

道路運送法の基礎知識について

令和元年6月21日



関東運輸局 自動車交通部 旅客第一課



国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

目次



国土交通省

- 1 道路運送法の基本的な考え方
- 2 道路運送法の法体系について
- 3 乗合バスについて
- 4 道路運送法第21条について
- 5 自家用有償旅客運送について
- 6 各種会議について

～参考. コミュニティバスの導入に関するガイドライン(概要)～

○旅客自動車運送事業とは

- ①他人の需要に応じるものであること、②有償であること、③自動車を使用したものであること、④旅客を輸送するものであること

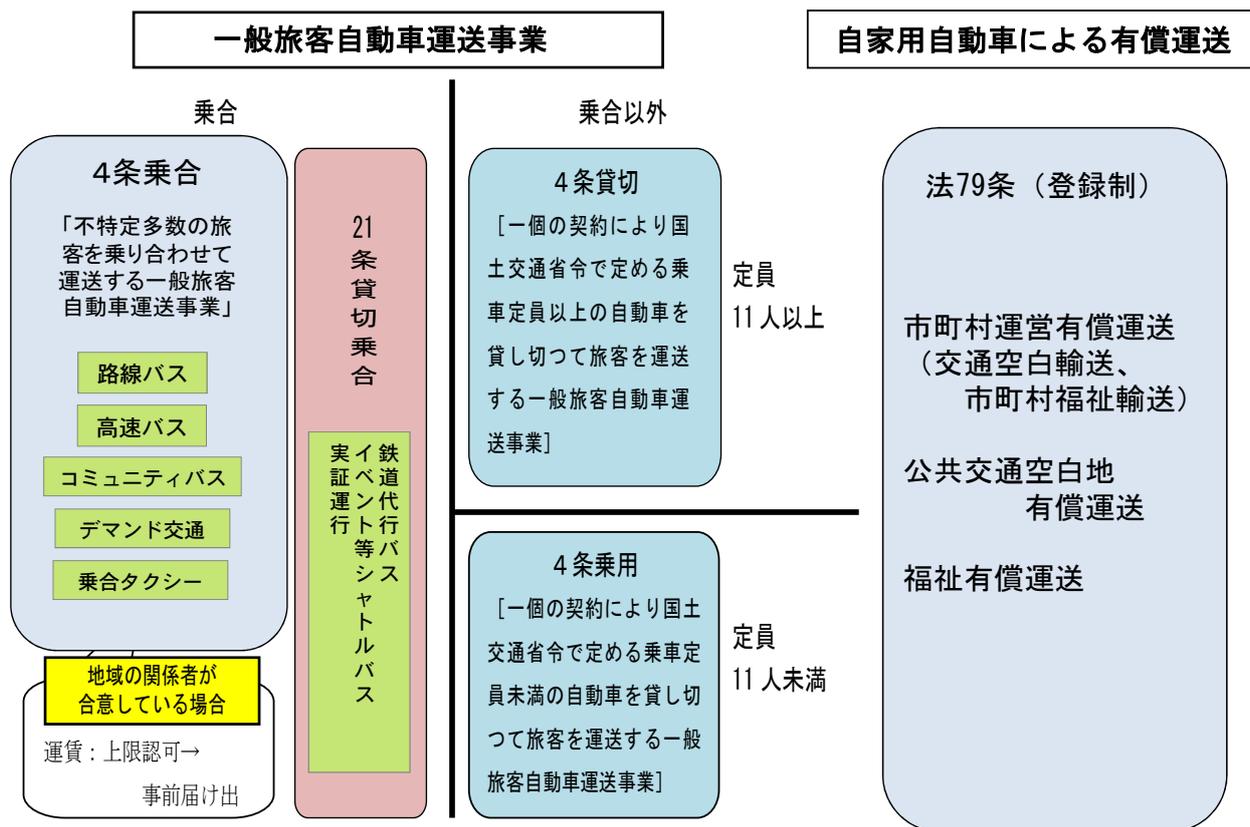
○道路運送法上の「事業性」の判断

- ①継続性を問わない。
- ②運送行為に対する経常的収入とみなされるか否かは問わない。
 - 直接か間接かを問わない。運賃、利用料、負担金、会費等名目の如何を問わない。
 - 輸送以外の生業のサービスという形式で輸送そのものの対価として明確に徴収されていないとも、下記の場合は有償と解する。
 - ・輸送手段の有無により、生業における物品の販売や役務の提供の対価に差異がある。
 - ・当該輸送に要するコストが生業における物品の販売や役務の提供の対価の中に含まれており、輸送サービスを受ける者と受けない者との負担の差異が生じないものであっても、同種の事業者の価格と比べて高い場合や輸送にかかるコストが価格に占める割合が相当程度である場合及び生業と一体となった輸送を宣伝したり、常態として実施している等のため、当該生業の対価が実質的に輸送の対価を含んでいることを認識して利用者が当該輸送のサービスを受けている場合
- ③金銭的給付であるか否かを問わない。
- ④輸送行為の目的を問わない。
- ⑤給付、反対給付の間に必ずしも均衡がとれている必要がない。

