

道路運送法の概要

秋田運輸支局 輸送・監査部門
令和8年6月

道路運送法上の概要について

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行為は【道路運送法】で規定されており、事業運営には道路運送法第4条に基づく国土交通大臣の許可を要します。
また、法第4条許可では対応できない場合に限り、法78条に基づく法79条の登録により、
自家用自動車を使用した乗合旅客の有償運送が可能となります。

<道路運送法の体系>

旅客自動車運送事業 (法第2条)	一般旅客自動車運送事業 (法第3条第1号)	① 一般乗合旅客自動車運送事業 (法第3条)	路線定期運行	路線バス 高速バス 定期観光バス 等
			路線不定期運行	デマンド型乗合タクシー デマンド型乗合バス 深夜乗合タクシー 等
			区域運行	デマンド型乗合タクシー 観光需要対応型乗合タクシー 等
		一般貸切旅客自動車運送事業 (法第3条)		スクールバス 観光バス 等
		一般乗用旅客自動車運送事業 (法第3条)		タクシー 福祉限定タクシー 等
	特定旅客自動車運送事業(法第3条第2号)			通勤用バス 病院送迎用バス 等
② 一般貸切旅客自動車運送事業者又は一般乗用旅客自動車運送事業者による乗合旅客運送 (法第21条)				実証運行 イベント対応運行 等
自家用自動車による 有償旅客運送 (法第78条)	自家用有償旅客運送 (法第78条第2号)	交通空白地有償運送 ③		
		福祉有償運送 ④		
	災害のため緊急を要するときに行う旅客運送(法第78条第1号)			
	国土交通大臣の許可を受けて行う旅客運送(法第78条第3号)			幼稚園バス、ぶらさがり

道路運送法の関係条項(抜粋)について

(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)

(一般旅客自動車運送事業の許可)

第四条 一般旅客自動車運送事業を経営しようとする者は、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(前条第一号イからハ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。

(乗合旅客の運送)

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。

(有償運送)

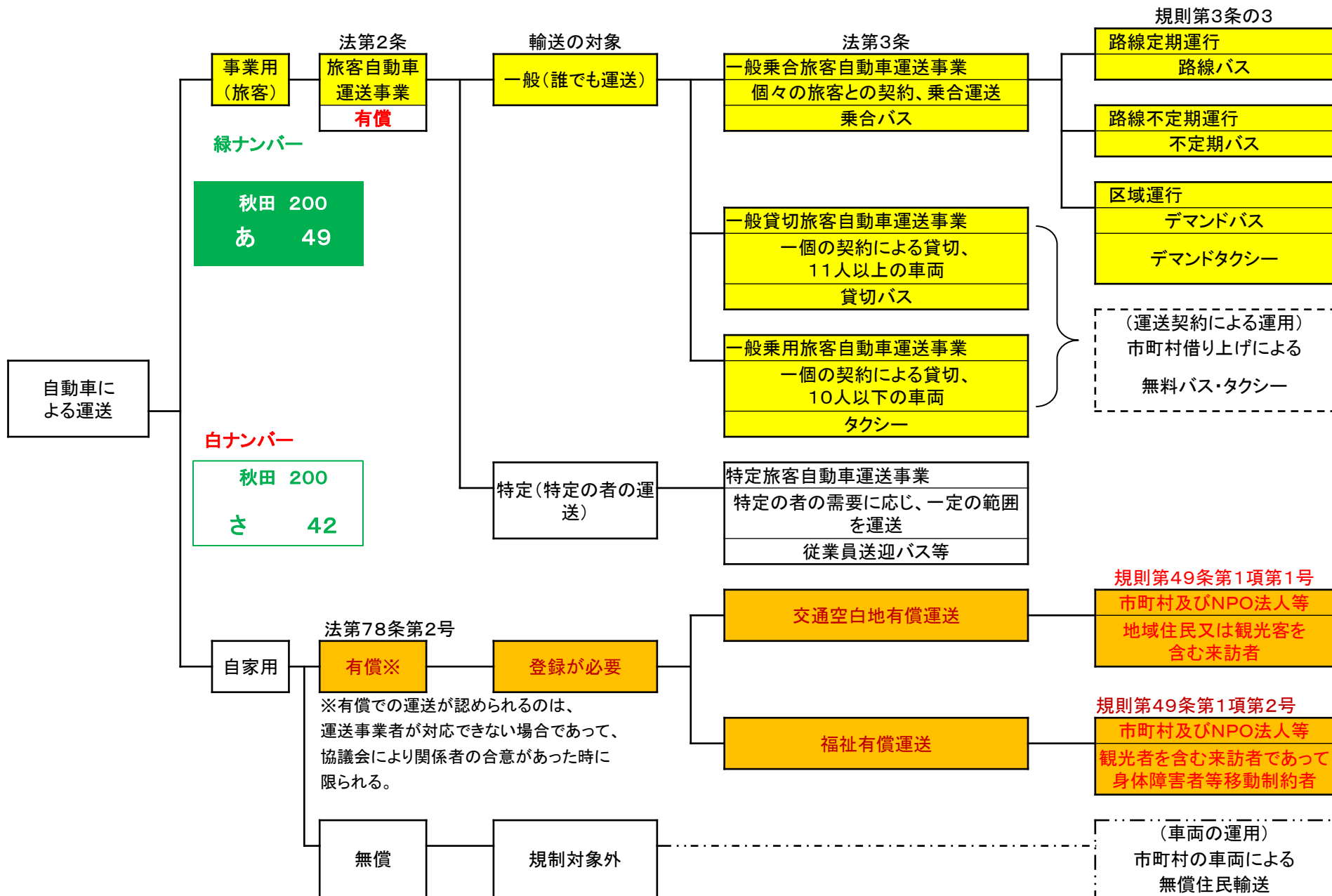
第七十八条 自家用自動車(事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。)は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

