

地 域 交 通 に お け る
「担い手」「移動の足」不足
へ の 対 応 方 策 の
力 た ら け

令 和 6 年 8 月

国 土 交 通 省

（令和 7 年 5 月改訂）



目次

1	はじめに	3
2	地域交通の状況・課題別 地域の「移動の足」の確保手段	4
3	公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）	6
	① 公共ライドシェア（道路運送法78条2号）の概要	
	② 公共ライドシェア（道路運送法78条2号）の運用改善	
	③ 改善後の公共ライドシェア（道路運送法78条2号）の導入事例	
	④ 多様な主体による公共ライドシェア（道路運送法78条2号）の導入事例	
4	日本版ライドシェア（自家用車活用事業）	12
	① 日本版ライドシェア（道路運送法78条3号）の概要	
	② 日本版ライドシェア（道路運送法78条3号）のバージョンアップ	
	③ 日本版ライドシェア（道路運送法78条3号）の導入事例	
	④ バス・鉄道事業者による日本版ライドシェアへの参画	
	⑤ 日本版ライドシェア（乗合型）の活用	
	⑥ 国土交通省公式X（旧Twitter）を通じた広報活動	
5	その他の移動手段	20
	① AIオンデマンド交通	
	② 乗合タクシー（デマンドタクシー）の実施に係る手続き	
	（参考）「道路運送法の許可又は登録を要しない運送に関するガイドライン」について	
6	タクシー事業における対策	29
	① 営業区域外旅客運送（道路運送法第20条）の制度概要	
	② 貸切・乗用旅客事業者による乗合旅客運送の許可（道路運送法第21条）	

1 はじめに

令和5年12月に開催されたデジタル行財政改革会議において、地域交通の「担い手」や「移動の足」の不足といった社会問題に対応するため、地域の自家用車や一般ドライバーを活用する制度（以下「自家用車活用事業」）を創設することや自家用有償旅客運送制度の見直しを進めることが決定されました。

これを受け、自家用車活用事業については、安全・安心を確保する観点から、タクシー事業者の管理の下、タクシーの不足する地域、時期、時間帯において、その不足分を地域の自家用車や一般ドライバーで補う運送サービスとして、令和6年3月に制度を創設し、同年4月から運送が開始されました。自家用有償旅客運送制度については、平成18年に創設されましたが、地域でより有効に活用いただけるよう、令和5年末や令和6年4月に大幅な制度改善を行いました。どちらも自家用車を活用した有償運送を提供する仕組みであることから、自家用車活用事業を「日本版ライドシェア」、自家用有償旅客運送を「公共ライドシェア」と呼ぶこととしています。

今般、社会問題になっている地域交通の「担い手」や「移動の足」の不足に対応するため、「日本版ライドシェア」や「公共ライドシェア」をはじめ、取り得る解決策の選択肢をお示しすることにより、各地域の自治体やタクシー事業者等の皆様が、地域の実情に応じて適切な解決策を取捨選択し、速やかに実行できるようこのカタログを作成することといたしました。

このカタログを活用いただき、地域で取り得る最適な解決策を選択し、地域交通の「担い手」や「移動の足」の不足解消につなげていただくことを期待しています。

困りごとから見つける

自治体主体で
運送サービスの内容を
きめ細かく決めたい

NPOや福祉事業者等
多様な主体により
運送サービスを行いたい

資格要件のあるドライ
バーがいない等のため
自家用車で
運行したい

ビジネス・旅行客
が多く 既存の
バス・タクシーでは移動
の需要を満たせない

タクシー事業者の
ノウハウを活用したい

低コストな
配車予約システムに
より地域内の移動を
面的にカバーしたい

移動需要の予測を進め、
運行の効率性を
高めたい

山間部など大型車両が通
行できないため 車両を
ダウンサイジング
したい

イベント時など
輸送需要に見合う
小型車両によって乗合
サービスを提供したい

隣接する営業区域の
タクシー事業者を
利用したい

早朝や深夜など
一時的なタクシー
の不在に対応したい

既存の路線バスが撤退し
生活交通路線を
緊急で確保したい

イベントなどの
一時的な旅客需要
に緊急で対応したい

おすすめの確保手段

公共ライドシェア



p.6

交通空白地などにおいて、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。

▶あわせて検討したい
p.29 「営業区域外旅客運送」

日本版ライドシェア



p.12

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が可能。

▶あわせて検討したい
p.6 「公共ライドシェア」
p.21 「乗合タクシー」

AIオンデマンド



p.20

配車予約からAIが最適な乗合運行ルートを決定する、バスとタクシーの中間的性質を備えた効率性の高い運送。

▶あわせて検討したい
p.6 「公共ライドシェア」
p.21 「乗合タクシー」

乗合タクシー (デマンドタクシー)



p.21

地域のニーズに合わせて、セダンやワゴンといった小型車両にダウンサイジングした乗合旅客運送サービス。

▶あわせて検討したい
p.6 「公共ライドシェア」

営業区域外 旅客運送



p.29

協議が調えば、営業区域規制を受けずに、隣接する営業区域からタクシーを受け入れることが可能。

▶あわせて検討したい
p.6 「公共ライドシェア」

貸切・乗用旅客事業者による 乗合旅客運送の許可



p.30

一定の条件下において、貸切バス・タクシー事業者が一時的な乗合輸送需要に対応することが例外的に可能。

導入事例をしてみる

事例 p.9 石川県加賀市、小松市

事例 p.10 富山県南砺市、茨城県4市

事例 p.11 農協・商工会等
実施主体：多様な主体

事例 p.12 東京都

事例 p.15-16 長野県軽井沢町、群馬県桐生市 等

事例 p.18 広島県庄原市（乗合型）

事例 p.20 広島県広島市

事例 p.21 狭隘・山間部地域に対応した
乗合いサービスの運送

事例 p.21 小規模な乗合い需要に対応した
イベント旅客の運送

事例 p.29 徳島県小松島市

事例 p.29 北海道ニセコ町

事例 p.30 期間限定の
イベント旅客の運送

事例 p.30 緊急的な交通の確保

（参考）「道路運送法の許可又は登録を要しない運送」

地域における移動資源の確保が困難になっている中、バス・タクシーや公共ライドシェアの果たす役割を補完。

p.22

事例 p.28 奈良県吉野町
実施主体：商工会

事例 p.28 鹿児島県桜島地域
実施主体：地域の協議会

3 公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）

① 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、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R7.3.31時点

（交通空白地）	788団体、5,571車両
（福祉）	2,244団体、12,188車両

利用者

（交通空白地）	地域住民・観光客
（福祉）	介護を必要とする者

提供体制

（運送主体）	市町村、NPO法人等
（使用車両）	自家用車（白ナンバー）
（ドライバー）	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