2 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)	一般旅客自動車運送事業 (法 § 3)	一般乗合旅客自動車運送事業 (法 § 4)	路線定期運行 (省 § 3の3)	・路線バス ・高速バス ・コミュニティバス ・乗合タクシー
			路線不定期運行 (省 § 3の3)	・コミュニティバス ・乗合タクシー ・デマンド型交通
			区域運行 (省 § 3の3)	
		一般貸切旅客自動車運送事業(法 § 4)		・貸切バス
		一般乗用旅客自動車運送事業(法 § 4)		・タクシー
	特定旅客自動車運送事業(法 § 43)			・工場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)				・鉄道代行バス ・イベント送迎シャトルバス ・自治体の要請による実証運行
自家用自動車による有償の旅客運送 (法 § 78)	自家用有償旅客運送(法 § 79)	市町村運営有償運送(省 § 51)		・自治体バス
		公共交通空白地有償運送(省 § 51)		・公共交通空白地有償運送
		福祉有償運送(省 § 51)		・福祉有償運送
	国土交通大臣の許可を受けて行う運送(法 § 78)			・幼稚園バス
	災害のため緊急を要するときに行う運送(法 § 78)			

法＝道路運送法
省＝道路運送法施行規則



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、審査を受け許可を行っている。

路線定期運行とは、

路線を定めて定期に運行するバスで、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

主な手続きは、

- ・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

路線不定期運行とは、 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

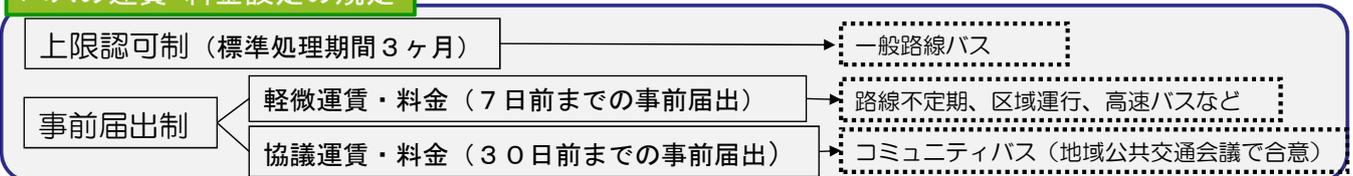
区域運行とは、 路線を定めず、旅客の需要に応じた乗合運送を行う運行

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、法に定める会議を経ることが必要

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
○	○	/	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。)

バスの運賃・料金設定の規定



2019年10月の消費税率引上げに伴う乗合バスの運賃転嫁(概要)

- **基本的な考え方**
 - ・消費税は、消費一般に負担を求める間接税。円滑かつ適正に転嫁し、利用者が公平に負担することが基本
 - ・事業全体として110/108以内の増収となるよう調整
- **上限運賃・料金の算出方法**

「2019年度運送収入見込額(転嫁後)」と「2017年度運送収入実績額の換算値」との比較による増収率が**110/108の範囲内(=1.01852)である場合に認可**

<作業イメージ>

 - ① 実績年度(平成29年度)の運賃収入を算出。
 - ② 実績年度の各運賃収入に改定率110/108を一律に乗じて、2019年度の予想運送収入を算出。
 - ③ ②の結果、過不足が生じた場合、全体の増収率が110/108に収まる範囲で各運賃について調整。
- **届出運賃・料金の算出方法**

現行額からの引き上げ率を**110/108の範囲内**として改定運賃・料金を算出
- **上限変更認可申請書の添付書類**
 - ・増収率算定表及び増収率調整表
 - ・普通旅客運賃新旧対照表(三角表)
- **運賃届出書の添付書類**
 - ・普通旅客運賃新旧対照表(三角表)
 - ・地域公共交通会議等において協議が調っていることを証する書面(協議運賃に限る。)

道路運送法

(乗合旅客の運送)

第21条 一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者は、次に掲げる場合に限り、乗合旅客の運送をすることができる。

- 1 災害の場合その他緊急を要するとき。
- 2 一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難な場合において、一時的な需要のために国土交通大臣の許可を受けて地域及び期間を限定して行うとき。

許可の要件

- ・一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難
- ・運行する期間が**原則**1年以下のもの
- ・イベント客の輸送、鉄道の工事運休に伴う代替バス、**実証運行等短期間に限定して実施され、かつ、期間の延長が予定されない運行**
- ・自治体等からの要請

標準処理期間2ヶ月

H30.3.30付けで取扱いが
改正されました

- 許可にあたり「運行する期間が**1年以下**」となっていたところを「**原則1年以下**」と改正
- 実証実験については、地方公共団体からの要請がある場合で
 - ①当初から1年以上の計画がある運行については、1年以上（3年程度）の期間を認める。
 - ②実証実験を実施したものの、有益な実証実験データが得られない等の理由により再申請がなされた場合は、再度許可（通算3年程度）をすることとする。

5 自家用有償旅客運送について

道路運送法第78条において「**自家用自動車**は、災害のため緊急を要するとき、市町村やNPO法人等が道路運送法第79条の登録を受けて行うとき及び公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において国土交通大臣の許可を受けて運送するときを除き、**有償で運送の用に供してはならない**」旨規定されていますが、**次のようなケースの場合は許可や登録が不要**となります。

道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様について

(平成18年9月29日国土交通省自動車局旅客課長事務連絡)

(1) サービスの提供を受けた者からの給付が「好意に対する任意の謝礼」と認められる場合

運送行為の実施者の側から対価の支払いを求めた、事前に対価の支払いが合意されていた、などの事実がなく、あくまでも**自発的に、謝礼の趣旨で金銭等が支払われた場合**



