

交通政策審議会陸上交通分科会 自動車部会（第7回）説明資料

国土交通省
物流・自動車局
令和6年8月

日本版ライドシェア等を巡る状況について

日本版ライドシェア(道路運送法78条3号)の創設

- 地域交通の「担い手」「移動の足」不足解消のため、令和6年3月、タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般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自家用車活用事業を創設。
- タクシー配車アプリデータ等を活用して、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定し、地域の自家用車・一般ドライバーを活用して不足分を供給。



	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日	日曜日
0時	98%	98%	98%	98%	96%	89%	95%
1時	98%	98%	98%	97%	87%	67%	96%
2時	98%	99%	98%	99%	93%	66%	97%
3時	98%	98%	98%	98%	97%	70%	97%
4時	97%	98%	98%	98%	98%	87%	96%
5時	97%	97%	97%	98%	96%	95%	92%
6時	97%	97%	97%	98%	94%	97%	93%
7時	88%	91%	94%	94%	91%	98%	96%
8時	78%	81%	84%	85%	79%	98%	97%
9時	85%	85%	90%	88%	85%	97%	95%
10時	95%	95%	96%	95%	92%	95%	93%
11時	97%	97%	97%	97%	93%	94%	89%
12時	97%	97%	97%	96%	95%	93%	88%
13時	97%	98%	97%	97%	97%	94%	91%
14時	98%	98%	98%	98%	97%	96%	94%
15時	98%	98%	98%	98%	97%	96%	95%
16時	98%	97%	98%	97%	96%	92%	95%
17時	95%	93%	94%	92%	87%	85%	92%
18時	94%	94%	93%	92%	85%	90%	95%
19時	97%	97%	97%	97%	95%	93%	95%
20時	98%	98%	98%	98%	97%	95%	95%
21時	98%	98%	98%	98%	97%	96%	96%
22時	98%	98%	98%	98%	98%	97%	97%
23時	98%	98%	98%	98%	97%	97%	98%

1. アプリデータに基づき不足車両数を算出し、自家用車活用事業を行う地域

東京の例

東京、横浜、名古屋、京都、札幌、仙台、さいたま（県南中央）、千葉、大阪、神戸、広島、福岡（12地域）

2. 大都市部以外の地域

1. 以外の地域においては、簡便な方法により不足車両数を算出し、事業の実施が可能。

※金曜日・土曜日の16時台から翌5時台をタクシーが不足する曜日及び時間帯とし、当該地域のタクシー車両数の5%を不足車両数とみなす

※自治体が曜日・時間帯における不足車両数を運輸支局へ申し出た場合、その内容を不足車両数とみなす

※当該自家用車を活用して、データの収集及び不足車両数の検証を行った上で、上記の暫定的な不足車両数を見直す
軽井沢町、金沢、富山、静岡、さいたま（県南東部、県南西部）、志摩市、水戸、青森、岐阜、石垣島（11地域）

日本版ライドシェアの実施状況(例)

東京（特別区・武三交通圏）

〈稼働可能時間〉
 月～金：07時台～10時台
 金土：16時台～19時台
 土：0時台～4時台
 日：10時台～13時台

〈許可事業者〉 99者／111者

〈ドライバー数〉 1,973人

〈稼働台数〉 15,164台

〈運行回数〉 94,032回
 ※8月11日時点



大阪（大阪市域交通圏）

〈稼働可能時間〉
 土：0時台～3時台
 金土：16時台～19時台

〈許可事業者〉 26者／34者

〈ドライバー数〉 337人

〈稼働台数〉 620台

〈運行回数〉 2,980回
 ※8月11日時点



長野（軽井沢町）

〈稼働可能時間〉
 主に金土日及び祝日の午後

〈許可事業者〉 4者／4者

〈ドライバー数〉 24人

〈稼働台数〉 137台

〈運行回数〉 882回
 ※8月11日時点



石川（金沢交通圏）

〈稼働可能時間〉
 金土曜の午後4時～翌午前6時

〈許可事業者〉 7者／8者

〈ドライバー数〉 31人

〈稼働台数〉 80台

〈運行回数〉 373回
 ※8月11日時点



ドライバー数：3,943人

許可事業者数：426事業者

※8月11日時点

公共ライドシェア(道路運送法78条2号)の概要

- バス事業やタクシー事業によって輸送手段を確保することが困難な場合に、**市町村やNPO法人**などが、**自家用車を活用**して提供する、**有償の旅客運送**。
- 省令において「交通空白地有償運送」及び「福祉有償運送」を規定。



