

国 総 地 第 96 号  
国 総 モ 第 10 号  
国 自 旅 第 46 号  
令和 7 年 6 月 25 日

各 

都道府県
市町村
特別区

 交通部（局）長 殿

国土交通省  
総合政策局  
地域交通課長  
モビリティサービス推進課長  
物流・自動車局旅客課長

### 施設送迎業務の委託及び施設送迎の活用に係る道路運送法の取扱いについて

教育施設、介護施設、福祉施設、医療施設、宿泊施設及び教習施設等の各施設（以下、「各施設」という。）の送迎について、「地域の公共交通リ・デザイン実現会議とりまとめ」（令和6年5月17日）及び「地域の公共交通リ・デザイン連携・協働指針」（令和6年6月28日付国総モ第32号等）に基づき、地域の輸送資源としての各施設の送迎車両の活用及び送迎業務の円滑な運送事業者への委託を推進するため、活用及び委託に係る道路運送法の取扱い及び留意いただきたい事項を下記の通り示す。

貴職におかれては、本通知を踏まえ、交通分野と、各施設の送迎を所管する分野の関係者が連携・協働し、地域交通の維持・確保及び利便性・生産性・持続可能性の高い地域交通への再構築（リ・デザイン）が図られるよう、主体的かつ積極的に対応されたい。

また、貴管内の関係団体及び関係施設に本通知を周知いただきたい。

### 記

#### 1. 各施設による送迎の活用に係る道路運送法の取扱い

各施設による送迎については、運営主体が自ら運行する場合又は交通事業者等に委託して運行する場合があるところ、各施設の送迎車両は、特に交通事業者によるサービス提供が不足している地域において有効な輸送資源の一つとなっている。そのため、各施設の送迎車両の定員に空きがある場合に施設利用者とともに地域住民が乗車（混乗）する取組みや、当該車両及びドライバーの空き時間を活用して地域住民を送迎する取組みなど、施設利用者の利用に支障がない範囲で送迎車両やドラ

イバーを活用して地域住民を輸送する取組みを推進していくことが、地域における移動手段確保の観点から有効である。このことを踏まえ、地域の実情に応じ、本来の利用者の利用を妨げない範囲で、交通部局と各施設の送迎を所管する関係部局及び施設運営主体との連携のもと推進されたい。

もつとも、こうした取組みに関しては、施設送迎主体の道路運送法上の許可・登録区分に応じて、地域住民から収受する対価の取扱いや混乗・空き時間活用の可否が異なるなど、道路運送法に基づく取扱いに留意する必要があるため、当該取組みに係る道路運送法の取扱いを以下の表のとおり整理したところであり、参照されたい。

また、こうした取組みにより、一般旅客自動車運送事業の健全な発達を阻害する結果を生ずるような競争が発生しないよう、地域公共交通会議等にて協議をしながら進めるなど関係者の理解を得ながら推進されたい。

なお、実際の取組みの検討にあたって、国土交通省では、スクールバスの運行時間には地域住民が混乗し、運行時間外には当該車両をコミュニティバス（自家用有償旅客運送）として活用することで、公的負担を軽減した事例等を取りまとめた「地域の関係者による連携・協働のカタログ」を公表しているのので、参考とされたい。

① 施設送迎車両に地域住民を混乗させる際の道路運送法の取扱い

道路運送法上の許可・登録を受けている施設送迎主体の立場	混乗者の対価(※)	混乗可否	
			考え方
一般貸切旅客自動車運送事業者 ／一般乗用旅客自動車運送事業者	有償	△	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一般乗合旅客自動車運送事業許可又は道路運送法第21条第2号に基づく許可が原則必要。</li> <li>・上記許可を取得せずに混乗が可能かについては、混乗や運行の態様等を整理したうえで、事前に当該地域を管轄する運輸局又は運輸支局に相談されたい。</li> </ul> (注) 施設運営者が、施設送迎車両を活用して有償で地域住民を混乗させる運送サービスを手配する場合、旅行業務に該当する可能性があるため、①営利性及び②事業性を踏まえ、旅行業の登録が必要となる可能性があることに留意すること。なお、混乗者から徴収する対価では収支を償うことができない場合は、旅行業の登録は不要である。
	無償	△	<ul style="list-style-type: none"> <li>・施設利用者を運送する契約のほかに、別途の運送契約を締結せずに地域住民の輸送を行う場合には可(「ボランティア輸送」の範疇)。</li> <li>・施設送迎主体との契約時間中に地域住民を運送する契約を別途締結する場合には、同一時間帯に複数者との運送契約が混在することとなるため不可。</li> <li>・施設利用者及び地域住民を運送する単一の契約を施設送迎主体と締結することが可能かについては、混乗や運行の態様等を整理したうえで、事前に当該地域を管轄する運輸局又は運輸支局に相談されたい。</li> </ul>
特定旅客自動車運送事業者	有償	×	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特定の者の需要に応じ一定の範囲の旅客を運送する事業であり、許可された旅客の範囲以外の者の混乗は不可。</li> </ul>
	無償		
78条3号許可(一部のスクールバスが対象)	有償	×	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共の福祉を確保するためやむを得ない場合に認められる運送であり、許可目的以外の運送は不可。</li> </ul>
	無償	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「ボランティア輸送」の範疇である。</li> </ul>
許可・登録なし(無償運送)	有償	×	<ul style="list-style-type: none"> <li>・許可・登録なし(無償運送)の範囲外となるため不可。</li> </ul>
	無償	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「ボランティア輸送」の範疇である。</li> </ul>

