

第4章 運行の方法を考える

運行方法について、以下の項目を検討していきます。

4-1 運行の内容を考える

- (1) 対象者
- (2) 運行エリア・目的地
- (3) 運行形態
- (4) 運行頻度
- (5) 利用者負担額（運送の対価）
- (6) 使用車両・台数
- (7) 使用車両の調達方法

4-2 運行体制を考える

- (1) 運行体制と役割
- (2)(3) 予約受付・管理
- (4) ドライバーの配車調整
- (5) 利用者負担額タイプ/収受方法
- (6) 安全管理

4-1 運行の内容を考える

地域でカバーする移動支援について、どのように運行していくかを考えます。

(1) 対象者をどうするか

調査結果から、移動支援の対象者とする方の居住地や年齢の範囲などについて検討します。

まずは、出来るところから小さく始めて、将来的に取り組みたい範囲を決めておくといでしょう。

【対象者】

項目	選択肢 (例)	特徴
利用者の居住地	対象となる地区全域を対象とする	○多くの移動弱者の支援が可能 ○潜在的なニーズに対応できる △利用者が多くなれば、多くのドライバー等の確保が必要
	地区内の一定の集落(字)に限定する	○利用者が限定され、ドライバー等の負担も少ない △支援できない移動弱者が発生する
年齢	全年齢を対象とする	○多様なニーズに対応できる △多様なニーズに対応できる人員体制が必要
	高齢者など、対象者を限定する	○目的が明確化しやすい ○利用者が限定され、ドライバー等の負担軽減になる △学生や子育て世代など、対応できない移動弱者が発生する
乗降時の介助の必要性 ※1	乗車に介助が必要でない方に限る	○純粋な移動支援のみであり、ドライバー等の心理的負担が軽減される △要介助者の支援を行うことができない
	乗車に介助が必要な方を含む ※2	○介助が必要な方の移動支援が可能となる △介助に関する知識などをドライバー等があらかじめ習得しておく必要がある

※1 要介護認定や要支援認定における要支援や要介護認定者への支援は、本手順書では対象外

※2 簡単な介助が必要な方(認知症、障がいの有無)への対応

ポイント!

市町村の交通担当や福祉担当とも結果を共有し、公共交通との連携や、福祉の分野でできる部分などを話し合っておくといいよ!

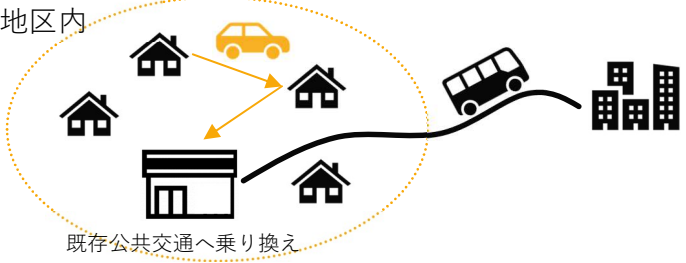
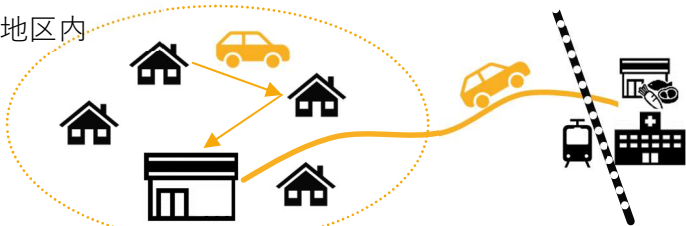


(2) 運行エリア・目的地をどうするか

運行エリアや目的地は、移動支援の目的や調査結果からみえてきた移動ニーズを踏まえて設定しましょう。

● 運行エリアの考え方

運行エリアは、範囲が広ければ広いほど様々な移動ニーズに応えることが可能となりますが、運行の負荷が増えたり、他の交通機関との協議・調整による役割分担が必要になります。

パターン	特徴
地区内のみ 限定する	対象地区内の移動のみを対象とし、地区外は既存の公共交通に乗り換える 
市町村中心部 まで運行する	中心部の駅や施設まで直通運行する 

● 目的地の設定


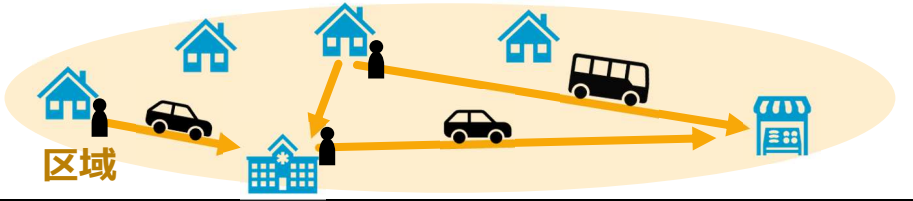
目的地は、第3章で行った調査結果を踏まえて設定しましょう。目的地をある程度限定した方が負担の少ない運行が可能となります。実際の運行の際には、利用状況を見ながら変更していきましょう。

