

# バス制度の概要等について

---

国土交通省 東北運輸局  
宮城運輸支局 輸送・監査部門  
令和6年5月

## (1) バス制度の概要 P3~

## (2) 令和5~6年度における改正内容 P9~

- ① 運賃協議会の設置について
- ② ラストワンマイル輸送関係の改正について
- ③ 自家用車活用事業について

# (1) バス制度の概要

## 道路運送法の目的

○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

## 道路運送法における定義等

○「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

## 旅客自動車運送事業の種類

- 一般旅客自動車運送事業（乗合、貸切、乗用）
- 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もの）

公共交通には旅客自動車運送事業のほか、自家用自動車による有償旅客運送が用いられる。

## 一般乗合旅客自動車運送事業 (4条許可)

○乗合旅客を運送する一般旅客自動車運送事業

○3つの態様がある

1. **路線定期運行** (路線を定めて、停留所の時刻設定が定時であるもの) →例としては路線バス、高速バス等
2. **路線不定期運行** (路線を定めて不定期に運行するもの) →例としては深夜型シャトルバス等
3. **区域運行** (路線を定めずに旅客の需要に応じた乗合運送を行うもの) →例としてはデマンドタクシー等

○地域公共交通会議等の合意により許可要件等の緩和が可能な事項 (一部抜粋)

- ・【申請の標準処理期間】 許可申請 3ヶ月 → **2ヶ月** (路線定期運行、路線不定期運行、区域運行)  
認可申請 (路線の新設) 3ヶ月 → **1ヶ月** (路線定期運行、路線不定期運行)  
※標準処理期間は補正等に要する期間が含まれません。  
したがって、補正に時間がかかればその分、処理期間も延びることになります。
- ・【乗車定員】 11人以上 → 11人未満も可 (路線定期運行、路線不定期運行、区域運行)
- ・【最低車両数】 6台 → 地域の実情により6台未満も可 (路線定期運行)  
3台 → 地域の実情により3台未満も可 (路線不定期運行、区域運行)

○道路運送法第9条第4項に定める協議会 (運賃協議会) の合意により許可要件等の緩和が可能な事項

- ・【運賃】 上限運賃認可 → 届出 (路線定期運行)

## 一般貸切旅客自動車運送事業

○一個の契約により乗車定員11人以上の自動車を貸し切って旅客を運送するもの

- ・例としては、観光バス、スクールバスなどの契約輸送など

## 一般乗用旅客自動車運送事業

○一個の契約により乗車定員11人未満の自動車を貸し切って旅客を運送するもの

- ・例としては、一般のタクシー、介護タクシーなど

## 貸切及び乗用事業者による乗合旅客の運送許可 (21条許可)

- 乗合事業者によることが困難な場合において、貸切及び乗用事業者が一時的な需要のために地域及び期間を限定して乗合旅客の運送を行う場合の許可
- 運行する期間は原則1年以下 (地方公共団体からの要請及びデータ不足等、事案によっては最大3年まで延長可)
- イベント客の輸送、鉄道の工事運休に伴う代替バス、実証実験等短期間に実施され、期間の延長が予定されない運行など

## 自家用有償旅客運送とは

○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。

## 交通空白地有償運送

○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。

### ○対象者

- ・ 地域住民
- ・ 観光旅客その他の当該地域を来訪する者

※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。

（タクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域等）

## 福祉有償運送

○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。

### ○対象者

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

## 運送の対価

○実費の範囲内であり、営利とは認められない範囲の対価であること。

### ○対価の目安

- ・ 路線を定めて行う場合
  - …当該地域又は隣接市町村等における一般乗合旅客自動車運送事業の運賃を目安に設定。
- ・ 区域を定めて行う場合
  - …当該地域に適用されるタクシー運賃の約8割を目安に設定。受給の変動等に対応して、対価の額を変動させることも可能。

※別添「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」〔別紙〕ガイドライン

## 1. 地域公共交通会議の目的

- 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、その他必要となる事項を協議する
- 地域の需要に即した乗合運送サービスが提供されることにより地域住民の交通利便の確保・向上に寄与する

## 2. 地域公共交通会議の設置及び運営

- 一又は複数の市町村、又は都道府県が主宰
- 地域公共交通会議は原則公開
- 書面協議も可 など

## 3. (3) 自家用有償運送の必要性及び対価

- 自家用有償運送の運行について協議する場合は、下記の内容について協議する
  - ・自家用有償旅客運送の必要性
  - ・運送の区域
  - ・旅客から收受する対価
  - ・その他必要と認められる措置

## 3. (2) 適切な乗合旅客運送の態様等

- 地域公共交通会議では下記の内容について協議する
  - ・運行の態様
  - ・事業計画（路線、営業区域、使用車両等）
  - ・運行計画
  - ・路線又は営業区域の休廃止等
  - ・その他必要と認められる措置

## 3. (6) 交通会議の運営方法などその他の協議

- 上記の他輸送サービスの変更等必要と認める事項について協議を行う

## 4. 地域公共交通会議の構成員

- 構成員は道路運送法施行規則第4条の2第1項に掲げる者、地域の実情に応じその他の者を加えることも可
- 構成員の選任、変更については、構成のバランスに留意
- 自家用有償運送に係る協議の際には、地域公共交通のエキスパートなどの人材を加えるなど配慮

## 5. 地域公共交通会議における協議

- 地域公共交通会議において協議が調った場合に、合意があったものとみなす
- 公平・中立な運営を確保するため、構成員のバランスに配慮し、関係者間のコンセンサスの形成を目指す
- あらかじめ設置要項に議決にかかる方法を定める

