

自家用有償旅客運送 (公共ライドシェア) ハンドブック

令和6年10月

国土交通省物流・自動車局旅客課

目次

I. 自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）について	
1. 自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）とは	・・・ 1
2. 自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）を実施する者	・・・ 2
3. ニーズに応じた自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）の種類	・・・ 3
4. 事業者協力型自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）	・・・ 4
5. タクシーとの共同運営	・・・ 5
6. 自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）の登録の流れ	・・・ 6
II. 地域における関係者の協議	
1. 地域公共交通会議	・・・・・・ 7
2. 協議の方法	
・ 協議の方法について	・・・・・・ 8
・ 「検討プロセス」の活用	・・・・・・ 9
・ 「モデル要綱」の活用	・・・・・・ 11
3. 協議における留意点	・・・・・・ 12
4. 地域の関係者の役割	・・・・・・ 13
III. 道路運送法に基づく登録（登録等の手続き）	・・・・・・ 15
IV. 自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）の登録要件等	
1. 交通空白地	・・・・・・ 17
2. 運行形態（路線又は区域）	・・・・・・ 18
3. 旅客の範囲	・・・・・・ 19
4. 使用する自動車	・・・・・・ 20
5. 運行管理、整備管理の体制	・・・・・・ 21
6. 運転者の資格要件	・・・・・・ 23
7. 旅客から収受する対価	・・・・・・ 24

1. 自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)について

1. 自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)とは

地域における移動手段の確保は、重要な課題です。

まず、そのための手段として、道路運送法の許可を受けたバス・タクシーといった既存の交通事業者の活用を十分に検討する必要があります。

その上で、既存のバス・タクシー事業者による輸送サービスの提供が困難な場合には、地域の関係者による協議を経た上で、道路運送法の登録を受け、必要な安全上の措置が講じられた「自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)」を活用することとなります。

また、これらによりがたい場合には「道路運送法の許可又は登録を要しない運送」により移動手段を確保しているケースもあります。

地域における移動手段の確保にあたっては、地域の実情に応じ、関係者が十分な協議を経て、適切な役割分担のもと、持続可能な移動手段が確保されることが重要です。

以上のとおり、自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)は、バス・タクシー事業者によることが困難な場合に、移動手段確保の役割を担う、重要な制度として位置づけられています。

【自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)】

- ・ バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO 法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。
- ・ 旅客から収受する対価は実費の範囲内(※)。
(※) ガソリン代・道路通行料・駐車場料金のほか、人件費・事務所経費等の営利を目的としない妥当な範囲内

2. 自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)を実施する者

・自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)は以下の団体等が主体となって実施することができます。

自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)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
- ・ 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

交通空白地
有償運送

福祉
有償運送

※ 株式会社も、運送主体である地方自治体等からの委託により、ドライバーや車両の提供において参画が可能です。

【参考】自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)の種類の見直し

・現在の種類は、R2.11に見直されたものですが、見直し前は以下のような区分となっていました。



3. ニーズに応じた自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)の種類

- ・地域の移動ニーズに応じて、適切な種類の自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)の導入を検討しましょう。

地域の移動ニーズ

「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、住民等」が外出するための移動手段を確保したい

交通空白輸送を行う
自家用有償旅客運送
(公共ライドシェア)

交通空白地 有償運送

市町村やNPO法人等が、交通空白地において、当該地域の住民、観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送を行うもの

(バス・タクシー事業者が運行管理や車両整備管理に協力する「事業者協力型自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)」や、実際の運行を事業者に委託することもできる)

地域の移動ニーズ

「単独ではタクシー等の公共交通機関を利用できない身体障害者等」が外出するための移動手段を確保したい

福祉輸送を行う
自家用有償旅客運送
(公共ライドシェア)

福祉 有償運送

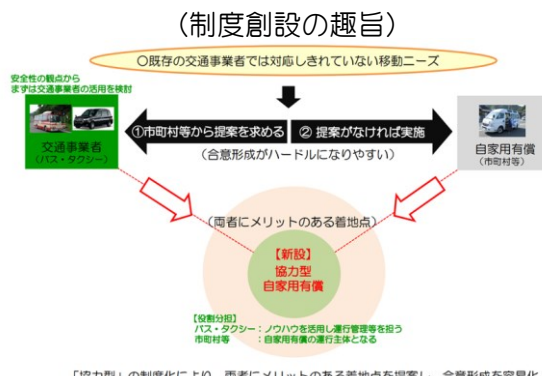
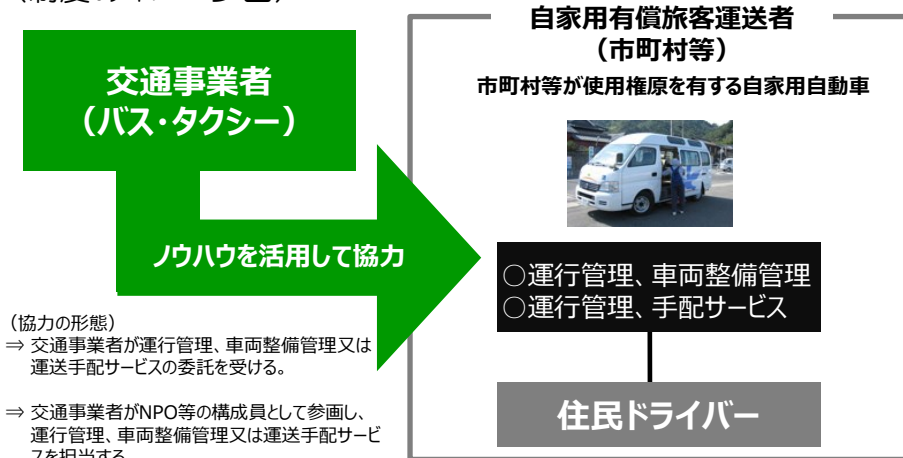
市町村やNPO法人等が、単独で公共交通機関を利用できない身体障害者等を対象に、原則、ドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの

(バス・タクシー事業者が運行管理や車両整備管理に協力する「事業者協力型自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)」や、実際の運行を事業者に委託することもできる)