項目	特徴
目的地をある程度限定する	○目的地が絞り込めるため、運行計画が立てやすくなる ○目的地が限られるため、ドライバー等の負担が軽減される
目的地を限定しない	○どこでも行けるため、利用者にとっては利用しやすい △タクシーと競合する場合があるため、調整が必要になる

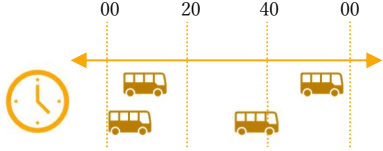

(3) 運行形態をどうするか


運行形態は、決まった路線を走る「路線型」と、運行区域だけを決めておく「区域運行型」に分かれます。更に、決まった日時に走行する「定時制」か、予約時のみ走行する「予約制」、更に乗降場所を組み合わせしていきます。

【走行形態】




<p>①路線型</p>	 <p>あらかじめ運行する路線を定めて走行する</p> <p>【特徴】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○どこを走行するのかがわかりやすい △利用者の細かいニーズに対応できない △自宅から乗降場所までの移動問題が発生する
<p>②区域運行型</p>	 <p>運行区域のみ決めておき、利用者の希望に応じた場所で発着する</p> <p>【特徴】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○利用者のニーズに細かく対応可能 △タクシー事業者との調整が必要

【運行時間】

<p>①定時制（固定ダイヤ）</p> 	<p>あらかじめダイヤを決めておく</p> <p>例) 既存のバスのようなもの</p> <p>【特徴】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○利用者にとって馴染みがある △空席での運行が生じる可能性がある △利用者の細かいニーズに対応できない
<p>②定時制（ゆるいダイヤ）</p> 	<p>運行の頻度、主要施設やバス停等における概ねの発着時刻のみを決め、予約に応じて運行</p> <p>【特徴】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○予約に応じた運行となるため、空席が生じない △利用者の細かいニーズに対応できない △予約受付が必要になる

<p>③予約制（デマンド型）</p> 	<p>運行時間内で、予約があった場合に随時運行</p> <p>【特徴】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○予約時のみの運行となるため、運行の負担が軽減される ○利用者の細かいニーズに対応可能 △予約受付が必要になる
--	---

【乗降場所】

<p>①バス停等の決まった場所</p> 	<p>あらかじめ乗降場所として指定された場所のみで乗降できる</p> <p>【特徴】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○利用者にとって馴染みがある △利用者の細かいニーズに対応できない △自宅から乗降場所までの移動問題が発生する
<p>②フリー</p> 	<p>決まった路線を走行するが、運行路線上であればどこでも乗降できる</p> <p>また、区域運行型の場合は、どこでも乗降できる</p>
<p>③ミーティングポイント</p> 	<p>区域運行の際に、自宅前や公園、ゴミ捨て場など乗降場所を自由に設定する。</p> <p>【特徴】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○密に設定すると、細かいニーズに対応できる

ポイント！

- ・運行形態によって、交通事業者との協議調整が必要になってくるよ！
- ・区域運行型は、一般乗用タクシーの運行内容に近づくので、地元のタクシー事業者との綿密な協議が必要だよ！



【組み合わせの例】

走行形態	運行時間	乗降場所	特徴
路線型	定時制 (固定ダイヤ)	バス停	<ul style="list-style-type: none"> ・あらかじめ運行路線、ダイヤを決めておく ・バス停のみで乗降できる
		フリー	<ul style="list-style-type: none"> ・あらかじめ運行路線、ダイヤを決めておく ・運行路線上であればどこでも乗降できる
	定時制 (ゆるいダイヤ)	バス停	<ul style="list-style-type: none"> ・あらかじめ運行路線、運行の頻度、主要箇所の概ねの発着時刻を決めておく ・バス停のみで乗降できる
		フリー	<ul style="list-style-type: none"> ・あらかじめ運行路線、運行の頻度、主要箇所の概ねの発着時刻を決めておく ・運行路線上であればどこでも乗降できる
	予約制 (デマンド型)	バス停	<ul style="list-style-type: none"> ・あらかじめ運行路線を決めておく ・予約があった場合のみ運行する ・バス停のみで乗降できる
		フリー	<ul style="list-style-type: none"> ・あらかじめ運行路線を決めておく ・予約があった場合のみ運行する ・路線上であればどこでも乗降できる
区域 運行型	予約制 (デマンド型)	フリー	<ul style="list-style-type: none"> ・運行区域のみ決めておく ・予約に応じて運行する ・区域内であればどこでも乗降できる
		ミーティング ポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・運行区域のみ決めておく ・予約に応じて運行する ・ミーティングポイントで乗降できる

