

○社会的背景

- 高齢化の進展や免許返納増加に伴い、外出支援が必要な地域の拡大が予想
- コミュニティバスやデマンド交通での高齢者の移動ニーズの対応に限界

○調査研究の対象範囲

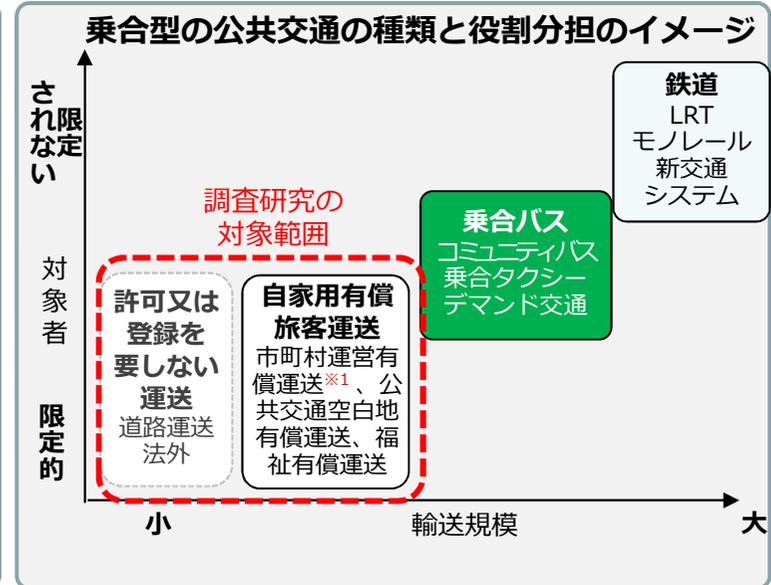
- 道路運送法第78条に基づく自家用有償旅客運送(運送対価を取る場合)

	市町村による運行	NPO法人等による運行
住民向け	市町村運営有償運送※1 (交通空白運送)	公共交通空白地有償運送
福祉向け	市町村運営有償運送※1 (市町村福祉輸送)	福祉有償運送

※1:令和2年11月27日の省令・通達で、実施主体によらず「公共交通空白地有償運送」及び「福祉有償運送」の2種類に統一。

- 道路運送法外：許可又は登録を要しない運送※2
 - 運送対価を取らない(ガソリン等実費のみ)
 - 【例】商業・医療・福祉施設等の送迎、郊外駅やバス停から離れた地区の住民や障害者の移動支援等

※2本調査研究では市区町村等が把握している団体に限られ、市区町村等との関わりがある団体の回答が多い可能性がある点に留意が必要



○調査研究の結果 (アンケート及びヒアリングを通し)

各類型共通の課題：ドライバーの高齢化や不足が深刻な課題

○自家用有償旅客運送

- 市町村運営有償運送(交通空白輸送)：利用者減少、運送対価や補助・助成等による経費確保の問題
- 市町村運営有償運送(市町村福祉輸送)：運送対価による収入、自家用有償の更新手続きの問題
- 公共交通空白地有償運送：利用者減少、運送対価による経費確保の問題
- 福祉有償運送：運送対価による経費確保の問題、輸送サービス以外の事業と併存という実態

