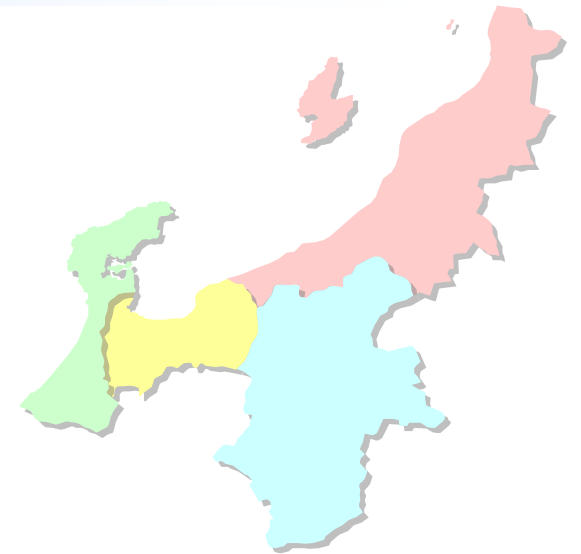


地域公共交通活性化・再生 に向けた国の取組支援等について



平成22年5月26日
北陸信越運輸局企画観光部
交通企画課長 鈴木延明

－目次－

- 1 . 地域公共交通活性化・再生法の概要及び
地域公共交通活性化・再生総合事業の概要
- 2 . 道路運送法に基づく自家用有償運送等の手続き
- 3 . 交通基本法の検討状況について

1 . 地域公共交通活性化・再生法の概要及び 地域公共交通活性化・再生総合事業の概要

地域公共交通を取り巻く環境の変化

自家用自動車の普及により、公共交通の維持が困難になる等、地域公共交通を巡る環境は危機的な状況

公共交通からマイカーへシフト

- ・自家用乗用車の普及等により、日常生活における自家用乗用車への依存が高まっており、長期的に公共交通の利用者は減少傾向

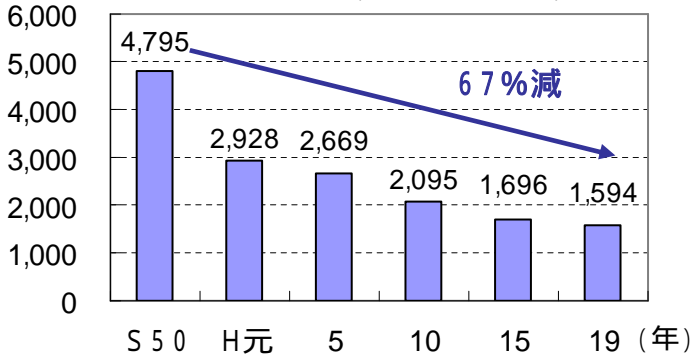
交通事業者の厳しい経営状況

- ・地方鉄軌道事業者の約8割が赤字
- ・乗合バス事業者の民事再生法・会社更生法等の法的整理が続出
- ・一般旅客定期航路事業者の約7割が赤字

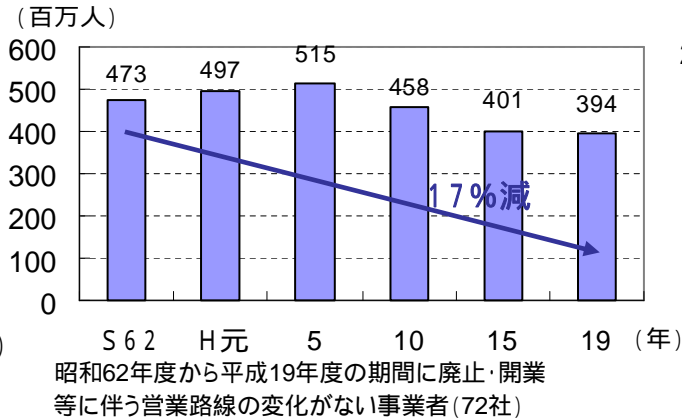
公共交通サービスの低下

- ・地方都市、過疎地域における交通空白地帯の出現
- ・都市部における交通渋滞等によるバスの走行環境の悪化 等

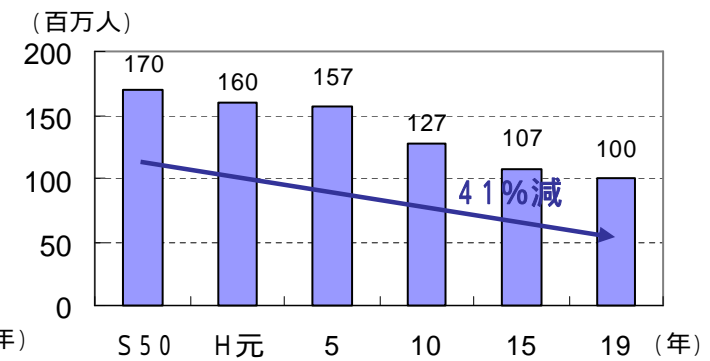
(百万人) バスの輸送人員(三大都市圏以外)の推移



地方鉄道の輸送人員の推移



国内旅客船の輸送人員の推移



今後の社会環境の変化等に適切に対応していくためには、地域公共交通の活性化・再生が必要不可欠

高齢化の進展

急速に社会の高齢化が進んでいる。

高齢化率(65歳以上の割合)
2000年 **17.3%** 2007年 **21.5%** 2015年 **26.9%**

資料)平成20年版 高齢社会白書

CO2排出量の拡大

自家用乗用車と比較すると、鉄道・バスのCO2排出量は極めて少ない。
自家用乗用車に比べて、
バスは **3 / 10** 鉄道は **1 / 10**

運輸部門におけるCO2排出量の約半分は自家用乗用車から。

安全な交通の確保

走行キロあたりの死亡事故件数は、自家用乗用車より公共交通の方が少ない。

高齢者の死亡事故が急増。

高齢者(75歳以上)の運転者による死亡事故は10年前の**1.5倍**(H19年で422件)に増加

資料)平成20年12月 高齢運転者の支援に関する検討委員会報告書

地域公共交通の活性化が必要とされる理由

足の確保

足の確保そのものはもちろん、行動の自由がなくなるおそれがあるとの不安感の解消が重要
自分の意思・自分の足で買い物・病院・役場などに行けることが元気で生活することに不可欠
足がなくなると自宅にひきこもらざるを得なくなる 福祉介護の問題

