

「自家用有償旅客運送」緊急首長アンケート集計結果(速報値)

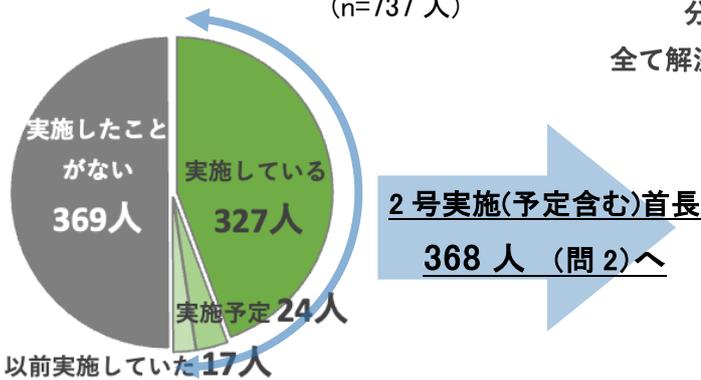
- 対象 象：全都道府県知事及び市区町村長
- 実施期間：2023年11月9日(木)～12月5日(火)
- 回答者：737人
- 自由意見：333件(333人)
- 実施主体：活力ある地方を創る首長の会

※用語の定義 自家用有償旅客運送：道路運送法第78条第2号に規定。その種別は交通空白地有償運送と福祉有償運送（道路運送法施行規則第51条）。

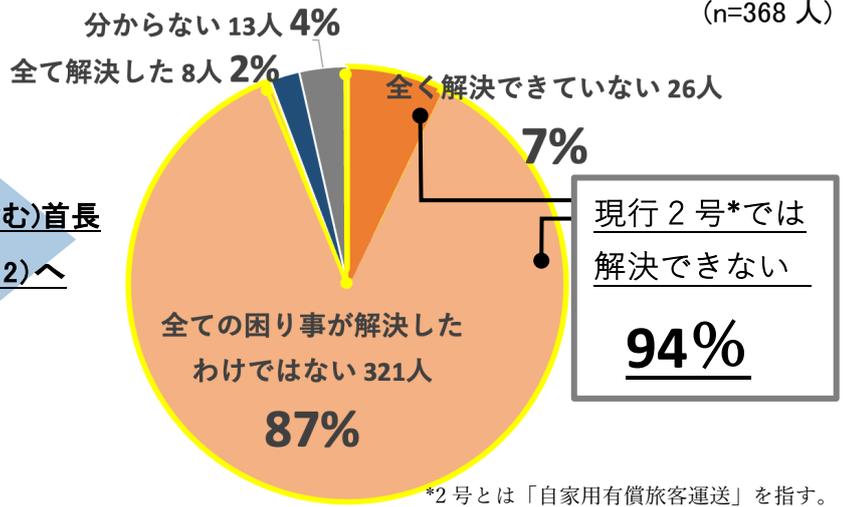
【要点】

- 「自家用有償旅客運送」実施している首長(実施予定含む)309人のうち**94%**が、「移動の足」問題が**解決できていない**と回答。
- 地域公共交通会議等の設置又は協議を調えることについて、首長617人のうち50%が困難を感じる**と回答。一方で、**30%は困難を感じないと**回答。

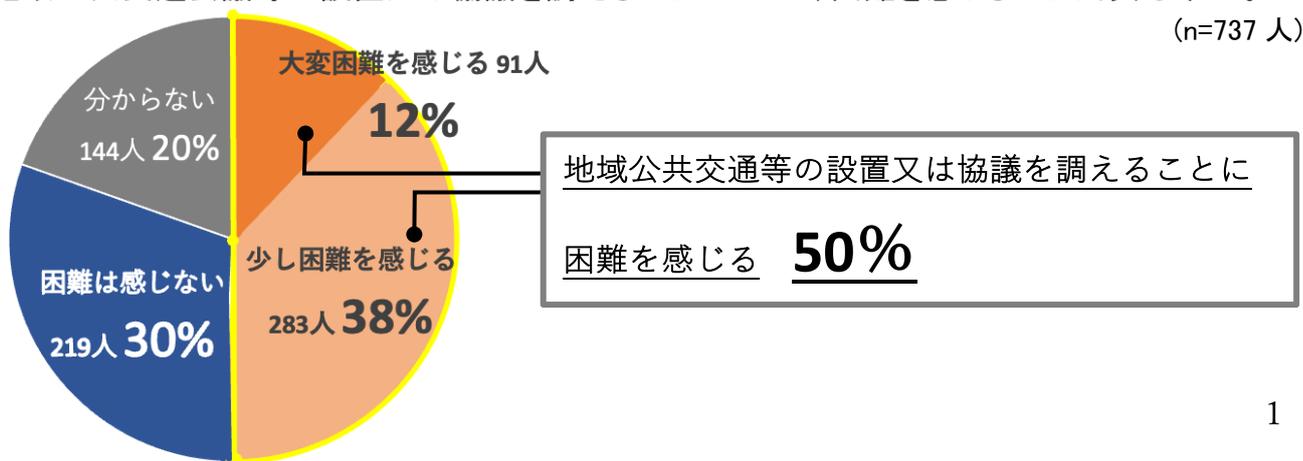
(問1)貴自治体では「自家用有償旅客運送」を実施していますか。
(n=737人)



(問2)「自家用有償旅客運送」を実施することで、貴自治体の住民・観光客の「移動の足」に係る困り事は解決しましたか。
(n=368人)



(問3) 地域公共交通会議等の設置又は協議を調えることについて、困難を感じることはありますか。
(n=737人)



○自由意見(333件)

※固有名詞は○○等に置換。明らかな誤字は修正 ※項番 284 以降の意見が追加集計分

1	様々な調整は必要だろうが、ライドシェアを解禁していくべき。
2	住民と観光とすみ分けて取り組んだ方が理解を得やすいと考える。運送業者の理解、協力がスムーズに進む。
3	バス事業者、タクシー事業者の理解は難しいですが、このままでは、地方部での生活が成り立たなくなります。
4	解決策はこれしかないと思いますので、前向きにスピーディに進めていきましょう。
5	ライドシェアは地方では有効だと考える。ただ、タクシーなどの事業者が管理する国交省案では十分に機能しない。広く参入の機会を確保することが成功のカギだと考える。
6	タクシー不足は認識しているが、個人での参入は、制度的な構築が必要と思います。前向きな方々は、利用者の安全及び既存タクシー事業者への影響をどう思われているのか知りたい。
7	現存のタクシー会社など、旅客運送業者との調整が必要。
8	移動距離が遠いため、乗合交通に時間を要する。また、住民の人口密度が低いので、観光客と合わせても効率的な運行が難しい。
9	何を決めようとしても地域公共交通会議が邪魔をする。そして住民にとって大切なことが骨抜きになる。したがって、どんなに改善を施してもこの会議が残る限り焼け石に水である。むしろ 78 条 2 号の中身をいじるよりは、3 号の課長通知を充実した方が地方は使いやすい。
10	当市の市民の移動に係る課題は、日中深夜を問わず、タクシーの運転手不足。バスやタクシーといった既存の公共交通だけではニーズに応えられておらず、タクシーなど既存事業者との共存共栄を前提として、ライドシェア導入の実現を図るため、道路運送法 78 条の 2 号と 3 号を「合わせ技」とした規制緩和、とりわけ 3 号の公共の福祉で深夜帯などを許容することを先行して実現してほしい。社会に多様な交通手段を取り入れることが急務。
11	タクシードライバーを守ることは可能である。
12	タクシーは地域にとって重要な公共交通である為、まずはコロナ禍で減ったタクシー台数をコロナ禍前の水準に戻すことについて事業者としっかりと協議をしていきたい。
13	現在 1 番の問題はタクシーに対する国土交通省の規制が大変厳しいことです。①運転士が 2 種免許必要。②車検車庫等車の整備に関する規制が、一般の車と比べて格段に厳しいことです。ライドシェアを進める前に、タクシーの運転手は普通免許でも良い(当然、運転手の教育等はタクシー業界で責任を持って行う制度も必要)とす

	ればタクシーにいい運転手集まる可能性高い。タクシーの車両整備等の規制についても緩和する必要がある。このような手立てを先にうたないのに、安易にライドシェアを進める事は、現場の様々な流れを止める危険がある。
14	自家用有償の安全・安心をどうやって担保するかと、タクシーとの棲み分けとして価格や運用時間帯など、様々な解決すべき課題はあるが利用者の選択責任だと思うのでその選択が増える事は良い事と考えます。
15	困難を抱えている市民の移動手段として選択肢のひとつではあるが、現在の民業の圧迫をできるだけ防ぎながら、共存できる仕組みをつくっていきたい。そのための他市の事例を学べる場、情報共有の仕組みが必要。
16	各市町村の判断に基づいて地域のニーズに合った交通サービスを実施できるよう、制度改革と国・県からの財政支援をお願いしたい。 また、市町村または交通事業者が住民の行動データの収集・分析及びそれを踏まえたバス路線の再構築(交通 DX)を国・県の財政支援により実施できるようにしてほしい。(現在は問題意識を持った市町村が個々にデジ田交付金を申請して部分的に行っているが、脱炭素・脱マイカーの国づくりのため、全国的な制度・事業として実施していただきたい。)
17	地方にとっては取り組むべき施策と判断しております。実現に向けて出来ることがあればやっていくべきと思います。
18	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通全般において、少子高齢化に伴う乗車人員の減少や運転士不足の問題があり、廃止や減便を実施せざるを得ない状況になっている。 ・廃止や減便を実施する際には、代わりとなる移動サービスの導入について検討する必要があるが、それぞれの地域において地理的状況や課題が大きく異なるため、地域住民の声を聞きながら慎重に進めなければならない。 ・新たに導入する移動サービスが地域住民にとって「ないと生活できないもの」なのか、「あると便利なもの」なのか、公共交通を取り巻く現状を地域住民に理解していただいた上で、本当に必要な移動サービスを導入できるのかが課題である。
19	現状の仕組みの中で一定程度の対応は可能。「暮らし」と「観光」等の経済活動は区分けして考えることが望ましいと思う。
20	慢性的タクシー不足、準二種免許など緩和措置も併せて検討が必要と思う。
21	田舎のため駅からの移動手段がないので、ライドシェアよりレンタカーなどがあれば。
22	さまざまな地域事情がある中で、議論を活発に進めていただくことは大いに賛成します。
23	ライドシェアに向けての改革を進めながら、2次交通不足は喫緊の課題なので、現在、タクシー会社が保有している空き車両を活用して、普通免許所持者の副業での乗務を可能にして欲しい。

24	タクシー議連の議員からのプレッシャーを感じる。タクシー協会の権益と被りそうな分野について議論すらさせない圧力を感じる。このような実態を知らながら地域公共交通会議に任せるのは、国交省による実質的な既得権への配慮だと感じる。
25	進めるべきだと考えるが、強引なぐらいの進め方は良いが強引過ぎる進め方はやめるべき。
26	自家用有償旅客運送やライドシェアをはじめ、新制度導入にあたっては、既存事業者からの反対や慎重意見多いため、国の一律な法整備が重要である。
27	「移動の足」の必要性は感じますが、是非タクシー会社との共存を模索していただきたい。宜しく申し上げます。
28	タクシー業界との調整を如何に図るかが課題と思われまます。
29	人件費、燃料費の高騰及び運転手不足が課題。
30	住民の協力と理解を得ることが課題だと考える。
31	路線バスの利用者の減少、全市民が対象となる公共交通体系の整備、キャッシュレス化・MaaSへの対応、免許返納者に対する支援等々課題が山積している。
32	バス、タクシーの運行について、乗務員不足に対応して、2種免許の取得等に補助しており、現時点では、ぎりぎり何とかなっているが、乗務員不足は、深刻なので、このままだと、新しい方策を考えなければならない。
33	公共交通でカバーできていない部分を補う移動や、高齢者及び運転免許証返納者等の移動手段の確保が必要であり、自家用有償旅客などが担う役割の必要性はますます高まっている。 しかし、これに伴う自治体による運営や事業者への補助など、自治体における財政負担が多くなる傾向であることも問題である。
34	タクシーもバスも運転手が足りていない。経営難と運転手不足でバス会社の撤退が相次ぎ大変困っている。自動運転が普及するまで現在のタクシーとバスで頑張っていくつもりだったが、それまでとても持たない。ライドシェアの新たなルールを国が早急に作っていただきたい。
35	当市においては公共交通として、JR、私鉄、路線バス、タクシー、コミュニティバスがありますが、バス事業者からは運転士不足によるダイヤの減便や廃止等の相談を受けることが多くなりました。来年度4月からのバス運転者の改善基準告示の改正により、バス運転士不足はより深刻化し、バスの減便等がより加速していくものと思われまますが、コミュニティバスを運行しているのもバス会社であり、コミュニティバスで路線バスが減便となったことの補完をすることは困難と考えています。タクシー運転士も減少傾向にあり、当市でもタクシー事業者でも今年度一社が営業停止しました。市民の高齢化の進展により、コミュニティバスの最寄りのバス停までの距離があるため利用しづらいという意見がありますが、現状でもコミュニティバスは交通事情による遅延の苦情が多く寄せられているため、バス停を徒に増やす

