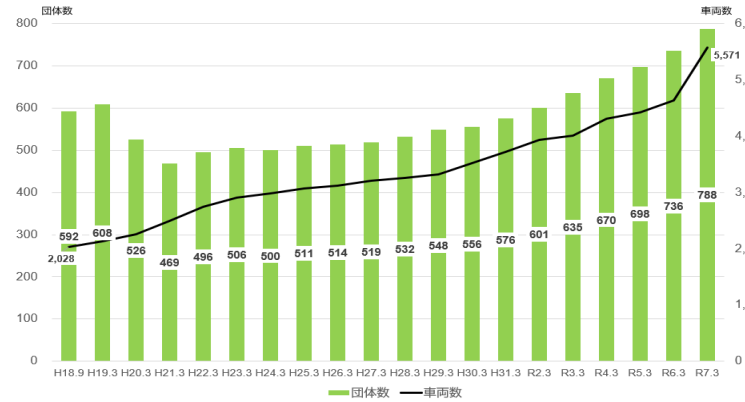


自家用有償旅客運送の「実質化」に向けて

総合政策局 公共交通政策部門

- 平成18年の制度創設以降、逐次の制度改善を経つつ、特に「事業者協力型自家用有償旅客運送」制度導入後は**バス・タクシー等の事業者の協力も得ながら、着実に導入数が拡大**。



(交通空白地有償運送 団体数・車両数の推移)

- しかしながら、具体的な導入事例を見てみると、自家用有償旅客運送を導入したものの、利用者数・収支状況・ドライバー確保等に課題を抱える事例もあり、地域の移動の足確保の好事例の創出に向け、**自家用有償旅客運送の導入手法について、さらなる改善の取組が必要**。

<p>子ども・子育て世帯の外出支援 新潟県加茂市</p> <p>■ 子ども・子育て世帯等が利用しやすいよう、路線バス/コミュニティバス(公共ライドシェア)/デマンドタクシーに交通網を再編。</p> <p>課題</p> <ul style="list-style-type: none"> 子育て世代が安心して働き育児に専念できるよう、柔軟で利便性の高い移動手段が必要 既存の公共交通の利用者は高齢者や障がい者が多く、運営効率化のためにより幅広い利用者を取り込むことが必要 小中学校の再編や部活動の地域移行が進む中、子どもたちの移動が困難となる懸念 <p>運送概要</p> <p>運送主体 加茂市</p> <p>運行経路・区域 ①コミュニティバス(公共RS):加茂駅-郊外6路線 ②デマンドタクシー:市内全域(他に路線バスと組合せ交通網を整備)</p> <p>運送の対価等 ①市内200円、市外400円 ②400円~1,200円</p> <p>その他</p> <ul style="list-style-type: none"> デマンドタクシーによるスクールバスの代替・効率化 デジタル利用券・WEB予約の導入や割引やイベントによる利用促進 子どもの公共交通利用意識の醸成等を実施 <p>実施状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 各種施策により地域全体でのR6年度の公共交通利用は増加傾向 公共交通機関を 家庭で利用する機会、子ども自身が利用する機会ともに増加 	<p>住民協働による福祉・教育の足の確保 愛媛県八幡浜市</p> <p>■ 住民協議会と市が協働。交通拠点として旧駐在所・廃校等を活用、市の車両と自家用車を組み合わせるなどにより、生活・福祉・教育の足を同時確保。</p> <p>課題</p> <ul style="list-style-type: none"> H21年度に地域内のバスが撤退。生活の足のほか、高齢者の足、通学の足の確保が問題化 市は、交通・福祉・教育の各部署を通じ、住民組織とも連携し、住民へのアンケート調査や説明会により移動ニーズを把握 <p>運送概要</p> <p>運送主体 NPO法人ここごじ土</p> <p>運行経路・区域 ①生活の足: 定時定路線型(市街地の市立病院や大型スーパー等) ②福祉の足: デマンド型区域運行(山船部の診療所や友人宅等) ③教育の足: スクールバス運行(教育委員会との協働による運行)</p> <p>運送の対価等 ①100円~600円 ②1.5kmまで500円</p> <p>その他 電話事前予約制</p> <p>実施状況</p> <ul style="list-style-type: none"> R6年度の年間利用延べ人数: 13,937人 地域内で表彰を受けたほか、高齢者・小学生をはじめ、感謝の声が非常に多く寄せられている 	<p>扶助による地域交通の自立化確立支援事業 京都府舞鶴市高野地域</p> <p>■ アプリや電話による送迎マッチング・配車をを用いて、住民同士の扶助による公共ライドシェアを実施することで、地域住民の外出機会を創出、公共交通の役割を補充。98.8%のマッチング率を実現し交通空白の解消に貢献。</p> <p>課題</p> <ul style="list-style-type: none"> 路線バス停留所や鉄道駅までのアクセスが難しく、タクシー配車も一定の時間を要しており、買い物や通院等の日常生活の移動に課題 このような課題に対し、住民同士の送迎サービスを実施するため、高野地域住民の有志者による「高野地域協議会」を設立 <p>運送概要</p> <p>運送主体 高野地域協議会</p> <p>運行経路・区域 高野地域(デマンド型区域運行)</p> <p>運送の対価等 700円/回</p> <p>その他 配車アプリ(meemo) (E-モ) 無料]又は電話予約制</p> <p>実施状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 同協議会において、地域住民を会員として登録し、住民同士が相互にドライバー・利用者となり、運送を実施 ドライバーの地域自治体の当事者意識を醸成し、送迎マッチング率は98.8%と高い水準を実現(送迎回数 836回/依頼回数 846回)
--	---	---

