

資料 4 参考資料

閣 副 第 339 号
府 地 事 第 478 号
警察庁丙交企発第 61 号
こ 成 総 第 70 号
テ 国 第 556 号
総 行 政 第 134 号
6 文 科 教 第 626 号
政 総 発 0628 第 1 号
6 農 振 第 1089 号
20240617 地 局 第 1 号
20240617 製 局 第 2 号
国 総 モ 第 32 号
国 都 街 第 40 号
国 道 企 第 53 号
国 鉄 総 第 121 号
国 自 旅 第 113 号
観 観 戦 第 10 号
環 政 総 発 第 2406192 号
令 和 6 年 6 月 28 日

各都道府県知事 殿

内閣官房 デジタル田園都市国家構想実現会議事務局 次長
内閣府 地方創生推進事務局 次長
警察庁 交通局長
こども家庭庁 成育局長
デジタル庁 統括官（国民向けサービスグループ長）
総務省 大臣官房地域力創造審議官
文部科学省 総合教育政策局長
厚生労働省 政策統括官（総合政策担当）
農林水産省 農村振興局長
経済産業省 地域経済産業グループ長
経済産業省 製造産業局長
国土交通省 大臣官房公共交通政策審議官
国土交通省 都市局長
国土交通省 道路局長
国土交通省 鉄道局長
国土交通省 物流・自動車局長
観光庁 次長
環境省 総合環境政策統括官

地域公共交通は、住民の豊かな暮らしの実現や地域の社会経済活動に不可欠な社会基盤であるが、人口減少等による輸送需要の減少、また、近年の担い手不足の深刻化によって大変厳しい状況に置かれている。特に地方部においては、これまでのように公共交通事業者の自助努力のみに委ねては、将来にわたって輸送サービスを維持・確保していくことは困難となっている。

一方、移動の担い手不足の課題は、地域公共交通のみならず、各地域における学校や病院、介護施設等の送迎においても深刻な課題となっている。特に、人口減少等を背景に、地方部を中心として、これら施設の統廃合の動きが本格化しており、児童生徒、患者、高齢者等といった、いわゆる交通弱者が、より遠距離の移動を日々強いられる事態が全国各地で生じている。

各地域で深刻化しているこのような移動手段の維持・確保に係る課題に対し、公共交通事業者、学校、病院、介護施設等の各主体が個別に対応することには限界があり、根本的な解決にもつながらないことから、住民の理解・参加も得ながら、地方公共団体を中心として、多様な関係者が本格的に連携・協働して対応していくことが必要となる。

このような考え方は、昨年の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号。以下「地域交通法」という。）の一部改正において、同法の目的規定に「地域の関係者の連携と協働の推進」が盛り込まれ、また、国の努力義務として「関係者相互間の連携と協働の促進」が規定されたところである。

こうした流れを受け、昨年 6 月のデジタル田園都市国家構想実現会議において、岸田内閣総理大臣から斉藤国土交通大臣に対し、「関係大臣と連携し、本会議の下に、交通のリ・デザインと地域の社会的課題解決を一体的に推進するための会議を設置する」よう指示があり、同年 9 月、国土交通大臣を議長とする「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」が設置され、6 回にわたる議論を重ね、本年 5 月、最終とりまとめがなされた。

本指針は、同会議における議論・とりまとめを踏まえ、地域の移動手段の維持・確保に向け、多様な関係者の連携・協働を具体の取組に結び付けていくに当たって、留意すべき基本的な事項をまとめたものである。

貴職におかれては、本指針を踏まえ、多様な関係者の連携・協働を通じ、地域の移動手段（地域交通）の維持・確保、さらには、より利便性・生産性・持続可能性の高い姿への再構築（リ・デザイン）に向け、格別の取り計らいをお願いする。

また、貴管内市町村及び関係団体に本指針を周知いただくとともに、市町村、関係団体等との連携を一層推進するようお願いしたい。

なお、分野毎の連携・協働の実施方策については、別途発出する指針・通知を参照されたい。

1. 交通部局及び関連部局との連携の推進

地域の移動手段の確保は、「誰もが、行きたいときに行きたいところへ行くことができる社会」の実現のために、また、住民の豊かな暮らしの実現や地域の社会経済活動にとって、不可欠であるとの認識に立ち、各地域において、将来にわたり、利便性・生産性・持続可能性の高い移動手段が確保されるよう、交通部局とともに、教育部局、子育て部局、スポーツ・文化部局、介護・福祉部局、医療部局、農業部局、商工部局、観光部局、まちづくり部局等のあらゆる関連部局が連携し、組織の総力を挙げてこの課題に対処するようお願いする。

また、地域における、あるべき地域交通ネットワークや移動手段の確保に向けた取組を議論する場である、地域交通法に基づいて設置される法定協議会の構成員について、地域の実情を踏まえつつ、より多角的な検討が可能となるよう、関連部局の参画をはじめ、より広範な形を追求するようお願いする。

2. 部局間の情報・データ共有の推進及び新技術・デジタル技術の活用

あるべき地域交通ネットワークや移動手段の確保に向けた取組の検討及び具体化にあたっては、交通部局及び関連部局が、担当する制度・予算等の内容やそれらの運用に関する情報を相互に共有することが重要であり、その実施に努めるようお願いする。特に、各部局のみならず、公共交通事業者をはじめとする様々な関係者が有する地域交通に関連するデータを相互に共有し活用することは重要であり、そのための基盤・仕組みづくりに努めるようお願いする。

また、AIオンデマンド交通や自動運転をはじめ、地域交通に関連する新技術・デジタル技術及びそのノウハウを、各部局が最大限に活用し、利便性・生産性・持続可能性の高い地域交通の実現に努めるようお願いする。

