

運輸行政に係る最近の動き

～自家用車活用事業、許可・登録を要しない運送の考え方など～

令和6年5月22日

中部運輸局 愛知運輸支局 輸送担当

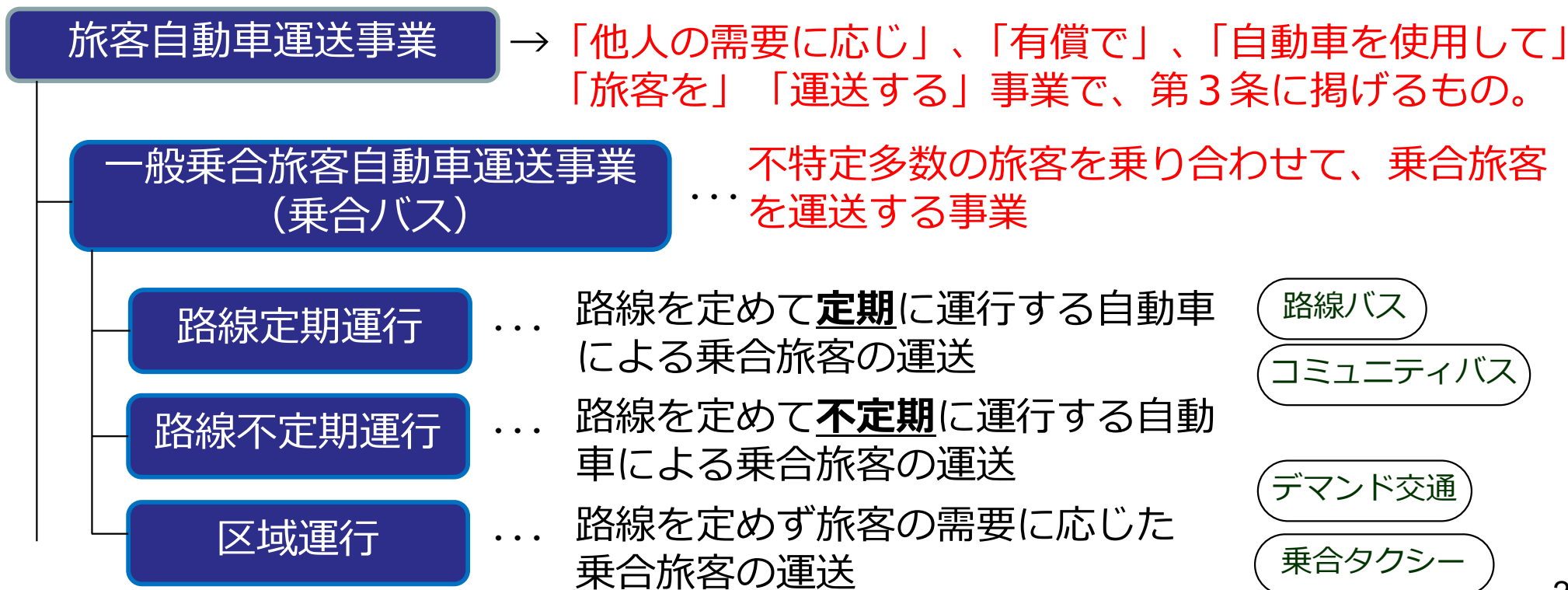
法1条 (目的)

「この法律は、(中略) 輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益の保護及びその利便の増進を図るとともに、道路運送の総合的な発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的とする。」

法4条 (一般旅客自動車運送事業の許可)

「一般旅客自動車運送事業を經營しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。」

法2条(定義)、第3条(種類)



一般貸切旅客自動車運送事業 (貸切バス)	… 一個の契約により国土交通省令で定める乗車定員（11人） 以上 の自動車を貸し切って旅客を運送する事業
一般乗用旅客自動車運送事業 (タクシー)	… 一個の契約により国土交通省令で定める乗車定員（11人） 未滿 の自動車を貸し切って旅客を運送する事業
特定旅客自動車運送事業	… 「 <u>特定の者の需要に応じ</u> 」、「 <u>一定の範囲の旅客を運送する</u> 」事業

法78条 (有償運送)

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。

自家用有償旅客運送

… 市町村やNPO等による自家用自動車を使用した有償旅客運送
<交通空白地有償運送、福祉有償運送>

道路運送法の法体系について①

区分	種類	種別	運行の態様別	代表的な運行形態
旅客自動車運送事業 (法2条)	一般旅客自動車運送事業 (法3条)	一般乗合旅客自動車運送事業 (法4条)	路線定期運行 (則3条の3)	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス ・高速バス ・コミュニティバス
			路線不定期運行 (則3条の3)	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバス(デマンド型) ・空港アクセス型バス ・観光需要対応型バス
			区域運行 (則3条の3)	
		一般貸切旅客自動車運送事業 (法4条)		<ul style="list-style-type: none"> ・貸切バス
		一般乗用旅客自動車運送事業 (法4条)		<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー ・介護タクシー
	特定旅客自動車運送事業 (法43条)		<ul style="list-style-type: none"> ・従業員等の送迎バス 	
国土交通大臣の許可を受けた場合等における、貸切バス事業者、タクシー事業者による乗合旅客の運送 (法21条)				<ul style="list-style-type: none"> ・自治体の要請による実証運行 ・イベント送迎シャトルバス ・鉄道代行バス
自家用自動車による有償の旅客運送 (法78条)	自家用有償旅客運送 (法79条) (法78条第2号)	交通空白地有償運送 (則51条)		<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバス
		福祉有償運送 (則51条)		<ul style="list-style-type: none"> ・介護タクシー
		国土交通大臣の許可を受けて行う運送 (公共の福祉を確保するためやむを得ない場合) (法78条第3号)		<ul style="list-style-type: none"> ・通学通園バス ・区域運行ぶら下がり new! ・自家用車活用事業 new!
		災害のため緊急を要するときに行う運送 (法78条第1号)		

一般旅客自動車運送事業

乗合

4条乗合

乗合旅客を運送する
一般旅客自動車運送
事業

路線バス

高速バス

コミュニティバス

デマンド交通

乗合タクシー

21条 貸切乗合

鉄道代行バス
イベント等シャトルバス
実証運行

乗合以外

4条貸切

一個の契約により国
土交通省令で定める
乗車定員以上の自動
車を貸し切って旅客を
運送する一般旅客自
動車運送事業

観光バス

4条乗用

一個の契約により国
土交通省令で定める
乗車定員未満の自動
車を貸し切って旅客を
運送する一般旅客自
動車運送事業

タクシー

定員
11人
以上

定員
11人
未満

自家用自動車による有償運送

79条(登録制)

- ・交通空白地有償運送
- ・福祉有償運送

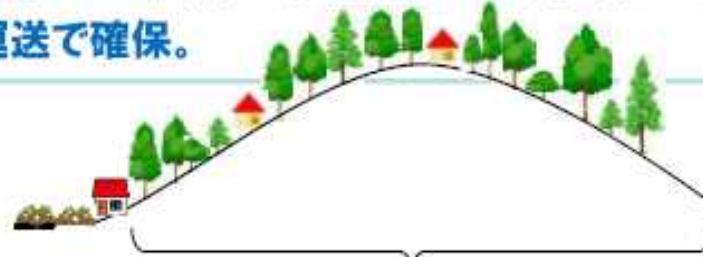
78条第3号(許可制)

- ・過疎地域における一般乗合旅客自
動車運送事業(区域運行)の輸送力補
完のための自家用自動車の有償運送
の許可
- ・自家用車活用事業

○自家用有償旅客運送とバス・タクシー事業・・・有償運送はバス・タクシーが原則。バスやタクシーでは事業性がないなどの理由で供給できないところを自家用有償旅客運送で確保。



一定の交通需要があり、民間事業者によるサービスが提供されている地域



交通空白地域



緑ナンバー

路線バス・タクシー
バス事業者・タクシー事業者が高密度の輸送サービスを実施



コミュニティバス

地方自治体が自ら又はバス事業者へ運行を委託して、住民等を輸送



福祉タクシー

タクシー事業者が身体障害者等の移動制約者の輸送を目的としてサービスを実施



白ナンバー

交通空白地有償運送

市町村やNPO法人等が交通空白地において、当該地域の住民、観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送を行うもの



福祉有償運送

市町村やNPO法人等が、単独で公共交通機関を利用できない身体障がい者などを対象に、原則、ドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの



コミュニティバスとは？

（「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」（平成18年国自旅第161号）による定義）

交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、以下の方法により運行するもの。

地域の交通ネットワークの整備にあたって、路線定期運行を基本としつつ、地域の特性に応じたサービスを組み合わせ、全体として整合性や調和のとれた交通ネットワークを構築することが重要。

- （1）一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して運送を行う乗合バス
（乗車定員11人未満の車両を用いる「乗合タクシー」を含む。）
- （2）市町村自らが自家用有償旅客運送者の登録を受けて行う交通空白地有償運送



乗合バス



乗合タクシー

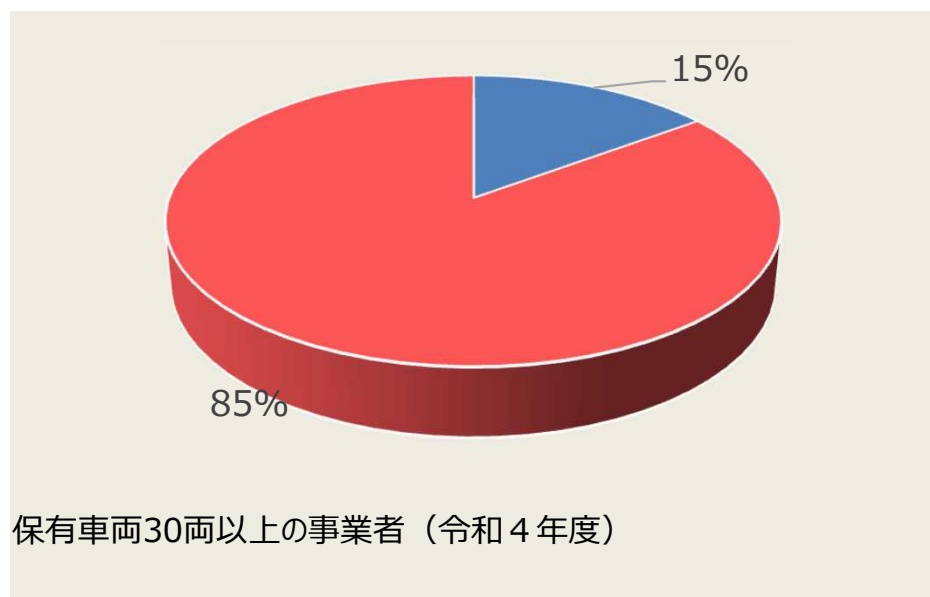


自家用有償旅客運送
(交通空白地有償運送)

