



(電子版)

info@jikosoren.jp

2020年 第2号 2020年1月17日

発行：自交総連本部

〒110-0003 東京都台東区根岸2-18-2-201  
tel. 03-3875-8071 fax. 03-3874-4997

## 自家用有償運送の規制緩和まとめる 地域公共交通部会 拡大には一定の歯止め

「自家用有償旅客運送の拡大、道路運送法の改定」の具体化を審議している交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会（交政審地域公共交通部会）は19年12月24日、第19回会議をひらき、「中間とりまとめ（案）」が示されました。

国交省でひらかれた地域公共交通部会＝2019. 12. 24



### 「事業者協力型」と「観光客対象」という2点の規制緩和

中間とりまとめ（案）では、自家用有償運送に関しては、前回11月22日に提起されていたのと同様、①交通事業者が実施主体に参画する事業者協力型自家用旅客運送制度（仮称）の創設（合意形成手続き簡素化等）、②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の明確化——が文章化されています。この二つは、地域限定された自家用有償運送の規制を緩和するもので認められません。

### 原則は維持、「交通空白地の明確化」等は今後の運用が焦点

しかし未来投資会議が答申した「交通空白地の明確化」や「広域的な取組の促進」については道運法改定の提起はなく、自家用有償運送は、バス・タクシーによることが困難な場合に行われる輸送サービスであるとの原則は変わっていません。

これは、未来投資会議で議論が行われてきた時から、その危険性を指摘してきた運動により、無制限な拡大を押しとどめているという成果といえますが、法改定には入らなくても、運用で規制緩和される危険性があり油断はできません。

### 法案は一括法の中に道運法改定が含まれるか

部会の審議は、地域公共交通活性化再生法（2007年制定、14年改正）の見直しをするために行われており、地域公共交通全般が審議対象です。したがって、大きな枠組で地域公共交通活性化再生法等を改正する一括法律案がつけられ、その中に道

国交省前で宣伝する東京地連の仲間＝2019. 12. 24



運法の改定などが入ってくることを予想されます。その場合には、全体では地域公共交通の活性化に役立つ部分もあることが想定されることから、自家用有償運送に関する道運法改定部分を切り分けて、削除、修正させるという対応が必要になってきます。

### 議論では自家用有償運送の活用に疑問の声も

12月24日の審議は、菊池書記長が傍聴しましたが、「タクシーもないところで自家用有償運送ができるのか。0Bのボランティアでは10年くらいしかできない」「タクシーの一層の活用というが、活用の方策が入っていない」「病院や障がい者、福祉のサポートが必要」などの意見が出されていて、単純に自家用有償運送を拡大すればよいという意見はありませんでした。

財源の問題については、「公共交通における国の役割の議論では、財源の話が必要。国がどれだけ予算を確保するのか」「福祉、文教などの予算全体の中で整理が必要」「財源をどこからもってくるのか」など国の考えを指摘する意見が強く出され、国交省は「予算を獲得するエビデンスがまだできていない」「次のステージの課題」などとあいまいな返答をしていました。

また、自動運転を地域公共交通で活用するということについては、レベル4で普通の道路を走る自動運転は絶対無理、過度に期待するような書き方はするべきではない、自動運転で問題が解決するような「神話」はやめて現実とのギャップを情報共有すべきだと、きびしい意見も出ていました。

### 東京の仲間が宣伝、国交労組も支援

当日、国交省前では東京の仲間が宣伝行動を行い、交運共闘、国土交通労組の仲間も支援に駆け付け、宣伝カーから訴えました。

(次ページ以降、地域公共交通部会で出された資料の抜粋、全文は国交省HP [http://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/sogo12\\_sg\\_000109.html](http://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/sogo12_sg_000109.html))

