

# 移動サービスに関する制度について

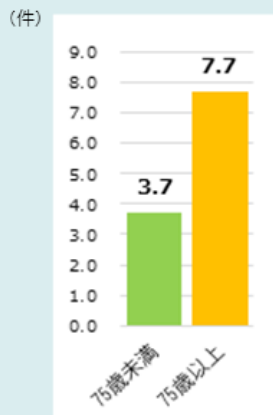
---

中国運輸局広島運輸支局

令和2年1月25日

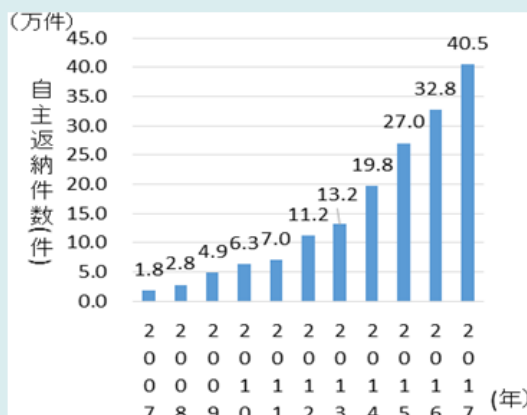
- 改正道路交通法の施行や相次ぐ高齢運転者による交通死亡事故を背景に、運転免許証の自主返納件数が増加

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

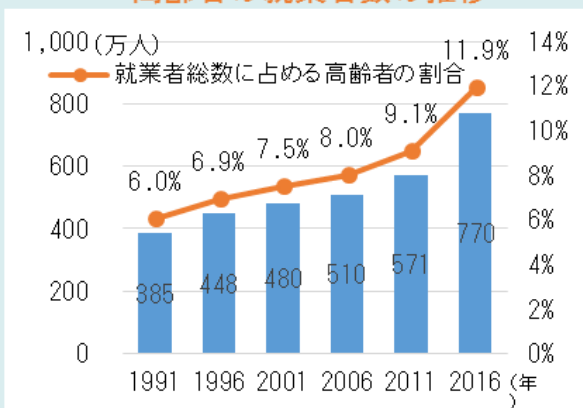
運転免許証の自主返納件数の推移 (65歳以上)



(出典)警察庁資料より

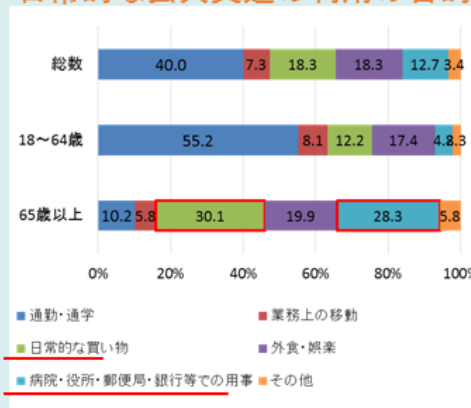
- 働く高齢者が増加しているとともに、買い物や病院・役所等での用事などを目的として外出する高齢者も多い

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：内閣官房政府広報室「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

# 1. 『検討会』中間とりまとめ（概要）

## 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 【2017年6月公表】

### 具体的方策（抄）

#### 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関する地方公共団体等との連携
- ・ タクシーの相乗り促進
- ・ 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
- ・ 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
- ・ 市町村の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

#### 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
- ・ 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

#### 6. 地域における取組に対する支援

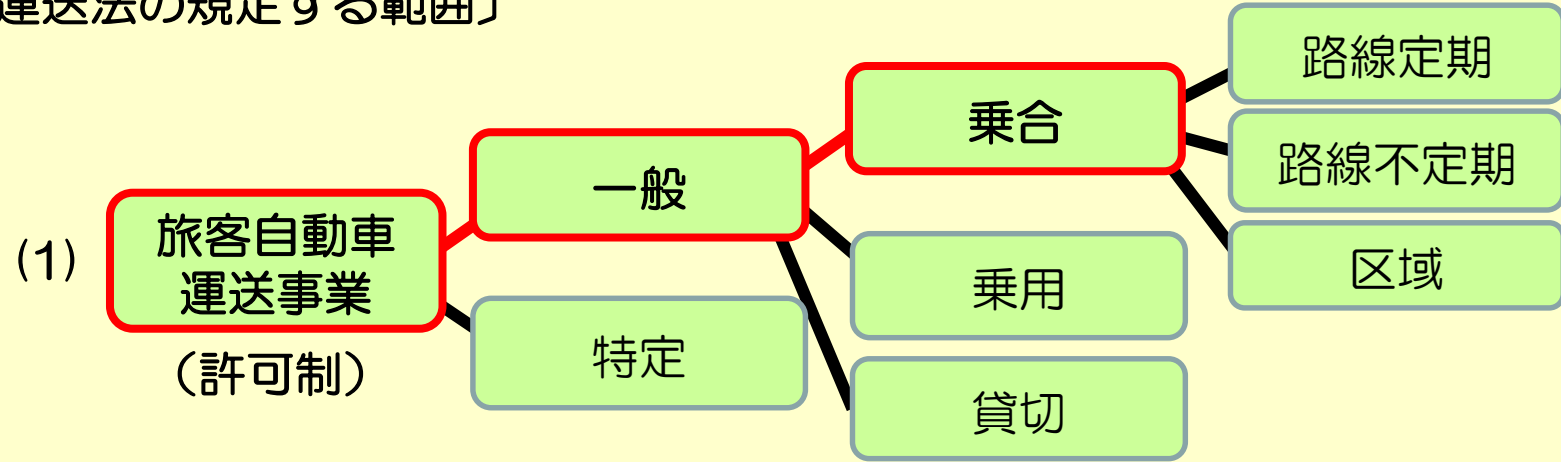
- ・ 地方運輸局の取組強化
- ・ 制度・手続等の周知徹底
- ・ 地域主体の取組の推進

