

# 自家用有償旅客運送制度の概要(道路運送法78条2号)

- バス事業やタクシー事業によって輸送手段を確保することが困難な場合に、**市町村やNPO法人などが、自家用車を活用して提供する、有償の旅客運送。**
- 省令において「交通空白地有償運送」及び「福祉有償運送」を規定。

**種類**  
※数値はR5.3.31時点  
(全国)

(交通空白地) 698団体、4,428車両  
(福祉) 2,428団体、14,044車両

**利用者**

(交通空白地) **地域住民・観光客**  
(福祉) 介護を必要とする者

**提供体制**

(運送主体) 市町村、NPO法人等  
(使用車両) **自家用車(白ナンバー)**  
(ドライバー) **第1種運転免許の保有、大臣認定講習の受講等**



**運送の対価**

法律により、**「実費の範囲内」**の収受が認められている。

**登録要件**

- ① **安全体制を確保すること(運行管理・整備管理の責任者の選任等)。**
- ② **地域の関係者(※)において協議が調うこと。**

(※) 地域住民、地方公共団体、NPO、バス・タクシー事業者、事業者団体、運転者団体等

# 自家用有償旅客運送の運用改善について

## 第212回国会 岸田総理所信表明演説（令和5年10月23日）（抜粋）

- 地域交通の担い手不足や、移動の足の不足といった、深刻な社会問題に対応しつつ、ライドシェアの課題に取り組んでまいります。

## 第1回デジタル行財政改革会議（令和5年10月11日）（抜粋）

- 齊藤大臣においては、地域交通の担い手不足や、移動の足の不足といった、深刻な社会問題に対応するため、タクシー・バス等のドライバーの確保や、不便の解消に向けた地域の自家用車・ドライバーの活用などの検討を進めるとともに、西村大臣と協力して、自動運転やドローンの事業化を加速してください。



## 第3回デジタル行財政改革会議（令和5年12月20日）

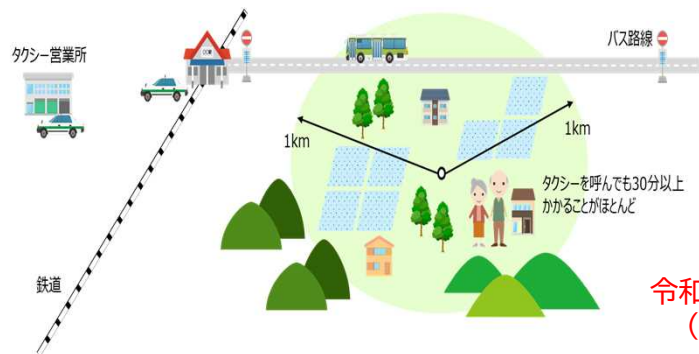
- 「交通空白地」の目安を数値で提示するとともに、夜間など「時間帯による空白」の概念も取り込む 【年内】
- 実施主体から受託により株式会社が参画できることを明確化 【年内】
- 観光地において宿泊施設が共同で車両を活用することを促進 【年内】
- 「対価」の目安をタクシー運賃の「約8割」とする 【年内】
- 一定のダイナミックプライシングを導入する 【年度内】
- 自家用有償の運賃を弾力化することにより、タクシーとの共同運営の仕組みを構築する 【6月まで】
- 「交通空白地」の判断をはじめ、自家用有償の導入や運賃などについて、一定期間内に結論が出ない場合には首長が判断できるよう見直し 【6月まで】
- 運行区域を柔軟に設定することを促すよう見直し 【6月まで】

