

ラストワンマイル・モビリティの現況について

1. ラストワンマイルの移動需要について

- － 過疎化・高齢化
- － 運転免許自主返納者の増加

2. ラストワンマイル・モビリティの現状について

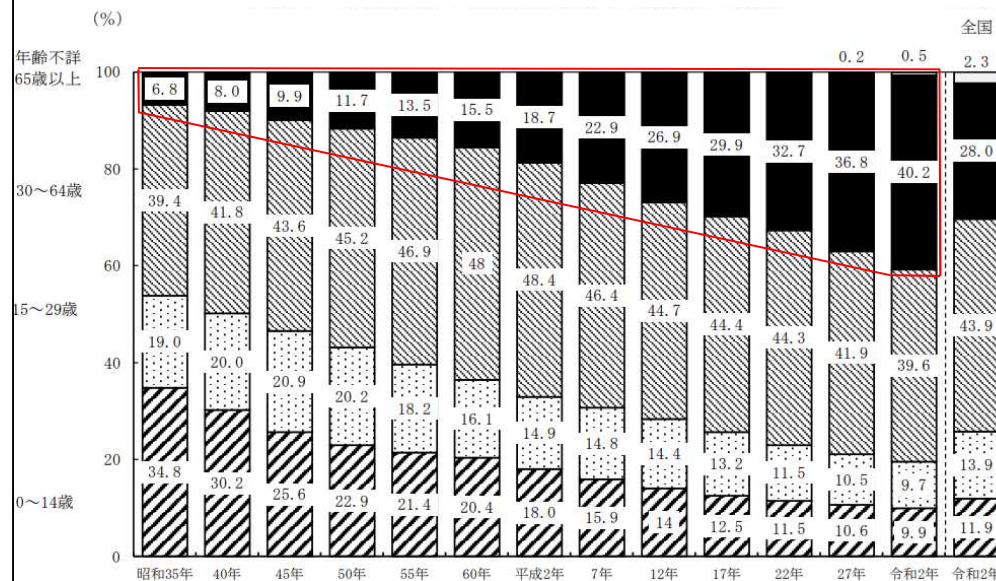
- － タクシー
- － 乗合タクシー等
- － 自家用有償旅客運送

1. ラストワンマイルの移動需要について

過疎化により地方部で深刻化する高齢化

- 過疎地域の高齢化率は昭和35年以降一貫して上昇し、全国平均を約12%上回る。
- 小規模な市町村ほど、高齢になり運転ができなくなると移動が困難になってしまいうことに不安を抱く人が多い。

