

地域の移動手段を確保するための制度 「自家用有償旅客運送」の概要と動向

—「公共交通空白地有償運送」を中心に—

上席専門職 熊沢 由弘

目次

- | | |
|--------------------|---------------------|
| 1. はじめに | 4. 運行時の事故対応（損害賠償措置） |
| 2. 自家用有償旅客運送の制度概要等 | 5. おわりに |
| 3. 自家用有償旅客運送の現状と課題 | |

1. はじめに

モータリゼーションの進展による乗用車保有台数の増加により、バス・タクシーなど地域の公共交通機関（以下、本稿において「公共交通機関」という。）の位置付けは相対的に低下傾向にあったことに加え、人口減少による過疎化の進展により、公共交通機関の維持や従来レベルの運行が困難になる地域が増えている¹。また、近年増加傾向にある高齢者の免許証自主返納は、2019年4月に東京（池袋）で発生した高齢男性が運転する自動車の暴走による母子死亡事故を契機に社会問題として大きくとりあげられたこともあり、大幅に増えている²。

高齢運転者による重大事故の発生は以前から問題視されており、2016年11月には高齢運

転者による交通事故防止対策に関する関係閣僚会合が開催され、安倍総理大臣（当時）指示により「高齢者の移動手段の確保」がテーマとされた。これを受けて2017年3月には国土交通省内に「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」が設置、同年6月には「中間とりまとめ」が公表され、高齢者の移動手段の選択肢を増やす観点から複数の具体的方策が整理され、タクシーの相乗りや貨客混載の促進、スクールバス等への混乗などとあわせて「自家用有償旅客運送の活用」が掲げられた。

また、直近の動向として、今後さらに人口減少・労働力不足が本格化する地方の移動手段を確保するべく、前掲の「中間とりまとめ」での整理内容の具体化・促進に資する内容も含めた法改正³が2020年6月に公布されてい

1 「路線バス」を例に挙げると運行を困難としている背景として以下が指摘されている（国土交通省作成資料^{(1)①}pp. 4-6 掲載内容から抜粋して筆者集約）。

① 輸送人員は大幅な下落傾向にあり、特に地方部の減少が激しい（平成12年度を100とすると、平成30年度は全国91、三大都市圏101、三大都市圏以外74）。この間の三大都市圏以外の人口水準は91であり、輸送人員減少が人口減少を大幅に上回っている。

② 全国の71%のバス事業者において「一般路線バス事業」の収支が赤字（平成30年度、保有車両30両以上の事業者）。

③ 運転手不足が深刻化（自動車運転事業は全産業と比べて労働時間は長く、年間所得は低い。若年者が就業を敬遠）。第二種大型自動車運転免許保有者は15年間で約24%減少（平成15年度1,175千人→平成30年度896千人）。

※ ①～③の状況等もあり、平成20年度～29年度までの10年間で13,249kmの路線バスが廃止されている。

2 「運転免許統計（令和元年版）」（警察庁）によれば、2019年の免許証自主返納件数は601,022件（前年比179,832件増）と過去最多であった。このうち、75歳以上の返納が350,428件（前年比58,339件増）と全体の6割弱となっている。

3 「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」（令和2年法律第36号）（令和2年6月3日公布、同年11月下旬施行予定）

る。主な内容として、まちづくりと連携しつつ、将来の公共交通に加え、自家用有償旅客運送など地域の多様な輸送資源の位置付けを含めた「地域公共交通計画⁴」の策定を地方公共団体の努力義務とした。併せて地域の輸送資源として活用が期待される自家用有償旅客運送の実施・運営の円滑化に資する対応が行われている。

本稿では、地域住民の移動手段を確保する手段のひとつとして位置付けられている「自家用有償旅客運送」について、そのなかでも特に高齢化が進展する状況下において、より一層の取組強化が期待されているNPO法人等（詳細は後掲2(3)②参照）による「公共交通空白地有償運送」を中心に制度概要および現状と課題について、6月の法改正内容を踏まえながら整理するとともに、運行中の事故への対応についても触れてみたい。

