

# 国家戦略特区WGヒアリング 説明資料

---

平成27年9月17日

# 自家用有償旅客運送について

## 自家用有償旅客運送制度（平成18年創設）

- 過疎地域での輸送や福祉輸送といった、地域住民の生活維持に必要な輸送について、それらがバス・タクシー事業によっては提供されない場合に、例外的に市町村やNPO法人等が自家用車を用いて有償で運送できることとする制度
- 輸送の安全（運行管理体制、運転者の要件等）や利用者の保護（収受する対価の揭示義務等）に係る規定を設けることにより、安全かつ安心して利用できるサービスの普及を促進

## 自家用有償旅客運送

※実施団体数は平成27年3月31日時点

### 住民等のための「自家用有償旅客運送」 （市町村運営有償運送（交通空白）、公共交通空白地有償運送）

交通空白地域において、住民等の移動手段の確保を目的として、地域の関係者の合意に基づき、市町村、NPO等が自家用自動車を使用して、有償で輸送



実施団体数：市町村運営有償運送（424団体）  
公共交通空白地有償運送（95団体）

### 身体障害者等のための「自家用有償旅客運送」 （市町村運営有償運送（福祉）、福祉有償運送）

福祉タクシー等による輸送サービスが提供されていない地域において、身体障害者等の移動手段の確保を目的として、地域の関係者の合意に基づき、市町村、NPO等が自家用自動車を使用して、有償で輸送



実施団体数：市町村運営有償運送（118団体）  
福祉有償運送（2432団体）

## 自家用有償旅客運送の事務・権限の移譲

- 「第4次分権一括法」の成立（平成26年5月28日）によって、平成27年4月1日より自家用有償旅客運送の事務・権限については移譲を希望する市町村などに対し移譲を行うこととなった。（手挙げ方式による権限移譲）
- 平成27年4月1日に事務・権限の移譲を行う11自治体（3県、8市町村）を同日指定。

# 自家用有償旅客運送の実施手続

- 自家用有償旅客運送の実施にあたっては、**運営協議会**(市町村運営有償運送の場合は地域公共交通会議)において**合意**が調った後に、**国土交通大臣の登録**を受ける必要がある。
- 国土交通大臣は、**輸送の安全確保及び利用者の保護**のための指導・監督を実施。
- 平成27年4月より、事務権限(登録、指導・監督)の市町村長等への移譲(手挙げ方式)を開始。

## 運営協議会 (道路運送法第79条の4)

【主宰者】 市町村(都道府県も可)

【構成員】 地方運輸局(又は運輸支局)、地域住民、NPO等、バス・タクシー事業者 等

【協議事項】 ①自家用有償旅客運送の必要性 ②運送の区域 ③旅客から収受する対価

合 意

## 国土交通大臣等の登録 (道路運送法第79条) 運輸支局長等が実施

【登録要件】 ①バス、タクシーによることが困難であり、かつ、地域住民の生活に必要な輸送を確保するため必要であることにつき、地域の関係者が合意していること。

②運行管理体制、運転者、整備管理体制、事故発生時の連絡体制等、必要な安全体制を確保していること。

【有効期間】 2年(重大事故を起こしていない場合等は3年)  
→協議会の合意に基づき、更新の登録が必要

## 国土交通大臣等による輸送の安全確保等の指導・監督 (道路運送法第79条の9 等) 運輸支局長等が実施

- 運行管理体制、運転者の要件等、輸送の安全確保のために必要な体制等について、指導・監督
- 必要に応じ、監査等により確認。さらに、是正命令や登録の取消等の処分を実施

## ①実施主体の弾力化

従来は、実施主体については法人格のある非営利団体に限定していたところ。⇒営利を目的としない自治会、青年団、観光関係の協議会などの「権利能力なき社団」についても実施主体として認めることとします。

