

はじめて地域交通行政を担当する方必見！ ～道路運送法の基礎知識～



公共交通利用促進キャラクター のりたろう

令和8年4月20日
関東運輸局交通政策部交通企画課

- 人口減少や高齢化による免許返納が進展。買物、医療、教育など様々な日常サービスを支える地域交通の役割はますます高まる一方、地域鉄道・路線バスの運転者の不足、減便や廃止により、地域交通は危機的な状況
- 日本版・公共ライドシェア等の新しい移動手段のほか、鉄道・バス・タクシー・デマンド交通等あらゆる移動手段を総動員しながら、「交通空白」を解消していく必要

高市内閣総理大臣 施政方針演説 (R8.2.20抜粋)



(八) 地域未来戦略
地域交通や物流を維持するため、中継輸送やD Xの推進、多様な主体による協業を促す枠組みの創設を通じ、交通空白やドライバーなどの担い手不足の課題解消に取り組みます。

国土交通省「交通空白」解消本部 (本部長：国土交通大臣)



- ① 「地域の足対策」と「観光の足対策」
 - ② 「日本版ライドシェア」や「公共ライドシェア」のバージョンアップと全国普及
- | | | | |
|----------|--------|----------|--------|
| R6. 7.17 | 第1回本部 | R7. 2.25 | 第3回幹事会 |
| R6. 8. 7 | 第1回幹事会 | R7. 4.24 | 第4回幹事会 |
| R6. 9. 4 | 第2回本部 | R7. 5.30 | 第4回本部 |
| R6.10.30 | 第2回幹事会 | R7. 9.10 | 第5回幹事会 |
| R6.12.11 | 第3回本部 | R7.12.19 | 第5回本部 |

- ローカル鉄道
- バス
- 乗用タクシー
- 日本版RS
- 公共RS
- 乗合タクシー
- AIオンデマンド
- 許可・登録を要しない輸送

「交通空白」解消に向けた取組方針2025 (概要) ※骨太の方針2025にも本施策を位置づけ

目の前の「交通空白」への対応

地域の足 約2,000地区	実施中 548地区 準備中 854地区 検討中 655地区	観光の足 約460地点	早急に要対策 252地点 要対策 210地点
-------------------------	-------------------------------------	-----------------------	---------------------------

集中対策期間 (R7~9) 後

リストアップされたすべての地区・地点で
「交通空白」解消に目途

「交通空白」解消に向けた持続可能な体制づくり

集中対策期間後も見据え、自治体等における体制構築を推進

体制構築基本目標

3か年で300市町村
都道府県ごとにモデル地域を創出

共同化目標

3か年で100件

都道府県目標

3か年で47都道府県

※ 未然防止が必要な地区 (要モニタリング地域の足1,632地区・観光の足146地点) にも先手先手で対応

国による総合的な後押し

地方運輸局等による 首長訪問・事業者との橋渡し・伴走支援

地方運輸局等により、首長等への直接訪問や自治体担当者との事務打合せ、交通事業者等との橋渡し・調整、都道府県と連携した説明会の開催等を実施



首長への訪問
(熊本県人吉市)



事業者への働きかけ
(山口県タクシー協会)

制度・事例等に係る情報・知見の提供

自治体業務の補完・省力化を推進し、「交通空白」解消に向けた持続可能な体制づくりを支援するため、ガイダンスやポータルサイト、カタログ等の支援ツールを提供



MOBILITY UPDATE PORTAL
(実務者向け支援ツール)



国土交通大学校での研修
(データやGISの活用等の研修)

実証・実装等に向けた十分な財政支援

予算面や体制構築(広域調整、担い手づくり等)を必要とする取組に対して、各種支援メニューにより、「交通空白」解消に向けた取組の実装や持続可能な体制づくりを後押し



スクールバスへの地域住民の混乗に係る実証事業 (京都府京田辺市)



複数施設での共同送迎システムによる運行実証事業 (岡山県玉野市)

「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム (R8.2.13 : 1,409会員)

第1回プラットフォーム発足 (R6.11.25)



発足時の総会に
計500名超が参加



平井鳥取県知事ほか
各界からの講演

第2回プラットフォーム (R7.3.19)



カタログによる
マッチング支援



パートナー企業からの
ご発表

さらなる官民の取組 実装に向けて パイロット・プロジェクトの展開 (5分野30プロジェクト)



新たな制度的枠組みの構築

共同化・協業化、自治体の体制強化、観光の足のハイブリッド化等

バス協調・共創プラットフォームひろしま



・広島市とバス事業者8社で、協調・共創プラットフォーム(一般社団法人化)を立ち上げ、共同運営システムを構築
 データを活用した企画立案・システムや車両の共有等を実施

能登地域における広域連携のイメージ



・奥能登2市2町で広域で共通のAIオンデマンド交通の導入
 ・広域運営体制を構築することにより、圧倒的な担い手不足に対応

1. 道路運送法の意義
2. 旅客自動車運送事業の種類
3. 一般乗合の「運送の態様」
4. 一般乗合の諸手続き
5. 地域公共交通会議・運賃協議会
6. 21条許可
7. 自家用自動車を使用した有償運送
8. 許可又は登録を要しない運送

- 1. 道路運送法の意義**
- 2. 旅客自動車運送事業の種類**
- 3. 一般乗合の「運送の態様」**
- 4. 一般乗合の諸手続き**
- 5. 地域公共交通会議・運賃協議会**
- 6. 21条許可**
- 7. 自家用自動車を使用した有償運送**
- 8. 許可又は登録を要しない運送**

道路運送法の目的

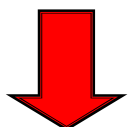
第一条 この法律は、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第八十三号）と相まつて、道路運送事業の運営を適正かつ合理的なものとし、並びに道路運送の分野における利用者の需要の多様化及び高度化に的確に対応したサービスの円滑かつ確実な提供を促進することにより、**輸送の安全を確保**し、道路運送の**利用者の利益の保護及びその利便の増進**を図るとともに、道路運送の総合的な発達を図り、もつて公共の福祉を増進することを目的とする。

運送事業者には法令に基づき様々な安全対策を講じることが求められており、安全・安心な運送サービスの提供が期待されます。



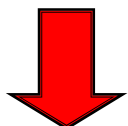
コラム：道路運送法の変遷

昭和26年 制定



高度経済成長の時代、運送事業は国が需給調整を行い管理
→安定成長の時代に入ると、事業の硬直化などの弊害が一方で目立つように

平成14年 規制緩和（新規参入・退出の自由化）（※一般貸切旅客自動車運送事業は平成12年）



運送事業が成り立たない地域における対応や、地域（自治体や住民）が主体となって企画・運営（運送事業者に委託）する「コミュニティバス」の出現への対応が必要に

平成18年 地方公共団体の関与を前提とした内容の一部リニューアル！

「地域交通法」（平成19年）や「交通政策基本法」（平成25年）は、この後にできました。



1. 道路運送法の意義
2. 旅客自動車運送事業の種類
3. 一般乗合の「運送の態様」
4. 一般乗合の諸手続き
5. 地域公共交通会議・運賃協議会
6. 21条許可
7. 自家用自動車を使用した有償運送
8. 許可又は登録を要しない運送

運送事業の定義

- 第二条 この法律で「道路運送事業」とは、**旅客自動車運送事業**、**貨物自動車運送事業**及び**自動車道事業**をいう。
- 2 この法律で「自動車運送事業」とは、**旅客自動車運送事業**及び**貨物自動車運送事業**をいう。
- 3 この法律で「旅客自動車運送事業」とは、**他人の需要**に応じ、**有償**で、**自動車**を使用して**旅客**を運送する事業であつて、次条に掲げるものをいう。



運送事業の許可に基づき、事業の用に供する車両（事業用自動車）は「緑ナンバー」をつけ、自家用車「白ナンバー」と区別しているよ！

旅客自動車運送事業の種類

第三条 旅客自動車運送事業の種類は、次に掲げるものとする。

- 一 **一般**旅客自動車運送事業（**特定旅客自動車運送事業以外**の旅客自動車運送事業）
 - イ 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）
 - ロ 一般**貸切**旅客自動車運送事業（**一個の契約**により国土交通省令で定める乗車定員以上の自動車を貸し切つて旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）
 - ハ 一般**乗用**旅客自動車運送事業（**一個の契約**によりロの国土交通省令で定める乗車定員未満の自動車を貸し切つて旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）
- 二 **特定旅客**自動車運送事業（**特定の者**の需要に応じ、一定の範囲の旅客を運送する旅客自動車運送事業）

国土交通省令で定める乗車定員とは、「11人」だよ！



事業名称	運賃（契約方法）	乗車定員	一般的な事例	特徴
一般乗合 旅客自動車運送事業 （のりあい）	1人あたり〇円（個々の旅客と契約、不特定多数の旅客が乗り合う）	規定無し	・路線バス ・コミュニティバス ・乗合タクシー ・高速バス	・路線や営業区域は認可事項（詳細は別掲）
一般貸切 旅客自動車運送事業 （かしきり）	車両1両あたり〇円（旅客の数に関係なく「一団体」との貸切契約）	11人以上	・観光バス ・施設送迎バス	・営業区域は（原則）営業所の存する県単位
一般乗用 旅客自動車運送事業 （じょうよう）		11人未満	・タクシー ・ハイヤー ・福祉タクシー	・営業区域は（原則）営業所の存する「交通圏」単位
特定旅客 自動車運送事業 （とくてい）	一運送契約あたり〇円（年間契約が多い）	規定無し	・スクールバス ・施設送迎バス	・運送需要者（〇〇学校、〇〇会社△△工場）ごとに許可が必要

「乗合」と「乗合以外」のちがい

乗合バス

それぞれの旅客が、運送事業者に対し運賃を支払う。(この事例では、乗車距離に応じて運賃が変わる「対キロ区間制」を想定)

470円
220円
350円
280円

貸切バス

一団体として、運送事業者に対し運賃を支払う。(何人乗ろうと運賃は変わらない)

〇〇中学校ご一行様
37,800円

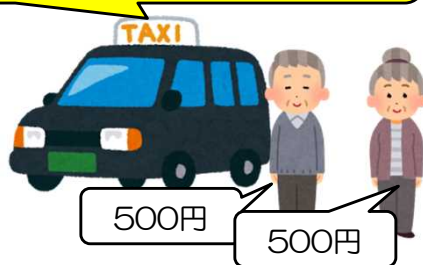
コラム：「乗合タクシー」と「タクシーの相乗り」のちがい

「乗合」は、運送事業者が個々の旅客と契約するため、運賃設定は「一人当たり〇〇円」となっています。一方、タクシーの「相乗り」は、一般乗用旅客自動車運送事業に適用される運賃（旅客の数に関係なく「一団体あたり〇〇円」）を前提としながら、旅客同士が「割り勘」をすることによって、利用者にとっては低廉な料金で利用可能とするものです。下記イラストの③の事例は、各旅客が運送開始前に互いに同乗することを承諾することで、**一回の旅客**として、費用負担、事故時の補償等について公正な条件を設定した運送に係る契約（「相乗り運送契約」という）をタクシー事業者との間で共同して締結し、これに基づき行われる運送を指します。詳細は、通達「一般乗用旅客自動車運送事業における相乗り旅客の運送の取扱いについて」をご参照ください。

