

平成23年度税制改正大綱（抜粋）

第2章 各主要課題の平成23年度での取組み

7. 市民公益税制

(1) 基本的な考え方

「新しい公共」によって支え合う社会の実現に向けて、特定非営利活動法人（以下「NPO法人」といいます。）をはじめとする、市民が参画する様々な「新しい公共」の担い手を支える環境を税制面から支援することとします。

(2) 改革の取組み

① 所得税の税額控除制度の導入

認定NPO法人への寄附について、草の根の寄附を促進するため、所得税において新たに税額控除を導入し、所得控除との選択制とします。

その際、寄附がチャリティの精神に基づくものであるという点にも留意しつつ、寄附者と政府が併せて支援するとの考えの下、所得税と個人住民税で合わせて50%までの税額控除を可能とすることとします。

また、公益社団法人、公益財団法人、学校法人、社会福祉法人及び更生保護法人についても、草の根の寄附を必要とする「新しい公共」の担い手として、市民との関わり合いが強く、かつ、運営の透明性が確保されている法人を税額控除の対象とします。いずれも、平成23年分から適用します。

なお、認定NPO法人以外の法人への寄附に係る税額控除については、制度導入後、どの程度の数の法人が税額控除の対象となっているかの実績を検証し、必要に応じて、各法人の特性を踏まえた要件等の見直しを検討します。

② 認定NPO法人制度の見直し

後述の新認定法に基づく新たな認定制度が施行されるまでの間の対応として、事業収入の多いNPO法人でも、幅広く市民の支持を得ているのであれば認定を受けられるよう、パブリック・サポート・テスト要件に一定金額以上の寄附者の絶対数で判定する方式を導入し、現行の判定方式との選択制とするなど、認定要件の見直しの一部の措置を講ずることとします。

併せて、適切な税制上の事後的是正措置を整備する観点から、認定NPO法人のみなし寄附金について、認定取消しがあった場合には、取消しの原因となる事実のあった事業年度まで遡った取戻し課税を行うこととします。

③ 新認定法に基づく新たな認定制度

「新しい公共」の重要な担い手となるNPO法人の健全な発展のための環境整備を図るため、新たな法律又は改正特定非営利活動促進法（以下「新認定法」といいます。）により新たな認定制度を整備することとします。

このため、内閣府は、関係省庁の協力を得て、新たな認定制度等について、地方団体と協議を行い、その協議を整えた上で、平成24年4月から開始されるよう、次期通常国会において所要の法整備が行われることを目指します。新認定法に基づく新たな認定制度が、「認定の間口は広く、事後チェックをしっかりとやる」との考え方の下、次のイのようなものとして整備された場合には、口の税制上の措置を講ずることとします（「市民公益税制PT報告書」を参照）。

イ 新たな認定制度

- (イ) 地域のことは地域に住む住民が自ら決めるとの理念の下、認定事務を国税庁からNPO法人を認証した地方団体に移管します。
- (ロ) 「新しい公共」の重要な担い手となるNPO法人の設立初期の活動を支援するため、設立後5年以内のNPO法人がPST要件以外の認定要件を満たす場合に、「仮認定」を受けることができる制度を導入します。
- (ハ) 新たな認定制度において本認定を受けた法人（以下「新認定法人」といいます。）について、名称の独占その他必要な支援措置を整備します。
- (ニ) 新認定法人の適正な運営を確保する観点から、適正を欠く運営が認められた場合に、現行のように直ちに認定取消しをするのではなく、事案に応じた段階的な監督の枠組みを設けます。

ロ 新たな認定制度の下での税制措置

- (イ) 新認定法人については、現行と同様の認定基準等が設けられることを前提として、現行の認定NPO法人と同様に、寄附金控除やみなし寄附金制度の適用を認めることとします。「仮認定」を受けたNPO法人は、寄附金控除の対象とします。
- (ロ) 新認定法人のみなし寄附金の損金算入限度額について、社会福祉法人等と同等の監督規定等が整備される場合には、社会福祉法人等と同等の限度額（所得金額の50%又は200万円のいずれか大きい金額）に引き上げる措置を講じます。

④ 地域において活動するNPO法人等の支援（個人住民税）

地域において活動するNPO法人を支援するため、控除対象寄附金の拡大を行います。

また、「ふるさと寄附金」を活用してNPO法人等への支援を促進するため、控除対象寄附金の取扱いを明らかにすることを通じて寄附しやすい環境を整備します。

さらに、寄附文化の裾野を広げるため、寄附金税額控除の適用下限額の引下げを行います。

第3章 平成23年度税制改正

6. 市民公益税制

〔国税〕

(1) 所得税の税額控除制度の導入

認定特定非営利活動法人（以下「認定NPO法人」といいます。）及び公益社団法人等への寄附について、次のとおり、税額控除制度を導入します。

① 認定NPO法人に寄附をした場合の所得税額の特別控除

個人が、各年において支出した認定NPO法人に対する寄附金（総所得金額等の40%相当額を限度）で、その寄附金の額が2,000円を超える場合には、所得控除との選択により、その超える金額の40%相当額（所得税額の25%相当額を限度）をその者のその年分の所得税額から控除します。