第一弾

第二弾

## ①自家用有償旅客運送に係る交通空白地の目安の提示

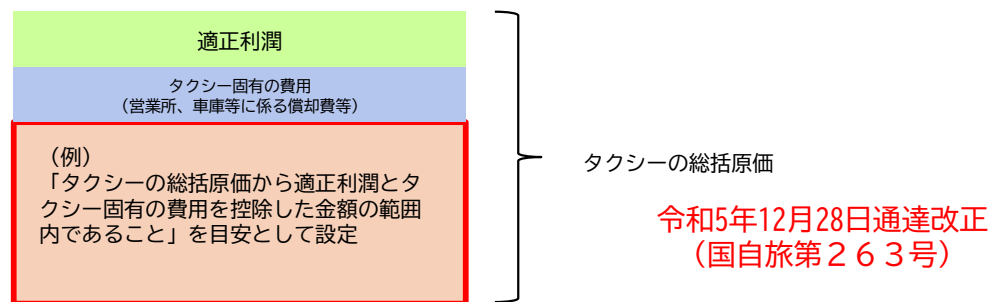
- 「交通空白地」の目安を数値で提示するとともに、夜間など「時間帯による空白」の概念も取り込む(参考となる目安を示す)。  
 上記目安に該当しない地域でも、地域公共交通会議等における協議が調えば、交通空白地として自家用有償旅客運送を導入することは可能。



令和5年12月28日通達改正  
(国自旅第265号)

## ②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、必要費用も勘案してタクシー運賃の約8割と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。  
 なお、協議結果に基づき、タクシー運賃の約8割を超える運送の対価を設定することも可能。



令和5年12月28日通達改正  
(国自旅第263号)

## ③「株式会社が保有する自家用車の活用」及び「観光地において宿泊施設が保有する自家用車の活用」

- 交通空白地有償運送の実施地域において、実施主体からの受託により株式会社が参画することは、サービスを充実させる観点から効果的であることから通達において明示。以下の例により移動の足の不足に対するニーズに自家用車の活用が期待できる。

### ① 実施主体からの受託により株式会社が参画するケース

例えば、配送行為を行う株式会社が配送ルートの中で旅客を運送するなど、自治体等に協力して実施する場合

### ② 観光地において宿泊施設が共同で車両を活用するケース

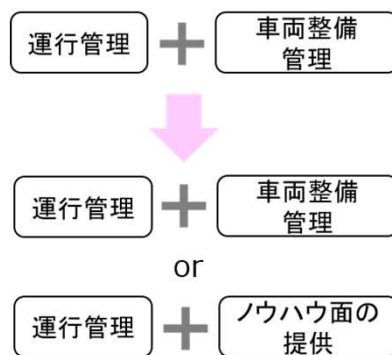
複数の宿泊施設で使用していない時間帯の車両を持ち寄り、実施主体である自治体や観光協会などにドライバーも含め提供し、ホテル間や観光スポットへの宿泊者及び観光客の運送や、病院、スーパー等への地域住民等を運送する場合



令和5年12月28日通達改正  
(国自旅第217号)  
令和5年12月28日事務連絡

## ④事業者協力型自家用有償旅客運送の活用促進

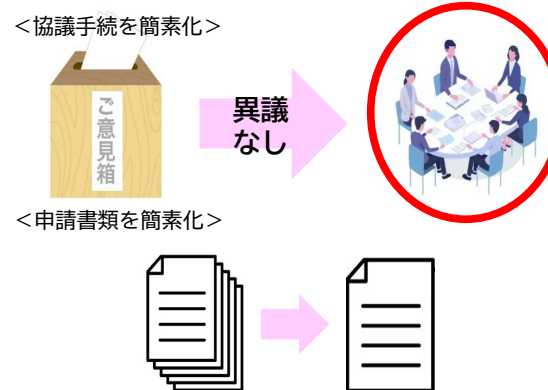
- 事業者協力型自家用有償旅客運送について、現在は「運行管理」に加えて「車両整備管理」に交通事業者が協力する場合のみ認めているが、それだけでなく、「運行管理」に加えて配車サービスの提供等の「ノウハウ面の提供」等に交通事業者が協力する場合も認めること（交通事業者による協力類型の多様化）等を通じて、より一層の活用促進を図る。



令和5年11月2日 省令改正  
(国土交通省令第87号)

## ⑤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。



令和5年11月2日省令改正  
(国土交通省令第87号)

