

# 地域を持続可能にする 安全安心な公共交通で だれでも気軽に 「おでかけ」できる社会へ

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「自動車運送事業安全対策検討会」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**

# JR境港駅前にて撮影 (2024/9/24)



- 鳥取県ではタクシーの1/3以上がUD。全事業者が保有し、デザインは共通
  - 事業者単独での維持が不可能になった地区では事業者協力型自家用有償運送に移行し、タクシー事業と合わせて、「だれもおでかけできる環境」を死守
- プロの事業者なくして実現できますか？

# 地域公共交通によって確保する

地域交通法 第一条「目的」

## 「地域旅客運送サービス」が提供するべきもの

1. 地域住民の**自立**した日常生活及び社会生活の確保 →**だれでも気兼ねなく**
2. **活力**ある都市活動の実現
3. 観光その他の地域間の**交流**の促進



これらを提供するために  
どのような公共交通にしていくべきか  
**具体的に**考え(続け)ることが必要

**だれでも気兼ねなく「おでかけ」できる**

**これが地域公共交通の第一の役割**

**地域の  
インフラ!**

- クルマがあれば地域公共交通はいらない？
- クルマを運転できなくても、だれかに乗せてもらえればいい？
- モノが来てくれればいい？(通販、移動販売車など)
- ITを使えばいい？(SOHO、テレビ会議、チャットなど)



**「おでかけしなくても済む」のはいいけど、**

**「おでかけが自由にできない」(人に気兼ねしないといけない)  
というのは健全か？**

**コロナ禍でそのことが身に染みませんでしたか？**

**「いざというとき使える」「つながっている」という”安心“**

**クルマがなくても！「おでかけ」できること！  
それが、地域公共交通の一番の存在意義！**

# 「おでかけ」確保策をおろそかにすれば・・・

- 運転してはいけない人、するのがいやな人が生きていくために運転を余儀なくされている
- 自家用車自動走行の一般化は2030年代以降  
そして、だれでも、飲酒したら運転できない

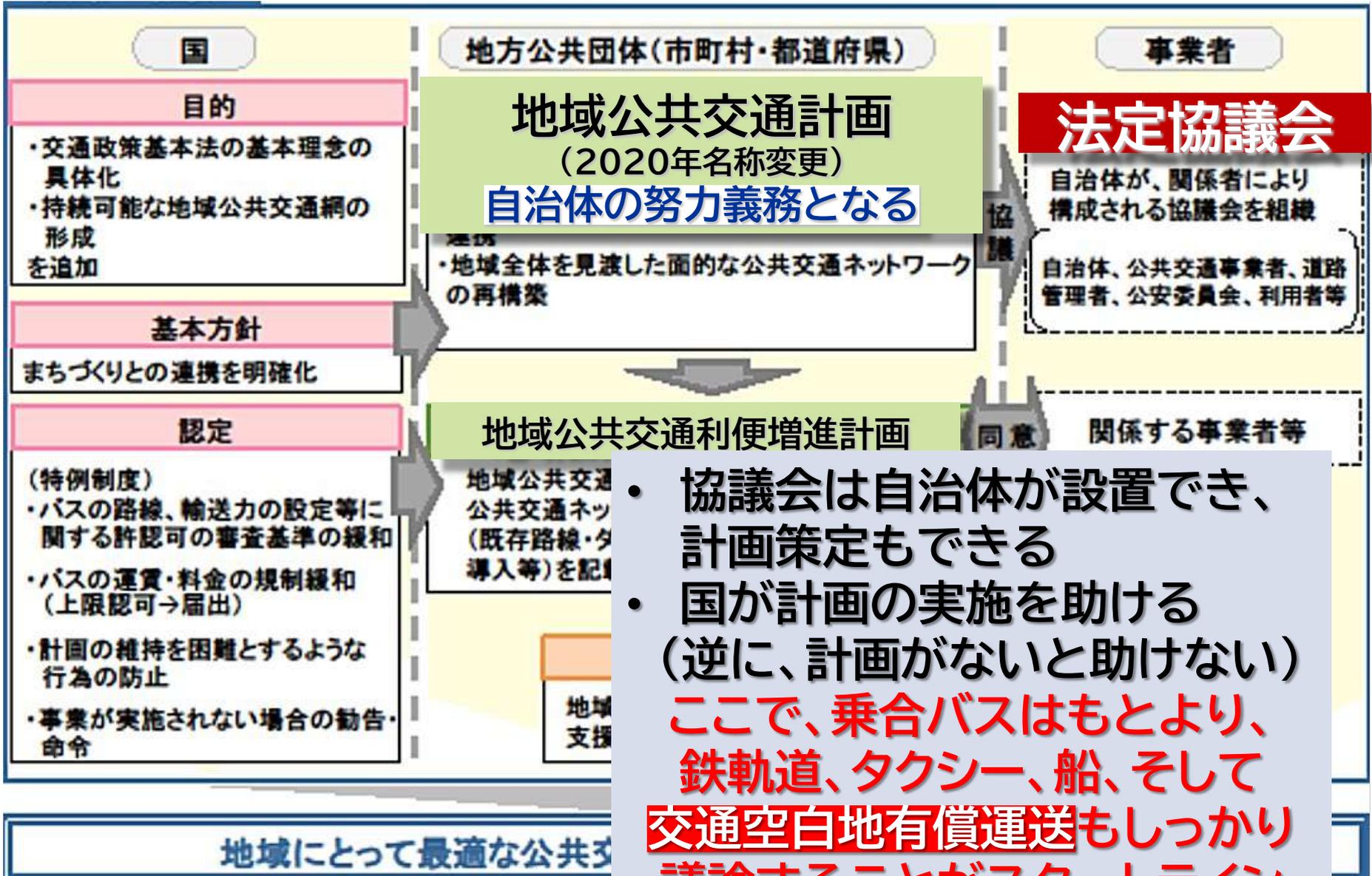
クルマもスマホも使えない(mobility/digital divide)人を見捨てる社会へ？

「移動自己責任社会」

運転できない人でも暮らしていける  
社会づくりこそ急務！

「おでかけウェルカム社会」へ

# 地域交通法（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律）の大枠



- 協議会は自治体が設置でき、計画策定もできる
  - 国が計画の実施を助ける(逆に、計画がないと助けない)
- ここで、乗合バスはもとより、鉄軌道、タクシー、船、そして交通空白地有償運送もしっかり議論することがスタートライン

# コロナ禍の間に、制度が大変革

- 2020年11月:改正地域交通法、独禁法特例法(地域バスの共同経営<カルテル>が可能に)施行
- 2021年5月:第2次交通政策基本計画閣議決定
- 2022年2~7月:ローカル鉄道刷新検討会、地域交通リ・デザイン検討会
- 2022年10月~23年1月:交通政策審議会地域公共交通部会<予算への反映、法改正検討>
- 2023年10月1日:改正地域交通法等施行
- 2024年:日本版ライドシェア(新規)、公共ライドシェア(見直し)

基本は、地域で必要なことを精一杯考え、実行する。  
そのために国の助けを仰ぐ。時には提案する。

石破内閣総理大臣所信表明演説  
(令和6年10月4日・抜粋)



