

第 7 回交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会

議事次第

日時：令和 6 年 8 月 27 日(火)
15：00～17：00
対面・WEB 併用会議

1. 開会

挨拶

2. 議事

- (1) 日本版ライドシェア等を巡る状況について
- (2) 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

3. 閉会

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。

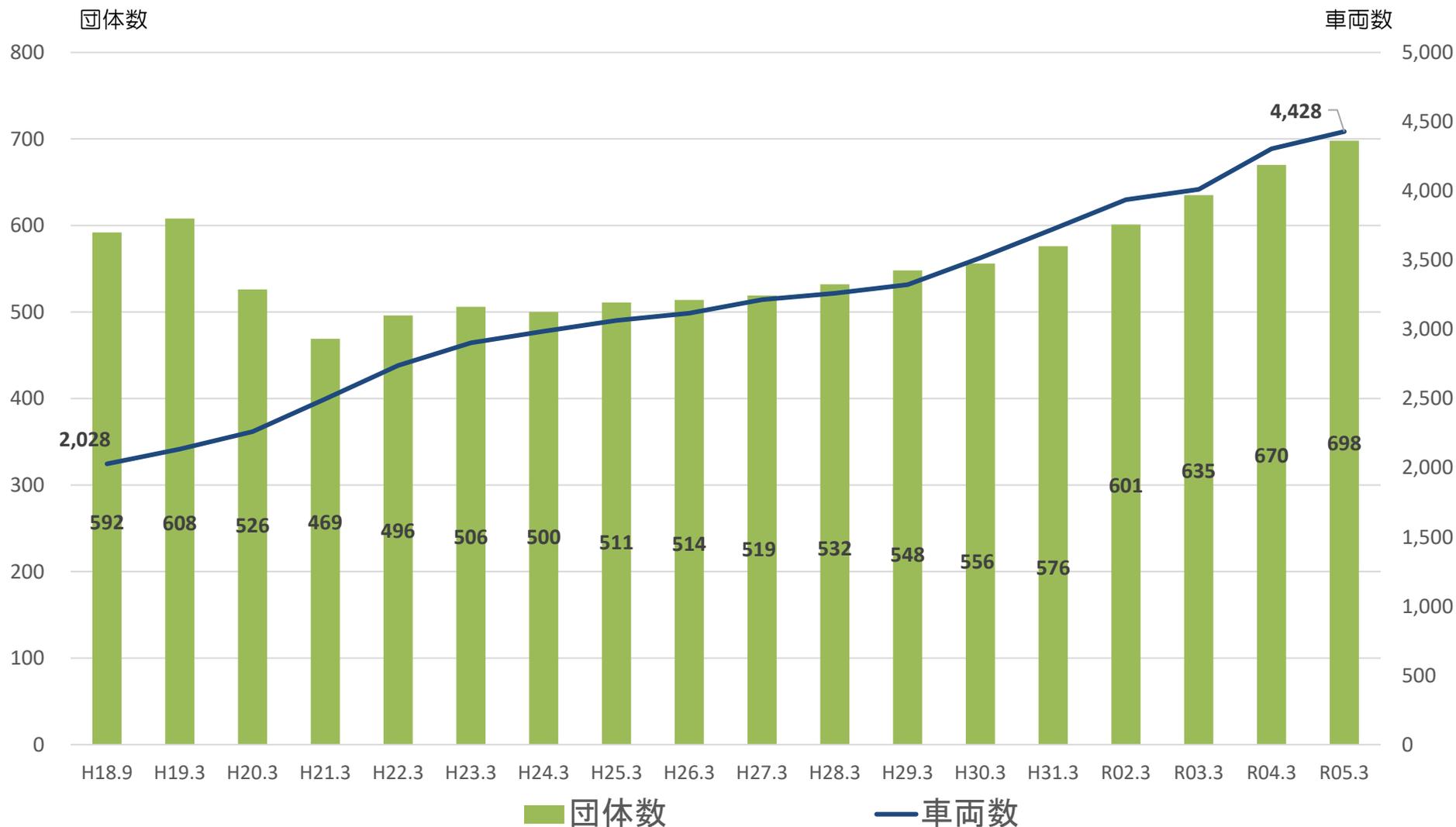
登録要件

- 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と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

