

第4回 ラストワンマイル・モビリティ／自動車DX・GXに関する検討会

日時：令和5年5月22日(月) 13:00～15:00

場所：中央合同庁舎第3号館10階共用会議室

※オンラインによる参加も可能

議事次第

1. 開会

2. 議事

【第1部】ラストワンマイル・モビリティについて

(1) ラストワンマイル・モビリティに係る制度・運用の改善策(案)について
(事務局説明)

(2) 意見交換

【第2部】自動車DX・GX及び担い手確保について

(1) 自動車DX・GX及び担い手確保の現況・取組について(事務局説明)

(2) 意見交換

3. 閉会

【配布資料】

議事次第(本紙)

構成員名簿

資料1 第3回検討会の議事要旨

資料2-1 ラストワンマイル・モビリティ／自動車DX・GXに関する検討会
「ラストワンマイル・モビリティに係る制度・運用の改善策」編(案)

資料2-2 ラストワンマイル・モビリティ／自動車DX・GXに関する検討会
～ラストワンマイル・モビリティに係る制度・運用の改善策(案)～

資料3 自動車DX・GX及び担い手確保の現況・取組について

ラストワンマイル・モビリティ／自動車 DX・GX に関する検討会
構成員名簿

【委員】

山内弘隆	一橋大学名誉教授（座長）
大橋弘	東京大学大学院経済学研究科教授
岡田孝	社会システムデザイン株式会社取締役
加藤博和	名古屋大学大学院環境学研究科教授
河崎民子	全国移動サービスネットワーク副理事長
漢二美	全国福祉輸送サービス協会会長
河野康子	日本消費者協会理事
住野敏彦	全日本交通運輸産業労働組合協議会議長
田中亮一郎	全国ハイヤー・タクシー連合会副会長・地域交通委員会委員長
吉田樹	福島大学経済経営学類准教授、前橋工科大学学術研究院特任准教授

【オブザーバー】

神谷俊広	一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会理事長
石指雅啓	公益社団法人日本バス協会理事長
笹子宗一郎	厚生労働省老健局認知症施策・地域介護推進課長
真鍋英樹	国土交通省総合政策局交通政策課長
倉石誠司	国土交通省総合政策局地域交通課長
齋藤喬	国土交通省総合政策局モビリティサービス推進課長

【事務局】

堀内丈太郎	国土交通省自動車局長
野津真生	国土交通省自動車局次長
岡野まさ子	国土交通省自動車局審議官
住友一仁	国土交通省大臣官房審議官（自動車）
原田修吾	国土交通省自動車局総務課長
森哲也	国土交通省自動車局旅客課長

第3回 ラストワンマイル・モビリティ／自動車 DX・GXに関する検討会 委員発言要旨

日時：令和5年4月25日(火) 15:00～17:00

場所：中央合同庁舎第3号館 11階特別会議室

※オンラインによる参加も可能

【第1部】ヒアリング及び意見交換

※以下のとおりヒアリング及び意見交換を行った。

株式会社アイシン

- ・ 2019年からローンチされた「チョイソコ」は全国50の自治体で導入されている。
- ・ 「チョイソコ」では、高齢者の外出促進に貢献するデマンド型交通、エリアスポンサー制度を用いた協賛、高齢者の健康増進につながる“コトづくり”の3つを重視している。
- ・ AIによる運行システムを活用し、なるべく利用者の希望に添うような乗り合わせを実現している。利用者は電話やスマホ、パソコンで予約が可能だが、高齢者の利用が多いため電話での予約が圧倒的に多い。また、決済はウェブ予約時の事前電子決済や、乗車時の即時電子決済といった方法を利用できる。
- ・ 運行する交通事業者のドライバーも高齢者が多い状況であるため、運行システムは高齢ドライバーでも操作しやすいインターフェースが採用されている。
- ・ 長野県佐久市では、「チョイソコ」のシステムを導入し、タクシー車両18台による市内全域のデマンド交通を実現している。市内を11エリアに分割し、それぞれのエリアを各車両が運行している。遠方への移動の際には「チョイソコ」の車両同士をワンストップの予約で乗り継ぐことも可能である。80歳以上の利用者が多く、電話での予約がほぼ100%である。一度利用すると継続的に使われるケースが多く、ヘビーユーザーもいる。佐久市の特徴として、コールセンター業務を地元企業に移管している。
- ・ デマンド交通を持続可能なものとするには、地域住民を巻き込むことが大事と感じている。また、地域公共交通会議を通じて全体最適を目指し、既存の公共交通と共存共栄しながら地域に根差したデマンド交通を展開していきたいと考えている。

<委員発言>

- ・ 自家用車（白ナンバー）で運行している事例はあるか。
 - 株式会社アイシン：2事例あり、富山県氷見市はNPOによる自家用有償旅客運送、福井県南越前町は自治体による自家用有償旅客運送で運行している。
- ・ 「チョイソコ」の取組のよいところは、本来地域側で運営するようなお出かけの動機づくりを肩代わりし、エリアスポンサーと連携しながらパッケージとして提供している点だと思っているが、佐久市の場合、市が主導で18台の車両を入れて取り組んでいるところを見ると、そのようなよさが薄まってはいないか。
 - 株式会社アイシン：佐久市の場合、現在はお出かけの動機づくりやスポンサーモデルの導

入はしていない。ただ将来的にはそのような取組もあり得る。

- ・ エリアスポンサーから協賛を得る運行形態がチョイソコの特長だと思うが、地方だと難しいモデルなのではないか。
 - 株式会社アイシン：中山間地のような地方部だと、そもそも行き先が限定的になってしまうため、エリアスポンサーの方々に公平に停留所を置く観点からすると難しい面もあり、自治体の負担と運賃収入で賄うスキームが基本となってくる。
- ・ 鉄道やバスのフィーダーとして「チョイソコ」を導入している事例はあるか。
 - 株式会社アイシン：「チョイソコ」のシステムにバス事業者の GTFS-JP のデータを提供いただけるとバスとの乗り継ぎが可能となるため、今後は GTFS-JP との連携を進めていきたいが、事例としてはまだ1つしかない。

Community Mobility 株式会社

- ・ 1970 年頃をピークに路線バスの利用者が減少している中、少人数・多様化する移動ニーズに対応できるサービスとして AI オンデマンド交通が必要。その際、大都市と地方都市ではニーズが異なるため、地域ごとの特性を考慮し、一人一人に合わせたサービス展開が重要。
- ・ AI オンデマンド交通の大きな課題は、「地域主導での導入」（地域の移動ニーズに即したサービスを地域主導でどう作り上げていくか）、「担い手不足」、「事業化」（重複しているサービスを束ね、組み合わせることによる事業化ができないか）の3つ。
- ・ 昨年、11 都市で AI オンデマンド交通の実証を行ったが、地区特性や利用者属性により地域ニーズが様々に異なることがわかった。
- ・ 課題先進地として挙げている佐渡市では、運転手不足が問題となっており、移動手段の確保策の検討が急務となっている。そこで、オンデマンド交通を地域主導で進めるために、座談会やワークショップ、試乗体験を開催し、地域の移動ニーズの把握やその実現方策（束ね方）を模索している。
- ・ AI オンデマンド交通の普及に向けては、制度上で可能となるだけでなく、現場で現実的に選択できる手段の議論が重要である。

<委員発言>

- ・ 地域の移動ニーズに即したものとすることとサービスを束ねることは通常矛盾する。サービスを束ねるためには様々な交通モードを全体としてうまくつなぎ合わせる事が重要と思うが、その点はどのように考えているか。
 - Community Mobility 株式会社：束ね方としては、3 パターンあると考えている。1 つ目は、路線バスにオンデマンド交通が接続して枝葉の交通を作るパターン。2 つ目は、赤字路線となっているバスをオンデマンド交通に置き換えるパターン。3 つ目が交通空白地でオンデマンド交通を導入するパターン。これらのパターンを地域全体で組み合わせるとして1つのサービスとして提供することが重要と考えている。
- ・ 地域の交通が途切れて、全体的な移動ニーズに添っていないからこそ利益が上がっていないというのが交通サービスの現状。そのために AI や路線等を組み合わせることによって全体の需要を高めていくことが重要と考えている。ご発表内容は、今までのやり方では古い、だから新しい AI オンデマンド交通をやる必要があるというようにも聞こえるが、それで果たして

人材確保ができるのか。

- Community Mobility 株式会社：今までのやり方が古いとは全く考えておらず、どうしていくかを一緒に考えていくことが重要と考えている。また、担い手不足の点については、自家用車による運送を導入したところですぐに解決できるものではなく、緑ナンバーか白ナンバーかの議論だけでは解決しない。地域のために働きたいと思える人をどうつくっていくかが重要と考えている。

GO 株式会社

- ・ タクシー配車アプリ「GO」は、現在、1,300 万人に利用いただいております、テレビ CM 好感度ランキングも総合 6 位に入るなど、乗客の皆様にも受け入れられつつある状況。
- ・ 「GO」アプリをタクシー事業者に導入いただくことを基本に、タクシーの相乗りや人材ソリューションなどのサービスを提供し、タクシー事業者と共にラストワンマイル・モビリティの課題解決に取り組むアプローチを採っている。
- ・ 「GO」アプリの導入により、配車を効率化し、タクシー事業の実車率・供給力を上げることが可能となるほか、キャッシュレス化、福祉タクシーチケットの DX 化といったことも可能となる。
- ・ 地域の移動需要には波があるが、こういった需要の波にも柔軟に対応できるよう、需要と供給をマッチングする相乗りタクシーを実現していきたい。また、併せて、人材ソリューションとして、「GO」アプリの専用車や専用ドライバーという形で働き手のハードルを下げ、タクシー業界の新しい働き方を提示する試みを始めている。
- ・ GX という観点からは、タクシー産業 GX プロジェクトを開始しており、10 年間で EV 車両 2,500 台を導入し、3 万トンの CO2 削減を目指している。また、タクシー事業者とのネットワークや AI の技術開発力を活かして廉価な電力の安定供給を実現し、GX につなげていきたい。最終的には、タクシー産業の GX を通じて、モビリティ全体の GX にも波及させていきたいと考えている。

<委員発言>

- ・ アプリの導入は非常に効果的と思う反面、アプリ導入のための設備投資や手数料の支払いが厳しい場合もあるため、それぞれの地域でどのような方法を探るべきか考える必要がある。
- ・ 地方部でのタクシー事業は駅待ちや電話呼び出しのモデルが多く、流し営業はしていないが、そうした地域でも「GO」アプリ導入による実車率向上は期待できるのか。

→ GO 株式会社：地方部でも、「駅で待っても来ない」、「電話してもつながらない」という声が多い中で、アプリであればタクシーを呼ぶことができたというケースもあり、一定の効果はあると考えている。

【第2部】これまでの議論について

※事務局からの資料説明の後、委員より以下の発言があった。

全般

- ・ 地域の特性にマッチした改善策を採用していく必要がある。また、事業者側の問題意識、利用者側のニーズ、行政側の責務の3つを適切にマッチングさせていかなければ、持続可能なシステムにはならない。
- ・ 今後は運賃・料金の在り方の整理も必要（通学・通院などの日常的な移動と仕事・観光での移動で運賃・料金に差をつける等）。
- ・ 交通空白地域とそうではない地域とは区別して議論をすべき。
- ・ 公共交通・移動環境は非常に複雑。何が起こったらどう対処するのかということについて明確に道を示した上で、地域のためになること、地域の担い手が誇りをもって仕事ができるようにすることをどう実現するかという点についてアウトカムとして示していただきたい。
- ・ 運賃だけでなく他にも収益を上げる方法（貨客混載、見守り等）はあり、これらをもっと全面的に導入すべき。

タクシー・乗合タクシーについて

（個人タクシーの営業可能地域の拡大）

- ・ 現在、個人タクシーには同一営業区域での一定の継続運行実績が必要であることから、人口要件を緩和したとしても対象者は少ないのではないか。
- ・ 個人タクシーが地域住民の安定した輸送サービスの提供の責任を負えるのか疑問。
- ・ 個人タクシーだけで地域の移動環境確保は難しく、組織的な法人タクシーあってこそである。法人タクシーと地域の自治体等がうまく手を組んで移動環境を確保していくために、地域公共交通活性化再生法の枠組みに従って進めることが大事。
- ・ 人手不足は都市部より地方部の方が深刻であり、ドライバーのIターン・Uターンも促進すべき。

