

て適切に判断されることが必要である。

② 運賃及び料金

地域公共交通会議で合意した運賃及び料金については、道路運送法第9条第4項の規定により届出をもって足りるとされている。運賃及び料金の種類、額、適用方法については、社会的経済的事情に照らし利用者に過度の負担を強いることがないこと、また、他の旅客自動車運送事業者との間に不当競争を引き起こすおそれがないこと、特定の旅客に差別的な取扱いがなされないこと等に留意しつつ、十分協議した上で適切な内容を判断することが必要である。

③ 事業計画（路線、営業区域、使用車両等）

路線不定期運行、区域運行については、路線定期運行との整合性がとられていることが必要であり、設定しようとする路線、営業区域が適切なものか十分協議する必要がある。営業区域については、地域公共交通会議で協議が調った地区単位とするものとし、旅客の発地又は着地のいずれかが営業区域内にあることを要するものとする。

なお、地域公共交通会議が複数市町村の合同で主幸される場合又は都道府県によって主幸される場合の営業区域は、当該地域公共交通会議の地域の全域とするのではなく、主な利用者の居住地、目的地等地域の実情に照らして合理的であり、運行の管理が適切かつ確実に実施できる範囲の地区を定めるものとする。

使用車両については、地域特性又は路線特性等に即した使用車両が望ましいことから、仕様、形状、乗車定員等についても協議することが望ましい。

④ 運行計画

地域公共交通会議で協議が調った運行系統については、クリームスキミングの運行については弾力的に取扱うこととされているが、利用者利便や安全の確保を無視した運行時刻の設定が行われないようにする必要がある。

なお、運行回数や運行時刻の変更については、地域公共交通会議への報告事項とする等、あらかじめ設定の範囲について協議しておくことが望ましい。

⑤ 路線又は営業区域の休止等

(イ) 路線定期運行

地域公共交通会議の協議結果に基づく輸送サービスに係る路線の休止又は廃止についても地域公共交通会議において協議することが望ましい。

(ロ) 路線不定期運行、区域運行

路線不定期運行に係る路線の一部廃止及び他の運行の態様と併せて行っている場合の全部廃止、区域運行に係る営業区域の一部廃止及び他の運行の態様と併せて行っている場合の全部廃止については、協議結果に基づく輸送サービスを含む場合には、地域公共交通会議において協議することが望ましい。

⑥ その他必要と認められる措置

地域公共交通会議は、上記以外の事項についても、必要に応じ、運行しようとする者等から説明を求めるなどにより協議して差し支えない。

(3) 自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から收受する対面に関する事項

① 自家用有償旅客運送の導入に関する基本的な考え方

地域交通の検討に当たっては、まず既存のバス・タクシーといった交通事業者の活用を十分に検討する必要があるが、需要が薄薄となり、従来の民間の交通事業者ではサービス提供が困難な場合においては、自家用有償旅客運送や互助による輸送等も含めて交通ネットワークのあり方を考えることが必要である。

なお、NPO等による自家用有償旅客運送については、地域公共交通会議を設置している地方公共団体にあっては、新たに運営協議会を設置することなく、地域公共交通会議において必要性の判断に当たって議論を行うことができるものとする。

② 旅客から收受する対面

自家用有償旅客運送において、旅客から收受しようとする対面が、施行規則第51条の15第1号及び第2号の規定並びに関係通達（「自家用有償旅客運送者が利用者から收受する対面の取扱いについて」（平成10年9月15日付け国土旅第144号））の規定に基づいていることを要するものとする。

③ その他必要と認められる措置

地域公共交通会議は、必要に応じ、以下に掲げる事項について、施行規則に定める要件が確保されているかどうか等に関し、確認するものとする。

(イ) 自家用有償旅客運送に使用する自動車の種類ごとの数

(ロ) 運転者に求められる要件

(ハ) 損害賠償措置

(ニ) 運行管理体制

(ホ) 整備管理体制

(ヘ) 事故時の連絡体制

(ト) 苦情処理体制

(チ) その他必要な事項

(4) 互助による運送との連携に関する事項

地域の持続可能な交通ネットワークの構築の観点から、(2)(3)の協議においては、交通事業者や自家用有償旅客運送と、互助による登録又は許可を要しない形態の運送との連携についても十分配慮した協議を行うことが必要である。

(5) 地域公共交通会議の運営方法その他地域公共交通会議が必要と認める事項

輸送サービスの変更等地域公共交通会議が必要と認める事項について協議を行う。

(6) 法に基づく手続き上合意を必要とする事項等

地域公共交通会議において法に基づく手続き上合意を必要とする事項等は、以下に掲げる事項である。

(道路運送法上合意が必要がある事項)

・自家用有償旅客運送に関する事項

① 自家用有償旅客運送の登録、更新登録、変更登録

自家用有償旅客運送の登録、更新登録、変更登録については、法第79条の

4第1項第5号及び施行規則第51条の7の規定に基づき、自家用有償旅客運送が必要であることについて、地域公共交通会議において合意することとされている。

（「一般乗合旅客自動車運送事業の申請に対する処理方針」において合意が許認可の要件とされている事項）

・地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送に関する事項

① 運行の態様

路線不定期運行又は区域運行については、「一般乗合旅客自動車運送事業の申請に対する処理方針（平成13年9月20日国土旅第71号。以下「申請処理方針」という。）」1.（2）②において、利用者利便の確保のため路線定期運行との整合性がとられているもの（地域公共交通会議等で地域交通ネットワークの観点から協議が調っていること。ただし、交通空白地帯、交通空白時間帯又は過疎地等において路線定期運行によるものが不登である場合等明らかに路線定期運行との整合性をとる必要が無い場合はこの限りではない。）であることとしている。

② 事業計画（使用車両、最低車両数）

使用車両の乗車定員については、申請処理方針1.（3）②、（4）①及び（5）①において地域公共交通会議等の協議結果に基づく場合、過疎地、交通空白地帯等で運行する場合等、地域の実情に応じて事業計画及び運行計画の運行に必要な輸送力が明らかに確保されると認められる場合には11人未満の乗車定員とすることができることとしている。

最低車両数については、申請処理方針1.（3）③、（4）②及び（5）②において、地域公共交通会議等の協議結果に基づく場合、過疎地、交通空白地帯等で運行する場合等、地域の実情に応じて事業計画及び運行計画の運行に必要な輸送力が明らかに確保されると認められる場合は、最低車両数の定められた限りでないとしている。

（許認可の手続き等について、合意によって特例が認められる事項）

① 運賃及び料金

地域公共交通会議で合意した運賃及び料金については、法第9条第4項及び施行規則第9条の2の規定により届出をもって足りるとしている。

② 事業計画（路線、営業区域）

路線又は営業区域については、「一般乗合旅客自動車運送事業の申請に対する標準処理期間に対する設定方針について」（平成13年12月20日国土旅第129号）1及び2において地域公共交通会議等で協議が調った事業については、特段の事情がない限り、通常3ヶ月をそれぞれの事業ごとに、概ね2ヶ月又は1ヶ月を目処とした迅速な処理をすることとしている。