3. 自家用有償旅客運送の積極的な活用

交通空白地で活用されている自家用有償旅客運送は、大幅に制度の見直しが行われたところ、農業協同組合（JA）、商工会、観光地域づくり法人（DMO）、地域運営組織（RMO）等の地域に根差した事業を展開している各組織を担当する部局におかれては、各組織が運送主体に車両や運転手を提供することを含め、本制度の積極的な活用に努めるようお願いする。

4. 地域の輸送資源の活用推進

「地域にある輸送資源を徹底的に有効活用する」という考え方に立ち、各施設による送迎をはじめとする、地域のあらゆる輸送資源について、本来の用途を妨げない範囲で地域住民等の利用（混乗）や空き時間の車両活用を可能とすることや、地域公共交通の再評価・利活用を推進することについて、前向きな検討に努めるようお願いする。

「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム の取組状況等

令和7年3月19日

石破内閣総理大臣所信表明演説
(令和6年10月4日・抜粋)



五 地方を守る（地方創生）

「地方こそ成長の主役」です。地方創生をめぐる、これまでの成果と反省を活かし、地方創生2.0として再起動させます。

～略～

地域交通は地方創生の基盤です。全国で「交通空白」の解消に向け、移動の足の確保を強力に進めます。

国土交通省「交通空白」解消本部（本部長：国土交通大臣）

取組内容

① 「地域の足対策」と「観光の足対策」

○ 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、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。

② 「公共ライドシェア」や「日本版ライドシェア」のバージョンアップと全国普及

開催状況

R6.7.17	第1回「交通空白」解消本部	
R6.8.7	第1回「交通空白」解消本部	幹事会
R6.9.4	第2回「交通空白」解消本部	
R6.10.30	第2回「交通空白」解消本部	幹事会
R6.12.11	第3回「交通空白」解消本部	
R7.2.25	第3回「交通空白」解消本部	幹事会

R6.11.25 「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム立ち上げ（第1回会合）

都道府県や交通関係者のほか、商業・農業、エネルギー、金融・保険、福祉、教育、観光など多様な分野の関係者、また、大企業からスタートアップまで幅広い関係者が参画し、発足時点で計167者が参画。

※同日より、市町村、交通事業者、パートナー企業等の公募を開始。

「交通空白」解消のツール（例）

公共ライドシェア

日本版ライドシェア

乗合タクシー

AIオンデマンド

許可・登録を要しない輸送

「交通空白」 解消本部

(R6年7月17日設置)



解消本部と官民連携プラットフォームを両輪として、
「交通空白」の解消に向けた取り組みを強力に推進

「交通空白」解消・ 官民連携 プラットフォーム

(R6年11月25日発足)



地方運輸局・運輸支局による 自治体、交通事業者への伴走支援

603 の首長への訪問



首長への訪問
(鳥取県米子市)

26 の都道府県との連携



都道府県との連携
(奈良県主催の勉強会)

1318 の交通事業者への働きかけ



交通事業者への働きかけ
(山口県タクシー協会)

お困りごとを抱える自治体、交通事業者と、 幅広い分野の企業・団体群の連携・協働体制

★プラットフォーム会員 (R7.3.14時点) 計1024者

①639市町村・47都道府県、②交通関係97団体

③57団体、④パートナー企業184

→ 今後も随時募集予定



R6/11/25 第1回会合
(約500名が参加)

今後の取組

浸透したツールをもとに、全国各地の「交通空白」の一つ一つの解消に向けて、
令和7年度～9年度を「交通空白解消・集中対策期間」※として対策を強化。

※令和7年度中にできるだけ多くの各地での取組を実現に結び付け、
遅くとも令和9年度までに「交通空白」解消の取組に一定の目途をつける

年明け～

令和7年5月頃

：全自治体における個々の交通空白をリストアップ°

：3カ年の「取組方針」を策定、国による総合的な後押し

運輸局・運輸支局による伴走支援

(他地区展開など)

民間の技術・サービスの導入

(官民連携プラットフォーム)

立ち上げに対する財政支援

「地域の足」「観光の足」確保により、地方創生を実現

▶ 目的

「交通空白」に係るお困りごとを抱える自治体、交通事業者と、様々な資源を持つ幅広い分野の企業・団体群の連携・協働体制を構築し、「交通空白」解消に向けて、「地域の足」・「観光の足」を確保するため、実効性かつ持続可能性のある取組を全国規模で推進する。

第2回 国土交通省「交通空白」解消本部 大臣発言（令和6年9月4日） 抄

年内のできるだけ早い時期に、例えば配車アプリやデータ活用などの技術やサービスを有する企業など、交通空白の解消に意欲と関心を持つ幅広い分野の民間企業などの参画を得て、官民連携プラットフォームを立ち上げてください。

▶ プラットフォーム会員

- 「交通空白」に係るお困りごとの解決に向け、幅広い分野の関係者との連携・協働に高い意欲をもつ自治体や交通事業者
- 全国各地の「交通空白」の解消に向け、自らが抱える人材・技術・サービス・ネットワークなどを活用した貢献に高い意欲を持つ企業または団体※ 等

※インバウンド、若者、女性、障がいをお持ちの方等の視点からの取組にも留意

▶ 主な取組

1 課題×ソリューションの マッチング

お困りごとを抱える自治体や交通事業者と、技術、サービス等のソリューションを持つパートナー企業との連携・協働を後押し

2 空白解消に向けた パイロットプロジェクト

全国共通のお困りごとについて、全国規模での解決を目指し、自治体、参加企業等が連携・協働して取組む実証事業を展開

3 空白解消に向けた ナレッジの共有

交通空白にかかるナレッジの共有や、タクシー、乗合タクシー、公共/日本版ライドシェア等の活用促進に向けたセミナー等を実施

令和6年度第1回公共交通勉強会

（自家用有償旅客運送の制度改正・自家用車活用事業）

神戸運輸監理部兵庫陸運部
輸送部門

令和6年7月26日

- 地域の公共交通リ・デザイン実現会議のとりまとめについて (R6. 5. 17)
- 自家用有償旅客運送 (「公共ライドシェア」) の運用改善について (R6. 4. 26 他)
- 自家用車活用事業 (「日本版ライドシェア」) について (R6. 3. 29)
- 道路運送法の許可又は登録を要しない運送に関するガイドラインについて (R6. 3. 1)

