

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

(参考資料)

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

事業者間連携を
円滑に進める仕組み作り

互助による輸送の
さらなる活用

人材確保につながる
取組の促進

既存のあらゆる輸送サービス資源
の有効な活用

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な。
- ✓ 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な。
- ✓ 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な。
- ✓ 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な。

	法定協議会	地域協議会	地域公共交通会議	運営協議会
根拠法令等	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（第6条）	道路運送法施行規則（第15条の4第2号）	道路運送法施行規則（第9条の2）	道路運送法施行規則（第51条の7）
主宰者	地方公共団体 （市町村（複数可）又は都道府県）	都道府県	地方公共団体 （市町村（複数可）又は都道府県）	地方公共団体 （市町村（複数可）又は都道府県）
目的	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通網形成計画の策定及び実施に関し必要な協議 	<ul style="list-style-type: none"> 地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するための枠組みづくりその他の生活交通について審議 具体的な路線に係る生活交通の確保に関する計画の策定 	<ul style="list-style-type: none"> 地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進に関する協議 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項、市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項、その他これらに関し必要となる事項の協議 地域の交通計画を策定（任意） 	<ul style="list-style-type: none"> 地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するために必要な公共交通空白地有償運送及び福祉有償運送に関する協議 公共交通空白地有償運送及び福祉有償運送の必要性、旅客から収受する対価その他の自家用有償旅客運送を実施するに当たり必要となる事項の協議
対象となる交通モード	多様な交通モード	バス（乗合タクシーを含む） ※路線定期運行のみ	バス（乗合タクシーを含む）、自家用有償旅客運送（市町村運営有償運送）	自家用有償旅客運送（NPO等による公共交通空白地有償運送及び福祉有償運送）
構成員	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通網形成計画を作成しようとする地方公共団体 関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通網形成計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者 関係する公安委員会及び地域公共交通の利用者、学識経験者その他の当該地方公共団体が必要と認める者 	<ul style="list-style-type: none"> 地域協議会を主宰する都道府県知事又はその指名する職員 関係市町村及び関係地方運輸局長又はその指名する職員 関係する一般旅客自動車運送事業者 	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事その他の地方公共団体の長 一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体 住民又は旅客 地方運輸局長 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体 <p>【必要に応じて次に掲げる者を構成員として加えることができる】</p> <ul style="list-style-type: none"> 路線を定めて行う一般乗合旅客自動車運送事業又は市町村運営有償運送について協議を行う場合には、道路管理者及び都道府県警察 学識経験を有する者その他の地域公共交通会議の運営上必要と認められる者 	<ul style="list-style-type: none"> 運営協議会を主宰する市町村長又は都道府県知事その他の地方公共団体の長 一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体 住民又は旅客 地方運輸局長 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体 運営協議会を主宰する市町村長又は都道府県知事の管轄する区域内において現に公共交通空白地有償運送又は福祉有償運送を行っている特定非営利活動法人等 <p>【必要に応じて以下を構成員として加えることができる】</p> <ul style="list-style-type: none"> 学識経験を有する者その他の運営協議会の運営上必要と認められる者

自家用有償旅客運送の導入円滑化

- ・地域の具体的な移動ニーズをもとに協議
- ・自家用有償旅客運送の提案をもとに協議 等

地域公共交通会議

運営協議会

MAX 2か月 ① 交通事業者に対し、地域の移動ニーズに対応した交通（乗合タクシー等）の導入について提案を求める

具体的な提案あり

具体的な提案なし

同様のプロセス

MAX 4か月 ② 提案内容について協議

合意

合意に至らず

※提案内容が地域の移動ニーズに対応していると認められないとき 等

交通事業者によることが困難であることについて協議が調ったものとみなす

③ 自家用有償旅客運送について検討

④ 交通事業者への運行委託について検討

交通事業者に委託可能

交通事業者への委託困難

交通事業者による地域交通の確保

市町村による地域交通の確保【交通事業者への運行委託】

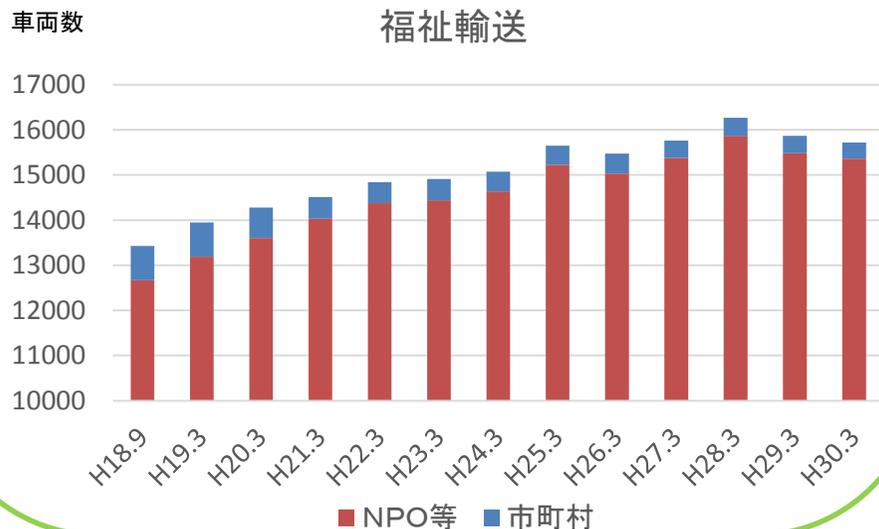
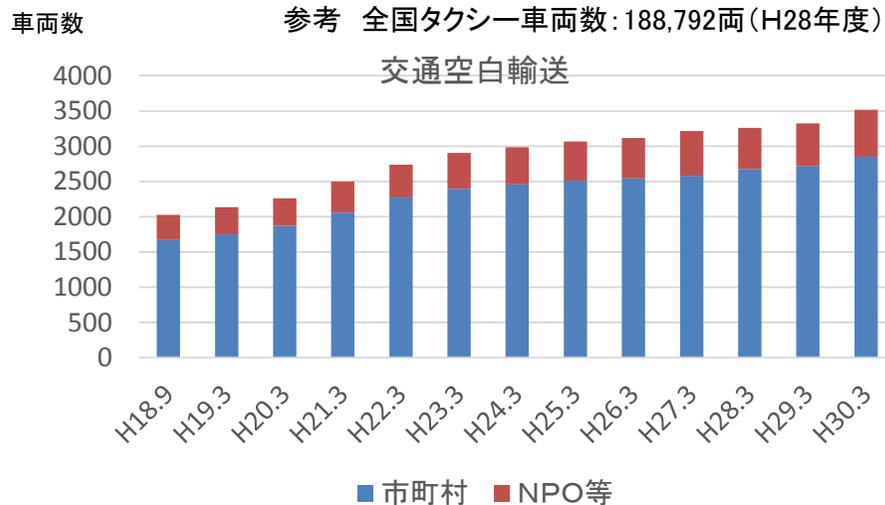
市町村自身による地域交通の確保【交通事業者以外への運行委託含む】

NPO等による地域交通の確保

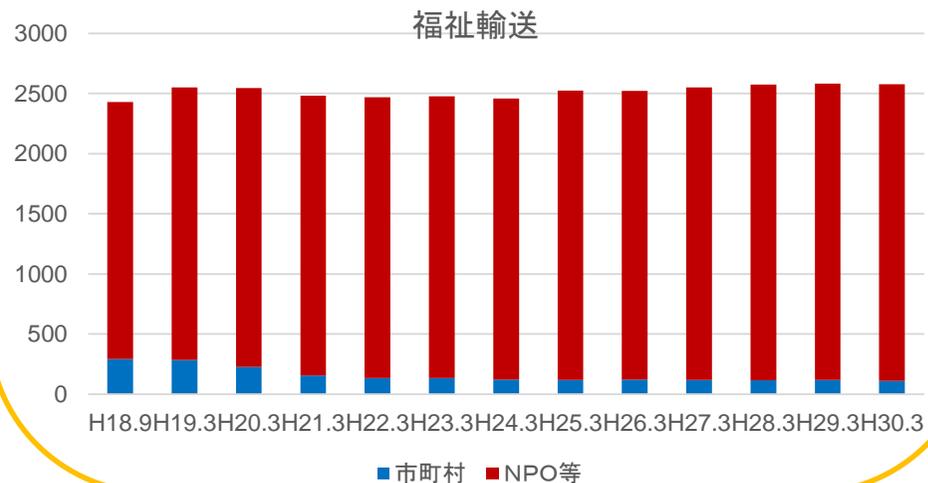
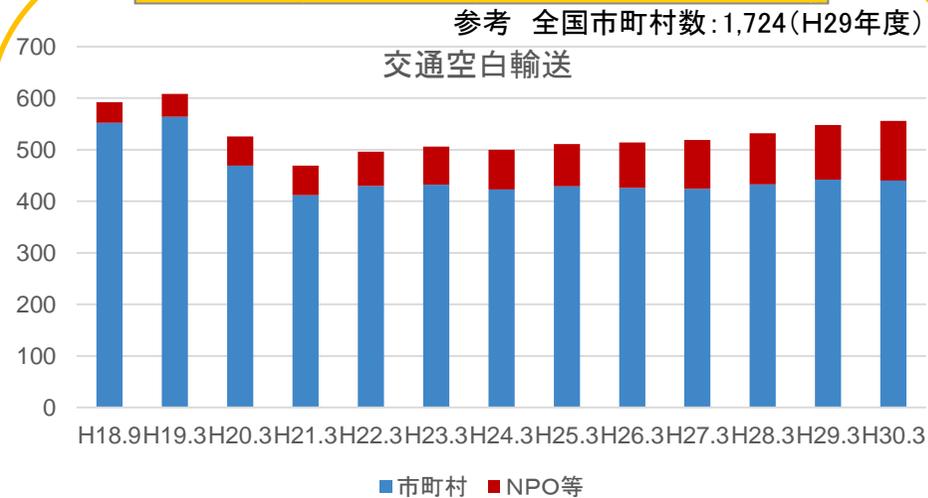
【第1回検討会資料再掲(様式修正)】自家用有償旅客運送(交通空白輸送、福祉輸送)の現状

- 自家用有償旅客運送(交通空白輸送、福祉輸送)の登録車両数は増加傾向に、登録団体は横ばい傾向にある。
- ただし、全国1,724市町村のうち26%しか自家用有償旅客運送(交通空白輸送)を導入していない等、全国的な普及は進んでいない。

自家用有償旅客運送登録車両数



自家用有償旅客運送登録団体数



地域交通に関する通知(改善を要するもの)の例

通知を繰り返し改正しており、最新の通知がどれかわかりにくい

国自旅第141号
平成18年9月15日
一部改正 国自旅第119号
平成20年6月27日
一部改正 国自旅第33号
平成21年5月21日
一部改正 国自旅第633号
平成25年4月10日
一部改正 国自旅第352号
平成27年3月30日
一部改正 国自旅第147号
平成29年8月31日
一部改正 国自旅第333号
平成30年3月30日

各 地方運輸局長 殿
沖縄総合事務局長 殿

自動車局長

市町村運営有償運送の登録に関する処理方針について

平成18年5月に公布された道路運送法の一部を改正する法律(平成18年法律第40号)が平成18年10月1日から施行されることとなるが、この改正は、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するため、一般旅客自動車運送事業者によることが困難であり、地域の関係者が必要であると合意した場合に、一定の要件を満たした市町村や特

国自旅第141号
平成18年9月15日
一部改正 国自旅第119号
平成20年6月27日
一部改正 国自旅第33号
平成21年5月21日
一部改正 国自旅第633号
平成25年4月10日
一部改正 国自旅第352号
平成27年3月30日
一部改正 国自旅第147号
平成29年8月31日

各 地方運輸局長 殿
沖縄総合事務局長 殿

自動車局長

市町村運営有償運送の登録に関する処理方針について

平成18年5月に公布された道路運送法の一部を改正する法律(平成18年法律第40号)が平成18年10月1日から施行されることとなるが、この改正は、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するため、一般旅客自動車運送事業者によることが困難であり、地域の関係者が必要であると合意した場合に、一定の要件を満たした市町村や特

