

自家用有償旅客運送の制度改正及び 自家用車活用事業の制度創設について

国土交通省 東北運輸局
自動車交通部旅客第二課
令和6年5月22日

- 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

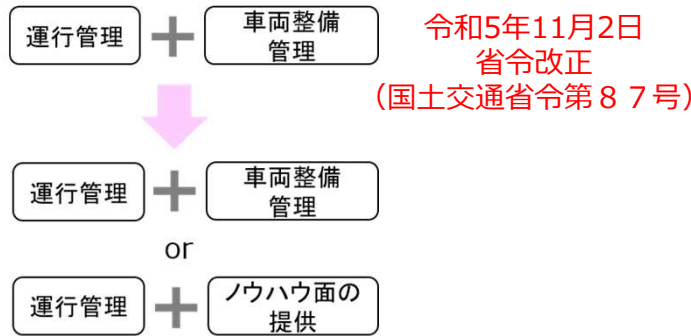
- ⑨ 交通空白地の目安の設定及び「地域交通の把握に関するマニュアル」の活用促進
- ⑩ 「地域交通の検討プロセスガイドライン」の活用促進
- ⑪ 「運送の対価」に係る目安の適正化
- ⑫ 更新登録手続の簡素化

乗合タクシー (一般乗合)

自家用有償旅客運送

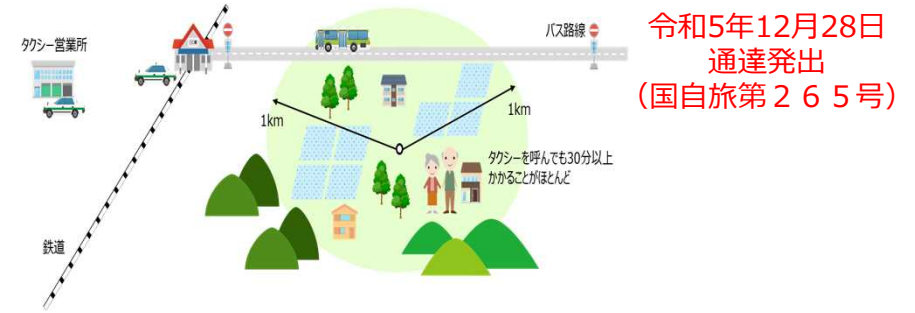
※その他、これらに加えてタクシー事業等のDX・GXの推進や快適で働きやすい職場環境の整備等についても取り組んでいく。

【⑧事業者協力型自家用有償旅客運送の活用促進】



事業者協力型自家用有償旅客運送について、現在は「運行管理」に加えて「車両整備管理」に交通事業者が協力する場合のみ認めているが、それだけでなく、「運行管理」に加えて配車サービスの提供等の「ノウハウ面の提供」等に交通事業者が協力する場合も認めること（交通事業者による協力類型の多様化）等を通じて、**より一層の活用促進**を図る。

【⑨自家用有償旅客運送に係る交通空白地の目安の提示】



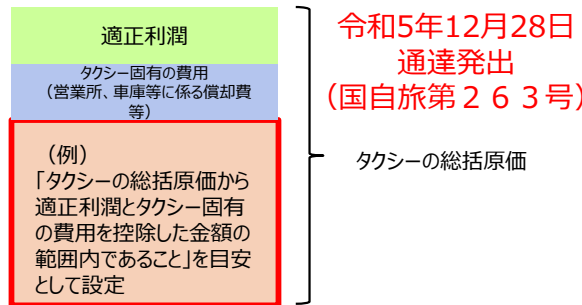
「半径1km以内にバス停・駅がない地域であって、タクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域」は少なくとも交通空白地に該当する、という参考となる目安を示す。
上記目安に**該当しない地域**でも、地域公共交通会議等における**協議が調えば、交通空白地として自家用有償旅客運送を導入することは可能**。
あわせて、既存の自家用有償旅客運送の導入地域の状況（病院・商店の立地数、タクシー営業所数等）を示した「**地域交通の把握に関するマニュアル**」（令和2年12月公表）について、改めて**自治体等に周知を図り、活用を促す**。

【⑩「地域交通の検討プロセスガイドライン」の活用促進】



「**地域交通の検討プロセスに関するガイドライン**」について、改めて**自治体等に周知を図り、活用を促す**（地域公共交通会議等での周知・説明、自治体職員に対する講習等）。

