

中山間地域における 移動手段確保対策の手引き

高知県中山間地域対策課
令和2年3月



高知家

はじめに

高

知県では、「中山間地域でだれもが一定の収入を得ながら、安心して暮らし続けることができる仕組みづくり」の推進を目指し、「生活を守る」「産業をつくる」の2つを政策の柱として、地域の抱える様々な課題の解決に向けて、全庁を挙げて取り組みを進めています。

移

動手段の確保対策につきましては、「生活を守る」取り組みとして中山間対策の重点テーマの一つに位置づけ、地域に暮らす高齢者等移動手段を持たない方々が「最低でも週1回は目的に応じた移動サービスを受けることができる」ことを目標に、地域の実情に合った取り組みを支援しています。

こ

うした中、実際に移動手段確保対策の実務に当たられる市町村の担当職員の方々や地域の関係者の皆さまの参考となるよう、平成24年10月に県内市町村の事例紹介を中心とした「中山間地域における移動手段確保対策の手引き」を作成していますが、このたび掲載している取り組み事例や県内市町村の取り組み一覧などを改訂しました。

今

回、ご紹介している事例や実務の流れは、あくまで一例です。地域によって地形や人口分布、既存の交通手段など条件は様々ですので、地域の実情と照らし合わせたうえ、今後の取り組みのヒントとして活用していただければと思います。

ま

た、現在新たな取り組みを計画している地域がありますので、今後も事例や取り組み方法など追加・更新していくことで、より充実した手引きにしていきたいと考えております。

急

速な過疎化や高齢化により、地域交通を取り巻く状況は、日々厳しいものになっており、その対策には正解がなく、またゴールもないように思われます。そのような中、地域の将来のために、より使いやすく有効な移動手段を作り、育てるべく、日々奮闘されている関係者の皆さまに心から敬意を表しますとともに、この手引きが、今後、新たな取り組みを始められる皆さまのお役に立てれば幸いです。

目次

1	中山間地域における移動手段の形態について	
(1)	移動手段に関する制度の主な改正	1
	・移動手段の運送形態の分類 ・移動手段対策～制度別の主な概要	
	※補足説明① コミュニティバス	
(2)	新しい移動手段の導入事例	4
	①デマンド型乗合タクシー、バス ②市町村運営有償運送(交通空白輸送) ③公共交通空白地有償運送(旧過疎地有償運送)	
(3)	既存の移動手段の改善・活用事例	7
	①コミュニティバス等の導入・改善事例 ②その他の移動手段の活用 (1)スクールバス (2)福祉バス・患者送迎バス (3)タクシーチケットによる支援策	
	※補足説明② 協議機関(地域公共交通会議、運営協議会)	
2	中山間地域における移動手段確保対策の県内取り組み事例集	10
	・高知市(11ページ) ・南国市(17ページ) ・土佐市(19ページ) ・宿毛市(21ページ) ・土佐清水市(23ページ) ・四万十市(25ページ) ・香南市(27ページ) ・本山町(29ページ) ・大豊町(31ページ) ・いの町(33ページ) ・仁淀川町(37ページ) ・中土佐町(39ページ) ・佐川町(41ページ) ・檮原町(43ページ) ・津野町(45ページ) ・四万十町(47ページ) ・黒潮町(49ページ)	
	市町村の取り組み状況一覧(令和2年3月31日時点)	51
	※補足説明③ 全国の取り組み事例データベース、マニュアル、手引き等	
3	地域の移動手段の確保・改善について	
(1)	全体的な流れ	56
	①現状把握と課題整理 ②検討体制と役割分担 ③既存の交通機関の見直し ④新たな移動手段の導入 ⑤運行開始後の管理・運営	
	※補足説明④ 中山間地域生活支援アドバイザー(移動手段確保支援事業)名簿	
(2)	個別の課題と失敗事例	59
4	参考資料	61
	①関係法令・通達等 ②関連補助事業(国土交通省、高知県)	

1 中山間地域における移動手段の形態について

(1) 移動手段に関する制度の主な改正

I 道路運送法の改正(平成18年10月)

過疎化の進行や自家用車の普及などを背景に、路線バスの撤退が進み、生活交通の確保が大きな課題となってきた中、平成18年10月1日、①乗合事業の対象範囲の拡大と②自家用自動車による有償旅客運送制度の創設を2つの柱として、道路運送法が改正され、より柔軟で地域の実情や利用者のニーズに沿った交通手段の導入が可能となった。