### 従来の実施主体

- ・市町村
- ・NPO
- ・社会福祉法人 等



### 新たに実施主体として認められる団体

- ・自治会、青年団などの「権利能力なき社団」



## ②旅客の範囲の拡大

従来は、旅客の対象を地域住民又は実施主体が作成する旅客の名簿に記載された者に限定していたところ。⇒地域の交通が著しく不便であることその他交通手段を確保することが必要な事情があることを市町村長が認めた場合には、地域外からの来訪者等も運送できることとします。

### 従来の旅客の範囲



### 新たに対象となる旅客



#### 地域外からの来訪者

※地域の交通が著しく不便であることその他交通手段を確保することが必要な事情があることを市町村長が認めた場合に限る

※その他、「過疎地有償運送」の名称について、都市部等においても当該運送を必要とする地域がある実態を踏まえ、「公共交通空白地有償運送」に改める。

## 各交通手段の適切な役割分担にもとづく最適な生活交通ネットワークの構築

### 全但バス(路線バス)

中心部から生活拠点を運行(幹線系統)



※出典: 全但バス(株)

### イナカー(市営)

生活拠点から周辺部にかけて、地域の需要特性に応じた柔軟な路線設定で運行(フィーダー系統)

路線数: 8路線12系統  
使用車両: 12両  
大人運賃: 初乗り100円、  
上限400円



※ 健幸長寿社会を創造するスマートウェルネスシティ  
総合特区指定地方公共団体

## 効果

交通空白地域の発生を防止

運行経費の抑制

市内のバス交通の効率化

### チクタク(地域主体交通)

デマンド型の自家用有償運送

路線数: 3路線4系統  
使用車両: 3両  
大人運賃: 初乗り100円、  
上限200円



※出典: 豊岡市

### コバス

市中心部の循環コミュニティバス

系統: 2系統  
使用車両: 2両  
大人運賃: 100円



### 凡例

- 全但バス
- イナカー(定時定路線)
- イナカー(デマンド)
- チクタク

### イナカー(市営・デマンド)

利用者が多く見込めない区間を、  
利用者の予約に応じて運行

## 交通政策基本法(平成25年12月4日公布・施行)の具体化

日常生活等に必要不可欠な  
交通手段の確保等

まちづくりの観点からの  
交通施策の促進

関係者相互間の連携と  
協働の促進

等

### 目標

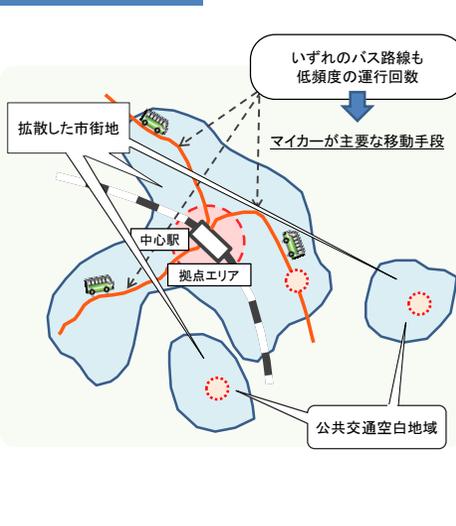
本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

### ポイント

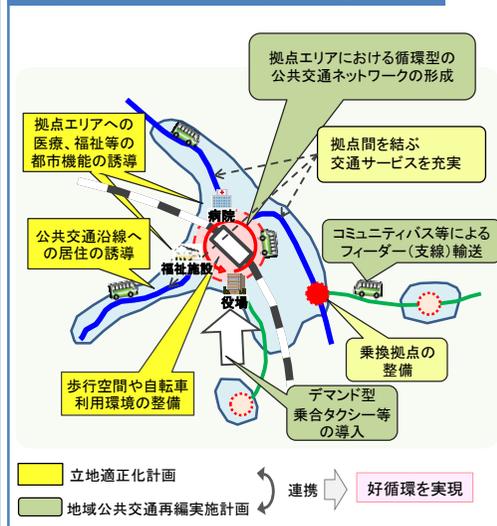
- ① 地方公共団体が中心となり、
- ② まちづくりと連携し、
- ③ 面的な公共交通ネットワーク を再構築

## コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の再編のイメージ

### 現状



### まちづくりと一体となった公共交通の再編



※富山市、熊本市、豊岡市、三条市等の取組を参考として作成

## 改正地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

### 基本方針

国が策定  
まちづくりとの連携に配慮

### 地域公共交通網形成計画

事業者と協議の上、  
地方公共団体が  
協議会を開催し策定

- コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携
- 地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築

## 地域公共交通特定事業

### 地域公共交通再編事業

面的な公共交通ネットワークを再構築するため、事業者等が地方公共団体の支援を受けつつ実施

軌道運送  
高度化事業  
(LRTの整備)

鉄道事業  
再構築事業  
(上下分離) ...

### 地域公共交通再編実施計画

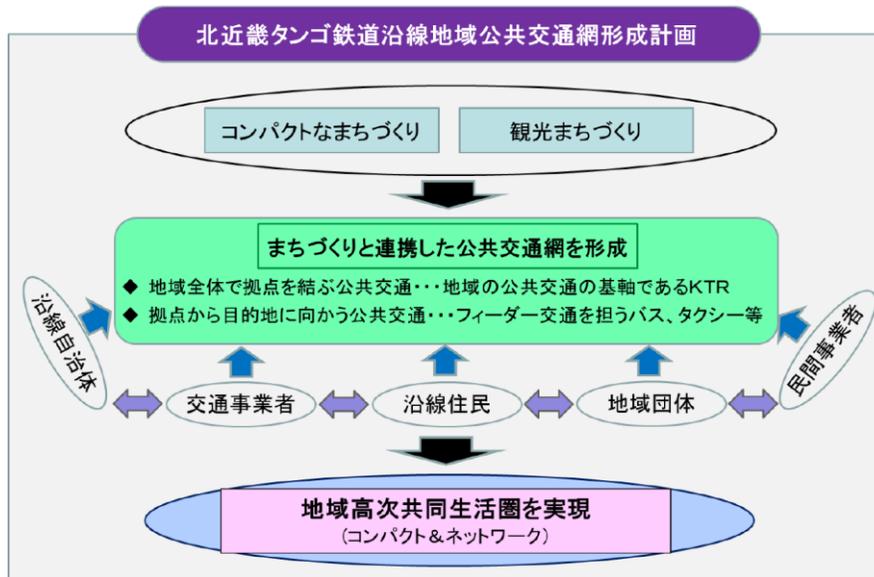
実施計画

実施計画 ...

地方公共団体が事業者等の同意の下に策定

国土交通大臣が認定し、計画の実現を後押し

概要



北近畿タンゴ鉄道(KTR)路線図

出展:「北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画」

【計画対象区域】

京都府(福知山市、舞鶴市、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町)、兵庫県豊岡市(以上のKTR沿線地域)

【計画作成主体】

京都府・兵庫県及び対象区域の関係市町(関係地方公共団体が共同で形成計画を作成)

## 参議院 国土交通委員会（抄） 平成27年7月2日

### ○田城郁君

（略）

第二種免許を取得していない者による相乗りサービス、いわゆる自家用自動車を用いたシェアリングエコノミーのサービスについて、大臣の御認識をお聞かせください。

### ○国務大臣(太田昭宏君)

旅客の運送につきましては、安全の確保、利用者の保護等を図る観点から、道路運送法において必要な許認可等を定めているところです。こうした安全上の許認可を得ることなくマイカーを用いた旅客運送を行うことは、いわゆる白タクに当たります。安全の確保等が図られないことから、これを認めることは適切ではないと、このように考えています。

高い安全性と安心できるサービスこそが日本社会が世界に誇るべき点だと、このように考えています。また、安全、安心の担い手であるドライバーの技術がしっかりと評価され、誇りを持って仕事ができるということもまた大事なことだというふうに思っています。こうした点が損なわれることがないように、道路運送法の運用等におきましてしっかり対応してまいりたいと考えております。