# 地域の移動を担う交通手段

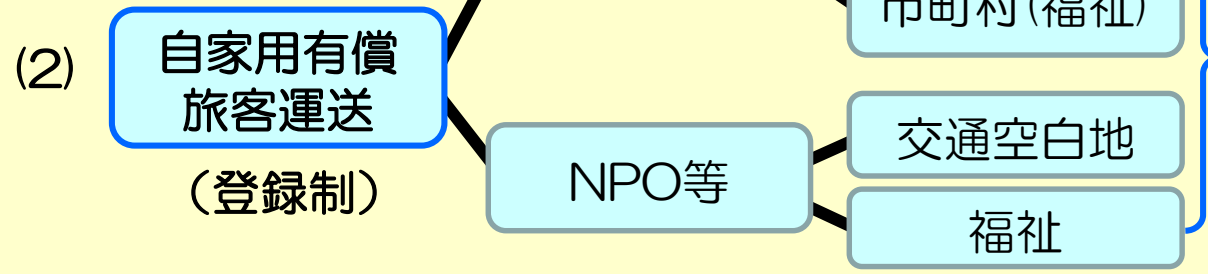
種類		特徴
バス (乗合)	路線バス	路線やバス停、運行時刻を定めて定時・定路線で運行するバス。通勤・通学、通院など地域住民の生活に欠かせない公共交通機関。
	コミュニティバス	路線バスで対応しきれないニーズに応えるため、市町村が主体的に計画し、定時・定路線で運行するバス。
	デマンドバス	区域を定めて、利用者の要望に応じて、機動的に最短ルートを行ったり、利用希望のある地点まで送迎したりするバス。
タクシー	タクシー	子供からお年寄りまで幅広い利用者の日常生活における多様な移動ニーズに応える、ドアツードアのきめ細かいサービスを提供する公共交通機関。
	乗合タクシー	地域の生活交通を維持するため、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(共助)		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)

# 道路運送法について(輸送の種類)

〔道路運送法の規定する範囲〕



• 2006年改正で本格化  
• 2015年改正で主体の  
弾力化、利用者範囲拡大



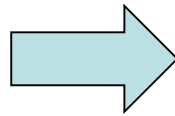
【要件】  
地域公共交通会議/  
運営協議会の合意

〔道路運送法の規定範囲外〕

(3) 許可・登録を要しない輸送 (≡ いわゆる無償/ボランティア輸送)

## 旅客自動車運送事業とは

- ①他人の需要に応じ、
- ②有償で、
- ③自動車を使用して、
- ④旅客を運送する
- ⑤事業



**旅客自動車運送事業の許可  
が必要**

所謂、緑ナンバー  
での運行

自家用自動車では有償運送を行うことは以下を除き禁じている

- (1) 災害のため緊急を要するとき
- (2) **市町村、NPO法人等が登録を受けて運送すること**
  - ①市町村運営有償運送(交通空白、福祉)
  - ②公共交通空白地有償運送
  - ③福祉有償運送
- (3) 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、許可を受けて運送すること

# 自家用有償旅客運送について



## 自家用有償旅客運送の概要

- ◆2006年改正で新規に位置づけ
  - ・既存のバス・タクシー事業者で輸送サービスが提供されない場合に、
  - ・登録を受けた市町村／NPOが、
  - ・自家用自動車（白ナンバー）を用いて、
  - ・有償で運送することを可能とする制度
- ◆安全・安心を確保するための措置：〔登録制度〕
  - ・安全確保 = 2種免許 または 1種免許＋講習、  
運行管理の責任者の選任等
  - ・利用者保護 = 対価揭示

公共交通の担い手たる事業者  
はいなくなりましたが、  
移動手段は確保したい  
←そのために必要な代償措置

## 自家用有償旅客運送の種類

市町村が実施

交通空白地

福祉

NPO等が実施

交通空白地

福祉

## 実施の条件

地域公共交通会議の合意

運営協議会の合意

## ◎ 地域公共交通会議とは

### ■ 目的

- ・乗合旅客運送の運賃などの協議
  - ・市町村運営有償運送についての協議
- ⇒ 地域の需要に即した乗合運送サービスが提供されることにより地域住民の交通便利の確保・向上に寄与するよう努める

### ■ 構成員

- ・主宰する市町村長又は都道府県知事、その他の地方公共団体の長
- ・交通事業者及びその組織する団体
- ・住民又は旅客
- ・地方運輸局長
- ・事業用自動車の運転者が組織する団体

その他必要があると認めるときは、

- ・道路管理者
- ・都道府県警察
- ・学識経験者 など

## ◎ 運営協議会とは

### ■ 目的

- ・交通空白地有償運送、福祉有償運送についての協議
- ⇒ 地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保し、もって地域福祉の向上に寄与するよう努める

