

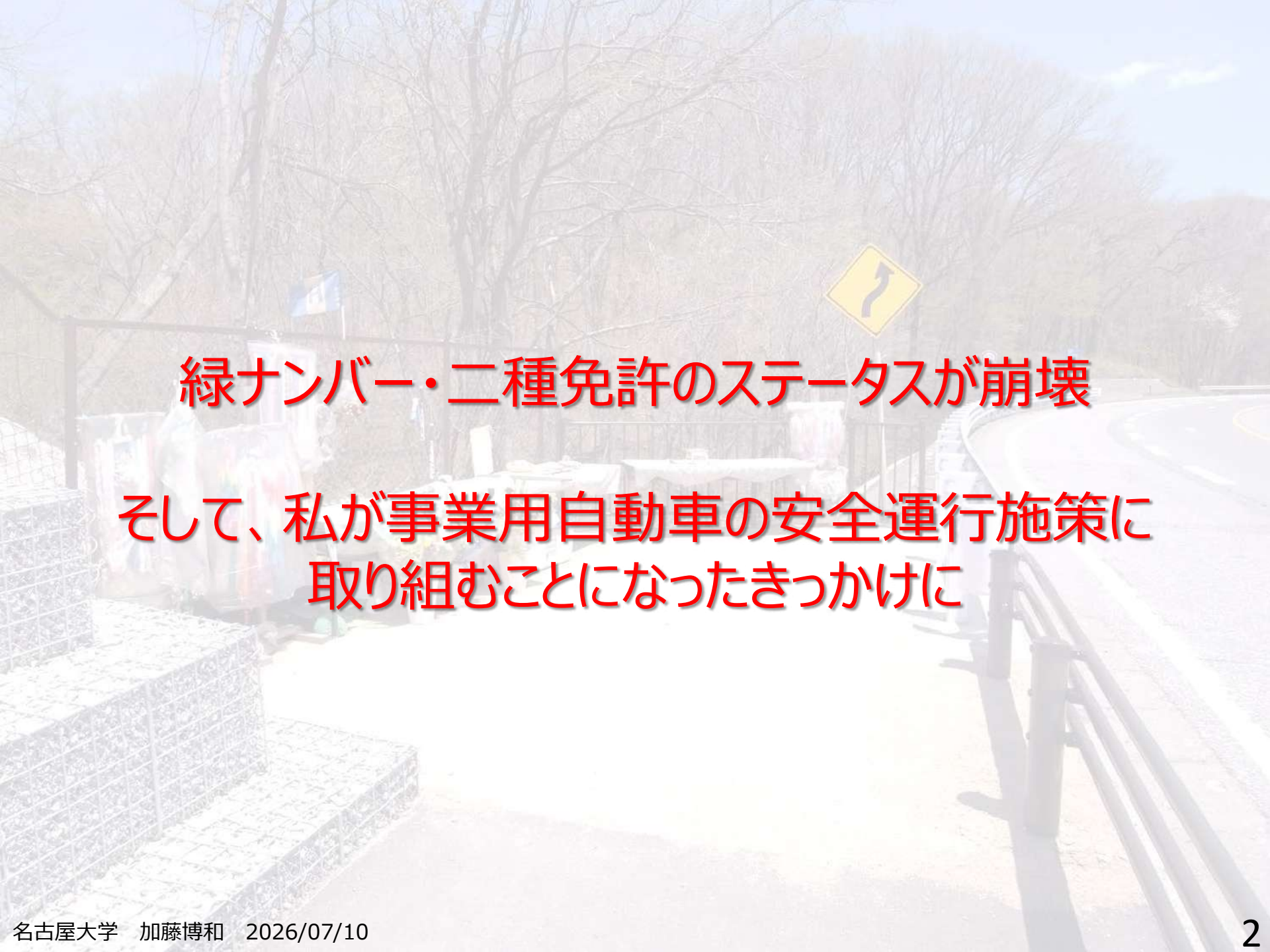
公共交通の担い手確保と 安全確保に資する デジタル技術への期待

地域公共交通プロデューサー
名古屋大学大学院環境学研究科教授
国土交通省安全対策フォローアップ分科会委員・
運行管理高度化WG座長
(一財)中部貸切バス適正化センター会長

加藤博和



2016年1月15日未明…ここで



緑ナンバー・二種免許のステータスが崩壊

そして、私が事業用自動車の安全運行施策に
取り組むことになったきっかけに

第10回 軽井沢スキーバス事故対策フォローアップ会議

(軽井沢バス事故を踏まえたこれまでの対応及び今後の方針)

令和7年11月10日



国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

- 総合的対策については、H28.6にとりまとめ、公表。
- 事故原因をとりとまとめた事業用自動車事故調査報告書は1年後のH29.7に公表。

事故原因

総合的対策

- 事業者は、運転者に健康診断及び適性診断を受診させていなかった。また、大型バスでの山岳路走行等について運転経験及び運転技能が十分でなかった可能性が考えられ、このような**運転者に事業者が十分な指導・教育や運転技能の確認をすることなく運行を任せていた**ことが事故につながった原因であると考えられる。

- 運行管理者は、運行経路の調査をしないまま、不十分な運行指示書を作成・使用**しており、運行前の始業点呼を実施せず、運行経路や休憩場所の選定が運転者任せになっていた。
- 事業者は、インバウンド観光の増加などでツアーバスの需要が大きく伸びた時期に事業参入しており、事業規模の急激な拡大に運転者の確保・育成が追いつかず、**安全を軽視した事業運営**を行ってきたことが事故につながった背景にあると考えられる。

- 貸切バスの運転者は、本来エンジンブレーキ等を活用して安全な速度で運転すべきところ、十分な制動をしないままハンドル操作中心の走行を続けたもの**と考えられ、このような通常の運転者では考えにくい運転が行われたため車両速度が上昇して車両のコントロールを失ったことが、事故の直接的な原因と考えられる

(1) 貸切バス事業者、運行管理者等の遵守事項の強化

- 初任運転者等に対する指導監督内容の拡充
- ドライブレコーダーによる映像の記録・保存義務付け等
- 運行管理者の資格要件の強化
- 運行管理者の必要選任数引上げ
- 夜間・長距離運行時の乗務途中点呼義務付け 等