地域の公共交通リ・デザイン実現会議 とりまとめ概要(R6. 5. 17)

検討の背景・必要性

- 人口減少に伴う病院の統廃合・移転、学校の統廃合等のほか、高齢者の免許証の自主返納等により、日常生活における「移動」の問題が深刻化
 - 交通分野だけでなく、様々な分野における人手不足等の課題が顕在
 - 地域によっては公共交通事業者のみでは、旅客運送サービスを維持することが限界
- 関係府省庁が連携し、交通の「リ・デザイン」と社会的課題の解決に向け、一体的な検討が必要

地域公共交通の状況			
<将来の人口増減状況> ・全国の約半数の地域で人口が50%以上減少(2050年)	<路線廃止の状況> ・路線バス：約2万kmの路線が廃止(2008年度→2022年度) ・鉄軌道：約589km、17の路線が廃止(2008年度→2022年度)	<ドライバー数の状況> ・乗合バス：約129%減少(2019年度→2021年度) ・タクシー：約159%減少(2019年度→2021年度)	<居住地域に対する不安(地方部)> ・公共交通が減少し自動車に依存できないと生活できない：約40% ・徒歩圏内のコンビニ、スーパー、病院などの施設が少ない：約30% (※2017年国勢調査と国勢調査特別調査による推計)

地域類型ごとの課題解決に向けた方向性

A：交通空白地など	B：地方中心都市など	C：大都市など	D：地域間
○公共交通事業者だけでは移動手段を十分に提供することが困難 ⇒ 地域の輸送資源の総動員・公的関与の強化 連携・協働を推進し、移動手段の確保・持続可能な交通ネットワークの構築を図る必要	○提供されている公共交通と、各分野の送迎輸送との重複による需要の分散がみられ、将来的に公共交通の持続性が課題 ⇒ 地域の公共交通の再評価・徹底活用	○内外から多くのビジネス客・旅行者が訪問（一部時間帯・エリアでは供給が不足） ⇒ 利便性・快適性に優れたサービス提供を質・量ともに拡充	○人口減少等が進む中、広域での社会経済活動の活性化が重要 ⇒ 幹線鉄道ネットワークの機能強化等の取組について地域の実情に応じて検討

● 自家用有償旅客運送制度の見直し及び活用（道路運送法78条2号関係）
 ・自治体が主体となった取組みが各地で進展中
 ・道路運送法に基づく地域公共交通会議について、運営手法の柔軟化を検討

● 地域の自家用車・ドライバーを活用した新制度の活用（道路運送法78条3号関係）
 4月1日より取組開始

連携・協働の推進に向けた環境整備

環境の醸成		取組の実装	
政府共通指針の策定 政府一体として、「地域交通を再構築（リ・デザイン）していくための多様な関係者による連携・協働に係る指針」（仮称）を策定し、全自治体に取組を働きかけ	各分野の指針・通知の策定 各分野の送迎について、地域住民の混雑、公共交通への委託・集約、空き時間の活用等を推進するための事項を明確化 <教育・子育て・スポーツ分野> ・スクールバス ・放課後児童クラブの送迎 <介護・福祉分野> ・介護サービス事業所等の送迎 <医療分野> ・へき地患者輸送車の送迎 <分野共通> ・自家用有償旅客運送への多様な関係者の参画 ・送迎活用等に関する道路運送法の取扱い	法定協議会※のアップデート 多様な関係者が参画し、喫緊の課題へ機動的に対応できる司令塔機能の強化へ ・多様な関係者の協議会参加 ・モニタリングチーム（自治体と事業者等） ・デジタル活用による運営効率化等 ※地域の実情に基づいて設置される協議会	地域公共交通計画のアップデート データを活用し、可視化された課題に先手先手で地域全体を面的に捉えて取り組む計画へ ・「モデルアーキテクチャ（標準構造）」に基づくシンプルで実効的な計画策定 ・移動に関わるデータ（人口・施設動向、交通サービス、潜在需要等）の作成・共有・活用等
カタログ化による支援 連携・協働のプロジェクト例について、データ・支援措置を交えてカタログ化 		都道府県によるサポート（中小市町村との連携・協働） ○リ・デザイン（実証運行、新技術等先導） ○デジタル（データ共有・活用の推進） ○ヒト&プレイス（人材育成、ネットワークの場）	施策のアップデート 新たな制度、技術も活用し、地域公共交通計画に位置付ける施策の充実・強化へ ・自家用有償旅客制度、自家用車活用事業の活用 ・新技術・デジタル技術の活用 ・貨客混載の推進 ・モビリティハブの機能強化 ・交通事業者の共同経営 ・エリア一括協定運行

取組の加速化

多様な分野との連携・協働等による取組を、アップデートされた地域公共交通計画・協議会等のもと、意欲的・先行的に行う自治体について、関係府省庁による重点的な支援を行う仕組みを検討

継続的な連携・協働の取組の確保

連携・協働に向けた取組が継続して行われるよう、KPIを位置付けたうえで、定期的に進捗状況のフォローアップを実施

KPI	目標年次：2027年度 (デジタル田園都市国家構想総合戦略の期間)	目標値
各施設の送迎の見直しに新たに取組む自治体数	100	100
他分野との連携・協働に先導して取組む自治体数	100	100
自動運転移動サービスの活用に取り組む箇所数	100	100
AIオンデマンド交通の活用に取り組む自治体数	500	500
自家用有償旅客運送に取り組む団体数	1,000	1,000