（運転手の勤務形態の弾力化）

- ・ 女性だけでなく、学生などにも訴求するために弾力的な勤務形態の導入は必要。

（乗合タクシーにおける自家用車の活用）

- ・ 交通空白地域における乗合タクシー事業者の負担軽減が目的であるならば、上下分離方式により車両や車庫等について自治体に関わる方法を推進する方がよい。
- ・ 自家用車を活用することでライドシェアにつながってくるのではないかと大いに危惧している。安全を第一に、慎重に検討する必要がある。
- ・ タクシー事業者がぶら下がりで自家用車を活用することができるようになり、例えばタクシー5台に自家用車50台を使えるということになると、需給バランスが大きく崩れる危険性がある。
- ・ 対象地域について、過疎地域に絞るとしても、現在はある程度人口が多かったり観光地だった

りすることもあることを踏まえて検討すべき。

- ・ 活用局面としては、①自家用有償旅客運送の担い手すらない場合に地元のバス事業者が自家用車を活用して地域の輸送を確保する場面と、②事業継続が厳しい状況にあるタクシー事業者が自家用車を活用して少しでも事業を長く続ける場面の2つが想定される。本来、こうした場面は事業者協力型自家用有償旅客運送が使えるとよいが、使い勝手が悪い。

(営業区域の見直し等)

- ・ 営業所等があり、需要が少ない地域では、営業区域拡大により他の区域への供給が増え、より一層移動手段の提供が困難になってしまうのではないか。

(タクシー事業者による乗合タクシー展開の柔軟化)

- ・ 時間帯を区切った車両の併用は既に実施しているところがあるので、改善策を講じることでこうしたところができなくなってしまうよう留意いただきたい。
- ・ 今の交通機関だけではカバーできないトランスポーターギャップについて、例えば、駅から1~2km以内の乗合輸送を認めるような仕組みがあってもよい。
- ・ 乗合タクシーについては、事業性の確保と一定のサービスレベルの提供のバランスが重要な問題。

(その他)

- ・ 障害者割引や免許返納者割引は、現状すべて事業者が負担しているので、せめて半分でも行政に負担いただけるとありがたい。

自家用有償旅客運送について

(運送の対価の目安の適正化)

- ・ 必要な実費を適切に収受できるようにすることは、持続可能な運送とするために必要不可欠であり、現在の「タクシーの1/2」という目安は廃止すべき。適正化するとすれば、どのような目安が想定されるか。
→ 事務局：例えば、タクシー運賃から適正利潤及びタクシー固有の費用を差し引いた額を想定している。
- ・ 名古屋では、あるラインまでは問題なく認め、そのライン以上はきちんと収支明細を出してもらってチェックする方法により10年以上問題なくやってきている。この方式をぜひ全国に導入していただきたい。

(地域公共交通会議等における協議の円滑化)

- ・ 交通空白地の目安を明確化すべき。「半径1km以内にバス停・駅がない地域であって、タクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域」という案については、後段を「タクシーが30分以内に配車されないことが多い地域」にした方がより現状を反映する。また、鉄道駅に降り立ったときに接続するバスやタクシーがない地域も加えたほうがよい。
- ・ 交通空白地域の定義についてはそれぞれの地域公共交通会議等に委ねられるのが基本。それを維持しつつ、目安が必須要件と誤解されないような工夫は必要。

- ・ 客観的な目安を示し、当該目安に該当すれば無条件に交通空白と認める、というような目安にする必要がある。また、交通空白には時間的な空白や福祉のように人的な空白も含まれるので、こういった空白にも対応できるように地域公共交通会議を再定義していく必要がある。
- ・ 地域公共交通会議は、地域住民に安全な輸送サービスを安定的に供給し続ける仕組みとして重要であり、簡素化による形骸化は懸念。

(更新登録手続の簡素化)

- ・ 最初の登録申請とほぼ同じ内容で3年ごとに更新登録をしなければならないのは、非営利団体にとっては大変大きな負担であり、一定の安全性が担保されている団体において更新登録手続の簡素化は不可欠。
- ・ 更新登録手続は現行でも既に簡素化されており、安全性の確保や利用者利便の担保の面からこれ以上の簡素化は問題。

(事業者協力型自家用有償旅客運送の活用促進)

- ・ 事業者協力型自家用有償旅客運送についてはもっと活用していくべき。
- ・ 運行管理だけでなく整備管理についても事業者が協力しなければならない点で活用が難しい。
- ・ 事業者にとってはドライバーを雇用していないのに運行管理だけ責任を取るということになっているので活用が進まない。例えば、養父市の事例のように事業者と共同して予約配車をするといったことができるようになるとうい。

(その他)

- ・ 自家用有償旅客運送は許可登録不要輸送と異なり、国のお墨付きがあるというメリットがある。白タクとは異なり、公共交通を補完するものとして地域や国が一定認めたものであるというブランディングが必要であり、「Jライド」等の愛称をつけるとよい。
- ・ 住民互助で行われる移動支援活動についても持続可能となるような運用や規制の緩和などを強く要望する。

以 上

ラストワンマイル・モビリティ／ 自動車DX・GXに関する検討会

「ラストワンマイル・モビリティに係る
制度・運用の改善策」編

(案)

国土交通省 自動車局

令和5年5月

1. はじめに

地域における公共交通は、人口減少・マイカー社会の進展等による中長期的な需要減少が続いていたところに、新型コロナウイルス感染症拡大による急激な需要消滅が加わり、極めて厳しい環境に直面しており、深刻な人手不足もあいまって、交通不便地域（身体特性により移動に不便を感じる方々を含め、当該地域の住民や来訪者などの移動需要に対して、鉄道、バスやタクシーなどの交通サービスが十分に存在しないエリア）が拡大するおそれがある。

また、高齢化や運転免許証返納が進展し、住民が老後に抱える不安の大きな要素として移動手段が挙げられているほか、日常生活や観光地における移動ニーズが多様化・小口化しているという指摘もある。

このため、現に交通不便地域となっている地域、あるいは、今後交通不便地域となることが予見される地域を念頭に、ラストワンマイル・モビリティ（身近な交通サービス）を担うタクシー、乗合タクシー^{（※1）}や自家用有償旅客運送^{（※2）}による交通サービスを、より持続的で利便性の高いものに高めていくことが急務となっている。

※1 定員11人未満のタクシー車両を活用した乗合型の交通モードで、主にバスが運行できない交通不便地域において、区域運行型や路線不定期型（デマンド型）として運行される。

DXの進展により、最近ではAI技術を活用したデマンド型の交通サービスの展開が進んでいる。

※2 交通空白地での輸送や福祉輸送がバスやタクシー事業によっては提供されない場合に、市町村、NPO法人等が自家用車を用いて行う有償での運送。

このような状況を踏まえ、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会の「中間とりまとめ」（令和5年2月）においては、「公共交通が不十分な地域等において持続可能で利便性の高いタクシーや自家用有償旅客運送等を確保する制度・運用について、引き続き改善を検討」することが必要とされたところであり、今般、国土交通省自動車局に「ラストワンマイル・モビリティ／自動車交通DX・GXに関する検討会」を設置し、ラストワンマイル・モビリティを担うタクシー、乗合タクシーや自家用有償旅客運送に関する課題について総合的に検討を行ってきた。

2. ラストワンマイル・モビリティに関する現状と課題

タクシーは、安全できめ細かなニーズに対応できる公共交通サービスとして地域公共交通に貢献してきたものの、直近10年間（平成23年度～令和3年度）に12.3万人、新型コロナウイルス感染症が拡大した令和元年度から令和3年度の間には3.9万

人の運転手が減少するなど人手不足が深刻化しており、交通不便地域の輸送需要に応えられない事態が生じている。

また、バスとタクシーの中間的な存在として、移動ニーズに効率的かつ機動的に対応することのできる乗合タクシーについては、IT技術の活用等によりさらに利便性・効率性が向上する余地が見込まれているため、ラストワンマイル・モビリティを担う交通サービスの一類型として期待に応じていくための環境整備が必要となっている。

このほか、バス・タクシーを補完する自家用有償旅客運送については、全国的に相当数の導入が進んでいるものの、非営利の取組という性格上、サービスの持続可能性に課題がある。

3. 持続可能で利便性の高い交通サービスの実現に向けた基本的な考え方

(1) ラストワンマイル・モビリティに関する交通サービスのあり方について

地域における公共交通サービスのあり方については、交通政策基本法において「地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する」とされているほか、地域公共交通活性化再生法において「地方公共団体が主体的に地域の関係者と地域公共交通の活性化・再生に取り組むよう努めること」とされているように、地域が主体性をもってデザインしていくことが求められている。

具体的には、地域実情に応じた交通施策を策定・実施する役割を担う地方公共団体、交通サービスを提供する交通事業者、実際のユーザーとなる住民などの関係者が、地域公共交通会議等^(※)において、地域実情に沿った交通サービスのあり方について議論を重ねていくことが期待されている。

※ 地域の交通に関して関係者間において議論を行う場である、道路運送法に基づく地域公共交通会議及び運営協議会、並びに地域公共交通活性化再生法に規定されている協議会を総称している。以下同じ。

ラストワンマイル・モビリティを担う交通サービスについては、住民や来訪者などのユーザーによる多様なニーズの把握をきめ細やかに行い、それに即した交通サービスを提供していくこととなるため、地域公共交通会議等における実質的な議論やそれを踏まえた積極的な取組が必要となる。

その際、特に重要になるのは、安全性及び継続性の観点から、交通事業者（緑ナンバー）が提供するサービスの活用を第一に検討し、持続的で利便性の高い交通サービスの実現を模索することであり、これに呼応して、タクシー事業者をはじめとする交通事業者は旅客運送のプロとして、地域公共交通の構築に関する議論に今まで以上に積極的に提案・参画し、その実現に協力することである。そう

した努力を経てもなお交通サービスが不十分な場合には、これを補完するものとして、自家用有償旅客運送を組み合わせることで移動手段を確保していくことができる。

こうした基本的な考え方について、地方公共団体の交通部局等の職員や実際に交通サービスを担う主体など、あらゆる関係主体に改めて周知をしていく必要がある。また、国は、上記の基本的な考え方を踏まえ、持続的で利便性の高い交通サービスの実現に向けた地域における議論や取組が円滑に進むよう、関係者に必要な支援を行っていくことが重要である。

(2) 交通不便地域における公共交通サービスの維持・確保について

上記(1)の基本的な考え方を前提として、バス、タクシー、乗合タクシー等、交通事業者により提供されるサービスは社会の重要なインフラであり、「地域の財産」として地域公共交通計画に位置づけ、最大限活用することが重要である。

他方、交通不便地域を中心に、交通事業者によるサービスの担い手不足が深刻化するとともに、移動ニーズが小口化・多様化してきているという指摘もあり、これらに対応できる持続可能で利便性の高いサービス形態が求められている。

このため、本検討会では、ラストワンマイル・モビリティを担うタクシー及び乗合タクシーについて、「供給力の強化」や「地域実情に即した多様なサービスの提供」を実現するための制度の見直しや運用の弾力化に主眼をおき、地域公共交通会議等において様々な交通サービスの選択肢を吟味・選択できる環境を整備することを目指して議論を進めてきた。

(3) 自家用有償旅客運送制度の活用について

自家用有償旅客運送は、一般旅客自動車運送事業者による交通サービスの提供が困難である場合等において、バスやタクシーを補完する交通サービスとして、地方公共団体や住民が主体となって、現実の移動ニーズに応えている。

他方、自家用有償旅客運送による交通サービスの供給は、非営利の取組となるため、地域住民や来訪者の足として持続的な地域旅客運送サービスにするためには、これまで以上に交通事業者との連携を深めるなど、サービスの提供基盤のさらなる強化が必要である。また、最終的な手段として自家用有償旅客運送の導入が必要となった場合に、円滑に導入を進めるための方策を講じることが必要である。

4. 制度・運用の改善策について

交通不便地域におけるラストワンマイル・モビリティを担う交通サービスについて、持続可能で利便性の高いサービスの実現に向け、タクシー、乗合タクシーや自家用有償旅客運送の諸課題の解決を図るため、それぞれの制度・運用に関して、以下のとおり改善を行うことが望ましい。

(1) タクシー事業者の供給力の強化のための制度・運用の改善

【施策①】 営業所ごとのタクシー車両の最低車両台数の緩和

営業所ごとに必要となる法人タクシー車両の台数は、原則5台となっており、新規参入が難しいほか、既存の法人タクシー事業者の事業の維持がままならなくなっている。

そこで、事業継続性等の点から問題ないと地方運輸局長等が認めた場合には、最低車両台数の緩和を認めることができるとし、柔軟に法人タクシー事業の維持や新規参入を行うことができるようにする。