② 公共ライドシェア（道路運送法78条2号）の運用改善（1）

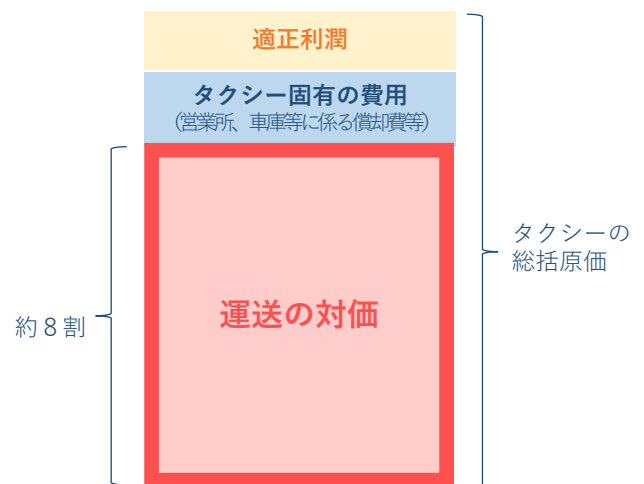
「時間帯による空白」の概念の取込み

「交通空白地」の目安を数値で示すとともに夜間など「時間帯による空白」の概念を通過上明記



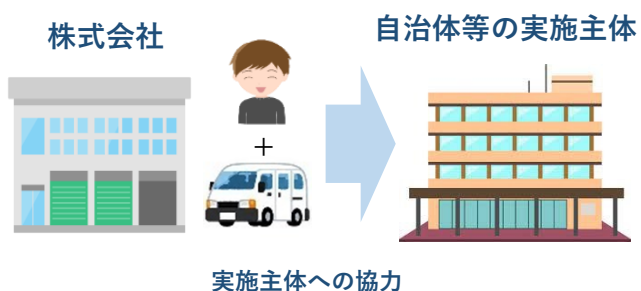
「対価」の目安の見直し

対価の目安を地域のタクシー運賃の「約8割」とすることを通過上明記



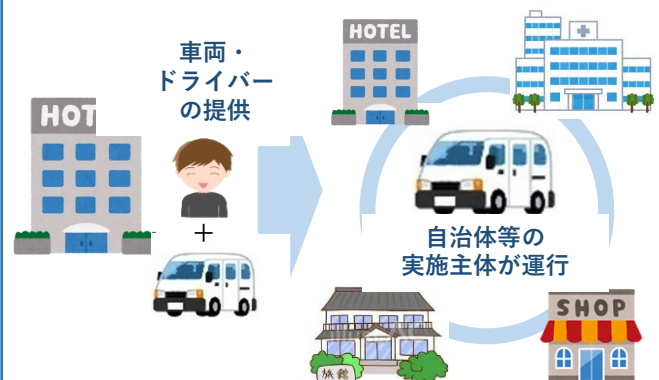
株式会社が参画できることの明確化

交通空白地有償運送の実施地域において、自治体等実施主体からの受託により、株式会社の参画が可能であることを通過上明記



観光地における宿泊施設の車両の共同使用の促進

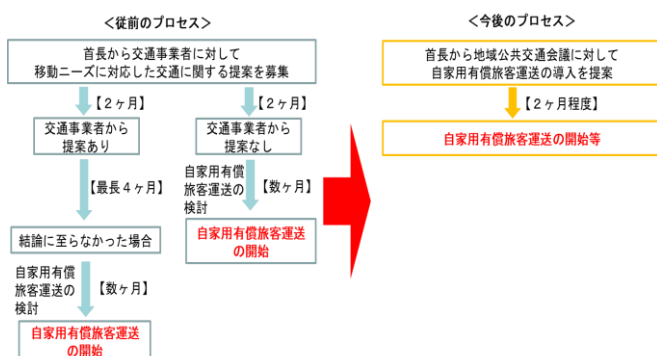
宿泊施設が所有している車両について、使用されていない時間帯に自治体等自家用有償旅客運送の実施主体に提供し、ホテル間の運送や地域住民等の運送に活用することが可能であることを通過上明記



② 公共ライドシェア（道路運送法78条2号）の運用改善（2）

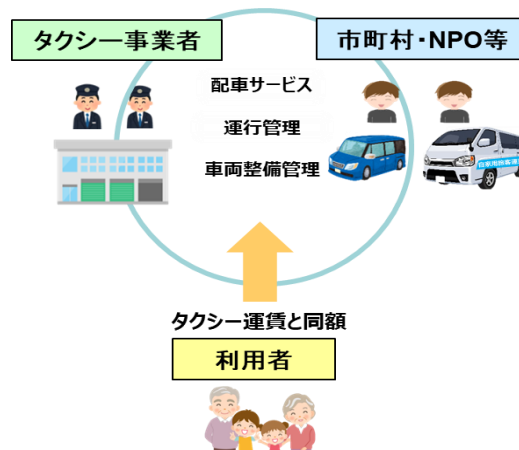
地域公共交通会議の運営手法の見直し

地域公共交通会議で2か月程度協議してもなお結論に至らない場合には、協議内容を踏まえ首長の責任により判断できることを通達上明記



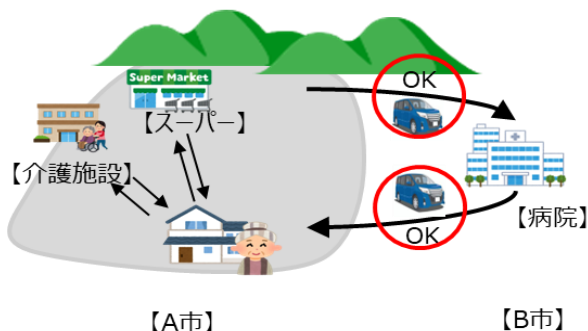
タクシーとの共同運営の仕組みの構築

タクシーサービスの補完として自家用有償旅客運送を活用するため、タクシー事業者と市町村・NPO等との共同運営（タクシーサービスと自家用有償旅客運送サービスとの一体的な提供）が可能であることを通達上明記



運送区域の設定の柔軟化

運送区域外の目的地への往復を可能とする必要が高いことから、発地又は着地のいずれかが運送区域内にあればよいことを通達上明記



ダイナミックプライシングの導入

一定のダイナミックプライシングを導入するため、以下の事項を通達上明記

- ① 通常収受することとなっている対価に対して、5割増を上限、5割引を下限として、柔軟に対価の額を設定することが可能。
- ② 手法としては、
 - ・対価の額をリアルタイムに変動させる
 - ・対価の額が変動する時間帯や要件をあらかじめ決定するのいずれも可能。
- ③ 一定期間に収受した対価の総額は、「実費」の総額の範囲内であればならないことから、これを3ヶ月ごとに確認。

③ 改善後の公共ライドシェア（道路運送法78条2号）の導入事例（1）

令和5年末に実施した自家用有償旅客運送制度の運用改善を踏まえて、夜間の移動の足不足等の地域の移動課題に対応した公共ライドシェアの導入が全国規模で進んでいる。

事例
01

石川県加賀市

令和6年2月26日より実装開始

運送主体



一般社団法人加賀市観光交流機構

導入経緯



- ・市民や観光客の移動手段が十分に確保されていない状況
- ・バス・タクシー事業者のドライバー不足が深刻、増車も見込めない
- ・令和6年3月16日の北陸新幹線の金沢以西開業により、多くの観光客が来訪することが想定

運賃 ¥

タクシー運賃の8割

その他



- ・加賀第一交通が運行管理・車両整備を担当
- ・配車手配はアプリ（Uber）のみ
- ・ドライバーは一般社団法人加賀市観光交流機構と契約



すぐに配車できるモビリティ情報が表示されるので確認し選択します。



表示されるモビリティ情報

- 配車元
- おおよその乗車料金
- 目的地への到着時刻
- 乗車場所への到着時刻
- 支払い情報

事例
02

石川県小松市

令和6年2月29日より実装開始

運送主体



小松市

導入経緯



日常的に移動に不便を感じている住民や観光客、新しく開通する北陸新幹線で小松市を訪れた方々の移動の利便性向上に加え、能登半島地震で被災された二次避難者の方々の移動を確保するため導入

