



交通政策審議会 自動車部会 ご説明資料

令和6年2月7日（水）

「活力ある地方を創る首長の会」事務総長 樋渡啓祐

活力ある地方を創る首長の会 緊急首長アンケート

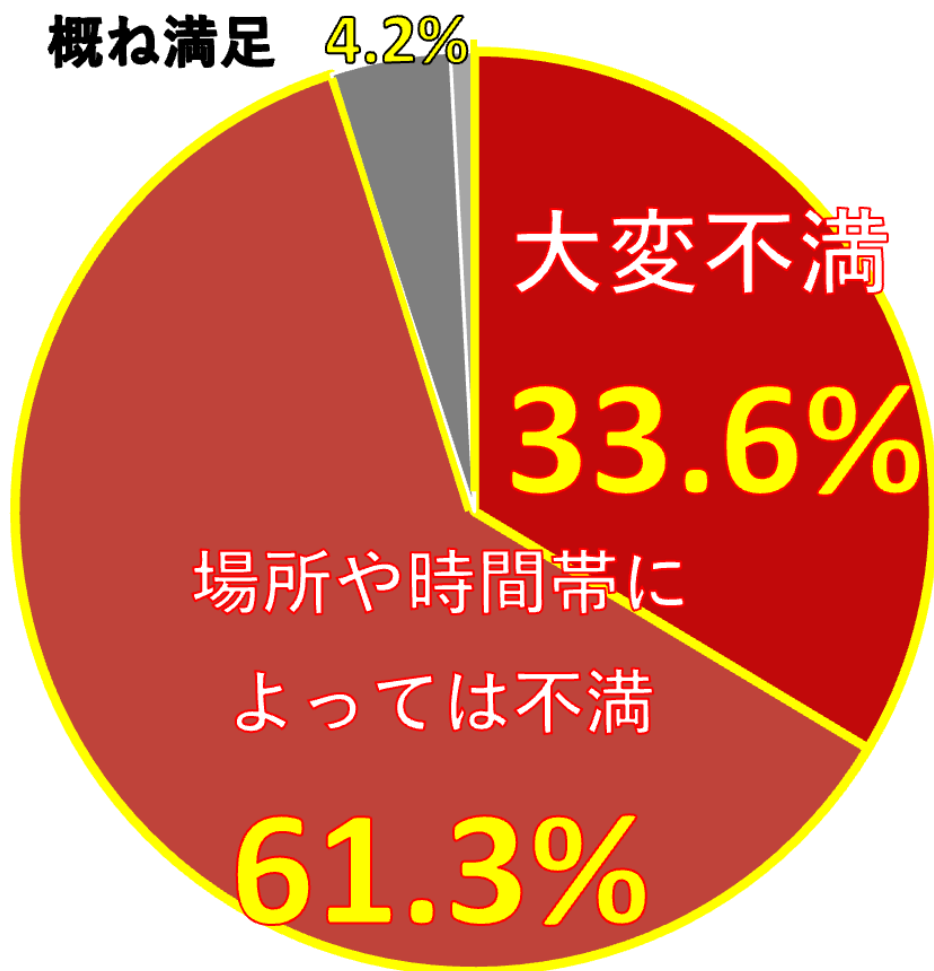
2023年9月

- (問1) 地域公共交通サービスについて、「住民・観光客等」は**満足**していると感じますか。
- (問2) 国は、自治体の現状に即した「ライドシェア」の**条件変更**や**規制緩和**を行うべきだと考えますか。