(2) 法令違反の早期是正、不適格者の排除等

- 法令違反の是正指示後30日以内の是正状況確認監査の実施
- 複数回にわたり法令違反を是正しない事業者の事業停止・事業許可取消
- 輸送の安全に関わる処分量定、使用停止車両割合の引上げ
- 悪質性や事故の重大性等を勘案した事業許可取消等（一発取消し）導入
- 運行管理者に対する行政処分基準の強化
- 事業許可の更新制の導入、安全投資計画、事業収支見積書作成義務付け
- 輸送の安全確保命令に違反した者に対する罰則の強化 等

(3) 監査等の実効性の向上

- 監査対象の重点化による国の監査業務の見直し
- 適正化機関の活用による監査の重点化 等

(4) 旅行業者、利用者等との関係強化

- 下限割れ運賃を防止するための通報窓口の設置 等

(5) ハード面の安全対策による事故防止の促進

- ドライバー異常時対応システムの研究・開発促進
- 車体へのA S V搭載状況表示 等

出典：事業用自動車事故調査報告書（H29.7月5日公表）

2

主な課題

①貸切バス事故の発生

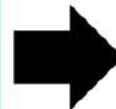
- ・ 軽井沢バス事故後も、貸切バスの重大事故が発生(大型貸切バス横転事故(静岡県))
- ・ また、コロナ後のインバウンド需要回復に伴い、貸切バスの需要が戻っていくとともに、事故件数も戻っていく傾向

②運行管理者や運転者の質や量の向上の必要性

- ・ 少子高齢化による働き手の不足等を踏まえ、運転者数が不足するとともに、未熟な運転者が増加している可能性がある。
- ・ また、人材確保のためにも、運行管理者の負担軽減を行っていく必要がある。

③軽井沢バス事故からの時間の経過について

- ・ 同事故発生から時間が経過したこともあり、本事故を承知していない可能性がある者（例えば、貸切バス事業への新規参入者等）に対して、事故の経緯や安全対策の必要性等の説明を行っていく必要がある



主な対策

①貸切バスの安全性向上

- ・ 安全規制や監査の強化、補助の拡充等様々な政策を実施し、安全性を向上。
(政策の例)
 - 貸切バスへの安全規制強化(デジタコ義務化等)
 - 貸切バス事業者に対する集中的な監査の実施
 - 健康起因事故への対応を強化（各種マニュアルの作成、スクリーニング検査受診支援 等）
 - 事故調査報告書における啓発活動の強化
 - ハード面の対策を強化(EDR搭載義務化) 等

②運行管理者や運転者の質や量を向上

- ・ **DXの活用**や運賃の見直し等様々な政策を実施し、運転者等の質や量を向上。
(政策の例)
 - **I C Tの活用**による運行管理業務の高度化
 - 実技指導動画の作成や外部研修受講の支援
 - 運転者の賃上げ原資確保のための貸切バス運賃見直し・周知

③普及啓発について

- ・ 新型コロナウイルス感染状況の改善に伴う貸切バスの需要回復を見据え、改めて安全確保対策をパンフレット等で周知

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001968323.pdf>

事業用自動車総合安全プランの経緯

- 事業用自動車は、乗客の生命、顧客の財産を預かる運送のプロとして、自家用自動車以上に高度な安全性を求められることから、運転者に対する日常的な指導・教育、厳格な運行管理や車両の整備管理等により運送の安全確保を図っている。
- 一方で自動車運送事業における取り巻く環境が変化しているなか、飲酒運転、健康起因事故等、安全管理が不十分であるため重大事故が発生しており、事故削減に向けて不断の安全対策を続けていく必要。
- 政府においては、現在「第12次交通安全基本計画」の策定を進めているところであり、世界一安全な輸送サービスの提供を実現するためにも、事業用自動車に係る事故の削減に取り組まなくてはならない。

事業用自動車総合安全プラン2009（策定：2009年(平成21年)3月）

【目標】

- ・10年間で死者数半減(平成30年までに250人以下)
- ・10年間で人身事故件数半減(平成30年までに3万件以下)
- ・飲酒運転ゼロ

【重点施策】

- ・安全体質の確立 ・コンプライアンスの徹底 ・飲酒運転の根絶
- ・IT・新技術の活用 ・道路交通環境の改善

軽井沢スキーバス事故の発生、人口減少や高齢化の進展、自動車の先進安全技術の普及 等

事業用自動車総合安全プラン2020（策定：2017年(平成29年)6月）

【目標】

- ・平成32年(令和2年)までに死者数235人以下
- ・平成32年(令和2年)までに人身事故件数23,100件以下
- ・飲酒運転ゼロ

【重点施策】

- ・関係者(行政、事業者、利用者)連携強化による安全トライアングルの構築
- ・飲酒運転の根絶 ・自動運転、ICTの開発・利用・普及の促進
- ・高齢者事故の防止対策 ・道路交通環境の改善
- ・事故分析に基づく特徴的な事故等への対応

新型コロナウイルス感染症、災害の激甚化・頻発化、先進技術の開発・普及、健康起因事故等の依然とした発生 等

事業用自動車総合安全プラン2025（策定：2021年(令和3年)3月）

【目標】 ※目標達成のために業態別の個別目標も立案

- ・24時間死者数225人以下、バスタクシーの乗客死者数ゼロ
- ・重傷者数2,120人以下
- ・人身事故件数16,500件以下
- ・飲酒運転ゼロ

【重点施策】

- ・「新たな日常」における安全・安心な輸送サービスの実現
- ・飲酒運転等悪質な法令違反の根絶 ・道路交通環境の改善
- ・新技術の開発・普及促進 ・超高齢社会における事故防止対策
- ・事故分析に基づく対策立案と関係者の連携による安全体質の強化

- 事業用自動車による事故を削減するため、関係者（行政・事業者・利用者）が講ずべき施策を明確化・可視化。
- 策定にあたっては、**より深刻化する自動車運送事業の人手不足等**、事業環境の変化を考慮