	<p>こともできず、コミュニティバスでの対応は困難と考え、その他の移動手段として、新たなモビリティ（AI オンデマンド等）の導入も検討しています。当市では自動車保有率が高いため、自家用有償旅客運送がより自由度が高く活用しやすくなれば、移動難民の減少にはつながると思いますが、既存の公共交通事業者、レンタカー事業者、駐車場運営事業者等様々な事業への影響があると思われるので、広い視点での影響を考慮する必要があると考えています。</p>
36	<p>実施区間沿線に観光施設や自然景観スポットがあるが、運行できる便数に限りがあり、観光客の「移動の足」として、積極的な利用を促せる状況には至らない。</p>
37	<p>路線の見直しや運行方法の在り方等、課題ととらえている。併せて、運行事業者からは、人材確保や物価高騰に対する意見が出ている。</p>
38	<ul style="list-style-type: none"> ・特定の観光地におけるラストワンマイルの移動手段として定着しつつあるが、将来の持続的な運行に向けて、採算性の改善、運転手の確保など、課題は多い。 ・また、自家用有償旅客運送につなぐ交通機関網が脆弱であることが、観光誘客に影響を与えている。
39	<p>人手不足等により、今後「移動の足」や「輸送手段の確保」は避けられない課題だと感じている。</p> <p>国の動向を含め、公共交通全体の課題解決の手段として注目している。</p>
40	<p>コロナ禍による利用者の減少や、2024年問題と言われる運転手不足の問題など、公共交通を取り巻く環境は年々厳しさを増しており、公共交通網の確保・維持が難しくなっている。</p>
41	<p>過疎化が激しい地域やタクシー台数が少ない地域はライドシェアが必要である。</p>
42	<p>興味は持っています。</p>
43	<p>ライドシェアの促進を国は進めているが、既存交通事業者に影響がない範囲で行う必要がある。</p>
44	<p>バス・タクシーの運転手不足が深刻化している。交通空白地以外でも自家用有償運送を可能にするなど、広くライドシェアを認める法整備と支援体制を確立してほしい。</p>
45	<p>大胆な規制緩和についてスピード感を持って進めていただきたい。</p>
46	<p>タクシー事業との競合が課題と考えられます。</p>
47	<p>実施する方向で検討中です。</p>
48	<p>便利さを追求することは理解できますが、導入に当たっては利用者の安全性に対する不安や抵抗感等を解消しながら進めていただくことを要望します。</p>
49	<p>ライドシェアについて議論されているが、運転者、利用者双方の安全面を最優先に考える必要がある。また、国は、路線バス退出後の新たな移動手段の確保策について自治体への支援を更に手厚くすべきである。</p>

50	バスやタクシーの運営や運転手確保などの状況が厳しい中、自家用有償旅客運送の活用については可能性を感じるが、運行団体のなり手や運転手の安全確保の面から不安がある。
51	<p>・ライドシェアについて・・・地方、とりわけ過疎地域でのライドシェアの検討は慎重であるべき。とりわけ過疎地域において交通事業者がいる地域でのライドシェアの導入には反対。</p> <p>理由としては、運行の安全性はもとより、交通事業者の撤退を助長するとともに、ライドシェアドライバーを確保できず日常の移動手段を奪いかねない。</p>
52	安全性(事故等の保険、犯罪、利用料金(ポッタクリ)など)について顕在化している問題点について方向性や法整備が遅れている。
53	ライドシェア導入に当たっては、タクシー業界に配慮した制度設計が必要と考えます。
54	タクシー空白地などでは必要な制度だと認識しているが、当町のようにタクシー事業者が1社しかないような自治体では導入は困難と考えている。
55	近隣市町村と福祉有償運送運営協議会を設置しているが、市町村ごとに問題意識や課題に大きな乖離があるため、協議を整えることが困難になる。
56	事故・トラブル等への対応と補償が課題。
57	<p>コロナ禍での移動自粛の影響によりタクシーの営業が縮小されたことに伴い、運転士の数が減少し、現在においても運転士不足は深刻である。特に深夜から早朝にかけて、救急病院からの帰宅等の際、移動手段を確保することが極めて困難な状況となっている。</p> <p>そのような状況を解消するため、既存のタクシー事業者との共存を前提に、一定の基準を設けつつ自家用有償旅客運送を拡大していくことも必要であると考えます。</p> <p>また、民間タクシー運転士を増やすために、公的資金を投入しての待遇改善が必須と考える。</p>
58	地域住民自ら行うことができる自家用有償旅客運送制度は、公共交通空白地の対策として非常にありがたい制度であり、運転士不足の観点から二種免許を持たなくても一定の講習を受講すれば運転できるというメリットがありますが、一方で、議会等からは安全面を心配する声もあり、適正な安全管理が自治体に求められると考えます。
59	<p>・現行制度は交通空白地で自家用有償運送を行うことができるものだが、交通空白地に限らず自家用有償運送を行えるようになれば、市町村での政策立案の幅が広がるのではと考える。</p> <p>・現在、当町ではAI オンデマンド乗合交通の実証運行により、交通・買物弱者等対策を実施している。今後車両を増やすにあたり、2種免許保有の運転手が不足していることが課題となっている。</p>

60	住民や観光客の移動手段の充実は重要であると考えているが、運転手不足が深刻化しており、運転手になりたい方を増やす仕組み作りや支援制度の拡充。 また、ライドシェア等の新制度の確立
61	今後、バスやタクシー事業者での運転手不足問題が進行した場合に、高齢者の移動や生徒の登下校の手段として、自家用有償旅客運送（ライドシェア）の導入を含め検討する必要があると考えているが、導入するうえで、安全性の確保、利用者の理解、実施主体の適格性や持続的経営環境の確保が課題と考えている。
62	タクシー運行を維持するための方策として、ライドシェア導入の動向を注視している。何が課題なのかを検討し、適正な制度改正を求める。
63	移動範囲は、1つの自治体の区域内にとどまることなく、近隣の自治体への乗り入れを可能にすることで、より高い効果が期待できると考えている。地域公共交通会議開催にあたっては、近隣自治体と連携して進めることが重要であると考えている。
64	運行方法の検討段階で地域住民を巻き込むことが必要。 住民自らが考えた公共交通を積極的に利用するという意識づくりが必要。
65	本制度においては、実施したことがないので、改善点、課題等は当面ありませんが、地方において、タクシー、民間バスなどが撤退する中、公共バス等での交通手段のみでは、住民の満足が得られていない。特に高齢者等の自宅からの移動では100%できていない。このような時「地域公共交通・ライドシェア」の在り方については、強い関心がある。
66	住民の移動手段の確保は、当市にとって極めて重要な課題であり、「自家用有償旅客運送制度」を含めて鋭意検討したい。
67	当県では、NPO 法人等が行う自家用有償旅客運送への補助事業は設けていない。 引き続き、県内市町と連携し、住民の足の確保に取り組んでいく。
68	自家用有償の導入により、既存のバス・タクシー事業者の経営への影響も考えられるため、導入は慎重にしなければならない。
69	ライドシェアによる形態は、道路運送法の許可や登録を要しないため、多様なニーズに対応できる可能性があり有効であると考えているが、一方で、安全を担保する責任の所在や事故等の補償など一定のルールが必要であると考えている。 また、料金も実費に限られることから、運営費用の確保が課題となる可能性がある。 いずれにしても、地域の交通形態を考える上で、選択肢が増えることは望ましい。
70	今、検討されている「ライド・シェア」は既存の事業者を衰退させることや安全性に懸念も指摘されており、米国のような「ライド・シェア」をそのまま導入するのは賛成できない。

71	当県では利用者の減少や、バス、タクシー事業者のドライバー不足等により、事業所撤退や路線の縮小が相次ぎ、NPO や市町村が自家用有償旅客運送制度を積極的に活用し、交通空白地の代替交通を維持している実態がある。こうした中、住民や交通事業者、行政などが協力してコミュニティ全体で支えていくことを目指し、〇〇県型ライド・シェアとも言える「コミュニティ・ドライブ・シェア」の推進を図るとともに、国は、こうした現実的アプローチにより、住民共助型の運行や、交通事業者等への協力に係る経費など、地方がコミュニティを維持するために必要な費用に対する財政支援や規制緩和を断行すべきだ。
72	当市の夜間におけるタクシー不足の課題に対処するため、(当市が所在する) 〇〇県、タクシー事業者等と〇〇県版ライドシェアの検討を行っている。まずは、この検討を進めていきたい。
73	当町においては、公共交通機関が充足しており、現状では自家用有償旅客運送制度の導入が必要な状況にはございません。しかしながら、運送事業者の運転手不足は深刻化していることから、国の規制緩和の動向を注視してまいります。
74	人口減少、高齢化等の複合要因によりドライバーの確保が困難となっている。ライドシェア、自動運転の普及を加速して頂きたい。トライアンドエラーでこそ社会実装が可能になると思います。
75	住民や観光客の移動の選択枠が増えるのは良いことであると思います。
76	当市の路線バスはこれまで、利用者減少による不採算路線の縮小を進め、一部地域には代替交通として予約型乗合タクシーの導入を行ってきた。近年はドライバー不足からバスの減便が行われたが、代替えとなるタクシーも同様に人手不足であり、現状以上の乗合タクシーの導入は厳しい状況にある。 既存の公共交通の補完として自家用有償運送の検討も行っているが、タクシー事業者数が多い地域柄から、事業者の反発は必須である。
77	地域の交通事業者が全くいない、もしくは極めて少ない場合は導入がスムーズにいくと思うが、バス、タクシー事業者がいる場合は導入を認める協議が難しい。
78	人口減少地域での生活を支える手段になると考えるため、その普及に賛成している。
79	近年、定時・定路線で運行する当市のコミュニティバスに対し、タクシーのようなきめ細かいサービスを要望する声が増加している。タクシーの営業区域外であれば自家用有償旅客運送は要望への対応策として有効と考えられるが、安全面に問題があると考えている。
80	当市では、これまでに自家用有償旅客運送の取組はないが、交通事業者におけるドライバー不足や車両不足をふまえ、必要性を感じているところ。導入の検討にあたっては、①輸送の安全性をどう担保するか ②タクシー事業者とどのように共存していくかが課題と考える。利用者の安心と信頼が得られるように日本に馴染む制度

	設計が必要と考える。
81	<p>自家用有償旅客運送制度については、現在公共交通を担うドライバー不足及び公共交通における公的資金が増加傾向にある中で、今後住民の移動手段を確保する一つの手段となりえると考えます。ただし、町内における高齢化及び人口減少が進む中、本制度による事業を行う担い手の確保と継続性については、大きな課題になると考えています。当地域における公共交通の体制は路線バスやコミュニティバス、タクシー、鉄道がある。</p> <p>路線バスやコミュニティバスは路線維持に対する公的資金が増加する一方で、利用者が著しく少ない路線もある。そのため関係者と協議し合意形成を図りながらの減便、廃線及びコミュニティバスへの転換など、今後の再編が課題となっている。また当地域の鉄道は県を跨いで複数の地域を運行していることから重要な公共交通機関として位置付けている。しかし、人口減少に伴い利用者が減少している現状がある。その結果として便数が減ってしまい、住民の生活交通として利用することが難しい状態である。観光客の中には鉄道による移動のニーズが一定数あることから、沿線地域と協力して生活利用だけでなく観光目的の利用促進に努めているが、鉄道利用者の維持が課題となっている。</p>
82	自家用有償旅客運送に前向きな地域があれば検討していきたいが、安全面やタクシー業界への影響、世代が交代したときの持続可能性等が懸念される。
83	<p>高齢化や労働条件等の影響により、バスやタクシーの運転手不足が深刻な問題となっており、毎年、市内路線便の減便を余儀なくされている中、運転手やそれに代わる担い手の確保は重要な課題であると捉えています。加えて、効率的かつ持続的な地域公共交通ネットワークの構築が必要であると考えます。</p> <p>自家用有償旅客運送制度についても地域の足を確保するための手段の一つであると認識していますが、運用に必要な人材の確保や安全面等の課題がある中で、市としてどのような交通サービスの提供が望ましいか、今後検討を行う必要があると考えます。</p>
84	自家用有償旅客運送は、利用者減による路線再編や運転手不足といった公共交通の問題を軽減するひとつの方法ではあるが、安全面や実施主体の体制確保など、整えるべき点は多い。
85	この制度は住民の足と考えると有用であるが、観光需要となると別の問題であると考えます。
86	公共交通の利用者の減少や運転手不足に対応するために、自家用有償旅客運送制度は必要だと感じています。しかし、旅客の運送には安全性の確保が必要ですし、事業に継続性も考慮しなければいけないため、多くの課題があるものだと考えています。