➡ (1)(2)のどちらも地域公共交通会議での合意形成が必要

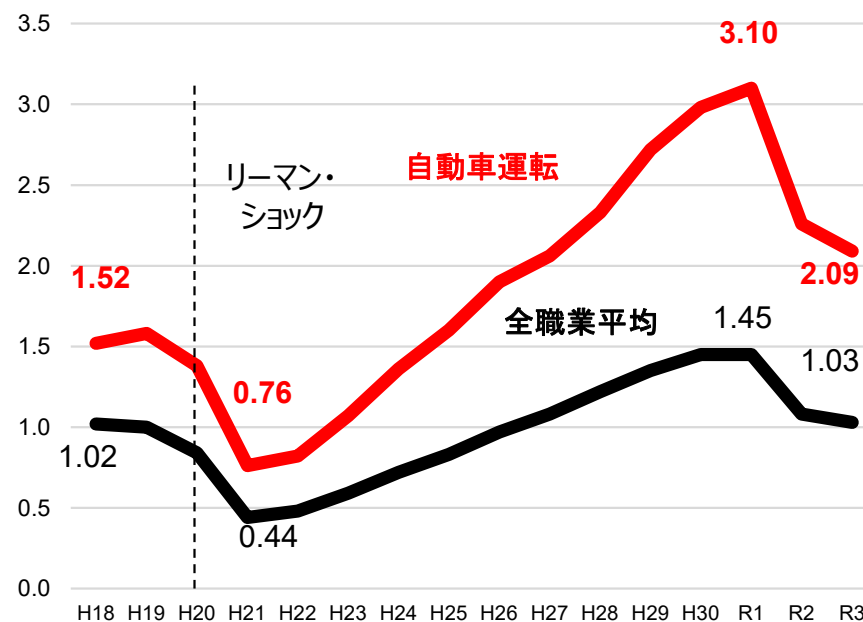
- ✓ 全国の約 8 割のバス事業者において、一般路線バス事業の収支が赤字
- ✓ 自動車の運転業務の人手不足が年々深刻化しており、有効求人倍率は全職業平均の約2倍

一般路線バス事業が赤字である
バス事業者の割合



（出典）国土交通省

有効求人倍率の推移
（常用パート含む）



（出典）厚生労働省「一般職業紹介状況」より国土交通省作成

一般乗合旅客自動車運送事業

乗合旅客を運送する一般旅客自動車運送事業であり、

- ①輸送の安全を確保するため 適切な計画か
- ②事業の遂行上適切な計画か
- ③自らの確に遂行する能力を有するか、

以上の審査を経て許可を受け、運行している。運行の態様として、次の3つに区分される。

▼路線定期運行

路線を定めて定期的に運行するバスで、設定する運行系統の起終点及び停留所の時刻設定が定時である運行

＜主な手続き＞

- ・事業許可(標準処理期間3ヶ月)
- ・路線延長認可(新規路線)(標準処理期間3ヶ月)
- ・路線延長認可(上記以外:路線の乗替え等)(標準処理期間2ヶ月)
- ・運賃料金認可(標準処理期間3ヶ月)
- ・停留所の新設・変更(事後届出) ※ただし、運賃の変更を伴うものについては、標準処理期間1ヶ月

▼路線不定期運行

路線を定めて運行し、設定する運行系統の起点又は終点に係る時刻の設定が不定である運行

▼区域運行

路線を定めず、旅客の需要に応じた乗合運送を行う運行

- ・路線定期運行については、法に定める協議会を経ることで処理期間短縮などを受けることが可能
- ・路線不定期運行・区域運行については、法に定める協議会を経ることが必要

○一般乗合旅客自動車運送事業の手続き

	路線定期	路線不定期	区域	運行の態様ごとに記載する事項
事業計画	○	○		路線に関する事項(起点及び終点の地名及び地番、キロ程、主たる経過地)
			○	営業区域
	○	○	○	主たる事務所及び営業所の名称及び位置
	○			営業所ごとに配置する事業用自動車の数並びにその常用車及び予備車別の数並びにこれらのうち乗車定員11人未満の事業用自動車の数
		○	○	営業所ごとに配置する事業用自動車の数及びそのうち乗車定員11人未満の事業用自動車の数
	○	○	○	自動車車庫の位置及び収容能力
	○	○		各路線に配置する事業用自動車のうち、長さ、幅、高さ又は車両総重量が最大であるものの当該長さ、幅、高さ又は重量
	○			停留所の名称及び位置並びに停留所間のキロ程
		○		運行系統
		○		乗降地点の名称及び位置並びに乗降地点間のキロ程
		○		運行系統ごとの発地の発車時刻又は着地の到着時刻を定める場合にあっては、当該発車時刻又は到着時刻
			○	運送の区間
		○	発地の発車時刻若しくは着地の到着時刻又は運行間隔時間	
運行計画	○			運行系統
	○			指定区域ごとに定める時間帯における運行系統ごとの運行回数並びに始発及び終発の時刻
	○			運輸をする期間(1年を通じ継続して運輸をするものでないときに限る。)

○一般乗合旅客自動車運送事業の運賃・料金

一般路線バス	上限認可制(標準処理期間3ヶ月)
路線不定期、区域運行、高速バスなど	事前届出制
コミュニティバス	
	軽微運賃・料金(7日前までの事前届出)
	協議運賃・料金(30日前までの事前届出)

旅客運送に係る各種会議スキームについて

自治体が主体となる会議には、道路運送法に基づく地域公共交通会議等や地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（活性化再生法）に基づく法定協議会があるほか、補助金交付要綱^(注)に基づく協議会がある。

「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」では、地方公共団体の事務手続き負担軽減のため、協議会相互の機能を付加した「**合同協議会**」の開催も可能としている。（基本方針 二.3.（1））

	法令に基づく協議会					補助金交付要綱に基づく協議会	
	道路運送法			地域交通法		地域公共交通確保維持改善事業補助要綱	
会議名	地域公共交通会議	運営協議会	運賃協議会	地域協議会	法定協議会	協議会	
協議事項	<ul style="list-style-type: none"> 乗合旅客運送の態様（路線定期・不定期、区域） 自家用有償旅客運送の必要性、交通事業者による困難性 旅客から収受する対価に関する事項等 ※特定非営利活動法人等（申請者）に意見を聴取 	<p>R5.10.1 省令改正により地域公共交通会議へ統合</p> <p>◀ ※ただし、経過措置により現に存する改正前の道路運送法施行規則第51条の7第1号に規定する運営協議会は、改正後の道路運送法施行規則第4条第2項に規定する地域公共交通会議とみなされる。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 運賃・料金等に関する事項 	<ul style="list-style-type: none"> 地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するための枠組みづくり 具体的な路線に係る生活交通の確保に関する計画の作成 <p>※特例は路線の休廃止のみ</p>	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な事項 道路運送法の各種特例（左の地域公共交通会議と同じ） 	<ul style="list-style-type: none"> 地域間幹線系統確保維持計画 地域内フィーダー系統確保維持計画 離島航路確保維持計画等 	
主に協議する輸送主体	バス、タクシー、自家用有償旅客運送			一般乗合／乗用旅客運送	特に定めない	多様な交通モード	鉄道、軌道、バス・タクシー、旅客船等
会議の運営主体	市町村（複数可）又は都道府県			—	都道府県	市町村（複数可）又は都道府県	都道府県又は市町村
構成員	<p>主宰者（市町村又は都道府県）、一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体、住民又は旅客、運輸局、事業者の運転者組織、道路管理者、都道府県警察、学識経験者その他地域公共交通会議の運営上必要と認められる者</p> <p>※自家用有償旅客運送について協議を行う場合 現に自家用有償旅客運送を行っている特定非営利活動法人等</p>			<p>市町村又は都道府県、運賃等を定めようとする一般乗合／乗用旅客自動車運送事業者、運輸局、関係住民の意見を代表する者として指名する者</p> <p>※市町村又は都道府県は協議するとき、あらかじめ、公聴会の開催等関係者の意見を反映させるために必要な措置を講じる</p>	<p>少なくとも都道府県、関係市町村、運輸局、関係旅客自動車運送事業者</p> <p>※分科会等を地域ごとに組織することも可</p>	<p>市町村又は都道府県、公共交通事業者・道路管理者・港湾管理者その他事業を実施すると見込まれる者、公安委員会、利用者、学識経験者その他地方公共団体が認める者</p> <p>※道路運送法の特例を受けるためには、地域公共交通会議の構成員を満たす必要がある</p>	<p>都道府県又は市町村、交通事業者、地方運輸局等</p> <p>※協議会は、補助金交付要綱の要件を満たしていれば、公共交通会議、法定協議会の枠組みにおいて合同会議として開催することも可能</p>
根拠法令等	道路運送法施行規則第4条第2項			道路運送法第9条第4項（乗合）、第9条の3第3項（乗用）	道路運送法施行規則第15条の4第2項	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条	地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第3条

地域公共交通会議とは（道路運送法施行規則第4条第2項）

地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るために必要な**一般旅客自動車運送事業**及び**自家用有償旅客運送**に関する協議を行うために一又は複数の市町村長又は**都道府県知事**が主宰する会議。

構成員（道路運送法施行規則第4条の2第1項）

1. 主宰者（地方公共団体の長）
2. 一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
3. 住民又は旅客
4. 地方運輸局長
5. 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
6. （自家用有償旅客運送について協議を行う場合）現に自家用有償旅客運送を行っている特定非営利活動法人等

主宰者の判断により追加可能な構成員（同第4条の2第2項）

- ◆ 道路管理者、都道府県警察（以上2者は、路線を定めて運行する運行形態について協議する場合は必須）
- ◆ 学識経験者、その他の地域公共交通会議の運営上必要と認められる者

その他留意事項等

法令による設置規定等をより分かりやすくするため、国では、「地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン」、及び「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」の2つのガイドラインを定めている。

（平成18年9月15日国自旅第161号「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」）

法第9条第4項（乗合）／第9条の3第3項（乗用）の協議会（いわゆる運賃協議会）とは

地域における需要に応じ当該地域の住民の生活のための旅客の運送を確保する必要がある路線又は営業区域に係る**一般乗合自動車運送事業**又は**一般乗用旅客自動車運送事業の運賃等について協議**する会議。

構成員（法第9条第4項／第9条の3第3項）

1. 当該路線等をその区域に含む市町村又は都道府県
2. 当該運賃等を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者／一般乗用旅客自動車運送事業者
3. 当該路線等を管轄する地方運輸局長
4. 市町村の長又は同号に規定する都道府県の知事が関係住民の意見を代表する者として指名する者

