自家用有償旅客運送に係る法令改正等について

国土交通省　自動車局
令和3年6月12日

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

本日お話しする内容

国土交通省

1. 自家用有償旅客運送制度に係る改正事項

①自家用有償旅客運送の種別の見直し
②協議の方法に関する明確化
③事業者協力型自家用有償旅客運送制度の創設
④運転者講習の合理化
⑤観光ニーズへの対応のための輸送対象の明確化
⑥福祉有償運送の旅客の区分の明確化
⑦運送の対価の取扱いの明確化
⑧協議の場の取扱いの見直し
⑨申請書類の簡素化
⑩各種様式の変更

2.「自家用有償旅客運送ハンドブック」の改訂

3.「地域交通の把握に関するマニュアル」の公表

自家用有償旅客運送制度（平成18年創設）

概要

□ **過疎地域での輸送**や**福祉輸送**といった、**地域における必要な輸送**について、それらが**バス・タクシー事業によっては提供されない場合**に、市町村、NPO法人等が**自家用車を用いて有償で運送できる**こととする制度。

種別

住民等のための「自家用有償旅客運送」（交通空白地有償運送）	身体障害者等のための「自家用有償旅客運送」（福祉有償運送）
R2改正①種別の見直し	R2改正①種別の見直し
実施団体数（旧種別ごと）： 市町村運営有償運送（452団体） 公共交通空白地有償運送（124団体） ※全国1,724市町村の内501市町村で実施 （※平成31年3月31日時点）	実施団体数（旧種別ごと）： 市町村運営有償運送（109団体） 福祉有償運送（2482団体） （※平成31年3月31日時点）

※平成27年4月より、事務権限（登録、指導・監督）の市町村長等への移譲（手上げ方式）を開始。
平成31年4月1日現在、事務・権限の移譲先として19自治体（8県、11市区町村）を指定済み。

登録等

登録要件

①**バス、タクシーによることが困難**、かつ、

R2改正②「合意」→「協議が調う」

②**地域における必要な輸送**であることについて、**地域の関係者（※）の協議が調う**

※地方運輸局又は運輸支局、地域住民、NPO等、バス・タクシー事業者及びその組織する団体、運転者の組織する労働組合

③**必要な安全体制の確保**

有効期間

2年（重大事故を起こしていない場合等は3年）※事業者協力型は5年　R2改正③事業者協力型の創設

指導・監督

上記③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。

1

自家用有償旅客運送制度（平成18年創設）

登録等

運転者

・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の種別に応じた大臣認定講習の受講

R2改正④運転者講習の合理化

旅客の範囲

交通空白地有償運送

・地域住民
・観光旅客その他の当該地域を来訪する者　R2改正⑤観光客の明確化

福祉有償運送

※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　R2改正⑥区分の明確化

運送の対価

・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
・営利目的とは認められない妥当な範囲内であり、かつ、協議が調つていること

R2改正⑦取扱いの明確化

登録手続き

①地域における関係者の協議　R2改正⑧協議の場の取扱いの見直し

▼

②道路運送法に基づく登録　R2改正⑨申請書類の簡素化　R2改正⑩各種様式の変更

2

R2改正①自家用有償旅客運送の種別の見直し

国土交通省

・交通空白地における住民の輸送と福祉目的の輸送は、議論すべき内容が異なるため、実施主体ではなく、運送目的に応じて協議できるよう、運送目的に応じて種別を見直し。

（改正前）

実施主体 ＝ 市町村

- 市町村運営有償運送（交通空白）
- 市町村運営有償運送（福祉）

実施主体 ＝ ＮＰＯ法人等

- 公共交通空白有償運送
- 福祉有償運送

（統合）

（統合）

（改正後）

交通空白地有償運送

・実施主体 ＝ 市町村、NPO等
・地域住民及び観光客を含む来訪者を対象
・地域公共交通会議又は運営協議会において協議

福祉有償運送

・実施主体 ＝ 市町村、NPO等
・身体障害者等に該当する、地域住民及び観光客を含む来訪者を対象
・地域公共交通会議又は運営協議会において協議

R2改正③交通事業者が協力する自家用有償旅客運送制度の創設

国土交通省

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

○事業者協力型自家用有償旅客運送の概要

過疎地域等の交通事業者（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

住民ドライバー

【期待される効果】

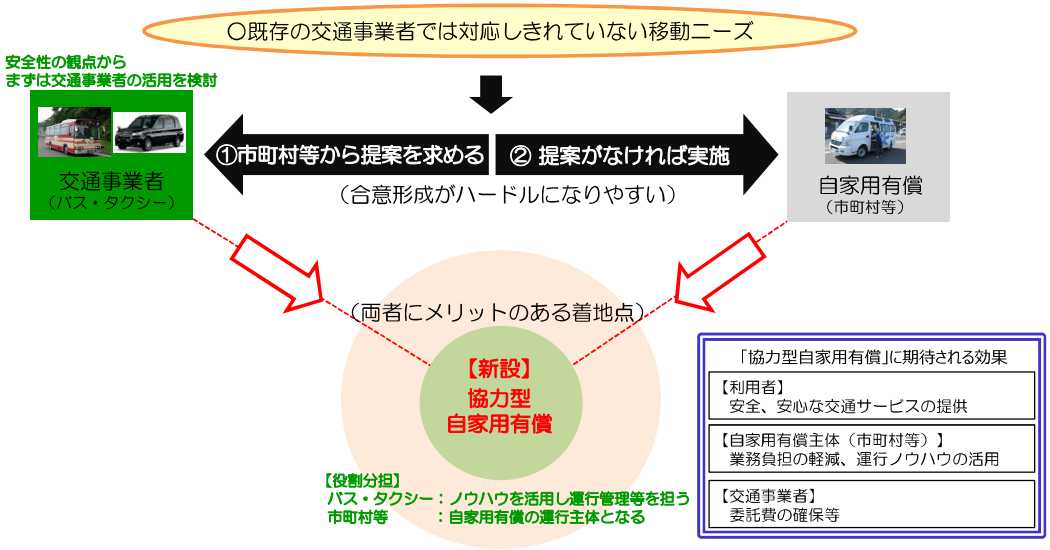
【利用者目線】	【主体目線】	【交通事業者目線】
・安全、安心な交通サービスの提供	・業務負担の軽減 ・運行ノウハウの活用	・委託費の確保 等

R2改正③交通事業者協力型自家用有償旅客運送制度の趣旨

国土交通省

課題

○地域に、既存の交通事業者では対応しきれていない移動ニーズが明らかになった場合、
・交通事業者（バス・タクシー）による移動手段の確保
・市町村等による自家用有償旅客運送の実施
の二者択一の選択肢についての協議となり、意見が対立し、合意形成がハードルになりやすい。



「協力型」の制度化により、両者にメリットのある着地点を提案し、合意形成を容易化

R2改正③交通事業者が協力する自家用有償旅客運送制度の概要

国土交通省

【制度のねらい】

（利用者）
・バス・タクシー事業者が、運行管理、車両整備管理に協力することで、より安心、安全なサービスを受けることが可能。

（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。

（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。

【「協力」の方法】

・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。
・協力する事業者で運行管理者等に選任されている者が、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る。

【手続きの円滑化】

・新規登録や、一定要件を満たす場合の更新登録の有効期間は５年（通常は２年又は３年）。
・運転免許証（写）など、一部の提出書類の省略が可能。

【事故時の責任関係】

・ 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、業務の受委託に際して、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しい。

R2改正④運転者講習の合理化

国土交通省

・自家用有償旅客運送の種別の見直しに伴い、講習の種類を見直すとともに、講習の合理化等を行う。

１．自家用有償の種別の見直しに伴う改正

（改正前）　→（自家用有償旅客運送の種別の見直しに併せて改正）→　（改正後）

○市町村運営有償運送運転者講習
（対象）・市町村運営有償運送（福祉除く）の運転者
・公共交通空白地有償運送の運転者
○福祉有償運送運転者講習
（対象）・市町村運営有償運送（福祉）の運転者
・福祉有償運送の運転者

▶

○交通空白地有償運送運転者講習
（対象）・交通空白地有償運送の運転者
○福祉有償運送運転者講習
（対象）・福祉有償運送の運転者

２．複数種類の講習に共通する科目は、重複する受講が不要であることの明確化

・「交通空白地有償運送運転者講習（市町村運営有償運送等運転者講習を含む。）」を修了した者は、「福祉有償運送運転者講習」等のうち、一部の講習科目を修了したものとみなす。
・「福祉有償運送運転者講習」等の修了証を交付された者は、「交通空白地有償運送等運転者講習」についても修了したものとみなす。

３．出張講習、遠隔システムを活用した講習に係る取り扱いの規定

・出張講習の実施にあたっては、適当な指導を行うことが可能な場所を確保していると認められること。
・遠隔システムを活用した講習の実施にあたっては、受講者の受講状況を的確に把握し、かつ、演習を別途実施することが可能であると認められること。

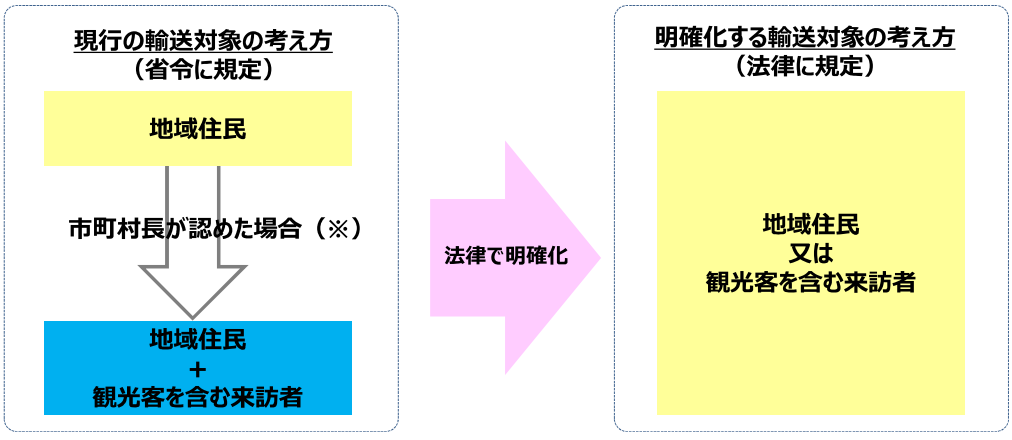
４．施行規則第５１条の１６第１項第２号に規定する同項第１号に掲げる要件に準ずるものとして国土交通大臣が認める要件に、協力事業者が行う指導監督を追加

7

R2改正⑤観光ニーズへの対応のための輸送対象の明確化

国土交通省

■ 地域住民だけでなく観光客を含む来訪者も対象とすることを法律において明確化。



（※）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

【期待される効果】
・インバウンドを含む観光ニーズの取り込みにより、生活交通も含め、地域交通の持続性が高まる
・観光客の移動ニーズに対応し、地域の観光資源の活用を図る

8

R2改正⑥福祉有償運送の旅客の区分の明確化

国土交通省

・福祉有償運送の旅客の範囲の区分について、「基本チェックリスト該当者」が対象となること等を省令において明確化

（改正前）	（改正後）
イ. 身体障害者福祉法第四条に規定する身体障害者	**イ.** 身体障害者福祉法第四条に規定する身体障害者
ロ. 介護保険法第十九条第一項に規定する要介護認定を受けている者	**ロ.** 精神保健及び精神障害者福祉に関する法律第五条に規定する**精神障害者**
ハ. 介護保険法第十九条第二項に規定する要支援認定を受けている者	**ハ.** 障害者の雇用の促進等に関する法律第二条第四号に規定する**知的障害者**
ニ. その他肢体不自由、内部障害、知的障害、精神障害その他障害を有する者	**ニ.** 介護保険法第十九条第一項に規定する要介護認定を受けている者
	ホ. 介護保険法第十九条第二項に規定する要支援認定を受けている者
	ヘ. 介護保険法施行規則第百四十条の六十二の四第二号の厚生労働大臣が定める基準に該当する者（**基本チェックリスト該当者**）
	ト. その他肢体不自由、内部障害、知的障害、精神障害その他障害を有する者