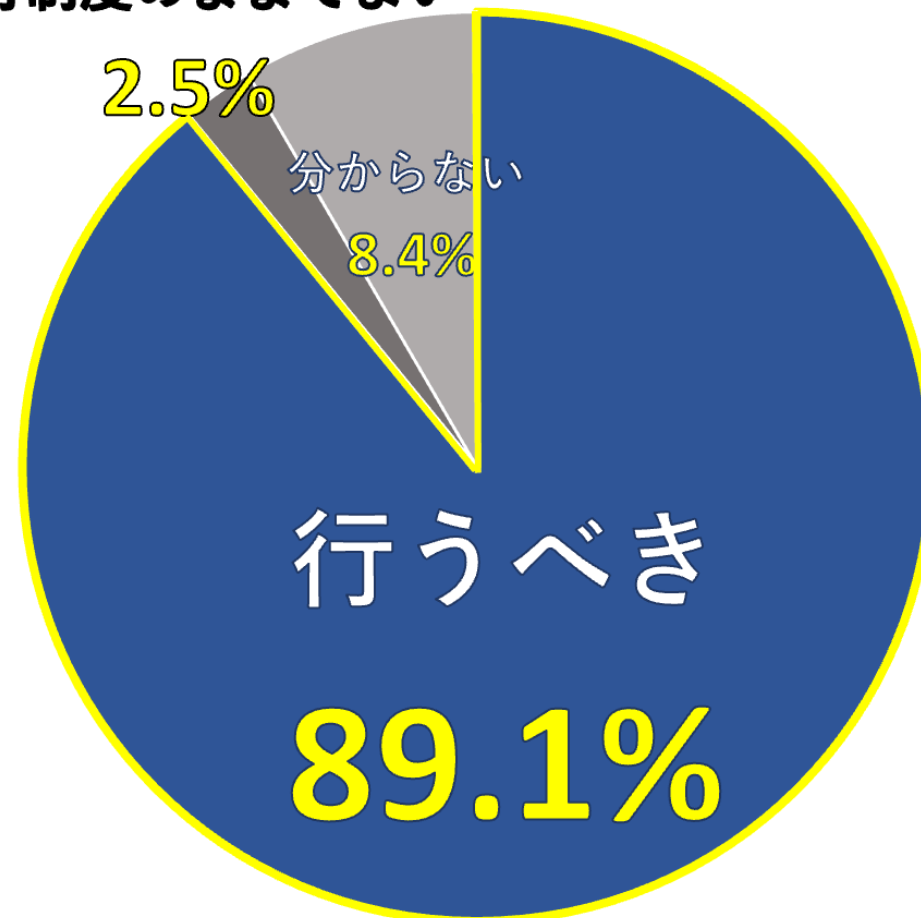
全国 知事・市区町村長 119人回答

地域公共交通サービスの現状

「ライドシェア」条件変更・規制緩和は



現行制度のままでよい



「活力ある地方を創る首長の会」実施期間2023年9月3日～9日
令和5年11月6日内閣府規制改革推進会議提出（資料1-4）改

第2弾
全国的首長／

活力ある地方を創る首長の会 緊急首長アンケート

2023年11月

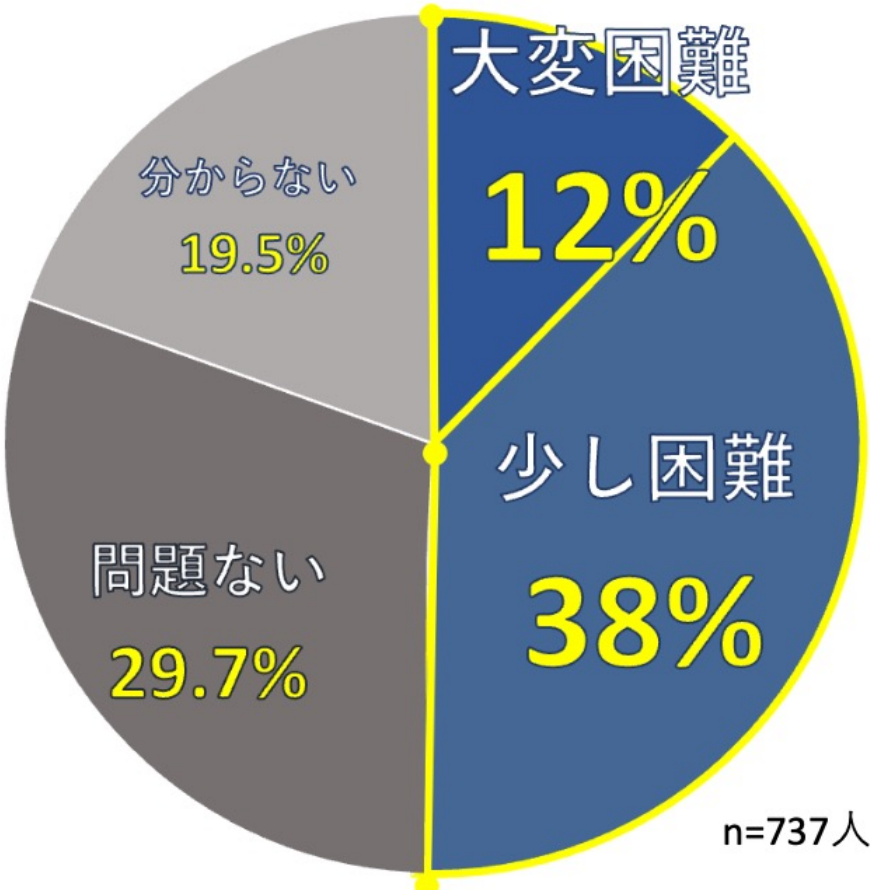
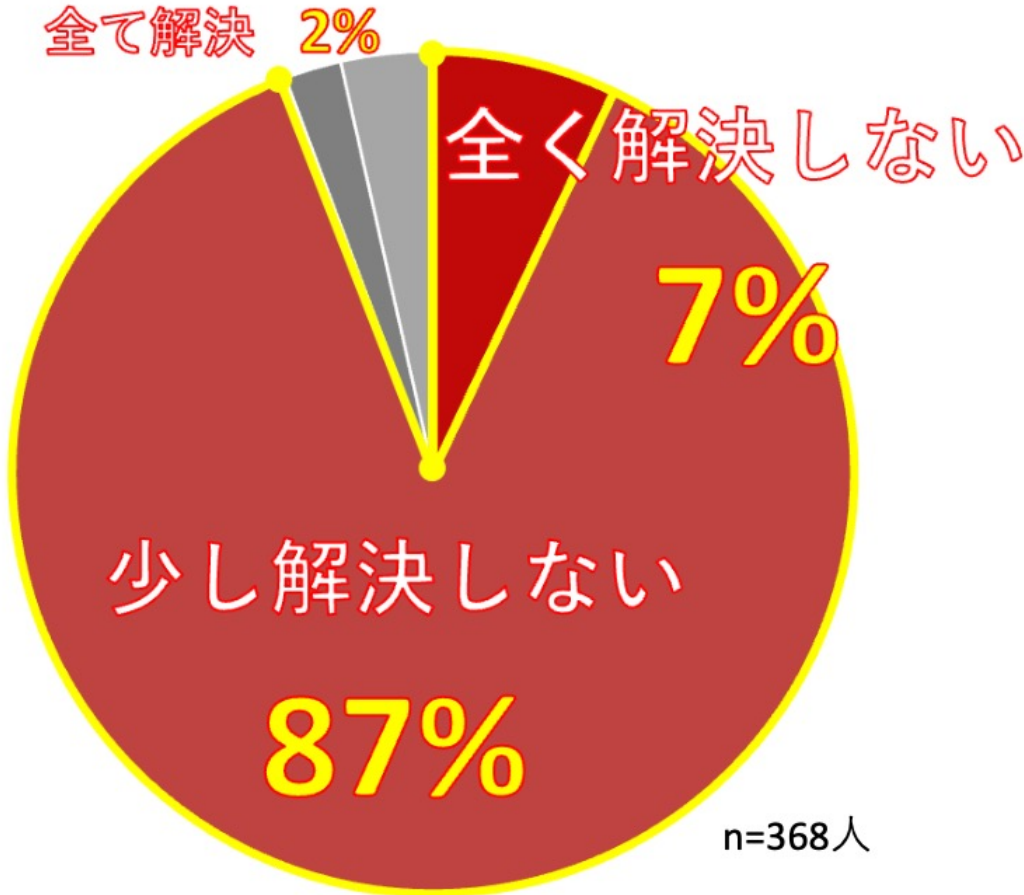
- (問1) 現行制度（自家用有償旅客運送）で、住民・観光客の「移動の足」に係る困り事は解決しましたか。
- (問2) 地域公共交通会議等の設置又は協議を調えることについて、**困難**を感じることはありますか。

全国 知事・市区町村長 737人回答

現行2号(自家用有償旅客運送)は
「移動の足」不足を

「地域公共交通会議等」で
協議を調えることは

※現行2号実施首長：368人への質問



「活力ある地方を創る首長の会」実施期間：令和5年11月9日～12月5日
令和5年12月13日自民党合同会議提出資料



内閣府規制改革推進会議WG

The background of the slide features a blurred photograph of a street scene. On the left, a yellow taxi is visible, and on the right, the front corner of a red car is shown. The overall image is semi-transparent, allowing the text to be clearly legible.

