

6-3. 自家用有償旅客運送の導入を検討

1) 自家用有償旅客運送の概要

道路運送法の許可を受けたバス・タクシーといった既存の交通事業者の活用を十分に検討したのち、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、必要な安全上の措置が講じられた「自家用有償旅客運送」を活用することができる。

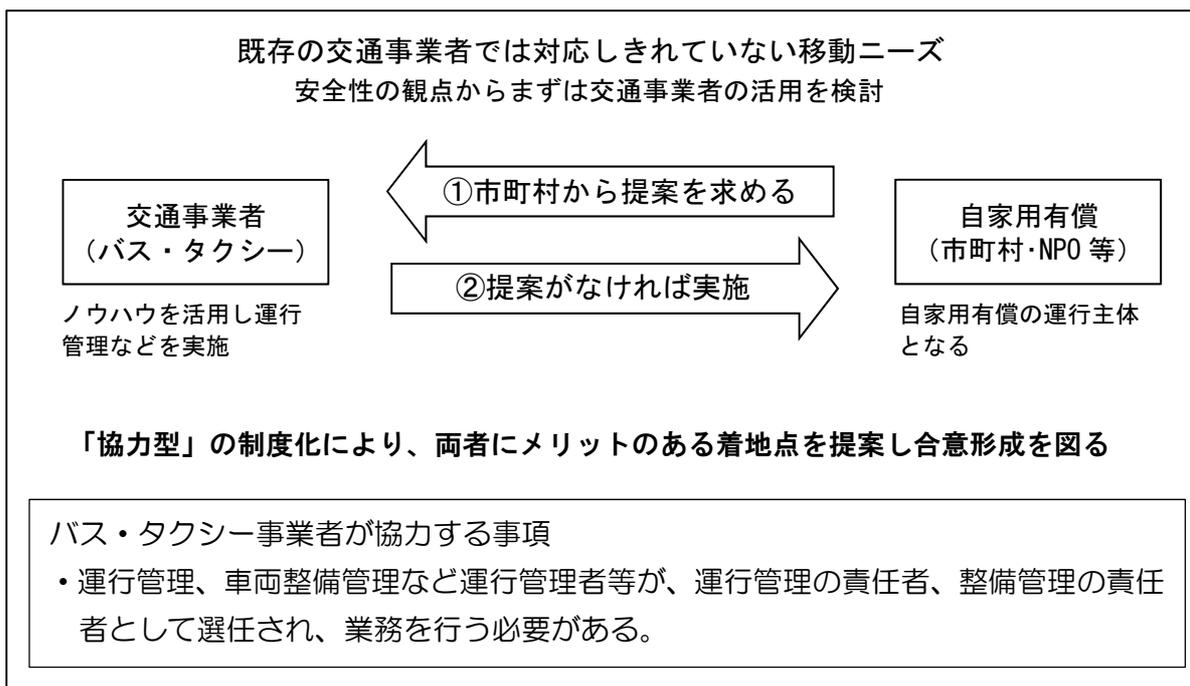
①道路運送法から見た旅客運送区分（平成18年に制度改正）

区分	名称	種別	市町村等の関与	
白	第79条登録	市町村運営有償運送	交通空白地輸送（コミバス）	地域公共交通会議
			福祉輸送（福祉自動車）	
	*NPO法人等が運送	公共交通空白地輸送	運営協議会	
		福祉有償運送		

住民等のための「自家用有償旅客運送」	身体障害者等のための「自家用有償旅客運送」
1. 市町村運営有償運送（交通空白） 2. 公共交通空白地有償運送）	1. 市町村運営有償運送（福祉） 2. 福祉有償運送）

②制度創設の趣旨

バス・タクシー事業者が、運行管理、車両整備管理に協力することで、より安心、安全なサービスを受けることができ、運行管理等に関する業務負担の軽減や運行ノウハウの活用を図ることが可能となる。