(4) 運行頻度をどうするか

運行頻度は、移動支援を実施する体制（人的資源）や資金計画に直結するため、移動ニーズ（需要）と供給とのバランスに留意しながら決める必要があります。

特に、「助け合い」交通であることを意識し、効率的に輸送することが持続的な運行のために重要となります。

● 運行日数・曜日

必ずしも毎日運行する必要がない場合もあり、移動のニーズが多い日に限定して運行する方法もあります。また、行事やイベントがある場合などは、柔軟な運行ができるようにしておくことも必要です。第3章で実施したニーズ調査の結果を元に検討しましょう。

選択肢	分類
毎日運行	平日・土曜・日祝
	平日・土曜のみ
	平日のみ
曜日運行	週に数回運行 (例：週〇曜日のみ、週3~4日など限定して運行)

● 運行時間帯・運行回数

運行時間帯は、調査結果を踏まえ、目的別に何時台の移動が多いのかを考慮して設定します。また、ドライバーを何人確保できるかによっても運行時間が変わってきます。1日の運行時間や運転時間が長くなる場合、複数のドライバーで交代するなどの工夫も必要です。

例えば・・・

8時から16時まで月・水・金の週3回運行する場合、3人のドライバーを確保すれば、ドライバー1人当たり、週に1回稼働することになるね！

・1回あたりの距離が20kmくらいと想定して、時速40kmの場合、約30分運転することになるね！

・1日4回くらい稼働するとなると、休憩はしっかりとれるかな？

ポイント！

ドライバーさんが安全に運転できるように考えなきゃね！



(5) 利用者負担額とドライバーへの報酬支払をどうするか

● 利用者負担額の考え方

「自家用有償旅客運送」か「互助輸送」かによって利用者負担額の設定の仕方が変わります。自家用有償旅客運送の場合、営利を目的としない範囲内で設定します。

一方、互助輸送の場合は、燃料費、道路通行料、駐車場料金の実費の範囲内での金銭等の徴収が可能です。

● 自家用有償旅客運送の場合

利用者負担額は、既存の公共交通との兼ね合いや、営利を目的としていると認められない妥当な範囲内で、地域の中で合意（後述の地域公共交通会議等において承認）が必要です。また、全体の収支計画をたてながら、持続できる料金設定とすることも重要です。迷った場合は、まずは市町村の交通担当部署に相談しましょう。

自家用有償旅客運送の対価の水準

- ・当該地域のバスやタクシー事業の運賃や料金と勘案して、実費の範囲内（ガソリン代・道路通行料・駐車場料金のほか、人件費・事務所経費等の営利を目的としない妥当な範囲内であること）と認められること。
- ・【路線を定める場合】当該地域又は隣接市町村等における一般乗合旅客自動車運送事業（いわゆる路線バス等）の運賃、当該地域における撤退前の一般乗合旅客自動車運送事業の運賃を目安として、地域公共交通会議等において協議が調った額。
- ・【区域型の場合】具体的には、運送の対価は、当該地域におけるタクシーの上限運賃（ハイヤー運賃を除く）の概ね 1/2 の範囲内。ただし、地域公共交通会議等において調った協議結果に基づき、1/2 を超える運送の対価を設定することも可能。

※「運送の対価以外の対価」については、区域運行型の自家用有償旅客運送における「運送サービスと連続して、若しくは一体として提供される役務の利用又は設備の利用に対する対価」とされています。

※対価に関して詳しくは、以下を参考にしてください。「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（令和2年11月27日 国自旅第315号）」
<https://www.mlit.go.jp/common/001374823.pdf>

※「地域公共交通会議等」とは、自家用有償旅客運送の必要性、旅客から収受する対価、その他必要となる事項の協議をするために、市町村が設置する機関です。

● 互助輸送の場合

互助輸送の場合の利用者負担額は、運送に関する実費（ガソリン代・道路通行料・駐車場料金）の範囲内で設定します。

最終的には、それぞれの事例に即して個別に総合的な判断を要するため、必ず運輸支局に相談しましょう。

※詳しくは、「道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について（令和2年3月31日国自旅第328号）」<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001338101.pdf> を参照。

