

自家用有償旅客運送及び道路運送法の許可又は登録を要しない運送等について

平成30年11月

国土交通省 北陸信越運輸局

自動車交通部 旅客課

経緯

高齢者検討会中間とりまとめへの対応として、H30.3までに自家用有償や許可登録不要の運送について通達を改正したが、本中間とりまとめや検討会において、制度が自治体に十分浸透していないとの指摘があり、周知徹底を図るため運輸局管内ごとに説明会を実施する。

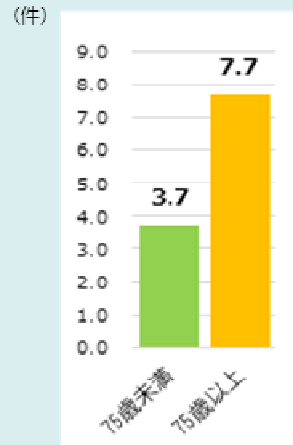
説明内容

(説明内容)

- ・自家用有償旅客運送関係通達
(持ち込み車両可能化、検討プロセスガイドライン 等)
- ・許可又は登録を要しない運送の態様について
(H30.3に明確化した事項 等)
- ・その他

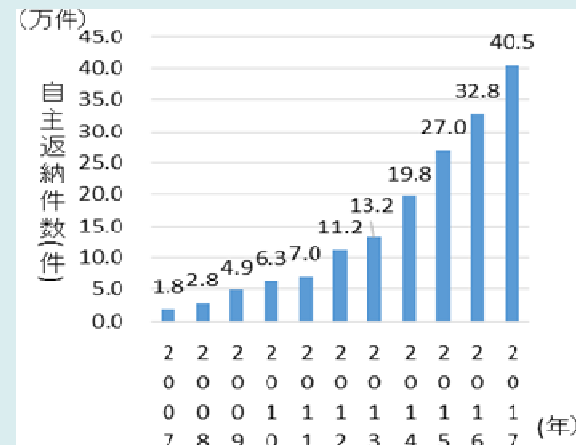
○改正道路交通法の施行や相次ぐ高齢運転者による交通死亡事故を背景に、運転免許証の自主返納件数が増加

運転免許人口10万人当たりの死亡事故件数(2017年)



(出典)警察庁資料より

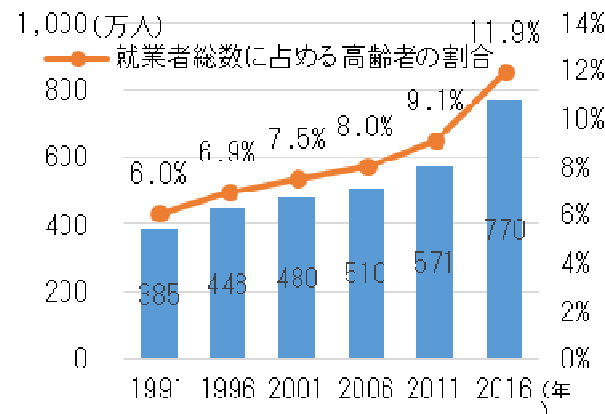
運転免許証の自主返納件数の推移(65歳以上)



(出典)警察庁資料より

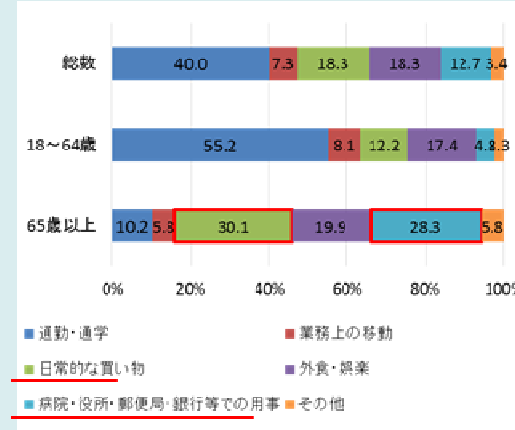
○働く高齢者が増加しているとともに、買い物や病院・役所等での用事などを目的として外出する高齢者も多い

高齢者の就業者数の推移



資料：総務省統計局「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

日常的な公共交通の利用の目的



資料：内閣府政府広報室「公共交通に関する世論調査」(平成28年12月調査)から国土交通省総合政策局作成

⇒ 高齢者の移動手段の確保が必要

2016 (平成28) 年11月

- 高齢運転者の関わる重大事故が相次いで発生 →対策の検討が急務に

2016 (平成28) 年11月

- 関係閣僚会合開催 (警察庁、国土交通省、厚生労働省、総務省等 参加)
- 総理指示において『高齢者の移動手段の確保』がテーマに

【総理指示】以下の点について、対策を早急に講じるよう指示

- ① 改正道路交通法の円滑な施行
- ② **社会全体で高齢者の生活を支える体制の整備**
- ③ 更なる対策の必要性の検討

2017 (平成29) 年3月

- 国土交通省内に「**高齢者の移動手段の確保に関する検討会**」設置

2017 (平成29) 年6月

- 「**検討会**」**中間とりまとめ**公表
→高齢者の移動手段の選択肢を増やす視点から取組施策を提案

高齢者の移動手段の確保に関する検討会 中間とりまとめ概要

具体的方策

1. 公共交通機関の活用

- ・高齢者の公共交通機関利用促進策に対する地方公共団体の助成の働きかけ
- ・乗合タクシー等高齢者が利用しやすいサービスの導入に向けた地方公共団体等との連携
- ・タクシーの相乗り促進
⇒ 配車アプリを活用した実証実験【平成29年度中実施】
- ・過疎地域におけるサービス維持のための取組

2. 貨客混載等の促進

- ・貨客混載の推進
⇒ 過疎地域における旅客運送と貨物運送のかけもち【平成29年6月末までに結論】
- ・スクールバス等への混乗

3. 自家用有償運送の活用

- ・検討プロセスのガイドライン化
⇒ 市町村等が行う自家用有償運送の導入の円滑化【平成29年度中実施】
- ・市町村が主体となる自家用有償運送の活用の円滑化
- ・地方公共団体等に対する制度の周知徹底
⇒ 自家用有償運送制度をわかりやすく紹介するハンドブックの作成

4. 許可・登録を要しない輸送（互助による輸送）の明確化

- ・ルールの明確化
⇒ 道路運送法上の「許可・登録を要しない輸送」について、ガソリン代等の他に一定の金額を収受することが可能な範囲を明確化【平成29年度中検討・結論】
⇒ 営利を目的としない「互助」による輸送のためにNPOが自治体の車両を活用するなど、輸送の対価に当たらない支援を例示【平成29年9月までに実施】
- ・実施にあたっての条件整備
- ・「互助」による輸送の導入に関する情報提供

5. 福祉行政との連携

- ・介護サービスと輸送サービスの連携
⇒ 地域における運輸部門と福祉部門の連携強化【速やかに周知】
⇒ 介護保険制度の移動支援サービスの明確化・普及拡大【平成29年7月までに実施】

6. 地域における取組に対する支援

- ・地方運輸局の取組強化
- ・制度・手続等の周知徹底
- ・地域主体の取組の推進

自家用有償旅客運送について

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、例外的に市町村や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。
- 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（手挙げ方式）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。

実施 団体数

市町村	442団体		
		※福祉運送実施団体	
NPO等	106団体	市町村	118団体
		NPO等	2,465団体



登録等

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**（地方運輸局又は運輸支局、地域住民、NPO等、バス・タクシー事業者及びその組織する団体、運転者の組織する労働組合）**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）

