

交通政策基本計画(素案)に対する主な御意見(パブリックコメント)及びそれに対する考え方

※パブリックコメント意見提出総数 33者62件

(意見募集期間:令和7年10月31日～11月21日)

I. 当該意見を踏まえて内容を修正するもの

| 該当箇所 | 番号 | 素案に対する意見(概要) | 意見に対する考え方 |
|---------------|----|--|--|
| 第2章 | 1 | 「ジェンダー主流化」という用語に対する説明の深掘りを本計画に反映させることもしくは言い換えを求める意見 | 頂いたご意見を踏まえ、第2章2.の脚注に以下の記述を追加しました。【14ページ】 <u>あらゆる分野でのジェンダー平等を達成するため、全ての政策、施策及び事業について、ジェンダーの視点を取り込むこと。(令和2年12月25日閣議決定)</u> |
| 第3章 基本的方針D | 2 | 2030年度に自動運転サービス車両数1万台が走るという目標に向けての具体的な国の施策を記述すべきとの意見 | 頂いたご意見を踏まえ、第3章基本的方針Dに以下の記述を追加しました。【63ページ】 2027年度に見込まれる自動運転タクシーや自動運転トラックの社会実装も見据えつつ、実証から事業化への移行を促進するため、制度整備及び全国における事業化の推進に取り組む。 このため、政府全体の「モビリティ・ロードマップ2025」や国土交通省の交通政策審議会における議論を踏まえ、 ・一人が複数車両を遠隔監視する運行形態(1対N型)を見据えた、自動運転サービスの提供に当たって必要な管理受委託の適用や運行管理の要件の明確化 ・自動運転車を活用した事業における事故時の補償の在り方の明確化 ・ <u>運輸安全委員会における事故原因究明体制の構築に向けた取組</u> 等を実施する。 |
| | 3 | 2030年度に自動運転サービス車両数1万台という目標に向けて、中長期的なビジョンを持って施策を打ち出し、早期の本格的な自動運転の実装を求める意見 | また、「地域の足」「観光の足」の確保に有効な自動運転サービスについて、輸送力の大きい自動運転大型バスや面的にサービスを提供できる自動運転タクシーなどを用いた「質の高い」ものや、労働生産性の向上と担い手の処遇改善にも寄与する「1対N型」の <u>ものに支援を重点化する。加えて、高速道路等の一部区間における自動運転トラックを活用した輸送の実装を後押しする。</u> <u>さらに、本格的な自動運転社会の早期実現を先導する方策と、そうした社会の到来が人々の暮らしや生活等に及ぼす影響や効果について幅広く検討を行う。</u> |

II. その他の主な意見

| 該当箇所 | 番号 | 素案に対する意見(概要) | 意見に対する考え方 |
|----------------|----|--|---|
| 第1章等 | 1 | 地域交通の課題認識に関する意見 | 第1章に記述のとおり、交通分野は一般的に、人口減少に伴い需要が縮小していく中においても、単純に比例して供給量や輸送資源を調整することは難しく、学校・病院の統廃合や小売店の撤退による、これらの生活サービスへのアクセス困難者の増加や、高齢化に伴う免許返納者の増加など、むしろ人口減少・少子高齢化を遠因として交通サービスの必要性が高まるケースがあります。このため、素案のとおりとして取組を進めてまいります。 |
| 第2章等 | 2 | 「DX・自動化」と「人にしかできない業務」が矛盾するとの意見 | 第2章に記述のとおり、DX・自動化の導入が進んだ際にも、利便性、生産性、持続可能性の高い交通サービスを実現していくには、より一層交通サービスを担う人材の力を最大限発揮していくことが求められることから、素案のとおりとして取組を進めてまいります。 |
| | 3 | 人口減少を悲観的にとらえるのではなく、好機としてとらえ、日本全国のインフラの充実(新幹線のさらなる延長、交通空白の解決、水道管老朽対策など)、交通従事者への給与、労働環境、処遇を強める事で質の良い労働力の確保と育成を目指す。高市政権の掲げる「積極財政」と「強い日本」を具体化してゆく政策を進めて頂きたい。 | 第2章において、「人口減少という危機を好機に変え、一人ひとりが豊かさで安心を実感できる持続可能な活力ある経済・社会を実現」を基本認識として本計画に基づく施策を推進する旨を記述しているところであり、ご意見も踏まえて適切に対処して参ります。 |
| 第3章 基本的方針A等 | 4 | 「地域の足」・「観光の足」の確保と「交通空白」解消に向け、ライドシェアの全面解禁するべきとの意見 | 全国の移動の足の確保に向け、日本版ライドシェアの導入(令和6年4月)や公共ライドシェアの制度改善(令和5年12月)を行い、その後も、例えば、 ・日本版ライドシェアを雨天・イベント時などに台数を拡大できるようにする ・公共ライドシェアを実施できるエリアを拡大するなどのユーザー目線での運用改善を重ねてきております。 その結果、タクシーの配車マッチング率のデータをみると、全国的にタクシーのつかまりやすさが改善してきており、利用者利便の向上に繋がっていると考えております。引き続き、全国での交通空白の解消に向け、地域交通の担い手や移動の足の確保の取組を強力に進めてまいります。 |