● 道路運送法上の自家用有償旅客運送と互助輸送の考え方の違い

自家用有償旅客運送と互助輸送の考え方の違いは以下のとおりです。

道路運送法上の自家用有償旅客運送と互助輸送の考え方の違い

	自家用有償旅客運送	登録を要しない態様 いわゆる互助輸送
安全性の担保	○登録制であり、一定水準が担保される	△実施者に委ねられる
運送に関する実費 (ガソリン代・道路通行料・駐車場料金)	○受け取れる (自家用有償旅客運送の場合、ガソリン代等は運送の対価に含まれる)	○受け取れる
ドライバー報酬	○支払える	△支払えない
利用者	○利用者負担額を支払うことで、気兼ねなく利用できる	△利用者負担額を支払わない・実費相当のため、遠慮する場合もある
ドライバー	○報酬があるため、担い手を確保しやすい ○モチベーションを維持しやすい	△完全にボランティア活動となるため、担い手が確保しにくい △拘束時間が長くなる場合などは負担が大きくなる
持続性	○利用者からの収入源がある ○持続可能な運営が目指しやすい	△利用者からの収入源がない △補助金や助成金頼みの運営となる(行政からの補助金・助成金でドライバー報酬を支出している場合は自家用有償旅客運送)
手続など	△法律上の登録を得るための書類作成が必要 △地域公共交通会議等に諮り協議を調える必要がある	○書類作成などの手間が少ない
本格運行までの時間	△本格運行までに協議調整など時間を要する	○登録手続の時間は不要(ただし、協議調整は必要)

ポイント！

- ・まずは持続可能な運行を目指して、自家用有償旅客運送の検討をしてみるのが良さそうですね！
- ・検討の過程において、地域で取り組めることを見定めて、段階を踏んで考えていく必要があるね！



(6) 使用車両・台数をどうするか

移動ニーズの総量と場所、運行頻度や確保できるドライバーの人数により、使用車両を選定します。

また、走行環境（道幅、急斜面などの道路環境、ドライバーの技術の問題）も考慮する必要があります。

● 車両タイプ

使用車両を選定する際には、複数人で乗り合わせる「乗合型」、又は誰とも乗り合わずに利用する「専用型」にするのか、利用者数がどのくらいいるのか、等によって車両のタイプが変わってきます。地域によっては狭い道を走行することも想定し、車両タイプを選びます。

車両タイプ	乗客定員	特徴
軽自動車	3名	○導入、維持コストが低い ○道が狭い地域へも入り込みやすい
5人乗り普通車	4名	○導入、維持コストが低い
7～8人乗りワゴン	6～7名	△導入、維持コストが高い △狭い道への対応が困難
10人乗りワゴン	9名	△導入、維持コストが高い ○普通免許で最も多くの人員が輸送できる △狭い道への対応が困難
11人以上の車両	10人以上	△導入、維持コストが高い ※自家用有償旅客運送で1台以上運行する場合は、資格を持った運行管理責任者と整備管理責任者の設置が必要(運行管理・整備管理の責任者の選任は台数・定員に関わらず必要)



ポイント！

以下を考慮して選択しよう！

- ・「専用型」、「乗合型」どちらにするか
- ・想定される利用者数はどのくらいか
- ・走行条件、道路の条件（道幅や回転場所など）
- ・車両の保管場所

● 車両台数

車両の台数については、できる限り少ない台数で効率的に運用していただくことが望ましいです。試験運行で台数を見極め、その後利用者が増えてきたら随時増やしていくなどの対応が考えられます。将来計画も含め、ある程度の試算をしておきましょう。

ポイント！

自家用有償旅客運送で5台以上稼働させる場合は、法律に定める資格を持った運行管理責任者の選任が必要になるよ！（運行管理・整備管理の責任者の選任は台数・定員に関わらず必要です）



(7) 使用車両はどのように用意するか

試験運行期間や運行開始当初は、リース車や既存車両を活用し、本格運行がスタートするタイミングで車両を購入するなど、段階的に整えていきましょう。

分類	特徴
購入（新車又は中古車）	△車両の購入費が必要 △車検や自動車税等の維持費が必要
リース	○リース料に車検や保険代などが含まれる △走行距離が制限される場合がある
レンタカー	○レンタカー料に車検や保険代などが含まれる △運行の都度、契約が必要になる △運行の都度、レンタカーを借りる、返す行為が必要になる
既存車両活用 ・ 運転者所有の自家用車 ・ 社会福祉法人の車両 ・ 自治体所有車両 ・ 地元企業所有車両 など	○車両調達の費用を削減できる ○車両が使われていない時間帯の有効活用ができる △移動ニーズと車両の空き状況のマッチングが難しい可能性がある

