

「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」
の一部改正等に関する意見募集結果について

令和6年4月26日
国土交通省物流・自動車局

国土交通省では、令和6年2月29日（水）から令和6年3月29日（金）まで、「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」の一部改正等に関する意見の募集を行いました。

その結果、本件に関して、31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6年2月29日（水）から令和6年3月29日（金）まで
- ② 周知方法：電子政府の総合窓口（e-Gov）に掲載
- ③ 意見提出方法：電子政府の総合窓口の意見提出フォーム、電子メール、郵送

2. 意見数

提出意見31件

3. お問い合わせ先

国土交通省物流・自動車局旅客課意見募集担当

電話番号：03-5253-8111（内線41-262）

※ 内容を適宜要約してとりまとめさせていただいております。

※ 今回の改正と直接的に関係がなかったご意見等については、一部掲載されていないものもございます。これらのご意見につきましても内容を確認させていただき、今後の施策の推進に当たって、参考とさせていただきます。

御意見の概要及び国土交通省の考え方

【ダイナミックプライシングの導入に関するご意見】

| ご意見 | 国土交通省としての考え方 |
|---|--|
| ダイナミックプライシングの導入は「運賃詐欺にあった」等のトラブルの元となる、高齢者や障害者等の交通弱者が利用しにくくなるおそれがある、自家用有償旅客運送は非営利の輸送手段であり成立しにくい等の理由から導入すべきではない。 | 自家用有償旅客運送の対価については、従前より地域公共交通会議において協議して決定するものとしていただいております。今般の見直しを踏まえて、需給の変動等に対して対価の額を変動させる場合においても、同様の協議を尽くすこととなります。そのため、原案のとおり規定したとしても、どのように変動させるか（変動の仕方や変動幅等については）、利用者の視点も踏まえつつ、丁寧に決定されることになると考えております。 |
| ダイナミックプライシングは運賃ダンピングとなり、タクシーの収入低下となり乗務員減少につながるため、導入を撤回して公共性を保つべきである。 | |
| ダイナミックプライシングの値幅制限が上下5割だと、利用者の不公平感が強まるので、値幅制限は上下3割までとすべきである。 | |
| 「休日深夜は所定時間外の5割増」といった限定したルール化をすべきである。 | |
| リアルタイムで変動とあるが、高い時間帯で予約成立した後に、安く変動した場合にキャンセル等につながらないシステム構築が必要ではないか。 | |
| 「自家用有償旅客運送によって収受した対価の総額は、「実費」の総額の範囲内であればならないことから、これを3ヶ月ごとに確認」とあるが、3か月ごとに確認できるのか疑問がある。この確認が適切に実施されるよう体制を整備するべきである。 | 自家用有償旅客運送によって収受した対価の総額が「実費」の総額の範囲内であることについては、地方運輸局も構成員として入っている地域公共交通会議において丁寧に確認することとなります。今後、必要に応じて、この確認のあり方についても検証していくこととしています。 |

| | |
|--|--|
| <p>ダイナミックプライシング等の料金設定の透明化を図るべきである。</p> | <p>自家用有償旅客運送の対価については、従前より地域公共交通会議において協議して決定するものとしていっているところ。今般の見直しを踏まえて、需給の変動等に対して対価の額を変動させる場合においても、同様に、公開が原則とされる地域公共交通会議において、詳細が決定されることとなり、また、同様の協議を尽くすこととなります。そのため、実際にどのように変動させるか（変動の仕方や変動幅等については、利用者の視点も踏まえつつ、丁寧に決定されることになると考えております。</p> |
|--|--|