ポイント

- **運転者の高齢化等に伴う人手不足**への対応として、**健康に起因する事故対策・経験が未熟な運転者への安全対策**等を推進。
また、**運行管理の高度化を更に推進**し、従前と同等以上の安全性を確保しながら効率的な輸送を実現
- 近年増加している**軽貨物の事故削減**に向け、**新たに軽貨物の目標をトラック(軽除く)と分けて設定**
- 施策効果を適切に評価できるよう、外部要因による事故件数等の変動影響を抑えた**総走行距離あたりの目標指標**も併記

【重点施策】

1. 自動車運送に係る全ての者における行動変容の推進

- ・運行管理者・運転者等の行動変容
- ・利用者等の行動変容 等

2. 運行管理未実施、飲酒運転等悪質な法令違反の根絶

- ・悪質違反・重大事故の再発防止のための啓発
- ・監査体制等の強化 ・貨物軽事業者に対する安全対策の強化 等

3. ICT 自動運転等新技術の開発・普及推進

- ・**運行中も含めた運行管理の高度化**
- ・**先進安全技術の更なる性能向上・普及促進**
- ・自動運転車両等の普及促進 等

4. 少子高齢社会における事故の防止対策の推進

- ・健康起因事故対策の推進
- ・経験が未熟な運転者への安全対策の徹底 等

5. 原因分析に基づく事故防止対策の立案と安全体質の継続的強化

- ・各業態、各地域の特徴に応じた事故分析・対策の検討
- ・貨物軽事業の事故の実態把握 等

6. 道路交通環境の改善

- ・高速道路から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進する 等

【事故削減目標】

<全体目標>

- ① 24時間**死者数225人以下**(0.31人/億km以下)
バス、タクシーの**乗客死者数ゼロ**
- ② **重傷者数1,740人以下**(2.39人/億km以下)
- ③ **人身事故件数16,500件以下**(22.68件/億km以下)
- ④ **飲酒運転ゼロ**

<各業態の個別目標>

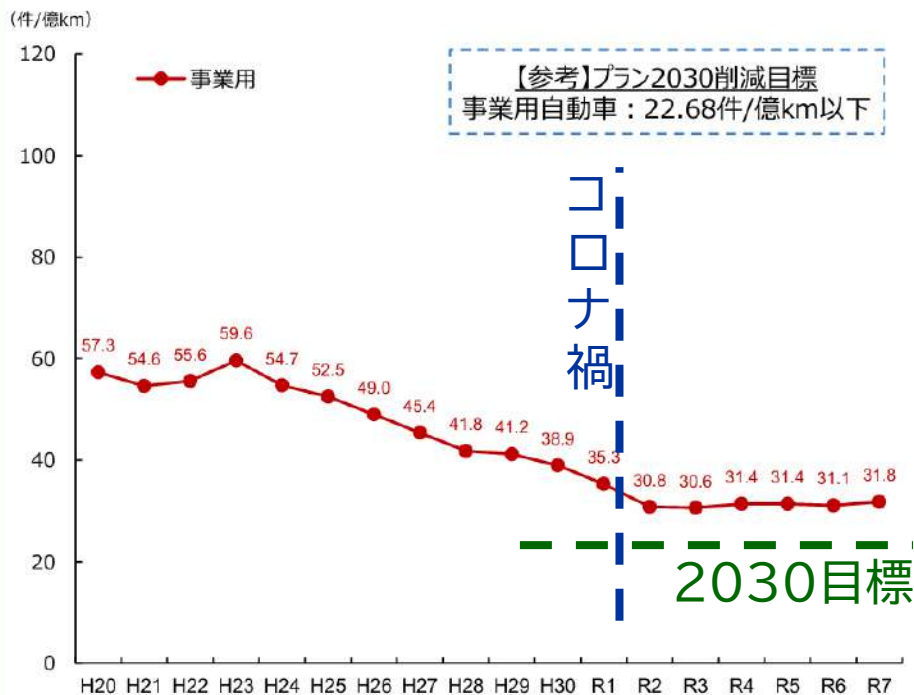
- | | |
|-------------|--|
| 【乗合バス】 | 車内事故件数85件以下 (3.23件/億km以下) |
| 【貸切バス】 | 乗客負傷事故件数20件以下 (2.16件/億km以下) |
| 【タクシー】 | 出会い頭衝突事故件数950件以下 (17.21件/億km以下) |
| 【トラック(軽除く)】 | 追突事故件数2,380件以下 (4.12件/億km以下) |
| 【軽貨物】 | 追突事故件数970件以下 (16.52件/億km以下) |

2026年3月31日策定

事業用自動車による走行距離1億キロあたりの交通事故の推移

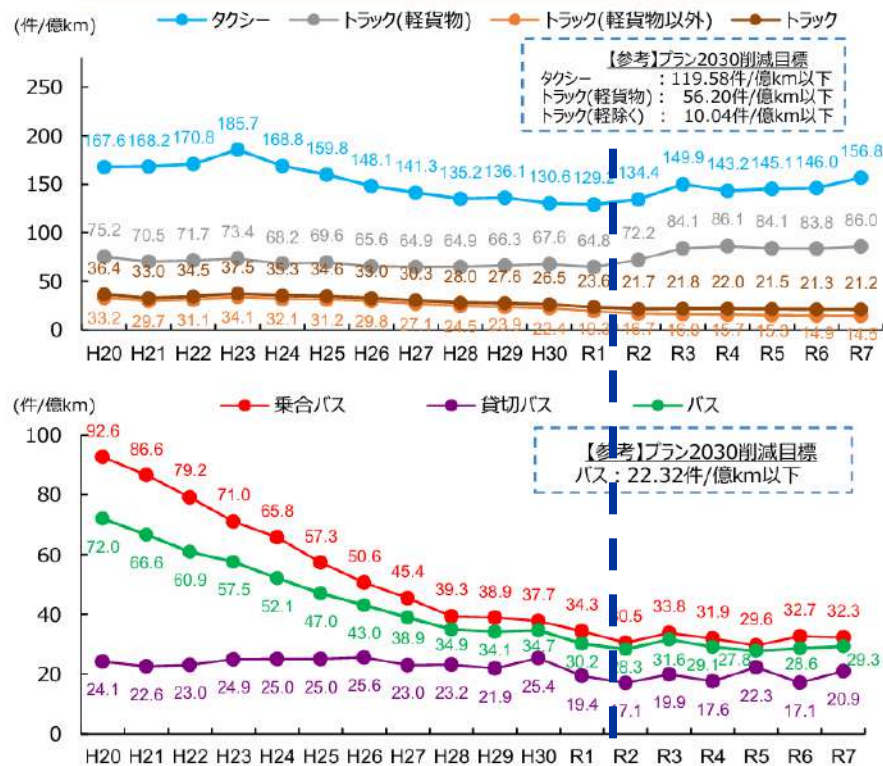
- 令和7年における事業用自動車による走行距離1億キロあたりの交通事故件数は31.8件/億kmであった。
- 令和元年と比較して令和7年の走行距離1億キロあたりの交通事故件数は、タクシー、軽貨物、貸切バスにおいて増加している。

