

「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の施行に伴う国土交通省関係省令の整備等に関する省令案」に関する意見募集の結果について

令和5年9月22日
国土交通省
総合政策局・鉄道局・自動車局

国土交通省では、令和5年8月2日から令和5年9月1日まで、「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の施行に伴う国土交通省関係省令の整備等に関する省令案」に対する意見の募集を行いました。その結果、本件に関して、12件の御意見が寄せられました。

お寄せいただいた御意見の概要とそれに対する国土交通省の考え方を別紙のとおりまとめましたので公表いたします。

皆様の御協力に深く御礼申し上げますとともに、今後とも国土交通行政の推進に御協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

1. 実施方法

(1) 募集期間

令和5年8月2日（水）から令和5年9月1日（金）

(2) 周知方法

電子政府の総合窓口（e-Gov）

(3) 意見提出方法

電子メール及び郵送

2. 意見の数

提出意見数 12件

3. お問い合わせ先

国土交通省総合政策局地域交通課 意見募集担当

電話番号 03-5253-8987

御意見の概要及び国土交通省の考え方

No.	御意見の概要	御意見に対する国土交通省の考え方
1	<p>【第9条関係】</p> <p>「地方公共団体と公共交通事業者等の間で協定を締結する場合」は、旅客鉄道事業の実施主体等、何ら「事業構造の変更」を行うものではなく、法第2条第9号ニの「重要な資産の譲渡及び譲受その他の国土交通省令で定める事業構造の変更」として定めることはできないのではないか。</p>	<p>今般、地方公共団体と公共交通事業者等の間での協定締結の対象にしようとしているものは、主に鉄道施設の整備及び維持管理に係る費用を地方公共団体が全額負担するような、資産の保有主体の変更を伴わない、いわゆる「みなし上下分離」に係るものです。</p> <p>この協定締結を事業構造の変更の1つの形態として定めた理由としては、「みなし上下分離」による地方公共団体と事業者との連携・協働の取組について、一定のコミットメント（中長期的な協定を締結する等）の下で、鉄道事業再構築事業の事業目的を十分に満たしうることが、過去の事例を受けて明らかになってきたためです。</p> <p>「みなし上下分離」による協定の締結は、ローカル鉄道の利便性と持続可能性の向上という観点において、資産保有主体の変更を伴う上下分離と同等の効果があると考えています。</p>
2	<p>(該当箇所)</p> <p>地域公共交通活性化再生法における「道路運送高度化事業」の拡充について</p> <p>(意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通DX・GXの推進する事業創設において、EVバス導入支援が含まれている。 ・しかし、現状においてEVバスは、北海道の寒冷地に完全対応がされていない。 ・国の施策において、2050年までに温室効果ガスの排出量を全体としてゼロにする 	<p>電気バスの普及を促進するため、累次の予算により電気バスの車両購入費、充電設備の導入費用の支援を実施しており、引き続き関係省庁と連携して、電気バス等の導入支援に取り組むとともに、これにより、自動車メーカーの技術開発を促してまいります。</p>

	<p>カーボンニュートラル、脱炭素の目標があるが、上記理由があり地域によってEVバス導入支援レベルに不整合が発生している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・また、EVバスの給電設備・場所、維持管理は、各バス事業者が実施する必要がある。車両購入費用にとどまらず、維持管理費用も含めて今後事業者コストが膨大である。 ・以上のことから、EVバスの導入及び維持管理においては、国策として行政がインフラを整え、メーカーに対する寒冷地仕様の早急な対応要請、EV車両購入においても更なる支援拡充が必要と考える。 	
3	<p>(該当箇所)</p> <p>2.(1)①中の「事業構造の変更」について、地方公共団体による鉄道設備の整備に係る費用の全額負担等の地域旅客運送サービスの提供方法の改善を図るために必要かつ十分な支援」</p> <p>(意見)</p> <p>「事業構造の変更」については、従来の鉄道資産の50%以上の移管という要件を解除し、今後は、事業者と自治体が明確で合理的な役割分担をしているかどうか、実質的に官民連携でローカル鉄道の維持・改善を果たしていく体制が取られているかどうか、が重要である旨、事業者への説明会でも伝えられていたかと思いますが、下線部の「全額負担等」について、一つの例示とは思うものの、これと同じ、あるいはこれと同規模の支援が新たな要件であるとするならば、かなり厳しい要件であり、せっかくの新たな改正法の対象線区は非常に限定されてしまうのではないかと考えますので、見直していただきたい。</p> <p>そうでないのであれば、その表現を見直していただきたい。</p>	<p>今般の省令改正で新たに追加する「事業構造の変更」は、鉄道事業再構築事業の対象となる路線の区間における全ての鉄道施設（車両を除く）の整備費及び維持管理費（修繕費用を必須）を地方公共団体が全額負担することについて地方公共団体と鉄道事業者との間で協定を締結することを指しています。</p> <p>説明会の際には、50%以上の移管という要件を削除とお伝えしておりましたが、厳密には50%以上の移管以外に、先に説明したような要件を追加したというものでございます。</p> <p>従来の事業構造の変更と同等のレベルのものをを行い、鉄道事業者と一緒に地域の交通手段を再構築しようと汗をかく地方公共団体を応援するという趣旨の下、法律・省令改正や予算措置をしていることから、従来の事業構造の変更の水準を下げるといった見直しを行うことは考えておりません。</p>
4	(3) 道路運送法施行規則の③地域公共交通会議と運営協議会の統合	<p>今回の改正においては、必ずしも実質的な統合を要するものではありません。既存の運営協議会については、地域</p>

