

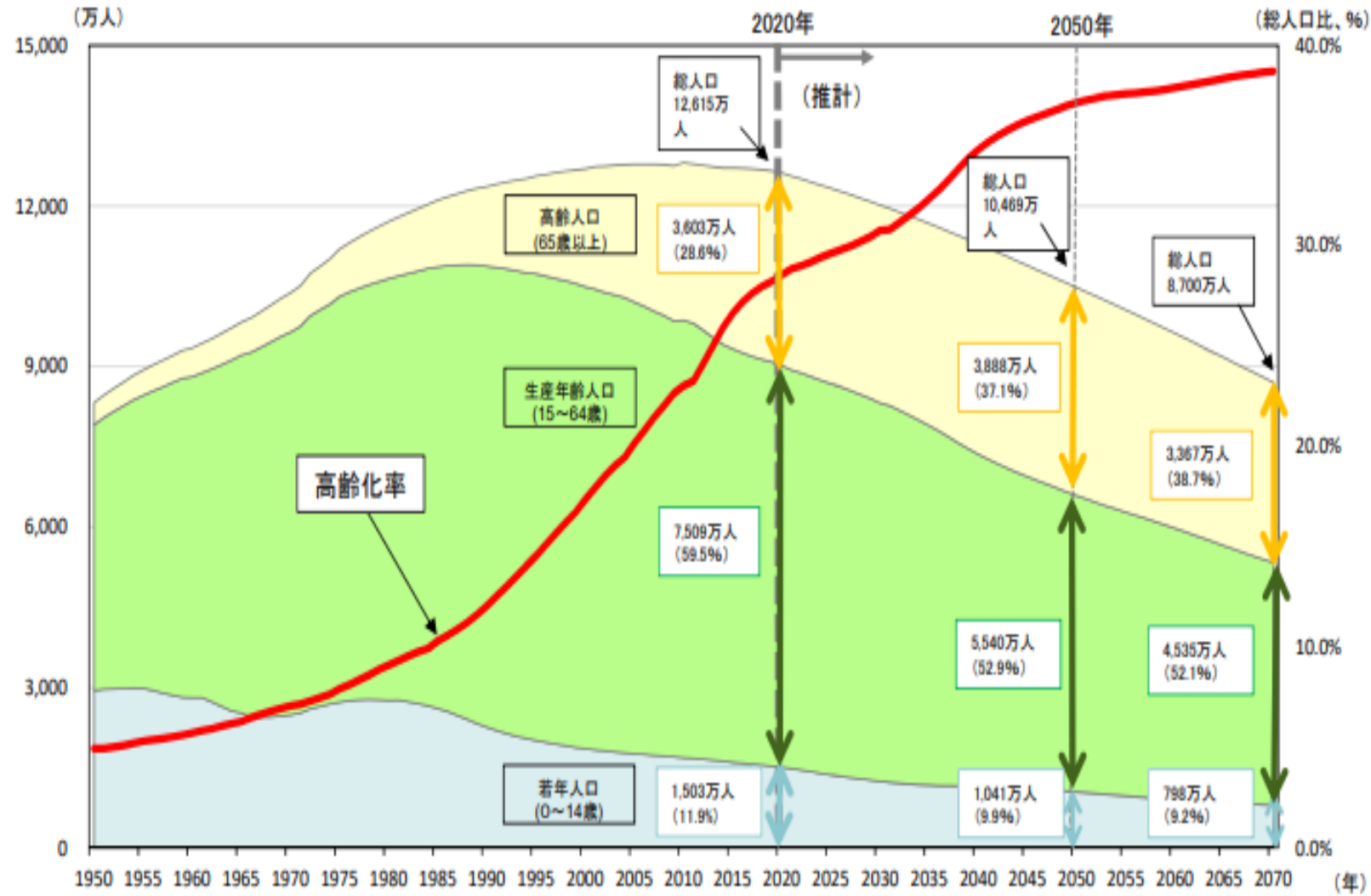
地域交通の安心・安全な運行について

2025年6月16日

藤井直樹

我が国の構造変化

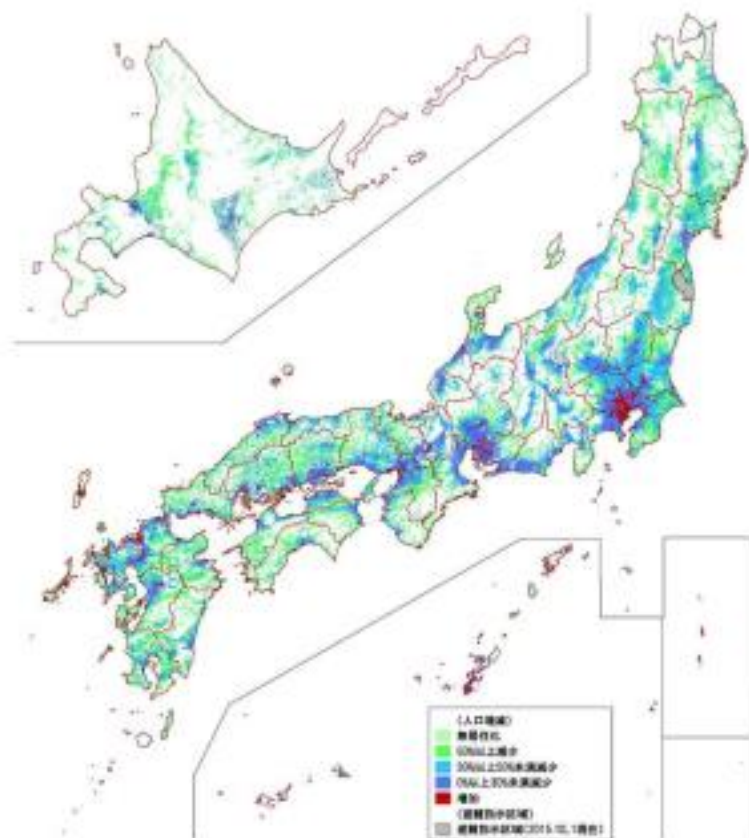
日本の人口の推移と将来推計



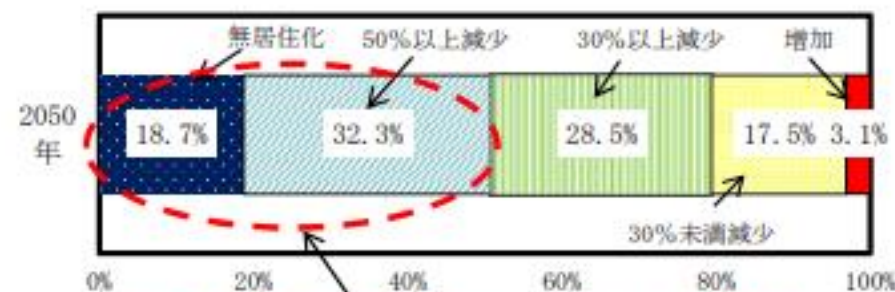
(出典) 総務省「人口推計」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(令和5年推計)」をもとに国土交通省国土政策局作成。