地域の活性化・まちづくり足の確保

マイカーに過度に依存したところにはにぎわいがない。人々がぶらぶら歩く地域はにぎわいあり。
スプロール化の防止、コンパクトシティの実現
中心市街地・商店街の活性化、観光振興にも公共交通活性化は欠かせない

環境対策・渋滞防止

環境対策・地球温暖化防止の面でもマイカーに比べ、電車・バスは環境負荷が低い。
渋滞防止に役立つ

事故防止・健康維持

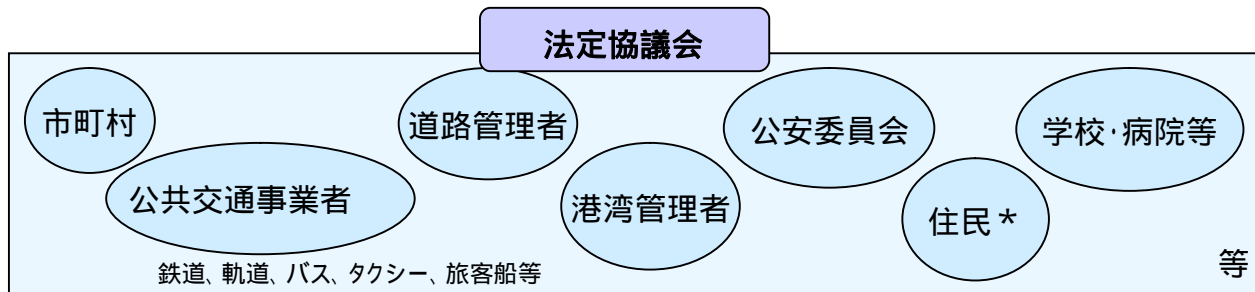
70～80歳になるとクルマの運転困難、公共交通がないと免許の返上もできない。
事故防止の観点からも、電車・バスの利用促進が望ましい。
地方の人はほんの数メートルでもクルマに乗る傾向あり。 健康維持にも電車・バス利用

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）

- 主体的に創意工夫して頑張る地域を総合的に支援 -

平成19年10月1日施行

スキーム概要



- ・協議会の参加要請応諾義務
(* 公安委員会、住民は除く)
- ・計画策定時のパブリックコメント実施
- ・計画作成等の提案制度
- ・協議会参加者の協議結果の尊重義務

地域公共交通総合連携計画

地域の関係者が地域公共交通について総合的に検討し、地域公共交通のあらゆる課題について、当該地域にとって最適な公共交通のあり方について合意形成を図り、合意に基づき各主体が責任を持って推進。国は、これを総合的に支援。

【地域公共交通特定事業】

- ・LRTの整備
- ・BRTの整備、オムニバスタウンの推進
- ・海上運送サービスの改善
- ・乗継の改善
- ・地方鉄道の再構築、再生



法律上の特例措置

予算上の支援・配慮

国による総合的支援

地域公共交通活性化・再生総合事業

22年度予算額
40.2億円

地域公共交通活性化・再生法の目的を達成するため、同法を活用し、地域の多様なニーズに応えるために、鉄道、バス・タクシー、旅客船等の多様な事業に取り組む地域の協議会に対し、パッケージで一括支援することにより、地域の創意工夫ある自主的な取組みを促進する。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年10月1日施行）

法定協議会

市町村

公共交通事業者

地元企業

住民

商店街の人々

NPO等住民団体

学校・病院等

等

市町村が策定

- ・ 協議会の参加要請応諾義務
- ・ 計画策定時のパブリックコメント実施
- ・ 計画作成等の提案制度
- ・ 協議会参加者の協議結果の尊重義務

地域公共交通総合連携計画（法定計画）

地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するための計画

協議会が策定

うち協議会が取り組む事業

地域公共交通活性化・再生総合事業による支援

< 補助率等 >

策定支援

「地域公共交通総合連携計画」
（法定計画）策定経費 定額

総合事業計画に定める事業に
要する経費

- ・ 実証運行（航） 1 / 2
 - ・ 実証運行（航）以外の事業 1 / 2
- 政令市が設置する協議会の取り組む
事業 1 / 3

取組支援

< 制度の特徴 >

- 【計画的取組の実現】
 - ・ 計画に対する補助で、計画的な事業実施が可能
- 【協議会の裁量確保】
 - ・ 事業をパッケージで一括支援
 - ・ メニュー間、年度間における柔軟な事業の実施
- 【地域の実情に応じた支援の実現】
 - ・ 地域の実情に応じた協調負担の実現
- 【事業評価の徹底】
 - ・ 成果を事後評価し、効率的・効果的な事業実施を確保

地域公共交通活性化・再生総合事業計画（3年）

（例）

鉄道、バス・タクシー、旅客船等の実証運行（航）

- ・ 鉄道の増便・ダイヤ変更等の実証運行
- ・ コミュニティバス・乗合タクシーの導入、路線バス活性化の実証運行
- ・ 空港アクセス改善（空港アクセスバスの実証運行等）
- ・ 旅客船の航路再編・増便・ダイヤ変更等の実証運航 等

車両関連施設整備等

- ・ バス車両購入費、車両・船舶関連施設整備、バス停等待合環境整備、デマンドシステムの導入、LRV（低床式軌道車両）の導入 等

スクールバス、福祉バス等の活用

乗継円滑化等

- ・ 乗継情報等の情報提供、ICカード導入、P & R・C & Rの推進 等

公共交通の利用促進活動等

- ・ レンタサイクル、イベント、広報、乗継割引運賃・周遊切符等のシステム設計 等

新地域旅客運送事業の導入円滑化

その他地域の創意工夫による事業



北陸信越運輸局管内における

地域公共交通活性化・再生総合事業の活用状況

平成22年度 支援事業実施予定箇所 (平成22年 5月26日現在)

