



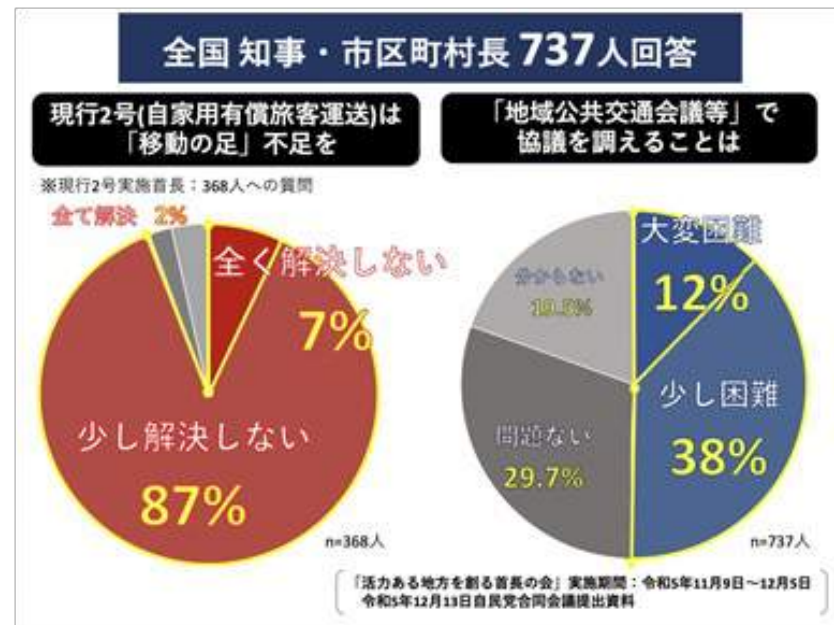
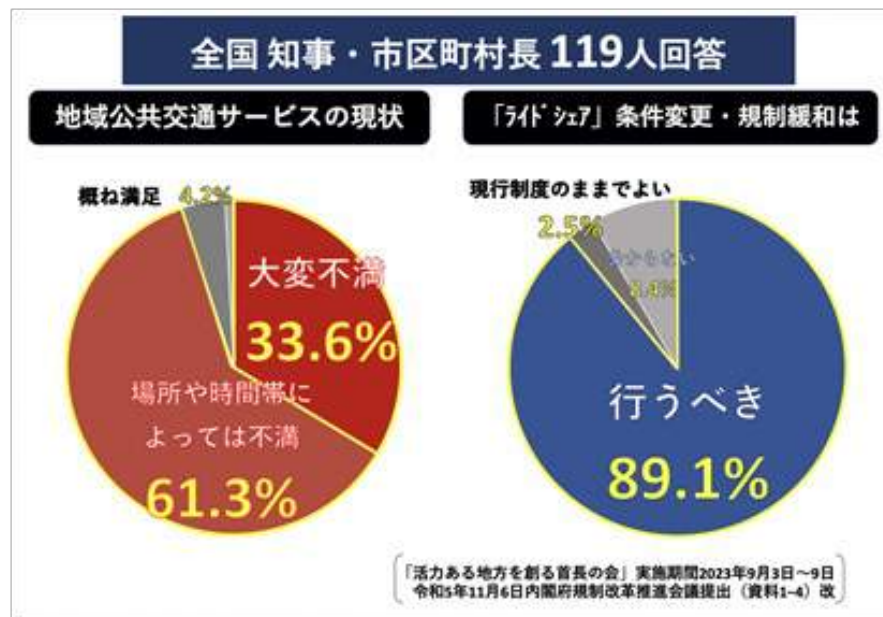
配付用

# 全自連年度初め説明会用資料

令和7年4月15日

一般社団法人全国自治体ライドシェア連絡協議会

# 地域交通に係る「緊急首長アンケート」(令和5年9月,11月)：活力ある地方を創る首長の会



【参考】活力ある地方を創る首長の会(発足：令和2年10月22日)：会員337人（内訳：知事11人・市区町村長326人）  
※関連団体：職員の会：523人、地方議員の会：298人（首長の会を含む3団体会員合計数：1,158人）令和7年4月14日現在



令和5年度総会の様子（2023年6月）



令和6年度総会の様子（2024年6月）

# 一般社団法人 全国自治体ライドシェア連絡協議会（略称「全自連」）

①住所：東京都千代田区霞ヶ関3丁目6番14号三久ビル504

②役員等：

- ・共同代表（理事長） 樋渡啓祐（元武雄市長）, 浅見泰司（東京大学教授）
- ・理事 鬼橋正敏（みどり法律事務所）, 本丸達也（リベラ株式会社）  
高桑圭一（元国土交通省運輸安全委員会事務局長）
- ・顧問弁護士 山田卓（三番町法律事務所）
- ・顧問 鈴木英敬（衆議院議員）, 鈴木康友（静岡県知事）,  
藤井直樹（元国土交通事務次官）

③事務局：

- ・事務局長 池上明子（元デジタル庁参事官補佐）
- ・参与 真下敬太（法律事務所ZeLo・外国法共同事業弁護士）

④目的：

公民連携及び自治体間連携等による地域公共交通の利便性向上及び持続可能性の確保を図り,もって公共の福祉の増進に寄与することを目的とする。

⑤業務内容：

- ・地域公共交通の活性化に関する自治体及び交通事業者に対する助言支援
- ・所管官庁及び自治体,関係機関との総合調整
- ・地域公共交通に関する調査研究
- ・地域公共交通の担い手の育成
- ・地域公共交通受託事業者に対する技術的支援及び情報共有
- ・地域公共交通に関する刊行物の出版
- ・地域公共交通に関する講習会,交流会等の実施
- ・公共ライドシェアの普及啓発及び利用促進
- ・本会の目的に適合する学会・団体等への参加協力
- ・その他当法人の目的を達成するために必要な事業

⑥設立日（法人登記）：令和6年4月1日



（参考）「全自連」事務所が入居するビル・所在地

令和7年4月10日

- 地域公共交通の活性化等を目指す「一般社団法人  
全国自治体ライドシェア連絡協議会」加盟自治体数  
：163自治体（うち公表可能110自治体は地図記載のとおり）
- 都道府県・自治体間連携等による取組も開始  
（赤色部分）
- 
- 北海道中頓別町  
北海道当麻町  
北海道東川町  
北海道ニセコ町  
北海道函館市  
秋田県大館市  
新潟県加茂市  
新潟県見附市  
長野県小諸市  
長野県諏訪市  
長野県駒ヶ根市  
富山県舟橋村  
富山県射水市  
富山県南砺市  
岐阜県飛騨市  
石川県小松市  
宮城県白石市  
宮城県多賀城市  
福島県磐梯町  
群馬県富岡市  
茨城県常総市  
茨城県つくば市  
茨城県東海村  
茨城県水戸市  
茨城県行方市  
千葉県香取市  
千葉県鋸南町  
神奈川県鎌倉市  
静岡県・  
浜松市・沼津市・熱海市・伊東市・富士市・磐田市・焼津市・  
掛川市・藤枝市・御殿場市・下田市・袋井市・裾野市・  
湖西市・御前崎市・菊川市・伊豆の国市・牧之原市・東伊豆町・  
河津町・南伊豆町・西伊豆町・長泉町・小山町・川根本町  
愛知県犬山市  
愛知県東浦町  
滋賀県日野町  
三重県・伊勢市・志摩市  
奈良県奈良市  
奈良県吉野町  
大分県・別府市  
高知県宿毛市  
高知県室戸市  
大阪府泉南市  
兵庫県南あわじ市  
香川県東かがわ市  
香川県小豆島町  
岡山県美咲町  
岡山県備前市  
岡山県赤磐市  
岡山県総社市  
岡山県高梁市  
岡山県笠岡市  
広島県安芸高田市  
福岡県築上町  
福岡県田川市  
福岡県古賀市  
福岡県久山町  
福岡県広川町  
福岡県大刀洗町  
福岡県小郡市  
福岡県粕屋町  
福岡県八女市  
佐賀県唐津市  
佐賀県佐賀市  
佐賀県武雄市  
長崎県雲仙市  
長崎県島原市  
熊本県高森町  
宮崎県延岡市  
宮崎県日向市  
沖縄県南城市  
沖縄県石垣市

# 公共ライドシェア・共助版ライドシェア「i-Chan」 （読み方：あいちゃん）

## 「i-Chan」

### ◀ 公共ライドシェア・共助版ライドシェアの愛称（認証基準あり）

- ・ 読み方：あいちゃん
- ・ iには、応募作品にも沢山使われていた「愛」、そして「私」という意味を込める。
- ・ Chan（ちゃん）は、Chance（チャンス）、Challenge（チャレンジ）を想起する意味を込めると同時に、高齢者や子どもたちが呼びやすく、日本人の文化「ちゃん、さん」が持つ親しみやすさを外国人観光客にも感じてもらう効果をもつ。



### ◀ 「i-Chan」ロゴマーク（認証マーク）

- ・ 優しく親しみやすい車のシルエットと特徴的な笑顔の口元。
- ・ 口元の2つの矢印の先には、乗客と運転手が居る。
- ・ 「公共ライドシェア」が、乗客と運転手を繋ぐという意味を含んでいる。



「i-Chan」先行自治体記者発表の様子（令和6年2月22日）  
左から:大分県別府市（6月） 富山県南砺市（4月）,右:石川県小松市（2月）

※（ ）内は開始月。いずれも令和6年

### 「i-Chan」グッズ▶

株式会社ビームスに依頼し、  
i-Chanグッズを制作。  
ドライバーのユニフォーム活用、  
利用者の共通アイテムは制作予定。



ユニフォーム：てぬぐい



今後、てぬぐい以外も展開予定

# 公共ライドシェアの表示灯

※金型は全自連で購入済み。必要な個数だけ販売可能



「公共ライドシェア・共助版ライドシェア（許可登録不要型）」の表示灯



令和6年「日本版ライドシェア」のニュースに頻出した表示灯

## 公共ライドシェアのラッピング



左：特大  
右：大・中・小

# ライドシェアに関する 制度解説

# 道路運送法の法体系について

| 区分                                                       | 種類                                                       | 種別                     | 運行の様相別             | 代表的な運行形態                                                |
|----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|------------------------|--------------------|---------------------------------------------------------|
| 旅客自動車運送事業<br>(法2条)                                       | 一般旅客自動車運送事業<br>(法3条)                                     | 一般乗合旅客自動車運送事業<br>(法4条) | 路線定期運行<br>(則3条の3)  | ・路線バス<br>・高速バス<br>・コミュニティバス                             |
|                                                          |                                                          |                        | 路線不定期運行<br>(則3条の3) | ・コミュニティバス(デマンド型)<br>・空港アクセス型バス<br>・観光需要対応型バス            |
|                                                          |                                                          |                        | 区域運行<br>(則3条の3)    |                                                         |
|                                                          |                                                          | 一般貸切旅客自動車運送事業<br>(法4条) |                    | ・貸切バス                                                   |
|                                                          |                                                          | 一般乗用旅客自動車運送事業<br>(法4条) |                    | ・タクシー<br>・介護タクシー                                        |
|                                                          | 特定旅客自動車運送事業<br>(法43条)                                    |                        | ・従業員等の送迎バス         |                                                         |
| 国土交通大臣の許可を受けた場合等における、貸切バス事業者、タクシー事業者による乗合旅客の運送<br>(法21条) |                                                          |                        |                    | ・自治体の要請による実証運行<br>・イベント送迎シャトルバス<br>・鉄道代行バス<br>・コミュニティバス |
| 自家用自動車による<br>有償の旅客運送<br>(法78条)                           | 自家用有償旅客運送<br>(法79条)<br>(法78条第2号)                         | 交通空白地有償運送<br>(則51条)    |                    | ・介護タクシー                                                 |
|                                                          |                                                          | 福祉有償運送<br>(則51条)       |                    |                                                         |
|                                                          | 国土交通大臣の許可を受けて行う運送<br>(公共の福祉を確保するためやむを得ない場合)<br>(法78条第3号) |                        |                    | ・通学通園バス<br>・区域運行ふら下がりnew!<br>・自家用車活用事業new!              |
|                                                          | 災害のため緊急を要するときに行う運送<br>(法78条第1号)                          |                        |                    |                                                         |

