

日本版ライドシェア／公共ライドシェア等の制度について

〔国土交通省における「交通空白」解消の取組について〕

関東運輸局 自動車交通部
令和7年3月4日

1. 地域交通のメニュー.....	2
2. 乗合バスについて.....	3~5
3. 日本版ライドシェア/公共ライドシェアについて.....	6~22
4. 「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..	23~28

事例	特徴	運送法上の分類	
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> 定時定路線 一定規模の需要がある場合 	一般乗合旅客自動車運送事業	
コミュニティバス/ 乗合タクシー/ デマンドタクシー	<ul style="list-style-type: none"> ある程度需要がまとまって発生する場合 <ul style="list-style-type: none"> 定時定路線 路線不定期 	一般乗合旅客自動車運送事業	
	<ul style="list-style-type: none"> 需要が分散している場合 <ul style="list-style-type: none"> 区域運行（路線を定めず予約に応じて運行） 	公共ライドシェア （自家用有償旅客運送）	一般ドライバー・ 自家用車の活用可
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 一定規模の需要に対応 	一般乗用旅客自動車運送事業	
タクシーの 運賃低廉化	<ul style="list-style-type: none"> 行政が対象者にタクシー券を配布するなどして、メーター運賃の一部を負担 		
タクシーの補完	<ul style="list-style-type: none"> タクシー事業者の管理の下で、一般ドライバー・自家用車でタクシーを補完 	日本版ライドシェア （自家用車活用事業）	一般ドライバー・ 自家用車の活用可
（無償） 送迎バス等	<ul style="list-style-type: none"> 利用者からは運賃を取らず、自治体や宿泊施設等が運行する 利用者からは運賃を取らず、自治体等が運賃を負担して運送事業者に委託する 	（自ら運行する場合） <ul style="list-style-type: none"> 自家用 （委託する場合） <ul style="list-style-type: none"> 一般貸切旅客自動車運送事業 一般乗用旅客自動車運送事業 特定旅客自動車運送事業 	一般ドライバー・ 自家用車の活用可

一般乗合旅客自動車運送事業の「運送の態様」

名称	路線	ダイヤ	備考
路線定期運行	決まった路線を通る	決まったダイヤどおりに運行する	(通称「定時定路線型」ともいう)
路線不定期運行 ※		需要(予約等)に応じて運行	
区域運行※	路線を定めない(一定の区域内で要望に応じて運行)		原則、地区単位(大字・字、町丁目、街区等)

(※) **地域公共交通会議**等で地域交通のネットワークを構築する観点から**協議が調っている**こと。ただし、交通空白地帯、交通空白時間又は過疎地であって路線定期運行によるものが不在である場合等明らかに路線定期運行との整合性をとる必要がない場合はこの限りではない。

運送事業の許可

第四条 一般旅客自動車運送事業を經營しようとする者は、**国土交通大臣の許可**を受けなければならない。

2 一般旅客自動車運送事業の許可は、一般旅客自動車運送**事業の種別**(前条第一号イから八までに掲げる一般旅客自動車運送事業の別をいう。以下同じ。) **について**行う。

【主な審査項目】

- 事業の適切性(路線や区域の設定)
- 事業計画(営業所、車庫、休憩仮眠施設など)
- 管理運営体制(運行管理、整備管理など)
- 資金計画
- 法令遵守(常勤役員に対する法令試験あり(※))
 - ※一般乗用旅客自動車運送事業者が区域運行限定で許可を受ける場合は法令試験を免除
- 損害賠償能力

標準処理期間は3ヶ月(地域公共交通会議で協議が調っている場合は、特段の事情がない限り、概ね2ヶ月)。

許可以外の主な手続き

手続きの内容	認可/届出	提出時期	備考
路線の新設（従前営業運行していなかった路線（区間）を新たに運行する）	認可	標準処理期間 3ヶ月 （※）を見込んで申請	（※）既存路線の一部延長事案等の軽微な事案については、特段の事情がない限り、概ね 2ヶ月 、地域公共交通会議で協議の調った事案については、概ね 1ヶ月
路線の廃止・休止	届出	6ヶ月前（※）	（※）旅客の利便を阻害しないと認められる国土交通省令で定める場合（下記）は、 30日前 ○当該路線において他の一般乗合旅客自動車運送事業者が一般乗合旅客自動車運送事業を現に経営し、又は経営するものと見込まれる場合 ○当該路線の休止又は廃止について 地域協議会（一の市町村内で完結する路線の休廃止の場合は、地域公共交通会議又は活性化協議会） において協議が調った場合 ○運輸局長公示「 一般乗合旅客自動車運送事業の路線の休止又は廃止に係る旅客の利便を阻害しない場合について 」に該当する場合（次ページ参照）
運行系統の新設・廃止	届出	30日前	○運賃の設定を伴う場合は、運賃の申請と同時に提出する
運行回数（※）・運行時刻の変更	届出	30日前／事後すみやかに	（※）運輸局長が指定する時間帯ごとの運行回数
営業区域の追加・変更（区域運行の場合）	認可	標準処理期間 2ヶ月 （※）を見込んで申請	（※）地域公共交通会議で協議の調った事案については、概ね 1ヶ月
運送の区間の設定・変更	届出	あらかじめ	
運賃料金の設定・変更	認可 （※ 1）	標準処理期間 3ヶ月（※ 2）を見込んで申請	（※ 1）道路運送法第9条第4項に規定する協議会で協議の調った場合は 30日前までに届出 （※ 2）停留所の新設及び位置の変更に伴う運賃の設定（変更）については、特段の事情がない限り、概ね 1ヶ月
停留所の新設・移設	届出	事後すみやかに	○運賃の設定を伴う場合は、運賃の申請と同時に提出する ○別途、事前に道路管理者及び交通管理者（警察）に道路占用許可／道路使用許可手続きが必要
停留所の廃止	届出	事後すみやかに	

注）ここでは地方自治体に関連する主な手続きを掲載しており、記載を省略している内容もあります。

「デマンド型」の種類

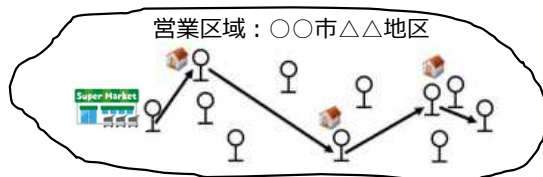
先述した「運送の態様」のうち、路線不定期運行や区域運行など、『需要』に応じて運行する形態は、通称「デマンド型」と呼ばれ、比較的需要が少ない地域で主に活用されています。

ひとくちに「デマンド型」といっても、様々なパターンがあります。ここでは、その一部をご紹介します。

パターン①：決まった路線上の決まったバス停を、予約があったときだけ運行する。
(路線不定期運行)



パターン②：一定の区域内に「乗降場所」を指定し、予約に応じて、指定の乗降場所間を運行する。(区域運行)



パターン③：一定の区域内の旅客の指定する場所間を、予約があったときだけ運行する。(区域運行)



