

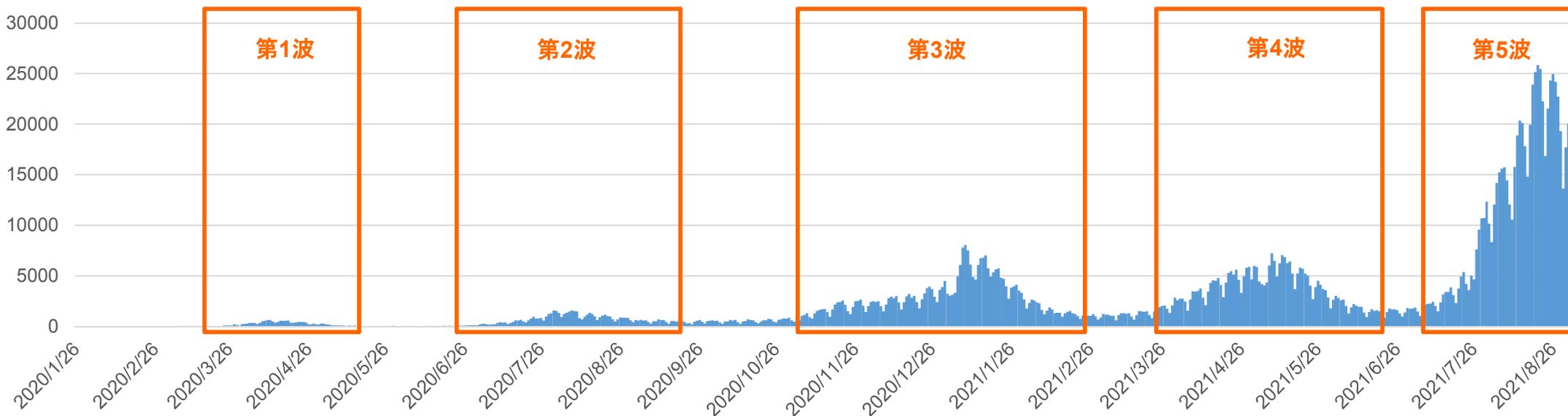
公共交通における新型コロナウイルス感染症 の影響等について

中部運輸局自動車交通部旅客第一課
令和3年9月17日

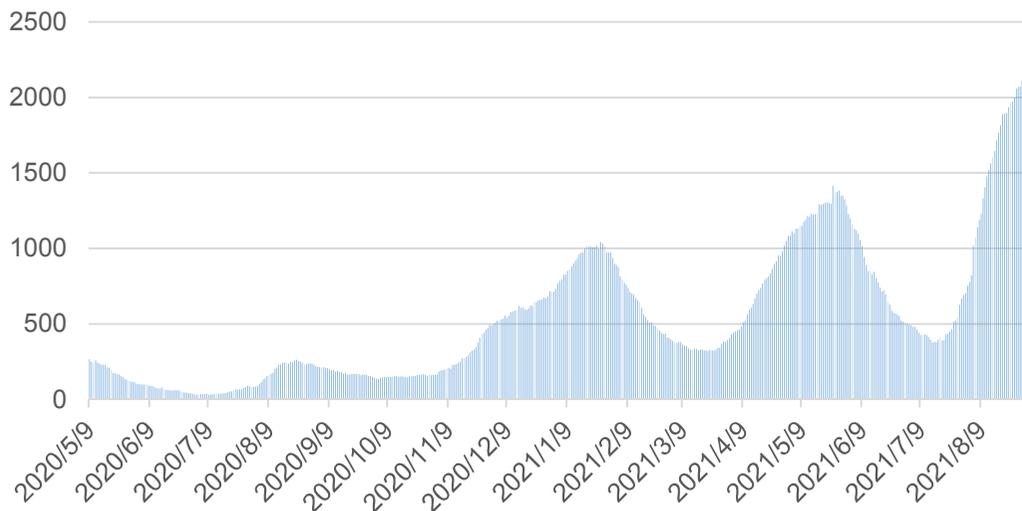
新型コロナウイルス感染症の発生状況(全国)

出典・参照：厚生労働省HP「新型コロナウイルス感染症について」オープンデータ(2021/9/1時点)

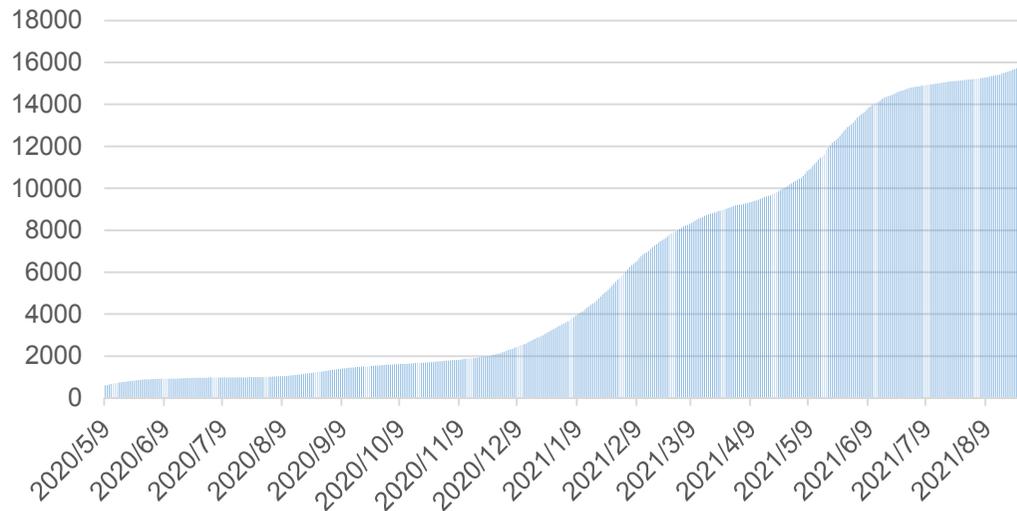
新規感染者数



重症者数



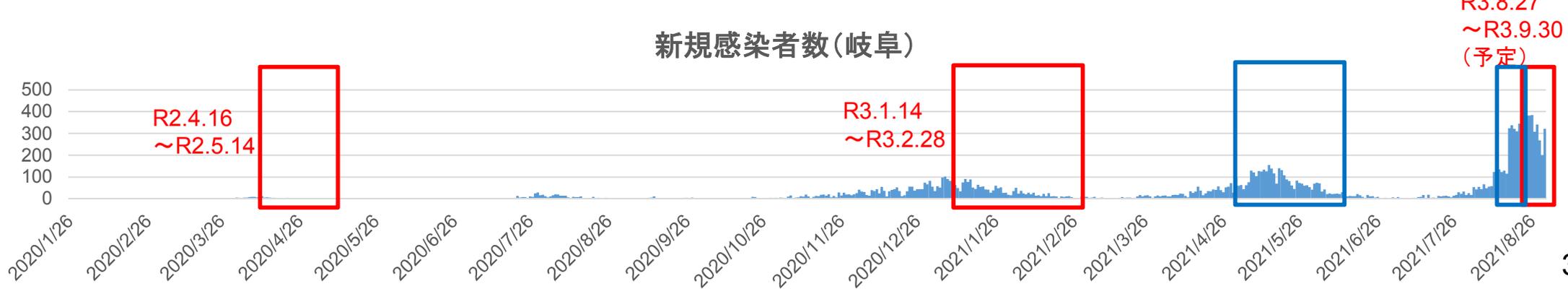
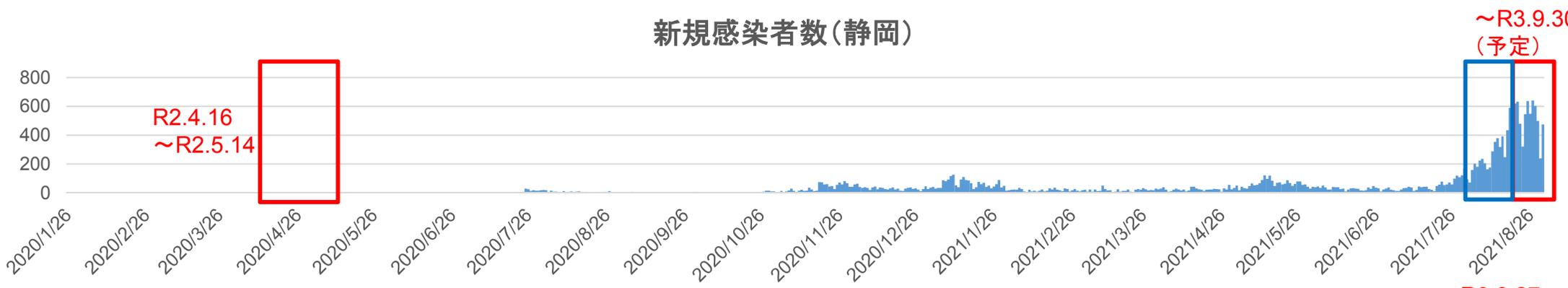
死亡者数(累積)



