

「自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)の動向と、トヨタの取り組み」

トヨタ自動車 CV統括部 モビリティ活用事業G 川口靖



<本日のコンテンツ>

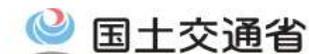
1. 自家用有償旅客運送 & ライドシェアの理解
2. トヨタの取り組み 「地域の足」 ちあバス
3. ノアウェルジョインの開発秘話

1. 自家用有償旅客運送 & ライドシェアの理解

自家用有償旅客運送の理解

- ・**道路運送法**と**地域公共交通活性化再生法**を根拠としています

これまでの地域公共交通に関する政策について



- 平成12年以降、乗合バスや鉄道等の需給調整規制を廃止し、新規参入規制を最低限にとどめ、サービスの質・量は交通事業者の経営判断等に委ねることとなった。
- 一方、「地域」が主体となって地域交通の最適なあり方を検討し、幅広い主体が連携して取り組むために計画制度や支援制度等を整備してきたところ。

各事業の規制緩和等

- H12年 2月：貸切バス事業（道路運送法）、国内航空運送事業（航空法）の規制緩和
- 同 3月：旅客鉄道事業（鉄道事業法）の規制緩和
- 同 10月：国内旅客船事業（海上運送法）の規制緩和
- H14年 2月：乗合バス事業・タクシー事業（道路運送法）の規制緩和
- H18年10月：自家用有償旅客運送の登録制度の創設（道路運送法）

道路運送法
78条

地域公共交通活性化のための計画制度・支援策等

- H19年10月：「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」施行
- H23年 : 「地域公共交通確保維持改善事業」創設
- H26年11月：「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」施行

地域公共交通活性化再生法
(地域交通法)

『自家用有償旅客運送』の種類

- “**自家用自動車（白ナンバー）による有償輸送**” は原則として禁止されていますが、バスやタクシー事業によって十分な輸送サービスが提供されず、地域の交通や移動制約者の輸送が確保されていない場合に、市町村やNPO等の有償運送を認める『**自家用有償旅客運送**』の登録制度が平成18年に創設されました。あくまでも例外規定であることに留意する必要があります、運送事業者が対応できない場合で、かつ地域公共交通会議等の合意があったときのみ実施が可能となります。

自家用自動車による有償運送の取扱い（法第78条）

自家用自動車は、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。

①災害のため緊急を要するとき

②市町村、特定非営利活動法人が道路運送法上の規定により旅客の運送を行うとき

③公共の福祉を確保するためやむを得ない場合に、国土交通大臣の許可を受けて行うとき
(幼稚園・学校等が自ら行う送迎、訪問介護員等の自家用自動車による利用者の輸送)

日本での
ライドシェア

ライドシェアの理解

海外でのライドシェア

- ・ タクシー不足のためのサービスではない
- ・ 移動難民のために生まれたサービスでもない

- ・ 劣悪なタクシーの進化として
(ぼったくられた、遠回りされた・・・)
- ・ DX企業のビジネスモデルとして
(P/Fer、マッチングアプリ、・・・)

Uber

Grab

Lyft

Go



市場性のみ = 「利益」

日本でのライドシェア

[元々の議論]

地域交通における「担い手」「移動の足」
不足への対応手段

[現時点での動向]

自家用有償旅客運送の仕組みを使って2本立て

78条2号：公共ライドシェア

78条3号：日本版ライドシェア

ステークホルダー多く、制度設計進行中！



公共交通 = 「利益」 + 提供義務

今時点で
何が決まったか

自家用有償旅客運送
道路運送法78条2号

(通称：公共ライドシェア)
の動向

公共ライドシェア

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**を公共ライドシェアを呼んでいます。

省令において「**交通空白地有償運送**」と「**福祉有償運送**」の2つを規定しています。

	<交通空白地>	<福祉>
種類 <small>※数値はR5.3.31時点</small>	<交通空白地> 698団体、4428車両 <福祉> 2428団体、14044車両	
利用者	<交通空白地> 地域住民・観光客 <福祉> 介護を必要とする者	
提供体制	運送主体： 市町村、NPO法人等 使用車両： 自家用車（白ナンバー） ドライバー： 第1種運転免許の保有、大臣認定講習の受	
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。	
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。 <small>（※）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</small>	

従来の自家用有償旅客と公共ライドシェアの制度の比較

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

	公共ライドシェア	従来の自家用有償旅客運送
運賃（運送の対価）	実費の範囲内。営利目的は×。 - タクシー運賃の 8割 を目安※1 - ダイナミックプライシングも可能に	実費の範囲内。営利目的は×。 - タクシー運賃の 1/2 を目安※1
対象地域	過疎地域や交通が著しく不便な地域等の 交通空白地域 + 時間帯空白 を明確化	過疎地域や交通が著しく不便な地域等の 交通空白地域
地域の合意形成	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 ことが明確化	地域公共交通会議で協議が調うことが必要
運送区域	発地又は着地のいずれかが運送区域内にあれば よい ことを明確化	運送区域内（左記の内容はグレーだった）

