



高齢者の移動手段確保に向けた 地域公共交通を巡る動向等について

令和元年11月28日

国土交通省

関東運輸局 交通政策部

交通企画課



国土交通省

関東運輸局

Kanto District Transport Bureau

道路運送法の枠組み①

道路運送法の趣旨

(目的) 道路運送事業の運営を適正かつ合理的なものとするにより、道路運送の利用者の利益を保護するとともに、道路運送の総合的な発達を図り、もって公共の福祉を増進すること

◆ 道路運送法が定めるもの

- 旅客自動車運送事業
 - 事業の種類、許可制度、運賃・料金
 - 事業者の責務（運行計画の届出等）
 - 安全運行の確保（運行管理者制度、遵守事項等）、事業改善命令制度
 - 路線の休廃止、取消手続 等
- 自家用自動車の利用

◆ 道路運送法が守るもの

- 守っているもの → [安全の確保、利用者の保護（運賃・料金等）]
- そのために必要なもの → [許可制度、2種免許、運行管理者制度 等]

※法の対象ではない場合、法律上の保護は確保されない

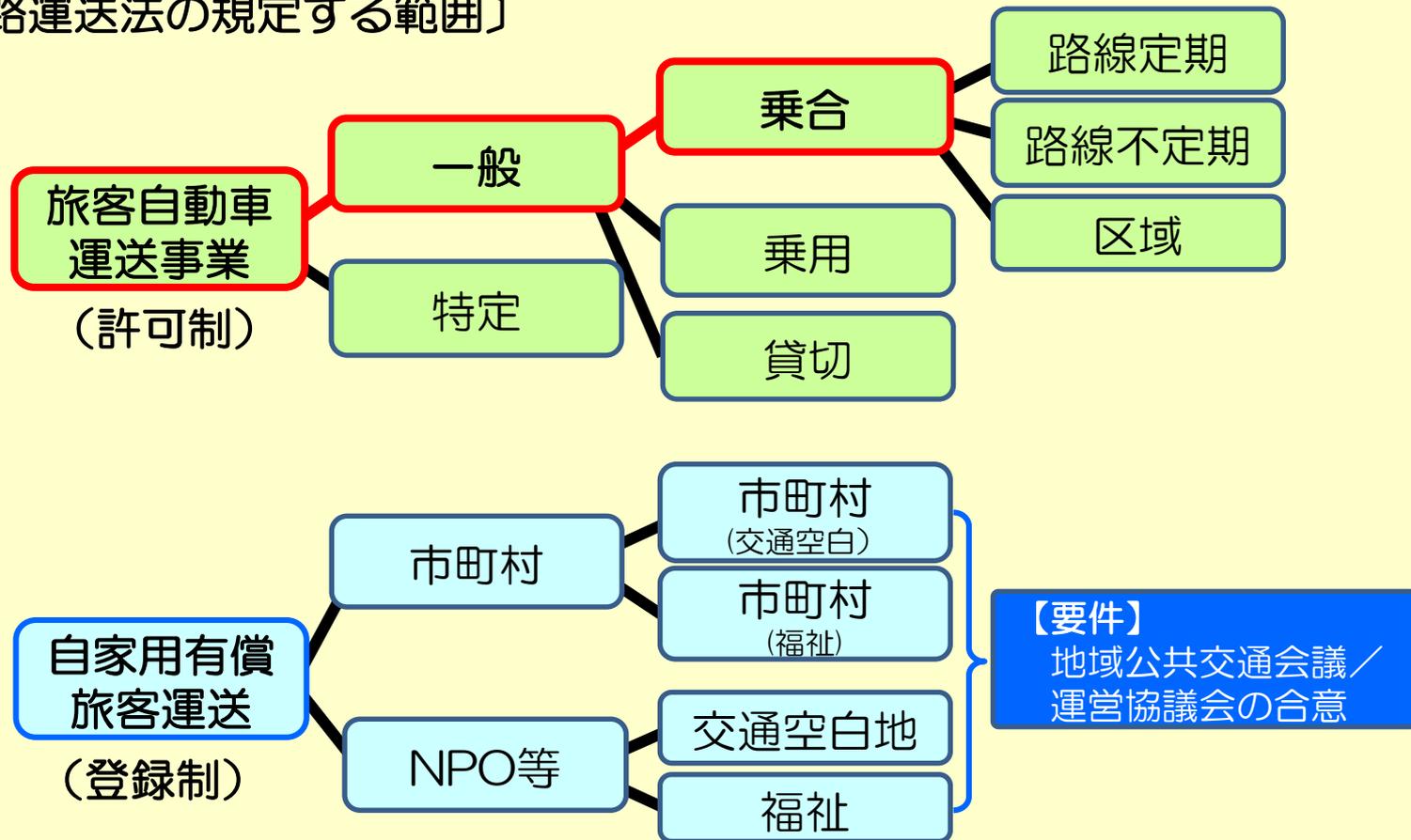
→（自己責任：何かあったときにも保障がない）

◆ 事業者が現在抱える課題

- 需要の減少、採算性の悪化
- 運転士不足
- 車両老朽化 等

道路運送法の枠組み②

〔道路運送法の規定する範囲〕



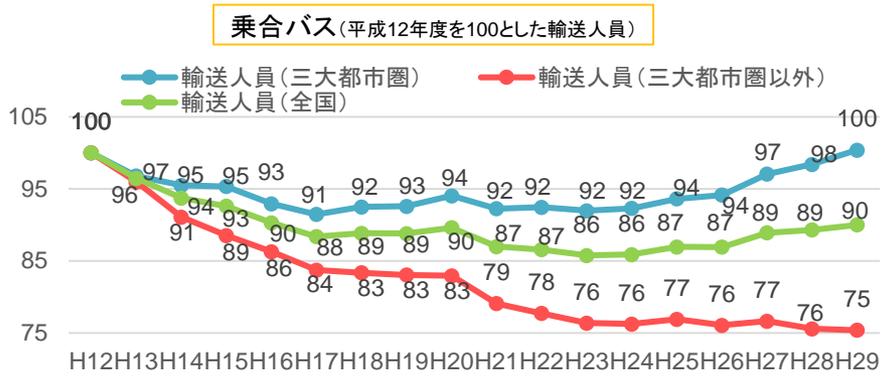
〔道路運送法の規定範囲外〕

許可・登録を要しない輸送 (≡ いわゆる無償／ボランティア輸送)

地域公共交通をめぐる現状 ~その1~

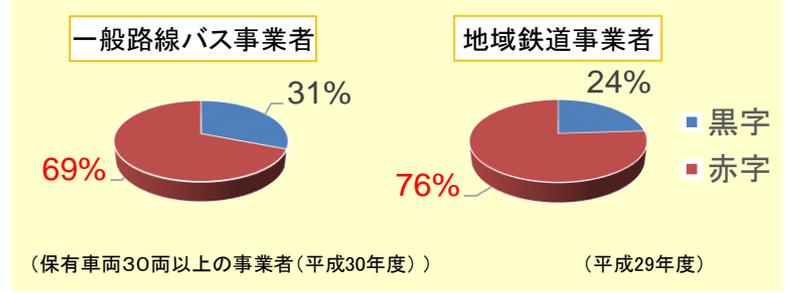
- **地域公共交通の輸送人員**は、特に地方部において**長期的に低落**傾向。
- **交通事業者の経営悪化**、**サービス水準低下**が進み地域公共交通が衰退。また、乗務員不足も深刻。
- 長年にわたる自家用車依存による**高齢運転者による事故**が問題として顕在化。
- 公共交通を確保するための**公的負担が増加**傾向。

地域公共交通サービスの輸送人員の推移



※「三大都市圏」とは、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県を指す
※出典:「総務省統計局人口推計」「自動車輸送統計年報」より国土交通省作成

交通事業者の経営状況・サービス水準

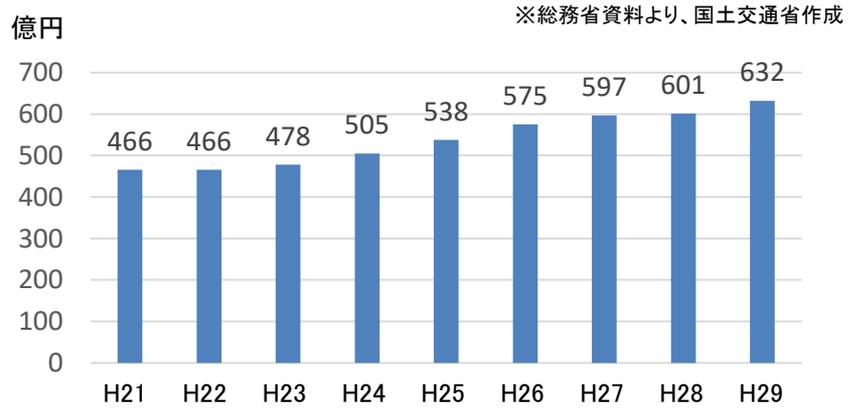


- **一般路線バス**: **約13,991 km**の路線が**完全に廃止**
(19年度~28年度)
- **鉄軌道**: **41路線・約895 km**が**廃止**
(12年度~31年度)

