

案

別冊

みんなで作る 地域の交通

“共助による地域内交通”編

令和 7 年 3 月

岡 崎 市

はじめに

これまで、移動手段は自家用車の利用や鉄道・路線バス・タクシーといった公共交通利用時に支払う運賃など、自らが負担する「自助」と交通事業者による運行サービスの提供、行政によるコミュニティバスやデマンド交通の運行、路線バスの運行費用の補助などの「公助」の組み合わせによって成り立ってきました。

地域における移動手段の確保は、重要な課題です。まず、そのための手段として、道路運送法の許可を受けたバス・タクシーといった既存の交通事業者の活用を十分に検討する必要があります。

しかし、公共交通の利用者数の減少や物価高の影響もあり、交通事業者の経営状況は深刻な状況にあります。

さらに、全国的にバスやタクシー等の運転手不足も深刻で、今後、運転手不足を要因とする路線バスの休廃止等の動きが拡大していく恐れがあります。

また、行政が公共交通を維持するための財源についても、人口減少による税収減の影響などが懸念されます。

一方で高齢化の進展による移動制約者の増加により、交通サービスによる移動制約者の足の確保の必要性は高まることが予想されるなど、交通サービスの維持・確保に対する課題は複雑化しています。

そこで、本市では令和6年6月に地域内交通導入の手引として「みんなでつくる 地域の交通」(以下「本編」という。)を策定し、地域の移動ニーズに対応した交通体系を構築する後押しをしています。

また、国においては令和6年7月に国土交通省「交通空白」解消本部を設置し、「交通空白」の解消に向けて早急に対応するための取組を進めることとしています。

加えて、全国では、交通サービスの維持・確保のため、「自助」と「公助」の間を埋める新しい仕組みとして、地域住民が運転手などの役割を担ったり、地域の自治会や企業が運行経費の一部を負担する「共助」の仕組みの導入が進んでおり、本市においても、今後は「自助」・「共助」・「公助」の組合せにより地域内交通サービスの維持・確保をしていく必要があります。

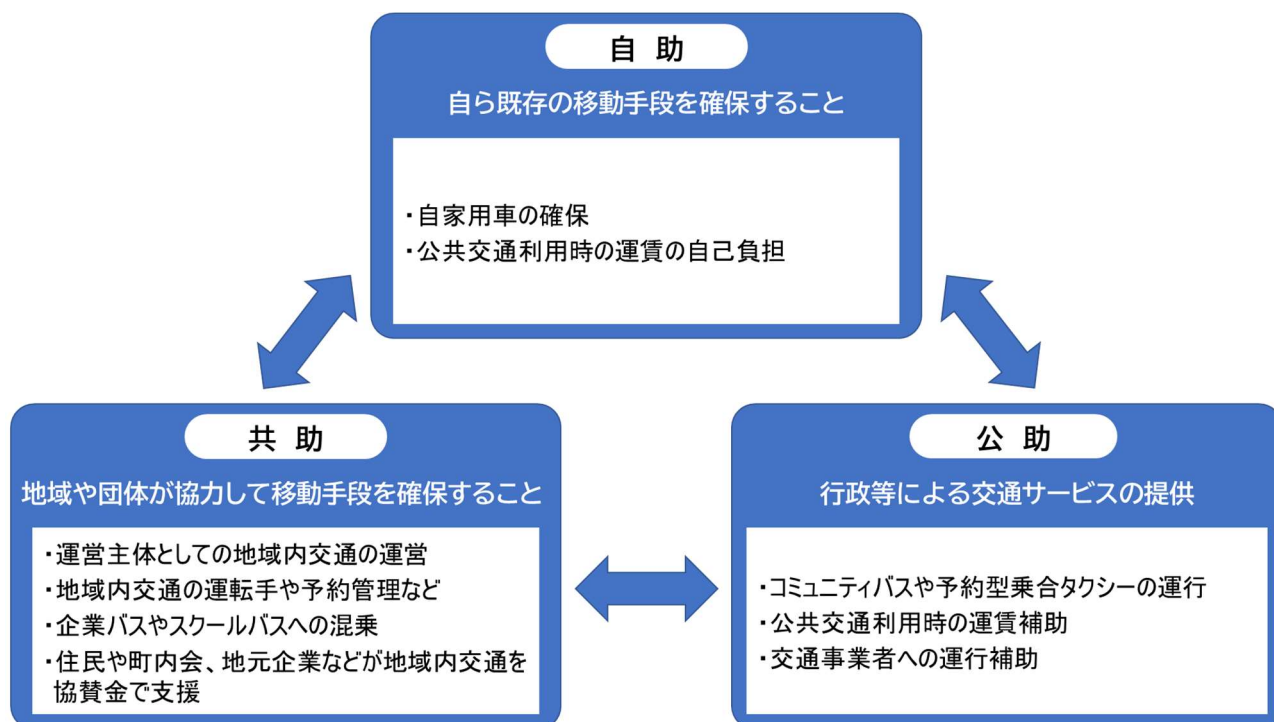
そこで、「共助による地域内交通」の具体的な検討、導入、運営を行うためのガイドラインとして、本編に加え、「“共助による地域内交通”編」を策定しました。

