

7

長野県
安曇野市

自治体がシェアサイクル事業者を誘致して利便性の高い観光周遊交通を提供している事例

■ 取り組み主体

一般社団法人安曇野市観光協会

■ 交通課題

周遊交通

長野県 安曇野市

人口：94,770人

面積：331.78km²

人口密度：285.64人/km²



写真提供：安曇野市観光協会

概要

安曇野市は「HELLO CYCLING（ハローサイクリング）」という名称でシェアサイクル事業を全国展開しているOpenStreet株式会社と長野県内で初めて契約し、同社によるサイクルポート管理の仕組みを導入。2023年時点で自転車59台、サイクルポート18か所まで拡充し、観光客に向けて提供している。「HELLO CYCLING」の仕組みを利用することで予約・支払い・空き状況の確認を観光客がスマートフォンで完結できる。管理上の課題となるサイクルポートごとの自転車の数や各自転車のバッテリー状態についても管理システムで簡単に把握することができ



安曇野スイス村のシェアサイクルポート

導入の背景

安曇野市では観光の拠点駅である穂高駅から観光施設が離れており、それぞれが点在している。観光周遊バスも運行しているが、本数が少なく、観光客のニーズに切れ目がなかった。また、タクシーは割高になってしまったため敬遠されがちで、地域での観光二次交通が課題となっていた。一方、市ではサイクリングをフックにした地域振興に取り組んでおり、課題解決の方法としてシェアサイクルを選択した。当初は利用者への説明へ苦慮し、観光協会でのサポートも必要だったが、次第にサービスが定着していった。



運行方法

シェアサイクル事業は毎年4～11月のみ実施している。冬季は利用者がほぼいなくなることや安全面を配慮して実施時期を限定している。

費用負担

総経費は690万円ほど。売り上げが160万円ほどで残りを市が負担している。立ち上げ時のインシヤルコストの一部は長野県の補助金も活用した。

効果

利用者は年々上昇しており、2022年は延べ3,384人が貸し出されるなど、観光周遊の課題改善に寄与している。

上/スマートフォンで手軽にレンタルできる
(写真提供：安曇野市観光協会)
下/シェアサイクル料金表(※安曇野市観光協会公式サイトより2024年2月)

仕様	電動自転車 シェアサイクル	e-Bike シェアサイクル
料金	15分 100円	30分まで 300円(30分以降15分150円)
最大料金	12時間(最大) 1,500円	12時間(最大) 2,000円
台数	40台(26インチ), 30台(20インチ)	4台(29インチ)
貸出・還却	市内ポート 18カ所	穂高駅前(安曇野市観光情報センター)

その他参考となる情報

シェアサイクルの貸し出しを行う観光協会は予算管理・全体統括1人を含む、計3人のスタッフで運営。市内の事業者がシェアサイクルを活用した宿泊プランを作るなどシェアサイクルの認知度向上に貢献。

特定ポートへの自転車の数の偏りや、バッテリーに充電が必要になるなどの問題が起きた場合は、地域で「貸し自転車業」を営んでいる業者と契約して、自転車の不足しているポートへの自転車の移動・運搬や、バッテリーへの充電などのメンテナンス業務を委託している。

自転車のパーツ等に劣化が見られるようになってきており、パーツ交換等のメンテナンスが課題。2023年度実施したペダルの補修には、国土交通省の地域公共交通確保維持改善事業(新モビリティサービス推進事業)の補助金を活用した。

市の観光課や観光協会が主体となって事業を進めてきたが、シェアサイクルという交通形態は、市民の足としての効果も期待できるものであり、事業全体の効果を高めて発展していくためには「市民の足」としての展開も必要だと考えている。しかし、市民向けとなる観光協会や市の観光部局の範囲を超えてしまうため、行政内での横展開と連携が必要となる。



大王わさび農場のシェアサイクルポート
(写真提供：安曇野市観光協会)

