

第6章 移動サービスに関する法律・制度を理解する

1 道路運送法

(1) 道路運送法による位置づけ

道路運送法（以下、「法」）は道路運送事業について定めた法律です。有償で旅客を輸送する事業を行う場合は、国土交通大臣の許可を得て、営業用自動車（青ナンバー）を使用し、二種免許を持った運転者が従事するというのが基本的な考えです。

しかし、2006年（平成18年）の道路運送法改正によって、自家用自動車（白ナンバー）による有償運送は、国土交通大臣の登録もしくは許可を受けることで合法的に実施できることになりました。

(2) 2006年（平成18年）の道路運送法改正の経緯と内容

自家用自動車による有償運送は、2004年（平成16年）3月に出された通達（ガイドライン）によって旧法第80条第1項による例外許可としてサービスを実施する道がようやく拓かれていました。その後、2005年（平成17年）9月に国土交通省は、学識経験者、タクシー事業者・移動サービス団体、地方公共団体からなる「地域住民との協働による地域交通のあり方に関する懇談会」を設置、さらに同懇談会の下に「NPO等によるボランティア有償運送検討小委員会」と「コミュニティバス等地域住民協働型輸送サービス検討小委員会」の2つの小委員会を設置し、ガイドラインによる福祉有償運送やセダンの使用等について議論しました。これら小委員会での検討結果を踏まえ、セダン特区の全国化を含めた法の改正が決定され、衆参両院での審議を経て2006年（平成18年）5月12日に成立、5月19日に公布され、10月1日に施行されました。

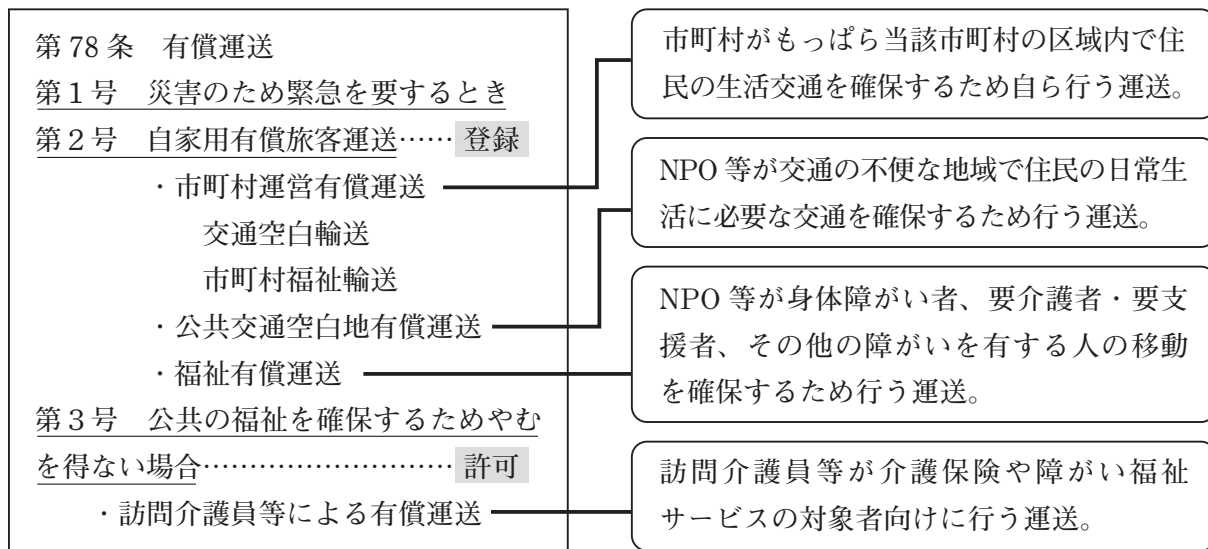
法改正によって「自家用有償旅客運送」の登録制度（79条）が創設され、市町村が行う有償運送、過疎地等で行われる有償運送、福祉目的の有償運送の3つが法律の条文に明記されました。市町村が行う有償運送（市町村運営有償運送）としては、公共交通が不便な交通空白地を対象とする「交通空白輸送」と、身体障がい者や要介護者等を対象とする福祉目的の「市町村福祉輸送」が、NPO等による有償運送としては、公共交通が不便な交通空白地を対象とする「公共交通空白地有償運送」と、身体障がい者、要介護者等を対象とする福祉目的の「福祉有償運送」が法第78条第2号に規定され、法第79条による登録を受けることとなりました。

自家用自動車を使用して公共の福祉を確保するため行う有償運送として、訪問介護員等による有償運送は法第78条第3号による許可を受けることとなっています。

デマンドバスや乗合タクシーといった定時定路線以外の乗合運送は、多様な乗合ニーズに柔軟な対応ができるよう法第4条による許可で実施できるようになりました。

利用者利便を高めるという目的も初めて明記され、事業者の健全育成を目的として1951年（昭和26年）に制定された道路運送法は、利用者に一歩近づきました。

道路運送法に位置づけられた自家用自動車による有償運送



2 自家用自動車による有償運送の種類と概要

法第79条に位置づけられた自家用自動車による有償運送としては、登録をする自家用有償旅客運送（市町村運営有償運送、公共交通空白地有償運送、福祉有償運送）と、許可を取得する訪問介護員等による有償運送があります。法令や運用通達に基づいてそれぞれの概要をまとめると以下ようになります。