その他留意事項等

- ◆ 協議をするときは、**あらかじめ、公聴会の開催その他の住民、利用者その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置**を講じなければならない（法第9条第5項／第9条の3第4項）
- ◆ **独占禁止法に抵触しないよう構成員を限定**し、地域公共交通会議と連続して協議を行う場合でも、上記構成員以外の地域公共交通会議構成員を退室又は別室で行うなど十分注意する。
- ◆ **タクシー協議運賃**は、「特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」上の**特定地域・準特定地域以外の地域が対象**。

○ 一般乗合旅客自動車運送事業の運賃・料金

運賃の種類	手続き	運行の態様	適用
上限運賃	認可された上限運賃の範囲内において実施運賃を届出	路線定期運行のみ	いわゆる一般的な路線バスに適用
協議運賃	協議運賃の届出	路線定期運行・路線不定期運行・区域運行	運賃協議会において合意された運賃に適用
軽微運賃	軽微運賃の届出	路線定期運行・路線不定期運行・区域運行	旅客に及ぼす影響が比較的小さい 高速バス、定期観光バス等に適用

- ✓ 一般乗合旅客自動車運送事業の運賃・料金は、上限運賃の認可制を原則
- ✓ 運賃協議会で協議が調えば、協議運賃が適用されるが、何でも認められるわけではない（ex.現状の路線と重複して極端に安価など）
- ✓ 既存のバス或いはタクシー事業者への影響については、特に注意が必要
- ✓ 公益性重視の極めて廉価な運賃も見受けられるが、路線の維持・継続もふまえ、運賃額を考えていく必要がある

●路線の休止又は廃止の届出時期の短縮

届出時期が6ヶ月前から30日前までに短縮（※地域協議会の分科会として設定される場合など要件有り）

●路線不定期運行又は区域運行の実施に係る弾力化

協議を調えることにより、当該運行の実施が可能となる

●使用する車両の弾力化

乗車定員11人未満の車両での運行が可能となる

予備車が不要となるものではない

●最低車両数の弾力化

営業所ごとに配置する最低車両数の基準（常用5両+予備1両）が緩和される

●行政処分等により事業計画の変更（拡大）が制限されている場合の特例

協議を調えることによって弾力化が図られる。ただし、新規許可申請には適用されない

●処理期間の短縮

路線の新設・延長、路線に配置する車両の最大値の変更、自動車車庫の位置及び収容能力の変更などに係る処理期間が短縮される（事業許可：3ヶ月→2ヶ月、路線新設：3ヶ月→1ヶ月）

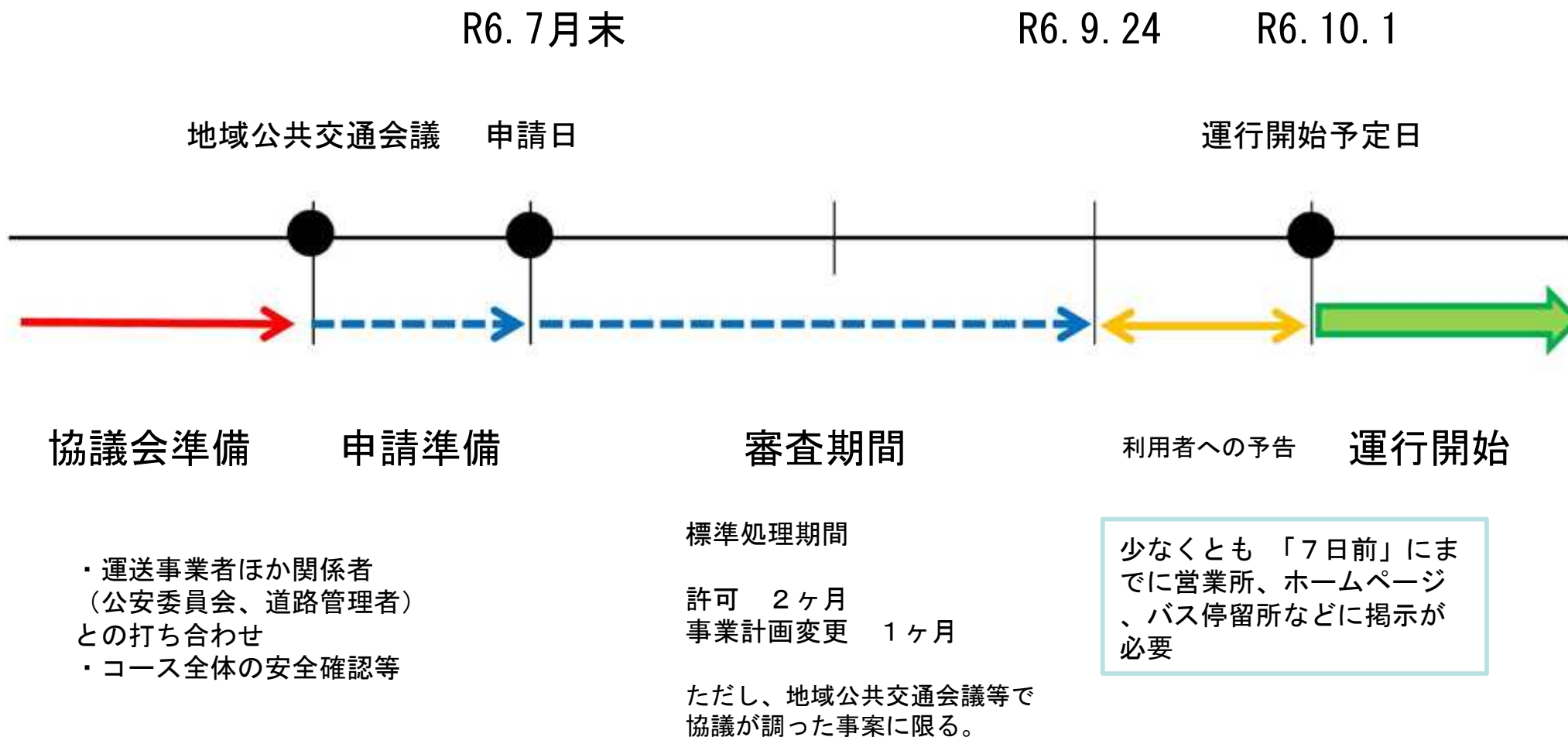
●公安委員会の意見を聴取することの簡素化

路線を所管する公安委員会が委員として参画し、協議を調えることにより、交通保安上の意見照会を省略することができる

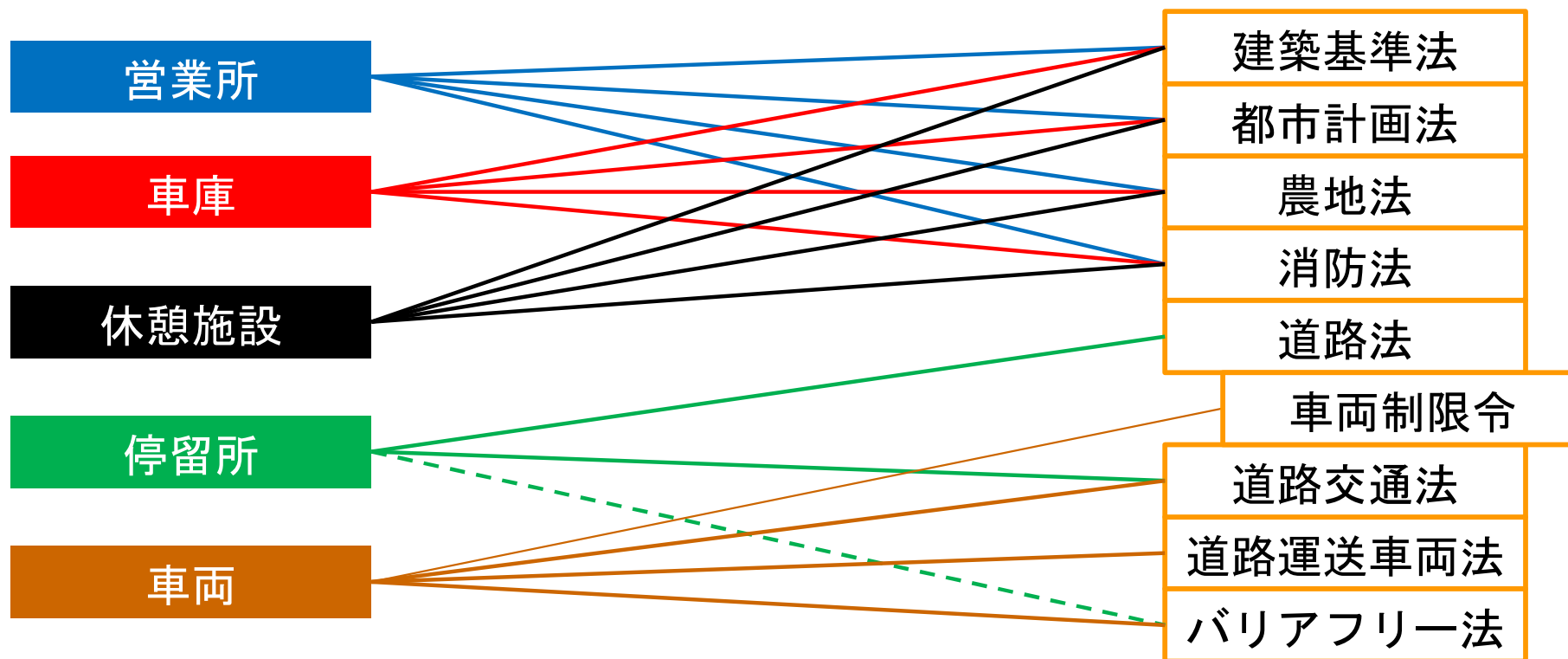
●移動円滑化基準の適用除外

乗車定員が23人以下であって車両総重量5トン以下の自動車について、協議を調えることにより、移動円滑化基準の一部が適用除外となる

○コミュニティバスの場合



例えば・・・



その他、運転者、運行計画等にかかるものとして、労働基準法や旅客自動車運送事業運輸規則があり、それにぶら下がる告示や基準もある。

地域公共交通会議に与えられている特権は、道路運送法の中だけであり、関係法令の基準は下がらない。

他部署

- 地域住民主導でバスを走らせようとする相談を他部署で受けており、交通担当者が知らないところで勝手に話が進んでいた

公安委員会

- 事前に調整しないまま地域公共交通会議等を開催し、当日、公安委員会（警察）の出席がなく、確認ができなかった
- 運行を予定している道路について警察の管轄が違った

