

中山間地域をはじめとした島根の生活交通を考える
プロジェクトチーム

最終とりまとめ

令和6年9月

目次

I. はじめに	1
1. プロジェクトチーム設置の趣旨	1
II. 県内の地域生活交通の状況	2
1. 県内の地域生活交通の状況	2
2. バス・タクシーの利用者数の状況	5
3. 行政が実施する運行費支援の状況	6
4. バス・タクシー運転手数・平均年齢等の状況	8
5. 令和6年4月1日からのバス事業者における改善基準告示の改正	12
6. バス・タクシー事業者の給与水準の状況	13
III. 現状を踏まえた課題への対応の考え方	14
IV. 課題の解決に向けた取組の方向性	15
1. 公共交通の担い手確保に向けた取組	15
(1) 事業者には雇用されるプロの運転手の確保	15
(2) 自家用有償旅客運送の運転手の確保	18
2. 路線バスと自家用有償旅客運送との適切な役割分担	20
(1) 市町村における見直し基準の設定	20
(2) 自家用有償旅客運送における主な課題・対応	22
3. 貴重な人材を最大限活用するための取組や事業継続に向けた取組	25
(1) スクールバスの一般混乗	25
(2) 貨客混載	27
(3) 月額定額制の運賃体系	32
(参考) プロジェクトチームの構成員	35
(参考) プロジェクトチームの検討状況	36

I. はじめに

1. プロジェクトチーム設置の趣旨

路線バスをはじめとした地域生活交通は、住み慣れた地域で安心して暮らしていくためには欠かせない重要なインフラである。しかし、近年、路線バスの利用者の減少に加えて、運転手の不足から、やむを得ずバス路線の廃止や減便が生じるなど、地域生活交通を取り巻く環境は大変厳しい状況にある。

交通事業者の運転手は、高齢化が進み、新たな採用が難しいことから、今後も減少が見込まれる状況となっており、地域生活交通の担い手不足が、県全体の課題として顕在化している。

これまで、交通事業者においても、運転手の確保に懸命に取り組んでいるが、この自助努力だけでは限界があることから、交通事業者と行政が連携して取り組んでいくことが必要となっている。

運転手の確保に向けては、給与水準・福利厚生・職場環境の改善が必要であり、その結果として、利用者や行政の負担が増加することについて、どのように考えるかなど、様々な課題に対して、関係者による幅広い意見交換が必要と考え、令和5年10月に、島根県が事務局となり、県内の全市町村、中国運輸局、事業者の代表、交通専門のコンサルタントを構成員とするプロジェクトチームを設置した。

なお、プロジェクトチームにおいては、県内の地域生活交通の現状・課題を整理した上で、運転手の確保のほか、路線バスと自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）の役割分担等について、幅広く意見交換を行い、取組の方向性を整理し、一定のとりまとめを行うこととする。

Ⅱ. 県内の地域生活交通の状況

1. 県内の地域生活交通の状況

県内では、令和6年3月31日時点で、バス事業者が41社、タクシー事業者が89社（事業者の重複有）あり、県内の地域生活交通を支えているが、事業者数は減少傾向にある。

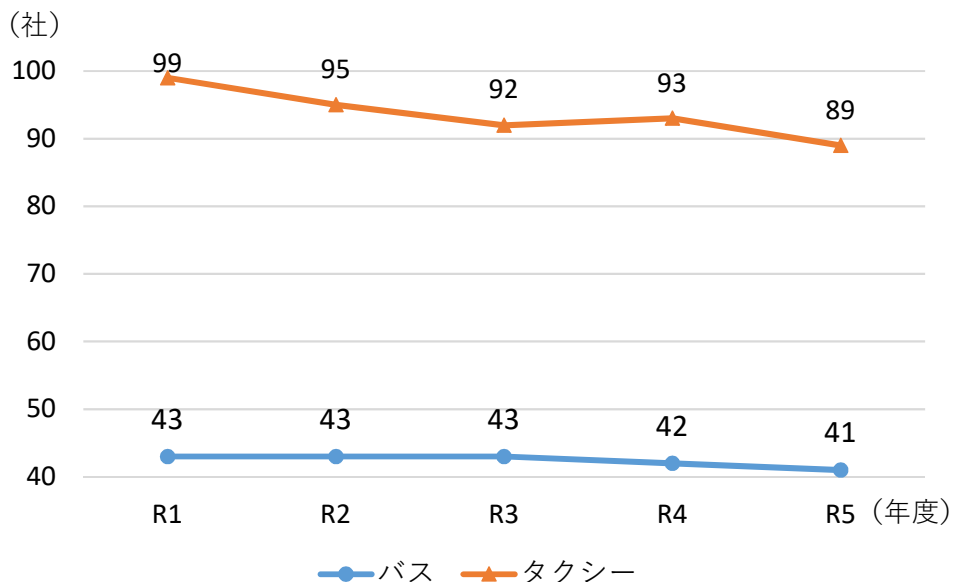
路線バスを運行していた事業者が撤退した地域においては、住民生活に支障が生じないように、市町村が事業者の車両を活用し、運行を委託する乗合バス・乗合タクシーや、市町村が車両を用意し、事業者に運行を委託する自家用有償旅客運送のほか、タクシー利用助成等により、地域生活交通を確保する取組を進めている。

なお、自家用有償旅客運送については、令和6年9月1日時点において、奥出雲町を除く県内18市町村において導入済みであり、奥出雲町においても、導入に向けて検討を進めている状況にある。

こうした状況を踏まえると、路線バスを運行する事業者や市町村が運行するコミュニティバス等の主な運行委託先となるバス・タクシー事業者に事業を継続していただくことが、地域生活交通の維持・確保に大変重要になってくる。

このほか、事業者が存在しない地域においては、NPO法人等が運行主体となるケースが県内に9事例あり、住民等が主体となり、地域の移動手段を確保する動きも出てきている。

[資料1] 県内のバス・タクシー事業者数の推移



※島根県旅客自動車協会への聞き取り

[資料2] 主な路線バス運行事業者の分布 (R6.3.31 現在)

- 事業者が運行する路線バスの他に、県内の市町村では、乗合バス事業者への運行委託や自家用有償旅客運送、タクシー利用助成等により、地域生活交通を確保

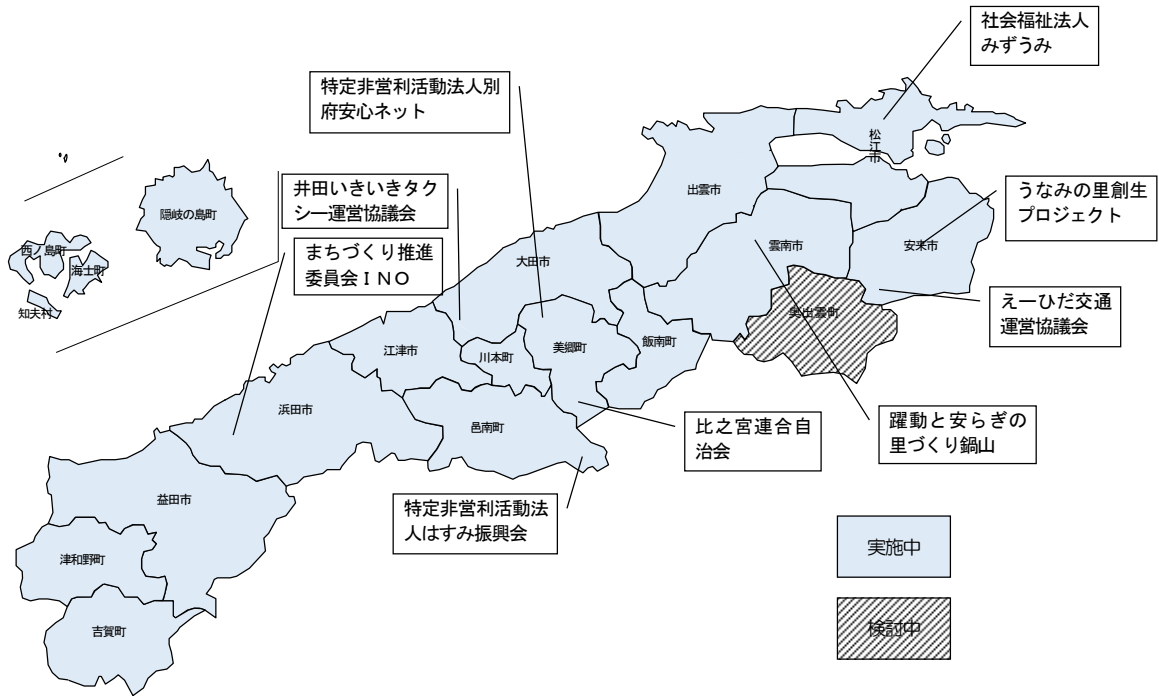


[資料3] 県内の路線バス等の状況

市町村	乗合事業者運行 〔(事業用) 緑ナンバー〕	乗合事業者への委託 (事業者の車両を活用し運行を委託) 〔(事業用) 緑ナンバー〕		自家用有償旅客運送 (市町村が車両を用意し運行を委託) 〔(自家用) 白ナンバー〕		
	主な事業者	実施	主な事例	交通空白	スクール 一般混乗	福祉
松江市	一畑バス、松江市交通局	○	まつえのるーと	○	-	-
浜田市	石見交通	○	市生活路線バス	○	○	-
出雲市	一畑バス	○	佐田地域定額乗合交通	○	○	○
益田市	石見交通	○	乗合タクシー	○	○	○
大田市	石見交通	-	-	○	○	-
安来市	-	-	-	○	○	-
江津市	石見交通	-	-	○	○	-
雲南市	一畑バス(~R6.9)	○	だんだんタクシー	○	○	-
奥出雲町	奥出雲交通	-	-	検討中	-	-
飯南町	備北交通	○	デマンドバス	○	-	-
川本町	石見交通	○	まげなタクシー	○	-	-
美郷町	石見交通、備北交通	○	乗合タクシー	○	○	-
邑南町	備北交通	-	-	○	○	○
津和野町	石見交通、防長交通	○	町営バス	○	○	-
吉賀町	石見交通、六日市交通	-	-	○	○	-
海士町	-	-	-	○	-	-
西ノ島町	-	-	-	○	-	-
知夫村	-	-	-	○	-	-
隠岐の島町	隠岐一畑交通	○	デマンドタクシー	○	○	-