タクシー等既存事業者との
「共存共栄」を目指す

01

地域のタクシー会社等既存事業者との
共存共栄

02

2号・3号合わせ技

03

安心・安全

「首長の会」の声が政府方針へ (R5.12.20デジタル行財政改革会議)

首長の会の政策提言(10/17,11/13)

① **タクシー運転手減少分**
+
② **地域・時期・時間の交通空白分**
= ③ **自家用自動車(白ナンバー)で至急、補う必要がある。**

- タクシー (営業用自動車・緑ナンバー)
 - ・個人タクシー過疎地営業
 - ・75歳から80歳に引き上げ
 - ・女性運転手の増加策(予定)
 - ・他の営業所から応援(予定)等
- 自家用自動車(白ナンバー)
 - ① 法78条2号「自家用有償旅客運送制度」
 - ・対価引き上げ(タクシー運賃1/2から8割へ)
 - ・事業者協力型自家用有償の協力型追加配車アプリ導入促進(いずれも予定)
 - ② 法78条3号「公共の福祉」許可
 - ・レッカー車
 - ・幼稚園バス
 - ・訪問介護員の要介護者輸送
 - ③ 万博・外国人観光客・深夜帯(赤字は要望)

※コロナ前と比べて、タクシー運転手は20.4%減(約6万人減少) 全国ハイヤー・タクシー連合会調査

タクシー不足(20.4%減少)

令和5年11月13日 内閣府規制改革推進会議WG提出資料

① **【提案①】道路運送法第78条第2号「自家用有償旅客運送」の課題解消について**

全国の首長から寄せられた意見*を元に、現在の課題を整理。下記のとおり課題の解消を求める。
*別添：「地域公共交通・ライドシェア」緊急首長アンケート(令和5年9月3日～9日実施、119人回答)

分類	現在の課題	課題解消(案)
③ タクシー・バス等の不足(運転手・台数等)	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシーやバス等の運転手不足が深刻。タクシーやバス等の台数減少 ・交通事業者の撤退。タクシー会社の営業所閉鎖 ・夜間繁華街のタクシー不足 ・人口減少による担い手不足・利用者不足 	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー等の不足分を、自家用有償制度を使い補充できるようにする。
地域住民・観光客の移動手段の不足	<ul style="list-style-type: none"> ・免許返納した高齢者の買い物・通院等の足を確保できない。 ・観光立国と言いながら現場は悲惨な状況。特に、地方は壊滅的夜になるとタクシーを呼んでも来ない。来て30分後 ・海外でライドシェアの利便性を知ってしまった観光客が日本に来た時、このガラパゴス感はマイナスイメージになる。 ・移動ができずに困っている観光客を多く見かける。 	<ul style="list-style-type: none"> ② タクシー等が不足する時期・場所・時間帯に、自家用有償制度を利用できるようにする。
交通空白地・運行区域の制限	<ul style="list-style-type: none"> ・交通空白地も、それ以外のエリアも、現在の地域公共交通に満足していない住民が一定数いる。 ・複数自治体で公共交通会議等を立ち上げ協議を調えることは難しく、この方法は現実的ではない。 ・行政区を越えて運行できない現状は、利用者目線では不便 ・区域外の店や病院等を利用できない。迎えに来てもらえない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通空白地以外でも運用可能にする。 ・出発又は帰着地が区域内であれば、行政区や区域を越えても利用可能に。
対価・事業性	<ul style="list-style-type: none"> ・やる気のある個人や団体が活動しやすくなる制度に。 ・住民の助け合い精神に頼るのではなく、副業的な要素を加味しないと運転手不足は解消しない。 ・高齢化に伴い、現在の自家用有償旅客運送制度では運転手確保が困難。 ・利用者側の選択肢を増やすべき。 	<ul style="list-style-type: none"> ・実費の範囲内・タクシーの上限運賃の概ね1/2の範囲内という文言をなくす。
持続可能性・地域づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・交通問題は単なる移動手段の確保だけでなく、地域社会の在り方に直結する問題。住民の交流やコミュニティを守る意味でも重要な問題 ・公共交通の維持は、財政・マンパワーの視点からも自治体には限界がきている。税収減中、公共交通整備には財政的な制約が否めない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・既存事業者や行政だけでなく、全国民参加型の制度設計に(広義の)共助。

政府方針(12/20公表)

地域の自家用車・ドライバーの活用 (道路運送法第78条第3号関係) 国土交通省

地域の自家用車・ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする制度を導入

ご意見	改革内容	実施時期
<ul style="list-style-type: none"> ○移動需要は変動性が高く、タクシー不足が顕在化しているケースがある ○安全を確保しつつ、ドライバー不足を補完できるような新たな制度を創設すべき ○実効性あるドライバー確保を可能にするため、様々な働き方ができるようにすべき ○新たな事業者が参入できるようにすべき 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ タクシー、配車アプリなどを活用して、タクシーが不足する地域・時期・時間帯・特定の地域に、地域の自家用車・ドライバーを活用して、タクシー事業の一環として運送サービスを提供する ▶ 安全の確保を前提に、労働条件など担い手確保に必要な要素を考慮して、既存のタクシー事業者以外の新たな事業者が参入できるような環境の整備について検討 	<ul style="list-style-type: none"> 年度内に制度を創設し、速やかに実施 上記の制度設計と併せて検討 上記の制度設計と併せて検討

