

「過疎地域等での自家用車ライドシェアの拡大」に係る国家戦略特区
WG委員からの指摘・確認事項に対する国土交通省の回答

【指摘・確認事項について】

- 国家戦略特区に、過疎地域等における観光客の運送を主たる目的とした「自家用有償運送」の仕組みを設けることを検討する。運送対象として、地域住民やビジネス客を排除することを想定しているものではない。
- 現行の「自家用有償運送」については、運送事業が成り立たない過疎地域等において移動手段を確保するため、運送事業よりも安全基準を緩和している。よって、本年1月の軽井沢スキーバス事故を踏まえ、これを認める範囲の拡大は極力慎重であるべきである。
外国人観光客等の交通手段として、安心感の提供、万一の事故の際の責任主体の明確化の観点から、範囲拡大により参入する運送主体は市町村又はその要請を受けたNPO等の非営利団体に限るべきである。
安全性に関する基準は、バス・タクシー等の運送事業と自家用有償旅客運送では異なっている。
- 「自家用有償運送」の実施主体（非営利）は、運送事業者の競合関係でなく補完関係にあり、また、地域における複数の交通手段の適切な役割分担を図るためには、既存事業者を意思決定から排除する仕組みは適切ではないと考える。
- 「自家用有償運送」における損害賠償措置については、一定の基準額以上の補償に対応する保険への加入を義務付けている。その際の保険料率については、各保険会社が契約者の過去の事故状況等を勘案して定めている。
なお、過去のサンプル調査（平成23年度実績）によれば、交通空白地に係る自家用有償旅客運送の1千万キロ当たりの事故発生状況は以下のとおり。
 - ・実施主体が市町村の場合：14.68件
 - ・実施主体がNPO法人等の場合：27.45件

以 上