8

岐阜県
関市 板取地区

自治体から委託を受けた地域委員会が 観光にも利用しやすい自家用有償旅客 運送を運営している事例

■ 取り組み主体

関市板取ふれあいのまちづくり推進委員会

■ 交通課題

周遊交通

岐阜県 関市板取地区

人口：922人

面積：187.35 km²

人口密度：4.92人/km²



概要

関市からの委託を受けた地域委員会（自治会）が主体となって定時定路線型の自家用有償旅客運送としてバスを運行している。沿線では有名なキャンプ場が点在しており、釣りなどのアクティビティーや温泉での需要もある他、数年前から通称「モネの池」がメディアで話題となり、全国から観光客が訪れるようになった。バスは主に地元の学生や高齢者に利用されているが、一定の便数が確保されており、市の取り組みとしてGTFSSの整備によってインターネットでの経路検索に対応し、路線情報の正確な提供ができていたため、急増した観光客の需要にも対応できている。

運行方法

バスの運行方式、ダイヤの検討、経路、運転手や整備士の雇用交渉・労務管理・シフト編成など基本的にすべてを地域委員会が担っている。現在は9人の運転手と25〜26人乗りのバス5台で29・5kmの地域内路線を平日は上14便と下14便、休日は上9便と下11便を運行している。それまでは無料であったが、2022年10月より自家用有償旅客運送入切り替え、1回乗車につき100円の運賃となった。



まるでモネの代表作「睡蓮」のような風景だと人気観光地となった名もなき池（通称 モネの池）

費用負担

関市では4地区に対して地域にバス運行を委託する事業を行っており、合計約9300万円（2022年度）を負担している。バス車両そのものは関市が調達して貸し出しているため、地域が負担する初期費用はない。そのうち、板取地区は約3000万円が運転手の賃金とバスの燃料、修理費用、備品購入や事務局費等を賄っている。自家用有償旅客運送に移行したため、利用者からの収入も運営に役立てる方針。



板取ふれあいバス



バス車内の様子

導入の背景

関市と合併した地区での効率的な公共交通サービスを提供するために地区間を結ぶ幹線路線は市が維持し、幹線に連絡する各地域の支線路線は住民組織による運行ができないかと考え、板取地域バス運営協議会が発足し、2009年に地域が運営する地域内バスの試運行が始まった。当初は地元の民間バスのダイヤの間を埋めるような形で運行していたが、事業者の地域内路線からの撤退があつて役割が大きくなっていった。

効果

住民と観光客の地域内での交通を確保できた。

その他参考となる情報

現在は「モネの池前」というバス停があるが、もともとは「あじさい園前」という名称だった。「モネの池」が目当ての観光客が増えたので少し移動して名称を変えることで利用しやすくした。地域のことは地域が一番よく分かっているという考えで運営委託されている。利便性のためには接続が大切なので民間バスのダイヤ変更があればすぐに反映している。運転手の確保と車両の整備費が課題。



民間バスと接続している



休日も充実しているダイヤ編成で観光にも便利

コラム 地域公共交通を観光交通に生かすために必要な視点

福本 雅之

合同会社萬創社代表

名古屋大学客員准教授

各地で地域公共交通活性化のお手伝いをする中で、少なくとも地域から「観光客を呼び込むために、「こんなこと」を考えています」というお話を伺います。その「こんなこと」の代表的なものとして、①地域内の観光地を周遊する巡回バスを走らせる、②路線バスや鉄道の沿線でイベントを開催する、③利用者を増やすために割引切符を設定する、といった三つくらいのパターンが挙げられます。

その話を伺って、私はいずれについても「やめておいた方がよいんじゃないですか?」と答えることになりました。

理由は簡単で、いずれも「息切れするから」です。①については、観光需要は年間通じて安定的にあるわけではないので、生活交通とは別の観光巡回バスのようなものを走らせても、運行経費を回収するには至りません。②については、交通側の負担はありませんが、地域側に多大な労力を必要とする上、やはり通年での需要が見込めません。③については、本来得られるべき収益を削るだけにすぎません。