※1 地域公共交通会議等の協議結果次第でこの値を超える運送の対価を設定することも可能。

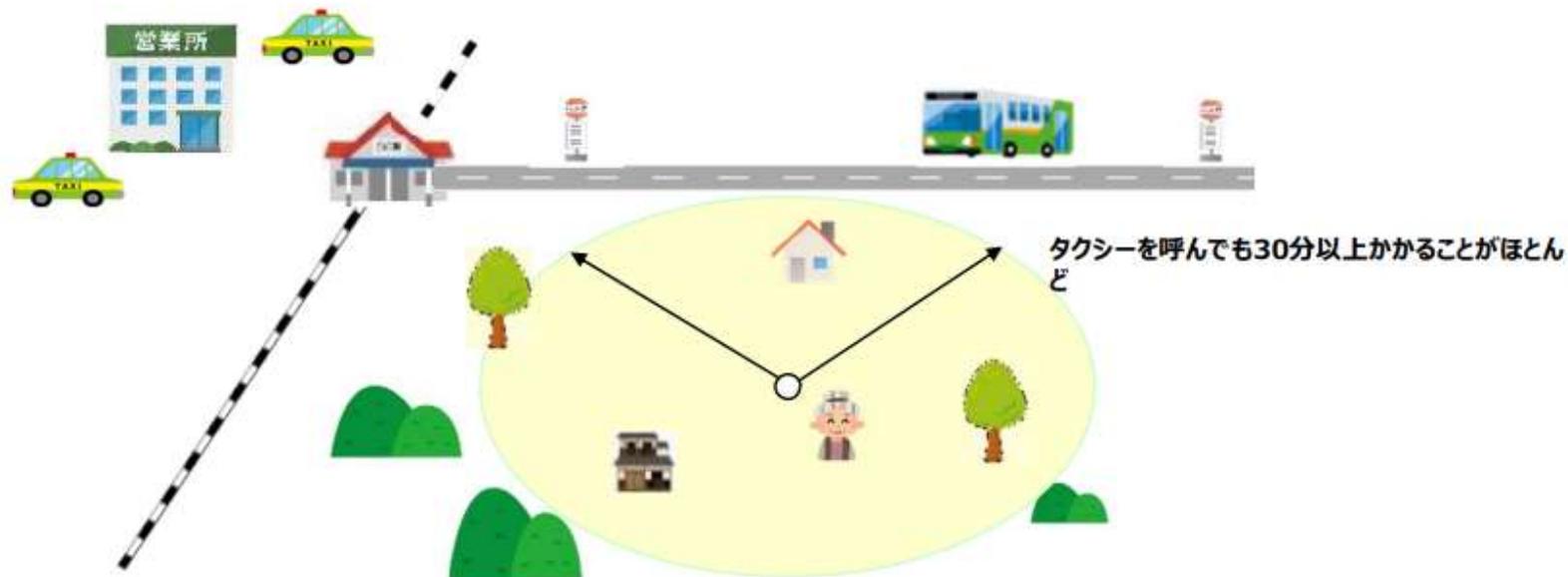
交通空白地の目安の提示 (R6.4.26~)

- 交通空白地の目安を数値で提示。
- 時間帯による空白の概念も取り込む。

【交通空白地の目安】

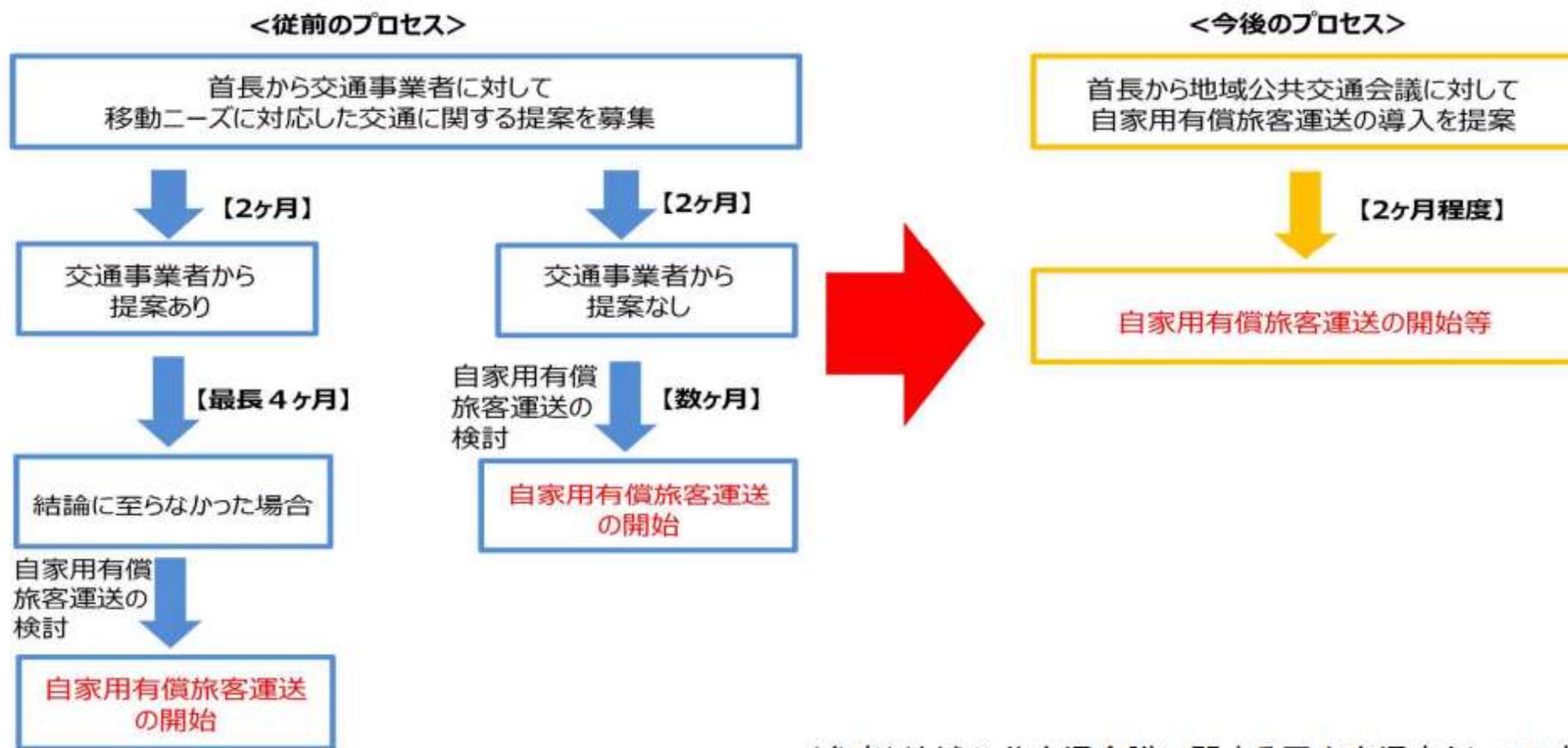
「移動を希望する者が、恒常的に、許容可能な時間内※に公共交通を利用できない地域・時間帯」