【⑪自家用有償旅客運送に係る「運送の対価」の目安の適正化】



従来の「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」という**目安を廃止**し、上記のような必要費用も勘案して**実費を適切に収受できるように目安を新たに設定**する。

【⑫自家用有償旅客運送に係る更新登録手続の簡素化】

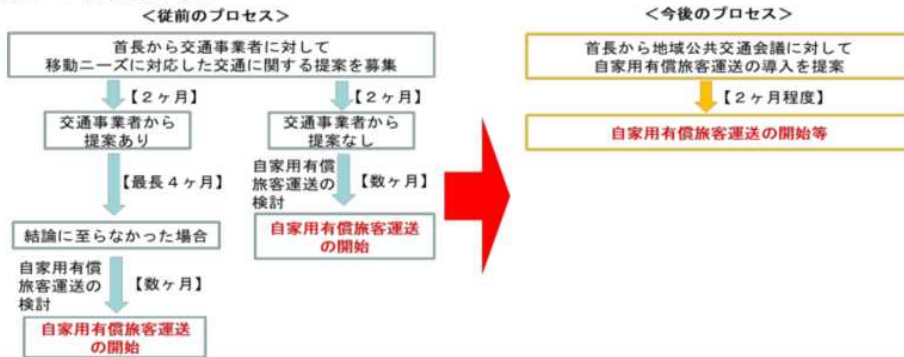


一定の安全性が担保されている自家用有償旅客運送者については、協議手続の簡素化や申請書類の簡素化を通じて**更新登録手続を簡素化**する。

令和6年4月26日（国自旅第71号）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

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。

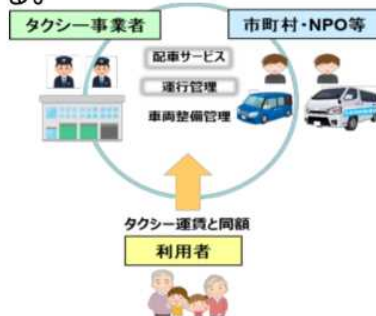


令和6年4月26日（国自旅第73号）

「一般乗用旅客自動車運送事業者及び自家用有償旅客運送者による共同輸送サービスの提供について」の制定について

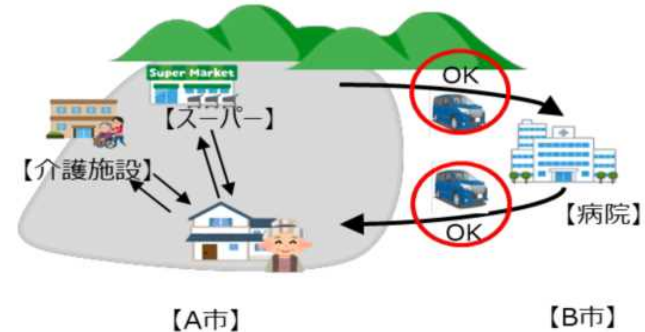
タクシーとの共同運営の仕組みの構築

- 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。



令和6年4月26日（国自旅第72号）

自家用有償旅客運送者が利用者から收受する対価の取扱いについて

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 通常收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 一定期間に收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。

【概要】


- 「自家用車活用事業(いわゆる「日本型ライドシェア・日本版ライドシェア」)」は、タクシーが不足する地域、時期、時間帯において、その不足分を補うため、タクシー事業者の管理の下で、地域の自家用車・一般ドライバーを活用して有償で運送サービスを提供するものであり、道路運送法第78条第3号の「公共の福祉のためやむを得ない場合」とする取扱いで本年4月1日より実施。