ではこのようにすべきでしょうか。



まずは、観光のために新たに何かを行うのではなく、今あるものの見せ方・売り方を工夫することが一つでしょう。例えば、生活交通と同じ路線を使うにしても観光客向けのモデルルートをパンフレットにする、イベントよりも日常的に営業している地域の店舗をマップにまとめて案内する、などが考えられます。観光のためのものは観光客にしか使えませんが、地域住民の使っているものを観光にも活用することで、生活交通の持続性向上にもつながります。

さらに、企画切符などの商品設定に際しては、割引引くことよりも付加価値を意図すべきでしょう。観光客は安さばかりを求めているのではなく、不案内な土地での分りやすさや、値段以上の価値が得られるかどうかを重視します。沿線施設と連携した特典（割引ではなく、特別な体験の方がよい）などにより、付加価値を付けて客単価を高めることは、やはり生活交通の持続性向上につながります。

観光客を呼び込むために投資をすることは必要ですが、費用対効果が低ければ地域にとって逆効果になりかねません。今ある地域公共交通をどのように生かすかを考えることがまずは重要ではないでしょうか。

観光地が GTFS-JP を整備する意義とは

GTFS-Inf (General Transit Feed Specification for Japan) とは、日本の公共交通機関に関する情報を共有・提供するためのデータ規格です。この規格は、日本国内の公共交通機関の運行情報、時刻表、運賃、経路などを標準的な形式で提供し、アプリケーションやウェブサイトで経路検索サービスに活用することを可能にします。

具体的な例を挙げると、観光客がスマートフォンで Google マップなどの地図アプリケーション等を使って、目的地までの経路検索をした際に現在地からの経路を示すことを可能にしてくれます。

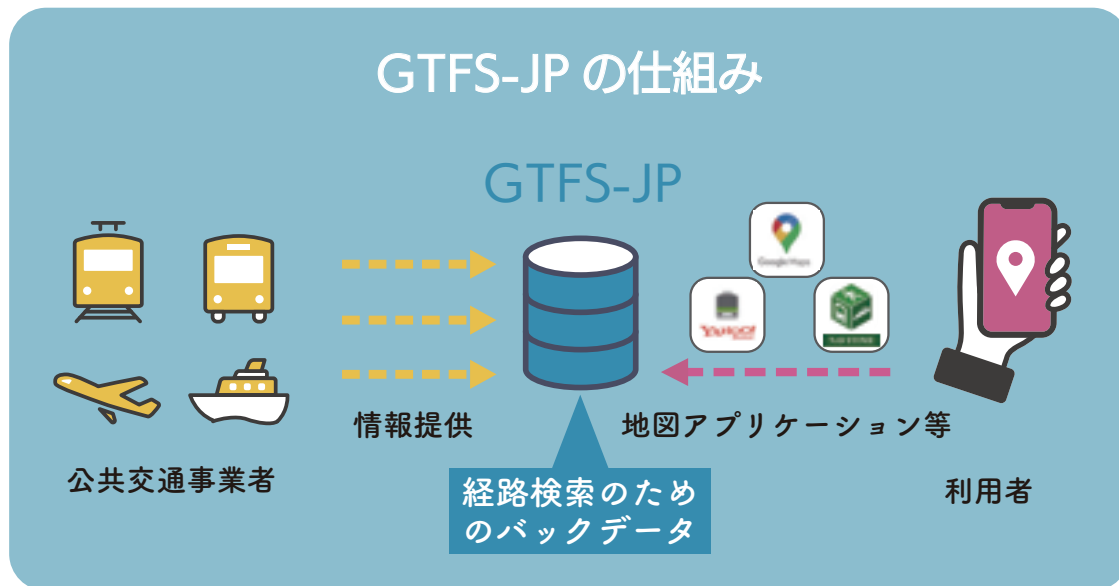
公共交通機関の運行スケジュール、運行経路、運賃、停留所情報などが含まれ、遅延や変更などの情報をリアルタイムで反映することもできます。さらに、バス、電車、地下鉄、フェリーなど、さまざまな公共交通機関に適用できるので、複数の交通機関を組み合わせた観光ルートを示すことも可能です。

