

# 皆で地域交通をつくるための各サービスの改善

---

自動車局

平成29年4月10日

はじめに

(1) バス・タクシー

(2) 自家用有償運送

(3) 「共助」

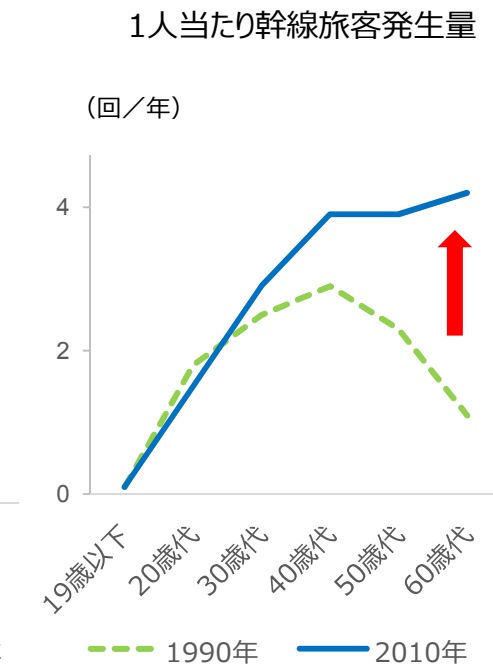
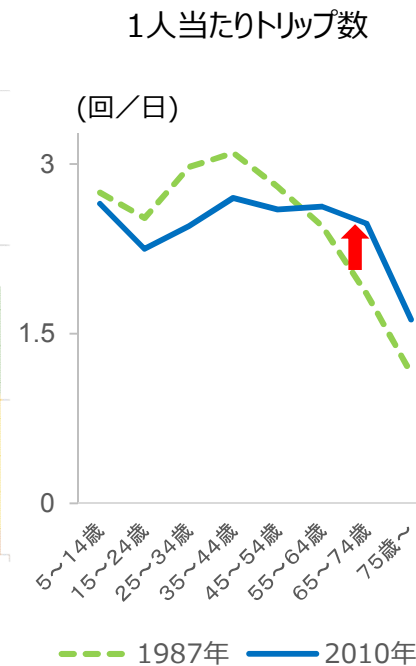
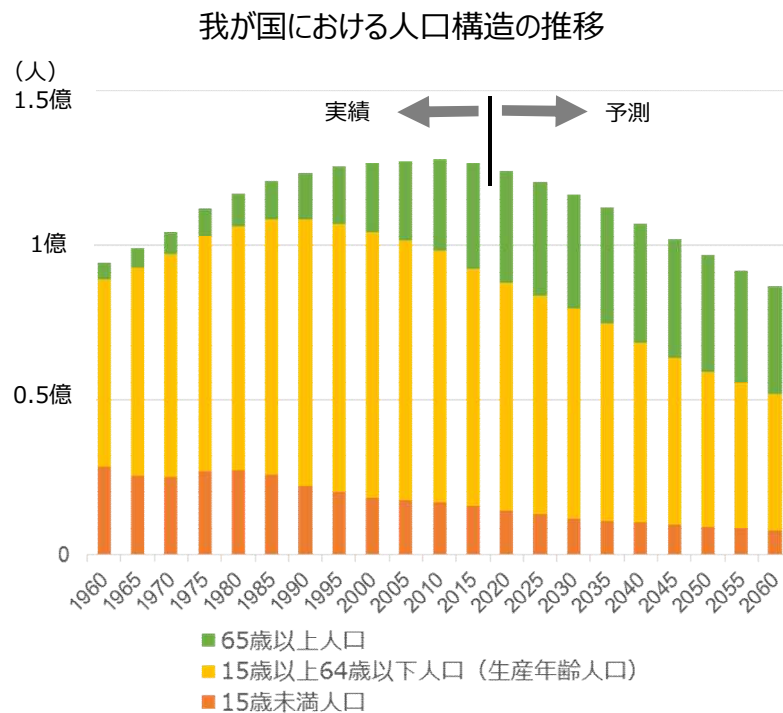
おわりに

## 検討にあたっての三原則

- ① 最低でもwin-win（できれば三方良し）を目指す
- ② 「高齢者」だけでなく地域全体のこととして考える
- ③ サービスの内容に応じた安全・安心を確保する

# 高齢者の移動の増加

- 今後50年で、65歳以上の人口は3,400万人から400万人増加。  
(生産年齢人口は7,100万人から2,300万人減少。)
- 若年層の外出率は減少し、いずれ人口の4割を占める高齢者の外出率は増加。  
(非日常の長距離移動において特に顕著。)

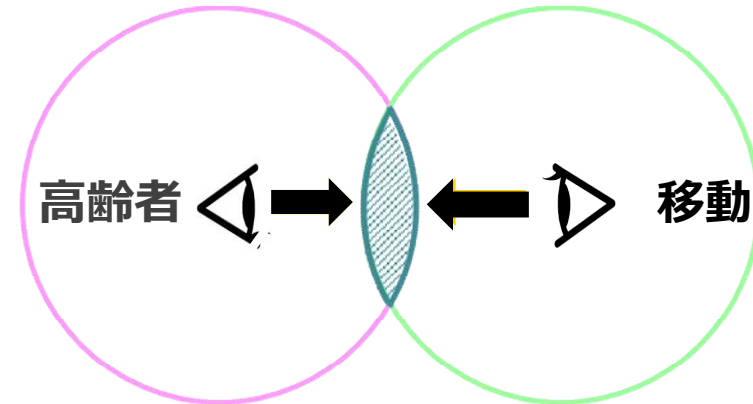


# 高齢者をめぐる変化への対応

## 高齢者概念の変化

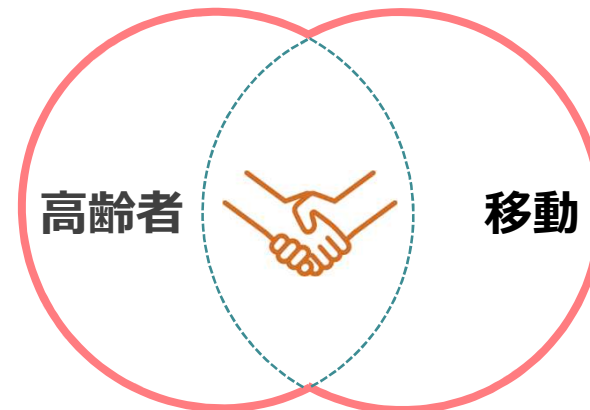
- 65歳以上が高齢者？
  - × 画一的に年齢で高齢者をとらえること
  - × 高齢者 = 支えが必要な人
  - 身体能力・認知能力は多様
  - 意欲・能力のある人は支える側に
  