①乗合事業の対象範囲の拡大

- ・路線定期運行以外の乗合旅客運送(路線不定期、区域運行)についても「一般乗合旅客自動車運送事業」に分類。→予約時だけ運行するなど必要に応じた運行形態が可能に。
- ・地域公共交通会議等で合意が整った場合、過疎地・交通空白地帯等で運行する場合など、輸送力に問題ないと認められる場合には、小型車両(11人未満の乗車定員)を用いることが可能に。→タクシー車両(乗車定員11人未満)の活用が可能に。

②自家用車による有償旅客運送制度の創設

- ・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した有償旅客運送が可能。

II 自家用有償旅客運送の旅客の対象範囲の拡大(平成27年4月1日)

当該地域の交通が著しく不便であること、その他交通手段の確保を図ることが必要な事情があることを当該地域を管轄する市町村長が認めた場合には来訪者等も運送の対象に。

III 自家用有償旅客運送による少量貨物の取り扱い(平成28年3月31日)

少子高齢化や人口減少が進み、貨物や旅客の輸送量が限られている過疎地域等において、既存の貨物自動車運送事業者によっては当該地域内の住民に係る貨物運送サービスの維持・確保が困難な地域で(貨物運送事業者の運営に支障がない範囲)、350キログラムを超えない範囲において、一定の許可のもと運送が可能に。

※従来より再編実施計画の認定など、特例により少量貨物の混載は可能。平成28年度からは運輸支局長の許可を取ることで混載することも可能に。

IV 旅客運送事業者と貨物運送事業者の事業の掛け持ち(平成29年8月30日)









平成29年9月から、旅客運送事業と貨物運送事業のかけもち(貨客混載)が、乗合バスについては全域で、貸切バス、タクシー、トラックについては過疎地域において可能となった。

※乗合バス事業は従来より350キログラム未満は混載可能で、この制度緩和により新たに貨物事業の許可を取得すれば350キログラム以上も混載可能に。

V 自家用有償旅客運送(市町村運営有償運送)車両の持込み(平成30年5月1日)

運行委託先の事業者が保有する事業用自動車を、市町村運営有償運送に用いることができるようになった。ただし、乗車定員11人以上の車両に限る。

移動手段の運送形態の分類

	法律上の呼び方等		条件			運送対象	
			実施主体		運転免許		
			運営主体	運行主体			
通常の有償運送 緑ナンバー	一般旅客自動車運送事業	一般乗合旅客自動車運送事業	バス・タクシー事業者 市町村 地域組織 など	バス・タクシー事業者 など	二種免許	①路線バス(11人以上)  事業者を実施主体として運行 コミュニティバス 市町村等が企画運営し バス会社へ運行委託 (四万十市、大月町など)	
		一般貸切旅客自動車運送事業(11人以上)	バス・タクシー事業者 など			観光バス等の貸切バス	
		一般乗用旅客自動車運送事業(11人未満)	バス・タクシー事業者 など			タクシー	
	特定旅客自動車運送事業			限定 (社員等)	 スクールバス、企業の送迎バス、施設の送迎バス 同じ目的地に行く一定の範囲の人だけを乗せる		
特例での有償運送 白ナンバー	自家用有償旅客運送	市町村運営有償運送(交通空白地輸送)	市町村	市町村、バス・タクシー事業者、NPO等も可	一種免許でも可 (要認定講習)	③コミュニティバス・乗合ワゴン・個別輸送  市町村が直接実施または事業者・団体に運行委託 (H29年8月から持ち込み車両による運送も可能に。 事業者持ち込みは11人乗り以上の車両) (宿毛市、津野町、仁淀川町など)	
		公共交通空白地有償運送	NPO等	NPO等		限定※ (会員等)	④NPO等による住民の送迎サービス  相乗り・個別輸送、路線型・区域型など様々 (梶原町、土佐清水市、いの町など)
		市町村運営有償運送(市町村福祉輸送)	市町村	市町村、バス・タクシー事業者、NPO等も可		限定 (要介護者等)	自治体による障がい者や高齢者等の送迎サービス 福祉車両や一般車両を使用し相乗りも可 社会福祉協議会への委託が多い
		福祉有償運送	NPO等	NPO等		限定 (要介護者等)	 NPO等による障がい者や高齢者等の送迎サービス 福祉車両や一般車両を使用し、基本は個別輸送
	(災害のため緊急を要するときのみ)	—	定め無し	定め無し	定め無し	 被災地で送迎した団体等に対し、市町村が費用補てんする場合などの許可	
(公共の福祉を確保するためやむを得ない場合)	—	介護事業所、学校等	介護事業所、学校等。運行委託も可	一種免許でも可	限定  ヘルパーによる通院等の送迎、スクールバス		
無償	(許可・登録等が不要)	—	誰でも	誰でも	不特定	 事業者・市町村が行う無料(シャトル)バス 無償ボランティアによる運送	

