

# 資料4 運用ルールの緩和・運用方法の改善について

---

# 自家用有償旅客運送と一般旅客自動車運送事業の比較

【自家用有償旅客運送】	要件	【一般旅客自動車運送事業】
・市町村、特定非営利活動法人その他道路運送法施行規則に列記された主体のうち登録を受けた者	①運送主体	・一般旅客自動車運送事業の許可を受けた者
・市町村の住民(市町村運営有償運送に限る)、住民やその親族であって名簿に記載された者その他道路運送法施行規則で定める者	②旅客の範囲	・制限なし
・自家用自動車(白ナンバー) ※車検有効期間 初回3年、2回目以降2年毎	③使用車両	・事業用自動車(緑ナンバー) ※車検有効期間 1年
・登録制	④参入規制	・許可制
・一般旅客自動車運送事業者によることが困難であり、かつ、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するため必要であることについて運営協議会等において合意していること ・輸送施設の保有、運転者の確保、自家用有償旅客運送自動車の運行管理の体制の整備その他の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ていること(⑦～⑨の要件を満たしていること)	⑤参入の基準	・事業の計画が輸送の安全を確保するため適切なものであること(⑦～⑨の要件を満たしていること) ・事業の遂行上適切な計画を有するものであること ・事業を自ら適確に遂行するに足る能力を有するものであること
【規制】・掲示義務(変更命令あり) 【基準】・営利目的でない実費の範囲内(タクシー運賃の概ね1/2を目安)であること	⑥運送の対価	【規制】・(上限)認可制 【基準】・適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えない範囲であること
・第二種運転免許を必須としない(ただし、大臣認定講習の受講等一定の要件あり)	⑦運転者	・第二種運転免許が必要
・運行管理の責任者の選任義務(運行管理者の資格不要)	⑧運行管理体制	・道路運送法に基づく資格を有する運行管理者の選任義務
・整備管理の責任者の選任義務(整備管理者の資格不要)	⑨整備管理体制	・道路運送車両法に基づく資格を有する整備管理者の選任義務
・2～3年の更新登録制	⑩有効期間	・制限なし

## ○現行制度

市町村・特定非営利活動法人のほか、道路運送法施行規則に規定する法人格を有する団体(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。

## ○中間とりまとめ

実施主体の弾力化に関しては、実施主体の非営利性及び法人格の要件について、自家用有償旅客運送の位置づけ並びに輸送の安全の確保及び利用者の利益の保護の観点から、本検討会において、市町村等や協議会による確認や合意を前提とするスキームの導入など、引き続き制度の詳細の検討を進めていくこととする。

論点	制度の趣旨	改正の方向性	改正案
非営利性	<p>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、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、実施主体についても営利を目的としないものに限定。</p>	<p>株式会社等の営利を目的とした主体については、事業性がないことを前提として行われる自家用有償旅客運送の直接の担い手となることは適切とは考えられないことから、NPOや認可地縁団体等の営利を目的としない主体を別途組織することにより、自家用有償旅客運送を実施することとすべきではないか。</p>	<p><u>道路運送法上、「権利能力なき社団」を法人と同様に扱うことができるか否かについて法制的検討を行った上で、可能と認められる場合には、市町村長において、実施主体の非営利性を前提としつつ、「輸送の安全及び旅客の利便の確保の為に必要な措置を講じるための組織的基盤があり、実施主体として適切であること」を認め、運営協議会へ報告した「権利能力なき社団」について、実施主体として認めることとする。</u></p>
法人格	<p>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、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。</p>	<p>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場合については、法人格を有しない主体も実施主体として認めてよいのではないか。</p>	

○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運送の対象を限定。

○中間とりまとめ

旅客の範囲の拡大については、生活支援ボランティア、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及び事業者によるサービスの提供が客観的に困難な場合における地域外からの訪問者などの移動手段をどのように確保するかについて、一般旅客自動車運送事業が厳格な安全規制の下に置かれていることも踏まえ、本検討会において、引き続き詳細な検討を進めていくこととする。