R2改正⑦運送の対価の取扱いの明確化

国土交通省

・自家用有償旅客運送の種別の見直しに伴う改正を行うとともに、目安の取扱いを明確化する改正

1．自家用有償旅客運送の種別の見直しに伴う改正

（改正前）

【自家用有償旅客運送（市町村が主体）】
○路線型
・乗合バス運賃を目安
○区域型
・タクシー運賃の1/2を目安

【自家用有償旅客運送（NPO等が主体）】
○区域型
・タクシー運賃の1/2を目安
・運営協議会で協議が調っていること

自家用有償旅客運送の種別の見直しに併せて改正

（改正後）

【自家用有償旅客運送（路線型）】
・乗合バス運賃を目安
・地域公共交通会議等の協議が調った額

【自家用有償旅客運送（区域型）】
・タクシー運賃の1/2を目安
・地域公共交通会議等の協議が調った額

2．取扱いの明確化

・ 改正通達に「地域公共交通会議等において調った協議結果に基づき、1/2を超える運送の対価を設定することも可能である。」と規定。

R2改正⑧協議の場の取扱いの見直し

国土交通省

・自家用有償旅客運送の種別の見直しに伴い、種別に関わらず、当該運送の実施について、地域公共交通会議、運営協議会等において協議が可能に。

（改正前）

地域公共交通会議

実施主体 ＝ 市町村

市町村運営有償運送（交通空白）

市町村運営有償運送（福祉）

について協議

運営協議会

実施主体 ＝ ＮＰＯ法人等

公共交通空白地有償運送

福祉有償運送

について協議

※「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第6条に規定する「協議会」においても協議を行うことが可能

自家用有償旅客運送の種別の見直しに併せて改正

（改正後）

地域公共交通会議・運営協議会

（地域の実態に応じて会議体を選択）

交通空白地有償運送

福祉有償運送

について協議

※「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第6条に規定する「協議会」においても協議を行うことが可能

11

R2改正②協議の方法に関する明確化⑧協議の場の取扱いの見直し

国土交通省

・協議にかかる文言の改正等の見直しを行うとともに、地域において会議が組織されていない場合の取扱いを規定。

・文言の改正（道路運送法79条の4第5号）

（改正前）
「合意」

（改正後）
「協議が調う」
※全会一致が求められるとの誤認を回避する趣旨

・関係者による協議にかかる要件の見直し

（改正前）

地域公共交通会議等で協議が調っているとき

（改正後）

地域公共交通会議等で協議が調っているとき

地域公共交通計画（※）において、**自家用有償旅客運送を導入することが定められている**とき

（※）「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に規定する、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画

・地域において会議が組織されていない場合の取扱いの規定

申請者は、以下の関係者に持ち回りで了解を得るなどの方法で協議を調えることにより地域公共交通会議等の協議に代えることが可能。

①関係地方公共団体の長　②バス、タクシー事業者及びその組織する団体
③住民又は旅客（市町村において選定した代表者）　④バス、タクシーの運転者が組織する団体
⑤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

12

R2改正⑨申請書類の簡素化

国土交通省

・（改正通達）「交通空白地有償運送の登録に関する処理方針」及び「福祉有償運送の登録に関する処理方針」において、登録申請の添付書類は以下のように規定

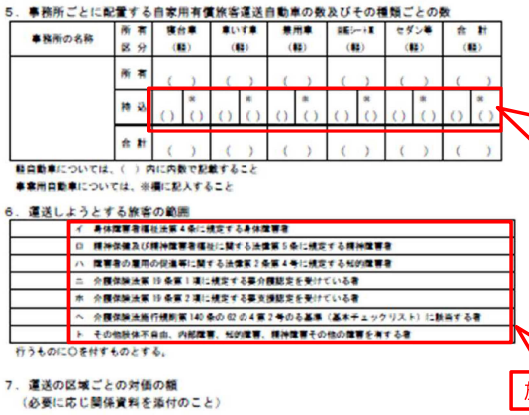
新規登録申請の添付書類	更新登録申請の取扱い	事業者協力型の登録申請の取扱い
定款・登記簿謄本・役員名簿	省略可（変更が無い場合）	
路線図（※福祉有償運送は除く）	省略可（変更が無い場合）	
欠格事由に該当しない旨の宣誓書		
協議が調ったことを証する書類		
【新設】車両一覧表（参考様式イ）		
車検証、使用承諾書等（持込車両の場合）	省略可（変更が無い場合）	
【新設】運転者一覧表（参考様式ロ）		
運転者就任承諾書（様式4号）		省略可
運転免許証（写）		省略可
大臣認定講習修了証（写）		省略可 （セダン等運転者講習は除く）
協力型の宣誓書（様式5号）（協力型の場合）		
運行管理、整備管理、事故時の連絡、の体制図		
保険証券等（写）		省略可
協力型の宣誓書（様式9号）（協力型の場合）		
旅客の名簿（※福祉有償運送のみ）		

13

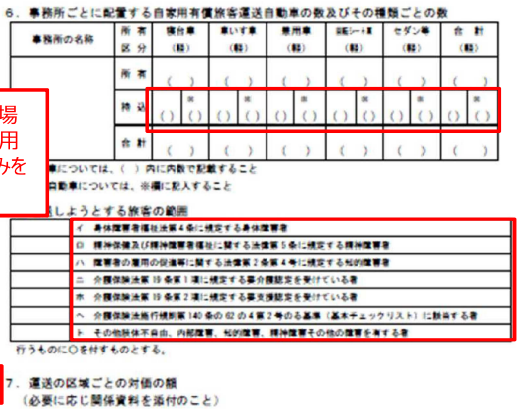
R2改正⑩各種様式の変更

国土交通省

新規登録【様式２－１】



更新登録【様式２－２】



事業者協力型の場合において、事業用自動車の持ち込みをする場合の台数

旅客の区分が変更

14

国土交通省

運行管理の体制等を記載した書類【様式７】（旧）【様式６ 】

様式第７号

運送の主体（申請者名）

運行管理の体制等を記載した書類

事務所名（ ）

1．運行管理・整備管理の体制

（ア）（イ）略

（ウ）運行管理・整備管理に係る指揮命令系統

国土交通省

旅客の名簿【参考様式八】（旧）【参考様式イ 】

（施行規則第５１条の２５関係）　参考様式第八号

旅　客　の　名　簿
（福祉用）

自家用有償旅客運送者の名称

番号	氏名	住所	入会年月日	運送を必要とする理由 イ	ロ	ハ	ニ	ホ	ヘ	ト	備考
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											

追加

イ　身体障害者
ロ　精神障害者
ハ　知的障害者
ニ　要介護認定者
ホ　要支援認定者
ヘ　基本チェックリスト該当者
ト　その他（肢体不自由、内部障害、精神障害、その他の障害）

（施行規則第５１条の２５関係）　参考様式第八号

身体状況等、態様ごとの会員数

自家用有償旅客運送者の名称

身体障害者	人数
6級	
5級	
4級	
3級	
2級	
1級	
合計	

精神障害者	人数
3級	
2級	
1級	
合計	

知的障害者	人数
軽度	
中度	
重度	
合計	

要介護認定者	人数
要介護1	
要介護2	
要介護3	
要介護4	
要介護5	
合計	

要支援認定者	人数
要支援1	
要支援2	
合計	

基本チェックリスト該当者	人数
合計	

その他の障害を有する者	人数
肢体不自由	
内部障害	
知的障害（療育者を除く）	
精神障害（療育者を除く）	
その他	
合計	

総合計	

追加

R2改正⑩各種様式の変更

国土交通省

車両一覧（参考様式イ）

（施行規則第５１条の３第５号関係）　参考様式第イ号

自家用有償旅客運送に使用する車両の一覧

自家用有償旅客運送者の名称

番号	自動車登録番号又は車両番号	乗車定員（注）	所有者名	使用者名	備考
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					

運転者一覧（参考様式ロ）

（施行規則第５１条の３第５号関係）　参考様式第ロ号

自家用有償旅客運送に従事する運転者の一覧

自家用有償旅客運送者の名称

番号	氏名	住所	免許区分	免許の種類	備考
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					

17

R2改正⑩各種様式の変更

国土交通省

事業用自動車の持ち込み実績（様式２－６）

様式第２－６号

（年号）　年　月　日

○○運輸局　□□運輸支局長　殿
指定都道府県等の長　殿

名　　称
住　　所
代表者の氏名

福祉有償運送に係る事業用自動車の持ち込み実績報告書（　　年度）

	日付	持込み者	車両登録番号	使用時間	理由
例	3月14日	○○交通	○○200 あ 123	○時間	故障車両の代替
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					
21					
22					
23					
24					
25					

※　この報告書は、前年4月1日から本年3月31日の間に係る運行を受託している福祉有償運送において、事業用自動車を使用した分について記載すること。

※事業者協力型自家用有償旅客運送を行う場合に限る

運転者要件に係る宣誓書（様式５）

様式第５号

○○運輸局□□運輸支局長　殿
指定都道府県の長　殿

宣　誓　書

当社が協力する事業者協力型自家用有償旅客運送においては、当社との雇用関係の有無にかかわらず、運転者が当該運送の運転者として就任することを承諾し、所要の運転免許を所持し、道路運送法施行規則第５１条の１６第１項各号に掲げる要件を備えていることについて、当社が責任をもって確認することを宣誓致します。

（年号）　年　月　日

名　　称
住　　所
代表者の氏名

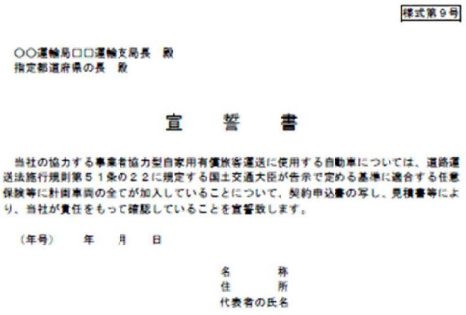
事業者協力型の場合は、上記宣誓書の提出をもって、個別の運転者の免許証や福祉有償運送の講習の修了証等の運転者要件の確認資料の提出を省略可能。

18

R2改正⑩各種様式の変更

※事業者協力型自家用有償旅客運送を行う場合に限る

任意保険に関する宣誓書（様式９）



様式第９号

○○運輸局□□運輸支局長　殿
指定都道府県の長　殿

宣　誓　書

当社の協力する事業者協力型自家用有償旅客運送に使用する自動車については、道路運送法施行規則第５１条の２２に規定する国土交通大臣が告示で定める基準に適合する任意保険等に計画車両の全てが加入していることについて、契約申込書の写し、見積書等により、当社が責任をもって確認していることを宣誓致します。

（年号）　年　月　日

名　　称
住　　所
代表者の氏名

事業者協力型の場合は、本宣誓書の提出をもって、任意保険の証書の提出を省略可能。

自家用有償旅客運送ハンドブック

平成30年4月
令和2年11月改定

国土交通省自動車局旅客課

目次

Ⅰ．自家用有償旅客運送について
１．自家用有償旅客運送とは ・・・・・ １
２．自家用有償旅客運送を実施する者 ・・・・・ ２
３．ニーズに応じた自家用有償旅客運送の種類 ・・・・・ ３
４．事業者協力型自家用有償旅客運送 ・・・・・ ４
５．自家用有償旅客運送の登録の流れ ・・・・・ ５

Ⅱ．地域における関係者の協議
１．地域公共交通会議、運営協議会 ・・・・・ ６
２．協議の方法
・協議の方法について ・・・・・ ７
・「検討プロセス」の活用 ・・・・・ ８
・「モデル要綱」の活用 ・・・・・１１
３．協議における留意点 ・・・・・１３
４．地域の関係者の役割 ・・・・・１４