※地域住民や観光客のニーズに基づいて導出。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が地域の実情等により30分未満も可



地域公共交通会議の運営手法の見直し (R6.4.26~)

○自家用有償旅客運送を導入するにあたって、**地域公共交通会議で2ヶ月協議してもなお結論に至らない場合は、協議内容を踏まえ首長の責任により判断可能**



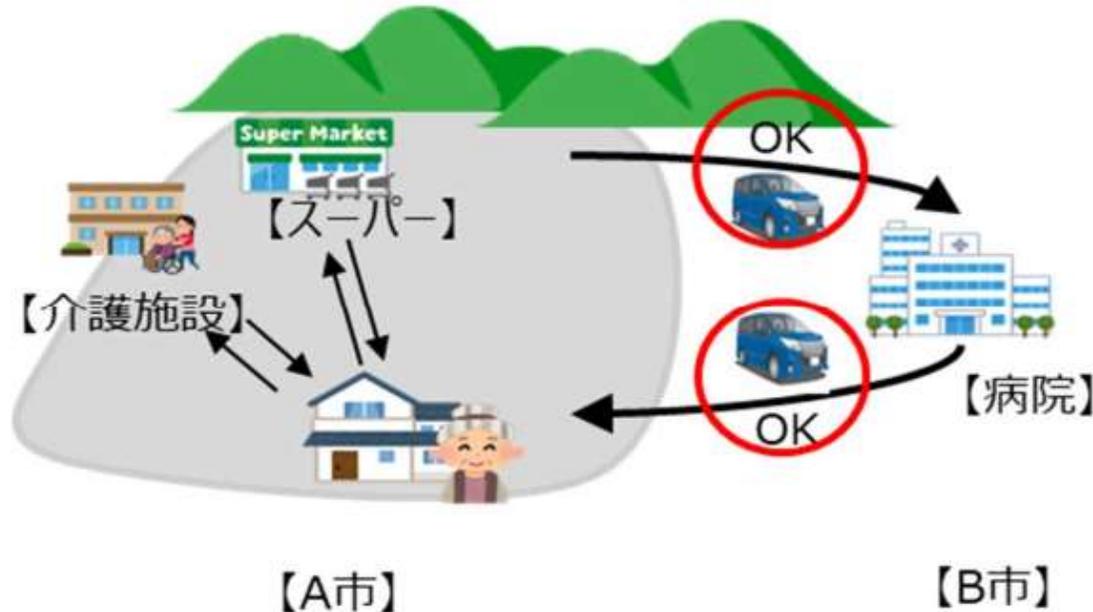
(参考)地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001720528.pdf>

引用：国交省
四国運輸局資料

運送区域の設定の柔軟化 (R6.4.26~)

- 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**
- 区域外にある輸送を行う場合には、隣接する複数市町村が共同で自家用有償旅客運送を実施すべき場合も考えられるため関係市町村にその旨を通知することが望ましい。
- 地方運輸局や県は広域的観点から隣接する複数市町村に対して当該共同化を促すこととする。



自家用車活用事業
道路運送法78条3号

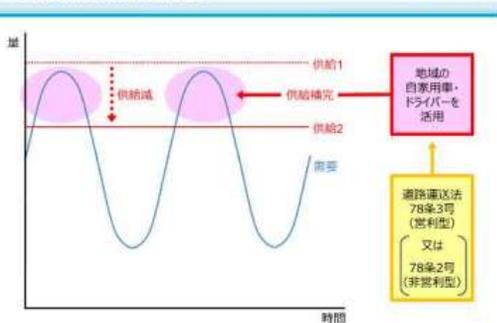
(通称：日本版ライドシェア)
の動向

日本版ライドシェア

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輸送サービスの提供を可能とする日本版ライドシェアを創設しました。

タクシー配車アプリデータ等を活用して、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定し、地域の自家用車・一般ドライバーを活用して不足分を供給します。

「自家用車活用方策の考え方」 国土交通省



1. アプリデータに基づき不足車両数を算出して実施する地域

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、福岡の12地域

2. 自治体やタクシー事業者の申出により実施が可能なその他の地域

軽井沢町、金沢、富山は運行開始

※簡便な方法により不足車両数を算出し、事業の実施が可能。

(例)

