



ラストワンマイル・モビリティ／ 自動車DX・GXに係る検討会

令和6年1月23日

中部運輸局自動車交通部旅客第一課

Contents

－ 本日の流れ －

01

検討の背景・理念について

ラストワンマイル・モビリティ／自動車D X・G Xに関する検討会

02

制度・運用等の改善策

ラストワンマイル・モビリティ／自動車D X・G Xに関する検討会

03

各施策の改正概要

ラストワンマイル・モビリティ／自動車D X・G Xに関する検討会

04

その他

令和4年度第3回（第22回）（令和5年1月17日）
交通政策審議会 交通体系分科会 地域公共交通部会 中間とりまとめ（素案）

【制度面の対応】

「公共交通が不十分な地域等における、持続可能で利便性の高いタクシーや自家用有償旅客運送等の確保に向けた制度・運用の改善を検討」

基本的な考え方

- 輸送人員の減少により公共交通機関が立ち行かなくなっている中においても、日常生活、観光・ビジネス目的の来訪等による「ラストワンマイル・モビリティ」^{（※）}の移動需要は依然として大きい。しかし、各地でその需要に応えられていない。
- ※ 移動需要に対して十分な交通サービスが存在しないエリアにおいて、鉄道・路線バス等の基幹交通への接続や日常生活拠点や観光施設までの移動に使われるモビリティで、タクシー、乗合タクシー等によって担われている。
- 運転者等の人手不足は深刻である。それぞれの輸送資源を総動員することはもとより、各輸送形態においても、デジタル技術を最大限活用したDXによる効率的な運送により、人手不足をカバーしていく必要がある。
- 昨今、公共交通におけるカーボンニュートラルの社会的要請が高まっている。地域の公共交通においても、そのような要請に応え、持続可能な移動手段を提供するためのGXが重要となっている。

検討の方向性

- 幅広く現場の意見を聞きながら、
 - ① ラストワンマイル・モビリティ（タクシー、乗合タクシー等）の課題を整理し、総合的に制度・運用の改善を検討するとともに、
 - ② 自動車DX・GXに関する活用方策を検討する
- ため、今般、「ラストワンマイル・モビリティ／自動車DX・GXに関する検討会」を立ち上げる。

- 各地で高齢化やそれに伴う運転免許証返納が進展し、自家用車による移動がますます困難となる中で、地域住民の移動に対する不安が高まっている。こうした不安を払拭するため、自家用車を使用せずとも地域住民が行きたい時に行きたい場所へ自由に移動できる環境を整備する必要がある。
- この点、ラストワンマイル・モビリティを担うタクシー事業者等は、旅客運送のプロとして、毎乗務前後に健康状態の確認・アルコールチェックを含む点呼等を行い、安全な交通サービスを提供してきた。しかし、長年の需要減少・コロナ禍による需要消滅により担い手不足が深刻化し、交通不便地域を中心に必要とされる交通サービスが提供されておらず、供給力の回復・強化による地域ニーズに即した交通サービスの確保が急務。
- そのため、賃上げにつながる運賃改定や、参入が期待される若者・女性にとっても快適で魅力的な職場環境の整備等により採用力を向上させるとともに、制度の見直しや運用の弾力化により地域住民が交通サービスの選択肢を吟味・選択できる環境を整備することが重要。
- また、IT技術の活用による遠隔点呼や、AIが配車・運行経路を決定するタクシー配車アプリや乗合タクシーシステムの普及など、交通分野におけるDX・GXは、交通サービスの生産性・効率性・利便性の向上を可能としており、これらを駆使して供給力の強化を図ることが重要。
- 本年4月に改正された地域公共交通活性化再生法に基づく関係者における連携・協働を通じて、交通不便地域においても、持続的で利便性の高い交通サービスにリ・デザインしていく。

地域公共交通のあり方

- 地域における公共交通については、地域が主体性をもってデザインしていくことが重要。
- 具体的には、地方公共団体、交通事業者、住民などの関係者が、地域公共交通会議等において、地域にあった公共交通サービスのあり方について議論を重ねていくことが重要（ラストワンマイル・モビリティについては特に実質的な議論や積極的な取組が必要）。
- その際、安全性及び継続性の観点から、交通事業者（緑ナンバー）による持続的で利便性の高い交通サービスを第一に検討・模索するとともに、交通事業者は旅客運送のプロとして、その実現に協力することが重要。それでも交通サービスが不十分な場合には、自家用有償旅客運送も組み合わせることができる。

