

自家用有償旅客運送（福祉有償運送）の 制度改革について

2020年11月27日
国土交通省関東運輸局
自動車交通部旅客第二課

自家用有償旅客運送制度（平成18年創設）

概要

□ 過疎地域での輸送や福祉輸送といった、地域住民の生活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、市町村、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。

種類

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）

実施団体数：
市町村運営有償運送（440団体）
公共交通空白地有償運送（116団体）
(※平成30年3月31日時点)



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)

実施団体数：
市町村運営有償運送（112団体）
福祉有償運送（2466団体）
(※平成30年3月31日時点)



※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（手上げ方式）を開始。
平成30年4月1日現在、事務・権限の移譲先として19自治体（8県、11市区町村）を指定済み。

登録等

登録要件

- ① バス、タクシーによることが困難、かつ、
- ② 地域の関係者（※）により「地域住民の生活に必要な輸送」であるとの共通認識
※地域住民、地方公共団体、NPO、バス・タクシー事業者及びその組織する団体、地方運輸局又は運輸支局等

③ 必要な安全体制の確保

有効期間

2年（重大事故を起こしていない場合等は3年）

指導・監督

上記③について、必要に応じ、監査等を実施。さらに是正命令や登録取消等の処分を実施。

自家用有償旅客運送のあり方に関する議論

指摘されている課題

- ・ 自治体による取組も、様々な交通事業者がいて簡単には進まないのが実情。法規制やしがらみなど様々な問題があり、解決のためには法制度によるサポートなども必要。（産官協議会 未来シェア松舘社長）
- ・ バスやタクシー、自家用有償旅客運送はいずれも運転者不足が深刻化している。（検討会 全国移動ネット）
- ・ 地域公共交通等の専任担当者が不在の市町村は約 8 割で、依然として人材不足が課題。（検討会資料）
- ・ 自家用有償は旅行者も対象として、より柔軟な運用をしても良いのではないか。これにより地方創生にも繋がる。（産官協議会 専修大学中村教授）



地域交通フォローアップ・イノベーション検討会における提言

<交通事業者と自家用有償旅客運送の連携>

- ・ タクシー事業者が運行管理を担当し、運転を住民ボランティアが担うサービスは、今後の地域のくらしの足として期待できるモデルである。乗務員不足によって移動のニーズに応えられないタクシーや自家用有償旅客運送が増えており、両者の連携は不可欠である。（検討会有識者意見）
- ・ 自家用有償旅客運送に自動車運送事業者のノウハウを活用しやすくするため、交通事業者が委託を受ける、あるいは実施主体に参画する場合について、手続きを容易化すべきである。（検討会提言）

<観光ニーズへの対応>

- ・ 自家用有償旅客運送の輸送対象について、地域住民のみならず、観光客等来訪者も対象となることを明確化すべきである。（検討会提言）

第2章 Society5.0の実現

3. モビリティ

（2）対応の方向性

① 自家用有償旅客運送

（交通事業者が協力する自家用有償旅客運送制度の創設）

市町村が交通事業者（タクシー事業者等）に運行管理を委託するなどの連携を図ることは、地域の暮らしの足の確保のために意義がある。

地方公共団体にとっても、交通事業者のノウハウの活用により負担の軽減となり、利用客にとっても安全・安心な交通サービスが受けられるため、双方にとってメリットがある。

このため、交通事業者（タクシー事業者等）が自らのノウハウを通じて自家用有償旅客運送に協力する、具体的には、交通事業者が委託を受ける、交通事業者が実施主体に参画する場合の法制を整備する。この場合、事業者が参画する前提のため、地域における合意形成手続を容易化する。これにより、安全・安心な輸送サービスの提供を促進するとともに、実施主体の負担を軽減する。必要な法案について、2020年の通常国会に提出を図る。

（観光ニーズへの対応のための輸送対象の明確化）

インバウンド誘致は、地域活性化において欠かすことができない重要な観点である。自家用有償旅客運送においても、観光ニーズに対応することが必要である。このため、バス、タクシーと同様、観光客にも対応するため、地域住民だけでなく来訪者も対象とすることを法律において明確化する。

