

# 運用ルールの緩和と運用方法の改善(案)

---

# 自家用有償旅客運送の運用ルールの緩和及び運用方法の改善に係る主な要望・提案 国土交通省

要望・提案事項	要望・提案の具体的内容	要望・提案時期	要望・提案主体
実施主体の弾力化	公共交通機関が脆弱な場合、助け合いの観点からわずかな利用者負担で提供されているボランティア移送について、実施主体に係る限定部分を緩和し、 <b>法人格のない団体</b> が移送を実施する。	平成17年6月 (同旨平成18年10月)	群馬県NPO法人 (島根県NPO法人)
	タクシー事業者の参入が見込まれない地域においては、過疎地有償運送の登録要件を緩和し、 <b>一般の株式会社</b> が自家用自動車により、営利とは認められない範囲内の対価で、 <b>当該過疎地域の住民以外(観光客)</b> を送迎する。	平成19年10月	愛媛県事業者
	運送主体に「 <b>地域コミュニティ</b> 」を追加する。	平成23年6月	福岡県
	自家用有償運送の実施主体に <b>地域ボランティア組織</b> を追加する。	平成25年4月	佐賀県
旅客の範囲の拡大	運送対象範囲を <b>グリーンツーリズム</b> や <b>地域観光</b> にまで拡大する。	平成16年6月	大分県庄内町
	国定公園を有する等、観光産業が盛んであるが、観光・宿泊客が減少しているため、周辺地域の観光振興を図る目的から <b>観光客</b> も輸送する。	平成17年6月	福井県
	当該地域内における住民や、日常生活に必要な用務を反復継続して行う者等に限定している <b>現行の過疎地有償における旅客の範囲の基準</b> を緩和する。	平成23年9月	新潟県長岡市
	旅客自動車運送事業者が存在せず、かつ、島外等他地域からも旅客自動車運送事業者の来島が実質的に不可能(定期航路では車両運搬不可等)な離島の場合、自家用有償旅客運送の対象旅客に <b>観光客等一元的な来島者</b> も含める。	平成25年4月	高知県宿毛市
許可要件の緩和	福祉有償運送に使用する車両については、定員11人未満に限られ、大型バスによる運送は認められていないため、一定の要件を満たしている場合には、 <b>大型リフトバスによる福祉有償運送</b> を可能とする。	平成17年10月	静岡県NPO法人

# 実施主体の弾力化に関する方向性(案)

## ○現行制度

市町村・NPOのほか、道路運送法施行規則により「一般社団法人、一般財団法人、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、商工会議所及び商工会」に限定。

## ○緩和の方向性

法人格がない団体についても自家用有償旅客運送を実施できることとしてはどうか。

## ○検討のポイント(第1回資料より)

採算が確保でき、事業として成立する場合にあっては、道路運送事業として厳格な安全規制等に従う義務があることとの関係で、事業として収益を追求する団体とならないことや、団体としてガバナンスが適切に確保されていることをどのように担保すべきか。

論点	制度の趣旨	改正の方向性(案)
非営利性	採算性の面から事業者が参入しないような地域であって、 <u>運送サービスの提供が営利事業としては成り立たない地域を前提に、例外的に、事業者以外の主体による有償旅客運送を特別に認めるものであることから、運送主体についても営利を目的としないものに限定。</u>	実施主体の非営利性については、 <u>協議会を主宰する市町村等が自らの責任において確認した場合は、要件を満たすことにしてよいのではないか。</u>
法人格	自動車を使用して他人を有償で運送するものである以上、 <u>輸送の安全及び旅客の利便の確保に関して一定の措置を講ずることが求められ、運行管理の体制や事故後の処理体制などの整備が必要となり、こうした体制を確保するためには、ある程度組織的な基盤が必要と考えられる。</u>	<p><u>輸送の安全及び旅客の利便の確保のために必要な措置※を講じるための組織的基盤があることについて協議会で合意がある場合については、法人格を有しない主体についても実施主体として認めてよいのではないか。</u></p> <p>※自動車の保有、乗務員の確保、運行管理の責任者の選任、運行管理の体制の整備、事故が発生した場合の責任者の選任、連絡体制の整備、損害賠償措置等</p>

# 旅客の範囲の拡大に関する方向性(案)

## ○現行制度

道路運送法施行規則により、それぞれの種別に応じて限定。

## ○緩和の方向性

いずれの種別についても、観光客を含む地域外からの訪問者も対象として運送できることとしてはどうか。

## ○検討のポイント(第1回資料より)

地域外からの訪問者のような不特定多数に対して道路運送事業としての厳格な安全規制等の下に置かれていない運送が提供されることをどのように考えるべきか。一方、道路運送事業の提供が客観的に困難な場合において、地域外からの訪問者の足をどのように確保すべきか。

案	評価	理由	留意点
生活支援ボランティア	○ 活動場所等が明確にされ、運送サービスの提供を受ける旅客の名簿に必要な事項が記載される場合には、運送の対象として認める(運用)	地域住民の生活に必要不可欠である雪下ろし、除雪等の生活支援型ボランティアを行う者については「当該地域内において日常生活に必要な用務を反復継続して行う者」として運送の対象と認めることが適当であるため。	—
障害を有しない者であって地域住民のうち特別に市町村長が必要と認めた者(いわゆる「ひきこもり」の方等)	○ 社会参加の必要性から市町村長が特別に認めた者については福祉有償運送の対象として認める(省令)	障害を有しない者であっても、社会参加が困難な状況であることに変わりはないため。	—
観光客等の不特定多数の者	△ 一定の条件の下で、観光客等の不特定多数の者を輸送することを認めることとしてはどうか。	不特定多数の者を輸送することは、輸送の安全確保の観点から事業許可を取得して行うべきであるものの、 <u>地理的条件等により事業者によるサービス提供が明らかに困難な場合</u> にあっては、 <u>自家用有償旅客運送による輸送もやむを得ない</u> のではないか。	どのような場合について、不特定多数の者の輸送を認めるか。 (例:離島や過疎化が著しい地域に限定するなど)

効果	課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>・意欲・能力を持った市町村等への<u>事務・権限の移譲を促進</u>することが可能となる。</li> <li>・<u>「手上げ方式」の趣旨に合致し、責任と覚悟の所在も明確</u>となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>運用ルールは安全規制に関係が深い</u>ため、<u>実態面及び法制面において、事務・権限の移譲を条件として緩和</u>することが<u>妥当か検討が必要</u>。</li> </ul>



### 検討の方向性

- ・事務・権限の移譲と一体的に緩和が可能な運用ルールとそうでない運用ルールをどのように考えるか。運用方法の改善についてはどうか。
- ・どのような運用ルールの緩和や運用方法の改善であれば市町村等にとって移譲を受け入れるインセンティブとなりうるか。