- 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の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。

(登録)

第七十九条 自家用有償旅客運送を行おうとする者は、国土交通大臣の行う登録を受けなければならない。

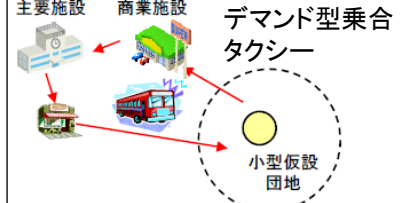
道路運送法の事業区分について



一般乗合旅客自動車運送事業について

コミュニティバス、乗合タクシーの導入など地域公共交通は多様化が進んでいますが、原則的には、道路運送法第4条許可を受けて、一般乗合旅客自動車運送事業として運送します。

●一般乗合旅客自動車運送事業の運行の態様区分(3パターン)

種 別	運行の態様の区分	種別例
1 一般乗合旅客自動車 運送事業 (法4条許可)	①路線定期運行 路線を定めて運行するものであって、設定する運行系統の起終点及び停留所の時刻設定が定時である運行	路線バス、コミュニティバス、高速バス 等 
	②路線不定期運行 路線を定めて運行するものであって、設定する運行系統の起点又は終点に係る時刻の設定が不定である運行	デマンド型バス、デマンド型乗合タクシー 
	③区域運行 路線を定めず、旅客の需要(コール)に応じた乗合運送	主要施設 商業施設 デマンド型乗合タクシー 小型仮設団地 