論点	制度の趣旨	改正の方向性	改正案
<p>地域外からの生活支援ボランティア</p>	<p>不特定多数の者の運送については、輸送の安全及び旅客の利便の確保の観点から、バス・タクシー事業の許可を取得して行うべきものであり、自家用有償旅客運送は、運送の種別に応じて、運送の対象を地域住民又はあらかじめ名簿に記載された会員に限定。</p>	<p>地域住民の生活に必要な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地域住民ではない又は地域外からの訪問者については「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。</p>	<p>地域外からの生活支援ボランティア(自然災害又は気象条件により生じた当該地域内の住民の生活上の困難を解消又は緩和するために必要な役務を無償で提供する者として地方自治体が認めた者)については、</p> <p>①地方自治体に生活支援ボランティアとして登録等がなされていること又は地方自治体が認めた生活支援ボランティア団体に当該団体の構成員として登録等がなされていること</p> <p>②生活支援ボランティアの氏名、住所、ボランティア活動場所(当該地域内に限る)、ボランティア活動期間を地方自治体において確認していること</p> <p>③生活支援ボランティアが、<u>過疎地有償運送者の会員として名簿に記載されていること</u></p> <p>等の措置が講じられている場合には、<u>地域住民の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できることとした。</u> (平成25年12月27日付け旅客課長通達を发出) (参考①:過疎地有償運送における旅客の範囲について)</p>
<p>障がい又は有しない地域住民のうち社会参加が困難な事情が認められる者</p>		<p>障がい又は有しない者であっても、社会参加が困難な状況であれば、障がい又は有する者と同様の扱いとしてもよいのではないか。</p>	<p>地域住民である限り、市町村運営有償運送(交通空白輸送)又は過疎地有償運送により運送することが可能。</p> <p>福祉有償運送についても、<u>健康上等の理由から道路運送法施行規則第49条第3項のイロハニに準ずる者として市町村長が認めて名簿に記載することとされた者であって、運営協議会へ報告した者については、福祉有償運送においても運送できることとする。</u>市町村運営有償運送(市町村福祉輸送)についても、これに準ずることとする。</p>



# 運用ルールの緩和<旅客の範囲の拡大等②>(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運送の対象を限定。

## ○中間とりまとめ

旅客の範囲の拡大については、生活支援ボランティア、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及び事業者によるサービスの提供が客観的に困難な場合における地域外からの訪問者などの移動手段をどのように確保するかについて、一般旅客自動車運送事業が厳格な安全規制の下に置かれていることも踏まえ、本検討会において、引き続き詳細な検討を進めていくこととする。

論点	制度の趣旨	改正の方向性	改正案
<p>地域住民ではない又は名簿に記載されていない地域外からの訪問者</p>	<p>不特定多数の者の運送については、輸送の安全確保の観点から、バス・タクシー事業の許可を取得して行くべきである。</p>	<p>地域住民ではない又は名簿に記載されていない地域外からの訪問者を輸送することは、輸送の安全確保の観点からバス・タクシー事業の許可を取得して行くべきであるが、地理的条件等により、許可を得た事業者によるサービス提供が明らかに困難な場合にあつては、自家用有償旅客運送の対象として認めることが適切ではないか。</p>	<p>以下の分類に応じて、一定の条件の下で、地域住民ではない又は名簿に記載されていない地域外からの訪問者も運送できることとする。</p> <p>なお、「<u>バス・タクシー事業者において地域住民ではない又は名簿に記載されていない地域外からの訪問者も含めた運送サービスの提供が困難であること</u>」については、市町村長において定期的に確認することとする。</p> <p>①バス・タクシー事業者の営業所が無い離島</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>実施主体において、<u>予め利用者に対してバス・タクシー事業者ではないことを明示すること</u></li> </ul> <p>②その他の地域(市町村運営有償運送(交通空白輸送)、過疎地有償運送)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市町村長において、「<u>地理的条件等により、バス・タクシー事業者において地域住民ではない又は名簿に記載されていない地域外からの訪問者も含めた運送サービスの提供が困難であること</u>」について、<u>当該市町村の区域内に営業所を有するすべてのバス・タクシー事業者の同意(同意しない場合にあつては、バス・タクシー事業者自らがサービスを提供する意志があることを前提とするものとする。以下同じ。)</u>を得ていること</li> <li>バス・タクシー事業者の同意を得ていることについて<u>運営協議会等へ報告していること</u></li> <li>実施主体において、<u>予め利用者に対してバス・タクシー事業者ではないことを明示すること</u></li> </ul> <p>③その他の地域(市町村運営有償運送(市町村福祉輸送)、福祉有償運送)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市町村長において、「<u>当該市町村の区域内及びその周辺に営業所が存在しないこと等により、バス・タクシー事業者において地域住民ではない又は名簿に記載されていない地域外からの訪問者も含めた運送サービスの提供が困難であること</u>」について、<u>当該市町村及び隣接市町村の区域内に営業所を有するすべてのバス・タクシー事業者の同意を得ていること</u></li> <li>バス・タクシー事業者の同意を得ていることについて<u>運営協議会等へ報告していること</u></li> <li>実施主体において、<u>予め利用者に対してバス・タクシー事業者ではないことを明示すること</u></li> </ul>