75歳以上の高齢運転者による死亡事故件数の推移



地域公通(地方バス、離島航路、地域鉄道支援等)の確保に関する特別交付税額の推移



地域の移動を担う交通手段についての整理

○ 路線バスの撤退等が相次いだ中で、自治体の公的負担によるコミュニティバス、乗合タクシー、さらに自家用有償旅客運送等により、地域における移動手段を確保。

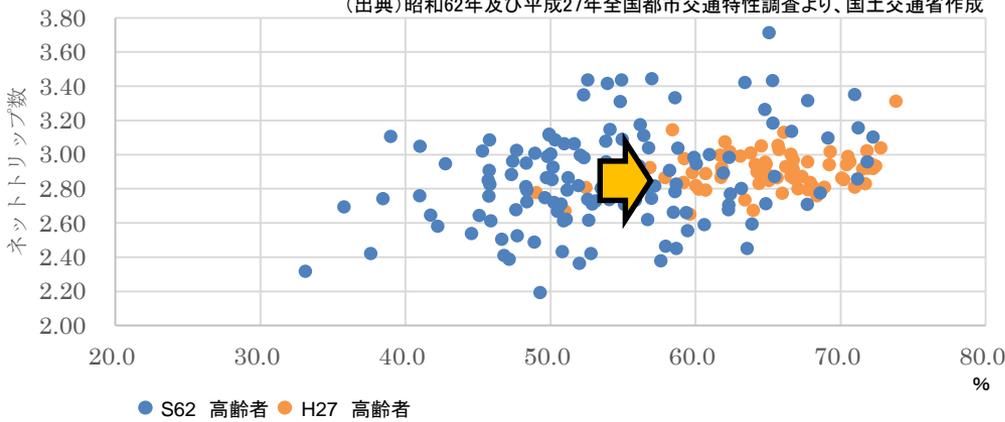
種類		特徴
バス	路線バス	路線やバス停、運行時刻を定めて定時・定路線で運行するバス。通勤・通学、通院など地域住民の生活に欠かせない公共交通機関。
	コミュニティバス	路線バスで対応しきれないニーズに応えるため、市町村が主体的に計画し、定時・定路線で運行するバス。
	デマンドバス	区域を定めて、利用者の要望に応じて、機動的に最短ルートを実行したり、利用希望のある地点まで送迎したりするバス。
タクシー	タクシー	子供からお年寄りまで幅広い利用者の日常生活における多様な移動ニーズに応える、ドアツードアのきめ細かいサービスを提供する公共交通機関。
	乗合タクシー	地域の生活交通を維持するため、タクシー事業者が自治体と連携して提供する乗合の運送サービス。定時・定路線からデマンドまで地域のニーズに応じて多様な形態で運行。
自家用有償旅客運送		バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。
道路運送法の許可・登録を要しないもの(共助)		地域の移動手段の確保のため、道路運送法の許可又は登録を要しない助け合いによる運送。(収受することが可能な範囲は、運転者が実際の運送に要するガソリン代、道路通行料、駐車場料金、自発的な謝礼)

地域公共交通をめぐる現状 ~その2~

○近年、高齢者の健康寿命が伸びていること等を背景として、**高齢者の外出率は伸びている**。
 ○ただし、**運転免許の有無により、外出率は大きく異なり**、高齢になるほど公共交通の縮小に対する不安感も増大。また、**若年層の外出率は年々低下傾向**。
 ○増加している**訪日外国人は地方部などを個人で周遊する傾向**が高まってきている。

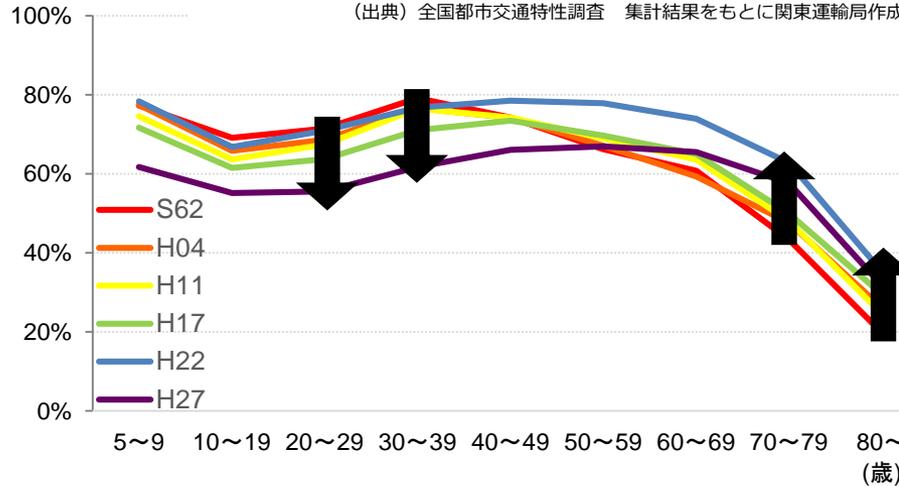
■高齢者の外出率の伸び (S62→H27)

(出典)昭和62年及び平成27年全国都市交通特性調査より、国土交通省作成

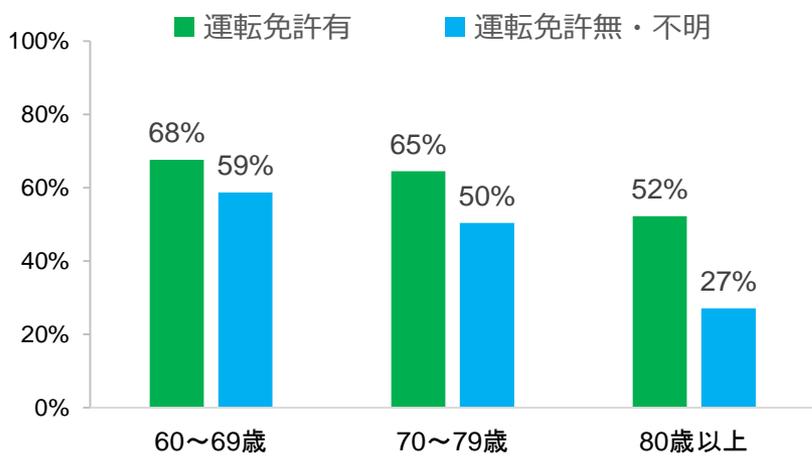


■年代別の休日外出率の推移

(出典) 全国都市交通特性調査 集計結果をもとに関東運輸局作成



■免許の有無による外出率の相違 (H27)



■訪日外国人の増加



(出典) 全国都市交通特性調査 集計結果をもとに関東運輸局作成

※地方部: 東京・神奈川・千葉・埼玉・愛知・大阪・京都・兵庫の8都府県以外の道県

開催概要

- バス・タクシーの需給調整の廃止から約20年、地域公共交通活性化再生法の制定から約10年が経過。地方自治体・民間等の地域の主体が持続可能で利便性の高い交通ネットワークの維持・確保を実現することを可能とする政策のあり方等を幅広く検討する。
- 第1回は11月1日に開催し、平成31年夏頃の間取りまとめを目途に検討。

地域交通を巡る検討課題

【従来からの課題】

- ・大都市部での慢性的な道路交通渋滞・環境負荷の問題
- ・中小都市部・地方部での公共交通利用減少・公共交通事業者の赤字運営下での高齢者・学生等の移動手段確保
- ・多くの交通事業者の慢性的な赤字構造や運転手等の人手不足

【新たな課題】

- ・広域交通圏での対応の必要性の増加
- ・都市・地方の構造の変化に対応した交通ネットワークの役割の変化
- ・インバウンドの増加や、AI、自動運転、MaaS等新たな技術・サービスの進展への対応

構成員

山内 弘隆 一橋大学大学院経営管理研究科教授(座長)
 池田 千鶴 神戸大学大学院法学研究科教授
 大井 尚司 大分大学経済学部門准教授
 大串 葉子 椋山女学園大学現代マネジメント学部教授
 大橋 弘 東京大学大学院経済学研究科教授
 大森 雅夫 岡山市長(指定都市市長会まちづくり・産業・環境部会長)
 加藤 博和 名古屋大学大学院環境学研究科教授
 齋藤 薫 日本バス協会地方交通委員会委員長
 住野 敏彦 全日本交通運輸産業労働組合協議会議長
 田中 亮一郎 全国ハイヤー・タクシー連合会地域交通委員会委員長
 常石 博高 高知県田野町長
 土井 勉 大阪大学特任教授
 西川 一誠 福井県知事