2) 自家用有償旅客運送（市町村運営）の概要

市町村運営有償運送とは、市町村が、当該市町村の区域内において、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するため、市町村が主宰する地域公共交通会議（地域協議会の分科会として設置された場合を含む）の協議結果に基づき2つの輸送について導入できる。

	交通空白輸送	市町村福祉輸送
概要	過疎地域などの交通空白地帯において、一般乗合旅客自動車運送事業によって地域住民の生活に必要な輸送を確保することが困難な場合において、市町村自らが行う住民の輸送サービス。	身体障害者、要介護認定者等であって、市町村に会員登録を行った者に対する外出の支援のために市町村自らが行うドア・ツー・ドアの個別輸送
運行主体	市町村 ※運行を旅客運送事業者へ委託することも可	
対象者	当該市町村の住民・親族等	※会員制 当該市町村の住民のうち ①身障者手帳の交付を受けている方 ②要介護認定を受けている方 ③要支援認定を受けている方 ④その他障害を有する者で移動制約者等であって市町村に会員登録を行った方
使用車両	使用車両に制限はありません（リフト付等移動制約者の乗降を円滑にする設備のある車両も含む）	定員11人未満の自家用自動車（白ナンバー）で、車いす車、兼用車、回転シート車、セダン等が使用可能
運転者の要件	<ul style="list-style-type: none"> 普通2種免許を有すること なお、困難な場合は、普通1種免許保有者で効力が過去2年以内に停止されていない方で、かつ次の要件のいずれかを備える方である必要がある。 ○国土交通大臣が認定する講習を終了していること ○国土交通大臣が認める要件を備えること 	<ul style="list-style-type: none"> 「交通空白輸送」に係る運転者の要件を満たし、かつ、以下の要件を満たす方 ◇福祉自動車以外の自動車を使用する場合は次の要件のいずれかを備える方・社会福祉士及び介護福祉士の登録を受けていること ・国土交通大臣が認定する講習を終了していること ・国土交通大臣が認める要件を備えること
運賃の設定	<ul style="list-style-type: none"> 燃料費等を勘案して実費の範囲内であること 合理的な方法により定められ、旅客にとって明確であること 営利目的と認められない妥当な範囲内であること 	
	当該地域又は隣接市町村等における一般乗合運送事業の運賃、当該地域における撤退前の一般乗合運送事業の運賃を目安とする	<ul style="list-style-type: none"> 当該地域又は隣接市町村等における一般乗合運送事業に係る運賃の2分の1を目安とする 運送の対価以外の対価については一般乗合運送事業の料金を参考に定めることができる

3) 自家用有償旅客運送（NPO法人などが運営）の概要

平成18年に道路運送法が改正され、要介護者や障害者など自力での移動が困難な方々が通院などをしようと考えても、地域の事情からタクシーなどの公共交通機関による輸送サービスが必ずしも十分に提供されていない場合には、対象地域において地方公共団体が道路運送法に基づく運営協議会を設立し、合意が得られたときは、NPOや社会福祉法人といった非営利活動法人等によって、自家用有償旅客運送（福祉有償運送や過疎地有償運送）を行える。

