める事項に留意しつつ、具体的な協議を行うものとする。

うことができるものとする。なお、更新の登録を行う場合にあっては、意見公募形式（更新の登録を行うことについて地域公共交通会議の構成員に対して周知し、一定期間異議がない場合には、当該更新に係る協議が調ったものとみなす協議形式をいう。）によることができるものとする。

- （７）地域公共交通会議において協議が調った事項に係る軽微な変更（工事等により一時的な迂回が生じる場合の路線の変更（道路運送法（昭和２６年法律第１８３号。以下「法」という。）第１７条及び法第７９条の７ただし書に規定する、天災等やむを得ない事由によりその路線において運行することができなくなったときを除く。）や、設定している運賃に変更のない停留所の変更、法第７９条の６第１項に定める有効期間の更新等の地域公共交通会議が軽微と認める変更）に伴う協議については、地域公共交通会議に（９）に定める幹事会を設置して当該協議を行うことについて委任することや書面による協議を行うことができるものとする。

なお、地域公共交通会議が軽微と認める変更事項は、あらかじめ設置要綱に記載することが望ましい。

- （８）一度地域公共交通会議において協議が調った事項を内容の変更なく反復継続して行う場合（過去において既に同意されているものを繰り返し実施する夏休みの子ども運賃割引等）には、更なる協議は不要であるが、必要に応じて地域公共交通会議への報告を行うものとする。
- （９）地域公共交通会議は、必要と認める場合には、地域公共交通会議の下に幹事会をおくことができるものとする。幹事会は、申請内容の事前審査、地域公共交通会議の円滑な運営のための方法（関係者間で協議を調える内容に関する部分を除く。）等の審査を行い、幹事会において審査した事項に関して地域公共交通会議に報告するものとする。

３．協議を行うに当たっての具体的指針

地域公共交通会議においては、次の（１）～（６）に掲げる事項について、それぞれに定める事項に留意しつつ、具体的な協議を行うものとする。

なお、協議が調った事項を変更しようとする場合も同様とする。

また、特にコミュニティバスの導入について協議を行うに当たっては、「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」（別添２）に定める事項にも留意するものとする。

さらに、自家用有償旅客運送の導入について協議を行うに当たっては、主宰者は、自家用有償旅客運送を行おうとする者（有効期間の更新の登録、変更登録を行おうとする者を含む。以下「申請者」という。）に対し、協議に必要な資料の提出を求めることができるものとする。

（１）地域の移動ニーズの把握

地域公共交通会議において、必要な交通手段の導入について建設的に協議を行うためには、地方公共団体が把握する地域交通課題等の具体的な情報をもとに、地域の移動ニーズを明らかにすることが必要である。

なお、潜在的な移動ニーズの把握にあたり、地方公共団体の交通政策部局と福祉部局との連携や情報共有等が重要である。

（２）地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様等に関する事項

地域公共交通会議においては、地域住民の生活に必要な乗合旅客輸送の確保、利便性の向上を図るため、責任ある議論が行われることが求められる。その際、路線定期運行を中心に整合性のとれた地域交通ネットワークが構築されるよう留意する必要がある。なお、法に基づく手続き上協議を調える必要がある事項等については、（７）に規定する。

① 運行の態様

地域公共交通会議では、地域の実情に応じた適切な運行の態様について十分な協議を行うことが重要である。路線不定期運行又は区域運行については、利用者利便の確保のため路線定期運行との整合性がとられているものであることについて適切に判断されることが必要である。

② 事業計画（路線、営業区域、使用車両等）

路線不定期運行、区域運行については、路線定期運行との整合性がとられていることが必要であり、設定しようとする路線、営業区域が適切なも

なお、協議が調った事項を変更しようとする場合も同様とする。

また、特にコミュニティバスの導入について協議を行うに当たっては、「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」（別添２）に定める事項にも留意するものとする。

さらに、自家用有償旅客運送の導入について協議を行うに当たっては、主宰者は、自家用有償旅客運送を行おうとする者（有効期間の更新の登録、変更登録を行おうとする者を含む。以下「申請者」という。）に対し、協議に必要な資料の提出を求めることができるものとする。

（１）地域の移動ニーズの把握

地域公共交通会議において、必要な交通手段の導入について建設的に協議を行うためには、地方公共団体が把握する地域交通課題等の具体的な情報をもとに、地域の移動ニーズを明らかにすることが必要である。

なお、潜在的な移動ニーズの把握にあたり、地方公共団体の交通政策部局と福祉部局との連携や情報共有等が重要である。

（２）地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様等に関する事項

地域公共交通会議においては、地域住民の生活に必要な乗合旅客輸送の確保、利便性の向上を図るため、責任ある議論が行われることが求められる。その際、路線定期運行を中心に整合性のとれた地域交通ネットワークが構築されるよう留意する必要がある。なお、法に基づく手続き上協議を調える必要がある事項等については、（７）に規定する。

① 運行の態様

地域公共交通会議では、地域の実情に応じた適切な運行の態様について十分な協議を行うことが重要である。路線不定期運行又は区域運行については、利用者利便の確保のため路線定期運行との整合性がとられているものであることについて適切に判断されることが必要である。

② 事業計画（路線、営業区域、使用車両等）

路線不定期運行、区域運行については、路線定期運行との整合性がとられていることが必要であり、設定しようとする路線、営業区域が適切なも

のか十分協議する必要がある。

営業区域については、地域公共交通会議で協議が調った地区単位とするものとし、旅客の発地又は着地のいずれかが営業区域内にあることを要するものとする。

なお、地域公共交通会議が複数市町村の合同で主宰される場合又は都道府県によって主宰される場合の営業区域は、当該地域公共交通会議の地域の全域とするのではなく、主な利用者の居住地、目的地等地域の実情に照らして合理的であり、運行の管理が適切かつ確実に実施できる範囲の地区を定めるものとする。

使用車両については、地域特性又は路線特性等に即した使用車両が望ましいことから、仕様、形状、乗車定員等についても協議することが望ましい。

③ 運行計画

地域公共交通会議で協議が調った運行系統については、クリームスキミング的運行については弾力的に取扱うこととされているが、利用者利便や安全の確保を無視した運行時刻の設定が行われないようにする必要がある。

