

第1回 神奈川版ライドシェア検討会議 次第

<日 時> 令和5年10月20日（金）14：30～15：45

<場 所> 新庁舎第5会議室

1 開会

2 地域の課題について

3 課題解決に向けて

- ・神奈川版ライドシェア（案）について
- ・ラストワンマイル・モビリティに係る制度・運用の改善策

4 閉会

【配付資料】

資料1 地域の課題について

資料2 神奈川版ライドシェア（案）について

資料3 ラストワンマイル・モビリティに係る制度・運用の改善策

第1回 神奈川版ライドシェア検討会議 出席者

職 名	氏 名
(三浦市) 市長 (※) 政策部長	吉 田 英 男 木 村 靖 彦
(事業関係者) 有限会社いづみタクシー 代表取締役 京急三崎タクシー株式会社 常務取締役 一般社団法人神奈川県タクシー協会 専務理事	八 木 達 也 阿 部 正 浩 三 上 弘 良
(国) 国土交通省関東運輸局自動車交通部長	内 田 忠 宏
(神奈川県) 知事 (※) 政策局長 県土整備局長 政策局自治振興部長 県土整備局都市部長 国際文化観光局観光課長 産業労働局産業部ベンチャー支援担当課長 産業労働局労働部雇用労政課長 横須賀三浦地域県政総合センター企画調整部長	黒 岩 祐 治 中 谷 知 樹 佐 藤 亮 一 田 邊 親 司 池 田 一 紀 重 田 健 太 郎 井 上 哲 也 高 槁 正 樹 塚 本 裕 子
(事務局) 政策局自治振興部地域政策課長 県土整備局都市部交通企画課長	横 川 裕 神 永 裕 一