道路管理者

- 交通担当部署の政策について道路管理担当部署が全く知らない
- 文書による照会に対して道路管理担当部署の動きが停滞（担当違いによる不達、人事異動）

地権者

- 停留所を設置することで話が進んでいたが、間際になって地権者からNG
- コミバスの停留所の位置の調整について、運行事業者に丸投げであったところ、運行開始直前になって自治体へ住民から苦情が寄せられた

結果・・・ **安全が確認されず、運行できない**

ということが起きます。

実は、地域公共交通会議等で協議が調ったのに、事業者が申請をする段階で「なぜ!？」という事象がたくさんあります。

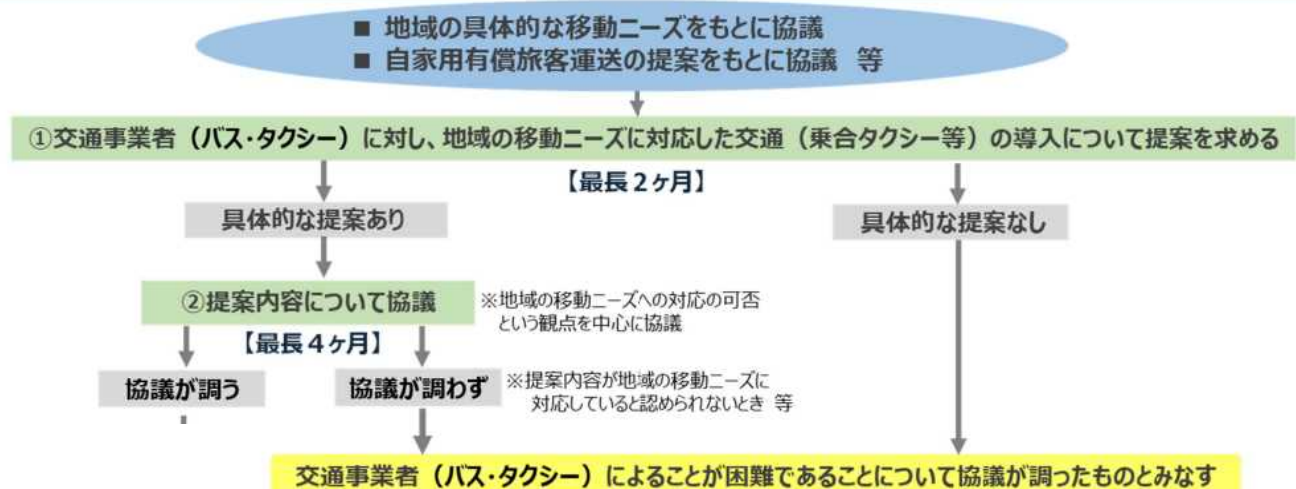
- ・ 設定された路線が、認可後、大型車両通行禁止であったことが発覚した。
- ・ 設定された路線にある高架の高さ制限が、自治体の用意した運行車両の車高より低い場所があった。
- ・ 私有地内にバス停の設置をすることとなったが、商業施設の駐車場と店舗との配置関係から、通行について条件が課せられた。
- ・ バス停の移設について、自治体に知識不足により、届出のみでできると判断していたが実際は路線から外れた位置であり、路線延長の認可申請が必要であった
- ・ 道路管理者との調整不足があり、市道として申請し、運輸支局が照会をかけたところ、その道路が林道であり、林道管理者が、許可できない判断を下してしまった。
- ・ 自らの市道として協議を調べ、事業者の申請を元に運輸支局が建設事務所に照会したら、隣接市の市道であることが発覚し、慌てて当該市へ調整に走った。
- ・ 運行計画上の時刻表、HP掲載の時刻表、印刷物としての時刻表がそれぞれ違った。
- ・ 重複している路線の停留所キロ程が、同じ位置にも関わらず違っていた。
- ・ 同じバス停の占用を取っている地番が、系統によって違っていた。 等々・・・

自家用有償旅客運送の検討プロセス

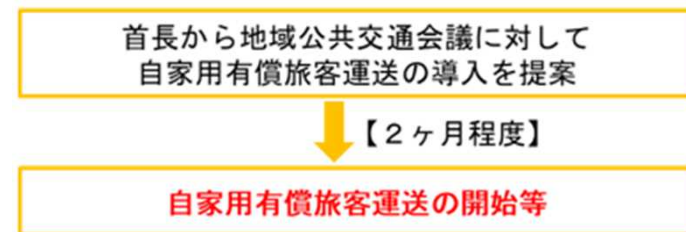
- 地域における関係者が協議を行うため、「**地域公共交通会議**」を設置することが必要です。
- 議決については、円滑な運営を確保するため、あらかじめ地域公共交通会議の設置要綱に議決に係る方法を定める必要があります（法令上は、必ずしも全会一致での議決が求められるものではありません）。
- 地域の移動ニーズに対応した交通の導入について、バス・タクシー事業者から具体的な提案がなされなかった場合や、バス・タクシー事業者からの具体的な提案に対して協議が調わない場合は、「**バス・タクシー事業者によることが困難であること**」について**協議が調ったものとみなす**ことができます。
- 令和6年4月26日の改正により、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**ことが明記されました。

※地域公共交通会議等がこれによらない協議を行う旨決議した場合は、プロセスによらないことも可能

地域交通の検討プロセスに関するガイドライン（地域公共交通会議等）



【検討プロセスの追加】（R6.4.26～）



自家用有償運送の登録の流れ

自家用有償運送の登録は、以下の流れで進めます。

STEP 01

地域における関係者の協議



地域公共交通会議 等

- 自家用有償旅客運送の必要性、運送の区域、旅客から収受する対価に関する事項
- 事業者協力型自家用有償旅客運送を行うか否かに関する事項
- その他自家用有償旅客運送に関し必要となる事項

STEP 02

道路運送法に基づく登録



当該地域を管轄する運輸支局 等
(市町村又は都道府県に権限が移譲されている場合は、
当該市町村又は都道府県)

- ※登録の有効期間は2年
(重大事故を引き起こしていない等の一定要件を満たす場合の更新登録の有効期間は3年)
- (事業者協力型自家用有償旅客運送として新たに登録を受ける場合や、重大事故を引き起こしていない等の一定要件を満たす場合の更新登録の有効期間は5年)

対象となる場合

バス、タクシー等の公共交通機関によっては地域住民又は観光旅客を含む来訪者に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合

実施主体

市町村、特定非営利活動法人（NPO法人）、一般社団法人、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、営利を目的としない権利能力なき社団

対象旅客の範囲

地域住民、観光旅客その他の当該地域を来訪する者

旅客から収受する対価の水準

- 路線を定めて行う有償運送
当該地域又は隣接市町村等における一般乗合旅客自動車運送事業の運賃（又は撤退前の運賃）を目安として、地域公共交通会議等において協議が調った額
- 区域を定めて行う有償運送
 - ・ 運送の対価とそれ以外の対価があり、地域公共交通会議等で協議が調った額
 - ・ 運送の対価は、実費の範囲内であり、営利を目的としているものと認められない妥当な範囲内で、当該地域におけるタクシーの上限運賃の約8割。ただし、地域公共交通会議等において調った協議結果に基づき、約8割を超える運送の対価を設定することも可能
 - ・ 運送の対価以外の対価（迎車料金や待機料金等）は、実費の範囲内であること 等

その他主な要件

- 路線・運送の区域
 - ・ 路線・運送の区域について、地域公共交通会議等で協議が調っていること（運送の区域を市町村の一部とすることも可）
 - ・ 旅客の発地又は着地のいずれかが運送の区域内にあること
- 使用できる車両
 - ・ 実施主体の自動車、ボランティア個人や株式会社等からの持ち込みの自動車（運行委託先の事業用自動車を含む）
- 運行管理・整備管理体制
 - ・ 運行管理責任者、整備管理責任者を選任（一定以上の車両数の場合は有資格者が必要）すること
 - ・ 事業者協力型の場合は、委託先事業者の運行管理者、整備管理者を選任することが必要
- 運転者の要件
 - ・ 第二種運転免許を有している者、または、第一種運転免許を有し、国土交通大臣が認定する講習を修了している者等
- 損害賠償措置
 - ・ 対人8,000万円、対物200万円以上の任意保険等に加入していること

対象となる場合

タクシー等の公共交通機関によっては要介護者、身体障害者等、道路運送法施行規則第49条第2号に掲げる者に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合

実施主体

市町村、特定非営利活動法人（NPO法人）、一般社団法人、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、営利を目的としない権利能力なき社団

対象旅客の範囲

次に掲げる者のうち他人の介助によらずに移動することが困難であると認められ、かつ、単独でタクシーその他の公共交通機関を利用することが困難な者（利用登録を行った者）及びその付添人

- ・ 身体障害者福祉法第4条に規定する身体障害者
- ・ 精神保健及び精神障害者福祉に関する法律第5条に規定する精神障害者
- ・ 障害者の雇用の促進等に関する法律第2条第4号に規定する知的障害者
- ・ 介護保険法第19条第1項に規定する要介護認定を受けている者
- ・ 介護保険法第19条第2項に規定する要支援認定を受けている者
- ・ 介護保険法施行規則第140条の62の4第2号の厚生労働大臣が定める基準に該当する者
- ・ その他肢体不自由、内部障害、知的障害、精神障害その他の障害を有する者

旅客から収受する対価の水準

- ・ 運送の対価とそれ以外の対価があり、地域公共交通会議等で協議が調った額
- ・ 運送の対価は、実費の範囲内であり、営利を目的としているものと認められない妥当な範囲内で、当該地域におけるタクシーの上限運賃の概ね8割の範囲内。ただし、地域公共交通会議等において調った協議結果に基づき、約8割を超える運送の対価を設定することも可能
- ・ 運送の対価以外の対価（迎車料金や待機料金等）は、実費の範囲内であること 等