新型コロナウイルス感染症の発生状況(中部運輸局管内)

出典・参照:厚生労働省HP「新型コロナウイルス感染症について」オープンデータ(2021/9/1時点)
内閣官房新型コロナウイルス対策推進室HP

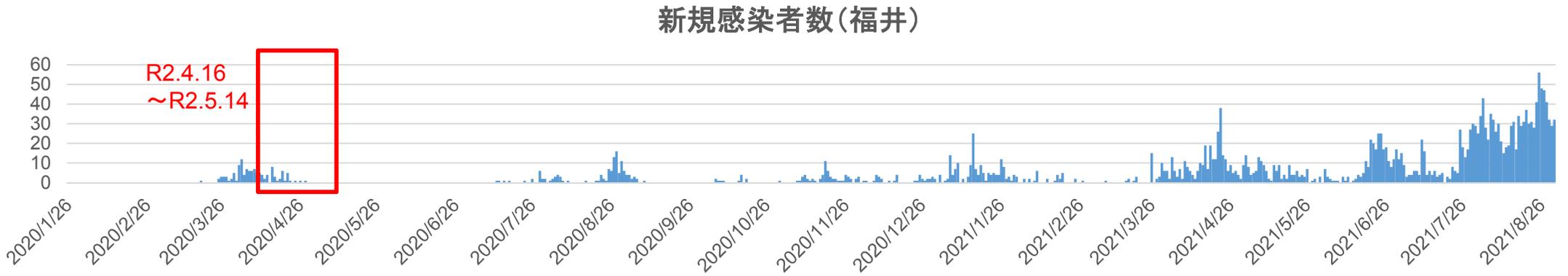
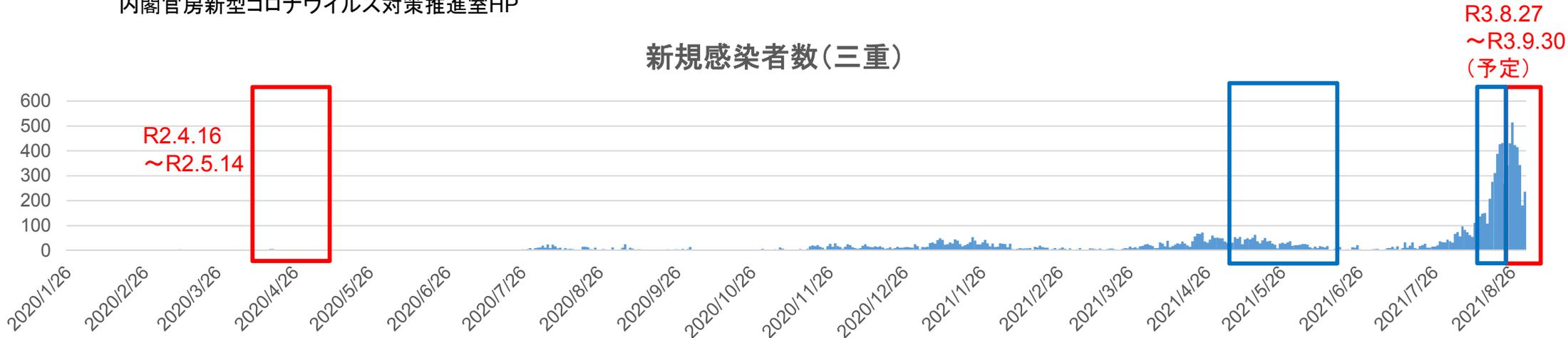
緊急事態宣言 (Red box) まん延防止等重点措置 (Blue box)



新型コロナウイルス感染症の発生状況(中部運輸局管内)

出典・参照:厚生労働省HP 新型コロナウイルス感染症について オープンデータ(2021/9/1時点)
内閣官房新型コロナウイルス対策推進室HP

緊急事態宣言 まん延防止等重点措置



鉄道の輸送人員・運送収入の推移

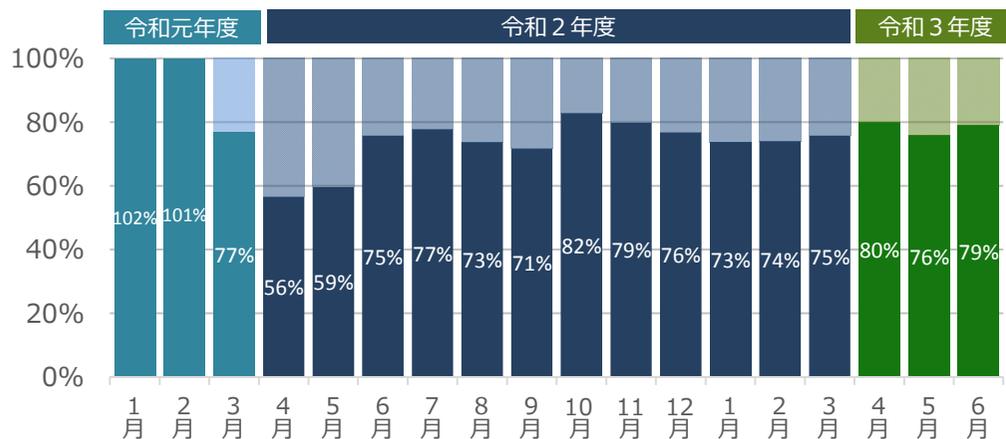
出典：R3.8.18付け中部運輸局プレスリリース

「中部地区交通事業者の令和2年以降の輸送実績について」

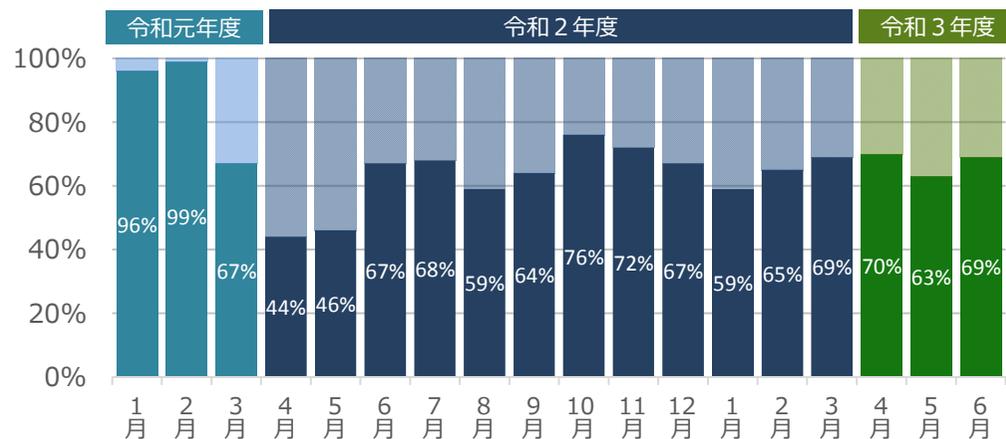
鉄道の輸送人員、運送収入は、令和2年10月に対令和元年比8割程度まで回復したが、それ以降は停滞し横ばいとなっている。また、令和3年2月以降、中小民鉄の回復状況が輸送人員、運送収入ともに名古屋圏に比べて1割弱程度低い状況が続いている。