③ 運行計画

「一般乗合旅客自動車運送事業の運行計画の届出等の処理要領」（平成13年9月27日国土旅第90号）4.（2）②において地域公共交通会議で協議が調った運行系統については、クリームスキミングの運行の要件に該当する場合であっても弾力的に取扱うこととしている。

④ 路線又は営業区域の休止等

(イ) 路線定期運行

「道路運送法による一般乗合旅客自動車運送事業の路線等の休止又は廃止に関する手続きの取扱いについて」（平成13年9月20日国土旅第92号）I. 1（3）において、地域公共交通会議の協議結果に基づき路線を休止又は廃止する場合のうち、地域公共交通会議が地域協議会の分科会として位置付けられている場合及び利用者の利便を阻害しないと地方運輸局長が認めてあらかじめ公示する場合には、必要となる届出について休止又は廃止予定日の30日前までの届出でよいこととしている（通常は6ヶ月前までの届出）。

(ロ) 路線不定期運行、区域運行

路線不定期運行に係る路線の一部廃止及び他の運行の態様と併せて行っている場合の全部廃止、区域運行に係る営業区域の一部廃止及び他の運行の態様と併せて行っている場合の全部廃止については、「道路運送法による一般乗合旅客自動車運送事業の路線等の休止又は廃止に関する手続きの取扱いについて」（平成13年9月20日国土旅第92号）II. 及びIII.において、地域公共交通会議において合意されれば、この場合に必要となる事業計画変更認可申請については、廃止予定日の30日前までの申請でよいこととしている（通常は2ヶ月前までに申請）。

4. 地域公共交通会議の構成員

(1) 地域公共交通会議の構成員は、施行規則第9条の3第1項に掲げる者とする。ただし、地域の実情により、構成員に上記以外の者を加えることができる。

(2) 構成員を選任し、又は変更するに当たっては、地域公共交通会議の公正・中立な運営を行い得るよう、施行規則第9条の3第1項に掲げる構成員ごとのバランスに留意し、特定の者に偏らないよう配慮する。

(3) 自家用有償旅客運送に係る協議を行う場合には、円滑な合意形成を誘導するため、地域公共交通のエキスパートなどの人材を第三者のコーディネーターとして加えるよう配慮する。

(4) 自家用有償旅客運送に係る協議を行う場合には、そ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も加えることで、現場の実状を詳細に把握するよう配慮する。なお、同地域で福祉有償運送協議会が設置されている場合は、当該協議会より移動制約者の代弁者を参加させる等、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。

(5) 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、目的意識を共有し、「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」（平成二

十六年十一月二十日国土交通省、総務省告示第一号)六に掲げる事項を十分に理解して会議に参画することが必要である。

5. 地域公共交通会議の合意

(1) 地域公共交通会議における合意の方法
 地域公共交通会議において協議が調った場合に、地域公共交通会議における合意があったものとみなす。地域公共交通会議の協議を行うに当たっては、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の選任を行うとともに、関係者間のコンセンサスの形成をめざして、(3)の検討プロセスに基づき(ただし、地域のニーズに対応した交通手段の確保のために、地域公共交通会議がこれによらない協議を行う旨決議した場合を除く)、十分議論を尽くして行うものとする。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るものとする。

議決に係る方法は、必ずしも全会一致を意味するものではなく、地域公共交通会議の設置要綱に定められた議決方法により決することにより、協議が調ったものとする。

地域公共交通会議は、施行規則第9条第2項又は施行規則第5条の3第4号に規定する書類を、地域公共交通会議における協議が調った場合に申請者(届出者)に対し交付するものとする。

(2) 地域公共交通会議の合意を解除する場合
 法第70条の12第1項第4号に規定する合意の解除については、合意を解除しようとするに至った事実及び理由を示して協議を行うものとする。

(3) 地域公共交通会議における検討プロセス
 地域公共交通会議において、地域の移動ニーズに対応した交通(乗合タクシー等)を適切な役割分担により円滑に導入するために、以下の検討プロセスにより、協議を行うものとする。

① 地域の移動ニーズに対応した交通の導入に関する提案
 地域の移動ニーズに対応した交通の導入に関し、具体的な提案(運行内容(路線又は区域)、運賃料金、実施時期が定められているもの。)を2ヶ月以内に提出するよう、地域公共交通会議から地域の交通事業者に対して求めることとする。
 なお、期限内に具体的な提案がない場合は、地域の移動ニーズに対応した交通に関し、一般旅客自動車運送事業者によることが困難であることについて、地域公共交通会議の協議が調ったものとみなし、③の協議を行うものとする。

② 提案内容に関する協議
 ①又は⑤の提案について、地域の移動ニーズへの対応の観点から、地域公共交通会議に対して提案があった日から最長4ヶ月間の協議を行うものとし、実施するとの協議結果となった場合は、これをもって地域公共交通会議における協議が調ったものとみなす。
 なお、4ヶ月間の期間内に実施するとの協議結果に至らなかった場合は、地域

の移動ニーズに対応した交通に関し、一般旅客自動車運送事業者によることが困難であることについて、地域公共交通会議の協議が調ったものとみなし、③の協議を行うものとする。

③ 自家用有償旅客運送についての協議
 地域の移動ニーズに対応した自家用有償旅客運送(運行内容(路線又は区域)、利用者から收受する対価、実施時期等)について協議するものとする。

④ 自家用有償旅客運送の交通事業者に対する運行委託に関する協議
 ③で協議した自家用有償旅客運送について、交通事業者への運行委託による実施を協議し、委託可能との協議結果に至らなかった場合は、市町村運営有償運送(交通事業者以外への運行委託を含む)又はNPO等による公共交通空白地有償運送の実施について、協議を行うこととする。

⑤ 更新登録における検討プロセスによる協議
 現に実施されている自家用有償旅客運送に対して、提案者から、交通事業者による困難性が認められないとの意見を付した上で、具体的な提案を行う場合、提案者は現に実施されている自家用有償旅客運送の有効期間の満了日の4ヶ月前までに地域公共交通会議に提案を行い、②～④に基づき検討を行うものとする。
 この場合、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、慎重に検討を行うものとする。

⑥ 検討プロセスの運用
 上記の検討プロセスの運用については、地域公共交通会議設置要綱において、検討プロセスに基づく協議結果は地域公共交通会議において議決されたものとする旨を、あらかじめ定めるものとする。
 ただし、現に行われている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地域公共交通会議で議決されたものとする旨を、あらかじめ、議決することも可能とする。

6. 申請処分後における主宰者の役割

主宰者は、一般乗合旅客自動車運送事業者又は自家用有償旅客運送に係る相談、違反時の通報連絡体制、事故時の対応、利用者等からの苦情その他に対応するため、連絡窓口を整備するものとする。