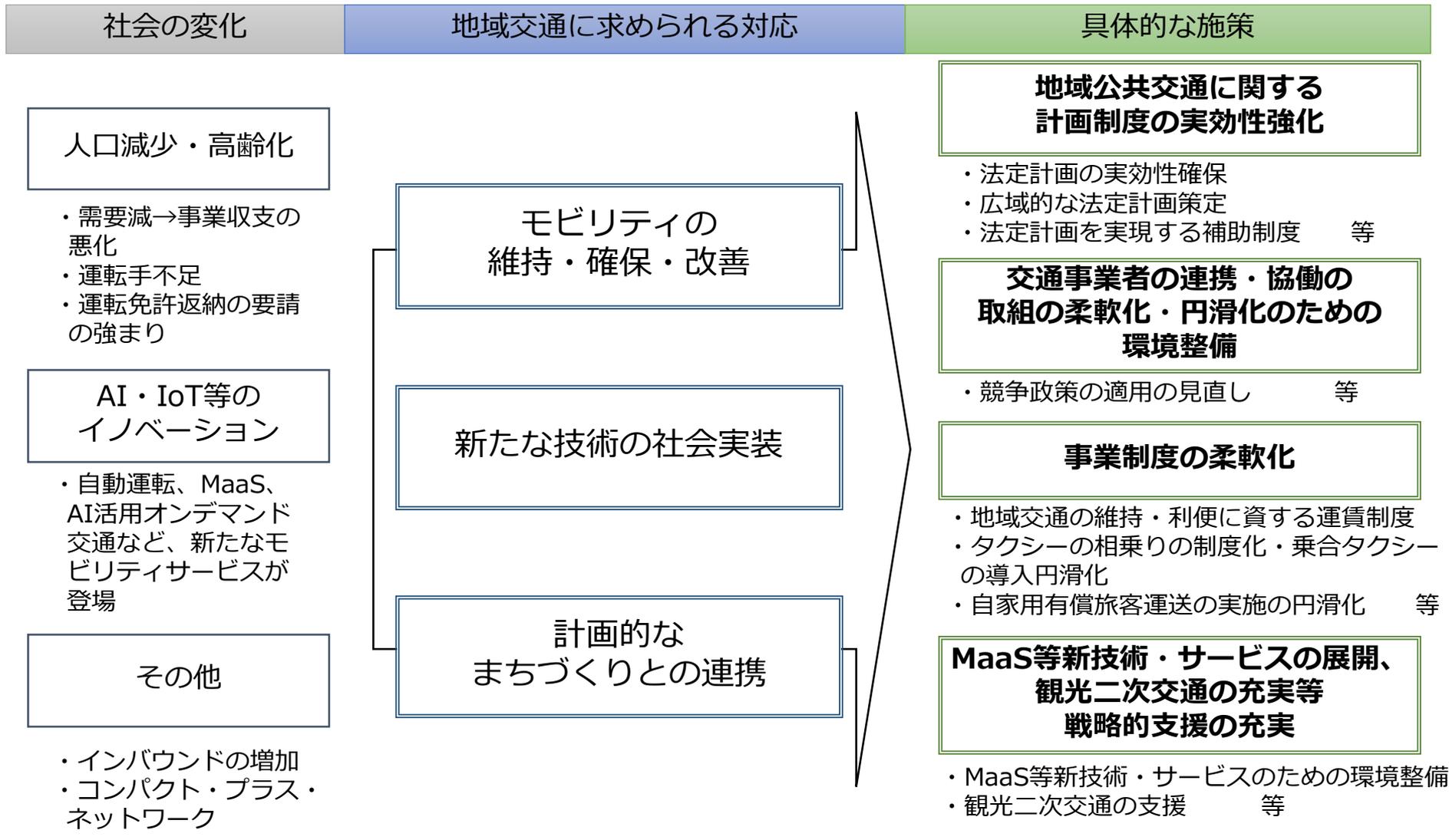
(事務局長) 公共交通政策部長
 (事務局) 公共交通政策部
 自動車局旅客課

スケジュール

- 第1回 11月1日(水)
 ・地域公共交通の現状と課題(各種データをもとに)
 第2回・第3回 11月16日(金)・11月22日(木)
 ・自治体・事業者へのヒアリング
 小松市、浜松市、高松市、田野町、みちのりHD、ぐるっと生瀬、第一交通、移動ネット、広島電鉄、南太秦自治会
 第4回 12月7日(金)
 ・地域最適・効果的な交通ネットワークを実現する計画制度のあり方 等
 第5回 1月16日(水)
 ・地域交通等を支える交通事業者のあり方 等
 第6回 2月15日(金)
 ・支援制度のあり方
 第7回 3月11日(月)
 ・支援制度のあり方 等
 第8回 5月17日(金)、第9回 6月7日(金)、第10回 6月19日
 ・検討会の提言(案)のとりまとめ

あらゆる地域で、あらゆる人々が、自らの運転だけでなく
 ニーズに対応した移動サービスを楽しむ社会の実現

令和元年6月25日公表



地域交通フォローアップ・イノベーション検討会 提言骨子①

「地域交通フォローアップ・イノベーション検討会」提言案概要

～令和元年。地域交通におけるさらなる連携・協働とイノベーションに向けて～

1. 現状

(1) 人口減少・高齢化

- ・全国的に高齢化が進む中で、高齢者の外出は増加。若年層の外出率が低下。自家用車や運転免許がないと外出率が相対的に低い。高齢運転者の事故等もあり、免許返納の動きが強まる。
- ・転入超過人口は、首都圏と地方圏の大きな格差のみならず、その他の三大都市圏との格差も明確な状況。
- ・地方部では乗合バス・地方鉄道ともに利用減の傾向が続き、交通事業者の事業収支も悪化。三大都市圏との格差拡大。
- ・運転手不足で供給制約が発生。

(2) AI、IoT等新たな技術を活用したサービスの出現

- ・AI、IoT等の技術革新が進展。MaaS、AIを活用したオンデマンド交通等、新たなモビリティサービスが登場。全国で徐々に取組が進展。
- ・自動運転も、2020年までの限定地域における無人自動運転移動サービス等の実現に向けて、全国各地で実証実験が実施される。

(3) その他

- ・訪日外国人観光客の増加により、全国各地の観光地への移動が増加。これらを背景に、地方鉄道の利用者が若干回復。
- ・「コンパクト・プラス・ネットワーク」や連携中枢都市圏のような、地域交通とまちづくり、市町村間などの連携の進展。
- ・地域公共交通活性化再生法の法定計画が、全国で500を超える地域で策定されるなど、地方自治体、交通事業者、住民で地域交通を議論、実行する考え方が浸透。

2. 考え方

1. の社会構造の変化等を踏まえ、以下の考え方、視点に立って、「地域交通フォローアップ・イノベーション会議」において提言を行う。

(1) 考え方

「あらゆる地域で、あらゆる人々が、自らの運転等によるだけでなく、移動ニーズに対応した移動サービスを享受できる社会の実現」のため、安全・安心の確保を大前提としつつ、以下に取り組むことで、潜在力も含めて地域力の発揮により、真に持続可能で地域最適な利便性の高い生活交通等地域交通の維持・確保を図る。

①モビリティの維持・確保・改善

地方部、高齢者を中心に自家用車がない生活への不安が高く、移動ニーズに対応した移動サービスの確保のためには、地方部の交通事業者の事業収支が厳しい状況の中、地域の努力を反映しつつ、地域に潜在する資源も十分に活用して、効率的かつ効果的な支援を、持続して行うことが必要。

②新たな技術の社会実装

MaaS、AIを活用したオンデマンド交通等、新たなモビリティサービスは、利用者利便性を格段に向上させるものであり、大都市部のみならず地方部においても導入できるようにすることが必要。

③計画的なまちづくりとの連携

今後も立地適正化計画等による「コンパクト・プラス・ネットワーク」の取組が各地で進む中、地域交通分野における取組との整合をより一層図っていくことが必要。

(2) 見直しの視点

- ①交通事業者、地方自治体、商工・観光関係者、大学等幅広い関係者相互及び交通・観光・商業・医療・教育等幅広い分野相互における、連携・協働の強化
- ②地域の既存資源の有効活用
- ③戦略的取組の促進

3. 制度見直しの方向(案)