第1弾とりまとめ

第2弾とりまとめ

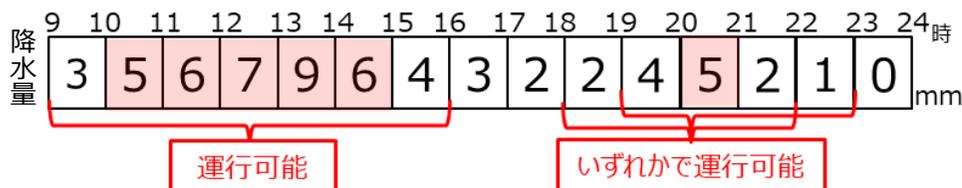
日本版ライドシェアの雨天時に対応したバージョンアップ

- ・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。

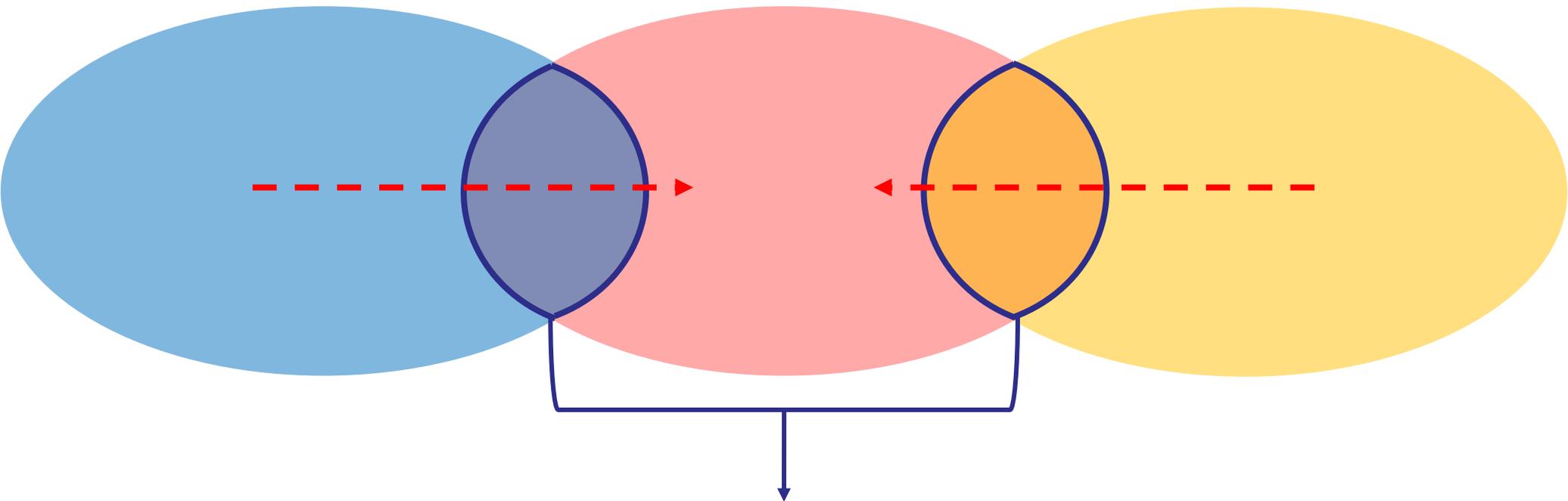
【参考】タクシー、バス、鉄道事業への参入要件

	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)