[資料4] 県内の自家用有償旅客運送の実施状況 (R6.9.1 現在)

- ・ 奥出雲町を除く 18 市町村で導入済みで、奥出雲町においても導入を検討中
- ・ 市町村以外に、NPO 法人等が主体となるケースが、県内に 9 事例



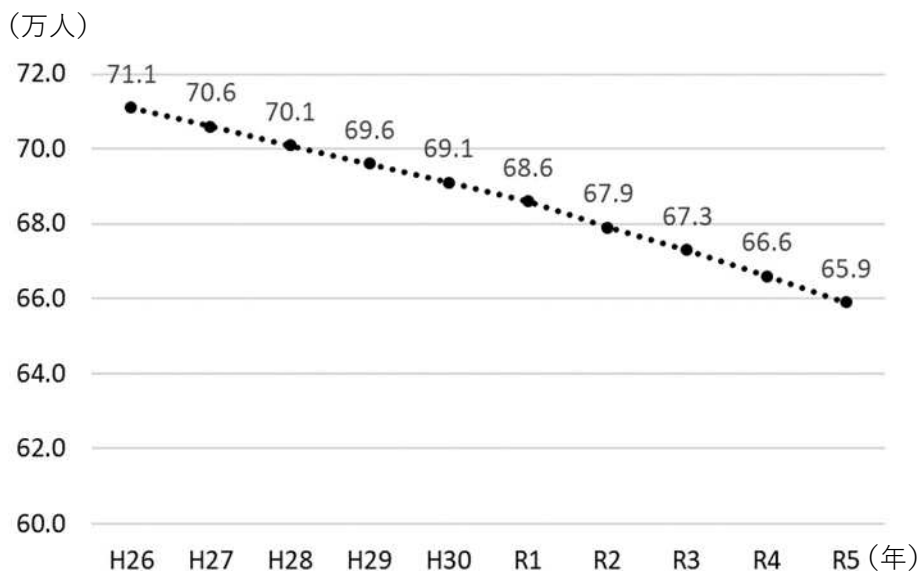
[資料5] 自家用有償旅客運送の概要

項目	自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）		[参考] 自家用車活用事業 （日本版ライドシェア）
	交通空白地有償運送	福祉有償運送	
運営主体	市町村やNPO法人等		タクシー事業者
対象地域	交通空白地 (18市町村+9法人)	地域指定無	タクシーが不足する地域、時期および時間帯ならびにそれぞれの不足車両数を、国土交通省が配車アプリ等のデータに基づき指定
対象者	交通空白地の住民、観光旅客その他の当該地域を来訪する者	単独で公共交通機関を利用できない身体障害者等	一般の利用者
料金	・ タクシー運賃の 8 割程度 ・ 自治体が予算を投入することで、低価格または無料でサービスを提供することが可能		・ 一般タクシーと同額

2. バス・タクシーの利用者数の状況

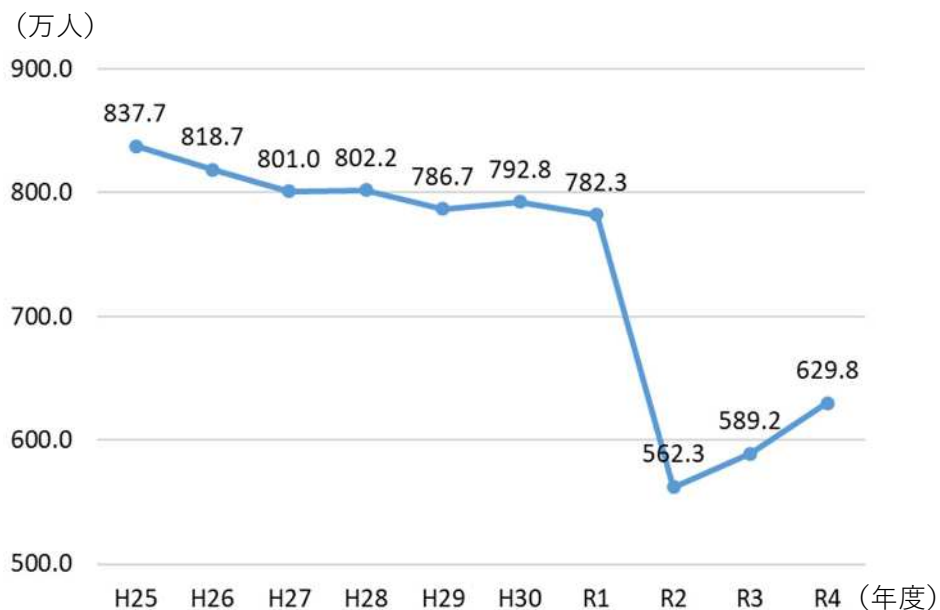
人口減少や自家用車の普及などを背景に、利用者は減少傾向にある。こうした状況に加えて、令和2年度から令和3年度までの2年間は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う行動制限等の影響により、利用者が大幅に減少している。なお、令和4年度以降、行動制限の緩和に伴って、緩やかに回復している。

[資料6] 県の人口の推移



※住民基本台帳より

[資料7] 県内のバスの年間輸送人員の推移



※国土交通省中国運輸局「運輸要覧」より

3. 行政が実施する運行費支援の状況

県内では、地域生活交通の維持・確保の観点から、行政（国・県・市町村）において、交通事業者に対する運行費支援※を実施している。

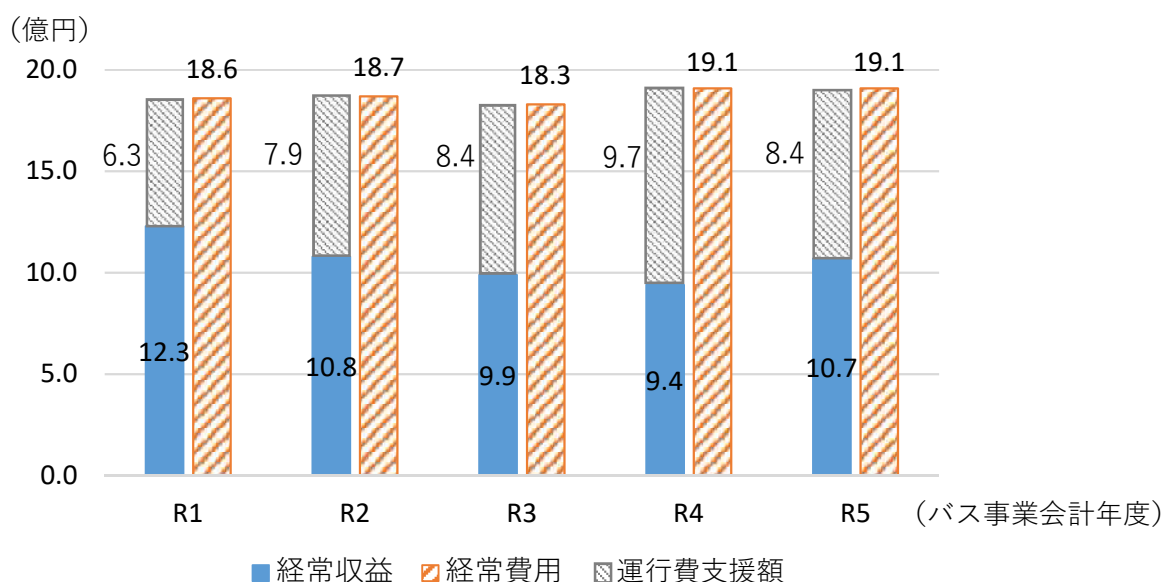
行政による運行費支援額は、利用者の減少に伴う収入減や、燃料費高騰に伴う運行費の増加等により、増加傾向にある。

また、運賃収入は、コロナ禍後、緩やかに回復しているが、コロナ禍前の状況には戻り切っていない。

※ 運行費支援

…路線バスの運行によって得られる収入（運賃、広告収入等の経常収益）と運行に要する経費（人件費、燃料費、車両整備費等の経常費用）との差額を行政が負担し、路線バスの運行を維持するための支援。主に市町村が負担しているほか、国、県においても支援を実施。

[資料 8] 県内の主な事業者における乗合バス事業の「経常収益」、「経常費用」、「運行費支援額」の推移



※島根県交通対策課調べ

[資料9] 国・県・市町村による主な運行費支援の概要

団体	事業名	概要	助成率
国	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金	バス事業者による広域的・基幹的なバス路線の維持に対して支援	1/2
	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金	幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援	1/2
県	地域間幹線系統確保維持費補助金	バス事業者による広域的・基幹的なバス路線の維持に対し、国に協調して支援	1/2
	地域間準幹線系統確保維持費補助金	バス事業者による複数市町村に跨るバス路線の維持に対し、県と市町村で支援	1/2
	生活交通確保対策交付金	市町村や NPO 法人等が行う自家用有償旅客運送等に対し、市町村の財政規模に応じて支援 ・市町村への配分に係る財政力補正あり ・一定要件を満たすタクシー利用助成も対象	1/3 ～ 1/2
市町村	運行費支援の全体額から、国及び県が実施する運行費支援額を差し引いた残額を市町村が支援		