〔注3〕上記の改正は、平成23年分以後の所得税について適用します。

② 公益社団法人等に寄附をした場合の所得税額の特別控除

個人が、各年において支出した公益社団法人、公益財団法人、学校法人、社会福祉法人又は更生保護法人（現行の寄附金控除（所得控除）の対象となっている法人に限ります。）のうち、次に掲げる要件を満たすもの（以下「税額控除対象法人」といいます。）に対する寄附金（総所得金額等の40%相当額を限度）で、その寄附金の額が2,000円を超える場合には、所得控除との選択により、その超える金額の40%相当額（所得税額の25%相当額を限度）をその者のその年分の所得税額から控除します。

- イ 認定NPO法人の認定要件であるパブリック・サポート・テスト（以下「PST」といいます。）と同様の要件（下記（2）①イの新たに導入される絶対数により判定する方式を含みます。）
- ロ 認定NPO法人の認定要件と同程度の情報公開に関する要件

（注3）上記の改正は、平成23年分以後の所得税について適用します。

（2）認定NPO法人制度の見直し

① 認定要件について、次の見直しを行います。

イ PST要件について、現行の判定方式との選択制で、絶対数により判定する方式を導入します。絶対数の具体的な水準については、「各事業年度中の寄附金の額が3,000円以上である寄附者の数の実績判定期間内の合計数が年平均100人以上であること」とします。

ロ 都道府県又は市区町村が、その域内に事務所を有する特定非営利活動法人（以下「NPO法人」といいます。）のうち、条例において個人住民税の寄附金税額控除の対象として個別に指定したものは、PST要件を満たすものとしします。

ハ その他

（イ）PST要件における総収入金額のうち寄附金等収入金額の占める割合の特例を廃止し、その割合を3分の1以上とする基準を5分の1以上とします。

（ロ）PST要件に係る小規模法人の特例（簡易な計算式で判定を行うことができる措置）について、適用期限の定めのない措置とします。

（ハ）初回の認定申請におけるPST要件等の実績判定期間を2年（現行5年又は経過措置として2年）とします。

② 認定NPO法人の認定が取り消された場合には、その取消しの原因となった事実が生じた日を含む事業年度以後の各事業年度のみなし寄附金の額（収益事業に属する資産のうちから収益事業以外の事業のために支出した金額）の損金算入額の合計額について、その取消しの日を含む事業年度において取戻し課税を行うこととします。

（注）平成23年4月1日以後に開始する事業年度に損金算入するみなし寄附金について適用します。

〔地方税〕

（1）個人住民税の控除対象寄附金の拡大

認定NPO法人以外のNPO法人への寄附金であっても、都道府県又は市区町村が条例において個別に指定することにより、個人住民税の寄附金税額控除の対象とすることができるよう、以下の措置を講じます。

① 寄附金税額控除の適用対象に、認定NPO法人以外のNPO法人に対する寄附金（特別の利益が寄附者に及ぶと認められるものを除きます。）のうち、住民の福祉の増進に寄与する寄附金として都道府県又は市区町村が条例

において指定したもの（以下「適用対象寄附金」といいます。）を追加します。この場合、都道府県が条例において指定した適用対象寄附金に係る控除額については道府県民税から、市区町村が条例において指定した適用対象寄附金に係る控除額については市町村民税からそれぞれ控除することとします。

- ② 都道府県及び市区町村は、上記①の条例において、適用対象寄附金の募集を行うNPO法人の名称及び主たる事務所の所在地を明らかにしなければならないこととします。
- ③ 申告手続については、市区町村に申告書を提出することにより行うこととします。
- ④ 都道府県及び市区町村は、NPO法人に対し、条例における指定又はその取消し等の事務を行うために必要な調査ができることとします。
- ⑤ 適用対象寄附金を募集するNPO法人は、各事業年度における寄附者名簿を作成し、5年間保存しなければならないこととします。
- ⑥ その他所要の措置を講じます。

(注) 上記①及び③の改正は、平成24年度分以後の個人住民税について適用します。

(2) 都道府県及び市区町村によるNPO法人等支援（「ふるさと寄附金」の活用）

個人が特定のNPO法人等へ助成することを希望した都道府県又は市区町村に対する寄附金については、原則として「ふるさと寄附金」に該当することとします。ただし、個人が特定のNPO法人等へ助成することを条件とし、当該条件が履行されない場合には返還義務の生ずるもの（負担付き寄附）を除くこととします（この場合、所得税も同様の取扱いとします。）。