また、世界標準のフォーマットと互換性があるため、訪日外国人観光客であっても、自分のスマートフォンで経路検索ができるという特徴があります。

「GTFSを整備する」と聞くと近寄りたがたい印象を持ってしまいますが、フォーマットに入力する作業自体はシンプルで少人数のチームでも他業務と並行しながら、半年以内で完了できたという自治体もありました。

GTFSには多くのメリットがありますが、データは一度整備したら終わりで

はありません。ダイヤ改正の情報を改正日に合わせて更新して公開して間違った情報が検索結果に出ないようにするなど、日頃からデータの鮮度を保つ努力が不可欠です。これからインバウンド需要も高まる中で GTFS-JP を整備することは、農山漁村観光の発展のためには重要な要素です。観光客の利便性向上と地域発展のために推奨します。





9

岐阜県
中津川市

GTFS-JP を整備することで、外国人も含めた観光客が目的地までの経路検索を正確に行えるようになり、利便性が飛躍的に向上した事例

■ 取り組み主体

中津川市

■ 交通課題

周遊交通

岐阜県 中津川市

人口：31,798 人

面積：676.45 km²

人口密度：47 人 / km²



概要

「標準的なバス情報フォーマット (GTFS-JP)」のデータ整備を進めて、市内の幹線である北恵那交通株式会社の路線バスと地域内を巡回する中津川市コミュニティバスについてインターネットによる経路検索を可能にした。整備した GTFS-JP データは、バス事業者および中津川市がそれぞれのウェブサイトに公開しオープンデータ化することでデジタルサイネージによるリアルタイムバス運行案内や、バスロケーションサービスにも活用できる。

市ではさらに便利な交通整備を目指して、デジタルサイネージ設置や駅の乗り場を目的地別に色分けし、バス停に多言語のユニバーサルデザインを取り入れた。経路検索がしやすいようにバス停の名称を変更するなど、GTFS-JP を契機に包括的な市内交通に対する取り組みを行った。

費用負担

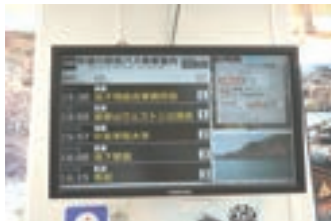
人件費以外はほぼ費用がかかっていない。



バスに乗り込む外国人観光客



現在の経路検索。2017 年当時は徒歩しか表示されなかった



駅前バス待合所に設置されたバスの案内電子掲示板

導入の背景

インバウンド客に人気な馬籠宿といった観光地が存在するが、2017 年まではバス路線があるにもかかわらず、インターネットで経路検索をしても徒歩で観光地に行く方法しか出て来ないという状況があった。検索しても出て来ないのはバスが走っていないのと同じことであると考えて改善を急いだ。なお、インターネットで経路が正しく出て来ないことは市の職員が気付いて自発的に取り組みを始めたものである。

効果

公共交通の利用促進となっている。実際にインバウンド客が Google map で検索して観光地までバスを利用してあり、目に見えて効果が出ている。周辺だけでなく全国的に取り組みの輪が広がっている。



目的地別に四つに分かれた駅前のバス停



北恵那バスの車両



街道を歩くインバウンド客



観光の起点となる JR 中津川駅

その他参考となる情報

市役所では非常に珍しいことに交通政策を定住推進課が担当している。定住を増やすためには交通の整備が重要だと捉えているからである。

観光客の観光目的地は中津川市内だけで完結するのではなく、広域的な対応も必要なので周辺自治体にも呼び掛けを行ってデータ整備の取り組みを促している。毎年、県主催のデータ整備勉強会も開催されている。

中津川市ではデータを整備する意義と重要性を理解したバス会社が情報のメンテナンス業務を引き継いでいる。まずは市で入力を行うことできっかけをつくり、それを見せることで実用性を感じてもらえたことがポイントだった。GTFS-JP はツールの一つなので、利用者目線で利便性の高い交通になっているかを観察し、改善し続けることが重要である。