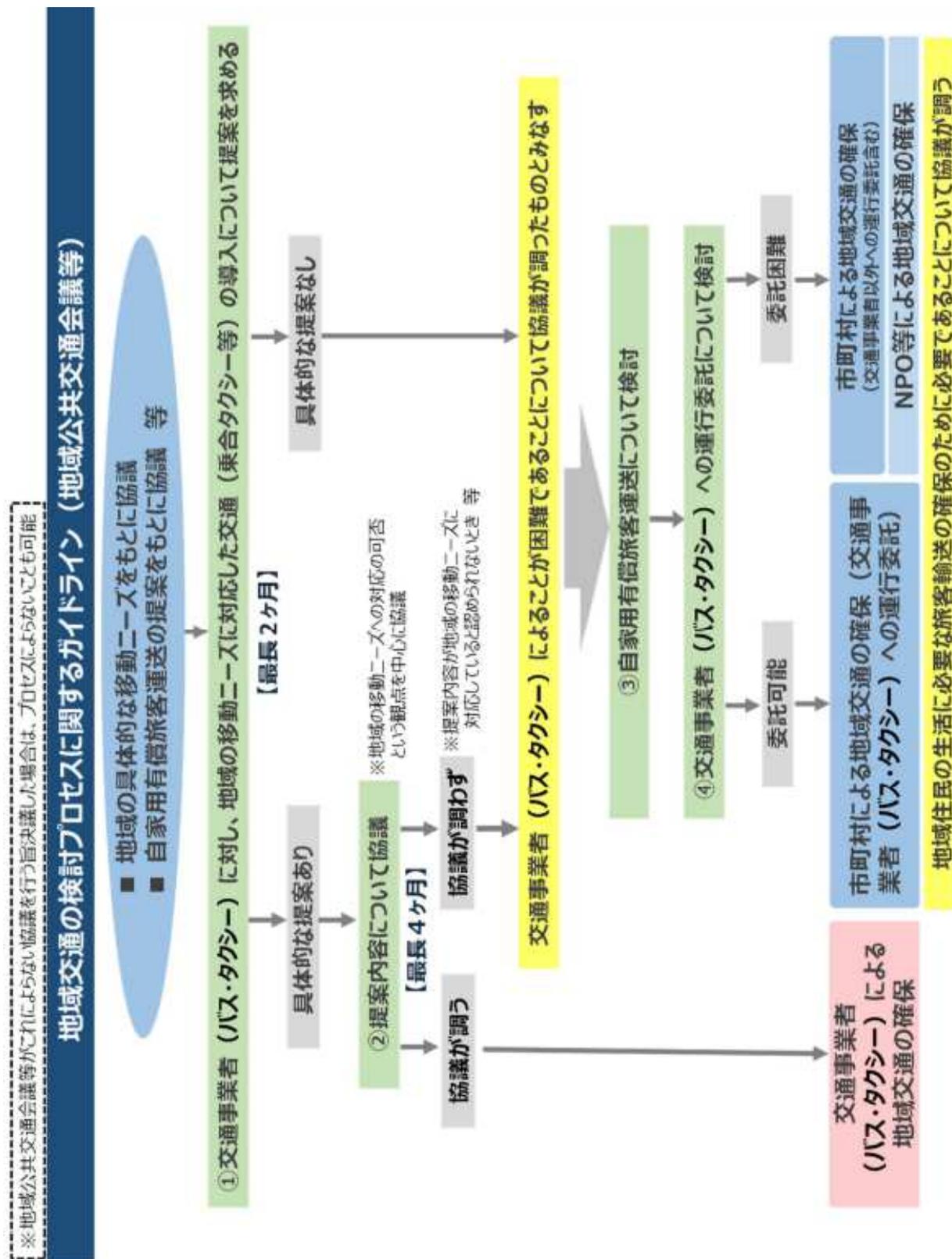
	福祉有償運送	過疎地有償運送
概要	NPO法人等が、実費の範囲内であり営利とは認められない範囲の対価によって、自家用自動車を利用して、公共交通の利用が困難な高齢者等の通院・レジャー等の送迎サービス	過疎地域などバスやタクシーなどの公共交通機関だけでは、十分な輸送サービスが確保できない場合、NPO法人などが実費の範囲内であり営利とは認められない範囲の対価によって行う輸送サービス
運行主体	NPO、市町村、公益法人、認可地縁団体、農業協同組合、消費生活協同組合、医療法人、社会福祉法人、商工会議所、商工会	
対象者	※会員制 身体障がい者、要介護者、要支援者など公共交通機関を使用して移動することが困難な方	※会員制 過疎地域の住民及びその親族等
使用車両	乗車定員10名以下の自家用自動車（白ナンバー）で、リフト等の特種な設備等を備えた自家用自動車（軽自動車を含む）又はセダン型の一般車両が使用可能	使用車両に制限はありません
運転者の要件	<ul style="list-style-type: none"> 普通2種免許を有することが要件になる なお、困難な場合は、普通1種免許所持者で、一定期間運転免許停止処分がなく、安全運転、乗降介助等に関する講習を受けるなど十分な能力・経験を有していることを要件として認めている。 	
運賃の設定	<ul style="list-style-type: none"> 運賃は、営利を目的としない範囲とする必要がある 福祉有償運送、過疎地有償運送ともに、当該地域におけるタクシーの上限運賃の概ね2分の1以下を目安として、地域の特性等を勘案して定めることとされている。 	