### ■ 構成員

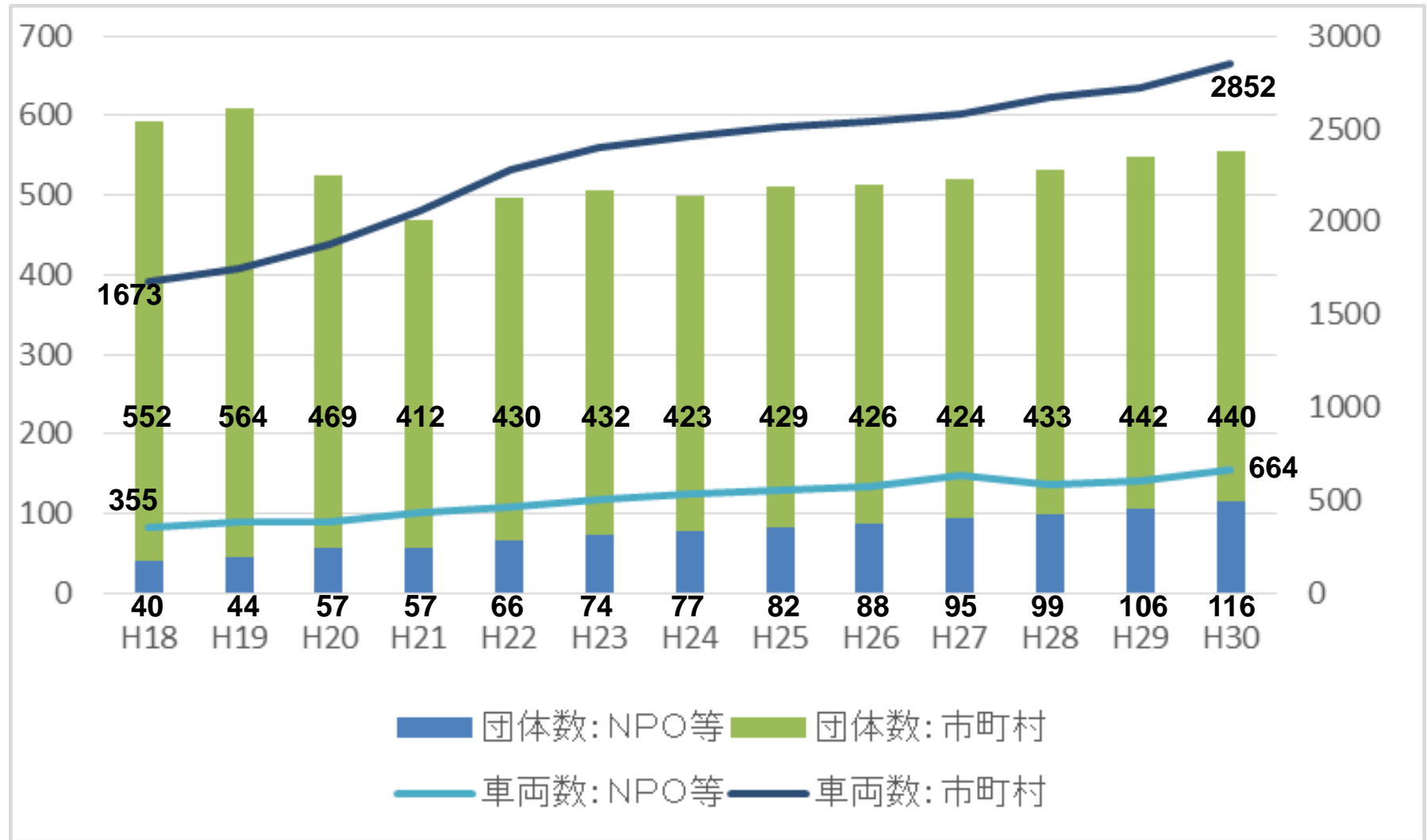
- ・主宰する市町村長又は都道府県知事、その他の地方公共団体の長
- ・交通事業者及びその組織する団体
- ・住民又は旅客
- ・地方運輸局長
- ・事業用自動車の運転者が組織する団体
- ・当該区域内で現に運送を行っているNPO法人等