都道府県が主宰者である場合は、各関係市町村にも連絡窓口を整備するものとする。

(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、△△、□□

主宰者は、利用者等からの苦情及び通報、事故、その他の連絡を受けた場合には、輸送の安全の確保等を通じた適切な運営を確保するため、地域公共交通会議の構成員に通知するとともに、地域公共交通会議で対応を協議し必要な指導を行うことができるものとする。

地域公共交通会議において必要な指導を行ったにもかかわらず、協議が調っている事項に関し、一般乗合旅客自動車運送事業者がこれに従わない場合や、相違した運行を行っているとの通報があった場合、利用者からの苦情等のうち悪質と思われるもの、死亡事故等の重大事故の発生等の連絡を受けた場合には、主宰者は管轄する運輸支局等に連絡を行う等相互に密接な連携を図り対応を協議するものとする。

【別添1】

〇〇(市町村)地域公共交通会議設置要綱(モデル要綱)

制定平成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) 市町村運営有償運送の必要性及び旅客から收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

(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、「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」(国土旅第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及び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 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)

第〇条 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)

第〇条 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。

[以下は必要に応じて定めることとする。]

(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、第〇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。

(交通会議における協議が調った事項に係る軽微な変更事項)

第〇条 交通会議は、次に掲げる変更事項について、軽微なものと認め、当該変更に伴う協議については、第〇条に定める幹事会を設置して当該協議を行うことについて要請することや書面による協議を行うことができる。

(1) △△

(2) ××

(様式例)

道路運送法第9条第4項及び同法施行規則第9条第2項に掲げる協議が調っていることの証明書

平成〇〇年〇〇月〇〇日付け〇〇地域公共交通会議において、下記事項に関し、協議が調ったことを証明する。

記

1. 協議が調っている路線又は営業区域
2. 協議が調っている運行系統又は運送の区間
3. 協議が調っている運賃(料金)の額、並びに適用方法
4. 適用する期間又は区間その他の条件を付す場合には、その条件

平成〇〇年〇〇月〇〇日

〇〇地域公共交通会議
会長 〇〇 〇〇

【別添2】

コミュニティバスの導入に関するガイドライン

1. 目的

本ガイドラインは、「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」に定めるもののほか、市町村等がコミュニティバスを導入する際の留意すべき事項を定めることによって、地域住民にとって便利で効率的な地域交通ネットワークの構築に寄与することを目的とする

2. コミュニティバスの定義

本ガイドラインで「コミュニティバス」とは、交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、以下の方法により運行するものをいう。

- (1) 一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して運送を行う乗合バス(乗車定員1人未満の車両を用いる「乗合タクシー」を含む。)
- (2) 市町村等が自家用有償旅客運送者の登録を受けて行う市町村運営有償運送

3. コミュニティバスの導入に際し留意すべき事項

(1) 基本的な考え方

地域の交通ネットワークの整備にあたっては、路線定期運行を基本としつつ、当該地域の特性に応じたその他のサービスを組み合わせることによって、全体として整合性のとれたネットワークを構築することが重要である。

公的資金によって支えられるコミュニティバスは、自立運営を原則とする路線バス(一般乗合旅客自動車運送事業者が運行するコミュニティバス以外の路線定期運行をいう。以下同じ。)を補完し、これと一体となって当該地域の交通ネットワークの一部を形成するものであることから、その導入にあたっては、路線、区域、運行時刻等において路線バスとの整合性を図るよう十分留意する必要がある。

(2) 事業計画(路線、営業区域、使用車両、停留所等)

路線や区域については、導入するコミュニティバスの地域交通ネットワークにおける役割分担を明確にした上で、路線バスと実質的に競合することのないよう十分に検討すべきである。検討にあたっては、市町村等が同一地域内を運行する路線バスの運行事業者を含む関係者からヒアリングをすることが望ましい。

使用車両については、地域特性又は路線特性等に即して仕様、形状、乗車定員等について検討する必要がある。また、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」及び「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令(平成18年12月15日国土交通省令第111号)」にしたがって所要の要件を満たす必要がある。さらに、使用車両数については、車検、定期点検、事故等の発生に備えた予備車両の必要性について検討する必要がある。

停留所や乗降場所については、路線バスとの乗り継ぎを考慮して検討する必要がある。

(3) 運行計画(運行系統、運行回数、運行時刻)

路線バスでは運行できない時間帯をコミュニティバスが分担するなど、運行系統、運行回数、運行時刻の設定にあたっては、相互の補完を図り、競合を回避するよう配慮すべきである。また、運行時刻の設定は、結節点における路線バスとの接続を考慮して行うべきである。さらに、「旅客自動車運送事業運輸規則第21条第1項の規定に基づき、事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準(平成13年12月3日国土交通省告示第1675号)」に留意する必要がある。

(4) 運賃及び料金等

一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して運送を行う場合の運賃及び料金については、他の旅客自動車運送事業者との間に不当競争を引き起こすおそれがないこと、財政負担を踏まえつつ、安全運行に必要な費用を確保できると及び持続的な運行が可能であることにつき、十分に検討する必要がある。

市町村運営有償運送による場合の旅客から収受する対価については、「自家用有償旅客運送者が利用者から収受する対価の取扱いについて(平成18年9月15日付け国自旅第144号)」の定めるところによる。

(5) 市町村等が運行を委託する場合における運行主体の選定方法

運行を委託する場合の運行主体(一般乗合旅客自動車運送事業者)の選定にあたっては、運行経費の多寡のみを基準とすることなく、収益拡大策、運行の安全性、利用者の利便性、環境への配慮、緊急時の対応能力等の観点から総合的に評価することが重要である。

総合的に評価する際の評価項目及び評価要素の例は以下のとおりである。評価にあたっての各項目の比重については、運行経費に偏ることのないようにすべきであり、とりわけ運行の安全性には十分な配慮が必要である。

① 運行経費

- ・ 能率的な運営を前提としていること
- ・ 安全運行のために必要な経費等の確保
- ・ 経費の適正な見積もり

② 収益拡大策

③ 運行の安全性

- ・ 旅客運送事業の実績
- ・ 国土交通省による処分の状況
- ・ 重大事故の発生状況(過去〇年間)(重大事故とは自動車事故報告規則第2条の事故をいう。)
- ・ 運輸安全マネジメントの導入状況
- ・ 運行管理体制
- ・ 整備管理体制
- ・ 営業所と車両との距離
- ・ 適切な乗務割、労働時間を前提とした運転者の選任計画
- ・ 休憩、仮眠又は睡眠のための施設の設置状況

④ 利用者の利便性

- ・ 高齢者、障害者への配慮(バリアフリー車両の導入等)

