

資料4

地域が主体となる自家用有償旅客運送の導入について

令和7年6月16日(月)
静岡市交通政策課

静岡市地域公共交通計画

計画の基本方針

公共交通により実現を目指すまちと暮らしの姿

『市民が多彩な交流や活動をするうえで、公共交通を利用し、安全かつ快適に移動できる』

基本 方針 1

都市を支える輸送手段として、既存の交通資源を集約し、新しい交通サービスを導入した利便性の高い都市交通サービスを構築する

本市が目指す将来都市構造である「集約連携型都市構造」を実現するために、市街地部や拠点間の公共交通ネットワークを確保する。そのために、二種ドライバーを利用者の多い区間に集約するなど、既存の交通資源を適正配置し、また輸送能力の増大や効率性を高める新しい交通サービスを導入し、利便増進を図る。

基本 方針 2

郊外・山間部の地域のニーズに応じた、きめ細かい地域主体の交通サービスで、利便性の高い生活交通サービスを構築する

郊外・山間部において、地域で住み続けられるために、生活に困らない移動を地域のニーズに応じた交通サービスとして提供する。新たに交通空白地となったエリアについては、地域関係者と連携・協働し、代替の交通サービスを構築する。

基本 方針 3

効率性・生産性を高める公共交通DXと、環境負荷低減に寄与する公共交通GXを推進する

自動運転技術を活用した交通DX(デジタルトランスフォーメーション)や、環境に配慮した車両などの交通GX(グリーントランスフォーメーション)に関する方策を採用可能なものについて積極的に活用し、基本方針1・2の実現を促進する。

公共交通の将来のイメージ（2035年頃）



静岡市地域公共交通計画

具体的な実施施策

基本方針1

都市を支える輸送手段として、既存の交通資源を集約し、新しい交通サービスを導入した利便性の高い都市交通サービスを構築する

目標1 公共交通サービスの維持・確保

- 1 公共交通の利用促進
- 2 バス路線の維持・支援（路線補助）
- 3 路線バス・タクシー運転士の人員確保
- 4 連節バスなどの効率的な輸送手段の導入
- 5 バスの走行環境の向上
- 6 自家用車活用事業（日本版ライドシェア）の導入によるサービスの補完

目標2 地域の実情に応じたきめ細かい移動サービスの確保

- 7 鉄道駅の交通結節機能強化
- 8 バリアフリー・ユニバーサルデザイン化の推進
- 9 オープンデータ化（GTFS）
- 10 バス待ち環境の改善
- 11 サイクル&ライド施設整備
- 12 新たな交通の導入検討（バス・タクシーの補完）
- 13 タクシー配車アプリの導入推進
- 14 水上バスの利用環境向上
- 15 シェアサイクルの利用促進

基本方針2

郊外・山間部の地域のニーズに応じた、きめ細かい地域主体の交通サービスで、利便性の高い生活交通サービスを構築する

目標1 地域の実情に応じたきめ細かい移動サービスの確保

- 1 地域が主体となる自家用有償旅客運送（公共ライドシェア〔バス型〕）の導入
 - ・地域運行主体の育成
 - ・地域運行主体への補助金の支給
 - ・自家用有償旅客運送登録の権限移譲
- 2 地域公共交通結節点の設置
- 3 他事業との連携による交通サービスの確保
- 4 民間事業者（移動販売車等）と連携した交通サービスの確保
- 5 フリー乗降区間の導入
- 6 自家用有償旅客運送（公共ライドシェア〔タクシー型〕）の導入