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001429619.pdf>

①乗合

〇〇町乗合タクシー
【1人あたり運賃1回500円】



②知り合い同士で相乗り

タクシー（一般乗用）
【メーター運賃 1000円】



③知らない人同士がマッチングにより相乗り

タクシー（一般乗用）
【事前確定運賃 1000円】



1. 道路運送法の意義
2. 旅客自動車運送事業の種類
3. 一般乗合の「運送の態様」
4. 一般乗合の諸手続き
5. 地域公共交通会議・運賃協議会
6. 21条許可
7. 自家用自動車を使用した有償運送
8. 許可又は登録を要しない運送

一般乗合旅客自動車運送事業の「運送の態様」

名称	路線	ダイヤ	備考
路線定期運行	決まった路線を通る	決まったダイヤどおりに運行する	(通称「定時定路線型」ともいう)
路線不定期運行 ※		需要(予約等)に応じて運行	
区域運行※	路線を定めない(一定の区域内で要望に応じて運行)		原則、地区単位(大字・字、町丁目、街区等)

(※) **地域公共交通会議**等で地域交通のネットワークを構築する観点から**協議が調っている**こと。ただし、交通空白地帯、交通空白時間又は過疎地であって路線定期運行によるものが不在である場合等明らかに路線定期運行との整合性をとる必要がない場合はこの限りではない。

路線不定期運行と区域運行は、特殊な形態だから導入するときに特別な基準があるんだね！



コラム：「デマンド型」いろいろ

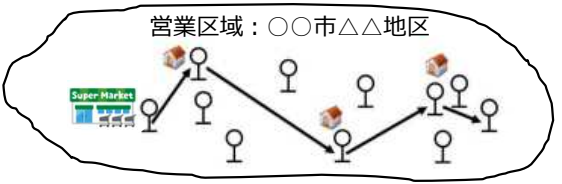
上記「運送の態様」のうち、路線不定期運行や区域運行など、『需要』に応じて運行する形態は、通称「デマンド型」と呼ばれ、比較的需要が少ない地域で主に活用されています。

ひとくちに「デマンド型」といっても、様々なパターンがあります。ここでは、その一部をご紹介します。

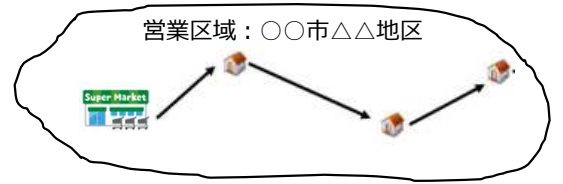
パターン①：決まった路線上の決まったバス停を、予約があったときだけ運行する。
(路線不定期運行)



パターン②：一定の区域内に「乗降場所」を指定し、予約に応じて、指定の乗降場所間を運行する。(区域運行)



パターン③：一定の区域内の旅客の指定する場所間を、予約があったときだけ運行する。(区域運行)



1. 道路運送法の意義
2. 旅客自動車運送事業の種類
3. 一般乗合の「運送の態様」
4. **一般乗合の諸手続き**
5. 地域公共交通会議・運賃協議会
6. 21条許可
7. 自家用自動車を使用した有償運送
8. 許可又は登録を要しない運送

運送事業の許可

第四条 一般旅客自動車運送事業を經營しようとする者は、**国土交通大臣の許可**を受けなければならない。

2 一般旅客自動車運送事業の許可は、一般旅客自動車運送**事業の種別**（前条第一号イから八までに掲げる一般旅客自動車運送事業の別をいう。以下同じ。）**について**行う。

運送事業の許可を「4条許可」と呼んだりします。

「事業の種別ごとの許可」だから、一般乗用の許可しかもっていないタクシー会社が乗合タクシーを運行するときは、一般乗合の許可を新たに取らなければいけないんだね。



コラム：一般乗合旅客自動車運送事業の許可って難しいの？

一般乗合旅客自動車運送事業の許可申請は、運輸支局輸送部門が申請窓口となっており、審査は関東運輸局自動車交通部旅客第一課で行っています。

「審査基準」や「申請書様式」を関東運輸局ホームページに掲載しています。

https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/jidou_koutu/tab1/bus_jigyokaisi/index.htm

（関東運輸局トップページから「バス・タクシー・トラック等」をクリック→「バス」→「バス関係申請手続き」→「1. 乗合バス（一般乗合旅客自動車運送事業）」に掲載している各種公示・通達をご参照ください。）

【主な審査項目】

- 事業の適切性（路線や区域の設定）
- 事業計画（営業所、車庫、休憩仮眠施設など）
- 管理運営体制（運行管理、整備管理など）
- 資金計画
- 法令遵守（常勤役員に対する法令試験あり（※））
 - ※一般乗用旅客自動車運送事業者が区域運行限定で許可を受ける場合は法令試験を免除
- 損害賠償能力



標準処理期間は3ヶ月（地域公共交通会議で協議が調っている場合は、特段の事情がない限り、概ね2ヶ月）です。

標準処理期間には、申請に不備があり補正に要する期間は含まれませんのでご注意ください。

また、年度末など申請が集中する時期は、なるべくスケジュールに余裕をもって申請を出すようご協力をお願いします（のりたろうからのお願い）



許可以外の主な手続き

手続きの内容	認可/届出	提出時期	備考
路線の新設（従前営業運行していなかった路線（区間）を新たに運行する）	認可	標準処理期間 3ヶ月 （※）を見込んで申請	（※）既存路線の一部延長事案等の軽微な事案については、特段の事情がない限り、概ね 2ヶ月 、地域公共交通会議で協議の調った事案については、概ね 1ヶ月
路線の廃止・休止	届出	6ヶ月前（※）	（※）旅客の利便を阻害しないと認められる国土交通省令で定める場合（下記）は、 30日前 ○当該路線において他の一般乗合旅客自動車運送事業者が一般乗合旅客自動車運送事業を現に経営し、又は経営するものと見込まれる場合 ○当該路線の休止又は廃止について 地域協議会（一の市町村内で完結する路線の休廃止の場合は、地域公共交通会議又は活性化協議会） において協議が調った場合 ○運輸局長公示「 一般乗合旅客自動車運送事業の路線の休止又は廃止に係る旅客の利便を阻害しない場合について 」に該当する場合（次ページ参照）
運行系統の新設・廃止	届出	30日前	○運賃の設定を伴う場合は、運賃の申請と同時に提出する
運行回数（※）・運行時刻の変更	届出	30日前／事後すみやかに	（※）運輸局長が指定する時間帯ごとの運行回数
営業区域の追加・変更（区域運行の場合）	認可	標準処理期間 2ヶ月 （※）を見込んで申請	（※）地域公共交通会議で協議の調った事案については、概ね 1ヶ月
運送の区間の設定・変更	届出	あらかじめ	
運賃料金の設定・変更	認可 （※ 1）	標準処理期間 3ヶ月（※ 2） を見込んで申請	（※ 1）道路運送法第9条第4項に規定する協議会で協議の調った場合は 30日前までに届出 （※ 2）停留所の新設及び位置の変更に伴う運賃の設定（変更）については、特段の事情がない限り、概ね 1ヶ月
停留所の新設・移設	届出	事後すみやかに	○運賃の設定を伴う場合は、運賃の申請と同時に提出する ○別途、事前に道路管理者及び交通管理者（警察）に道路占用許可／道路使用許可手続きが必要
停留所の廃止	届出	事後すみやかに	

注）ここでは地方自治体に関連する主な手続きを掲載しており、記載を省略している内容もあります。

路線休廃止の運輸局長公示

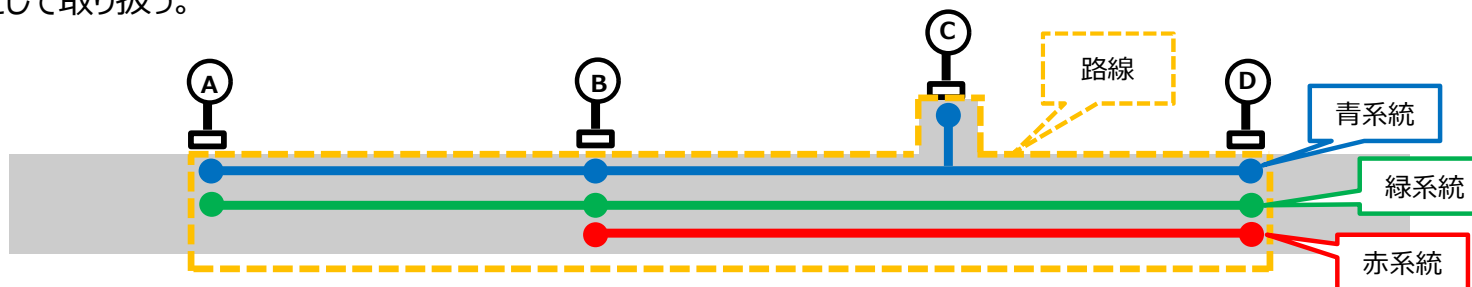
「一般乗合旅客自動車運送事業の路線の休止又は廃止に係る旅客の利便を阻害しない場合について」

1. **付替路線**（停留所の位置の変更がないもの及び位置の変更が300メートル以内のものに限る。）の開設に伴う路線の休止又は廃止の場合
2. **休止又は廃止する区間が300メートル以内**である場合（当該区間に係る運行系統に関し、過去1年間に3回以上本号に基づく路線の休止又は廃止がない場合に限る。）
3. 休止又は廃止する区間に**並行路線**（鉄軌道及び道路運送法施行規則第49条第1項第1号の「市町村運営有償運送」によるものを含む。）があり、休止又は廃止する区間内における**全ての停留所から300メートル以内に当該並行路線の駅又は停留所が存在する**場合
4. 休止後1年間を経過した路線の休止又は廃止の場合
5. 定期観光運送（道路運送法施行規則第10条第1項第1号イ）に係る路線の休止又は廃止の場合
6. テーマパーク等への直行系統であって、起終点の市町村が沿線地域の住民の日常的な利用がない場合と認めたものに係る路線の休止又は廃止の場合
7. 高速バス及び空港アクセスバス（道路運送法施行規則第10条第1項第1号ロ）に係る路線の休止又は廃止の場合
8. 午前0時から午前4時の間のみ運行を行っている路線の休止又は廃止の場合
9. **地域公共交通会議等の協議結果に基づく路線**であって、当該路線を休止又は廃止しようとする場合に、同会議において同意があった場合
10. **地方自治体等が補助などによる参画を行うことにより主体的に運営を行っている路線**の休止又は廃止であって、当該地方自治体等の同意がある場合

