

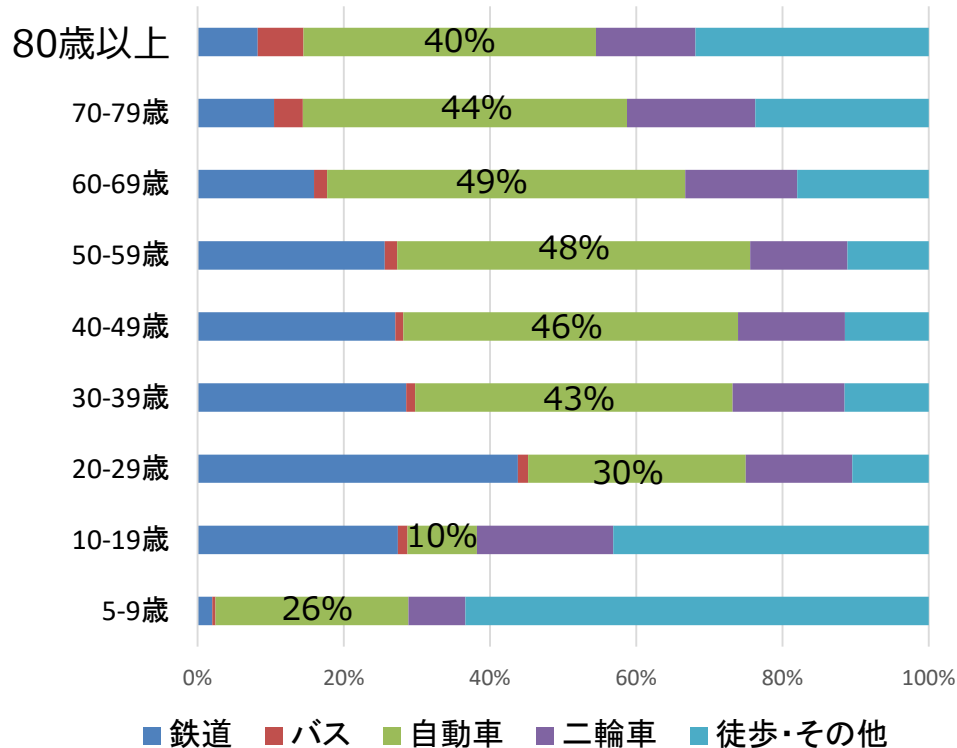
# モビリティに関する参考資料

平成31年3月7日  
日本経済再生総合事務局

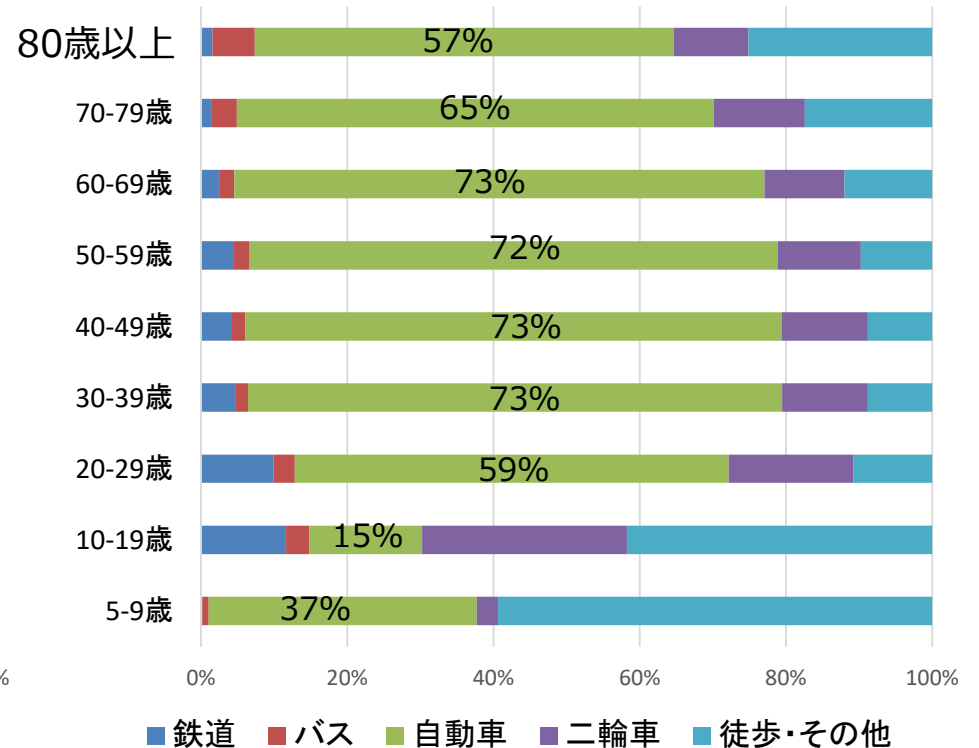
# 地方の自動車依存

- 地方では、年代問わず、交通手段は自動車依存が高い。
- 地方では、80歳以上では、自動車依存率が50%を超えている。

三大都市圏