事業用自動車の走行距離1億キロあたりの交通事故の推移



出典：(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」
国土交通省「自動車輸送統計調査」

各モードの走行距離1億キロあたりの交通事故の推移



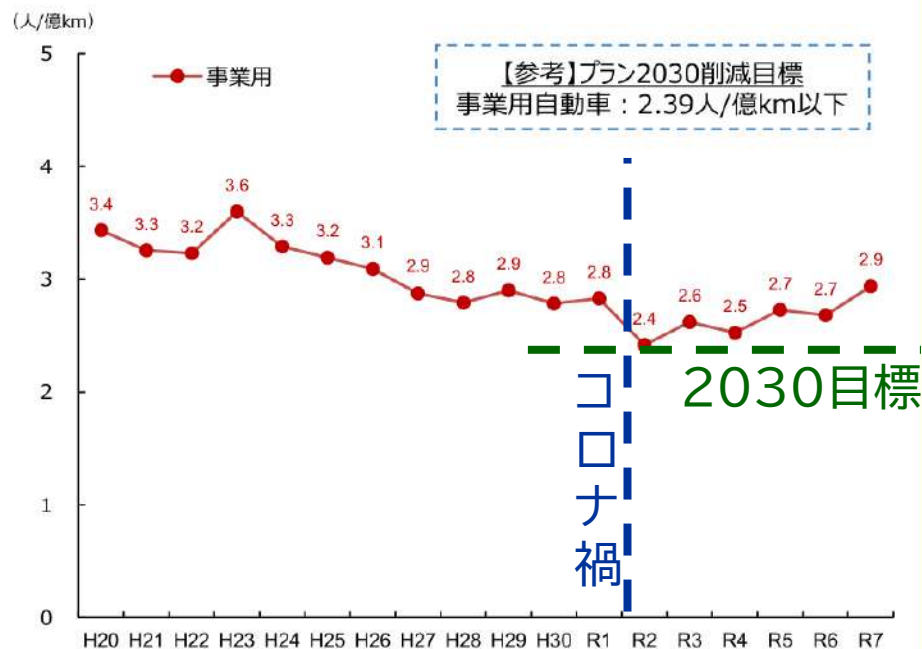
出典：(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」
国土交通省「自動車輸送統計調査」

タクシー・軽貨物・貸切バスで増加傾向

事業用自動車による走行距離1億キロあたりの交通事故重傷者数の推移

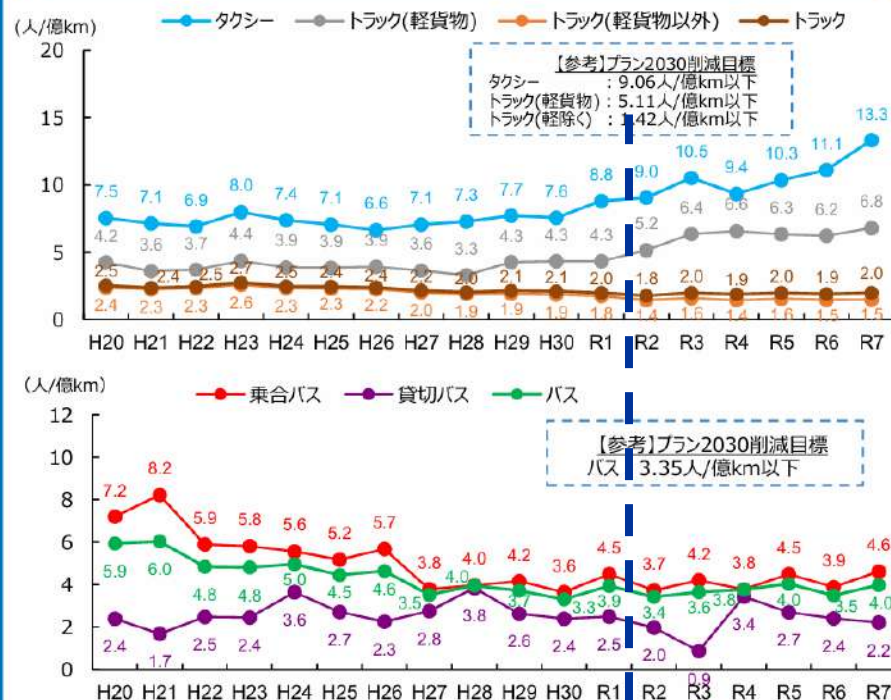
- 令和7年における事業用自動車による走行距離1億キロあたりの交通事故重傷者数は2.9人/億km。
- 令和元年と比較して令和7年の走行距離1億キロあたりの交通事故重傷者数は、タクシー、軽貨物、乗合バスにおいて増加している。