コラム：「路線」と「系統」のちがい

路線：乗合バス事業者が営業運行の認可をもっている道路上の「区間」のこと。鉄道でいうと線路にあたる。

系統：路線上进行する「パターン」のこと。起終点や経由地が違ったり、途中止まる停留所を制限したり（いわゆる急行系統）すると、それぞれ別系統として取り扱う。



コラム：バリアフリー法

一般乗合旅客自動車運送事業（路線定期運行のみ、路線不定期・区域運行は対象外）は、バリアフリー法の対象となっており、**バリアフリー法に適合する車両**（車いすで乗降可能な、いわゆるノンステップバス等）で運行しなければなりません。（詳細は「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備並びに旅客施設及び車両等を使用した役務の提供の方法に関する基準を定める省令」参照）

しかしながら、**下記に該当する場合には、「移動円滑化基準適用除外認定」を受ける**ことができます。

- (1) **地形上の理由**により移動円滑化基準に適合する自動車の走行が**物理的に困難**な路線を走行する自動車
- (2) 高速バス、定期観光バス、空港等アクセスバスその他の**床下に収納スペースを設ける必要がある**こと等により低床化が困難であり、かつ、通常利用する乗降口を自動車の左側面の前部にしか設けることができない自動車
- (3) 幅2.1m以下であって乗車定員が23人を超える自動車、ガイドウェイバスその他の**技術開発上移動円滑化基準への適合が困難**な自動車
- (4) **車両総重量が5t以下であって乗車定員が23人以下**の自動車
- (5) 平成12年11月14日までに自動車検査証の交付を受けた自動車及び平成12年10月31日までに公共交通事業者等が購入する契約を締結し、平成13年3月31日までに当該公共交通事業者等が新たにその事業の用に供する自動車であって、公共交通事業者等が中古自動車として新たにその事業の用に供するもの
- (6) 前各号に掲げるもののほか、その構造により若しくは運行の態様により移動円滑化基準に適合できない**特別の事由**がある自動車

移動円滑化基準や、適用除外認定については、管轄運輸支局整備部門（保安担当）にお問い合わせください！



1. 道路運送法の意義
2. 旅客自動車運送事業の種類
3. 一般乗合の「運送の態様」
4. 一般乗合の諸手続き
5. **地域公共交通会議・運賃協議会**
6. 21条許可
7. 自家用自動車を使用した有償運送
8. 許可又は登録を要しない運送

地域公共交通会議とは

地域公共交通会議とは、地方公共団体（一又は複数の市町村（特別区を含む）又は都道府県）が主宰し、地域の交通サービスのあり方について協議する場であり、地域公共交通会議において関係者が合意をしている場合は、道路運送法上の諸手続きにおいて**様々な特例**が受けられます。

（道路運送法施行規則）

第四条

2 前項の事業計画には、次に掲げる事項を記載した路線図を添付するものとする。ただし、当該路線図について**地域公共交通会議（地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るために必要な一般旅客自動車運送事業及び自家用有償旅客運送に関する協議を行うために一又は複数の市町村長（特別区の区長を含む。以下同じ。）又は都道府県知事が主宰する会議をいう。以下同じ。）**又は地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）第六条に規定する協議会（次条第一項第二号から第六号までに掲げる者を構成員に含むものに限る。以下「協議会」という。）（以下「地域公共交通会議等」という。）における協議を経たときは、その添付を省略することができる。

地域公共交通会議で協議が調った場合の主な特例

①標準処理期間の短縮

- ・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による運行が可能に（路線定期運行との整合性）

③使用車両・最低車両数

- ・地域の実情に合わせ、乗車定員11人未満の車両による乗合運行が可能に
- ・1営業所ごとの最低車両数要件（路線定期運行：5両の常用車＋1両の予備車、路線不定期&区域運行：3両）の緩和
- ・車両の併用（一般乗用と一般乗合の併用、一般貸切と一般乗合の併用）

④路線の休廃止

- ・地域公共交通会議等の協議結果に基づく路線であって、当該路線を休止又は廃止しようとする場合
- ・当該市町村内で完結する路線にかかる休廃止の場合

このほか、自家用有償旅客運送についても、地域公共交通会議での合意が必要です。



地域公共交通会議の要件

地域公共交通会議は、下記省令に基づく構成員が参画する必要があります。会議の名称が必ずしも「地域公共交通会議」となっている必要はなく、設置要綱に「道路運送法の規定に基づく」旨を記載し、構成員の要件を備えていればOKです。

(道路運送法施行規則)

第四条の二 地域公共交通会議は、次に掲げる者により構成するものとする。

- 一 地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事その他の**地方公共団体の長**
- 二 **一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体**
- 三 **住民又は旅客**
- 四 **地方運輸局長**
- 五 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の**運転者が組織する団体**
- 六 **自家用有償旅客運送について協議を行う場合**には、地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事の管轄する区域内において**現に自家用有償旅客運送を行っている第四十九条に規定する特定非営利活動法人等**

2 地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事は、必要があると認めるときは、前項各号に掲げる者のほか、地域公共交通会議に、次に掲げる者を構成員として**加えることができる**。

- 一 路線を定めて行う一般乗合旅客自動車運送事業又は自家用有償旅客運送について協議を行う場合には、次に掲げる者
 - イ **道路管理者**
 - ロ **都道府県警察**
- 二 **学識経験を有する者**その他の地域公共交通会議の運営上必要と認められる者

必ずしも首長が会議に参加する必要はなく、部長級等に委任することが可能です

団体とは、バス協会やタクシー協会を想定しています

自治会等からの選任や、公募による選任も考えられます。日頃、公共交通を使っている人の意見を拾えるよう留意しましょう

実際には、運輸支局輸送部門の首席（課長級）が参画しています

バス会社等の労働組合（組合が組織されていない場合は、運転手の代表者）を想定しています




路線や区域について検討するにあたっては、道路管理者や警察にも会議に参画してもらったうえで検討を進めることをおすすめします

関東運輸局管内で活躍する学識経験者リストを、関東運輸局ホームページで公開しています
https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/koutuu_seisaku/yuusikisyu.html

上記の“必須メンバー”以外にも、**教育・福祉・商業・まちづくり**といった分野からも会議に参画してもらうことにより、多様な立場との調整や、多様な立場からのニーズの把握が期待できます。



地域公共交通会議／運賃協議会／地域公共交通活性化協議会／地域協議会の違い

	地域公共交通会議	運賃協議会 (R5.10.1追加)	地域公共交通活性化協議会	地域協議会
根拠法令等	道路運送法施行規則 (第4条第2項)	鉄道事業法 (第16条第4項)、道路運送法 (第9条第4項、第9条の3第3項)	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 (第6条)	道路運送法施行規則 (第15条の4第2項)
目的	<ul style="list-style-type: none"> ○地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様等に関する事項 ○路線 (当該路線が一の市町村内においてのみ行われる路線定期運行である場合に限る。)の休止又は廃止に関する事項 ○自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項 	地域における需要に応じ当該地域の住民の生活のための旅客の運送を確保する必要がある路線又は営業区域に係る運賃等について協議	地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な協議 活性化協議会は、鉄軌道や旅客船など、交通会議より広いモードを対象としているんだね 	(路線の休廃止の申し出を受け) 地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するための枠組みづくりその他の生活交通について審議 この3つのなかでは一番歴史が古く、主に路線の休廃止の協議を行う場として都道府県が設置しているよ 
対象モード	バス (乗合)・タクシー (乗合・乗用)・自家用有償運送	鉄道・バス (乗合)・タクシー (乗合・乗用)	多様な交通モード (鉄軌道、旅客船等も含む)	一般乗合※路線定期運行のみ
構成員	前頁参照 交通会議には、活性化協議会では必須とされていない「運転者が組織する団体」が必須メンバーになっているよ 	<ul style="list-style-type: none"> ○当該路線等をその区域に含む市町村又は都道府県 (鉄道の場合は都道府県必須) ○<u>当該運賃等を定めようとする運送事業者 (その他の運送事業者や事業者団体、運転者団体は含まない)</u> ○当該路線等を管轄する地方運輸局長 ○ (バスタクのみ) 市町村の長又は都道府県の知事が関係住民の意見を代表する者として指名する者 <p>※市町村又は都道府県は、運賃等の協議をするときは、あらかじめ、公聴会の開催その他の住民、利用者その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置を講じなければならない。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体 ○関係する公共交通事業者等、自家用有償旅客運送者、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者 ○関係する公安委員会及び住民、高齢者や障害者を含む地域公共交通の利用者、学識経験者その他の当該地方公共団体が必要と認める者 	<ul style="list-style-type: none"> ○地域協議会を主宰する都道府県知事又はその指名する職員 ○関係市町村及び関係地方運輸局長又はその指名する職員 ○関係する一般旅客自動車運送事業者

地域公共交通会議／運賃協議会／地域公共交通活性化協議会／地域協議会の違い

	地域公共交通会議	運賃協議会 (R5.10.1追加)	地域公共交通活性化協議会	地域協議会
参加応諾義務	法律上規定なし	法律上規定なし	あり (活性化法第6条第4項「前項の規定による通知を受けた者は、正当な理由がある場合を除き、当該通知に係る協議に応じなければならない」)	法律上規定なし
協議結果	法律上規定なし	法律上規定なし	参加者の 尊重義務あり (活性化法第6条第5項「協議会において協議が調った事項については、協議会の構成員はその協議の結果を尊重しなければならない」)	法律上規定なし

活性化協議会は、乗合バス等の運行費補助（地域間幹線・地域内フィーダー）の交付対象になっているよ



鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設（令和5年鉄道事業法・道路運送法改正）

- 路線バスについては、平成18年道路運送法改正により地域の関係者間で協議が調った場合に届出で運賃設定できる協議運賃制を導入し、コミュニティバスなど地域に根差した輸送サービスの提供に活用。
- 地域公共交通において、地域の関係者の連携・協働の一層の促進や地域に根差した輸送サービスの充実のためには、鉄道・タクシーの運賃についても、柔軟な運賃設定を可能とすることが必要。