Ⅲ．道路運送法に基づく登録（登録等の手続き） ・・・・・１６

Ⅳ．自家用有償旅客運送の登録要件等
１．運行形態（路線又は区域） ・・・・・１８
２．旅客の範囲 ・・・・・１９
３．使用する自動車 ・・・・・２０
４．運行管理、整備管理の体制 ・・・・・２１
５．運転者の資格要件 ・・・・・２３
６．旅客から収受する対価 ・・・・・２４

Ⅰ.自家用有償旅客運送について

1.自家用有償旅客運送とは

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」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】
- 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を実施する者

・自家用有償旅客運送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 • 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

【参考】自家用有償旅客運送の種類の見直し

・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

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

交通空白輸送を行う自家用有償旅客運送

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」や、実際の運行を事業者に委託することもできる）

福祉輸送を行う自家用有償旅客運送

福祉有償運送

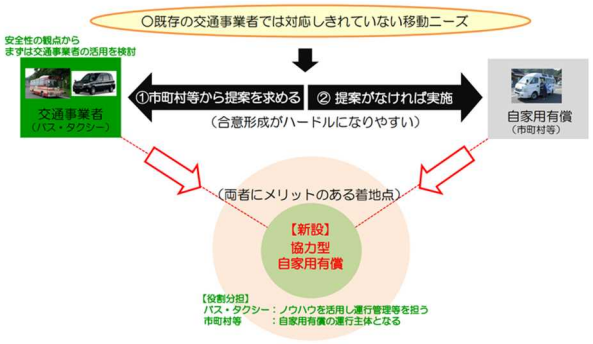
市町村やNPO法人等が、単独で公共交通機関を利用できない身体障害者等を対象に、原則、ドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの

（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」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

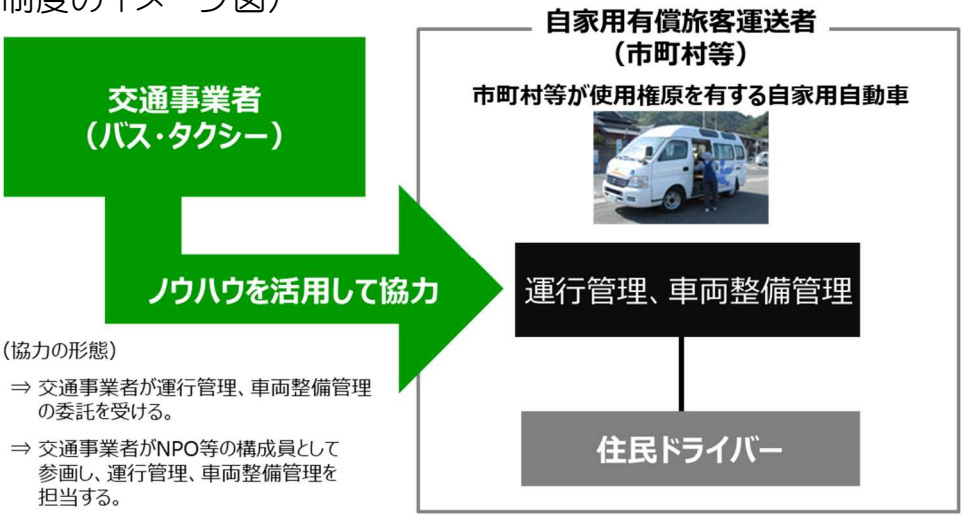
・道路運送法の改正により、令和2年11月から、運行管理や車両の整備管理について一般旅客自動車運送事業者（バス・タクシー事業者）が協力する「事業者協力型自家用有償旅客運送制度」が創設されました。
・持続可能な移動手段確保のため、輸送の安全確保にノウハウのあるバス・タクシー事業者の協力を得て自家用有償旅客運送を導入することも検討しましょう。

（制度創設の趣旨）



「協力型」の制度化により、両者にメリットのある着地点を提案し、合意形成を容易化

（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.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、運営協議会等

- 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

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、運営協議会等

・ 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」又は「運営協議会」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

運営協議会

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
- 区域内で現に自家用有償旅客運送を行っているNPO法人等

※次の者も構成員に加えることが可能。
- 学識経験者その他の運営協議会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

- 地域公共交通会議や運営協議会等では、以下により、地域の関係者間で協議することが望まれます。
  - 公正・中立な運営を確保するため、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や運営協議会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まれます。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、地域公共交通会議や運営協議会において、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。

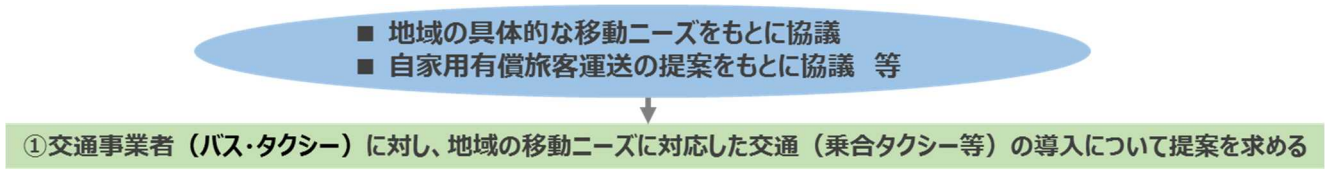
（※）（旧）地域公共交通網形成計画

○「検討プロセス」の活用

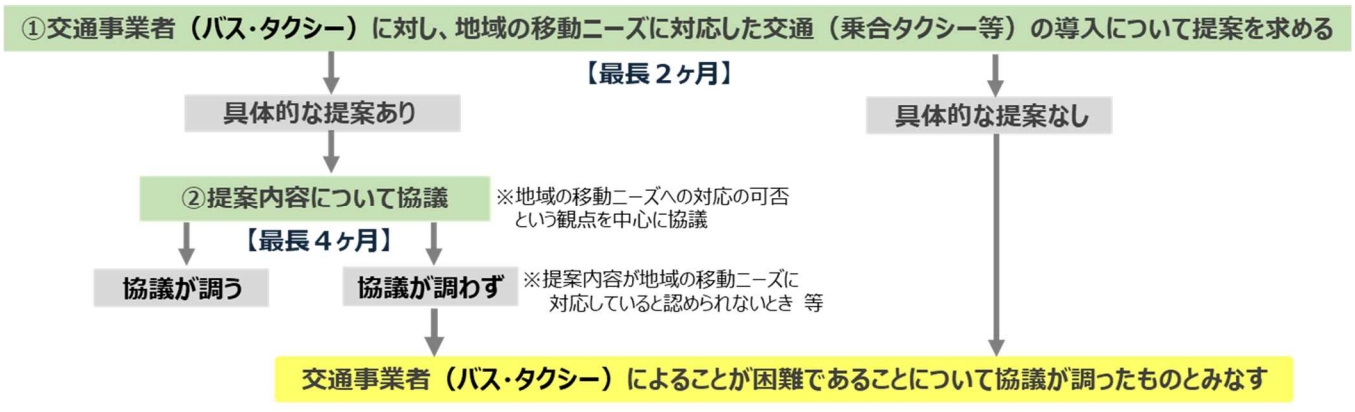
- 「地域公共交通会議及び運営協議会の設置並びに運営に関するガイドライン」において、関係者間で協議する方法の一つとして、「検討プロセス」が示されています。

- 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。

バス・タクシーの活用を検討するため、まずはバス・タクシー事業者に、地域の移動ニーズに対応した交通の導入について提案を求めること



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）

・ 自家用有償旅客運送の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、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。

※地域公共交通会議等がこれによらない協議を行う旨決議した場合は、プロセスによらないことも可能

地域交通の検討プロセスに関するガイドライン（地域公共交通会議等）

■ 地域の具体的な移動ニーズをもとに協議
■ 自家用有償旅客運送の提案をもとに協議　等

①交通事業者（バス・タクシー）に対し、地域の移動ニーズに対応した交通（乗合タクシー等）の導入について提案を求める

【最長２ヶ月】

具体的な提案あり

具体的な提案なし

②提案内容について協議

※地域の移動ニーズへの対応の可否という観点を中心に協議

【最長４ヶ月】

協議が調う

協議が調わず

※提案内容が地域の移動ニーズに対応していると認められないとき　等

交通事業者（バス・タクシー）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

③自家用有償旅客運送について検討

④交通事業者（バス・タクシー）への運行委託について検討

委託可能

委託困難

交通事業者（バス・タクシー）による地域交通の確保

市町村による地域交通の確保（交通事業者（バス・タクシー）への運行委託）

市町村による地域交通の確保
（交通事業者以外への運行委託含む）

NPO等による地域交通の確保

地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保のために必要であることについて協議が調う

○「モデル要綱」の活用

- 「地域公共交通会議及び運営協議会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）

○○（市町村）地域公共交通会議設置要綱（モデル要綱）

制定（年号）○○年○○月○○日

（目的）

第1条　○○（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となる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。

（1）○○市町村長（○○都道府県知事）又はその指名する者

（2）一般乗合旅客自動車運送事業者（○○○○株式会社）

（3）一般貸切（乗用）旅客自動車運送事業者（○○○○株式会社）

（4）社団法人○○県○○協会

（5）住民又は利用者の代表

（6）○○運輸局長（○○運輸支局長）又はその指名する者

（7）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

（8）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。

4　交通会議の議決の方法は、○○○○とする。

5　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「地域公共交通会議及び運営協議会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は、地域公共交通会議の議決があったものとする。

6　交通会議は原則として公開とする。

7　交通会議の庶務は、○○（市町村）○○部（課）において処理する。

8　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。

（○○地域公共交通に係るご相談又は通報窓口）
○○市役所○○部○○課
連絡先：TEL　○○○○－○○○○－○○○○
FAX　○○○○－○○○○－○○○○
担当：○○、△△、□□

（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○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。

モデル要綱（運営協議会）

〇〇（市町村） 有償運送運営協議会設置要綱（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）運営協議会（以下「協議会」という。）は、道路運送法（昭和26年法律第183号。以下「法」という。）の規定に基づき、有償運送の適正な運営の確保を通じ、〇〇市の住民の福祉の向上又は交通空白地域の解消を図り、公共の福祉の増進を図るため、自家用有償旅客運送の必要性、これらを行う場合における旅客から収受する対価その他自家用有償旅客運送の適正な運営の確保のために必要となる事項を協議するため設置する。

（協議事項）

第2条 協議会は、次に掲げる事項を協議するものとする。

① 法第79条の規定に基づき、自家用有償旅客運送の登録（法第79条の6第1項の規定に基づく有効期間の更新の登録及び法第79条の7第1項の規定に基づく変更登録を含む。）を申請する場合における運送の必要性、旅客から収受する対価に関する事項

② 法第79条の12第1項第4号の規定による協議が調った状態でなくなったことに関する事項

③ 協議会の運営方法、自家用有償旅客運送のサービス内容その他自家用有償旅客運送に関し協議会が必要と認める事項

（協議会の構成員）

第3条 協議会の構成員は、次に掲げる者とする。

① 〇〇市町村長又はその指名する職員

② （〇〇市町村）を営業区域に含むバス、タクシー事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体

③ （〇〇市町村）に現在する住民又は自家用有償旅客運送の利用が想定される者

④ 地方運輸局長若しくは〇〇運輸支局長又はその指名する職員

⑤ 関係する地方公共団体の長又はその指名する職員

⑥ 関係する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

⑦ （〇〇市町村）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

⑧ 学識経験者その他協議会を主催する地方公共団体が必要と認める者

（協議会の運営）

第4条 協議会に会長をおき、主宰する地方公共団体の職員の中からこれを充てる。

2 会長は、協議会を代表し、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。

4 協議会の議決の方法は、〇〇〇〇とする。

5 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「地域公共交通会議及び運営協議会の設置並びに運営に関するガイドライン」5.(4)運営協議会における地域公共交通確保のための検討プロセスに基づく協議結果は、協議会の議決があったものとする。

