

自家用有償旅客運送の事務・権限の移譲について

平成25年7月3日
国土交通省自動車局

自家用有償旅客運送制度をめぐる経緯

背景

- 過疎化の進行等により路線バスの撤退が進み、生活交通の確保が大きな課題
- 高齢化の進展等により、単独では公共交通機関を利用することが困難な移動制約者に対する個別運送サービスへの需要が急増

「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合に、自家用車による有償運送を例外的に許可」
(旧道路運送法第80条)

課題

- 例外許可であるため、輸送の安全確保や利用者の保護のための法令上の措置が未整備
- 一方、ニーズの増加に伴い、例外的な許可が急増し、常態化

(参考) 平成18年時点での例外許可件数: 2,138団体

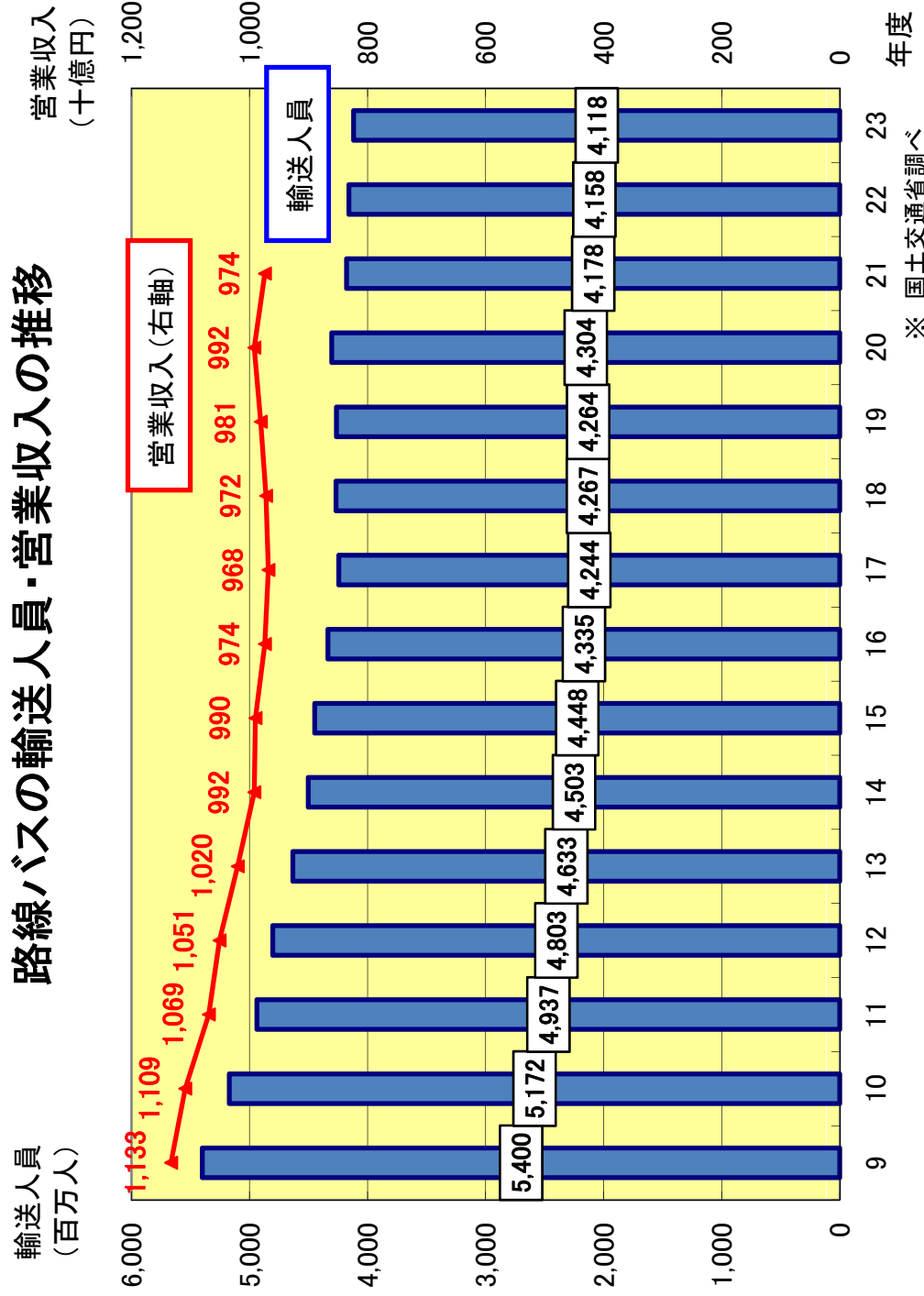
自家用有償旅客運送制度の創設(平成18年道路運送法改正)