全て職員が作成した地域公共交通網形成計画



観光客はオレンジのバス停で乗車

恵那市交通 コンシェルジュ

10
岐阜県
恵那市

恵那のお出かけが便利になる
オペレーターやWEBで最適な移動手段をご提案



自治体が市内の交通に関する「交通コンシェルジュ」を設置し、市内の公共交通活用方法や観光交通案内について来訪者も含めて提供している事例

■ 取り組み主体
恵那市

■ 交通課題
周遊交通

岐阜県 恵那市
人口：46,948人
面積：504.24 km²
人口密度：93.1人 / km²



概要

恵那市では、市内の恵那駅と明智駅を結ぶ第三セクターの明知鉄道株式会社を、住民・観光客の基幹的な移動手段として位置づけて運営を支援したうえで、岩村、山岡、明智、上左作の四つの地域で、デマンド交通「よやくる号」を運行。

また、地元住民が運転を担う自家用有償旅客運送「いじり山バス」、「くしばす」を運行、「まちなか巡回バス」やシェアサイクルの提供など、地元住民・観光客双方が使える交通手段をエリアごとに最適な形で整備。それと合わせ、目的地等に応じて最適な交通手段を市民・観光客のニーズに合った形で提供できるように、市内交通に関する「交通コンシェルジュ」を設置、公共交通の紹介と活用方法や観光案内などの相談を、電話と専用ウェブサイトで受け付けることで公共交通の活用を幅を広げている。

費用負担

「よやくる号」のうち、岩村・デマンド交通と山岡・デマンド交通の経費は各100万円ほどで収入は各20万円ほど。岐阜県からも20万円ほどの補助金が出るため、残りの60万円を市で負担（他2カ所は開始したばかり）。交通コンシェルジュ・シェアサイクル導入費等を合わせて4000万円程度となる費用の半分に對して、内閣府デジタル田園都市国家構想推進交付金を活用。

運行方法

デマンドバスの運行は運営事業者を募集して必要な許可の取得は委託先で行っている。
「よやくる号」：一般乗合旅客自動車運送事業（区域運行）
「いじり山バス」「くしばす」：自家用有償旅客運送

導入の背景

第三セクターである明知鉄道が運行する恵那市と中津川市が中心となつて、明知鉄道沿線地域公共交通活性化協議会（地域公共交通活性化再生法の「法定協議会」以下、協議会）が立ち上がり、明知鉄道や広域的なバス路線の変更や関連施策案に対しての内容検討・意見調整を行った（2010年には取り組みが評価され、協議会は地域公共交通優良団体国土交通大臣表彰を受賞）。協議会が出た課題等が恵那市地域公共交通会議（道路運送法の「地域公共交通会議」）に提示され、乗り合い運送サービスの形態やサービス水準等について具体的な協議を経て、恵那市地域公共交通計画としてまとめられた。

効果

「交通コンシェルジュ」の仕組みをつくったことで、市民や来訪者にも分かりやすい交通体系を確立でき、ニーズに合った選択肢を提供できる体制をつくることができた。
「デマンド交通「よやくる号」」によって住民・来訪者の両方にとって交通確保ができた。

その他参考となる情報

「よやくる号」の運行については1年半〜2年以上、事前に地域住民へのヒアリングを重ねながら進めたことにより、自分たちの意思で選んだデマンド交通ということで利用が進んでいる。停留所は基本的に自治会で選定しているが、運用する中で上る住民の声に合わせて臨機応変に対応しており、検討委員会も存在する。

交通コンシェルジュは明知鉄道が受託し、オペレーター3人に対応している。



「恵那市交通コンシェルジュ」の案内



よやくる号



よやくる号の予約案内チラシ

人気アニメの聖地巡礼需要を公共交通需要に取り込むことができている事例

■ 取り組み主体

地域の交通事業者（鉄道会社、バス会社、タクシー会社）

■ 交通課題

周遊交通

静岡県 沼津市

人口：187,826人

面積：186.82km²

人口密度：1,005.38人/km²



©JR 東海沼津駅

概要

地域の鉄道・バス・タクシー会社など各交通事業者が自治体と連携しつつ、それぞれ独自のタイアップやコラボ企画を行い、聖地巡礼関連の移動需要を公共交通に取り込んだ。コラボラッピングの車両や駅などの装飾のほか、コラボグッズや記念乗車券を販売したり、スタンプリナーなどのイベントやキャンペーンを開催したりと、交通手段自体が旅の目的となるような企画を行っている。その結果、海外からの来訪も増え、沼津市の魅力を知ったファンが移住定住者になるなどアニメ効果が波及している。