法＝道路運送法 則＝道路運送法施行規則

# 自家用自動車（白ナンバー）の旅客運送：3パターン

## (1) **有償**の場合

| 道路運送法第78条 |                                                                                                                                          | 登録・許可の<br>要不要     | 一種<br>免許                 | 二種<br>免許 | 備考                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|--------------------------|----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 第1号       | 災害のため緊急を要するとき                                                                                                                            |                   |                          |          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 第2号       | <div>公共ライドシェア</div> <div>自家用有償旅客運送</div>                | 運輸支局等の<br>「登録」が必要 | ○<br>要：<br>大臣認定講習<br>の受講 | ○        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・実施主体：市町村・NPO等（施行規則第49条）</li> <li>・対象：住民及び観光旅客等（同第49条第1号）</li> <li>・種別：交通空白地有償運送・福祉有償運送（同第51条）</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 第3号       | <div>日本版ライドシェア</div> <div>公共の福祉を確保するためやむを得ない場合</div>  | 運輸支局の<br>「許可」が必要  | ○<br>要：<br>大臣認定講習<br>の受講 | ○        | （具体例） <ul style="list-style-type: none"> <li>・訪問介護員による要介護者等の輸送<br/><a href="https://www.tb.mlit.go.jp/kinki/osaka/yusou/20230822-01-01.pdf">https://www.tb.mlit.go.jp/kinki/osaka/yusou/20230822-01-01.pdf</a></li> <li>・幼稚園バス<br/><a href="https://www.mlit.go.jp/notice/noticedata/sgml/113/82000192/82000192.html">https://www.mlit.go.jp/notice/noticedata/sgml/113/82000192/82000192.html</a></li> <li>・レッカー車<br/><a href="https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000018.html">https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000018.html</a><br/><a href="https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/s_gunma/date/shasai_toriatsukai.pdf">https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/s_gunma/date/shasai_toriatsukai.pdf</a></li> </ul> |

## (2) **無償**の場合



|      |           |                 |   |   |                                                                                                                         |
|------|-----------|-----------------|---|---|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 「互助」 | 共助版ライドシェア | 許可・登録 <u>不要</u> | ○ | ○ | <a href="https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001338101.pdf">https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001338101.pdf</a> |
|------|-----------|-----------------|---|---|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

# 日本版ライドシェア

(道路運送法78条3号：自家用車活用事業)

[https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_fr3\\_000051.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr3_000051.html)

## 日本版ライドシェアの概要

- 地域交通の「担い手」「移動の足」不足解消のため、令和6年3月、**タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般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**日本版ライドシェア（自家用車活用事業）を創設**。（実施根拠：道路運送法78条3号）
- **タクシーが不足する地域・時期・時間帯**において、地域の自家用車・一般ドライバーにより**不足分を供給**。

### 提供体制

- **実施主体**（運行管理、車両整備管理、運送責任）  
タクシー事業者
- **管理体制**  
タクシーと同等の運行管理・車両整備管理
- **使用車両**  
自家用車（乗車定員10名以下）
- **ドライバー**  
第1種運転免許の保有  
（タクシー事業者が雇用し、タクシー運転者と同等の研修を受講）

### 運送の形態・態様

- ✓ アプリや電話により事前に発着地が確定
- ✓ 運賃・料金はタクシーの事前確定運賃に準ずる



日本版ライドシェア使用車両の例



日本版ライドシェア出発式（東京）の様子



| 実施地域                  | 時期・時間帯                                                             | 車両数                                       |
|-----------------------|--------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| ① 配車アプリが十分に普及している地域※  | 配車アプリデータによりタクシーが不足する時期・時間帯を把握                                      | 配車アプリデータにより不足車両数を算出                       |
| ② 配車アプリが十分に普及していない地域  | 金曜日・土曜日の16時～翌5時台<br>自治体が曜日・時間帯における不足車両数を運輸支局へ申し出た場合、その内容を不足車両数とみなす | 地域のタクシー車両数の5%を不足車両数とみなす                   |
| ③ 雨天、酷暑時（①の地域のみ）      | (1)5mm以上の降水が予測される時間帯<br>(2)35℃以上が予測される時間帯                          | 稼働時間帯は最大車両数の2倍まで<br>稼働時間帯以外は最大車両数の同数まで    |
| ④ イベント開催時、観光ハイシーズン時など | (1)自治体、主催者等から要請のあった時期・時間帯<br>(2)タクシー協会が申し出した時間                     | (1)自治体、主催者等から要請のあった台数<br>(2)タクシー協会が算出した台数 |

※ 東京、横浜、名古屋、京都、札幌、仙台、さいたま、千葉、大阪、神戸、広島、福岡（全12地域）

## 日本版ライドシェアのバージョンアップ①

### 雨天時への対応

大都市部12地域において、1時間5mm以上の降水量が予報される時間帯及びその前後1時間、供給車両数を拡充 ※ 時間帯が3時間以下となる場合には、前後を含めて、計4時間までの稼働が可能



- 稼働していない時間帯は最大車両数までを使用可能。
- 稼働している時間帯は最大車両数の2倍までを使用可能。

### 酷暑時への対応

大都市部12地域において、35℃以上の気温が予報される時間帯及びその前後1時間、供給車両数を拡充

※ 時間帯が3時間以下となる場合には、前後を含めて、計4時間までの稼働が可能



- 稼働していない時間帯は最大車両数までを使用可能。
- 稼働している時間帯は最大車両数の2倍までを使用可能。

### 一時的な移動需要の増加への対応

イベント開催時等の一時的な移動需要の増加に対応し、  
・タクシー事業者がイベント主催者等から要請を受けた場合  
・タクシー事業者団体が関係自治体と調整・相談した場合  
において供給を拡充



- 時間帯及び車両数は、他の交通機関との役割分担を踏まえ、合理的に算出・調整
- 交通規制が実施される場合、イベント主催者等が管轄の警察署において日本版ライドシェアを活用する旨情報共有

### 大都市部以外の地域での対応

大都市部以外の地域において、タクシー事業者の申し出により、日本版ライドシェアの曜日・時間帯・台数制限を緩和

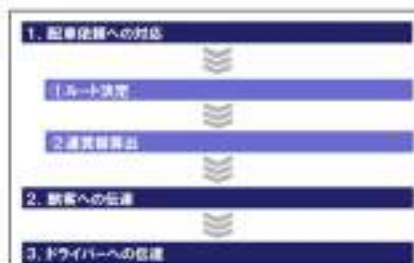
注 タクシー事業者は実施状況のモニタリングに必要なデータを提出し、供給過剰が発生するおそれがあると地方運輸局等が認める場合は使用可能車両数を減車する。



## 日本版ライドシェアのバージョンアップ②

### 配車アプリが普及していない地域での導入

配車アプリが普及していない地域においても、電話予約や現金支払いにより日本版ライドシェアを利用可能



### 貨客混載・協議運賃・時間制運賃の導入

タクシーと同様、日本版ライドシェアによる貨客混載の実施、協議運賃及び時間制運賃の設定が可能



- 地域の関係者と協議が調った場合に、タクシー事業者が貨物自動車運送事業の許可を得て、日本版ライドシェアにおいても貨物運送が可能。
- 地域の関係者間による協議を経ることで、日本版ライドシェアにおいても独自の運賃を設定することが可能。

### 災害時・復旧復興時における活用

地震や台風などの災害発生時や復旧過程において、タクシーを補完し、被災地における輸送サービスを確保するための運送が可能

安全が確保できることを前提に、自治体等からの要請を踏まえ、車両数及び実施期間を調整。



### 鉄道等の遅延時における活用

荒天や事故などで鉄道等の公共交通機関に遅延が生じ、運行再開まで概ね3時間以上が見込まれる場合、日本版ライドシェアによる運送が可能



- 運輸局等が交通事業者及びバス・タクシー事業者団体と連携して輸送ニーズを把握し、供給車両数等を適時適切に判断。

# 公共ライドシェア

（道路運送法78条2号：自家用有償旅客運送制度）

[https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk3\\_000012.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000012.html)

## 公共ライドシェアの運用改善①

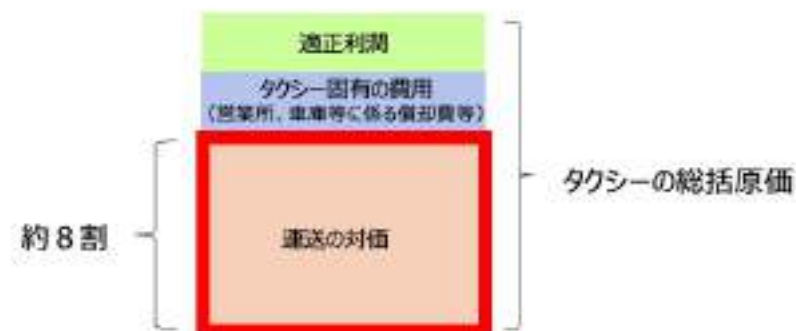
### 「時間帯による空白」の概念の取込み

- 「交通空白地」の目安を数値で示すとともに、夜間など「時間帯による空白」の概念を通達上明記



### 「対価」の目安の見直し

- 対価の目安を地域のタクシー運賃の「約 8 割」とすることを通達上明記



### 株式会社が参画できることの明確化

- 交通空白地有償運送の実施地域において、自治体等実施主体からの受託により、株式会社の参画が可能であることを通達上明記



### 観光地における宿泊施設の車両の共同使用の促進

- 宿泊施設が所有している車両について、使用されていない時間帯に自治体等自家用有償旅客運送の実施主体に提供し、ホテル間の運送や地域住民等の運送に活用することが可能であることを通達上明記



## 公共ライドシェアの運用改善②

### 地域公共交通会議の運営手法の見直し

- 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する。



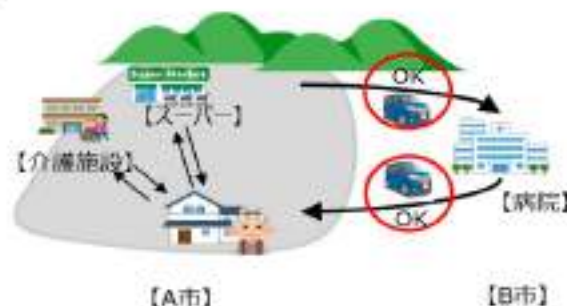
### タクシーとの共同運営の仕組みの構築

- 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）が可能であることを通達上明記する。



### 運送区域の設定の柔軟化

- 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する。



### ダイナミックプライシングの導入

- 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する。

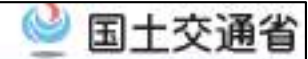
- ① 通常収受することとなっている対価に対して、5割増を上限、5割引を下限として、柔軟に対価の額を設定することが可能。
- ② 手法としては、  
 ・対価の額をリアルタイムに変動させる  
 ・対価の額が変動する時間帯や要件をあらかじめ決定するのいずれも可能。
- ③ 一定期間に収受した対価の総額は、「実費」の総額の範囲内であればならないことから、これを3ヶ月ごとに確認。

# 共助版ライドシェア

（道路運送法における許可又は登録を要しない運送）

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001338101.pdf>

## 「道路運送法の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



- 許可・登録を要しない運送の解釈については、類似の通達が発出されてきた結果、利用者や実施者はもとより運輸局・運輸支局にも若干わかりにくくなっているところ。
- 地域における移動資源の確保が困難になっている中、バス・タクシー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・登録を要しない運送についての考え方を整理した。
- また、複数の通達が存在することは混乱を招くことから、許可・登録を要しない運送に係る現在の通達をすべて廃止し、1つの通達にまとめる。