それ以外地方部



三大都市圏：さいたま市、千葉市、東京区部、横浜市、川崎市、名古屋市、京都市、大阪市、神戸市やその周辺都市を含む29都市

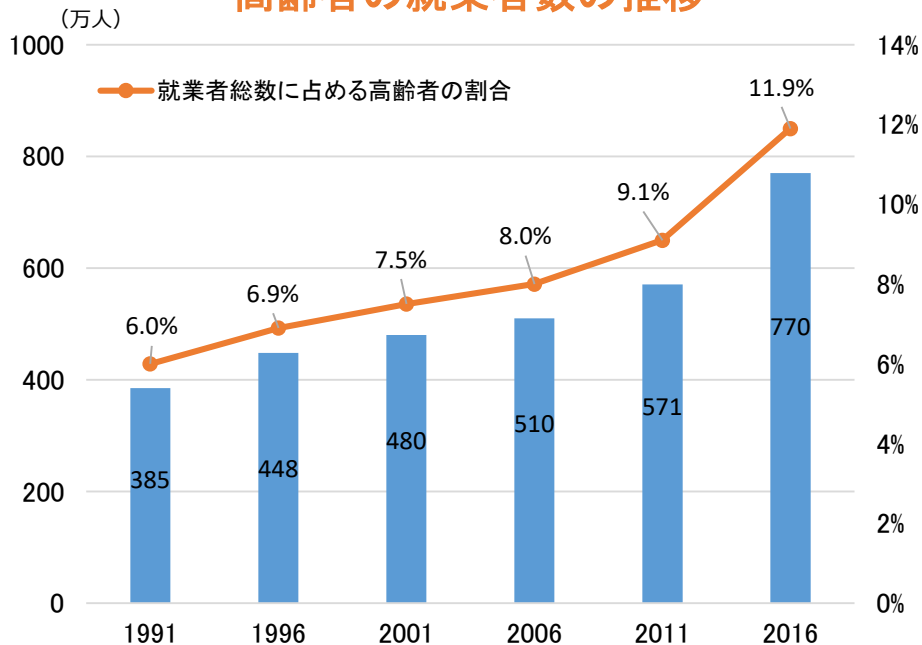
地方都市圏：札幌市、仙台市、広島市、北九州市、福岡市、宇都宮市、金沢市、静岡市、松山市、熊本市、鹿児島市、弘前市、盛岡市、郡山市、松江市、徳島市、高知市やその周辺都市を含む41都市