運賃 ¥

タクシー運賃の8割

その他



- ・小松タクシーが運行管理・車両整備を担当
- ・配車手配はアプリ（いれトク!）及び電話



二次避難者限定

無料で乗車 / ダウンロードはこちら

※8/1〜アプリ内クレジット決済など実装予定

タクシーが通らない所に
ご利用ください！

小松市
ライドシェア

「i-Chan」運行再開します！

本番運行開始 運行時間
3.22(FRI) ~ 17:00~24:00

運賃
初乗り1kmまで 400円 以降、300mごとに 100円

※ドライバーが暑い次ぎ毎日運行

※水・金・土曜日のみ運行

③ 改善後の公共ライドシェア（道路運送法78条2号）の導入事例（2）

事例
03

富山県南砺市

令和7年3月24日より実装開始

運送主体



南砺市（事業者協力型）

導入経緯



タクシーが提供されている地域及び時間帯においても、タクシー車両の配車が困難な場合に、公共ライドシェア車両を配車する仕組みにより、移動サービスの提供機会を増加させ、住民等が希望するタイミングで移動できる環境を構築

運賃 ¥

タクシー運賃と同額

（運送の対価（タクシー運賃の8割）
及び
協力金（タクシー運賃の2割））

その他 +

- ・決済方法はクレジットカードのみ
- ・タクシー優先配車



タクシーとの共同運営（イメージ）



事例
04

茨城県4市

（つくば市・土浦市・下妻市・牛久市）

令和7年1月27日より実装開始

運送主体



つくば市、土浦市、下妻市、牛久市

導入経緯



コロナ禍の影響で交通事業者の事業縮小が進み、交通空白の増加が課題となっていた。その一方で、全国的にドライバー不足が深刻となり新たな公共交通の導入も難しいことから、一般ドライバーが参加する公共ライドシェアの導入を決めた。

運賃 ¥

1乗車500円～1,000円

その他 +

- ・決済方法は「クレジットカードによる事前決済」「車内現金決済」、「車内QRコード決済」
- ・ドライバーバンクに登録された一般ドライバーが複数のエリアで運行



④ 多様な主体による公共ライドシェア（道路運送法78条2号）の導入事例

- 公共ライドシェアについては、道路運送法において、市町村、NPO法人のほか、農業協同組合、商工会、観光協会、商工会等が運送主体となることが可能（車両及び運転手を運送主体に提供することも可能）。
- 地域において、多様な主体による公共ライドシェアが実施され、公共交通の一翼を担っている。

事例
01

孺恋村JA

群馬県孺恋村

福祉有償運送

- 運行エリア：孺恋村、長野原町
- 車両：5台、ドライバー：4人
- 運賃：1km100円
- 対象利用者：介護保険証所持者
- 利用者数：395人/年
- 開始時期：平成20年3月～



出典：JA孺恋村HP

事例
02

商工会

茨城県常陸太田市

交通空白地有償運送

- 運行エリア：常陸太田市（旧里美村）
- 車両：9台、ドライバー：7人
- 運賃：1km100円
- 対象利用者：地域住民
- 利用者数：371人/年
- 開始時期：平成21年10月～



提供：常陸太田市商工会

事例
03

観光協会

愛知県日間賀島

交通空白地有償運送

- 運行エリア：日間賀島
- 車両：1台、ドライバー：5人
- 運賃：100円/回
- 対象利用者：地域住民及び来訪者
- 利用者数：7,671人/年
- 開始時期：令和3年7月～

※ 夏季限定

※ 令和元年7月～ 自家用有償観光旅客等運送



出典：日間賀島観光協会HP

事例
04

RMO

秋田県上小阿仁村

交通空白地有償運送

- 運行エリア：上小阿仁村を発地又は着地
- 車両：13台、ドライバー：13人
- 運賃：200円～/回
- 対象利用者：地域住民及び来訪者
- 利用者数：352人/年
- 開始時期：平成19年8月～



出典：秋田県HP

4 日本版ライドシェア（自家用車活用事業）

① 日本版ライドシェア（道路運送法78条3号）の概要

- 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日本版ライドシェアを創設。
- 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。



提供体制

（実施主体）	タクシー事業者
（管理体制）	タクシーと同等の運行管理・車両整備管理
（使用車両）	自家用車（白ナンバー）
（ドライバー）	第1種運転免許の保有 （タクシー事業者が雇用し、タクシー運転者と同等の研修を受講）

運送の形態・態様

- ✓ アプリや電話により事前に発着地が確定
- ✓ 運賃・料金はタクシーの事前確定運賃に準ずる

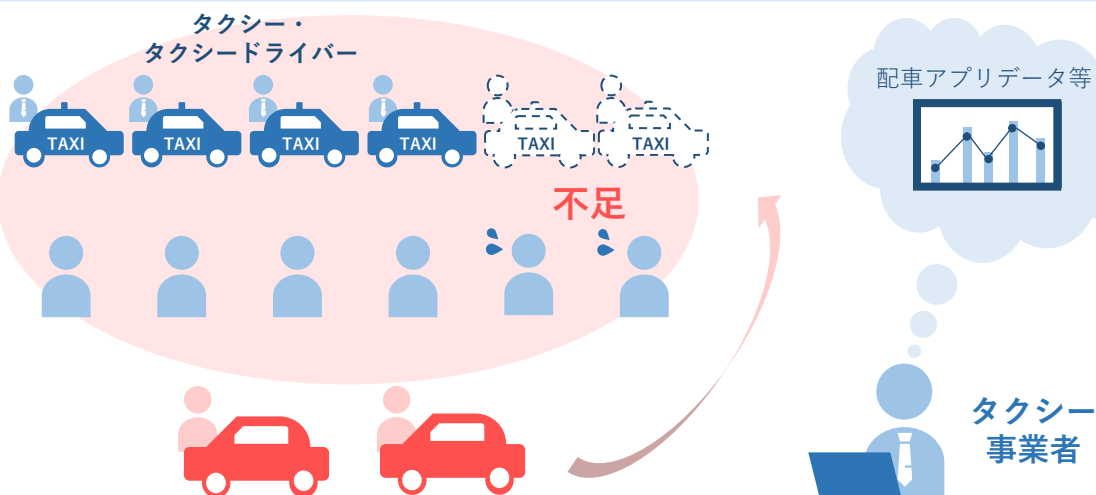
日本版ライドシェア（道路運送法78条3号）の地域・場面別の活用

実施地域・場面	時期・時間帯	車両数
①配車アプリが十分に普及している地域※	配車アプリデータにより把握	配車アプリデータにより算出
②配車アプリが十分に普及していない地域	（金・土）16時～翌5時台 ※地域の実情に応じた対応も可	地域のタクシー車両の5～10%
③雨天、酷暑時	5mm以上の降水が予報される時間帯 35℃以上が予報される時間帯	稼働時間帯は2倍まで 稼働時間帯以外は同数まで
④イベント開催時 観光ハイシーズン時	自治体、主催者等からの要請時間 タクシー協会が申し出る時間	自治体、主催者等からの要請台数 タクシー協会が算出した台数