ポイント！

- ・ 任意団体の場合、契約者は原則個人となるよ！ 近くのお店で確認してみてね！
- ・ どこに保管するのも同時に考える必要があるよ！



4-2 運行体制を考える

(1) 運行体制と役割

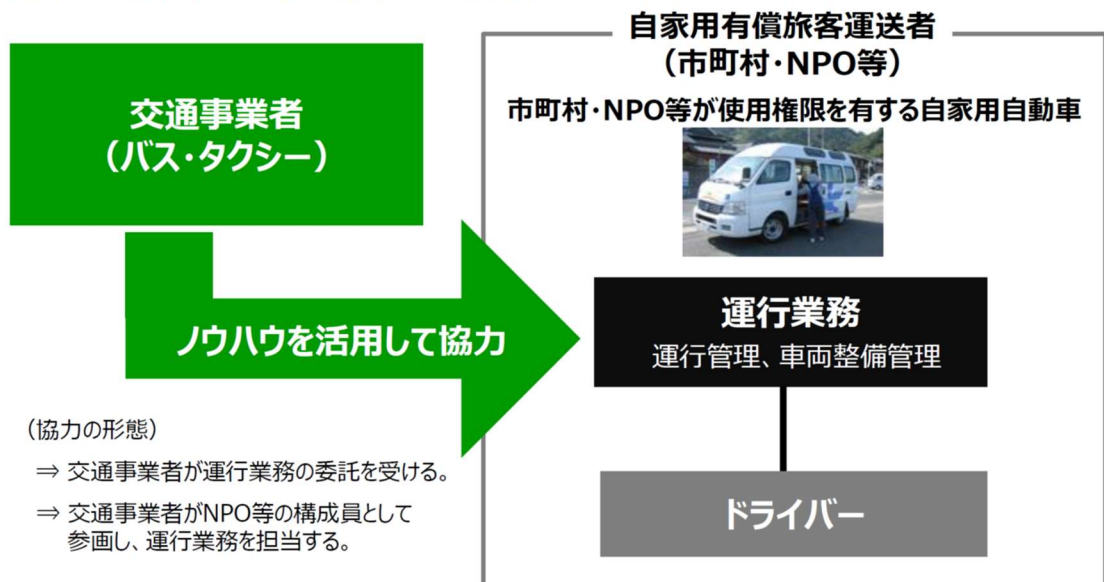
運行にあたり、以下のような役割が必要になります。

【役割】

名称	内容
運行主体	サービス全体を担う組織 各種手続き、助成金の申請や受け入れなどを行う
事務局を担う人	予約受付、管理、ドライバーの調整をする
ドライバー	運転する人
運行管理の体制	自動車の安全な運転を確保するために、ドライバーの健康管理や安全教育などを行う。
整備管理の体制	日常点検や定期点検などを行い、自動車の運行可否の判断や車両の整備が適切に行われるように管理する。

持続可能な移動手段確保のため、運行管理や車両整備管理を、地元のタクシー事業者等の交通事業者のノウハウを活用し、協力して運行する制度があります。

○交通事業者協力型自家用有償旅客運送の概要



● 運行主体

運行主体となった団体は、行政との調整、連絡、申請関係、補助金や助成金などの受け入れなどを行います。新たに組織するほかに、既存団体にお問い合わせのパターンも考えられます。

ポイント！

- ・ 様々な団体の協力を得ながら進めることが大切だよ！
- ・ 法人格の有無によって契約の仕方などが変わってくるほか、行政への届け出なども変わってくるよ！
(任意団体：法人格なし)
 - ・ 携帯電話、車両、保険などは個人契約となる
(法人格あり)
 - ・ 携帯電話、車両、保険など法人名で契約できる
 - ・ 納税義務 など



● 事務局を担う人

予約受付と管理、ドライバーの調整、ドライバー報酬の支払い、各種支払いなどを行います。

ポイント！

- ・ 事務所(場所)を置くのか？
- ・ その場合どこにするか？
なども話し合っておこう！



● ドライバー

自家用有償旅客運送か互助輸送かによってドライバーの要件が変わります。

自家用有償旅客運送の場合、第二種免許を取得しているか、第一種免許の場合は、国土交通大臣が認定する講習を受講していることが必要になります。

安全性や信頼性の観点から、運転免許取得後の年数や、無事故無違反の期間、年齢なども考慮しましょう。

	自家用有償旅客運送	互助輸送
要件	<ul style="list-style-type: none"> ・第二種運転免許 または ・第一種運転免許+大臣認定講習 	<ul style="list-style-type: none"> ・第一種運転免許

免許の種類と大臣講習とは？

- ・第二種運転免許 タクシーやバスなど、旅客運送に携わるドライバー（だった方）がお持ちの運転免許です。
- ・第一種運転免許 公道で自動車および原付自動車を運転するために必要な免許です。一般の方がお持ちの運転免許です。
- ・大臣認定講習 自家用有償旅客運送の種類に応じて大臣認定の講習が各県で開催されています。交通空白地有償運送の場合、「交通空白地有償運送等運転者講習」を受講します。