交通不便地域における公共交通サービスの維持・確保

- 交通事業者により提供されるサービスは社会インフラであり、「地域の財産」として位置付け、最大限活用することが重要。
- 他方、交通不便地域を中心に、交通事業者によるサービスの担い手不足が深刻化するとともに、移動ニーズが小口化・多様化しており、これらに対応できる持続可能で利便性の高いサービス形態が求められる。
- このため、ラストワンマイル・モビリティを担うタクシー及び乗合タクシーについて、「供給力の強化」や「地域実情に即した多様なサービスの提供」を実現するための制度の見直しや運用の弾力化により、地域公共交通会議等において様々な交通サービスの選択肢を吟味・選択できる環境を整備することが必要。

自家用有償旅客運送制度の活用

- 自家用有償旅客運送は、バス・タクシーを補完する交通手段であり、交通事業者が深刻な担い手不足に陥る中、地方公共団体や住民が主体となって、交通サービスを提供する手段として活用されている。
- 他方、非営利の取組であるため、持続可能性を向上させるための基盤の強化が必要。また、サービスの円滑な導入のための方策を講じることが必要。

Contents

－ 本日の流れ －

01

検討の背景・理念について

ラストワンマイル・モビリティ／自動車D X・G Xに関する検討会

02

制度・運用等の改善策

ラストワンマイル・モビリティ／自動車D X・G Xに関する検討会

03

各施策の改正概要

ラストワンマイル・モビリティ／自動車D X・G Xに関する検討会

04

その他

- 交通不便地域における持続的で利便性の高い交通サービスの実現には、タクシーや乗合タクシーがそれぞれの守備範囲を広げ、輸送力を強化するとともに、地域の実情に応じた交通サービスを選択しやすくするような制度・運用の改善が必要。
- また、自家用有償旅客運送により、タクシーや乗合タクシーを補完する際には、円滑に導入ができ、自家用有償旅客運送による交通サービスが持続的なものとなるような制度・運用の改善が必要。

タクシー（一般乗用）

- ①営業所ごとの法人タクシー車両の最低車両台数の緩和
- ②営業所等の施設設置要件の緩和

- ③運行管理のDXの推進

- ④地方部にUターン等した個人タクシー事業の経験者の活用

- ⑤タクシー事業者による乗合タクシー展開にあたっての法令試験免除
- ⑥タクシーと乗合タクシーの事業用車両の併用の柔軟化

- ⑧事業者協力型自家用有償旅客運送の活用促進

- ⑦乗合タクシー事業における補完的な自家用車の活用

- ⑨交通空白地の目安の設定及び「地域交通の把握に関するマニュアル」の活用促進
- ⑩「地域交通の検討プロセスガイドライン」の活用促進
- ⑪「運送の対価」に係る目安の適正化
- ⑫更新登録手続の簡素化

乗合タクシー（一般乗合）

自家用有償旅客運送

Contents

－ 本日の流れ －

01

検討の背景・理念について

ラストワンマイル・モビリティ／自動車D X・G Xに関する検討会

02

制度・運用等の改善策

ラストワンマイル・モビリティ／自動車D X・G Xに関する検討会

03

各施策の改正概要

ラストワンマイル・モビリティ／自動車D X・G Xに関する検討会

04

その他

背景・必要性

- 交通不便地域においては、自治体等が既存のタクシー事業者に乗合タクシー（※）の運行を委託することが多いが、タクシー事業者が乗合タクシー事業（区域運行型乗合事業）を行うためには、代表者（常勤の役員）がタクシー事業の許可を取得した際と類似の法令試験を受験した上で、新たに乗合事業の許可を得る必要がある。
- しかし、タクシー事業者によっては、重複感のある類似の法令試験の受験の手間を嫌がるケースもあり、乗合タクシーのスムーズな導入に支障を生じさせる一因ともなっている。

※定員 11 人未満のタクシー車両を活用した乗合型の交通モードで、主にバスが運行できない交通不便地域において、区域運行型や路線不定期型（デマンド型）として運行される。DXの進展により、最近ではAI技術を活用したデマンド型の交通サービスの展開が進んでいる。



改正の概要【一般乗合旅客自動車運送事業の申請に対する処理方針】

- (1) 一般乗用旅客自動車運送事業者が、区域運行の態様に限定して一般乗合旅客自動車運送事業の許可を受ける場合にあつては、同運行に必要な法令の知識を有するものとみなし、許可に係る法令試験を免除することとする。
- (2) (1) の場合においては、区域運行の態様に限定する許可条件を付することとする。