※ 東京、横浜、名古屋、京都、札幌、仙台、さいたま、千葉、大阪、神戸、広島、福岡の12地域

事例 東京

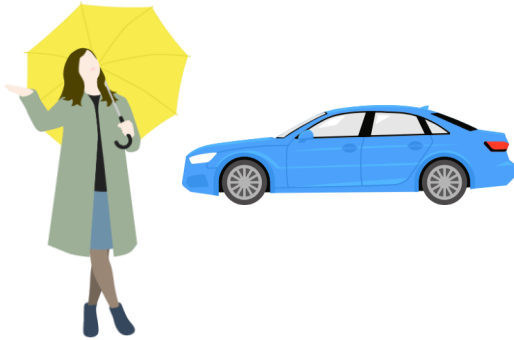
地域の自家用車・ドライバーを活用して、データに基づき不足分を供給



② 日本版ライドシェア（道路運送法78条3号）のバージョンアップ（1）

雨天時への対応

大都市部12地域において、1時間5mm以上の降水量が予報される時間帯及びその前後1時間、供給車両数を拡充



※時間帯が3時間以下となる場合には、前後を含めて、計4時間までの稼働が可能

稼働していない時間帯は
最大車両数までを使用可能。



稼働している時間帯は
最大車両数の2倍までを使用可能。



酷暑時への対応

大都市部12地域において、35℃以上の気温が予報される時間帯及びその前後1時間、供給車両数を拡充



※時間帯が3時間以下となる場合には、前後を含めて、計4時間までの稼働が可能

稼働していない時間帯は
最大車両数までを使用可能。

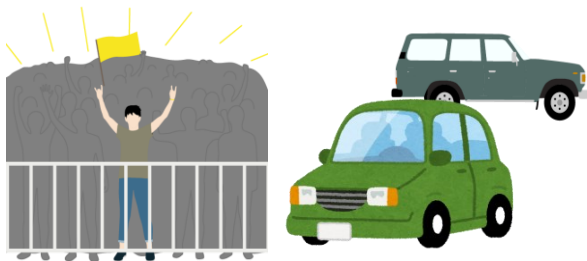


稼働している時間帯は
最大車両数の2倍までを使用可能。



イベント時への対応

イベント等一時的な移動需要の増加に対応し、自治体又はイベント主催者からの要請や、タクシー事業者団体による関係自治体との調整を踏まえ、供給を拡充



※時間帯及び車両数については、他の交通機関との役割分担を踏まえ、合理的に算出・調整

※交通規制が実施される場合、イベント主催者等が管轄の警察署において日本版ライドシェアを活用する旨情報共有



こちらも使える

p.25

タクシーの営業区域外旅客運送

大都市部以外の地域での対応

大都市部以外の地域において、タクシー事業者の申し出により、日本版ライドシェアの曜日・時間帯・台数制限を緩和



タクシー事業者は実施状況のモニタリングに必要なデータを提出し、供給過剰が発生するおそれがあると地方運輸局等が認める場合は使用可能車両数を減車する。

② 日本版ライドシェア（道路運送法78条3号）のバージョンアップ（2）

災害時・復旧復興時における活用

地震や台風などの災害発生時や復旧過程において、タクシーを補完し、被災地における輸送サービスを確保するための運送が可能

輸送ニーズを踏まえ
時間制運賃の適用が可能

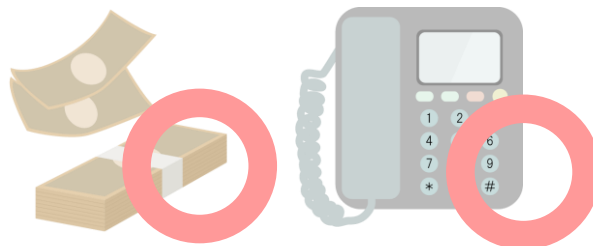
他の営業区域のタクシー会社
による応援も可能



安全が確保できることを前提に、自治体等からの要請を踏まえ、車両数及び実施期間を調整。

配車アプリが普及していない地域での導入

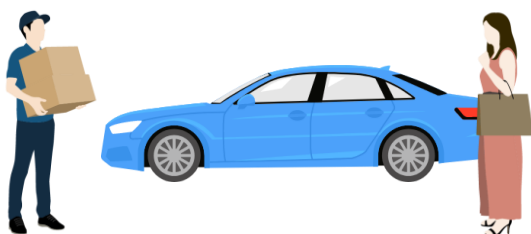
配車アプリが普及していない地域においても、電話予約や現金支払いにより日本版ライドシェアを利用可能



「配車アプリを使わない日本版ライドシェアの導入ガイドライン」

貨客混載・協議運賃の導入

タクシーと同様、日本版ライドシェアによる貨客混載の実施及び協議運賃の設定が可能



貨客混載

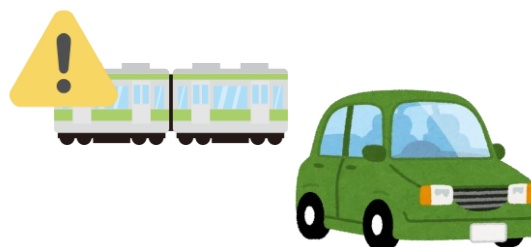
地域の関係者と協議が調った場合に、タクシー事業者が貨物自動車運送事業の許可を得て、日本版ライドシェアにおいても貨物運送が可能。

協議運賃

地域の関係者間による協議を経ることで、日本版ライドシェアにおいても独自の運賃を設定することが可能(協議運賃)。

鉄道等の遅延時における活用

荒天や事故などで鉄道等の公共交通機関に遅延が生じ、運行再開まで概ね3時間以上が見込まれる場合、日本版ライドシェアによる運送が可能



※タクシー等による輸送対応を速やかに実施できるよう、地方運輸局等は、鉄道事業者及びバス・タクシー事業者団体との連絡体制を構築する。

※運輸局等が輸送ニーズを把握し、供給車両数等を適時適切に判断する。



こちらでも使える

p.25

タクシーの営業区域外旅客運送

③ 日本版ライドシェア（道路運送法78条3号）の導入事例（1）

- 配車アプリが十分に普及している地域のほか、その他の地域においても自治体やタクシー事業者の申出により運行を開始。

事例 01

長野県軽井沢町

令和6年4月26日より運行開始

導入経緯



軽井沢町の申出により、今後の観光シーズン等の観光客増加による交通課題解決の一手として導入

運行エリア



軽井沢町全域

タクシー会社



4社

稼働時間曜日



主に金土日及び祝日の午後

車両数



最大24台

その他



令和6年2月14日に軽井沢町、一般社団法人軽井沢観光協会、軽井沢タクシー協会、軽井沢町商工会、軽井沢ホテル旅館組合及びGO株式会社間で「観光シーズン等におけるタクシー供給強化に関する連携協定」を締結。



▲4/26 出発式の様子

事例 02

群馬県桐生市

令和6年11月29日より運行開始

導入経緯



地域のタクシー事業者の営業縮小を受け、市と事業者が一体となり、タクシーが不足する時間帯で日本版ライドシェアを運行

運行エリア



桐生市全域

タクシー会社



2社

稼働時間曜日



全日の午前7時～12時
金土及び祝日の午後6時～翌午前3時
その他の曜日は午後6時～翌午前2時

車両数



最大10台

利用者の声



「会食後の帰りの足を心配しなくなり、仲間との会食の回数も増えた。」

その他



LINEアプリでも配車を予約することが可能。



③ 日本版ライドシェア（道路運送法78条3号）の導入事例（2）

事例
03

山形県尾花沢市

令和6年12月13日より運行開始

導入経緯

特に観光客が増える冬季の夕方の時間帯において、日本版ライドシェアがタクシーの輸送力を補完。

運行エリア

尾花沢市

タクシー会社

1社

稼働時間
曜日

全日 午後4時～午後8時

車両数

最大22台

その他

旅館の仲居さんや農閑期のスイカ農家の方などがドライバーとして参加。外国語に対応した配車アプリを導入することで、利用者利便の向上とともにタクシー会社の事務負担を軽減。

利用者の声

「母国の移動サービスと同様に、ストレスなく快適に乗車できた」

事例
04

広島県安芸太田町

令和7年2月28日より運行開始

導入経緯

安芸太田町内のタクシー事業者の営業が19時に終了することから、特に一定の需要が見込まれる金曜日の夜間の移動手段を確保するため、日本版ライドシェアを導入。

運行エリア

山県郡（安芸太田町）

タクシー会社

1社

稼働時間
曜日

毎週金曜日 午後7時～午後11時

車両数

最大3台

その他

隣接区域（広島交通圏）のタクシー事業者から応援。



事例
05

鹿児島県伊佐市

令和6年11月23日より運行開始

導入経緯

タクシー事業者の輸送力の増強や地域の高齢者の移動需要への対応のため、運行を開始。

運行エリア

伊佐市

タクシー会社

1社

稼働時間
曜日

月～土曜日：6～24時台、
日曜日：8～11時台、20～23時台

車両数

最大2台

その他

電話による予約受付や現金・電子決済による支払いなどにも対応。

④ バス・鉄道事業者による日本版ライドシェアへの参画

バス・鉄道事業者による日本版ライドシェアへの参画を促進するために必要な制度・運用改善等の措置に関して、交通政策審議会の自動車部会において論点を整理（令和6年12月30日、論点整理とりまとめを公表）。課題等を精査するため、先行的なトライアルを実施。

