

# 過疎地域等における貨客混載の実施に係るニーズの把握

内閣府地方創生推進事務局  
国土交通省自動車局

# 今回ニーズ調査を実施する経緯・背景等

- 令和3年4月のスーパーシティ型国家戦略特別区域の指定に関する公募に際しては、複数の地方公共団体から貨客混載の実施に係る提案が寄せられた。
- このうち、長野県茅野市からの提案については、国家戦略特区ワーキンググループ(令和3年9月30日開催)等で議論を行ってきたところ、国家戦略特区諮問会議(令和4年3月10日開催)に付議された「追加の規制改革事項等」において、下記のとおり決定された。

(過疎地域等における貨客混載の実施に係るニーズの把握)

貨客混載の実施については、現在、一般乗合旅客自動車運送事業者は全国において、また、一般乗用旅客自動車運送事業者等は一部の過疎地域において認められているところ、現行制度下ではカバーできない具体的なニーズ等について調査を行い、その結果を踏まえて対応を検討し、2022年度中に結論を得る。

- 当該決定を踏まえ、内閣府と国土交通省の連携のもと、配送サービスに関する住民ニーズに地域の物流事業者が対応できない等、物流に関し茅野市と同様の課題を抱えている地方部の市町村における貨客混載の実施に係る具体的なニーズ等を把握するための調査を行う。

※ なお、P4以降は、茅野市を含む貨客混載の実施に係る具体的なニーズがすでに確認された地方公共団体の提案を参考に記載している。

# ニーズ調査の今後の進め方（想定）

令和4年度  
9～10月

- ・現行の過疎特措法の過疎地域又は過疎地域と見なされた区域に当たらない全国の市区町村を対象として、地域の配送ニーズを効果的に掘り起こすためのプレアンケート調査を行う。

※医薬品等の自宅配送に対する地域住民のニーズ等を調査の上、これらのニーズに地域の交通事業者や物流事業者が貨客混載を活用し、対応する意向があるかといった観点から分析



11月中目途

- ・プレアンケート調査の結果を踏まえ、貨客混載の実施に係る具体的なニーズを把握するためのアンケート調査を行う。

※主な調査項目（例）

- ・貨客混載の具体的な実施計画（実施主体、運送品目、運送頻度・荷物取扱量など）
- ・貨客混載の実施に対する住民、交通事業者、物流事業者、荷主等の（予想される）反応



年度内

- ・今回の調査等の結果を踏まえて対応を検討し、結論を得る。



令和5年度

- ・令和4年度に得た結論を踏まえて必要な措置を講ずる。

## 参考資料

- ①長野県茅野市提案(令和4年4月時点).....P5
- ②愛知県幸田町提案(令和4年7月時点).....P13
- ③愛知県常滑市提案(令和4年8月時点).....P16

## (提案の背景)

- 従来、旅客運送事業と貨物運送事業の「かけもち」はできないものとされてきたが、平成29年より、自動車運送業の生産性向上による人流・物流の持続可能性を確保するため、一定の条件のもとで、貨客混載運送を行うことができるようになった。
- しかし、**タクシー事業者がタクシー車両を用いて貨客混載運送を行う場合は、「発地又は着地がタクシー事業に係る営業区域内であり、かつ、過疎地域※とすること」が要件とされており、市内全域が非過疎地域である茅野市内では実施することができない。**
  - ※ 過疎地域自立促進特別措置法（平成12年法律第15号）第2条第1項に規定する過疎地域又は同法第33条の規定により過疎地域とみなされた区域であって、人口が3万人に満たないもの
  - ※ 茅野市は人口が5万人台であるものの、市街地に人口が密集しており、山間部はほぼ過疎地域の様相を呈している。
- **乗合オンデマンド交通システム「のらざあ」の運行は、人口が密集する市街地エリアのみに限定しており、別荘地エリアでの実施は予定していないことから、高齢化・定住化が進む別荘利用者の薬剤配送ニーズに応えることができない。**