事業用自動車の走行距離1億キロあたりの交通事故重傷者数の推移



出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」
国土交通省「自動車輸送統計調査」

各モードの走行距離1億キロあたりの交通事故重傷者数の推移



出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」
国土交通省「自動車輸送統計調査」

タクシー・軽貨物・乗合バスで増加傾向

従来の対策では手詰まりに

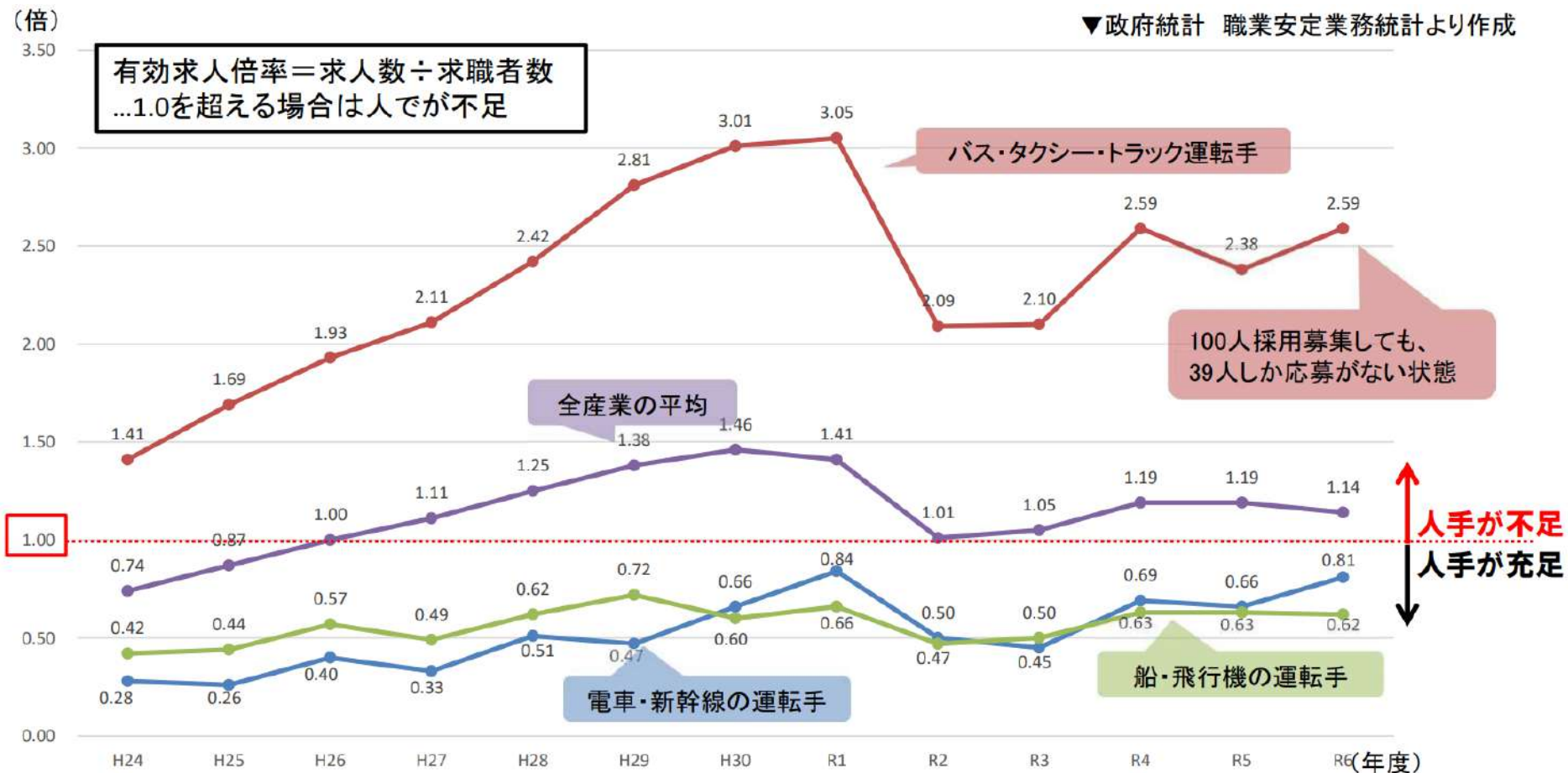
- 運転者不足による技量低下
- 運行管理者も不足

今後必要なのは・・・

- 運転者確保
- 車両の安全装備、運転支援
- 運行管理の高度化・省人化
- 安全確保のための組織体制

} ICT・DXの活用
が期待される

運転者の有効求人倍率の推移



職業運転者の不足は非常に深刻。高齢化も進む

運転者の「働き方改革」

「自動車運転者の労働時間等の**改善**のための基準」の**改善**

令和6年4月～適用

専業主婦の働き方改革

バス運転者の改善基準告示が改正されます！

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます

1年の拘束時間	1か月の拘束時間	1日の休息期間
改正前(年換算) 原則: 3,380時間 最大: 3,484時間	改正前(月換算) 原則: 281時間 最大: 309時間	改正前 継続8時間
改正後 原則: 3,300時間 最大: 3,400時間	改正後 原則: 281時間 最大: 294時間	改正後 継続11時間を基本とし、継続9時間

※4月平均1日の拘束時間は算出参照

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます

令和6年4月～適用

専業主婦の働き方改革

タクシー・ハイヤー運転者の改善基準告示が改正されます！

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます

日勤の1か月の拘束時間	日勤の1日の休息期間
改正前(月換算) 299時間	改正前 継続8時間
改正後 288時間	改正後 継続11時間を基本とし、継続9時間

※閑散については数値を参照

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます

不規則勤務のため、8時間/日、40時間/週の労基法規定が適用できず、代わりに「**改善基準告示**」がある

1997年から変更なく、**厳しい労働条件を強いているとされ、運転者不足の要因に**

2024年4月に改正(5年間の猶予があったが、コロナ禍が...)

本来は「2024年改善」なのだが...
残業が減り、給与が減ることによる離職も

運行管理高度化

3. ICT、自動運転等新技術の開発・普及推進

【遠隔・自動点呼の普及促進】

(課題) アンケート調査において、中小事業者を中心に**制度や要件、メリット**が分からないとの回答が多数

(対応) 中小の事業者等による制度の活用を促進するため遠隔点呼・自動点呼実施に係る**よくある質問をまとめたFAQ、各業態・事業規模ごとに収集した活用事例集**を作成・周知を行う。

【運行管理の一元化】

(課題) 一元化することにより、かえって**運行管理者の選任数を増やさなければならない制度**になっている。

(対応) 一元化を前提とした**営業所間における運行管理者の兼務を可能**とすると同時に、**一元化前の車両数に基づく運行管理者選任数とするよう実証実験を行い、制度化に向けた検討**を行う。



