

## 資料 3

# 国土交通大臣提出資料

# 地域交通における「担い手」「移動の足」不足への対応・ 全都道府県での自動運転サービス展開に向けた取組

---

令和5年12月20日

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

- 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、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

### 改革内容

- 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、タクシー事業の一環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

### 実施時期

年度内に制度を創設し、速やかに実施

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

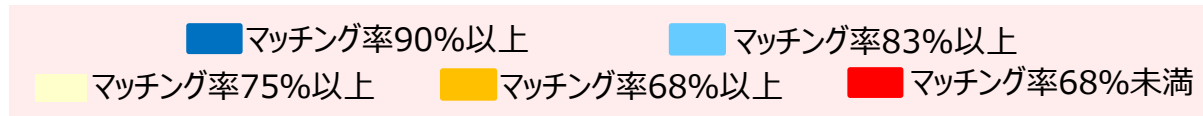
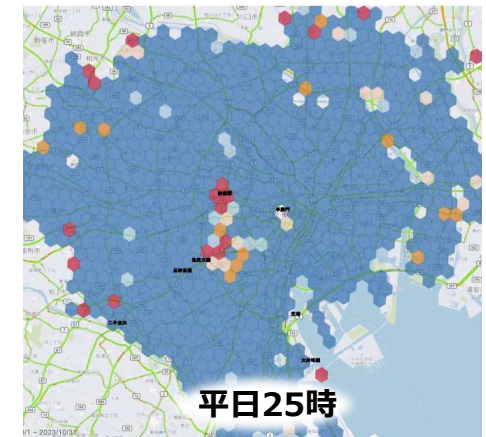
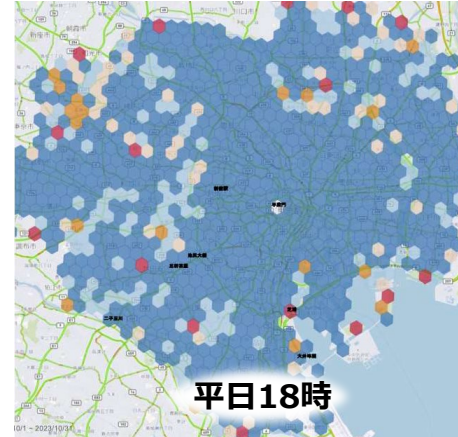
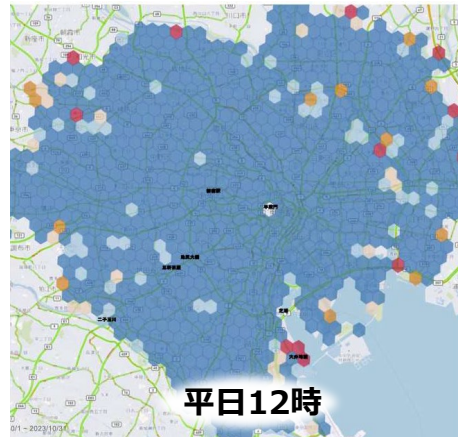
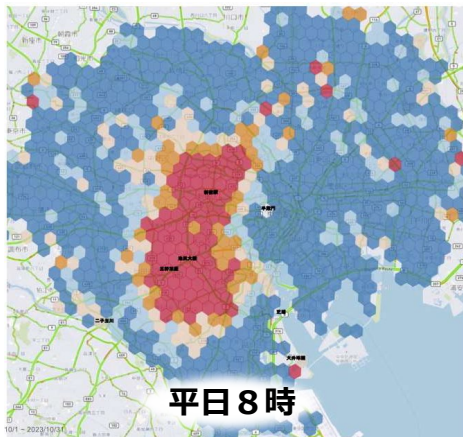