AIオンデマンド

AIの活用

○AI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

オンデマンド交通とは

○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

○タクシーと路線バスの中間的性質

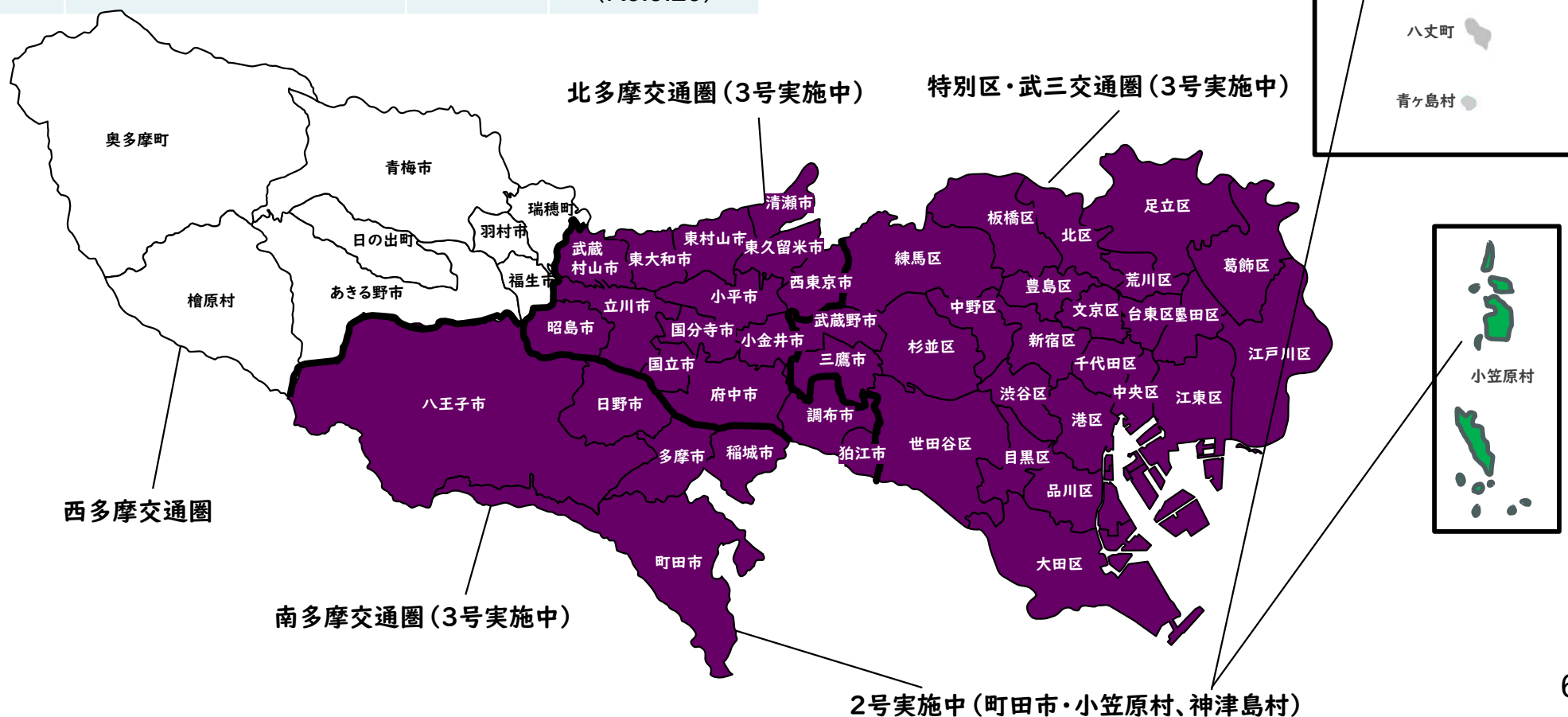
- ・任意に乗降ポイントを設定できるため、地域内移動を面的にカバー可能
- ・個々の移動ニーズに対応しつつ、低コストで一定数の人が同時に移動可能





日本版ライドシェア(3号)及び公共ライドシェア(2号)の導入状況

令和7年2月21日時点

交通圏	運行可能曜日・時間帯	許可事業者数	許可年月日 (運行開始日)
特別区・武三	月～金： 7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	136	R6.4.5 (R6.4.8)
北多摩	金土：16時台～翌5時台	9	R6.7.19 (R6.10.5)
南多摩	金土：16時台～翌5時台	6	R6.7.19 (R6.9.20)



	日本版ライドシェア (自家用車活用事業 道路運送法第78条第3号) 	公共ライドシェア (自家用有償旅客運送 道路運送法第78条第2号) 
制度創設	令和6年3月～	平成18年10月～ ※令和5年12月～ 制度の大幅な改善
目的	バスやタクシーの輸送力供給の補完	交通空白地等における移動手段の確保
実施主体 (運行管理 車両整備管理 運送責任)	タクシー事業者	市町村やNPO法人など (運行管理・車両整備管理等をタクシー事業者へ委託可能)
ドライバー	第1種運転免許の保有 (所定の研修を受講)	第1種運転免許の保有 (所定の研修を受講)
使用車両	自家用車	自家用車
導入実績	114地域 828事業者 6092台 ※令和7年1月5日時点	629地域 770主体 4772台 ※令和6年12月2日時点 (交通空白型)

日本版・公共ライドシェアの実施状況

・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〉 132者

〈ドライバー数〉 2,925人

〈稼働台数〉 46,010台

〈運行回数〉 275,810回 ※1月5日時点



・公共ライドシェアの実施状況（例）

石川（加賀市）

〈運送主体〉（一社）加賀市観光交流機構

〈運行日時〉

- ・タクシーが減少する夜間の時間帯（19～23時）、市内全域で運行
- ・昼間の時間帯（7時～19時）、加賀温泉駅又は市内宿泊施設を発着地とする場合に運行

〈運送の対価〉タクシー運賃の約8割

〈車両数〉30台

〈ドライバー数〉 35人



群馬（桐生市）

〈稼働可能時間〉

- ・金曜日、土曜日、祝前日の午後5時～翌午前3時
- ・その他の曜日は午後5時～翌午前2時

〈許可事業者〉 2者

〈ドライバー数〉 15人

〈稼働台数〉 5台

〈配車アプリ〉

同市の企業が開発した配車システムを利用



秋田（上小阿仁村）

※多様な主体による公共ライドシェア

〈運送主体〉RMO（上小阿仁村移送サービス）

〈運行エリア〉上小阿仁村

〈運送の対価〉200円～/回

〈車両〉13台

〈ドライバー数〉13人



日本版ライドシェア(自家用車活用事業 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%

東京の例

1. アプリデータに基づき不足車両数を算出し、日本版ライドシェアを行う地域

- 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

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

日本版ライドシェアの導入方法

- タクシーが不足する時間帯に、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て、タクシーを補完するサービスが提供できる仕組み
(例) 夜間早朝などの需要への対応、観光シーズン等の観光客需要への対応
- 配車アプリを活用して、配車を依頼する際に、乗車地・降車地を指定し、運賃が事前確定される
- 配車アプリが普及していない地域では、電話等アプリ以外の方法でも実施可能
- 運賃はタクシーと同水準

