

道路運送法第78条第2号 交通空白地について

2024. 2. 21 規制改革推進会議 地域産業活性化WG（第8回）

大分県別府市長 長野 恭紘

2号による自家用有償旅客運送を活用した移動の足の不足の解消について

公共交通事業者は、地域特性等の実情があるにもかかわらず、12月28日改定（国自旅台265号）の交通空白地域の例示をもって、「交通空白地として認められない」との主張のため議論が進まない。

ガイドライン交通空白地の例示

・ 半径1キロメートル以内にバスの停留所及び鉄軌道駅が存しない地域であって、タクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域

・ 当該地域における一般旅客自動車運送事業者・鉄道事業者・軌道事業者の営業時間外

実態との相違

- ・ 勾配など地理的な条件で300mも歩けない方がいる
- ・ タクシーが利用できない方がいる→運賃が払えない
- ・ 24時間稼働している
公共交通事業者はある
- ・ バスの便数が少ない
- ・ 多くの方が公共交通に不満を持っている
- ・ 事前予約が取れない現状
- ・ 急病人や大型客船入港時等
急な配車に対応できない

公共交通アンケート調査

(令和5年1月調査)

【有効回答数】 428件

【調査対象者】 別府市内在住 > 免許を持たない方 (返納予定含) > 70歳以上 > 急勾配地域に居住 > 狭隘道路が多い地域

普段の移動手段は？

徒歩(自転車含) **37.6%**

車(バイク含) **17.0%**

公共交通 **70.9%**

自宅から徒歩何分以内であれば公共交通を利用しますか？

5分以内 **75.2%**

※距離に換算すると約200~300m
(うち3分以内) **33.3%**

普段、利用する公共交通は？

バス **39.7%**

タクシー **18.3%**

公共交通アンケート調査

(令和5年1月調査)

【有効回答数】 428件

【調査対象者】 別府市内在住 > 免許を持たない方 (返納予定含) >
70歳以上 > 急勾配地域に居住 > 狭隘道路が多い地域

公共交通で妥当な利用料金は？

300円以内 **91.8%**

(うち200円以内) **69.7%**

400~500円以内 **8.1%**

今後の公共交通について
どのようにしていきたいか？

現行維持型 **30.7%**

(既存バス・タクシーによる運行)

行政主導型 **55.8%**

(行政支援による移動手段の確保)

地域主導型 **10.2%**

(住民自ら移動手段を確保)

市民意識調査

(令和5年3月調査)

【有効回答数】 695件 (2000人無作為抽出)