## 五 地方を守る（地方創生）

「地方こそ成長の主役」です。地方創生をめぐる、これまでの成果と反省を活かし、地方創生2.0として再起動させます。

～略～

**地域交通は地方創生の基盤です。全国で「交通空白」の解消に向け、移動の足の確保を強力に進めます。**

## 国土交通省「交通空白」解消本部（本部長：国土交通大臣）

### 取組内容

#### ① 「地域の足対策」と「観光の足対策」

##### ○ 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、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**。

#### ② 「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

### 開催状況

R6.7.17	第1回「交通空白」解消本部	
R6.8.7	第1回「交通空白」解消本部	幹事会
R6.9.4	第2回「交通空白」解消本部	
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	
R7.2.25	第3回「交通空白」解消本部	幹事会
R7.4.24	第4回「交通空白」解消本部	幹事会
R7.5.30	第4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第1回会合

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。  
※同日より、市町村、交通事業者、パートナー企業等の公募を開始。

#### R7.3.19 「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム第2回会合

プラットフォームに参画する自治体、交通事業者、団体、パートナー企業等1,024団体（うち自治体:686）を集め、第2回会合を開催。好事例や40者以上の企業等のPRを、東京・大手町から全国各地へ配信。推進体制を大きく充実させて本格スタート。

### 「交通空白」解消のツール（例）

ローカル鉄道

バス

乗用タクシー

日本版ライドシェア

公共ライドシェア

乗合タクシー

AIオンデマンド

許可・登録を要しない輸送

令和7年6月25日  
総合政策局交通産業室

## 今後の地域公共交通政策のあり方について、ご意見をいただきます

～交通政策審議会交通体系分科会第24回（令和7年度第1回）地域公共交通部会の開催～

○今後の地域公共交通政策のあり方について議論するため、6月27日に地域公共交通部会を開催します。

地域公共交通は、人口減少や高齢化等による運転者等の圧倒的な担い手不足や、地域交通施策の司令塔を担うべき自治体におけるマンパワー不足など、大変危機的な状況にあります。

こうした現状において、国土交通省では、昨年7月に「交通空白」解消本部（本部長：国土交通大臣）を設置し、全国各地の「交通空白」解消に向けた取組を進めており、本年5月には、令和7年度から9年度を「交通空白解消・集中対策期間」としたうえで、同期間における「取組方針 2025」が定められたところです。

同本部において、大臣より、新たな制度的枠組みの構築について、できるだけ早期に具体化を図る旨の指示がありました。今後、この大臣指示と同取組方針に基づき、「交通空白」解消の取組を進めるに当たり、新たな制度的枠組みの構築に向けた議論を進めるため、交通政策審議会交通体系分科会第24回（令和7年度第1回）地域公共交通部会を下記の通り開催することとしましたので、お知らせします。

### 記

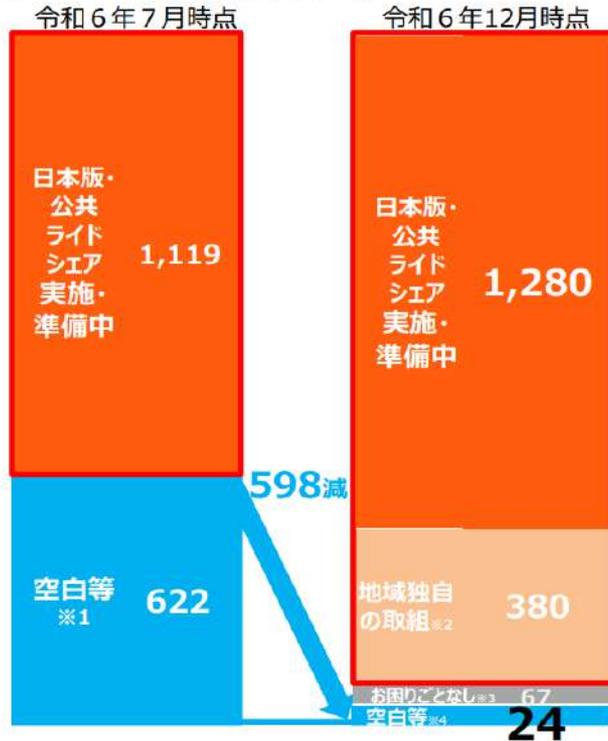
1. 日 時 : 令和7年6月27日（金）17:00～19:00
2. 場 所 : 国土交通省（中央合同庁舎3号館）4階幹部会議室  
（東京都千代田区霞が関2-1-3）  
※オンライン会議（Microsoft Teams）を併用
3. 委 員 : 別紙のとおり
4. 議事（予定） : （1）地域公共交通の現状  
（2）今般の検討事項・論点  
（3）関係者ヒアリング  
（4）意見交換

[https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo12\\_hh\\_000461.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo12_hh_000461.html)

# 「地域の足」の確保に向けた取組状況

昨年7月の本部設置以降、日本版・公共ライドシェアの取組に未着手の自治体等に対し、全国10か所の地方運輸局・運輸支局等により、600超の首長等訪問、1,300超の自治体と事業者への橋渡し等の伴走支援を行った結果、**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つつある。**

## 【全1741市区町村の内訳】



## 【全国における取組例】

<p>【交通×スタートアップ】 市と事業者がR6.11運行開始。配車アプリ及び電話で配車。延べ利用者350人/月。</p> <p>日本版ライドシェア（群馬県桐生市）</p>	<p>【交通×観光×農業】 観光客が増える冬季期間に旅館の仲居さんやスイカ農家等がドライバーを担う。外国語対応の配車アプリを導入。</p> <p>日本版ライドシェア（山形県尾花沢市）</p>
<p>【交通×観光】 路線バスの減便等を踏まえ、観光客も利用可能な移動手段としてR3.7開始。大江山・鬼伝説をラッピング。</p> <p>公共ライドシェア（京都府福知山市）</p>	<p>【交通×4市×若者】 4市共同（つくば市、土浦市、下妻市、牛久市）の公共RSをR7.1開始。一般ドライバー76人のうち、40代以下が4割。</p> <p>公共ライドシェア（茨城県4市）</p>
<p>【交通×商工会議所】 夜間の移動手段を乗合デマンドタクシー「よるくる」で確保。</p> <p>地域独自の取組（広島県庄原市）</p>	<p>【交通×こども】 小学校や公園、病院、公民館等を結ぶADインデマンドを選択。</p> <p>地域独自の取組（福岡県筑前町）</p>
	<p>【交通×エネルギー】 再生可能エネルギーの収益をEVバスや充電設備に活用。</p> <p>地域独自の取組（岩手県宮古市）</p>

※1 令和6年5月調査時点で日本版・公共RS未着手の自治体（一部調査未回答含む）  
※2 乗合タクシー、AIオンデマンド、コミュニティバス等

※3 既に乗用タクシーが充足している認識であり、現状新たな取り組みを行う予定なし  
※4 今後の方針決定に向けて鋭意相談中

# 例外的に、自家用車・一種免許で有償運送できる 「自家用有償旅客運送」 道路運送法第七十八条

自家用自動車は、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、特定非営利活動法人その他**国土交通省令で定める者が、次条の規定により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を行うとき。