【制度創設の経緯】

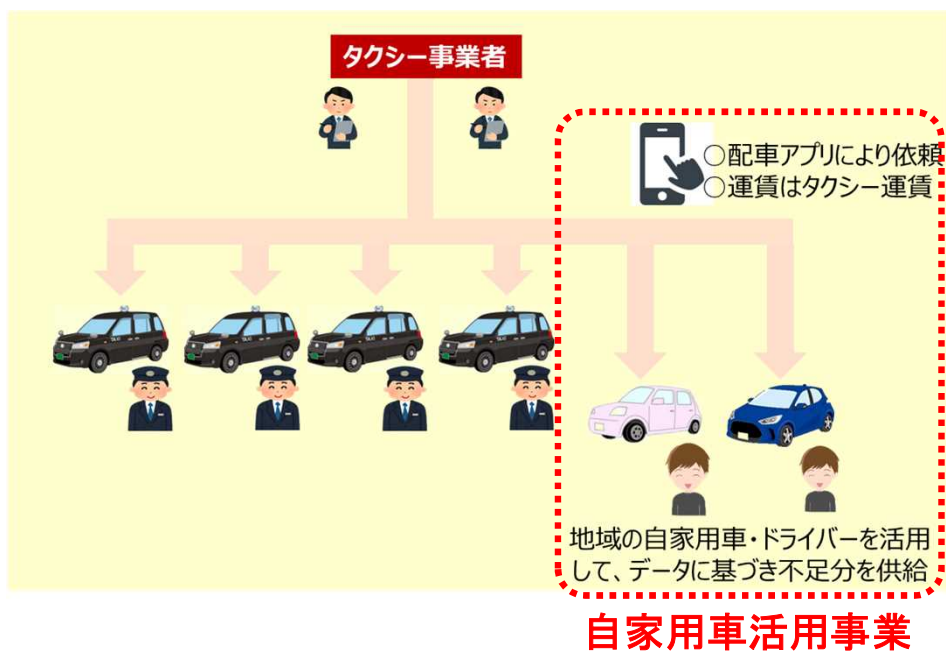
- 地域交通の「担い手」や「移動の不足」といった深刻な社会問題に対応するため、「デジタル行財政改革 中間とりまとめ」(令和5年12月20日デジタル行財政改革会議決定)において、タクシー事業者の管理の下で、地域の自家用車や一般ドライバーを活用し、タクシーが不足する分の運送サービスを供給すること(道路運送法第78条第3号に基づく制度の創設)が決定。

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

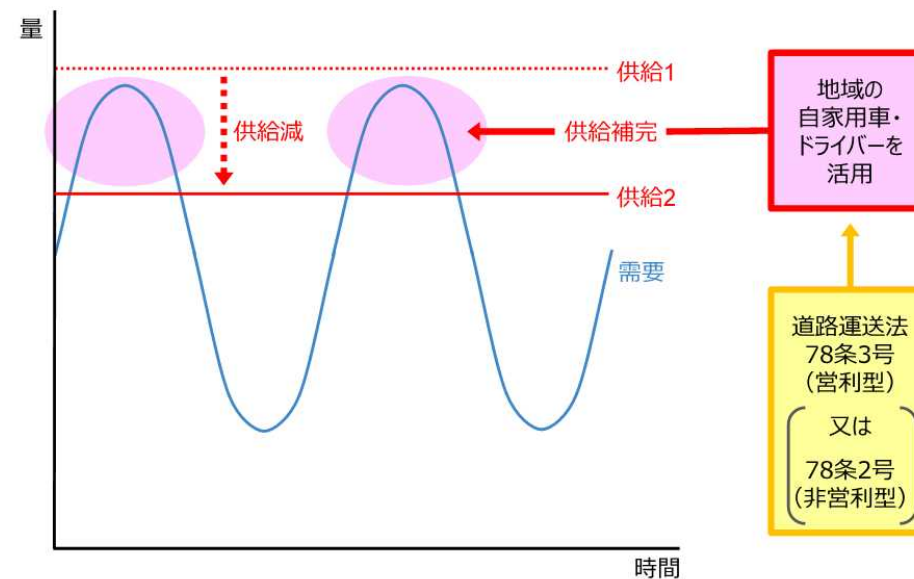
地域の自家用車・ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする制度を導入

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に、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データを活用して、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定 ➤これに基づき、地域の自家用車・ドライバーを活用して、タクシー事業の一端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な要素を考慮して、雇用契約に限らず検討 ➤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>タクシー事業者 ドライバー・数値、運行管理、車両設備管理、運送責任</p> <p>配車アプリの依頼 運送はタクシー運用</p> <p>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</p>	<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 利用者と事業者の間で運送契約が締結され、事業者が運送責任を負うものであること。
- ② 運送の引受け時に発着地が確定している運送であること。
- ③ 運送の引受けに当たって、自家用車活用事業による運送サービスが提供されることについて、利用者の事前の承諾を得ていること。
- ④ 運賃及び料金は、事業者の事前確定運賃制度に準ずること。
- ⑤ 運賃及び料金の支払い方法は、原則キャッシュレスによる方法であること。
- ⑥ 運送サービスの発地又は着地のいずれかが、事業者が許可を受けている営業区域内に存するものであること。