- 高齢者は所得が低い？
  - × 収入だけを考えること
  - 収入だけでなく資産も考えること

## 高齢者と移動の関係の変化



### それぞれの観点から考慮して検討

- 高齢者数↑・高齢者による事故↑
- ポストマイカーの移動手段

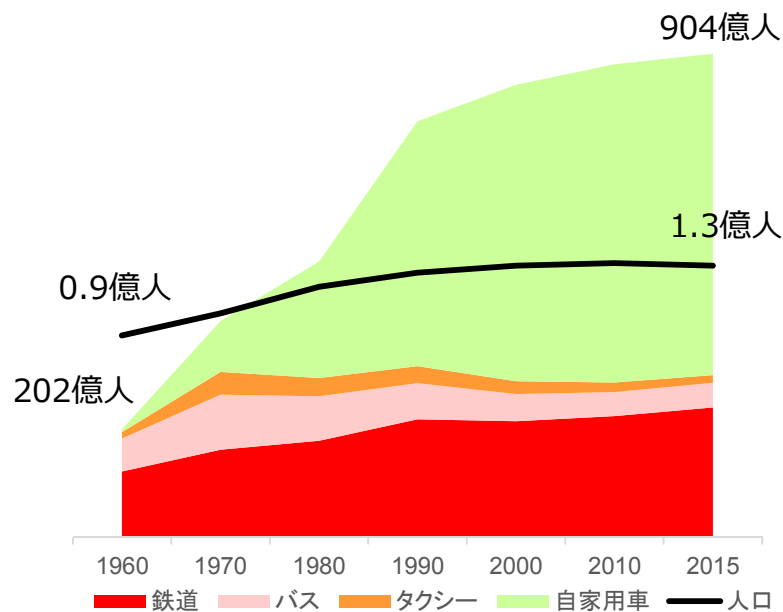


### 縦割りではなく協同して検討

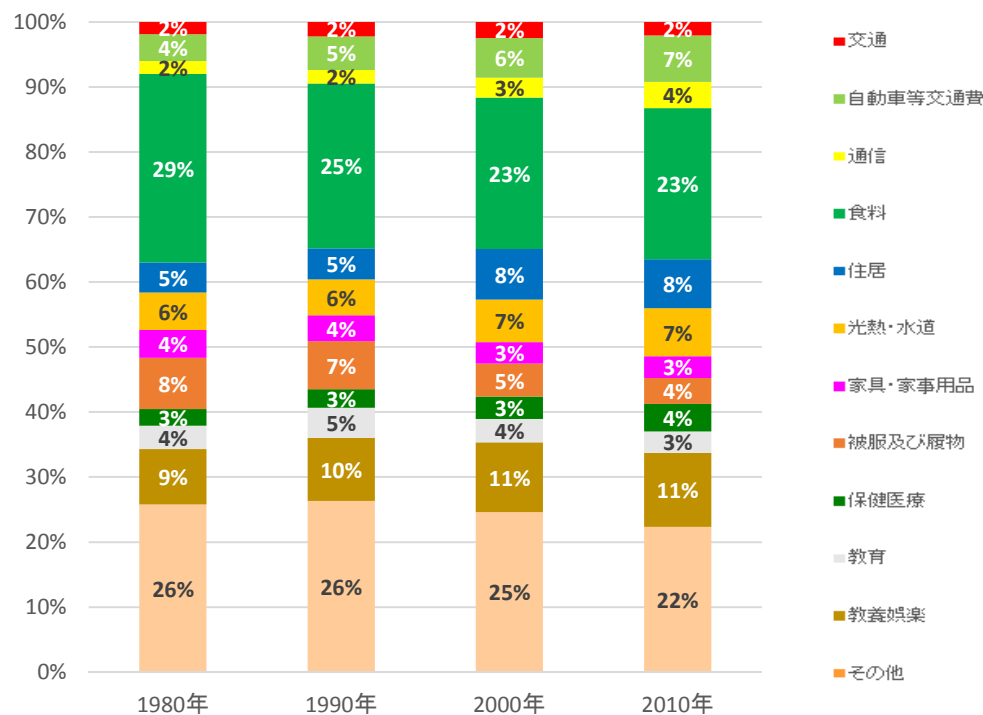
# 国内旅客輸送量等の推移

- 様々な輸送モードの合計利用者数は、人口の伸びを上回るペースで増加。  
(1人当たりの移動回数は増加。)
- 家計の消費支出のうち、交通費の割合は増加。