- 2050年には全国の約半数の有人メッシュで人口が50%以上減少し、人口の増加がみられる地域は沖縄県等の一部地域を除き都市部に限られる。
- 約2割の有人メッシュで無居住化する。
- 人口規模が小さい市区町村ほど人口減少率が高くなる傾向があり、特に2015年時点で1万人未満の市区町村に居住する人口は半減する。

将来の人口増減状況(1kmメッシュベース、全国図)

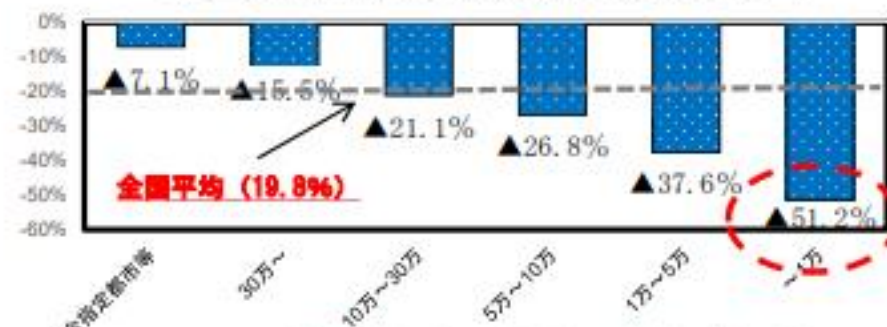


人口増減割合別の地点数(1kmメッシュベース)