## 7. 申請処分後における主宰者の役割

- 相談、違反時の通報連絡体制、事故時の対応、利用者等からの苦情その他に対応するため、連絡窓口を整備

# コミュニティバスの導入に関するガイドライン

## コミュニティバスの定義

○交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村が主体的に計画し、以下の方法により運行するもの

- ・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・タクシー
- ・市町村自らが自家用有償旅客運送の登録を受けて行う交通空白地有償運送

## コミュニティバス導入時の留意すべき事項

○基本的な考え方

- ・路線定期運行を基本としつつ、地域の特性に応じたサービスを組み合わせ、整合性のとれたネットワークを構築
- ・公的資金によって支えられるコミュニティバスは、自立運営の路線バスを補完し、交通ネットワークの一部を形成

○事業計画（路線、営業区域、使用車両、停留所等）

- ・路線や区域については、コミュニティバスの役割分担を明確にした上で、路線バスと競合しないよう検討すべき
- ・市町村等が、同一地域内を運行する路線バスの運行事業者を含む関係者からヒアリングをすることが望ましい
- ・使用車両（バリフリ法への適合、予備車の必要性など）の検討、停留所・乗降場所は路線バスとの乗り継ぎを考慮

○運行計画（運行系統、運行回数、運行時刻）

- ・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、運行時刻の設定にあたっては、相互の補完を図り、競合を回避するよう配慮すべき
- ・運転手の乗務時間等にも留意する必要

○運賃及び料金等

- ・乗合運送の事業者へ委託する場合は、他の事業者との間に不当競争を引き起こすおそれがないこと、財政負担を踏まえつつ、安全運行に必要な費用を確保できること及び持続的な運行が可能であることにつき、十分な検討が必要

○市町村が運行を委託する場合における運行主体の選定方法

- ・運行経費 ・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

○市町村が運行を委託する場合におけるその他の配慮事項

- ・運行主体の責に帰すことのできない要因により予期せぬ経費の増大、運賃収入の減少などがあつた場合には、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
- ・運行主体が車両を購入して運行する場合であつて、5年未満で運行委託契約が終了する場合には、残期間の車両償却費の負担について適切な配慮がなされることが望ましい

## 注意点

○許認可申請には標準処理期間があります。

申請には地域公共交通会議等の協議が前提となる場合があるため、標準処理期間を踏まえた開催時期の設定、事前準備が重要です。

(例：路線新設認可申請の場合 <開始時期:10月1日 標準処理期間1ヶ月>)

運輸支局への申請期限 8月31日

地域公共交通会議開催日 ○月○日 (準備期間○日)

申請書類を作成する期間 ○日

※標準処理期間には申請書類の不備による補正期間は含まれませんので、余裕を持って申請下さい。

なお、申請書類は事前確認を行うことも可能です。

## (2) 令和5～6年度における改正内容

### ① 運賃協議会の設置について

- これまで**地域公共交通会議等において協議してきた運賃（協議運賃）**について、独占禁止法上のカルテルに当たるとの疑義が生じないようにする観点から、事業者としては運賃等を定めようとする当該一般乗合旅客自動車運送事業者のみが協議に参加する（＝**地域公共交通会議とは別の会議等で協議**する）よう改正されました（道路運送法第9条等）。
- 構成員の見直しに伴い、あらかじめ、**住民、利用者その他利害関係者の意見を反映**するための措置を講ずることが規定されました。

【参考】地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（令和5年法律第18号）による道路運送法等の改正の内容

## 改正前

### ○道路運送法第9条

4 一般乗合旅客自動車運送事業者が、地域における需要に応じ当該地域の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乗合旅客の運送を行う場合において、国土交通省令で定めるところにより、当該運送に係る運賃等について地方公共団体、一般乗合旅客自動車運送事業者、住民その他の**国土交通省令で定める関係者間の協議**が調つたときは、当該一般乗合旅客自動車運送事業者は、第一項及び前項の規定にかかわらず、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出ることをもって足りる。これを変更しようとするときも同様とする。

### ○道路運送法施行規則

第九条の二 法第九条第四項の協議が調つたときは、同項の届出に係る運賃等について**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。）又は協議会において協議が調つているときとする。

第九条の三 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**

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

## 改正後

### ○道路運送法第9条

4 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つたときは、第一項及び前項の規定にかかわらず、当該協議が調つ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つたときも、同様とする。

- 一 当該路線等をその区域を含む**市町村**（特別区を含む。以下同じ。）又は**都道府県**
- 二 **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**
- 三 当該路線等を管轄する**地方運輸局長**
- 四 第一号に規定する市町村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**

5 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。

# 協議運賃の運用見直しを踏まえた対応のポイント

## ① 運賃協議会の設置

(対応例)

- ・ 運賃協議に特化した新たな協議会を設置
- ・ 地域公共交通会議（これまで運賃協議をしていた会議）の要綱に、「運賃の協議は別に定める構成員で行う」等の規定を追加
- ・ 地域公共交通会議の「分科会」や「WG」として、構成員を定めて協議を行う等の規定を追加

※学識経験者・有識者はいわゆる「オブザーバー」等としての参画が基本となりますが、法第9条第4項第4号に規定する者（関係住民の意見を代表する者として指名する者）としての参画も可能です。

## ② 運賃協議会の開催方法

(対応例)