種類

※数値はR5.3.31時点

(交通空白地)
(福祉)

698団体、4428車両
2428団体、14044車両

利用者

(交通空白地)
(福祉)

地域住民・観光客
介護を必要とする者

提供体制

(運送主体)
(使用車両)
(ドライバー)

市町村、NPO法人等
自家用車(白ナンバー)
第1種運転免許の保有、大臣認定講習の受講等

運送の対価

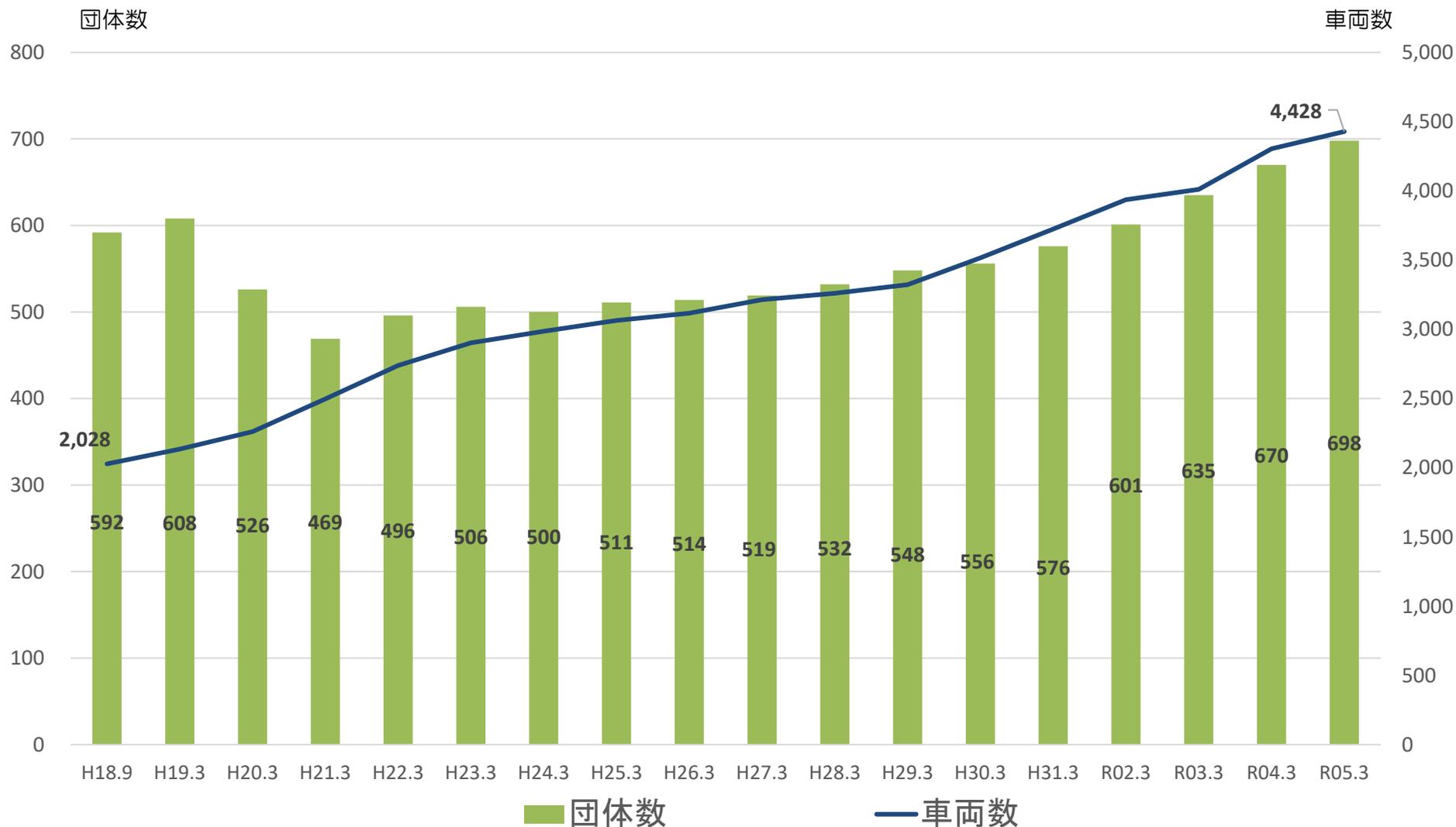
法律により、**「実費の範囲内」**の収受が認められている。

登録要件

- ① **安全体制を確保**すること(運行管理・整備管理の責任者の選任等)。
- ② **地域の関係者**(※)において**協議が調う**こと。

(※) 地域住民、地方公共団体、NPO、バス・タクシー事業者、事業者団体、運転者団体等

- 交通空白地有償運送の導入率は34%（全国1,741市区町村の内585市区町村）
- 交通空白地有償運送の車両数は増加傾向にある。



I 「移動の足」不足の解消実態に係る論点

全ての地域について、適切なデータを検証して地域交通の「担い手」不足、「移動の足」不足解消の状況を確認し、自家用車活用事業や自家用有償旅客運送の制度の効果について、現時点では**期限を定めず**、適切な期間で、定量的に丁寧な評価を行い、適時適切に改善を不断にすることが望ましい。一方で、現時点においては、取得可能なデータの対象地域、内容には限界があることを踏まえ、少なくとも、アプリ等でデータが把握可能な12都市については、適切なデータを検証する。その際、これらの施策は開始して間もなく、天候・季節波動・イベント等による需要の短期的・中期的な増減への対応も含め、制度の運用について柔軟な見直しを行っていくことから、直ちにその評価を行うことは困難であることに留意する。