導入方法①【自治体の申出】

自治体が曜日・時間帯、不足台数、運行エリア(当該自治体内のみ等)を運輸支局に申出

運輸支局にて申出があったエリアが属する交通圏内の事業者を活用事業を実施したいか意向調査を実施

運輸支局にて意向があった事業者に対し、運行可能台数を配分

配分を受けた事業者が事業の許可申請を行い、許可を受けて運送開始

- ☆自治体が地域の実情に応じて、柔軟に運行時間帯等を設定可能
- ☆事業の実施意向があるタクシー事業者が必要

導入方法②【事業者の申出】

事業者が申出

- ・時間帯:金曜・土曜の16時~翌5時台
※実情に応じて柔軟に設定可能
- ・運行エリア:交通圏全体
- ・不足台数:交通圏内のタクシー車両数の5%
※実情に応じて10%まで設定可能

運輸支局にて申出があった交通圏内の事業者を活用事業を実施したいか意向調査を実施

運輸支局にて意向があった事業者に対し、運行可能台数を配分

配分を受けた事業者が事業の許可申請を行い、許可を受けて運送開始

- ☆交通圏全体で事業の運行が可能
- ☆タクシー事業者の申出により、地域の実情に応じて、運行時間帯等を拡充可能

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。



災害時・復旧復興時における活用

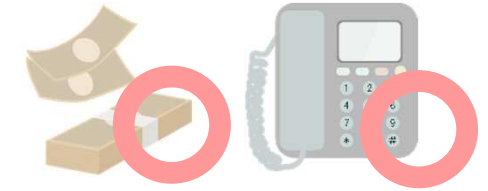
地震や台風などの災害発生時や復旧過程において、タクシーを補完し、被災地における輸送サービスを確保するための運送が可能



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

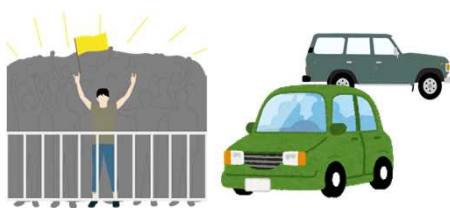
配車アプリが普及していない地域においても、電話予約や現金支払いにより日本版ライドシェアを利用可能



「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」

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

大都市部以外の地域での対応

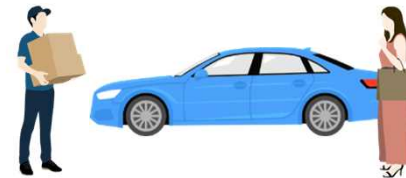
大都市部以外の地域において、タクシー事業者の申し出により、日本版ライドシェアの曜日・時間帯・台数制限を緩和



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。

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

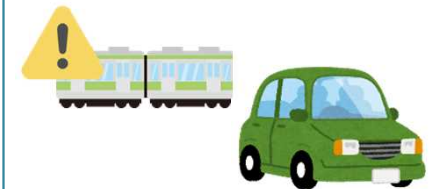
地域の関係者と協議が調った場合に、タクシー事業者が貨物自動車運送事業の許可を得て、日本版ライドシェアにおいても貨物運送が可能。

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。

- 地域における輸送サービスの需給状況に通じている自治体やタクシー事業者からの申出により日本版ライドシェアの柔軟な対応を可能とする。
- 例えば、イベント時・観光ハイシーズンにおける一時的な需要増加や通院や買い物などの地域住民の生活実態に応じた需要に対応する。

○【鳥取】ねんりんピック (10/19~10/22)

運行地域：鳥取県全域
申出主体：鳥取県
運行時間帯：制限なし
ドライバー数：74名
運行回数：105回



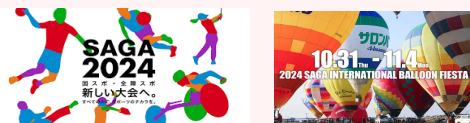
○【京都】秋の観光ハイシーズン (11/2~12/1の土日祝日)

運行地域：京都市内全域
申出主体：京都府タクシー協会
運行時間帯：【原則】 16時~翌5時台
→【拡充】 7時~翌5時台
運行回数：427回 (暫定値)



○【佐賀】国スポ、全障スポ、バルーンフェスタ (10/5~11/4)

運行地域：佐賀市内全域
運行時間帯：12時~24時、(金・土) 12時~翌6時
ドライバー数：10名
運行回数：258回





○【東京】年末のハイシーズン (12/15~12/27)

運行地域：東京 (特別・武三)
申出主体：東京タクシー協会
運行時間帯：需要の高い平日の夕方~深夜等に拡充

○【岩手】通院や買い物需要への対応

運行地域：岩泉町、田野畑村ほか
申出主体：タクシー事業者
運行時間帯：深夜よりも需要の高い平日の朝~夕方に拡充



Press Release

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

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

- 1 日 時 : 令和6年8月6日（火） 10:00～11:45
- 2 場 所 : 国土交通省2号館第2会議室
- 3 委 員 : 別紙1参照
- 4 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
- 5 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