その他の主な要件

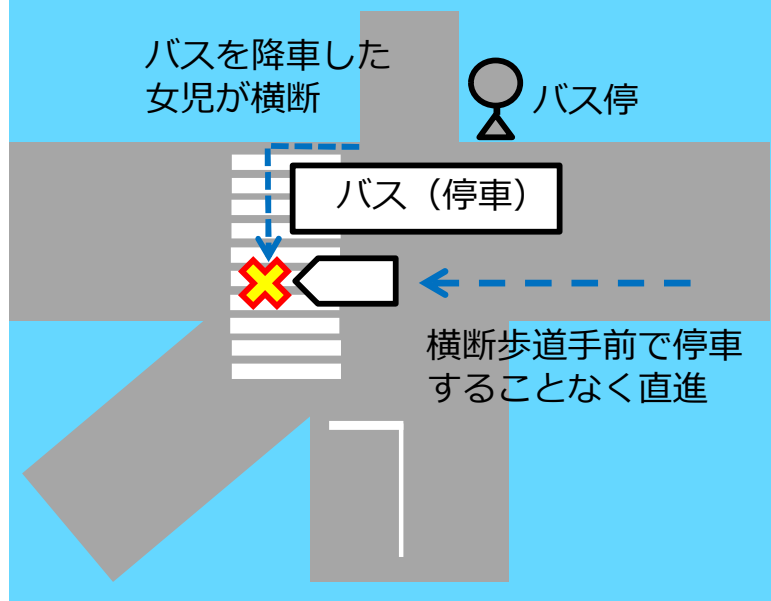
- **運送の区域**
 - ・地域公共交通会議等で協議が調っていること(運送の必要があり、運行管理が適切かつ確実にできる市町村の範囲)
 - ・旅客の発地又は着地のいずれかが運送の区域にあること
 - ・原則ドア・ツー・ドアの個別輸送であること(複数乗車を行う場合は、その必要性が地域公共交通会議等で認められていること)
- **使用できる車両**
 - ・乗車定員11人未満で、実施主体の自動車、ボランティア個人や株式会社等からの持ち込みの自動車(運行委託先の事業用自動車を含む)
- **運行管理・整備管理体制**
 - ・運行管理責任者、整備管理責任者を選任(一定以上の車両数の場合は有資格者が必要)すること
 - ・事業者協力型の場合は、委託先事業者の運行管理者、整備管理者を選任することが必要
- **運転者の要件**
 - ・第二種運転免許を有している者、または、第一種運転免許を有し、国土交通大臣が認定する講習を修了している者等
- **損害賠償措置**
 - ・対人8,000万円、対物200万円以上の任意保険等に加入していること

バス停留所の安全性確保対策について

- ✓ 法定記載事項は、停留所の名称、位置、停留所間のキロ程です（法施行規則4条6項）
- ✓ 停留所の名称、位置、停留所間のキロ程は、それ単体での変更であれば「事後届出」です（法施行規則15条の2）
- ✓ 停留所を私有地以外に設置する場合、道路使用や占有の許可が必要なので、「位置」は通常、「地先」で示されます（私有地内ならその地番又は地内）
- ✓ 協議資料では、法定記載事項＋地名地番＋付近の現況（地図に図示、写真添付）を可能な限りお願いします

当然事前調整や許可されて設置されていますが、現に停車中の車体が横断歩道にかかったり、交差点内または交差点から5m以内にかかるといった停留所が存在

平成30年の事故当時の状況（イメージ）



令和2年度、全国53カ所で「バス停留所安全対策合同検討会」が発足。ランク分けされたバス停のリストを公表。路線バスが停車した際に、**特にハード対策がない状態で、**

- ・ **車体が横断歩道にかかる**
- ・ **車体が交差点内または交差点から5m以内にかかる**
(バス停が交差点から5m以内に設置されているものも含む)
- ・ **車体が横断歩道から5m以内にかかる等、**

停車環境が整っていないと判断された場合、**支局で届出を受け付けできない可能性**があります

事前の調整、写真の撮り方など今まで以上に丁寧に実施していただき、会議の場で、資料や説明が不明瞭にならないようご注意ください

これまでの経緯

- 平成30年8月30日に横浜市で発生した交通死亡事故を契機に、全国すべての路線バス事業者を対象に調査を実施し、警察や道路管理者等の関係機関の協力を得ながらバス停ごとの安全上の優先度を判定した上で、それに応じた安全対策を検討することとした。(令和元年12月に通達発出)
- バスがバス停に停車した際に横断歩道に車体がかかるバス停留所などを抽出し、道路環境を踏まえ、安全上の優先度判定(ABCランク分け)を実施。
- 全国53カ所の合同検討会毎に、令和2年10月30日から順次、ランク分けされたバス停のリストを公表。

抽出条件

- Aランク**
 - ・過去3年以内に停車したバスが要因となる人身事故が発生している
 - ・バス停留所に停車した際に横断歩道にその車体がかかる
- Bランク**
 - ・バス停留所に停車した際に交差点にその車体がかかる
 - ・バス停留所に停車した際に横断歩道の前後5mの範囲にその車体がかかる
- Cランク**
 - ・バス停留所に停車した際に交差点の前後5mの範囲にその車体がかかる
 - ・地域住民等の意見や各都道府県の実情に応じて抽出したバス停留所



啓発用バス車内ポスター

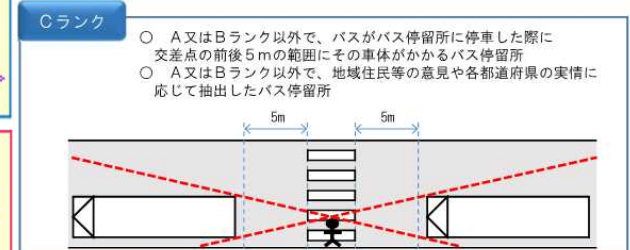
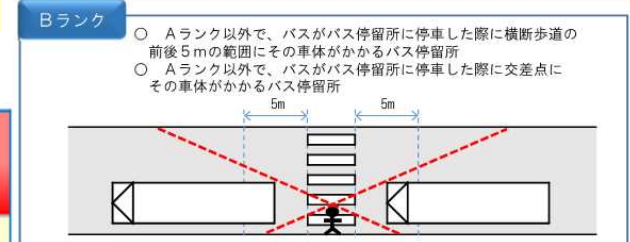
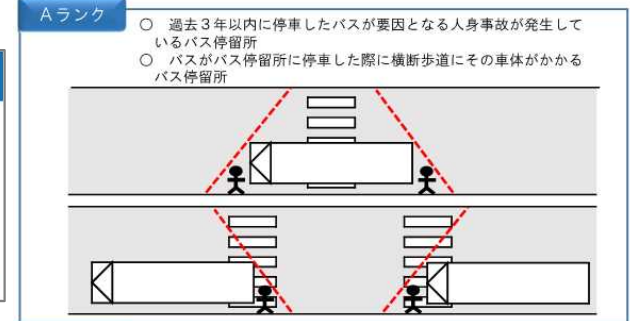
※出典：愛知県バス停留所安全性確保合同検討会ウェブサイト

中部運輸局管内の公表状況

○令和5年9月末時点

県名 (公表日)	愛知 (R2.12.23)	静岡 (R2.12.25)	岐阜 (R2.12.23)	三重 (R2.10.30)	福井 (R3.1.22)	全国
発公表時の 抽出停留所数 <全停留所数>	A: 10 計 B: 275 > 521 C: 236 < 14,072 >	A: 178 計 B: 496 > 883 C: 209 < 13,487 >	A: 53 計 B: 263 > 384 C: 68 < 7,545 >	A: 53 計 B: 41 > 125 C: 31 < 5,052 >	A: 31 計 B: 101 > 191 C: 59 < 5,659 >	A: 1,657 計 B: 5,757 > 10,405 C: 2,991 < 407,198 >
公表後の対策 済み停留所数 (※)(進捗率)	A: 10 計 B: 98 147 C: 39 28%	A: 154 計 B: 134 355 C: 67 40%	A: 37 計 B: 90 155 C: 28 40%	A: 32 計 B: 23 77 C: 22 62%	A: 24 計 B: 21 68 C: 23 36%	A: 1,016 計 B: 1,986 3,996 C: 994 38%

【図】



※ 横断歩道の図のみ記載しているが、交差点にも準用すること。

最近の動きについて

- 交通不便地域における持続的で利便性の高い交通サービスの実現には、**タクシーや乗合タクシー**がそれぞれの**守備範囲を広げ、輸送力を強化するとともに、地域の実情に応じた交通サービスを選択しやすくするような制度・運用の改善**が必要。
- また、**自家用有償旅客運送**により、タクシーや乗合タクシーを補完する際には、**円滑に導入ができ、自家用有償旅客運送による交通サービスが持続的なものとなるような制度・運用の改善**が必要。

タクシー（一般乗用）

- ① 営業所ごとの法人タクシー車両の最低車両台数の緩和
- ② 営業所等の施設設置要件の緩和
- ③ 運行管理のDXの推進
- ④ 地方部にUターン等した個人タクシー事業の経験者の活用

- ⑤ タクシー事業者による乗合タクシー展開にあたっての法令試験免除
- 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

- ⑧ 事業者協力型自家用有償旅客運送の活用促進

- ⑨ 交通空白地の目安の設定及び「地域交通の把握に関するマニュアル」の活用促進
- ⑩ 「地域交通の検討プロセスガイドライン」の活用促進
- ⑪ 「運送の対価」に係る目安の適正化
- ⑫ 更新登録手続の簡素化

- ⑦ 乗合タクシー事業における補完的な自家用車の活用

乗合タクシー（一般乗合）

自家用有償旅客運送

- 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】



令和5年10月31日
通達発出
(国自旅第207号)

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】

令和5年10月31日
通達発出
(国自旅第207号)

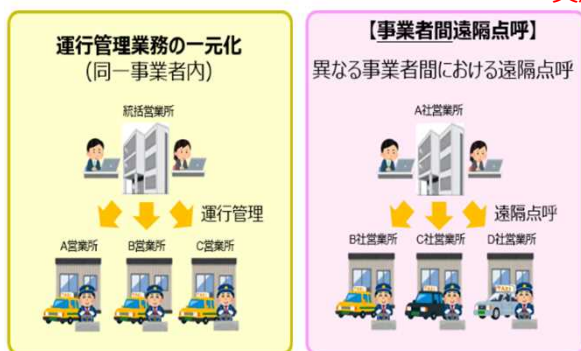


一角を営業所、休憩施設や車庫として活用

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**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】

実施中



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】

令和5年12月28日
通達発出
(国自旅第267号)



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等を条件とする**。

【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】

令和5年12月28日
 通達発出
 (国自旅第272号)



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】

令和5年12月28日
 通達発出
 (国自旅第274号)



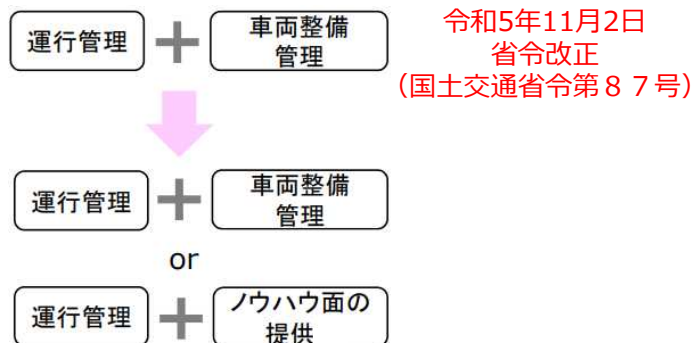
乗合タクシー事業・タクシー事業それぞれがいずれも適切に提供されることを前提に、通学・通勤・通院などのために乗合率の高い朝・夕方は乗合タクシー、ビジネス・帰宅需要などの移動がばらつく昼間・夜はタクシーとして使用するなど、**乗合タクシーとタクシーとの間でより柔軟に車両の併用を行うことができることとする。**

