地域交通における「担い手」「移動の足」不足への対応方策のカタログ

令和６年７月

国土交通省



目次

1 はじめに 3

2 全国における検討・実施状況（令和６年５月30日現在） 4

3 公共ライドシェア（自家用有償旅客運送） 5

① 公共ライドシェア（道路運送法78条２号）の概要

② 公共ライドシェア（道路運送法78条２号）の運用改善

③ 改善後の公共ライドシェア（道路運送法78条２号）の導入事例

④ 多様な主体による公共ライドシェア（道路運送法78条２号）の導入事例

⑤ 「活力ある地方を創る首長の会」の取組

4 日本版ライドシェア（道路運送法78条３号） 11

① 日本版ライドシェア（自家用車活用事業）の創設

② 日本版ライドシェア（自家用車活用事業）の導入事例

5 その他の移動手段 13

① AIオンデマンド交通

② 乗合タクシー（デマンドタクシー）の実施に係る手続き

（参考）「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

6 タクシー事業における対策 21

① 営業区域外旅客運送（道路運送法第20条）の制度概要

② 貸切・乗用旅客事業者による乗合旅客運送の許可（道路運送法第21条）

1 はじめに

昨年12月に開催されたデジタル行財政改革会議において、地域交通の「担い手」や「移動の足」の不足といった社会問題に対応するため、地域の自家用車や一般ドライバーを活用する制度（以下「自家用車活用事業」）を創設することや自家用有償旅客運送制度の見直しを進めることが決定されました。

これを受け、自家用車活用事業については、安全・安心を確保する観点から、タクシー事業者の管理の下、タクシーの不足する地域、時期、時間帯において、その不足分を地域の自家用車や一般ドライバーで補う運送サービスとして、4月から開始されました。自家用有償旅客運送制度については、平成18年に創設されましたが、地域でより有効に活用いただけるよう、昨年末や４月に大幅な制度改善を行いました。どちらも自家用車を活用した有償運送を提供する仕組みであることから、自家用車活用事業を「日本版ライドシェア」、自家用有償旅客運送を「公共ライドシェア」と呼ぶこととしています。

今般、社会問題になっている地域交通の「担い手」や「移動の足」の不足に対応するため、「日本版ライドシェア」や「公共ライドシェア」をはじめ、取り得る解決策の選択肢をお示しすることにより、各地域の自治体やタクシー事業者等の皆様が、地域の実情に応じて適切な解決策を取捨選択し、速やかに実行できるようこのカタログを作成することといたしました。

このカタログを活用いただき、地域で取り得る最適な解決策を選択し、地域交通の「担い手」や「移動の足」の不足解消につなげていただくことを期待しています。

なお、タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業については、特定の期限を定めずに法制度を含めた事業の在り方を議論することとなっていますが、安全・安心の確保を前提に、総合的な交通政策の観点や、「日本版ライドシェア」等の適切な期間をかけた定量的で丁寧なモニタリング・検証結果を踏まえ、丁寧に検討を行う必要があると考えています。

2 全国における検討・実施状況 （令和６年５月30日現在）

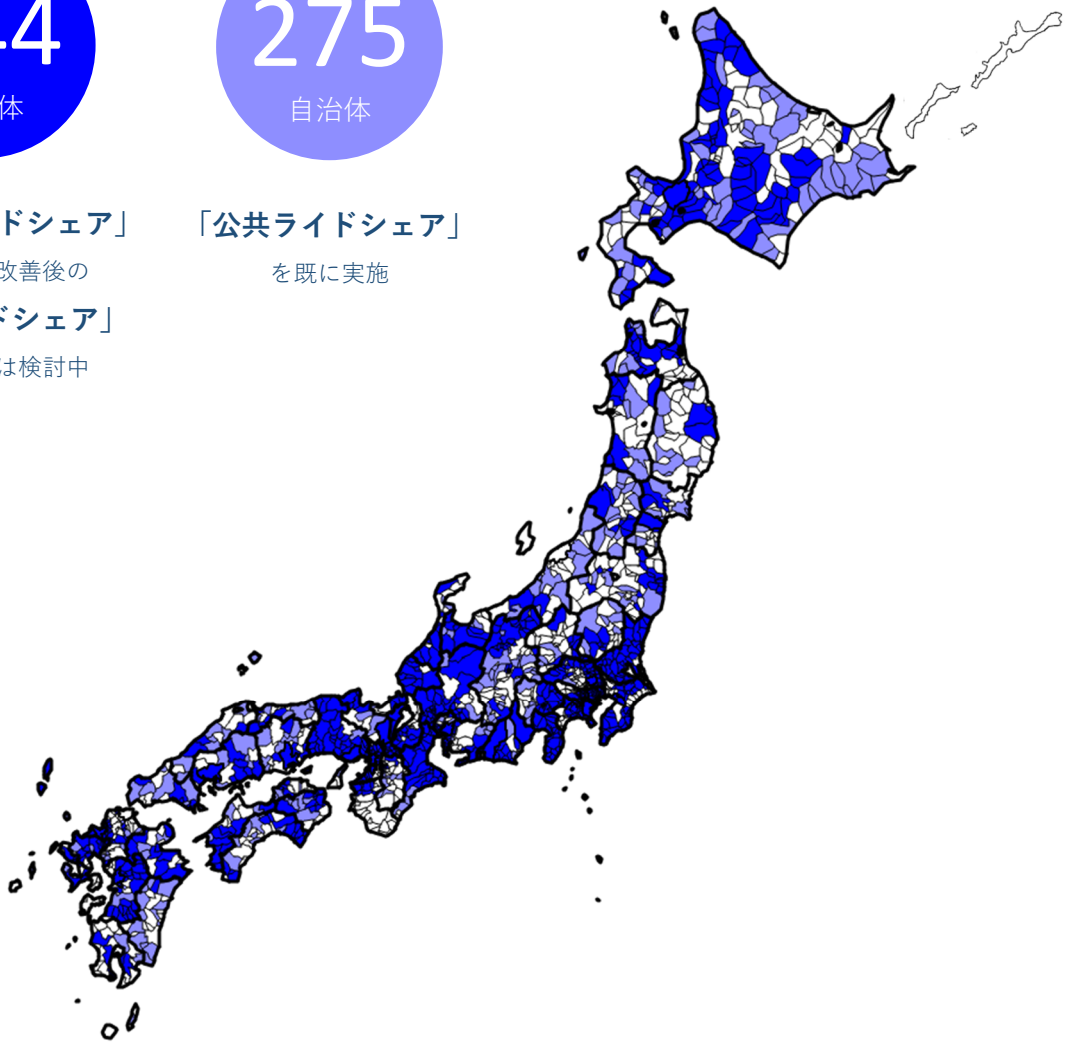
全国約1100の自治体で「日本版ライドシェア」または「公共ライドシェア」を実施または検討中

