第２節　地域の交通に関する国の動き

■地域の輸送資源のフル活用を掲げた法制度の改正

2020（令和 2）年 5 月 27 日に可決成立（6 月 3 日に公布）した「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取り組み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」が、11 月 27 日に施行された。「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」「道路運送法」など 16 の法律が改正されたほか、独占禁止法特例法も制定され、同時に施行されている。

「高齢者の運転免許の返納も増える中、移動手段の受け皿の確保が重要となっているにもかかわらず、人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等に伴って、公共交通の維持が容易でなくなっている。」という現状認識の下、3 つの考え方で対応していくこととしている。

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、MaaS、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。

③①と②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。

■地域公共交通計画の策定の努力義務化

全ての自治体は、地域交通に関するマスタープランとなる「地域公共交通計画」を策定することになった（努力義務）。この計画は、自治体が地域の移動に関する関係者を集めて、活性化再生法に基づく“法定協議会”を開催し、関係者等との個別協議を重ねて作成していくものとされている。従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）も計画に位置付けることが可能になった。

今後は、さまざまな移動関係のサービスも盛り込んだ計画になり、策定が広がることが期待される。

＜2020 年 12 月現在＞
地域公共交通計画の国交大臣送の送付件数　609 件
（旧　地域公共交通網形成計画）
地域公共交通利便増進実施計画の認定件数　40 件
（旧　地域公共交通再編実施計画）

国土交通省発行「地域公共交通計画の策定と運用の手引き」

▼地域公共交通計画と従来の計画の違い

	地域公共交通計画 （令和２年～）	網形成計画 （平成 26 年～）	連携計画 （平成 19 年～）
計画の対象	・ネットワークの確保・充実に加え、ダイヤや運賃などの面からもサービスを総合的に捉え改善や充実に取り組む ・地域の輸送資源を総動員する具体策を盛り込むことができる	・バス路線などの専ら公共交通のネットワークの確保・充実（主に路線の再編や新規整備）を対象とする	・バス交通などの活性化・再生を目的としており、特定の交通機関に特化した計画の作成も可能
位置づけ	・地方公共団体による作成を法的に努力義務化 ・基本的に全ての地方公共団体において計画の作成や実施に取り組む	・地方公共団体による作成が可能	・市町村による作成が可能（ただし、複数市町村での作成も可能）
実効性確保	・定量的な目標の設定や毎年度の評価などの仕組みを制度化 ・定量的なデータに基づくPDCAの取組を強化	・可能な限り具体的な数値指標を明示 ・原則として計画期間の終了時・計画の見直し時に達成状況を評価	・可能な限り具体的かつ明確な目標を設定

国土交通省発行「地域公共交通計画の策定と運用の手引き」（P9 より）

■地域旅客運送サービス（新設）

路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、地方公共団体が、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「地域旅客運送サービス継続事業」が創設された。地域公共交通利便増進事業を活用して（利便増進計画を策定して）、従前の路線バス等に代わり、以下のメニュー例の①～⑥のいずれかによって、旅客運送サービスを継続させるというもの。

実施方針に定めるメニュー例

○地域公共交通利便増進事業等の活用により、可能な限り同一の乗合バス事業者等による同一路線の継続（縮小・変更を含む）を目指す。
○ 困難な場合には、順次①以降のメニューを検討する。

① 乗合バス事業者など他の交通事業者による継続（縮小・変更含む）
② コミュニティバスによる継続
③ デマンド交通（タクシー車両による乗合運送（区域運行））による継続
④ タクシー（乗用事業）による継続
⑤ 自家用有償旅客運送による継続
⑥ 福祉輸送、スクールバス、病院や商業施設等への送迎サービス等の積極的活用

出典：国土交通省ホームページ「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律　概要」

（参考）「福祉輸送・スクールバス等の実態及び多様な輸送モードの連携の確保に向けた施策に関する調査業務」報告書より／関東運輸局

第４章 多様な輸送モードが連携して効率的に運行するための取組事例の調査

第１節 ヒアリング対象市町村の選出

市町村アンケートの結果や、文献調査等を踏まえ、関東運輸局管内の市町村から、多様な輸送モードが連携して効率的に運行するための取組を実施している市町村を選出し、ヒアリング調査を実施した。