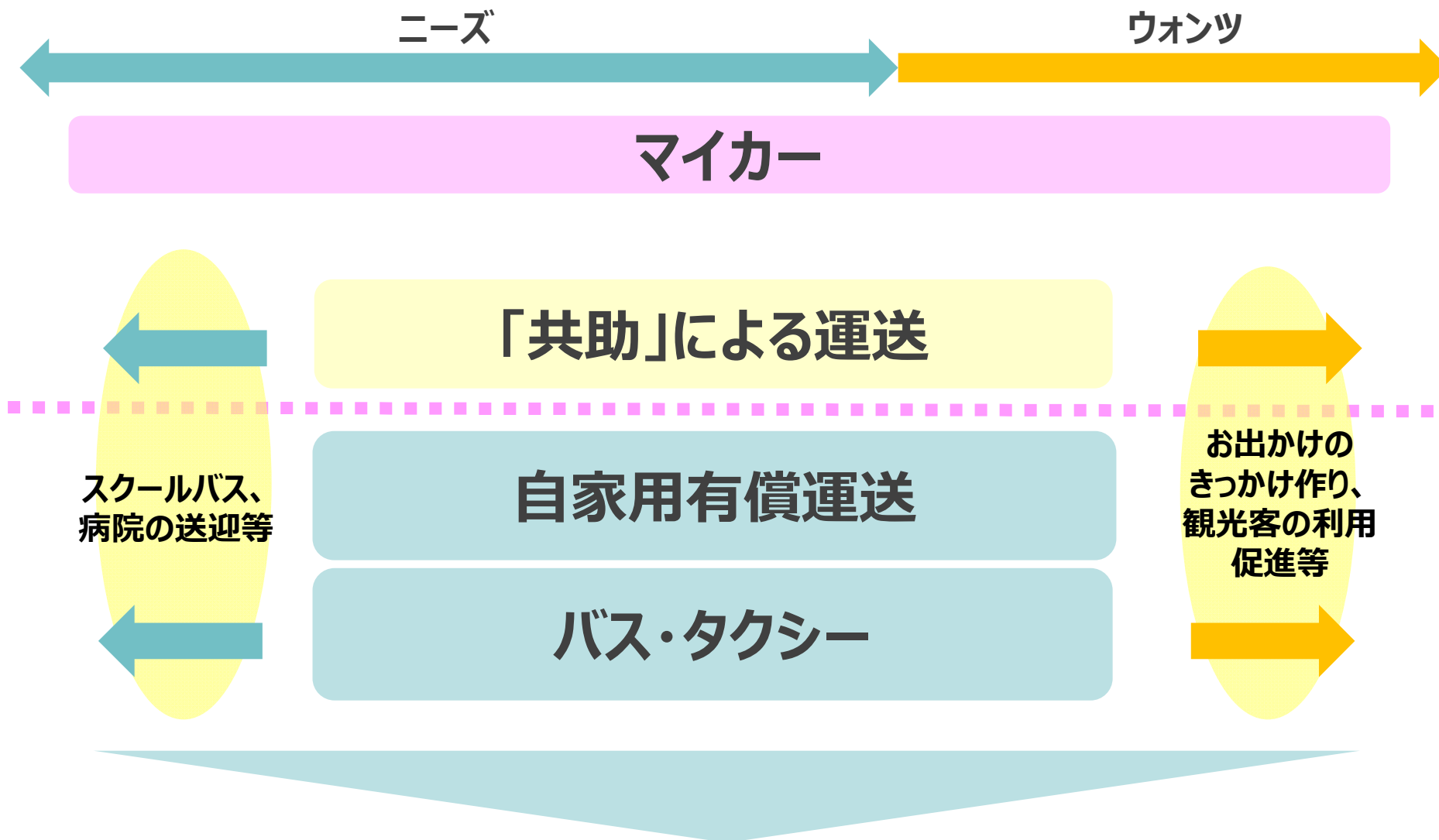
輸送モード別の年間利用者数と人口の推移



家計の消費支出における費目別割合



# ニーズだけでなくウォンツを実現する移動



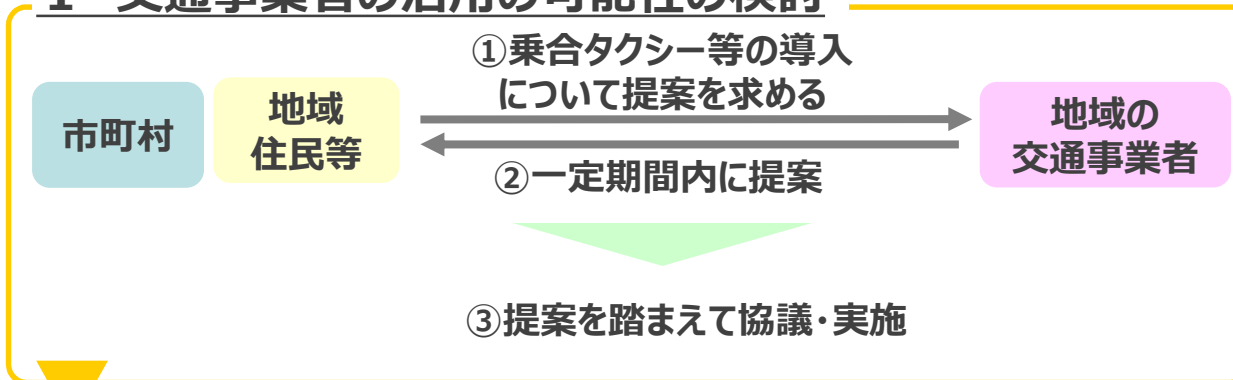
色々な主体が同じテーブルで議論する

# 適材適所の導入を円滑化する仕組み

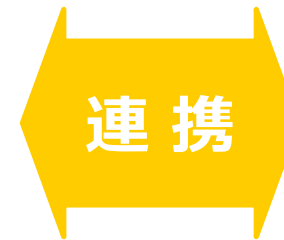
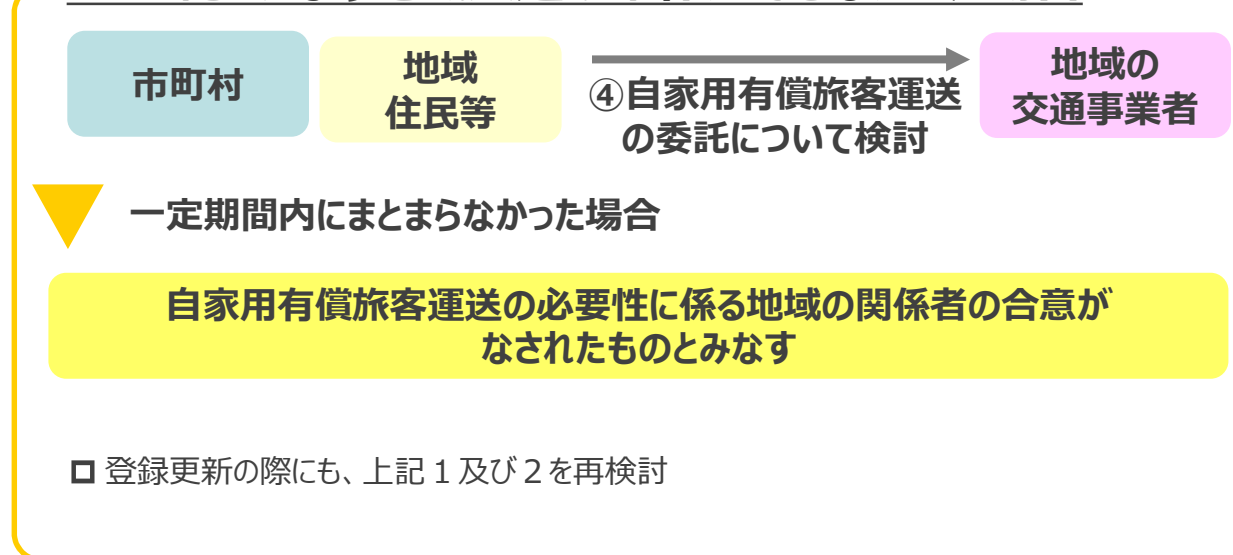
□ 地域交通ネットワークの担い手の仕分けを行うための検討プロセスをガイドライン化してはどうか