地域に合った公共交通の実現には手間も時間もかかりますが、地域の積極的な取組を全力で応援します。ぜひ、地域の皆さんで話し合っ「共助による地域内交通」にチャレンジしてみてください。

1. 共助による地域内交通とは

地域内交通サービスの維持・確保のためには、「自助」・「共助」・「公助」の組合せを意識する必要があります。

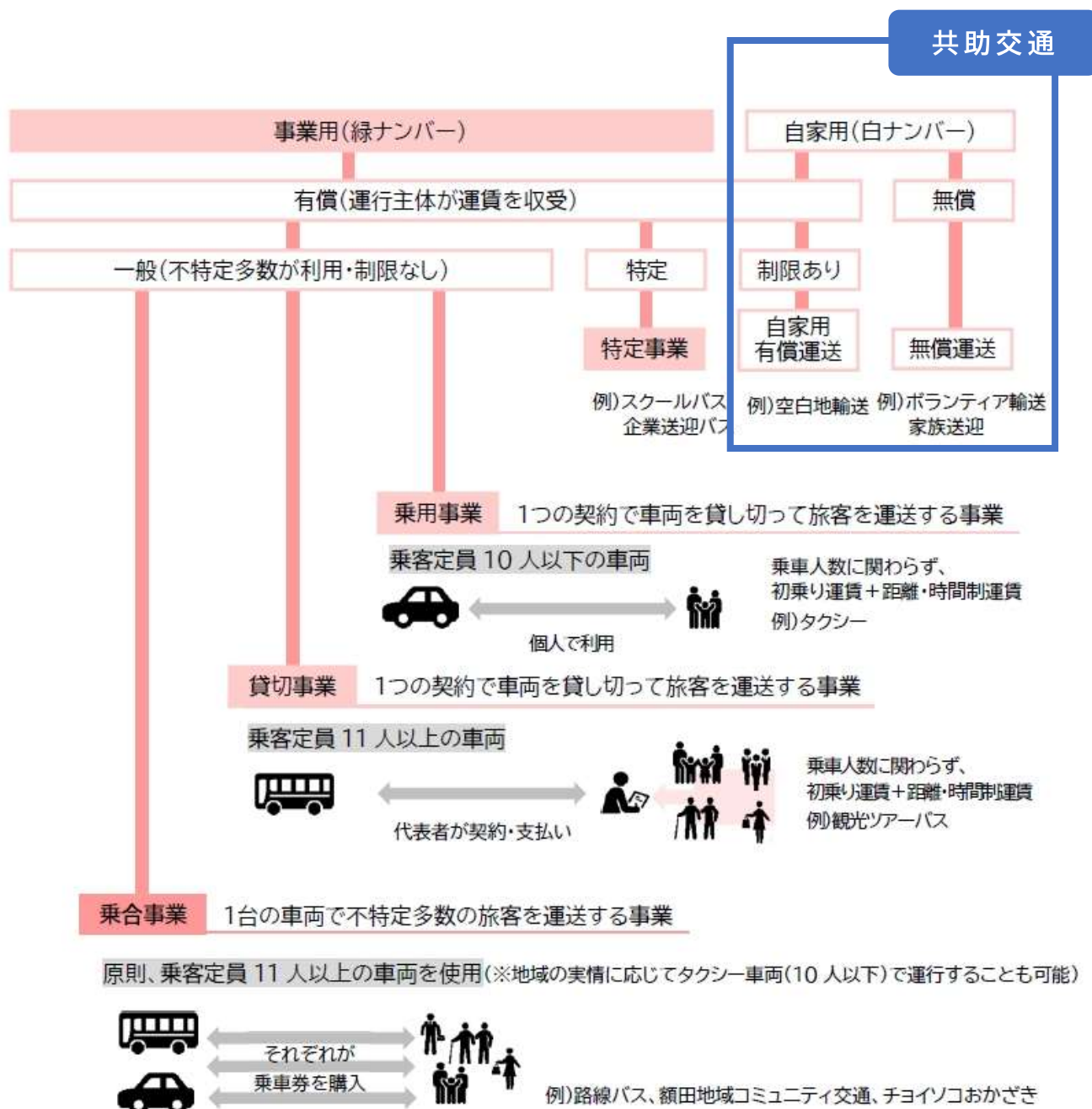
「“共助による地域内交通”編」における「自助」・「共助」・「公助」の定義