運行管理者不足を補完しながら、一層の安全性の向上を図っていく

監査体制の強化・効率化

2. 運行管理未実施、飲酒運転等悪質な法令違反の根絶

【現状の監査の課題】

- 令和7年4月より**軽貨物に対する安全対策が大幅に強化**。軽貨物においても事故報告書の提出等が義務化され、事故等の端緒監査、確認監査を実施する対象事業者が増加し、令和8年度以降は監査数が増加する見込み
- また、大規模の貨物自動車運送事業者でも“不適切な点呼”が発覚するなど、**法令遵守への意識が低い事業者への監査・保安体制の強化・拡充が必要**
- 現在のアナログをベースとした監査手法と人員では対応することが困難となることが想定され、監査の効率化と増員の抑制を図るため、**デジタル化を取り入れた効率的な監査手法の検討が必要**

【検討事項】

- ・ 監査業務プロセス等の効率化・標準化等のあり方の整理
- ・ 監査対象事業者の効率的な選定モデルの検討
- ・ 運輸支局等窓口職員の業務効率化に向けた調査及び検討 等



遠隔点呼・自動点呼 解説パンフレット



点呼の
確実性
UP
業務
負担軽減

ICTを活用した点呼制度

▶P1

遠隔点呼

▶P2

要件を満たす機器・システムを用いて、運行管理者等と運転者等が離れた場所から、ビデオ通話のような形で点呼を実施する制度。



両者が
ビデオ通話

自動点呼

▶P7

国土交通省の認定を受けた機器・システムを用いて、運行管理者等が作成した点呼予定に基づいて運転者等が運行管理者等の立ち会いなしに点呼を実施する制度。



事前の点呼予定入力

点呼機器を用いて立ち会いなしで点呼実施

令和7年（2025年）11月発行

1

ICTを活用した 点呼制度

対面点呼と遠隔点呼・自動点呼との違い

運行の安全を確保するため、点呼は原則対面を実施することとされていますが、「対面による点呼と同等の効果を有するものとして国土交通大臣が定める方法」として、遠隔点呼や自動点呼などのICTを活用した点呼が認められています。

	対面点呼	遠隔点呼	自動点呼
運行 管理者等		本人が所属する 営業所または車庫	— ※点呼実施中の所在は問わない
実施 場所	本人が所属する 営業所または車庫	本人が所属する営業所・車庫・ 事業用自動車内・宿泊施設・待合所・ その他これらに類する場所	
運転者等		メリット ★点呼を受けられる場所の自由度向上	
実施方法	対面で実施 	要件を満たす 機器・システムを用いて ビデオ通話のような形で 遠隔で実施 	国土交通省の認定を受けた 機器・システムを用いて 運行管理者等の 立ち会いなしで実施
記録・保存 方法	紙の記録簿に 手動で記録・保存 	システム上に自動で記録・保存 メリット ★記録簿の作成に要する 時間の短縮 ★記録の保存・管理の 正確性・利便性向上 	

本パンフレットの
読み方

貨物軽自動車運送事業者の場合は、運行管理者を貨物軽自動車安全管理者に読み替えてください。
運行管理者等には、補助者を含みます。
運転者等には、特定自動運行保安員を含みます。

運行管理高度化と、期待されるメリット

- 遠隔点呼
 - 自動点呼
 - 運行管理の一元化
-
- 必要な運行管理者数が減る
 - 運行管理が的確・均質に実施できる

自動点呼・遠隔点呼に関する主な課題

- 対面に比べ、運転者の状態把握やコミュニケーションが十分にできない？
 - 画像・音声の鮮明化、体調異常の判断
- 管理する運転者が多くなる？
 - 運転者の特徴や履歴に応じた対応を支援するデータベース
 - ※AIの活用が期待される
 - ※事業者全体での把握・分析も必要
 - ※運転手が自己チェックできる仕組みも有用
- 機器異常や通信不良が起きると困る？
 - システム安定化、代替対応

運行管理業務 ～出庫前～

イラストで見る運行管理者の一日

1

出勤・前勤務運行管理者からの業務の引継ぎ

引継ぎをお願いします

ご苦労さまでした



2

運転者の乗務割当・配車等の乗務調整
運行予定経路等の気象情報等の入手
運行上の注意事項等指示事項のまとめ

	気 象	交 通
A 経 路		渋 滞
B 経 路		工 事
C 経 路		



独立行政法人自動車事故対策機構 運行管理者ハンドブック

運行管理業務 ～出庫前～

3

運転者出勤の確認及び日常(乗務前)
点検の指示



4

乗務前点呼の実施及びその記録

疾病・疲労・睡眠不足・酒気帯びの有無・服装
乗務前の点検結果の確認
安全運行に係る指示
個別指示事項
運転免許証等携行品の確認



運行管理業務 ～出庫後～

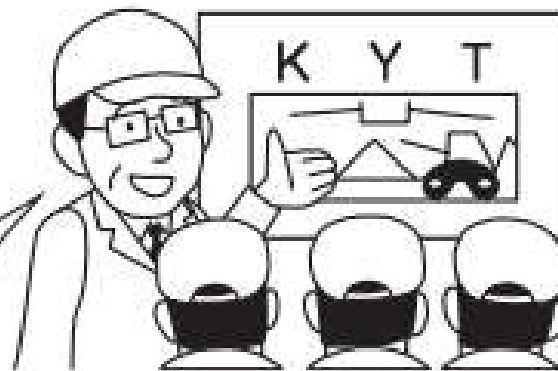
5

- ・乗務記録・運行記録計による記録
- ・乗務実績等の把握及び分析並びに整理保管
- ・記録内容の把握により運転者への必要な指示

乗務実績を踏まえた乗務割の作成



乗務員教育計画の策定及びその実施



独立行政法人自動車事故対策機構 運行管理者ハンドブック

運行管理業務 ～帰庫後～

業務量は膨大
一貫した支援
システムが必要



独立行政法人自動車事故対策機構 運行管理者ハンドブック

地域交通法改正案 6月3日可決・成立、10日公布

背景・必要性

- 地域公共交通は、地方の「暮らし」と「安全」を守る基盤であるが、急速な人口減少・少子高齢化により、**運転者等の担い手が不足し、減便・廃止が相次ぐなど供給が減少**する一方で、**免許返納、学校や病院等の統廃合等により社会的需要が拡大**。
- 日常生活における移動の不便にとどまらず、**外出・通院機会の減少による健康面への悪影響**や、**現役世代による子どもや高齢者の送迎負担の増大**等により、**地域の活力の低下、さらなる人口減少という負の連鎖**を招く可能性。
- 地域公共交通の**司令塔役である地方公共団体**も、特に中小規模の市町村では、**人材・ノウハウが不足**。
- このため、**輸送資源のフル活用、共同化・協業化**等により、**集中対策期間(令和7～9年度)での「交通空白」の解消・将来的な発生抑制、ひいては持続可能な地域公共交通の実現を図る必要**。

