

# ラストワンマイル・モビリティ／自動車DX・GXに関する検討会

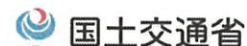
## ～ラストワンマイル・モビリティに係る制度・運用の改善策～

国土交通省 自動車局  
令和5年5月



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### 検討の理念



- 各地で高齡化やそれに伴う運転免許証返納が進展し、自家用車による移動がますます困難となる中で、地域住民の移動に対する不安が高まっている。こうした不安を払拭するため、自家用車を使用せずとも地域住民が行きたい時に行きたい場所へ自由に移動できる環境を整備する必要がある。
- この点、ラストワンマイル・モビリティを担うタクシー事業者等は、旅客運送のプロとして、毎乗務前後に健康状態の確認・アルコールチェックを含む点呼等を行い、安全な交通サービスを提供してきた。しかし、長年の需要減少・コロナ禍による需要消滅により担い手不足が深刻化し、交通不便地域を中心に必要とされる交通サービスが提供されておらず、供給力の回復・強化による地域ニーズに即した交通サービスの確保が急務。
- そのため、賃上げにつながる運賃改定や、参入が期待される若者・女性にとっても快適で魅力的な職場環境の整備等により採用力を向上させるとともに、制度の見直しや運用の弾力化により地域住民が交通サービスの選択肢を吟味・選択できる環境を整備することが重要。
- また、IT技術の活用による遠隔点呼や、AIが配車・運行経路を決定するタクシー配車アプリや乗合タクシーシステムの普及など、交通分野におけるDX・GXは、交通サービスの生産性・効率性・利便性の向上を可能としており、これらを駆使して供給力の強化を図ることが重要。
- 本年4月に改正された地域公共交通活性化再生法に基づく関係者における連携・協働を通じて、交通不便地域においても、持続的で利便性の高い交通サービスにリ・デザインしていく。



## 【施策①】営業所ごとの法人タクシー車両の最低車両台数の緩和

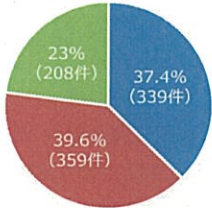
### 背景・必要性

- 営業所ごとに必要となる法人タクシー車両の台数は、原則5台となっており、新規参入が難しいほか、既存の法人タクシー事業者の事業の維持がままならなくなっている。

### 概要

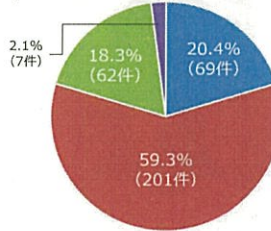
- 事業継続性等の点から問題ないと地方運輸局長等が認めた場合には、最低車両台数の緩和を認めることができるとし、柔軟に法人タクシー事業の維持や新規参入を行うことができるようにする。

Q.最低車両台数の緩和は地方・過疎地域での営業所維持に役立つと思うか。



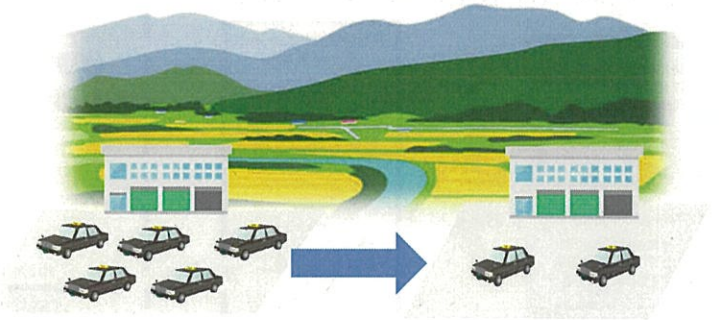
- 1. 最低車両台数を引き下げてもらえば、引き続き営業所を維持できると思うので、ぜひ、引き下げてほしい。
- 2. 引き下げても、変わらないと思う。
- 3. わからない。

Q.何台に引き下げればよいと思うか。



- 1. 1台
- 2. 2台
- 3. 3台
- 4. 4台

(全国ハイヤー・タクシー連合会調べ)



## 【施策②】営業所等の施設設置要件の緩和

### 背景・必要性

- 法人タクシー事業を展開するに当たって必要となる施設（営業所、休憩施設や車庫）には、事業の確実な実施や継続性を担保する観点から、使用権原の期間（3年）や他の用途に使用される土地との明確な区画といった様々な設置要件が存在している。
- 他方、地域実情や季節の繁閑等に応じて機動的にタクシーサービスを提供するニーズが高まっている。
- また、レンタサイクルや運転手が通勤に使う自家用車の駐車スペースなど、施設等をタクシー事業以外の用途に有効活用するニーズがある。

### 概要

- 施設設置の際の、使用権原の期間に関する要件、営業所と休憩施設・車庫の距離に関する要件や休憩施設・車庫を専用の区画にする要件を緩和することにより、交通不便地域における機動的なサービスの提供を可能とするとともに、法人タクシー事業に係る施設等の有効活用を促進する。