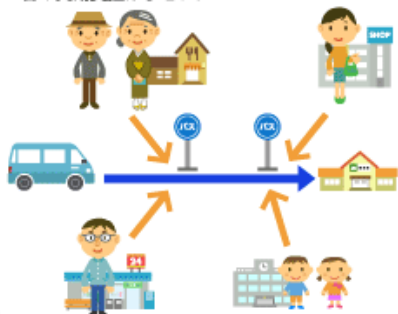


●地域の実情に合わせた運行形態の選択が必要

既存のバス路線の運行状況、地域の規模、住宅地や医療・福祉施設の立地状況等は地域ごとにさまざまであるため、地域の実態に即した運行形態を考え・選択することが大切。

路線バス型交通

- ・路線に合わせて、乗車、降車場所が決まっている。
- ・1回の運行で複数人を乗せて運行するので、利用者の費用負担は小さい。



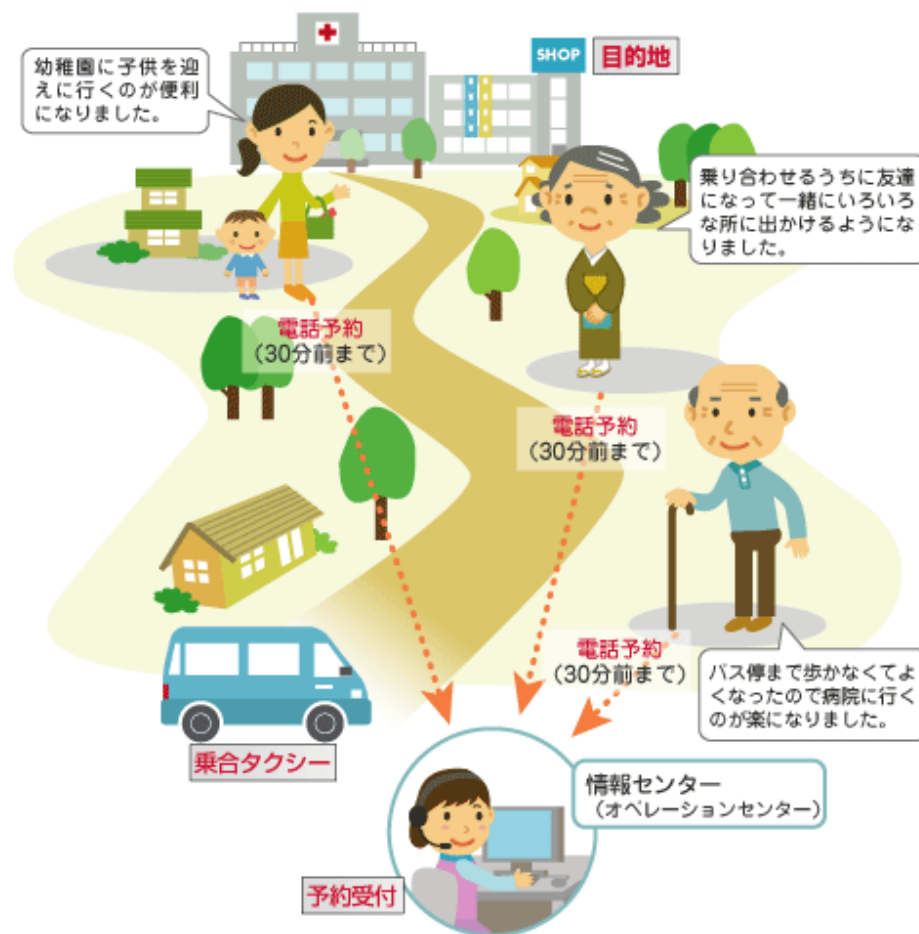
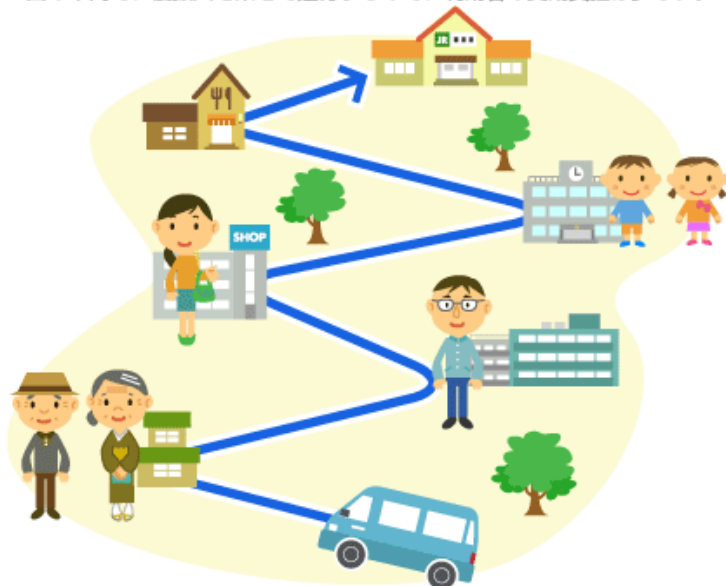
タクシー型交通

- ・住民はドアtoドアで行きたいところに移動できる。
- ・1回の送迎につき、1台のタクシーが運行するので、利用者の費用負担は大きい。



デマンド交通システム

- ・住民はドアtoドアで行きたいところに移動できる。
- ・1回の車両で、複数人を乗せて運行するので、利用者の費用負担は少ない。



21条乗合許可について

一般乗合旅客自動車運送事業者(4条許可)では対応できない場合に限り、道路運送法第21条の許可を受けて、貸切バス及びタクシーによる乗合旅客の運送をすることが可能となります。

② 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による乗合旅客運送

一般貸切・乗用旅客自動車運送事業者は、次に掲げる場合に限り、乗合旅客の運送をすることができる

① 災害の場合その他緊急を要するとき

② 一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難な場合において、一時的な需要のため許可を受けて地域及び期間を限定して行うとき

※21条許可は、運行する期間が原則として1年以内のものとする

実証実験については、当初から1年以上の計画があり、併せて、地方公共団体からの要請がある場合には、1年以上(3年程度)の期間を認める。実証実験を実施したものの、有益な実証実験データが得られない等の理由があり、併せて、地方公共団体からの要請がある場合には、再度許可(通算3年程度)をする

自家用有償旅客運送について

有償で旅客を運送するためには、輸送の安全や利用者保護の観点から、原則としてバス・タクシー事業の許可が必要。しかしながら、バス・タクシー事業では地域の交通が確保されない場合や身体障がい者等の運送サービスが提供されない場合において、国土交通大臣の登録を受けた市町村、NPO等が、自家用車を用いて有償で運送することが可能となりました。

ポイント

白ナンバーでの有償運送が可能

■ 道路運送法第79条登録

地域住民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合意した場合に、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する有償旅客運送

(1) 交通空白地有償運送 ③

市町村及びNPO法人等が主体となって、交通空白地において当該区域内の住民等の運送を行う

(2) 福祉有償運送 ④

市町村及びNPO法人等が主体となって、単独で公共交通機関を利用できない身体障害者等の運送を行うもの

「地域の協議」が調う必要性

地域公共交通会議
法定協議会※



上記いずれかにおいて協議が調っていることが必要。

また、これらの会議又は協議会が組織されていなくても、**関係者間において協議が調った場合**

は、協議が調ったものと満たす。



※地域公共交通活性化再生法第6条

③ 交通空白地有償運送

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整った場合に限り、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車を使用した有償旅客運送を可能とする。