その他必要があると認めるときは、

- ・学識経験者 など

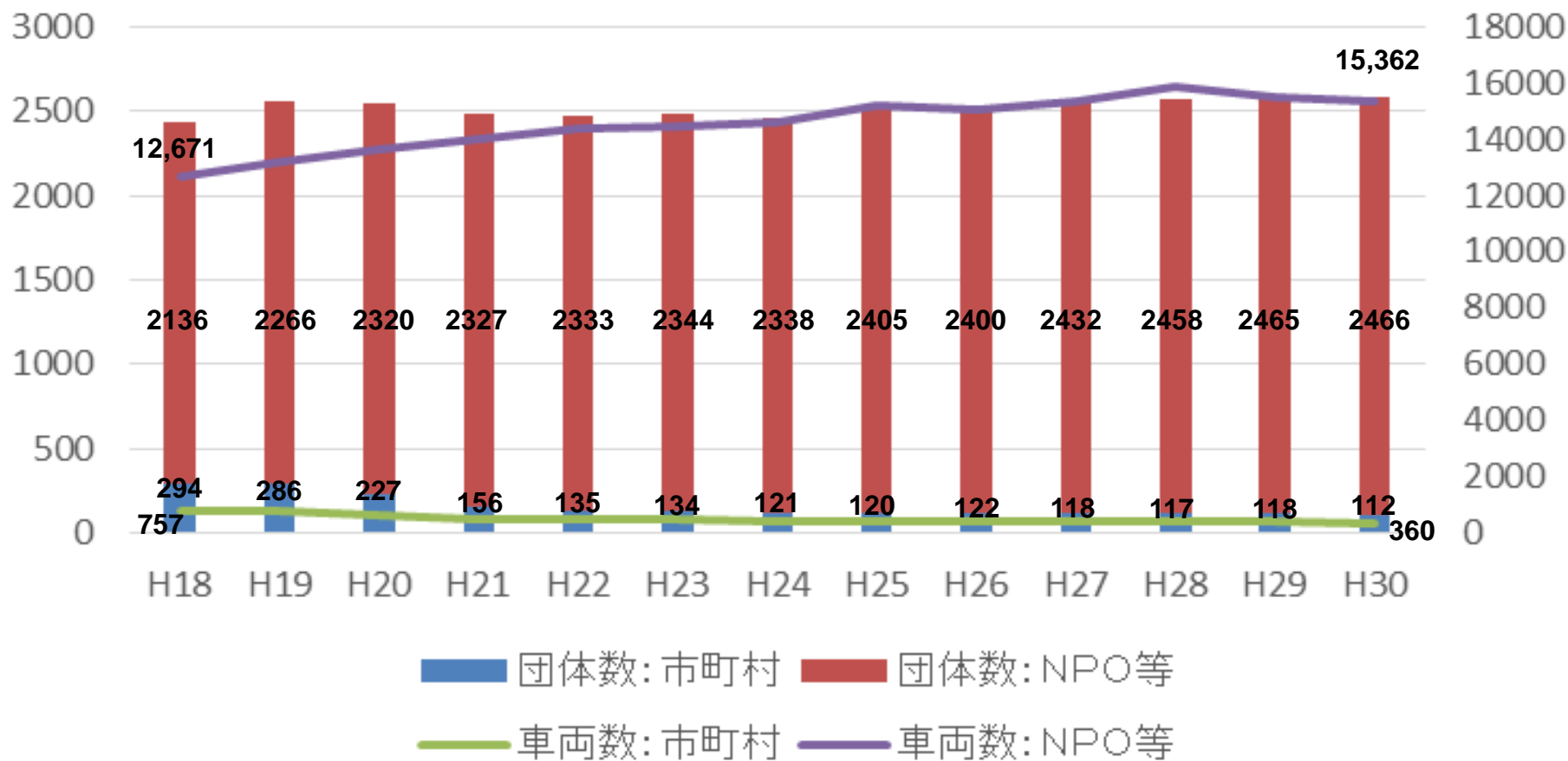
# (交通空白)自家用有償旅客運送 団体数・車両数の推移

- (交通空白) 自家用有償旅客運送の導入率は、26% (全国1,724市町村の内440市町村)。
- (交通空白) 自家用有償旅客運送の車両数は増加傾向にある。



# (福祉)自家用有償旅客運送 団体数・車両数の推移

- (福祉) 自家用有償旅客運送はきめ細かな対応が必要なため、市町村よりもNPO等が主体となるケースが多い。
- (福祉) 自家用有償旅客運送の車両数は増加傾向にある。



## 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

- 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

【登録要件】

※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

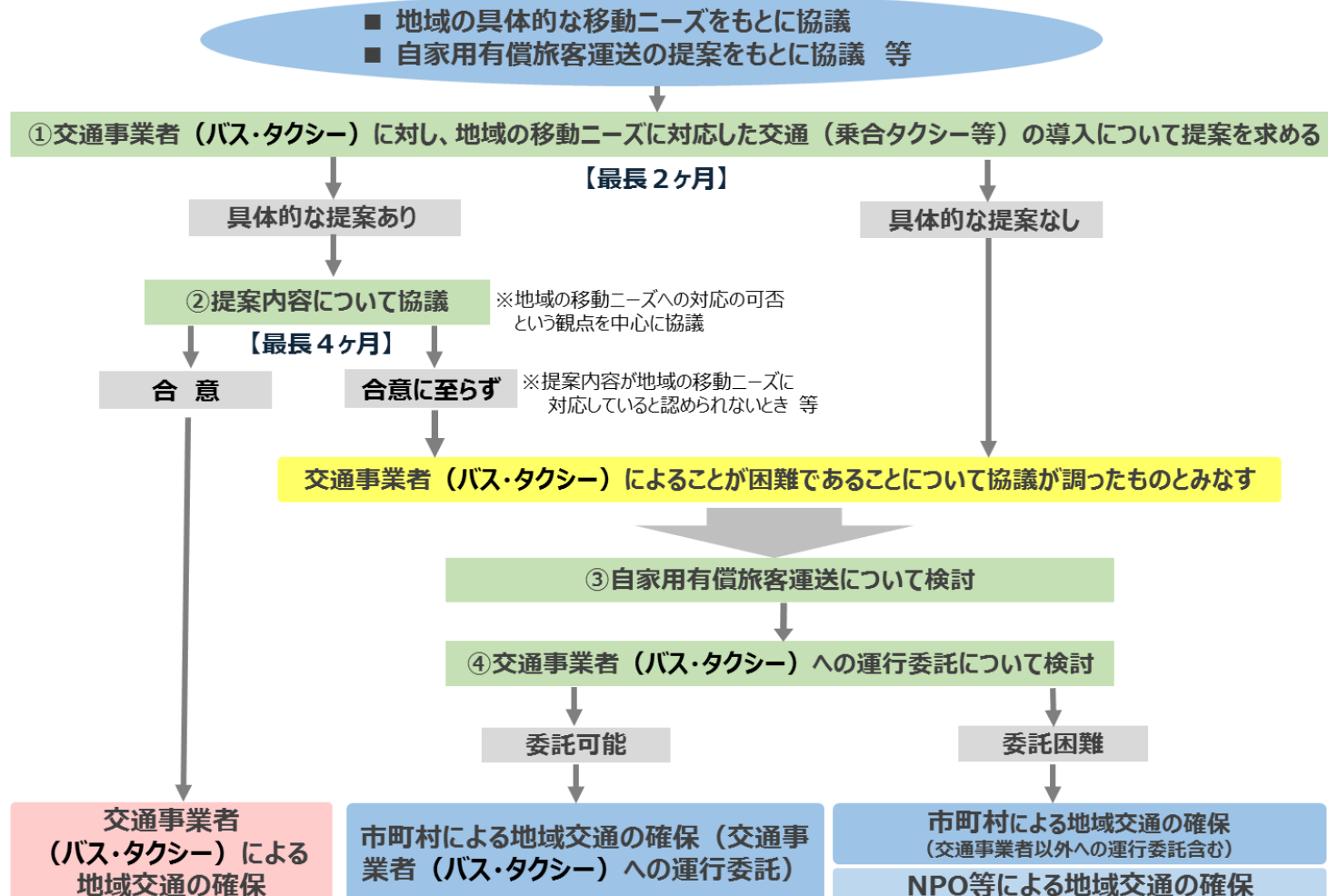
【有効期間】 2年 (重大事故を起こしていない場合等は3年)

