

総務環境委員会

No.	項 目	概 要	頁
I	<p>A I を活用した滞納整理 (東京都練馬区)</p> <p>人口：740,463人 事業開始：令和6年度</p>	<p>練馬区では、住民税及び国民健康保険料（以下「住民税等」という。）の収納率及び徴収額を向上させ、住民間の税負担の公平性を高めるため、富士通ジャパン株式会社と共同で、住民税等の滞納整理に2つのA I システムを活用する実証実験を行い、令和6年4月から運用を開始した。</p> <p>滞納者の財産調査業務へのA I 活用は全国初の取り組みであり、これにより滞納案件の調査先の決定や判断にかかる時間が大幅に短縮されるなど、職員ごとの業務効率の最適化が期待されている。</p>	5
II	<p>神奈川版ライドシェア 「かなライド@みうら」 (神奈川県三浦市)</p> <p>人口：40,961人 事業開始：令和6年度</p>	<p>三浦市では、バスの運行本数やタクシーの稼働台数が減少する夜間（午後7時～翌午前1時）に、市民の移動手段を確保するために、神奈川県と協力し、三浦市を実施主体として、地元のタクシー会社がドライバーの運行管理を担う独自のライドシェア「かなライド@みうら」の本格実施に向けて、令和6年4月から8カ月間にわたる実証実験を行った。</p> <p>令和6年12月の実証実験終了を前に、本格実施の具体的な仕組みについて検討が行われ、実証実験終了後は試行運行として運行を継続している。</p>	10

I AIを活用した滞納整理（東京都練馬区）

1 住民税及び国民健康保険料の収入状況

練馬区において、特別区税と特別区交付金は、合計で区の歳入全体の50%以上を占める重要な財源であり、令和5年度は、特別区税の収入済額の94.1%を特別区民税が占めている。

特別区民税の収入済額は毎年増加しており、4年度に比べて11億3,670万円（1.7%）の増加となった。収入率も上昇傾向にあるが、東京23区の収入率を比較すると、練馬区は全体の6位にランクダウンし、4年度の8位から低下した。

また、国民健康保険事業会計の歳入内訳を構成比順に見ると、令和5年度は都支出金が62.6%、国民健康保険料が25.6%で、合わせると全体の88.2%を占めている。歳入総額はこの5年間で1.4%の増加となったが、そのうち国民健康保険料は2.9%の減少を示している。

歳入全体に占める国民健康保険料の割合は、令和5年度はやや減少したが、収納率は毎年上昇しており、東京23区の収納率を比較すると、練馬区は3位である。

練馬区における特別区民税の収入済額・収入率（調定比）及び国民健康保険料の収納済額・収納率（調定比）の推移

（単位：千円、%）

区 分	令和2年度		令和3年度		令和4年度		令和5年度	
	収入済額 （収納済額）	収入率 （収納率）	収入済額 （収納済額）	収入率 （収納率）	収入済額 （収納済額）	収入率 （収納率）	収入済額 （収納済額）	収入率 （収納率）
特別区民税	65,369,250	97.9	65,699,702	98.2	67,226,939	98.5	68,363,642	98.5
現年課税分	64,680,479	99.0	65,002,076	99.0	66,660,738	99.1	67,837,830	99.0
普通徴収	15,768,467	96.6	15,943,760	97.0	16,977,895	96.9	16,610,386	96.7
特別徴収	48,678,256	99.8	48,743,791	99.7	49,426,328	99.9	50,945,996	99.9
過年度分	233,756	84.6	314,525	86.2	256,515	85.3	281,448	80.1
滞納繰越分	688,771	48.7	697,627	56.7	566,201	58.1	525,813	60.2
国民健康保険料	16,901,238	83.8	17,174,043	87.3	16,993,893	88.5	16,732,277	89.1
現年分	15,731,211	91.5	16,173,288	93.4	16,169,629	93.6	15,986,432	93.7
滞納繰越分	1,170,027	39.4	1,000,755	42.4	824,264	43.1	745,844	43.5

※「令和5年度練馬区各会計歳入歳出決算審査意見書」を基に鹿児島市議会事務局で作成した。

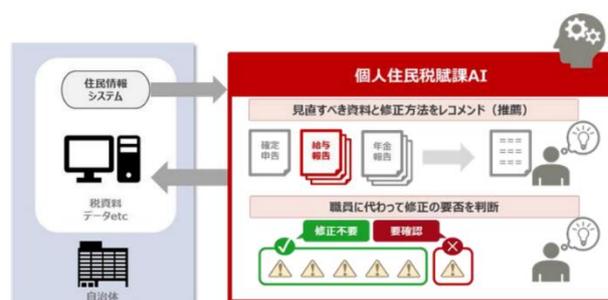
2 これまでの取り組み

(1) 住民税賦課業務（不整合リストの確認・修正等）へのAI導入

練馬区では、令和元年10月9日から富士通（株）と共同で、住民税賦課業務へのAI導入に向けた実証実験を行った。当時、練馬区は富士通（株）製のシステムを使用し、給与支払報告書や確定申告書などの資料の管理及び税額計算を行っていた。しかし、例年4月中旬にシステムが一斉に税額計算を行う際に出力される修正や確認が必要な不整合リストは7万件を超え、職員が手作業で確認・修正を行っていた。税額通知書の発送スケジュール

ルの関係から、7万件のうち約半数を2週間という短期間で処理する必要があり、豊富な知識や経験が求められたため、職員の負担が大きくなっていった。

そこで、ベテラン職員が中心となって行っていた確認・修正作業をAIに学習させ、修正内容の提案や処理不要判定を担わせることで作業時間を大幅に削減するとともに、ベテラン職員の知見を組織で共有し、問い合わせ対応などの区民サービス