→ **交通空白地有償運送、福祉有償運送** < **公共ライドシェア**、**地域公共交通会議で(自治体が)認める** >

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。

→ **タクシー会社が行う自家用有償** < **日本版ライドシェア**、**タクシーが足りない時間のみ国交省が認める** >  
今後、**タクシー事業者以外でもできるようになるか？**

## いつも思っている根本的な疑問なんですが・・・

- 「ライドシェアを導入したら、**ドライバーは湧いてくる**」と信じて疑わないのが不思議でたまりません！
- 「客を乗せて運転なんて**だれでもできる**」「安い給料でも**やりたい人はいる**」「需要に応じて**都合よく調達できる**」という確信はどこから出てくるのでしょうか？
- 特に地方部では**タクシー乗務員でさえ最低賃金に近い**状況。それならコンビニのバイト(だって足りない)の方がよくないですか？

**そもそも、個別輸送は運転者が多数必要**

**運転者不足に全く逆行** ( **自動運転となら好相性** )

# 優良な「運転者確保」のために、いま、望むこと

## 運転者養成・研修システムの整備と全国展開

- バス・タクシー業界は学校との関係が皆無（高卒ですぐ働けないから）
- 技量と知識が必要なのに、それを授ける学校がなかった
  - ✓ 高校に自動車運転学科をつくっていいレベル<運転手→運転師>
  - ✓ 二種免許だけでなく運行管理者・接客マナー・自動車整備士3級など、関係資格をとって卒業できるように
  - ✓ 卒業後1年は公共ライドシェアを担当するなどインターンとなる
  - ✓ 授業料を安価にする代わりに、地域で数年間働く義務を課す
- 一方、がっつりではないが送客を安心して行いたい方向けのワンストップ研修システム(准2種免許?)の受講拡大→ライドシェアドライバー確保が期待
- 個別輸送については、都市部では**デマンドレスポンス**をやらないとピーク対応不可(金曜夜間やイベント時など)

## そうこうしているうちに・・・

交通事故が減らなくなってきた  
(コロナでペースが乱れた)

人手不足！ 一方で需要増加！  
質が低下？

今後、量と質を確保できるか？

世界に誇る安全な輸送サービスの提供を実現するために、行政・事業者・利用者の『安全トライアングル』により、総力を挙げて事故の削減に取り組むべく、第11次交通安全基本計画と期間を合わせた事業用自動車の安全プランを策定。

### ポイント

- 依然として発生する**飲酒運転、健康起因事故**等への対策、**先進技術の開発・普及**を踏まえた対策、**超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化**を踏まえた事故防止対策
- 新型コロナウイルス感染症拡大、激甚化・頻発化する災害等に対し、**新たな日常**への移行に伴う事業環境変化における安全対策
- **重傷者数に対する削減目標**とともに、業態毎に一層の事故削減を図るため、**各業態の特徴的な事故に対する削減目標**を設定

### 【重点施策】

#### 1. 「新たな日常」における安全・安心な輸送サービスの実現

- ・新型コロナウイルス感染症拡大に伴う運送労働環境の変化と附随作業の増加への対応
- ・激甚化・頻発化する災害への対応 等

#### 2. 抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶

- ・飲酒運転事故件数の近年の下げ止まりへの対応
- ・社会的関心の高まる「あおり運転」への対応 等

#### 3. ICT、自動運転等新技術の開発・普及推進

- ・ICTを活用した高度な運行管理の実現
- ・無人自動運転サービスに向けた安全確保 等

#### 4. 超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化を踏まえた事故の防止対策

- ・依然として多発する乗合バスの車内事故への対応
- ・高齢運転者事故への対応 等

#### 5. 原因分析に基づく事故防止対策の立案と関係者の連携による安全体質の強化

- ・各業態の特徴的な事故への対応
- ・健康に起因する事故の増加への対応 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**、バス、タクシーの**乗客死者数ゼロ**
- ② **重傷者数2,120人以下**
- ③ **人身事故件数16,500件以下**
- 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**
- 【貸切バス】 **乗客負傷事故件数20件以下**
- 【タクシー】 **出会い頭衝突事故件数950件以下**
- 【トラック】 **追突事故件数3,350件以下**



令和7年6月23日

物流・自動車局安全政策課

最近の事業用自動車の交通事故の発生状況を確認するとともに、  
次期「事業用自動車総合安全プラン」について議論します！

～令和7年度第1回「自動車運送事業安全対策検討会」の開催～

最近の事業用自動車の交通事故の発生状況を確認するとともに、次期「事業用自動車総合安全プラン」について議論を行うため、令和7年度第1回「自動車運送事業安全対策検討会」を開催します。

国土交通省では、令和3年3月に策定した「事業用自動車総合安全プラン 2025」に基づき、令和7年までに事業用自動車の24時間死者数を年間225人以下、飲酒運転ゼロ等の目標を掲げ、関係者一丸となって事故防止に取り組んでいるところです。