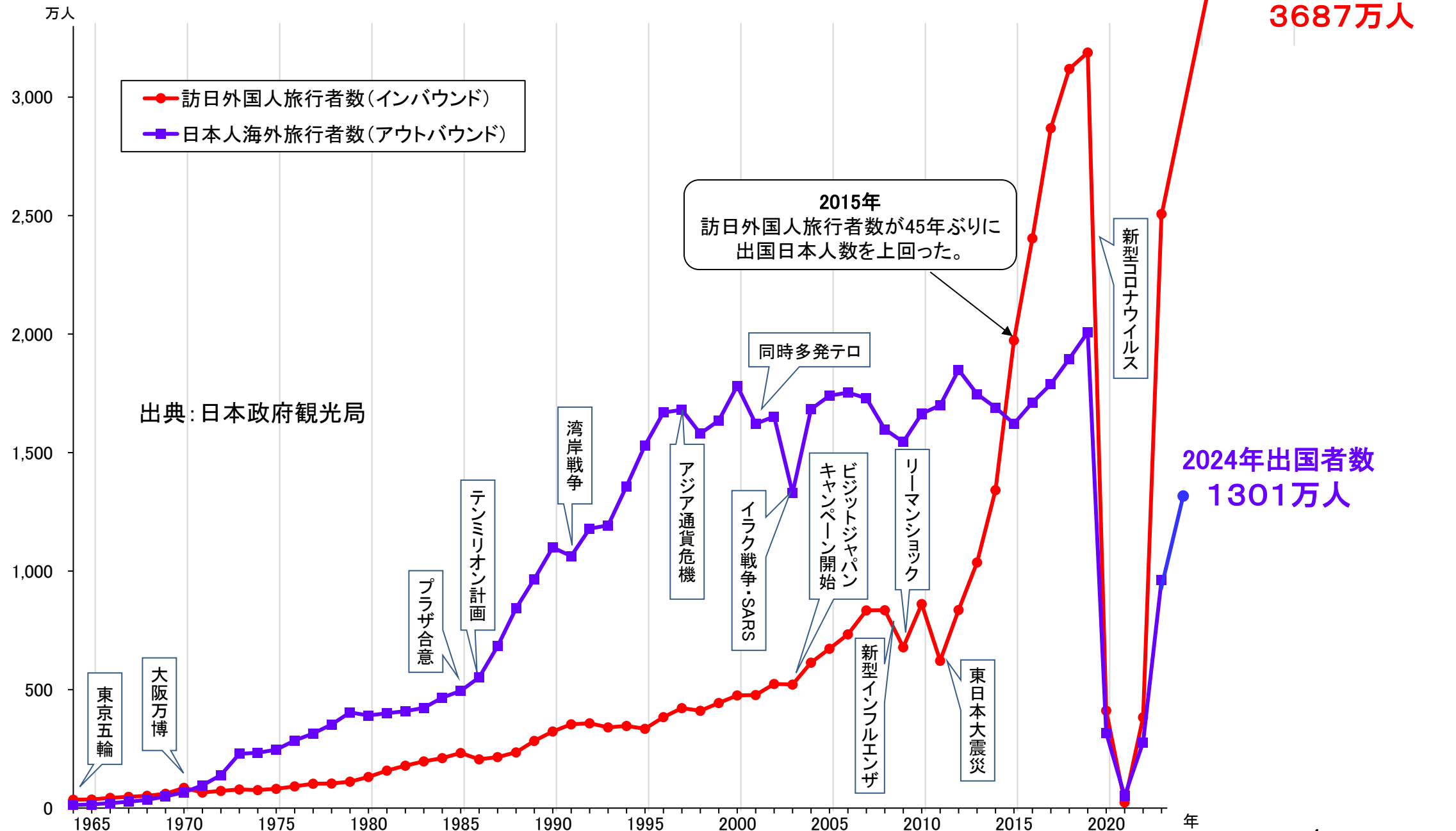
全国の約半数の地域(有人メッシュの51%)で人口が半減

市区町村の人口規模別の人口減少率