【調査対象者】 別府市内在住 > 18歳以上の市民

【政策大分類(7)】 観光・産業、健康・福祉、子育て・教育、都市基盤、環境・くらし、
協働・コミュニティ、行財政運営 ※都市基盤に交通政策

交通政策の市民満足度

15政策中

14位

交通政策の重要度

15政策中

5位

地域交通で困っていることは？

バスの便が少ない **33.1%**

歩道が通りにくい **30.9%**

坂がきつい **18.1%**

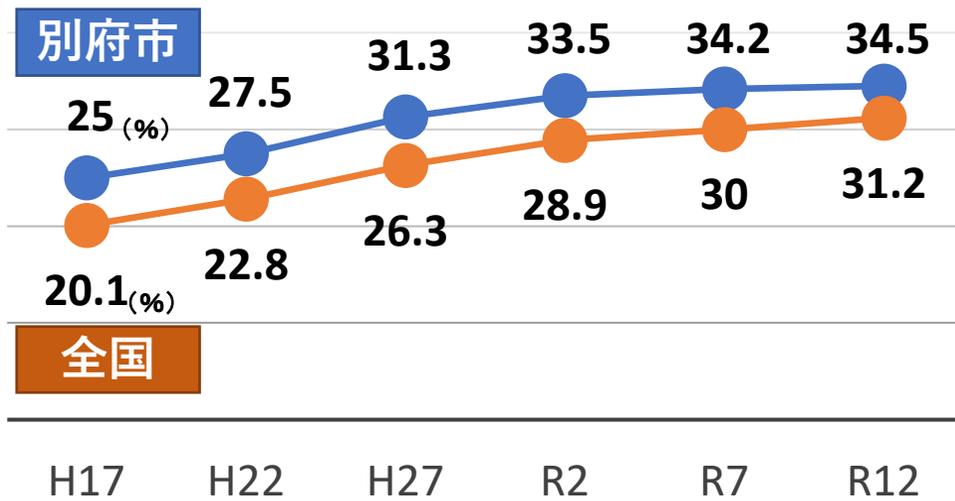
運賃が高い **15.7%**

停留所が遠い **15.4%**

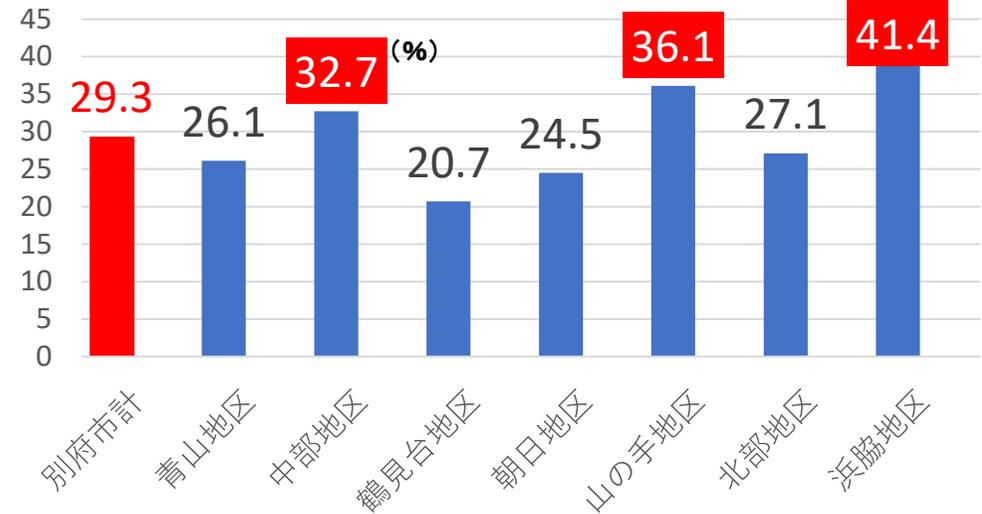
別府市の高齢者を取り巻く現状

(出典：第8期介護保険事業計画)

高齢化率



独居高齢者率



生活が苦しいと感じている高齢者	→	36.7%
バスや電車を使って一人で外出している高齢者	→	74.7%
閉じこもりリスクのある高齢者	→	19.7%
サポートしてくれる相手がいない高齢者	→	10.9%
サポートしてくれる相手がいない独居老人	→	72.5%

交通空白地に対する提言

人口減少や高齢化に伴い**高齢者の移動が大きな地域課題**となる

だれでも**気軽に**タクシーが利用できるわけではない！
年金暮らしの方や低所得者など**利用したくてもできない方**が潜在的に多数いる現実

バスも慢性的な運転手不足 → 減便・廃線の現実

国が全国一律の基準を示すのではなく
地域の実情に応じて**首長**が **交通空白地** を決定すべき

別府市の考え

以下の要件も交通空白地として判断基準とする。

- ・ 高齢化率や閉じこもり傾向や**独居率**などの**居住者の条件**
- ・ 現実の移動距離や**勾配（坂道）**などの**地理的な条件**
- ・ **歩道の整備**や**狭隘な道路環境**など地域**インフラ条件**など

地域の既存事業者との共存共栄
「活力ある地方を創る首長の会」政策提言（案）

「タクシー優先配車」の仕組み

自家用有償旅客運送制度改革（道路運送法第78条第2号関係）

- 自家用有償旅客運送制度を徹底的に見直し、実施しやすさを向上

ご意見	改革内容	実施時期
○夜間は「交通空白」なのに導入できない	▶「交通空白地」の目安を数値で提示するとともに、夜間など「 時間帯による空白 」の概念も取り込む	年内
○自家用有償の実施主体に株式会社を追加すべき	▶実施主体からの受託により株式会社が参画できることを明確化	年内
○観光地における輸送力が不足している	▶観光地において宿泊施設が共同で車両を活用することを促進	年内
○採算性の改善、運転手の確保などが課題	▶「対価」の目安を タクシー運賃の「約8割」 とする ▶一定のダイナミックプライシングを導入する ▶ 自家用有償の運賃を弾力化することにより、タクシーとの共同運営の仕組みを構築する	年内 年度内 6月まで
○地域公共交通会議等における調整が困難	▶「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よう見直し	6月まで
○「市内限定」など、運行区域が厳格で不便	▶ 運行区域を柔軟に設定 することを促すよう見直し	6月まで