高齢者や子ども等の日常生活の移動ニーズに対応するため、町内会などが運営主体となったり、地域住民が運転手など実務の役割を担ったりして地域交通を支えることを「共助による地域交通」（以下「共助交通」という。）といいます。

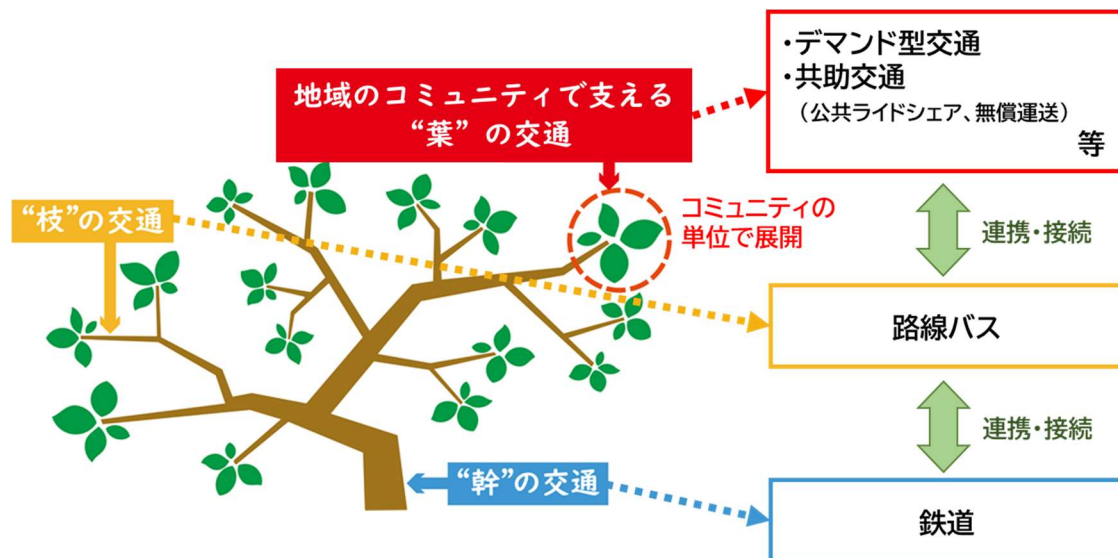
共助交通のなかでも「自家用有償運行（公共ライドシェア）」は、近年、国において大幅な制度改正が行われ、地域でより有効に活用することが期待されています。