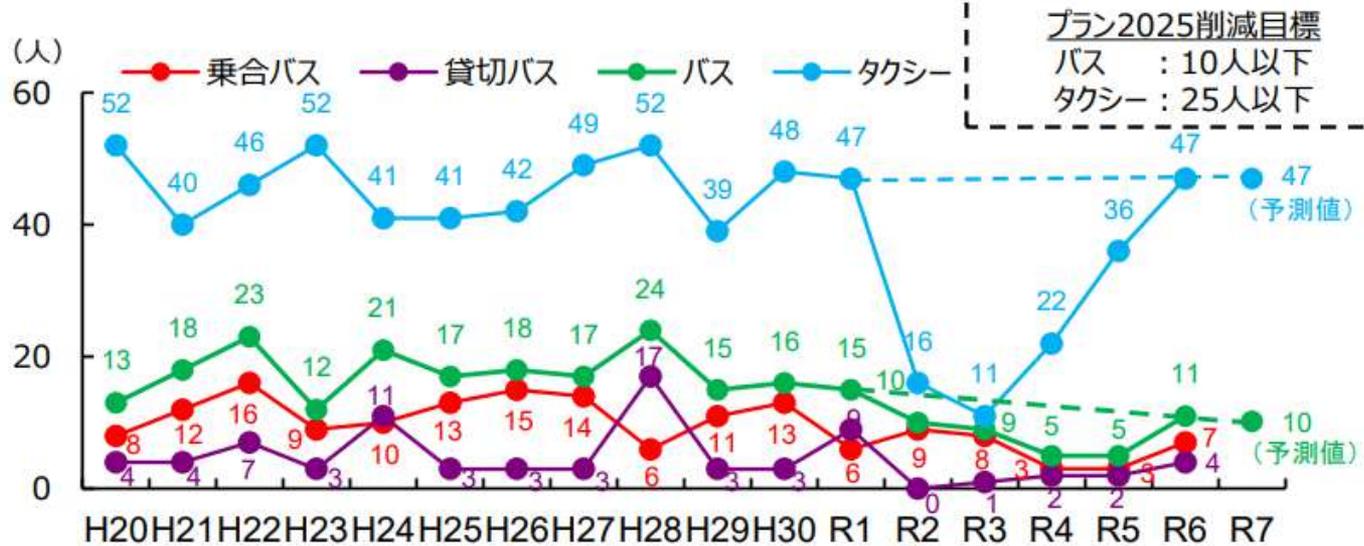
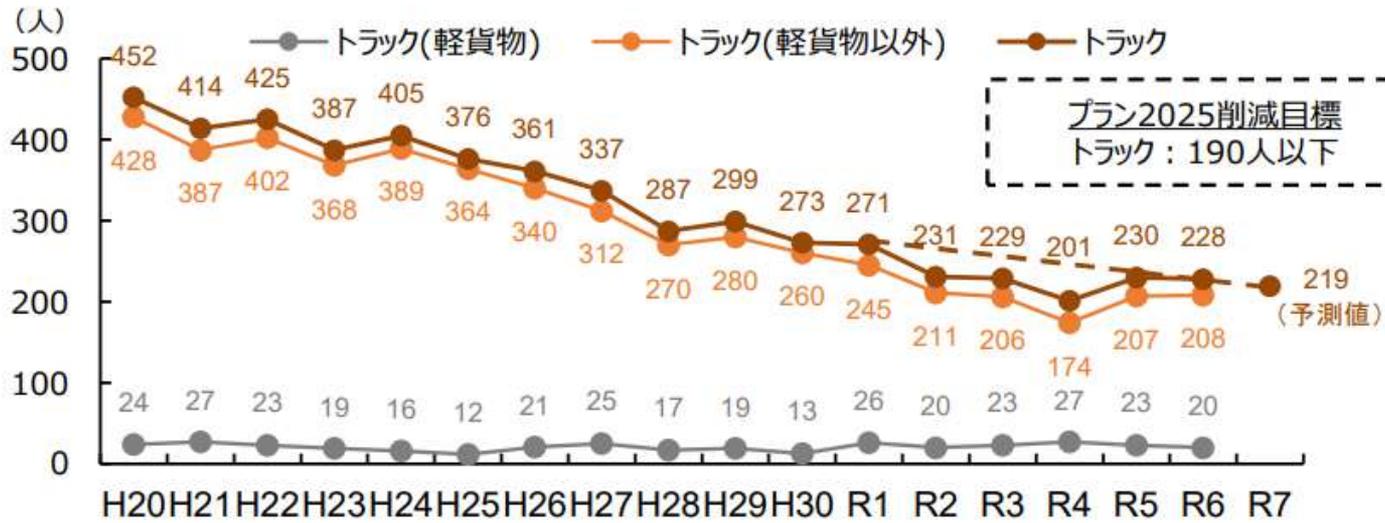
令和6年を含めた最近の交通事故の発生状況を確認するとともに、次期「事業用自動車総合安全プラン」における重点施策等について議論するため、令和7年度第1回「自動車運送事業安全対策検討会」を開催します。

#### 記

1. 日時 : 令和7年6月25日(水) 10:00～12:00
2. 形式 : 対面及びオンライン
3. 議題 :
  - (1) 最近の交通事故発生状況について
  - (2) 次期「事業用自動車総合安全プラン」における重点施策等について
  - (3) 意見交換

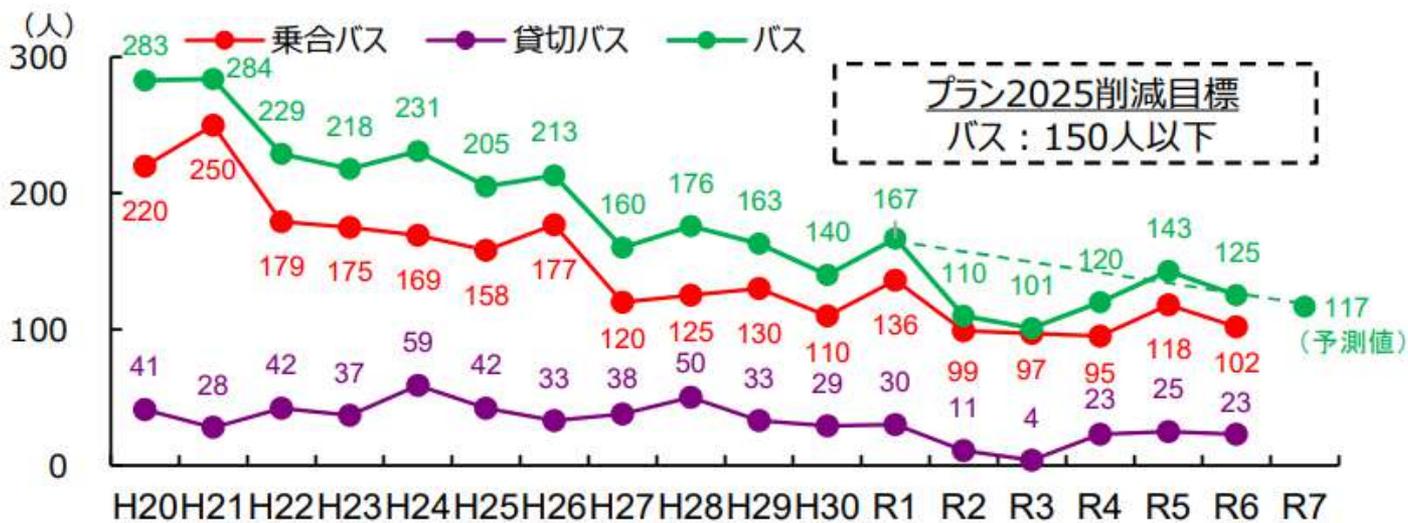
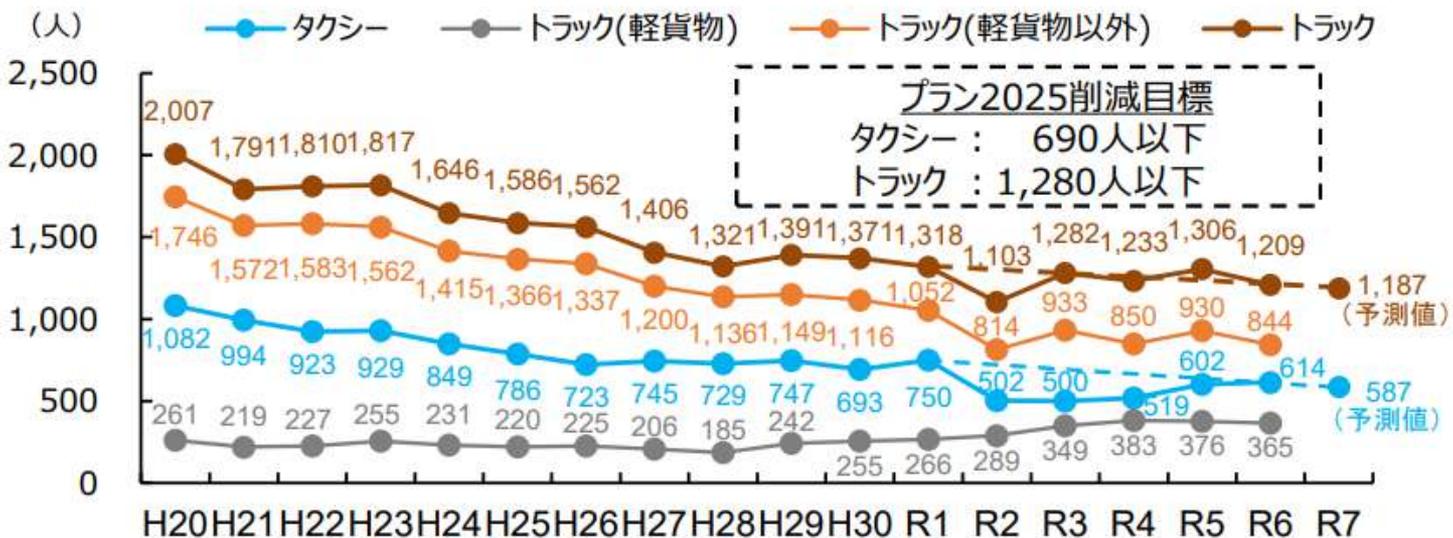
[https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk2\\_000059.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk2_000059.html)

