

「地域公共交通・ライドシェア」緊急首長アンケート集計結果(速報値)

- 対象：活力ある地方を創る首長の会会員(知事及び市区町村長)
- 実施期間：2023年9月3日(日)～9月9日(土)
- 回答者：119人
- 自由記述：77件

※用語の定義

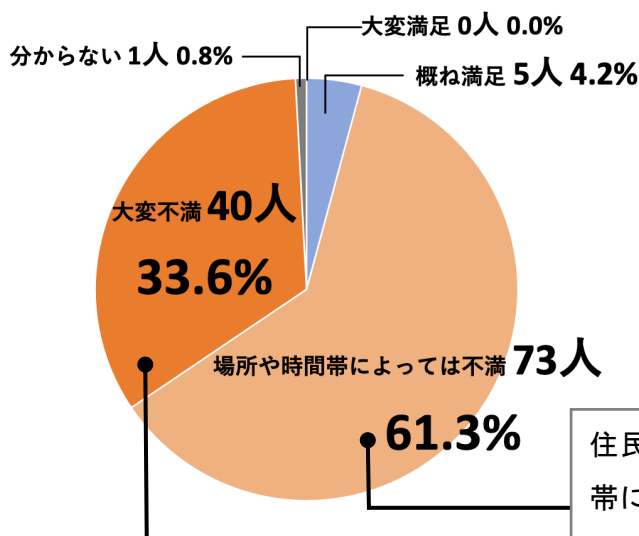
- 「地域公共交通」とは、地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関をいう(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)第2条第1項)。
- 「ライドシェア」は、様々な用いられ方があり言葉の定義が統一されていない。このアンケートでは、「一般ドライバー(フリーランス、タクシー会社に雇用される形態等複数のパターンが考えられる。)が、有償で、住民や観光客等を自家用車に乗せ、目的地まで運ぶこと」とする。

【集計総括(要点)】

- 住民及び観光客等は、現在の地域公共交通サービスに「不満を感じている」と回答した首長は、全体の約95%(119人中113人)。
- 国は、自治体の現状に即した「ライドシェア」の「条件変更や規制緩和を行うべき」と回答した首長は、全体の約90%(119人中106人)。
- 自由記述(77件)から、現行法・制度が機能している部分と、そうではない部分が浮き彫りとなった。
- 意見の大半は全国各地の窮状を訴える声であり、国は、立法事実を正確に捕捉し、「ライドシェア」の条件変更や大胆な規制緩和について、可及的速やかに対応することが求められている。