国土交通省都市局「平成27年全国都市交通特性調査」より抜粋

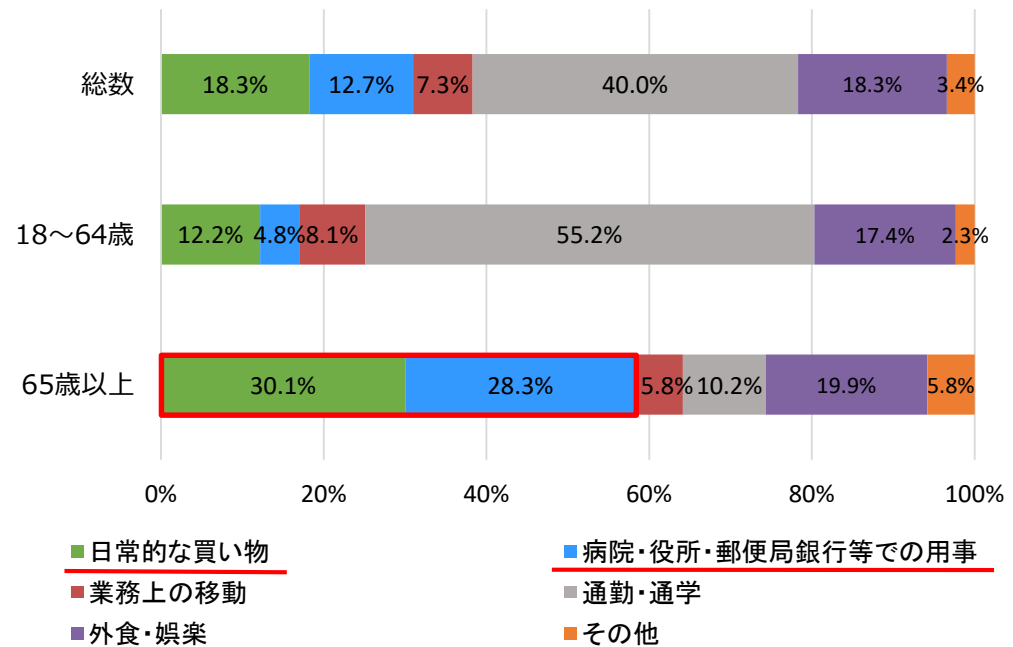
# 高齢者の移動手段の確保に関する課題

○ 働く高齢者が増加しているとともに、買い物や病院・役所等での用事などを目的として外出する高齢者も多い。