# 運用方法の改善(案)

## ○中間とりまとめ

運営協議会における協議がまちづくり、福祉、教育等の観点からも行われるようにするための取り組みの進め方、合意形成が法令の規定する事項以外にも必要とされている事例や円滑に進みにくい事例が多い現状を改善するための取り組みの進め方、不合理なローカルルールは是正を効果的に進めるための取り組みの進め方等について、引き続き検討を進めていくこととする。

論点	見直しの方向性	見直し案
運営協議会の協議の内容	<p>運営協議会の運営を担う市町村等は、交通がまちづくり、福祉、教育等と不可分の関係にあることを踏まえ、地域公共交通活性化再生法に基づく協議会や地域公共交通会議との連携を図るとともに、まちづくり、福祉、教育等の関係者の参加も得ながら、地域における交通の課題について総合的な観点から協議を行う取組みを進めるべきではないか。</p>	<p>地域公共交通活性化・再生法の協議会(法定協議会)、地域公共交通会議、運営協議会のいずれにおいても自家用有償旅客運送について議論できることとし、主宰者である市町村長等の判断により、まちづくり等の分野と一体的に議論することを可能とする。</p> <p>その際、国土交通省において、「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」(平成18年9月15日国自旅第145号)等を改正して、法定協議会において地域公共交通全体の枠組みを議論した上で自家用有償旅客運送を適切に位置づけることが望ましいことや、福祉有償運送を議論する際には、交通担当部局と福祉担当部局が適切に連携し、交通政策と福祉政策を一体的に議論することが望ましい旨を明示することにより、適切な運用を働きかける。</p>
運営協議会の合意形成の内容	<p>法令においては、「運送の必要性」「運送の区域」「収受する対価」の三点についてのみ規定していることを踏まえ、地域の実情を最もよく把握し、協議会の主宰者である市町村が主体となって、協議会における合意形成の内容について検証・判断し、是正に向けた働きかけを行うこととすべきではないか。</p>	<p>国土交通省において、地域交通政策や福祉政策に主体的な役割を期待される市町村が、協議会における協議の内容の適切性について判断し、必要性や合理性が認められないものについては議題から外すこととするよう、引き続き積極的に働きかけを行う。</p> <p>必要性を協議する際には、地域の移動制約者の現状について、ケアマネージャーや保健師などの移動制約者の代弁者も協議会に参画させ、現場の実情を詳細に把握した上で協議することが望ましい。</p>
運営協議会の合意形成の手法	<p>議決の方法等についてはルールを定めておらず、条例で定めることも含めて市町村等に委ねられていることを周知徹底すべきではないか。</p> <p>また、協議会の関係者が利用者目線に立って適切に連携した取組みを進めるべきではないか。</p>	<p>運営協議会の円滑な運営のため、国土交通省において、協議会の座長や市町村等の担当者に対して研修などの機会を提供する。また、有識者などの第三者をコーディネーターとすること等により円滑な合意形成を誘導するスタイルを確立し、普及を図る。その際、各地方運輸局で地域公共交通のエキスパートとして紹介している人材の活用などを図る。(参考②:地方運輸局と有識者等とのネットワークについて)</p> <p>さらに、国土交通省において、バス・タクシー事業者、NPOが適切に役割分担・連携し、利用者目線に立った一体的なサービス提供が図られている先進的な取組み事例に関する情報を提供し、関係者間での共有を図る。(参考③:おでかけガイドブックについて)</p>
ローカルルール	<p>地域の実情を最もよく把握し、協議会の主宰者である市町村が主体となって、ローカルルールの必要性や合理性について検証・判断し、是正に向けた働きかけを行うこととすべきではないか。</p>	<p>国土交通省において、市町村がローカルルールの適切性について改めて判断し、見直しを迅速に進めるよう促していくこととし、このため、毎年度見直しの進捗状況を集計した上で、その具体的な結果を速やかに公表する。(参考④:ローカルルールの検証について)</p>