※大臣認定講習実施機関一覧は国土交通省 HP で確認できます。

http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000012.html

※講習は概ね 1 日～1 日半、金額は 2 万円前後のようです。詳しくは、実施機関に確認してください。

ポイント！

- ・第二種免許を持っていなくても、大臣認定講習を受講すれば、自家用有償旅客運送のドライバーが出来るよ！
- ・免許の効力が停止されていないことを十分に確認しておこう！
- ・ドライバーを選定する時には、年齢、運転歴、事故経歴なども考慮して選ぼう！



● 運行管理体制

自動車の運行の安全を確保するため、ドライバーの勤務時間等の適正管理、健康状態の把握等、ドライバーに対する指導監督を行います。

運行管理の責任者は、ドライバーに対して、疾病、疲労、飲酒やその他の理由により安全な運転が出来ないおそれがないか確認し、運行の安全を確保するために必要な指示を与え、運転者ごとに確認を行った旨及び指示の内容を記録します。

項目	自家用有償旅客運送	互助輸送
運行管理の責任者の選任	義務 〔車両規模に応じて、要件を満たす運行管理の責任者の選任が必要です。〕	義務ではない 〔車両規模に応じて、安全運転管理者を警察に届け出る必要があります。〕

自家用有償旅客運送を行う場合、運行管理の責任者を選任する必要があります。

また、以下のいずれかの車両規模に該当する場合は、要件を満たす運行管理の責任者を選任する必要があります。互助輸送の場合であっても、以下のいずれかの車両規模に該当する場合は、安全運転管理者を選任し、警察へ届け出る必要があります。

(車両規模)

- ・乗車定員 11 人未満の車両が 5 台以上
- ・乗車定員 11 人以上の車両が 1 台以上

運行管理の責任者の要件
a. 運行管理者資格者証の交付を受けている者
b. 運行管理者試験の受験資格を有する者 (旅客自動車運送事業運輸規則 48 条の 12) 運行管理者基礎講習を受講した者等
c. 安全運転管理者の要件を備える者 (道路交通法施行規則 9 条の 9 第 1 項)

ポイント！

互助輸送の場合は、運行管理の責任者を選任する義務はないけど、運行管理は適切に行いましょう！



※令和 4 年 4 月より、道路交通法施行規則が改正され、安全運転管理者は、「運転前後の運転者の状態を目視等で確認することにより、運転者の酒気帯びの有無を確認すること」、「酒気帯びの有無について記録し、その記録を 1 年間保存すること」とされています。

※令和 4 年 10 月より、道路交通法施行規則が改正され、安全運転管理者は、「運転者の酒気帯びの有無の確認を、アルコール検知器を用いて行うこと」、「アルコール検知器を常時有効に保持すること」とされます。

事業者協力型自家用有償旅客運送を行う場合は、当該協力事業者の運行管理者を運行管理の責任者として選任することができます。

● 整備管理の体制

使用する車両について、日常点検や定期点検を行い、自動車の運行可否の判断や車両の整備が適切に行われるよう計画・実施し、これらの記録の管理を行います。

項目	自家用有償旅客運送	互助輸送
整備管理の 責任者の選任	義務ではない 〔車両規模に応じて、整備管理者の選任が必要〕	義務ではない 〔車両規模に応じて、整備管理者の選任が必要〕

自家用有償旅客運送の場合、整備管理の責任者を選任する必要があります。整備管理の責任者には、自動車の点検及び整備に関する知識や技術を有することが望まれますが、特段の資格は求められていません。

また、以下の車両規模に該当する場合には、互助輸送の場合も含めて資格要件を満たす整備管理の責任者（整備管理者）を選任する必要があります。

（車両規模）

- ・乗車定員 30 人以上の車両（1 台以上）を保有する場合
- ・乗車定員 11 人以上で 29 人以下の車両（2 台以上）の運行管理を保有する場合

事業者協力型自家用有償旅客運送を行う場合は、当該協力事業者において、整備管理の責任者を選任することができます。

(2) 予約受付方法をどうするか

予約制定路線型もしくは区域運行を行う場合、予約受付が必要になります。支援開始当初は事務局体制が確立できない場合も想定されるため、固定電話ではなく、携帯電話を活用する方法もあります。