名古屋圏

輸送人員（令和元年同月比）



運送収入（令和元年同月比）



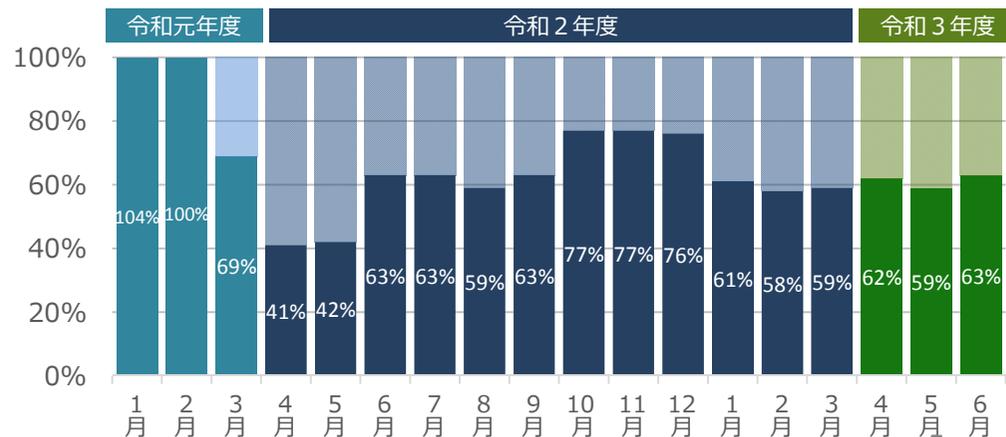
※名古屋駅に乗り入れるJR東海（新幹線を除く）、名鉄、近鉄、地下鉄、名古屋臨海高速鉄道（あおなみ線）の5社局。運送収入はJR東海を除く4社局。いずれも各社実績合計値を令和元年同月値と比較した割合。

中部5県中小民鉄

輸送人員（令和元年同月比）



運送収入（令和元年同月比）



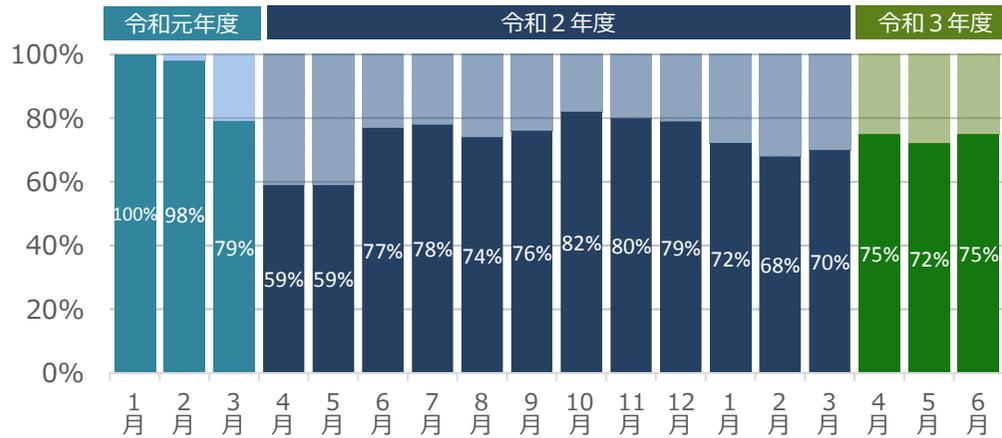
※JR、大手民鉄、地下鉄、名古屋臨海高速鉄道（あおなみ線）を除く中部管内5県の中小民鉄等各社（22社）。いずれも、各社実績合計値を令和元年同月値と比較した割合。

乗合バス・高速乗合バスの輸送人員・運送収入の推移

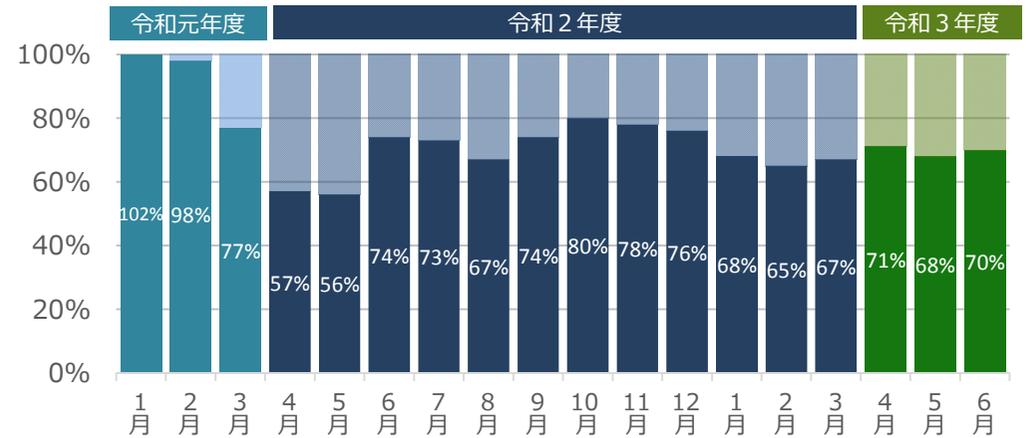
乗合バスの輸送人員、運送収入は、令和2年10月に対令和元年比8割程度まで回復したが、それ以降は7割前後で停滞。一方、高速乗合バスの輸送人員、運送収入は、令和2年5月の対令和元年比1割未滿を底に、10月に対令和元年比3割まで回復するも、令和3年以降は2割程度の状況が固定化。

乗合バス

輸送人員 (令和元年同月比)



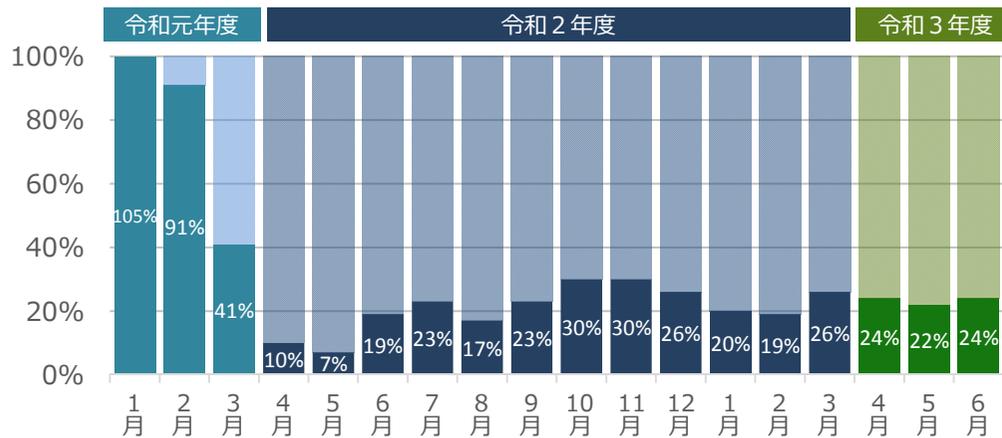
運送収入 (令和元年同月比)



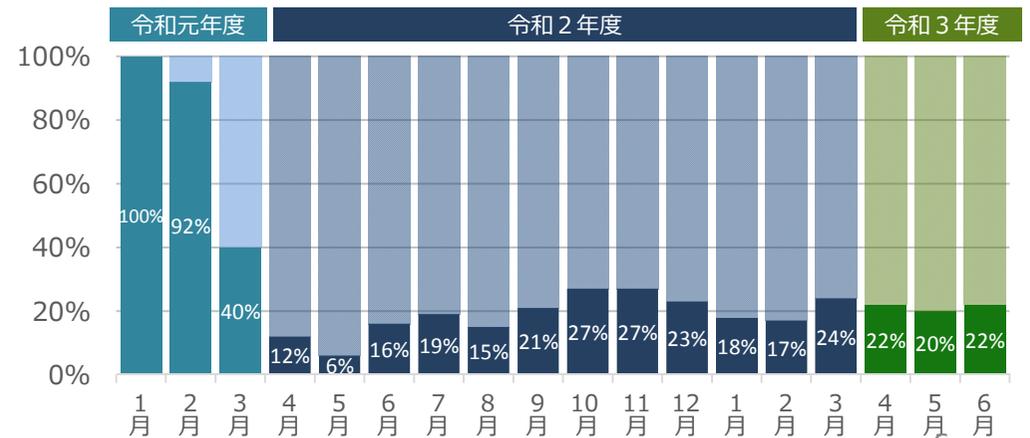
※中部地域の主要乗合バス事業者24社。いずれも、各社実績合計値を令和元年同月値と比較した割合。

