

令和5年度 新政たかやま研修報告書

受講者 新政たかやま

伊東寿充 渡辺甚一 石原正裕
榎 隆司 沼津光夫 西田 稔
西本泰輝 水野千恵子 平戸芳文
水門義昭

1. 研修期日

令和6年2月14日（水） 午前11時～午後12時10分

2. 研修先

国土交通省総合政策局交通政策課 企画室長 野津隆太

国土交通省総合政策局モビリティサービス推進課 課長補佐・弁護士 粟井勇貴

国土交通省物流・自動車局旅客課旅客課専門官・保障制度参事官室企画調整官

中山 優

3. 研修項目

これからの公共交通のあり方について

4. 研修目的

人口減少や少子高齢化が進行し、高齢者の免許返納の数も大幅に増加する中で、高山市においても高齢者を中心に、医療や買い物など地域で生活していくために公共交通の充実を望む声が高まっている。国においては、地域交通における担い手不足や移動の足の不足への対応方策などが検討され、全国各地で課題解決のためのMaaSの取組が進められているが、本年4月からは地域の自家用車・ドライバーを活用した新たな制度も開始されることから、「これからの公共交通のあり方について」をテーマとして「日本版MaaSの推進」や「日本版ライドシェアの推進」などについて研修する。

5. 研修内容

(1) 日本版MaaSの推進について

ア. 概要

- ・MaaS (Mobility as a Service) とは、バス、鉄道、タクシーなどのモードを超えた移動手段の利用に関する手続き（検索・予約・決済等）を一括して行うことができるサービス。新たな移動手段(シェアサイクル等)の予約・決済等や、買い物、観光情報などの移動以外の情報提供等のサービスを付加することも可能。
- ・移動の利便性向上や交通以外のサービスとの一体化による移動需要の創出により、地域公共交通の維持・活性化、自家用車から公共交通機関利用への転換など、地域が抱える課題の解決に貢献。

- ・国交省では、新たなモビリティサービスであるMaaSの全国への普及を目的として、令和元年度から継続して意欲ある取組みに対する支援を実施。「実証」から「実装」に取組みの軸をシフトしながら、5か年で全国延べ79事業を採択。※複数年支援の重複を排除すると計48事業

イ. 効果

- ・全国各地で課題解決のためのMaaS（Mobility as a Service）の取組みが進展。宿泊や観光、医療、福祉、教育分野等との連携により、移動手段・サービスが高付加価値化。
- ・交通分野における移動関連データ等の分析・活用により、交通と一体となったまちづくりやインフラ整備が期待。
- ・日本版MaaSの基盤形成として、令和5年度に高山市の濃飛乗合自動車(株)の地域交通データ化推進事業が採択されており、経路検索に乗りやすくするようなシステムの構築や導入費用を支援。経路検索やリアルタイムデータにより、利便性が向上している。
- ・利用者予約に対しリアルタイムで最適配車を行うシステム、「AIオンデマンド交通」により、アプリ或いは電話による配車予約で乗りたい時に希望のポイントまで移動が可能。

ウ. 課題

- ・各地域において多様化している移動ニーズにきめ細やかに対応するためには、様々な特性を持つ新型輸送サービスの推進・普及が不可欠。
- ・地域公共交通の需要の減少は、交通事業者の経営努力のみでは避けられないものであるため、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「交通DX」、車両電動化や再エネ地産地消など「交通GX」、①官民共創、②交通事業者間共創、③他分野共創の「3つの共創」、すなわち地域の関係者の連携と協働を通じて、利便性・持続可能性・生産性を高め、地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）を進める必要がある。

(2) 日本版ライドシェアの推進について

ア. 概要

- ・地域交通の担い手や移動の不足といった深刻な社会問題に対応するため、「デジタル行財政改革中間とりまとめ」（令和5年12月20日デジタル行財政改革会議決定）において、現状のタクシー事業では不足している移動の足を、タクシー事業者の管理の下で、地域の自家用車や一般ドライバーを活用することで補う新たな仕組みを創設するとされた。
- ・今年4月から基本的にはタクシーと同じように一般の車が一種免許で運行することになり、アプリで乗るところや降りるところを確定（事前に運賃確定。流しは認め

ていない)してキャッシュレスで行うが、タクシーが不足している地域や時期、時間帯に絞り、運行管理や事故が起きた場合の責任はタクシー事業者が担うことを条件とした限定的なもので、どこでやるのか、実施するところは現在分析が行われている。※地域の自家用車や一般ドライバーを活用して行う有償運送(自家用車活用事業)に係る道路運送法第78条第3号の規定(公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合)の許可に関する取扱い。