「個人住民税賦課AI」を活用した
住民税賦課修正業務の効率化実証

サービスのさらなる向上を図るため、過去の事例を用いてAIの提案内容の妥当性を検証し、令和2年4月からは新年度データでの検証を実施した。

令和2年7月までの実証では、税額計算の際に発生する不整合リストについて、税額の修正や確認を行う業務をAIに提案させ、区の職員がその精度を検証し、処理時間を測定した結果、AIが提案した住民税額等の修正方法と職員の判断が98.4%の確率で一致し、処理時間はAIの提案がない場合の想定時間1,450時間に対して53.1%短縮され、680時間となった。

練馬区はこの実証の結果を踏まえ、費用対効果等を検証しながら業務の効率化に向けた検討をさらに進めることとし、令和2年8月から、同一の税務システムを使用している中央区を加えた3者による共同実証を行った。この3者による共同実証は、総務省の「自治体AI共同開発推進事業」※に採択され、住民税賦課AIの汎用化や自治体の規模に関わらずAI導入効果が得られることの実証、さらにはAI導入手順の標準化の検討が令和3年2月まで行われた。

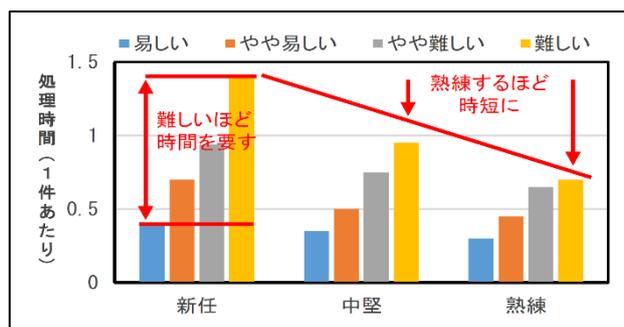
この共同実証の結果、両区において賦課修正作業に要する時間が50%以上削減される効果があったほか、時間外勤務や休日出勤の削減、ベテラン職員が若手職員に複雑なケースを教えることに、より多くの時間を割くことが可能になるなどの効果も見られた。

【自治体AI共同開発推進事業】

自治体が共同で利用できるクラウドAIサービスの導入に向けた標準仕様及び導入にあたっての留意点・手順を「自治体AI活用ガイドブック（仮称）」として確立し、全国の自治体におけるクラウドAIサービスの共同利用を推進するための事業。

(2) 住民税等の滞納整理業務

住民税及び国民健康保険料の滞納整理においては、滞納者の所得や資産の有無を見極めるために、地方税法（昭和25年法律第226号）に基づくさまざまな財産調査が行われる。しかし、滞納者の過去の調査履歴を含む多岐にわたる情報を整理し、調査先を的確に絞るためには、ベ



習熟度・難易度別の業務所要時間のイメージ

テラン職員が持つノウハウの活用が不可欠である。

一方で、職員は3年から4年で異動することが多く、ベテラン人材の不足が課題となっていた。そのため練馬区は、マンパワーでは打開困難な課題について、人工知能による分析・思考を行うAIの機能に着目し、業務の一部をシステム化できないか富士通ジャパン(株)に提案して、ベテラン職員のノウハウをAIに学習させ、最適な調査先候補をAIが瞬時に提示するシステムを開発することとした。

このシステムの活用により、調査先の選定時間を大幅に短縮し、経験の浅い職員でもベテラン職員と同等の成果を得ることを目指した。また、富士通(株)が研究・開発した職員の習熟度に応じて滞納案件を振り分けるAIを用いた案件マッチング支援システムも活用し、職員が習熟度に適した案件を担当することで、収納業務全体の効率化と職員の対応力の底上げにつながるかについて検証した。

3 富士通ジャパン(株)との共同実証実験

(1) スケジュール

① 効果測定

令和5年3月27日から6月末

② 検証・考察

令和5年7月から9月末

(2) 共同実証実験に係る事業費

令和5年度以前の開発費用について、練馬区の負担はなし。

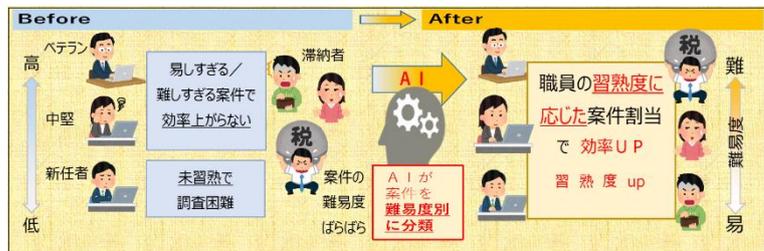
(3) 概要

① 共同実証実験Ⅰ

滞納者の所得や税務情報、過去の調査履歴などのデータに加え、ベテラン職員の財産調査の進め方をAIに繰り返し学習させ、調査先として選ぶべき金融機関や保険会社などの候補を提示する支援システムを開発する。

② 共同実証実験Ⅱ

過去の財産調査の作業記録に基づき、調査時間や作業工数の相関関係をAIに学習させ、案件の難易度と職員の習熟度をAIが推定する。その上で、職員の習熟度を考慮し、作業効率や負担を踏まえて案件の割り当て候補を提示するシステムを開発する。



「難易度別分類支援AI」の開発イメージ

(4) 期待される効果

① 共同実証実験Ⅰ

最適な調査先をピックアップすることで、調査先の選定時間を大幅に短縮できる。これにより、削減した業務時間を他の未納者への対応に充てることで、これまで以上に多くの案件に丁寧に対応できるようになることが期待される。

② 共同実証実験Ⅱ

過去の財産調査の作業記録をAIに学習させ、難易度を推定することで、職員の習熟度の向上に合わせて、徐々に難易度の高い案件を振り分けることが可能となる。これにより、適切な人材育成や業務全体の効率化が期待される。

