公　　示

公示第７９号

自家用有償旅客運送者が利用者から収受する対価の取扱いについて

今般、道路運送法（以下「法」という。）の一部が改正され、自家用有償旅客運送の対価について、道路運送法施行規則（以下「施行規則」という。）第５１条の１５の規定により、その基準が定められた。これを受けて自家用有償旅客運送者が利用者から収受する対価の設定方法等について、具体的に以下のとおり定めたので公示する。

平成１８年９月２９日

東北運輸局長　佐伯　洋

１．路線を定めて行う自家用有償旅客運送に係る対価の基準等について

路線を定めて行う自家用有償旅客運送に係る運送の対価の範囲については、当該地域又は隣接市町村等における一般乗合旅客自動車運送事業の運賃、当該地域における撤退前の一般乗合旅客自動車事業の運賃を目安として、地域公共交通会議（施行規則第４条第２項に規定する地域公共交通会議をいう。）又は同項に規定する協議会（これらの会議又は協議会が組織されていない場合には、交通空白地有償運送の登録に関する処理方針（令和２年１１月２７日付け国自旅第３１６号。以下同じ。）２．（３）④に定める関係者間）（以下、これらを総称して「地域公共交通会議等」という。）において協議が調った額とする。

２．区域を定めて行う自家用有償旅客運送に係る対価の基準等について

区域を定めて行う自家用有償旅客運送に係る運送の対価の範囲については、以下の⑴から⑷を目安として地域公共交通会議等（これらの会議又は協議会が組織されていない場合には、自家用有償旅客運送の種類に応じて交通空白地有償運

送の登録に関する処理方針２．（３）④又は福祉有償運送の登録に関する処理方針（令和２年１１月２７日付け国自旅第３１７号）２．（３）③において協議が整った額とする。

（１）対価の範囲

区域を定めて行う自家用有償旅客運送に係る対価は、運送サービスの提供及び当該運送サービスと連続して、又は一体として行われる役務の提供並びに施設の利用に要する費用について、利用者の負担を求めるものであって、以下の①及び②に掲げる範囲のものをいう。

① 運送の対価

運送サービスの利用に対する対価

② 運送の対価以外の対価

運送サービスと連続して、若しくは一体として提供される役務の利用又は設備の利用に対する対価であって、以下のようなものが考えられる。

イ．迎車回送料金

旅客の要請により乗車地点まで車両を回送する場合に適用する料金。

ロ．待機料金

旅客の都合により車両を待機させた場合に適用する料金。

ハ．その他の料金

介助料（乗降介助に関する部分に限る。）、添乗料（運送にあたって添乗員を付き添わせた場合の料金）、ストレッチャー、車いす使用料等の設備使用料など。

（２）対価の設定方法

① 運送の対価

運送の対価は、原則として、次のイ．ロ．ハ．の中から選択するものとする。

ただし、これらのいずれにもより難い場合にあっては、地域公共交通会議等において調った協議結果に基づき、地域の実情に応じた運送の対価の設定を行うことができるものとする。

イ．距離制

原則として、旅客の乗車した地点から降車した地点までの走行距離に応じて対価を設定するものであって、初乗りに係る対価と加算に係る対価を定めるもの。

ロ．時間制

旅客を運送するため旅客の指定した場所に到着した時から旅客の運送を終了するまでに要した時間により運送の対価を定めるものであって、初乗りに係る対価と加算に係る対価を定めるもの。

ハ．定額制

旅客の運送に要した時間及び距離によらず１回の利用ごとに対価を定めるもの又は予め利用者の利用区間ごとの対価の額を定めるもの。

② 運送の対価以外の対価

運送の対価以外の対価を設定する場合には、それぞれの対価の額及びそれを適用する場合の基準を明確に定めるものとする。

（注）会員となるときの入会金、年会費、月会費その他の名目で徴収され、専ら団体の活動の維持・運営に当てられる会費等は、原則としてここでの対価には含めない。

（３）対価の設定に当たっての考え方

旅客から収受する対価は、法第７９条の８及び施行規則第５１条の１５の規定に基づき、以下に掲げる考え方に従って定めるものとする。

① 旅客から収受する対価の水準

旅客から収受しようとする対価は、施行規則第５１条の１５において、実費の範囲内であると認められること、営利を目的としていると認められない妥当な範囲内であることなどが求められており、具体的には、次のイ．からニ．に掲げる基準を目安とするものとする。