第8回交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会

議事次第

日時：令和6年10月29日(火)
17:00～19:00
対面・WEB併用会議

1. 開会

挨拶

2. 議事

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画について

- (1) ヒアリング
- (2) 事務局説明
- (3) 意見交換

3. 閉会

ご説明資料

令和6年10月

前回の自動車部会でのご意見

- 交通システム全体を最適化する観点からは、交通結節点において日本版ライドシェアを有効活用する仕組みを作るのは重要。バス事業者や鉄道事業者がタクシー事業に参入しやすくすることについては賛成だが、どの程度参入しやすくするか等はケース・バイ・ケース。
- バス・鉄軌道事業者がタクシー事業に参入し、日本版ライドシェアの実施主体となる方向性は賛成。終電後、自治体や交通事業者が協力して乗合バス等を走らせてくれるだけで市民としては助かる。タクシーのみ増やすと渋滞等の原因になるので、交通システム全体で対策を進めることが重要。
- 安全への配慮ができ、従業員の確保ができている公共交通事業者が参入することは問題ないと考える。
- バス事業者や鉄道事業者が日本版ライドシェアに参入することについて異論はない。バス・鉄道事業者が日本版ライドシェアを実施する場合は、あくまで2年間の補完的な役割だと思うので、最低車両台数の条件を設けずに参入する方向もあるのではないか。
- タクシー事業者が無人駅を管理するということはよくある話であるため、労働法制の範囲内でうまくやれる仕組みを考えると、資源の有効活用や新たな交通拠点整備という観点で良いことだと思う。
- 日本版ライドシェアは個人による完全なライドシェアではなく、運行管理など安全に関する事項は組織として行うということ。バス事業者や鉄道事業者という組織として参入することであるため、安全に関する基準はクリアする必要がある。諸外国と比べて日本は安全に関する要求水準が高いという点は念頭に置いておく必要がある。

- バス・鉄道事業者にとっても、終バス・終電後の輸送ニーズがある場合やバス・鉄道の再編・減便等を行った場合の個別輸送について関心が高い状況にあるのではないか。
- バス・鉄道事業者のご意見や実情を十分把握するため、ヒアリングを実施（事務局の事前ヒアリング及び本日のヒアリング）。

パターン① バス・鉄道事業者がタクシー事業者とのパートナーシップを組む場合

- 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構築
- 施設・車両等のリソースを共用
- 両事業者の従業員のマルチタスク（ドライバーシェア等）

パターン② バス・鉄道事業者がタクシー事業の許可を受ける場合

- バス・鉄道事業者がタクシー事業の許可を受け、日本版ライドシェアを実施
- 施設・車両等のリソースを共用
- 両事業者の従業員のマルチタスク（ドライバーシェア等）

これらを促進するために、**必要な制度・運用改善**（日本版ライドシェアの柔軟運用等）の検討や多様な関係者が認識を共有するための手引き・ガイドラインが有用ではないか。

日本版ライドシェア・公共ライドシェアへのご関心

- 貸切バスの閑散期において、貸切バス事業者が、タクシー事業者を補完して、日本版ライドシェアの実施ができないか検討。
- 終電・終バス後の移動需要への対応として、日本版ライドシェアの必要性を検討。
- タクシーの営業時間後の輸送ニーズに対応すべく、日本版ライドシェアの実施を検討。
- バス路線の再編や廃止代替に当たって、ラストワンマイル輸送を補完すべく、日本版ライドシェアで対応を検討。
- 観光地等への二次交通アクセスが足りなくなる将来を想定し、鉄道事業者として日本版ライドシェアや公共ライドシェアを勉強。
- 二次交通サービスに関して、バス・鉄道事業者職員がマルチタスクでこなし、職員の給与面での待遇を向上させることに興味。