(問1) 地域公共交通(鉄道、バス、タクシー、コミュニティバス等)の現状についてお尋ねします。

貴自治体の地域公共交通サービスについて、「住民及び観光客等」は満足していると感じますか。



○回答内訳

大変満足していると感じる。0人

概ね満足していると感じる。5人

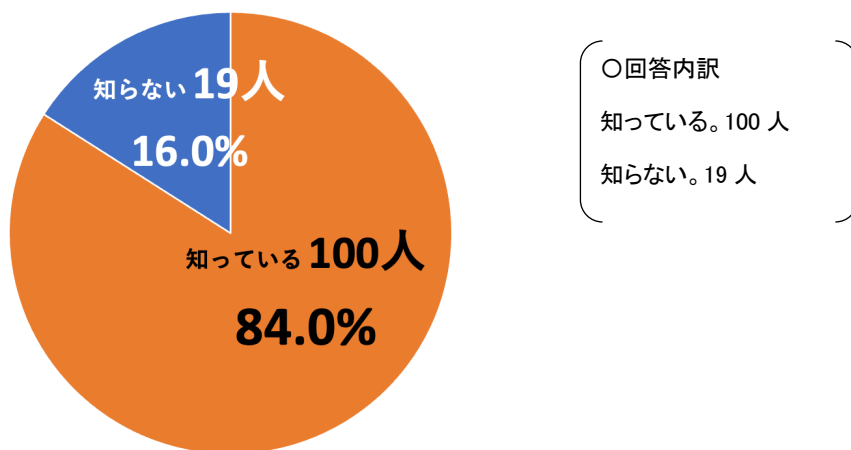
場所や時間帯によっては、不満を持っていると感じる。73人

大変不満を持っていると感じる。40人

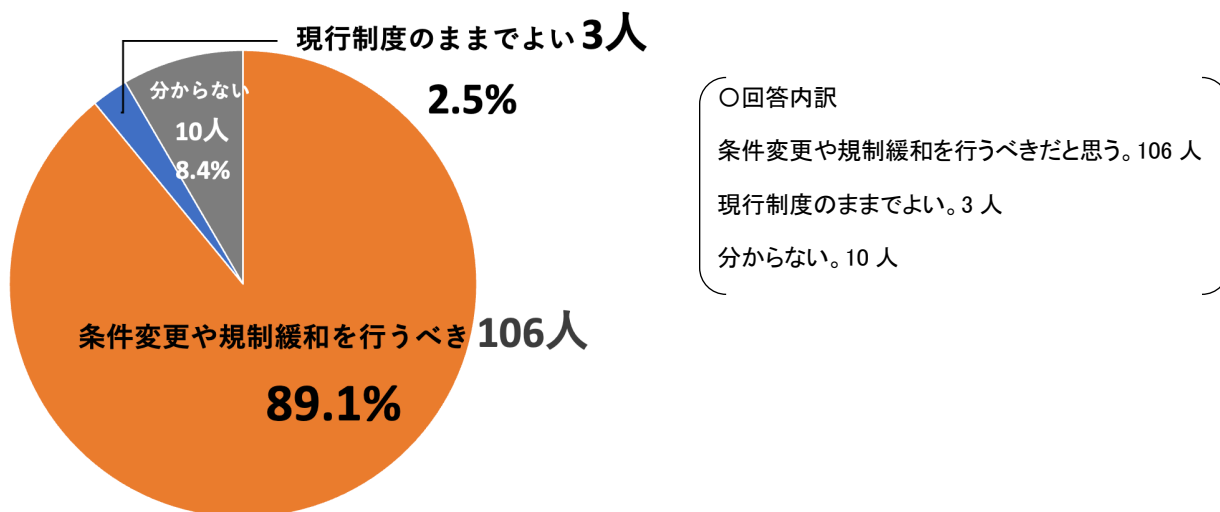
分からない。1人

住民及び観光客等にとって、「大変不満」「場所や時間帯によっては不満」だと感じる首長は、全体の94.9%(119人中113人)。

(問 2)ここ数日、「ライドシェア」の話題が再燃していることを知っていますか。



(問 3)国は、自治体の現状に即した「ライドシェア」の条件変更や規制緩和を行うべきだと考えますか。



(問 4)自由記述(77件)

1	現行の規制に拘らず、速やかにライドシェアなどの議論を深めて欲しい。
2	地方では、運転手不足も顕著で、交通事業者の撤退やタクシーの減車も起きている。既存の地域公共交通の見直し、時代にマッチしたライドシェアなどの規制緩和を検討するべきと考える。
3	市域の広い我が市においてタクシー台数の減少と観光客のラストワンマイルに課題は大きい。また、高齢者の免許証返納に伴い通院などの足の確保は急務。特に、山間地のタクシー事業者のいない地域もあり、すぐにでも対応したい。