6 協議会の構成員は、地域福祉の向上、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保し、もって地域福祉の向上に資するため、誠意を持って責任ある議論を行うよう努めるものとする。

7 協議会は原則として公開とする。ただし、個人情報の取扱いについては十分配慮し、必要に応じ非公開とする等の適切な措置を講じるものとする。

8 協議会の庶務は、〇〇（市町村）〇〇〇〇部において処理する。

9 有償運送に関する相談、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。

（有償運送に係るご相談又は通報窓口）
△△市役所△△部△△課
連絡先：℡ ××××－××××－××××
FAX ××××－××××－××××
担 当：〇〇、△△、□□

（守秘義務）

第5条 協議会の委員（幹事会の委員）は、個人情報その他業務上知り得た秘密を他に漏らしてはならない。

（協議結果の取扱い）

第6条 協議会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。

2 協議会において協議が調った場合には、申請者は速やかに関係運輸支局等へ申請を行うものとする。

（その他）

第7条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が運営協議会に諮り定める。

［以下は必要に応じ定めることとする］

（幹事会）

第〇条 協議会は、運送主体の申請内容その他の協議会の運営に当たって必要な事項を処理するため、幹事会を置くことができる。

2 幹事会は、第3条に定める構成員その他協議会が必要と認めた者を委員とすることができる。

3 幹事会は、必要に応じ、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、運営協議会等において、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ことが必要です。

○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際には、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。

なお、同地域で、地域公共交通会議と福祉有償運送運営協議会が設置されている場合は、地域の実情に応じ、会議間での緊密な連携を図ることが必要です。

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（運営協議会）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。

自家用有償旅客運送を新規で行いたい	地域における関係者の協議 （•地域公共交通会議 •運営協議会）	【手続き】 新規登録申請	新規登録後 登録証を受取る
有効期間を更新したい	地域における関係者の協議 （•地域公共交通会議 •運営協議会）	【手続き】 更新登録申請	更新登録後 登録証を受取る
登録事項を変更したい • 路線 • 運送の区域 • 旅客の範囲の拡大 • 事業者協力型の別 を変更する場合	地域における関係者の協議 （•地域公共交通会議 •運営協議会）	【手続き】 変更登録申請	変更登録後 登録証を受取る
軽微な事項を変更したい • 名称及び住所 • 代表者の氏名 • 事務所の名称及び位置 • 種類ごとの自動車の数 • 旅客の範囲の縮小　等 を変更する場合	【手続き】 登録事項変更届出 ※変更した日から30日以内に届出		
自家用有償旅客運送を廃止したい	【手続き】 廃止届出 ※廃止した日から30日以内に届出		

【手続き】 輸送実績報告書
※毎年、前年4月1日から3月末までの実績を5月末までに報告

Ⅳ．自家用有償旅客運送の登録要件等

・自家用有償旅客運送の主な登録要件等は、以下のとおりです。

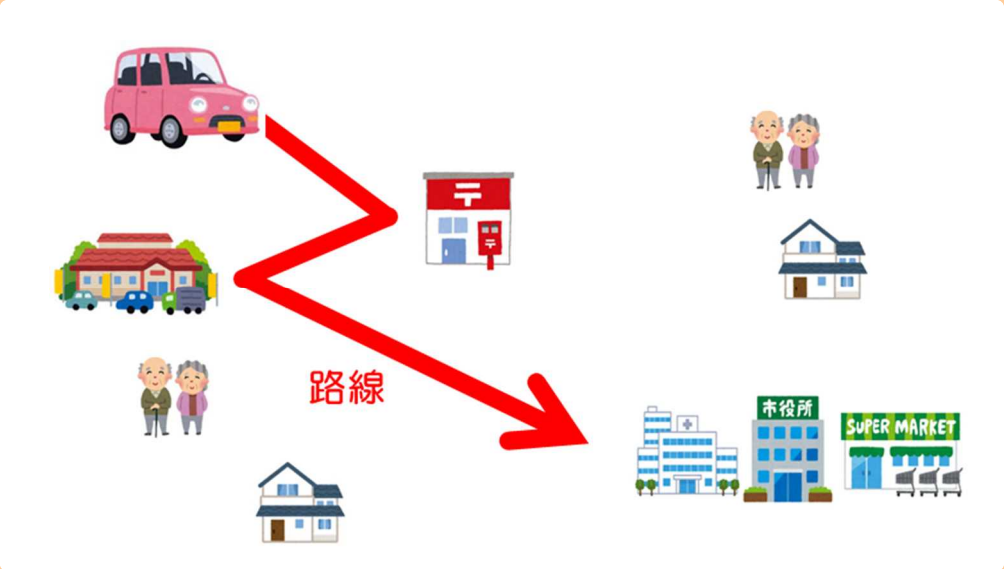
1. 運行形態（路線又は区域）
2. 旅客の範囲
3. 使用する自動車
4. 運行管理・整備管理の体制
5. 運転者の資格要件
6. 旅客から収受する対価

※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。

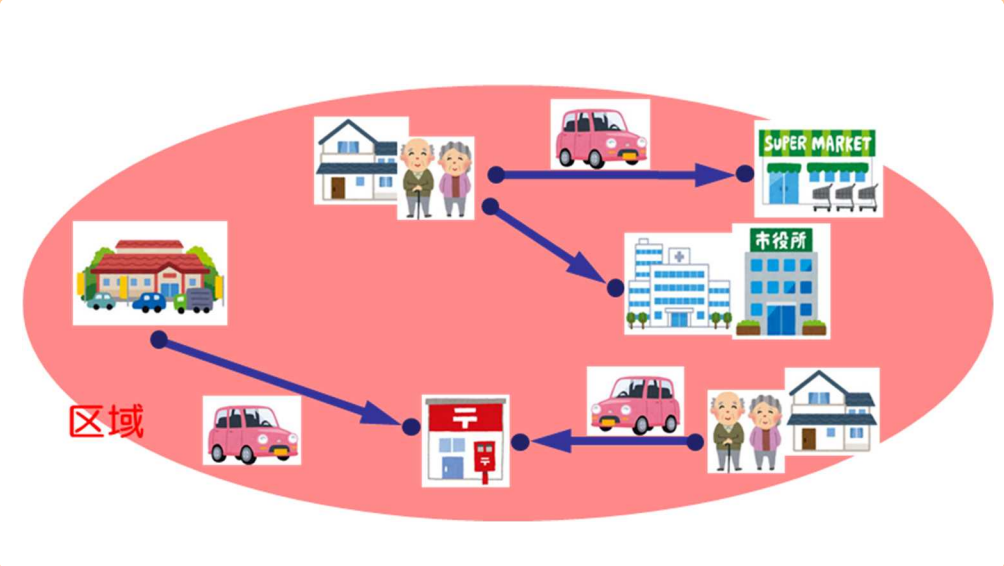
1.運行形態（路線又は区域）

・ 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が必要です。



2. 旅客の範囲

・実施する自家用有償旅客運送の種類に応じて、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

3. 使用する自動車

・自家用有償旅客運送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に使用する自動車の要件について

- 自家用有償旅客運送の実施主体が、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。

4. 運行管理、整備管理の体制

・自家用有償旅客運送を行う場合には、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、地域公共交通会議や運営協議会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必要があります。

5. 運転者の資格要件

・自家用有償旅客運送を行う場合には、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表（平成31年1月28日現在）

大臣認定講習実施機関一覧表

（平成31年1月28日現在）

名称	主たる事務所の所在地	代表者氏名	講習の名称				電話番号	ホームページ（クリックするとページが表示されます）
			市町村運営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	自家用有償旅客運送運転者講習		
北海道移送・移動サービス連絡会	北海道札幌市豊平区美園8条1丁目3－23	齋藤　光弘		移送サービス運転協力者講習会	セダン等運転協力者講習会		011-842-9337	http://stnet-hokkaido.org/
有限会社グローリーワーク	北海道札幌市中央区南七条西十四丁目1番1号	後藤　こずえ		サンビック福祉移動サービス運転者研修	サンビック介護移動サービス運転者研修		011-215-4441	http://hgsh.jp/index.php
株式会社新得モータースクール	北海道上川郡新得町本通北6丁目17番地	武田　直幸	市町村運営有償運送等運転者講習会	福祉有償運送運転者講習会	セダン等運転者講習会		0156-64-6111	http://city.hokkaido.jp/~ans/ansHP/ans/files/frame.htm#id0018.htm
合同会社　ReY	北海道札幌市北区新琴似6条6丁目4番22号	八田　利美子	市町村運営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		011-299-3586	（ホームページ未開設）
特定非営利活動法人さっぽろ福祉支援ネットあいなび	北海道札幌市南区南32条西10丁目2番3号	下川原　清美	市町村運営有償運送等運転者講習会	福祉有償運送運転者講習会	福祉有償運送運転者講習会		011-582-8982	http://www7.plala.or.jp/ainabi/
有限会社鹿光学習センター	北海道札幌市中央区北5条西14丁目1－42	佐々木　潔		ケア輸送サービス従事者講習	ケア輸送サービス従事者講習		011-261-5060	http://rokkoo7.web.fc2.com/
株式会社ファミリーケアサポート	北海道留萌市栄町1丁目5番6号	田中　卓		ファミリーケアサポート福祉有償運送運転者講習	ファミリーケアサポート福祉有償運送運転者講習		0164-43-5600	http://www.family-cs.co.jp/
社会福祉法人上磯はまなす	北海道北斗市野崎199－1	新山　正徳	市町村運営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		0138-73-1311	http://hamanasunosato.wix.com/helper
特定非営利活動法人救命のリレー普及会	北海道函館市高丘町5番3号	田中　正博	移動サービス運転者講習	移動サービス運転者講習	移動サービス運転者講習		0138-57-9150	http://www6.ncv.ne.jp/~1945mt/
青森県移送サービスネットワーク	青森県青森市富田四丁目18番24号	越谷　秀昭	Dネット有償運送運転者講習会	福祉有償運送運転者講習会	福祉有償運送セダン等運転者講習会		017-761-2560	www.stsdnet.com
株式会社ムジコ・クリエイト	青森県弘前市和泉一丁目3番地1号	新戸部　八州男	有償運送運転者講習（市町村等）	有償運送運転者講習（福祉有償）	有償運送運転者講習（セダン等）		0172-28-2188	http://motor-school.jp/ckso/index.html
社会福祉法人鰺ヶ沢町社会福祉協	青森県西津軽郡鰺ヶ沢町大字舞戸	東條　昭彦		福祉有償運送運転者講習	セダン等運転者講習		0173-82-1602	（ホームページ未開設）

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1/2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1/2を目安とすることとされています。
- タクシー運賃の1/2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1/2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）1㎞○円
・時間制 （例）10分○円
・定額制 （例）1回○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又は運営協議会において協議が調ったうえで、設定を行うことができる

○地域公共交通会議、運営協議会等における協議

- 自家用有償旅客運送において旅客から収受する対価は、地域公共交通会議、運営協議会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）

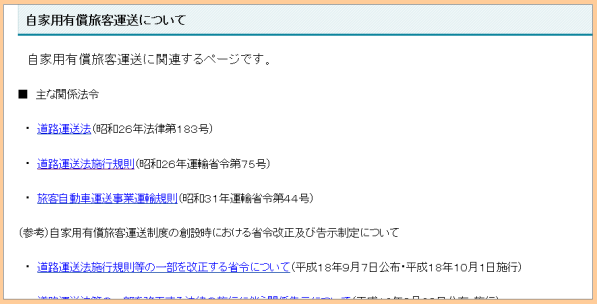
（参考）自家用有償旅客運送制度の創設時における省令改正及び告示制定について

- 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。



- 公共交通支援センターHP
  http://koutsu-shien-center.jp/jirei/index.php#top
  詳細検索で交通モードを「自家用有償旅客運送」として検索してください。