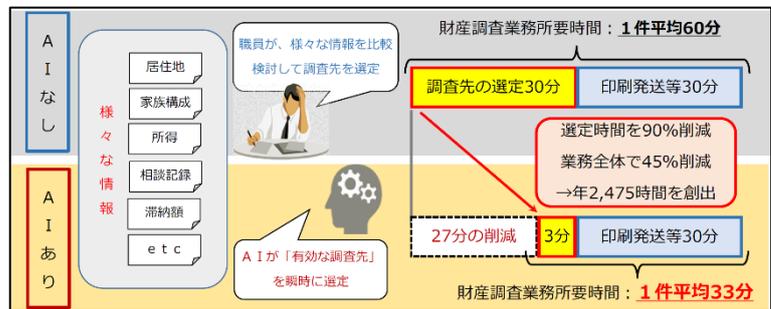
4 「未納対策支援AI」の主な機能及び導入効果

練馬区は、令和6年4月1日から、富士通ジャパン（株）と共同で開発した、「財産調査支援AI（財産調査先候補の最適化システム）」及び「難易度別分類支援AI（案件の難易度と職員の習熟度のマッチングシステム）」の2つのシステムで構成された「未納対策支援AI」の運用を開始した。これは全国初となる取り組みである。

(1) 財産調査支援AI（財産調査先候補の最適化システム）

滞納者の住基情報（住所・年齢等）や税務情報（給与所得・営業所得等）、滞納情報（財産調査履歴・処分履歴等）などのデータに加え、ベテラン職員の財産調査の進め方をAIに繰り返し学習させ、財産調査先として選ぶべき金融機関や保険会社などの候補を瞬時に提示する支援システム。

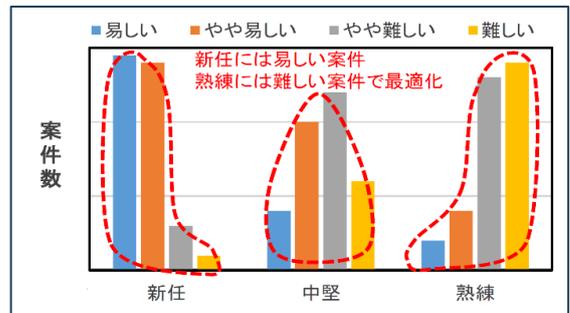
このシステムの活用により、従来は1件当たり平均30分程度かかっていた調査先の選定に要する時間が、約3分に大幅に短縮され、また、経験の浅い職員でもベテランと同等の成果が得られるようになった。



「財産調査支援AI」の活用による業務所要時間短縮のイメージ

(2) 難易度別分類支援AI（案件の難易度と職員の習熟度のマッチングシステム）

過去の財産調査の作業記録に基づいて、職員が調査に要した時間や作業工数の相関関係をAIに学習させ、案件の難易度（4段階）と職員の習熟度（3段階）を測定する。その結果に基づき、職員の習熟度から作業効率や負担を考慮し、担当案件の割り当て候補を提示するシステム。このシステムにより、職員



「難易度別分類支援AI」の活用による案件割り当てのイメージ

の習熟度に応じた指導や助言が行いやすくなり、適正な人材育成への活用や業務全体の効率化が可能となった。

(3) 自立支援への活用

「未納対策支援A I」の活用により、これまで以上にきめ細かく未納者の生活実態を把握することができるようになる。これにより、財産がある者には、徴収の強化を図り、低所得や多重債務などで生活困窮がうかがえる者には、速やかに福祉部署と連携し、早い段階で支援を開始することで、生活再建へつなげることを目指している。

5 成果及び今後の課題

令和6年4月からの導入であり、決算等を含め、現時点では数値としての成果は示されていないが、練馬区としては一定の成果が上がっていると評価している。

また、練馬区以外の自治体においても活用が期待できる「練馬区モデル」としての普及啓発が今後の課題であると捉えており、「未納対策支援A I」が普及することにより、さらなる精度向上が図られると期待している。

【参考資料等】

練馬区提供資料

練馬区ホームページ

富士通ジャパン（株）ホームページ

総務省ホームページ

II 神奈川版ライドシェア「かなライド@みうら」(神奈川県三浦市)

1 事業実施の背景

(1) 三浦市の概要

三浦市は三浦半島の南部に位置し、令和6年4月1日現在の人口は40,961人で、平成6年の54,350人をピークに、年々減少傾向にある。面積は32.05km²で、このうち約7.7km²の市街化区域が京急久里浜線の三浦海岸駅・三崎口駅周辺や、市南西部の市役所、三崎・城ヶ島周辺に広がっている。

令和元年までは年間600万人以上の観光客数が訪れていたが、コロナ禍の令和2年以降は年間420万人程度にとどまっている。令和5年の主な観光地の入込観光客数は、三崎漁港や県立城ヶ島公園がある三崎・城ヶ島で約306万人、三浦海岸海水浴場や河津桜の並木道がある三浦海岸で約120万人となっている。



(2) 交通手段分担率

平成30年の「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)によると、三浦市の交通手段分担率^{*}は、県全体と比較して自動車の分担率が高くなっており、三浦市を出発する自動車交通の多くが市内で移動している。

【交通手段分担率】

ある交通手段のトリップ^{*}数の全交通手段のトリップ数に占める割合を指す。交通手段分担率の増加と交通量の増加は必ずしも同義ではない。

^{*} トリップ: 人がある目的を持って、ある地点から別の地点へと移動する単位。1回の移動で複数の交通手段を乗り換えても1トリップと数える。

(3) 公共交通の現況

① 鉄道

三浦市には、京急久里浜線の終点である三崎口駅と三浦海岸駅の2つの鉄道駅があり、品川駅まで約70分、横浜駅まで約50分でアクセス可能である。三崎口駅より南に位置する三崎地区は、三浦市で最も人口の多いエリアだが、同地区への移動にはバスやタクシーを利用する必要がある。また、南下浦地区や初声地区についても、2つの鉄道駅からの移動にバスやタクシーが必要なエリアが多く存在する。

② 路線バス

三浦市で路線バスを運行している京浜急行バス株式会社は、三崎口駅及び三浦海岸駅から幹線道路を中心に、三崎港方面や横須賀方面への定期路線を展開している。朝の時間帯には全ての路線が運行されており、多い路線では上下線合わせて1時間に20本以上運行されている。しかし、夜間には運行本数が約半減し、運行を終了する路線も存在する。