# 各モードの交通事故死者数の推移



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」

# 各モードの交通事故重傷者の推移



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」

# プラン2025の目標に係る指標に対する評価(バス・タクシー)

- 交通事故死者数については、バスにおいて目標の達成が見込まれるものの、タクシーについては目標の達成が難しい見込み。タクシーについては、特に歩行者との死亡事故、その中でも路上横臥中の事故が多い (資料1P13)。
- 乗客死者数については、バスにおいて年によって目標を達成。
- 交通事故重傷者数については、バス・タクシーともに目標を達成できる見込み。
- 人身事故件数については、バス・タクシーともに目標の達成は難しい見込み。
- 飲酒運転事故については、バスはゼロ件であるものの、タクシーは複数件発生。
- 各モードの個別目標である、乗合バスの車内事故件数、貸切バスの乗客負傷事故件数、タクシーの出会い頭衝突事故件数については、それぞれ目標の達成は難しい見込み。

# プラン2025の目標に係る指標に対する評価(トラック)

- トラックの交通事故死者数については、目標の達成は難しい見込み。
- トラックの交通事故重傷者数については、目標を達成できる見込み。
- トラックの人身事故件数については、目標の達成は難しい見込み。これは、トラックの中でも軽トラックによる交通事故件数が増えていることによる影響が大きい。
- 飲酒運転及びトラックによる追突事故件数については、それぞれ目標の達成は難しい見込み。

# バス事業とタクシー事業を取り巻く現状と対策

- バス事業、タクシー事業ともに営業収入についてコロナ禍を期に大きく減少している。
- また、コロナ禍においてドライバーが離職した一方、コロナ禍後の移動需要の急回復とインバウンドの急増により需要に対して供給が不十分となり、担い手の確保が喫緊の課題※。

※運転者の平均年齢（令和5年） バス：53.9歳、タクシー：59.7歳

## 人材確保支援

- 早期の賃上げの促進
  - ・運転者等の物価高騰水準を上回る賃上げを目指して、運賃改定の迅速化や運賃算定手法の見直しを通じて運賃改定を促し、賃上げを促進
- 職場環境の改善
  - ・営業所等におけるロッカー設置や休憩スペースのリノベーション等、女性にも配慮した環境整備を推進
- 事業者による人材確保・養成の取組支援
  - ・旅客運送事業者等が人材確保のために行う、
    - ①CMなどの映像コンテンツ・HP作成などの広報活動
    - ②二種免許取得などの人材育成を後押し
  - 外国人人材の活用
    - ・自動車運送業分野が、特定技能制度の対象分野として追加されたことを受け、外国人ドライバーの早期受入れに向けた準備を進めているところ

## 業務効率化・省力化

- 交通DX・GXの推進による業務効率化・省力化及び経営改善を支援
  - ・運行管理システム、乗務日報自動作成システムの導入

## （参考）自動運転技術の進展

バス等の移動サービスについてはレベル4自動運転を実現。自動運転タクシーについては2027年度に事業化が見込まれる。15

# トラック事業を取り巻く現状と対策

- トラック事業については、恒常的に、営業利益率の平均が0以下である状態や、赤字企業の割合が半分を超える状態が続いている。
- また、2024年4月からの時間外労働の上限規制の適用に加え、今後、トラックドライバーの約5割を占める50歳以上の中高年層ドライバー※の離職が進むことで、何も対策を講じなければ、2030年度には34%の輸送力不足が発生。

※運転者の平均年齢（令和5年） トラック：47.7歳

## 人材確保支援

- 早期の賃上げの促進
  - ・物流の効率化や多重取引構造の是正に向けた規制を導入した改正物流法を令和7年4月に施行
- 事業者による人材確保・養成の取組支援
  - ・トラック運送事業者等が人材確保のために行う、
    - ①HP作成などの広報活動
    - ②中型免許・大型免許取得などの人材育成を後押し
- トラック運送業界の適正化に向けた取組
  - ・事業許可の更新制度や適正原価の導入等の措置を規定したトラック適正化二法を令和7年6月に公布
- 外国人人材の活用
  - ・自動車運送業分野が特定技能制度の対象分野として追加されたことを受け、外国人ドライバーの早期受入れに向けた各種制度を整備。本年3月に一人目のドライバーが誕生。

## 業務効率化・省力化

- 中小物流事業者等における機械化・省人化・デジタル化の取組を支援し、ドライバーの荷待ち・荷役時間の削減等を推進
  - ・業務効率化に資する予約受付システムや、荷役時間の削減に寄与するの設備等の導入

## （参考）自動運転技術の進展

物流サービスについては、2026年度以降の高速道路におけるレベル4自動運転トラックの社会実装を目指し、2025年3月より、新東名高速道路（駿河湾沼津SA～浜松SA）における自動運転トラックの実証実験を開始。

# 事業を取り巻く現状と対策

- トラック事業については、恒常的に、営業利益率の平均が0以下である状態や、赤字企業の割合が半分を超える状態が続いている。
- また、2024年4月からの時間外労働の上限規制の適用に加え、今後、トラックドライバーの約5割を占める50歳以上の中高年層ドライバー※の離職が進むことで、何も対策を講じなければ、2030年度には34%の輸送力不足が発生。  
※運転者の平均年齢（令和5年） トラック：47.7歳

## 人材確保

- 早期の荷待ち・荷役削減  
・物流の効率化の是正に向けた規制を導入した改正トラック運転時間規制を2024年7月4日に施行
- トラック運送事業者の取組支援  
・トラック運送事業者の取組支援のために行う、  
①HP作成支援  
②中型免許・大型免許取得などの人材育成支援
- 外国人労働者の活用  
・自動車運送事業者の取組支援として追加されたことを受け、外国人ドライバーの早期受入れに向けた各種制度を整備。本年3月に一人目のドライバーが誕生。