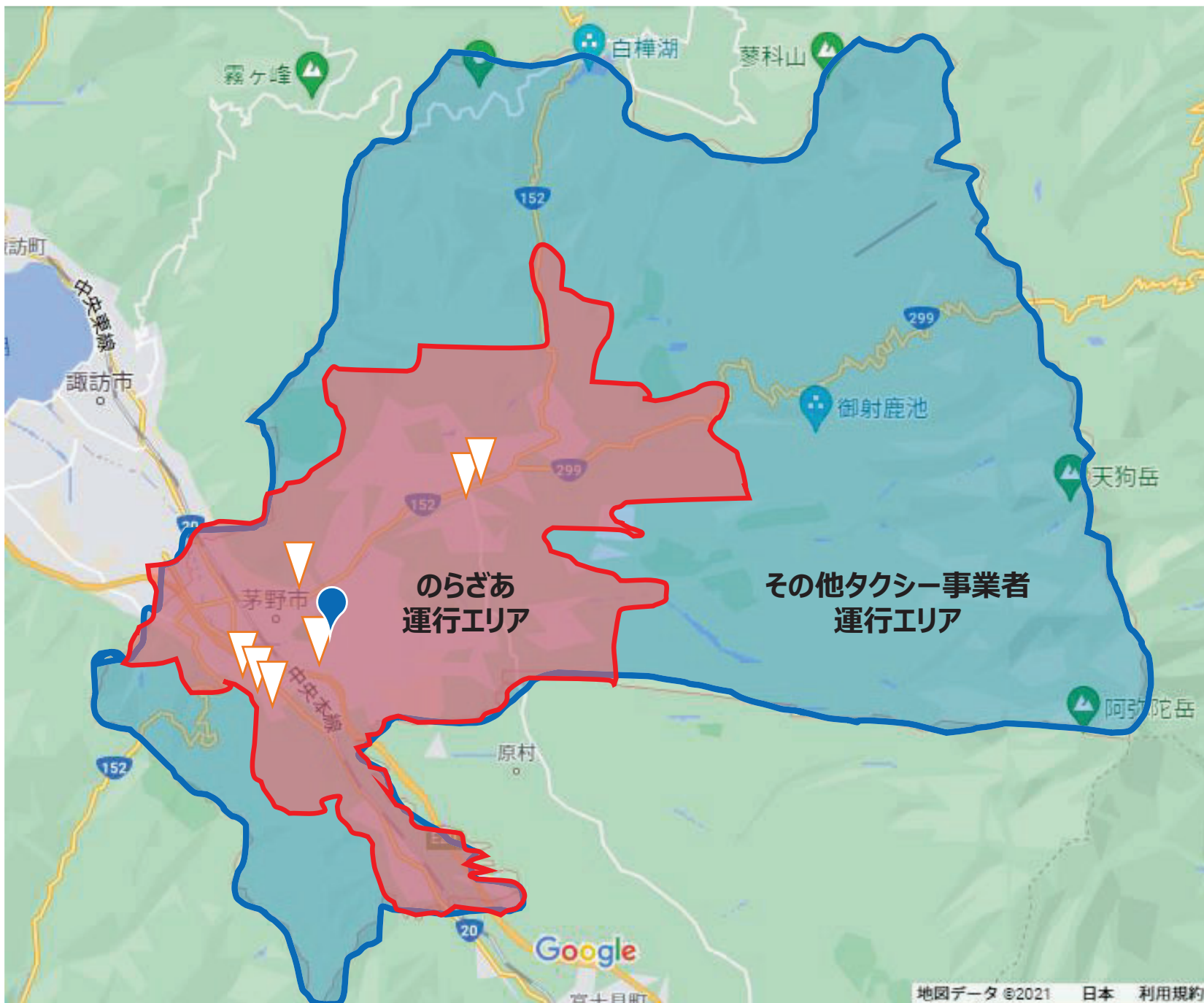
## (提案の概要)

- **タクシー事業者がタクシー車両を用いて医薬品等の貨客混載運送**を行う際の許可条件について、**発地・着地の双方が過疎地域でなくとも実施可能**とすることを認めていただきたい。

# 貨客混載運送に関する「のらざあ」とその他タクシー事業者のサービス比較

	「のらざあ」	その他タクシー事業者
実施事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アルピコタクシー（株）</li> <li>・第一交通（株）</li> <li>・諏訪交通（株）</li> <li>・茅野バス観光（株）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アルピコタクシー（株）</li> <li>・第一交通（株）</li> <li>・諏訪交通（株）</li> </ul>
許可の種類	一般乗合旅客自動車運送事業	一般乗用旅客自動車運送事業
運行エリア ※詳細は次ページ	別荘地・観光地を除くエリア (生活バス路線をカバーするエリア設定)	市内全域
運送品目	現時点では医薬品のみ	現時点では医薬品のみ
利用システム	・Via Mobility Japan（株）	・調整中
運送頻度	1日1台当たり運行回数：平均45回 ※R2の実証運行の実績値等から試算	1日1台当たり運行回数：平均9回 (令和4年3月現在)
1日当たりの 荷物取扱量	35件 ※市内薬局の処方箋取扱量から試算	35件 ※左同
想定している運賃 (サービス料)	のらざあ運賃＋手数料	距離料金＋手数料 又は 定額制 を検討 ※救援事業に準じた実施を想定