- ・運転者の教育体制
 - ・利用者に対する情報提供の体制
 - ・苦情対応体制
 - ・他の交通機関とのネットワーク構築に向けた取り組み
- ⑤ 環境への配慮
- ・低公害車の導入状況
 - ・省エネルギーへの取り組み状況
 - ・交通エコロジー・モビリティ財団のグリーン経営認証又はISO14001の取得の有無
- ⑥ 緊急時の対応能力
- ・事故時の処理体制
 - ・事故時の損害賠償能力
 - ・災害発生時等緊急時の対応能力
 - ・予備車両の状況
- (6) 市町村等が運行を委託する場合におけるその他の配慮事項
- 燃料高騰など運行主体の真に帰すことのできない要因により、運行経費が著しく増加したり実運営収入が予定運営収入を著しく下回った場合には、衡平の観点から委託費の適切な見直しが行われることが望ましい。
- また、運行主体が新たに車両を購入して運行する場合であって、5年未満で運行委託契約が終了する場合には、残期間の車両償却費の負担について適切な配慮がなされることが望ましい。

【参考事例】

○路線バスと実質的に競合するコミュニティバスを導入したため、利用者の利便性の低下が危惧される事例（3. (1)関係）

- ・A市は、市中心部において、既存路線バスと実質的に競合する低廉な運賃のコミュニティバスの運行を開始した。既存路線バスは、市中心部を通過し過疎地域を結ぶ赤字路線であるが、コミュニティバスとの競争で市中心部での収入が減少しているため、減便又は廃止を検討している。過疎地域の住民の利便性の低下が危惧される。
- ・B市は、C社の既存路線バスと実質的に競合する形で、入札で最低価格を提示したD社に委託しコミュニティバスの運行を開始した。その結果、D社は旅客の逸走から路線の一部撤退を行ったが、その後、D社は経営不振によりコミュニティバスの委託費の増額をB市に要望するも認められなかったため、コミュニティバスから撤退するおそれがある。コミュニティバスが運行できなくなれば既存路線バスが撤退した地域の住民の足がなくなることとなる。

○路線バスとの役割分担を明確にしてコミュニティバスを導入した事例（3. (2)関係）

E市は、既存路線バスでカバーすることのできない末端地域について、既存路線バスの停留所までの足の確保を目的として乗合タクシーを導入している。なお、既存路線バスとの運賃上の乗り継ぎ格差に配慮し、乗り継ぎ割引も導入している。

○路線バスと実質的に競合するコミュニティバスを導入したため、路線バスの輸送人員が減少し補助金の増額につながった事例（3. (2)関係）

F市は、G社の既存路線バスに補助金を交付し路線維持を図っていたが、当該路線に競合する

コミュニティバスを導入（運行はG社に委託）したため、既存路線バスの輸送人員が減少し、結果として既存路線バスに対するF市の補助金の増額につながった。

○使用車両の検討が十分に行われなかったことにより問題が生じた事例（3. (2)関係）

H市は、地域公共交通会議の合意に基づきコミュニティバスの運行をI社に委託することとし、I社が一般乗合旅客自動車運送事業の許可申請を行ったが、使用車両がバリアフリー基準に適合しないことから許可が得られず、財政面の手当を含め使用車両の再検討が必要となり、運行開始が大幅に遅れることとなった。

○路線バスとコミュニティバスの相互の補充を図り利用者利便を向上した事例（3. (3)関係）

J市は中心市街地において、K社の既存路線バスの運行本数が少ない昼間時間帯にコミュニティバス（運賃100円）を運行し利用者利便を高めるとともに、K社の昼間時間帯の路線バス運賃をJ市の負担によって200円まで引き下げ、路線バスとコミュニティバスの運賃格差の是正を図っている。

○自治体の設定した運行ダイヤが運転者の労働時間の制約に抵触していた事例（3. (3)関係）

L市は運行ダイヤ等を定め、入札を経てコミュニティバスの運行をM社に委託したが、M社が実際に運行したところ、少しの遅れで運転者の労働時間の制約に抵触する運行ダイヤとなっていたため、運行開始早々、運行ダイヤの変更が行われた。

○運行経費の多寡のみを基準に事業者を選定したことによって運行に支障が生じた事例（3. (5)関係）

- ・N市は、入札で最低金額を提示したO社にコミュニティバスの運行を委託したが、O社が運行経費を抑えるために勤務実態のない運行管理者について虚偽の届出をしていたことから、道路運送法第40条の規定に基づく車両停止処分を受けることとなり、コミュニティバスの運行に支障が生じる結果となった。
- ・P市は、入札で最低金額を提示したQ社にコミュニティバスの運行を委託することとし、Q社が一般乗合旅客事業者運送事業の許可申請を行ったが、運行管理体制が整っていないことなどから許可が得られず、運行直前になって急遽地場の一般乗合旅客自動車運送事業者の協力を得てコミュニティバスの運行にこぎ着けた。
- ・R市は、入札で最低金額を提示したS社にコミュニティバスの運行を委託したが、S社は経営不振によりコミュニティバスの委託費の増額をR市に要望するも認められなかったため、コミュニティバスの運行から撤退した。

○コミュニティバスの運行経費の一般的な項目例（3. (5)①関係）

運送費	人件費（運転者、その他）
	燃料油消費
	車両修繕費
	車両減価償却費（又は車両リース料）
	自動車関係諸税
	保険料
	バス停修繕費
	その他運送費
初期費用	バス停設置費用
	音声合成データ作成費
	その他初期費用
一般管理費	人件費
	その他経費

○安定した運行に資する委託契約等の事例（3. (8)関係）

- ・I市とI社のコミュニティバスに関する運行協定書においては、事業者の真に帰さない燃料高騰など外部要因による運行経費の増額が生じた場合、運行負担金の調整を求めることができるものとしている。
- ・M市とM社のコミュニティバス運行に関する協定書においては、M社の車両を使用することとなっているが、運行が5年未満で終了する場合は、使用車両の残存価値の負担について、M市とM社が協定の条項に定めることとしている。

国自旅第239号
平成23年3月31日

各地方運輸局自動車交通部長
沖縄総合事務局運輸部長 } 殿

自動車交通局長

宿泊施設及びエコツアー等の事業者が宿泊者及びツアー参加者を対象に行う送迎のための輸送について

宿泊施設がその宿泊者を対象に行う送迎のための輸送については、「構造改革特区推進のためのプログラム」（平成14年10月11日構造改革特区推進本部決定）等において「グリーンツーリズム推進のため、公共交通機関の利用が困難な地域において、農家民宿等がその宿泊者を対象に行う送迎のための輸送については、その輸送活動により旅客輸送に係る公共の利便が阻害されるおそれなく、宿泊者に対するサービス向上の一環として行わがかりにおいて可能であるような範囲の明確化を図る」とことされ、平成15年3月28日付国自旅第250号「宿泊施設がその宿泊者を対象に行う送迎のための輸送について」においてその明確化が図られたところである。