	<p>タクシー事業者とのタイアップや連携や委託でウィンウィンになるはず。</p> <p>一度ウーバーの実証実験を行おうとしたが大きな組織の反対にあい断念したことがある。</p> <p>これからの過疎地の人の足の確保を真剣に考えなくてはならない。過疎地はライドシェアを導入したとしてもドライバーとの顔のわかる関係で信頼されると思う。</p>
4	<p>ローカルではタクシーなどのサービスが少なく交通手段の確保に非常に苦慮している。</p> <p>ライドシェア解禁による新たな共助の仕組みを構築することで、持続可能性を高める一助になると考える。</p>
5	<p>バス、タクシーの運転手不足は深刻な問題で、来訪者や市民の生活、移動に大きな影響が出ています。安全性の確保等の課題にどう対応するべきかなど、課題解決に向けて議論を進めるべきと考えます。</p>
6	<p>過疎地、へき地こそ、ライドシェアの規制を緩和し、やる気のある個人や団体の活動がしやすくなるよう、配慮すべきと考えます。</p>
7	<p>タクシー会社側が高まる需要に応えられない以上、違法行為を増やすことなく高まる移動の需要に応える得る唯一の策がライドシェアと思っている。</p>
8	<p>観光に来ていただく方の移動手段に、また免許返納された方等高齢者の通院・買物の移動手段として、夜間繁華街でのタクシー不足解消等ライドシェアは必要であると考えます。</p> <p>公共交通のあり方においてデマンドタクシー等検討中ですので、ライドシェアには大いに期待する。</p>
9	<p>人口減少により利用者も減るなかで、シェアリングサービスをいかに持続可能にするか。</p>
10	<p>既存概念の公共交通インフラは、人口減少社会では担い手不足、利用者不足から維持できない。</p> <p>規制緩和を実施し、新たな政策を実現できる環境を整えていただきたい。</p>
11	<p>超高齢社会に向け、一般市民の生活水準を維持するために生活圏内での公共交通手段が一層必要になると思う。</p>
12	<p>岩手県においては運転手不足も要因として路線バス会社の経営が弱体化しており、会社を存続するために、市町村間また旧市町村間を結ぶ幹線バス路線を含めて、バス路線が次々に廃止されている。そのような幹線バス路線は相対的に長距離の公共交通であり、予約乗合交通、ライドシェアなどでは代替できない。</p> <p>国が、地方自治体が推進するコミュニティバス、予約乗合交通、ライドシェアに対して補助金、特別交付税などで補助することは重要であるが、赤字路線についてその赤字を補填するのみに留まらず路線バス会社の経営全般の支援を行うと共に、路線バス会社の独断でバス路線を廃止することができないような仕組みを構築する必要があるのではないかと。</p>
13	<p>過疎化による乗客数の減少、乗客減による便数減により更に不便な公共交通になり、また高齢化によるバス停まで荷物を持って歩けない等の課題を克服出来ないまま、補助金だけが年々増しているのが現状です。</p>
14	<p>国交相の年頭会見において「地域公共交通再構築元年」と言及されている中で、法令改正</p>

	<p>がスピード感を持って進められており、その内容を共有できる機会もあるとありがたいです。</p> <p>また物流運輸業界における働き方改革の功罪の検証（長時間労働の制限による所得減、離職）などもあわせて見直されることも必要かと感じています。</p>
15	地域公共交通システムに対し、規制が強すぎるのと助成が少なすぎる。
16	高齢者の交通手段確保問題において、圧倒的需要にタクシー会社の供給が、人員・車両とともに全く追いついていない。ライドシェアが進むことで、需要も満たされ、供給も副業的要素も加味して広がると思います。
17	これだけ地方都市でタクシーがつかまらなくなっている事態は異常。海外のライドシェアのような仕組みを入れないと地方の交通は崩壊する。
18	<p>地方地域交通は住民のニーズすべてを整備していくには限界があり、また高齢化が進んでいるため、免許返納後の足に大きな課題を抱えている。</p> <p>ライドシェアは将来にわたり地方住民の生活、交流及び地方自治を守る意味でも必須である。</p>
19	<p>必要に応じて変更が必要、併せてトラブル防止策の徹底が必要と考える。</p> <p>タクシー運転手も高齢化している。</p>
20	安全対策、事故補償、現行制度との調整が必須。
21	<p>10人乗り程度のコミュニティバスのEV化を進めるべき。</p> <p>自動車メーカーの開発を急いで欲しいです。</p> <p>あと、2種運転免許の取得への補助を！</p>
22	地方ではタクシー、バスの運転手不足深刻です。
23	規制緩和、条件変更は必須だと思います。
24	ライドシェアに関しては既存制度ではなく大胆な規制緩和を打ち出すべき。そういう意味では菅前総理のメッセージは時宜を得たものであり、首長の会もライドシェア解禁の先頭に立つべきである。
25	<p>地方公共交通事業が自治体の区域を超えて運行する時の規制緩和。</p> <p>人口減少が加速する山村地域において、地方公共交通を維持していくには、財政、マンパワーの視点からも限界である。</p>
26	過疎地域でなくとも、バスやタクシーの運転手不足が顕在化してくるため、地域における交通手段の確保のためには、今後、何らかの対応が必要。
27	タクシーとの両立は可能であると考えます。むしろ、ライドシェアにより住民の活動が活発になればタクシー利用の機会も増えると思う。
28	<p>今後、超高齢化が進む地方の自治体にとって地域公共交通のあり方があらゆる施策に影響を及ぼします。それゆえに、とても可能性の大きい分野だとも認識しています。</p> <p>現在は、タクシー業界も含めて、運転手の高齢化、運転手のなり手不足など課題が山積していますが、地域に合った施策が展開できればと思います。</p>