1. **モニタリングによる実態把握（自家用車活用事業及び自家用有償旅客運送）**
2. **モニタリングの実効性確保（自家用車活用事業及び自家用有償旅客運送）**

II 現時点で想定される論点

Iの考え方を踏まえ、地域の「担い手」不足、「移動の足」不足の解消の観点から、自家用車活用事業の創設や自家用有償旅客運送の制度改善等が、地域交通の「担い手」不足や「移動の足」不足への対策として十分でない合理的に考えられる場合に備え、総合的な交通政策の観点も踏まえ、例えば、以下の事項などについて、法制度等の議論を行う必要がある。

1. **車やドライバーの安全の確保**
2. **事故時の責任体制の確保**
3. **ドライバーの適切な就業条件**
4. **個別輸送の充実による利用者利便の確保と外部不経済の発生とのバランス**
5. **全国展開のための制度要件、公平な競争条件の確保**
6. **諸外国のライドシェアで浮き彫りになった問題**
7. **消費者保護の確保**

骨太の方針、新資本主義実行計画、規制改革実施計画（令和6年6月21日閣議決定）、デジタル行財政改革とりまとめ（令和6年6月18日デジタル行財政改革会議決定）より抜粋。

デジタルを活用して、全国の移動の不足の解消への道筋をつけるという観点から、規制改革推進会議における議論を踏まえ、**安全を前提に、いわゆるライドシェアを全国で広く利用可能とする**。このため、全国の移動の不足の解消に向けて、自家用車活用事業等について、**モニタリングを進め、検証を行い、各時点での検証結果の評価を行う**。並行して、こうした検証の間、**タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業について、内閣府及び国土交通省の論点整理を踏まえ、法制度を含めて事業の在り方の議論を進める**。