今般、これに加え、平成22年5月17日の「国土交通省成長戦略会議取りまとめ」において、観光振興分野における規制改革項目として、「宿泊者に対する周遊案内等」と及び「エコツアー等の事業者による参加者輸送（以下「宿泊者周遊案内等」という。）が盛り込まれるとともに、「新成長戦略実施に向けた3段階の経済政策」（平成22年9月10日閣議決定）の「日本を元気にする規制改革100」において、宿泊者周遊案内等について、道路運送法に規定する旅客自動車運送事業の許可を要しない範囲の明確化を図ることとされたことから、宿泊者周遊案内等について、今後下記のように取り扱うこととするので、その旨が知られるとともに遠慮なきよう取り計らわれたい。

これに伴い、平成15年3月28日付国自旅第250号「宿泊施設がその宿泊者を対象に行う送迎のための輸送について」は廃止する。

なお、本件については、社団法人日本バス協会会長、社団法人全国乗用自動車連合会会長、社団法人全国個人タクシー協会会長及び財団法人全国福祉輸送サービス協会会長に対して別添のとおり通知したので申し添える。

記

1. 共通の留意事項

(1) 本通知は、宿泊施設及びエコツアー等の事業者（以下「宿泊施設等」という。）が行う宿泊者又は参加者の送迎のための輸送について、道路運送

法に規定する旅客自動車運送事業に通常は該当しないケースを明示するものであり、本通知に明示する宿泊施設等が行う送迎のための輸送については、以下の2.及び3.に該当しない場合は、旅客自動車運送事業の許可を要するよう指導されたい。

(2) 宿泊施設等から道路運送法に基づく旅客自動車運送事業の許可の審査についての相談を受けた場合には、本通知に基づき適切に対応されたい。

(3) 宿泊施設等が行う上記(1)に明示する輸送以外の輸送及び宿泊施設等以外の者が行う輸送については、本通知を参考に旅客自動車運送事業の許可の要否を個別に判定されたい。

なお、本通知による取扱い及び個別の判定において、疑義が生じた場合には、本省あて照会されたい。

2. 宿泊施設がその宿泊者を対象に行う送迎のための輸送について

(1) ホテル、旅館、農家民宿等の宿泊施設が、自ら保有する自家用自動車を用いて、その宿泊者を対象に行う送迎のための輸送（送迎の途中で、送迎の一環として、観光地等の周遊案内を行う場合を含む。以下同じ。）については、当該宿泊施設における宿泊サービスの提供の一環として行われるものであり、かつ、送迎を利用する者と利用しない者との間に明らかな宿泊料金の差がない場合等、ガソリン代等の実費を含め、送迎に係る運送の対価を収受していない場合には、道路運送法に基づく旅客自動車運送事業の許可を要しない。

(2) 2.(1)にいう「送迎のための輸送」とは、当該宿泊施設への到着のため又は当該宿泊施設からの出発のために、当該宿泊施設の最寄りの駅又はこれに準ずる場所（以下「最寄駅等」という。）と当該宿泊施設との間で行われる輸送をいう。

また、「これに準ずる場所」とは、宿泊者の出発地から最寄駅までの間の公共交通機関の利便性が十分に確保されていない場合における最寄りの特急停車駅、空港等の主要な交通結節点をいう。

さらに、「最寄駅までの間の公共交通機関の利便性が十分に確保されていない場合」としては、「乗り継ぎの接続が悪く着しく時間を要する場合」、「公共交通機関では外国語による対応が困難な場合」等である。

なお、「最寄駅等」であるか否かの基準は地域の実情によって異なると考えられ、社会通念上「最寄駅等」に該当するか否かが判断基準となるが、拡大解釈されるべきではないのは言うまでもない。

(3) 2.(1)にいう「送迎の途中で、送迎の一環として、観光地等の周遊案内を行う場合」とは、周遊案内を伴わない送迎の場合に通常選択されると考えられる一般的な経路を逸脱しない範囲で行われる輸送をいう。

(4) 2.(1)にいう「当該宿泊施設における宿泊サービスの提供の一環」とは、当該宿泊施設における本来的なサービスである宿泊サービスの提供と輸送が密接不可分で、その業務過程の中に包摂され、輸送が独立性を有しないものであるということの意味するものである。

3. エコツアー等の事業者がそのツアー参加者を対象に行う送迎のための輸送について

(1) エコツーリズム推進法第5条第2項に規定するエコツーリズム推進全体構想を作成した地域において、同条第1項に規定するエコツーリズム推進協議会の構成員である同法第2条第3項に規定する特定事業者（案内を業として行う者自らが構成員にはなっていない場合であっても、その者の所属する団体の代表者等が構成員となっている場合は同様に取り扱うこととする。）であって、観光旅行者に対し、自然観光資源についての案内を業として行う者が、自らの保有する自家用自動車を用いて、当該エコツアー等の参加者を対象に行う送迎のための輸送については、当該エコツアー等の実施場所における自然観光資源についての案内サービスの一環として行われるものであり、かつ、送迎を利用する者と利用しない者との間に明らかなエコツアー等料金（宿泊とエコツアー等がセットになった料金を含む）の差がない場合等、ガソリン代等の実費を含め、送迎に係る運送の対価を収受しない場合には、道路運送法に基づく旅客自動車運送事業の許可を要しない。

(2) 3.(1)にいう「送迎のための輸送」とは、当該エコツアー等の実施場所への到着のため又は当該エコツアー等の実施場所からの出発のために、当該エコツアー等の実施場所の最寄りの駅、宿泊施設又はこれに準ずる場所（以下「最寄駅・宿泊施設等」という。）と当該エコツアー等の実施場所との間で行われる輸送をいう。

また、「これに準ずる場所」とは、当該エコツアー等の参加者の出発地から最寄駅又は宿泊施設までの間の公共交通機関の利便性が十分に確保されていない場合における最寄りの特急停車駅、空港等の主要な交通結節点等をいう。

さらに、「最寄駅又は宿泊施設までの間の公共交通機関の利便性が十分に確保されていない場合」としては、「乗り継ぎの接続が悪く着しく時間を要する場合」、「公共交通機関では外国語による対応が困難な場合」等である。

なお、「最寄駅・宿泊施設等」であるか否かの基準は地域の実情によって異なると考えられ、社会通念上「最寄駅・宿泊施設等」に該当するか否かが判断基準となるが、拡大解釈されるべきではないのは言うまでもない。

(3) 3.(1)にいう「当該エコツアー等の実施場所における自然観光資源

についての案内サービスの提供の一環」とは、当該エコツアー等の実施場所における本来的なサービスである自然観光資源についての案内サービスの提供と輸送が密接不可分で、その業務過程の中に包摂され、輸送が独立性を有しないものであるということの意味するものである。