- ・ 運賃協議会単独での開催
- ・ 地域公共交通会議の開催前または開催後に連続して開催。ただし、連続して開催する場合は、運賃協議会の構成員以外は退室する、地域公共交通会議とは別室で行うなど、留意が必要です。

※独占禁止法のカルテルに該当しないよう、運賃を定めようとする乗合事業者のみが協議に参加。  
また、複数事業者の運賃（区域運行を複数事業者が実施など）を協議する場合は、独占禁止法上の疑義が生じないよう、1事業者ごとに行うなど配慮が必要。

## ③ 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

- ・ 「公聴会」はあくまでも例示ですので、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、その他の方法によることも可能です。

(対応例)

パブリックコメント、市政広報誌、自治会への説明と事業者説明会、自治体ホームページでの意見募集、住民・利用者・利害関係者等に対するアンケート調査 等

## (2) 令和5～6年度における改正内容

### ②ラストワンマイル・モビリティに係る改正について

- 基本的な考え方として、**安全性及び継続性**の観点から、**交通事業者によるサービスを第一に模索**するとともに、**交通事業者は旅客運送のプロとして、その実現に協力**することが重要。それでも**不十分な場合には、自家用有償旅客運送も組み合わせ**ることができる。
- **タクシー・乗合タクシーの輸送力の強化**や**地域実情に応じたサービスを選択**できるよう**制度・運用を改善**。
- **自家用有償旅客運送**によりサービスを補完する際には、**円滑に導入**でき、**持続的なものとなるよう制度・運用を改善**。

## 法人タクシーの営業所ごとの最低車両台数の緩和



## 営業所等の施設設置要件の緩和

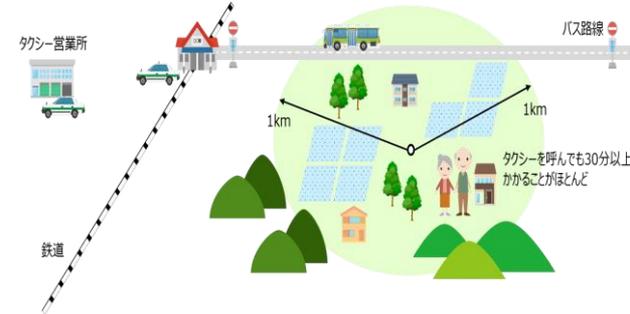
※一角を営業所、休憩施設や車庫として活用



## タクシーと乗合タクシーの事業用車両の併用の柔軟化



## 自家用有償旅客運送に係る交通空白地の目安の提示



## 運行管理のDXの推進

運行管理業務の一元化  
(同一事業者内)



【事業者間遠隔点呼】

異なる事業者間における遠隔点呼



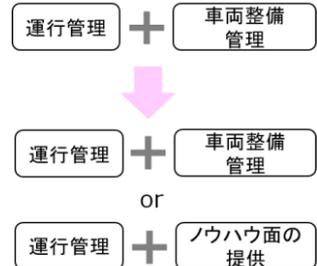
## タクシー事業者による乗合タクシー展開の際の法令試験免除



## 乗合タクシー事業における補完的な自家用車の活用



## 事業者協力型自家用有償旅客運送の活用促進



## <その他の施策>

【タクシー】

- 地方部にUターン等した個人タクシー経験者の活用

【自家用有償旅客運送】

- 運送の対価に係る目安の適正化、各種マニュアルの活用促進、更新登録手続の簡素化

- 交通不便地域における持続的で利便性の高い交通サービスの実現には、タクシーや乗合タクシーがそれぞれの守備範囲を広げ、輸送力を強化するとともに、地域の実情に応じた交通サービスを選択しやすくするような制度・運用の改善が必要。
- また、自家用有償旅客運送により、タクシーや乗合タクシーを補完する際には、円滑に導入ができ、自家用有償旅客運送による交通サービスが持続的なものとなるような制度・運用の改善が必要。

### タクシー（一般乗用）

- ①営業所ごとの法人タクシー車両の最低車両台数の緩和
- ②営業所等の施設設置要件の緩和
- ③運行管理のDXの推進
- ④地方部にUターン等した個人タクシー事業の経験者の活用

- ⑤タクシー事業者による乗合タクシー展開にあたっての法令試験免除
- ⑥タクシーと乗合タクシーの事業用車両の併用の柔軟化

- ⑦乗合タクシー事業における補完的な自家用車の活用

### 乗合タクシー（一般乗合）

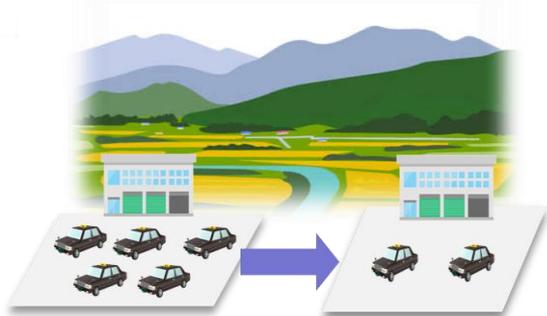
- ⑧事業者協力型自家用有償旅客運送の活用促進

- ⑨交通空白地の目安の設定及び「地域交通の把握に関するマニュアル」の活用促進
- ⑩「地域交通の検討プロセスガイドライン」の活用促進
- ⑪「運送の対価」に係る目安の適正化
- ⑫更新登録手続の簡素化