(1) 市町村運営有償運送とは

市町村運営有償運送とは市町村が当該市町村の区域内で住民等の生活交通を確保するため自ら行う運送です。そのなかに交通空白輸送と市町村福祉輸送があります。

●交通空白輸送

市町村内の過疎地域や都市部等の交通空白地帯において、一般乗合旅客自動車運送事業者（路線バス）によっては地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保することが困難な場合に、市町村自らが行う運送。路線を定めて、もしくは登録した利用者の予約に応じて路線を迂回（経路や時刻を決定）するデマンド運行で、又は路線を定めず、運送の区域（発着地のエリア）を定めて運行する形態がある。

●市町村福祉輸送

市町村の住民のうち身体障がい者、要介護認定者等であって、市町村に会員登録を行った者に対する外出の支援のために市町村自らが行う、原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送。

市町村運営有償運送の主な要件

<p>必要性</p>	<p>○地域公共交通会議において、その必要性について合意が得られていることが必要。 交通空白輸送 ○路線バスによっては地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保することが困難となっている場合。</p>
<p>地域公共交通会議</p>	<p>○運送の必要性、条件等について判断するために設置。 ○市町村が主宰することを基本とするが、必要に応じ、複数市町村の共同主宰、又は都道府県の主宰も可。</p>
<p>運営主体</p>	<p>○市町村自ら。事業者や NPO 等に運行委託も可。</p>
<p>運送の対象</p>	<p>交通空白輸送 ○当該市町村に在住する住民及びその親族、その他当該市町村に日常の用務を有する者を基本とする。 市町村福祉輸送 ○当該市町村の住民であり、次に掲げる者のうち他人の介助によらずに移動することが困難であり、単独で公共交通機関を利用することが困難な者、且つ会員として登録されている、もしくは登録予定の者、及びその付添人。 イ 身体障害者福祉法第 4 条に規定する身体障がい者 ロ 介護保険法第 19 条第 1 項に規定する要介護認定者 ハ 介護保険法第 19 条第 2 項に規定する要支援認定者 ニ その他肢体不自由、内部障がい、知的障がい、精神障がいその他の障がいを有する者 * 交通空白輸送・市町村福祉輸送ともに市町村長が認めた場合は、来訪者及び滞在者も可能。</p>
<p>運送の区域</p>	<p>交通空白輸送 ○当該市町村内で路線を定めて行う（デマンド運行を含む）。もしくは当該市町村を区域とし、運送の発地又は着地のいずれかが区域内にあること。 市町村福祉輸送 ○当該市町村を区域とし、運送の発地又は着地のいずれかが区域内にあること。</p>
<p>使用車両</p>	<p>交通空白輸送 ○乗車定員 11 人以上の自動車（バス）、もしくは乗車定員 11 人未満の自動車。福祉車両を含む。 市町村福祉輸送 ○乗車定員 11 人未満の福祉車両（ストレッチャー仕様車、車いす仕様車、ストレッチャー・車いす兼用車、回転シート車）及びセダン。 ○貨物用の車両は不可。 * 交通空白輸送・市町村福祉輸送ともに運転者や運行委託先法人の持ち込み車両も可。</p>
<p>管理者の選任</p>	<p>○5 台以上（乗車定員 11 人以上の場合は 1 台以上）の場合は、安全運転管理者の選任が必要で、運行管理の責任者も資格要件あり。</p>

(2) 公共交通空白地有償運送とは

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において、NPO等の非営利法人や法人格を持たないものの一定の要件を備えた団体が、営利とは認められない範囲の対価によって自家用自動車を使用して会員に対して輸送サービスを行うものです。

公共交通空白地有償運送の主な要件

必要性	○運営協議会において、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されていないと認められ、その必要性について合意が得られていることが必要。
運営協議会	○運送の必要性、条件等について判断するために設置。 ○市町村が主宰することを基本とするが、必要に応じ、複数市町村の共同主宰、又は都道府県の主宰も可。 ○構成員は、地方公共団体（主宰者）、地方運輸局（支局）、関係交通機関の代表、地域住民もしくは利用者の代表、当該地域内で公共交通空白地有償運送を行うNPO等の代表、その他主宰者が認める人。
運営主体	○NPO法人、社会福祉法人、医療法人、認可地縁団体等の非営利法人、及び営利を目的としない等の要件を満たした法人格を持たない団体。
運送の対象	○①当該地域内の住民及びその親族、②当該地域内に存在する官公庁、病院その他の公共的施設を利用する者、③その他当該地域において日常生活に必要な用務を反復継続して行う必要がある者 上記①②③のいずれかであって、且つ会員として登録されている、もしくは登録予定の者、及びその同伴者。 ○市町村長が認めた場合は、会員として登録していない来訪者及び滞在者も可能。
運送の区域	○運営協議会において協議が調った市町村もしくは運営協議会が認めた範囲を区域とし、運送の発地又は着地のいずれかが区域内にあること。
使用車両	○NPO等が所有もしくは運送の間、使用権原を有するもの。 —乗車定員11人以上の自動車（バス）、乗車定員11人未満の自動車 ○福祉車両を含む。やむを得ない場合を除き乗用自動車。 ○運転者による持ち込み車両も可。
運送の対価	○実費の範囲内であり、営利と認められない範囲。具体的には、「運送の対価（時間制・距離制・定額制）＝当該地域のタクシーの上限運賃の概ね1/2を目安」と「運送の対価以外の対価（迎車回送料、待機料等）＝実費の範囲」で利用者に分かりやすく明示。
管理者の選任	○5台以上（乗車定員11人以上の場合は1台以上）の場合は、安全運転管理者の選任が必要で、運行管理の責任者も資格要件あり。