(4) なお、エコツーリズム推進法第5条第7項に基づき、同協議会の「構成員でないものは、市町村に対して書面でのその意思を表示することによって、自己を当該市町村が組織した協議会の構成員として加えるよう申し出ることができる」とこととされていることから、関係する一般乗合旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者又はこれらの者から構成される団体が協議会への参加を希望する場合は、同法第5条第7項の規定をこれらの者に告示されたい。

【参考】

エコツーリズム推進法（平成十九年六月二十七日法律第百五号）《抜粋》

第5条（略）

2～6（略）

7 特定事業者等で協議会の構成員でないものは、市町村に対して書面でのその意思を表示することによって、自己を当該市町村が組織した協議会の構成員として加えるよう申し出ることができる。

8、9（略）

【参考3】通訳案内士の運送行為

国自旅第75号
平成29年8月14日

各地方運輸局自動車交通部長 殿
沖縄総合事務局運輸部長 殿

自動車局旅客課長
(公印省略)

通訳案内士による自家用車を用いた通訳案内行為について

今般、一部地域において、通訳案内士の資格を有する者が報酬を得て通訳案内を行う際、自家用車を用いて観光案内を行っている等の報告がなされているところである。

このような形態は、道路運送法（昭和26年法律第183号）上の許可を受けず旅客自動車運送事業（他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業）を行うことを禁止する道路運送法第4条第1項、第43条第1項又は自家用車を有償で運送することを原則として禁止する同法第78条の規定に違反する行為となる。

また、仮に、通訳案内を行う際の運送行為について、利用者から運送費名目の金銭等を受取せず、外形上無償で行われている場合であっても、これと一体的に行われる通訳案内業務に対する対価が支払われている場合は、当該運送に係る経費は通訳案内業務で受取る料金で賄われており、実態上は有償で行われているものと判断されることから、従前どおり、当該行為については道路運送法に違反する行為である。

そのため、各地方運輸局等においては、道路運送法の許可等を受けていない通訳案内士に対して自家用車を用いた通訳案内を行わないよう指導を徹底するなど、厳正に対処されたい。

なお、通訳案内の行為については、「通訳案内士法及び旅行業法の一部を改正する法律」（平成29年法律第50号）の施行後（公布日（平成29年6月2日）から9ヶ月以内で政令で定める日）は、通訳案内士の無資格者であっても報酬を得て通訳案内を行うことが可能になるが、これら無資格者が道路運送法の許可等を受けずに自家用車を用いて通訳案内を行う場合であっても、有資格者の取扱いと同様であるので、遺漏なきよう対処されたい。

【参照条文】

○道路運送法（昭和26年法律第183号）（抄）

(定義)
第二条 (略)
2 (略)
3 この法律で「旅客自動車運送事業」とは、他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業であつて、次条に掲げるものをいう。
4～8 (略)

(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～ハ (略)
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営もうとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。
2 (略)

(特定旅客自動車運送事業)
第四十三条 特定旅客自動車運送事業を営もうとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。
2～10 (略)

(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。以下この号において同じ。）の、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国土交通省令で定める者が、次条の規定により一の市町村の区域内の住民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。

【参考4】道路運送法第21条に基づく乗合旅客運送通達①

○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の運送の許可の取扱いについて（平成18年9月15日付け国自旅第140号）

改正	現行
<p>国自旅第140号 平成18年9月15日 一部改正 平成26年1月24日 一部改正 平成30年3月29日</p> <p>各地方運輸局長 殿 沖縄総合事務局局長 殿</p> <p>自動車局長</p> <p>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の運送の許可の取扱いについて</p> <p>一般貸切旅客自動車運送事業者による乗合旅客の運送の許可（以下「21条許可」という。）については、「一般貸切旅客自動車運送事業者による乗合運送の許可の取扱いについて」（平成13年9月27日付け国自旅第87号。以下「87号通達」という。）により取り扱ってきたところであるが、今般の道路運送法（昭和26年法律第183号。以下「法」という。）の一部改正に伴い、今後の21条許可については、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が、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地域及び期間を限定して乗合旅客の運送を行う場合に限られることとなることから、21条許可の取扱いを下記のとおり見直すこととしたので、業務上遺漏なきよう取り計らわれたい。</p> <p>なお、本通達は、基本的な考え方を示したものであり、今後本通達によりがたい事業が発生した場合には、個々の取扱いについて本省に照会することとされたい。</p> <p>また、「87号通達」及び「地域協議会の協議結果に基づき地方公共団体が自らバスの運行を行う場合等の許可の取扱いについて」（平成13年9月27日付け国自旅第86号）は廃止する。</p> <p>さらに、本件については、社団法人日本バス協会会長及び社団法人全国乗用自動車連合会会長あて別添のとおり通知しているの、了知されたい。</p> <p>記</p> <p>1 許可の範囲 2 1条許可は、運行する期間が原則1年以下のものとし、次のいずれかに該当する場合において行うこととする。</p>	<p>国自旅第140号 平成18年9月15日 一部改正 平成26年1月24日</p> <p>各地方運輸局長 殿 沖縄総合事務局局長 殿</p> <p>自動車局長</p> <p>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の運送の許可の取扱いについて</p> <p>一般貸切旅客自動車運送事業者による乗合旅客の運送の許可（以下「21条許可」という。）については、「一般貸切旅客自動車運送事業者による乗合運送の許可の取扱いについて」（平成13年9月27日付け国自旅第87号。以下「87号通達」という。）により取り扱ってきたところであるが、今般の道路運送法（昭和26年法律第183号。以下「法」という。）の一部改正に伴い、今後の21条許可については、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が、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地域及び期間を限定して乗合旅客の運送を行う場合に限られることとなることから、21条許可の取扱いを下記のとおり見直すこととしたので、業務上遺漏なきよう取り計らわれたい。</p> <p>なお、本通達は、基本的な考え方を示したものであり、今後本通達によりがたい事業が発生した場合には、個々の取扱いについて本省に照会することとされたい。</p> <p>また、「87号通達」及び「地域協議会の協議結果に基づき地方公共団体が自らバスの運行を行う場合等の許可の取扱いについて」（平成13年9月27日付け国自旅第86号）は廃止する。</p> <p>さらに、本件については、社団法人日本バス協会会長及び社団法人全国乗用自動車連合会会長あて別添のとおり通知しているの、了知されたい。</p> <p>記</p> <p>1 許可の範囲 2 1条許可は、運行する期間が1年以下のものとし、次のいずれかに該当する場合において行うこととする。</p>

- (1) イベント客の輸送、鉄道の工事運休に伴う代替バス、実証実験等短期間に限定して実施され、かつ、期間の延長が予定されない運行であり、一般乗合旅客自動車運送事業者が当該運行を行うことができない場合に、イベントの主催者、鉄道事業者、実証実験の主催者等の要請により行われる場合。
なお、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）の期間を認めることとする。また、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により再申請がなされた場合であって、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）をすることとする。
- (2) スキーバス、帰省バス等需要の動向によっては適宜運休する等一般乗合旅客自動車運送事業者の運行計画の確保等の義務を恒常的に課することが困難であると認められる相当の理由がある場合。