午後10時以降、各駅から下り方面（三崎地区）への運行はあるが、上り方面は午後11時1分（三崎東岡発）の最終バスのみとなる。このため、一部地域の移動手段はタクシーに限られる状況にある。

③ タクシー

三浦市は、横浜市、川崎市、横須賀市と同じ京浜交通圏に属している。市内には営業所を持つ法人タクシー事業者が2社あり、車両数は合計35台で、両事業者とも市内全域に配車を行っている。1社は令和4年の夏頃までは三崎^{しもまち}下町地区を中心に翌午前1時まで運行していたが、新型コロナウイルス感染症の拡大による乗客数の減少や運転手不足の影響により、現在は午後7時以降の運行を取りやめている。もう1社は夜間も午前2時まで運行しているが、駅からの乗客の交通手段の確保を優先して運行している。



なお、令和4年の神奈川県のタクシーの車両数及び運転者数は、平成27年と比較して、車両数が11%減少（12,280台→10,877台）、運転者数は27%減少（22,467人→16,320人）している。車両数に対して運転者数がより多く減少しており、車両があっても配車できない状況が続いている。

(4) 運転免許保有等の状況

三浦市の16歳以上の人口に対する運転免許保有率（令和2～4年）は約70%で、ほぼ横ばいで推移しているものの、全国平均の約75%よりも低い状況にある。また、三浦市内の高齢化率（令和5年）は41.6%であり、県平均の25.8%や全国平均の29.0%を大きく上回っている。

このような状況を踏まえると、三浦市においては、公共交通機関による移動に頼らざるを得ない市民の割合が全国平均よりも高いと考えられる。

(5) 自家用有償旅客運送の必要性

三浦市においては、夜間に市内全域が交通空白地となっていたが、バスやタクシーの増便や運行時間の延長は難しい状況にあった。このような中、神奈川県では県内の観光地におけるタクシー不足を解消するため、タクシー事業者が運行管理などを行い、時間帯や地

域を限定して一般ドライバーが自家用車を使用して有償で旅客を運送する「神奈川版ライドシェア」（以下「かなライド」という。）の検討が進められていた。

三浦市内での導入を実現するためには、夜間のタクシー需要を把握することが重要であり、そのためには、市が実施主体となって自家用有償旅客運送制度を活用した実証実験を行い、需要や運用面での課題を検証する必要があると考えた。

2 「かなライド」の事業概要

(1) 「かなライド」の仕組み

「かなライド」は、一般的に海外で行われているライドシェアとは異なり、タクシー事業者が運行管理を行い、利用者等の安全確保を図るとともに、タクシーが不足する時間帯や地域に限定することで、既存のタクシー利用事業に影響を与えない仕組みとなっている。

(2) 法的根拠

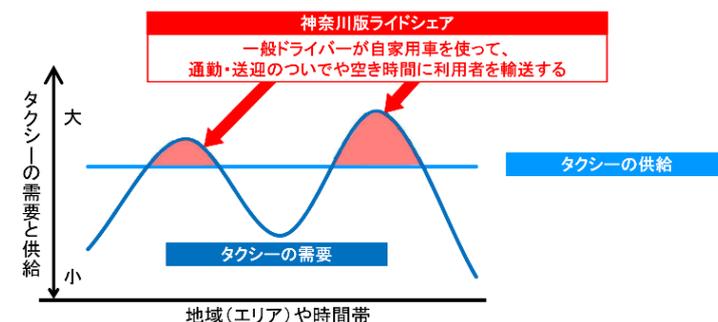
道路運送法（昭和26年法律第183号、以下「法」という。）第78条第2号の「自家用有償旅客運送制度」、または令和6年4月に創設された同条第3号の「自家用車活用事業」に基づく。

	道路運送法第78条第2号 公共ライドシェア (自家用有償旅客運送制度)	道路運送法第78条第3号 日本版ライドシェア (自家用車活用事業)
実施主体	市町村・NPOなど	タクシー事業者
運行エリア・時間	地域公共交通会議で決定	自治体から申し出 事業者から申し出
ドライバーの契約形態	委託または雇用	雇用が前提
運賃	タクシーの8割が目安 (実費の範囲内)	タクシーと同額
事例	主に地方部や観光地など	主に都市部



(3) 「かなライド」の特徴

「かなライド」は、タクシー事業者だけでは対応が困難なタクシー需要の変動に対して、一般ドライバーが自家用車を使って通勤や送迎のついで、または空き時間に地域住民や観光客などの利用者を有償で輸送する仕組みである。タクシー事業者はアプリを利用し



Kanagawa Prefectural Government

て、一般ドライバーと利用者をマッチングさせるとともに、車両の運行管理や整備管理、一般ドライバーの面接・登録・教育などを行っている。また、使用する自家用車の認定や点検を実施することで、安全性を確保した運行が行われている。

① 安全運行のための設備

「かなライド」の車両には、安全・安心な運行のために、「車外表示灯」、「車外表示シート」、「ドライブレコーダー」及び「車内カメラ」が設置されており、タクシーと同様に車内の状況をリアルタイムで確認できる体制が整備されている。



② ドライバー教育

国土交通大臣認定講習やタクシー事業者による事前研修を実施しているほか、現役のタクシー運転手が同乗し、実際に公道を走る講義も行っている。また、タクシー事業者は定期的にドライバーの研修を実施している。



③ タクシー事業者による運行管理

タクシー事業者は、これまでに蓄積してきたノウハウを活かし、ドライバーへの遠隔点呼や運行状況の確認などの運行管理を行うことで、安全・安心な運行を実現している。ドライバーは運行開始前に必ず、遠隔でアルコールチェックや体温、体調の確認を受け、タクシー事業者から問題がないと判断された場合にのみ運行している。