また、この取扱いについて、都道府県及び市区町村に対する周知を行います。

(3) 個人住民税の寄附金税額控除の適用下限額の引下げ

寄附金税額控除の適用下限額を2千円（現行5千円）に引き下げます。

(注) 上記の改正は、平成24年度分以後の個人住民税について適用します。

■特定非営利活動促進法（平成十年三月二十五日法律第七号）

第四十六条 特定非営利活動法人は、法人税法その他法人税に関する法令の規定の適用については、同法第二条第六号に規定する公益法人等とみなす。この場合において、同法第三十七条の規定を適用する場合には同条第四項中「公益法人等（）」とあるのは「公益法人等（特定非営利活動促進法（平成十年法律第七号）第二条第二項に規定する法人（以下「特定非営利活動法人」という。）並びに）」と、同法第六十六条の規定を適用する場合には同条第一項及び第二項中「普通法人」とあるのは「普通法人（特定非営利活動法人を含む。）」と、同条第三項中「公益法人等（）」とあるのは「公益法人等（特定非営利活動法人及び）」と（中略）する。

第四十六条の二 特定非営利活動法人が、租税特別措置法の定めるところによりその運営組織及び事業活動が適正であり、並びに公益の増進に資するものとして国税庁長官の認定を受けた場合において、個人又は法人が、当該認定を受けた特定非営利活動法人に対し、その行う特定非営利活動に係る事業に関連する寄附又は贈与をしたときは、同法で定めるところにより、当該個人又は法人に対する所得税、法人税又は相続税の課税について寄附金控除等の特例の適用があるものとする。

■租税特別措置法（昭和三十二年三月三十一日法律第二十六号）

（認定特定非営利活動法人に寄附をした場合の寄附金控除の特例）

第四十一条の十八の三 個人が、第六十六条の十一の二第三項に規定する認定特定非営利活動法人に対し、当該認定特定非営利活動法人の行う特定非営利活動促進法（平成十年法律第七号）第二条第一項に規定する特定非営利活動に係る事業に関連する寄附（その寄附をした者に特別の利益が及ぶと認められるものを除く。）をした場合には、当該寄附に係る支出金は、所得税法第七十八条第二項に規定する特定寄附金とみなして、同法の規定を適用する。

（認定特定非営利活動法人に対する寄附金の損金算入等の特例）

第六十六条の十一の二 その事業年度終了の日において認定特定非営利活動法人である法人がその収益事業（法人税法第二条第十三号に規定する収益事業をいう。）に属する資産のうちから支出した寄附金の額がある場合における特定非営利活動促進法第四十六条第一項の規定により読み替えて適用する法人税法第三十七条の規定の適用については、同項中「第三十七条の規定を適用する場合」とあるのは、「第三十七条の規定を適用する場合（租税特別措置法（昭和三十二年法律第二十六号）第六十六条の十一の二第三項に規定する認定特定非営利活動法人について法人税法第三十七条の規定を適用する場合を除く。）」とする。

2 法人が各事業年度において支出した寄附金の額のうち認定特定非営利活動法人に対する当該認定特定非営利活動法人の行う特定非営利活動促進法第二条第一項に規定する特定非営利活動に係る事業に関連する寄附金の額がある場合における法人税法第三十七条の規定の適用については、同条第四項中「」の額があるときは、当該寄附金」とあるのは、「」及び認定特定非営利活動法人（租税特別措置法第六十六条の十一の二第三項（認定特定非営利活動法人に対する寄附金の損金算入等の特例）に規定する認定特定非営利活動法人をいう。）に対する当該認定特定非営利活動法人の行う特定非営利活動促進法（平成十年法律第七号）第二条第一項（定義）に規定する特定非営利活動に係る事業に関連する寄附金（前項第二号に規定する寄附金に該当するものを除く。）の額があるときは、これらの寄附金」とする。

- 3 前二項に規定する認定特定非営利活動法人とは、特定非営利活動促進法第二条第二項に規定する特定非営利活動法人のうち、その運営組織及び事業活動が適正であること並びに公益の増進に資することにつき政令で定める要件を満たすものとして、政令で定めるところにより国税庁長官の認定を受けたもの（その認定の有効期間が終了したものを除く。）をいう。
- 4 前項の認定の有効期間は、国税庁長官の定める日から同日以後五年を経過する日までの期間とする。
- 5 国税庁長官は、第三項の認定を受けた法人について政令で定める要件を満たさないこととなつたと認められる場合その他政令で定める場合には、その認定を取り消すものとする。この場合において、その認定が取り消されたときは、前項の規定にかかわらず、第三項の認定は、その効力を失う。
- 6 国税庁の当該職員又は第三項の認定を受けた法人（当該認定の申請をしている法人を含む。）の主たる事務所の所在地若しくは納税地の所轄税務署若しくは所轄国税局の当該職員は、当該認定又は当該認定の取消しに関し必要な調査をすることができる。
- 7 国税庁長官は、第三項の認定をしたときはその旨を、当該認定をしないことを決定したとき又は当該認定を取り消したときはその旨及びその理由を当該認定の申請をした法人又は当該認定を受けていた法人に通知しなければならない。
- 8 国税庁長官は、第三項の認定をしたときは、財務省令で定めるところにより、その法人の名称、当該認定の有効期間その他の事項を公示するものとする。公示した事項につき変更があつたとき又は当該認定を取り消したときについても、同様とする。
- 9 第四項から前項までに定めるもののほか、第一項から第三項までの規定の適用に関し必要な事項は、政令で定める。