4. 事業者協力型 自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)

- 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(公共ライドシェア)を導入することも検討しましょう。

(制度のイメージ図)



【制度概要】

- 制度のねらい 制度活用により、次のことが期待されます。
(利用者)バス・タクシー事業者が、運行管理、車両整備管理又は運送手配サービスに協力することで、より安心、安全なサービスを受けることが可能となります。
(運送主体)運行管理等に関する業務負担の軽減や運行ノウハウの活用を図ることが可能となります。
(バス・タクシー事業者) 委託費の確保等による収入面での向上が期待できます。

○ 「協力」の方法

- 事業者協力型自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)でバス・タクシー事業者が協力する事項は、**運行管理、車両整備管理又は運送手配サービス**です。
- 運送主体から委託を受ける等により、実際に、協力するバス・タクシー事業者の運行管理者等が、運行管理の責任者、整備管理の責任者として選任され、業務を行う必要があります。

○ 登録の有効期間

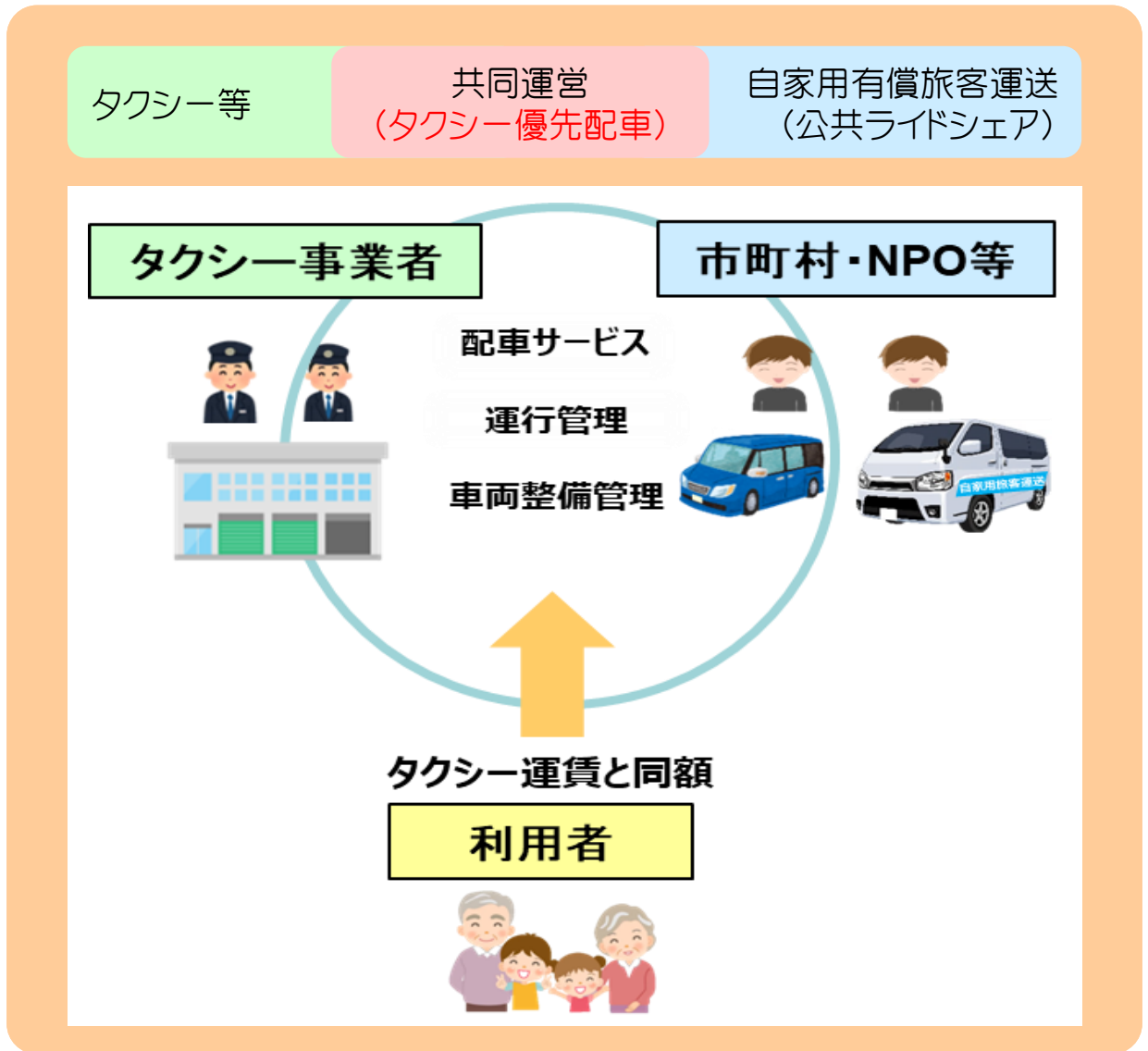
- 事業者協力型自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)として新たに登録を受ける場合や、重大事故を引き起こしていない等の一定要件を満たす場合の登録の有効期間は、5年です。

○ 事業者協力型自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)における事故時の責任関係について

- 運行中に生じた事故等によって生じた第三者に対する損害賠償責任の内部的な負担割合を明確にするため、「事業者協力型自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)における事故時の責任関係に係るガイドライン」を参照し、損害賠償責任の内部的な負担割合や、協力事業者の業務について明確化しておくことが望まれます。

5. タクシーとの共同運営

- ・ タクシーサービスの補完として自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)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(公共ライドシェア)サービスとの一体的な提供)が可能です。



6. 自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)の登録の流れ

- ・ 自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)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

地域公共交通会議等

- ・ 自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)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(公共ライドシェア)を行うか否かに関する事項
- ・ その他自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)に関し必要となる事項

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)

※登録の有効期間は2年

(重大事故を引き起こしていない等の一定要件を満たす場合の更新登録の有効期間は3年)

(事業者協力型自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)として新たに登録を受ける場合や、重大事故を引き起こしていない等の一定要件を満たす場合の更新登録の有効期間は5年)