4. バス・タクシー運転手数・平均年齢等の状況

県内のバス運転手数は減少傾向にあり、運転手不足を一因としたバス路線の廃止・減便が生じているなど、大変厳しい状況にある。運転手の内訳をみると、特に、若い世代や女性の運転手数が少なく、給与や勤務時間などが希望と合わないことなどが理由の一つとして考えられる。

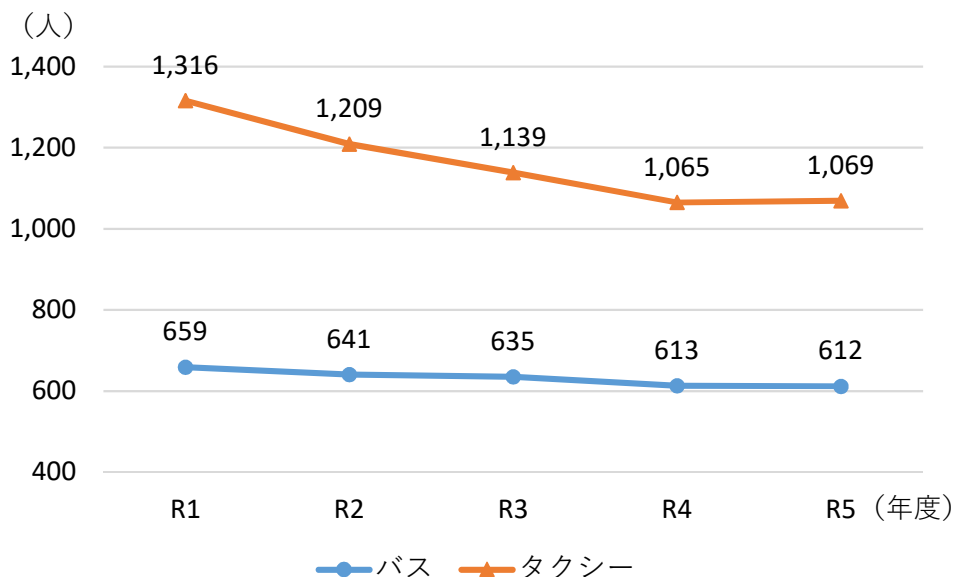
また、バス事業者の撤退などにより、事業者が運行する路線バスがなくなった地域においては、市町村が自家用有償旅客運送等により、地域生活交通を確保しているが、その主な運行委託先となるタクシー事業者においても、運転手数は減少傾向にある。

主な要因の一つとして、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う行動制限等により、利用者の減少や高速バス・貸切バスの運休等を契機として、運転手の離職が発生し、コロナ禍の影響が収まった後も、必要な運転手を採用できていないことがあげられる。

さらに、平均年齢は、バス運転手で55.6歳、タクシー運転手で62.5歳と高齢化しており、将来的に運転手不足の課題は更に深刻化することが想定される。若い世代の入職を促すことで事業の継続性を高める必要がある。

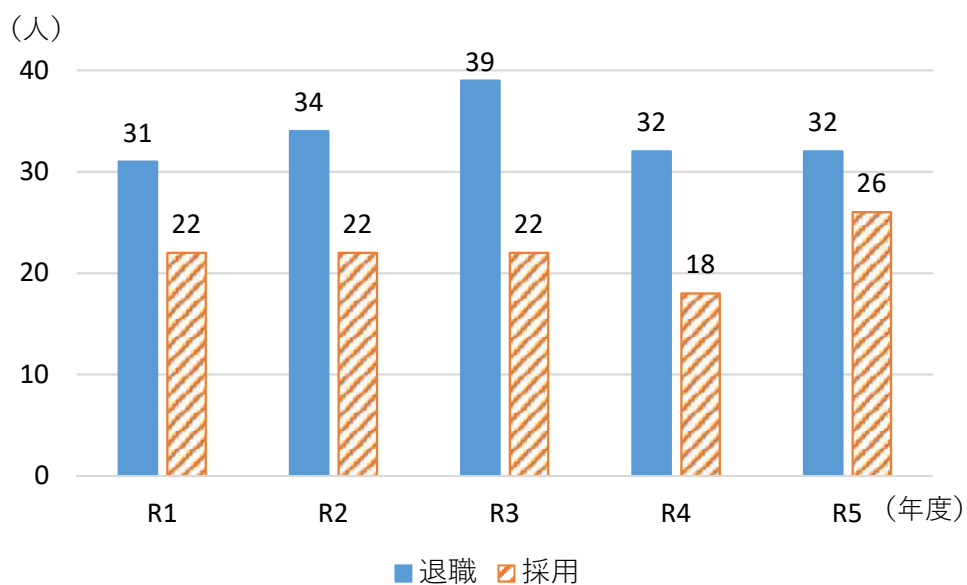
こうした状況を踏まえると、バス・タクシー事業者の運転手確保は両者に共通した喫緊の課題であり、業界と行政が連携・協力した取組を速やかに検討・実施する必要がある。

[資料 10] 県内のバス・タクシー運転手数の推移



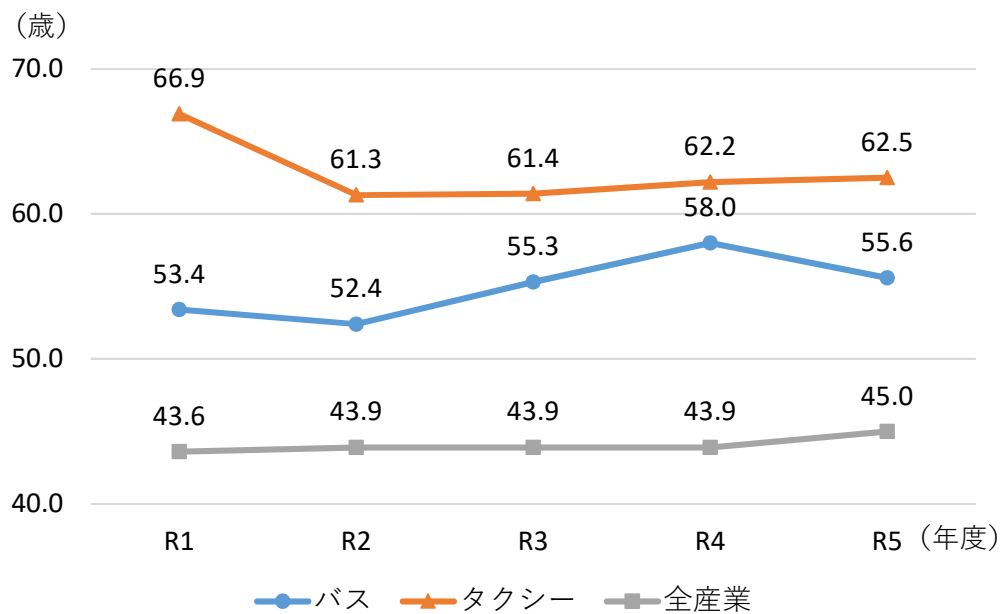
※一般社団法人島根県旅客自動車協会、松江市交通局への聞き取り

[資料 11] 県内の主なバス事業の運転手の退職・採用の状況



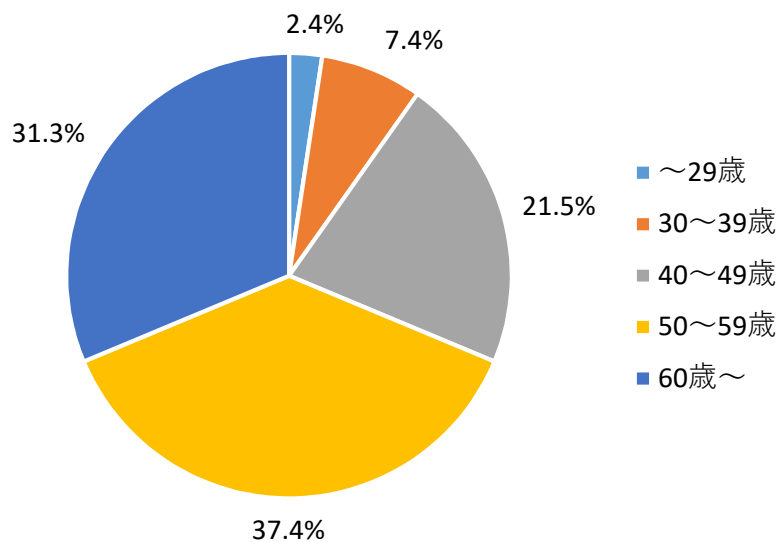
※県内の主なバス事業者への聞き取り

[資料 12] 県内のバス・タクシー運転手の平均年齢の推移



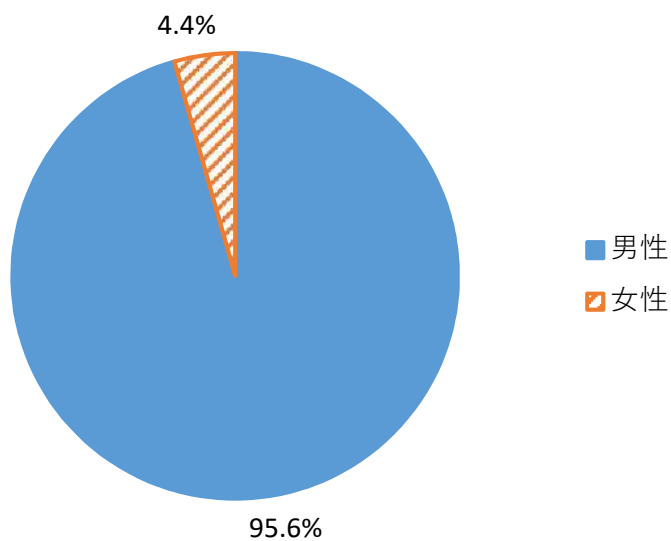
※厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より