※ 会議冒頭のみでの出席となります。

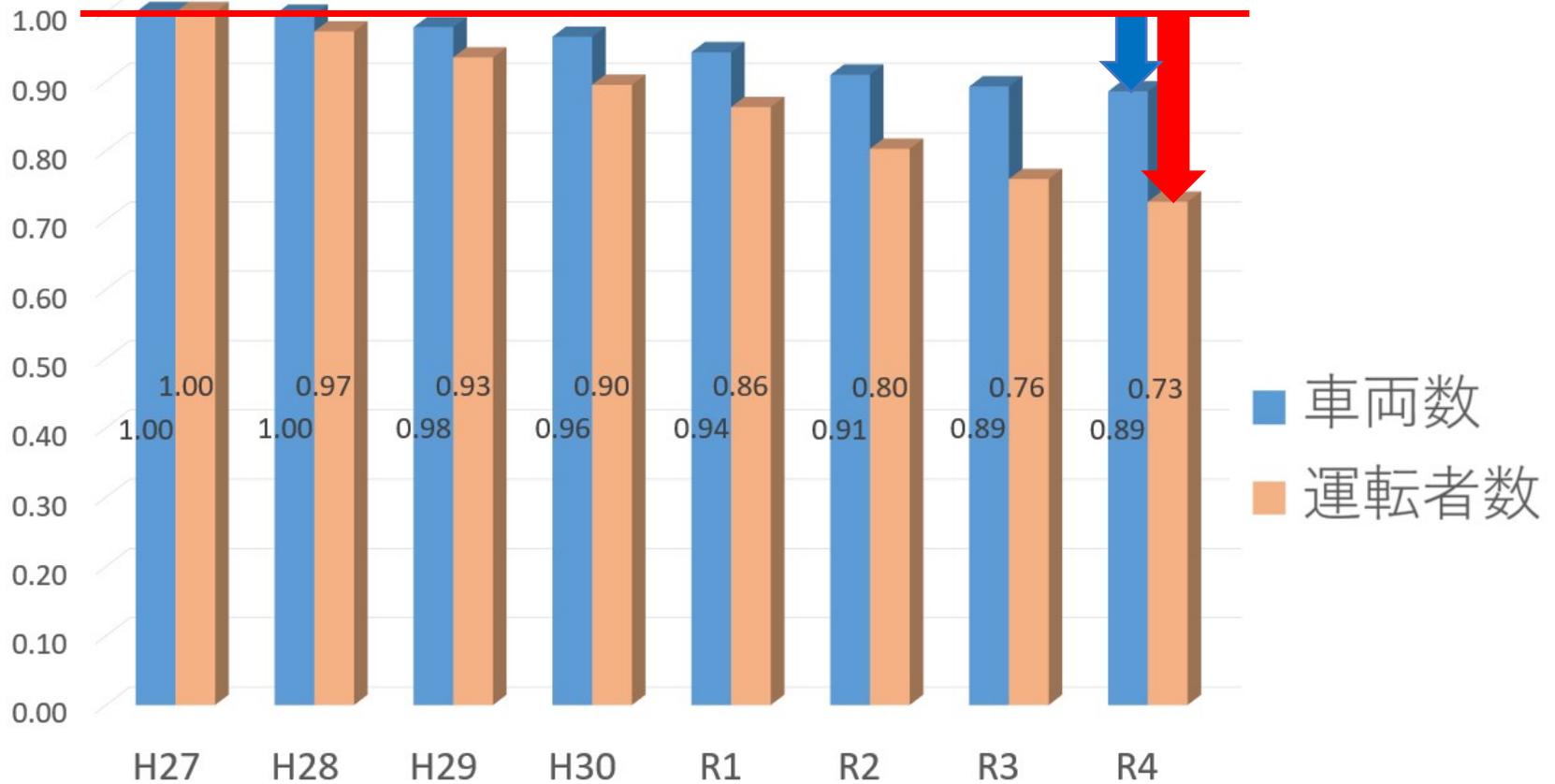


地域の課題について

神奈川県のタクシーの状況

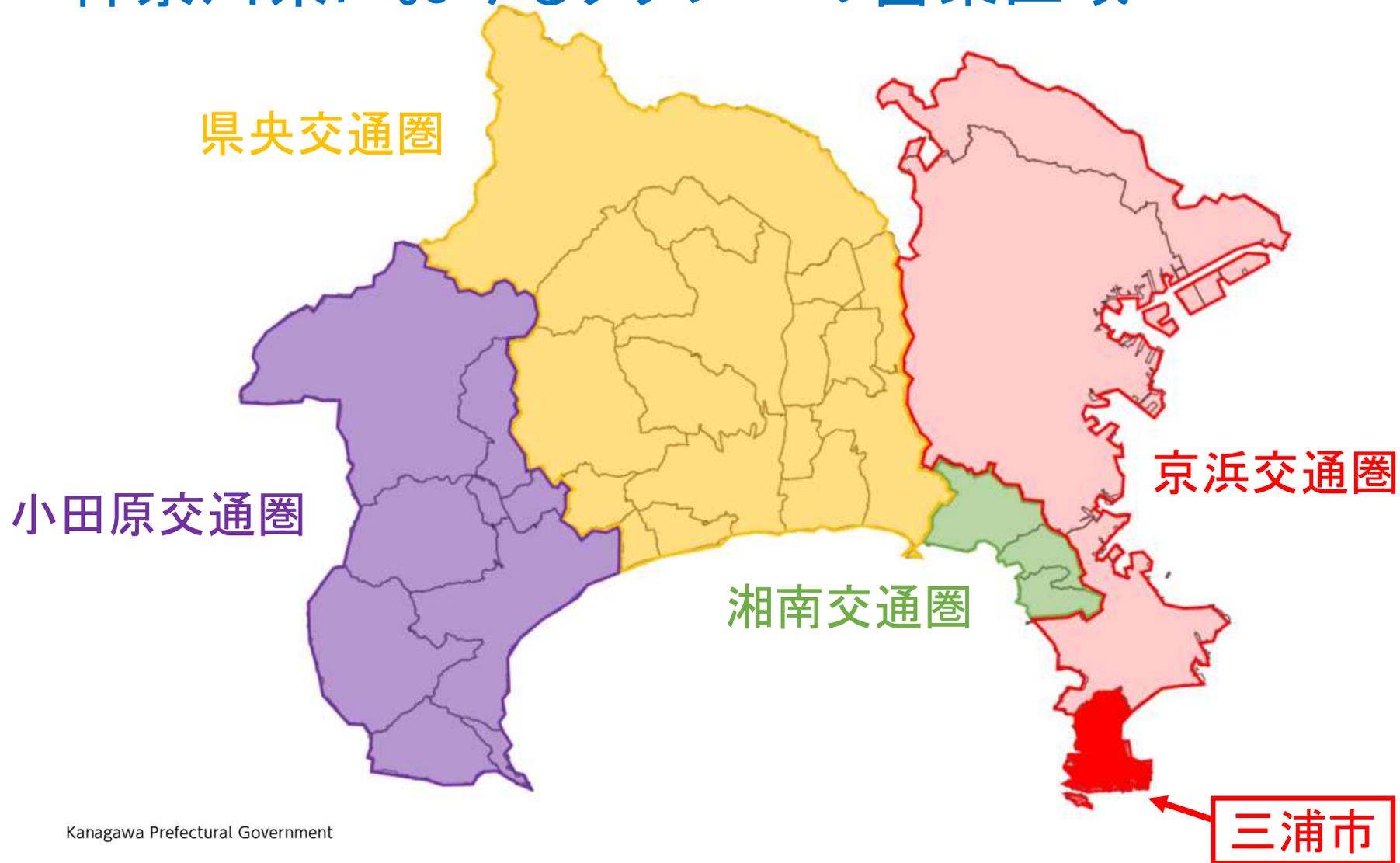
H27とR4を比較すると、運転者数が大幅に減少
 車両数は 11%減少(12,280→10,877台)
 運転者数は27%減少(22,467→16,320人)