- 金曜日・土曜日の16時台から翌5時台をタクシーが不足する曜日及び時間帯とし、当該地域のタクシー車両数の5%を不足車両数とみなす
- 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
- 当該自家用車を活用して、データの収集及び不足車両数の検証を行った上で、上記の暫定的な不足車両数を見直す

日本版ライドシェア の規制緩和 続々

令和6年8月2日
物流・自動車局旅客課

酷暑・イベント開催時の一時的な輸送力不足を解消します！
～既存制度の柔軟な運用と日本版ライドシェアのバージョンアップ～

酷暑が予報される時間帯やイベント開催時における輸送力不足解消の方策を公表します。
本年4月にスタートした日本版ライドシェアについて、気温35度以上が予報される時間帯やイベント開催時のタクシー利用者の増加に対応できるようバージョンアップします。

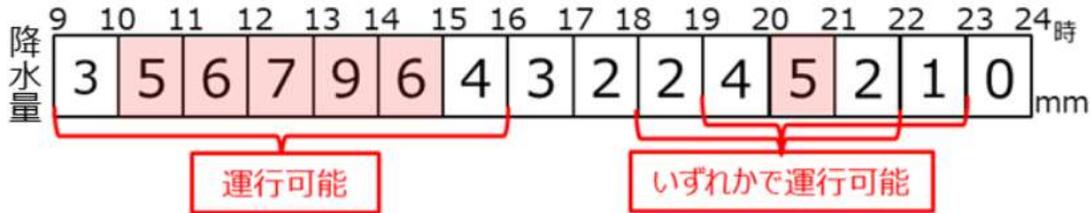
1. 使用可能な時間について

(雨天時)

- ① 24時間先までの降水量の予報が1時間5mm以上となった時間帯
- ② 上記の前後1時間

なお、1時間5mm以上の降水量が予報されている時間が1時間であった場合は、当該時間の前後1時間または2時間において、最大4時間まで使用可能とする。

(使用可能な時間の例)



(酷暑)

- ① 前々日の10時時点で気温の予報が35℃以上となった時間帯
- ② 上記の前後1時間

なお、35℃以上の気温が予報されている時間が1時間であった場合は、当該時間の前後1時間または2時間において、最大4時間まで使用可能とする。



降水量及び気温は一般財団法人日本気象協会がホームページに掲載する降水量及び気温の予報（以下、降水量・気温予報という。）により確認する。なお、降水量・気温予報が更新され上記の①の時間帯における降水量が1時間5mm未満もしくは35℃未満の気温となった場合においても使用可能とする。

ここまでのまとめ

- ①ライドシェアには、海外の様に市場性で決まるものと国内での公共交通の意味合いが強いものがある
- ②国内でのライドシェアにも、公共ライドシェアと日本版ライドシェアの2種類がある
- ③公共ライドシェアが、従来の交通空白地輸送の延長線の仕組みであり、これ以降のお話しに続きます

2. トヨタの取り組み

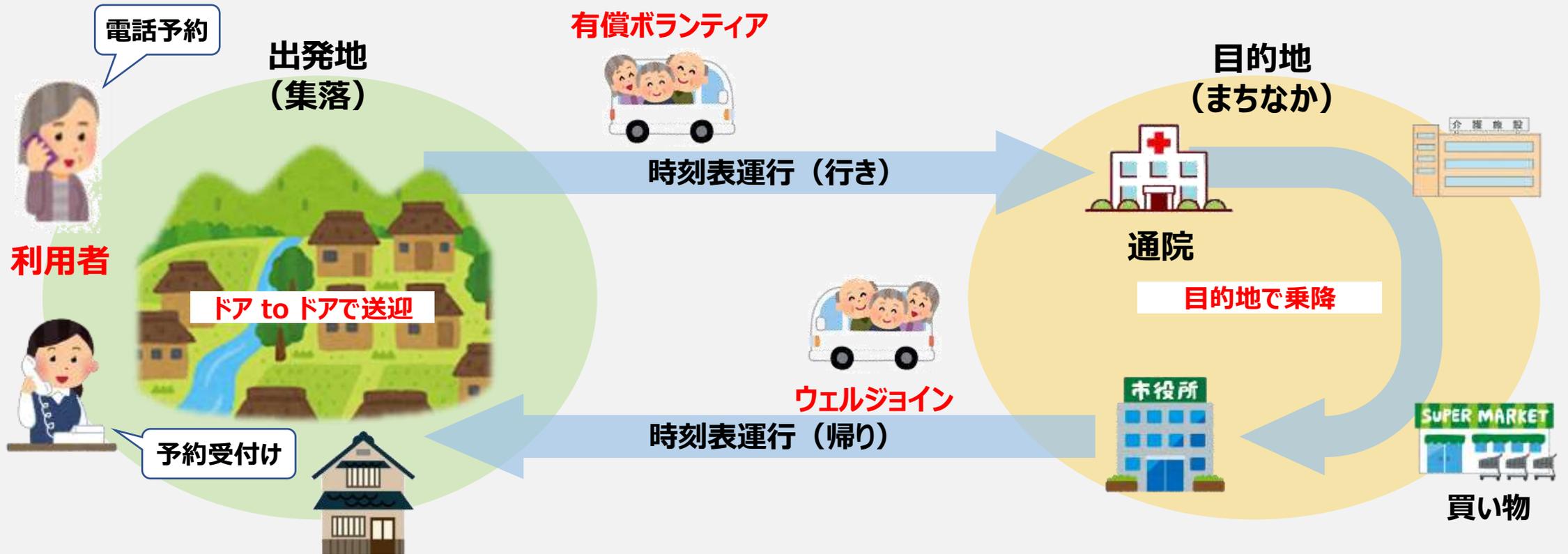
「地域の足」ちあバス



「地域の足」のしくみ：(定時定路線×ドアツードア)

