

高齢者の移動手段を確保するための関係制度と “パンフレット”の改訂について

令和4年6月18日

国土交通省 総合政策局 交通政策課

本日、お話ししたいこと

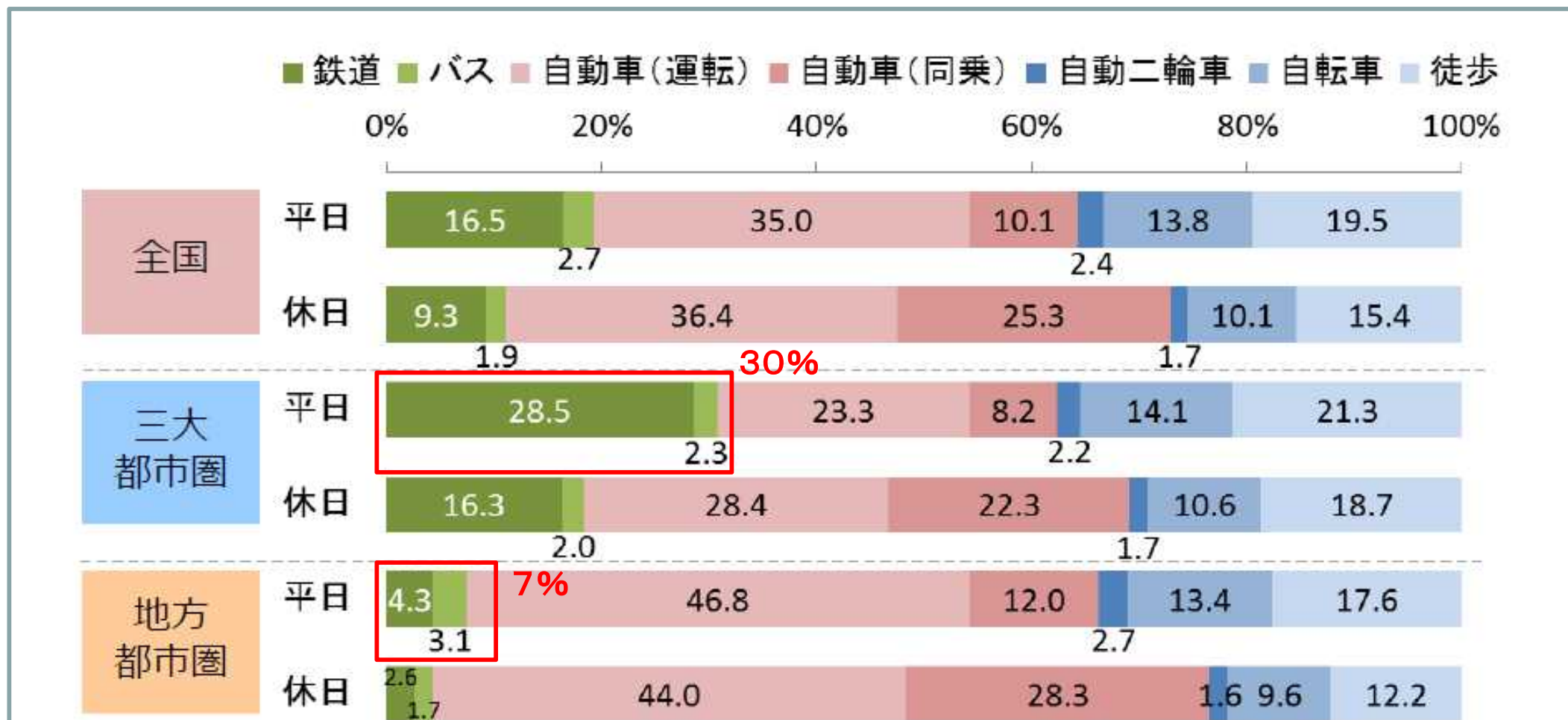
- 地域公共交通を取り巻く現状・背景
- 地域の移動手段を確保するための関係制度
- 「パンフレット」の改訂
- 最近の動きについて

● 地域公共交通を取り巻く現状・背景

移動の交通手段別構成比

○三大都市圏では鉄道・バスの公共交通を利用する割合が大きい。

○地方都市圏では、平日・休日ともに自動車を利用する割合が依然として大きい。



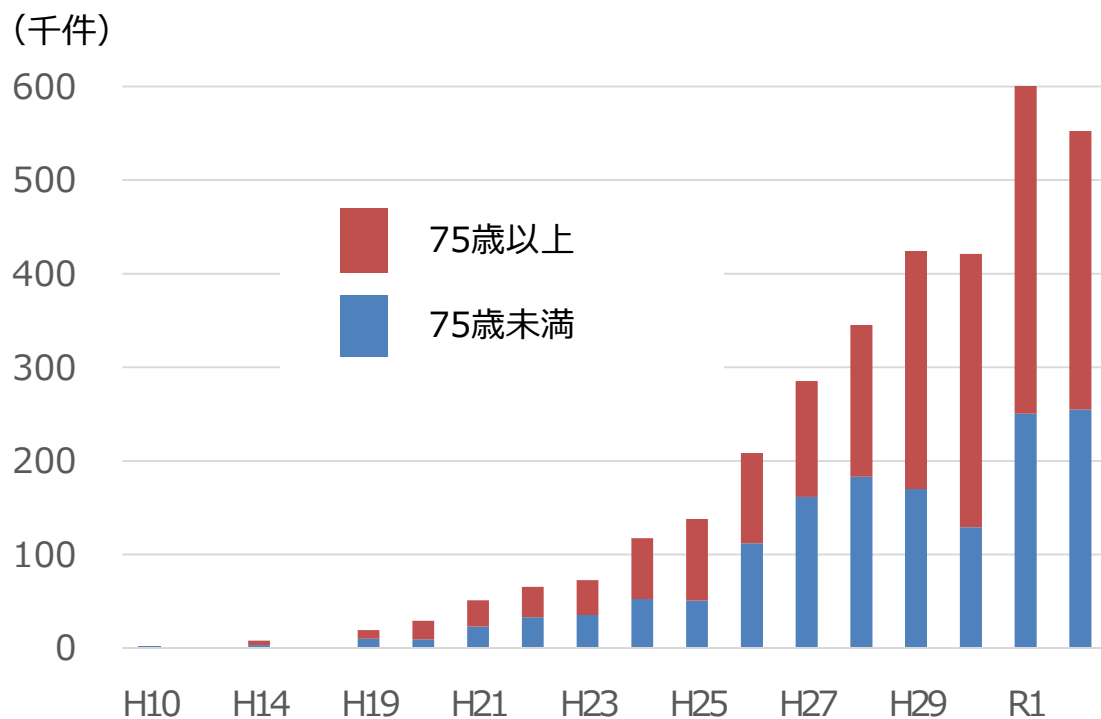
三大都市圏：さいたま市、千葉市、東京区部、横浜市、川崎市、名古屋市京都市、大阪市、神戸市やその周辺都市を含む29都市