交通空白地有償運送

バス、タクシー等公共交通機関によっては地域住民又は観光旅客を含む来訪者に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合において、市町村又は特定非営利活動法人が地域住民、観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動に必要な旅客輸送を確保するために必要な運送を行うもの。

運送主体(申請者)

有償運送を行おうとする者は、次のいずれかに該当するもののみ可能です。

- ①市町村、②特定非営利活動法人 ③一般社団法人または一般財団法人 ④認可地縁団体 ⑤農業協同組合 ⑥消費生活協同組合
⑦医療法人 ⑧社会福祉法人 ⑨商工会議所 ⑩商工会 ⑪営利を目的としない法人格を有しない団体

運送しようとする旅客の範囲

地域住民又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者

路線または運送の区域

当該地域の市町村が主宰する地域公共交通会議等において、協議が調った路線または運送の区域とする。

使用車両

バス:乗車定員11人以上の自動車
普通自動車:乗車定員11人未満の自動車
※申請者のほかボランティア個人や企業等からの持込み
自動車可(運行委託先の事業者が保有する事業用自動車を含み、交通空白地有償運送を実施する間、申請者が使用権限を有するものに限る。

運送の対価

営利とは認められない範囲であり、かつ、公共交通会議等において協議が調っているもの。タクシー運賃の約8割を目安。

運行管理体制

運行管理の責任者の選任が必要。
自動車5両以上の場合、運行管理の責任者に要件あり。

運 転 者

- ・第2種免許を受けており、その効力が停止されていない者
- ・第1種免許を受けており、かつ、その効力が過去2年以内において停止されていない者であって、交通空白地有償運送運転者講習を修了している者、等

④ 福祉有償運送

タクシー等の公共交通機関によっては要介護者、身体障害者等に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合において、市町村又はNPO法人等が実費の範囲内であり、営利とは認められない範囲の対価により乗車定員11人未満の自家用自動車を使用して会員に対して行う原則ドア・ツー・ドアの個別輸送サービス



福祉有償運送

福祉有償運送の必要性や、運送を行おうとする市町村及びNPO法人等の運行管理体制等が、ある一定以上の条件を満たしているかどうか等について、十分協議されることが必要です。

運送主体(申請者)

有償運送を行おうとする者は、次のいずれかに該当するもののみ可能です。

- ①市町村、②特定非営利活動法人 ③一般社団法人または一般財団法人 ④認可地縁団体 ⑤農業協同組合 ⑥消費生活協同組合 ⑦医療法人 ⑧社会福祉法人 ⑨商工会議所 ⑩商工会 ⑪営利を目的としない法人格を有しない社団

運送しようとする旅客の範囲

施行規則第49条第1項第2号に掲げる者のうち、他人の介助によらずに移動することが困難であると認められ、かつ、単独でタクシーその他の公共交通機関を利用することが困難な者であり、運送しようとする旅客の名簿に記載されている者及びその付添人

使用車両

乗車定員11人未満の福祉自動車(寝台車、車いす車、兼用車、回転シート車)及びセダン等

運転者

- ・第2種免許を受けており、その効力が停止されていない者
- ・第1種免許を受けており、かつ、その効力が過去2年以内において停止されていない者であって、福祉有償運送運転者講習を修了している者又はこれに準ずるものとして国土交通大臣が認める要件を備えていること
- ・セダン型運転者を乗務させる場合には、介護福祉士の登録を受けていること等一定の要件が必要

