

## 第1回公共交通付加価値検討分科会における議論

論点1：貨客混載の導入に寄与する条件とは何か。

想定される条件（事務局案）

距離

宅配便営業所から配達エリアまでの距離が長いこと

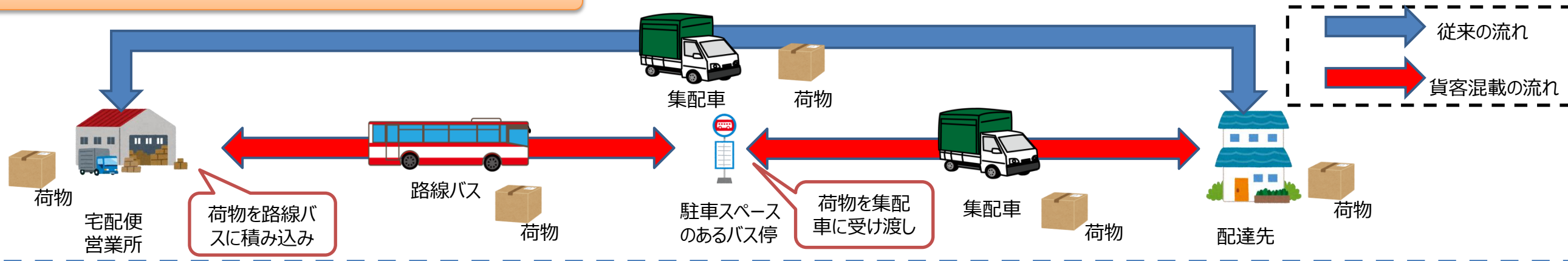
量

宅配便の輸送量がバス又はタクシーの荷物積載スペースの範囲内であること

時間

貨物運送事業者の配送時間とバスの運行時間が合っていること

【参考】貨客混載イメージ（路線バスと連携する場合）



### 分科会委員からの意見

- ・“想定される条件”の中に「荷物の集配ルートとバスの運行ルートが合っていること」を入れてはどうか。その上で距離・量・時間の条件が入ってくるのではないかな。
- ・貨客混載は運送距離が長くないと実施する意味があまりないと感じている。
- ・貨客混載により、高速バスに農作物を載せて都内まで運送する取組を試験的に実施している。

### ガイドラインへの反映（案）

- <以下のポイントをガイドラインに記載したい。>
- ・路線バスと連携した貨客混載については、まずは、**荷物の集配ルートとバスの運行ルートの位置関係**を確認する。
  - ・ルートが合っている場合は、**距離の条件・量の条件・時間の条件**を確認する。
  - ・**距離の条件のマッチングが特に重要**。条件が合うことで貨客混載の実現に大きく寄与する。
  - ・事例紹介の中で、路線バスとは異なる事例として、高速バスによる農作物の輸送を紹介する。

## 第1回公共交通付加価値検討分科会における議論

論点2：貨客混載の導入に向けて、事前に協議すべき事項は何か。

### 想定される協議事項（事務局案）

#### 荷物を搬入・搬出する主体

貨物運送事業者と旅客運送事業者のどちらが荷物の搬入・搬出を行うか。

#### 荷物を搬入・搬出する場所

荷物の搬入・搬出に時間を要する場合、車両を一時的に駐車する場所をどこに確保するか。

#### 荷物破損時の責任の所在

荷物が破損してしまった場合、責任の所在はどちらになるか。

#### バス又はタクシーに積載する荷物の容量

バス又はタクシーに積載できる荷物の容量をどの程度に設定するか。

#### 車両を改造する必要がある場合、その設備投資の負担者

宅配物を積載するにあたり車両を改造する必要性が生じた場合、その費用はどちらが負担するか。

#### 遅延が発生した場合の責任の所在

荷物の搬入・搬出によりバス又はタクシーの運行が遅延した場合、または、交通渋滞などにより荷物の配達が遅延した場合、その際の責任の所在はどちらになるか。

### 分科会委員からの意見

- ・かつて貨客混載の検討を行ったことがあるが、荷物の搬入出や設備投資の役割分担について調整できず、結果的に頓挫したことがあった。
- ・貨客混載は、貨物運送事業者ごとに都合の良いルートや時間帯があると思うので、路線ごとに旅客運送事業者と個別協議した方が良いのではないかと。
- ・交通空白地域に対して365日バスを運行することが難しい。運行できる日数については事前に協議の上、合意した方が良い。