指導・監督

上記②について、必要に応じ、監査等を実施。さらには是正命令や登録取消等の処分を実施。

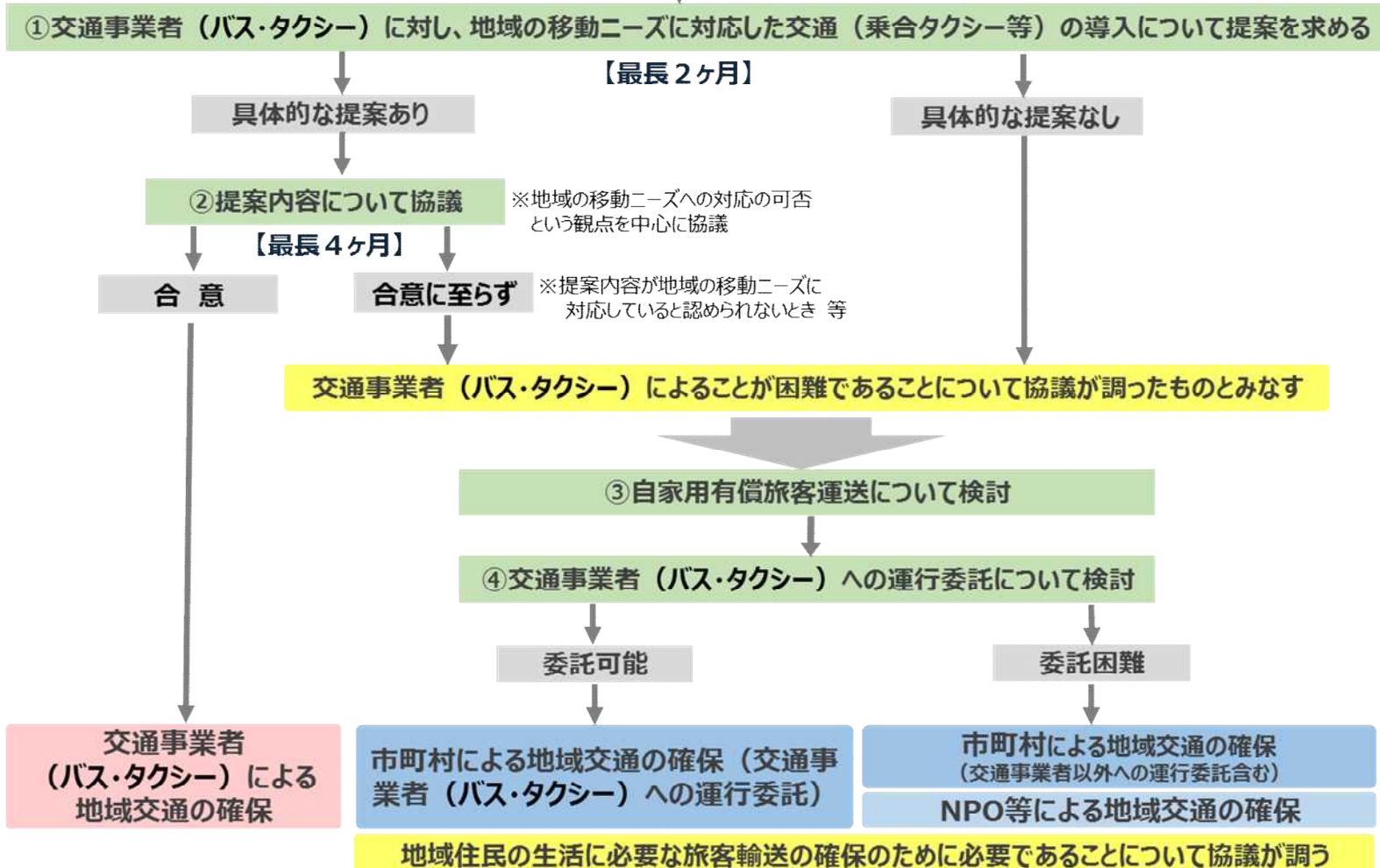
「3. 自家用有償運送の活用 ・検討プロセスのガイドライン化」

- 交通事業者の活用可能性や交通事業者への委託による自家用有償の検討を行う等の検討プロセスの明確化や、検討プロセスを一定期間かけて行ったことをもって協議が調ったものとみなす取扱いについて通達改正を行った。（平成30年3月）

※地域公共交通会議がこれによらない協議を行う旨決議した場合は、プロセスによらないことも可能

地域交通の検討プロセスに関するガイドライン（地域公共交通会議）

- 地域の具体的な移動ニーズをもとに協議
- 自家用有償旅客運送の提案をもとに協議 等



「3. 自家用有償運送の活用 ・検討プロセスのガイドライン化」

※運営協議会がこれによらない協議を行う旨決議した場合は、プロセスによらないことも可能

地域交通の検討プロセスに関するガイドライン（運営協議会）

- 地域の具体的な移動ニーズをもとに協議
- 自家用有償旅客運送の提案をもとに協議 等

①交通事業者（バス・タクシー）に対し、地域の移動ニーズに対応した交通（乗合タクシー等）の導入について提案を求める

【最長2ヶ月】

具体的な提案あり

具体的な提案なし

②提案内容について協議

※地域の移動ニーズへの対応の可否
という観点を中心に協議

【最長4ヶ月】

合意

合意に至らず

※提案内容が地域の移動ニーズに
対応していると認められないとき 等

交通事業者（バス・タクシー）によることが困難であることについて協議が調ったものとみなす

③自家用有償旅客運送について検討

交通事業者
（バス・タクシー）による
地域交通の確保

NPO等による地域交通の確保

地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保のために必要であることについて協議が調う

検討プロセスガイドラインは以下の目的で策定されており、目的に沿った適切な運用が必要

検討プロセスガイドラインの目的

- 「タクシー事業者が、サービス提供が可能である、と答えたことのみをもって、既に交通サービスが確保されていると解釈・運用されている実態がある」など、適切な協議がなされていないとの指摘を受け、地域交通ネットワークを適切な役割分担のもと円滑に導入するため、ガイドラインを策定した。

具体的な運用方法

- 従前から円滑に問題なく協議が行われている会議においては、地域の実情に応じて、従来通りの方法による協議を行うことも可能。
- 必要が生じた場合に、検討プロセスによる協議を円滑に行えるよう、あらかじめ、検討プロセスによる議決方法を会議の設置要綱に定めておくことが望ましい。

※更新登録時においても、上記のように従来通りの方法による協議を行うことが可能

協議が円滑かつ適切に実施されるための必要な措置

「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」及び「運営協議会に関する国土交通省としての考え方」の改正（H30.3.30）においては、検討プロセス以外にも、以下の通りガイドラインに必要な措置を行ったところ

○建設的に協議が行われるよう、ガイドラインに以下を追記

●移動ニーズの把握

協議において、必要な交通手段の導入について建設的に協議を行うためには、地方公共団体が把握する地域交通課題等の具体的な情報をもとに、地域のニーズを明らかにすることが必要である

○福祉と交通の連携が進むよう、ガイドラインに以下を追記

●関係者間における連携及び情報共有

潜在的な移動ニーズの把握にあたり、地方公共団体の交通政策部局と福祉部局との連携や情報共有等が重要である

●会議間での連携

- ・自家用有償旅客運送に係る協議を行う場合には、その必要性については、地域の移動制約者の現状について、ケアマネジャーや保健師等、移動制約者の代弁者も加えることで、現場の実状を詳細に把握するよう配慮する。
- ・なお、同地域で福祉有償運送運営協議会が設置されている場合は、当該協議会より移動制約者の代弁者を参加させる等、地域の実情に応じ、会議間での緊密な連携を図ることが必要

○関係者が役割を認識して会議に参画するよう、ガイドラインに以下を追記

●「関係者の役割」の把握

構成員は、地域住民の交通利便の確保・向上のために、目的意識を共有し、「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針六. 1. (1)～(5)」に掲げる「関係者の役割」を十分に理解して会議に参画することが必要（参考）「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」（抄）（平成26年総務省告示・国土交通省告示第1号）

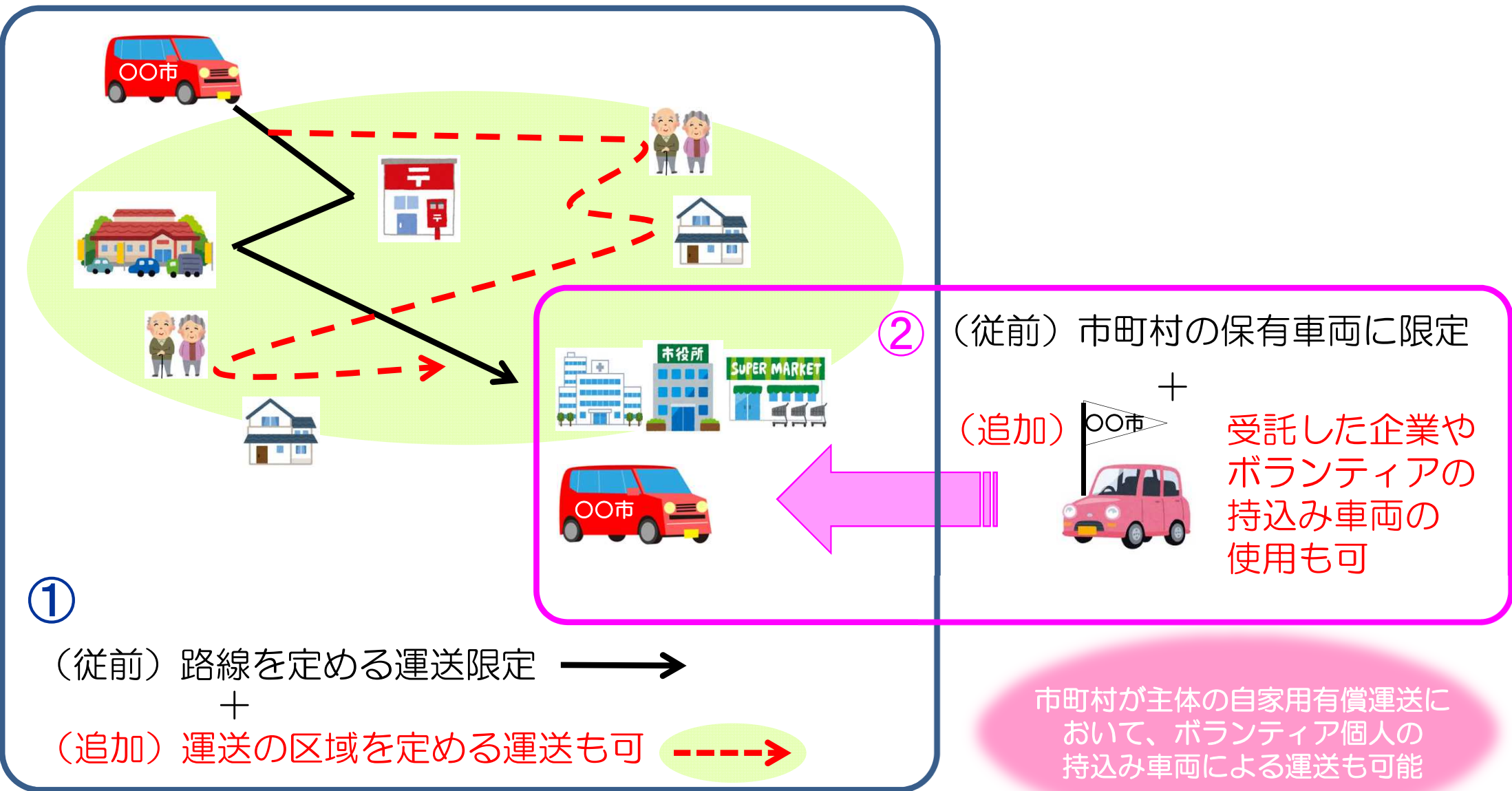
六. その他持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する事項