| | | | |
|----------------|----|---|---|
| 第3章 基本の方針A等 | 5 | 日本版ライドシェアの、地域・時間帯等に係る規制緩和、個人事業主・業務委託運転手など多様な担い手の参画を可能とする制度設計を検討いただきたい | 全国の移動の足の確保に向け、日本版ライドシェアの導入(令和6年4月)や公共ライドシェアの制度改善(令和5年12月)を行い、その後も、例えば、 ・日本版ライドシェアを雨天・イベント時などに台数を拡大できるようにする ・公共ライドシェアを実施できるエリアを拡大するなどのユーザー目線での運用改善を重ねてきております。 その結果、タクシーの配車マッチング率のデータをみると、全国的にタクシーのつかまりやすさが改善してきており、利用者利便の向上に繋がっていると考えております。 引き続き、全国での交通空白の解消に向け、地域交通の担い手や移動の足の確保の取組を強力に進めてまいります。 |
| | 6 | 公共ライドシェアの更なる制度改善等を進めるべきとする意見 | 第3章基本の方針Aに、公共ライドシェアの更なる制度改善等について記述しているところであり、ご意見も踏まえて適切に対処して参ります。 |
| | 7 | ライドシェアドライバー及びタクシー運転手の確保に向けた補助金を求める意見 | バス、タクシー(日本版ライドシェア含む)運転者の採用活動や二種免許の取得に係る費用など、人材確保の取組に対する支援について、取り組んでおります。 |
| | 8 | 柔軟かつ多様な運賃・料金の設定の在り方について、引き続き検討を行ってほしいとの意見 | 柔軟かつ多様な運賃・料金の設定の在り方について、引き続き検討を進めてまいります。 |
| | 9 | 日本版ライドシェア・公共ライドシェアの更なる制度改善等を進めるべきとする意見 | 全国の移動の足の確保に向け、日本版ライドシェアの導入(令和6年4月)や公共ライドシェアの制度改善(令和5年12月)を行い、その後も、例えば、 ・日本版ライドシェアを雨天・イベント時などに台数を拡大できるようにする ・公共ライドシェアを実施できるエリアを拡大するなどのユーザー目線での運用改善を重ねてきております。 その結果、タクシーの配車マッチング率のデータをみると、全国的にタクシーのつかまりやすさが改善してきており、利用者利便の向上に繋がっていると考えております。 引き続き、全国での交通空白の解消に向け、地域交通の担い手や移動の足の確保の取組を強力に進めてまいります。 |
| | 10 | 自転車通行空間の整備を推進すべきとの意見 | 第3章基本の方針Aに、自転車通行空間の計画的な整備の推進について記述しているところであり、ご意見も踏まえて適切に対処して参ります。 |
| | 11 | 運賃・料金の設定のあり方に向けた検討を求める意見 | 第3章基本の方針Aに柔軟かつ多様な運賃・料金の設定のあり方に係る検討を進める旨を記述しているところであり、ご意見も踏まえて適切に対処して参ります。 |