（国等に対して相続財産を贈与した場合等の相続税の非課税等）

第七十条 相続又は遺贈により財産を取得した者が、当該取得した財産をその取得後当該相続又は遺贈に係る相続税法第二十七条第一項又は第二十九条第一項の規定による申告書（これらの申告書の提出後において同法第四条に規定する事由が生じたことにより取得した財産については、当該取得に係る同法第三十一条第二項の規定による申告書）の提出期限までに国若しくは地方公共団体又は公益社団法人若しくは公益財団法人その他の公益を目的とする事業を行う法人のうち、教育若しくは科学の振興、文化の向上、社会福祉への貢献その他公益の増進に著しく寄与するものとして政令で定めるものに贈与をした場合には、当該贈与により当該贈与をした者又はその親族その他これらの者と同法第六十四条第一項に規定する特別の関係がある者の相続税又は贈与税の負担が不当に減少する結果となると認められる場合を除き、当該贈与をした財産の価額は、当該相続又は遺贈に係る相続税の課税価格の計算の基礎に算入しない。

2～9 略

10 第一項、第二項及び第五項から前項までの規定は、相続又は遺贈により財産を取得した者が、当該取得した財産を第一項に規定する申告書の提出期限までに第六十六条の十一の二第三項に規定する認定特定非営利活動法人に対し、当該認定特定非営利活動法人の行う特定非営利活動促進法第二条第一項に規定する特定非営利活動に係る事業に関連する贈与をした場合について準用する。この場合において、第二項中「同項の規定」とあるのは「第十項において準用する前項の規定」と、第五項中「第一項又は第三項」とあるのは「第十項において準用する第一項」と、「同項の贈与又は第三項の支出」とあるのは「第十項の贈与」と読み替えるものとする。

ポストバスについて

1 ポストバスとは

- ・ スイスやイギリスでは、郵便集配車に旅客を乗せて運送する、いわゆる「ポストバス」が運行している。
- ・ スイスでは、かつての郵便馬車から発祥したポストバスが山岳地帯を運行しており、観光ルートにも組み込まれている。電信電話部門の民営化後も、郵便事業とポストバスの運行は政府（郵政省）の管轄として残っているとのこと。
- ・ イギリスでは、地方自治体がバス運行に対する補助金額を入札にかけ、最低価格を落札した企業が事業を実施する制度（補助金入札制）を導入しており、郵便事業を行う公営企業が落札して、郵便集配車で旅客輸送している例が多いとのことである。

2 貨物と旅客の混合輸送について

- ・ 道路運送法では、有償で旅客の運送を行う場合は、国土交通大臣から一般旅客自動車運送業の許可を受けなければならない。無許可車両による有償旅客運送は認められていない。
- ・ 貨物自動車運送事業では、災害のため緊急を要するなどやむを得ない場合を除いて、有償で旅客の運送してはならないとされている。
- ・ 従って、自動車運送業については、安全確保上の問題等から、法律上、有償での旅客運送と貨物運送とを分けており、貨物と旅客の混合輸送は認められていない。
- ・ ただし、道路運送法第82条において、一般乗合旅客自動車運送事業者は、旅客の運送に付随して、少量の郵便物、新聞紙その他の貨物を運送することができるとされている。
- ・ 例えば、路線バスに郵便物や小荷物などの運送を託すことは可能であり、実際に道外では、廃止路線代替バスの運営を受託した事業者が、宅配便の集荷等を行っている事例がある。

3 郵便物の輸送について

- ・ 郵便物の輸送については、郵便物運送委託法により、貨物自動車運送事業者、鉄道事業者等に委託することができるとされている。
- ・ ただし、郵便物運送委託法第14条により、専ら郵便物の運送等に現に使用している車両等に、郵便取扱員及び郵便事業株式会社の発行する証明書を所持する者以外の者を乗せてはならないとされている。