87	軽のEVにて自家用有送を始めています。タクシー会社が受託。専業主婦だった方がドライバーになり新たな雇用を生み出していますが、市町村間の移動ができないことが課題です。
88	路線バス、タクシーとも運転手不足のため、住民や観光客のニーズに応えられない。自分たちがニーズに応えられないにもかかわらず、特にタクシー会社の抵抗が強い。
89	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの本数、タクシーの台数がコロナ前と比較して減少している。 ・高齢化が進行し、特に駅から距離のある旧ニュータウン等において、移動の不便さを訴える声が増加している。 ・電話またはアプリを利用するケースにおいて、タクシーがつかまらないとの声が増加している。 ・これらの解決策として、自家用有償旅客運送の規制緩和が期待される。 ・一方で、バス、タクシーの絶対数の減少をもたらし、その結果として住民利便性の向上に寄与しない規制緩和は望まない。
90	<p>地方のタクシー業界は高齢化が進み、併せてコロナによる従業員の職離れが顕著となり、移動手段として喫緊の課題となっている。</p> <p>タクシー業界にとっても有効な解決策としてライドシェアを組み合わせることが必要と考える。</p> <p>地方自治体がタクシー会社とその地域の特性を見極め、共存できるシステムを早急に実現すべきである。</p>
91	<p>当市における「移動の足」にかかる課題としては、路線バスの利用者数減少や運転手不足などの影響により、路線バスが減便、廃便となる傾向とともに「2024年問題」以降の課題があり、デマンド交通などの次世代交通の導入について、検討していく必要がある。自家用有償旅客運送制度については、既存のタクシー事業者との兼ね合いも含めて検討していく必要がある。</p>
92	<p>当市は「生活支援サービス」事業で、有償ボランティアをやっています。自立した生活が難しく、病院通いや買い物等でお困りの高齢者に対して、生活支援サポーターが自宅まで迎えにきて、運転や現地での病院手続きや買い物の荷物持ちをサポートします。利用者は1時間100円の負担、サポーターは1時間500円の収入があり、差額を当市が負担しています。大人気になっています。</p>
93	タクシーの圧倒的不足。自家用登録者の不足。
94	<p>福祉有償運送は社会福祉法人がなんとか引き受けてくれているが、過疎エリアの自家用有償運送で、これを行う住民がいらないために中止した経緯がある。運転手の確保は、準公務員的な組織を作るなどしないと抜本的な解決にならないと感じている。</p>
95	観光バスとして利用することができないなどの不便がある。利用客数の減少の課題

	もある。
96	制度の建て付けが限定的過ぎて、応用が効かない。またニーズに対して手を打つにしても「地域公共交通会議」、「運営協議会」などの合意形成に時間と手間がかかりすぎ、迅速かつ効果的な手が打てない。どころか場合によってはタクシー会社からの反発で本当に必要な手が打てないケースもあった。使いづらい限定列挙的な制度は後回しにして、フレキシブルな手を打てる制度に力を入れていただきたい。そうでもしないと地域が「移動できない街」になってしまう。この制度誰を守るためのものなのかを今一度原点に戻って考え、住民が心地よく移動でき、暮らし続けられる地域にしていくための制度に作り変えるときである。
97	自家用有償旅客運送制度は、交通空白地帯や福祉輸送の問題に対応するためのものですが、関係者間協議や登録手続きが煩雑で時間がかかるため、迅速な対応が難しい現状があります。このため、実際に支援が必要な地域や個人に十分に届かず、使いづらいという問題点が指摘されています。また、システムの柔軟性が不足しているため、予期せぬ需要の増加や深夜のサービス提供、外国人観光客への対応など、広範なニーズに即応できる体制を整える必要があります。
98	交通空白地帯対応、福祉輸送対応いずれも「関係者の協議」「登録」そして実施という手順に時間がかかる点が問題。しかも交通事業者も含めての協議をすることで、本当に必要なところに必要な手を差し伸べられないケースが続出。結果的にタクシーやバスに気を使い、使いづらい移動手段に税金を使って作るという悪循環に陥っている。さらに、必要な時に必要に応じてエリアを広げたり、対象を広げたりできないため、突発的な需要増加に対応しきれない。あくまでもレアなケースに使える制度になってしまっていて、結果的には「使いづらい」ものになっている。現状は、タクシーのいない深夜帯や増加する外国人観光客に対応できるようなスキームが強く求められている。もっと手広く対応できる仕組みがいち早く望まれる。
99	福祉有償運送のみ実施しており、交通空白地帯有償運送の知見がないので、よく勉強したい。
100	当町では自家用有償旅客運送は福祉有償運送のみ実施しており、住民・観光客の「移動の足」は事前登録・事前予約で利用するのりあい定額タクシー（町内片道 500 円、割引対象者 300 円）で対応している。この際、町内にタクシー事業所がないことから当町を営業区域にしている隣接市のタクシー事業者に委託しているが、通院等が集中する午前中の時間帯等、希望の時間帯に予約がとれないケースが生じており、今後の運転手不足の進行を懸念している。
101	運行が公共交通空白地帯に限られ、公共交通機関との結節点までの運行であり、運営主体からの要望に答えきれていない(運行エリアの拡大)。現在は観光客向けの運営は行っていない。

102	<p>交通空白地には該当しないものの、コロナ感染症の影響で路線バスの減便、タクシーの減車が行われ、回復の兆しは無い。電話、アプリによるタクシーの予約は時間帯によっては困難な状況が見られる。ニーズがある限り、自家用有償旅客運送はタクシー不足の解決策として期待する。一方、地元タクシー事業者の経営を圧迫するようであれば、さらなる減車を懸念する。両者の共存が必要と感じる。</p>
103	<p>大臣講習の開催頻度が少なく、運転士確保のタイミングに支障があります。講習を受けたNPO法人や行政が講師をできるようにするなど、規制緩和できないか、事業者からも意見をいただいております。</p>
104	<p>福祉有償運送については、利用ニーズがあっても運転者の確保が難しいことから事業の継続が困難になる場合や対価として受け取れる金額が営利とは認められない範囲の対価であることから、運営事業者の負担が大きくなっていることが挙げられます。交通空白地有償運送については、都市部においても時間帯において公共交通サービスが低下する空白時間が存在します。また、地域公共交通会議で協議を調えることについて、協議が調わず合意に至らない場合が想定されるため、自治体の権限で一定の決定ができるよう改善を要望します。</p>
105	<p>①既存バス事業者等との兼合いがあり運行エリアを限定して運行しているが、エリア外への移動要望には対応できていない。</p> <p>②上記①に関連して、新規エリアの運行開始にあたっては、交通事業者と地元協議が難航した。</p> <p>③運行エリアは、観光拠点の中心地である城下町周辺から離れた山村部（過疎地又は同等地）であるため、観光客は対象外としている（観光の移動ニーズもほとんどない）。</p> <p>④運行主体（ドライバー等）は地域住民で行っているが、運行エリアが過疎地又は同等地で人口減少・高齢化しているため、ドライバーとなる人材の高齢化、人材不足が近い将来に発生する。</p> <p>⑤ニュースでライドシェアの導入などと聞くが、本来、移動に係る課題があるのは山村部である。山村部は、高齢化・人口減少で公共交通の空白地となっており、また、移動を担う人材もいない状況である。ライドシェアの導入の検討の余地があるが、そもそも人口減少が進む山村部には、ドライバーとなる人材も少ないことを考慮して制度設計していただきたい。まず、国民優先で検討いただき、タクシーが頻繁に往来している都市部の外国人観光客等の移動は、二の次で構わない。</p>
106	<p>タクシーやバスなど既存事業者と協議を調えることは非常に難しい。地域公共交通会議等での協議を必須としている自家用有償運送制度は、事実上制度破綻を起こしている。</p> <p>また、制度上、複数の行政区が連携して地域公共交通会議等を設置することも可能とはなっているが、これもまた非現実的である。</p>

	<p>一つの行政区内でも難しいことを、複数で連携することができるはずもない。国は、現場の人々の暮らしや営みを体感し、立法事実を正確に把握するべきだと思う。</p>
107	<p>自家用有償旅客運送制度であっても運転手等の人出不足となることが懸念される。</p>
108	<p>当市においても、運転手不足を理由としたタクシー営業所（本州市外）の撤退、コミュニティバス運行受託事業者（本州市外）の路線運行からの撤退通告があり、地域公共交通の維持に支障を来す事態となっている。交通事業者に対する市の支援拡充を検討しているが、国による抜本的な対策が講じられなければ、全国各地で地域公共交通が維持できない事態に陥ることが懸念される。</p> <p>【交通空白地有償運送】未実施。</p> <p>【福祉有償運送】通常の交通機関の利用が困難な障がい者のために必要な制度ではあるが、燃料費高騰もあり、事業所の財政上厳しいところではある。</p>
109	<p>自家用有償旅客運送制度の改善点…有効登録期間の延長（3年間から5年間） 貴自治体の住民・観光客の「移動の足」に係る課題…ほとんどは自家用車での移動となっているため、公共交通の利用者は少ないが、一方で交通弱者や観光客の移動手段を確保しなければならない。（利用は少なく運賃収入も少ないが、運行せざるを得ないため、費用負担が大きい）</p>
110	<p>自家用有償旅客運送を実施している地域は、基本的に交通事業者による輸送サービスが撤退した「過疎地域」がほとんどであるため、自家用有償旅客運送事業を運営・運行する側も同様に人材の確保が難しい。</p>
111	<p>路線バスが廃線となった地域において交通空白地有償旅客運送を行うには、自家用有償旅客運送は補完するものであることから、他の路線バスに干渉しないよう、運行ルートの設定や区間によっては乗降制限を設けるなどの運行をしなければならない状況です。交通事業者により提供される路線バスなどの交通サービスを維持しなければならない一方で、自家用有償旅客運送を行う地域では、運行されていた路線バスよりもサービスレベルが落ち、結果として利用者にとって利用しにくい運行となってしまいます。路線バスと自家用有償旅客運送が共存共栄できる仕組みを望みます。</p>
112	<p>民間路線バスのバス路線廃止を受けて自家用有償旅客運送にてコミュニティバスを運行しているが、人口減少や地勢の問題（面積が広大）により、利便性の高い運行ができずに利用者が大きく減少してきている。現在地域公共交通の再編に取り組んでいるところであるが、運転手不足が社会的問題となっており、自治体が運営するコミュニティバスにおいてもそれは例外ではない。国の方向性として地域公共交通において自治体が責任をもって関わるような流れになっているが、自治体においても専門性には乏しく、町内の交通事業者との調整も難しいものがある。国や県の積極的な介入を期待する。</p>

