

第1回から第3回までの議論と検討の方向性について②

国土交通省
総合政策局公共交通政策部
自動車局旅客課
平成31年1月16日



議論の流れ

国・自治体等公的主体からの観点

- 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
 - ◆ 広域交通圏の観点、都道府県・市町村協働検討体制の確立
 - ◆ 計画の実効性確保のための事業制度のあり方
- 計画を実現する支援制度のあり方
- 地域(自治体、民間事業者)の創意工夫・取組み・努力に柔軟に対応できる制度のあり方
 - ◆ 都市・地方の活性化を促すネットワーク構築
 - ◆ 事業者・自家用有償旅客運送・共助の役割分担と導入円滑化
- 地域の既存輸送資源の積極活用のための方策 等

交通事業者等サービス提供主体からの観点

- 交通事業の経営連携・共同化、多目的化(例:貨客混載)等の柔軟化
- 人手不足の解消
- 新モビリティ(自動運転、MaaS、AIデマンド等)の効果的な事業活用・導入の具体化
- インバウンド需要への対応 等

AI等技術革新からの観点

- AI活用、MaaS・自動運転の進展、空飛ぶ自動車等、新たなサービスの創出による交通イノベーションの可能性・想定 等

地域交通全体の目指すべき目標設定

- 地域交通に関する国・地域における評価指標のあり方 等

課題

各主体の役割分担

- バス・タクシーや自家用有償旅客運送、許可・登録を要しない互助による輸送等について、適切な役割分担のもとで、地域が必要な運送をより導入しやすくする環境を整備する必要
- 多様な地域のニーズに対応した交通事業の必要性の高まり

事業者間連携

- 複数事業者によるモードや事業者の枠を越えた供給全体の最適化が必要
- その際、公営及び民営交通事業者の役割分担を地域特性に応じて明確化する必要

既存輸送資源・潜在需要

- 高齢者及び学生の移動支援不足は地域衰退に直結
- 自家用車に依存した地域では地域の送迎負担が大きい（送迎する主婦が定職に就けない等）
- スクールバス、福祉輸送等の公的サービスの他、商業施設の輸送サービス等地域のあらゆる輸送サービス資源を積極的に活用する必要

人手不足

- 厳しい経営状況に伴う低水準の待遇
- 低い給与水準とあいまって、人手不足が深刻化
- 人手不足に起因する地域の取組の縮減

更なる検討・対応の方向性

より柔軟な事業制度設計
と運用

互助による輸送の
さらなる活用

既存のあらゆる輸送サービス資源
の有効な活用

事業者間連携を
円滑に進める仕組み作り

人材確保につながる
取組の促進

地域経済・生活への
多面的な地域交通の効果の見える化

検討の観点

○事業者・自家用有償旅客運送・共助の役割分担と導入円滑化

委員等からのご指摘

- 地域での支え合いが大事になってくるため、様々な関係者と協力しながら取組を行うことが重要。地域で不足していると感じるサービスである買物や通院など生活支援のためにも自家用有償旅客運送や互助による輸送による移動手段確保は必要不可欠。
- 自家用有償旅客運送の利用可能なエリアや利用者が十分でない。互助による輸送の更なる活用も見据え、環境整備が必要なのではないか。
- タクシーでカバーできないところを自家用有償旅客運送でカバーできるよう手続きを円滑化したことやファミリーサポート制度に基づいて互助による輸送が可能であることなど、地域によって周知が徹底していなかったり、判断が異なるため認められなかったりすることがある。
- 交通不便地域は全国に約6,000カ所あったが、乗合タクシー運行などで約4,500カ所にまで減少したものの、依然として多い。全国の都道府県ハイヤー・タクシー協会では、地域交通の支援に取り組むため、今後各市町村を回る予定であり、連合会としても、地域交通へのタクシー事業者のより積極的な参画に取り組む。
- ただし、現場からは地域の取組に消極的な事業者も散見されるとの指摘もある。

現状・課題

- ◆ 若年者や高齢者など交通弱者の地域での移動手段が十分に確保できず、地域住民自身による自家用車によるドアツードアの送迎が地域の負担となっている。このような地域における輸送ニーズに対応するため、タクシーや自家用有償運送、許可・登録を要しない互助による輸送などを適切に活用する必要がある。
- ◆ 自家用有償旅客運送や許可・登録を要しない互助による輸送について、その必要がある地域に適切に導入されるよう、地域のニーズに柔軟に対応する必要がある。
- ◆ 事業制度に係る様々な通知が並行して発出されており、制度周知が進みにくい場合がある。
- ◆ 地域の多様なニーズに対応する交通事業としてのタクシーの重要性は高まっているが、タクシー事業者が地域の取組に十分に参画できていないおそれもある。