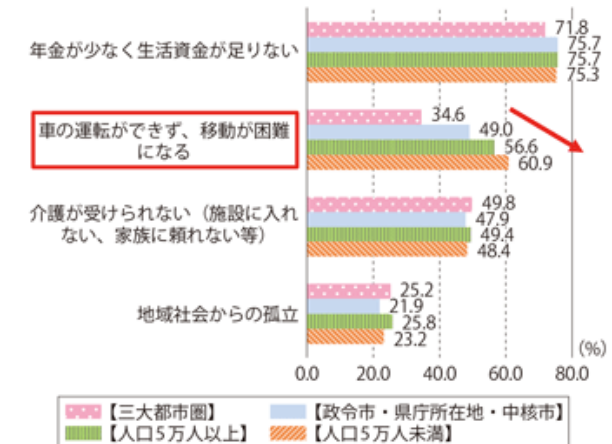
過疎地域の年齢階層別人口構成比の経年変化（S35～R2）



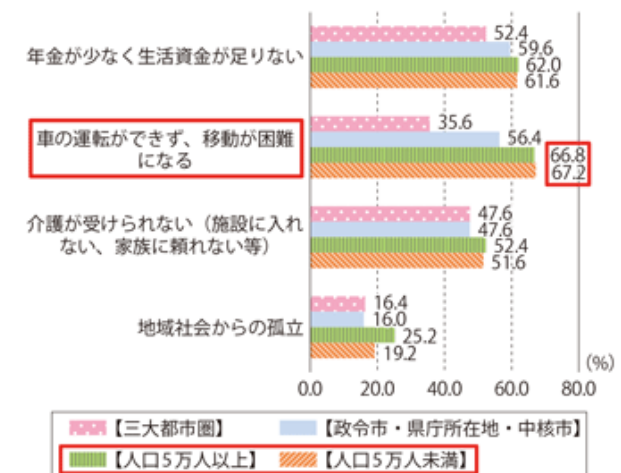
（備考） 1 国勢調査による。
2 過疎地域は、令和3年4月1日現在。

※総務省地域力創造グループ過疎対策室「令和2年度版 過疎対策の現況」より抜粋

老後の生活に関する不安（全年代）



老後の生活に関する不安（60代以上）

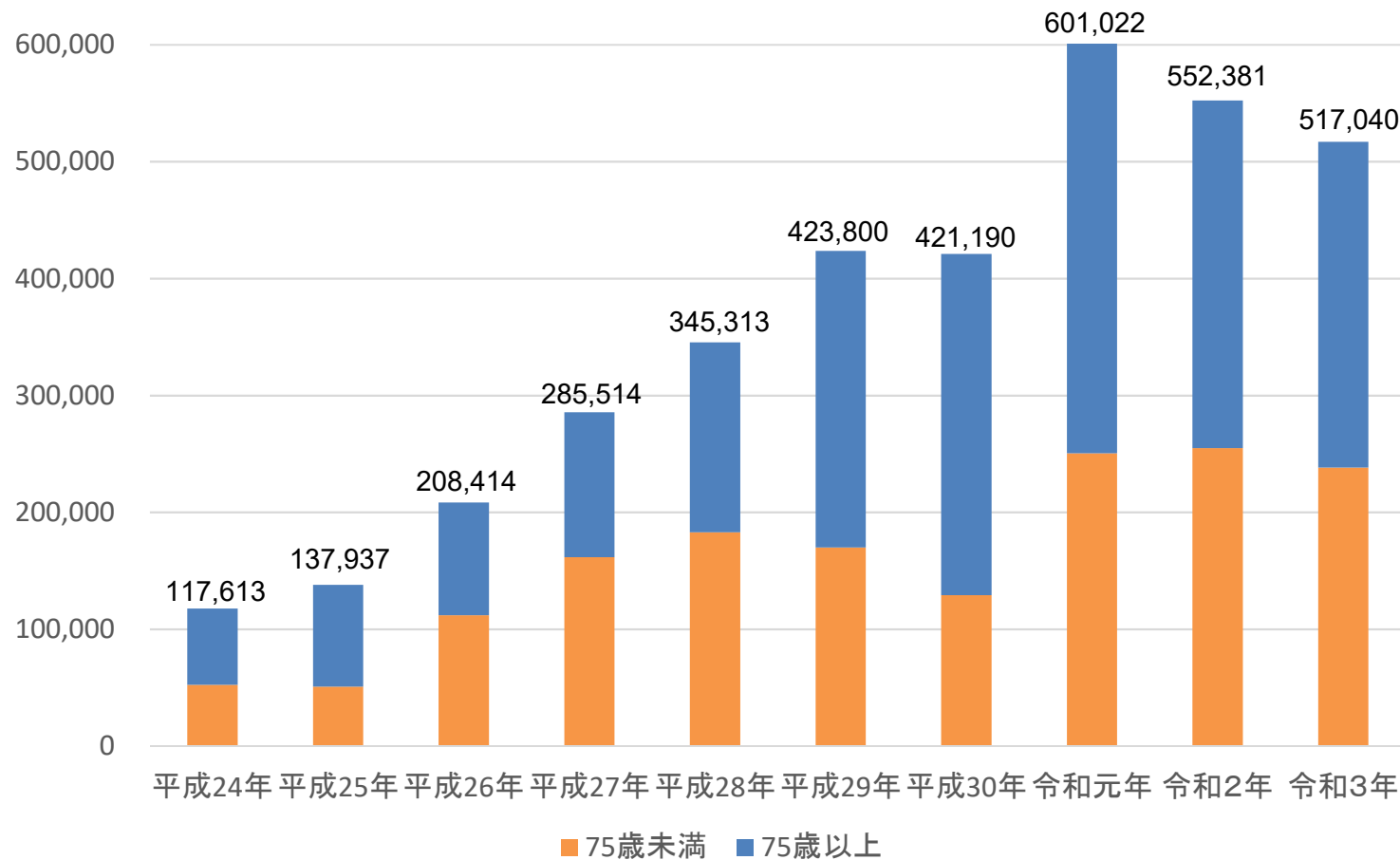


※国土交通省「国民意識調査」より抜粋

運転免許自主返納者数の推移

○ 全体として運転免許自主返納者数は増加傾向にある。

運転免許の申請取消（自主返納）件数の推移



※警察庁「運転免許統計（令和3年版）」より事務局作成

2. ラストワンマイル・モビリティの現状について

タクシー事業の現状

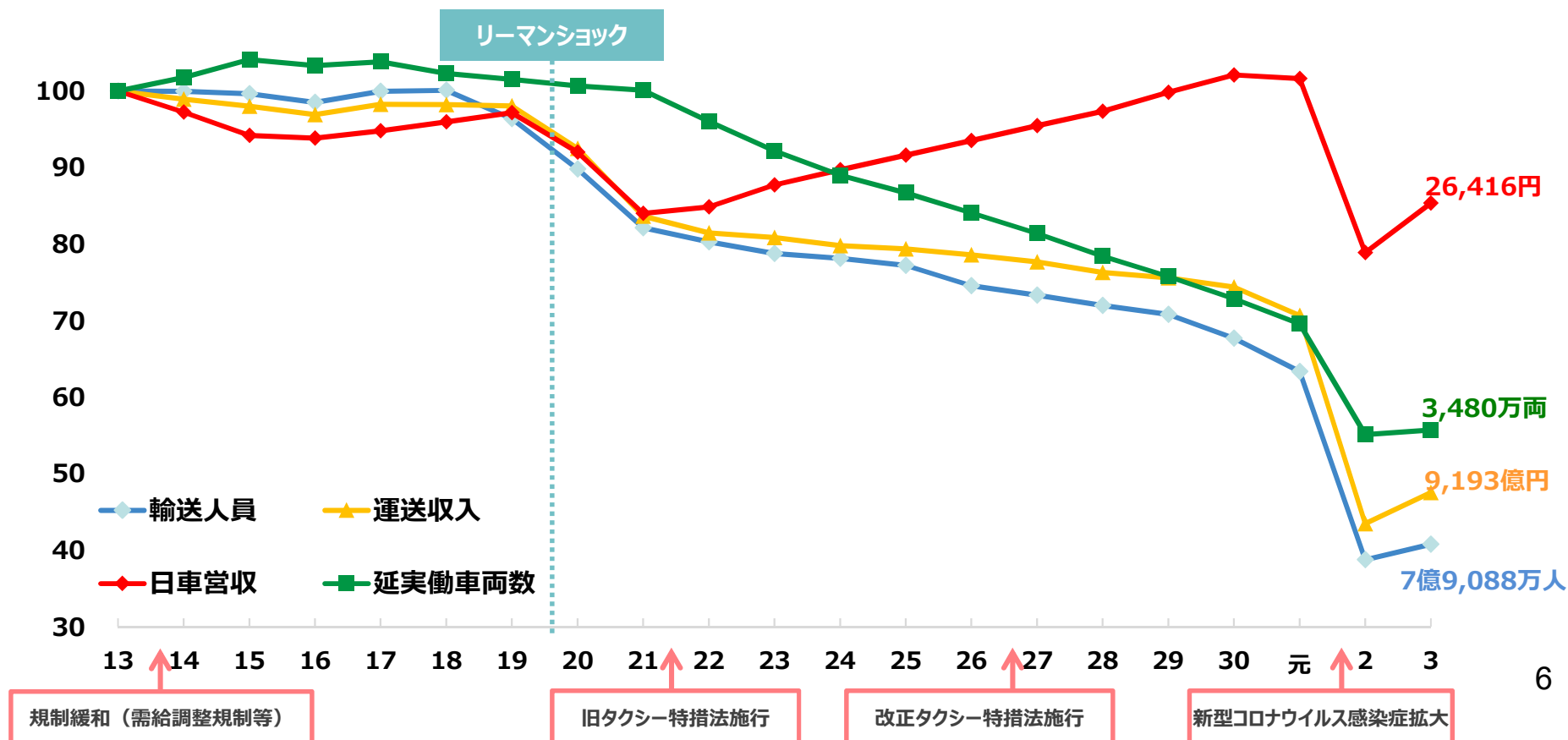
【輸送人員】平成18年度の19億4,110万人をピークに減少傾向。**令和3年度には7億9,088万人。ピーク時から約59%減少。**