背景・必要性

- タクシー事業者が乗合タクシーをあわせて行う場合、事業区分の違いに鑑み、原則として車両は事業ごと別々に運用されている。
- その場合、例えば乗合タクシーの需要が少なくタクシーの需要が多い時間帯においては、乗合タクシー専用の車両はタクシー用に使うことができないことから、事業者にとって運用効率が低下してしまうケースも存在する。



改正の概要【一般旅客自動車運送事業における事業用自動車の併用等について】

1. 事業用自動車の併用について

- (1) 一般旅客自動車運送事業に係る新規事業許可、事業計画変更の申請書又は事業計画変更の届出書に、一般旅客自動車運送事業の事業用自動車と他の一般旅客自動車運送事業（他の運行の態様を含む）に係る事業用自動車との兼営営業所における併用を行う旨が明記された場合には、一般旅客自動車運送事業の事業計画（一般乗合旅客自動車運送事業にあっては運行計画を含む。）遂行に支障のない場合に認め、申請どおり許可・認可を行うほか、届出を受け付ける。
- (2) 事業用自動車を併用する場合は、①一般旅客自動車運送事業の事業計画及び他の一般旅客自動車運送事業の事業計画の遂行に必要な員数の運転者の確保、運行管理者の選任等、業務確保上支障が生じ、旅客の利便その他の公共の福祉を阻害しないこと、②路線を定める運行の場合にあっては、当該路線に配置する事業用自動車のうち、長さ、幅、高さ又は車両総重量が最大であるものを超えていないこと、それ以外の運行形態にあっては、最大定員を超えない車両を使用すること、③関係法令に抵触しないこと、④施行規則第65条第1号、第8号、第9号の規定による車外表示を適切に行うこと。

背景・必要性

- AI配車システムなどのDXの進展により、デマンド型で運行される乗合タクシーによる輸送サービスは、利便性・効率性の向上が見込まれており、ラストワンマイル・モビリティを担う交通手段として、今後益々期待がかかる。
- 他方、乗合タクシー（区域運行型乗合事業）の導入が必要な交通不便地域において、交通事業者が十分に車両等を有していないケースが存在。

乗合タクシー事業者X



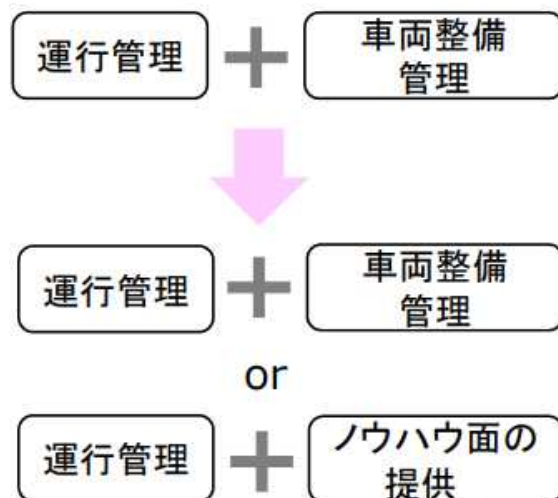
改正の概要【過疎地域における一般乗合旅客自動車運送事業（区域運行）の輸送力補完のための自家用自動車の有償運送の許可について】

- ・許可基準の内容は、地域公共交通会議等において、一般乗合旅客自動車運送事業者により必要な旅客輸送の確保が困難な区域が過疎地域内に存在する旨の協議が調っていること、協議が調った区域において、自家用自動車有償運送による区域運行サービスを行うものであること、当該有償運送を行う自家用自動車について、輸送の安全の確保に係る措置が適切に行われているものであること。
- ・許可申請者（ドライバー）は、①二種免許取得者、②一種免許取得者＋講習を受けた者でもどちらでも可
- ・許可申請者（ドライバー）は、乗合タクシー事業者との雇用契約の締結が必要
- ・許可に付す期限は **5年**
- ・事業者による許可申請手続きの 一括代理申請

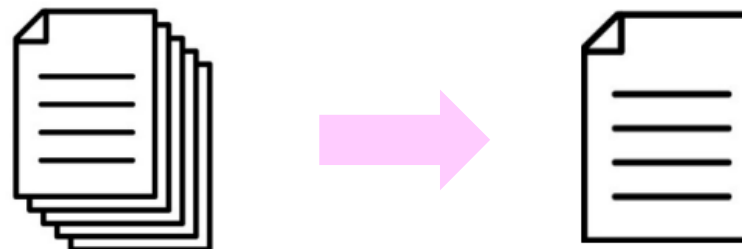
背景・必要性

- 自家用有償旅客運送については、**安全性・サービスの安定的な提供**の観点からは、令和2年に創設した**事業者協力型自家用有償旅客運送**を活用することが望ましいが、現時点ではあまり活用が進んでいない。
- 自家用有償旅客運送の**登録有効期間は原則2年（重大事故等がない場合は3年）**であるが、**更新の度に少なくない量の申請書類を提出する必要がある**、**自家用有償旅客運送者にとって過度な負担**となっている場合がある。