2. 自家用有償旅客運送の制度概要等

(1) 制度導入の背景

公共交通機関が撤退・縮小した「公共交通空白地」においては、地域交通の政策主体である市町村が中心となって地域住民への対応をせざるを得なかったため、従来から市町村には公共交通空白地における運送および高齢者・障がい者への福祉目的の運送に限り、自家用車を使用した有償運送が認められてきた経過がある。このため現在でも多くの市町村がコミュニティバスなどの運行を行っているが、公共交通機関が撤退・縮小したエリアでの運行となるため利用者数は限定され、その

多くは赤字運行となり、将来にわたる継続的取組みが困難である等の課題を抱えている。

このような背景を踏まえ、地域住民の日常生活における移動手段を確保するため、市町村以外の担い手（運行主体）の活用を図るべく、2006年10月の道路運送法改正により、「市町村運営有償運送、福祉有償運送、過疎地有償運送（＝現在の「公共交通空白地有償運送」⁵）」を「自家用有償旅客運送」として法律に位置付け、「NPO法人等の非営利組織」が自家用車により有償運行を行う主体となる取組みの進展が期待されることとなった。

(2) 運営協議会での合意（登録の前提条件）

通常、自動車を使用した旅客運送には「旅客自動車運送事業（バス・タクシー事業）」の許可が必要であるが、当制度は国土交通大臣への登録⁶により運行ができることが特徴といえる。

登録にあたっての前提条件として、地方運輸局（支局）、地域住民、バス・タクシー等の交通事業者、実施予定の団体（市町村またはNPO法人等）などで構成する「運営協議会」または「地域公共交通会議」（以下、本稿において「運営協議会」と総称する）において、「自家用有償旅客運送の必要性、運送区域、旅客から収受する対価」について協議し、関係者間の合意が整うことが必要となる。

(3) 種類・運行主体

① 種類

自家用有償旅客運送の種類は（表1）**自家**

4 2014年の法改正により法定計画とされた「地域公共交通網形成計画」は、「まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成（再構築）」がメインであった。この内容に加えて「地域における多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）」も計画に位置付け、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応することを目指す計画を原則としてすべての地方公共団体が策定する。

5 制度創設当初は過疎地域での展開を想定していたため「過疎地有償運送」としていたが、高齢化の進展により都市部でも必要とする地域がある実態を踏まえ、2015年4月の省令改正により名称を「公共交通空白地有償運送」に変更した。

6 登録の有効期間は2年（重大な事故等を起こしていない場合等は3年）であり、継続するためには更新手続が必要となる。

有用償旅客運送の種類のとおり、運行主体と運送の対象者に着目すると（表1）中のア～エの4種類に区分される。

② 運行主体

道路運送法第78条第2号では、「自家用有償旅客運送」の運行主体として「市町村」と「特定非営利活動法人（NPO法人）その他国土交通省令で定める者」を規定している。

NPO法人以外の「省令（道路運送法施行規則第48条）で定める者」には、「一般社団法人または一般財団法人」、「認可地縁団体（地方自治法第260条の2第7項に規定）」、「農業協同組合」、「消費生活協同組合」、「医療法人」、「社会福祉法人」、「商工会議所」、「商工会」、「営利を目的としない法人格を有しない社団（例：自治会、青年団など）」が定められている。いずれも地域に根差し、地域実態や地域住民の情報を精通している非営利組織であり、地域住民の移動手段確保の役割を担うのにふさわしい組織といえる。

(4) 制度運営の主な要件等

前掲(2)の運営協議会での合意形成を踏まえて登録を行い、実際に運送を行うにあたっての主な要件等について、今後の取組み強化が期待され、地域住民による主体的関与が強い（表1）の「ウ. 公共交通空白地有償運送」を基本に（表2）公共交通空白地有償運送を行うための主な要件等のとおり整理する。

（表2）に整理した要件等の内容から、「公共交通空白地有償運送」の特徴として以下の点が挙げられる。

- 車両の運行管理にあたり一定の専門的ノウハウを要することに加え、運行に伴う損害賠償措置への備えも必要となる等、要件は相当程度厳しく、安易に取り組める事業とはいえない。
- 「限られた運行区域内で特定の運送対象者のために低水準の対価で運行する」事業であり、収益にはつながりにくい。運行主体および運転者の多くは地域のためのボランティアとしての参画意識が強いことが想定される⁷。