	<p>(意見)</p> <p>現在、埼玉県は福祉有償運送の権限移譲を受け県が登録事業を行っています。また、運営協議会も広域で行っていて、また福祉有償運送団体もほとんどが一市町村ではなく広域で行っています。統合に当たっては、地域事情に十分配慮する必要があるのではと考えます。</p>	<p>公共交通会議とみなす経過措置を置くこととしております。地域の実情に応じて、会議の場を適切に運用していただくようお願いいたします。</p>
5	<p>地域公共交通会議と運営協議会の統合について。</p> <p>福祉有償運送運営協議会は市町をまたぐ広域圏(一部事務組合)で設置している。地域公共交通会議は市単独で設置している。</p> <p>他市町含む広域圏において市内の地域公共交通を論じることは難しいと思う。仮に統合した場合、組織が大きくなり、小回りの利く議論ができなくなる。</p>	<p>今回の改正においては、必ずしも実質的な統合を要するものではありません。既存の運営協議会については、地域公共交通会議とみなす経過措置を置くこととしております。地域の実情に応じて、会議の場を適切に運用していただくようお願いいたします。</p>
6	<p>運営協議会を地域公共交通会議に統合する件について、当自治体においては、運営協議会は福祉の部署が福祉の観点で運営しており、地域公共交通会議については、まちづくりの部署が地域交通全般・まちづくりの観点で運営しており、その運営の方針や、所管する部署、構成員、窓口なども異なっている。</p> <p>そのため、統合した場合に支障が生じることも想定されるが、異なる協議会として分けて扱うようにはできないものか。</p>	<p>今回の改正においては、必ずしも実質的な統合を要するものではありません。既存の運営協議会については、地域公共交通会議とみなす経過措置を置くこととしております。地域の実情に応じて、会議の場を適切に運用していただくようお願いいたします。</p>
7	<p>(該当箇所)</p> <p>(3) 道路運送法施行規則(昭和26年運輸省令第75号)の一部改正</p> <p>③ 地域公共交通会議と運営協議会の統合(第51条の7、第51条の8関係)</p> <p>運営協議会における協議事項は地域公共交通会議においても協議を調えることが可能となっているところ、協議の場を運営しやすくする観点から、運営協議会に係る規定を削除し、法令上、運営協議会を地域公共交通会議に統合することとする。</p> <p>(意見)</p> <p>1、全ての運営協議会を地域公共交通会議に統合することには疑義がある。「既存の運営協議会については、法令施行後も従前の例による」又は、「既存の運営協議</p>	<p>今回の改正においては、必ずしも実質的な統合を要するものではありません。既存の運営協議会については、地域公共交通会議とみなす経過措置を置くこととしております。地域の実情に応じて、会議の場を適切に運用していただくようお願いいたします。</p> <p>その他ご意見につきましても、今後の施策の実施にあたり参考とさせていただきます。</p>