【運送収入】平成13年度の1兆9,338億円をピークに減少傾向。**令和3年度には9,193億円。ピーク時から約52%減少。**

【延べ実働車両数※】平成15年度の6,502万両をピークに減少傾向。**令和3年度には、3,480万両。ピーク時から約46%減少。**

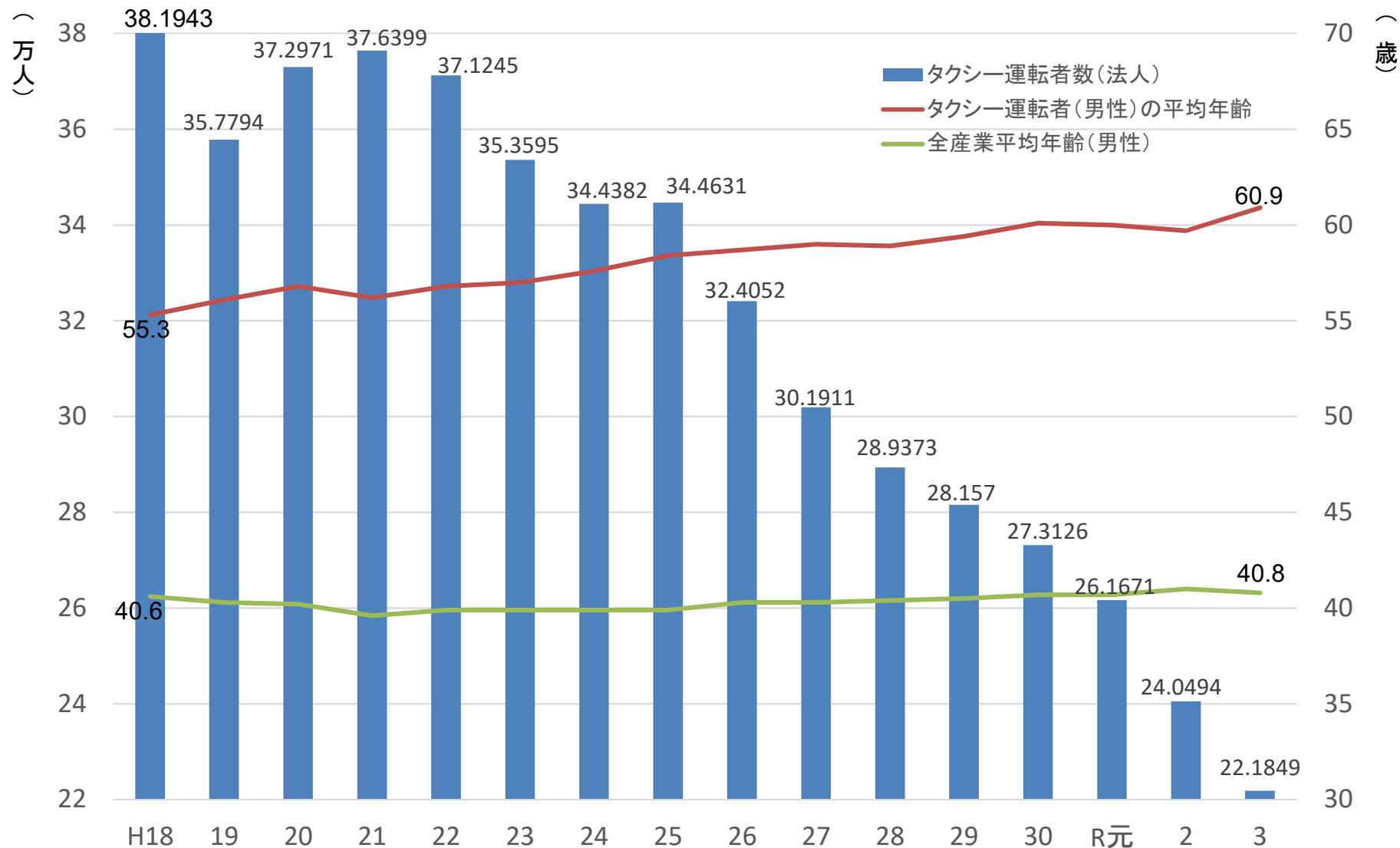
【日車営収（1日1両あたりの営業収入）】平成13年度の3万951円以降減少傾向。平成21年度には2万6,006円まで減少。それ以降回復に転じ、改正タクシー特措法が施行された平成26年度は2万8,950円、**令和3年度は2万6,416円。コロナ前の令和元年度より約16%減少。**

