

配付用

地域交通をめぐる 国と全国の自治体の最新情勢

令和6年6月18日（火）14:00～
静岡県地域公共交通活性化協議会

活力ある地方を創る首長の会 事務総長代理
(一社)全国自治体ライドシェア連絡協議会 事務局長
池上明子

- ① 振り返り
- ② 現行法下で行われた運用改正
- ③ 今後の展望

① 振り返り

- **フェーズ1（過去）**：

令和5年8月～12月までの活動（緊急首長アンケート・政策提言等）

- **フェーズ2（現在）**：

令和5年12月20日公表「政府方針」に係る分析

① 振り返り

- **フェーズ1（過去）**：

令和5年8月～12月までの活動（緊急首長アンケート・政策提言等）

- **フェーズ2（現在）**：

令和5年12月20日公表「政府方針」に係る分析

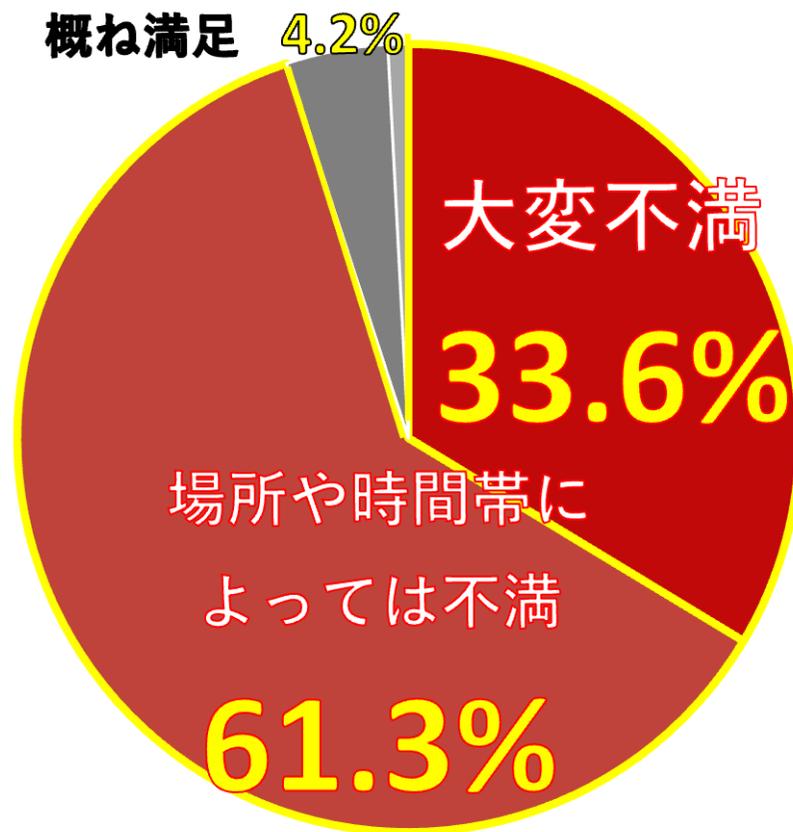
活力ある地方を創る首長の会 緊急首長アンケート

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。

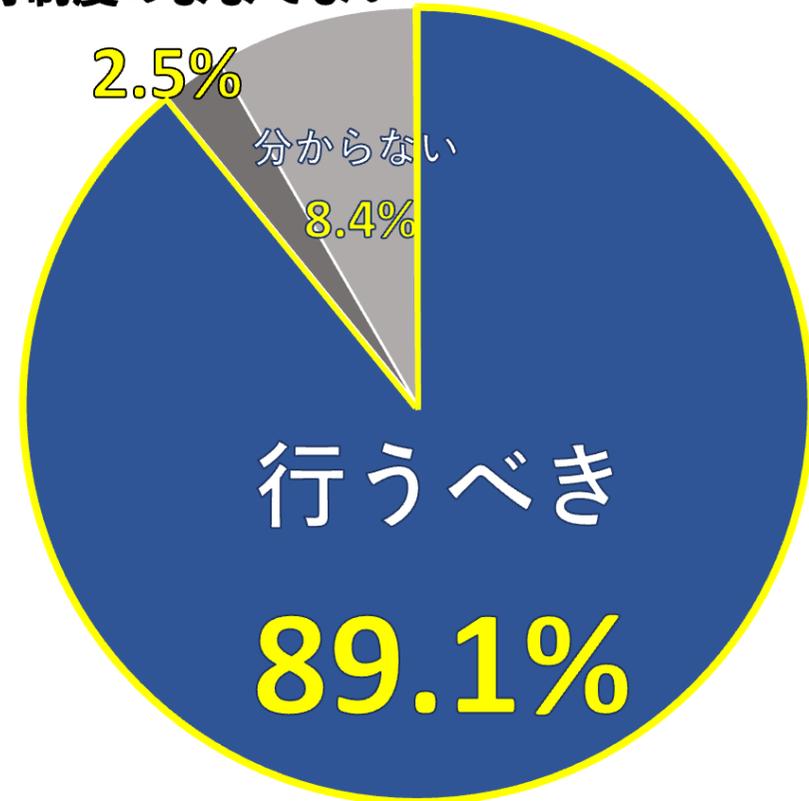
全国 知事・市区町村長 119人回答

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



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

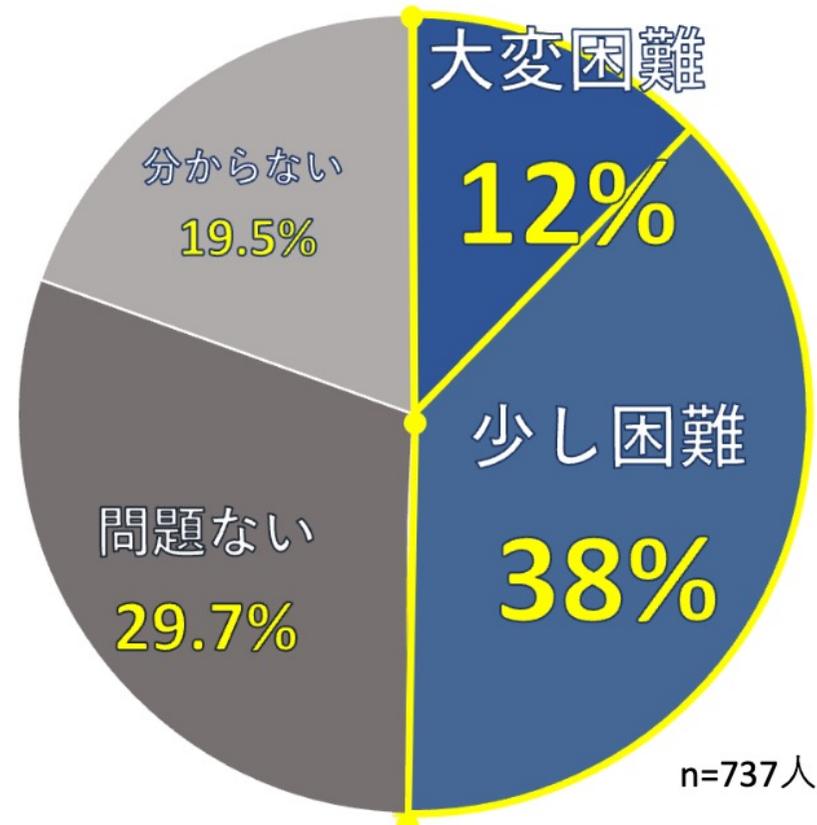
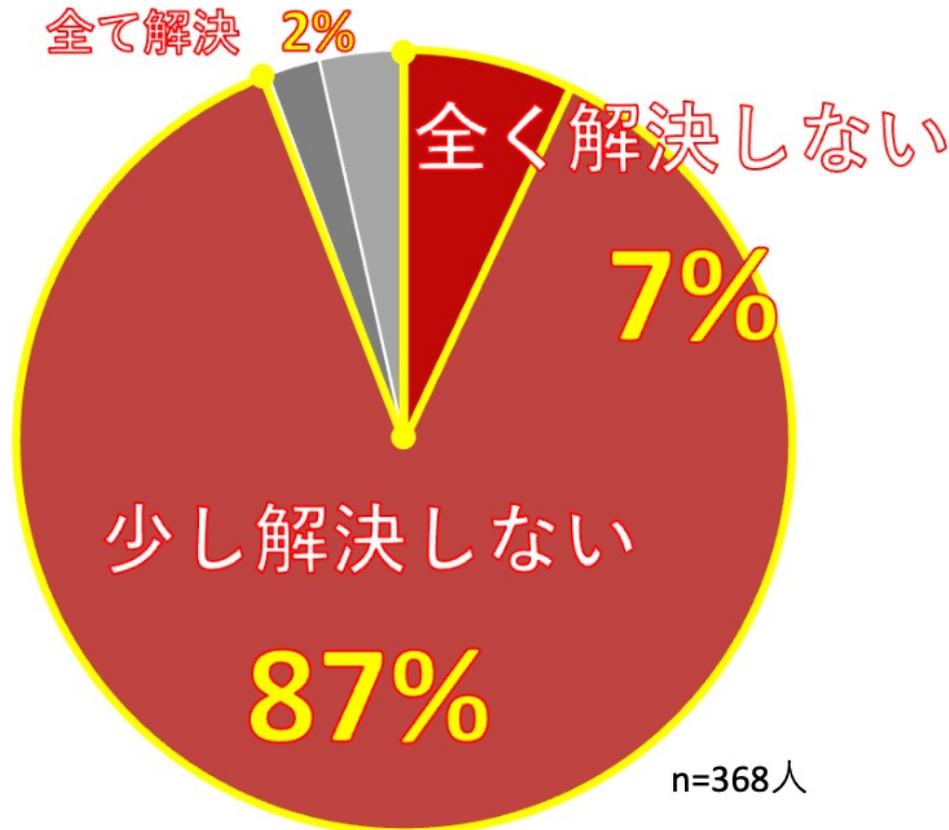
- (問1) 現行制度（自家用有償旅客運送）で、住民・観光客の「移動の足」に係る困り事は解決しましたか。
- (問2) 地域公共交通会議等の設置又は協議を調えることについて、困難を感じることはありますか。

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



● 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

タクシー不足
(20.4%減少)

● 自家用自動車（白ナンバー）

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類型の追加
- ・ 配車アプリ導入促進 (いずれも予定)

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 等

※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

自家用自動車による有償運送について (道路運送法第78条第3号) 国土交通省

第78条 自家用自動車は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

