

交通の再構築（リ・デザイン）による 持続可能で心豊かな生活と観光の実現

-日本版ライドシェア等の新制度を沖縄でもスタート-

内閣府沖縄総合事務局
令和6年5月

- ドライバー不足等を背景に地域における移動の足の確保が課題に。
- 地域そして交通サービスの持続可能性と移動（生活・観光）の質の向上を図る観点から、公共交通を補完する新たな仕組み（道路運送法関連制度の見直し）を整え、これを沖縄でもスタート。

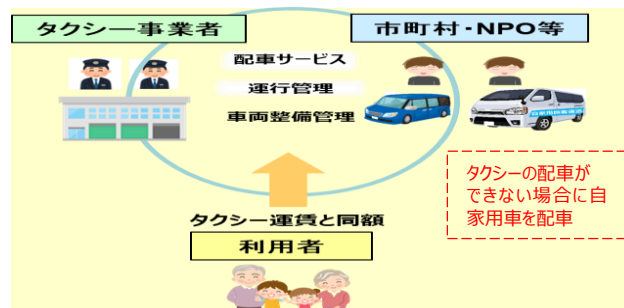
1.日本版ライドシェアについて

- タクシーが不足する地域・時期・時間帯において、タクシー事業者が、遊休タクシーや一般ドライバーを活用して、タクシーが不足する分の運送サービスを提供。
- 沖縄では「金・土の16時から翌朝5時までの時間帯」からスタート。今後の運用を見つつ見直し。



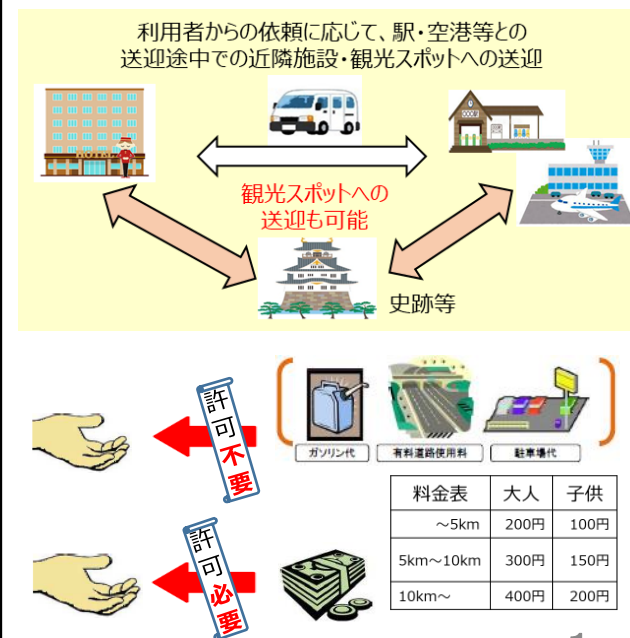
2.自家用有償旅客運送の見直し

- ・タクシー事業者と自治体、NPO、観光協会等が、交通サービスを共同運営し、一体的にサービスを提供できるように。
- ・宿泊施設や旅行業者が、自社の車両やドライバーを提供し、上記のような事業と一体的にサービスを提供できるように。
- ・その他、受託により株式会社でも自家用有償旅客運送事業に参画可能とするほか、運行区域の柔軟化、ダイナミックプライシングの導入、輸送対価の明確化、公共交通が提供されていない時間帯での自家用有償旅客運送の提供を可能にするなど。



3.許可・登録を要しない運送

- 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観点から道路運送法の許可又は登録を要しない運送について整理。



参考資料一覧

1. 日本版ライドシェアの概要(道路運送法第78条第3号関係)
2. 自家用有償運送制度の見直し(道路運送法第78条第2号関係)
3. 道路運送法の許可・登録を要しない運送
4. 構想段階からの住民等の参画による合意形成
～交通サービスの再構築に向けて～

1.日本版ライドシェアの概要(道路運送法第78条第3号関係)

- タクシーが不足する地域・時期・時間帯において、タクシー事業者が運送主体となり、地域の遊休タクシーや自家用車、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。
(自家用車活用事業)