検討の方向性

- ✓ 自家用有償旅客運送の地域交通ネットワークの一環としての活用を促進するため、運営協議会等を活性化再生法の協議会に一本化する等の円滑化を図る必要があるのではないか。(参p.5)
- ✓ 地域の支え合いによる地域交通の確保を図るためには、自治体による自家用有償旅客運送をやりやすい環境整備の検討に加え、地域の実情に応じ、道路運送法の許可・登録不要の運送を適切に組み合わせるなど柔軟な運用を図るべきではないか。(参p.6,7)
- ✓ 事業制度に係る通知を整理・統合し、地域の関係者に対して適切に周知する必要があるのではないか。(参p.8)
- ✓ タクシーが地域の利用者のニーズに応じて地域交通により積極的に参画できるよう、地域公共交通会議等の運営のあり方の見直しや乗合タクシーの運用円滑化、ICTの活用の推進等により柔軟な事業制度の設計が必要ではないか。(参p.9)

検討の観点

- 地域の既存輸送資源の積極活用のための方策
- その他多様なニーズへの対応

委員等からのご指摘

- 高齢者の移動支援は通院と買い物が目的としてフォーカスされがちだが、外出それ自体が介護予防につながる。そのために外出機会の創出が必要であり、福祉と交通をどのように関連付けをしていくかが重要。
- 高齢者や障害者などは外出に支援を必要とする。また、介護保険法の改正により要支援者と軽度の者に対する訪問介護が「予防給付」から「介護予防・日常生活支援総合事業」へ移管されることとなり、高齢者の介護予防などの活動を自治体がより積極的に取り組む必要性が高まった。
- 高齢者だけでなく、若者の外出を促進することは人口流出を防ぐことに直結する。また、公共交通が通学ニーズに対応していないと高校入学の時点で子どもとともに家族全員が都市部に流出してしまう。
- 全体の約3割は自家用車で移動できない。高齢者だけでなく20代も自動車分担率が下がってきている。
- 送迎する人の負担も大きい。主婦は送迎があるため定職に就けない。送迎を減らすことも目的の1つとして捉えるべき。
- 短期的には増加する高齢者の社会参加や若者の車離れは公共交通の重要なニーズであり、マーケティングのチャンスでもある。
- (路線バス・コミュニティバスとスクールバスとの棲み分けについて) 便によっては児童生徒以外の利用者で満員になる場合もあるため、積み残しの可能性を考慮すると、バス台数の増加が必要になる。採算上スクールバスとして運行することが困難な場合もあり、実態に合わせた一本化や混乗が必要。

現状・課題

- ◆ 外出それ自体の創出は、福祉(介護予防)、人口流出の防止・Uターンの増加をはじめ、多面的な効果がある。特に、高齢者・障害者の移動支援と学生の通学手段の確保は、地域の維持・活性化のために必要不可欠。(参p.12-16)
- ◆ 自家用車に依存した地域では、ドアツードアの輸送ニーズを自家用車による家族等の送迎で対応しており、主婦をはじめ地域の負担が大きい。一方で、高齢化や若者の車離れといった自家用車自体の減少も今後見込まれることは、公共交通にとってのマーケティング機会でもある。(参p.17)
- ◆ スクールバス、福祉輸送等の公的サービスの他、商業施設の輸送サービス等地域のあらゆる輸送サービス資源を地域の実情に応じて柔軟に活用すべき。

検討の方向性

- ✓ 福祉や地方創生など、地域交通のクロスセクター効果をより定量的かつ幅広く測定し、PRしていくべきではないか。(参p.18)
- ✓ 特に、地方部を中心に、高齢者のドアツードア輸送や学生の通学需要などに対応するため、交通以外の行政分野から支援を受けているサービスや交通事業者以外の輸送サービスも含め、地域の輸送資源すべてを包括的に捉え、活用していくべきではないか。(参p.19,20)
- ✓ 特に、交通事業者とそれ以外の輸送サービスの内容に重複がある場合を中心に、既存の交通事業の枠組みでは捉えきれないサービスや提供主体についても、地域の交通に関する協議や取組に積極的に包摂し、互いに連携・協調して、取組を進めていくべきではないか。(参p.21,22)
- ✓ 上記のような包括的な地域の取組を進めるに当たって、効果の見える化も踏まえ、商工会議所等地域経済の担い手も地域の交通の取組への関与を積極的に行うよう、巻き込みを図っていくべきではないか。
- ✓ また、他省庁が所管する移動に関する制度や補助等の利用について、手引きに追記する等、部局・省庁横断の情報共有・情報提供を進めるべきではないか。(参p.23,24)