# 貨客混載運送に関する「のらざあ」とその他タクシー事業者の実施エリア



## 凡例

- のらざあ運行エリア  
(市街地エリア)
- その他タクシー事業者運行エリア  
(市内全域)
- ▽ 協力薬局
- 諏訪中央病院



## 事業に対する地域の関係者の反応①

### 【タクシー事業者の反応】

- ・ タクシーによる飲料・食料のデリバリーについての市民ニーズを調査するため、自治体や商工会議所と連携して実証実験を行った。その結果、茅野市のような**兼業農家が多い地域においては、農作物の自家消費が一般的であるため、そもそも飲料・食料を宅配することに対する市民のニーズがないことが分かった。**
- ・ 一方で、**便利屋タクシー（タクシー救援事業）での薬の配送は、タクシー料金に手数料が上乗せされるにも関わらず定期的に依頼があり、ニーズがあることが分かっている。**薬はその性質上、定期的に受け取りに行く必要が生じるが、①自らがタクシーに乗って自宅と店舗間を往復する（往復料金がかかる）よりも、②店舗から直接自宅に届く（片道料金でよい）方が安価であるため、利用が支持されるものと推測する。**ただ、便利屋タクシーで薬を配送している間は、乗客を乗せることはできない。**
- ・ このため、乗合オンデマンド交通システムの仕組みを活用して、**貨客混載のもと、安価に薬の配送ができれば、薬の宅配ニーズはより高まるものと期待している。**

### 【バス事業者の反応】

- ・ 茅野市においては、少子高齢化の進行に加えて、マイカーが市民の移動手段として定着していることもあり、路線バス事業の乗客は年々減少している。旅客運賃収入も減少の一途を辿る中、**新たな事業形態として貨客混載が実現できれば、旅客運賃収入だけでなく貨物運送収入も見込まれるため、路線運営の健全化が期待できる。**
- ・ また、貨客混載が実現できれば、**宅配事業者の労働環境改善やCO2排出量の削減**にも貢献できるのではないかと期待している。



## 事業に対する地域の関係者の反応②

### 【物流事業者の反応】

- ・ 別荘地エリアは市街地から大きく距離が離れており、**当該エリアへの貨物運送は大きな負担となっている。**
- ・ また、コロナ禍で貨物運送のニーズは更なる高まりを見せており、**通常の配送だけでも大変な状況。**即日配送のニーズがあるのは承知しているが、**荷物は早くとも次の日の配送とさせていただいている。**
- ・ **薬剤配送については、現状ではとても対応することができない。**