生活支援ボランティアについては、所要の措置が講じられている場合は「その他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」として取り扱うこととする。  
 (平成25年12月27日付け自動車局旅客課長通達「過疎地有償運送における旅客の範囲の解釈について」を发出。)

## 生活支援ボランティア

…自然災害又は気象条件により生じた当該地域内の住民の生活上の困難を解消又は緩和するために必要な役務を無償で提供する者として、地方自治体が認めたもの。

### 現行の規定における旅客の範囲

当該地域内の住民、その親族その他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であって、過疎地有償運送者が作成する名簿に記載されている者及びその同伴者。

(対象者例)



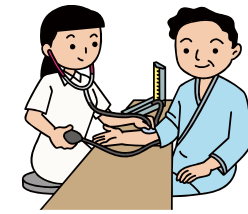
当該地域の住民



当該地域の勤務者



当該地域の学生



当該地域の通院者

所要の措置を講ずることにより『生活支援ボランティア』を「日常生活に必要な用務を反復継続して行う者」として明確に区分

### 旅客の範囲の解釈

現行の旅客の範囲のうち、「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」について、運営協議会を主宰する自治体において、生活支援ボランティアについて個々に把握できる等、所要の措置を講ずることにより、現行制度による旅客の範囲として対応が可能。

(対象者例)



当該地域の住民



当該地域の勤務者



当該地域の学生



当該地域の通院者



当該地域内における生活支援ボランティア



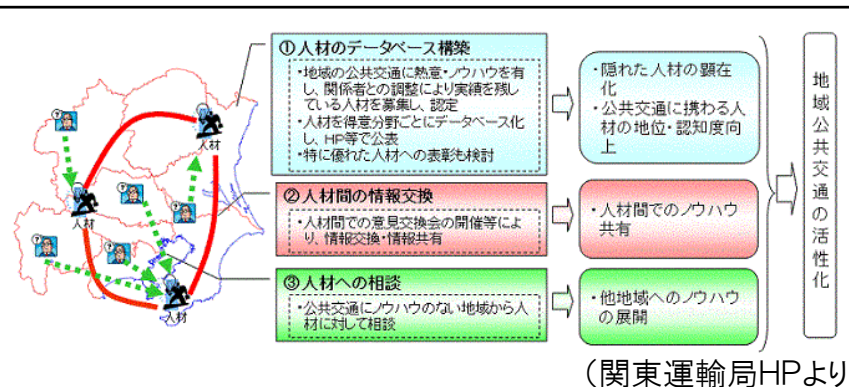
## 参考②：地方運輸局と有識者等とのネットワークについて

国土交通省地方運輸局では、地域における公共交通活性化等の取組を支援するため、市町村のご担当者等に対し適切に助言等を行っていただく人材を選定し紹介する制度を創設している。

### 関東運輸局／地域公共交通マイスター制度

地域が主体的に地域公共交通の維持・利便性向上・活性化に向けた先進的・独創的な取組を実践するにあたり、その取組を中心となって推進し、知識、経験、熱意を有する自治体職員の方、交通事業者職員の方、NPO法人職員の方等を、有識者、報道機関代表者及び各交通事業者団体代表者から構成する選定委員会が、「地域公共交通マイスター」として選定し、関東運輸局長が任命する。