高速乗合バス

輸送人員 (令和元年同月比)



運送収入 (令和元年同月比)



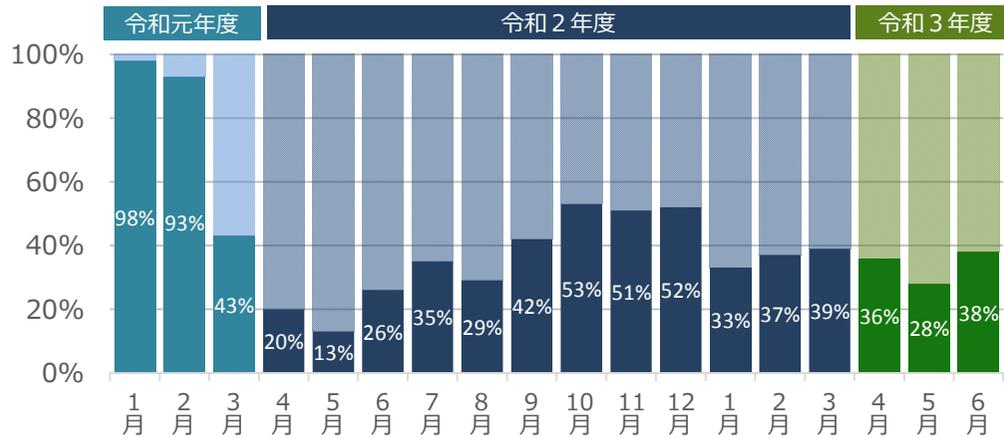
※中部地域の主要高速乗合バス事業者17社。いずれも、各社実績合計値を令和元年同月値と比較した割合。

貸切バス・タクシーの輸送人員・運送収入の推移

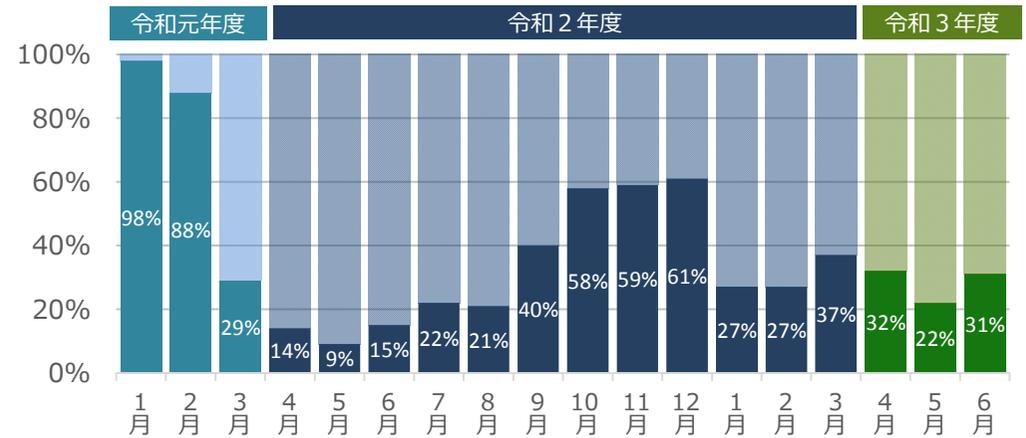
貸切バスの輸送人員、運送収入は、令和2年6月以降年末にかけて一旦回復傾向も見られたものの、令和3年以降は再び大きく落ち込み3割前後の状況で停滞。タクシーの輸送人員、運送収入は、令和3年以降は6割に満たない状況が継続。

貸切バス

輸送人員 (令和元年同月比)



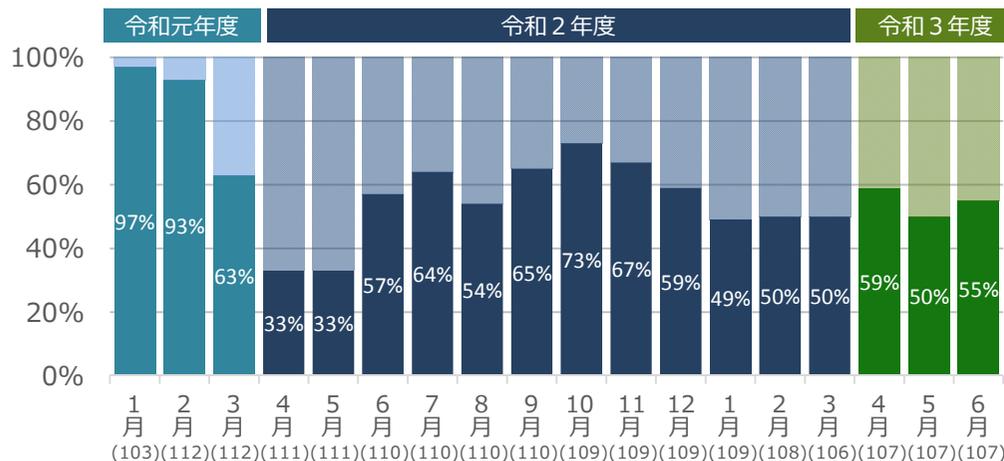
運送収入 (令和元年同月比)



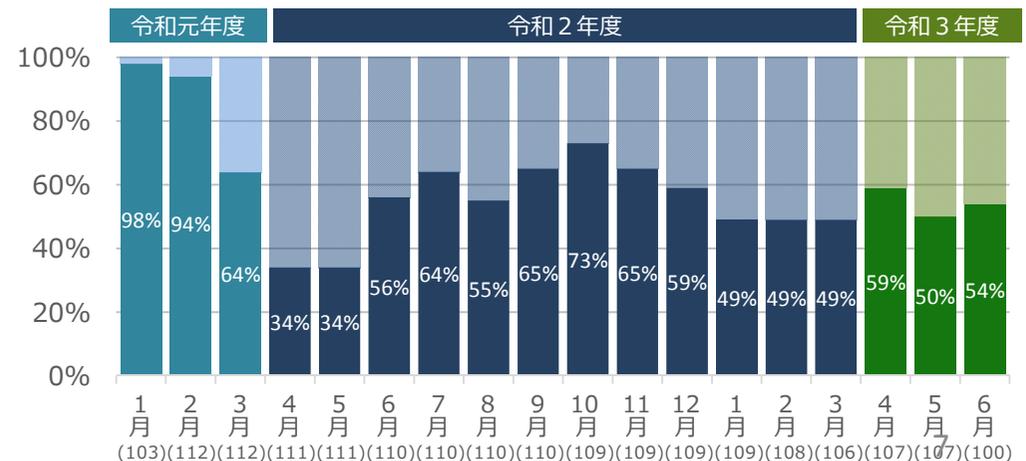
※中部地域の主要貸切バス事業者26社。いずれも、各社実績合計値を令和元年同月値と比較した割合。

タクシー

輸送人員 (令和元年同月比)



運送収入 (令和元年同月比)

