

交通空白解消、公共交通、そして 道路運送法

入門（今年度から携わる）への手引き。
もしくは基礎（理解して、土台づくり）そして基本（手順やルールを
知り、判断・行動の指針）の習得に向けて。

神戸運輸監理部兵庫陸運部輸送部門
令和8年7月30日

0-1. 少子高齢化根拠と現状、公共交通とは①

- ・人口減少及び高齢化が全国的に進む中、免許返納した高齢者をはじめ移動手段の確保に対する不安が高まっている。
- ・一方、乗合バス・鉄軌道路線の減便・廃止やバス・タクシードライバーの減少が進み、公共交通の確保は危機的な状況。

将来の人口増減状況

- ・2050年には全国の約半数の地域で人口が**50%以上減少** (2015年対比)

運転免許返納数の推移

- ・運転免許の返納が進展しており、令和5年度においては、年間**約40万件**返納された。

路線廃止の状況

- ・乗合バス：計**23,193km**の路線が**廃止** (2008年度→2023年度)
- ・鉄軌道：計**625.1km**、**18**の路線が**廃止** (2008年度→2023年度)

ドライバー数の状況

- ・乗合バス：約**11%減少** (2019年度→2021年度)
- ・タクシー：約**15%減少** (2019年度→2021年度)

居住地域に対する不安（地域別）

- ・公共交通が減り自動車が運転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%**

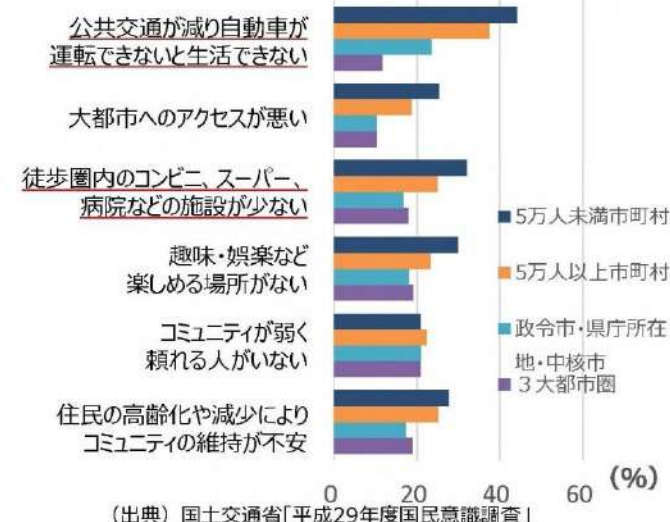
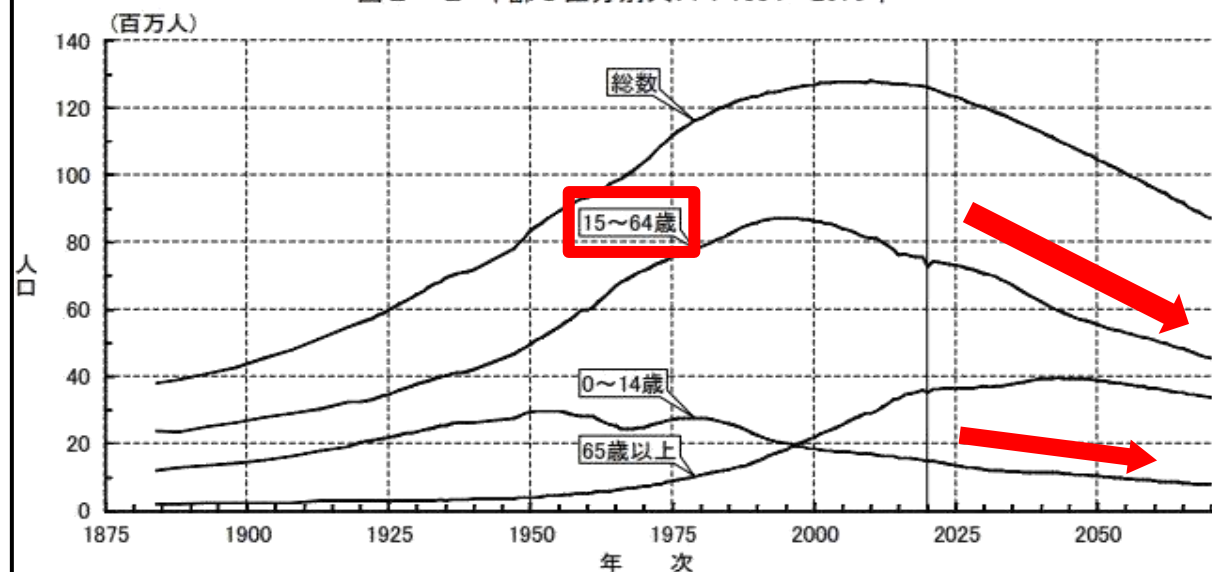


図2-2 年齢3区分別人口：1884～2070年



↑国土交通省「交通空白」解消本部
第1回R6.7.17開催）資料「「地域の足」「観光の足」の現状と対策」より

出典：国立社会保障・人口問題研究所
「人口統計資料集2026」

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）抄
第二条（定義）

この法律において次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

一 地域公共交通

地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関をいう。

二 公共交通事業者等 次に掲げる者をいう。

- ・ 鉄道、軌道
- ・ バス、タクシー、自家用有償旅客運送
- ・ 船舶 など



交通空白解消手段である、バス／タクシー／自家用有償旅客運送について説明します。

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」（バリアフリー法）での車両基準については話しません。

0-2. 交通空白とは

令和8年6月10日に「国土交通省「交通空白」解消本部」が発出した

「交通空白」解消に向けた取組方針2026

～「地域の繁栄の礎」として、地域と個人の成長を阻む「見えない壁」の打破を目指す～ によると

「交通空白」は地域と個人の成長を阻む「見えない壁」である（時間の壁、経済の壁、機会の壁）

「交通空白」は、通学・通院・買い物・就労・観光といった基本的な生活様式や消費行動を制約し、個々の不便にとどまらず、地域社会や経済全体に連鎖的な影響を及ぼしている。

「交通空白」の判断にあたっては、従来どおり、画一的な指標のみに依拠することなく、地域ごとの実情や住民・利用者の視点を十分に踏まえた総合的な判断が求められる。

◆市区町村や地域住民等がその解消に向けて何らかの対応が必要と認識しているもの（課題認識はあるが、「交通空白」解消の手段が未定・検討中のものも含む。）

「交通空白」の考え方とは、誰もがアクセスできる移動の足がない又は利用しづらいなど地域交通に係るお困りごとを抱える地域（必ずしも、地理的、空間的な「交通空白」に限らない）

例) ① 鉄道駅から500m圏内にあるものの、当該駅からの列車本数が極めて少なく、医療施設や学校へ行く「生活の足」としては使い勝手が悪い＝「交通空白」

② 最寄りのバス停から300m圏内であるが、坂道が多い団地で高齢者にとって移動がしづらい。タクシーも電話予約しても一定時間で配車されないことが多く、日常生活の移動に支障がある＝「交通空白」

③ 区域運行のエリアだが、前日予約が必須であることや、朝夕に配車されないなどの課題がある＝「交通空白」

地域公共交通会議

- ◆根拠：道路運送法施行規則（第4条第2項）
- ◆目的：
 - ・ 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様等に関する事項
 - ・ 路線（当該路線が一の市町村内においてのみ行われる路線定期運行である場合に限る。）の休止又は廃止に関する事項
 - ・ 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
- ◆対象：バス（乗合）、タクシー（乗合・乗用）、自家用有償運送

地域公共交通活性化協議会

- ◆根拠：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（第6条）
- ◆目的：地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な協議
- ◆対象：多様な交通モード（鉄軌道、旅客船等も含む）

※活性化協議会は、乗合バス等の運行費補助（地域間幹線・地域内フィーダー）の交付対象になっている

※活性化協議会は、乗合バス等の運行費補助（地域間幹線・地域内フィーダー）の交付対象になっています。

地域協議会

- ◆根拠：道路運送法施行規則（第15条の4第2項）
- ◆目的：（路線の休廃止の申し出を受け）地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するための枠組みづくりその他の生活交通について審議
- ◆対象：一般乗合※路線定期運行のみ

運賃協議会（R5.10.1～）

- ◆根拠：鉄道事業法（第16条第4項）、道路運送法（第9条第4項、第9条の3第3項）
 - ◆目的：地域における需要に応じ当該地域の住民の生活のための旅客の運送を確保する必要がある路線又は営業区域に係る運賃等について協議
 - ◆対象：鉄道・バス（乗合）・タクシー（乗合・乗用）
- ※住民、利用者等の利害関係者の意見を反映させるために事前に必要な措置を講じる必要がある。（公聴会、パブコメ 等）

運営協議会：自家用有償旅客運送を行う際には、運営協議会における協議を行う必要があり、必要性／旅客から収受する対価、その他必要となる事項の協議を行うこととされている。現在、法令上で地域公共交通会議に統合。

総合交通戦略：都市・地域総合交通戦略要綱に基づく。国交省都市局管轄。都市の将来像を実現するために交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図る計画。

1. 道路運送法の事業区分

(事業用ナンバー(有償性)、自家用ナンバー(原則、無償。例外としての有償))

区 分	種 類	種 別	運行の態様別	代表的な運行形態
旅客自動車運送事業 (法2条)	一般旅客自動車運送事業 (法3条)	一般乗合旅客自動車運送事業 (法4条) (乗合旅客の運送)	路線定期運行 (省3条の3)	・路線バス ・コミュニティバス ・乗合タクシー (定時定路線で運行)
			路線不定期運行 (省3条の3)	・コミュニティバス ・乗合タクシー (定時定路線 以外で運行) ・デマンド型交通
			区域運行 (省3条の3)	
		一般貸切旅客自動車運送事業 (法4条) (1個の契約で11人以上の自動車を貸切って行う旅客運送)		・貸切バス (営業区域 というものがあります)
		一般乗用旅客自動車運送事業 (法4条) (1個の契約で11人未満の自動車を貸切って行う旅客運送)		・タクシー
	特定旅客自動車運送事業 (法43条)		・工場従業員の送迎バス	
国土交通大臣の許可を受けた場合等における、貸切バス事業者、タクシー事業者による乗合旅客の運送 (法21条)				・鉄道代行バス ・イベント送迎シャトルバス
自家用自動車による有償の旅客運送 (法78条)	自家用有償旅客運送 (法78条2号・79条)	交通空白地有償運送 (省51条) (公共ライドシェア)		・自治体バス ・交通空白地有償運送
		福祉有償運送 (省51条)		・福祉有償運送
	国土交通大臣の許可を受けて行う運送 (法78条3号)			・日本版ライドシェア ・幼稚園バス
	災害のため緊急を要するときに行う運送 (法78条1号)			

※そのほか、自家用ナンバーで「許可又は登録を要しない運送様態」があります。資料後半に出てきます。

※自家用ナンバーで営業行為をした場合、違法と判断されます。これを白バス、白タクと言っています。

法 = 道路運送法、省 = 道路運送法施行規則

2. 一般乗合旅客自動車運送事業①

基本、「路線定期運行」(路線を定めて定期的に運行する(＝ダイヤ通り)自動車による乗合旅客運送)**である。**

経営許可にあたって必要な事項(許可基準公示より)

✓ 定員11人以上の車両を常用5両＋予備車1両以上

(バリアフリー基準適合であること)

✓ 営業所・乗務員の休憩施設・車庫

✓ 必要な人員(運行管理者・整備管理者・乗務員等)

✓ 路線(運行する道路)・停留所

✓ それらを賄う資金

✓ 法令遵守(欠格事由に該当しない、法令知識の有無、社会保険等) 等

このほか、

◆ 自社の収益の根拠となる「運賃」の設定

◆ 利用者との利用条件の根拠となる「運送約款」の制定及び国土交通大臣の認可

◆ 許可を得た路線をどのようなダイヤで運行するか(運行計画)を定める

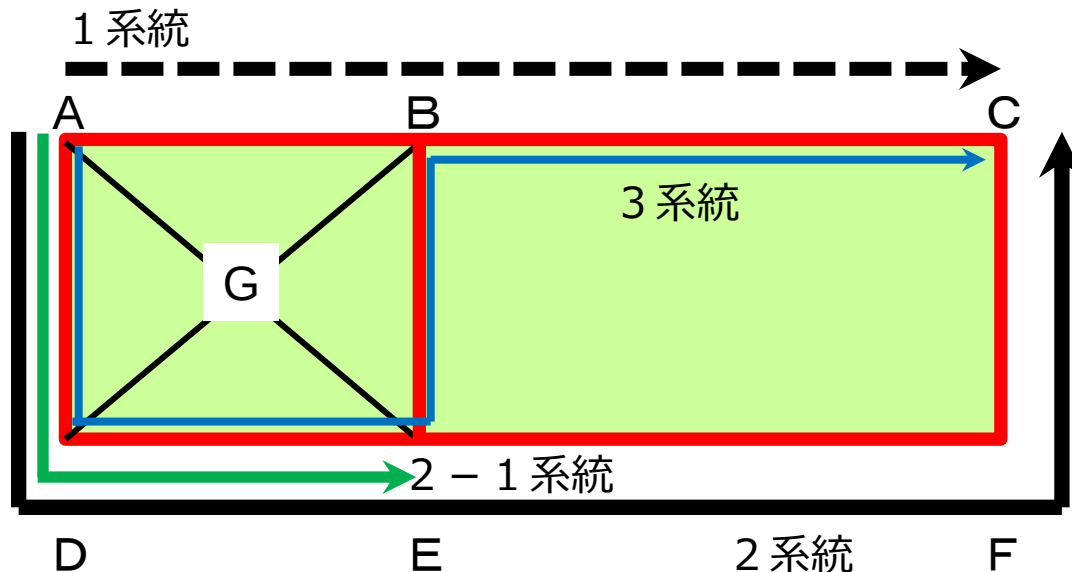
◆ 国土交通大臣に届け出て、停留所などに通過時刻を掲示。

※本日は運賃については触れません。

2. 一般乗合旅客自動車運送事業②

路線と系統

- 路線・・・一般乗合旅客自動車運送事業者が営業運行する認可を得ている道路
- 系統・・・単独又は複数の路線(道路)を組み合わせ、運行する「パターン」



左図において
赤色が塗られた道路を路線（認可を得ている）
としますと、いくつかの系統が設定可能。

例えば

- 1 系統・・・A 発→C 行（B 経由）
- 2 系統・・・A 発→C 行（D、E、F 経由）
- 2-2 系統（短絡系統）
・・・A 発→E 行（D 経由）
- 3 系統・・・A 発→C 行（D、E、B 経由）