平成
27
年
比





神奈川県におけるタクシーの営業区域



三浦市の概要

- 人口
40,306人（令和5年10月現在）
（平成6年の54,350人をピークに減少）

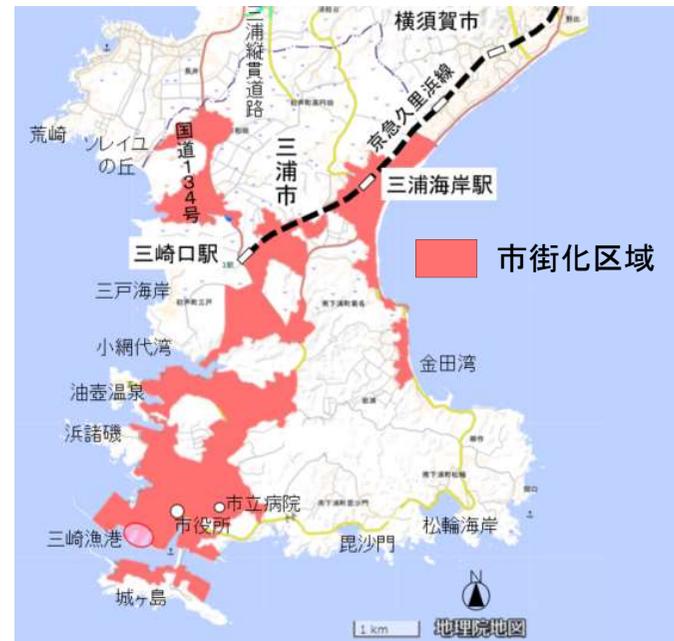
出典：人口推移（三浦市）

- 面積
32.05km²（令和3年10月現在）

出典：県勢要覧2022（令和4年度版・神奈川県）

- 市街化区域
7.29km²（令和5年4月現在）

出典：かながわの都市計画のあらまし（令和5年度・神奈川県）



三浦市の観光

三浦市観光客数

令和元年までは 年間600万人以上
令和2年以降は 年間420万人程度

主な観光地と入込客数 (R4年)

- 三崎・城ヶ島 3,044千人
- 三浦海岸 759千人
- 油壺 246千人

出典: 令和4年神奈川県入込観光客調査報告書(神奈川県)