【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。

- 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

※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、ケアマネージャーや保健師等、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）

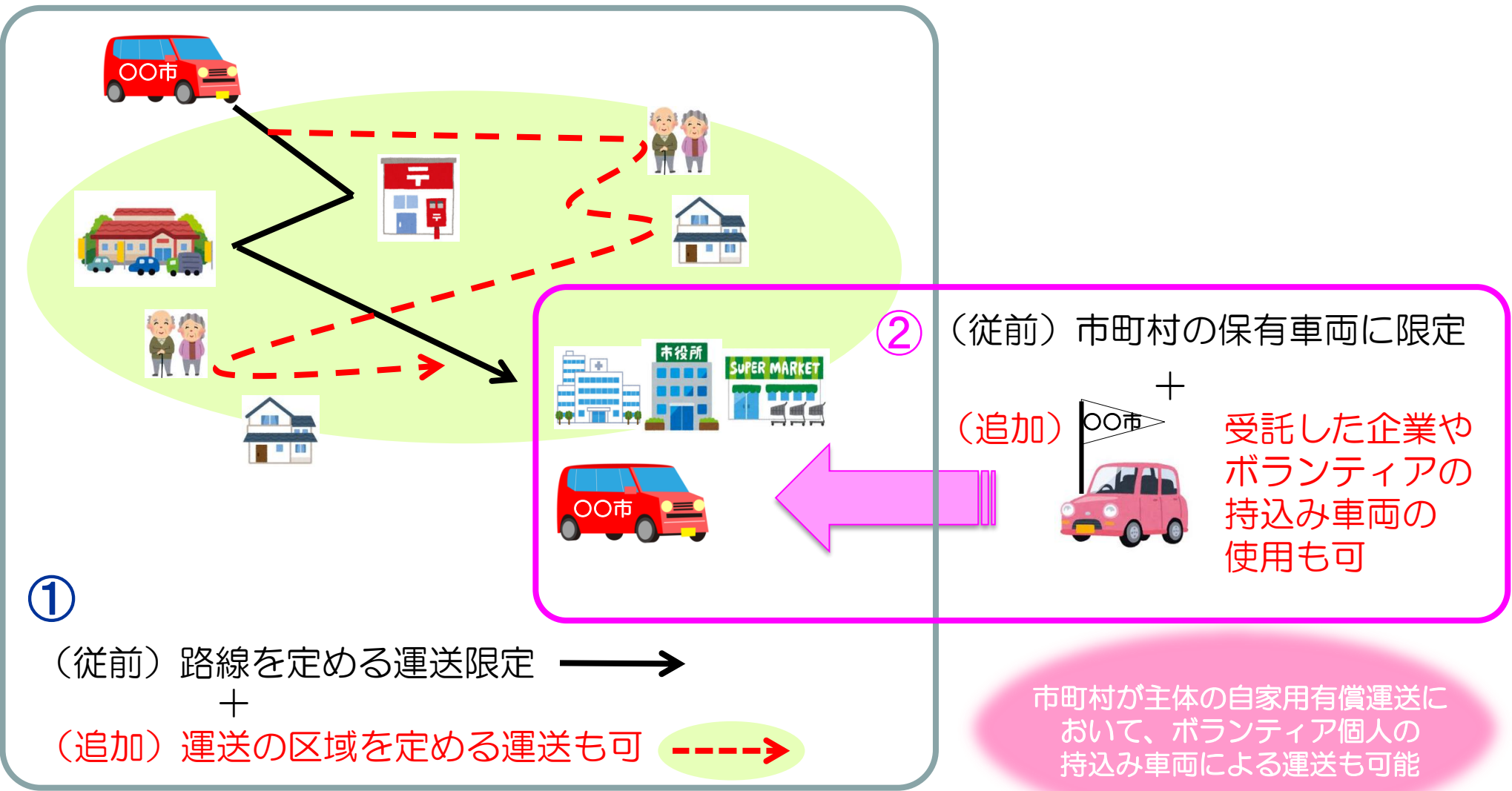
六. その他持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する事項

#### 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

- 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**



## 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。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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。