※1日毎の稼働車両数を1年間分積み上げた車両数



タクシー運転者数と平均年齢の推移

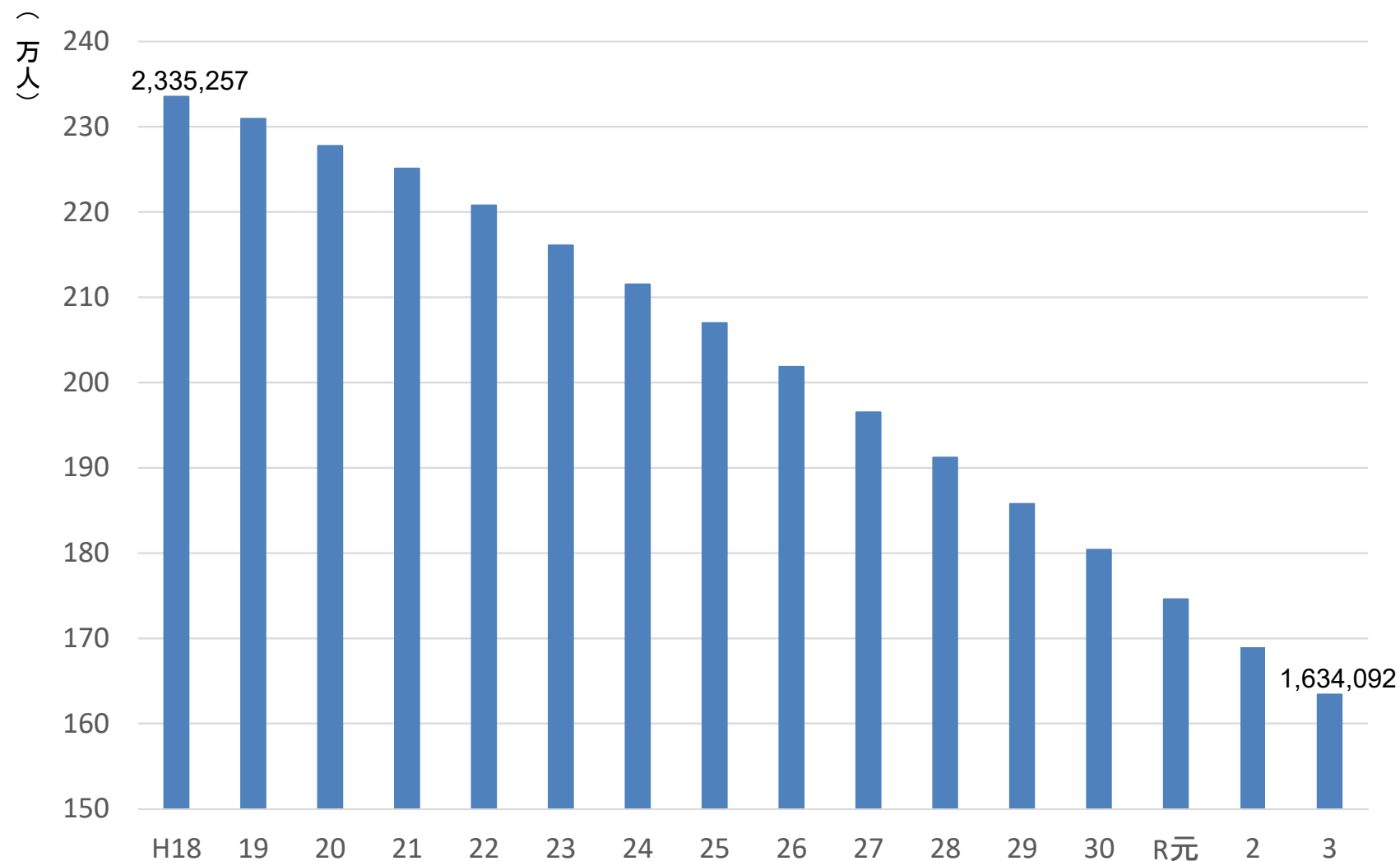
- タクシー運転者数は近年大幅な減少が続いており、15年間で約40%減少している。
- 平均年齢も全産業平均に比べ上昇傾向にある。



※厚生労働省「令和3年賃金構造基本統計調査」より事務局作成

第二種運転免許保有者数の推移

○ 第二種運転免許保有数は近年大幅な減少が続いており、15年間で約30%も減少している。



※警察庁「運転免許統計（令和3年版）」より事務局作成

乗合タクシー等について①

- 乗合タクシーは、タクシー車両（定員10人以下）を使用した乗合型の交通モード。
- 主にバスが運行できない交通不便地域において、区域運行型や路線不定期型（デマンド型）で運行される。
- タクシー事業者が乗合タクシーの運行を行う場合、道路運送法第21条に基づく許可を受ければ実証運行として実施できるが、運行期間は最長でも3年程度となっている。本格運行に当たっては、同法第4条に基づく乗合事業の許可が必要。

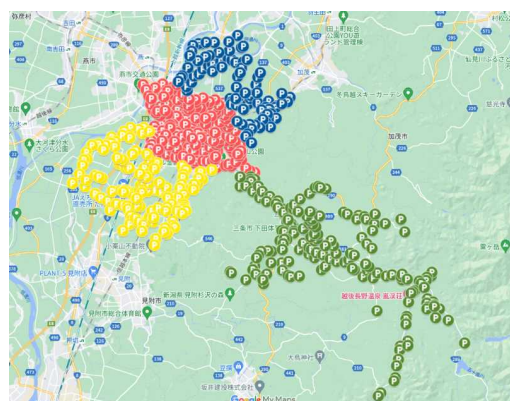
計 4,768コース 14,617台 ※R3.3末現在



※（一社）全国ハイヤー・タクシー連合会「TAXI TODAY in Japan 2022」より抜粋

「ひめさゆり」(新潟県三条市)

- 通院、買い物や鉄道駅への移動のため、タクシー車両を活用して、専用の停留所間をダイレクトに運行するデマンド交通
- 市内全域に停留所を619か所設置 (R3.4.1現在) し、ほぼドア・ツー・ドアの移動が可能
- 三条市が運行費を補助 (乗合により黒字となった場合はタクシー事業者の収入)