調査事業

(「地域公共交通総合連携計画」を策定するための調査事業)

6件 (新潟県:1件 長野県:2件 富山:2件 石川県:1件)

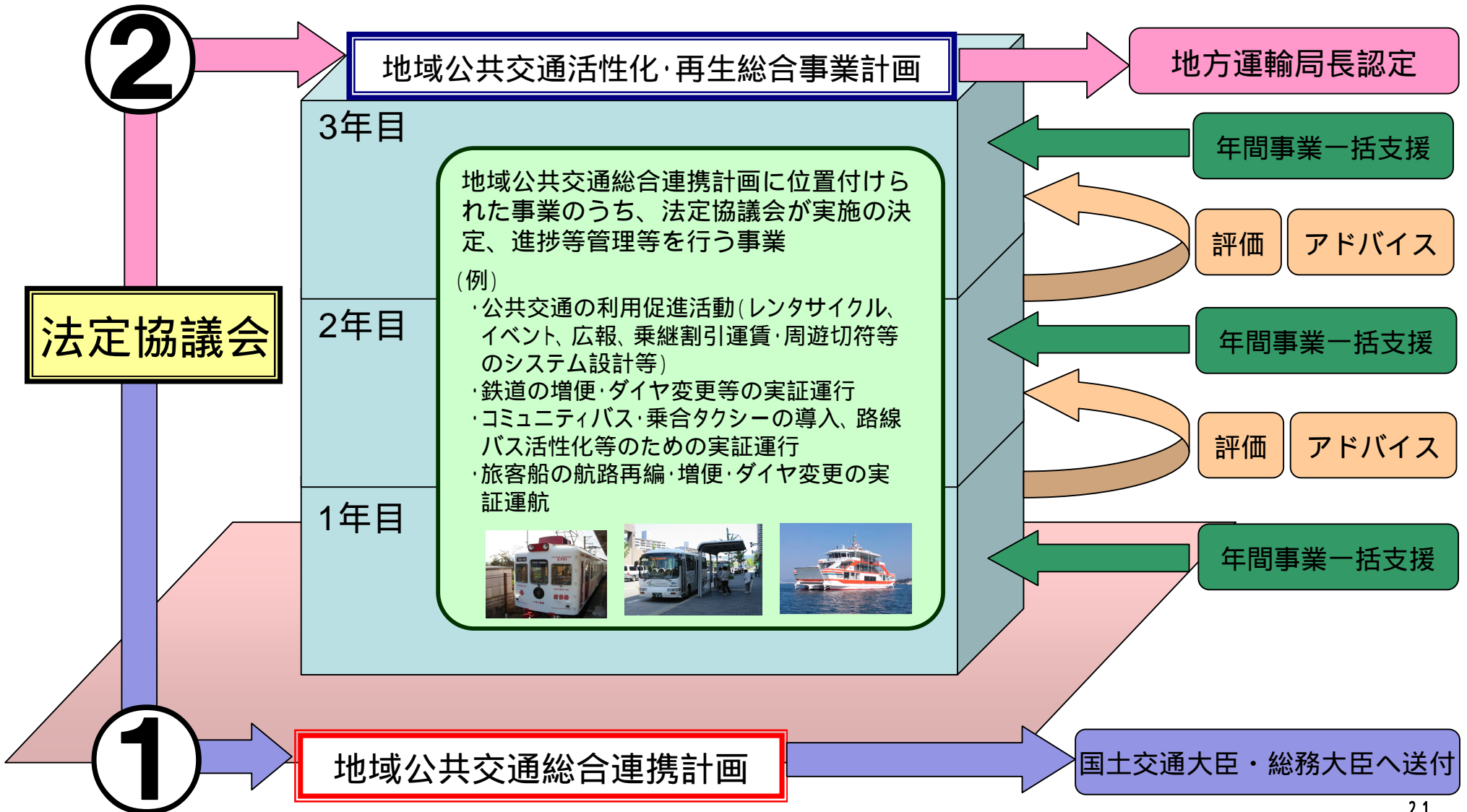
計画事業

(「地域公共交通総合連携計画」に定められた取組みを実施するための事業)

57件 (新潟県:13件 長野県:30件 富山県:5件 石川県:9件)



地域公共交通活性化・再生総合事業推進フロー



事業評価の意義

総合事業の目的

地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金の目的は、同補助金を活用して、「地域の創意工夫ある自主的な取組みを促進し、地域公共交通の活性化及び再生を図ること」であり、終局的には同補助金の交付期間中、トライ＆エラーを繰り返す中で運用の改善、目標の引き上げ等を行い、4年目からは地域の負担のみで自立的に運営できる、地域にあった公共交通を確立して頂くことが目的。

