

# 1 公共交通への価値の付加

## (1) 制度概要

### 貨客混載

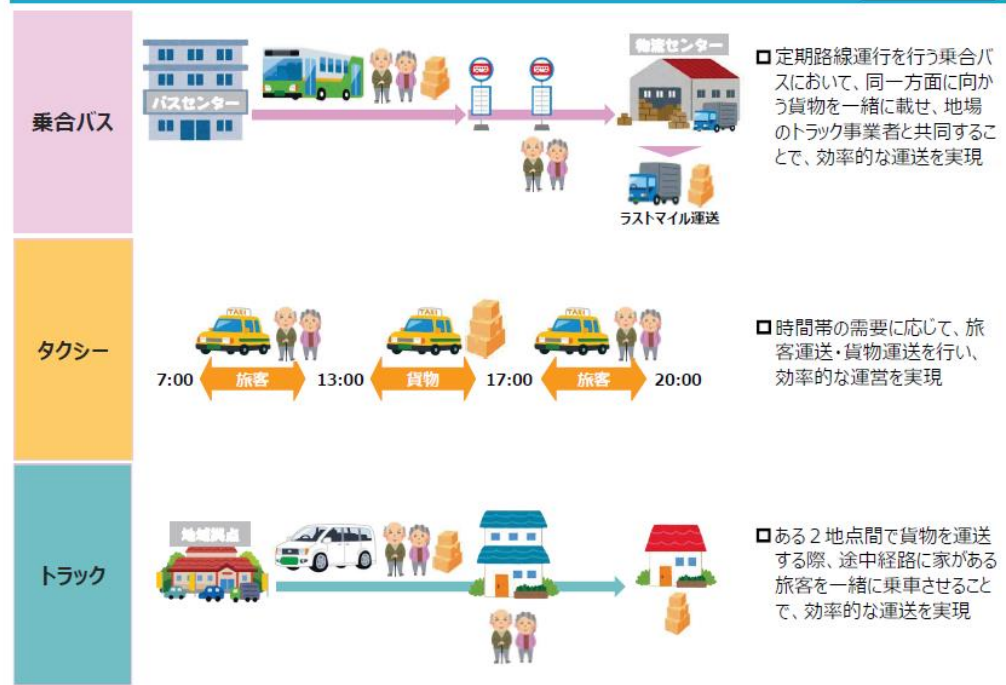
- 貨物と旅客の輸送を一緒に行う形態のこと
- 旅客自動車運送事業者がバスやタクシーを用いて運行する場合において、同一方向に向かう貨物を一緒に乗せ、地場のトラック事業者と共同することで効率的な運送を実現
- 貨物自動車運送事業者がトラックを用いて運送する場合において、途中経路に家がある旅客を一緒に乗車させることで効率的な運送を実現
- 乗合バスについては全国で、貸切バス、タクシー、トラックについては過疎地域において、一定の条件のもとで貨客混載が可能

### タクシーの相乗り

- 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割安な運賃で利用可能に
- 事業者・ドライバーにとっては、複数の利用者を効率的に運送することが可能に

