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（国自旅第１６１号平成１８年９月１５日）

１．～２．　略

３．協議を行うに当たっての具体的指針

（１）～（２）　略

（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

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、需要が希薄となり、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。

（イ）交通空白地有償運送について

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、その他当該地域における営業所が存しない場合、営業所が遠隔地にあるため旅客の需要に的確に応じることが困難となっている場合など、実質的に交通事業者によっては当該地域の住民又は観光旅客を含む来訪者に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（５．（３）①（ロ）に掲げるプロセスに基づき、市町村長又は都道府県知事による判断がなされる場合も含まれ得る。）。なお、以下の場合には、少なくとも交通空白地（交通サービスが限られる時間帯が生じる地域を含む。）に該当することを前提に、交通空白地有償運送の必要性を地域公共交通会議において判断することが望ましい。

・ 移動を希望する者が、恒常的に、許容可能な時間内（※）に公共交通を利用できない地域・時間帯導入の検討に当たっては、持続可能な移動手段の確保のため、当該地域における一般旅客自動車運送事業者の状況を踏まえつつ、法第７９条の２第１項第５号に定める事業者協力型自家用有償旅客運送（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に掲げる車両整備管理について協力する自家用有償旅客運送。以下単に「事業者協力型自家用有償旅客運送」という。）の導入についてもあわせて検討し、協議を行うことが望ましい。

 ※ 地域住民や観光旅客のニーズに基づいて導出。少なくともタクシーが恒常的に３０分以内に配車されない地域は交通空白地に該当するが、アンケート調査や地域の実情（高齢化率及び独居率といった人口構造の特性、勾配など地理的特性等）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）。

**６３**

（ロ）福祉有償運送について

当該地域における福祉有償運送の必要性が認められる場合とは、タクシー事業者等による福祉輸送サービスが実施されていないか又は直ちに提供される可能性が低いと認められる場合、地域に福祉輸送サービスを実施しているタクシー事業者等は存在するものの移動制約者の需要量に対して供給量が不足していると認められる場合があり得るが、この場合も（イ）と同様、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されることが必要であり、導入の検討に当たっては、持続可能な移動手段の確保のため、当該地域における一般旅客自動車運送事業者の状況を踏まえつつ、事業者協力型自家用有償旅客運送の導入についてもあわせて検討し、協議を行うことが望ましい。

（ハ）運送の区域

運送の区域は、地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事の管轄する区域のうち、地域公共交通会議において協議により定められた区域とするものとし、旅客の発地又は着地のいずれかが運送の区域にあることを要するものとする。一方で、旅客の発地又は着地のいずれかが運送の区域の外にある輸送を行う場合には、隣接する複数市町村が自家用有償旅客運送を共同で実施すべき場合も考えられることから、関係市町村にその旨を通知することが望ましい。また、地方運輸局や都道府県は、広域的な観点から必要に応じて、隣接する複数市町村に対して当該共同化を促すこととする。

なお、当該市区町村の交通環境等の状況から、地域公共交通会議の協議に基づき、運送の区域を市町村内の一部の地域に限定することができる。この場合において、運送の区域を見直す場合は、再度、地域公共交通会議の協議を調える必要があるものとする。

② 旅客から収受する対価

自家用有償旅客運送において、旅客から収受しようとする対価が、施行規則第５１条の１５各号の規定及び関係通達（「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））の規定に基づき、適切な実費に基づく営利に至らない範囲で定められているものと認められること。この場合において、申請者に対し、旅客から収受する対価の額等について、議論のために必要となる資料の提出を求めるとともに、設定しようとする対価について、必要に応じ申請者から説明等を聴取するものとする。

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）運送しようとする旅客の範囲

（ロ）自家用有償旅客運送に使用する自動車の種類ごとの数

（ハ）運転者に求められる要件

（ニ）損害賠償措置

**６４**

（ホ）運行管理の体制

（ヘ）整備管理の体制

（ト）事故時の連絡体制

（チ）苦情処理体制

（リ）その他必要な事項

（４）一般乗用旅客自動車運送事業の営業区域の見直し等に関する事項

 既存の輸送資源を活用した地域の持続可能な交通ネットワークの構築の観点から、地方公共団体の発意により、一般乗用旅客自動車運送事業の営業区域の見直し等を協議事項とすることができる。

 なお、法第２０条第２号の協議を行う場合には、次の事項について協議するものとする。

 ① 営業区域外旅客運送の必要性

 ② 営業区域外旅客運送の対象となる地域

 ③ 営業区域外旅客運送を行う事業者

 ④ 営業区域外旅客運送を行う期間

⑤ その他必要な事項

（５）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。

（６）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。

（７）法に基づく手続き上協議を調える必要がある事項等

地域公共交通会議において法に基づく手続き上協議を調える必要がある事項等は、以下に掲げる事項である。

（道路運送法上協議を調える必要がある事項）

・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協議を調えることとされている。

② 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、法第７９条の８第２項及び施行規則第５１条の１５の規定の基準に基づき、地域公共交通会議において協議を調え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」において協議が調っていること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

**６５**

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８月２９日国自旅第７１号。以下「申請処理方針」という。）」１．（２）③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、交通空白時間又は過疎地であって路線定期運行によるものが不在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、地域公共交通会議又は協議会（施行規則第４条第２項の協議会をいう。）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遂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、地域公共交通会議又は協議会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遂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、最低車両数の定めの限りでないとしている。

（許認可の手続等について、協議が調っていることによって特例が認められる事項）

① 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２６日国自旅第１２９号）１及び２において地域公共交通会議又は協議会で協議が調った事案については、特段の事情がない限り、通常３ヶ月又は２ヶ月をそれぞれの事案ごとに、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。

② 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日国自旅第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的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。

③ 路線又は営業区域の休廃止等

（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２６日国自旅第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、当該路線が一の市町村の区域内のみにおいて行われる路線定期運行である場合、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）。

**６６**

（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２６日国自旅第９２号）

Ⅱ．及びⅢ．において、地域公共交通会議において協議が調っていれば、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．～　以下略

**６７**