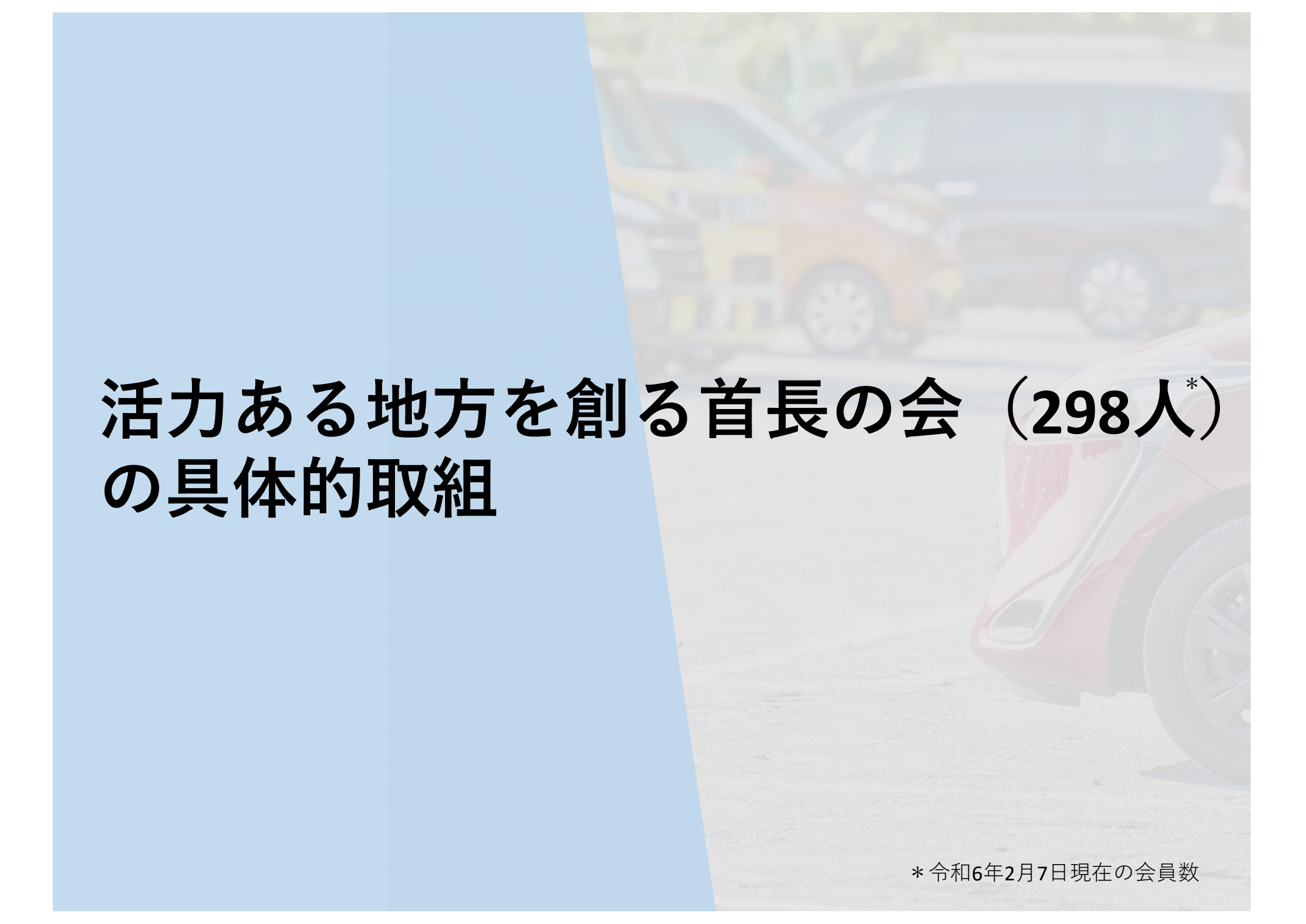
①

自家用有償旅客運送制度の改革 (道路運送法第78条第2号関係) 国土交通省

●自家用有償旅客運送制度を徹底的に見直し、実施しやすさを向上

ご意見	改革内容	実施時期
○夜間は「交通空白」なのに導入できない	▶ 「交通空白地」の目安を数値で提示するとともに、 夜間 など「 時間帯による空白 」の概念も取り込む	年内
○自家用有償の実施主体に株式会社を追加すべき	▶ 実施主体からの受託により株式会社が参画できることを明確化	年内
○観光地における輸送力が不足している	▶ 観光地において宿泊施設が共同で車両を活用することを促進	年内
○採算性の改善、運転手の確保などが課題	▶ 「対価」の目安を タクシー運賃の「約8割」とする 一定の タイムラグ を導入する ▶ 自家用有償の運賃を弾力化することにより、タクシーとの共同運営の仕組みを構築する	年内 6月まで
○地域公共交通会議等における調整が困難	▶ 「交通空白地」の判断をはじめ、自家用有償の導入や運賃などについて、 一定期間内に結論が出ない場合には首長が判断できる よう見直し	6月まで
○「市内限定」など、運行区域が厳格で不便	▶ 運行区域を柔軟に設定 することを促すよう見直し	6月まで

③



活力ある地方を創る首長の会（298人*） の具体的取組

* 令和6年2月7日現在の会員数

- 自治体ライドシェア研究会（令和5年12月20日）
- 首長/自治体職員/地方議員向け勉強会（毎日）
- 「第一次答申」（令和6年1月31日）

令和5年

12月

エントリー 受付開始

- 実装に向けた具体的調整を希望する自治体はエントリー
- エントリー自治体
全ての事例検討を開始(国交省・規制改革推進室と連携)