- 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、国土交通大臣の登録を受けた市町村やNPO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(自家用有償旅客運送制度)を創設
- 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

地域の足を支える路線バスをめぐる動向

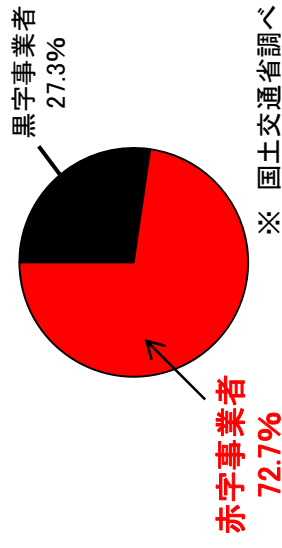
- 人口減少・過疎化の進行等により、路線バスの輸送人員や営業収入は長期的に減少傾向。
- 路線バス事業者の約4分の3が赤字事業者であり、路線の廃止も続いている。

路線バスの輸送人員・営業収入の推移



※ 国土交通省調べ

路線バス事業者の収支状況 (平成23年度)



※ 国土交通省調べ

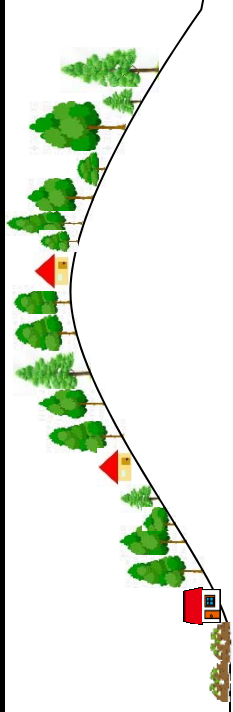
路線バスの廃止状況

年度	廃止路線キロ
18年度	2,999km
19年度	1,832km
20年度	1,911km
21年度	1,856km
22年度	1,720km
23年度	842km
計	11,160km

※ 国土交通省調べ。高速バスを除く、代替・変更がない完全廃止の路線

自家用有償旅客運送とバス・タクシー事業

○ バス・タクシーによるサービスが提供されない地域において、自家用有償旅客運送の利用が拡大している。



交通空白地域

一定の交通需要があり、民間事業者によるサービスが提供されている地域

緑ナンバー

路線バス・タクシー

バス事業者・タクシー事業者が高密度の輸送サービスを実施



コミュニティバス

地方自治体が自ら又はバス事業者へ運行を委託して、住民等を輸送



福祉タクシー

タクシー事業者が身体障害者等の移動制約者の輸送を目的としてサービスを実施



白ナンバー

住民のための自家用有償旅客運送
(市町村運営有償運送(過疎地)、過疎地有償運送)

交通空白地域において、住民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



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



自家用有償旅客運送の実施に係る事務・権限等

- 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。

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旅客から收受する対価

合意

国土交通大臣の登録 (道路運送法第79条)