[資料 13] 県内の主なバス事業者の運転手の年齢構成比 (R6. 3. 31 現在)



※県内の主なバス事業者への聞き取り

[資料 14] 県内の主なバス事業者の運転手の男女構成比 (R6. 3. 31 現在)



※県内の主なバス事業者への聞き取り

[資料 15] 令和5年度以降の運転手不足を一因とした主な路線バスの廃止・減便等

エリア	時期（予定）	対象路線数	概要
松江	R5.8.14～	4 路線	減便
	R5.10.1～	4 路線	減便
	R6.4.1～	10 路線	12 路線に再編 (便数減)
	R6.10.1～	1 路線	運行区間・ ダイヤ見直し
		5 路線	減便
		1 路線	廃止
松江・安来	R6.10.1～	1 路線	廃止
松江・雲南	R5.8.14～	1 路線	減便
	R6.10.1～	1 路線	廃止
松江・境港・米子	R6.1.6～	1 路線	廃止
出雲	R5.10.1～	2 路線	減便
浜田	R6.4.1～	1 路線	減便
	R6.11.1～	2 路線	減便
浜田・江津	R6.4.1～	1 路線	廃止
	R6.10.1～	1 路線	運行区間・ ダイヤ見直し
江津	R6.10.1～	1 路線	運行区間・ ダイヤ見直し
浜田・益田	R6.11.1～	1 路線	減便
益田	R6.4.1～	5 路線	減便
	R6.9.16～	6 路線	臨時ダイヤ運行（※）
大田・江津	R6.4.1～	1 路線	減便
江津・川本	R6.10.1～	1 路線	減便

（※）平日を土日祝日ダイヤで臨時運行。（運転手が確保されるまでの当面の間の措置）

5. 令和6年4月1日からのバス事業者における改善基準告示の改正

近年の路線バスの廃止・減便の要因の一つに、令和6年4月1日からのバス運転手の拘束時間の短縮や勤務間インターバルの拡充等が規定された改善基準告示の改正（いわゆる2024年問題）がある。

この改正は、運転手の勤務時間の短縮などの働き方の改善につながる一方で、給与の減少や路線バスの運行時間を短くするための廃止・減便などの調整が生じるといった影響も出ている。

事業者においては、こうした法律や制度の改正に対応し、事業の継続性を高めていくことが求められる。

[資料 16] 令和6年4月1日からのバス事業者の改善基準告示改正の主な内容

- ・ 運転手の時間外労働の上限が、原則月 45 時間・年 360 時間、臨時的な事情がある場合でも年 960 時間となったことを踏まえた、改善基準告示の改正

項目	～R6.3.31	R6.4.1～
1年の拘束時間	原則：3,380 時間 最大：3,484 時間	原則：3,300 時間 最大：3,400 時間
1か月の拘束時間	原則：281 時間 最大：309 時間	原則：281 時間 最大：294 時間
1日の休息期間	継続 8 時間を下回らない	継続 11 時間以上確保するよう努めることを基本とし、継続 9 時間を下回らない

※厚生労働省「バス事業者の改善基準告示が改正されます！（リーフレット）」より
<働き方に与える影響（イメージ）>

1日の拘束時間

～R6.3.31 13 時間を基本（上限 16 時間）

R6.4.1～ 13 時間を基本（上限 15 時間、14 時間超は週 3 回までが目安）

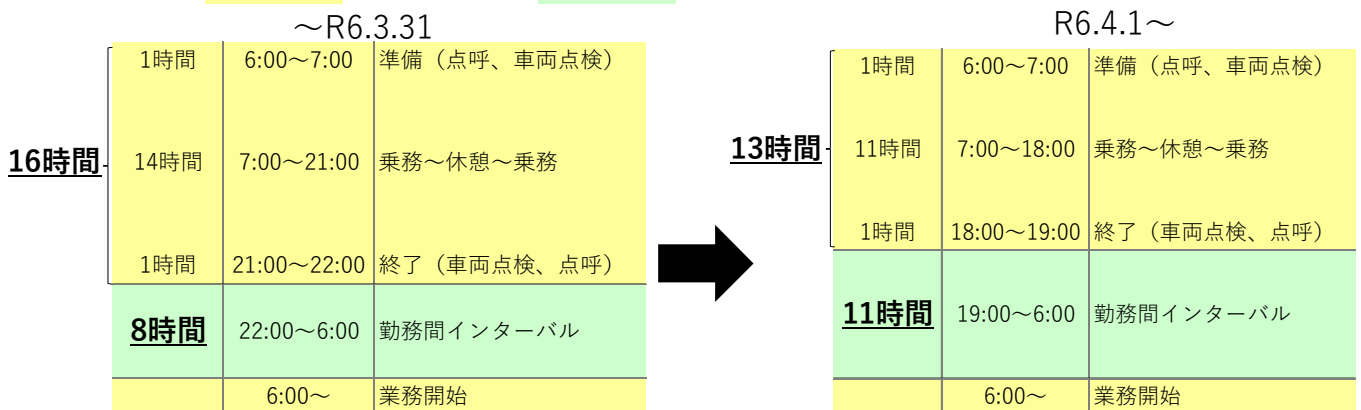
1日の休息期間（勤務間インターバル）

～R6.3.31 継続 8 時間を下回らない

R6.4.1～ 継続 11 時間以上を基本とし、継続 9 時間を下回らない

⇒ 拘束時間が短くなるため、給与の減や路線の廃止・減便等が生じる側面もある。

拘束時間 休息期間（勤務間インターバル）



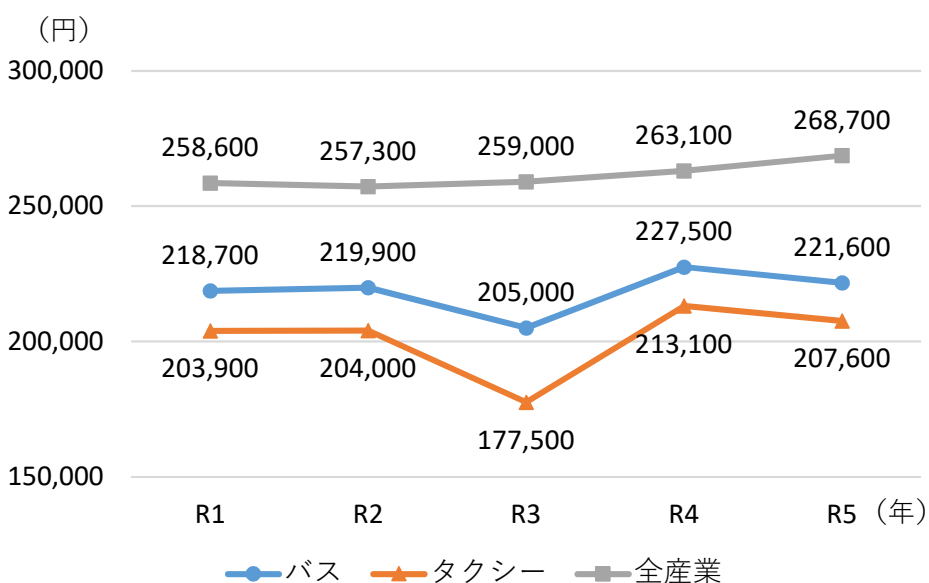
6. バス・タクシー事業者の給与水準の状況

厚生労働省が実施する賃金構造統計基本調査によると、県内のバス・タクシー事業者の給与水準は、全産業平均に比べても低い状況となっている。

県内においては、利用者の減少などにより、事業者の努力で採算を確保することが難しくなる中、バス路線の維持・確保のため、行政から事業者に対して運行費支援を行ってきた。事業者においては、コスト削減をすることにより、行政負担の抑制に寄与してきたところであり、こうした背景が給与水準を上げにくい要因の一つと考えられる。

一方で、求職者にとっては、給与水準は職業選択の重要な要素であることから、運転手確保の取組を検討する際には、休日や早朝・深夜にも定常的に勤務があり、決まった休みが取りにくいなどの働き方を踏まえた、給与水準の改善の必要性について、業界や行政などの関係者で議論を行うことが重要となる。

[資料 17] 県内のバス・タクシー事業者の1か月平均賃金の推移



※厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より

※平均賃金は、所定内給与額（現金給与額から超過労働給与額（時間外勤務手当・休日勤務手当等）を除いた額）

Ⅲ. 現状を踏まえた課題への対応の考え方

県内の路線バスについては、利用者の減少に伴い大半の路線が赤字となっており、国の制度に基づき、国、県、市町村で運行費支援を行っている。

こうした状況の中で、事業者が運行するバス路線の縮小という動きなどから、従来のバス路線を補完する形で、市町村やNPO法人などが運行主体となった自家用有償旅客運送が県全域に広がりつつある。

一方で、自家用有償旅客運送は、事業者が運行する路線バスに比べて、運行に係る経費が多くなり、市町村の財政負担が増加するケースもあるといった課題がある。

また、事業者が努力しているにもかかわらず、人材確保が難しいなどの理由によるバス路線の廃止・減便が相次いでいるほか、代替交通を担うタクシー事業者も運転手不足が生じているなど、交通を支える担い手の不足が県全体の課題として顕在化している。