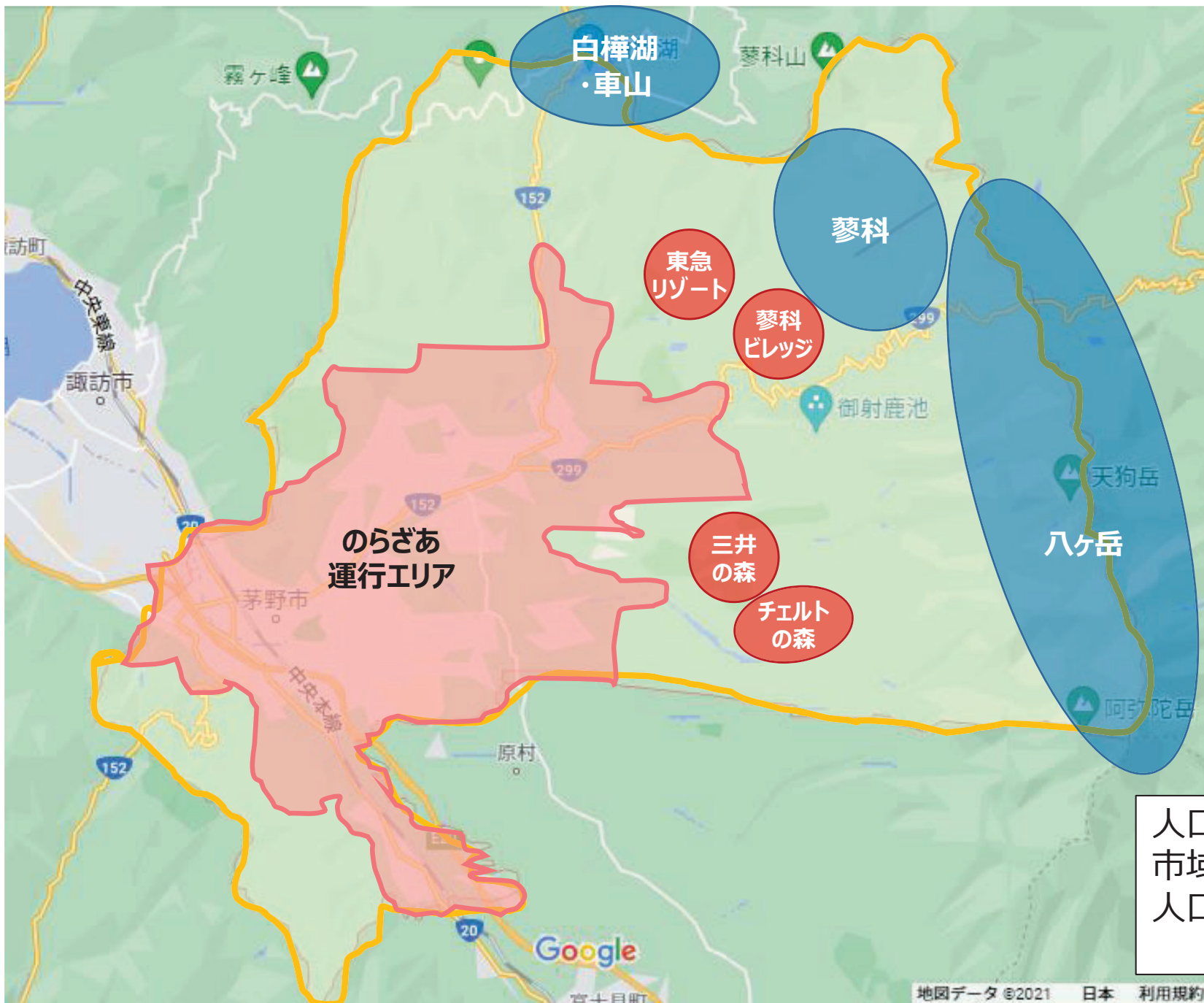
### 【荷主（病院、薬局など）の反応】

- ・ 医薬品を近隣に自ら配送している薬局もあるが、人件費を含めたコストパフォーマンスが悪く、収益が出る事業ではない。特に**病院・薬局で薬剤師が不足している現状では、遠方まで配送するのは困難。**
- ・ **オンデマンドの薬品配送サービスを活用の上、患者（とその家族）・薬剤師の双方が忙しくない時間帯にオンラインで薬剤指導を行うことができれば、患者満足度の向上と業務の効率化に役立つだろう。**




### 【地域住民の反応】

- ・ 寝たきりの母を在宅看護しており、このようなサービスがあれば、**往診時に処方された薬を仕事の合間に薬局まで取りに行く手間が省けてありがたい。**
- ・ 子どもの発熱のほか、自分自身も体調不良で急な外来診療が必要になることがあるため、**受診から処方された薬を受け取るまでの時間的な負担を軽減できるサービスが実現するのは歓迎。**
- ・ サービスの利用に当たっては、利用しやすい料金設定を希望する。

# (参考) 茅野市に関する基本情報



## 凡例

-  主な観光地
-  主な別荘地  
(19か所、1万戸)
-  市域

人口：56,069人  
市域：266.59km<sup>2</sup>  
人口密度：210.31人/km<sup>2</sup>  
(R4.2.1現在)

## (参考) 現在の交通網・物流網の状況

区分		主な事業者	各事業者の活動エリア	経営状況
交通網	タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アルピコタクシー（株）</li> <li>・第一交通（株）</li> <li>・諏訪交通（株）</li> </ul>	市内全域	<p>・コロナ禍におけるイベント中止や外出自粛等により観光需要が激減するとともに、テレワークの推進や飲食店への時短要請等で人流が止まったことで、<b>売上げは大幅に減少</b>し（下記※）、<b>経営状況は逼迫</b>している。</p> <p>※令和4年1月：約4割減（平成31年同月比） 令和4年2月：約5割減（同上）</p>
	バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アルピコ交通（株）</li> <li>・茅野バス観光（株）</li> </ul>	市内全域	<p>・コロナ禍におけるイベント中止や外出自粛等により観光需要が激減し、<b>貸切バス事業が低迷</b>する中、<b>燃料費の高騰</b>も相まって、<b>営業利益は大幅な赤字</b>となっている。</p>
物流網	貨物	<ul style="list-style-type: none"> <li>・諏訪貨物</li> <li>・甲信運輸</li> </ul>	全国	<p>・主に製造部品を運んでいるため、経営状況は荷主となる製造業等の企業の業績に影響を受けやすい。</p>
	宅配	<ul style="list-style-type: none"> <li>・赤帽組合企業</li> </ul>	市内	<p>・配送するものが決まっている（区長宛の文書のみ）ため、経営状況は外的要因の影響を受けにくい。</p>

## (参考) AI乗合オンデマンド交通「のらざあ」の実装

### <これまでの経緯と今後のスケジュール>

- ・ 地域公共交通の利便性向上等のため、令和2年12月～令和3年5月に実証運行。
- ・ 実証運行の結果を踏まえ、令和4年8月から試行導入、令和4年10月から本格導入。  
(本格導入(同年10月)以降は、市内の生活路線バス事業を廃止し、「のらざあ」に完全移行)