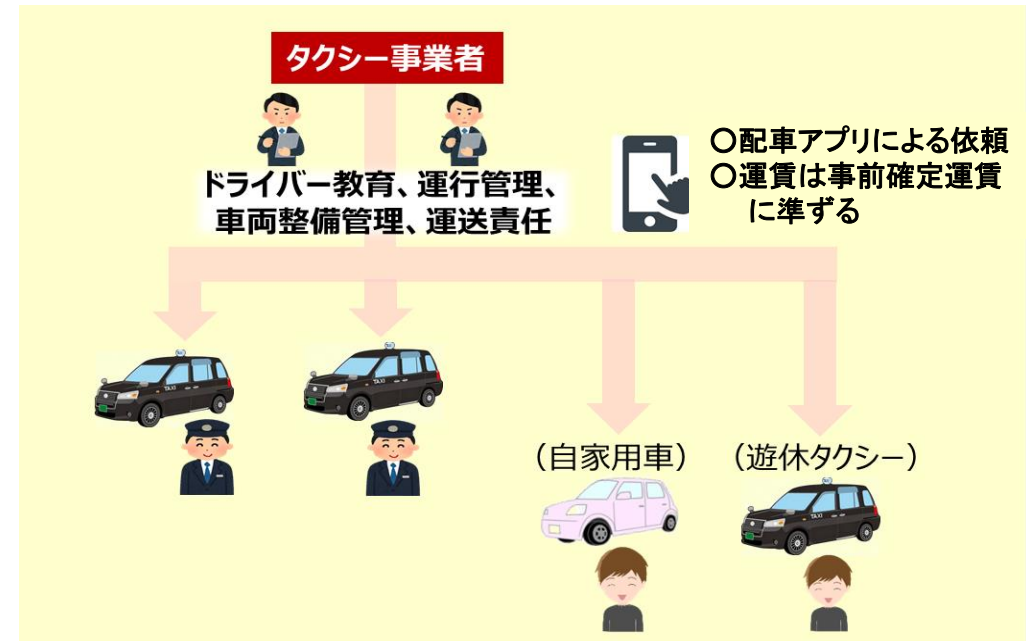
- タクシー事業者において運行管理、車両の整備管理及び研修・教育を実施
- 利用者とタクシー事業者間で運送契約が締結され、タクシー事業者が運送責任を負う
- 配車アプリ等を活用し、運送引受け時に発着地を確定
- 自家用車活用事業に用いる車両が配車されることを、利用者に事前の承諾を得ていること
- 運賃は事前確定運賃に準ずる方法により決定し、支払い方法は、原則キャッシュレス

【タクシーが不足する時間帯】

- 金・土：16時台～翌5時台 及び
- 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陸運事務所へ申し出た曜日及び時間帯
(例)クルーズ船の寄港、大型の催事、スポーツイベントの実施など特別な事由

【不足車両数】

- 営業区域内のタクシー車両数(※)の5% 及び
- 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陸運事務所へ申し出た車両数



(なお、その実施状況等を注視し、自治体と協議しながら、公共交通の持続可能性を損なわない形で地域の必要に応じた移動サービスが提供されるよう、地域・時期・時間帯の見直しと最適化を進めていく予定)

○公共交通サービスが十分に提供されていない地域における移動サービスと地域社会の持続可能性を向上させるため、「自家用有償旅客運送」について、以下のような運用を可能とした。

(例)