今後の課題として提示された意見

- 地域の交通事業者の集約・統合
- 国と自治体の役割分担
- 地域の実情に応じた自動運転の実装のあり方
- 地域交通の維持のための財源負担のあり方
- 鉄道における自然災害への対応

自家用有償旅客運送制度(「公共ライドシェア」:道路運送法第78条2号)の運用改善① (R6.4.26 他)

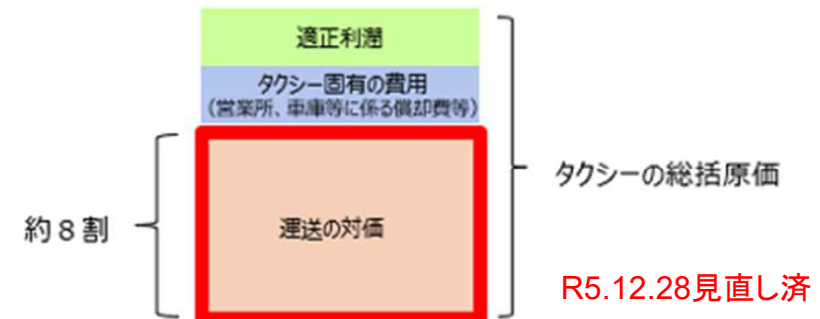
「時間帯による空白」の概念の取込み

- 「交通空白地」の目安を数値で示すとともに、夜間など「時間帯による空白」の概念を通過上明記



「対価」の目安の見直し

- 対価の目安を地域のタクシー運賃の「約8割」とすることを通過上明記



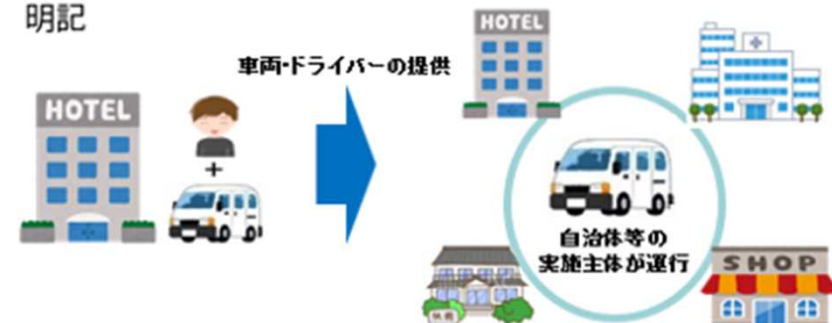
株式会社が参画できることの明確化

- 交通空白地有償運送の実施地域において、自治体等実施主体からの受託により、株式会社の参画が可能であることを通過上明記



観光地における宿泊施設の車両の共同使用の促進

- 宿泊施設が所有している車両について、使用されていない時間帯に自治体等自家用有償旅客運送の実施主体に提供し、ホテル間の運送や地域住民等の運送に活用することが可能であることを通過上明記



道路運送法第78条

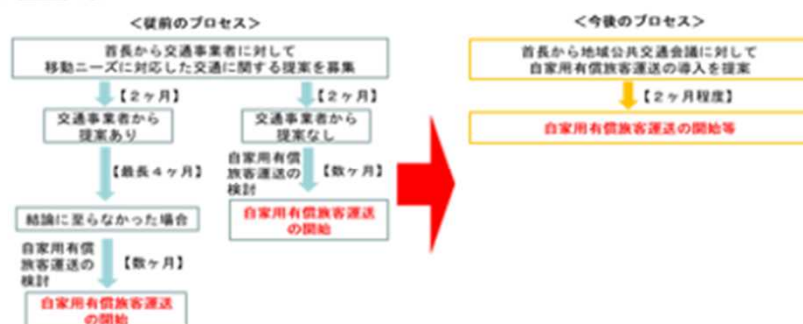
自家用自動車（事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。）は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

2号 市町村、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。

自家用有償旅客運送制度(「公共ライドシェア」:道路運送法第78条2号)の運用改善② (R6.4.26 他)

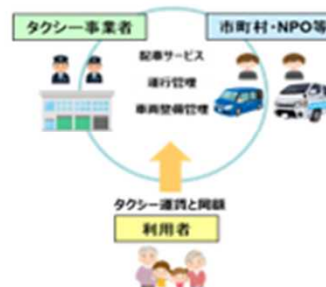
地域公共交通会議の運営手法の見直し

- 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



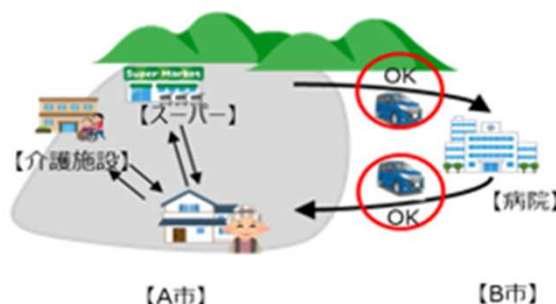
タクシーとの共同運営の仕組みの構築

- タクシーサービスの補完として自家用有償旅客運送を活用するため、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サービスとの一体的な提供）が可能であることを通達上明記



運送区域の設定の柔軟化

- 運送区域外の目的地への往復を可能とする必要性が高いことから、発地又は着地のいずれかが運送区域内にあればよいことを通達上明記



ダイナミックプライシングの導入

- 一定のダイナミックプライシングを導入するため、以下の事項を通達上明記
- 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。