すでに一部運行しているが、赤線でない道路（黒色）は認可を得ていないので、そこを運行する設定はできない。

例えば「A 発→C 行（D・G・B 経由）」、「A 発→E 行（G 経由）」。

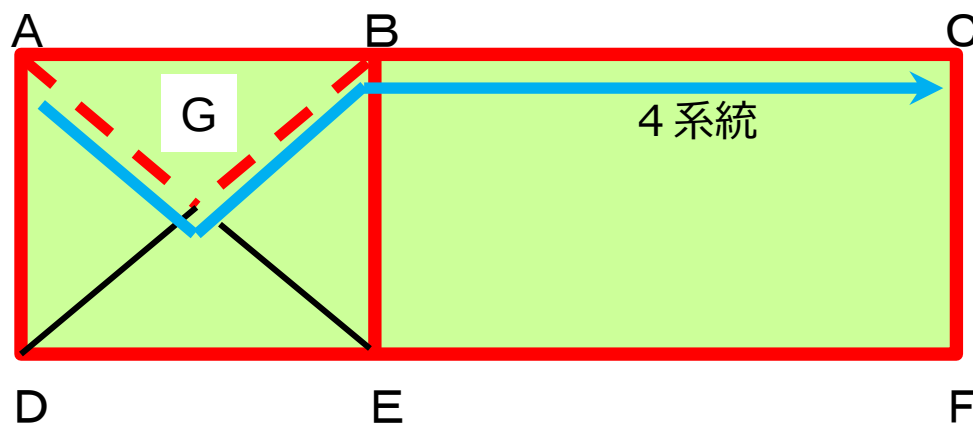
どうしようか・・・

2. 一般乗合旅客自動車運送事業③

事業計画変更認可申請（路線の新設）を。

ただし、認可までの標準処理期間は3ヶ月です。一方で地域公共交通会議での協議が整った場合は概ね1ヶ月を目処としています。

しかし、新設予定が決まっている場合は会議の早期の開催をお願いします。



これまでは

- 1系統・・・A発→C行（B経由）
- 2系統・・・A発→C行（D、E、F経由）
- 2－2系統（短絡系統）
 - ・・・A発→E行（D経由）
- 3系統・・・A発→C行（D、E、B経由）

赤破線（A～G、G～B）が認可されたことにより、
4系統・・・A発→C行（G・B経由）の設定が可能

新たな系統をつくるのだが、次は・・・

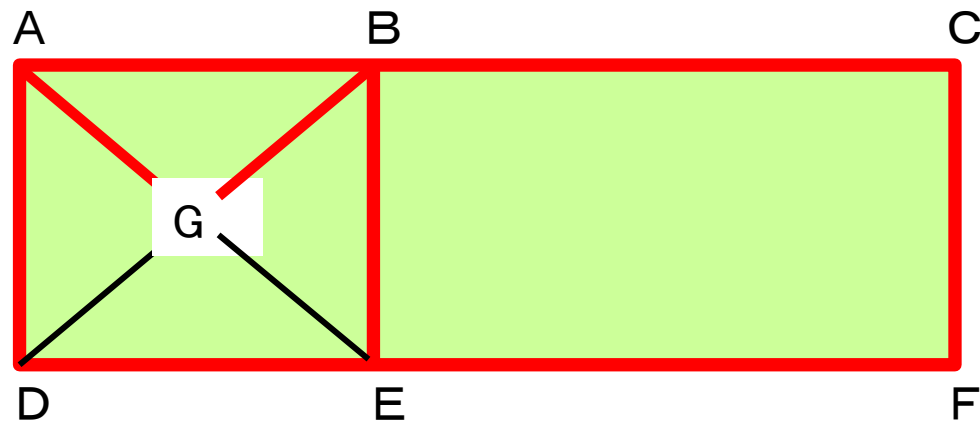
運賃設定は必要？新たな系統は、どの時間を運行しようか？企画券はつくる？

これまでの系統は減便しようか？人気がない系統を廃止しようか？

系統を廃止したら、認可路線を運行していないことになる、どうしようか？

安全性／他系統とのダイヤ／車両／人（運転者）の各調整を社内ですること！！！！

2. 一般乗合旅客自動車運送事業④



認可されたことで

- 1 系統・・・A 発→C 行（B 経由）
- 2 系統・・・A 発→C 行（D、E、F 経由）
- 2－2 系統（短絡系統）
 - ・・・A 発→E 行（D 経由）
- 3 系統・・・A 発→C 行（D、E、B 経由）
- 4 系統・・・A 発→C 行（G・B 経由）

を運行しようとしています。

系統のダイヤ変更、増便、減便をするのであれば運行計画変更届出を。

（それ以外にも系統の新設・変更、運輸をする期間の変更、デマンド運行の設定、フリー乗降区間の設定等）

原則 30 日前までに国への事前届出

（例外：変更内容が軽微な場合は 7 日前までの届出、遅滞なく（事後）届出）

また、系統新設であれば運賃届（場合によっては認可申請）が必要になってきます。

停留所増減であれば事業計画変更届出を。 同時に運賃関係も必要な場合があります。

「危険なバス停問題」を意識してください

系統を廃止して、結果として一部の路線を使わなくなるのであれば、事業計画変更届（路線の休止もしくは路線の廃止）を。

原則 6 ヶ月前までに国への事前届出

（例外：地域公共交通会議の合意、代替路線があるなどの「旅客の利便を阻害しない、場合」には30 日前までの事前届出）

2. 一般乗合旅客自動車運送事業⑤

自治体が企画・計画するコミュニティバス運用が全国で広まり、次に小型化された「乗合タクシー」が出てきました。そして、従来の定時定路線運行では非効率という考えから、より柔軟な(弾力的な)運行形態が求められ、利用者の需要に応じて運行する「デマンド交通」の運用が広がっています。

①路線不定期運行(路線を定めて不定期に運行する)

②区域運行(路線定期運行・路線不定期運行以外)

③定員11人未満の車両の導入

④使用車両数5両未満での実施

⑤バリアフリー基準非対応車両の導入(マイクロバスなど)

(路線定期運行のみ 路線不定期運行・区域運行は対象外)



神戸市灘区乗合デマンド交通
「おばのやま号」出発式(R5.9.1)

上記の形態に沿った運行をするため、許可申請等が必要。

そのうえで地域の支援などの地域・関係者の合意のもと、事業者の運賃制度とは違った運賃設定を希望。

地域公共交通会議で協議が整うことにより柔軟な取扱いが可能となりました。

ただし、路線定期運行の運賃については、運賃を協議する協議体で。

(R5.10に道路運送法が改正され、道路運送法第9条第4項の規定により、運賃等については地域公共交通会議(道路運送法施行規則第4条第2項)とは別の協議会(「運賃協議会」という。)を開催しなければならないこととなった。)

3. 一般乗用旅客自動車運送事業(タクシー)

経営許可にあたって必要な事項(許可基準公示より)

- ✓ 定員11人未満の車両を神戸市域(※)では10両、
その他の地域では5両(※※)

(※ 神戸市域＝神戸市、尼崎市、西宮市、芦屋市、伊丹市、宝塚市、川西市、明石市、川辺郡)

(※※ 県内の一部地域では5両未満でも可能とする例外あり)

- ✓ 営業所・乗務員の休憩施設・車庫
- ✓ 必要な人員(運行管理者・整備管理者・乗務員等)
- ✓ それらを賄う資金
- ✓ 法令遵守(欠格事由に該当しない、法令知識の有無、社会保険等) 等

このほか、

- ◆ 自社の収益の根拠となる「運賃」の設定
- ◆ 利用者との利用条件の根拠となる「運送約款」の制定及び国土交通大臣の認可

注意事項

R8.6現在、神戸市域、東播磨地域(加古川市、高砂市、加西市、小野市、三木市、三田市、西脇市、加東市、加古郡 及び多可郡)、姫路・西播磨地域(姫路市、赤穂市、相生市、宍粟市、たつの市、神崎郡、佐用郡、揖保郡及び赤穂郡)においては原則として新規許可・増車が認められていません。(適正化・活性化法に基づく)

(都市型ハイヤー除く)

一般貸切・一般乗用事業とは「1個の契約により自動車を貸切って旅客を運送する事業」です。

複数の利用者とそれぞれ契約をして、1両の車に混乗（乗合）させることはできません。

(道路運送法第3条)

しかし、大型バスが必要なほどの輸送量が見込まれないような実証実験などでは、「一般乗合旅客自動車運送事業」での対応が難しい場合が・・・

そこで・・・

一般乗合事業者によることが困難な場合において、一般貸切・一般乗用事業者が一時的な需要のために国土交通大臣の許可を得た場合「乗合運送」が可能になります。

(道路運送法第21条に関する基準公示があります)

これを「21条許可」と言っています。

許可となる例

- ✓ 一時的なイベント時の観客輸送
- ✓ 鉄道の工事運休などによる代替バス
- ✓ 「各種実証実験」を実施する際に主催者（市・町）
などからの要請を受けた場合

※目標値を定め、そのうえで結果を冷静に分析し、今後の対応を検討する必要があります。



芦屋市乗合タクシー実証実験(写真提供 芦屋市)

H18年にそれ以前の80条バス、福祉有償運送を整理

道路運送法（昭和26年法律第183号）抄

第78条（有償運送）

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。
- 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。

第79条（登録）

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。

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、自家用車を用いて有償（※）で提供する運送サービスを「自家用有旅客運送」といいます。

（※）旅客から収受する対価は営利を目的としない妥当な範囲内

自家用有償旅客運送

（道路運送法第78条第2号）

公共ライドシェア

- ◆ **地方公共団体**の主宰する「地域公共交通会議」等で関係者間で協議が調った場合に導入。
- ◆ **市町村、NPO法人等**が実施。（タクシー事業者も実施に協力可能）
- ◆ **交通空白地有償運送は乗車定員規定なし**。福祉有償運送は乗車定員10人以下。

自家用車活用事業

（道路運送法第78条第3号）

日本版ライドシェア
（NRS）

- ◆ **国土交通省が指定**する、『タクシーが不足する地域、時期及び時間帯』で導入。
- ◆ **法人タクシー事業者**（一般乗用旅客自動車運送事業の許可を受けている者）が地域の自家用車や一般ドライバーを活用して実施。
- ◆ **乗車定員10人以下**。

自家用有償旅客運送の種類

交通空白地有償運送 (住民等のための「自家用有償旅客運送」)

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、地域住民、観光旅客その他の来訪者の運送を行うもの

- 「路線」又は「区域」を設定
- 乗車定員規定なし



福祉有償運送 (身体障害者等のための「自家用有償旅客運送」)

タクシーその他の公共交通機関を利用することが困難な身体障害者等であって、市町村に会員登録を行った者等の輸送を行うもの

- 原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送サービス(「区域」を設定)
- 乗車定員 11人未満



自家用有償旅客運送を実施する者

- ・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
 - ・営利を目的としない法人格を有しない社団
- ※道路運送法施行規則第48条参照

必要な安全体制の確保(運行管理・整備管理の責任者の選任等)が求められる。

自家用有償旅客運送の登録の流れ

自家用有償旅客運送の登録は、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、運営協議会等】

- ・自家用有償旅客運送の必要性、運送の区域
- ・事業者協力型自家用有償旅客運送を行うか否かに関する事項
- ・その他自家用有償旅客運送に関し必要となる事項

※関係者：関係地方公共団体の長、バス・タクシー事業者及びその組織する団体、住民又は旅客、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

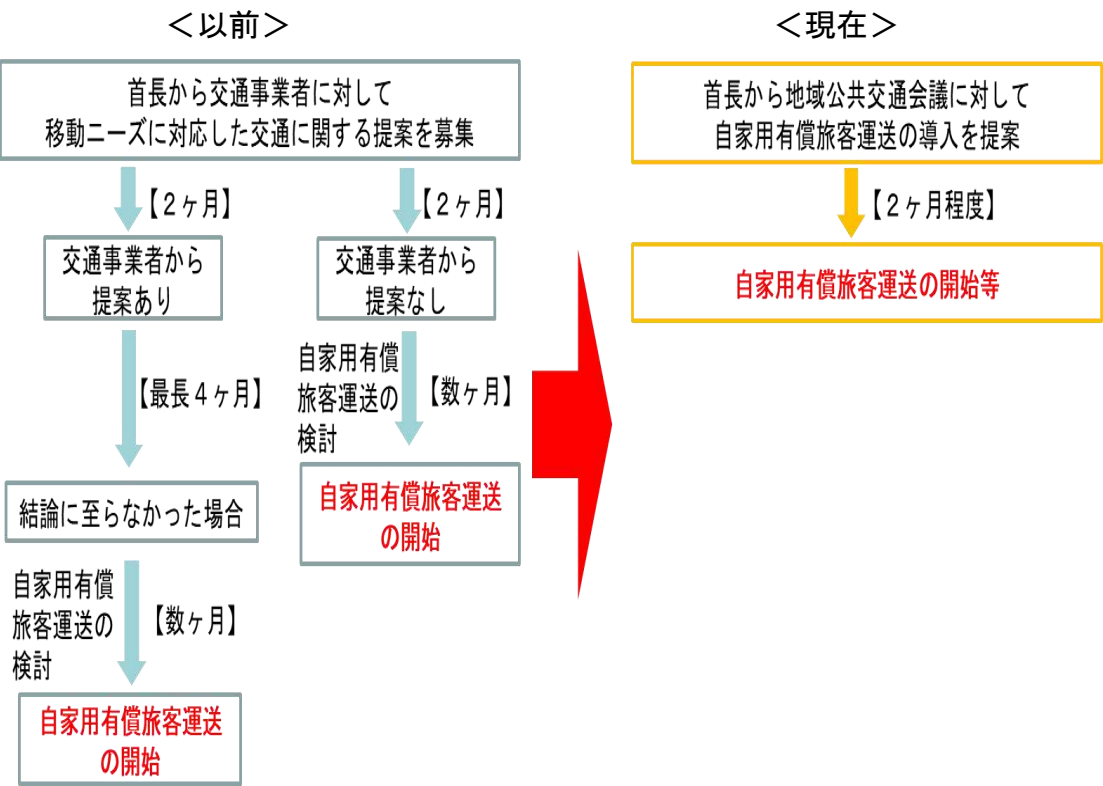
【有効期間】2年(重大事故を起こしていない場合等は3年、事業者協力型を行う場合等は5年)