地方都市圏：札幌市、仙台市、広島市、北九州市、福岡市、宇都宮市、金沢市、静岡市、松山市、熊本市、鹿児島市、弘前市、盛岡市、郡山市、松江市、徳島市、高知市やその周辺都市を含む41都市

地域交通を取り巻く環境～高齢者の不安

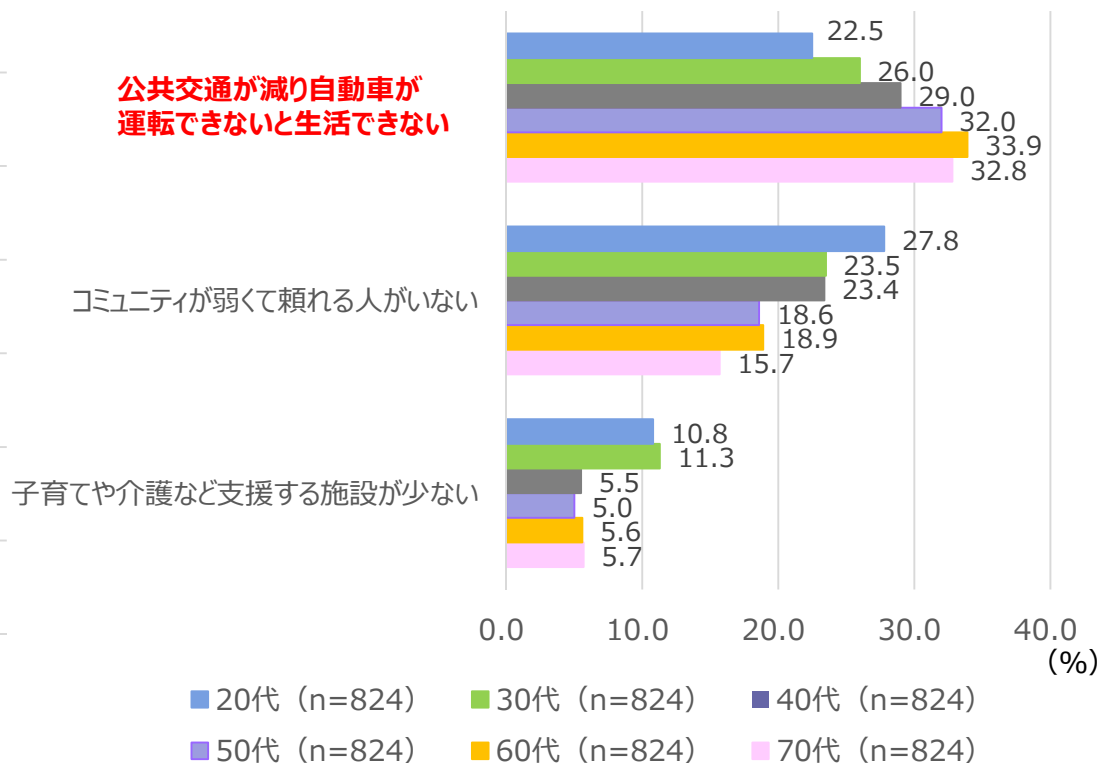
- **高齢者の免許返納の数は、近年大幅に増加。**
- **高齢者を中心に、公共交通がなくなると生活できなくなるのではないか、という声大きい。**

免許返納は年々増加
(申請による運転免許の取消件数の推移)