(1) 地域公共交通に関する計画制度の実効性強化

①法定計画の実効性確保の措置の制度化

- ・現行は、法定計画の区域に新たな参入等が行われることで、法定計画に定めた地域の各主体の連携・協働による取組の実行が困難になる等の事態も想定される。
- ・このため、法定計画の実効性を確実に確保する仕組みとして、法定計画の策定について地方自治体の責務であることを明確化した上で、地方自治体による法定計画の策定を促し、地方自治体及びその議会の判断を尊重する仕組みを構築すべき。

②広域の法定計画の必要性の明確化と制度化

- ・地域交通は広域幹線交通と地域内交通の整合の確保が重要であるとともに、市町村連携、インバウンド需要等で地域の交通圏は拡大。
- ・さらに、限られた予算・体制の制約の下では、都道府県と市町村との連携・協働の必要性が拡大。
- ・このため、都道府県と市町村が協働して策定する広域計画を制度化すべき。

③法定計画の目標等のあり方見直し

- ・現行は、法定計画の地域の取組の目標について、具体内容等の詳細は定めていないため、地域の計画の目標等の内容の粗密がある。
- ・このため、地域の实情に合った明瞭なものであることが重要であり、また、移動目的創出の重要性にかんがみれば、クロスセクター効果や公的負担の状況等の定量的・具体的な内容を目標に記載すべき。

④再編実施計画の見直し

- ・現行の再編実施計画は、地域交通の現状にかんがみると柔軟な事業実施が困難。
- ・このため、実態を踏まえた見直し等を迅速かつ柔軟に行えるよう、再度の認定が不要な計画変更事項等を法定化すべき。

地域交通フォローアップ・イノベーション検討会 提言骨子②

⑤法定計画を実現する補助制度への見直し

- ・ 現行の補助制度は、法定計画とは連動しておらず、地域の連携・協働した計画的な取組を支援する制度とはなっていない。
- ・ このため、地域公共交通確保維持改善事業によるバス、デマンド交通等地域交通に対する支援については、法定計画に定める取組に対し、法定協議会を対象として補助する制度とするべき。
- ・ また、広域的なネットワーク構築に取り組む場合や、地域交通の幹線軸形成に資する特定事業に取り組む場合等について、更なる支援の充実を図るべき。
- ・ 補助に当たっては、商工・観光関係者等を含む地域関係者による創意工夫や努力を反映することを可能とすべき。

(2) 交通事業者の連携・協働の取組みの柔軟化・円滑化のための環境整備

①競争施策の適用の見直し

- ・ 地域の限られた資源で利便性を高めるためには、交通事業者間の路線の調整や等間隔運行等のサービスの連携・協働が不可欠。
- ・ 現行では、このような取組は独占禁止法に抵触するとの指摘もあり、取組が進まない状況。
- ・ このため、等間隔ダイヤ、幹線・支線の明確化、運賃プールによる収入配分等の共同経営や企業結合を柔軟かつ円滑に実行できる環境整備について、未来投資会議等の議論を踏まえて検討すべき。

②地域における連携・協働の場の一本化

- ・ 地域公共交通活性化再生法の法定協議会のほか、地域公共交通会議、運営協議会等多様な場がありわかりづらい。
- ・ このため、これらの場を一本化するための方策を検討すべき。

(3) 事業制度の柔軟化

①地域の利便性向上に資する運賃制度の導入

- ・ 生活交通の確保や利便性向上のため、地域関係者の議論・合意の下、取組に必要な運賃を設定できることが必要。
- ・ このため、バス以外の公共交通事業についても、法定協議会で合意した運賃設定については、交通事業者が国土交通大臣に届け出ることをもって、各事業法における運賃設定がなされたこととみなすことや、また、今後の MaaS の展開も見据えて、複数事業者による定額制運賃を可能とするなど柔軟化を図るべき。
- ・ さらに、労働条件の改善に向け、運賃の上限認可等の算定方法の見直しを検討するべき。

②地域の輸送サービス資源の最大限の活用のための見直し

- ・ 地域の限られた資源で利便性を高めるためには、タクシー、自家用有償旅客運送をはじめ、地域の多様な輸送資源の一層の活用が必要。
- ・ このため、タクシーの相乗りの導入に向けたルール整備、過疎地域等における乗合タクシーの導入の円滑化、自家用有償旅客運送における交通事業者が委

- ・ 託を受ける、あるいは実施主体に参画する場合についての手続きを容易化する法制度の整備や自家用有償旅客運送の輸送対象について観光客等来訪者も対象となることの明確化などのほか、地域の商業施設・宿泊施設等の送迎輸送や福祉・介護輸送、スクールバス等の活用を図るべき。
- ・ タクシーの活用など、法定計画に位置づけた地域最適・効果的な交通ネットワークに対する支援制度に見直すことを検討すべき。

(4) MaaS 等新たな技術・サービスの展開、観光二次交通の充実等戦略的支援の充実

①MaaS等新たな技術・サービスの展開のための環境整備

- ・ MaaS 等の新たなモビリティサービスは、利用者利便性の向上、まちづくり・公共交通基盤整備へのインパクト、道路の混雑緩和、都市空間利用効率化、スマートシティの実現等につながる事が期待される。
- ・ 地域交通のイノベーションに向けても、新たなモビリティサービスの活用が不可欠。
- ・ このため、MaaS 等の展開のための定額制(サブスクリプション)やAIを用いたオンデマンド交通の導入等新たなモビリティサービスを十分に活用するための環境整備が必要であり、このような戦略的な取組に対する環境整備について、実証実験等も踏まえ不断の検討を行うとともに、必要に応じて新たな仕組みづくりや、支援の充実を図るべき。
- ・ 併せて、国の申請の電子化等交通事業者のデータ化のための環境整備を図るべき

②観光二次交通の充実

- ・ 増加する訪日外国人観光客に対応し、移動・周遊を円滑化することは、地域の活性化や地域の生活交通の充実にも資するが、現状では、十分な状況ではない。
- ・ このため、生活交通との融合の観点をもって地方部の観光地等への公共交通によるアクセス(二次交通)の確保・充実のための支援の充実を図るべき。

4. おわりに

- ・ 今後、具体的に制度設計を行い、法律改正が必要な事項については、交通政策審議会等での審議を経て、次期通常国会を目指して関係法令の改正につなげていくべき。
- ・ 競争政策の見直しに関する事項については、政府全体で未来投資会議の中で検討が進められていることも踏まえた対応を進めていくべき。
- ・ 支援に関する見直し事項については、より具体的な制度設計を行い、令和二年度以降の予算要求等に反映させるべき。

交通政策審議会 交通体系分科会 地域公共交通部会

○趣旨 「地域交通について、多様な主体が連携・協働し、A Iなどの新技術・サービスの進展も踏まえた地域の取組を促進するための計画・支援制度等の在り方の検討を行い、2020年の通常国会を目指し、地域公共交通活性化再生法などの見直しを検討する。」とした「成長戦略フォローアップ」（令和元年6月21日閣議決定）を受け、地域公共交通活性化再生法の計画制度等の法的枠組みのあり方等について審議する。

- 主な審議事項
- (1) 地域公共交通活性化再生法の計画制度等の法的枠組みのあり方
 - (2) 道路運送法の自家用有償旅客運送等制度のあり方
 - (3) MaaSの普及に向けた制度のあり方

○委員

大串葉子	福山女学園大学現代マネジメント学部教授
加藤博和	名古屋大学大学院環境学研究科教授
鎌田実	東京大学大学院新領域創成科学研究科教授
住野敏彦	全日本交通運輸産業労働組合協議会議長
中村文彦	横浜国立大学副学長・教授
原田昇	東京大学大学院工学系研究科教授
矢ヶ崎紀子	東京女子大学現代教養学部教授

○臨時委員

石田東生	筑波大学特命教授
大井尚司	大分大学経済学部門准教授
大橋弘	東京大学大学院経済学研究科教授
大森雅夫	岡山市長
楠田悦子	モビリティジャーナリスト
小役丸幸子	一般財団法人交通経済研究所調査研究センター主幹研究員
清水希容子	株式会社日本政策投資銀行地域企画部参事役
杉本達治	福井県知事
常石博高	高知県田野町長
土井勉	一般社団法人グローバル交流推進機構理事長
中道久美子	東京工業大学環境・社会理工学院融合理工学系特定准教授
矢野裕児	流通経済大学流通情報学部教授
山内弘隆	一橋大学大学院経営管理研究科特任教授
吉田樹	福島大学経済経営学類准教授

○スケジュール（予定）

- <第1回> 令和元年9月9日（月）10:00～12:00
 - ①部会長の選任
 - ②地域公共交通部会の開催趣旨
 - ③地域交通をめぐる現状と課題
 - ④想定される基本的な論点（案）
 - ⑤地域公共交通活性化再生法の計画制度等法的枠組みのあり方