## 2019. 12. 24 地域公共交通部会 中間とりまとめ（案）

## 「持続可能な地域旅客運送サービスの提供の確保に向けた新たな制度的枠組みに関する基本的な考え方～地域の足のオーバーホール（仮称）～」 （部分）

## 3. 課題・テーマ（解決の方向性）と「地域の足のオーバーホール（仮称）」の具体策

## (3) 郊外・過疎地等における移動手段の確保

地方部を中心に、高齢者等が自家用車のない生活への不安が強く、移動ニーズに対応した移動サービスを確保するためには、公共交通の経営環境がますます厳しくなる中、地域の努力や創意工夫を反映しつつ、地域に潜在する資源も十分に活用して、効率的かつ効果的な支援を持続して行うことが必要である。

その際、地方公共団体、交通事業者等の地域の関係者の協議の下で、路線バスについては、生産性の向上を図るとともに、地域の実情に合わせてダウンサイジング等（車両の小型化、運行経路やダイヤ（頻度等）の見直し等）を行いつつ、地方公共団体の公的負担によるコミュニティバス、乗合タクシー、タクシー（乗用）等の運行、さらには自家用有償旅客運送の活用、スクールバス、福祉輸送等の積極的活用、物流サービスとの連携により、地域の暮らしや産業に不可欠な移動手段を持続的に確保できるよう、既存の制度についてわかりやすく整理し、手続の簡素化など柔軟な制度整備をすべきである。

なお、車両の仕様等に関する各種規制については、安全・安心の確保を前提としつつ、運行や維持のコスト削減に資するよう、不断の見直し・緩和を進め、その周知を図るべきである。

## 【具体策①】「地域旅客運送サービス継続事業（仮称）」の創設

鉄軌道、路線バス、コミュニティバス、旅客船の廃止が増えている中で、地域住民等にとって必要な旅客運送サービスを継続していくためには、多様な選択肢を検討・協議し、真に効果的・効率的な事業を実施する必要がある。

また、路線バス等の廃止に際しては、道路運送法により原則6ヶ月前に届出をする必要がある一方で、廃止届出がなされてから6ヶ月間では、代替する旅客運送サービスの継続に向けた議論を行うには十分な期間とは言い難い場合もある。

このため、鉄軌道、路線バス、コミュニティバス、旅客船の維持が困難と見込まれる段階で、

- ・地方公共団体が、既存の鉄軌道事業者、乗合バス事業者、タクシー事業者、旅客船事業者を含めた関係者とサービスの継続のあり方を協議したうえで実施方針（仮称）を策定し、公募等の手続を経て、サービス提供事業者を選定することにより、
- ・鉄軌道、路線バス、旅客航路の継続（縮小・変更を含む。）に加え、コミュニティバス、デマンド交通、タクシー（乗用事業）、自家用有償旅客運送等の多様な手段を選択的に活用して地域の移動の足を確保するための法的スキ

ームを創設し、法律の特例措置等によりその円滑かつ確実な実施を担保する必要がある。

なお、制度の運用に当たっては、あらかじめ、地方公共団体、交通事業者等の地域の関係者が、法定協議会等において、地域公共交通計画（仮称）の策定・実施を通じて、継続的に情報共有、協議等を行うことが重要であることに留意する必要がある。

### 【具体策②】 タクシーの一層の活用

タクシーについては、多様なニーズに応じたドア to ドアの輸送を提供することができる公共交通機関として重要な役割を担っているところ、乗合タクシーの導入円滑化に向けた環境整備や、過疎地域等において移動手段が十分でない場合の移動ニーズに対応できるよう制度の柔軟化を検討するべきである。

### 【具体策③】 自家用有償旅客運送制度の実施の円滑化

自家用有償旅客運送については、現行の地域公共交通活性化再生法ではその位置づけが明らかになっていないが、公共交通機関を補完して、地域における旅客運送サービスを担う手段として明確に位置づけることが重要である。

また、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し、地域における協議を前提のもと、その実施の円滑化を促進することが重要である。

