

令和7年度第3回喜界町地域公共交通活性化協議会

日時：令和7年12月2日（火）13時30分～

場所：喜界町役場 1階多目的室

会 次 第

1. 開会
 2. 会長あいさつ
 3. 協議事項
 - （1）公共交通計画の策定状況について
 - （2）喜界バス事業廃止について
 - （3）公共ライドシェアのバス事業参入について
 4. 閉会
-

<配付資料>

- ・ 会次第
- ・ 出席者名簿

- ・ 第1号議案関係
- ・ 資料1 喜界町公共交通計画策定に係る調査結果について

- ・ 第2号議案関係
- ・ 資料2 喜界バス事業廃止について

- ・ 第3号議案関係
- 資料3 自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）ハンドブック
- 資料4 公共ライドシェアのバス事業参入について
- 資料5 公共ライドシェアの申請手続きについて

令和7年度第3回喜界町地域公共交通活性化協議会 出席者名簿

	委員所属・役職	氏名	備考
1	喜界町長	隈崎 悦男	
2	喜界町総務課政策調整管理官	永井 昌徳	
3	喜界町企画観光課長	中村 幸雄	
4	喜界町保健福祉課長	平馬 尚樹	
5	喜界町教育委員会総務課長	廣 清太	
6	喜界町議会総務文教常任委員長	土岐 和貴	
7	株式会社奄美航空喜界バス湾営業所 所長	西尾 勝幸	
8	株式会社喜界総合企画 管理課長	萩原 勤	
9	有限会社日の出タクシー 代表取締役	實田 照野	代理:運行管理者 實田 江利子
10	奄美海運株式会社 代表取締役	上村 聡	WEB参加 代理:総務次長 大山 昌純
11	一般社団法人奄美自動車連合会 専務理事	山崎 望	
12	喜界町区長会連絡協議会 会長	三山 八十三	
13	喜界町長寿会連合会 会長	積山 泰夫	
14	九州運輸局鹿児島運輸支局 首席運輸企画専門官	榊 登志幸	
15	九州運輸局鹿児島運輸支局 首席運輸企画専門官	谷口 誠一	
16	株式会社奄美航空運転者代表	澄 道夫	
17	鹿児島県大島支庁喜界事務所 所長	寺地 良知	
18	喜界町まちづくり課長	英 憲仁	
19	鹿児島県奄美警察署喜界幹部派出所 所長	徳永 信夫	代理:係長 石原 大嗣
20	鹿児島県総合政策部交通政策課長	鈴木 圭祐	
21	認可地縁団体コミュニティ喜界協議会 代表	園田 直樹	
22	医療法人徳洲会喜界徳洲会病院 総務課事務長	都 一成	
23	喜界島観光物産協会 会長	宮本 一徹	
24	社会福祉法人喜界町社会福祉協議会 会長	界田 満仁	
25	合同会社孝心 代表社員	徳 成寿	
26	鹿児島県総合政策部交通政策課 主幹	竹下 真佳	

関係者	氏名	備考
株式会社 九州経済研究所	眞竹 龍太	
株式会社 九州経済研究所	新入 智哉	
株式会社 奄美航空 総務部長	榮 洋一郎	

事務局	氏名	備考
喜界町役場企画観光課 企画調整チーム 補佐	八木 敏文	
喜界町役場企画観光課 企画調整チーム 主査	作井 智美	

喜界町地域公共交通計画策定に係る調査結果

1 調査概要

(1) 期間

- 令和7年9月12日～令和7年10月10日

(2) 目的

- 喜界町民の移動実態や公共交通に対する意見等を把握することを目的とし実施

(3) 対象者

- 喜界町全世帯 3,629 世帯（回答数 1,098 件、回収率 30.3%）

(4) 方法

- 調査票及び web アンケート用の URL（QR コード）を区長便にて交付。
回答を記入した調査票の返送、もしくは web アンケートへの入力により回答を回収。

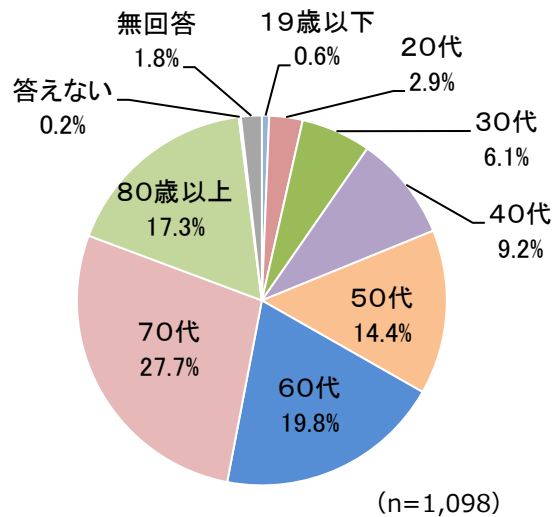
(5) 調査項目

- 年代、居住地域、世帯状況、免許証の保有状況、車両の保有状況、買い物の移動について、通院の移動について、通勤・通学の移動について、公共交通の利用状況について（喜界バス、日の出タクシー、コミュニティ喜界、フェリー、飛行機）、公共交通に対する意見 等