※ 上記は「ラストワンマイル・モビリティ」に係る関連施策の改正の一つでもある

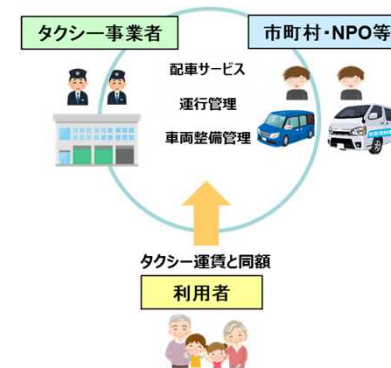


## ①ダイナミックプライシングの導入

- 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 通常収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 手法としては、
    - ・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も可能。
  - ③ 一定期間に収受した対価の総額は、「実費」の総額の範囲内であればならないことから、これを3ヶ月ごとに確認。

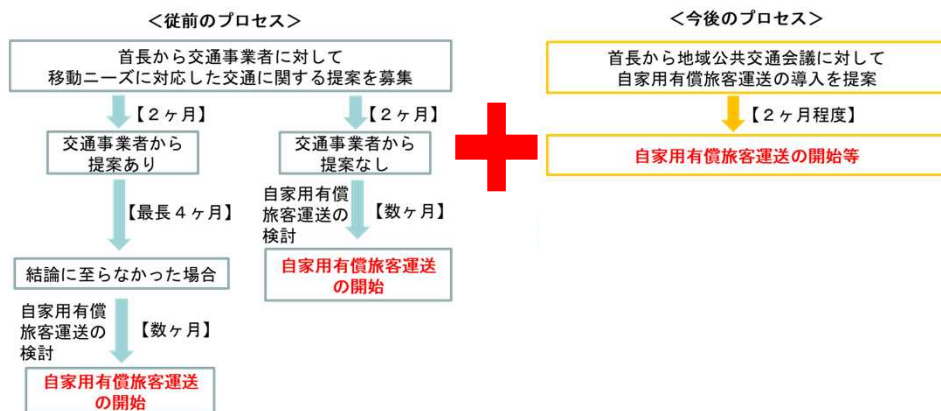
## ②タクシーとの共同運営の仕組みの構築

- 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。



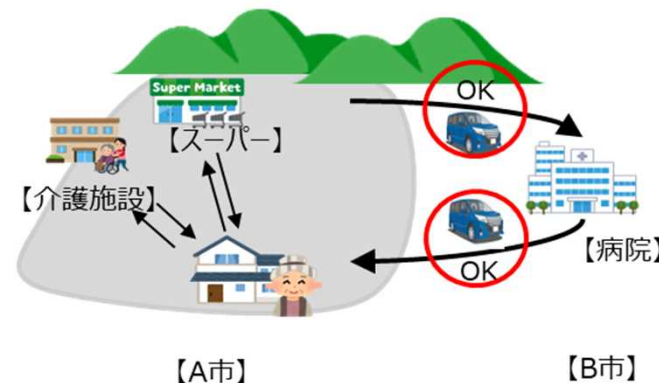
## ③地域公共交通会議の運営手法の見直し

- 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。



## ④運送区域の設定の柔軟化

- 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であればよいことを通達上明記する。



# 自家用有償旅客運送の運用改善について(令和6年4月26日改正)

## ①ダイナミックプライシングの導入

○ 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。

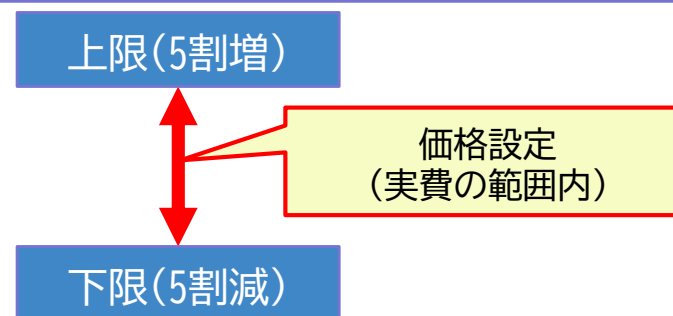
②手法としては、

- ・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**するのいずれも可能。

③一定期間に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**地域公共交通会議で3ヶ月ごとに確認**。