事業評価の意義

事業評価は、上記の目的を達成するための非常に重要な過程。

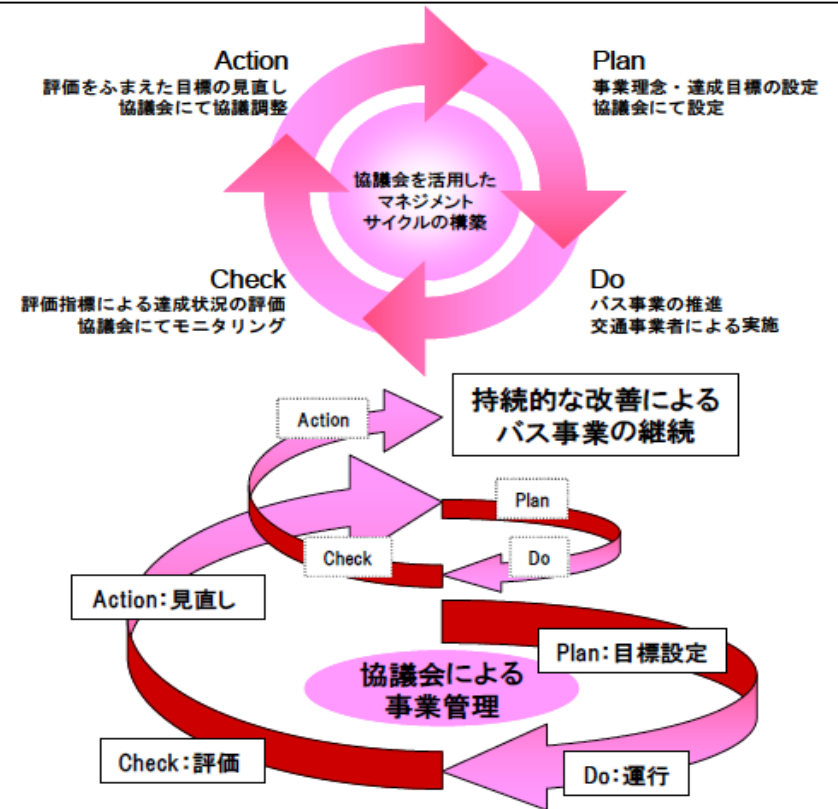
実証運行等で得た結果を踏まえ、本格運行を見据え、次年度事業の実施に向けた見直し、改善等を検討するために行うものであり、以下の観点から必要不可欠な取組み。

近い将来に持続可能な地域公共交通体系を確立するため
地域住民等に対する成果・課題の説明と理解を得るため
将来に渡って地域公共交通を継続的に改善(スパイラルアップ)させるため

事業評価を行う前提として必要となるのは以下の点で、可能な限り成果を数値化することが望ましい。(詳細は次頁)

- 公共交通の目指す目的の明確化
- 目的の達成度を評価するための評価指標・評価基準の設定
- 一定期間毎の達成目標の設定

特に上記は、継続的に事業評価を行うため、簡易に計測できる定量的な指標を用いることがポイント。指標の計測作業が困難である場合や負担が大きいとPDCAサイクルが持続できない。



事業評価の実施のポイント

事業評価項目の概要

調査事業・計画事業、それぞれの事業評価の項目は以下の通り。

調査事業に係る事後評価の大項目

I 総合評価
II 連携計画策定調査の総合性・整合性
III 自立性・持続性
IV 住民の参加等による地域関係者の実質的な合意形成

計画事業に係る事後評価の大項目

I 総合評価
II 計画事業の実施
III 具体的成果
IV 自立性・持続性
V 住民の参加等による地域関係者の実質的な合意形成

事業評価実施の要点

調査事業・計画事業、いずれの事業評価の項目も多岐に渡るが、特に重要な点は以下の通り。

1. 目標の設定

(関連する評価項目)
 [調査事業]評価項目 2、1
 [計画事業]評価項目

[解説]

連携計画の中で記載されている目的・目標に対応して、一定期間毎に定量的な目標値を設定すること。(必ずしも連携計画上に記述する必要はなし。)

可能な限り、目的毎に複数の目標値を定めると共に、事業終了時の目標値も設定することが望ましい。

2. 評価・分析

(関連する評価項目)
 [調査事業]評価項目 2、1
 [計画事業]評価項目

[解説]

目標値の設定と合わせて、事業の効果や影響を正確に把握・評価するための、評価方法、評価基準を設定すること。

定められた評価指標・評価基準に則って、目標の達成度合いを確認し、期間毎に要因分析や改善策の検討等を行うこと。

評価方法・評価基準を設定するに当たっては、人的にも財政的にも負担の掛からない、簡易な手法を選択すること。

3. 問題点の把握・見直し

(関連する評価項目)
 [計画事業]評価項目 1

[解説]

翌年度事業の検討に当たっては、2. の評価・分析も踏まえ、本格運行に向けた課題・問題点を把握し、より適切な事業内容となるよう見直しを行うこと。

目標の達成度合いが低かったにも関わらず、翌年度も同じ事業内容を実施する結論に至った際には、特にその理由を整理し、明確にしておくこと。

4. 財源の検討

(関連する評価項目)
 [調査事業]評価項目 2
 [計画事業]評価項目 2

[解説]

次年度事業はもちろん、可能な限り早期に本格運行に向けた財源についても議論を行い、関係者の大まかな負担割合やその用途を明らかにすること。

財源確保は、持続可能な公共交通を確立する上で極めて重要な要素であり、特に運賃収入等の利用者負担は重要な収入項目であることから、収支率等の指標により目標値を定めて運営することが望ましい。

表2-1 指標一覧表(定義・計測方法)