2 法令遵守

1の許可は、申請者又は申請者が法人である場合においてはその法人の業務を執行する常勤の役員（いかなる名称によるかを問わず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む。以下同じ。）が以下のすべてに該当するものであること等法令遵守の点で問題のない場合において行うものとする。ただし、1（1）に掲げる場合であって申請者の営業政策が申請の主たる目的ではないと明らかに認められる場合はこの限りではない。

- (1) 法、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）、タクシー業務適正化特別措置法（昭和45年法律第75号）及び特定地域及び準特定地域における一般乗合旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（平成21年法律第64号）等の違反により申請日前3ヶ月間及び申請日以降に50日車以下の輸送施設の使用停止処分又は使用制限（禁止）の処分を受けた者（当該処分を受けた者が法人である場合における当該処分を受けた法人の処分を受ける原因となった事項が発生した当時現にその法人の業務を執行する常勤の役員として在任した者を含む。）ではないこと。
- (2) 法、貨物自動車運送事業法、タクシー業務適正化特別措置法及び特定地域及び準特定地域における一般乗合旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法等の違反により申請日前6ヶ月間及び申請日以降に50日車を超え190日車以下の輸送施設の使用停止処分又は使用制限（禁止）の処分を受けた者（当該処分を受けた者が法人である場合における当該処分を受けた法人の処分を受ける原因となった事項が発生した当時現にその法人の業務を執行する常勤の役員として在任した者を含む。）ではないこと。
- (3) 法、貨物自動車運送事業法、タクシー業務適正化特別措置法及び特定地域及び準特定地域における一般乗合旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法等の違反により申請日前1年間及び申請日以降に190日車を超える輸送施設の使用停止処分又は使用制限（禁止）の処分を受けた者（当該処分を受けた者が法人である場合における当該処分を受けた法人の処分を受ける原因となった事項が発生した当時現にその法人の業務を執行する常勤の役員として在任した者を含む。）ではないこと。

- (1) イベント客の輸送、鉄道の工事運休に伴う代替バス、実証実験等短期間に限定して実施され、かつ、期間の延長が予定されない運行であり、一般乗合旅客自動車運送事業者が当該運行を行うことができない場合に、イベントの主催者、鉄道事業者、実証実験の主催者等の要請により行われる場合。

- (2) スキーバス、帰省バス等需要の動向によっては適宜運休する等一般乗合旅客自動車運送事業者の運行計画の確保等の義務を恒常的に課することが困難であると認められる相当の理由がある場合。

2 法令遵守

1の許可は、申請者又は申請者が法人である場合においてはその法人の業務を執行する常勤の役員（いかなる名称によるかを問わず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む。以下同じ。）が以下のすべてに該当するものであること等法令遵守の点で問題のない場合において行うものとする。ただし、1（1）に掲げる場合であって申請者の営業政策が申請の主たる目的ではないと明らかに認められる場合はこの限りではない。

- (1) 法、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）、タクシー業務適正化特別措置法（昭和45年法律第75号）及び特定地域及び準特定地域における一般乗合旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（平成21年法律第64号）等の違反により申請日前3ヶ月間及び申請日以降に50日車以下の輸送施設の使用停止処分又は使用制限（禁止）の処分を受けた者（当該処分を受けた者が法人である場合における当該処分を受けた法人の処分を受ける原因となった事項が発生した当時現にその法人の業務を執行する常勤の役員として在任した者を含む。）ではないこと。
- (2) 法、貨物自動車運送事業法、タクシー業務適正化特別措置法及び特定地域及び準特定地域における一般乗合旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法等の違反により申請日前6ヶ月間及び申請日以降に50日車を超え190日車以下の輸送施設の使用停止処分又は使用制限（禁止）の処分を受けた者（当該処分を受けた者が法人である場合における当該処分を受けた法人の処分を受ける原因となった事項が発生した当時現にその法人の業務を執行する常勤の役員として在任した者を含む。）ではないこと。
- (3) 法、貨物自動車運送事業法、タクシー業務適正化特別措置法及び特定地域及び準特定地域における一般乗合旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法等の違反により申請日前1年間及び申請日以降に190日車を超える輸送施設の使用停止処分又は使用制限（禁止）の処分を受けた者（当該処分を受けた者が法人である場合における当該処分を受けた法人の処分を受ける原因となった事項が発生した当時現にその法人の業務を執行する常勤の役員として在任した者を含む。）ではないこと。

- (4) 法、貨物自動車運送事業法、タクシー業務適正化特別措置法及び特定地域及び準特定地域における一般乗合旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法等の違反により、輸送の安全の確保、公衆の利便を阻害する行為の禁止、公共の福祉を阻害している事実等に対し改善命令を受けた場合にあつては、申請日前にその命令された事項が改善されていること。
- (5) 申請日前1年間及び申請日以降に自らの責に帰する重大事故を発生させていないこと。
- (6) 申請日前1年間及び申請日以降に特に悪質と認められる道路交通法（昭和35年法律第105号）の違反（酒酔い運転、酒気帯び運転、過労運転、薬物等使用運転、無免許運転、無車検（無保険）運行及び救護義務違反（ひき逃げ）等）がないこと。
- (7) 旅客自動車運送事業等報告規則（昭和39年運輸省令第21号）及び自動車事故報告規則（昭和26年運輸省令第104号）に基づく各種報告書の提出を適切に行っていること。

3 許可に付す条件

上記1のいずれかの形態に該当しなくなった場合には、当該許可を取り消す旨の条件を付すこと。

4 許可に付す期限

許可にあつては、原則として1年以下の期限を付すものとする。

5 許可についての標準処理期間

2ヶ月

附則

1 本取扱いは、平成18年10月1日以降の処分から適用するものとする。

2 21条許可を受けている者が一般乗合旅客自動車運送事業の許可（以下「4条乗合許可」という。）を受けた者（以下「4条乗合事業者」という。）に移行する場合等の手続方

- (1) 21条許可に期限（以下「期限」という。）が付されていない場合は、道路運送法の一部を改正する法律（平成18年法律第40号）附則第3条の規定（以下「改正法附則規定」という。）により、平成18年10月1日（以下「基準日」という。）に4条乗合許可を受けたものとみなし（21条許可を受けた運行内容で4条乗合事業者に移行）、平成19年9月30日までに管轄する地方運輸局長等あてに4条乗合許可に係る事業の継続の届出（一般乗合旅客自動車運送事業の事業計画、運行計画に必要となる事項の届出をいう。以下「継続届出」という。）を行わせるものとする。また、21条許可に期限が付されている場合には、改正法附則規定により、基準日に21条許可を受けたものとみなされるが、期限到来後においても、引き続き乗合旅客の運送を行うものとする場合は、4条乗合許可を受けさせるものとする。

