

想定される基本的な論点（案）

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

- (1) 地域公共交通をめぐる現状と課題を踏まえ、地域の実情に応じてどのように地域交通の確保・利便性向上に取り組んでいくべきか。
- (2) 地域の暮らしや産業にとって不可欠かつ基本的な基盤となる輸送サービスを持続的に提供するためには、関係者（国、都道府県、市町村、事業者、住民等）の役割はどうあるべきか。
- (3) 協議会方式による法定計画制度の活用を促すとともに、計画に基づく事業を確実に効果的に実施するためには、現行制度（網形成計画、再編実施計画、運賃等）をどのように見直すべきか。
- (4) 法定計画に基づき持続可能な輸送サービスの提供を図るため、地域において、事業の改善に向けたマーケティング、目標設定、評価・モニタリング等をどのように行うべきか。あわせて、支援のあり方について、どのように考えていくべきか。

2. 道路運送法の自家用有償旅客運送等制度のあり方

- (1) 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際の法制を整備し、合意形成手続等を容易化すべきではないか。
- (2) 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べきではないか。

3. MaaSの普及に向けた制度のあり方

- (1) MaaSの推進のための制度的な課題は何か。
- (2) 月額制・定額制（サブスクリプション）を導入する場合の課題は何か。
- (3) 地域類型に応じたMaaSのあり方があるため、制度的課題も地域類型に応じて考えるべきではないか。
- (4) AIやIoT等の新たな技術・サービスを活用したMaaS等の新たなモビリティサービスの導入に当たっては、既存の行政手続きについて見直すべき点はないか

自家用有償旅客運送の制度見直しについて

2019年10月25日
国土交通省自動車局





Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

地域の移動を担う交通手段



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運行したり、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）

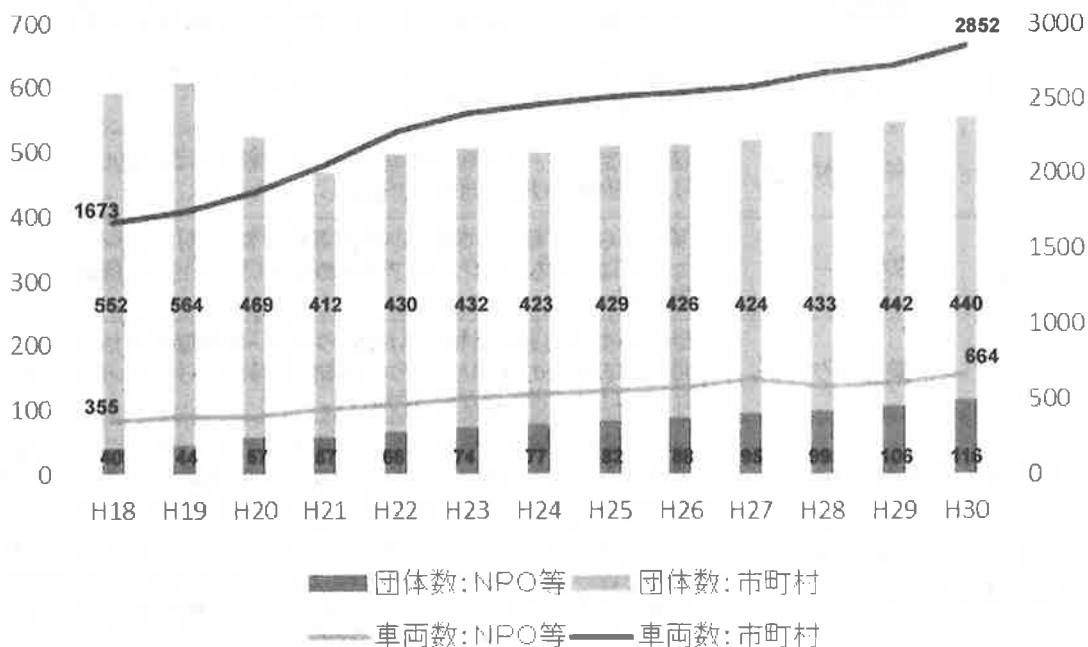
自家用有償旅客運送制度（平成18年創設）

概要	<p>○ <u>過疎地域での輸送や福祉輸送</u>といった、<u>地域住民の生活に必要な輸送</u>について、それらが<u>バス・タクシー事業によっては提供されない場合</u>に、市町村、NPO法人等が<u>自家用車を用いて有償で運送</u>できることとする制度。</p>	
種類	<p style="text-align: center;">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)</p> <p>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） <small>（※平成30年3月31日時点）</small></p> 	<p style="text-align: center;">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)</p> <p>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） <small>（※平成30年3月31日時点）</small></p> 
登録等	<p>※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。</p> <p>登録要件</p> <ol style="list-style-type: none"> ① <u>バス、タクシーによることが困難</u>、かつ、 ② <u>地域の関係者（※）により「地域住民の生活に必要な輸送」</u>であるとの<u>共通認識</u> <small>※地域住民、地方公共団体、NPO、バス・タクシー事業者及びその組織する団体、地方運輸局又は運輸支局等</small> ③ <u>必要な安全体制の確保</u> <p>有効期間 2年（重大事故を起こしていない場合等は3年）</p> <p>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。</p>	