地域における移動手段の確保に向けて～自家用有償旅客運送の活用～

- 地域の交通事業者による輸送サービスの提供が困難な場合に、**農業協同組合（JA）、商工会、RMO、観光協会等の多様な主体**の協力を得て、**地域における移動手段を確保する仕組み（自家用有償旅客運送制度）**の活用が考えられます。

移動手段を提供する体制

（運送主体）	市町村、NPO法人、一般社団法人（観光協会等）、農業協同組合、商工会、RMO 等 ※ 自ら運送主体となることができない株式会社等（日本郵便、宿泊施設等）も、車両や運転手等を運送主体に提供することにより、運送に協力・参画することが可能です！
（使用車両）	自家用車（白ナンバー）
（ドライバー）	第1種運転免許の保有、大臣認定講習の受講等（講習時間は130分（交通空白地有償の場合））

運送の対価

タクシーの**約8割**を目安に、運賃の収受が可能です。

登録要件

- ① 安全体制を確保すること（運行管理・整備管理の責任者の選任等）。
 - ② 自治体が主催する地域公共交通会議において、**地域の関係者（※）**における協議が調うこと。
- （※）地域住民、地方公共団体、NPO、バス・タクシー事業者、事業者団体等

活用可能な支援措置の一例

- 共創・MaaS実証プロジェクト（※） | 補助率500万円まで定額、500万円を超える分は2 / 3 等
（※） 自家用有償運送の運送に際し、官民共創、交通事業者間共創、他分野共創により取り組む場合

その他

自家用有償旅客運送サービス提供時等の事故の賠償をカバー（対人・対物）する**保険加入により、リスク軽減**を図ることが可能。



自家用車活用事業(「日本版ライドシェア」:道路運送法第78条3号)(R6. 3. 29)

(新たな制度創設に向けた議論、制度の内容)

- タクシー事業者の管理の下で地域の自家用車や一般ドライバーによって有償で運送サービスを提供することを可能とする制度(自家用車活用事業)を創設
- 本制度の創設に当たっては、以下の点が議論され、これを踏まえて、下記のとおり許可基準を措置
 - ・有償での旅客運送においては、①車やドライバーの安全性、②事故時の責任、③適切な労働条件といった観点に留意することが大前提
 - ・需要の急激な上昇時に、タクシーを補完する機能を加えることが効果的
 - ・供給過剰に陥らないよう留意することが不可欠

【許可基準】

- ・対象地域、時期及び時間帯並びに車両数
 - タクシーが不足する地域等や不足車両数を、国土交通省が配車アプリ等のデータに基づき指定していること
- ・資格要件
 - タクシー事業の許可を受けていること
- ・管理運営体制
 - 運行管理、車両の整備管理や研修・教育を実施する体制が整えられていること
 - 安全上支障のないよう、勤務時間を把握すること
- ・損害賠償能力
 - タクシー事業と同等の任意保険(対人 8,000 万円以上及び対物 200 万円以上)に加入していること

道路運送法第78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。
3号 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。

(自家用車活用事業の展開)

- 令和6年4月、東京、神奈川、愛知、京都でサービス提供開始
- 札幌、仙台、埼玉、千葉、大阪、兵庫、広島、福岡の不足車両数を公表、多くのタクシー事業者が実施意向を表明
- 大都市部以外の地域においても、軽井沢町の申し出により、令和6年4月よりサービス提供開始
(令和6年5月現在、この他25営業区域で実施意向あり)



▲出発式

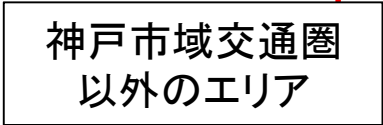


▲自家用車の点検整備



▲一般ドライバーの遠隔点呼(デジタル技術の活用)

R6.5.15交通政策審議会自動車分科会中間とりまとめ資料より



- 16 -  まずは兵庫陸運部にご相談を

○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、利用者や実施者はもとより運輸局・運輸支局にも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。

目次

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。

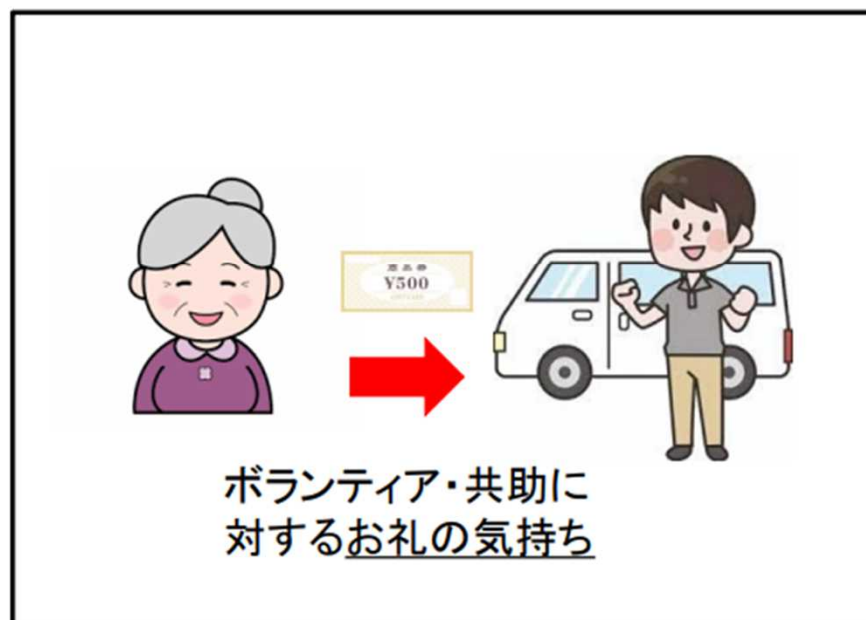
①無償運送について

○無償運送については、道路運送法による規制がなく、自由に行えます。また、無償運送なので運送を行える範囲に制限はありません。

○以下の行為は無償運送に伴って行えます。有償運送とはならないので許可等は必要ありません。

- ①謝礼の支払い
- ②実費の請求及び支払い

謝礼の支払い



実費の請求・支払い (実費とは以下の項目を指します)