バス・鉄道事業者のニーズの例

終電・終バス後の輸送ニーズに対応するために活用したい
路線再編後の輸送ニーズに対応するために活用したい
駅など交通結節点からの二次交通に対応するために活用したい

日本版ライドシェアの実施に必要な

管理等の**能力を備える**パターン

専用施設、専従役員規制等の規制の緩和

バス・鉄道事業者がタクシー事業者と

パートナーシップを組むパターン

施設・車両の共用、ドライバーをシェアする方策を提示

日本版ライドシェアの柔軟運用
(バス・鉄道のダイヤに合わせた柔軟な時間帯の設定等)

トライアル案 01

鹿児島県指宿市、 種子島町、屋久島町

実施主体 鹿児島交通、種子島・屋久島交通

背景

バス・タクシーの供給力が低下する中、ホテル宿泊者の夜間における飲食店への移動需要や、チェックアウト時の送迎にバスやタクシーが対応できず、満足度が低下。

対応

日本版ライドシェアの実施主体として、ホテル宿泊者等の移動需要に対応。ドライバーは、ホテル部門の従業員を活用し、営業拠点・休憩施設はホテルの敷地の一角を活用するなど、連携する部門のリソースを活用。



トライアル案 02

愛媛県松山市、東温市、 砥部町、松前町

実施主体 伊予鉄グループ
(伊予鉄タクシー、伊予鉄バス、伊予鉄道)

背景

朝や日中はタクシーの運転者が足りている一方、夕方になると不足している状況。

対応

日本版ライドシェアを実施する伊予鉄タクシーによる全体総括のもと、伊予鉄タクシー、伊予鉄道、伊予鉄バスのグループ内3社でパートナーシップを組み、日本版ライドシェアを共同で実施予定。



(注) トライアル案は令和7年5月時点の予定であり、実施内容は変更となる可能性あり。
(詳細は、国土交通省の公式ウェブサイトまで https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s303_jidousha01.html)

⑤ 日本版ライドシェア（乗合型）の活用

過疎地域等において、地域公共交通会議等の協議が調った場合に、乗合タクシー（区域運行型の運送サービス）を展開するにあたって、事業用自動車の輸送力を補完するため必要な範囲に限り、一般のドライバーが許可を受けた自家用自動車を用いて有償で旅客を運送することが可能。

種別等イメージ

道路運送法第78条第2号に基づく登録	道路運送法第78条第3号に基づく許可
公共ライドシェア (自家用有償旅客運送)	乗用事業による管理 日本版ライドシェア (自家用車活用事業) 乗合事業（区域運行）による管理 日本版ライドシェア（乗合型） (自家用自動車有償運送)

Point



- ① 過疎地域に加え、過疎地域を域内に有する市町村においても活用可能。
- ② 有償運送に用いる自家用自動車の車両数は、事業者の営業所において乗合事業で用いられる車両の数まで。

事例

01

広島県庄原市

庄原地域における夜間の移動手段を補完する目的で、バス事業者による安全管理の下に、自家用車や一般ドライバーを活用した、夜間乗合デマンドタクシー「よるくる」の実証運行を実施。

実施期間・時間帯

令和6年9月19日から12月13日までの、木曜日・金曜日の20時以降（20時発～22時40分発の5便）

実施エリア

広島県庄原市



▲実証運行の区域

⑥ 国土交通省公式X（旧Twitter）を通じた広報活動

日本版ライドシェアの理解促進や一層の活用につなげるため、国土交通省公式X（旧Twitter）を通じて広報・PR活動を展開。定期的に、制度の特徴や活用事例などを発信。

PRポスター

投稿例

ご存じですか日本版ライドシェア

～タクシー事業者の管理のもと、安全・安心が確保された運送サービスです～

- 「日本版ライドシェア」とは、**地域交通の「担い手」や「移動の足」不足の解消**のために、令和6年3月に創設された制度です。
- タクシー事業者の管理のもと**で、地域の**タクシーが足りていない地域や時期、時間帯**において、**自家用車や一般ドライバーを活用**した運送サービスです。

タクシーと何が違うの？

タクシーとの大きな違いは、ドライバーと車両です。車両には、「ライドシェア」であることが分かるマークが付いています。

一方、タクシーと同様に、タクシー事業者の管理のもとで運送サービスを提供しており、安全・安心を確保しています。

	日本版ライドシェア	タクシー
ドライバー	一般のドライバー※1	プロのドライバー※2
使用車両	自家用車	タクシー車両

※1 第1種運転免許の保有（タクシー事業者が雇用し、タクシー運転者と同等の研修を受講）

※2 第2種運転免許の保有



使用車両の例

注意！
「ライドシェア（自家用車活用事業）」のマークや事業者の名称を車体に表示していない車両による有償での旅客の運送は、違法（白タク）行為にあたります。

タクシーと同じように利用できるの？

できます。事前に配車アプリで予約を行うことで利用が可能です。運賃はタクシーと同程度で、予約時に確定した発着地に基づき算出され、原則キャッシュレス決済で支払います。一部の地域では、電話による予約や、現金による支払いも可能です。

ただし、タクシーのように流し営業や駅待ちにはできないため、停車しているライドシェア車両のドライバーに声をかけて乗車することはできません。

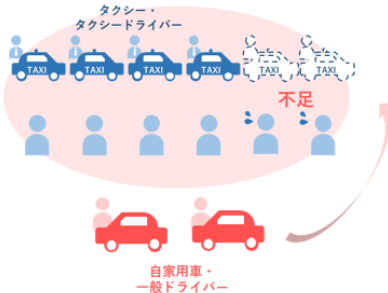


どういった地域や時間で走っているの？

タクシーが足りていない地域や時期、時間帯に、その不足を補うために必要な台数が走っています。

現在、北海道から沖縄まで全国で導入が進んでいますが、地域ごとに提供できる時間帯や曜日、車両数に違いがあります。

また、自治体やタクシー事業者の申し出があった場合や、雨天や酷暑、イベント開催時などは柔軟な運用を可能としています。



タクシー・タクシードライバー

不足

自家用車・一般ドライバー



国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



ご存知ですか？

#日本版ライドシェア 🚗

山形県尾花沢市では、観光客の増える冬季の夕方の時間帯に日本版ライドシェアを実施しています。外国語に対応した配車アプリを導入し、海外の利用者からは「母国の移動サービスと同様に、ストレスなく快適に乗車できた」と好評です。

#交通空白解消へ



ご存知ですか？

#日本版ライドシェア 🚗

日本で #ライドシェア が始まっています！

移動の足不足の解消のため、日本版ライドシェアを創設してから1年を迎えました。タクシー会社が管理し、安全・安心が確保されたこのサービスは、全国に広がっています！

#交通空白解消へ



ご存知ですか？

#日本版ライドシェア 🚗

日本版ライドシェアでは、タクシーが足りていない地域や時期・時間帯に、その不足を補うために必要な台数が走っています。自治体の申し出などにより柔軟な運用を可能にしています。