（交通空白地の明確化）

現状では、自家用有償旅客運送の対象地域の考え方は様々である。このため、地方公共団体が、制度導入を検討する際の基準となる考え方を具体化する必要がある。生活実態を踏まえて、地域における合意形成を容易化するため、既存の導入事例を調査・分析し、一定の目安を示し、判断の枠組みについてガイドラインを策定する。

（広域的な取組の促進）

地域公共交通網形成計画（地域公共交通活性化再生法に基づき、都道府県や市町村が単独又は複数で作成）に自家用有償旅客運送の導入を位置付けた場合は、手続を簡素化する。

※ 成長戦略実行計画（令和元年6月21日閣議決定）の関係箇所を国土交通省自動車局において抜粋。

持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律の施行に伴い、道路運送法施行規則が改正され、福祉有償運送関係では主に以下の点が改正された。

	改 正 前	改 正 後
①自家用有償旅客運送の種別の見直し	・3類型	・2類型
②協議関係の多様化	・地域公共交通会議 ・協議会（地域公共交通活性化再生法） ※市町村が実施主体となる場合のみ ・運営協議会	・地域公共交通会議 ・協議会（地域公共交通活性化再生法） ・運営協議会 ・関係者と協議 ・地域公共交通活性化再生法の地域公共計画
③有償運送の対象の追加・整理	・区域内の住民 ・施行規則で定める イ、ロ、ハ、ニ	・地域住民、観光旅客、来訪者 ・施行規則で定める イ、ロ、ハ、ニ、ホ、ヘ、ト
④事業者協力型自家用有償旅客運送	—	・新設

自家用有償旅客運送制度の改正点について①

【自家用有償旅客運送の種別】道路運送法施行規則（以下、「規則」という。）第51条

- ・改正前の制度において、自家用有償旅客運送の種別は、規則51条により、実施主体に応じて3類型に分かれていたが、改正後は運送目的に応じて2類型に整理

○自家用有償旅客運送の種別の見直し

【改正前】

①市町村運営有償運送

（交通空白輸送）市町村が主体となって、当該市町村の住民等の運送を行うもの

（市町村福祉輸送）市町村が主体となって、当該市町村の住民等のうち、単独で公共交通機関を利用できない身体障害者等の運送を行うもの

②公共交通空白地有償運送

NPO法人等が主体となって、交通空白地において当該区域内の住民等の運送を行うもの

③福祉有償運送

NPO法人等が主体となって、単独で公共交通機関を利用できない身体障害者等の運送を行うもの

【改正後】

①交通空白地有償運送

市町村及びNPO法人等が主体となって、交通空白地において当該区域内の住民等の運送を行うもの

②福祉有償運送

市町村及びNPO法人等が主体となって、単独で公共交通機関を利用できない身体障害者等の運送を行うもの

自家用有償旅客運送制度の改正点について②

【協議関係の多様化】道路運送法施行規則（以下、「規則」という。）第51条の7関係

- ・自家用有償旅客運送の種別を実施主体に応じた3類型から運送目的に応じた2類型に整理するにあたり、協議関係についても整理

○協議関係の多様化

【改正前】

自家用有償旅客運送の実施にあたっては、原則として、市町村が実施主体となる市町村運営有償運送については「地域公共交通会議」、「協議会」、NPO等が実施主体となる公共交通空白地有償運送及び福祉有償運送については「運営協議会」において協議が調っていることが必要。

【改正後】

改正後は、有償旅客運送の種別に関わらず、

- ア. 地域公共交通会議
- イ. 協議会（地域公共交通活性化再生法6条）
- ウ. 運営協議会

のいずれかにおいて協議が調っていることとなり、また、これらの会議又は協議会が組織されていない場合には、

- エ. 関係者間において協議が調ったときは、協議が調ったものとみなす（福祉有償運送処理方針2.(3)③）
- オ. 地域公共交通活性化再生法5条に規定する「地域公共交通計画」に、自家用有償旅客運送について記載があるときは、協議が調ったものとみなす。なお、実施にあたっては必要な事項の調整については、別途地域公共交通会議等において、協議する必要がある（福祉有償運送処理方針2.(3)③）