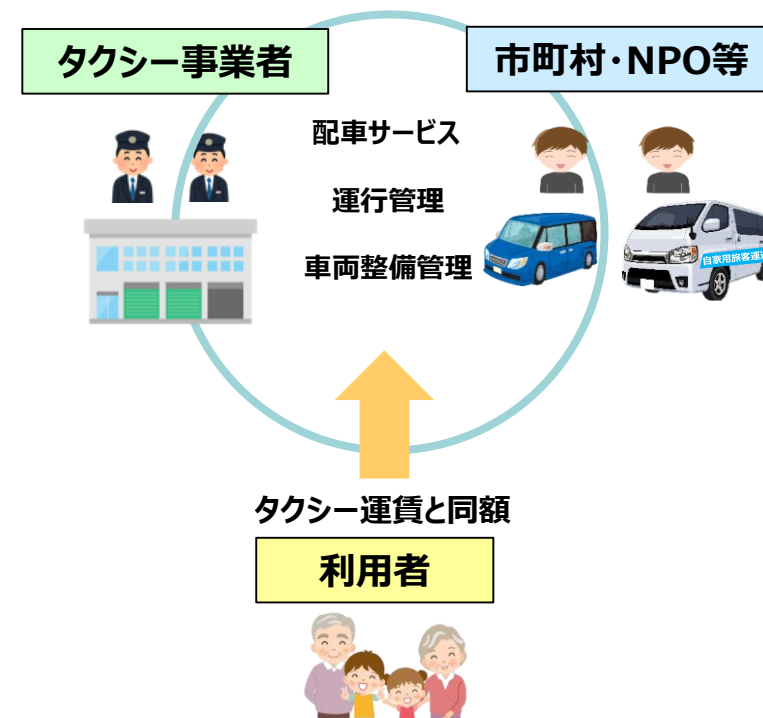
- タクシー事業者と自治体、NPO、観光協会等が、交通サービスを共同運営し、一体的にサービスを提供できるようにします。
- 宿泊施設や旅行業者が、自社の車両やドライバーを提供し、上記のような事業と一体的にサービスを提供できるようにします。
- その他、受託により株式会社でも自家用有償旅客運送事業に参画可能とするほか、運行区域の柔軟化(運送地域外にある病院やスーパー、学校などへの輸送を可能にする)、ダイナミックプライシングの導入、輸送対価の明確化(タクシー運賃の8割まで)、公共交通が提供されていない時間帯での自家用有償旅客運送の提供を可能にするなどの措置を行います。

※自家用有償旅客運送(交通空白、福祉)(道路運送法第78条第2号)

バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO 法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス

- 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：共同輸送サービス)が可能であることを通達上明記した。

- ① タクシーと自家用有償旅客運送の一体的な配車サービスを導入し、タクシーの配車ができない場合に、自家用有償旅客運送を配車する仕組みを構築。
- ② 共同運営を実施する場合には、利用者が支払う額はタクシー運賃と同額とした上で、うち約8割(実費相当額)は市町村・NPO等が収受し、約2割は地域公共交通の確保改善に活用。



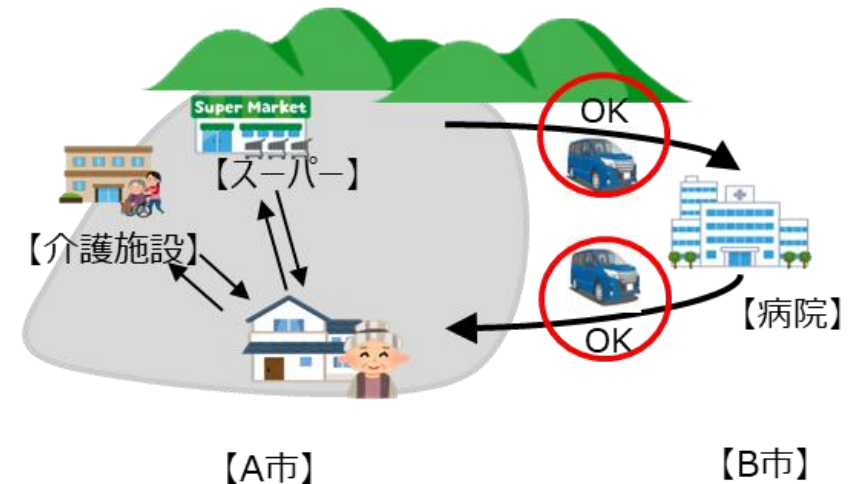
○ 自家用有償旅客運送において、一定のダイナミックプライシングを導入するため、以下の事項を通達上明記した。

- ① 自家用有償旅客運送の実施主体は、需給に応じて、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 ダイナミックプライシングを導入するに際しては、
 - ・ 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の手法も可能。
- ③ 一定期間において、自家用有償旅客運送によって収受した対価の総額は、「実費」の総額の範囲内であればならないことから、これを3ヶ月ごとに確認する。