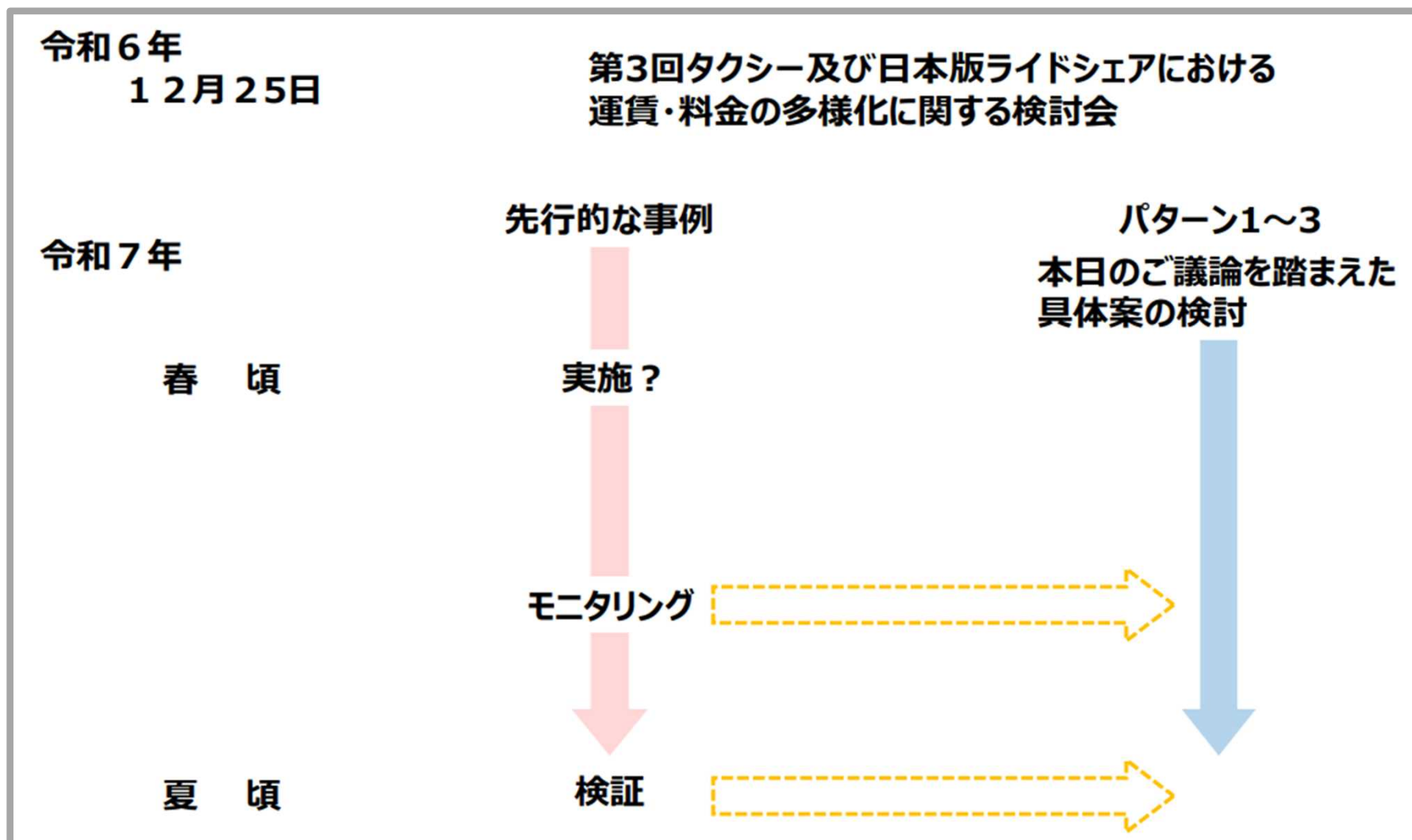
（敬称略・順不同）

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	

第3回検討会(令和6年12月25日)において、タクシー運賃のダイナミックプライシングを4つのパターンに別けて論点整理を行い検討

- パターン1: 運賃制度として、割増時間帯運賃、割引時間帯運賃を導入する。
- パターン2: 事業者の個別に導入する料金制度として、需要対応料金を導入する。
- パターン3: 現行制度を進化させ、通常時の運賃の上下5割以内でより柔軟な運賃設定を可能とする。
- 先行的な事例: 迎車料金について、繁忙時間帯のコストを吸収するため、時間帯に応じて差を設ける。





Press Release

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

 令和6年8月23日
 物流・自動車局旅客課

交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会(第7回)を開催

国土交通省では、8月27日(火)に交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会を開催し、タクシー以外の運送事業者による日本版ライドシェアへの参入促進に関してご議論いただきます。

国土交通省では、各地域が抱える移動の足の不足の課題に対応していくため、「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ています。この度、バージョンアップの内容の一つである、タクシー以外の運送事業者による日本版ライドシェアへの参入促進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、以下のとおり交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会(第7回)を開催し、専門的見地からご議論いただきます。

記

- 1 日時 : 令和6年8月27日(火) 15:00~17:00
- 2 場所 : 国土交通省(中央合同庁舎第2号館)地下1階 第2会議室
- 3 委員 : 別紙1参照
- 4 議事 : タクシー以外の運送事業者による日本版ライドシェアへの参入促進について
- 5 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。
 - 自動車部会終了後、報道機関を対象に記者フリーフィングを行う予定です。参加を希望の方は、17時15分までに中央合同庁舎第3号館5階会見室にご参集ください。
 - 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。
https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s303_jidousha01.html

【問い合わせ先】

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

【別紙1】

交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会(第7回) 委員等名簿

(敬称略・順不同)

委員等

青山 佳世	フリーアナウンサー
大井 尚司	大分大学経済学部門教授
◎塩路 昌宏	京都大学名誉教授
清水 希容子	島根大学材料エネルギー学部教授
須田 義大	東京大学生産技術研究所次世代モビリティ研究センター教授
住野 敏彦	全日本交通運輸産業労働組合協議会議長
武内 紀子	(株)コングレ代表取締役社長
林 真実	(公社)日本消費生活アドバイザー・コンサルタント・相談員協会(NACS) 理事 九州支部長
村木 美貴	千葉大学大学院工学研究院教授
山内 弘隆	一橋大学名誉教授

◎部会長

今後のスケジュール

○第9回自動車部会(令和6年12月2日)において、バス事業及びタクシー事業双方の運行管理の実務の経験を有する運行管理者からヒアリングし、論点整理(案)を検討、12月30日に論点整理のとりまとめを公表。

○日本版ライドシェアの安全・安心を担保するためには、実態を十分に精査しつつ検討を進めるべきとして、バス事業者などの協力を得て、先行的なトライアルを実施し、課題の有無等を確認した上で、講ずべき必要な措置をとりまとめることとされている。

令和6年

12月2日

第9回交通政策審議会自動車部会

先行トライアルに向けた準備
(制度・運用の改善を含む。)

令和7年

春頃

先行トライアル開始(部会開催)

夏頃

とりまとめ(部会開催)

公共ライドシェア(自家用有償旅客運送 道路運送法78条2号)の概要

【自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)】

- ・ バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。
 - ・ 旅客から収受する対価は実費の範囲内(※)。
- (※)ガソリン代・道路通行料・駐車場料金のほか、人件費・事務所経費等の営利を目的としない妥当な範囲内

自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)を実施する者

・ 自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)は以下の団体等が主体となって実施することができます。

- ・ 市町村
- ・ NPO法人
- ・ 一般社団法人又は一般財団法人
- ・ (地方自治法に規定する)認可地縁団体
- ・ 農業協同組合
- ・ 消費生活協同組合
- ・ 医療法人
- ・ 社会福祉法人
- ・ 商工会議所
- ・ 商工会
- ・ 労働者協同組合
- ・ 営利を目的としない法人格を有しない社団

自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)の種類

交通空白地
有償運送

福祉
有償運送

※ 株式会社も、運送主体である地方自治体等からの委託により、ドライバーや車両の提供において参画が可能です。

ニーズに応じた自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)の種類

・ 地域の移動ニーズに応じて、適切な種類の自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)の導入を検討しましょう。

地域の移動ニーズ

「バス・タクシー事業者のサービス提供が困難な地域において、住民等」が外出するための移動手段を確保したい

交通空白輸送を行う
自家用有償旅客運送
(公共ライドシェア)

交通空白地
有償運送

市町村やNPO法人等が、交通空白地において、当該地域の住民、観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送を行うもの

(バス・タクシー事業者が運行管理や車両整備管理に協力する「事業者協力型自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)」や、実際の運行を事業者に委託することもできる)

地域の移動ニーズ

「単独ではタクシー等の公共交通機関を利用できない身体障害者等」が外出するための移動手段を確保したい

福祉輸送を行う
自家用有償旅客運送
(公共ライドシェア)

福祉
有償運送

市町村やNPO法人等が、単独で公共交通機関を利用できない身体障害者等を対象に、原則、ドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの

(バス・タクシー事業者が運行管理や車両整備管理に協力する「事業者協力型自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)」や、実際の運行を事業者に委託することもできる)

公共ライドシェアの事業者協力型等について

事業者協力型 自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）

- ・ 道路運送法の改正により、令和2年11月から、運行管理や車両の整備管理について一般旅客自動車運送事業者（バス・タクシー事業者）が協力する「事業者協力型自家用有償旅客運送制度」が創設されました。
- ・ 持続可能な移動手段確保のため、輸送の安全確保にノウハウのあるバス・タクシー事業者の協力を得て自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）を導入することも検討しましょう。

（制度のイメージ図）



【制度概要】

- 制度のねらい 制度活用により、次のことが期待されます。
 （利用者）バス・タクシー事業者が、運行管理、車両整備管理又は運送手配サービスに協力することで、より安心、安全なサービスを受けることが可能となります。
 （運送主体）運行管理等に関する業務負担の軽減や運行ノウハウの活用を図ることが可能となります。
 （バス・タクシー事業者）委託費の確保等による収入面での向上が期待できます。