2 調査結果 ※要点のみを抜粋して掲載

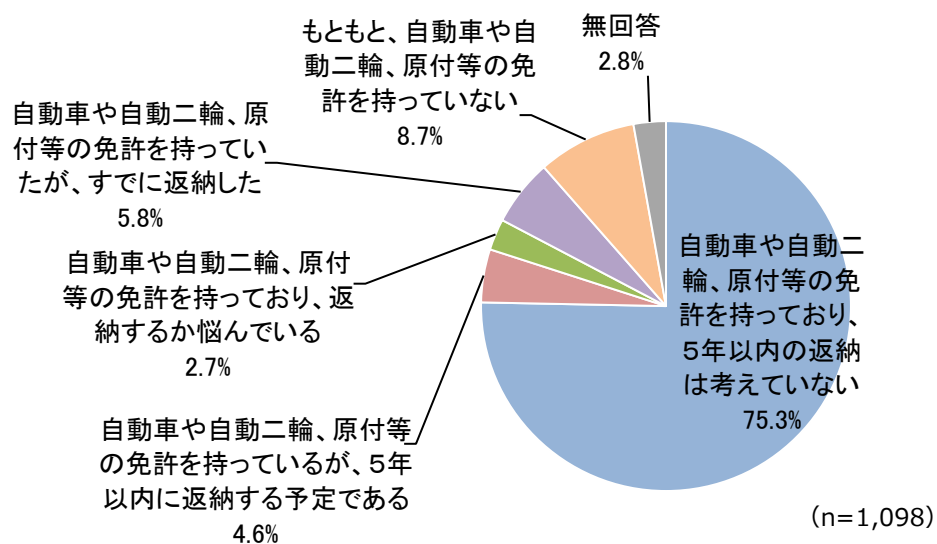
(1) 年代

回答者の年代は「70 代」が 27.7%と最も多く、次いで「60 代」が 19.8%、「80 歳以上」が 17.3%の順であった。



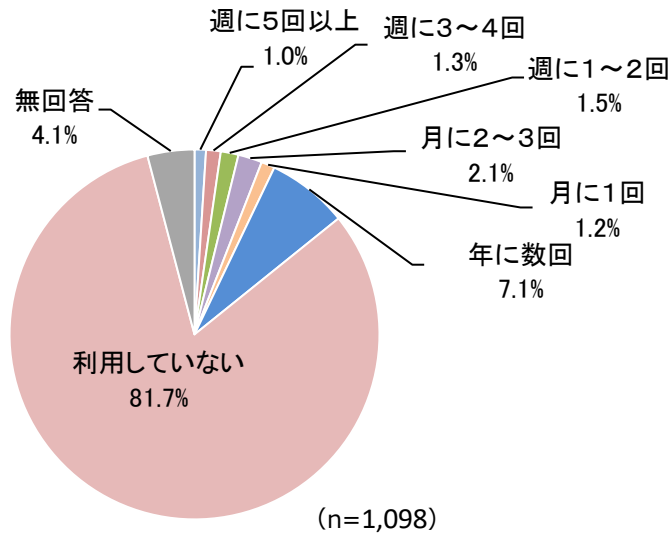
(2) 免許の保有状況

免許の未保有者や、5年以内に返納を考えている方、返納に悩んでいる方は 21.8%であった。



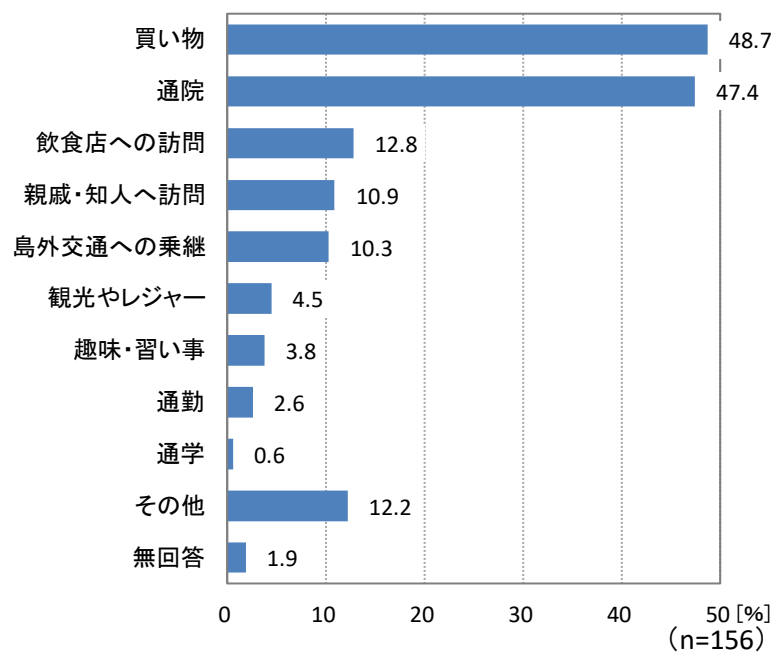
(3) 喜界バスの利用頻度

この1年間に喜界バスを利用した方の割合は14.2%であった。



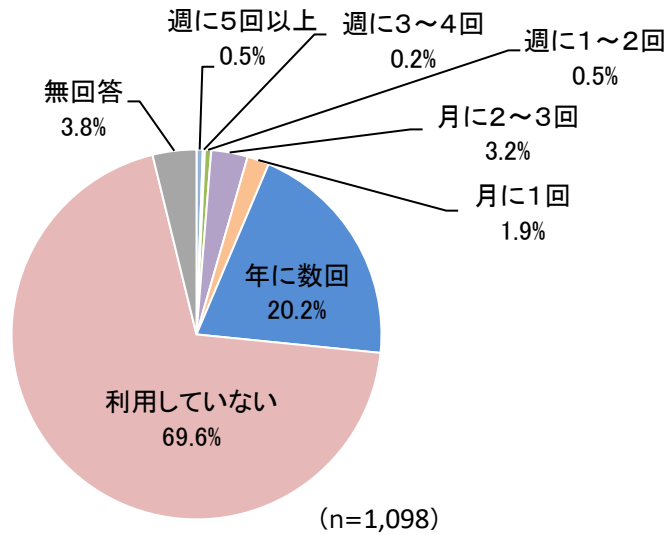
(4) 喜界バスの利用目的

喜界バスの利用目的は「買い物」が48.7%と最も多く、次いで「通院」が47.4%、「飲食店への訪問」が12.8%の順であった。



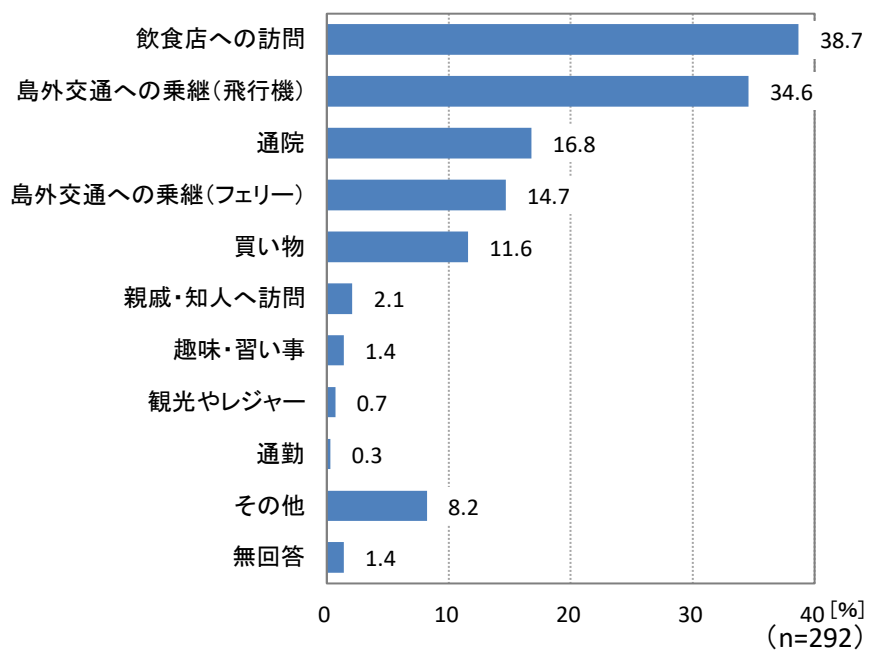
(5) タクシーの利用頻度

この1年間にタクシーを利用した方の割合は26.5%であった。



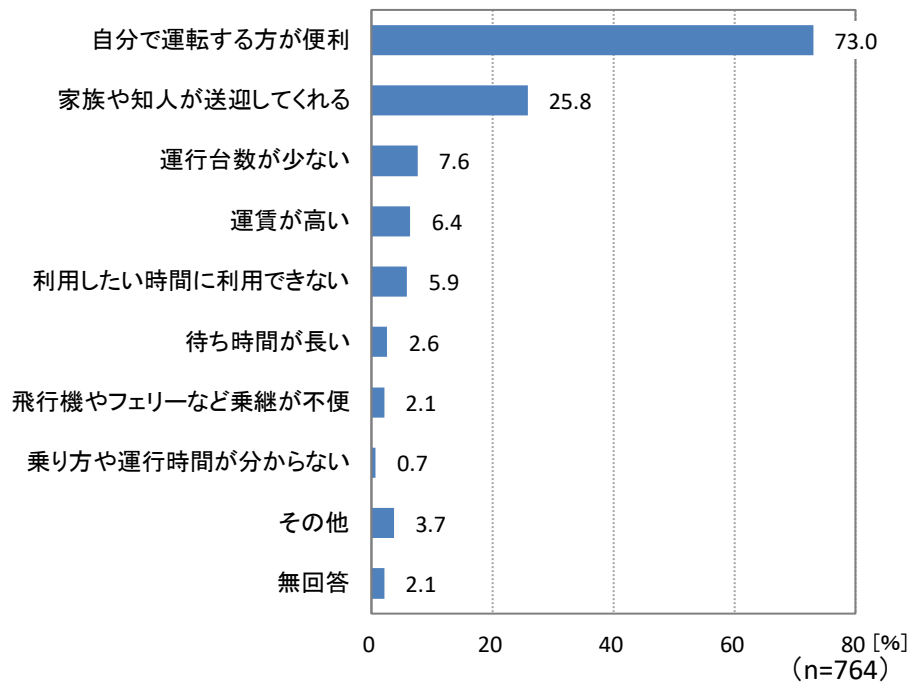
(6) タクシーの利用目的

タクシーの利用目的は「飲食店への訪問」が38.7%と最も多く、次いで「飛行機への乗継」が34.6%、「通院」が16.8%の順であった。



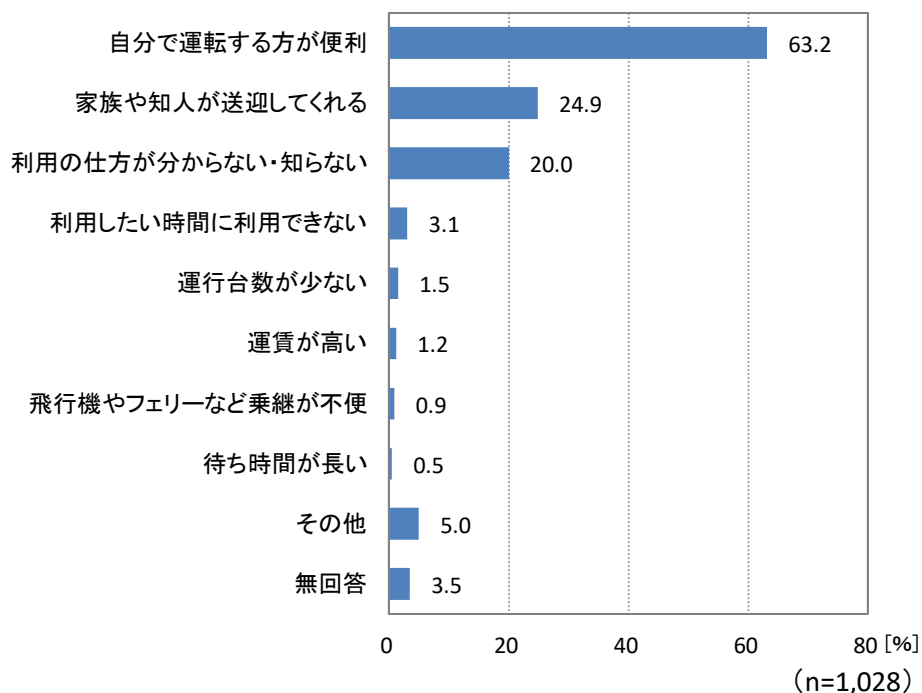
(7) タクシーを利用していない理由

タクシーを利用していない理由は、「自分で運転する方が便利」が 73.0%と最も多く、次いで「家族や知人が送迎してくれる」が 25.8%、「運行台数が少ない」が 7.6%の順であった。



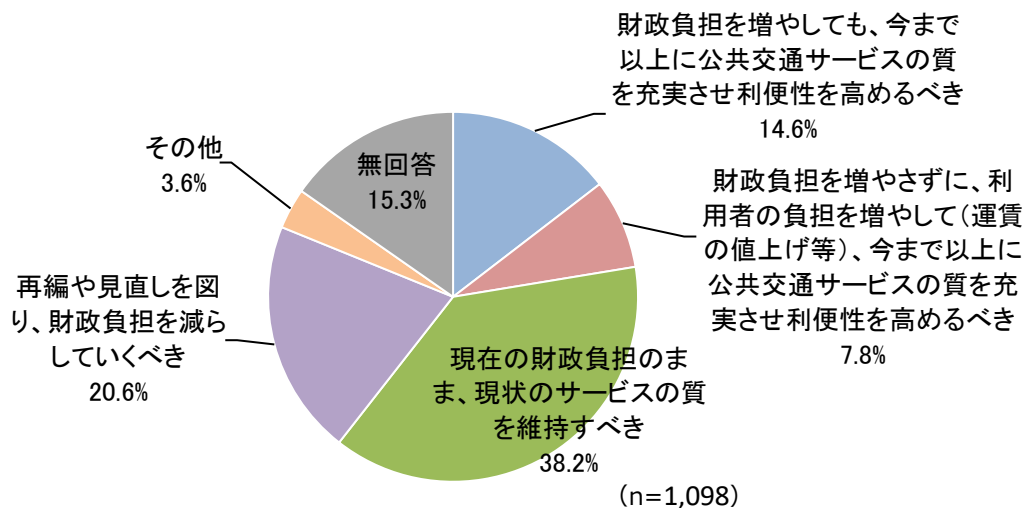
(8) コミュニティ喜界を利用していない理由

コミュニティ喜界を利用していない理由は、「自分で運転する方が便利」が 63.2%と最も多く、次いで「家族や知人が送迎してくれる」が 24.9%、「利用の仕方が分からない・知らない」が 20.0%の順であった。



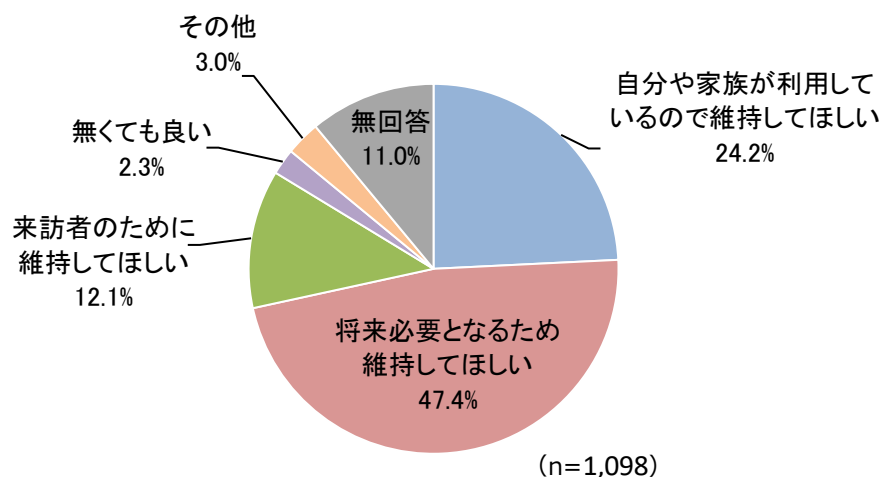
(9) 公共交通に対する財政負担のあり方について

公共交通に対する財政負担の在り方については「現在の財政負担のまま、現状のサービスの質を維持すべき」が 38.2%と最も多く、次いで「再編や見直しを図り、財政負担を減らしていくべき」が 20.6%、「財政負担を増やしても、今まで以上に公共交通サービスの質を充実させ利便性を高めるべき」が 14.6%の順であった。