### 目次

- ①無償運送について  
→ 新たに実費の対象として**保険料・車両借料**を追加しました。
- ②宿泊施設&介護施設の付随送迎  
→ **商店等への立ち寄り・観光スポットへの送迎も可能**であることを明記しました。
- ③ツアー&ガイドに係る付随送迎  
→ **ツアーやガイドに付随して運送が可能**であることを明記しました。
- ④運送サービスの有無で料金に差を設ける場合  
→ **実費の収受が可能**であることを明記しました。
- 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**であることを明記しました。

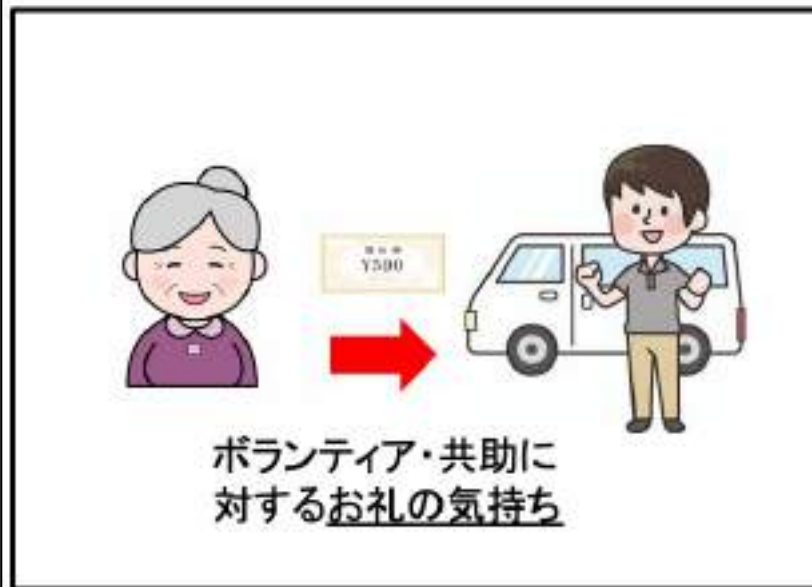
## ①無償運送について

○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、無償運送なので運送を行える範囲に制限はありません。

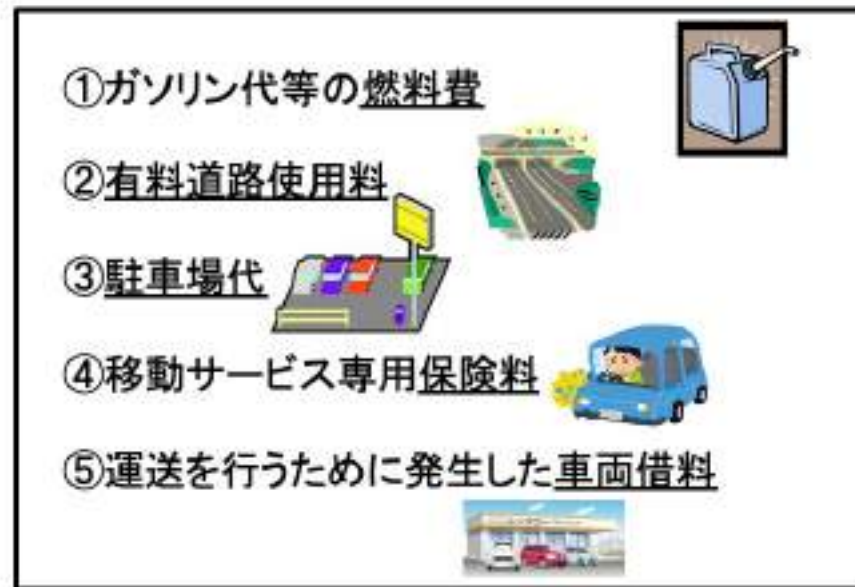
○以下の行為は無償運送に伴って行えます。有償運送とはならないので許可等は必要ありません。

- ①謝礼の支払い
- ②実費の請求及び支払い

### 謝礼の支払い

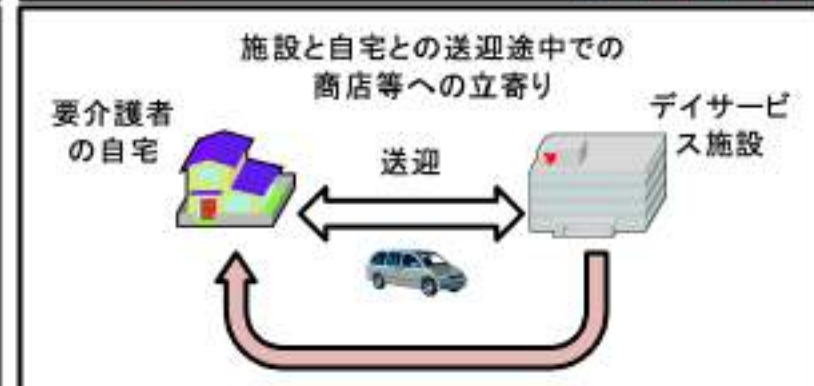
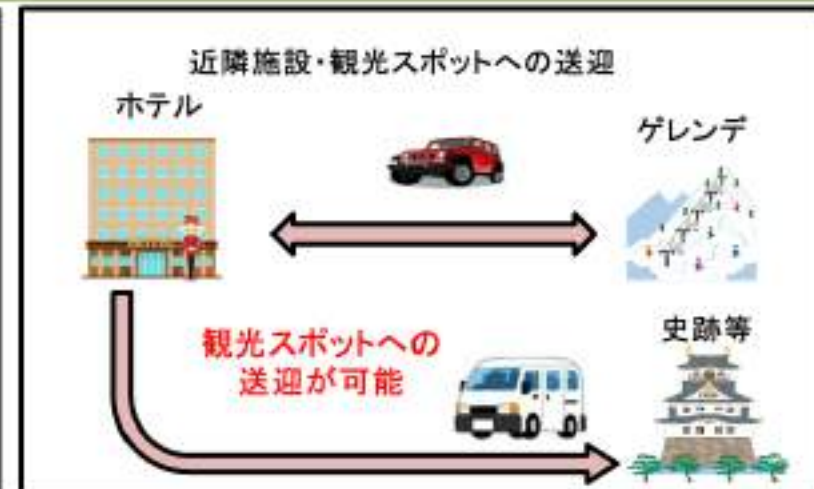
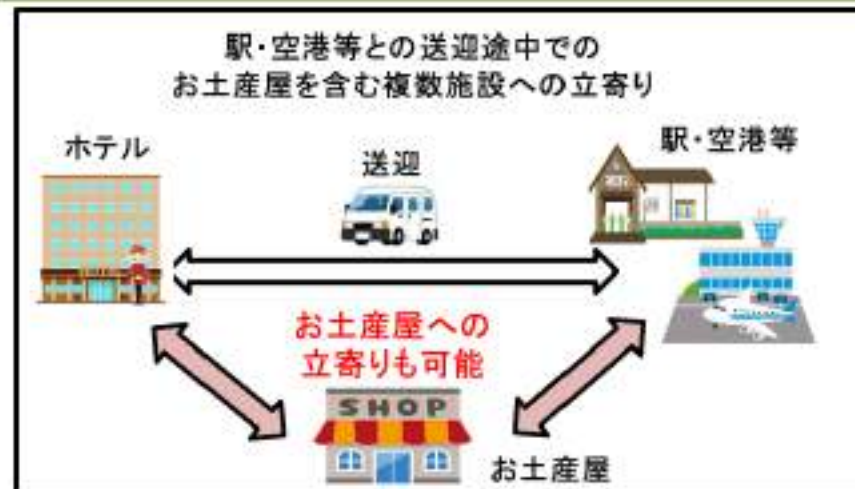


### 実費の請求・支払い (実費とは以下の項目を指します)



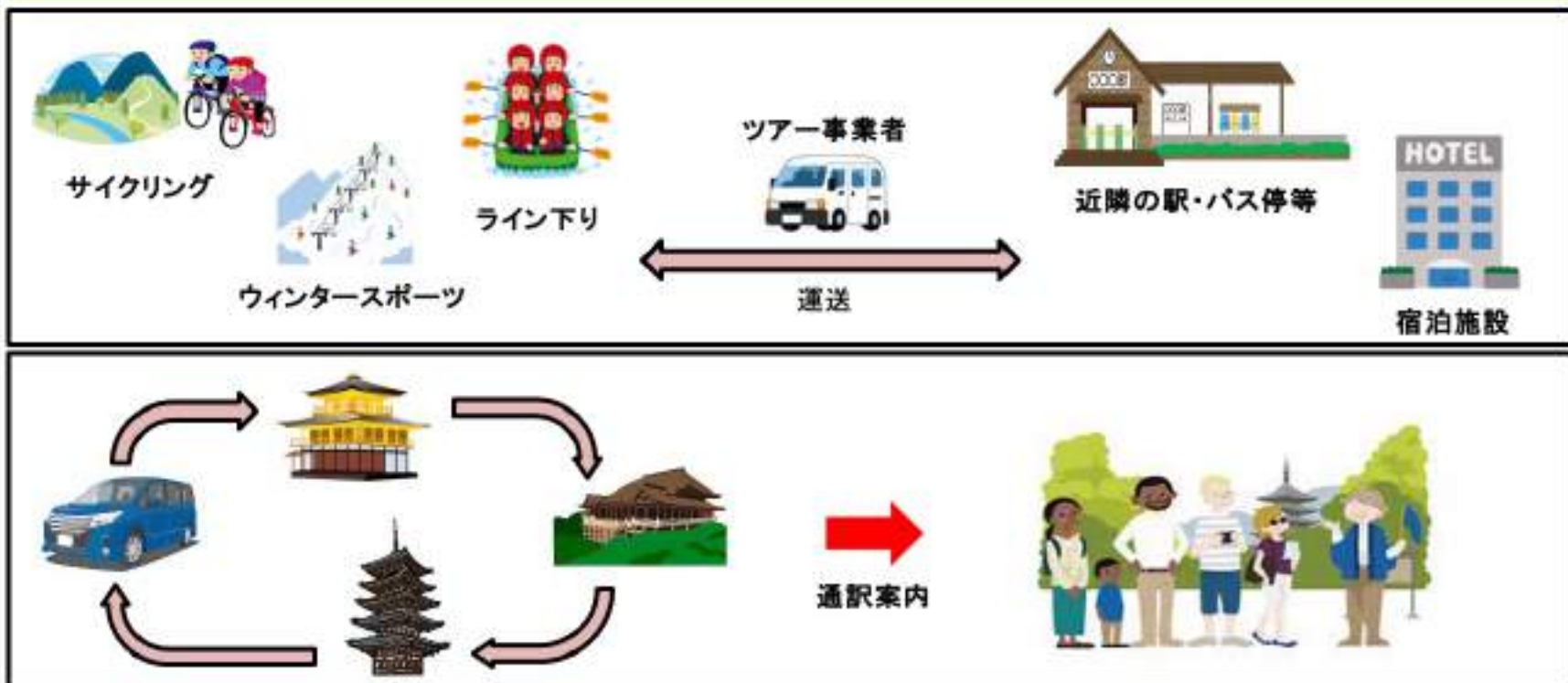
## ②宿泊施設 & 介護施設の利用に付随する送迎

- 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**に許可等は必要ありません。
- 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です。



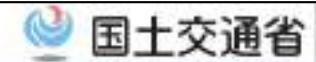
## ③ ツアー & ガイドに付随する送迎

- 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・宿泊施設等からツアー実施場所まで運送する場合に、**運送に対する反対給付がなければ**、許可等は必要ありません。
- 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ければ**、許可等は必要ありません。