	ライドシェアについては、心理的な負担、料金の負担等のシステムの構築、その財源が懸念されます。今後もよく調査研究を進めていきたいと考えています。
29	財源の問題、運転手の確保など、課題が山積している中、市民の公共交通のニーズに十分応えることが出来ていない状況です。 ライドシェアなど新しい仕組みについても積極的に検討すべきだと思います。
30	強い危機感をもっている。思い切った規制緩和が必要。 今やらないと、世界の観光客からの日本の評価は下がる一方。 ライドシェアは地域交通の将来的な解決策にもなると考える。
31	人口減少が更に進展する中で、地域公共交通はかなり重要な課題だと考えております。 是非、ライドシェアを研究させていただきたいです。
32	公共交通は社会基盤でありインフラ同様と考えている。その基盤が無い地域や消滅したエリアをライドシェア等で対応せざるを得ない現実は受けとめるが、存在している公共交通の脆弱性を増す仕組みは導入すべきではない。
33	高齢者の関わる事故が増加していることから、安心・安全な長寿社会のためには、マイカー以外の移動手段をもっと増やすことが必要である。また、猛暑や異常気象が続いている中、脱炭素社会の構築は急務であり、マイカー依存を減らし、マイカー以外の便利で安価な交通手段をもっと増やすことが必要である。 そのためには、さまざまな移動手段の組み合わせを実現することが必要であるが、バスやタクシー事業者の人手不足が深刻な現状を考えると、住民が運転手役を担う形での新たな手段を考えることの必要性は年々高まっている。
34	本市は人口約 72,600 人、面積約 7 万km ² と比較的コンパクトなまちであり、公共交通空白地域も少ない。 しかし、バスは便数や行先が限定されている、家からバス停までの交通手段がない、バス停で暑さや雨風がしのげないなどの課題がある。また、タクシーは目的地が遠方の場合、運賃が高額になる、コロナ以降、なかなかつかまらないといった課題があると言える。 これらの課題は、自家用車を所有し、運転できる市民には関係ないが、自家用車を所有していない市民や免許を返納した高齢者にとっては切実な問題であり、公共交通空白地域以外のエリアも含め、現状に満足していない市民が一定数いるのは確かである。 こうした理由から、交通弱者のニーズに応えるために、ライドシェア等、何がしかの形で課題解決に取り組む必要性を感じている。 問題はバスやタクシー業者などの民業圧迫になることや事故時などの責任の所在であると考えます。
35	高齢化社会になり免許証返納促進をしておりますが、平均寿命が延びている今、高齢者の足の確保が必須です。しかしながら古き交通規制により新たな提案をしてもその規制の為に実現が難しく難航し時代にそぐわなくなっておりますことから、自治体の特徴に合った規制緩和をして頂きたいです。

36	民間のタクシー会社があって反対の声も出るかとは思いますが、色々な選択肢がある方が良いと思います。
37	地域公共交通の運転士や運転手が不足してこれまでの便数や台数を維持できなくなっている。何らかの対策が必要と感じる。
38	ライドシェアの具体的条件を理解していないが、実用でしていないことから中山間地域での移動手段として様々な交通手段が選べる環境づくりが必要である。
39	既存交通事業者はドライバーの確保が課題。ライドシェアは課題解決に寄与すると思う。
40	住民にアンケートを取ると、第一位が交通機関の充実です。これは前回と一緒の順位となっています。 財源の問題はありますが、規制緩和を行うべきだと考えます。
41	サービスや安全の質の確保（提供側も利用側も）に大きな懸念があります。 また、こうした白タクの合法化は、タクシー運転手の労働条件の悪化（売上げ減少に伴う賃金の低下、なり手不足へ拍車をかける）を招くように思います。 これ以上、現行の地域公共交通の維持が難しい地域などに限定した規制緩和が良いのではないかと思います。
42	地方に於いては特に地域公共交通の担い手たる運転手が不足していることが大きな課題となっている。また、利用者に一定の負担をお願いするにしても、利用を促進するためには料金の軽減は必要であり、運行経費をいかに抑えるかが課題となっている。 ライドシェアについては、我が市では 8 年前から取り入れており、定着しつつあると考えている。
43	地方においては、交通問題は、単なる移動手段の確保だけでなく、地域社会の在り方に直結する大きな課題である。コミュニティビジネスとなるような仕掛けが必要と考えています。
44	地方は、公共交通が無くバスの撤退も目立ちます。また、高齢者の移動が自家用車に限定されています。 ライドシェアの欠点としては、乗車された方には応分の負担を支払う事になります。しかし、ボランティアでライドシェアをしてもらうには、リスクが大きくもう少し規制を緩和していただきたいです。
45	ライドシェアを公共交通として推進するためには地域公共交通会議に諮問することとなり、バス事業者、タクシー事業者との競合する懸念がある。理解を得るための仕組みづくりが重要となる。 調和のとれた事業内容となるよう工夫をどの様に行うか悩ましい問題です。
46	市内中山間部における買い物難民対策等に有効な政策として展開してほしい。
47	一定のルールを設けてライドシェアを導入していかないと、人の行動（経済）動かなくなってくると思います。 この改革で地方の通学問題も解決に向かうことを期待しています。