なお、運行回数や運行時刻の変更については、地域公共交通会議への報告事項とする等、あらかじめ設定の範囲について協議しておくことが望ましい。

④ 路線又は営業区域の休廃止等

(イ) 路線定期運行

地域公共交通会議の協議結果に基づく輸送サービスに係る路線の休止又は廃止についても地域公共交通会議において協議することが望ましい。

(ロ) 路線不定期運行、区域運行

路線不定期運行に係る路線の一部廃止及び他の運行の態様と併せて行っている場合の全部廃止、区域運行に係る営業区域の一部廃止及び他の運行の態様と併せて行っている場合の全部廃止については、協議結果に基づく

のか十分協議する必要がある。

営業区域については、地域公共交通会議で協議が調った地区単位とするものとし、旅客の発地又は着地のいずれかが営業区域内にあることを要するものとする。

なお、地域公共交通会議が複数市町村の合同で主宰される場合又は都道府県によって主宰される場合の営業区域は、当該地域公共交通会議の地域の全域とするのではなく、主な利用者の居住地、目的地等地域の実情に照らして合理的であり、運行の管理が適切かつ確実に実施できる範囲の地区を定めるものとする。

使用車両については、地域特性又は路線特性等に即した使用車両が望ましいことから、仕様、形状、乗車定員等についても協議することが望ましい。

③ 運行計画

地域公共交通会議で協議が調った運行系統については、クリームスキミング的運行については弾力的に取扱うこととされているが、利用者利便や安全の確保を無視した運行時刻の設定が行われないようにする必要がある。

なお、運行回数や運行時刻の変更については、地域公共交通会議への報告事項とする等、あらかじめ設定の範囲について協議しておくことが望ましい。

④ 路線又は営業区域の休廃止等

(イ) 路線定期運行

地域公共交通会議の協議結果に基づく輸送サービスに係る路線の休止又は廃止についても地域公共交通会議において協議することが望ましい。

(ロ) 路線不定期運行、区域運行

路線不定期運行に係る路線の一部廃止及び他の運行の態様と併せて行っている場合の全部廃止、区域運行に係る営業区域の一部廃止及び他の運行の態様と併せて行っている場合の全部廃止については、協議結果に基づく

輸送サービスを含む場合には、地域公共交通会議において協議することが望ましい。

⑤ その他必要と認められる措置

地域公共交通会議は、上記以外の事項についても、必要に応じ、運行しようとする者等から説明を求めるなどにより協議して差し支えない。

(3) 自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項

① 自家用有償旅客運送の導入に関する基本的な考え方

地域交通の検討に当たっては、まず既存のバス・タクシーといった交通事業者の活用を十分に検討する必要があるが、需要が希薄となり、従来の民間の交通事業者ではサービス提供が困難な場合においては、自家用有償旅客運送や互助による輸送等も含めて交通ネットワークのあり方を考えることが必要である。

(イ) 交通空白地有償運送について

交通空白地有償運送の必要性が認められる場合とは、過疎地域や交通が著しく不便な地域において、バス、タクシー等の交通事業者による輸送サービスの供給量が、地域住民又は観光旅客を含む来訪者の需要量に対して十分に提供されていないと認められる場合、その他当該地域における営業所が存しない場合、営業所が遠隔地にあるため旅客の需要に的確に応じることが困難となっている場合など、実質的に交通事業者によっては当該地域の住民又は観光旅客を含む来訪者に必要な旅客輸送の確保が困難となっている状況にあると認められる場合又はそのような事態を招来することが明らかな場合などが想定される。このように、交通空白地有償運送の必要性については、地域の実情に応じて地域公共交通会議において適切に判断することが原則である（５．（３）①（ロ）に掲げるプロセスに基づき、市町村長又は都道府県知事による判断がなされる場合も含まれ得る。）。なお、以下の場合には、少なくとも交通空白地（交通サービスが限られる時間帯が生じる地域を含む。）に該当することを前提に、交通空白地有償運送の必要性を地域公共交通会議において判断する

輸送サービスを含む場合には、地域公共交通会議において協議することが望ましい。

⑤ その他必要と認められる措置

地域公共交通会議は、上記以外の事項についても、必要に応じ、運行しようとする者等から説明を求めるなどにより協議して差し支えない。

(3) 自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項

① 自家用有償旅客運送の導入に関する基本的な考え方

地域交通の検討に当たっては、まず既存のバス・タクシーといった交通事業者の活用を十分に検討する必要があるが、需要が希薄となり、従来の民間の交通事業者ではサービス提供が困難な場合においては、自家用有償旅客運送や互助による輸送等も含めて交通ネットワークのあり方を考えることが必要である。

(イ) 交通空白地有償運送について

交通空白地有償運送の必要性が認められる場合とは、過疎地域や交通が著しく不便な地域において、バス、タクシー等の交通事業者による輸送サービスの供給量が、地域住民又は観光旅客を含む来訪者の需要量に対して十分に提供されていないと認められる場合、その他当該地域における営業所が存しない場合、営業所が遠隔地にあるため旅客の需要に的確に応じることが困難となっている場合など、実質的に交通事業者によっては当該地域の住民又は観光旅客を含む来訪者に必要な旅客輸送の確保が困難となっている状況にあると認められる場合又はそのような事態を招来することが明らかな場合などが想定される。このように、交通空白地有償運送の必要性については、地域の実情に応じて地域公共交通会議において適切に判断することが原則である（５．（３）①（ロ）に掲げるプロセスに基づき、市町村長又は都道府県知事による判断がなされる場合も含まれ得る。）。なお、以下の場合には、少なくとも交通空白地（交通サービスが限られる時間帯が生じる地域を含む。）に該当することを前提に、交通空白地有償運送の必要性を地域公共交通会議において判断する

ことが望ましい。

- ・ 移動を希望する者が、恒常的に、許容可能な時間内（※）に公共交通を利用できない地域・時間帯

導入の検討に当たっては、持続可能な移動手段の確保のため、当該地域における一般旅客自動車運送事業者の状況を踏まえつつ、法第７９条の２第１項第５号に定める事業者協力型自家用有償旅客運送（一般旅客自動車運送事業者が、法第７９条の２第１項第５号に掲げる運行管理及び施行規則第５１条の２の２に掲げる車両整備管理について協力する自家用有償旅客運送。以下単に「事業者協力型自家用有償旅客運送」という。）の導入についてもあわせて検討し、協議を行うことが望ましい。