#### 現状

- 営業所、休憩施設、車庫ともに申請者（タクシー事業者）が土地及び建物について3年以上の使用権原を有することが必要
- 休憩施設及び車庫は、原則営業所に併設し、できない場合は2km以内に設置する。また、他の区画と明確に区分することが必要



#### 制度の改善内容

- 使用権原の期間に関する要件の緩和
- 休憩施設・車庫の営業所の距離に関する要件の緩和
- 休憩施設・車庫を専用の区画にする要件の緩和



一角を営業所、休憩施設や車庫として活用



背景・必要性

- 交通不便地域においては、自治体等が既存のタクシー事業者に乗合タクシー（※）の運行を委託することが多いが、**タクシー事業者が乗合タクシー事業（区域運行型乗合事業）を行うためには、代表者（常勤の役員）がタクシー事業の許可を取得した際と類似の法令試験を受験した上で、新たに乗合事業の許可を得る必要がある。**
  - しかし、タクシー事業者によっては、重複感のある類似の**法令試験の受験の手間を嫌がるケースもあり、乗合タクシーのスムーズな導入に支障を生じさせる一因ともなっている。**
- ※定員11人未満のタクシー車両を活用した乗合型の交通モードで、主にバスが運行できない交通不便地域において、区域運行型や路線不定期型（デマンド型）として運行される。DXの進展により、最近ではAI技術を活用したデマンド型の交通サービスの展開が進んでいる。

概要

- 上記のような実情やタクシー事業者がすでに乗合タクシー事業の実施に必要とされる道路運送法等法令の知識を十分に有していることに鑑み、タクシー事業者については、**乗合タクシー事業（区域運行型乗合事業）の許可申請に係る法令試験を免除する。**

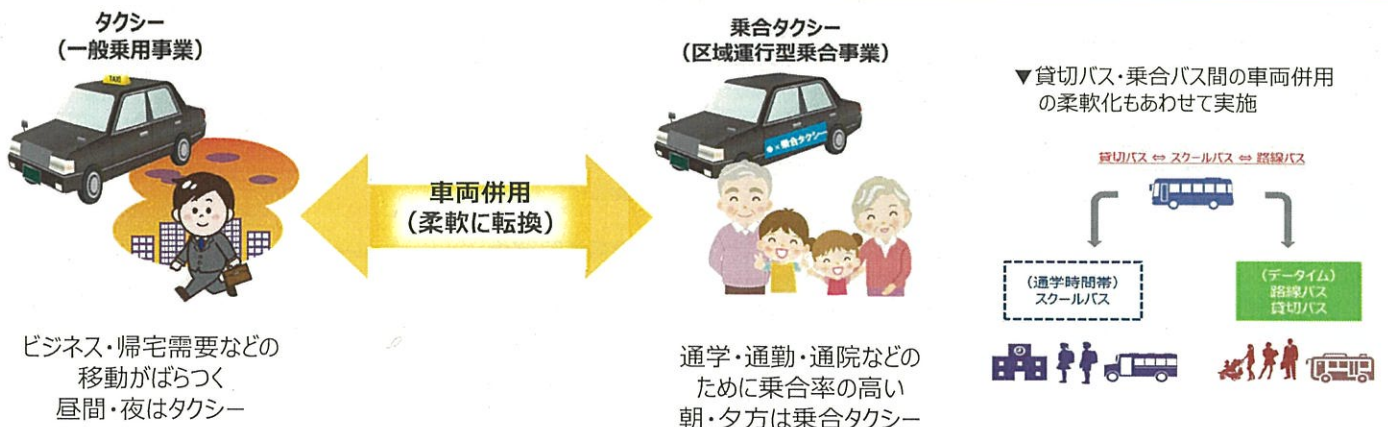


背景・必要性

- タクシー事業者が乗合タクシーをあわせて行う場合、事業区分の違いに鑑み、原則として**車両は事業ごと別々に運用されている。**
- その場合、例えば**乗合タクシーの需要が少なくタクシーの需要が多い時間帯**においては、**乗合タクシー専用の車両はタクシー用に使うことができないことから、事業者にとって運用効率が低下してしまうケースも存在する。**

概要

- 乗合タクシー事業・タクシー事業それぞれがいずれも適切に提供されることを前提に、通学・通勤・通院などのために乗合率の高い朝・夕方は乗合タクシー、ビジネス・帰宅需要などの移動がばらつく昼間・夜はタクシーとして使用するなど、**乗合タクシーとタクシーとの間でより柔軟に車両の併用を行うことができることとする。**