## 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。

※ 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。

## (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)

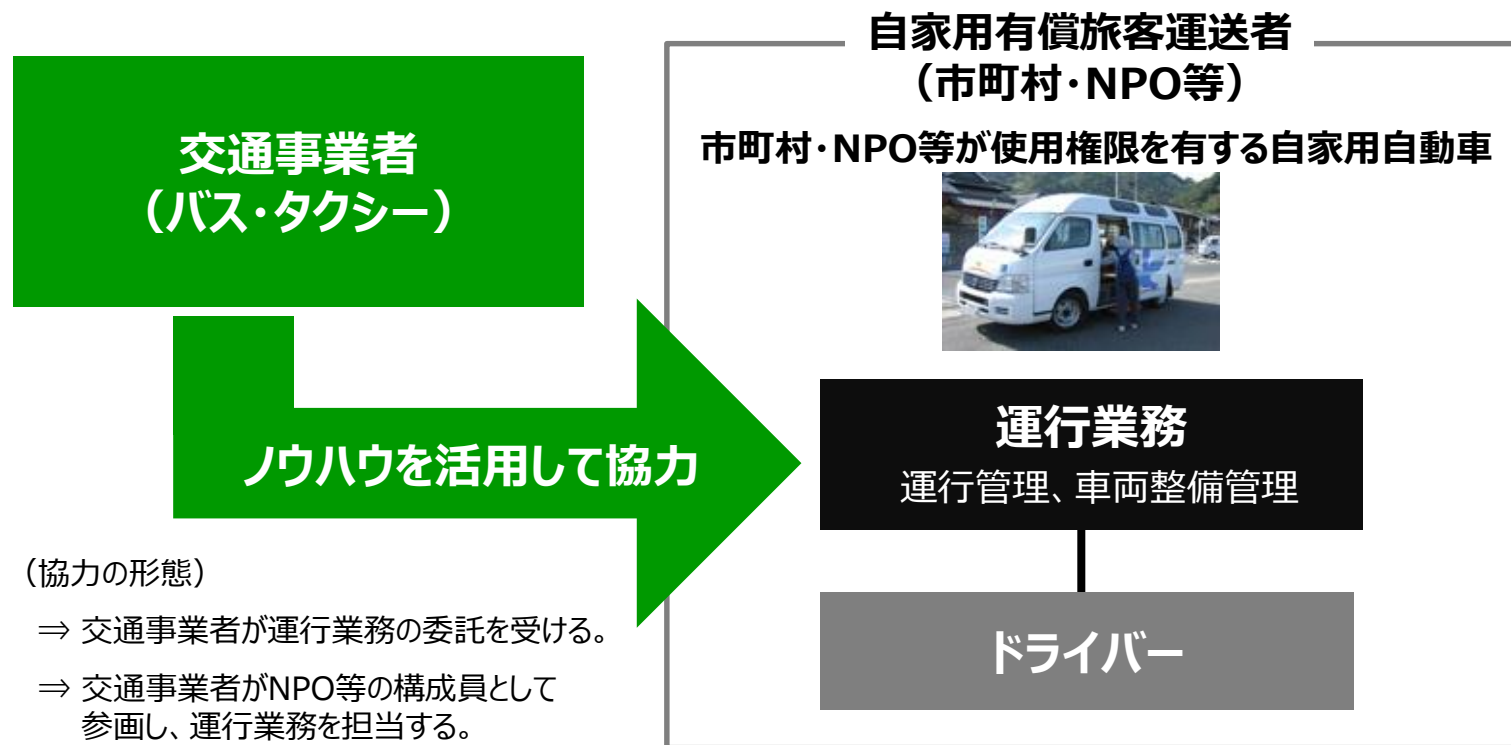
地域公共交通網形成計画(地域公共交通活性化再生法に基づき、都道府県や市町村が単独又は複数で作成)に自家用有償旅客運送の導入を位置付けた場合は、手続を簡素化する。

※ 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。

## 【交通事業者協力型自家用有償旅客運送】

- ・交通事業者が委託を受ける、実施主体に参画し、運行管理を含む運行業務を担う自家用有償旅客運送制度を創設し、合意形成手続きや申請手続きの簡素化等の特例措置を講じる

## ○交通事業者協力型自家用有償旅客運送の概要



(協力の形態)

- ⇒ 交通事業者が運行業務の委託を受ける。
- ⇒ 交通事業者がNPO等の構成員として参画し、運行業務を担当する。

## 【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】

- ・人手不足への対応
- ・委託費の確保



## 【観光客を含む来訪者を輸送対象として明確化】

- ・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することを検討

### 現行の輸送対象の考え方 (省令に規定)

地域住民

市町村長が認めた場合 (※)

地域住民  
+  
観光客を含む来訪者

法律で明確化

### 明確化する輸送対象の考え方 (法律に規定)

地域住民  
又は  
観光客を含む来訪者

(※) 地域の交通が著しく不便であることその他交通手段の確保を図ることが必要な事情があることを市町村長が認めた場合

### 【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

# 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



## 無償（ボランティア）輸送の位置づけ 「許可・登録を要しない輸送」とは

### ◎無償輸送（ボランティア輸送）と事業法の関係

- ➔ 輸送の対価を受け取らない、いわゆる無償輸送（ボランティア輸送）は、有償の運送を対象とする道路運送法の適用範囲外
- ➔ このため有償運送に求められる許可／登録が不要であり、「許可・登録を要しない輸送」と称される

### ◎「対価を受け取らない」の範囲

（何処までなら無償とされるか／どこからが許可・登録を要する有償輸送とされるのか）

- ➔ 従来より「燃料代、道路通行料、駐車代」については収受可能だが、それ以外のものを受け取る場合には有償とする、という整理

- ◆ 受け取っても対価に当たらない範囲について、改めて整理して公表
- ◆ 自治体から車両の貸与（or 同等の支援）を受ける形でサービスを提供することの容認などの要件についても明確化

### ◎許可・登録を要しない輸送の課題

- ➔ 道路運送法の適用外であるため、責任関係が不明確で保障がない。これを補完するための保険制度等も不十分であるなど不備が多い。

- 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。

- 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

- 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。

○ 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)