デジタル行財政改革とりまとめ（令和6年6月18日デジタル行財政改革会議決定）より抜粋。

地域における移動の足は、鉄道、バス、タクシー、自家用車活用事業や自家用有償旅客運送など様々な手段を総合して確保していくことが重要である。このため、「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」のとりまとめ（2024年5月同会議決定）に沿って、多様な関係者の連携・協働により持続可能な地域交通の再構築を実現する方策を実行する。あわせて、**各地域が抱える移動の足の不足の喫緊の課題により緻密に対応していくため、不断に自家用車活用事業や自家用有償旅客運送のバージョンアップを図ることとし、天候・大規模イベント等への対応、台数制限の緩和、貨客混載の導入、協議運賃の導入、「5%ルール」の適用時間拡大、マッチング率の算定方法合理化を進めていくほか、新たなダイナミックプライシングなど運賃・料金の多様化やタクシー以外の運送事業者（バス、鉄道等）の参入促進の検討を直ちに開始する。**

R6年7月	8月	9月	10月	11月	12月
▼ 雨天時に対応したバージョンアップ (7/1)	▼ 酷暑に対応したバージョンアップ (8/2)				
	▼ 日本版ライドシェアのイベント対応を含む、イベント時における輸送力増強パッケージの公表 (8/2)				
	▼ 万博対応に関する協議の場の立ち上げ				
	▼ 新たなセッションベースでのマッチング率試算				
	▼ 貨客混載・協議運賃制度のパブリックコメント開始	▼ 制度運用開始			
	▼ 5%ルール適用時間・曜日の拡大、台数制限の緩和方針の取りまとめ				
	▼ 交通政策審議会自動車部会において、タクシー以外の交通事業者（バス、鉄道等）による日本版ライドシェア等への参入について検討 (8/27～)				▼ とりまとめ
	▼ タクシー及び日本版ライドシェアにおける運賃・料金の多様化に関する検討会を立ち上げ、ダイナミックプライシングなど、運賃・料金の多様化を検討 (8/6～)				▼ とりまとめ

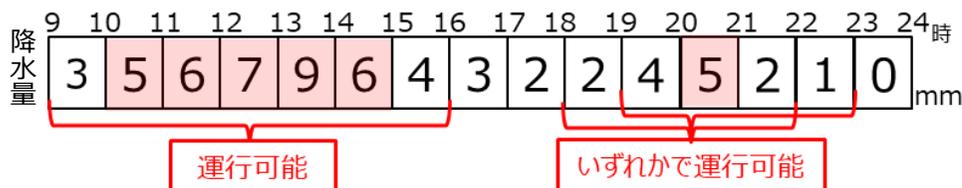
日本版ライドシェアの雨天時に対応したバージョンアップ

- ・日本版ライドシェアの運用を開始して以降、雨天時においては移動需要が大きくなる傾向が確認された。
- ・このため、1時間 5 mm以上の降水量が予報される時間帯に、日本版ライドシェアの車両の使用を可能とする。

使用可能な時間について

- ① 2 4 時間先までの降水量の予報が1時間 5 mm以上となった時間帯
- ② その前後 1 時間
 においては、日本版ライドシェアの車両使用が可能。

※ 1 回の使用可能時間が 3 時間以下となる場合には、当該時間帯の前後いずれか 1 時間まで追加して使用が可能（計4時間まで）



使用可能な車両数について

- 【これまでは使用不可であった時間帯】
 各営業区域において使用できる日本版ライドシェア車両の最大までを使用可能とする。
- 【これまでも使用可能であった時間帯】
 各営業区域において使用できる日本版ライドシェア車両の最大の 2 倍までを使用可能とする。

対象の営業区域

大都市部（12地域）

以下の都市及びその周辺のエリア

東京都特別区、横浜市・川崎市、名古屋市、京都市、札幌市、仙台市、さいたま市、千葉市、大阪市、神戸市、広島市、福岡市

※他の地域については今後検討

- ・昨年の夏の平均気温は、統計開始以来最も高く、今年の夏も引き続き酷暑となる日が増えており、利用者の利便性向上の観点から、「移動の足」の確保が大変重要となっている。
- ・このため、酷暑が予想される日の気温が35℃以上予報されている時間帯に、日本版ライドシェアの車両の使用を可能とする。