④ 利用料金の事前確定及びキャッシュレス決済

利用料金は事前に確定しており、キャッシュレス決済を採用しているため、車内での現金のやり取りは発生しない。

3 「神奈川版ライドシェア検討会議」と「三浦市地域公共交通会議」

(1) 神奈川版ライドシェア検討会議

神奈川県では、県内の一部観光地でタクシー不足を指摘する声が上がっていた。このため、タクシー不足やその他の課題を抱える地域において、タクシー事業者の協力を得つつ、一般ドライバーが自家用車を使って有償で乗客を運ぶなど、さまざまな選択肢を視野に入れた検討を行うこととなった。

令和5年度に設置した「神奈川版ライドシェア検討会議」（以下「県検討会議」という。）では、夜間の時間帯に交通空白が生じている三浦市域において検討を進め、県内各市町村や地元タクシー事業者の意向に応じて、他の地域でも検討を行うこととした。

「神奈川版ライドシェア検討会議」参画メンバー

区 分	所 属 ・ 職
三 浦 市	政策部長
事業関係者	芙蓉交通株式会社 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
神 奈 川 県	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、県土整備局 特定交通政策担当部長 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
国（国土交通省）	関東運輸局 自動車交通部長
事 務 局	県政策局 自治振興部 地域政策課長 県土整備局 都市部 交通政策課長

(2) 三浦市地域公共交通会議

三浦市では、県検討会議の検討結果を踏まえ、法の規定に基づいて地域の需要に応じた、住民の生活に必要な交通手段を確保し、旅客の利便性の増進を図るために必要な事項を協議する「三浦市地域公共交通会議」（以下「市交通会議」という。）を設置した。

「三浦市地域公共交通会議」委員

区 分	所 属 ・ 職
タクシー事業者	有限会社いづみタクシー 代表取締役
タクシー事業者	京急三崎タクシー株式会社 常務取締役
タクシー事業者団体	一般社団法人神奈川県タクシー協会 専務理事
バス事業者	京浜急行バス株式会社 事業統括部 業務統括課長
バス事業者団体	一般社団法人神奈川県バス協会 専務理事
労働団体	神奈川県交通運輸産業労働組合協議会 幹事
特定非営利活動法人 (自家用有償旅客運送者)	特定非営利活動法人「歩」 理事長
市 民 代 表	三浦商工会議所 専務理事
学 識 経 験 者	日本大学理工学部 教授
国（国土交通省）	関東運輸局 神奈川支局 首席運輸企画専門官
神 奈 川 県	県土整備局 都市部 交通政策課 副課長
警 察	神奈川県警察 三崎警察署 交通課長
三 浦 市	政策部長

(3) 県検討会議及び市交通会議の開催状況等

年	月	日	会議名等	主な議題（○）・主な動き（●）	
5	10	20	県検討会議 （第1回）	○県内のタクシーの状況や市の概要、公共交通の状況等について（事務局説明） ○市域のタクシーの現状や課題（三浦市、タクシー事業者説明） ○課題解決に向けて ▶「神奈川版ライドシェア（案）」について（事務局説明） ▶「ラストワンマイル・モビリティに係る制度・運用の改善策」について（関東運輸局説明）	
		11	20	県検討会議 （第2回）	○神奈川版ライドシェア（案）について（事務局説明、質疑応答及び協議）
6	2	1	県検討会議 （第3回）	○神奈川版ライドシェアの三浦市域における実証実験（案）について（事務局説明及び協議）	
		16	市交通会議 （第1回）	○自家用有償旅客運送の必要性について（事務局市説明及び確認） ○三浦市域における神奈川版ライドシェアの実証実験（案）について（県・事務局説明、協議及び確認）	
	3	26	市交通会議 （第2回）	○自家用有償旅客運送登録申請について（事務局説明、協議及び議決（可決））	
			市交通会議	●国土交通省（関東運輸局神奈川運輸支局）に「地域公共交通会議等において協議が調ったことを証する書類」※を提出 ※一般乗合旅客自動車運送事業や自家用有償旅客運送において、一定の事項について地域公共交通会議等で協議が調った場合、道路運送法の審査の特例を受けることができる。	
		19	県検討会議 （第4回）	○三浦市域における実証実験の実施状況について（書面開催により事務局報告）	
	4	17	三浦市	●三浦市域における実証実験開始	
	8	21	市交通会議 （第3回）	○三浦市域における実証実験の実施状況について（事務局報告、質疑応答及び協議）	
	11	11	11	県検討会議 （第5回）	○三浦市域における実証実験の実施状況及び今後の対応について（事務局報告・説明、質疑応答及び協議）
			23	三浦市 神奈川県	●国土交通省及び内閣府に対し、「道路運送法第78条第3号による自家用車活用事業について、行政が関与した実証実験により、指揮監督がなくても安全に移動の足の確保が図られていることが確認できた地域においては、ドライバーとの契約形態が業務委託であっても許可を行うこと」とする「要望書」を提出
		5	5	市交通会議 （第4回）	○三浦市域における神奈川版ライドシェア実証実験の実施状況及び今後の対応について（事務局報告・説明、質疑応答及び協議）
			22	県検討会議 （第6回）	○三浦市域における神奈川版ライドシェアの本格実施について（事務局説明、協議及び確認）
	28	市交通会議 （第5回）	○三浦市域における神奈川版ライドシェアの本格実施について（事務局説明、協議及び議決（「本格実施」を承認））		
12	10	市交通会議 （第6回）	○三浦市域における神奈川版ライドシェアの試行運行について（書面開催により議決（「本格実施」を「試行運行」とすることを承認））		
7	1	31	県検討会議 （第7回）	○三浦市域における実証実験の総括について（書面開催により事務局報告）	