鉄道及びタクシー（※）について、地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出による運賃設定を可能とする協議運賃制度を創設（一般乗合についても、**道路運送法第9条第4項に、運賃を協議する「協議会」の規定が新設**）

（※タクシーの協議運賃については、**タクシー特措法で特定地域・準特定地域に指定されている地域は対象外**）

（道路運送法）

- 第九条 一般乗合旅客自動車運送事業を営業者（以下「一般乗合旅客自動車運送事業者」という。）は、旅客の運賃及び料金（旅客の利益に及ぼす影響が比較的小さいものとして国土交通省令で定める運賃及び料金を除く。以下この条、第三十一条第二号、第八十八条の二第一号及び第四号並びに第八十九条第一項第一号において「運賃等」という。）の上限を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。
- 国土交通大臣は、前項の認可をしようとするときは、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるかどうかを審査して、これをしなければならない。
 - 一般乗合旅客自動車運送事業者は、第一項の認可を受けた運賃等の上限の範囲内で運賃等を定め、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。
 - 一般乗合旅客自動車運送事業者は、次に掲げる者を構成員とする協議会において、地域における需要に応じ、当該地域の住民の生活のための旅客の運送を確保する必要がある路線又は営業区域（以下この項において「路線等」という。）に係る運賃等について協議が調ったときは、第一項及び前項の規定にかかわらず、当該協議が調った事項を国土交通大臣に届け出ることにより、当該運賃等を定めることができる。当該協議会において当該運賃等の変更について協議が調ったときも、同様とする。
 - 当該路線等をその区域に含む**市町村**（特別区を含む。以下同じ。）又は都道府県
 - 当該運賃等を定めようとする**一般乗合旅客自動車運送事業者**
 - 当該路線等を管轄する**地方運輸局長**
 - 第一号に規定する市町村長の長又は同号に規定する都道府県の知事が**関係住民の意見を代表する者**として指名する者
 - 前項第一号に掲げる者は、同項の協議をするときは、**あらかじめ、公聴会の開催その他の住民、利用者その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置を講じなければならない。**
 - 6～7 （略）

協議運賃について

これまで

【地域公共交通会議又は活性化協議会において協議】

⇒協議が調えば運賃を届出

令和5年10月1日以降

【公聴会の開催等により、住民等の意見を聞く】※道路運送法第9条5項

【協議会において協議】※道路運送法第9条4項

⇒協議が調えば運賃を届出

公聴会については次ページで解説します!



地域公共交通会議について

これまで

地域公共交通会議	
根拠	道路運送法施行規則（第9条の3）
構成員	<ul style="list-style-type: none"> ○市区町村長又は都道府県知事 ○一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体 ○住民又は旅客 ○地方運輸局長 ○一般旅客自動車運送事業者の運転手が組織する団体 ○（自家用有償運送について協議する場合）自家用有償旅客運送を行っている者 ○道路管理者、都道府県警察、学識経験者等
協議事項	<ul style="list-style-type: none"> ○乗合旅客運送の態様 ○乗合旅客運送の運賃・料金等に関する事項 ○自家用有償旅客運送の必要性、旅客から収受する対価に関する事項 <p>等</p>

令和5年10月1日以降

地域公共交通会議	
根拠	道路運送法施行規則（第4条の2）
構成員	変更なし
協議事項	<ul style="list-style-type: none"> ○乗合旅客運送の態様 ○自家用有償旅客運送の必要性、旅客から収受する対価に関する事項 <p>等</p>
運賃協議会	
根拠	道路運送法（第9条第4項）
構成員	<ul style="list-style-type: none"> ○市区町村又は都道府県 ○運賃等を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者 ○地方運輸局長 ○関係住民の意見を代表する者
協議事項	○乗合旅客運送の運賃・料金等に関する事項

【協議が調った旨の証明書（例）】

（地域公共交通会議）

道路運送法施行規則第4条第2項に基づく地域公共交通会議等において協議が調っていることの証明書

令和〇〇年〇〇月〇〇日に開催した〇〇地域公共交通会議において、下記事項に関し、協議が調ったことを証明する。

記

1. 協議が調っている路線又は営業区域
2. 協議が調っている運行系統又は運送の区間
3. 適用する期間又は区間その他の条件を付す場合には、その条件

令和〇〇年〇〇月〇〇日
〇〇地域公共交通会議 会長〇〇 〇〇

（運賃協議会）

道路運送法第9条第4項及び同法施行規則第9条第2項に掲げる協議が調っていることの証明書

令和〇〇年〇〇月〇〇日に開催した〇〇協議会において、下記事項に関し、協議が調ったことを証明する。

記

- ・協議が調っている運賃（料金）の種類、額及び適用方法
- ・運賃を適用する路線又は営業区域
- ・適用する期間又は区間その他の条件を付す場合には、その条件
- ・運賃を定める一般乗合旅客自動車運送事業者の氏名又は名称

令和〇〇年〇〇月〇〇日
〇〇協議会

※会議体ごとにご作成ください。

コラム：運賃の協議を行う際の留意事項（R5.10.1以降）

➤ 市町村又は都道府県は、運賃等の協議をするときは、あらかじめ、**公聴会の開催その他の住民、利用者その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置**を講じなければならない。

・公聴会は例示にすぎないため、住民、利用者、利害関係者へ広く意見を求める手法であれば、以下の方法での意見聴取も可能。

（例） ※（）内は想定する対象者

①パブコメ（住民、利用者、利害関係者）

②市政広報誌（住民、利用者、利害関係者）

③自治会への説明会（住民、利用者）

④業界団体を通じた事業者説明（利害関係者）

①と②はいずれかを実施、③と④は併せて実施。※①or② or③ + ④

【その他】

・ホームページへ意見募集の掲載

・地域住民に対するアンケート調査等

➤ 協議運賃について、**複数の関係する事業者**や**関係する事業者団体**が含まれる協議会等で協議することは、公正な競争を阻害し、**独占禁止法に抵触するおそれ**が生じるため、原則として、既存の協議会の組織・体制を活用することはできず、協議運賃について協議を行うための協議会を設置する必要がある。

➤ 当該**協議運賃等を定めようとする運送事業者が複数**存在する場合は、**個別に協議**する必要がある。

運用方法等については、運輸支局にご相談下さい！



事務連絡
令和7年6月30日

各地方運輸局 自動車交通部長 殿
沖縄総合事務局 運輸部長 殿

物流・自動車局 旅客課長

道路運送法第9条第4項に基づく協議会の 開催を要しない場合の目安となる考え方について

令和5年10月に道路運送法（以下「法」という。）が改正され、道路運送法第9条第4項の規定により、運賃等については地域公共交通会議（道路運送法施行規則第4条第2項）とは別の協議会（以下「運賃協議会」という。）を開催しなければならないこととしたところ。

今般、運賃協議会の開催にあたり、関係者の負担軽減を図り、生産性向上を図る観点から、その開催を要しない場合の目安となる考え方を下記のとおり定めたので、運賃協議会の関係者に周知を図る等により、運賃協議会の開催の合理化に努められたい。

記

1. 開催を要しない場合の目安となる考え方

運賃協議会においては、地域における需要に応じ当該地域の住民の生活のための旅客の運送を確保する必要がある路線又は営業区域に係る運賃等について協議を行うものであるが、地域公共交通会議とは別の協議会であり、会議開催にあたっては関係者の事務手続きの負担が発生しているとの意見があることから、その負担を軽減し、生産性向上を図る観点も考慮する必要がある。

運賃協議会で付議される案件については、必ずしも全ての事案について開催されるべきものではなく、軽微な事案については、運賃協議会の開催は必ずしも要しないと考える。

なお、2. により軽微な事案の例を示すが、これらは運賃協議会にて協議の上判断されるべきものであり、あらかじめ設置要綱等に記載することが望ましい。

2. 軽微な事案の例

- ・均一制運賃を適用する路線（系統）において、系統変更を伴う停留所の新設や変更、路線の付け替えや一部延伸があった場合（競争する路線がある場合、路線延長により当該路線が初めて他の市町村に乗り入れする場合を除く。）でも、運賃額に変更がない場合。
- ・毎年のイベント行事等に係る営業割引を実施する場合
- ・工事等により一時的な迂回が生じる場合の路線等を変更する場合
- ・新たな決済手段を追加する場合

以上

- 運賃協議会開催に係る関係者の負担軽減等を目的に令和7年6月30日付けで事務連絡を发出。
- 運賃協議会の開催を要しない軽微な事案を運賃協議会で協議することが可能となった。

留意点

- 何が軽微な事案に該当するかは、あらかじめ運賃協議会の協議により決めておく必要がある。
- 軽微な事案に該当する事項を、設置要綱等に記載することが望ましい。
- 運行事業者が運輸局へ提出する運賃設定届出を省略できるわけではない。届出をする場合は、協議の調った書面の代わりに運賃協議会において軽微な事案として位置づけられていることを確認できる書面（設置要綱、議事録等）を添付する。

コラム：「地域公共交通会議」と「地域公共交通活性化協議会」は一本化できます！

「地域公共交通活性化協議会」は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく会議体で、地域公共交通計画の作成及び実施について協議検討することを目的とする会議ですが、「地域公共交通会議」と同じ“地域公共交通”を協議対象とする会議体であり、設置要綱等に規定することにより**両方の要件・目的を兼ねた会議体**とすることができます。

〇〇市地域公共交通会議設置要綱（活性化協議会及び運賃協議会（分科会）を兼ねる例）

制定 〇〇年〇〇月〇〇日

（目的）

第1条 〇〇（市町村）地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）は、**道路運送法**（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の实情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項を協議するとともに、**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）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通計画の作成及び実施に関する協議を行うために設置する。

（協議事項）

第2条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 地域の实情に応じた適切な**乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等**に関する事項（運賃・料金に関しては別に定める分科会で協議を行う。）
- (2) **路線**（当該路線が〇〇市内においてのみ行われる路線定期運行である場合に限る。）の**休止又は廃止**に関する事項
- (3) **自家用有償旅客運送**の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (4) **地域公共交通計画の作成及び変更**に関する協議に関する事項
- (5) **地域公共交通計画の実施に関する協議**に関する事項
- (6) **地域公共交通計画に位置付けられた事業の実施**に関する事項
- (7) 前各号に掲げるもののほか、交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

～以下略～

地域公共交通会議設置要綱の「モデル要綱」は、通達「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」のなかでお示ししていますので、ご参照ください！



「地域協議会」についても同様に、設置要綱等に規定することにより、両方（「地域公共交通会議」「地域公共交通活性化協議会」「地域協議会」の3つ）の要件・目的を兼ねた会議体とすることができます。