### 貨客混載で想定されるケース

国土交通省  
参考資料1

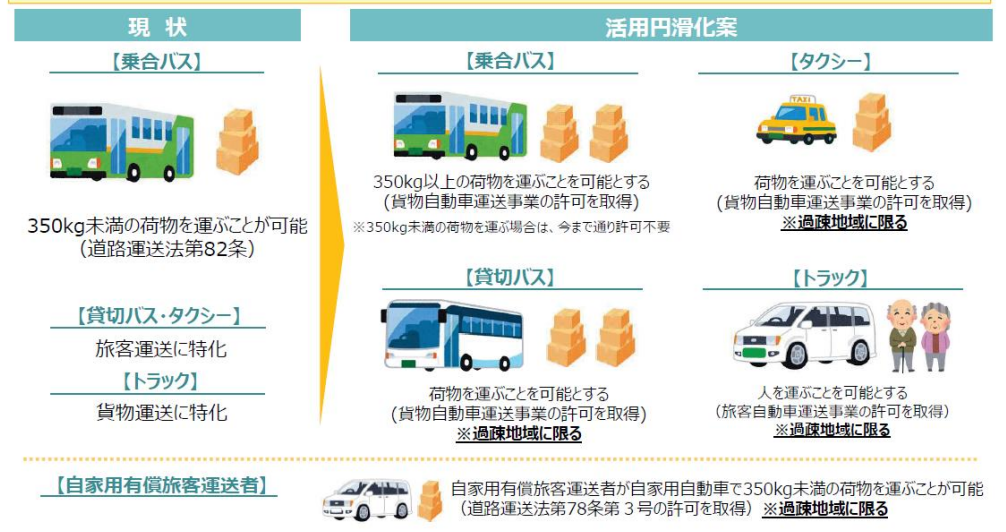


### 自動車運送業の生産性向上プラン

国土交通省  
参考資料1

自動車運送業の担い手不足と人口減少に伴う輸送需要の減少により、**過疎地域等において人流・物流サービスの持続可能性の確保**が深刻な課題となっている。

自動車運送事業者が旅客又は貨物の運送に特化してきた従来のあり方を転換し、**サービスの「かけもち」**を可能とする。



## (2) 具体的な取り組み事例

### 貨客混載

#### 貨客混載 例①

【対象】路線バス

【概要】物流ターミナルから営業所までの幹線輸送を一部路線バスが代行

【効果】バス路線の生産性向上、物流の効率化

#### 貨客混載 例②

【対象】コミュニティバスで輸送

【概要】市内2地区間の荷物輸送をコミュニティバスが代行

【効果】バス路線の生産性向上、物流の効率化

#### 貨客混載 例③

【対象】リムジンバス

【概要】観光客の手荷物を空港まで輸送

【効果】観光客は手ぶらで観光を満喫

#### 貨客混載 例④

【対象】高速バス

【概要】地方で採れた新鮮な野菜や果物を東京都内に輸送

【効果】農作物の販路拡大により、地域経済の活性化に貢献

#### 貨客混載 例⑤

【対象】運行区域が定まっているタクシー

【概要】宅配便をタクシーの運転手が輸送し、個別配送

【効果】タクシーの空車時間を有効活用

#### 貨客混載 例⑥

【対象】鉄道

【概要】宅配便営業所間の幹線輸送を鉄道で輸送

【効果】豪雪地域での安定輸送を実現

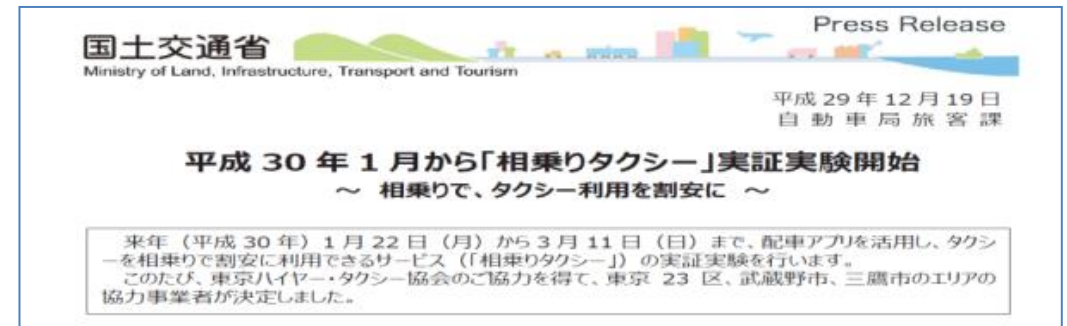
### タクシーの相乗り

#### 東京都での実証実験

- 国土交通省が、配車アプリを利用してタクシーを割りやすくに利用できる相乗りタクシーの実証実験を開始

【実証期間】平成30年1月22日～3月11日

【実証地域】東京23区、武蔵野市、三鷹市



## 2 公共交通を補完する交通サービス

### (1) 制度概要

#### 自家用有償旅客運送

- バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス
- 旅客から収受する対価は実費の範囲内（※）  
（※）ガソリン代・道路通行料・駐車場料金のほか、人件費・事務所経費等の営利を目的としない妥当な範囲内
- 市町村が主体の「市町村運営有償運送（交通空白）」、「福祉有償運送」、NPO法人等が主体の「公共交通空白地有償運送」、「福祉有償運送」がある

#### 許可又は登録を要しない運送（「互助」による輸送）

- 公共交通機関や登録を受けた自家用有償旅客運送に頼ることが困難な場合については、ボランティアや地域の助け合いといった輸送サービスも考えられる
- 利用者から運送の対価を受け取らないことで、道路運送法上の許可や登録を受けることなく輸送サービスの提供も考えられる