1. 関係者の役割

- (1) 国の役割
- (2) 都道府県の役割
- (3) 市町村の役割
- (4) 公共交通事業者の役割
- (5) 住民、公共交通の利用者その他の関係者の役割

「3. 自家用有償運送の活用・市町村が主体となる自家用有償運送の活用の円滑化」

- ①市町村が主体となる場合には、路線運行しか認められてこなかったが、**区域運行も可能に**
- ②持込み車両の使用はNPOが主体の場合に限られてきたが、**市町村が主体となる場合も可能に**



市町村運営有償運送における自家用自動車の持ち込み事例(兵庫県福崎町)

平成29年8月「市町村運営有償運送の登録に関する処理方針」改正により、市町村運営有償運送において、市町村以外が保有する自家用自動車を持ち込むことが可能となった。

兵庫県福崎町において、大学保有のバスという地域資源を有効活用し、町が車両購入費を負担することなくコミュニティバスの利便性向上を図った。

経緯

- H24.12 コミュニティバス（サルビア号まちなか便）の運行開始（4条許可）
- H29.8 「市町村運営有償運送の登録に関する処理方針」改正（持ち込み車両の可能化）
- H29.10 福崎町まちづくり課、近畿運輸局交通企画課、兵庫陸運部が神戸医療福祉大学と、大学保有の自家用バス車両の活用について協議し、関係者と調整
- H30.2 近畿運輸局から福崎町へ、地域連携サポートプラン提案書を交付
- H30.3 神戸医療福祉大学と福崎町との包括連携協力に関する協定締結
- H30.10 神戸医療福祉大学の車両を活用した系統の運行開始



サルビア号まちなか便の概要

- 【運行事業者】神姫バス(株) 【登録台数】1 両
- 【運行開始年月日】平成24年12月 【路線数】1 路線
- 【運送の対価】1 乗車100円



まちなか便

⇒平成30年10月1日より、学生送迎に特化していた大学バスが、市町村有償運送として運行することにより、夕方以降の便を補完。（1乗車100円、神戸医療福祉大学が運行）

市町村運営有償運送における大学バスの活用について

【概要】

- まちなか便の始発時刻が8:45、終着時刻が17:28となっており、通勤・通学での利用がしづらい状況。一方で、神戸医療福祉大学の通学用バスがJR福崎駅と西野南（ボンマルシェ前）間を、夕方から夜にかけて運行している。
- 通達改正により市町村運営有償運送において車両の持ち込みが可能となった制度改正を活用して、夕方以降は大学バスを活用した市町村運営有償運送の系統として運行するとともに、まちなか便の始発便のダイヤを早め、通勤、通学に対応したバス運行に再編。
- 地域連携サポートプランの提案や、連携協定を背景に、自治体、大学、運輸局等が協働して、地域に必要な取り組みを進めた。

神戸医療福祉大学と福崎町との包括連携協定

H30.3 包括連携協定を締結

（包括連携協定）両者がこれまで培ってきた連携事業の成果を活かし、地域の課題に適切に対応し、活力のある個性豊かな地域社会の形成、発展をより一層進める（協定書）



近畿運輸局と福崎町との地域連携サポートプラン

H29.7 地域連携サポートプラン協定を締結

H30.2 近畿運輸局から福崎町に提案書を交付

（地域連携サポートプラン）近畿運輸局と対象自治体との間で協定を結び、地域公共交通に関する現状把握、意見交換を踏まえた上で、自治体に提案書を交付し、地域の課題解決を支援するもの

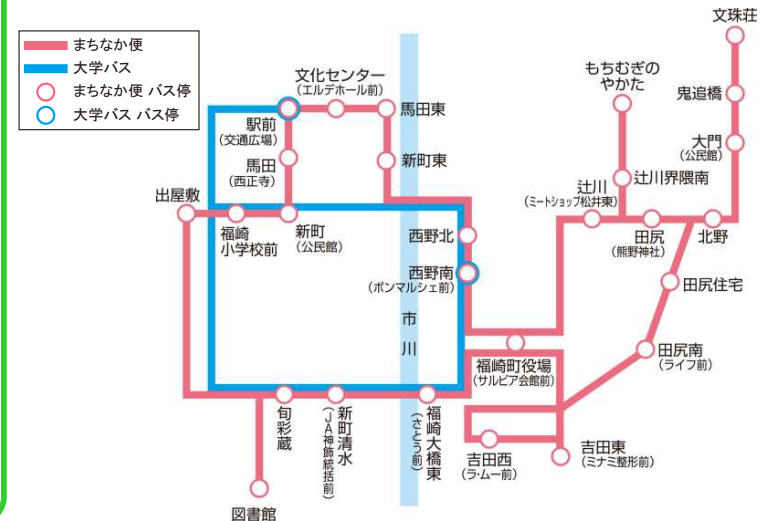


- ・学生送迎に特化した大学バスを市町村有償として運行し、夕方以降の移動手段を確保
- ・まちなか便の始発便を早め、利便性を向上

まちなか便 (駅前発)	まちなか便 (駅前発)	大学バス (駅前発)
	7:31(※)	
	7:57	
8:45	8:45	
9:30	9:30	
10:30	10:30	
11:30	11:30	
13:35	13:35	
14:30	14:30	
15:30	15:30	
16:30	16:30	
	16:40	
	17:35	
	18:20	
	19:10	
	21:25	

※鬼追橋→駅前

< まちなか便と大学バスの運行路線図 >



道路運送法における許可又は登録を要しない運送 について

「4. 許可・登録を要しない輸送(互助による輸送)の明確化・ルール of 明確化」

- 道路運送法上の許可・登録を要しない輸送について、ガソリン代等の他に一定の金額を収受することが可能な範囲を明確化する等の通達改正を行った。(平成30年3月通達改正)

(1) 規制の趣旨の明確化

- ・ **規制の趣旨**を通達に記載。
- ・ 合わせて、**許可又は登録を要しない輸送を行う場合の留意点**に記載。

- 自家用自動車による有償輸送について許可又は登録が必要とされている趣旨は、以下のとおり。
 - ・ 自家用自動車については、旅客自動車運送事業のような輸送の安全や利用者の保護のための措置が一般的には行われていない。
 - ・ 自家用自動車による旅客輸送を有償で行う場合には、輸送の安全や利用者の保護のための措置が確保されているとの期待感を利用者一般が有していることを踏まえ、これらの措置が確実に行われていることについて、許可又は登録の際に確認する必要がある。

- 許可又は登録を要しない輸送を行う場合の留意点は、以下のとおり。
 - ① 許可又は登録を要しない輸送サービスは、道路運送法上の規制の対象外であることから、以下について当事者が認識した上でサービスの提供及び利用が行われるよう明確に周知すること。
 - 1) 本輸送は道路運送法上の規制の対象外であり、同法が定める輸送の安全及び利用者の保護のための措置が担保されていない旨
(自主的に輸送の安全及び利用者の保護のための措置を行っている場合にはその旨)
 - 2) 事故が生じた際の責任の所在
(仲介者は利用者と運転者を仲介するのみで運送責任を負わないのか、それとも運送責任を負うのか等)
 - 3) 損害保険の加入の有無及び補償内容
 - ② 許可又は登録を要しない輸送サービスが、多様な移動手段と有機的に連携し、持続可能な地域交通ネットワークの形成に資するよう、自治体が主宰する協議会から参加要請があった場合には、これに積極的に協力すること。

「4. 許可・登録を要しない輸送(互助による輸送)の明確化・ルールの明確化」

- 道路運送法上の許可・登録を要しない輸送について、ガソリン代等の他に一定の金額を収受することが可能な範囲を明確化する等の通達改正を行った。(平成30年3月通達改正)

(2)自発的な謝礼の取扱いの明確化

- ・ 通達において、自発的な謝礼の支払について、**利用者から釣り銭は要らない旨言われた場合は収受可能であることを**、例示を加えて明確化。
- ・ 通達において、**自発的な謝礼の支払いは可能であることを改めて明確化する一方で、アプリ等で仲介するサービスについては①(謝礼の誘引)、②(謝礼の決定を経由しなければ決済できない仕組み)の場合は問題があり許可又は登録を要すること**を明確化する。

○ 運送の終了後に利用者が釣り銭の返却を求めず、運転者に受け取るよう申し出た場合には、運転者が釣り銭を受け取っても、許可又は登録を要しない。

○ あくまで自発的に謝礼の趣旨の金銭等が支払われた場合は許可又は登録は不要であるが、利用者が運転者に対してガソリン代、道路通行料の範囲内で相乗りする形態をWebサイト等で仲介するサービスについて、以下の場合には、自発的な謝礼の趣旨の支払とはいえ、許可又は登録を要する。