前出の通知を補足する形での通知となり双方を見比べる必要がある

各地方運輸局交通政策部交通企画課長 殿
神戸運輸監理部総務企画部企画課長 殿
沖縄総合事務局運輸部企画室長 殿

総合政策局公共交通政策部交通計画課 課長補佐

地域公共交通再編実施計画の作成の際の特定旅客運送事業者等の同意について

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号。以下「法」という。)第27条の2第3項に規定する特定旅客運送事業者等の同意については、「地域公共交通網形成計画の送付、地域公共交通再編実施計画の認定、新地域旅客運送事業計画の認定等に係る運用上の留意事項について(平成26年11月20日付け国総計第74号)」及び「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第27条の2第3項の規定による同意の形式について(平成27年4月2日付け事務連絡)」で通知しているところであるが、今後の制度の運用に当たっては、前記通達及び事務連絡によるほか、下記にも留意することとされたい。

法令ではなく通達で措置されたため十分な周知が図られていない

国総計第73号
平成26年11月20日

関東運輸局長 殿

総合政策局長



地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正に伴う協議会制度の運用等について

新たな法定協議会を創設する際、既存の協議会を活用できる旨の通達を发出しているが、法令等に明記されていないこともあり、十分な周知が図られず、各協議会を混同したり、複数の協議会を設置しようとする等、混乱も見られる。

乗合タクシーの導入等に向けた地域交通サポート計画の策定(全タク連)

地域のタクシー事業者は、地域住民の生活交通を維持するため、乗合タクシーの運行に積極的に取り組んでいる。また、各タクシー協会では、協会役員等が自治体を訪問して乗合タクシー導入についての提案等を行う「自治体訪問活動」に積極的に取り組んでいる。その取り組みを更に強化するため、平成30年度から地方運輸局から支援を得て自治体訪問活動等を行い、それを通じて把握した地域が抱える課題を集約・整理するとともに地域交通サポート計画を策定し、課題の解決に向けたタクシー事業者として貢献できる取り組みを計画的に進めていく。

これまでの取組

- H28乗合タクシー4,174コース、11,943両
 <H20からコース数1.8倍、車両数1.5倍>
- 乗合タクシー事例集の作成
 <H28.2第1版、H28.10第2版、H29.10第3版>
- 各県協会役員・支部長等が約1,700自治体を訪問し、乗合タクシーの提案を実施
 <各版毎に計3巡実施>
- 自治体との連絡体制を構築



乗合タクシー導入事例73

橋ヶ丘地域乗合タクシー「くすまる」(大阪府河内長野市)

河内長野市が持続可能な公共交通の確保を基本方針とした「河内長野市公共交通のあり方を策定し、協働による地域主体の公共交通の確保や公共交通空白・不足地域の解消に取り組む中で、「急坂が多く道が狭いためバスが通れない」「高齢化が進んできた」等の課題を抱えていた橋ヶ丘地域において、地域・事業者・市との連携による乗合タクシーを平成28年11月から導入。居住地と生活に必要不可欠な買物・通院等の施設が集中する駅前との間を運行している。

【運行状況】

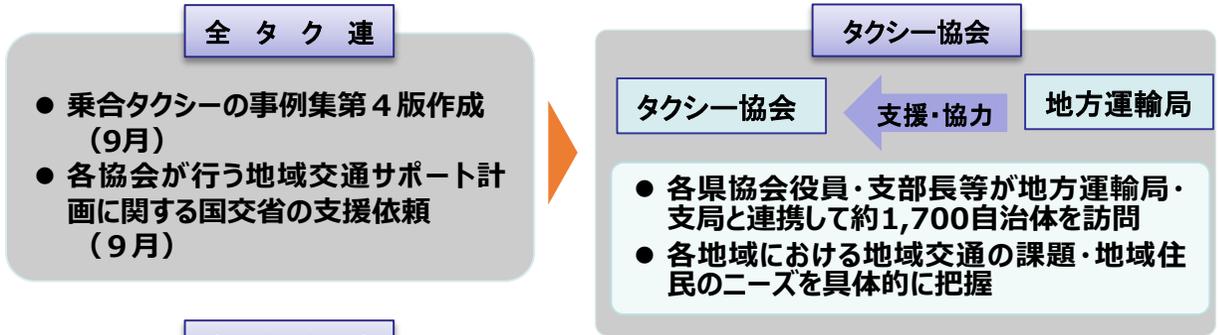
- ①運行主体 タクシー事業者1社(河内第一交通)
- ②定員 200円均一
- ③運行形態 18日/日、8時30分～18時50分
- 駅(南海高野線 三日月市駅)と橋ヶ丘地区の10停留所(内1か所は乗車のみ)を巡回
- ④運行車両 ジャンボタクシー(1台、事業者所有)
- ⑤取組の特長等
 - ・事業者、地域の住民、河内長野市が一体となり、タウンウォッチングを行い、ルート、停留所位置等の選定を共同で行った。
 - ・収支率は約割増、赤字部分は市が補助を行っている。

取組のポイント

- 自治体内に「公共交通対策委員会」を設置し、PRのほりの作成・設置や定期的な協議会の開催等に取り組むなど、住民の方々の「地域の交通は地域が守る」という意識が非常に高い。
- 事業者においても、自治会への参加や便利な回線等の発行、利用促進のためのチラシの配布等、積極的に取り組んでいる。

※自治体：河内長野市(橋ヶ丘センター) 河内長野市健康福祉部 健康課 072-932-1111

H30年度取組



全タク連

- 各協会が取りまとめた課題・取り組みを集約・整理
- 集約・整理した内容を国土交通省本省・地方運輸局に情報共有するとともにサポートに向けた連携を図る

タクシー協会

- 地域の具体的な課題・ニーズを整理

H31年度以降取組

全タク連

- 集約・整理した内容と併せて国土交通省における地域交通に関する検討内容を各協会にフィードバック
- 各協会の行う計画の着実な実施への支援

タクシー協会

- 地域交通の課題解決に向け、ICTの積極的な活用などを通じてタクシー事業者が貢献できる取組をとりまとめ
- 地域交通サポート計画を策定し、自治体に提案
- 地方運輸局支援・協力を得ての自治体訪問活動の継続実施
- 地方運輸局のサポートを受け、PDCAサイクルに沿って計画の着実な取組を実施



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

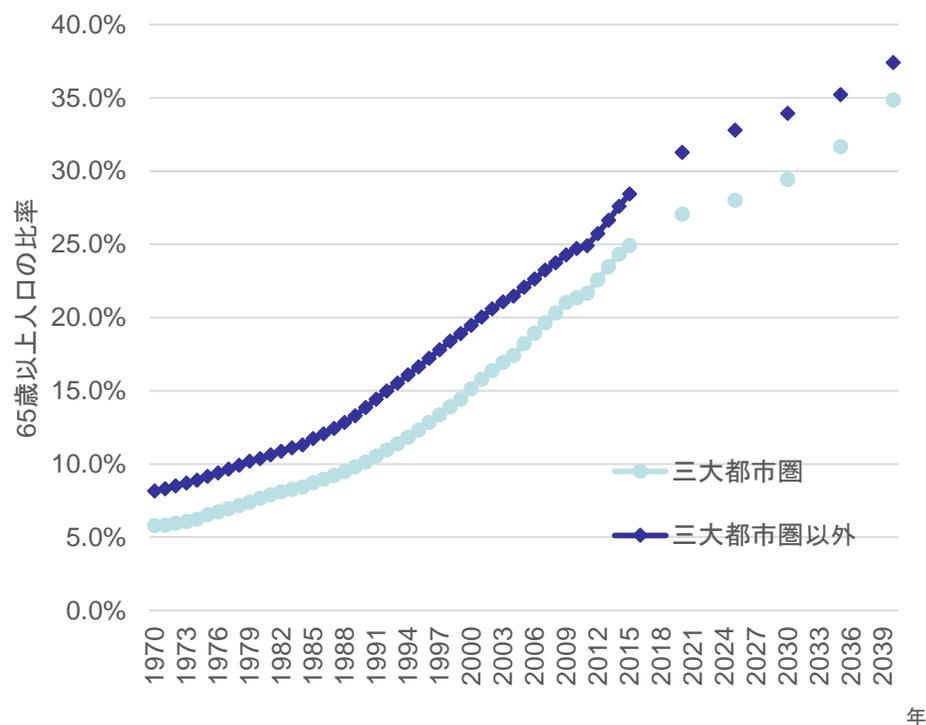
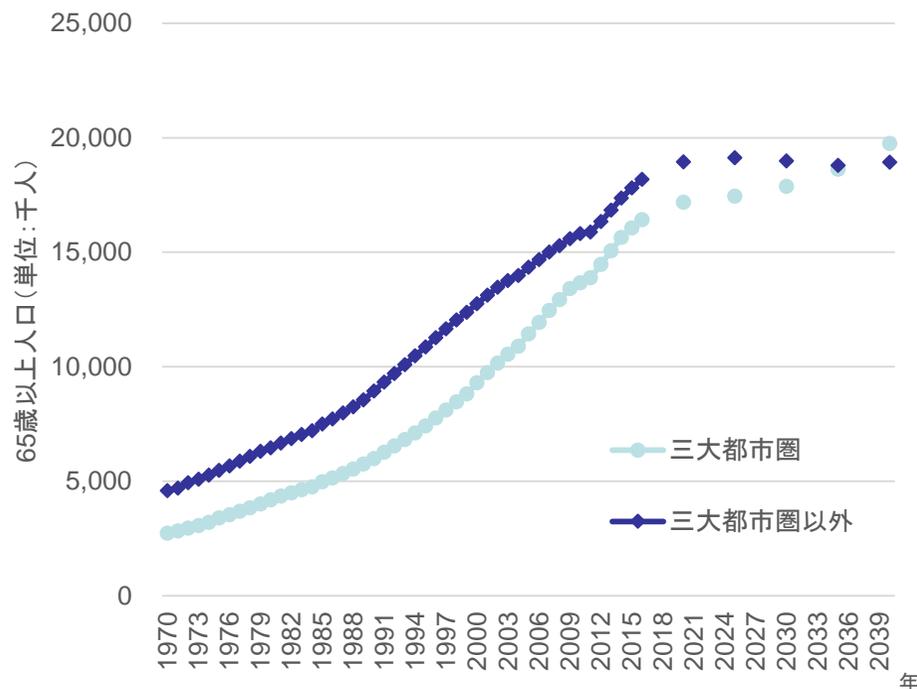
- ◆ 外出それ自体の創出は、福祉(介護予防)、人口流出の防止・Uターンの増加をはじめ、多面的な効果がある。特に、高齢者・障害者の移動支援と学生の通学手段の確保は、地域の維持・活性化のために必要不可欠。
- ◆ 自家用車に依存した地域では、ドアツードアの輸送ニーズを自家用車による家族等の送迎で対応しており、主婦をはじめ地域の負担が大きい。一方で、高齢化や若者の車離れといった自家用車自体の減少も今後見込まれることは、公共交通にとってのマーケティング機会でもある。
- ◆ スクールバス、福祉輸送等の公的サービスの他、商業施設の輸送サービス等地域のあらゆる輸送サービス資源を地域の実情に応じて柔軟に活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

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。
- ✓ 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。
- ✓ 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。
- ✓ 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。