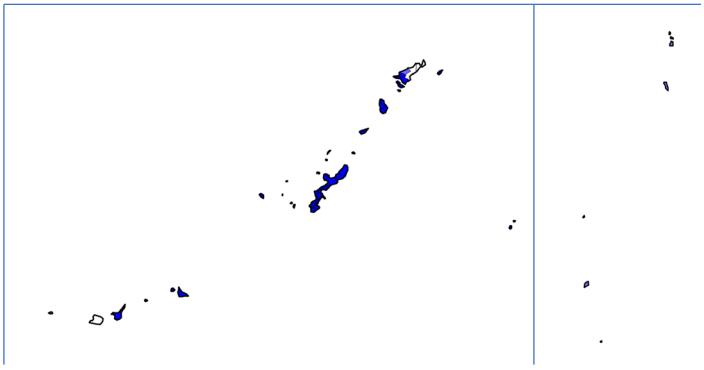
844 自治体

「日本版ライドシェア」
または制度改善後の
「公共ライドシェア」
を実施または検討中

275 自治体

「公共ライドシェア」
を既に実施





■ 改善された「公共ライドシェア」または「日本版ライドシェア」を実施・検討中の自治体の区域

■ 既に「公共ライドシェア」を実施している市町村（■に該当する市町村を除く）

3 公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）

❶ 公共ライドシェア（道路運送法78条２号）の概要

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、**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	**（交通空白地）**	**698団体、4428車両**
	（福祉）	2428団体、14044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	