113	<p>正当な対価での利用料ではまかないきれない状況もあり、地域における担い手が不足もしている。</p>
114	<p>当町は JR、民間バスなどが次々撤退していき、代替交通を他の民間に要請したり、町で自家用有償運送バスを運行しています。民間事業者が撤退すると、各自治体で交通手段を整えなければならず、費用も莫大にかかります。国の補助金が減少していく中、地域公共交通を維持していくことは大変。とは言え、減便やサイズダウンをしてしまうと住民が不便に感じ、都市部へ転出してしまうため、ある程度、誰もが自由に使えて便利だと思えるような地域公共交通を維持しなければならないと感じています。</p>
115	<p>当市の自家用有償運送は運行開始から 18 年が経過した。運行業務は地元住民が設立した NPO 法人が担っているが、これまで地元住民から雇用してきた乗務員も令和 4 年度末で平均年齢 66 歳となり乗務員の確保が課題となっている。また、乗務員だけでなく、事務局業務、点呼業務を地元で担っているが、その担い手への負担も大きくなっている。</p> <p>市全体としては、スクールバス、保育園バスの乗務員確保が困難なことから従来の運行を実施することができないケースも出てきており、輸送資源の総動員については喫緊の取組事項である。</p> <p>路線バスで拾えないニーズに対応するデマンド運行では、運行費補助金における運行回数の要件を満たさないことから、市の単費での対応となっているため、運行費補助金の要件緩和により財政的な支援をお願いしたい。</p>
116	<p>自家用有償旅客運送制度の導入に係る「交通空白地域」の解釈について、基準が運輸局担当者に依拠することがあり、これを明確化する必要がある。</p>
117	<p>バス路線も少なくタクシーが 1 台しか無い当町では自家用有償運送を今後も広げる必要性がありますが、営業に苦勞されている事業者との協議も簡単ではありません。地区内で路線を決めず自由に車を持っている住民がボランティアでは無く、有償運送でお年寄りを中心とした移動のニーズに答えられる仕組みづくりが必要と感じています。(例 通院やデイサービスへの送迎等も一般住民が有償運送で多くできる仕組み等)</p>
118	<p>移動の足に関しては、全国的に問題となっている「運転手不足」が当市においても課題として挙げられる。バス事業者は、幸い現時点で運転手不足で廃線しなければならない状況には至っていないが、運転手が高齢化しており、近い将来には自家用有償旅客運送の委託についても、運転手不足を見据えた運行の効率化が必要になると考える。</p>
119	<p>運行委託事業者及び運転手の確保が課題。</p>
120	<p>自家用有償旅客運送の導入にあたっては、「移動の足」の確保を図る必要がある一方で、既存の地域公共交通事業者と共存することが前提となるため、協議・調整が</p>

	必要となる。
121	高齢化等により自家用有償旅客運送の運転手の確保が課題となってきた。また、自家用有償旅客運送者登録証の有効期限について、国より更新の案内がされるとありがたい。
122	当市で取り組まれている自家用有償旅客運送の取組は、自治体が行っているものではなく、各地区の団体が自主的に行っています。市としては、自家用有償旅客運送の取組をしていただいている団体に綾部市交通空白地有償運送事業費補助金として補助を行っています。また、市内の自家用有償旅客運送については、地域住民とその関係者を対象としているため、観光客は利用できないようになっています。
123	現在は、福祉に関連した事業で活用しているが、今後、別な分野での検討も必要になってくるものと思われる。課題は大きいと考えている。
124	<ul style="list-style-type: none"> ・全国の自家用有償旅客運送の事例は交通空白地で、タクシー事業者が乗合許可を持っていないケースが多く、乗合をもつタクシー事業者がある自治体では参考とにならない。また、事業者協力型自家用有償旅客運送の事例が乏しい。 ・タクシー事業者との共存を図るための具体的な方針・施策などを示してほしい。
125	<ul style="list-style-type: none"> ・路線の新設、変更、廃止等、ほぼ全てにおいて法定協議会での協議を経て申請することが求められているため、相当の時間を要し、タイムリーな交通施策への反映が困難である。 ・朝の通学、通院時や夕方から夜間の帰宅時に公共交通利用が集中する一方、昼間の利用が極端に少ない。加えてドライバーの確保が困難であるが故、ニーズに対応した運行ができていない状況である。
126	<p>当町はフルデマンド運行を実施しています。</p> <p>区域内運行が大原則であるため、小規模の自治体に鉄道駅や大型病院・商業施設等が無い場合、隣接自治体へ乗り入れる必要があります。交通事業所との協議を調えることに特に困難を感じます。</p> <p>自分で乗降できなくなった、乗降できにくい利用者への対応、予約指定の時間場所に居られない高齢者等への対応に時間を要している。</p>
127	<p>自家用有償旅客運送制度については、利用者の安全安心の確保、タクシー業界の圧迫等の課題があると考えている。</p> <p>また、実施する場合には車両導入にかかる費用への補助、住民ドライバーの育成等も課題。</p>
128	<p>当市では、交通空白地ではない地域で自家用有償輸送をできないかという要望をうけ、福祉輸送を行う自家用有償旅客運送の検討を令和4年度に行ったが、市内のタクシー事業者から営業を圧迫すること、安全面が懸念される等の理由により強い反対を受け、実施を一旦見送ることとなった経緯がある。地域からニーズはあっても、自家用有償旅客運送について既存のタクシー事業者から理解を得ることは困難だ</p>

	と感じている。
129	福祉有償運送のみの運行であるため、移動の限定的なサポートに留まっている。交通空白地帯が多い過疎地域であり、運送制度が改善されたとしても民間の参入は期待できず、自治体が行う以外の方法は無いものとする。
130	自家用有償旅客運送制度は導入・維持の事務や乗務員の募集に多大な労力を要することから、事務の簡素化、乗務員の報酬や運賃の弾力性を持たせることが求められる。当市においては昨年末をもって市内唯一のタクシー事業者が廃業し、市外の事業者に頼っており、タクシーを呼んでも時間がかかるといった問題が発生している。現在の道路運送法は規制が非常に厳しく、新規事業者の参入が難しくなっている。また、10月1日の改正でも協議運賃の協議が地域公共交通協議会から分離され、別途運賃協議会を設けて協議しなければならなくなるなど、事務が煩雑化している。ライドシェアを含めた規制緩和や事務の簡素化が急務である。
131	自家用有償旅客運送については、営利目的での運行が認められないことや、運行エリアの制限、タクシー事業者との競合などの課題はあるものの、地域住民や観光客の移動手段確保のための有効な手段の一つと考えております。今後の国の方向性に注視しつつ、導入の可能性や方法について積極的に検討していきます。
132	地域（合併前の旧市町村ごと）に福祉有償運送及び市町村運営有償運送（福祉）を実施していたため、福祉有償運送として運営協議会での協議を行うこととなったことで戸惑うことが多かった。今後運営協議会の在り方や内容等について協議を進める必要がある。
133	町内の交通事情は、路線バス、タクシー事業ともに乗務員の高齢化等による担い手不足が深刻な状況となっており、バスの減便やタクシーの夜間運行ができなくなっている事業者も出てきています。町民から公共交通の不便解消を指摘する声は聞かれますが、乗合タクシーやコミュニティバスとあわせ、現状なんとか移動手段は確保できていると考えますが、将来的には交通弱者の移動手段確保が更に厳しくなってくることを確実視されています。こうした中、当町では11月から自家用有償旅客運送の実証実験を開始したところであり、町民の新たな移動手段の確保策として期待しているところです。
134	当市では地区を限定して、令和2～3年度と2年間にわたる実証実験を踏まえ、令和4年度からは通年での本格運行（無償）を実施しております。しかしながらタクシー協会等からの要望を踏まえ、移動距離やエリア等、様々な制限を設けながらの実験でしたので十分な検証ができておりません。また、これまでアプリ限定で実施しておりましたが、高齢者が多い地域故に利用に伸び悩んでいました。そこで本年から電話対応を解禁したことで利用者が急増しました。そのことからニーズはあるとの手応えを掴んだところです。また無償で実施していたことも、日本人の特性上「タダでお願いするのは申し訳ない」との感情が先走っていることも利用率の低下を助

	長していました。よって来年度からは有償での実施を進める予定です。
135	各自治体で開催している福祉有償運送の運営協議会の開催（資料の準備等）について簡素化してほしい。
136	本アンケート設問3については、担当者レベルでは大変な困難を感じたことがあると思います。既に実施して3年以上経過しています。観光客には公共交通の不便さ故、利用客は増加しています。ただ、一番の目的である住民の「移動の足」ですが、認知はされていますが、積極的に利用する人は少ない状況です。今後、利用しやすくする方策を考えていますが、そこにかかわる受付など人件費や経費は全て自治体の単独の費用で対応しなければいけない状況です。本制度が必要な地域は公共交通網が乏しいだけでなく財政的にも厳しい場所がほとんどだと考えます。これまでの感触では続けていけば必ず有効なものになると思います。続けるためにも協議会等の運営や予算がネックになっていくと考えます。
137	公共のデマンド方式バスを運行しているが、高齢化により運転免許返納など、あらたな対策が必要となっております。自家用有償旅客運送制度は有効な手段の一つとして捉えているので、今後、検討していく予定です。
138	市営（社会福祉協議会委託）の福祉有償運送に取り組んでいるが、障がい者等限定的な利用者の交通を補うものであり課題解決に直結するものでない。また交通空白地有償運送も交通空白地であることが前提であり、空白地であることの判断が難しい。
139	昨今ライドシェアが過度に話題となっておりますが、本制度との棲み分けを成した上での議論が必要との認識です。
140	過疎地域では自家用有償旅客運送制度を実施したくても、運転手などの人材の確保が難しくなっている状況であり、ライドシェア制度導入による人材の確保と既存交通事業者の共存が図られるような、規制緩和等の制度作りが急務だと感じている。
141	運行経費がかかりすぎることが課題。
142	<ul style="list-style-type: none"> ・既存交通事業者との兼ね合い（特にタクシー事業者） ・自家用有償運送には、交通空白有償運送、福祉有償運送の2種があるが、法改正によりどちらも交通会議での協議が可能となった。これまでは、福祉有償については個別の専門的組織で協議を実施してきたが、統一すべきという意見もある。
143	市が委託しているコミュニティバスやオンデマンド車の運行・駐車場など民間事業者との折り合いがつかず苦勞している。
144	自家用有償旅客運送制度は、交通資源の乏しい地域にとって欠かせない制度。
145	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民等が自ら行うことのできる自家用有償旅客運送制度は、昨今の運転士不足や地域の足の確保の課題解決策として非常にありがたい制度です。 ・二種免許を持たなくても一定の講習を受講することで運転できるというメリットがある一方で、町議会等から安全面を心配されるケースも。

146	<p>(本アンケート設問1の回答について)</p> <p>市が主体となつての自家用有償運送の取り組みは行ってはいないが、NPO 団体等が自家用有償運送（福祉有償運送）の取り組みを行っている。</p> <p>(意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通空白地域におけるタクシー事業のサービス圏域で自家用有償運送を行う場合、タクシー事業者はサービス圏域であることから輸送サービスの提供が困難でない」と主張し、難色を示すことから合意形成が難しい。 ・地域住民は利用料金が高いからそもそも日常の生活移動には利用しないという感覚がある。
147	<p>車両台数に制約がある中で、どのようにして利便性を高めていくかが課題である</p>
148	<p>〇〇地区の地域公共交通として、令和3年度までは自家用有償旅客運送により、路線バス（〇〇－〇〇－〇〇の町並み）を運行していたが、自宅からバス停まで距離がかなりあり、利用者が1便あたり0.5人程度と低かったことから、令和4年度より、自宅から目的地とするデマンド方式に変更し、利用が劇的に改善された。一方で、路線バスを廃止したことにより、観光客の「移動の足」がなくなり、〇〇駅から〇〇や〇〇の町並みへ行きたい観光客から不満の声がある。</p>
149	<p>交通空白地域内に限って運行しているが、同地域内には目的となる施設が少なく、地域外への外出を求める声も多い。ただ、路線バス等の交通との接続が悪く、地域外への自家用有償運送の延伸等も考えるが、既存公共交通の事業者との調整等が困難であり、一筋縄ではいかない印象がある。</p>
150	<p>当市で実施しているのは、在宅福祉サービスの一つとしての福祉有償運送であるが、運送の担い手不足が課題と考えている。</p>
151	<p>自家用有償運送は、あくまで共助の範囲であり、公共交通として、安全性と利便性を担保しえない。特に人口減少、高齢化が進む地方部では、担い手不足に陥るのが明白。安易な規制緩和は、今日のバス事業の苦境の二の舞となる可能性がある。まずは、タクシーの規制緩和を。</p>
152	<p>本村では、近隣市に向けてコミュニティバスを村営で運行している。来年度からは、村内巡回バスの運行を計画している。個別の送迎については、現在福祉タクシーを運行している現状で、今後も村民のニーズにあった取り組みをしていきたいが、運行の費用を捻出するのが、課題である。</p>
153	<p>自家用有償旅客運送については、交通空白地の住民の移動支援を目的として、過去に導入しており、観光客の移動支援には繋がっていない。</p> <p>また、導入にあたり、協議会では既存の運送事業者から一定の批判は出ていた経緯があるようです。</p>