○ 「協力」の方法

- ・ 事業者協力型自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）でバス・タクシー事業者が協力する事項は、**運行管理、車両整備管理又は運送手配サービス**です。
- ・ 運送主体から委託を受ける等により、実際に、協力するバス・タクシー事業者の運行管理者等が、運行管理の責任者、整備管理の責任者として選任され、業務を行う必要があります。

○ 登録の有効期間

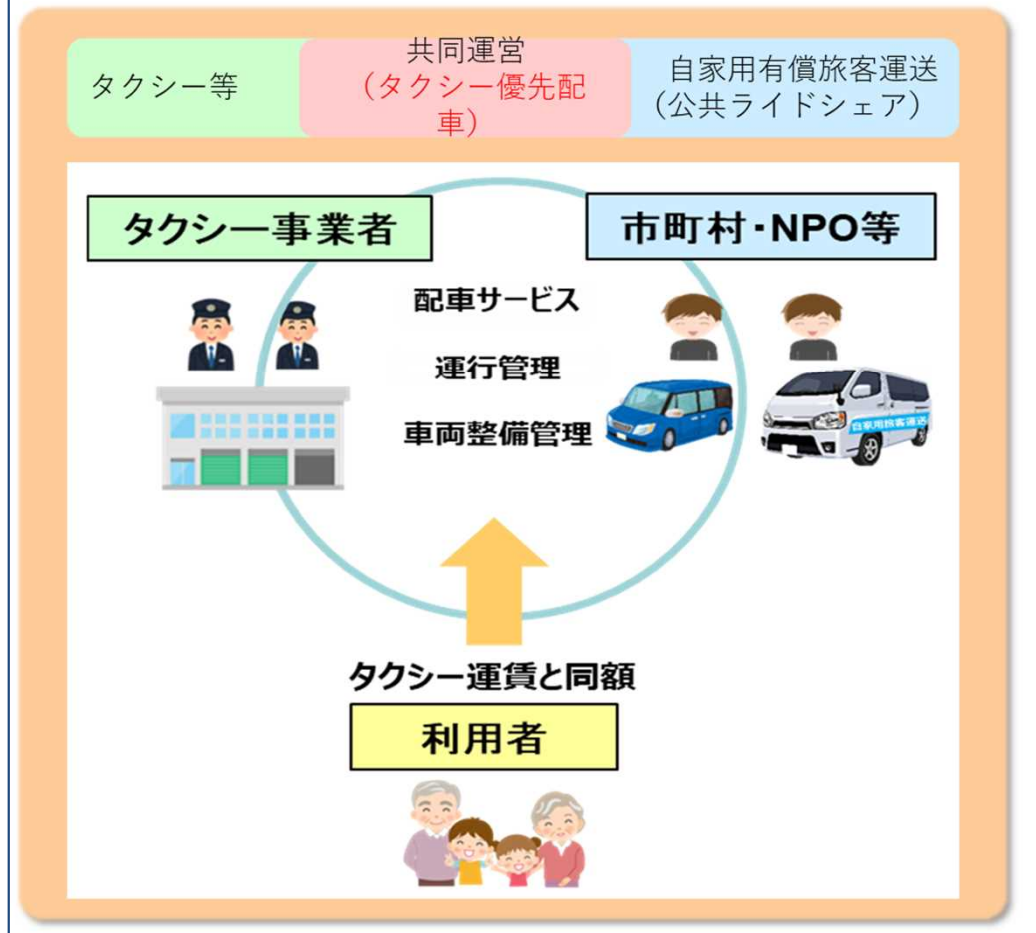
- ・ 事業者協力型自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）として新たに登録を受ける場合や、重大事故を引き起こしていない等の一定要件を満たす場合の登録の有効期間は、5年です。

○ 事業者協力型自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）における事故時の責任関係について

- ・ 運行中に生じた事故等によって生じた第三者に対する損害賠償責任の内部的な負担割合を明確にするため、「事業者協力型自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）における事故時の責任関係に係るガイドライン」を参照し、損害賠償責任の内部的な負担割合や、協力事業者の業務について明確化しておくことが望まれます。

タクシーとの共同運営

- ・ タクシーサービスの補完として自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）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（公共ライドシェア）サービスとの一体的な提供）が可能です。



公共ライドシェアの登録の手続き等

道路運送法に基づく登録（登録等の手続き）

- ・ 自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）では、主に次のような手続きが必要となります。
- ・ 申請先は当該地域を管轄する運輸支局等（市町村又は都道府県に権限が移譲されている場合は、当該市町村又は都道府県）となります。
- ・ 具体的な申請書類等は、「交通空白地有償運送の登録に関する処理方針」「福祉有償運送の登録に関する処理方針」等の関係通達をご参照ください。



自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）の登録要件等

- ・ 自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）の主な登録要件等は、以下のとおりです。

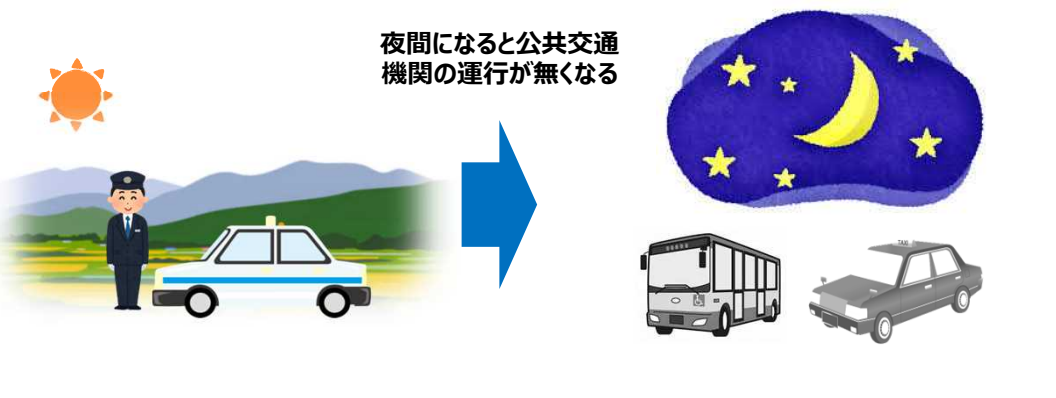
1. 交通空白地
2. 運行形態（路線又は区域）
3. 旅客の範囲
4. 使用する自動車
5. 運行管理・整備管理の体制
6. 運転者の資格要件
7. 旅客から収受する対価

