

## 皆様からの御意見と国土交通省の回答(追加)

	皆様からの御意見	国土交通省の回答
<p>○「地域の交通状況の把握の考え方について」の制定について</p>	<p>○自家用有償旅客運送を対象にしたガイドラインの作成と認識しました。重要なことは、「地域の交通状況の全体像」であり、「地域交通の把握に関するマニュアル」には、自家用有償旅客運送に限定することではなく、道路運送法の許可・登録を要しない無償運送(いわゆる、支え合いボランティア輸送・無償運送)を含めることとし、「地域の交通状況の全体像」に踏み込んだ有償・無償に拘ることのないマニュアルの策定について明記されたい。</p> <p>○「地域の交通状況を把握し、更なる移動手段の検討が必要かどうか判断するための材料・基礎となるものとしての「地域交通の把握に関するマニュアル」を策定することとする」とありますが、更なる移動手段の検討の際には、自家用ありきではなくまずは事業用自動車を基本に検討することとし、その維持・継続にあたっては地域住民の積極的な利用を含めた関与が必要不可欠であることについて、マニュアルに掲載していただきたい。また、検討を重ねた結果、移動手段の選択肢が自家用車となる場合においては、これまで通り営利目的として認められない範囲の中での運行形態であることを前提に整理して頂きたい。</p> <p>○地域の交通状況の把握についてマニュアル等を示されると思うが、そのマニュアルは三棘み状態の地域の状況を打破し、高齢者の外出を促進して地域を活性化するために資する内容として作成してほしい。</p> <p>○改正前の活性化再生法に基づく「地域公共交通網形成計画」は「地域の交通状況の全体像」を記載する「網」形成計画と理解しています。 また、改正後の活性化再生法では、地方公共団体に「地域公共交通計画(マスタープラン)」の策定を求めることとしており(努力義務)、「地域公共交通計画(マスタープラン)」には、 ・国土交通省作成「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律(A4概要版『背景・必要性』)」の記載事項「公共交通を中心に地域の輸送資源を総動員する交通計画」の作成 ・「同概要版『法案の概要』」記載事項「従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送等)を位置付け」とあることから、自家用有償旅客運送(交通空白地有償運送及び福祉有償運送)に限定することなく、また、従来の公共交通サービスを中心に、道路運送法の許可・登録を要しない無償運送(福祉輸送等)及びスクールバス等を加えた「地域の交通状況の全体像」を明らかにした地域の多様な輸送資源を総動員する必要性について明記されたい。</p> <p>○「地域公共交通計画(マスタープラン)」には、公共交通の他に、道路運送法の許可・登録を要しない無償運送、交通空白地有償運送(仮称)及び福祉有償運送(仮称)を含めた「地域の交通状況の全体像」を記載事項とすることについて明記されたい。</p>	<p>○「地域交通の把握に関するマニュアル」は、自家用有償旅客運送に限定した考え方ではなく、地域の主体・関係者が移動手段確保のために適切に検討、協議を行うことが可能となるよう、地域交通の状況を一定の目安のもとで把握することを目的としております。</p> <p>○本マニュアルは地域公共交通活性化再生法に規定する地域公共交通計画に関する考え方を示すものではありません。御意見は参考として承ります。</p>

<p>○地方の(県・市町村・NPO等の)一部では、交通部局が中心となって検討する交通の課題や問題点とは別に、福祉部局が中心となって道路運送法の許可・登録を要しない無償運送を目的にした検討が散見されます。結果「地域公共交通会議(活性化再生法定協議会)」との関係及び改正前の活性化再生法に基づく「地域公共交通網形成計画」又は改正後の活性化再生法に基づく「地域公共交通計画(マスタープラン)」との関係がますます不明瞭となり、道路運送法及び活性化再生法の位置付けや役割の形骸化が懸念されるだけでなく、地域の交通を考える主体間の連携不足及び国・地方の行政間の連携不足が利用者目線から外れた検討と言わざるを得ないこと。</p>	
<p>○活性化再生法の改正及び地域公共交通会議等のあり方を見直す機に、国土交通省が主導して、地方の交通・福祉行政が連携した「地域公共交通計画(マスタープラン)」の方向性を打ち出し、交通空白地有償運送を協議する地域公共交通会議及び福祉有償運送を協議する福祉運営協議会の役割を明確にするとともに、地方運輸局・運輸支局を中心とした地方の交通行政の推進体制を強化することが重要であると考えます。</p>	
<p>○謝礼や燃料費等の実費相当額の負担を求める道路運送法の許可・登録を要しない無償運送について、「地域の交通状況の全体像」に含めることで、地域公共交通会議等の場における情報共有及び無償・有償に捉われないことのないシェアリングサービス「ライドシェア」を一体的に取り扱い、国の省庁間及び国と地方の連携・縦割り行政の解消、地方公共団体内の交通と福祉の連携・縦割り行政の解消等の関係者間の連携・縦割り行政の解消を図ることについて、活性化再生法の改正及び地域公共交通会議等のあり方を見直す機に徹底されたい。</p>	<p>○御意見は参考として承ります。 なお、自家用車を用いたいいわゆる「ライドシェア」については、運行管理や車両整備等について責任を負う主体を置かないままに、自家用車のドライバーのみが運送責任を負う形態を前提としており、このような形態の旅客運送を有償で行うことは、安全の確保、利用者の保護等の観点から問題があるため、認めるわけにはいかないと考えております。</p>
<p>○現状、田舎では、タクシーの営業所から遠いところでも運行区域にしているという理屈で自家用有償運送の導入に反対する状況があります。「住民の要望に反して自家用有償運送の導入に反対するならば、住民の要望地区にタクシー事業者は営業所を設置しなければならない」と明記していただきたい。 そうでなければ、住民、特に高齢者は移動するのにどんどん不便になるばかりであり、事業者の権益だけが守られている状況は、最も優先すべき住民の賛同を得られません。</p>	<p>○「地域交通の把握に関するマニュアル」は、地域の主体・関係者が移動手段確保のために適切に検討、協議を行うことが可能となるよう、地域交通の状況を一定の目安のもとで把握することを目的としております。このため、タクシー事業者の営業所の設置要件を定めることは予定しておりません。 また、自家用有償旅客運送の導入が必要か否かにあたっては、地域において必要な交通サービス維持の観点から、地域の関係者が、十分に議論を尽くして協議を調えることが必要であると考えております。</p>
<p>○一部の都市を除き高齢者の移動手段の確保は各地で深刻な課題となっている。バスの減便や撤退も続いている。財政難の市町村においては交通空白型の自家用有償旅客運送の導入は選択肢の1つであるが、交通担当職員には、自家用有償旅客運送の知識や情報、ノウハウがほとんどないと言ってよい。多少はあっても、交通事業者からの反発を恐れ、対話を諦めている傾向がある。したがって、検討プロセスのガイドラインは活用されていない。住民や利用者の利益より交通事業者の利益が優先されている。</p>	<p>○御指摘も踏まえ、検討プロセスガイドラインがより一層活用されるよう周知等に努めてまいります。</p>
<p>○地域公共交通計画に位置づける自家用有償旅客運送について、国土交通省や地方運輸局がもっと指導・アピールすべきではないか。</p>	<p>○御指摘も踏まえ、より一層の指導等に努めてまいります。</p>