※地域公共交通会議等未設置の自治体は設置が必要



エントリーフォーム

令和6年

1月・2月

第1次答申 第2次答申

- エントリー自治体の進捗を答申（可能なものについてはプレス公表）
- 実装に必要な事項、自治体裁量で解決できない事項等について政府関係者に相談・要請



3月

最終答申

- 実装予定の自治体(地域)について答申(プレス公表)
- なお残る課題の整理（共通事項に係る事務、政府関係者との調整案件、今後の体制案等）



4月以降

実装

- 準備が整った自治体(地域)から実装
- 実装の中で見えてきた課題の整理・共有

※6月政府最終結論

※4月を待たずに開始可能（令和5年度内に開始することも可能）

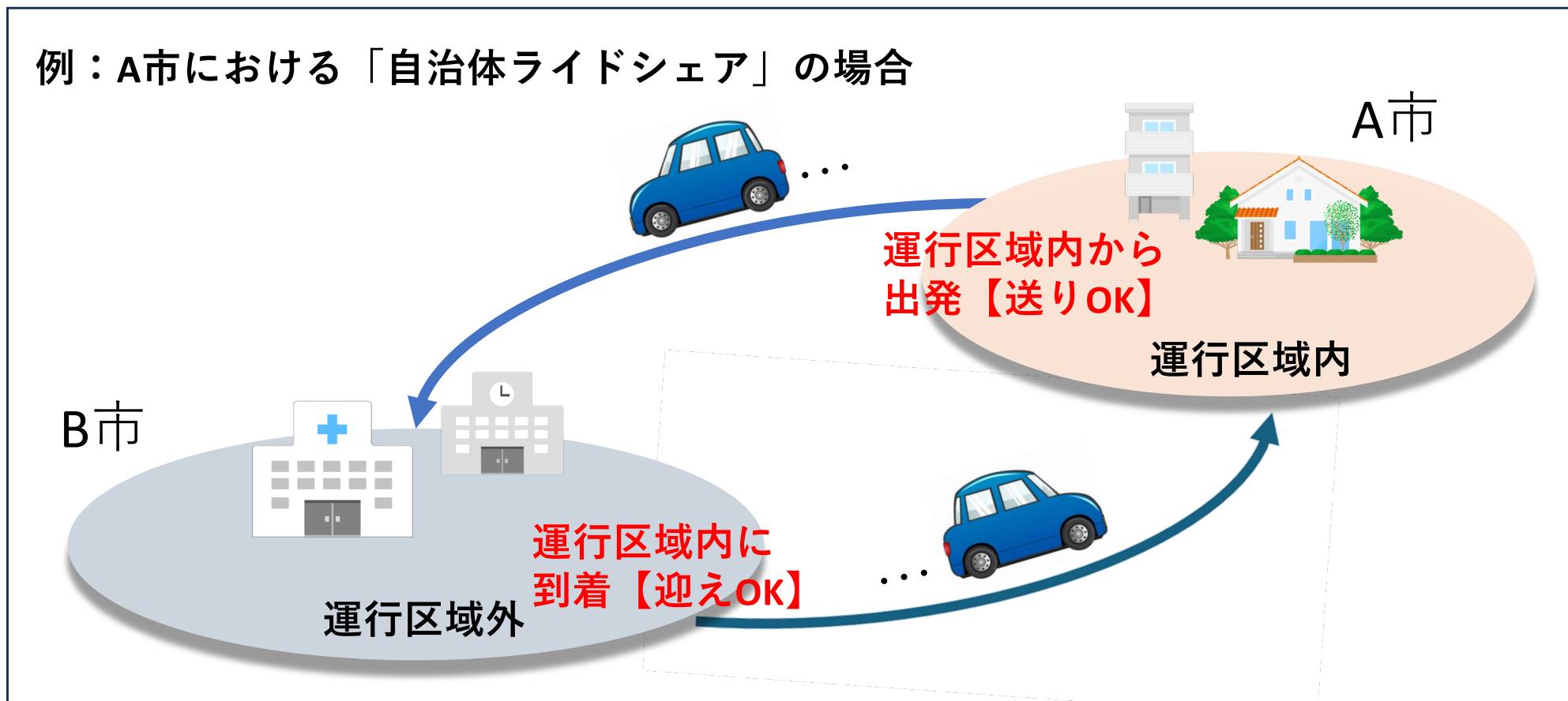


- 自治体ライドシェア研究会（令和5年12月20日）
- 首長/自治体職員/地方議員向け勉強会（毎日）**
- 「第一次答申」（令和6年1月31日）

(問) 運行区域外の病院等への送り／迎えはできないのか？

- 運行区域外に所在する病院・商店・学校等への送り／迎えを行ってよい。
- ポイントは、次の2つのどちらかであること。
 - ・ **運行区域内から出発**し、運行区域外（他市町村等）に到着する。
 - ・ 運行区域外（他市町村等）から出発し、**運行区域内に到着**する。