使用可能な時間について

- ①前々日の10時時点で気温の予報が35℃以上となった時間帯
 - ②その前後1時間
- においては、日本版ライドシェアの車両使用が可能。
- ※ 1回の使用可能時間が3時間以下となる場合には、当該時間帯の前後いずれか1時間まで追加して使用が可能（計4時間まで）



使用可能な車両数について

- 【これまでは使用不可であった時間帯】
各営業区域において使用できる日本版ライドシェア車両の最大までを使用可能とする。
- 【これまでも使用可能であった時間帯】
各営業区域において使用できる日本版ライドシェア車両の最大の2倍までを使用可能とする。

対象の営業区域

大都市部（12地域）

以下の都市及びその周辺のエリア

東京都特別区、横浜市・川崎市、名古屋市、京都市、札幌市、仙台市、さいたま市、千葉市、大阪市、神戸市、広島市、福岡市

※他の地域については今後検討

- ・一時的な移動需要の増加が見込まれるイベント開催時においては、タクシーの営業区域外運送制度や貸切バス及びタクシーによる一時的な乗合旅客運送制度が利用可能。
- ・4月から開始した日本版ライドシェアについても、イベント開催時において、使用可能時間帯及び車両数を拡大可能とする。

他地域のタクシーによる対応

①道路運送法第20条第2号に基づく、タクシーの営業区域外旅客運送制度

(地域公共交通会議又は協議会により協議が整った場合に、タクシーが地域や期間を限定した上で、区域外旅客運送が可能となる制度。)

⇒イベント対応時においても当該制度が利用可能である旨を明確化し利用を促進。

日本版ライドシェアによる輸送対応

②日本版ライドシェアの利用可能な時間帯等の拡大

⇒日本版ライドシェアが導入されている地域において、イベント主催者又は開催地周辺自治体から要請書[※]が提出された場合、下記の通り柔軟な運用を可能とする。

使用可能時間帯：一時的な需要の増加が見込まれる時間帯

使用可能車両数：要請書に記載されている不足車両数の範囲内

※要請書には、イベント名、開催日時・期間、開催場所、車両の不足が見込まれる時間帯、不足車両数及び他の交通機関との分担率を踏まえた合理的な算出根拠を記載する。

なお、当該イベントの開催に際して、交通規制が実施される場合においては、イベント主催者又は開催地周辺自治体が管轄の警察署と調整する際に、開催地周辺において日本版ライドシェアの活用が行われる旨もあわせて情報共有し了知いただく。



令和6年8月5日
物流・自動車局旅客課

タクシー及び日本版ライドシェアにおける運賃・料金の 多様化に関する検討会（第1回）を開催

～日本版ライドシェア等のバージョンアップの検討をします～

国土交通省では、8月6日（火）にタクシー及び日本版ライドシェアにおける運賃・料金の多様化に関する検討会を開催し、タクシー及び日本版ライドシェアの運賃料金の多様化に関して、関係者から意見聴取を行うほか、専門的見地からご議論いただきます。

本年6月に開催されたデジタル行財政改革会議において、「日本版ライドシェア」等について、バージョンアップを図っていくこととしました。

この度、バージョンアップの内容の一つである、「新たなダイナミックプライシングなど運賃料金の多様化」の検討を開始するにあたって、専門的な見識等を聴取するため、以下のとおりタクシー及び日本版ライドシェアにおける運賃・料金の多様化に関する検討会（第1回）を開催し、専門的見地からご議論いただきます。

記

- 日時：令和6年8月6日（火） 10:00～11:45
- 場所：国土交通省2号館第2会議室
- 委員：別紙1参照
- 議事：○繁忙時間帯における多様な運賃・料金のあり方について
○生産性向上の取組を促す運賃・料金のあり方について
○その他
- その他：
会議については傍聴不可ですが、冒頭のみ撮影可能です。取材を希望される方は、別紙2に基づき電子メールにてご登録願います。
検討会の配布資料については、原則、検討会後にホームページにて公開します。