(2) サービスの提供を受けた者からの給付が、**金銭的な価値の換算が困難な財物や流通性の乏しい財物などによりなされる場合**

○日頃の移送の御礼として**自宅で採れた野菜を定期的に手渡す場合**



○地域通貨の一種として、ボランティアなサービスを相互に提供しあう場であって、例えば、運送の協力者に対して1時間1点として点数化して積立て、将来自分が支えられる側になった際には、積立てておいた点数を用いて運送等のサービスを利用できる仕組み等、組織内部におけるボランティアサービスの提供を行う場合



(3) ボランティア活動として行う運送等において、**実際の運送に要したガソリン代、有料道路使用料、駐車場代のみを収受する場合**

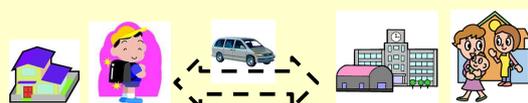


(4) 市町村の公共サービスを受けた者が対価を負担しておらず、**反対給付が特定されない場合**

○市町村の事業として、市町村の保有する自動車により送迎が実施され、それらの費用が全額市町村によって賄われ**利用者からは一切の負担を求めない場合**



○子供の預かりや家事・身辺援助の提供が中心となるサービスを提供するものであって、**運送に対する固有の対価（ガソリン代等の実費も含む。）の負担を求めないものである場合**



○ 道路運送法上の許可・登録を要しない輸送について、ガソリン代等の他に一定の金額を収受することが可能な範囲を明確化する等の通達改正を行った。(平成30年3月通達改正)

(1)規制の趣旨の明確化

- ・ **規制の趣旨**を通達に記載。
- ・ 合わせて、**許可又は登録を要しない運送を行う場合の留意点**に記載。

○ 自家用自動車による有償運送について許可又は登録が必要とされている趣旨は、以下のとおり。

- ・ 自家用自動車については、旅客自動車運送事業のような輸送の安全や利用者の保護のための措置が一般的には行われていない。
- ・ 自家用自動車による旅客運送を有償で行う場合には、輸送の安全や利用者の保護のための措置が確保されているとの期待感を利用者一般が有していることを踏まえ、これらの措置が確実に行われていることについて、許可又は登録の際に確認する必要がある。

○ 許可又は登録を要しない運送を行う場合の留意点は、以下のとおり。

①許可又は登録を要しない運送サービスは、道路運送法上の規制の対象外であることから、以下について当事者が認識した上でサービスの提供及び利用が行われるよう明確に周知すること。

- 1) 本運送は道路運送法上の規制の対象外であり、同法が定める輸送の安全及び利用者の保護のための措置が担保されていない旨(自主的に輸送の安全及び利用者の保護のための措置を行っている場合にはその旨)
- 2) 事故が生じた際の責任の所在(仲介者は利用者と運転者を仲介するのみで運送責任を負わないのか、それとも運送責任を負うのか等)
- 3) 損害保険の加入の有無及び補償内容

②許可又は登録を要しない運送サービスが、多様な移動手段と有機的に連携し、持続可能な地域交通ネットワークの形成に資するよう、自治体が主宰する協議会から参加要請があった場合には、これに積極的に協力すること。

(2)自発的な謝礼の取扱いの明確化

- ・ 通達において、自発的な謝礼の支払について、**利用者から釣り銭は要らない旨言われた場合は収受可能であることを**、例示を加えて明確化。
- ・ 通達において、**自発的な謝礼の支払いは可能であることを改めて明確化する一方で、アプリ等で仲介するサービスについては①(謝礼の誘引)、②(謝礼の決定を経由しなければ決済できない仕組み)の場合は問題があり許可又は登録を要することを**明確化する。

○ 運送の終了後に利用者が釣り銭の返却を求めず、運転者に受け取るよう申し出た場合には、運転者が釣り銭を受け取っても、許可又は登録を要しない。

○ あくまで自発的に謝礼の趣旨の金銭等が支払われた場合は許可又は登録は不要であるが、利用者が運転者に対してガソリン代、道路通行料の範囲内で相乗りする形態をWebサイト等で仲介するサービスについて、以下の場合には、自発的な謝礼の趣旨の支払とはいえず、許可又は登録を要する。

- 1) 仲介者が、Webサイト等で、謝礼の誘引文言を表示し又は謝礼の有無・金額によって利用者进行评估すること等により、謝礼の支払を促す場合
- 2) 仲介者が、Webサイト等で、利用者に対し謝礼の決定を経由しなければガソリン代、道路通行料の決済ができない仕組みを提供する場合

○ 道路運送法上の許可・登録を要しない輸送について、ガソリン代等の他に一定の金額を収受することが可能な範囲を明確化する等の通達改正を行った。(平成30年3月通達改正)

(3)仲介手数料の収受についての取扱いの明確化

- ・ 仲介者が利用者から仲介手数料を収受する場合は、**仲介手数料を運転者に環流させることは道路運送法違反であること**や、仲介者が仲介手数料の**環流防止策を講じることを**通達に明記する。

○ 運転者と利用者がガソリン代、道路通行料の範囲内で相乗りする形態をWebサイト等で仲介するサービスについて、名目のいかんを問わず仲介手数料の一部を運転者に支払うことにより、運転者が特定費用(ガソリン代、道路通行料及び駐車場料金)及び自発的な謝礼を超える金銭等を収受する場合は、道路運送法違反となる。