タクシー事業者等とのパートナーシップに係るご意見

- 鉄道事業者として日本版ライドシェアや公共ライドシェアの実施に当たって考えられる関与方法は、駅員などの人材面でのサポート、移動需要のデータの提供、公共ライドシェアへのドライバー・車両サポートなど様々。
- タクシー事業専用の運行管理ノウハウが足りないため、タクシー事業者の協力を受けながら二次交通への取組を行えると心強い。
- バス事業も人手不足の中、タクシーの許可を取得しても、タクシー車両の導入・稼働まで人足が足りない可能性がある。
- 鉄道事業者としては、公共ライドシェアの安全管理や車両整備管理などの面で関与可能ではないかと思う。

タクシー事業の許可を受けて日本版ライドシェアを実施することに係るご意見

- タクシー専用の車庫を新たに用意するのは相当のコストが掛かるため、タクシー事業の許可を取得するに当たっての許可要件（施設要件）の緩和が図れないか。
- 路線バス事業者としてのブランドを維持するという視点から、バス事業者として社名を残しつつ、自らが地域交通にコミットし続ける方策として、日本版ライドシェアの実施を検討。
- 地域のニーズに応じて適切な範囲内のエリアや時期・時間帯で実施できるようにすべき。
- バス路線の再編後のサービス水準を維持するために十分な供給が確保できるよう、地域の求めに応じて柔軟に配分できるルールを用意する必要がある。
- タクシー運賃はバス運賃からはかけ離れているため、バス運賃に準じた運賃を採用できないか。
- 準特定地域においても路線バスの再編や廃止代替として日本版ライドシェアを実施する可能性があり得るため、準特定地域におけるバス事業者の日本版ライドシェアへの参入のあり方を検討すべきではないか。
- タクシー事業者からのサポートとしては、運行管理者のOJT、ドライバーの研修等が考えられる。

パターン① バス・鉄道事業者がタクシー事業者とのパートナーシップを組む場合

- バス・鉄道事業者の施設・車両の共用を促進するために、必要な規制の適正化（施設要件緩和等）を具体的に検討すべきではないか。
- 両事業者の従業員のマルチタスクを促進するため、例えば、労務管理・就業条件等のあり方について整理すべきではないか。
- バス・鉄道のダイヤ等を踏まえた実施可能時間帯を設定できるようにするなど、日本版ライドシェアの柔軟運用を図るべきではないか。

パターン② バス・鉄道事業者がタクシー事業の許可を受ける場合

- タクシー事業の許可に関して、バス・鉄道事業と重複する資格・施設要件を緩和すべきではないか。
- 運送責任を負い、運行管理・車両整備管理の能力を有し、ドライバーの適切な労働条件を確保できるのであれば、タクシー車両数に関わらず、日本版ライドシェアの投入車両数を柔軟に設定できるようにすべきではないか。
- 両事業者の従業員のマルチタスクを促進するため、例えば、労務管理・就業条件等のあり方について整理すべきではないか（再掲）。
- バス・鉄道のダイヤ等を踏まえた実施可能時間帯を設定できるようにするなど、日本版ライドシェアの柔軟運用を図るべきではないか（再掲）。

第9回交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会

議事次第

日時：令和6年12月2日(月)
17:00～19:00
対面・WEB併用会議

1. 開会

挨拶

2. 議事

タクシー以外の交通事業者による日本版ライドシェアへの参画について

(1) 運行管理の実態に関するヒアリング

(2) 論点整理(案)について

(3) 先行トライアルについて

(4) 今後の進め方

3. 閉会

バス・鉄道事業者による日本版ライドシェア
への参画についての論点整理
(案)

交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会

令和6年12月

目次

1. はじめに	1
2. バス・鉄道事業者の参画の在り方	1
3. バス・鉄道事業者がタクシー事業の許可を受けるパターン	2
3-1 タクシー事業の許可要件の緩和	2
(1) 営業所、自動車車庫及び休憩、仮眠又は睡眠のための施設	2
(2) 専従役員を選任	3
(3) 役員が法令試験	3
3-2 タクシー事業の許可要件の緩和（実態を踏まえ、検討の深掘り）	4
3-3 日本版ライドシェアの柔軟運用	4
4. 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	5
4-1 施設・車両の共用	5
4-2 労務管理・就業規則	6
4-3 日本版ライドシェアの柔軟運用	6
5. おわりに	6