地域交通法改正案 6月3日可決・成立、10日公布

法案の概要

公布日後6か月以内に施行

1. 地域旅客運送サービスの持続可能性確保

- バス、タクシー、**公共ライドシェア**に係る「**交通空白**」等について地域の輸送資源をフル活用して解消するため、運転者や車両等に関して運送主体とは別の交通事業者や施設送迎提供者から協力が得られるよう地方公共団体があつせん等することで、複数の者が協力して最適な形態で運送を提供する事業を創設。

【自動車地域旅客運送サービス再構築事業】

- 市町村が協力・連携を図るべき地域の関係者として、**学校、病院、福祉施設、商業施設等の利用者の送迎サービスを行う者を追加し**、上記の事業実施への協力に係る努力義務を規定。

【施設利用者用運送サービス提供者】

- 船舶検査に伴う運航の休止・減便により日常生活等へ影響が生じることを回避するため、**他の事業者から、代替運航や船舶の貸渡しの協力を得て運航の確保を図る事業**を創設。

【海上運送利便確保事業】

地域の輸送資源のフル活用（総動員）

- 白ナンバー・1種免許での運送が公共交通として広がる可能性
 - 2026年:地域交通法の特定事業に「自動車地域旅客運送サービス事業」追加
→ 安全面に懸念あり
- 一方、貨客混載は影が薄くなった
 - 2017年:制度創設(乗合バスは全国、貸切バス・タクシー・トラックは過疎地域限定)
 - 2023年:すべて全国で可能に
 - 2020年:地域交通法の特定事業に「貨客運送効率化事業」追加

事業者協力型自家用有償運送

交通事業者
(バス・タクシー)

ノウハウを活用して協力

(協力の形態)

⇒ 交通事業者が運行管理、車両整備管理又は
運送手配サービスの委託を受ける。

⇒ 交通事業者がNPO等の構成員として参画し、
運行管理、車両整備管理又は運送手配サー
ビスを担当する。

自家用有償旅客運送者
(市町村等)

市町村等が使用権原を有する自家用自動車



- 運行管理、車両整備管理
- 運行管理、手配サービス

住民ドライバー

運行管理、予約配車システム活用で
安全確保・効率化・利便性向上が図れる

背景・必要性

- 高齢者人口の更なる増加、ライフスタイルの変化等により、利用者のニーズや移動手段のあり方の多様化とともに、2050年カーボンニュートラルの実現に向けた社会的要請の高まり。
- 地域公共交通分野において、デジタル技術や交通データの効果的な活用により効率性・利便性の向上を図る交通DXと脱炭素社会に向けた車両電動化等の交通GXの推進が不可欠。

概要

- AIオンデマンド交通・キャッシュレス決済等の技術や、EVバス・EVタクシー等の導入を通じて、交通DX・GXを推進する事業を創設。（道路運送高度化事業の拡充）
- 国は、社会資本整備総合交付金を含め予算面で支援するとともに、財政投融资を活用した(独)鉄道・運輸機構の出融資、固定資産税の特例措置により支援できるよう措置。

AIオンデマンド交通

(スマホや電話で乗車予約→AIによるルート決定)



非接触型クレジットカード・QRコード

(データ収集→路線・ダイヤの効率化)



EVバス



EVタクシーのエネルギー マネジメントシステム

(運行管理と充電管理を一体的に実施)



地域の輸送資源のフル活用（総動員）

- 白ナンバー・1種免許での運送が公共交通として広がる可能性
 - 2026年:地域交通法の特定事業に「自動車地域旅客運送サービス事業」追加
 - 安全面に懸念あり
- 一方、貨客混載は影が薄くなった
 - 2017年:制度創設(乗合バスは全国、貸切バス・タクシー・トラックは過疎地域限定)
 - 2023年:すべて全国で可能に
 - 2020年:地域交通法の特定事業に「貨客運送効率化事業」追加

【乗合バス】



貨物自動車運送事業の許可を取得した上で、荷物を運ぶことが可能

350kg未満の荷物を運ぶ場合は、道路運送法第82条に基づき許可不要

【貸切バス】



貨物自動車運送事業の許可を取得した上で、荷物を運ぶことが可能

全国で実施可能とする※

【タクシー】



貨物自動車運送事業の許可を取得した上で、荷物を運ぶことが可能

全国で実施可能とする※

【トラック】



旅客自動車運送事業の許可を取得した上で、旅客を運ぶことが可能

全国で実施可能とする※

(※) ただし、貸切バス事業者若しくはタクシー事業者による貨物の運送又はトラック事業者による旅客の運送について、発地及び着地がいずれも過疎地域以外となる場合は、以下に掲げる者による協議が整っていることを許可に付す条件とする。

- ①関係する地方公共団体
- ②地域の交通網の維持の観点から旅客自動車運送事業者及び旅客をそれぞれ代表し得る者
- ③地域の物流網の維持の観点から貨物自動車運送事業者及び荷主をそれぞれ代表し得る者

輸送資源の総動員による移動手段の確保（③貨客混載に係る手続の円滑化）

- 鉄道や乗合バス等における貨客混載を行う「**貨客運送効率化事業**」を創設
⇒旅客・貨物運送サービスの**生産性向上を促進**

「貨客混載」から「貨客混然」へ

貨客混載の効果

	人流	物流
課題	地方部における輸送減による収支の悪化	担い手不足
効果	新たな収入源の確保	地方部における物流サービスの確保



「貨客運送効率化事業」を創設し、国土交通大臣の認定を受けた場合における法律上の特例を措置することで、地方部における物流サービスの確保とあわせて、**地域における旅客運送サービスの提供の確保を実現**



貨客混載(鉄道)



貨客混載(乗合バス)

京都府京丹後市EV乗合タクシー

2015/10/1～2020/3/31

(注：これはバスです)



乗用許可でなく乗合許可<区域運行、地域公共交通会議で協議>)。それによっていろいろなことができる



京丹後市網野町・久美浜町
タクシー会社も積極的な
NPOもなく、某ライドシェア
プラットフォームも無関係

平成27年10月1日から運行開始!!