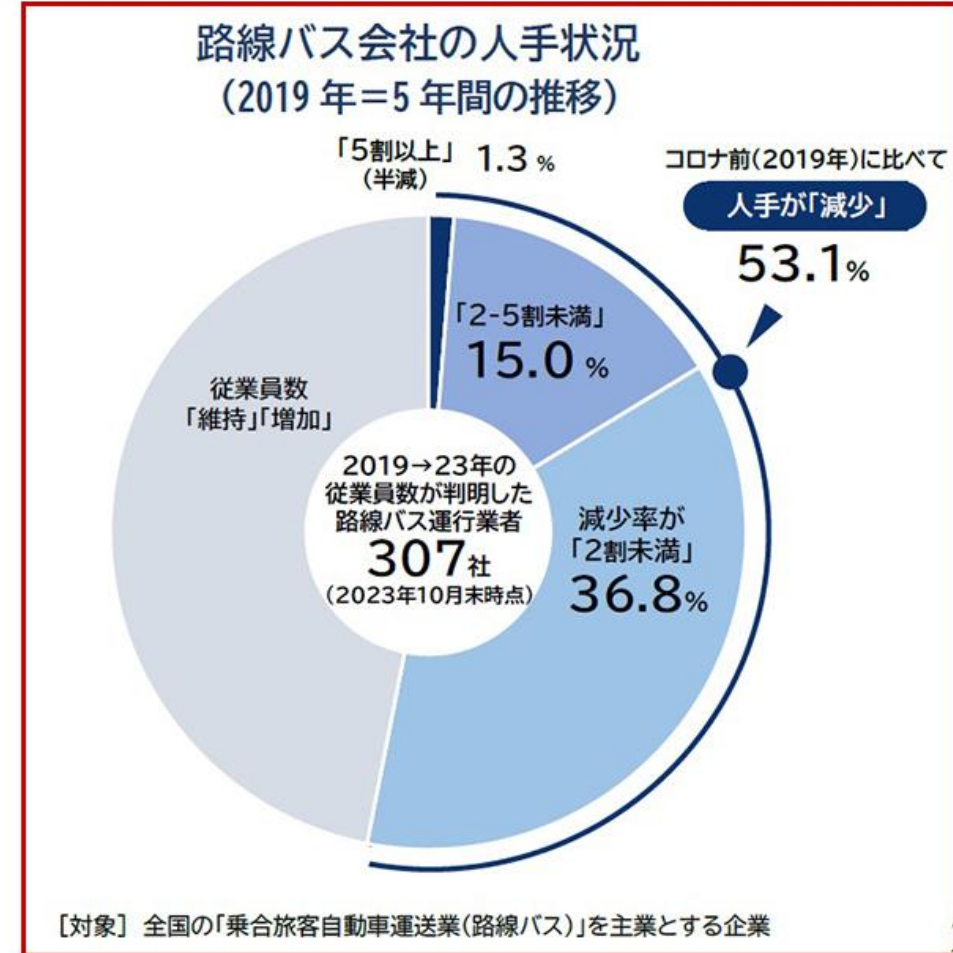
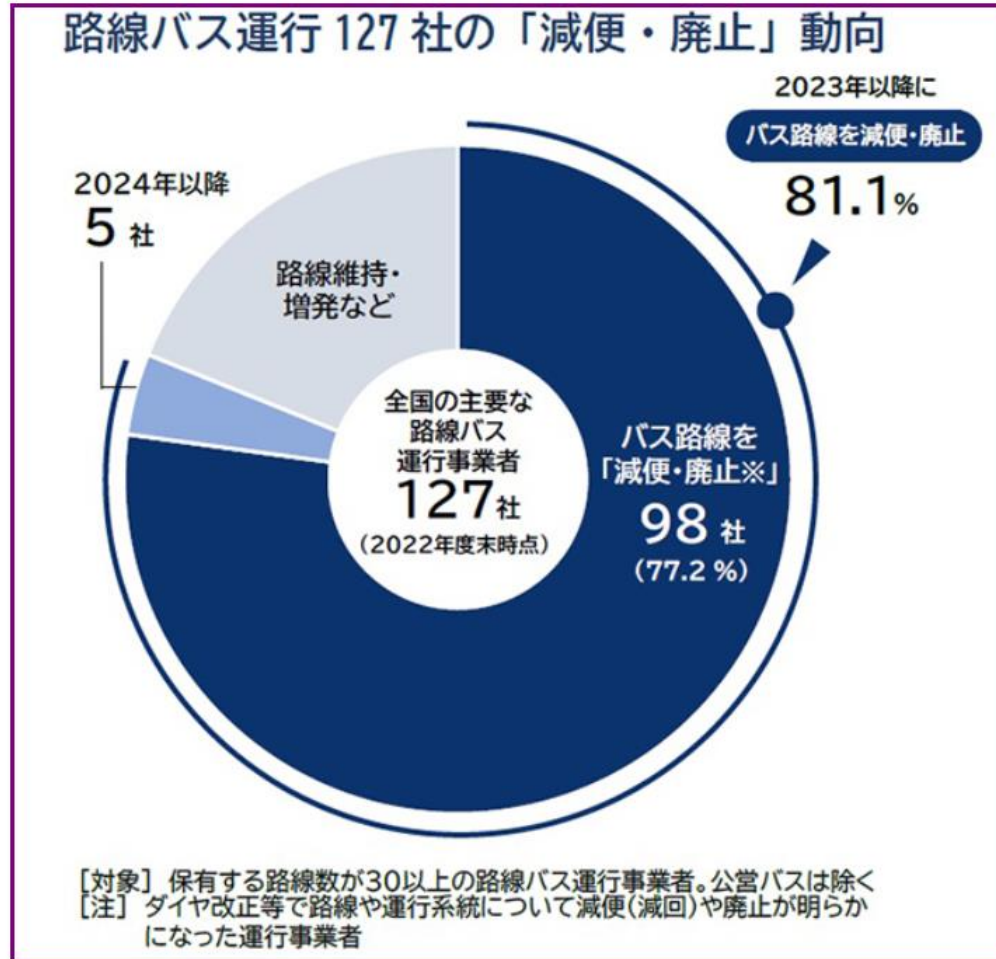
人口規模が小さい市区町村ほど人口減少率が高い傾向