### <運行形態(予定)>

- ・ 時間帯：8：00～19：00（年末年始（12/30～1/3）のみ運休日）
- ・ 運賃：3 km未満は300円、3 km以上～5 km未満は500円、5 km以上は700円
- ・ 車両：ハイエース（9人）、ノア（6人）、コミュニーター（13人）  
※（）内は運転手除いた最大乗車可能人数
- ・ 台数：当面は8台とし、運行実績を踏まえて増大も検討
- ・ 予約：アプリ等を通じた事前予約とリアルタイム予約の併用  
※高齢者等の予約をサポートするためのコールセンターも設置予定



### <実装に向けた支援(予定)>

- ・ 1日1台当たりの運行費を25,000円とし、運賃収入等が25,000円を下回った場合は、25,000円を上限に不足分を市が補填する。
- ・ 市は、上記の運行費用とは別に、学生・高齢者等への割引差額や車両のリース代などを補助する。

# 幸田町における地域公共交通の今後の方向性

愛知県幸田町提案

- 今後、令和4年7月（予定）に地域公共交通会議を設置し、下記の方向性に沿って、地域の公共交通事業者間の協議を進める予定。

公共交通事業者	現状	今後の方向性
①コミュニティバス（エコたんバス）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・町の直営で無料運行（道路運送法許可対象外）</li> <li>・町内を4ルート、1日6便で運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通会議における協議を踏まえ、自家用有償旅客運送事業を行う想定</li> </ul>
②デマンド型交通（チョイソコこうた）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・町が事業者へ委託して高齢者・障害者向けに無料運行（道路運送法上の許可対象外）</li> <li>・平日の9～16時に、町内の指定停留所で乗降</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→地域公共交通会議における協議が整えば、<u>現行制度でも貨客混載運送を実施できる</u></li> </ul>
③藤田乗合直行タクシー ※(株)レミックスが運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>・相乗りタクシー（一般乗用旅客運送事業者）</li> <li>・町役場、JR相見駅、藤田医科大学岡崎医療センター間を行き4便、帰り5便で運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・将来的には一般乗合旅客自動車運送事業の許可を得る想定だが、まずは、道路運送法21条許可による乗合の実証運行を行う予定</li> <li>→現行制度では、<u>一般乗用旅客自動車運送事業の許可で乗合の実証運行を行っている間は、貨客混載運送を実施できない</u></li> </ul>

## （参考）幸田町における自動車運送事業者の状況

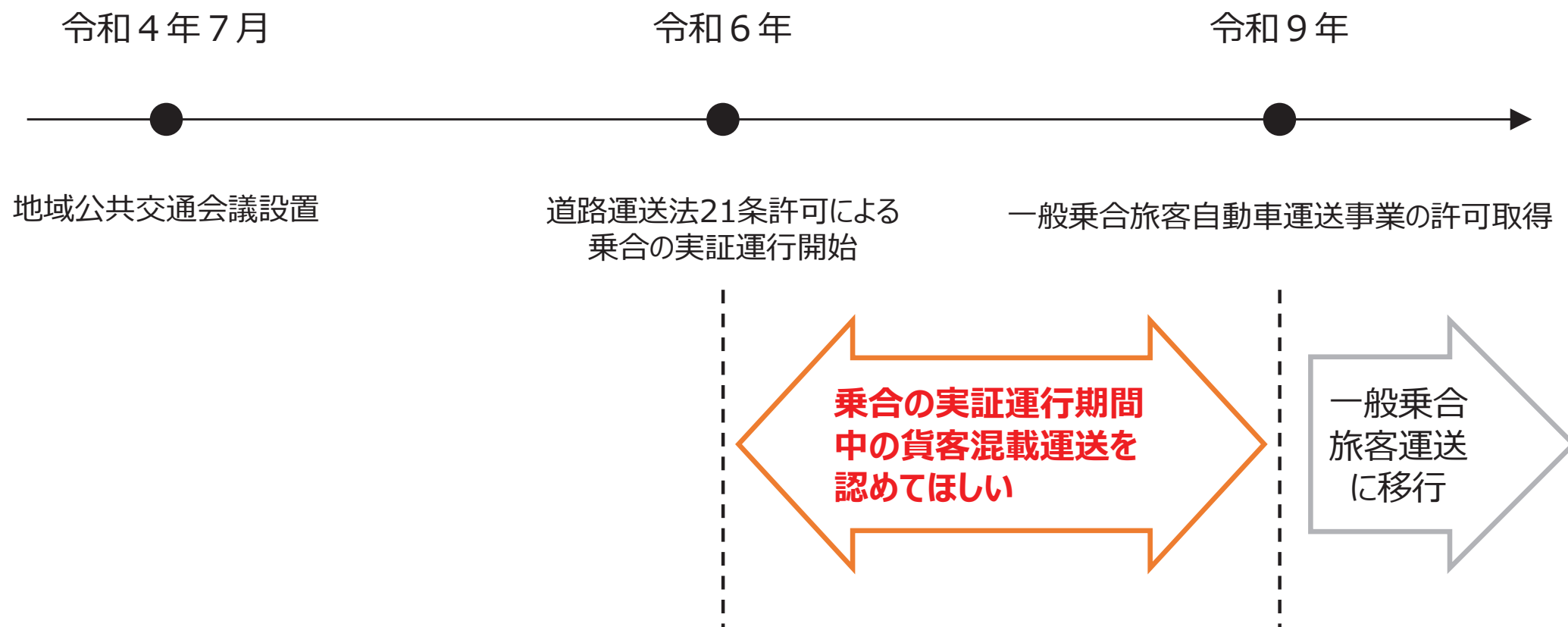
- ・タクシー事業者：幸田タクシー(株)、(株)レミックスの2社
- ・バス事業者：(株)筑豊、(株)レミックスの2社（いずれも一般貸切旅客自動車運送事業者）
- ・トラック事業者：町内事業者は10社程度いるが、いずれもルート運行（部分便等）。  
宅配事業は、町内に営業所のある日本郵便、佐川急便、ヤマト運輸が実施。