運輸支局における審査

- ・運営協議会において協議が調っているか。
- ・当該有償運送の実施に必要な自動車の保有または計画があるか。
- ・必要な要件を備えた運転手の確保がなされているか
- ・運行管理体制および整備管理体制が適切に確保されているか
- ・事故発生時の連絡体制が適切に確保されているか
- ・計画車両のすべてが任意保険などに加入または計画があるか など

4) 自家用有償旅客運送の検討プロセス

①地域公共交通会議での検討プロセスに関するガイドライン



②モデル要綱（地域公共交通会議）

〇〇(市町村)地域公共交通会議設置要綱(モデル要綱)
 制定(年号)〇〇年〇〇月〇〇日

(目的)
 第1条 〇〇(市町村)地域公共交通会議(以下「交通会議」という。)は、道路運送法(昭和26年法律第183号)の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため設置する。

(協議事項)
 第2条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。
 (1)地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項
 (2)自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から收受する対価に関する事項
 (3)交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項(交通会議の構成員)

第3条 交通会議の委員は、次に掲げる者とする。
 (1)〇〇市町村民長(〇〇都道府県知事)又はその指名する者
 (2)一般乗合旅客自動車運送事業者(〇〇〇〇株式会社)
 (3)一般貸切(乗用)旅客自動車運送事業者(〇〇〇〇株式会社)
 (4)社団法人〇〇県〇〇協会
 (5)住民又は利用者の代表
 (6)〇〇運輸局長(〇〇運輸支局長)又はその指名する者
 (7)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
 (8)道路管理者、都道府県警察、学識経験者その他の交通会議が必要と認める者

2 自家用有償旅客運送に係る協議を行う場合は、前項の委員に加えて、市において現に自家用有償旅客運送を行っている特定非営利活動法人等の団体に所属する者のうちその代表者が指名する者を交通会議の委員とする。

(交通会議の運営)
 第4条 交通会議に会長をおき、主宰者の地方公共団体の職員の中からこれを充てる。
 2 会長は、交通会議を代表し、会務を総括する。
 3 会長に事故がある場合には、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。

4 交通会議の議決の方法は、〇〇〇〇とする。
 5 4の定めに関わらず、「地域公共交通会議及び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」(国土旅第161号平成18年9月15日)に定める「地域公共交通会議及び運営協議会の設置並びに運営に関するガイドライン」5.(3)地域公共交通会議における検討プロセスに基づく協議結果は、地域公共交通会議の議決があったものとする。
 6 交通会議は原則として公開とする。
 7 交通会議の庶務は、〇〇(市町村)〇〇部(課)において処理する。
 8 地域公共交通に関する相談、苦情、その他に対応するため、以下の連絡・通報窓口を定めるものとする。

(〇〇地域公共交通に係るご相談又は通報窓口)
 〇〇市役所〇〇部〇〇課
 連絡先: TEL 〇〇〇〇-〇〇〇〇-〇〇〇〇
 FAX 〇〇〇〇-〇〇〇〇-〇〇〇〇
 担当: 〇〇、△△、□□

(協議結果の取扱い)
 第5条 交通会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。
 (その他)
 第6条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、会長が交通会議に諮り定める。

[以下は必要に応じ定めることとする。]
 (幹事会)
 第〇条 交通会議は、申請内容その他交通会議の運営に当たって必要な事項を処理するため、幹事会をおく。
 2 幹事会は、第3条に定める構成員その他交通会議が必要と認められた者を委員とする。
 3 幹事会は、必要に応じて、関係者を招集し意見を聴くことができる。