| | | | |
|----------------|----|---|---|
| 第3章 基本の方針B等 | 12 | 分散乗車・混雑緩和等の方策における運賃・料金の設定の在り方にかかわる検討においては、既存の方策にとらわれない、より利用者利便の高い方策を検討すべきとの意見 | 第3章基本の方針Bに、新たな制度に基づく加算運賃の導入・活用の促進についても記述しているところであり、ご意見も踏まえて適切に対処して参ります。 |
| | 13 | 整備新幹線以外の新幹線について、取組を求める意見 | 第3章基本の方針Bに、基本計画路線を含む幹線鉄道ネットワークの調査、検討等の取組を進める旨を記述しているところであり、ご意見も踏まえて適切に対処して参ります。 |
| | 14 | 北陸新幹線(敦賀・新大阪間)について、小浜・京都ルートでの建設を求める意見 | 第3章基本の方針Bに、北陸新幹線(敦賀・新大阪間)の着実な整備に取り組む旨を記述しているところであり、ご意見も踏まえて適切に対処して参ります。 |
| | 15 | 分散乗車・混雑緩和等の方策として、「変動運賃制(ダイナミックプライシング)」の促進を求める意見 | 第3章基本の方針Bに、分散乗車・混雑緩和等の方策を推進していく旨を記載しているところであり、変動運賃制(ダイナミックプライシング)も「分散乗車・混雑緩和等の方策」に含まれていることから、素案のままとし、計画の実施に当たり適切に対処して参ります。 |
| | 16 | 観光等による地域間の交流拡大に向けた環境整備等の強化を求める意見 | 第3章基本の方針Bに、多様な交通機能の拡充・強化による、地域間の円滑な人の流れ、交流の実現を図る旨を記述しているところであり、ご意見も踏まえて適切に対処して参ります。 |
| | 17 | 特定技能外国人の日本語要件について、バス・タクシー分野についてもトラック分野と同等にすることを求める意見 | 本計画の実施に当たっては、「自動車運送業分野における特定技能の在留資格に係る制度の運用に関する方針」を踏まえ、適切に対処してまいります。 |
| | 18 | 安全確保と規制緩和の両立を求める意見 | 第3章基本の方針Bに、無人航空機の安全確保と規制緩和について記述しているところであり、安全の確保を担保しつつ利活用の促進を図るため、機体認証制度や操縦ライセンス制度等に係る制度整備を進めるとともに、迅速かつ簡便に無人航空機を利用できる環境を整備するべく、手続の簡素化等の規制緩和についても進めてまいります。 |
| | 19 | 事故20-30%減が可能となるため、自動ブレーキ未搭載ガソリン車の新車販売を2035年までに禁止(経産省目標前倒し)すべきとの意見 | 衝突被害軽減制動制御装置(いわゆる自動ブレーキ)については、乗用車等に対して2021年11月から順次新車への義務付けを行っており、2027年9月以降は新車全車に義務付けを拡大することとしております。 |