(好事例: 国土交通省「交通空白」解消本部幹事会(第5回) 資料より)

- 共同化・協業化、広域化等の取組を盛り込んだ、「地域交通部会とりまとめ」(令和7年12月26日)、「改正地域交通法」(案) (関連規定含む) 及び「交通空白」解消に向けた取組方針2026」(案) を踏まえた自家用有償旅客運送制度について、円滑な浸透・実施を図り、更にその実効性及び持続可能性を高めるための地域発の仕組みづくり等を促す観点から、「**公共ライドシェアの実質化等に関するガイドンス**」を作成・公表することとしたい。

- ① 「ガイドンス」は、公共ライドシェアの実効性及び持続可能性を高めるための処方箋を示し、補助金に依存しない仕組みづくりへのアップデートをノウハウ面で支援するものとする。
- ② その策定にあたっては、「ガイドンス」を実践的なもの、使えるものとするため、処方箋に加え、背景にある考え方、それを実現するためのプロセスや手法等を示し、現場関係者に浸透、地域との協働で定着させていくこととしたい。
- ③ このため、各地方運輸局と共同し、全国の取組情報を基に主な課題を整理し、現場の実例で得られた知恵を活かす形で、「主な課題に対する汎用的な処方箋（解決策）」をまとめることとしたい。
- ④ また、文科省、厚労省等とも連携し、テーマ（課題）に即し全国の数地域（モデル）を選び、実際に伴走支援を行い現場課題の解決を図りながら、各運輸局や地方公共団体にノウハウを移転、各地のプロセスからの学びや地域で生まれた知恵や工夫を可視化することとしたい。
- ⑤ さらに、それらを解消本部幹事会や官民連携 P F の場で共有することによりコンセンサスを形成しながら現場に理解を浸透し、公共ライドシェアの実質化、持続可能化等を進めることとしたい。

各運輸局の意見も聞きつつ、テーマ（主要な課題）を設定することとしたい。

- ① 複数の主体・自治体による共同化・協業化、都道府県、一部事務組合、広域連合等による広域化
- ② 上記①のほか地域資源のフル活用等による学校や病院の再編への対応（合意形成のプロセス、需給の統合調整、厚労省・文科省及び関連する地方公共団体関係部局等との連携・協調の体制づくりなど）
- ③ 公共ライドシェアそのものの実質化及び持続可能化（ドライバーの内発的動機付けや報酬のあり方、良質な需要の取込みと適切な受益と負担のあり方（地方自治体の財政負担軽減を含む）、バス・タクシー事業者との密接な連携等を通じた公共交通事業者との共同経営や適切な役割分担、地域連携団体との協働による地域交通の再構築、データ活用による自動化・省力化など） など

ガイダンス - 3. スケジュール (案)

	4月		5月		6月		7月		8月		9月		秋以降
	上旬	下旬	上旬	下旬	上旬	下旬	上旬	下旬	上旬	下旬	上旬	下旬	
解消本部		★			★								
空白解消取組方針2026の策定	← 検討 →				公表								
地域交通法改正法案	← 国会審議 →												施行 (※法律により決定)
関連法令改正案 (運送主体の追加・複数市町村での登録など)	← 検討 →							ハブコメ			検討		公布 施行
「自家用有償旅客運送の ”実質化”ガイダンス」	← 検討 →				仮版 公表	← 意見や実証のフィードバック →						共有 普及 の場	以降も 作成継続
各所と意見交換	← 意見交換 →							反映					
実地でのモデル実証 (全国10地域程度)						← 「ガイダンス仮版」に基づく取組を実地においてモデル実証 (ワークショップや好事例コンテストなど) →						以降も 取組継続	