③モデル要綱（運営協議会）

〇〇(市町村) 有償運送運営協議会設置要綱(モデル要綱)
 制定(年号)〇〇年〇〇月〇〇日

(目的)
 第1条 〇〇(市町村)運営協議会(以下「協議会」という。)は、道路運送法(昭和26年法律第183号。以下「法」という。)の規定に基づき、有償運送の適正な運営の確保を通じ、〇〇市の住民の福祉の向上又は交通空白地域の解消を図り、公共の福祉の増進を図るため、自家用有償旅客運送の必要性、これらを行う場合における旅客から收受する対価その他自家用有償旅客運送の適正な運営の確保のために必要となる事項を協議するため設置する。

(協議事項)
 第2条 協議会は、次に掲げる事項を協議するものとする。
 ① 法第79条の規定に基づき、自家用有償旅客運送の登録(法第79条の6第1項の規定に基づく有効期間の更新の登録及び法第79条の7第1項の規定に基づく変更登録を含む。)を申請する場合における運送の必要性、旅客から收受する対価に関する事項
 ② 法第79条の12第1項第4号の規定による協議が調った状態ではなくなったことに関する事項
 ③ 協議会の運営方法、自家用有償旅客運送のサービス内容その他自家用有償旅客運送に関し協議会が必要と認める事項(協議会の構成員)

第3条 協議会の構成員は、次に掲げる者とする。
 ① 〇〇市町村民長又はその指名する職員
 ② (〇〇市町村)を営業区域に含むバス、タクシー事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
 ③ (〇〇市町村)に現在する住民又は自家用有償旅客運送の利用が想定される者
 ④ 地方運輸局長若しくは〇〇運輸支局長又はその指名する職員
 ⑤ 関係する地方公共団体の長又はその指名する職員
 ⑥ 関係する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
 ⑦ (〇〇市町村)において現に自家用有償旅客運送を行っている特定非営利活動法人等の団体に所属する者のうちその代表者が指名する者
 ⑧ 学識経験者その他協議会を主催する地方公共団体が必要と認める者

(協議会の運営)
 第4条 協議会に会長をおき、主宰する地方公共団体の職員の中からこれを充てる。
 2 会長は、協議会を代表し、会務を総括する。
 3 会長に事故がある場合には、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。
 4 協議会の議決の方法は、〇〇〇〇とする。

5 4の定めに関わらず、「地域公共交通会議及び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」(国土旅第161号平成18年9月15日)に定める「地域公共交通会議及び運営協議会の設置並びに運営に関するガイドライン」5.(4)運営協議会における地域公共交通確保のための検討プロセスに基づく協議結果は、協議会の議決があったものとする。
 6 協議会の構成員は、地域福祉の向上、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保し、もって地域福祉の向上に資するため、誠意を持って責任ある議論を行うよう努めるものとする。
 7 協議会は原則として公開とする。ただし、個人情報の取扱いについては十分配慮し、必要に応じ非公開とする等の適切な措置を講じるものとする。
 8 協議会の庶務は、〇〇(市町村)〇〇〇〇部において処理する。
 9 有償運送に関する相談、苦情、その他に対応するため、以下の連絡・通報窓口を定めるものとする。

(有償運送に係るご相談又は通報窓口)
 △△市役所△△部△△課
 連絡先: TEL ××××-××××-××××
 FAX ××××-××××-××××
 担当: 〇〇、△△、□□

(守秘義務)
 第5条 協議会の委員(幹事会の委員)は、個人情報その他業務上知り得た秘密を他に漏らしてはならない。
 (協議結果の取扱い)
 第6条 協議会において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。
 2 協議会において協議が調った場合には、申請者は速やかに関係運輸支局等へ申請を行うものとする。
 (その他)
 第7条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が運営協議会に諮り定める。

[以下は必要に応じ定めることとする。]
 (幹事会)
 第〇条 協議会は、運送主体の申請内容その他の協議会の運営に当たって必要な事項を処理するため、幹事会を置くことができる。
 2 幹事会は、第3条に定める構成員その他協議会が必要と認められた者を委員とすることができる。
 3 幹事会は、必要に応じ、関係者を招集し意見を聴くことができる。