### 通達改正

- ・自家用有償旅客運送者が利用者から收受する対価の取扱いについて（平成18年9月15日付け国自旅第144号）
- ・地域の実情に応じた自家用有償旅客運送に係る運送の対価の設定方法について（令和6年4月26日付け事務連絡）



### ○道路運送法

(旅客から收受する対価の公示等)

第七十九条の八 自家用有償旅客運送者は、その業務の開始前に、旅客から收受する対価を定め、国土交通省令で定めるところにより、これを公示し、又はあらかじめ、旅客に対し説明しなければならない。これを変更するときも同様とする。

2 前項の対価は、実費の範囲内であることその他の国土交通省令で定める基準に従って定められたものでなければならない。

### ○道路運送法施行規則

(旅客から收受する対価の基準)

第五十一条の十五 法第七十九条の八第二項の旅客から收受する対価の基準は、次のとおりとする。

- 一 旅客の運送に要する燃料費その他の費用を勘案して実費の範囲内であると認められること。
- 二 合理的な方法により定められ、かつ、旅客にとつて明確であること。
- 三 当該地域における一般旅客自動車運送事業に係る運賃及び料金を勘案して、当該自家用有償旅客運送が営利を目的としているとは認められない妥当な範囲内であり、かつ、地域公共交通会議等において協議が調つていること（第五十一条の七第二号に該当する場合にあつては、当該運賃及び料金を勘案して、当該自家用有償旅客運送が営利を目的としているとは認められない妥当な範囲内であり、かつ、同号の地域公共交通計画において当該対価が定められていること。）。

# 自家用有償旅客運送の運用改善について(令和6年4月26日改正)

## ②タクシーとの共同運営の仕組みの構築

○ 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。

- ・タクシーや自家用車活用事業による追加的な旅客輸送の提供が困難な地域の補完的な観点
- ・**交通空白地有償運送であって、事業者協力型自家用有償旅客運送（タクシー）の場合に限る**

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等が収受し、約2割（協力金）は地域公共交通の確保改善に活用

- ・**協力金についても、自家用有償旅客運送者が法令上収受できる実費とみなす**
- ・**協力金の使途**としては以下を想定

共同輸送サービスに係る、

利用者の負担軽減（共通クーポンに係る費用等）

提供に必要となる施設及び車両の高度化（遠隔点呼システム、キャッシュレス決済機器の導入、車両の購入に係る費用等）

ドライバーの育成、募集（ドライバーの教育訓練や人材確保に向けた広報活動に係る費用等）

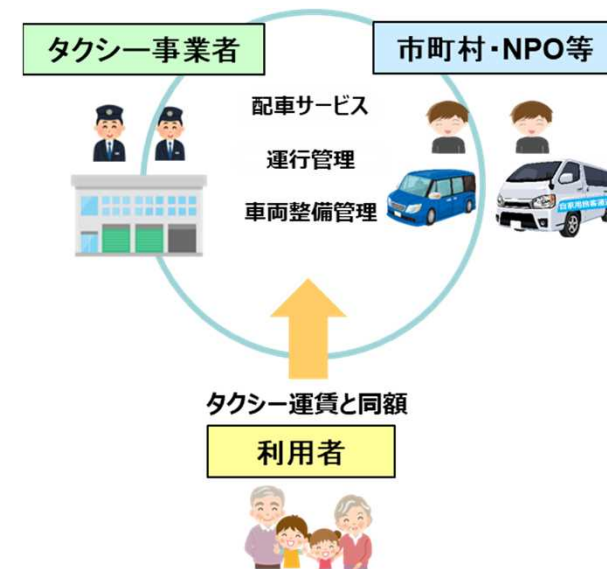
利用促進を図るために必要となる情報の収集・分析（利用者拡大のためのマーケティング費用等）

### 通達新設

一般乗用旅客自動車運送事業者及び自家用有償旅客運送者による共同輸送サービスの提供について  
(令和6年4月26日付け国自旅第73号)