さらに、路線バス以外のスクールバスなどでも、人手不足が進んでいる状況にあるほか、乗客の少ない時間帯における路線バスや乗合タクシーの有効活用なども課題となっている。

これらの課題への対応として、大きく3つ項目に分けて整理した。

1. 公共交通の担い手確保に向けた取組
2. 路線バスと自家用有償旅客運送との適切な役割分担
3. 貴重な人材を最大限活用するための取組や事業継続に向けた取組

なお、本とりまとめにおいては、喫緊の課題として、公共交通の担い手確保に向けた取組のうち、「事業者には雇用されるプロの運転手の確保」について、重点的に整理し、具体的な取組の検討・実施にあたっての方向性を示すこととする。その他の課題については、現状・課題を整理し、今後の取組の検討・実施に向けた方向性を整理することとする。

また、この内容を踏まえて、関係者間の共通認識のもと、今後の具体的な取組の検討・実施につなげるものとする。

[資料 18] 事業者が運行する路線バスのキロ当たり単価（山陰ブロック単価）と市町村が実施する自家用有償旅客運送のキロ当たり単価の比較

区分	運行形態	R 5 単価
事業者の路線バス	路線定期	270.1 円/km
自家用有償旅客運送	路線定期	220.9 円/km
	路線不定期	1,671.2 円/km
	区域運行	381.9 円/km

※島根県交通対策課調べ

IV. 課題の解決に向けた取組の方向性

1. 公共交通の担い手確保に向けた取組

(1) 事業者には雇用されるプロの運転手の確保

【現状・課題】

令和5年度以降、運転手不足を一因とした路線バスの廃止・減便が相次いでおり、人口が少ない中山間地域だけでなく、県全体で顕在化している。

事業者においても、既に二種免許取得費用の負担や求人サイトへの登録などの運転手確保に向けた取組を進めているが、十分な採用に至っていない状況にある。

[資料 19] 事業者における主な運転手確保の取組（事業者への聞き取り）

- ・ 二種免許取得費用を負担
 - ・ 就職支度金の支給
 - ・ 新規入職者を紹介した従業員への紹介料支給
 - ・ 自社ホームページや求人サイトへの求人掲載
 - ・ 自社バスへの求人広告掲載
 - ・ 移住・就職イベントやハローワークの説明会への出展
 - ・ 職業・ドライバー募集のPR動画作成
 - ・ パートタイム職員の募集
 - ・ 女性専用トイレ・休憩室等の整備
- など

※一畑バス、石見交通、松江市交通局、奥出雲交通、六日市交通、松江一畑交通、出雲一畑交通、第一交通、出雲観光タクシー、益田タクシー、生馬タクシー、いやタクシー、みなとタクシーに聞き取り

[資料 20] 事業者における主な運転手確保に係る課題（事業者への聞き取り）

- ・ 生活スタイルに合わせた働き方ができるなどのメリットの発信不足
 - ・ 給与が低い、拘束時間が長いなどのマイナスイメージが根強い
 - ・ 給与の改善は、経営上で重要な事項であり十分な検討が必要（運転手だけでなく、他職種の従業員にも影響を与える、効果検証が難しい等）
 - ・ 採用活動のノウハウなどが不十分
 - ・ 採用活動を担うマンパワーの不足
 - ・ 高校卒業生は進学志向が強くなっており、採用に苦慮
 - ・ 20～30歳代や女性の運転手が少ない
- など

※一畑バス、石見交通、松江市交通局、奥出雲交通、六日市交通、松江一畑交通、出雲一畑交通、第一交通、出雲観光タクシー、益田タクシー、生馬タクシー、いやタクシー、みなとタクシーに聞き取り

また、求職者にとっては、給与水準などの処遇面の充実が、職業選択の重要な要素となっている。一般的に、交通分野の働き方として、休日や早朝・深夜にも定常的に勤務があり、決まった休みが取りにくい側面があることから、運転手確保に向けては、そうした働き方も踏まえて、一定の処遇改善が必要と考えられる。

しかしながら、県内の路線バス等の利用者は学生や高齢者等の交通弱者が多く、利用者離れも懸念されることから、処遇改善の原資を運賃改定等の事業者の努力だけで実施することは困難である。したがって、行政としても一定の支援が必要と考える。

なお、地域生活交通の維持・確保のための行政負担が増加している中、事業者においてもコスト削減に努めており、行政として、事業者の積極的な処遇改善の取組を支えていくことを明確にすることが重要である。

【方向性】

事業者の積極的な取組を大前提として、業界（事業者）・行政が連携・協力して、運転手確保の取組を進める。

なお、地域生活交通の維持・確保の観点から、事業者による積極的な処遇改善や人材育成などの取組により、運行費が増加する場合においても、これまでの運行費支援を基本として、行政が支える。

具体的な取組の検討・実施にあたっては、

- ・ 日ごろから、業界（事業者）・行政などの関係者が意見交換できる関係性を築き、現状・課題を共有しながら対応にあたること
- ・ 地域生活交通は住民も含めて、地域全体で支えていく意識を持つことが重要であることから、運転手確保の状況などを積極的に情報発信し、住民など関係者の理解を得ながら進めること
- ・ 国においても、事業者の採用活動に要する経費・二種免許取得費等に対する支援及び退職自衛官の運輸業界への再就職についての業界団体との申合せなど、運転手確保に向けた取組が進められていること

などに留意した上で、以下の考え方を基本として取り組む。

① 労働環境の改善

i. 給与水準の改善

給与水準の改善については、事業者にとって、運転手だけでなく他職種の従業員にも影響を与えるなど、経営上で重要な事項となることから、慎重な検討が必要となる。一方で、運転手不足の状況を踏まえると、運転手確保に向けた一定の給与水準の改善は必要であると考えられることから、事業者においても、より前向きに取り組める環境を整えることが必要である。

ii. 勤務条件の改善

交通業界においては、需要が朝・夕に集中しており拘束時間が長い、休日・深夜の勤務を要するなどの課題がある。求職者の間口を広げるためにも、勤務シフトの多様化などに取り組む必要がある。

iii. 職場環境の改善

運転手が利用する施設・設備の整備・更新や、運転手の働き方改革を促すデジタル技術の導入などにより、だれもが働きやすく魅力的な職場環境への改善を図る必要がある。

iv. 福利厚生の改善

交通業界の運転手の属性の特徴として、年齢層が高い、男性が多い、中途採用者が多いなどがあげられる。今後、若い世代や女性などの新たな層の入職促進・離職防止のためには、手当や休暇制度の充実など、福利厚生の改善を図る必要がある。

② 採用活動

i. 業界の魅力発信

事業者では、自社のPR動画の作成・発信などに取り組んでいるが、依然として、業界に対するマイナスイメージが根強い状況にある。例えば、自分のライフスタイルに合った働き方ができるなどの業界の魅力を、個社レベルだけでなく、業界全体として発信することで、魅力を高める必要がある。

ii. 事業者のノウハウの習得・実践

現状、多くの事業者の採用活動は、ハローワークによる求人や従業員からの紹介などが中心となっている。他業界では、オンラインの活用や、インターンシップの実施などの求職者とのマッチング率を上げる取組を実施するなど、採用活動に力をいれており、交通業界においても、最新の採用活動のノウハウ等を習得・実践する必要がある。

③ 採用後の人材育成

これまで事業者において実施している、採用後の二種免許取得や接遇研修などの社内教育といった人材育成に、より一層取り組むことで、人材の獲得・定着につなげる必要がある。

(2) 自家用有償旅客運送の運転手の確保

【現状・課題】

自家用有償旅客運送を実施するためには、主な運行委託先となるバス・タクシー事業者に雇用されるプロの運転手確保に十分に取り組むことで、地域の事業者に事業を継続していただくことが重要となる。

一方で、バス・タクシー事業者に雇用されるプロの運転手が少ない、もしくは、バス・タクシー事業者がいない地域等においては、二種免許を有しない運転手の活用が可能となる自家用有償旅客運送により、地域生活交通を確保している地域もある。

したがって、自家用有償旅客運送の運転手の確保に向けた検討についても、同時に進める必要があることから、課題等を市町村に聞き取りを行い、整理する。

[資料 21] 市町村が抱える自家用有償旅客運送の運転手確保に係る主な課題・対応

課題	対応
委託先の不足 ・ 地域の事業者の減少	(今後対応として検討) ・ 新たに委託先を探すための調査
運転手の不足 ・ 給与水準の改善 ・ 2024 年問題への対応 ・ 地元要望や小中学校の統廃合等による路線数の増加 ・ 大型免許保有などの条件 ・ 市町村外から確保した場合の住居確保	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運転手の処遇改善を踏まえた委託料の見直し ・ ダイヤ見直しなどによる拘束時間の短縮 ・ 採用活動に要する経費への支援 ・ 免許取得費用に対する支援 ・ 体験会や就職説明会などの開催 ・ 業界の魅力発信 ・ 管内事業者に就職して二種免許を取得した際に、5年間で100万円分の地域ポイントを支給 <p>(今後対応として検討)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 人件費に対する補助 ・ 必要な路線の精査 ・ 効率的・効果的な交通体系への転換 ・ 車両の小型化 ・ 行政による直営化 ・ 住居確保支援 ・ 特定技能制度の活用 ・ 自動運転の導入
運転手の高齢化・世代交代	・ 運転手確保を通じた世代交代
職場環境の改善	(今後対応として検討) ・ 女性用トイレ等の整備
大臣認定講習※等の受講機会の不足	・ 旅費・受講料への支援