II. 地域における関係者の協議

1. 地域公共交通会議等

- ・ 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**」を設置することが必要です。この他、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を行うこともできます。
- ・ 運送主体や自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)の種類にかかわらず、どちらの会議で協議を行っても構いません。
- ・ いずれの会議も市町村長又は都道府県知事が主宰者となります。

地域公共交通会議

交通空白地有償運送

福祉有償運送

について協議を行う

○構成員

- ・ 市町村長又は都道府県知事(主宰者)
 - ・ バス、タクシー事業者、事業者団体
 - ・ 住民又は旅客
 - ・ 地方運輸局長(運輸支局長等)
 - ・ バス・タクシーの運転者が組織する団体
 - ・ (自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)について協議する場合には)区域内で現に自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)を行っているNPO法人等
- ※次の者も構成員に加えることが可能。
- ・ 道路管理者
 - ・ 都道府県警察
 - ・ 学識経験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

【参考】地域において会議が組織されていない場合について

地域においてこれらの会議が組織されていない場合は、申請者は以下の方々に持ち回りで了解を得るなどの方法で会議による協議に代えることができます。

- ・ 関係地方公共団体の長
- ・ バス、タクシー事業者、事業者団体
- ・ 市町村において選定した住民又は旅客の代表者
- ・ 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. 協議の方法

○協議の方法について

- ・ 地域公共交通会議等では、以下により、地域の関係者間で協議することが望めます。
 - 公正・中立な運営及び地域住民、観光旅客を含む来訪者その他の利用者の視点に立った協議がなされるよう、構成員のバランスにも配慮し委員を選任すること
 - 関係者間のコンセンサスを目指して、十分に議論を尽くして行うこと

【参考】議決方法について

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の設置要綱に議決に係る方法を定めてください。

議決に係る方法については、全会一致、多数決、出席者(又は構成員の)2/3以上の賛成を必要とするなどが考えられますが、地域としての意志決定をすることが尊重される必要があるため、議決の方法についてはそれぞれの地域において自主的に決定されることが望めます。なお、法令上は、全会一致での議決が求められるものではありません。

【参考】「地域公共交通計画」(※)に自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)の実施が定められた場合

地域公共交通活性化・再生法に基づく関係者間の協議を経て作成(変更)された「地域公共交通計画」において、自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)の実施主体、路線又は区域及び輸送対象が記載された場合は、当該自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)の導入については協議が調ったものとして取扱います。

なお、当該地域公共交通計画に、運送の区域や収受する対価が具体的に定められていない場合は、別途、地域公共交通会議において、これらに関する具体的な協議を行うことが必要となります。

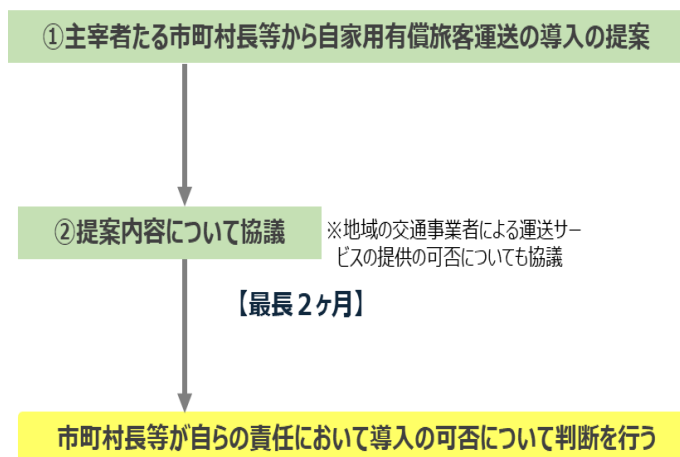
(※) (旧)地域公共交通網形成計画

○「検討プロセス」の活用

- 「地域公共交通会議の設置並びに運営に関するガイドライン」において、関係者間で協議する方法の一つとして、「検討プロセス」が示されています。
- この検討プロセスでは、次の考え方が示されています。会議の設置要綱に盛り込み、関係者が円滑に協議を行うために活用することができます。

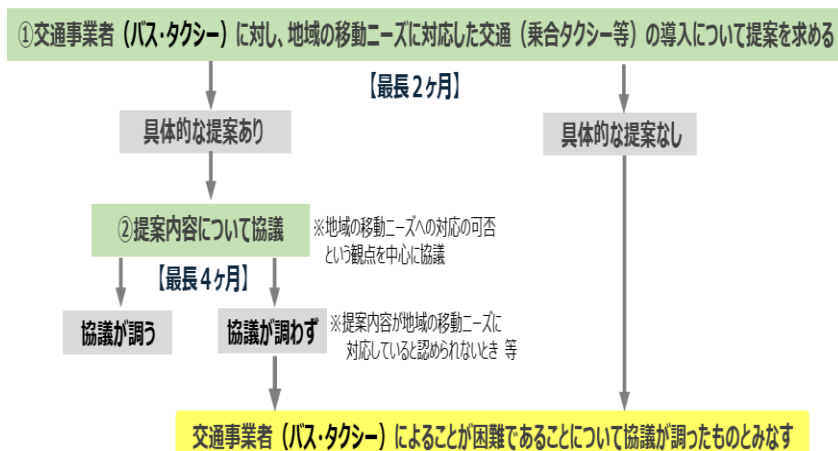
○ 市町村長等から、自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）の導入が提案された場合

- 地域の交通事業者による運送サービスの提供の可否についても協議
- 最長2ヶ月程度の協議で結論に至らなかった場合には、市町村長等が自らの責任において導入の判断を行う



○ 交通の確保の方法が決まっていない場合

- 交通事業者に対し、地域の移動ニーズに対応した交通サービス（乗合タクシー等）の導入について提案を求める
- バス・タクシー事業者からの具体的な提案に対して、最長4ヶ月協議を行い、協議が調わない場合や、最長2ヶ月間で具体的な提案がなされなかった場合には、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



【検討プロセスの補足事項】

(地域の実情等に応じた検討プロセスの活用について)