事業者協力型自家用有償旅客運送（令和2年に創設）

- ・運行管理・車両整備管理に加え、運送の手配に係るサービス提供について、一般旅客自動車運送事業者（バス・タクシー事業者）が協力する制度
- ・登録に係る有効期間は5年（通常は新規2年、更新3年）
- ・事業者協力型を行う場合は登録証に明記される
- ・事業者協力型を行うかどうかの別の変更は、変更登録を要する（交通会議での協議を要する）



# 自家用有償旅客運送の運用改善について(令和6年4月26日改正)

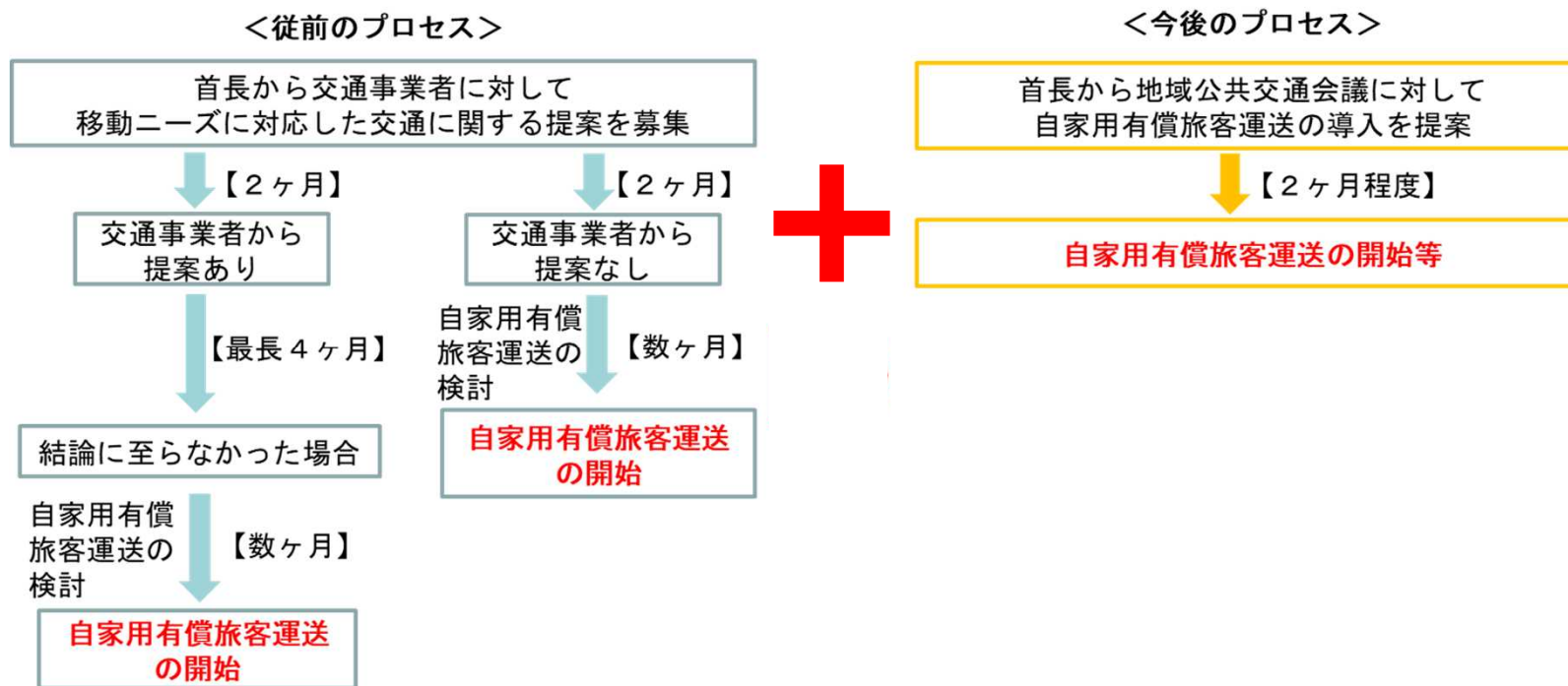
## ③地域公共交通会議の運営手法の見直し

○ 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。

- ①設置要綱の規定に基づき、協議内容を尊重しつつ、自らの責任において、自家用有償旅客運送の導入の可否について最終的な判断を行えることとする
- ②地域公共交通会議において、首長の判断で決定する仕組みを設ける場合には、設置要綱にその旨を規定するべき旨を通達に明記
- ③従前のプロセスによる検討も引き続き可能（あくまで新たなプロセスの一つとして通達に明記したに過ぎない）