154	当市に関わる地域公共交通事業者と協議の場を持っているが、鉄道・路線バス・自家用有償旅客運送の運行受託事業・タクシーと、どの事業者も運転士不足に困窮している状況である。国の支援や制度改正によって、民間公共交通事業者の持続可能性を担保し、その上に市町村単位での施策が生きてくると考えます。(各市町村からの補助金が民間事業経営の一助となっていることに理解はありますが、民間事業者での給与差による運転士の獲り合いが激化し、収入の少ない市町村から事業者が撤退していくことが想定されます。)
155	自家用有償旅客運送制度は、過疎地域にとって良い制度であると思いますが、既存の公共交通機関が何とか存続している地域では、バスやハイヤー事業者の規制等緩和するなどしないと、自家用有償との差が大き過ぎる。
156	地域住民の「足」については、地域内の交通空白地帯や交通弱者等への対策として、福祉有償運送で対応できている。
157	本アンケート設問1では、「実施したことがない」と回答しておりますが、当町では、社会福祉法人社会福祉協議会が交通空白地有償運送及び福祉有償運送を実施しており、当町が人件費、車輛や輸送に係る費用を補助金として支出しているところがあります。
158	市町を跨いだ路線の運行を計画した際、近隣市町の路線が自家用有償旅客運送(交通空白地有償運送)であったため、重複する路線区域にバス停を設置する際、乗降ができるバス停ではなく、乗る専用又は降りる専用とするバス停の設置のみ可能(例:上りは乗車のみ、下りは降車のみ)とされた。このようなバス停は利用者の利便性低下や混乱を招くと考えられる。様々な事例に対し個別で判断され、例外を認められるような制度としてほしい。
159	福祉タクシーは、市内において事業者がおりフォローできているが、空白地域の交通手段について、現在検討中であります。
160	道路幅員等の問題により、交通網が行き届いていない集落が存在する。自家用有償運送の事業を行っていく上で、使用車両の入れ替え等も含め、予算措置に課題がある。利用者の負担増が見込めない中で、運行維持が困難になってきている。運転従事者の確保に苦慮している。〇〇県の補助制度も含め、都市圏と過疎町村圏が同じ制度上で事業を展開していることに不合理性を感じる。
161	高齢化に伴う将来的なボランティアドライバーの不足が想定されることから、本運送のみでは地域交通のすべての課題解決には至らない
162	自家用車をもたない高齢者の移動手段を確保し、フレイル対策にも貢献できたが、運行可能区域が村内に限られていることや、ボランティアドライバーの確保等の問題がある。
163	福祉有償運送として行っており、主に介護事業者が実施主体となっておりますが、飛び込みの利用者を受け入れていない事業者が多く、利用希望者にリストを渡して片

	っ端から電話をかけてもらってもほとんど断られます。
164	便数の関係で全ての広域の公共交通に利便性が高く接続できている訳ではなく、また、住民にとって使い勝手を良くするためのIT化を進めるための予算や人員が不足している。
165	人材の確保や人件費・車両維持費等の各種費用の負担などが課題となっている。
166	山間地域においては、医療機関などの福祉施設が地域外にあり、地域外への移動が制限されている現在の制度では、町民のニーズに対応できない。
167	自家用有償旅客運送の実施にあたっては、事故等にかかる責任等への不安から、担い手確保に課題が生じると感じるところである。
168	自家用有償旅客運送については、現在市内の社会福祉協議会にて福祉有償運送を実施していますが、協力会員不足により十分対応できていない状況です。 また、バス路線のない地域に関しては現在デマンド交通の乗合いタクシーを運行していますが、地域で支える仕組みとして今後は公共交通空白地有償運送についても検討していきたいと考えています。
169	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通（バス・タクシー）の運転士不足や、収支悪化による路線廃止、減便または供給不足 ・いわゆる交通不便地域への交通サービス導入に係る地元及び交通事業者との調整が困難
170	地域住民より運行区域の延長の旨要望があり、ニーズに応えるため検討を進めている。
171	運転手等人材不足によりダイヤを1週間組むことが出来ておらず日曜日は運休しており観光客やクラブ活動に参加する学生の足に影響が出ている
172	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者を町民に限定していないが、現状は、利用者の大多数が高齢者の町民であり、町外からの観光客の利用はほぼ無い。 ・障がい者等や自動車免許の自主返納者に対する割引を実施するなど、町民への周知と利用促進に努めている。 ・平成25年の運行開始から10年が経過し、車両の老朽化が進んでいるなか、今後も燃料費や人件費の高騰により運行委託業務にかかる経費の上昇が見込まれるため、財政負担が増加している。
173	公共交通機関の利用が困難な方の「移動の足」として福祉有償運送の運営協議会を設置している。福祉有償運送登録事業者からは、国に示されているタクシー運賃の1/2を目安とした”営利と認めない範囲”の運賃では、事業の継続が困難であるとの声が寄せられており、課題の1つと捉えている。
174	課題：運転手(ボランティア)の高齢化

175	現在、地域公共交通協議会で、地域交通の需要に応じた住民の生活に必要な旅客輸送の確保、その他旅客の利便性の増進を図るために必要な事項を協議しています。その中で、課題、改善点を徹底的に洗い出して、議論、解決策を見出すこととしています。バス・タクシーの運転手不足も考慮する必要があります。
176	道路が狭隘なことから、循環バス（自家用有償旅客運送）のルートには限界があると感じております。それを補うために必要な道路整備の補助金や、地域の団体、また、民間事業者が参入できる規制緩和が課題と思っています。
177	利用を希望する時間帯が集中する（通勤、通学、病院の診療等） ・ドライバー不足の声を委託事業者から聞いている（募集しても集まらない） ・自治体の財政負担が年々増加している（運行委託費、助成費の増）
178	自家用有償旅客運送により地域における移動手段を確保するためには、必ず財源が必要となる。 当市においても、自家用有償旅客運送により移動手段を確保している地域があるが、市の財源及び国のフィーダー補助を活用している。 しかし、フィーダー補助の要件では、黒字路線、鉄軌道等への条件があるが、地域によっては、廃止代替バス路線等しか運行していない地域があるため、フィーダー補助の要件等も自家用有償旅客運送と共に検討していただきたい。
179	当市で実施しているのは、福祉有償運送のみとなります。
180	自家用有償旅客運送制度は、地域の公共交通の確保に貢献している制度である。事業の実施にあたっては、事前に交通事業者や事業者団体との協議により運行区間や運賃などを調整するが、交通事業者との連携や競合回避などの調整に多くの時間を要している。既存の公共交通については、運行の効率化や利便性向上を目的に、アンケート調査を行い運行内容の見直し等を実施しているが、利用者ニーズの多様化に伴い個別の要望に対応することが難しい。また、現状では交通事業者が運行管理や車両整備等を担うことで、安全なサービス提供が可能となっているが、事業者においては運転手の確保が問題となっていることなどから、今後、市の公共交通においても担い手不足が懸念される。
181	現制度では交通空白地及び福祉としての運行制限があり、現在の公共交通事業者の深刻な運転士不足に対応できる制度にはなっておりません。運転士不足解消につながるような制度への改善が必要と考えます。
182	移動の足の供給力がまだまだ不足している。周知が図られていない。
183	バスを市が所有しているが、車両の老朽化とその更新費用に苦慮している。また、運転手不足もあって、持続的な運行方法への見直しが課題となっている。
184	自家用有償旅客運送については、道路運送法第78条で実施主体が市町村や特定非営利活動法人等に限定されており、県内の市町村では、地域の交通空白地の解消のため、自治体が主体となり自家用有償旅客運送を実施している事例がある。

185	<p>当市では福祉有償運送の事例はありますが、交通空白地有償運送の事例はなく地域住民の足の確保は喫緊の課題です。</p> <p>当市においては、市民ニーズに足りない既存の公共交通を補う施策として、昨年度からデマンド型乗合送迎サービスの実証運行を開始したところです。</p> <p>高齢化が進む中で、多様な移動サービスの提供は重要な課題であり、地方では既存の公共交通を維持することも含め、有償運送に係る全体的な検討が必要であると考えています。</p>
186	<ul style="list-style-type: none"> ・当アンケート設問1の補足となりますが、当市の事業としては実施しておりませんが、市内にある社会福祉法人が福祉有償運送を実施しています。 ・公共交通を取り巻く状況が大きく変わっている中、地域の移動ニーズ及び移動実態を把握したうえで持続可能な公共交通ネットワークの確保に向けた取り組みが必要であると考えています。
187	<p>自家用有償旅客運送の運行経費に係る補助メニューが少ない上に、既存の運行に対するメニューも活用できるものが少ないため対象を拡大して欲しい。</p>
188	<p>NPO 法人等による福祉有償運送のみ実施。</p>
189	<p>当市では、中山間地域の公共交通空白地域に対して、移動手段のない住民の日常生活の移動の足を確保する手段として、自家用有償旅客運送を実施している。当該地域は、民間の交通事業者と競合がないため、地域公共交通会議で協議を調えることについて、大きな困難はない。しかし、観光地や市街地において自家用有償旅客運送を行う場合は、民間交通事業者と競合が発生することが想定される為、交通会議で協議を調える場合に困難が生じる可能性がある。</p>
190	<p>当市では福祉有償運送を実施しているが、本制度では対象外となる移動が困難な方への移送サービスを地域公共交通全体で考えていく必要があると思います。</p>
191	<p>運行は、平日午前6時30分から午後7時までで、土日の希望がある。また、今後、貨客混載の認可取得を考えている。</p>
192	<p>当市では自家用有償旅客運送制度を活用した施策は実施していないが、全国的な傾向と同様、バス運転手やタクシー運転手の不足が問題となっており、当該制度に係る国の動向や他都市における事例について情報収集を行っている状況。当アンケート設問3の地域公共交通会議について、当市では自家用有償旅客運送ではなく、デマンド交通の区域運行に係る実証運行の実施のために設置している。実証運行開始に当たっての地域説明や交通事業者等との協議において回数を重ねる必要があったものの、会議開催にあたって困難を感じるとまでは言えないものであったと認識。</p>

193	<p>当市では、福祉有償運送とともに NPO により交通空白地有償運送を実施しているが、特に交通空白地有償運送について</p> <ul style="list-style-type: none"> ●降車・乗車区域の制限があることについて、ニーズを踏まえた更なる規制緩和(隣接町域・市域への乗降車等)をお願いしたいこと ●その場合、タクシー等の既存公共交通機関との競合が生じ、当該有償運送とタクシー等との相互発展を可能とする制度環境づくりが大切になってくる(※) <p>このため、78 条第 2 号を改正し運行主体に「タクシー等地域の交通事業者」も加えて、タクシー等の当該営業区域に限ってライドシェア有償運送を可能とする規制緩和をお願いしたいこと。</p> <p>①そうすることで、ライドシェアについては、NPO 運行地域のそれとタクシー事業者による同営業区域におけるそれとで相互乗り入れをして共存共栄していく</p> <p>②タクシー経営については、一の事業者においてタクシー部門と第 2 のビジネスモデルとしてのライドシェア部門とを両立させて、サービス品質に差異メニューを設けながら営業統括していく</p> <p>ことができ、NPO、タクシー間の相互発展、何より潜在化している利用者ニーズの掘り起こしが広くできる。</p> <p>(※)交通手段が限定される地方地域にあっては競合による一方事業者の撤退と交通空白地化の懸念を避けるためには、NPO、タクシー等の両交通事業の相互発展こそ、利用者目線を起点とした解決方途であることはご理解いただきたい。</p> <p>このように、法 78 条第 2 号の改正をお願いしたいが、</p> <p>迅速にモデルケースを作り対応していく必要性からは、第 3 号の「公共の福祉の確保」のための運行主体の緩和(タクシー等にまで緩和することで万博等の公共性の高い観光確保の上で欠かせない利用者ニーズに応えられる等)も併せてお願いするものであります。</p> <p>以上、よろしく申し上げます。</p>
194	<p>住民にしる観光客にしる、町内だけでの地域交通では、まったく中途半端である。うちの町にはない大病院や買い物ができる様々な店舗は隣接する市にあり、結果、1 時間に 1 本しか走らないローカル線駅まで地域交通を使いローカル線に乗り主要駅からまたバスやタクシーを活用しないと目的を達成できない。さらに観光客は町に来るわけではなく、地域の魅力で来場するわけなので、町だけ巡回できても魅力はないし、使い勝手は非常に悪い。やはり、周辺市町村との広域的な地域交通にできないともったいないし、不便さだけが残ることになる。ぜひ、広域市町村での地域交通ができる仕組みにしてほしい。</p>
195	<p>過疎地域は特に住民アンケートを複数回実施した結果、公共交通機関が充実していないので『住民の移動手段確保』が毎回 1 位になっています。この結果から今すぐではないにしる、充実した自治体に引っ越したいという意見が大多数を占めていま</p>