3

出典：地域公共交通における「担い手」「移動の足」不足への対応・全都道府県での自動運転サービス展開に向けた取組（第3回デジタル行財政改革会議、国土交通大臣提出資料、資料3）

https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/digital_gyozaikaikaku/kaigi3/kaigi3_siryou3.pdf

利便性と持続可能性を兼ね備えた公共交通サービスの仕組み「準交通空白地有償運送(仮称)」の提案

喜多 秀行¹・國井 大輔²

¹正会員 株式会社長大 (〒550-0013 大阪府大阪市西区新町 2-20-6)
E-mail: kita@crystal.kobe-u.ac.jp (Corresponding Author)

²正会員 株式会社長大社会基盤事業本部 (〒450-0003 愛知県名古屋市中村区名駅南 1-18-24)
E-mail: kunii-d@chodai.co.jp

過疎地域における生活の足を確保するため、コミュニティバスからタクシーや自家用車を活用した互助的な個別輸送サービスへの転換を図る自治体が増加しているが、もともと人口が少ない過疎地域においては、個別輸送サービスの採算性と利便性を同時に確保することは容易でなく、自治体からの公的支出は年々増加し、現状のままでは立ち行かなくなりつつある状況も見受けられる。そこで本研究では、タクシーとボランティア輸送を一体的に運営する新たな公共交通サービスの仕組み「準交通空白地有償運送(仮称)」を提案する。いくつかのサービス特性と地域特性を想定し、運行形態や運賃に関する施策が採算性に及ぼす影響について分析した結果、制度面での制約等はあるものの、一定の条件下ではサービスが成立する可能性が確認できた。

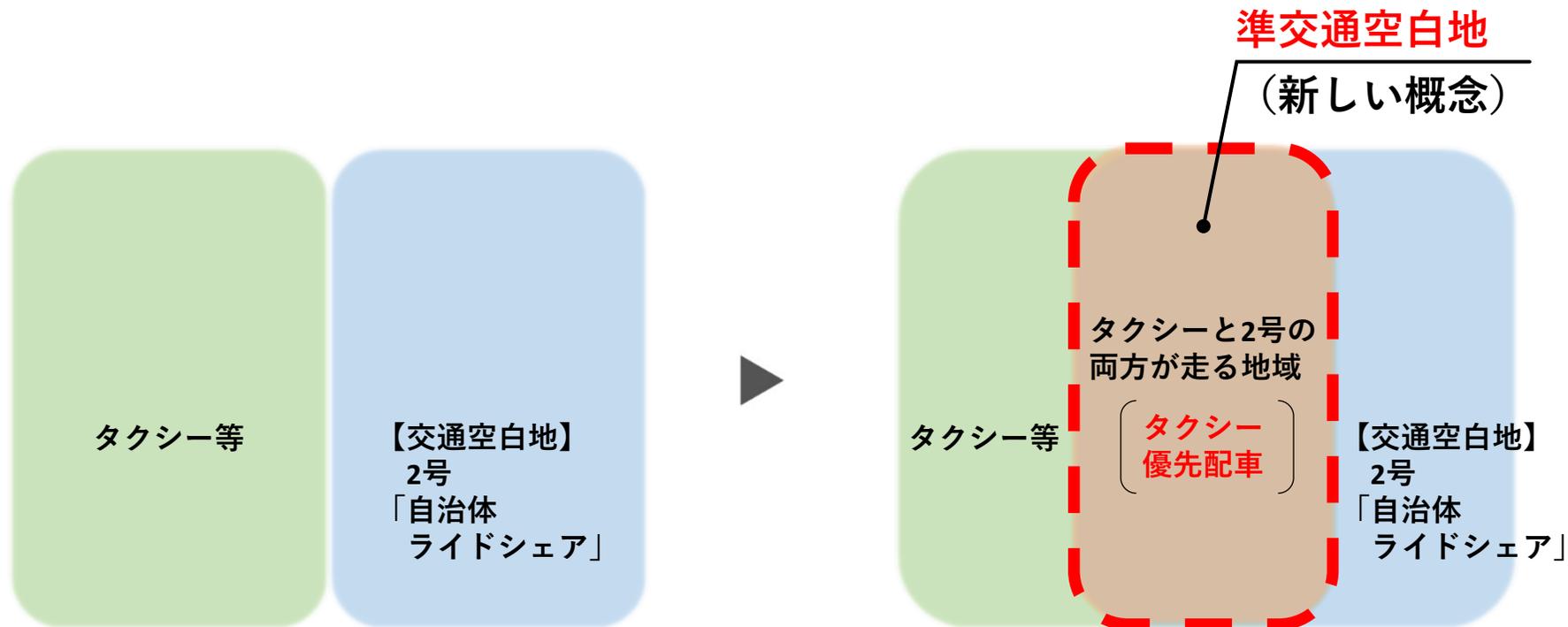
Key Words: rural areas, integrated transport system, taxi, volunteer transport, sustainability