地方部における高齢者数の推移

■ 高齢化率の変化を都道府県別に見ると、大都市圏に比べ、地方圏での高齢化率が上昇傾向にある。



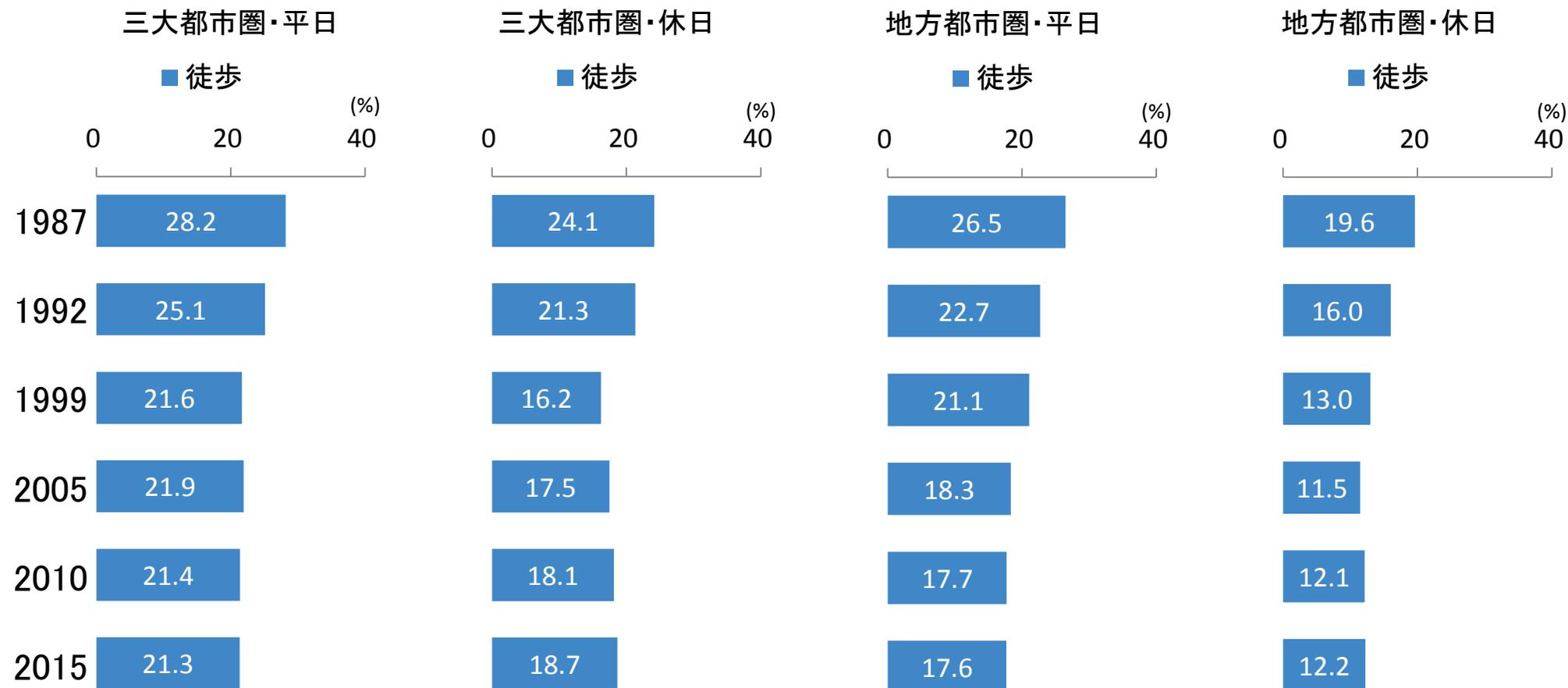
都市部と地方部の高齢者人口(左図)と比率(右図)の推移・予測

注: 三大都市圏: 埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、三重県、岐阜県、京都府、大阪府、兵庫県

資料: 2015年までは総務省統計局「人口推計」から、2020年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計)」から、国土交通省総合政策局作成

代表交通手段分担率「徒歩」の推移

- 「徒歩」の分担率は、特に地方都市圏において減少が進んでいる。
- 長い距離を歩けない高齢者の増加も一因と考えられる。
- また、公共交通利用で増える傾向にある徒歩移動は地域の賑わいに不可欠であるため、「徒歩」の減少は地域活力の減衰に繋がるおそれも懸念される。



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

全国都市交通特性調査より国土交通省総合政策局作成

- 通学に対する文部科学省の補助は、中学までの義務教育への通学を対象としており、**高校通学はほぼ対象外**となる。

へき地児童生徒援助費等補助金

30 年度予算額 2,313 百万円

1 補助対象経費

- スクールバス・ボート等購入費(597百万円)
- 遠距離通学費等 1,437)
 - ✓ 遠距離通学費(1,262百万円)
 - ✓ 寄宿舍居住費(33百万円)
 - ✓ 高度へき地修学旅行費(117百万円)
- 保健管理費(45百万円)
- 離島高校生修学支援事業(234百万円)
※高校未設置離島の高校生を対象

※小学生、中学生、義務教育学校の児童生徒のみ対象

2 補助率・補助事業者

都道府県・市町村を補助事業車年、原則1/2

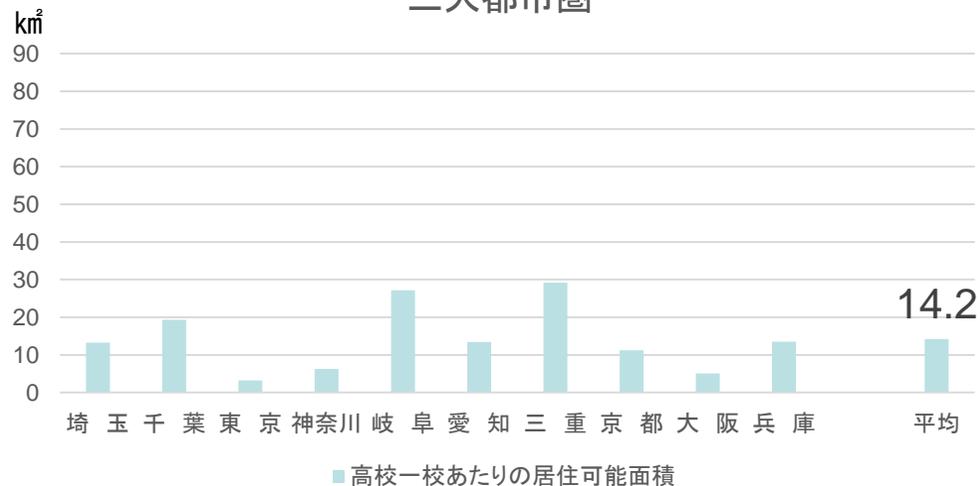
3 被災地通学用バス等購入費補助【復興特会】(34百万円)

※東日本大震災の被災地で通学が困難になっている児童生徒の通学条件の緩和を図るために都道府県及び市町村がスクールバス・ボートを購入する事業に対する補助

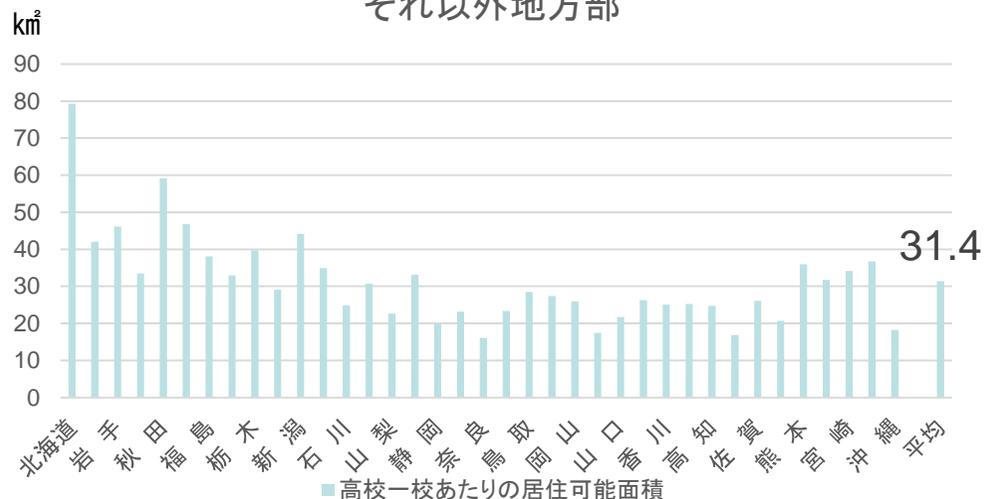
都市と地方の高校通学状況

- 三大都市圏に比べ、地方部における高校一校あたりの居住面積は大きい。
- 地方部で一校あたり面積が大きにもかかわらず、通学時間が減少していることは、地方部での遠距離通学が減り、下宿化や世帯流出に置き換わっていると示唆される。