○ このことを踏まえ、仲介者は、以下の対応等により、道路運送法違反とならない対策を講じること。

- 1) 運転者に支払われる金銭と仲介者が収受する金銭について、決済代行会社を通じて支払う方法や、入金口座を分ける方法等により、運転者に仲介手数料が環流しないよう分別管理を行う。
- 2) 運転者や利用者との利用規約やHP等に、運転者に対し仲介手数料を直接又は間接に支払ってはならない旨を明記する。
- 3) 収受する金銭の内訳について、Webサイトにおける掲載、車内や事務所における掲示等の適切な方法で、利用者へ明確に周知する。

(4)ガソリン代の算出方法の明確化

- ・ ガソリン代の**合理的な算出方法を例示**する。

○ ガソリン代の算出方法は例えば以下の方法によることが可能である。

$$\text{走行距離(km)} \div \text{燃費(km/\ell)} \times 1 \ell \text{あたりのガソリン価格(円/\ell)}$$

(それぞれの数値の算出根拠の例)

- ・ 走行距離 : 地図情報サイトで計測した距離
- ・ 燃費 : 自動車情報サイトで車種ごとに公表されている燃費
- ・ ガソリン価格 : ガソリン価格調査機関が公表する価格

※ その他、市町村の取組として実施される実証実験の結果に基づき、1kmあたりの運行に要するガソリン代を算出し、当該算出方法について定期的に実情との乖離が無いか確認し乖離があれば見直すこととしている場合には、許可又は登録を要しない。

※ 利用者が複数の場合でも、負担総額はガソリン代、道路通行料及び駐車場料金の範囲内に限る旨通達に明記した。

自家用有償旅客運送とは・・・

バス・タクシー等が運行されていない過疎地域等において、住民の日常生活における移動手段を確保するため、国土交通大臣の登録を受けた市町村、NPO等が自家用車を用いて運送する仕組みです。

なお、自家用有償旅客運送の種類としては、以下の3つの態様があります。



市町村運営有償運送

- 市町村内の交通空白地において、市町村自らが住民等の輸送を行うもの
- 住民等のうち他人の介助によらず移動することが困難であり、単独で公共交通を利用することが困難な身体障害者等の輸送を行うもの

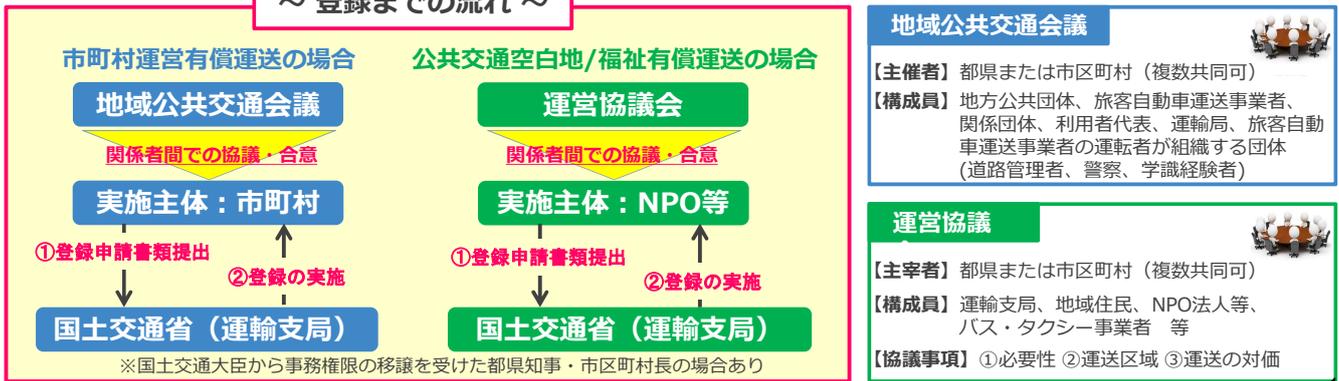
交通空白地有償運送

NPO法人等が交通空白地において、当該地域の住民やその親族等の会員等に対して運送を行うもの

福祉有償運送

NPO法人等が、他人の介助によらず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身体障害者等の会員に対して、乗車定員11人未満の自動車を使用して、原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの

～登録までの流れ～



自家用有償旅客運送の種類について ①市町村運営有償運送

実施主体（申請できる主体）

市町村

対象旅客の範囲（運送できる旅客）

- 交通空白輸送：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
- 市町村福祉輸送：住民のうち身体障害者、要介護認定者等の移動制約者等であって、市町村に利用登録を行った者

※いずれの場合も当該地域の交通が著しく不便であることその他交通手段の確保を図ることが必要な事情があることを当該地域を管轄する市町村長が認めた場合には、当該区域への来訪者等又は身体障害者等であって利用登録されていない地域外からの来訪者も対象とできる



旅客から収受する対価の水準

※当該自家用有償旅客運送が営利を目的としていない妥当な範囲であることを前提として

- 交通空白輸送：当該地域又は隣接市町村の乗合バスの運賃、当該地域における撤退前の乗合バスの運賃を目安とする
- 市町村福祉輸送：当該地域又は隣接市町村のタクシー運賃の1/2を目安とする