2.(3)運送区域の設定の柔軟化（道路運送法第78条第2号関係）

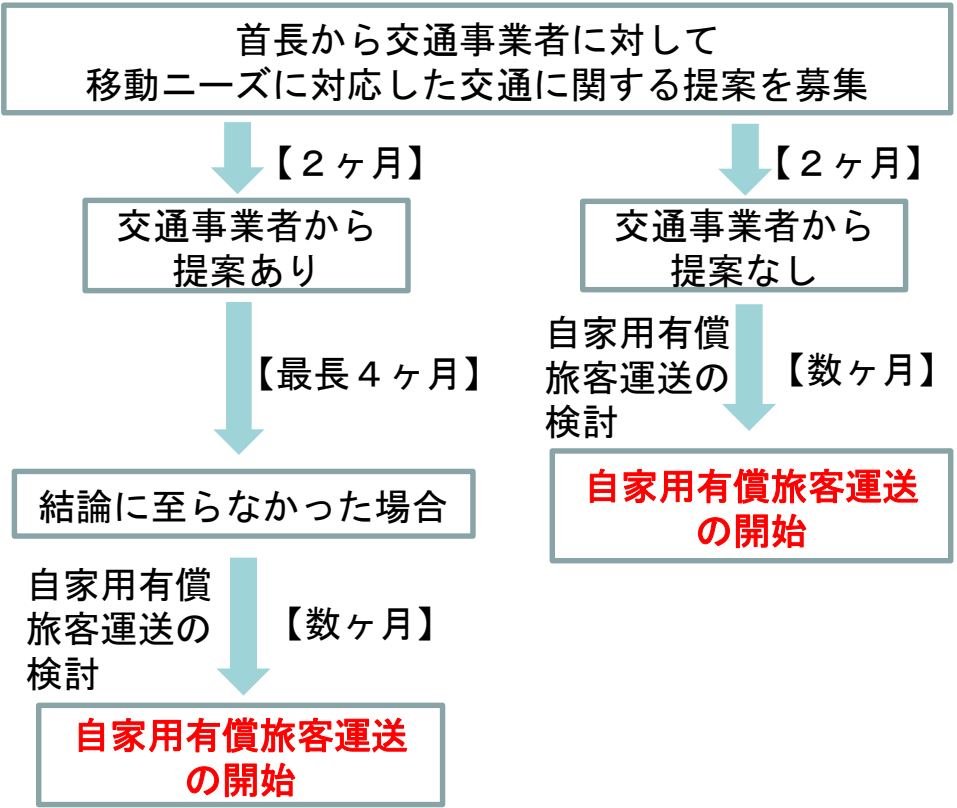
○ 自家用有償旅客運送について、運送区域外の目的地への往復を可能とする必要性が高いことから、発地又は着地のいずれかが運送区域内にあればよいことを通達上明記した。

- ① 運送区域外へ行く運送も運送区域外から戻る運送も可能であること、また、当該運送を行う場合には関係市町村に通知することを通達上明記。
- ② 隣接する複数市町村が自家用有償旅客運送を共同化すべき場合もあり、地方運輸局や都道府県が当該共同化を促すことを通達上明記。

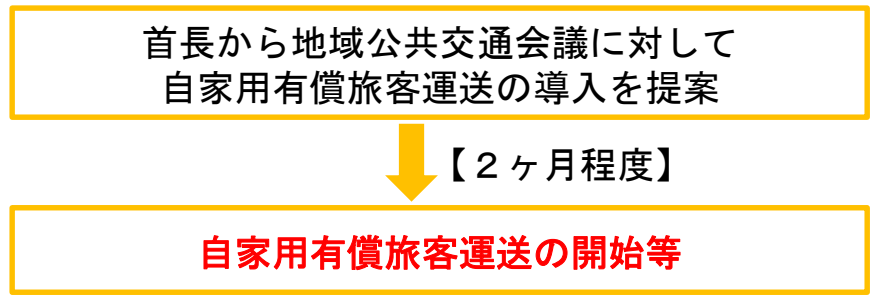


○ 自家用有償旅客運送を導入するにあたって、地域公共交通会議で2か月程度協議してもなお結論に至らない場合には、協議内容を踏まえ首長の責任により判断できることを通達上明記した。