### 自家用有償旅客運送

※その他、これらに加えてタクシー事業等のDX・GXの推進や快適で働きやすい職場環境の整備等についても取り組んでいく。

## 【①法人タクシーの営業所ごとの最低車両台数の緩和】



事業継続性等の点から問題ないと**地方運輸局長等が認めた場合**には、**最低車両台数の緩和を認めることができることとし**、柔軟に法人タクシー事業の維持や新規参入を行うことができるようにする。

令和5年10月31日（国自旅第207号）

令和5年11月29日（東北運輸局公示第38号）

法人タクシー事業の許可申請事案及び事業計画変更認可申請事案等の審査基準について

### 1(4)最低車両数

- ① (i) 人口50万人以上の都市を含む営業区域 10両
- (ii) 人口1万人以上の市町村を含む営業区域 5両
- (iii) (i)・(ii)以外の営業区域 2両

③ **特定地域又は準特定地域以外の地域において、市町村が設置する地域公共交通会議等で協議が調った場合は、当該市町村に限り、最低車両数を2両以上とすることができる。**

## 【④地方部にUターン等した個人タクシー事業の経験者の活用】



**人口が30万人未満の地域においても、地域公共交通会議など地域における議論も勘案しつつ、地方運輸局長等が認めた場合**については、**個人タクシーの営業を認める**。（1年以上の個人タクシー事業の実績のある者に限る）

その際には、当該地域における地理や実情に通じた**法人タクシー事業者による運行管理等を条件とする**。

令和5年12月28日（国自旅第267号）

令和6年1月21日（東北運輸局公示第81号）

個人タクシー事業の申請事案の審査基準について

### II. 人口が概ね30万人以上の都市を含まない営業区域等における許可

1. 営業区域 **特定地域又は準特定地域以外**
2. 年齢 通常満65歳未満 ⇒ **80歳未満**
3. 運転経歴 申請日以前に1年以上の個人タクシーの経験を有している
4. 管理運営体制
  - ① 75歳未満
    - ア 営業区域に営業所のある法人事業者による運行管理を受ける体制の整備、その連携事業者との業務提携又は連絡体制の構築
    - イ 申請する営業区域が属する都道府県内の個人タクシー事業者団体又は以前所属していた個人タクシー事業者団体との連絡体制の構築
  - ② 75歳以上
    - 営業区域に営業所のある法人事業者による運行管理を受ける体制の整備

## 【⑤タクシー事業者による乗合タクシー展開の際の法令試験免除】



地域の実情やタクシー事業者がすでに乗合タクシー事業の実施に必要な道路運送法等法令の知識を十分に有していることに鑑み、タクシー事業者については、**乗合タクシー事業（区域運行型乗合事業）の許可申請に係る法令試験を免除**する。

令和5年12月28日（国自旅第272号）  
 令和5年12月28日（東北運輸局公示第70号）  
 一般乗合旅客自動車運送事業の許可申請事案及び事業計画変更認可申請事案等の審査基準について

- 1（9）法令遵守  
 「なお、一般乗用旅客自動車運送事業者が、区域運行の態様に限定して許可を受ける場合にあっては、当該運行に必要な法令の知識を有するものとみなす。」
2. 事業計画の変更の認可（法第15条第1項）  
 「（1）1（2）～（8）、（10）の定めるところに準じて審査するものとする。」  
 ※区域運行限定（試験免除）で許可を受けた乗合タクシー事業者について、路線定期運行等に態様を変更（追加）する場合には法令試験が必要となる。

## 【⑥タクシーと乗合タクシーの事業用車両の併用の柔軟化】



令和5年12月28日（国自旅第274号）  
 ※平成18年9月27日（国自旅第182号）  
 「一般旅客自動車運送事業における事業用自動車の併用等について」は廃止

【概要】  
 これまでは、地域公共交通会議の協議結果であること、交通空白地域で路線定期と整合性をとる必要がないこととの条件があった。  
 改正により、他の事業用自動車との兼営営業所における併用を行う旨が明記された場合には、事業の事業計画の遂行に支障のない場合に認め、申請どおり許可、認可を行うほか、届出を受け付ける、となった。

**（4）事業用自動車を併用する際の注意事項**  
 ただし、当該営業所が運行管理する事業用自動車の数は、併用する車両数を、該当する態様の事業用自動車数にそれぞれ足し合わせ、選任すべき運行管理者の数を決定するものとする。

乗合タクシー事業・タクシー事業それぞれがいずれも適切に提供されることを前提に、通学・通勤・通院などのために乗合率の高い朝・夕方は乗合タクシー、ビジネス・帰宅需要などの移動がばらつく昼間・夜はタクシーとして使用するなど、**乗合タクシーとタクシーとの間でより柔軟に車両の併用を行うことができることとする。**

## 【⑦乗合タクシー事業における補完的な自家用車の活用】

令和5年12月28日（国自旅第266号）

令和5年12月28日（東北運輸局公示第128号）

過疎地域における一般乗合旅客自動車運送事業（区域運行）の輸送力補完のための自家用自動車の有償運送の許可について



過疎地域において、予め定められた地域を運行する乗合タクシーを展開するに当たって、地域公共交通会議等の協議が調った場合には、事業用自動車による輸送力を補完するために必要な範囲に限り、許可を受けた自家用自動車を輸送力補完のために活用することができることとする。その際、運転者は乗合タクシー事業者と雇用契約を締結し、同事業者が運行管理を行う。

乗合タクシー（区域運行型乗合事業）の導入が必要な交通不便地域において、交通事業者が十分に車両等を有していないケースが存在するため、必要な範囲に限り、許可を受けることができる。