JR 沼津駅を撮影する観光客



観光案内所で販売されているコラボグッズ

運行方法

各交通事業者の通常の事業の範囲内において実施（鉄道における臨時列車の運行については鉄道事業者から運輸局への届け出が必要）。

費用負担

行政からの補助金はなく、各交通事業者で負担。



臨時急行「ラブライブ!サンシャイン!!」号
(写真提供 JR 東海)

導入の背景

沼津市は、市内をJR東海道本線とJR御殿場線の2路線が走り、4駅が整備されている。さらに路線バスは、主に3事業者が運行。沼津駅を起点に放射線状に整備されており、市の中心街はおおむね高い運行水準が確保されている。しかし、郊外では赤字路線も多く、自家用車への依存度が高いことや人口減少もあって、公共交通の利用が減少傾向にあるのが課題となっていた。

そんな中、2016年から2017年にかけて、沼津市内浦地区の学校で結成されたスクールアイドルグループの成長を描くTVアニメ「ラブライブ!サンシャイン!!」が放送。2019年には映画化されるなど人気が続く。途絶えることなく、全国から聖地巡礼としてアニメにまつわる市内スポットを観光客が訪れるようになった。それに伴って、聖地に向かう観光客が利用しやすい公共交通の整備が求められた。



上/ JR 沼津駅南口の特別展示
下/有志による JR 沼津駅南口改札の展示
(共に写真提供: JR 東海)

効果

アニメ放送終了後も来訪者が多く、エリア全体に宿泊や飲食、買い物などの波及効果が出ている。アニメに登場した市内の農山漁村エリアにも観光客が押し寄せている状況。

アニメ放映後の観光客利用者は、年々増加傾向にあって、2014年から2017年の3年間で70万人以上増加（およそ1.8倍）。

その他参考となる情報

交通事業者がファン目線で考えた独自のコラボ企画を次々に打ち出し、行政がそれを積極的にバックアップ。その結果、観光客はもちろん、交通事業者への転職者も増えている。

観光客が1カ所に集中し、オーバーツーリズムになるのを防ぐため、沼津市全体に観光客が細かく分散するようなプロモーションを心掛けていく。



東海バスの車両



伊豆箱根バスのアニメ主題歌をイメージしたラッピング

町内を走るデマンド交通をタクシー感覚で 観光客も利用しやすいサービスとして提供 している事例

■ 取り組み主体

紀北町

■ 交通課題

周遊交通

三重県 紀北町

人口：14,204人
(2023年10月時点)

面積：256.54 km²

人口密度：55.37人 / km²



概要

紀北町の運営する自家用有償旅客運送「おでかけ応援サービス『えがお』」を観光客向けにも提供。運行にあたっては、地元のバス会社である三重交通株式会社、アルコールチェック等の運行管理や車両整備を委託し、予約状況の共有や配車はLINEアプリを活用するなど工夫した運営を実施している。

利用者からは、電話で予約するとオペレーターが配車の手配をして車が向かうというタクシーのような利用方法なので分かりやすいと盛況である。

費用負担

人件費・運行管理業務委託費・運転業務委託費等の運行経費約3000万円に対し、運賃収入約300万円、国土交通省補助（地域公共交通確保維持改善事業（ライダー補助））約340万円、残りを紀北町一般財源で負担（集落支援員特別交付税措置を活用）。

運賃は初乗り10分まで600円、以降1分ごとに100円加算。

導入の背景

町の高齢化率は45%を超えており、公共交通網は10年以上前から路線維持が困難であり、2016年にはタクシー事業者も撤退している。半径500mに駅またはバス停がない地区が107地区中1割を超える中、2018年に乗り合い型のデマンド交通の実証実験を実施。2020年8月から自家用有償旅客運送として本格運行。