＜従前のプロセス＞



＜今後のプロセス＞



3. 道路運送法の許可・登録を要しない運送

○地域における移動資源の確保が困難になっている中、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観点からも、改めて許可又は登録を要しない運送について整理した。

(「道路運送法における許可又は登録を要しない運送に関するガイドラインについて」R6.3.1付)

「輸送サービスの提供に対する反対給付として、財物を収受すること。」
に該当するか否かにより法の許可又は登録の要否について判断

例えば、

1. 宿泊施設 & 介護施設の付随送迎 → 商店街への立ち寄り・観光スポットへの送迎も可
2. ツアー & ガイドに係る付随送迎 → 運送に対する反対給付がない場合は運送可
3. 有償性の有無 → 謝礼の支払い、実費（保険料・車両借料を追加）の請求・支払いは可
4. 運送サービスの有無で料金に差を設ける場合 → 実費の収受は可
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確化

※ 詳細については次ページ以降の資料を参照

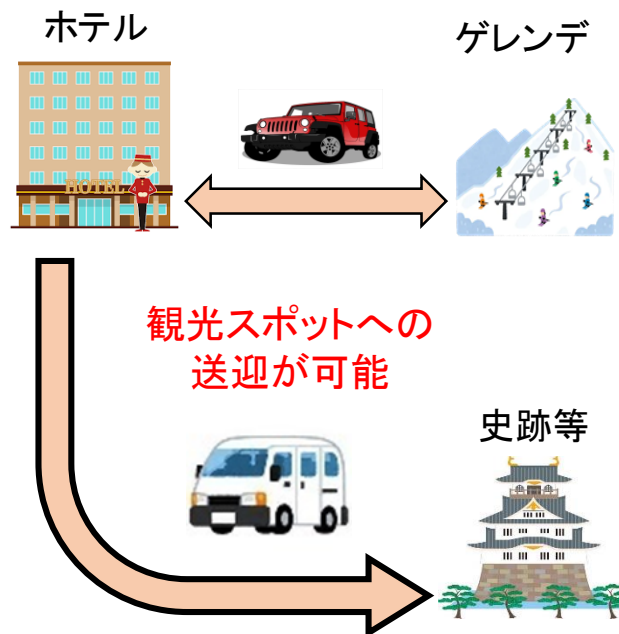
3. (1) 宿泊施設&介護施設の付随送迎

- 宿泊施設や、介護施設の利用者を対象とする運送において、送迎に対する反対給付がない場合に許可等は必要ない。
- この場合、利用者からの依頼に応じて、以下の運送を行うことも可能。