例：A市における「自治体ライドシェア」の場合



(問) 地域公共交通会議等は全会一致が必要なのか？

全会一致ではなく、「過半数をもって決する」ことも可能です。

地域公共交通会議等の議決方法は、当該会議規則で定めるものです。



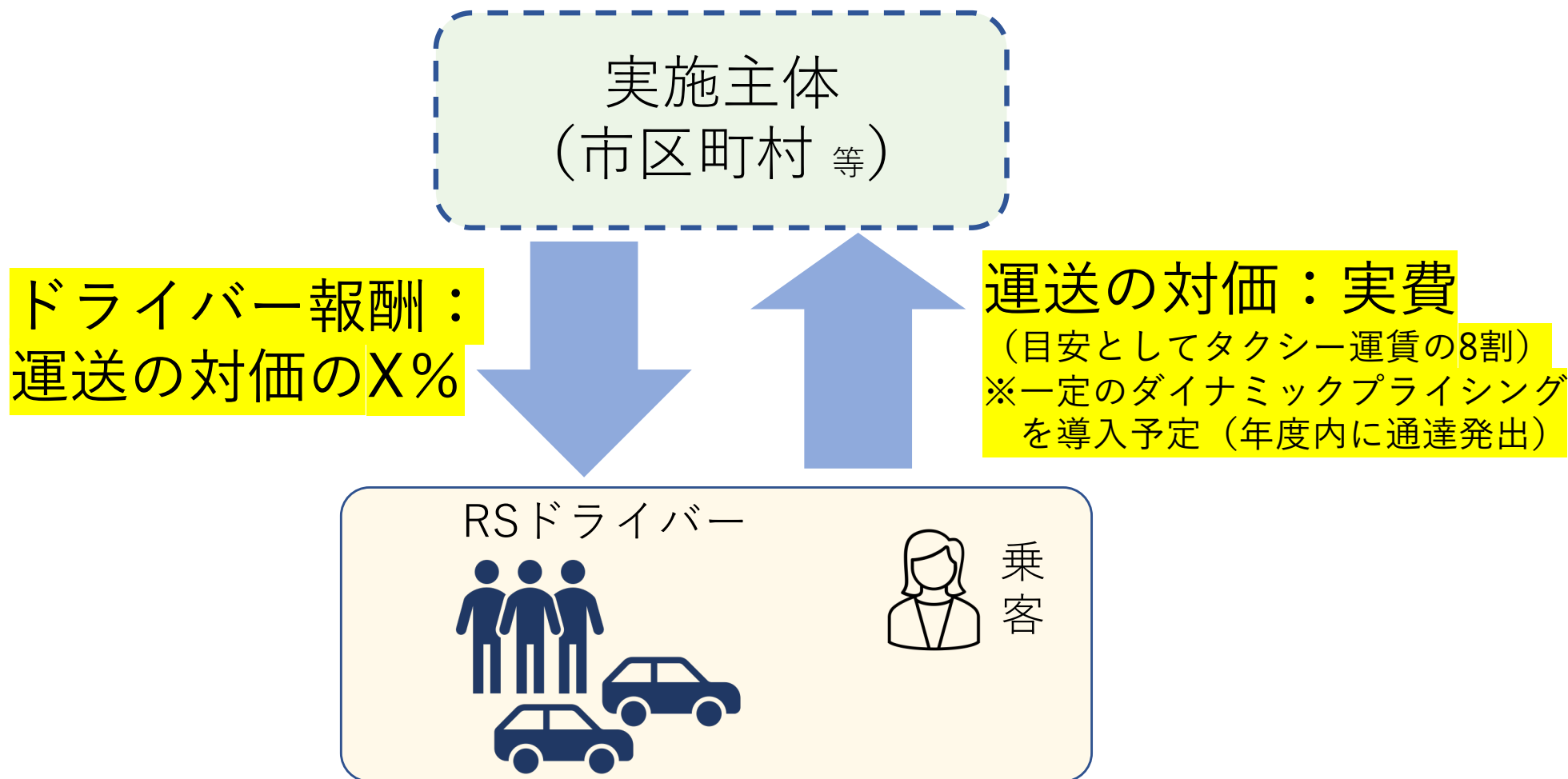
(問) タクシー会社の使用していない車両を、2号で活用できるのか？

2号自家用有償旅客運送は、
タクシー事業者の車両を使用することが**可能**です。



(問) 「運送の対価＝実費」「タクシー運賃の8割」とは。

- 運送の対価（実費）とライドシェアドライバー報酬を決めるのは、実施主体であり、地域公共交通会議等である。
- 国交省が明示した「運送の対価：タクシー運賃の8割」は「実費の目安」である。



※【重要】規制改革推進会議第6回WG（令和6年1月29日）においても誤認が一定数見受けられた部分

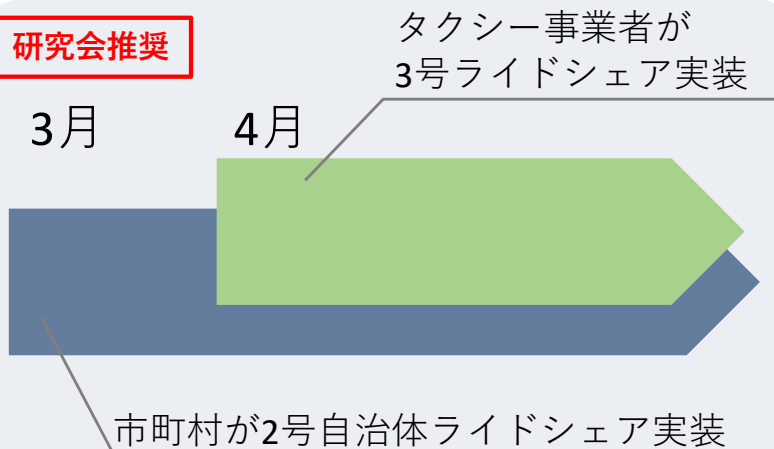
- 自治体ライドシェア研究会（令和5年12月20日）
- 首長/自治体職員/地方議員向け勉強会（毎日）
- 「第一次答申」（令和6年1月31日）

実装パターン（時期）

地域公共交通を担うモビリティサービスは、道路運送法第4条許可等もあるが、ここでは自家用車による有償運送についての整理を行うものとする。

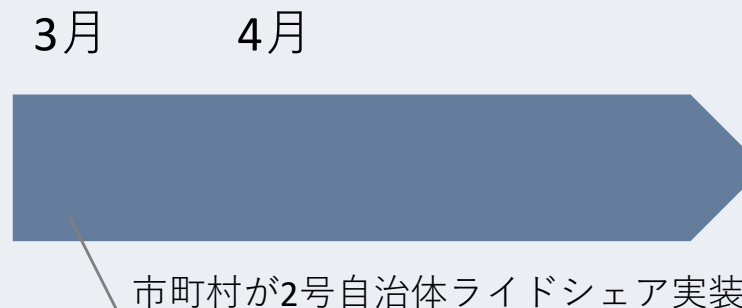
● できることから始める【Aパターン】

研究会推奨



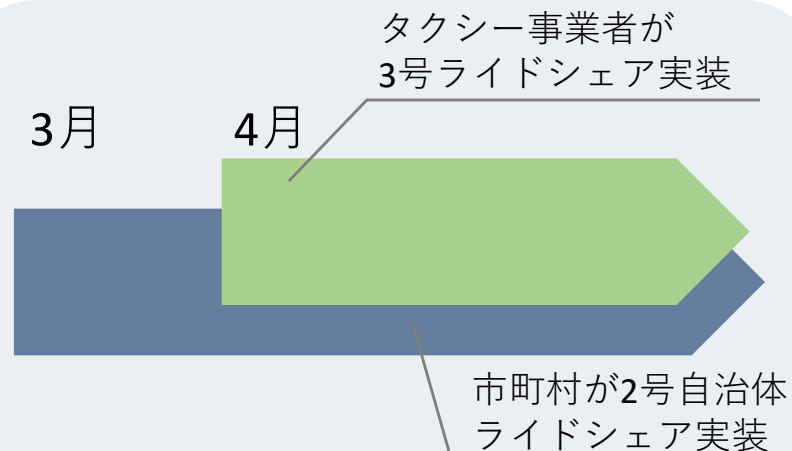
※タクシー事業者が3号ライドシェア実施の確定をなかなか行わない場合、可及的速やかな事業実施が求められる場合等