自家用有償旅客運送登録後

有効期限の更新	登録時に付された登録期限を更新するための申請。(更新の際も交通会議などでの合意が必要)
登録事項の変更	地域における関係者の協議を経て、変更登録申請。(軽微な変更の場合は変更届出)
実績報告の提出	毎年、前年4月1日から3月末までの実績を「輸送実績報告書」に記載し5月末までに運輸支局等に提出。
指導・監督	安全体制の確保状況について、必要に応じ、監査等を実施。さらに是正命令や登録取消等の処分を実施。

自家用有償旅客運送の検討プロセス

- ◆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**」又は「**運営協議会**」を設置することが必要です。
- ◆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や運営協議会の設置要綱に議決に係る方法を定めておきましょう（法令上は、必ずしも全会一致での議決が求められるものではありません）。
- ◆地域公共交通会議の主宰者たる市町村長又は都道府県知事その他の構成員による自家用有償旅客運送の導入に関する提案の内容について協議します。この場合、乗合タクシー等の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、当該提案があった日から**最長2ヶ月間程度の協議を重ねることとし、自家用有償旅客運送又は地域の交通事業者による運送サービスのいずれかについて、実施するとの結論に至った場合は、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します。**



5-2. 事業者協力型自家用有償旅客運送

事業者協力型自家用有償旅客運送の導入（令和2年11月）

- 過疎地等で市町村等が行う**自家用有償旅客運送**について、**バス・タクシー事業者**が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設
⇒**運送の安全性を向上**させつつ、**実施を円滑化**
- 地域住民のみならず**観光客を含む来訪者も対象**として明確化 ⇒インバウンドを含む**観光ニーズへも対応**

R5.11 配車サービスの提供等の「ノウハウ面の提供」等を追加

事業者協力型自家用有償旅客運送

過疎地域等の交通事業者
(バス・タクシー)

ノウハウを活用して協力

自家用有償旅客運送者 (市町村等)

市町村等が使用権原を有する自家用自動車



運行管理
車両整備管理

ドライバー

(協力の形態)

⇒ 交通事業者が運行管理、車両整備管理の委託を受ける。

⇒ 交通事業者がNPO等の構成員として参画し、運行管理、車両整備管理を担当する。

そのほか、詳細な事項は「自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)ハンドブック」を参照願います。→サイトは次ページ

国土交通省HP→物流・自動車サイトへ移動

【事業者・運送者向け情報】

◆バス

◆タクシー

◆トラック

◆レンタカー

◆**自家用有償旅客運送**

◆e-Govオンライン申請(自動車運送事業、自動車整備事業関連手続き)

◆旅客自動車運送事業に係る報告について

◆自動車運転代行業

◆自動車道事業

◆バスターミナル事業

◆自動車整備事業

◆自動車登録関連事業

○産業競争力強化法

◆「事業適応計画」認定

◆「事業再編計画」認定

◆「特別事業再編計画」認定



物流・自動車

ホーム > 政策・仕事 > 自動車 > 自家用有償旅客運送について

自家用有償旅客運送について

自家用有償旅客運送に関するページです。

■ 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)

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

[1] 自家用有償旅客運送の相談窓口

[2] 自家用有償旅客運送についてよくあるご質問

[3] 自家用有償旅客運送ハンドブック

[4] 地域交通の把握に関するマニュアル

[5] 『交通』と『福祉』が重なる現場の方々へ～高齢者の移動手段を確保するための制度・事業モデル

[6] 全国の福祉有償運送運営協議会設置状況について

[7] 自家用有償旅客運送事例集

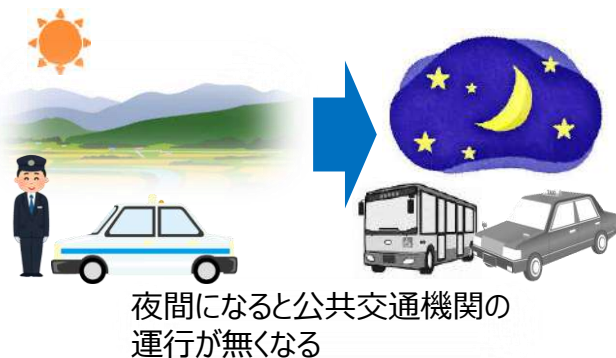
目次 事例1～25 事例26～50 事例51～80

令和2年改正以前			令和8年度現在	
施行規則第51条	運営主体	運行主体		
市町村運営有償運送(交通空白輸送)	市町村	市町村、交通事業者、非営利団体等	→	交通空白地有償運送
市町村運営有償運送(市町村福祉輸送)	市町村	市町村、交通事業者、非営利団体等	→	福祉有償運送
公共交通空白地有償運送	非営利団体等	非営利団体等	→	交通空白地有償運送
福祉有償運送	非営利団体等	非営利団体等	→	福祉有償運送

5-4. 公共ライドシェア(道路運送法78条2号)の運用改善

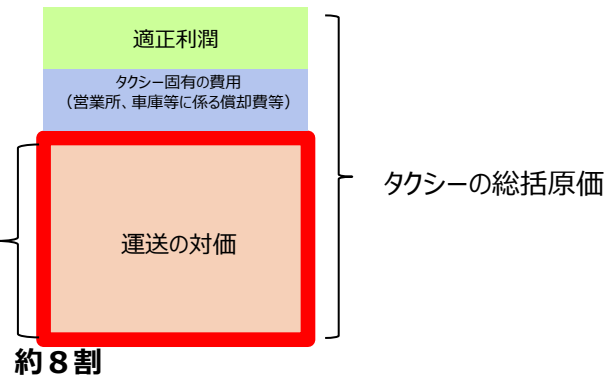
「時間帯による空白」の概念の取込み

○「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」の概念を通達上明記



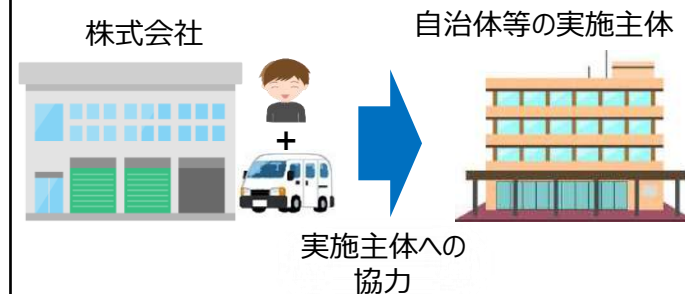
「対価」の目安の見直し

○対価の目安を地域のタクシー運賃の「約8割」とすることを通達上明記



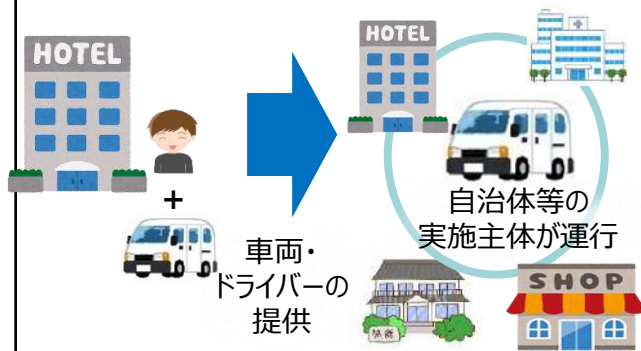
株式会社が参画できることの明確化

○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達上明記



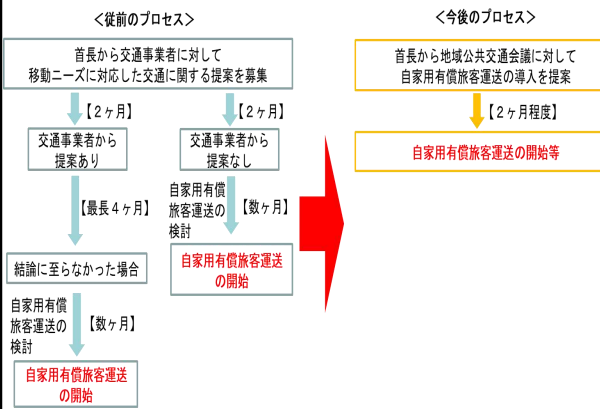
観光地における宿泊施設の車両の共同使用の促進

○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達上明記



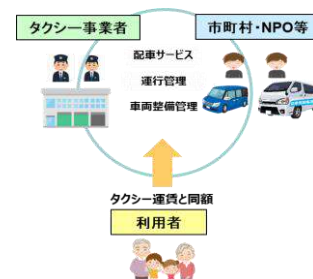
地域公共交通会議の運営手法の見直し

○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



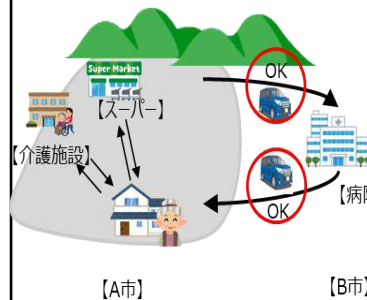
タクシーとの共同運営の仕組みの構築

○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。

下図は第7回交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会 (R6. 8. 27) 説明資料より

※「担い手」や「異動の足不足」という社会問題に対応するため、「デジタル行財政改革会議 中間とりまとめ」(R5. 12. 20デジタル行財政改革会議決定)において、創設することになった。

- 地域交通の「担い手」「移動の足」不足解消のため、令和6年3月、**タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービス**の提供を可能とする**日本版ライドシェア**(自家用車活用事業)を創設。
- **タクシーが不足する地域・時期・時間帯**において、地域の自家用車・一般ドライバーにより**不足分を供給**。

提供体制

- 【運送主体】 **タクシー事業者**
- 【運送責任】 **タクシー事業者**
- 【管理体制】 **タクシーと同等の運行管理・車両整備管理**
- 【使用車両】 **自家用車**
- 【ドライバー】 **第1種免許の保有、タクシー会社が雇用し、
タクシー運転者と同等の研修等**



日本版ライドシェア使用車両の例 (三重県志摩市)

運送の形態

アプリや電話によって**事前に発着地が
決まった運行**

運送の対価

タクシーの運賃 (事前確定運賃) に準ずる

提供日時
／車両数

- 【大都市 (12都市) 】
アプリデータ、タクシー協会申出に基づく
- 【その他地域】
タクシー協会、タクシー事業者、自治体、
協議会の申出に基づく



R6年7月	8月	9月	10月	11月	12月
▼ 雨天時に対応したバージョンアップ (7/1)	▼ 酷暑に対応したバージョンアップ (8/2)				
	▼ 日本版ライドシェアのイベント対応を含む、イベント時における輸送力増強パッケージの公表 (8/2)				
	▼ 万博対応に関する協議の場の立ち上げ				
	▼ 新たなセッションベースでのマッチング率試算				
	▼ 貨客混載・協議運賃制度のパブリックコメント開始	▼ 制度運用開始			
		▼ 5%ルール of 適用時間・曜日の拡大、台数制限の緩和方針の取りまとめ			
	▼ 交通政策審議会自動車部会において、タクシー以外の交通事業者（バス、鉄道等）による日本版ライドシェア等への参入について検討（8/27～）				▼ とりまとめ
	▼ タクシー及び日本版ライドシェアにおける運賃・料金の多様化に関する検討会を立ち上げ、ダイナミックプライシングなど、運賃・料金の多様化を検討（8/6～）				▼ とりまとめ
第1弾とりまとめ			第2弾とりまとめ		

- ◆雨天時・酷暑における対応
- ◆イベント開催時における輸送能力向上に係る方策
- ◆災害対応時の自家用車活用事業の活用
- ◆配車アプリを使用しない自家用車活用事業の導入
- ◆貨客混載に関する取扱い
- ◆協議運賃の取扱い
- ◆自家用車活用事業における大都市部以外の地域における供給車両数・時間帯の拡充
- ◆鉄道等の公共交通機関の遅延時における自家用車活用事業の活用
- ◆「自家用車活用事業における自家用車の車両整備管理について」における中間点検の取扱い
- ◆タクシー以外の交通事業者(バス・鉄道等)の参入

国土交通省HP



参考情報

各モードの施策

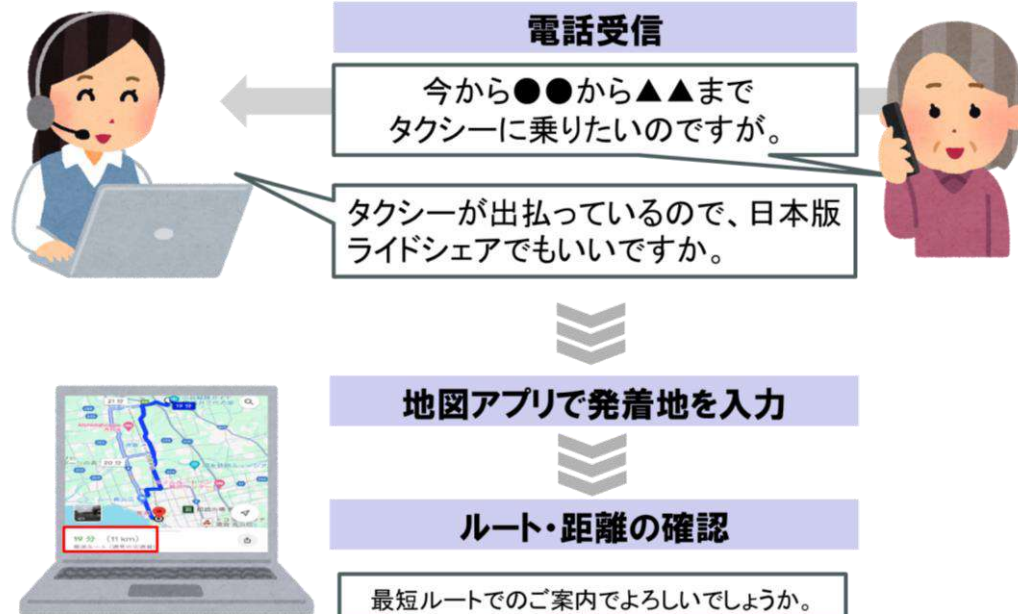
- ・[バス](#) (物流・自動車局)
- ・[タクシー](#) (物流・自動車局)
- ・[公共ライドシェア \(自家用有償旅客運送\)](#) (物流・自動車局)
- ・[日本版ライドシェア \(自家用車活用事業\)](#) (物流・自動車局)
- ・[レンタカー](#) (物流・自動車局)
- ・[鉄道](#) (鉄道局)
- ・[航空](#) (航空局)
- ・[内航海運](#) (海事局)

6-3. 日本版ライドシェアのバージョンアップ②(配車アプリ未普及地域での導入)