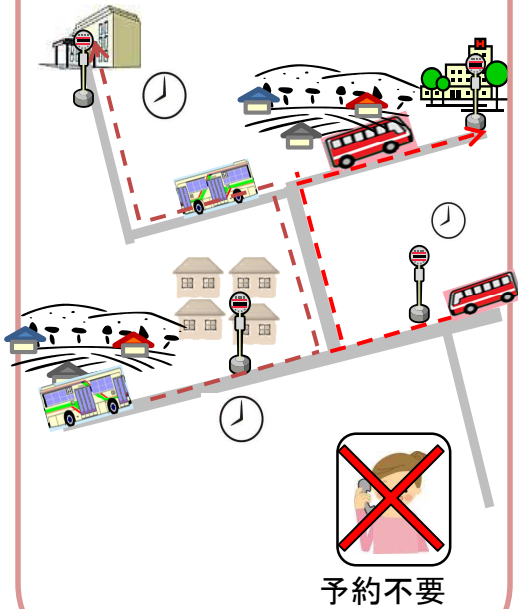
※区域内の交通事業者が同意し、市町村長が認めた場合は、訪問客も対象とすることが可能

移動手段対策～制度別の主な概要

①②一般乗合旅客自動車運送事業 法4条許可(路線バス、乗合タクシー、コミュニティバス等)

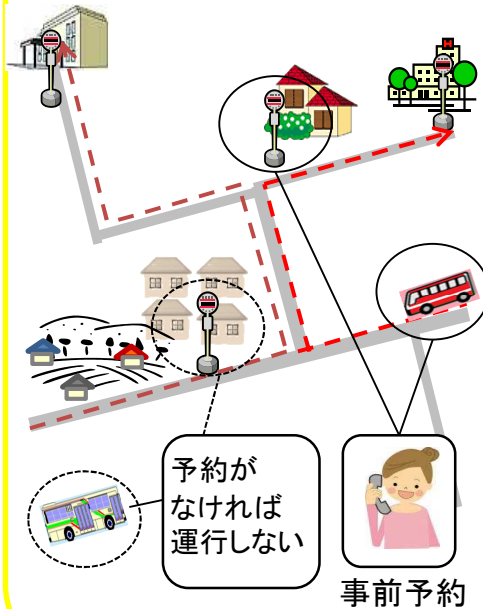
路線定期運行

特徴: あらかじめ定められた時間に定められたルートを実行する



路線不定期運行

特徴: 予約がある場合にのみあらかじめ定められたルートを実行する



区域運行

特徴: 路線を定めず、予約がある場合にのみ区域内を実行する



「乗合タクシー」とは主にタクシー事業者のタクシー車両(定員11人未満)による乗合事業を指します。不特定多数の人が乗り合わせる形態は乗合事業に区分されます。(※タクシー事業の許可では営業できません。)

③市町村運営有償運送 法79条登録(市町村営バス、コミュニティバス等)

市町村が運営主体となり、バス事業者やタクシー事業者等に運行を委託する形態。①、②同様に、それぞれの地域に合わせた運行形態を設定する。運輸支局への法79条の登録をする必要がある。

④公共交通空白地有償運送 法79条登録(NPO法人等による住民同士の移送サービス)

交通事業者による移動サービスが十分でない交通空白地において、生活に不可欠な交通手段を確保する観点から交通事業者による対応が困難な場合に限り、NPO法人等による自家用車を使用した有償運送が認められている。

補足説明①

※「コミュニティバス」には、法令上の定義付けはありませんが、本手引きでは「市町村等が通常の路線バスではカバーしにくいきめ細かい需要に対応するため、主体的に計画する中で運賃や路線等に工夫を凝らし、運行を確保しているバス」という意味で使っています。

一般的な特徴としては

- ①ワンコインなど分かりやすい運賃体系
- ②幹線道路以外の狭い道路も小型の車両できめ細かく運行
- ③駅や公共施設等に乗り入れている

運行形態としては

- ・市町村の補助や委託を受けて、交通事業者が自社の車両(緑ナンバー)を使って運行するもの
- ・市町村の委託を受けて、交通事業者やシルバー人材センター・社会福祉協議会等が市町村の車両(白ナンバー)を使って運行するもの(市町村有償運送) 等があります。