❷ 公共ライドシェア（道路運送法78条２号）の運用改善（１）

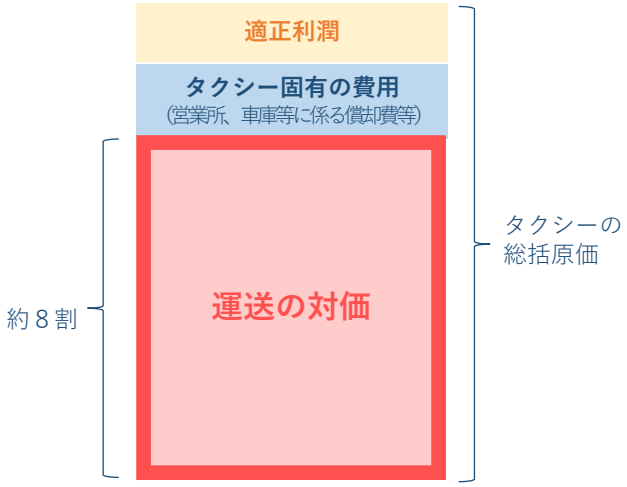
「時間帯による空白」の概念の取込み

「交通空白地」の目安を数値で示すとともに夜間など「時間帯による空白」の概念を通達上明記



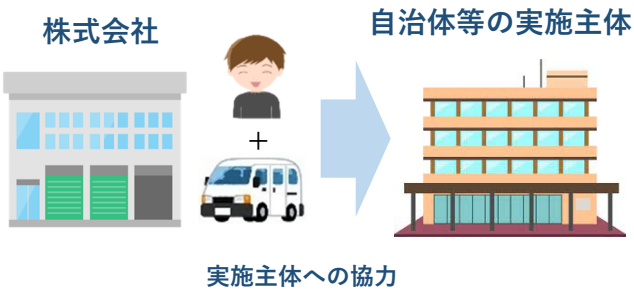
「対価」の目安の見直し

対価の目安を地域のタクシー運賃の「約８割」とすることを通達上明記



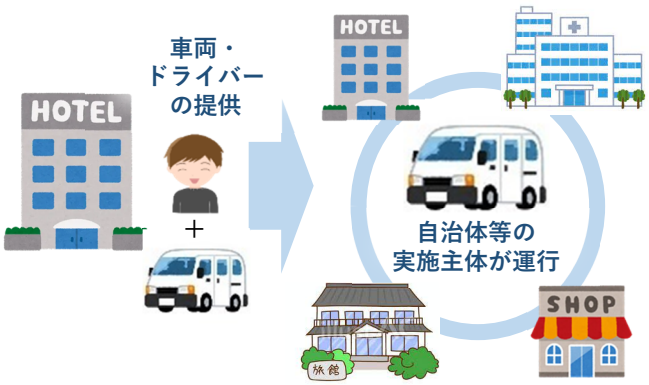
株式会社が参画できることの明確化

交通空白地有償運送の実施地域において、自治体等実施主体からの受託により、株式会社の参画が可能であることを通達上明記



観光地における宿泊施設の車両の共同使用の促進

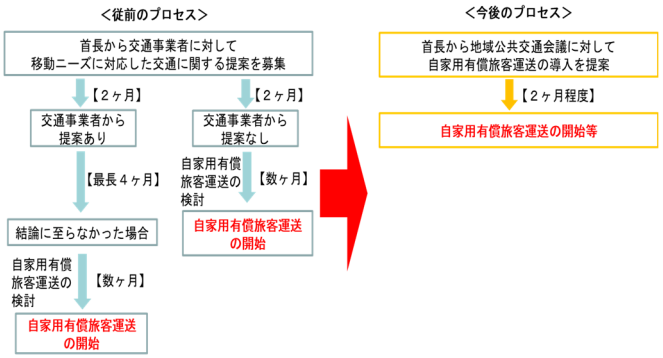
宿泊施設が所有している車両について、使用されていない時間帯に自治体等自家用有償旅客運送の実施主体に提供し、ホテル間の運送や地域住民等の運送に活用することが可能であることを通達上明記



❷ 公共ライドシェア（道路運送法78条２号）の運用改善（２）

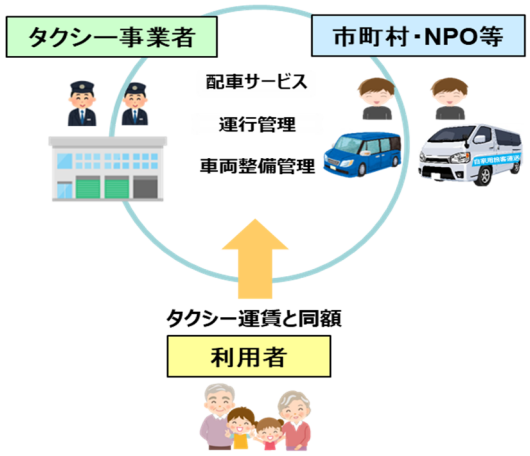
地域公共交通会議の運営手法の見直し

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



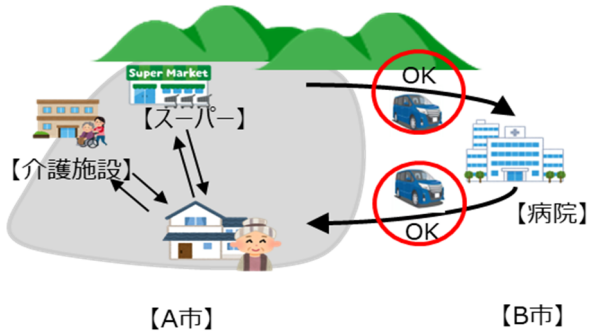
タクシーとの共同運営の仕組みの構築

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



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



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

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」の総額の範囲内でなければならないことから、これを３ヶ月ごとに確認。

❷　改善後の公共ライドシェア（道路運送法78条２号）の導入事例

令和５年末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、小松市をはじめとする各地域の市町村において、タクシーを補完する観点から実装が進んでいる。

事例01　加賀市

２月26日より実装開始

運送主体

一般社団法人加賀市観光交流機構

導入経緯

・市民や観光客の移動手段が十分に確保されていない状況
・バス・タクシー事業者のドライバー不足が深刻、増車も見込めない
・令和６年３月１６日の北陸新幹線の金沢以西開業により、多くの観光客が来訪することが想定

運賃

タクシー運賃の８割

その他

・加賀第一交通が運行管理・車両整を担当
・配車手配はアプリ（Uber）のみ
・ドライバーは一般社団法人加賀市観光交流機構と契約





すぐに配車できるモビリティ情報が表示されるので確認し選択します。



表示されるモビリティ情報

○ 配車元
○ おおよその乗車料金
○ 目的地への到着時刻
○ 乗車場所への到着時刻
○ 支払い情報

事例02　小松市

２月29日より実装開始

運送主体

小松市

導入経緯

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小松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導入

運賃

タクシー運賃の８割

その他

・小松タクシーが運行管理・車両整備を担当
・配車手配はアプリ（いれトク！）及び電話





❸ 多様な主体による公共ライドシェア（道路運送法78条２号）の導入事例

- 公共ライドシェアについては、道路運送法において、市町村、NPO法人のほか、**農業協同組合、商工会、観光協会、商工会等**が運送主体となることが可能（車両及び運転手を運送主体に提供することも可能）。
- 地域において、**多様な主体**による公共ライドシェアが実施され、**公共交通の一翼**を担っている。

事例01 嬬恋村JA
群馬県嬬恋村

福祉有償運送
- 運行エリア：嬬恋村、長野原町
- 車両：５台、ドライバー：４人
- 運賃：1km100円
- 対象利用者：介護保険証所持者
- 利用者数： 395人/年
- 開始時期：平成20年3月～