(出典) 警察庁公開資料より、国土交通省総合政策局作成

公共交通の減少が、現居住地に対する将来の不安の一大要素となっている。

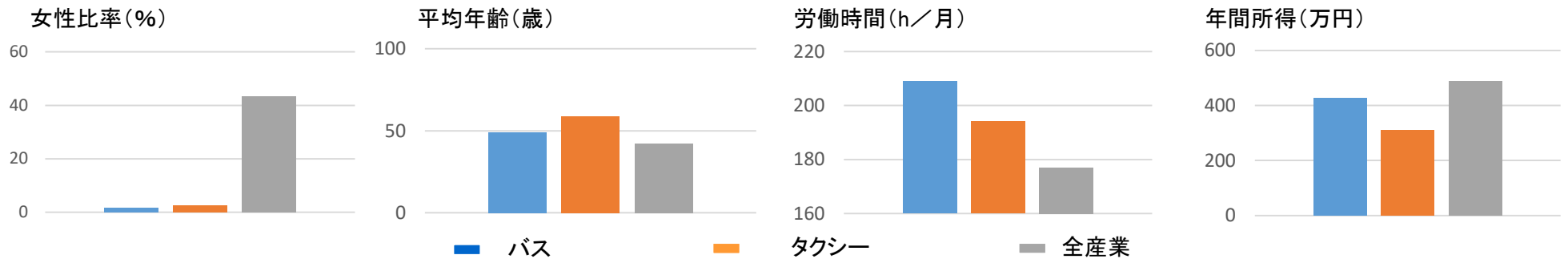


(出典) 国土交通省総合政策局作成

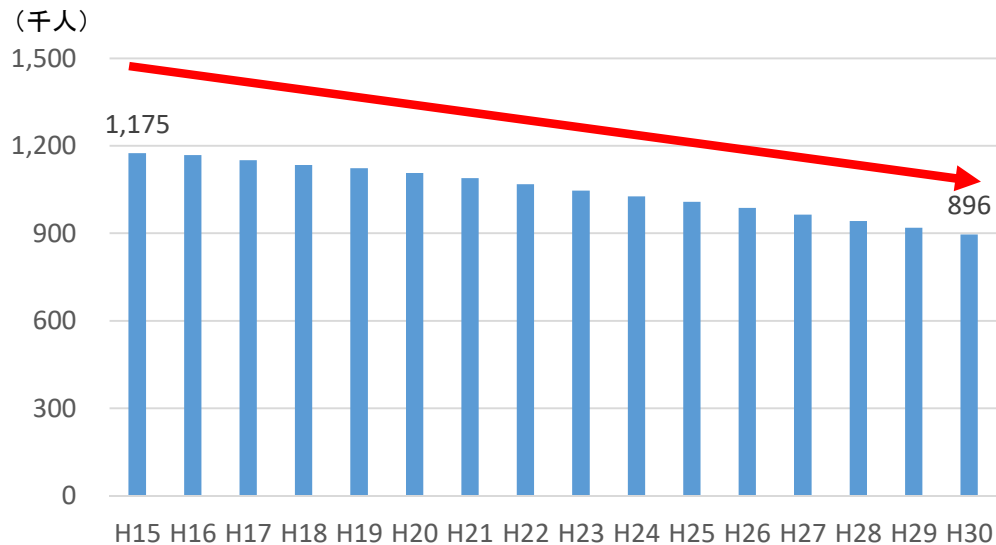
地域交通を取り巻く環境～運転手不足の深刻化

- 自動車運転事業は、全産業と比べ、**労働時間は長く、年間所得額は低く**なっており、**若年者が就業を敬遠**している。
- 第二種大型自動車運転免許保有者は**15年間で約24%減少**している。
- 自動車の運転業務の**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約2倍**。