権限の委任により、都道府県ごと(北海道は7ヶ所)の運輸支局長が実施

- 【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

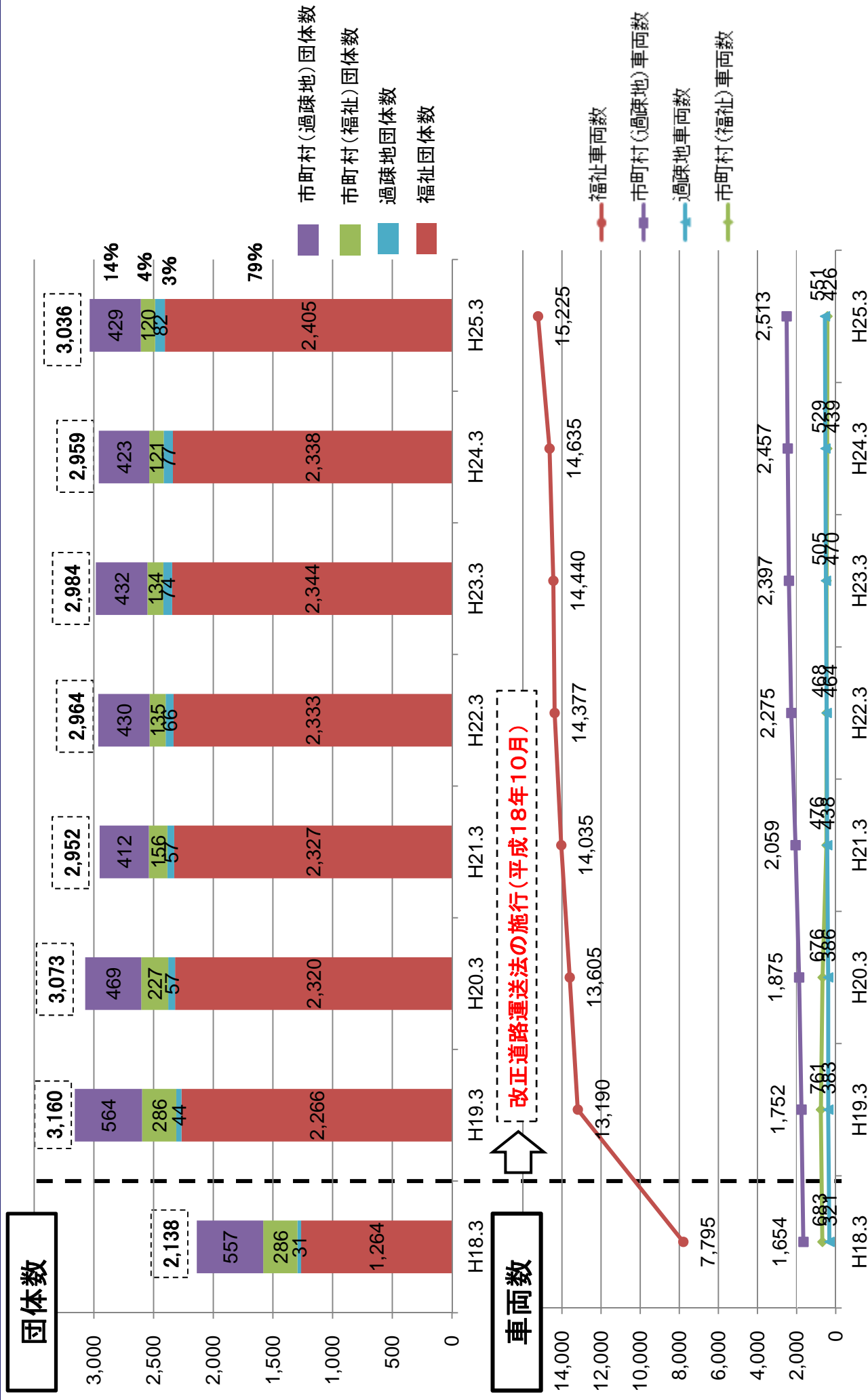
国土交通大臣による輸送の安全確保等の指導・監督



(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

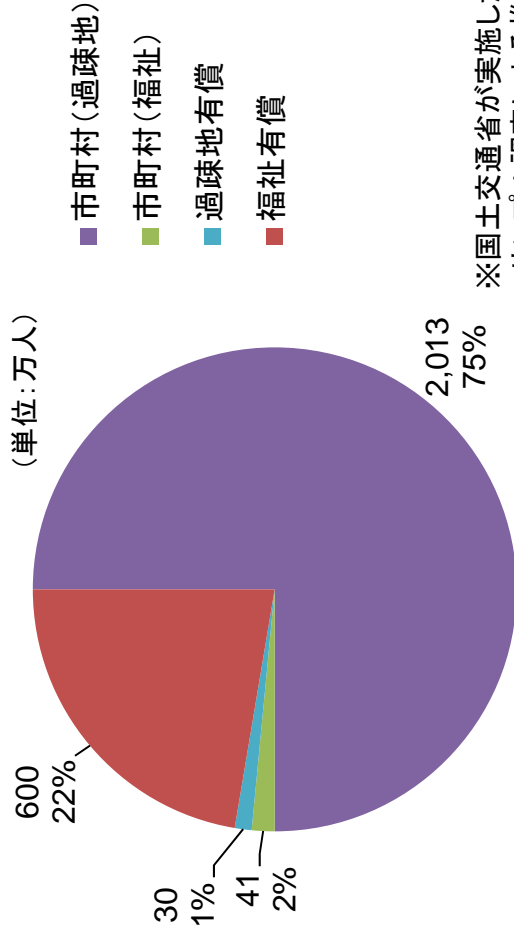