1. はじめに

○ 本年3月、地域交通における「担い手」、「移動の足」を確保するため、当部会における議論を踏まえ、適切な運行管理・車両整備管理によるドライバー・車両の安全の確保、事故時をはじめとした運送の責任、ドライバーの適切な労働条件の確保を前提に、自家用車活用事業（以下、「日本版ライドシェア」という。）を創設した。

○ 制度創設以降、日本版ライドシェアの取組は、自家用有償旅客運送（以下、「公共ライドシェア」という。）とともに広がっており、タクシー事業者や地方公共団体などの多くの関係者により、「交通空白」解消に向けた取組が全国的に進んでいるところである。

○ 一方で、タクシー事業者以外の交通事業者であるバス・鉄道事業者からは、

- ・バス路線の再編や廃止代替に当たって、ラストワンマイル輸送を補完すべく、日本版ライドシェアを活用できないか。
- ・終電、終バス後やタクシー営業時間後の輸送ニーズに対応して、日本版ライドシェアを活用できないか。
- ・観光需要の季節変動の大きい地域において、貸切バス利用需要が閑散期となりタクシー等個別輸送需要が高まるシーズンに、日本版ライドシェアを活用できないか。
- ・二次交通の確保のために日本版ライドシェアや公共ライドシェアを実施するに当たっては、タクシー事業者の協力も受けつつ、駅員などの人材面でのサポート、移動需要のデータの提供といった連携が考えられる。

といった日本版ライドシェアへの参画に関する関心が示されており、これまで当部会において、バス・鉄道事業者による日本版ライドシェアへの参画の在り方について、バス・鉄道事業者のヒアリングも行いつつ、検討を進めてきたところである。

2. バス・鉄道事業者の参画の在り方

○ 日本版ライドシェアを実施するに当たっては、適切な運行管理等の安全、運送責任、ドライバーの適切な労働条件が確保されているか、また、その能力を有しているかといった点を確認することが必要であり、そのため、日本版ライドシェアを実施しようとするバス・鉄道事業者は、タクシー事業の許可を受けることが基本となる。

○ 一方、本来業務を補完することを目的として日本版ライドシェアに参画しようとするバス・鉄道事業者にとって、通常のタクシー事業の許可と同一の基準に基づき、タクシー車両数、二種免許ドライバー、運行管理者等の保有・配置を行うのは、参画の目的が日本版ライドシェアの活用による本来業務の補完であるということに鑑みれば、負担になる場合

36 もあることから、バス・鉄道事業者がタクシー事業の許可を受けず、既存のタクシー事業
37 者とパートナーシップを結んだうえで、日本版ライドシェアに参画する方法も有効である
38 と考えられる。

39

- 40 ○ このため、バス・鉄道事業者の日本版ライドシェアへの参画の手法としては、
41 ・バス・鉄道事業者がタクシー事業の許可を受けるパターン（以下「3.」）
42 ・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（以下「4.」）
43 が考えられるところ、バス・鉄道事業者の日本版ライドシェアへの参画を促進していくた
44 め、それぞれのパターンにおいて、関連する制度・運用改善やガイドラインの策定を検討
45 していくべきである。

46

47

48 3. バス・鉄道事業者がタクシー事業の許可を受けるパターン

- 49 ○ バス・鉄道事業者がタクシー事業の許可を受けて日本版ライドシェアに参画するパター
50 ンにおいては、タクシー事業の許可要件及び日本版ライドシェア制度について、バス・鉄
51 道事業者が参画する場面を想定して、以下の事項を踏まえて、必要な措置を講ずべきであ
52 る。