出典：JA嬬恋村HP

事例02 商工会
茨城県常陸太田市

交通空白地有償運送
- 運行エリア：常陸太田市（旧里美村）
- 車両：９台、ドライバー：７人
- 運賃：1km100円
- 対象利用者：地域住民
- 利用者数： 371人/年
- 開始時期：平成21年10月～


提供：常陸太田市商工会

事例03 観光協会
愛知県日間賀島

交通空白地有償運送
- 運行エリア：日間賀島
- 車両：１台、ドライバー：５人
- 運賃：100円/回
- 対象利用者：地域住民及び来訪者
- 利用者数： 7,671人/年
- 開始時期：令和３年７月～

※ 夏季限定

※ 令和元年7月～ 自家用有償観光旅客等運送


出典：日間賀島観光協会HP

事例04 RMO
秋田県上小阿仁村

交通空白地有償運送
- 運行エリア：上小阿仁村を発地又は着地
- 車両：13台、ドライバー：13人
- 運賃：200円～/回
- 対象利用者：地域住民及び来訪者
- 利用者数： 352人/年
- 開始時期：平成19年８月～


出典：秋田県HP

❹　「活力ある地方を創る首長の会」の取組　（令和６年７月現在）

自治体ライドシェア「i-Chan」

読み方は
“あいちゃん“

自家用有償旅客運送制度（道路運送法第78条第2号）の愛称

「i-Chan」統一規格を設計中。本年8月から「i-Chan」ブランドの利用募集を開始。希望自治体等へは「i-Chan スタートセット」無料配付,ステッカー等必要物品の共同調達実施等自家用有償旅客運送制度に係る導入コストの大幅削減も目指す。

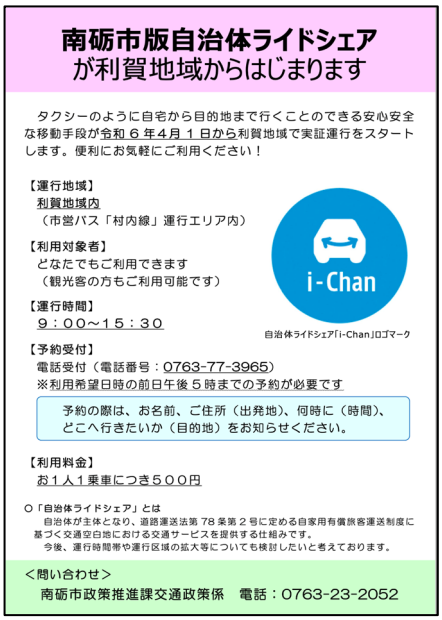
▲「i-Chan」ロゴマーク（認証マーク）

愛称は公募で決定。
高齢者や子どもたちも呼びやすく,「ちゃん、さん」が持つ親しみやすさを外国人観光客にも感じてもらう効果をもつ。



▲「i-Chan」先行自治体記者発表の様子
左から:大分県別府市(令和6年6月)、
富山県南砺市(令和6年4月)
右:石川県小松市（令和6年2月）　※（ ）内は開始年月

「i-Chan スタートセット」
全国の事例紹介、配車アプリ紹介、担当者ToDoリスト 等


南砺市版自治体ライドシェア
が利賀地域からはじまります

タクシーのように自宅から目的地まで行くことのできる安心安全な移動手段が令和６年４月１日から利賀地域で実証運行をスタートします。便利にお気軽にご利用ください！

【運行地域】
利賀地域内
（市営バス「村内線」運行エリア内）

【利用対象者】
どなたでもご利用できます
（観光客の方もご利用可能です）

【運行時間】
９：００～１５：３０

自治体ライドシェア「i-Chan」ロゴマーク

【予約受付】
電話受付（電話番号：0763-77-3965）
※利用希望日時の前日午後５時までの予約が必要です

予約の際は、お名前、ご住所（出発地）、何時に（時間）、どこへ行きたいか（目的地）をお知らせください。

【利用料金】
お１人１乗車につき５００円

○「自治体ライドシェア」とは
自治体が主体となり、道路運送法第 78 条第２号に定める自家用有償旅客運送制度に基づく交通空白地における交通サービスを提供する仕組みです。
今後、運行時間帯や運行区域の拡大等についても検討したいと考えております。

＜問い合わせ＞
南砺市政策推進課交通政策係　電話：0763-23-2052

▲富山県南砺市住民向け
フライヤー

【活力ある地方を創る首長の会】

❶会長　田中幹夫（富山県南砺市長）
❷会員　325人（内訳：知事12人,市区町村長304人,元職9人）
※職員の会：518人,地方議員の会：296人（3団体合計会員数：1,139人）



▲令和6年度総会の様子
（参議院議員会館）



▲毎月様々なテーマの下で行う
意見交換会の様子（Zoom）

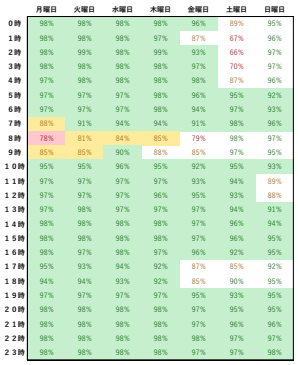
「i-Chan」に係る問合せ先（全国自治体ライドシェア連絡協議会）
E-mail：info@zenjiren.or.jp
住所：東京都千代田区霞ヶ関3丁目6番14号504