（表1）自家用有償旅客運送の種類

運行主体	有償運送の種類	主な運送対象者
市町村	ア. 市町村運営有償運送（交通空白）	交通空白地において、主に地域住民等の運送を市町村自ら ^{*1} が行う。
	イ. 市町村運営有償運送（福祉）	市町村内の住民等のうち、単独で公共交通機関を利用できない身体障がい者等の運送を市町村自ら ^{*1} が行う。
NPO法人等	ウ. 公共交通空白地有償運送	交通空白地において、主に地域住民等 ^{*2} の運送をNPO法人等が行う。
	エ. 福祉有償運送	単独で公共交通機関を利用できない身体障がい者等 ^{*2} の運送（原則ドア・ツー・ドアの個別輸送）をNPO法人等が行う。

(注) 「自家用有償旅客運送ハンドブック（平成30年4月 国土交通省自動車局旅客課）」 pp. 2 - 3 掲載内容等を参考に筆者作成。
 ※1 「市町村自ら」の運送には市町村の直営に加え、市町村が地元のバス・タクシー事業者やNPO法人等の運行主体に委託するケースも含まれる。
 ※2 運行主体であるNPO法人等が作成した名簿に記載された会員が対象。

7 道路運送法の規制適用の範囲外であることから本稿ではとりあげていないが、地域住民の移動を確保する方法として「許可・登録を要しない輸送（≒無償・ボランティア輸送）」がある。この取組みも地域の移動手段の確保として期待されているが、「責任関係が不明確であり事故時の保障がない場合がある。」等の課題が指摘されている。

(表2) 公共交通空白地有償運送を行うための主な要件等

項目	主な要件等
①運送対象者	ア. 主な対象者：地域内の住民とその親族、地域内に継続的に必要な用務（通勤・通学等）がある者で運行主体作成の旅客名簿に記載された者（同伴者を含む）。 イ. 観光客を含む他地域からの来訪者（2020年6月の法改正により法律で明確化）*
②運送区域	運営協議会で協議が整った市町村域（運送の発地・着地のいずれかが区域内）。 補足）運営協議会の合意により市町村の一部区域に限定することも可能。
③運送対価	営利とならない範囲（実費の範囲内、当該地域のタクシー運賃の概ね1/2の範囲内）。 補足）運送の対価（距離制・時間制・定額制）と運送以外の対価（送車回送料金・待機料金）についてあらかじめ旅客への書面提示または説明が必要。
④運転手の資格	ア. 第二種運転免許（バス・タクシーなど旅客自動車運転できる） イ. 第一種運転免許に加え、国土交通大臣が認定する講習を修了
⑤使用車両	運行主体が使用権原を有している車両（運行主体が保有する自家用自動車、運転手が持ち込む自家用自動車）
⑥損害賠償措置	事業に使用する全車両について国土交通大臣が定めた保険限度額（対人賠償：8,000万円以上、対物賠償：200万円以上）の任意保険・共済への加入義務 補足）市町村による「自家用有償旅客運送」の場合は任意保険・共済への加入義務はない。
⑦各種責任者の選任	運行管理責任者（道路運送法）、整備管理責任者（道路運送車両法）、安全運転管理者（道路運送法）の選任が必要。運営実態により所定の資格が求められる。

(注) 道路運送法・同法施行規則の規定内容および自治体作成の「公共交通空白地有償運送」に関するマニュアル等の記載内容を参考に筆者作成。「主な要件等」欄の記載内容は要旨の記載にとどまっております、正確な内容は関連法令を参照のこと。

※ 法改正前は省令に基づいて「市町村長が認めた場合に限り旅客名簿未記載の地域外来訪者（旅行者等）の運送が可能」であったが、「インバウンドを含む観光ニーズへの対応により、生活交通も含め、地域交通の持続性が高まる。」「観光客の移動ニーズに対応し、地域の観光資源の活用を図る。」等の効果を期待する趣旨から法律に規定し、今後の利用が期待されている。

3. 自家用有償旅客運送の現状と課題

公共交通空白地有償運送を中心に自家用有償旅客運送の現状と課題について以下のとおり整理する。

(1) 現状（取組状況）

国土交通省の作成資料^[1]および調査研究結果^[2]から、全国における自家用有償旅客運送の運行主体の数や実質的な担い手に関する情報を中心に抽出してみた。

① 自家用有償旅客運送（交通空白）の導入率

前掲2(3)①（表1）のア・ウに対応する、交通空白地において地域住民等の運送を行う制度の市町村における2018年3月末時点の導入率は26%（全国1,724の市町村のうち440市町村が導入）となっている。