### ガイドラインへの反映（案）

- <以下のポイントをガイドラインに記載したい。>
- ・**荷物を搬入・搬出する主体、荷物を搬入・搬出する場所、輸送容量の設定、荷物破損時・遅延時の責任の所在、設備投資の負担**が事前協議を要する主な事項である。
  - ・**365日バスが運行していない地域であっても、運行日数に関する事前協議**を行うことで貨客混載が実現できる可能性がある。

## 第1回公共交通付加価値検討分科会における議論

論点3：旅客自動車による貨物の輸送の他に検討できる形態はあるか。

### 貨物車両による旅客輸送のイメージ



出典：平成29年6月30日 国土交通省自動車局貨物課、旅客課、安全政策課 プレスリリース抜粋

### 許可に必要な主な条件

国土交通省「旅客自動車運送事業者が旅客自動車運送事業の用に供する事業用自動車を用いて貨物自動車運送事業を行う場合及び貨物自動車運送事業者が貨物自動車運送事業の用に供する事業用自動車を用いて旅客自動車運送事業を行う場合における許可等の取り扱いについて（概要）」参照

路線又は営業区域の一部が過疎地域である

旅客が乗車するスペースが確保されている

旅客・貨物それぞれの運送スケジュールに支障がない

貨物の荷崩れ等による車内事故等を防止する措置を講ずる

貨物に係る個人情報の流出を防止する措置を講ずる

### 分科会委員からの意見

- ・安全性の担保が一番問題となる。助手席に乗車させることはできるが、助手席は一般車両においても危険性が高いと言われている。
- ・1, 2名を乗車させるために複数人のドライバーに第二種免許を取得させることはハードルが高い。
- ・バスやタクシーで対応できない地域において、移動の最終手段としてこういったやり方がとれないか、という話だと思ふ。



### ガイドラインへの反映（案）

- <以下のポイントをガイドラインに記載したい。>
- ・貨客混載の一形態として、**貨物自動車運送事業者による乗合事業も制度上認められている**。いくつかの条件を満たすことで貨物運送自動車による人の輸送が可能である。
- ・**交通空白地域における移動の最終手段となりうる**輸送形態である。