※地域住民や観光旅客のニーズに基づいて導出。少なくともタクシーが恒常的に３０分以内に配車されない地域は交通空白地に該当するが、アンケート調査や地域の実情（高齢化率及び独居率といった人口構造の特性、勾配など地理的特性等）を踏まえた市町村長又は都道府県知事の判断により、３０分未満とすることも考えられる（例えば１５分など）。

（ロ）福祉有償運送について

当該地域における福祉有償運送の必要性が認められる場合とは、タクシー事業者等による福祉輸送サービスが実施されていないか又は直ちに提供される可能性が低いと認められる場合、地域に福祉輸送サービスを実施しているタクシー事業者等は存在するものの移動制約者の需要量に対して供給量が不足していると認められる場合があり得るが、この場合も（イ）と同様、地域の実情に応じて地域公共交通会議において適切に判断されることが必要であり、導入の検討に当たっては、持続可能な移動手段の確保のため、当該地域における一般旅客自動車運送事業者の状況を踏まえつつ、事業者協力型自家用有償旅客運送の導入についてもあ

ことが望ましい。

- ・ 移動を希望する者が、恒常的に、許容可能な時間内（※）に公共交通を利用できない地域・時間帯

導入の検討に当たっては、持続可能な移動手段の確保のため、当該地域における一般旅客自動車運送事業者の状況を踏まえつつ、法第７９条の２第１項第５号に定める事業者協力型自家用有償旅客運送（一般旅客自動車運送事業者が、法第７９条の２第１項第５号に掲げる運行管理及び施行規則第５１条の２の２に掲げる車両整備管理について協力する自家用有償旅客運送。以下単に「事業者協力型自家用有償旅客運送」という。）の導入についてもあわせて検討し、協議を行うことが望ましい。

※地域住民や観光旅客のニーズに基づいて導出。少なくともタクシーが恒常的に３０分以内に配車されない地域は交通空白地に該当するが、アンケート調査や地域の実情（高齢化率及び独居率といった人口構造の特性、勾配など地理的特性等）を踏まえた市町村長又は都道府県知事の判断により、３０分未満とすることも考えられる（例えば１５分など）。

（ロ）福祉有償運送について

当該地域における福祉有償運送の必要性が認められる場合とは、タクシー事業者等による福祉輸送サービスが実施されていないか又は直ちに提供される可能性が低いと認められる場合、地域に福祉輸送サービスを実施しているタクシー事業者等は存在するものの移動制約者の需要量に対して供給量が不足していると認められる場合があり得るが、この場合も（イ）と同様、地域の実情に応じて地域公共交通会議において適切に判断されることが必要であり、導入の検討に当たっては、持続可能な移動手段の確保のため、当該地域における一般旅客自動車運送事業者の状況を踏まえつつ、事業者協力型自家用有償旅客運送の導入についてもあ

わせて検討し、協議を行うことが望ましい。

(ハ) 運送の区域

運送の区域は、地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事の管轄する区域のうち、地域公共交通会議において協議により定められた区域とするものとし、旅客の発地又は着地のいずれかが運送の区域にあることを要するものとする。一方で、旅客の発地又は着地のいずれかが運送の区域の外にある輸送を行う場合には、隣接する複数市町村が自家用有償旅客運送を共同で実施すべき場合も考えられることから、関係市町村にその旨を通知することが望ましい。また、地方運輸局や都道府県は、広域的な観点から必要に応じて、隣接する複数市町村に対して当該共同化を促すこととする。

なお、当該市区町村の交通環境等の状況から、地域公共交通会議の協議に基づき、運送の区域を市町村内の一部の地域に限定することができる。この場合において、運送の区域を見直す場合は、再度、地域公共交通会議の協議を調える必要があるものとする。

② 旅客から収受する対価

自家用有償旅客運送において、旅客から収受しようとする対価が、施行規則第51条の15各号の規定及び関係通達（「自家用有償旅客運送者が利用者から収受する対価の取扱いについて」（平成18年9月15日付け国自旅第144号））の規定に基づき、適切な実費に基づく営利に至らない範囲で定められているものと認められること。この場合において、申請者に対し、旅客から収受する対価の額等について、議論のために必要となる資料の提出を求めるとともに、設定しようとする対価について、必要に応じ申請者から説明等を聴取するものとする。

③ その他必要と認められる措置

地域公共交通会議は、必要に応じ、以下に掲げる事項について、施行規則に定める要件が確保されているかどうか等に関し、確認するものとする。

わせて検討し、協議を行うことが望ましい。

(ハ) 運送の区域

運送の区域は、地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事の管轄する区域のうち、地域公共交通会議において協議により定められた区域とするものとし、旅客の発地又は着地のいずれかが運送の区域にあることを要するものとする。一方で、旅客の発地又は着地のいずれかが運送の区域の外にある輸送を行う場合には、隣接する複数市町村が自家用有償旅客運送を共同で実施すべき場合も考えられることから、関係市町村にその旨を通知することが望ましい。また、地方運輸局や都道府県は、広域的な観点から必要に応じて、隣接する複数市町村に対して当該共同化を促すこととする。

なお、当該市区町村の交通環境等の状況から、地域公共交通会議の協議に基づき、運送の区域を市町村内の一部の地域に限定することができる。この場合において、運送の区域を見直す場合は、再度、地域公共交通会議の協議を調える必要があるものとする。

② 旅客から収受する対価

自家用有償旅客運送において、旅客から収受しようとする対価が、施行規則第51条の15各号の規定及び関係通達（「自家用有償旅客運送者が利用者から収受する対価の取扱いについて」（平成18年9月15日付け国自旅第144号））の規定に基づき、適切な実費に基づく営利に至らない範囲で定められているものと認められること。この場合において、申請者に対し、旅客から収受する対価の額等について、議論のために必要となる資料の提出を求めるとともに、設定しようとする対価について、必要に応じ申請者から説明等を聴取するものとする。