運送の区域

市町村が主宰する地域公共交通会議等において、協議が調った運送の区域とするものとし、旅客の運送の発地又は着地のいずれかが区域内にあること

運送の対価

営利とは認められない範囲であり、かつ、公共交通会議等において協議が調っているもの。タクシー運賃の約8割を目安。

運行管理体制

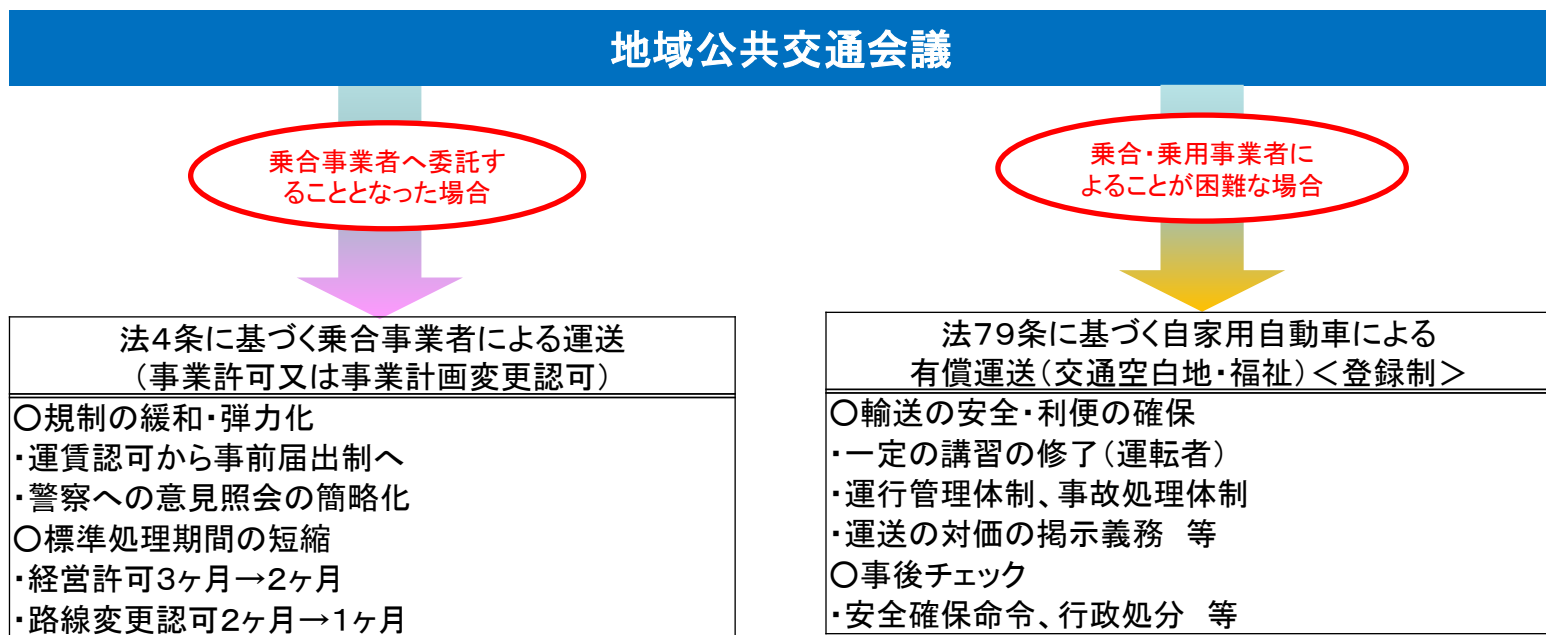
運行管理の責任者の選任が必要。
自動車5両以上の場合、運行管理の責任者に要件あり。

地域公共交通会議

平成18年の道路運送法の一部改正に伴い、地域公共交通会議の設置について、地域交通に対する市町村の役割が明文化されました。

ただし、市町村によっては交通に対する意識に格差があり、公共交通への関心が薄い自治体があるのも現状。また、自治体財政は厳しい状況にあり、バス事業者に対する補助金の負担にも影響がでています。

【地域公共交通会議(運営協議会を含む)の仕組み】



●開催のメリット

市町村の公共交通のあり方は市町村自らが決定し、その協議結果は最大限に尊重されます。

地域公共交通会議・運賃協議会

協議運賃について

- これまで**地域公共交通会議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4項）
 - 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。（道路運送法第9条5項）
- ※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ります。

地域公共交通会議について

改正前

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	○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	○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等

改正後（R5.10.1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	○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等
運賃協議会（追加）	
根拠	道路運送法（第9条第4項）
構成員	○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

地域公共交通会議等について

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	○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	（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
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	○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 ○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事業用自動車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を行う場合）自家用有償旅客運送を行つている特定非営利活動法人等 ○道路管理者、都道府県警察、学識経験を有する者 等	○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） ○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） ○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 ※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。	○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	○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
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）	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）	法律上規定なし

地域公共交通会議において合意が諮られた場合のメリット

地域公共交通会議等の協議結果に基づき、道路運送法上の手続きを行うに当たっては、以下のような手続きの弾力化や簡素化の特例措置が設けられています。協議が調った場合、一般乗合旅客自動車運送事業者は地域公共交通会議の会長から「協議が調っていることの証明書」の交付を受け、申請書や届出書に当該証明書を添付して手続きを行います。

項 目	地域公共交通会議で合意が調った場合の措置(標準処理期間等)			
	通 常	備 考	緩 和	備 考
事業許可	3ヶ月	※例外2ヶ月あり	2ヶ月	法令試験あり 合格必須
事業計画 (路線)	3ヶ月	路線新設 上限運賃認可を含む	1ヶ月	
	2ヶ月	軽微事案 →既存路線の一部延長、 乗せ替え事案	1ヶ月	
	1ヶ月	道路管理者の意見聴取 省令第5条該当、 公安委員会との意見聴 取が不要とされている事 案	1ヶ月	
運賃	3ヶ月	認可→実施運賃を届出 変更命令あり	届 出	協議運賃 数値基準による検討は 行わない
路線等の 休止・廃止	6ヶ月前までに届出	関係地方公共団体及び 利害関係人の意見聴取 等の措置あり	届 出 (30日前まで)	旅客の利便を阻害しない 場合に該当 (東北運輸局長 公示第75号)
最低車両数	路線定期運行については、 1営業所毎に最低常用車5 両及び予備車1両		弾力的	