公共交通機関が撤退・縮小した地域で導入される制度であり、現時点では過疎地域を有する地方を中心に導入されており、全国的な展開にまでは至っていない。

② 運行主体数・使用車両数

制度導入当初の2006年時点との比較を含めて（表3）自家用有償旅客運送の種類別運行主体・使用車両の数に整理する。

（表3）から確認できる特徴・傾向として以下が挙げられる。

○ 「住民等」を対象とした取組みである（表3）ア・ウについて、2006年と比較すると運行主体数は「市町村：減少、NPO法人等：増加」であり、NPO法人等の存在感は増しているものの、現時点での主な担い手は市町村といえる。なお、使用車両数は市町村・NPO法人等ともに増えており、当制度の利

(表3) 自家用有償旅客運送の種類別運行主体・使用車両の数

運行主体	有償運送の種類	運行主体数		使用車両数	
		2006年	2018年	2006年	2018年
市町村	ア. 市町村運営有償運送(空白)	522	440 (84%)	1,673	2,852 (170%)
	イ. 市町村運営有償運送(福祉)	294	112 (38%)	757	360 (48%)
NPO法人等	ウ. 公共交通空白地有償運送	40	116 (290%)	355	664 (187%)
	エ. 福祉有償運送	2,136	2,466 (115%)	12,671	15,362 (121%)

(注)「2018年」欄は2018年3月末時点の数値。()内の数値は2006年を100とした場合の水準(小数点以下四捨五入)。

用を必要としている地域住民が増加傾向にあることが考えられる。

- 「身体障がい者等」を対象とした福祉目的の取組みである(表3)イ・エは、利用者に対してよりきめ細やかな対応が必要となるため、制度導入当初から市町村よりもNPO法人や社会福祉法人等が主体となるケースが圧倒的に多かった。2006年と比較した現状も「市町村：大幅減少、NPO法人等：増加」であり、福祉運送の分野では引き続きNPO法人等の非営利組織が主な担い手である。
- 自家用有償旅客運送全体では、従前から対応の必要性が高かった「身体障がい者等」を対象とした取組みが多い実態にあるものの、NPO法人等による公共交通空白地有償運送は、運行主体数・使用車両数ともに大きく伸長している。高齢化の進展により、「障がい者に該当せず福祉運送の利用はできないが、身体的理由で移動に支障のある高齢者」の増加が見込まれることから、取組みへの期待はさらに高まっていくと考えられる。

③ 主な組織形態(公共交通空白地有償運送)

2019年9月に国土交通省がとりまとめた実施団体へのアンケート結果^[2]によれば、公共交通空白地有償運送の運行主体の組織形態は「NPO法人：53.8%」と「社会福祉法人(社会福祉協議会)：21.5%」が中心、次いで「営利を目的としない法人格を有しない社団：4.6%」である。

制度上、運行主体となることができる「農業協同組合」については、アンケート回答者のなかにはなく、筆者によるインターネット検索結果でもJAでの取組み実態の確認はできなかった。JAの場合は、過疎・高齢化が進んでいる地域を中心に買い物の拠点となる店舗づくりや移動購買車の導入、信用事業を行う移動金融車両の導入、直売所への送迎などにより、高齢者の見守りを含めた日常生活全般をサポートする取組みを行っている⁸。このように自らの事業に付随する方法で高齢者を中心とした地域住民の移動の問題に対応している。

なお、2020年6月の法改正により地方公共団体に求められる「地域公共交通計画⁴」の策定にあたっては、「従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源を位置付け、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応する」

8 「JAグループの活動報告書2019」(JA全中作成) pp.15によれば、買い物支援の取組みとして「移動購買車両の導入：101JA」、「移動購買車の利用者(年間)：延べ約100万人」、「移動金融店舗車の導入：75JA」、「買い物送迎の利用者(年間)：延べ約9.8万人」。