5) 地域の関係者の役割

会議は、地域が必要とする交通サービスを導入するにあたり課題となる事項に対応するため、地域の関係者が一堂に会し、地域の交通ネットワーク全体の維持・発展について、必要となる事項を協議し、実現する場として位置づけられている。このため、地域公共交通会議（運営協議会）の構成員は、地域住民の交通利便の確保・向上のために、「地域公共交通の活性化・再生の促進に関する基本方針」に規定されている事項を踏まえ、目的意識を共有し、会議に参画することが望まれる。

市町村

市町村には、地域の実情に応じた、地域にとって最適な公共交通のあり方について、自らが中心となって関係する公共交通事業者、道路管理者、公安委員会、住民その他の地域関係者と検討、協議の調整を図り、また、協議が調った取組の実施に向けて、地域関係者と連携しつつ、主体的に取り組むことが期待される。協議を行うにあたっては、地域の移動ニーズを明らかにするために、市町村が把握する地域交通課題等の具体的な情報提供を行うことが望まれる。

住民・利用者

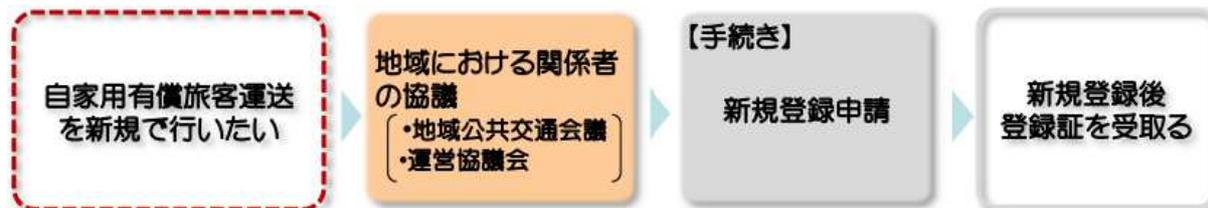
住民や公共交通の利用者には、運送サービスを利用するという受け身の立場だけでなく、地域関係者の一員として、主体的に、持続可能な地域公共交通網の形成に資する検討に参加することが望まれる。公共交通の積極的な利用や住民間における公共交通の利用促進についての意識の醸成、さらには、住民による公共交通の維持・運営等、それを支える取組を行うよう努めることが望まれる。

交通事業者（バス・タクシー事業者、バス・タクシー協会）

交通事業者には、会議で明らかにされた地域の移動ニーズに対応する提案を行うなど、協議会等における協議に積極的に参画することが期待される。利用者の視点に立ち、地域において協議が調った取組を着実に実施し、自ら又は他の交通事業者と連携して提供する運送サービスの質の向上に努めることが望まれる。

6) 自家用有償旅客運送の運行要件

① 道路交通法に基づく登録



② 道路交通法に基づく登録

地域の移動ニーズや、実施する自家用有償旅客運送の種類に応じて、運行する「路線」又は「区域」を定め、登録申請書に記載する

③ 使用する自動車

自家用有償旅客運送の実施主体が、その自家用自動車の使用権原を有していることが必要です。

○ 自家用有償旅客運送に使用する自動車の要件について

福祉有償運送については、乗車定員 11 人未満の自動車であって、以下に掲げる自動車であることとされています。

- 寝台車：車内に寝台（ストレッチャー）を固定する設備を有する自動車
- 車いす車：車いすの利用者が車いすのまま車内に乗り込むことが可能な自動車であってスロープ又はリフト付きの自動車
- 兼用車：ストレッチャー及び車いすの双方に対応した自動車
- 回転シート車：回転シート（リフトアップシートを含む。）を備える自動車