【施策②】 営業所等の施設設置要件の緩和

法人タクシー事業を展開するに当たって必要となる施設（営業所、休憩施設や車庫）には、事業の確実な実施や継続性を担保する観点から、使用権原の期間（3年）や他の用途に使用される土地との明確な区画といった様々な設置要件が存在している。他方、地域実情や季節の繁閑等に応じて機動的にタクシーサービスを提供するニーズが高まっている。

また、レンタサイクルや運転手が通勤に使う自家用車の駐車スペースなど、施設等をタクシー事業以外の用途に有効活用するニーズがある。

そこで、施設設置の際の、使用権原の期間に関する要件、営業所と休憩施設・車庫の距離に関する要件や休憩施設・車庫を専用の区画にする要件を緩和することにより、交通不便地域における機動的なサービスの提供を可能とするとともに、法人タクシー事業に係る施設等の有効活用を促進する。

【施策③】 運行管理のDXの推進

安全輸送の根幹を担う運行管理については、交通事業者の責任の下で、運行管理者が同じ営業所等に所属する運転者に対し、乗務前後に、原則対面でアルコールチェックを含む点呼を行い、健康管理や運行指示等を行っているが、ICT技術の進展を踏まえ、事業者内の営業所や車庫間での遠隔点呼を令和4年7月より可能としたところである。

また、地方部においては、人手不足が深刻になっており、例えば夜間におけるタクシーサービスの提供ができない等の場合があるところ、一層の効率

化のため、事業者内の運行管理業務の一元化や事業者間の遠隔点呼の導入が求められている。

そこで、事業者内の運行管理業務の一元化や事業者間の遠隔点呼の導入に向けて、実証実験を実施しながら、制度整備に向けて検討を進める。

【施策④】 地方部にリターン等した個人タクシー事業者の活用

個人タクシーについては、一定の豊富な経験を有すると認められる運転手に限り、人口が概ね 30 万人以上のいわゆる流し営業が成り立つ都市を含む営業区域において、地方運輸局長等が認める場合に限って許可されている。

しかし、人口が少ない地方部においては法人タクシー事業者が撤退してしまった地域もある。そうした地域において、都市部で十分な経験を積み地方部にリターン・I ターンなどをしようとする運転者が個人タクシー事業者として運送を担おうとしてもできない状況となっている。

そこで、人口が 30 万人未満の地域においても、地域公共交通会議など地域における議論も勘案しつつ、地方運輸局長等が認めた場合については、個人タクシーの営業を認める^(※)。その際には、当該地域における地理や実情に通じた法人タクシー事業者による運行管理を条件とする。

※ 1 年以上の個人タクシー事業者の実績のある者に限る。

(2) 多様なサービスの提供の検討を可能とする制度・運用の改善

【施策⑤】 タクシー事業者による乗合タクシー展開にあたっての法令試験免除

交通不便地域においては、自治体等が既存のタクシー事業者に乗合タクシーの運行を委託することが多いが、タクシー事業者が乗合タクシー事業（区域運行型乗合事業）を行うためには、代表者（常勤の役員）がタクシー事業の許可を取得した際と類似の法令試験を受験した上で、新たに乗合事業の許可を得る必要がある。しかし、タクシー事業者によっては、重複感のある類似の法令試験の受験の手間を嫌がるケースもあり、乗合タクシーのスムーズな導入に支障を生じさせる一因ともなっている。

このような実情やタクシー事業者がすでに乗合タクシー事業の実施に必要とされる道路運送法等法令の知識を十分に有していることに鑑み、タクシー事業者については、乗合タクシー事業（区域運行型乗合事業）の許可申請に係る法令試験を免除する。

【施策⑥】 タクシーと乗合タクシーの事業用車両の併用の柔軟化

タクシー事業者が乗合タクシーをあわせて行う場合、事業区分の違いに鑑み、原則として車両は事業ごと別々に運用されている。その場合、例えば乗

合タクシーの需要が少なく、タクシーの需要が多い時間帯においては、乗合タクシー専用の車両はタクシー用に使うことができないことから、事業者にとって運用効率が低下してしまうケースも存在する。

そこで、乗合タクシー事業・タクシー事業それぞれがいずれも適切に提供されることを前提に、通学・通勤・通院などのために乗合率の高い朝・夕方は乗合タクシー、ビジネス・帰宅需要などの移動がばらつく昼間・夜はタクシーとして使用するなど、乗合タクシーとタクシーとの間でより柔軟に車両の併用を行うことができることとする。

【施策⑦】 乗合タクシー事業における補完的な自家用車の活用

AI 配車システムなどの DX の進展により、デマンド型で運行される乗合タクシーによる輸送サービスは利便性・効率性の向上が見込まれており、ラストワンマイル・モビリティを担う交通手段として、今後益々期待が掛かる。

他方、乗合タクシー（区域運行型乗合事業）の導入が必要な交通不便地域において、交通事業者が十分に車両等を有していないケースが存在する。

そこで、過疎地域において、予め定められた地域を運行する乗合タクシーを展開するに当たって、地域公共交通会議等の協議が調った場合には、事業用自動車による輸送力を補完するために必要な範囲に限り、許可を受けた自家用自動車を輸送力補完のために活用できることとする。その際、運転者は乗合タクシー事業者と雇用契約を締結し、同事業者が運行管理を行う。

(3) 自家用有償旅客運送の円滑な導入や持続可能性の向上のための制度・運用の改善

【施策⑧】 事業者協力型自家用有償旅客運送の活用促進

自家用有償旅客運送については、安全性・サービスの安定的な提供の観点からは、令和2年に創設した事業者協力型自家用有償旅客運送を活用することが望ましいが、現時点ではあまり活用が進んでいない。（令和5年1月末時点で41件）

そこで、事業者協力型自家用有償旅客運送について、現在は「運行管理」に加えて「車両整備管理」に交通事業者が協力する場合のみ認めているが、それだけでなく、「運行管理」に加えて配車サービスの提供などの「ノウハウ面の提供」に交通事業者が協力する場合も認めること（交通事業者による協力類型の多様化）等を通じて、より一層の活用促進を図る。

【施策⑨】 「交通空白地」に係る目安の設定及び「地域交通の把握に関するマニュアル」の活用促進

自家用有償旅客運送は、当該地域が「交通空白地」であることについて地域公共交通会議等において協議を調えることにより導入することが可能である。他方で、「交通空白地」の概念については参考となる目安がなく協議が難航する場合がある。

そこで、「半径1km以内にバス停・駅がない地域であって、タクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域」は少なくとも交通空白地に該当する、という参考となる目安を示す。なお、かかる目安に該当しない地域でも地域公共交通会議等における協議が調べば、交通空白地であるとして自家用有償旅客運送を導入することは可能である。

あわせて、既存の自家用有償旅客運送の導入地域の状況（病院・商店の立地数、タクシー営業所数等）を示した「地域交通の把握に関するマニュアル」（令和2年12月公表）について、改めて自治体等に周知を図り、活用を促す。

【施策⑩】 「地域交通の検討プロセスガイドライン」の活用促進

自家用有償旅客運送の導入に係る協議については、平成30年3月に通達を改正し、円滑に協議するためのプロセス（いわゆる2か月ルール・4か月ルール^(※)）をガイドライン化（「地域交通の検討プロセスに関するガイドライン」）したものの、ほとんど認知されていない状況である。

そこで、「地域交通の検討プロセスに関するガイドライン」について、改めて自治体等に周知を図り、活用を促す（地域公共交通会議等での周知・説明、自治体職員に対する講習等）。

※ 地域の移動ニーズに対応した交通（乗合タクシー等）の導入について、交通事業者から2か月以内に具体的な提案がなかった場合や、具体的な提案があってから4か月以内に合意に至らなかった場合には協議が調ったものとみなす、というルール

【施策⑪】 自家用有償旅客運送に係る「運送の対価」の目安の適正化

営利事業ではない自家用有償旅客運送について、道路運送法は、運送の対価が実費の範囲内であることを求めている。そして、実際の対価の目安としては、自家用有償旅客運送が主にボランティア的な輸送として想定されていたことに鑑み、「当該地域におけるタクシーの上限運賃（ハイヤー運賃を除く。）の概ね1/2の範囲内であること」としてきたところである。

しかし、現行の目安に従った対価では、安全確保のために必要な費用（運行管理等の委託費用、自動車保険料等）、利用者利便を向上させるための費用（配車システム利用料等）、運転手の人件費などの必要費用を賄うことができず、持続可能な運営をすることは困難な場合が多い。また、タクシー事業者からも現行の目安に従った対価は安すぎるとの指摘がある。

そこで、従来の「当該地域におけるタクシーの上限運賃（ハイヤー運賃を除く。）の概ね1／2の範囲内であること」という目安を廃止し、上記のような必要費用も勘案して実費を適切に収受できるように目安を新たに設定する。

【施策⑫】 自家用有償旅客運送に係る更新登録手続の簡素化

自家用有償旅客運送の登録有効期間は原則2年（重大事故等がない場合は3年）であるが、更新の度に地域公共交通会議等における協議を調べるとともに、少くない量の書面を提出する必要があるため、自家用有償旅客運送者にとって過度な負担となっている場合がある。

そこで、一定の安全性が担保されている自家用有償旅客運送者については、協議手続の簡素化や申請書類の簡素化を通じて更新登録手続を簡素化することとする。

ラストワンマイル・モビリティ／自動車DX・GXに関する検討会

～ラストワンマイル・モビリティに係る制度・運用の改善策(案)～

国土交通省 自動車局
令和5年5月

- ラストワンマイル・モビリティを担うタクシー事業者等は、旅客運送の**プロ**として、毎乗務前後に健康状態の確認・アルコールチェックを含む点呼等を行い、安全な交通サービスを提供してきた。
- しかし、長年の需要減少・コロナ禍による需要消滅により担い手不足が深刻化し、交通不便地域を中心に必要とされる交通サービスが提供されておらず、供給力の回復・強化が急務。
- そのため、賃上げにつながる運賃改定や、参入が期待される若者・女性にとっても快適で魅力的な職場環境の整備等による採用力の向上が重要。
- また、IT技術の活用による遠隔点呼や、AIが運行経路を決定する乗合タクシーの普及など、交通分野におけるDX・GXは、交通サービスの生産性・効率性・利便性の向上を可能としており、これらを駆使して供給力の強化を図ることが重要。
- これらにより、交通不便地域を中心に、持続的で利便性の高い交通サービスにリ・デザインしていく。

地域公共交通のあり方

- 地域における公共交通については、地域が主体性をもってデザインしていくことが重要。
- 具体的には、地方公共団体、交通事業者、住民などの関係者が、地域公共交通会議等において、地域にあった公共交通サービスのあり方について議論を重ねていくことが重要（ラストワンマイル・モビリティについては特に実質的な議論や積極的な取組が必要）。
- その際、安全性及び継続性の観点から、交通事業者（緑ナンバー）による持続的で利便性の高い交通サービスを第一に検討・模索するとともに、交通事業者は旅客運送のプロとして、その実現に協力することが重要。それでも交通サービスが不十分な場合には、自家用有償旅客運送も組み合わせることができる。

交通不便地域における公共交通サービスの維持・確保

- 交通事業者により提供されるサービスは社会インフラであり、「地域の財産」として位置付け、最大限活用することが重要。
- 他方、交通不便地域を中心に、交通事業者によるサービスの担い手不足が深刻化するとともに、移動ニーズが小口化・多様化しており、これらに対応できる持続可能で利便性の高いサービス形態が求められる。
- このため、ラストワンマイル・モビリティを担うタクシー及び乗合タクシーについて、「供給力の強化」や「地域実情に即した多様なサービスの提供」を実現するための制度の見直しや運用の弾力化により、地域公共交通会議等において様々な交通サービスの選択肢を吟味・選択できる環境を整備することが必要。

自家用有償旅客運送制度の活用

- 自家用有償旅客運送は、バス・タクシーを補完する交通手段であり、交通事業者が深刻な担い手不足に陥る中、地方公共団体や住民が主体となって、交通サービスを供給する手段として活用されている。
- 他方、非営利の取組であるため、持続可能性を向上させるための基盤の強化が必要。また、サービスの円滑な導入のための方策を講じることが必要。



