

自家用車活用事業 及び 自家用有償旅客運送制度 について

北海道運輸局札幌運輸支局
令和6年6月

ライドシェアをめぐる最近の情勢について

そもそもライドシェアとは

○一般的に「ライドシェア」と呼ばれるもの

自家用車の運転者個人が自家用車を用いて他人を有償で運送するサービスにおいて、運転者と乗客とをスマートフォンのアプリ等で仲介するもの

道路運送法による

自家用有償旅客運送(法78条2号登録)
交通空白地・福祉有償運送

自家用自動車による有償運送(法78条3号許可)
ヘルパーぶら下がり・スクールバス

違法

白タク

新設された
「自家用車活用事業」も
ここに該当（後述）

いわゆるライドシェア

道路運送法によらない

許可登録を要しない運送態様
無償、ガソリン代等の実費のみ、生業の範疇、運転役務の提供

【参考】道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）
（有償運送）

第七十八条 自家用自動車（事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。）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。

- 一 災害のため緊急を要するとき。
- 二 市町村、特定非営利活動促進法（平成十年法律第七号）第二条第二項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、次条の規定により地域住民又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送（以下「自家用有償旅客運送」という。）を行うとき。
- 三 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。

自家用車活用事業について（許可申請・許可基準）

*この資料は、令和6年5月末時点の情報に基づき作成しております。

1. 許可申請手続

自家用車活用事業に係る許可申請手続は、同事業を実施しようとする法人タクシー事業者（以下「事業者」という。）が行うものとし、許可申請書は、別紙「様式1」の申請書を管轄の運輸支局長あてに提出するものとする。

2. 許可基準

上記1. の許可申請があったときは、以下の基準に適合するかどうかを審査し、適合する場合にあっては、公共の福祉を確保するためやむを得ないものと認めて許可するものとする。

（1）対象地域、時期及び時間帯並びに不足車両数

タクシーが不足する地域、時期及び時間帯並びにそれぞれの不足車両数を、国土交通省が指定していること。

（2）資格要件

法第4条第1項に基づき、一般乗用旅客自動車運送事業の許可を受けていること。

ポイント

○申請書を管轄の運輸支局長あてに提出する

自家用車活用事業を実施する法人タクシー事業者は管轄の運輸支局（輸送担当）へ申請が必要

○タクシーが不足する地域、時期及び時間帯並びに不足車両数を国土交通省が指定

【札幌交通圏】

配車アプリのデータ等に基づき不足車両数等の算出を行い4月26日に公表
土日の1時台～4時台 110両

【その他の地域】

①金土の16時台～翌5時台で各営業区域内のタクシー車両数の5%

タクシー事業者による実施意向の申出

②自治体がタクシー車両数が不足しているとして申し出する曜日、時間帯、車両数

→いずれの地域も 意向調査を実施のうえ 使用車両数を決定・通知し、許可申請

※イメージは「意向調査と許可申請の流れ」 参照

	営業区域	車両数 (R6.1.1)	車両数の5%
札幌	札幌交通圏	4,496	別途公表
	小樽市	325	17
	千歳圏	434	22
	岩内余市圏	50	3
	倶知安圏	108	6
	岩見沢圏	148	8
	夕張圏	31	2
	美唄圏	37	2
	芦別圏	58	3
	滝川圏	93	5
	当別圏	21	2

（参考）札幌支局管内の不足車両数（①のパターン）

意向調査と許可申請の流れ(札幌交通圏・その他の地域)

*この資料は、令和6年5月末時点の情報に基づき作成しております。

国の作業
事業者の作業
地方自治体の作業

札幌交通圏

その他の地域

国土交通省

①不足車両数の公表

北海道運輸局

【法人タクシー事業者】
①自家用車活用事業の実施の意向
(所定の申出書)

or

【自治体】
①特定の曜日及び時間帯にタク
シー車両数が不足している旨

管轄の運輸支局へ申し出

管轄の運輸支局

②実施意向について調査
当該営業区域に営業所を有する全てのタクシー事業者
(所定の意向調査票)

調査期間：7日間程度

北海道運輸局

③とりまとめ次第速やかに本省報告

④調査結果を基に各社の使用車両数を決定のうえ事業者へ通知

④' 事前確定運賃に準じた「係数」を付与
(札幌交通圏・千歳圏・旭川交通圏を除くその他の地域)