	す。人口減少・少子高齢化は避けられない状況で、過疎地域には大変苦慮しているのが現実です。民間営業所の圧迫にならないようにと理解はしますが、政治でなんとかしてもらいたいと考えています。法改正等も含めて、よろしくお願いします。
196	当市は市営バスと民間バス事業の決算ベースで1億千万円(赤字補填)の支出している。市民評価は 使いやすい10% 使いやすくない35.5% わからない54.4%。
197	今後ますます費用負担の増大が見込まれるので、一層の国の支援が必要不可欠と考える。
198	高齢化の進展により市民の足の確保に大きな課題を感じています。 市民バス停留所までの足がないなど、今後の地域内交通を充実できる政策推進を検討しております。
199	少子高齢化と過疎化が同時に進む当町では運転免許証の返納が多く出て家族間の移動の手段を無くし町の幹線道路でのコミュニティバス、一部地域でのデマンドタクシーの利用がありますが、全てを網羅している訳ではなく日常の移動に困難を来している方々が多々いるのが現状です。
200	当市は現在、予約制乗合タクシーの実証運行を行っているが、運行日や運賃の設定で民業圧迫を行っていないかの調整が難しい。 また、タクシー、バスともに運転手不足が課題となっている。 加えて、観光客の足である電車と路線バスの接続がうまくできない時間帯がある課題もある。
201	公共路線バスとタクシー事業者になんとか頑張ってもらっている。
202	人手の確保が課題。
203	【住民の「移動の足」にかかる課題について】 ・当町は、定時・定路線型及びデマンド型交通を採用しているが、どの形でも運行経費の負担があり、またその財政負担が大きい。 ・利用者が少なくなると町の財政負担が大きくなるほか、路線定期運行の維持のため、受益者負担の考えのもと適正な運賃改定をする必要がある。 ・運行事業の慢性的な運転手不足もあり、ますます公共交通の維持が困難になることが予想される。
204	当市では乗合タクシーの本格導入に向け実証実験中であるが、乗合率が低いことが課題である。
205	人口が減少している過疎地域の移動手段確保、ドライバーの高齢化が課題となっている。
206	公共交通で市内全域を網羅することは困難である。こうした中で、福祉有償運送などの福祉施策の対象にはならないが、移動に困っている高齢者等の移動支援をどうするかが課題となっている。

207	オンデマンド交通、地域のタクシーが公共交通機関となるが、運転手高齢化や新規確保の課題が年々深刻化している。地域住民による移動支援も検討は行っているが、実施までにはまだ時間がかかる状況となっている。
208	マイカー利用者が多く、地域公共交通を利用する方が少ない。 利用者からの要望を満たした運行内容にはなっていない。(路線バス存続、財政面の観点から)
209	今後の高齢化時代の進行に対応した、公共交通のあり方について、効果的な地域公共交通の手法、担い手・運営コスト財源確保が大きな課題と考えております。
210	公共交通の手法、運転手確保、財源確保など課題を感じております。
211	今後の財源が課題と感じています。
212	特に、公共交通運営するための財源問題が課題です。
213	特に 2024 年問題による運転手不足等の問題は民間・市町を問わず非常に深刻な問題となっている。
214	慢性的なバス運転手不足やいわゆる 2024 問題に伴い、既存バス路線の維持に課題が出てきている。また、タクシーは、鉄道や路線バスと比較すると費用負担が大きく、高齢者等は敬遠しがちであり、鉄道や路線バスの運行経路から離れた地域では、より身近な移動手段を望む声があがっている。
215	令和 4 年に当市で実施した公共交通の市民アンケートにおいて、「今後の望ましい公共交通の形態」の希望を伺う質問に対して、約 60%が「定時定路線のバスの運行の確保」と最多であり、「タクシーの利用」は約 35%にとどまっている現状であります。多様な移動手段を活用することにより、地域の足を確保し市民の生活水準の維持・向上を図ることは重要であると考えております。
216	国道や駅が通っていない地域であり、移動手段として自家用車やバイク、自転車などが必要となる。公共バスについては、頻繁に走っていないため、タイミングを逃すとタクシーを利用するなどしないと。今後、少子高齢化により、運転免許証の返納などで公共交通を利用する人が増える可能性がある。近隣自治体の動向や協議しながら、調査・研究をしてまいりたいと思います。
217	住民、観光客にとって移動の足の確保は自治体として取り組むべきであると認識しているが、地方では公共交通の運行には相応なコストが掛かる反面、利用者は少ない状況にある。こうしたなか、いかに経済的かつ利用者ニーズに合った公共交通施策が図れるかが重要な課題である。
218	当町は、平成 28 年に民間路線バスが完全撤退したことにより、現在、町営路線バス 1 路線、デマンドバス 19 路線、タクシー会社 4 業者が、住民、観光客の移動手段となっている。 しかし、人口減少、新型コロナウイルス感染症による外出自粛、移動販売車の定着、病院等の無料送迎などの影響から乗客数は年々減少しており、またガソリンや物価

	<p>の高騰等も相まって財政を逼迫している。さらに、深刻なドライバー不足に陥っているため、現在の交通網を維持していくことが困難な状況にある。</p> <p>当町は交通網を再構築する転換期を迎えており、早急に「持続的で効果的な公共交通」を模索していかなければならない。</p>
219	既存の公共交通ですべての移動の足を確保するのは難しいと感じる。
220	移動の足を充実させるためには、多額の財源確保が必要である。
221	<p>自家用有償旅客運送制度について検討したことがないため分かりません。</p> <p>移動の足として町民に限定した乗合タクシーを運行しています。現時点では、バスやタクシー等の既存交通の維持を考えています。</p>
222	乗務員不足の深刻化により、今までどおりの路線バスによる住民の足の確保が困難となっていることから、地域の事情に合わせて、自動運転バスや自家用有償旅客運送などの多様な交通モードを選択できる体制が必要と考える。
223	当町は離島の自治体であり、制度活用の必要性は感じるものの、主要幹線道路の地理的状况やバス事業者、タクシー事業者との調整等クリアすべき点が多いと感じている。
224	高齢者の日常生活（通院・買い物）における交通手段の確保が課題になっており、現在、調査・研究しているところです。
225	<p>当市では市域全域を市が実施主体のデマンド交通（4条区域乗合）が運行されているため、交通空白地帯が存在せず、自家用有償運送の実施のしようがない状況である。</p> <p>制度の要件として、交通空白地帯以外においても導入が認められれば地域の实情にあった交通手段の確保について柔軟に考えられると思う。</p>
226	バス事業者のバス運転手不足によるバスの減便が令和5年10月に行われ、今後も運転手の確保次第では減便が進む可能性がある。本質的には運転手の待遇改善（給与、労働時間等）が重要と考えるが、行政で直接支援できる部分ではない。
227	公共交通機関全体で運転士不足は深刻な問題です。何かの形で給料の底上げができない限り、公共交通は公（行政）の運営となると思われます。
228	今後人材不足により、多くの地域の公共交通機関で安定的な運行に支障を来す懸念がある。
229	当町では、高齢者に対しハイヤー利用を支援し、町内の移動の足は一定程度確保できている。しかし、町外への通院等に利用する路線バスの減便や将来のハイヤー運転手不足など、2024問題が今後大きく影響されると思われます。
230	公共交通に関する予算の増大、ドライバー不足による持続的な公共交通維持が喫緊の課題
231	当町には駅がなく、路線バスも町内全域を網羅していないため、住民の移動手段の確保について、持続可能な公共交通の確保とあわせて検討していく必要がある。

232	県内各地で進めている送迎バスなどの交通資源をフル活用する実証事業を通じて、自家用自動車の活用についても検討する中で課題を探り、必要に応じて、国に制度改正をお願いしていきたい。
233	駅やバス停から遠い医療機関や観光施設等があり、また、点在していることから、既存公共交通のみでは不便なため二次交通の確保が求められている。
234	現在、バス会社に補助を出し、広域路線バス及び村内循環バスの運行を行っている。村内循環バスについては乗車率の低いことを理由に来年4月からデマンド交通に切り替える予定。自家用有償旅客運送制度については、現時点で導入の予定はないが、将来的には検討して行かなければならないシステムだとの認識は持っている。
235	運転手不足と高齢者の自宅からバス停までの移動手段が、今後の課題になると考えている。
236	輸送サービスを提供する事業者においても、人手不足や運転手の高齢化等により、従来の輸送サービスを今後も提供し続けられるのか不明な状況である。今後も交通手段が確保されるように、地域の実情に則した形で検討を進めてもらいたい。また、朝夕の通勤・通学の時間帯はバスの利用が多く、地域にとって既存の輸送サービスも必要不可欠であると考えため、既存の交通事業者と十分な調整がされることを望む。
237	当市では2社のタクシー会社が運行していて、乗合タクシーやデマンドタクシーの運行を委託するとともに、タクシー会社が撤退することとなると、違う問題が出てくることから、タクシー会社との共存が可能となるか見極めが必要である。
238	ドライバー不足と地域住民全体の高齢化が課題。
239	人口減少により利用者も利用料も年々減少している。一方で運行にかかる経費は年々増加しているため、財政を非常に圧迫している。
240	市民の足の確保（特に高齢者）は当市においての課題の一つ。当市ではデマンドタクシーを導入しており、市民の理由も多い。政府はライドシェアを導入したいようだが、それより前にタクシードライバーの賃金を倍増し、ドライバー確保をすべき。
241	利用者全体の利便性を確保することは費用等を含め大変難しい。
242	移動の足については、大きな課題であるが、都心部と地方では状況が大きく違う為、デマンドタクシーや有償ボランティアによる移送サービスなどが現状の取り組みとなっている。 高齢化やインバウンドの確保にむけての2次交通の確保は喫緊の課題だが、地方においては解決策になるとは思えない。
243	国道や駅が通っていない地域であり、移動手段として自家用車やバイク、自転車などが必要となる。公共バスについては、頻繁に走っていないため、タイミングを逃すとタクシーを利用するなどしないとならない。今後、少子高齢化により、運転免許証の返納などで公共交通を利用する人が増える可能性がある。近隣自治体の動向

	や協議しながら、調査・研究してまいりたいと思います。
244	当市のタクシーにおいては、住民・観光客の需要に対し、供給が追い付かない場合がある。また、郊外の住民は、医療機関の受診や買い物等の移動に係る費用負担が大きい。
245	<p>【当町の課題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者の確保や利用促進に向け、運行形態の見直しが必要。 ・地域住民や観光客など、利用する全ての方にわかりやすく使いやすい環境整備が必要。
246	タクシー運転手の高齢化等、なり手がいない為、交通弱者や観光客等に移動の影響を与えている。
247	<ul style="list-style-type: none"> ・既存集落から中核機能が集中する町北部へアクセスする公共交通網が充実していない。 ・デマンドタクシーの認知度向上
248	人員確保が課題
249	交通空白地、不便地域があり、解消していく必要がある。運転免許証を返納しても移動に不便や不安を感じない環境作りが必要である。
250	自家用車がなくなるということは、好きな時に好きな場所へでかけることができなくなるということ。地域公共交通がカバーできるのは管内の移動であり、近隣市町村へ移動する場合は他交通機関（JR等）と併用していただく必要があるが、実際に利用したい時間帯や乗り継ぎの面で時間が合わないことが多い。また、バスやタクシー利用者は年々減少傾向にあり、自治体の負担増や事業者の運転手不足の問題も出てきている。利用者の利便性向上と無駄のない運行を実施するために、事業の再検討や新しい支援のかたちを考えなければならない状況にある。
251	路線バスなど民間の公共交通事業者において路線の廃止やダイヤ減便進む中、厳しい財政状況にある地方自治体が、住民の日常生活における移動手段の確保という課題に対して、どこまでヒト・モノ・カネを投じることができるか、難しい対応を迫られていると感じる。
252	利用者のニーズに答え続ける運行を行っているが、乗客が減り、補助対象外となる系統がでてきている。しかしながら住民のニーズがあるため、町としては運行をやめることは考えていない。経費はかかるため、補助対象要件の拡充をお願いしたい。
253	村では無償の村内巡回バス1台を平日運行している。運行の事業委託料が、人件費・燃料費高騰が契約額に大きく影響する。自家用有償旅客運送制度については、人材不足等により困難と思っている。
254	高齢化や免許の自主返納が進んでいく中、買い物や通院等の日常生活に必要な移動手段の確保が課題です。
255	事業所のドライバー不足