タクシー、乗合タクシー及び自家用有償旅客運送に関する制度・運用等の改善策

- 交通不便地域における持続的で利便性の高い交通サービスの実現には、**タクシーや乗合タクシーがそれぞれの守備範囲を広げ、輸送力を強化するとともに、地域の実情に応じた交通サービスを選択しやすくするような制度・運用の改善**が必要。
- また、**自家用有償旅客運送**により、タクシーや乗合タクシーを補完する際には、**円滑に導入ができ、自家用有償旅客運送による交通サービスが持続的なものとなるような制度・運用の改善**が必要。

タクシー（一般乗用）

- ① 営業所ごとの法人タクシー車両の最低車両台数の緩和
- ② 営業所等の施設設置要件の緩和

③ 運行管理のDXの推進

④ 地方部にUターン等した個人タクシー事業の経験者の活用

- ⑤ タクシー事業者による乗合タクシー展開にあたっての法令試験免除
- ⑥ タクシーと乗合タクシーの事業用車両の併用の柔軟化

⑧ 事業者協力型自家用有償旅客運送の活用促進

⑦ 乗合タクシー事業における補完的な自家用車の活用

- ⑨ 交通空白地の目安の設定及び「地域交通の把握に関するマニュアル」の活用促進
- ⑩ 「地域交通の検討プロセスガイドライン」の活用促進
- ⑪ 「運送の対価」に係る目安の適正化
- ⑫ 更新登録手続の簡素化

乗合タクシー（一般乗合）

自家用有償旅客運送

※その他、これらに加えてタクシー事業等のDX・GXの推進や快適で働きやすい職場環境の整備等についても取り組んでいく。

【施策①】営業所ごとの法人タクシー車両の最低車両台数の緩和

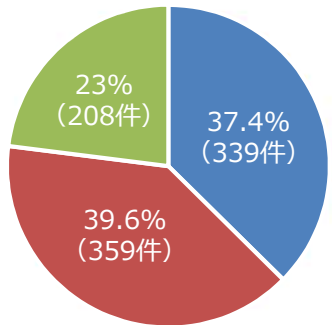
背景・必要性

- 営業所ごとに必要となる法人タクシー車両の台数は、原則5台となっており、新規参入が難しいほか、既存の法人タクシー事業者の事業の維持がままならなくなっている。

概要

- 事業継続性等の点から問題ないと地方運輸局長等が認めた場合には、最低車両台数の緩和を認めることができることとし、柔軟に法人タクシー事業の維持や新規参入を行うことができるようにする。

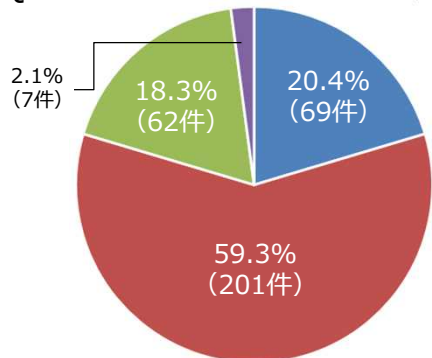
Q.最低車両台数の緩和は地方・過疎地域での営業所維持に役立つと思うか。



- 1. 最低車両台数を引き下げてもらえば、引き続き営業所を維持できると思うので、ぜひ、引き下げてほしい。
- 2. 引き下げても、変わらないと思う。
- 3. わからない。



Q.何台に引き下げればよいと思うか。



- 1. 1台
- 2. 2台
- 3. 3台
- 4. 4台

(全国ハイヤー・タクシー連合会調べ)

【施策②】営業所等の施設設置要件の緩和

背景・必要性

- 法人タクシー事業を展開するに当たって必要となる施設（営業所、休憩施設や車庫）には、事業の確実な実施や継続性などを担保する観点から、使用権原の期間（3年）や他の用途に使用される土地との明確な区画といった様々な設置要件が存在している。
- 他方、地域実情や季節の繁閑等に応じて機動的にタクシーサービスを提供するニーズが高まっている。
- また、レンタサイクルや運転手が通勤に使う自家用車の駐車スペースなど、施設等をタクシー事業以外の用途に有効活用するニーズがある。

概要

- 施設設置の際の、使用権原の期間に関する要件、営業所と休憩施設・車庫の距離に関する要件や休憩施設・車庫を専用の区画にする要件を緩和することにより、交通不便地域における機動的なサービスの提供を可能とするとともに、法人タクシー事業に係る施設等の有効活用を促進する。

現状

- 営業所、休憩施設、車庫ともに申請者（タクシー事業者）が土地及び建物について3年以上の使用権原を有することが必要
- 休憩施設及び車庫は、原則営業所に併設し、できない場合は2km以内に設置する。また、他の区画と明確に区分することが必要



制度の改善内容

- 使用権原の期間に関する要件の緩和
- 休憩施設・車庫の営業所の距離に関する要件の緩和
- 休憩施設・車庫を専用の区画にする要件の緩和



一角を営業所、休憩施設や車庫として活用

【施策③】運行管理のDXの推進

背景・必要性

- 安全輸送の根幹を担う運行管理については、交通事業者の責任の下で、運行管理者が同じ営業所等に所属する運転者に対し、乗務前後に原則対面でアルコールチェックを含む点呼を行い、健康管理や運行指示等を行っているが、ICT技術の進展を踏まえ、事業者内の営業所や車庫間での遠隔点呼を令和4年7月より可能としたところである。
- 地方部においては、人手不足が深刻になっており、例えば夜間におけるタクシーサービスの提供ができない等の場合があるところ、**一層の効率化のため、事業者内の運行管理業務の一元化や事業者間の遠隔点呼の導入が求められている。**

概要

- **事業者内の運行管理業務の一元化や事業者間の遠隔点呼の導入に向けて、実証実験を実施しながら、制度整備に向けて検討を進める。**

事業者内の運行管理業務の一元化の導入

【遠隔点呼の実施】 運用中

ICTを活用し、カメラ・モニターを通じて運行管理者が遠隔から点呼を実施できるようにする

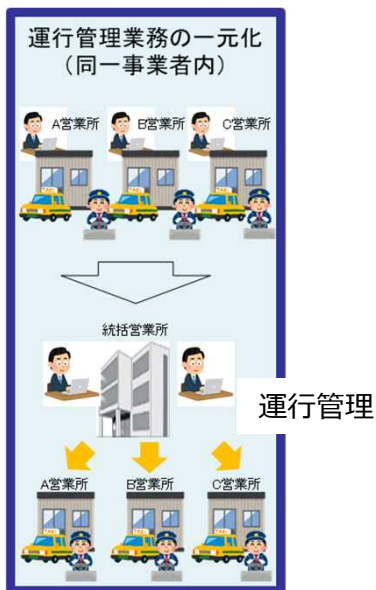


【運行指示者の一元化】

運行管理者が他営業所の運転者に対しても運行指示等を実施できるようにする



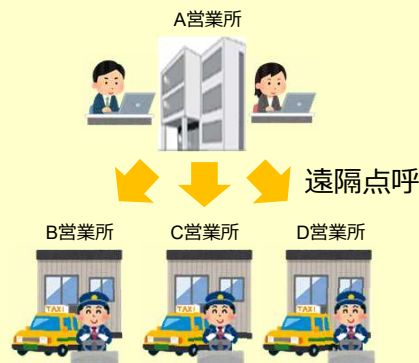
実証実験
における検証



事業者間の遠隔点呼の導入

【事業者内遠隔点呼 (R4.7~)】

同一事業者内における遠隔点呼



実証実験
における検証



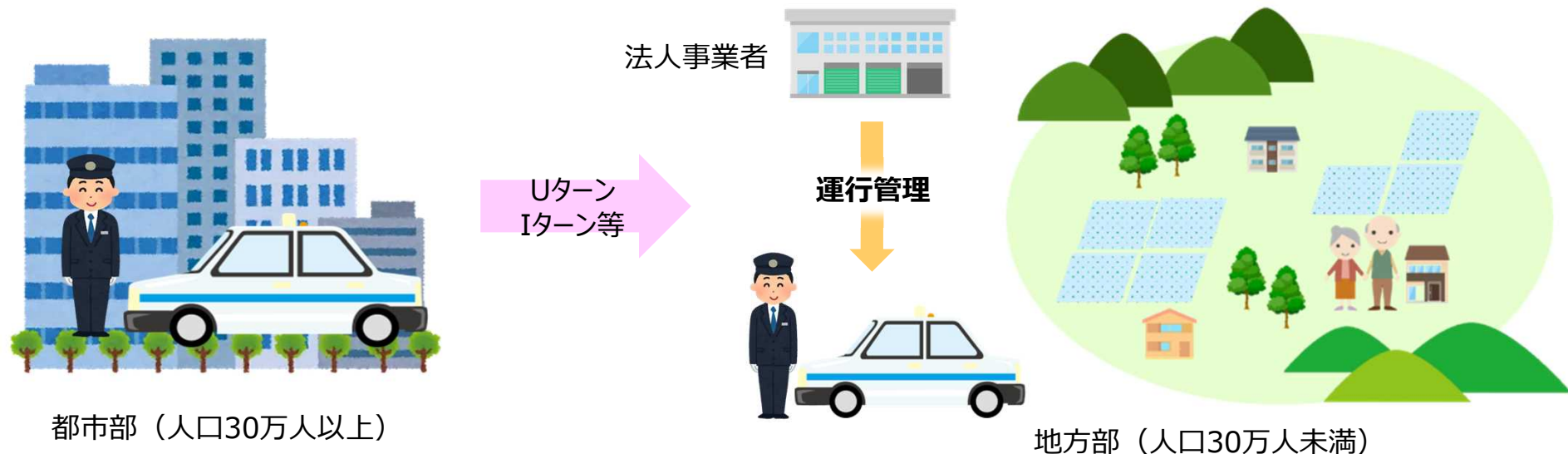
【施策④】 地方部にUターン等した個人タクシー事業者の経験者の活用

背景・必要性

- 個人タクシーについては、一定の豊富な経験を有すると認められる運転手に限り、**人口が概ね30万人以上のいわゆる流し営業が成り立つ都市を含む営業区域**において、**地方運輸局長等が認める場合に限り許可**されている。
- 人口が少ない地方部においては法人タクシー事業者が撤退してしまった地域もある。そうした地域において、都市部で十分な経験を積み**地方部にUターン・Iターンなどをしようとする運転者が個人タクシー事業者として運送を担おうとしてもできない状況**。

概要

- **人口が30万人未満の地域においても、地域公共交通会議など地域における議論も勘案しつつ、地方運輸局長等が認めた場合**については、**個人タクシーの営業を認める**（※）。
- ※1年以上の個人タクシー事業の実績のある者に限る。
- その際には、当該地域における地理や実情に通じた**法人タクシー事業者による運行管理を条件とする**。



背景・必要性

- 交通不便地域においては、自治体等が既存のタクシー事業者に乗合タクシー（※）の運行を委託することが多いが、**タクシー事業者が乗合タクシー事業（区域運行型乗合事業）を行うためには、代表者（常勤の役員）がタクシー事業の許可を取得した際と類似の法令試験を受験した上で、新たに乗合事業の許可を得る必要がある。**
- しかし、タクシー事業者によっては、重複感のある類似の**法令試験の受験の手間を嫌がるケースもあり、乗合タクシーのスムーズな導入に支障を生じさせる一因**ともなっている。

※定員11人未満のタクシー車両を活用した乗合型の交通モードで、主にバスが運行できない交通不便地域において、区域運行型や路線不定期型（デマンド型）として運行される。DXの進展により、最近ではAI技術を活用したデマンド型の交通サービスの展開が進んでいる。

概要

- 上記のような実情やタクシー事業者がすでに乗合タクシー事業の実施に必要とされる道路運送法等法令の知識を十分に有していることに鑑み、タクシー事業者については、**乗合タクシー事業（区域運行型乗合事業）の許可申請に係る法令試験を免除**する。



タクシー事業許可取得時に課された法令試験と項目が重複するため、タクシー事業者が乗合タクシー事業を行う場合は、法令試験を免除

地域実情に応じて、タクシー・乗合タクシーのいずれも選択が可能

持続可能で利便性の高い交通サービスの実現に寄与

【施策⑥】タクシーと乗合タクシーの事業用車両の併用の柔軟化

背景・必要性

- タクシー事業者が乗合タクシーをあわせて行う場合、事業区分の違いに鑑み、原則として**車両は事業ごと別々に運用されている**。
- その場合、例えば**乗合タクシーの需要が少なくタクシーの需要が多い時間帯**においては、**乗合タクシー専用の車両はタクシー用に使うことができないことから、事業者にとって運用効率が低下してしまうケースも存在する**。