(10) 公共交通の今後の運行について

公共交通の今後の運行については「将来必要となるため維持してほしい」が 47.4%と最も多く、次いで「自分や家族が利用しているので維持してほしい」が 24.2%であり、「無くてても良い」は 2.3%であった。



3 その他の要点

- 喜界バスの撤退
- 交通事業者の従業員の高齢化
- 車両設備の老朽化
- スクールバスの存在
- 物価高騰や利用者減少による民間交通事業者の採算性の悪化
- フェリーと接続する二次交通の空白化
- 免許返納者の増加
- 将来や交通弱者のための維持意向
- 便数が少なく待ち時間が長く感じる

4 想定される方向性

方向性Ⅰ 持続可能な運行が可能な地域公共交通の形成

想定される事業（例）

- ・ 町を主体とする公共ライドシェア制度の導入
- ・ 交通事業者や他業種も含めた地域交通を支える新たな組織の構築
- ・ 将来の担い手確保に向けた制度の構築

方向性Ⅱ 住民が地域公共交通を利用しやすい環境の整備

想定される事業（例）

- ・ ダイヤや運行ルートの見直し
- ・ 公共交通の利用方法の周知
- ・ 車両や待合所の更新

方向性Ⅲ 多様な分野と地域公共交通との連携

想定される事業（例）

- ・ 「教育」 × 「交通」 … スクールバスでの児童、学生と一般利用者の混乗
- ・ 「物流」 × 「交通」 … 貨客混載の検討
- ・ 「観光」 × 「交通」 … 企画乗車券の作成

2025. 12. 2
株式会社奄美航空

【報告資料】

喜界バス事業廃止について

1. 事業廃止の経緯

- 利用客の減少等により、補助事業の要件である収支率の達成が難しい状況
 - 職員の高年齢化もあり事業継続が難しい状況にあり、次の公共交通への円滑な移行についての検討を 2025 年 3 月に喜界町へ依頼
 - 職員の退職願が提出され、安全な運行に必要な人員の確保が困難となり事業継続を断念し、バス事業を廃止することを決定
-

2. 奄美航空の対応状況

- バス事業の支出を削減
 - 退職希望者への慰留
-

3. 廃止時期

- 2025 年 12 月 20 日をもって廃止
-

4. 今後の対応

- 次の公共交通手段への移行へ協力いたします。

連絡先
鹿児島県奄美市名瀬入舟町 8-21
0997-53-6161
soumu@ama2.jp

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

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

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団体

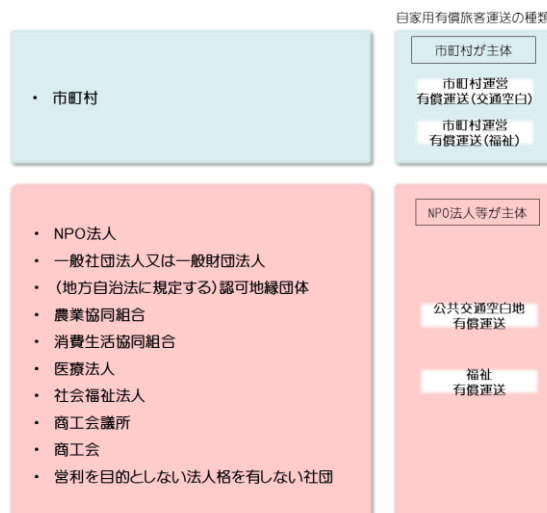
交通空白地
有償運送

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

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
(公共ライドシェア)

福祉輸送を行う
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)

福祉 有償運送

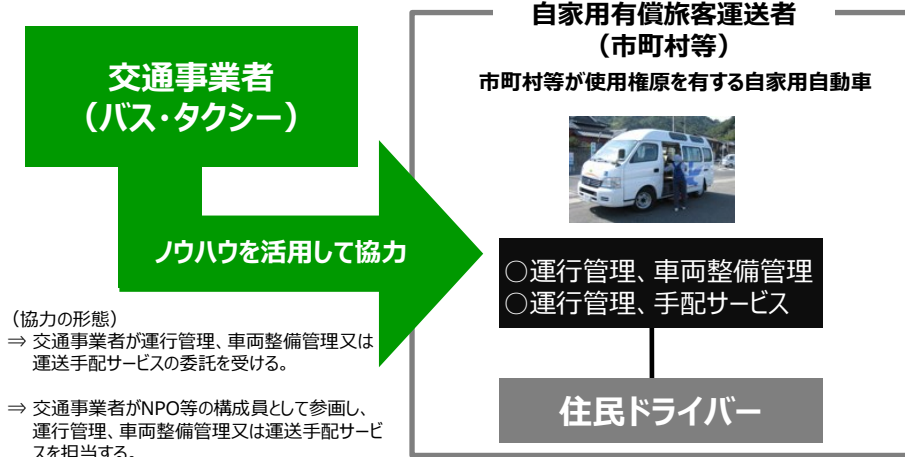
市町村やNPO法人等が、単独で公共交通機関を利用できない身体障害者等を対象に、原則、ドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの

(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)

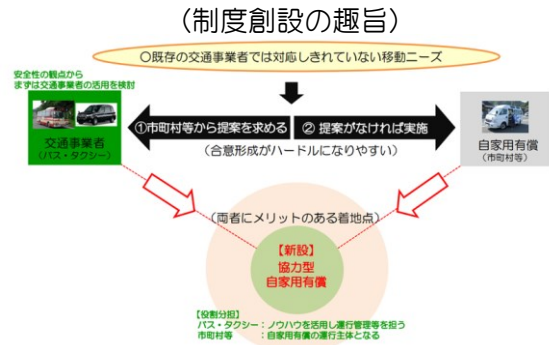
4. 事業者協力型 自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)

- 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)



「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

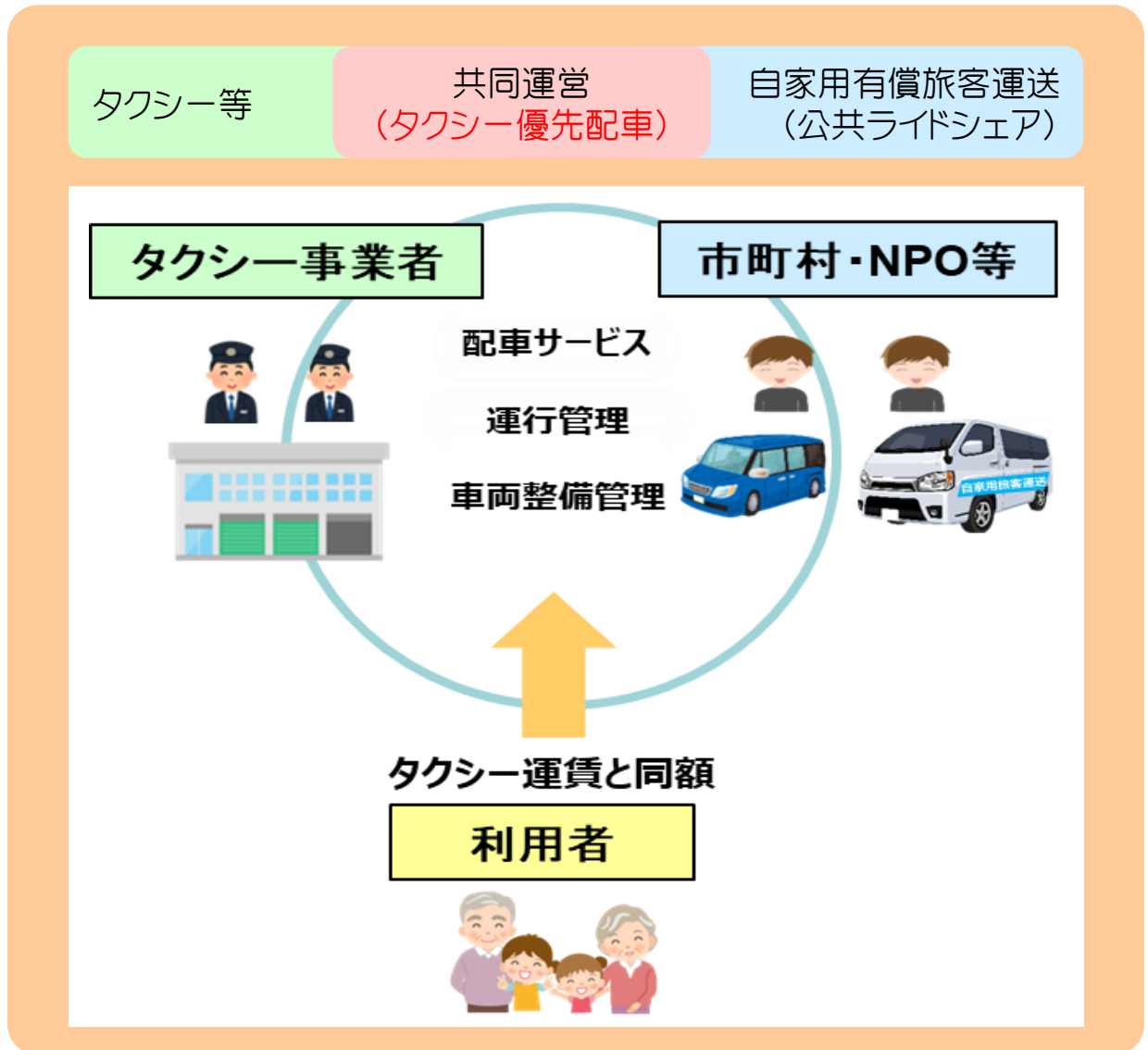
- 事業者協力型自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)として新たに登録を受ける場合や、重大事故を引き起こしていない等の一定要件を満たす場合の登録の有効期間は、5年です。