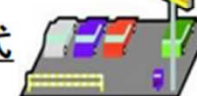
①ガソリン代等の燃料費



②有料道路使用料



③駐車場代



④移動サービス専用保険料

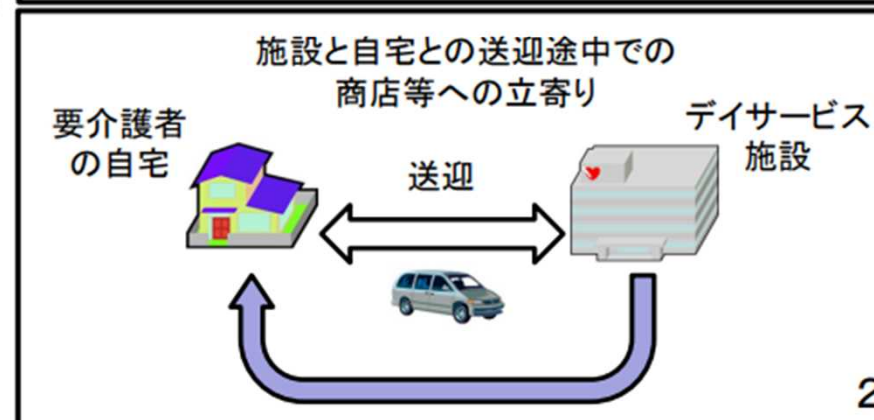
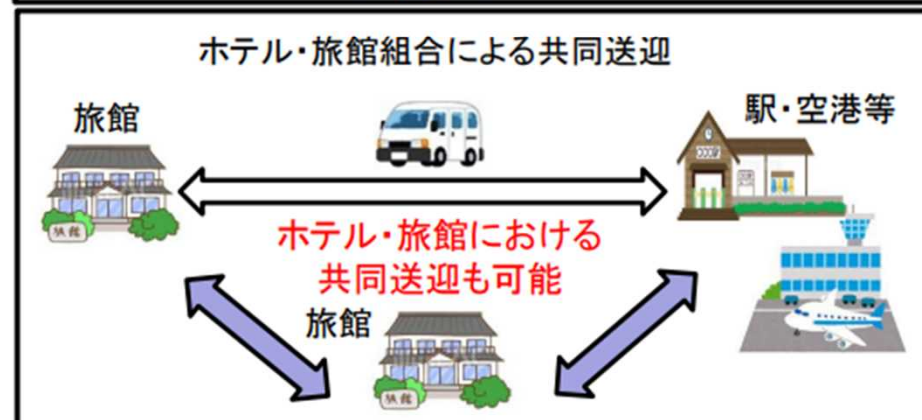
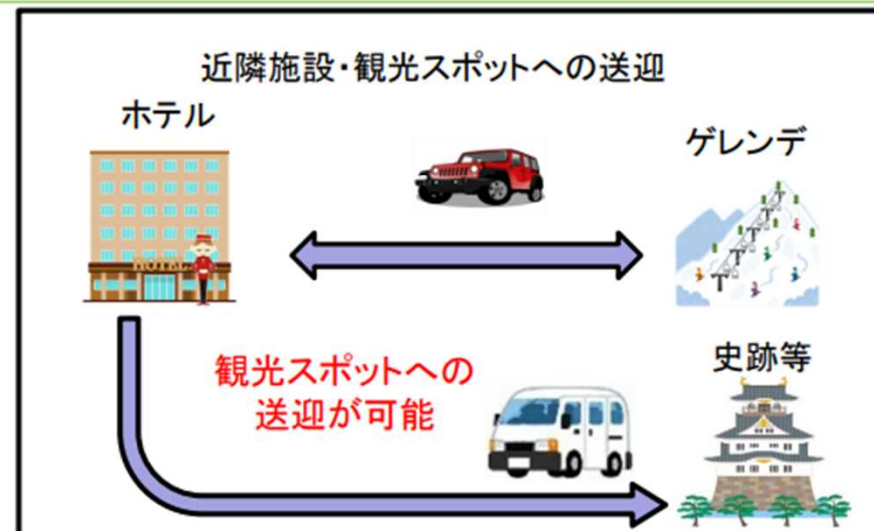
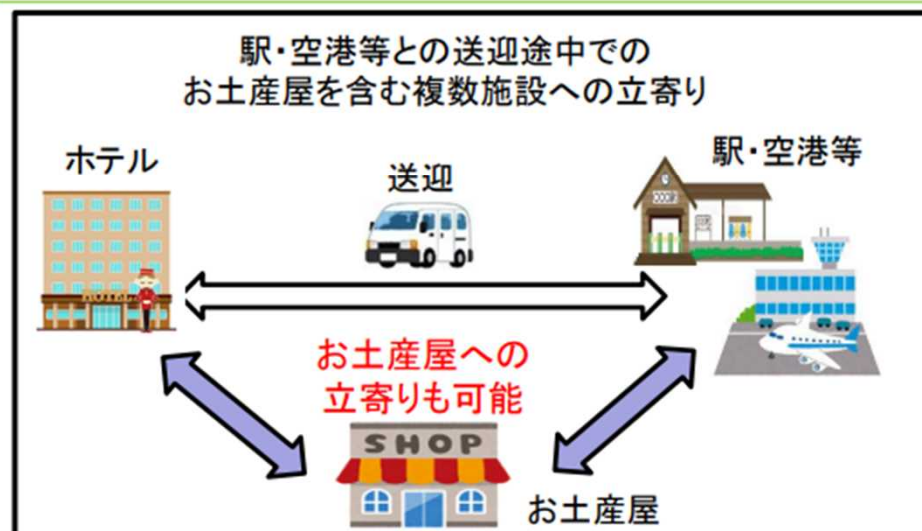