【タクシーとの共同運営の仕組みの構築】

| ご意見 | 国土交通省としての考え方 |
|---|--|
| <p>基本的には賛成だが、共同運営の場合における責任の所在、タクシー事業者の役割・報酬について知りたい。</p> | <p>共同運営の仕組みを用いる場合であっても、自家用有償旅客運送の実施主体は、引き続き、自治体、NPO法人等であり、運送の責任は各実施主体が負うこととなります。なお、この点については、通達において明確化しております。</p> |
| <p>共同運営がタクシーの運転手不足に拍車をかける事態も想定し、地域交通の確保がさらに困難となる事態が起きた場合の責務を誰が負うのか検討する必要性について盛り込むべき。自治体、NPOなどによる参加を促すことも必要とするべきである。</p> | <p>地域公共交通会議で協議の上、自家用有償旅客運送の「対価」に「協力金」を加えることで、タクシー運賃と同額を収受することが可能となりますが、具体的な対価の設定の仕方等については、地域公共交通会議で個別に協議・決定することとなります。なお、タクシーメーター設置は義務ではなく、個々のケースによります。</p> |
| <p>共同運営を実施する場合、利用者負担は1/2とし、残り1/2は自治体が負担するといった扱いも可能か。また、「利用者が支払う額をタクシー運賃と同額」とあるが、具体的にはどのように計算するのか。</p> | <p>自家用有償旅客運送の導入に係る考え方が変わるものではないため、地域公共交通会議で協議され、交通空白地に該当すると判断された場合において実施されます。</p> |
| <p>共同運営を実施する場合、タクシーメーターを自家用車に設置することを想定しているのか。</p> | <p>タクシー優先配車など、運用に当たっての詳細についても地域公共交通会議で協議されることとなりますが、いただいたご意見については、今後の施策の参考とさせていただきます。</p> |
| <p>共同運営を実施する場合、地域公共交通会議で認められた交通空白の地域、時間帯のみ配車が可能という理解でよいか。過疎地等に限って認められるべきものとする。</p> | <p>タクシーと自家用有償旅客運送は棲み分けされているものであり、共同運営体制は理解できず、一緒に実施することには反対。運賃を同額とすることについても根拠が見当たらない。</p> |
| <p>タクシー配車不能時に自家用有償旅客運送を配車するのは理想的。タクシー運賃と同額というのも当然と思う。</p> | <p>タクシーと自家用有償旅客運送の一体的な配車サービスに当たっては、タクシーを必ず優先配車する運</p> |

| | |
|---------------------------|--|
| 用としていただきたい。 | |
| 共同運営の場合の運転手は雇用形態とするべきである。 | 営利目的ではない自家用有償旅客運送の実施にあたって、実施主体とドライバーの関係は、ケースによるものであり、個別に検討されるべきものです。 |

【地域公共交通会議の運営手法の見直し】

| ご意見 | 国土交通省としての考え方 |
|---|---|
| 地域公共交通会議の議論がまとまらない時に、首長の判断で決定する仕組みは、首長が必ずしも交通に詳しくはない、首長の独断に陥るおそれがある、地域公共交通会議を形骸化する等の理由から賛成できない。 | <p>国土交通省としての考え方</p> <p>通達においては、最長2ヶ月程度の協議期間を経てもなお協議が整わなかった場合には首長の責任において最終的な判断を行うことが可能となる旨規定していますが、この前提として、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各地域公共交通会議の設置要綱において、こうしたプロセスを明記していること ・協議内容を尊重すること ・協議においては、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検証すること <p>を求めているところであり、ご指摘のような懸念が生じないように、今後丁寧な運用を行って参ります。</p> |
| 地域公共交通会議の意義が損なわれないよう、地域関係者の合議や多数決で決まるようにすべきである。 | |
| 協議会で並行線であれば、首長の判断ではなく、議会で諮ることや県や運輸支局から有識者を出して、改善策を導くべきである。 | |
| 自家用有償旅客運送の導入提案や運行内容の変更提案を行う場合に行う「事前協議」の進め方等についても通達で明記すべきである。 | |
| 複数の市町村で地域公共交通会議を主宰している場合、その中の1市町村で自家用有償旅客運送を導入しようとする際には、全ての市町村の首長の判断が必要なのか。また、都道府県が主宰している場合には、都道府県知事の判断になるのか。 | 各会議の設置要綱に基づいて判断されることとなります。都道府県が主宰する場合は、都道府県知事の判断で協議を調えることも可能となることを規定しています。 |
| 今般の改正は、自家用有償旅客運送の更新登録申請や変更登録の際に協議が整わなかった場合も、首長判断で更新・変更ができるということか。 | 変更登録や更新登録の場合も、地域公共交通会議において結論に至らない場合は、設置要綱の規定に基づき、首長が判断することが可能となることを規定しています。 |
| 首長の判断で決定を行う際は、事前に各自治体で定める設置要綱を改正し、本内容を盛り込んでおく必要があるのか。 | 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定めておく必要があります。 |
| 期間の記載があるのみで、会議を開催する必要回数等の記載がないが、「2か月程度協議」以外の条件はないのか。 | 開催の必要回数等について、各地域公共交通会議において決定するものとなりますが、丁寧かつ意義のある協議がなされるよう、今後運用にあたって配慮してまいります。 |
| 2か月ありきではなく、協議会の開催頻度や議論の深度を踏まえ判断するスキームにしてほしい。 | |