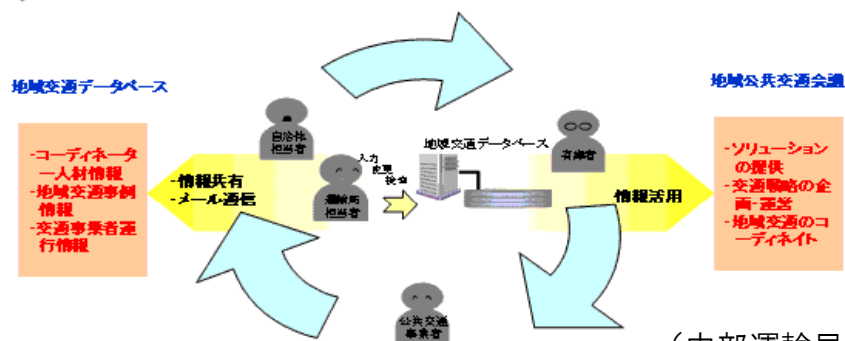
「地域公共交通マイスター」は、自らの取組みから得られた知識や経験をより多くの関係者に継承する役割を担う。



### 中部運輸局／地域公共交通コーディネーター

中部運輸局では、地域公共交通に関する地域内外でのコミュニケーションを支援する仕組みづくりを行っており、具体的には、各地域における公共交通に関する活動を行っている方を把握し、地域公共交通コーディネーターとして選定している。

#### 地域交通コーディネーターとの連携



### 東北運輸局／地域公共交通東北仕事人

東北運輸局では、地域公共交通に対する熱意とノウハウを有する学識者、交通事業者、NPO、自治体職員等の人材をネットワーク化し、互いが有する最新の情報・事例を共有するとともにアイデアを出し合い、仕事人の連携・協働のもと、地域公共交通をより良いものとするための取組みを支援する。

### 中国運輸局／地域公共交通人材ネットワーク

中国運輸局では、地域における公共交通の維持・活性化等の取組みを支援するため、中国地方において公共交通に関する活動を行っている方々を把握し、地域公共交通アドバイザー（交通専門の学識者・自治体担当者等）として登録のうえ、紹介している。



# 参考③:おでかけガイドブックについて

東京都杉並区は、平成19年10月、「出かけたいときに出かけられるまち」の実現を目指して、移動困難者が外出する際に必要な、様々な移動サービスに関する相談や、移動に関する幅広い関係者のネットワークづくりに取り組むため、「杉並区移動サービス情報センター」を開設した。

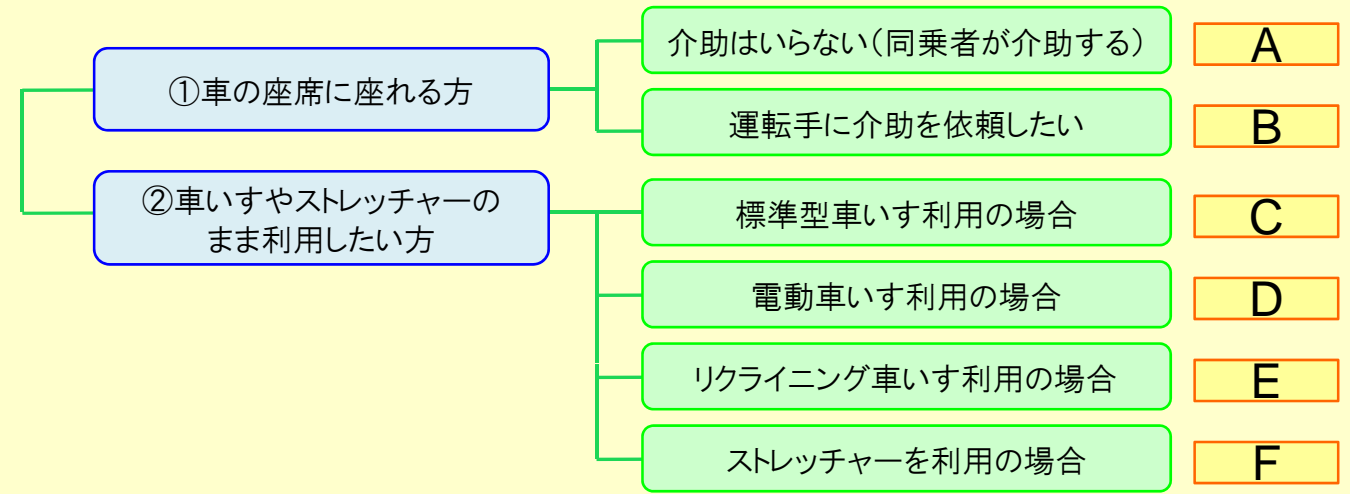
同センターでは、福祉タクシー、介護タクシー、NPOによる福祉有償運送などのおでかけに係るサービス内容や自らのニーズに即した最適な移動手段をわかりやすく解説し、便利にサービスを利用してもらうための「おでかけガイド」を作成した。