三 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。

☆許可に当たっては、運行管理・整備管理体制の整備及び保険等の加入などを求めている。

【活用例】

①通学通園のため、学校等が自家用自動車で行う有償旅客運送

(1) 乗客：当該学校等の生徒・児童

(2) 運行範囲：許可にあたり、特定された送迎ルート



②福祉タクシー事業者が行う、訪問介護員等による自家用自動車による有償旅客運送



pixta.jp - 50095655

③繁忙期におけるトラック事業者が行う、自家用自動車で行う有償貨物運送



④車積載車により事故車等の排除業務にあたる場合の自家用自動車で行う有償貨物運送



① 振り返り

- **フェーズ1（過去）**：

令和5年8月～12月までの活動（緊急首長アンケート・政策提言等）

- **フェーズ2（現在）**：

令和5年12月20日公表「政府方針」に係る分析

首長の会政策のポイント（まとめ）

- 2号・3号合わせ技
- タクシー会社等既存事業者との共存共栄
- 安心・安全

具体的には次のとおり。首長の会が提言していた内容は全て採用されている。

- (1) 現行制度では地域の移動の足問題を解決できないことが、国において正式に認められた（エビデンスに基づく政策提言）。
- (2) その上で、地域の自家用車や一般ドライバーを活かしたライドシェア事業（3号に基づく制度創設）が令和6年4月から開始されることとなった。
- (3) さらに、従来の自家用有償旅客運送制度（2号）は、令和5年内から使い易い制度へ大幅に改善していくことが明言された。

※特に、地域公共交通会議等において一定の期間内に結論が出ない場合には首長の判断が可能となる制度改訂は画期的

「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)

タクシー不足(20.4%減少)

※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

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。 ・観光立国と言いつつも現場は悲惨な状況。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・マンパワーの観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・時間帯に特定する地域・時期・時間帯に、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要素を考慮して(雇用形態、収入の確保)既存のタクシー事業者以外の新たな事業者が新規参入できる環境の整備について検討 	<p>年度内に制度を創設し、速やかに実施</p> <p>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</p>