【運送区域の設定の柔軟化】

| ご意見 | 国土交通省としての考え方 |
|-----|--------------|
|-----|--------------|

| | |
|---|--|
| <p>その時代の状況、人口や道路環境に合わせれば良いと思うため、賛成。</p> | <p>ご賛同いただき、ありがとうございます。</p> |
| <p>関係市町村への通知は現実的には不可能ではないか。複数市町村で共同運行を行い、情報共有するのが望ましい。</p> | <p>法令上、隣接する市町村へ乗り入れする場合の協議は不要ですが、隣接する市町村との意思疎通を図り、一体的な交通ネットワークを実現するために、乗り入れ等を行う際は通知を行うことが望ましい旨規定しております。</p> |
| <p>隣接市町村へ乗り入れする場合、隣接市町村へ「通知」することで十分とし、「乗り入れ先の市町村の地域公共交通会議での承認は不要」とすることを明記するべきである。</p> | |
| <p>区域外への運送について、関係市町村への通知を行えば可能とするのはなぜか。また、通知を受けた市町村は拒否できないのか。</p> | |
| <p>距離の規制や区域の制限はなく、区域外への自由な運送ができるのか。</p> | <p>住民の日常生活圏や隣接する市町村との交通ネットワークの範囲を勘案し、地域公共交通会議において協議し、決定することとなります。</p> |
| <p>区域外運送は隣接市町村程度とし、地域公共交通会議で十分協議して決めるべきである。</p> | |
| <p>賛成であるが、慎重に行うべき。</p> | <p>運送区域の設定については、地域公共交通会議において協議し、決定することとなります。また、区域外輸送があらかじめ想定される場合においては、それらの地域も含め、広域的な区域設定を行えるよう地域公共交通会議で議論されることが望ましいことを規定しています。</p> <p>なお、乗降ポイント等は届け出の必要はありません。</p> |
| <p>運送区域の設定は、地域公共交通会議等で決定されるべき。</p> | |
| <p>区域外へ運送する場合、対象区域について事前に定めておく必要があるのか。また、区域外の乗降ポイント等について、運輸局へ届出等をする必要はあるのか。</p> | |
| <p>登録申請書における「備考欄」での制限記述をなくし、運送区域は「地名のみ」を記載にするよう通達上明記するべきである。</p> | <p>登録申請書の運送区域の欄については、ご指摘のとおり、区域についての欄と備考欄がございますが、この備考欄は、運送区域の設定に係る詳細について、必要に応じて記載するものです。</p> <p>何を記載するか的前提として、どのように運送区域を設定するかが問題となりますが、この点については、地域公共交通会議において丁寧に協議の上、決定することとなるため、ケースに応じて、備考欄の活用の仕方は異なってくるものと考えます。</p> |