- 地域の実情や運送の形態、対象とする旅客に応じて、地域のニーズに対応した交通手段の確保のために、会議がこれによらない協議を行う旨を議決した場合には、検討プロセスによることなく協議を行うこととなります。
- 検討プロセスによる議決方法は、他の議決方法と同様に、設置要綱に定めることとなりますが、現に行われている具体的な協議の状況や段階等を踏まえ、検討プロセスに基づく協議結果は議決されたものとする旨を、あらかじめ、個別の事案ごとに議決することも可能です。

(更新登録における検討プロセスによる協議について)

- 現に実施されている自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)に対して、交通事業者による困難性が認められないと具体的な提案が行われた場合、更新登録における検討プロセスによる協議については、地域の移動ニーズに対応した交通手段の安定的な確保の観点から、新たな提案により提供される輸送サービスの持続性を踏まえ、自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)の更新登録を行うことを含め、慎重に検討を行うこととなります。

○「モデル要綱」の活用

- 「地域公共交通会議の設置並びに運営に関するガイドライン」では、会議の目的や協議事項、構成員、運営方法等を定めた設置要綱のモデル(モデル要綱)が示されています。
- 会議における議決の方法についても設置要綱に定めることとなりますので、検討プロセスの運用や、会議設置の際に参考としてください。

モデル要綱(地域公共交通会議)

〇〇(市町村)地域公共交通会議設置要綱(モデル要綱)
制定(年号)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バス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため設置する。

(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
(2) 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
(3) 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
(交通会議の構成員)

第3条 交通会議の委員は、次に掲げる者とする。

- 〇〇市町村長(〇〇都道府県知事)又はその指名する者
 - 一般乗合旅客自動車運送事業者(〇〇〇〇株式会社)
 - 一般貸切(乗用)旅客自動車運送事業者(〇〇〇〇株式会社)
 - 社団法人〇〇県〇〇協会
 - 住民又は利用者の代表
 - 〇〇運輸局長(〇〇運輸支局長)又はその指名する者
 - 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
 - 道路管理者、都道府県警察、学識経験者その他の交通会議が必要と認める者
- 2 自家用有償旅客運送に係る協議を行う場合は、前項の委員に加えて、市において現に自家用有償旅客運送を行っている特定非営利活動法人等の団体に所属する者のうちその代表者が指名する者を交通会議の委員とする。

(交通会議の運営)

第4条 交通会議に会長をおき、主宰者の地方公共団体の職員の中からこれを充てる。
2 会長は、交通会議を代表し、会務を総括する。
3 会長に事故がある場合には、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。

- 交通会議の議決の方法は、〇〇〇〇とする。
- 4の定めに関わらず、「地域公共交通会議及び運営協議会に関する国土交通省としての考え方について」(国自旅第161号平成18年9月15日)に定める「地域公共交通会議の設置並びに運営に関するガイドライン」5.(3)地域公共交通会議における検討プロセスに基づく協議結果又は当該検討プロセスに基づき協議が調ったものとみなされた事項については、地域公共交通会議の議決があったものとする。
- 交通会議は原則として公開とする。
- 交通会議の庶務は、〇〇(市町村)〇〇部(課)において処理する。
- 地域公共交通に関する相談、苦情、その他に対応するため、以下の連絡・通報窓口を定めるものとする。

(〇〇地域公共交通に係るご相談又は通報窓口)
〇〇市役所〇〇部〇〇課
連絡先: TEL 〇〇〇〇-〇〇〇〇-〇〇〇〇
FAX 〇〇〇〇-〇〇〇〇-〇〇〇〇
担当: 〇〇、△△、□□

(協議結果の取扱い)

第5条 交通会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(その他)

第6条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、会長が交通会議に諮り定める。

[以下は必要に応じ定めることとする。]

(幹事会)

第〇条 交通会議は、申請内容その他交通会議の運営に当たって必要な事項を処理するため、幹事会をおく。
2 幹事会は、第3条に定める構成員その他交通会議が必要と認めた者を委員とする。
3 幹事会は、必要に応じて、関係者を招集し意見を聴くことができる。

3. 協議における留意点

- ・ 協議を有意義なものとするために、以下の点に留意してください。

○地域の輸送ニーズの把握

地域公共交通会議等において、必要な交通手段の導入について建設的に協議を行うためには、地方公共団体が把握する地域交通課題等の具体的な情報をもとに、地域の移動ニーズを明らかにすることが必要です。

なお、潜在的な移動ニーズの把握にあたり、地方公共団体の交通政策部局と福祉部局との連携や情報共有等が重要です。

○目的意識の共有

会議は、地域が必要とする交通サービスを導入するにあたり課題となる事項へ対応するため、地域の関係者が一堂に会し、地域の交通ネットワーク全体の維持・発展について、必要となる事項を協議し、実現する場として位置づけられています。

各委員が目的意識を共有し、役割分担や連携を図って取組、協議を有意義なものとする必要があります。

○事業者団体との連携

会議が、バス・タクシー事業者へ地域の移動ニーズに対応した交通の導入に関する提案を求めるときには、地域の事業者だけでなく、都道府県等のバス協会やタクシー協会にも提案を求め、地域の近隣の事業者の活用可能性を検討することも一つの方法です。

○会議間の連携

自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)の必要性については、地域の移動制約者の現状について、ケアマネージャーや保健師等、移動制約者の代弁者を加えることで、現場の実情を詳細に把握するよう配慮してください。

4. 地域の関係者の役割

- 会議は、地域が必要とする交通サービスを導入するにあたり課題となる事項へ対応するため、地域の関係者が一堂に会し、地域の交通ネットワーク全体の維持・発展について、必要となる事項を協議し、実現する場として位置づけられています。
- このため、地域公共交通会議の構成員は、地域住民の交通利便の確保・向上のために、「地域公共交通の活性化・再生の促進に関する基本方針」に規定されている事項を踏まえ、目的意識を共有し、会議に参画することが望まれます。