### 通達改正

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9月15日付け国自旅第161号)





# 自家用有償旅客運送の運用改善について(令和6年4月26日改正)

## ④ 運送区域の設定の柔軟化

○ 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。

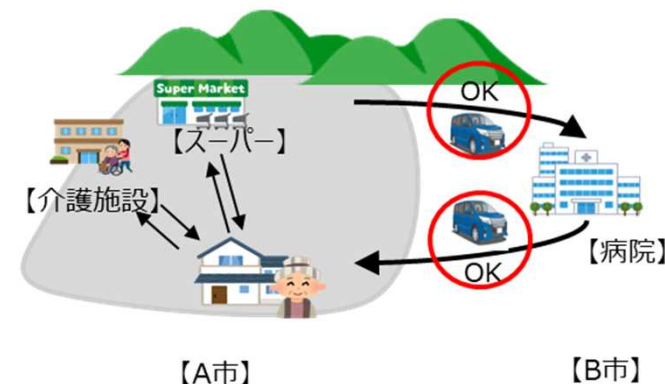
① 発地又は着地のいずれかが運送区域内（片足主義）ということは従前から規定

② 一方で、新たに以下を通達上規定

- ・ 運送区域の外にある輸送を行う場合には、**関係市町村にその旨を通知することが望ましいこと**
- ・ 広域的な観点から、**必要に応じて隣接する複数市町村に対して共同化を促すこと**

### 通達改正

- ・ 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9月15日付け国自旅第161号)



## ⑤ 交通空白の概念

○ 移動を希望する者が、恒常的に、許容可能な時間内（※）に公共交通利用できない地域・時間帯として改正。

※ 地域住民や観光旅客のニーズに基づいて導出。

少なくともタクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域は交通空白地に該当するが、アンケート調査や地域の実情（高齢化率及び独居率といった人口構造の特性、勾配など地理的特性等）を踏まえた市町村長又は都道府県知事の判断により、30分未満とすることも考えられる（例えば15分など）。

(旧：令和5年12月28日付け改正)

- ・ 半径1キロメートル以内にバスの停留所及び鉄軌道駅が存しない地域であって、タクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域
- ・ 当該地域における一般旅客自動車運送事業者・鉄道事業者・軌道事業者の営業時間外

# 参考 運用改善に係る活用事例①

○令和5年末、令和6年4月に実施した自家用有償旅客運送制度の運用改善を踏まえて、石川県加賀市、小松市、神奈川県三浦市をはじめとする各地域の市町村において、新たな制度の社会実装に向けて着実に動いている。

## <加賀市>

- ・実施主体は(一社)加賀市観光交流機構
- ・市内にあるタクシー事業者に運行管理等を委託して安全対策を確保
- ・特にタクシーが減少する夜間の時間帯(19~23時)に市内全域で運行
- ・昼間の時間帯(7時~19時)においても、加賀温泉駅又は市内宿泊施設を発着地とする場合に運行
- ・予約配車はUberアプリを介して、キャッシュレス決済
- ・対価はタクシー運賃の「約8割」とする。