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

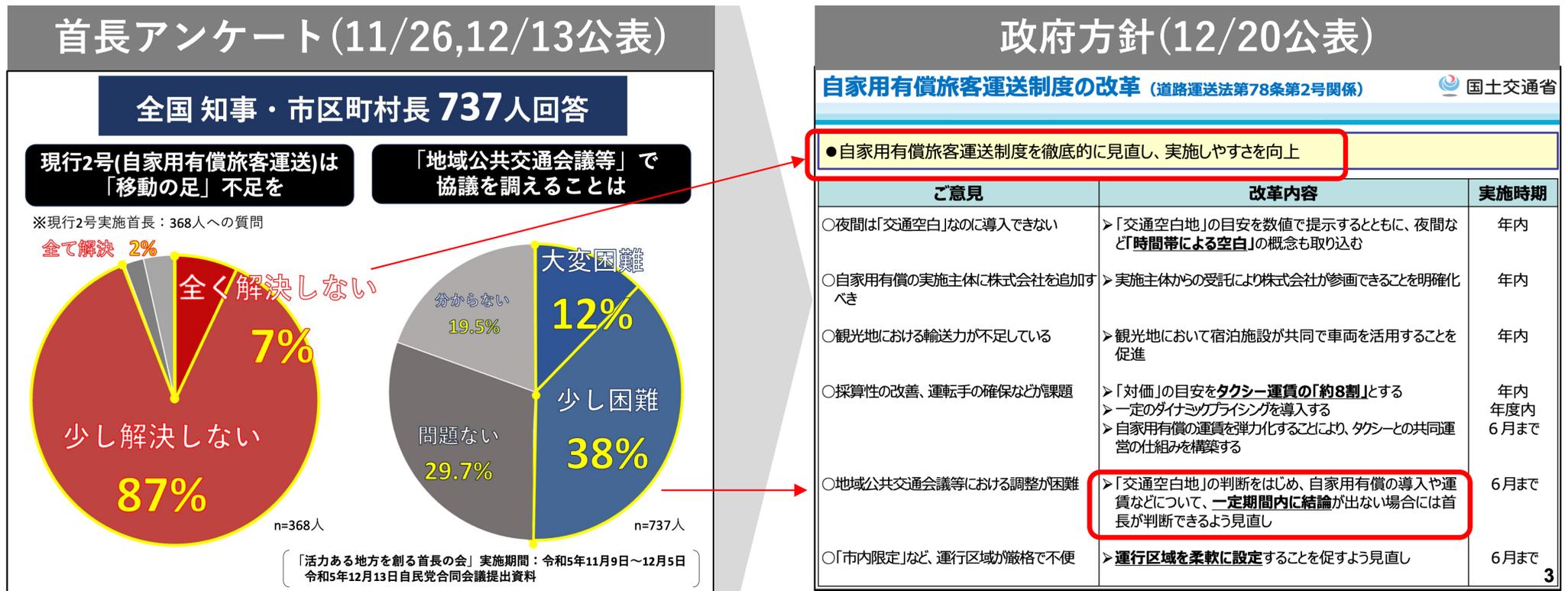
ご意見	改革内容	実施時期
○夜間は「交通空白」なのに導入できない	▶ 「交通空白地」の目安を数値で提示するとともに、 夜間など時間帯による空白 の概念も取り込む	年内
○自家用有償の実施主体に株式会社を追加すべき	▶ 実施主体からの受託により株式会社が参画できることを明確化	年内
○観光地における輸送力が不足している	▶ 観光地において宿泊施設が共同で車両を活用することを促進	年内
○採算性の改善、運転手の確保などが課題	▶ 「対価」の目安を タクシー運賃の「約8割」とする ▶ 一定の タイムラグ を導入する ▶ 自家用有償の運賃を弾力化することにより、タクシーとの共同運営の仕組みを構築する	年内 年度内 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	

12

「地域の首長のリーダーシップの下で」地域公共交通制度を見直すことが可能に

- 従来¹の自家用有償旅客運送制度（道路運送法第78条第2号）について、移動の足の確保に係る地方自治体の責務に照らして様々な障害があるとの地域の声を踏まえ、2023年内から使い易い制度へ大幅に改善していく。

「デジタル行財政改革中間とりまとめ（案）」（令和5年12月20日、第3回デジタル行財政改革会議、資料15）5頁
https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/digital_gyozaiikaikaku/kaigi3/kaigi3_siryou15.pdf



※「地域公共交通会議等」における調整困難な実態の改善案

→「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」見直すことが明示される。

地域交通における「担い手」「移動の足」不足への対応・ 全都道府県での自動運転サービス展開に向けた取組

令和5年12月20日
国土交通省

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)

● 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	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 「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	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 「対価」の目安をタクシー運賃の「約8割」とする 	年内
○地域公共交通会議等における調整が困難	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 一定のダイナミックプライシングを導入する ▶ 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 	年度内 6月まで
○「市内限定」など、運行区域が厳格で不便	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 「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
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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

令和5年末
通達発
済み

令和6年
4月通達発
済み

3

- ① 振り返り
- ② **現行法下で行われた運用改正**
- ③ 今後の展望

- **3号（道路運送法第78条第3号）**
- **2号（道路運送法第78条第2号）**
- **許可登録不要（道路運送法の許可又は登録を要しない運送）**

- **3号（道路運送法第78条第3号）**
- 2号（道路運送法第78条第2号）
- 許可登録不要（道路運送法の許可又は登録を要しない運送）

自家用車活用事業(道路運送法第78条第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%

東京の例

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、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（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

1. 大都市部

○第1弾・・・東京（4/8～）、横浜（4/12～）、名古屋（4/26～）、京都（4/8～）



▲出発式



▲自家用車の点検整備



▲一般ドライバーの遠隔点呼（デジタル技術の活用）

○第2弾・・・札幌、仙台、さいたま、千葉、大阪、神戸、広島、福岡

5月以降順次実施

2. 大都市部以外の地域

○上記1. 以外の地域において、簡便な方法により不足車両数を算出し、4月以降順次開始。

①「簡便な方法」とは、以下のいずれかをいう。

- 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方法。
- 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方法。

②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。

③地域によっては、78条2号の自家用有償旅客運送を活用。

○タクシー事業者から書面で申し出のあった地域(5月13日時点) 25地域

※赤字は4月24日規制改革WGで公表した地域からの追加(13地域)

【北海道】 1地域

・伊達圏(伊達市等)

【東北】 1地域

・青森交通圏(青森市等)

【関東】 2地域

・水戸県央交通圏(水戸市等)

・南房交通圏(木更津市等)

【北陸信越】 2地域

・富山交通圏(富山市)

・金沢交通圏(金沢市等)

【中部】 18地域

・知多交通圏(半田市等)

・静岡交通圏(静岡市等)

・浜松交通圏(浜松市等)

・御殿場交通圏(御殿場市等)

・富士・富士宮交通圏(富士市等)

・沼津・三島交通圏(沼津市等)

・磐田・掛川交通圏(磐田市等)

・岐阜交通圏(岐阜市等)

・大垣交通圏(大垣市等)

・美濃・可児交通圏(可児市等)

・東濃西部交通圏(多治見市等)

・高山交通圏(高山市等)

・下呂市(下呂市)

・福井交通圏(福井市等)

・敦賀交通圏(敦賀市等)

・武生交通圏(越前市等)

・大野市(大野市)

・勝山市(勝山市)

【沖縄】 1地域

・石垣島(石垣市等)