## 地域交通の検討プロセスに関するガイドライン（イメージ）

### 1 交通事業者の活用の可能性の検討



### 2 上記1により地域交通の確保ができなかった場合



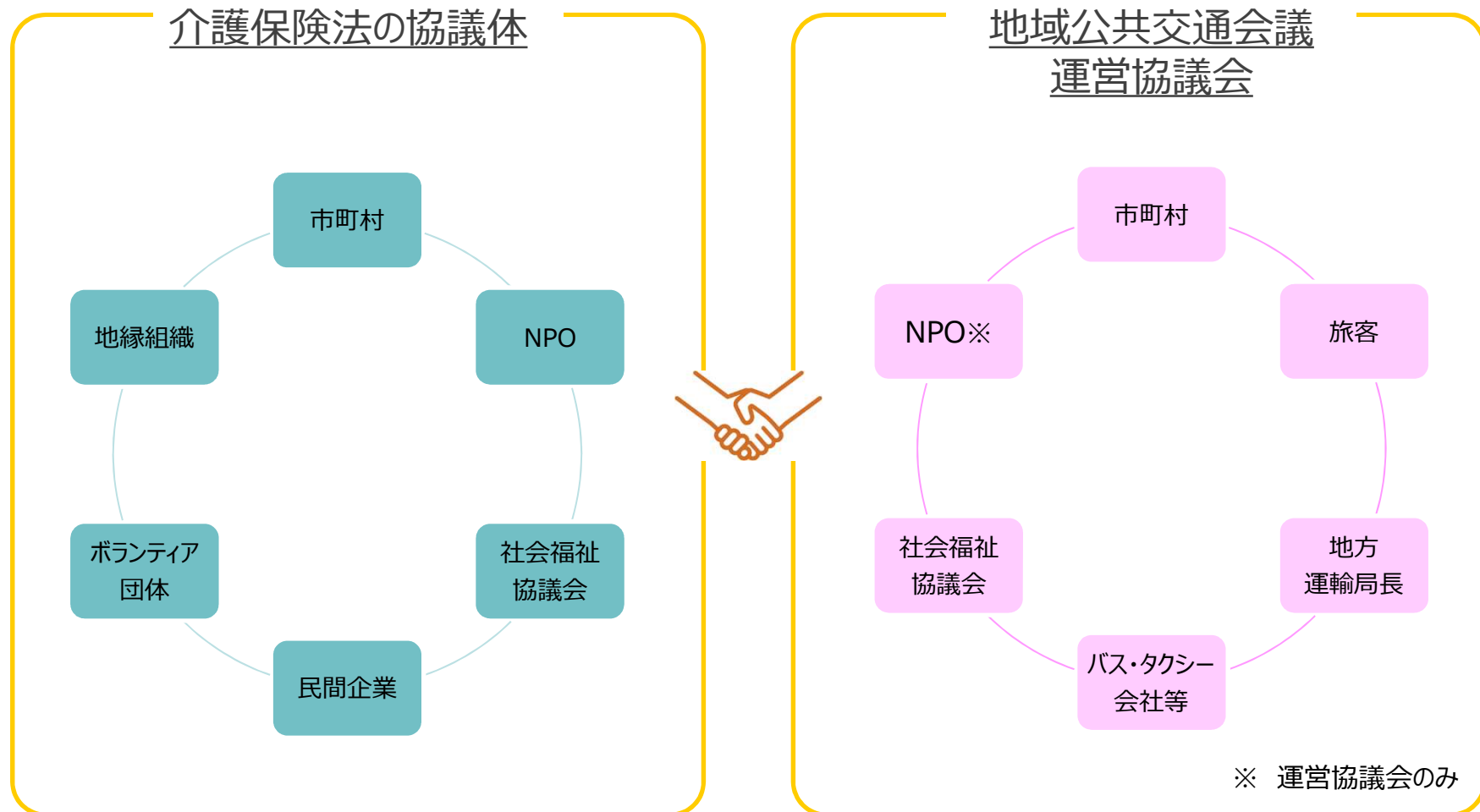
「共助」による  
地域交通  
の確保

「共助」の組織化にあたっては、左記1及び2も並行して検討



## 協議会の連携

- 介護予防・日常生活支援総合事業（総合事業）では、訪問・通所サービスなどの介護サービスや65歳以上の元気な高齢者も対象とした一般介護予防事業について、コーディネーター・協議体を形成しサービス創出に係る議論を行うこととしている。
- この協議体と地域公共交通会議等の連携を図れないか。

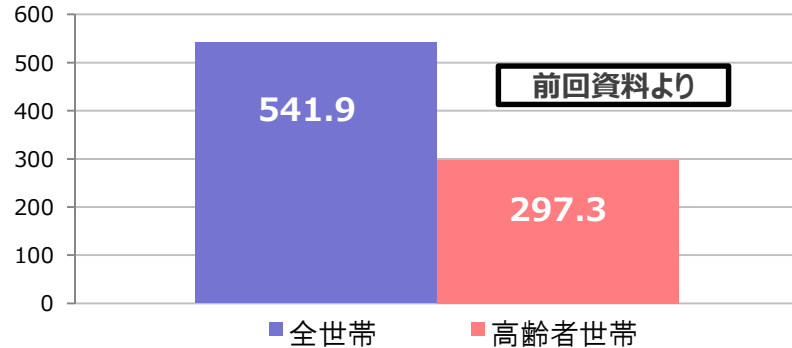


# 所得⇒資産への発想の転換：例) 乗り放題

## 所得と資産

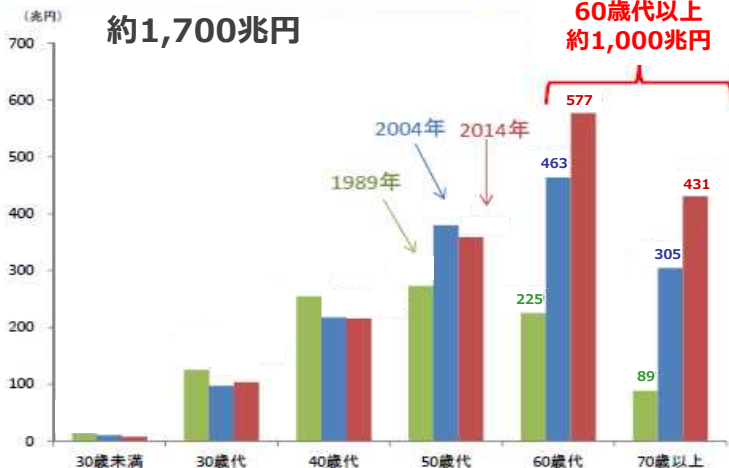
### ■ 1世帯当たりの平均所得金額（平成26年）

1世帯当たり平均所得金額（万円/世帯）



資料：厚生労働省「国民生活基礎調査」(平成27年)

### ■ 年代別金融資産保有総額（平成26年）



(出所) 日本銀行「資金循環統計」、総務省「全国消費実態調査」より推計

## 免許を返納したら・・・



- 家計調査報告によると、年間の自動車等関係費は約20万（全世帯平均）。なお、地域公共交通に係る費用は約6万円（全世帯平均）。
- 免許を返納し、自動車を処分した場合には、**10年間で約200万円分**のコストが浮く。



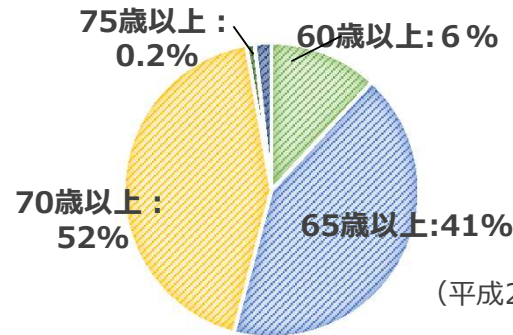
例えば、対象者・エリア・時間帯を限定した1ヶ月、6ヶ月、1年、10年等の「**地域交通定期券（乗り放題）**」を提供



# 高齢者への支援の拡充

□ 身体機能等に関わらず一律に年齢によっている事業者の高齢者割引や自治体の助成について、地域の実情に応じて見直すべきではないか。

実施車両数：19,061台（全体の約10%）



（平成28年1月末時点・国土交通省調査）

## 高齢者割引の対象年齢 （法人タクシー）

## 高齢者の支援に関する施策例

	高齢者タクシー利用補助事業 （山形県大石田町）	マイタク（移動困難者へのタクシー運賃助成制度） （群馬県前橋市）	高齢者運転免許証自主返納支援制度 （石川県輪島市）
対象者	70歳以上の夫婦のみ又は一人暮らし世帯で自家用車（貨物車を含む）を所有していない世帯	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 75歳以上</li> <li>□ 65歳以上で運転免許なし</li> <li>□ 身体障害者、妊産婦等</li> <li>□ 運転免許自主返納者</li> </ul>	有効期限内の運転免許を自主返納した満70歳以上の者
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ タクシーの基本料金の90%（560円）を助成</li> <li>□ 利用券は月2枚、年間24枚を限度として交付。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 二人以上の相乗り利用の場合、一人一乗車につき最大500円</li> <li>□ 単独利用の場合で2000円以下の場合には運賃の半額、2000円を超える場合は1000円を支援</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ タクシー券・バス券（合わせて2万円以内）を支給</li> </ul>
予算額	742千円（平成28年度）	11,909千円（平成27年度）	1,000千円（平成27年度）

はじめに

**(1) バス・タクシー**

(2) 自家用有償運送

(3) 「共助」

おわりに

## 乗合タクシーに関する自治体との連携

「乗合タクシー導入のための都道府県タクシー協会が行う自治体訪問活動及び情報交換等についてのご指導・ご支援のお願いについて（要望）」（抜粋）

（平成28年11月9日 全国ハイヤー・タクシー連合会より  
国土交通省自動車局長あて要請）

一部の協会からは、「自治体の中には、地域交通を担当する部署が設置されていなかったり、担当者が配置されていないなどにより、地域公共交通としてのタクシーに対する理解が乏しく、乗合タクシー導入に関して思うような対応がいただけない。」との意見が寄せられております。