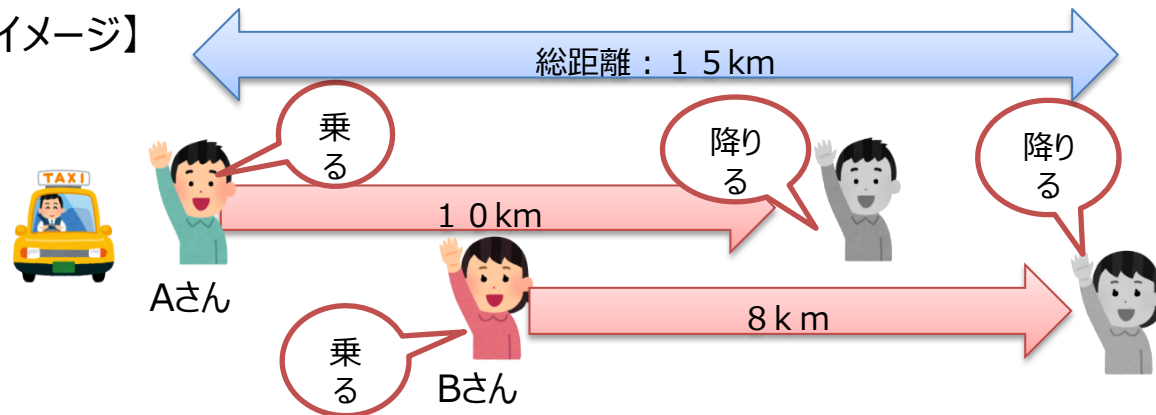
## 第1回公共交通付加価値検討分科会における議論

論点4：本県に相乗りタクシー等を導入する場合、どのような条件の地域であれば馴染みやすいか。

### 相乗りタクシーの概要

- 相乗りタクシーとは
  - ・配車アプリを活用して複数の利用者を1台のタクシーにマッチング
  - ・タクシーを一人で利用するよりも割安な運賃で利用可能

【イメージ】



1キロあたりの運送単価が400円の場合

- 相乗り運賃算定の基準額：  
 $400円 \times 15km = 6,000円$
- Aさんの相乗り運賃：  
 $6,000円 \times 10km / (10km + 8km) = 3,333円$ （単独利用の場合：4,000円）
- Bさんの相乗り運賃：  
 $6,000円 \times 8km / (10km + 8km) = 2,666円$ （単独利用の場合：3,200円）

### 本県に馴染む相乗りタクシー等とは（事務局の仮説）

- 相乗りタクシー等が運行しやすい条件（仮説）
  - ・利用者の需要に対してタクシーの台数が少ないこと。（利用者：観光客、地域住民）
- 相乗りタクシー等が運行しやすい地域（仮説）
  - ・タクシーの台数が少ない観光地
  - ・タクシーの台数が少ない過疎地域

### 分科会委員からの意見

- ・タクシーの台数が少ない観光地においては、目的地を同じくする観光客をマッチングできる可能性はある。
- ・タクシーの台数が少ない過疎地域については、出発地点や行き先などの複数地域をあらかじめ定めた形で運行するのであれば地域住民をうまくマッチングできるのではないか。

### ガイドラインへの反映（案）

<以下のポイントをガイドラインに記載したい。>

- ・**タクシーの台数が少ない観光地においては、相乗りタクシーの活用が期待できる。目的地を同じくする観光客を相乗りタクシーにマッチングできる可能性はある。**
- ・**タクシーの台数が少ない過疎地域においては、予約等により自宅から目的地まで運行するデマンド交通が効率的に輸送する手段の一つとして考えられる。**

# 第1回分科会における議論とガイドラインへの反映について

## 第1回公共交通補完サービス検討分科会における議論

論点1：公共交通を補完する移動サービスの対象者を誰にするか。

### 移動サービスの種類と対象者（事務局案）

移動の起終点は同一のエリア内であることを前提に作成

### 公共交通を補完する移動サービス

対象者	移動サービス					
	電車	バス	タクシー	交通空白輸送を行う自家用有償旅客運送	福祉輸送を行う自家用有償旅客運送	互助による輸送
公共交通が身近にあり、乗り場まで自力で行ける高齢者	○	○	○	×	×	×
公共交通が身近にあるが、乗り場まで自力で行けない高齢者（肢体不自由者等の移動制約者を除く）	×	×	○	×	×	×
公共交通が身近にある肢体不自由者等の移動制約者	×	×	○	×	○	×
2次交通として公共交通があるエリアにいる観光客	○	○	○	×	×	×
公共交通が身近にない高齢者（肢体不自由者等の移動制約者を除く）	×	×	×	○	×	○
公共交通が身近にない高齢者以外の地域住民（学生、子育て主婦など）	×	×	×	○	×	○
公共交通が身近にない肢体不自由者等の移動制約者	×	×	×	×	○	○
2次交通として公共交通がないエリアにいる観光客	×	×	×	○	×	○

### 分科会委員からの意見

- ・ガイドラインは市町村担当者に見せるものなので、市町村が運営する自家用有償旅客運送があることをわかりやすく示した方が良い。
- ・観光客は高齢者とは異なり、単独で公共交通を利用することができるため、“高齢者等”の中に観光客を含めて議論することに疑問を感じる。
- ・“公共交通が身近にある”や“乗り場まで自力で行ける”の距離の概念が曖昧である。
- ・表を「○」「×」だけで整理するのではなく「△」を入れてもいいのではないか。
- ・互助による輸送について表の欄外に記載する程度に留めても良いのではないか。