- <第2回> 令和元年9月27日（金）13:00～15:00
 - ①地域公共交通活性化再生法の計画制度等法的枠組みのあり方
 - ・前回の論点整理
 - ・委員からのプレゼンテーション等
 - ②MaaSの普及に向けた制度のあり方
 - ・委員からのプレゼンテーション等

- <第3回> 令和元年10月25日（金）10:00～12:00
 - ・委員からのプレゼンテーション又は関係者からのヒアリング等
 - ・これまでの論点整理と対応の方向性について議論

- <第4回以降> 11月以降
 - 中間とりまとめ（案）について議論

- <中間とりまとめ公表> 令和元年内目途
 - 中間とりまとめを踏まえ、以降、必要に応じて開催

- <最終> 令和2年春頃
 - 最終とりまとめ

概要

□ 過疎地域での輸送や福祉輸送といった、地域住民の生活に必要な輸送について、それらがバス・タクシー事業によっては提供されない場合に、市町村、NPO法人等が自家用車を用いて有償で運送できることとする制度。

種類

住民等のための「自家用有償旅客運送」
(市町村運営有償運送 (交通空白)、公共交通空白地有償運送)

実施団体数：
市町村運営有償運送 (440団体)
公共交通空白地有償運送 (116団体)
(※平成30年3月31日時点)



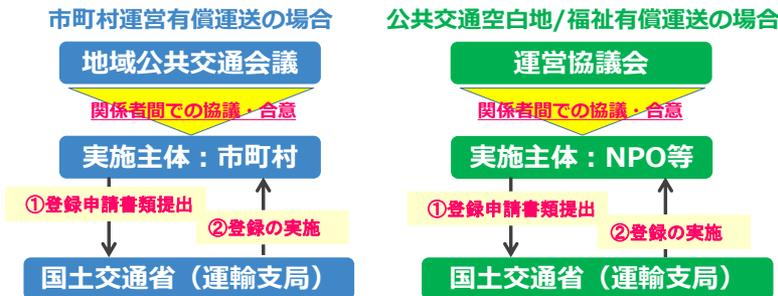
身体障害者等のための「自家用有償旅客運送」
(市町村運営有償運送 (福祉)、福祉有償運送)

実施団体数：
市町村運営有償運送 (112団体)
福祉有償運送 (2466団体)
(※平成30年3月31日時点)



- ① バス、タクシーによることが困難、かつ、
- ② 地域の関係者により「地域住民の生活に必要な輸送」であるとの共通認識
- ③ 必要な安全体制の確保

登録要件



※平成27年4月より、事務権限（登録、指導・監督）の市町村長等への移譲（手上げ方式）を開始。平成30年4月1日現在、事務・権限の移譲先として19自治体（8県、11市区町村）を指定済み。

地域公共交通会議

【主催者】 都県または市区町村（複数共同可）
【構成員】 地方公共団体、旅客自動車運送事業者、関係団体、利用者代表、運輸局、旅客自動車運送事業者の運転者が組織する団体（道路管理者、警察、学識経験者）

運営協議会

【主宰者】 都県または市区町村（複数共同可）
【構成員】 運輸支局、地域住民、NPO法人等、バス・タクシー事業者 等
【協議事項】 ①必要性 ②運送区域 ③運送の対価