#交通空白解消へ

5 その他の移動手段

① AIオンデマンド交通

オンデマンド交通

利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステム

- ・アプリあるいは電話による配車予約で、乗りたい時に希望のポイントまで移動が可能

A I について

人工知能による最適な運行ルート決定

- ・配車予約と車両位置からAIがリアルタイムに最適な運行ルートを決するため、乗合をしつつ、概ね希望時間通り移動が可能
- ・リアルタイムな人数分布の統計データとAIにより、移動需要の予測を進め、運行の効率性を高めることが可能

タクシーと路線バスの中間的性質

- ・任意に乗降ポイントを設定できるため、地域内移動を面的にカバー可能
- ・個々の移動ニーズに対応しつつ、低コストで一定数の人が同時に移動可能



西日本鉄道株式会社HPより

【オンデマンド交通の利用イメージ】



株式会社NTTドコモより

事例

01

広島県広島市

広島市佐伯区（五日市湾岸地区）において、AIを活用したオンデマンド型公共交通「SMART MOVER(スマートムーバー)」を、令和3年より運行。



- 運行エリア内に設置した乗降場所「スマートストップ」の中から、乗り降りする場所や人数、希望時刻などを予約。
- 多数の乗客の乗降リクエストに応じ、AIが効率的なルートを判断して目的地まで運行。



スマートストップ
(乗降ポイントの目印)

ひろでんモビリティサービス株式会社より

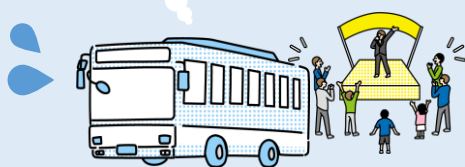
② 乗合タクシー（デマンドタクシー）の実施に係る手続き

セダンやワゴンといった小型車両（乗車定員11人未満）による乗合旅客運送サービスは「乗合タクシー」と呼ばれ、地域公共交通会議の協議に基づいて、地域における柔軟かつ効率的な乗合旅客運送を実施することが可能となる

導入事例 01

小規模の乗合需要に対応した イベント旅客の輸送

大型車両による
輸送需要がない



大型のバス車両



タクシー型車両

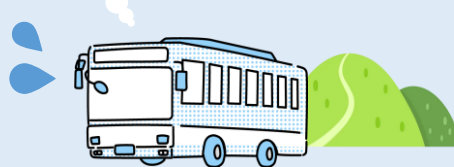
大型のバス車両では効率的な輸送効率を維持できない場合（地域の乗合需要が小規模）において

輸送需要に見合う小型車両によって乗合旅客運送サービスの提供が可能

導入事例 02

狭隘・山間部地域における 乗合サービスの提供

大型車両による
運行が困難



大型のバス車両

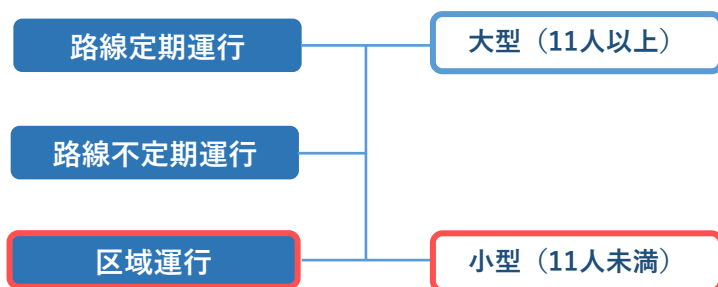


タクシー型車両

大型のバス車両による運行が困難な地域（道路条件や地理的制約がある場合）において

車両をダウンサイジングすることで乗合旅客運送サービスの維持が可能

（参考）地域のニーズに対応した運行形態の区分



乗合バス



乗合タクシー



（参考）「道路運送法の許可又は登録を要しない運送に関するガイドライン」について

- 許可・登録を要しない運送の解釈については、類似の通達が発出されてきた結果、利用者や実施者はもとより運輸局・運輸支局にも若干わかりにくくなっているところ。
- 地域における移動資源の確保が困難になっている中、バス・タクシーや自家用有償旅客運送の果たす役割を補完する観点からも、改めて許可・登録を要しない運送についての考え方を整理した。
- また、複数の通達が存在することは混乱を招くことから、許可・登録を要しない運送に係る現在の通達をすべて廃止し、1つの通達にまとめる。

