

成長戦略実行計画

令和元年 6月21日

(注2) 銀行送金以外の幅広い金額の送金

: 100万円までの送金が可能な現行の資金移動業に加え、銀行業と現行の資金移動業の間に新たな類型を設け、銀行業より簡易な規制の下での100万超の送金を可能とする制度の整備を図る。

(横断的な法制)

「決済」、「資金供与」、「資産運用」、「リスク移転」といった各機能に対応するサービスについて横断的に提供することを可能とする横断的な金融サービス仲介法制の実現に向けた検討を進める。これにより、スマートフォン等を活用した、個々の利用者のニーズに即した利便性の高いワンストップのチャネルの提供を可能とし、利用者が自らニーズに合った金融サービスの選択をより容易とするとともに、金融サービスの質をめぐる競争の促進を図る。これについては、本年中を目途に基本的な考え方を取りまとめる。

3. モビリティ

要旨

地方を中心に、交通手段の自動車依存が高い中で、ドライバーの人手不足が深刻化している。

モビリティはSociety5.0の内で重要な柱であり、自家用車を用いて提供する有償での旅客の運送については、利用者の視点に立ち、現在の制度を利用しやすくなるための見直しが必要である。

タクシー事業者と連携を図ることは、自治体にとって負担の軽減となり、利用者にとっても安全・安心なサービスが受けられるため、双方にメリットがある。

このため、タクシー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、手続を容易化する法制度の整備を図る。この運送は、地域住民だけでなく、外国人観光客4,000万人時代も見据え、観光客も対象とする。

また、タクシー事業については、ITの活用も含めて、相乗りの導入は、利用者が低廉な料金で移動することを可能とする。

ドローンについても、目視外での飛行の拡大に向けて取り組む。

(1) 現状

地方では、年代問わず、交通手段は自動車依存が高い。また、80歳以上では、自動車依存率が50%を超えており（図33）。さらに、働く高齢者が増加しているとともに、買い物や病院・役所等での用事などを目的として外出する高齢者も多い。

また、運転業務の人手不足が年々深刻化しており、有効求人倍率は全職業平均の2倍となっている（図34）。タクシーのドライバー確保の観点からも、交通網の維持が厳しい状況である。タクシー運転者数については、2005年の381,943人をピークに減少傾向となっており、2016年には289,373人であり、ピーク時から24%減となっている（図35）。

昨今、高齢運転者による事故、子供が犠牲となる交通事故が相次いで発生していることを受け、高齢者の安全運転対策や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の安全確保などの交通安全対策を取りまとめ、早急に実施することに加

え、高齢者等の地域の移動を担う交通手段を確保していく必要がある。

地域の移動を担う交通手段の一つである、自家用有償旅客運送（図36）をさらに実施しやすくするための検討が必要である。他方、専任担当者が不在の市町村は8割であり（図37）、市町村が、配車や安全管理を行うことは大きなハードルとなっている。

図33. 地方（三大都市圏以外）の自動車依存

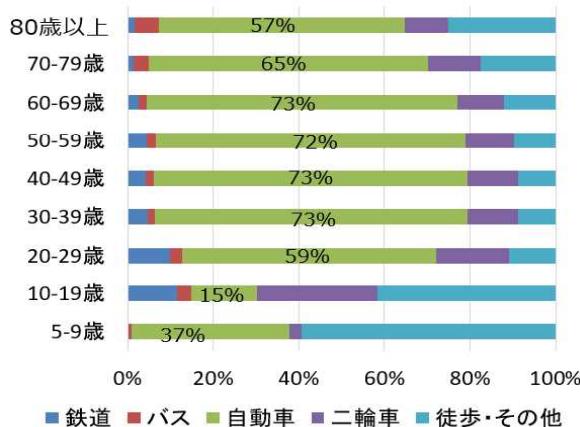
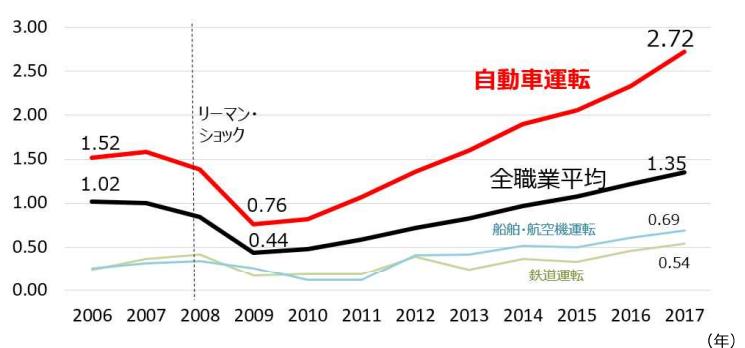