種類		特徴
電話	携帯電話 (受付専用)	○特定の事務所がなくても、携帯電話を受け渡すなどして、複数人での予約受付が可能 △電話受付対応者が必ず必要となる
	携帯電話 (ドライバー直通)	○利用者の急な予定変更等でもスムーズに対応可能 △ドライバーの負担増となる △ドライバーごとに個別の電話番号が必要
	固定電話	△対応するための固定の窓口と事務所の設置が必要
FAX		△対応する窓口と事務所の設置が必要 △予約受付、確定の連絡を返す手間がかかる
メール		○複数人での予約受付が可能 △メールの確認漏れにより予約受付が出来ない恐れがある △予約受付、確定の連絡を返す手間がかかる
WEB ページ 予約フォーム		○受付業務が省力化される △予約フォームの作成が必要
予約システム (アプリケーション等) 第 8 章(2)事例 5 (P61) 参照		○表示・操作画面がシンプルになり、手軽に予約が可能 ○受付業務が省力化される △専用アプリの用意が必要 (システム利用料が必要となる可能性がある) △利用者にアプリをインストールしてもらう必要がある

(3) 予約管理の方法はどうか

紙台帳による管理以外にも、どこにいても管理できるウェブスケジューラーの活用も検討してみましょう。

● 予約管理ツール

種類	特徴
紙	○デジタル機器が使えない方でも管理可能 △固定の窓口でしか管理ができない △予約が多くなると管理が煩雑になる
ウェブ	○ウェブ環境があれば、複数人で管理可能 △インターネット環境が必要となる △専用アプリの用意が必要となる場合がある（システム利用料が必要となる可能性がある）

※予約台帳は第8章(3)参考様式(P62)参照

● 予約受付期限

予約受付の期限を決めておきます。×切が早ければ早いほど、ドライバーの調整などは楽になりますが、利用者の急な用事へ対応できなくなることも考慮して決めましょう。

ポイント！

- ・受付期限を前日までとするか、2日前までか？1週間前までか？など、ドライバーへの連絡期間を考慮して決めよう！
- ・利用者が多くなってきたら、予約受付開始の時期に期限を設けることも検討しよう！



(4) ドライバーの配車調整をどうするか

運行形態により、ドライバーをどのように配車調整するかが変わってきます。

運行方法	特徴
定時制で運行する場合	・あらかじめ運行する日をドライバーに依頼しておく
予約制で運行する場合	・予約に応じてドライバーに連絡し、運転を依頼する



ポイント！

- ・ドライバーが複数人いる場合は、あらかじめ、曜日や週ごとに対応するドライバーを決めておくことも有効だよ！
- ・また、例えばひと月ごとのドライバーの予定を聞いておき、予約に応じて空いているドライバーに連絡する方法もあるね！

【ドライバーへの伝達方法の例】

種類	特徴
電話伝達	△口頭による情報伝達のため、伝達ミスが懸念される
ウェブスケジューラーやチャット機能を活用 (LINE やそれに類するサービスの活用)	○ウェブ環境があればいつでも伝達・確認が可能 ○文字で伝達可能であるため、伝達ミスが減らせる △スマートフォンやタブレット端末が使用できない場合は活用できない △文字によるやり取りとなり、入力の手間がかかる

(5) 利用者負担額の收受方法

【利用者負担額のタイプ】

種類	考え方の特徴
距離、エリアに応じた段階的な金額設定	・利用者が乗車から降車するまでの走行距離や、利用のエリア（地区内外など）に応じて金額（互助輸送の場合は実費の範囲内 ^(※) で）を決める
均一制	・距離によらず1回の利用に対して金額（互助輸送の場合は実費の範囲内 ^(※) で）を決める
会費制	<ul style="list-style-type: none"> ・自家用有償旅客運送の場合は利用者だけの会費を徴収することが可能（互助輸送を自治会等で行っている場合で、自治会等の会の運営に要する経費として会費を徴収している場合、乗る・乗らないに関わらず、会費が同じであれば、運送の対価とはなりません） ・距離や時間、利用回数によらず、月や年単位で会費を決め、その期間内は何回でも乗れる

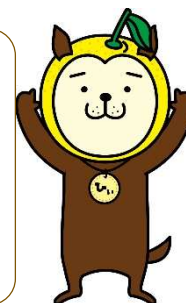
(※)互助輸送の場合は、いずれの場合でも、燃料費、道路通行料、駐車場料金の実費の範囲内での利用者負担額の徴収が可能です。

【利用者負担額の收受方法】

種類	特徴
現金制	・利用の度に現金の受け渡しをする
チケット制	・利用者にはあらかじめチケットや回数券を購入してもらい、利用の度にチケットや回数券の受け渡しをする

ポイント！

試験運行段階では、利用者の利用頻度が定まらない可能性があるため、お試し期間中は、均一制の負担額かつ都度払いで運用し、本格運行に移行したタイミング等で会費制に切り替えることで、より安定した運営とする方法も考えられるよ！