③ その他必要と認められる措置

地域公共交通会議は、必要に応じ、以下に掲げる事項について、施行規則に定める要件が確保されているかどうか等に関し、確認するものとする。

(イ) 運送しようとする旅客の範囲 (ロ) 自家用有償旅客運送に使用する自動車の種類ごとの数 (ハ) 運転者に求められる要件 (ニ) 損害賠償措置 (ホ) 運行管理の体制 (ヘ) 整備管理の体制 (ト) 事故時の連絡体制 (チ) 苦情処理体制 (リ) その他必要な事項 (４) 一般乗用旅客自動車運送事業の営業区域の見直し等に関する事項 既存の輸送資源を活用した地域の持続可能な交通ネットワークの構築の観点から、地方公共団体の発意により、一般乗用旅客自動車運送事業の営業区域の見直し等を協議事項とすることができる。 なお、法第２０条第２号の協議を行う場合には、次の事項について協議するものとする。 ① 営業区域外旅客運送の必要性 ② 営業区域外旅客運送の対象となる地域 ③ 営業区域外旅客運送を行う事業者 ④ 営業区域外旅客運送を行う期間 ⑤ その他必要な事項 (５) 互助による運送との連携に関する事項 地域の持続可能な交通ネットワークの構築の観点から、(２)(３)の協議においては、交通事業者や自家用有償旅客運送と、互助による登録又は許可を要しない形態の運送との連携についても十分配慮した協議を行うことが必要である。 (６) 会議の運営方法その他地域公共交通会議が必要と認める事項 輸送サービスの変更等地域公共交通会議が必要と認める事項について協議を行う。	(イ) 運送しようとする旅客の範囲 (ロ) 自家用有償旅客運送に使用する自動車の種類ごとの数 (ハ) 運転者に求められる要件 (ニ) 損害賠償措置 (ホ) 運行管理の体制 (ヘ) 整備管理の体制 (ト) 事故時の連絡体制 (チ) 苦情処理体制 (リ) その他必要な事項 (４) 一般乗用旅客自動車運送事業の営業区域の見直し等に関する事項 既存の輸送資源を活用した地域の持続可能な交通ネットワークの構築の観点から、地方公共団体の発意により、一般乗用旅客自動車運送事業の営業区域の見直し等を協議事項とすることができる。 なお、法第２０条第２号の協議を行う場合には、次の事項について協議するものとする。 ① 営業区域外旅客運送の必要性 ② 営業区域外旅客運送の対象となる地域 ③ 営業区域外旅客運送を行う事業者 ④ 営業区域外旅客運送を行う期間 ⑤ その他必要な事項 (５) 互助による運送との連携に関する事項 地域の持続可能な交通ネットワークの構築の観点から、(２)(３)の協議においては、交通事業者や自家用有償旅客運送と、互助による登録又は許可を要しない形態の運送との連携についても十分配慮した協議を行うことが必要である。 (６) 会議の運営方法その他地域公共交通会議が必要と認める事項 輸送サービスの変更等地域公共交通会議が必要と認める事項について協議を行う。
--	--

(7) 法に基づく手続き上協議を調える必要がある事項等

地域公共交通会議において法に基づく手続き上協議を調える必要がある事項等は、以下に掲げる事項である。

(道路運送法上協議を調える必要がある事項)

・自家用有償旅客運送に関する事項

① 自家用有償旅客運送の登録、更新登録、変更登録

自家用有償旅客運送の登録、更新登録、変更登録については、法第79条の4第1項第5号及び施行規則第51条の7の規定に基づき、自家用有償旅客運送が必要であることについて、地域公共交通会議において協議を調えることとされている。

② 旅客から收受する対価

旅客から收受する対価については、法第79条の8第2項及び施行規則第51条の15の規定の基準に基づき、地域公共交通会議において協議を調えることとされている。

(「一般乗合旅客自動車運送事業の申請に対する処理方針」において協議が調っていることが許認可の要件とされている事項)

・地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送に関する事項

① 運行の態様

路線不定期運行又は区域運行については、「一般乗合旅客自動車運送事業の申請に対する処理方針（平成13年8月29日国自旅第71号。以下「申請処理方針」という。）」1. (2)③において、利用者利便の確保のため路線定期運行との整合性がとられているもの（地域公共交通会議等で地域交通ネットワークの観点から協議が調っていること。ただし、交通空白地帯、交通空白時間又は過疎地であって路線定期運行によるものが不在である場合等明らかに路線定期運行との整合性をとる必要が無い場合はこの限りではない。）であることとしている。

② 事業計画（使用車両、最低車両数）

(7) 法に基づく手続き上協議を調える必要がある事項等

地域公共交通会議において法に基づく手続き上協議を調える必要がある事項等は、以下に掲げる事項である。

(道路運送法上協議を調える必要がある事項)

・自家用有償旅客運送に関する事項

① 自家用有償旅客運送の登録、更新登録、変更登録

自家用有償旅客運送の登録、更新登録、変更登録については、法第79条の4第1項第5号及び施行規則第51条の7の規定に基づき、自家用有償旅客運送が必要であることについて、地域公共交通会議において協議を調えることとされている。

② 旅客から收受する対価

旅客から收受する対価については、法第79条の8第2項及び施行規則第51条の15の規定の基準に基づき、地域公共交通会議において協議を調えることとされている。

(「一般乗合旅客自動車運送事業の申請に対する処理方針」において協議が調っていることが許認可の要件とされている事項)

・地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送に関する事項

① 運行の態様

路線不定期運行又は区域運行については、「一般乗合旅客自動車運送事業の申請に対する処理方針（平成13年8月29日国自旅第71号。以下「申請処理方針」という。）」1. (2)③において、利用者利便の確保のため路線定期運行との整合性がとられているもの（地域公共交通会議等で地域交通ネットワークの観点から協議が調っていること。ただし、交通空白地帯、交通空白時間又は過疎地であって路線定期運行によるものが不在である場合等明らかに路線定期運行との整合性をとる必要が無い場合はこの限りではない。）であることとしている。

② 事業計画（使用車両、最低車両数）

使用車両の乗車定員については、申請処理方針 1. (3) ②、(4) ①及び(5) ①において、地域公共交通会議又は協議会（施行規則第 4 条第 2 項の協議会をいう。）の協議結果に基づく場合、過疎地、交通空白地帯等で運行する場合等、地域の実情に応じて事業計画及び運行計画の遂行に必要な輸送力が明らかに確保されると認められる場合には 1 1 人未満の乗車定員とすることができることとしている。