【問い合わせ先】

物流・自動車局 旅客課 手嶋、武藤、大山、福田
電話：(03) 5253-8111（内線：41253）
直通：(03) 5253-8569

【別紙1】

タクシー及び日本版ライドシェアにおける 運賃・料金の多様化に関する検討会（第1回）

委員等名簿

（敬称略・順不同）

委員等

小幡 純子	日本大学大学院法務研究科教授
加藤 浩徳	東京大学大学院工学系研究科教授
河野 康子	（一財）日本消費者協会 理事
佐藤 雅一	（一社）全国ハイヤー・タクシー連合会経営委員会委員長
清水 希容子	島根大学材料エネルギー学部教授
西澤 明洋	（一社）全国ハイヤー・タクシー連合会経営委員会副委員長
溝上 泰央	全国自動車交通労働組合連合会中央執行委員長
森川 博之	東京大学大学院工学系研究科教授
◎山内 弘隆	一橋大学名誉教授
◎座長	

- 全国各地で、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア等を地域住民や来訪者が使えない「交通空白」の解消に向けて早急に対応していくため、国土交通省「交通空白」解消本部を設置した（令和6年7月17日）。
- 当該本部のもと、自治体・交通事業者とともに、「交通空白」の解消に向けた取り組みを進める。

国土交通省「交通空白」解消本部

目的

- **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や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。

構成員

- 本部長** 国土交通大臣
- 本部長代行** 副大臣及び大臣政務官
- 副本部長** 事務次官、技監及び国土交通審議官
- 本部長** 官房長、公共交通政策審議官、鉄道局長、物流・自動車局長、海事局長、港湾局長、航空局長、観光庁長官、地方運輸局長等
- ※事務局：総合政策局 公共交通政策部門、物流・自動車局及び観光庁

取組事項とスケジュール

- ①日本版/公共ライドシェアの取組に未着手の自治体（約600）への伴走支援 → 約600自治体においてタクシー等を利用可能に
※日本版/公共ライドシェアを実施済み/実施に向けて準備中の約1100自治体を除く自治体
- ②主要交通結節点（約700）の2次交通アクセス向上支援 → 約700交通結節点においてタクシー等を利用可能に
- R6.9 特に先行的に解決する必要性が高い自治体や交通結節点において、「交通空白」解消に向けた方策が実施／準備されていることを目指す →公表
- R6.12 上記以外の自治体・交通結節点において、「交通空白」解消に向けた方策が実施／準備されていることを目指す →公表
- ③「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
- R6.9 バージョンアップ 第1弾のとりまとめ（天候・大規模イベント等への対応等）
- R6.12 バージョンアップ 第2弾のとりまとめ（新たなダイナミックプライシングなどの運賃料金の多様化等）

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

タクシー以外の交通事業者による 日本版ライドシェア等への参入について

検討にあたっての視点

地域のバス・鉄道沿線における移動の不足

- 地方の特急停車駅などでは、周辺のタクシー事業者・車両数が少なく、**移動の足が不足**している状況。

例)

A駅 (X町、α交通圏)

事業者数・タクシー車両数：

(A駅が含まれる営業拠点内) **1社・2台**、
(X町内) 2社・4台、(α交通圏内) 4社・11台

B駅 (Y町、β交通圏)

事業者数・タクシー車両数：

(B駅が含まれる営業拠点内) **2社・6台**、
(Y町内) 3社・8台、(β交通圏内) 8社・17台

鉄道事業者によるタクシー事業への参入事例

- 利用客の個別輸送ニーズに対応するため、**鉄道事業者がタクシー事業に新規参入する動き**もみられる。

- Osaka Metro (大阪市高速電気軌道株式会社) は2024年7月、ナショナルタクシー株式会社の新設分割会社を子会社化し、**タクシー事業に新規参入**。
- 地下鉄やバス、オンデマンドバスなどの既存事業に加え、個別輸送や早朝・深夜輸送などの**移動の自由度の高さに強みを持つタクシー事業を実施することにより、移動ニーズに応じた最適な移動手段を提供**することを目的とする。