○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。

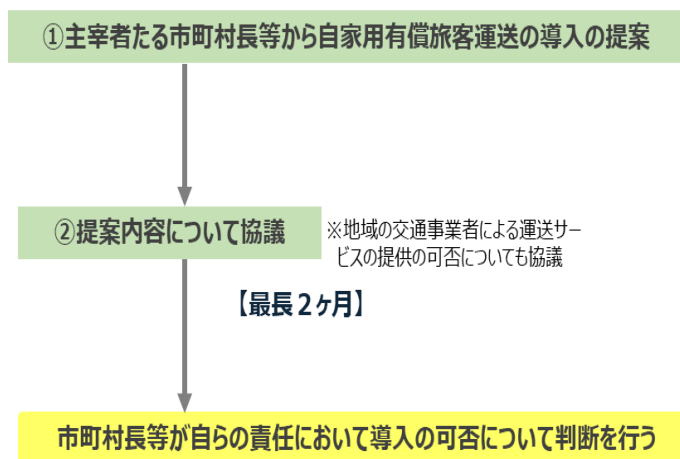
(※) (旧) 地域公共交通網形成計画

○「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。

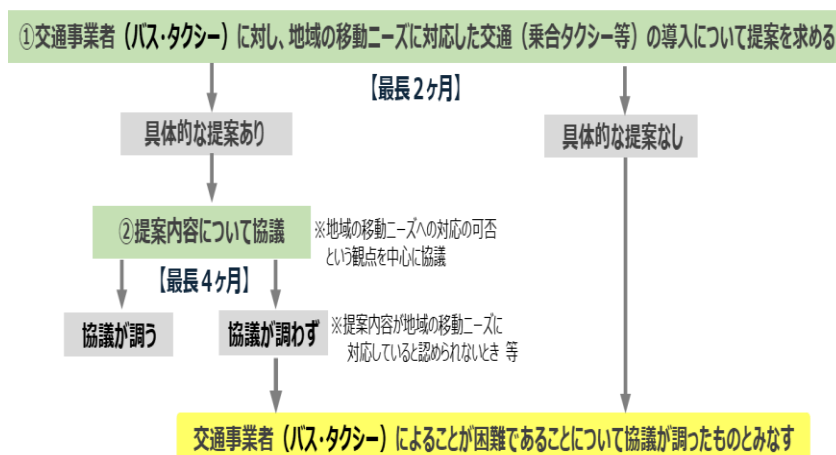
○ 市町村長等から、自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）の導入が提案された場合

- ・ 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。

- (1) 〇〇市町村長(〇〇都道府県知事)又はその指名する者
 - (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者(〇〇〇〇株式会社)
 - (3) 一般貸切(乗用)旅客自動車運送事業者(〇〇〇〇株式会社)
 - (4) 社団法人〇〇県〇〇協会
 - (5) 住民又は利用者の代表
 - (6) 〇〇運輸局長(〇〇運輸支局長)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、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。
- 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、〇〇(市町村)〇〇部(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。

(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）

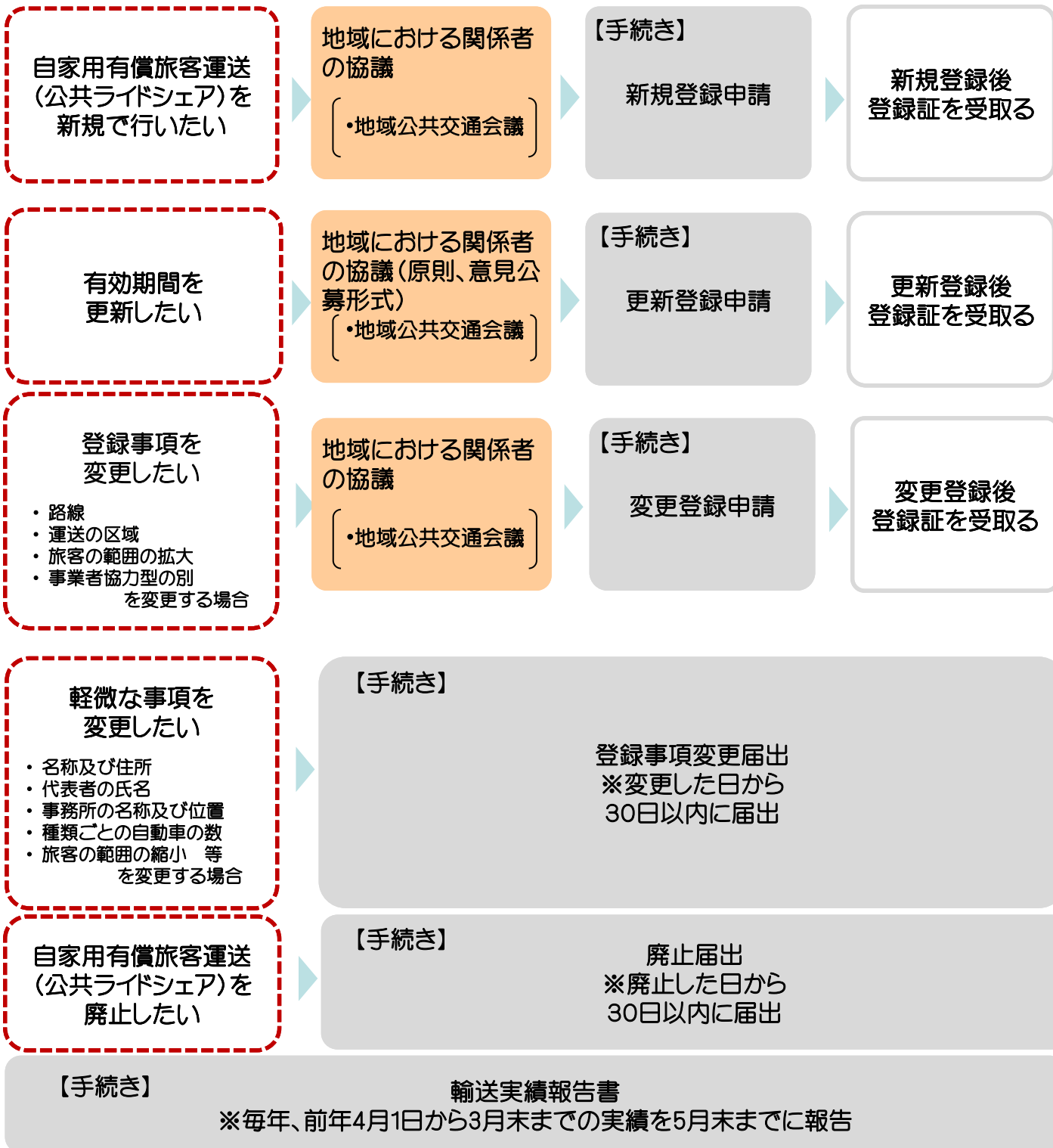
- 交通事業者には、会議で明らかにされた地域の移動ニーズに対応する提案を行うなど、協議会等における協議に積極的に参画することが期待されます。
- 利用者の視点に立ち、地域において協議が調った取組を着実に実施し、自ら又は他の交通事業者と連携して提供する運送サービスの質の向上に努めることが望まれます。

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。

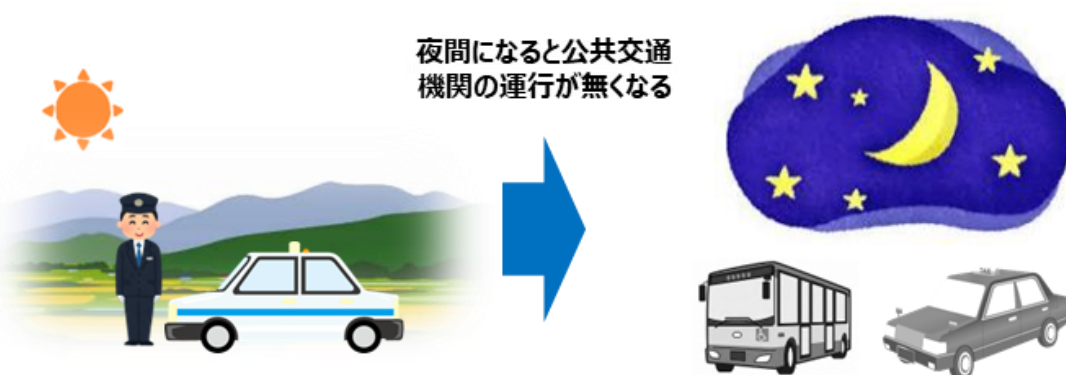
なお、以下の場合には、少なくとも交通空白地（交通サービスが限られる時間帯が生じる地域も含む。）に該当することを前提に、交通空白地有償運送の必要性を地域公共交通会議において判断することが望ましい。