その一方で、運輸局・支局のご支援を得ながら自治体訪問活動等を行っている協会からは、「自治体関係者に地域公共交通としてのタクシーの役割や、乗合タクシーへのご理解を深めていただくことができた。」との報告も上がってきております。

弊連合会としては、乗合タクシーは、路線バス撤退後の地域における最後の公共交通機関としての役割が期待されていることから、引き続き、自治体に対して、その導入を働きかけて参る所存ではありますが、国土交通省におかれましては、上記の事情をご賢察いただき、都道府県タクシー協会が行う乗合タクシー導入のための自治体訪問活動に対しての運輸局・支局を通じてのご指導・ご支援を賜りますようお願い申し上げます。

「乗合タクシーに関する都道府県タクシー協会と自治体の情報交換等に係る協力について（依頼）」（抜粋）

（平成28年11月14日 国土交通省旅客課長より  
地方運輸局自動車交通部長等あて通達）

乗合タクシーは、過疎地その他の交通不便地域における地域住民の移動手段の確保に有効な手段の一つです。一方で、各地域において乗合タクシー事業の提案をしたい事業者と自治体との連携が十分に図られていない状況にあります。このため、貴部におかれましては、交通政策部とも連携し、都道府県タクシー協会が行う乗合タクシーに関する自治体訪問活動等が円滑に進むよう同行等により支援願います。

また、タクシー事業者の提案が地域の公共交通の維持・確保に有益であると考えられる場合は、地方公共団体に対し、地域公共交通会議等へのタクシー事業者の参画を促すよう働きかけ願います。

なお、本件に関し別添のとおり総合政策局公共交通政策部交通計画課から各運輸局交通政策部あて通知していることを申し添えます。

○乗合タクシー導入事例

[http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk3\\_000067.html](http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000067.html)

<http://www.taxi-japan.or.jp/pdf/CaseStudies.pdf>

利用者同士の  
 ネットワーク化  
 による  
 相乗り促進

前回資料より

- スマートフォンやタブレットのアプリを通して、利用者をマッチングするサービスの例（タクシー利用を前提としたもので、自家用車による白タク行為は対象外）

「WithCab」



「相乗屋.net」



「AINORY」



高齢者にも使いやすいよう

スマートフォンや  
 タブレットの操作性向上を  
 図るとともに、

地域のコミュニティに  
 おける普及を促進

- 新サービス実現に向け、制度設計のための実証実験等を実施【H29年度予算案】

配車アプリを活用し、効率的で割安な運送を可能とする**相乗りサービス**の実証実験等

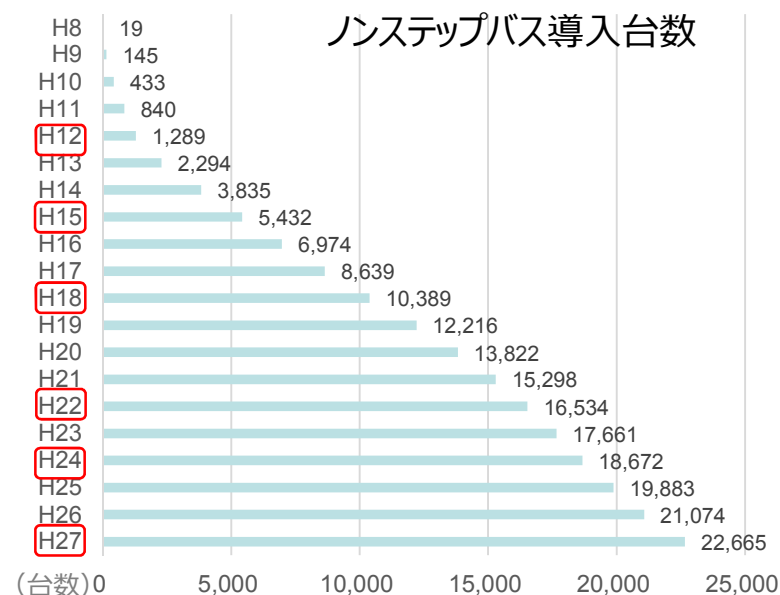
効果

- 運送の効率化による**生産性の向上**・利用者の選択肢の増加・割安な運賃でのサービス提供



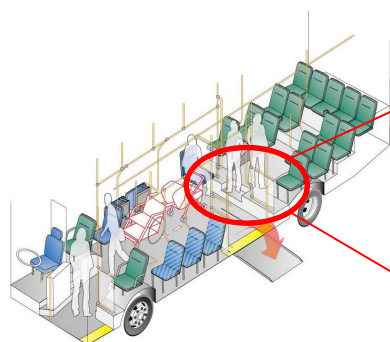
## 【ノンステップバスの経緯】

- H12年 交通バリアフリー法施行（導入目標：20%～25%）  
バリアフリー車両への補助制度開始
- H15年 ノンステップバス標準仕様策定
- H18年 バリアフリー法施行（導入目標：30%）
- H22年 基本方針改定（導入目標：適用除外車両以外の70%）
- H24年 バリアフリー車両に係る自動車重量税・自動車取得税の特例措置開始
- H27年 ノンステップバス標準仕様改正（通路幅の拡張、フリースペースの拡張等）



## 【ノンステップバスの今後】

- 本年夏にノンステップバスの義務化について結論を得る予定。
- 併せてフルフラットバスを次世代の標準仕様（ノンステップバス2.0）とすべく、協議会を設置し、平成30年度末までに標準仕様を策定する。



標準仕様ノンステップバス



車内に段差



**フルフラットバス**  
車内に段差がないため移動しやすく、車内事故の低減も期待される。

# UDタクシーの導入促進

「移動等円滑化の促進に関する基本方針」(平成23年3月31日策定)

平成32年度までに、約2万8000台の福祉タクシー(ユニバーサルデザインタクシーを含む。)を導入する。



- 車椅子のまま乗車可能
- トランク収容量も多い
- 高齢者、障害者、訪日外国人等幅広い利用者の利便性の向上

ユニバーサルデザインタクシーの導入が進めば、福祉タクシー事業の繁忙期(平日午前中の通院等)以外の時間帯にタクシー事業を行うことにより、持続的な福祉タクシー事業の実施にもつながる。

## ■ 国の補助制度

UDタクシーの車両価格の1/3  
(上限額60万円/1両)

## ■ 地方公共団体の補助制度

○東京都の例(次世代タクシーの普及促進事業助成金)  
UDタクシーの導入経費  
(非UD車両の価格から国補助金を除いた額)  
(上限額60万円/1両)