主な指標		定義例	計測方法(作業概要)
認知度	認知率	住民における事業の認知割合	住民向けアンケート調査により、認知率を確認。
	利用者数	利用者数の対前年(前月)比較(路線別・路線網全体)	路線別・路線網全体の乗降客数の推移を確認。
利用状況面	1人当たりの利用者数	当該路線の便数に対する乗降客数	路線毎の年間の乗降客数を年間便数で除して算定。
	走行キロ当たりの利用者数	当該路線の特定区間(キロ)の利用者数	バス停間の利用者数を計測し、当該区間距離で除して算定。
	平均乗車密度	当該路線の特定区間における利用者数(収入)	特定区間の運賃収入を区間経費で除するケースと、利用者数を走行距離で除するケースがある。
	地域住民の利用率	当該路線の沿線住民における利用率(路線別評価)	沿線集落住民に対するアンケート調査により、当該路線の利用実態を確認。集落単位での集団ヒアリングを実施し確認する方法もあり。
	高齢者における利用率	同上の沿線住民を高齢者に置き換えた指標	来場者アンケート調査により交通行動を確認。
費用効率面	商店街来場者等における利用率	商店街等への来場者における鉄軌道・バス利用者の割合	運行委託先との契約の中で、年間の事業経費と運賃収入を確認し算定。路線別評価を行うためには、路線別データの入手が必要。
	収支率	事業経費に対する運賃収入の割合 収支率＝運賃収入/事業経費	当該路線の財政投入額を沿線集落居住者数で除して算定。
	住民1人当たりの財政投入額	当該路線の利用者1人当たりの財政投入額	当該路線の1年間の財政投入額を年間利用者数で除して算定。
	輸送量当たりの事業経費	全輸送量に対する事業経費額	事業費を輸送量(定員×運行回数)で除して算出。
地域カバー面	バス停カバー率	該当路線エリアのバス停から●mの圏域でカバーできる面積割合	沿線集落の面積とバス停●m圏域の面積を地図から求積。
	集落カバー率	行政区域内の全集落の内、バス停が設置されている集落の割合	基本作業は同上。面積ではなく、人口・住宅戸数を計測して算出。
サービス対象面	高齢者等の外出回数が増えた人の割合	当該路線の沿線住民(高齢者)の外出回数の変化	住民基本台帳等から65歳以上を抽出しアンケート調査を実施。利用実態を確認。集団ヒアリングを実施し確認する方法もあり。
	高校生の公立高校へ通学できる割合	当該地域における高校生が、域内の公立高校に通学できる割合	名簿等から、対象者に対するアンケート調査等により確認。
	カーサービス満足度	利用者における下記指標に対して満足と思う人の割合。運行頻度、ルート、バス停位置、待機施設、定時性、運転手の対応、快適性、運賃他	当該路線の利用者に対するアンケート調査により、満足度を確認。
	事業満足度 税金投入の理解度	住民全体に対するバス事業を満足と思う人の割合 住民全体に対するバス事業への税金投入を了承する人の割合	住民向けアンケート調査により、満足度・理解度を確認。 評価を行うには、定期的な調査により、前回調査結果と比較。
満足度	特定施設への移動に不便を感じている人の割合	当該路線の沿線住民における特定目的施設へのアクセス性について満足と回答する人の割合	住民アンケート調査により、当該路線による特定目的施設へのアクセス性評価。集落単位での集団ヒアリングによる確認も可能。
	苦情発生件数	対象路線における年間の発生件数	意見箱、運行記録等から確認。
	鉄軌道・コミュニティバス等の乗り継ぎ率	バス利用者の内、鉄軌道との乗り継ぎ利用をする人の割合	利用者アンケート調査により、交通行動を確認。ICカードデータや鉄道駅前バス停での乗降客数から推計も可能。
	乗換回数・時間、待ち時間	乗り継ぎにかかる回数・時間、乗り継ぎのための待ち時間	時刻表等で計測する場合、バス停での実際の計測する場合がある。
	定時性、遅れ時間	ダイヤとの乖離時間	バス停での計測。
乗継面	事故発生率	安全性：事故の発生件数 安全面に対する住民意識の変化	年間の発生件数の確認。アンケート調査で「まちを歩いている時の危険度」で確認も可能。
	CO ₂ 削減量	地球環境への負荷	定点での車種別交通量の推移から計測など。
	分担金・協賛金・広告実績	分担金・協賛金・広告等の金額・出資者数とその推移	分担金・協賛金・広告等の協力実績から確認。
	バス利用券の加盟店数・購入配布実績	商店街数に占める参画加盟店数の割合。バス利用券の購入枚数。	バス利用券の販売実績から確認。
その他			

2. 道路運送法等に基づく自家用有償運送等の手続き

以下の資料は、実務で必要となる法令手続きを概観するために作成しており、法令、通達等の文言を用いていない表現が含まれておりますので、予めご了承下さい。

自家用自動車による有償運送について

～ 道路運送法等の概略～



1. 災害のため緊急を要する時

2. 自家用有償旅客運送

市町村・特定非営利活動法人等が、市町村の区域内の住民の運送を行うとき

(1) 市町村運営有償運送

市町村が専ら当該市町村の区域内で住民の生活交通を確保するため自ら行う運送

特定非営利活動法人・公益法人・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・認可地縁団体

(2) 過疎地有償運送

特定非営利活動法人等が、過疎地域その他これに類する地域において行う当該地域内の住民等がその地域内で日常生活に必要な用務を反復継続して行う者であって、名簿に記載されている者及び同伴者の輸送。

(3) 福祉有償運送

特定非営利活動法人等が定員11人未満の自動車を使用して行う、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であって、名簿に記載されている者及びその付添人の運送