- ・自家用有償旅客運送法に基づき、**交通空白地において、高齢者の移動の足**を確保する仕組み
- ・地域の**ボランティアドライバー**が**ウェルジョイン**を活用して運行

「地域の足」のしくみ



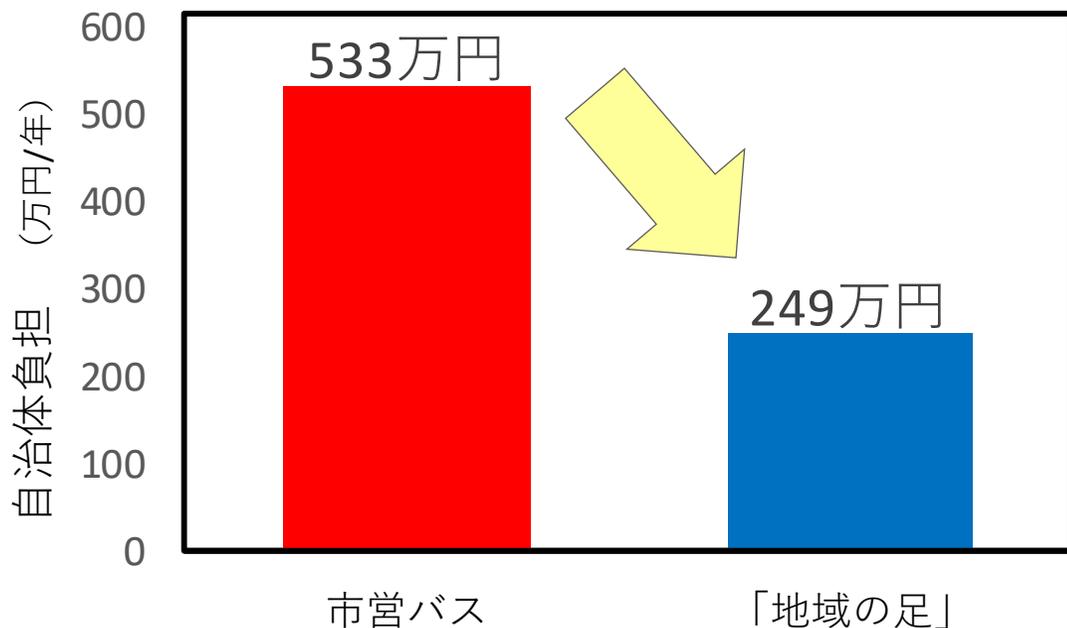
特長/メリット (1) 自治体予算を抑える仕組み

・ボランティアドライバーが運転するため、**低コストでの運行が可能**

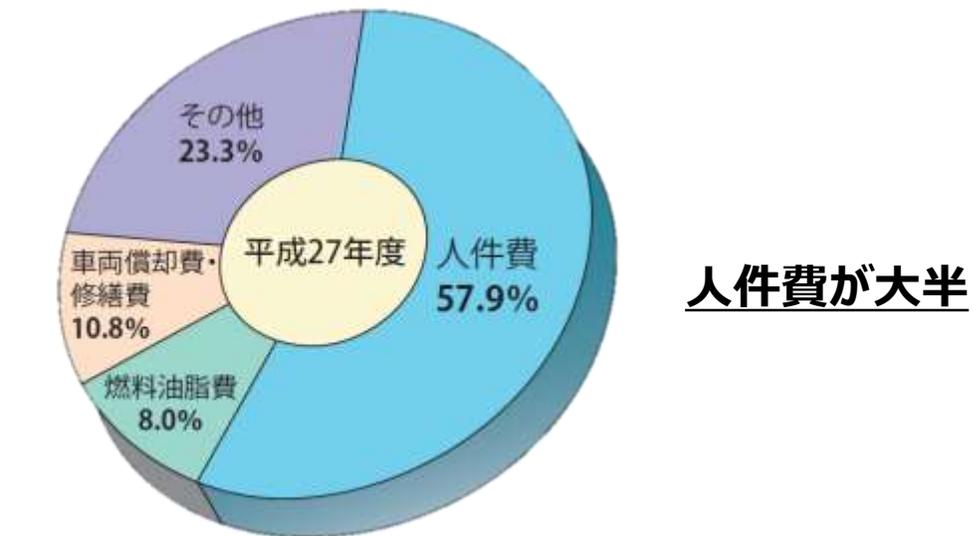
【経費削減】

- ・運行経費を削減することで、**自治体負担が約半減** (秋田県横手市狙半内)
⇒**地域交通の維持・存続に貢献**

参考①：狙半内における維持経費(TMC試算)



参考②：乗合バス事業の原価構成(平成27年度)



公益社団法人日本バス協会
日本のバス事業と日本バス協会の概要(平成29年11月)