国土交通省「交通空白」解消本部 第2回(R6.9.4開催)資料「日本版ライドシェアのバージョンアップとりまとめ(第1弾)より

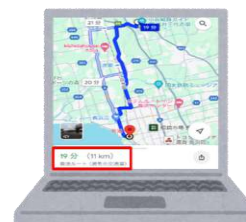
- ・ 配車アプリが普及していない地域でも、日本版ライドシェアを導入できるよう、ガイドラインを策定。

①ルート決定



②運賃額算出

決定したルートの距離



営業区域ごとの係数

※係数の設定のない営業区域は以下を活用

人口規模	係数
人口100万人以上	1.20
人口100万人未満	1.16
人口50万人未満	1.15
人口20万人未満	1.13



適用例

距離制運賃
3,000円



時間距離併用係数
1.15



事前確定運賃額
3,450円



電話や現金支払いでも利用可能とすることにより、**地方部での普及を促進**

曜日・時間帯・台数制限の緩和

大都市部以外の地域において、日本版ライドシェアを実施しようとするタクシー事業者の申し出により、

- ✓ 曜日・時間帯の拡大
- ✓ 供給車両数の拡大(現在は、原則タクシー台数の5%まで→今後は、10%までに拡大)

を可能とする。

(例) 大都市部以外の地域でのタクシー不足状況確認のイメージ



◀ アンケート・ヒアリング結果

オペレーターによる集計▶



9時
10時
11時

金		土	
○	×	○	×
下	一	正	
下	下	・	・
正		・	・

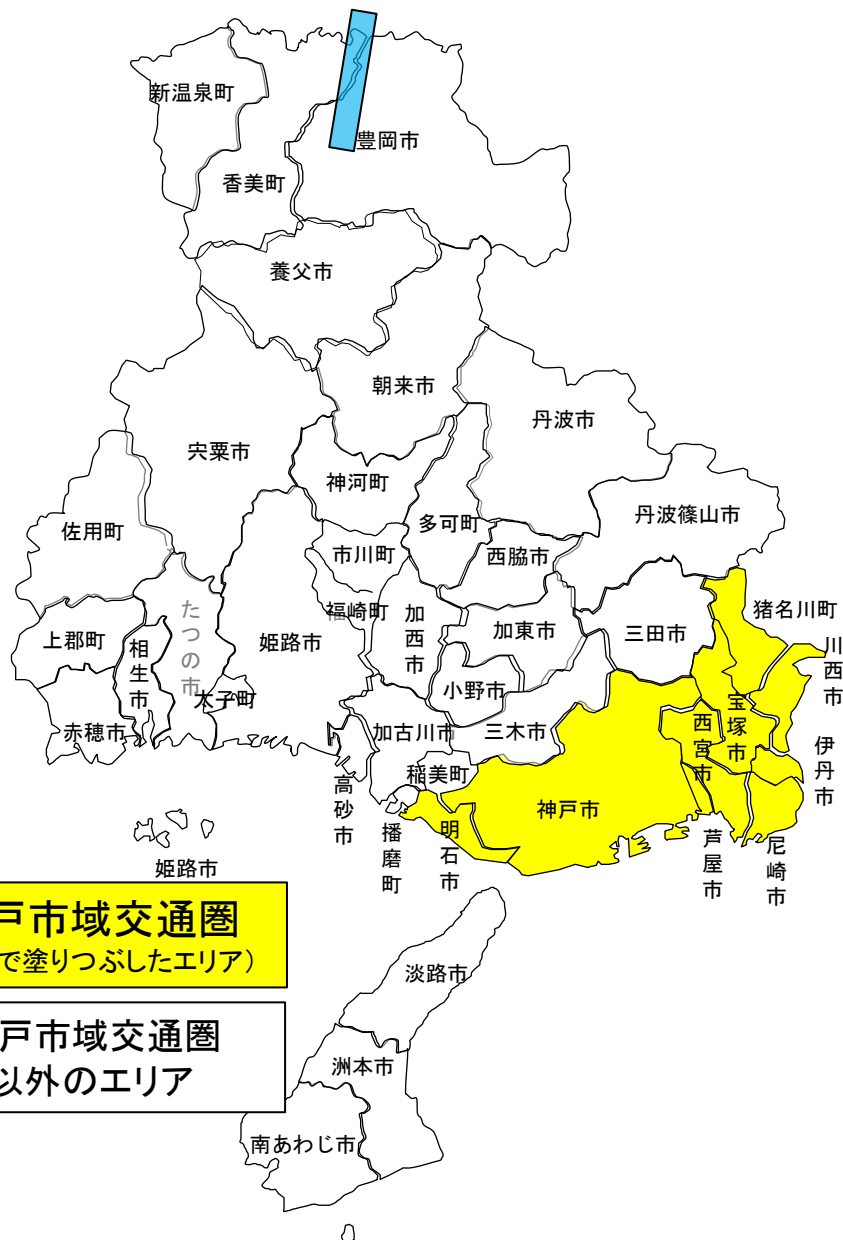
タクシー事業者は実施状況のモニタリングに必要なデータを提出し、**供給過剰が発生**するおそれがあると地方運輸局等が認める場合は**使用可能車両数を減じることとする**。

※ 営業収入や実車率の変化等のモニタリング。

6-4. 日本版ライドシェア 兵庫県下(「自家用車活用事業」:道路運送法第78条3号) (R6. 3. 29) 国土交通省

R8. 2. 26付 物流・自動車局旅客課長 事務連絡「自家用車活用事業における曜日・時間帯及び不足車両数の設定等について」参照 (運輸局HP掲載)

豊岡市竹野地区 バス型日本版ライドシェア



神戸市域交通圏

(黄色で塗りつぶしたエリア)

神戸市域交通圏

以外のエリア

配車アプリが普及している交通圏

(黄色で塗りつぶしたエリア 神戸市域交通圏)

R6.4.26 公表(配車アプリデータに基づく)

水・金	0時台～3時台	100両
金・土	17時台～翌日6時台	510両

※配車アプリデータ以外として「日本版ライドシェアのバージョンアップ」に基づき対象となる日時の拡大が行われている

R6.5 公表した不足車両数の半分を 許可車両 水・金 50両
2ヶ年許可 金・土 255両

R8. 2. 26 公表(配車アプリデータに基づく)

神戸市域では不足車両なし

しかし

R8.3 兵庫県タクシー協会より「毎日17時～翌2時台35両不足している」との申し出あり

申し出に基づき、現在は35両分を希望する事業者へ配分し、2ヶ年の許可。

上記以外の交通圏(塗られていない神戸市域交通圏以外)

タクシー会社を実施意向がある場合、アプリデータなしでの申し出が可能

金・土 16時台～翌日5時台

当該営業区域のタクシー車両数の5%

(対象曜日・時間帯、車両数について、不足する場合の例外あり)

または

営業区域内の自治体が、特定の曜日及び時間帯における不足車両数を兵庫陸運部へ申し出た場合は、その内容を不足車両数とみなす。

まず、兵庫陸運部に相談を

7. 自家用有償旅客運送の活用①～地域における移動手段の確保に向けて～



国土交通省

国土交通省「交通空白」解消本部 第1回（R6.7.17開催）資料「「地域の足」「観光の足」の現状と対策」より

「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」におけるとりまとめ（令和6年5月）を踏まえ、**交通空白地、地方中心都市、大都市などそれぞれの地域事情ごとに、「移動の足」の確保**に向けた取組が求められた。その際、制度拡充された「公共ライドシェア」（自家用有償旅客運送）や、令和6年4月に創設された「日本版ライドシェア」など、地域交通を支える新しいツールなども積極的に導入し、「交通空白」を解消していくこととされた。

「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」のとりまとめ（令和6年5月）

A：交通空白地など

○ 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**

B：地方中心都市など

○ 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**

C：大都市など

○ 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**

● **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）

● **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）

自家用有償旅客運送 （公共ライドシェア）

○ 市町村やNPO法人などが、自家用車を活用して提供する、有償の旅客運送。

○ 省令において「交通空白地有償運送」及び「福祉有償運送」を規定。



自家用車活用事業 （日本版ライドシェア）

○ タクシー事業者の管理の下で、地域の自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービス（令和6年3月創設）。

○ タクシー配車アプリデータ等を活用して、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定。



7. 自家用有償旅客運送の活用②(公共ライドシェア)(道路運送法第78条2号)

- ◆「地域の足」の確保は、バス・タクシーといった既存の交通事業者の協力を第一に検討してください。
- ◆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て「自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）」を活用することができます。
- ◆実証実験では潜在的な需要を掘り起こし、経済効果などを確認すること。そのうえで目標値設定を。
- ◆自家用有償旅客運送の登録の対象者は、市町村、一般社団法人、自治会などの非営利団体になります。（株式会社などの営利企業が運営で協力することは可能）

～対策例～

↓国土交通省「交通空白」解消本部 第1回（R6.7.17開催）資料「「地域の足」「観光の足」の現状と対策」より

対策例 01

乗合タクシー

セダンやワゴンといった小型車両（乗車定員11人未満）による乗合旅客運送サービス

- ・車両のダウンサイジングにより、大型のバス車両による運行が困難な地域での旅客運送サービスの維持が可能
- ・輸送需要に見合う小型車両による乗合旅客運送サービスの提供が可能

対策例 02

AIオンデマンド

利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステム。人工知能（AI）による最適な運行ルート決定が可能

- ・任意に乗降ポイントを設定できるため、地域内移動を面的にカバー可能
- ・個々の移動ニーズに対応しつつ、低コストで一定数の人が同時に移動可能

AIによる
ルート決定



対策例 03

公共ライドシェア

対策例 04

日本版ライドシェア

8.「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」(R6.3.1)

自家用有償旅客運送に係る通達「道路運送法における許可または登録を要しないガイドラインについて（通達最終改正R8.6.5）」イラスト版より

- 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。

8-1. 無償運送について

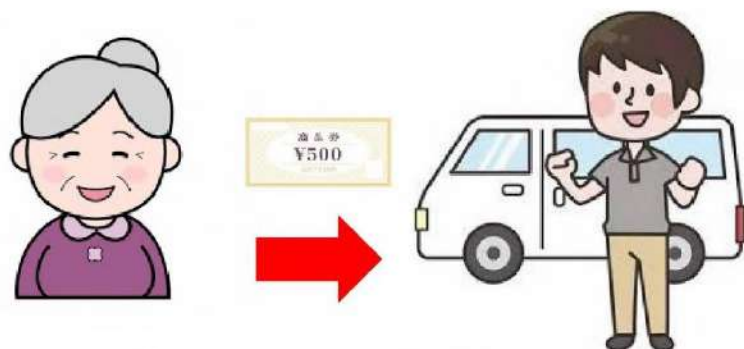
自家用有償旅客運送に関する通達「道路運送法における許可または登録を要しないガイドラインについて（通達最終改正R8.6.5）」イラスト版より

○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



ボランティア・共助に
対するお礼の気持ち

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



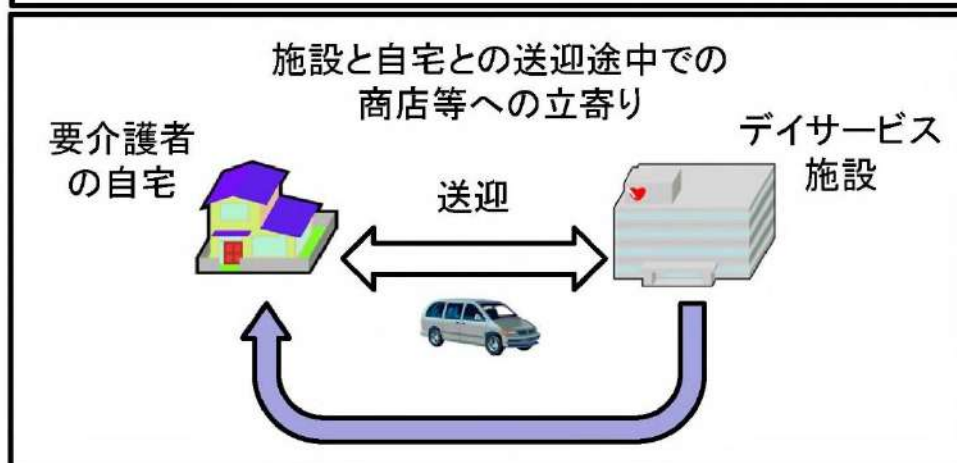
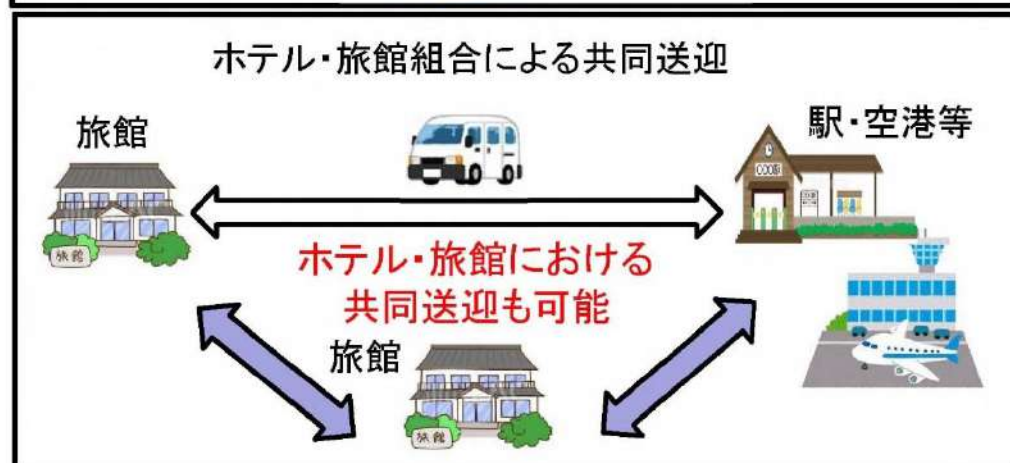
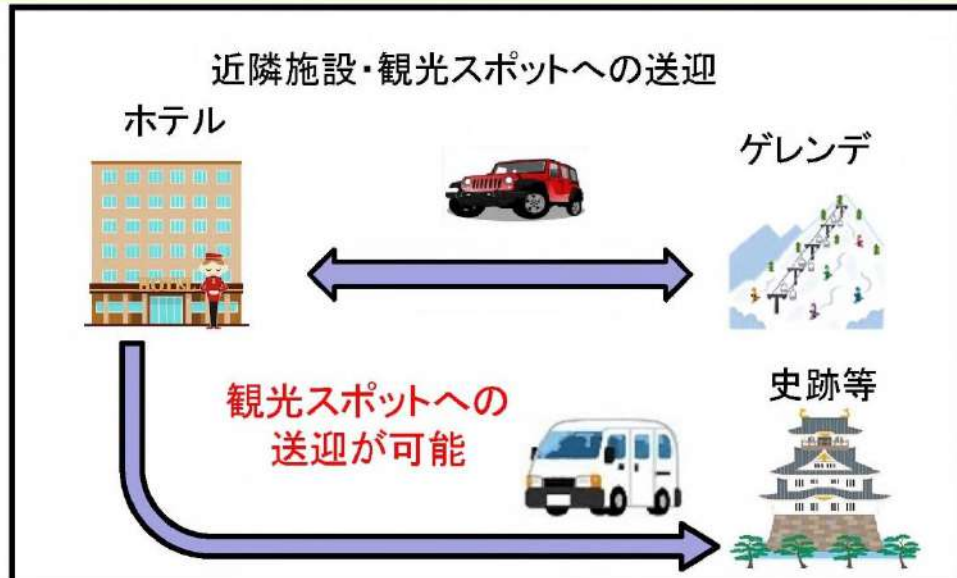
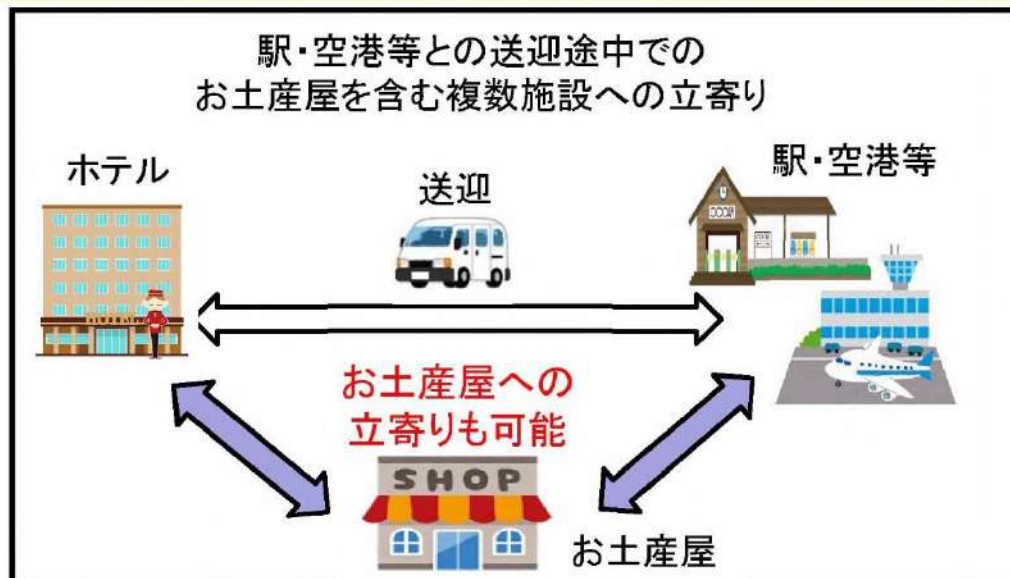
⑤運送を行うために発生した車両借料