- 施策の効果を検証しつつ、タクシー事業者以外の者がライドシェア事業を行うことを位置付ける法律制度について、令和6年6月に向けて議論が続けられている。
- タクシーなどがなく著しく交通が不便な地域については、自家用有償旅客運送制度(道路運送法第78条第2号)があり、市町村やNPO法人などが自家用車を活用しているが、デジタル行財政改革会議で制度を見直し実施しやすさを向上するよう検討され、令和6年6月までに実施予定である。見直し内容は、夜間など時間帯による空白の概念取り込み、対価の目安をタクシー運賃の2分の1から約8割に、交通空白地の判断をはじめ自家用有償の導入や運賃などについて一定期間内に結論が出ない場合には首長が判断できる、運行区域を柔軟に設定することを促すなど。

イ. 効果

- 自家用車活用事業については、タクシー配車アプリデータを活用しタクシーが不足している地域、期間、時間帯を明確化。客観指標化されたデータに基づき、その不足分について地域の自家用車・ドライバーを活用し、タクシーを補完するサービスを提供できる。
- 地方については、自家用有償旅客運送制度を積極的に導入すると利用しやすくなり、「加賀市版ライドシェア」などライドシェアと言っている自治体(自治体ライドシェア)もあって、やり方は自治体の判断で自由に実施することができる。

ウ. 課題

- ライドシェアの契約環境について、ドライバーの労働条件を安定させるように雇用にするのか、柔軟な働き方ができるような業務委託も認めるべきのかなど、交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会で議論されている。
- 自家用有償旅客運送制度(道路運送法第78条第2号)では、ドライバーの第1種運転免許の保有と大臣認定講習の受講等が規定されており、4月からのライドシェアの制度でも同様に大臣認定講習が認められるか議論されている。基本的には、タクシー事業者が2種免許のドライバーに対して教育するのと同じレベルのものを一般ドライバーについても行われる予定。
- 年明けから、施策の実施効果を検証しつつ、タクシー事業者以外の者がライドシェア事業を行うことを位置付ける法律制度について、6月に向け議論が行われている。

6. 考察

- ・三重県菰野町（人口4万人の中山間地域）では、高齢者の交通手段の確保や地域住民への効率的な交通サービスの提供のため、自宅から近距離のラストワンマイルの交通手段をAIオンデマンド乗合交通に置き換え。MaaSアプリによる予約、決済サービスを開始し、また、アプリを通して鉄道やバス、タクシー、シェアサイクルなど様々な交通機関のルート検索サービスを提供している。1年8か月でAIオンデマンド交通（うち65歳以上も）約2倍の利用者数の増加がみられ、高山市としても全国で進展するMaaSの取組みについて将来へ向けた検討を進める必要がある。
- ・ライドシェアについては、特に何か新しい制度を作るとか特に決まっておらず、6月に向けて4月から始まるもの、自家用有償運送制度の見直しによりどれくらい地域の足を確保できるのかまず政策報告を検証し、それでも足りないのであればさらに考えるという政府のスタンスとのことである。タクシー事業者は、運転手の確保が大変で教育も難しくなることを心配されており、いろいろな事業者が参加できるようになると事業自体が回っていかなくなるという地域の実情も加味いただきたい。
- ・道路運送法第78条第2号では、市町村やNPO法人などが自家用車を活用して提供する有償の旅客運送として省令により「交通空白地有償運送」及び「福祉有償運送」のみが認められ、昨年12月にこの自家用有償旅客運送制度が見直される中で、全国23の自治体が市町村を実施主体として住民や観光客の移動手段を確保する「自治体ライドシェア」の導入の検討を始めている。高山市においても地域公共交通の確保・充実は大きな課題となっており、市民生活や観光の実態を把握した上で必要性や具体的な取組について検討しなければならない。
- ・ライドシェアでは、運行管理、車両の整備管理や研修・教育を実施する体制が整えられていることや、タクシー事業者が対人8千万円以上及び対物2百万円以上の任意保険に加入していることなども許可基準とされているが、旅客運送が人命を預かるものであることを踏まえ、ドライバーの体調確認や車両点検、酒気帯び確認のチェック体制、車内での犯罪などを含めて、運転の質や十分な安全性が担保されなければならない。一方で、エッセンシャルワーカーであるドライバーの処遇についても十分な配慮が必要である。