また、「ボランティア輸送」など無償の場合や、ガソリン代や高速道路通行料、駐車場代など実費相当額の請求の場合は「無償運送」として、道路運送法による規制がなく、自由に行うことができます。



図：道路運送法による運送形態の分類

「共助交通」は地域内交通のひとつの交通手段です。岡崎市の交通ネットワークを木になぞらえると、“幹”の交通は鉄道、“枝”の交通は路線バスであり、「共助交通」は他の地域内交通と同様に“葉”の交通として、既存の公共交通を補完するものに該当します。



図：岡崎市の交通ネットワークと役割分担

このような交通手段ごとの役割分担を意識して他の交通手段と競合しないことを前提に、地域のニーズに合い、導入後も継続的に利用される地域内交通となることを意識して検討することが必要です。

本市における地域内交通の検討の際には、まずは自家用有償運行（公共ライドシェア）などの「共助交通」の導入の可能性について検討し、その実現が困難な場合には運行主体としての運営や協賛金での支援などの「共助」の取組を組合わせた「公助交通」の導入を検討します。

2. 自家用有償運送（公共ライドシェア）とは



「ライドシェア」とは、一般的に個人が自家用車を利用して他人を運び、運賃を収受するサービスを指します。

これまで、日本ではライドシェアのように自家用車で運賃を収受して旅客を運送する行為はいわゆる「白タク」行為と呼ばれ一部を除き、違法とされてきました。

しかし、昨今、「路線バスやタクシーの運転手不足」や「都市部のオーバーツーリズムへの対応」、「地方や過疎部における交通空白地の存在」などを背景に、自家用車での有償運送の期待が高まり、導入が進められています。

現在、日本におけるライドシェアは「2号ライドシェア(自家用有償旅客運送(公共ライドシェア))」と「3号ライドシェア(自家用車活用事業(日本版ライドシェア))」の二つに分けられます。

そのうち、「2号ライドシェア(自家用有償旅客運送(公共ライドシェア))」とは、バス事業やタクシー事業によって輸送手段を確保することが困難な場合、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(道路運送法 78条2号)を示し、「交通空白地有償運送」及び「福祉有償運送」に分類されています。

この「“共助による地域内交通”編」では、「2号ライドシェア(自家用有償旅客運送(公共ライドシェア))」のうち、「交通空白地有償運送(公共ライドシェア)」について示します。

◎交通空白地自家用有償運送（公共ライドシェア）の概要

旅客の範囲	・地域住民 ・観光旅客、その他当該地域を来訪する者
提供体制	(運送主体) 市町村・NPO法人・一般社団法人・認可地縁団体 等 (使用車両) 自家用車(白ナンバー) (運転手) 「第2種運転免許保有」 又は「第1種運転免許保有＋大臣認定講習の受講」
運送の対価	・法律により、「実費の範囲内」の収受が認められている。 ・地域のタクシー運賃の「約8割」が対価の目安。
登録要件	① 安全体制を確保すること。 (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



日本版ライドシェアとは

日本版ライドシェアは、2024年4月からスタートし、都市部や観光地などにおけるタクシーの供給不足解消を目的に、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定して、一般ドライバーが自家用車を活用して運行するサービスです。

運行の運営はタクシー業者の許可のもとで行われることとなっています。民間ドライバーが自由に参加するのではなく、運営に参加する法人タクシー会社（及び国土交通省が認可した企業）にドライバーとして採用され、運行時には体調管理やアルコールチェック、運行記録などが行われることで、安全管理が徹底されることとなっています。