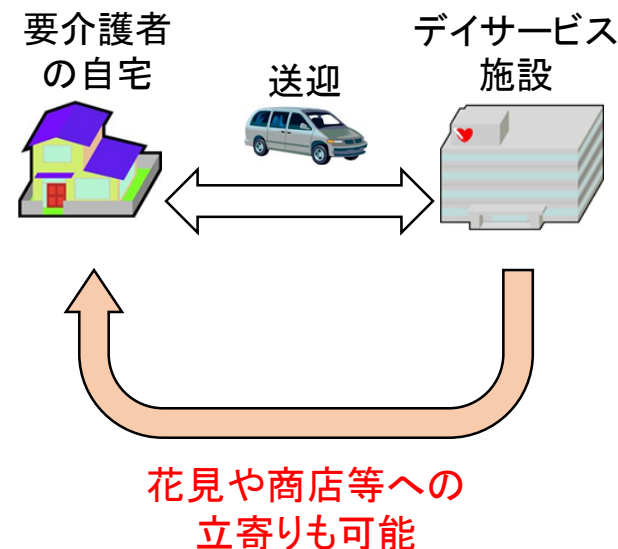
駅・空港等との送迎途中での
お土産屋等を含む複数施設への立寄り



近隣施設・観光スポットへの送迎



施設と自宅との送迎途中での
商店等への立寄り



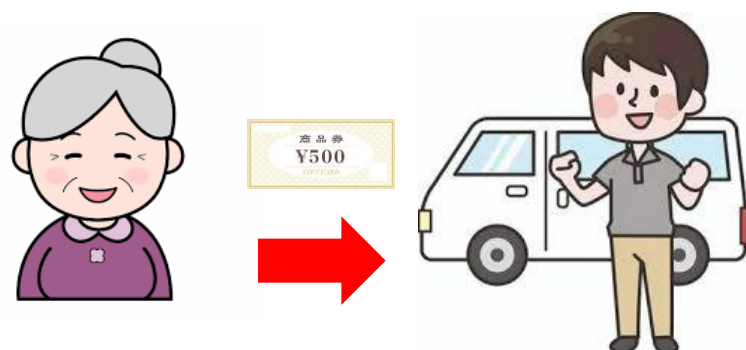
3. (2) 有償性の有無

○無償運送については、道路運送法上の規制がなく、自由に行える。また、無償運送なので運送を行える範囲に制限はない。

○以下の行為は無償運送の範囲でとなる(有償性の反対給付とはならないので許可等はいらない)。

- ①謝礼の支払い
- ②実費の請求又は支払い

謝礼の支払い



ボランティア・共助に
対するお礼の気持ち

実費の請求・支払い

(運送に係る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

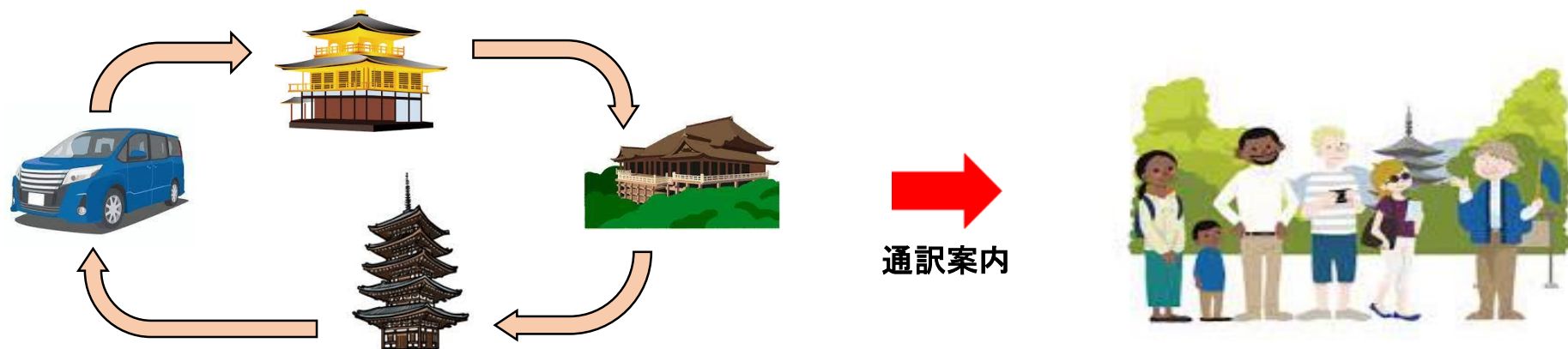
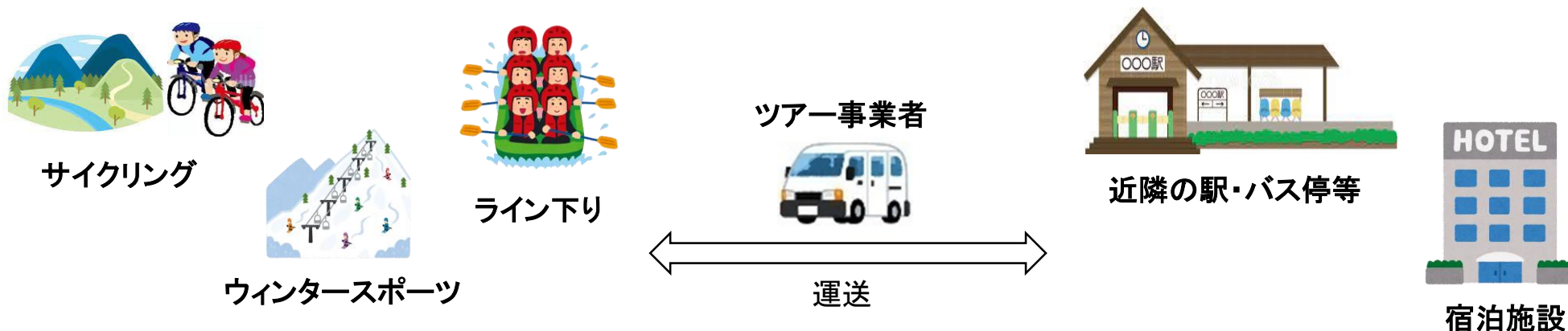