53

54 3-1 タクシー事業の許可要件の緩和

- 55 ○ 日本版ライドシェアについて、その実施主体となる場合には、適切な運行管理等の安全、
56 運送責任、ドライバーの適切な労働条件が確保されているか、また、その能力を有してい
57 るかといった点を確認することが必要であることから、これらを備えていることを確認す
58 るため、タクシー事業の許可を受けることが要件となっている。

59

- 60 ○ 具体的には、営業所等の施設設置要件や管理運営体制（運行管理、役員の専従等の体制）
61 などの要件適合性を確認したうえで、タクシー事業の許可がなされるが、バス・鉄道事業
62 者による効率的な参画を実現するうえで有効であると考えられる以下の許可要件につい
63 ては、必要な措置を講ずべきである。

64

65 (1) 営業所、自動車車庫及び休憩、仮眠又は睡眠のための施設

- 66 ○ タクシー事業の許可に当たっては、
67 ・事業計画を的確に遂行するに足る規模の営業所
68 ・営業所に配置する事業用自動車の全てを確実に収容でき、事業用自動車の出入りに
69 支障がない構造の自動車車庫
70 ・事業計画を的確に遂行するに足る規模及び適切な設備を有し、事業計画に照らし運

71 転者が常時使用することができる休憩、仮眠又は睡眠のための施設（以下、休憩等
72 施設という。）

73 を設置する必要がある、自動車車庫及び休憩等施設については、原則として他の用途
74 に使用される部分と明確に区画されていることが必要となっている。

75
76 ○ しかしながら、タクシー事業と同様に道路運送法に基づく許可を受けているバス事
77 業者に関しては、同等の許可要件に基づき、既に営業所、自動車車庫及び休憩等施設を
78 備えたうえでバス事業を実施しているため、当該事業者が補完的に日本版ライドシェ
79 アを実施することを目的としてタクシー事業の許可を受けようとする場合には、適切
80 な規模・機能を有した同種施設を有しているのであれば、こうした施設を「専用の区
81 画」として新たに確保することまでは必ずしも必要ないと考えられる。

82
83 ○ また、日本版ライドシェアを実施することを目的として、鉄道事業者がタクシー事
84 業の許可を受けようとする場合には、鉄道事業の安全性等に影響を及ぼすことがない
85 範囲内で、事業所や駅舎用地等が適切な規模・機能を有しており、これらの施設を活
86 用することが可能であれば、営業所、自動車車庫及び休憩等施設を「専用の区画」とし
87 て新たに確保することまでは必ずしも必要ないと考えられる。

88 89 (2) 専従役員の選任

90 ○ タクシー事業の許可に当たっては、タクシーの運行管理や車両整備管理といった管
91 理運営体制の責任者として、当該事業者の役員のうち、1名以上が専従することが必
92 要となっている。

93
94 ○ 一方、バス事業者が日本版ライドシェアを実施することを目的として、タクシー事
95 業の許可を受けようとする場合には、役員の専従要件を緩和し、バス事業の管理運営
96 体制の責任者がタクシー事業の管理運営体制の責任者を兼任できることとすべきであ
97 る。

98 99 (3) 役員の法令試験

100 ○ タクシー事業の許可に当たっては、その事業者の業務を執行する常勤の役員が、事
101 業の遂行に必要な法令の知識を有することが必要となっており、これを確認するため、
102 通常、(2)の役員が、地方運輸局等の実施する道路運送法の法令試験に合格すること
103 が要件とされている。

104
105 ○ 一方、タクシー事業と同様に道路運送法に基づく許可を受けているバス事業者に関

106 しては、同等の許可要件に基づき、既に対象となる役員が道路運送法の法令試験に合
107 格しているため、当該事業者が補完的に日本版ライドシェアを実施することを目的と
108 してタクシー事業の許可を受けようとする場合には、改めて当該法令試験を受験する
109 ことまでは必ずしも必要ないと考えられる。