- ・ **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。

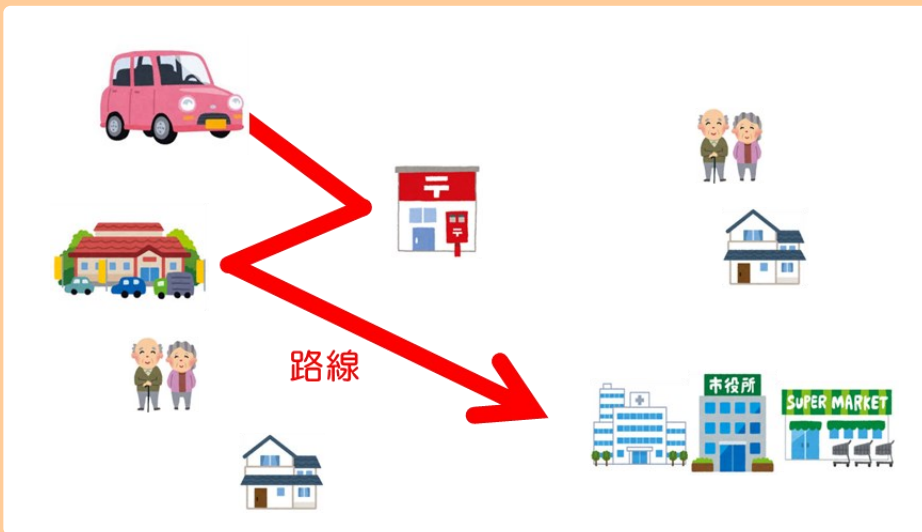


2. 運行形態（路線又は区域）

- ・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。

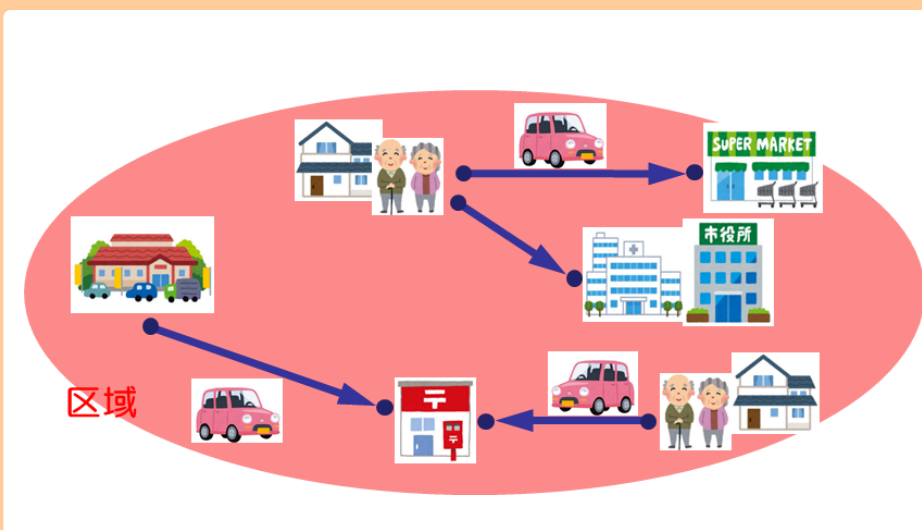
【「路線」を定める運送のイメージ】

- ・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

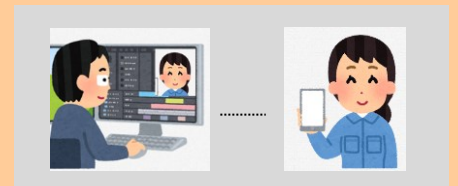
- ・ 運行管理の責任者を選任することが必要となります。
- ・ 次のいずれかの場合には、事務所ごとに、以下に掲げる a.~ c. のうち、いずれかの要件を満たす運行管理の責任者を選任します。
乗車定員11人以上の自動車(1台以上)の運行管理を行う事務所である場合
乗車定員11人未満の自動車(5台以上)の運行管理を行う事務所である場合
 - a. 運行管理者資格者証の交付を受けている者
 - b. 運行管理者試験の受験資格を有する者(旅客自動車運送事業運輸規則48条の12)
※運行管理者基礎講習を受講した者等
 - c. 安全運転管理者の要件を備える者(道路交通法施行規則9条の9第1項)
- ・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

大臣認定講習実施機関一覧表

(令和4年12月21日現在)

NO	道	名称	主たる事務所の所在地	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 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	自家用有償観光客車 等運送運転者講習			
1	3	北海道建設・移動サービスセンター	北海道札幌市東区東山町1-15-10 (サッポロビル1階)	-	○	○	-	1. 移動サービスセンター講習 2. セダン等運転者講習	011-013-3838	http://www.hokkaido.or.jp/
2	25	北海道建設・移動サービスセンター	北海道札幌市中央区南一条西14-7 17階	-	○	○	-	1. セダン等運転者講習 2. セダン等運転者講習	011-013-4441	http://hgh.jp/index.php
3	122	株式会社新井物産サービス	北海道札幌市東区南一条西14-7 17階	○	○	○	-	1. 移動サービスセンター講習 2. セダン等運転者講習 3. セダン等運転者講習	011-013-4111	http://shinai.co.jp/kyo/
4	105	北海道建設・移動サービスセンター	北海道札幌市東区南一条西14-7 17階	○	○	○	-	1. 移動サービスセンター講習 2. セダン等運転者講習 3. セダン等運転者講習	011-013-4441	http://hgh.jp/index.php
5	208	北海道建設・移動サービスセンター	北海道札幌市東区南一条西14-7 17階	-	○	○	-	1. セダン等運転者講習 2. セダン等運転者講習	011-013-4441	http://hgh.jp/index.php
6	227	株式会社ファミリーサポート	北海道札幌市東区南一条西14-7 17階	-	○	○	-	1. セダン等運転者講習 2. セダン等運転者講習	011-013-4441	http://hgh.jp/index.php
7	203	北海道建設・移動サービスセンター	北海道札幌市東区南一条西14-7 17階	-	○	○	-	1. セダン等運転者講習 2. セダン等運転者講習	011-013-4441	http://hgh.jp/index.php
8	304	株式会社建設・移動サービスセンター	北海道札幌市東区南一条西14-7 17階	○	○	○	-	1. 移動サービスセンター講習 2. セダン等運転者講習 3. セダン等運転者講習	011-013-4441	http://hgh.jp/index.php
9	304	株式会社建設・移動サービスセンター	北海道札幌市東区南一条西14-7 17階	-	○	○	-	1. セダン等運転者講習 2. セダン等運転者講習	011-013-4441	http://hgh.jp/index.php
10	300	北海道建設・移動サービスセンター	北海道札幌市東区南一条西14-7 17階	○	○	○	-	1. 移動サービスセンター講習 2. セダン等運転者講習 3. セダン等運転者講習	011-013-4441	http://hgh.jp/index.php
11	67	株式会社建設・移動サービスセンター	北海道札幌市東区南一条西14-7 17階	○	○	○	-	1. 移動サービスセンター講習 2. セダン等運転者講習 3. セダン等運転者講習	011-013-4441	http://hgh.jp/index.php

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」の総額の範囲内でなけ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）

東北地方 秋田県横手市
人口 90,324人、世帯 22,191世帯、世帯員総数
横手市役所企画経営課生活交通課
電話番号 0156-355-2164 市町村議員有償運送（交通係）

住民生活モデル

・ 生活圏内「近代的（生活圏内）移動運送」が実現
を促す、モビリティによる価値。
・ 横手市域内では移動手段も制限できるような環境など、
フリーエリアを設けて移動性の向上を図っている。
・ 横手市域内に、近代的移動手段の導入を促進する
の代表者「約のキチン」のラッピングも、導入に促した。

運行開始時期

平成29（2017）年11月27日

運行時間

運行ルート・日曜もともに運行

運行経路

区間は約3km、乗込1台

運行区間の距離

エリア内約200円、400円、
700円

運行区間の時刻

特約なし
ドライバー数（乗客） 各名（2名程度、1名1台）

乗客の募集

・ 購入のきっかけとして、「近代的移動手段の導入を促す」が目的であった。
・ 「近代的移動手段の導入を促す」が目的であった。
・ 「近代的移動手段の導入を促す」が目的であった。
・ 「近代的移動手段の導入を促す」が目的であった。

運行状況

・ 横手市域内では、1,000人程度。
・ 主要な移動手段として、「近代的移動手段の導入を促す」が目的であった。
・ 「近代的移動手段の導入を促す」が目的であった。
・ 「近代的移動手段の導入を促す」が目的であった。

公共ライドシェアのバス事業参入について

1. 事業主体 喜界町
2. 運営団体 喜界町地域公共交通活性化協議会
3. 事務所 現在の営業所を賃貸でそのまま使用
4. 開始日 令和 7 年 12 月 21 日から
5. 運転手 7 名予定（現在の体制と同様）
募集期間 令和 7 年 11 月 27 日（木）～12 月 3 日（水）
試験内容 面接試験 令和 7 年 12 月 5 日まで
大型一種の合格者は、令和 7 年 12 月 6 日開催予定の交通空白
地有償運送運転者講習の受講が必要
6. ナンバー 12 月 21 日以降は、喜界町の「自家用車両（白）」取得ができるまで、奄
美航空登録の「事業者用車両（緑）」で運行する。所有者登録の切り替え
をする期間は、車内外の掲示により営業用車両で運行することを協議済み。
7. その他
現在の体制は一時的なものであり、令和 8 年 4 月から運営する団体を募集予定

様式第 1－1 号

令和 7 年 12 月 日

鹿児島県知事 塩田 康一 殿

名 称 喜界町
住 所 鹿児島県大島郡喜界町湾 1746 番地
代表者の氏名 喜界町長 隈崎 悦男

自家用有償旅客運送の登録の申請

このたび、自家用有償旅客運送の登録を受けたいので、道路運送法第 79 条の 2 の規定に基づき、下記のとおり申請します。

記

1. 名称、住所、代表者の氏名

名 称 喜界町
住 所 鹿児島県大島郡喜界町湾 1746 番地
代表者の氏名 喜界町長 隈崎悦男

2. 自家用有償旅客運送の種別

交通空白地有償運送

3. 路線又は運送の区域

(1) 路 線

	起 点	主たる経過地	終 点	キ ロ 程	備考
1	湾	早町	湾	55.4	北中央線
2	湾	早町	湾	54.3	南中央線
3					
4					
5					

自動運行旅客運送（特定自動運行旅客運送を除く。）又は特定自動運行旅客運送を行う路線については、備考欄にそれぞれ明記すること

(2) 運送の区域

区 域	備 考

自動運行旅客運送（特定自動運行旅客運送を除く。）又は特定自動運行旅客運送を行う運送の区域については、備考欄にそれぞれ明記すること

4. 事務所の名称及び位置

事務所の名称	位 置
喜界町地域公共交通活性化協議会	鹿児島県大島郡喜界町湾 62 番地 1

5. 事務所ごとに配置する自家用有償旅客運送自動車の数及びその種類ごとの数

事務所の 名称	保有 区分	バ ス		普通自動車 (軽)		合 計	
	保有	4		()			
		自動運行	特定自動運行	自動運行	特定自動運行		
	持込		※		※		※
				()	()		
	持込	自動運行	特定自動運行	自動運行	特定自動運行		
	合計	4		()			

軽自動車については、() 内に内数で記載すること

自動運行旅客運送（特定自動運行旅客運送を除く。）又は特定自動運行旅客運送の用に供する自動車については、それぞれ「自動運行」欄又は「特定自動運行」欄内に内数で記載すること

事業用自動車については、※欄に記載すること

6. 運送しようとする旅客の範囲

喜界町地域公共交通活性化協議会で協議が調っている地域住民、来訪者

7. 路線又は運送の区域ごとの対価の額

(必要に応じ関係資料を添付のこと)

一乗降につき 300 円 (但し、中心街 5Km 等の近距離については 150 円)

ただし、高校生以下については一乗降につき 100 円

8. (事業者協力型自家用有償旅客運送の場合) 協力事業者の氏名又は名称及び住所

9. 添付書類

- (1) 定款又は寄付行為、登記事項証明書、役員名簿
- (2) 路線図
- (3) 法第79条の4第1～4号に該当しない旨を証する書類
- (4) 地域公共交通会議等において協議が調ったことを証する書類
- (5) 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
- (6) 運転者が必要な要件を備えていることを証する書類
- (7) 運行管理の責任者及び運行管理の体制を記載した書類
- (8) 整備管理の責任者及び整備管理の体制を記載した書類
- (9) 事故発生時の対応に係る責任者及び連絡体制を記載した書類
- (10) 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
- ~~(11) (自動運行旅客運送を行おうとする場合) 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~~
- ~~(12) (特定自動運行旅客運送を行おうとする場合) 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1項の許可の見込みに関する書類~~

令和 7 年 12 月 日

鹿児島県知事 塩田 康一 殿

地域公共交通会議等において協議が調ったことを証する書類

申請のあった自家用有償旅客運送については、下記のとおり地域公共交通会議等において、一般旅客自動車運送事業者によることが困難であり、かつ、地域住民等の旅客輸送を確保するために必要であるとの協議が調ったので、その旨証明します。