※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。**

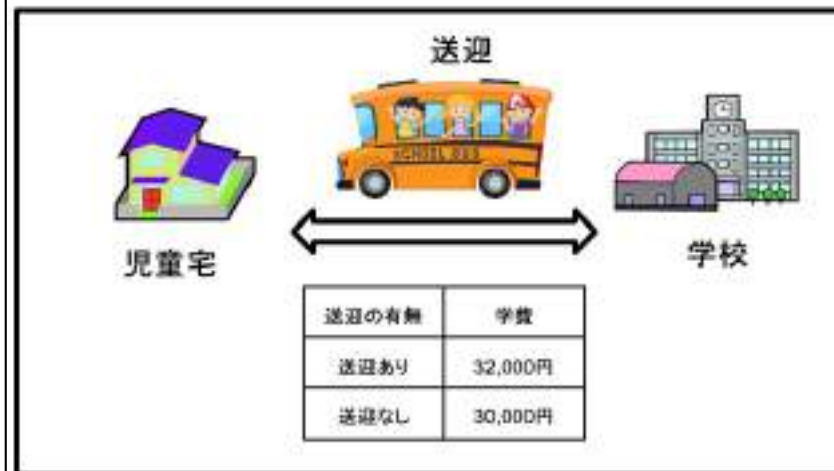
## ④ 運送サービスの有無で施設の利用料金等に差を設ける場合の扱い



- 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**、許可等は必要ありません。

### この場合の実費について

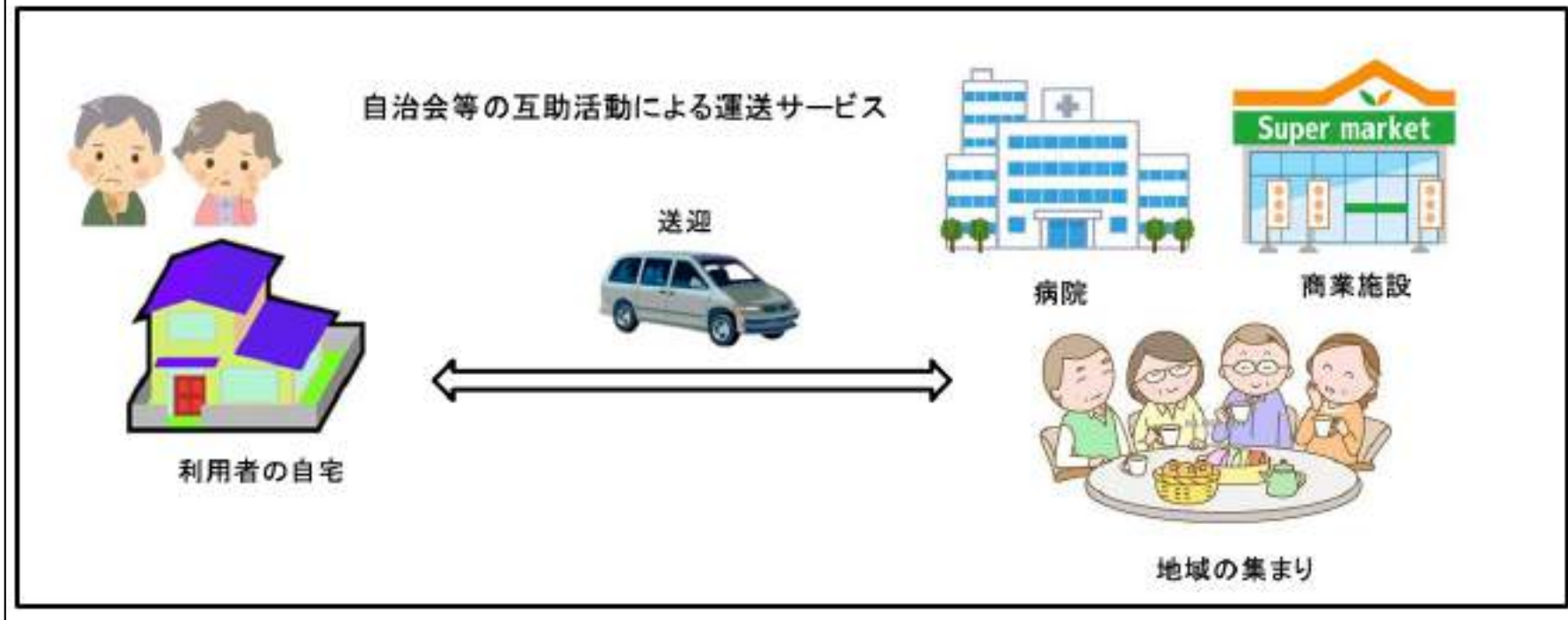
1ページ記載のガソリン代等の実費が対象となるのはもちろん、当該車両が、主として送迎を要する利用者のためだけに購入・維持されていることに鑑み、実費の範囲に「車両償却費、車検料、保険料等」の車両の維持費を含めることも差し支えありません。



※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。**

## 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として、**会員が負担する会費で行う運送サービスについては**、許可等は必要ありません。
- この場合、以下の行為が可能です。
  - ①会費で車両を調達すること
  - ②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
  - ③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。）



# 具体的な事例紹介

公共ライドシェア

# 石川県小松市「復興ライドシェア」（令和6年2月29日～）

- 目的：地域住民や新しく開通する北陸新幹線で小松市を訪れた方々の移動の利便性向上に加え、令和6年能登半島地震で被災された二次避難者の方々の移動を確保するために、タクシーが不足している夜間の時間帯に「小松市ライドシェア：復興ライドシェア」を実施するものとする。
- 実施主体：小松市（事業者協力型）
- 開始日：令和6年2月29日
- 運行区域：小松市・能美市・加賀市（発地・着地のいずれかが小松市内）
- 運行日時：木曜・金曜・土曜の**17～24時**  
※地元タクシー協会から聞き取りを行い、タクシーが不足している夜間を交通空白と定義  
※ドライバーを一定数確保でき次第、毎日運行へ移行予定
- 運賃：タクシー運賃の8割
- 運転手：19人（常時稼働ドライバー11人）  
※一般公募及び市職員の副業
- 運転手報酬及び手当：運賃の7割。手当は次のとおり  
-燃料費 15円/km  
-夜間手当 500円/回（22時以降）  
-通信費 2,000円/月（年間通じて月平均8日以上乗務された方）
- 決済方法：PayPay、クレジットカード
- 安心安全の確保（事例紹介）：  
-ドライブレコーダーの搭載（前・後・車内の計3台）  
※最大20台分を無償設置  
-法定点検に要した費用を全額補助  
※補助条件：月に4回以上、1年間継続



小松市「復興ライドシェア」出発式（令和6年2月29日）

iPhone・Android  
ダウンロードはこちら

クレジットカードによる  
お支払いが可能

**小松市ライドシェア**  
タクシー不足の夜も、ライドシェアで安心帰宅

**運賃**  
初乗り1kmまで 400円  
以降300mごとに 100円

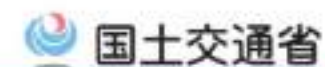
**運行時間**  
毎週木・金・土曜日  
17:00～24:00

**支払い方法**  
PayPay  
クレジットカード

**サービスエリア**  
小松市・能美市・加賀市  
※乗客の安全と安心のために運行しています

小松市ライドシェアのフライヤー（令和7年1月29日）

## 「交通空白」解消にかかるお困りごとの解決事例



### 通学・習い事・クラブ活動時の移動手段

#### 大分県別府市（公共RS）

- 住民アンケートから、朝の時間帯で移動手段不足との住民から要望があったことから導入。
- 小中学生の移動手段の確保として、運賃割引（小学生半額）、通学定期券を設け交通の足を確保。
- 特に、一体的な交通施策を推進するため、福祉車両を使用して誰でも自由に移動できる環境を整備。

|      |                                                    |
|------|----------------------------------------------------|
| 運送主体 | 別府市                                                |
| 時間帯  | 南部循環線 8時～13時 関の江循環線 7時～18時                         |
| 運賃   | 南部循環線200円、関の江循環線300円                               |
| その他  | ・みなとタクシーが運行管理・車両整備を担当<br>・同時に日本版ライドシェアも導入し、交通の足を確保 |



#### 愛知県犬山市（公共RS）

- 交通事業者の減便から、団地やニュータウンなどの住民から「通勤・通学に困る」との声から導入。
- 災害時でも使用可能なマルチパーパスモビリティ車両を岐阜県の民間会社が無償提供。

|      |                          |
|------|--------------------------|
| 運送主体 | 犬山市                      |
| 時間帯  | 平日 6:00～7:30、18:00～19:30 |
| 運賃   | 1乗車300円                  |
| その他  | ・名鉄西部交通が運行管理・整備管理を担当     |



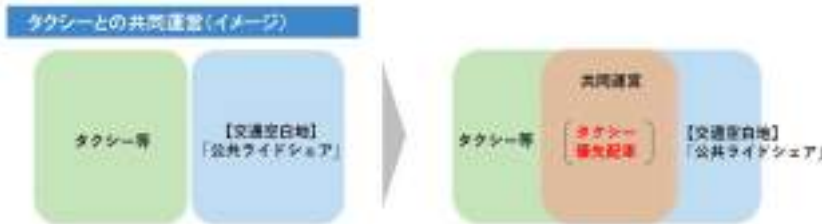
# 公共ライドシェア「タクシーとの共同運営の仕組み」



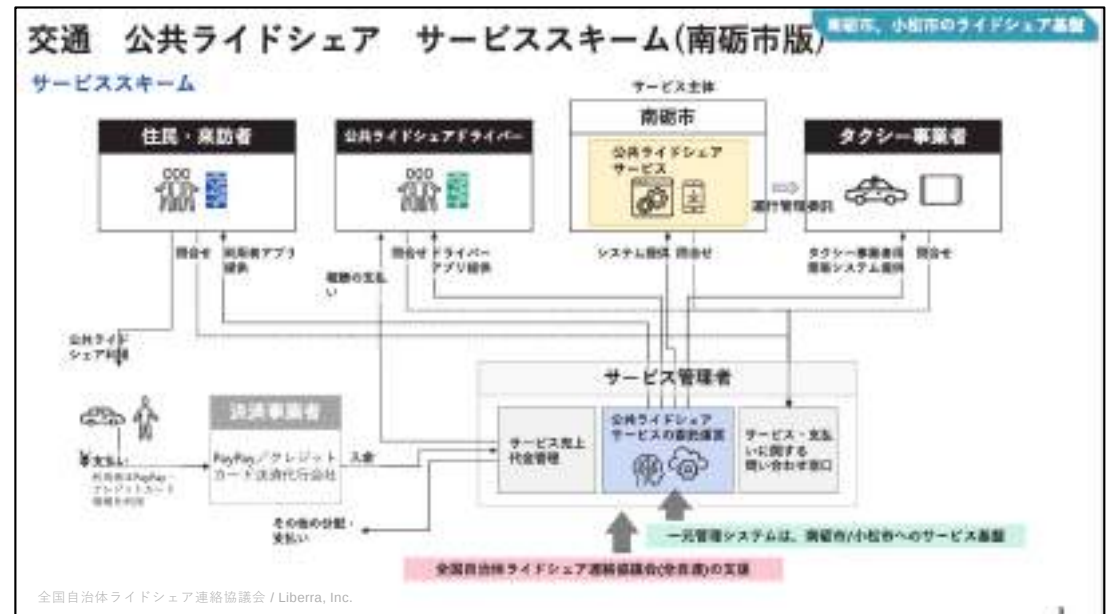
## 富山県南砺市版公共ライドシェア「なんモビ」

「タクシー優先配車」による地域の交通事業者等との「共存・共栄」及び交通空白の解消を目指す。

- 実施主体：南砺市 ※事業者協力型
- 総合調整：(一社)全国自治体ライドシェア連絡協議会
- タクシー優先配車のイメージ：



- 開始日：令和7年3月6日（実証運行開始）、3月24日（本格運行開始）
- 運行日時：木・金・土曜日の夜間（17時～24時）
- 利用者の支払い額：タクシー同額（初乗 600 円（1.03km まで）223m ごとに 100 円加算）  
※タクシー同額の内訳：運送の対価（タクシー運賃の8割）及び協力金（タクシー運賃の2割）
- 運転手：3人（令和7年3月31日現在）
- 運転手への報酬：タクシー運賃の56%
- 運転手への手当：
  - 通信費等補助手当：1か月あたり5,000円（30時間以上運行可能時間帯を事前登録した方が対象）
  - 夜間運行手当：1運行あたり500円（22時以降に運行が完了した場合）
  - 燃料手当：運行距離1kmあたり15円
- 決済方法：クレジットカードのみ（PayPayは4月～5月頃から利用開始予定）
- 安心安全の確保（事例紹介）：
  - ドライブレコーダー貸与（前後・車内録画仕様）
  - 冬季運転（12月～3月の間）は、スタッドレスタイヤ又はチェーンを着用