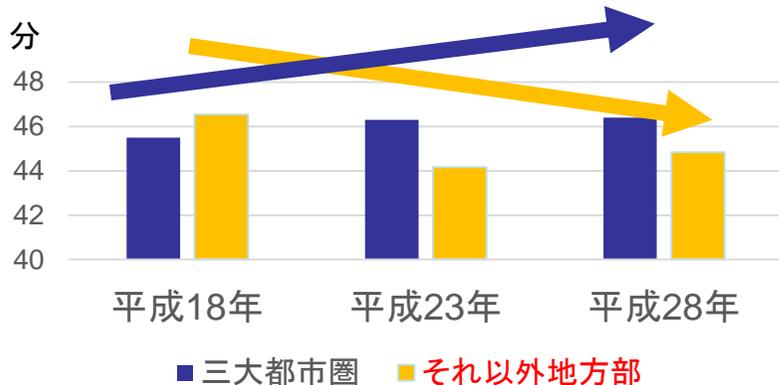
三大都市圏



それ以外地方部

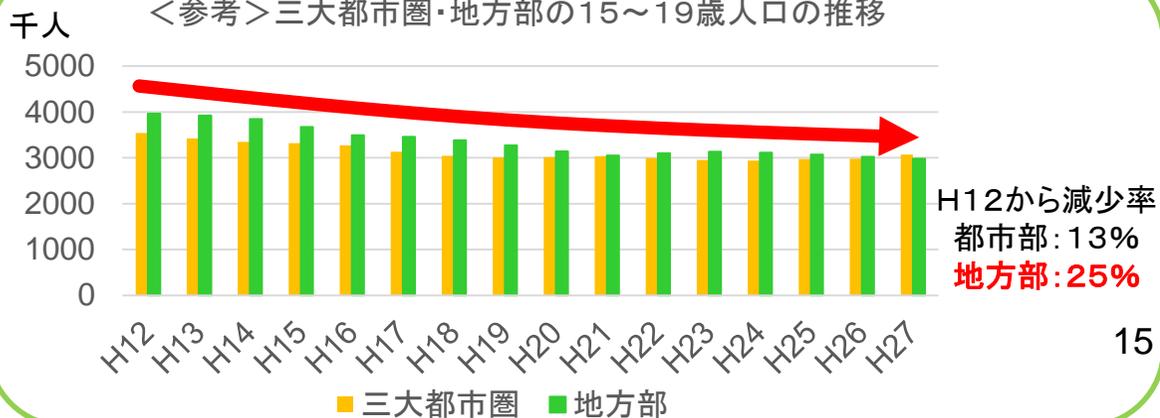


平均通学時間の推移



文部科学省「社会生活基本調査」より国土交通省総合政策局作成

<参考> 三大都市圏・地方部の15～19歳人口の推移

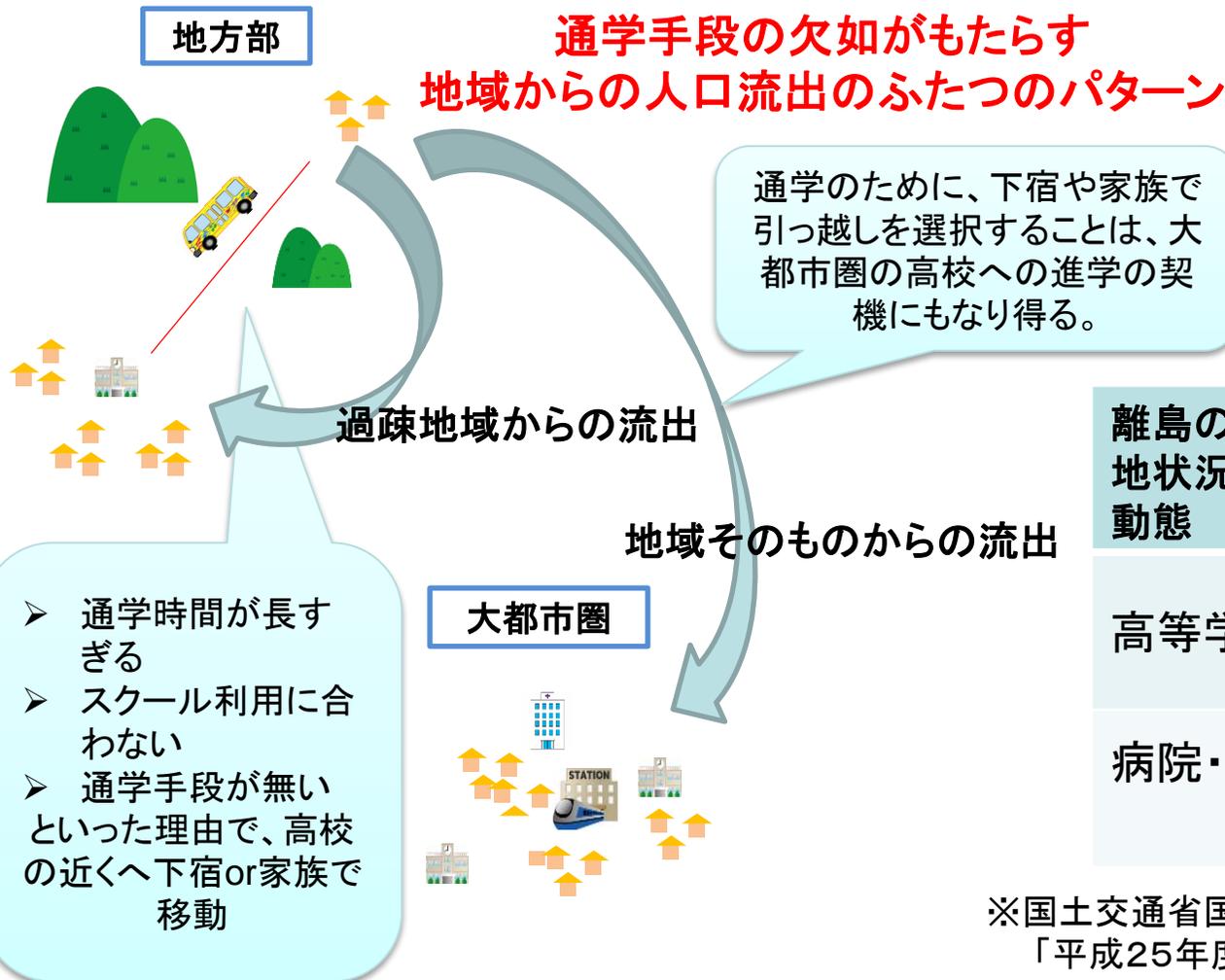


三大都市圏: 埼玉県、東京都、千葉県、神奈川県、岐阜県、愛知県、三重県、京都府、大阪府、兵庫県

文部科学省「社会生活基本調査」より国土交通省総合政策局作成

(参考)通学手段と高校選択及び人口移動の関係について

- 高校から地元を離れるとUターンの割合は大きく下がり、人口流出が加速する。
- 小中は概ね徒歩で通学することとなるが、高校からは徒歩以外の交通手段の割合が大きくなる。
- 朝練や部活動、補習等の時間外の学校活動の必要性も踏まえると、通学時間が長くなったり、失われたりすると、自宅からの通学より下宿による通学へシフトする。また、下宿を選択する場合、地域外の大都市圏へ移る場合や、家族毎移動してしまう場合もあり、スクール利用に適した交通機関の有無が地域の少子高齢化を悪化させることになる。



域外転出の割合としては、大学進学時が50%と最多だが、高校進学時も4%存在(※)し、特に離島部等の過疎地域の定住促進には重要な要素。

※独立行政法人労働政策研究・研修機構「UIJターンの促進・支援と地方の活性化—若年期の地域移動に関する調査結果—」(2016)より。

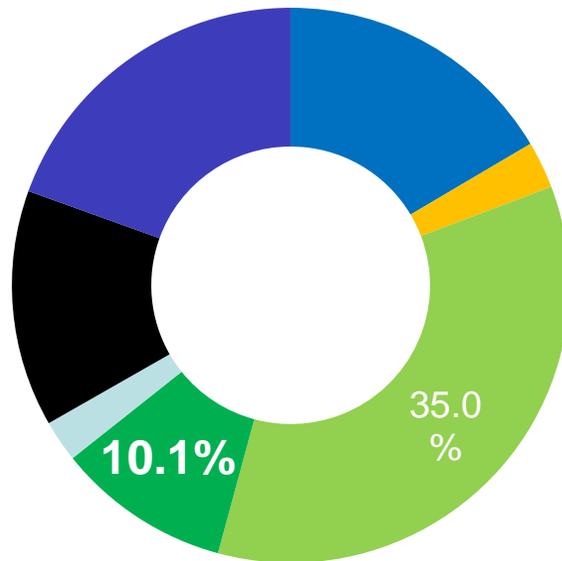
離島の施設立地状況と人口動態	1991-2010年間の人口減少率		施設有無によるポイント差
高等学校	無し 一校	39%減 28%減	9%
病院・診療所	無し 一カ所	39%減 39%減	0%

※国土交通省国土政策局離島振興課
「平成25年度 新しい離島振興施策に関する調査」より抜粋

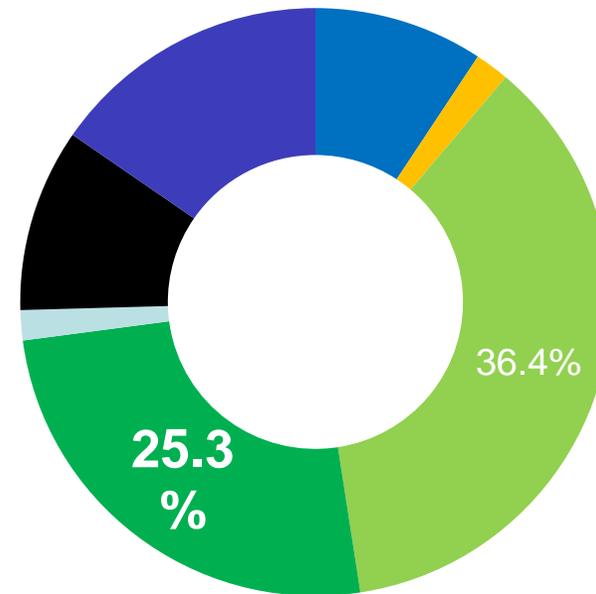
代表交通手段分担率「自動車(同乗)」の割合

- 「自動車(同乗)」で移動する人の割合は、平日で約10%、休日で25%と一定の割合を占めている。
- 休日における「自動車(同乗)」の分担率は、送迎利用等により、平日と比較して大きく割合が増加する。

全国・平日



全国・休日



- 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

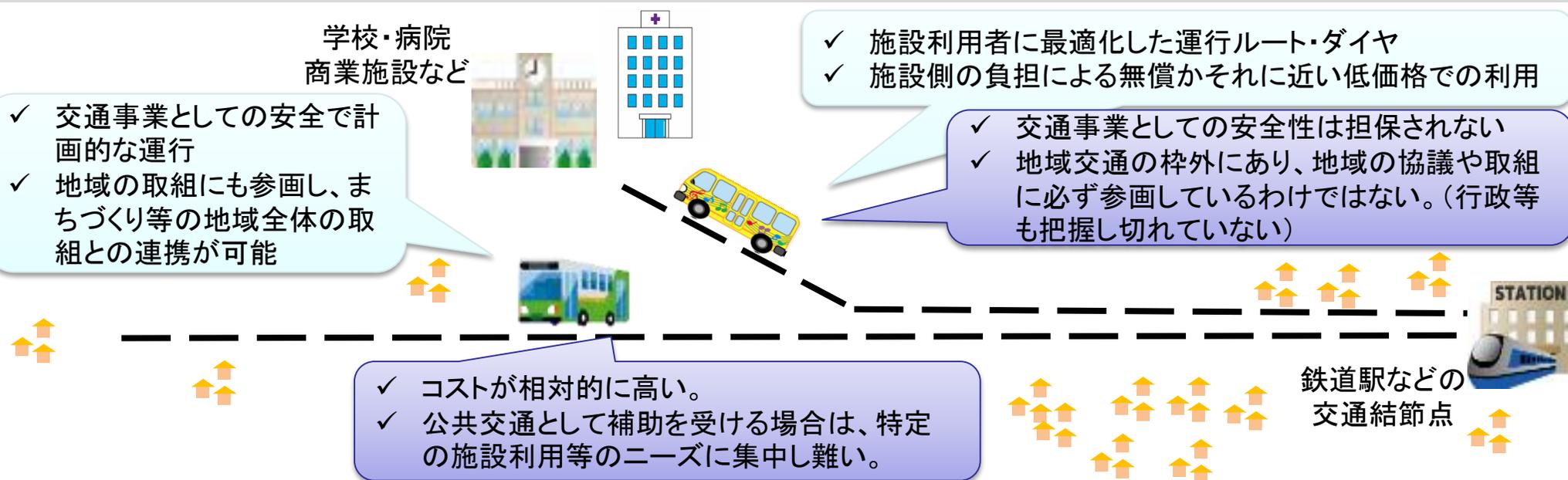


写真引用元：
市立芦屋病院HP
<http://www.ashiya-hosp.com/byouin/bus.html>

- ◆ 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。

交通事業者によるものとそれ以外の輸送サービスの内容の重複例

- 交通事業者による輸送サービスと重複したサービスを施設運営者などが無償で提供してしまうと、運転手や車両などの限られた輸送資源を浪費しながら利用者を既存の交通事業から奪ってしまうおそれ。
- 一方で、既存の交通事業に単純に一本化した場合、施設利用者の利便性低下を招くおそれも。
- 路線バスを施設利用ニーズに適応させつつ一本化する、施設送迎バスに一般客を混乗させる、施設側が路線バスを利用する利用者に運賃相当のクーポンを出す等の協調を図り、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。



※また、重複する路線バスの運行事業者と施設送迎バスの受託事業者が同一の場合、交通事業者は重複による路線バスの収益低下のデメリットをあまり感じず、路線バスに補助を行う行政側の負担だけが増大するおそれもある。その場合、行政以外の関係者がサービス調整の必要性を有しないため、包括的な調整が行い難いという事態になりかねない。

交通事業者のサービスとそれ以外の輸送サービス(施設送迎無料バス等)が重複している。

交通事業以外のサービスの状況を地域交通の関係者(行政等)が把握できているか？

YES

NO

交通事業の側で重複するサービスのニーズにも対応できるか？

YES

NO

- 交通事業者の提供するサービスへの一本化
- これまで無料送迎を利用していた利用者への対応
 - ✓ 施設側がバス利用クーポンを発行
 - ✓ 施設乗車時の運賃無料化等

- 交通事業者以外の提供するサービスへの地域住民等の混乗化
- 重複する交通事業者の提供するサービスのスリム化
 - ✓ 路線や便数の縮小
 - ✓ 施設利用者以外の利用者限定したデマンド交通サービスの提供等

- 施設運営者等の地域の交通に関する協議への情報提供や参画の要請
- 自治体商工部局(商業施設の場合)や福祉部局(病院・医療施設の場合)から施設利用実態について情報提供を受ける等、他分野他部局との連携

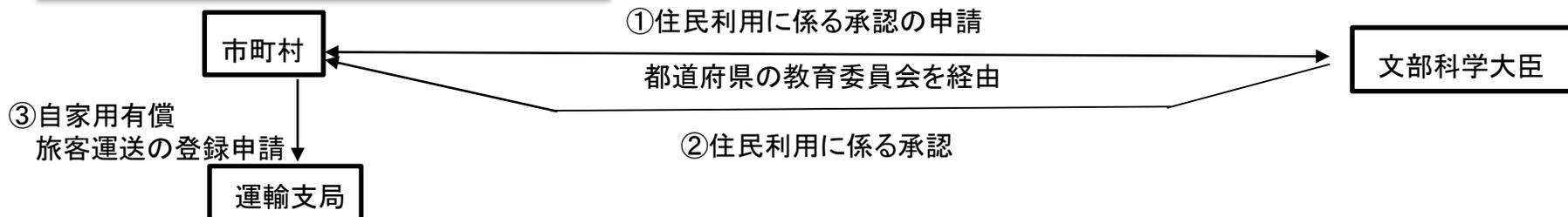
いずれにしても、輸送サービスを提供する主体や利用者を、従来の交通事業の枠組みに囚われず、幅広く地域交通の協議や取組に巻き込んでいくべきではないか