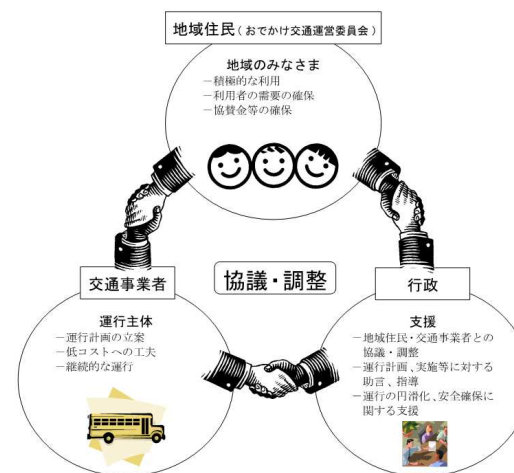


※Googleマイマップ(三条市デマンド交通停留所)より抜粋



「おでかけ交通」(福岡県北九州市)

- 交通不便地域において、商店街や病院などへの移動のために、定路線型のジャンボタクシーを運行 (市内6地区)
- 需要が小さな地域を対象に、事前予約制のセダntaxiを運行 (市内2地区)
- 北九州市が、車両調達や運行費用の一部を補助



※北九州市「おでかけ交通事業における役割分担」より抜粋

「mobi」(Community Mobility (株))

- アプリを活用した近距離（約2km圏内）回遊型のオンデマンド乗合移動サービス

- 全国11自治体（※）で実証実験中（R5.2月現在）

※ 北海道小清水町、東京都豊島区、京都府京丹後市、香川県三豊市 等（東京都渋谷区は終了済み）

- 全て道路運送法21条の実証実験の許可を受けて実施

※ 実証実験の許可期間は原則1年以下。ただし、地方公共団体からの要請がある場合等については3年程度まで延長可



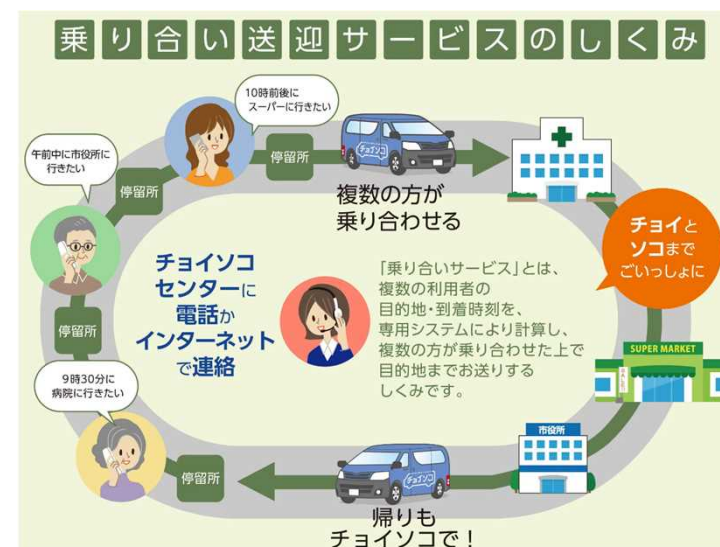
※「mobi」Webサイトより抜粋

「チョイソコ」((株)アイシン)

- 主に交通不便地域における高齢者等向けオンデマンド乗合移動サービス

- 全国24都道府県、53地域（※）で運行（R5.2月現在）

※ 群馬県嬬恋村、愛知県豊明市、愛媛県松山市、福岡県福岡市、鹿児島県志布志市 等



※「チョイソコ」Webサイトより抜粋

自家用有償旅客運送の概要(H18創設)

概要	過疎地域での輸送や福祉輸送といった、 <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。
種類	● 交通空白地有償運送 <実施団体数：670団体（R4.3.31時点）> ※ 全国1,741市区町村の内、572市区町村（導入率33%）で実施 ● 福祉有償運送 <実施団体数：2,470団体（R4.3.31時点）>
輸送対象	地域住民・観光客等
登録等	登録要件 有効期間 指導・監督 ① <u>地域の関係者（※）</u>において、(i)<u>バス、タクシーによることが困難</u>、かつ、 (ii)<u>地域住民の生活に必要な輸送</u>であるとの<u>協議が調う</u> ※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 ② <u>必要な安全体制の確保（運行管理・整備管理の責任者を選任等）</u> 2年（重大事故を起こしていない場合等は3年） 上記②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。