○運輸支局へ申し出た自治体数(5月13日時点) 2地域

・軽井沢町

・永平寺町

※毎日8時～12時台、16時～23時台に25台を配分

※土日祝6時～20時台に2台を配分予定

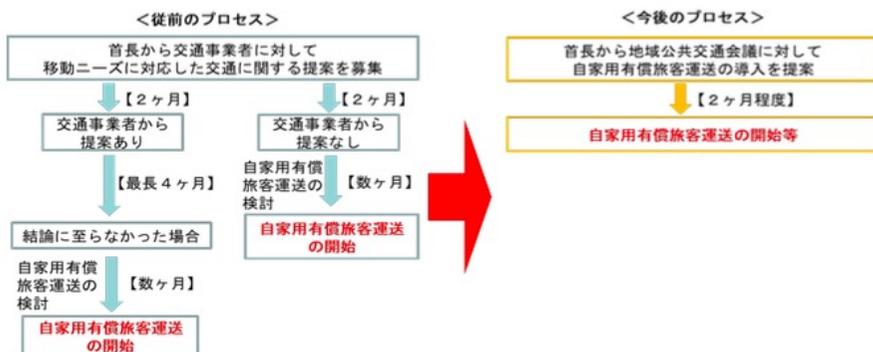
- 3号（道路運送法第78条第3号）
- **2号（道路運送法第78条第2号）**
- 許可登録不要（道路運送法の許可又は登録を要しない運送）

- 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**。
- 現在は、省令により「**交通空白地有償運送**」及び「**福祉有償運送**」のみが認められている。

<p>種類 ※数値はR5.3.31時点</p>	<p>(交通空白地) (福祉)</p>	<p>698団体、4428車両 2428団体、14044車両</p>	
<p>利用者</p>	<p>(交通空白地) (福祉)</p>	<p>地域住民・観光客 介護を必要する者</p>	
<p>提供体制</p>	<p>(運送主体) (使用車両) (ドライバー)</p>	<p>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</p>	
<p>運送の対価</p>	<p>①法律により、「実費の範囲内」の収受が認められている。 ②タクシーの約8割を目安</p>		
<p>登録要件</p>	<p>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</p>		

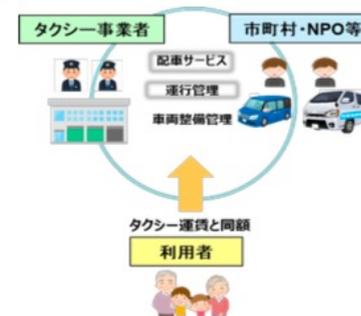
地域公共交通会議の運営手法の見直し

- 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する。



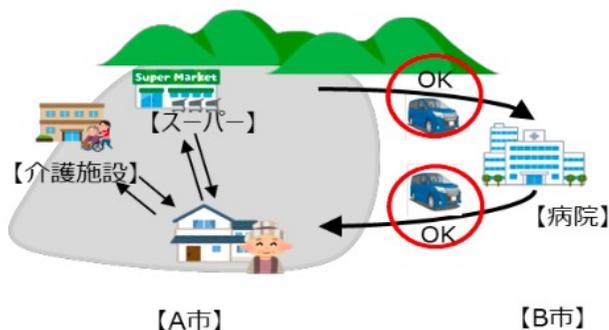
タクシーとの共同運営の仕組みの構築

- 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する。



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する。



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する。

- 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」の総額の範囲内でないことから、これを3ヶ月ごとに確認。

- 3号（道路運送法第78条第3号）
- 2号（道路運送法第78条第2号）
- **許可登録不要（道路運送法の許可又は登録を要しない運送）**

- 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

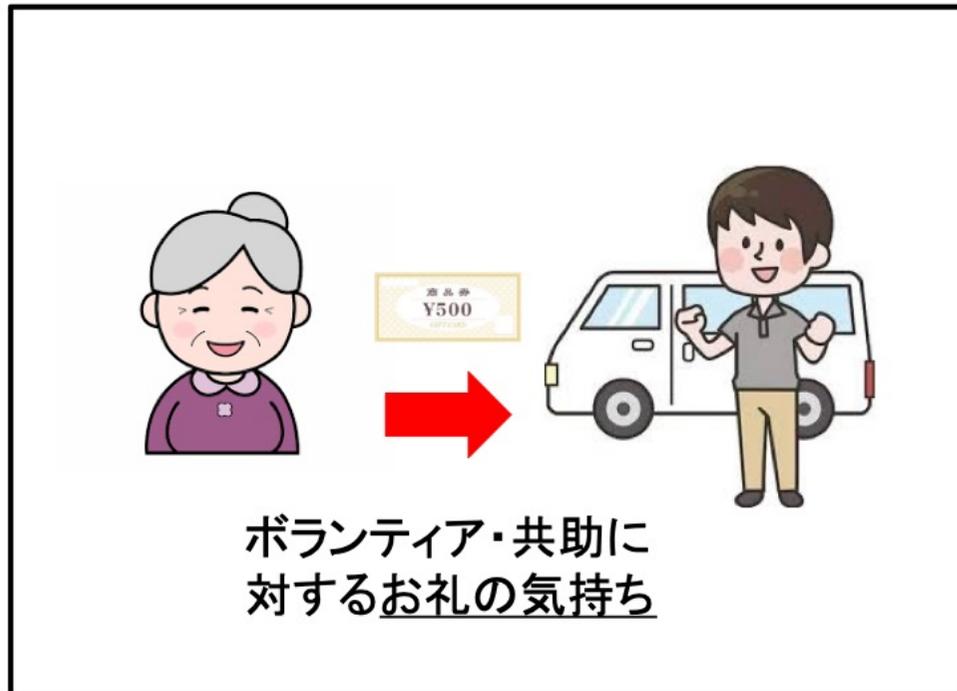
→ **実費の収受が可能**であることを明記しました。

⑤地縁団体が行う運送サービス

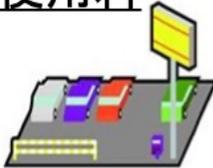
→ **会費で行う運送サービスが可能**であることを明記しました。

- 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



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 

- ① 振り返り
- ② 現行法下で行われた運用改正
- ③ **今後の展望**

①住所：東京都千代田区霞ヶ関3丁目6番14号三久ビル504

②役員等（予定）：

- ・共同代表（理事長） 鈴木康友（静岡県知事）,樋渡啓祐（元武雄市長）
- ・理事 鬼橋正敏（みどり法律事務所）,本丸達也（リベラ株式会社）
- ・顧問弁護士 山田卓（三番町法律事務所）
- ・顧問 鈴木英敬（衆議院議員）,藤井直樹（元国土交通事務次官）