運賃はタクシーと同じ基準が適用されるため、基本的にはタクシーと同額となります。

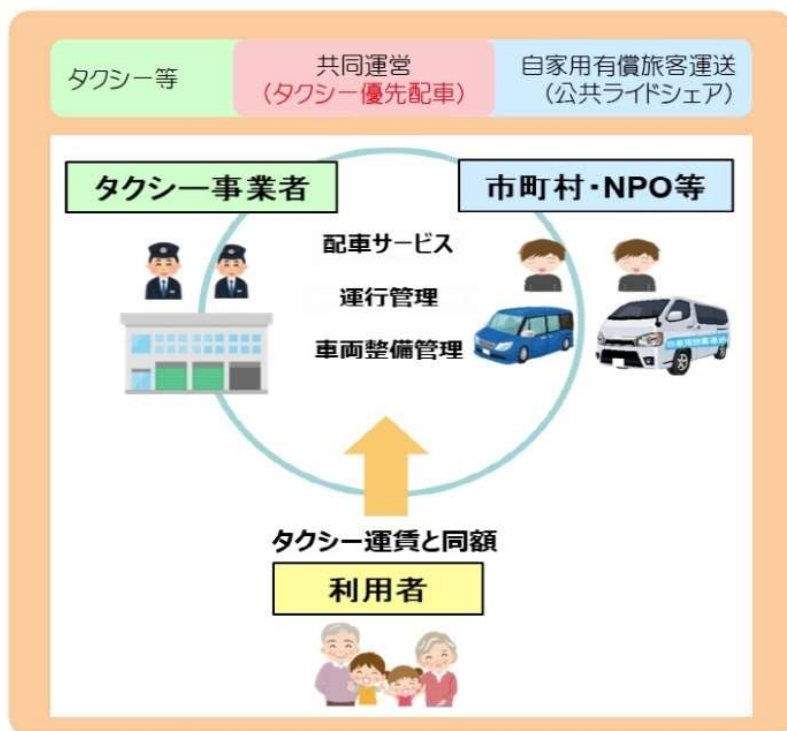
◎事業者協力型 自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）

- ・道路運送法の改正により、令和2年11月から、運行管理や車両の整備管理について一般旅客自動車運送事業者（バス・タクシー事業者）が協力する「事業者協力型自家用有償旅客運送制度」が創設されました。
- ・持続可能な移動手段確保のため、輸送の安全確保にノウハウのあるバス・タクシー事業者の協力を得て自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）を導入することも検討しましょう。

制度のねらい	（利用者） ・バス・タクシー事業者が、運行管理、車両整備管理又は運送手配サービスに協力することで、より安心、安全なサービスを受けることが可能となります。 （運送主体） ・運行管理等に関する業務負担の軽減や運行ノウハウの活用を図ることが可能となります。 （バス・タクシー事業者） ・委託費の確保等による収入面での向上が期待できます。
「協力」の方法	・事業者協力型自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）でバス・タクシー事業者が協力する事項は、運行管理、車両整備管理又は運送手配サービスです。 ・運送主体から委託を受ける等により、実際に、協力するバス・タクシー事業者の運行管理者等が、運行管理の責任者、整備管理の責任者として選任され、業務を行う必要があります。

◎タクシーとの共同運営

- ・ タクシーサービスの補完として自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）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（公共ライドシェア）サービスとの一体的な提供）が可能です。



- ・ 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。
- ・ 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。

3. 交通空白地自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）の登録要件等



① 交通空白地とは

交通空白地有償運送の必要性が認められる場合とは、過疎地域や交通が著しく不便な地域において、バス・タクシー等の交通事業者による輸送サービスの供給量が、地域住民又は観光旅客を含む来訪者の需要量に対して十分に提供されていないと認められる場合など、交通事業者によって必要な旅客輸送の確保が困難となっている状況にあると認められる場合などが想定されます。

令和4年3月策定の岡崎市地域公共交通計画では、鉄道・バスの徒歩圏（鉄道駅：800m、バス停：300m圏内）から外れる地域を交通空白地としています。

また、「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（令和6年9月30日一部改訂）」では、「移動を希望する者が、恒常的に、許容可能な時間内に公共交通を利用できない地域・時間帯」が交通空白地に該当するとし、許容可能な時間については、少なくともタクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域は交通空白地に該当すると示されています。

② 運行形態

地域の移動ニーズや、実施する自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）の種類に応じて、運行する「路線」又は「区域」を定める必要があります。

国の通達では、区域内運行の場合には、発地（乗車場所）又は着地（降車場所）のいずれかが運送区域内であればよいとされていますが、詳細については地域公共交通会議での了承が必要です。