※その他の登録要件に関する詳細は、関係通達等において定められています。

公共ライドシェアの運用改善①

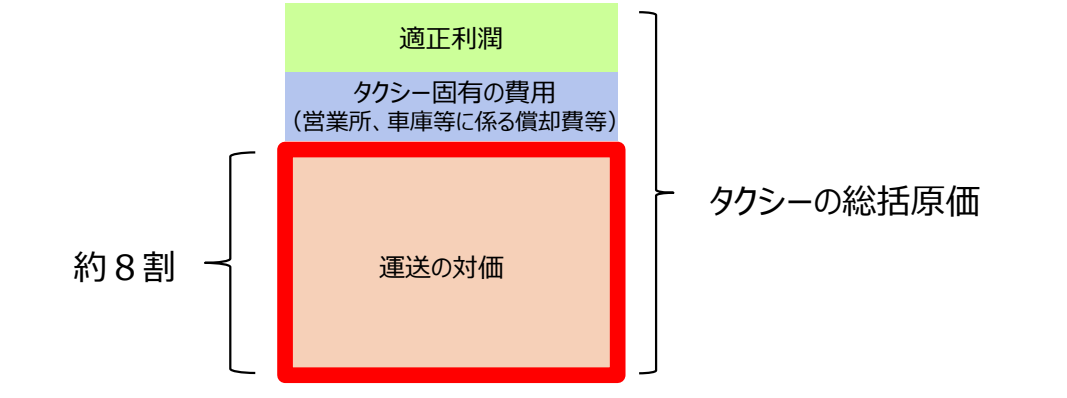
「時間帯による空白」の概念の取込み

- 「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」の概念を通達上明記



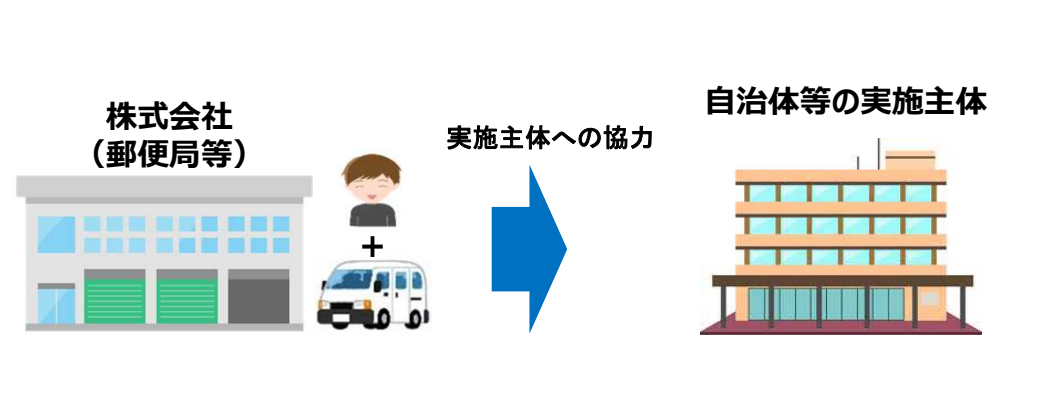
「対価」の目安の見直し

- 対価の目安を地域のタクシー運賃の「約8割」とすることを通達上明記



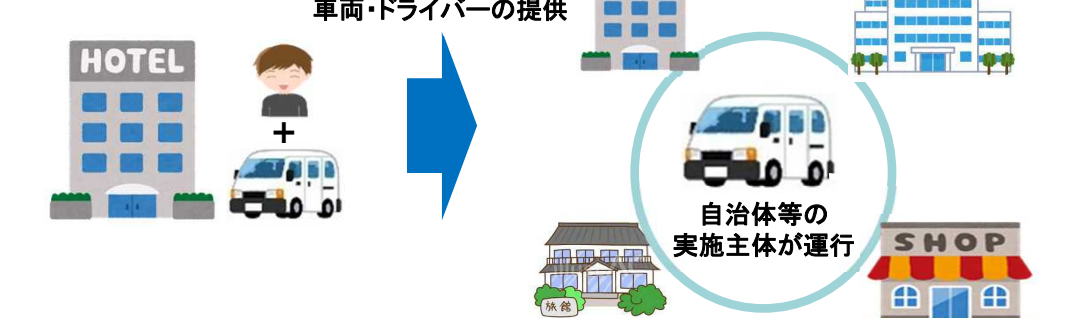
株式会社が参画できることの明確化

- 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達上明記



観光地における宿泊施設の車両の共同使用の促進

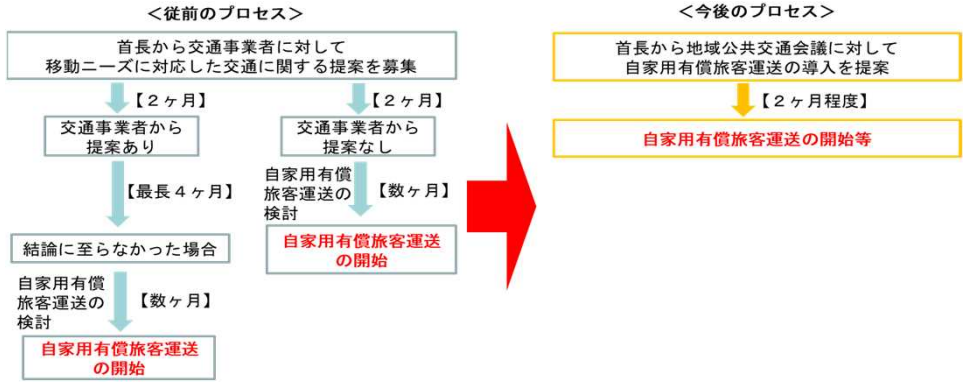
- 宿泊施設が所有している車両について、使用されていない時間帯に自治体等自家用有償旅客運送の実施主体に提供し、ホテル間の運送や地域住民等の運送に活用することが可能であることを通達上明記



公共ライドシェアの運用改善②

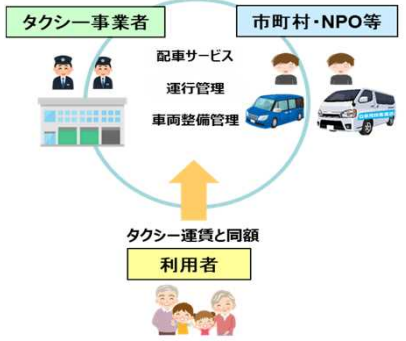
地域公共交通会議の運営手法の見直し

- 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



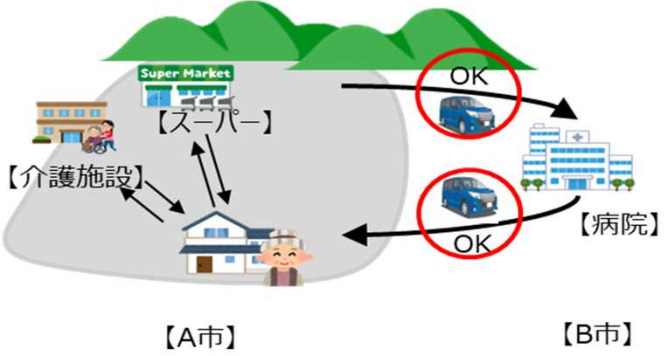
タクシーとの共同運営の仕組みの構築

- 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性が高いことから、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。

(参考)多様な主体による公共ライドシェアでの対策例

事例
01

JA 【群馬県嬭恋村】

福祉有償運送

- ・ 運行エリア：嬭恋村、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嬭恋村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 (Region Management Organization:地域運営組織) 【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