目標2 生活交通サービスの効率化

- 7 運行状況のモニタリングと継続的なサービス水準の見直し
- 8 乗り継ぎしやすい交通環境の整備

基本方針3

効率性・生産性を高める公共交通DXと、環境負荷低減に寄与する公共交通GXを推進する

目標1 先進技術を活用したモビリティサービスの提供

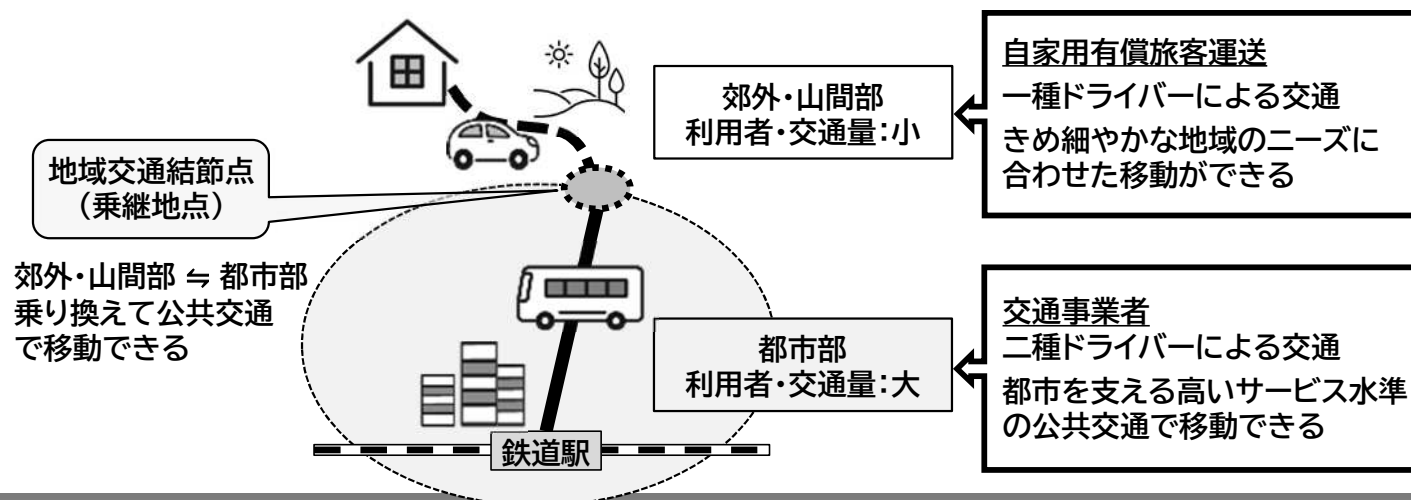
- 1 自動運転技術の導入
- 2 オープンデータ化（GTFS）（再掲）
- 3 新エネルギー車両の導入（FCV、EV）

自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)

自家用有償旅客運送の導入

- 公共交通の利用者が少ない郊外・山間部において、一般のドライバー(第一種運転免許取得者)による小型の車両を使用した移動サービスを地域主体で運営できるようにする(自家用有償旅客運送)
- 車両の小型化により、大型バスでの移動サービスの供給が行き届かなかった区域までカバーできる
- 地域の実情を最も把握している地域住民が主体となり、自ら必要な交通手段を運行するための支援を実施
- 地域住民がドライバーとなることで、**地域の仕事を創出**
- 住民同士の交流機会の増加、**地域内の見守り強化**など**地域コミュニティの活性化**にもつながる
- 郊外・山間部の移動サービス(自家用有償旅客運送)と都市部の移動サービス(路線バス)をバス待ち環境を整備した乗継地点(地域公共交通結節点)で円滑に結び、相互に移動可能なネットワークを構築

交通サービスのイメージ図



自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)

自家用有償旅客運送導入への支援体制

【導入経費、運営経費への支援】

運行に必要な費用に対する補助金制度を策定

・車両購入(賃借)費

運行車両の購入費を補助(予防安全性能搭載のワゴンタイプ車両を想定)

購入、賃借(リース)ともに全額補助(10/10)

・運行経費

ドライバー人件費、各種書類作成等の事務経費を補助

ドライバー手当:1,300円/時間

事務員手当:1,300円/時間(書類作成等各種事務作業への手当)

リーダー報酬:24万円/年間(運行業務全体管理やとりまとめを行う人員への手当)

※金額は現在検討中。ドライバー等の各種業務に対して十分な報酬を支払い出来る制度を検討。

・持込車両手当

ドライバーの所有車両を使用することも可能となるような制度とする

50円/km(走行距離に応じた手当を支給)

※金額は現在検討中

・その他の経費

燃料費、車両維持費(油脂類などの消耗品)、保険料など運行業務に必要な経費を全額補助(10/10)

自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)