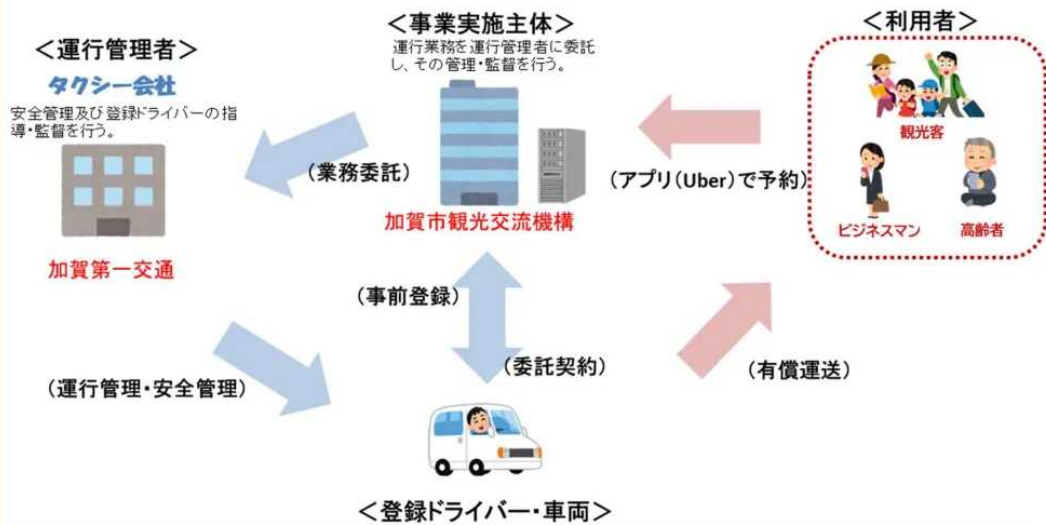
## <小松市>

- ・特にタクシーが減少する木金土の夜間の時間帯(17~24時)に市内全域で運行
- ・対価はタクシー運賃の「約8割」とする
- ・専用アプリ「いれトク!」及び電話による予約
- ・支払いはPayPayによるキャッシュレス決済

・交通空白の概念を主に夜間の時間帯として導出  
・運送の対価をタクシー運賃の約8割として設定



### <加賀市の自家用有償旅客運送事業のイメージ>



(石川県加賀市より)

## ○ 小松市ライドシェア「i-Chan」の運行 ○

更新日：2024年04月18日

## 小松市ライドシェア「i-Chan」の運行しています！



日常的に移動に不便さを感じている住民や観光客、新しく開通する北陸新幹線で本市を訪れた方々の移動の利便性向上に加え、能登半島地震で被災された二次避難者の方々の移動を確保するために、タクシーが不足している夜間の時間帯に自家用車を活用した小松市ライドシェア(愛称:i-Chan)を運行します。

(石川県小松市HPより)

## 参考 運用改善に係る活用事例②

### <三浦市>

- ・実施主体を三浦市とし、地域・時間帯を限定して実証実験を実施
- ・市内にあるタクシー事業者2社に運行管理と整備管理を委託して安全対策を確保
- ・実証実験としての実施期間は4月17日～12月16日までの8ヶ月間
- ・**実証実験終了後は法78条3号の自家用車活用事業に移行を想定**
- ・**運行時間帯は夜間の時間帯（19～25時）、乗車地は三浦市内に限定（降車地に制限なし）**
- ・観光客も利用可能で利用者制限なし
- ・配車アプリGOによる運用で、対価は**タクシー運賃と同額、事前確定運賃、キャッシュレス決済**
- ・ドライバーは三浦市内の在住者が在勤者で、使用車両はドライバーの自家用車

- ・タクシーとの共同運営
- ・交通空白の概念を地域住民等のニーズに基づいて導出

### 目的（三浦市の夜のタクシー不足を解消）

「かなライド@みうら」は、タクシーが不足する地域や時間帯において、タクシー会社の独立採算によるライドシェアの導入を目指して実施する実証実験です。

三浦市では神奈川県と協力し、バス運行本数やタクシー稼働台数が減少する夜間（19時～25時）において、市民の皆さまが安心して移動できる手段を確保する目的で行います。

実証実験は、4月17日（水曜日）から12月16日（月曜日）までの8か月間行う予定ですが、本格実施につなげるため、夜間の移動手段にお困りの方は、ぜひご利用をお願いします。

実証実験を行うため、三浦市地域公共交通会議を開催し、国へ自家用有償旅客運送の登録申請を行いました。



(神奈川県三浦市HPより)