訪日外国人旅行者数と出国日本人数の推移(1964年～2024年)



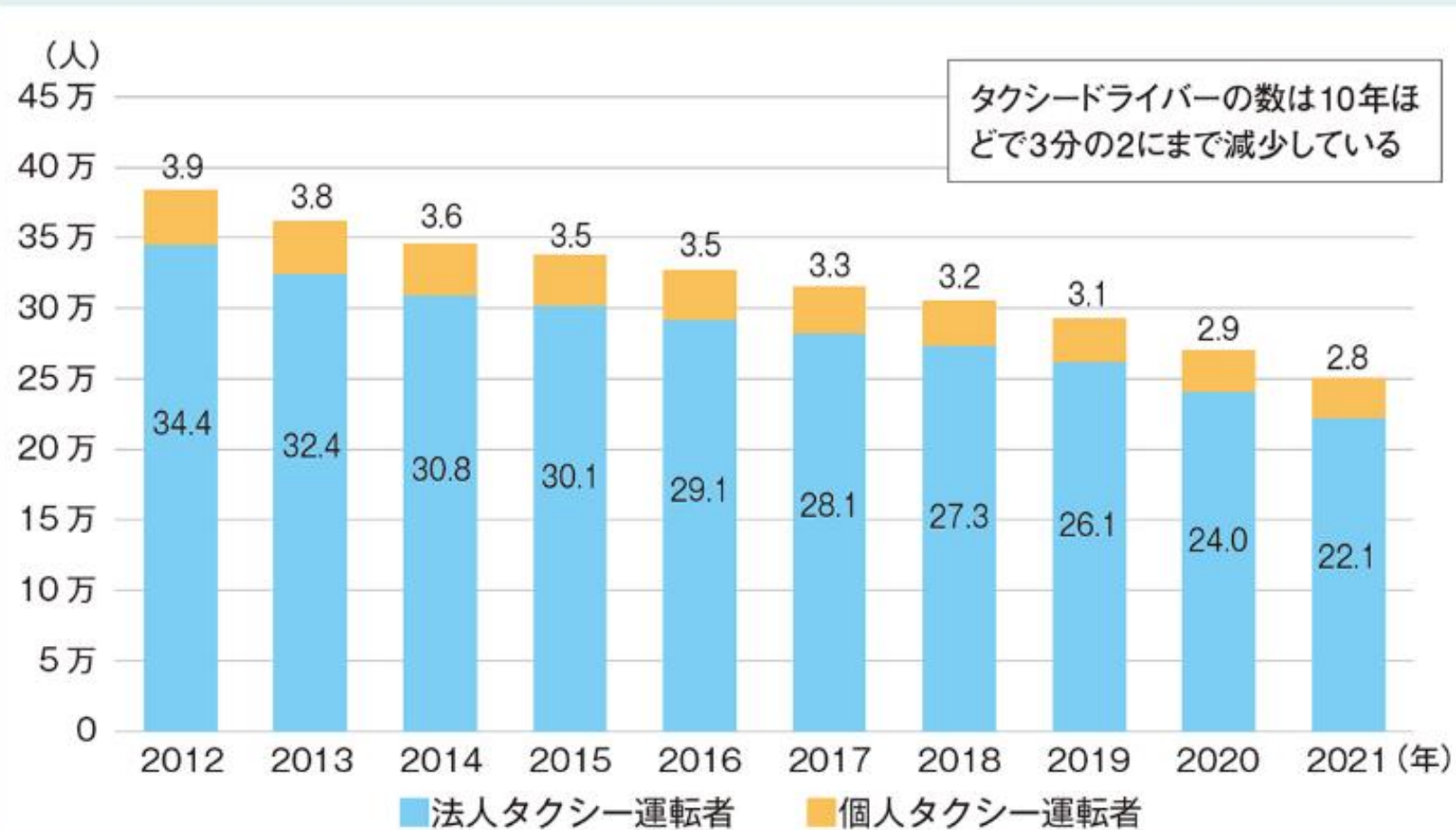
路線バスの現状

出典：帝国データバンク



民間路線バスを運行する127社の減便・廃止動向（出典：プレスリリース、以下略）

タクシー事業の運転者数の推移



出典：国土交通省

地域交通への様々な影響

◆乗客

- 人口減少に伴う総需要の減少
- 若年層の減少による通学需要の減少
- 車を運転できない高齢者の移動ニーズの拡大
- インバウンド観光客急増への対応

◆担い手

- 事業継続の困難性の増大
- ドライバーの不足、高齢化

道路運送法(抜粋)

第五章 自家用自動車の使用

(有償運送)

第七十八条 自家用自動車(事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。)は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

一 災害のため緊急を要するとき。

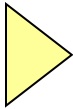
二 市町村、特定非営利活動促進法(中略)に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、(中略)地域住民又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送(以下「自家用有償旅客運送」という。)を行うとき。

三 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。

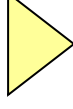
→日本版ライドシェア(タクシー会社が白ナンバー車を運行)
(登録)

第七十九条 自家用有償旅客運送を行おうとする者は、国土交通大臣の行う登録を受けなければならない。

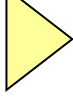
これらのルールの外枠



公共ライドシェア
(市町村やNPOが
白ナンバー車を運行)



日本版ライドシェア
(タクシー会社が
白ナンバー車を運行)



共助版ライドシェア
(住民が白ナンバー車を運行)

- バス事業やタクシー事業によって輸送手段を確保することが困難な場合に、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。
- 省令において「交通空白地有償運送」及び「福祉有償運送」を規定。

種類 ※数値はR5.3.31時点	(交通空白地) (福祉)	698団体、4428車両 2428団体、14044車両	
利用者	(交通空白地) (福祉)	<u>地域住民・観光客</u> 介護を必要とする者	
提供体制	(運送主体) (使用車両) (ドライバー)	市町村、NPO法人等 <u>自家用車（白ナンバー）</u> <u>第1種運転免許の保有、大臣認定講習の受講等</u>	
運送の対価	法律により、 <u>「実費の範囲内」</u> の収受が認められている。		
登録要件	① <u>安全体制を確保すること（運行管理・整備管理の責任者の選任等）</u> 。 ② <u>地域の関係者（※）において協議が調うこと</u> 。 （※）地域住民、地方公共団体、NPO、バス・タクシー事業者、事業者団体、運転者団体等		

共助版ライドシェアの事例

全自連直営「i-Chanキッズサポート」提供サービス

「i-Chan キッズサポート」提供サービス

- 学習支援
- 見守り支援
- 平日夕方の移動支援
- 食事支援

※会費1か月500円（運営協力金として）

共助版ライドシェア（許可登録不要型）

概要

- 山間部に住む子どもの塾・習い事への送り
- 事業者の協力及びコネクティッドカー等最新技術を活用し、事務効率と安心・安全向上を実現

車両台数 4台

ドライバー数 8名

路線 山間部→中心市街地（路線型）

時間 平日16時～18時（定時運行）

その他 乗車前日予約（LINE利用）



令和6年11月18日試験運行開始
「i-Chanキッズサポート」会員児童とその保護者

大分県別府市 “インバウンドライドシェア”

🕒 2025.06.03



日本版ライドシェア（道路運送法78条3号）の概要

- 地域交通の「担い手」「移動の足」不足解消のため、令和6年3月、**タクシー事業者の管理の下で**、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする自家用車活用事業を創設。
- タクシー配車アプリデータ等を活用して、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定し、地域の自家用車・一般ドライバーを活用して不足分を供給。