対象として選出した市町及び取組内容について、以下に示す。

表 4-1　ヒアリング対象として選出した市町と取組内容

No.	県名	市町村	取組名	取組内容
1	群馬県	前橋市	マイタク あいのりタクシー	・社会福祉協議会と市の交通部門との連携による移動困難者の動手段確保
2		甘楽郡 下仁田町	しもにたバス スクールバス	・自家用有償旅客運送とスクーバスの運行時間の区分 ・スクールバスの混乗化（小学校、中学校）
3	埼玉県	狭山市	市内の病院の送迎バスを活用した高齢者外出支援事業	・病院送迎バスの混乗化
4	千葉県	船橋市	高齢者支援協力バス	・自動車教習所送迎バスの混乗 ・市福祉施設送迎バス車両の間い利用
5		我孫子市	外出応援事業	・各種民間施設送迎バスの混乗（大学、自動車教習所、病院
6		南房総市（丸山・和田地域）	スクール混乗バス	・自家用有償旅客運送とスクーバスのモード統合
7	神奈川県	秦野市（栃窪地区）	栃窪地区買物支援事業 栃窪地区移動支援事業	・高齢者福祉施設送迎バスの混乗化 ・福祉施設保有車両の間合い利

福祉輸送・スクールバス等の実態及び
多様な輸送モードの連携の確保に向けた施策
に関する調査業務

報告書

令和２年３月

国土交通省 関東運輸局 交通政策部

■自家用有償旅客運送の制度改正（道路運送法関係）

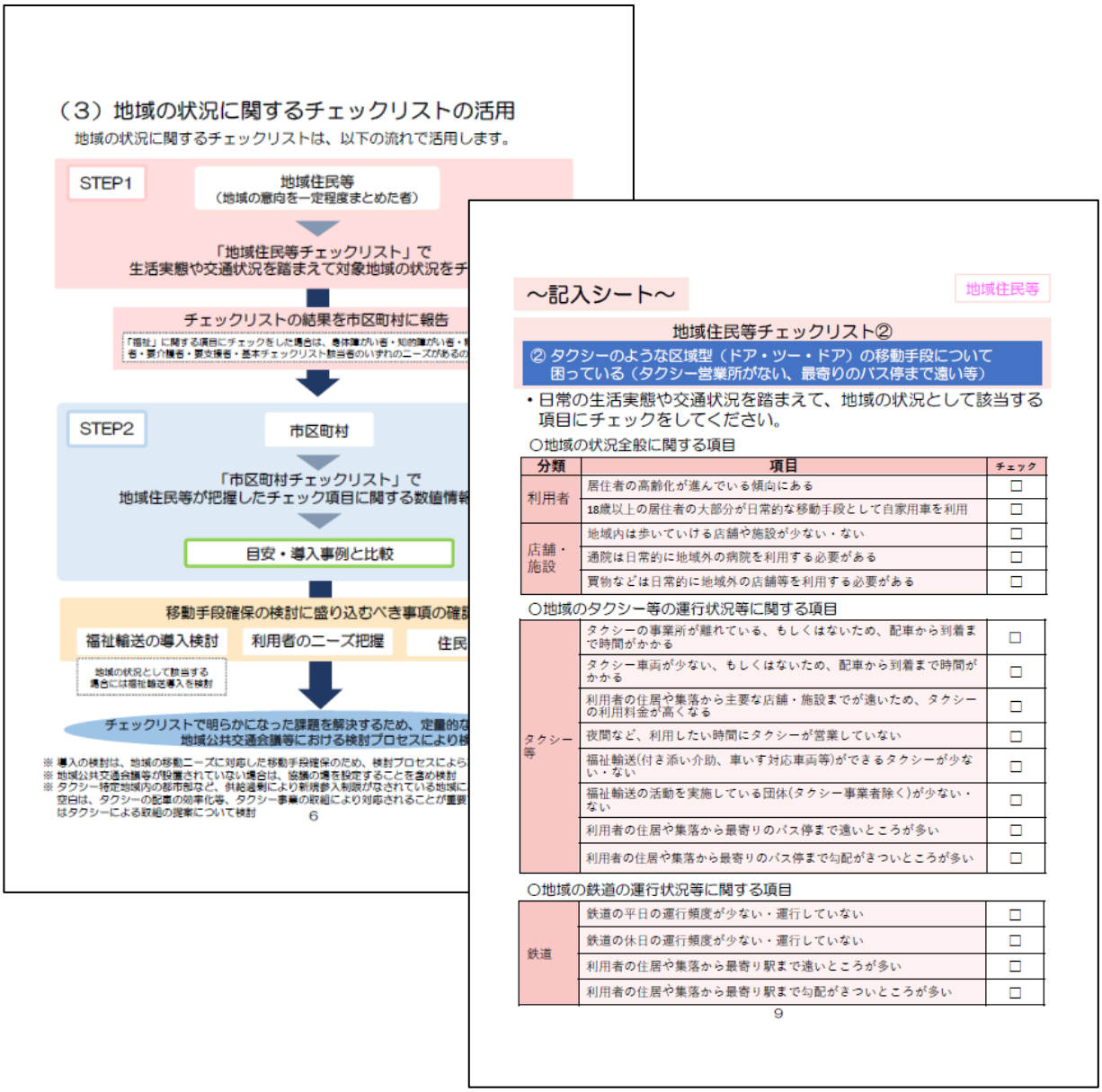
自家用有償旅客運送も、こうした流れの中で、以下のような変更が行われた。