「自家用車活用方策の考え方」



【事務連絡】自家用車活用事業の実施に向けた不足車両数の算出方法 国土交通省 と意向調査の実施について

1 大都市部のタクシー不足車両数について

札幌交通圏、仙台市、県南中央交通圏、千葉交通圏、大阪市域交通圏、神戸市域交通圏、広島交通圏、福岡交通圏については、既に公表した4地域同様、タクシー配車アプリのデータ等に基づき不足車両数の算出を行い、4月中に公表する。その後、意向調査を実施のうえ使用車両数を決定し、順次実施することとする。

2. 上記以外の地域

タクシーが不足する曜日及び時間帯と不足車両数を別紙のとおりとし、自家用車活用事業の取組を進める中でデータを収集し、より精緻な不足車両数を検証することとする。なお、地域の実情に鑑み、道路運送法第78条第2号に基づく自家用有償旅客運送の実施を妨げるものではない。

各地方運輸局（沖縄総合事務局を含む）は、各タクシー事業者に対し、別紙の内容について通知するとともに、**自家用車活用事業の実施の意向がある場合は申出書（別添1）を管轄の運輸支局へ提出する**よう周知することとする。なお、**申出書の提出は随時受け付ける**こととする。

タクシー事業者より申出書の提出があった場合は、当該営業区域に営業所を有する全てのタクシー事業者を対象に、7日間程度の期間を定め、自家用車活用事業の実施意向について調査することとする。調査にあたっては意向調査票（別添2）を活用されたい。

また、営業区域内の自治体が、特定の曜日及び時間帯にタクシー車両数が不足しているとして運輸支局へ申し出た場合は、申し出のあった曜日、時間帯及び不足車両数で自家用車活用事業の実施意向について調査することとする。

自家用車活用事業の進め方

1. 4月中に配車アプリデータに基づき不足車両数を算出・公表する営業区域

- ・札幌交通圏 ・仙台市 ・県南中央交通圏（埼玉）
- ・千葉交通圏 ・大阪市域交通圏 ・神戸市域交通圏
- ・広島交通圏 ・福岡交通圏

《今後のスケジュール》

- ・ 4月中 不足車両数を公表
- ・ 5月以降 タクシー事業者を実施意向のある地域で順次実施

2. 上記1. 以外の地域

簡便な方法により不足車両数を算出し、タクシー事業者に実施意向がある場合は、4月以降順次開始。

(注) ① 上記の「簡便な方法」として、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、当該営業区域内のタクシー車両数の5%を不足車両数とみなす。

② 上記①に限らず、営業区域内の自治体が、特定の曜日及び時間帯における不足車両数を運輸支局へ申し出た場合は、その内容を不足車両数とみなす。

③ 自家用車活用事業において使用する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①②の暫定的な不足車両数を見直す。

④ 地域によっては、道路運送法第78条第2号の自家用有償旅客運送が活用される。

タクシーが不足する時間帯と不足車両数

(タクシー配車アプリのデータ等に基づき不足車両数の算出を行う地域を除く)

車両数が不足する曜日及び時間帯	不足車両数
金・土 : 16時台～ 翌5時台	各営業区域内の タクシー車両数 ^(※) の5%
営業区域内の自治体が、 タクシー車両数が不足して いるとして管轄運輸支局へ 申し出た曜日及び時間帯	営業区域内の自治体が、 タクシー車両数が不足して いるとして管轄運輸支局へ 申し出た車両数

(※) 令和6年1月1日時点の事業計画上の配置車両数の合計

6月上旬に申出があった場合の最短を想定

令和6年6月上旬

申出書の提出（タクシー事業者or自治体→運輸支局）

申出があり次第
速やかに実施

意向調査 発出（運輸支局→営業区域内的のタクシー事業者）

※基本的には申出書受理日の翌日に実施。

令和6年6月中旬
（17時締切）

意向調査票の提出（タクシー事業者→運輸支局）

※調査期間は「7日間程度」となります。

令和6年6月下旬

使用車両枠配分通知（運輸支局→タクシー事業者）

※調査終了から「10日後」を目処としています。

申請準備が
整い次第

有償運送許可申請（タクシー事業者→運輸支局）

有償運送許可処分（運輸支局）

自家用活用事業の実施（タクシー事業者）