1. 道路運送法の意義
2. 旅客自動車運送事業の種類
3. 一般乗合の「運送の態様」
4. 一般乗合の諸手続き
5. 地域公共交通会議・運賃協議会
6. **21条許可**
7. 自家用自動車を使用した有償運送
8. 許可又は登録を要しない運送



乗合タクシーが地域住民のニーズにマッチするか、半年間試しにやってみたいけれど、せっかくタクシー事業者に一般乗合の許可を取ってもらっても、試した結果「導入しない」という結論になると申し訳ない・・・

そんなときは、**運送法21条許可による実証運行**という方法があります



21条許可とは

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、**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については、一般貸切及び一般乗用旅客自動車運送事業者が21条許可を得ることにより**乗合運送**を行うことができます。これを、一般乗合旅客自動車運送事業（4条）と区別し、「21条許可」と呼んでいます。

（道路運送法）

第二十一条 **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。

- 一 災害の場合その他緊急を要するとき。
- 二 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。

21条許可の注意点

- ・一般貸切旅客自動車運送事業者は乗車定員11人以上、一般乗用旅客自動車運送事業者は乗車定員11人未満となります
- ・運行費補助（幹線・フィーダー補助金）は使えません



21条許可の手続き

21条許可は、一般乗合の申請よりも比較的簡易な手続きで申請することができます（路線型・区域型どちらも可）

【申請要件】

- **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（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）
- 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カ月

21条許可のメリット

- ・法令試験なし
- ・登録免許税がかからない
- ・期間限定の許可のため、申請どおりの時期に終了した場合は廃止等の手続き不要



実証運行を行う場合は、地域公共交通会議や運賃協議会での合意は必須要件とされていませんが、交通会議に諮り、地域の関係者間で協議することが望ましいです



1. 道路運送法の意義
2. 旅客自動車運送事業の種類
3. 一般乗合の「運送の態様」
4. 一般乗合の諸手続き
5. 地域公共交通会議・運賃協議会
6. 21条許可
7. **自家用自動車を使用した有償運送**
8. 許可又は登録を要しない運送

道路運送法第78条

自家用自動車を使用した有償運送としては、従前より道路運送法第78条第2号に基づく「自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送／福祉有償運送）」がありましたが、地域交通の「担い手」や「移動の不足」といった深刻な社会問題に対応するため、「デジタル行財政改革 中間とりまとめ」（令和5年12月20日デジタル行財政改革会議決定）において、現状のタクシー事業では不足している移動の足を、タクシー事業者の管理の下で、地域の自家用車や一般ドライバーを活用することで補う新たな仕組みを創設することが決定されました。

（道路運送法）

第七十八条 自家用自動車（事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。）は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

一 災害のため緊急を要するとき。

二 市町村（特別区を含む。）、特定非営利活動促進法（平成十年法律第七号）第二条第二項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、**次条の規定により地域住民又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送（以下「自家用有償旅客運送」という。）を行うとき。**

三 **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地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。**

自家用有償旅客運送（公共ライドシェア） （道路運送法第78条第2号）

- ◆ **地方公共団体**の主宰する「地域公共交通会議」等で、関係者間で協議が調った場合に導入。
- ◆ **市町村、NPO法人等**が実施。（タクシー事業者も実施に協力可能）
- ◆ **交通空白地有償運送は乗車定員規定なし**。福祉有償運送は乗車定員10人以下。

自家用車活用事業（日本版ライドシェア） （道路運送法第78条第3号）

- ◆ **国土交通省が指定**する、『タクシーが不足する地域、時期及び時間帯』で導入。
- ◆ **法人タクシー事業者**（一般乗用旅客自動車運送事業の許可を受けている者）が地域の自家用車や一般ドライバーを活用して実施。
- ◆ 乗車定員**10人以下**。

自家用車を活用する、いわゆる「ライドシェア」には、2つの種類があります！



自家用有償旅客運送 (道路運送法第78条第2号関係)

自家用有償旅客運送は、道路運送法に基づき、地域住民等の生活に必要な旅客輸送を確保するため、**一般旅客自動車運送事業者によることが困難であり、地域の関係者が必要であるとして協議が調った場合**に、一定の要件を満たした市町村や特定非営利活動法人等による**自家用自動車を使用した有償(※)旅客運送**を登録制度の下で可能とし、輸送の安全及び旅客の利便の確保を図ること等を目的とするものです。

(※) 実費の範囲内であり、営利とは認められない範囲。

○実費の範囲

区域を定めて行う自家用有償旅客運送の対価は、近隣のタクシー運賃の約8割を目安とすることとされている。

- ・旅客の運送に要する燃料費や人件費等の実費の範囲内であると認められること。
- ・合理的な方法により定められ、かつ、旅客にとって明確であること。

自家用有償旅客運送の種類

交通空白地有償運送

(住民等のための「自家用有償旅客運送」)

バス・タクシー事業者のサービス提供が困難な地域において、**地域住民、観光旅客その他の来訪者**の運送を行うもの

- 「路線」又は「区域」を設定
- 乗車定員規定なし



福祉有償運送

(身体障害者等のための「自家用有償旅客運送」)

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であって、市町村に会員登録を行った者等の輸送を行うもの

- 原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送サービス(「区域」を設定)
- 乗車定員11人未満



自家用有償旅客運送を実施する者

- ・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
 - ・労働者協同組合
 - ・営利を目的としない法人格を有しない社団
- ※道路運送法施行規則第48条参照

自家用有償旅客運送を実施する者には、必要な安全体制の確保(運行管理・整備管理の責任者の選任等)が求められます!



自家用有償旅客運送の登録の流れ

自家用有償旅客運送の登録は、以下の①②の流れで進めます。

①地域における関係者(※)の協議

【地域公共交通会議(旧「運営協議会」を含む)】

- ・自家用有償旅客運送の必要性、運送の区域、旅客から収受する対価に関する事項
- ・事業者協力型自家用有償旅客運送を行うか否かに関する事項
- ・その他自家用有償旅客運送に関し必要となる事項

※関係者：関係地方公共団体の長、バス・タクシー事業者及びその組織する団体、住民又は旅客、バス・タクシーの運転者が組織する団体、その他当該市町村において協議を調える必要があると判断する者

②道路運送法に基づく登録

【登録申請先】当該地域を管轄する運輸支局等

(市町村又は都道府県に権限が移譲(※)されている場合は、当該市町村又は都道府県)

【有効期間】2年(重大事故を起こしていない場合等は3年、事業者協力型を行う場合等は5年)

※権限移譲先：埼玉県、栃木県、東京都江東区、神奈川県横浜市、神奈川県大和市、茨城県五霞町

自家用有償旅客運送登録後

有効期限の更新

登録時に付された登録期限を更新するための申請。(更新の際も交通会議などでの合意が必要)

登録事項の変更

地域における関係者の協議を経て、変更登録申請。(軽微な変更の場合は変更届出)

実績報告の提出

毎年、前年4月1日から3月末までの実績を「輸送実績報告書」に記載し5月末までに運輸支局等に提出。

指導・監督

安全体制の確保状況について、必要に応じ、監査等を実施。さらに是正命令や登録取消等の処分を実施。

「地域公共交通会議」と「運営協議会」の統合（令和5年道路運送法施行規則改正）

○ 運営協議会における協議事項は地域公共交通会議においても協議を調えることが可能となっているところ、協議の場を運営しやすくする観点から、運営協議会に係る規定を削除し、法令上、**運営協議会を地域公共交通会議に統合**。

改正前

（申請書に添付する書類）
第五十一条の三 法第七十九条の二第一項の申請書には、次に掲げる書類を添付しなければならない。
一～三 （略）
四 地域公共交通会議、協議会又は第五十一条の七に規定する運営協議会（以下「地域公共交通会議等」という。）において協議が調っていることを証する書類（第五十一条の七第二号に該当する場合にあつては、同号の地域公共交通計画）
五～十四 （略）

改正後

（申請書に添付する書類）
第五十一条の三 法第七十九条の二第一項の申請書には、次に掲げる書類を添付しなければならない。
一～三 （略）
四 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類（第五十一条の七第二号に該当する場合にあつては、同号の地域公共交通計画）
五～十四 （略）

地域公共交通会議と地域公共交通活性化協議会を指します

現状、「地域公共交通会議」と「運営協議会」それぞれを設置・運営し、「運営協議会」では主に福祉有償運送についての協議を行い、福祉部局が事務局を担っている自治体が多くあります。

今回の改正によって、**制度上は「地域公共交通会議」と「運営協議会」を統合しましたが、必ずしも自治体における運用上統合を要するものではなく、自治体の判断に委ねられます。**

また、「運営協議会」という名称を変える必要もありません。

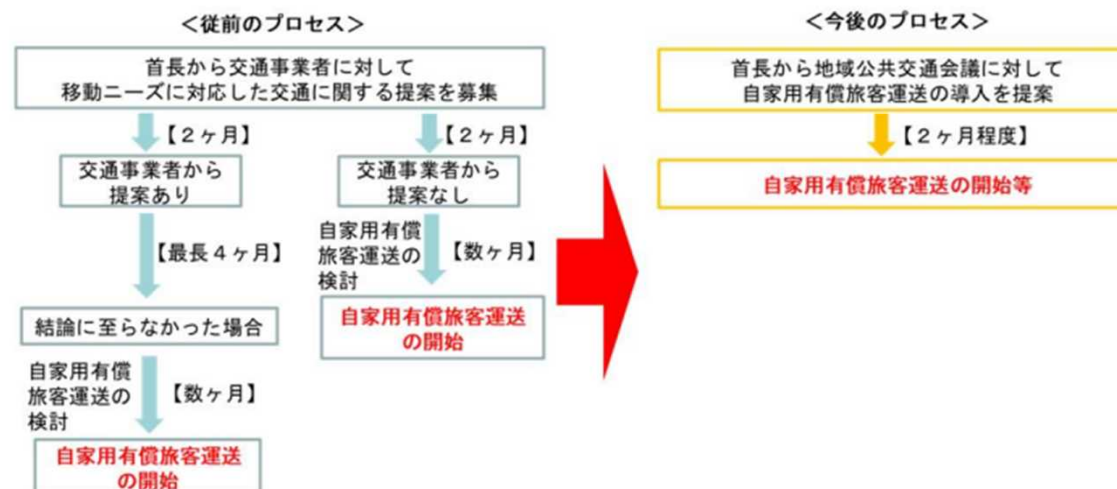


自家用有償旅客運送の検討プロセス

- 地域における関係者が協議を行うため、「**地域公共交通会議**」(旧「**運営協議会**」を含む)を**設置**することが必要です。
- 議決については、円滑な運営を確保するため、あらかじめ地域公共交通会議等の設置要綱に議決に係る方法を定めておきましょう(法令上は、必ずしも全会一致での議決が求められるものではありません)。
- 地域の移動ニーズに対応した交通の導入について、バス・タクシー事業者から具体的な提案がなされなかった場合や、バス・タクシー事業者からの具体的な提案に対して協議が調わない場合は、「**バス・タクシー事業者によることが困難であること**」について**協議が調ったものとみなす**ことができます。
- **2カ月の期間内に協議の結論に至らなかった場合**には、**地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事が、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、**最終的な判断を行えることとし**、自家用有償旅客運送を実施するとの判断がなされた場合には実施することについての**協議が整ったものとみなす**ことができます。
※この場合、設置要綱にその旨を記載することが必要です。