## 【許可基準】

1. 運送地域：過疎地域、過疎地域とみなされる区域で、乗合タクシー事業者により必要な旅客輸送の確保が困難な区域が存在する旨の協議が調っている地域（過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法の「過疎地域」、「過疎地域とみなされる区域」）
2. 運送形態：区域運行
3. 運送者：乗合タクシー事業者と雇用契約に基づき区域運行型の運送サービスを提供する者（契約運転者）
4. 運転要件：申請日前2年間に於いて無事故であり、かつ、運転免許の停止処分を受けていないことを前提に、次のいずれかに該当
  - ①第2種運転免許を保有
  - ②第1種運転免許を保有し、国土交通大臣が認定する講習を修了していること（修了する具体的な計画を含む）
5. 使用車両：契約運転者が使用権限を有する自家用自動車で、乗車定員4人以上10人以下の車両
6. 車両数：乗合タクシー事業者の営業所における車両数を超えない範囲
7. 運賃設定：道路運送法第9条第6項に基づく届出、または、協議運賃による届出
8. 安全確保：運行管理、整備管理等は乗合タクシー事業者の責任において行う

## 【許可期限】

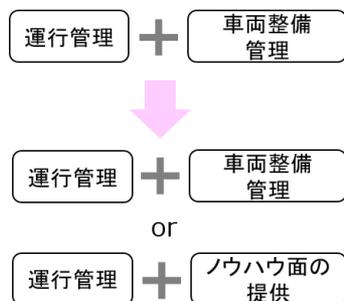
5年

## 【留意点】

許可に基づく有償運送に係る運送契約は、利用者と契約事業者間の締結となるため、運送責任は契約事業者が負う

## 【⑧事業者協力型自家用有償旅客運送の活用促進】

令和5年11月2日省令改正（国土交通省令第87号）



（施行規則第51条の2の2）

法第79条の2第1項第5号の国土交通省令で定める事項は、自家用有償旅客運送自動車の整備管理の体制の整備又は自家用有償旅客運送自動車の手配とする。

令和5年12月28日（国自旅第217号）

令和5年12月28日省令改正（東北運輸局公示第67号）  
交通空白地有償運送の登録に関する処理方針について

（処理方針）

2. 登録の申請

（2）登録の申請

⑨ 事業者協力型自家用有償旅客運送を行おうとするとき

一般旅客自動車運送事業者が、法第79条の2第1項第5号に掲げる運行管理及び施行規則第51条の2の2に掲げる**自家用有償旅客運送自動車の整備管理の体制の整備又は自家用有償旅客運送自動車による旅客の運送の手配に係るサービスの提供**について協力する自家用有償旅客運送。

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。

## 【⑨自家用有償旅客運送に係る交通空白地の目安の提示】

令和6年4月26日（国自旅第71号）

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

〔別紙〕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

3. 協議を行うに当たっての具体的指針

（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

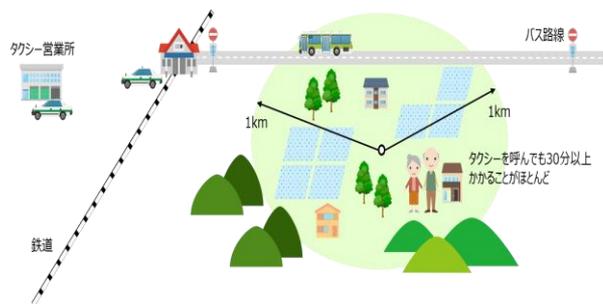
① 自家用有償旅客運送の導入に関する基本的な考え方

（イ）交通空白地有償運送について

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を含む。）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

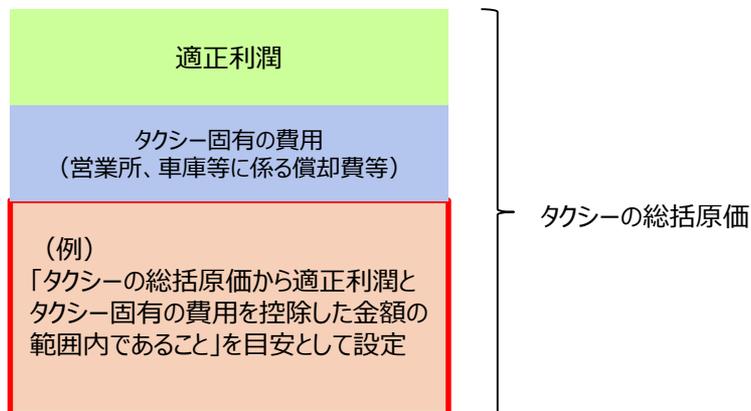
※地域住民や観光旅客のニーズに基づいて導出。少なくともタクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域は交通空白地に該当するが、アンケート調査や地域の実情（高齢化率及び独居率といった人口構造の特性、勾配など地理的的特性等）を踏まえた市町村長又は都道府県知事の判断により、30分未満とすることも考えられる（例えば15分など）。



「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」は少なくとも交通空白地に該当する、という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。

【⑪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、上記のような必要費用も勘案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。

令和5年12月28日（国自旅第263号）

2(3)①旅客から収受する対価の水準 イ  
**当該地域に適用されるタクシー運賃の約8割**（地方運輸局及び沖縄総合事務局において、インターネットその他の適切な方法により、当該地域の運送の対価を公表するものとする。）であること。  
 ただし、地域公共交通会議等において調った協議結果に基づき、約8割を超える運送の対価を設定することも可能である。