自家用有償旅客運送の現状 ①



※ 国土交通省調べ。平成18年3月の数値は、旧道路運送法第80条の例外許可の件数を、改正法施行後の種別に応じて分類したものの。

自家用有償旅客運送の現状 ②

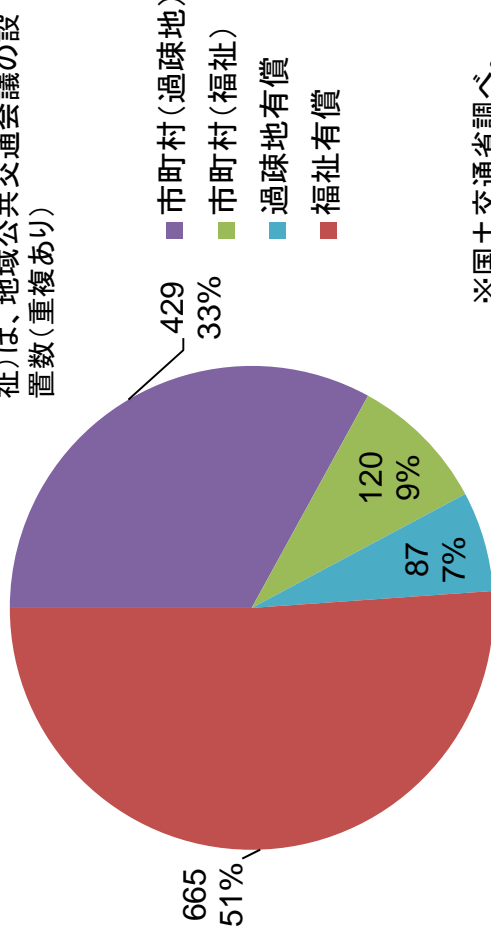
○ 輸送人員 計2,684万人 (平成23年度推計値)



※国土交通省が実施したサンプル調査による推計 (サンプル数:391団体)

○ 運営協議会(※)の設置数 計1,301団体

※市町村(過疎地)及び市町村(福祉)は、地域公共交通会議の設置数(重複あり)