## 高齢者の就業者数の推移



## 日常的な公共交通の利用の目的



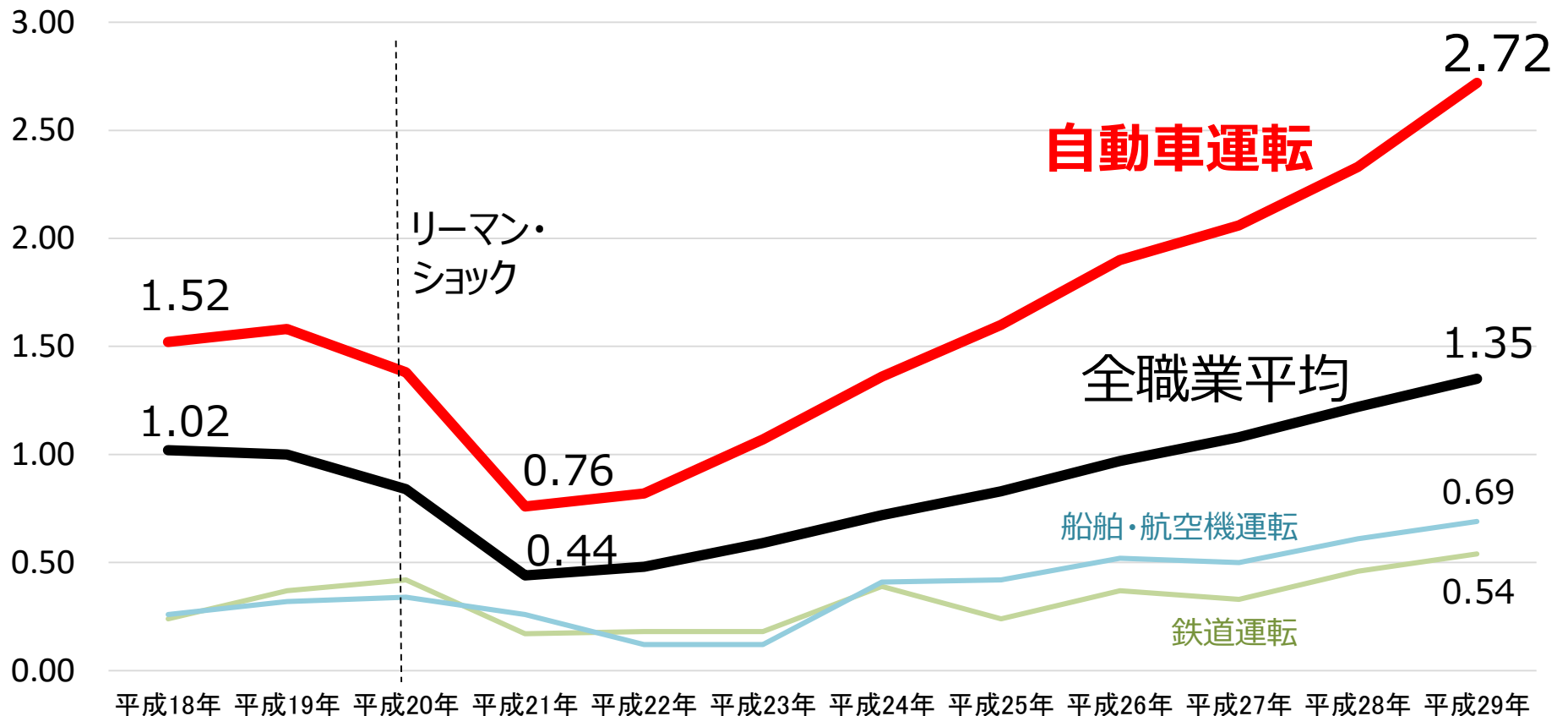
総務省統計局「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