記

1. 自家用有償旅客運送の種別

交通空白地有償運送

2. 地域公共交通会議等の名称及び対象市町村

喜界町地域公共交通活性化協議会

喜界町

3. 地域公共交通会議等にて協議が調った年月日

令和 7 年 12 月 2 日

4. 運送主体の名称、住所、代表者の氏名

喜界町

鹿児島県大島郡喜界町湾 1746 番地

喜界町長 隈崎 悦男

5. 調った協議の内容

(1) 路線又は運送の区域

別添資料のとおり

(2) 旅客から収受する対価（対価の内容を添付すること）

一乗降につき 300 円（但し、中心街 5Km 等の近距離については 150 円）

ただし、高校生以下については一乗降につき 100 円

(3) 運送しようとする旅客の範囲

喜界町地域公共交通活性化協議会で協議が調っている地域住民、来訪者

6. その他特記事項

令和 7 年 12 月 日

喜界町地域公共交通活性化協議会 代表 隈崎 悦男

※地域公共交通会議等が設置されていない場合は、対象市町村の長

運送の主体（申請者名）	喜界町
-------------	-----

運行管理の体制等を記載した書類

事務所名（活性化協議会）

1. 運行管理・整備管理の体制

（ア）運行管理の責任者の就任予定名簿

No	氏 名	住 所	資格の種類	委託	協力
1					
2					
3					

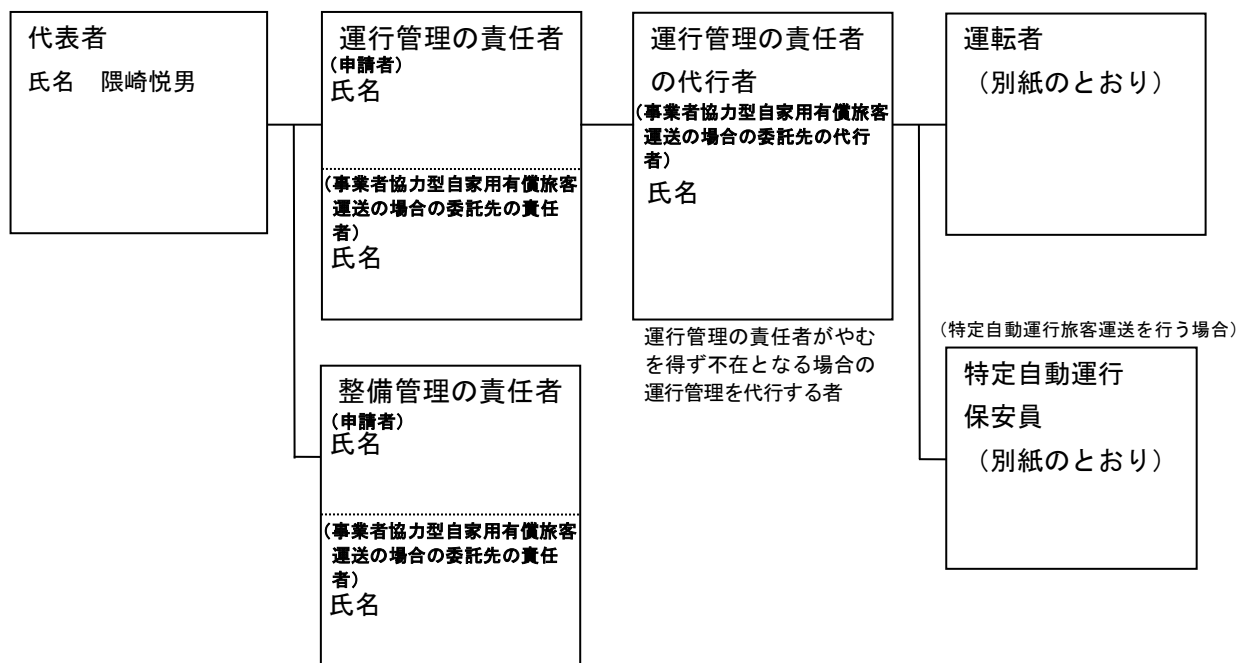
- 乗車定員11人以上の車両を配置する事務所及び乗車定員10人以下の車両を5両以上配置する事務所の運行管理の責任者にあつては、運行管理者資格証の写し又は施行規則第51条の17第2項各号のいずれかの要件を備えていることを証する書類を添付すること。
- 資格の種類には、法23条第1項の運行管理者、その他の別を記載するものとする。
- 運行を委託する場合は、受託者における運行管理の責任者を記載し、委託欄に○印を記載するものとする。
- 事業者協力型自家用有償旅客運送の場合は、協力事業者における運行管理者を記載し、協力欄に○印を記載するものとする。

（イ）整備管理の責任者の就任予定名簿

No	氏 名	住 所	協力
1			
2			
3			

- 事業者協力型自家用有償旅客運送の場合は、受託者において選任した者を記載し、協力欄に○印を記載するものとする。

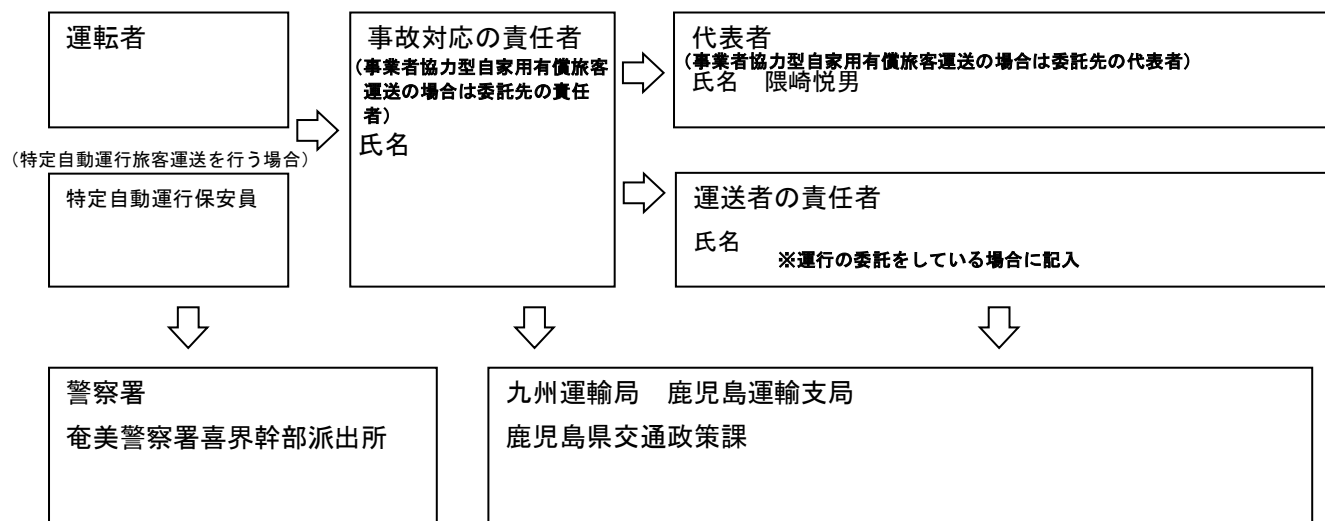
（ウ）運行管理・整備管理に係る指揮命令系統



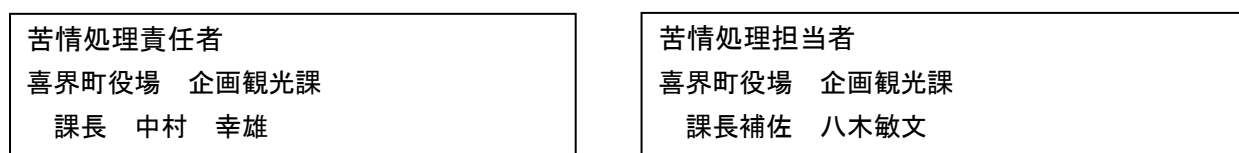
(エ) 非常通報装置・非常停止装置（特定自動運行旅客運送を行う場合）

施行規則第51条の16の2第1項第2号イに定める装置を当該特定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に備えていることを証する書類は別紙のとおり。