(6) 安全管理

利用者の安全は最優先事項であり、事業の継続において最も重要な視点です。以下に示すような取り組みを行い、常に安全管理に重きを置いた運営を行いましょう。

● 運行時の日常的な安全管理

自家用有償旅客運送の場合、安全な運転のための確認及び乗務記録として、運行管理責任者は、以下の業務を行うことが法令で定められています。互助輸送の場合は法令で定められてはいませんが、以下の内容を参考に安全な運転のための管理を行いましょう。

【自家用有償旅客運送の場合に法令で定められている安全管理】

項目	内容
運行前・運行後の安全な運転のための確認	<ul style="list-style-type: none">・運行管理の責任者が、安全な運転のため、運転者に対して行う確認（指示は対面により行うよう努める）・運転免許証携帯確認、健康状態・アルコールチェック、道路・気象状況、車両点検結果の確認等が必要・記録は1年間保存しなければならない
乗務記録	<ul style="list-style-type: none">・運転者氏名、車両の番号、日時、運行場所、距離などを運転者ごとに記録し、その記録を1年間保存しなければならない
運転者台帳の作成	<ul style="list-style-type: none">・運転者氏名、生年月日、免許証の番号や有効期限、免許証の種類、事故の記録、運転者の健康状態などを記した運転者台帳を作成し、事務所に備え置かなければならない。・運転者ではなくなった場合は、直ちに運転者台帳に運転者でなくなった年月日及び理由を記載し、2年間保存しなければならない
事故の記録	<ul style="list-style-type: none">・事故の記録を作成し、その記録を2年間保存しなければならない
運転者証の明示	<ul style="list-style-type: none">・運転者の写真を貼り付けた運転者証を作成し、これを旅客に見やすいように表示、又は車内に掲示しなければならない

※各記録についての書式は、

『国土交通省九州運輸局 自家用有償運送関係公示等 申請書等（自家用有償運送関係）「2 登録関係書類様式（交通空白）」』に掲載されています。

https://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/gyoumu/jidousya_k/file14.htm

自動車の所有者は、自動車の点検整備を行い、保安基準に適合するよう維持しなければならないとされています。自家用有償旅客運送、互助輸送ともに、車両の整備点検を行う必要があります。

【義務付けられている車両の点検整備】

項目	内容
日常点検	・ 日常点検は運行前に必ず実施する
定期点検整備	・ 12 か月ごとに点検整備が必要

※詳しくは、国土交通省の「自動車の点検整備」をご確認ください。
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha/tenkenseibi/tenken/t1/>

● 安全講習会等

事業を継続する上で、義務ではありませんが、安全運転への意識の向上、技術の向上などに取り組みましょう。

取り組み例	内容
安全運転講習会の開催 ※1	・ 安全運転に必要な知識や技能、地域内の事故多発地点の把握、救命救護など、ドライバーの安全意識・安全運転技能向上が図られる
運転適性診断の実施 ※2	・ 自動車の運転に関する「運転のクセ」を様々な測定により見だし、それぞれの癖に応じたアドバイスが提供され、交通事故防止につながる
ヒヤリハットマップ作成	・ 地図を作成することで、ドライバー間で要注意箇所が共有でき、安全運転につながる
ドライブレコーダー設置	・ 事故発生時やヒヤリハット時に、記録された映像を確認可能。車内トラブル時にも有効である。 ・ ドライバー自身で「運転のクセ」や危険運転時の状況振り返りが可能であり、安全運転意識向上につながる
ドライバーの健康管理	・ 日頃の自己管理・健康診断の定期的な受診 ・ 高齢者ドライバーの場合は、定期的に認知機能確認

※1 安全運転講習会は、所轄警察署や自動車学校などに依頼し開催してもらう方法があります。

※2 運転適性診断は、自動車事故対策機構(NASVA)等に依頼して実施することができます。

● 保険の加入

万が一、交通事故が起こった場合、車両所有者の保険で賠償することになります。特に、ボランティアが所有する車両を使用して移動支援を行う場合などは、「移動支援サービス」に特化した保険に加入することで、活動団体が加入する保険から優先して支払うことができるようになりました。

また、乗降介助中の転倒によるケガなど、交通事故以外の損害賠償に加入するなど、ボランティアの負担を軽減することも検討しましょう。

自家用有償旅客運送を行う場合、以下の内容の任意保険又は共済に入ることが義務付けられています。

自家用有償旅客運送を行う際の損害賠償の内容

- ・ 損害賠償限度額が対人 8,000 万円、対物 200 万円以上であること
- ・ 自家用有償旅客運送者の法令違反が原因の事故について免責となっていないこと
- ・ 期間中の支払額に制限がないこと
- ・ すべての自家用有償旅客運送自動車を対象とするものであること