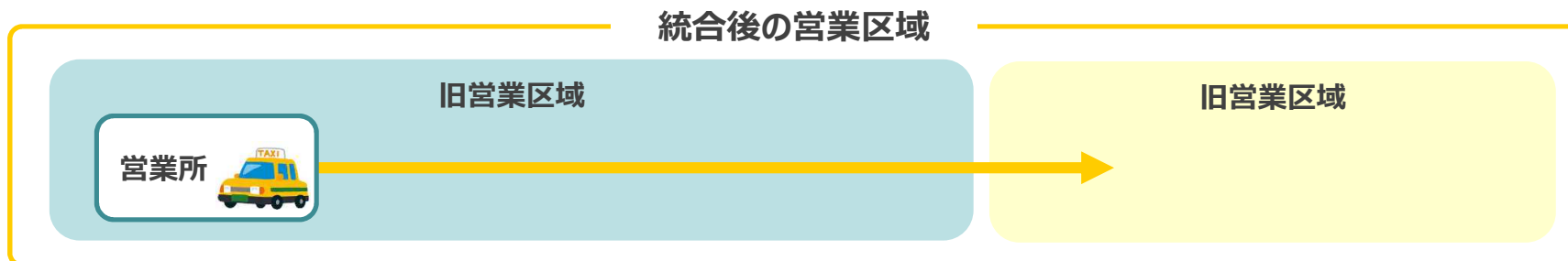
○横浜市の例  
(上限額12万円/1両)  
○川崎市の例  
(上限額20万円/1両)



# 過疎地における移動手段の維持

## □ タクシーの営業所あたりの最低車両数の維持が困難場合の検討策

### ① 営業区域の統合



### ② 営業区域内の一部地域（合併前の旧町村単位など）に対する限定的な最低車両数の緩和



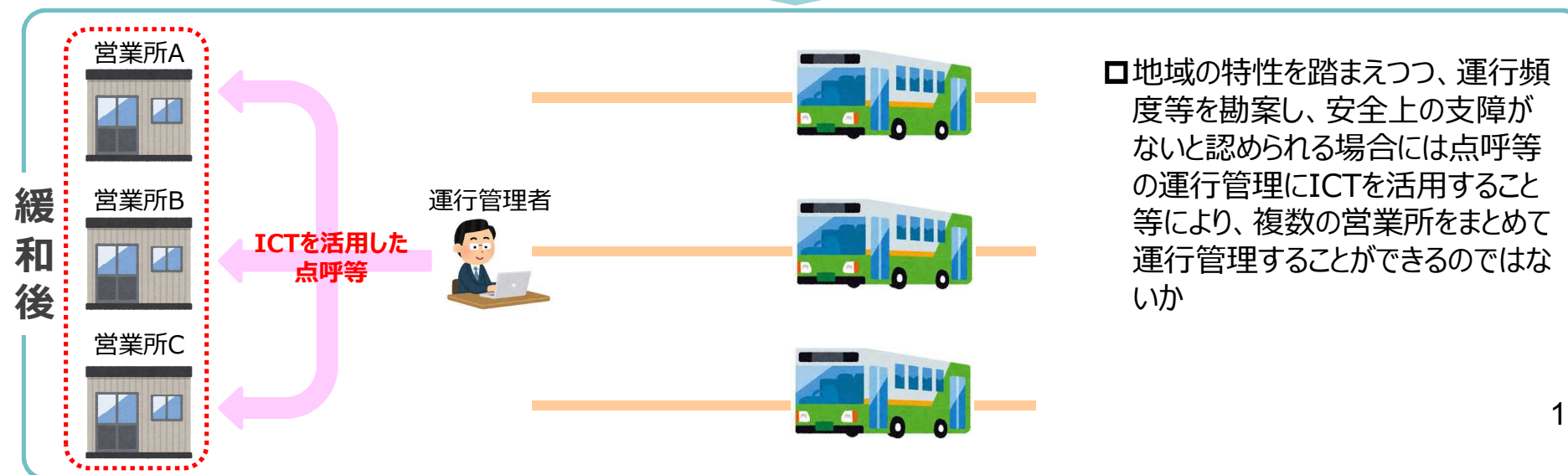
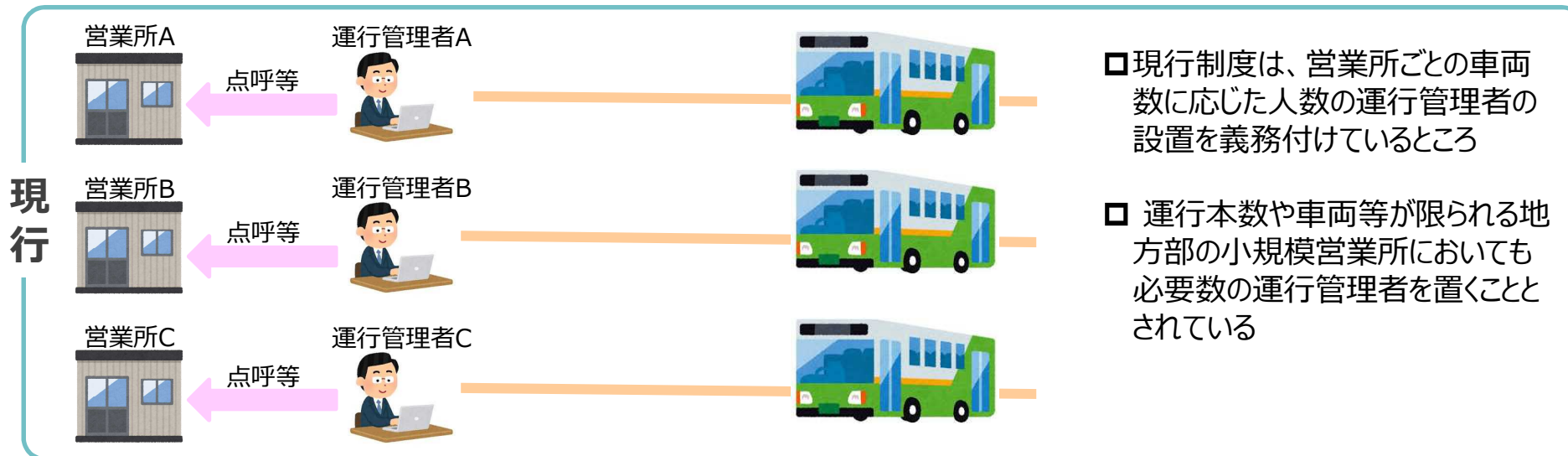
### ③ 営業区域内の交通空白地域における交通手段の検討（自治体との連携による自家用有償旅客運送等）



# 過疎地における運行管理の効率化

営業区域内又は営業区域内の一部地域において公共交通の維持に課題がある場合

(例：営業所の設置が困難等)



はじめに

(1) バス・タクシー

**(2) 自家用有償運送**

(3) 「共助」

おわりに

## 自家用有償運送の活用円滑化

### 現行の取扱い

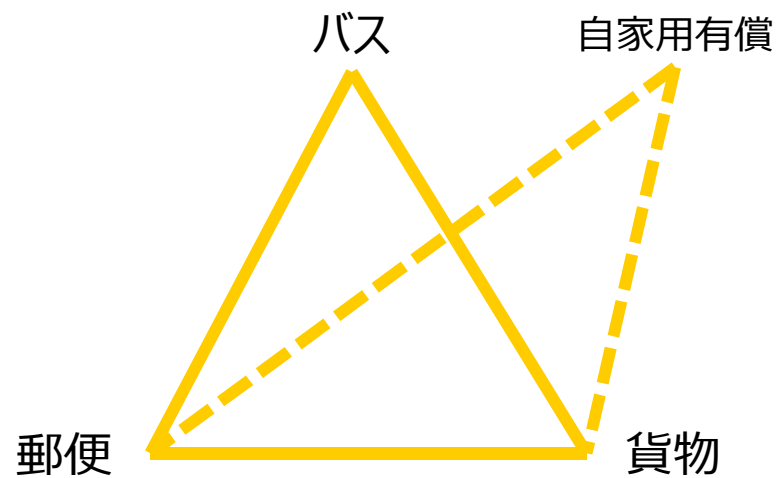
- 地域公共交通会議等において個別に検討・合意
- 地域公共交通会議等においてのみ検討
- 持ち込み車両の活用はNPO等が主体である場合に限定
- 市町村が運送主体となる場合は路線運行のみが可能