	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日	日曜日
0時	98%	98%	98%	98%	96%	89%	95%
1時	98%	98%	98%	97%	87%	67%	96%
2時	98%	99%	98%	99%	93%	66%	97%
3時	98%	98%	98%	98%	97%	70%	97%
4時	97%	98%	98%	98%	98%	87%	96%
5時	97%	97%	97%	98%	96%	95%	92%
6時	97%	97%	97%	98%	94%	97%	93%
7時	88%	91%	94%	94%	91%	98%	96%
8時	78%	81%	84%	85%	79%	98%	97%
9時	85%	85%	90%	88%	85%	97%	95%
10時	95%	95%	96%	95%	92%	95%	93%
11時	97%	97%	97%	97%	93%	94%	89%
12時	97%	97%	97%	96%	95%	93%	88%
13時	97%	98%	97%	97%	97%	94%	91%
14時	98%	98%	98%	98%	97%	96%	94%
15時	98%	98%	98%	98%	97%	96%	95%
16時	98%	97%	98%	97%	96%	92%	95%
17時	95%	93%	94%	92%	87%	85%	92%
18時	94%	94%	93%	92%	85%	90%	95%
19時	97%	97%	97%	97%	95%	93%	95%
20時	98%	98%	98%	98%	97%	95%	95%
21時	98%	98%	98%	98%	97%	96%	96%
22時	98%	98%	98%	98%	98%	97%	97%
23時	98%	98%	98%	98%	97%	97%	98%

東京の例

1. アプリデータに基づき不足車両数を算出し、自家用車活用事業を行う地域

東京、横浜、名古屋、京都、札幌、仙台、さいたま（県南中央）、千葉、大阪、神戸、広島、福岡（12地域）

2. 大都市部以外の地域

1. 以外の地域においては、簡便な方法により不足車両数を算出し、事業の実施が可能。

※金曜日・土曜日の16時台から翌5時台をタクシーが不足する曜日及び時間帯とし、当該地域のタクシー車両数の5%を不足車両数とみなす

※自治体が曜日・時間帯における不足車両数を運輸支局へ申し出た場合、その内容を不足車両数とみなす

※当該自家用車を活用して、データの収集及び不足車両数の検証を行った上で、上記の暫定的な不足車両数を見直す

軽井沢町、金沢、富山、静岡、さいたま（県南東部、県南西部）、志摩市、水戸、青森、岐阜、石垣島（11地域）

ライドシェア事業に係る法制度についての論点整理

(令和6年5月31日規制改革推進会議における内閣府・国土交通省資料より)

※国土交通省において太字・下線

I 「移動の足」不足の解消実態に係る論点

全ての地域について、適切なデータを検証して地域交通の「担い手」不足、「移動の足」不足解消の状況を確認し、自家用車活用事業や自家用有償旅客運送の制度の効果について、現時点では期限を定めず、適切な期間で、定量的に丁寧な評価を行い、適時適切に改善を不断にしていくことが望ましい。一方で、現時点においては、取得可能なデータの対象地域、内容には限界があることを踏まえ、少なくとも、アプリ等でデータが把握可能な12都市については、適切なデータを検証する。

その際、これらの施策は開始して間もなく、天候・季節変動・イベント等による需要の短期的・中期的な増減への対応も含め、制度の運用について柔軟な見直しを行っていくことから、直ちにその評価を行うことは困難であることに留意する。

1. モニタリングによる実態把握（自家用車活用事業及び自家用有償旅客運送）
2. モニタリングの実効性確保（自家用車活用事業及び自家用有償旅客運送）

II 現時点で想定される論点

Iの考え方を踏まえ、地域の「担い手」不足、「移動の足」不足の解消の観点から、自家用車活用事業の創設や自家用有償旅客運送の制度改善等が、地域交通の「担い手」不足や「移動の足」不足への対策として十分でないと合理的に考えられる場合に備え、総合的な交通政策の観点も踏まえ、例えば、以下の事項などについて、法制度等の議論を行う必要がある。

1. 車やドライバーの安全の確保
2. 事故時の責任体制の確保
3. ドライバーの適切な就業条件
4. 個別輸送の充実による利用者利便の確保と外部不経済の発生とのバランス
5. 全国展開のための制度要件、公平な競争条件の確保
6. 諸外国のライドシェアで浮き彫りになった問題
7. 消費者保護の確保

軽井沢スキーバス事故 (2016年1月15日)



軽井沢スキーバス事故の発生直後の国土交通省の対応(バス関係)

事故概要

平成28年1月15日(金)午前1時55分頃、長野県軽井沢町の国道18号線碓氷バイパス入山峠付近において、貸切バス(乗員乗客41名)が反対車線を越えて道路右側に転落、**乗員乗客15名(乗客13名・乗員2名)が死亡、乗客26名が重軽傷(骨折等の重傷17名・軽傷9名)**を負う重大な事故が発生。

バスは、スキー客を乗せ、東京を出発し、長野県の斑尾高原に向かっていった。

事故発生直後の国土交通省の対応(バス関係)

- 事故直後、国土交通大臣を本部長とする対策本部を設置(これまで9回開催)
- 被害者相談窓口(本省・地方運輸局)において、被害者の方々からの相談・要望に対応
- 貸切バス事業者「(株)イーエスピー」に特別監査を実施(15日、16日、17日)
- 事業用自動車事故調査委員会へ調査を要請(15日)
- 自動車局長から日本バス協会に対して安全運行の徹底を指示(15日)
- 石井大臣(16日)、山本副大臣(15日)が現地を視察
- 全国の貸切バス事業者に対し、街頭監査・集中監査を開始(19日以降)