市町村

- 市町村には、地域の実情に応じた、地域にとって最適な公共交通のあり方について、自らが中心となって関係する公共交通事業者、道路管理者、公安委員会、住民その他の地域の関係者と検討、協議の調整を図り、また、協議が調った取組の実施に向けて、地域の関係者と連携しつつ、主体的に取り組むことが期待されます。
- 協議を行うにあたっては、地域の移動ニーズを明らかにするために、市町村が把握する地域交通課題等の具体的な情報提供を行うことが望まれます。

都道府県

- 都道府県には、国と連携しつつ、各市町村の区域を越えた広域的な観点から、地域の関係者が行う検討、協議の調整及び調った協議内容に基づく取組の実施に必要な財政的支援、人材育成、情報提供、助言等を講ずることが望まれます。

住民・利用者

- 住民や公共交通の利用者には、運送サービスを利用するという受け身の立場だけでなく、地域の関係者の一員として、主体的に、持続可能な地域公共交通網の形成に資する検討に参加することが望まれます。
- 公共交通の積極的な利用や住民間における公共交通の利用促進についての意識の醸成、さらには、住民による公共交通の維持・運営等、それを支える取組を行うよう努めることが望まれます。

交通事業者(バス・タクシー事業者、バス・タクシー協会)

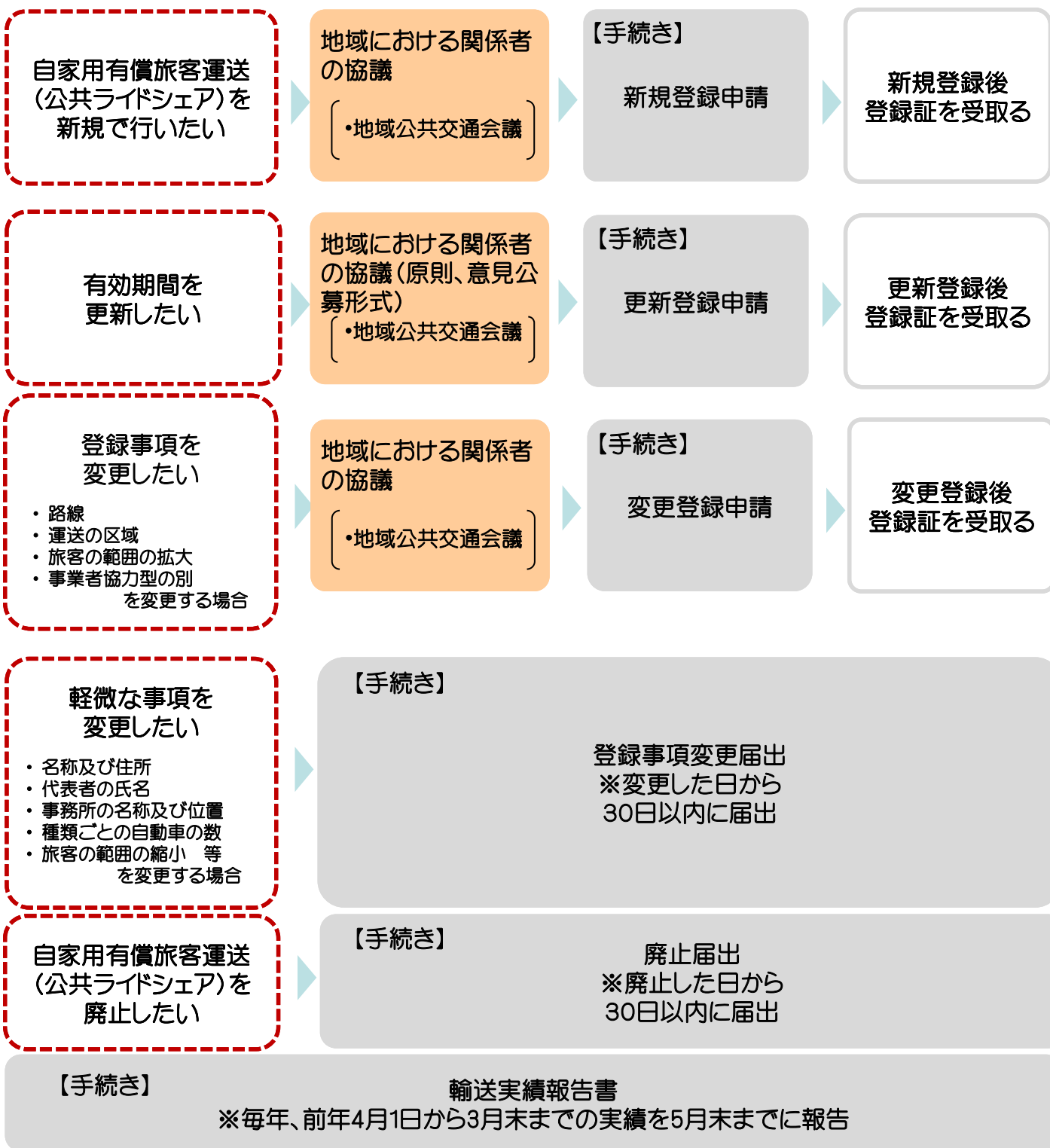
- 交通事業者には、会議で明らかにされた地域の移動ニーズに対応する提案を行うなど、協議会等における協議に積極的に参画することが期待されます。
- 利用者の視点に立ち、地域において協議が調った取組を着実に実施し、自ら又は他の交通事業者と連携して提供する運送サービスの質の向上に努めることが望まれます。

国

- 国は、地域の関係者による、地域公共交通のあり方に関する適切な検討・協議及びその導入・維持運営が可能となるよう、都道府県等と連携しつつ、必要な情報、データ、ノウハウ等が収集、蓄積及び提供されるような環境の確保に努めるとともに、地域の関係者に対する研修、セミナー等の実施など、必要な人材の育成に努めます。

III. 道路運送法に基づく登録（登録等の手続き）

- ・ 自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）では、主に次のような手続きが必要となります。
- ・ 申請先は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）となります。
- ・ 具体的な申請書類等は、「交通空白地有償運送の登録に関する処理方針」「福祉有償運送の登録に関する処理方針」等の関係通達をご参照ください。