| | | | |
|----------------|----|--|---|
| 第3章 基本の方針C等 | 20 | 高齢運転者に対する自動ブレーキ搭載車限定免許や返納時の公共交通無料制度を導入し、段階的な運転禁止を求める意見 | 第3章基本の方針Cに、限定条件付免許制度に関する広報啓発を推進する旨を記述しているところであり、ご意見も踏まえて適切に対処してまいります。 |
| | 21 | 2050年カーボンニュートラルに向けて脱炭素目標に具体的な数値目標と進捗モニタリングを追加し、技術開発補助を強化すべきとの意見 | 第3章基本の方針Cに、カーボンニュートラル化の実現に向けた施策等についての数値目標を記述しているところであり、ご意見も踏まえて適切に対処して参ります。 |
| | 22 | 次世代自動車の普及拡大に向け、国内でのリユースの在り方等に関する検討の促進や、充電インフラの整備・情報公開の推進を求める意見 | 第3章基本の方針Cに、次世代自動車の普及拡大を図る旨を記述しているところであり、ご意見も踏まえて適切に対処して参ります。 |
| | 23 | 鉄道駅におけるホームドア、可動式ホーム柵の整備順番を検討すべきとの意見 | 第3章基本の方針Cに、全国の鉄道施設でホームドアの整備等を加速する旨を記述しているところであり、ご意見も踏まえて適切に対処して参ります。 |
| 第3章 基本の方針D等 | 24 | BIM/CIM (Building/Construction Information Modeling, Management) のさらなる普及促進を求める意見 | 第3章基本の方針Dに、BIM/CIM (Building/Construction Information Modeling, Management) も含めたデジタル・新技術を活かしたデータ駆動型の取組について記述しているところであり、ご意見も踏まえて適切に対処して参ります。 |
| | 25 | 地域交通DX関連施策の推進の前提となる、データの把握やモニタリングの実施方法の説明を求める意見 | 第3章基本の方針Dに、地域交通の持続可能性、利便性、生産性を向上させるデジタル技術活用 (DX) のベスト・プラクティス創出と標準化推進を進める旨を記述しているところであり、ご意見も踏まえて適切に対処して参ります。 |
| | 26 | モビリティデータに含まれる事業経営や競争に係る事項の取り扱いに配慮を求める意見 | 第3章基本の方針Dに、データを二次利用しやすい環境の構築を進める旨を記述しているところであり、ご意見も踏まえて適切に対処して参ります。 |
| | 27 | 民間企業に求めるモビリティデータ提供における、提出データの種類、内容に対して配慮を求める意見 | 第3章基本の方針Dに、データを二次利用しやすい環境の構築を進める旨を記述しているところであり、ご意見も踏まえて適切に対処して参ります。 |
| | 28 | モビリティデータについて、個人の特定および経済安全保障上の懸念への配慮を求める意見 | 第3章基本の方針Dに、データを二次利用しやすい環境の構築を進める旨及びオープンデータを利用したビジネスの創出や政策立案におけるデータの活用を進める旨を記述しているところであり、ご意見も踏まえて適切に対処して参ります。 |

| | | | |
|----------------|----|--|--|
| 第3章 基本的方針D等 | 29 | 交通に係るデータ(鉄道、バス、道路情報を中心に、駅舎等のハード情報を含めた交通情報)の標準化・オープン化・リアルタイム化の目標の明記を求める意見 | 第3章基本的方針Dに、交通に係るデータの標準化・オープンデータ化・リアルタイム化を進める旨を記述しているところであり、ご意見も踏まえて適切に対処して参ります。 |
| | 30 | 民間事業者が公益のためにデータを公開するインセンティブの設計を求める意見 | 第3章基本的方針Dに、データの徹底活用に向けたデータ仕様の標準化を進める旨やデータを二次利用しやすい環境を構築を進める旨を記述しているところであり、ご意見も踏まえて適切に対処して参ります。 |
| | 31 | 交通系ICカードの全国相互利用サービスの推進に向け、適切な補助支援を求める意見 | 第3章基本的方針Dに、交通キャッシュレスの導入を進める旨を記述しているところであり、ご意見も踏まえて適切に対処して参ります。 |
| | 32 | 決済手段の多様化について具体的な記載を求める意見 | ご意見の趣旨は第3章基本的方針Dにおおむね記述しており、素案のとおりとして、計画の実施に当たり適切に対処して参ります。 |
| | 33 | 自動運転事故時の補償の在り方の検討を求める意見 | 第3章基本的方針Dに、自動運転タクシーや自動運転トラックの制度整備及び全国における事業化の推進に取り組む旨を記述しているところであり、ご意見も踏まえて適切に対処して参ります。 |
| | 34 | 交通サービスのサイバーセキュリティリスクに関する意見 | 交通サービスのサイバーセキュリティリスクを低減させるため、その特性に応じた必要又は望ましい情報セキュリティ対策の水準を分野別に安全ガイドラインを策定しているところですが、本計画の実施に当たり、より一層適切に対処して参ります。 |
| 第4章等 | 35 | エビデンスに基づき、KPIを重視した交通政策立案が重要とするご意見 | 第4章に、フォローアップに関する「手法の高度化」として御意見の趣旨はおおむね記述しているため、素案のとおりとし、計画の実施に当たりご意見を踏まえて適切に対処してまいります。 |