### 活用円滑化案

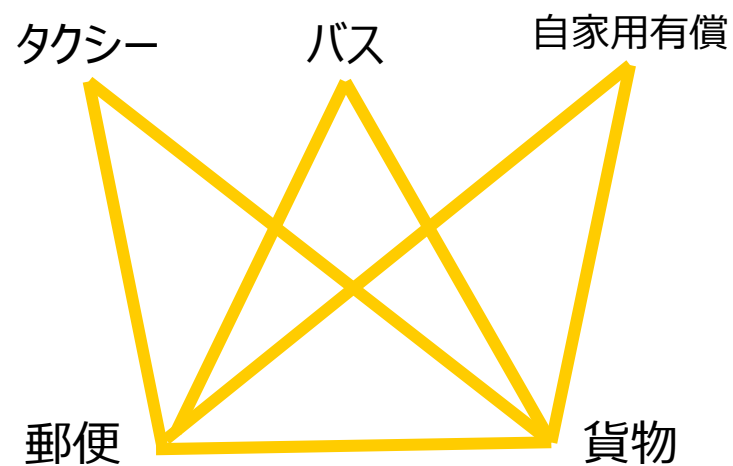
- 合理的・効率的な検討プロセスを定型化  
(ガイドラインを策定)
- 地域公共交通会議等と介護保険法の協議体とが連携
- 持ち込み車両の活用を市町村が主体である場合にも拡大
- 市町村が運送主体となる場合でも区域運行を可能とする

現在行われている形態



※ 平成29年3月29日に宮崎県において1件許可

今後行われる形態



# 過疎地域における自動車運送業の生産性向上プラン

## 課題

- 過疎地域においては、人口減少に伴う輸送需要の減少・担い手の確保が深刻な課題。
- 過疎地域における人流・物流サービスの持続可能性の確保のためには、従来の自動車運送事業のあり方とは異なる新しい事業展開を可能とし、その生産性向上を図っていくことが必要。

## 対策

- 旅客自動車運送事業者は旅客の運送に、貨物自動車運送事業者は貨物の運送に特化してきた従来のあり方を転換し、過疎地域において事業の「かけもち」や自家用有償の仕組みの活用を可能とすることで、自動車運送業の生産性向上を図る。

### 現状



【旅客運送事業の許可のみ取得】  
＜旅客運送に特化＞

- 需要減により採算が悪化
- 担い手の減少

生産性向上が重要課題



【貨物運送事業の許可のみ取得】  
＜貨物運送に特化＞

### 活用円滑化案

#### 旅客・貨物双方の運送を実施



【旅客運送事業・貨物運送事業両方の許可取得】\*



自家用有償旅客運送者

【自家用有償旅客運送者の貨物運送許可取得】\*

旅客運送事業者、貨物運送事業者等が**各々の資産・人材を活用し、互いに補完しあうことで生産性の向上を図り**、過疎地域における**人流・物流の持続可能性を確保**