身体障害者、介護保険法の要介護者・要支援者、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

運輸支局
の登録が
必要

3. 公共の福祉を確保するためやむをえない場合

- ・自らの施設への送迎（幼稚園・学校等）
- ・4条（福祉輸送限定）又は43条（特定）と契約する $\text{A}11^{\circ}$ -等による運送

運輸支局
の許可が
必要

自家用有償旅客運送の手続き等



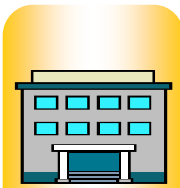
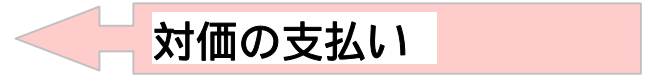
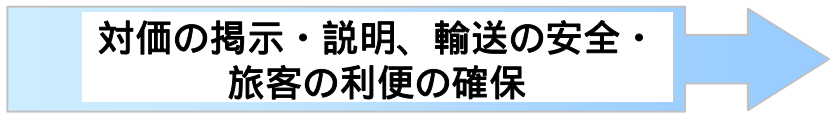
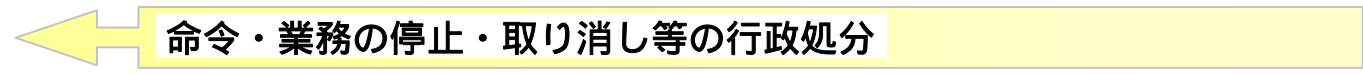
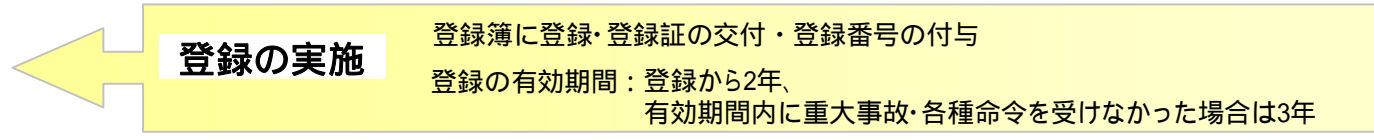
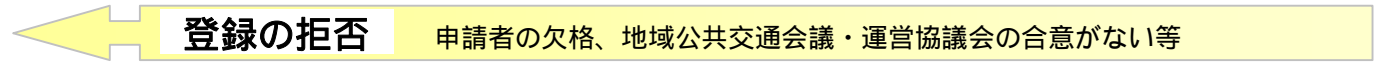
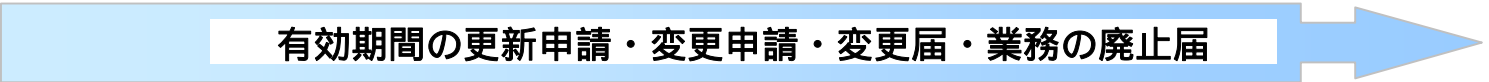
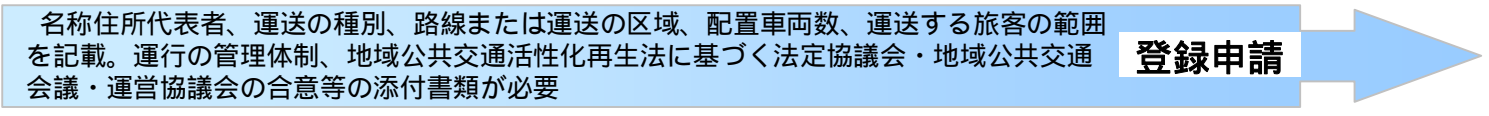
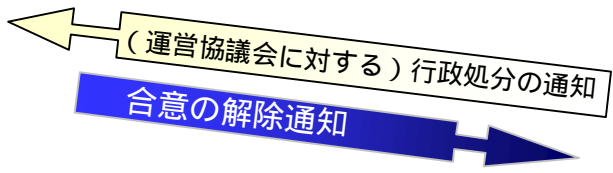
（市町村・特定非営利活動法人等）
自家用有償旅客運送者



主宰する市町村長又は県知事、旅客運送業者及び団体、住民又は旅客、運輸局（支局）長、旅客運送運転者の団体、必要に応じ道路管理者、県警、学識経験者で構成

主宰する市町村長又は県知事、旅客運送業者及び団体、住民又は旅客、運輸局（支局）長、旅客運送運転者の団体、地域で有償運送しているNPO等、必要に応じ学識経験者で構成

上記の会議は、法令上の要件を満たすものである限り地域公共交通活性化・再生法に基づく法定協議会を兼ねることが可能。



運輸支局

1. 市町村運営有償運送 施行規則・通達・公示関係



市町村が、専らその区域内で、住民の生活交通を確保するため自ら行う輸送

市町村が主宰する地域公共交通会議（分科会を含む）の合意が必要

交通空白輸送

過疎地域や一部の都市地域などの交通空白地帯において、乗合バス事業によっては住民の生活の足を確保することが困難となっている場合において、市町村自らが住民の足の確保を図るために運送を行うもの。

旅客の範囲 当該市町村に在住する住民及びその親族、その他当該市町村に日常の用務を有する者。

路線 路線を定めて行う。デマンド輸送の場合でも、基本となる路線を定める。

使用車両

バス **セダン等**
市町村名義（リース可）
移動制約者の移動を容易にするもの可

運転者の要件

（経過規定あり） 2種免許が有効な者
1種免許2年間停止のない者で大臣認定講習（市町村等運転者講習）の受講者又は（社）日本自家用自動車管理業協会自家用自動車運転士専門校運転サービス士科の修了者

- 1 人身事故等を起こした場合、適性診断を受診
- 2 運行委託も同様の資格が必要

対価を事務所に掲示

より難しい場合：撤退前のバス運賃等を参考に出来る

燃料費その他の費用を勘案して実費の範囲内

合理的な方法により定められ

旅客にとって明確であること。

対価

市町村福祉輸送

住民のうち身体障害者等の会員に限定した輸送であって、原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送

旅客の範囲 当該市町村の住民のうち移動制約者等であって、当該市町村に会員登録を行った者。

運送区域 市町村の区域を運送の区域とする。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

使用車両

寝台・車いす・兼用・軽可
回転シート
セダン等(貨物×) バス×
市町村名義（リース可）

対価を事務所に掲示 対価の提示と説明

運転者の要件

（経過規定あり）
2種免許が有効な者 1種免許2年間停止のない者で大臣認定講習（福祉運転者講習）の受講者又は（社）全乗連等のケア輸送サービス従事者研修の修了者

セダン等はさらに次の要件のいずれかを備えた者

介護福祉士 大臣認定講習(セダン等運転者講習)の受講者 (社)全乗連等のケア輸送サービス従事者研修修了者

県又は県が指定する者が行う介護員養成研修、又は居宅介護の提供者として厚労大臣が定めた研修を修了し、証明のある者

- 1 人身事故等を起こした場合、適性診断を受診
- 2 運行委託も同様の資格が必要

より難しい場合：対価について一般タクシー運賃の1/2を目安に、対価以外は一般タクシーを参考に出来る

運行管理の体制

- ・全ての事業所で運行管理の責任者が必要（代務者選任可）
- ・バス事業者等に運行委託する場合、受託先で運行管理責任者を選任
- ・運行前の安全運転のための確認、指示は対面で実施