IV. 自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）の登録要件等

- ・ 自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）の主な登録要件等は、以下のとおりです。

1. 交通空白地
2. 運行形態（路線又は区域）
3. 旅客の範囲
4. 使用する自動車
5. 運行管理・整備管理の体制
6. 運転者の資格要件
7. 旅客から収受する対価

※その他の登録要件に関する詳細は、関係通達等において定められています。

1.交通空白地

・交通空白地有償運送の必要性が認められる場合とは、過疎地域や交通が著しく不便な地域において、バス・タクシー等の交通事業者による輸送サービスの供給量が、地域住民又は観光旅客を含む来訪者の需要量に対して十分に提供されていないと認められる場合など、交通事業者によって必要な旅客輸送の確保が困難となっている状況にあると認められる場合又はそのような事態を招来することが明らかな場合などが想定される。

このように、交通空白地有償運送の必要性については、地域の実情に応じて地域公共交通会議において適切に判断することが原則である。

なお、以下の場合には、少なくとも交通空白地(交通サービスが限られる時間帯が生じる地域も含む。)に該当することを前提に、交通空白地有償運送の必要性を地域公共交通会議において判断することが望ましい。

- ・ **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を利用できない地域・時間帯**

※当該都道府県の住民や観光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)。

「時間帯による空白」の概念

- 夜間など「時間帯による空白」も「交通空白地」の概念にあたります。

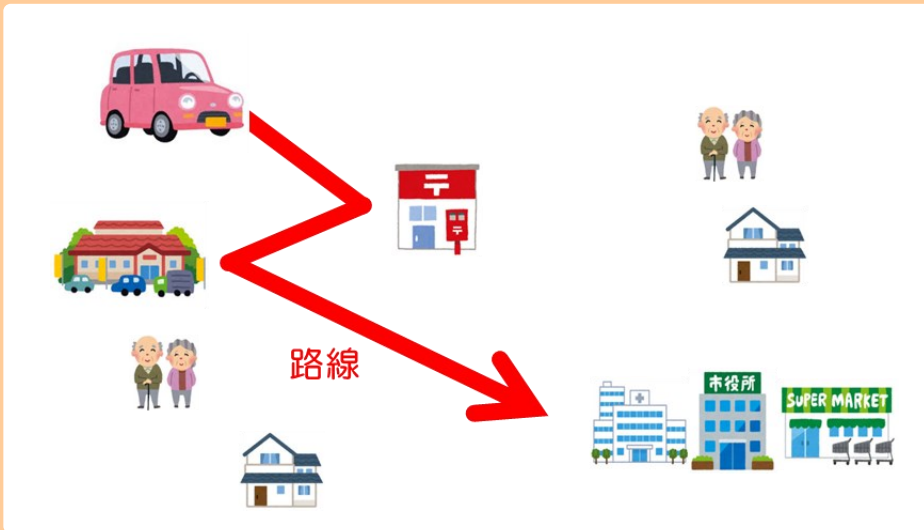


2. 運行形態（路線又は区域）

- 地域の移動ニーズや、実施する自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）の種類に応じて、運行する「路線」又は「区域」を定め、登録申請書に記載します。

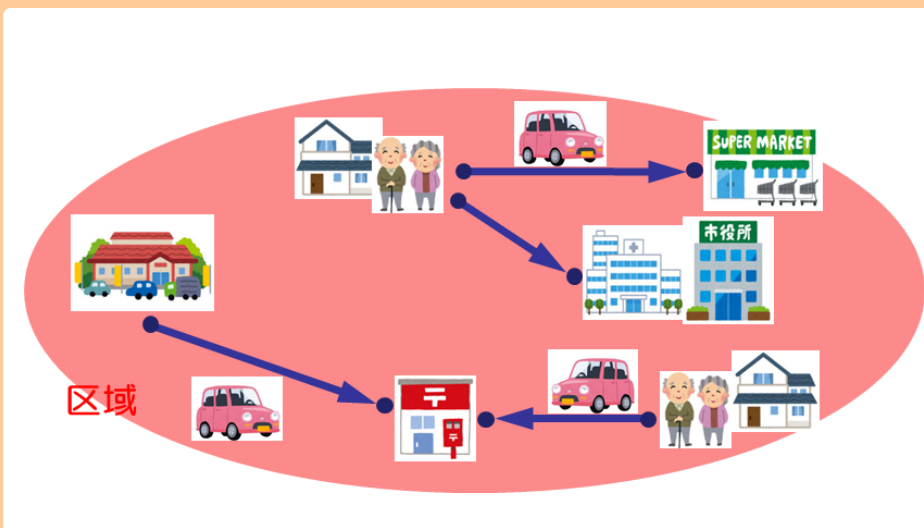
【「路線」を定める運送のイメージ】

- 運行する路線（運行経路）を定めます。
- 乗降場所（停留所）や運行時刻（ダイヤ）を定める場合があります。



【「区域」を定める運送のイメージ】

- 運行する区域（エリア）を定めます。
- 市町村全体を区域とする場合や、市町村内の一部の地域を区域とする場合があります。
- 発地（乗車する場所）又は着地（降車する場所）のいずれかが区域内にあること（片足主義）が必要です。



3. 旅客の範囲

- ・実施する自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）の種類に応じて、旅客の範囲を定め、登録申請書に記載します。

交通空白輸送を行う 自家用有償旅客運送 （公共ライドシェア）の種類

交通空白地
有償運送

旅客の範囲

- ・ 地域住民
- ・ 観光旅客その他の当該地域を来訪する者

福祉輸送を行う 自家用有償旅客運送 （公共ライドシェア）の種類

福祉
有償運送

旅客の範囲

※以下に掲げる者のうち、他人の介助によらず移動することが困難で、単独では公共交通機関を利用することが困難な者及びその付添人

- ・ 身体障害者
- ・ 精神障害者
- ・ 知的障害者
- ・ 要介護者
- ・ 要支援者
- ・ 基本チェックリスト該当者
- ・ 肢体不自由その他の障害を有する者

4. 使用する自動車

- ・ 自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）に使用する自動車については、以下のとおり規定されています。