有効期間

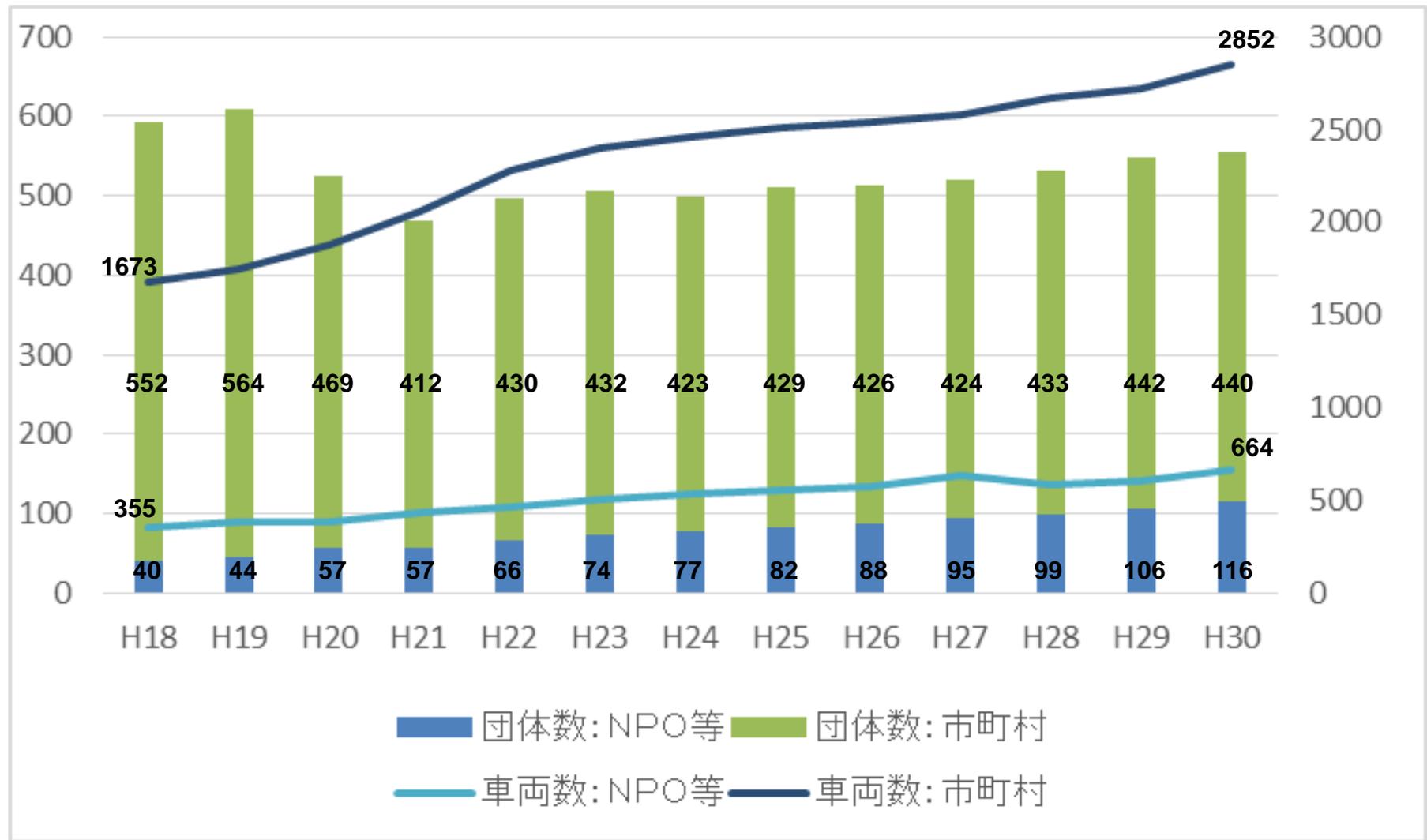
2年（重大事故を起こしていない場合等は3年）

指導・監督

上記③について、必要に応じ、監査等を実施。さらに是正命令や登録取消等の処分を実施。

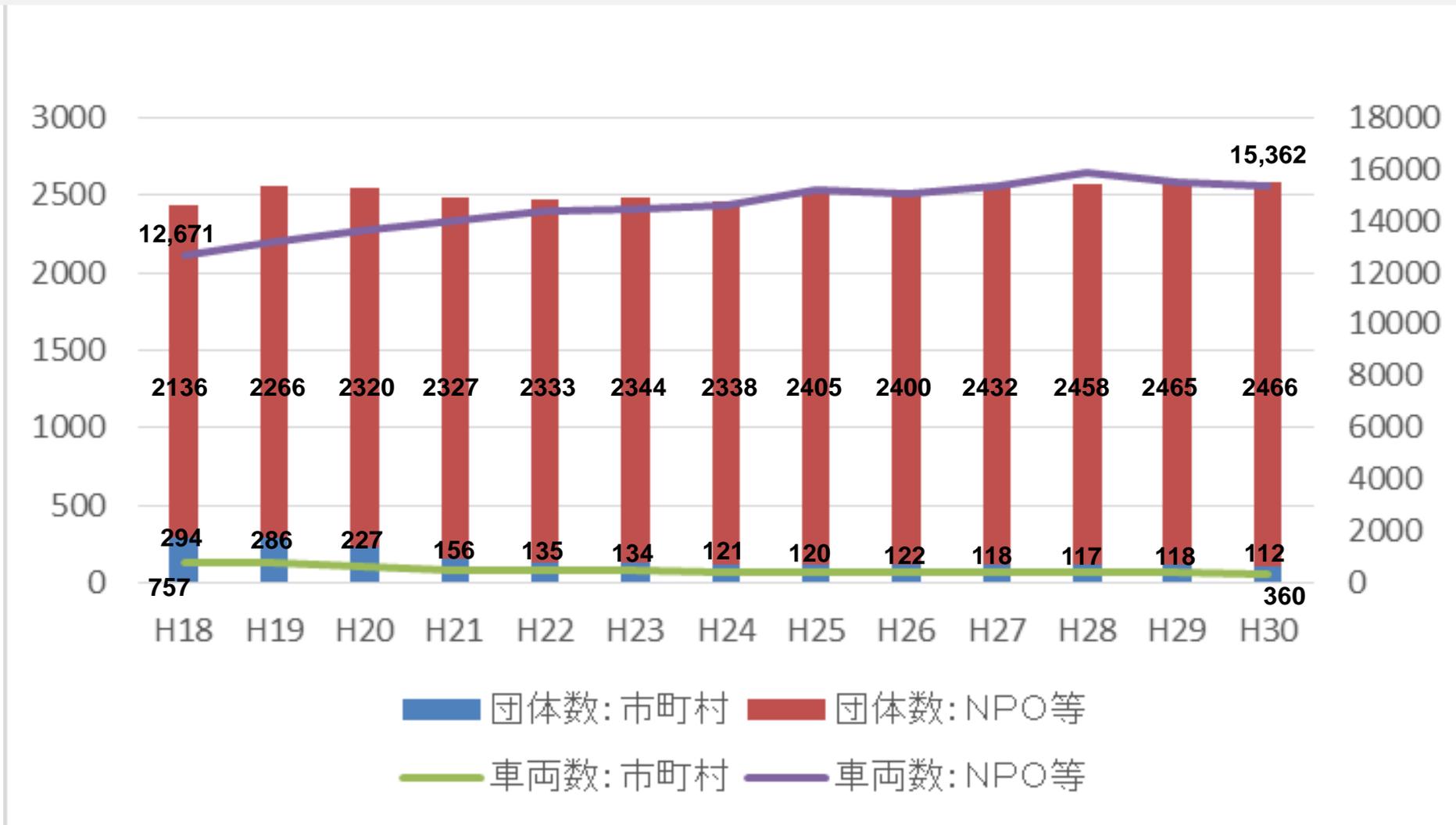
【参考】自家用有償旅客運送(交通空白)に係る団体数・車両数の推移

- 自家用有償旅客運送(交通空白)の導入率は、26% (全国1,724市町村の内440市町村)。
- 自家用有償旅客運送(交通空白)の車両数は増加傾向にある。



【参考】自家用有償旅客運送(福祉)に係る団体数・車両数の推移

- 自家用有償旅客運送（福祉）はきめ細かな対応が必要なため、市町村よりもNPO等が主体となるケースが多い。
- 自家用有償旅客運送（福祉）の車両数は増加傾向にある。



自家用有償旅客運送のあり方に関する議論

指摘されている課題

- 自治体による取組も、様々な交通事業者がいて簡単には進まないのが実情。法規制やしがらみなど様々な問題があり、解決のためには法制度によるサポートなども必要。
- バスやタクシー、自家用有償旅客運送はいずれも運転者不足が深刻化している。
- 地域公共交通等の専任担当者が不在の市町村は約8割で、依然として人材不足が課題。
- 自家用有償は旅行者も対象として、より柔軟な運用をしても良いのではないか。これにより地方創生にも繋がる。

地域交通フォローアップ・イノベーション検討会における提言

<交通事業者と自家用有償旅客運送の連携>

- タクシー事業者が運行管理を担当し、運転を住民ボランティアが担うサービスは、今後の地域のくらしの足として期待できるモデルである。乗務員不足によって移動のニーズに応えられないタクシーや自家用有償旅客運送が増えており、両者の連携は不可欠である。
- 自家用有償旅客運送に自動車運送事業者のノウハウを活用しやすくするため、交通事業者が委託を受ける、あるいは実施主体に参画する場合について、手続きを容易化すべきである。

<観光ニーズへの対応>

- 自家用有償旅客運送の輸送対象について、地域住民のみならず、観光客等来訪者も対象となることを明確化すべきである。

第2章 Society5.0の実現

3. モビリティ

(2) 対応の方向性

① 自家用有償旅客運送

(交通事業者が協力する自家用有償旅客運送制度の創設)

市町村が交通事業者(タクシー事業者等)に運行管理を委託するなどの連携を図ることは、地域の暮らしの足の確保のために意義がある。

地方公共団体にとっても、交通事業者のノウハウの活用により負担の軽減となり、利用客にとっても安全・安心な交通サービスが受けられるため、双方にとってメリットがある。

このため、交通事業者(タクシー事業者等)が自らのノウハウを通じて自家用有償旅客運送に協力する、具体的には、交通事業者が委託を受ける、交通事業者が実施主体に参画する場合の法制を整備する。この場合、事業者が参画する前提のため、地域における合意形成手続を容易化する。これにより、安全・安心な輸送サービスの提供を促進するとともに、実施主体の負担を軽減する。必要な法案について、2020年の通常国会に提出を図る。

(観光ニーズへの対応のための輸送対象の明確化)

インバウンド誘致は、地域活性化において欠かすことができない重要な観点である。自家用有償旅客運送においても、観光ニーズに対応することが必要である。このため、バス、タクシーと同様、観光客にも対応するため、地域住民だけでなく来訪者も対象とすることを法律において明確化する。

(交通空白地の明確化)

現状では、自家用有償旅客運送の対象地域の考え方は様々である。このため、地方公共団体が、制度導入を検討する際の基準となる考え方を具体化する必要がある。生活実態を踏まえて、地域における合意形成を容易化するため、既存の導入事例を調査・分析し、一定の目安を示し、判断の枠組みについてガイドラインを策定する。

(広域的な取組の促進)

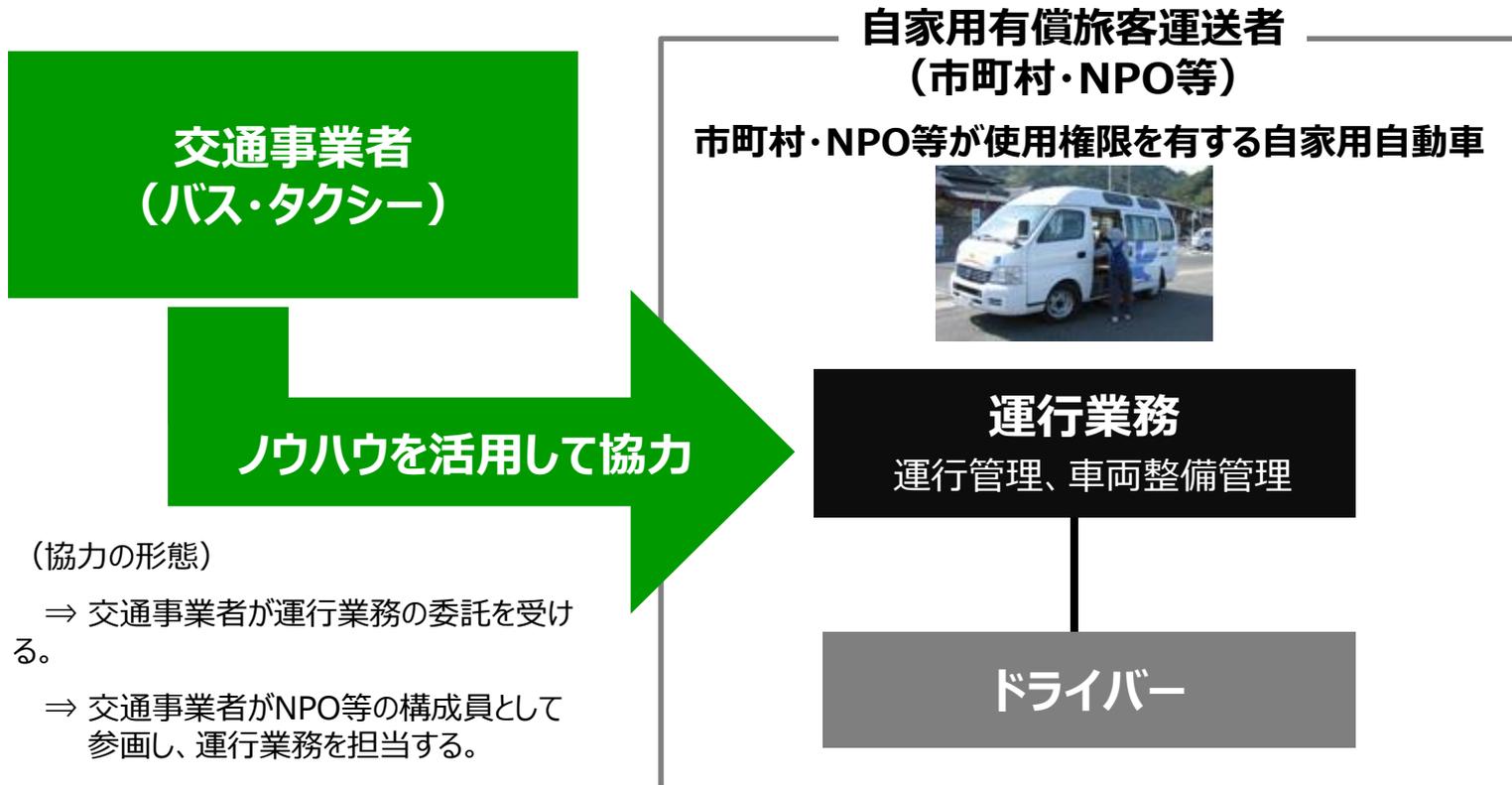
地域公共交通網形成計画(地域公共交通活性化再生法に基づき、都道府県や市町村が単独又は複数で作成)に自家用有償旅客運送の導入を位置付けた場合は、手続を簡素化する。