(参照) Osaka Metro「ナショナルタクシー株式会社の新設分割会社の株式取得に関するお知らせ」等

バス・鉄道事業者の声

- 自治体が主体となって公共交通の維持に取り組む中で、(鉄道事業者の) 我々も輸送サービスの確保に貢献したい。
- バス路線の効率化は避けられないが、地元での評判にも関わり、高速・貸切事業に響きかねないことから、タクシー事業にも手を広げるべきではないかと職員から提案があった。
- 駅員さんの活用があり得るか。グループのバス事業者のドライバーを活用する可能性もあり得るか。

整理すべき論点 (案)

- バス・鉄道などの交通事業者による日本版ライドシェア等への参入にあたって、安全・安心などの観点を踏まえ、どのようなスキームとすべきか。
- 営業関連施設など、交通事業者の経営資源を日本版ライドシェアの運営に活かすにはどうしたらいいか。
- バス・鉄道と日本版ライドシェアに従事する職員のマルチタスク、労務管理はどうあるべきか。
- その他に、必要な視点・施策はあるか。

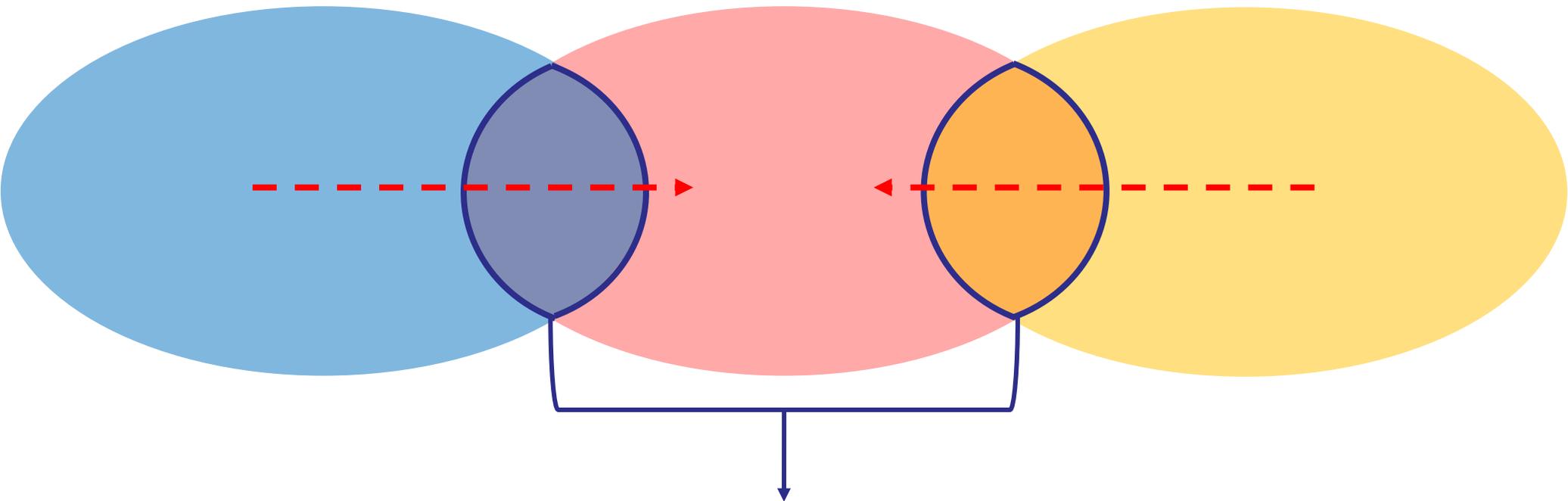
【参考】タクシー、バス、鉄道事業への参入要件

	タクシー	バス	鉄道
営業区域	地方運輸局長が定める区域 (輸送の安全、旅客の利便等を勘案)	<貸切> 原則、都県単位 <乗合> 国土交通大臣に認可を受けた路線	国土交通大臣に許可申請をした路線
営業所 【使用権原の期間】	必要 【1年以上】	必要 【3年以上】	法令等で規定なし
車庫、休憩施設 【使用権原の期間】	必要 【1年以上】 専用区画とする必要あり (例外あり)	必要 【3年以上】 専用区画である必要あり (例外あり)	<small>※考】駅：必要 (許可申請にあたり、駅の位置及び名称等 ついて事業基本計画への記載が必要)</small> 安全統括管理者：鉄道事業の安全に関する業務の経験の期間が通算して十年以上である者など 重転管理者：鉄道の運転に関する業務の経験の期間が通算して十年以上である者など 車両整備管理：原則、告示で定める期間を超えない期間ごとに車両の定期検査を行わなければならない。
管理運営体制	<ul style="list-style-type: none"> ・役員：1名以上が専従 ・運行管理：常勤の有資格の運行管理者を確保 ・車両整備管理：原則、常勤の有資格の整備管理者の選任計画がある 	<ul style="list-style-type: none"> ・役員：1名以上が専従 ・運行管理：常勤の有資格の運行管理者を確保 ・車両整備管理：原則、常勤の有資格の整備管理者の選任計画がある 	
最低車両台数	5両以上 例外 (最低1両) あり	3両以上 例外 (最低1両) あり <small><乗合> 路線定期：5両 + 予備1両 路線不定期・区域：3両 <貸切> 営業区域毎に3両 大型車使用の場合は5両</small>	車両数に関する規定なし