③事務局：

- ・事務局長 池上明子（元デジタル庁参事官補佐）
- ・事務局長代行 自治体職員 ※原則リモートワーク

④目的：

公民連携及び自治体間連携等による地域公共交通の利便性向上及び持続可能性の確保を図り,もって公共の福祉の増進に寄与することを目的とする。

⑤業務内容：

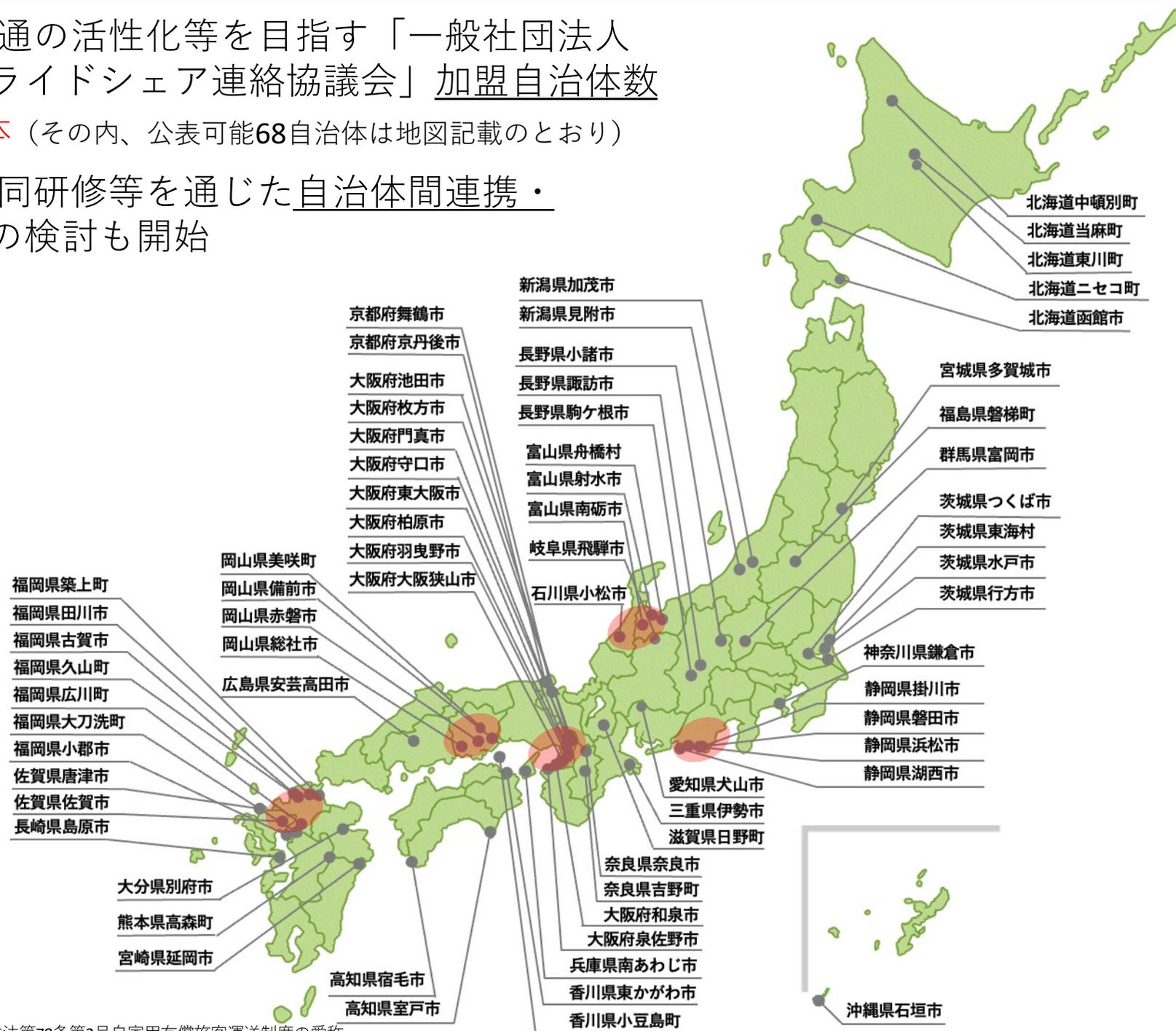
- ・地域公共交通の活性化に関する自治体及び交通事業者に対する助言支援
- ・所管官庁及び自治体,関係機関との総合調整
- ・地域公共交通に関する調査研究
- ・地域公共交通の担い手の育成
- ・地域公共交通受託事業者に対する技術的支援及び情報共有
- ・地域公共交通に関する刊行物の出版
- ・地域公共交通に関する講習会,交流会等の実施
- ・自治体ライドシェアの普及啓発及び利用促進
- ・本会の目的に適合する学会・団体等への参加協力
- ・その他当法人の目的を達成するために必要な事業

⑥設立日（法人登記）：令和6年4月1日

⑦事務所：令和6年5月27日開所



- 地域公共交通の活性化等を目指す「一般社団法人全国自治体ライドシェア連絡協議会」加盟自治体数：**119自治体**（その内、公表可能**68**自治体は地図記載のとおり）
- 勉強会・共同研修等を通じた自治体間連携・エリア展開の検討も開始（赤色部分）