公共交通との連携

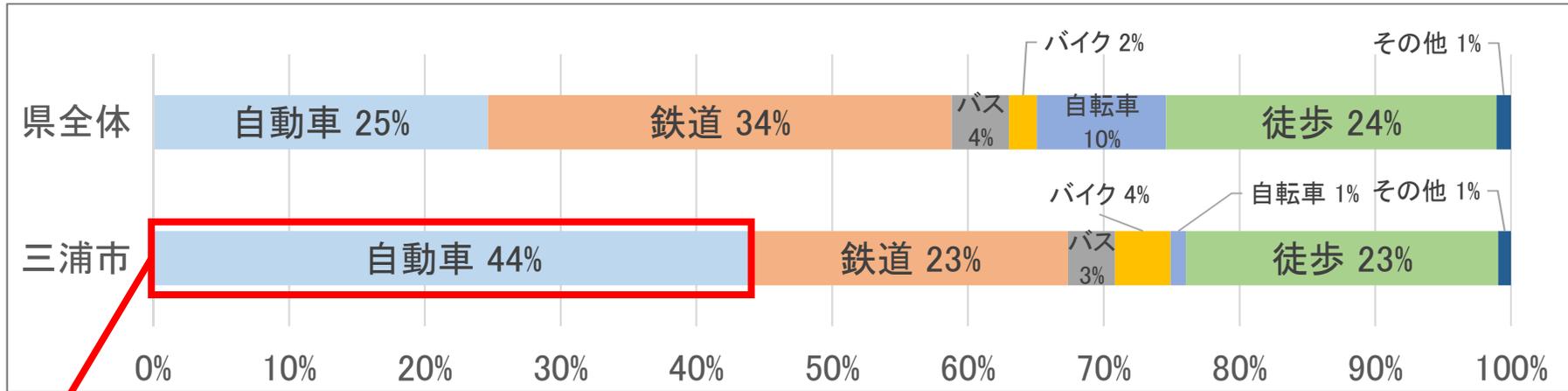
みさきまぐろきっぷ

(電車・バス代+
食事代等がセットに
なったお得なチケット)

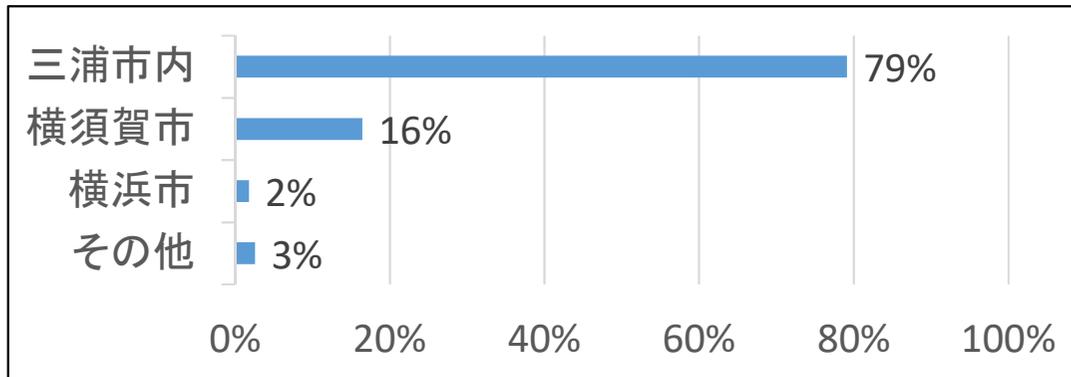


三浦市の交通手段分担率

○代表交通手段分担率(県全体と三浦市の比較)



○三浦市を出発する代表交通手段「自動車」の行先



- ・三浦市は、県全体と比較して自動車の分担率が高い
- ・自動車交通は、三浦市内を移動するものが多い

出典:2018(平成30)年「東京都市圏パーソントリップ調査」
(東京都市圏交通計画協議会)に基づき作成

三浦市の公共交通

鉄道の現況（1日平均乗車人員）

- 三崎口駅 6,292人（令和3年）
- 三浦海岸駅 4,177人（令和3年）

出典：神奈川県交通関係資料集（令和4年度版・神奈川県）

バス交通の現況

- 三崎口駅と三浦海岸駅を拠点に、三崎港等を結ぶバス路線がある。

タクシーの現況

- （有）いづみタクシー 17台（5時～19時迄）
- 京急三崎タクシー（株） 18台（5時～26時迄）
- 個人タクシー 14台（※市内の営業は数台程度）

Kanagawa Prefectural Government



三浦市の交通事情

○三崎口駅と横浜駅を結ぶ最終電車

※ 途中駅で乗継が必要

京急久里浜線		平日	休日
【上り】	三崎口駅 発	23:09	23:11 [※]
【下り】	三崎口駅 着	24:07	23:59

【運行本数】

平日：6便/H程度

休日：6便/H程度

3便/H程度（19時以降）

○三崎港付近と三崎口駅を結ぶ最終バス

※ 途中のバス停で乗継が必要

京浜急行バス		平日	休日
【上り】	三崎港 発 →三崎口駅行	22:22 [※]	21:31
	三崎東岡 発 →三崎口駅行	23:01	21:33
【下り】	三崎口駅 発 →三崎港行	22:58 [※]	22:19 [※]
	三崎口駅 発 →三崎東岡行	24:01	22:46