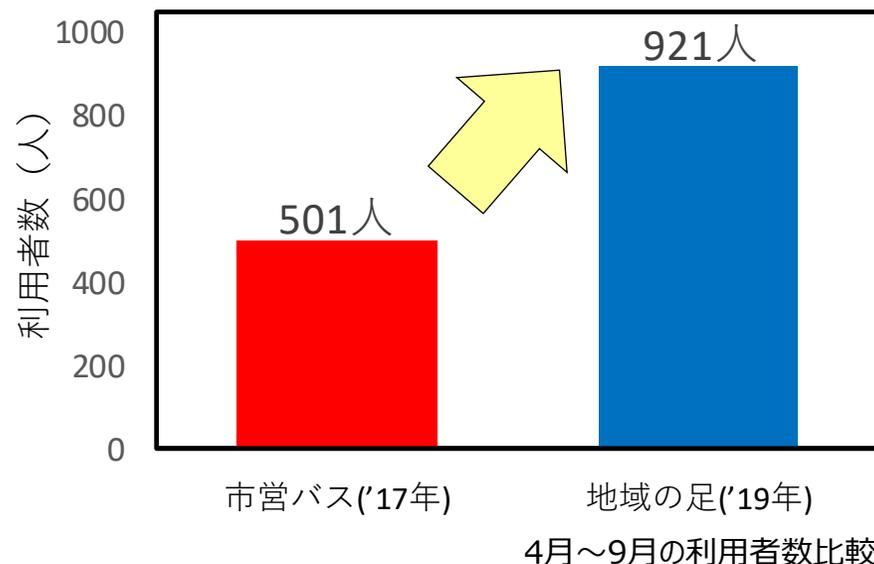
特長/メリット (2) 利用者の利便性の高さ

・ウェルジョインを活用することで、**自宅前から乗降が可能 (ドア to ドア)**

【利便性向上】

- ・今までバス停まで歩いて行けなかった方の利用が増加
⇒外出促進に寄与 (**利用者数が約2倍に増加**)

参考①：狙半内における利用者数の変化



特長/メリット (3) 地域力Upにつながる

① 共助が根付く



<ドライバーの声>

- ・“**生活にメリハリ**”
⇒日々の早起きと運動不足の解消につながった
- ・「ありがとう」の“**感謝の言葉**”
⇒「生きがい」や「やりがい」につながった

② 離れて暮らす家族の安心



<利用者の家族の声>

- ・地元ならではの移動支援サービスへの“**安心感**”
⇒家庭状況を理解しているので任せられる
- ・“**異常への気づき**”
⇒予約状況や集落巡回の様子から確認できる