(2) 新しい移動手段の導入事例

① デマンド型乗合タクシー・バス

平成18年10月1日の道路運送法改正以降、路線バスを運行するには非効率な、極めて需要規模の小さい過疎地域においても、運行形態を工夫することで、地域における多様なニーズに応えられる、デマンド型(利用者の予約に応じる形)の乗合タクシーやバスといった、新たな交通手段を導入できるようになりました。

県内においても、令和2年3月時点で6つの市町で導入されています。

【運行主体】 交通事業者

(市町村からの委託や助成を受けて運行)

【運行車両】 事業用車両(緑ナンバー)のセダン型車両や10人乗りワゴン車 など

【運行範囲】 地域公共交通会議(本手引き9ページ)での合意を得た後、運輸局の許可が下りた範囲(例)

- ・発地点14か所・着地点7か所のみを設定した区域運行(大豊町)
- ・廃止された路線バスのバス停～町中心部まで路線を設定した定路線運行(いの町小野 等)
- ・朝一便目のみ定時定路線運行、残りは区域運行(四万十市西土佐の一部)

【運行頻度】 地域公共交通会議での合意を得たのち、運輸局の許可が下りた頻度

(例)

- ・毎日(地域により曜日指定)3便、接続する路線バスの通過時刻に合わせた定時運行(いの町小野 等)
- ・週3日運行、時間指定なし(大豊町)

【運行料金】 地域公共交通会議での合意を得た後、運輸局の許可が下りた料金

(不当に高額な運賃・料金設定がなされ、旅客の利益を阻害する心配がない)

【対象者】 特に規定はなし

(予約時の煩雑さを避けるため、あらかじめ会員登録をしておき、利用者の自宅を把握(四万十市))

【メリット】 通常のタクシー料金より安価な値段で利用できる

事業者による運行なので、安全面において優位

予約に応じた運行なので、効率的に運行できる

既存の事業用車両、事業者の受付体制を利用することで、初期投資費用を抑えられる

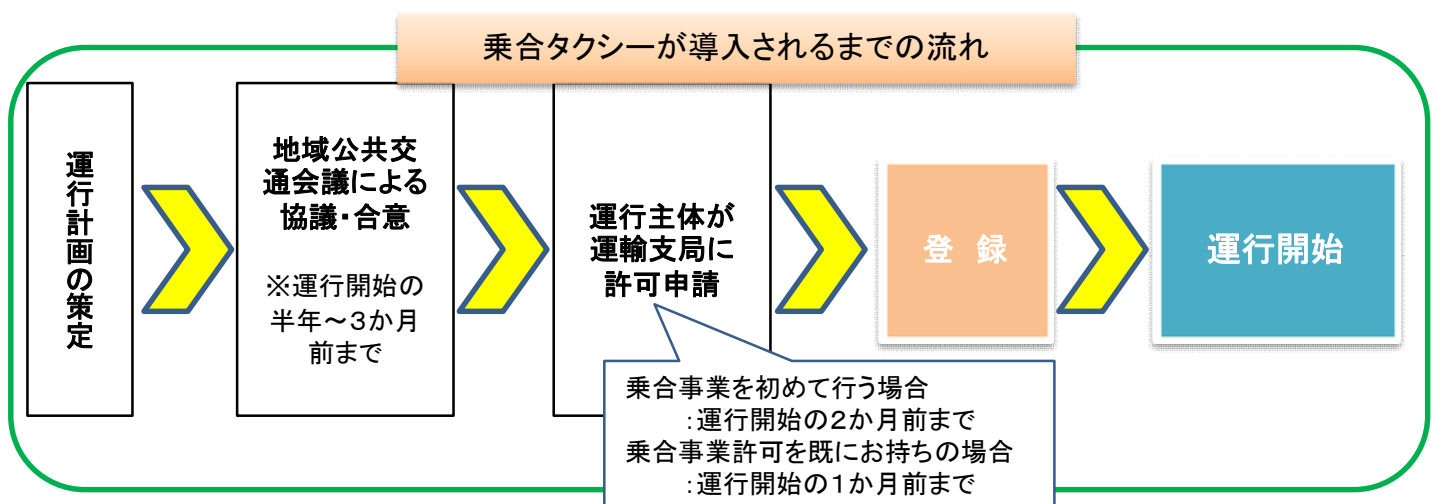
【デメリット】 予約する手間が負担(電話連絡により、乗車地や時間を指定する必要)

数名で乗り合わせた場合、より遠い地域から利用する旅客の乗車時間が長くなってしまう

事業者がいない(少ない)地域では、導入が困難

乗合事業を行っていない事業者には、新たに許可申請する必要あり(下図)