☞「運行形態」の種類は「本編」15ページ参照

③ 使用する自動車

- ・自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）に使用する自動車は、実施主体がその自家用自動車の使用権原を有していることが必要です。

- ・ ボランティア個人や地元企業等が車検証上の使用者となっている自動車を、変更登録手続きをせずに自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)に持ち込んで使用することが可能です。

持ち込んだ自動車については、自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)を実施する間は、実施主体がその自動車の使用権原を有していることが必要なため、自動車の使用者との使用承諾書等を交わすこととなります。

④ 運行管理の体制

- ・ 自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)を行う場合には、運行管理の責任者を選任する必要があります。
- ・ 乗車定員 11 人以上の自動車(1 台以上)又は乗車定員 11 人未満の自動車(5 台以上)の運行管理を行う事務所については、運行管理の資格を有する運行管理の責任者を選任する必要があります。
- ・ 運行管理の責任者は、20 台ごとに 1 人選任する必要があります。
(運行管理者の資格を有する者を選任する場合は 40 台ごとに 1 人を選任。)
- ・ 事業者協力型自家用有償旅客運送を行う場合は、当該協力事業者の運行管理者を運行管理の責任者として選任する必要があります。

●安全な運転のための確認について

- ・ 運行管理の責任者は、乗務しようとする運転者に対して、疾病、疲労、飲酒その他の理由により安全な運転をすることができないおそれの有無を確認し、運行の安全を確保するために必要な指示を与え、運転者ごとに確認を行った旨及び指示の内容を記録します。

運転者に対する確認や指示は原則として対面で行います。ただし、地域公共交通会議で対面での確認が困難であると認められた場合は、遠隔地で確認を行うことができます。

その場合、映像・音声・データ等により可能な限り対面に近い方法で、運転者の疾病、疲労、飲酒の状況について確認を行う必要があります。

⑤ 整備管理の体制

- ・ 自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)を行う場合には、整備管理の責任者を選任することが必要となります。
- ・ 乗車定員 11 人以上の自動車(1台以上)の運行管理を行う事務所は、道路運送車両法施行規則 31 条の4に定める整備管理者の資格を満たす整備管理の責任者を選任します。
- ・ 事業者協力型自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)を行う場合は、当該協力事業者において、整備管理の責任者を選任することが必要な場合があります。

⑥ 運転者の資格要件

自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)を行う場合には、資格要件を満たした運転者を確保する必要があります。

●交通空白地自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)運転者の要件

「第2種運転免許保有」又は「第1種運転免許保有 + 交通空白地有償運送等運転者講習の受講」が必要です。

※講習実施期間は国土交通省 HP に掲載されています。

(<https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha tk3 000012.html>)

⑦ 旅客から収受する対価

- ・ 旅客の運送に要する燃料費や人件費等、「実費の範囲内」の収受が認められています。
- ・ 区域を定めて行う自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)の対価は、近隣のタクシー運賃の約 8 割を目安とするとされています。
- ・ 旅客から収受する対価の設定方法は、次のように定められています。
 - a. 距離制 (例) 1 km〇円
 - b. 時間制 (例) 10 分〇円
 - c. 定額制 (例) 1 回〇円

【参考】道路運送法の許可又は登録を要しない運送

① 無償運送

無償運送については、道路運送法による規制がなく、自由に行えます。

また、無償運送のため運送を行うことができる範囲に制限はありません。

●支払いが可能な範囲

謝金の支払い	・ ボランティアや共助に対するお礼の気持ち
実費の請求・支払い	・ ガソリン代等の燃料費 ・ 有料道路使用料 ・ 駐車場代 ・ 移動サービス専用保険料 ・ 運送を行うために発生した車両借料

② 地縁団体が行う運送サービス

町内会や社会福祉協議会等の地縁団体の活動として会員が負担する会費で行う運送サービスの場合には許可等は不要です。

●可能な行為

- ・ 会費で車両を調達すること
- ・ 会費から当該サービスを提供するための運転者に報酬を支払うこと
- ・ 運送サービスの利用の有無に応じて会費に差を設けること