厳しい環境にある自動車運転事業等の就業構造

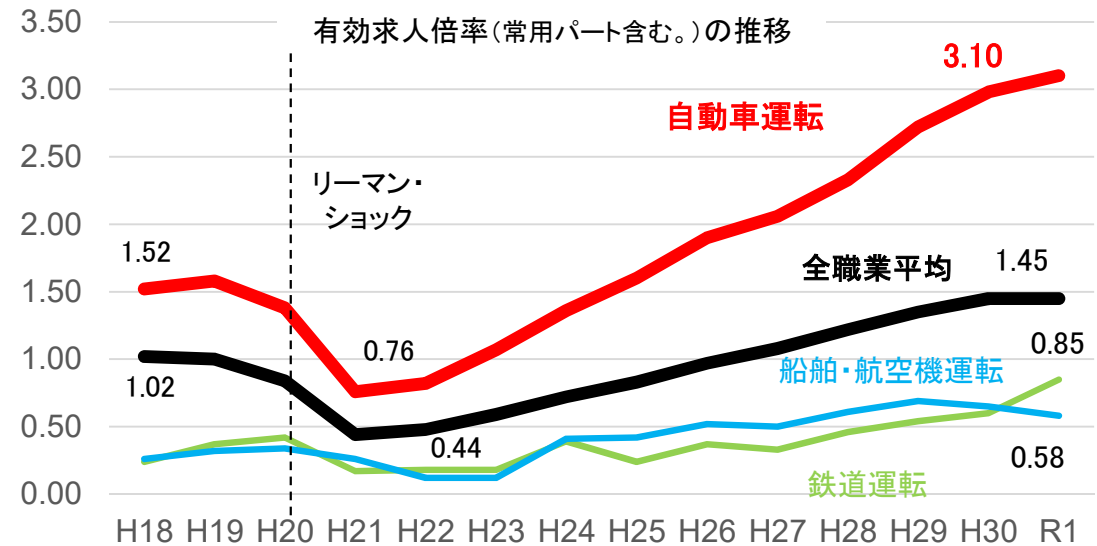


減少傾向にある第二種大型自動車運転免許保有者数



(出典)警察庁「運転免許統計」より国土交通省総合政策局作成

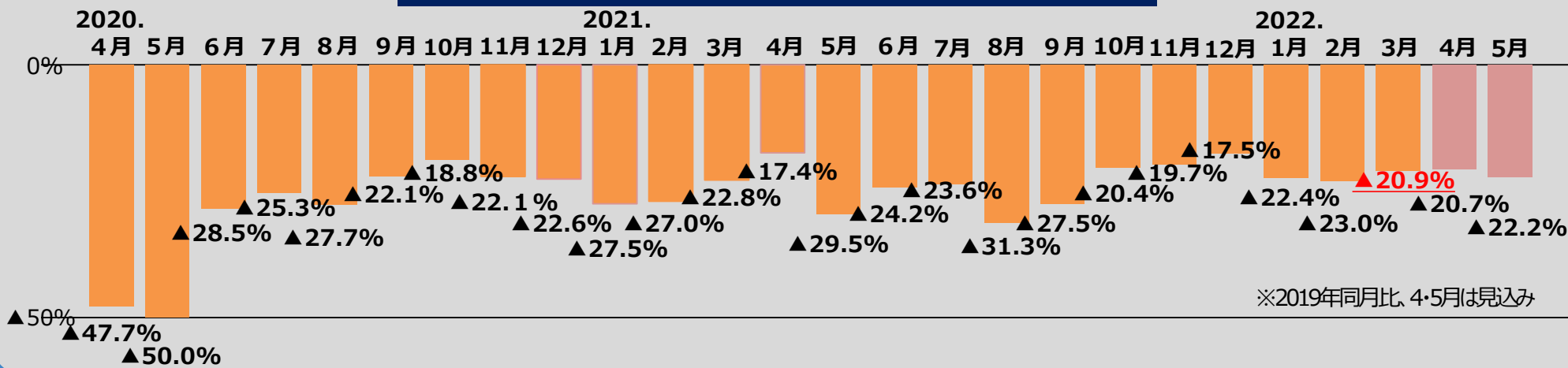
自動車運転事業の人手不足



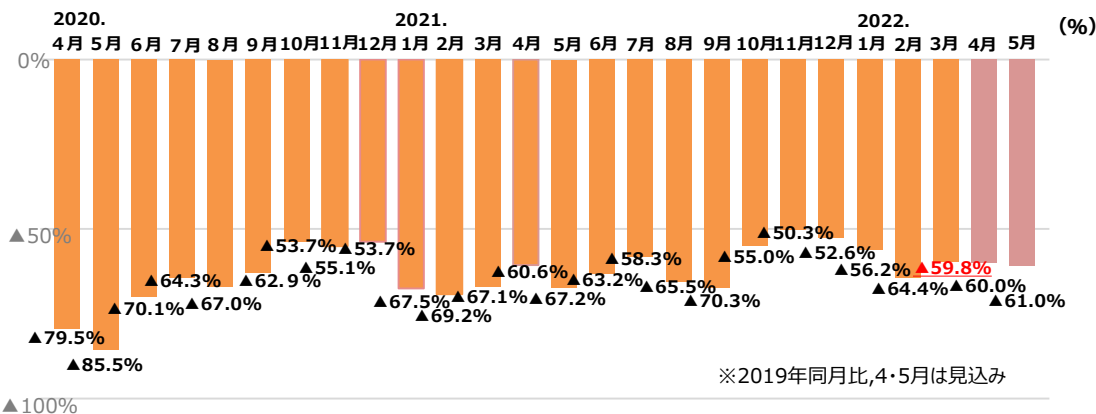
(出典)厚生労働省「一般職業紹介状況」より国土交通省総合政策局作成

- 一般路線バスの輸送人員は2020年4月・5月は半減（2019年同月比）し、徐々に回復しているものの、**2022年4月以降も約2割減**（2019年同月比）の見込みで、**コロナの収束が見通せない中で、コロナ以前の水準までの需要回復は期待できない状況**。
- **高速バスや貸切バスにおいても需要の減少が厳しく、2022年4月以降も輸送人員は約6割減、実働率は約4割減**の見込み。