8-2. 宿泊施設 & 介護施設の利用に付随する送迎

自家用有償旅客運送に係る通達「道路運送法における許可または登録を要しないガイドラインについて（通達最終改正R.6.5）」イラスト版より

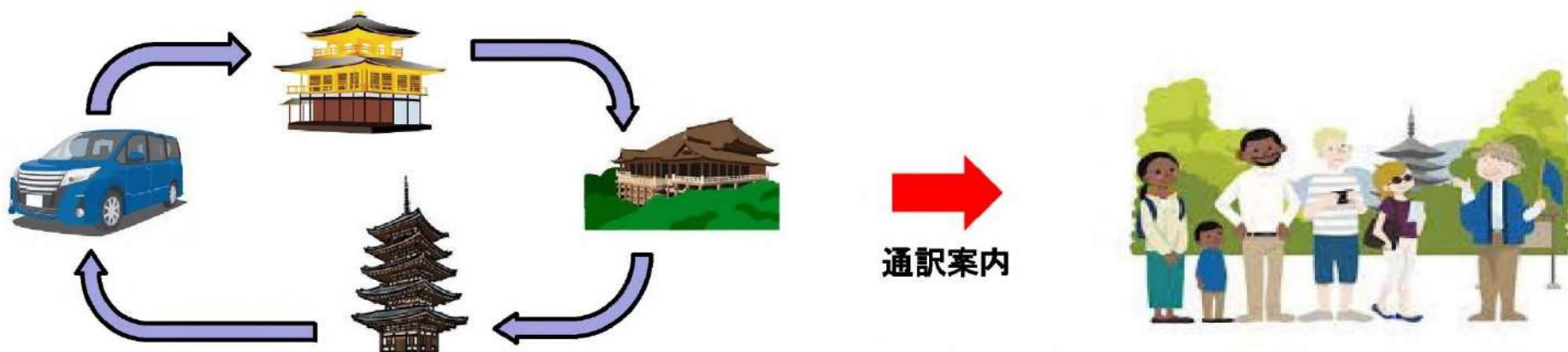
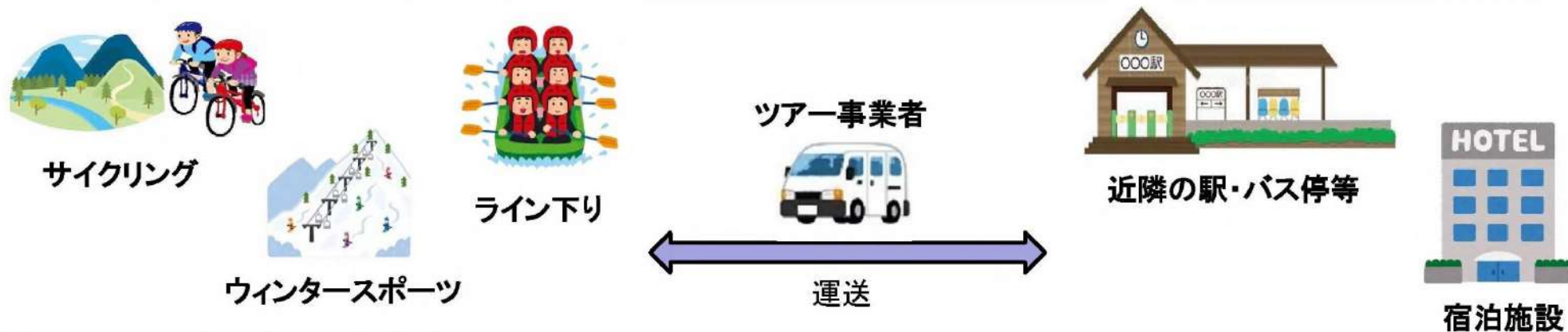
- 宿泊施設や介護施設の利用者を対象とする運送において、**送迎に対する反対給付がない場合**に許可等は必要ありません。
- この場合、利用者からの依頼に応じて、以下の運送を行うことも可能です。



8-3. ツアー&ガイドに付随する送迎

自家用有償旅客運送に関する通達「道路運送法における許可または登録を要しないガイドラインについて（通達最終改正R8.6.5）」イラスト版より

- 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。**

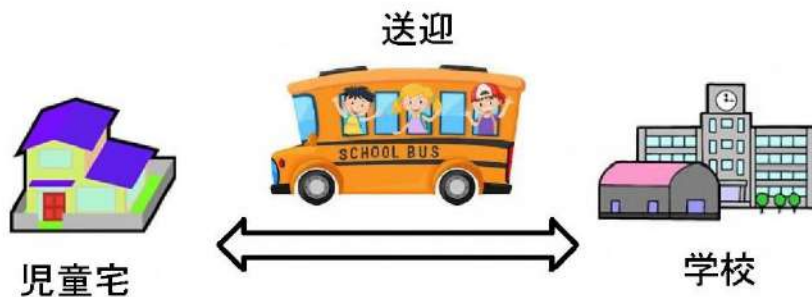
8-4. 運送サービスの有無で施設の利用料金等に差を設ける場合の扱い

自家用有償旅客運送に係る通達「道路運送法における許可または登録を要しないガイドラインについて（通達最終改正R8.6.5）」イラスト版より

- 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。



送迎の有無	学費
送迎あり	32,000円
送迎なし	30,000円



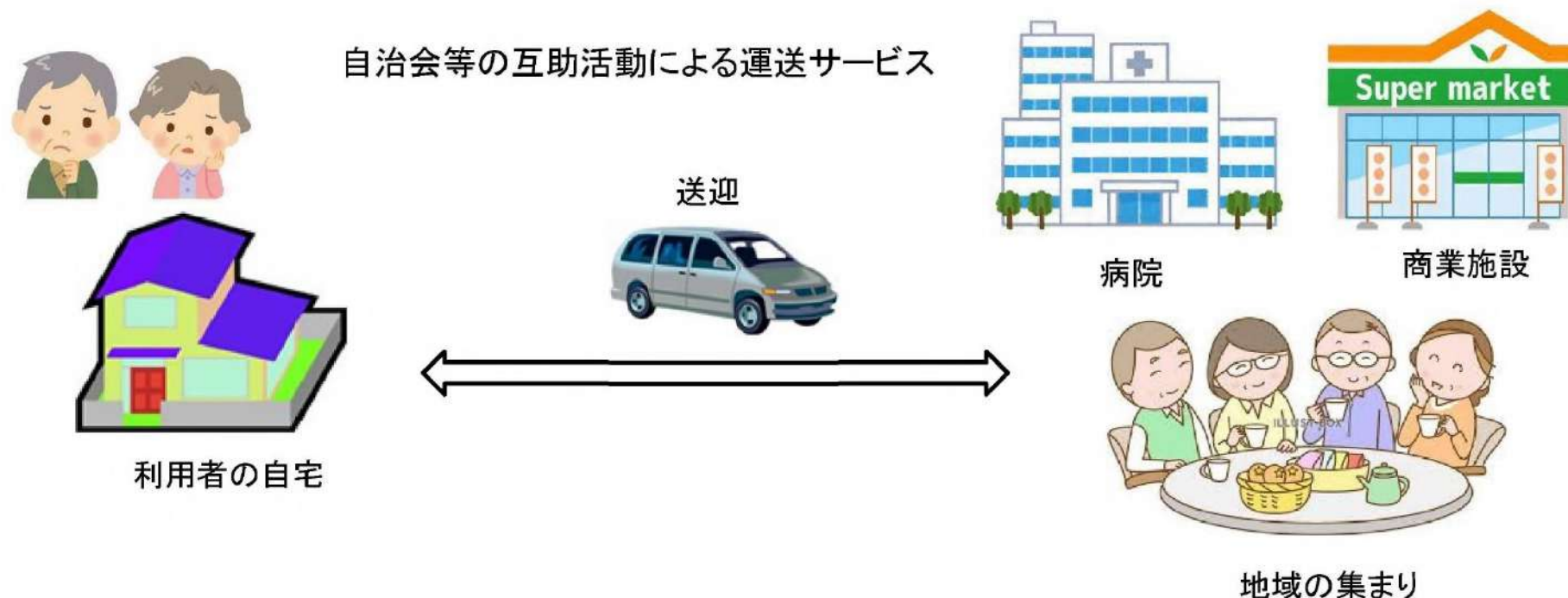
送迎の有無	利用料金
送迎あり	6,800円
送迎なし	6,000円

※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。**

8-5. 地縁団体が行う運送サービス

自家用有償旅客運送に係る通達「道路運送法における許可または登録を要しないガイドラインについて（通達最終改正R8.6.5）」イラスト版より

- 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HP→物流・自動車サイトへ移動

【事業者・運送者向け情報】

◆バス

◆タクシー

◆トラック

◆レンタカー

◆**自家用有償旅客運送**

◆e-Govオンライン申請(自動車運送事業、自動車整備事業関連手続き)

◆旅客自動車運送事業に係る報告について

◆自動車運転代行業

◆自動車道事業

◆バスターミナル事業

◆自動車整備事業

◆自動車登録関連事業



物流・自動車

ホーム > 政策・仕事 > **自動車** > 自家用有償旅客運送について

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)
- 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)
- 自家用有償旅客運送の輸送実績報告書 (第6号様式) [【エクセル/PDF】](#)

(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

主な関係通達等については、[こちら](#)



こちらも参考に
国土交通省HP→公共交通サイト

 国土交通省

『福祉』と『交通』が重なる現場の方々へ

高齢者の移動手段を確保するためのパンフレット

2025年3月 国土交通省

物流・自動車

ホーム > 政策・仕事 > **自動車** > 自動車交通関係事業 > 自家用有償旅客運送に関する通達について

自家用有償旅客運送に関する通達について

自家用有償旅客運送に関する通達等を公表しているページです。

■ 制度全般

○ **道路運送法における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** (令和6年3月1日国自旅第359号)

・イラスト版

- 一般乗用旅客自動車運送事業者及び自家用有償旅客運送者による共同輸送サービスの提供について (令和6年4月26日国自旅第73号)
- 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日国自旅第144号)
- 自家用有償旅客運送自動車の運転者の要件の取扱いについて (平成19年9月26日国自旅第154号)
- 道路運送法施行規則第51条の16第4項の基準に適合すると認められる者が行う講習の認定要領について (平成18年9月29日国自旅第154号)

9. 輸送資源フル活用の全体イメージ

自家用有償旅客運送に関する通達「道路運送法における許可または登録を要しないガイドラインについて（通達最終改正R8.6.5）」イラスト版より

バス・タクシー・公共ライドシェアの廃止等により、
移動手段の確保が課題となっている
全国で約2,500に上る「交通空白」等



地域の輸送資源をフル活用して
移動手段を確保する枠組みを構築

自動車地域旅客運送サービス再構築事業

地方公共団体が、最適な運送形態によるサービスを提供する運送主体を**選定**
地方公共団体の**あつせん**により、運送主体が、**地域の関係者からサービス提供に必要な輸送資源の提供等の協力を受ける**
→運転者や車両等の**輸送資源をフル活用**する事業

自動車地域旅客運送サービス再構築事業

岐阜県白川町（病院バスとの統合等）

- 病院バスと、路線バスやデマンドバス（公共ライドシェア）を統合するほか、スクールバスとデマンドバスを一体で運行管理
- 事業者から運行管理・運転業務の協力を受けて、地域住民から一部車両の運転の協力を得るほか、運行にスクールバス車両も活用