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。



事業者協力型自家用有償旅客運送の導入 (令和2年11月)

- 過疎地等で市町村等が行う**自家用有償旅客運送**について、**バス・タクシー事業者**が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設
⇒**運送の安全性を向上**させつつ、**実施を円滑化**
- 地域住民のみならず**観光客を含む来訪者も対象**として明確化
⇒インバウンドを含む**観光ニーズへも対応**

事業者協力型自家用有償旅客運送

交通事業者
(バス・タクシー)

ノウハウを活用して協力

(協力の形態)

- ⇒ 交通事業者が運行管理、車両整備管理又は運送手配サービスの委託を受ける。
- ⇒ 交通事業者がNPO等の構成員として参画し、運行管理、車両整備管理又は運送手配サービスを担当する。

自家用有償旅客運送者 (市町村等)

市町村等が使用権原を有する自家用自動車



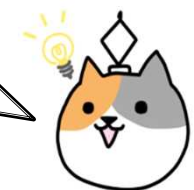
- 運行管理、車両整備管理
- 運行管理、手配サービス

ドライバー

「自家用有償旅客運送ハンドブック」や「登録に関する処理方針（申請書様式含む）」等を関東運輸局ホームページに掲載しています。

https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/jidou_koutu/tabi2/jikayo/unsou.html

(関東運輸局トップページから「バス・タクシー・トラック等」をクリック→「自家用有償運送」)



自家用有償旅客運送制度の制度改革 (令和6年4月)

令和6年4月26日付けで「自家用有償旅客運送の制度改革する」旨の通達を発出

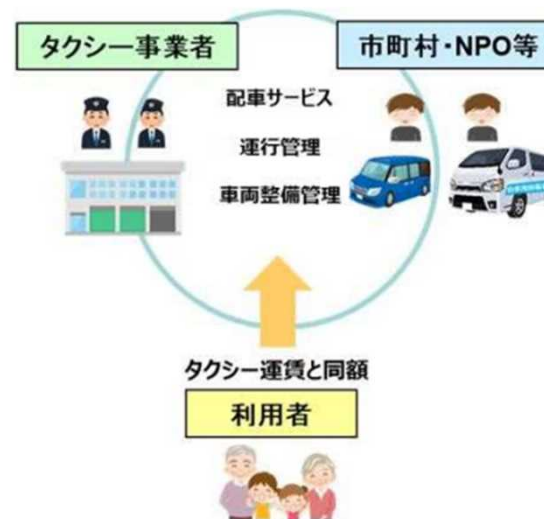
- 一定のダイナミックプライシングの導入
- 自家用有償の運賃を弾力化することにより、タクシーとの共同運営の仕組みの構築
- 運送区域の設定の柔軟化

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。

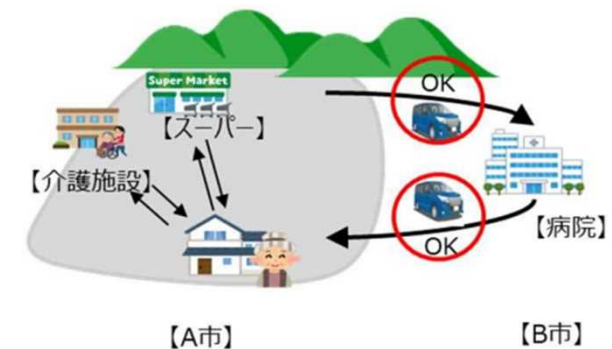
タクシーとの共同運営の仕組みの構築

- 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。



運送区域の設定の柔軟化

- 運送区域外の目的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。



- 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自家用車活用事業を創設。
- 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。



	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%

東京の例

1. アプリデータに基づき不足車両数を算出し、自家用車活用事業を行う地域

東京、横浜、名古屋、京都、札幌、仙台、さいたま（県南中央）、千葉、大阪、神戸、広島、福岡（12地域）

※令和8年2月の制度改正により、都道府県タクシー協会による申出も可能に

2. 上記以外の地域

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

※令和8年2月の制度改正により、都道府県タクシー協会及び協議会による申出も可能に

日本版ライドシェアとは

- **タクシーが不足する時間帯**に、**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**して、タクシーを補完するサービスが提供できる仕組み
 (例) 夜間早朝などの需要への対応、観光シーズン等の観光客需要への対応
- 配車アプリを活用して、配車を依頼する際に、乗車地・降車地を指定し、運賃が事前確定される
- 配車アプリが普及していない地域では、電話等アプリ以外の方法でも実施可能
- 運賃はタクシーと同水準

日本版ライドシェアのバージョンアップ

制度創設以降、各種バージョンアップを実施

- 雨天時への対応
- 酷暑時への対応
- 災害時・復旧復興時における活用
- 配車アプリが普及していない地域での導入
- イベント時への対応
- 大都市部以外の地域での対応 等

<p>雨天時への対応</p> <p>大都市部12地域において、1時間5mm以上の降水量が予測される時間帯及びその前後1時間、供給車再数を拡充</p> <p>※時間帯が3時間以下になる場合には、前後を含めて、計4時間までの稼働が可能</p> <p>稼働していない時間帯は最大車両数まで使用可能。 ×</p> <p>稼働している時間帯は最大車両数の2倍まで使用可能。 →</p>	<p>酷暑時への対応</p> <p>大都市部12地域において、35℃以上の気温が予測される時間帯及びその前後1時間、供給車再数を拡充</p> <p>稼働していない時間帯は最大車両数まで使用可能。 ×</p> <p>稼働している時間帯は最大車両数の2倍まで使用可能。 →</p>
<p>災害時・復旧復興時における活用</p> <p>地震や台風などの災害発生時や復旧過程において、タクシーを補完し、被災地における輸送サービスを確保するための運送が可能</p> <p>輸送コースを踏まえ、時間制運賃の適用が可能</p> <p>他の営業区域のタクシー会社による稼働も可能</p> <p>安全が確保できることを前提に、自治体等からの要請を踏まえ、車両数及び実施期間を調整。</p>	<p>イベント等開催期間への対応</p> <p>イベント等一時的な移動需要の増加に対応し、自治体、イベント主催者又はタクシー事業者団体からの要請を踏まえ、供給を拡充</p> <p>※時間帯及び車両数については、他の交通機関との役割分担を踏まえ、合理的に算出・調整</p> <p>※交通規制が実施される場合、イベント主催者等が警務の警察署において日本版ライドシェアを活用する旨情報共有</p>

許可期限満了(令和8年4月)以降の取り扱いについて

- 日本版ライドシェア運行のための道路運送法78条3号の許可には2年の期限を付している
- 令和6年4月に最初の事業者が許可を受けており、期限満了後も継続実施の場合は再度許可を受ける必要あり
- 各社の再度の許可に先立ち、令和8年2月、不足車両数の設定等についての取り扱いを以下のとおり改めた

配車アプリデータが普及している12地域について

※関東管内では特別区武三・京浜・千葉・埼玉県南中央の4地域

当初

【アプリデータ】

配車アプリデータに基づき、タクシーが不足する曜日・時間帯及び不足車両数を算出し、その範囲内で実施



R8.4以降

【アプリデータ】

上記に加えて

【協会申出】

都道府県タクシー協会もタクシーが不足する曜日・時間帯及び不足車両数について申出可能

上記以外の地域(非アプリ地域)について

当初

【事業者申出】

事業者から申出があれば、金・土16時～翌5時台について営業区域内のタクシー車両数の5%を不足車両数とみなし意向調査を実施 ※根拠があれば時間帯・台数は拡大可能



R8.4以降

【事業者申出】

【自治体申出】

上記に加えて

【協会申出】

都道府県タクシー協会もタクシーが不足する曜日・時間帯及び不足車両数について申出可能

【自治体申出】

自治体から申出があれば、自治体が示した曜日・時間帯及び不足車両数により意向調査を実施

【協議会申出】

地域公共交通活性化再生法に基づく協議会において協議が調った時期・時間帯を申出可能

▶ 既に日本版ライドシェアを実施している地域について、引き続き日本版ライドシェアに取り組む場合には基本的には当該地域で最初に許可を受けた事業者の許可期限までに、事業者や協会、自治体等から申出が必要

1. 道路運送法の意義
2. 旅客自動車運送事業の種類
3. 一般乗合の「運送の態様」
4. 一般乗合の諸手続き
5. 地域公共交通会議・運賃協議会
6. 21条許可
7. 自家用自動車を使用した有償運送
8. 許可又は登録を要しない運送

R6.3.1「道路運送法における許可又は登録を要しない運送に関するガイドライン」発出の経緯

- 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、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。

ガイドライン全文は以下URLに掲載しておりますので、ご確認ください。
関東運輸局HP[000319960.pdf](#)