2

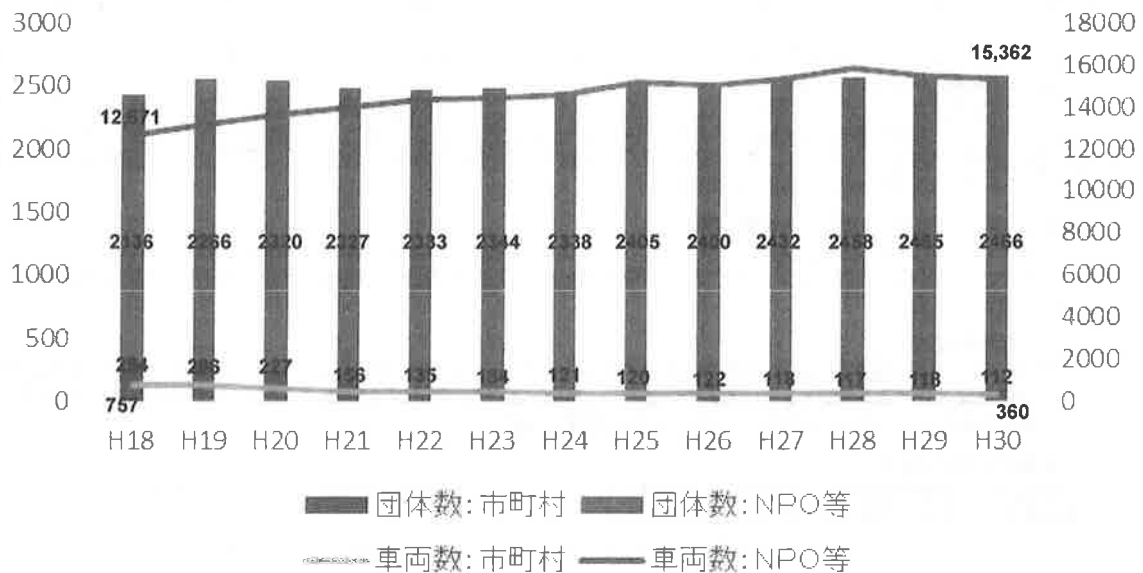
（交通空白）自家用有償旅客運送 団体数・車両数の推移 国土交通省

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



3

- (福祉) 自家用有償旅客運送はきめ細かな対応が必要のため、市町村よりもNPO等が主体となるケースが多い。
- (福祉) 自家用有償旅客運送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。(産官協議会 未来シェア松館社長)
- ・ 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。(検討会 全国移動ネット)
- ・ 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。(検討会資料)
- ・ 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と、これにより地方創生にも繋がる。(産官協議会 専修大学中村教授)

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。(検討会有識者意見)
- ・ 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。(検討会提言)

<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。(検討会提言)

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、利用者にとっても安全・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。

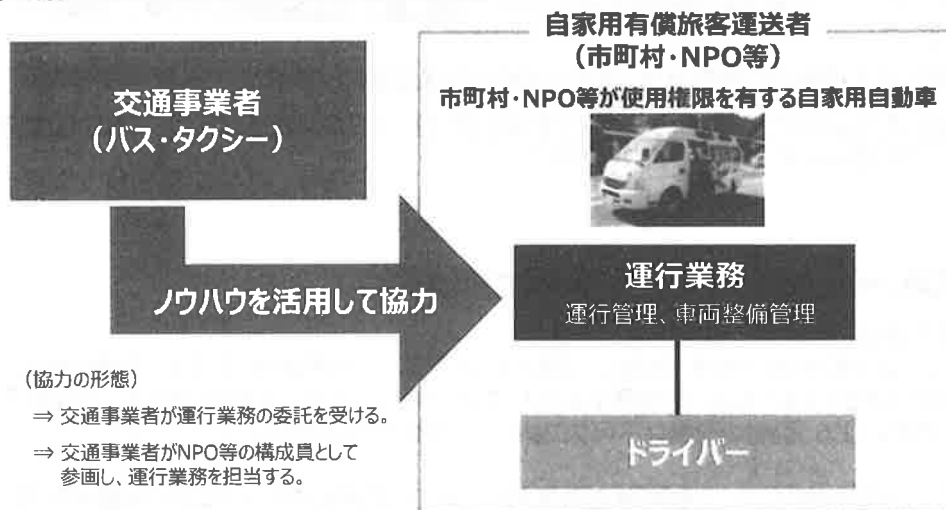
※ 成長戦略実行計画(令和元年6月21日閣議決定)の関係箇所を国土交通省自動車局において抜粋。