運送主体



公共ライドシェア バス・タクシー
「交通空白」等でサービス提供

サービス提供に協力

データ提供等の協力

選定
財政
支援等

サービス提供に協力

協力のあつせん

サービス提供に協力

地方公共団体

計画提案
協議会に参画

協力のあつせん



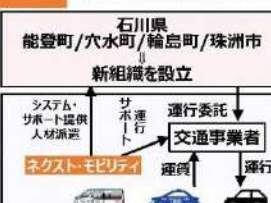
民間企業・団体

連携促進団体

石川県奥能登地域（民間企業の協力）

- 奥能登地域（石川県能登町/穴水町/輪島市/珠洲市）でAIデマンド交通の共同導入・運営体制構築に向けた協力を行う
- 今後、広域運営組織の設立を進め、タクシー・ライドシェア等の複数交通モードの共同化による効率化を目指す

（出典）交通政策審議会交通体系分科会 R7第3回地域公共交通部会 ネット・モビリティ資料を加工



施設利用者用運送サービス提供者

静岡県湖西市

（従業員用送迎車両を住民向け運送サービスに提供）

- 市内企業の協力のもと、当該企業の従業員送迎のシャトルバスの空き時間に、地域住民向けの運送サービスを提供。（ルート上に鉄道駅、病院、スーパーなど）
- 地域住民向けの運送サービスは、湖西市が公共ライドシェアの登録を受けて、シャトルバスを使用して実施。（運賃100円）

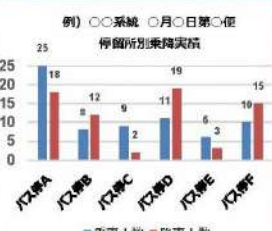


モビリティデータの利活用
地方公共団体による事業実施計画作成時に必要となる乗降記録等のデータ提供等の協力要請に対し、正当な理由がある場合を除いて、交通事業者等が応じることとし、事業実施を促進

モビリティデータの利活用

青森県八戸市（データを活用した交通施策の実施）

- 八戸圏域を運行するバス会社が提供するICカードについて、路線再編等のためのデータを活用することを目的に、データ提供の協定を締結
- 通年で利用者の推移や通学・通勤定期利用者の有無などのデータを路線再編に活用
- 時間帯別の路線バスの利用者数のデータを可視化し、路線バスから小型のワゴン車のダウンサイジングの適否について検討を実施



地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援。

補助内容

○ 補助対象事業者

一般乗合旅客自動車運送事業者又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

○ 補助対象経費

予測費用(補助対象経常費用見込額)から予測収益(経常収益見込額)を控除した額



<補助対象経費算定方法>

予測費用

(事業者のキロ当たり経常費用見込額
× 系統毎の実車走行キロ)

－

予測収益

(系統毎のキロ当たり経常収益見込額
× 系統毎の実車走行キロ)

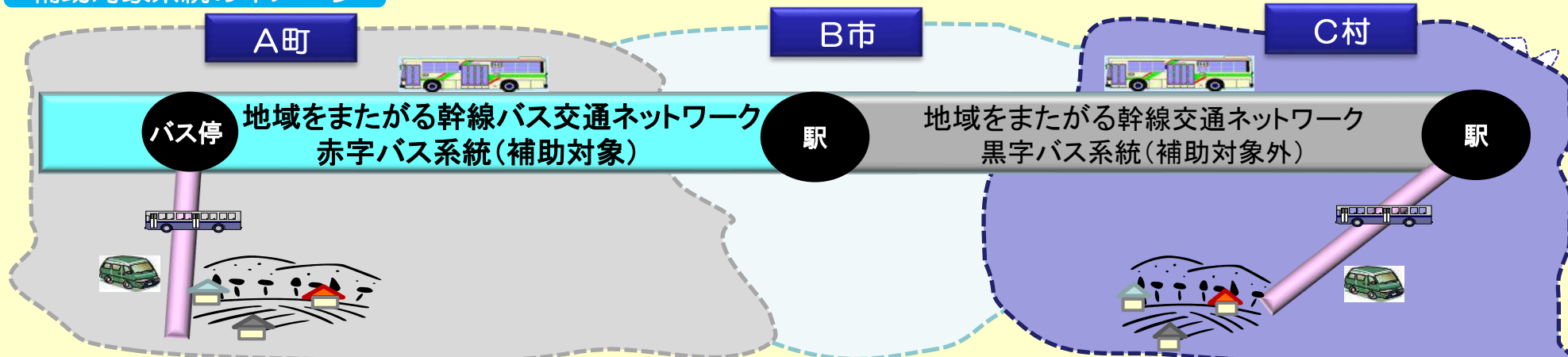
○ 補助率

1/2

○ 主な補助要件

- ・一般乗合旅客自動車運送事業者による運行であること
- ・複数市町村にまたがる系統であること
(平成13年3月31日時点で判定)
- ・1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの
- ・輸送量が15人～150人／日と見込まれること
 - ※ 1日の運行回数3回(朝、昼、夕)以上であって、1回当たりの輸送量5人以上(乗用車では輸送できず、バス車両が必要と考えられる人数)
 - ※ ①復興特会から移行する応急仮設住宅非経由系統のうち、東日本大震災前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統、②熊本地震前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統については、輸送量要件を緩和(一定期間)
- ・経常赤字が見込まれること

補助対象系統のイメージ



(通常の会計年度)																																			
R7年度												R8年度												R9年度											
R7.				R8.								R9.				R10.																			
4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	
R8年度事業			計画認定申請																																
R9年度事業																																			
R10年度事業																																			

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援。

補助内容

○ 補助対象事業者

地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

○ 補助対象経費

補助対象系統に係る経常費用から経常収益を控除した額



○ 補助率

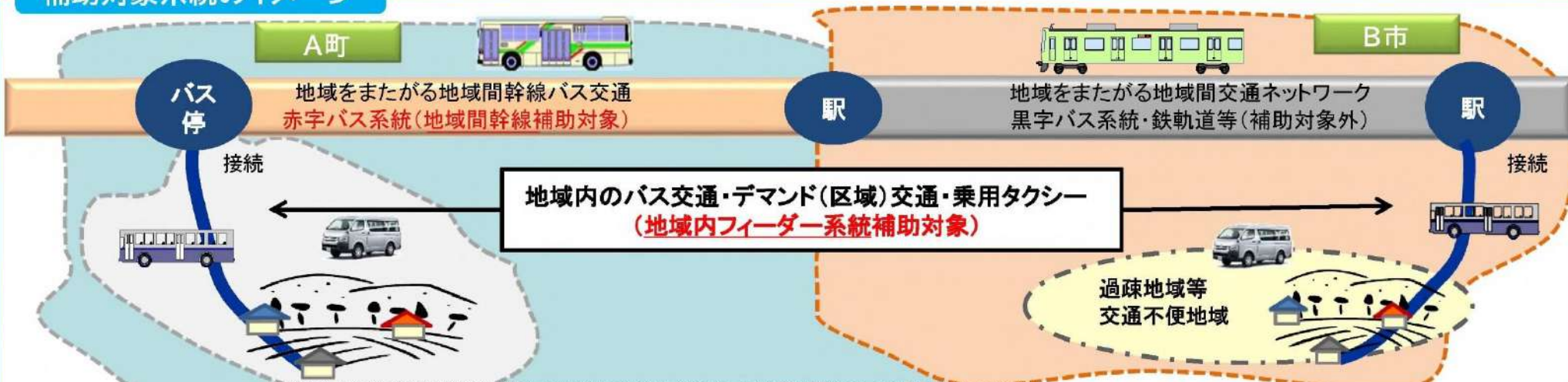
1/2以内

○ 主な補助要件

市町村等が定めた地域公共交通計画に確保又は維持が必要として掲載され、

- ・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、自家用有償旅客運送者による運行であること
- ・補助対象地域間幹線バス系統等に接続するフィーダー系統であること
- ・新たに運行を開始するもの又は公的支援を受けるものであること
- ・路線定期運行の場合、輸送量が2人/1回以上であること
- ・経常赤字であること

補助対象系統のイメージ



※専ら政令市等が運行支援を行うもの及びその運行区域の全てが政令市等の区域内であるものは除外

※交通不便地域は、地方運輸局長等が指定する地域

※乗用タクシーは、過去に乗合バス事業等による乗合旅客の運送を行っていた地域であって、乗用タクシー以外の輸送手段が無いと地方運輸局長が認めた地域に限る

厳しい経営状況にある乗合バス事業者の負担の軽減や老朽更新による安全確保及び利用者利便を図る観点から、バス車両の更新等について支援。

補助内容

- 補助対象事業者

【車両減価償却費等補助】

幹線系統：一般乗合旅客自動車運送事業者
又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

フィーダー系統：地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

【公有民営補助】

地方公共団体又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
- 補助対象経費

【車両減価償却費等補助】

補助対象購入車両減価償却費及び
当該購入に係る金融費用の合計額
(地域公共交通利便増進計画又は地域旅客運送
サービス継続計画に位置付けられた系統につい
ては、車両購入費の一括補助も可)

【公有民営補助】

補助対象車両購入費用

※補助対象経費の限度額
① ノンステップ型車両：1,500万円
② ワンステップ型車両：1,300万円
③ 小型車両：1,200万円
④ 都市間連絡用車両：1,500万円
- 補助率

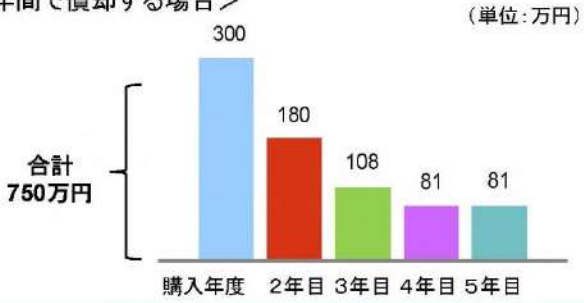
1/2
- 主な補助要件

 - ・補助対象期間中に新たに購入等を行うもの
 - ・主として地域間幹線又は地域内フィーダーの補助対象系統の運行の用に供するもの
 - ・地上から床面までの地上高が65センチメートル以下かつ定員11人以上の車両であって次のいずれかに該当するもの
 - ① ノンステップ型車両(スロープ又はリフト付き)
 - ② ワンステップ型車両(スロープ又はリフト付き)
 - ③ 小型車両(①及び②の類型に属さない長さ7メートル以下かつ定員29人以下の車両)
 - ・運行区間の一部に高速道路等を含む補助対象系統の運行の用に供するものであって道路運送車両の保安基準(座席ベルト、ABS等の設置)に適合した定員11人以上の車両

補助方式のイメージ

車両減価償却費等補助

＜車両価格1,500万円のノンステップバスを購入し、定率法(残存価額×0.4)を用いて5年間で償却する場合＞

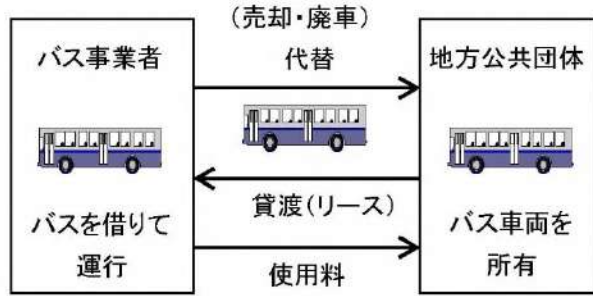


車両購入に係る減価償却費・金融費用を5年間にわたって交付

※ 補助対象金融費用は、年2.5%が上限

公有民営補助

＜車両価格1,500万円のノンステップバスを購入した場合＞



協議会で、老朽車両の代替を含む「収支改善計画」を策定

2年間で均等に分割して交付
1年目 375万円
2年目 375万円

旅客自動車運送事業者等によるバリアフリー化設備等の整備をはじめ、DX・GX等による利便性向上や人材確保に資する取組や、訪日外国人旅行者が公共交通機関でストレスフリーに旅行できる環境を整備するための経費等に対して助成する事業。

〈交付申請期間〉

令和8年4月27日～5月29日

2次公募の有無未定

※★は昨年度事業からの変更点

交通DX・GXによる経営改善支援事業

地域交通事業者によるDX・GX等による経営改善に資する取組に対して支援します。

補助対象事業者 乗合バス関係・貸切バス関係・タクシー関係・公共ライドシェア関係・日本版ライドシェア関係

補助対象内容

各種システム等

運行管理支援、業務日報自動作成、車両動態管理、運行計画作成支援、ODデータ・乗降人数など自動集計システム、その他別表に記載されているメニュー、もしくは"経営改善に資する"システムの導入

補助率 1/2

※詳細は公募要領・別表をご確認ください。

決済機器の導入

クレジット決済機器、交通IC決済機器、二次元コード決済機器、その他キャッシュレス決済機器の導入

補助率 1/3

バリアフリー化設備等整備事業

公共交通機関における高齢者・障害者等の移動に係る利便性及び安全性向上の促進等を図るための取組を支援します。

補助対象事業者 乗合バス関係・タクシー関係

補助対象内容

ノンステップバス・リフト付きバスの導入

補助率 1/4又は通常車両価格との差額の1/2のいずれか少ない額

※メニューによって上限金額等異なります。別表をご確認ください。

バスターミナル及びタクシー乗り場の移動円滑化、待合・乗継環境の向上、情報提供

段差の解消(※)、転落防止設備の整備、視覚障害者誘導用ブロックの整備、バス・タクシー車両の移動円滑化に要する改造費等

補助率 1/3

福祉タクシーの導入(UDタクシー含む)

