

# 令和7年度のスケジュール

## 参考資料1

項目	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月以降
関金	①乗合タクシーのサービス内容見直し(実証運行継続) ・本格運行計画の検討・調整						
	・地域公共交通会議⇒申請			↔			
	・住民周知(チラシ配布等)				↔		
	②公共ライドシェアに向けた準備(ドライバー募集等) ・運行主体の検討・調整						
	・ドライバー募集・運用検討	↔					
	・ドライバー講習・レクチャー			↔			
	③路線バス見直し内容の検討	↔	↔				
	④貨客混載や介護施設等の他分野との共創検討	↔			↔		
	⑤乗合タクシーの利用促進と小さなビジネスの検討 ・他地域における取組視察、地域との調整検討						
	・利用促進(観光施設、学校等との連携調整)	児童・生徒への愛称募集 観光客向けの利用促進検討	↔	↔			
	⑥移動実態および利用者ニーズの把握	↔					
	⑦住民ワークショップの開催			↔			
	⑧実証運行計画検討・システム導入準備	↔	↔	↔			
全体	プラットフォーム会議	●				●	

公共ライドシェア本格運行

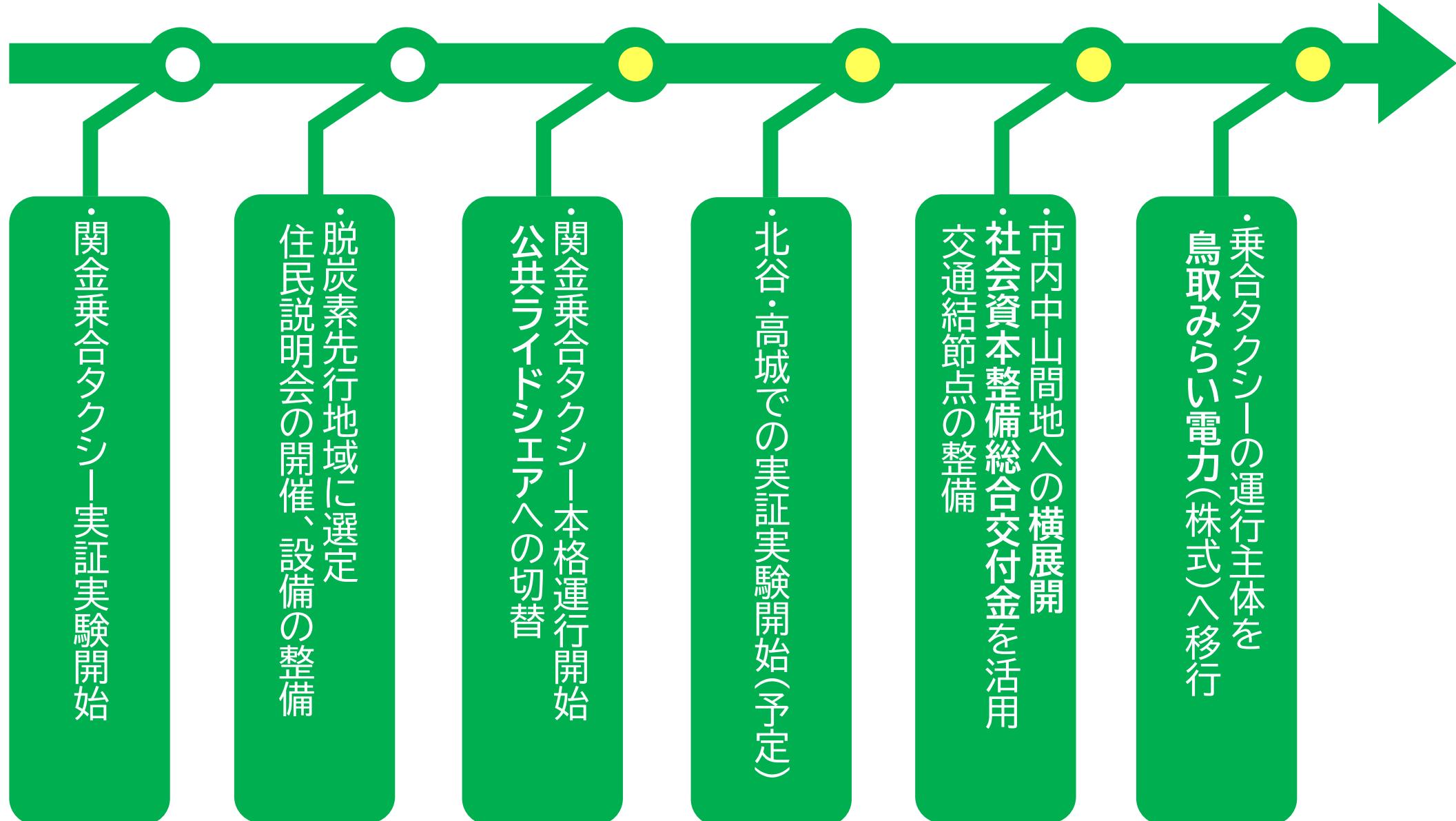
## 物流事業者へのヒアリング調査より

- ・ 関金地区内の各家庭までの配達は荷物の種類・時間の設定等で管理が煩雑になる可能性がある。また、乗客と荷物を同時に配達することは困難などの課題がある。
- ・ 各戸への配達よりも、路線バスを活用して倉吉営業所から中継拠点(関金地区内に設置)までの拠点間輸送の方が現実的

## 介護施設へのヒアリング調査より

- ・ 10月より実施予定
- ・ 本格運行の体制を整えながら、ヒアリング調査結果を踏まえて今後連携を模索する

令和6年10月 令和7年5月 令和8年4月 令和8年10月 令和9年以降 令和12年



## 制度的枠組みのポイントとその論点

---

## 前回（第1回）提示した論点①・②

- 「交通空白」の解消等地域における旅客輸送サービスの再生・活性化にあたっては、事業者・産業・自治体の壁を超えた連携・協働を進めることができ有効であり、例えば、具体的な事業、取組について、より一層共同化・協業化を軸としたものを促していくべきではないか。
- その際、共同化・協業化の定義や、想定される場面、領域、課題や効果についてどう考えればよいか。
- 地域交通の司令塔役・実行役を期待される市町村の機能や役割を補完・強化していく仕掛けが必要と考えるがどうか。例えば、企画機能や施策実施機能を強化する観点から、一定の知見や体制を有する外部組織の活用などが考えられないか。
- その際、外部組織の活用が想定される場面、領域、求められる役割や体制についてどう考えればよいか。

## 現行の自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）制度

## 現行制度：

- 自家用有償旅客運送は、採算性の面から一般旅客自動車運送事業者が参入しないなど、一般旅客自動車運送事業者によることが困難である場合に、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保する重要性に鑑みて行うもの。