交通事業者が協力する自家用有償旅客運送制度の創設

【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



(協力の形態)

- ⇒ 交通事業者が運行業務の委託を受ける。
- ⇒ 交通事業者がNPO等の構成員として参画し、運行業務を担当する。

【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】

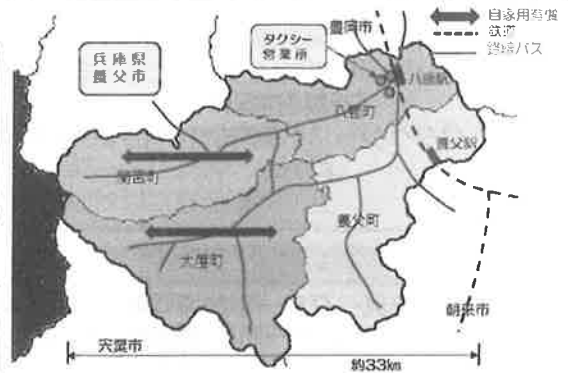
- ・業務負担の軽減
- ・サービス持続性の向上

【交通事業者目線】

- ・人手不足への対応
- ・委託費の確保

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・記車

住民ドライバー

8

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。

観光ニーズへの対応のための輸送対象の明確化

【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

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

法律で明確化

(※) 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

9

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。



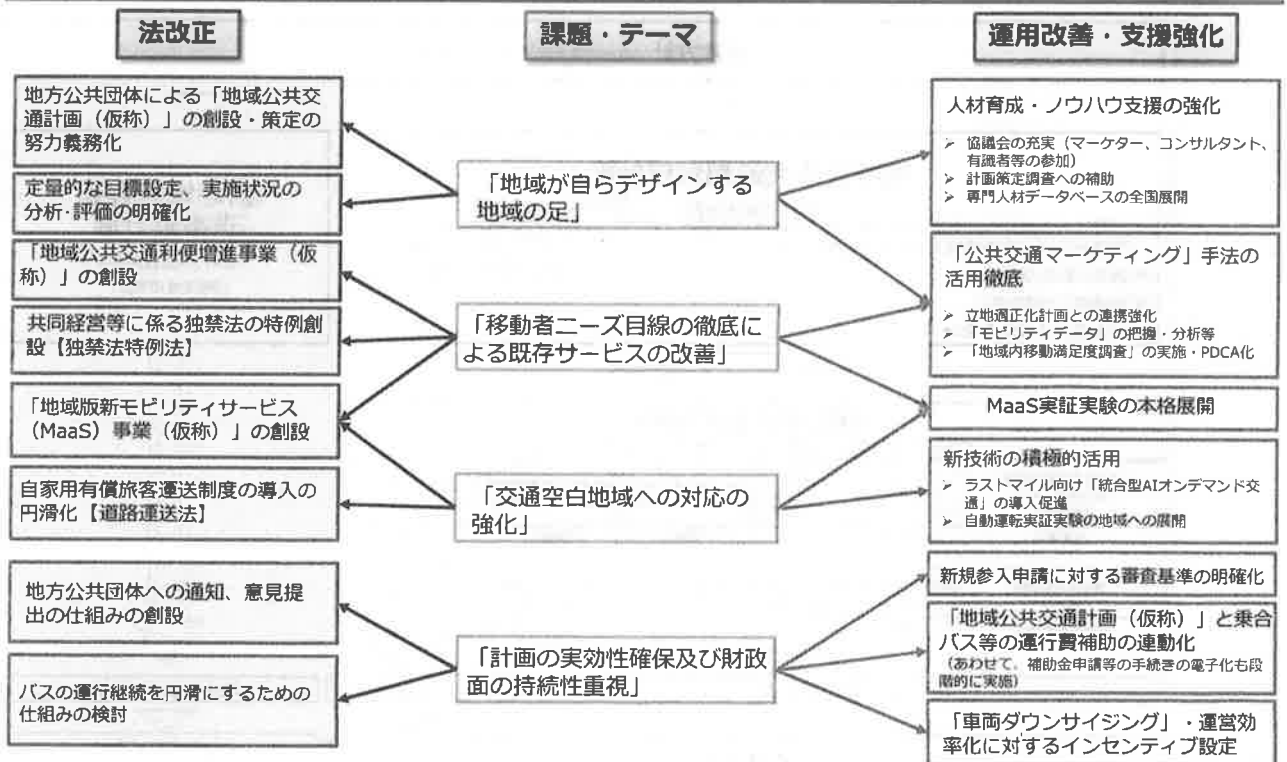
これまでの論点整理と対応の方向性

令和元年10月25日



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

「地域の足のオーバーホール(仮称)」の具体策(たたき台)



凡例 ○：法改正で対応 ●：運用等で対応