イ．　運送の対価は、当該地域に適用されるタクシー運賃の約８割（東北運輸局において、インターネットその他の適切な方法により、当該地域の運送の対価を公表するものとする。）であること。ただし、地域公共交通会議等において調った協議結果に基づき、約８割を超える運送の対価を設定することも可能である。

ロ．　運送の対価以外の対価にあっては、実費の範囲内であること。

ハ．　均一制など定額制による運送の対価において、近距離利用者の負担が過重となるなど、利用者間の公平を失するような対価の設定となっていないと認められること。

ニ．　交通空白地有償運送に係る対価を定める場合であって、上記イ．からハ．までの規定によりがたい場合は、当該地域又は近隣の一般乗合旅客自動車運送事業の運賃・料金を参考として対価を定めることができる。

（注 1）　登録後の実績に基づき、平均実車キロを算出することができる申請者にあっては、当該平均実車キロを乗車した場合のタクシーの上限運賃を基準として、上記イ．ハ．の考え方を適用することができる。

（注 2）　運送の対価以外の名目で、実質的に運送サービスの対価を収受することにより、運送の対価の水準を名目的に上記イ．に合致する水準に抑制するなどの操作は認められない。

② 対価の適用方法

イ．　時間制及び距離制の双方を定めることは差し支えないが、それぞれの適用方法について明確に基準が設けられており、運送を利用しようとする際に予め旅客に対して適用する対価の説明がなされる必要がある。

ロ．　福祉有償運送に係る運送の対価にあっては、１個の契約により乗車定員１１人未満の自動車を貸し切って旅客を運送する場合の対価を定めるもの

である。このため、ハ．に規定する複数乗車（１回の運行で複数の利用者を運送する場合であって、旅客１人ずつから対価を収受する場合をいう。以下同じ。）の対価を定めることができる場合を除き、旅客数に応じた運送の対価を収受することはできないものであること。

ハ．　福祉有償運送における複数乗車の対価を定める場合には、旅客１人ずつから収受する対価が明確に定められており、かつ、当該自動車の乗車定員を最大限利用した場合における対価の総額が、同一距離又は時間を運行した場合におけるタクシー運賃の約８割にあると認められるか、又は平均乗車人員が算出できる場合には、平均乗車人員で運行した場合の対価の総額が、同一距離又は時間を運行した場合におけるタクシー運賃の約８割にあると認められるか、いずれかの方法により判断することができる。なお、地域公共交通会議等において調った協議結果に基づき、タクシー運賃の約８割を超える運送の対価を設定することも可能である。

ニ．　運送の対価以外の対価を利用者に求める場合は、旅客が利用した設備又は提供された役務の種類ごとに金額を明記すること。

（４）タクシーの半額等、必要以上に価格の安いことを煽って会員等の募集を行ってはならないこと。

附 則（平成１８年９月２９日公示第７９号）

１．本規定は、平成１８年１０月１日から適用する。

２．みなし登録者における対価にあっては、なお、従前の例によることとし、みなし登録者が施行日以降に対価を変更する場合から本規定の適用を行う。

附 則（平成２９年８月３１日公示第４２号）

１．本規定は、平成２９年８月３１日以降に対価を設定又は変更するものから適用するものとする。

附 則（令和２年１１月２７日公示第６６号）

１．本規定は、令和２年１１月２７日以降に対価を設定又は変更するものから適用するものとする。

附 則（令和５年１０月２日公示第９５号）

１．本規定は、令和５年１０月２日以降に対価を設定又は変更するものから適用するものとする。

附 則（令和５年１２月２８日公示第１２６号）

１．本規定は、令和５年１２月２８日以降に対価を設定又は変更するものから適用

するものとする。