主な要件

- 路線又は運送の区域
 - ・交通空白輸送：市町村が主宰する地域公共交通会議等において協議が整った路線（迂回部分についてデマンド運行を行う場合は、地区単位（大字、字、町丁目等）で設定することが可能）
 - ・市町村福祉輸送：市町村が主宰する地域公共交通会議等において協議が整った市町村を単位とし、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
- 使用できる車両
 - ・交通空白輸送：市町村が保有するバス又は普通自動車（移動制約者の乗降を円滑にするリフト等の設備が整備された車両を含む）
 - ・市町村福祉輸送：市町村が保有する福祉自動車（寝台車、車いす車、兼用車、回転シート車）又は普通自動車
- 運転者の要件
 - ・第二種運転免許を有している者
 - ・第二種運転免許を有していない場合にあつては、国土交通大臣が認定する講習を修了している者
- 損害賠償措置 ※実施主体が市町村であることから任意保険等の加入の義務なし

対象となる地域

過疎地域自立促進特別措置法第2条第1項に規定する地域その他の交通が著しく不便な地域

実施主体（申請できる主体）

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、権利能力なき社団



対象旅客の範囲（運送できる旅客）

- 交通空白地有償運送を実施する団体において会員登録を受けた者であって、当該対象地域内の住民及びその親族、その他当該地域内において日常生活に必要な用務を反復継続して行う者及びその同伴者
- 当該地域の交通が著しく不便であることその他交通手段の確保を図ることが必要な事情があることを市町村長が認めた場合、名簿に記載されていない来訪者又は滞在者のうち当該地域内においても日常生活に必要な用務を反復継続して行う者でない者も対象とできる

旅客から収受する対価の水準

- 運送の対価は、当該地域におけるタクシーの上限運賃の概ね1/2の範囲内であること
- 運送の対価以外の対価（迎車料金や待機料金など）は、実費の範囲内であること 等々

主な要件

- 運送の区域
 - ・ 市町村の長が主宰する運営協議会の協議が調った市町村を単位とし、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
 - ・ 交通空白状況に対応するため、運営協議会における合意に基づき、運送の区域を市町村の一部の区域に限定することも可能
- 使用できる車両
 - ・ 団体が所有する自家用自動車及びボランティア個人の持ち込みの自動車（原則として乗用タイプの自動車のみ）
- 運転者の要件
 - ・ 第二種運転免許を有している者
 - ・ 第二種運転免許を有していない場合にあつては、国土交通大臣が認定する講習を修了している者
- 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

実施主体（申請できる主体）

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、権利能力なき社団

対象旅客の範囲（運送できる旅客）

- 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つて、団体に利用登録を行った者
 - ・ 身体障害者福祉法に規定する身体障害者
 - ・ 介護保険法に規定する要介護認定又は要支援認定を受けている者
 - ・ 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
- 当該地域の交通が著しく不便であることその他交通手段の確保を図ることが必要な事情があることを市町村長が認めた場合、身体障害者等であつて名簿に記載されていない来訪者及びその付添人も対象とできる



旅客から収受する対価の水準

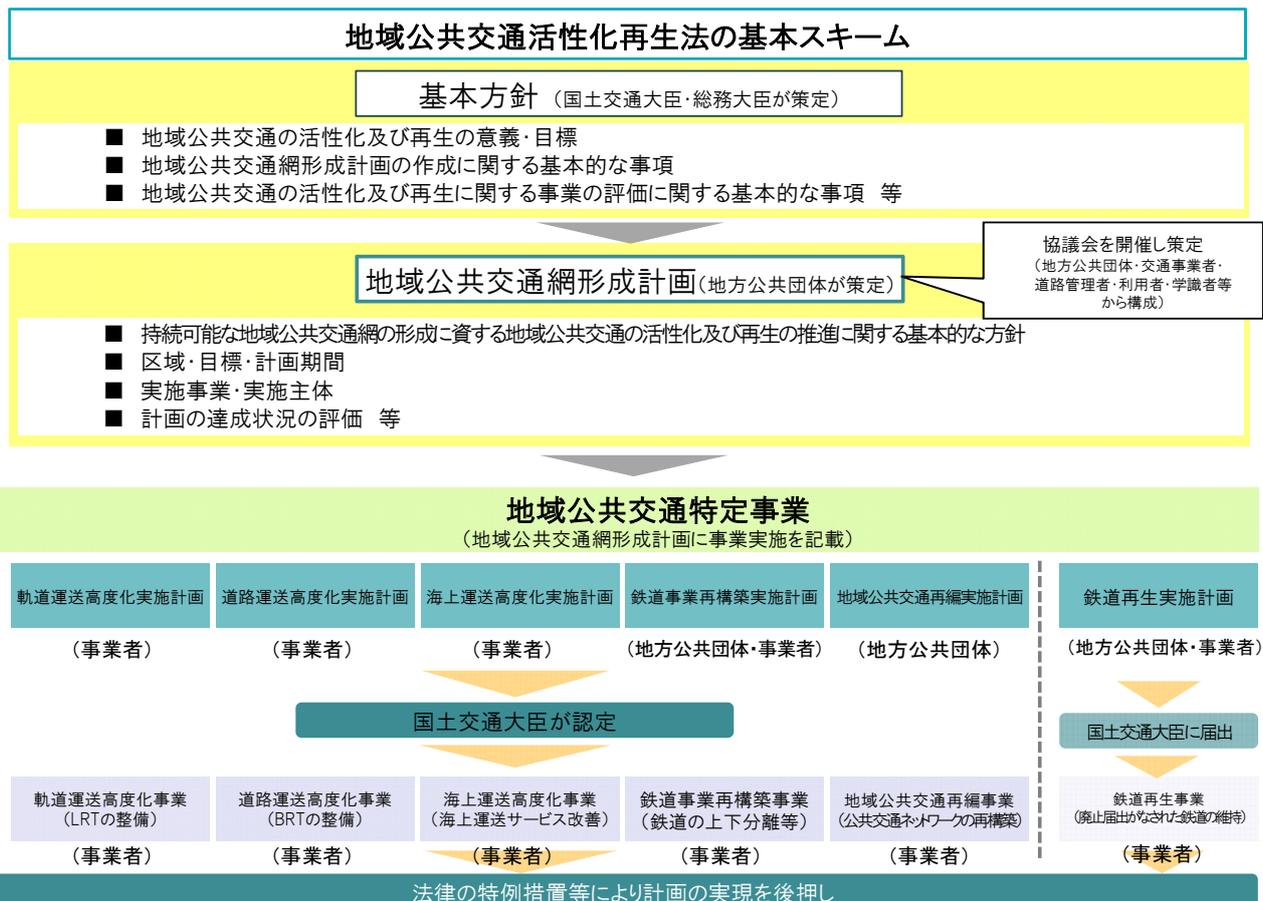
- 運送の対価は、当該地域におけるタクシーの上限運賃の概ね1/2の範囲内であること
- 運送の対価以外の対価（迎車料金や待機料金など）は、実費の範囲内であること 等々