R6.3.1「道路運送法における許可又は登録を要しない運送に関するガイドライン」発出の経緯

- 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。

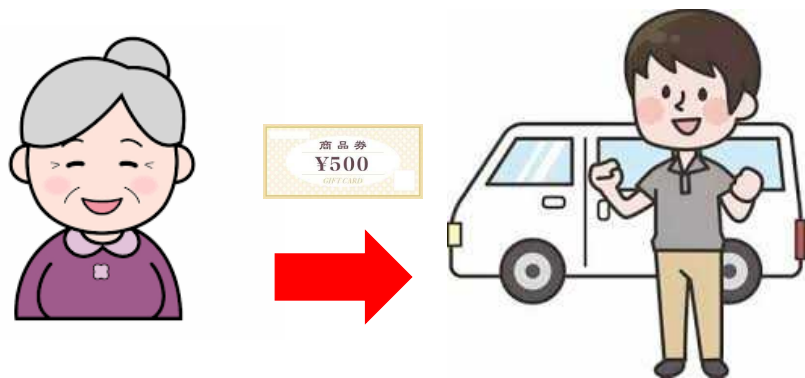
目次

- 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無償運送について

- 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。
- 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謝礼の支払い
 - ②実費の請求及び支払い

謝礼の支払い



ボランティア・共助に
対するお礼の気持ち

実費の請求・支払い (実費とは以下の項目を指します)

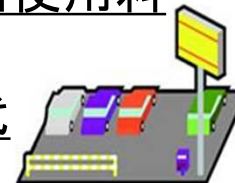
①ガソリン代等の燃料費



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

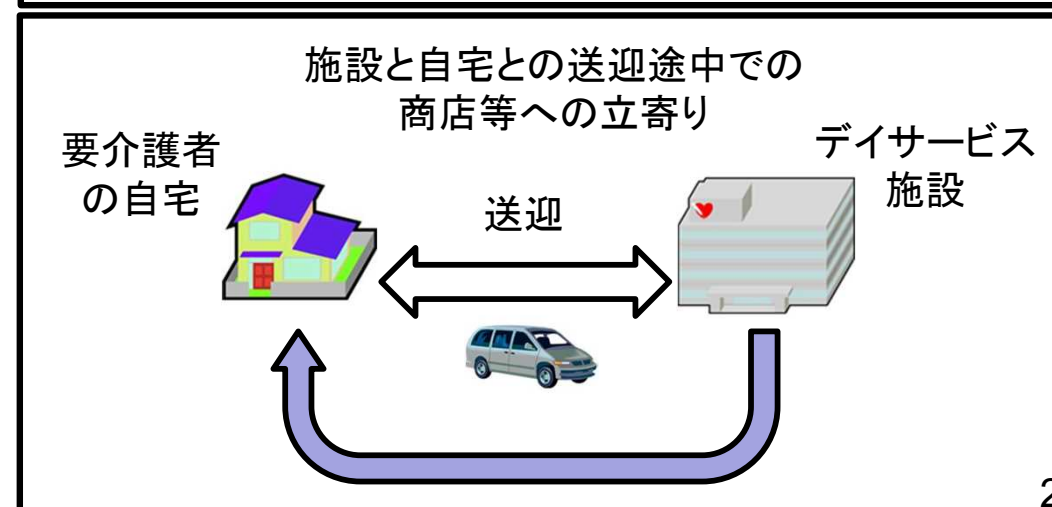
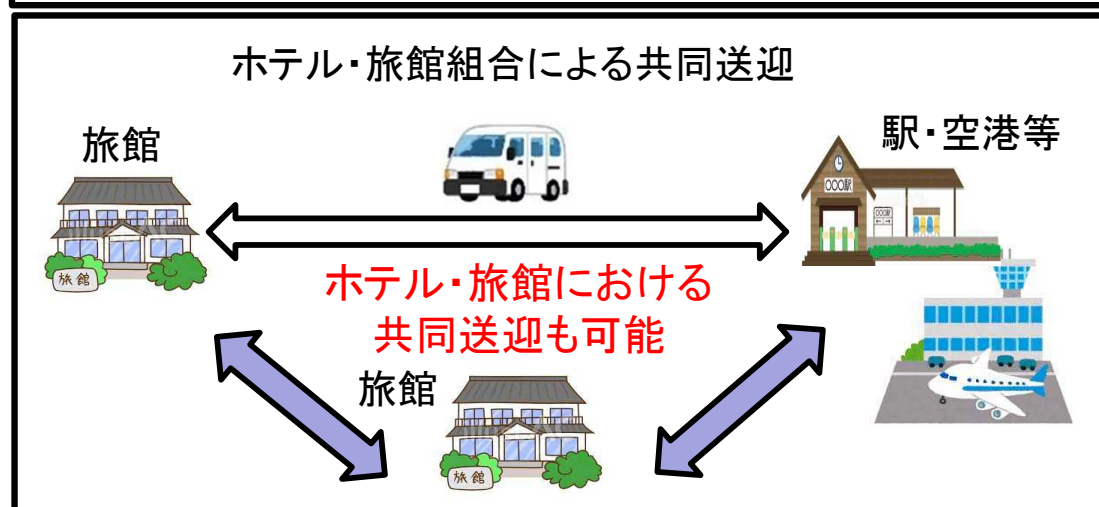
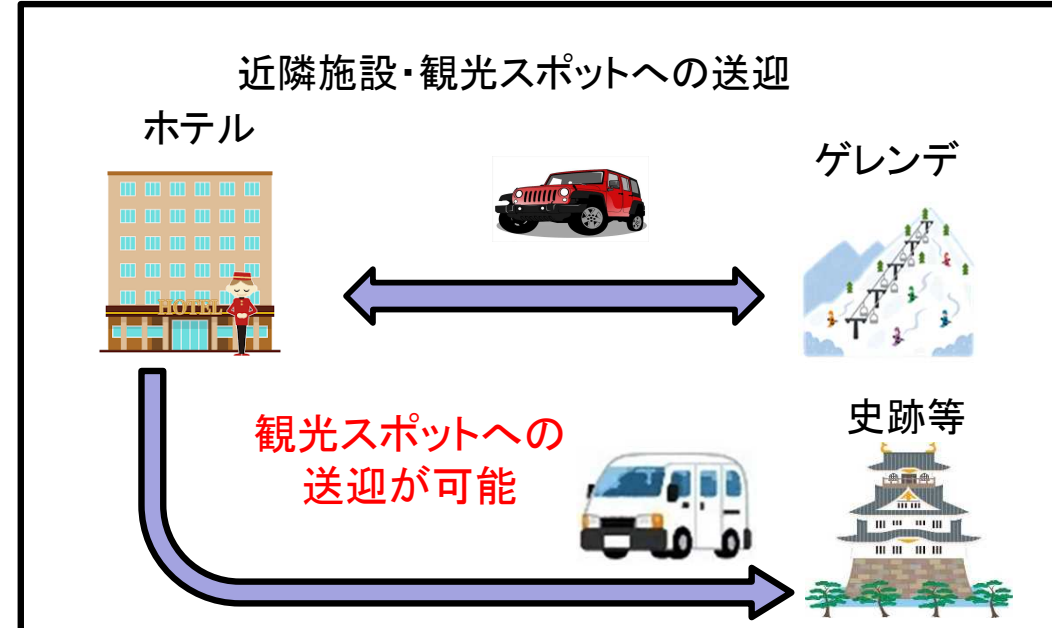
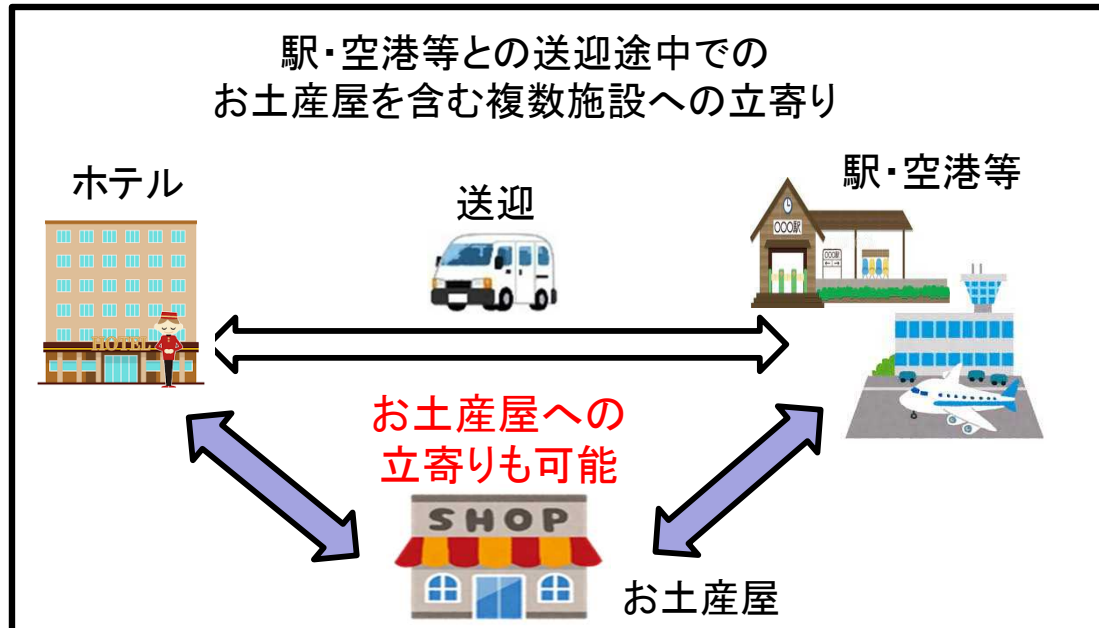