（ただし、差額が実費の範囲内である場合に限る。）



共助交通における自動車保険

自家用有償旅客運送や無償運送など、共助交通としての移動支援を運転手の車両を使用して活動している時に交通事故が発生すると自身が加入する自動車保険を使用する必要があり、経済的な負担が大きくなることが問題になっています。

こうした課題に対応するため、共助交通に対応するための自動車保険が損害保険会社から提供されています。

4. 検討開始から実現までの流れ

地域内交通の実現には、段階を踏んだ取組が必要です。岡崎市は、取組の各段階に応じて必要な支援を行います。

STEP. 1

地域の交通を知る・学ぶ

ここで何をする？

移動にお困りごとを感じたら、一緒に地域の交通を考える仲間を集め、総代会等を通じ、岡崎市にご相談ください。

専門家や交通事業者等を含めた勉強会等を開催し、地域の交通を学びましょう。

【期間の目安：約1年】

STEP. 2

地域の課題を整理し、 地域に合った 交通手段を考える

ここで何をする？

地域の特性や移動ニーズ等から、地域課題を整理しましょう。
地域課題の解決のための交通手段について検討しましょう。

【期間の目安：約1～2年】

STEP. 3

地域内交通を試す

ここで何をする？

運行計画を作成し、実証運行を実施します。本格運行に向けた設定する基準をもとに、評価・改善を重ね、持続可能な地域内交通について検討しましょう。

【期間の目安（実証運行）：1～3年】

STEP. 4

地域内交通を守る・育てる

ここで何をする？

実証運行の結果を踏まえ、運行計画を作成し、本格運行を実施します。本格運行後も持続的に事業を実施するため、PDCAサイクルを継続的に実施しましょう。

☞「検討開始から実現までの流れ」の詳細は「本編」5ページ以降を参照



共助交通の事例：山吉田ふれあい交通（新城市）

山吉田地区では、市内中心部から離れた地域で公共交通が利用しづらく、自家用車が手放せない状況でした。少子高齢化が進む中、将来的に地域で安心して暮らし続けることへの不安に対し、地域の力で持続可能なおでかけ環境をつくろうという機運が高まり、山吉田ふれあい交通運営協議会を立ち上げ、地域住民自らが安全に運行できるよう、事業者協力型の交通空白地有償運送を実現しました。（地域住民による事業者協力型自家用有償旅客運送は全国初）

本市では、導入のプロセスや運行方法などを参考とするため、令和6年度に愛知県タクシー協会岡崎支部や地域内交通を導入している地域の代表者などと共に視察を実施しました。

登録種別	交通空白地自家用有償運送（事業者協力型自家用有償旅客運送）
運行計画の概要	デマンド乗合方式（予約制区域運行） ※乗降場所のどちらかが必ず鳳来南部地域自治区内であること ※地区外の乗降場所はタクシー事業者と調整された場所に限定
運行日時	平日：午前7時～午後6時 土休日：午前8時～午後5時 ※12月29日～1月3日は運休
運行事業者	山吉田ふれあい交通運営協議会
車両	普通自動車4台（自家用車2台、持込車両2台）
運送対価	地区内は300円、地区外は600円～1,200円 ※小学生は半額、未就学児は無料
運転者	運転者を毎日2名以上確保 勤務時間帯：午前7時～午後6時のうち実働時間 ※R7.4 現在、国土交通省認定講習終了者24名、第二種運転免許保持者1名
事務員	予約受付、配車、会計事務等 勤務時間帯：午前7時～午後6時のうち実働時間 ※予約受付時間帯は携帯電話を保持。運行管理者への報告書類等作成及び連絡は事務所で行う。
予約受付	電話
運行管理・点呼及び車両整備管理	豊鉄タクシー㈱との運行管理業務委託契約。 事務所内のタブレットを用いて、遠隔点呼を行う。 （健康状態、アルコールチェック、運行内容、安全確認等）