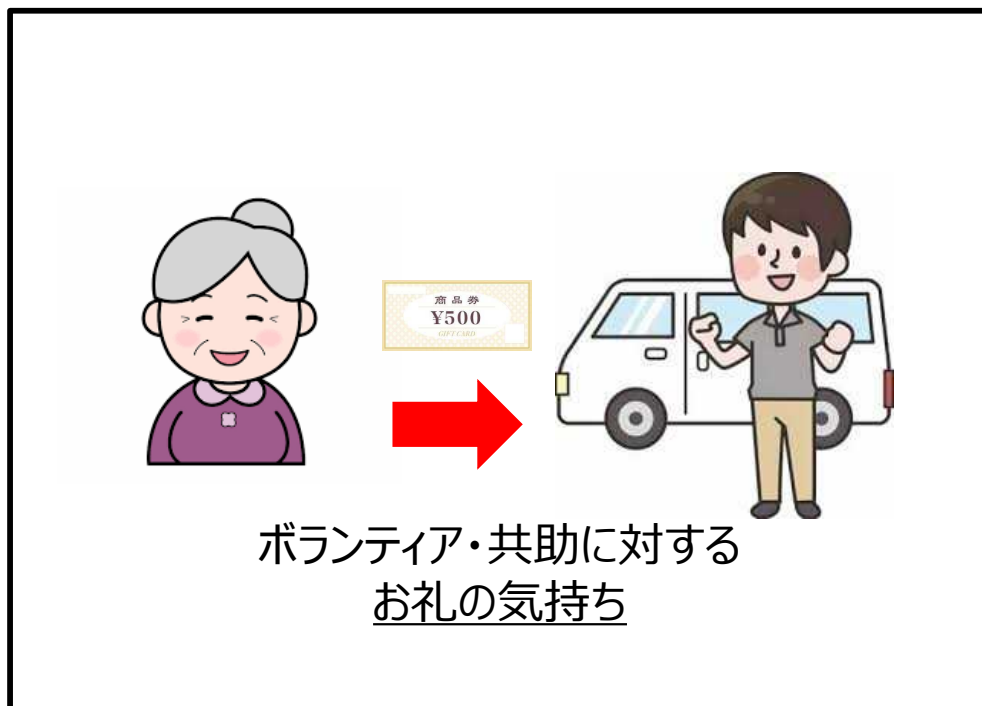
目次（従前の通達との変更点）

- 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。

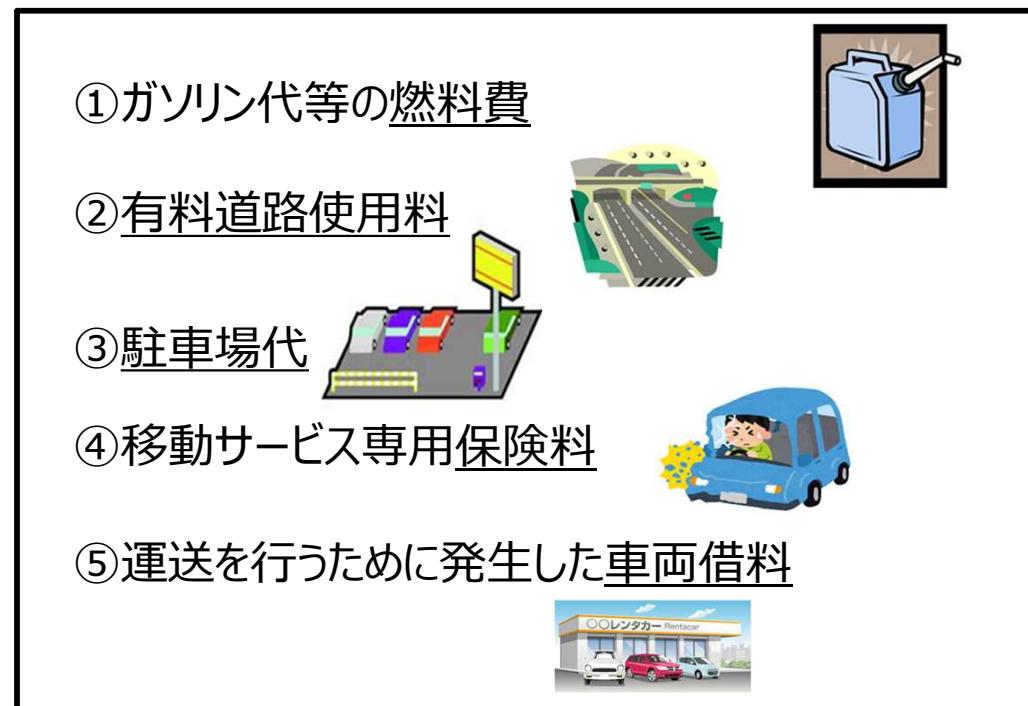
① 無償運送について

- 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。
- 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 謝礼の支払い
 - ② 実費の請求及び支払い

謝礼の支払い

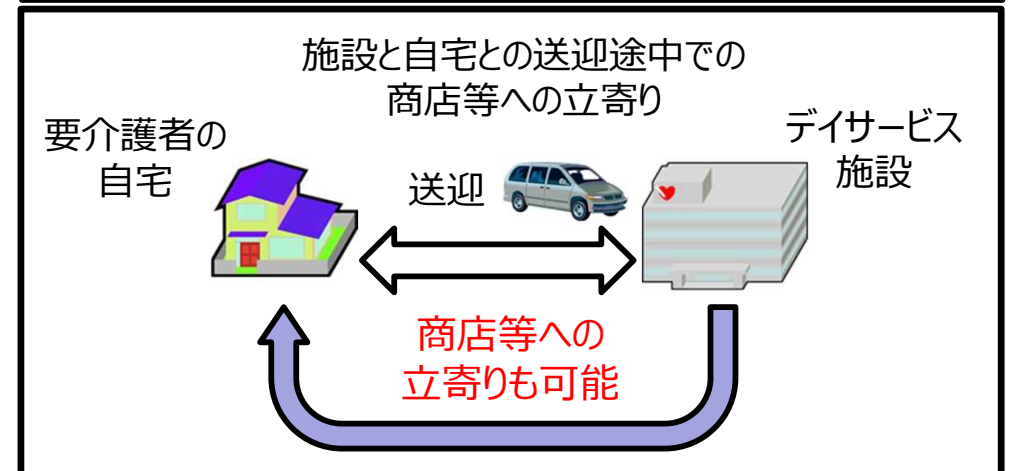
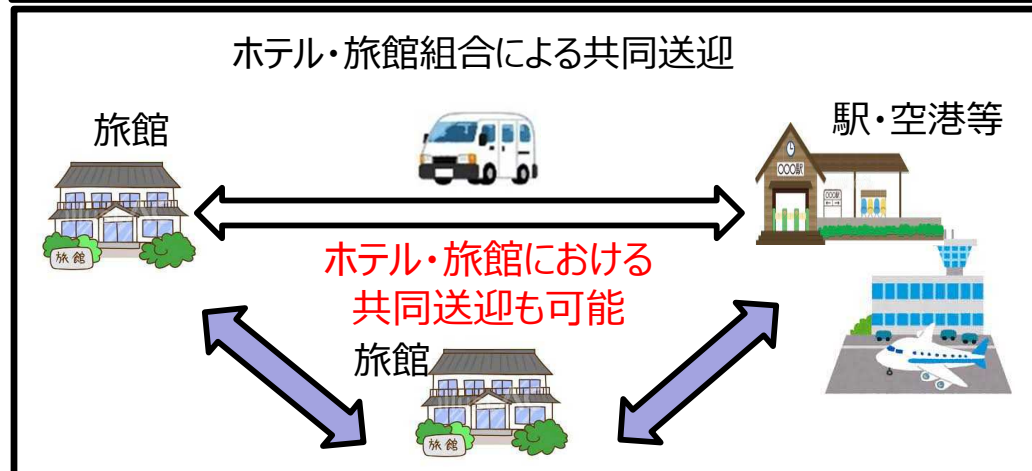
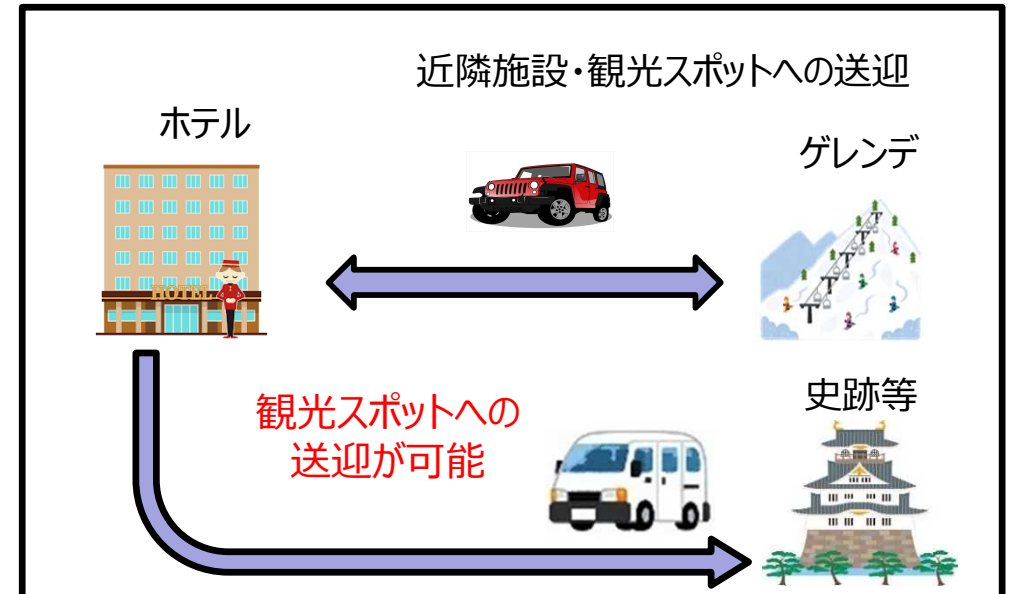
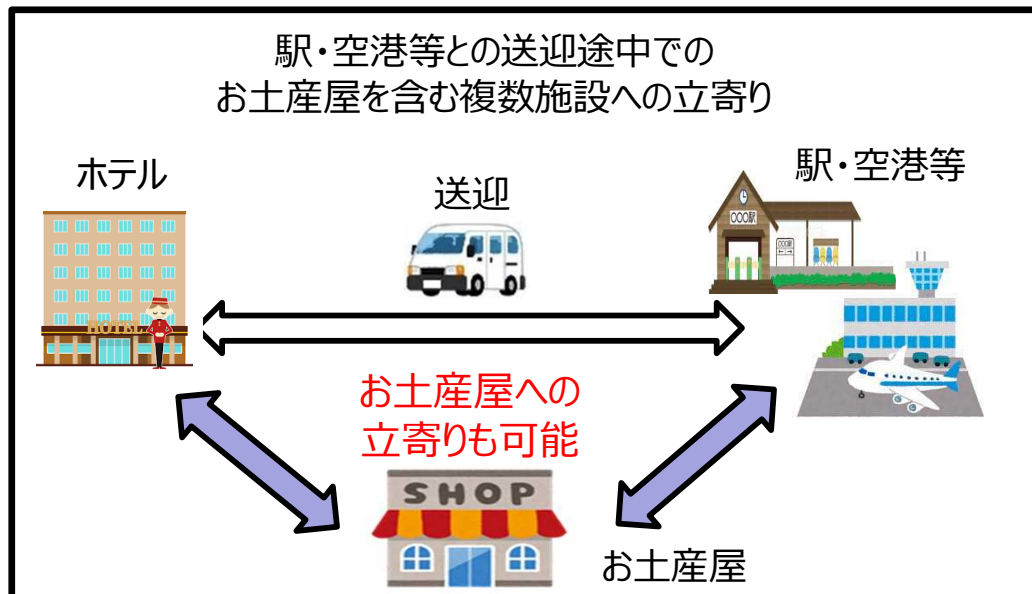