1) 仲介者が、Webサイト等で、謝礼の誘引文言を表示し又は謝礼の有無・金額によって利用者进行评估すること等により、謝礼の支払を促す場合

2) 仲介者が、Webサイト等で、利用者に対し謝礼の決定を経由しなければガソリン代、道路通行料の決済ができない仕組みを提供する場合

「4. 許可・登録を要しない輸送(互助による輸送)の明確化・ルール of 明確化」

- 道路運送法上の許可・登録を要しない輸送について、ガソリン代等の他に一定の金額を収受することが可能な範囲を明確化する等の通達改正を行った。(平成30年3月通達改正)

(3) 仲介手数料の収受についての取扱いの明確化

- ・ 仲介者が利用者から仲介手数料を収受する場合は、**仲介手数料を運転者に環流させることは道路運送法違反であることや、仲介者が仲介手数料の環流防止策を講じることを通達に明記する。**

○ 運転者と利用者がガソリン代、道路通行料の範囲内で相乗りする形態をWebサイト等で仲介するサービスについて、名目のいかんを問わず仲介手数料の一部を運転者に支払うことにより、運転者が特定費用（ガソリン代、道路通行料及び駐車場料金）及び自発的な謝礼を超える金銭等を収受する場合は、道路運送法違反となる。

○ このことを踏まえ、仲介者は、以下の対応等により、道路運送法違反とならない対策を講じること。

- 1) 運転者に支払われる金銭と仲介者が収受する金銭について、決済代行会社を通じて支払う方法や、入金口座を分ける方法等により、運転者に仲介手数料が環流しないよう分別管理を行う。
- 2) 運転者や利用者との利用規約やHP等に、運転者に対し仲介手数料を直接又は間接に支払ってはならない旨を明記する。
- 3) 収受する金銭の内訳について、Webサイトにおける掲載、車内や事務所における掲示等の適切な方法で、利用者へ明確に周知する。

「4. 許可・登録を要しない輸送(互助による輸送)の明確化・ルールの明確化」

- 道路運送法上の許可・登録を要しない輸送について、ガソリン代等の他に一定の金額を収受することが可能な範囲を明確化する等の通達改正を行った。(平成30年3月通達改正)

(4)ガソリン代の算出方法の明確化

- ・ ガソリン代の**合理的な算出方法を例示**する。

- ガソリン代の算出方法は例えば以下の方法によることが可能である。

走行距離(km) ÷ 燃費(km/ℓ) × 1ℓあたりのガソリン価格(円/ℓ)

(それぞれの数値の算出根拠の例)

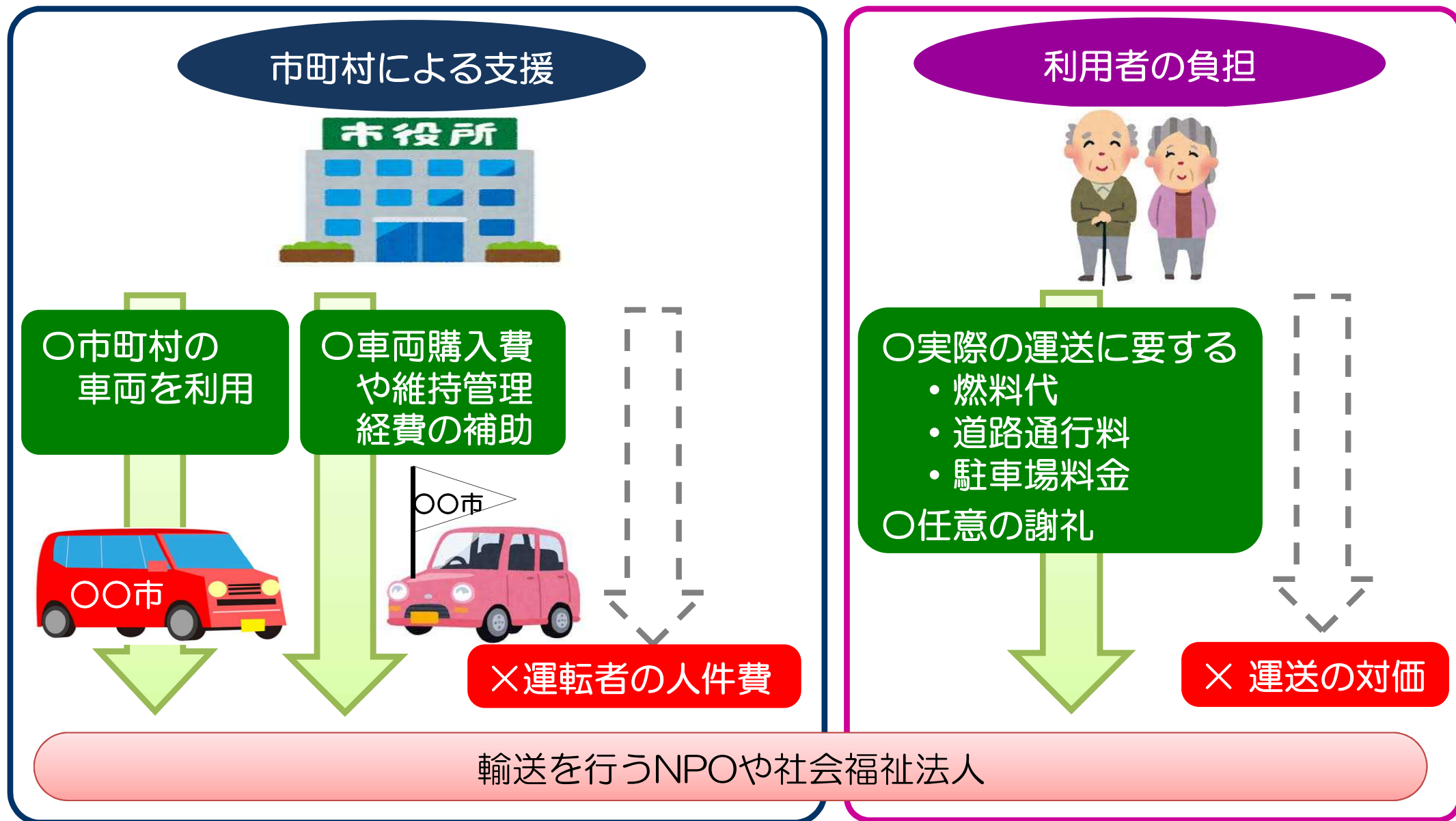
- ・走行距離 : 地図情報サイトで計測した距離
- ・燃費 : 自動車情報サイトで車種ごとに公表されている燃費
- ・ガソリン価格 : ガソリン価格調査機関が公表する価格

※ その他、市町村の取組として実施される実証実験の結果に基づき、1kmあたりの運行に要するガソリン代を算出し、当該算出方法について定期的に実情との乖離が無いか確認し乖離があれば見直すこととしている場合には、許可又は登録を要しない。

※ 利用者が複数の場合でも、負担総額はガソリン代、道路通行料及び駐車場料金の範囲内に限る旨通達に明記した。

「4. 許可・登録を要しない輸送(互助による輸送)の明確化・ルール of 明確化」

- ・ 営利を目的としない「互助」による輸送のためにNPOが自治体の車両を活用するなど、輸送の対価に当たらない支援を例示



高齢者の移動手段確保に関する各種制度の整理・情報提供

- ① 道路運送法の許可・登録を要しない地域のボランティア等を活用した「互助」による輸送サービス
 - ② 介護保険制度による移動支援への補助を活用する輸送等の交通分野と福祉分野が連携したサービス
- それぞれの円滑化を図るため、関係する制度を整理し、パンフレットとして公表し、情報提供を実施。

(平成30年3月公表)

http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000077.html

① 許可・登録を要しない輸送について

「互助」による輸送サービス

「高齢者の移動手段確保のための「互助」による輸送～道路運送法上の許可・登録を要しない輸送の制度とモデルについて～」

【対象】

- ・地方公共団体(特に市町村)の担当者
- ・社会福祉法人、NPO 法人や地域住民

【内容】

- ・道路運送法の許可・登録を要する有償運送の検討の必要性・可能性
- ・輸送モデルの例示
- ・実施の際の留意点

等

② 交通と福祉の連携について

交通分野と福祉分野が連携したサービス

「「交通」と「福祉」が重なる現場の方々へ～高齢者支援サービスの提供に際しての交通・福祉制度及び事業モデルの整理と解説～」

【対象】

- ・福祉関係者
- ・市町村の介護保険・高齢者担当部局担当者
- ・交通事業者
- ・地方公共団体(特に市町村)の交通部局担当者

【内容】

- ・道路運送法上の輸送サービスの類型とそれぞれのモデルの例示
- ・介護保険制度における移動支援の類型
- ・実施の際の留意点

等

「訪問型サービスD」の取り扱いについて

介護保険制度に関する移動支援サービスの活用

- 介護保険制度の介護予防・日常生活支援総合事業に基づいて実施される「訪問型サービスD（移動支援・移送前後の生活支援）」について、事業の対象者以外に対して支援を行う際の考え方を明確化するとともに、取組事例の収集・提供を行うことにより、移動支援の普及・拡大を促進

■ 訪問型サービスDの導入事例

神奈川県秦野市

(秦野市訪問型移動支援サービス事業)