概要

- 乗合タクシー事業・タクシー事業それぞれがいずれも適切に提供されることを前提に、通学・通勤・通院などのために乗合率の高い朝・夕方は乗合タクシー、ビジネス・帰宅需要などの移動がばらつく昼間・夜はタクシーとして使用するなど、**乗合タクシーとタクシーとの間でより柔軟に車両の併用を行うことができることとする**。

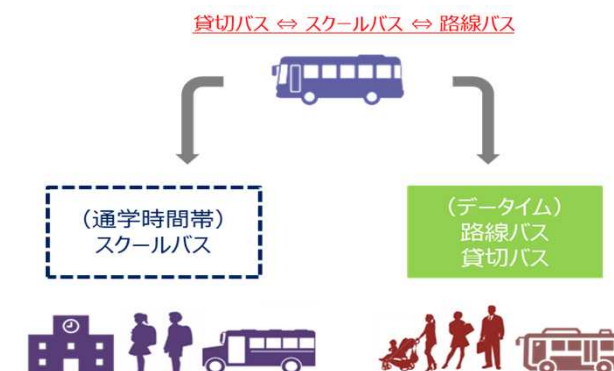


ビジネス・帰宅需要などの
移動がばらつく
昼間・夜はタクシー



通学・通勤・通院などの
ために乗合率の高い
朝・夕方は乗合タクシー

▼貸切バス・乗合バス間の車両併用の柔軟化もあわせて実施



【施策⑦】乗合タクシー事業における補完的な自家用車の活用

背景・必要性

- AI配車システムなどの**DXの進展**により、**デマンド型で運行される乗合タクシーによる輸送サービスは、利便性・効率性の向上が見込まれており、ラストワンマイル・モビリティを担う交通手段として、今後益々期待が掛かる。**
- 他方、乗合タクシー（区域運行型乗合事業）の導入が必要な交通不便地域において、**交通事業者が十分に車両等を有していないケースが存在。**

概要

- **過疎地域**において、**予め定められた地域を運行する乗合タクシーを展開するに当たって、地域公共交通会議等の協議が調った場合には、事業用自動車による輸送力を補完するために必要な範囲に限り、許可を受けた自家用自動車を輸送力補完のために活用することができることとする。**
- その際、**運転者は乗合タクシー事業者と雇用契約を締結し、同事業者が運行管理を行う。**

- ◆ U町では、地域公共交通会議で乗合タクシーによるサービスの導入が望ましいとされた。
- ◆ しかし、乗合タクシー事業者Xに十分な車両等がないため、C地区へのサービス提供は厳しかった。
- ◆ そこで、Xが保有する事業用自動車 2 台に加えて、自家用自動車 1 台を使用してサービス提供を行うこととした。

乗合タクシー事業者X



【施策⑧】事業者協力型自家用有償旅客運送の活用促進

背景・必要性

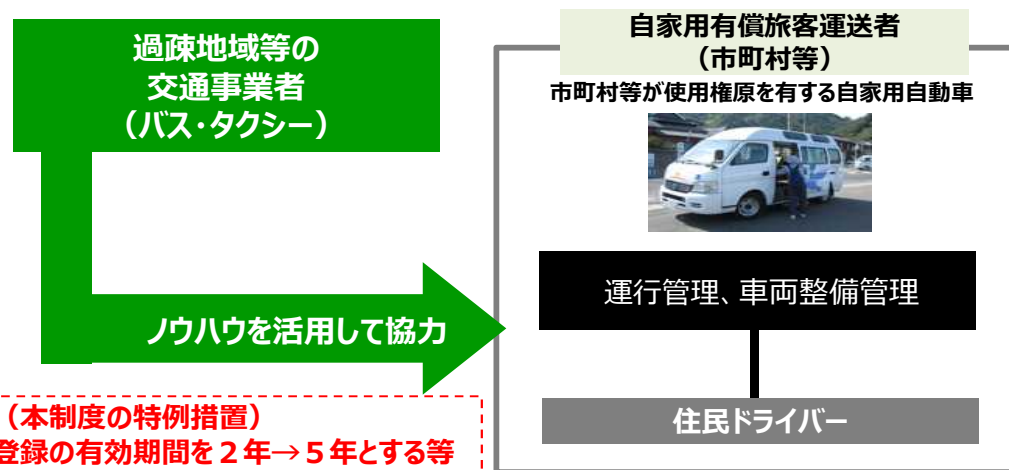
- 自家用有償旅客運送（※）については、**安全性・サービスの安定的な提供**の観点からは、令和2年に創設した**事業者協力型自家用有償旅客運送を活用することが望ましい**が、現時点では**あまり活用が進んでいない**。（令和5年1月末時点で41件）

※交通空白地での輸送や福祉輸送がバスやタクシー事業によっては提供されない場合に、市町村、NPO法人等が自家用車を用いて行う有償での運送

概要

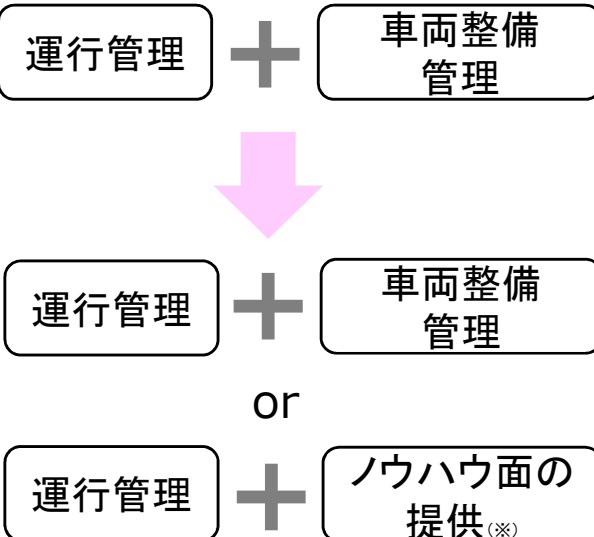
- **事業者協力型自家用有償旅客運送**について、現在は「運行管理」に加えて「車両整備管理」に交通事業者が協力する場合のみ認めているが、それだけでなく、「運行管理」に加えて配車サービスの提供等の「ノウハウ面の提供」等に交通事業者が協力する場合も認めること（交通事業者による協力類型の多様化）等を通じて、**より一層の活用促進**を図る。

事業者協力型自家用有償旅客運送の概要（令和2年創設）



・交通事業者による協力類型の多様化

・責任関係の明確化
（「事業者協力型自家用有償旅客運送における事故時の責任関係に係るガイドライン」の周知）



（※）例えば、タクシー事業と共同で配車サービスを提供する等

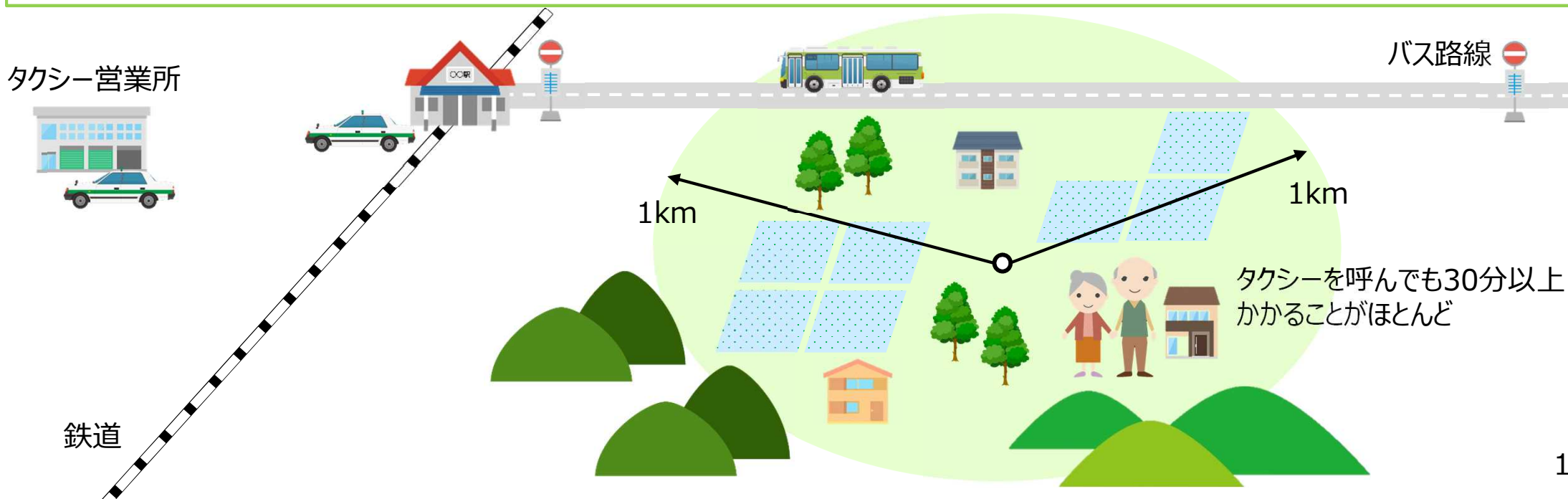
【施策⑨】「交通空白地」に係る目安の設定 及び「地域交通の把握に関するマニュアル」の活用促進

背景・必要性

- 自家用有償旅客運送は、当該地域が「交通空白地」であることについて地域公共交通会議等において協議を調えることにより導入することが可能である。他方で、「交通空白地」の概念については参考となる目安がなく協議が難航する場合がある。

概要

- 「半径1km以内にバス停・駅がない地域であって、タクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域」は少なくとも交通空白地に該当する、という参考となる目安を示す。
- 上記目安に該当しない地域でも、地域公共交通会議等における協議が調えば、交通空白地として自家用有償旅客運送を導入することは可能。
- あわせて、既存の自家用有償旅客運送の導入地域の状況（病院・商店の立地数、タクシー営業所数等）を示した「地域交通の把握に関するマニュアル」（令和2年12月公表）について、改めて自治体等に周知を図り、活用を促す。



【施策⑩】「地域交通の検討プロセスガイドライン」の活用促進

背景・必要性

- 自家用有償旅客運送の導入に係る協議については、平成30年3月に通達を改正し、**円滑に協議するためのプロセス（いわゆる2か月ルール・4か月ルール（※））をガイドライン化（「地域交通の検討プロセスに関するガイドライン」）したものの、ほとんど認知されていない状況。**

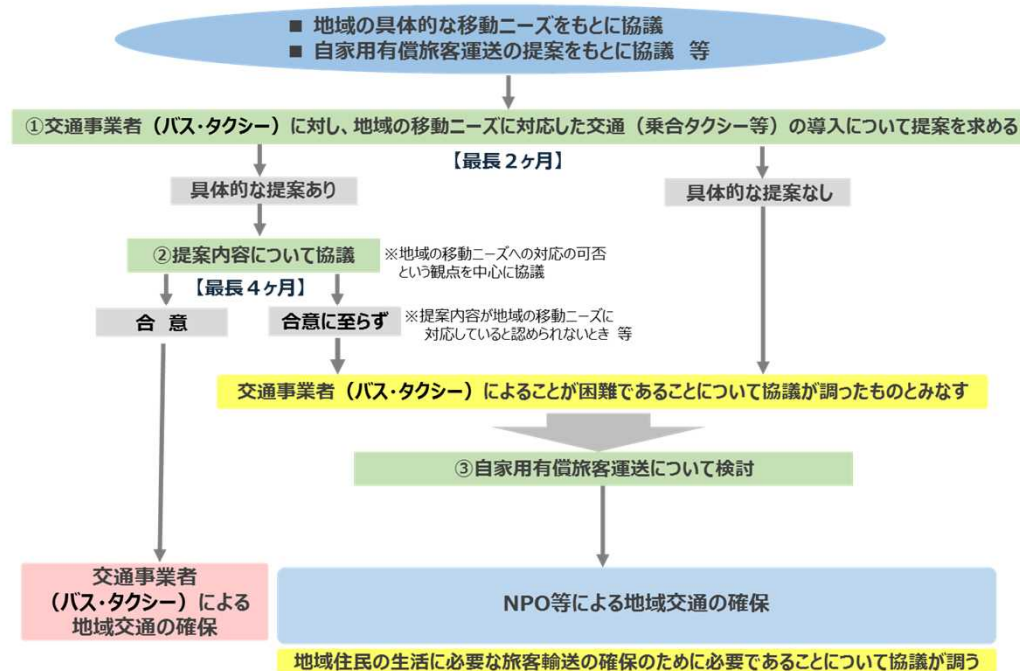
※ 地域の移動ニーズに対応した交通（乗合タクシー等）の導入について、交通事業者から2か月以内に具体的な提案がなかった場合や、具体的な提案があつてから4か月以内に合意に至らなかった場合には協議が調ったものとみなす、というルール