4 実証実験

(1) 概要

項目	概要
実施期間	令和6年4月17日から12月16日まで（244日間） ※当初予定していた期間（10月31日までの198日間）を延長
実施主体	三浦市
根拠法令	道路運送法第78条第2号（自家用有償旅客運送制度）
協力事業者	芙蓉交通株式会社 ※令和6年6月30日に(有)いづみタクシーと経営統合 京急三崎タクシー株式会社
保険	あいおいニッセイ同和損害保険株式会社と契約 ※同社の自家用有償旅客運送に対応する既存の保険商品 ※対人対物無制限（対物超過修理費用補償特約付き）、ドライバー加入の任意保険に優先して補償、車両保険・人身傷害保険は対象外
出発地	三浦市内 ※着地の制限はなし
時間帯	毎日午後7時から翌午前1時まで
利用者	制限なし ※「GO」アプリへの登録が必要
ドライバー及び車両	20歳以上70歳未満の三浦市在住者及び在勤者※ ¹ の自家用車※ ² ※ ¹ ：過去2年以内に免許停止処分を受けていないこと、週2日以上勤務できること ※ ² ：家族が所有する車両でも可
車両台数	14台
利用料金	タクシーの事前確定運賃と同額 ※「GO」アプリ内での事前決済
ドライバーとの契約形態	委託契約
ドライバー報酬	歩合（利用料金の約5割）

(2) 予算額内訳

（単位：千円）

歳入		歳出	
利用料※	2,000	運行管理等業務委託料	22,000
県負担金	20,000	ドライバー報酬 （業務委託料）	2,000
市一般財源	3,000	保険料	1,000
合計	25,000	合計	25,000

※ 利用料（全体で4,000千円）は県・市で案分し、それぞれの収入とした。

(3) 実証実験に関する主な動き

年	月	日	主 な 動 き
6	2	13	●ドライバーの募集（1次）開始（3月13日まで） ※応募者25名
	3	21	●応募者への面接及び車両の確認（3月27日まで） ※応募者25名中15名
		26	●国土交通省（関東運輸局神奈川運輸支局）に「地域公共交通会議等において協議が調ったことを証する書類」※を提出 ※一般乗合旅客自動車運送事業や自家用有償旅客運送において、一定の事項について地域公共交通会議等で協議が調った場合、道路運送法の審査の特例を受けることができる。（再掲）
		28	●応募者への合否通知 ※14名（1名は通知前に辞退） ※当初は12名と契約し、追加で募集した契約した。その後、3名との契約を解消し、最終的に14名となった。
	4	5	●ドライバーの大臣認定講習実施（4月7日まで）
		10	●タクシー事業者によるドライバー講習開始
		16	●自家用有償旅客運送者登録完了
		17	●実証実験開始
		26	●ドライバーの募集（2次）開始
	5	10	●アプリの改良：ライドシェアの利用に必要な「目的地の入力」や「キャッシュレス決済」の操作を必須とするもの
		12	●アプリの改良：ライドシェア車両をアプリの配車依頼の対象とするもの
		17	●利用者向けアンケート実施（12月16日まで）
	6	13	●ドライバーの募集（3次）開始
		17	●一般向けアンケート実施（12月16日まで）
	7	—	●ドライバー向けアンケート（1回目）実施
		16	●アプリの改良：経路地が発生した場合、降車時にドライバーによる運賃の再計算を可能とするもの
	10	中旬	●ドライバー向けアンケート（2回目）実施
	12	16	●実証実験終了

(4) タクシー事業者への委託内容

- ① 運行管理：シフト管理、点呼、乗務記録等作成、事故・苦情への対応など
- ② 整備管理：初回及び6か月点検、日常点検の指導など
- ③ 研修の実施：大臣認定講習の開催、運行開始前研修、毎月研修
- ④ 車載設備の設置：ドライブレコーダー・車内カメラ、アルコールチェッカー、体温計など
- ⑤ 配車管理：「GO」アプリによる配車
- ⑥ 各種報告書作成等：日報、実績報告、運転者報酬の算定、運営会議への出席など

(5) 利用実績

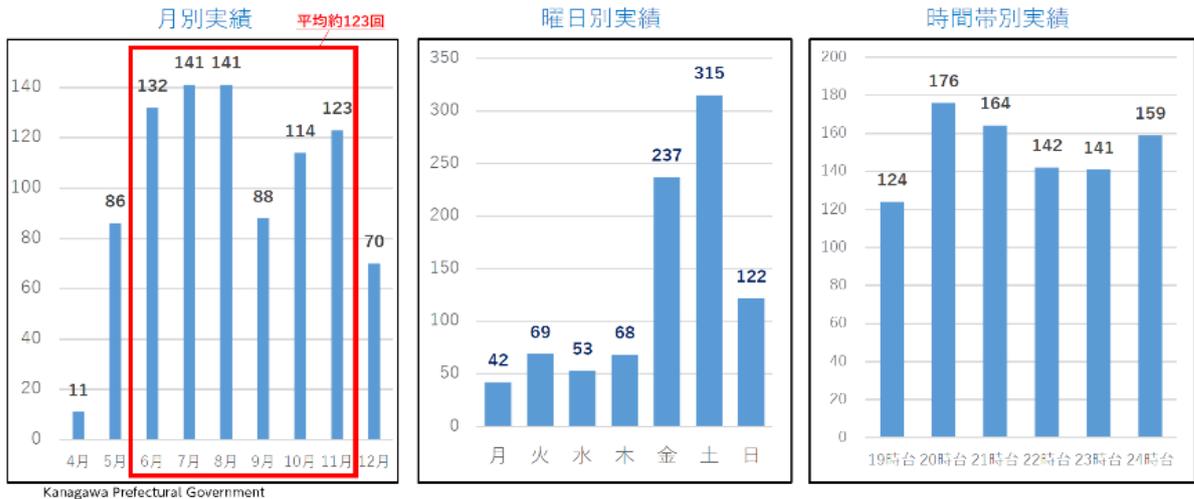
令和6年4月17日から12月16日までの244日間で、延べ555台（1日平均2.3台）が稼働し、合計906回（1日平均3.7回）の利用があった。主な乗車地は市南部の三崎港周辺で、京急久里浜線三崎口駅を目的地とする利用が多く見られた。

なお、この期間中、事故やトラブルは発生しなかった。

① 利用状況

令和6年6月から11月までの利用回数は、月平均約123回（1日平均4.0回）となった。曜日別では金曜日と土曜日の利用が多かったものの、平日も一定程度利用されていた。