＜協力類型の多様化＞



＜更新手続きの簡素化＞



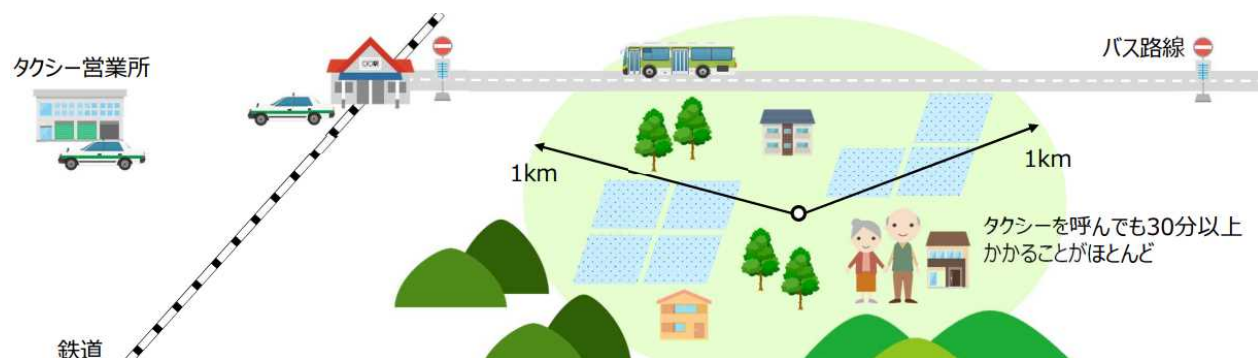
改正の概要【道路運送法施行規則の一部改正】

- ・事業者協力型自家用有償旅客運送制度の活用を促進するため、現行の一般旅客自動車運送事業者による協力類型（「運行管理の体制の整備」及び「整備管理の体制の整備」）に、**自家用有償旅客運送の配車サービスを加える**。
- ・登録の有効期間満了の後、引き続き自家用有償旅客運送を行おうとする者の更新手続きの簡素化。
（既に提出されている書類の内容に変更がないときは**更新登録申請書類への添付を省略**。）

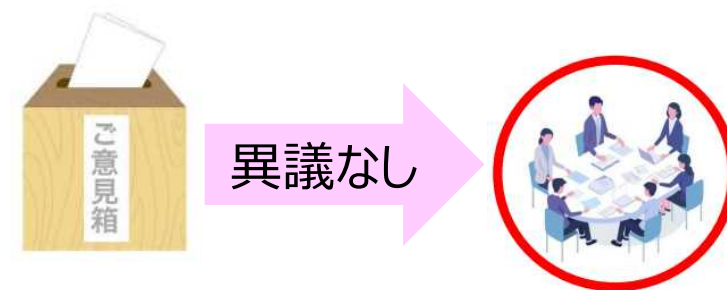
背景・必要性

- 自家用有償旅客運送は、当該地域が「交通空白地」であることについて地域公共交通会議等において協議を調えることにより導入することが可能である。他方で、「交通空白地」の概念については参考となる目安がなく協議が難航する場合があります。
- 自家用有償旅客運送は、更新の度に地域公共交通会議等における協議を調える必要があり、自家用有償旅客運送者にとって過度な負担となっている場合がある。

<交通空白地の目安>



<協議手続きの簡素化>



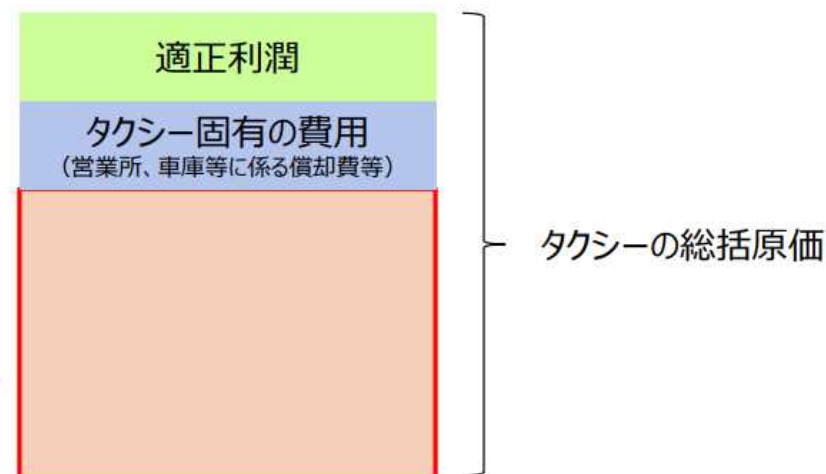
改正の概要【地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について】