48	交通不便な地域においては、一般ドライバーの有償運行を推奨すべきである。
49	白タクに対する規制緩和の必要性。
50	<p>人口減少、高齢化社会は多くの分野で人手不足が現実の課題です。技術によってカバーできるもの、外国人材など入れること、など多くの工夫が必要ですが、様々な柔軟な対応がなければ、社会全体の利便は充足できないのではないのでしょうか。</p> <p>カリフォルニアにて、実際に民間人の運転する自家用車のウーバーを何度か利用しました。現地の方に、導入時にはタクシー業界の反対も沢山あったが、今は利用の 75%ほどはウーバー利用になっていると聞きました（4 年ほど前のことですが）。予約、配車の車種、その車の位置情報、決済など DX により利便性は優れています。事故の場合の補償などの仕組みは聞いて来ませんでした。当然整えるべきと思います。課題はタクシー業界など、利害関係者との調整は必要と思いますが、時代と共に、技術を取り入れて進化していくことは必要と考えます。但し、日本の国民性から、急激な変化による大きな摩擦は避ける工夫を期待します。</p> <p>当市では、目下 AI オンデマンド交通の導入の準備をしています。バスとタクシーの間で、利用者の利便性を上げる取り組みですが、ターゲットは自家用車を持たない元気な高齢者、学生などです。</p> <p>ライドシェアも、タクシーの補完としての位置付けでターゲットの焦点を定める、料金設定など、明確になると理解されやすいかもしれません。</p>
51	早くライドシェアを認める法整備をすべきである
52	人口減が進み、運転手の人材不足が深刻になっており、あらゆる手段を講じていく必要がある。
53	さまざまなリスクが想定される。まずは希望する自治体と実証実験を行うなど、慎重にスタートすべき。
54	更に利便性を高めるべきと思いますが、安全性、事故等トラブル、補償などの課題の検討、解決が必要かと思います。
55	タクシーやバスも運転手が足りず、利用者や観光客も困っている状況が沖縄県でも発生中です。既存の事業者との連携・協力も必要ですが、基本的にはライドシェアは取り入れていくべきかと考えております。
56	公共交通としての鉄道、バスが撤退や減便を進める中で、ライドシェアのような補完的な手段がないと生活維持が厳しいところが多くなっている。
57	<p>我が市（面積 1232 平方 km）のような広域自治体にとって、少子高齢化の下での税収減のなか、公共交通の整備には限界があり、待ったなしの課題です。</p> <p>国には規制緩和等の検討をお願いしたいです。</p>
58	<p>絶対に導入すべきだと思う。バスの運転手、タクシーの運転手などは地方において圧倒的に高齢化し、もう運転手不足に陥っている。</p> <p>乗客が乗り込むドル箱の路線バスですら運転手不足のために減便せざるを得ない状態に</p>