内閣官房政府広報室「公共交通に関する世論調査」(平成28年12月調査)から国土交通省総合政策局作成

# タクシードライバーの人手不足

○ 運転業務の人手不足が年々深刻化しており、有効求人倍率は全職業平均の2倍。タクシーのドライバー確保の観点からも、交通網の維持が厳しい状況。

有効求人倍率（常用パート含む）の推移

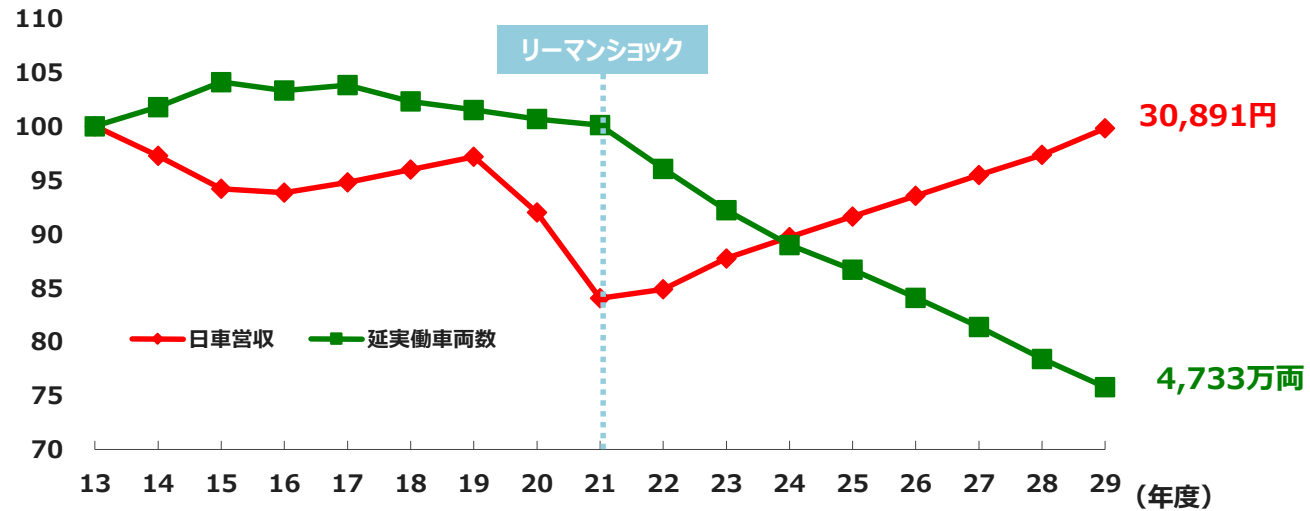


注) 「自動車運転」、「船舶・航空機運転」及び「鉄道運転」は、厚生労働省「一般職業紹介状況」の「自動車運転の職業」、「船舶・航空機運転の職業」及び「鉄道運転の職業」の数値。

# タクシー事業・タクシー運転者数の現状

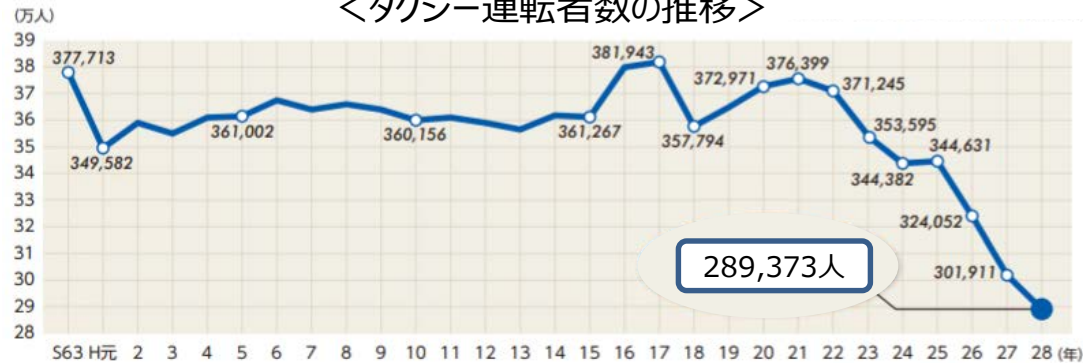
- 延実働車両数（1日毎の稼働車両数を1年間分積み上げた車両数）は、平成29年度には4,733万両。ピーク時（平成15年度の6,502万両）から27%減。
- 日車営収（1日1車当たりの営業収入）は平成13年度の30,951円をピークに減少したが、事業の適正化により増加に転じ、平成29年度には30,891円。
- タクシー運転者数は、平成17年度の381,943人をピークに減少傾向。平成28年度には、289,373人。ピーク時から24%減。