法令遵守	<ul style="list-style-type: none"> ・役員が事業の遂行に必要な法令知識を有する ・加入義務者の社会保険等への加入 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・役員が事業の遂行に必要な法令知識を有する ・加入義務者の社会保険等への加入 等 	類似の規定なし <small>※考】輸送の安全を確保するための事業の運営の方針に関する事項、安全統括管理者の選任に関する事項等に関する全管理規程を国土交通大臣に届け出なければならない。</small>
運転者	事業計画を遂行するに足る員数の有資格の運転者を常時選任する計画がある	事業計画※を遂行するに足る員数の有資格の運転者を常時選任する計画がある <small>※ 乗合：事業計画及び運行計画</small>	運転要員の確保に係る規定なし
資金要件	あり <ul style="list-style-type: none"> ・所要資金※の見積りが適切であり、資金計画が合理的かつ確実なものである ・所要資金の50%以上かつ事業開始当初に要する資金の100%以上の自己資金が常時確保 <small>※ 所要資金：車両費、土地費、建物費 (取得価格又は1年分の賃借料)、運転資金 (人件費等2か月分)、保険料・租税公課 (1年分)</small>	あり <ul style="list-style-type: none"> ・所要資金※の見積りが適切であり、資金計画が合理的かつ確実なものである ・所要資金の50%以上かつ事業開始当初に要する資金の100%以上の自己資金が常時確保 <small>※ 所要資金：車両費、土地費、建物費 (取得価格又は1年分の賃借料)、運転資金 (人件費等2か月分)、保険料・租税公課 (1年分)</small>	あり 失道事業の計画 (当該鉄道事業の開始に要する資金の総額及びその資金が含まれるもの) が経営上適切なものである必要

バスの許可要件

タクシーの許可（参入）要件

鉄道の許可要件



バス及び鉄道事業の許可要件と重複するタクシー事業の許可要件の一部を緩和

検討の進め方(案)

第7回自動車部会

時期 8月27日(火)

議題 日本版ライドシェアを巡る状況について

タクシー以外の交通事業者(バス・鉄道等)による日本版ライドシェア等への参入について



9月: 事務局によるバス・鉄道事業者からのヒアリング、現地調査

第8回自動車部会

時期 10月中

議題 バス・鉄道事業者からのヒアリング

タクシー以外の交通事業者(バス・鉄道等)による日本版ライドシェア等への参入のための
制度・運用改善(案)

運賃・料金の多様化に関する検討会の報告

第9回自動車部会

時期 11月中

議題 バージョンアップとりまとめ

(バス・鉄道事業者の参入のための制度・運用改善、運賃・料金の多様化)