「タクシー優先配車」の仕組みに必要な要素

- 「準交通空白地」という新しい概念
- タクシー運賃と同額

【提言】準交通空白地で「タクシー優先配車」を行い、タクシー等既存事業者を守る。

(参考) 2号：道路運送法第78条第2号自家用有償旅客運送制度 (愛称「自治体ライドシェア」)

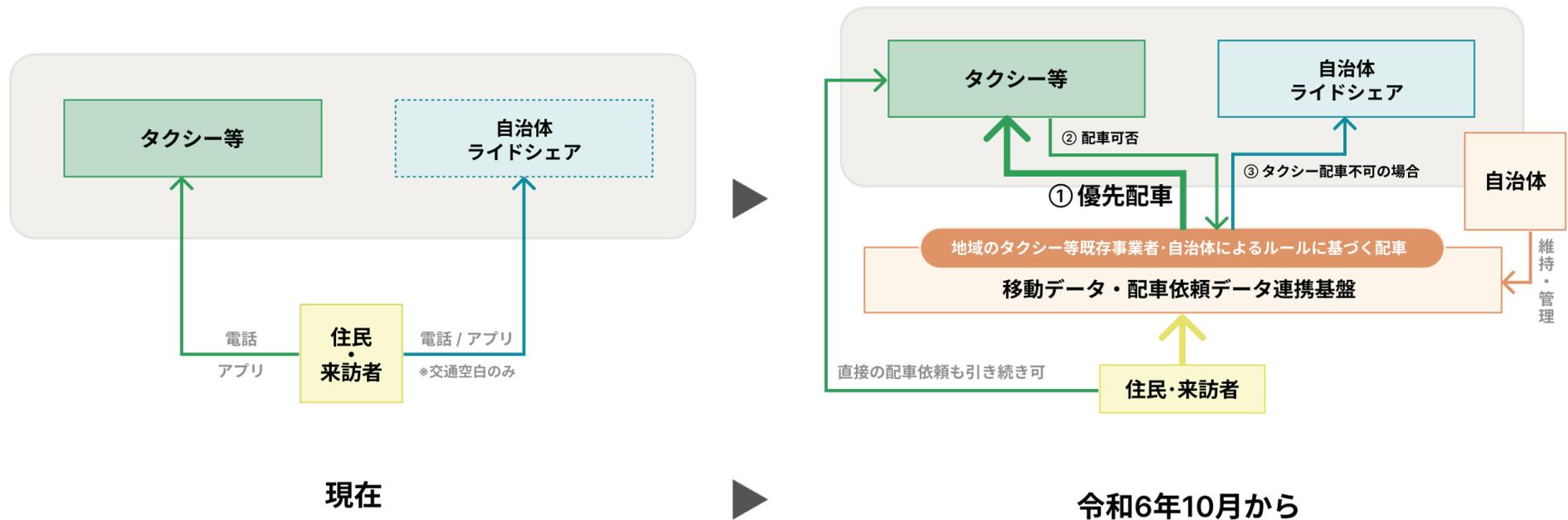


- タクシー配車困難な地域・時間等を、自治体が
2号「自治体ライドシェア」で配車支援