＜タクシー事業の推移＞



(注) 法人の事業の推移

＜タクシー運転者数の推移＞



(注) 法人の運転者数の推移

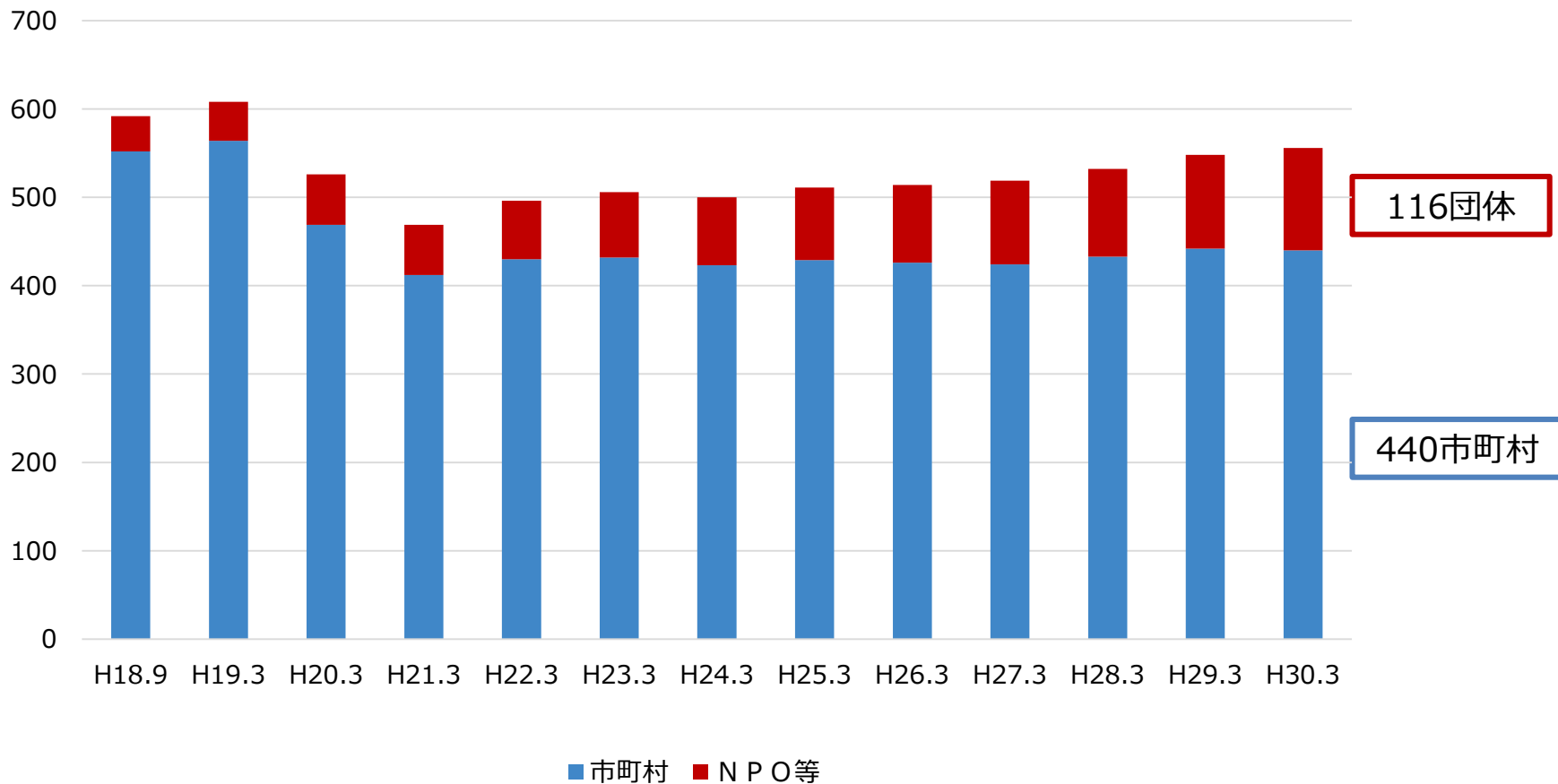
資料：各年3月末現在国土交通省調べ

# 地域の移動を担う交通手段

種類		特徴
バス	路線バス	路線やバス停、運行時刻を定めて定時・定路線で運行するバス。通勤・通学、通院など地域住民の生活に欠かせない公共交通機関。
	コミュニティバス	路線バスで対応しきれないニーズに応えるため、市町村が主体的に計画し、定時・定路線で運行するバス。
	デマンドバス	区域を定めて、利用者の要望に応じて、機動的に最短ルートを実行したり、利用希望のある地点まで送迎したりするバス。
タクシー	タクシー	子供からお年寄りまで幅広い利用者の日常生活における多様な移動ニーズに応える、ドアツードアのきめ細かいサービスを提供する公共交通機関。
	乗合タクシー	地域の生活交通を維持するため、タクシー事業者が自治体と連携して提供する乗合の運送サービス。定時・定路線からデマンドまで地域のニーズに応じて多様な形態で運行。
自家用有償旅客運送		必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。安全・安心を確保するための措置として、①安全確保（2種免許または1種免許＋講習、運行管理の責任者の選任等）、②利用者保護（対価揭示）が求められる。
道路運送法の許可・登録を要しないもの（互助）		地域の移動手段の確保のため、道路運送法の許可又は登録を要しない助け合いによる運送。（収受することが可能な範囲は、運転者が実際の運送に要するガソリン代、道路通行料、駐車場料金、自発的な謝礼）