意向調査終了後10日後を目処

⑤法人タクシー事業者による許可申請

管轄の運輸支局

⑥許可

自家用有償旅客運送の運用改善について

第212回国会 岸田総理所信表明演説（令和5年10月23日）（抜粋）

- 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しつつ、ライドシェアの課題に取り組んでまいります。

第1回デジタル行財政改革会議（令和5年10月11日）（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3回デジタル行財政改革会議（令和5年12月20日）

- 「交通空白地」の目安を数値で提示するとともに、夜間など「時間帯による空白」の概念も取り込む 【年内】
- 実施主体から受託により株式会社が参画できることを明確化 【年内】
- 観光地において宿泊施設が共同で車両を活用することを促進 【年内】
- 「対価」の目安をタクシー運賃の「約8割」とする 【年内】
- 一定のダイナミックプライシングを導入する 【年度内】
- 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 【6月まで】
- 「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、一定期間内に結論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】
- 運行区域を柔軟に設定することを促すよう見直し 【6月まで】

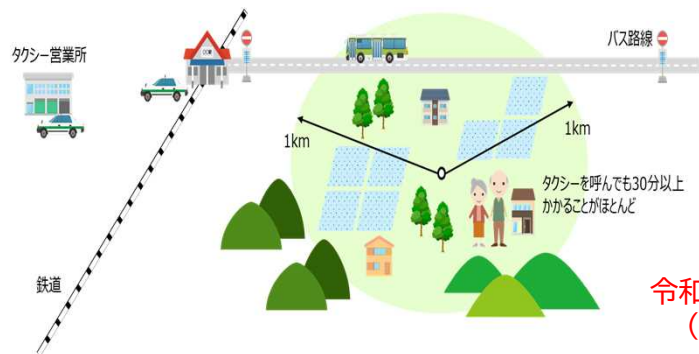
第一弾

第二弾

自家用有償旅客運送の運用改善について(令和5年11月2日・12月28日改正)

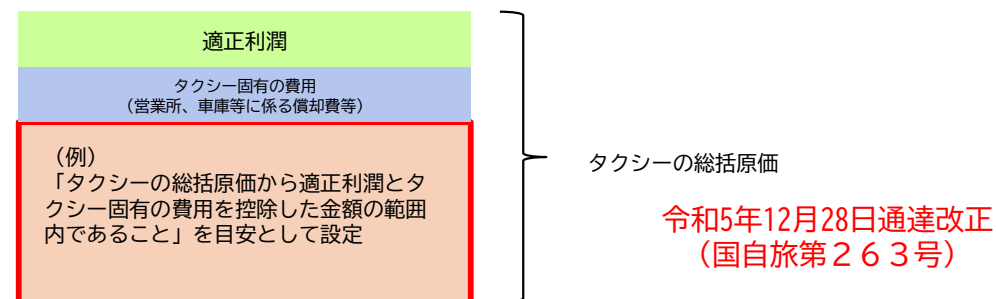
①自家用有償旅客運送に係る交通空白地の目安の提示

- 「交通空白地」の目安を数値で提示するとともに、夜間など「時間帯による空白」の概念も取り込む（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。



②自家用有償旅客運送に係る「運送の対価」の目安の適正化

- 従来の「当該地域におけるタクシーの上限運賃（ハイヤー運賃を除く。）の概ね1/2の範囲内であること」という目安を廃止し、必要費用も勘案してタクシー運賃の約8割として実費を適切に収受できるように目安を新たに設定する。
なお、協議結果に基づき、タクシー運賃の約8割を超える運送の対価を設定することも可能。



③「株式会社が保有する自家用車の活用」及び「観光地において宿泊施設が保有する自家用車の活用」

- 交通空白地有償運送の実施地域において、実施主体からの受託により株式会社が参画することは、サービスを充実させる観点から効果的であることから通達において明示。以下の例により移動の足の不足に対するニーズに自家用車の活用が期待できる。

① 実施主体からの受託により株式会社が参画するケース

例えば、配送行為を行う株式会社が配送ルートの中で旅客を運送するなど、自治体等に協力して実施する場合

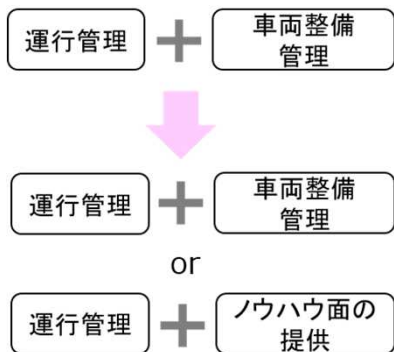
② 観光地において宿泊施設が共同で車両を活用するケース

複数の宿泊施設で使用していない時間帯の車両を持ち寄り、実施主体である自治体や観光協会などにドライバーも含め提供し、ホテル間や観光スポットへの宿泊者及び観光客の運送や、病院、スーパー等への地域住民等を運送する場合