(参考)スクールバス・ボードに混乗化に必要な手続

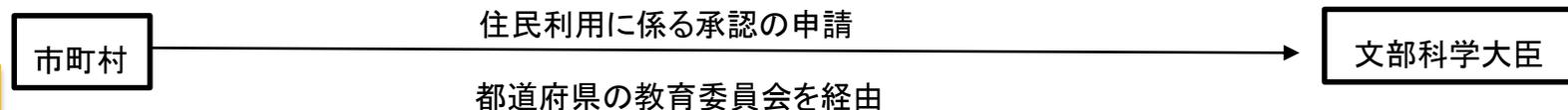
■ 文科省の補助金を活用したスクールバス等については、混乗化(特に有償利用の場合)する際に下記の手続きが必要。

○へき地児童生徒援助費等補助金を活用したスクールバス・ボードを地域の住民の利用に供する際の手続き

有償で住民の利用に供しようとするとき



無償で住民の利用に供しようとするとき



要件

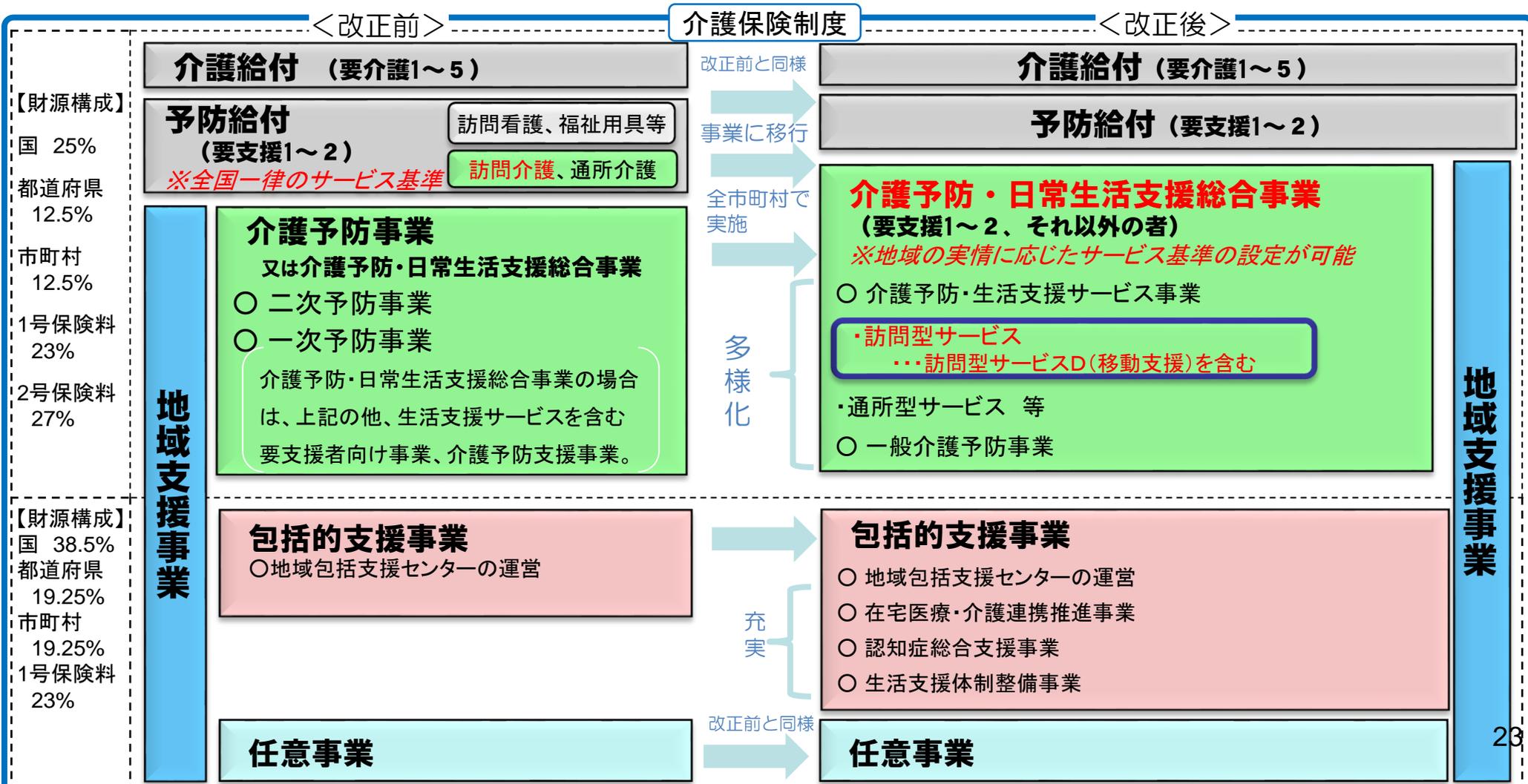
- ① スクールバスを利用する児童生徒の登下校に支障のないこと。
 - ② 安全の面で万全を期するよう配慮されていること。
 - ③ 交通機関のない地域等の住民に係る運行であること。
 - ④ 教育委員会(市町村、都道府県とも)が住民利用に供することを差し支えないと認めたものであること
- ※市町村がスクールバス・ボードを有償で住民利用に供する場合、住民利用に関する運賃を定めるに当たっては、住民利用に係る総収入の額が住民利用に要する運行経費の額を超えることのないように留意しなければならない。

<参考>遠距離通学地方交付税措置(普通交付税)の算定の考え方(文章は岐阜県資料より抜粋)

- (ア) 年間を通じ、登校及び下校のために運行されるものに限ること。(登校のみ、下校のみの使用は含まない)
- (イ) バス(定員10人以上、運転手を除く)に限ること。ハイヤー・ジープは含まれない。
- (ウ) 児童・生徒の通学の用に供しているスクールバス等で、通学以外の目的で運行し、又は便乗により利用している場合(有償での利用を含む)であっても児童・生徒の登下校に支障がない限り対象とする。ただし、スクールバス等としての用に供していることを明らかにするため、運行日誌等で利用目的ごとの乗車人員や運行時間等を明確にしておくとともに、支出科目(例:教育費と総務等)及び契約は、利用目的ごとに区分されていること。

(参考)新しい地域支援事業の全体像(平成26年改正前後)

- 介護保険法の改正に伴い、予防給付のうち訪問介護、通所介護については、市町村が地域に応じた取組ができる地域支援事業へ移行され、訪問型サービスの中で移動支援に係るサービス類型(訪問型サービスD)が創設された。
- 一方、人員・設備等のサービス提供にかかる基準については、事業の実施主体である市町村が定めることとなり、市町村は、地域の実情を踏まえた補助額の設定を行うこととなった。



(参考)移動が困難な人が利用できる移動・外出支援関係のサービス(公共交通機関を除く)

■ 福祉分野における移動支援制度は多々存在するが、実質的に利用が困難な場合も少なくない。

根拠法	法制度の枠組み	障がい者	要介護1~5	要支援1.2 (基本チェックリスト該当者)	認定なしの高齢者
道路運送法	公共交通空白地有償運送、市町村による交通空白輸送	○/△(※1)	○/△(※1)	○/○	○/○
	←.....ただし、公共交通空白地域の住民が主な対象者.....→				
道路運送法	福祉有償運送、市町村による市町村福祉輸送	○	○	○ 認められない地域も	△ 認められにくい
	←.....ただし、公共交通期間の利用が困難であることが条件.....→				
介護保険法	介護給付(通院等乗降介助、身体介護)	×	○ 車を使うには道路運送法の許可・登録が必要	×	×
	予防給付(訪問介護、通所介護)	×	×	○ 新しい総合事業に移行(~2017年度末)	×
	訪問型サービスD	○	○	○(補助あり)	○
	←事業対象者は要支援1・2、基本チェックリスト該当者だが、間接経費補助のため利用者の制限はない→				
障害者総合支援法	自立支援給付(重度訪問介護・行動支援・同行援護・通院等乗降介助)	○ 車を使うには道路運送法の許可・登録が必要	×	×	×
	移動支援事業	○ 車を使うには道路運送法の許可・登録が必要	×	×	×

※1 法制度上は利用可能だが、サービス内容(使用車両等)が介助・介護向けではないため、実質的に利用が難しい場合が多い。

※2 送迎サービスについては、「介助なしの人でも参加できる介護予防教室等への送迎」などが主であるため、要支援1, 2以上の者にとっては実質的に利用が難しい場合が多い。

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。
- ◆ 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。



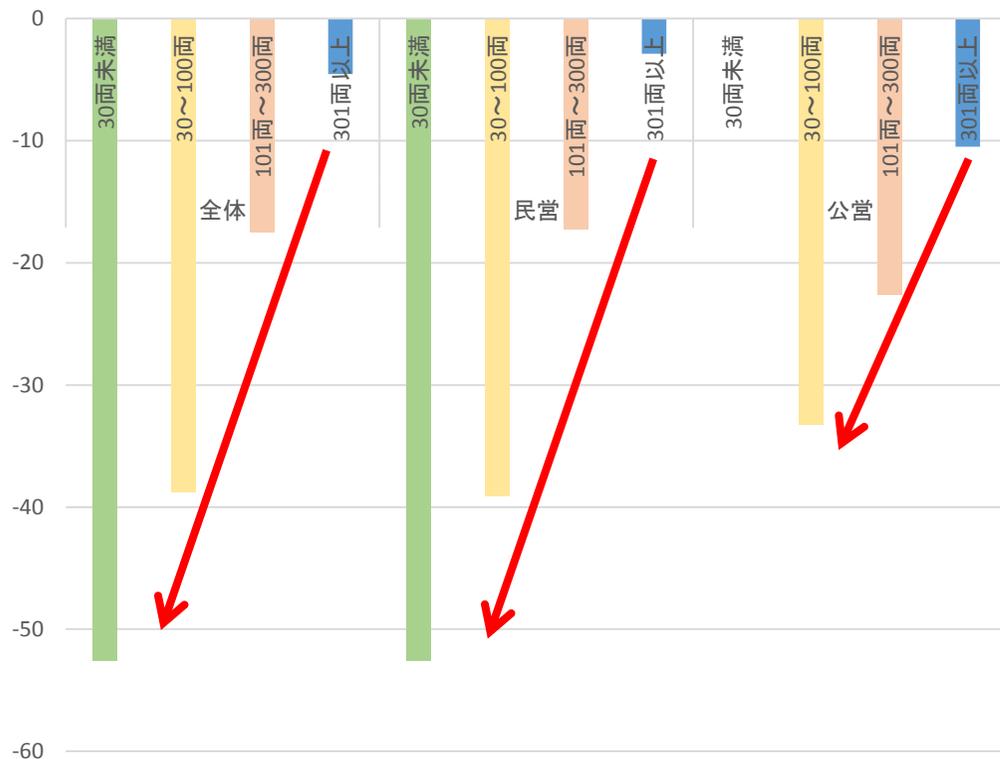
検討の方向性

- ✓ 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。

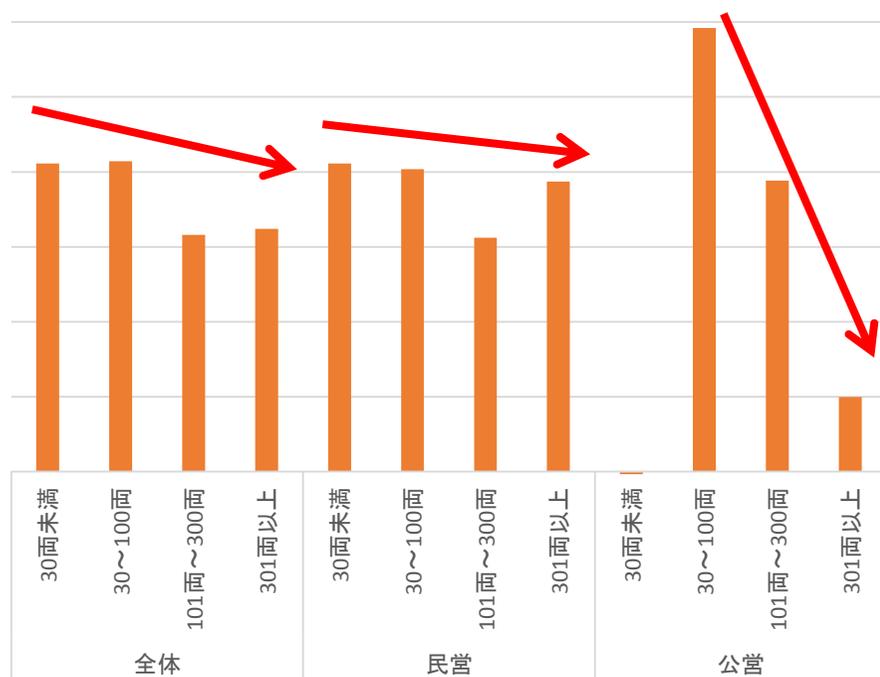
事業規模に応じた乗合バス経営構造の比較

- 事業規模が小さくなるほど乗合バス事業の営業利益は悪化し、30両未満の零細事業者においては、実力ベースの営業収支が50%を越える赤字となることも珍しくない。
- 事業規模が大きくなるほど、固定費の経費に占める割合は低下し、経営企画力が効率的に向上する。