	<p>までなっている。</p> <p>加えて、これまで自家用車で自由にどこにでも行くことができた団塊世代が、これまで通り安全運転できなくなり免許返納をせざるを得ない状況になってきた。実際に交通事故の殆どが高齢ドライバーである。</p> <p>免許返納しようにも交通手段が確保できないがために起きている悲劇とも言える。</p> <p>ライドシェアについて安全性を危惧する声もあるが、アプリで明確に運転手の評価がなされるために、運転手は緊張感を持ってドライブしているのはUberが導入されている海外の事例をみても明らかである。海外では、今や流しのタクシーに乗る方が危険だと感じる。</p> <p>早期のライドシェア導入を強く望むものである。</p>
59	<p>現在、厳しいなかで地域のために努力をされているタクシー業界への感謝の思いを持ちつつ、「地域公共交通」、「ライドシェア」は、地域、各人などによって利害が異なるので、きめ細かな検討が必要と考えます。なお、バス運転手の確保は、観光振興、地域バス確保などから緊急の課題と考えています。</p>
60	<p>ライドシェア反対 55%は、質問の取り方の不備に近いと感じます。</p>
61	<p>地域の実情に即したライドシェアの条件緩和や、抜本的な規制緩和を行う必要がある。</p>
62	<p>路線バスは利用者が少なく、「空気を運んでいる」と揶揄されています。低コストで、できるだけドアツードアの公共交通が求められています。</p>
63	<p>国には、地域の実情に応じた「課題」の解決に向けて、必要な規制緩和や制度構築に前向きに取り組んでいただきたい。</p>
64	<p>観光地平戸市でも今月末に、隣の佐世保市を本社とするタクシー会社が廃業し平戸営業所が撤退しました。採算は合っていたのに本社の都合で切り捨てられた形です。近隣に2社残っていますが距離が遠いので市民や観光客にとっては不便です。ライドシェアの今後の行方に関心があります。よろしくお願いします。</p>
65	<p>過疎地域の住民の足を守るならば、ライドシェアもその手段の一つです。さらに検討を深め、実現させていきたいと思います。お願いします。</p>
66	<p>規制緩和を進める必要はあると考えるが、地域の交通インフラとしてタクシー事業者も守っていかなければならない。</p> <p>過度な競争は避けるべき。</p>
67	<p>タクシーについてはポストコロナ後の需要回復に伴い、供給が追いついていない地域があるといった声がある。ライドシェアが移動手段の選択肢の一つとなれば、利便性の向上につながると思うが、導入にあ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する。</p>
68	<p>高齢のため免許返納などが進む中、車を所有していない高齢者の移動支援は大きな課題。買い物などの外に出る機会、健康教室やコミュニティの場へ参加する機会を増やすことで健康寿命延伸が期待され、医療費や介護保険にかかる費用を低減させることにもつな</p>

	<p>がる重要な課題と考える。当町では現在、町内タクシー事業者は1社であり台数が少なく、なかなか希望する日時に利用できない現状もあるほか、観光やビジネス等で利用する場合も同様である。ライドシェアによりこの課題を改善させる可能性があり、導入に向け課題をクリアし実施されることを期待したい。</p>
69	<p>タクシーについてはポストコロナ後の需要回復に伴い、供給が追い付いていない地域があるといった声がある。ライドシェアが移動手段の選択肢の一つとなれば、利便性の向上につながると考えるが、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頂くことを要望する。</p>
70	<p>京丹後市では、平成28年からウーバーアプリと連携したライドシェアを市内のタクシー空白地域で導入して、課題はあるものの7年間取り組みを重ねています。</p> <p>感じることは、住民の利便向上を正面に据えつつ、その理念前提の上で、公共交通全体の発展の上で、タクシーやバス等他の公共交通機関との利害調整の課題がどうしても出てきます。当時、ライドシェアの国家制度特区の申請を提出し菅官房長官の下、内閣官房も国民的な議論をへて結果、様々な条件を付けて制度化されましたが、当方は、特区によらず、福祉型のライドシェアを適用導入しています。</p> <p>そこで、条件変更、規制緩和の場合は、政府にあってタクシー等業界調整が多大になると推察しますが、大切に思いますことは、地域によって事情の濃淡等はあると思いますが、タクシー業界等他の公共交通も地域にとってなくてはならない大切な機関、大切な住民仲間でもありますので、政府にあって条件変更、規制緩和のご検討にあたっては、必要に応じタクシー等関連機関との丁寧な調整、ウインウインになるような政策環境の整備も、併せて求めていくべきとは思っています。</p>
71	<p>広域的な乗入れが可能となるよう規制緩和が必要。バス、タクシーともにドライバー不足。</p>
72	<p>ドライバー不足は待ったなしの状況であり、国民の移動する権利を守るためにも早急な解禁が望まれる。</p>
73	<p>観光立国と言いながら現場は悲惨な状況だ。特に地方ではその傾向が顕著である。夜になるとタクシー呼んでも来ない、来るとしても30分後。そのような業界を保護する必要があるのだろうか。地域経済を活性化する、個人の可処分所得を増やすという視点でもライドシェア（UberやGRUBのような）を速やかに解禁すべきだ。特に海外でライドシェアの利便性を知ってしまった観光客が日本に来た時、このガラパゴス感はマイナスイメージにすらなる。既得権益保護のための議論は時間の無駄だし、そのような余裕はもはや我が国には残されていない。このままでは暮らせない、移動できない地域が増えていくだけだ。住民と地域の自主性を信じて、観光客の足と、地域の足をより便利に持続させていく方策に踏み出すべき時。ただし観光客向けの施策と地域の生活の足（特に高齢者むけ）を守る施策は選り分けるべきであると考え。前者は観光振興策と地域経済活性化策。後者は福祉政策である。</p>

