

# 自家用有償旅客運送について

～ 公共交通空白地有償運送の協議にあたって ～

## 中部運輸局三重運輸支局 平成27年10月13日



三重運輸支局

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Chubu District Transport Bureau, Mie Transport Branch Office

## 自家用有償旅客運送について



自家用有償旅客運送とは(道路運送法第78条第2号)

バス、タクシー等が運行されていない過疎地域等において、住民の日常生活における移動手段を確保するため、国土交通大臣の登録を受けた市町村、NPO等が自家用車を用いて有償で運送する仕組み。

- 道路運送法の規定により、他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する場合には、輸送の安全や旅客の利便を確保する観点から、バス、タクシー事業の許可が必要です。
- しかしながら、バス、タクシー事業によっては十分な輸送サービスが提供されず、地域の交通や移動制約者の輸送が確保されていない場合があります。
- このような場合、生活交通の確保等の観点から、市町村バスやNPO法人等による自家用自動車を用いた有償運送を認める「自家用有償旅客運送の登録制度」が活用できるよう、平成18年に法律上明確に位置づけられました。
- 自家用有償旅客運送の実施にあたっては、運営協議会において合意が調った上で、三重運輸支局長の登録を受ける必要があります。
- 三重運輸支局長は、輸送の安全確保及び利用者の保護のための指導及び監督権限を有します。

## 自家用有償旅客運送とバス・タクシー事業



### バス・タクシー事業

### 自家用有償旅客運送

#### 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



#### 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)、公共交通空白地有償運送)

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



# 自家用有償旅客運送の登録申請について

自家用有償旅客運送を実施する場合は、地方運輸局等、地域住民、交通事業者などで構成する運営協議会において、**実施に対する合意が調った上で**、三重運輸支局長の登録を受ける必要があります。

### 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必要性の判断

対象地域において、「**タクシー等の公共交通機関によっては住民に対する十分な輸送サービスが確保できない**」と認められる場合、それらを補完するための手段として当該地域における必要性が認められるものでなければならない。

- 公共交通空白地有償運送の場合、必要性の判断については、対象地域における輸送の対象となる住民の数、バス・タクシーによる輸送状況、NPO等による輸送サービスの提供状況、その他、協議・判断を行うに当たって必要と認められる資料等により、地域の实情に応じて**運営協議会において適切に判断**されることが必要がある。
- 仮に、対象地域内にタクシー等の公共交通機関が存在する場合、必要性の判断にあたっては、コミュニティバスの見直しや、乗合タクシーの新規導入、タクシー助成制度等、**既存のバス・タクシーのサービスレベル見直し**についても選択肢として検討する必要がある。

(例) 対象地域内にバス・タクシー等が存在する場合の必要性の判断手順

### STEP1

#### 対象地域の把握

- ・輸送の対象となる住民の数
- ・バス、タクシー、NPO等の輸送状況

### STEP2

#### 既存のバス・タクシーの見直し

- ・コミュニティバスの経路、ダイヤ変更等は可能か
- ・ドアツードアの乗合タクシーの導入は可能か
- ・タクシー補助制度の見直しは可能か

### STEP3

#### 必要性の判断

- ・実施しようとするNPO法人等による公共交通空白地有償運送の実施が必要であるか否か。

5

## 県内における既存のバス・タクシーのサービスレベル見直し事例

### 津市

#### 高松山団地乗合ワゴン「ふれあい号」 (運行事業者:(株)三交タクシー)

#### 見直しの経緯

分譲から40年が経過した高台に建つ団地において、住民の高齢化や団地内バス路線の撤退による交通弱者の足の確保が課題となっていた。



#### 見直しポイント

団地住民が主体となった「高松山団地乗合ワゴン運営委員会」が**地元タクシー会社との契約により乗合タクシーを運行**。1乗車300円で団地内に複数停留所を設定し、坂道を歩くことなく最寄り駅や病院、スーパーまでの足を確保することができた。**運営費は住民の年会費や協賛金により賄われているが、市が事業赤字分の3/4を負担**することにより継続的に運行されている。



### 熊野市

#### 市街地乗合タクシー、市街地周遊バス (運行事業者:熊野第一交通(株))

#### 見直しの経緯

大型店舗の郊外移転や高齢化により、今後も交通弱者となる市民の増加が見込まれたこと。また、熊野古道の世界遺産登録による観光客の増加などにより、既存のバス路線だけでは市民の日常生活及び観光客には不便であり、かつ、市の財政負担にも限界があった。

#### 見直しポイント

**地元のタクシー会社を活用**し、1乗車300円の乗合タクシーを市民の日常生活のために市が運行。バス停まで歩くことができなかった市民に対し、自宅玄関から主要施設、バス停や駅まで安価に移動できるよう利便性を向上させた。また、休日には乗合タクシーの車両をそのまま活用し、観光客向けのシャトルバスとして運行。**タクシー型車両の共同使用や、乗合タクシーの目的地等を限定することにより、運行経費を抑えることができた。**



休日は観光客向けバス

平日は市民向け乗合タクシー

6