※ 成長戦略実行計画(令和元年6月21日閣議決定)の関係箇所を国土交通省自動車局において抜粋。

【交通事業者協力型自家用有償旅客運送】

- ・交通事業者が委託を受ける、実施主体に参画し、運行管理を含む運行業務を担う自家用有償旅客運送制度を創設し、合意形成手続きや申請手続きの簡素化等の特例措置を講じる

○交通事業者協力型自家用有償旅客運送の概要



【期待される効果】

【利用者目線】

- ・安全、安心な交通サービスの提供

【主体目線】

- ・業務負担の軽減
- ・サービス持続性の向上

【交通事業者目線】

- ・人手不足への対応
- ・委託費の確保

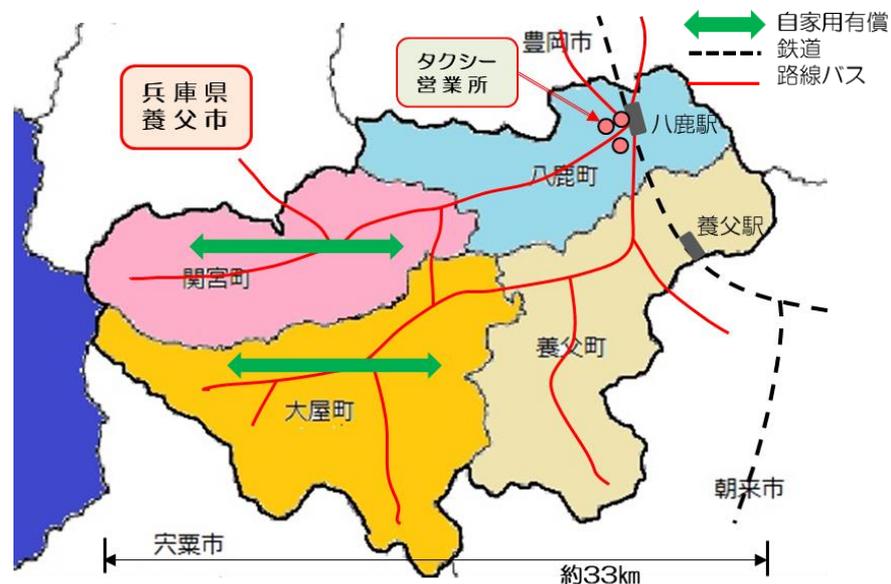
交通事業者が運行管理を担っている事例【兵庫県養父市】

養父市の交通状況概要

- 鉄道：JR山陰本線が市内東部を南北に運行
- バス：全但バス（株）が市内の東西を接続する路線バスの運行を担う
- タクシー：3事業者がJR八鹿駅を中心とした営業を行う（全22両）

養父市における自家用有償旅客運送の特長

- タクシー事業者の運行管理者がNPO法人の運行管理業務を兼務し、タクシーと自家用有償の配車を一本化。**ニーズに合わせた**役割分担**。
 【タクシー】JR八鹿駅中心の運送及び大屋地域・関宮地域と市東部間の運送
 【自家用有償】大屋地域・関宮地域の各地域内で完結する運送を担当
- 運行主体：NPO法人養父市マイカー運送ネットワーク
- 運行開始日：平成30年5月26日
- 運送の対価：2km600円（以後750mごとに100円）



NPO法人養父市マイカー運送ネットワーク

NPOが使用権限を有する自家用自動車
(住民ドライバーの持ち込み)



タクシー事業者

運行業務

運行管理・車両整備管理・配車

住民ドライバー

タクシー事業者が運行管理を行い、
より安全性の高い移動手段の確保が実現。

【観光客を含む来訪者を輸送対象として明確化】

- ・地域住民だけでなく観光客を含む来訪者も対象とすることを法律において明確化することを検討

現行の輸送対象の考え方 (省令に規定)

地域住民

市町村長が認めた場合 (※)

地域住民
+
観光客を含む来訪者

法律で明確化

明確化する輸送対象の考え方 (法律に規定)

地域住民
又は
観光客を含む来訪者

(※) 地域の交通が著しく不便であることその他交通手段の確保を図ることが必要な事情があることを市町村長が認めた場合

【期待される効果】

- ・インバウンドを含む観光ニーズの取り込みにより、生活交通も含め、地域交通の持続性が高まる
- ・観光客の移動ニーズに対応し、地域の観光資源の活用を図る

観光ニーズに対応した事例【沖縄県宮古島市】

宮古島市の交通状況概要

- バス：平良港（ひららこう）を中心に3者が7路線を運行
- タクシー：13事業者が市内で稼働（全188両）も、**大型クルーズ船（3,000人以上）の寄港時には対応できない状況**

宮古島市における自家用有償旅客運送の特長

- 宮古島タクシー事業協同組合が運行委託を受け、不足しているエリア・時間 帯を踏まえ配車
- 大型クルーズ船寄港時のタクシーの不足**が予想される場合に、以下の運送
 - ・**観光客を中心とした平良港～市中心部間のマイクロバスでの運送**
 - ・市中心部での通院や買物等地域住民の日常生活のための乗用車での運送
- 運行主体：宮古島市（宮古タクシー事業協同組合へ運行委託）
- 運行開始日：平成30年9月5日
- 運送の対価：1回300円



○輸送対象

**宮古島市の地域住民
又は
大型クルーズ船の観光客**

大型クルーズ船寄港時の観光客のタクシー待ち時間の改善が図られた。



30分以上タクシーを待つ観光客



マイクロバスによる運送

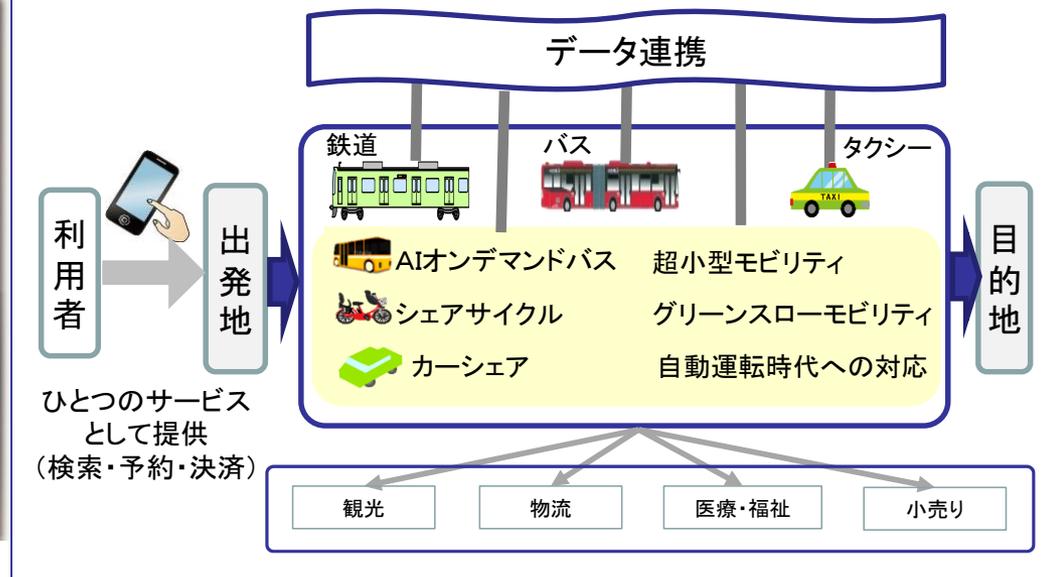
MaaS (Mobility as a Service) の出現

スマートフォンアプリ「Whim」(フィンランドMaaS Global社)