- タクシー会社へ優先配車

現在

令和6年10月から

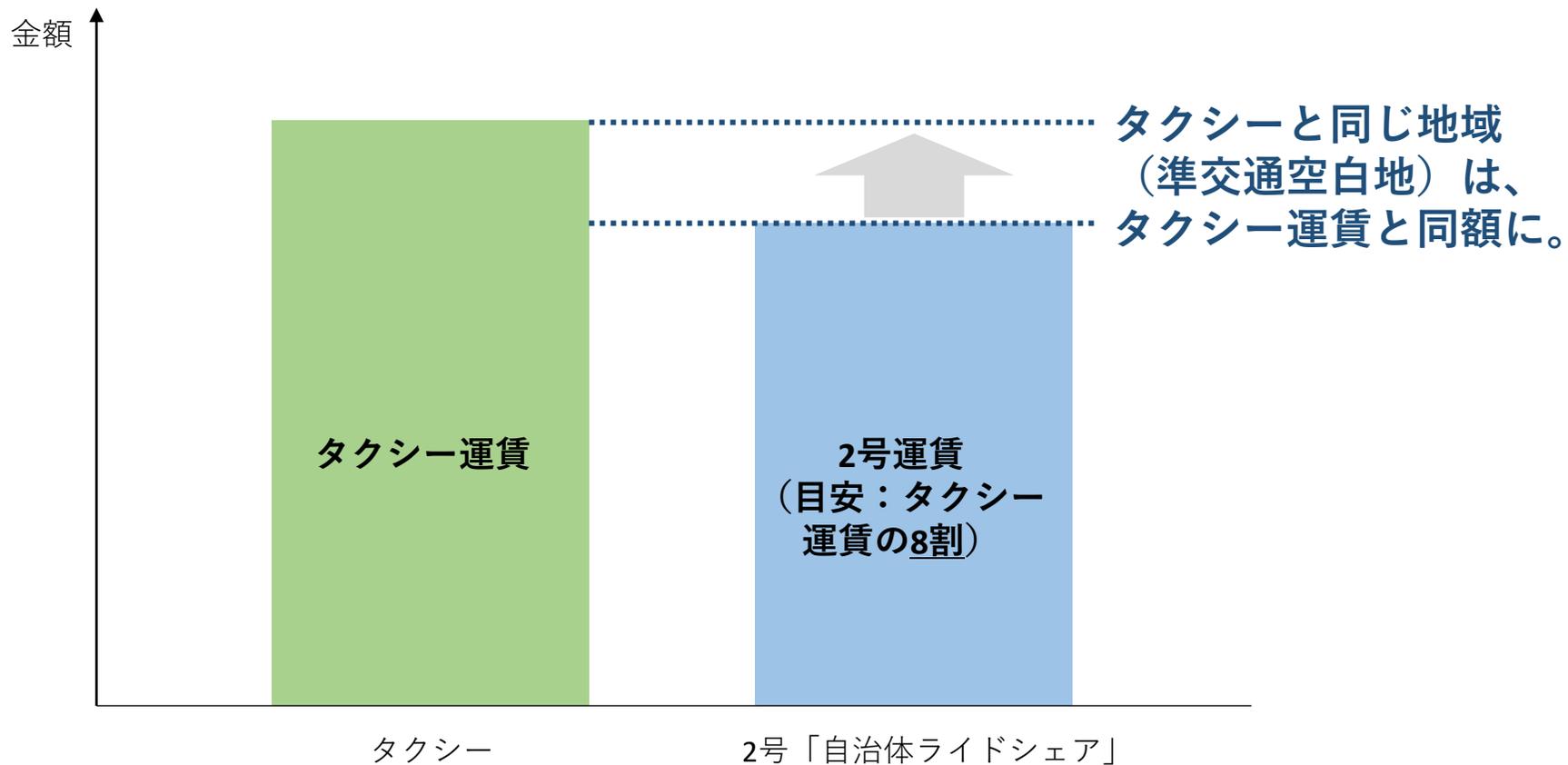
準交通空白地の「タクシー優先配車」システム構築（国・自治体の共同事業の必要性）



「タクシー優先配車」の仕組みに必要な要素

- 「準交通空白地」という新しい概念
- **タクシー運賃と同額**

「準交通空白地」は、タクシー運賃と同額に。



自治体ライドシェア「基本パッケージ」(案) 令和6年2月17日版