最低車両数については、申請処理方針 1. (3) ③、(4) ②及び(5) ②において、地域公共交通会議又は協議会の協議結果に基づく場合、過疎地、交通空白地帯等で運行する場合等、地域の実情に応じて事業計画及び運行計画の遂行に必要な輸送力が明らかに確保されると認められる場合は、最低車両数の定めでないとしている。
(許認可の手続等について、協議が調っていることによって特例が認められる事項)

① 事業計画（路線、営業区域）

路線又は営業区域については、「一般乗合旅客自動車運送事業の申請に対する標準処理期間に対する設定方針について」（平成 13 年 12 月 26 日国自旅第 129 号）1 及び 2 において地域公共交通会議又は協議会で協議が調った事案については、特段の事情がない限り、通常 3 ヶ月又は 2 ヶ月をそれぞれの事案ごとに、概ね 2 ヶ月又は 1 ヶ月を目処とした迅速な処理をすることとしている。

② 運行計画

「一般乗合旅客自動車運送事業の運行計画の届出等の処理要領」（平成 13 年 9 月 27 日国自旅第 90 号）4. (2) ②において地域公共交通会議で協議が調った運行系統については、クリームスキミングの運行の要件に該当する場合であっても弾力的に取扱うこととしている。

③ 路線又は営業区域の休廃止等

使用車両の乗車定員については、申請処理方針 1. (3) ②、(4) ①及び(5) ①において、地域公共交通会議又は協議会（施行規則第 4 条第 2 項の協議会をいう。）の協議結果に基づく場合、過疎地、交通空白地帯等で運行する場合等、地域の実情に応じて事業計画及び運行計画の遂行に必要な輸送力が明らかに確保されると認められる場合には 1 1 人未満の乗車定員とすることができることとしている。

最低車両数については、申請処理方針 1. (3) ③、(4) ②及び(5) ②において、地域公共交通会議又は協議会の協議結果に基づく場合、過疎地、交通空白地帯等で運行する場合等、地域の実情に応じて事業計画及び運行計画の遂行に必要な輸送力が明らかに確保されると認められる場合は、最低車両数の定めでないとしている。
(許認可の手続等について、協議が調っていることによって特例が認められる事項)

① 事業計画（路線、営業区域）

路線又は営業区域については、「一般乗合旅客自動車運送事業の申請に対する標準処理期間に対する設定方針について」（平成 13 年 12 月 26 日国自旅第 129 号）1 及び 2 において地域公共交通会議又は協議会で協議が調った事案については、特段の事情がない限り、通常 3 ヶ月又は 2 ヶ月をそれぞれの事案ごとに、概ね 2 ヶ月又は 1 ヶ月を目処とした迅速な処理をすることとしている。

② 運行計画

「一般乗合旅客自動車運送事業の運行計画の届出等の処理要領」（平成 13 年 9 月 27 日国自旅第 90 号）4. (2) ②において地域公共交通会議で協議が調った運行系統については、クリームスキミングの運行の要件に該当する場合であっても弾力的に取扱うこととしている。

③ 路線又は営業区域の休廃止等

(イ) 路線定期運行

「道路運送法による一般乗合旅客自動車運送事業の路線等の休止又は廃止に関する手続きの取扱いについて」（平成13年9月26日国自旅第92号）Ⅰ. 1（3）において、地域公共交通会議の協議結果に基づき路線を休止又は廃止する場合のうち、地域公共交通会議が地域協議会の分科会として位置付けられている場合、当該路線が一の市町村の区域内のみにおいて行われる路線定期運行である場合、及び利用者の利便を阻害しないと地方運輸局長が認めてあらかじめ公示する場合には、必要となる届出について休止又は廃止予定日の30日前までの届出でよいこととしている（通常は6ヶ月前までの届出）。

(ロ) 路線不定期運行、区域運行

路線不定期運行に係る路線の一部廃止及び他の運行の態様と併せて行っている場合の全部廃止、区域運行に係る営業区域の一部廃止及び他の運行の態様と併せて行っている場合の全部廃止については、「道路運送法による一般乗合旅客自動車運送事業の路線等の休止又は廃止に関する手続きの取扱いについて」（平成13年9月26日国自旅第92号）Ⅱ. 及びⅢ. において、地域公共交通会議において協議が調っていれば、この場合に必要となる事業計画変更認可申請については、廃止予定日の30日前までの申請でよいこととしている（通常は2ヶ月前までに申請）

4. 地域公共交通会議の構成員

(1) 地域公共交通会議の構成員は、施行規則第4条の2第1項に掲げる者とする。ただし、施行規則第4条の2第2項の規定により、地域の実情により、構成員に上記以外の者を加えることができる。

自家用有償旅客運送の実施において、観光旅客を含む来訪者を輸送対象とする場合は、地域の観光資源の活用を図る観点から、観光協会や観光関連事

(イ) 路線定期運行

「道路運送法による一般乗合旅客自動車運送事業の路線等の休止又は廃止に関する手続きの取扱いについて」（平成13年9月26日国自旅第92号）Ⅰ. 1（3）において、地域公共交通会議の協議結果に基づき路線を休止又は廃止する場合のうち、地域公共交通会議が地域協議会の分科会として位置付けられている場合、当該路線が一の市町村の区域内のみにおいて行われる路線定期運行である場合、及び利用者の利便を阻害しないと地方運輸局長が認めてあらかじめ公示する場合には、必要となる届出について休止又は廃止予定日の30日前までの届出でよいこととしている（通常は6ヶ月前までの届出）。

(ロ) 路線不定期運行、区域運行

路線不定期運行に係る路線の一部廃止及び他の運行の態様と併せて行っている場合の全部廃止、区域運行に係る営業区域の一部廃止及び他の運行の態様と併せて行っている場合の全部廃止については、「道路運送法による一般乗合旅客自動車運送事業の路線等の休止又は廃止に関する手続きの取扱いについて」（平成13年9月26日国自旅第92号）Ⅱ. 及びⅢ. において、地域公共交通会議において協議が調っていれば、この場合に必要となる事業計画変更認可申請については、廃止予定日の30日前までの申請でよいこととしている（通常は2ヶ月前までに申請）