4 日本版ライドシェア（自家用車活用事業）

❶ 日本版ライドシェア（道路運送法78条３号）の創設

- 地域交通の「担い手」「移動の足」不足解消のため、令和６年３月、**タクシー事業者の管理の下**で、**自家用車・一般ドライバーを活用**した運送サービスの提供を可能とする**日本版ライドシェア**を創設。
- タクシー配車アプリデータ等を活用して、**タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定**し、地域の自家用車・一般ドライバーを活用して不足分を供給。

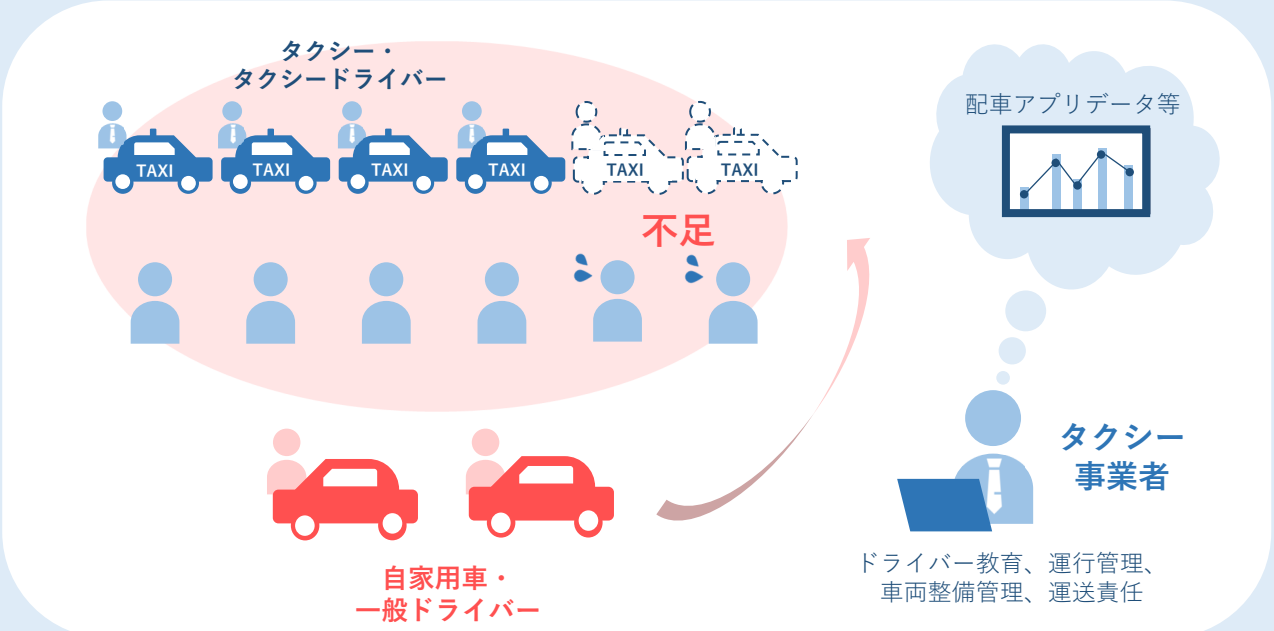
タクシー配車アプリデータ等を活用して、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定 ▶



	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日	日曜日
0時	98%	98%	98%	98%	96%	89%	95%
1時	98%	98%	98%	97%	87%	67%	96%
2時	98%	99%	98%	99%	93%	66%	97%
3時	98%	98%	98%	98%	97%	70%	97%
4時	97%	98%	98%	98%	98%	87%	96%
5時	97%	97%	97%	98%	96%	95%	92%
6時	97%	97%	97%	98%	94%	97%	93%
7時	88%	91%	94%	94%	91%	98%	96%
8時	78%	81%	84%	85%	79%	98%	97%
9時	85%	85%	90%	88%	85%	97%	95%
10時	95%	95%	96%	95%	92%	95%	93%
11時	97%	97%	97%	97%	93%	94%	89%
12時	97%	97%	97%	96%	95%	93%	88%
13時	97%	98%	97%	97%	97%	94%	91%
14時	98%	98%	98%	98%	97%	96%	94%
15時	98%	98%	98%	98%	97%	96%	95%
16時	98%	97%	98%	97%	96%	92%	95%
17時	95%	93%	94%	92%	87%	85%	92%
18時	94%	94%	93%	92%	85%	90%	95%
19時	97%	97%	97%	97%	95%	93%	95%
20時	98%	98%	98%	98%	97%	95%	95%
21時	98%	98%	98%	98%	97%	96%	96%
22時	98%	98%	98%	98%	98%	97%	97%
23時	98%	98%	98%	98%	97%	97%	98%

事例 **東京**

地域の自家用車・ドライバーを活用して、データに基づき不足分を供給



1．アプリデータに基づき不足車両数を算出し、日本版ライドシェアを行う地域

- 東京、横浜、名古屋、京都、札幌、仙台、さいたま、千葉、大阪、神戸、広島、福岡の12地域

2．大都市部以外の地域

- １．以外の地域においては、簡便な方法により不足車両数を算出し、事業の実施が可能。
  ※金曜日・土曜日の16時台から翌５時台をタクシーが不足する曜日及び時間帯とし、当該地域のタクシー 車両数の５％を不足車両数とみなす
  ※自治体が曜日・時間帯における不足車両数を運輸支局へ申し出た場合、その内容を不足車両数とみなす
  ※当該自家用車を活用して、データの収集及び不足車両数の検証を行った上で、上記の暫定的な不足車両数を見直す