地域公共交通会議において合意が諮られた場合のメリット

協議が調っていることによって道路運送法の弾力化や簡素化が適用される事項

法＝道路運送法 規則＝道路運送法施行規則

①運賃・料金の設定、変更に係る手続きの簡素化（法第9条第4項、規則第9条第2項）

協議が調っている場合は届出をもって足りるとされています。

②路線の休止又は廃止の届出時期の短縮（法第15条の2第1項、法第39条）

協議を調えることによって、届出時期が6ヶ月前から30日前までに短縮されます。

③路線不定期運行又は区域運行の実施に係る弾力化（H13.12.25 東北運輸局公示第70号）

協議を調えることによって、当該運行の実施が可能になります。

④使用する車両の弾力化（H13.12.25 東北運輸局公示第70号）

協議を調えることによって、乗車定員11人未満の車両で運行をすることが可能になります。

⑤最低車両数の弾力化（H13.12.25 東北運輸局公示第70号）

協議を調えることによって、営業所ごとに配置する最低車両数の基準（常用5両＋予備1両）が緩和されます。

⑥車両を他の旅客自動車運送事業と併用することの特例（H18.9.27 国自総第322号他）

協議を調えることによって、他の旅客自動車運送事業と車両を併用することが可能になります。

⑦行政処分等により事業計画の変更（拡大）が制限されている場合の特例（H13.12.25 東北運輸局公示第70号）

協議を調えることによって弾力化が図られます。ただし、新規許可申請には適用されません。

⑧処理期間の短縮（H14.1.18 東北運輸局公示第80号）

協議を調えることによって、路線の新設・延長、路線に配置する車両の最大値の変更、自動車車庫の位置及び収容能力の変更などに係る処理期間が短縮されます。

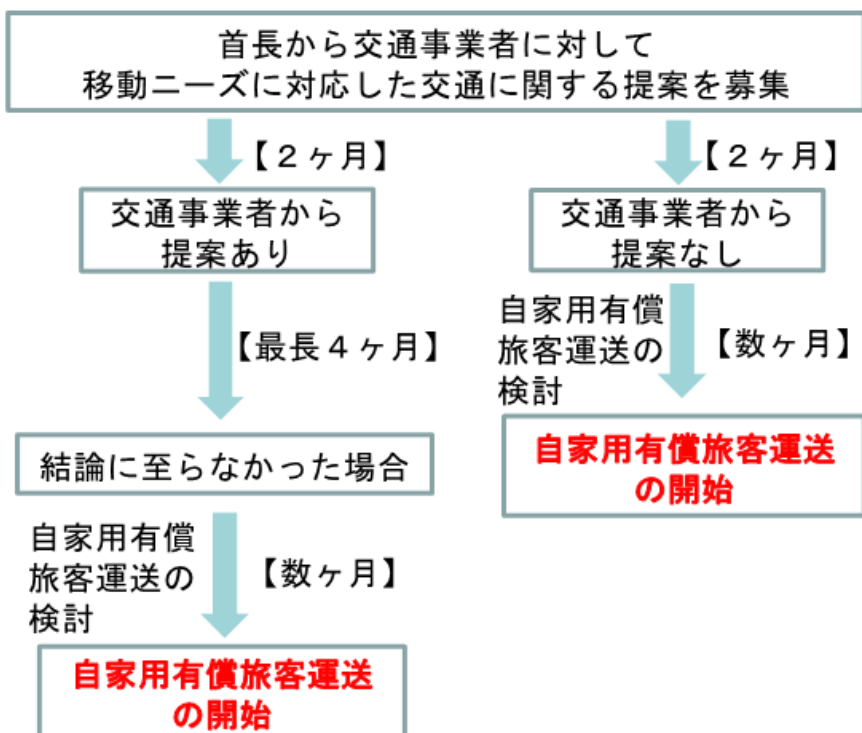
⑨公安委員会の意見を聴取することの簡素化（H18.9.15 国自旅第60号）

路線を所管する公安委員会（警察）が委員として参画し、協議を調えることによって、交通安全上の意見照会が省略されます。

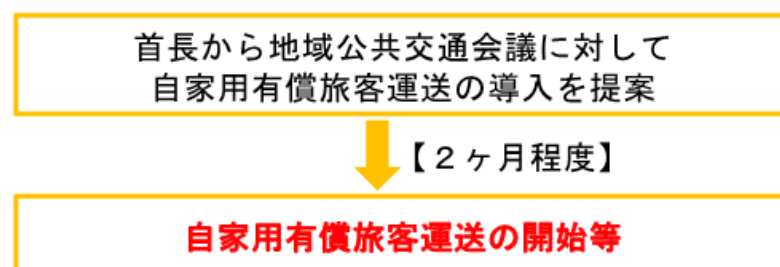
地域公共交通会議における検討プロセス

- 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。

＜従前のプロセス＞



＜今後のプロセス＞



ラストワンマイル・モビリティに係る制度・運用の改善策

- 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**。

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

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

乗合タクシー（一般乗合）

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。

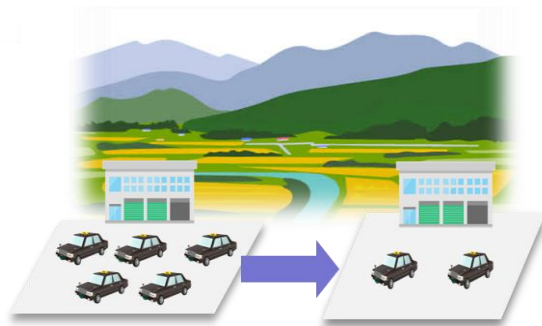
ラストワンマイル・モビリティに係る制度・運用の改善策①②

【①法人タクシーの営業所ごとの最低車両台数の緩和】

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。

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。**

【②営業所等の施設設置要件の緩和】

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



一角を営業所、休憩施設や車庫として活用

施設設置の際の、**使用権原の期間に関する要件、営業所と休憩施設・車庫の距離に関する要件や休憩施設・車庫を専用の区画にする要件を緩和**することにより、交通不便地域における**機動的なサービスの提供を可能とするとともに、法人タクシー事業に係る施設等の有効活用を促進**する。

1(2)営業所

土地、建物の使用権原 3年 ⇒ 1年

(5)自動車車庫

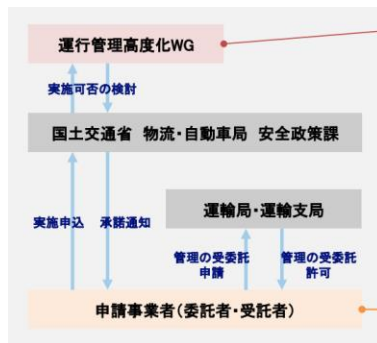
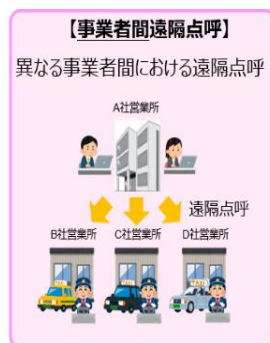