実費の請求・支払い (実費とは以下の項目を指します)



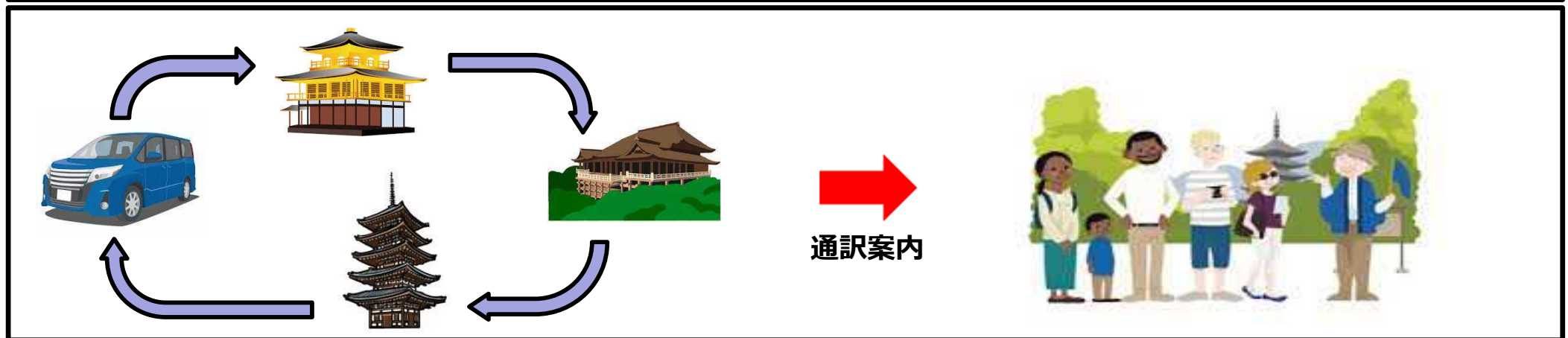
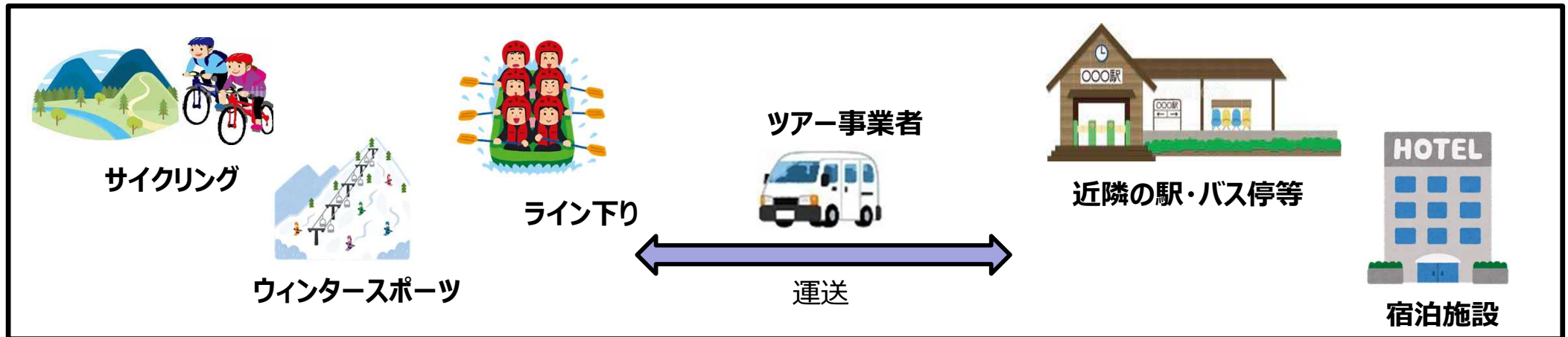
② 宿泊施設 & 介護施設の付随送迎

- 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。



③ ツアー＆ガイドに付随する送迎

- 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取扱い

- 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

1 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

児童宅 ← 送迎 → 学校

送迎の有無	学費
送迎あり	32,000円
送迎なし	30,000円

送迎

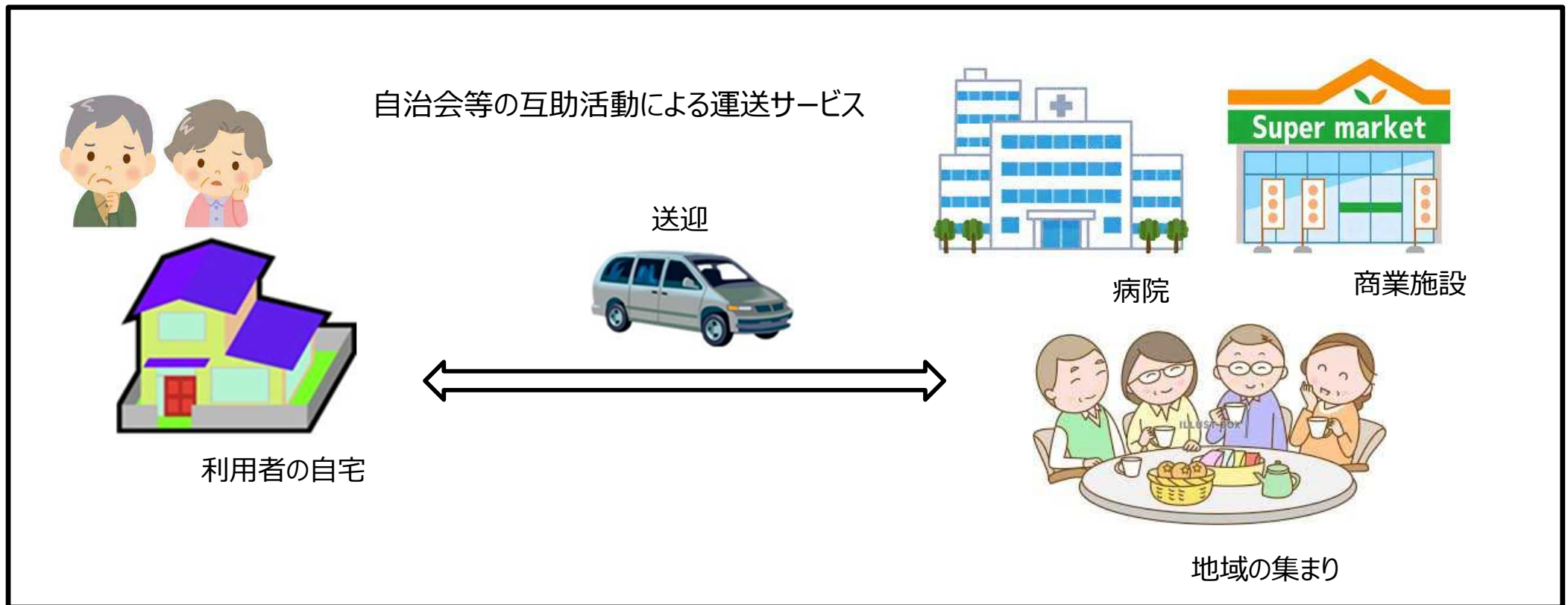
要介護者の自宅 ← 送迎 → デイサービス施設

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

- 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。）



留意事項

道路運送法上の許可・登録を受けない輸送については、

- ❑ 道路運送法が定める輸送の安全や利用者保護の措置が担保されていないこと
- ❑ 講じている安全の確保に関する措置、任意の自動車保険の加入状況
- ❑ 事故の際の責任の所在がどのようなものとなるか

といった点について、運送主体が利用者に対し、わかりやすく周知することが必要です。

その際、自家用車を運送の用に供する場合に適用される任意保険の加入及び保障内容について検討することも重要です。

コラム：学校や企業の送迎バスへの「混乗」

学校や企業の送迎バスに、近隣住民も「混乗」するかたちで地域住民の足として活用することも、選択肢として検討してみましょう。

事例①：千葉県我孫子市

送迎バスを運行する企業、病院等の施設運営者と市で協定を締結し、65歳以上、または身体障害のある市民が、平日9～17時に限り利用できるようにした。各施設の厚意に基づく運行であり、市は利用者の保険に係る費用・パスカード作成費用のみ拠出している。

事例②：神奈川県秦野市

介護老人保健施設の運行する送迎バス（駅～施設間）に、運行ルート沿線地域の住民が混乗できるようにした。施設運営者の地域貢献活動としての取組であり、運行経費は施設運営者が負担している。




これらの事例の詳細は、「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」の「添付資料」に掲載しておりますのでご参照ください。

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001480549.pdf>

実際に輸送を検討する際は、必要に応じ、運輸支局に事前にご相談ください！



地域交通として活用される事例

事例	特徴	運送法上の分類	必要な手続き
コミュニティバス 	<ul style="list-style-type: none"> ・定時定路線型 ・ある程度需要がまとまって発生する場合に適する 	<ul style="list-style-type: none"> ・一般乗合旅客自動車運送事業 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業許可／路線の認可 ・運賃の認可／届出
		<ul style="list-style-type: none"> ・自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送） 	<ul style="list-style-type: none"> ・登録
乗合タクシー （デマンドタクシー） 	<ul style="list-style-type: none"> ・定時定路線型／路線を定めず予約に応じて運行 ・需要が分散している場合に適する 	<ul style="list-style-type: none"> ・一般乗合旅客自動車運送事業 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業許可／路線・区域の認可 ・運賃の認可／届出
		<ul style="list-style-type: none"> ・自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送） 	<ul style="list-style-type: none"> ・登録
乗用タクシーの運賃低廉化 （行政によるタクシー運賃の一部負担） 	<ul style="list-style-type: none"> ・一般タクシーであるため、予約は必要 ・メーターの運賃を適用 ・行政が対象者にタクシー券を配布するなどして、メーター運賃の一部を負担 	<ul style="list-style-type: none"> ・一般乗用旅客自動車運送事業 	<ul style="list-style-type: none"> ・特段無し
（無償）送迎バス	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者からは運賃を取らず、自治体等が自ら運行する ・利用者からは運賃を取らず、自治体等が運賃を負担して運送事業者に委託する 	（自ら運行する場合） <ul style="list-style-type: none"> ・自家用 （委託する場合） <ul style="list-style-type: none"> ・一般貸切旅客自動車運送事業 ・一般乗用旅客自動車運送事業 ・特定旅客自動車運送事業 	<ul style="list-style-type: none"> ・特段無し

おわりです。お疲れ様でした！



お気軽にご相談ください！

関東運輸局 交通政策部 交通企画課

電話：045-211-7209

関東運輸局ホームページ（自治体向けページ）

<https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/page2/public-transport.html>