【参考】 持込み自動車の使用について

- ・ 地域資源の活用の観点で、ボランティア個人や地元企業、教育機関等が車検証上の使用者となっている車両を、変更登録手続きをせずに自家用有償旅客運送に持ち込んで使用することが可能。
- ・ こうしたいわゆる持込み車両については、自家用有償旅客運送を実施する間は、実施主体がその自動車の使用権原を有していることが必要。自動車の使用者との使用承諾書等を交わす必要がある。
- ・ 自家用有償旅客運送は自家用車を用いて運送を行うことが原則であるが、運送事業者（バス、タクシー、貨物等）に運行を委託する場合は、必要に応じて当該運送事業者が保有する事業用自動車を持ち込んで使用することも可能。この場合も、自家用有償旅客運送を実施する間は、実施主体がその自動車の使用権原を有していることが必要。また、当該運送事業者の運行計画や事業計画に支障がないように配慮することも必要。

④運行管理、整備管理の体制

自家用有償旅客運送を行う場合には、運行管理の体制や整備管理の体制を整備することとなる。

○運行管理の体制について

- ・運行管理の責任者を選任することが必要。
- ・次のいずれかの場合には、事務所ごとに、以下に掲げる a.~ c.のうち、いずれかの要件を満たす運行管理の責任者を選任する。

乗車定員 11 人以上の自動車（1 台以上）の運行管理を行う事務所である場合
乗車定員 11 人未満の自動車（5 台以上）の運行管理を行う事務所である場合

- 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）

⑤運転者の資格要件

自家用有償旅客運送を行う場合には、資格要件を満たした運転者を確保する必要がある。

- 「2 種運転免許保有」又は「1 種運転免許保有 + 自家用有償旅客運送の種類に応じた大臣認定講習の受講」が必要。

交通空白地有償運送 ⇒ 交通空白地有償運送等運転者講習
福祉有償運送 ⇒ 福祉有償運送運転者講習
(セダン型の車両を用いる場合は) セダン等運転者講習

⑥旅客から収受する対価

旅客から収受する対価の要件は、以下のように定められており、旅客の運送に要する燃料費や人件費等の実費の範囲内であると認められることが必要。

対価の設定方法（例）： 距離制 1 km〇円 時間制 10 分〇円 定額制 1 回〇円

【参考】

タクシー運賃の 1/2 を目安とすることについて

- ・区域を定めて行う自家用有償旅客運送の対価は、近隣のタクシー運賃の 1/2 を目安とすることとされている。
- ・タクシー運賃の 1/2 はあくまで「目安」であり、上限を示しているものではありません。営利を目的としていると認められない実費の範囲であれば、タクシー運賃の 1/2 を超えて設定することも可能。

1) 普通 1 種免許保持者が運転者になるには講習の受講が必要

旅客を運送するに当たって最も優先すべきことは安全性の確保である。プロである交通事業者はさまざまな安全対策を講じているが、市町村や NPO 等が係わる自家用有償旅客運送においても安全の確保は必須事項と言える。自家用有償旅客運送では、普通 2 種免許保持者がいない場合は、要件を満たす普通 1 種免許保持者を運転者とすることが可能であるが、安全性の確保等の観点から、下記の講習を受講することを要件とされている。

<講習の内容>

1. 関係法令等に関する講義（20分）

安全ルールの遵守等道路交通法、道路運送法その他の関係法令（福祉有償運送の場合は、その実施に当たり必要となる関係法令等）に係わる基礎的な知識等に関すること

2. 安全・安心な運行と緊急時の対応に関する講義（50分）

日常点検等安全・安心な運行に必要な基礎知識、交通事故や利用者の体調不良等の緊急時に的確に対応するための知識や方法等に関すること

3. 運転方法に関する講義（40分）

安全運転の基礎知識及び運転時における適性や基本的な動作、利用者の乗車時における運転方法等に関すること

4. 運転方法に関する演習（受講者一人当たり20分）

運転方法（福祉有償運送の場合は、福祉自動車の運転方法）及び利用者の視点に関すること

※福祉有償運送の場合は、上記の他に、「障害の知識及び利用者理解に関する講義」（50分）「基礎的な接客技術及び介助技術に関する講義」（120分）「福祉自動車の特性に関する講義」（60分）「福祉自動車の運転方法等に関する演習」（受講者一人当たり20分）がある。