【内容】

住民主体の通所型サービスに係る移動支援

【対象者の要件】

次の要件のすべてを満たす人

- ① 要支援者、基本チェックリスト該当者
- ② ケアマネジメントの結果、送迎を必要とする人

【サービス提供者の要件】

- ・ 福祉有償運送登録事業者
- ・ 通所サービスの送迎を実施するなど、高齢者の送迎に対して十分な知識と経験を有する団体

【補助の対象】

コーディネーターに係る人件費、消耗品、通信費、車両保険料などの間接経費

【利用者負担】

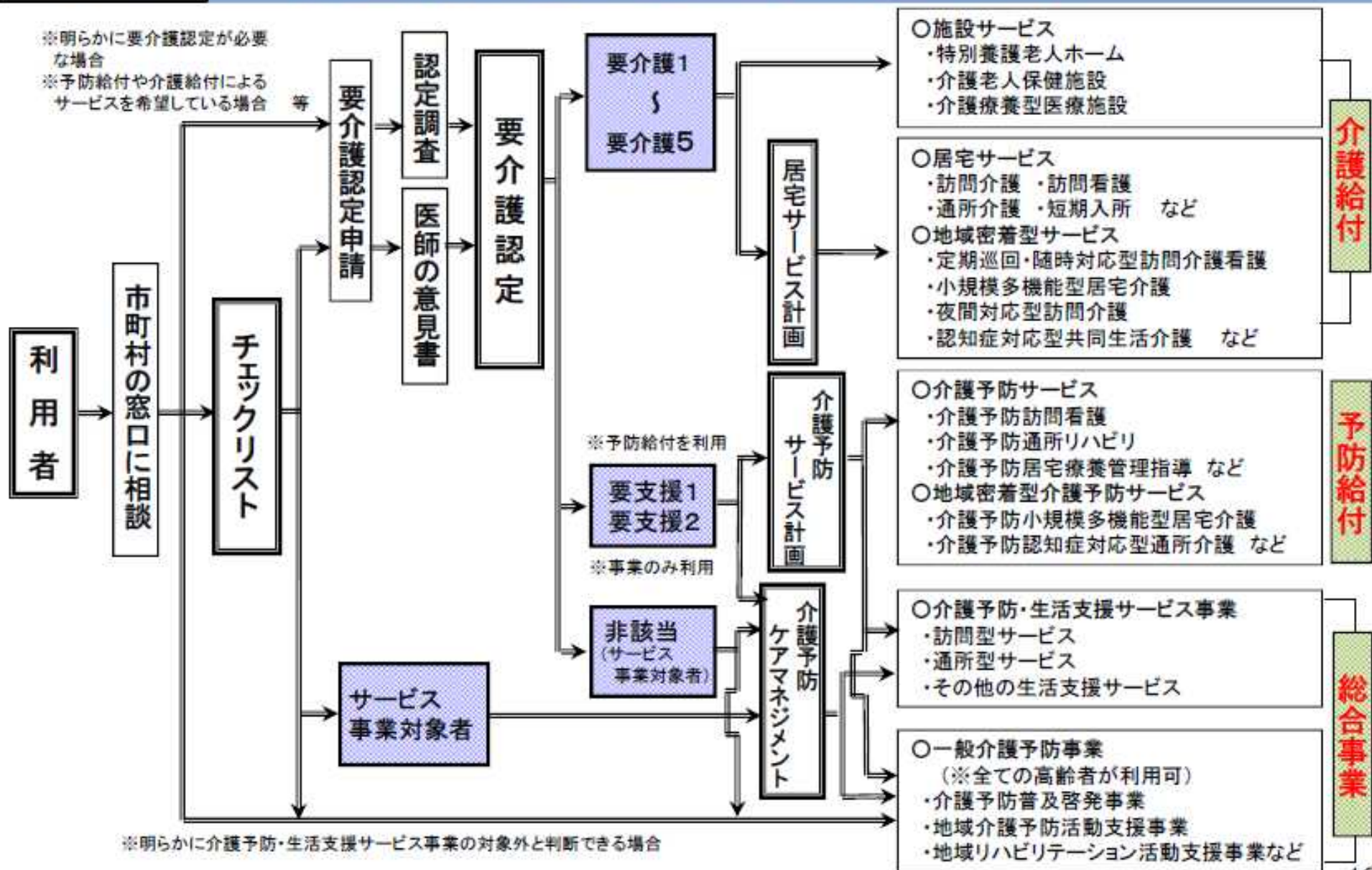
なし

■ 訪問型サービスDの概要

事業の対象者	要支援者 及び 基本チェックリスト該当者
主な担い手	自家用有償旅客運送 及び 「互助」による運送を提供する者
サービスの 内容	・通所型サービス等における送迎のみを別主体 が実施する場合（移動支援） ・通院等における送迎の前後に行われる付き添 い支援（買い物等の送迎時也可）
実施方法	事業に関する間接経費補助 等
その他	事業の対象者以外に対して 移動支援等を行うことも可能 〔 但し、その際の間接経費補助額は 費用按分等により算出 〕

第4 サービスの利用の流れ

【参考】介護サービスの利用の手続き



問 訪問型サービスD（移動支援）における利用者の運送に係る部分について、道路運送法の許可又は登録を要するか。

答 訪問型サービスD（移動支援）において、その利用者の運送に係る部分については道路運送法等関係法令（※）を遵守して行われる必要がある。

市町村が行う訪問型サービスDに対する補助（助成）については、「通院等をする場合における送迎前後の付き添い支援」のサービスについては当該サービスの利用調整に係る人件費等の間接経費のみを対象にするものであり、移送に関する直接経費を対象としないため、この補助（助成）のみでは運送の対価を収受していないとの判断となるため、許可又は登録は不要である。

一方、通所型サービスや一般介護予防事業における送迎については、訪問型サービスDと整理されているが、送迎を別主体が実施する場合については、補助の具体的な対象経費を市町村において判断するものとされており、補助対象に運送の対価が含まれている場合は、許可又は登録を要する。（同一主体で実施する場合も同様である。）

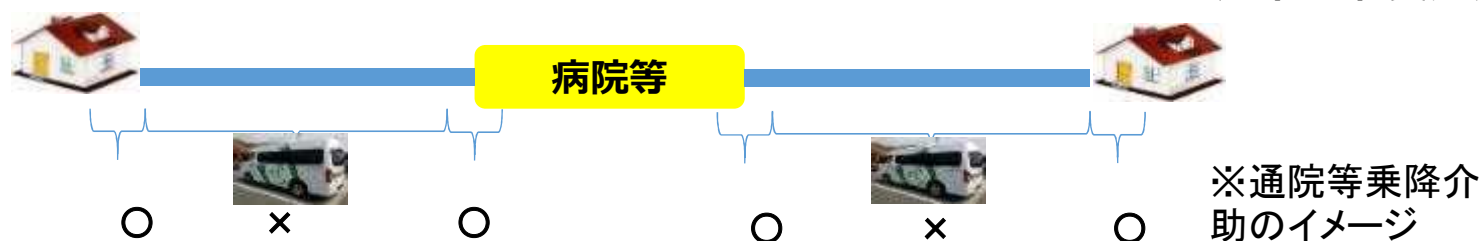
※ 1 他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する場合は、輸送の安全及び旅客の利便を確保する観点から、原則、旅客自動車運送事業（バス・タクシー等）の許可を受ける必要がある。

※ 2 他方、バス・タクシー事業者による輸送サービスの提供が困難であり、かつ、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するために必要であることについて運営協議会等において合意をし、国土交通大臣の登録を受けた場合には、バス・タクシーを補完する運送として例外的に、自家用自動車を使用した有償運送を行うことができる（自家用有償旅客運送）。

訪問型サービスDの2つの類型（ケース1）

ケース1）通院や買物等

通院等をする場合における送迎前後の付添支援【補助は間接経費だけ】



- ケアマネジメントに基づき必要に応じて**付添や見守り**を行う
- 目的地は**生活支援の範囲内**であれば、**通院**のほか**買物支援**も可
- **補助金**は、サービス調整の**人件費等の間接経費のみが対象**(車両やガソリン代等の補助は不可)