[資料 22] NPO 法人等が抱える自家用有償旅客運送の運転手確保の主な課題・対応

課題	対応
運転手の不足	<ul style="list-style-type: none"> ・ 募集チラシの配布 ・ 地域住民への声掛け ・ 大臣認定講習の受講料・旅費の支給 ・ 地域おこし協力隊等の活用 <p>(今後対応として検討)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 官民連携によるドライバー養成講座の定期的な開催 ・ 報酬の増加 ・ 人材確保に向けた行政による財政的な支援
運転手の高齢化・世代交代	<p>(今後対応として検討)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 若い世代に向けた事業の周知

※大臣認定講習

…自家用有償旅客運送の運転手は、二種免許を有する者、もしくは、一種免許を有する者で国土交通大臣が認定する講習を修了している者であることが必要。県内では3団体において受講が可能。

【方向性】

自家用有償旅客運送は、県内の地域生活交通を支える重要な役割を担っていることから、引き続き、運転手確保に向けて取り組む必要がある。なお、今後の取組の検討・実施にあたっては、以下の点に留意する必要がある。

- ・ 中山間地域等の人口が少ない地域において実施されているケースが多く、委託先となる事業者や団体を確保することが難しいため、新たな委託先となる事業者等を見つけるなど、引き続き、事業者等の確保に向けた取組が必要。
- ・ 多くの団体で、運転手不足や高齢化に伴う世代交代について、課題を抱えており、対策を講じるための行政負担の増加が見込まれる。一方で、運転手や利用者の状況を確認し、必要に応じて、ダイヤの見直しや新たな交通体系への転換を検討することも必要。
- ・ 大臣認定講習については、県内で実施している団体が、現時点で3団体のみであり、この状況を踏まえると、受講できる機会を増やすことも検討が必要。

2. 路線バスと自家用有償旅客運送との適切な役割分担

【現状・課題】

これまでも県内の中山間地域を中心として、バス事業者の撤退などにより、事業者のいない地域などにおいて、路線バスを補完する形で、自家用有償旅客運送で住民の移動手段を確保してきた。こうした地域に加えて、都市部においても、運転手不足を一因とした路線の廃止・減便が相次ぐ状況であり、自家用有償旅客運送の重要性が一層増している。

事業者が運行する路線バスの維持のため、業界（事業者）や行政においては、積極的に運転手の確保に向けた取組を進めることが重要であるが、短期間で効果が出るものではなく、中長期的に取り組むことが必要となる。

このことを踏まえると、事業者により運行される路線と自家用有償旅客運送により確保する路線との役割分担について、あらかじめ検討しておくことが重要であり、場合によっては、見直しに向けた検討を進める必要がある。

なお、どの地域にどの手法で住民の移動手段を確保するかについては、住民の移動ニーズや地域の事業者の状況をより詳しく把握している市町村が主体となって取り組むことが前提となる。一方で、検討にあたっては、市町村だけでなく、住民や事業者、国、県などの関係者で十分に意見交換等を行いながら進めていくことが重要となる。

(1) 市町村における見直し基準の設定

路線の見直しにあたっては、着手できる環境を整えることが重要であり、1便あたりの利用者数などの一定の見直し基準を設けている市町村もあることから、見直しにあたっての課題等を市町村に聞き取りを行い、見直しの検討・実施にあたって留意すべき点を整理する。

【現状】見直し基準を設定している市町村

- ・ 民間事業者が運行する路線バス等に係る基準：4市町村
 - ・ 市町村が運行する路線バス等に係る基準：5市町村
- ※ 見直し基準を設定していない市町村は、必要に応じて随時見直し

【課題】

① 見直し実施時の課題

- ・ 路線等を増便すれば利用者の利便性向上に繋がるが、慢性的な運転手不足もあり全ての要望を聞き入れることが困難。
- ・ 利用している住民に対して、見直し後の利用方法等の周知に時間を要する。
- ・ 他路線との接続を考慮すると便数を減らせないなどの問題。

② 見直し基準に到達したが、見直さなかった理由

- ・ 運転手不足により、新たなダイヤを設けることが困難であったため。
- ・ 見直しを行ったとしても、運行費用の削減効果がほとんどなかったため。
- ・ 通学利用などの利用実態があるため。
- ・ 他路線の接続便の確保が必要なため。

③ 今後支障となり得る事柄

- ・ 他の運行形態への転換を図る場合に、それを担う事業者がない。
- ・ 地元住民の合意形成をどのように図っていくか、利用者からの反発も想定。
- ・ 行政側のノウハウ、マンパワー、予算が不足。

【方向性】

運転手が不足している現状や行政の予算も限られていることを踏まえると、今後の地域生活交通の維持・確保のためには、地域の実情に応じた効率的・効果的な移動手段とする必要がある。なお、今後の取組の検討・実施にあたっては、以下の点に留意する必要がある。

- ・ 日ごろから事業者と行政が十分に議論できる関係性を築くことが重要。
- ・ 地域の実情に応じた見直し基準を設けることで、見直しの理由を明確にし、住民との円滑な合意形成を図ることが必要。
- ・ 見直し後の利用方法等を含め、見直しの状況を住民に対して、丁寧に周知することが必要。

(2) 自家用有償旅客運送における主な課題・対応

自家用有償旅客運送の実施にあたっては、前述の運転手確保のほかにも、利用者の減少など様々な課題がある。既存路線の見直しや新規の自家用有償旅客運送の導入の際の課題等を、市町村やNPO法人等に聞き取りを行い、検討・実施にあたって留意すべき点を整理する。

【課題】

[資料 23] 市町村が抱える自家用有償旅客運送に係る主な課題・対応

課題	対応
利用者の減少	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用方法の周知等のわかりやすい情報発信 ・ 利便性の向上（キャッシュレス決済の導入、AI デマンド交通の導入など） <p>(今後対応として検討)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運賃の低廉化 ・ 利便性向上（GTFS※データの整備と活用など）
委託先の不足 ・ 地域の事業者の減少	<p>(今後対応として検討)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ NPO 等を含めた新たに委託先を探すための調査 ・ 事業者の請負事業の増
委託料の増（財源不足） ・ 燃料費高騰等 ・ 費用対効果のバランス	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線全体の見直し ・ 効率的な運行形態への転換 ・ 財政的な支援
既存事業者との役割分担を踏まえたサービス内容の検討・制度設計	<ul style="list-style-type: none"> ・ 検討段階から住民、事業者やコンサルタント等の関係者と協力 ・ 自家用有償旅客運送と既存バス・タクシー事業者との役割分担の明確化 ・ 利用者のニーズ調査
交通空白地への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・ AI デマンド交通等の導入 ・ 自家用有償旅客運送だけでなく、タクシー利用助成も含めた解消
行政のノウハウ・マンパワー不足 ・ 事故・保険対応に労力 など	<ul style="list-style-type: none"> ・ 知識習得のための研修参加
修繕事業者の人材不足に伴う稼働車両の減	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車両更新スパンを伸ばし、予備車両を増やす

※GTFS (General Transit Feed Specification)

…公共交通機関の時刻表とその地理的情報に使用される共通形式を定義したもの。中小バス事業者等と経路検索事業者等との情報の受渡し効率が効率化されることで、経路検索におけるバス情報の充実が期待される。(国土交通省資料より)

[資料 24] NPO 法人等が抱える自家用有償旅客運送に係る主な課題・対応

課題	対応
利用者数の伸び悩み・減少 モチベーションの低下	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者に向けた積極的な情報発信 ・地域会員への声掛け (今後対応として検討) <ul style="list-style-type: none"> ・予約方法の利便性向上 ・利用者ニーズを踏まえた見直し
介助が必要な利用者の増加	—
地域・交通事業者の理解促進 既存事業者との利害調整	<ul style="list-style-type: none"> ・関係者との定期的な意見交換
持続可能な収支・財源の不足	<ul style="list-style-type: none"> ・行政による運行費支援 ・他事業による収入確保 (今後対応として検討) <ul style="list-style-type: none"> ・新たな財源の確保
車両や運行(配車)管理等の事務 局体制の不足	<ul style="list-style-type: none"> ・事務職員の配置 ・市町村による一部事務の代行
運転手への報酬が少ない	<ul style="list-style-type: none"> ・行政による運行費支援
地域外への移動ができない 地域内に目的地がない	(今後対応として検討) <ul style="list-style-type: none"> ・輸送範囲(地域・時間)の拡大

[資料 25] 県による市町村の新たな運行形態への転換を促す支援

事業名	概要	助成率
地域生活交通再構築実証事業補助金	「小さな拠点づくり」に向けて、輸送需要に応じた最適な交通手段の組み合わせによる地域生活交通の再構築を図るため、実証事業等に取り組む市町村を支援	2/3

【方向性】

県内の地域生活交通を維持・確保するためには、自家用有償旅客運送は大変重要であり、引き続き、既存の交通事業者と共存する形で、地域の移動手段を確保する必要がある。なお、今後の取組の検討・実施にあたっては、以下の点に留意する必要がある。

- ・ 自家用有償旅客運送については、運行形態の自由度が高いため、既存の路線バスや乗用タクシーなどの事業者と競合しないようなサービス水準・内容となるよう、事業者と十分に議論することが必要。
- ・ コスト面においては、事業者が運行する路線バスに比べて、自家用有償旅客運送の方がコストが高くなる場合があるため、サービス水準・内容とコストのバランスを十分に考えることが必要。
- ・ 利用方法の周知が十分できていないために、利用が伸び悩む・減少するケースもあることから、見直し後の利用方法も含めて、見直しの状況を住民に対して、丁寧に周知することが必要。
- ・ こうした調整・議論を速やかに進めるためにも、日ごろから、事業者や利用者と行政が十分に議論できる関係性を築くことが重要。
- ・ 国において、NPO 法人の他、J A、商工会等の地域に根差した団体が運行主体となることができると明確化されたところであり、事業者が少ない地域においては、そうした団体と意見交換を行うなどのアプローチも必要となってくると考えられる。
- ・ NPO 法人等による自家用有償旅客運送については、事務局体制が不十分であることを課題としている団体もあり、持続可能な運営体制を構築することが必要。
- ・ 上記の他、交通空白地の解消に向けて、国においても自家用有償旅客運送の制度改正のほか、日本版ライドシェア（自家用車活用事業）や自動運転の導入などが検討・実施されており、こうした情報を県・市町村においても、積極的に収集していくことが必要。