74	<p>本市においては、「地域公共交通の課題」として、バス利用者の減少や運転士不足などに伴うバス路線の再編や仮に路線バスの廃止や運行本数を減少させた場合にその代わりとなる新たな移動サービスの導入などが挙げられる。</p> <p>そういった課題について協議する「地域公共交通協議会」には、委員として公共交通事業者も含まれており、当然のことながら新たな移動サービスとして「ライドシェア」を取り入れる場合、協議会において「安全性の確保をどうするのか」「事故が起こったときに誰が補償するのか」といった意見や他の公共交通との競合に係る意見が出されることが想定される。</p> <p>「ライドシェア」については、その性質上、すべての地域に導入できるものではなく、地域にあるあらゆる移動サービスとの調整の中で必要に応じて導入の検討を行うべきであると考えている。</p>
75	<p>「地域公共交通の課題」については、バスやタクシーの運転手不足が深刻化している中で、既存の地域交通の維持だけでなく、地域の移動ニーズに合ったサービスの見直しに取り組む必要があると考えている。</p> <p>「ライドシェア」については、道路運送法により白タク行為が禁止されていることから、2種免許を持たない一般ドライバーが運転することによる安全確保や事故対応等の課題があると思う。更に、バスやタクシーなどの既存の交通事業者とのすみ分けも必要だと思う。</p>
76	<p>地域公共交通の維持は喫緊の課題であり、特に地域住民の移動の足であるバスへのドライバー不足解消や路線維持のための恒久的かつ効果的な対策・支援を検討していただきたい。</p>
77	<p>地域によって、公共交通は消え、住民や観光客の移動は大きな問題になっている。</p> <p>既存の事業者があまねくサービスを提供するというのならばライドシェアは不要だろうが、そうでなければせめて空白地帯からでも部分的な解禁を要望する。</p>

「地域公共交通・ライドシェア」緊急首長アンケート

貴自治体の「地域公共交通の現状」及び「ライドシェアへの関心」について、ご意見をお聞かせください(無記名)。

【回答〆切:令和5年9月9日(土)】

※用語の定義

●「地域公共交通」とは、地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関をいう(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)第2条第1項)。

●「ライドシェア」は、様々な用いられ方があり言葉の定義が統一されていません。このアンケートでは、「一般ドライバー(フリーランス、タクシー会社に雇用される形態等複数のパターンが考えられます。)が、有償で、住民や観光客等を自家用車に乗せ、目的地まで運ぶこと」とします。

(1) 地域公共交通(鉄道、バス、タクシー、コミュニティバス等)の現状についてお尋ねします。貴自治体の地域公共交通サービスについて、「住民及び観光客等」は満足していると感じますか。

- 1 大変満足していると感じる。
- 2 概ね満足していると感じる。
- 3 場所や時間帯によっては、不満を持っていると感じる。
- 4 大変不満を持っていると感じる。
- 5 分からない。

(2)ここ数日、「ライドシェア」の話題が再燃していることをご存知ですか。

- 1 知っている。
- 2 知らない。

(3)国は、自治体の現状に即した「ライドシェア」の条件変更や規制緩和を行うべきだと考えますか。

- 1 条件変更や規制緩和を行うべきだと思う。
- 2 現行制度のままでよい。
- 3 分からない。

(4)自由意見

「地域公共交通の課題」や「ライドシェア」について、率直なご意見をお聞かせください。