⑤運送を行うために発生した車両借料



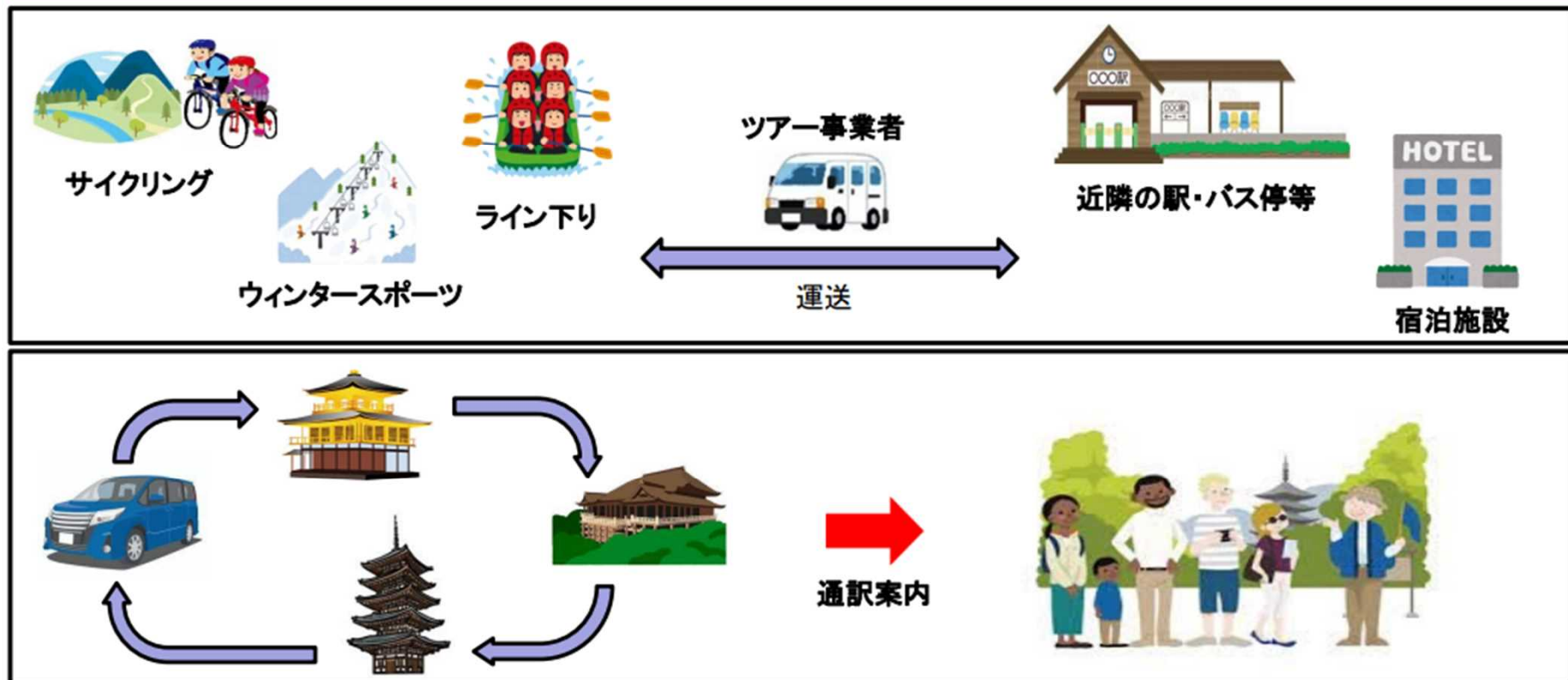
②宿泊施設 & 介護施設の利用に付随する送迎

- 宿泊施設や介護施設の利用者を対象とする送迎において、**送迎に対する反対給付がない場合**に許可等は必要ありません。
- この場合、利用者からの依頼に応じて、以下の送迎を行うことも可能です。



③ツアー＆ガイドに付随する送迎

- ツアー等のサービス提供者が、ツアー利用者を近隣の駅・バス停・宿泊施設等からツアー実施場所まで運送する場合に、**運送に対する反対給付がなければ**、許可等は必要ありません。
- 通訳案内士等の公的資格を有する観光ガイドが、ガイドの為に利用者を運送する場合において、**運送に対する反対給付がなければ**、許可等は必要ありません。



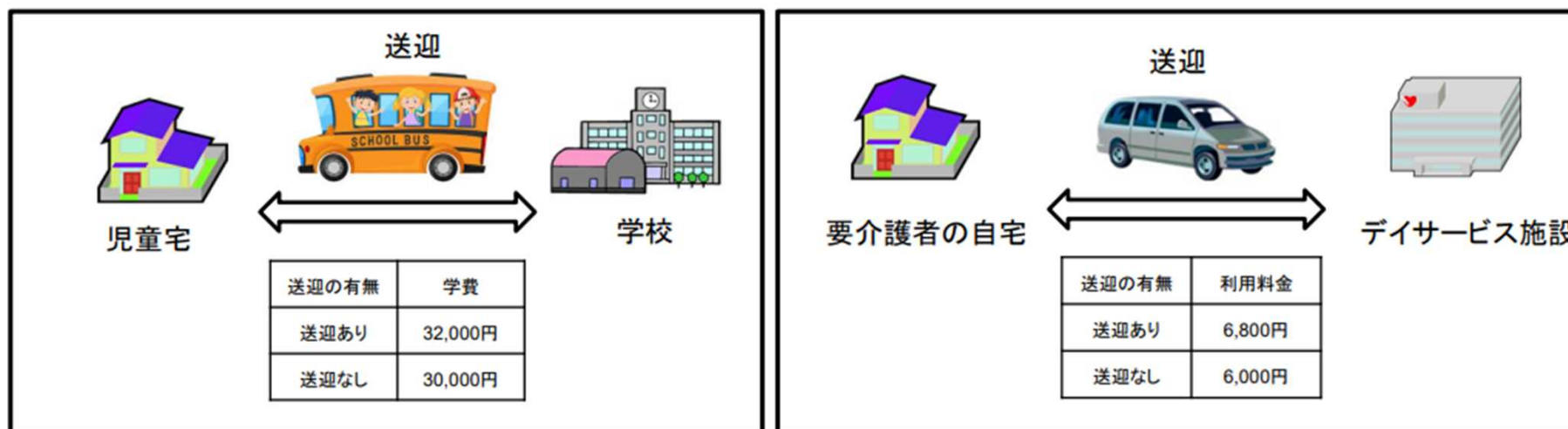
※ただし、ツアーやガイドと称していても、提供されるサービスの実態が目的地への運送のみである場合は**許可等を要することとなります。**