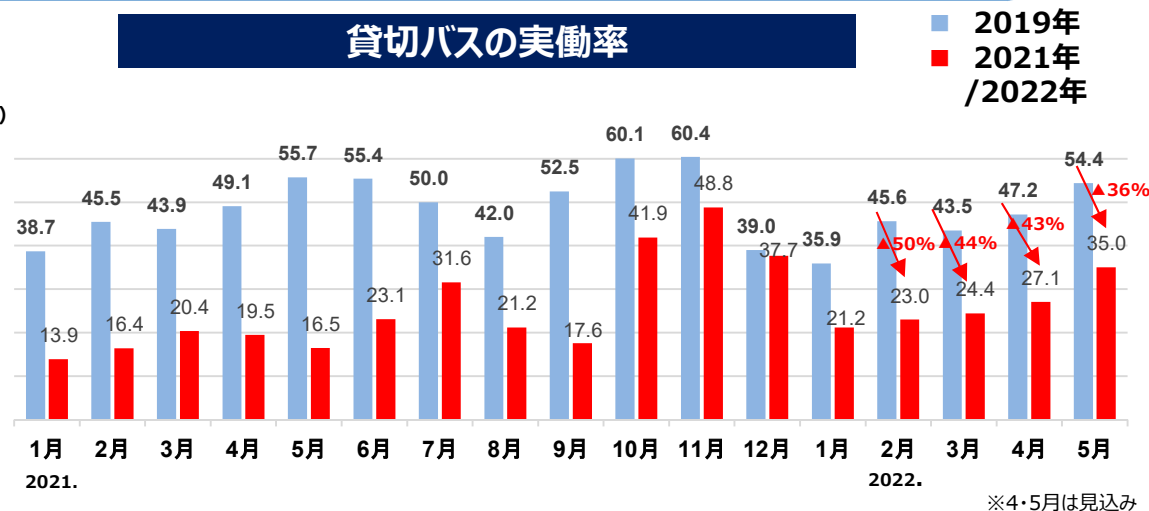
路線バスの輸送人員



高速バスの輸送人員

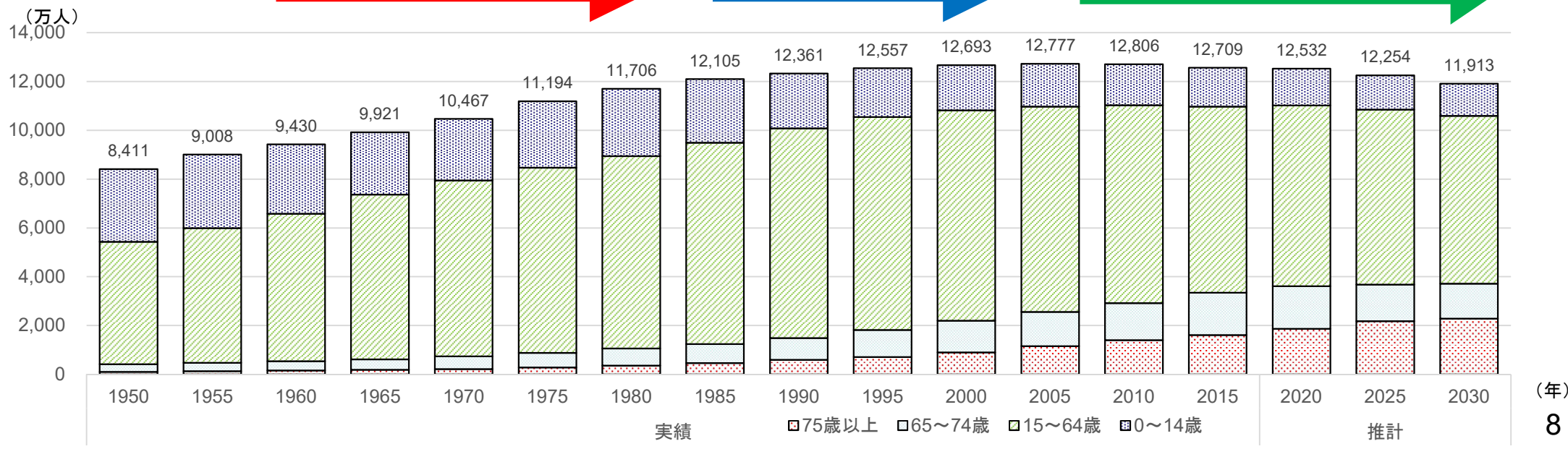
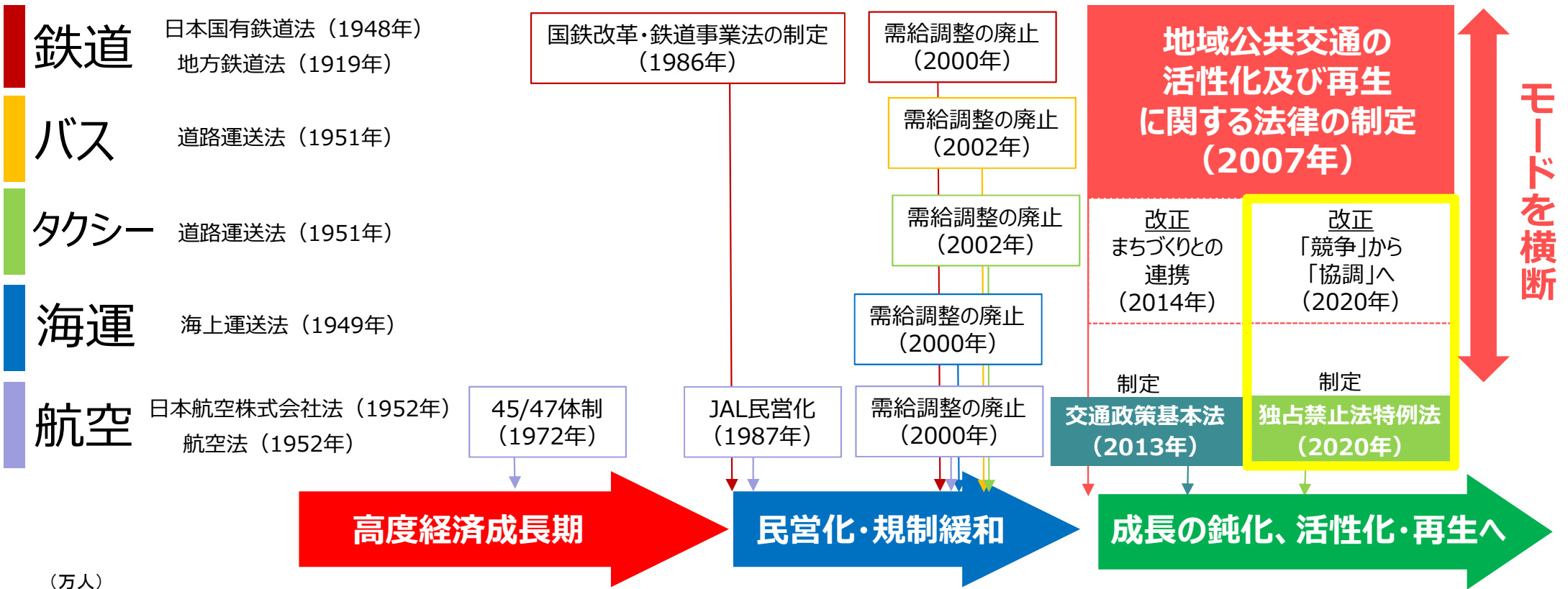


貸切バスの実働率



● 地域の移動手段を確保するための関係制度

高度経済成長期以来の公共交通政策の変遷



地域公共交通活性化再生法の制定・改正の変遷

平成
19年
制定

- ✓ 平成19年に地域公共交通活性化再生法を制定し、市町村が主体となって幅広い関係者の参加による協議会を設置。
- ✓ 「地域公共交通総合連携計画」の策定を通じて、地域公共交通の維持・確保や利便性向上に取り組むことを促進する制度を整備。

平成
26年
改正

- ✓ ①まちづくりと連携（コンパクト・プラス・ネットワーク）、②面的な公共交通ネットワークを再構築を図るため、「地域公共交通網形成計画」を法定計画として規定。
- ✓ バス路線の再編等を実施する「地域公共交通再編事業」を創設し、その実施計画について国が認定し、法律・予算の特例措置を適用することにより、計画の実現を後押しする制度を整備。

令和
2年
改正

- ✓ 地域公共交通網形成計画を「地域公共交通計画」と改め、地方公共団体の作成を努力義務として規定。
- ✓ 「地域旅客運送サービス継続事業」、「地域公共交通利便増進事業」等を創設し、地域における移動手段の確保や地域公共交通の充実を図る制度を整備。

あらゆる地域で
あらゆる人々が
マイカーに頼らずとも
移動サービスを楽しむ社会

令和2年法改正のポイント

- 地域が自らデザインする地域の交通
- 輸送資源の総動員による移動手段の確保

- 地域が自らデザインする地域の交通

● 地域が自らデザインする地域の交通

■ 「地域公共交通網形成計画」から「地域公共交通計画」へ

(地域交通に関するマスタープランをバージョンアップ)

- ✓ 地方公共団体による作成を努力義務化（国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進（作成経費を補助） ※ 「任意」 → （努力）「義務」）
- ✓ 従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）も計画に位置付け
- ✓ 利用者数、収支、行政負担額などの定量的な目標の設定、毎年度の評価等（データに基づくPDCAを強化）