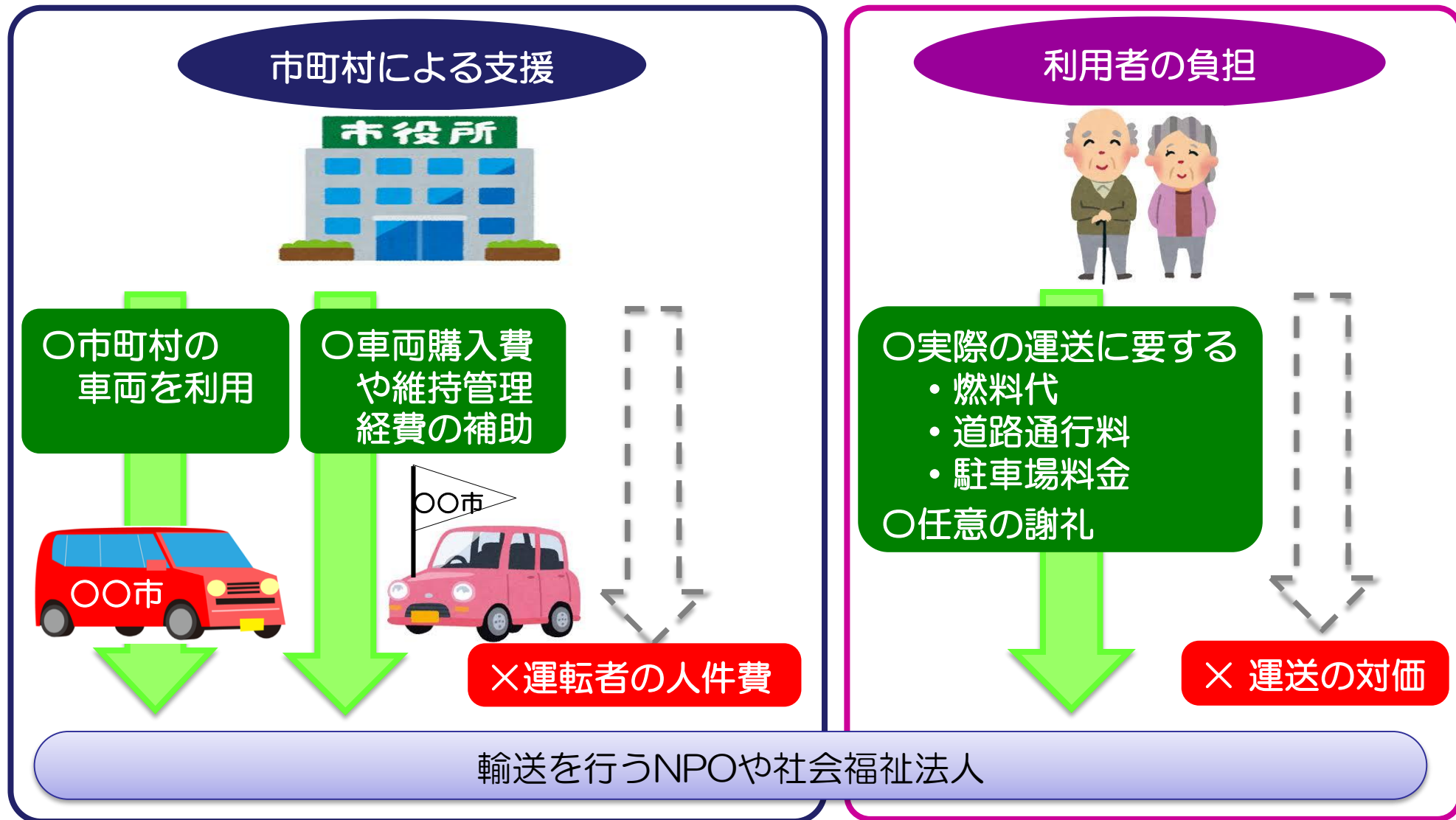
(それぞれの数値の算出根拠の例)

- ・ 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。

- ・ 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





## 道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様について

道路運送法第2条第3項において、①他人の需要に応じ、②有償で、③自動車を使用して、④旅客を運送する、⑤事業を旅客自動車運送事業であると規定しており、①～⑤の要件全てに該当する場合は同法に基づく許可を受ける必要があります。

個別の旅客運送行為が、許可等を必要とする態様かどうかについては、最終的には個別に総合的に判断されますが、②の有償については客観的な判断が困難である場合も考えられることから、事案毎に許可等を要するか否かを例示しました。ご不明な点は、最寄りの運輸支局等にご相談下さい。

本パンフレットは、平成30年3月30日付事務連絡「道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様について」の内容をわかりやすく図化したものであり、新たな解釈を示したり、許可等を要しない範囲を変更するものではありません。

### (1) サービスの提供を受けた者からの給付が、「好意に対する任意の謝礼」と認められる場合は許可等を要しません。


運送行為の実施者の側から対価の支払いを求めた、事前に対価の支払いが合意されていた、などの事実がなく、あくまでも自発的に、謝礼の趣旨で金銭等が支払われた場合は有償とは観念されないことから許可等は不要です。



ただし、以下の場合は有償であるとみなされ許可等を要することとなります。

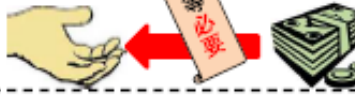
予め運賃表などを定め金銭の收受が行われる場合。

料金表	大人	小人
～5km	200	100
5km～10km	300	150
10km～	400	200



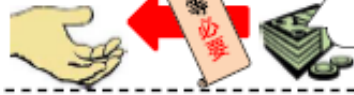
会費として收受され、運送サービスの提供と会費の負担に密接な関係が認められる場合。

会 費  
1ヶ月 1,000円



「カンパ」などの運送とは直接関係のない名称を付して利用者から收受する金銭で、運送行為に対する反対給付と認められる場合。

「協賛金」、  
「保険料」、  
「カンパ」等



**(2) サービスの提供を受けた者からの給付が、金銭的な価値の換算が困難な財物や流通性の乏しい財物などによりなされる場合は許可等を要しません。**

○日頃の移送の御礼として、自宅で採れた野菜を定期的に手渡す場合は有償とはみなされず、許可等を要しません。



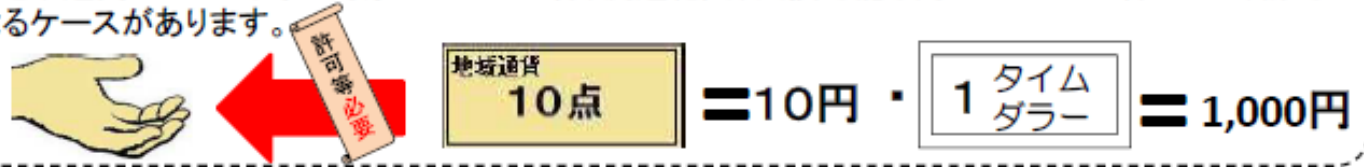
○地域通貨の一種として、ボランティアなサービスを相互に提供しあう場であって、例えば、運送の協力者に対して1時間1点として点数化して積立て、将来自分が支えられる側になった際には、積立てておいた点数を用いて運送等のサービスを利用できる仕組み等、組織内部におけるボランティアサービスの提供を行う場合も有償とはみなされず、許可等を要しません。