③ 健康寿命の延伸



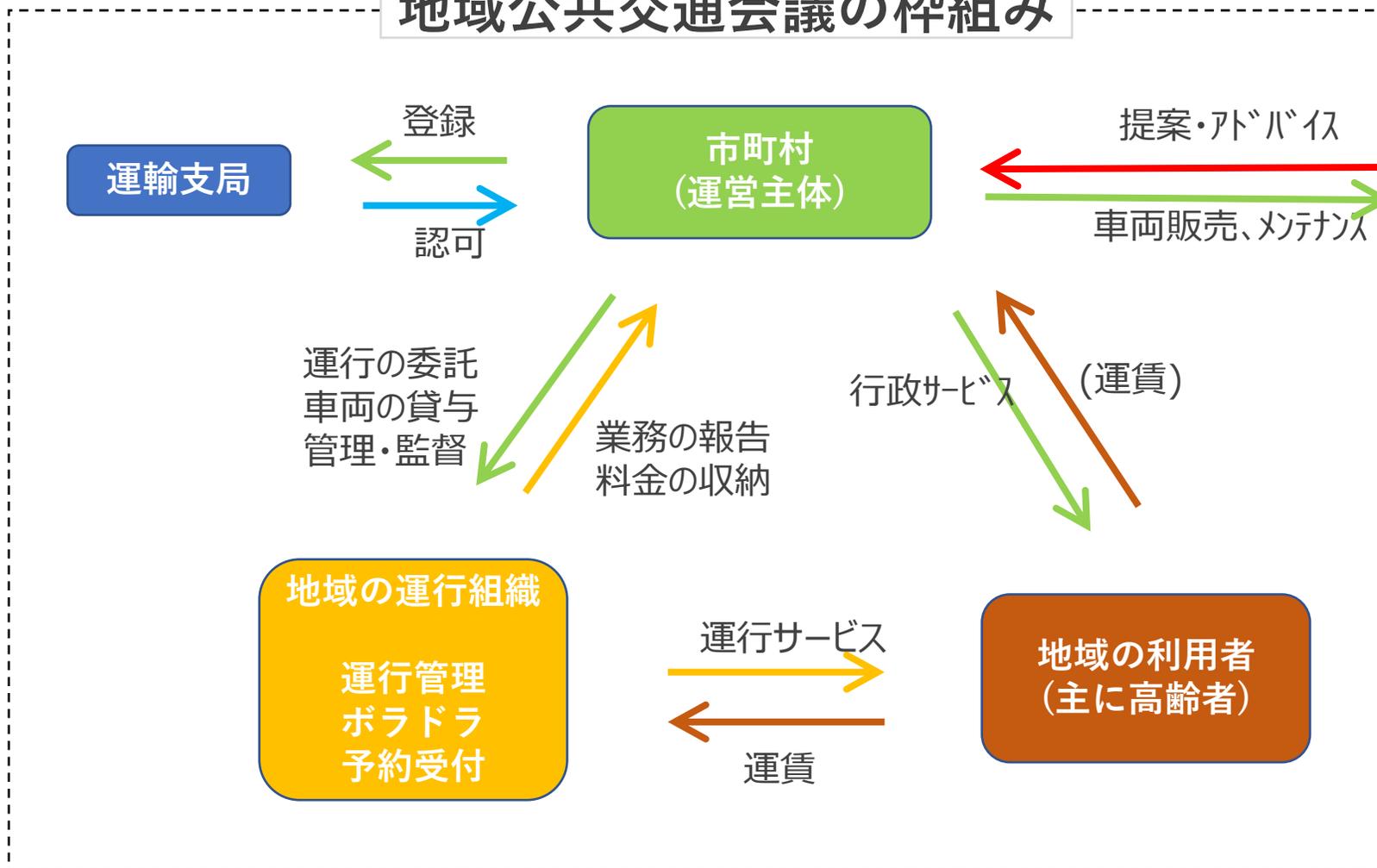
<利用者の声>

- ・“**お出かけするうれしさ**”
⇒友だちやドライバーとの会話ができるので、毎日の外出が楽しみ
- ・“**住み続けられる町**”
⇒日常生活に困らない（通院や買い物）ので、安心して暮らせる

「地域の足」のスキーム

- ・過疎地/中山間地の公共交通は、**自治体の支えが不可欠**
- ・ちあバスは、一路線あたり200～250万円/年

地域公共交通会議の枠組み



(標準的な) 自治体負担額

運行費用		収入	
車両の原価償却	70万	運賃	100万
ボラドラ	130万		
燃料代	60万		
事務費	24万		
他(保険、税金、メンテ)	36万		
計	320万	計	100万

200～250万円の負担

6:33



3. /アウトウェルジョインの開発

自己紹介

新型 24 33 TOYOTA VOXY/NOAH

省エネ率アップのハイブリッド車 192km/L

ヴォクシー/ノア

のすべて

クラス初の本格ハイブリッド搭載！
ボックス型ミニバンは新時代へ

凛々しく、優しく

試乗インプレッション 使い勝手徹底チェック

The story of project



川口 健 (おのりとも「おんし」)
製品企画部長
2011 年入社、第 2 車種開発部にてトヨタ車種の新車開発に携わり、2015 年より本誌の編集に携わっています。現在は、新車開発部にてトヨタ車種の新車開発に携わっています。



山崎 隆 (たかし「やまし」)
製品企画部長
2011 年入社、第 2 車種開発部にてトヨタ車種の新車開発に携わり、2015 年より本誌の編集に携わっています。現在は、新車開発部にてトヨタ車種の新車開発に携わっています。

「ハイブリッド搭載」が話題の新型ヴォクシー/ノアだが、あくまでもハイブリッド化は燃費改善のための手段であって、目的ではなかった。この3代目の開発に当たっては最も重視されたのは、燃費フラットフロアを実現して、ライバルを凌駕する圧倒的な広さを確保すること。制約の厳しいこのボックス型ミニバンにおいて、クラスリーダーを駆逐するための切り札は、パッケージング革命だったのだ。その実現にいたるまでのエピソードに、耳を傾けてみよう。

「ハイブリッド搭載」というトピックが話題の新型ヴォクシー/ノアだが、あくまでもハイブリッド化は燃費改善のための手段であって、目的ではなかった。この3代目の開発に当たっては最も重視されたのは、燃費フラットフロアを実現して、ライバルを凌駕する圧倒的な広さを確保すること。制約の厳しいこのボックス型ミニバンにおいて、クラスリーダーを駆逐するための切り札は、パッケージング革命だったのだ。その実現にいたるまでのエピソードに、耳を傾けてみよう。



究極のパッケージングを

「ハイブリッド搭載」というトピックが話題の新型ヴォクシー/ノアだが、あくまでもハイブリッド化は燃費改善のための手段であって、目的ではなかった。この3代目の開発に当たっては最も重視されたのは、燃費フラットフロアを実現して、ライバルを凌駕する圧倒的な広さを確保すること。制約の厳しいこのボックス型ミニバンにおいて、クラスリーダーを駆逐するための切り札は、パッケージング革命だったのだ。その実現にいたるまでのエピソードに、耳を傾けてみよう。

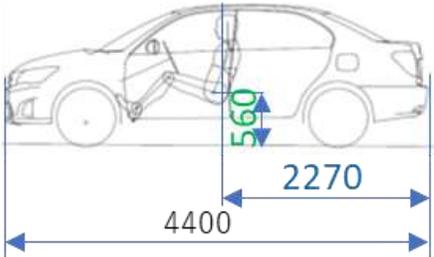
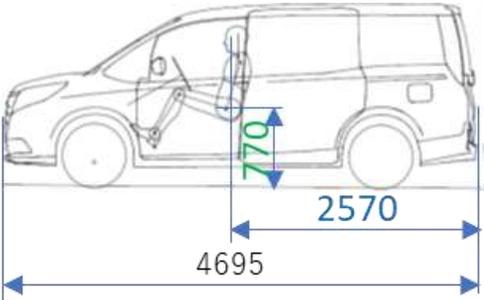
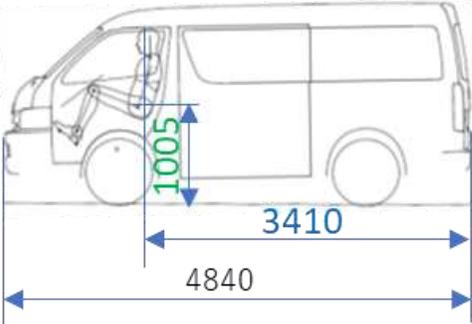
「ハイブリッド搭載」というトピックが話題の新型ヴォクシー/ノアだが、あくまでもハイブリッド化は燃費改善のための手段であって、目的ではなかった。この3代目の開発に当たっては最も重視されたのは、燃費フラットフロアを実現して、ライバルを凌駕する圧倒的な広さを確保すること。制約の厳しいこのボックス型ミニバンにおいて、クラスリーダーを駆逐するための切り札は、パッケージング革命だったのだ。その実現にいたるまでのエピソードに、耳を傾けてみよう。