④ただし、自動車車庫を使用しない時間帯において他の用途として使用することができるほか、他の施設の駐車場として供用されている土地を自動車車庫として使用できる。

(6) 休憩、仮眠又は睡眠のための施設

①なお、休憩、仮眠又は睡眠のための施設を使用しない時間帯において他の用途として使用することができるほか、他に供用されている施設を休憩、仮眠又は睡眠のための施設として使用できる。

ラストワンマイル・モビリティに係る制度・運用の改善策③④

【③運行管理のDXの推進】実施中



運行管理高度化ワーキンググループにて、検討が進められている。
令和6年度第3回「運行管理高度化ワーキンググループ (R7.3)」

事業者内の運行管理業務の一元化や事業者間の遠隔点呼の導入に向けて、**実証実験を実施**しながら、**制度整備**に向けて検討を進める。

【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】

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



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**。

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

ラストワンマイル・モビリティに係る制度・運用の改善策⑤⑥

【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】



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

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とされる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。

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。

【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）



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。**

【概要】

従前は、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。

改正後は、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。が加わった。

【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。

※いわゆる、「乗合事業者ぶら下がりによる自家用有償旅客運送の活用」で完全新規

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

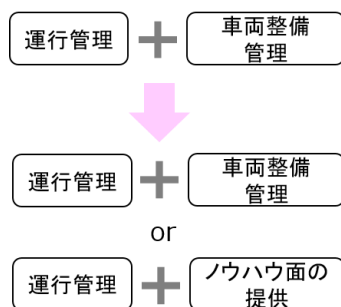
【留意点】

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

ラストワンマイル・モビリティに係る制度・運用の改善策⑧⑨

【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

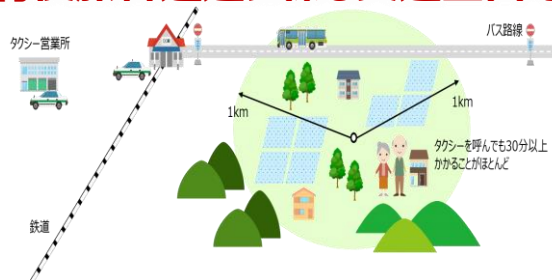
（2）登録の申請

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5年12月28日（国自旅第265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。**

- ・半径1キロメートル以内にバスの停留所及び鉄軌道駅が存しない地域であって、タクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域
- ・当該地域における一般旅客自動車運送事業者・鉄道事業者・軌道事業者の営業時間外

「半径1km以内にバス停・駅がない地域であって、タクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域」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。**