補助率 1/3

※メニューによって上限金額・上限台数が異なります。別表をご確認ください。

★キャッシュレス機器等の一部メニューについて、貸切バスが対象外に。

★交付決定前着手が可能に。／バス、タクシーの移動円滑化に要する改造費(ステップの取り付け等)が新たに対象に。

★ノンステップバスの導入は新車限定に。



🚌 旅客自動車運送事業における人材確保支援事業

二種免許取得、採用活動など、人材確保のために行う取組を支援します。

補助対象事業者 乗合バス関係・貸切バス関係・タクシー関係・公共ライドシェア関係・日本版ライドシェア関係

補助対象内容

二種免許取得のための教習

教習所の受講費用、試験費用、免許取得に伴う関連費用など、タクシー・バス運転士等の確保を目的とする事業

補助率 1/2または1/3

設備の整備

女性運転士の確保のため、女性用トイレ、仮眠施設等の改修にかかる費用

補助率 1/2または1/3

採用活動

求人広告費（Web広告、求人媒体掲載）、採用サイト制作・改修、会社説明会の実施費用など※一部対象外

補助率 1/2または1/3

★女性用設備やカスハラ対策に係る費用が補助対象に追加。

🗣️ 交通サービス利便向上促進事業

公共交通機関におけるストレスフリーで快適に旅行できる環境を整備するため、多言語対応の強化、キャッシュレス決済の普及等に関する個別の取組に対して支援します。

補助対象事業者 乗合バス関係・貸切バス関係・タクシー関係・公共ライドシェア関係・レンタカー関係

補助対象内容

リフト付きバス

補助率 1/4又は通常車両価格との差額の1/2のいずれか少ない額

※通常車両価格はリフトを取り付けない同型車両の価格とする

ジャンボタクシー

補助率 1/3

※1両当たりの補助上限は60万円。補助対象は新車に限る

電源装置

情報端末への電源供給機器、非常用電源装置

補助率 1/2

その他利便向上促進事業

連節バス、PTPS車載器等、BRTの停留施設の整備、サイクルバス、水陸両用バス、オープントップバス、上記以外のバス、多言語案内用タブレット、多言語翻訳システム機器、決済機器の導入等 その他別表に記載されているメニューの導入

補助率 1/3

🚶 地方ゲートウェイの刷新事業

二次交通への円滑なアクセスに資する乗場環境の整備・改善に資する以下の取組に対して支援します。

- ・二次交通への円滑なアクセスに資する乗り場の設置
- ・既存の乗場の改良等二次交通への円滑なアクセスを目的とした乗り場環境の改善整備
- ・乗場の混雑状況確認のための監視カメラの設置
- ・乗場の混雑状況を表示するためのサイネージの設置等

補助対象事業者 乗合バス関係・貸切バス関係・タクシー関係・公共ライドシェア関係・日本版ライドシェア関係・レンタカー関係

補助対象内容

二次交通への円滑なアクセスに資する乗り場の設置、二次交通への円滑なアクセスを目的とした乗車環境の整備改善(その他機器の設置・導入)

補助率 1/3

※メニューによって上限金額等が異なります。別表をご確認ください。

WEBカメラ／サイネージの設置・導入

補助率 1/3

※メニューによって上限金額等が異なります。別表をご確認ください。

🏠 観光二次交通の高度化事業

訪日外国人旅行者が円滑に移動できる環境を整備するため、観光地における二次交通の充実に資する日本版ライドシェア・公共ライドシェアの導入を支援します。

補助対象事業者 公共ライドシェア関係・日本版ライドシェア関係

補助対象内容

車両導入(購入・リース)

配車管理システムの構築・導入に係る諸費用 車体標示の導入、ドライブレコーダーの設置・導入 その他の運行に必要な整備の導入等

補助率 2/3

※車両を購入する場合は上限があります。別表をご確認ください。

多言語対応機能等の端末の構築・導入に係る諸費用、公共・日本版ライドシェア導入時における運転者募集

補助率 2/3

○ イラン情勢を受け、LPガス等の高騰が見込まれることから、国民生活等への不足の影響を緩和するため、LPガスを使用するタクシー事業者の燃料価格について時限的・緊急避難的な激変緩和事業を継続。

〈事業概要〉

LPガスを使用するタクシー事業者に対して、燃料高騰相当分を支援

LPガス価格

4月第1週 118.6円/ℓ
5月第1週 131.9円/ℓ
6月第1週 135.6円/ℓ

4月と5月の平均(125.3円/ℓ)

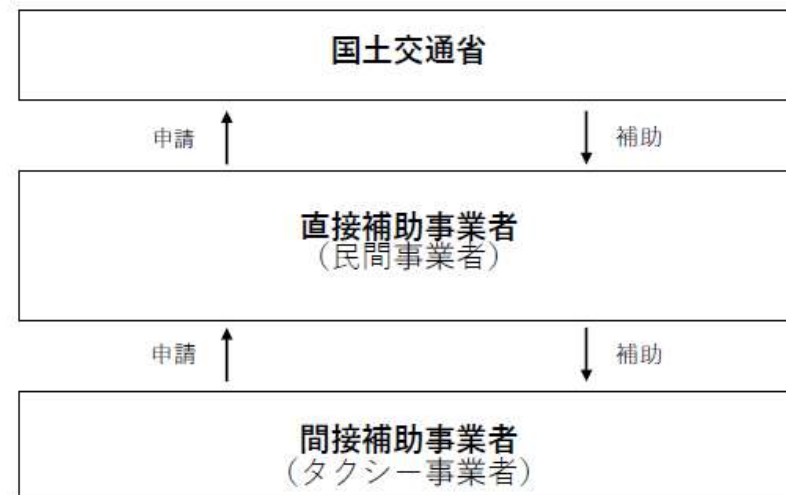
5月と6月の平均(133.8円/ℓ)

平均価格と基準価格の差額分を支援

基準価格(114.3円/ℓ※)

※LPガス販売価格の全国平均

〈補助スキーム〉



☆短期間の値上がりに対応するため、4月分よりLPガス価格の算出方法を変更

変更前: 各月の第1週の全国平均価格をその月のLPG価格として設定。

変更後: 各月の第1週の全国平均価格と翌月の第1週の全国平均価格の平均値をLPG価格として設定

〈支援内容〉令和8年4月分は11.0円/ℓ、5月分は19.5円/ℓの支援を実施

〈申請受付期間〉令和8年7月9日～9月4日

10. 補助金⑤ 地域一体となった持続可能な観光地域づくりの推進 予算

令和8年度予算額 1,879百万円
※令和7年度補正予算も活用

(観光フィーダーの1)

事業目的・背景・課題

- インバウンドが堅調な成長軌道にある中で、我が国では観光立国推進基本計画の下、“**持続可能な観光**”に係る取組が全国各地で進められているといえ**る水準まで増加してきた**ところ。世界市場における“持続可能な観光”に対する関心は引き続き高まる中で、取組を更に普及・深化させていくことが必要。
- 特に、自治体、DMO（観光地域づくり法人）、観光関連事業者、地域住民など、多様なステークホルダーが協力し、観光地としての価値を最大化しながら取り組むことが、持続可能な観光地経営に当たって重要であり、**各地域における協力体制の構築・強化、データを活用した観光ビジョン・計画の見直し／具体化等に取り組んでいく必要がある。**

事業内容・事業イメージ・事業スキーム

①【調査事業】地域一体となった持続可能な観光地経営の推進

観光産業の持続的な発展に向けて、各地域の観光資源等の魅力や課題及びその原因等を可視化するとともに、住民を含めた多様なプレイヤーの座組の下、将来の観光地像を描き、そこに向けた施策・ロードマップの策定といった観光地経営のフロー基盤の構築・強化について、必要な支援の在り方等について調査を行う。

- ・事業形態：調査事業等 ・請負先：民間事業者
- ・事業期間：令和4年度～



②観光交通確保に向けた受入環境整備

地方の観光地を結ぶ路線バス等の二次交通について、地方への誘客や周遊円滑化に向けた基盤を整備するほか、入国から目的地までの移動を円滑に実施するための交通サービスの受入環境整備を支援する。

- ・事業形態：直接補助事業(補助率：1/2、1/3等)
- ・補助対象：地方公共団体、DMO、民間事業者等
- ・事業期間：平成28年度～



観光需要を取り込んだ路線バスの運行



多言語表記

③観光地域振興無電柱化推進事業

観光における地域振興に向けた無電柱化の推進を図るための取り組み等を支援

- ・事業形態：間接補助事業（国→地方公共団体→電線管理者）
- 国は補助対象経費の1/2を補助対象事業者に補助、補助対象事業者は補助対象経費の1/2または2/3を間接補助対象事業者に補助
- ・事業期間：令和元年度～



④先進的なサイクリング環境整備事業

サイクルツーリズムを推進するため、訪日外国人に対応したサイクリング環境の整備を支援

- ・事業形態：直接補助事業(補助率1/2)
- ・補助対象：地方公共団体、協議会
- ・事業期間：令和2年度～



多言語案内看板



サイクルラックの設置

- 走行環境整備
- 受入環境整備
- 情報発信

※ その他、必要な調査・実証費を計上

10. 補助金⑤ 地域内観光フィーダー系統補助金の概要（観光フィーダーの2）

オーバーツーリズム、「交通空白」などの課題解決を通じた“持続可能な観光”の更なる推進に向けて、生活交通に加え、観光の主要交通結節点等における二次交通としての役割が期待される地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援。

補助内容

○ 補助対象事業者

地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

○ 補助対象経費

補助対象系統に係る経常費用から経常収益を控除した額



○ 補助率 1 / 2 以内

○ 主な補助要件

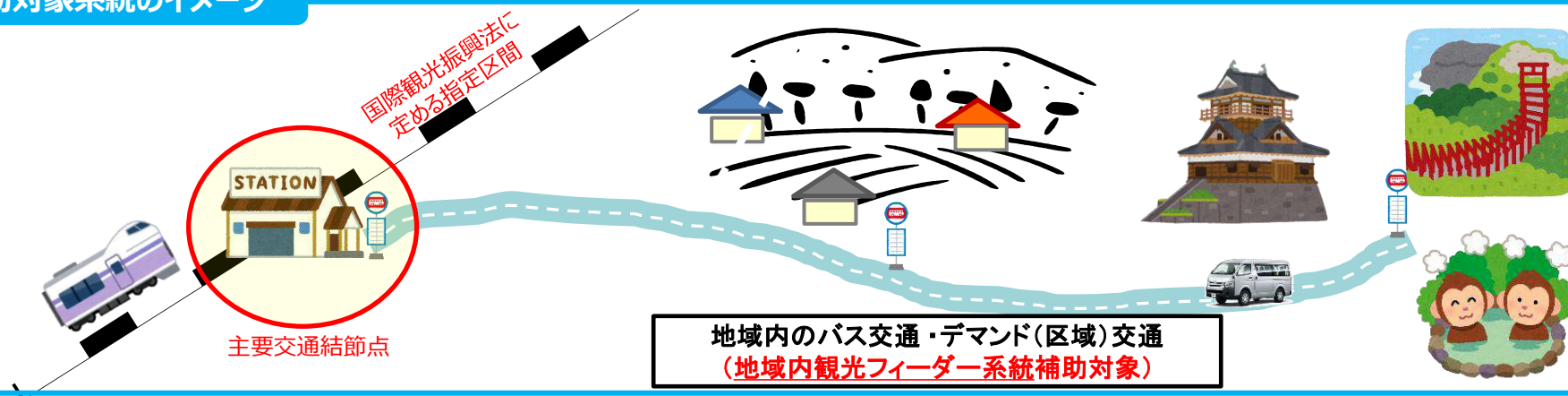
市町村等が定めた地域公共交通計画に、**地域住民の生活交通に加えて観光需要に対応する二次交通として**位置付けられた系統であり、

- ・一般乗合旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者による運行であること
- ・国土交通省がリストアップする主要交通結節点及び国際観光振興法に定める指定区間（注）のいずれにも接続する系統であること
- ・多言語表記への対応等、受入環境に係る利便増進措置を実施すること
- ・新たに運行を開始するもの又は公的支援を受けるものであること
- ・路線定期運行の場合、輸送量が2人／1運行（往復）以上であること
- ・経常赤字であること

※地域公共交通確保維持事業における地域内フィーダー系統補助との重複受給は認めない

（注）外国人観光旅客の利便の増進を図ることが特に必要な、多数の外国人観光旅客が利用する区間又は外国人観光旅客の利用の増加が見込まれる区間

補助対象系統のイメージ



➡ 主要交通結節点、指定区間を事前に設定しておく必要があります。

地域内フィーダー系統

地域公共交通計画への位置づけ

- サバイバル事業による運行の確保・維持が必要として位置づけ

運送主体

- 一般乗合、公共ライドシェア等

接続性要件

- 補助対象地域間幹線バス系統等に接続するフィーダー系統

新規性要件

- 新たに運行を開始するもの又は公的支援を受けるもの

その他の要件

- 路線定期運行の場合、輸送量が2人/1運行（往復）以上
- 経常赤字

観光フィーダー系統

地域公共交通計画への位置づけ

- 地域住民の生活交通に加えて観光需要に対応する二次交通として位置づけ

運送主体

- 一般乗合、公共ライドシェア等 ※タクシー低廉化は措置しない

接続性要件

- 国土交通省がリストアップする主要交通結節点及び国際観光振興法に定める指定区間のどちらにも接続する観光フィーダー系統

新規性要件

- 新たに運行を開始するもの又は公的支援を受けるもの ※地域内フィーダーからの移行は新規性ありとみなし

その他の要件

- 路線定期運行の場合、輸送量が2人/1運行（往復）以上
- 経常赤字
- 多言語表記への対応等、受入環境に係る利便増進措置を実施

学校教育等に関する移動の安全確保のための対策（令和8年6月）概要 ①

令和8年5月、部活動の遠征のためのバスによる移動中に死傷者が出る重大な事故が発生したことを受け、文部科学省と国土交通省は「学校教育等に関する移動の安全確保に向けた連絡会議」を設置し、自動車による移動時の安全確保について対策をとりまとめた。

1. 事故の概要

- 令和8年5月6日、学校法人北越高等学校の部活動の遠征のため、マイクロバスによる移動中に、生徒に死傷者が出る重大な事故が発生
- 事故に至る経緯等については現在も捜査中であるが、北越高校と蒲原鉄道との間で認識が異なっている状況。両者は、当該バスの手配について、事前に見積書や契約書を交わしていなかったと回答

2. 今後の対策

- 教育課程内の活動においては、移動が必要となる場合、原則、公共交通機関、貸切バス等又はスクールバスを利用することが基本。教育課程外その他の活動においても、特に長距離・長時間の移動が必要となる場合、地域の実情も踏まえつつ、利用可能な範囲で、公共交通機関等の利用も含めて移動手段を検討することが重要

（1）ガバナンスの徹底

- 学校の設置者は、学校教育等における移動の安全確保について設置する学校に対して適切に管理運営。学校及び交通事業者等は、安全確保のための措置について、契約内容等の書面での確認を含め、担当者任せにせず、組織として対応
- 学校の管理職は、学校における「安全管理の責任者」であり、学校外で行う部活動を含む学校管理下の校外活動のための児童生徒の引率計画や教職員の出張について、書面等による事前承認を含む安全管理を徹底
- 学校は、児童生徒の校外活動の計画について、書面等により、保護者に対して事前に連絡