111 3-2 タクシー事業の許可要件の緩和（実態を踏まえ、検討の深掘り）

112 ○ 本来業務を補完することを目的として日本版ライドシェアに参画しようとするバス事業
113 者が、タクシー事業の許可を受けようとする際、通常のタクシー事業と同様に、必要なタ
114 クシー車両数を保有すべきかといった点について、その主な目的が日本版ライドシェアへ
115 の参画ということであれば、当該基準の緩和について検討することが必要である。

116
117 ○ その際、日本版ライドシェアを実施するに当たっては、適切な運行管理等の安全、運送
118 責任、ドライバーの適切な労働条件が確保されているか、また、その能力を有しているか
119 といった点を確認することが必要であるが、仮に道路運送法の許可を受けているバス事業
120 者が、タクシー事業の許可に必要なこれらの体制・能力を有していると認められるのであ
121 れば、必ずしも必要なタクシー車両数¹を保有しない形で、日本版ライドシェアへの参画に
122 限定したタクシー事業の許可区分を設けることも考えられる。

123
124 ○ 特に、外形的に確認することが困難な運行管理能力については、公益財団法人運行管理
125 者試験センターが実施する試験がバス事業もタクシー事業も同一の試験区分「運行管理者
126 試験（旅客）」であることも踏まえ、実態を深掘りして検討することが必要である。そのた
127 め、バス事業及びタクシー事業双方の運行管理の実務経験を有する運行管理者からのヒア
128 リングや先行的なトライアル等により、課題の有無について確認することが必要である。

130 3-3 日本版ライドシェアの柔軟運用

131 ○ 日本版ライドシェアは、タクシーを補完することを目的として、通常よりも需要が高ま
132 る時期・時間帯において、その不足分について地域の自家用車や一般ドライバーを活用す
133 る事業であるが、バス・鉄道事業者の一部は、終バス・終電後を補完する交通結節点から
134 の輸送サービスや路線再編に伴う補完的な輸送サービスとして、日本版ライドシェアの活
135 用を検討している。

136
137 ○ これを踏まえると、バス・鉄道事業者は、現在、本来業務として行っているバス・鉄道

¹ タクシー事業の許可に当たっては、人口 50 万人以上の都市を含む営業区域にあっては 10 両以上、その他の営業区域にあ
っては 5 両以上の事業用自動車を配置することが求められている。

138 事業を運営する中で、地域、時期及び時間帯ごとの移動ニーズをきめ細やかに把握してお
139 り、これらのニーズを日本版ライドシェアの実施地域、時期及び時間帯に反映させること
140 ができるようにすることが望ましい。さらに、路線再編に伴う日本版ライドシェアの活用
141 に当たっては、バス事業と日本版ライドシェアの適切な役割分担のもと、必要な実施地域、
142 時期及び時間帯も踏まえたうえで、再編の在り方を総合的に検討・調整することが有効で
143 あり、そうしたニーズも同様に反映させられることが必要である。

144
145 ○ また、運賃や運行区域についても、終バス・終電後を補完する交通結節点からの輸送サ
146 ービスや路線再編に伴う補完的な輸送サービスとして旅客の利便性も踏まえたうえで、適
147 切な内容を設定することが望ましく、そのため、現行制度においても可能とされている、
148 地域における協議会を経て独自の運賃を設定する「協議運賃制度」の活用や、よりきめ細
149 やかな輸送に対応できるよう、タクシーの営業区域よりもダウンサイズした運行区域の設
150 定も有効である。

151
152 ○ さらに、タクシーといった個別輸送を補完する現行の日本版ライドシェアと同様の考え
153 方を、バス事業者が実施する乗合輸送においても展開する場合の課題等について整理する
154 とともに、バス事業者の具体のニーズを踏まえたうえで、検討を行う。