- 軽井沢町、金沢、富山は運行開始

❷　日本版ライドシェア（道路運送法78条３号）の導入事例

- アプリデータに基づき不足車両数を特定可能な12地域については、**12地域全てで運行開始**。
- 自治体やタクシー事業者の申出により実施が可能なその他の地域については、**軽井沢町、金沢、富山において運行開始**。

事例01　軽井沢町

4/26より運行開始

導入経緯	軽井沢町の申出により、今後の観光シーズン等の観光客増加による交通課題解決の一手として導入
運行エリア	軽井沢町全域
タクシー会社	４社
稼働時間曜日	主に金土日及び祝日の午後
車両数	最大２４台



▲4/26 出発式の様子

事例02　富山市

6/7より運行開始

導入経緯	タクシー事業者の申出により、タクシー需要の急増する時間帯を当事業により補うべく導入
運行エリア	富山交通圏
タクシー会社	１社
稼働時間曜日	金土曜の午後４時～翌午前６時
車両数	５台

事例03　金沢市

6/21より運行開始

導入経緯	タクシー事業者の申出により、担い手確保や新しい地域交通の仕組みへの足がかりとするべく導入
運行エリア	金沢交通圏
タクシー会社	６社
稼働時間曜日	金土曜の午後４時～翌午前６時
車両数	２７台

5 その他の移動手段

❶ ＡＩオンデマンド交通

オンデマンド交通

利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステム

・アプリあるいは電話による配車予約で、乗りたい時に希望のポイントまで移動が可能

ＡＩについて

人工知能による最適な運行ルートの決定

・配車予約と車両位置からAIがリアルタイムに最適な運行ルートを決定するため、乗合をしつつ、概ね希望時間通り移動が可能
・リアルタイムな人数分布の統計データとAIにより、移動需要の予測を進め、運行の効率性を高めることが可能

タクシーと路線バスの中間的性質

・任意に乗降ポイントを設定できるため、地域内移動を面的にカバー可能
・個々の移動ニーズに対応しつつ、低コストで一定数の人が同時に移動可能



＃西日本鉄道株式会社HPより

【オンデマンド交通の利用イメージ】





＃株式会社NTTドコモより

❷ 乗合タクシー（デマンドタクシー）の実施に係る手続き

セダンやワゴンといった小型車両（乗車定員11人未満）による乗合旅客運送サービスは「乗合タクシー」と呼ばれ、地域公共交通会議の協議に基づいて、地域における柔軟かつ効率的な乗合旅客運送を実施することが可能となる

導入事例 01　小規模の乗合需要に対応したイベント旅客の輸送



大型のバス車両では効率的な輸送効率を維持できない場合（地域の乗合需要が小規模）において

輸送需要に見合う小型車両によって乗合旅客運送サービスの提供が可能

導入事例 02　狭隘・山間部地域における乗合サービスの提供



大型のバス車両による運行が困難な地域（道路条件や地理的制約がある場合）において

車両をダウンサイジングすることで乗合旅客運送サービスの維持が可能

（参考）地域のニーズに対応した運行形態の区分



（参考）「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。

目次

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

Point

法による規制がなく、自由

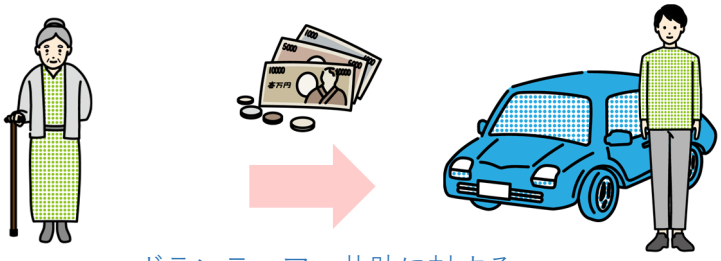
無償運送については、道路運送法による規制がなく、自由に行えます。
また、無償運送なので運送を行える範囲に制限はありません。