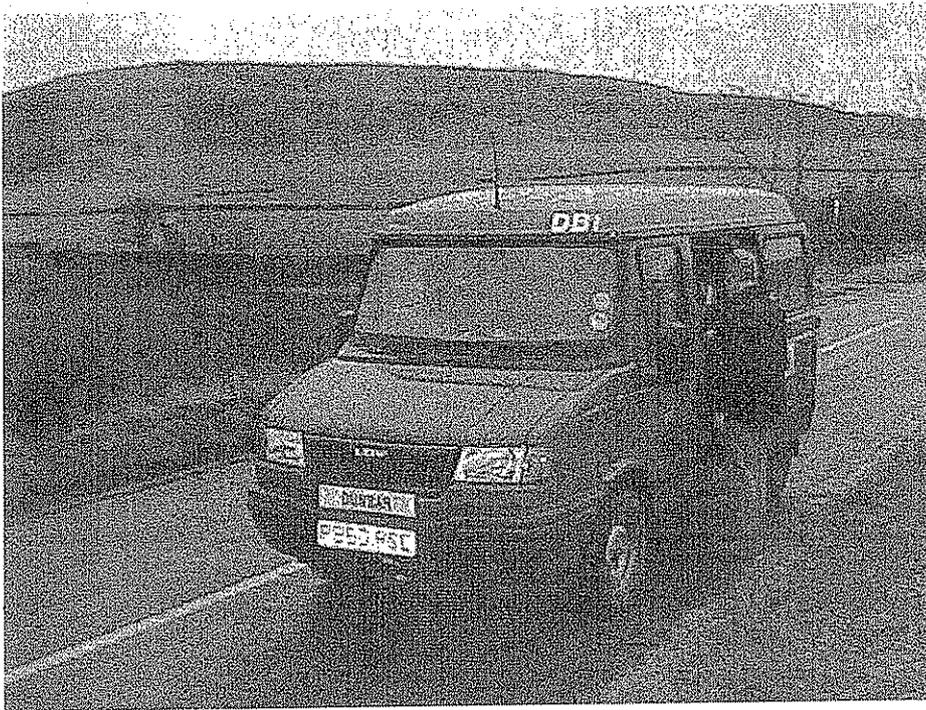
■郵便物運送委託法（昭和二十四年十二月二十六日法律第二百八十四号）

（郵便船車室等の使用制限）

第十四条 何人も、専ら郵便物の運送等に現に使用している車両、船舶若しくは馬匹又は車室若しくは船室に、郵便物、現に郵便物運送の用に供する物、郵便取扱員及び会社の発行する職務を行うための証明書を所持する者以外の者又は物に乗せてはならない。ただし、当該運送業者がその職員をして職務を行わせるため乗せる場合は、この限りでない。

①ポストバス(英)

イギリスのポストバスは、郵便集配車が、高齢者や障害者を乗せて、集落と地方都市との間を輸送するバスで、郵便集配と住民輸送という2つのサービスを1台のバスで一度に提供する交通サービスです。



イギリスでは、10数年前、バス事業の規制緩和が実施され、路線への参入・撤退が自由化されました。しかし、事業の採算性のとれない過疎地域では、赤字路線から、民間バス事業者が撤退し、交通サービスが提供されなくなる可能性があります。そこで、こうした地域のバス路線を維持するために「補助金入札制」が導入されました。補助金入札制では、まず、自治体が、運行補助を行う路線を決定し、その路線に対する運賃や運行頻度などのサービス内容を提示します。そして、このサービスの提供に対する自治体からの補助金額を入札にかけ、原則として、最低価格を提示した応札企業が落札します。

補助金入札制の応札は、民間企業のみならず、郵便事業を行う「ロイヤルメール」などの公営企業にも認められています。ロイヤルメールは、イギリス各地で、郵便集配車を運行しているため、それに人を乗せれば、他の事業者に比べて、低コストで輸送サービスを提供することが可能です。実際、ロイヤルメールが落札する例も多く、ポストバスは地域交通の担い手として重要な役割を果たしています。郵便集配車が旅客輸送を行うことは我が国では認められていませんが、補助金入札制による効率的な地域交通サービスの提供や、1台2役という形態についての考え方は、我が国でも参考になると考えられます。

道内におけるバスを利用した貨客混載の事例について

1 栗山町の事例

(1) 栗山町の取組

- ・民間バス路線の撤退に伴い、平成2年に町営バスの運行を開始したが、採算が悪く、17年に検討委員会を設置し、経営改善について調査研究を実施。
- ・19年10月に国の「全国都市再生モデル調査」によりバス運行に関する実証実験を実施。この中で、路線バスによる少量の農産物輸送を実施。(17日間運行)

(2) 農産物輸送の取組内容

- ・バス路線沿いにある4軒の農家が協力し、収穫された農作物（じゃがいも・大根等）をバスに乗せて町の中心地のJA集荷所や直売所に輸送。
- ・路線バスが各農家の庭先まで行って、運転手が荷物の積み下ろしを行った。
- ・実証実験であるため農産物の輸送料金は全て無償とした。

(3) 農産物輸送の課題

- ・農産物の積み込みに時間がかかりバスの遅延があった。(最大14分)
- ・農産物の積み込み、荷下ろしが運転手への負担となる。
- ・農産物を有償で運ぶ場合、輸送中の商品補償についての検討も必要。
- ・現在の町営バスは車両の構造上荷物を載せることができないため、事業化にあたってはバスの改修や新規車両の導入等が必要となる。

→実証実験を行ったが、現在のところ強いニーズもないことから、その後事業化に向けた検討は進んでいない状況。

(4) 今後の展開

- ・国交省の「地域公共交通活性化・再生総合事業」に基づき、栗山町地域交通総合連携計画をH20に策定(事業期間はH21～H23)。現在、この計画に基づき、旅客輸送に係わる取組を優先しており、農産物輸送についてはペンディング中。