令和5年12月28日（東北運輸局公示第79号）  
 自家用有償旅客運送者が利用者から収受する対価の取扱いについて  
 令和6年2月26日（東北運輸局HPに公表）  
 自家用有償旅客運送の対価の目安の設定について

●自家用有償旅客運送の対価の目安の設定について（右表：東北運輸局HPに公表）  
 なお、対価については、いずれも目安であるため、地域公共交通会議等においては目安に拘束されるものではないことに留意願います。  
 ※道路運送法施行規則第51条の15の規定に基づき算出したものであり、当局において定めている一般乗用旅客自動車運送事業の自動認可運賃等の8割の金額とは一致しません。

	自家用			
	距離制		時間制	
	初乗り運賃(キロ)	加算運賃(キロ)	初乗り(5分)	加算(5分)
青森	482	252	401	401
岩手A	472	264	406	406
岩手B	465	255	399	399
宮城A	399	254	420	420
宮城B	446	244	425	425
秋田A	478	370	542	542
秋田B	403	289	479	479
山形A	406	293	484	484
山形B	416	289	492	492
福島	437	273	416	416

## 【⑫ 自家用有償旅客運送に係る更新登録手続の簡素化】

令和5年11月2日（国土交通省令第87号）

（施行規則第51条の10）

2 前項の更新登録申請書には、第51条の3に規定する書類（同条第1号、第2号及び第5号から第14号に掲げる書類にあつては、当該書類の内容に変更があつた場合に限る。）及び登録証を添付しなければならない。

令和5年12月28日（国自旅第217号）

令和5年12月28日（東北運輸局公示第67号）

交通空白地有償運送の登録に関する処理方針について

（処理方針）

5. 有効期間の更新の登録

(2) 添付書類

更新登録申請書に係る施行規則第51条の10第2項に定める書類は、2.(3)に定める添付書類に準ずるものとする。ただし、以下の書類については、当該更新の前後においてその内容に変更がない場合に限り、添付を省略することができるものとする。

- ① 定款等の書類
- ② 路線図
- ③ 自家用有償旅客運送自動車についての使用権原を証する書類（ただし、当該自家用有償旅客運送に使用する車両の一覧を除く。）
- ④ 自家用有償旅客運送自動車の運転者が、施行規則第51条の16第1項に規定する要件を備えていることを証する書類 ※講習修了証等
- ⑤ 施行規則第51条の17第1項に規定する運行管理の責任者及び運行管理の体制を記載した書類
- ⑥ 施行規則第51条の24に規定する自家用有償旅客運送自動車の整備管理の責任者及び整備管理の体制を記載した書類
- ⑦ 施行規則第51条の25第1項に規定する事故が発生した場合の対応に係る責任者及び連絡体制を記載した書類
- ⑧ 施行規則第51条の26に規定する自家用有償旅客運送自動車の運行により生じた旅客その他の者の生命、身体又は財産の損害を賠償するための措置を講じていることを証する書類
- ⑨ 自動運行旅客運送を行っている場合にあつては、当該自動運行旅客運送の用に供する自家用有償旅客運送自動車の自動運行装置に係る使用条件が記載された書類
- ⑩ 特定自動運行旅客運送を行っている場合にあつては、当該特定自動運行旅客運送に係る道路交通法第75条の12第2項に規定する申請書の写しその他の同条第1項の許可の見込みに関する書類

&lt;協議手続を簡素化&gt;



異議なし



&lt;申請書類を簡素化&gt;



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。

# 自家用有償旅客運送制度のさらなる制度改善

## ダイナミックプライシングの導入 (道路運送法第78条第2号関係)

## 国土交通省 タクシーとの共同運営の仕組みの構築 (道路運送法第78条第2号関係)

## 国土交通省

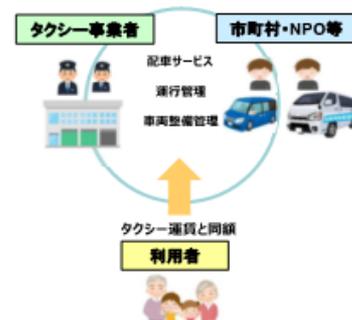
○ 自家用有償旅客運送において、一定のダイナミックプライシングを導入するため、以下の事項を通達上明記する。

- ① 自家用有償旅客運送の実施主体は、需給に応じて、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 ダイナミックプライシングを導入するに際しては、
  - ・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の手法も可能。
- ③ 一定期間において、自家用有償旅客運送によって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ヶ月ごとに確認する。

令和6年4月26日 (国自旅第72号)  
自家用有償旅客運送者が利用者から収受する対価の取扱いについて

○ 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。
- 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割は地域公共交通の確保改善に活用。



令和6年4月26日 (国自旅第73号)  
「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」の制定について

## 地域公共交通会議の運営手法の見直し (道路運送法第78条第2号関係)

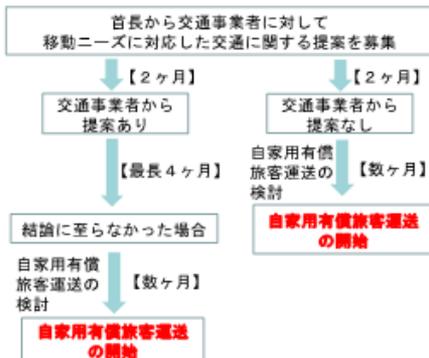
## 国土交通省 運送区域の設定の柔軟化 (道路運送法第78条第2号関係)