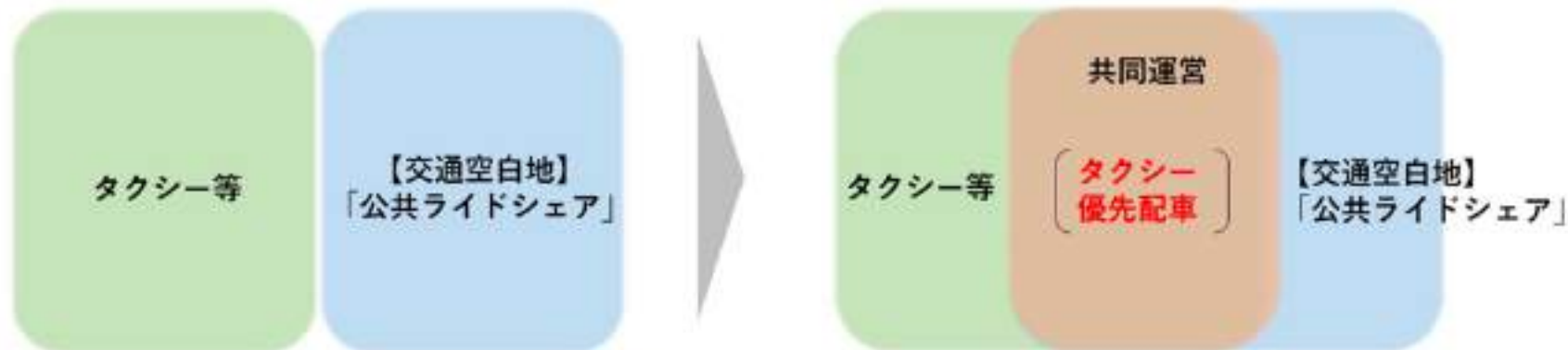


上:「一元管理システム」活用スキーム（国土交通省「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム第2回（令和7年3月19日）全自連発表資料3頁）,下:出発式の様子（令和7年3月24日）

# 公共ライドシェア「タクシーとの共同運営の仕組み」を実現する一元管理システム

## タクシーとの共同運営の円滑な実装

### タクシーとの共同運営(イメージ)

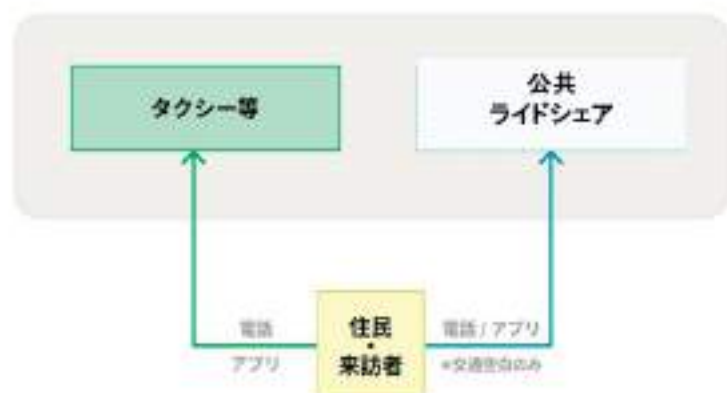


- ・R6年度地方創生交付金事業（デジ田TYPE S）
- ・富山県南砺市、石川県小松市
- ・R7年3月24日本格実施（出発式：鶴田物流・自動車局長、川鍋全タク連会長、田中首長の会会長、樋渡全自連共同代表等）