○許可又は登録を要しない運送

- 運行安全性の向上を課題とする場合も多く、自家用有償旅客運送への移行も考えられる

【参考1】自家用車を活用したNPO住民組織等による運行による提供サービスの実施概要

態様			運送の実施主体		運送対象		運行形態	対価
			運行主体	運行受託者	対象地区	利用者		
自家用有償旅客運送 ※1	市町村運営 有償運送	交通空白 輸送	市町村	市町村、 交通事業者 NPO法人等	過疎地域や一部都市地域 など交通空白地域のバス輸 送確保が困難な場合	不特定	路線運行 区域運行	・路線運行： 撤退バス運賃等を目安 ・区域運行・福祉輸送： タクシーの1/2を目安※2
		市町村 福祉輸送			(身体障害者、要介護認定 者の外出支援)	限定 (要介護者等)	ドアツードア個 別輸送を原則	
	公共交通空白地 有償運送	NPO 法人等	NPO法人等	タクシー等公共交通機関で 住民にサービスが確保でき ない場合	限定 (会員等)	区域運行	タクシー 上限運賃の概ね 1/2の範囲内※2	
	福祉有償運送			タクシー等公共交通機関で 要介護者等の輸送が確保 できない場合	限定 (要介護者等)	ドアツードア個 別輸送を原則		
許可又は登録を要しない 運送※3		NPO 法人等	NPO法人等	商業・医療・福祉施設等の 送迎、公共交通空白地等 多様	住民・要介護 者等	個別輸送 路線乗合等	ガソリン代、駐車料金等の 実費に基づく	

※1: 令和2年11月27日の省令・通達で、実施主体によらず「公共交通空白地有償運送」及び「福祉有償運送」の2種類に統一。

※2: 令和2年11月27日の通達で「地域公共交通会議等において調った協議結果に基づき、1 / 2 を超える運送の対価を設定することも可能」となった。

※3: 許可又は登録を要しない運送のうち、運送の実施主体及び運送対象については、通達上の記載がないため、実態に基づき設定した。

【参考】地域における関係者の合意

合意形成の場： 地域公共交通会議・運営協議会

検討プロセスの活用

○バス・タクシーの活用の検討

- ・まず、バス・タクシー事業者に、地域の移動ニーズに対応した交通の導入について提案を求める

○協議の成立

- ・バス、タクシー事業者から提案がない場合や合意に至らない場合、一定期間の後協議が整ったものとみなす

【参考資料】 国土交通省自動車局旅客課「自家用有償旅客運送ハンドブック」 平成30年4月 令和2年11月改定

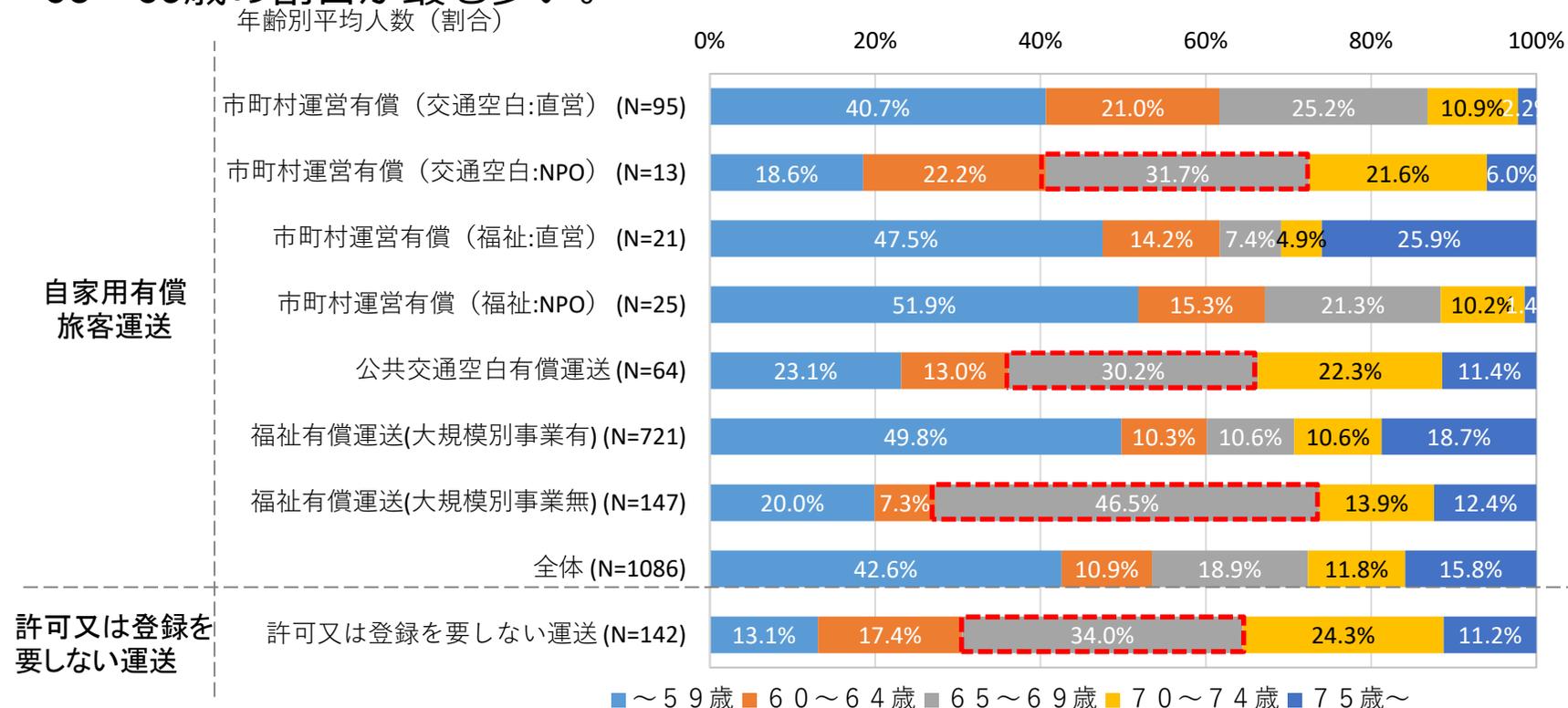
【参考2】 運送を担うドライバーの年齢層～類型別ドライバー年齢別平均人数構成割合～