### (2) 制度導入の基本的な考え方

#### 交通事業者の活用

- 道路運送法の許可を受けたバス・タクシーといった**既存の交通事業者の活用**を十分に検討

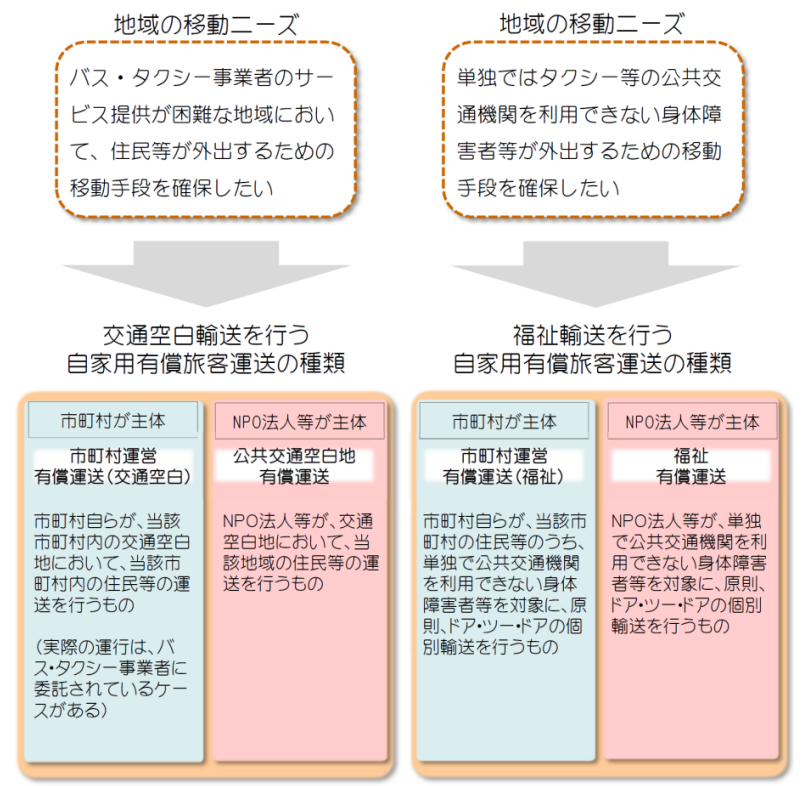
#### 自家用有償旅客運送の活用

- 既存のバス・タクシー事業者では対応できない場合に、道路運送法第78条の登録による**「自家用有償旅客運送」の活用**を検討

#### 許可又は登録を要しない運送（互助による輸送）

- 有償での輸送サービスが困難な場合、ボランティアや地域の助け合いといった活動による**道路運送法上の許可・登録を要しない輸送（「互助」による輸送）の活用**を検討

地域における移動手段の確保にあたっては、地域の実情に応じ、関係者が十分な協議を経て、適切な役割分担のもと、持続可能な移動手段が確保されることが重要



参照：平成30年3月 国土交通省「高齢者の移動手段確保のための「互助」による輸送」、平成30年4月 国土交通省「自家用有償旅客運送ハンドブック」

(3) 具体的な取り組み事例

自家用有償旅客運送

市町村運営有償運送（交通空白輸送）

【事業主体】 市町村

【旅客の範囲】 当該市町村に在住する住民及びその親族、当該市町村に日常の用務を有する者。市町村長が認める場合は来訪者等も対象

【概要等】

- 市町村が、専らその区域内で、住民の生活交通を確保するため自ら行う輸送
- 市町村名義のバス、または普通車を使用
- 路線運行、デマンド運行

※上記の他に「市町村運営有償運送（福祉）」がある。

公共交通空白地有償運送

【事業主体】 特定非営利法人等

【旅客の範囲】 申請者団体の登録会員（住民及びその家族、日常生活に必要な用務を反復継続して行う者及びその同伴者）

【概要等】

- 特定非営利法人等が過疎地域その他類似地域にて、特定非営利法人等の会員に対する輸送
- 運送区域は市町村単位（発地又は着地のいずれかが運送の区域内）
- NPO法人等が所有する自動車、ボランティア個人の持ち込みによる自動車を使用
- 路線運行、デマンド運行

福祉有償運送

【事業主体】 特定非営利法人等

【旅客の範囲】 介助等を必要とする者であって、単独でバス・タクシー等が利用困難な者

【概要等】

- 特定非営利活動法人等が、交通移動困難者として会員登録している一定の範囲の者の輸送
- 運送区域は市町村単位（発地又は着地のいずれかが運送の区域内）
- NPO法人等が所有する自動車、ボランティア個人の持ち込みによる自動車を使用
- ドア・ツー・ドアの個別輸送

許可又は登録を要しない運送（「互助」による輸送）

「互助」による輸送 例①

【事業主体】 市町村

【旅客の範囲】 要支援1, 2 認定者と80歳以上で市が認めた方

【概要等】

- 市町村が車両を用意し、ボランティア団体が輸送
- 運行時間は概ね30分以内

「互助」による輸送 例②

【事業主体】 社会福祉法人

【旅客の範囲】 65歳以上の市民のうち、生活環境を加味し社会福祉協議会が認めた方

【概要等】

- 社会福祉協議会が車両を用意し、ボランティア団体が輸送
- 送迎範囲は市内に限定

「互助」による輸送 例③

【事業主体】 自治会

【旅客の範囲】 地域の高齢者

【概要等】

- 社会福祉協議会から車両を借り、自治会員が輸送
- 送迎範囲は、原則的には市内

## 本日の論点

以下の論点 1 ～ 3 について、御議論いただきたい。

- 【論点 1】 公共交通に価値を付加する、あるいは補完する交通サービスの効果をどのように考えるか。また、これらを促進するにあたり、課題や注意すべき事項はあるか。
  
- 【論点 2】 公共交通に価値を付加する、あるいは補完する交通サービスと既存の公共交通との関係性を考える際、留意すべき点はあるか。
  
- 【論点 3】 本日御紹介した事例の他に連携が可能なもの、あるいは連携すべきと考えるものがあるか。