④ 運送サービスの有無で施設の利用料金等に差を設ける場合の扱い

- 有料の施設利用に付随する運送サービス、宿泊施設における運送サービス、幼稚園等の送迎に係る運送サービスについて、運送サービスの利用の有無によって利用料や宿泊料に差を設ける場合であっても、**当該差額が運送サービスに要する実費の範囲内であれば**、許可等は必要ありません。

この場合の実費について

1ページ記載のガソリン代等の実費が対象となるのはもちろん、当該車両が、主として送迎を要する利用者のためだけに購入・維持されていることに鑑み、実費の範囲に「車両償却費、車検料、保険料等」の車両の維持費を含めることも差し支えありません。

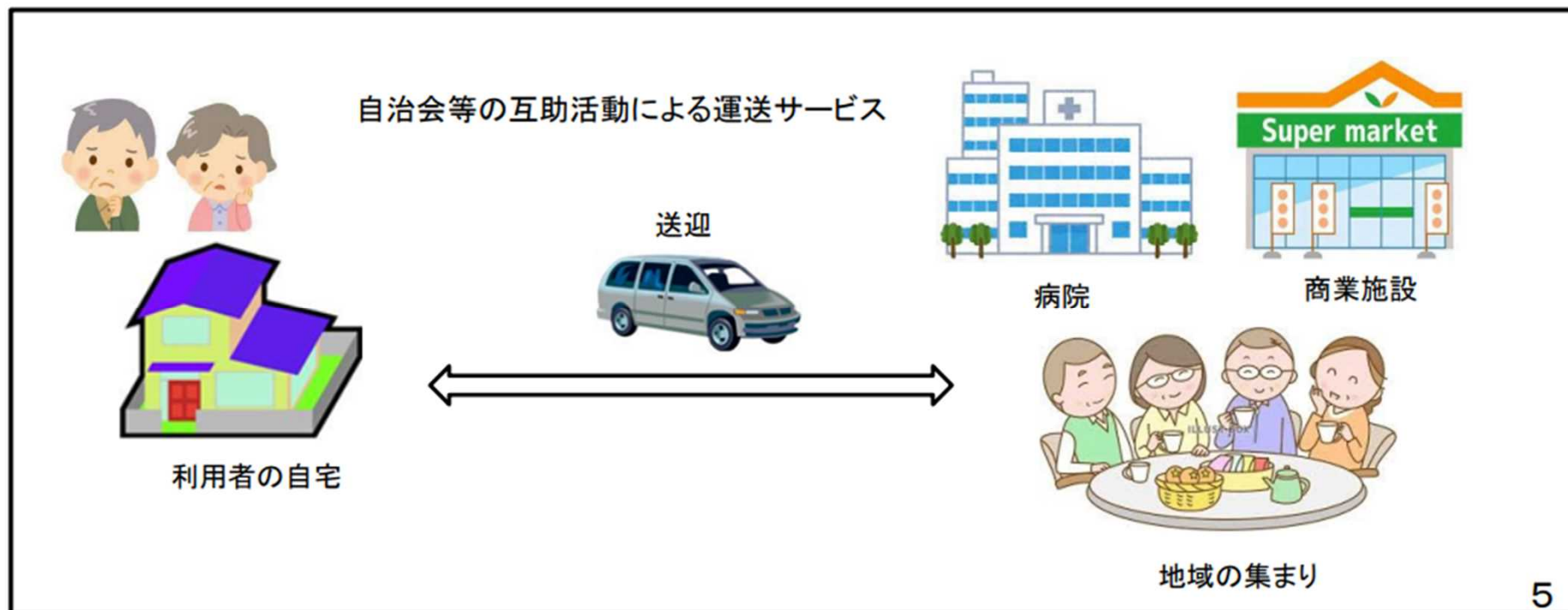


※ただし、幼稚園等において、利用者から運行に係る人件費相当を収受する場合は「通学通園に係る自家用自動車の有償運送の取扱いについて(平成9年6月17日付自旅第101号)」に基づき、**許可を要することとなります。**

4

⑤地縁団体が行う運送サービス

- 社会福祉協議会、自治会・町内会、マンション管理組合等の地縁団体の活動として、**会員が負担する会費で行う運送サービスについては**、許可等は必要ありません。
- この場合、以下の行為が可能です。
 - ①会費で車両を調達すること
 - ②会費から当該サービスを提供するための運転者に報酬を支払うこと
 - ③運送サービスの利用の有無に応じて会費に差を設けること(ただし、差額が実費の範囲内である場合に限る。)



国土交通省「交通空白」解消本部の設置について(R6.7.17)

- 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