○自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）に使用する自動車の要件について

- ・ 自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）の実施主体が、その自家用自動車の使用権原を有していることが必要です。
- ・ 福祉有償運送については、乗車定員11人未満の自動車であって、以下に掲げる自動車であることとされています。
 - 寝台車:車内に寝台(ストレッチャー)を固定する設備を有する自動車
 - 車いす車:車いすの利用者が車いすのまま車内に乗り込むことが可能な自動車であってスロープ又はリフト付きの自動車
 - 兼用車:ストレッチャー及び車いすの双方に対応した自動車
 - 回転シート車:回転シート(リフトアップシートを含む。)を備える自動車
 - セダン等

【参考】持込み自動車の使用について

- ・ 地域資源の活用の観点で、ボランティア個人や地元企業、教育機関、宿泊施設等が車検証上の使用者となっている車両を、変更登録手続きをせずに自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）に持ち込んで使用することが可能です。
- ・ こうしたいわゆる持込み車両については、自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）を実施する間は、実施主体がその自動車の使用権原を有していることが必要です。自動車の使用者との使用承諾書等を交わすこととなります。
- ・ また、自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）は自家用車を用いて運送を行うことが原則ですが、運送事業者（バス、タクシー、貨物等）に運行を委託する場合は、必要に応じて**当該運送事業者が保有する事業用自動車を持ち込んで使用することも可能です**。この場合も、自家用有償旅客運送を実施する間は、実施主体がその自動車の使用権原を有していることが必要です。また、当該運送事業者の運行計画や事業計画に支障がないように配慮することも必要です。

5. 運行管理、整備管理の体制

- ・ 自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）を行う場合には、運行管理の体制や整備管理の体制を整備することとなります。

○運行管理の体制について

- ・ 運行管理の責任者を選任することが必要となります。
- ・ 次のいずれかの場合には、事務所ごとに、以下に掲げる a.~ c. のうち、いずれかの要件を満たす運行管理の責任者を選任します。
 - 乗車定員11人以上の自動車（1台以上）の運行管理を行う事務所である場合
 - 乗車定員11人未満の自動車（5台以上）の運行管理を行う事務所である場合
 - a. 運行管理者資格者証の交付を受けている者
 - b. 運行管理者試験の受験資格を有する者（旅客自動車運送事業運輸規則48条の12）
※運行管理者基礎講習を受講した者等
 - c. 安全運転管理者の要件を備える者（道路交通法施行規則9条の9第1項）
- ・ 運行管理の責任者は、20台ごとに1人選任する必要があります。（運行管理者の資格を有する者を選任する場合は40台ごと）
- ・ 事業者協力型自家用有償旅客運送を行う場合は、当該協力事業者の運行管理者を運行管理の責任者として選任する必要があります。

○安全な運転のための確認について

- ・ 運行管理の責任者は、乗務しようとする運転者に対して、疾病、疲労、飲酒その他の理由により安全な運転をすることができないおそれの有無を確認し、運行の安全を確保するために必要な指示を与え、運転者ごとに確認を行った旨及び指示の内容を記録します。

【参考】安全な運転のための確認の方法について

- ・ 運転者に対して行う確認、指示は対面により行うよう努めます。一方で、地域公共交通会議において対面での確認が困難であると認められた場合には、地域の実情を踏まえ、輸送の安全の確保の観点で適当と認められた方法によることが可能です。
- ・ 対面での確認が困難であると認められた場合の方法は、遠隔地で確認を行うこととなりますが、その場合、IT機器を活用したテレビ電話等で、映像・音声・データ等により可能な限り対面に近い精度で確認が可能な方法で、運転者の疾病、疲労、飲酒の状況について確認を行うことが望ましいと考えられます。



○整備管理の体制について

- 整備管理の責任者を選任することが必要となります。
- 以下の場合には、道路運送車両法施行規則31条の4に定める整備管理者の資格を満たす整備管理の責任者を選任します。
乗車定員11人以上の自動車(1台以上)の運行管理を行う事務所
- 事業者協力型自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)を行う場合は、当該協力事業者において、整備管理の責任者を選任することが必要な場合があります。

5. 運転者の資格要件

- ・ 自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）を行う場合には、資格要件を満たした運転者を確保する必要があります。

○運転者の要件について

- ・ 「2種運転免許保有」又は「1種運転免許保有＋自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）の種類に応じた大臣認定講習の受講」が必要です。
- ・ 自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）の種類に応じた大臣認定講習

交通空白地有償運送 ⇒ 交通空白地有償運送等運転者講習

福祉有償運送 ⇒ 福祉有償運送運転者講習
(セダン型の車両を用いる場合は) セダン等運転者講習

- ・ 講習実施機関は国土交通省HPに掲載しています。

◎大臣認定講習実施機関一覧(国土交通省HP)
http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000012.html

自家用有償旅客運送について

自家用有償旅客運送に関連するページです。

認定講習

- ・ 大臣認定講習実施機関一覧 [【エクセル/PDF】](#)