【凡例】

○：別途、道路運送法上の許可又は登録を得ずに実施可能

△：運輸局又は運輸支局への相談を要す

×：実施不可能

※「混乗者の対価」とは、施設送迎主体が混乗する者から収受する対価を指す。

※「有償」とは、「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）にあるとおり、「運送サービスの提供に対する反対給付として財物を收受すること」を指す。

② 施設送迎車両の空き時間に地域住民を輸送する際の道路運送法の取扱い

道路運送法上の許可・登録を受けている施設送迎主体の立場	活用主体	利用者の対価(※)	活用可否	
				考え方
一般貸切旅客自動車運送事業者	施設運営者(契約時間内に活用)	有償	△	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般乗合旅客自動車運送事業許可又は道路運送法第21条第2号に基づく許可が原則必要。</li> <li>上記許可を取得せずに活用が可能かについては、活用や運行の態様等を整理したうえで、事前に当該地域を管轄する運輸局又は運輸支局に相談されたい。</li> </ul> <p>(注) 施設運営者が、施設送迎車両を活用して利用者より対価を収受して運送サービスを手配する場合、旅行業務に該当する可能性があるため、①営利性及び②事業性を踏まえ、旅行業の登録が必要となる可能性があることに留意すること。なお、利用者から徴収する対価では収支を償うことができない場合は、旅行業の登録は不要である。</p>
		無償	△	<ul style="list-style-type: none"> <li>施設利用者を運送する契約のほか、別途の運送契約を締結せずに地域住民の輸送を行う場合には可(「ボランティア輸送」の範疇)。</li> <li>施設送迎主体との契約時間中に地域住民を運送する契約を別途締結する場合には、同一時間帯に複数者との運送契約が混在することとなるため不可。</li> <li>施設利用者及び地域住民を運送する単一の契約を施設送迎主体と締結することが可能かについては、混乗や運行の態様等を整理したうえで、事前に当該地域を管轄する運輸局又は運輸支局に相談されたい。</li> </ul>
	運送事業者(契約時間外(※)に活用)	有償	△	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般乗合旅客自動車運送事業許可又は道路運送法第21条第2号に基づく許可が原則必要。</li> <li>上記許可を取得せずに活用が可能かについては、活用や運行の態様等を整理したうえで、事前に当該地域を管轄する運輸局又は運輸支局に相談されたい。</li> </ul>
		無償	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>「ボランティア輸送」の範疇である。</li> </ul>