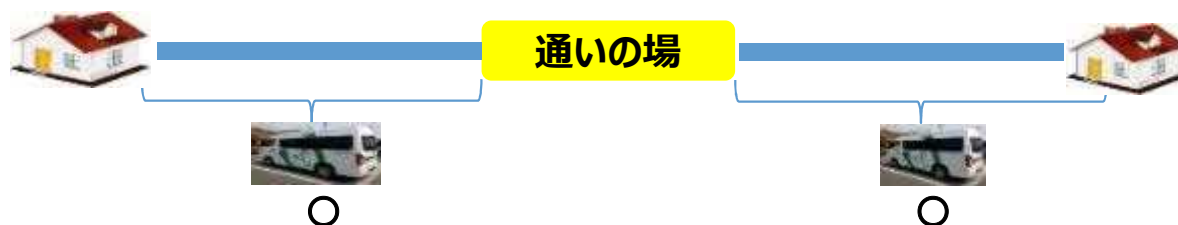
訪問型サービスDの2つの類型（ケース2）

ケース 2) 通所目的「サロン送迎型」

通所型サービスBにおいて、その送迎を**別主体で実施**

【間接経費と合わせ直接経費も補助可】

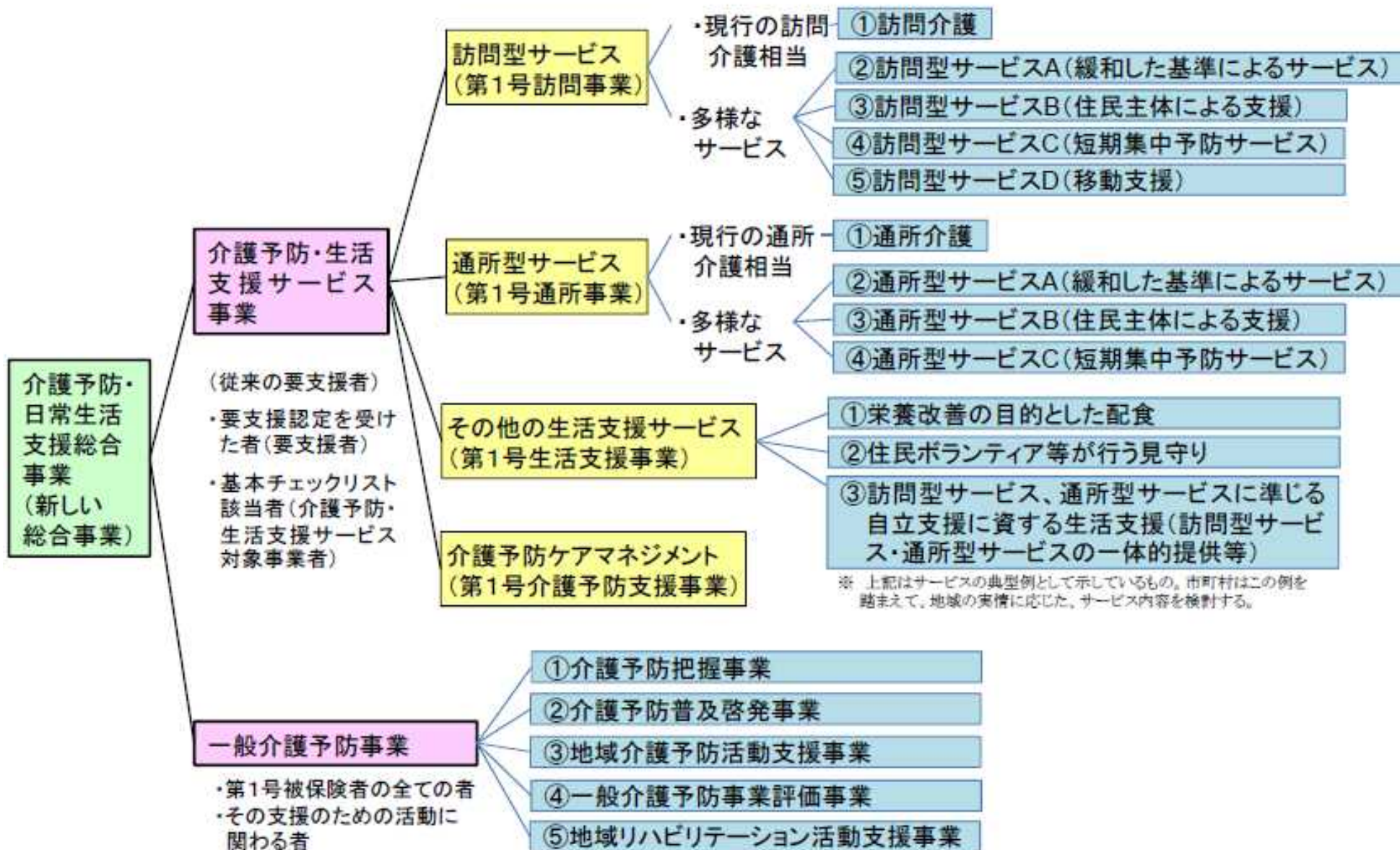
※市町村の裁量により判断



- ◆ 通所型サービスBや一般介護予防事業による**通いの場**（サロン等）の送迎を別主体が行う場合
- ◆ 補助金は、**間接経費**のほか、ガソリン代など**送迎にかかる実費**、**車両購入費**など具体的な対象経費は、費用の効率性の観点から**市町村の判断**に委ねられている

(厚労省HP)「介護予防・日常生活支援総合事業ガイドライン(概要)」抜粋

【参考】介護予防・日常生活支援総合事業(新しい総合事業)の構成

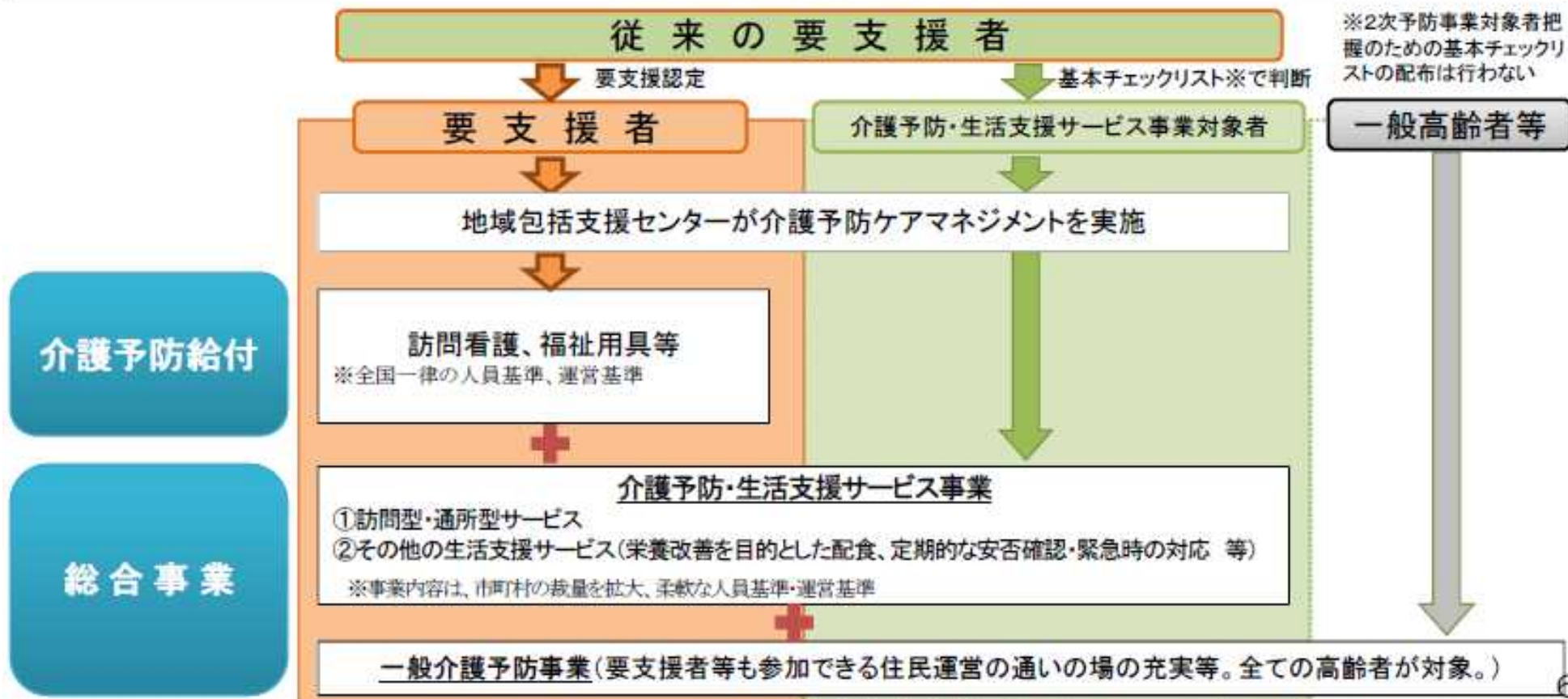


(厚労省HP)「介護予防・日常生活支援総合事業ガイドライン(概要)」抜粋

第1 総合事業に関する総則的な事項

【参考】総合事業の概要

- 訪問介護・通所介護以外のサービス(訪問看護、福祉用具等)は、引き続き介護予防給付によるサービス提供を継続。
 - 地域包括支援センターによる介護予防ケアマネジメントに基づき、総合事業(介護予防・生活支援サービス事業及び一般介護予防事業)のサービスと介護予防給付のサービス(要支援者のみ)を組み合わせる。
 - 介護予防・生活支援サービス事業によるサービスのみ利用する場合は、要介護認定等を省略して「介護予防・生活支援サービス事業対象者」とし、迅速なサービス利用を可能に(基本チェックリストで判断)。
- ※ 第2号被保険者は、基本チェックリストではなく、要介護認定等申請を行う。



(厚労省HP)「介護予防・日常生活支援総合事業ガイドライン(概要)」抜粋

第2 サービスの類型

○ 要支援者等の多様な生活支援のニーズに対して、総合事業で多様なサービスを提供していくため、市町村は、サービスを類型化し、それに併せた基準や単価等を定めることが必要。そこで、地域における好事例を踏まえ、以下のとおり、多様化するサービスの典型的な例を参考として示す(別紙参照)。(P20～)

①訪問型サービス (P21～) ※ 市町村はこの例を踏まえて、地域の実情に応じた、サービス内容を検討する。

- 訪問型サービスは、現行の訪問介護に相当するものと、それ以外の多様なサービスからなる。
- 多様なサービスについては、雇用労働者が行う緩和した基準によるサービスと、住民主体による支援、保健・医療の専門職が短期集中で行うサービス、移動支援を想定。