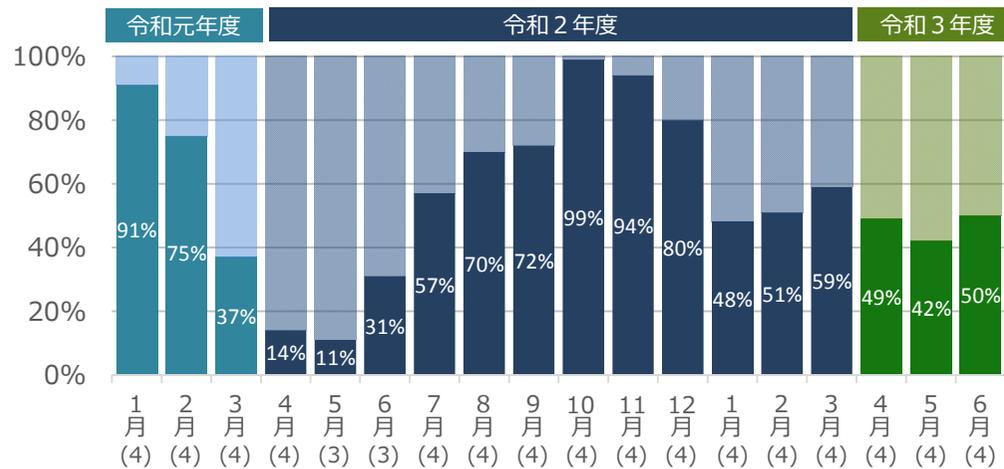


※中部地域の主要タクシー事業者。いずれも、各社実績合計値を令和元年同月値と比較した割合。()内は、回答数。

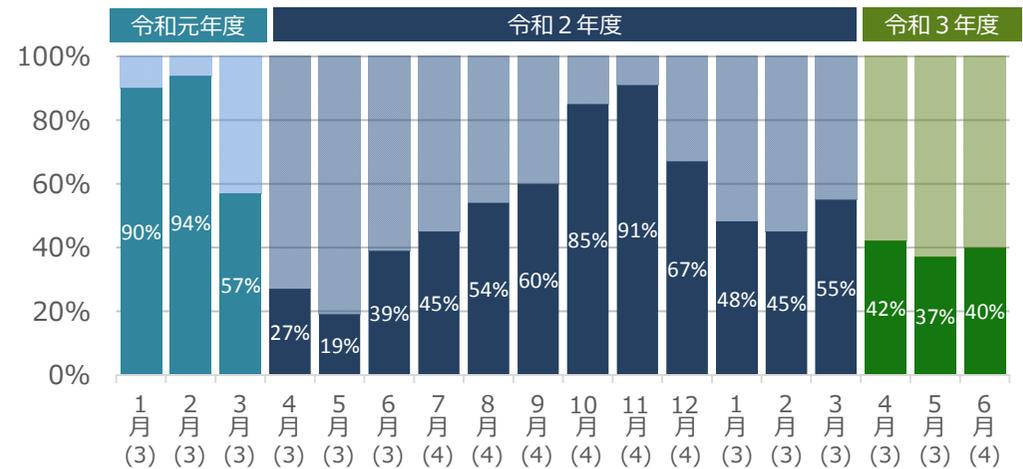
旅客船(フェリー)の輸送人員・運送収入の推移

旅客船（フェリー）の輸送人員、運送収入はともに、令和2年6月以降は回復傾向が見られたものの、年明けにかけて再び大きく落ち込み、令和3年以降は6月に至るまで令和元年比で4～6割の間で停滞。

輸送人員（令和元年同月比）



運送収入（令和元年同月比）



※中部地域の主要旅客船（フェリー）事業者。いずれも、各社実績合計値を令和元年同月値と比較した割合。（ ）内は、回答数。

バス・タクシー事業の概況(輸送人員・運送収入)

○コロナ禍前(令和元年)と比較した現在の概況

乗合バス(路線バス)

- ・初の緊急事態宣言が発出された令和2年4～5月頃を底に、現在はコロナ禍前の7割前後の水準。
- ・一般路線に比べ、観光路線の落ち込みが大きい。
- ・高速バスや貸切バスに比べると落ち込み幅は小さく、生活に欠かせない移動手段として利用されている。

乗合バス(高速バス)

- ・初の緊急事態宣言が発出された令和2年4～5月頃を底に、現在はコロナ禍前の2割前後の水準。
- ・不要不急の都道府県間の移動、特に緊急事態措置区域との往来は控えるよう呼び掛けられるなど、高速バスを巡る状況は激変。
- ・高速バス事業者は、需要動向などを見ながら、減便・運休・復便などを実施。

貸切バス

- ・初の緊急事態宣言が発出された令和2年4～5月頃を底に、現在はコロナ禍前の3割前後の水準。
- ・コロナ禍で一般団体からの受注は無く、稼働は企業の従業員送迎やスクールバスなど一部に留まる。
- ・ワクチン接種者輸送やオリンピック・パラリンピック関連輸送などを担うが、感染拡大状況によっては、今後のイベント輸送や学校関係輸送(遠足等)のキャンセルや延期といった可能性も。

タクシー

- ・初の緊急事態宣言が発出された令和2年4～5月頃を底に、現在もコロナ禍前の6割に満たない状況。
- ・緊急事態宣言等の適用による飲食店の営業時間短縮は、夜間の利用客の推移に大きく影響。

地域の生活や経済活動を支えるために機能の確保が求められている公共交通について、地域公共交通事業者が十分な感染拡大防止対策を講じることができるよう、駅・車両等の衛生対策や、車内等の密度を上げないよう配慮した運行等の実証事業を支援。

補助対象経費

- 車両・船舶・航空機における抗菌・抗ウイルス対策
- 熱感知カメラ等の設置
- バス運転席仕切りカーテン隔壁の設置
- 混雑時の移動(密な移動)回避を目的としたリアルタイム情報を提供するシステム導入
- 必要な感染症対策を行ったうえで、車内等の密度を上げないよう配慮した実証運行
- 駅・ターミナルの衛生対策 等

補助対象事業者

- 鉄道事業者(地域鉄道)
- バス事業者(地域バス)
- 旅客船事業者(定期航路(生活航路))
- 航空運送事業者(特定本邦航空運送事業者を除く。)

補助率

- 1/2等



ターミナル等の衛生対策



車内の抗菌・抗ウイルス対策



熱感知カメラ設置による感染者の公共交通利用自粛励行



バス運転席仕切りカーテン



車両の混雑具合を提供するシステムの導入(カナダ・transit)

ポスト・コロナ時代を見据えた地域公共交通の活性化・継続

- 地域公共交通は、新型コロナの感染拡大に伴う緊急事態宣言下においても、エッセンシャルサービスとしてサービス提供を維持してきた一方、ポストコロナに向けた急速な社会構造の変化の中で厳しい経営環境に置かれており、事業の持続性の確保のためには、収益性の向上などの取組を早急に行っていく必要。
- 社会変化に対応した新たな地域公共交通に向けて、新技術の活用等を通じ、収支の改善を図ろうとする事業者に対する集中的な支援等を実施する。

地域公共交通の活性化に向けた新たな取組の後押し

- 公共交通事業者が「事業活性化・継続計画」等を策定して行う、デジタル投資、安心・安全の確保、観光事業者との連携等、収益の回復・増加等のための新たな取組に対して重点的に支援し、事業の活性化及び継続を図る。

【補助対象事業者】

鉄軌道事業者、バス事業者、旅客船事業者、航空運送事業者、タクシー事業者 等

【補助対象例(補助率1/2等)】

- デジタル技術の導入にかかる経費
- 地域におけるMaaSの構築
- 新たな取組の実証運行に要する経費 等



地域公共交通確保維持改善事業

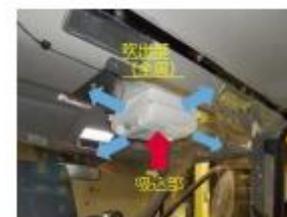
- コロナの影響を受けた既存補助路線の維持(特例)
(欠損額増大の補助対象額への算入、路線バスの要件緩和)
- 鉄道車両の更新、ノンステップバス等の導入

観光需要受入のための環境整備

- 観光需要の取り込みに積極的に取り組む交通事業者に対し、革新的な感染症対策機器の導入をはじめ、多言語対応の強化、無料Wi-Fiサービスの提供拡大等を支援し、コロナ収束後の反転攻勢を図る。

【補助対象例(補助率1/2、1/3等)】

- 新技術(高性能フィルタを有する空気清浄機等)を活用した感染症対策
- 魅力ある車両の導入 等



地域公共交通確保維持改善事業の概要

地域の多様な主体の連携・協働による、地域の暮らしや産業に不可欠な交通サービスの確保・充実に向けた取組を支援
 (上記取組を促進するため、地域公共交通活性化再生法の枠組みを強化(令和2年11月27日施行))

地域公共交通確保維持事業 (地域の実情に応じた生活交通の確保維持)

<支援の内容>

- 高齢化が進む過疎地域等の足を確保するための幹線バス交通や地域内交通の運行
 - ・地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
 - ・過疎地域等において、コミュニティバス、デマンドタクシー、自家用有償旅客運送等の地域内交通の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
- 離島航路・航空路の運航
 - ・離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である離島航路・航空路の運航等を支援