このため、交通事業者が委託を受ける等により実施主体に参画し、運行管理を含む運行業務を担う交通事業者協力型自家用旅客運送制度（仮称）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とともに、交通事業者が委託等を受けやすくなるよう委託環境を整備する必要がある。加えて、自家用有償旅客運送の実施にあたって必要な地域の合意について、関係者の全員同意が必要であるという誤解により建設的な協議が行われにくいケースがみられるため、そのような事態が生じないように整理する必要がある。

また、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、地域交通の持続性を高めるとともに、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ため、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必要がある。

### 【具体策④】 ラストマイル対策

地方部を中心に、高齢者等の外出機会を確保するためには、ドア to ドア型のサービスを含め、いわゆる「ラストマイル」の移動手段を確保することが重要である。

このため、需要規模に応じた路線バス、デマンド交通、タクシー（乗用事業）等の組合せの最適化を図るとともに、自家用有償旅客運送の活用や、地方公共団体の関係部局の連携等によるスクールバス、福祉輸送等の積極的活用を推進する必要がある。



# 国土交通省 自家用有償旅客運送制度の概要(平成18年創設)

<p><b>概要</b></p>	<p>口 過疎地域での輸送や福祉輸送といった、<u>地域住民の生活に必要な輸送</u>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<u>有償で運送</u>できることとする制度。</p>	
<p><b>種類</b></p>	<p><b>住民等のための「自家用有償旅客運送」</b> (市町村運営有償運送(交通空白)、公共交通空白地有償運送)</p>	<p><b>身体障害者等のための「自家用有償旅客運送」</b> (市町村運営有償運送(福祉)、福祉有償運送)</p>
<p><b>登録等</b></p>	<p><b>登録要件</b></p>	<p>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)</p> <p>※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。</p> <p>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「<u>地域住民の生活に必要な輸送</u>」であるとの<u>共通認識</u> ※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</p> <p>③<u>必要な安全体制の確保</u></p>
<p><b>有効期間</b></p>	<p>2年(重大事故を起こしていない場合等は3年)</p>	
<p><b>指導・監督</b></p>	<p>上記③について、必要に応じ、監査等を実施。さらには正命令や登録取消等の処分を実施。</p>	

中間とりまとめ(案) 概要



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)