主な要件

- 運送の区域
 - ・ 市町村の長が主宰する運営協議会の協議が調った市町村を単位とし、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
- 使用できる車両
 - ・ 団体が所有する自家用自動車及びボランティア個人の持ち込みの自動車（原則として福祉自動車又は乗用タイプの普通自動車のみ）
- 運転者の要件
 - ・ 第二種運転免許を有している者
 - ・ 第二種運転免許を有していない場合にあつては、国土交通大臣が認定する講習を修了している者
- 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

法で定める協議会					地域公共交通確保維持改善事業 国費補助金交付 要綱に定める協 議会	
	活性化再生法	道路運送法				
協議会名	地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関し、必要な協議を行うための協議会	地域公共交通会議	運営協議会	地域協議会		
設置法令根拠	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条第1項	道路運送法施行規則第9条の3	道路運送法施行規則第51条の8	道路運送法施行規則第15条の4第1項2号		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
協議事項	・地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関し必要な協議(法6条第1項) ・バス、鉄軌道、旅客船といった個別の輸送形態ごとの輸送サービスの活性化等の観点にとどまらず、シームレスな輸送サービスを実現させるための複数の輸送形態間の連携・横断的な観点から協議(平成26年11月20日国総計第73号)	・地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項 ・自家用有償旅客運送(市町村運営有償運送)の必要性及び旅客から收受する対価に関する事項 ・その他これらに関し必要となる事項 (平成27年4月1日国自旅第370号)	・公共交通空白地有償運送及び福祉有償運送の必要性、旅客から收受する対価その他の自家用有償旅客運送を実施するに当たり必要となる事項 (平成27年4月1日国自旅第370号)	・生活交通の確保に関する地域における枠組みづくりその他の生活交通のあり方一般に関する審議 ・具体的な路線に係る生活交通確保に関する計画(一定期間毎の見直しを前提)の策定についての調整及び決定 (平成21年12月18日国自旅第221号)		○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 ほか
主に協議する輸送形態	・地域全体を見渡した公共交通網、地域の特性に応じた多様な交通サービス全般(バス、鉄軌道、旅客船、自家用有償旅客運送他)	・乗合事業(バス)全般 ・乗合タクシー(デマンド交通等) ・市町村運営有償運送	・NPO等による自家用有償旅客運送 ※NPO等特定非営利活動法人 一般社団法人又は一般財団法人 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	・路線バス ・乗合タクシー ・路線バス、乗合タクシーが困難な場合の市町村バス・スクールバス・福祉バスの活用等		
協議会の運営	・一又は複数の市町村又は都道府県	・一又は複数の市町村又は都道府県	・原則として1つの市町村	・関係都道府県		

各種会議について ①法定協議会（活性化再生法の協議会）



【目的】

- ・ 地域の実情に応じた乗合旅客運送の態様・運賃（市町村運営バスの必要性を含む）、サービス水準、運賃等について協議
- ・ 輸送の安全、旅客の利便の確保等を説明（運輸局において審査）

【主宰者】

市町村（複数市区町村、都道府県も可）

協議が整った場合

一般乗合旅客自動車運送事業

①標準処理期間

- ・ 事業許可：3ヶ月→2ヶ月
- ・ 路線延長認可（新規路線）：3ヶ月→1ヶ月
- ・ 路線延長認可（路線の乗替え等）：2ヶ月→1ヶ月

②運行の態様

- ・ 路線不定期運行又は区域運行を行える（路線定期運行との整合性）

③運賃及び料金

- ・ 認可から届出：3ヶ月前申請→30日前届出

④関係機関への照会

- ・ 警察（公安委員会）への意見照会の省略

⑤使用車両

- ・ 地域の実情に合わせタクシー車両等による乗合運行が可能

【目的】

- ・ 公共交通空白地有償運送及び福祉有償運送の必要性、旅客から収受する対価その他自家用有償旅客運送の必要事項を協議
- ・ 地域福祉の向上に寄与するよう自家用有償旅客運送者に指導・助言

【主宰者】

市町村（複数市区町村、都道府県も可）

【自家用有償旅客運送になり得る者】

特定非営利活動法人・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・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