会については、法令施行後は、自家用有償旅客運送に関する協議を行う地域公共交通会議とみなす」という一文を追加すべき。

理由：既存の運営協議会の継続を希望する市町村、あるいは運営協議会を広域で設置している市町村に配慮した運用を行う必要がある。

2、統合にあたっては、十数年にわたって運営協議会で積み上げてきた福祉有償運送の議論が失われないよう留意すること。地域公共交通会議で福祉有償運送について協議する際は、既存運営協議会の構成員がスライドする、あるいは構成員として加える、もしくは福祉や福祉有償運送への理解が深まるよう地域公共交通会議で事前に学習の場を設けること等を通達等で周知徹底すべき。

理由：会議体の統合によって、構成員が増員となり、協議が紛糾したり、新たなローカルルールが温床になったりする恐れがある。また、福祉有償運送特有の知識や情報は、市町村の交通部局や地域公共交通会議の構成員には共有されていないのが一般的である。

3、「ラストワンマイル・モビリティ/自動車 DX・GX に関する検討会」の改善策で示された「自家用有償旅客運送に係る更新登録手続の簡素化」ならびに「『交通空白地』に係る目安の設定及び『地域交通の把握に関するマニュアル』の活用促進」、「『地域交通の検討プロセスガイドライン』の活用促進」について、地方運輸局が十分な役割を果たせるよう、国土交通省において周知徹底をはかるべき。

理由：自動車局において5回にわたる上記検討会を開催し、そのとりまとめにおいて「現に交通不便地域となっている地域、あるいは、今後交通不便地域となることが予見される地域を念頭に、ラストワンマイル・モビリティ（身近な交通サービス）

	<p>を担うタクシー、乗合タクシーや自家用有償旅客運送による交通サービスを、より持続的で利便性の高いものに高めていくことが急務」とされたところである。</p> <p>この考え方に立てば、地域公共交通会議においても、協議の円滑化や手続きの簡素化、移動のニーズに即した柔軟な対応が必要であり、本省のみならず、各運輸局や運輸支局が、地域公共交通会議において、丁寧な説明や情報提供を行うことが不可欠である。</p>	
<p>8</p>	<p>(該当箇所)</p> <p>2. 概要</p> <p>(3) 道路運送法施行規則(昭和26年運輸省令第75号)の一部改正</p> <p>② 一般乗用旅客自動車運送事業における協議運賃の届出手続(新設)</p> <p>(意見)</p> <p>一般乗用旅客自動車運送事業における協議運賃の導入によってダンピング競争が誘発される等タクシー市場に混乱を来すことのないよう制度設計を行っていたべくとともに、適切に運用していただきたい。</p> <p>特に、道路運送法第9条の3第3項に規定される協議については、当該運賃等を定めようとするタクシー事業者だけでなく、地域内の全タクシー事業者又はタクシー協会との合意を前提とするスキームを検討されたい。</p>	<p>協議により運賃を決定する際には、地方運輸局長等が、自治体、交通事業者等により行われる協議会の構成員として、適切な運賃設定がされるよう、協議に参画致します。</p> <p>また、協議にあたっては、道路運送法第9条の3第4項において、市町村又は都道府県知事は利害関係者の意見を反映させるために必要な措置を講じなければならないこととなっており、地域内のタクシー事業者も含め、利害関係者の意見が適切に反映されるよう、適切な運用を図ってまいります。</p>
<p>9</p>	<p>(3) 道路運送法施行規則(昭和26年運輸省令第75号)の一部改正</p> <p>③ 地域公共交通会議と運営協議会の統合(第51条の7、第51条の8関係)</p> <p>運営協議会における協議事項は地域公共交通会議においても協議を調えることが可能となっているところ、協議の場を運営しやすくする観点から、運営協議会に係る規定を削除し、法令上、運営協議会を地域公共交通会議に統合することとする。</p> <p>(意見)</p> <p>協議の場を運営しやすくする観点から、地域公共交通会議(以下、「交通会議」と</p>	<p>今回の改正においては、必ずしも実質的な統合を要するものではありません。既存の運営協議会については、地域公共交通会議とみなす経過措置を置くこととしております。地域の実情に応じて、会議の場を適切に運用していただくようお願いいたします。</p>