⑤運送を行うために発生した車両借料



3. (3) ツアー&ガイドに係る付随送迎

- ツアー等のサービス提供者が、ツアー利用者を近隣の駅・バス停・宿泊施設からツアー実施場所まで運送するなど、運送に対する反対給付がない場合、許可等は必要ない。
- 通訳案内士等の公的資格を有する観光ガイドが、ガイドの為に利用者を運送する場合において、運送に対する反対給付がない場合、許可等は必要ない。



※ ただし、ツアーやガイドと称していても、提供されるサービスの実態が目的地への運送のみである場合は許可等を要することとなります。

3. (4) 運送サービスの有無で料金に差を設ける場合

- 有料の施設利用に付随する運送サービス、宿泊施設における運送サービス、幼稚園等の送迎に係る運送サービスについて、運送サービスの利用の有無によって利用料や宿泊料に差を設ける場合であっても、当該差額が運送サービスに要する実費の範囲内であれば、許可等は必要ない。

この場合の実費について

ガソリン代等の実費が対象となるのはもちろん、当該車両が、主として送迎を要する利用者のためだけに購入・維持されていることに鑑み、実費の範囲に「車両償却費、車検料、保険料等」の車両の維持費を含めることも差し支えありません。

送迎



児童宅



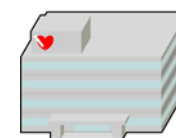
学校

送迎の有無	学費
送迎あり	32,000円
送迎なし	30,000円

送迎



要介護者の自宅



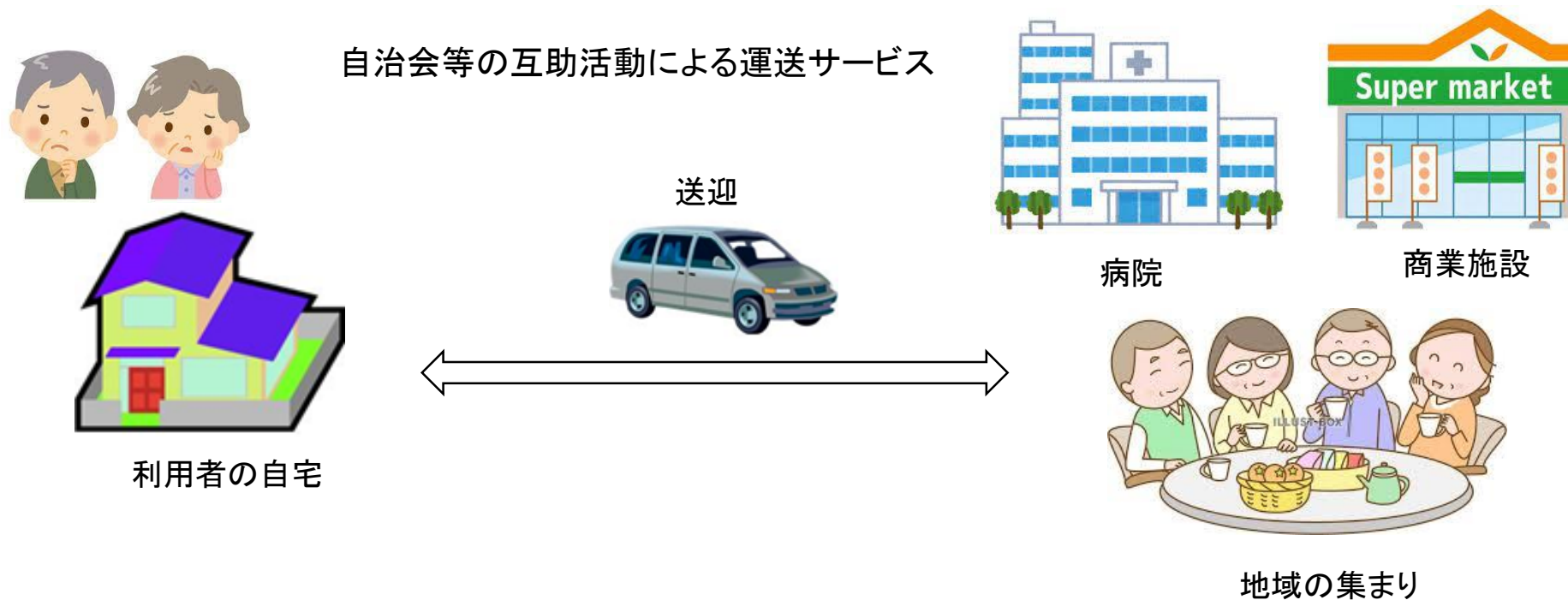
デイサービス施設

送迎の有無	利用料金
送迎あり	6,800円
送迎なし	6,000円

※ ただし、幼稚園等において、利用者から運行に係る人件費相当を収受する場合は「通学通園に係る自家用自動車の有償運送の取扱いについて（平成9年6月17日付自旅第101号）」に基づき、**許可を要することとなります。**

3. (5) 地縁団体が行う運送サービス

- 社会福祉協議会、自治会・町内会、マンション管理組合等の地縁団体の活動において、会員が負担する会費での運送サービスは許可等はいらない。
- この場合、以下の行為が可能。
 - ① 会費で車両を調達
 - ② 会費から当該サービスを提供するための運転者への報酬支払