地域公共交通バリア解消促進等事業 (快適で安全な公共交通の実現)

<支援の内容>

- 高齢者等の移動円滑化のためのノンステップバス、福祉タクシーの導入、鉄道駅における内方線付点状ブロックの整備
- 地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等



地域公共交通調査等事業 (持続可能な地域公共交通の実現に向けた計画策定等の後押し)

<支援の内容>

- 地域における一層の連携・協働とイノベーションに向けた取組の促進を図るための「地域公共交通計画」の策定に資する調査等
- 地域におけるバリアフリー化の促進を図るための移動等円滑化促進方針・基本構想の策定に係る調査

※国の認定を受けた鉄道事業再構築実施計画、地域公共交通利便増進実施計画等に基づく事業(地域鉄道の上下分離、利便性向上・運行効率化等のためのバス路線の再編、旅客運送サービス継続のためのデマンド型等の多様なサービスの導入等)について、まちづくりとも連携し、特例措置により支援
 ※交通圏全体を見据えた持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向け、都道府県と複数市町村を含む協議会が主体となった協働による取組に対し、計画の策定やバス等の運行への支援の特例措置により後押し(地域公共交通協働トライアル推進事業)

被災地域地域間幹線系統確保維持事業／特定被災地域公共交通調査事業 (【東日本大震災対応】被災地のバス交通等に対する柔軟な支援)

<支援の内容>

- 被災地の幹線バスの運行
- 仮設住宅等を巡る地域内バス等の運行

令和3年度予算案 4億円
 (東日本大震災復興特別会計:復興庁一括計上分)

令和4年度概算要求額
25,656百万円(前年度比1.25倍)

地域公共交通確保維持改善事業の概要

地域の多様な主体の連携・協働による、地域の暮らしや産業に不可欠な交通サービスの確保・充実に向けた取組を支援
(上記取組を促進するため、地域公共交通活性化再生法の枠組みを強化(令和2年11月27日施行))

地域公共交通確保維持事業 (地域の実情に応じた生活交通の確保維持)

<支援の内容>

- 幹線バス交通や地域内交通の運行
 - ・地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や車両購入等を支援
 - ・過疎地域等のコミュニティバス、デマンドタクシー、自家用有償旅客運送等の運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
 - ・旅客運送サービス継続のためのダウンサイジング等の取組を支援
- 離島航路・航空路の運航
 - ・離島住民の日常生活に不可欠な交通手段である離島航路・航空路の運航等を支援



地域公共交通バリア解消促進等事業 (快適で安全な公共交通の実現)

<支援の内容>

- 高齢者等の移動円滑化のためのノンステップバス、福祉タクシーの導入、鉄道駅における内方線付点状ブロックの整備
- 地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等



地域公共交通調査等事業 (持続可能な地域公共交通の実現に向けた計画の策定)

<支援の内容>

- 公共交通のマスタープランである「地域公共交通計画」の策定に資する調査等
- バリアフリー化を促進するためのマスタープラン・基本構想の策定に係る調査

○この他、コロナの影響等により危機に瀕する地域の公共交通事業者に対する持続可能な運行の確保等に向けた支援について事項要求を行っている。

地域公共交通に対する支援施策

従来から厳しい経営状況に置かれていた地域公共交通は、新型コロナの影響による大幅な輸送需要の減少により危機に瀕している中、エッセンシャルサービスとして事業継続を確保しつつ、事業の活性化していくために政策手段を総動員して支援する必要。

予算措置(業種横断型の支援制度+国土交通省の補助制度)と法制度を組み合わせ、強力に支援。

1. 事業者の事業継続や事業の活性化に向けた支援

○地域公共交通の事業継続・活性化に向けた支援(3次補正)【305億円】

- ・事業計画を策定して行う、収益の回復・増加のための新たな取組に対する重点的な支援
- ・観光事業者等と連携し、地域全体で魅力と収益力を高める事業に対する支援
- ・新技術を活用した感染症対策に対する支援
- ・補助が必要な生活路線における欠損額増大に対する支援等

※R3年度当初の生活交通の維持・確保のための補助(サバイバル補助)【206億円】と一体的に支援

○地方創生臨時交付金等を活用した公共交通に対する支援(3次補正)【1.5兆円】、(事業者支援分(予備費等))【0.5兆円,0.1兆円】

- ・事業者団体と連携により、公共交通事業者の支援への活用を都道府県知事等自治体首長に働きかけ
- 【これまでの活用実績:約1,000自治体、約2,500事業】

○雇用維持のための支援等(雇用調整助成金の延長等)

- ・11月末まで延長された雇用調整助成金の活用を引き続き働きかけ
- ・緊急事態宣言に伴う移動自粛等による影響を受けた中小事業者に対する支援(一時金)の活用を働きかけ

○資金繰りの支援

- ・サバイバル補助等の早期交付・概算払いの実施
- ・政府系金融機関(DBJ、日本政策金融公庫等)による危機対応融資、実質無利子融資の活用を働きかけ

○MaaS(Mobility as a Service)等新たなモビリティサービスへの支援

- ・キャッシュレス決済やデータ化、AIの活用等新たな輸送サービスの普及への支援

等

2. 活性化再生法等を活用した持続可能な地域交通の確保

○地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通計画の策定促進(地方公共団体による計画作成の努力義務、策定支援等)

○地域の旅客運送サービスを継続するための事業等の活用(事業計画策定に対する支援等)

○独禁法特例法の活用による事業者間の「競争から協調」への転換(共同経営等による事業の効率化)

等

自動車分野における新型コロナウイルスの感染防止対策

- バス・タクシー・トラックは、国民生活や経済活動等を支える重要なインフラであり、緊急事態下においても必要な機能を維持するためには、感染防止対策の徹底が必要。
- 国交省より各事業者に対し、感染防止対策の徹底を要請。これを受け、各業界団体において、ガイドラインが策定されている。

事業者における感染防止対策

- 朝夕2回の検温等による運転者の健康管理
- 運転者のマスクの着用、手洗いの励行
- 外気導入による車内換気の徹底
(観光バスは5分、路線バスは3分で車内の空気は入れ替わる)
- 運転席と乗客席との間の防護シートの設置
- 座席等のこまめな消毒



貸切バスにおける
車内消毒



タクシー車内への
防護シート、消毒液の設置

利用者に対する感染防止のための協力

- 車内でのマスクの着用への協力依頼
- 観光バス車内での食事、カラオケ等の禁止への協力依頼
- バスターミナルにおける感染防止対策や時差出勤の呼び掛け



路線バス車内へのポスター掲載



新しい旅のエチケット

同様に「タクシーにおける新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン」も作成、公表されています。

【バスにおける新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン】

1. 概要

- (1) 策定主体は、(公社)日本バス協会 ※国は指導・助言を行う立場
- (2) 事業者団体が、感染症専門家(医学部教授等)に助言をうけながら作成し、令和2年5月14日に「第1版」を公表。以後、内容を一部改訂。 ※今後も、最新の状況・知見等に対応して随時見直し

2. 具体的内容

① 感染予防のための基本的な考え方

- ・運行形態等を十分に踏まえ、事業所内・車内等において、従業員等の感染を防止するよう努めること

② 健康管理

- ・従業員に対して、可能な限り朝夕2回の体温測定を行った上で、測定結果や症状の有無を報告させ、症状がある者に対しては自宅待機させること
- ・従業員に対して、毎日十分な睡眠をとり、休日は休養に努めるよう求めること 等

③ 車両・設備・器具

- ・車内の座席やつり革など、乗務員や利用者が頻繁に触れる箇所をこまめに消毒すること
- ・運転に支障がない場合に、運転席及び運転席と後部座席の間に防護スクリーンを設置すること等により、飛沫感染を防止するよう努めること 等

④ 運転者に対する点呼

- ・対面により点呼を行う際に、適切な距離の保持、換気の徹底等により、「三つの密」を避けるための取組を行うこと
- ・体温測定結果の報告等により、健康状態を確実に把握し、発熱等の症状がある場合には、自宅待機させること 等

⑤ 運行中

- ・乗務員がマスクを着用すること
- ・エアコンによる外気導入や窓開け等の車内換気を行うこと
- ・運転者に対し、乗務中に体調不良を認めた時は運行管理者に連絡することを徹底し、乗務を中止させること 等