3. 貴重な人材を最大限活用するための取組や事業継続に向けた取組

【現状・課題】

交通分野に限らず、各分野で人手不足が進む中、限られた運転手で、複数分野の移動を担うことができれば効率的である。県内においては、市町村で運行するスクールバスと生活路線バス等の受託事業者が重複することなどから、スクールバスに一般の利用者が乗車する一般混乗を実施することで効率化を図っている市町村が、12市町村ある。

また、事業者が運転手確保のために処遇改善を進めるには、その原資を十分に確保する必要がある。運行費支援により行政が支えていくことに加えて、事業者においても民間企業であることから、自社サービスを追求して、利益を確保することが求められる。したがって、貨客混載や月額定額制の運賃体系の導入など、他地域の事例などを参考としながら、収入の安定化や増加に努める必要がある。

(1) スクールバスの一般混乗

限られた人材の有効活用という観点においては、効果的な取組である一方で、実施にあたっては、運行ダイヤと利用のニーズが合わないなどの課題を抱えている市町村があることから、市町村に課題等を聞き取り、検討・実施にあたって留意すべき点を整理する。

[資料 26] 県内におけるスクールバスの一般混乗の主なメリット（聞き取り）

- 効率的な路線配置
 - ・ 同じ行先に複数のバスが運行することがなくなる。(生活路線バスの代わりとなる)
 - ・ 乗り継ぎを配慮したダイヤに工夫。
 - ・ 学校から遠方に住む児童生徒だけでなく、近距離の児童生徒も利用可能。
 - ・ 児童生徒を下した後の折り返し（回送）便に、一般利用者が利用可能。
- 管理車両台数の最適化
 - ・ 生活路線バスとスクールバスの一括発注により、管理車両台数の最適化が図られる。
- 上記に伴う運行費の縮減
- 地域住民が混乗することによる、一定の児童生徒の見守り効果

【課題】

① スクールバスの一般混乗を実施している市町村における課題

- ・ 運行時間を登下校に合わせることになるため、一般利用者のニーズに合わない部分もある。(日中の運行がない・少ない、他路線との接続に問題。)
- ・ 学校行事などにより、下校時間の前後や臨時下校が必要なこともあり、定時運行に支障が出る場合がある。
- ・ ダイヤや路線変更には、住民説明や国への届出等が必要であり、学校の都合に合わせた臨機応変な運用ができない。
- ・ 学校側の要望と一般利用者側の要望の調整に時間を要する。
- ・ 一般利用者との区分のため、児童生徒に定期券を発行する必要がある。
- ・ 学校関係者以外も乗車することに、安全面で懸念を感じるとする保護者の声がある。

② スクールバスの一般混乗を検討したが、実施できなかった理由

- ・ 学校数が多く、生活路線バス、スクールバスそれぞれで運行管理を行う方が効率的であるため。
- ・ 運行時間が登下校時間であることや、学校側の都合でスクールバスの運行時間が変更することが多々あるなど、一般利用者のニーズに合わなかったため。

【方向性】

スクールバスの一般混乗は、運行区間が重複する部分を集約することで、効率的に運転手や車両を活用することができる点で効果的である。一方で、学校側と一般利用者側のニーズには違いがある部分があるため、検討・実施にあたっては、以下の点に留意する必要がある。

- ・ 地域公共交通計画策定時のアンケート調査結果など、地域における各分野の移動ニーズを適切に把握することが必要。
- ・ スクールバスは学校の都合を優先させる形となるため、他路線の乗り継ぎも含めて、一般利用者のニーズが満たされるか十分に把握することが必要。
- ・ 自家用有償旅客運送により運行されるため、事務手続きの面から、学校側のニーズに応じた臨機応変な運用が行いにくいことを考慮することが必要。

(2) 貨客混載

県内では、新たな収益の確保の観点から、タクシー事業者が荷物の配達やコロナ禍での飲食物のデリバリーなどを実施している事例が2件あるが、現在は、ニーズがなく稼働していない状況にある。

先進的な取組として、鳥取県大山町では、令和2年度に佐川急便株式会社と契約し、町が運行する自家用有償旅客運送の車両を活用した貨客混載を実施していることから、大山町及び運行事業者の有限会社日興タクシーに課題等を聞き取り、検討・実施にあたって留意すべき点を整理する。

[資料 27] 貨客混載の県内事例

事業者名	事業形態	地域	輸送物	経緯・状況聞き取り
六日市交通 有限会社	乗用	鹿足郡	・施設入所の為の荷物 ・病院・薬局の荷物 ・各企業・個人宅からの町内向けの荷物	・平成31年から許可 ・事業を幅広く展開するために環境を整えた ・過去の実績も僅か ・現在も実績はない
有限会社 いやタクシー	乗用	松江交通圏	・食料、飲料	・コロナ禍に飲食店のテイクアウトのデリバリー需要に対応するため実施 ・当時は週20~30件程度実績があった ・現在は実績なし

[資料 28] 貨客混載実施のための主な要件

区分	旅客自動車運送事業の許可 ※道路運送法	貨物自動車運送事業の許可 ※貨物自動車運送事業法	備考
乗合バス (乗合タクシー含)	本業として取得済 (法第 4 条許可)	・ 350kg 未満の貨物輸送の 場合は不要 ・ 350 kg以上の貨物輸送の 場合は必要(法第 3 条許 可)	350kg 未満の貨 物輸送の場合は 道路運送法第 82 条に基づき許可 不要
貸切バス	本業として取得済 (法第 4 条許可)	必要 (法第 3 条許可)※	過疎地域内であ れば、協議不要
乗用 タクシー	本業として取得済 (法第 4 条許可)	必要 (法第 3 条許可)※	過疎地域内であ れば、協議不要
トラック	必要 (法第 4 条許可)※	本業として取得済 (法第 3 条許可)	過疎地域内であ れば、協議不要
自家用有償 旅客運送	・ 法第 79 条の登録済 ・ 法第 78 条第 3 号許可が必 要	不要	法第 78 条第 3 号の許可にあた っては、関係者 と協議を調える 必要あり

※ 発着・着地のいずれも過疎地域以外の場合は、関係者と協議を調える必要がある

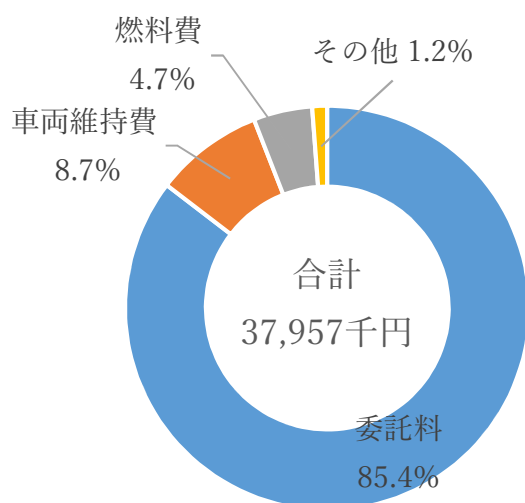
【鳥取県大山町で実施する貨客混載の取組状況】

鳥取県大山町と佐川急便株式会社は、宅配事業の生産性向上、地域の交通インフラ活性化を目的に、令和2年11月24日から大山町が運行するデマンドバス「スマイル大山号」を活用した宅配事業を実施している。

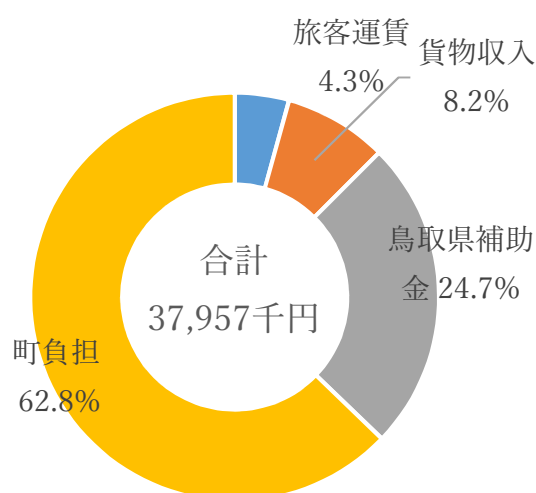
① デマンドバス「スマイル大山号」の概要

項目	内容
実施主体	大山町（運行委託先：(有)日興タクシー）
道路運送法上の位置づけ	旅客部分 道路運送法第79による登録 貨物部分 道路運送法第78条3号による許可
運行形態	予約型の区域運行（乗合） ・ 予約は出発1時間前までの電話予約 ・ 自宅（付近）⇄指定する目的地間の輸送 5台の車両で対応
旅客に係る運賃	100円/回（R6.4.1～）
契約形態	旅客の輸送 大山町＝日興タクシー間の契約 貨物の取扱 大山町＝佐川急便間の契約 貨物の輸送 大山町＝日興タクシー間の覚書 （町の貨物収入の一部を事業者へ支払い）
事業費（R5）	総額 37,957千円