目次

1 無償運送について

新たに実費の対象として保険料・車両借料を追加しました。

2 宿泊施設&介護施設の付随送迎

商店等への立ち寄り・観光スポットへの送迎も可能であることを明記しました。

3 ツアー&ガイドに係る付随送迎

ツアーやガイドに付随して運送が可能であることを明記しました。

4 運送サービスの有無で料金に差を設ける場合

実費の収受が可能であることを明記しました。

5 地縁団体が行う運送サービス

会費で行う運送サービスが可能であることを明記しました。

1 無償運送

Point



法による規制がなく、自由

無償運送については、道路運送法による規制がなく、自由に行えます。
また、無償運送なので運送を行える範囲に制限はありません。

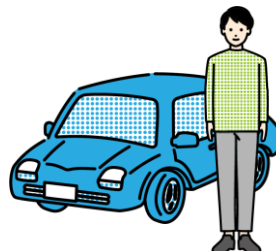
Point



一部支払いも 許可等は不要

以下の行為は無償運送に伴って行えます。
有償運送とはならないので許可等は必要ありません。

① 謝金の支払い



ボランティア・共助に対する
お礼の気持ち

② 実費の請求・支払い

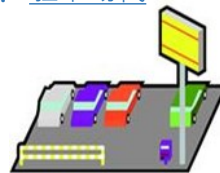
1. ガソリン代等の燃料費



2. 有料道路使用料



3. 駐車場代



4. 移動サービス専用保険料



5. 運送を行うために発生した車両借料



2 宿泊施設 & 介護施設の利用に付随する送迎

Point



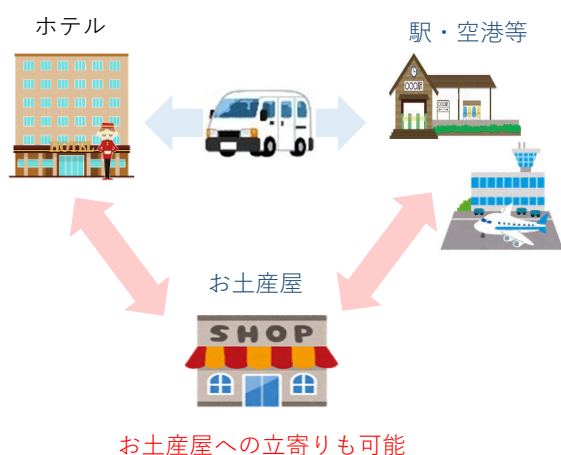
送迎中の寄り道も可能

宿泊施設や介護施設の利用者を対象とする送迎において、送迎に対する反対給付がない場合に許可等は必要ありません。

この場合、利用者からの依頼に応じて、以下の送迎を行うことも可能です。

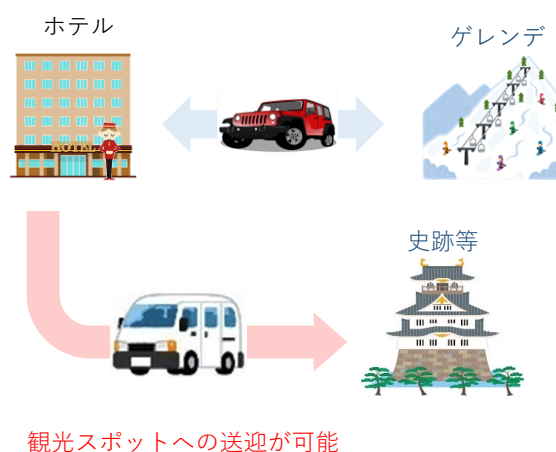
Case 1

駅・空港等との送迎途中でのお土産屋を含む
複数施設への立寄り



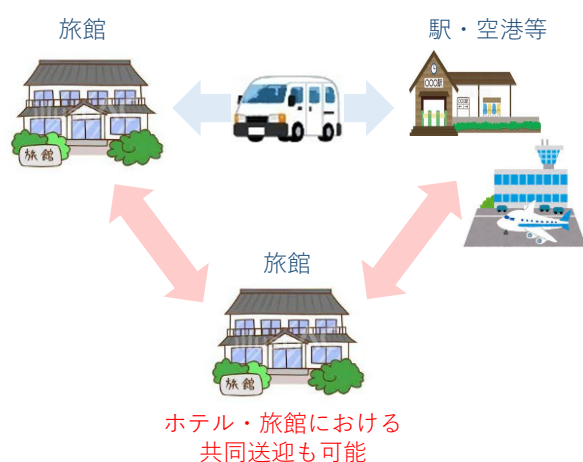
Case 2

近隣施設・観光スポットへの送迎



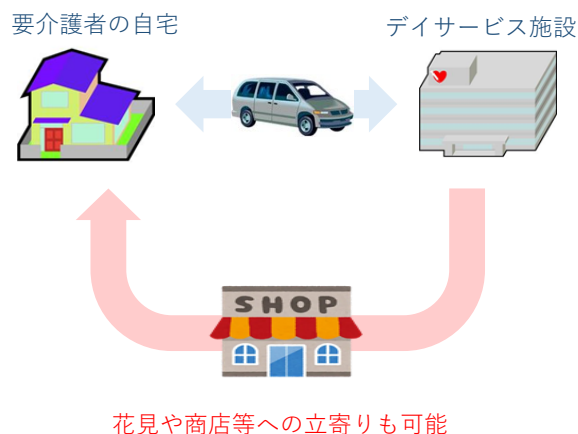
Case 3

ホテル・旅館組合による共同送迎



Case 4

施設と自宅との送迎途中での
商店等への立寄り



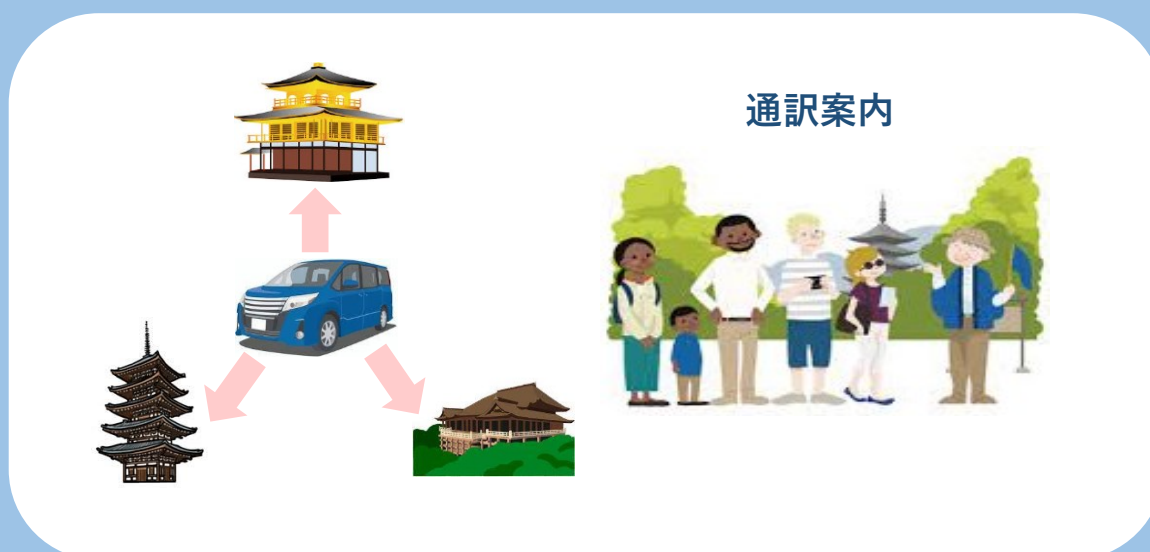
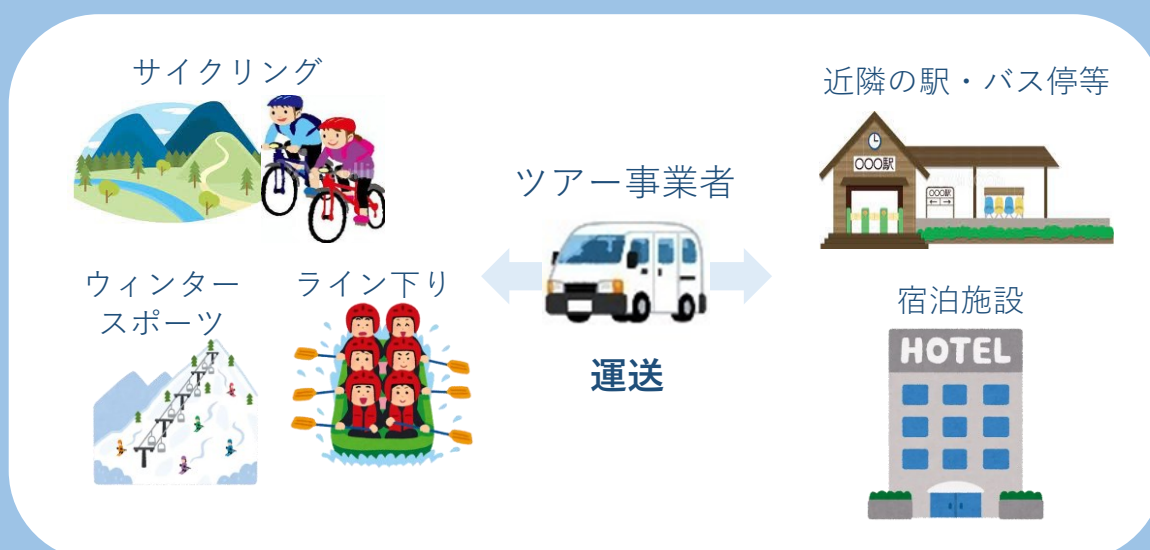
3 ツアー＆ガイドに付随する送迎

Point



ツアー＆ガイドに伴う運送も許可等は不要

- ・ ツアー等のサービス提供者が、ツアー利用者を近隣の駅・バス停・宿泊施設等からツアー実施場所まで運送する場合に、**運送に対する反対給付がなければ**、許可等は必要ありません。
- ・ 通訳案内士等の公的資格を有する観光ガイドが、ガイドの為に利用者を運送する場合において、**運送に対する反対給付がなければ**、許可等は必要ありません。



ただし、ツアーやガイドと称していても、提供されるサービスの実態が目的地への運送のみである場合は**許可等を要することとなります**。

4 運送サービスの有無で施設の利用料金等に差を設ける場合の扱い

Point



差額が実費の範囲内なら 許可等は不要

- ・ 有料の施設利用に付随する運送サービス、宿泊施設における運送サービス、幼稚園等の送迎に係る運送サービスについて、運送サービスの利用の有無によって利用料や宿泊料に差を設ける場合であっても、**当該差額が運送サービスに要する実費の範囲内であれば**、許可等は必要ありません。

この場合の実費について

20ページ記載のガソリン代等の実費が対象となるのはもちろん、当該車両が、主として送迎を要する利用者のためだけに購入・維持されていることに鑑み、実費の範囲に「車両償却費、車検料、保険料等」の車両の維持費を含めることも差し支えありません。



送迎の有無	学費
送迎あり	32,000円
送迎なし	30,000円



送迎の有無	利用料金
送迎あり	6,800円
送迎なし	6,000円



ただし、幼稚園等において、利用者から運行に係る人件費相当を収受する場合は「通学通園に係る自家用自動車の有償運送の取扱いについて（平成9年6月17日付自旅第101号）」に基づき**許可を要することとなります。**