2 当別町の事例

(1) 当別町の取組

- ・公共交通機関への利用度を高めるため、町・大学・企業・病院の4者が費用負担し、コミュニティバス(当別ふれあいバス)を平成18年度から運行。
- ・国交省「地域公共交通活性化・再生総合事業」に基づき、当別地域公共交通総合連携計画を平成20年2月に策定(事業期間H20～22)。
- ・この計画に基づき、物流システムの取組として、コミュニティバスによる図書館で借りた図書の返却、使用済み天ぷら油の回収(バイオディーゼル燃料に精製してコミュニティバスで使用)を実施。

(2) 物流システムの取組内容

- ・輸送料金は全て無料。
- ・図書館の図書返却は、町内にある2カ所の図書館で図書を借りた人がバス停まで図書を持って行くと、運転手が受け取り回送車両を活用して図書館に返却する仕組み(昨年10月から運用開始)。
- ・使用済み天ぷら油は、配布している専用回収ボトルか家庭のペットボトルに入れて回収しており、運転手に手渡すか専用の回収箱に投入するなど、容器が転がらない工夫をしている。
- ・運転手の作業が増えて負担が大きくなる点などが課題。
- ・新たに、北海道医療大学キャンパス間(当別キャンパス～あいの里キャンパス)の資料の輸送を準備中。
- ・当初計画していた農作物輸送は、路線バス沿線に農家がないため実施していない。
- ・同じく当初計画していた町の特産品や農産物を各家庭の注文を受けて届けるシステムについては、決済の問題などから実施していない。

(3) 今後の展開

- ・物流システムについては、そのあり方について本格運行時前に検討していく。新たな取組予定は今のところない。

宅配事業者からのヒアリング結果について

1 A社

①集荷と配達について

- ・道内には27の営業店がある。営業店からは営業店車両か委託協力会社の車両が集荷と配達に回っている。使用車両は4トン・3トン・2トン車。軽車両のケースもある。
- ・集荷については、①営業店への直接持ち込み②取次店への持ち込み③電話連絡をもらった上で各家庭へ伺うの3種類がある。各家庭への集荷は僻地を含めて全国どこへでも行く。
- ・路線バスに荷物を載せて運送することは行っていない。

②貨客の同時輸送の可能性について

- ・郵便物とは違い、集荷や配送の有無によってルートや時間が変動する。
- ・時間指定の配達なども多く、時間を守ることも大切であるため、人を乗せることで配達に遅れが生じさせることはできない。
- ・現在使用しているトラックでは、車両構造上、人を乗せる場所が助手席しかない上、安全性の問題もある。
- ・人も荷物と一緒に乗せて欲しいというニーズは聞いたことがない。
- ・定時・一定ルートということであれば、コンビニの配送車の方が可能性があるのではないか。(僻地にはコンビニも少ないかもしれないが。)

2 B社

①集荷と配達について

- ・道内には約200の営業店がある。営業店からは基本的に自社の車両が集荷と配達に回っている。使用車両は2トン車で2～3人乗り。軽車両を使用することもある。
- ・集荷については、①営業店への直接持ち込み②コンビニ等取扱店への持ち込み③電話連絡をもらった上で各家庭へ伺うの3種類がある。各家庭への集荷は僻地を含めて全国どこへでも行く。

②貨客同時輸送の可能性について

- ・郵便物とは違い、集荷や配送の有無によるので毎日定期的に便があるわけではない。
- ・一般的に市街地→郊外へ荷物を配達するのが朝、郊外→市街地へ集荷するのが夕方であるため、過疎地の高齢者の方の動き（朝市街地に出て、夕方郊外に戻る）とは逆になる。
- ・バリアフリーという点から見て高齢者の方に高いトラックの座席に乗ってもらうのは大変かもしれない。提案を実現するためには車の構造を見直すことが必要になる。
- ・自治体からの要望を受けて高齢者宅の安否確認（ポストの確認など）をしているところもあり、その中で人も運んで欲しいという話は耳にしたことがある。
- ・会社として社会貢献活動に熱心であり、地方ごとに独自のアイデアも検討している。実際に現場にいるドライバーなどに、貨客同時輸送も含めて現場でどんな課題やニーズがあるか聞いてみるので、時間をいただきたい。

自家用有償旅客運送について

1 徳島県上勝町の事例について

(1) 構造改革特区の提案、認定

【背景】

- ・同町では過疎化が進む中、H14年には町内唯一のタクシー業者が休業し、路線バス以外に公共交通機関がなくなった。
- ・隣接町のタクシー会社は同町の中心から20km以上離れていることに加え、バス路線から人家まで5km以上離れている集落もあるという状況となった。

【経緯】

- ・同町は、「交通機関空白の過疎地における有償運送可能化事業」を国に構造改革特区として提案（H14年度）
- ・特区提案内容は、有償ボランティアとして運転手を登録し、住民に対して有償で輸送サービスを提供するというもの。
- ・H15年5月に国から構造改革特区に認定され、同年10月より有償ボランティア輸送事業として運行を開始。
- ・H16年度からは、構造改革特区での特例措置が全国展開されたことにより、過疎地有償運送として事業を実施。