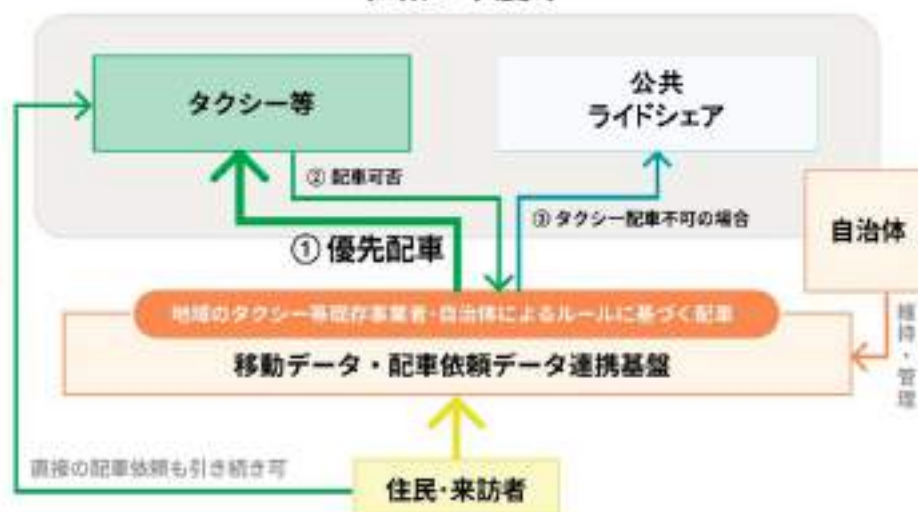
### タクシーとの共同運営の円滑な実装

タクシーと公共ライドシェアとを一体的・効率的に配車することを可能とするシステムを、（一社）全国自治体ライドシェア連絡協議会（全自連）において開発中

#### 現在



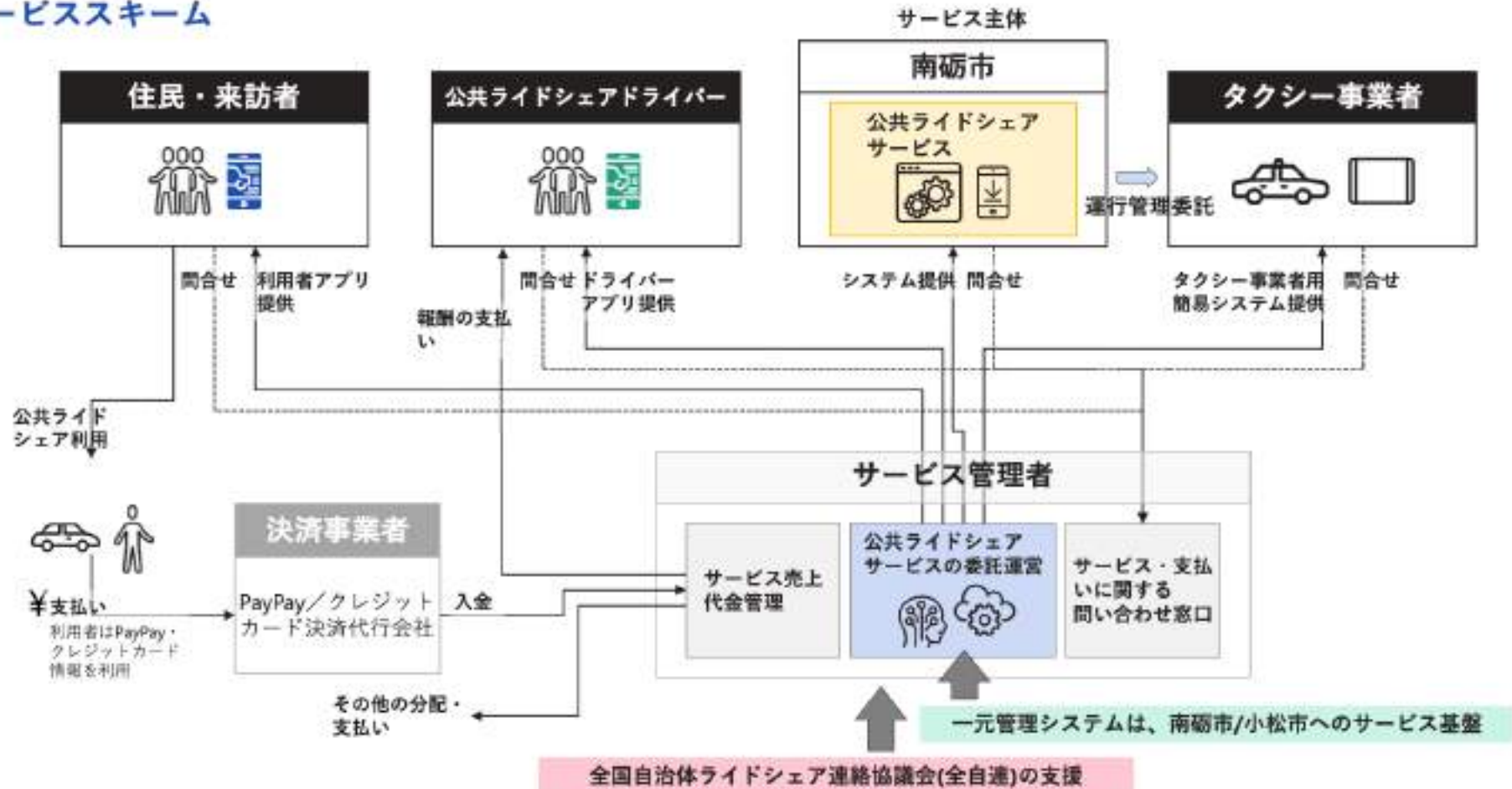
#### 令和6年度中



# 交通 公共ライドシェア サービススキーム(南砺市版)

南砺市、小松市のライドシェア基盤

## サービススキーム

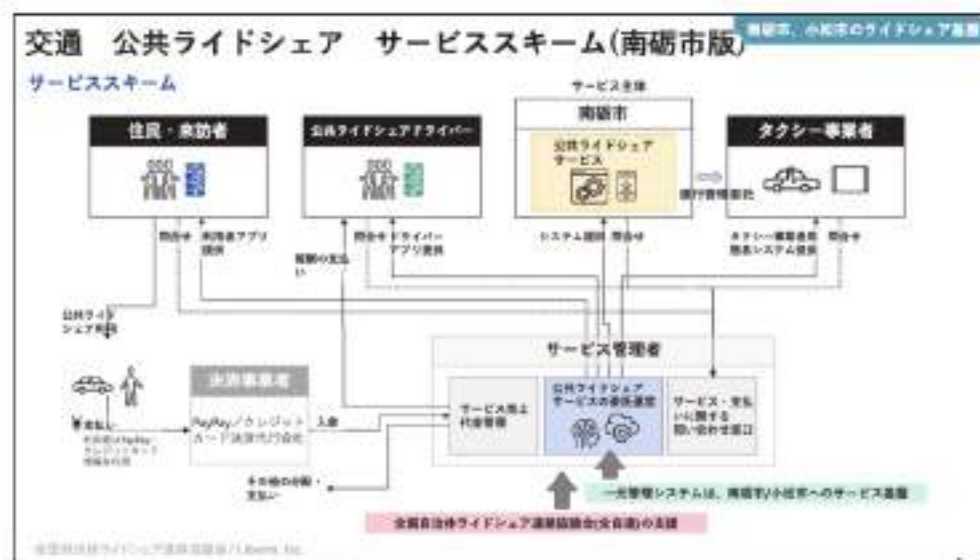


|                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Title</b>                                                                                                                              | 05 喫緊の特定課題への対応<br><b>タクシーと公共ライドシェアの共同運営</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |  |
| <b>Area</b> R7年度 実証地域<br><br>富山県南砺市<br>石川県小松市                                                                                             | <b>Project Members</b> 事業主体、パートナー企業・団体、関係省庁など <div data-bbox="694 287 2016 686">  <p>The diagram illustrates the project's organizational structure and data flow. At the top, two entities are identified as 'Transportation Entities' (運送主体): '富山県南砺市 (公共RS)' (Nagaoka City, Toyama Prefecture - Public RS) and 'タクシー事業者' (Taxi Operators). A handshake icon between them signifies their partnership. Below them, '配車サービス管理者' (Dispatch Service Manager) acts as the central hub. '利用者' (Users) at the bottom interact with the system, with a goal of '配車依頼の負担軽減' (Reduction of dispatch request burden). Data flows include '配車依頼' (Dispatch requests) from users to the manager, and '配車依頼 (タクシー優先配車)' (Dispatch requests with taxi priority) from the manager to taxi operators. The manager also handles '移動データ/配車依頼データ連携基盤' (Mobile data/dispatch request data linkage base). The '公共RS' provides '公共RSの運行管理も実施' (Also implements public RS operation management). An external entity, '(一社)全国自治体ライドシェア連絡協議会' (National Association of Local Governments for Ride-Sharing), provides '総合調整' (Overall coordination) to the taxi operators.</p> </div> |                                                                                    |
| <b>Background</b> プロジェクト実施の背景 <p>地域にタクシー事業者が存在するものの、ドライバー不足等を背景に夜間等の営業を終了。また、病院の開診時間やスーパーの开店時間など一時的に需要が高まる時間帯において、タクシー車両の配車が困難となっている。</p> | <b>Outline</b> プロジェクト概要 <p>タクシーが提供されている地域及び時間帯においても、タクシー車両の配車が困難な場合に、公共ライドシェア車両を配車する仕組みにより、移動サービスの提供機会を増加させ、住民等が希望するタイミングで移動できる環境を構築する。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                    |
| <b>Effect</b> 想定される効果 <p>利用者の利便性の向上、タクシーの補完による地域交通の持続可能性の確保。</p>                                                                          | <b>Plan</b> 今後の展開（他地域への事業展開構想・見通し） <p>タクシーと公共RSの共同運営の仕組みを全国に横展開することにより、地域の移動環境の改善を推進。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                    |

タクシーと公共ライドシェアの連携を通じて、移動サービスの供給を増加させ、利用者の利便性向上に努め、タクシーの補完による地域交通の持続可能性の確保を図る。

### プロジェクトイメージ

- 地方部においては、運転手不足等から、需要がある地域や時間帯においてもタクシーの供給を増やすことが難しく、地域住民等の「移動の足」や「観光の足」の確保が難しくなるケースがある。
- このため、タクシーの配車が困難で利用者のリクエストに応えられない場合に、公共ライドシェアの配車を可能とすることで、移動サービスの供給増加となり、「移動の足」や「観光の足」の確保につながる。



上:「一元管理システム」活用スキーム(国土交通省「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム第2回(令和7年3月19日)企画運営委員3頁)。  
下:出発式の様子(令和7年3月24日)

# 共助版ライドシェア

(道路運送法における許可又は登録を要しない運送)

# 全自連直営「i-Chanキッズサポート」提供サービス（佐賀県武雄市）

## 「i-Chan キッズサポート」提供サービス

- 学習支援
- 見守り支援
- 平日夕方の移動支援
- 食事支援

※会費 1 か月500円（運営協力金として）

### 共助版ライドシェア（許可登録不要型）

- 概要
- 山間部に住む子どもの塾・習い事への送り
  - 事業者の協力及びコネクティッドカー等最新技術を活用し、事務効率と安心・安全向上を実現

車両台数 4 台

ドライバー数 8 名

路線 山間部→中心市街地（路線型）

時間 平日16時～18時（定時運行）

その他 乗車前日予約（LINE利用）



令和6年11月18日試験運行開始  
「i-Chanキッズサポート」会員児童とその保護者

# 河津町商工会及び議会第1常任委員会「河津ザクライド」(静岡県河津町)



乗務員はi-Chanのユニフォーム(てぬぐい)を着用。ドライバー10人中6人が議員



## 河津町における夜間地域活性化交通網「河津ザクライド」

### 実施要領

河津町商工会及び河津町議会第1常任委員会は、夜間における地域産業と地域の活性化を図るため、「河津桜まつり」期間中に、共助版ライドシェア「河津ザクライド」を実施します。

- 実施期間：2025年2月19日(水)から2月25日(火)の7日間(実証実験)
- 概要：河津町では、17時以降タクシー運行がなくなることから、**本事業に協力する飲食店や宿泊施設の利用者(お客様)を対象に共助版ライドシェア「河津ザクライド」を実施いたします。**対象となる飲食店及び宿泊施設は、河津町飲食店組合・河津町温泉旅館組合に加盟する事業者及び本事業に協力する事業者です。  
なお、利用者は観光客に限らず、町民も利用可能です。
- 送迎エリア：河津町内
- 送迎時間：17:30～22:30(帰着)
- 予約時間：17:00～21:45
- 料金：100円(1グループ・1運行)※ガソリン代等実費をいただきます。

### 【お願い事項】

- ① 車内で、簡単なアンケートへのご協力をお願いいたします。
- ② 乗車人員は6名までです。この他に、ドライバーと補助員が同乗します。
- ③ ご利用は、飲食店組合・旅館組合に所属する事業所及び本事業に協力する事業者からのご予約に取ります。利用者(お客様)による直接のご予約はできません。
- ④ お申し込みは、片道ずつといたします。
- ⑤ 宿泊施設の利用者(お客様)が町内飲食店へ向かう場合、営業状況や送迎車両の残席数の確認等した上で、宿泊施設のご担当者様がご予約するようお願いいたします。
- ⑥ ドライバーや補助員へ危害の恐れがある場合や泥酔者はご利用いただけません。
- ⑦ ボランティアによる運行ですので、ご理解とご協力のほどよろしくお願い申し上げます。

予約専用ダイヤル：090-                     (お客様への共有はお断りします。)

お問合せ先： 0558-34-0821 (河津町商工会           )

## 吉野町商工会「吉野ザクライド」(奈良県吉野町)

- 実施期間：令和7年3月28日(金)～30日(日)
- 実施主体：吉野町商工会(協力：吉野町)
- 概要：吉野町では夜の時間帯において飲食店や宿泊施設を利用するお客様の移動が問題となっているため、本事業に協力する飲食店や宿泊施設の利用者(お客様)を対象に、共助版ライドシェア「吉野ザクライド」の実証実験運行を実施し、繁忙期のニーズを把握します。
- 送迎エリア：吉野町内
- 送迎時間：17時乗車～21時乗車まで
- 料金：100円(1人1乗車に付き) ※ガソリン代等実費相当として

### 【利用方法】

『協力店舗』への宿泊または飲食のご予約時に「ライドシェア希望」と(1)代表利用者名・連絡先 (2)乗車人数 (3)希望配車時間 (4)出発地・目的地をお伝えください。

協力店舗のスタッフが配車予約を行います(利用者からの直接予約は不可)

### ●協力店舗：吉野町内宿泊施設 並びに 下記飲食店

| 店舗名          | 住所        | 3/28(金)           | 3/29(土) | 3/30(日) |
|--------------|-----------|-------------------|---------|---------|
|              |           | (営業時間:各日 17時～21時) |         |         |
| グrogロさん(蔵バー) | 上市 207    | ○                 | ○       | ○       |
| 焼肉 きくや       | 上市 2146-3 | ○                 | ○       | ○       |
| お食事処 一路      | 千股 725    | ×                 | ○       | ○       |
| うなぎ屋 太鼓判     | 吉野山 1278  | ○                 | ○       | ○       |
| 吉野レストハウス     | 山口 910    | 20時まで             | 20時まで   | 20時まで   |
| レストラン 里      | 檜井 572-1  | 20時まで             | 20時まで   | 20時まで   |
| ゲストハウス空      | 新子 333-1  | ○                 | ○       | ○       |
| 焼肉 馬酔木       | 樫尾 271    | ○                 | ○       | ○       |

※スムーズな運行のため、事前に予約をお願いします。



**今後重要となる取組**

# 今後重要となる取組（1）

## 「交通空白」解消に向けた調査事業

### 現状（地域交通の悩みが解決しない理由）

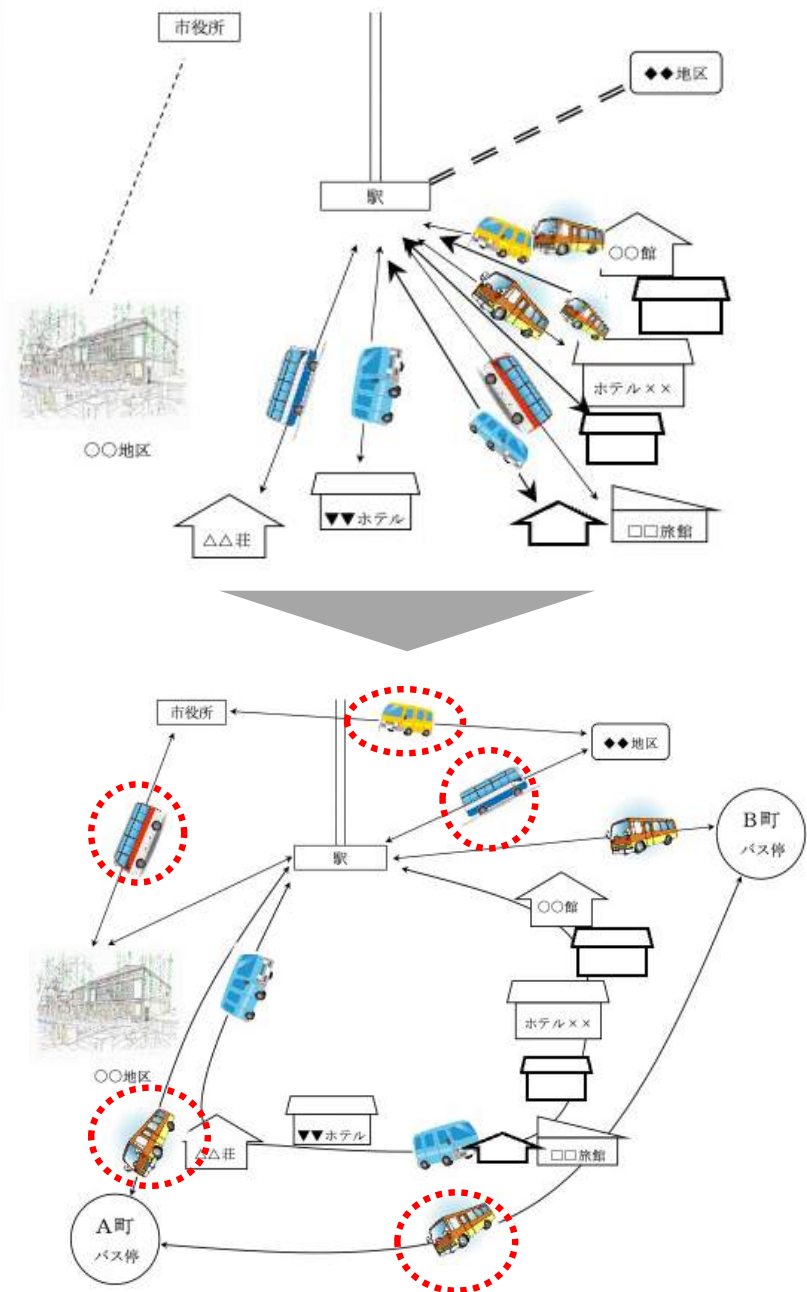
- 地域の交通事業者等が反対をするので、自治体が取組を進めにくい。
- 「交通空白」は存在すると感じるが、どのようにしてそれを証明をしたらよいか分からない。
- 解決すべき「交通空白」の優先順位を付けることが難しい。
- 住民・観光客が、本当に乗るか分からない。
- 様々な対象者が持つ多様な課題への解決策を探し続ける結果、何から手を付けたらよいか分からない。
- 改正された制度を使いたいが、それがこの地域に本当に相応しいか自信がない。