- こうした性質から、市町村やNPO等の営利を目的としない主体が現在まで担い手となっている。

## 登録主体：

市町村、NPO法人、一般社団法人又は一般財団法人、認可地縁団体、農業協同組合、消費生活協同組合、医療法人、社会福祉法人、商工会議所、商工会、労働者協同組合、営利を目的としない法人格を有しない社団

## 議論したいポイント

- 自家用有償旅客運送の性格や役割（非営利性、公共交通の補完的役割等）を維持しつつ、広域での輸送ニーズ等に対応するため、自家用有償旅客運送の実施主体として、現行の登録主体に加え、都道府県、一部事務組合、広域連合のほか、地方公共団体が出資又は参画する法人・団体を追加することはどうか。

**交通政策審議会 交通体系分科会  
地域公共交通部会 中間とりまとめ  
(素案)**

令和7年9月29日

1  
2 (3) 公共ライドシェアの実施主体

3 <背景>

4 公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）は、採算性の面から一般旅客自動車運送事業者が撤退した地域など、一般旅客自動車運送事業者によることが困難である場合に、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保する重要性に鑑みて行われるものである。こうした性格から、公共ライドシェアの実施主体は、市町村やNPO等の営利を目的としない者となっている。

5 公共ライドシェアを活用して地域の旅客運送サービスが維持される事例  
6 は、近年増加傾向にあり、その7割強を市町村が実施主体として担っている  
7 ところである。

8 このように公共ライドシェアの導入ニーズとあわせて、学校や病院といった施設の統廃合が進展するなど、移動の必要性が高まり、移動距離が拡大し、  
9 より広域のエリアでの対応の必要性が高まっている。

10 さらに、市町村の職員不足や財源不足により実施体制が課題になる中、一部の地域では、地域の第3セクターにおいて、交通分野以外の営利事業の収益を活用して収益性の低い旅客運送サービスの実施に充てる仕組みの検討が進むなど、運送サービスの担い手を拡大する必要が高まっている。

11 <ポイント（方向性）>

12 公共ライドシェアは、一般旅客自動車運送事業によるサービス提供が困難な場合に導入されるという性格及び役割（非営利性、公共交通の補完的役割等）を有している。

13 地方公共団体については、現在のところ市町村のみが実施主体となっているが、市町村の実施体制も課題となる中、広域での輸送ニーズに対応するため、公共ライドシェアの性格及び役割は維持しつつ、一部事務組合、広域連合、都道府県のほか、地方公共団体が出資又は参画することで、当該地方公共団体が実質的に意思決定に深く関与し、短期的な営利性を追及するものではない法人・団体も実施主体に追加することを検討すべきである。