⑥ 利用者に対する協力のお願い

- ・バス待合所やバスターミナル、バス車内において、アナウンスや掲示により、感染予防対策の徹底、時差通勤等の推進などを呼び掛けるよう努めること
- ・屋内のバス停留所においてバス待ち列を作る際には、出来る限りのフィジカル・ディスタンスをとるよう協力を求めるとともに、可能であれば換気を行うこと 等

【貸切バスにおける新型コロナウイルス対応ガイドライン】

1. 概要

- 日本バス協会、日本旅行業協会(JATA)、全国旅行業協会(ANTA)が、感染症の専門家の助言を受けて作成
※ 国は指導・助言を行う立場
- バス業界・旅行業界のガイドライン(5/14策定)を踏まえつつ、貸切バスで旅行する際の利用者の視点を追加

2. 具体的内容

(1) バス会社の取組

- ・アルコール検知器の除菌
- ・外気換気モードによるエアコンの使用を基本とし、更に、利用者の協力を得て、現場判断により随時窓の開放をすることによる車内換気の徹底
- ・車内消毒・清掃(原則1仕業終了ごと。手すり等利用者が頻繁に触れるような場所は、随時実施)
- ・車内アナウンスにより、利用者に対し、マスク着用、手指消毒等について協力依頼

(3) ガイドの対応

- ・アナウンス時のマスク着用の徹底
- ・アナウンスについて、可能な限り前方を向いて行う等

(2) 旅行会社の取組

- ・出発前の利用者の体調管理(体温、体調チェック)、発熱の疑い等のある利用者に旅行参加を遠慮いただく
- ・旅行参加者の連絡先情報の1ヶ月保存
- ・SA、PA等における休憩をできる限り長めにする
- ・マスク着用、飲食をできる限り避ける等について利用者への協力依頼

(4) 利用者への協力依頼

- ・小グループに分かれての乗車、降車時の順次の離席
- ・車内における飲食をできる限り避ける
- ・カラオケの利用や、サロン席での飲食・歓談の原則禁止

(5) 利用者への周知

- ・マスク着用、手指消毒、飲食の手控え等について、リーフレット等を通じて利用者に周知
- ・バスの換気性能のPR

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なった。
- バス停に停車したときに横断歩道にバスの車体がかかるバス停などを抽出し、道路交通環境を踏まえ、安全上の優先度判定(ABCランク分け)を実施(ランクの定義は次ページご参考)。
- 全国53カ所の合同検討会毎に、令和2年10月30日からランク分けされたバス停のリストを順次公表された。
- 令和3年3月19日までに全ての合同検討会が公表を完了し、安全上問題があるバス停は全国計10,374件(A1,654件、B5,741件、C2,979件)、全バス停407,198件の約2.5%という結果となった。
- バス停留所の安全対策について、移設や廃止等のハード対策や、バス利用者等への注意喚起、啓発活動等関係機関の協力を得ながら継続して取り組んでいる状況(合同検討会でのフォローアップ、リスト更新状況の公表)

中部運輸局管内の公表状況

○令和3年8月末時点

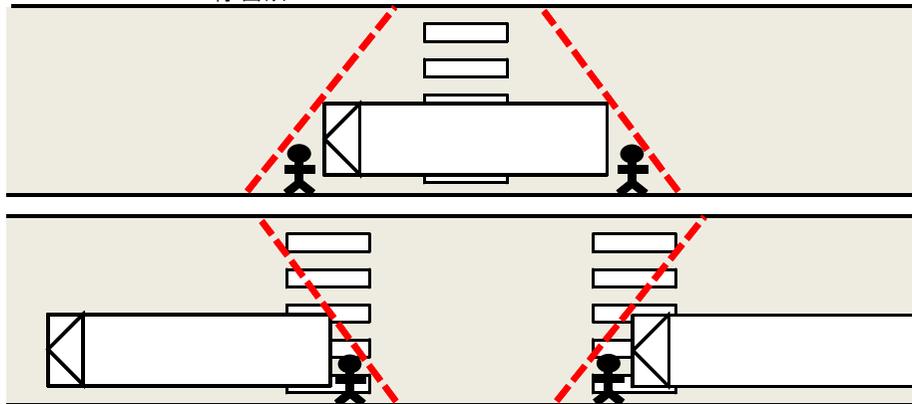
県名 (公表日)	愛知 (R2.12.23)	静岡 (R2.12.25)	岐阜 (R2.12.23)	三重 (R2.10.30)	福井 (R3.1.22)	全国
公表済み 抽出停留所数 <全停留所数>	A: 9 B: 272 C: 236 計 517 <14,072> 約3.4%	A: 178 B: 496 C: 209 計 883 <13,487> 約3.3%	A: 53 B: 263 C: 68 計 384 <7,545> 約1.9%	A: 53 B: 41 C: 31 計 125 <5,052> 約1.3%	A: 31 B: 101 C: 51 計 191 <5,659> 約1.4%	A: 1,654 B: 5,741 C: 2,979 計 10,374 <407,198> 約2.5%
公表後の対策 済み停留所数 (進捗率)	A: 8 B: 47 C: 10 計 65 13%	A: 12 B: 42 C: 25 計 79 9%	A: 7 B: 35 C: 18 計 60 16%	A: 13 B: 22 C: 22 計 57 46%	A: 4 B: 3 C: 3 計 10 5%	A: 239 B: 563 C: 288 計 1,090 11%

ABCランク の定義(参考)

【図】

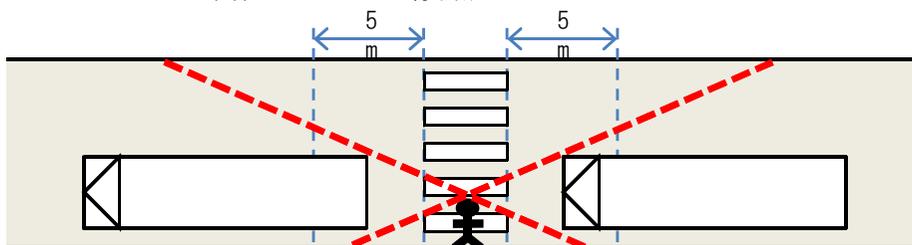
Aランク

- 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
- バスが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バス停留所



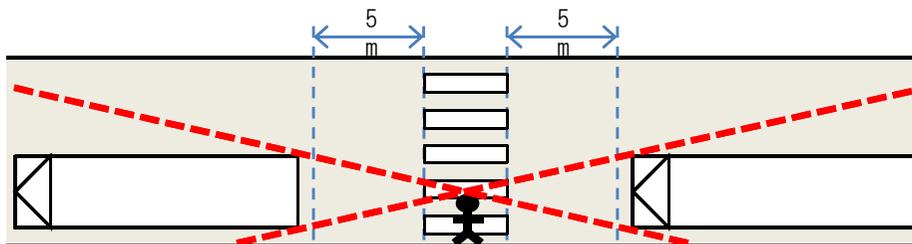
Bランク

- Aランク以外で、バスが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バス停留所
- Aランク以外で、バスが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



Cランク

- A又はBランク以外で、バスが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バス停留所
- A又はBランク以外で、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



※ 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。

合同検討会構成員の各機関が連携した取り組み

※ 中部運輸局管内の各県合同検討会の取り組み

バスのシカクにご用心



＜バス車内の掲示＞



＜バス停上屋でのポスター掲示＞

(合同検討会構成員)