営業利益率(事業者一社当たり平均)(%)



営業費用に占める一般管理費比率(%)



事業者数	30両未満	30~100両	101両~300両	301両以上
全体	13	109	85	41
民営	13	103	81	32
公営	0	6	4	9

※事業者については、特に小規模事業者に関しては、全数では無くサンプリングされた一部のため、全体を代表したものではない。

地域公共交通網形成計画策定地域における利用者利便向上施策の実現状況

- 地域公共交通網形成計画策定地域(433地域)において、一般乗合旅客自動車運送事業者(以下、「事業者」)が複数存在する地域は317地域。
- 関係者間での合意が形成されているにもかかわらず、計画区域内に複数の事業者が存在する地域では利用者利便向上施策の実施がなかなか進まない状況にある。

＜計画策定地域における事業者の状況＞

網形成計画策定件数(H30.10末時点)	433
うち計画区域内の事業者が単独または存在しない地域 (コミュニティバスのみ地域も含む)	116(26.8%)
うち計画区域内の事業者が複数の地域	317(73.2%)

＜地域公共交通網形成計画に盛り込まれた利用者利便向上施策の実現状況＞

網形成計画記載事業の実施状況	事業者が単独または存在しない		事業者が複数	
	実現率	実現済/計画記載	実現率	実現済/計画記載
路線再編(例:ハブ&スポーク化、重複路線整理)	54%	39/72	46%	100/217
ゾーン運賃(例:一定区域内における統一運賃)	—	—	39%	11/28
ダイヤ調整(例:競合路線における等間隔運行)	—	—	59%	80/136
共通定期券(例:一定区域内における複数事業者の定期券共通化)	—	—	38%	9/24
運賃プール(複数事業者間での収益の再配分)	—	—	0%	0/3

公営交通事業者の民営化状況(平成年間中21件)

団体名	都道府県	市町村区分	解散年月日	解散後の対応
倉敷市交通局	岡山県	中核市	1989/3/31	両備運輸、下津井電鉄が路線免許を受け継続
山口市交通局	山口県	市	1999/3/31	全路線・施設を防長交通(株)に譲渡
函館市交通局	北海道	中核市	2003/3/31	函館バス(株)へ移管。※路面電車は事業継続中、※2011.4.1～水道局と統合し。企業局交通部
札幌市交通局	北海道	政令市	2004/3/31	JR北海道バス(株)等に移譲。※地下鉄、路面電車は事業継続中
岐阜市交通事業部	岐阜県	中核市	2004/3/31	2003年度から岐阜乗合自動車(株)(岐阜バス)へ3年かけて段階的に路線や車両を譲渡
荒尾市交通局	熊本県	市	2005/3/31	路線と車両をすべて産交バス(株)へ譲渡。(同日付で熊南産交・熊北産交・天草産交・産交観光バス(路線バス部門のみ)が合併)
秋田市交通局	秋田県	中核市	2006/3/31	秋田中央交通(株)へ移管
三原市交通局	広島県	市	2008/3/31	民営他社(中国バス・鞆鉄道・芸陽バス)に路線移譲
尾道市交通局	広島県	市	2008/3/31	おのみちバス(株)(第3セクター)に譲渡
姫路市企業局 交通事業部	兵庫県	中核市	2010/3/26	神姫バス(株)に路線譲渡
明石市交通部	兵庫県	中核市	2012/3/16	神姫バス(株)と山陽バス(株)に移譲
苫小牧市交通部	北海道	市	2012/3/31	道南バス(株)への全面移譲
呉市交通局	広島県	中核市	2012/3/31	広島電鉄(株)に営業譲渡
薩摩川内市	鹿児島県	市	2012/3/31	南国交通株式会社に引き継ぎ(運行形態は市が委託するコミュニティバス)
鳴門市企業局 運輸事業課	徳島県	市	2013/3/31	徳島バス(株)に移譲
松浦市交通課	長崎県	市	2014/4/30	鷹島の北半分地域を運行するバス:昭和自動車(昭和バス)の路線を延長する形で移管・運行。規模縮小後、最終的に南半分地域は地元タクシー会社による鷹島乗合デマンドタクシーを運行。
岩国市交通局	山口県	市	2015/3/31	第3セクター「いわくにバス(株)」に移管
小松島市運輸部	徳島県	市	2015/3/31	徳島バス(株)に移譲
熊本市交通局	熊本県	政令市	2015/3/31	熊本都市バス(株)へ移管 ※路面電車は事業継続中
尼崎市交通局	兵庫県	中核市	2016/3/19	阪神バス(株)に移譲
大阪市交通局	大阪府	政令市	2018/3/31	大阪シティバス(株)に移譲 ※地下鉄は大阪市高速電気軌道(株)へ移譲

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。
- ◆ 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。



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。
- ✓ 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。

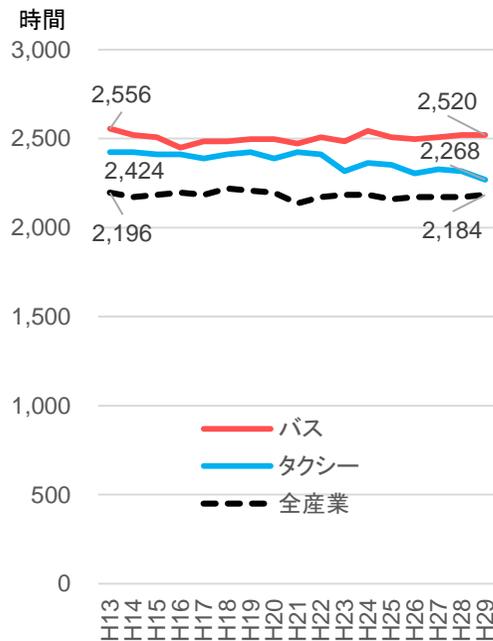
バス・タクシー運転者と全産業労働者との比較

【年間労働時間】全職業平均より、約11～15%長い。

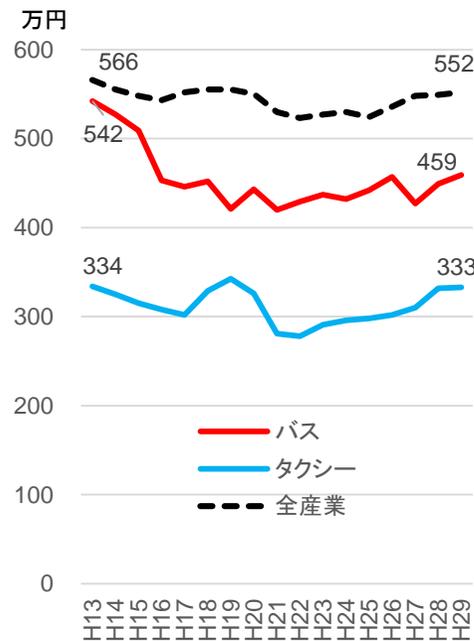
【年間所得】長い労働時間にもかかわらず、全職業平均より、バスで約2割、タクシーでは約4割も低い。

【平均年齢】平均年齢は上昇傾向にあり、バスでは約50歳、タクシーでは約60歳と全産業平均よりも7～17歳高く、高齢化が進行。また、女性運転者の比率は2～3%前後と全産業と比較して低く、高齢の男性運転手が担い手の中心となっている。

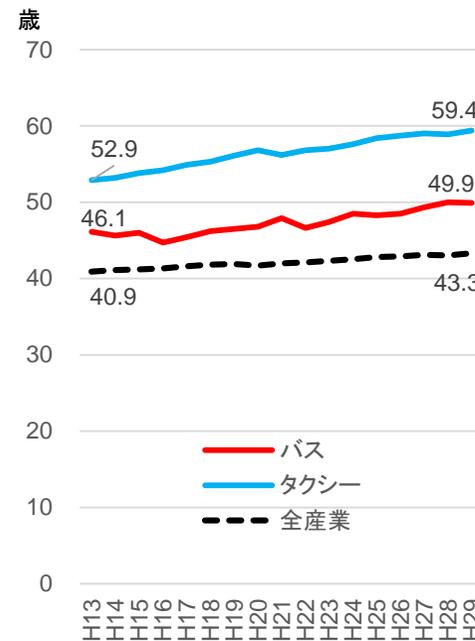
労働時間



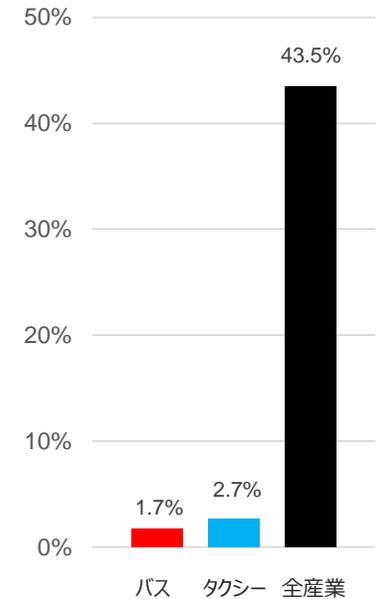
年間所得



平均年齢



女性比率



(労働時間、年間所得、平均年齢)

厚生労働省「平成29年賃金構造基本統計調査」より国土交通省作成

(女性比率)