\*乗合バス事業者が少量の貨物を運送する場合には許可は不要（道路運送法第82条）

\*道路運送法第78条第3号に基づく許可により現行制度上も可能

はじめに

(1) バス・タクシー

(2) 自家用有償運送

(3) 「共助」

おわりに

サービス概要

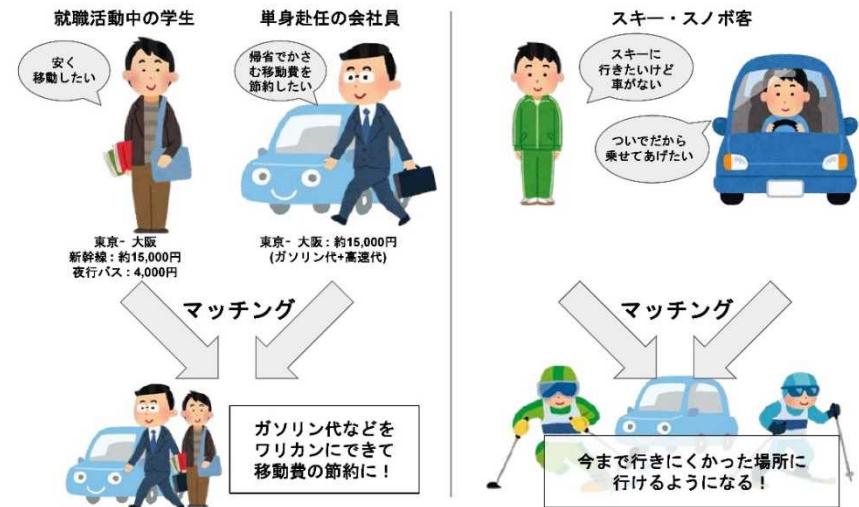


## 相乗りマッチング事業

乗せたい人と乗りたい人をマッチング



利用例



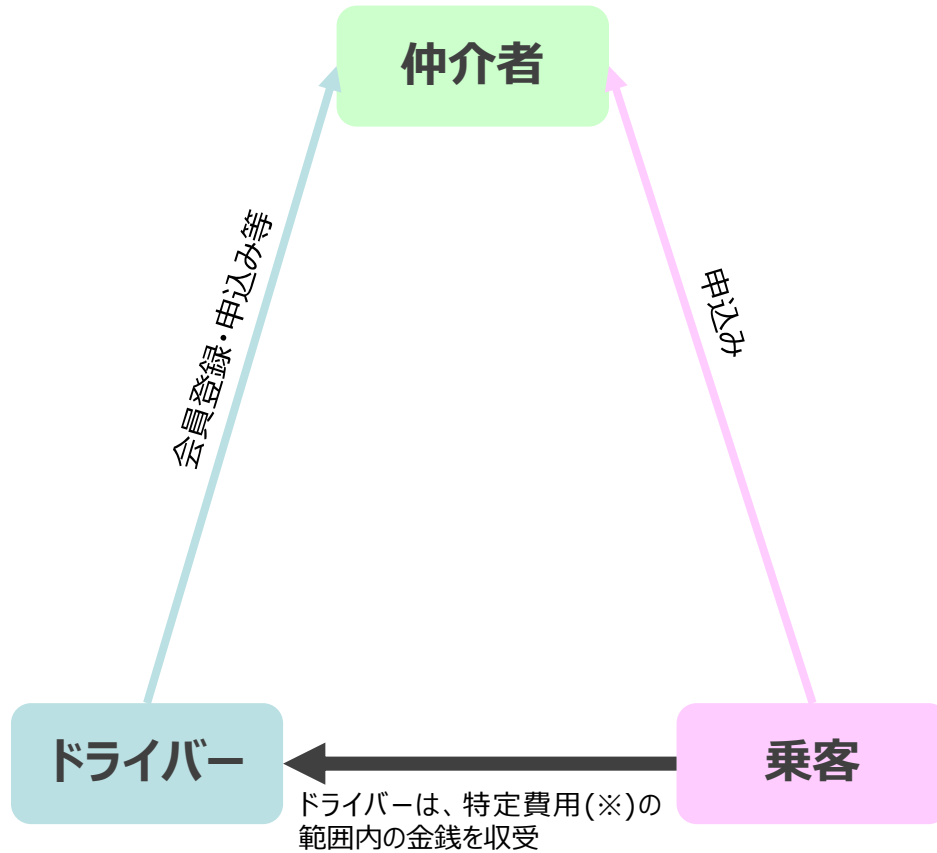


## 旅客を運送する場合に収受可能な費用等について

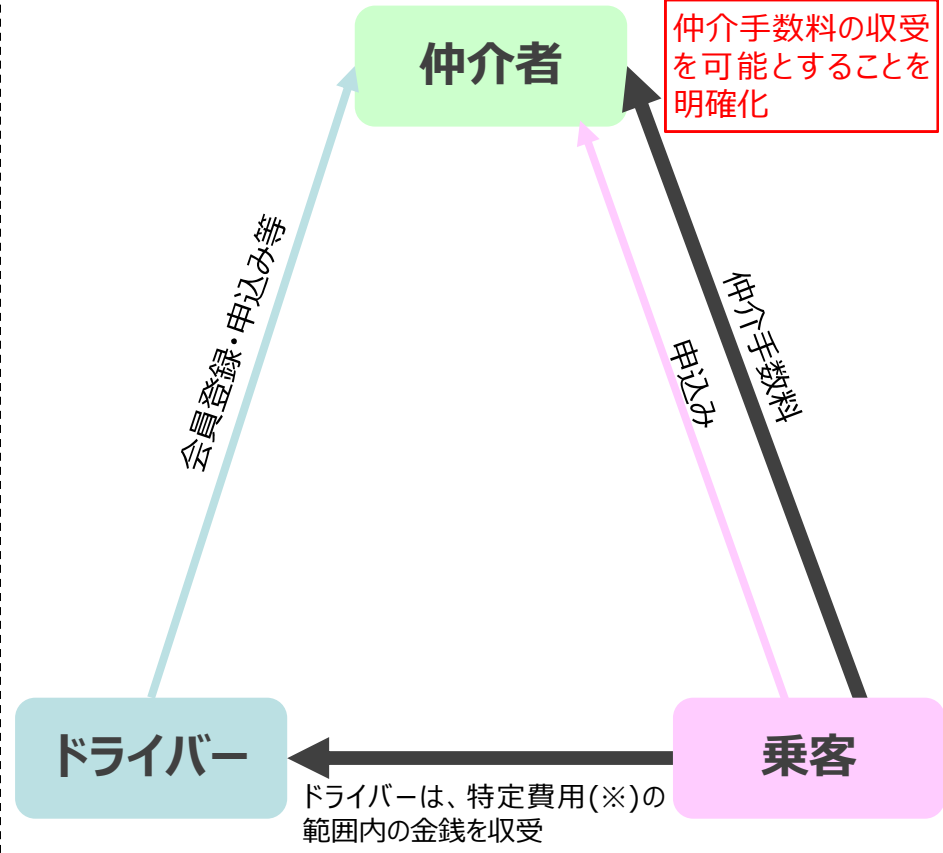
		収受対象
有償	許可 【バス・タクシー事業】	○適正原価・適正利潤の範囲内  道路運送法第9条、第9条の3
	登録 【自家用有償旅客運送】	○実費の範囲内 (下記費用のほか、人件費・事務所経費等を含む)  道路運送法第79条の8
許可・登録不要		○ガソリン代・道路通行料・駐車場料金の範囲内  道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様について (H18.9.29事務連絡)

# 許可・登録を要しない運送

## 現 状



## 改正後



(注) 上図のほか、ドライバーは任意の謝礼を收受することも可能

(※) 特定費用とは、運送行為が行われなかった場合には発生しない費用 (ガソリン代、道路通行料、駐車場代) のこと

はじめに

(1) バス・タクシー

(2) 自家用有償運送

(3) 「共助」

おわりに

# おわりに

H29.1.17 日本バス協会理事会  
 H29.1.18 全国ハイヤー・タクシー連合会常任理事会  
 における国土交通省(自動車局旅客課長)講演資料

## おわりに

国土交通省  
 【機密性2】

まとめると、これからは3K<sup>2</sup>

### (需要サイド)

- ・交通困難者 高齢者 障害者 等
- ・観光客 訪日外国人 国内観光客
- ・交通難民 交通不便地域 過疎地 等

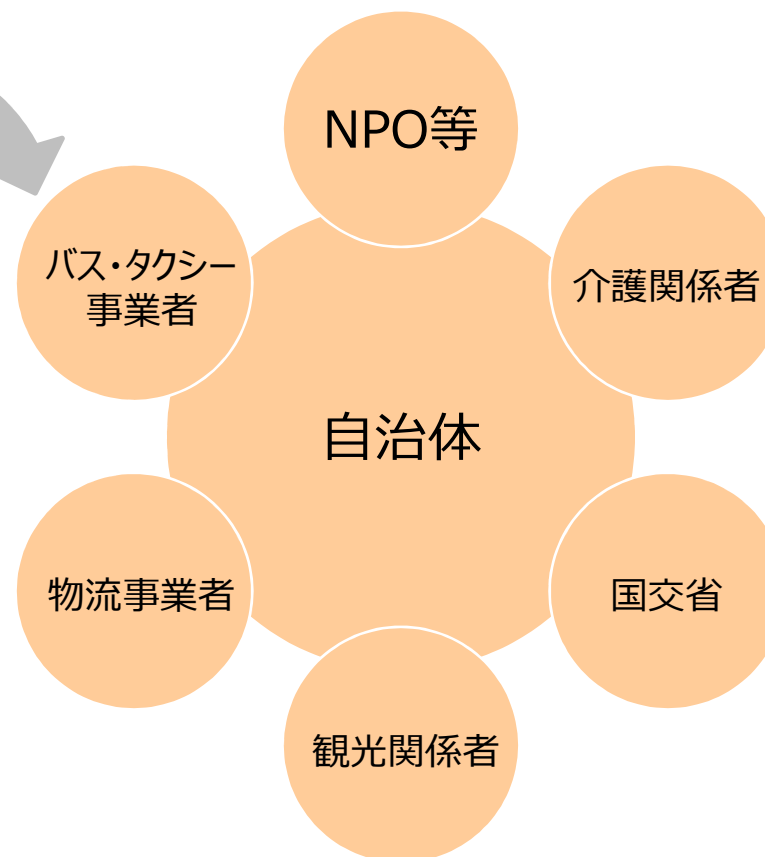
### (供給サイド)

- ・効率化 ネットワーク再編 空車率削減 等
- ・掛け持ち 貨客混載 モード融合 等
- ・高度技術 自動運転→ 安全性・生産性向上

強みを活かして、バス・タクシーの出番

- バス・タクシー事業者は、自治体等との連携や新たなサービスの導入に向けて自ら改革を行う。
- 多様な関係者は、市町村が中心となる協議会において、本日説明事項によるものを含め、移動サービスのあり方を検討・実施・周知する。
- 国土交通省は、これらの取り組みを財政面・制度面を含め支援する。

## 今後の取組



球根の中には 花が秘められ、  
さなぎの中から いのちはばたく。  
寒い冬の中 春はめざめる。

沈黙はやがて 歌に変えられ、  
深い闇の中 夜明けに近づく。  
過ぎ去った時が 未来を拓く。

賛美歌21 575番 抜粋