2. 事故処理連絡体制

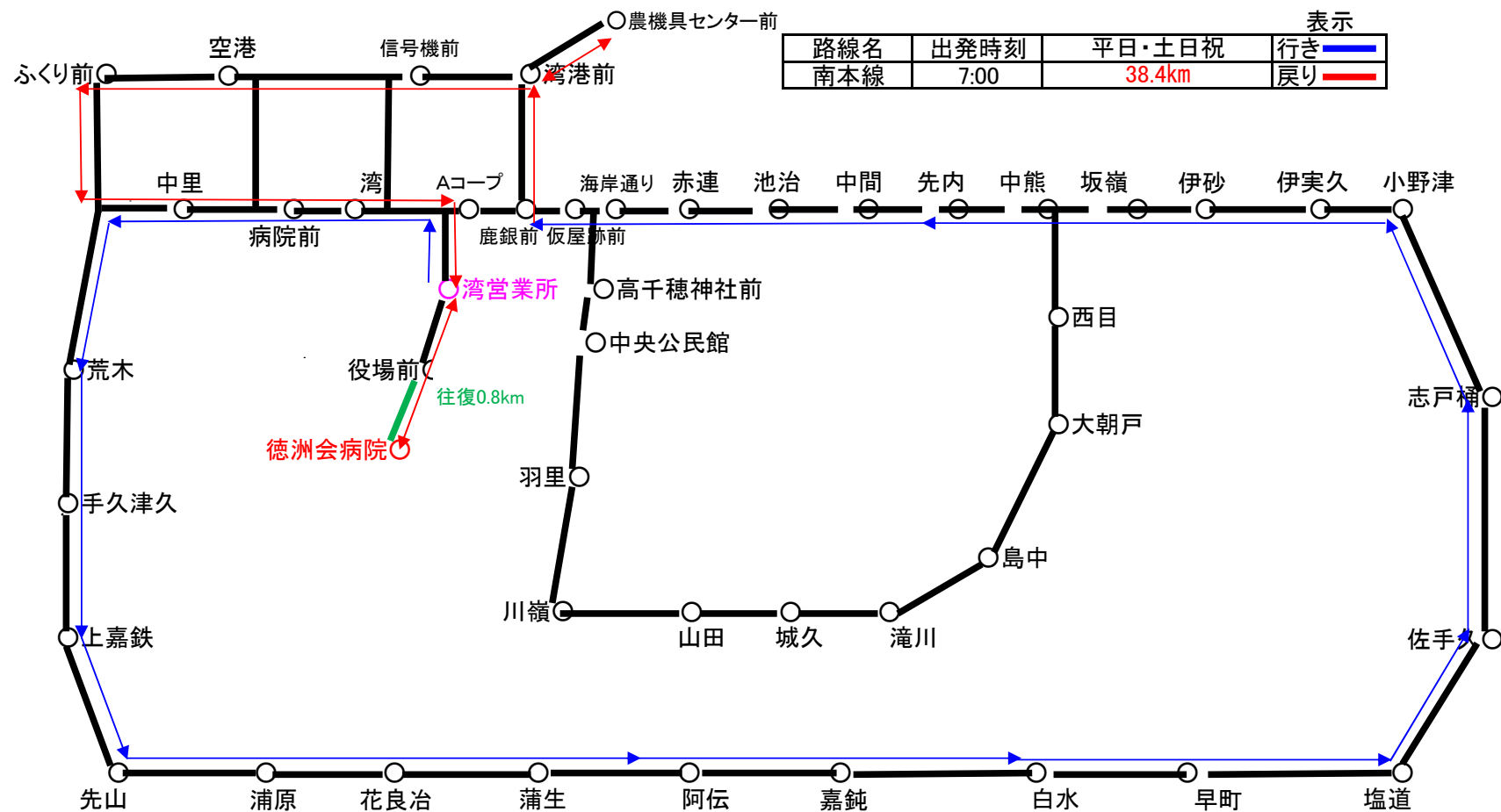


3. 苦情処理体制



運行系統図

南本線 1便

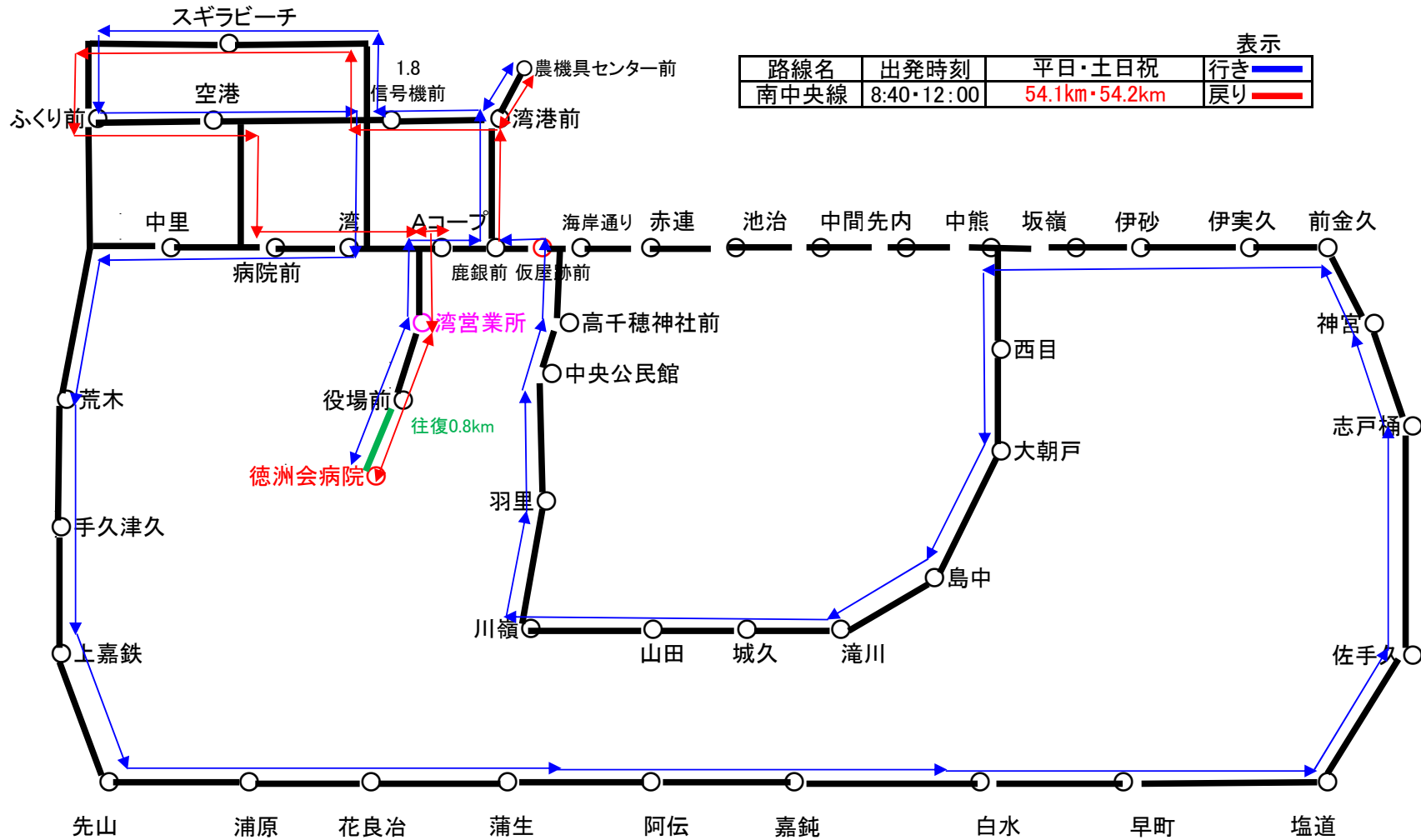


運行系統図

南中央線 2・4便

表示

路線名	出発時刻	平日・土日祝	行き
南中央線	8:40・12:00	54.1km・54.2km	戻り

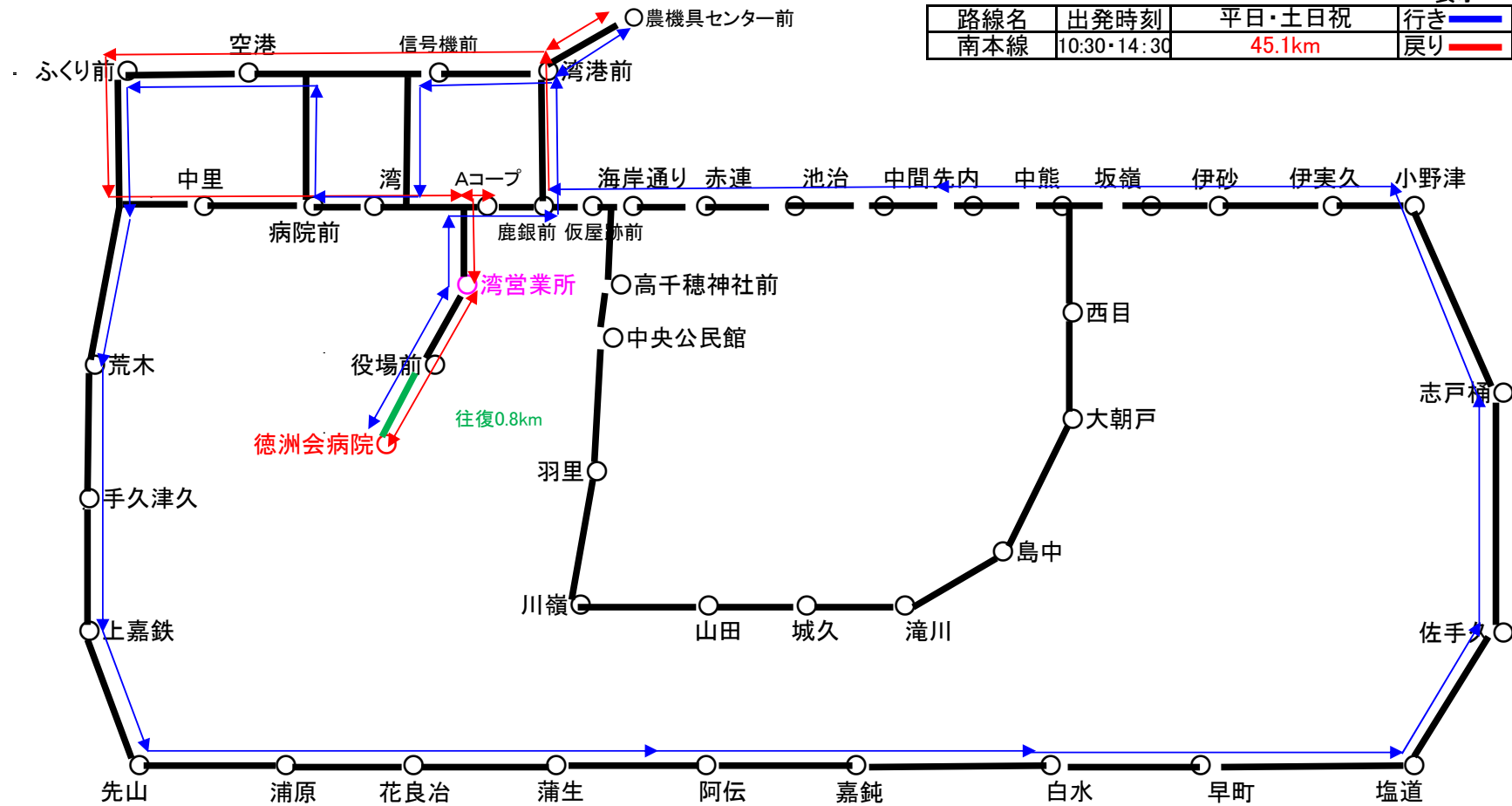


運行系統図

南本線 3・5便

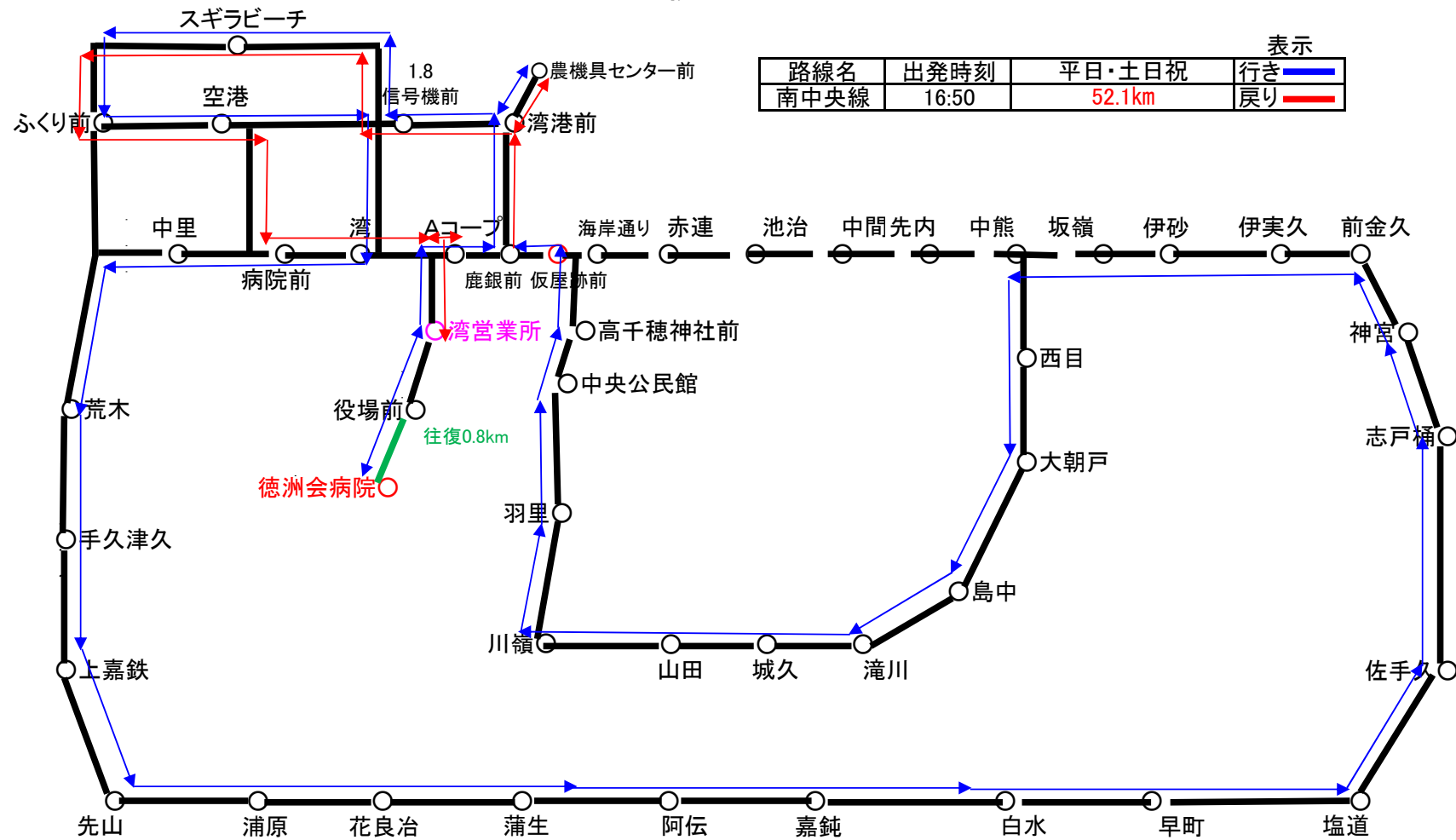