 - ③ 運送サービスの利用の有無に応じ会費に差を設ける(ただし、差額が実費の範囲内である場合に限る。)



4. 構想段階からの住民等の参画による合意形成 ~交通サービスの再構築に向けて~

- 交通サービスの再構築に実現してくためには、サービスの供給側(行政や交通事業者など)だけではなく、需要側(住民や観光客など)の幅広い参画を図り、相互理解の下で取組を進めていくことが重要。
- こうしたプロセスを経ることにより、地域全体がオーナーシップを持った取組として、住民等の主体的な行動変容やコミュニティの再構築、これによる取組自体の持続的な発展などが期待できる。

(事例紹介) 沖縄交通リ・デザイン実現に向けたパブリックインボルブメント(PI)の実施

自家用車中心のライフスタイルからの転換を図るため、ありたい姿やその実現に向けた取組の方向性について、住民や観光客の声を聴く、試行的なPIを実施。

■実施の流れ

第1フェイズ 潜在意識の掘り起こし

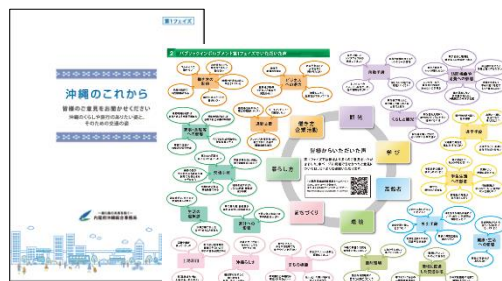
沖縄の社会や交通の現状、このままだと直面する課題を提示
将来の沖縄でどのような生活、旅行がしたいか、ありたい姿を問いか

第2フェイズ ありたい姿の実現に向けた問いか

ありたい姿の実現に向けた取組の方向性について、選択肢を示しつつ問いか

【那覇メインプレイス】

【高校生との意見交換会】



★ポイント1 ありたい姿からのバックキャスト

表層的な需要ではなく、ありたい姿を問いかけることが重要。
将来のありたい姿からバックキャストで取組を総合的に検討することで多様な需要の互恵的解決が期待できる。

★ポイント2 声のフィードバック

得られた声のフィードバックを行うことが重要。自分の意見が伝わっていることを認識できるほか、他者がどのように考えているか相互理解を形成できる。

★ポイント3 選択肢の提示

1つの案の是非を問うのではなく、選択肢を設けることが重要。賛成、反対の分断を避け、ありたい姿を実現するために最適な形を参加者自身が模索できる。

★ポイント4 取組への反映

構想段階から参画し、その声が反映された取組となることで、その取組に対するオーナーシップ(問題意識を持ち主体的に取り組む姿勢)を醸成できる。