(2) 上勝町の有償ボランティア輸送事業の概要

- ・町内に住所を有する者及び町内の公共施設の利用者を会員として登録。（会員以外には利用できない。）
- ・登録会員数約300名（町の人口は約2千人）
- ・登録運転手は16名。登録車両は21台
- ～運転手要件 ①運転歴10年以上 ②年齢70歳未満
③過去3年間は免許停止処分を受けていないこと
- ・保険は、任意保険で対応。
- ・運行回数はH18年度で約1100回。
- ・利用料金は一般的なタクシーの約2分の1に設定。
～走行1キロ当たり100円、迎車料金300円、待機料金10分当たり100円
- ・現在の事業委託先はNPO法人ゼロ・ウェイストアカデミー

2 自家用有償旅客運送について

(1) 経緯

- ・H15年4月：構造改革特区における特例措置として、NPO等によるボランティア輸送としての有償運送（福祉有償運送）及び交通機関空白の過疎地における有償運送（過疎地有償運送）実施が可能となった。
- ・H16年3月：構造改革特区での試行を踏まえ、国は、福祉・過疎地有償運送を全国的に認める取扱通知を発出。特区に限らず、全国的に福祉・過疎地有償運送の許可が可能となった。
- ・H18年10月：道路運送法が改正され、福祉・過疎地有償運送が「自家用有償旅客運送」の類型として法的に位置づけられ、登録制とされた。

(2) 概要

- ・自動車を使用して有償で他人を運送する場合には、輸送の安全や旅客の利便を確保する観点から、バス、タクシー等の一般旅客自動車運送事業の許可を国土交通大臣から受けることが必要。
- ・自家用自動車は、災害のため緊急を要するときや、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合を除いて、有償運送に使用してはならないとされている。

- ・しかし、バス、タクシー事業によっては十分な輸送サービスが提供されず、地域の交通や移動制約者の輸送が確保されていない場合においては、公共の福祉を確保する観点から、市町村やNPO法人等による自家用有償旅客輸送を認める制度を創設。
- ・自家用有償旅客輸送を行う者は、国土交通大臣の登録を受けることが必要。

(3) 種別

1 市町村運営有償運送	
① 交通空白輸送	市町村内の過疎地域等の交通空白地帯において、市町村自らが当該市町村内の住民の輸送を行うもの
② 市町村福祉輸送	当該市町村の住民のうち、身体障害者、要介護者等であって、市町村に会員登録を行った者に対して、市町村自らが原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの
2 福祉有償運送	
NPO法人等が要介護者や身体障害者等の会員に対して、実費の範囲内で、営利とは認められない範囲の対価によって、乗車定員11人未満の自動車を使用して、原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの	
3 過疎地有償運送	
NPO法人等が過疎地域等において、当該地域の住民やその親族等の会員に対して、実費の範囲内で、営利とは認められない範囲の対価によって輸送を行うもの	

(4) 運営協議会における合意

- ・福祉・過疎地有償運送の登録を受けるためには、運営協議会（市町村運営有償運送にあつては地域公共交通会議）の合意が必要であり、「運営協議会における合意がないとき」は国土交通大臣の登録の拒否要件になっている。
- ・運営協議会は、地方公共団体（主宰者）、地方運輸局（又は支局）、利用者、地域住民、輸送に係る地域のボランティア団体、バス・タクシー等関係公共交通機関（事業者団体を含む）等で構成される。
- ・協議会の目的は、関係者間で、自家用有償旅客輸送の必要性、輸送の区域、対価、旅客の範囲等について協議すること。