概要

- 「**地域交通の検討プロセスに関するガイドライン**」について、改めて**自治体等に周知を図り、活用を促す**（地域公共交通会議等での周知・説明、自治体職員に対する講習等）。

※運営協議会がこれによらない協議を行う旨決議した場合は、プロセスによらないことも可能

地域交通の検討プロセスに関するガイドライン（運営協議会）



地域公共交通会議等での周知・説明
自治体職員に対する講習

【施策⑪】自家用有償旅客運送に係る「運送の対価」の目安の適正化

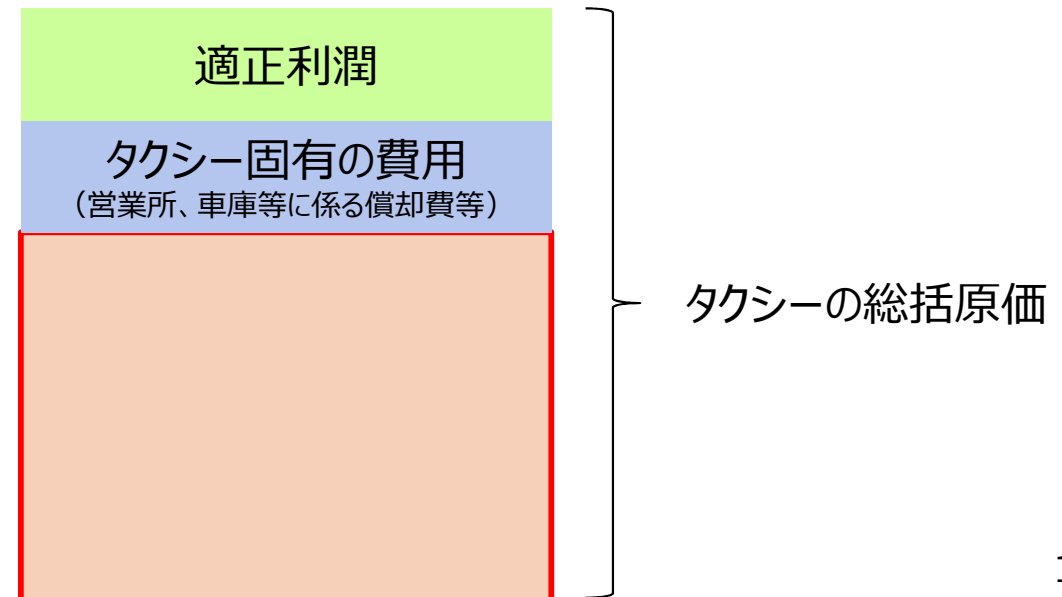
背景・必要性

- 営利事業ではない自家用有償旅客運送について、道路運送法は、運送の対価が**実費の範囲内であることを求めている**。
- 実際の対価の目安としては、自家用有償旅客運送が主にボランティア的な輸送として想定されていたことに鑑み、「**当該地域におけるタクシーの上限運賃（ハイヤー運賃を除く。）の概ね 1 / 2 の範囲内**であること」としてきたところ。
- しかし、**現行の目安に従った対価では**、安全確保のために必要な費用（運行管理等の委託費用、自動車保険料等）、利用者利便を向上させるための費用（配車システム利用料等）、運転手の人件費などの必要費用を賄うことができず、**持続可能な運営をすることは困難**な場合が多い。また、タクシー事業者からも現行の目安に従った対価は安すぎるとの指摘がある。

概要

- **従来の「当該地域におけるタクシーの上限運賃（ハイヤー運賃を除く。）の概ね 1 / 2 の範囲内であること」という目安を廃止し**、上記のような必要費用も勘案して**実費を適切に収受できるように目安を新たに設定**する。

(例)
「タクシーの総括原価から適正利潤とタクシー固有の費用を控除した金額の範囲内であること」を目安として設定



【施策⑫】自家用有償旅客運送に係る更新登録手続の簡素化

背景・必要性

- 自家用有償旅客運送の登録有効期間は原則2年（重大事故等がない場合は3年）であるが、**更新の度に地域公共交通会議等における協議を調えるとともに、少なくない量の書面を提出する必要があり、自家用有償旅客運送者にとって過度な負担**となっている場合がある。

概要

- **一定の安全性が担保**されている自家用有償旅客運送者については、協議手続の簡素化や申請書類の簡素化を通じて**更新登録手続を簡素化**する。

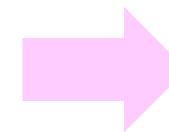
重大事故等を一定期間起こさない場合に・・・

- ・協議手続を簡素化
（一定期間意見を募集し、特段の異議がなければ更新に係る協議が調ったものとみなす等）

- ・申請書類を簡素化



異議なし



ラストワンマイル・モビリティ／自動車DX・GXに関する検討会
自動車DX・GX及び担い手確保の現況・取組について

国土交通省 自動車局
令和5年5月22日

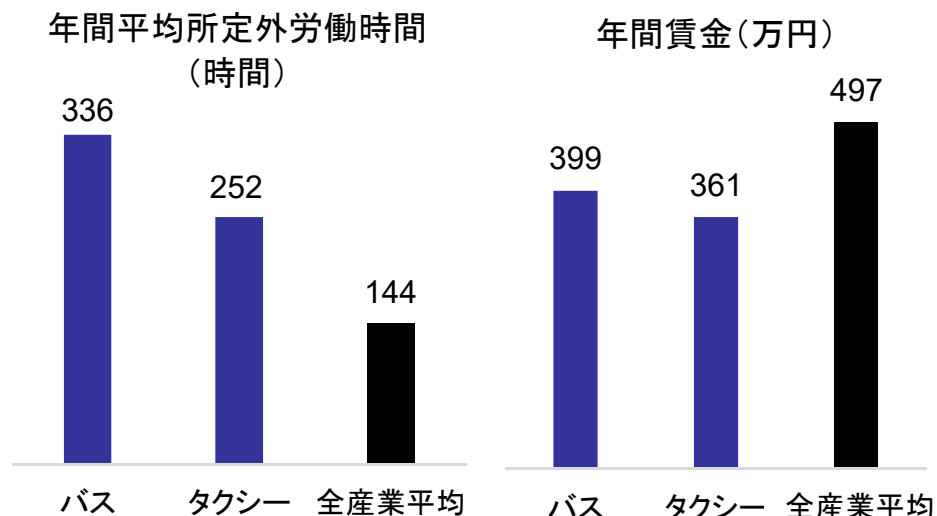
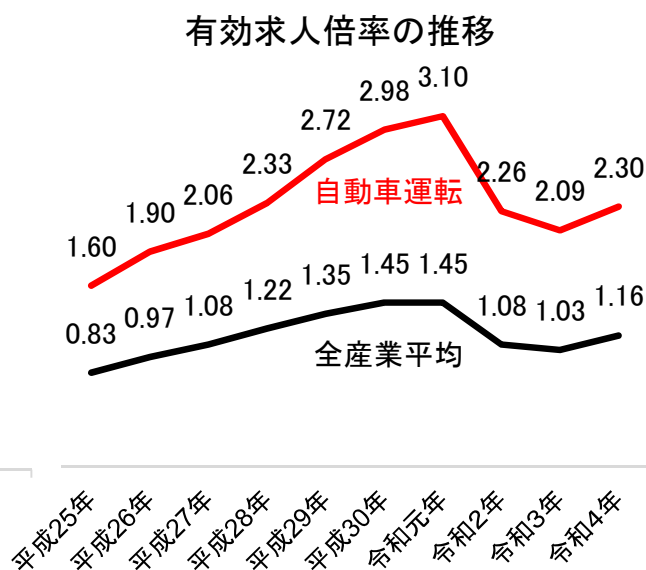
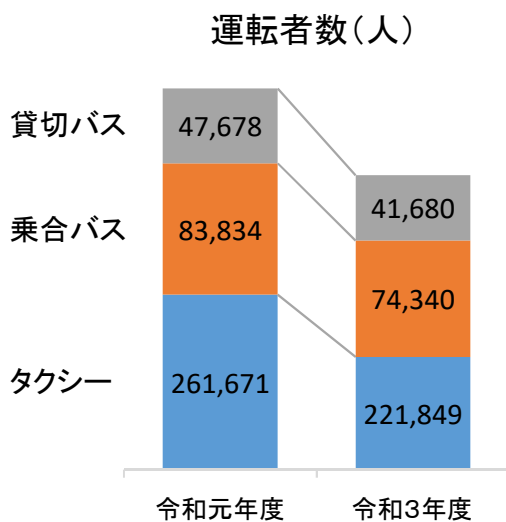
1. 旅客自動車運送事業の担い手確保
2. 自動車GXに関する現況・取組
3. 自動車DXに関する現況・取組
4. ヒアリングで明らかとなった事項
5. 参考資料

バス・タクシー事業者の人手不足について

○コロナ禍による旅客需要の減少により、ドライバーは約5.5万人減少。
 ○インバウンド回復や働き方改革の動きを見据え、ドライバーの確保が緊急的な課題。

約5.5万人のドライバーが減少、他産業に比べ人手不足が深刻化

他産業に比べ長時間・低賃金労働



出典:厚生労働省「令和4年賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

運賃改定を通じ、事業者による賃上げや職場環境の改善を実現し、早急にドライバーを確保する必要。その際、国による迅速な運賃改定審査や、PR経費、二種免許取得支援など、継続的な支援が不可欠。

1. 免許取得支援・研修の充実（北海道・バス事業者）

●取組内容

ドライバー採用のため、大型二種免許の取得支援を実施し、免許取得後は机上研修・実技研修を約3ヶ月かけて実施。

●効果

運転免許取得支援導入前は例年、求職者から3名程度の応募に留まっていたが、運転免許取得支援導入の初年度は7名の応募があった。

2. 女性ドライバーの雇用促進（東京都・タクシー事業者）

●取組内容

企業内保育所の設置、女性更衣室の整備。

●効果

コロナ渦で男性ドライバーの応募が減少する中、女性ドライバー数名を採用できた。

3. シフトの多様化（鳥取県・タクシー事業者）

●取組内容

日勤専属、夜勤専属、随日勤務、介護の必要な家族がいる社員用の勤務形態など、労働時間の制限を守った上で幅広い勤務体系を用意。

●効果

多様な勤務体系を設定することで、若年層や女性の応募者増加につながった。

4. 健康管理意識の向上（宮城県・バス事業者）

●取組内容

個人毎の健康診断結果や健康相談の受診などで付与される「健康ポイントカード」を導入し、ポイントの高い社員を表彰しているほか、健康診断で異常がなかった者や異常があってもすぐに受診・治療した者に対して「健康手当」を支給。

●効果

各人が健康管理に気を遣うようになり、健康診断の有所見率が低下し、離職率の低下につながった。

5. 遠隔点呼の導入による運行管理者の負担軽減（広島県・バス事業者、三重県・タクシー事業者）

●取組内容

これまでは対面による点呼を実施していたが、ICT技術を活用した遠隔点呼を導入。

●効果

- ・点呼にかかる時間が減り、その分運転者への運転指導など、安全運行に関する時間を増やすことができた。
- ・点呼を行う際に行っていた押印等が減ったことにより、1人当たりの点呼をスムーズに行うことができ、削減できた時間を、運転日報等を精査する時間に充てることができるようになった。

6. ICT技術の活用による労働環境の改善（愛知県・タクシー事業者）

●取組内容

これまでは乗務終了後に事務所で手書きにより日報を記載していたが、営業車全車にタブレット端末を整備し、「自動日報システム」を導入。

●効果

乗務終了後に事務作業に費やす時間が大幅に減少した。

1. 旅客自動車運送事業の担い手確保
- 2. 自動車GXに関する現況・取組**
3. 自動車DXに関する現況・取組
4. ヒアリングで明らかとなった事項
5. 参考資料

「自動車のカーボンニュートラルの実現に向け、あらゆる技術の選択肢を追求してまいります」

「電気自動車(EV)普及の鍵を握る次世代電池、モーターや水素、合成燃料の開発を進めていく」

岸田総理演説

令和3年11月1日COP26(英・グラスゴー)



自動車の電動化に関する政府目標(2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略)

● 乗用車

- 2035年までに、新車販売で電動車※100%

※「電動車」…電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、ハイブリッド自動車

● 大型トラック・バス(8t超)

- 2020年代に電動車の5,000台の先行導入
- 2030年までに2040年の電動車の普及目標を設定

● 小型トラック・バス(8t以下)