●タクシー配車アプリデータを活用し、タクシーが不足している地域、期間、時間帯を明確化。

## 【アプリ導入済みの地域】

○配車アプリ各社の協力を得ることにより、全国の70%以上の地域（人口ベース）においてデータを活用

### （例）東京エリアの抽出データ



○客観指標化されたデータに基づき、その不足分について、地域の自家用車・ドライバーを活用

## 【アプリ導入が進んでいない地域】



○まずは、無線配車の状況、関係者ヒアリング等により、不足状況を分析し、その不足分について、地域の自家用車・ドライバーを活用

○今後、アプリ導入を促進し、デジタルデータでタクシー不足の状況を見える化

● 自家用有償旅客運送制度を徹底的に見直し、実施しやすさを向上

ご意見	改革内容	実施時期
○夜間は「交通空白」なのに導入できない	➢ 「交通空白地」の目安を数値で提示するとともに、夜間など「 <b>時間帯による空白</b> 」の概念も取り込む	年内
○自家用有償の実施主体に株式会社を追加すべき	➢ 実施主体からの受託により株式会社が参画できることを明確化	年内
○観光地における輸送力が不足している	➢ 観光地において宿泊施設が共同で車両を活用することを促進	年内
○採算性の改善、運転手の確保などが課題	➢ 「対価」の目安を <b>タクシー運賃の「約8割」</b> とする ➢ 一定のダイナミックプライシングを導入する ➢ 自家用有償の運賃を弾力化することにより、タクシーとの共同運営の仕組みを構築する	年内 年度内 6月まで
○地域公共交通会議等における調整が困難	➢ 「交通空白地」の判断をはじめ、自家用有償の導入や運賃などについて、 <b>一定期間内に結論</b> が出ない場合には首長が判断できるよう見直し	6月まで
○「市内限定」など、運行区域が厳格で不便	➢ <b>運行区域を柔軟に設定</b> することを促すよう見直し	6月まで

●タクシー運転手の不足を解消するため、地理試験を廃止するとともに、法定研修の見直し

ご意見	改革内容	実施時期
<p>【地理試験】 カーナビやアプリが浸透した現代においては廃止すべき</p>	<p>➤ 地理試験を<b>廃止</b>する省令改正の<b>パブリックコメント</b>を開始</p> <div style="text-align: center;">  </div>	<p>本日</p>
<p>【法定研修】 法令上求められている研修期間（現在10日間）を見直すべき</p>	<p>➤ <b>研修期間の要件</b>を撤廃</p> <div style="text-align: center;">  </div>	<p>年度内</p>

年明けから、P1～P4の施策の実施効果を検証しつつ、タクシー事業者以外の者がライドシェア事業を行うことを位置付ける法律制度について、6月に向けて議論



- 2025 年度を目途に全国で無人自動運転移動サービスを実現するためには、地元自治体や事業者と関係行政機関が一体となり、地域の取組に寄り添いながら支援していく環境を整備することが必要。
- このため、全都道府県での自動運転の事業化支援を目的として、「レベル4モビリティ・地域コミッティ(仮称)」を地元自治体と共同で設置する。