※自治体ライドシェア：道路運送法第78条第2号自家用有償旅客運送制度の愛称

Point 
 【3号】は民間ライドシェア
 【2号】は自治体ライドシェア
 という棲み分けが重要！

移動の足に関する「2つの方向性」 令和6年3月31日版

令和6年1月

4月

6月



3号（ライドシェア）

※制度新設・現時点ではタクシー事業者のみが実施可能

3号：通達発出【済】

令和6年4月

- タクシー事業者が一般人を雇用
- ライドシェア（3号に基づく制度新設）

※タクシー事業者に雇用される一般ドライバー増加（予定）

令和6年6月まで

- タクシー事業者以外の者がライドシェア事業（3号に基づく制度新設）を行うことを位置づける法律制度について議論



2号（自家用有償旅客運送） ※自治体ライドシェア（愛称）

2号：4月中に通達発出予定

令和6年1月

- 制度改正
- 夜間等時間空白
- 株式会社へ委託
- 観光地宿泊施設共同
- タクシー「8割」目安

令和6年春以降 44自治体から全国へ

- ダイナミックプライシング
- タクシーとの共同運営
- 地域公共交通会議等で首長判断可能
- 運行区域柔軟に

【自治体の実装フェーズ】

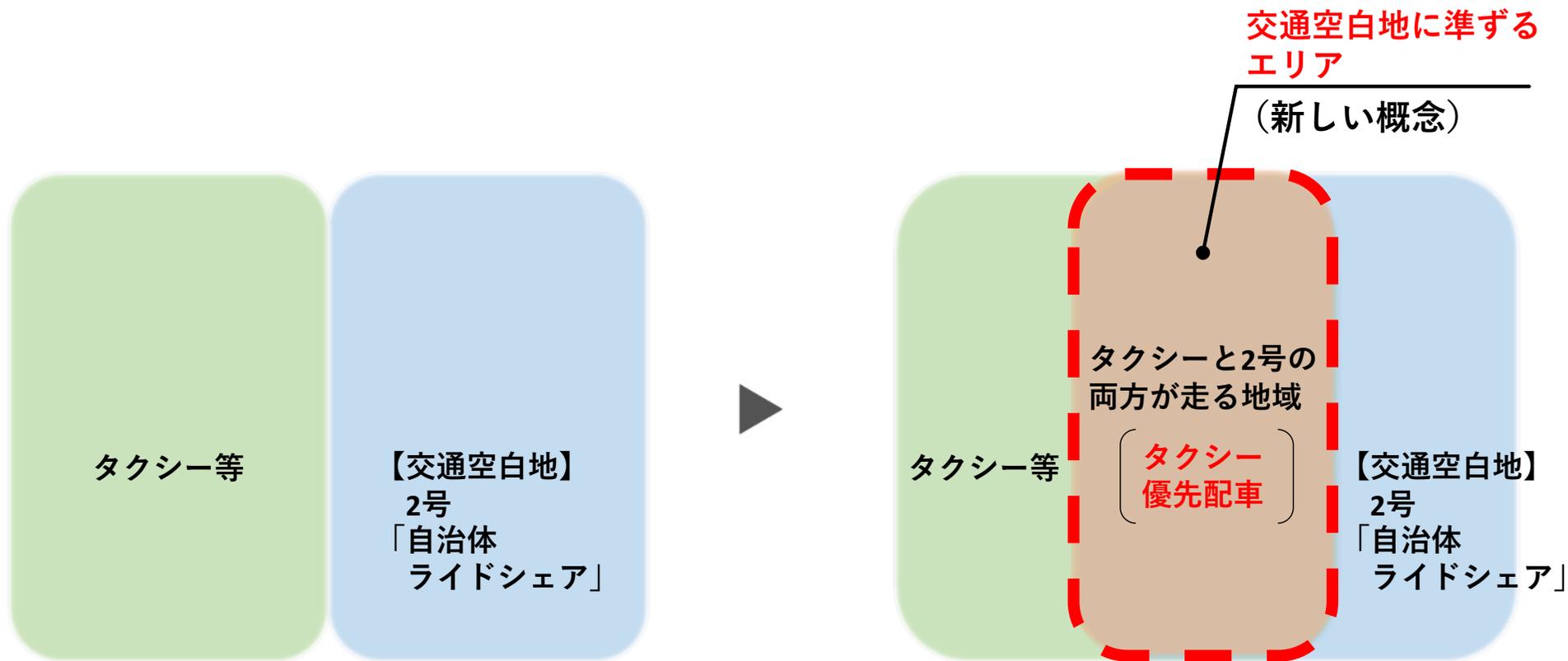
※国交省及び内閣府規制改革推進室と連携し、事例作り(実装自治体)強化

- 2号：道路運送法第78条第2号「自家用有償旅客運送」登録
- 3号：同法同条第3号「公共の福祉」許可（レッカー車等）

「活力ある地方を創る首長の会」
 令和5年12月12日内閣府規制改革推進会議WG提出資料_改

【提言】 タクシーとの共同運営の仕組み

※自治体ライドシェア：道路運送法第78条第2号自家用有償旅客運送制度の愛称



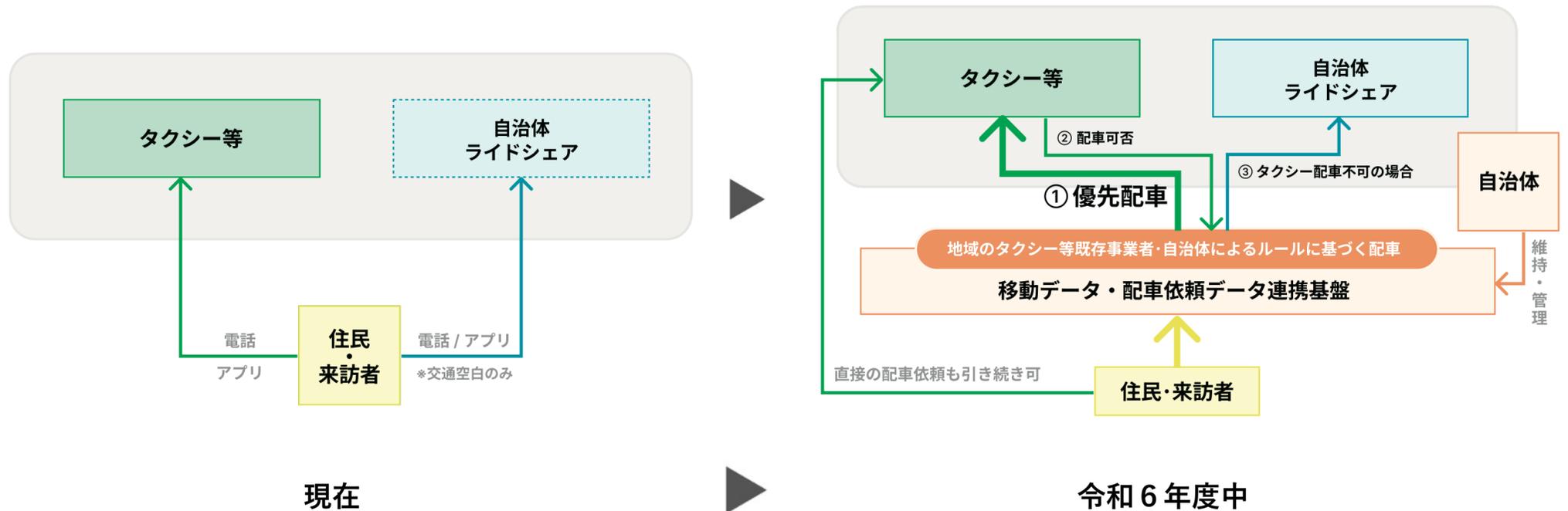
現在

令和6年度中

- 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

【提言】 タクシーとの共同運営の仕組みを可能にするシステム(国・自治体の共同構築)

※自治体ライドシェア：道路運送法第78条第2号自家用有償旅客運送制度の愛称



4月から始まった「日本版ライドシェア」とは何か。
自治体・NPO等が主体となる「自家用有償旅客運送制度」の本質は何か。
国土交通省旅客課長として走り、悩んだ640日を語る。