4. 地域公共交通会議の構成員

(1) 地域公共交通会議の構成員は、施行規則第4条の2第1項に掲げる者とする。ただし、施行規則第4条の2第2項の規定により、地域の実情により、構成員に上記以外の者を加えることができる。

自家用有償旅客運送の実施において、観光旅客を含む来訪者を輸送対象とする場合は、地域の観光資源の活用を図る観点から、観光協会や観光関連事

業者等の観光関係者を構成員に加えることが望ましい。 (2) 構成員を選任し、又は変更するに当たっては、地域公共交通会議において公正・中立な運営及び地域住民、観光旅客を含む来訪者その他の利用者の視点に立った協議がなされるよう、地域公共交通会議にあっては施行規則第4条の2第1項に掲げる構成員ごとのバランスに留意し、特定の者に偏らないよう配慮する。 (3) 自家用有償旅客運送に係る申請者に対しては、地域公共交通会議を主宰する地方公共団体が事前に意見の聴取を行うか、又は、地域公共交通会議（幹事会を含む。）に申請者を参加させ、運送する旅客の範囲、対価、運送の頻度等の有償運送の活動内容及び申請に関する意見を述べさせることとするか、いずれかの措置を講ずるものとする。ただし当該申請者（市町村が申請者である場合を除く。）が地域公共交通会議に参加する場合にあっては、自らが行う有償運送の可否の議決には加わることはできないものとする。 (4) 自家用有償旅客運送に係る協議を行う場合には、円滑な協議を誘導するため、地域公共交通のエキスパートなどの人材を第三者のコーディネーターとして加えるよう配慮する。 (5) 自家用有償旅客運送に係る協議を行う場合には、その必要性については、地域の移動制約者の現状について、ケアマネージャーや保健師等、移動制約者の代弁者も加えることで、現場の実状を詳細に把握するよう配慮する。なお、地域公共交通会議に移動制約者の代弁者を参加させる等、地域の実情に応じ、地域公共交通会議での緊密な連携を図ることが必要である。 (6) 地域公共交通会議の構成員は、地域住民の交通利便の確保・向上のために、目的意識を共有し、「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」（平成26年11月20日国土交通省、総務省告示第1号）七に掲げる事項を十分に理解して会議に参画することが必要である。 5. 地域公共交通会議における協議	業者等の観光関係者を構成員に加えることが望ましい。 (2) 構成員を選任し、又は変更するに当たっては、地域公共交通会議において公正・中立な運営及び地域住民、観光旅客を含む来訪者その他の利用者の視点に立った協議がなされるよう、地域公共交通会議にあっては施行規則第4条の2第1項に掲げる構成員ごとのバランスに留意し、特定の者に偏らないよう配慮する。 (3) 自家用有償旅客運送に係る申請者に対しては、地域公共交通会議を主宰する地方公共団体が事前に意見の聴取を行うか、又は、地域公共交通会議（幹事会を含む。）に申請者を参加させ、運送する旅客の範囲、対価、運送の頻度等の有償運送の活動内容及び申請に関する意見を述べさせることとするか、いずれかの措置を講ずるものとする。ただし当該申請者（市町村が申請者である場合を除く。）が地域公共交通会議に参加する場合にあっては、自らが行う有償運送の可否の議決には加わることはできないものとする。 (4) 自家用有償旅客運送に係る協議を行う場合には、円滑な協議を誘導するため、地域公共交通のエキスパートなどの人材を第三者のコーディネーターとして加えるよう配慮する。 (5) 自家用有償旅客運送に係る協議を行う場合には、その必要性については、地域の移動制約者の現状について、ケアマネージャーや保健師等、移動制約者の代弁者も加えることで、現場の実状を詳細に把握するよう配慮する。なお、地域公共交通会議に移動制約者の代弁者を参加させる等、地域の実情に応じ、地域公共交通会議での緊密な連携を図ることが必要である。 (6) 地域公共交通会議の構成員は、地域住民の交通利便の確保・向上のために、目的意識を共有し、「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」（平成26年11月20日国土交通省、総務省告示第1号）七に掲げる事項を十分に理解して会議に参画することが必要である。 5. 地域公共交通会議における協議
---	---

(1) 地域公共交通会議において協議を調える方法

地域公共交通会議の協議を行うに当たっては、公正・中立な運営を確保するため、構成員のバランスにも配慮し委員の選任を行うとともに、関係者間のコンセンサスの形成をめざして、(3)の検討プロセスに基づき（ただし、地域のニーズに対応した交通手段の確保のために、地域公共交通会議がこれによらない協議を行う旨決議した場合を除く。）、十分議論を尽くして行うものとする。議決については、円滑な運営を確保するため、あらかじめ地域公共交通会議の設置要綱に議決に係る方法を定めるものとする。

議決に係る方法は、必ずしも全会一致を意味するものではなく、多数決など地域公共交通会議の設置要綱に定められた議決方法により決することにより、協議が調ったものとする。

協議が調った場合には、施行規則第51条の3第4号に規定する書類を申請者（届出者）に対し交付するものとする。

(2) 地域公共交通会議において既に調った協議事項の見直し方法

法第79条の12第1項第4号に規定する関係者間における協議については、その行う自家用有償旅客運送に関し、一般旅客自動車運送事業者によることが困難でなくなったこと又は地域において必要な旅客輸送を確保するため必要でなくなるに至った事実及び理由を示して協議を行うものとする。この場合において、当該自家用有償旅客運送者に業務改善又は弁明の機会を付与するなど、可能な限り手続き上の透明性に配慮するものとする。

(3) 地域公共交通会議における検討プロセス

① 地域公共交通会議の主宰者たる市町村長又は都道府県知事その他の構成員が、地域の公共交通に関する基本的な考え方等を踏まえ、地域の移動ニーズに対応した交通サービスがどうあるべきか主体的に検討し、自家用有償旅客運送の導入の意向をもった上で、当該導入について提案した場合には、地域公共交通会議において、以下の検討プロセスにより、協議を行うものとする。