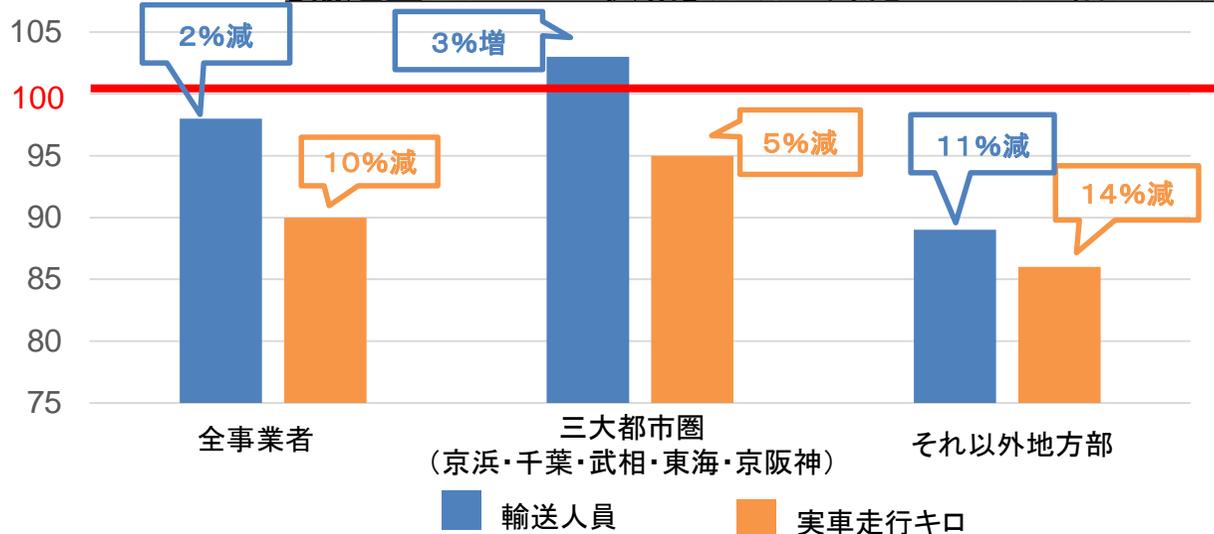
- ・バス：日本バス協会調べ（平成27年）
- ・タクシー：全国ハイヤー・タクシー連合会調べ（平成28年）
- ・全産業：総務省労働力調査より（平成28年）

バス事業者のサービス供給と経営状況

■ 全国的には輸送量・運送収入は維持されているが、サービス供給量が減少しており、特に地方部はいずれも大きく減。

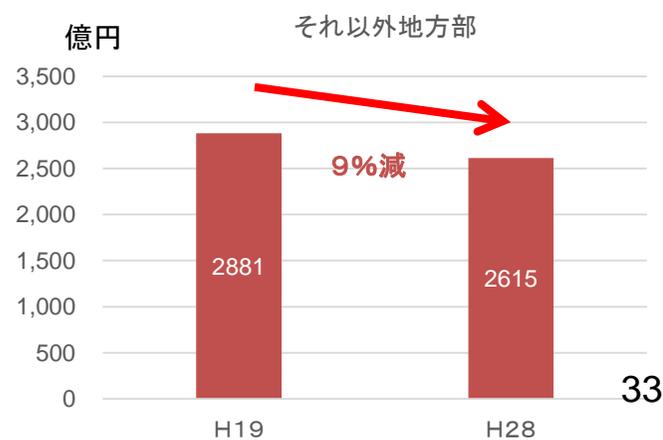
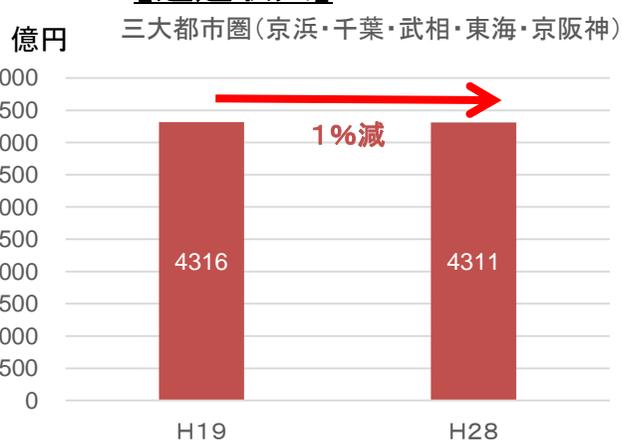
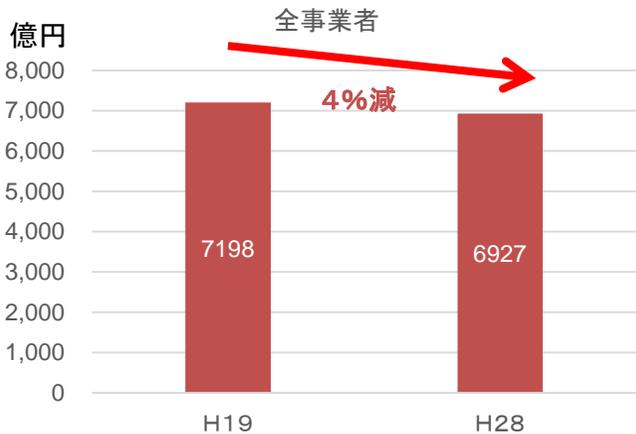
(保有車両30両以上全事業者)

【輸送量とサービス供給】(平成19年度を100%とした場合の平成28年度の割合)



	H19	H28
輸送人員(百万人)	4,054	3,975
三大都市圏	2,571	2,653
地方部	1,483	1,322
実車走行キロ(百万キロ)	1,850	1,670
三大都市圏	814	775
地方部	1,036	895

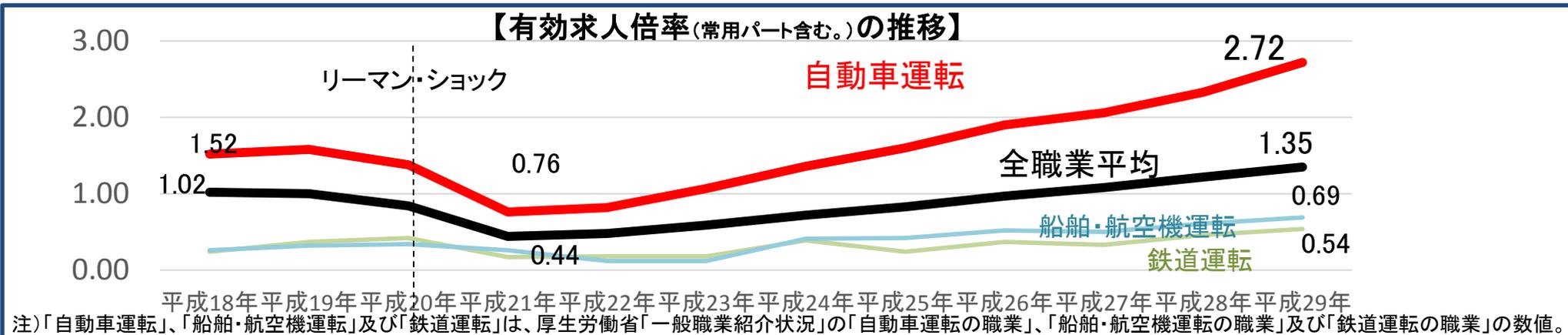
【運送収入】



※国土交通省自動車局資料より、公共交通政策部作成。電子化されているデータのうち最古であるH19と最新であるH28を比較。

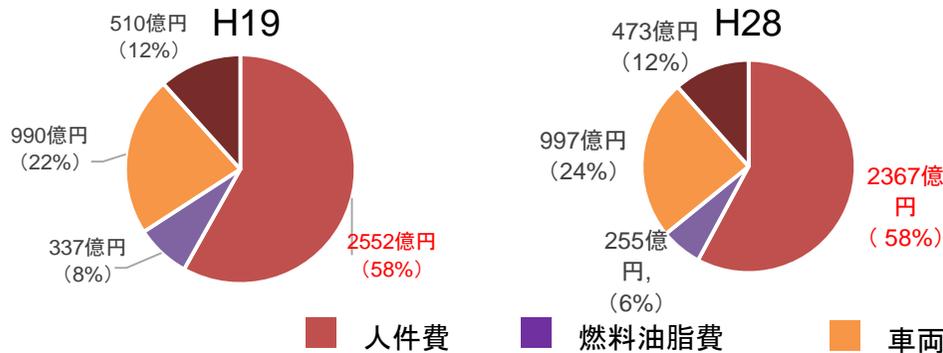
乗合バス事業の運転者の収入減少

- 三大都市圏とそれ以外都市部で人件費の格差が大きく存在。
- 人手不足が全般的に深刻化する中で、特に地方部において運転士等の待遇の悪化と人材減が顕著であり、必要なサービス供給の確保が困難になっている。

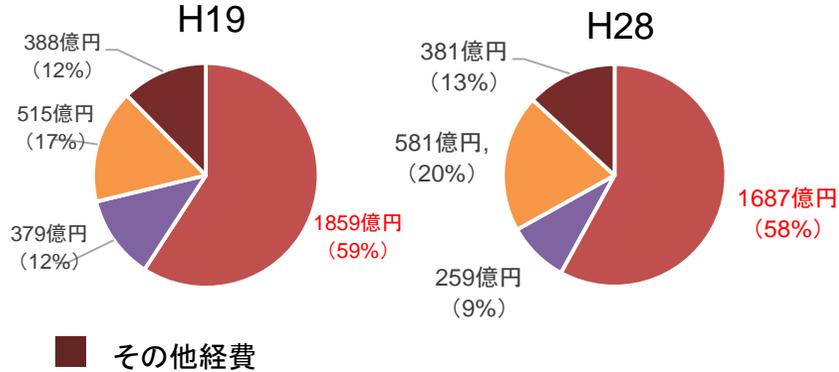


【運送費における人件費の割合・ドライバー1人あたりの人件費】

<三大都市圏(京浜・千葉・武相・東海・京阪神)>



<それ以外地方部>



	H19	H28
運転士期末人員	27,862人	27,661人
運転士1人あたりの人件費	9,159千円	8,559千円

	H19	H28
運転士期末人員	29,305人	27,300人
運転士1人あたりの人件費	6,343千円	6,180千円

公営・民営の乗合バス事業における運転者待遇格差

- 公営事業者は民営事業者と比較して、相対的に良好なネットワークを有する一方で、営業収支は低い。
- 公営事業者の経営環境は、運転手等の人件費がコスト要因に起因している。
- 公営事業者における運転手の高待遇は、①乗合バス運転手の待遇の下支え、②プル要因としての民営事業者の人手不足、の双方の要因となっていると考えられるが、その公営事業者の人件費も大きく下がっている。

【公営・民営バス事業者の収支比較(H28)】

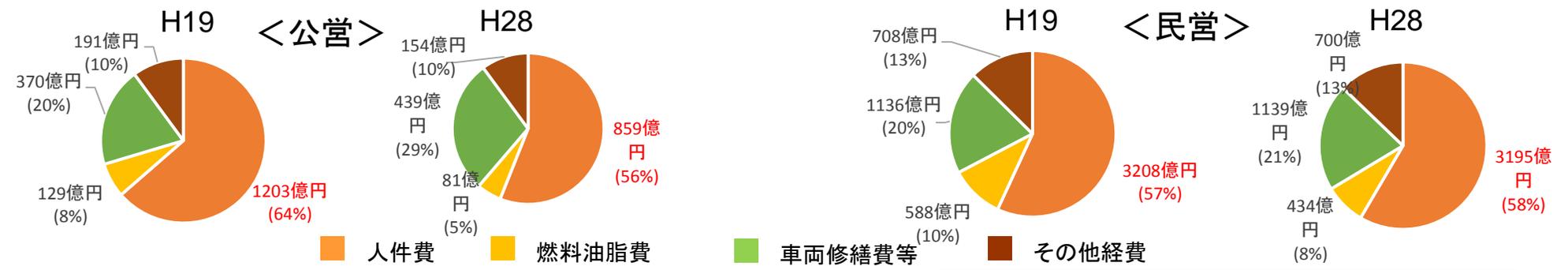


(保有車両30両以上全事業者)

【ネットワークの輸送効率(H28)】

		輸送人員(人) / 実車走行キロ(キロ)
公営	全体	3.84人 / キロ
	三大都市圏(京浜・千葉・武相・東海・京阪神)	4.31人 / キロ
	地方	1.94人 / キロ
民営	全体	2.14人 / キロ
	三大都市圏(京浜・千葉・武相・東海・京阪神)	3.13人 / キロ
	地方	1.45人 / キロ

【運送費における人件費の割合・ドライバー1人あたりの人件費】



	H19	H28
運転士期末人員	9,200人	7,279人
運転士1人あたりの人件費	13,075千円	11,810千円

	H19	H28
運転士期末人員	47,967人	48,267人
運転士1人あたりの人件費	6,688千円	6,619千円

京都市バスの運行事業から撤退 京阪バス、2019年度末で

京阪バス（京都市）が京都市から受託している市バスの運行事業から2019年度末で撤退することが8日、分かった。訪日外国人客らの観光の足として利用が増える市バスだが、運転手の人手不足で路線や本数の維持は綱渡りの状態が続く。市バス運行を受託する他社も追随する可能性がありそうだ。