「ハイブリッド搭載」というトピックが話題の新型ヴォクシー/ノアだが、あくまでもハイブリッド化は燃費改善のための手段であって、目的ではなかった。この3代目の開発に当たっては最も重視されたのは、燃費フラットフロアを実現して、ライバルを凌駕する圧倒的な広さを確保すること。制約の厳しいこのボックス型ミニバンにおいて、クラスリーダーを駆逐するための切り札は、パッケージング革命だったのだ。その実現にいたるまでのエピソードに、耳を傾けてみよう。

「ハイブリッド搭載」というトピックが話題の新型ヴォクシー/ノアだが、あくまでもハイブリッド化は燃費改善のための手段であって、目的ではなかった。この3代目の開発に当たっては最も重視されたのは、燃費フラットフロアを実現して、ライバルを凌駕する圧倒的な広さを確保すること。制約の厳しいこのボックス型ミニバンにおいて、クラスリーダーを駆逐するための切り札は、パッケージング革命だったのだ。その実現にいたるまでのエピソードに、耳を傾けてみよう。

ノアの理由

	カローラ	ノア	ハイエース
寸法			
定員	▲(5人)	○(7~8人)	◎(10人)
バックし易さ	○	○	▲
乗降性	○	◎	▲
総合	▲	○	▲

ウェルジョイン開発のきっかけ

1) 豊岡市での観察

<ノア標準車での課題>

- ①乗客の面倒な乗り降り
- ②ボランティア運転手の中腰作業

雨の日、、、

3列目乗客
すぐに降りれない

2列目乗客
傘をさして一旦降りる

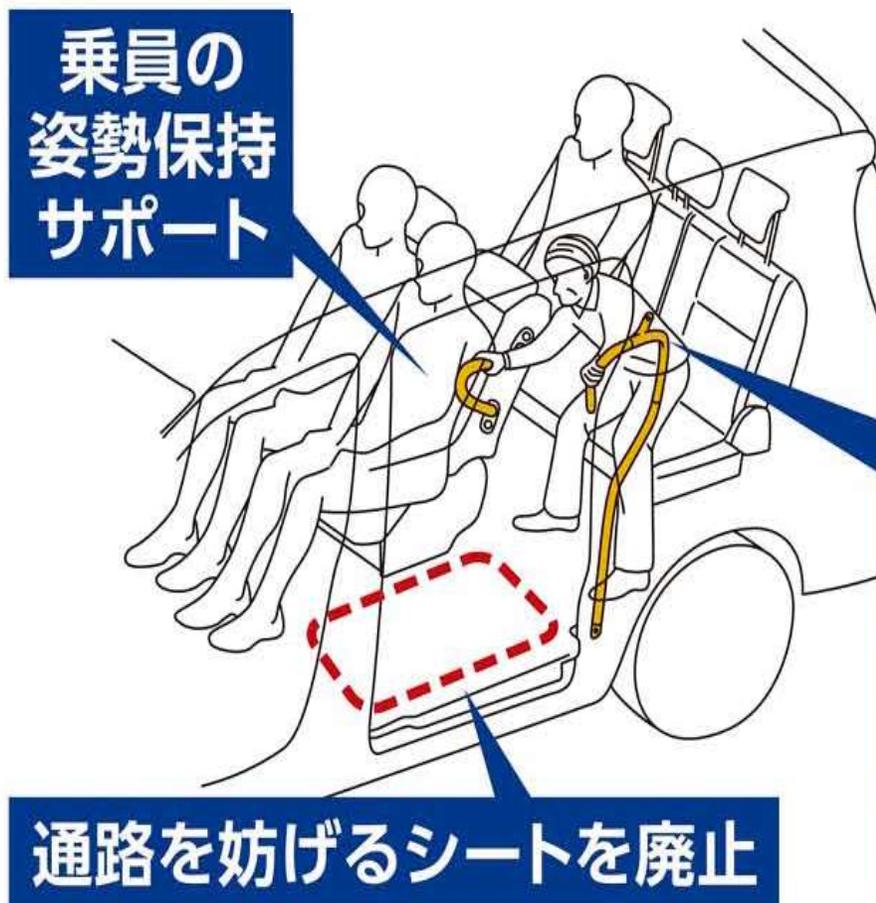


3列目シートの乗員を降ろすために
雨に濡れながら2列目シートを折りたたむ

ウェルジョインの開発

2) 構造上の工夫

ムダな乗降準備を無くし、高齢者が自力で安全に乗降 → ボランティア運転手の負担軽減



旧号



乗降サポート
手すり

現号



ウェルジョインの開発

3) 開発秘話

旧号



- ①なぜ手すり先端がくちばし形状？
- ②なぜ2列目の手すりが口開き？

現号



- ③なぜ手すりが斜めってるの？

最後のまとめ

鹿児島県内では、鹿児島トヨタと「地域の足」ちあバスの普及に取り組んでおります。
いつでもお声かけ下さい！



ありがとうございました