あわせて、既存の自家用有償旅客運送の導入地域の状況（病院・商店の立地数、タクシー営業所数等）を示した「**地域交通の把握に関するマニュアル**」（令和2年12月公表）について、改めて**自治体等に周知を図り、活用を促す。**

ラストワンマイル・モビリティに係る制度・運用の改善策⑩⑪

【⑩「地域交通の検討プロセスガイドライン」の活用促進】



地域公共交通会議等での周知・説明
自治体職員に対する講習

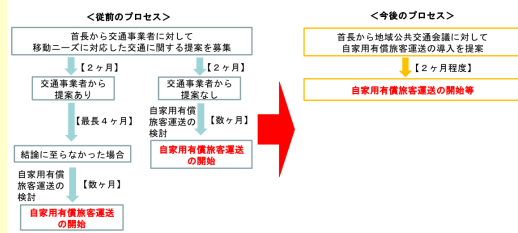
「**地域交通の検討プロセスに関するガイドライン**」について、改めて**自治体等に周知を図り、活用を促す**（地域公共交通会議等での周知・説明、自治体職員に対する講習等）。

R6.4月に「地域公共交通会議に関する国土交通省の考え方」を改正。

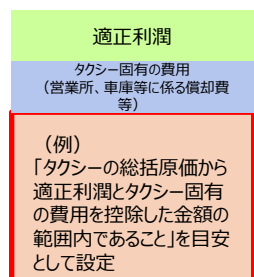
地域公共交通会議における検討プロセスのうち、**自家用有償旅客運送を導入に関する提案の協議**については、2ヶ月程度協議して、結論に至らない場合は、協議内容を踏まえ首長の責任により判断できる。

※具体的な交通確保の方法が決まっていない場合の協議は、従来通りいわゆる2か月・4か月ルール。

○ 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。



【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】



タクシーの総括原価

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）（国自旅第277号）

2(3)①旅客から収受する対価の水準 イ
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73号）
自家用有償観光旅客等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HPIに公表）

●自家用有償観光旅客等運送者が利用者から収受する対価の取扱いについて

2(3)① 旅客から収受する対価の水準

なお、下記イ。における「タクシー運賃の約8割」については、あくまでも目安であり、運送の対価の上限として定められているものではないことに留意すること。

イ。運送の対価は、当該地域に適用されるタクシー運賃の約8割であること。

●自家用有償旅客運送の対価の目安の設定について（東北運輸局HPI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。

【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）

<協議手続を簡素化>

異議
なし

<申請書類を簡素化>



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。

（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み規定する書類（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っては、当該書類の内容に変更があった場合に限り。）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っては、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っては、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

国土交通省「交通空白」解消本部の設置について

- 全国各地で、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア等を地域住民や来訪者が使えない「交通空白」の解消に向けて早急に対応していくため、国土交通省「交通空白」解消本部を設置する。
- 当該本部のもと、自治体・交通事業者とともに、「交通空白」の解消に向けた取り組みを進める。

国土交通省「交通空白」解消本部

目的

- **地域の足対策**
全国の自治体において、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア等（以下、タクシー等という）を地域住民が利用できる状態を目指す。
- **観光の足対策**
主要交通結節点（主要駅、空港等）において、タクシー等を来訪者が利用できる状態を目指す。

構成員

- 本部長** 国土交通大臣
- 本部長代行** 副大臣及び大臣政務官
- 副本部長** 事務次官、技監及び国土交通審議官
- 本部員** 官房長、公共交通政策審議官、鉄道局長、物流・自動車局長、海事局長、港湾局長、航空局長、観光庁長官、地方運輸局長等
- ※事務局：総合政策局 公共交通政策部門、物流・自動車局及び観光庁

取組事項とスケジュール

- ① **日本版/公共ライドシェアの取組が遅れている自治体（約600※）への伴走支援** → 約600自治体においてタクシー等を利用可能に
※日本版/公共ライドシェアを実施済み/実施に向けて準備中の約1100自治体を除く自治体
- ② **主要交通結節点（約700）の2次交通アクセス向上支援** → 約700交通結節点においてタクシー等を利用可能に
- R6.9 特に先行的に解決する必要性が高い自治体や交通結節点において、「交通空白」解消に向けた方策が実施／準備されていることを目指す→公表
R6.12 上記以外の自治体・交通結節点において、「交通空白」解消に向けた方策が実施／準備されていることを目指す →公表
- ③ **「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**
- R6.9 バージョンアップ 第1弾のとりまとめ（天候・大規模イベント等への対応等）
R6.12 バージョンアップ 第2弾のとりまとめ（新たなダイナミックプライシングなどの運賃料金の多様化等）

※解消本部に課長級の幹事会を設置し（毎月開催）、定期的に報告・議論

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・イラスト版は以下URLに掲載しておりますので、ご確認ください。
https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000044.html

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。

※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**。

※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**。