【⑦乗合タクシー事業における補完的な自家用車の活用】 令和5年12月28日 通達発出 (国自旅第266号)



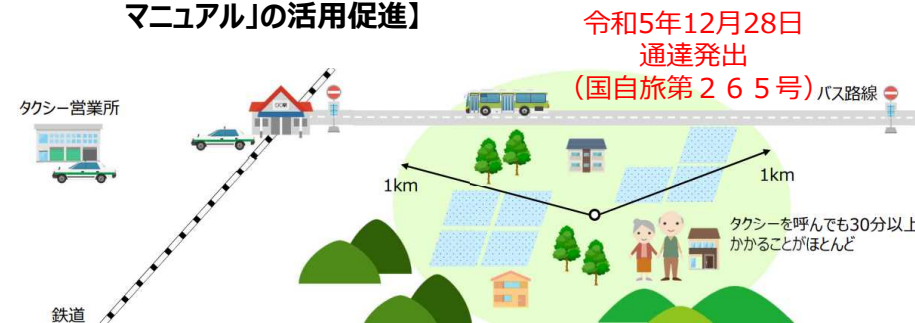
過疎地域において、予め定められた地域を運行する乗合タクシーを展開するに当たって、**地域公共交通会議等の協議が調った場合には、事業用自動車による輸送力を補完するために必要な範囲に限り、許可を受けた自家用自動車を輸送力補完のために活用することができることとする。**
 その際、**運転者は乗合タクシー事業者と雇用契約を締結し、同事業者が運行管理を行う。**

【⑧事業者協力型自家用有償旅客運送の活用促進】



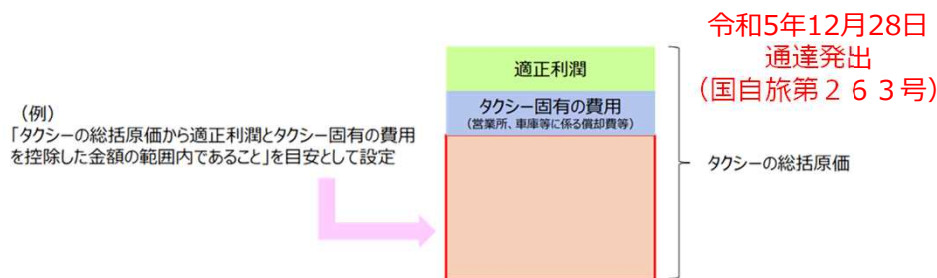
事業者協力型自家用有償旅客運送について、現在は「運行管理」に加えて「車両整備管理」に交通事業者が協力する場合のみ認めているが、それだけでなく、「運行管理」に加えて配車サービスの提供等の「ノウハウ面の提供」等に交通事業者が協力する場合も認めること（交通事業者による協力類型の多様化）等を通じて、**より一層の活用促進**を図る。

【⑨「交通空白地」に係る目安の設定及び「地域交通の把握に関するマニュアル」の活用促進】



「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**。

【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きの簡素化】



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、協議手続きの簡素化や申請書類の簡素化を通じて**更新登録手続きを簡素化**する。

ダイナミックプライシングの導入 (道路運送法第78条第2号関係)



○ 自家用有償旅客運送において、一定のダイナミックプライシングを導入するため、以下の事項を通達上明記する。

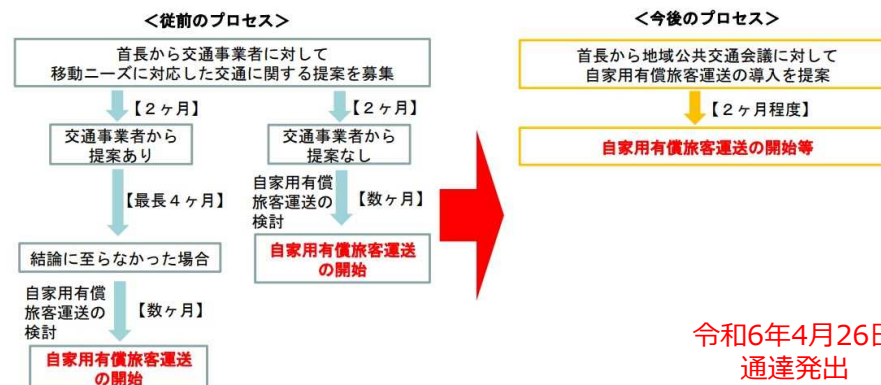
- ① 自家用有償旅客運送の実施主体は、需給に応じて、通常收受することとなっている対価に対して、5割増を上限、5割引を下限として、柔軟に対価の額を設定することが可能。
- ② ダイナミックプライシングを導入するに際しては、
 - ・対価の額をリアルタイムに変動させる
 - ・対価の額が変動する時間帯や要件をあらかじめ決定するのいずれの手法も可能。
- ③ 一定期間において、自家用有償旅客運送によって收受した対価の総額は、「実費」の総額の範囲内でなければならないことから、これを3ヶ月ごとに確認する。

令和6年4月26日
通達発出
(国自旅第72号)

地域公共交通会議の運営手法の見直し (道路運送法第78条第2号関係)

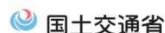


○ 自家用有償旅客運送を導入するにあたって、地域公共交通会議で2か月程度協議してもなお結論に至らない場合には、協議内容を踏まえ首長の責任により判断できることを通達上明記する。



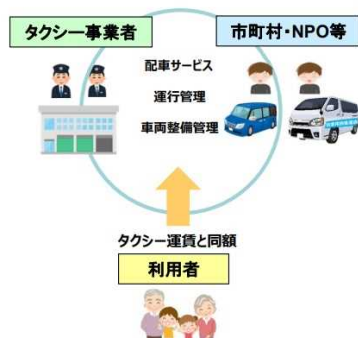
令和6年4月26日
通達発出
(国自旅第71号)

タクシーとの共同運営の仕組みの構築 (道路運送法第78条第2号関係)



○ タクシーサービスの補完として自家用有償旅客運送を活用するため、タクシー事業者と市町村・NPO等との共同運営（タクシーサービスと自家用有償旅客運送サービスとの一体的な提供）が可能であることを通達上明記する。

- ① タクシーと自家用有償旅客運送の一体的な配車サービスを導入し、タクシーの配車ができない場合に、自家用有償旅客運送を配車する仕組みを構築。
- ② 共同運営を実施する場合には、利用者が支払う額はタクシー運賃と同額とした上で、うち約8割（実費相当額）は市町村・NPO等が收受し、約2割は地域公共交通の確保改善に活用。



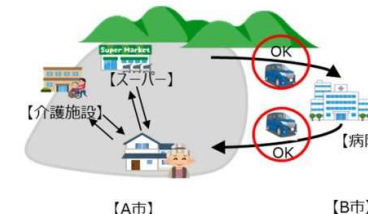
令和6年4月26日
通達発出
(国自旅第73号)

運送区域の設定の柔軟化 (道路運送法第78条第2号関係)



○ 自家用有償旅客運送について、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する。

- ① 運送区域外へ行く運送も運送区域外から戻る運送も可能であること、また、当該運送を行う場合には関係市町村に通知することを通達上明記。
- ② 隣接する複数市町村が自家用有償旅客運送を共同化すべき場合もあり、地方運輸局や都道府県が当該共同化を促すことを通達上明記。



令和6年4月26日
通達発出
(国自旅第71号)

背景・必要性

- AI配車システムなどのDXの進展により、デマンド型で運行される乗合タクシーによる輸送サービスは、利便性・効率性の向上が見込まれており、ラストワンマイル・モビリティを担う交通手段として、今後益々期待がかかる。
- 他方、乗合タクシー（区域運行型乗合事業）の導入が必要な交通不便地域において、交通事業者が十分に車両等を有していないケースが存在。

乗合タクシー事業者X



制定概要【過疎地域における一般乗合旅客自動車運送事業（区域運行）の輸送力補完のための自家用自動車の有償運送の許可について】

- ・許可基準の内容は、地域公共交通会議等において、一般乗合旅客自動車運送事業者により必要な旅客輸送の確保が困難な区域が過疎地域内に存在する旨の協議が調っていること、協議が調った区域において、自家用自動車有償運送による区域運行サービスを行うものであること、当該有償運送を行う自家用自動車について、輸送の安全の確保に係る措置が適切に行われているものであること。
- ・許可申請者（ドライバー）は、①二種免許取得者、②一種免許取得者＋講習を受けた者でもどちらでも可
- ・許可申請者（ドライバー）は、乗合タクシー事業者との雇用契約の締結が必要
- ・許可に付す期限は5年
- ・事業者による許可申請手続きの一括代理申請

地域の自家用車・ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする制度を導入 (R6.4.1)

※道路運送法第78条第3号による

【背景】タクシー運転者の高齢化等により運転者不足が問題となり、移動の足の確保に支障が出ているため、R5.12.20デジタル行財政改革の中間とりまとめで以下の制度設計が必要とされた

意見	改革内容	実施時期
<p>○移動需要は変動性が高く、タクシー不足が顕在化しているケースがある</p> <p>○安全を確保しつつ、ドライバー不足を補完できるよう、新たな制度を創設すべき</p> <p>○実効性あるドライバー確保を可能にするため、様々な働き方ができるようにすべき</p> <p>○新たな事業者が参入できるようにすべき</p>	<p>➢ タクシー配車アプリデータを活用して、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定</p> <p>➢ これに基づき、地域の自家用車・ドライバーを活用して、タクシー事業の一環として運送サービスを提供する</p> <p>➢ 安全の確保を前提に、労働条件など担い手確保に必要な要素を考慮して、雇用契約に限らず検討</p> <p>➢ 既存のタクシー事業者以外の新たな事業者が新規参入できる環境の整備について検討</p> <div data-bbox="884 1093 1758 1564" style="text-align: center;"> </div>	<p>→令和5年度内に制度を創設し、令和6年度より速やかに実施</p> <p>→上記の制度設計と併せて検討</p> <p>→同上</p>

タクシーが不足する地域・時期・時間帯におけるタクシー不足状態を、道路運送法第78条第3号の「公共の福祉のためやむを得ない場合」として、地域の自家用車や一般ドライバーによって有償で運送サービスを提供する「自家用車活用事業」を可能とする。