● 自家用有償旅客運送

- 市町村運営有償運送（交通空白直営）及び市町村運営有償運送（福祉）では、自治体による嘱託等雇用や交通事業者へ運転者を委託等の行き、福祉有償運送（大規模別事業あり）では、職員が運転と他業務を兼務するため、59歳以下が多い。その一方、市町村運営有償運送（交通空白：NPO）交通空白地有償運送、福祉有償運送（大規模別事業なし）では65～69歳の割合が最も多い。

● 許可又は登録を要しない運送

- 65～69歳の割合が最も多い。



自家用有償
旅客運送

許可又は登録を
要しない運送

【参考3】 輸送サービスの今後の見通し

～継続する上での課題と短期（3年後程度）の見通しの関係～

- 継続する上での課題について、それぞれを回答している団体の3年後の継続可能性※を集計。ドライバー高齢化や不足の他、運送対価で経費が賄えないという課題がある。

※：行政等からの支援がなくても継続可能、現在受けている支援が続けば可能を回答している割合

	市町村運営有償 運送(交通空白)	市町村運営有償 運送(福祉)	公共交通空白地有 償運送	福祉有償運送	許可又は登録を要し ない運送
1位	ドライバーが高齢化している	ドライバーが高齢化している	ドライバーが高齢化している	ドライバーが不足している	ドライバーが高齢化している
2位	ドライバーが不足している	ドライバーが不足している	自家用有償運送の更新登録等の申請手続きが負担になっている	ドライバーが高齢化している	ドライバーが不足している
3位	利用者数の減少に伴い、運送サービスにおける収入が減少してきている	現在の運送の対価では運送サービスの経費が賄えない	ドライバーが不足している	現在の運送の対価では運送サービスの経費が賄えない	安全管理や事故対応など、安全性向上が必要となってきている
4位	現在の運送の対価では運送サービスの経費が賄えない	自家用有償運送の更新登録等の申請手続きが負担になっている	利用者数の減少に伴い、運送サービスにおける収入が減少してきている	自家用有償運送の更新登録等の申請手続きが負担になっている	運行管理などドライバー以外を担う人材が不足している
5位	車両の確保、更新が難しくなっている 自治体に自家用有償旅客運送に詳しい人材が不足している	車両の確保、更新が難しくなっている	現在の運送の対価では運送サービスの経費が賄えない	車両の確保、更新が難しくなっている	車両の確保、更新が難しくなっている