地域公共交通計画の考え方

まちづくりと連携した
地域公共交通
ネットワークの形成



地域における
輸送資源の総動員

網形成計画と同様

今般新たに追加

メニューの充実やPDCAの強化により、
持続可能な旅客運送サービスの提供の確保

地域旅客運送サービス

公共交通機関



鉄軌道



路線バス



旅客船



コミュニティバス



デマンド交通



乗用タクシー



自家用有償旅客運送



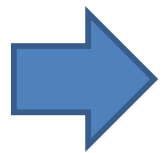
福祉輸送、スクールバス、
病院・商業施設等の送迎
サービスなど

- 輸送資源の総動員による移動手段の確保

● 輸送資源の総動員による移動手段の確保

■ 地域に最適な旅客運送サービスの継続（事実上の公的運営）

- ✓ 路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、地方公共団体が、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「地域旅客運送サービス継続事業」を創設



路線バス等の廃止届出が出る前に、地方公共団体が中心となって、多様な選択肢を検討・協議し、引き続き運送サービスを提供する者を公募により選定した上で、地方公共団体の支援を受けつつ、地域における旅客運送サービスの継続を図ることができる。

- ①同一乗合バス事業者 ①他の交通事業者 ②コミュニティバス ③デマンド交通（タクシーによる乗合）
- ④タクシー ⑤自家用有償旅客運送 ⑥福祉輸送・スクールバス・病院等への送迎サービス等



- ・地域の交通事業者の協力
- ・居住者+「観光客」

地域の実情に合わせた交通手段の見直し(ダウンサイジング等)

路線バス (地域間幹線等)



需要規模に応じた
効率的・効果的な運行

定時定路線

目的地への一定の輸送ニーズ (通学・通院等) を束ねることで効率的にサービスを提供できる。

デマンド型

利用者の輸送ニーズに応じて、運行ルートや乗降場所を柔軟に設定できる。

※ タクシー相乗りの導入に向けて、道路運送法上の通達等の整備を検討中



コミュニティバス
(定時定路線又はデマンド型)



乗合タクシー
(デマンド型)



タクシー (乗用) の活用
(相乗り等) ※



自家用有償旅客運送
(市町村自ら又はNPO等による運行)

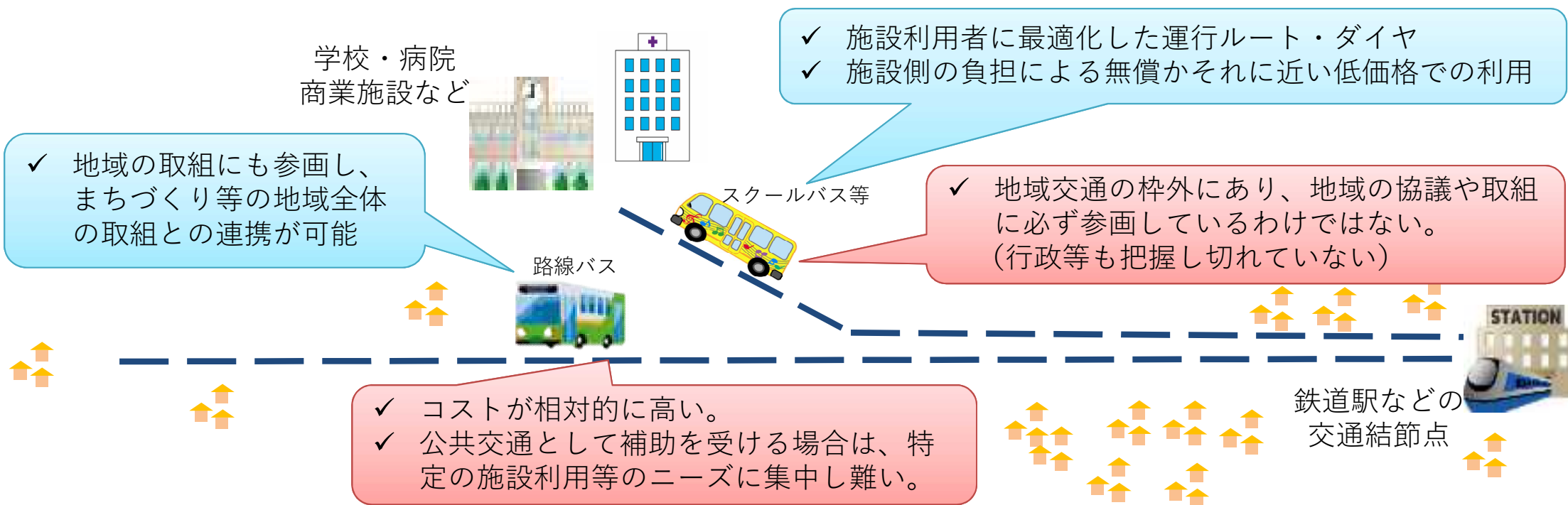


スクールバス、福祉輸送、病院・商業施設等の送迎サービス等の積極的活用



福祉輸送、スクールバス等の地域公共交通への積極的な活用

- 病院や小中学校等の特定の移動需要に応えるための様々な送迎バスが存在。
- 交通事業としての許可を得て有償で運行しているものや、交通事業者へ委託して運行しているもの、施設の所有する自家用車での無償運送など、様々な形態が存在し、特に**施設側が運行経費を負担して無償運行し、道路運送法の許可・登録を要しない形態で運行する場合、地域交通の協議や取組の枠に入らないことが少なくない。**
- 路線バスを施設利用ニーズに適応させつつ一本化する、施設送迎バスを「地域の足」として一般客を混乗させる等の協議を図り、**地域資源の有効活用と利便性維持向上の双方を図ることが必要。**



○**地域公共交通活性化再生法（令和2年改正法施行）**において、**地域の多様な輸送手段の活用を後押し**
 ○**厚労省、文科省とも連携し、福祉輸送やスクールバス等の地域公共交通計画への積極的な位置づけを促進**