256	「移動の足」の確保については、高齢化が進行するなか、取り組む必要のある課題と感じている。タクシー事業は当地域において、十分な供給があったが、コロナ禍以降台数不足である。タクシー事業は地域にとっても必要であり、自家用有償旅客運送との共存ができる仕組みを国の制度設計のもと研究していきたい。
257	当市においても、人口減少、交通事業者のドライバー不足等により公共交通の維持は大きな課題です。改めて、行政、交通事業者、市民、観光客等における役割を認識し、地域内交通の充実を進められるよう、来年度、地域公共交通計画を策定し、持続可能な公共交通体系の整備に取り組みたいと考えています。
258	当市において、道路運送法第78条第2項（自家用有償旅客制度）を市が実施する予定もないことから、現状で市内バス事業者・タクシー事業者の意見を聞いていないので、問題点や課題などは把握していない現状です また、当市は観光都市でもなく、ライドシェアの推進議論も公共交通事業で担い手不足が喫緊の課題であることは認識しているものの、市内バス事業者・タクシー事業者の厳しい状況を考えれば、慎重に対応していく必要があると考えています。今回のアンケート結果を参考に当市も調査・研究して行きたいと考えています。
259	当市では、自家用有償旅客運送も含め検討した結果、全市域をカバーするデマンド型交通を導入し、現時点では市民の移動手段として定着している。観光客の移動手段を充実させることは、当市への関係人口の増加を図る上でも課題と感じている。
260	既存の公共交通のみならず、交通弱者の交通手段を確保するための新たな施策の展開が必要であると感じている。
261	道路事情等による交通空白地帯の解消が課題。
262	<ul style="list-style-type: none"> ・手続きの簡素化 ・補助制度の創設（充実） ・タクシー会社無しの地区に、タクシー会社が参入する場合の規則緩和と手続き簡素化
263	自家用有償旅客運送ではないが、令和5年10月2日より、当市デマンド型集合乗合タクシー実証運行事業の運行を開始した。2年6か月の実証期間中に調査・分析をし、住民のニーズを把握することで、交通空白地域を解消し、市民の市内移動を支える既存の公共交通機関を補完する交通システムを導入することで、課題の解消を目指している。
264	公共交通機関がバスのみであり、移動の足が充分でないと感じている
265	当町における公共交通は、JR〇〇線を基幹として、町営バス3系統5路線を自主運行、民間路線バス3系統3路線は町からの委託または補助により、〇〇線については国庫補助である地域間幹線系統補助を受けて維持運行しているが、人口減少に伴い利用者が減少している中においては、民間のバス路線の維持は極めて厳しい状況が続いており、〇〇線に対する被災地特例による激変緩和措置が終了すると、補

	助対象から外れる可能性があるため、住民及び観光客の移動手段の確保のため、恒久的な支援制度の創設が求められる。
266	制度を利用した運用の中で、ドライバーの高齢化と担い手不足の問題が直面する課題である。 住民、観光客の移動の足を考える上で、タクシーの台数が不足している。
267	移動の足として、本当に役に立てようとする、地域公共交通のしぼりや運輸局の指導等が強く、地域の声が反映できない部分が多すぎると感じている。まずは活力ある地域には、どうするかを考え方に立ってこの課題には取り組んでもらいたい。
268	現在策定中の地域公共交通計画について、今後、課題や施策を設定する際には、複数の民間バス事業者、タクシー事業者が運行している本市では、調整に時間を要することも想定しています。自家用有償旅客運送に関しては、現在導入していないこともあり制度の改善点について、申し上げることができませんが、導入によって、既存バス事業者の撤退を招きかねず、慎重な議論が必要だと感じています。本市では、人口の伸びが必ずしも路線バス利用者の増加につながっておらず、自家用車から路線バスへの転換を図る効果的な施策が必要と考えていますが、施策を展開できたとしても運転士不足によって路線の維持すら困難な状況が生じることが予想されます。運転士の給与や待遇面を改善することでの運転士確保が急務と考えます。
269	地方の中山間地域にとって、人口減少や高齢化率が高まる中、移動の足を確保することは喫緊の課題である。現在のバスやタクシー業界との共存共栄もはかりつつ、他の選択肢を確保することが必要であると感じている。
270	〇〇は、誰もが移動しやすく、自由自在な交流が可能な都市を実現するため、地域の公共交通を担う区市町村に対して技術的、財政的支援を行っています。
271	住民が減る中での公共交通機関の維持をどのようにすべきか難しい。
272	運行の委託を受ける事業者が1社しかないため、慢性的な人手不足に陥っている。
273	運転手不足による公共交通の維持
274	公共交通の利用者、運送事業者の減少、運行コストの増大等により、現状のシステムでは「移動の足」を維持することすら困難となってきた。
275	公共交通を支えるバス・タクシー等の運転手不足については、全国的な課題であると認識しているが、都市部から離れた地方においては、交通空白地の拡大や運転免許返納等に伴い買い物や病院に行くために非常に不便な思いをするいわゆる『買物難民』や『医療難民』の増加が深刻な状況である。また、本市においては、地域に唯一ある自動車教習所で二種免許を取得するための講習を受講することができず、地域公共交通の担い手を確保していくことが難しい状況にある。今後、例えば、二種免許の指導員がいない自動車教習所においては、オンライン指導を可能とするなど、地方の自動車教習所でも二種免許取得が可能となるような自動車教習所の要件緩和、ハードやソフト整備への国の財政支援に期待したい。

276	既存の公共交通のみならず、交通弱者の移動手段を確保するための新たな施策の展開が必要であると感じている。
277	<p>・新型コロナウイルスの5類への移行以降、観光客が急激に回復し、バスやタクシーの観光需要が高まっているが、運転手の採用が進まずサービスの供給が難しくなっている。</p> <p>・観光需要が少ないフィーダーバス路線について、運転手不足から路線を維持できなくなる可能性がある。</p>
278	<p>当町の公共交通の問題は、既存の路線バスだけでは町内を十分にカバーできていないことである。</p> <p>交通空白地帯への補助制度だけではなく、地域の実情に応じた公共交通の問題解決のためにきめ細やかな補助制度の創設を要望したい。</p>
279	<p>公共交通は行政単位でなく、生活圏域の山間部の行政も含めて路線を構築必要がある。</p> <p>公共交通を充実することで、自家用車での移動が減少すれば、二酸化炭素の排出量が減少し、脱炭素の取り組みにも大きく影響すると考えられる。</p> <p>民間事業者は赤字で路線バスを運行しているため、今以上に行政が運行の手助けをする必要があると思われる。</p>
280	地域住民の移動ニーズがある一方で、小規模自治体なので、利用者数が小さい。地域のタクシー事業者数が少なく、存続に不安がある。
281	<p>当市は比較的コンパクトなまちであり、タクシー、鉄道、バスも走っているため、比較的公共交通空白地帯がないまちとされている。しかし、コロナによってタクシー台数が減り、以前に比べ夕方以降のタクシーをつかまえることが難しくなった。</p> <p>私自身は、コロナ以前から、中心市街地から離れた地域の交通弱者対策が必要であると考えている。市街地から遠隔地に住む住民、とりわけ高齢者にとって、買い物や病院などで公共交通を使うのは、バスについては利便性の問題で、タクシーについては高額になることから敬遠されがちである。以上のことから、利便性と価格の面から満足できる公共交通を創造するのが今後の課題である。</p>
282	駅での慢性的なタクシー待ちが発生している。バス路線が廃止され、移動手段が減っている。
283	運転手が高齢化し、後継者が確保できなくなりつつある。
284	<p>コミュニティバスやデマンドタクシーのほか、無償で地域コミュニティにワゴンを提供し、無償で運行する取り組みを進めています。</p> <p>運転手不足のなかで市民の足を確保する観点から、これまでの取り組みの補完や代替とさして自家用有償旅客運送に依っても考えていく必要があると考えています。</p>
285	本県においてもバスやタクシーの運転士不足は深刻な課題となっており、住民等の移動に影響が生じている。自家用有償旅客運送制度の規制緩和と財政支援の充実な

	どの対策が必要であると考えている。
286	道路運送法に基づく交通空白地有償運送や福祉有償運送など、多様化する移動ニーズに応じた適切な自家用有償運送の導入は必要と考えるが、ライドシェアについては安全面等の課題も承知していることから、国の動向を注視したい。
287	<p>当市は、福祉有償運送は行っておりますが、交通空白地有償運送は行っておりません。</p> <p>しかしながら、一般的に当市はコンパクトな市域の中に、鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシー等の公共交通が充実しており自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）の導入にあたっては、既存の交通事業者との競合を避ける等の配慮が必要なため、慎重な検討が必要と考えております。</p> <p>一方、高齢化やこれに伴う在宅率が向上する中で市内間での短距離の移動ニーズが急速に広がっております。</p>
288	地域で事業を営む交通事業者が3社おり、自家用有償旅客運送については、早急に導入を検討する段階ではないと考える。ただ、将来的に交通事業者の撤退等を見据えて研究は続けていく必要があるとも感じている
289	人口減少、高齢化、自家用車の保有に頼らざるを得ない地域性でバス利用者が減少、低迷している状況。通学、通院、買い物等最低限の生活を営むうえで公共交通は不可欠な手段であるため、行政として効率、効果的に存続できるよう努めて参りたい。
290	地域主体で自家用有償運送を決定、運営することが事業の持続性を高めると考えるが、既存の交通資源の維持を前提にしたうえで実施主体をどこが担うかが課題と考える。さらには、多様な関係団体との検討及び連携の体制づくりの事務局負担も大きい。
291	<p>制度が複雑かつ事務手続きが煩雑で参入のハードルが非常に高く、事業参入の希望者が少ないとみられる。</p> <p>また、自家用有償旅客運送にかかる NPO 法人のすべてが法制度に精通しているとはいいがたく、特に規模の小さい事業者においては有償運送に係る許可制度の認識等について、誤りがあった場合、違法行為(白タク行為)の誘発につながる恐れが非常に高いことが懸念される。</p> <p>収益性の低い過疎地における担い手として、自家用有償旅客運送の持続発展を模索しつつ、都市部等一定のニーズが見込まれる個所については、運送に係る専門性を有したドライバーを抱える事業者による事業参入の促進・支援や、ドライバーの新規育成・勧誘を行うなど、地域交通事業者の成長を図ることで、自家用有償旅客運送のみでなく地域公共交通の発展・持続と合わせた問題解決へのアプローチとする方針について検討をいただきたい。</p>

292	<p>自家用有償旅客運送を始めるにあたってのプロセスが長く、ハードルが高いように感じる。</p>
293	<p>本市には公共交通不便地域があり、その地域では車での移動に頼らざるを得ない状況にあるため、高齢者等を含め日常での移動手段の確保を検討していく必要があります。また、観光客については、既存のバスロケーションシステムの周知や観光客でも分かりやすい情報発信、サインの整備等を図る必要があると考えております。</p>
294	<p>モータリゼーションの進展により、特に地方の地域公共交通の位置付けが相対的に低下し、人口減少の下で地域公共交通をめぐる環境はさらに厳しく、交通事業者の不採算路線からの撤退や運行回数の減などのサービス水準の低下も進行している。</p> <p>また、ドライバー不足も深刻で、首都圏へのドライバーの流出も見受けられ、特に地方部の待遇改善が必要と思われる。</p> <p>可能な限り民間事業者を活用していきたいが、自家用有償旅客運送も組み合わせた地域公共交通ネットワークも検討する必要があると考えている。</p>
295	<p>福祉有償運送として、外出支援サービス事業ということで、心身上の理由等により日常生活に支障がある方に対し、町内及び近隣市への運行を実施しており、利用者も年々増加している中で改善点等は特にないと考えている。</p> <p>また、町内では路線バスが3路線運行しているとともに デマンド乗合タクシー（区域運行、停留所間の移動）が路線バスを補完する形で運行しているため、ある一定町内の住民・観光客の移動の足は確保できていると考えている。</p>
296	<p>現在、活性化再生法に基づき、全ての地方公共団体が「地域公共交通計画」を作成するよう努めなければならず、令和2年の改正では当該計画と乗り合いバス等への補助制度が連動化されたところ。</p> <p>地域の実情はそれぞれ異なるものの、全国一律にこうした法律（制度）を適用することには大きな疑問を感じざるを得ない。</p> <p>国には、地域がそれぞれの実情に応じた公共交通のあり方を柔軟に計画・実施できるよう、こうした制度等の改善、見直しに取り組んでもらいたい。</p>
297	<p>「移動の足」を確保することは重要であると考えているが、過疎化の続く地方において住民ニーズを満たす公共交通を維持・構築するには多額の費用を要します。より多くの利用者収入の確保と、交通事故防止・環境保全の観点から、運転免許の取得年齢や条件の厳格化が必要と考えます。</p>
298	<p>運行、運営にあたっては、国や都道府県の支援が不可欠と考える。</p>
299	<p>交通空白地有償運送導入にかかる要件を緩和し、対象を広げる</p>