地域交通の把握に関する
マニュアル

令和２年１２月
国土交通省自動車局旅客課

目次

１．「地域交通の把握に関するマニュアル」について

背景・目的 ・・・・・1
マニュアル作成のための調査の実施
マニュアルの活用にあたって ・・・・・2
地域の移動を担う交通手段 ・・・・・3

２．「地域交通の把握に関するマニュアル」の概要

（１）マニュアルの構成 ・・・・・4
（２）地域の状況に関するチェックリスト ・・・・・5
（３）地域の状況に関するチェックリストの活用 ・・・・・6

３．地域の状況に関するチェックリスト

STEP1　地域住民等チェックリストの実施 ・・・・・ 7
STEP2　市区町村チェックリストの実施 ・・・・・11
目安・導入事例との比較 ・・・・・13
移動手段確保の検討に盛り込むべき事項 ・・・・・20
【参考】地域交通の検討プロセスに関する
ガイドライン ・・・・・22

1．「地域交通の把握に関するマニュアル」について

～背景・目的～

地域における移動手段の確保は重要な課題であり、バス・タクシーなどによる移動サービスが十分に提供されていない地域では、地域交通の確保のための検討が求められます。

しかしながら、現状では、地域交通を考えるにあたり交通空白地の考え方が様々であることなどから、地域の関係者で十分に検討し、協議を行うことが困難となる場合もあります。

そのため、市区町村や住民・利用者、関係団体、交通事業者など、地域の主体・関係者が移動手段確保のために適切に検討、協議を行えるよう、地域の状況を、一定の目安および既存の自家用有償旅客運送の導入事例のもと把握するための「地域交通の把握に関するマニュアル」を策定します。

本マニュアルは、平成30年３月３０日付で示された「地域交通の検討プロセスに関するガイドライン」の活用にあたり、その前段の検討に資する情報を提供する役割を担うことを想定します。

～マニュアル作成のための調査の実施～

地域の状況を把握するための一定の目安を設定するにあたり、自家用有償旅客運送を実施している団体を対象として、自家用有償旅客運送を導入した地域の状況を把握するため、アンケート調査を実施しました。調査概要は以下のとおりです。本マニュアルには、本調査結果に基づいて整理した、地域の状況を把握するための一定の目安となる情報を掲載しています。

〇調査概要

- 調査対象：自家用有償旅客運送を実施する793団体
  - 市町村運営有償運送（交通空白）：455団体
  - 市町村運営有償運送（福祉）：110団体
  - 公共交通空白地有償運送：128団体
  - 福祉有償運送：100団体
- 調査内容：自家用有償旅客運送を実施する地域の状況について
- 調査方法：郵送による調査票の配布・回収　および
  電子調査票の提供・電子メールでの回収
- 調査期間：令和元年11月12日～令和2年1月10日
- 回答数　：449団体（回収率56.6%）

～マニュアルの活用にあたって～

- ✓ 本マニュアルに示す地域の状況を把握するための一定の目安は、現在運行されている**自家用有償旅客運送の導入地域との類似性**を示すものです。バス・タクシーによる移動サービスが十分に提供されない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に導入される自家用有償旅客運送の実施エリアと類似している状況が地域にあれば、移動手段の確保が必要になっている可能性が高いと考えられます。そのため、あくまで、地域の移動手段確保のための協議を行うにあたっての**検討材料としてご活用ください**。

- ✓ 本マニュアルを活用して把握された地域の状況については、一定の目安や既存の自家用有償旅客運送の導入事例と見比べながら、市区町村をはじめ、住民・利用者、関係団体、交通事業者が連携しながら、移動手段の確保について、**既存公共交通のさらなる活用や自家用有償旅客運送の導入等も含めて様々な視点から検討**することが望まれます。

- ✓ 本マニュアルの活用にあたっては、対象地域について、住民等は生活実態に基づき移動手段の状況を市区町村に伝え、市区町村は、住民等からの情報を参考に、可能な限り検討材料となる情報収集を行ったうえで対策について主体的に検討するなど、**地域の関係者がそれぞれ役割分担をして取り組む**ことが望まれます。

～地域の移動を担う交通手段～

- 地域における移動手段の確保の手段としては、まず、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運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」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。

種類		特徴
バス	路線バス	路線やバス停、運行時刻を定めて定時・定路線で運行するバス。通勤・通学、通院など地域住民の生活に欠かせない公共交通機関。
	コミュニティバス	路線バスで対応しきれないニーズに応えるため、市区町村が主体的に計画し、定時・定路線で運行するバス。
	デマンドバス	区域を定めて、利用者の要望に応じて、機動的に最短ルートを運行したり、利用希望のある地点まで送迎したりするバス。
タクシー	タクシー	子供からお年寄りまで幅広い利用者の日常生活における多様な移動ニーズに応える、ドアツードアのきめ細かいサービスを提供する公共交通機関。
	乗合タクシー	地域の生活交通を維持するため、タクシー事業者が市区町村と連携して提供する乗合の運送サービス。定時・定路線からデマンドまで地域のニーズに応じて多様な形態で運行。
自家用有償旅客運送		バス・タクシーによる移動サービスが十分に提供されない場合であって、地域における移動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、市区町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。
道路運送法の許可・登録を要しないもの（互助）		地域の移動手段の確保のため、道路運送法の許可又は登録を要しない助け合いによる運送。（収受することが可能な範囲は、運転者が実際の運送に要するガソリン代、道路通行料、駐車場料金）

２．「地域交通の把握に関するマニュアル」の概要

（１） マニュアルの構成

本マニュアルには、以下の内容を掲載します。

○地域の状況に関するチェックリスト

- 地域住民等が活用するチェックリストと、市区町村が活用するチェックリスト及び目安・導入事例を掲載します。

○地域の状況に関するチェックリストの活用

- チェックリスト活用の流れや確認手順を掲載します。

（２）地域の状況に関するチェックリスト

- 地域の状況に関するチェックリストは以下の３つです。
  「地域住民等チェックリスト」
  「市区町村チェックリスト」
  「目安」及び「導入事例」

- 「地域住民等チェックリスト」と「市区町村チェックリスト」 を用いて地域の状況を段階的に把握したうえで、「目安」及び「導入事例」と比較し、既存の自家用有償旅客運送導入地域との類似性を確認します。

地域住民等チェックリスト

- 移動に困っている地域住民等や、移動手段を確保したい団体等が、生活実態や交通状況を踏まえて地域の状況を把握するためのチェックリスト

移動手段の検討を始める
きっかけとなる地域の状況を把握

地域の状況を段階的に把握

市区町村チェックリスト

- 市区町村が、地域住民等チェックリストに基づき、地域の状況をより詳細に把握するためのチェックリスト

目安

- 既存の自家用有償旅客運送導入地域に関する調査結果をもとに、各チェック項目の目安となる数値を掲載

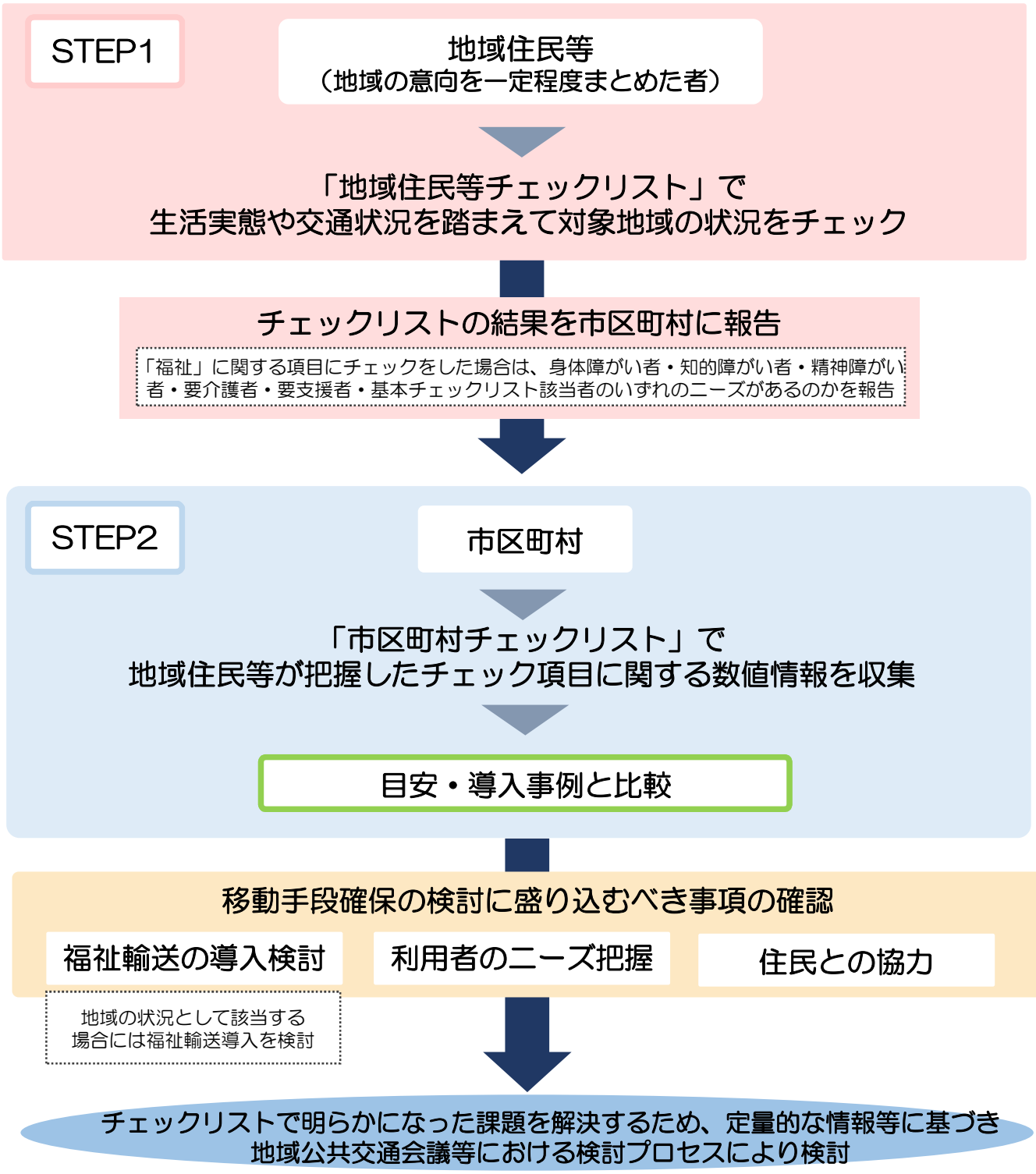
導入事例

- 既存の自家用有償旅客運送の導入地域（交通空白輸送）に係るエリア人口、面積の分布を掲載

移動手段の確保について
地域の関係者との協議を行う際の
検討材料となる情報を把握

（3）地域の状況に関するチェックリストの活用

地域の状況に関するチェックリストは、以下の流れで活用します。



※ 導入の検討は、地域の移動ニーズに対応した移動手段確保のため、検討プロセスによらない協議も可能
※ 地域公共交通会議等が設置されていない場合は、協議の場を設定することを含め検討
※ タクシー特定地域内の都市部など、供給過剰により新規参入制限がなされている地域において生じる一時的な交通空白は、タクシーの配車の効率化等、タクシー事業の取組により対応されることが重要であることを踏まえ、まずはタクシーによる取組の提案について検討