# 自家用有償旅客運送の現状

- 自家用有償旅客運送の導入率は、26%（全国1,724市町村のうち440市町村）。
- 自家用有償旅客運送をさらに実施しやすくするための検討が必要。

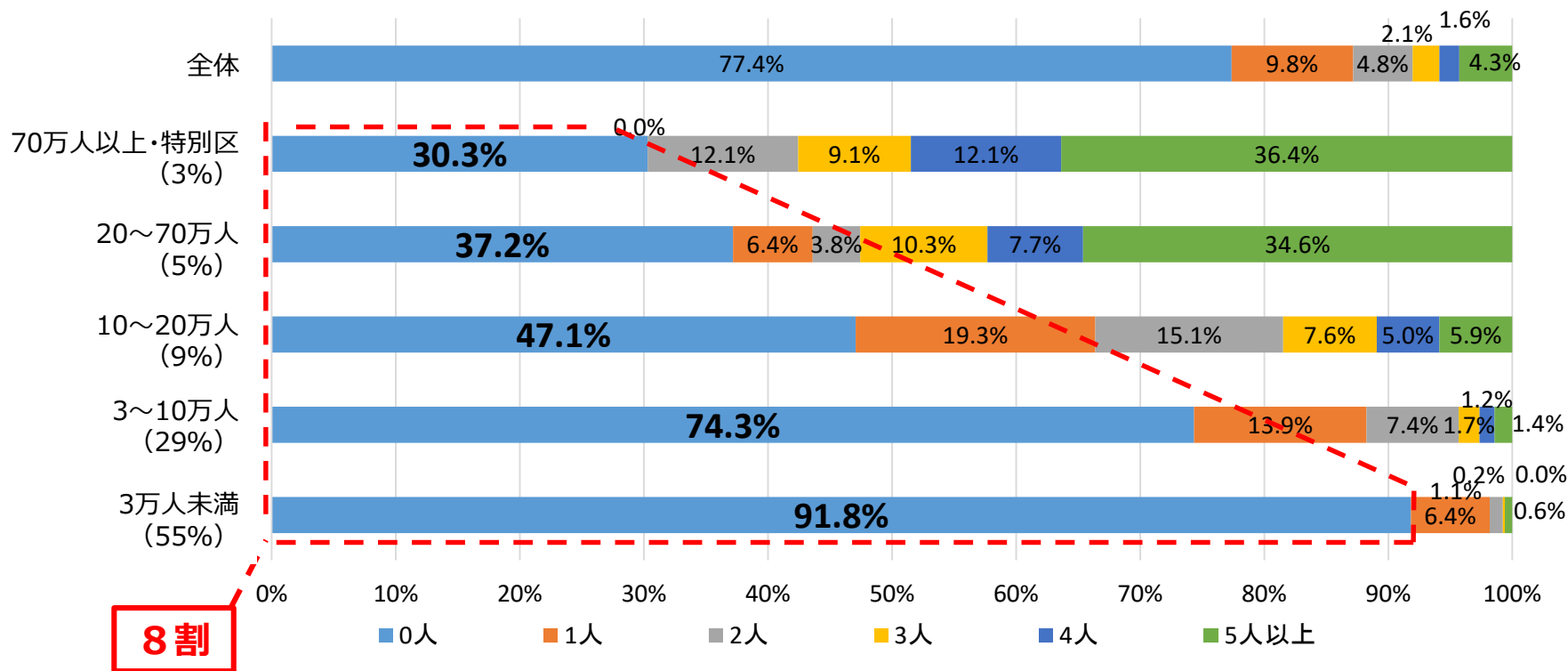


(注) 平成30年3月 国土交通省調査

# 自家用有償旅客運送の市町村負担

○ 地域公共交通の専任担当者が不在の市町村は8割。市町村が、配車や安全管理を行うことは大きなハードル。

人口区分別の地域公共交通専任担当者数の割合



※市区町村数の割合は住民基本台帳を基に算出

(出所) 国土交通省「平成28年度 地域公共交通に関する全国的な現況把握のための調査」



# タクシーの相乗り導入

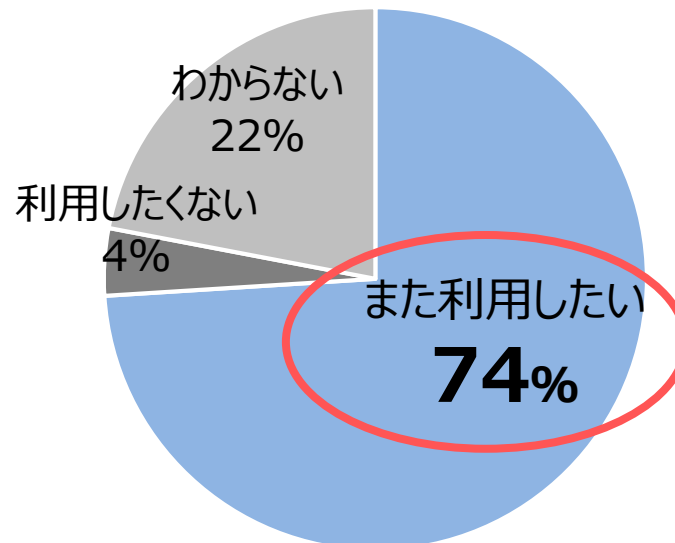
- タクシーの相乗りの実施は、利用客が低廉な料金で利用可能であり、同時に、タクシー事業者には生産性向上につながる。
- 我が国においても、限られた交通機関で可能な限り多くの人が低廉に移動することを可能にするため、一般的に、導入を行うべきではないか。

## 国内の現状

事例：日本交通・大和自動車交通