155 156 157 4. 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

158 ○ 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んで日本版ライドシェアに
159 参画するパターンにおいては、バス・鉄道事業者とタクシー事業者の間で、ドライバー、
160 施設、車両の共用が行われることやドライバーが複数事業者に雇用されることを想定して、
161 以下の事項を踏まえて、必要な措置を講ずべきである。

162 163 4-1 施設・車両の共用

164 ○ 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んで日本版ライドシェアに
165 参画するパターンにおいては、パートナーシップを組むバス・鉄道事業者の営業所（事業
166 所）、自動車車庫、休憩等施設、駅舎等の営業関連施設や社用車、乗合タクシーの遊休車両
167 を、日本版ライドシェアの実施主体となるタクシー事業者と共用することが考えられる。

168
169 ○ また、バス・鉄道事業者が所有する車両を、パートナーシップを結ぶタクシー事業者が、
170 日本版ライドシェアの車両として活用しようとする場合には、双方が結ぶ協定等において、
171 当該車両の使用権原に関する事項（日本版ライドシェア実施時には、タクシー事業者が当
172 該車両の使用権原を有すること）を盛り込むことにより、バス・鉄道事業者が保有する車

173 両を日本版ライドシェアの車両として使用することが可能である。

174

175 4-2 労務管理・就業規則

176 ○ 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んで日本版ライドシェアに
177 参画するパターンにおいては、バス・鉄道事業者とタクシー事業者との間でドライバーを
178 シェアすることが考えられる。この場合、当該ドライバーはバス・鉄道事業者及びタクシ
179 ー事業者双方において勤務することとなり、一般的に、複数の事業者に雇用され、副業・
180 兼業を行う従業員に対しては、労働基準法に基づき、労働時間を通算して労務管理をしな
181 ければならない。

182

183

184 ○ 特に、日本版ライドシェアのドライバーとして従事する場合については、「自動車運転者
185 の労働時間等の改善のための基準(改善基準告示)」に準じることが必要がある²ことから、
186 兼業する双方の事業において自動車の乗務に従事するようなケースにおいては、運送分野
187 における従業員の労務管理を徹底するため、主たる勤務先の事業者と従たる勤務先の事業
188 者が協定等を結ぶこととし、こうしたケースを想定した労務管理・就業規則に係る手引き
189 を今後整備することが必要である。

190

191

192 4-3 日本版ライドシェアの柔軟運用

193 ○ 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における日本版
194 ライドシェアの柔軟運用については、上述した「3-3」と同様である。

195

196

197 5. おわりに

198 ○ 以上のとおり、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、
199 必要な制度・運用改善やガイドラインの策定などの必要な措置を講じることが必要である
200 が、その際、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
201 つつ検討を進めるべきである。そのため、バス・鉄道事業者の協力を得て、先行的なトラ
202 イアルの実施し、課題の有無等を確認した上で、講ずべき必要な措置のとりまとめを進め
203 ていくべきである。

² 労働基準法では、原則、1日8時間を超えて労働させてはならないこととなっているが、バス・タクシーの運転者に対し
ては、改善基準告示によりさらに、継続11時間以上休息時間を与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らないこ
ととなっている。

204

205 ○ なお、日本版ライドシェアは本年3月の導入以降、累次のバージョンアップを重ねてき
206 たことで、制度全般が複雑になってきているとの指摘もある。この指摘については、供給
207 サイドにおける対応の問題であるため、国においては、最新の制度を反映した利便性の高
208 いサービスが提供されるよう、タクシー事業者等に対して、適切かつ丁寧な説明・周知を
209 行うべきである。一方、需要サイドからみると、バス・鉄道の利用の一環として、当該サ
210 ービスが提供される局面も増えると考えられることから、様々なユースケースを想定して、
211 タクシーや日本版ライドシェアといった個別輸送サービスに利用者が便利にアクセスする
212 ための配車アプリや予約システム等のインターフェイスの適切な整備を促進することが重
213 要である。

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)