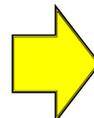
【協議事項】

- ①自家用有償運送の必要性
- ②旅客から収受する対価
- ③運送の区域
- ④運送しようとする旅客の範囲
- ⑤その他必要と認められる事項

（使用車両数、運転者要件、損害賠償措置、運行管理体制、事故時の連絡体制、苦情処理体制等）

合意

自家用自動車を使用した公共交通空白地・福祉有償運送の実施が可能



運輸支局等に申請登録

【目的】

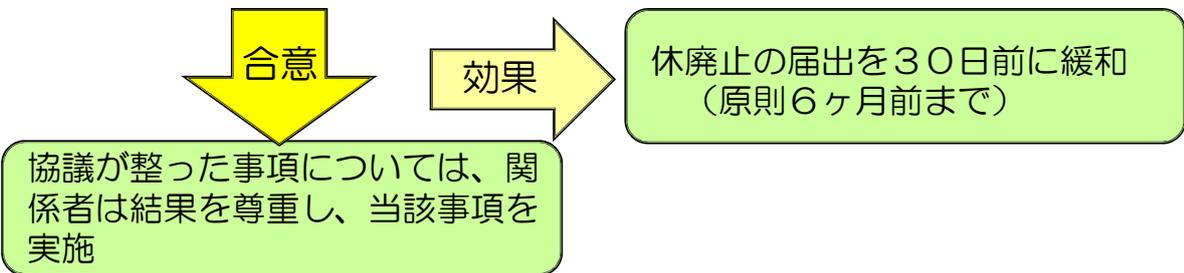
- ・地域住民の生活交通のあり方を審議
- ・広域幹線を中心とした生活交通確保のための計画の策定

【主宰者】
都道府県

【協議事項】

- ①生活交通の確保に関する地域における枠組みづくりその他の生活交通のあり方一般に関する審議
- ②具体的な路線に係る生活交通の確保に関する計画（一定の期間ごとの見直しを前提）の策定についての調整及び決定

- ・輸送サービスの範囲及び形態（路線バス、乗合タクシー、それらが困難な場合の市町村バス・スクールバス・福祉バスの活用）
- ・輸送サービスの水準（運行ルート・運行回数・運行時刻）
- ・輸送サービスの提供主体（運行の委託を行う場合は受託主体を含む）
- ・輸送サービスの提供に公的支援が必要な場合には、その額及び分担方法

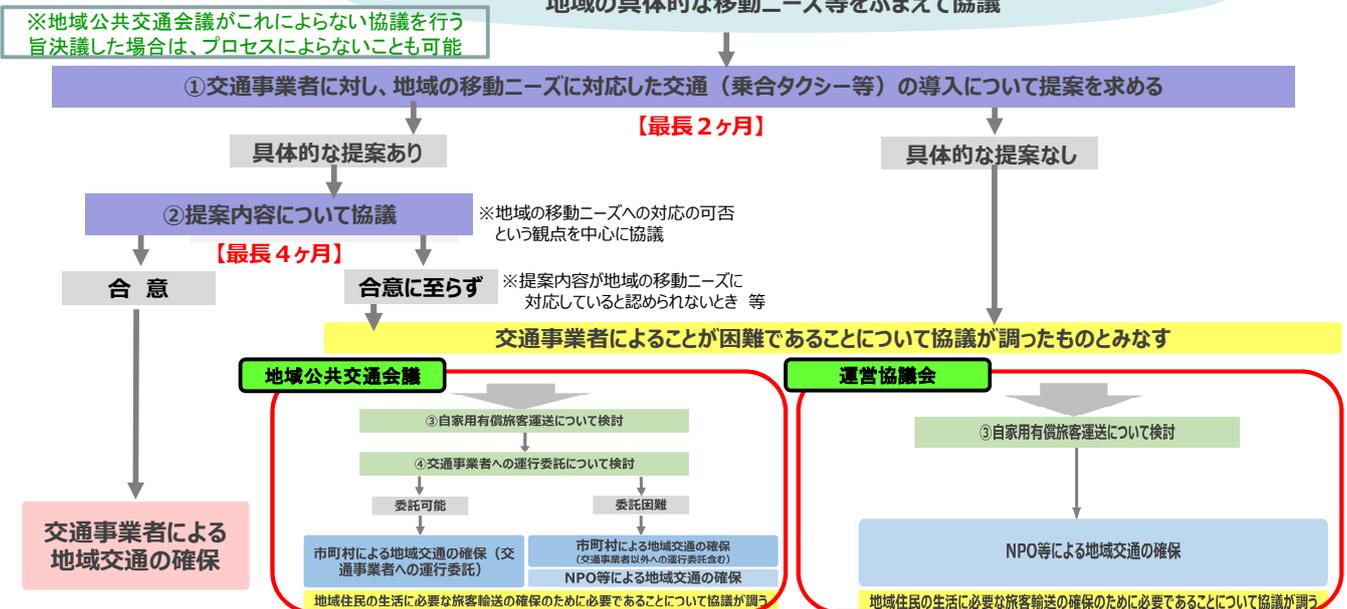


地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について

改正の背景

平成28年11月の「高齢運転者による交通事故防止対策に関する関係閣僚会議」での総理指示を踏まえ、国土交通省では「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」を設置し、高齢者が安心して移動できる環境整備に向けた方策について検討を重ね、平成29年6月に中間とりまとめを公表した。交通事業者の活用可能性や交通事業者への委託による自家用有償の検討を行う等の検討プロセスの明確化や、検討プロセスを一定期間かけて行ったことをもって協議が調ったものとみなす取扱いについて通達改正を行った。（平成30年3月30日付）