<バス事業者概要>

- 事業者名：(株)イーエスピー
(東京都羽村市富士見平)
- 許可年月日：平成26年4月18日
- 保有車両数：12台
- 事故車両：三菱製大型バス
初度登録年度：平成14年10月

<特別監査で判明した主な違反>

- ✓ 始業点呼の未実施
- ✓ 運行指示書の記載不備
- ✓ 運転者の健康診断の未受診
- ✓ 運賃の下限割れ 等

●事故車両の損傷状況



●事故直前の運行経路



軽井沢スキーバス事故対策検討委員会

「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」概要

平成28年1月に発生した軽井沢スキーバス事故のような悲惨な事故が二度と起こらないようにするために、安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策を平成28年6月にとりまとめ、平成30年には全項目において対応を完了。安全対策を着実に実施してきている。

総合的な対策

主な実施項目

全体 : **85 / 85**項目 対応済

(1) 貸切バス事業者、運行管理者等の遵守事項の強化

27項目

- ・ 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
- ・ 補助席へのシートベルトの装着義務化
- ・ 整備管理者向けの研修・講習の拡充

(2) 法令違反の早期是正、不適格者の排除等

21項目

- ・ 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の引上げ ・ 使用停止車両割合の引き上げ
- ・ 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）の導入
- ・ 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、事業収支見積書の作成義務付け
- ・ 輸送の安全確保命令に違反した者に対する罰則の強化
- ・ 事業許可・運行管理者資格・整備管理者資格の欠格事由の拡充

(3) 監査等の実効性の向上

10項目

- ・ 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

(4) 旅行業者、利用者等との関係強化

20項目

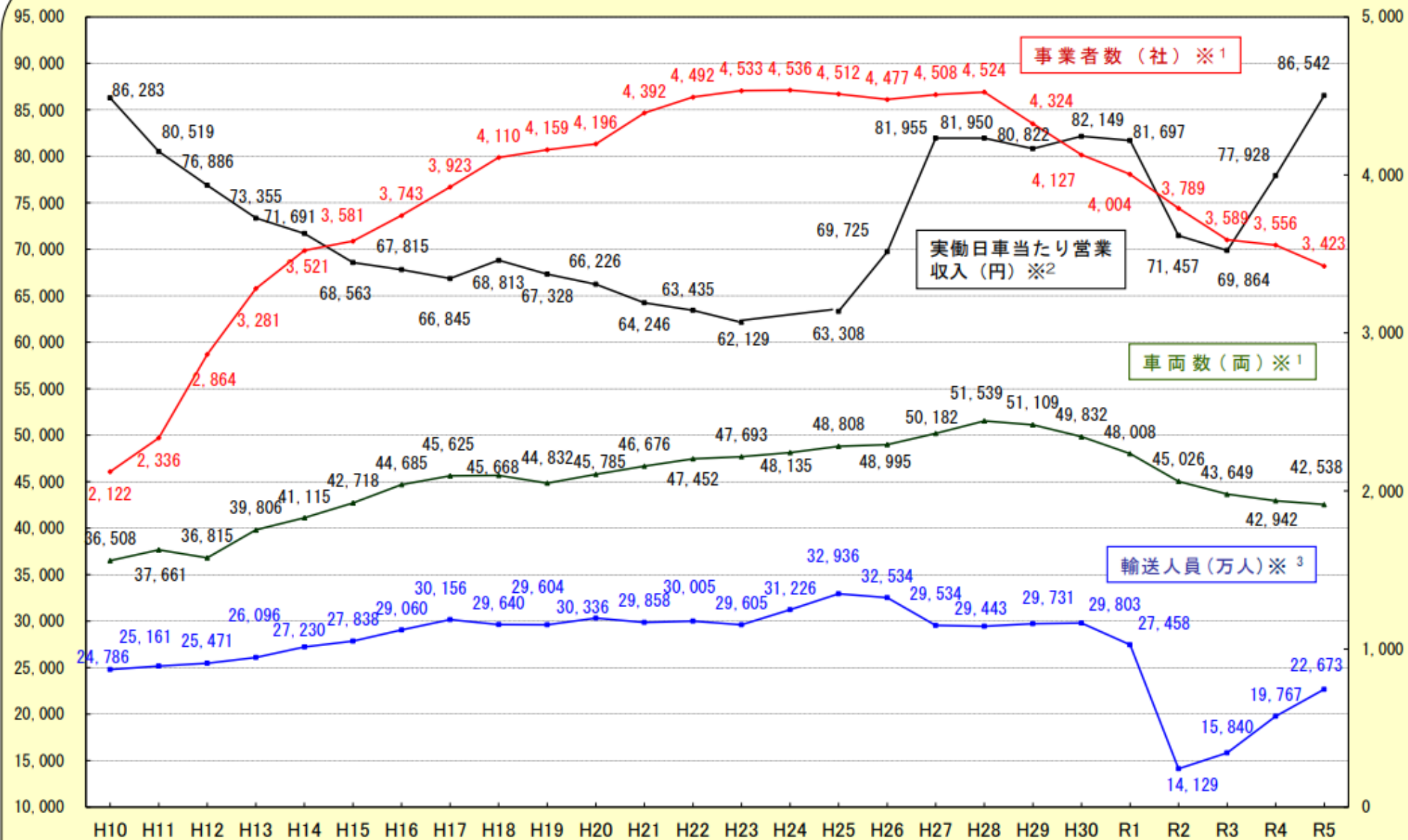
- ・ 下限割れ運賃を防止するための通報窓口の設置
- ・ 旅行業界・貸切バス業界の共同で、手数料等に関する第三者委員会の設置
- ・ 安全情報の国への報告義務付け
- ・ ランドオペレーターに対する規制の新設