参加
無料

基調講演

地域交通をめぐる最新情勢

～タクシー・バス・鉄道・自家用有償旅客運送等を活用した「リ・デザイン」～

日常生活や旅先で、移動手段に困難を感じたことのある皆様。是非その声をお聞かせください。

別府市公共交通活性化協議会主催

令和6年 5月13日 月 15:30～17:00

会場：ビーコンプラザ 1階中会議室

(大分県別府市山の手町12-1)

15:40～16:10 第1部 基調講演 森 哲也 国土交通省大臣官房参事官
「地域交通をめぐる最新情勢」
16:15～16:55 第2部 パネルディスカッション

● 第1部 基調講演

講師 | 森 哲也 MORI Tetsuya

国土交通省
前物流・自動車局旅客課長

森 哲也（もり てつや）昭和48年8月生、京都府出身。
平成11年4月 運輸省入省（運輸政策局政策課）、人事院長期在外研修
（米国）ジョージタウン大学公共政策大学院中退、ミシガン大学ロース
クール修了、静岡県警察本部交通部交通指導課長、国土交通省航空局飛
行場部環境整備課長補佐、観光庁観光戦略課長補佐、外務省在アメリカ
合衆国日本国大使館参事官、愛知県都市・交通局長、国土交通省自動車
局旅客課長、国土交通省大臣官房参事官（税制担当）着任。
小学生時代を香川県宇多津町、中・高生時代を新潟県上越市で過ごす。
趣味はゴルフ。



参加費 無料

定員 150人 ※先着順

対象 ・移動手段に困難を感じている人
・地域交通に関わっている人
・公民連携に興味がある人
・社会課題解決を目指す人
・地域コミュニティに興味がある人 等

● 第2部 パネルディスカッション

特別ゲスト | 真下 敬太 MASHITA Keita

弁護士（法律事務所ZeLo・外国法共同事業）代表

コーディネーター 池上 明子（元デジタル庁参事官補佐）

▶ 第1部・第2部共に、参加申込み・事前登録は不要です。

※プログラムの内容は、予告なく変更する場合がありますのでご了承ください。

車椅子席等もご用意いたします。

座席リクエストがある方は下記担当までお気軽にご連絡ください。

【問合せ先】

〒874-8511 大分県別府市上野口町1-15 別府市政策企画課内 別府市公共交通活性化協議会事務局（担当：佐藤・川上）
電話 0977-21-1122 / E-mail ijyuu@city.beppu.lg.jp

3. 全国自治体ライドシェア連絡協議会「モビリティ人材育成事業」(令和6年6月～)

- 全国自治体ライドシェア連絡協議会（参照10-11頁）では、地域課題の解決に必要な技術・手法・知識を身に付けたコーディネーターの育成を目指す。特に、地域公共交通の「リ・デザイン」を推進するノウハウの習得に力を入れる。
- ①～④全講座の終了者へ「地域公共交通コーディネーター（仮称）」の認定を行い、当協議会のホームページで認定者紹介・交流会のお知らせ等を行い、地域課題を抱える自治体等とのマッチングにつながる動きを支援する。

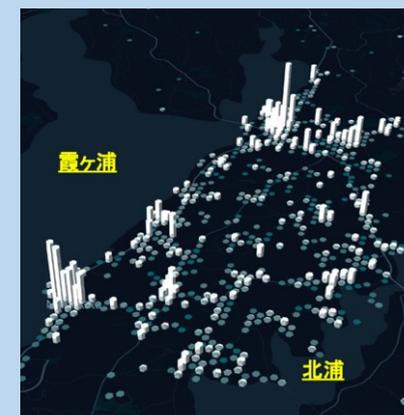
① 現況調査・マッピング手法

- 自治体等の基本情報及び公共交通機関の状況等を集約
- 視覚的に分かりやすいようマッピング
- 観光動態、各種施設分布、国勢調査等のデータも活用



② データ分析・活用手法

- 移動ビッグデータをもとに住民の移動需要を分析
- アンケートによる仮想的な需要の分析（公共サービスの価値を推定する経済学的手法を活用）
- 公共交通に対する住民の評価・需要の分析