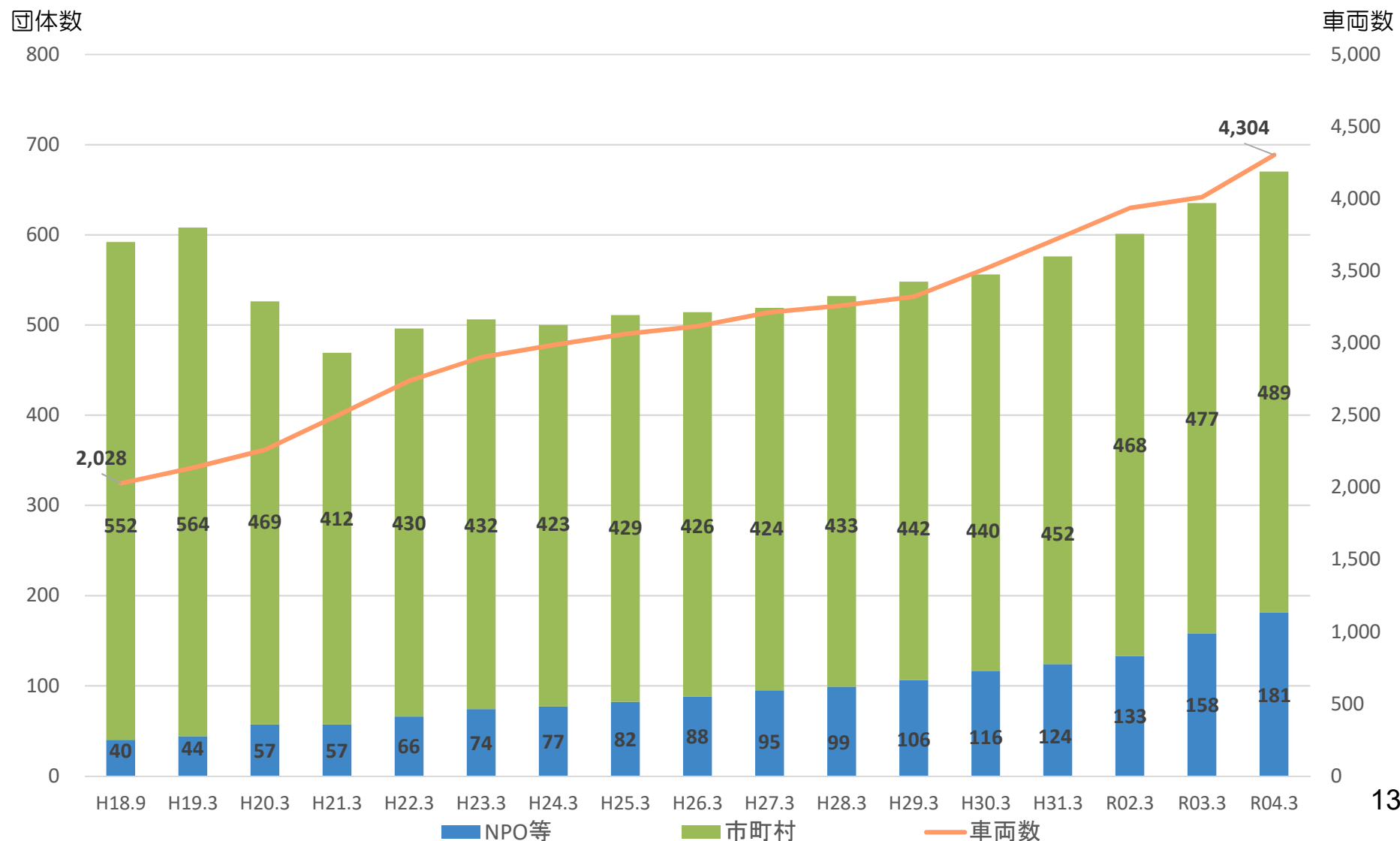
交通事業者が協力する自家用有償旅客運送（「事業者協力型自家用有償旅客運送」）についての特例（R2改正）



交通空白地有償運送の導入状況

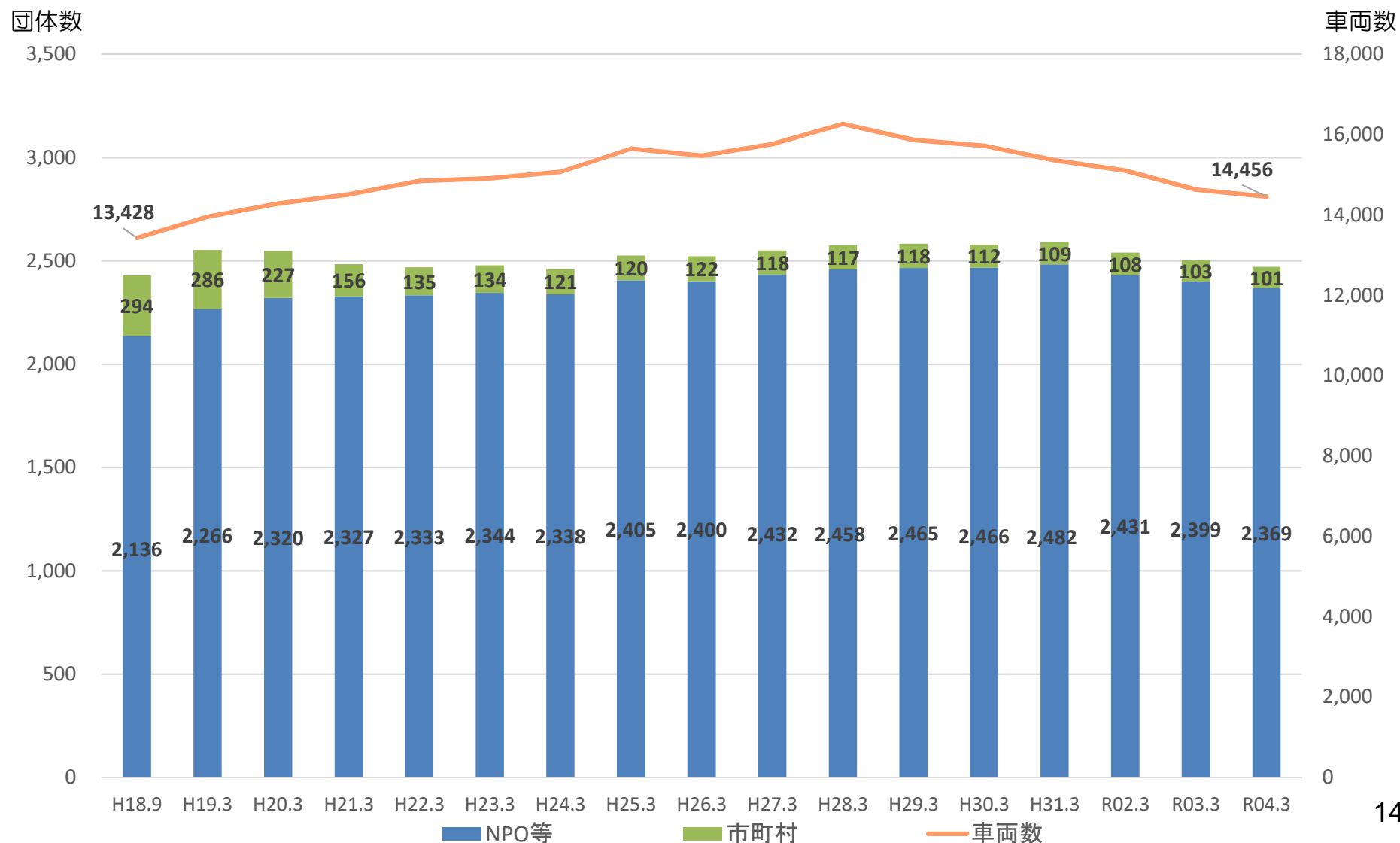
- 交通空白地有償運送は市町村が主体となるケースが多いがNPO等（※）・市町村ともに増加傾向にある。
- 交通空白地有償運送の車両数は増加傾向にある。