基準	現行の訪問介護相当	多様なサービス				
サービス種別	①訪問介護	②訪問型サービスA (緩和した基準によるサービス)	③訪問型サービスB (住民主体による支援)	④訪問型サービスC (短期集中予防サービス)	⑤訪問型サービスD (移動支援)	
サービス内容	訪問介護員による身体介護、生活援助	生活援助等	住民主体の自主活動として行う生活援助等	保健師等による居宅での相談指導等	移送前後の生活支援	
対象者とサービス提供の考え方	○既にサービスを利用しているケースで、サービスの利用の継続が必要なケース ○以下のような訪問介護員によるサービスが必要なケース (例) ・認知機能の低下により日常生活に支障がある症状・行動を伴う者 ・退院直後で状態が変化しやすく、専門的サービスが特に必要な者 等 ※状態等を踏まえながら、多様なサービスの利用を促進していくことが重要。	○状態等を踏まえながら、住民主体による支援等「多様なサービス」の利用を促進			・体力の改善に向けた支援が必要なケース ・ADL・IADLの改善に向けた支援が必要なケース ※3～6ヶ月の短期間で行う	訪問型サービスBに準じる
実施方法	事業者指定	事業者指定／委託	補助(助成)	直接実施／委託		
基準	予防給付の基準を基本	人員等を緩和した基準	個人情報の保護等の最低限の基準	内容に応じた独自の基準		
サービス提供者(例)	訪問介護員(訪問介護事業者)	主に雇用労働者	ボランティア主体	保健・医療の専門職(市町村)		

地域の移動を担う交通手段について

		収受対象
有償	許可 【バス・タクシー事業】	○適正原価・適正利潤の範囲内 道路運送法第9条、第9条の3
	登録 【自家用有償旅客運送】	○実費の範囲内 (下記費用のほか、人件費・事務所経費等を含む) 道路運送法第79条の8
許可・登録不要		○ガソリン代・道路通行料・駐車場料金の範囲内 ※自発的に、謝礼の趣旨で支払われた金銭は、別途収受可能 道路運送法における許可又は登録を要しない 運送の態様について (H30.3.30付け国自旅第338号)

地域の移動を担う交通手段

種類		特徴
バス	路線バス	路線やバス停、運行時刻を定めて定時・定路線で運行するバス。通勤・通学、通院など地域住民の生活に欠かせない公共交通機関。
	コミュニティバス	路線バスで対応しきれないニーズに応えるため、市町村が主体的に計画し、定時・定路線で運行するバス。
	デマンドバス	区域を定めて、利用者の要望に応じて、機動的に最短ルートを実行したり、利用希望のある地点まで送迎したりするバス。
タクシー	タクシー	子供からお年寄りまで幅広い利用者の日常生活における多様な移動ニーズに応える、ドアツードアのきめ細かいサービスを提供する公共交通機関。
	乗合タクシー	地域の生活交通を維持するため、タクシー事業者が自治体と連携して提供する乗合の運送サービス。定時・定路線からデマンドまで地域のニーズに応じて多様な形態で運行。
自家用有償旅客運送		バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。
道路運送法の許可・登録を要しないもの(互助)		地域の移動手段の確保のため、道路運送法の許可又は登録を要しない助け合いによる運送。(収受することが可能な範囲は、運転者が実際の運送に要するガソリン代、道路通行料、駐車場料金、自発的な謝礼)

その他

○平成30年5月29日 参・国土交通委員会

[石井 国土交通大臣]

国土交通省としましては、自動車による旅客の運送におきまして、安全、安心の確保が最重要の課題と認識をしております。

自家用車を用いたいいわゆるライドシェアは、運行管理や車両整備等について責任を負う主体を置かないままに、自家用車のドライバーのみが運送責任を負う形態を前提としております。

国土交通省といたしましては、このような形態の旅客運送を有償で行うことは、安全の確保、利用者の保護等の観点から問題があり、極めて慎重な検討が必要と考えているところであります。

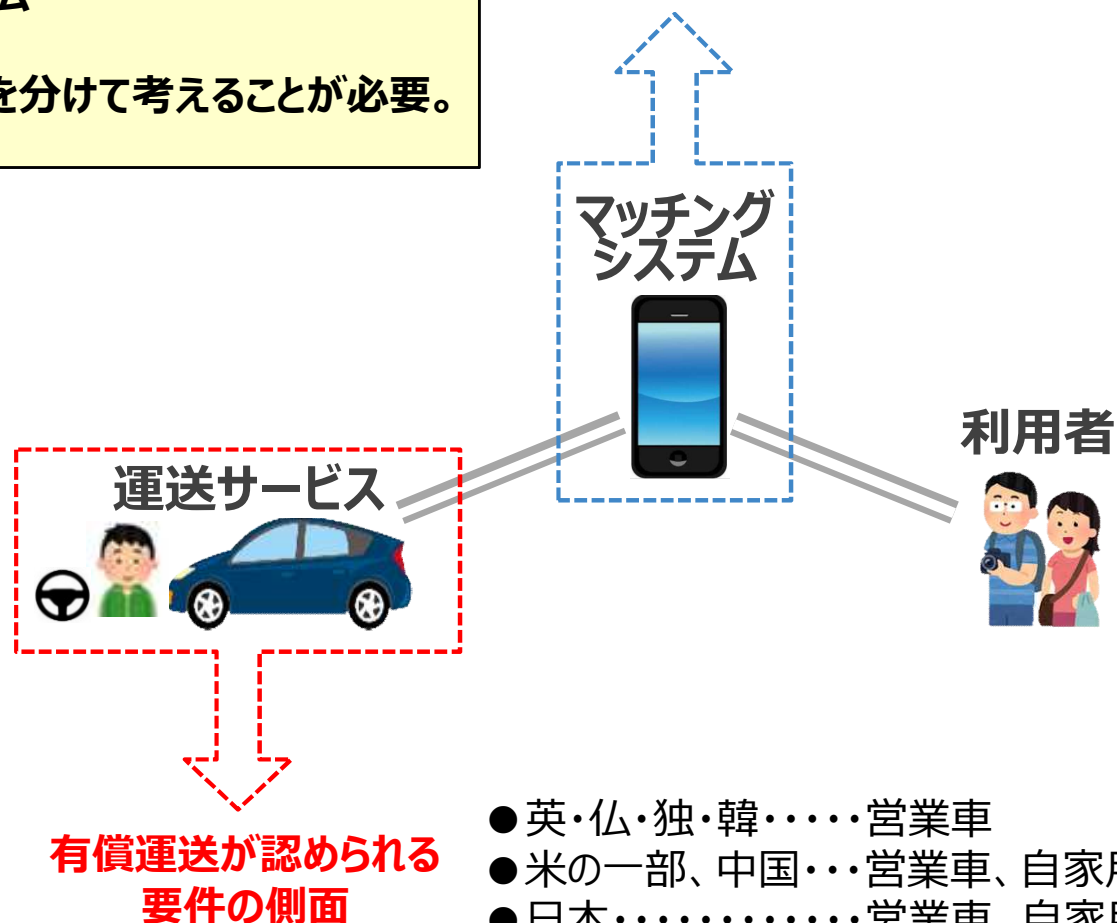
ライドシェア・・・自家用車の運転者個人が自家用車を用いて他人を有償で運送するサービス
において、運転者と乗客とをスマートフォンのアプリ等で仲介するもの

いわゆる「ライドシェア」の二つの側面

いわゆる「ライドシェア」については、
 ①マッチングシステム
 ②運送サービス
 という二つの側面を分けて考えることが必要。

ICTを活用した 生産性向上の側面

- 配車の効率化による空車走行の削減
- タクシーによる相乗りマッチング実証実験

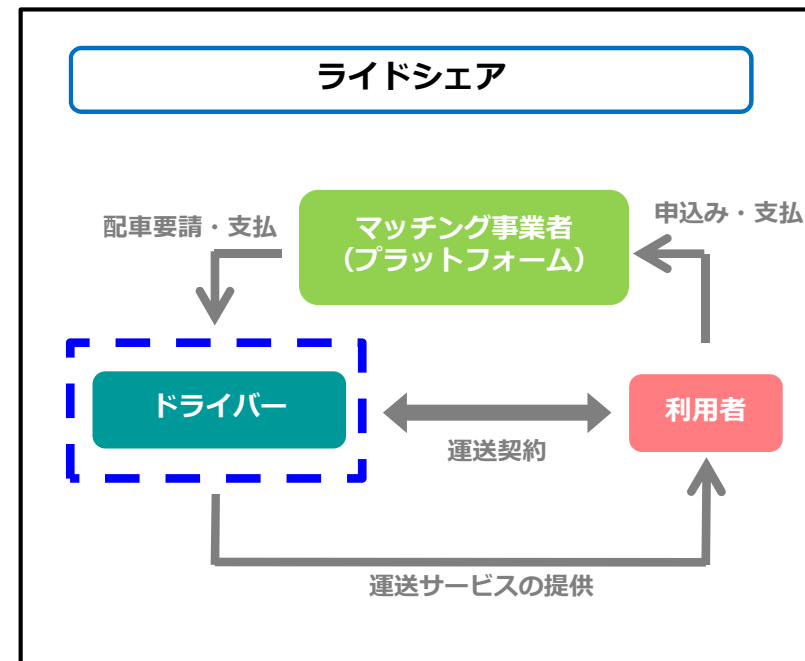
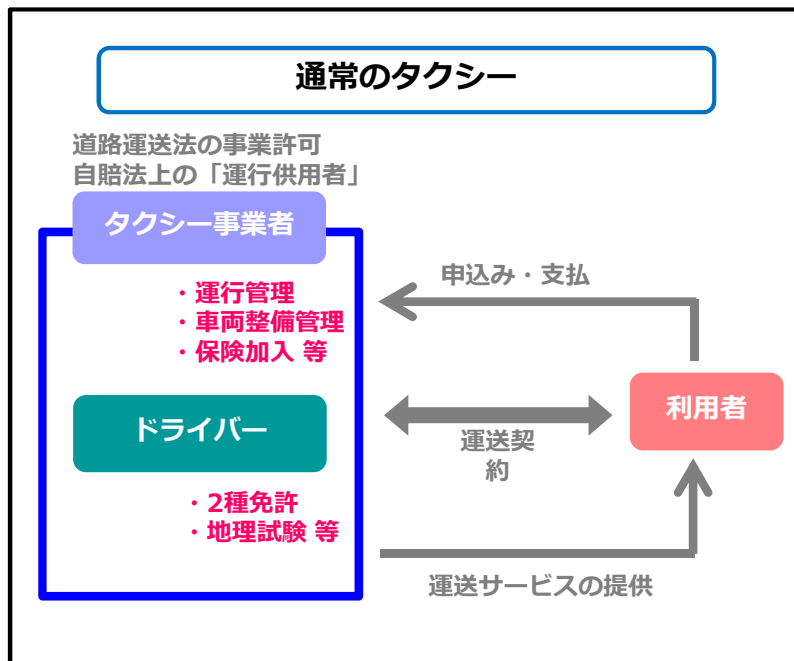