- 病院や大規模商業施設等の特定の移動需要に応えるための様々な送迎バスが存在。
- 交通事業としての許可を得て有償で運行しているものや、交通事業者に委託して運行しているもの、施設の所有する自家用車での無償運送など、様々な形態が存在し、特に**施設側が運行経費を負担して無償運行し、道路運送法の許可・登録を要しない形態で運行する場合、地域交通の協議や取組の枠に入らないことが少なくない。**

大規模商業施設の送迎バス



写真引用元:

イオンスタイル湘南茅ヶ崎HP

https://www.aeon.com/store/イオン/イオンスタイル湘南茅ヶ崎/shop_info/train_bus/34064

IKEAらいふHP

<http://ikeajapan.net/shop/4048/>

病院・福祉施設の送迎バス



写真引用元:

市立芦屋病院HP

<http://www.ashiya-hosp.com/byouin/bus.html>

- ◆ 他に、企業オフィス・工場への通勤バスなども。
- ◆ 特定施設での乗降のみ無料としたり（例：競馬開催時の都営バスの大井競馬場降車時）、施設がバス利用券を発行し、実質的に無料送迎バス運用を行うことも。

福祉輸送の活用事例(岩手県北上市NPO法人くちない)

- 岩手県北上市の口内地区では、日用品等を販売する「店っこくちない」の運営主体が、当該店舗を路線バスとの接続拠点とした自家用有償運送を行い、要支援、要介護認定者等の足を確保。

【運行概要】

- 利用対象者 : 口内町民で要支援、要介護認定者及びそれに準じる者 (市による認定者)
- 運行日 : 原則として月曜日から金曜日、午前9時から午後5時 (冬期間は16:00まで)
- 送迎先 : 病院及び市役所、金融機関等 (北上市内限定)
- 運賃 : 距離に応じた金額 (0~8km 800円、8~12km 1,000円、12km以上 1,200円)



移動支援に用いている送迎車両



店っこくちない

営業内容 : 食品、菓子類、日用品の販売
個人商店からの委託販売等

その他 : 路線バス停とボランティア交通の
結節点として待合所の機能

(※現在NPOの機能をここに集約化)

病院の送迎バスの活用事例(千葉県大網白里市)

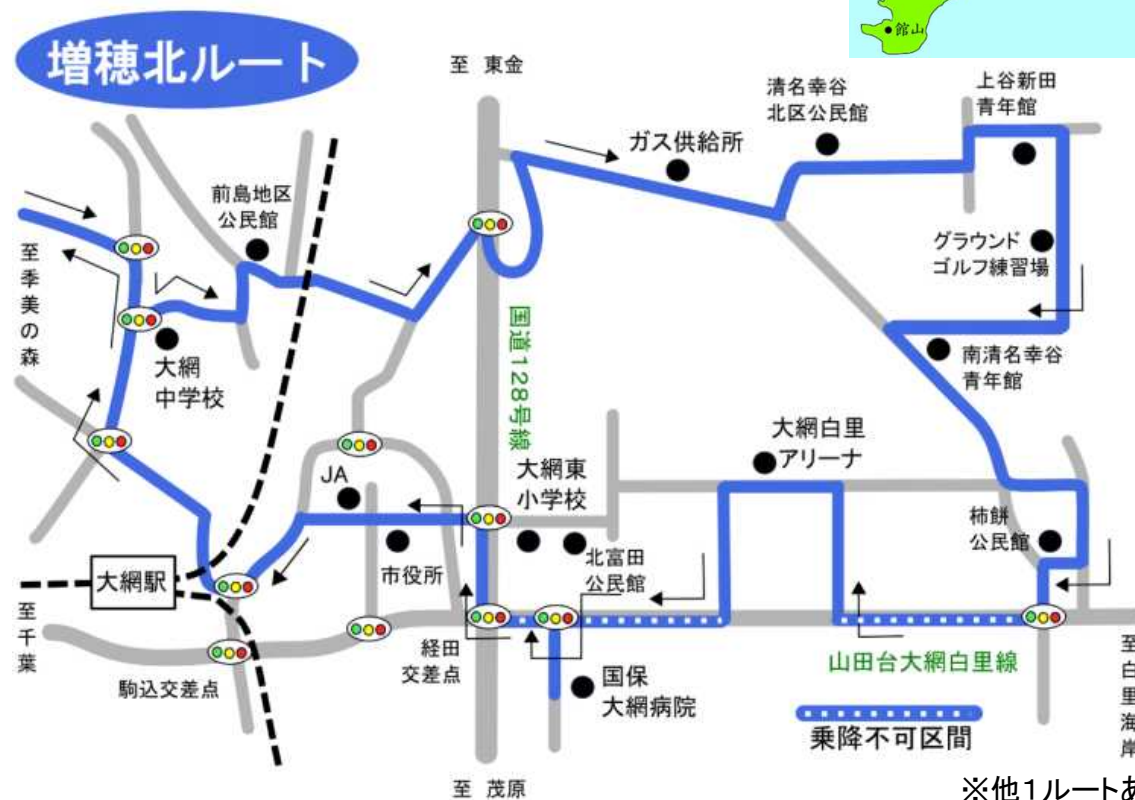
- 千葉県大網白里市内の「季美の森整形外科」の送迎用ワゴンバスを利用して、高齢者の外出支援を行っている。
- 市は保険料のみ負担し、その他運行費用については病院が負担。

【運行概要】

- 利用対象者 : 大網白里市内在住の65歳以上、パスカードの発行を受けた者
- 運行日 : 月～土 (12月30日から1月3日を除く)
- 乗降方法 : 一部区間を除きどこでも可能
- 運賃 : 無料



移動支援に用いている市内病院の車両



計画作成のための手引き(活性化再生法・独禁法特例法)

地域公共交通計画等の作成と運用の手引き



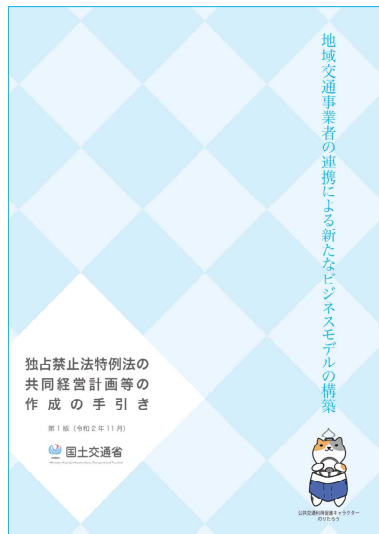
(入門編)