※一般社団法人、一般財団法人、農業協同組合、消費生活協同組合、社会福祉法人等の非営利団体



福祉有償運送の導入状況

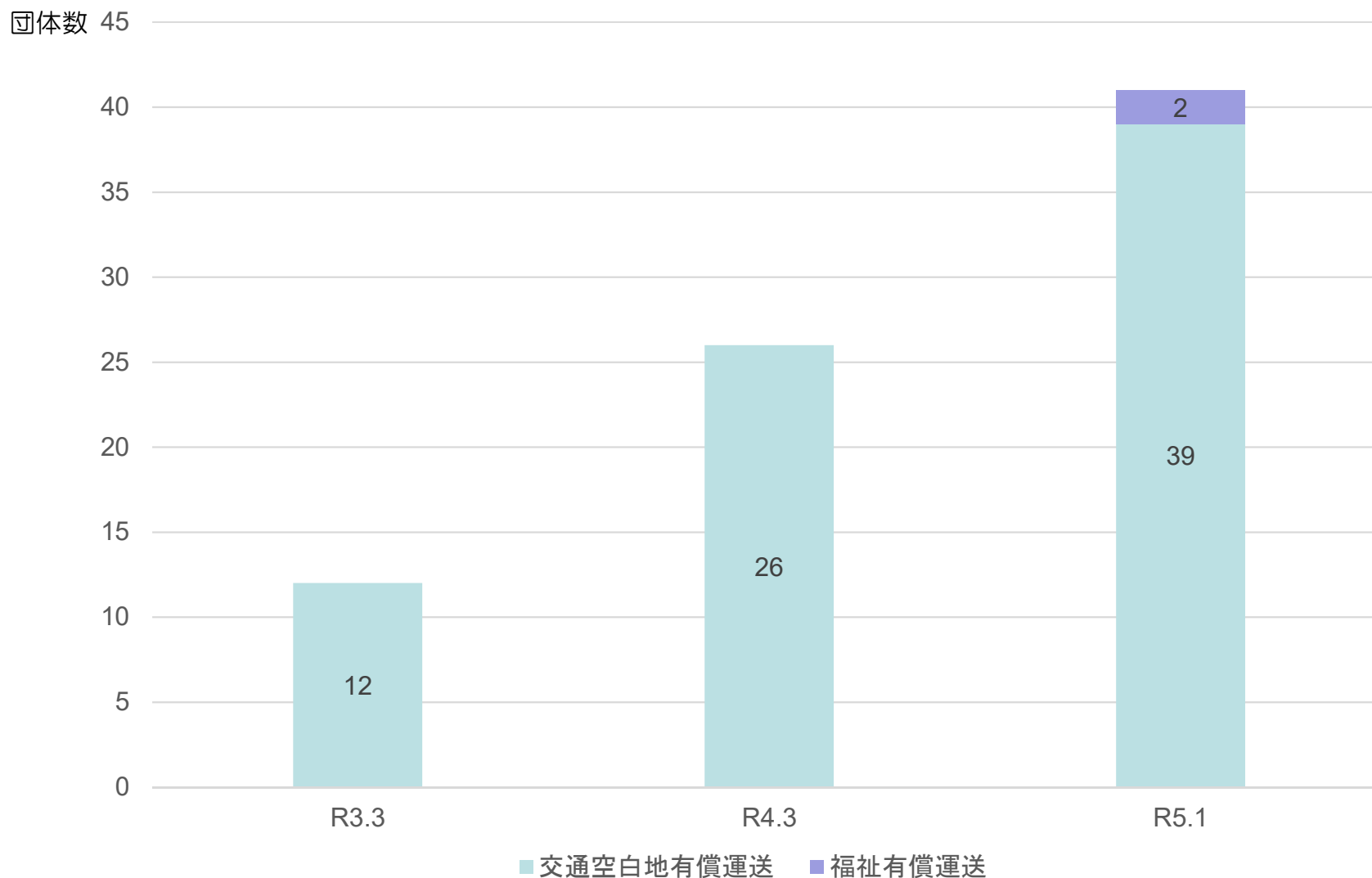
- 福祉有償運送はきめ細やかな対応が必要なため、NPO等が主体となるケースがほとんどである。
- 福祉有償運送の車両数はほぼ横ばいである。



事業者協力型自家用有償旅客運送の導入状況

○ 交通空白地有償運送がほとんどを占め、福祉有償運送は2件のみ。

※ 事業者協力型自家用有償旅客運送（運行管理及び車両整備管理に交通事業者が協力する類型）として登録されているもののみの統計であり、交通事業者が事実上、運転者派遣等の協力を行っている事例は含まれない。



従来の課題として…

- 全会一致の合意形成手続きにより、地域の関係者に事実上の拒否権があり、協議が難航
- 地域の移動サービスの提供に当たり、
 - ・交通事業者（バス・タクシー）による運送
 - ・市町村等による自家用有償旅客運送の実施の二者択一の選択肢についての議論となり、地域一体となった移動手段の形成が困難

対応
状況

道路運送法改正(R2.5成立、同11月施行)

- 関係者の「合意」を「協議」に
→関係者の全会一致を要しない点を明確化
- 「事業者協力型自家用有償旅客運送」の創設
→市町村と交通事業者の両者にメリットのある制度を設け、二者択一の議論を防止し、協議調整を容易化