など、協議が調うための場が多様化した。

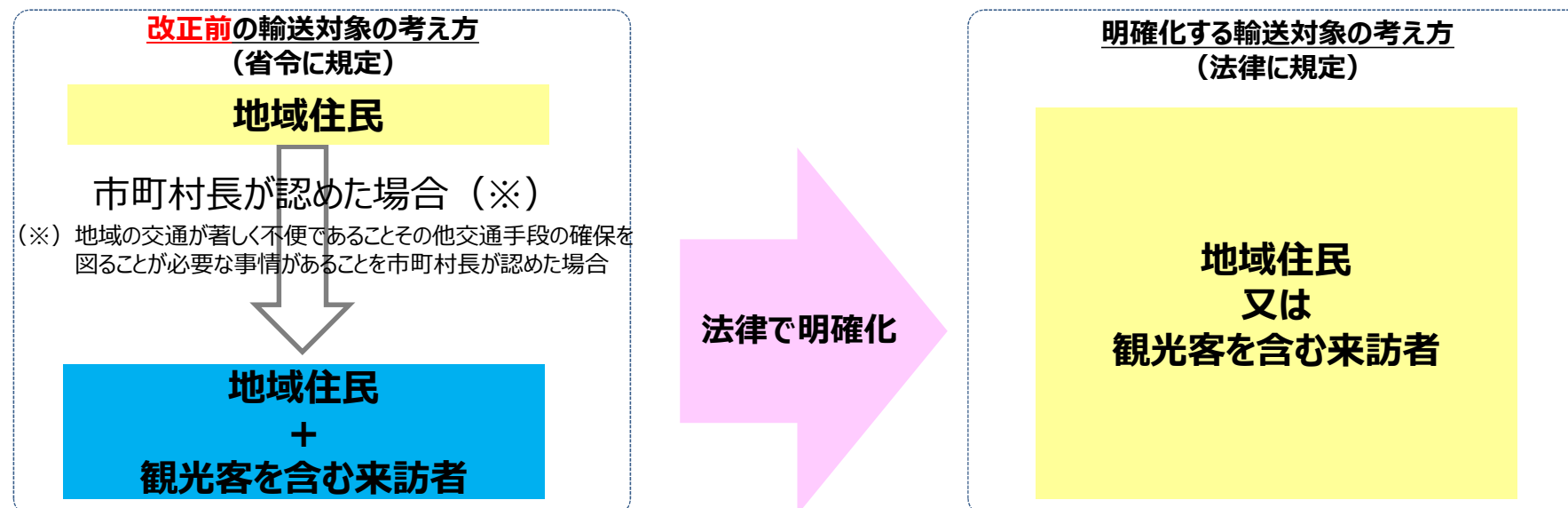
自家用有償旅客運送制度の改正点について③

【有償運送の対象の整理】 道路運送法（以下、「法」という。）78条第2号

- ・地域住民だけでなく観光客を含む来訪者も対象とすることを法律において明確化

○有償運送の対象の追加

・道路運送法改正（78条第2号）により、自家用有償旅客運送の対象が「地域住民又は観光旅客その他当該地域を来訪する者」と改正されたことで、改正前の規則49条第2項において市町村長が認めた場合に輸送が可能であった来訪者及びその付添人も輸送対象に含まれることとなり、運送しようとする旅客の範囲に観光客（福祉有償は観光客を含む来訪者であって身体障害者等の移動制約者）が追加となった。



【期待される効果】

- ・インバウンドを含む観光ニーズの取り込みにより、生活交通も含め、地域交通の持続性が高まる
- ・観光客の移動ニーズに対応し、地域の観光資源の活用を図る

自家用有償旅客運送制度の改正点について③

【福祉有償運送の対象の整理】 道路運送法施行規則（以下、「規則」という。）第49条関係

- ・規則上明記されていなかった者について、規則を改正し、規則49条第1項第2号に別途定義規定を置いて明確化を図った。

○福祉有償運送の対象の追加及び整理

- イ「身体障害者福祉法第4条に規定する身体障害者」
- ロ「精神保健及び精神障害者福祉に関する法律第5条に規定する精神障害者」
- ハ「障害者の雇用の促進等に関する法律第2条第4号に規定する知的障害者」
- ニ「介護保険法第19条第1項に規定する要介護認定を受けている者」
- ホ「介護保険法第19条第2項に規定する要支援認定を受けている者」
- ヘ「介護保険法施行規則第140条の62の4第2号の厚生労働大臣が定める基準に該当する者」
- ト「その他肢体不自由、内部障害、知的障害、精神障害その他の障害を有する者」