⑤運送を行うために発生した車両借料



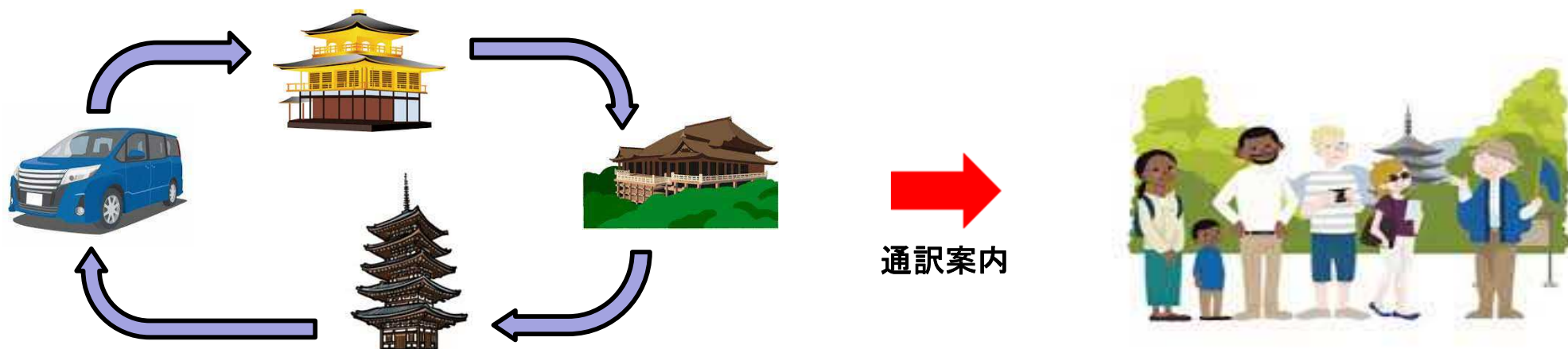
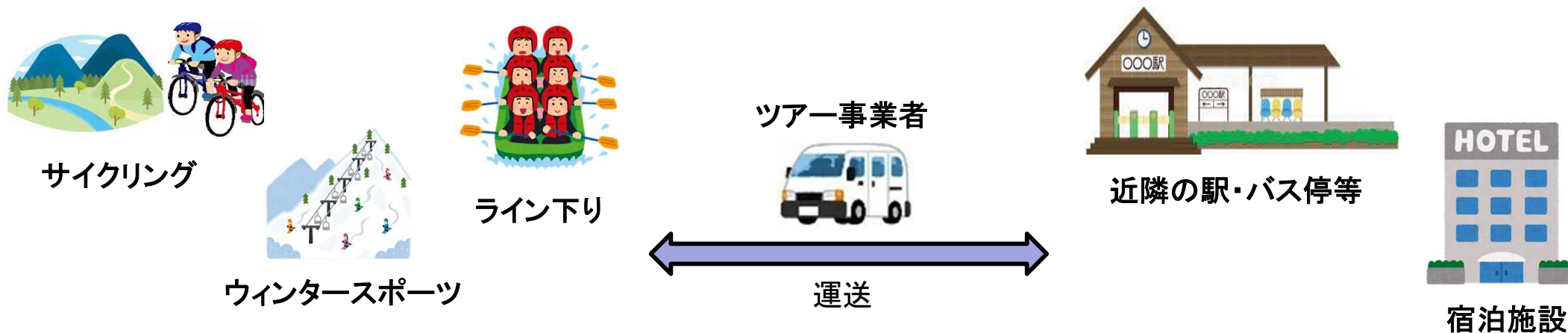
② 宿泊施設 & 介護施設の利用に付随する送迎

- 宿泊施設や介護施設の利用者を対象とする運送において、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、以下の運送を行うことも可能です。



③ ツアー & ガイドに付随する送迎

- 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。



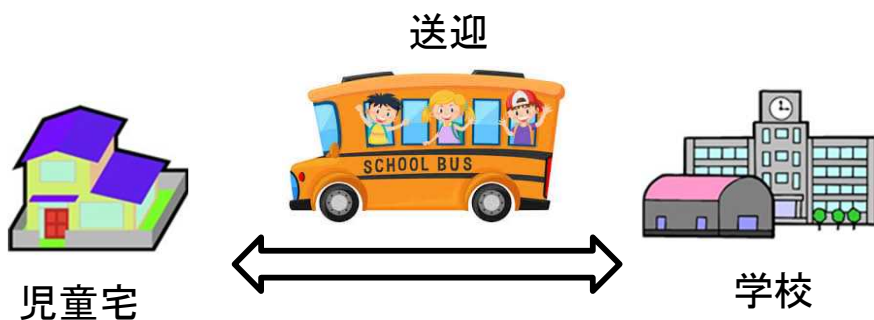
※ただし、ツアーやガイドと称していても、提供されるサービスの実態が目的地への運送のみである場合は**許可等を要することとなります。**

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

- 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

1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

- 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。)

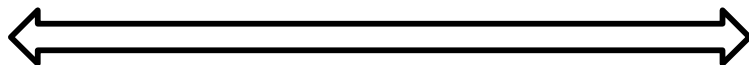


自治会等の互助活動による運送サービス



利用者の自宅

送迎



病院



商業施設



地域の集まり