- 英・仏・独・韓……営業車
- 米の一部、中国……営業車、自家用車＋一定要件
- 日本……営業車、自家用有償旅客運送

(出典) 未来投資会議 (平成28年12月15日) における内閣官房提出資料等
 をもとに国土交通省作成

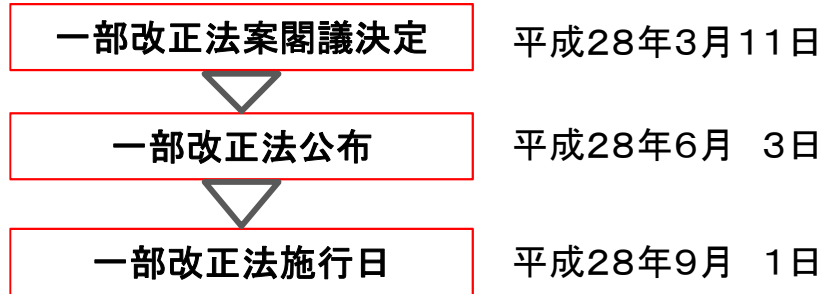
(参考) ガソリン代等の収受は規制対象外の国あり (日・仏)

- 運行管理・車両整備管理等により、過労運転や技能未熟を防ぎ、未然に事故を防止する対策が不十分。
- 事故発生時に自賠法上の「運行供用者」としての賠償責任をドライバーのみが負う形は、国民の理解を得られない。
- ライドシェアドライバーの地位や待遇が世界各地で問題に。さらに、タクシー運転者の労働環境にも深刻な影響。



【安倍総理発言(抄)】
(平成27年10月20日 第16回国家戦略特区諮問会議)

「日本を訪れる外国の方々の滞在経験を、より便利で快適なものとしていかなければなりません。このため、旅館でなくても短期に宿泊できる住居を広げていく。過疎地等での観光客の交通手段として、自家用自動車の活用を拡大する。」



	自家用有償運送 (道路運送法)	自家用自動車の活用拡大 (国家戦略特区法)	タクシー事業 (道路運送法)
事業内容	自家用自動車による旅客運送 (登録制)	同左	事業用自動車による旅客運送 (許可制)
主な運送対象	地域住民	訪日外国人をはじめとする観光客	全ての旅客
運送主体	市町村、非営利団体	同左	運送事業者
安全要件	○運転者 : 第二種運転免許又は大臣認定講習等 ○車両 : 車検期間は2年(初回は3年) ○運行管理 : 責任者の選任	同左	○運転者 : 第二種運転免許 ○車両 : 車検期間は1年 ○運行管理 : 国家資格 ○役員 : 法令試験
実施手続	○地域関係者による合意 ・市町村、運送事業者又は運送事業者団体、地域住民等(地域公共交通会議又は運営協議会)	○国家戦略特別区域会議による計画策定 ・国家戦略特区担当大臣、地方公共団体の長、事業実施予定者等 ・計画策定にあたり市町村、事業実施予定者、運送事業者が別途事前協議 ○国土交通大臣の同意 ○内閣総理大臣による認定	

衆議院 (平成28年4月26日)

- 1～3. (略)
4. 国家戦略特別区域自家用有償観光旅客等運送事業については、あくまでバス・タクシー等が極端に不足している地域における観光客等の移動の利便性の確保が目的であり、同制度の全国での実施や、いわゆる「ライドシェア」の導入は認めないこと。
5. 自家用自動車による有償運送において、観光客等を対象にする場合には、運転者に第二種運転免許の取得者を充てるなど、安全の確保に万全を期すること。併せて、運転者や乗客が犯罪に巻き込まれないよう、タクシー事業者に準じた対策を講ずること。
6. 過疎地等において移動手段の確保を図るに当たっては、自家用自動車による有償運送はあくまで特例であることに鑑み、バス・タクシー等の一般旅客自動車運送事業の振興や、それらへの公的補助、業務委託など、バス・タクシー等の活用についても併せて取り組むこと。
7. 国家戦略特別区域自家用有償観光旅客等運送事業は、あくまで非営利を前提に特例として認められる点に鑑み、バス・タクシー等の既存の有償運送事業者で対応可能な場合にはこれを認めないこと。また、事業の実施に当たっては、バス・タクシー等の既存の有償運送事業者との協議を十分に行うべく努めること。さらに、自家用自動車による有償運送が、いわゆる白タク行為となることを防ぐ観点から、事実上の営利事業とならないよう万全の対策を講ずること。
8. (略)

参議院 (平成28年5月26日)

- 1～3. (略)
4. 国家戦略特別区域自家用有償観光旅客等運送事業については、公共交通であるバス・タクシー等が極端に不足している地域における観光客等の移動の利便性の確保が目的であることから、既存の一般旅客自動車運送事業で対応可能な場合はこれを認めないこと。また、同制度の全国での実施や、いわゆる「ライドシェア」の導入は認めないこと。
5. 自家用自動車による有償運送において、観光客等を対象にする場合には、運転者に第二種運転免許の取得者を充てるなど、タクシー事業者に準じた対策を講ずること。
6. 自家用有償旅客運送はあくまで特例であることに鑑み、公共交通を維持・発展させるために、バス・タクシー等の一般旅客自動車運送事業の振興や、それらへの公的補助、業務委託など、バス・タクシーの活用についても併せて取り組むこと。
7. (略)

兵庫県養父市の概要

○平成16年4月に4町が合併し誕生、兵庫県北部（但馬地方）に位置する。人口は約2.4万人、少子高齢化による減少が続く。主な観光施設は、明延鉱山・中瀬鉱山へと続く「播但を貫く、銀の馬車道 鉱石の道」（平成29年4月日本遺産認定）や、「大屋町大杉の養蚕農家群」（平成29年7月重要伝統的建造物群保存地区選定）、天滝等を有し、観光客誘致に積極的に取り組んでいる。また、国家戦略特区を活用し企業による農地取得の特例など、中山間地域のモデル構築を推進している。

- 鉄道：JR山陰本線が市内東部を南北に運行する
- バス：全但バス（株）が市内の東西を接続する路線バスの運行を担う
- タクシー：3事業者がJR八鹿駅を中心とした営業を行う

課題

○市内のタクシー事業者は、JR八鹿駅を中心とした営業を行っており、大屋地域、関宮地域において、観光客（来訪者）及び地域住民の移動手段の確保が急務。
市内タクシー事業者：全但タクシー(株)10両、(有)あいあい7両、丸八観光タクシー(有)5両

自家用有償観光旅客等運送事業の概要

(1) 経緯

- H28.9 改正国家戦略特区法施行（H28.6公布）
- H29.6 「養父市新たな自家用有償旅客運送事業準備検討会議」設置、H29.11まで5回に渡り検討
- H29.12 国家戦略特区 区域会議、諮問会議

○検討会議メンバー
養父市、タクシー事業者、バス事業者、運輸局（オプ）等

(2) 実施内容

- ★大屋地域、関宮地域を運送の区域とする自家用有償観光旅客等運送を、H29.12 区域会議で計画策定
- 運行主体：NPO法人 養父市マイカー運送ネットワーク
- 運営方法：タクシー事業者の運行管理者がNPO法人の運行管理業務を兼務
 - タクシーと自家用有償の配車を一本化し、配車時に振り分けることにより以下の役割分担
 - ・タクシー：JR八鹿駅を中心とした運送及び大屋地域・関宮地域と市東部間の運送を担当
 - ・自家用有償：大屋地域・関宮地域の各地域内で完結する運送を担当
- 運行開始日：平成30年5月26日
- 運送の対価：2km600円（以後750mごとに100円）、待機15分ごとに500円（最初15分無料）
- 使用車両：ボランティア運転者の自家用車10～20両を想定
- 支払方法：現金

○NPO法人の構成
自治組織、観光関係団体、タクシー事業者（3社）、バス事業者 等