地域住民等

3．地域の状況に関するチェックリスト

STEP1　地域住民等チェックリストの実施【対象：地域住民等】

【実施手順】

STEP1では、地域住民等の方々が、以下の手順でチェックリストを活用し、対象地域における状況として該当するチェック項目に印をつけ、地域の状況を把握します。

（１）「地域」（※）の範囲を確認します。

（※）地域 ＝ 生活実態を踏まえて移動手段に困る利用者が居住する地域で、移動手段の確保が必要となるエリア

地域（例：●●地区、●●町1丁目～5丁目など）

▼

（２）「地域」でどのような移動手段に困っているのかを踏まえて、用いるチェックリストを確認します。

① 路線バスのような路線型（運行ルート）の移動手段について困っている（バスが運行していない等）

⇒「チェックリスト①」（P8）を用い、地域の状況を確認

② タクシーのような区域型（ドア・ツー・ドア）の移動手段について困っている（タクシー営業所がない、最寄りのバス停まで遠い等）

⇒「チェックリスト②」（P9）を用い、地域の状況を確認

③ 路線バスのような路線型やタクシーのような区域型（ドア・ツー・ドア）の移動手段、その他の移動手段全般について困っている

⇒「チェックリスト③」（P10）を用い、地域の状況を確認

▼

（３）チェックリストの確認結果を市区町村に報告

～記入シート～

地域住民等

地域住民等チェックリスト①

① 路線バスのような路線型（運行ルート）の移動手段について困っている（バスが運行していない等）

・日常の生活実態や交通状況を踏まえて、地域の状況として該当する項目にチェックをしてください。

〇地域の状況全般に関する項目

分類	項目	チェック
利用者	居住者の高齢化が進んでいる傾向にある	□
	18歳以上の居住者の大部分が日常的な移動手段として自家用車を利用	□
店舗・施設	地域内は歩いていける店舗や施設が少ない・ない	□
	通院は日常的に地域外の病院を利用する必要がある	□
	買物などは日常的に地域外の店舗等を利用する必要がある	□

〇地域のバスの運行状況に関する項目

バス	バスの平日の運行頻度が少ない・運行していない	□
	バスの休日の運行頻度が少ない・運行していない	□
	利用者の住居や集落から最寄りのバス停まで遠いところが多い	□
	利用者の住居や集落から最寄りのバス停まで勾配がきついところが多い	□

〇地域の鉄道の運行状況等に関する項目

鉄道	鉄道の平日の運行頻度が少ない・運行していない	□
	鉄道の休日の運行頻度が少ない・運行していない	□
	利用者の住居や集落から最寄り駅まで遠いところが多い	□
	利用者の住居や集落から最寄り駅まで勾配がきついところが多い	□

～記入シート～

地域住民等

地域住民等チェックリスト②

② タクシーのような区域型（ドア・ツー・ドア）の移動手段について困っている（タクシー営業所がない、最寄りのバス停まで遠い等）

・日常の生活実態や交通状況を踏まえて、地域の状況として該当する項目にチェックをしてください。

〇地域の状況全般に関する項目

分類	項目	チェック
利用者	居住者の高齢化が進んでいる傾向にある	□
	18歳以上の居住者の大部分が日常的な移動手段として自家用車を利用	□
店舗・施設	地域内は歩いていける店舗や施設が少ない・ない	□
	通院は日常的に地域外の病院を利用する必要がある	□
	買物などは日常的に地域外の店舗等を利用する必要がある	□

〇地域のタクシー等の運行状況等に関する項目

タクシー等	タクシーの事業所が離れている、もしくはないため、配車から到着まで時間がかかる	□
	タクシー車両が少ない、もしくはないため、配車から到着まで時間がかかる	□
	利用者の住居や集落から主要な店舗・施設までが遠いため、タクシーの利用料金が高くなる	□
	夜間など、利用したい時間にタクシーが営業していない	□
	福祉輸送(付き添い介助、車いす対応車両等)ができるタクシーが少ない・ない	□
	福祉輸送の活動を実施している団体(タクシー事業者除く)が少ない・ない	□
	利用者の住居や集落から最寄りのバス停まで遠いところが多い	□
	利用者の住居や集落から最寄りのバス停まで勾配がきついところが多い	□

〇地域の鉄道の運行状況等に関する項目

鉄道	鉄道の平日の運行頻度が少ない・運行していない	□
	鉄道の休日の運行頻度が少ない・運行していない	□
	利用者の住居や集落から最寄り駅まで遠いところが多い	□
	利用者の住居や集落から最寄り駅まで勾配がきついところが多い	□

～記入シート～

地域住民等

地域住民等チェックリスト③

③ 路線バスのような路線型やタクシーのような区域型（ドア・ツー・ドア）の移動手段、その他の移動手段全般について困っている

・日常の生活実態や交通状況を踏まえて、地域の状況として該当する項目にチェックをしてください。

〇地域の状況全般に関する項目

分類	項目	チェック
利用者	居住者の高齢化が進んでいる傾向にある	□
	18歳以上の居住者の大部分が日常的な移動手段として自家用車を利用	□
店舗・施設	地域内は歩いていける店舗や施設が少ない・ない	□
	通院は日常的に地域外の病院を利用する必要がある	□
	買物などは日常的に地域外の店舗等を利用する必要がある	□

〇地域のバス・タクシー等の運行状況に関する項目

バス	バスの平日の運行頻度が少ない・運行していない	□
	バスの休日の運行頻度が少ない・運行していない	□
	利用者の住居や集落から最寄りのバス停まで遠いところが多い	□
	利用者の住居や集落から最寄りのバス停まで勾配がきついところが多い	□
タクシー	タクシーの事業所が離れている、もしくはないため、配車から到着まで時間がかかる	□
	タクシー車両が少ない、もしくはないため、配車から到着まで時間がかかる	□
	利用者の住居や集落から主要な店舗・施設までが遠いため、タクシーの利用料金が高くなる	□
	夜間など、利用したい時間にタクシーが営業していない	□
	福祉輸送(付き添い介助、車いす対応車両等)ができるタクシーが少ない・ない	□
	福祉輸送の活動を実施している団体(タクシー事業者除く)が少ない・ない	□

〇地域の鉄道の運行状況等に関する項目

鉄道	鉄道の平日の運行頻度が少ない・運行していない	□
	鉄道の休日の運行頻度が少ない・運行していない	□
	利用者の住居や集落から最寄り駅まで遠いところが多い	□
	利用者の住居や集落から最寄り駅まで勾配がきついところが多い	□

市区町村

STEP２　市区町村チェックリストの実施【対象：市区町村】

【実施手順】

・STEP２では、市区町村が、以下の手順で「地域住民等チェックリスト」でチェックされた項目の具体的な状況を示す数値を記入して、対象地域の状況を確認・把握します。

（注）市区町村チェックリストで目安と比較する際には、「地域住民等チェックリスト」の報告があった地域にとどまらず、市区町村として移動手段に課題があると思われるエリアを対象として総合的に情報収集することが望まれます。

（１）地域住民等から「地域住民等チェックリスト」の報告を受ける

▼

（２）市区町村チェックリストの項目に関する数値の情報を収集

「地域住民等チェックリスト」の種類（①～③）に応じて情報収集する項目を選択）

地域住民等チェックリスト①が用いられた場合

⇒市区町村チェックリストA・Bの項目について情報収集

地域住民等チェックリスト②が用いられた場合

⇒市区町村チェックリストA・Cの項目について情報収集

地域住民等チェックリスト③が用いられた場合

⇒市区町村チェックリストA・B・Cの項目について情報収集

～記入シート～

市区町村

市区町村チェックリスト

・市区町村で交通に課題のある地域に関する情報を記入して整理してください。

分類	区分	地域に関する情報	数値記入欄
店舗・施設	A	役所・役場の立地数	カ所
		公民館・図書館・交流施設の立地数	カ所
		病院の立地数	カ所
		診療所の立地数	カ所
		銀行・金融機関・郵便局の立地数	カ所
		スーパーマーケットの立地数	カ所
		個人商店の立地数	カ所
		小学校・中学校の立地数	カ所
		高等学校の立地数	カ所
交通	B	バスの運行路線数	路線
		バスの平日運行便数（往復）	便／日
		バスの休日運行便数（往復）	便／日
	C	タクシーの営業所数及び待機場所数	カ所
		タクシーの配置台数	台
		タクシーが配車されるまでの時間	分
		タクシーの利用金額	円

市区町村

目安・導入事例との比較【対象：市区町村】

～実施手順～

「市区町村チェックリスト」での記入した数値と目安との比較、および既存の自家用有償旅客運送の導入事例との比較によって、対象地域における移動手段確保に関する検討の必要性を確認します。

Ｐ１４の「既存自家用有償旅客運送実施地域の状況」は、令和２年１月現在での状況を各実施主体に対して聞き取った内容において、多く見られる地域の状態を数値でお示ししたものです（※）。
現に自家用有償旅客運送が行われているエリアは、面積、人口の状況など千差万別であり、一概に比較できないことをご理解の上、目安はあくまでも参考として確認してください。

Ｐ１５の「エリア人口、面積の状況ごとの自家用有償旅客運送の導入事例」は、自家用有償旅客運送事例集（令和2年3月公表）に掲載されている事例のうち、交通空白輸送に係るもののエリア人口と面積の分布をお示ししたものです。検討される地域の状況との比較にご活用ください。

※　当該数値に係る基礎データは、参考をご確認ください。

～目安～

市区町村

既存の自家用有償旅客運送実施地域の状況

「市区町村チェックリスト」の結果と比較してみてください。

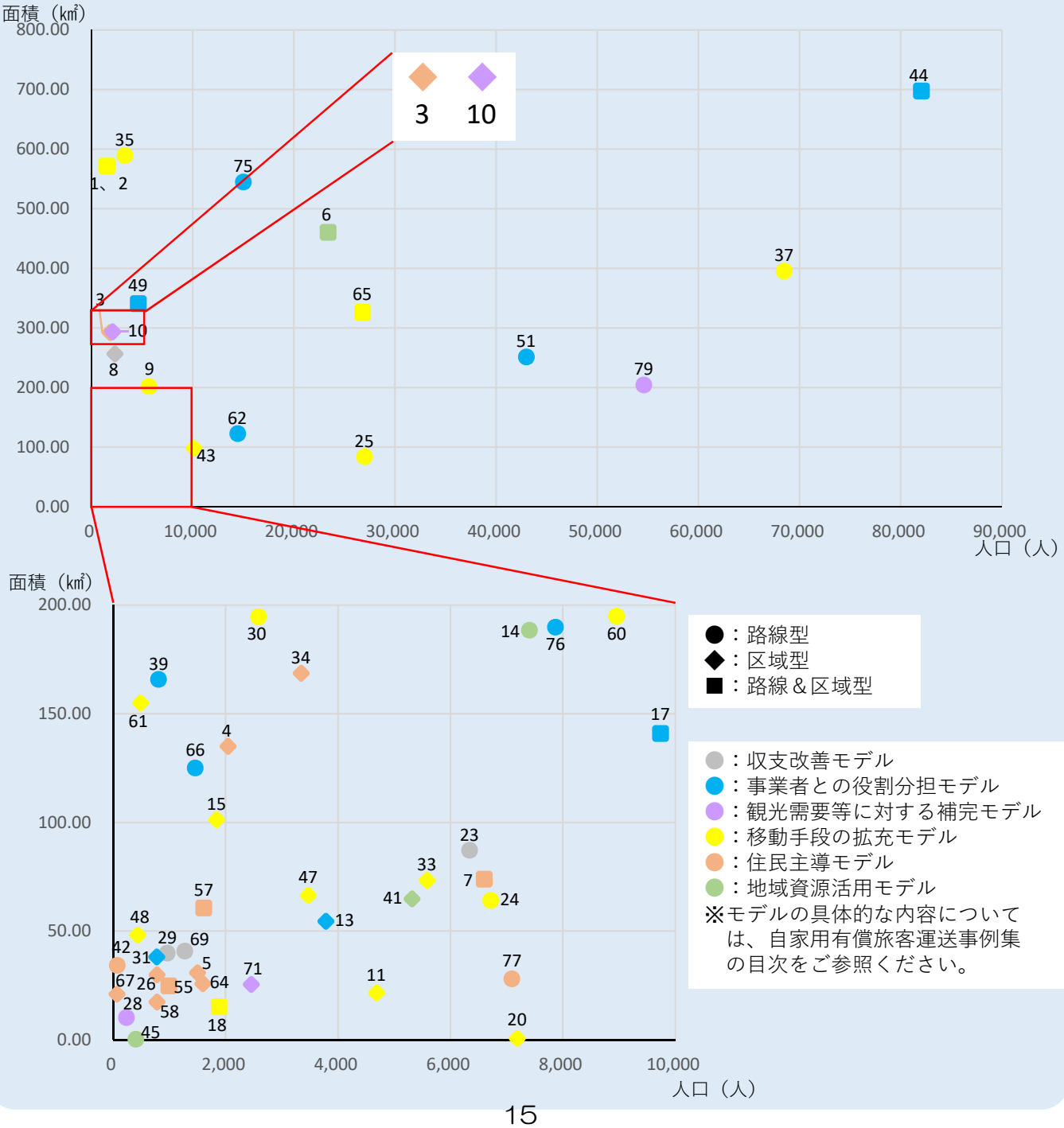
分類	区分	地域に関する情報	目安
店舗・施設	A	役所・役場の立地数	1カ所
		公民館・図書館・交流施設の立地数	3カ所
		病院の立地数	1カ所
		診療所の立地数	1カ所
		銀行・金融機関・郵便局の立地数	3カ所
		スーパーマーケットの立地数	1カ所
		個人商店の立地数	4カ所
		小学校・中学校の立地数	2カ所
		高等学校の立地数	0カ所
交通	B	バスの運行路線数	2路線
		バスの平日運行便数（往復）	16便／日
		バスの休日運行便数（往復）	11便／日
	C	タクシーの営業所数及び待機場所数	0 カ所
		タクシーの配置台数	0 台
		タクシーが配車されるまでの時間	20分
		タクシーの利用金額（片道料金）	2000円