としている。「地域の多様な輸送資源」には、自家用有償旅客運送に加え、「スクールバス、福祉輸送、病院・商業施設等の送迎サービス等」も含まれている⁹。今後、地域によってはJAによる送迎の取組みが輸送資源として位置付けられる可能性はあるかもしれない。

(2) 課題

制度創設後既に14年程度経過しているなかで、公共交通空白地有償運送におけるNPO法人等の運行主体数が大幅に増えない背景として様々な課題が指摘されている。本稿では国土交通省の作成資料^[1]や運行主体を対象に行ったアンケート調査結果^{[2][3]}を踏まえ、主な課題について整理するとともに、2020年6月の法改正による課題対応について触れてみたい。

① 「運営協議会」における公共交通機関との調整

公共交通空白地有償運送の参入が既存の公共交通機関によるサービス区域と一部重複する場合など、公共交通機関のさらなる経営悪化につながりかねないケースでは、登録の前提となる「運営協議会」での協議・調整の場において公共交通機関の反対によりNPO法人等による参入が認められないケースがある。

② NPO法人等による運行管理面のノウハウ不足

運行主体には前掲2(4)の(表2)⑦に代表されるように、運行管理を中心とした専門的知識・ノウハウが必要となり、NPO法人等にバス・タクシー会社での勤務経験者等がいな

い場合、公共交通空白地有償運送への参入要件を充足できなかつたり、参入できても効果的・継続的な取組みの継続が難しい。

【課題①②への対応：2020年6月の法改正】

運営協議会での合意形成の促進と自家用有償旅客運送の運行主体の業務負担軽減を目的とした対応として、以下ア・イの「協力型自家用有償運送」ができることとなった。当改正は公共交通機関が前向きに自家用有償旅客運送に関わることが前提となる。課題①②の抜本的解決にまでは至らないかもしれないが、今後の活用が期待される。

ア. 公共交通機関がNPO法人等から運行管理・車両整備管理についての業務委託を受ける。

イ. 公共交通機関がNPO法人等の構成員として参画し、運行管理・車両整備管理を担当する。

③ 運転手不足・運転手の高齢化

公共交通空白地有償運送の登録ができたとしても、地域住民の要請にこたえていくためには運転手の継続的・安定的確保が重要なポイントとなるが、多くの運行主体が運転手の確保に苦慮している。

そもそもどのような人が運転手を務めているのか。西(2015)が2015年1月に公共交通空白地有償運送の運行主体を対象に行ったアンケート調査結果^[4]によれば、「NPOが運行する事例では主婦、退職者が運転手となる。あるいは農業¹⁰、会社員等と兼業する割合が多いが、社会福祉法人が運行する事例では社会福祉業議会等、運行主体の常勤職員が運転手として勤務する割合が多い。」とある。地縁

9 国土交通省の調査結果^[2]によれば、公共交通空白地有償運送の利用者の主な行先は「駅・バス停など(交通結節点)、病院・医療施設、商業施設」等である。特に一部の病院や商業施設が取り組んでいる無料送迎サービスなどへの期待が大きいと考えられる。

10 農業従事者がNPO法人等による公共交通空白地有償運送に運転手として関わっているケースでは、運転手がJAの組合員やその家族であり、JAの自動車共済に加入している自家用自動車を持ち込んで運行していることも十分に考えられる。

団体と商工会についてもNPO法人と同様に常勤以外の兼業が多い。また、運転手の年齢層については「社会福祉法人が運行主体の場合は若い運転手を確保している傾向がみられたが、NPOの場合は8割が60歳以上の運転手」とある。調査結果では、今後利用する側の立場になる70歳以上の高齢運転者が相当程度いることが確認できる。

NPO法人等における運転手の主な担い手は時間に融通が利く主婦と定年退職後の元気高齢者といえ、女性の社会進出や多くの企業で定年年齢延長が進んでいることを踏まえると、運転手不足と運転手の高齢化の課題は今後さらに深刻化する可能性がある。

④ 運営費用・資金不足

運行主体の多くが、運賃収入だけでは運送サービスの経費が賸えず、自治体からの補助・支援や他事業の収益からの補填により対応せざるを得ない課題を抱えている。運送対価の水準は前掲2(4)の(表2)③のとおり「営利とならない範囲」に制限されていることに加え、利用者の多くはリタイアした高齢者であるため、対価の水準は抑えざるを得ず、今後利用者が増えない限り運賃収入の大幅増は期待できない。