【運行本数（上り）】

平日：6～8便/H程度

（22時以降は1便のみ）

休日：5～7便/H程度

（21時以降は2便のみ）

【バス所要時間】 三崎口駅⇔三崎港：約15分 三崎口駅⇔三崎東岡：約13分（直通の場合）

※三崎港⇔三崎東岡 640m（徒歩8分）

三浦市のタクシーの課題

(検討メンバー様からの課題提案)





資料 2

神奈川県版ライドシェア(案)について

(対応案の1つとして想定)

神奈川県版ライドシェア(案)のポイント

- タクシー会社による運行管理
- 時間帯、地域限定

一般ドライバー

- タクシー会社が面接の上登録・研修
- 利用者による評価制度

使用車両(自家用車)

- タクシー会社が車両を認定し、安全管理を実施
- ドライブレコーダーや配車アプリ、任意保険等を実装

※利用料金は、タクシー会社と相談の上検討

あらゆる選択肢を視野に入れた検討を行う

資料3

ラストワンマイル・モビリティに係る制度・運用の改善策

関東運輸局 自動車交通部
令和5年10月

12項目について、令和5年5月策定 10月中施行予定

- 基本的な考え方として、**安全性及び継続性**の観点から、**交通事業者によるサービスを第一に模索**するとともに、**交通事業者は旅客運送のプロとして、その実現に協力**することが重要。それでも**不十分な場合には、自家用有償旅客運送も組み合わせ**ることができる。
- **タクシー・乗合タクシー**の輸送力の強化や**地域実情に応じたサービス**を選択できるよう**制度・運用を改善**。
- **自家用有償旅客運送**によりサービスを補完する際には、**円滑に導入でき、持続的なものとなるよう制度・運用を改善**。

【①法人タクシーの営業所ごとの最低車両台数の緩和】



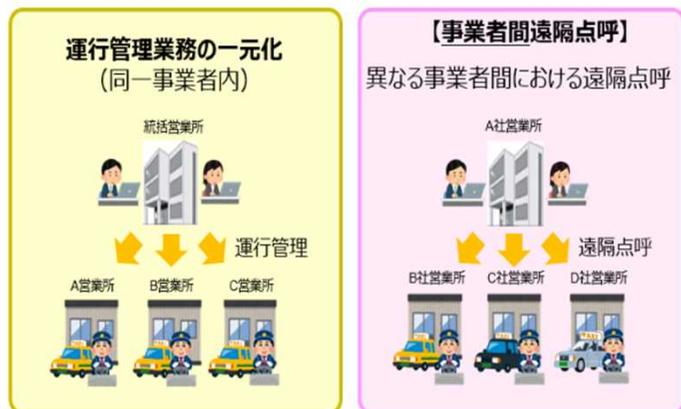
事業継続性等の点から問題ないと**地方運輸局長等が認めた場合**には、**最低車両台数の緩和を認めることができることとし**、柔軟に法人タクシー事業の維持や新規参入を行うことができるようにする。

【②営業所等の施設設置要件の緩和】



施設設置の際の、**使用権原の期間に関する要件、営業所と休憩施設・車庫の距離に関する要件や休憩施設・車庫を専用の区画にする要件を緩和**することにより、交通不便地域における**機動的なサービスの提供を可能とする**とともに、法人タクシー事業に係る**施設等の有効活用を促進**する。

【③運行管理のDXの推進】



事業者内の運行管理業務の一元化や事業者間の遠隔点呼の導入に向けて、実証実験を実施しながら、制度整備に向けて検討を進める。

【④地方部にUターン等した個人タクシー事業者の経験者の活用】



人口が30万人未満の地域においても、地域公共交通会議など地域における議論も勘案しつつ、地方運輸局長等が認めた場合については、**個人タクシーの営業を認める**。(1年以上の個人タクシー事業の実績のある者に限る)
その際には、当該地域における地理や実情に通じた**法人タクシー事業者による運行管理を条件とする**。

【⑤タクシー事業者による乗合タクシー展開の際の法令試験免除】



地域の実情やタクシー事業者がすでに乗合タクシー事業の実施に必要なとされる道路運送法等法令の知識を十分に有していることに鑑み、タクシー事業者については、**乗合タクシー事業（区域運行型乗合事業）の許可申請に係る法令試験を免除**する。