5 地縁団体が行う運送サービス

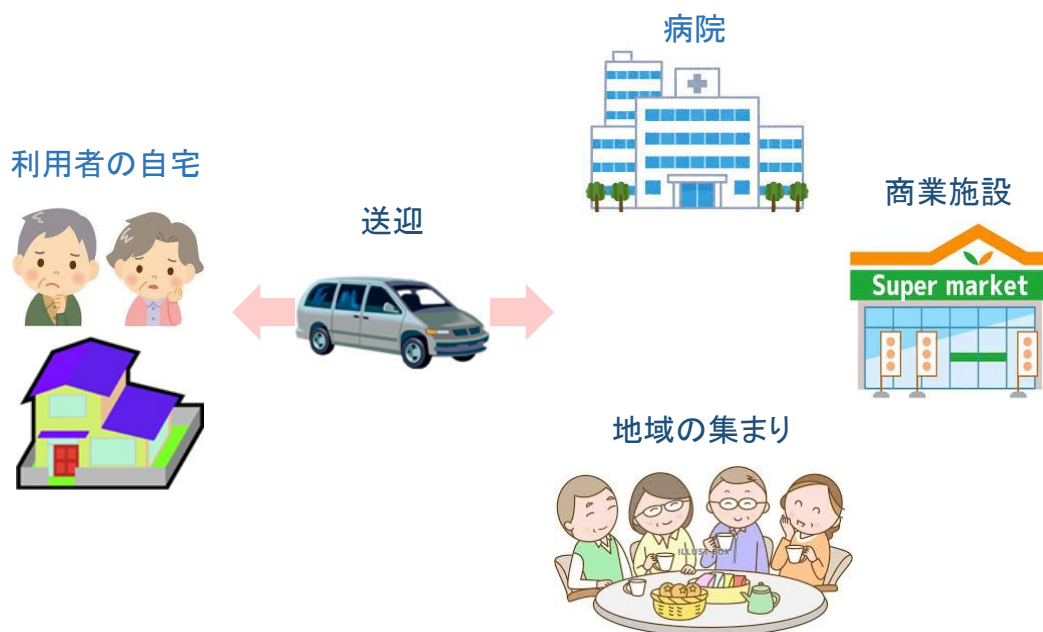
Point



会費による運送サービスなら 許可等は不要

- ・ 社会福祉協議会、自治会・町内会、マンション管理組合等の地縁団体の活動として、
 会員が負担する会費で行う運送サービスについては、許可等は必要ありません。
- ・ この場合、以下の行為が可能です。
 - ① 会費で車両を調達すること
 - ② 会費から当該サービスを提供するための運転者に報酬を支払うこと
 - ③ 運送サービスの利用の有無に応じて会費に差を設けること
 (ただし、差額が実費の範囲内である場合に限る。)

自治会等の互助活動による運送サービス



(参考) 「道路運送法の許可又は登録を要しない運送」の導入事例

導入事例

01

奈良県吉野町

吉野町では、夜の時間帯において飲食店や宿泊施設の利用者の移動の不足に課題。協力店舗（地域の宿泊施設、飲食店）の利用者を対象に、ガソリン代等の実費相当の利用料金を収受する形で、共助版ライドシェア「吉野ザクライド」の実証実験を実施。

実施主体

吉野町商工会

実施期間

令和7年3月28日～3月30日

実施エリア

吉野町内

実施時間

17時～21時

料金

100円（一人1乗車）

※ガソリン代等実費相当として



導入事例

02

鹿児島県桜島地域

桜島地域では、公共交通の減便や高齢者の免許返納によって交通手段の確保が急務となっていた。そこで、既に文化として成り立っていた近所同士の「互助輸送」を体系的に展開し、住民同士によるボランティア運送事業の取組をスタートさせた。

実施主体

桜峰校区コミュニティ協議会

実施期間

令和6年7月1日～

実施エリア

桜島地域等

実施日

毎日（※相乗りが成立した日）

料金

運送に係る実費（燃料代等）の半額

（支払い例：島内の病院まで → 片道100円程度）



6 タクシー事業における対策

① 営業区域外旅客運送（道路運送法第20条）の制度概要

営業区域外旅客運送は、道路運送法上禁止されているが、タクシーが十分に供給されない地域において、協議が調えば、営業区域規制を受けずに、隣接する営業区域からタクシーを受け入れることが可能となる。

導入事例 01

交通空白地域： 徳島県小松島市

小松島市（営業区域：小松島市）はタクシー事業者が1社しかおらず、早朝・夜間の営業を行っていない。

隣接する徳島市内（営業区域：徳島交通圏）のタクシー事業者が当該制度を活用し小松島市のタクシー需要に対応。



青枠：小松島市
赤枠：徳島交通圏

導入事例 02

交通空白地域： 北海道ニセコ町

ニセコエリアは、特に冬季にタクシー不足の状況があり、増加する訪日外国人旅行者、地域住民双方への影響が顕在化。

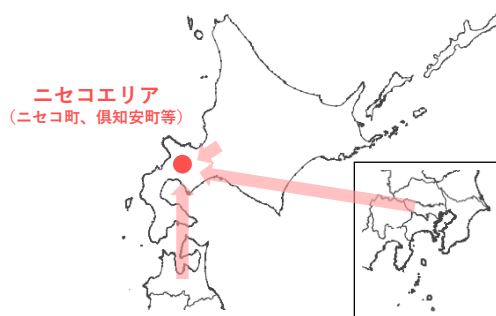
このため、期間限定でタクシー車両・乗務員を他の営業区域から派遣し、地域住民と来訪者双方のニーズに対応してラストワンマイルの足を確保する「ニセコモデル」を構築。

実施期間（令和6年度）

令和6年12月16日～令和7年3月15日

応援隊参画事業者（令和6年度）

札幌9社、青森2社、東京1社



導入事例 その他

愛知県新城市、大分県津久見市など

② 貸切・乗用旅客事業者による乗合旅客運送の許可（道路運送法第21条）

道路運送法第21条は、通常禁止されている「貸切バス及びタクシー事業者による乗合旅客運送」を一定の条件下において例外的に認める制度であり、一時的な乗合輸送需要に貸切バス・タクシー事業者が対応することが可能となる。

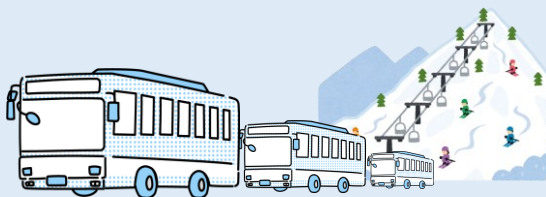
導入事例 01

期間限定の イベント旅客の輸送

一時的な
供給力不足



路線バス



貸切バス

※タクシー事業者による
輸送も可能

スポーツイベント等の**一時的な旅客需要**について地元の乗合バス事業者が担うことが難しい場合

イベント主催者からの要請に基づいて**貸切バス・タクシー事業者**が例えば最寄駅～会場の輸送を行うことが可能

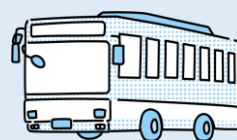
導入事例 02

緊急的な 交通の確保

乗合事業者
の不在



路線バス



貸切バス



タクシー

既存の路線バスの廃止・撤退により**生活交通路線の維持**が困難な場合

自治体等からの要請に基づいて**貸切バス・タクシー事業者**が生活交通路線を担うことが可能

お問い合わせ

〇〇運輸局〇〇部

担当：〇〇
連絡先：〇〇

お気軽にお問い合わせください！