- (4) 法、貨物自動車運送事業法、タクシー業務適正化特別措置法及び特定地域及び準特定地域における一般乗合旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法等の違反により、輸送の安全の確保、公衆の利便を阻害する行為の禁止、公共の福祉を阻害している事実等に対し改善命令を受けた場合にあつては、申請日前にその命令された事項が改善されていること。
- (5) 申請日前1年間及び申請日以降に自らの責に帰する重大事故を発生させていないこと。
- (6) 申請日前1年間及び申請日以降に特に悪質と認められる道路交通法（昭和35年法律第105号）の違反（酒酔い運転、酒気帯び運転、過労運転、薬物等使用運転、無免許運転、無車検（無保険）運行及び救護義務違反（ひき逃げ）等）がないこと。
- (7) 旅客自動車運送事業等報告規則（昭和39年運輸省令第21号）及び自動車事故報告規則（昭和26年運輸省令第104号）に基づく各種報告書の提出を適切に行っていること。

3 許可に付す条件

上記1のいずれかの形態に該当しなくなった場合には、当該許可を取り消す旨の条件を付すこと。

4 許可に付す期限

許可にあつては、原則として1年以下の期限を付すものとする。

5 許可についての標準処理期間

2ヶ月

附則

1 本取扱いは、平成18年10月1日以降の処分から適用するものとする。

2 21条許可を受けている者が一般乗合旅客自動車運送事業の許可（以下「4条乗合許可」という。）を受けた者（以下「4条乗合事業者」という。）に移行する場合等の手続方

- (1) 21条許可に期限（以下「期限」という。）が付されていない場合は、道路運送法の一部を改正する法律（平成18年法律第40号）附則第3条の規定（以下「改正法附則規定」という。）により、平成18年10月1日（以下「基準日」という。）に4条乗合許可を受けたものとみなし（21条許可を受けた運行内容で4条乗合事業者に移行）、平成19年9月30日までに管轄する地方運輸局長等あてに4条乗合許可に係る事業の継続の届出（一般乗合旅客自動車運送事業の事業計画、運行計画に必要となる事項の届出をいう。以下「継続届出」という。）を行わせるものとする。また、21条許可に期限が付されている場合には、改正法附則規定により、基準日に21条許可を受けたものとみなされるが、期限到来後においても、引き続き乗合旅客の運送を行うものとする場合は、4条乗合許可を受けさせるものとする。

<p>(2) 改正法附則規定により4条乗合許可を受けたものとみなされた者は、必要に応じて、一般貸切旅客自動車運送事業用自動車の車庫の減少、営業所別配置車両数の変更に係る事業計画の変更を行うものとする。この場合において、車両数が各運輸局等において公示する最低車両数を満たさなくなる場合であつても、営業区域の拡張を行うときまでは、これを認めるものとする。</p> <p>(3) 一般乗用旅客自動車運送事業者が、21条許可を受けるために一般貸切旅客自動車運送事業の許可を受けている場合において、改正法附則規定により基準口に21条許可を受けたものとみなされるときは、当該一般乗用旅客自動車運送事業者が基準口に21条許可を受けたものとみなして、当該一般貸切旅客自動車運送事業を廃止させるものとする。また、改正法附則規定により基準日に4条乗合許可を受けたものとみなされるときについても、当該一般貸切旅客自動車運送事業を廃止させるものとする。</p> <p>附則（平成26年1月24日 国自旅第433号） 本取扱いは、平成26年1月27日以降に申請を受け付けたものから適用する。</p> <p>附則（平成30年3月29日 国自旅第318号） 本取扱いは、平成30年4月1日以降に申請を受け付けたものから適用する。</p>	<p>(2) 改正法附則規定により4条乗合許可を受けたものとみなされた者は、必要に応じて、一般貸切旅客自動車運送事業用自動車の車庫の減少、営業所別配置車両数の変更に係る事業計画の変更を行うものとする。この場合において、車両数が各運輸局等において公示する最低車両数を満たさなくなる場合であつても、営業区域の拡張を行うときまでは、これを認めるものとする。</p> <p>(3) 一般乗用旅客自動車運送事業者が、21条許可を受けるために一般貸切旅客自動車運送事業の許可を受けている場合において、改正法附則規定により基準口に21条許可を受けたものとみなされるときは、当該一般乗用旅客自動車運送事業者が基準口に21条許可を受けたものとみなして、当該一般貸切旅客自動車運送事業を廃止させるものとする。また、改正法附則規定により基準日に4条乗合許可を受けたものとみなされるときについても、当該一般貸切旅客自動車運送事業を廃止させるものとする。</p> <p>附則（平成26年1月24日 国自旅第433号） 本取扱いは、平成26年1月27日以降に申請を受け付けたものから適用する。</p>
---	--

【参考5】地域公共交通計画の概要

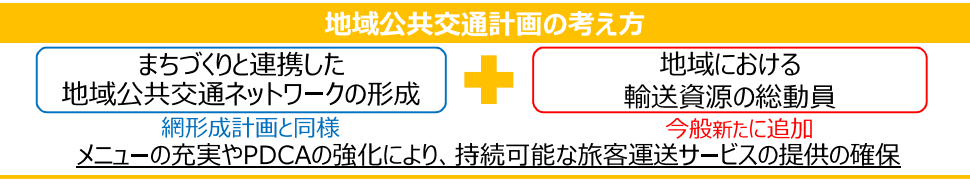
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和2年11月改正）に基づき、地方公共団体が作成する「**地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿**」を明らかにする**地域公共交通のマスタープラン**。
- 地方公共団体は、地域公共交通計画を作成するよう**努めなければならない（努力義務化）**

計画のポイント（R2改正）

- ◆ **まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保**
 - ・コンパクトシティ等のまちづくり施策との一体的推進
 - ・**観光振興施策との連携** ・地域公共交通施策と福祉施策の一層の連携
- ◆ **地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保**
 - ・公共交通をネットワークとして捉え、**幹線・支線の役割分担の明確化**
 - ・ダイヤや運賃等のサービス面の改善による**利用者の利便性向上**
- ◆ **地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ**
 - ・従来の公共交通サービスに加え、**地域の多様な輸送資源を最大限活用**
 - ・**MaaSの導入等、新たな技術を活用**した利用者の利便性向上
- ◆ **住民の協力を含む関係者の連携**
 - ・法定協議会を設置し、住民や交通事業者等の地域の関係者と協議
 - ⇒ **地域の移動ニーズに合わせて、地域が自らデザインする交通へ**



- ◆ **利用者数、収支、行政負担額などの定量的な目標の設定と毎年度の評価・分析**等を規定 ⇒ **データに基づくPDCAを強化**



⇒ 国が予算・ノウハウ面を支援、地域の取組を更に促進