運行管理の責任者の資格 バス1両・その他5両以上の場合、次に該当する者

旅客運行管理者資格者証所持 安全運転管理者の資格

運行管理者基礎講習修了 運行管理の実務1年以上の経験

安全運転のための確認の実施記録

乗務記録

事故記録

運転者台帳

苦情処理簿

車内掲示
（運送者名称、運転者氏名、自動車登録番号、対価）

車両表示の実施
（名称・「有償運送車両」・登録番号）登録証の写しを備置

整備管理・事故・苦情処理体制の整備

運輸支局への報告

輸送実績報告（年1回（福祉輸送の場合会員名簿を添付））・事故報告（その都度）



2. 過疎地有償運送 施行規則・通達・公示



タクシー等の公共交通機関によっては住民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において、特定非営利活動法人等が実費の範囲内であり、営利とは認められない範囲の対価によって自家用自動車を使用して、当該法人等の会員等に対して行う輸送サービス

市町村又は都道府県が主宰する運営協議会（分科会を含む）の合意が必要

旅客の範囲

次に該当する法人等の旅客会員及びその同伴者

過疎地その他これに類する地域において、当該地域の住民とその親族、当該地域内において官公庁・病院・その他施設を利用する者、その他当該地域において日常生活に必要な用務を反復継続して行う必要がある者

運送の区域

市町村を単位とする

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

使用車両

法人等が所有する自動車及びボランティア個人の持込みの自動車（過疎地有償運送を実施する間、自家用有償旅客運送者が使用権原を有するもの）

バス可

軽可

やむをえない場合を除き乗用自動車

運転者の要件

（経過規定あり）

2種免許が有効な者

1種免許2年間停止のない者で大臣認定講習（市町村等運転者講習）の受講者又は（社）日本自家用自動車管理業協会自家用自動車運転士専門校運転サービス土科の修了者

人身事故等を起こした場合、適性診断を受診

運行管理の体制

- 全ての事業所で運行管理の責任者が必要（代務者選任可）
- バス事業者等に運行委託する場合、受託先で運行管理責任者を選任
- 運行前の安全運転のための確認、指示は対面で実施

運行管理の責任者の資格

バス1両・その他5両以上の場合、次に該当する者

旅客運行管理者資格者証所持

安全運転管理者の資格

運行管理者基礎講習修了

運行管理の実務1年以上の経験

安全運転のための確認の実施記録

乗務記録

乗務員証

事故記録

運転者台帳

苦情処理簿

会員名簿

車両表示の実施

（名称・「有償運送車両」、登録番号）登録証の写しを備置

車内掲示

（運送者名称、運転者氏名、自動車登録番号、対価）

整備管理・事故・苦情処理体制の整備

損害賠償措置

任意保険等の加入義務

旅客モカパー

対人8千万円
対物2百万円

自家用有償旅客運送者の法令違反が原因の事故について免責となっていないこと

期間中の支払額に制限がないこと

過疎地有償運送に用いる全車両を対象とすること

対価

運営協議会の合意が必要

燃料費その他の費用を勘案して実費の範囲内

合理的な方法により定められ

旅客にとって明確であること。

営利に至らない範囲として、当該地域におけるタクシーの上限運賃の概ね1/2を目安に、また地域のバス運賃を参考にすることが出来る。

旅客に対し予め提示し説明する必要

運輸支局への報告

輸送実績報告（年1回）・事故報告（その都度）



3. 福祉有償運送 施行規則・通達・公示

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において、特定非営利活動法人等が実費の範囲内であり、営利とは認められない範囲の対価によって乗車定員11人未満の自家用自動車を使用して、当該法人等の会員等に対して行う原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送サービス

市町村又は都道府県が主宰する運営協議会（分科会を含む）の合意が必要

運営協議会が必要と認めた次の場合は複数乗車を認める

透析患者の透析のための輸送

知的障害・精神障害の施設送迎等の場合

旅客の範囲

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であって、法人等の旅客会員に該当する次に掲げる者及びその付添人

身体障害者

身体状況等を踏まえ、運営協議会において輸送の対象とすることが適当である旨、確認が必要

要介護認定者

要支援認定者・肢体不自由者・内部障害者・知的障害者・精神障害者・発達障害者・自閉症・学習障害者のうちの介助（付添、見守り等を含む）によらずにはタクシー等公共交通機関の利用が困難な者

運送の区域

市町村を単位とする

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

使用車両

法人等が所有する自動車及びボランティア個人の持込みの自動車（福祉有償運送を実施する間、自家用有償旅客運送者が使用権原を有するもの）

軽可

バス×

寝台・車いす・兼用・回転シート

セダン等（貨物×）

運転者の要件

（経過規定あり）

2種免許が有効な者

1種免許2年間停止のない者で大臣認定講習（福祉運転者講習）の受講者又は（社）全乗連等のケア輸送サービス従事者研修の修了者

セダン等はさらに次の要件のいずれかを備えた者

介護福祉士

大臣認定講習（セダン等運転者講習）の受講者

（社）全乗連等のケア輸送サービス従事者研修修了者

県又は県が指定する者が行う介護員養成研修、又は居宅介護の提供者として厚生大臣が定めた研修を修了し、証明のある者

人身事故等を起こした場合、適性診断を受診

運行管理の体制

- 全ての事業所で運行管理の責任者が必要（代務者選任可）
- バス事業者等に運行委託する場合、受託先で運行管理責任者を選任
- 運行前の安全運転のための確認、指示は対面で実施