300	バス、タクシーともに人手不足を痛感しており、見直したい公共交通があってもなかなか着手するのが難しいのが現状
301	タクシー事業者や鉄道バス事業者との兼ね合いが課題である。
302	<p>当市では、AIを活用し、最適な運行ルートを計算して運行する予約型乗合交通（AI デマンド交通）の実証運行を行っていますが、令和3年11月から始まったタクシーの相乗り制度に対するタクシー事業者の理解が進んでいないと考えています。ライドシェアの検討を始める前に、相乗りタクシー制度の充実を図る必要があると考えています。</p> <p>また、自家用有償運送については、民間の交通事業者とのすみ分けは必要ですが、東京都内のような交通が発達した地域でも福祉有償運送以外の自家用有償運送が行えるようになると色々な可能性が広がると考えています。</p>
303	運転手不足と車両更新の財政負担が課題。
304	市内の人口減少もあり、自家用有償旅客運送の収益性は悪化している。令和4年度決算においては経費36,000千円に対し、財源は県補助82千円のみ。特別交付税措置はあるものの、今後、市のみで事業を継続させていくことは困難であることから、国・県の積極的な支援を求める。
305	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者ニーズが多様化し、全ての要望に応えることは難しく、調整に時間を要する。 ・利用者が減少し、路線の見直しが必要であるが、一方高齢化が進む中で、公共交通機関の役割が非常に重要視されており、減便や廃止が難しい状況である。 ・運転手不足が深刻であり、これまでのように交通事業者を金銭面での支援のみでは、立ちいかなくなってきた。
306	<p>いわゆる「2024年問題」等により、路線バスやタクシーの運転手不足の問題は深刻化しており、限られた輸送資源のなかで様々な移動需要に対応することが、より困難な状況になってきている。</p> <p>一方で、市民の移動手段の多くは自動車に依存していることもあり、当市における1世帯あたりの自動車保有台数は2.8台と多い(全国平均の2倍)。</p> <p>自家用有償旅客運送制度等により、そういった自家用車等を輸送資源として有効に活用することも今後の対応策のひとつとして考えられるが、検討にあたっては、まずは市民のニーズを把握したうえで、既存公共交通との共存環境をどのように構築するかが大きな課題となる。</p>
307	広い市域を有しており、地域ごとのニーズや特色がある中で、市域全体の交通空白地を解消できるような運行が課題となっている。
308	当自治体は自家用有償旅客運送制度のうち福祉有償運送事業のみを実施しているが、同事業は社会福祉協議会が実施しており、具体的な課題等についてほとんど把握していない。

	<p>当自治体では地域公共交通として路線バスや乗合タクシーを整備しているものの、近年、高齢化を背景とした地域の「移動の足」の充実に関する要望があり、寄せられる需要に効果的・効率的に対応するための方法について検討しているところである。</p>
309	<p>予約が電話でしかできない 高齡者の家族が町外に出てしまい、家族の支えがなくなってしまうため、無理をして自家用車を運転する高齡者の増加が危惧される 地域公共交通の認知度が低く、利用者が限られている 乗り方が手間になっている</p>
310	<p>当市には交通空白地はなく、福祉有償運送につきましては平成30年度より〇〇連携中枢都市圏福祉有償運送協議会へ加入していますが、現在のところ当市には登録事業所がないため未実施の状況です。 上記協議会に加入する以前は、平成19年度より市福祉有償運送協議会により実施していた経緯があるようですが、もともと利用者も少なく介護タクシー等の出現により登録事業所が現在はない状況にあります。</p>
311	<p>最近では当市のコミュニティバスの運行事業者の運転手不足が深刻で、人材確保のため運行経費が増加傾向である。</p>
312	<p>自家用有償においても運転手の高齢化及び不足が問題となっている。 制度を運用していくうえで、補助金があると助かる。</p>
313	<p>他の業界と異なり、既存の事業者の活用が前提であり、業界の新陳代謝が図られず停滞感がある。</p>
314	<p>NPO 法人が自家用有償旅客運送を行っていたが、担い手の高齢化による人手不足のため、運行が不可能となった。 公共交通や住民の足を確保していくための担い手やドライバーが不足している。</p>
315	<p>当町には、町内外から訪れるような観光地はないため、町外在住の方の移動手段を確保する取り組みは検討していない。当町の地域公共交通の状況は、下記のとおり。 ①当町では、無料のバス（福祉バス、マイクロバス）を2台で各1日8便（日、祝日、年末年始除く。）運行。 ②令和5年10月から12月の間、デマンドタクシー運行（民間タクシーを1台借り上げ、日・祝日を除き、午前9時から午後4時30分まで運行）の実証実験を実施中。 ※ ②を実施するため、地域公共交通会議を設置している。</p>
316	<p>生活路線としての需要と観光路線としての需要は、たとえ同一の経路を運行するとしても、需要の質は全く異なる。2つの需要を両立させるためには、運行ダイヤの曜日による変更などの策が必要と考える。</p>

317	人口減少、過疎化等により生活のための移動手段を確保していくことが困難な状況にある。各自治体の努力にも限界があるため、国の補助制度の充実を検討いただきたい。
318	高齢者や学生など交通弱者を含めた地域住民の生活に不可欠なバス路線確保のため、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金等、補助要件の緩和や補助対象費の限度額の引き上げが必要
319	福祉有償運送について当市は福祉有償運送運営協議会により協議を諮っているが道路運送法に精通していない市の福祉部門の職員が事務局を担うことが課題であると考えている。 また、新参入等にかかる事務手続きが非常に複雑であることも課題であると考えている。
320	路線バス事業者の域内を走る路線の不採算による減便や路線廃止によって、将来的に住民の「移動の足」の確保・維持が困難となる可能性がある。
321	・当市内の公共交通は、路線バスについては運転士不足やコロナ禍での経営状況のから、減便や廃線が相次いでいる状況であり、また、観光客の移動の足であるタクシーについても、運転士の高齢化やコロナ禍による観光客の減少から経営状況が厳しい状況であるため、事業継続のための経営支援や運転士確保への支援が必要な状況である。 ・当市内は路線バス、予約乗合バスの公共交通ほか、タクシー事業者が市内全域をカバーしていることから、近々に自家用有償運送の取組が必要な状況には無いと考えているものの、地域より取組を行いたい旨の申し出があった場合には、タクシー事業者等と十分に検討する必要があると考えている。
322	・運転手が不足している。 ・高齢化の進行により、住民の交通手段として地域公共交通のユニバーサル展開が求められる一方、小規模自治体においては採算性が見込めるものではないことから、関係機関等と協力連携して安定的な運行体制を構築する必要がある。
323	・福祉有償運送は、市町村主体ではなくNPO法人等が実施。
324	地方部における公共交通は、運転手不足や高齢化等の影響により、減便や廃線が進み、今後ますます厳しい状況が想定され、各自治体における「生活の足」の確保は重要な取り組みであると考えている。 当町では、町内全域にわたり自家用有償旅客運送による予約に応じて目的地まで運行するデマンドバスを運行しているが、人件費や燃料費等の高騰の影響を受けつつも、公共交通が廃線されたエリアの存在もあることから、継続運行や地域における多様な交通資源を活用して、高齢者等をはじめとする交通弱者の足の確保が必要であると考えている。

325	当町は駅のないまちとして、公共交通手段がバス・タクシーに限られているが、高齢化の進展によって、バス停から離れている地域住民の「移動の足」については、当町最大の課題である。加えて、バス路線の減便等もあり、持続可能な公共交通システムをどう確立していくのか、というのがおおきな課題である。
326	高齢化等の影響により、運転手の確保が難しい状況である。
327	自家用有償運送と他の公共交通との役割分担の明確化と連携の強化を掲げておりますが、当地区では両協議体が異なる構成自治体による広域連携にて運営しており、連携が取りづらいことが課題となっております。
328	<p>県内市町では自家用有償旅客運送を実施している自治体もあり、県では、市町からの申請に応じて財政支援等を行うとともに、こうした取組を他市町でも導入できるよう横展開を図っている。</p> <p>現在、明確な定義がなされないまま、一般ドライバーが自家用車を使用して有料で人を運ぶいわゆる「ライドシェア」の議論が進められている。しかし、アメリカ型「ライドシェア」については、事件や事故が発生した際にはドライバー個人が責任を負う仕組みとなっていることに起因し、いわゆるギグワークによる労働環境の悪化や、ドライバー及び乗客の双方が被害者となる暴行事件等が多発していることなどが問題として指摘され、欧州ではいわゆる「ライドシェア」を認めない動きが拡大しているとされている。</p> <p>自動車により旅客を運送する際には、何よりも安全性の確保が大前提であり、運行や管理にノウハウを有するタクシー事業者等が安全を守る仕組みを活用することが適切である。他方、近年ではカーナビゲーションシステムやセーフティサポートカー等の技術の進歩により、一般ドライバーであっても一定の安全性は確保できると考えられる。</p> <p>また、ドア・ツー・ドア輸送の確保策を検討するにあたっては、地域によって抱える背景や課題が異なることに留意する必要がある。</p> <p>観光地の一部や都市部においては、タクシー事業者等との連携・協力のもと、運転手不足に伴い余剰となっているタクシー車両なども活用し、事業者が運行・車両、運転手を管理して安全性を確保しながら、移動需要に対応していくことが必要である。</p> <p>一方、地方の交通空白地においてはバスやタクシー事業者による輸送サービスの提供が困難な状況にある。このため、一部の地域では、バス・タクシー事業者等の管理のもと、自治体職員が公用車を活用してデマンド型交通を運行する事業者協力型自家用有償旅客運送の事例もあり、こうした現行制度で導入可能な取組の普及が必要である。</p>

329	<p>国では、現在、自家用有償旅客運送制度に係る見直しを行っていることから、制度の見直し内容を踏まえた対応について、運輸局や関係団体と意見交換を行いながら検討を進めているところ</p>
330	<p>市民や観光客の「移動の足」の確保は、特に地方部において、大きな課題である と考える。 交通に関する課題は、都市部と地方部で大きく異なり、地方部では持続可能な移動手段の確保が必要と考える。</p>
331	<p>運転する側も高齢化が進み、安全の確保という観点から厳しい現実もある。 また、本市においては、本年11月よりAIを使った予約制乗合タクシーを展開している。アプリやLINEなどを使用した予約方法の周知に努めている最中である。診療所、病院、スーパーなどへの足として、喜ばれている。</p>
332	<p>移動については、現在の仕組み（公共交通、タクシーを含む）は、利用者の利便性も満たさず、事業者の経営も成立しない状況にあるため、完全に新しい仕組みを構築する必要がある。 そのためには、行政の負担も伴うため、国がリードして構築していく必要があるのではないかと考える。 また、自家用有償旅客運送については、前述の状況を補完的に改善する意味で有用性を感じており、担い手確保や既存交通事業者とのすみ分けなどの課題もあるが検討すべきと考えている。</p>
333	<p>当市の自家用有償旅客制度の問題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 職員の事務負担が大きい ・ 運転手の不足・高齢化（過疎地域の地元タクシーであり、常時人員不足。運転手の平均年齢は60代） ・ 人口減少が著しく、乗車率・収支率向上への対策も手詰まりの状態である。

「自家用有償旅客運送」緊急首長アンケート

貴自治体の「自家用有償旅客運送」の状況について、ご意見をお聞かせください(無記名)。
アンケート結果は、活力ある地方を創る首長の会で集計しお知らせいたします。

【回答〆切:令和5年11月26日(日)正午】

●活力ある地方を創る首長の会:会長 田中幹夫南砺市長、会員数 255 人(令和5年11月1日現在)

※用語の定義

自家用有償旅客運送:道路運送法第78条第2号に規定。その種別は交通空白地有償運送と福祉有償運送である(道路運送法施行規則第51条)。

(1) 貴自治体では、「自家用有償旅客運送」を実施していますか。

- 1 実施している。
- 2 近い将来、実施する予定である。
- 3 以前は実施していたが、今は行っていない。
- 4 実施したことがない。

(2)「自家用有償旅客運送」を実施することで、貴自治体の住民・観光客の「移動の足」に係る困り事は解決しましたか。

- 1 全て解決した(住民・観光客は困っていない)。
- 2 全ての困り事が解決できたわけではない。
- 3 全く解決できていない。
- 4 自家用有償旅客運送を開始したばかり又は実施していないため回答できない。

(3)地域公共交通会議等の設置又は協議を調えることについて、困難を感じたことはありますか。

- 1 特に、困難を感じたことはない。
- 2 少し困難を感じる(感じたことがある)。
- 3 大変困難を感じる(感じたことがある)。
- 4 取り組んだことがないので分からない。

(4)自由意見

自家用有償旅客運送制度の改善点、貴自治体の住民・観光客の「移動の足」に係る課題等、率直なご意見をお聞かせください。