● 結果的に、2号のみ実施【Bパターン】



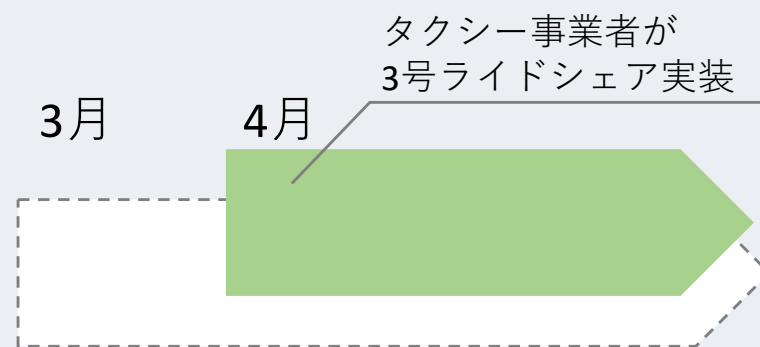
※結果的に、タクシー事業者が3号ライドシェアを実施しなかった場合等

● 3号の様子を見て、2号実施【Cパターン】



※タクシー事業者の3号ライドシェア実施確定しており、その結果を見極めてから市町村が2号を実施する場合等

● 2号を実施しない【Dパターン】

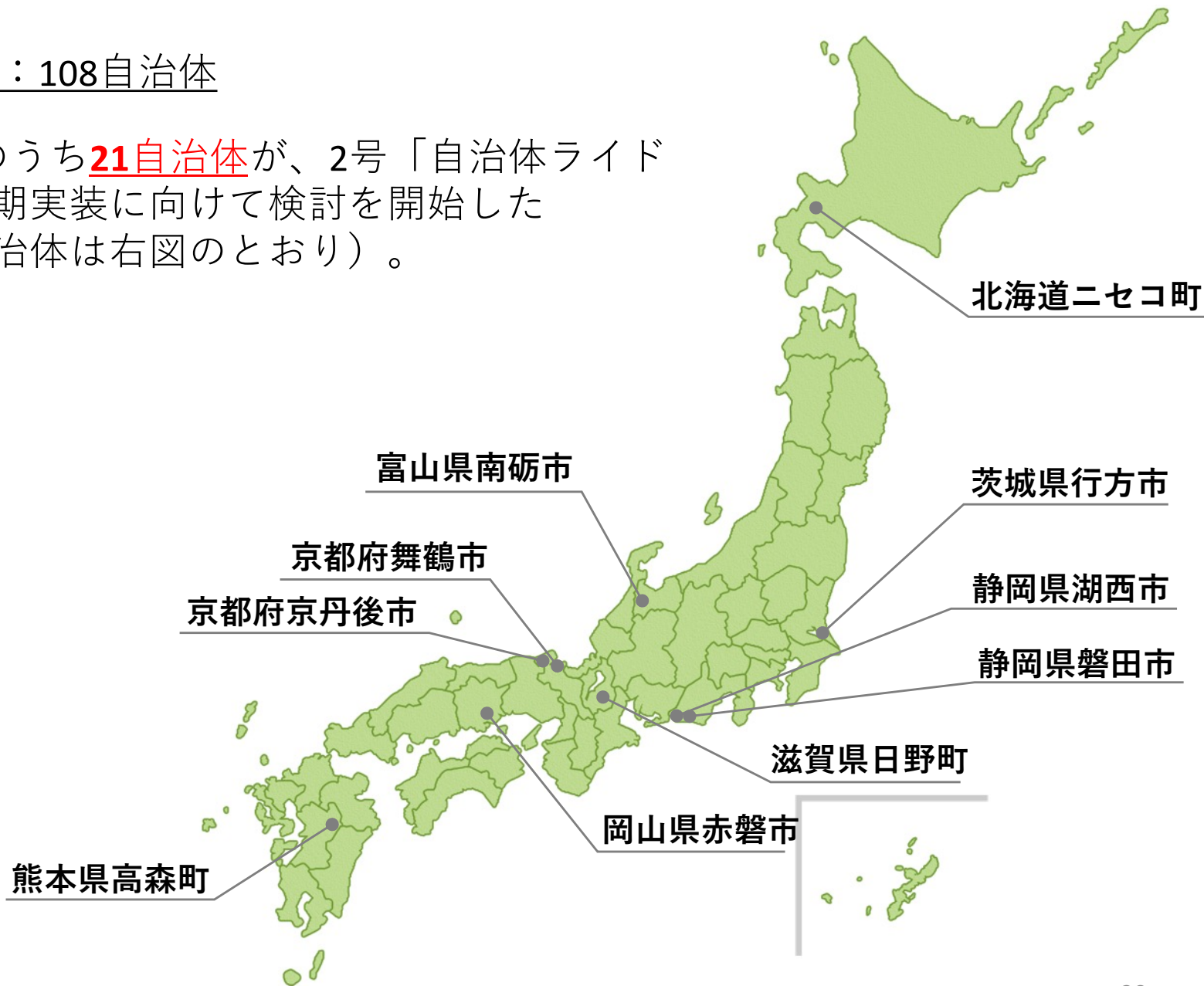


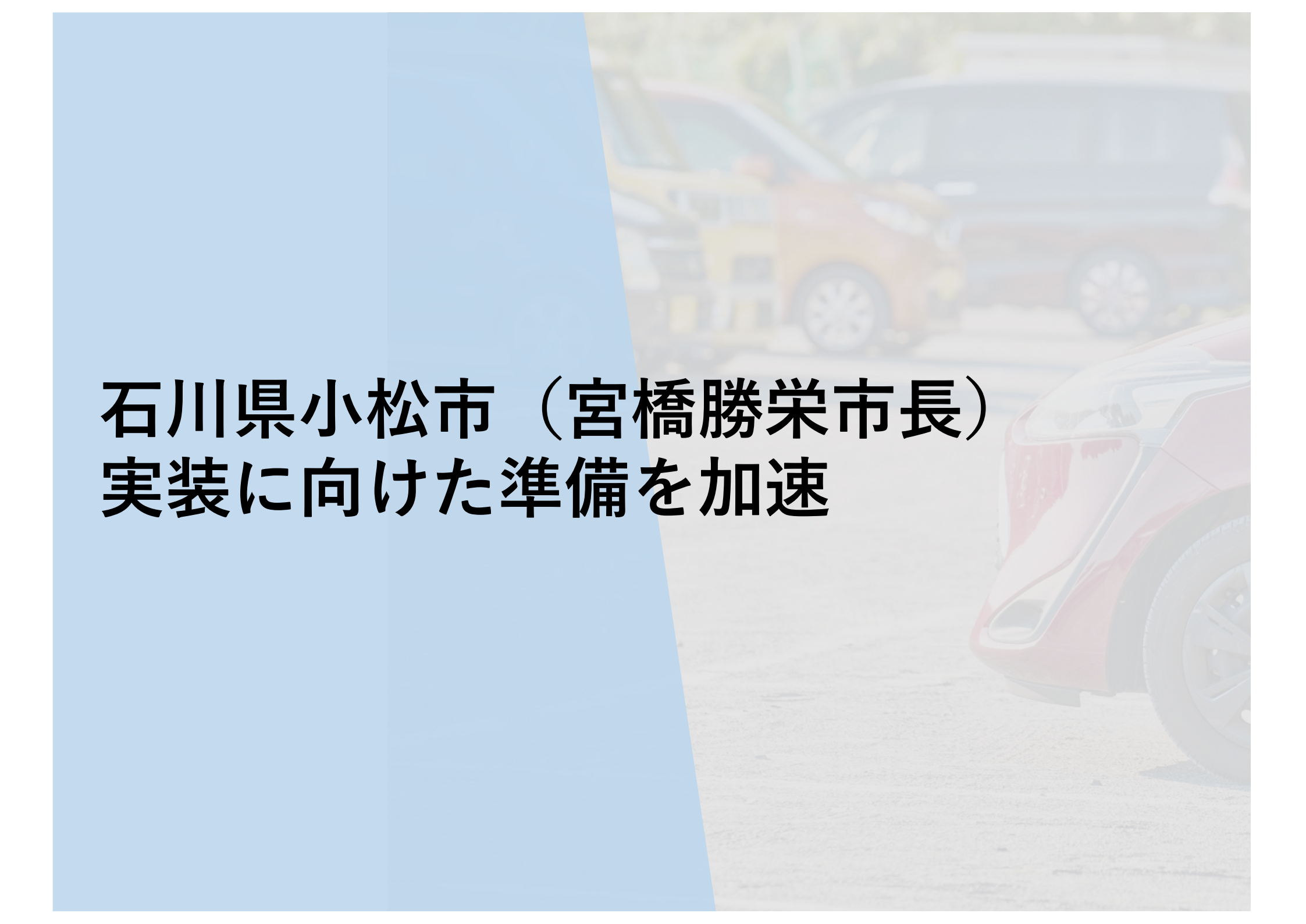
※タクシー事業者が3号ライドシェア実施に成功し、結果的に移動の足問題が解決した場合（都市部を中心に起き得ると推測）等

自治体ライドシェア研究会会員（令和6年1月31日現在）

- 研究会会員：108自治体

※108自治体のうち**21自治体**が、2号「自治体ライドシェア」の早期実装に向けて検討を開始した（公表可能自治体は右図のとおり）。





石川県小松市（宮橋勝栄市長） 実装に向けた準備を加速



地域のタクシー等既存事業者との
共存共栄「新制度（案）」

利便性と持続可能性を兼ね備えた公共交通サービスの仕組み「準交通空白地有償運送(仮称)」の提案

喜多 秀行¹・國井 大輔²

¹正会員 株式会社長大 (〒550-0013 大阪府大阪市西区新町 2-20-6)

E-mail: kita@crystal.kobe-u.ac.jp (Corresponding Author)

²正会員 株式会社長大社会基盤事業本部 (〒450-0003 愛知県名古屋市中村区名駅南 1-18-24)