④事業者協力型自家用有償旅客運送の活用促進

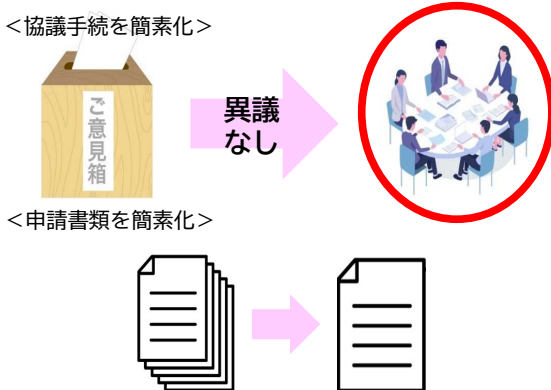
- 事業者協力型自家用有償旅客運送について、現在は「運行管理」に加えて「車両整備管理」に交通事業者が協力する場合のみ認めているが、それだけでなく、「運行管理」に加えて配車サービスの提供等の「ノウハウ面の提供」等に交通事業者が協力する場合も認めること（交通事業者による協力類型の多様化）等を通じて、より一層の活用促進を図る。



令和5年11月2日 省令改正
(国土交通省令第87号)

⑤自家用有償旅客運送に係る更新登録手続の簡素化

- 一定の安全性が担保されている自家用有償旅客運送者については、協議手続の簡素化や申請書類の簡素化を通じて更新登録手続を簡素化する。



令和5年11月2日省令改正
(国土交通省令第87号)

※ 上記は「ラストワンマイル・モビリティ」に係る関連施策の改正の一つでもある

タクシー（一般乗用）		
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 ②営業所等の施設設置要件の緩和	③運行管理のDXの推進	④地方部にUターン等した個人タクシー事業の経験者の活用
⑤タクシー事業者による乗合タクシー展開にあたっての法令試験免除 ⑥タクシーと乗合タクシーの事業用車両の併用の柔軟化	⑧事業者協力型自家用有償旅客運送の活用促進	
⑦乗合タクシー事業における補完的な自家用車の活用	⑨交通空白地の目安の設定及び「地域交通の把握に関するマニュアル」の活用促進 ⑩「地域交通の検討プロセスガイドライン」の活用促進 ⑪「運送の対価」に係る目安の適正化 ⑫更新登録手続の簡素化	
乗合タクシー（一般乗合）	自家用有償旅客運送	

自家用有償旅客運送の運用改善について(令和6年4月26日改正)

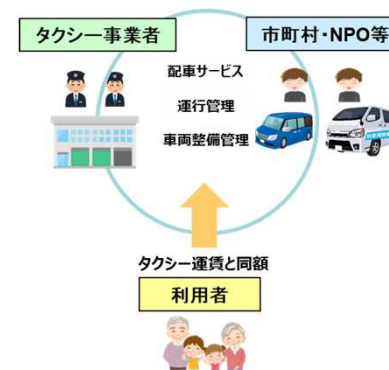
①ダイナミックプライシングの導入

- 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。

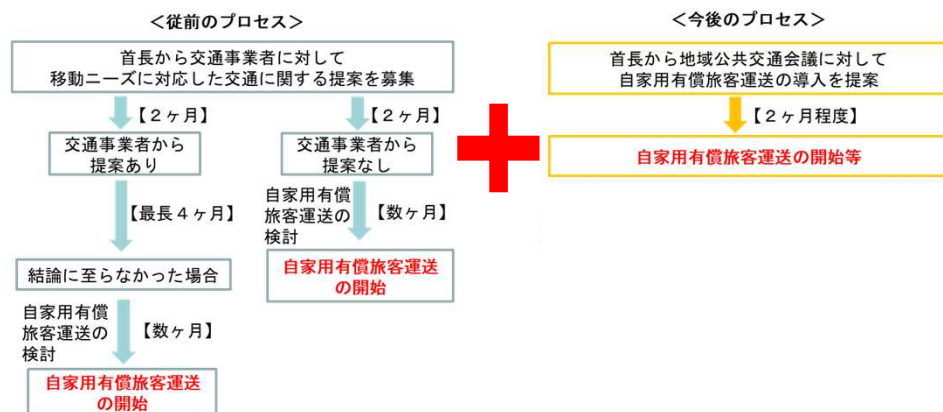
②タクシーとの共同運営の仕組みの構築

- 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。



③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。



④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。