①自家用有償旅客運送の種別の見直し
②協議の方法に関する明確化
③事業者協力型自家用有償旅客運送制度の創設
④運転者講習の合理化
⑤観光ニーズへの対応のための輸送対象の明確化
⑥福祉有償運送の旅客の区分の明確化
⑦運送の対価の取扱いの明確化
⑧協議の場の取扱いの見直し
⑨申請書類の簡素化
⑩各種様式の変更手段を総動員して移動ニーズに対応する。

■種別の見直し、協議の方法に関する明確化、協議の場の取扱いの見直し

自家用有償旅客運送の種別について、「市町村運営有償運送（交通空白輸送、市町村福祉輸送）」がなくなり、福祉有償運送と交通空白地有償運送の２種類になった。「公共交通空白地有償運送」は名称が変更されて、「交通空白地有償運送」になった。これに伴い、種別に関わらず、当該運送実施の協議を行う場につき、地域公共交通会議、運営協議会等のいずれでも選択可となった。また、全会一致が求められるとの誤認を回避する趣旨から、法 79 条の４第５号の「合意」という文言が「協議が調う」という文言に変更された。具体的には、施行規則 51 条の７の改正（第２項の新設）により、協議要件につき、「地域公共交通会議等で協議が調っているとき」だけでなく、「地域公共交通計画において、当該自家用有償旅客運送を導入することが定められているとき」という要件を満たせばよいことになった。協議が円滑に進むよう、「自家用有償旅客運送ハンドブック」（改訂版）や「地域交通の把握に関するマニュアル」も発行された。