賃上げ

適正化・  
環境改善

人材養成

外国人

## 業務効率化

- 中小物流事業者等における機械化・省力化・デジタル化の取組を支援  
・ドライバーの荷待ち・荷役時間の削減  
・業務効率化

DX、省人化、経営・システム改善

## 自動運転

26年度以降の高速道路におけるレベル4自動運転トラックの社会実装を目指し、2025年3月より、新東名高速道路（駿河湾沼津SA～浜松SA）における自動運転トラックの実証実験を開始。

令和7年6月25日

物流・自動車局安全政策課

## 運行管理業務の一元化の運行管理者選任数に係る実証実験など 運行管理高度化の検討を行います！

～令和7年度 第1回「運行管理高度化ワーキンググループ」の開催～

他営業所運行管理者等による対面点呼や運行管理業務の一元化の運行管理者選任数に係る実証実験等、運行管理の高度化に向けた更なる検討を行います。

自動車運送事業者は、輸送の安全確保のため、営業所毎に運行管理者を配置し、運転者に対する乗務前後の点呼や運行中に必要な指示等の運行管理を、原則対面で行っています。

他方、近年、運行管理に活用可能な情報通信技術（ICT）の発展は目覚ましく、運行管理における安全性の向上、労働環境の改善、人手不足の解消等に向けた手段としてICTの活用が注目を集めており、国土交通省では、運行管理業務の高度化に向けた検討を行っているところです。

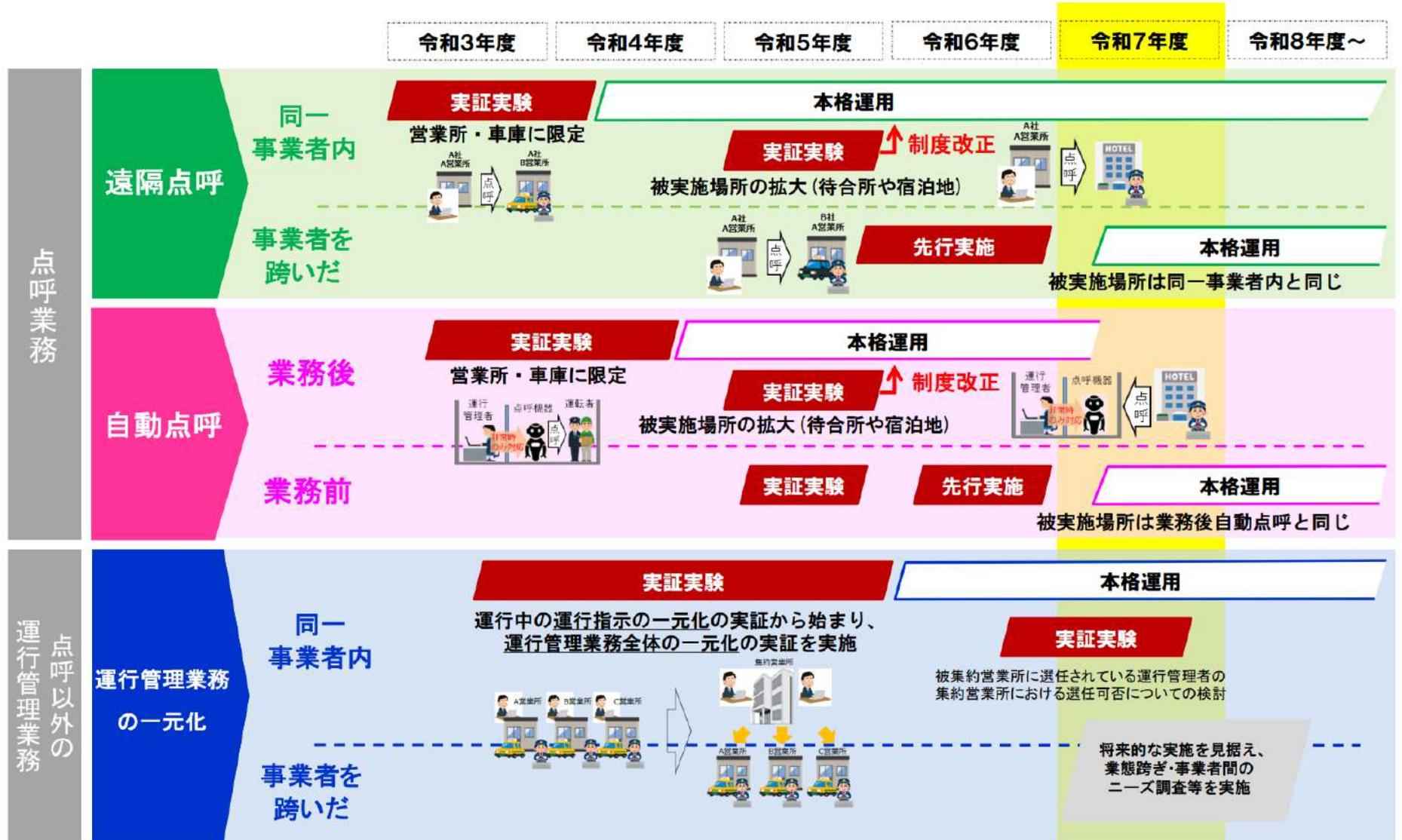
今年度の第1回ワーキンググループでは、令和7年度の検討スケジュール、他営業所運行管理者等による対面点呼や運行管理業務の一元化の運行管理者選任数に係る実証実験等、昨年度に引き続き運行管理の高度化に向けた更なる検討を行います。

### 記

1. 日時 : 令和7年6月27日（金）10:00～12:00
2. 形式 : 対面及びオンライン形式
3. 議題等 : (1) 令和7年度運行管理高度化の検討スケジュールについて  
(2) 他営業所運行管理者等による対面点呼について  
(3) 運行管理業務の一元化の運行管理者選任数に係る実証実験について  
(4) 次世代運行管理システムに係る標準化の方向性について  
(5) その他

[https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk2\\_000082.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk2_000082.html)

# ICTの活用による運行管理業務の高度化のシナリオ



## 遠隔点呼

- 令和4年4月、運転者が同一事業者内の営業所又は車庫で遠隔点呼を受けられることを可能とする制度化を実施。令和6年4月には、宿泊施設や休憩施設、車内などにおいても同一事業者内遠隔点呼の実施を可能とする告示改正を実施。令和7年3月末時点で、事業者から延べ4457件(トラック:3357件、バス:629件、タクシー:471件)の届出を受領。
- 事業者を跨いだ遠隔点呼(事業者間遠隔点呼)についても実施可能となるよう、また、貨物軽自動車運送事業者も遠隔点呼が実施可能となるよう、令和7年4月末に告示改正を実施。