【県内での導入自治体】 高知市、南国市、須崎市、土佐清水市、四万十市、大豊町、いの町



②市町村運営有償運送(交通空白輸送)

道路運送法では、自家用車を使用した有償運送は原則認められていません(法78条)。

ただ、路線バスなどの移動サービスが十分でない交通空白地において、生活に不可欠な交通手段を確保する観点から、交通事業者による対応が困難な場合に限り、市町村やNPO法人等による自家用車を使用した有償運送(市町村運営有償運送、公共交通空白地有償運送)が認められています。この場合、法79条の規定により運輸局の登録を受ける必要があります。(有効期間 2年)

【運行主体】 市町村、(市町村からの運行委託先として)バス・タクシー事業者、NPO法人等

【運行車両】 市町村名義のバス(11人以上)、普通自動車(11人未満)
※軽自動車も可 ※リース車両でも可 ※事業者の持ち込みバス(11人以上)も可
※対人:8,000万円以上、対物:200万円以上の損害賠償保険への加入が条件

【車両備品】 ・名称・「有償運送車両」・登録番号の車両表示
・対価の掲示、登録証の写し、運転者証、乗務記録 等

【運行区域】 地域公共交通会議(本手引き9ページ)において協議が整った市町村内で
旅客の発地又は着地が市町村内にあること
※一つの市町村を越えた広域で設定することも可能

【運行料金】 料金設定の際の基準として
①燃料費その他の費用と勘案した実費の範囲内
②合理的な方法で定められ、旅客にとって明確
③当該地域等における路線バス(撤退前も含む)等の運賃を勘案したものであり、かつ、地域公共交通協議会で協議が整っていることの3点が必要とされています。

【対象者】 当該地域の住民及びその親族、また当該地域に日常的に用務のある人
※市町村町が認めた場合に、当該地区への来訪者等も対象とする
⇒P.62「市町村運営有償運送の登録に関する処理方針について」
※名簿不要

【運転者】 ・第二種運転免許を持っている人
・第一種運転免許を持っており、かつ、過去2年以内に免許停止を受けていない人で、国土交通大臣が認定する市町村運営有償運送等運転者講習を修了している人
※高知県内では、(株)高知中央自動車学校で受講可能

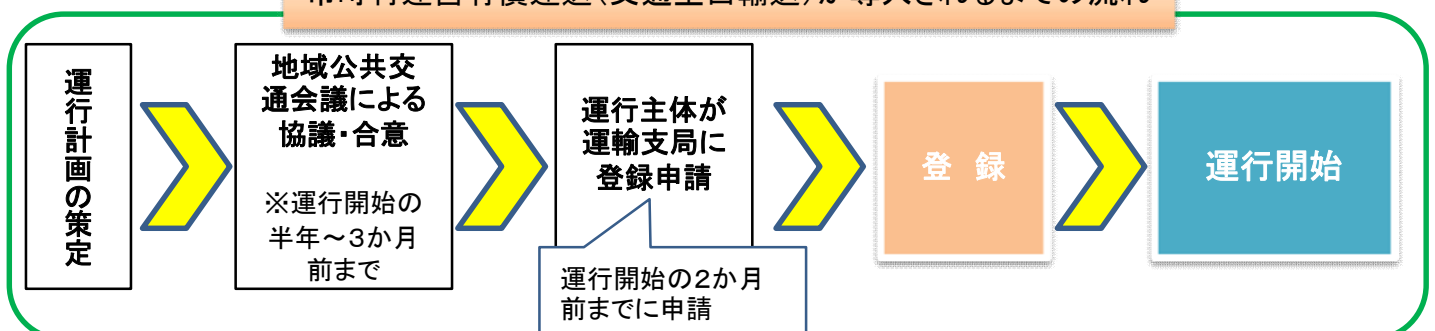
【その他登録に必要な協議事項】
・運行管理責任者(安全運転管理者等の資格が必要※)
※使用する車両の保有台数や大きさにより、必要ない場合もあります。
・運行管理体制 ・整備管理体制 ・事故処理体制 ・苦情処理体制

【メリット】 比較的安価な料金で交通サービスが提供できる

【デメリット】 市町村の負担が重い
交通事業者による運行でない場合、安全面で不安がある

【県内での導入箇所】安芸市、須崎市、四万十市、宿毛市、香美市、香南市、北川村、田野町、芸西村、本山町、大川村、いの町、日高村、佐川町、越知町、仁淀川町、津野町、三原村

市町村運営有償運送(交通空白輸送)が導入されるまでの流れ



③公共交通空白地有償運送(旧過疎地有償運送)