一般乗用旅客自動車運送事業者	施設運業者 (契約時間内に活用)	有償	△	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一般乗合旅客自動車運送事業許可又は道路運送法第21条第2号に基づく許可が原則必要。</li> <li>・上記許可を取得せずに活用が可能かについては、活用や運行の態様等を整理したうえで、事前に当該地域を管轄する運輸局又は運輸支局に相談されたい。</li> </ul> <p>(注) 施設運営者が、施設送迎車両を活用して利用者より対価を収受して運送サービスを手配する場合、旅行業務に該当する可能性があるため、①営利性及び②事業性を踏まえ、旅行業の登録が必要となる可能性があることに留意すること。なお、利用者から徴収する対価では収支を償うことができない場合は、旅行業の登録は不要である。</p>
		無償	△	<ul style="list-style-type: none"> <li>・施設利用者を運送する契約のほかに、別途の運送契約を締結せずに地域住民の輸送を行う場合には可(「ボランティア輸送」の範疇)。</li> <li>・施設送迎主体との契約時間中に地域住民を運送する契約を別途締結する場合には、同一時間帯に複数者との運送契約が混在することとなるため不可。</li> <li>・施設利用者及び地域住民を運送する単一の契約を施設送迎主体と締結することが可能かについては、混乗や運行の態様等を整理したうえで、事前に当該地域を管轄する運輸局又は運輸支局に相談されたい。</li> </ul>
	運送事業者 (契約時間外に活用)	有償	△	<ul style="list-style-type: none"> <li>・不特定多数の利用者を運送する場合には、一般乗合旅客自動車運送事業許可又は道路運送法第21条第2号に基づく許可が原則必要。</li> <li>・上記許可を取得せずに活用が可能かについては、活用や運行の態様等を整理したうえで、事前に当該地域を管轄する運輸局又は運輸支局に相談されたい。</li> <li>・相乗り旅客を運送する場合、各旅客が運送開始前に互いに同乗することを承諾することで、一団の旅客として、費用負担、事故時の補償等について公正な条件を設定した運送に係る契約締結が必要。</li> </ul>
		無償	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「ボランティア輸送」の範疇である。</li> </ul>

特定旅客自動車運送事業者	施設運 営者 (契約 時間内 に活 用)	有償	×	・ 特定の者の需要に応じ一定の範囲の旅客を運送する事業であり、許可された旅客の範囲以外の者の活用は不可。
		無償		
78条3号許可 (一部のスクールバスが対象)	施設運 営者	有償	×	・ 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合に認められる運送であり、許可目的以外の運送は不可。
		無償	○	・ 「ボランティア輸送」の範疇である。
許可・登録なし (無償運送)	施設運 営者	有償	×	・ 許可・登録なし(無償運送)の範囲外となるため不可。
		無償	○	・ 「ボランティア輸送」の範疇である。

#### 【凡例】

○：別途、道路運送法上の許可又は登録を得ずに実施可能

△：運輸局又は運輸支局への相談を要す

×：実施不可能

※「利用者の対価」とは、施設送迎主体が混乗する者から収受する対価を指す。

※「有償」とは、「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)にあるとおり、「運送サービスの提供に対する反対給付として財物を収受すること」を指す。

※「契約時間外」とは、旅客自動車運送事業者が施設運営者のみならずその他の者とも運送契約を結んでいない時間帯を指す。

## 2. 各施設による送迎の交通事業者への委託に係る対価の取扱い

各施設による送迎を施設運営主体が自ら実施する場合、運行時間や運行ルートについて、柔軟な運用を行うことが可能である一方、ドライバーの確保や車両のメンテナンス等の負担が発生する。これに対し、当該送迎を交通事業者へ委託した場合には、ドライバーの確保や車両のメンテナンス等を交通事業者が担うことで当該送迎を持続的に実施することが可能になるとともに、各施設の業務負担軽減や交通事業者の収益増加、ひいては地域の移動手段の確保に資することとなる。そのため、都道府県・市区町村の交通部局におかれては、地域の公共交通を取り巻く事情その他の地域固有の実情を踏まえつつ、各施設による送迎を所管する関係部局及び施設運営主体との連携のもと、適切に交通事業者への委託を推進されたい。

もつとも、各施設による送迎を交通事業者へ委託する場合、委託先の交通事業者に係る道路運送法上の許可区分に応じて、道路運送法に定められた運賃・料金（委託費用）が異なるなど、道路運送法に基づく取扱いに留意する必要があるため、当該取組みの推進にあたっては、以下の表を参照されたい。

なお、特定旅客運送事業者への委託にあたっては、運送需要者が「実質的に単数と認められる」必要があるところ、工業団地内に存する複数企業の工場等をバスが巡回し、最寄り駅等との間で従業員の送迎輸送を行う場合等において、以下の要件を満たすときは、複数企業による特定旅客運送事業者への共同委託が可能であることに留意されたい。

- ① 特定旅客運送事業者と運送需要者たる複数企業との間で単一の運送契約が締結されていること
- ② 運送需要者たる複数企業が同一の運送目的を有していること
- ③ ①の運送契約において運送の利用形態等が明確に示されていること
- ④ ①の運送契約の内容を証する書面が作成されていること