- 2030年までに新車販売で電動車20~30%
- 2040年までに新車販売で電動車と脱炭素燃料対応車合わせて100%

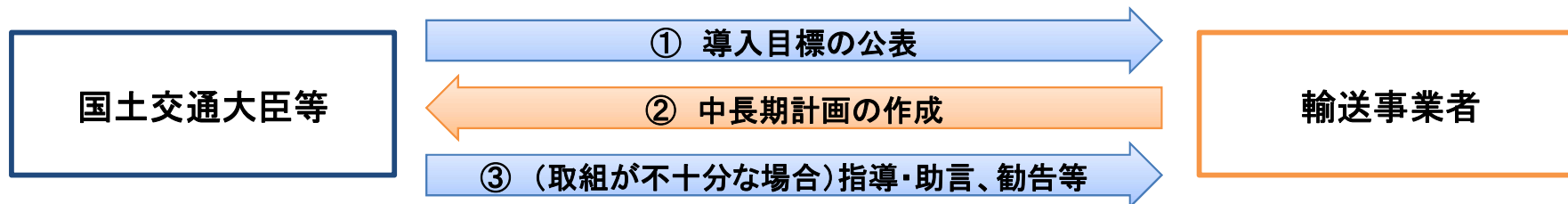
- 改正省エネ法の施行(令和5年4月)により、
 - ①政府は各種計画を踏まえ、輸送事業者における非化石エネルギー自動車※に関する2030年度の保有台数に占める割合(導入目標)を設定。
 - ②①の導入目標を踏まえ、輸送事業者に対し、非化石エネルギー自動車※の導入に関する中長期計画の作成等を義務づけ。

※電気自動車(EV)、燃料電池自動車(FCV)、プラグインハイブリッド自動車(PHV)、バイオ燃料車・合成燃料車

○輸送事業者に対する非化石エネルギー自動車の導入目標

車種		2030年度の保有台数に占める割合	(参考)現状
トラック	8トン以下	5% (約 26,000台)	0.12% (636台)
	8トン超	将来的に検討	
バス		5% (約 5,400台)	0.87% (183台)
タクシー		8% (約 18,000台)	0.30% (671台)

(参考)省エネ法における定期報告等の仕組み



EVバス導入促進のための支援施策パッケージ

2050年のカーボンニュートラルに向けて、今後急速に市場への導入が見込まれる事業用電動自動車に対する支援を着実かつ戦略的に進めていく必要がある。

特に、**地域の公共交通の核となるバス路線における電気バスの集中的導入**については、GXの観点とコロナ禍により危機的状況にある事業者支援の双方の観点から、**法律、予算、税の施策パッケージにより総合的に推進**する。

地域公共交通活性化法の改正

- 「**地域公共交通の活性化及び再生に関する法律**」を改正し、「**道路運送高度化事業**」のメニューとして「**電気自動車**」（EVバス）を追加する。
- バス事業者が、地方自治体と協力して「**道路運送高度化事業**」の計画を策定し、**国が認定した計画に係るEVバス事業には、法律の特例を適用**するとともに、**優先的に予算等の支援**を実施。

予算による支援

- **事業用自動車のグリーン化に加え、地域公共交通の再構築（リ・デザイン）の一環として、総合的にEVバス導入を支援。**
- **EVバス等の導入のための補助事業予算として、令和4年度二次補正・令和5年度予算案あわせて、150億円以上を確保。**

- ・地域公共交通確保維持改善事業(415億円の内数)
- ・事業用自動車における電動車の集中的導入支援(20億円) 等



EVバス(大型)



EVバス(小型)

税制(固定資産税)支援

- 「**道路運送高度化事業**」の計画を認定した事業者に対し、**税の特例を適用**

特例の内容

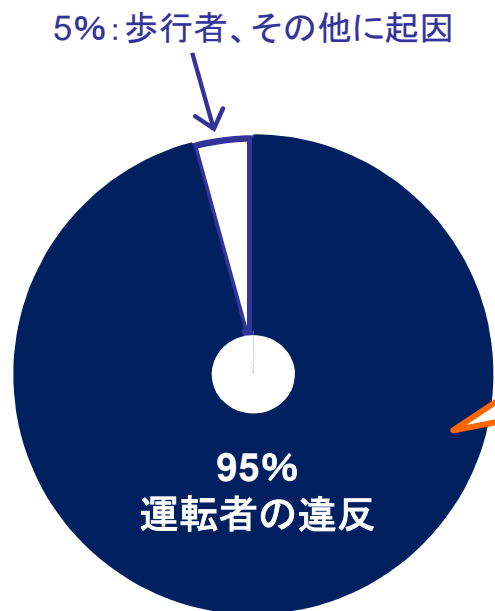
コロナ禍の影響で経営の厳しいバス事業者に対する**EVバスへの新規投資のインセンティブ**の観点から、**EVバスを導入する事業者に対し、充電施設・変電施設や充電の用に供する土地に係る固定資産税を軽減**

1. 旅客自動車運送事業の担い手確保
2. 自動車GXに関する現況・取組
- 3. 自動車DXに関する現況・取組**
4. ヒアリングで明らかとなった事項
5. 参考資料

自動運転の意義

- 死亡事故の大部分は「運転者の違反」に起因。自動運転の実用化により交通事故の削減効果に期待。
- また、地域公共交通の維持・改善、ドライバー不足への対応などの解決につながることも期待。

法令違反別死亡事故発生件数
(令和3年)



『令和4年版交通安全白書』より

令和3年の交通事故死傷者・負傷者数

死者数	2,636人
負傷者数	362,131人

自動運転の効果例

交通事故の削減

地域公共交通の維持・改善

運行の効率化

ドライバー不足への対応

国際競争力の強化

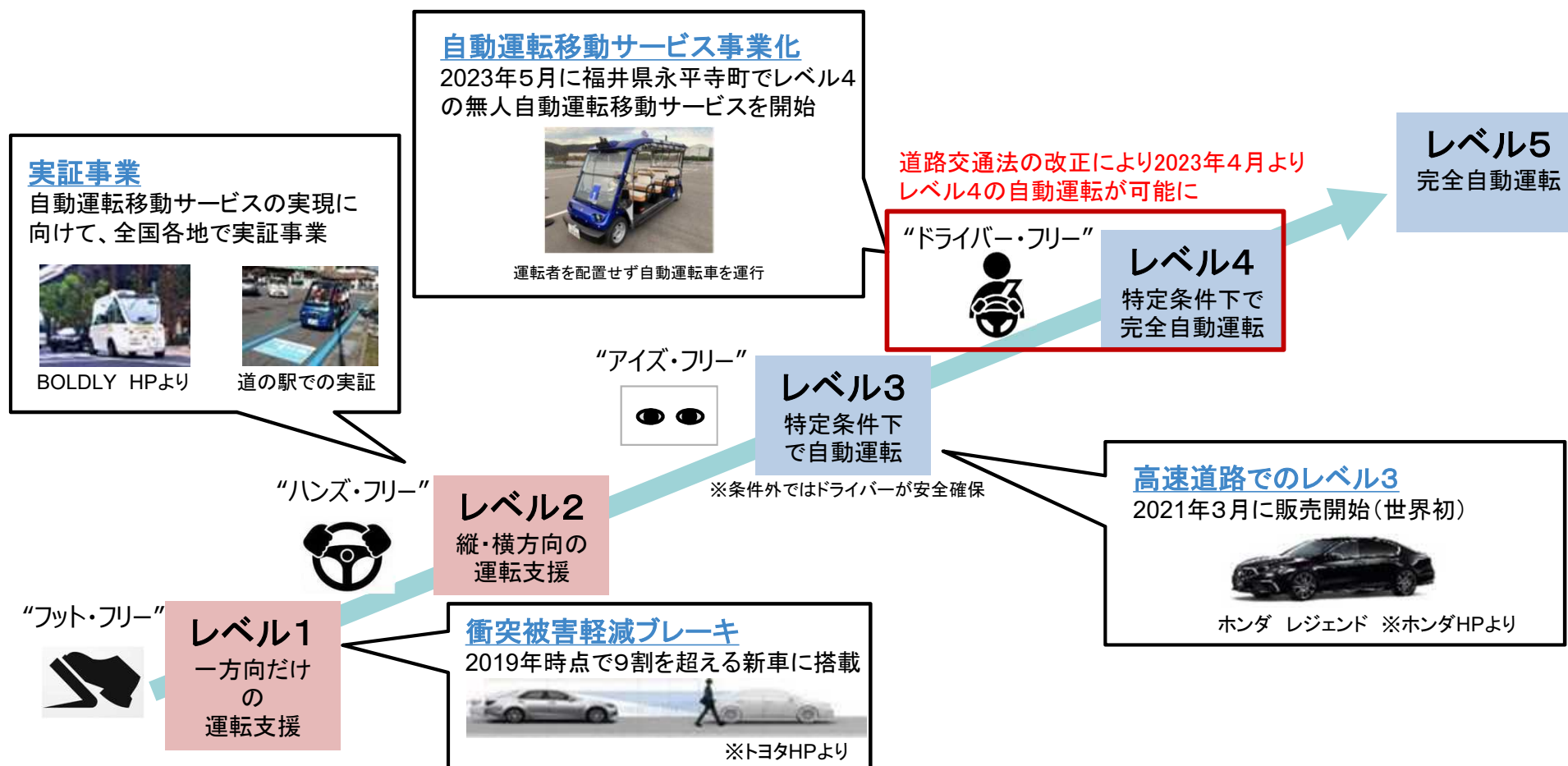
渋滞の緩和・解消

○自家用車についてはレベル3を実現し、移動サービスについてはレベル4を実現するなど着実に技術が進展。

○今後は、自家用車でのレベル4の実現と、移動サービスのレベル4の普及拡大が目標

【政府目標】※ 2022年度目途 レベル4移動サービスの実現 → 2025年度目途 全国50か所に拡大
2025年度目途 高速道路レベル4の実現

※デジタル田園都市国家構想総合戦略(2022年12月閣議決定)、
新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画・フォローアップ(2022年6月閣議決定)



○自動運転の実現に向けて、①安全性の向上、②地域の理解、③事業性の確保、が課題。
○これらの課題を解決するため、地方公共団体が行う継続的な自動運転の実証事業について、その費用を支援。

安全性の向上

道路で遭遇するあらゆる
リスクに対応する必要

公道での**走行経験を蓄積**
して安全性を向上



地域の理解

地域住民から**安全性への理解**を得る必要

継続的に同じ地域で走行し
地域住民の**安心感を形成**



事業性の確保

自動運転車による運送
サービスの**採算確保**

実証事業での経験を重ね
事業モデルを磨き上げ



地方公共団体が行う継続的な自動運転実証事業を支援
実証事業に取り組む地域の更なる拡大を目指す

○地方公共団体が地域づくりの一環として行うバスサービスの自動運転(レベル4)について、持続可能性(経営面、技術面、社会的受容性等)を検証するため、一年程度の長期にわたる実証事業として支援。

○自動運転について、2025年度 50カ所程度、2027年度 100カ所以上の目標を達成すべく、2023年度は30カ所程度で実施出来るよう支援。

※デジタル田園都市国家構想総合戦略(2022年12月閣議決定)