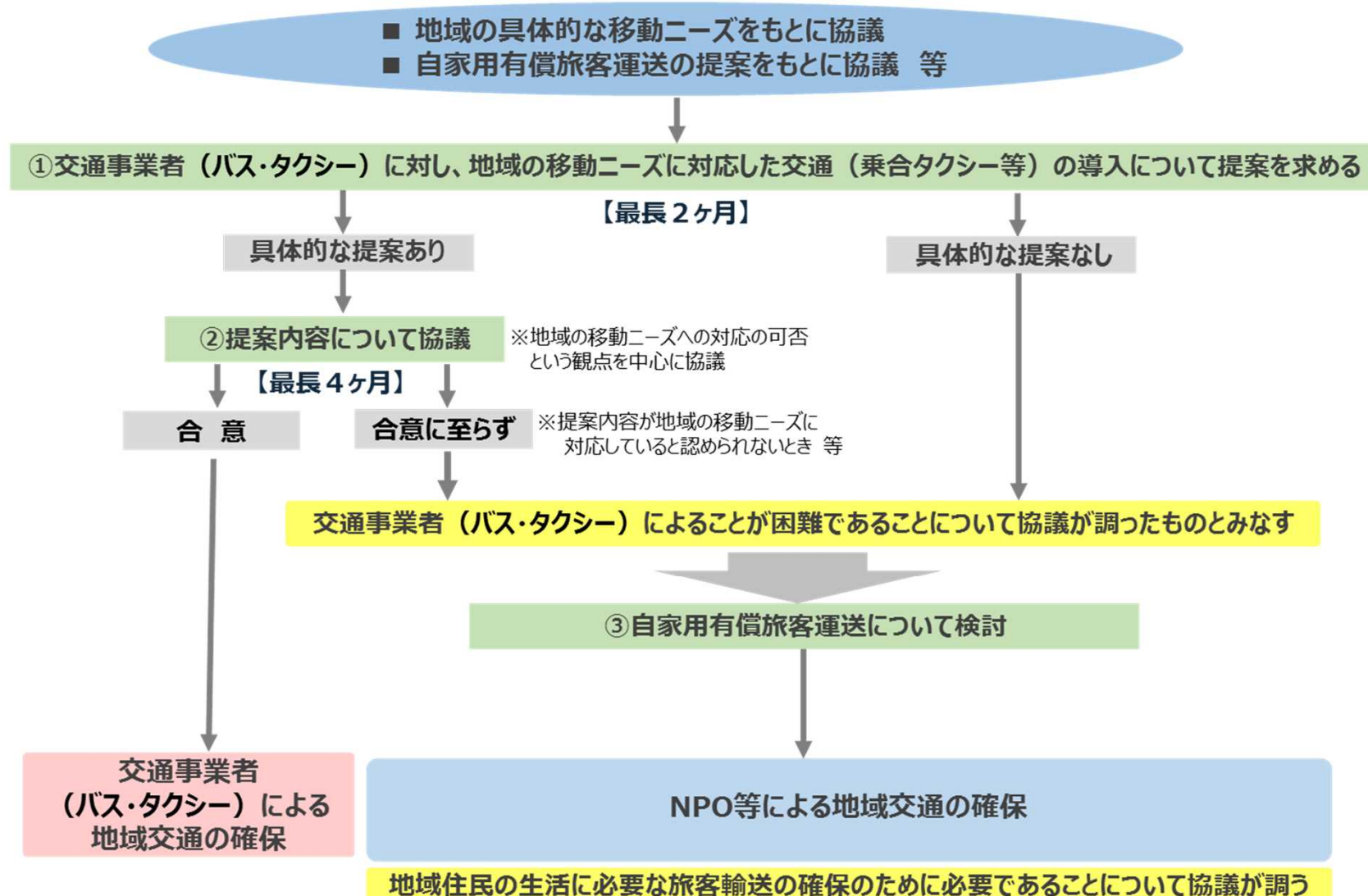
運用面の見直し

- 地域交通の検討プロセスに関するガイドラインの策定（H30.3通達改正）
→地域交通の確保における適切な役割分担について円滑に協議するためのプロセスをガイドライン化
- 「地域交通の把握に関するマニュアル」の作成（R2.12公表）
→既存の自家用有償旅客運送を導入している地域の状況を示すことにより、類似の導入事例を検索・比較可能に

検討プロセスのガイドライン化(H30.3通達改正)

※運営協議会がこれによらない協議を行う旨決議した場合は、プロセスによらないことも可能

地域交通の検討プロセスに関するガイドライン（運営協議会）



- ※ 調査対象：自家用有償旅客運送を実施する793団体（回答数：449団体）

エリア人口・面積の状況

自家用有償旅客運送事例集（令和2年3月公表）に掲載されている事例のうち、交通空白輸送に係るもののエリア人口と面積の分布を下図にお示しします。（番号は、事例番号を表します。）
https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000012.html



「ラストワンマイル・モビリティ」の課題

タクシー

- 人口減少等を背景に、現在のタクシー規制は必ずしも地域実情等に即したものとなっていない。また、タクシーは最も身近で安全なラストワンマイル・モビリティとして地域公共交通の確保に寄与してきたものの、人手不足等を背景に供給力が落ち、地域の輸送ニーズに応えられなくなっている。今後もタクシーが身近で安全なラストワンマイル・モビリティとして継続的・安定的にその役割を果たしていくための環境整備が必要ではないか。

乗合タクシー等

- タクシーとバスの中間的な存在として、きめ細やかな移動ニーズに効率的かつ機動的に応えることのできる乗合タクシー等のニーズが高まっている。今後このようなニーズに対して十分に 대응していくための環境整備が必要ではないか。

自家用有償旅客運送

- バス・タクシーを補完するものとして自家用有償旅客運送が円滑に導入されるよう、これまでも制度・運用の見直し（R2法改正等）を図ってきたが、十分に機能していない場合があるのではないか。
- また、持続可能な運送とするために、運送の実態を踏まえ、改めて制度のあり方について検討が必要ではないか。