～導入事例～

市区町村

エリア人口、面積の状況ごとの自家用有償旅客運送の導入事例

自家用有償旅客運送事例集（令和2年3月公表）に掲載されている事例のうち、交通空白輸送に係るもののエリア人口と面積の分布を下図にお示しします。（番号は、事例番号を表します。）
https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000012.html



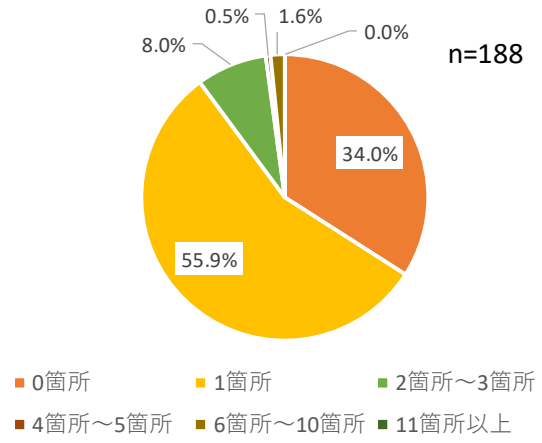
参考

市区町村

参考として、P１４「既存の自家用有償旅客運送実施地域の状況」にお示しした目安の基礎データを掲載します。

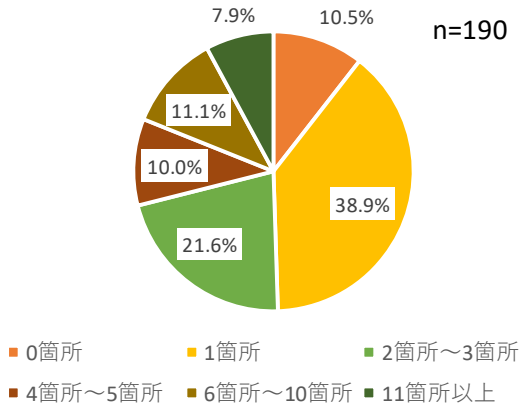
役所・役場の立地数

✓ 役所・役場の立地数は、「１箇所」が最も多く、次いで「0箇所」、「2箇所～3箇所」となっている。



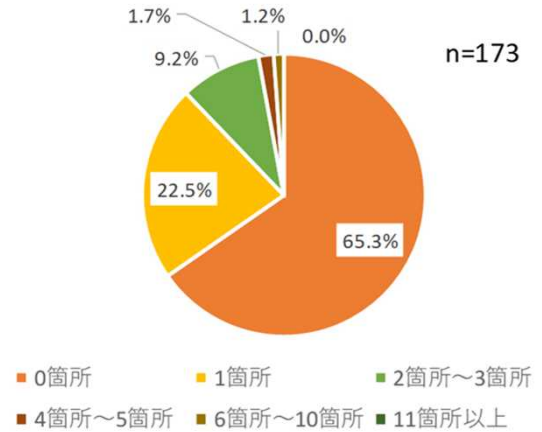
公民館・図書館・交流施設の立地数

✓ 公民館・図書館・交流施設の立地数は、「１箇所」が最も多く、次いで「2箇所～3箇所」、「0箇所」となっている。



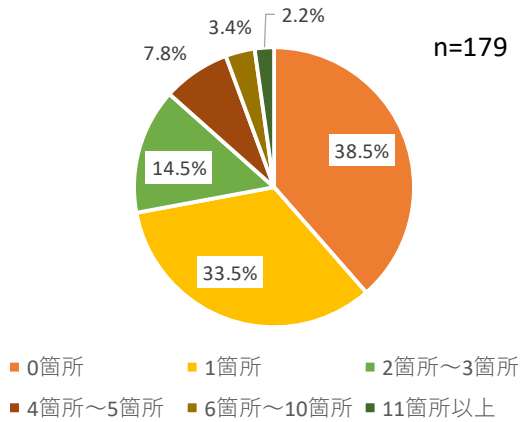
病院に立地数

✓ 病院の立地数は、「0箇所」が６割以上を占める。



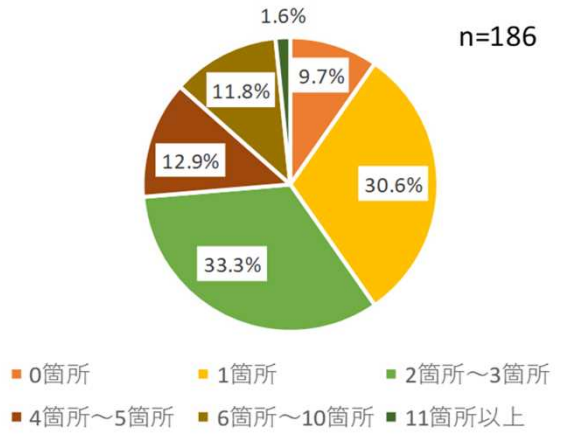
診療所等の立地数

✓ 診療所等の立地数は、「0箇所」が最も多く、次いで「1箇所」、「2箇所～3箇所」となっている。



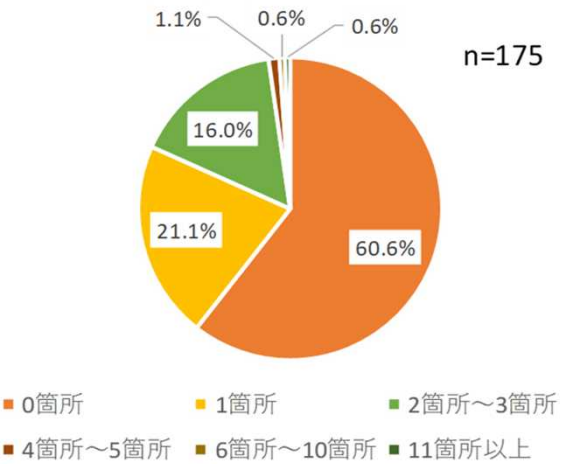
銀行・金融機関・郵便局の立地数

✓ 銀行・金融機関・郵便局の立地数は、「2箇所～3箇所」が最も多く、次いで「1箇所」、「4箇所～5箇所」となっている。



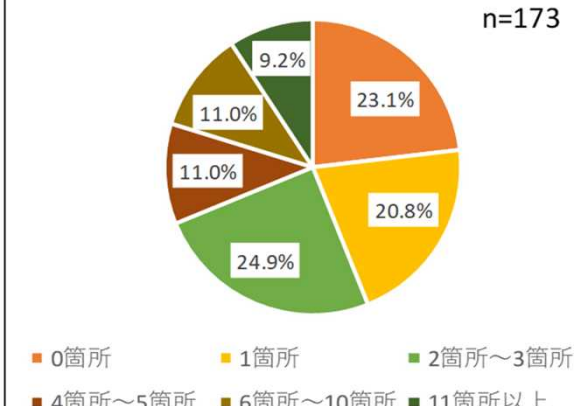
スーパーマーケットの立地数

✓ スーパーマーケットの立地数は、「0箇所」が６割を占める。



個人商店等の立地数

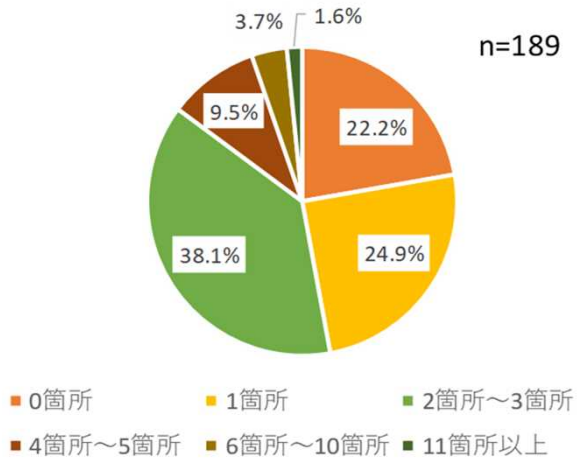
✓ 個人商店等（食料品・日用品店）の立地数は、「2箇所～3箇所」が最も多く、次いで「0箇所」、「1箇所」となっている。