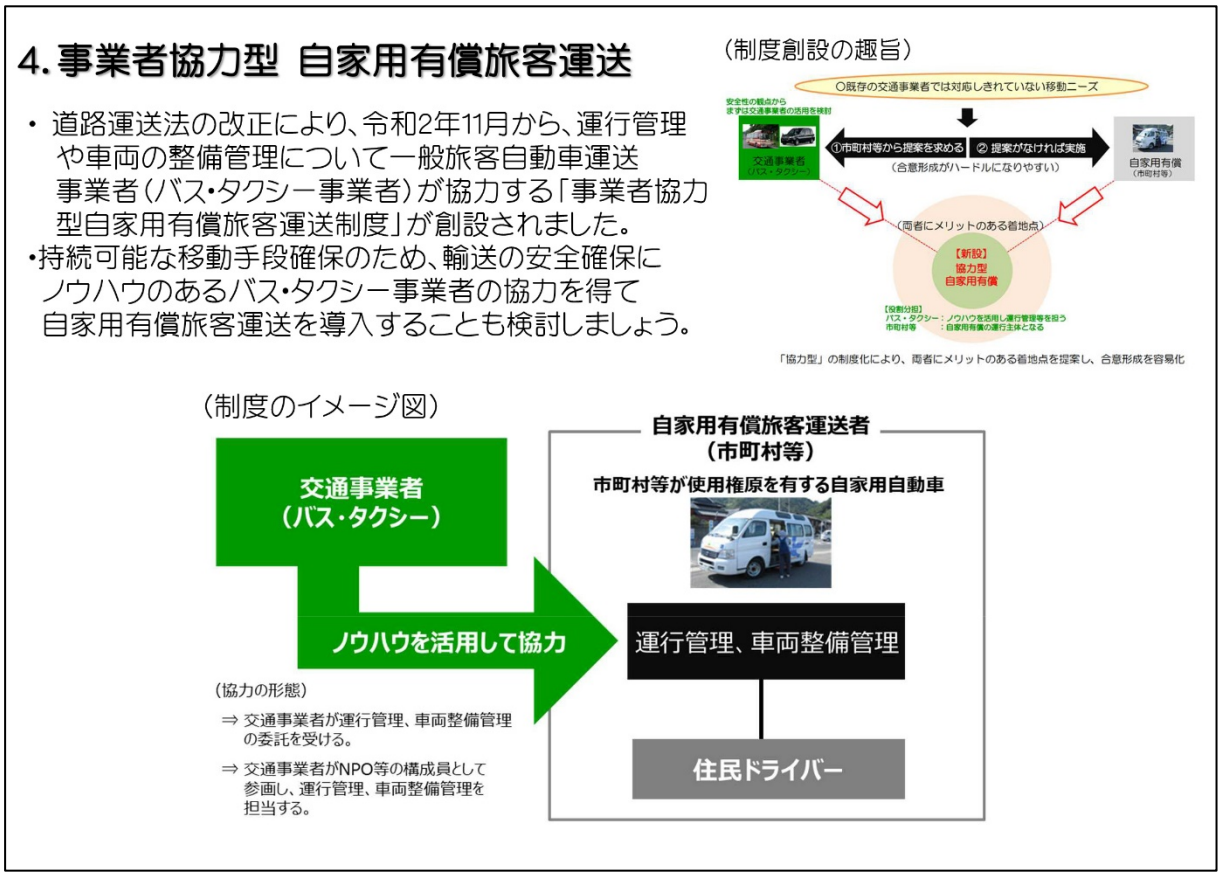
●「地域交通の把握に関するマニュアル」より



■事業者協力型自家用有償旅客運送の創設

交通事業者が運行管理や車両整備管理に協力することで、登録要件を緩和するのが「事業者協力型自家用有償旅客運送」である。交通空白地有償運送の実施可能性や安全性の向上を目指して創設された。自家用有償旅客運送について、バス・タクシー事業者が運行管理、車両整備管理で協力する制度。「協力型」の制度化により、両者にメリット（事業者にとっては委託費の確保等による収入向上が期待できる。）のある着地点を提案し、合意形成を容易化することが狙い。

●国土交通省作成「自家用有償旅客運送ハンドブック」（改訂版）より



■運転者講習の合理化

交通空白地有償運送運転者講習は、福祉有償運送運転者講習と３科目が共通科目となっている。そのため、福祉有償運送運転者講習を受講すれば、同時に交通空白地有償運送運転者講習も受講したとみなされることになった。逆に、交通空白地有償運送運転者講習を受講した人が、新たに福祉有償運送運転者講習を受講する際は、共通する３科目の受講が免除される。

■福祉有償運送の旅客の区分の明確化

福祉有償運送の旅客の範囲について、これまでも通達上は「基本チェックリスト該当者」が含まれていたが、省令に記載され、イロハ二の４区分から下記７区分になり、支援の必要性がより明確になった。

イ．身体障害者 ロ．要介護者 ハ．要支援者 二．その他の障害	イ．身体障害者 ロ．精神障害者 ハ．知的障害者 二．要介護者 ホ．要支援者 ヘ．基本チェックリスト該当者 ト．その他の障害

ただし、これまでは、「旅客の範囲」は、変更・拡大・縮小を問わず「軽微な事項の変更の届出」で済んでいたものが、変更登録の必要な事項に変わり、規制が強化された形になった。

これらの改正については、直ちに運輸支局への手続きをしなければならないということはない。更新登録や変更登録の際に、変更された条件に応じて手続きを取ることとなる。