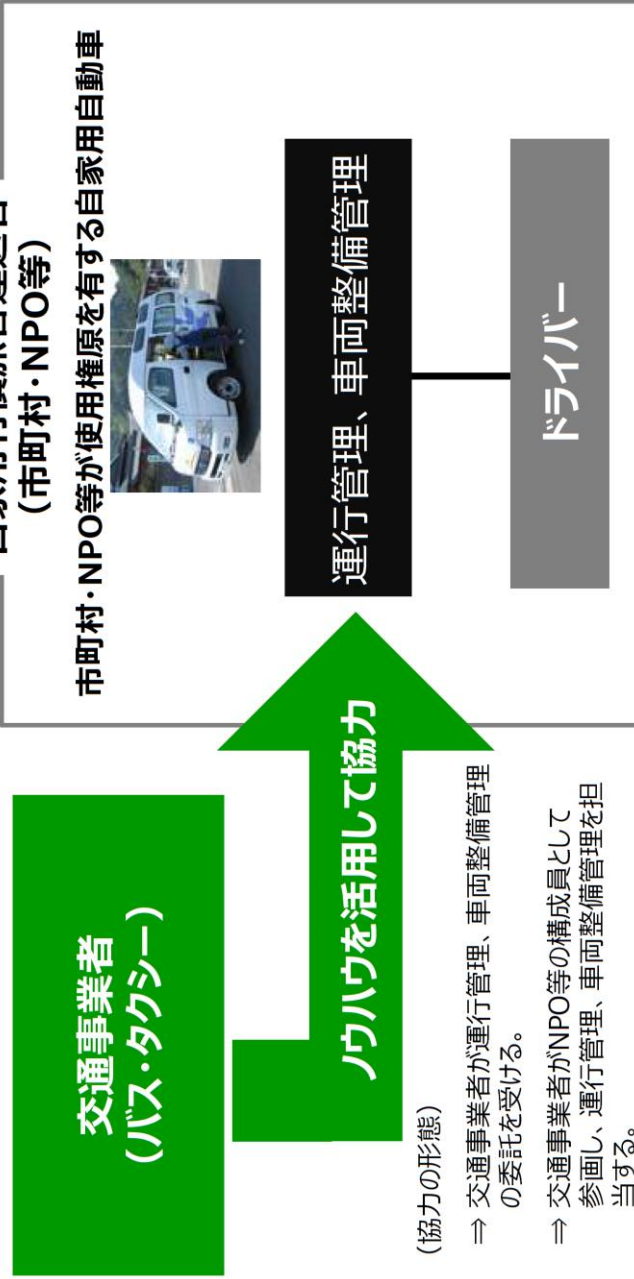


実施団体数：  
市町村運営有償運送 (440団体)  
公共交通空白地有償運送 (116団体)  
(※平成30年3月31日時点)

# 交通事業者が協力する自家用有償旅客運送制度の創設

- 交通事業者が委託を受けたり、実施主体に参画することで、運行管理、車両整備管理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