### 令和7年度「調査事業」（案）

- ・ パーソントリップ調査
- ・ 住民、観光客、飲食ホテル旅館業者等の意識調査
- ・ 導入可能地域の洗い出し
- ・ 競合可能性のある交通事業者等ヒアリング
- ・ 路線検討（市町村またぎ、経路施設）
- ・ 関係自治体による検討会
- ・ 主要交通結節点における潜在需要調査
- ・ インバウンド向け潜在需要調査
- ・ タクシーODデータ分析
- ・ 共助版ライドシェア（許可登録不要型）等の運行による利用調査 等

現在のドラフト版です。今後、文言修正等行う可能性がありますこと申し添えます。

### 【調査後の公共ライドシェア等導入イメージ】



## 今後重要となる取組（2）

### 担い手強靱化事業（募集・育成・マッチング）

#### 現状（地域交通の悩みが解決しない理由）

- ドライバーのなり手不足。特に、高齢化が進む地域ではドライバー人材の確保は困難（しかし、そのような地域こそドライバーが必要）
- 公共ライドシェアのドライバーは、登録後の稼働が少なくモチベーションが下がるという現象が起きている。
- 運行管理者も不足しており、地域内で探すことが難しい。特に、早朝・深夜等の時間帯
- 高度な専門性やコミュニケーション能力を有するコーディネーターを地域内で見つけることが難しい。地域内での育成には時間と大きなコストがかかる。

#### 令和7年度「担い手募集・育成・マッチング事業」（案）

- ・ **ドライバー人材プール**：必要とする地域及び周辺でドライバー人材の募集・育成、地域とのマッチングを行う。安心・安全な運行に係る取組も実施する。
- ・ **運行管理者人材プール**：運行管理者を全国で募集・育成し、オンラインでの運行管理業務を必要とする地域とマッチングする。
- ・ **コーディネーター人材プール**：モビリティ人材育成事業（国土交通省共創MaaS実証プロジェクト）で輩出された人材、地方議員等を、コーディネーター候補者に登録。資格や経歴を明確にし、マッチングを行いやすくする。※全自連コーディネーター派遣事業と連携
- ・ これら「担い手組織」を官民連携で構築・運営

現在のドラフト版です。今後、文言修正等行う可能性がありますこと申し添えます。

#### 【地域交通の担い手募集・育成事業】

【参考】全自連人材育成事業「公共ライドシェア」アドバイザー養成講座

- ・ 全国自治体ライドシェア連絡協議会では、地域課題の解決に必要な技術・手法・知識を身に付けたアドバイザーの育成を目指す。特に、地域公共交通の「リ・デザイン」を推進するノウハウの習得に力を入れる。
- ・ ①～④全講座の終了後「公共ライドシェア」アドバイザーの認定を行い、当該協議会のホームページで認定者紹介・交流会のお知らせ等を行い、地域課題を抱える自治体等とのマッチングにつながる動きを支援する。

##### ①現況調査・マッピング手法

- ・ 自治体等の基本情報及び公共交通機関の状況等を集約
- ・ 視覚的に分かりやすいようマッピング
- ・ 観光動向、各種施設分布、国勢調査等のデータも活用



##### ②データ分析・活用手法

- ・ 移動ビッグデータをもとに往復の移動量を分析
- ・ アンケートによる創想的な需要の分析（公共サービスの価値を最大化する経済学的手法を参照）
- ・ 公共交通に対する住民の評価・需要の分析



##### ③法令適通・地域公共交通のリ・デザインに必要な知見

- ・ 法令適通・最新の情報に即するセミナー研究会
- ・ バス路線再編・ダイヤ改正等地域公共交通の「リ・デザイン」に必要な技術及び知見
- ・ 全国事例・最新情報



##### ④コーディネータ技術

- ・ スマイルクルーなどの協議手法
- ・ ケーススタディ（成功事例・失敗事例）
- ・ 地域公共交通会議等の事例学習
- ・ 民間相手との連携スキル



令和6年度モビリティ人材育成事業（全自連主催）の概要

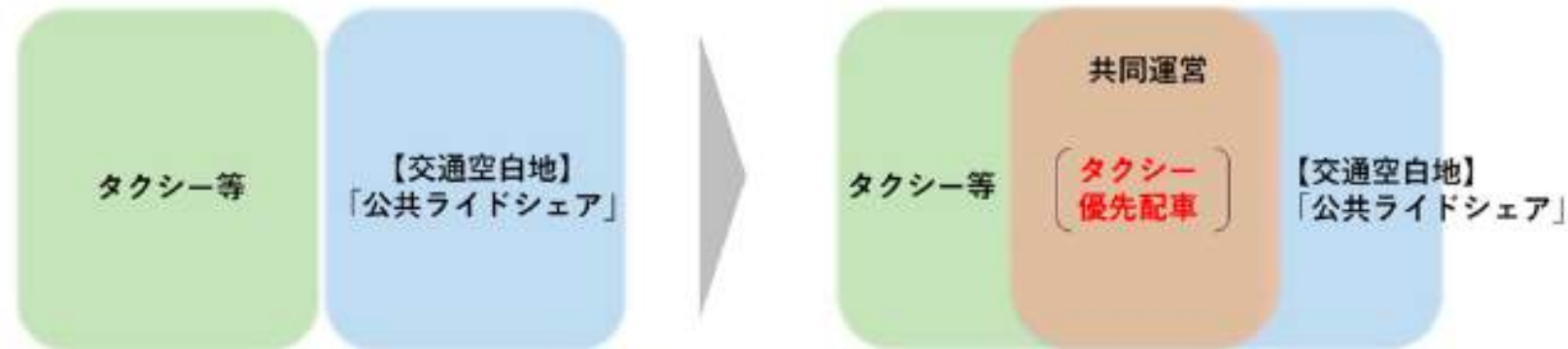


石川県小松市住民ワークショップの様子（令和6年12月7日）

# 「タクシーとの共同運営の仕組み」を実現する「一元管理システム」の導入

## タクシーとの共同運営の円滑な実装

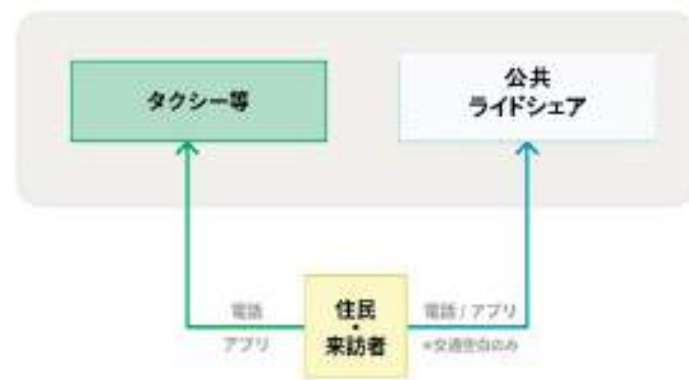
### タクシーとの共同運営(イメージ)



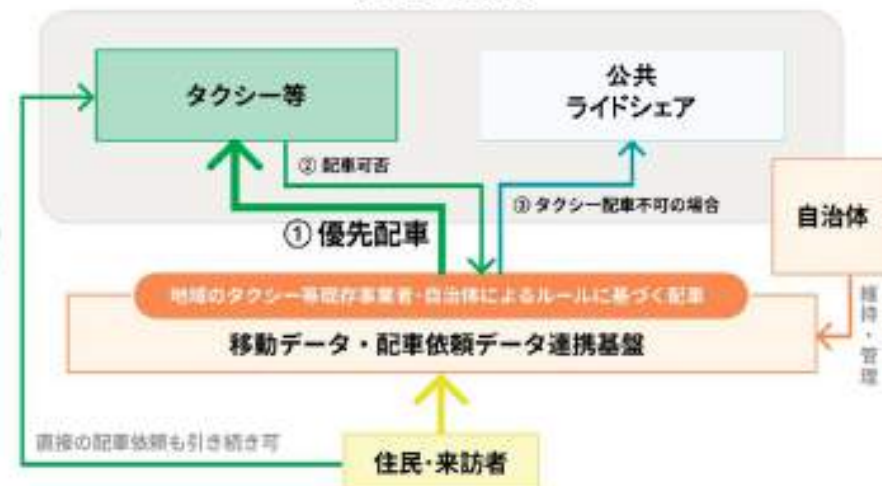
### タクシーとの共同運営の円滑な実装

タクシーと公共ライドシェアとを一体的・効率的に配車することを可能とするシステムを、(一社)全国自治体ライドシェア連絡協議会(全自連)において開発中

#### 現在



#### 令和6年度中



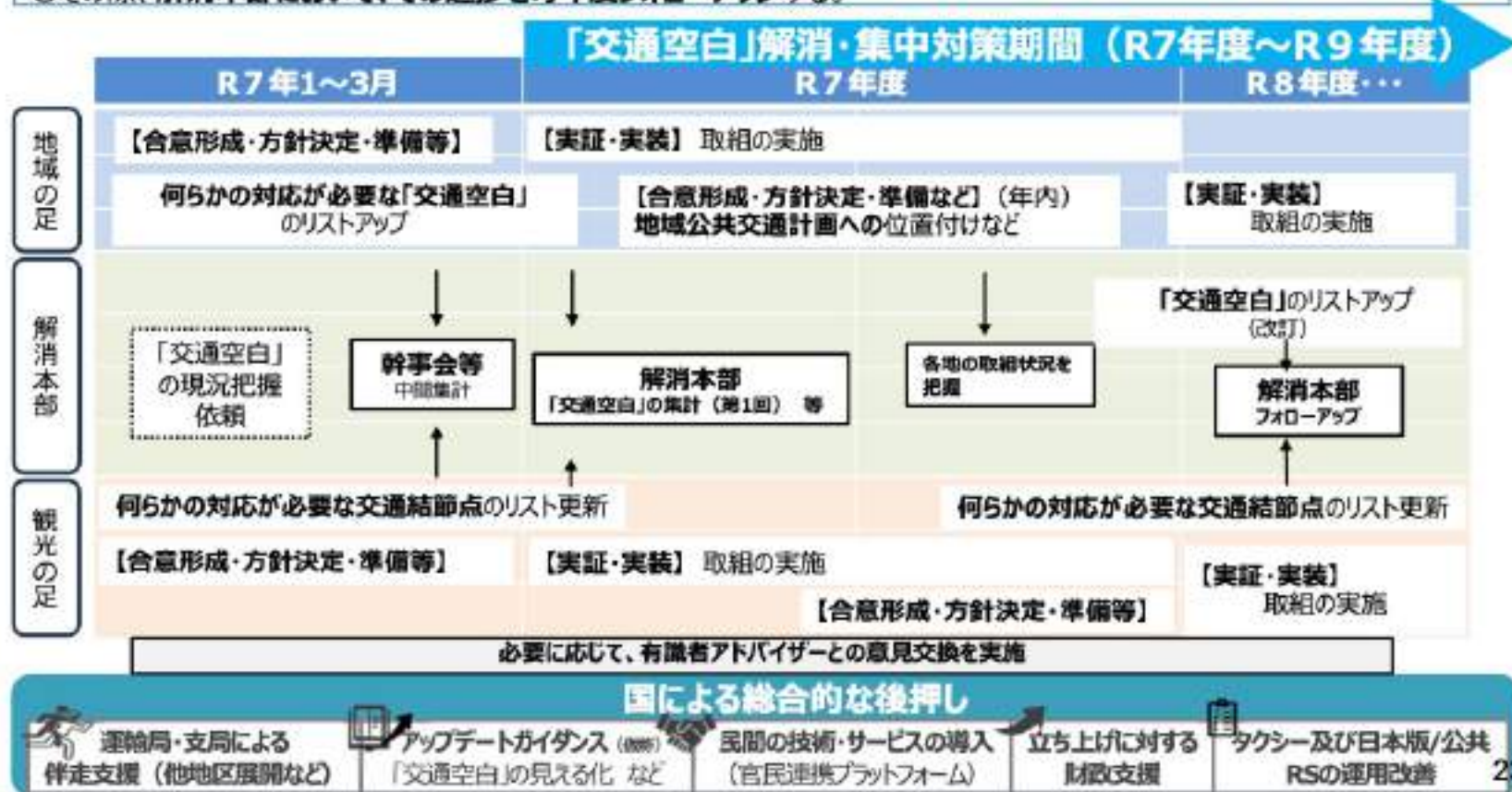
# 国の補助事業

※第一次申請終了：3/10（月）～4/7（月）16時

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/kyousou/>

## 「交通空白」解消に向けた今後の流れ

- このため、「交通空白」解消本部において、令和7年度～9年度の3カ年を「交通空白解消・集中対策期間（仮称）」とし、自治体や交通事業者による個々の「交通空白」解消の取組を促し、国も、これを総合的に後押しする。
- 地域の足については、全国各地の自治体等において、何らかの対応が必要とされる「交通空白」のリストアップ作業を促し、当本部においてとりまとめを行う。
- 観光の足については、地方誘客をより一層推進する観点から、各地域の観光ニーズに対応した二次交通の確保・充実を進める。
- その際、解消本部において、その進捗を毎年度フォローアップする。