2014年、ヘルシンキ市において域内の自家用車を2025年までにゼロにするロードマップが提示
⇒2016年、様々な公共交通を、一括で検索・予約・決済できるアプリ「Whim」がスタート

Mobility as a Service (MaaS)



※未来投資会議 構造改革徹底推進会合 地域経済・インフラ会合(平成30年4月17日) 計量計画研究所 牧村氏 発表資料より抜粋

MaaS (Mobility as a Service)は、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスのこと。

新たな移動手段(シェアサイクル等)や関連サービス(観光チケットの購入等)も組合せることで、よりきめ細やかにニーズに対応可能に。

地域が抱える課題の解決

地域や観光地における移動の利便性向上

マイカー依存からの脱却と既存公共交通の有効活用

高齢者の外出機会の確保や交通安全

スマートシティの実現

●データ連携の環境整備を進める。 ●制度を見直す。 ●地域ごとにビジネスモデルを考える。

●駅から駅ではなく、「door to door」で考える。

●交通結節点、道路も見直す。

▶既存の多様な交通モードやファースト・ラストマイル等を担う新型輸送サービスを複合的に活用することが重要

新型輸送サービスの推進

- 各地域において多様化している移動ニーズにきめ細やかに対応するためには、MaaSのみならず、様々な特性を持つ新型輸送サービスの推進・普及が有効。
- 実証実験に対する支援等を通じて、オンデマンド交通やグリーンスローモビリティ、超小型モビリティ、自動運転による交通サービス等の新型輸送サービスの推進を早急に図る必要がある。

(※) 新型輸送サービス: MaaSに統合可能なサービスのコンテンツとしての、シェアサイクル、カーシェア、オンデマンド交通、超小型モビリティ、グリーンスローモビリティ、自動運転による交通サービス等

オンデマンド交通	グリーンスローモビリティ	超小型モビリティ	自動運転による交通サービス
----------	--------------	----------	---------------

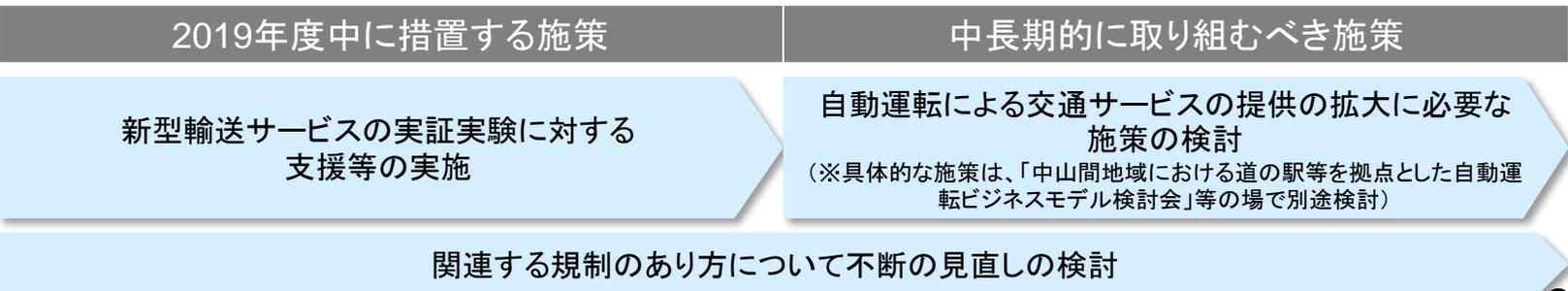
- | | | | |
|---|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 都市部の交通空白地域や、多様で不確実な移動ニーズがある観光地での活用が期待 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢化が進む地方部や観光地での活用が期待 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 狭い路地の多い大都市の密集地域や観光地の移動に適合 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 近年急速に進む運転者不足への対応として、自動運転の活用が期待 |
|---|--|---|--|



提供: NTTドコモ



今後の取組方針



(一社) ソーシャルアクション機構

- デイサービス送迎車両の空席を活用したシェアリング移動サービス（相乗り）を実現する無人のAI配車システムを提供。
- デイサービス利用者が、日常の買い物や通院、親戚宅を訪問する際に利用することで、QOL向上に貢献。広域で活用が進めば交通弱者対策にも。

製品・サービス概要

- ◆ デイサービス利用者が、利用日ではない非通所日に、通院や買い物等で外出したくなった時にスマートフォンを使って送迎中のデイサービス送迎車両の空席を使って、移動することを可能としたサービス。
- ◆ 同法人の送迎配車システム『福祉Mover』と、公立はこだて未来大学のAI技術SAVS(Smart Access Vehicle Service)を融合することにより実現。
- ◆ 非通所日にも外出しやすい環境を整えることで、利用者のQOL向上にも資する。
- ◆ 交通弱者の中の交通弱者である、デイサービス利用者が対象。
- ◆ 法令順守のサービス。
- ◆ 法人の垣根を越えての活用を構想。

製品・サービスのイメージ図

The image shows a mobile application interface on the left and a photograph of a white van with a wheelchair ramp extended on the right. The app interface includes a progress bar for '乗車' (boarding), '行先' (destination), '人数' (number of people), and '確認' (confirmation). Below this is a list of selectable destinations: '自宅(デイトレセンター)', '足利市役所', '足利日赤', 'アピタ足利店', and '足利銀行東支店'. A 'サポートに電話' (call support) button is at the bottom. The right side of the app shows a map with a location pin and a list of details: '車両 31号車', '乗車場所 自宅(デイトレセンター)', '迎車予定時刻 11:40', '人数 通常座席2人', and 'お名前 ★日高 太郎'. A 'サポートに電話' button is also present at the bottom of the app screen.

導入の効果

- 非通所日の利用者のQOL向上、行動範囲の拡張
- 施設としての付加価値向上、差別化
- 送迎配車計画の大幅な省力化
- 送迎業務の効率化、安全性の向上

導入実績

- 公立はこだて未来大学の平成28年度総務省「戦略的情報通信研究開発推進事業」(SCOPE)を活用し、同大学発ベンチャー(株)未来シェアとともに、実証実験を平成30年11月より実施。
- 群馬県太田市の太田デイトレセンターが所有するデイサービス送迎車両38台を対象。
- 平成31年2月末の実証実験後も実証事業中。相乗り体験も可能。

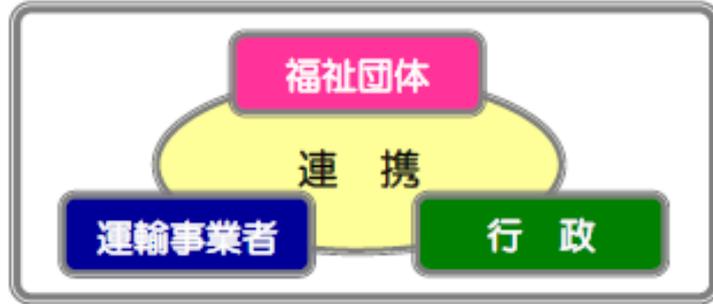
法人概要

所在地 群馬県高崎市	設立 2016年3月	代表者 代表理事 北嶋 史誉
---------------	---------------	-------------------

- 『ICTリハ』介護予防・介護改善のためのプラットホーム事業開発のために(株)エムダブルエス日高により組織。
- 平成28年度経済産業省の健康寿命産業創出推進事業採択。
- 群馬イノベーションアワード2016「スタートアップ部門」入賞
- ぐんぎんビジネスサポート大賞2016優秀賞受賞

全ての関係者の皆さんへのご提案

関係者の皆さんへ！



福祉団体の皆さん

小さく産んで大きく育てる！
できるところから始めませんか？

運輸事業者の皆さん

厳しい環境下、続けるには変化も必要。
地元のニーズに耳を傾けて！

行政（福祉部門・教育部門）の皆さん

交通手段については運輸部門に相談を！
餅は餅屋、今ある資源もご活用下さい。

行政（まちづくり部門）の皆さん

交通はまちづくりに不可欠な要素。
運輸部門とも相互に連携を！

行政（運輸部門）の皆さん

多様な交通手段に着目しつつ、まちづくり全体の中での交通を考えることが重要。
困ったときには運輸局・支局にご相談を！

まとめ

- 関係者が**意見交換を密にし**、お互いの事情を知ることが第一歩
- **相手の立場**を考えて、**実現可能な策**を協力して練り上げることが大事です
- 自らの利益の満願を目指すより、互いに**妥協し合っ**て**早期実現**可能な現実的な解を追求しませんか
- 小さく産んで大きく育てる、**実績は最大の武器**です
- 互いに足りないところ、不得意なところは得意な者に任せることも（**餅は餅屋**）
- 新たな手法の導入に囚われずに（**既存の事業者&サービスの有効活用**が合理的な場合も）