なお、前掲③の課題と関連して、運転手には「無給のボランティア」と「一定の報酬を得ている者」がいるが、報酬を得ていてもその水準は低く、運転手の多くはボランティアといえる。このような報酬面の実態も運転手が集まりにくい要因の一つと考えられる。

【課題④への対応：2020年6月の法改正】

運送対象者として「観光客を含む他地域からの来訪者」も法律に明定され、今後、利用者増(=収入増)につながる可能性はある。しかしながら、新型コロナウイルスの影響でインバウンドを含めた旅行者全体が減少して

いる現状から即効性は期待しにくい。また、旅行者の利用促進にはアプリ等から簡易に予約できるシステム対応等が必要になると考えられ、環境整備が必要になる。

4. 運行時の事故対応(損害賠償措置)

前掲3の制度面の課題とは趣が異なるが、NPO法人等による公共交通空白地有償運送の運行時の事故対応と課題について整理したい。国土交通省の調査研究結果^[2]においても「事故時の対応・保険」を課題と認識しているNPO法人等が一定程度(16.9%)存在する。

(1) 公共交通空白地有償運送中の事故への対応と課題

① 保険・共済の適用と課題

NPO法人等が保有する車両については、NPO法人が契約者として自動車保険・共済に加入するのが通例であり、事故時も当保険・共済が適用される。

問題になるのは「運転手が所有・使用している自家用自動車を持ち込んで有償旅客運送中に起こした事故の対応」である。持ち込み車両で事故を起こした場合、一般的には運転手が当該車両に加入している自動車保険・共済を使用することになる(有償運行ではあるが、白タクなどの営業行為には該当しない整理)。この際、以下の課題が指摘されている。

ア. 前掲2(4)の(表2)⑥記載のとおり、使用車両に対して自動車保険・共済への加入義務はあるものの、加入限度額が低く設定されているため、運転手が契約する加入金額を超える損害賠償額となった場合には、運転手本人に過度な負担を強いることになる。また、NPO法人等が法律上の損害賠償責任(民法上の使用者責任)を負う可能性があることも指摘されている。

⇒ 運転手が加入する自動車保険・共済が「対人賠償、対物賠償とも無制限に加入」していれば、当課題には対応できるが、その場合でも以下イの課題がある。

イ. 運転手が加入する自動車保険・共済を適用した場合、契約更新後の保険料・共済掛金が等級制度に基づいて上がることもあり、ボランティア意識で参画してくれている運転手の負担が増える。

② NPO法人等が加入する保険による対応

前掲(1)の課題に対応するため、運転手が持ち込んだ自家用自動車による事故にも対応できるNPO法人等向けの保険が提供されている。例えば、損保ジャパン社の「移動支援サービス専用自動車保険¹¹⁾」では、「運転手が持ち込んだ自家用自動車による移動支援サービス中の事故については、事業者が加入する当保険から優先して補償する」ことにより、前掲①ア・イの課題に対応している。

(2) 損害賠償措置への対応（私見）

公共交通空白地有償運送を営業行為とせず、有償運送中の事故も自家用自動車を持ち込んだ運転手が加入する自動車保険・共済を適用できる整理は、被害者救済と公共交通空白地有償運送を促進していくうえでは妥当な整理といえる。しかしながら、今後、地域においてNPO法人等による公共交通空白地有償運送の取組みがさらに進めば、運行に伴う事故は増加していくことが想定される。地域貢献のために参画している運転手が安心して自家用自動車を持ち込んで運行できるようにするためにも、NPO法人等の実施主体向けの

保険への加入を義務付け、万全な被害者対応の確保を図る整理も必要ではないかと考える。

5. おわりに

国土交通省は地域における移動手段の確保を図るための基本的考え方として、以下内容を掲げている（下線・太字等は筆者加工）^{(1) ①}。

- ① 地域ごとにバス・タクシーの労働力確保とサービス維持を図りながら、サービスが不足する地域では、その他の移動手段を総動員して移動ニーズに対応する。
- ② その際、MaaS¹²⁾、AIによる配車、自動運転などの最新技術を活用して、高齢者や外国人旅行者を含む幅広い利用者に使いやすいサービスの提供を促進する。
- ③ ①②について、地方公共団体が中心となって取り組める制度を充実・強化していく。