【支出内訳】



【財源内訳】



② 貨客混載の導入に至った背景

デマンドバスの利用者の減少と運行していない時間帯の車両やドライバーの効率的な活用が課題となっていたことを背景として、スマイル大山号の生産性向上方策について検討する中で、鳥取県から貨客混載の提案があった。

鳥取県が中山間地支援等に係る包括連携協定を締結していた佐川急便を大山町に紹介し、佐川急便としても将来的に直面するであろう、労働力確保の課題への対応を検討する機運が生じていたこともあり、導入に至った。

③ 貨客混載のメリット

行政（大山町）のメリット

- ・ 収入の増加
- ・ 車両の有効活用

運行事業者（日興タクシー）のメリット

- ・ 旅客だけでなく、様々なサービスを組み合わせることによる事業の安定化
- ・ 新たなサービスとのビジネス関係構築

宅配事業者（佐川急便）のメリット

- ・ 労働力確保に向けた方策の事例を創出

【課題】

行政（大山町）の課題

- ・ 貨物輸送の責任が発生
- ・ 旅客の制度変更や、それに伴う利用者の増による貨物の輸送可能量の減などにより、貨物輸送にも影響が出る。（旅客と貨物のバランスを取ることが難しい。）

（大山町の場合）

令和6年4月から、利便性向上等のため、料金の引き下げ・乗車場所の変更等を実施したことにより、利用者が増え、デマンドバスの旅客輸送が活発化し、貨物の配達可能量が減少。

- ・ 運行事業者が新たに貨物輸送を担うことに伴う、行政負担の増。

運行事業者（日興タクシー）の課題

- ・ 誤配を防ぐため、荷物を1つ1つ確認し、地区ごとに仕分け、積み込みなどの確実な準備作業が負担。
- ・ ある程度人口が集積している地域でないと、旅客と貨物の目的地が離れてしまうため、かえって非効率になる場合もある。

【方向性】

貨客混載の取組は、収入の増加が期待できるとともに、運行事業者にとっては、様々なサービスを組み合わせることによる事業の安定化や新たなビジネス関係の構築にも寄与するなどのメリットがある。このことを踏まえると、事業者の付加価値を高める観点からも、継続して検討することが重要。なお、今後の取組の検討・実施にあたっては、以下の点に留意する必要がある。

- ・ 旅客における利用者のニーズと貨物輸送の実態を十分に把握し、輸送範囲や車両の空きスペースなどを踏まえた、適切なサービス水準・内容とすることが必要。
- ・ 事業者においては、貨物輸送が新たな負担増となることから、事業者の対応能力を踏まえた検討が必要。
- ・ 試行錯誤を繰り返しての運用となるため、事業者との積極的な意見交換を行うとともに、実態を踏まえた運行形態の見直しや適切な委託料の算定を行うことが必要。

(3) 月額定額制の運賃体系

県内では、安定的な収入の確保等を目的に、出雲市・大田市において、月額定額制の乗合タクシーを運行していることから、両市に課題等を聞き取り、検討・実施にあたって留意すべき点を整理する。

[資料 29] 県内の月額定額制の乗合タクシーの概要（出雲市、大田市）

市町村	出雲市（佐田地域）	大田市（井田地域）
名称	さだ縁結び号	井田いきいきタクシー
運行主体	出雲市	井田いきいきタクシー運営協議会
運行事業者	有限会社スサノオ観光	井田いきいきタクシー運営協議会
運行開始	令和5年9月～	令和元年11月～
導入に至った背景	<ul style="list-style-type: none"> ・事業者の安定的な収入の確保 ・持続可能な公共交通サービスの実現 	<ul style="list-style-type: none"> ・既存のデマンドタクシーの利用者数の伸び悩み
主な利用目的	<ul style="list-style-type: none"> ・3割が医療機関 ・3割が商業施設 ・その他、金融機関、理・美容室等 	<ul style="list-style-type: none"> ・井田管外（約6割）：温泉津駅近隣の温泉施設、金融機関、郵便局、買い物等 ・井田管内（約4割）：まちづくりセンターでの行事参加、地域食堂での食事
運賃	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り放題 1か月定額 3,300円（障がい者・小学生以下、同じ月に同じ世帯内で利用する場合の2人目以降は半額） ・利用のたびに支払う場合は、1乗車あたり 700円（障がい者・小学生以下は半額） 	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り放題 1か月定額 3,300円（障がい者・高校生以下は半額） ・ふるさと仕送りサブスク※2を導入
設定料金の根拠、考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・収支率20%以上を達成できるよう設定 	<ul style="list-style-type: none"> ・最寄り駅（温泉津駅）まで一度利用すると、元が取れるよう設定（乗用タクシーで片道約4,000円の運賃）
事前登録者数（R5）	45人（※1）	39人
年間延べ利用者数（R5）	645人（※1）	1,901人
利用頻度	<ul style="list-style-type: none"> ・月額料金以上分の利用をしている利用者の方が多い傾向 	<ul style="list-style-type: none"> ・月額料金以上分の利用をしている利用者の方が多い傾向

	・その一方で、都度払い（700円／回）で月数回の利用者もいる	・温泉津駅までの利用が特に多い
工夫している点	・利用時間帯や乗降場所の拡充 ・地域の会合等で、メリットの周知	・全戸配布の瓦版で定期的に紹介 ・AIを活用した配車システムにより、運行を最適化することで、運行コストを最小化 ・企業組合井田屋の収益の一部を運行経費に充当
運賃収入（R5）	401,850円（※1）	937,200円
運行費用（R5）	2,524,335円（※1）	2,397,530円

※1 運行開始した令和5年9月から令和6年3月までの数値

※2 定額乗合タクシーの定額運賃をふるさとの両親、祖父母に代わって、都会の子どもや孫が支払うことができるサービス

[資料30] 月額定額制の主なメリット

- ・ 運賃収入の見通しを立てることが可能
- ・ 利用者は乗車の都度、料金を気にせず利用できる
- ・ 利用者側、運行側の双方で金銭授受の煩雑さがない
- ・ 高齢者等の外出支援につながる

【課題】

- ・ 利用頻度によっては、割り高感を感じる利用者もいる。
- ・ 人口が少ない地域で導入していることもあり、経費のすべてを運賃収入では賄えないため、一定の行政負担が必要。（利用者増には一定の限界がある）
- ・ 都度運賃を設定する場合、現金管理の煩雑さがある。
- ・ 主な利用者が高齢者であるため、アプリによる予約・決済システムの仕組みを設けても、電話予約が中心となる。（現状、電話予約対応で大きな問題はない）

【方向性】

利用者の外出意欲の高まりや、収入が安定し、事業計画が立てやすいなどのメリットがあり、県内に取組事例があることから、これらを参考としながら、具体的な取組について、検討を継続することが重要。なお、今後の取組の検討・実施にあたっては、以下の点に留意する必要がある。

- ・ 住民の移動ニーズを踏まえた運行形態とするとともに、適正な月額定額料金を設定することが必要。
- ・ 既存の交通事業者との共存が図られることが重要であり、検討段階から地域の事業者との意見交換・調整を十分に行うことが必要。
- ・ 人口が少ない地域においては、利用者の増には限界があるため、一定の行政負担が必要。
- ・ そうした中でも利用者の増加に向けて、丁寧な情報発信等の利用促進の取組・工夫を重ねることが必要。

(参考) プロジェクトチームの構成員

市町村	松江市	交通政策課
	浜田市	まちづくり社会教育課
	出雲市	交通政策課
	益田市	連携のまちづくり推進課
	大田市	まちづくり定住課
	安来市	地域振興課
	江津市	地域振興課
	雲南市	うんなん暮らし推進課
	奥出雲町	政策企画課
	飯南町	住民課
	川本町	まちづくり推進課
	美郷町	企画推進課
	邑南町	地域みらい課
	津和野町	つわの暮らし推進課
	吉賀町	企画課
	海士町	総務課
	西ノ島町	産業振興課
知夫村	地域振興課	
隠岐の島町	地域振興課	
国	国土交通省中国運輸局	交通企画課
		島根運輸支局
業界団体	一般社団法人島根県旅客自動車協会	
交通コンサルタント	株式会社バイタルリード	
県（事務局）	島根県	交通対策課

(参考) プロジェクトチームの検討状況

第1回 令和5年10月27日

- ・ プロジェクトチーム設置の趣旨
- ・ 県内バス・タクシー事業者の状況の共有
- ・ 対応の方向性と主な論点の提示

第2回 令和5年12月27日

- ・ 第1回で示した「主な論点」について、プロジェクトチームの構成員及び事業者に対して意見照会を実施
- ・ 提出された意見を事務局において整理・共有

第3回 令和6年3月27日

- ・ これまでの議論を踏まえた中間とりまとめ（案）をプロジェクトチーム構成員に対して意見照会を実施
- ・ 提出された意見を事務局において整理・共有し、中間とりまとめを実施

第4回 令和6年6月7日

- ・ これまでの検討状況の共有
- ・ 令和6年度の各団体における人材確保の取組及びアイデアの共有

第5回 令和6年8月8日

- ・ 最終とりまとめの方向性を提示
- ・ 人材確保に向けた取組の方向性について案を提示
- ・ 路線バスと自家用有償旅客運送の適切な役割分担に向けて、現状・課題の整理及び方向性の提示のため、市町村における路線の見直し基準等を照会し、共有

第6回 令和6年9月27日

- ・ 最終とりまとめ（案）をプロジェクトチーム構成員に対して意見照会を実施
- ・ 提出された意見を事務局において整理・共有し、最終とりまとめを実施

その他、現状・課題の整理及び方向性の提示のため、プロジェクトチーム構成員への照会や鳥取県大山町への視察等を実施