同ガイドブックでは、自分に合った移動サービスを選ぶために、利用できる車の種類や事業者ごとのサービスの特徴、福祉タクシー券など区の支援事業などの紹介や、実際にサービスを利用する場合の手順、運行事業者への料金の支払い方法などがイラストつきで分かりやすく説明されている。

(杉並区ホームページより)



車にどんな乗り方をしたいのかなどをフロー図により選択し、利用者の条件にあったものを選択。



- A… 一覧表の「セダン車」に◆のついている事業者が使用できます
- B… 一覧表の「セダン車」に□のついている事業者が利用できます
- C… 一覧表の「標準型車いす対応車両」に○のついている事業者が利用できます
- D… 一覧表の「電動車いす対応車両」に○のついている事業者に確認してください
- E… 一覧表の「リクライニング車いす対応車両」に○のついている事業者に確認してください
- F… 一覧表の「ストレッチャー対応車両」に○のついている事業者が利用できます

## 「自家用有償旅客運送制度の着実な取組みに向けての対応について」における対応

- 運輸支局は、運営協議会ごとのローカルルールについて、改めて検証を行い、当該検証に基づき、合理的な理由に基づいて定められていないと判定されたローカルルールについては、運営協議会を主宰する市町村に対し、ローカルルールの見直しを積極的に働きかけることにより、運営協議会の場において当該ローカルルールの適切な見直しを推進。
- 各運輸支局におけるローカルルールの検証結果及び進捗状況について、毎年3月末現在における検証の推進状況を報告。

### ローカルルール検証結果について(平成23年度・平成24年度)

合計	合理的	不合理	うち23年度に改善	うち24年度に改善
342件	200件	142件	10件	17件

#### ○ 不合理とされたものの具体例

※ 設定の経緯、理由等が明らかでないものや、長期間見直しが行われていないものも含む。

- ・ 国の基準(告示)を上回る限度額の対人・対物保険への加入
- ・ 国の基準(省令)を上回る運転者資格の設定
- ・ 利用者を要介護3以上等に限定
- ・ 福祉車両以外を使用してはならない
- ・ 迎車回送料金を設定してはならない
- ・ 短期間毎(3ヶ月毎、6カ月毎等)の実績報告 等

#### ○平成23年度の改善事項

- ・ 運転者の第二種運転免許保有の義務付け(1件)
- ・ 定期的(3ヶ月毎)な実績報告(9件)

#### ○平成24年度の改善事項

- ・ 二種免許なしの場合の過去5年間の無事故・無違反要件(1件)
- ・ 免許取得から5年以上経過した者で70歳以下の者(1件)
- ・ 運送者の欠格事由として福祉関係法令・NPO法等の根拠法令違反を設定(1件)
- ・ 福祉車両以外の車両の使用禁止(5件)
- ・ 迎車回送料金の設定禁止(6件)
- ・ 利用対象者の住居範囲を限定(1件)
- ・ 短期間の実績報告(1件) ・ 講習実施機関の限定(1件)