## 国土交通省

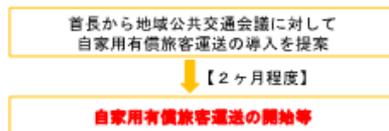
○ 自家用有償旅客運送を導入するにあたって、地域公共交通会議で2か月程度協議してもなお結論に至らない場合には、協議内容を踏まえ首長の責任により判断できることを通達上明記する。

○ 自家用有償旅客運送について、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。

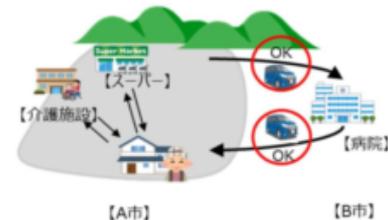
### <従前のプロセス>



### <今後のプロセス>



- ① 運送区域外へ行く運送も運送区域外から戻る運送も可能であること、また、当該運送を行う場合には関係市町村に通知することを通達上明記。



- ② 隣接する複数市町村が自家用有償旅客運送を共同化すべき場合もあり、地方運輸局や都道府県が当該共同化を促すことを通達上明記。

令和6年4月26日 (国自旅第71号)  
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

## (2) 令和5～6年度における改正内容

### ③ 自家用車活用事業について

# 自家用車活用事業とは

## 【概要】

- 「自家用車活用事業（いわゆる「日本型ライドシェア・日本版ライドシェア」）」は、タクシーが不足する地域、時期、時間帯において、その不足分を補うため、**タクシー事業者の管理の下で、地域の自家用車・一般ドライバーを活用して有償で運送サービスを提供するもの**であり、道路運送法第78条第3号の「公共の福祉のためやむを得ない場合」とする取扱いで本年4月1日より実施。

## 【制度創設の経緯】

- 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、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し、タクシーが不足する分の運送サービスを供給すること（道路運送法第78条第3号に基づく制度の創設）が決定。

地域の自家用車・ドライバーの活用（道路運送法第78条第3号関係） 		
地域の自家用車・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制度を導入		
ご意見	改革内容	実施時期
<ul style="list-style-type: none"> <li>○移動需要は変動性が高く、タクシー不足が顕在化しているケースがある</li> <li>○安全を確保しつつ、ドライバー不足を補完できるよう、新たな制度を創設すべき</li> <li>○実効性あるドライバー確保を可能にするため、様々な働き方ができるようにすべき</li> <li>○新たな事業者が参入できるようにすべき</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ タクシー配車アプリデータを活用して、<b>タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定</b></li> <li>➤ これに基づき、<b>地域の自家用車・ドライバー</b>を活用して、タクシー事業の一環として運送サービスを提供する</li> <li>➤ 安全の確保を前提に、労働条件など担い手確保に必要な要素を考慮して、雇用契約に限らず検討</li> <li>➤ 既存のタクシー事業者以外の新たな事業者が新規参入できる環境の整備について検討</li> </ul> <div style="text-align: center;">  <p>タクシー事業者 ドライバー教育、運行管理、車両設備管理、運送責任</p> <p>配車アプリによる依頼 運送はタクシー運営</p> <p>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</p> </div>	年度内に制度を創設し、速やかに実施  上記の制度設計と併せて検討 上記の制度設計と併せて検討

令和5年12月20日デジタル行財政改革会議資料

# 道路運送法第78条第3号について

## ○第4条

第4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。

### 【参考】

第3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）

## ○第78条

第78条 自家用車は、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、特定非営利活動促進法第2条第2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に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。

### 【国土交通省令で定める者】

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、労働者協同組合、法人格を有しない社団

# 自家用車活用事業通達抜粋

## 2. 許可基準

(1) 対象地域、時期及び時間帯並びに不足車両数

タクシーが不足する地域、時期及び時間帯並びにそれぞれの不足車両数を、国土交通省が指定していること。

(2) 資格要件

法第4条第1項に基づき、一般乗用旅客自動車運送事業の許可を受けていること。

(3) 管理運営体制 省略

(4) 損害賠償能力

自家用車活用事業について、対人8,000万円以上及び対物200万円以上の任意保険若しくは共済に加入していること又は運行業務開始までに加入する具体的な計画があること。

## 3. 許可に付する条件

(1) ~ (3) 省略

(4) 運送形態・態様について

以下の形態・態様で実施されるものであること。

① 利用者と事業者の間で運送契約が締結され、事業者が運送責任を負うものであること。

② 運送の引受け時に発着地が確定している運送であること。

③ 運送の引受けに当たって、自家用車活用事業による運送サービスが提供されることについて、利用者の事前の承諾を得ていること。

④ 運賃及び料金は、事業者の事前確定運賃制度に準ずること。

⑤ 運賃及び料金の支払い方法は、原則キャッシュレスによる方法であること。

⑥ 運送サービスの発地又は着地のいずれかが、事業者が許可を受けている営業区域内に存するものであること。

ただし、地域の旅客輸送需要に応じた運送サービスの提供を十分に確保することが困難であると認められる場合は、隣接する営業区域に営業所を有するタクシー事業者による運送サービスを認めることができる。