本稿でとりあげた自家用有償旅客運送は、①の「その他の移動手段」として、また、②の「MaaS」における様々な移動サービスの選択肢の一つとして、今後の利用促進が期待されている。

②の最新技術の実用化については、各地で実証実験などは行われているが、広く利用されるまでにはまだ若干の時間を要することが想定される。他方、高齢者等の移動手段の確保は過疎地域においては喫緊の課題であり、今後、都市部でも必要性が増していくことが想定されることから、公共交通空白地有償運送の運行主体・運転手の増加の取組みが急がれる。国土交通省では取組みの促進に資するべく優良事例集「自家用有償旅客運送事例集

11 損保ジャパン社ニュースリリース https://www.sompo-japan.co.jp/~media/SJNK/files/news/2019/20190619_1.pdf

12 マース：Mobility as a Serviceの略。地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズ（出発地⇒目的地。観光・物流・医療福祉・小売りなどの移動目的とも一体化）に対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済等を一括で行うサービス。手段としてスマホアプリ等を用いることが多い。2020年6月公布の法改正において、MaaSの円滑な普及促進に向けた措置が図られている。

(令和2年3月)」の策定・公表¹³も行っているが、前掲3(2)に整理した課題等への対応が進まないと、NPO法人等による取組みの広がりには難しいのが現状である。現在も地方公共団体からNPO法人等の運行主体に対しては様々な支援(金銭給付、使用車両の提供等)が行われている。こうした支援のより一層の拡充とともに、地域住民(利用者)の理解を前提に対価基準の引上げを可能とする制度改正などの検討も必要ではないかと考える。

今後、地方公共団体ごとに地域実態を踏まえて策定する「地域公共交通計画⁴」に基づいて、自家用有償旅客運送、特に公共交通空白地有償運送がどのように位置付けられ、展開していくのか、2020年6月の法改正内容の影響・効果も含め、動向を注視していきたい。

(2020年11月17日記)

(参考文献・資料)

本文で引用している資料を除く。

[1] ①「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律について」(国土交通省)

<https://www.mlit.go.jp/common/001352013.pdf>

②「自家用有償旅客運送の制度見直しについて」(国土交通省)(令和元年度第3回交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会資料)

<https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001314096.pdf>

[2] 国土交通政策研究第152号「高齢者の移動ニーズに対応した旅客運送サービスに関する調査研究(2019年9月)」(国土交通政策研究所) pp. 26、pp. 38

<https://www.mlit.go.jp/pri/houkoku/gaiyou/pdf/kkk152.pdf>

[3] 「高齢者の移動ニーズに対応した旅客

運送サービスに関する調査研究(令和元年度 中間報告)」(国土交通省政策研究所報第76号2020年春季)

https://www.mlit.go.jp/pri/kikanshi/pdf/2020/76_4.pdf

[4] 西響太「過疎地有償運送の運営実態に関する研究—資金確保と運転者確保に着目して—」東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻ウェブサイト

http://www.ut.t.u-tokyo.ac.jp/hp/thesis/2014/05_nishi.pdf

・自家用有償旅客運送事務実施マニュアル(平成27年3月 国土交通省自動車局旅客課)

https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/jidou_koutu/tabi2/jikayo/date/jikayo_yuusyo.pdf

・高齢者の移動手段確保に向けた地域公共交通をめぐる動向等について(国土交通省)(令和元年11月28日第4回地域包括ケア推進都県協議会分科会(関東信越厚生局開催)資料)

<https://kouseikyoku.mhlw.go.jp/kantoshinetsu/houkatsu/000116660.pdf>

・高齢者の移動手段の確保に関する検討会の「中間とりまとめ」を受けた対応と今後の見通し(国土交通省 平成30年6月23日)

http://www.zenkoku-ido.net/_action/pdf/180623soukai_shiryo_kokkousyou.pdf

・松崎朱芳「交通空白地域の解消に向けた非営利組織の活用」交通経済研究所ウェブサイト

https://www.itej.or.jp/assets/seika/shiten/shiten_194.pdf

¹³ <https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001338160.pdf> <https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001338161.pdf>
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001338162.pdf> <https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001338163.pdf>