（2）適切な事業者選定と契約の透明化・文書化

- 学校は、法令に基づく許可又は登録を受けた交通事業者等であることを確認するとともに、貸切バス事業者安全性評価認定制度を参考にするなど、適切に交通事業者等を選定
- 貸切バス事業者、レンタカー事業者、旅行業者は、事前に学校に対して書類の交付が必要な場合、適切に交付
- 学校、交通事業者等とともに、自動車の利用前に、見積書、契約書等の書面により契約内容（契約主体、内容等）を明確化。契約に関する書面については整理して保存

1.1. 学校教育等に関する移動の安全確保のための対策②

学校教育等に関する移動の安全確保のための対策（令和8年6月）概要②

（3）レンタカーでの契約の在り方

- 学校は、レンタカーを利用する場合、レンタカー事業者以外の事業者等に依頼せず※1、自らが借受人となってレンタカー事業者と契約を行い、貸渡証を受領し、当日携行
- 学校は、レンタカー契約に際して、実際に運転する可能性がある全ての者を貸渡契約に運転者として明記するとともに、マイクロバスを借り受ける場合における運行区間、行先、利用者人数、使用目的等を網羅的かつ適切にレンタカー事業者に申請
- レンタカー事業者以外の事業者等は、学校に代わってレンタカーを手配しない※1

※1 法令上の登録を受けた旅行業者等を介してレンタカーを手配する場合を除く。

（4）自家用自動車・レンタカー利用の際における「安全管理チェックシート」の活用

- 学校の教職員は、部活動の遠征等のための生徒の引率に当たって、自家用自動車やレンタカーを使用する場合、「安全管理チェックシート」を参考に、①事前に引率計画や運転者の資格等及び自動車の安全性の確認、②当日出発前に引率の実施や運転者及び自動車の状況に関する確認を行う

その際、学校の管理職は、引率計画や移動計画等について、書面等による事前承認を徹底

（5）運転者の手配の在り方

- 学校は、自家用自動車やレンタカーの使用の際には、学校自らの責任で、運転者を直接手配すること又は関係法令で認められている事業者等※2に直接依頼し、適切に契約
- 事業者等は、関係法令で認められている場合を除き、運転者の手配の依頼があっても、手配しない
- 学校は、その責任において手配する運転者について、適切かつ有効な運転免許を保有していることや、事故歴・交通違反歴等の懸念事項がないことを事前に確認

※2 自家用自動車管理業者や許可を受けている労働者派遣事業者又は職業紹介事業者等

（6）教職員等の同乗について

- 学校は、児童生徒の発達段階も踏まえつつ、自動車に教職員等（部活動指導員、保護者等も含む。）が同乗することが望ましいことを踏まえ、必要な教職員等を適切に配置

（7）安全意識の啓発・研修等

- 学校の設置者は、学校の管理職や児童生徒の引率において運転者となることが想定される教職員を対象として、安全管理の責任者や運転者としての安全意識の啓発・研修等を実施することが望ましい
- 学校の管理職は、移動の安全確保に関する啓発・研修等への参加に努めるとともに、国土交通省の地方運輸局等においても、教育委員会や都道府県私学担当部局その他校長会・教頭会等が学校の管理職に対して研修を実施する際に、運輸安全マネジメントの啓発を行うなど、研修への協力に努める

*部活動の地域展開による地域クラブ活動についても、適宜読み替えて適用する。

11. 学校教育等に関する移動の安全確保のための対策③

※貸切バス運賃の単価は公示で定められています。公示額より安い運賃の場合でおかしいと思ったら、陸運部へ相談を。

学校教育等における移動手段の類型と留意事項

移動手段	学校等で使用が主に想定される場面	手配を行う者	運転者	留意事項	
				車両の手配・管理	運転者の手配・管理
貸切バス、タクシー等 A ※スクールバス(事業者所有車両)を含む	・通学 ・教育課程内の活動(修学旅行等) ・教育課程外の活動(部活動) 地域クラブ活動	・学校教職員 ・宿泊を伴う活動であれば旅行業者を通じた手配も想定(管理職の承認) 地域クラブ活動の場合、実施主体の運営スタッフ等	車両を有する事業者の運転者	・法令に基づく許可を受けた事業者であることの確認 ・書面による契約内容の確認 ・乗車前のナンバープレートの色(いわゆる緑ナンバー)の確認 ・貸切バス事業者安全性評価認定制度を参考 <貸切バス> ・運送引受書の受領(契約内容の確認) <タクシー> ・契約内容の確認	
公共ライドシェア(自家用有償旅客運送) B	同上	学校教職員(管理職の承認)	自治体等の運送主体が確保した運転者	・法令に基づく登録を受けた事業者であることの確認 ・書面による契約内容の確認	
スクールバス(学校、設置者所有) C		地域クラブ活動の場合、実施主体の運営スタッフ等がスクールバス所有者を介して手配 ※自治体が運営する地域クラブが当該自治体のスクールバスを活用する場合等	・指定された教職員 ・学校または設置者が手配した運転者	・道路運送車両法による以下の義務の履行 ➢ 自動車の使用者は、日常点検整備や定期点検整備などを行う必要 ➢ 定員11～29名以下のバスを2台以上、定員30名以上のバスを1台以上所有している場合は、整備管理者の選任が必要	・道路交通法による以下の義務の履行 ➢ 適切な運転免許の保有や過労運転等の禁止等 ➢ 定員11名以上の自動車を所有しているなどの場合、安全運転管理者を選任し、運行計画の作成、点呼による運転者の疲労等の確認、アルコール検知等の実施
自家用車(教職員、同窓会、保護者会等が所有・管理する車両) D	教育課程外の活動(部活動) 地域クラブ活動	学校教職員(管理職の承認)	・教職員、保護者等の学校関係者 ・学校が手配した運転者	・「安全管理チェックシート」参照 ・運転者は自らの責任で手配	
レンタカー E		地域クラブ活動の場合、実施主体の運営スタッフ等	地域クラブ活動の場合、実施主体の運営スタッフ、保護者、指導者等	・法令に基づく許可を受けた事業者であることの確認 ・学校が自ら借受人となってレンタカー事業者と契約 ・運転の可能性のある者の事前連絡を含む、貸渡約款の遵守 ・貸渡証の受領(契約内容の確認・運転時の携行)	・「安全管理チェックシート」参照 ・車両を貸し出す事業者に依頼して運転者を手配してもらうのは不可

10~11 の各サイト

<https://www.lpg-subsidy.pacific-hojo.jp/>

国土交通省



観光振興事業費補助金交付要綱（オーバーツーリズムの未然防止・抑制をはじめとする観光地の面的受入環境整備促進事業）
第8章 地域内観光フィーダー系統補助事業（第85条～第96条） 参照

<https://www.kotsu-dxgx-hojo.go.jp/>

国土交通省 HOME 公募概要 お知らせ よくあるご質問 お問い合わせ アカウント登録 ログイン

【お知らせ】 交付申請の不備修正は2026年7月7日(火)15:00をもって受付を終了しました

令和8年度

交通DX・GXによる 経営改善支援事業等 補助金

本補助金は、旅客自動車運送事業者等によるバリアフリー化設備等の整備をはじめ、DX・GX等による利便性向上や人材確保に資する取組や、訪日外国人旅行者が公共交通機関でストレスフリーに旅行できる環境を整備するための経費等に対して助成する事業です。

- 交通DX・GXによる経営改善支援事業
- 旅客自動車運送事業者等における人材確保支援事業
- バリアフリー化設備等整備事業
- 交通サービス利便向上促進事業
- 地方ゲートウェイの刷新事業
- 観光二次交通の高度化事業



<https://kotsu-kuhaku-r8.jp/>

令和8年度

「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト

TOP

- 「交通空白」解消タイプ
- 共同化・協業化促進タイプ
- 地域交通DX推進タイプ
- モビリティ人材・組織育成タイプ

令和8年度

「交通空白」解消等 リ・デザイン全面展開プロジェクト



その他の主な施策

- ◆安全対策
- ◆環境対策
- ◆自賠責保険・被害者保護対策

安全対策

- 高齢運転者による交通事故防止対策
- 自動車総合安全情報～自動車の安全な交通を目指して～
- 自動車アセスメント
- A S V（先進 安全自動車）
- 接続機関における自動車からの緊急通報の取扱いに関するガイドライン（PDF）
- 搭乗型移動支援ロボット
- 三菱自動車工業等の燃費試験における不正行為について（2017年4月20日）
- リコール
- ドライブレコーダー
- 検討会等資料（PDF）
- 不正な二次架装対策
- 確実かつ安全な放射性輸送物の運送を確保するために必要な方策
- バス及びタクシーへの危険物の持込みの禁止について
- 間越道における高速ツアーバス事故を受けた安全性向上の取り組み（2012/6/11）
- バイク乗車時のヘルメット・胸部プロテクターの着用について（PDF）
- 幼稚園バス等の安全対策
- 貨物軽自動車運送事業における安全対策の強化（2024年10月開設）
- 学校教育等に関する移動の安全確保のための対策



国土交通省
観光庁

公募情報

事例集

ホーム > 予算・税制 > 観光庁予算

観光庁予算

各年度の観光庁予算に関する情報

令和8年度

> 予算概要（令和8年2月18日）

> 決定概要（令和7年12月26日）

> 概算要求（令和7年8月26日）

他にも自動運転実装関係、総務省関係補助金、等あります。

12. MOBILITY UPDATE PORTAL、「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム 国土交通省

国土交通省「交通空白」解消本部 第6回 (R8.6.10開催) 資料「「交通空白」解消に向けたその他の取組状況」より



概要

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。

プラットフォーム会員

- 「交通空白」に係るお困りごとを抱える自治体や交通事業者
- 「交通空白」の解消に貢献する高い意欲を持つパートナー企業または団体※ 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

2 空白解消に向けた
パイロットプロジェクト

3 空白解消に向けた
ナレッジの共有

はじめての地域公共交通計画／用語集



アップデートガイダンス



支援ツール



地域の実例

体制 (R8.5.31)

- 第1回会合 (R6.11.25) 後、プラットフォームの会員公募を開始。
- これまで、「交通空白」解消に向けたソリューションを話していたくピッチ・イベント及び会員企業等が主催するイベントにプラットフォームとして協力・参加するスピノフ・イベントの募集・開催。
- R8.5.31時点での参加団体は合計**1,836**に増加。R6.11の発足時167から大きく体制が充実。今後も会員は随時募集。

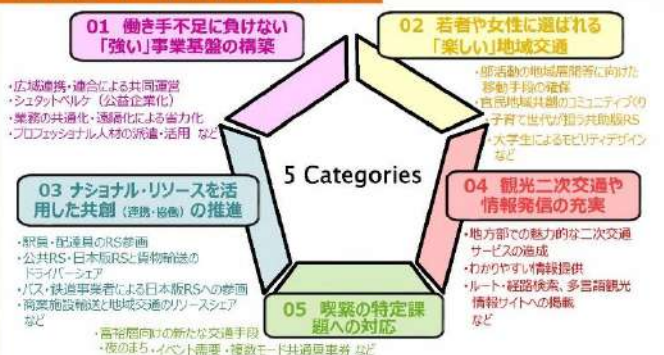


R6.11.25 「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム 第1回会合
発足時点の会員数：167団体。

R7.3.19 「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム 第2回会合
R7.3.14時点の会員数：1,024団体 (うち自治体：686)

R8.2.27 「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム 第3回会合
R8.2.13時点の会員数：1,409団体 (うち自治体：958)

パイロット・プロジェクト概要



- 人口減少・働き手不足の下において、地方の「暮らし」と「安全」を守る基盤である地域交通を守るため、従来の発想を超える地域交通の「新しいカタチ」を官民で創出することとし、2030年頃を見据え、全国展開・実装が期待される新しい仕組み (運営、技術・サービス、システム、人材等) の構築に取り組む。

- これまで計30件の実証事業を公表・展開してきたところ、今後も各事業の課題や成果を広く共有しながら、リーディングモデルを全国的に横展開していく。

地方	都道府県	応募自治体
近畿	兵庫県	豊岡市、多可町、洲本市、淡路市、丹波篠山市、尼崎市、芦屋市、丹波市、加西市、南あわじ市、加東市、西脇市、三田市、養父市、播磨町、加古川市、猪名川町、宝塚市、新温泉町、神戸市、香美町、朝来市、宍粟市、小野市、三木市、西宮市、川西市、相生市、姫路市

プラットフォーム会員一覧 (R8.6末 29/41)

「MOBILITY UPDATE PORTAL」とは、「交通空白」解消に向け、モビリティデータの利活用など新たなアプローチを取り入れながら、地域の多様な関係者が連携・協働して地域交通の再構築 (リ・デザイン) を進め、その利便性・生産性・持続性を高めるための様々な支援ツールや情報を提供します。

補助金を含め、不明な点は遠慮なく、ご相談ください。
なお、外出が多いことから、メール送信時は輸送部門のみ
（栞原、竹原）だけでなく、企画調整官も送信していただければ幸いです。（返信に時間がかかることがあります）

神戸運輸監理部兵庫陸運部輸送部門

神戸市東灘区魚崎浜町 3 4 - 2

TEL : 0 7 8 - 4 5 3 - 1 1 0 4

それ以外にも、参考となるHPがあります。

例えば

公共交通トリセツ

<https://kotsutorisetsu.com/>

トヨタモビリティ基金 ちいモビ

<https://chimobi-toyota-mf.jp/?from=tmf>

 公共交通トリセツ



中部運輸局HP

公共交通に関する報告書や事例集、マニュアル類を掲載しています。

◆自治体交通担当者のための道路運送法実務マニュアル（R06年度改訂版）地域公共交通会議の開催・運営に必要な協議事項や資料作成のポイントをもとめた実務書です。

◆はじめての地域公共交通～公共交通担当になったら読む本～自治体において地域公共交通の業務を担当される方への入門 など

 国土交通省 九州運輸局

九州運輸局HP

申請公示、申請・処分状況 分野別情報 報道発表&お知らせ 総合案内

[九州運輸局](#) > [分野別情報](#) > [公共交通活性化](#) > [自治体職員向け地域公共交通関係お役立ちページ](#)

※資料は発行時期を確認したうえで、読んでください。

※NPO法人再生塾セミナーなど各種シンポジウムへの参加も勉強になります。

ピックアップコンテンツ

地域公共交通に関する
お役立ち情報



国土交通省HP
→公共交通

国土交通省
中部運輸局

中部運輸局に
ついて

報道・広報

自動車の
検査・登録・整備

試験・免許

公共交通ライブラリー

[トップページ](#) > [地域公共交通](#) > [地域公共交通への支援](#) > [公共交通ライブラリー](#)