

令和6年8月29日

嬉野市議会

議長 辻 浩一 様

産業建設常任委員会

委員長 山口 虎太郎

産業建設常任委員会報告書

令和6年第2回嬉野市議会定例会において付託された下記事件の調査結果を、嬉野市議会会議規則第107条の規定により報告する。

付託事件名「観光について」

【調査理由】

猛威を振るった新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、旅行自粛や外出制限の影響で嬉野市への観光客が激減し、タクシーの利用者数の大幅な減少やタクシードライバーの人手不足等により、市内のタクシー台数が減少し市外のタクシー事業者へ頼らざるを得なくなった。

そこで、2024年4月に新制度となる「自家用車活用事業」が開始され「日本版ライドシェア」の仕組みと運用の調査研修を早急に行う必要性を感じ、九州運輸局佐賀運輸支局へ調査研修を行った。

【調査日】令和6年7月5日（金）

【調査箇所】国土交通省 九州運輸局 佐賀運輸支局2F会議室

【対応者】佐賀運輸支局・・・支局長 末吉 博昭 様
首席運輸企画専門官 牟田 嘉伊座 様
首席運輸企画専門官 千種 智章 様

【調査研修】「観光施策における日本版ライドシェアの活用について」

＜地域交通における「担い手」と「移動手段」不足への対応に向けた検討＞

政府は、急激な人口減少社会への対応として、利用者起点で行財政の在り方を見直し、デジタルを最大限に活用して公共サービス等の維持・強化と地域経済の活性化を図り、社会変革を実現するため令和5年10月から全5回、デジタル行財政改革会議を開催された。

<デジタル行政改革会議における全体の議論の流れ>

○第1段階

- (1) タクシー会社管理下での地域の自家用車・ドライバーの活用
「自家用自動車活用事業」
- (2) 既存の自家用有償の制度改革
- (3) タクシー事業に係る規制緩和

○第2段階

- (1) 自家用車活用事業等のバージョンアップとモニタリング検証
- (2) 並行して、「タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業」について法制度を含めて在り方の議論を進める。

<自家用自動車の有償運送について>

■道路運送法第78条

自家用自動車は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

- 1号 災害のため緊急を要するとき。
- 2号 市町村、NPO法人等が地域住民又は観光旅客等の運送を行うとき。

概 要

◎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。

◎現在は、省令により「交通空白地有償運送」及び「福祉有償運送」のみが認められている。

種 類	(交通空白地)	670団体、4304車両
	(福祉)	2470団体、14456車両
※数値はR4.3.31現在		
利 用 者	(交通空白地)	地域住民・観光客
	(福祉)	介護を必要とする者
提 供 体 制	(運送主体)	市町村、NPO法人等
	(使用車両)	自家用車(白ナンバー)
	(ドライバー)	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	①法律により、「実費の範囲内」の収受が認められている。	
	②タクシーの約8割を目安。	
登 録 要 件	①安全体制を確保する事(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	

- 3号 「公共の福祉」を確保するためやむを得ない場合。

ここに、「自家用車活用事業」制度が新設された。

概 要

- ◎令和6年3月29日本省通達「法人タクシー事業者による交通サービスを補完するための地域の自家用車・一般ドライバーを活用した有償運送の許可に関する取扱いについて」を新設創設
- ◎自家用車活用事業の実施にあたっては、①車やドライバーの安全性、②事故が起こった際の責任、③適切な労働条件 が重要であるため、タクシー事業者の管理下で自家用車を活用

(1) 許可基準

- 対象地域、時期及び時間帯並びに車両数

タクシーが不足する地域、時期及び時間帯、不足車両数を国土交通省が指定。

- 資格要件

タクシー事業許可を受けていること。

- 管理運営体制

タクシー事業者が運行管理、車両の整備管理や研修・教育を実施。

安全上支障のないよう、勤務時間を把握すること。

- 損害賠償能力

タクシー事業者が対人8,000万円以上・対物200万円以上の任意保険に加入。

(2) 許可に付する条件

- 使用する自家用車について

タクシー事業者ごとに使用可能な車両数は、国土交通省が指定する不足車両数かつ事業者ごとの営業区域内の事業用車両数の範囲内で運輸局長等が通知。

- ドライバーについて

タクシー事業者は、ドライバーに事前の研修及び教育。運転者証明を携行。

- 運送形態・方法について

利用者とタクシー事業者間で運送契約を締結、事業者が運送責任を負う。

運送引受け時に発着地が確定。

自家用車が配車されることについて利用者の事前の承認。

運賃は事前確定運賃により決定し、支払い方法は原則キャッシュレス。

発着地のいずれかがタクシー事業者の営業区域内に存すること。

(3) 許可期間

許可期間は2年

進め方

【自家用車活用事業 地域指定の方法】

1. 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
2. それ以外の地域（簡便な方法により算出）

(1) タクシー事業者に意向がある場合

○時期・時間帯 : 金曜日、土曜日の 16 時台から翌 5 時台

○不足車両数 : 営業区域内のタクシー車両数の 5 %を不足車両数

(2) 自治体が申し出る場合

○時期・時間帯・不足車両数 : 自治体が申し出た特定の曜日及び時間帯及び不足車両数

【手続きの流れ】

(1) タクシー事業者に意向がある場合

○金・土曜の 16 時台～翌 5 時台でタクシー事業者からの申し出

○支局からのタクシー事業者へ意向調査（7 日間）

○意向とりまとめ、本省へ報告

○希望する事業者に対して営業区域内のタクシー車両数の 5%を不足車両として割当て。（意向調査終了 10 日後）

○タクシー事業者が許可申請書を運輸支局に提出 → 支局許可

(2) 自治体が申請の場合

○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

○支局から営業区内の全タクシー事業者に対して実施意向を調査（7 日間）

○意向とりまとめ、本省へ報告。

○希望する事業者に対して自治体が申し出た不足車両数を割当て（意向調査終了 10 日後）

○タクシー事業者が許可申請書を運輸支局に提出 → 支局許可

【委員会の意見】

日本版ライドシェア等のしくみと導入の流れを説明受けて、5 項目の質問を行い、意見交換を行った。今後、法整備を含めて自家用車活用制度を更に協議・検討されていくとの事であった。観光地における交通手段の確保は、人口減少と高齢化が進む中当市にとって喫緊の課題である。また、自治体だけで公共交通体系を維持・運営することが困難な状況となっている。全国には、公共ライドシェアを導入し自治体の努力による運用を行うことによって、「地域交通手段の確保」と地域交通問題を改善する効果も見られる地域も増えてきている。自治体運用には、法整備並びに事業運営の困難さ、高齢化の高い現状でのデジタル化、法規制による料金収受、広域利用の限界などの課題が残されているが、今後は、本格運用が開始された地域に対し、ライドシェアの試みが公共交通手段の改善となり、地域経済及び観光にもたらす変化等、その効果を分析する必要もある。

当市におけるライドシェアの進め方を考えると、市町村やNPO法人等が提供する公共ライドシェア（道路運送法第78条第2号）を活用し、観光客並びに介護や外出

支援を必要とする市民への交通手段を確保するため、地域での公共交通を維持する体系を構築すべきである。