2022年度

○全国から22件の応募。うち、4件を採択。

長野県塩尻市



信号機等との連携

北海道上士幌町



雪の中での実証

滋賀県大津市



磁気マーカ上を走行

愛知県日進市



市中心部での実証

2023年度

自動運転実装化元年

●支援地域の拡大

支援地域数

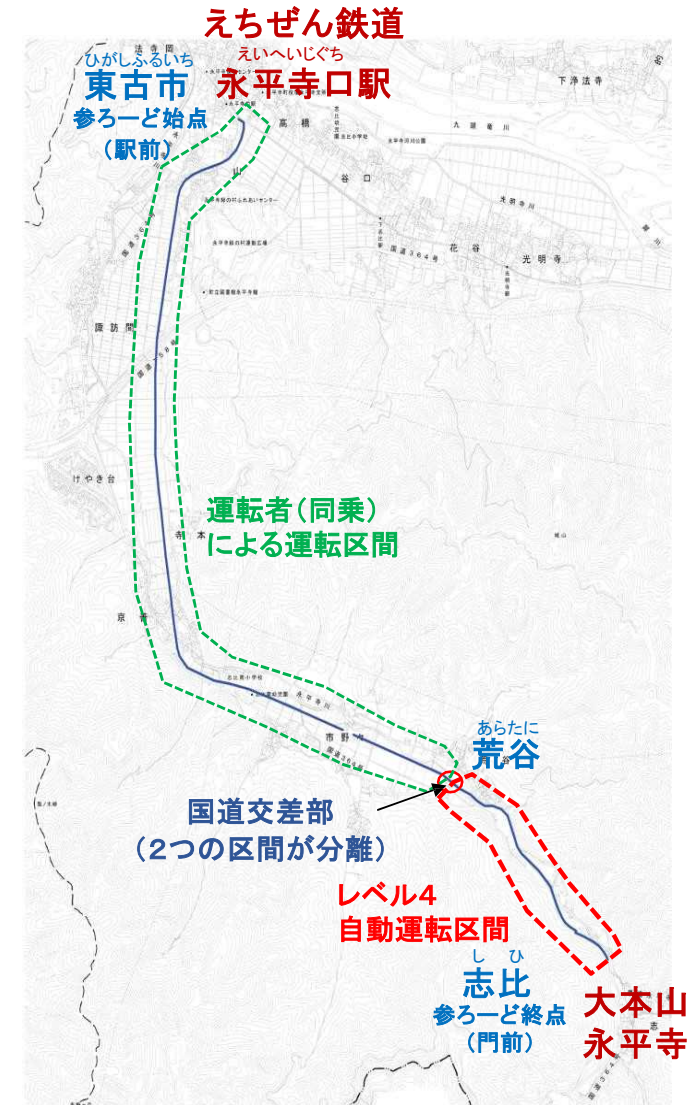
4カ所⇒**30カ所程度**



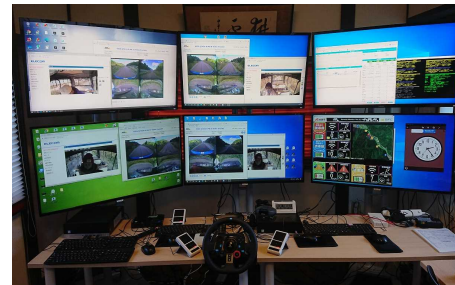
自動運転・隊列走行BRT イメージ
(ソフトバンクHPより)

※この他、次年度以降の実証を見据え5つの自治体に車両の技術開発費等の一部を補助
(茨城県境町、茨城県常陸太田市、新潟県佐渡市、兵庫県三田市、沖縄県北谷町)

- **運行開始日:** 令和5年5月21日よりレベル4運行を開始
 - ※1、2月は冬期運休
- **運行ルート:** 福井県永平寺町の「永平寺参ろ一ど」中の約2kmでレベル4
 - ※全長6kmの自転車歩行者専用道であり、このうち荒谷から志比の2km区間にてレベル4自動運転移動サービスを実施。
- **利用料金:** 大人100円/回、子供50円/回
- **運行形態:**
 - ・道路運送法に基づく自家用有償旅客運送事業。
 - ・永平寺町が「まちづくり株式会社ZENコネクト」に委託して運行。
 - ・レベル4運行開始後は、車内にも遠隔地にも運転者を配置せず自動運転車を運行。
 - ・1人の遠隔監視者が同時に3台の自動運転車を監視。(従前は遠隔地に運転者を配置して自動運転車を運行)



ヤマハ製電動カートを産総研が改造し、自動運転機能を追加



遠隔監視室



運行中の自動運転車

自動車DXの将来形

- 乗合バス事業者の実車走行キロあたりの支出のうち約6割は人件費となっている。
- 現在ではバス1台に対して運転者1人が必要であるが、今後自動運転により1人が複数台の無人バスを遠隔で監視することになれば、より持続的なバス事業経営の実現が期待される。

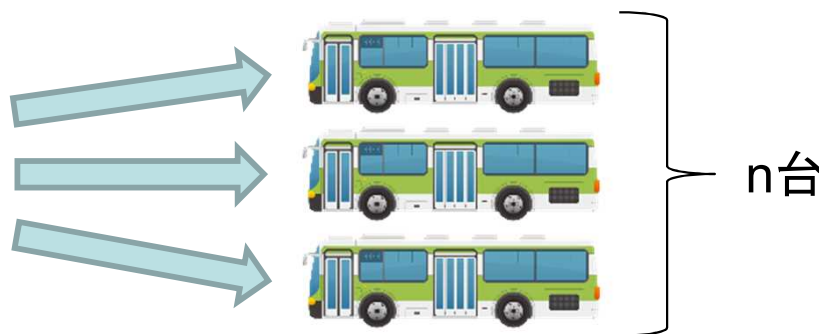
現在



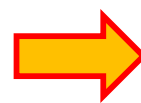
1人が1台のバスを運転(二種免許の保有が前提)



将来の姿

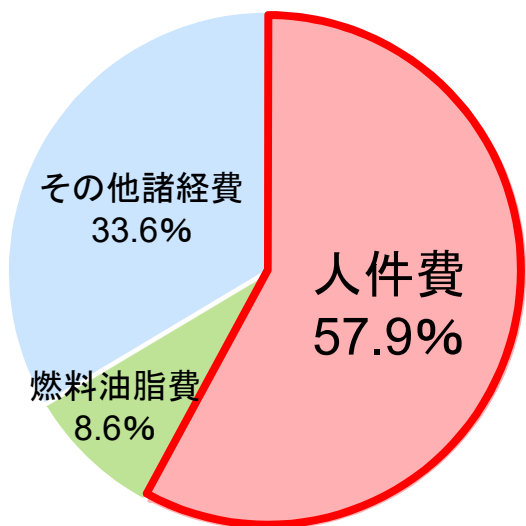


1人で複数台の無人バスを遠隔監視
(レベル4自動運転では運転免許不要)



**より持続的な
バス事業経営の実現**

乗合バス
実車走行キロあたり
諸経費構成比率
(令和3年度)



国土交通省調べ

1. 旅客自動車運送事業の担い手確保
2. 自動車GXに関する現況・取組
3. 自動車DXに関する現況・取組
4. ヒアリングで明らかとなった事項
5. 参考資料

DX

- 配車アプリの導入により、タクシー事業の実車率・供給力を上げることができる。合わせて、キャッシュレス化、福祉タクシーチケットのDX化等も可能になる。(GO株式会社)
- 一般消費者領域のDXは進んできたが、事業者側のDXはまだまだ進んでいないように思う。DXを通じて業務管理の効率化を図るなど、タクシー業界側においてもDX化を進めていく必要がある。(吉野川タクシー有限会社・株式会社電脳交通)
- オンデマンド交通において、AIによる運行システムを活用し、なるべく利用者の希望に添うような乗り合わせを実現している。(株式会社アイシン)



GX

- タクシー産業GXプロジェクトを開始しており、10年間でEV車両2,500台を導入し、3万トンのCO2削減を目指している。また、タクシー事業者とのネットワークやAIの技術開発力を活かして廉価な電力の安定供給を実現し、GXにつなげていきたい。最終的には、タクシー産業のGXを通じて、モビリティ全体のGXにも波及させていきたいと考えている。(GO株式会社)



※第3回検討会・
「GO株式会社御発表資料」より

1. 旅客自動車運送事業の担い手確保
2. 自動車GXに関する現況・取組
3. 自動車DXに関する現況・取組
4. ヒアリングで明らかとなった事項
5. 参考資料

支援内容

旅客運送事業者等が人材確保のために行う以下の取組について支援

- ①CMなどの映像コンテンツ・HP作成などの広報活動に要する経費、人材確保セミナーの開催経費（会場借上、外部委託経費等）
- ②二種免許取得のため教習経費（特例教習含む）
- ③業界団体、自治体など外部団体が実施する研修、社内で実施する研修（研修委託料、講師謝金等）に要する経費。

支援要件等

補助率 : 1 / 2 （ただし、予算の範囲内で支援）

予算内示

支援の実施にあたり、タクシー事業者に要望調査を実施。要望調査の結果は以下のとおり。

- 要望事業者数 2, 409者（タクシー 1,765者、バス 644者）
- 要望額 91億円
- 二種免許支援の要望人数 約37,000人（タクシー 32,000人、バス 5,000人）

⇒ タクシー、バスをあわせて約40億円を内示

背景・必要性

- 高齢者人口の更なる増加、ライフスタイルの変化等により、利用者のニーズや移動手段のあり方の多様化とともに、2050年カーボンニュートラルの実現に向けた社会的要請の高まり。
- 地域公共交通分野において、デジタル技術や交通データの効果的な活用により効率性・利便性の向上を図る交通DXと脱炭素社会に向けた車両電動化等の交通GXの推進が不可欠。

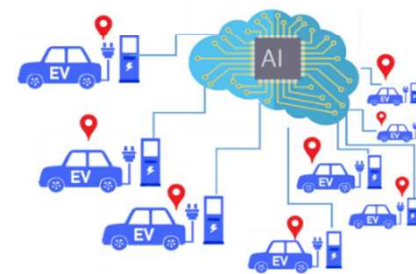
概要

- AIオンデマンド交通・キャッシュレス決済等の技術や、EVバス・EVタクシー等の導入を通じて、交通DX・GXを推進する事業を創設。**（道路運送高度化事業の拡充）**
- 国は、社会資本整備総合交付金を含め予算面で支援するとともに、財政投融資を活用した(独)鉄道・運輸機構の出融資、固定資産税の特例措置により支援できるような措置。

 AIオンデマンド交通
 (スマホや電話で乗車予約→AIによるルート決定)

 非接触型クレジットカード・QRコード
 (データ収集→路線・ダイヤの効率化)


EVバス


 EVタクシーのエネルギー
 マネジメントシステム
 (運行管理と充電管理を一体的に実施)


交通DX・GXによる経営改善支援事業

- 地方の鉄道・路線バスなどの地域交通は、地域の社会経済活動に不可欠。高齢化や免許返納等により、自家用車を運転できない人も増加。しかし、人口減少等による長期的な利用者数の落ち込みに加え、コロナ禍の直撃により、多くの事業者が厳しい経営状況。
- 今後、加速する少子高齢化、運転手不足やデジタル技術による移動需要の代替など、ポストコロナ時代の急速な社会構造の変化に対応して、**交通DX・交通GX**による利便性・持続可能性・生産性の向上により、経営効率化・経営力強化を図る。

交通DX・GXによる経営改善支援事業

地域の交通事業者による**地域交通のDX（デジタル・トランスフォーメーション）・GX（グリーントランスフォーメーション）**等を通じた経営効率化・経営力強化の取組に対する支援措置を講じる。

【支援対象】 補助率1/2

○公共交通のGX化の推進に要する経費、新たな取組の実証運行に要する経費

- ・EVバス・タクシー導入
- ・太陽光パネル設置
- ・再エネ活用によるエネルギーマネジメント
- ・蓄電池・充電設備の共同利用 等



○公共交通のDX化の推進に要する経費、新たな取組の実証運行に要する経費

- ・マイナンバーカード連携等によるMaaS実装
- ・AIオンデマンド交通
- ・GTFSによるバス情報標準化
- ・運行管理システム・配車アプリの導入
- ・自動運転（実証調査事業） 等



一般乗合旅客自動車運送事業者に係る特例措置の創設(固定資産税・都市計画税)

地域公共交通の確保に取り組む乗合バス事業者が、カーボンニュートラル等への対応としてEVバスを導入するために充電設備等の償却資産を取得した場合、当該充電設備等及びその用に供する土地(当該充電設備等による充電時に要する土地を含む。)に係る固定資産税及び都市計画税を軽減する特例措置を創設する。

施策の背景

- 乗合バス事業は輸送人員の減少による厳しい経営環境にある中でも、「地域公共交通の最後の砦」として生活に必要な交通サービスを提供し続けることが期待される。
- EVバスは、低騒音による静穏な車内環境、円滑な加速性能による揺れの低減及び高齢者等の車内事故の防止などの点において利便性・安全性の高いものであり、EVバスの導入によって地域公共交通の活性化を実現することが期待される。

要望の結果

1. 対象資産

EVバスを導入するために充電設備等の償却資産を取得した場合、当該充電設備等及びその用に供する土地(当該充電設備等による充電時に要する土地を含む。)

- ※ 地域公共交通計画で市町村が位置づけた路線のうち、EVバスが導入される営業所において運行する路線を維持することが一般乗合旅客自動車運送事業者が定める道路運送高度化実施計画で担保された場合に限る。

2. 特例率

1/3 (最初の5年度分)

3. 適用期限

令和5年4月1日～令和10年3月31日(5年間)

4. その他

地域公共交通活性化・再生法を改正し、「道路運送高度化事業」に新たにEVバスを用いた事業を位置づける予定。