2) 安全運転管理者制度及び届出について

道路交通法に基づき、一定以上の台数の自家用自動車を保有する事業所において、運行計画や運転日誌の作成、安全運転の指導を行う者として、その使用の本拠ごとに、安全運転管理者等を選任する必要がある。安全運転管理者等とは、安全運転管理者及び副安全運転管理者をいい、この安全運転管理者等は、年一回の講習参加が義務付けられている。

次に該当する事業所は、道路交通法により、それぞれ安全運転管理者、副安全運転管理者を選任して、県公安委員会に届け出なければならない。（道路交通法第 74 条の3第1項、第4項）

○安全運転管理者

乗車定員 11 人以上の自動車を 1 台以上使用している事業所

その他の自動車を 5 台以上（自動二輪車（原動機付自転車を除く）1 台は 0.5 台で計算）使用している事業所

- ・自動車運転代行業者については、営業所ごとに選任が必要

○副安全運転管理者

20 台以上の自動車を使用している事業所（20 台以上 20 台ごとに 1 人）

- ・自動車運転代行業者については、10 台以上 10 台ごとに 1 人

○安全運転管理に関する義務（道交法施行規則第 9 条の 10）

ア 運転者に対して安全運転確保のため交通安全教育指針に基づく交通安全教育を行うこと。

イ 運転者の運転適性、技能及び知識並びに法令等の遵守状況を把握すること。

ウ 自動車の運行計画を作成すること。

エ 長距離、夜間運転時の交替運転者を配置すること。

オ 異常気象時等に安全確保に必要な指示と措置を講ずること。

カ 点呼等により、運行前点検の実施、飲酒・過労・病気等の確認を行い、安全運転の確保のため必要な指示を行うこと。

キ 車両に運転日誌を備え付け、運転者に記録させること。

ク 運転者に対し、自動車の運転に関する技能、知識等安全運転を確保するため必要な事項について指導を行うこと。

3) 整備管理者の選任

整備管理者制度は、事業場における点検・整備を徹底することにより事故の防止、環境の保全を図ることを目的とした制度です。平成 19 年 7 月に制度が改正された。

- ①自動車運送事業者にあつては外部委託の禁止
- ②解任命令の効果的発動
- ③資格要件の見直し
- ④補助者の明確化
- ⑤点検整備に係る記録の営業所への保管が平成 19 年 9 月 10 日（③のみ同年 7 月 10 日）より施行された。

一定台数以上のバス、大型トラック又は事業用自動車を使用する自動車の使用者は、その使用の本拠ごとに、一定の要件を備える「整備管理者」を選任して必要な権限を付与し、自動車の点検・整備及び自動車車庫の管理に関する事項を処理することが必要。

4) 道路運送車両法 整備管理者の選任が必要な使用の本拠は次表のとおり

事業の種類	自動車の種類	選任が必要となる台数 (使用の本拠ごと)
事業用 (貨物軽自動車運送事業用 自動車を除く)	○バス (乗車定員 11 人以上の車両)	1 台以上
	○トラック、タクシー (乗車定員 10 人以下の車両)	5 台以上
自家用	○バス (乗車定員 11 人以上の車両)	乗車定員 30 人以上の車両の 場合は 1 台以上
		乗車定員 11 以上 29 人以下の 車両の場合は 2 台以上
	○大型トラックなど (車両総重量 8 トン以上)	5 台以上

整備管理者の主な権限は以下のとおりです。(道路運送車両法施行規則第 32 条)

- ・ 日常点検の実施方法を定める
- ・ 日常点検の結果に基づき、運行の可否を決定する
- ・ 定期点検を実施する
- ・ 随時必要な点検を実施する
- ・ 点検の結果必要な整備を実施する
- ・ 定期点検と整備の実施計画を定める
- ・ 点検及び整備に関する記録簿を管理する
- ・ 自動車車庫を管理する
- ・ 点検及び整備等に関し、運転者、整備員等を指導・監督