道路運送法では、自家用車を使用した有償運送は原則認められていません(法78条)。

ただ、路線バスなどの移動サービスが十分でない交通空白地において、生活に不可欠な交通手段を確保する観点から、交通事業者による対応が困難な場合に限り、NPO法人等による自家用車を使用した有償運送(公共交通空白地有償運送)が認められています。この場合、法79条の規定により運輸局の登録を受ける必要があります。(有効期間 2年)

【運行主体】 NPO法人、公益法人、地方自治法第260条の2第7項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、権利能力なき社団

【運行車両】 自家用車(白ナンバー)でやむをえない場合を除き乗用車(バス可)
※運転者の所有車である場合が多いです。
※市町村が購入した車両を無償貸与している例(禰原町)もあります。
※対人:8,000万円以上、対物:200万円以上の損害賠償保険への加入が条件。

【車両備品】 ・名称「有償運送車両」・登録番号の車両表示
・対価の掲示、登録証の写し、運転者証、乗務記録 等

【運行区域】 運営協議会(本手引き9ページ)の協議が整った市町村が一単位。
運行の発地又は着地が区域内にある事が必要

【運行料金】 料金設定の際の基準として
①燃料費その他の費用と勘案した実費の範囲内
②合理的方法で定められ、旅客にとって明確
③当該地域におけるタクシーの運賃及び料金を勘案して、営利を目的としない妥当な範囲内であり、かつ、運営協議会で協議が整っていること(タクシーの上限運賃の1/2程度)の3点が必要とされています。

【対象者】 登録会員(当該地域の住民及びその親族、また当該地域に日常的に用務のある人)
来訪者等(市町村町が認めた場合に、当該地区への来訪者等も対象とする)
→P.62「公共交通空白地有償運送の登録に関する処理方針について」

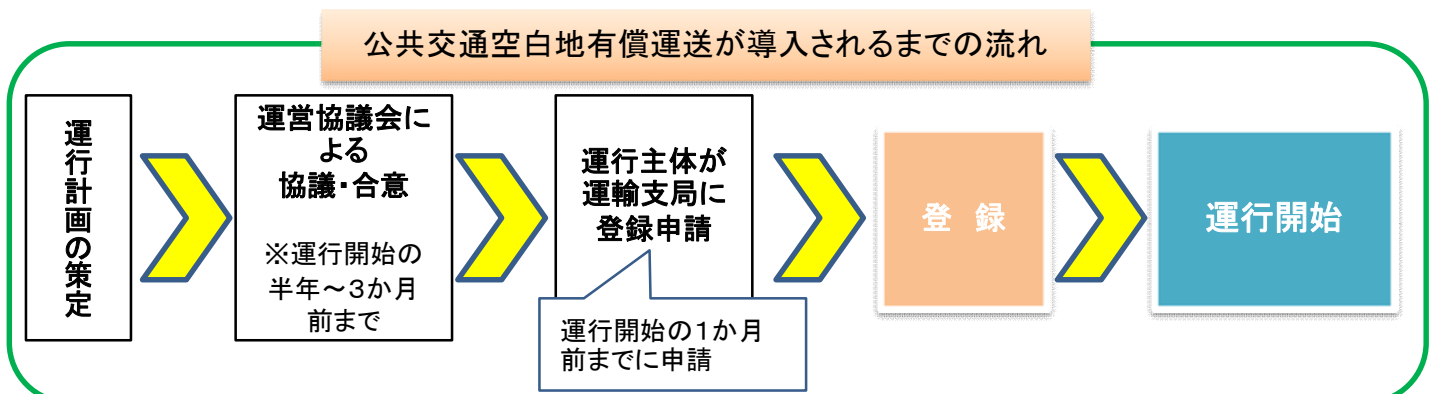
【運転者】 ・第二種運転免許を持っている人
・第一種運転免許を持っており、かつ、過去2年以内に免許停止を受けていない人で、国土交通大臣が認定する市町村運営有償運送等運転者講習を修了している人
※高知県内では、(株)高知中央自動車学校で受講可能

【その他登録に必要な協議事項】
・運行管理責任者(安全運転管理者等の資格が必要※)
※使用する車両の保有台数や大きさにより、必要ない場合もあります。
・運行管理体制 ・整備管理体制 ・事故処理体制 ・苦情処理体制

【メリット】 比較的安価な料金で交通サービスが提供でき、市町村有償運送に比べて市町村の負担も軽い

【デメリット】 限られた人(会員)しか利用できない 交通事業者が運行するものではないので安全面に不安 運転手の確保や地域の交通事業者との調整など、導入までの課題が多い