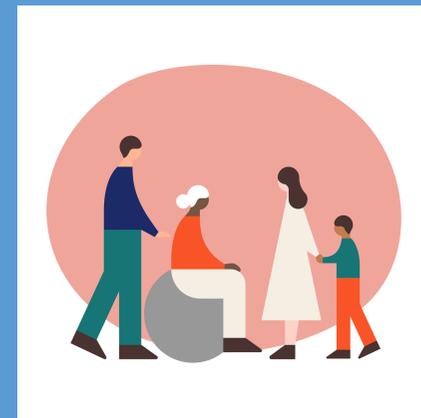
③ 法令通達・地域公共交通のリ・デザインに必要な知見

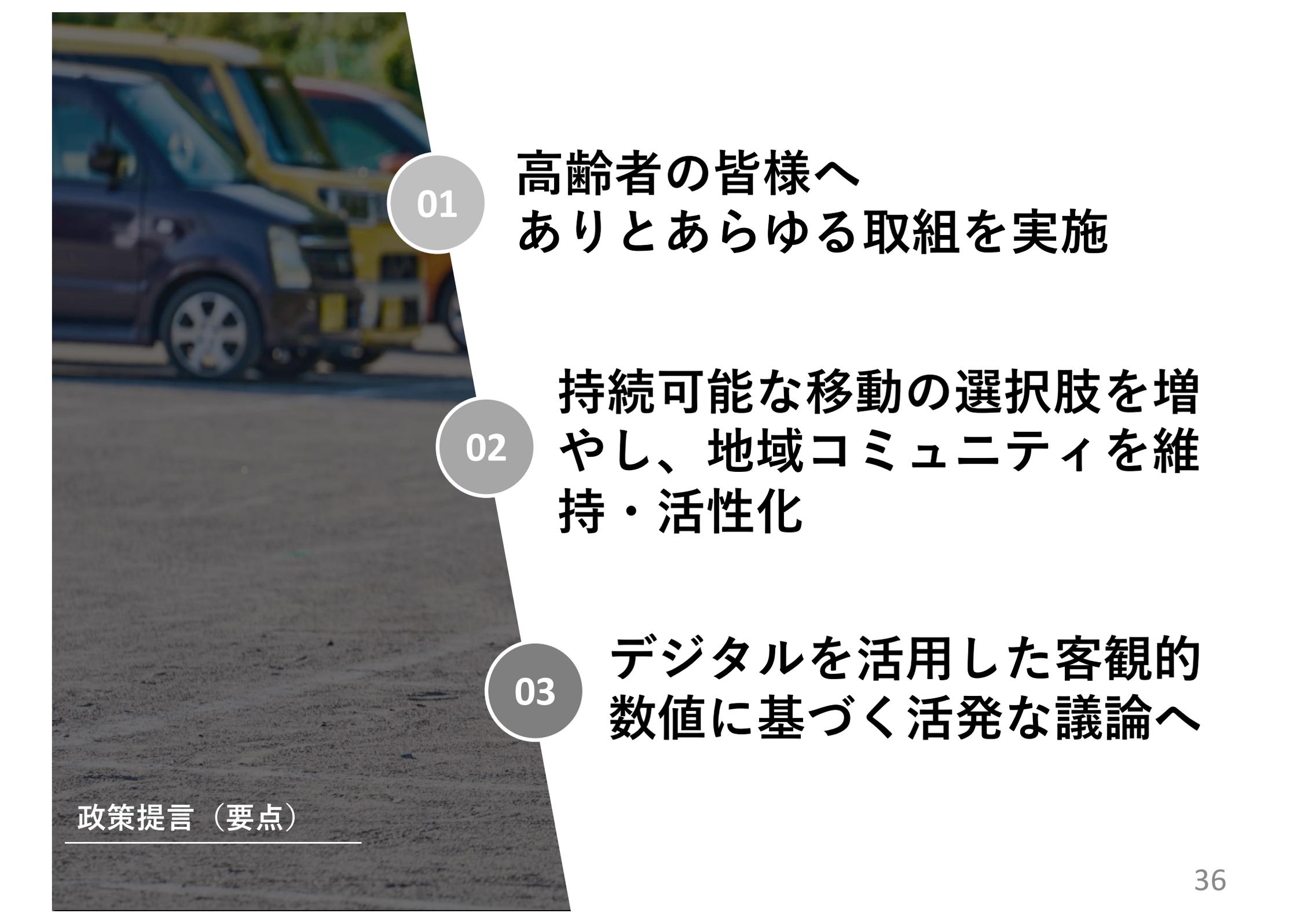
- 法令通達・最新の情勢に関するセミナー・研究会
- バス路線再編・ダイヤ改正等地域公共交通のリ・デザインに必要な技術及び知見
- 全国事例・最新情報



④ コーディネート技術

- ステイクホルダーとの協議手法
- ケーススタディ(成功事例・失敗事例)
- 地域公共交通会議等の事例学習
- 共創相手との連携スキル





01

**高齢者の皆様へ
ありとあらゆる取組を実施**

02

**持続可能な移動の選択肢を増
やし、地域コミュニティを維
持・活性化**

03

**デジタルを活用した客観的
数値に基づく活発な議論へ**

- ・ 「らくらく配車アプリ」開発促進等、高齢者の皆様を始め、障がいのある方々や子どもたちも利用しやすいサービスへ
- ・ 乗合型2号や許可・登録を要しない運送等を含め、持続可能な移動の選択肢を増やす。南砺市・小松市から全国へ展開
- ・ 移動した先（例えば、高齢者福祉施設等）や地域生活に根ざした取組との共創により、まち全体を「リ・デザイン」
- ・ デジタル等新技術を活用した現状把握及び2号・3号の効果検証を行いながら、新法を始めとする法制度の整備へ

① 高齢者向けを始めとした各種取組

- ・ 「らくらく配車アプリ」の開発促進
- ・ 携帯キャリアと連携し、初期設定にインストール
- ・ スマホ使い方教室
- ・ 市役所や公民館等に配車用タブレット設置
- ・ コールセンターも併用（アプリ利用者は100円引等）
- ・ ユニバーサルサービスとして、障がいのある人・子どもたちへも展開・利活用の促進へ



② 持続可能な移動の選択肢を増やす

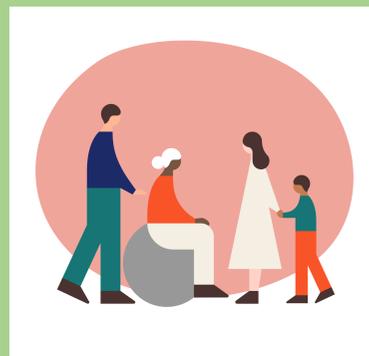
- ・ 乗合型2号(2組以上乗車)で従来の自治体ライドシェア運賃より安価に
- ・ 法制度の柔軟活用、「許可・登録を要しない運送」や「*自治体連携型3号ライドシェア」の事例も創出
- ・ 地域コミュニティ・自治会・小中学校区単位等で様々な形態の移動手段を模索・実現
- ・ 南砺市・小松市等でアジャイルに実証を行いながら、持続可能な移動パターンを研究・創出
- ・ 本年10月以降、順次全国展開



* 自治体連携型3号ライドシェア: 呼称。自家用車活用事業のみなし制度の1つ

③ 共創でまち全体を「リ・デザイン」

- ・ 高齢者福祉施設、障がい者福祉施設等との連携
- ・ 教育施設、学童保育、塾、習い事等との連携
- ・ 地域生活に根ざした取組との連携
- ・ 民間事業者から遊休車両やドライバーの提供（連携）
- ・ 運行条件や運賃を決めるプロセスを重視（例：地域公共交通会議等でワークショップを行う、自治体職員・地域住民等へコーディネーター育成研修実施等）



④ デジタルを活用した客観的数値に基づく活発な議論へ

- ・ デジタルツイン等を活用し、交通空白地、運行区域、運行計画、運賃設定、稼働台数等のシミュレーションや分析を実施
- ・ 自治体職員や市民等がデータ活用・分析技術を体得（人材育成）
- ・ これら新技術やDXの利便性・恩恵を全国各地で享受できるように



「配車アプリ」 合同説明会 オンライン開催のお知らせ

全自連加盟自治体の皆様から質問が多く寄せられている「配車アプリ」について、第1回合同説明会（オンライン）を開催いたします。前半に各社プレゼン、後半に意見交換（実際導入した自治体のコメント等）を行います。プレゼンを行う事業者は現在調整中です（大手アプリ、スタートアップアプリ等）。各社、得意分野がそれぞれ異なりますので、是非この機会をご活用ください。

なお、参加方法等詳細は、開催1週間前の6月15日（土）をメドにご連絡いたします。

● 開催日時

第1回 6月22日（土） 14：30～15：30（最大30分延長の可能性あり）

● 次第(案)

- 14：30 「配車アプリ」ご紹介（3社）
（各社8分：プレゼン5分・質疑応答3分）
- 14：55 全体質問
- 15：10 意見交換会 【首長及び自治体職員のみ】
- 15：30 終了 ※30分延長の場合は16:00終了

まずは、登録。



「一般社団法人全国自治体ライドシェア連絡協議会」
入会登録フォーム

全自連代表アドレス：info@zenjiren.or.jp