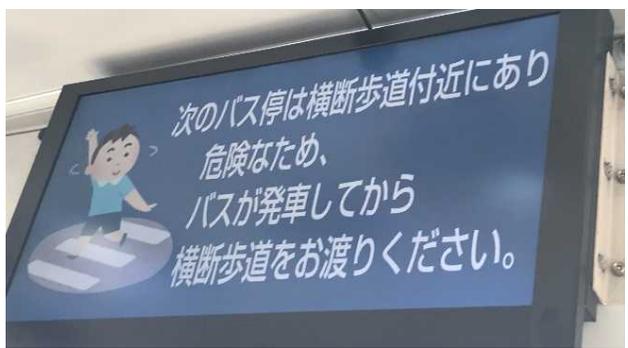
運輸支局、国道事務所、警察、県、市町村、バス協会

＜注意喚起ポスター（バス停、車内掲示）＞

バス事業者の取り組み



＜注意喚起ポスター（バス停、車内掲示）＞



＜車内デジタルサイネージ＞



＜立て看板＞

＜停車バス停の案内の際の車内アナウンス例＞

お客様にお願いです。バスをお降りになった後、バスの直前直後の道路横断は非常に危険です。バスの発進後、周囲の安全を確認してから横断してください。

出典・参照：自家用有償旅客運送ハンドブック(令和2年11月改定)
国土交通省HP

自家用有償旅客運送の種類

- ・ 市町村
- ・ NPO法人
- ・ 一般社団法人又は一般財団法人
- ・ (地方自治法に規定する)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法人格を有しない社団

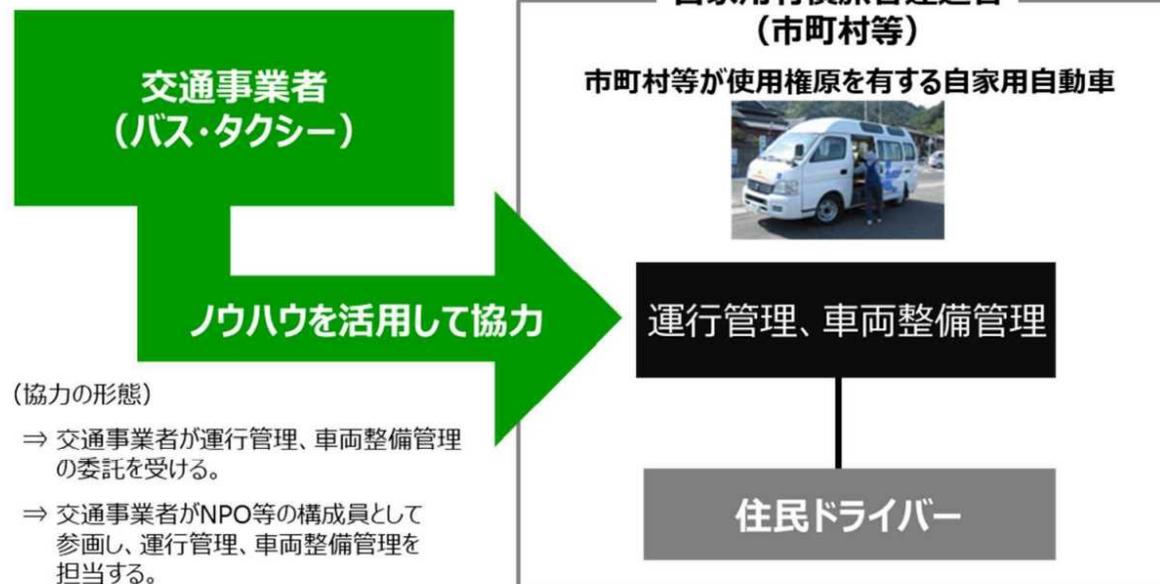
交通空白地
有償運送

福祉
有償運送

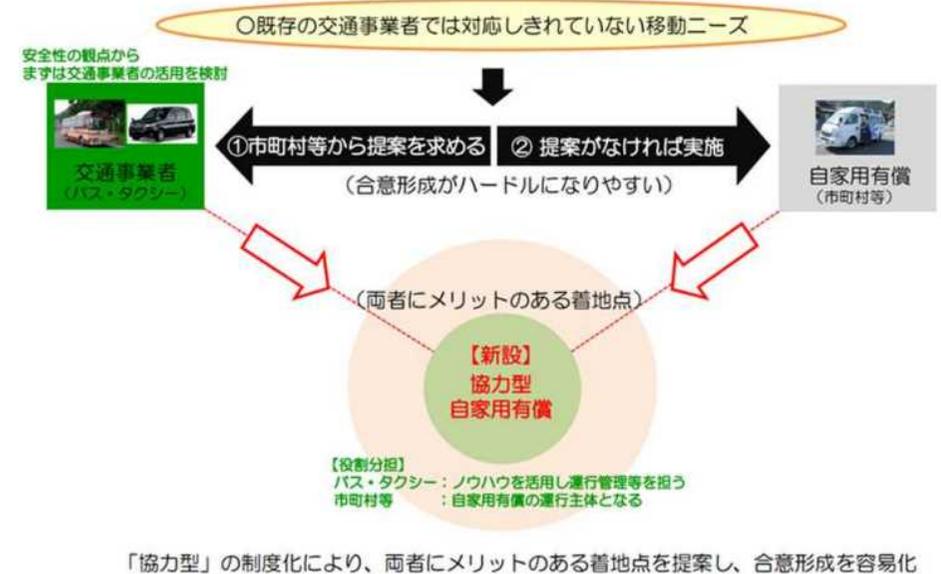
事業者協力型 自家用有償旅客運送

- ・ 道路運送法の改正により、令和2年11月から、運行管理や車両の整備管理について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「事業者協力型自家用有償旅客運送制度」が創設されました。
- ・ 持続可能な移動手段確保のため、輸送の安全確保にノウハウのあるバス・タクシー事業者の協力を得て自家用有償旅客運送を導入することも検討しましょう。

(制度のイメージ図)



(制度創設の趣旨)



地域の輸送に係る課題解決のため市町村等が行う期間を限定した社会実験としての自家用自動車による有償運送の取扱いについて (令和3年6月22日～7月21日 パブリック・コメント実施)

通達概要(抜粋)

意見公募要領(抜粋)

地域の輸送に係る課題解決のため市町村等が行う期間を限定した社会実験としての自家用自動車による有償運送の取扱いについて
(概要)

地域の輸送に係る課題解決のため市町村等が行う期間を限定とした社会実験としての自家用自動車による有償運送の取扱いについて

令和3年6月
国土交通省

令和3年6月
国土交通省自動車局
旅客課

国土交通省では、別紙概要のとおり、地域の輸送に係る課題解決のため市町村等が行う期間を限定した社会実験としての自家用自動車による有償運送の取扱いについて定めることを検討しております。つきましては、下記の要領にて広く国民の皆様の御意見を募集いたします。お寄せいただいた御意見につきましては、最終的な決定を行う際の参考とさせていただきます。なお、御意見に対する個別の回答は致しかねますので、あらかじめ御了承願います。

1. 意見募集対象

地域の輸送に係る課題解決のため市町村等が行う期間を限定した社会実験としての自家用自動車による有償運送の取扱いについて (別紙参照)

2. 意見募集期間

令和3年6月22日(火)～令和3年7月21日(水) 必着

3. 意見の提出方法

意見提出様式にならない、氏名及び住所(法人又は団体の場合は、名称及び所在地)並びに連絡先(電話番号又は電子メールアドレス)を明記の上、次のいずれかの方法で、日本語にて意見を提出してください。なお、電話による意見の受付は致しかねますので、御了承願います。

1. 背景

地域における移動手段の確保は重要な課題であるが、その解決のため市町村等が行う、地域の移動需要を把握するための自家用自動車を用いた輸送に係る実証実験については、それが有償性を帯びる場合は、たとえ短期間である等極めて限定的なものであっても道路運送法(昭和26年法律第183号。以下「法」という。)に基づく許可又は登録等の手続が必要であり、このために、無償での実証実験に切り替えるなど、真に輸送の需要を予測し、持続可能性を検証するための実証実験を行えないといった支障が生じているところ。

また、地域で移動に困難が生じているにもかかわらず、市町村等がその人員等の都合上、法に基づく旅客自動車運送事業の許可・自家用有償旅客運送の登録等に要する手続を迅速に遂行できず、適時に移動手段の確保ができないといった支障が散見されるところ。

このため、市町村等が期間を限定し、地域の関係者間の協議の下、本格的な運送の開始に先駆けて地域の移動需要を把握するために行う自家用自動車による有償での実証実験について、地域の移動手段の確保のための必要性や緊急性に鑑みて、法第78条第3号の「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合」に該当するものとし、同号の有償運送の許可の対象として取扱うこととして、その許可基準等を定めることとする。

今後、関係通達の発出が想定される(R3.9.16時点では未発出)