京阪バスは京都駅から岡崎や銀閣寺方面に向かう市バスなど、6系統を66台で受託する。受託の割合は市バス全体の8%を占める。運転手や整備士が慢性的に不足しており、自社の路線バスなどの本数を維持できなくなる懸念があるとして市バスからの撤退を決めた。

京都市は00年度からコスト削減のため市バスの運行の民間への委託を始めた。現在は、市バス全体（約820台）のうち、およそ半分を民間事業者6社に委託する。市交通局は減便などはせず、運行体制は維持する方針で、委託分は直営に戻す方向で検討する。人材の確保や人件費負担の増加が今後の課題となる。



画像の拡大

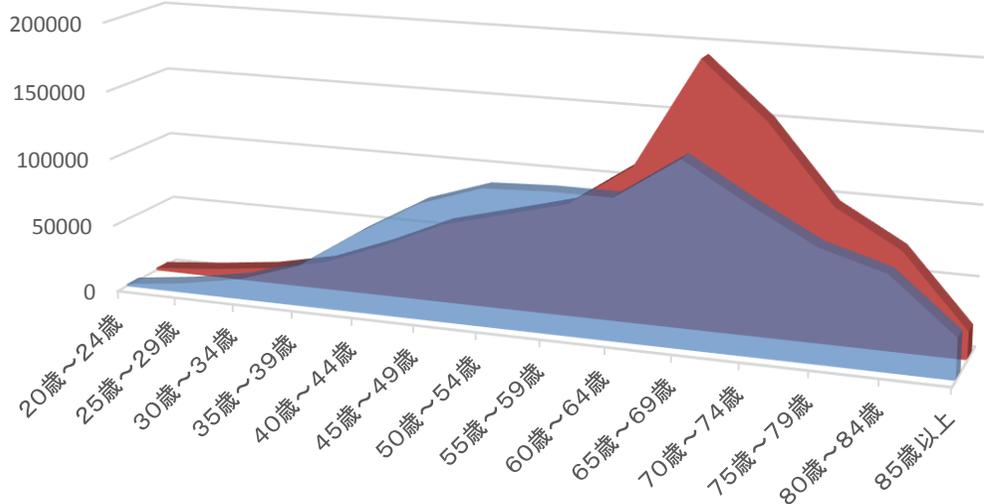
運行の一部を民間委託している京都市バス

京都市を訪れる観光客は年間5000万人を突破しており、観光客の主要な足となっている市バスは混雑が指摘される。生活に支障が出るとして増便を求める市民の声も多く、今後、市バスの運行体制の見直しが不可欠だ。

二種免許保有数の世代構成と種別・男女別推移

- 二種免許保有数は近年一貫して減少傾向にある。
- 中型・普通の二種免許保有者は大型二種免許保有者より高齢化傾向にあり、減少率も大きい。
- 女性の二種免許保有数は大型(4年間で9.2%増)中型+普通(同6.9%増)と増加傾向にあるが、全体の割合の中では依然として極めて小さい。

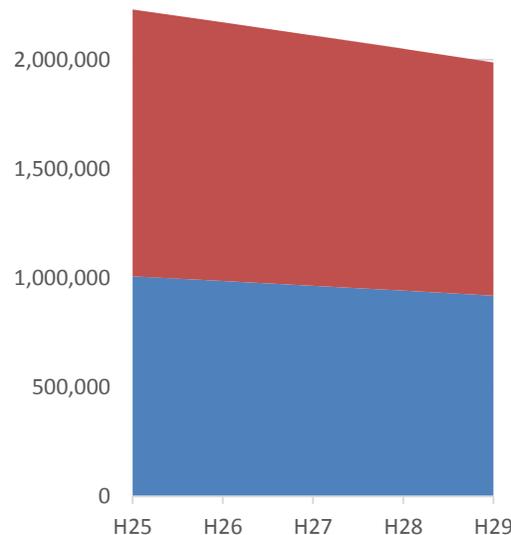
年齢階層別二種免許現在数(平成29年度)



■ H29年齢階層別 大型

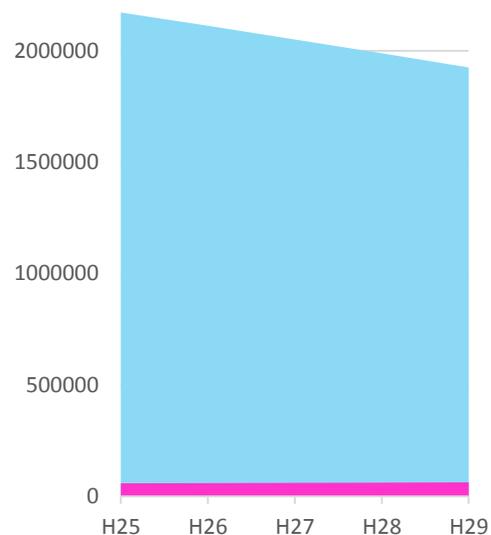
■ H29年齢階層別 中型+普通

大型・中型+普通別免許数の推移



■ 大型 ■ 中型+普通

男女別二種免許数の推移



■ 男性 ■ 女性

H25~H29増減	大型	中型+普通	男性	女性	計
4年間増減率	8.8%減	12.6%減	11.4%減	7.4%増	10.9%減

※運転免許統計平成29年版に基づき、公共交通政策部作成

二種免許保有者の将来推計

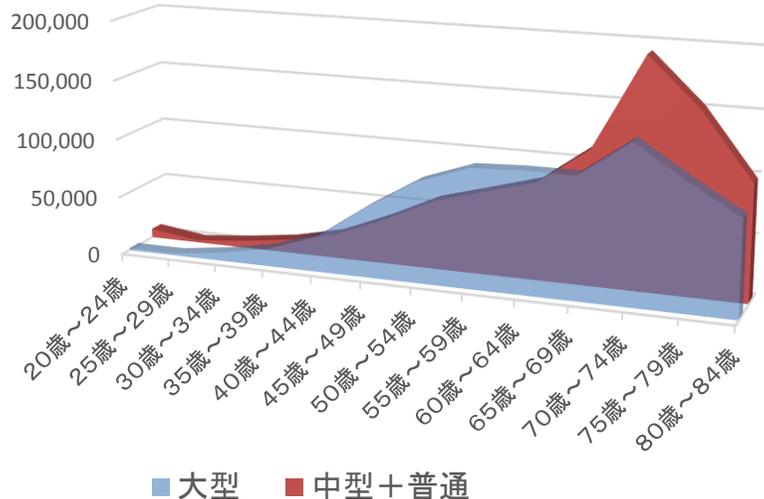
■ 下記の仮定のもとに5年後、10年後の二種免許保有数の構成を推計。

- ✓ 中途からの免許取得と自然減が同数となり、年齢階層毎の現在免許数は変化せずそのまま推移すると仮定
- ✓ 男性は採用努力によって20代の新規取得数は維持されると仮定
- ✓ 女性は、過去4年間における年平均増加率のペースで毎年増え続けると想定し、かつ、増加分はすべて最若年の20～24歳で増えると仮定
- ✓ 免許返納等の動きもあり、高齢者は85歳を超えると免許を返納すると仮定

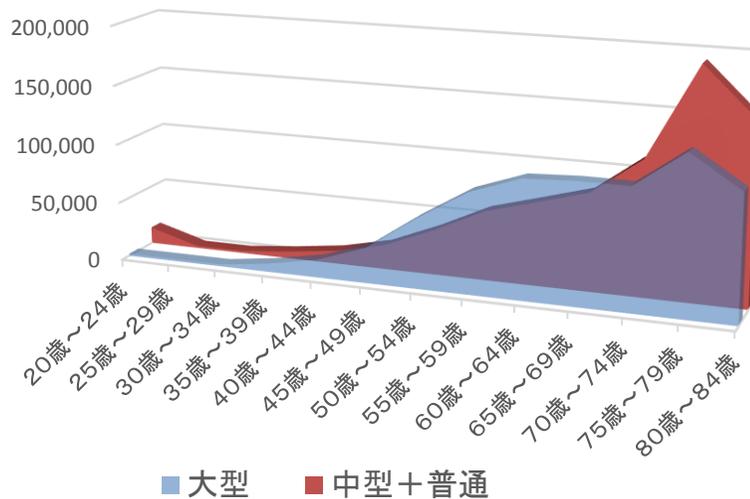
■ 若年者の車離れの進行・全産業平均以下の所得等の悪条件を勘案しない**ベターケースシナリオ**の想定値。

■ **総数の減少と高齢者依存が顕著**になり、職場PR等の広報施策だけでなく、より**構造的・抜本的な対策が必須**。

5年後(2022年)想定値



10年後(2027年)想定値



直近10年間で約10%減少しているサービス供給量(実車走行キロ)を大きく上回るペースで減少

増減	大型		中型+普通		小計	
2017⇒2022	919,242	823,941 (-10.3%)	1,068,441	852,213 (-20.2%)	1,987,683	1,672,657 (-15.8%)
65歳以上割合	45.3%	51.1%	57.0%	65.2%	51.2%	58.4%
2017⇒2027	919,242	744,625 (-19.0%)	1,068,441	762,828 (-28.6%)	1,987,683	1,500,139 (-24.5%)
65歳以上割合	45.3%	59.4%	57.0%	70.9%	51.2%	65.5%

※運転免許統計平成29年版に基づき、公共交通政策部作成

バス運転者の担い手確保・育成

■ 人材不足が深刻化する乗合バス事業においては、バス運転者の確保(採用)・育成が喫緊の課題。バス運転者求職者の不安解消や中小企業の多いバス事業者の負担の軽減を図り、効果的・効率的な人材育成の仕組みを構築するためのモデル事業を実施。

- 乗務員のキャリアアップのための定期研修カリキュラムの作成
- 研修の効果測定方法の整備

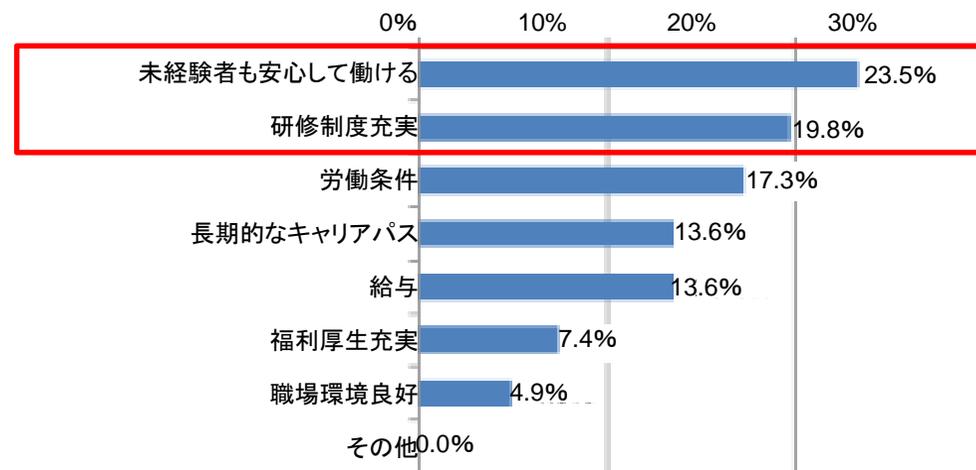
【研修コース例】

- 新任運転者研修
- ユニバーサルドライバー研修
- 高速バス運転者研修 等

【カリキュラム例】

- 実技チェック
- 高齢者・車椅子の利用者の扱い
- 効果測定 等

バス運転者への応募意向者の重視点



<出典:バスの運転者の確保及び育成に向けた検討会アンケート(平成26年)>

※全国の求職者及び近い将来求職予定の者、大学生、高校生を対象に400人から回答。回答者のうち、バス運転者への応募意向を持つ者に対してさらに会社を選ぶ上で重視する点を調査したもの。