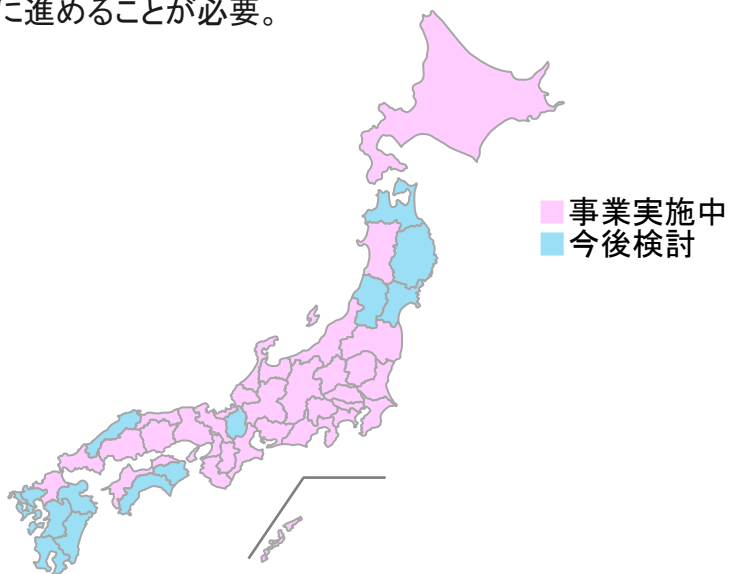
## 自動運転サービス展開に向けた課題

### 1 地域の受容性醸成

過疎地や都市部といった様々な地域性がある中、地方公共団体の協力も得て、地域における受容性を高めることが必要。

### 2 審査手続の透明性・公平性の確保

国の地方機関や地方行政機関において、事業者の技術水準を踏まえて、透明性と公平性を確保しつつ許可等の手続きを迅速に進めることが必要。



レベル4に向かって

## 「レベル4モビリティ・地域コミッティ(仮称)」の設置

- 「レベル4モビリティ・地域コミッティ(仮称)」を自治体と共同で設置し、地元自治体と事業者、関係行政機関等が綿密に連携することで、地域の受容性を醸成しつつ、審査手続の透明性・公平性の確保を図る。

### <構成員(案)>

- 地元自治体
- 事業者
  - 運行主体
  - 車両提供主体
- 関係行政機関
  - ・地方運輸局
  - ・地方整備局
  - ・地方経済産業局
  - ・都道府県警察
 等



## 第1回デジタル行財政改革会議（10月11日） 岸田総理指示（抜粋）

- 齊藤大臣においては、地域交通の担い手不足や、移動の足の不足といった、深刻な社会問題に対応するため、**タクシー・バス等のドライバーの確保や、不便の解消に向けた地域の自家用車・ドライバーの活用**などの検討を進めるとともに、西村大臣と協力して、**自動運転**やドローンの**事業化**を加速してください。

## 第2回デジタル行財政改革会議（11月22日） 岸田総理指示（抜粋）

- 齊藤大臣においては、松村大臣と協力して、規制改革推進会議での議論をしっかりと踏まえ、**あらゆる選択肢を排除せず**、都市部を含め、タクシーの規制緩和やライドシェアについての喫緊の課題への対応策の議論を加速し、**年末に報告**してください。

### 第1回デジタル行財政改革会議 資料抜粋

#### 取組方針①～主な改革への取組に着手（1）

「人口減少・高齢化・過疎化・人手不足への対応」、「経済成長・スタートアップ支援」、「行政の効率化・不便の解消」の観点から、主な改革への取組に着手。その成果を活かし更に展開。

分野	デジタルで解決すべき課題（例）	検討の方向性（例）
教育	<ul style="list-style-type: none"> <li>デジタル教育環境の自治体間格差</li> <li>教師の不足・長時間勤務</li> <li>児童生徒のニーズ・特性の多様化</li> </ul>	デジタル教材の共通利用基盤構築、GIGA端末・校務支援システムの活用促進（更新時の広域での統一・共同調達）、多様な人材活用による教師不足への対応、オンライン教育の活用、EdTechベンチャー活用 等
交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域交通の担い手不足</li> <li>移動の足が不足</li> <li>自動運転・ドローンの活用の遅れ</li> </ul>	<b>タクシー・バス等のドライバーの確保、不便の解消に向けた地域の自家用車・ドライバーの活用、自動運転・ドローン配送の事業化</b> （インフラ整備・手続簡素化等）、移動関係の需給の可視化基盤 等
介護等	<ul style="list-style-type: none"> <li>介護等の人材不足</li> <li>介護・医療等におけるデジタル技術の活用の遅れ</li> <li>制度の持続可能性</li> </ul>	デジタル技術の活用の加速化（ICT導入支援、介護報酬・人員配置、運営協働化・大規模化、伴走支援、人材育成等）、介護の効果の計測、医療アプリ・機器・システムの開発促進、オンライン診療の拡充・展開、医療・介護テックベンチャーの活用等