(5) ~ (6) 省略

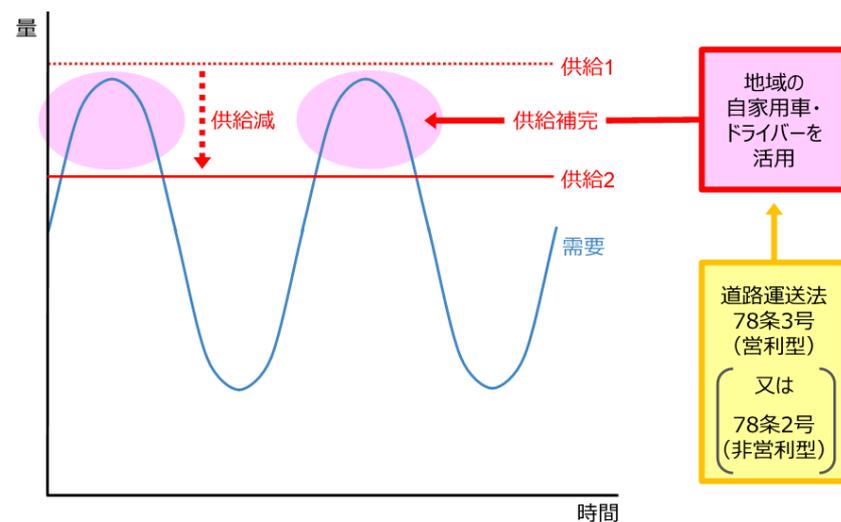
## 4. 許可期間

許可期間は2年間とする。

- ① 利用者と事業者の間で運送契約が締結され、事業者が運送責任を負うものであること。
- ② 運送の引受け時に発着地が確定している運送であること。
- ③ 運送の引受けに当たって、自家用車活用事業による運送サービスが提供されることについて、利用者の事前の承諾を得ていること。
- ④ 運賃及び料金は、事業者の事前確定運賃制度に準ずること。
- ⑤ 運賃及び料金の支払い方法は、原則キャッシュレスによる方法であること。
- ⑥ 運送サービスの発地又は着地のいずれかが、事業者が許可を受けている営業区域内に存するものであること。



## 「自家用車活用方策の考え方」



## 1 大都市部のタクシー不足車両数について

札幌交通圏、仙台市、県南中央交通圏、千葉交通圏、大阪市域交通圏、神戸市域交通圏、広島交通圏、福岡交通圏については、既に公表した4地域同様、タクシー配車アプリのデータ等に基づき不足車両数の算出を行い、4月中に公表する。その後、意向調査を実施のうえ使用車両数を決定し、順次実施することとする。

## 2. 上記以外の地域

タクシーが不足する曜日及び時間帯と不足車両数を別紙のとおりとし、自家用車活用事業の取組を進める中でデータを収集し、より精緻な不足車両数を検証することとする。なお、地域の実情に鑑み、道路運送法第78条第2号に基づく自家用有償旅客運送の実施を妨げるものではない。

各地方運輸局（沖縄総合事務局を含む）は、各タクシー事業者に対し、別紙の内容について通知するとともに、自家用車活用事業の実施の意向がある場合は申出書（別添1）を管轄の運輸支局へ提出するよう周知することとする。なお、申出書の提出は随時受け付けることとする。

タクシー事業者より申出書の提出があった場合は、当該営業区域に営業所を有する全てのタクシー事業者を対象に、7日間程度の期間を定め、自家用車活用事業の実施意向について調査することとする。調査にあたっては意向調査票（別添2）を活用されたい。

また、営業区域内の自治体が、特定の曜日及び時間帯にタクシー車両数が不足しているとして運輸支局へ申し出た場合は、申し出のあった曜日、時間帯及び不足車両数で自家用車活用事業の実施意向について調査することとする。

## 自家用車活用事業の進め方

### 1. 4月中に配車アプリデータに基づき不足車両数を算出・公表する営業区域

- ・札幌交通圏
- ・仙台市
- ・県南中央交通圏（埼玉）
- ・千葉交通圏
- ・大阪市域交通圏
- ・神戸市域交通圏
- ・広島交通圏
- ・福岡交通圏

#### 《今後のスケジュール》

- ・ 4月中 不足車両数を公表
- ・ 5月以降 タクシー事業者を実施意向のある地域で順次実施

### 2. 上記1. 以外の地域

簡便な方法により不足車両数を算出し、タクシー事業者を実施意向がある場合は、4月以降順次開始。

(注) ① 上記の「簡便な方法」として、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、当該営業区域内のタクシー車両数の5%を不足車両数とみなす。

② 上記①に限らず、営業区域内の自治体が、特定の曜日及び時間帯における不足車両数を運輸支局へ申し出た場合は、その内容を不足車両数とみなす。

③ 自家用車活用事業において使用する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①②の暫定的な不足車両数を見直す。

④ 地域によっては、道路運送法第78条第2号の自家用有償旅客運送が活用される。

## タクシーが不足する時間帯と不足車両数

(タクシー配車アプリのデータ等に基づき不足車両数の算出を行う地域を除く)

車両数が不足する曜日及び時間帯	不足車両数
金・土 : 16時台～ 翌5時台	各営業区域内の タクシー車両数 <sup>(※)</sup> の5%
営業区域内の自治体が、タクシー車両数が不足しているとして管轄運輸支局へ申し出た曜日及び時間帯	営業区域内の自治体が、タクシー車両数が不足しているとして管轄運輸支局へ申し出た車両数

(※)令和6年1月1日時点の事業計画上の配置車両数の合計

# 自家用車活用事業の実施までのフロー（例）

## 5月上旬に申出があった場合の最短を想定