### 【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

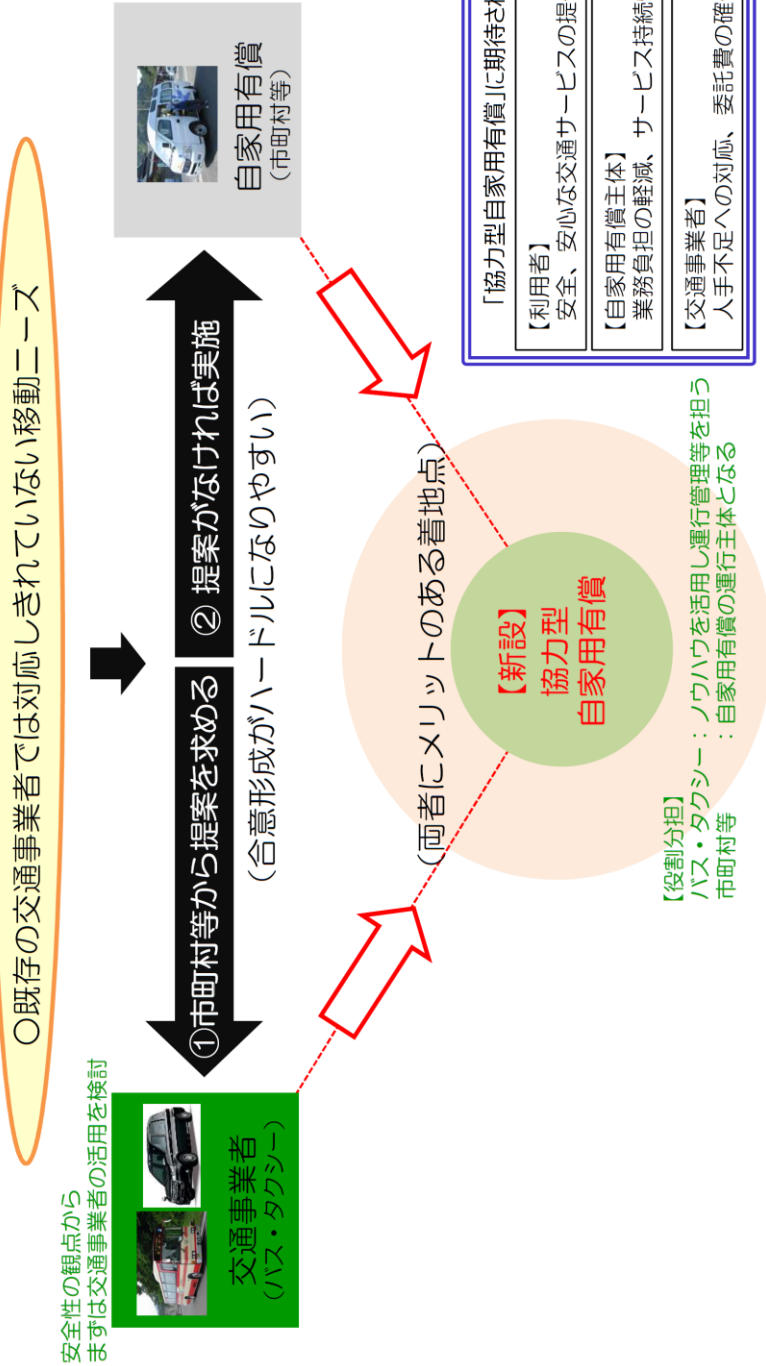
# 交通事業者が協力する自家用有償旅客運送制度の創設の趣旨



国土交通省

## 課題

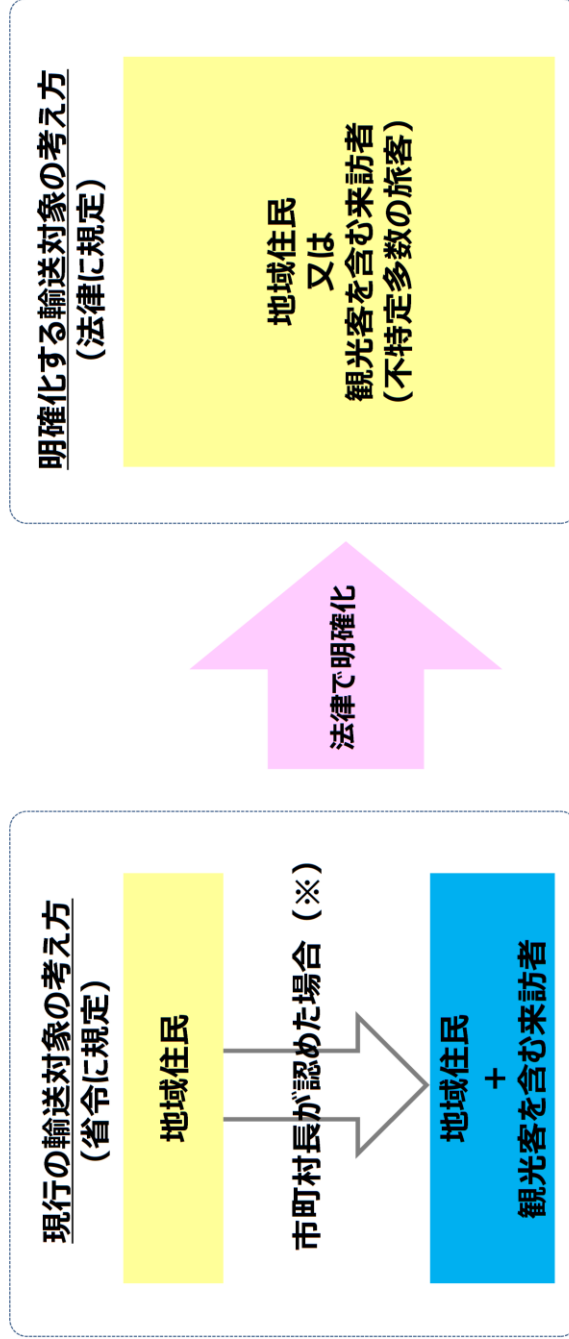
- 地域に、既存の交通事業者では対応しきれない移動ニーズが明らかになった場合、
  - ・交通事業者（バス・タクシー）による移動手段の確保
  - ・市町村等による自家用有償旅客運送の実施
 の二者択一の選択肢についての協議となり、意見が対立し、合意形成がハードルになりやすい。



「協力型」の制度化により、両者にメリットのある着地点を提案し、合意形成を容易化

# 観光ニーズへの対応のための輸送対象の明確化

- 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。



(※) 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