【県内での導入箇所】 土佐清水市、いの町、禰原町



(3) 既存の移動手段の改善・活用事例

平成18年10月1日の道路運送法の改正により、新たな移動手段導入の選択肢が増えました。

一方で県内には、路線バスの撤退や市町村合併等により生じた住民ニーズに応えるため、早くからコミュニティバス等といった、市町村が主体的に計画した移動手段が導入されている事例や、スクールバスへの一般客の混乗といった、既存の移動手段を利活用している事例が多数あります。

導入した多くの市町村では、変化する地域の状況やニーズにより沿った形で運行できるよう、使いやすく効率的な形態を模索しながら、絶えず見直しや改善が行われています。

① コミュニティバス等の導入・改善事例

◎ 町(市)内ほぼ全域をカバーする路線網を敷き、交通空白地を解消。

- ・仁淀川町営コミュニティバス(本手引き37ページ)
(委託先: 有限会社仁淀川観光)
町営バス10路線に加えて、29路線を週1日1便定期運行(一部デマンド運行)。
- ・安芸市元気バス
(委託先: 安芸ハイヤー協会)
土佐くろしお鉄道安芸駅を起点とした7路線(うち市内循環線2路線)を、2日～毎日/週定期運行。
- ・黒潮町内路線バス(スクール路線を含む・本手引き49ページ)
(旧佐賀町内: 株四万十交通、旧大方町内: 高知西南交通株が運行 町補助)
既存の町内路線24系統に加えて、交通空白地となっていた旧佐賀町川奥・市野々川地区に1系統を定期運行。平成26年4月からは、一部路線でエリアデマンド型の運行を開始。

◎ 利用者ニーズに合わせ、行政区域外の鉄道駅や総合病院といった主要施設まで運行。

- ・ドラゴンバス(土佐市・本手引き19ページ)
(土佐市観光有限会社が運行 市補助)
宇佐・新居～高岡～JR伊野駅、波介・戸波・北原～高岡～JR伊野駅を周回。
1日6便を定期運行。
- ・北川村営バス
(委託先: 北川村社会福祉協議会)
田野町の総合病院や土佐くろしお鉄道奈半利駅まで運行(一部デマンド運行)。

◎ 広域路線バスのダイヤを見直し、旧町村単位で完結するきめ細かな路線バスを導入。

- ・四万十町コミュニティバス(本手引き・47ページ)
(十和、窪川地区: 株四万十交通、大正地区: 有丸三ハイヤーが運行 町委託)
十和地区で6路線、大正地区で3路線、窪川地区で10路線を週1日、4～5便/日(曜日を限った頻発運行)定期運行
- ・中土佐町コミュニティバス(本手引き・39ページ)
(有)中土佐ハイヤーが運行 町補助)
JR土佐久礼駅を起点とした3路線と、旧大野見村内で3路線を、週2日、3. 5～4便/日(曜日を限った頻発運行) 路線定期運行。

◎ その他

- ・路線網を全体的に見直し、54系統あった複雑な路線を12系統(一部スクール対応便)に再整理。(香南市営バス)
- ・既存の定期路線に加えて、新たに物部、土佐山田、香北町地区で区域運行(デマンド方式)を導入。(香美市営バス)

②その他の移動手段の活用

(1) スクールバス

- ・間合い利用: 登下校時間帯以外の間合いの時間に、一般住民が利用できるよう活用
- ・混乗化: 児童・生徒が利用している登下校の時間帯の、空いた席を一般住民が利用
※宿毛市、安田町などで実施
- ・統合: 利用目的をスクールバスに限定せず、誰でも乗れるよう乗合化する

★ メリット

- ・車両の有効活用 ・新たな移動手段の確保
- ・一般住民の利用を有償とした場合、運賃収入の確保
- ・児童生徒と大人の混乗による交流拡大 等

★ 注意点

- ・既存の交通事業者との競合問題
- ・スクールバス機能維持のためのダイヤの制約(台風等緊急時や、行事等による登下校時間の変更)
- ・一般住民の利用を有償とした場合
 - ①道路運送法上の手続きが必要
 - ②地域の理解を得る必要(一般住民からは運賃を徴収。生徒には定期券を配付することで、実質無料とした事例あり。)
- ・補助金を活用して車両を購入した場合、目的外使用として一定の手続きが必要
※「へき地児童生徒援助費等補助金制度により取得したスクールバス・スクールボードの住民利用に関する承認要領」