また、時間帯別では午後8時から9時台を中心に、幅広く利用されていた。



実証実験期間中の利用実績（月別、曜日別、時間帯別）

② 配車マッチング率

配車マッチング率は、「かなライド」が稼働していなかった前年同期と比較すると、約20ポイント向上した。

「GO」アプリによる配車マッチング率*

(単位：回、%、ポイント)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	合計	
配車依頼回数 (A)	210	359	296	430	398	247	262	106	2,308	
実車回数 (B)	150	277	239	331	293	200	212	91	1,793	
内訳	ライドシェア	11	86	132	141	141	88	114	54	767
	タクシー	139	191	107	190	152	112	98	37	1,026
マッチング率 (C=B/A)	71.4	77.2	80.7	77.0	73.6	80.6	80.9	85.8	77.7	
前年のマッチング率 (D)	58.5	56.4	56.8	56.2	61.4	60.9	60.5	59.6	58.8	
比較増減 (C-D)	+12.9	+20.8	+23.9	+20.8	+12.2	+19.7	+20.4	+26.2	+18.9	

※ 利用者が「GO」アプリを使用してタクシー、ライドシェアに乗ろうとした回数(配車依頼回数)に対する実車回数の割合。

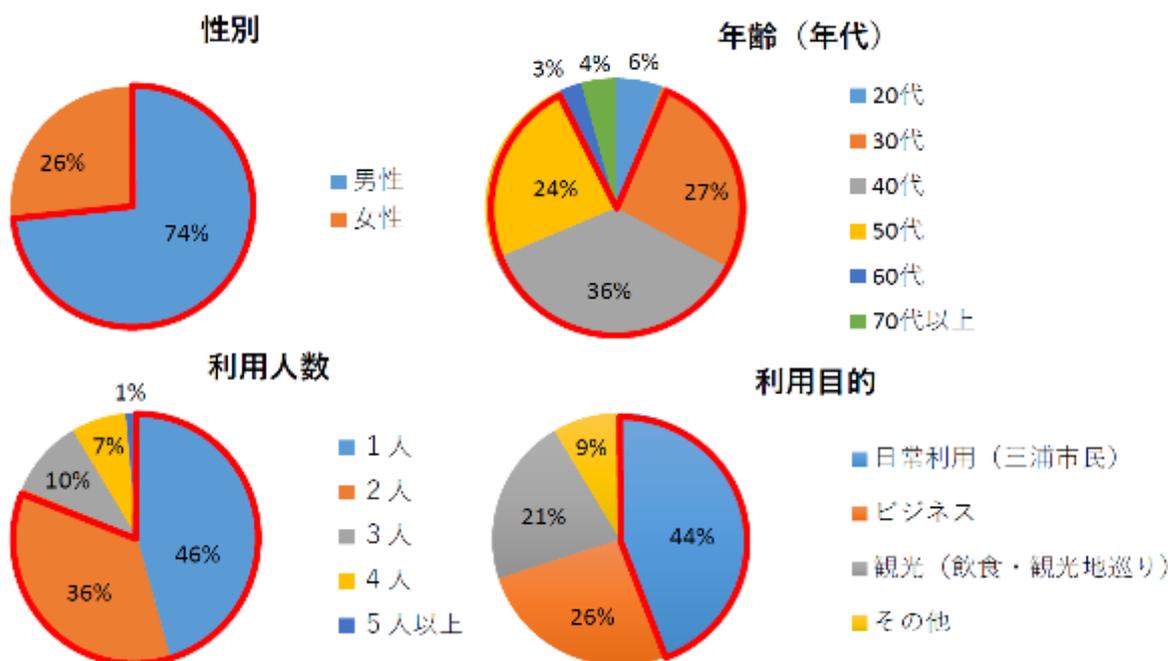
(6) 意見聴取（アンケート調査）

神奈川県は、「かなライド」の需要や運用面での課題を把握し、効果の分析及び検証に活用するため、利用者やドライバー等への意見聴取（アンケート調査）を実施した。

① 一般向けアンケート（n=298）

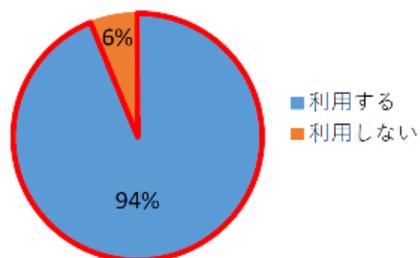
「かなライド」について、回答者（70%が三浦市民）の約90%が「知っている」と回答した。一方、利用の意向については「利用したいとは思わない」との回答が約50%を占め、その理由として、「ライドシェアの安全性に懸念がある」といった意見が多く挙げられた。

② 利用者向けアンケート（n=102）



かなライドを利用した感想(複数回答可)

今後のかなライドの利用意向



項目	回答数
GOアプリで簡単に配車できて、便利だった	63件
目的地を口頭で伝える必要がなく、乗降車がスムーズだった	30件
乗車前に目的地までの料金が確定していることがよかった	24件
「かなライド」車両の到着が分かりづらかった	3件
目的地までのルートは、自分が想定しているものではなかった	1件
ドライバーの運転技術(運転が荒い等)に問題があった	1件
車内(臭い・汚れ等)に問題があった	1件

利用者向けアンケートの調査結果

利用者の性別は「男性」が74%を占めており、年齢層では「30歳代」「40歳代」「50歳代」が合わせて87%に達していた。また、利用の形態に関しては「1人」または「2人」での利用が82%を占めていた。

利用目的については、「三浦市民による日常利用」が約40%を占め、さらに利用意向に関する回答では「(今後も)利用する」という意見が90%を超えていた。また、「かなライド」を利用した感想も肯定的なものが多いという結果が得られた。

さらに、利用料金に関しても、「タクシーと同額で良い」との回答が90%を超えた。

③ ドライバー向けアンケート

ア. 第1回 (n=7)