(イ) 自家用有償旅客運送の導入に関する提案についての協議

(1) 地域公共交通会議において協議を調える方法

地域公共交通会議の協議を行うに当たっては、公正・中立な運営を確保するため、構成員のバランスにも配慮し委員の選任を行うとともに、関係者間のコンセンサスの形成をめざして、(3)の検討プロセスに基づき（ただし、地域のニーズに対応した交通手段の確保のために、地域公共交通会議がこれによらない協議を行う旨決議した場合を除く。）、十分議論を尽くして行うものとする。議決については、円滑な運営を確保するため、あらかじめ地域公共交通会議の設置要綱に議決に係る方法を定めるものとする。

議決に係る方法は、必ずしも全会一致を意味するものではなく、多数決など地域公共交通会議の設置要綱に定められた議決方法により決することにより、協議が調ったものとする。

協議が調った場合には、施行規則第51条の3第4号に規定する書類を申請者（届出者）に対し交付するものとする。

(2) 地域公共交通会議において既に調った協議事項の見直し方法

法第79条の12第1項第4号に規定する関係者間における協議については、その行う自家用有償旅客運送に関し、一般旅客自動車運送事業者によることが困難でなくなったこと又は地域において必要な旅客輸送を確保するため必要でなくなるに至った事実及び理由を示して協議を行うものとする。この場合において、当該自家用有償旅客運送者に業務改善又は弁明の機会を付与するなど、可能な限り手続き上の透明性に配慮するものとする。

(3) 地域公共交通会議における検討プロセス

① 地域公共交通会議の主宰者たる市町村長又は都道府県知事その他の構成員が、地域の公共交通に関する基本的な考え方等を踏まえ、地域の移動ニーズに対応した交通サービスがどうあるべきか主体的に検討し、自家用有償旅客運送の導入の意向をもった上で、当該導入について提案した場合には、地域公共交通会議において、以下の検討プロセスにより、協議を行うものとする。

(イ) 自家用有償旅客運送の導入に関する提案についての協議

地域公共交通会議の主宰者たる市町村長又は都道府県知事その他の構成員による自家用有償旅客運送の導入に関する提案の内容について協議することとする。この場合、乗合タクシー等の地域の交通事業者による運送サービスの提供の可否についても、当該提案があった日から最長２ヶ月間程度の協議を重ねることとし、自家用有償旅客運送又は地域の交通事業者による運送サービスのいずれかについて、実施するとの結論に至った場合は、これをもって地域公共交通会議における協議が調ったものとみなし、それ以降の手續については、下記（ハ）～（ヘ）によることとする。

（ロ）協議で結論に至らなかった場合の市町村長又は都道府県知事による判断

２ヶ月の期間内に上記①（イ）のような結論に至らなかった場合には、地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事が、設置要綱の規定に基づき、協議内容を尊重しつつ、自らの責任において、自家用有償旅客運送の導入の可否について最終的な判断を行えることとし、自家用有償旅客運送を実施するとの判断がなされた場合には、自家用有償旅客運送を実施することについて協議が調ったものとみなし、それ以降の手續については、下記（ハ）～（ヘ）によることとする。

（ハ）自家用有償旅客運送の実施内容についての協議

自家用有償旅客運送の実施内容（種別、運送主体、運行内容（路線又は区域）、利用者から収受する対価、実施時期等）について協議するものとする。（なお、これらの事項については、上記①（イ）に規定する「最長２ヶ月間程度の協議」の中で協議することとし、この協議において結論が出ず、上記①（ロ）に規定する「市町村長又は都道府県知事の判断」がなされる場合には、当該判断の対象に含めることを原則とする。）

（二）自家用有償旅客運送の交通事業者に対する運行委託に関する協議

上記（ハ）で協議した自家用有償旅客運送について、交通事業者への

地域公共交通会議の主宰者たる市町村長又は都道府県知事その他の構成員による自家用有償旅客運送の導入に関する提案の内容について協議することとする。この場合、乗合タクシー等の地域の交通事業者による運送サービスの提供の可否についても、当該提案があった日から最長２ヶ月間程度の協議を重ねることとし、自家用有償旅客運送又は地域の交通事業者による運送サービスのいずれかについて、実施するとの結論に至った場合は、これをもって地域公共交通会議における協議が調ったものとみなし、それ以降の手續については、下記（ハ）～（ヘ）によることとする。

（ロ）協議で結論に至らなかった場合の市町村長又は都道府県知事による判断

２ヶ月の期間内に上記①（イ）のような結論に至らなかった場合には、地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事が、設置要綱の規定に基づき、協議内容を尊重しつつ、自らの責任において、自家用有償旅客運送の導入の可否について最終的な判断を行えることとし、自家用有償旅客運送を実施するとの判断がなされた場合には、自家用有償旅客運送を実施することについて協議が調ったものとみなし、それ以降の手續については、下記（ハ）～（ヘ）によることとする。

（ハ）自家用有償旅客運送の実施内容についての協議

自家用有償旅客運送の実施内容（種別、運送主体、運行内容（路線又は区域）、利用者から収受する対価、実施時期等）について協議するものとする。（なお、これらの事項については、上記①（イ）に規定する「最長２ヶ月間程度の協議」の中で協議することとし、この協議において結論が出ず、上記①（ロ）に規定する「市町村長又は都道府県知事の判断」がなされる場合には、当該判断の対象に含めることを原則とする。）

（二）自家用有償旅客運送の交通事業者に対する運行委託に関する協議

上記（ハ）で協議した自家用有償旅客運送について、交通事業者への

運行委託による実施を協議し、委託可能との協議結果に至らなかった場合は、市町村又は特定非営利活動法人等による実施について、協議を行うこととする。（なお、運行委託による実施の可否等については、上記（イ）に規定する「最長２ヶ月間程度の協議」の中で協議することとし、この協議において結論が出ず、上記（ロ）に規定する「市町村長又は都道府県知事の判断」がなされる場合には、当該判断の対象に含めることを原則とする。）

（ホ）更新登録における検討プロセスによる協議

現に実施されている自家用有償旅客運送に対して、提案者から、交通事業者による困難性が認められないとの意見を付した上で、具体的な提案を行う場合、提案者は現に実施されている自家用有償旅客運送の有効期間の満了日の４ヶ月前までに地域公共交通会議に提案を行い、上記（イ）～（二）に基づき検討を行うものとする。