### ガイドラインへの反映（案）

- <以下のポイントをガイドラインに記載したい。>
- ・**移動サービスの実施主体を記載する。**（市町村、NPOなど）
  - ・**観光客の輸送は、地域の状況に応じて判断する扱いとする。**
  - ・高齢者の身体の状態は個々によって異なるため、**福祉部局やNPO法人等と連携して、対象者の状態に合った移動サービスを提供することが重要である。**
  - ・**表については、「○：導入可」「△：要検討」「×：導入不可」の3種で整理する。**
- ※互助による輸送の取り扱いについては、公共交通との役割分担の考え方を踏まえて整理したい。（議題2）

## 第1回公共交通補完サービス検討分科会における議論

論点2：高齢者等の移動ニーズを把握するためには、どのような情報が必要か。

### 把握が重要と思われる情報（事務局案）

#### 移動目的

サービス対象者の移動目的を事前に把握することで、移動パターンをある程度想定することができる。

#### 移動頻度

サービス対象者の移動頻度を事前に把握することで、新たな移動サービスの提供回数をある程度想定することができる。

#### 移動時間帯

サービス対象者の移動時間帯を事前に把握することで、稼働率の高い時間帯をある程度想定することができる。

#### 移動範囲

サービス対象者の移動範囲を事前に把握することで、移動サービスの提供範囲をある程度想定することができる。

### 分科会委員からの意見

- ・利用者の状態を見て、何ができるのかを確認した上でニーズ把握を行う必要がある。家族に送迎してもらえる高齢者とそうでない高齢者とでは目的や頻度が異なってくると思うので、その点は分けて考えた方が良い。
- ・福祉部局と連携し、数字には表れない社会参加のニーズを把握することも必要である。
- ・地域住民の協力がなければニーズの把握は難しい。事務局には遠慮して言えないが、ボランティアスタッフである地域住民には本音を話してくれることがある。

### ガイドラインへの反映（案）

<以下のポイントをガイドラインに記載したい。>

- ・対象者の**移動目的、移動頻度、移動時間帯、移動範囲を事前に把握**することが重要である。また、把握にあたっては、**対象者の身体の状態や家庭環境を加味して傾向を整理**する必要がある。
- ・上記の情報収集に加えて、**福祉部局等と連携し、表面化されない対象者のニーズを抽出・整理**することが重要である。
- ・ニーズの把握にあたっては、**地域住民の協力を得て情報収集を行うことも効果的**である。



## 第1回公共交通補完サービス検討分科会における議論

論点3：公共交通を補完する移動サービスの提供にあたり、どのような点に工夫する必要があるか。

### たばやま村民タクシー「ソタク」 (NPO法人小さな村総合研究所)

#### 【特徴】

- ・ドライバーは、村内の3地区に分けて登録。利用者には地区内のドライバーが対応する。

### 支え合い外出支援サービス 「でかけーる」(北杜市)

#### 【特徴】

- ・互助による輸送と乗降介助等を組み合わせたサービスを提供している。
- ・ボランティア団体への委託にあたっては、介護保険の財源を活用している。

### 「ボランティア移動・お出かけサービス」 (中央市社会福祉協議会)

#### 【特徴】

- ・運転する市民ボランティアは75歳未満とし、社会福祉協議会が指定する講習で道路交通法や言葉遣いなどを事前に学習する。
- ・運転ボランティアを通じた地域社会との繋がりも重視し、高齢者の孤立化を防いでいる。

### 地域の高齢者を対象とした買い物支援 (南アルプス市湯沢自治会)

#### 【特徴】

- ・輸送に要する燃料代は自治会費を充当している。

### 分科会委員からの意見

- ・地域住民がボランティアドライバーになることで利用者とのトラブルが減少することがわかった。
- ・ボランティアする人の生きがいや定年退職後の男性の活躍の場といった視点も入れている。

### ガイドラインへの反映(案)

- <以下のポイントをガイドラインに記載したい。>
- ・ボランティアドライバーの地区ごとの登録や、事前の講習会の実施、介護保険制度の活用などにより、質が高くきめ細かいサービスの提供が可能となる。
  - ・地域住民とうまく連携することにより、サービス提供時のトラブルを軽減できる可能性がある。
  - ・ボランティアを「活躍の場」と位置づけることで、“住民の生きがいづくり”といったプラス効果も期待できる。