- 2018年1～3月に東京都において相乗りタクシーの実証実験を実施。以下のグラフの通り、利用客の7割が再度利用したいと回答

「相乗りタクシー」が本格的に導入された場合、また利用したいと思いますか？



n=206

(出所) 国土交通省HP「相乗りタクシー実証実験の結果」

# ドローンの有人地帯での目視外飛行

- 無人地帯でのドローンの目視外飛行が可能になり、荷物配送を実施する事業者も登場したが、地方の配達困難地域での配送、農作物の生育状況の把握、老朽化するインフラの点検、高齢化が進む市街地の広域巡回警備などを可能とするためには、有人地帯での目視外飛行を可能とする必要がある。
- このため、有人地帯での目視外飛行の目標時期を2022年度目途とし、それに向けて、2019年度までに制度設計の基本方針を決定するなど、具体的な工程表を策定する。

## ＜有人地帯におけるドローンの活用例＞

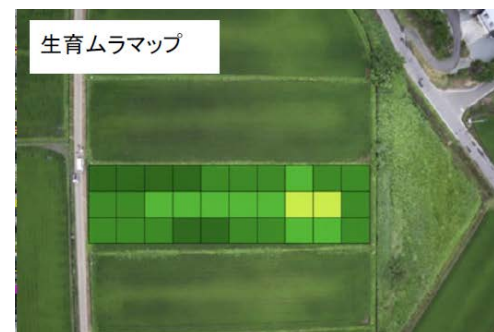
陸上輸送が困難な地域で  
生活物品や医薬品などを配送



人の手で確認しにくい街中の  
橋や建物や道を広域的に点検



散在する農地の作物の生育や害虫・病害の  
発生を空からまとめて広域的に確認



高齢化が進む地方の市街地などの  
広域巡回警備