(詳細編)

- 地域公共交通計画等の作成にあたり、計画の作成手順、考え方を示した手引きを作成しました。(令和2年11月第1版公表)
- 本手引きは、特に、初めての公共交通計画で何から手を付けてよいか分からない方や、公共交通専任の担当者が少数又は担当者不在の地方公共団体の方が、地域公共交通計画を作成する上で踏まえるべきポイントを明確にし、真に検討すべき事項を明らかにするための観点からまとめております。
- 入門編：計画作成の背景やポイント、基本的な考え方を記載
 詳細編：計画作成の詳細や各種調査・分析手法、事例等を記載

独占禁止法特例法の共同経営計画等の作成の手引き



- 独占禁止法特例法による共同経営計画等の作成にあたり、計画の作成手順、考え方を示した手引きを作成しました。(令和2年11月第1版公表)
- 共同経営の認可申請に必要な計画の具体的記載イメージや、共同経営により提供されるサービスの事例、関連する法制度との関係等について解説しております。



- 「パンフレット」の改訂

- 高齢者の移動手段を確保するために必要となる福祉や交通の制度・モデルについて解説した「**高齢者の移動手段を確保するための制度・事業モデルパンフレット**」を作成。
- 令和2年の地域公共交通活性化再生法改正などを受け、**令和4年3月に一部改訂**。

目次(抜粋)

事業モデル(許可・登録が必要)	
運送主体別事業モデルチャート	15
許可・登録モデル A(NPO などによる輸送)	17
許可・登録モデル B(市町村による輸送)	19
許可・登録モデル C(4条ぶら下がり)	21
事業モデル(許可・登録が不要)	
許可登録不要モデル A(NPO などが実施、利用者の負担なし)	23
許可登録不要モデル B(市町村が実施、利用者の負担なし)	25
許可登録不要モデル C(利用者が燃料代を負担、市町村からの補助あり)	27
許可登録不要モデル D(利用者が燃料代を負担、市町村からの補助なし)	29
許可登録不要モデル E(訪問型サービスB 又はD として実施)	31
許可登録不要モデル F(会費や施設利用料で運営)	33

通達「道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について」は変わらず



○令和2年法改正を踏まえた見直し

- ・地域の輸送資源を最大限活用することにより移動手段を確保していくための仕組みが充実化した旨を追記（P 2等）。
- ・運行管理や車両の整備管理について交通事業者が協力する「事業者協力型自家用有償旅客運送制度」について追記（P 5等）。

○わかりやすさの観点から見直し

- ・自家用有償旅客運送の対価として、タクシー運賃の1/2というのはあくまでも目安であり、法定協議会等において協議を調えることで、これを超える対価を設定することも可能である旨を明確化（P 6）。
- ・NPO等が「許可・登録を要しない輸送」を行う際、自治体からの補助について「補助した経費分が運転者に還流しないよう留意する必要がある」としていたところ、「運転者への報酬といった運転する行為への人件費については補助できない」と趣旨を明確化（P 24）。

● 最近の動きについて

アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」

- **地域交通は住民の豊かな暮らしの実現に不可欠。**しかし、人口減少による需要減等に加え、**コロナの影響で一層大きく疲弊。「地域の足」存続が深刻に懸念される状況に。**
- このため、アフターコロナに向けて、**MaaSや自動運転等最新技術の実装を進めつつ**、①官と民で、②交通事業者相互間で、③他分野とも、「**共創**」を推進し、**地域交通を持続可能な形で刷新・再設計（＝「リ・デザイン」）**することが不可欠。

1. 最新技術を活用した交通の「リ・デザイン」

【MaaSの社会実装】

- ・ デジタル技術で移動を効率化、地方の生活利便性向上に貢献
複数の交通機関や、観光や買い物を連携し、一括でサービス提供

【最新技術を活用した交通の社会実装】

- ・ 自動化・電動化された輸送システムの導入を促進
環境負荷の低減や地域の魅力向上、地域活性化にも貢献

2. 「共創」による地域交通の「リ・デザイン」

【官民の共創】

- ・ **地域が自ら「リ・デザイン」する地域交通**
行政が路線・運賃等のサービス水準を設定、交通事業者が運営
- ・ **地域社会になじみ、貢献する自動運転を持続可能な形で支援**
自動運転技術を有する主体が地域でバスサービスを提供

【交通事業者相互間の共創】

- ・ **複数の路線バス事業者間や、他の交通機関との共同経営の推進**
並走する鉄道とバスにおける運賃の共通化、ダイヤの連携など

【他分野を含めた共創】

- ・ **複数の主体による分野の境界を越えた交通プロジェクトを支援**
地域の暮らしに関わる産業が一体となって交通を支える仕組みづくり

■ MaaS (Mobility as a Service)

過疎地域における例：ノッカルあさひまち（富山県朝日町）

トヨタMaaSアプリ「my route」

■車両イメージ

自宅と町の中心部を行き来するドライバーの車に、移動したい乗客が「乗っかる」仕組み

■ 最新技術を活用した輸送システム

自動運転車両・気仙沼線BRT
出典：JR東日本

燃料電池鉄道車両・HYBARI
出典：JR東日本

■ 他分野を含めた「共創」のイメージ

エネルギー × 交通 医療 × 交通 教育 × 交通

ご清聴ありがとうございました

公共交通利用促進キャラクター「のりたろう」

公共交通機関が好きなものの、猫であることを理由に各交通機関の採用を拒否され、やり場のない情熱から、自らが新たなハイブリッド公共交通機関になろうと決心し、かようなスタイルになった。

- ・移動手段は徒歩
- ・猫であるため100歩ごとに休憩が必要
- ・定員は運転士を含め一人