「かなライド」のドライバーへの応募動機について、多くのドライバーが「三崎港周辺の地域活性化やお客さまの交通手段、三浦市全体の経済の活性化をお手伝いできればと思い応募した」「三浦市に貢献できると感じた」といった地域貢献の気持ちを持っていることが分かった。

また、仕事の内容についても、半数以上が「満足」または「やや満足」と回答しており、満足度が高いことがうかがえた。一方で、「配車が無い日でも『待機時間=拘束時間』だと思うので、拘束時間の保証が欲しい」という意見も寄せられた。

イ. 第2回 (n=10)

今後の継続意向について、10名中8名のドライバーが、「今後もドライバーを続ける」と回答した。また、ドライバーの多くが自宅などでの待機に対する手当の支給を望んでいることも明らかになった。

5 事業スキームの検討及び採算性の検証

(1) 事業スキームの検討

実証実験において、事故やトラブルがなく、さらに配車マッチング率が20ポイント近く向上するなど、一定のニーズが確認されたことから、三浦市としては「かなライド」がタクシー事業を補完し、タクシー不足の解消に有効な手段であると評価した。

また、採算性やドライバーの確保という観点から、小規模な自治体がライドシェアを継続して実施していくためには、法第78条第3号による自家用車活用事業として、ドライバーと委託契約を締結する形態（以下「第3号の委託」という。）での運行が適当であると考えた。

このため、実証実験後については、実証実験時の運行時間を基本として、第3号の委託による本格実施を目指したいと考えた。

しかしながら、第3号の委託については、国の許可基準を満たせない状況であったため、令和6年10月23日に法を所管する国土交通省及び規制改革を所管する内閣府に対し、「道路運送法第78条第3号による自家用車活用事業について、行政が関与した実証実験により、指揮監督がなくても安全に移動の足の確保が図られていることが確認できた地域においては、ドライバーとの契約形態が業務委託であっても許可を行うこと」とする要望書を提出した。

これに対して、国土交通省から「第3号の委託は認められない」との回答を得たため、まずは法第78条第2号による自家用有償旅客運送制度としてドライバーと委託契約を締結する形態（以下「第2号の委託」という。）による本格実施に移行したいと考えた。

(2) 採算性の検証

本格実施に向けた事業スキームの検討にあたり、神奈川県は令和6年10月までの実績を基に、第2号の委託で運行する場合の収支について試算を行い、採算性を検証した。

【試算の条件】

- 運行日時：毎日午後7時から翌午前1時まで
- 想定実車回数：日曜日から木曜日は各2回、金曜日及び土曜日は各10回
- 1回あたりの平均利用料金：3,500円

検証の結果、年間約550万円の収入が見込まれる一方、支出については車両整備費、車載設備レンタル料、運行管理アプリ利用料、保険料、ドライバーの報酬のほか、実証実験時には計上していなかった運行管理費（タクシー事業者がタクシー業務と一体的に実施するための経費）や、ドライバーからの意見を踏まえて計上したシフト手当などを加えた年間約670万円の支出が見込まれ、年間約120万円の赤字が予想された。

法的根拠等	実施主体	ドライバーの契約形態	採算性
法第78条第2号 公共ライドシェア	三浦市 (運行管理はタクシー事業者)	委託契約	年間約120万円の赤字

(3) 「本格実施」から「試行運行」へ

これらの結果を踏まえ、三浦市としては、夜間のタクシー不足問題（地域の移動の足の確保）に対応するため、不足する120万円を市が負担し、第2号の委託による「本格実施」に移行したいと考え、市交通会議に諮り承認を得た。

これに対し、市議会総務経済常任委員会における予算審議では、「平日の状況からすると毎日稼働する意義が感じられず、土日のみの稼働で賄えるのではないか」「現状では本格実施をするまでの成果が出ていない。（予算を伴うことに）市民の納得が得られないのではないか」といった指摘や、「検証を継続すべき」との意見も示された。三浦市は、地域の交通手段の確保は行政の責任であり、今後利用率を上げて市費を投じなくても運用できるようにすることが最大の課題であるとし、令和6年度いっぱい市が実施主体となり、実証実験と同様の手法で「試行運行」を継続し、その期間中に必要な見直しを検討することとした。

6 試行運行

三浦市では、バスの運行本数やタクシーの稼働台数が減少する夜間時間帯に、市民が安心して移動できる手段を確保するために、「かなライド」の採算性や運行日などを引き続き検証する試行運行を実施している。

(1) 概要

項目	実証実験	試行運行
実施期間	令和6年4月17日から 令和6年12月16日まで	令和6年12月17日から 令和7年3月31日まで
実施主体	三浦市	
根拠法令	道路運送法第78条第2号（自家用有償旅客運送）	
協力事業者	芙蓉交通株式会社 京急三崎タクシー株式会社	京急三崎タクシー株式会社
出発地・時間帯	三浦市内・毎日午後7時から翌午前1時	
ドライバー・車両	三浦市在住者及び在勤者の自家用車	
車両台数	14台	10台程度
利用料金	タクシーの事前確定運賃と同額 ※「GO」アプリ内での事前決済	
ドライバーとの契約形態	委託契約	
ドライバーの報酬	歩合（利用料金の約50%）	歩合+シフト手当（1シフト400円）

(2) 利用料金

タクシーの事前確定運賃と同額で、事前に確定した料金が適用される。なお、支払いはキャッシュレス決済のみとなっている。

項目	金額・係数
初乗運賃（1.091キロメートルまで）	500円
加算運賃（239メートルまでを増すごとに）	100円
平準化係数（事前確定運賃とするため、時間制運賃に代わる係数）	1.23
深夜割増（午後10時以降）	2割増
迎車回送料金	500円

7 今後の課題

今後は、試行運行の利用状況をさらに検証するとともに、市民や市内飲食店事業者等の意見の把握や周知・広報に努め、利用状況の向上に努める必要がある。

また、取り組みを継続していくためには、県補助金等の財源確保が必要であると考えている。

【参考資料等】

三浦市提供資料

三浦市ホームページ