検討の観点

○交通事業の経営連携・共同化、多目的化等の柔軟化

委員等からのご指摘

- 複数の事業者がいる地域では、面としてどう捉えるかが重要。車両数、運行数は横ばいだが利用者数が減少しており、需給のアンバランスがある。需要が伸びているときには規制緩和が適切だが、需要減少局面においては、「供給の最適化」が必要ではないか。
- 事業者の地域におけるシェアが一定以上あれば取組も進めやすい。また、バス公共交通事業の統合は、広域の交通ネットワーク構築による移動利便向上・利用者増加に繋がり、社会・経済の活性化に寄与し、また、生産性の向上や更なる設備投資も可能になる。
- 公営バスは民営バス同様に赤字だが、(公営バスはより市内中心部のネットワークを有するにもかかわらず)コストが高いことが原因。公営バスのさらなる民営化も図るべきではないか。
- 鉄道、バス等、モードや事業者を横断した地域全体の取組の実施には、わかりやすいゾーン運賃や共同運行、そのための運賃プール等のような仕組みが有効だが、独禁法上の懸念があり、円滑な実施が困難。再編実施計画の認定を得れば柔軟な運用が可能になる仕組みがあるとありがたい。
- 特に、バスは路線を短くすればするだけ運賃収入が減る構造のため、鉄道とバスの双方一体の再編に当たっては、バスの収入源を補填することが必要で、そのためには運賃プールの仕組みが必要となる。
- 公正取引委員会地方事務所に事前に相談しても、一般論しか答えてもらえず、また、回答も事後の拘束力のないアドバイスにすぎないという立場なので、実際に計画を進めてみないとわからないところがあり、予測可能性に欠ける。

現状・課題

- ◆ 複数の事業者がいる地域では、面的なネットワークを踏まえ、モードや事業者の枠を越えた供給の全体最適化が必要ではないか。そのための地域における事業者同士の統合・連携等を円滑化すべきではないか。(参p.27,28)
- ◆ その際、自治体が運営する交通事業と民間が経営する交通事業の役割分担を整理し、官民双方の利点をより適切に組み合わせた地域交通のあり方を検討すべきではないか。(参p.29)

検討の方向性

- ✓ 複数のモードや事業者が連携したネットワーク全体の共通の運賃等の仕組みや運賃プールによる利益配分等を可能とする制度の構築を検討すべきではないか。
- ✓ 上記のようなスキームを含め、複数の事業者が存在する地域においてネットワーク全体の利便性を向上するための取組について、独禁法による競争規制が過度な規制となってかえって利用者の利便を阻害しないような仕組み作りが必要ではないか。
- ✓ 地方部のサービスの維持や生産性向上に資する交通事業者の統合・集約について、独禁法による競争規制が過度な規制とならないよう、現在進んでいる政府部内の検討と連携した制度・運用の見直しが必要ではないか。

検討の観点

○人手不足の解消

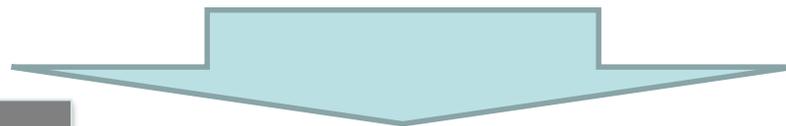
委員等からのご指摘

- バス事業は近年極めて厳しい。バスの運転手不足が深刻。大型免許保有者が減少しているが、インバウンド向けの観光バスに流れている面もある。
- バス運転手はタクシー運転手と異なり、隙間時間に稼ぐことができない。乗合タクシーであれば、運転手が乗合運行以外の時間で他に所得を得る機会があり、運転手にとっても良い取組と考える。
- 再編実施計画策定後、想定以上に乗務員が減少し、計画どおりの運行継続が困難になっている事例も多い。
- 整備士の不足についても深刻。また、運転手不足を少ないパイの取り合いではなく、パイ自体を増やすという発想に立つならば、外国人材の活用は真剣に検討すべきではないか。

人手不足の解消

現状・課題

- ◆ 厳しい経営状況とそれに伴う低い待遇や観光バス等隣接業界との競争の中で、バス運転手を中心に人手不足が深刻な状況にある。(参p.32-35)
- ◆ 人手不足により、再編実施計画の実施など、地域の取組が円滑に実現しない事例も多い。(参p.36-38)



検討の方向性

- ✓ バス運転者への求職者は、未経験者も安心して働ける研修制度が充実している等を重視している一方、事業者の多くを中小企業が占め、人手不足が深刻化するバス事業においては、事業者負担の低い効率的・効果的な人事育成の仕組みの構築が必要ではないか。(参p.39)
- ✓ 必要なネットワークとして地域が合意した場合について、そのための人材を確保し、地域の取組を円滑に進めていくために必要な支援制度を検討すべきではないか。