ただし、以下の場合は有償とみなされ**許可等を要することとなります。**  
 流通性、換金性が高い財産的価値を有する金券や、希少価値を有する財物等の收受は有償とみなされ、許可等が必要です。



サービスの交換にとどまる場合については原則として許可等は不要であるものの、有料で点数を購入して貰うなどの場合や、地域通貨といってもその対象サービス内容、流通範囲、交換可能な財・サービス内容に応じ、許可等が必要となるケースがあります。





**(3) 実際の運送に要するガソリン代、有料道路使用料、駐車場代のみを収受する場合は許可等を要しません。**



ガソリン代の算出にあたって  
 登録又は許可が不要として認められるのは、実際の運行に要するガソリン代(乗車中のみと、乗降場所と車庫等の回送区間に係るものを含む。)であり、ガソリン代相当額ではありません。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す。  
 【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

**(4) 市町村の公共サービスを受けた者が対価を負担しておらず、反対給付が特定されない場合などは許可等を要しません。**

○市町村の事業として、市町村の保有する自動車により送迎が実施され、それらの費用が全額市町村によって賄われ利用者からは一切の負担を求めない場合は許可等は要しません。



○利用者の所有する自動車を使用して送迎を行う場合は、単に他人の自動車の運転を任せただけであり、運転者に対して対価が支払われたとしても、それらは運転役務の提供に対する報酬であって運送の対価とはなりません。よって、許可等は要しません。



○NPO法人等が地域住民の運送サービスを提供する場合に、市区町村の自動車を利用する場合や当該NPO法人等の自動車の購入費や維持管理経費に対して市区町村から補助金が交付される場合は許可等は要しません。



# 道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様について

○デイサービス、授産施設、障害者のための作業所等を経営する者が、自己の施設の利用を目的とする通所、送迎を行う場合であって、送迎に係るコスト(ガソリン代等の実費も含む。)を利用者個々から收受しない場合にあつては、当該送迎は自己の生業と密接不可分な輸送と解され、許可等は要しません。



ただし、以下の場合は有償性があると認められ許可等を要することとなります。

運送者から利用者にガソリン代等と称して実費や運賃を要求する場合

施設等からの委託契約を受けて当該施設までの送迎を行う場合

委託者又は第三者が対価を負担して、利用者の負担が一切なくても

訪問介護事業所が行う要介護者の送迎(介護保険給付が適用される場合)

○子供の預かりや家事・身辺援助の提供が中心となるサービスを提供するものであつて、送迎に対する固有の対価(ガソリン代等の実費も含む。)の負担を求めないものである場合は、当該送迎サービスの提供は有償の送迎とは解さず、許可等は要しません。



市区町村が設立するファミリサポートセンターにおける子育て支援のための相互援助活動の一環として行われる保育施設と依頼会員の自宅との間の送迎サービス

ただし、以下の場合は有償性があると認められ許可等を要することとなります。

送迎を行う場合と行わない場合とで料金が異なる

送迎付き	12,000円
送迎無し	10,000円

送迎を利用する者と利用しない者との間のサービスに差を設ける

送迎付き	マッサージ無し
送迎無し	マッサージ有り

送迎に対する反対給付が特定される

請求書	
施設料	10,000
食事代	4,000
送迎料	2,000
合計	16,000

## 自家用有償旅客運送ハンドブック

平成30年4月  
令和元年12月改定

国土交通省自動車局旅客課

### 目次

<b>I. 自家用有償旅客運送について</b>	
1. 自家用有償旅客運送とは	1
2. 自家用有償旅客運送を実施する者	2
3. ニーズに応じた自家用有償旅客運送の種類	3
4. 自家用有償旅客運送の登録の流れ	4
<b>II. 地域における関係者の合意</b>	
1. 地域公共交通会議、運営協議会	5
2. 合意の方法	
・合意の方法について	6
・「検討プロセス」の活用	7
・「モデル要綱」の活用	11
3. 協議における留意点	13
4. 地域の関係者の役割	14
<b>III. 道路運送法に基づく登録（登録等の手続き）</b>	16
<b>IV. 自家用有償旅客運送の登録要件等</b>	
1. 運行形態（路線又は区域）	18
2. 旅客の範囲	19
3. 使用する自動車	20
4. 運行管理、整備管理の体制	21
5. 運転者の資格要件	23
6. 旅客から収受する対価	24



『交通』と『福祉』が重なる現場の方々へ

## 高齢者の移動手段を 確保するための制度・事業モデル パンフレット

このパンフレットは、高齢者の移動手段を確保するために必要となる福祉や交通の制度、事業モデルについて解説したものです。

自家用有償運送や「許可・登録を要しない輸送」など、さまざまなしくみについて、事業モデルと合わせて紹介しています。



2019年10月 国土交通省

### 目次

#### 交通の制度について

地域における移動手段を確保するために	1
福祉と交通の協力へ向けて	3
自家用有償旅客輸送とは	5
「許可・登録を要しない輸送」の検討	7

#### 福祉の制度について

なるほど！介護保険制度と移動支援サービス	9
詳しく！訪問型サービスD	11
交通事業者が協力できること	13

#### 事業モデル（許可・登録が必要）

運送主体別事業モデルシート	15
許可・登録モデル A(DFPO などによる輸送)	17
許可・登録モデル B(市町村による輸送)	19
許可・登録モデル A(4 乗ら下がり)	21

ご清聴ありがとうございました

Fin



国土交通省中国運輸局  
広島運輸支局 輸送・監査担当

TEL : 082-233-9167  
FAX : 082-295-3508