京丹後市 地方創生型 通称: 丹タク

EV乗合タクシー

ご自宅の玄関先から病院・駅・スーパーへ。
EV乗合タクシーに停留所はありませんので、
対象地域内ならどこへでも、
安心・安全・快適に目的地までご案内します!

予約制

乗車
できる
地域

網野町全域
久美浜町全域

降車
できる
地域

京丹後市全域
豊岡市内の市街地周辺

- 「規制緩和」とは、空車時も
- 貨物運送が可能となったこと

通院や買い物
お出かけの時は
お気軽にご利用
ください!

運行日時 年中無休・予約制 (ただし、天災など、安全運行が確保できな場合は運休とします。)
午前8時30分～午後5時30分

運賃 お1人様 500円 (網野町内・久美浜町内)
小学生は上記運賃の半額 (未就学児は保護者同伴で無料)
※網野町・久美浜町を越えて降車される場合には、
区域外運賃として旧町毎に250円が別途かかります。
※グループ割引あり ●お1人様からご利用になれます。
●お2人様以上でご利用の場合、
お1人ずつ上記の運賃をいただきます。

対象者 地域住民の皆様・観光客など



※EVとはElectric Vehicleの略で日本
国では電気自動車と云います。走行中に
CO2や排気ガス、有害物質を排出せず
地球環境にやさしい車両で運行します。

規制緩和により、次のサービスが実現できるようになりました!!

EV乗合タクシー(丹タク)の 代行・輸送サービス



買い物代行

網野町・久美浜町域のみ
料金 15分ごとに400円

買い物と代金の支払い・商品のお届けまでを運転手が代行いたします。
※お客様から購入店へ、前もって商品の注文 (購入商品の準備) と支払い額の確認をお願いいたし
ます。※立て替えないでいただきます。※つり銭のいないようお願いいたします。つり銭が必要
な場合は、代金をお預かりし、購入店で商品・レシート、つり銭を受け取り、お客様へお返しします。



見守り代行

網野町・久美浜町域のみ
料金 別途見積り

1人暮らしの高齢者のお宅へ伺い、郵便物が溜まっていないか
など、見守り・安否確認をいたします。



図書館代行

網野町・久美浜町域のみ
料金 15分ごとに400円

利用者カードをお預かりし、本の借受・返却を代行いたします。
※お客様から図書館へ、前もって希望される本の貸し出し予約をお願いいたします。(予約方
法: 図書館ホームページ・館内カウンター) 図書館へ行ってから希望の本を探す場合、貸し出し
中で借りられない可能性があります。※休館日の代行サービスはお休みさせていただきます。
【休館日: 月曜日 (祝日の場合は火曜日)・毎月1日 (土・日の場合は火曜日)・年末年始など】



病院予約代行

網野町・久美浜町域のみ
料金 15分ごとに400円

診察券をお預かりし、診察順番の申込みを代行いたします。



小荷物輸送サービス

網野町・久美浜町域のみ
料金 15分ごとに400円

忘れ物・農作物・衣類などの小荷物や少量貨物を輸送サービス
いたします。

※食品衛生上につき、生鮮食品および現金・郵便物・機密・危険物・貴重品など、荷物によっては
お引き受けできない場合がありますので、あらかじめご確認ください。※お引き取りを完了した証と
して、荷受人には受領書 (または証明書) に運転手が記名をお願いします。

※見守り代行以外、お客様宅から代行・輸送サー
ビスを終えてお客様宅へ戻るまでの時間料金とな
ります。

☆予約制ですが網野駅・久美浜駅で列車受けをする
ため、右記の時間帯は駅に待機します。時間・距離
の都合上、列車到着時刻に間に合わないことが
予想される場合はご予約いただけません。

●特急たのこりレール1号の到着時刻
●網野駅 9:58～10:09
●丹後あかつ1号の到着時刻
●網野駅 12:10～12:20 (久美浜駅 12:34～12:44)
●特急はしだて5号の到着時刻
●網野駅 14:58～15:08 (久美浜駅 15:17～15:27)

丹後海陸交通株式会社

予約専用 ☎ 0772-42-0390 ご予約は随時承ります
(受付時間 7:30～18:30)

京丹後市EV乗合タクシー(丹タク)に 丹後海陸交通株式会社 本社営業所 ☎ 0772-42-0321
に関するお問い合わせはこちら 京丹後市役所 企画政策課 ☎ 0772-69-0120

個別輸送の選択肢や活用の幅が広がった

「交通空白」解消に有効

- **一般乗合**: 地域公共交通会議で許可簡略化。運賃協議会(法改正前は地域公共交通会議で行っていた)で運賃変更可能。**貨客混載もデフォルトで可能**
- **一般乗用**: 2023年法改正で運賃協議会を用いて運賃変更可能<認可運賃と無関係に設定可能>となった(特定・準特定地域では不可)。**貨客混載可能**。事前確定運賃や**相乗り(割り勘)**も可能
- **自家用有償(3号)日本版ライドシェア**: タクシー(一般乗用)と同様
- **自家用有償(2号)公共ライドシェア**: 乗用タイプ<1台あたり対価(運賃)>と乗合タイプ<1人あたり対価>のどちらも可能。地域公共交通会議で対価を協議できる。一般乗用・一般乗合との調整も可能。**貨客混載可能**。事業者協力型も使える

めさすは「貨客混然」を「当然」にすること

ITによって「人が移動する」「ものが運ばれてくる」「店が動いてくる」「遠隔でサービスを受ける」が同じアプリで選択できるように
→つまり、業界も混然一体となる

TDBCが目指す、各モードで開発されたシステムの他モード活用は、まさに貨客混然と親和性あり

みなさん、ぜひ、交通運輸サービスを、地域を、
そして日本をよくするため、ともにがんばりましょう！

Think Globally! 一所懸命
適材適所 Act Locally!

Nagoya Univ. Regional Strategy Lab.

加藤博和

検索

質問、問い合わせは下記で

kato@genv.nagoya-u.ac.jp Facebook: buskato

<http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/Jkato.htm>