# 幸田町の貨客混載運送に関する規制改革の提案

- (株)レミックスが運行する「藤田乗合直行タクシー」は、地域公共交通会議で協議の上、当面の間は、一般乗用旅客運送事業者として21条許可に基づく乗合の実証運行を行う予定。
- このため、乗合の実証運行期間においても、過疎地域以外（幸田町内）で貨客混載運送を実施できるようにしてもらいたい。

<今後のスケジュール（想定）>





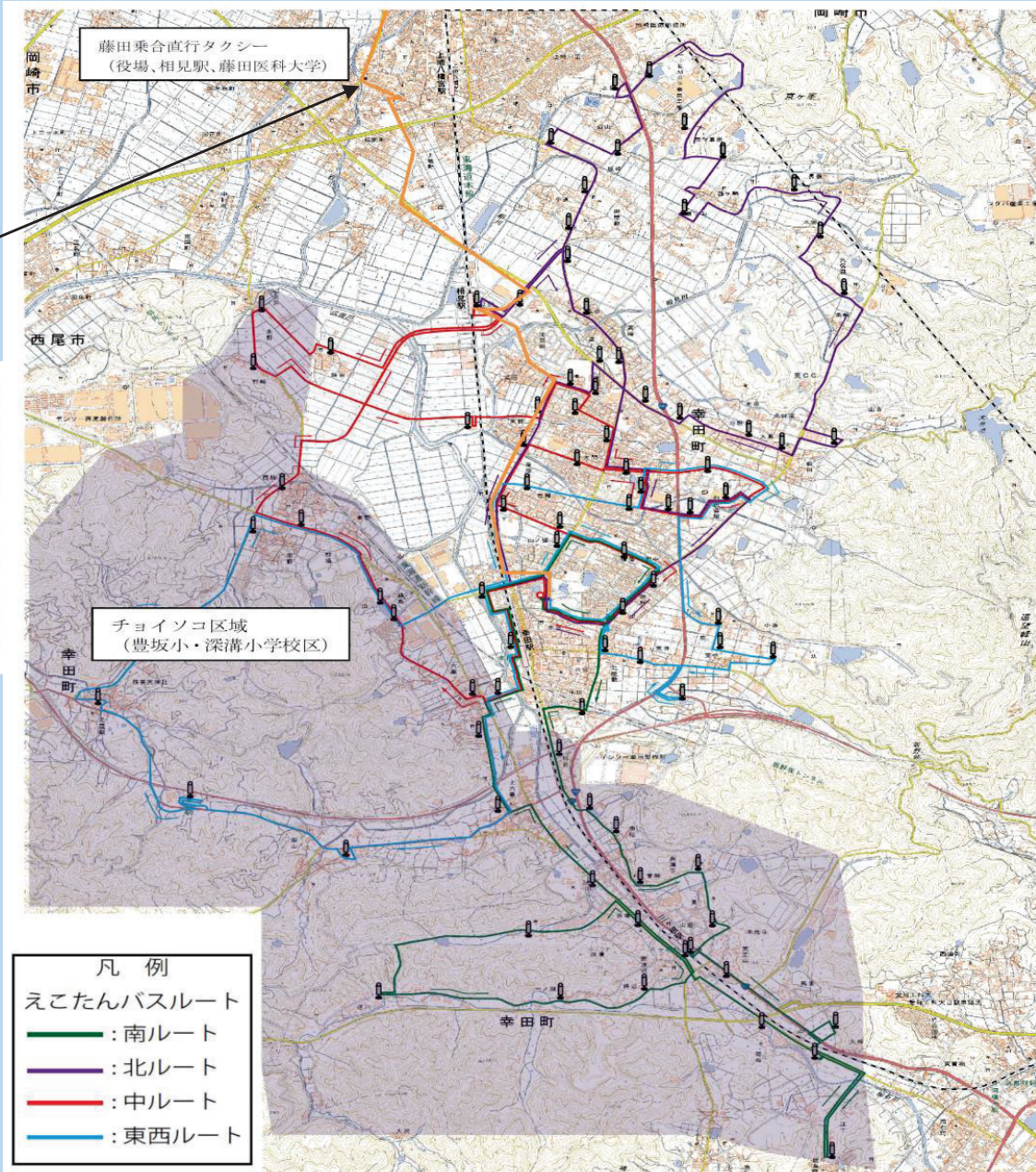
# (参考) 幸田町の交通に関する基本情報



藤田医科大学  
岡崎医療センター



藤田乗合直行タクシー  
(役場、相見駅、藤田医科大学)



チョイソコ区域  
(豊坂小・深溝小学校区)

凡例

- えこたんバスルート
- 南ルート
- 北ルート
- 中ルート
- 東西ルート





# 自動運転バスによる貨客混載に関する規制改革提案

愛知県・常滑市提案

## 背景

- 常滑市は過疎地域ではないものの、コロナ禍による運転手の離職や、高齢化による人手不足は深刻であり、空港島内施設群の回遊、空港島と近隣地域を結ぶ移動手段の不足という地域課題がある。
- 2017年度以降、中部国際空港島・周辺エリアにおいて、自動運転の実証実験を実施し、民間事業者が中心となる、自動運転車両によるバス運行のビジネスモデルの社会実装を推進。
- 一方で、自動運転車両は、車両価格が著しく高額であることから、車両の利用頻度を高める取組みを進め、採算性の高い運行形態を取らなければ、ビジネスとして成立しない。