- ・「交通空白地」に係る参考となる目安として、「半径1km以内にバスの停留所及び鉄軌道駅が存しない地域であって、タクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域」、「当該地域における一般旅客自動車運送事業者・鉄道事業者・軌道事業者の営業時間外」を明示し、同地域については少なくとも交通空白地有償運送の必要性が認められることとする。
- ・上記に該当しない地域であっても、地域公共交通会議等において協議が調えば、交通空白地有償運送を導入することが可能であることを明示する。
- ・道路運送法第79条の5第1号イからハまでのいずれかにも該当し、一定の安全性が担保されている自家用有償旅客運送者の更新登録申請に伴う協議については、意見公募形式（会議等の構成員から当該更新に係る意見を募集し、一定期間異議がない場合には当該更新登録に係る協議が調ったものとみなす協議形式をいう。）による協議を行うことができる。

背景・必要性

- 営利事業ではない自家用有償旅客運送について、道路運送法は、運送の対価が実費の範囲内であることを求めている。
- 実際の対価の目安としては、自家用有償旅客運送が主にボランティア的な輸送として想定されていたことに鑑み、「当該地域におけるタクシーの上限運賃（ハイヤー運賃を除く。）の概ね 1 / 2 の範囲内であること」としてきたところ。
- しかし、現行の目安に従った対価では、安全確保のために必要な費用（運行管理等の委託費用、自動車保険料等）、利用者利便を向上させるための費用（配車システム利用料等）、運転手の人件費などの必要費用を賄うことができず、持続可能な運営をすることは困難な場合が多い。また、タクシー事業者からも現行の目安に従った対価は安すぎるとの指摘がある。

（例）
「タクシーの総括原価から適正利潤とタクシー固有の費用を控除した金額の範囲内であることを目安として設定」



改正の概要【自家用有償旅客運送者が利用者から収受する対価の取扱いについて】

- ・自家用有償旅客運送者が、旅客から収受する対価の水準として、「当該地域に適用されるタクシー運賃の約 8 割であること」を対価設定の目安の基準として設定する。
ただし、地域公共交通会議等において調った協議結果に基づき、約 8 割を超える運送の対価を設定することも可能であることを明示する。
- ・自家用有償旅客運送者が利用者から収受する対価の具体的な目安は、地方運輸局において、インターネットその他の適切な方法により、当該地域の運送の対価を公表するものとする。

Contents

－ 本日の流れ －

01

検討の背景・理念について

ラストワンマイル・モビリティ／自動車D X・G Xに関する検討会

02

制度・運用等の改善策

ラストワンマイル・モビリティ／自動車D X・G Xに関する検討会

03

各施策の改正概要

ラストワンマイル・モビリティ／自動車D X・G Xに関する検討会

04

その他

背景

- 地域の公共的な運送は、サービスの安全性及び継続性の観点から、バス・タクシーなどの公共交通機関の活用を第一に考えていくことが重要であり、公共交通機関による運送サービスが十分に確保できない場合には、自家用有償旅客運送制度を組み合わせて検討すべきであることは、ラストワンマイル・モビリティ／自動車DX・GXに関する検討会の提言のとおり。
- 他方、地域での互助活動・ボランティア活動による運送、自家使用の自動車による運送等にも一定の役割を持たせないと社会・経済活動の維持が困難となる。
- 道路運送法における許可又は登録を要しない運送についても、公共交通機関や自家用有償旅客運送の果たす役割を補完することが重要であることから、改めて明確化する。

改正の概要【道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について】

- (1) 利用者から収受するガソリン代等の実費に、保険料及び車両借料等を新たに追加
- (2) 宿泊施設、幼稚園等、施設送迎や生活支援サービスなどの主たる事業に付随する運送において、運送の有無によって利用料が変わらない場合、実費の受領を容認
- (3) 通訳案内士等による公的機関が認定する資格を有する観光ガイドがガイドのために運送する場合の取扱いを明確化
- (4) その他所要の改正

今後のスケジュール

- パブリックコメント ～令和6年1月25日まで
- 公布・施行 令和6年2月（予定）