【～地域交通の検討プロセスに関するガイドライン概要～】



コミュニティバスの定義

本ガイドラインで「コミュニティバス」とは、交通空白・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、運行する事業

- 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
- 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市町村運営有償運送

導入に際し、留意すべき事項

○基本的な考え方

地域の交通ネットワークの整備にあたっては、路線定期運行を基本としつつ、当該地域の特性に応じたその他のサービスを組み合わせることによって、全体として整合性のとれたネットワークを構築することが重要。公的資金によって支えられるコミュニティバスは、自立運営を原則とする路線バスを補完し、これと一体となって当該地域の交通ネットワークの一部を形成するものであることから、その導入にあたっては、路線、区域、運行時刻等において路線バスとの整合性を図るよう十分留意する必要。

○運行計画

路線バスでは運行できない時間帯をコミュニティバスが分担するなど、運行系統、運行回数、運行時刻の設定に当たっても、相互の補完を図り、競合を回避するよう配慮する必要がある。運行時刻の設定は、結節点における路線バスとの接続を考慮。

ミニコーナー ～コミュニティバスを考えよう1～

○コミュニティバスは本当に必要か？

きっかけは…

廃止路線の代替

交通不便地域の解消

住民からの要望

「営業運行できない＝需要がない」のでは？

どこでも平等は不可能。どこまで解消していくのか？

今までどうしていたのか？

応分の負担を追う心構えがあるのか？

本当に必要であるならば、その目的を達成するために運行すべきです。目的が曖昧であったり、あれもこれもと欲張ると誰も乗らない不便なバスになります。



○事業計画

路線・区域については、導入するコミュニティバスの地域交通ネットワークにおける役割分担を明確にした上で、路線バスと実質的に競合することのないよう十分に検討することが必要。停留所・乗降場所は、路線バスとの乗り継ぎを考慮する。車両は、地域特性・路線特性等に即して、使用・乗車定員等について検討する必要がある。また、車検・事故等の発生に備えて予備車両の必要性も検討。

○運賃および料金等

路線バス事業者に委託して運送を行う場合の運賃・料金は、他の旅客自動車運送事業者との間に不当競争を引き起こす恐れがないこと、財政負担をふまえつつ、安全運行に必要な費用を確保できることおよび持続的な運行が可能であることにつき、十分に検討する必要がある。

ミニコーナー ～コミュニティバスを考えよう2～

○コミュニティバスの採算性

- ①少ない運賃収入・利用低迷の主な理由
ワンコイン等安価な運賃・高齢者等を対象とした運賃の減免
経由地が多く長大で利用しづらい路線・生活圏にそぐわない行政区内完結の路線
採算に関する住民の無関心
- ②必要となる費用負担
不採算部分を誰がどのように負担するのか。自治体？バス事業者？住民団体？企業？
自治体が負担する場合は、検討委員会等を設置し、地域間の公平性の確保に配慮する必要がある。
なお、生活交通として住民が安心して利用するためには、コミュニティバスが長期にわたり、安定して実施されること（不採算部分の財源が確保されていること）が明確になっていることが重要である。
- ③不経済に対する見直し
利用の少ないコミュニティバスは、運行費用の浪費のほか、環境負荷、渋滞等の社会的不経済の要因となるため、事業の縮小、廃止等を含め、適宜見直しをする必要がある。
また、需用応答（デマンド）型の運行に当たり、高価なシステムを導入することは、固定経費が増大し、事業の柔軟性、継続性等に影響を及ぼすおそれがある。



補助により営業路線を維持するほうが結果的に低額で済むことも。どちらにしても、まず公共交通を利用しようとする住民意識の醸成が必要です。

○運行主体の選定方法

運行を委託する場合の運行主体の選定にあたっては、運行経費の多寡のみを基準とすることなく、収益拡大策、運行の安全性、利用者の利便性、環境への配慮、緊急時の対応能力等の観点から総合的に評価することが重要。

運行の安全性には十分な配慮が必要。その際には国土交通省による処分の状況や重大事故の発生状況等を事業者に確認することが望ましい。

○その他配慮事項

燃料高騰など運行主体の責に帰すことのできない要因により、運行経費が著しく増加したり実運賃収入が予定運賃収入を著しく下回った場合には、衡平の観点から委託費の適切な見直しが行われることが望ましい。

運行主体が新たに車両を購入して運行する場合であって、購入費の負担等適正な配慮がなされることが望ましい。また、車両の買い換え等も考慮すること。



ミニコーナー ～コミュニティバスを考えよう3～

○「コミュニティバス＝地域公共交通」ではない

地域における公共交通は、鉄軌道、路線バス、タクシー等のほか、スクールバス、事業所送迎バス、福祉送迎サービス、送迎ボランティア等の多様な形態を利用して、それらが機能的かつ効率的に補完しあうことによって、充実するもの。

コミュニティバスも既存の公共交通を補完し、従来の交通体系と整合のとれたものでなければならない。

競合した結果、既存の公共交通が撤退してしまうと、コミュニティバスを維持し続けられない限り、公共交通が存在しない地域となってしまう。

太く短くよりも長期的に維持し続けることができる交通体系を確立することが需要です。

コミュニティバスは必ずしも地域における公共交通の活性化の切り札ではありません。
地域公共交通の活性化は、住民が地域の実情にあった交通体系をイメージし、本当に必要で、かつ、持続可能な公共交通を選択することが重要です。