## 課題

- 採算性の高い運行を実現するためには、乗客数の予測等に基づき、自動運転車両を乗合バス、貸切バス、貨物運送としてシームレスに切り替えて運用し、さらに、乗合バス、貸切バス時において乗客以外の手荷物を貨客混載をすることで、貨物運送収入の確保を図るなど、多様な手法を実施する必要がある。
- しかしながら、**貸切バスにおける貨客混載は、貨物自動車運送事業の許可の取得が必要な上、過疎地域に限定**されているため、中部国際空港島・周辺エリアでは実施できず、民間事業者中心の自動運転車両によるバス運行の収益確保の障害となっている。

## 規制改革提案

- 中部国際空港島・周辺エリアでの自動運転車両によるバス運行において、貨物の重量が350kg未満の場合は、乗合バスと同様に、**貸切バスにおいても、貨物自動車運送事業の許可を取得することなしに貨客混載を可能とする。**

⇒ 採算性の高い運行形態の実現による、**民間事業者中心の自動運転車両によるバス運行の社会実装へ**

# ■ 想定する先端的サービス

## 乗合バス・貸切バス運行時に貨客混載を実施

※ 自動運転ルートは実証実験の実績等を基に想定

運行ルート①  
貨物地区ルート  
〔主に立地する企業の  
従業員を輸送〕  
**乗合バス**・貨物運送



規制改革

運行ルート③  
常滑イオン-空港島ルート  
〔主に空港利用者を輸送〕  
**貸切バス**・貨物運送

運行ルート①～③は、  
少数の車両をシームレスに  
用途変更し運行

運行ルート②  
空港内制限エリア  
〔主にターミナル間の旅客の  
輸送や制限エリアの遊覧〕  
**貸切バス**

<類似サービス>  
手荷物サービスカウンター  
(中部国際空港内)  
手ぶら当日配送サービス

〔凡例〕  
自動運転車 :   
自動運転ルート : 