相談窓口等

NO	番号	名称	主たる事務所所在地	実施講習				講習名	電話番号	ホームページ
				交通空白地有償運送等運転者講習	福祉有償運送運転者講習	セダン等運転者講習	自家用有償観光客等運送運転者講習			
1	3	北海道自動車学校	北海道札幌市東区真駒内10-25-10 (札幌市東区11区)	-	○	○	-	2. 運転者への講習(2種免許)講習 2. セダン等運転者講習	011-613-3636	http://www.hokkaido.ac.jp/
2	25	有限会社テクノリサーチ	北海道札幌市中央区南一条西14-7 101号 101号	-	○	○	-	1. セダン等運転者講習 2. セダン等運転者講習	011-219-4443	http://tech.jp/techu.php
3	132	株式会社新井モータースクール	北海道札幌市東区南一条西14-7 101号	○	○	○	-	1. 運転者講習(2種免許)講習 2. セダン等運転者講習	011-644-8111	http://shinai-motor-school.com/
4	189	有限会社R&P	北海道札幌市中央区南一条西14-7 101号	○	○	○	-	1. 運転者講習(2種免許)講習 2. セダン等運転者講習	011-299-3568	-
5	238	有限会社光学センター	北海道札幌市中央区南一条西14-7 101号 101号	-	○	○	-	1. セダン等運転者講習 2. セダン等運転者講習	011-261-5060	http://www.medicall-hokkaido.jp/
6	227	株式会社ファミリーアカデミー	北海道札幌市東区南一条西14-7 101号 101号	-	○	○	-	1. セダン等運転者講習 2. セダン等運転者講習	011-643-5600	http://www.family-academy.jp/
7	203	社会福祉法人上郷はまなび	北海道札幌市東区南一条西14-7 101号 101号	○	○	○	-	1. 運転者講習(2種免許)講習 2. セダン等運転者講習	011-721-1211	http://hamanaweb.com/hokkaido/hokkaido/
8	304	特定非営利活動法人東ののり	北海道札幌市東区南一条西14-7 101号 101号	○	○	○	-	1. 運転者講習(2種免許)講習 2. セダン等運転者講習	011-643-9150	http://www.e-no-nori.jp/
9	304	RFQ法人ももかわ	北海道札幌市東区南一条西14-7 101号 101号	-	○	○	-	1. 運転者講習(2種免許)講習 2. セダン等運転者講習	090-8530-2148	-
10	330	有限会社テクノリサーチ	北海道札幌市東区南一条西14-7 101号 101号	○	○	○	-	1. 運転者講習(2種免許)講習 2. セダン等運転者講習	011-660-8802	http://www.techu.jp/techu/index.html
11	61	株式会社ムツコトシズキ	北海道札幌市東区南一条西14-7 101号 101号	○	○	○	-	1. 運転者講習(2種免許)講習 2. セダン等運転者講習	011-219-8168	http://www.mtsk.co.jp/

6. 旅客から収受する対価

- ・ 旅客から収受する対価については、以下のとおり、基準が設けられています。

○実費の範囲

旅客から収受する対価の要件は、以下のように定められています。

- ・ 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。

【参考】タクシー運賃の約8割を目安とすることについて

- ・ 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ます。
- ・ タクシー運賃の約8割はあくまで「目安」であり、上限を示しているものではありませんので、営利を目的としていると認められない実費の範囲であれば、タクシー運賃の約8割を超えて設定することも可能です。

○設定方法

旅客から収受する対価の設定方法は、以下のように定められています。

- ・ 距離制（例）1km〇円
- ・ 時間制（例）10分〇円
- ・ 定額制（例）1回〇円

※これらのいずれにもよりがたい場合にあっては、地域の実情に応じた運送の対価について地域公共交通会議において協議が調ったうえで、設定を行うことができる

ダイナミックプライシング

- 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。

○地域公共交通会議等における協議

- ・ 自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）において旅客から収受する対価は、地域公共交通会議等において協議が調ったものであることが必要です。

【参考】

◎自家用有償旅客運送関係通達等(国土交通省HP)

http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000012.html

自家用有償旅客運送について

自家用有償旅客運送に関連するページです。

■ 主な関係法令

- ・ [道路運送法](#) (昭和26年法律第183号)
- ・ [道路運送法施行規則](#) (昭和26年運輸省令第75号)
- ・ [旅客自動車運送事業運輸規則](#) (昭和31年運輸省令第44号)

(参考) 自家用有償旅客運送制度の創設時における省令改正及び告示制定について

- ・ [道路運送法施行規則等の一部を改正する省令について](#) (平成18年9月7日公布・平成18年10月1日施行)
- ・ [道路運送法等の一部を改正する法律の施行に伴う関係告示について](#) (平成18年9月29日公布・施行)

■ 主な関係通達等

◎自家用有償旅客運送の事例

- ・ 国土交通省HP http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000012.htm

「自家用有償旅客運送事例集」です。

自家用有償旅客運送について

自家用有償旅客運送に関連するページです。

■ 主な関係法令

- ・ [道路運送法](#) (昭和26年法律第183号)
- ・ [道路運送法施行規則](#) (昭和26年運輸省令第75号)
- ・ [旅客自動車運送事業運輸規則](#) (昭和31年運輸省令第44号)

(参考) 自家用有償旅客運送制度の創設時における省令改正及び告示制定について

- ・ [道路運送法施行規則等の一部を改正する省令について](#) (平成18年9月7日公布・平成18年10月1日施行)

7. 横手市 (秋田県横手市)

住民主導モデル

- ・ 住民組織「協会の（空室は少ない）共同運送隊」が運行を開始し、成功による乗客増加。
- ・ 協会の協賛でバス専用道路を建設できるようにするなど、フリー乗降の促進を助けて乗客数の向上を図っている。
- ・ 成功の要因として、協会の協賛による乗客数の増加と乗客の代表者「約のキチコさん」のリーダーシップを、要因に挙げた。

運行開始時期	平成29 (2017) 年11月27日
運行形態	運行ルート・区間をともに設定
乗客乗降	団体乗降3回、乗込1回
乗込乗降	エリア外より2000円、4000円、7000円
乗込乗降の区間	横手市内
ドライバー数 (乗組)	0名 (2名乗組、1名0名)

導入のきっかけとして、「横手の地域の過半数は高齢者で高齢者が多くなった」、「高齢化率により、地域で移動手段の確保が難しくなった」、「バス専用道路の建設で高齢者が安心して移動できるようになった」ということが挙げられる。

導入の経緯は、まず乗客数が減少してあり、利用者1人当たりの運行費用も増加していたため、運行の廃止が危惧されていた。

実現の経緯は、1,000名程度の乗客が、「横手市（横手市運送隊）」、「フレッキー（横手市十文字駅）」などのスーパーから、「高齢者団」（横手市運送隊）」、「高齢者会」（横手市運送隊）」などの組織として、協賛を結成して運行している。

主な特徴は、乗客の代表者を持っており、協賛の協賛による乗客の増加と乗客の代表者のリーダーシップを、要因に挙げた。

運行ルートや乗降の区間をともに設定して、乗客の増加を助けて乗客数の向上を図っている。