図34. 自動車運転業務の有効求人倍率の推移



（注）4か月未満の雇用契約期間が定められている仕事や季節労働は含まない。なお、これらを含めた全体平均の有効求人倍率（2017年）は1.50倍。

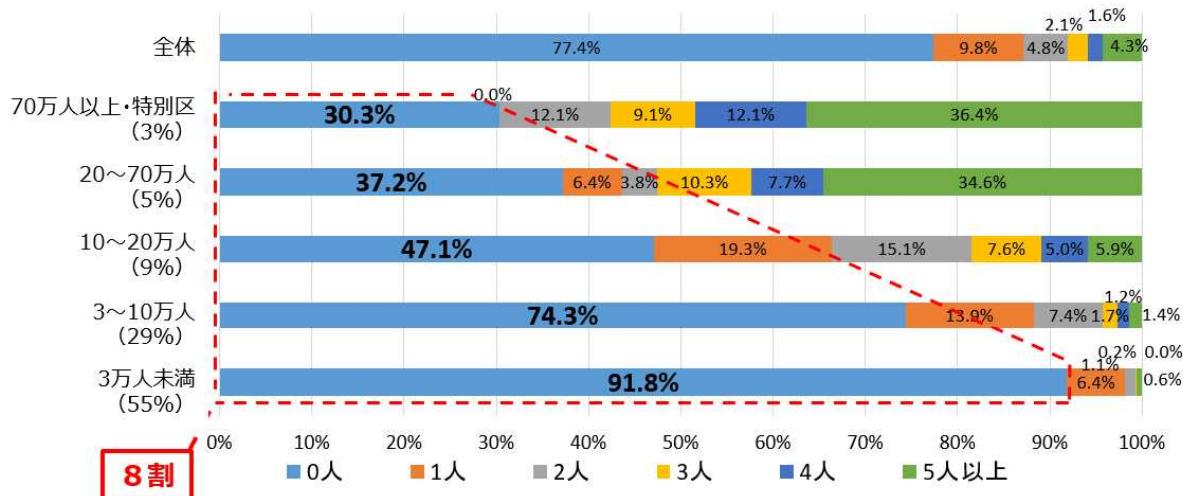
図35. タクシー運転者数の推移



図36. 地域の移動を担う交通手段

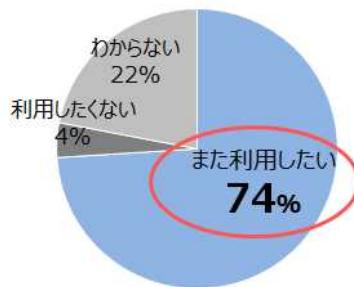
種類		特徴
バス	路線バス	路線やバス停、運行時刻を定めて定時・定路線で運行するバス。通勤・通学、通院など地域住民の生活に欠かせない公共交通機関。
	コミュニティバス	路線バスで対応しきれないニーズに応えるため、市町村が主体的に計画し、定時・定路線で運行するバス。
	デマンドバス	区域を定めて、利用者の要望に応じて、機動的に最短ルートを運行したり、利用希望のある地点まで送迎したりするバス。
タクシー	タクシー	子供からお年寄りまで幅広い利用者の日常生活における多様な移動ニーズに応える、ドアツードアのきめ細かいサービスを提供する公共交通機関。
	乗合タクシー	地域の生活交通を維持するため、タク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		必要な安全上の措置を執った上で、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。安全・安心を確保するための措置として、①安全確保（2種免許又は1種免許+講習、運行管理の責任者の選任等）、②利用者保護（対価掲示）が求められる。
道路運送法の許可・登録を要しないもの（互助）		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。（收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）

図37. 人口区分別の地域公共交通専任担当者数の割合



また、タクシーの相乗りの実施は、利用客が低廉な料金で利用可能であり、同時に、タクシー事業者には生産性向上につながる。国内でも、2018年に東京都において相乗りタクシーの実証実験を実施した。図38のとおり、利用客の7割が再度利用したいとの回答があった。

図38. 「相乗りタクシー」が本格的に導入された場合、
また利用したいと思うか



(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。

②タクシーの相乗り導入

過疎化が進む地域において、大型バスの運行に対して補助金を支払うことは非効率であり、交通需要にフィットした移動サービスの最適化が必要である。

また、IT化が進展した時代において、アプリを使った乗客のマッチングやリアルタイムの配車依頼に応じた最適なルート選定、キャッシュレスといったサービスの導入を進め、ビジネスモデルのデジタルトランスフォーメーションを図るべきである。

タクシーの相乗りの導入は、利用客にとっては低廉な料金で利用可能であり、同時に、タクシー事業者にとっては生産性向上につながる。限られた交通機関で可能な限り多くの人が低廉に移動することを可能とするため、タクシーの相乗りについて、地域や要件の限定はかけずに一般的に導入を行う。具体的には、道路運送法上の通達等の整備を本年度中に図る¹。

③Mobility As A Service (MaaS) の実現

複数の交通手段や行先での宿泊・サービスの予約などをスマートフォンで一括して手配し、キャッシュレスで、無駄な待ち時間なく、スムーズに移動できる便利なサービス（いわゆるMaaS：Mobility as a Service）が世界的な流れとなっている。我が国においても、住民のみならず、観光客の潜在需要を掘り起こし、地域交通の再生に貢献することが期待されている。

こうしたサービスについて、様々な好事例を創り出していくとともに、地域の様々な事業者・自治体が展開しようとする取組を支援し、全国に拡大する。

¹ アプリによりマッチング、乗車距離（オンデマンドなルート選定）に応じた割り勘料金（事前確定）とキャッシュレスにより、利用しやすい環境を整備する。