道路運送法上の許可を受けている委託先の交通事業者の立場	適用される運賃・料金（委託費用）に関するルール	
一般貸切旅客自動車運送事業者	原則	一般貸切旅客自動車運送事業者が国土交通大臣に届け出た運賃及び料金の下限額以上。
	例外	<p>【年間契約における運賃料金】</p> <p>以下の計算方法により算出した年間運賃額により、実働日数に1.4を乗じた日数にわたって運行を行うことも可能（ただし、実際に運行することとする稼働日数については、338日を限度とする）。</p> <p>年間運賃額＝1日あたりの貸切運賃 × 実働日数（365日<sup>1</sup> × 実働率）</p>
一般乗用旅客自動車運送事業者	原則	<p>総括原価方式に基づき、運賃ブロックごとに設定される上限と下限の範囲内（特定・準特定地域<sup>2</sup>以外における自動認可運賃制度）又は国土交通大臣が指定した運賃の範囲内（特定・準特定地域における公定幅運賃制度）であるとしてそれぞれ認可／届出を受けて設定される運賃として、以下の各種運賃が規定。</p> <p>① 距離制運賃（時間距離併用制運賃を含む。）</p> <p>初乗運賃と加算運賃を定め、旅客の乗車地点から降車地点までの実車走行距離に応じた運賃</p> <p>※大型車・特定大型車、深夜早朝、冬季、寝台専用車両については、割増運賃を設定可能。</p> <p>※身体障害者割引・知的障害者割引等の公共的割引、遠距離割引及びクーポン券割引等の営業的割引を実施可能。</p> <p>② 時間制運賃</p> <p>初乗運賃と加算運賃を定め、旅客の指定した場所に到着した時から旅客の運送を終了するまでの実拘束時間に応じた運賃</p> <p>※大型車・特定大型車については割増運賃を設定可能。</p> <p>※身体障害者割引・知的障害者割引等の公共的割引及びクーポン券割引・特定時間帯割引・長時間割引等の営業的割引を実施可能。</p> <p>③ 定額運賃</p> <p>特定の空港・鉄道駅・大規模集客施設等と一定のエリアとの間の運送、イベントの開催期間中に鉄道駅・空港</p>

<sup>1</sup> スクールバス運送に限り、契約上の年間の運行日数（170日～365日）を用いることが可能。

<sup>2</sup> 「特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」に基づき指定。

道路運送法上の許可を受けている委託先の交通事業者の立場	適用される運賃・料金（委託費用）に関するルール	
		<p>等特定の場所からイベントの開催場所へ移動する運送又は観光地における主要施設を拠点とした名所旧跡を巡る運送の引き受けを行う場合、事前に定額で設定される運賃</p> <p>※上記運賃のほか、待料金・迎車回送料金・サービス指定予約料金等の料金を設定可能。</p>
	例外	<p>【協議運賃（特定・準特定地域以外）】 地域の関係者間において協議が調った場合について、国土交通大臣への届出を経て設定される運賃。</p> <p>【福祉輸送サービス（介護タクシー）に係る運賃】 以下の①～③に例示する運賃等、距離制によらない運賃単独で設定することが可能であり、距離制による運賃を設定する場合を含め、審査基準及び処理期間等が弾力的に取扱われる。</p> <p>① 時間制運賃を基本として、15分又は30分単位など細分化した時間に対応して設定するもの</p> <p>② 一定の幅で運賃を設定し認可を受け、その範囲内で送迎サービスの内容等に応じて運賃を収受するもの</p> <p>③ 一定の輸送範囲において定額運賃を設定するもの</p> <p>※自動認可運賃を大きく下回る運賃や減収率が大きい割引運賃を設定しようとする場合、必要に応じて原価計算書等の提出を求め、所要の審査を実施。</p> <p>※運賃の割引、料金の設定については、輸送の実績に応じた弾力的な取扱いが可能であり、介護料金等旅客の運送に直接伴うものではない料金は認可・届出いづれも不要。</p>
特定旅客自動車運送事業者	<p>運送の態様に応じて、需要者と運送事業者間で決定。</p> <p>※当該事業の経営により、当該路線又は営業区域に関連する他の旅客自動車運送事業者による一般旅客運送事業の経営及び事業計画の維持が困難となり、公衆の利便が著しく阻害されることとなるおそれがないものに限る<sup>3</sup>。</p>	

<sup>3</sup> 当該路線又は営業区域に関連する他の一般旅客運送事業者の運賃を下回ることのみをもって、必ずしも「公衆の利便が著しく阻害されることとなるおそれがある」と判断されるわけではなく、個別の事例に応じて、各所管の運輸局にて判断。