タクシーが不足する地域、時間帯における不足車両数を国土交通省が指定し、この範囲内において法人タクシー事業者が申請し、**第一種運転免許**又は第二種運転免許を保有するドライバーを活用して当該営業区域で運行させる許可申請。

(1) 許可基準

○対象地域、時期及び時間帯並びに車両数

- ・ タクシーが不足する地域、時期、時間帯及び不足車両数を、国土交通省が配車アプリなどのデータに基づき指定していること。

○資格要件

- ・ 申請者が一般乗用旅客自動車運送事業の許可を受けていること。

○管理運営体制

- ・ 運行管理、車両の整備管理や研修・教育を実施する体制が整えられていること。
- ・ 安全上支障のないよう、自家用ドライバーの他業での勤務時間を把握すること。

○損害賠償能力

- ・ タクシー事業と同等の任意保険（対人8,000万円以上及び対物200万円以上）に加入していること。

(2) 許可に付する条件（抜粋）

○使用する自家用自動車について

- ・ タクシー事業ごとに使用可能な車両数は、地方運輸局長等が通知する範囲内であること。
- ・ 申請者は自家用車活用事業に使用する自家用車を登録し、同車両の情報を適切に管理すること。
- ・ 自家用車活用事業であることを外部に表示すること。

○ドライバーについて

- ・ 事前の研修（大臣認定講習を含む。）及び教育を受けさせること。事業に従事する前2年間において無事故であること。
- ・ 運転者証明を携行させること。

○運送形態・方法について

- ・ 利用者と事業者の間で運送契約が締結され、事業者が運送責任を負うこと。
- ・ 運送引受時に発着地が確定していること。
- ・ 自家用車が配車されることについて、利用者の事前の承諾を得ていること。
- ・ 運賃は事前確定運賃により決定し、支払い方法は、原則キャッシュレスであること。
- ・ 発着地いずれかがタクシー事業者の営業区域内に存すること。

(3) 許可期間

- ・ 許可期間は2年とする。

令和6年3月29日付け物流・自動車局長通達「法人タクシー事業者による交通サービスを補完するための地域の自家用車・一般ドライバーを活用した有償運送の許可に関する取扱いについて」による

令和6年4月から実施する自家用車活用事業の開始に先立ち、令和6年3月13日に国土交通省が営業区域ごとの不足車両数を公表

中部運輸局管内では、**名古屋交通圏**

(名古屋市、瀬戸市、津島市、尾張旭市、豊明市、日進市、愛西市、清須市、北名古屋市、弥富市、あま市、長久手市ほか17市町村)の

- ・金曜日 16時台～19時台 90台
- ・土曜日 0時台～3時台 190台

が対象とされた。

(別紙)

営業区域ごとの不足車両数(※)

(※)不足車両数 = マッチング率90%を確保するために必要な車両数

営業区域名 対象市 (登録車両数)	車両数が不足する曜日及び時間帯 (最小マッチング率)	不足車両数
特別区・武三 特別区、武蔵野市、三鷹市 (26,983台)	月～金 : 7時台～10時台 (78%)	1780台
	金土 : 16時台～19時台 (85%)	1100台
	土 : 0時台～4時台 (66%)	2540台
	日 : 10時台～13時台 (88%)	270台
京浜 横浜市、川崎市、横須賀市ほか (6,734台)	金土日 : 0時台～5時台 (68%)	940台
	金土日 : 16時台～19時台 (82%)	480台
名古屋 名古屋市、瀬戸市、日進市ほか (5,210台)	金 : 16時台～19時台 (87%)	90台
	土 : 0時台～3時台 (67%)	190台
京都市域 京都市、宇治市、長岡京市ほか (5,574台)	月水木 : 16時台～19時台 (81%)	200台
	火～金 : 0時台～4時台 (80%)	200台
	金土日 : 16時台～翌5時台 (63%)	490台

令和6年4月26日には追加で8地域(札幌交通圏、仙台市、県南中央交通圏(埼玉)、千葉交通圏、大阪市域交通圏、神戸市域交通圏、広島交通圏、及び福岡交通圏)の不足車両数が公表された。

タクシー不足車両数が公表された12地域以外の地域（愛知県では名古屋交通圏の17市町村以外の地域）については、令和6年3月29日付け事務連絡により、車両数が不足する曜日及び時間帯と不足車両数については下表のとおり取り扱うとされた。

(別紙)

タクシーが不足する時間帯と不足車両数

(タクシー配車アプリのデータ等に基づき不足車両数の算出を行う地域を除く)

車両数が不足する曜日及び時間帯	不足車両数
金・土 : 16時台～ 翌5時台	各営業区域内の タクシー車両数 ^(※) の5%
営業区域内の自治体が、タクシー車両数が不足しているとして管轄運輸支局へ申し出た曜日及び時間帯	営業区域内の自治体が、タクシー車両数が不足しているとして管轄運輸支局へ申し出た車両数

(※)令和6年1月1日時点の事業計画上の配置車両数の合計

●名古屋交通圏以外の地域の実施の申出
実施の申出はタクシー事業者と自治体の双方で可能。

□タクシー事業者からの申出：
金曜日 16時台～翌5時台
土曜日 16時台～翌5時台
各営業区域内のタクシー車両数の5%

□自治体からの申出
タクシー車両数が不足している曜日及び時間帯
タクシー車両数が不足している車両数

(注) 申出のあった自治体が所在するタクシー営業区域が実施可能地域となるため、営業区域の他自治体及びタクシー事業者と事前に調整を行うことが望ましい。

○実施意向調査スケジュール（自治体）

- ・ 4月16日 本省事務連絡のお知らせ
- ・ 4月22日 オンライン説明会
- ・ 4月30日 実施意向の申出案内
- ・ 5月15日 申出書提出期限
- ・ 5月22日 申出のあった曜日、時間帯、車両数を公表
- ・ (順次) 事業者あて使用車両数調査
- ・ (調査から7日間程度) 使用可能車両数の決定及び通知
- ・ (順次) 事業者からの許可申請
- ・ (順次) 許可
- ・ (順次) 運行開始

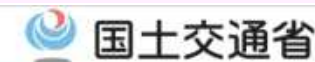
自家用車による有償運送の制度比較

	自家用有償運送(交通空白)	区域運行ぶら下がり	自家用車活用事業
根拠条文	道路運送法第78条第2号	道路運送法第78条第3号	道路運送法第78条第3号
申請者	市町村又はNPO法人等	契約運転者(申請手続きは一般乗合旅客自動車運送事業者から代理申請)	法人タクシー事業者
営業区域 (運送の区域)	地域公共交通会議等において、協議が調った区域または路線	一般乗合旅客自動車運送事業者(区域運行)(以下、契約事業者)の事業計画上の営業区域のうち、(過疎地域持続的発展支援特措法における)過疎地域内において公共交通会議等で協議が調った区域	タクシーが不足する地域、時期及び時間帯並びにそれぞれの不足車両数を、国土交通省が配車アプリ等のデータに基づき指定
運転手	二種免許保有者、一種免許を保有し大臣認定講習を修了した者(委託運転者も可能)	契約事業者と雇用契約関係にある二種免許保有者、一種免許を保有し大臣認定講習を修了した(する計画がある)者(申請日前2年間に於いて無事故であり、運転免許の停止処分を受けていないこと。)	①法人タクシー事業者との関係で運送役務を提供する内容の契約を締結した二種免許保有者、一種免許保有者(申請日前2年間に於いて無事故であり、運転免許の停止処分を受けていないこと。) ②法人タクシー事業者は、旅客運輸規則第36条第2項の規定に基づき行うものと同様の研修(大臣認定講習を含む。)及び旅客運輸規則第38条に基づき行うものと同様の教育を受けさせる
車両	市町村又はNPO法人等が保有する自家用自動車、ボランティア個人及び株式会社等からの持ち込み車両(運行委託先の事業用車両含み、申請者が使用権限を有するもの)	自家用自動車(乗車定員4人以上10人以下の車両に限る)、契約事業者が契約運転者を運行管理する営業所における区域運行の事業者車両数以下	ドライバーが使用権限を有する自家用車またはタクシー会社が用意する車両(自家用車及びタクシー用車両)であって、許可地域ごとに指定する車両数の範囲内であり、かつ、事業者ごとに当該地域に配置している事業用自動車の車両数の範囲内
損害賠償措置	対人8,000万円以上及び対物200万円以上の任意保険もしくは共済に加入	対人8,000万円以上及び対物200万円以上の任意保険もしくは共済に加入	対人8,000万円以上及び対物200万円以上の任意保険もしくは共済に加入
運送責任	自家用有償旅客運送者が負う(事業者協力型※で協力する事業者との雇用関係にない運転者が事故等によって生じた第三者に対する損害賠償責任はガイドラインにより自家用有償旅客運送者と協力する事業者との間で取り決めを行うことが望ましい。)	契約事業者が負う	法人タクシー事業者が負う
運行管理	自家用有償旅客運送者または運行管理に関する委託を行う場合は委託先 事業者協力型※は協力する事業者の運行管理者が運行管理の責任者として選任する必要あり	契約事業者が行う	法人タクシー事業者が行う
整備管理	自家用有償旅客運送者または整備管理に関する委託を行う場合は委託先 事業者協力型※は協力する事業者の整備管理者が整備管理の責任者として選任する必要あり	契約事業者が行う	法人タクシー事業者が行う
運賃 (運送の対価)	路線:一般乗合旅客自動車運送事業の運賃を目安とし、地域公共交通会議等で協議が調った額 区域:実費の範囲内で営利を目的としていないと認められない妥当な範囲内でタクシー運賃の8割を目安として地域公共交通会議等で協議が調った額	①契約事業者が運賃及び料金を届け出る方法により設定 ②地域公共交通会議等の協議により運賃及び料金を調える方法により設定	法人タクシー事業者の認可された(P)事前確定運賃(原則キャッシュレスによる支払い)
許可期限 (登録期間)	原則2年、法令違反等ない場合は更新後3年 事業者協力型※は5年	5年	2年

※事業者協力型自家用有償旅客運送は運行管理と車両の整備管理又は配車サービスに一般旅客自動車運送事業者(バス・タクシー事業者)が協力する制度。有効期間の伸長、申請書類の一部簡素化される。

自家用有償旅客運送の活用の相談が増える一方、自家用車を利用した道路運送法の許可又は登録を要しない運送の相談も増えています。許可又は登録を要しない運送については、令和6年3月1日付け旅客課長通達「道路運送法における許可又は登録を要しない運送に関するガイドラインについて」が発出され改めて考え方が整理されました。許可又は登録を要しない運送については、ガイドラインを基に個別に検討していきます。