運行管理の責任者の資格

5両以上の場合、次に該当する者

旅客運行管理者資格者証所持

安全運転管理者の資格

運行管理者基礎講習修了

運行管理の実務1年以上の経験

安全運転のための確認の実施記録

乗務記録

乗務員証

事故記録

運転者台帳

苦情処理簿

会員名簿

車両表示の実施

（名称・「有償運送車両」・登録番号）登録証の写しを備置

車内掲示

（運送者名称、運転者氏名、自動車登録番号、対価）

整備管理・事故・苦情処理体制の整備

損害賠償措置

任意保険等の加入義務

旅客もカバー

対人8千万円
対物2百万円

自家用有償旅客運送者の法令違反が原因の事故について免責となっていないこと

期間中の支払額に制限がないこと

過疎地有償運送に用いる全車両を対象とすること

対価

運営協議会の合意が必要

燃料費その他の費用を勘案して実費の範囲内

合理的な方法により定められ

旅客にとって明確であること。

営利に至らない範囲として、当該地域におけるタクシーの上限運賃の概ね1/2を目安にすることが出来る

旅客に対し予め提示し説明する必要

運輸支局への報告

輸送実績報告（年1回）・事故報告（その都度）

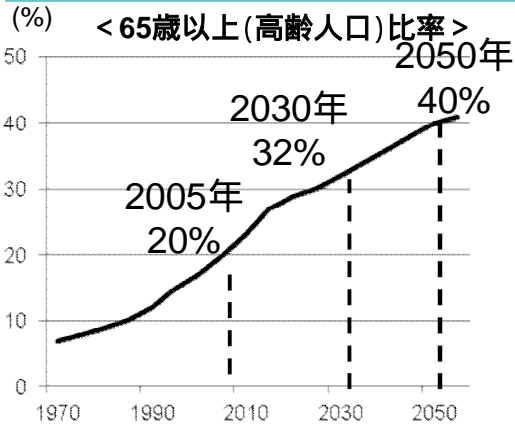
3 . 交通基本法の検討状況について

交通基本法の制定と関連施策の充実に向けて - 中間整理のポイント -

問題意識

- くるまを使える者と使えない者の間に発生している「交通の格差社会」を解消し、急速な高齢化が進むなかで人々の社会参加の機会を確保していくためには、移動する権利を位置づけていくことが必要ではないか。
- 環境にやさしい交通手段に転換していくと同時に、交通網の充実により地域の活性化につなげていくことが必要ではないか。

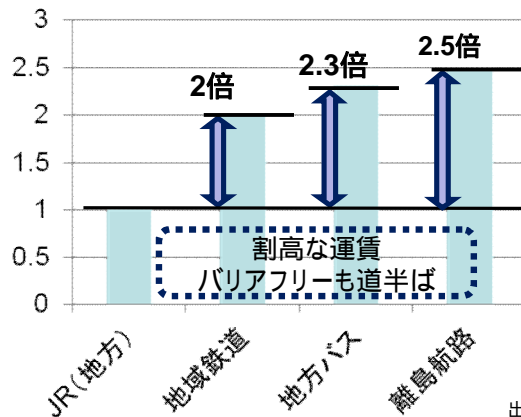
高齢化の進展



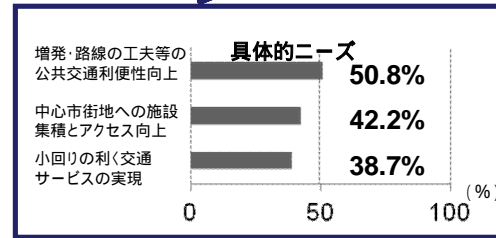
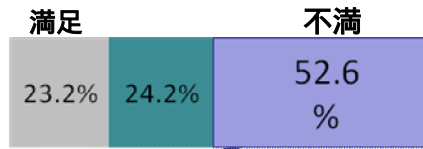
出典: 国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所資料

公共交通の低いサービス水準

< JR(地方)の運賃を1とした場合の水準 >



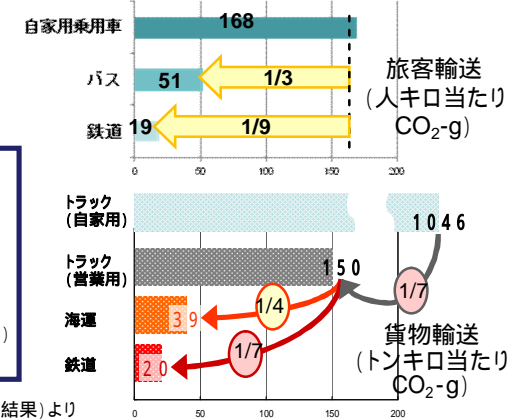
公共交通に対する不満度



出典: 20年度国土交通白書 全国無作為抽出調査(地方部の集計結果)より

地球環境問題への対応の必要性

< 輸送機関別のCO₂排出原単位 >



出典: 国土交通省資料

移動権の保障と支援措置の充実

- ◆ すべての人々が健康で文化的な最低限度の生活を営むために必要な「移動権を保障」すべき。それには、地域公共交通を維持・再生し、活性化することが必要。
- ◆ 住民、自治体、交通企業などの地域の関係者が望ましい姿を構想し、持続可能な方策を構築することが基本。
- ◆ 国の支援措置は地域の自主性を尊重することを基本に拡充・再構築が必要。
- ◆ 国の補助制度は、予算を拡充するとともに、地域の協議会の自主的な取り組み対して一括交付する仕組みへ。
- ◆ 交通分野において、健常者が移動困難者を支え合う「共助」の視点を加え、「公助」の内容を大幅に拡充すべき。



[デマンド交通]

環境にやさしい交通体系の実現

- ◆ 経済的誘因(インセンティブ)等により、環境にやさしい交通体系の実現が必要。自転車、バス、路面電車、鉄道などが充実した「歩いて暮らせるまち」へ。
- ◆ 法律、予算、税制を組み合わせた通勤交通のグリーン化を推進すべき。
- ◆ 経済的誘因や交通規制の活用による都市部の渋滞対策が必要。
- ◆ 効率的な輸送機関を荷主が選択する魅力や誘因の充実により貨物輸送の自営転換やモーダルシフトを推進。
- ◆ 環境負荷の少ない都市・国土構造に誘導。

地域の活力を引き出す交通網の充実

- ◆ 交通網の充実により、人々がたくさん集まり、「賑わい」のある、「住んでよし、訪れてよし」の魅力的なまちづくり、地域おこしへ。
- ◆ 「幹線交通網の総点検」により、今後の幹線交通体系を総合的な視点から再検討。
- ◆ 都市内、都市間の交通網は、日本国民のみならず、訪日外国人にとっても必要であり、世界の公共材。日本発の新しい交通技術を海外にも普及へ。