

# 自家用車による有償貨物運送にかかる 特区申請の要旨

今治市、R3株式会社



# しまなみ海道とは

しまなみ海道は広島県尾道市と愛媛県今治市を結ぶ全長約60kmの道路であり、サイクリストの注目を集める。その一方、経由する6つの島は人口減少と同時に、高齢化率も全国平均の約2倍に達している。

しまなみ海道の地理  
2020年人口(5年前比)、高齢化率

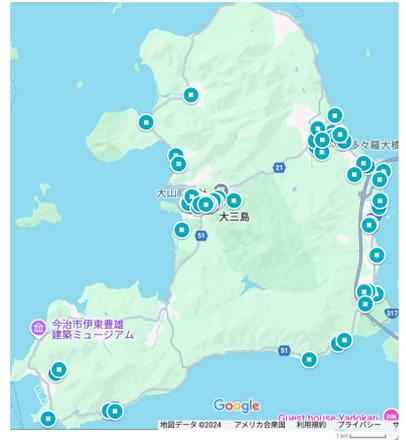


大三島の施設分布状況

飲食店および食品スーパー



宿泊施設



出典：じゃらん(<https://www.jalan.net/news/article/757090/>)  
 ※各島の人口は2020年国勢調査より抜粋。生口島は旧瀬戸田町の人口であり、島内の其他地区は因島の人口に含まれる。  
 ※高齢化率=65歳以上人口/全年齢人口。全国平均は29%(2020年国勢調査)

# 事業立ち上げの背景と目標

## 1. 背景

しまなみ海道地域は商業地域と集落が分散しているが、ラストマイル輸送インフラが脆弱である。飲食店や小売店の配達サービスの提供は皆無に等しく、年々増加する簡易宿所の宿泊客の食事難民化や、移動の難しい高齢者世帯が買い物や外食を楽しむ機会に恵まれないことが常態化している。

## 2. 目標

地域内のラストマイル輸送を補完するデリバリーサービス網を構築し、旅行客の満足度向上、観光地としての価値向上、地域住民のQOL向上に寄与する。

# 事業の概要

以下2種類のサービス提供を計画している。

弊社は各サービスにおいて、利用者の募集、受発注業務、代金回収及び精算、商品の配送を担う。

1. フードデリバリー：登録店舗が提供する料理や飲料等を、顧客の宿泊先や自宅へ配達するサービス
2. 買い物配送：顧客が小売店で購入した食料品、日用雑貨等を自宅等へ配達するサービス

# 本事業の障壁

本事業は、市場規模の小さい高齢化過疎化の進む地域において、ラストマイル輸送を実現する公共性の高い事業である。実現には、既存資産を最大限活用した低コスト運用と、地域住民の共助を促進する仕掛けが不可欠である。しかし、大手フードデリバリー事業者と同様の事業スキームでありながら、地理的制約により自動車を使わざるを得ない結果、業法の縛りを受け、事業の難易度がより高まっている。

1. 配送用車両の低稼働率によるコスト負担の重さ  
専用車両を用意する必要があるが、本事業は散発的に発生するラストマイルに特化しているため、配送用車両の稼働率は一般的な貨物事業者と比較して低く、初期投資及び維持費用の負担が重い。
2. ドライバー確保の難しさ  
小遣い程度の収入しか期待できない上に、専用車両を定置場で引取り返却する手間が生じるため、応募意欲を削いでいる。  
※ドライバーの想定報酬：フードデリバリー：2500円/日、買い物配送：500円程度/回

# 申請の要旨

国土交通省通達 国自貨第868号「ラストマイル輸送等への輸送対策としての自家用有償運送の許可に係る取扱いについて」の2について、以下2点の条件緩和を要望する。

1. 自家用自動車の登録台数制限
2. 一両当たりの年間利用日数90日

(参考)通達該当箇所抜粋

2 利用者ニーズに対応した輸送力の確保という公共の福祉の見地から必要やむを得ない場合において、運送需要者である貨物自動車運送事業者の営業所に配置されている事業用自動車と同数までの自家用自動車について、毎年1月1日から12月31日までの期間のうち、一両当たりの年間利用日数90日を上限に、1(2)の利用計画書別紙の利用計画期間について、自家用自動車の有償運送の許可をすることができるものとする。