表示

路線名	出発時刻	平日・土日祝	行き
南本線	10:30・14:30	45.1km	戻り



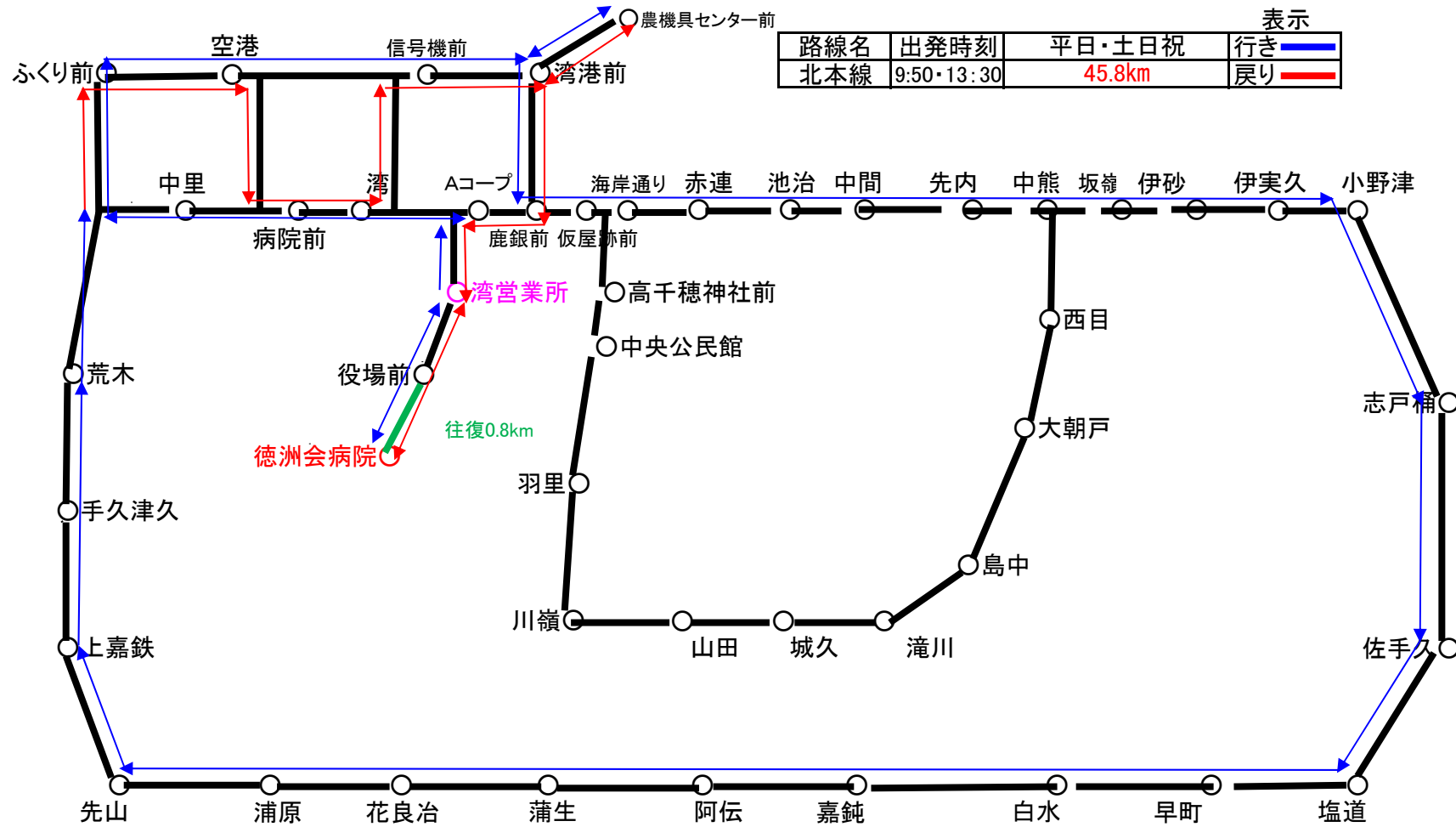
運行系統図

南中央線 6便



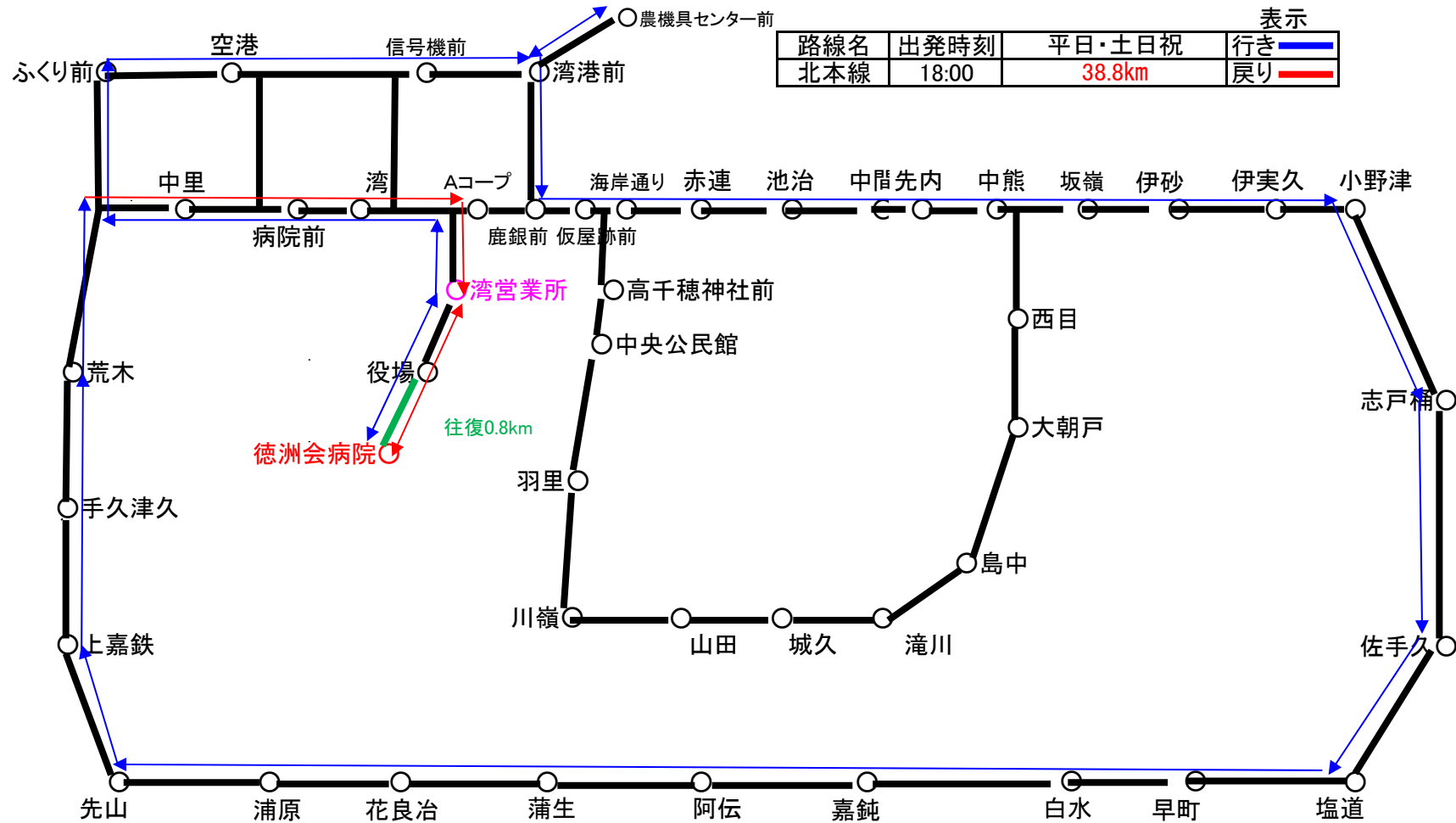
路線名	出発時刻	平日・土日祝	表示
南中央線	16:50	52.1km	行き 行き 戻り 戻り

北本線 2・4便

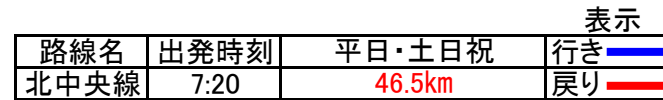


運行系統図

北本線 6便



北中央線 1便



運行系統図

北中央線 3・5便