※国土交通省調べ。
平成25年3月時点

自家用有償旅客運送の現状 ③

○ 市町村運営有償運送（過疎地）

サンプル数：105団体

…市町村が、主にバス車両により、定時定路線型の
運行を実施

運送1回当たりの利用者数： 4.8人

運送1回当たりの走行距離： 21km

運送の対価（利用者1人当たりの平均収受額）： 142円

収支率： 19.4%

（赤字部分は公的補助で補填）

運転者の平均年齢： 58歳



○ 過疎地有償運送

サンプル数：71団体

…NPO等が、主にセダン型車両により、デマンド型の
運行を実施

運送1回当たりの利用者数： 2.9人

運送1回当たりの走行距離： 24km

運送の対価（利用者1人当たりの平均収受額）： 491円

収支率： 42.0%

（赤字部分は公的補助や他の事業収入
で補填）

運転者の平均年齢： 61歳



○ 市町村運営有償運送（福祉）

サンプル数：43団体

…市町村が、主に車椅子車両により、デマンド型の
運行を実施

運送1回当たりの利用者数： 1.2人

運送1回当たりの走行距離： 18km

運送の対価（利用者1人当たりの平均収受額）： 490円

収支率： 23.3%

（赤字部分は公的補助で補填）

運転者の平均年齢： 59歳



○ 福祉有償運送

サンプル数：172団体

…NPOや社会福祉法人等が、主にセダン型車両や
車椅子車両により、デマンド型の運行を実施

運送1回当たりの利用者数： 1.0人

運送1回当たりの走行距離： 12km

運送の対価（利用者1人当たりの平均収受額）： 1,012円

収支率： 40.6%

（赤字部分は主に介護サービス等の
事業収入で補填）

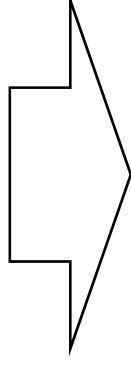
運転者の平均年齢： 53歳



自家用有償旅客運送の事務・権限移譲の考え方

事務・権限移譲の考え方

過疎地域の移動手段、介護等福祉を支える輸送といった地域住民の生活維持に必要な自家用有償旅客運送に関する事務・権限については、地域で判断できる裁量を拡大するため、希望する市町村に移譲する。



具体的な事務・権限の内容

新規登録・更新登録・変更登録等（道路運送法第79条・第79条の6・第79条の7）

報告徴収、監査等（道路運送法第94条）

輸送の安全又は旅客の利便の確保のための是正措置命令（道路運送法第79条の9第2項）

事故報告に係る届出の受理（道路運送法第79条の10）

業務の廃止に係る届出の受理（道路運送法第79条の11）

業務の停止命令及び登録の取消（道路運送法第79条の12）

有効期間の満了、業務の廃止届出又は登録の取消による登録の抹消（道路運送法第79条の13）

基本的な考え方

自家用有償旅客運送の事務・権限の移譲に際しては、輸送の安全を確保し、利用者保護を図りつつ、地域の実情に応じた運送を実現する観点から、以下の3点を踏まえて具体的な制度設計を行う必要がある。

- ・ 地域の特性や利用者のニーズに応じた輸送が実現されること
- ・ 地域の幅広い関係者の意見を反映できる仕組みを充実させること
- ・ 市町村が事務・権限を担う際に、必要な輸送の安全確保が担保されること

考えられる主な論点

- ① 運送の実施主体
- ② 運送の種類
- ③ 地域における合意形成の手続・運用
- ④ 輸送の安全確保のために必要な仕組の構築

古川佐賀県知事ご指摘事項への対応

第1回地方分権改革有識者会議（平成25年4月12日）において、都道府県知事代表の古川佐賀県知事からご指摘のあった以下の事項については、地域の移動手段を確保する観点から、制度の見直しについて検討する。

「住民の移動手段を確保する」視点 からの要望

【事例】コミュニティバスであっても定員11人以上の場合には車両に旅客運送業の性能基準を求められる

【事例】2点間の近距離観光タクシーでは定額料金を導入できず、観光客の利便性、業界の活性化に支障

【事例】自家用有償運送の実施主体は、法人格を有する団体に限られ、地域ボランティア組織は実施できない

【事例】自家用無償運送で受領できる実費に、車両償却費、保険料等が含まれず、維持経費の捻出が困難

要望に対する考え方

コミュニティバスに係る保安基準・バリアフリー基準については、高齢者、障がい者の安全性、利便性に留意しつつ、申請者の負担軽減を図るため、基準を見直す。

地方部における観光需要に応えるため、3,000円、5,000円等とされている一律の運用を見直す。

今般の自家用有償旅客運送の事務・権限の移譲にあわせて、地域の裁量を可能な限り拡大する観点から、見直しを検討する。