### 【概要】

空港利用者が手ぶら観光出来るよう、手荷物を自動運転バスで宿泊先ホテル等に運送する。

### 【運送品目】

空港利用者の手荷物  
1度に約10kg程度の手荷物を5～10個程度運送することを想定。

### 【サービス料・事業の持続性】

サービス料は未定だが、乗客運賃など他の収益と合わせ、事業の持続性を確保。

### 【想定エリア】

中部国際空港島・周辺エリア  
※ 今年度、常滑市において地域公共交通活性化再生法に基づく協議会（地域公共交通会議を兼ねる）を設置。

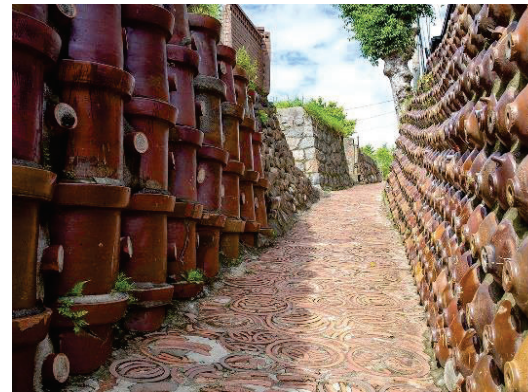
事業収益の増加により自動運転車両のバス運行の事業継続が図られることで、地域全体の運転手不足解消に寄与し、安定した地域公共交通の維持につながることで、空港利用者の手ぶら観光が促進され、地域経済の活性化につながることを想定される。17

# ■ 貨客混載の規制改革が必要な主なケース（想定）

## セントレア到着後、電車等により常滑市内の観光地に行くケース（運行ルート③で貨客混載）

- ・ 常滑イオン⇔空港島ルート of 貸切バスに手荷物だけを載せて、宿泊先のホテル等（例：空港島対岸部）に手荷物を配送。その間に空港利用者は、電車等により、やきもの散歩道等の常滑市内の観光地で手ぶら観光を実施。

< やきもの散歩道 >



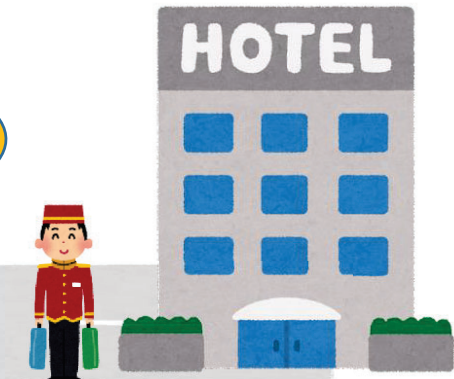
< 澤田酒造株式会社 >



手荷物



乗客以外の手荷物を  
ホテルまで有償で配送



### 事業スキーム（想定）

ホテルがバス運行事業者へ配送委託料としてサービス料を支払う。（旅行者は無料又はホテルにサービス料\*を支払う）

\* 旅行者がホテルに支払うサービス料は、コインロッカー代程度が想定される。（現状は、コインロッカーを利用して常滑市内を観光し、ホテルに向かう旅行者が、コインロッカーの代わりにこのサービスを利用することが想定されるため。）

## 乗合バスと貸切バスの体制比較

	乗合バス	貸切バス
車両	乗合バスと貸切バスは流用可能	
運行管理者の配置	バス保有台数 ～39台まで 1名 40台～79台まで 2名 80台～119台まで 3名 ※『保有台数÷40』の少数点以下を切り捨て、1を加算して得た数。	バス保有台数 ～39台まで 2名 40台～59台まで 3名 60台～79台まで 4名 80台～99台まで 5名 ※100台以上は、『(100－保有台数)÷30』の少数点以下を切り捨て、6を加算して得た数。
損害保険	生命、身体の損害補償： 限度額8,000万円以上 財産の損害補償：限度額200万円以上	生命、身体の損害補償： 限度額 無制限 財産の損害補償：限度額200万円以上

## 関連法規

### 【道路運送法】

**第八十二条** 一般乗合旅客自動車運送事業者は、旅客の運送に付随して、少量の郵便物、新聞紙その他の貨物を運送することができる。

**2** 貨物自動車運送事業法第二十五条第一項の規定は、前項の規定により貨物を運送する一般乗合旅客自動車運送事業者について準用する。



## ■ 物流事業者へのヒアリング結果概要

### 【手ぶら観光サービス実施企業】（ヒアリング実施日：2022年7月20日）

- セントレアで提供している手ぶら当日配送サービスに、セントレア周辺のホテルへの配送は含まれていないため、自動運転バスによる貨客混載が実現しても影響はない。
- 空港島・周辺エリアに限らず、貸切バスによる貨客混載が実現されても、影響はない。貸切バスに委託して、当社の貨物を運んでもらうなど協業できるかもしれない。
- 色々な取組により、中部に来ていただく方が便利になり、観光客が増えればよい。このエリアが観光地になれば貨物の取扱いも多くなり、当社にとっても利益がある。

### 【地元運送事業者団体】（ヒアリング実施日：2022年7月12日）

- 協会の会員は、基本的に宅配をしている事業者が少ないため、貸切バスによる貨客混載の影響はないのではないか。
- 空港島内で宅配をしている事業者は影響があるかもしれない。