その他参考となる情報

運転手3人、予約オペレーター3人を町の会計年度任用職員として採用した上で、町内の福祉タクシー事業者2社から運転手派遣を受けて運営。車両は軽自動車3台で運行。

運行時間は午前7時～午後8時、予約は30分前まで可能で観光客も活用可能だが、朝8時30分までと夕方5時30分以降の利用は前日までの予約が必要。



アルコールチェック



町営デマンド交通「えがお」



車内のスマートフォンで連絡を受けたり時間計測を行う

運行方法

紀北町が自家用有償旅客運送（区域運行）の登録を受けて運行。

効果

地域の生活・観光の交通確保ができた。地元福祉タクシー事業者等の雇用創出につながった。



町には観光資源が点在している



町内には熊野古道の要所もある



自宅から病院まで利用する高齢者



予約やソフト管理はアナログな方法に頼っているが、現状では効率的

観光における自家用有償旅客運送の活用に関する解説

1. 自家用有償旅客運送とは

地域における移動手段の確保は重要な課題となっています。

本来、自動車を使ってお客さまを有償で運ぶためには、道路運送法に基づくバス・タクシー事業の許可を受けることが必要ですが、それらの既存交通事業者による輸送サービスの手が十分に届かない交通空白地エリアの場合においては、「自家用有償旅客運送」の活用を検討することができます。

自家用有償旅客運送とは、市町村や NPO 法人などが、必要な安全上の措置を取った上で自家用車(白ナンバー)を使用して輸送サービスを提供する場合に活用できるというものです。

これにより、収益事業として運送を行う規模や体力のない住民組織・NPO 等においても、運行に最低限必要な対価をお客さまから頂きながら、お客さまを運ぶ事業を行うことができます。

2. 基本的な自家用有償旅客運送の活用プロセス

交通空白地において自家用有償旅客運送を行うためには、以下のようなステップを経る必要があります。

- 1 **地域における輸送ニーズの洗い出し**：まずはお住まいの地域において自治体や事業者がどんな交通サービスを提供しているか確認してみましょう。その上で、こういった交通サービスが地域の移動ニーズに足りていないのかをよく検討しましょう。
- 2 **協議体の設立**：まずは自治体が「地域公共交通会議」を開催し、当該地域において既存のバス・タクシー事業者によるサービスの提供が困難であることを確認します。(※既存の交通事業者にサービス提供意欲があるようであれば、まずは交通事業者との調整を行いましょう。その調整が整わない場合は、次のステップに移ります。)
- 3 **適切な運送主体の選定**：市町村や NPO 法人、一般社団法人など、多岐にわたる組織や団体が自家用有償旅客運送の運送主体となる場合が考えられます。地域の実情やニーズに応じて、費用負担の観点も含め、最も適切な主体を選定することが求められます。(※2020年11月から、運行管理や車両の整備管理について一般旅客自動車運送事業者(バス・タクシー事業者)が協力する「事業者協力型自家用有償旅客運送」制度が創設されました。バス・タクシー事業者は輸送の安全確保のプロです。バス・タクシー事業者が直接サービスを提供することが難しくても、自家用有償旅客運送の導入に当たって、アルコールチェック等の運行管理や車両整備管理にバス・タクシー事業者の協力が得られる場合には、積極的に活用しましょう。)
- 4 **道路運送法に基づく登録**：運送に使う車両を確保した上で、サービスを提供するエリアの運輸支局に登録申請します。登録の有効期間は原則2年間です。
- 5 **安全管理の徹底**：自家用有償旅客運送の運転者となる人には、第2種運転免許を保有しているか、国土交通大臣が認定した講習を受ける必要があります。また、自家用有償旅客運送の実施者は登録された車両について、車両の定期点検など、安全確保のための措置を講じることが必要となります。

詳細については、国土交通省が発行している「自家用有償旅客運送ハンドブック」などをご参照ください。

また、今回の調査で取り上げた事例も参考にしながら、地域に適した活用方法についてご検討ください。

URL : <https://www.mlit.go.jp/common/001374819.pdf>