## 自動点呼

- 令和4年12月、運転者が同一事業者内の営業所又は車庫で業務後自動点呼を受けられることを可能とする制度化を行い、令和6年4月には、運転者が宿泊施設や休憩施設、車内などにおいても業務後自動点呼の実施を可能とする告示改正を実施。15社の業務後自動点呼機器(19機種)を認定済であり、令和7年3月末時点で、事業者から延べ3355件(トラック:2379件、バス:714件、タクシー:262件)の届出を受領。
- 業務前自動点呼についても実施可能となるよう、また、貨物軽自動車運送事業者も自動点呼が実施可能となるよう、令和7年4月末に告示改正を実施。

## 同一事業者内 運行管理業務の一元化

- 令和6年4月、同一事業者内における運行管理業務の一元化について実施を可能とする制度化を実施。同年10月末時点で、延べ24件(トラック:4件、バス:20件、タクシー:0件)の届出を受領。
- 被集約営業所に選任されている運行管理者の集約営業所における選任可否について実証実験をしながら検討を実施中(令和6年度～)。

令和6年度 第2回 運行管理高度化WG 資料一部引用

- 先行実施事業者の増加も踏まえ、他の事業者に対してもヒアリングを行ったが、前回ご提示した結果との差異は **遠隔・自動点呼における健康状態チェックの確実性担保に課題**
- 第2回WGで承認いただいた以下の方針にのっとり、要件とりまとめ（案）を作成した。

課題	検証結果	要件化に向けた対応方針
健康状態の報告・確認	体温、血圧のバイタルデータの結果が運行管理者が設定した閾値から外れる場合、又は、運転者による疾病・疲労・睡眠状態の自己申告の結果が一つでも悪い場合、運行管理者に即刻通知され、運行管理者が運転者の状況を確認し、運行可否の最終判断を行うことを求めた。運行管理者の確認を経て運行可となったケースが見られた。	業務前自動点呼において、 <b>体温、血圧の定量的なバイタルチェック及び健康状態の自己申告を</b> 求める。バイタルの結果が閾値から外れる場合、又は、自己申告の結果異常がみられる場合は、 <b>運行管理者による運行可否の判断を</b> 求めることとする。自動点呼のみを実施する場合、対面点呼で見られていた運転者の表情等の微妙な変化が見られなくなることから、運行管理者と運転者による <b>定期的なコミュニケーション等</b> を求めることとする。
日常点検結果の報告・確認	日常点検の結果の報告を求め、異常があった場合は点呼が中止され、運行管理者に即刻通知され、運行管理者が整備管理者と連携して対応する体制を求めた。実際に日常点検の異常により点呼が中断されるケースはなかった。（異常があった場合点呼実施前に対応）	点検記録簿は必ずしもデジタルでなくても可とするが、 <b>点呼時に日常点検の実施結果の入力・保存を</b> 求める。業務前自動点呼実施時の整備管理の実施方法については整備管理規定にて明記することを求めることとする。
運転者への指示事項	事前の指示事項の入力を求めた。事前に入力した内容に加え、リアルタイム性が求められる情報について伝達が必要な場合があった。	<b>指示事項の事前入力は必須</b> とする。また、 <b>リアルタイムでの伝達が必要となった場合の連絡体制の確保を</b> 求めることとする。
業務可否の判断	運転者の血圧が高かったこと、アルコール検知により業務不可となるケースがそれぞれ1件ずつあった。いずれも交替運転者を手配して運行を実施。健康状態確認において、運行管理者の確認を経て運行可となった。	アルコール検知有、又は、車両異常有の場合は点呼が中止され、運行管理者に即刻通知され、 <b>運行管理者の対応を</b> 求める。健康状態で異常が見られた場合は点呼は中断され、運行管理者に即刻通知され、 <b>運行管理者が内容を確認したうえで、運行可と判断した場合は運行管理者が点呼を再開できることとする。</b> なお、運行管理者が確認する場合は必ずしも対面点呼によるビデオ通話等顔が見える方法を推奨とする。

**多くの事例を経て、方法を洗練していくことが必要**  
**それぞれビッグデータ解析が必要**

ある部分は先行実施要領より追加

# 車両効率の向上が重要 -適材適所に努める-

## • 乗り合わせる

- 乗車率の高い大量輸送(幹線公共交通)が効率的
- ガラガラのコミバス・路線バスはむしろ悪い
  - ※幹線・支線システムも検討に値する
- クルマは相乗り・P&Rを奨励(1人・短距離なら自転車へ)

## • 空車・迂回を減らす

- 自家用車送迎は最悪(他の用事のついでならまだよい)
- 回送・迂回の多いデマンド交通も悪い(空車タクシー車両活用も視野に)

## • 渋滞をなくす

- 燃費・エネルギー消費原単位が悪化する(ハイブリッド車である程度カバーできる)

# マッチング：

どうやってヒト・カネ(・モノ・コト)をまとめるか？

## 1. 地域でまとめる

- そのための「場」が必要

## 2. IT・DXでまとめる

- そのための「データ」「モニタリング」が必要

まとめることで、少ない車両・運転者・CO<sub>2</sub>で多くの人・モノを運ぶことができ、地域に流れをつくることができる

# 「検索」「予約」「配車」「決済」統合アプリ

「乗換検索」「オンデマンド交通予約」「タクシーアプリ」「キャッシュレス決済」の融合

- 複数の公共交通から手元の情報端末を用いて自動的に利用可能な手段・経路をリアルタイムで提示し、必要に応じて配車してくれ、決済もできるシステム(サブスクは好相性)  
→ まるでカーナビと同じように公共交通を乗り継いでいける  
… (狭義の) MaaS: Mobility as a Service

## 導入のメリット

- ✓ 慣れていない人でも分かりやすく使いやすい
- ✓ 需要に応じた運行を実現
- ✓ 相乗り・混載による効率化(AIで最適解)  
→ 少ない運転者で多くの輸送が可能に
- ✓ 予約・決済が省力化(利用者も運営者も)
- ✓ データが蓄積される

ただし、「検索」「予約」「決済」それぞれにメジャーなスマホアプリがあり、それらとの連携が有効



# 制度改正後

## 【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

# 貨客混載、そして貨客混然へ

【乗合バス】

【タクシー】



**当初は過疎地域限定だったが、**

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 **現在は全国展開に** 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

全国で実施可能とする※

【貸切バス】

【トラック】



**これこそ運転者不足対策なのに**

**なぜ普及しないのか？**

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※

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

# 地域公共交通政策の意義

大きく3つ

1. **だれでも気兼ねなく**  
「おでかけ」できること
2. 「おでかけ」が楽しくなり  
**「まち」が楽しくなること**
3. 「おでかけ」を**効率的**にすること



それによって、**地域を持続可能とすること**

# バスのIoT化（センサー・端末化）

- バスロケ
  - デジタコ、ドラレコ
  - センサー類（乗降等）
  - ICカード、運賃箱 など（走りながら情報収集）
- これらからデータをリアルタイムで把握でき、データが蓄積されれば、安全安心性・品質向上、基本コンテンツ改善に大きな効果を発揮
- 「現場のお困りごと」を解決するためにこれらのデータが活用できるかどうかまず考え、やれることをやってみよう！