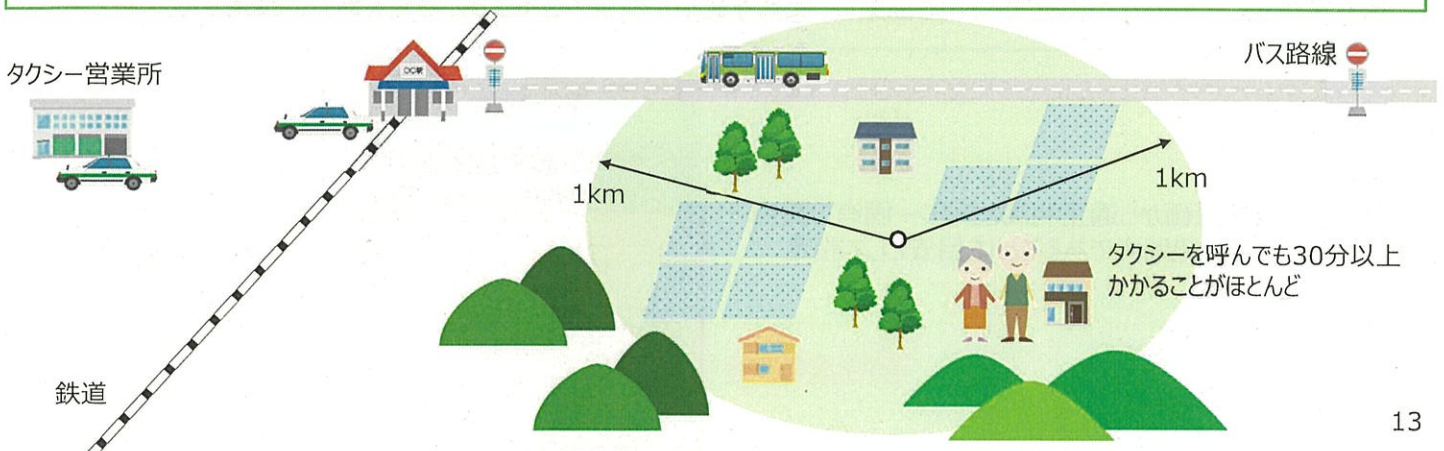


背景・必要性

- 自家用有償旅客運送は、当該地域が「交通空白地」であることについて地域公共交通会議等において協議を調えることにより導入することが可能である。他方で、「交通空白地」の概念については参考となる目安がなく協議が難航する場合がある。

概要

- 「半径1km以内にバス停・駅がない地域であって、タクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域」は少なくとも交通空白地に該当する、という参考となる目安を示す。
- 上記目安に該当しない地域でも、地域公共交通会議等における協議が調えば、交通空白地として自家用有償旅客運送を導入することは可能。
- あわせて、既存の自家用有償旅客運送の導入地域の状況（病院・商店の立地数、タクシー営業所数等）を示した「地域交通の把握に関するマニュアル」（令和2年12月公表）について、改めて自治体等に周知を図り、活用を促す。



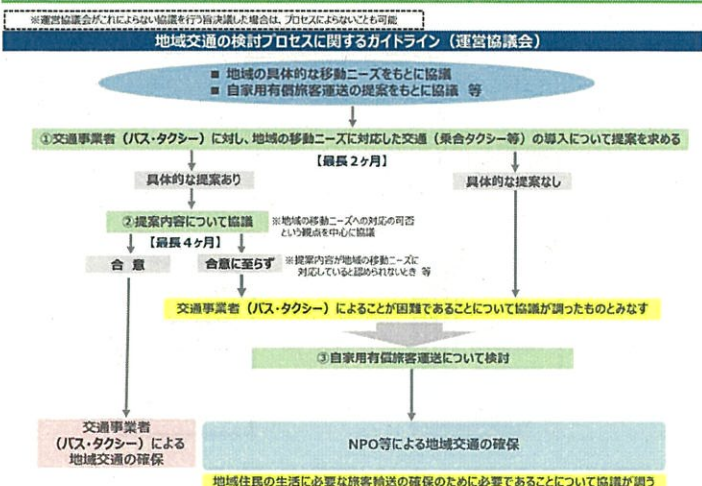
背景・必要性

- 自家用有償旅客運送の導入に係る協議については、平成30年3月に通達を改正し、円滑に協議するためのプロセス（いわゆる2か月ルール・4か月ルール<sup>※</sup>）をガイドライン化（「地域交通の検討プロセスに関するガイドライン」）したものの、ほとんど認知されていない状況。

※ 地域の移動ニーズに対応した交通（乗合タクシー等）の導入について、交通事業者から2か月以内に具体的な提案がなかった場合や、具体的な提案があつてから4か月以内に合意に至らなかった場合には協議が調ったものとみなす、というルール

概要

- 「地域交通の検討プロセスに関するガイドライン」について、改めて自治体等に周知を図り、活用を促す（地域公共交通会議等での周知・説明、自治体職員に対する講習等）。



地域公共交通会議等での周知・説明  
自治体職員に対する講習