## 第2章 日本創生のための具体的施策

### 第1節 日本経済・地方経済の成長 ～全ての世代の現在・将来の賃金・所得を増やす～

#### 2. 新たな地方創生施策(「地方創生2.0」)の展開 ～全国津々浦々の賃金・所得の増加に向けて

##### (3) 地域の生活環境を支える基幹産業等の活性化

(物流・交通)

(略)

地域交通の利便性、生産性及び持続可能性を高めるため、地域交通のリ・デザインに係る取組を全面展開する。

「交通空白」の解消に向け、市町村やNPO法人が自家用車を活用して提供する有償の旅客運送である「公共ライドシェア」、タクシー事業者の管理の下で、地域の自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスである「日本版ライドシェア」の導入を総合的に後押しする。併せて、官民の連携により「交通空白」に係る共通課題を解決するためのパイロット・プロジェクトを展開すること等によって、「地域の足」及び「観光の足」の確保に取り組む。

MaaS等の交通サービスの高度化、モビリティ・データの活用等の地域交通を維持・活性化する取組を支援する。全都道府県における自動運転移動サービスの事業化を後押しする自動運転大型バスやタクシー等の社会実装、キャッシュレス化等の交通DX、旅客運送事業者の人材確保、ローカル鉄道の再構築に向けた取組等を支援する。

(略)

【施策例】

(略)

・「交通空白」の解消等に向けた地域交通のリ・デザインの全面展開(国土交通省)

(略)

## 令和6年度補正予算案:「交通空白」解消等に向けた 地域交通のリ・デザインの全面展開

令和6年度補正予算案  
326億円（令和6年度当初予算額：214億円）  
・社会資本整備総合交付金（地域交通関係）：37億円  
・鉄道施設総合安全対策事業費：69億円の内数  
・訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業：158億円の内数

- 地域交通は「地方創生の基盤」。地域のバス・鉄道の減便・廃止や運転者の不足等により、地域住民の移動に不便が生じているという現状の改善や、我が国成長のエンジンである観光需要の地方誘客に向けた観光二次交通の確保は、待ったなしの課題。
- 「交通空白」解消に向け、「地域の足」「観光の足」の確保を強力に進めるとともに、デジタル技術も活用し、地域のあらゆる関係者が参画した連携・協働の取組を進め、地域交通の「リ・デザイン」を全国的に展開。

（参考）石破総理所信表明演説（令和6年10月4日）

地域交通は地方創生の基盤です。全国で「交通空白」の解消に向け、移動の足の確保を強力に進めます。

### 「交通空白」の解消・多様な関係者の連携・協働等による持続可能な地域交通への進化

#### ■「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト

喫緊の課題である「交通空白」の早期解消等に向け、

- ・「交通空白」の課題がある自治体において、都道府県が先導する場合も含め、公共/日本版ライドシェア導入等を総合的に後押し

（調査・計画策定・合意形成、実証運行に係る車両・システム・運行費等の支援）

- ・地域の多様な主体の連携・協働による「共創」実証運行、MaaSの広域化等支援

- ・「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム」パイロットプロジェクト推進

（官民連携、地域間連携、モード間連携の広域的解決モデルを展開）

#### ■交通DX・GXによる省力化・経営改善支援

配車・運行管理システムの導入・共通化、キャッシュレス決済の導入等支援

#### ■自動運転の社会実装に向けた支援

自動運転大型バス等への支援を強化

#### ■交通分野における人材確保支援

2種免許取得、採用活動等、人材確保を支援



#### ■訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業（観光庁予算）

訪日外国人旅行者の「観光の足」確保に向け、

- ・公共/日本版ライドシェア等活用による観光地の二次交通の高度化
- ・乗場・待合環境整備等の二次交通へのアクセスの円滑化

等

#### ■ローカル鉄道再構築

再構築に向けた協議の場の設置、調査・実証事業を支援

#### ■地域公共交通再構築（社会資本整備総合交付金）

地域交通ネットワーク再構築に必要なバス・鉄道施設整備支援

#### ■EV車両・自動運転車両等の先進車両導入支援



### 地域公共交通の維持・確保等

#### ■生活の基盤となる地域公共交通の維持確保等

- 離島航路、離島航空路、地域内フィーダー系統の欠損額増大に対する支援
- バリアフリー対応車両導入や施設整備等、公共交通機関のバリアフリー化支援

- 地域鉄道における安全対策（鉄道施設総合安全対策事業費等）
- 安全に問題があるバス停の移設等

## 「交通空白」解消緊急対策事業

何らかの対応が必要な「交通空白」を抱える地域において、「交通空白」の解消に向けたサービスを実施するための仕組みの構築を支援します！

### 補助対象事業者

公共ライドシェア・日本版ライドシェア等、新たに導入する交通サービスの運行主体（運行委託する場合を含む）となる  
地方自治体、交通事業者、NPO法人、観光協会、商工会、社会福祉協議会等又はそれらを含んだ協議会 ※

### 補助対象経費

- ① 事業実施のための基礎データ収集・分析、協議会・説明会等開催に要する費用  
（意向ヒアリング調査・利用予測シミュレーション、有識者謝金・会場使用料等）
- ② サービス提供のために必要となる車両の導入、配車アプリ・運行管理等のシステム開発・導入、運転者募集等に  
要する費用（車両の購入・リースによる取得、仕切り板、ドライブレコーダー等の設置、運転者を募集するための広告費用等）
- ③ 実証事業に要する費用（運行経費、実証事業後の利用データ分析、路線・区域・料金設定等の検討等）



【事業イメージ】 以下のような検討段階から地域の合意形成までの取組みについて、ワンストップの支援を想定

- 公共ライドシェア等の導入にあたり、実証運行する地域・時間帯の特定に向けた調査、利用予測シミュレーション 等
- 実証運行の実施体制構築・合意形成に向けた地域内調整
- 実証運行に係る車両・配車アプリ等の導入、車両改装・ラッピング、運転者募集 等
- 実証運行経費・実証運行後の利用データの分析・検証 等
- 本格運行に向けた住民説明会



▲公共ライドシェアの立ち上げ（イメージ）

### 補助④

500万円まで定額、500万円を超える部分は2/3（上限1億円）

- ※ 車両購入に係る費用については定額補助の対象外（車両購入は、対象事業者自身が有する車両がサービス提供のために活用できない場合に限り）
- ※ 都道府県が主導するなど複数市町村が共同してサービスを提供することを予定している場合、補助対象経費のうち①については定額の引き上げ（上限2,000万円）
- ※ 一度本補助を受けた同一自治体内において同一類型の別の事業（別地域での実施）への補助を受ける場合、2件目以降の補助については1/2

### 問合せ先

令和7年度「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト 事務局  
メールアドレス：contact@kotsu-kuhaku.jp  
コールセンター：0570-000984

### 公募期間

令和7年3月10日（月）～4月7日（月）

【採択時期目安：令和7年4月中（予定）（先着順）】

※ 既存路線の廃止・減便等を受けた代替交通の導入であって、かつ  
緊急的な対応の必要性が認められる場合に優先して採択を行う場合があります。

※応募にあたっては、自治体が「交通空白」と認める地域で実施することが要件となります。

※自治体については、「交通空白」解消・官民連携プラットフォームに加入していることが要件となります。

## 共創モデル実証運行事業/モビリティ人材育成事業

交通を地域のくらしと一体として捉え、地域の多様な関係者の「共創」(連携・協働)\*によりその維持・活性化に取り組む  
実証事業、人材育成を支援します！ ※「共創」は官民共創・交通事業者間共創・他分野共創(交通と他分野の垣根を越えた連携)

## 1. 共創モデル実証運行事業

## 補助対象事業者

交通事業者等\*を含む複数主体で構成される協議会や連携スキーム等（共創プラットフォーム）

※交通事業者等一般乗合・一般乗用旅客自動車運送事業者、鉄軌道事業者、一般旅客定期航路事業者、公共ライドシェアの実施主体、シェアサイクル等の事業実施主体、道路運送法上の許可・登録を要しない輸送サービスの実施主体等

（注）単一の事業者のみでは対象外とします。

## 補助対象経費

新たな事業の立ち上げ及び実証運行に係る以下の経費に対して支援を実施

- ①基礎データ収集・分析、協議会開催に要する経費（有識者謝金・会場使用料等）
- ②システム構築（配車・運行管理・AIオペレーター等）、実証運行に使用する車両導入（車両の購入・リース等）による取得・改造に要する経費
- ③実証事業に要する経費（新規運行に係る経費、実証環境の整備等）



▲他分野共創の分類例

## 補助④

| A 中小都市、過疎地など<br>(人口10万人未満の自治体) | B 地方中心都市など<br>(人口10万人以上の自治体) | C 大都市など<br>(東京23区・三大都市圏の政令指定都市) |
|--------------------------------|------------------------------|---------------------------------|
| 500万円以下は定額、<br>500万円超部分は2/3    | 補助率2/3                       | 補助率1/3                          |

【事業例】※R5年度:77事業、R6年度:256事業を支援

- スクールバス・介護輸送・商業施設送迎等の地域輸送資源の混乗化、遊休時間帯における地域路線への活用
- 介護予防プログラムの一環として公共交通を利用した外出を促進（介護予防財源の活用）
- 教育委員会との連携による児童の登下校・部活動送迎に合わせたバリエーション交通等の実証運行
- 商工会議所・商工会や社会福祉協議会、観光協会、地域金融機関、農協等の地域経済界による取組等



## 2. モビリティ人材育成事業 (定額：上限3,000万円)

## 補助対象事業者

地域における交通やまちづくりに取り組む人材の育成を行う都道府県、市町村・民間事業者等

## 補助対象経費

地域交通分野におけるモビリティ人材の育成に関する取組実施経費

（注）市町村が地域を超えた広域的な取組に限ります。

## 問合せ先

令和7年度「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト 事務局  
メールアドレス：contact@kotsu-kaihaku.jp  
コールセンター：0570-000984

## 公募期間

令和7年3月10日（月）～4月7日（月）  
【採択時期目安：令和7年5月上旬（予定）】

※応募にあたっては、自治体又は運輸局の推薦を受けていることが要件となります。

※自治体については、「交通空白」解消・官民連携プラットフォームに加入していることが要件となります。