	<p>いう。)と(福祉有償運送の)運営協議会を統合するという改正案については、当県としてかえって運営しづらくなるため反対である。</p> <p>現在、福祉有償運送は、非営利団体がタクシーの半額程度の運賃で運行していることから、事業自体を継続させていくことが難しいという意見が当県には寄せられているところであるが、これは当県に限らず、全国的な課題であると思われる。(運賃の目安見直しについては、近々国の制度改正が行われると聞いているが、運賃を上げれば利用者の負担となるため、実際に運賃を値上げする団体が出てくるかどうか、運賃を値上げしたところで事業を継続していけるかどうかとも疑問である。)</p> <p>制度の根本的な見直しが行われないうまま、交通会議と運営協議会を統合した場合、自治体の交通担当者と福祉担当者、交通事業者と福祉有償運送団体間での課題の押し付け合いになることが懸念されるため、まずは福祉有償運送の制度そのものの見直し又は福祉有償運送に頼らない移動制約者に対する支援の制度設立を求めたい。</p> <p>せめて、統合するかどうかは自治体の状況に応じ、選択可能としていただきたい。</p> <p>仮に交通会議と運営協議会を統合する場合、まずは自治体内部で、交通担当と福祉担当間の連携を図る必要があり、ある程度時間を要すると思われる。</p> <p>また、当県の場合、交通会議を設置していない市町があったり、運営協議会を市町ごとではなく、複数市町がブロック単位で設置していたりすることから、交通会議と運営協議会の統合には、ある程度の経過措置期間(1年以上)を設けていただきたいと考える。</p>	
10	<p>(該当箇所)</p> <p>(3) 道路運送法施行規則(昭和26年運輸省令第75号)の一部改正 地域公共交通会議の見直し</p> <p>(意見)</p> <p>改正法では、住民、利用者その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置を講じなければならない。とされているが、国交省は事前に意見徴収するとして</p>	<p>協議により運賃を決定する際には、地方運輸局長等が、自治体、交通事業者等により行われる協議会の構成員として、適切な運賃設定がされるよう、協議に参画致します。</p>

	<p>いる。協議運賃の影響を一番受ける利用者代表、労働者代表を会議の構成員とするべきである。</p> <p>地域公共交通会議と運営協議会の統合 (意見)</p> <p>地域公共交通会議、運営協議会ともに、地域公共交通に熟知した構成員の配置が不十分で、十分な議論がされていないことは国交省も認めるところである。双方を統合することにより、より安易な議論ですすめられることが危惧される。地域公共交通会議、運営協議会ともに、安心・安全が確保されたうえで、地域住民、利用者の要求に応える協議体でなくてはならない。</p> <p>特に今回の協議運賃制度は、既存タクシー事業者との競争を誘引する恐れがあることから導入には反対であるが、法改定されたこともあり、さらなるしっかりとした議論が不可欠である。本来、既存のタクシーを地域公共交通として維持させる議論が重要であるなかで、やりたい事業者の意向、意見に流されるなど、安易な議論で協議運賃の導入が進められる危険性があり、利用者、タクシー事業者およびタクシー労働者への影響が危惧される。公共の利益や市場競争などを考慮した適切な議論となる協議会が求められる。</p>	
11	<p>2. 概要(3) 道路運送法施行規則の一部改正</p> <p>「地域公共交通会議と運営協議会の統合」については、協議できる場の選択肢が減るというデメリットがあります。</p> <p>また、地域交通会議と運営協議会のメンバーが全く異なる場合もあり、今回のように統合だと地域公共交通会議の負担が増します。どちらでも協議可能で問題ないかと思います。</p>	<p>今回の改正においては、必ずしも実質的な統合を要するものではありません。既存の運営協議会については、地域公共交通会議とみなす経過措置を置くこととしております。地域の実情に応じて、会議の場を適切に運用していただくようお願いいたします。</p>
12	<p>(該当箇所)</p> <p>(3) 道路運送法施行規則(昭和26年運輸省令第75号)の一部改正</p> <p>③地域公共交通会議と運営協議会の統合(第51条の7、第51条の8関係)</p>	<p>今回の改正においては、必ずしも実質的な統合を要するものではありません。既存の運営協議会については、地域公共交通会議とみなす経過措置を置くこととしておりま</p>

<p>(意見)</p> <p>運営協議会では、公共交通機関を利用することが困難な移動制約者等の運送を自家用有償旅客運送制度の活用により進められており、公共交通機関のあり方を議題とする地域公共交通会議との統合は、議事を複雑化させてしまう恐れがあります。</p> <p>地域公共交通会議と運営協議会の統合については、運営する自治体や広域機関の実情に合わせた「任意」としていただきたい。</p>	<p>す。地域の実情に応じて、会議の場を適切に運用していただくようお願いいたします。</p>
--	--