自家用有償旅客運送導入への支援体制

【運行計画策定、事務手続等への支援】

- ・ダイヤ、路線の策定や運行開始までの各種事務手続き等のサポートを実施
市の直接的な支援のほかに専門事業者への委託も可能とする

例えば・・・

ルートやダイヤの設定などの運行計画作成への支援
運行管理などの組織体制構築の支援

さらに、

運行開始後の管理業務(点呼や台帳管理)、運転手シフト作成や各種報告書の作成などについても支援

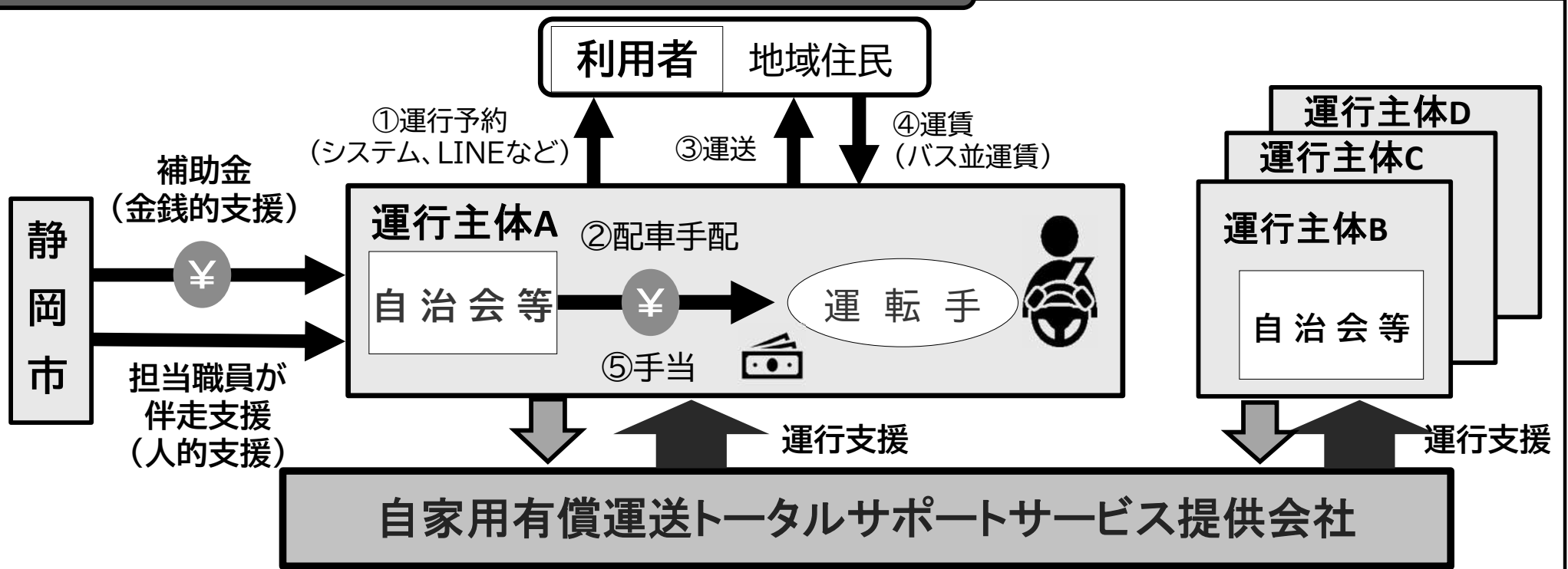
- ・自家用有償旅客運送の登録申請に係る権限を国から移譲を受け、窓口の統一化や手続きを簡略化



⇒ 計画策定段階から運行を安定的に継続するための十分な支援が可能となる制度とする

自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)

自家用有償旅客運送導入への支援体制(参考イメージ)



自家用有償の導入から運行までトータルでサービス提供するため、全体最適で効率化が可能

運行立ち上げ支援

- ・現状ヒアリング、課題整理
- ・運行計画作成支援(ルート・ダイヤ等)
- ・運行マニュアル作成
- ・運行管理体制の構築

遠隔運行管理サポート

- ・法定運行管理業務(点呼、台帳管理)
- ・シフト作成
- ・月次報告、実績報告書作成支援
- ・運行改善提案

その他サポート

- ・配車システム
- ・万が一をサポート
 - ▶自家用有償専用保険
 - ▶リアルタイム現在地把握