E-mail: kunii-d@chodai.co.jp

過疎地域における生活の足を確保するため、コミュニティバスからタクシーや自家用車を活用した互助的な個別輸送サービスへの転換を図る自治体が増加しているが、もともと人口が少ない過疎地域においては、個別輸送サービスの採算性と利便性を同時に確保することは容易でなく、自治体からの公的支出は年々増加し、現状のままでは立ち行かなくなりつつある状況も見受けられる。そこで本研究では、タクシーとボランティア輸送を一体的に運営する新たな公共交通サービスの仕組み「準交通空白地有償運送(仮称)」を提案する。いくつかのサービス特性と地域特性を想定し、運行形態や運賃に関する施策が採算性に及ぼす影響について分析した結果、制度面での制約等はあるものの、一定の条件下ではサービスが成立する可能性が確認できた。

Key Words: rural areas. integrated transport system. taxi. volunteer transport. sustainability

【現行制度】原則タクシーが走っていない地域・時間等を「交通空白地」と定義

タクシー

交通空白地

※時間的概念も追加

2号：自家用有償旅客運送
(愛称「自治体ライドシェア」)

【今後】 タクシー配車困難な地域・時間等を「準交通空白地」と定義し、自治体が支援

準交通空白地（新しい概念）

- ※タクシー配車困難な地域・時間等を自治体が2号（自治体ライドシェア）で配車支援
- ※タクシー会社へ優先配車

タクシー

2号：自家用有償旅客運送
(愛称「自治体ライドシェア」)