(5) ハード面の安全対策による事故防止の促進

15項目

- ・ 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ASV搭載状況表示
- ・ 車体構造の強化
- ・ デジタル式運行記録計等の導入支援

貸切バス事業の概況



※¹ 国土交通省物流・自動車局調べ（一般貸切の許可状況等調査）

※² 日本バス協会調べ（日本のバス事業）（24年度の数値については調査対象事業者が異なっているためデータ上記載していない。）

※³ 国土交通省総合政策局調べ（自動車輸送統計調査）

（年度）

国土交通省「交通空白」解消本部の設置

- 全国各地で、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア等を地域住民や来訪者が使えない「交通空白」の解消に向けて早急に対応していくため、国土交通省「交通空白」解消本部を設置した（令和6年7月17日）。
- 当該本部のもと、自治体・交通事業者とともに、「交通空白」の解消に向けた取り組みを進める。

国土交通省「交通空白」解消本部

目的

- **地域の足対策**
全国の自治体において、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア等（以下、タクシー等という）を地域住民が利用できる状態を目指す。
- **観光の足対策**
主要交通結節点（主要駅、空港等）において、タクシー等を来訪者が利用できる状態を目指す。

構成員

- 本部長** 国土交通大臣
本部長代行 副大臣及び大臣政務官
副本部長 事務次官、技監及び国土交通審議官
本部員 官房長、公共交通政策審議官、鉄道局長、物流・自動車局長、海事局長、港湾局長、航空局長、観光庁長官、地方運輸局長等
 ※事務局：総合政策局 公共交通政策部門、物流・自動車局及び観光庁

取組事項とスケジュール

- ①日本版/公共ライドシェアの取組に未着手の自治体（約600）への伴走支援 → 約600自治体においてタクシー等を利用可能に
※日本版/公共ライドシェアを実施済み/実施に向けて準備中の約1100自治体を除く自治体
- ②主要交通結節点（約700）の2次交通アクセス向上支援 → 約700交通結節点においてタクシー等を利用可能に
R6.9 特に先行的に解決する必要性が高い自治体や交通結節点において、「交通空白」解消に向けた方策が実施／準備されていることを目指す→公表
R6.12 上記以外の自治体・交通結節点において、「交通空白」解消に向けた方策が実施／準備されていることを目指す →公表
- ③「日本版ライドシェア」や「公共ライドシェア」のバージョンアップと全国普及
R6.9 バージョンアップ 第1弾のとりまとめ（天候・大規模イベント等への対応等）
R6.12 バージョンアップ 第2弾のとりまとめ（新たなダイナミックプライシングなどの運賃料金の多様化等）

開催状況

R6.7.17	第1回「交通空白」解消本部	R6.11.25	「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム立ち上げ
R6.8.7	第1回「交通空白」解消本部 幹事会		都道府県や交通関係者のほか、商業・農業、エネルギー、金融・保険、福祉、教育、観光など多様な分野の関係者、また、大企業からスタートアップまで幅広い関係者が参画し、発足時点で計167者が参画。
R6.9.4	第2回「交通空白」解消本部		同日より、お困りごとを抱える市町村、交通事業者、パートナー企業等の公募開始。
R6.10.30	第2回「交通空白」解消本部 幹事会		
R6.12.11	第3回「交通空白」解消本部		

- 7月の国土交通省「交通空白」解消本部の設置以降、「地域の足」の確保については、**全国の自治体において、「交通空白」解消のツールが着実に浸透している。**

公共ライドシェア/日本版ライドシェアに未着手の自治体の数は622から24へ減少した一方、公共RS、日本版RS等の取組を実施・準備中の自治体の数は1119から1650へ増加、日本版ライドシェア実施中の地域がある都道府県数は、21から47へ増加した。

- 「観光の足」についても、鉄道駅・空港・クルーズ港湾といった**主要交通結節点から観光地へのアクセス向上を図る取組が、250箇所において進められている。**

- しかしながら、これまでの取組は、公共RS、日本版RS等に全く未着手の自治体にツールを導入する（ゼロをイチにする）段階にあり、折からの人口減少・高齢化やそれに伴う社会構造の再編のほか、コロナ禍や運転手不足等により生じている、**全国の「交通空白」ひとつひとつの解消は緒に就いたばかり。**

- 今後は、未着手の自治体への導入を引き続き支援しつつ、各自治体等に浸透した**公共RS、日本版RS等の様々な解消ツールをもとに、個々の「交通空白」を一つ一つスピード感をもって、解決していく必要。**このため、**令和7年度～9年度の3カ年を「交通空白解消・集中対策期間（仮称）」**として、自治体等による個々の「交通空白」解消の取組を、**総合的に後押ししていくこととする。**

- まずは、**全国各地の自治体等において、何らかの対応が必要とされる「交通空白」のリストアップ作業を促し、当本部においてとりまとめを行う。**そのうえで、「交通空白」の解消に向け、**総合的な後押しをしながら、その進捗を毎年度フォローアップを行う。**