Point

一部支払いも 許可等は不要

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 謝金の支払い



ボランティア・共助に対する
お礼の気持ち

②実費の請求・支払い

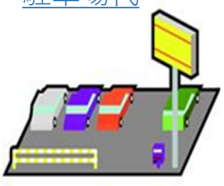
1．ガソリン代等の燃料費



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両借料



2　宿泊施設＆介護施設の利用に付随する送迎

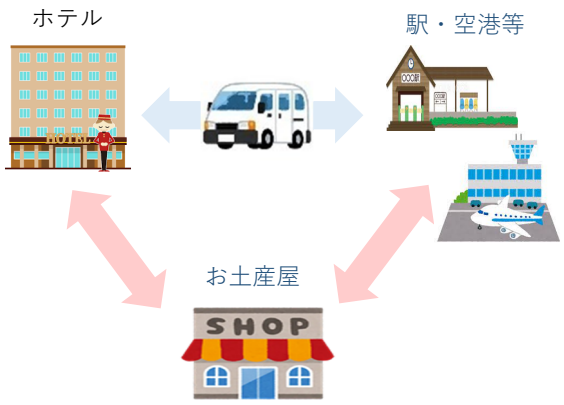
Point

送迎中の寄り道も可能

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。

Case 1

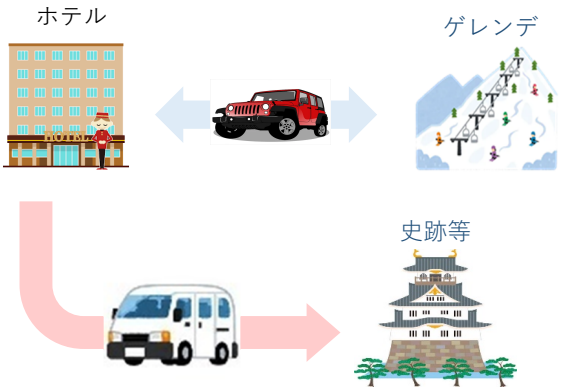
駅・空港等との送迎途中でのお土産屋を含む複数施設への立寄り



お土産屋への立寄りも可能

Case 2

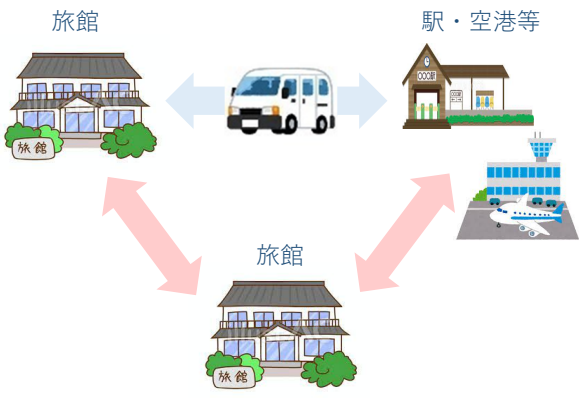
近隣施設・観光スポットへの送迎



観光スポットへの送迎が可能

Case 3

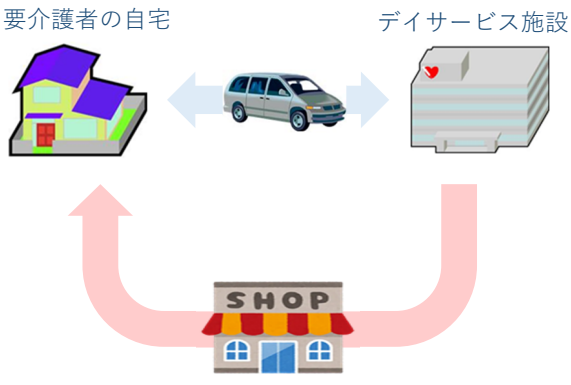
ホテル・旅館組合による共同送迎



ホテル・旅館における
共同送迎も可能

Case 4

施設と自宅との送迎途中での商店等への立寄り



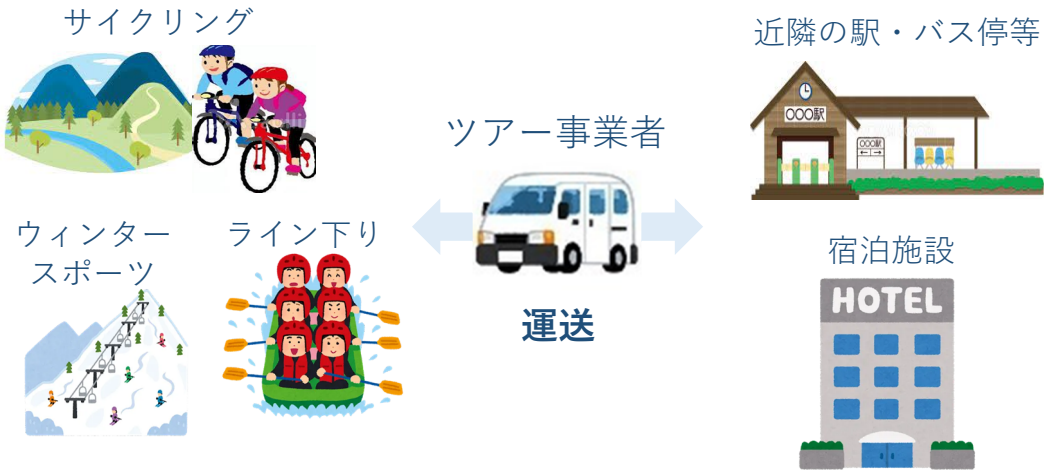
花見や商店等への立寄りも可能

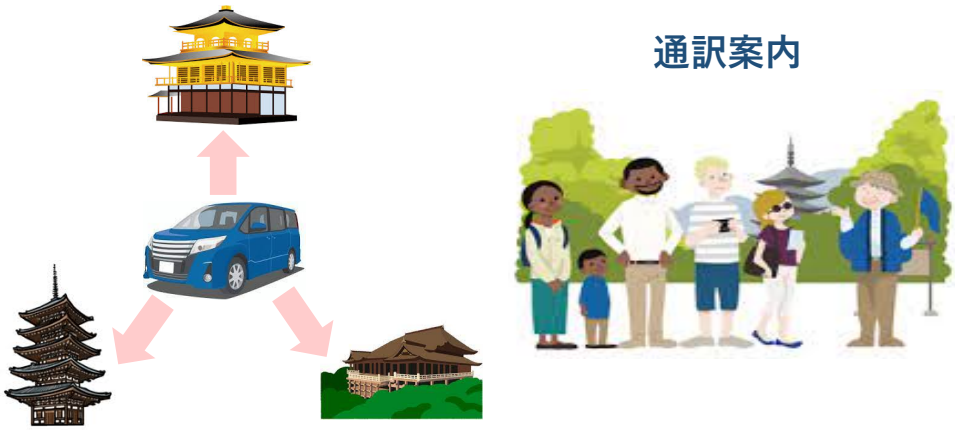
3　ツアー＆ガイドに付随する送迎

Point

ツアー＆ガイドに伴う運送も許可等は不要

・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、運送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、運送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