「道路運送法の許可又は登録を要しない運送に関するガイドライン」について

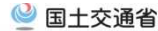


- 許可・登録を要しない運送の解釈については、類似の通達が発出されてきた結果、利用者や実施者はもとより運輸局・運輸支局にも若干わかりにくくなっているところ。
- 地域における移動資源の確保が困難になっている中、バス・タクシーや自家用有償旅客運送の果たす役割を補完する観点からも、改めて許可・登録を要しない運送についての考え方を整理した。
- また、複数の通達が存在することは混乱を招くことから、許可・登録を要しない運送に係る現在の通達をすべて廃止し、1つの通達にまとめる。

主な変更点

- ①無償運送について
→ 新たに実費の対象として**保険料・車両借料**を追加しました。
- ②宿泊施設&介護施設の付随送迎
→ **商店等への立ち寄り・観光スポットへの送迎も可能**であることを明記しました。
- ③ツアー&ガイドに係る付随送迎
→ **ツアーやガイドに付随して運送が可能**であることを明記しました。
- ④運送サービスの有無で料金に差を設ける場合
→ **実費の収受が可能**であることを明記しました。
- ⑤地縁団体が行う運送サービス
→ **会費で行う運送サービスが可能**であることを明記しました。

①無償運送について

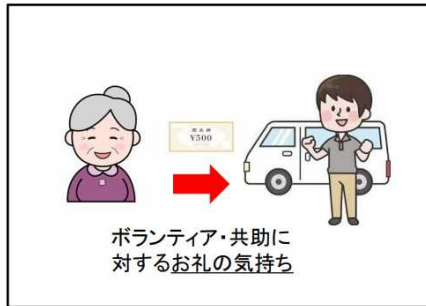


○ 無償運送については、道路運送法による規制がなく、自由に行えます。また、無償運送なので運送を行える範囲に制限はありません。

○ 以下の行為は無償運送に伴って行えます。有償運送とはならないので許可等は必要ありません。

- ①謝礼の支払い
- ②実費の請求及び支払い

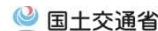
謝礼の支払い



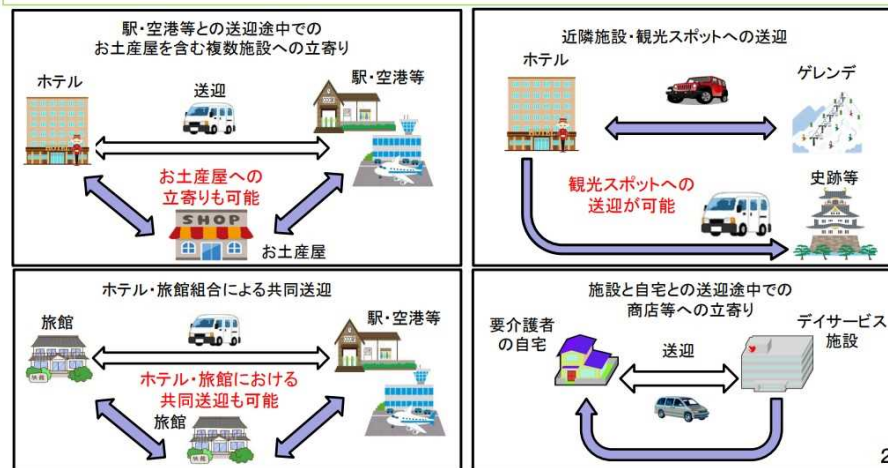
実費の請求・支払い (実費とは以下の項目を指します)

- ①ガソリン代等の燃料費
- ②有料道路使用料
- ③駐車場代
- ④移動サービス専用保険料
- ⑤運送を行うために発生した車面借料

②宿泊施設・介護施設の利用に付随する送迎



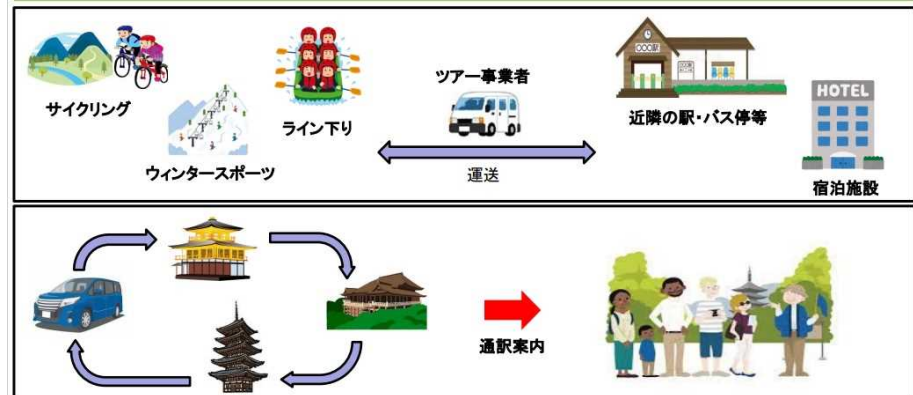
- 宿泊施設や介護施設の利用者を対象とする運送において、送迎に対する反対給付がない場合に許可等は必要ありません。
- この場合、利用者からの依頼に応じて、以下の運送を行うことも可能です。



③ツアー＆ガイドに付随する送迎

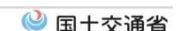


- ツアー等のサービス提供者が、ツアー利用者を近隣の駅・バス停・宿泊施設等からツアー実施場所まで運送する場合に、送迎に対する反対給付がなければ、許可等は必要ありません。
- 通訳案内士等の公的資格を有する観光ガイドが、ガイドの為に利用者を運送する場合において、送迎に対する反対給付がなければ、許可等は必要ありません。



※ただし、ツアーやガイドと称していても、提供されるサービスの実態が目的地への運送のみである場合は許可等を要することとなります。

④運送サービスの有無で施設の利用料金等に差を設ける場合の扱い



- 有料の施設利用に付随する運送サービス、宿泊施設における運送サービス、幼稚園等の送迎に係る運送サービスについて、運送サービスの利用の有無によって利用料や宿泊料に差を設ける場合であっても、当該差額が運送サービスに要する実費の範囲内であれば、許可等は必要ありません。

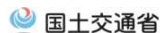
この場合の実費について

1ページ記載のガソリン代等の実費が対象となるのはもちろん、当該車両が、主として送迎を要する利用者のために購入・維持されていることに鑑み、実費の範囲に「車両償却費、車検料、保険料等」の車両の維持費を含めることも差し支えありません。

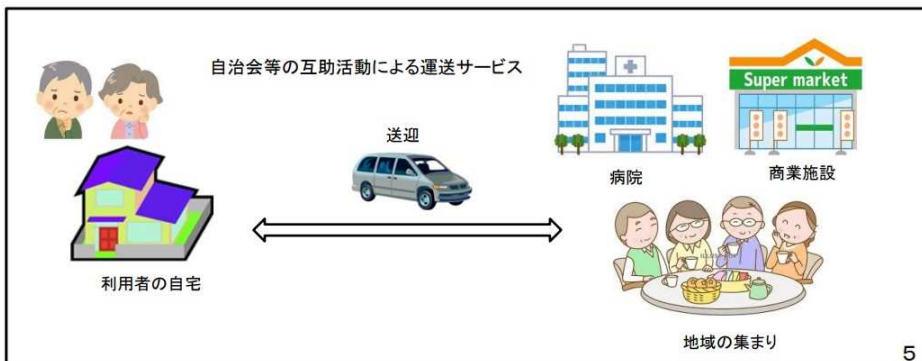


※ただし、幼稚園等において、利用者から運行に係る人件費相当を収受する場合は「通学通園に係る自家用自動車の有償運送の取扱いについて(平成9年6月17日付自旅第101号)」に基づき、許可を要することとなります。

⑤ 地縁団体が行う運送サービス



- 社会福祉協議会、自治会・町内会、マンション管理組合等の地縁団体の活動として、**会員が負担する会費で行う運送サービスについては、許可等は必要ありません。**
- この場合、以下の行為が可能です。
 - ① 会費で車両を調達すること
 - ② 会費から当該サービスを提供するための運転者に報酬を支払うこと
 - ③ 運送サービスの利用の有無に応じて会費に差を設けること(ただし、差額が実費の範囲内である場合に限る。)



国自旅第359号
令和6年3月1日

各地方運輸局自動車交通部長 殿
沖縄総合事務局運輸部長 殿

物流・自動車局旅客課長

道路運送法における許可又は登録を要しない運送に関するガイドラインについて

標記について、別添のとおり「道路運送法における許可又は登録を要しない運送に関するガイドライン」を作成したので、その旨了知されるとともにその取扱いについて円滑な実施に努めることとされたい。

なお、本通達の発出に伴い、以下の通達及び事務連絡を廃止する。

- ・「介護輸送に係る法的取扱いについて」(平成18年9月通知)
- ・「宿泊施設及びエコツアー等の事業者が宿泊者及びツアー参加者を対象に行う送迎のための輸送について」(平成23年3月31日付け国自旅第239号)
- ・「北海道アウトドア優良事業者による道路運送法における許可を要しない運送の態様の明確化等について」(平成25年3月29日付け国自旅第634号)
- ・「通訳案内士による自家用車を用いた通訳案内行為について」(平成29年8月14日付け国自旅第75号)
- ・「営利を目的としない互助による運送のためにNPOが市区町村の自動車を利用する場合等の取扱いについて」(平成29年8月25日付け事務連絡)
- ・「道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について」(平成30年3月30日付け国自旅338号)
- ・「通所介護等に係る送迎に関する道路運送法上の取扱いについて」(平成30年9月28日付け事務連絡)
- ・「子供の預かりや家事・身辺援助のサービスに附随する送迎の取扱いについて」(令和元年6月26日付け事務連絡)
- ・「改正自然公園法に基づく自然体験プログラムの提供における送迎について」(令和4年4月5日付け事務連絡)

○自家用有償旅客運送について

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000012.html

自家用有償旅客運送に関連するページです。



「自家用有償旅客運送ハンドブック」や「高齢者の移動手段を確保するための制度・事業モデルパンフレット」のほか、自家用有償旅客運送事例集も掲載されています。



○自家用有償旅客運送や許可登録を要しない運送に関する通達・ガイドラインについて

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000044.html

自家用有償旅客運送に関する通達等を公表しているページです。



「交通空白地有償運送」関係と「福祉有償運送」関係の処理方針通達などのほか、「道路運送法における許可又は登録を要しない運送に関するガイドラインについて」の通達（イラスト版含む）なども掲載されています。