市区町村

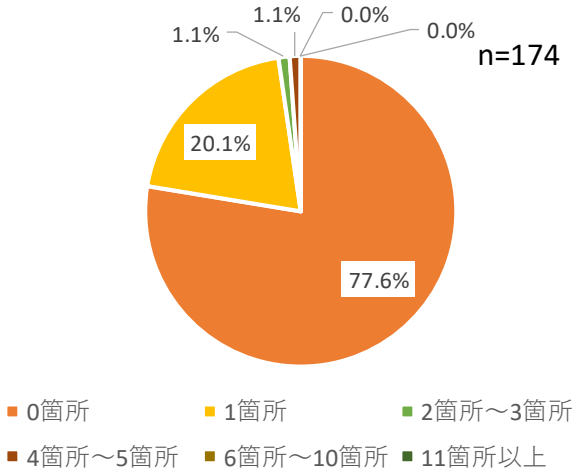
小学校・中学校の立地数

✓ 小学校・中学校の立地数は、「2箇所～3箇所」が最も多く、次いで「1箇所」、「0箇所」となっている。



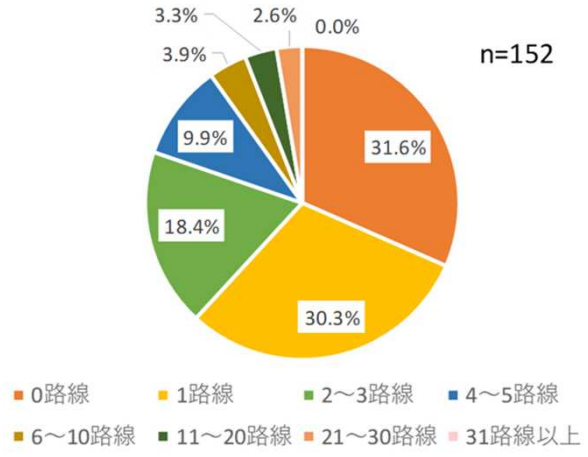
高等学校の立地数

✓ 高等学校の立地数は、「0箇所」が７割以上を占める。



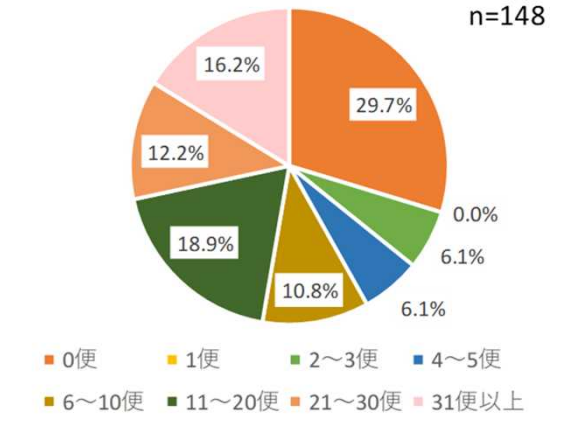
バスの運行路線数

✓ バスの運行路線数は、「0路線」が最も多く、次いで「1路線」、「2～3路線」となっている。



バスの平日運行便数

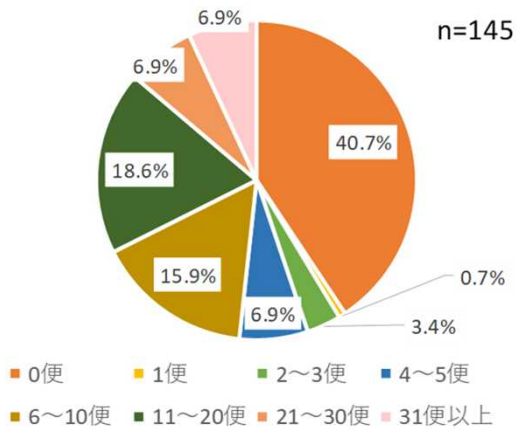
✓ バスの平日運行便数は、「0便」が最も多く、次いで「11～20便」、「31便以上」となっている。



※運行便数は、片道の出発から到着を１便と数えて、往路便数と復路便数の合計。
※複数路線を運行している場合には合計の便数。

バスの休日運行便数

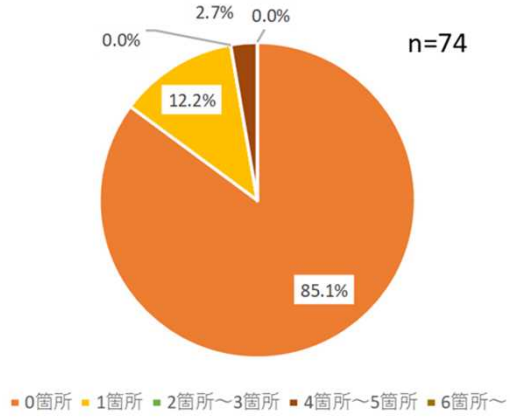
✓ バスの平日運行便数は、「0便」が最も多く、次いで「11～20便」、「6～10便」となっている。



※運行便数は、片道の出発から到着を１便と数えて、往路便数と復路便数の合計。
※複数路線を運行している場合には合計の便数。

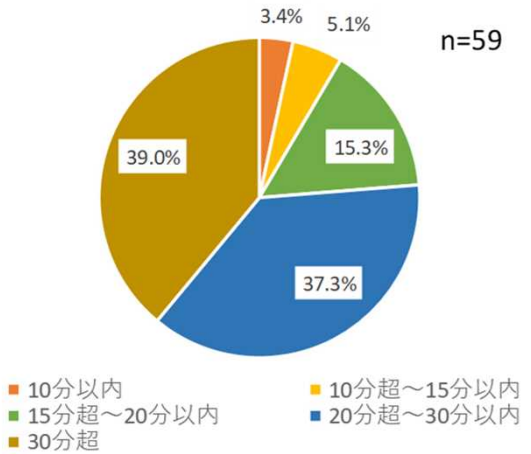
タクシーの営業所数及び待機場所数

✓ タクシーの営業所数及び待機場所数は、「0箇所」が8割以上を占めており、「1箇所」が１割となっている。



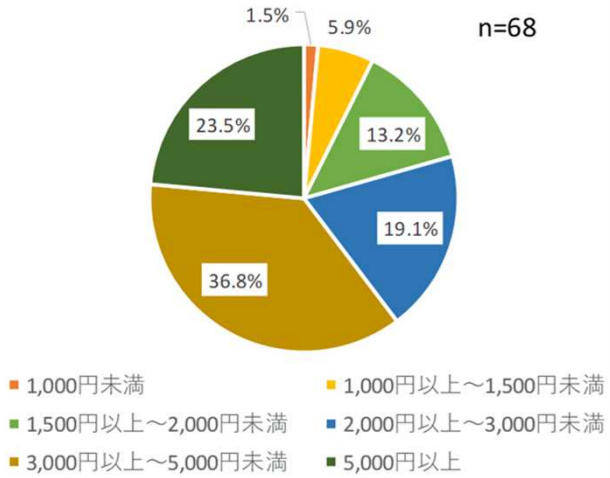
タクシーの配車時間

✓ タクシーの配車時間は、「30分以上」が最も多く、次いで「30分以内」、「20分以内」となっている。



タクシーの利用料金（片道料金）

✓ タクシーの利用料金（片道料金）は、「3,000円以上～5,000円未満」が最も多く、次いで「5,000円以上」、「2,000円以上～3,000円未満」となっている。



市区町村

移動手段確保の検討に盛り込むべき事項【対象：市区町村】

～実施手順～

・チェックリストの確認結果を踏まえて、以下の順で対象地域における移動手段確保の検討を進めます。

（１）「移動手段確保の検討に盛り込むべき事項」の内容を確認し、対象地域における対応について検討

▼

（２）地域の状況に関するチェックリストで明らかになった課題を解決するために、交通事業者との協議、自家用有償旅客運送の導入などについて、地域交通会議等における検討プロセスにより検討

～検討にあたって～

市区町村

移動手段確保の検討に盛り込むべき事項

①福祉輸送の導入

福祉輸送を実施する団体のうち、**約５割**は、自家用有償旅客運送の開始理由として以下をあげています。

- ✓ 福祉輸送（付き添い介助、車いす対応車両等）ができるタクシーが少ない・ない
- ✓ 福祉輸送の活動を実施している団体（タクシー事業者を除く）が少ない・いない

⇒チェックリストで上記の項目にチェックがある場合に、福祉輸送導入の必要性について検討。

【検討における留意点】
- ニーズ把握の観点で、福祉部局と交通部局との連携
- 身体障がい者・知的障がい者・精神障がい者・要介護者・要支援者・基本チェックリスト該当者のいずれのニーズがあるのかを踏まえて協議

②利用者のニーズ

自家用有償旅客運送を実施する団体のうち、**８割以上**が実施にあたって、利用者のニーズをアンケートや意見交換会、ヒアリングなどで把握しています。

⇒移動手段確保を検討するにあたっては、利用者のニーズを把握したうえで検討。

【既存の自家用有償旅客運送における利用者のニーズ把握例】
- アンケート調査　・ヒアリング、グループインタビュー　・ワークショップ　など

③住民との協力

自家用有償旅客運送を実施する団体のうち、**約７割**が運送にあたって地域住民等と協力・連携しています。（利用頻度の目標設定、運行への協力、周知など）

⇒移動手段の確保の協議にあたっては、住民等の利用者側と協力・連携の見込みがあるかを踏まえて検討。

【既存の自家用有償旅客運送における協力・連携の例】
- 毎月の最低利用回数の目安の取り決め　・採算性を意識した対価の設定・全世帯で会費を負担
- 利用促進につながる周知や情報発信 など

（参考）地域の高齢化率（目安）　**40%以上**

⇒　目安に該当する場合は、既存の自家用有償旅客運送実施地域と類似した高齢化率と考えられます。

～検討プロセス～

【参考】地域交通の検討プロセスに関するガイドライン

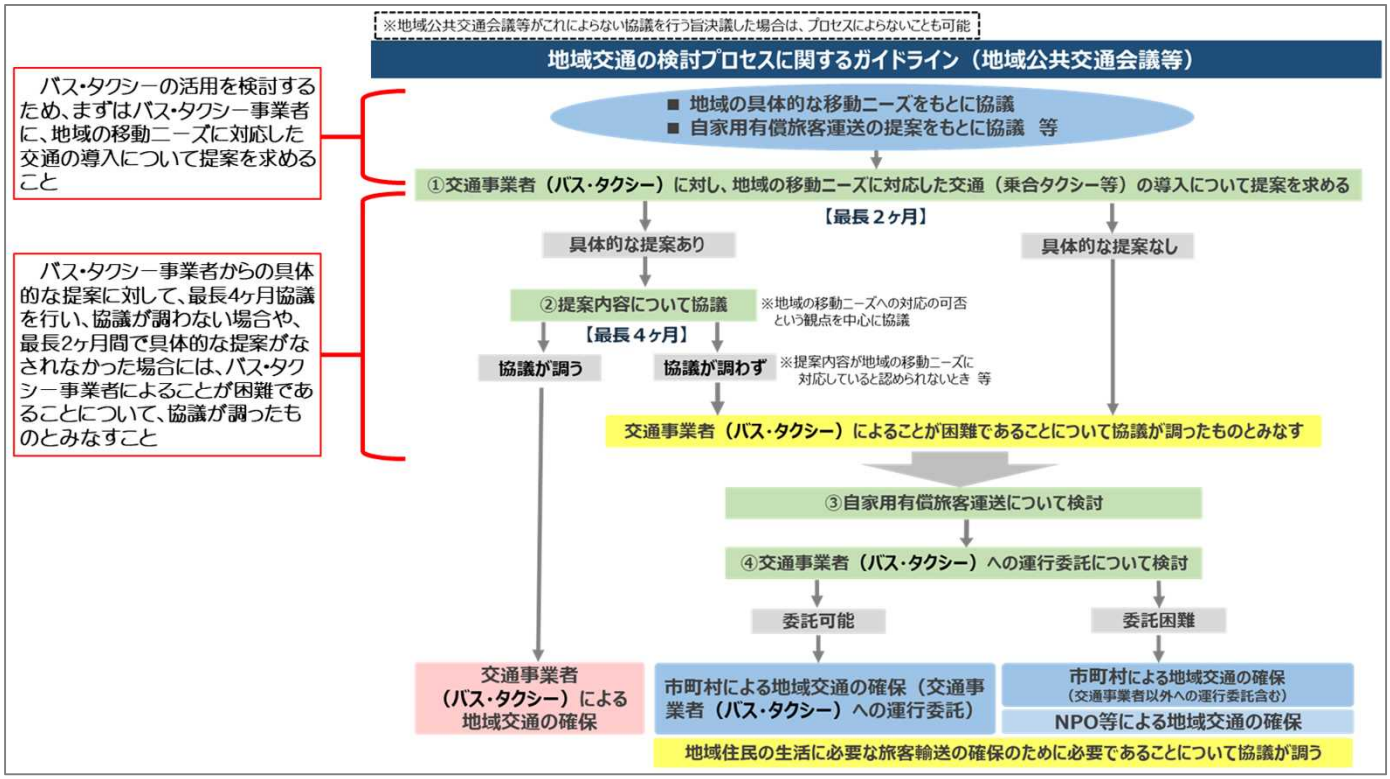
平成30年3月30日付で、「地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン」及び「運営協議会の設置及び運営に関するガイドライン」が改正され、関係者の協議の方法の一つとして、「検討プロセス」が示されました。本プロセスは、会議設置要綱に盛り込み、関係者の円滑な協議のために活用することができます。
（詳細は「自家用有償旅客運送ハンドブック」ご参照）

地域交通の把握に関するマニュアル

地域住民等チェックリストの実施

市区町村チェックリストの実施

▼

【実施の結果】移動手段の確保において検討の必要あり

▼