【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】



乗合タクシー事業・タクシー事業それぞれがいずれも適切に提供されることを前提に、通学・通勤・通院などのために乗合率の高い朝・夕方は乗合タクシー、ビジネス・帰宅需要などの移動がばらつく昼間・夜はタクシーとして使用するなど、**乗合タクシーとタクシーとの間でより柔軟に車両の併用を行うことができることとする。**

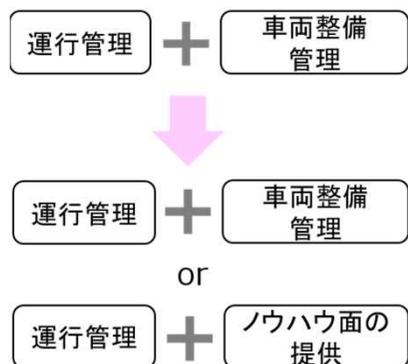
【⑦乗合タクシー事業における補完的な自家用車の活用】



過疎地域において、予め定められた地域を運行する乗合タクシーを展開するに当たって、地域公共交通会議等の協議が調った場合には、事業用自動車による輸送力を補完するために必要な範囲に限り、許可を受けた自家用自動車を輸送力補完のために活用することができることとする。

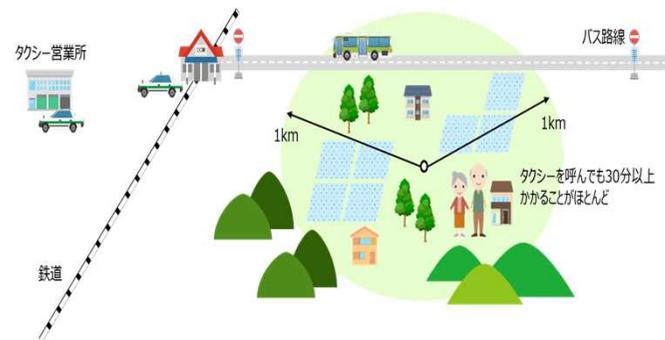
その際、**運転者は乗合タクシー事業者と雇用契約を締結し、同事業者が運行管理を行う。**

【⑧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。

【⑨自家用有償旅客運送に係る交通空白地の目安の提示】



「半径1km以内にバス停・駅がない地域であって、タクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域」は少なくとも交通空白地に該当する、という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。**

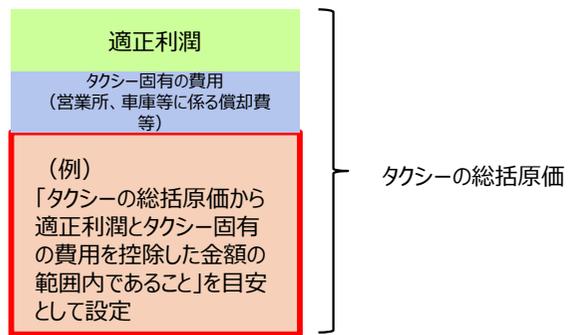
あわせて、既存の自家用有償旅客運送の導入地域の状況（病院・商店の立地数、タクシー営業所数等）を示した**「地域交通の把握に関するマニュアル」**（令和2年12月公表）について、改めて**自治体等に周知を図り、活用を促す。**

【⑩「地域交通の検討プロセスガイドライン」の活用促進】



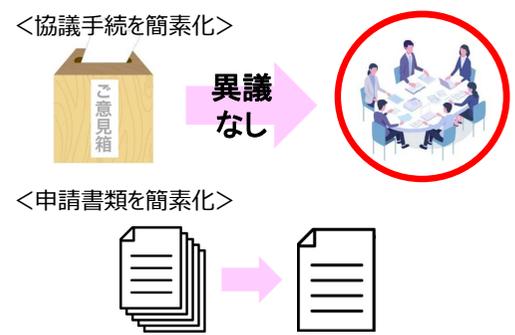
「地域交通の検討プロセスに関するガイドライン」について、改めて**自治体等に周知を図り、活用を促す**（地域公共交通会議等での周知・説明、自治体職員に対する講習等）。

【⑪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、上記のような必要費用も勘案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。

【⑫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。