# 申請の事由

1. 稼働率が低いと想定される中で配送需要に確実に応えるリソースを確保するため  
本事業のドライバーは隙間時間の稼働を前提としているため、常時同じ車両が稼働すると想定し得ない。その結果、稼働率が低い中で台数の制限があると、必要なリソースを確保できない可能性が高まる。大手フードデリバリー業者と同様に、その時対応できる者が動く基盤を構築するためにも、台数制限を撤廃し、登録ドライバーの労働負荷を最も下げられる自家用車を可能な限り確保したい。
2. 自家用車を活用する他の事業者と同等の便益を得るため  
本事業の1日あたり実働時間はフードデリバリーで2時間程度、買い物配送は数十分程度と想定している。その前提において、現規程では稼働時間ではなく日数で制限がかかるため、他の貨物事業者がフルタイムで稼働させている場合、本事業は1/4以下の便益しか享受できないことになる。他事業者と同等の便益を受けるには規定の4倍となる約1年が必要であり、これは免許期間と等しいため、形骸化する利用日数の制約そのものを撤廃したい。

# 本事業の継続性

申請が認可された場合、事業者の運営固定費は年間20万円程度であり、仮に売上が発生しなかったとしても他事業の収益でカバーできる。また、ドライバーは新たな固定費が発生しないため、事業の継続性が担保されると言える。

本事業を営むにあたり生じる固定費

- 事業者  
愛媛営業所の地代家賃：約4万円  
※貨物軽自動車運送事業者として車両を継続保有の義務が残る場合の維持費(税金、保険)：約15万円  
※サーバー等の通信費及び管理人材は他事業の余剰分を共用する。
- ドライバー  
対人対物無制限の任意保険に加入済みである前提において、新たに発生する固定費はない。

# 本事業の安全性確保

現規定に従うことで安全性が担保されると想定している。

- 3 自家用自動車の有償運送の許可にあたっては、運送需要者である貨物自動車運送事業者に対し、次のとおり指導すること。
  - (1) 当該許可に係る自家用自動車（以下「許可自家用自動車」という。）を有償あるいは業として旅客運送の用に供することのないよう運転者に対し十分指導すること。
  - (2) 運転者に対して法令遵守、自動車事故及び荷物事故の防止、接客態度等について研修等の利用者対策を実施し、輸送の安全の確保や利用者とのトラブルの防止に努めること。
  - (3) 許可自家用自動車の有償運送について以下に該当する事案が発生した場合には、別紙様式3により当該有償運送に係る許可をした運輸監理部長又は運輸支局長に対し速やかに報告すること。
    - ① 運転者が、救護義務違反、酒酔い運転、薬物等使用運転、妨害運転、無免許運転、酒気帯び運転、過労運転、大型自動車等無資格運転、無車検運行その他悪質と認められる行為に係る違反行為を行った場合
    - ② 自動車事故報告規則（昭和26年運輸省令第104号）第2条各号に定める事故が発生した場合
    - ③ 運転者が、過積載違反、最高速度違反行為、駐停車違反、放置駐車違反その他道路交通法（昭和35年法律第105号）に違反する行為（①に掲げるものを除く。）を行った場合
  - (4) 運転者が(3)①に定める悪質な違反行為又は社会的影響のある事故を引き起こした場合には、当該運転者に対し許可証を直ちに返納するよう指導するとともに、その他の運転者に対して、再発防止のための研修等を実施すること。
  - (5) 許可自家用自動車に係る運送実績については、当該許可の利用期間が満了した日の翌日から起算して3箇月以内に、別紙様式4により許可をした運輸監理部長又は運輸支局長に報告すること。なお、当該許可の利用期間が満了した日の翌日から起算して3箇月を超えて報告書の提出がなされない場合は、その翌年の営業所に係る許可を行わないものとする。

# (参考)ご利用事例：還暦祝い12名様



## (参考)参画施設(順不同、敬称略)

### 飲食店

Bubuka

SANDO

しまなみイノシシ活用隊

猪骨ラーメン

大三島ブリュワリー

大三島みんなのワイナリー

多和農園

喜船

アメリ

Pusai

Ve.G.I

ひとりマルシェ

しまなみ(道の駅多々羅しまなみ公園)

### 宿泊施設

オオミシマススペース

ライダーハウス cabana

大三島 素泊り茶房 トマリギ

ゲストハウス tonari

オーベルジュ ゆがしら

大三島リトリートハウス tsumugi

海Sora

BENTON HOMESTEAD

すずめ

Yu-Rah

しまなみ御殿

みやうら御殿

大三島C邸(ADDRESS)

インセンス