# 運送業からライフスタイル提案産業へ

## 公共交通事業者に必要な3つの力

### ・企画力

- 「交通事業の常識は世間の非常識」を出発点に根本見直し
- 固定観念を覆す新たな商品開発
- 現場を持つ労働集約型産業の強みを生かしたマーケティング
- 企画実施と安定顧客獲得に必要な、地域とのコラボレーション

### ・提案力

- 「一皮向けた」商品のPR
- 新企画の仕掛け役
- 地域活性化への取り組み
- 「地域を支え地球にやさしい」おでかけやライフスタイル提案

### ・サービス力

- 「わざわざ移動したくなる状況」をどう提供するか

# 「地域公共交通コーディネーター・プロデューサー養成プロジェクト」 3rd STAGE

2025年6月20日現在

## ●事業フロー

前年度  
2st STAGE

- ベーシックコース第2期  
2024年10月～2025年3月実施
- **ファイナルイベント（修了証授与）**  
5月31日<土>開催

アドバンス  
ドコース  
第2期試行  
5～10月

ベーシックコース修了者を対象：5月31日<土>開始

**演習（室内＋現場、6回開催のうち2回参加）**

- 現状把握方法の実践
- 分析・評価の実践
- 協議会コーディネート・活用方法の実践
- 交通×他分野連携手法の実践

**インターンシップ（現場、複数回）**

地域公共交通プロデューサー・コーディネーター人材を輩出

ベーシック  
コース  
第3期  
10～3月

新規受講者を対象：10月10日<金>開始

**リレー  
レクチャー**  
(オンライン＋オンデマンド)

- 公共交通に関する基礎知識
- 法制度・法定協議会の活用手法の習得  
→協議会を「地域公共交通共創の場」に

**ディスカッションサロン**  
(原則対面)

- 講師とディスカッション
- 講師・受講者間のネットワーク構築

**フィールド  
スタディ**  
(対面)

## ●ベーシックコースの内容

**リレーレクチャー**（90分×15回、第2・4金曜18:00～21:10、オンライン（名古屋大学東山キャンパスにてパブリックビューイング実施）、一部オンデマンド）

※下記内容は今後変更可能性あり

**<コーディネート・プロデュース>**

- 概説
- 意義・概念・波及効果
- 課題整理・仮説設定・調査
- 協議会運営・会議資料
- 目的と評価
- 評価指標の決め方と改善
- 合意形成
- プロデュース

**<モード、技術>**

- 新技術の地域への適用と評価
- オンデマンド型交通
- タクシーの活用
- 鉄道の活用
- ソフト施策(情報発信、案内、MM、利用促進)
- IT・DXの活用
- 福祉との連携

**フィールドスタディ(半日程度)**

- 講師が関わる全国各地の実際の運行現場や協議会を体感（自治体の会議に加え、**専門部会や住民懇談会も**）
- 課題抽出→事業提案

## ●講師（事業実施メンバー）

加藤博和(名古屋大学)：代表  
神田佑亮(呉高専)  
大井尚司(大分大学)  
吉田 樹(福島大学・前橋工科大学)  
宮崎耕輔(香川高専)  
猪井博登(富山大学)  
福本雅之(名古屋大学)  
井原雄人(早稲田大学)  
日野 智(秋田大学)  
樋口恵一(大同大学)  
岡村敏之(東洋大学)  
板谷和也(流通経済大学)  
松原光也(名古屋大学)  
伊藤昌毅(東京大学)  
水谷香織(名古屋学院大学)  
宇佐美誠史(岩手県立大学)  
松尾幸二郎(豊橋技術科学大学)  
有村幹治(室蘭工業大学)

実施主体：国立大学法人東海国立大学  
機構 名古屋大学大学院環境学研究所附  
属持続的共発展教育研究センター

<https://transproducer.net>

さあ、私たちとともに、現場で地域公共交通を改善し、地域を救いましょう！

## ***“Think Globally, Act Locally”***

交通施策の環境負荷をライフサイクルアセスメントによって明らかにし、  
CO<sub>2</sub>を削減できる交通システムソリューションを追求する一方、  
「地域公共交通プロデューサー」として  
地域の現場でよりよい公共交通を生み出す仕事にも取り組んでいます

加藤博和

検索 

質問、問い合わせはE-Mailで

[kato@genv.nagoya-u.ac.jp](mailto:kato@genv.nagoya-u.ac.jp)

Facebook: [buskato](#)

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

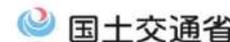
# 国土交通白書令和7年版

## 6/24公表

### インタビューが掲載されました

<https://www.mlit.go.jp/statistics/file000004.html>

【参考】有識者へのインタビューコラムの掲載について②(第2章関係)



○建設現場における省人化・省力化技術の普及に向けて 眞部 達也氏(建ロボテック(株) 代表取締役社長兼CEO)

- ◆ 建設現場が抱える課題
  - ・深刻な高齢化と若手の離職
- ◆ 担い手不足対策を現場に近いロボットで
  - ・反復作業を得意とするロボットはインパクトが大きい
- ◆ 持続可能な建設業界の実現に向けて
  - ・現場へのロボット普及に向けて必要なこと
  - ・ロボットフレンドリーな現場環境の整備のために、設計思想の改善が必要である



○持続可能な物流に向けてフィジカルインターネットが描く未来 河合 亜矢子氏(学習院大学教授)

- ◆ 物流・ロジスティクス業界が抱える課題
  - ・物流も含めロジスティクスの全体最適を図れる人材を
- ◆ サービスの維持・向上に向けた取組
  - ・商品の多様性と商品マスタの標準化
  - ・情報システムの導入にプロセス簡略化は必須
- ◆ 持続可能な物流、フィジカルインターネット実現に向けた将来展望
  - ・サービス内容を見直し、需要者(荷主・消費者)は供給制約への順応を



○どうすれば持続可能な地域公共交通を実現できるか 加藤 博和氏(名古屋大学教授)

- ◆ 地域公共交通が抱える課題
  - ・公共交通の各分野で担い手不足が深刻
  - ・運賃・補助金の引上げや業務効率化・収益性向上を伴う処遇改善を
- ◆ 地域公共交通の維持に向けた取組
  - ・「熟議」があってこそその「地域公共交通のリ・デザイン」
  - ・『検討する』よりも、取組内容や具体的なスケジュールが肝要
  - ・シームレスな接続、「居場所」となる交通結節点の整備に期待
- ◆ 持続可能な地域公共交通の実現に向けて



# (本資料使用における注意)

※本資料の著作権はすべて制作者に帰属します。ただし、一部、他の機関・個人が作成した図や、撮影した写真があります。

※自治体担当者・地方運輸局・交通事業者・学識経験者等、地域公共交通会議・法定協議会運営に関わる方々におかれましては広くご活用いただけます。ただし、公の講義・講演・研修・書籍・論文等への転載、および他への再配布は、必ず制作者の許可を得て行ってください。

※本資料は、国土交通省の担当部局による監修を受けたものではありません。また、地方運輸局によっては見解や運用方針が異なることもありますので、ご注意ください。

名古屋大学大学院環境学研究科 加藤 博和

*kato@genv.nagoya-u.ac.jp*

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