【住民利用に必要な要件】

- ・本来の利用者(児童・生徒)の利用に支障がないこと。 ・安全面で万全を期すること。
- ・関係機関(市町村・都道府県の教育委員会)が差し支えないと認めたものであること。
- ・住民利用による運行収入が、住民利用にかかる運行経費を上回らないよう運賃設定をすること。
- ・有償の場合は、文部科学大臣へ承認申請し、承認後、運輸支局長へ道路運送法の登録申請をすること。

(2) 福祉バス・患者送迎バス

- ・混乗化: 高齢者や患者が利用する福祉バス・患者送迎バスの、空いた席を一般住民が利用
- ・統合: 利用目的を福祉バス・患者バスに限定せず、誰でも乗れるよう乗合化する

★ 注意点

- ・スクールバスを活用する場合とほぼ同様。
- ・補助金を活用して車両を購入していた場合の取り扱い
※「医療施設等設備整備費補助金により取得したへき地患者輸送車(艇)の住民利用に関する取り扱いについて」

【住民利用に必要な要件】

- ・本来の利用者の利用に支障がないこと。 ・安全面で万全を期すること。
- ・関係機関(最寄医療機関)が、住民利用に供することを差し支えないと認めたものであること。
- ・住民利用による運行収入が、住民利用にかかる運行経費を上回らないよう運賃設定をすること。
- ・交通機関のない地域等の住民に係る運行であること。
- ・有償の場合は、厚生労働大臣へ承認申請し、承認後、運輸支局長へ道路運送法の登録申請をすること。
- ・無償の場合は、厚生労働大臣に届出をすること。(※高知運輸支局にもご相談ください。)

(3) タクシーチケットによる支援策

交通空白地となっている地域では、もともと人口が少なく、新たな移動手段を導入するほどの需要が見込めない・各集落が離れていて効率的なルートが設定できない等といった理由から、デマンド型乗合タクシーのような新たな交通システムを導入するのではなく、市町村が対象者にタクシーチケットを発行して、移動にかかる経費を支援している事例もあります。

- 例：田野町(たのくるバス路線まで1km以上自宅が離れており、かつ運転免許を保有しない人が対象)
 室戸市(市の定める地区(バス路線遠隔地)に居住する人で、高齢者世帯・免許返納者・身体障害者といった要件を満たす人が対象。)
 須崎市(公共交通バス停留所から4km以上離れ、バス利用が不便な地区の満70歳以上の高齢者で、その人の所有する自家用自動車を自ら運転していない人が対象。)

補足説明②

乗合タクシーや公共交通空白地有償運送といった新たな移動サービスの導入にあたり、道路運送法上では、地方公共団体の長が主宰する協議機関を設置し、地域の実情に合った適切な移動サービスが提供されるよう、運行形態や運賃といった必要事項について、関係者間で十分に協議されることが求められています。

詳細につきましては、下表のとおりです。

	地域公共交通会議 (道路運送法施行規則第9条の3)	運営協議会 (道路運送法施行規則第51条の8)
運行種別	・事業用自動車を使った有償運送(法4条) ・自家用自動車を使った市町村有償運送(法79条)	自家用自動車を使った公共交通空白地有償運送、福祉有償運送(法79条)
構成員	必須委員：地方公共団体の長、一般乗合旅客自動車運送事業者その他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 任意委員：道路管理者、県警、学識経験者、その他運営上必要と認められる者	必須委員：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、現に有償運送を行っている特定非営利活動法人等 任意委員：学識経験者、その他運営上必要と認められる者
設置単位	単一又は複数市町村共同又は県	単一市町村 (複数市町村共同、県単位も可)
協議事項	・地域のニーズに対応した乗合運送のあり方(運行形態、サービス水準、運賃等) ・市町村運営有償運送の必要性(運行の態様、運賃及び料金、事業計画(路線、営業区域、使用車両等)、運行計画、路線又は営業区域の休廃止、運行主体の選定方針の策定、その他必要と認められる措置)	・公共交通空白地及び福祉有償運送の必要性 ・運送の区域 ・旅客から収受する対価 ・運送しようとする旅客の範囲 ・その他必要事項(自動車の種類ごとの数、運転者の要件、損害賠償措置、運行管理・整備管理体制、事故時の連絡体制、苦情処理体制、その他)
協議が整った場合の効果	(法4条)・運賃認可の届出化・警察等への意見照会の簡便化・標準処理期間の短縮 (法79条)有償運送登録要件(有効期限2年)	有償運送登録要件(有効期限2年)
国土交通省関係通達等	「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」 (平成18年国自旅第161号)	「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」 (平成18年国自旅145号) 「自家用有償運送制度の着実な取組みに向けての対応について」 (平成23年国自旅第89号)