この場合、地域の移動ニーズに対応した交通手段の安定的な確保の観点から、当該提案により提供される輸送サービスの持続性を踏まえ、自家用有償旅客運送の更新登録を行うことを含め、慎重に検討を行うものとする。

（ヘ）検討プロセスの運用

上記の検討プロセスの運用については、地域公共交通会議の設置要綱において、検討プロセスに基づく協議結果は地域公共交通会議において議決されたものとする旨を、あらかじめ定めるものとする。

ただし、現に行われている協議の状況や段階等を踏まえ、検討プロセスに基づく協議結果は地域公共交通会議で議決されたものとする旨を、あらかじめ、議決することも可能とする。

- ② 地域公共交通会議の主宰者たる市町村長又は都道府県知事において、地域の移動ニーズに対応した交通サービスの提供に向けた検討が必要であると考えているものの、市町村長又は都道府県知事その他の構成員が、具体的な交通サービスの在り方に係る意向を示していない場合においては、以

運行委託による実施を協議し、委託可能との協議結果に至らなかった場合は、市町村又は特定非営利活動法人等による実施について、協議を行うこととする。（なお、運行委託による実施の可否等については、上記（イ）に規定する「最長２ヶ月間程度の協議」の中で協議することとし、この協議において結論が出ず、上記（ロ）に規定する「市町村長又は都道府県知事の判断」がなされる場合には、当該判断の対象に含めることを原則とする。）

（ホ）更新登録における検討プロセスによる協議

現に実施されている自家用有償旅客運送に対して、提案者から、交通事業者による困難性が認められないとの意見を付した上で、具体的な提案を行う場合、提案者は現に実施されている自家用有償旅客運送の有効期間の満了日の４ヶ月前までに地域公共交通会議に提案を行い、上記（イ）～（二）に基づき検討を行うものとする。

この場合、地域の移動ニーズに対応した交通手段の安定的な確保の観点から、当該提案により提供される輸送サービスの持続性を踏まえ、自家用有償旅客運送の更新登録を行うことを含め、慎重に検討を行うものとする。

（ヘ）検討プロセスの運用

上記の検討プロセスの運用については、地域公共交通会議の設置要綱において、検討プロセスに基づく協議結果は地域公共交通会議において議決されたものとする旨を、あらかじめ定めるものとする。

ただし、現に行われている協議の状況や段階等を踏まえ、検討プロセスに基づく協議結果は地域公共交通会議で議決されたものとする旨を、あらかじめ、議決することも可能とする。

- ② 地域公共交通会議の主宰者たる市町村長又は都道府県知事において、地域の移動ニーズに対応した交通サービスの提供に向けた検討が必要であると考えているものの、市町村長又は都道府県知事その他の構成員が、具体的な交通サービスの在り方に係る意向を示していない場合においては、以

下のプロセスによることとすることも可能である。

(イ) 地域の移動ニーズに対応した交通の導入に関する提案

地域の移動ニーズに対応した交通の導入に関し、具体的な提案（運行内容（路線又は区域）、運賃及び料金、実施時期が定められているもの。）を2ヶ月以内に提出するよう、地域公共交通会議から地域の交通事業者に対して求めることとする。

なお、期限内に具体的な提案がない場合は、地域の移動ニーズに対応した交通に関し、一般旅客自動車運送事業者によることが困難であることについて、会議等の協議が調ったものとみなし、上記①（ハ）の協議を行うものとし、以降の手続は、上記①（二）～（ヘ）を準用することとする。

(ロ) 提案内容に関する協議

(イ) の具体的な提案について、地域の移動ニーズへの対応の観点から、地域公共交通会議に対して提案があった日から4ヶ月間の協議を行うものとし、実施するとの協議結果となった場合は、これをもって地域公共交通会議における協議が調ったものとみなす。

なお、4ヶ月間の期間内に実施するとの協議結果に至らなかった場合は、地域の移動ニーズに対応した交通に関し、一般旅客自動車運送事業者によることが困難であることについて、会議等の協議が調ったものとみなし、上記①（ハ）の協議を行うものとし、以降の手続は、上記①（二）～（ヘ）を準用することとする。

6. 会議等地域公共交通会議において定められた自家用有償旅客運送に関する独自の基準に対する考え方

地域公共交通会議において、関係法令・通達に定められていない独自の基準（以下「ローカルルール」という。）については、客観的な根拠に基づかないものは認められない。なお、当該地域における移動制約者の状況、バス、タクシー等の公共交通機関の整備状況等を踏まえ、自家用有償旅客運送について十

下のプロセスによることとすることも可能である。

(イ) 地域の移動ニーズに対応した交通の導入に関する提案

地域の移動ニーズに対応した交通の導入に関し、具体的な提案（運行内容（路線又は区域）、運賃及び料金、実施時期が定められているもの。）を2ヶ月以内に提出するよう、地域公共交通会議から地域の交通事業者に対して求めることとする。

なお、期限内に具体的な提案がない場合は、地域の移動ニーズに対応した交通に関し、一般旅客自動車運送事業者によることが困難であることについて、会議等の協議が調ったものとみなし、上記①（ハ）の協議を行うものとし、以降の手続は、上記①（二）～（ヘ）を準用することとする。

(ロ) 提案内容に関する協議

(イ) の具体的な提案について、地域の移動ニーズへの対応の観点から、地域公共交通会議に対して提案があった日から4ヶ月間の協議を行うものとし、実施するとの協議結果となった場合は、これをもって地域公共交通会議における協議が調ったものとみなす。

なお、4ヶ月間の期間内に実施するとの協議結果に至らなかった場合は、地域の移動ニーズに対応した交通に関し、一般旅客自動車運送事業者によることが困難であることについて、会議等の協議が調ったものとみなし、上記①（ハ）の協議を行うものとし、以降の手続は、上記①（二）～（ヘ）を準用することとする。

6. 会議等地域公共交通会議において定められた自家用有償旅客運送に関する独自の基準に対する考え方

地域公共交通会議において、関係法令・通達に定められていない独自の基準（以下「ローカルルール」という。）については、客観的な根拠に基づかないものは認められない。なお、当該地域における移動制約者の状況、バス、タクシー等の公共交通機関の整備状況等を踏まえ、自家用有償旅客運送について十