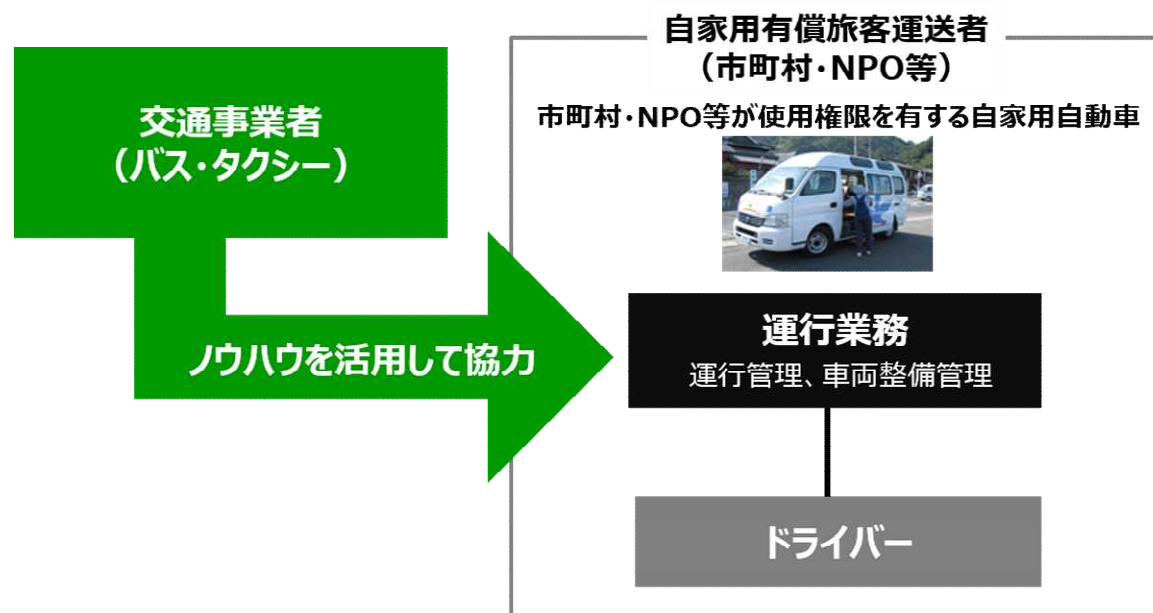
※規則第51条の13の改正により、運送しようとする旅客の範囲を変更（増加・変更）する場合は、これまでの軽微変更届出ではなく、変更登録が必要となった（旅客の範囲を縮小する場合に限り軽微変更届出となる）。

自家用有償旅客運送制度の改正点について④

【事業者協力型自家用有償旅客運送の創設】（法第79条の2第1項第5号）

- ・道路運送法の事業許可を持つ一般旅客自動車運送事業者が、運行主体の運行管理及び整備管理の実務に協力する。

○事業者協力型自家用有償旅客運送の概要



・運行管理の責任者が協力事業者の運行管理者である必要がある等、責任関係について処理方針において規定

・事業者協力型自家用有償旅客運送を行う場合は、登録の有効期間を原則5年とする

・事故等によって生じた第三者に対する損害賠償責任の負担割合、実施主体と協力事業者の解決への協力、運行管理及び車両整備の方法等を明確にしておく必要があるため、受委託に関するガイドラインを定めて発出

【期待される効果】

【利用者目線】

- ・安全、安心な交通サービスの提供

【主体目線】

- ・業務負担の軽減
- ・サービス持続性の向上

【交通事業者目線】

- ・委託費の確保等