Point

差額が実費の範囲内なら 許可等は不要

・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

16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だけに購入・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。



送迎の有無	学費
送迎あり	32,000円
送迎なし	30,000円



送迎の有無	利用料金
送迎あり	6,800円
送迎なし	6,000円

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。

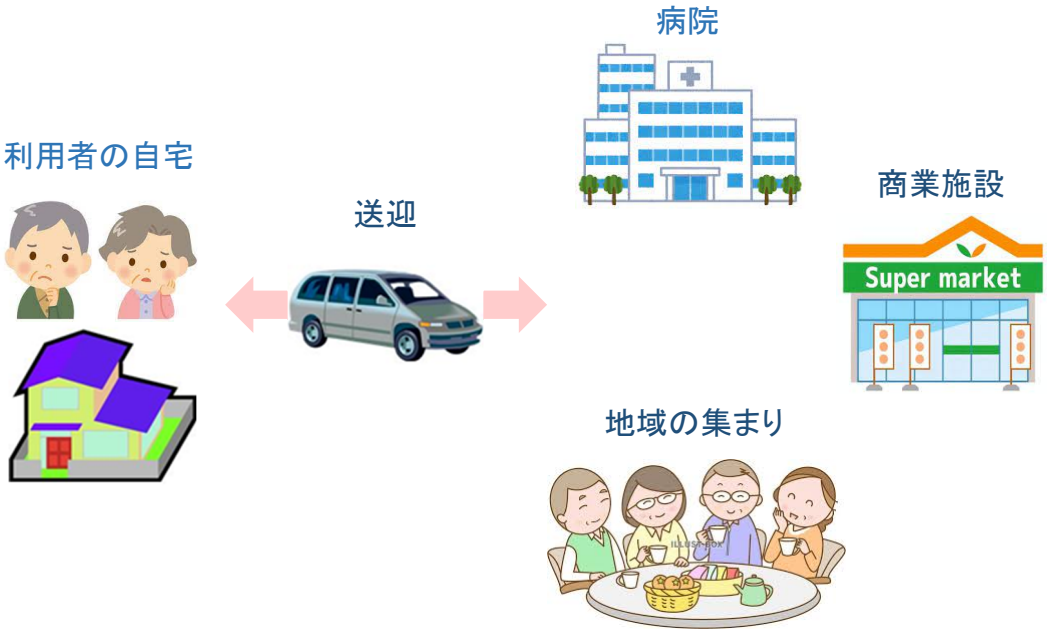
5　地縁団体が行う運送サービス

Point

会費による運送サービスなら 許可等は不要

・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。）

自治会等の互助活動による運送サービス



6 タクシー事業における対策

❶ 営業区域外旅客運送（道路運送法第20条）の制度概要

営業区域外旅客運送は、道路運送法上禁止されているが、タクシーが十分に供給されない地域において、協議が調えば、営業区域規制を受けずに、隣接する営業区域からタクシーを受け入れることが可能となる。

導入事例 01

交通空白地域：徳島県小松島市



青枠：小松島市
赤枠：徳島交通圏

小松島市（営業区域：小松島市）はタクシー事業者が1社しかおらず、早朝・夜間の営業を行っていない。
隣接する徳島市内（営業区域：徳島交通圏）のタクシー事業者が当該制度を活用し小松島市のタクシー需要に対応

導入事例 その他

北海道ニセコ町、愛知県新城市、大分県津久見市など

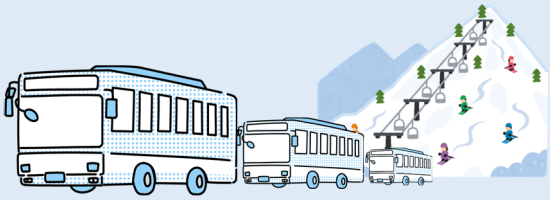
❷ 貸切・乗用旅客事業者による乗合旅客運送の許可（道路運送法第21条）

道路運送法第21条は、通常禁止されている「貸切バス及びタクシー事業者による乗合旅客運送」を一定の条件下において例外的に認める制度であり、一時的な乗合輸送需要に貸切バス・タクシー事業者が対応することが可能となる。

導入事例 01　期間限定のイベント旅客の輸送



路線バス



貸切バス

※タクシー事業者による輸送も可能

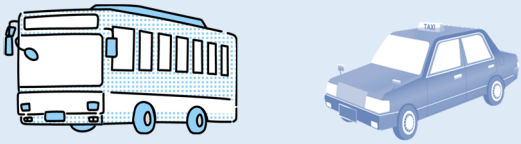
スポーツイベント等の**一時的な旅客需要**について地元の乗合バス事業者が担うことが難しい場合

イベント主催者からの要請に基づいて**貸切バス・タクシー事業者**が例えば最寄駅～会場の輸送を行うことが可能

導入事例 02　緊急的な交通の確保



路線バス



貸切バス　　**タクシー**

既存の路線バスの廃止・撤退により**生活交通路線の維持**が困難な場合

自治体等からの要請に基づいて**貸切バス・タクシー事業者**が生活交通路線を担うことが可能

お問い合わせ

北海道運輸局交通政策部交通企画課

連絡先：011-290-2721

お気軽にお問い合わせください！