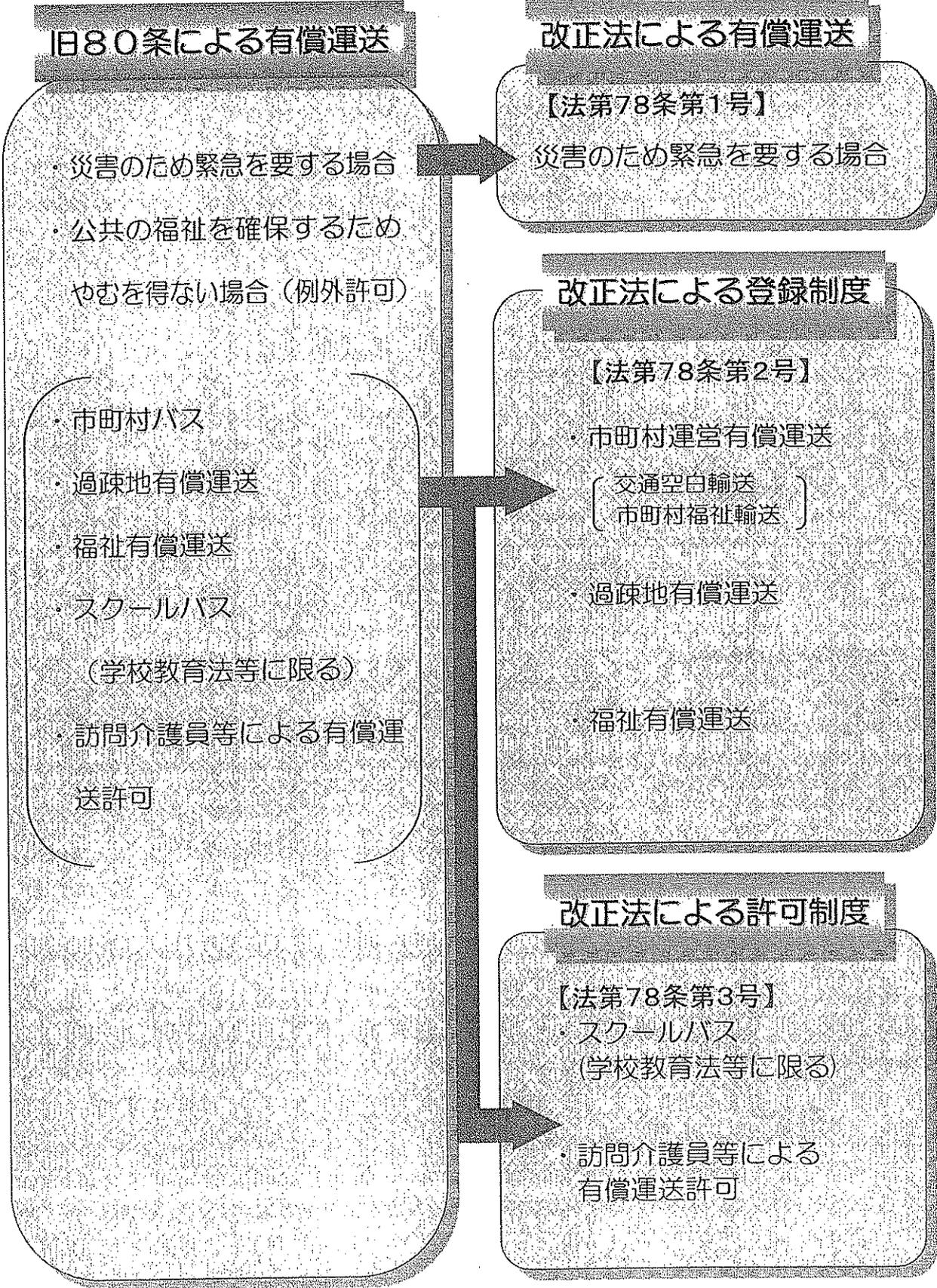
3 道内における自家用有償運送について

- ・福祉有償運送：道内では241団体が登録（全国 2,333 団体）(H22.3 末現在)
- ・過疎地有償運送：道内では10団体が登録（全国 66 団体）(H22.3 末現在)
- ・登録については、道内7カ所の運輸支局（道運輸局の出先機関）で行われている。

【参考】平成18年10月の道路運送法改正について（有償運送関連）

新	旧
<p>(有償運送) (第78条) 自家用自動車（事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。）は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。 1. 災害のため緊急を要するとき。 2. 市町村（特別区を含む。以下この号において同じ。）、<u>特定非営利活動促進法（平成10年法律第7号）第2条第2項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、次条の規定により一の市町村の区域内の住民の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送（以下「自家用有償旅客運送」という。）を行うとき。</u> 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、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。 (登録) (第79条) 自家用有償旅客運送を行おうとする者は、国土交通大臣の行う登録を受けなければならない。</p>	<p>(有償運送の禁止及び賃貸の制限) (第80条) 自家用自動車は、有償で運送の用に供してはならない。ただし、災害のため緊急を要するとき、又は公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であつて国土交通大臣の許可を受けたときは、この限りでない。</p>

改正法による自家用有償運送に係る取扱いについて

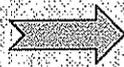


自家用有償旅客運送の概要

<運営協議会>

(市町村運営有償運送にあつては地域公共交通会議)

地方公共団体(主宰者)、地方運輸局(又は支局)、学識経験者、利用者、地域住民、移送に係る地域のボランティア団体、バス・タクシー等関係交通機関(事業者団体を含む)等で構成



関係者間で、自家用有償運送の必要性、対価等について合意

運輸局・支局に
申請

登録

自家用自動車による有償運送が可能に

《運送の対象》

- 過疎地・福祉有償運送の場合は、会員登録をしている者が対象

《遵守事項等》

- 安全の確保・利用者利便の確保

- ・運転者：基本は二種免許だが、一定の認定講習を修了している場合等は、一種免許でも可

- ・運行管理体制、整備管理体制、事故処理体制の整備

- ・苦情処理体制の整備

- ・損害賠償措置等

- 運送の対価の説明

- ・対価について掲示又は事前に説明(問題がある場合は変更命令)

- 白タク防止措置

- ・団体名、有償運送である旨等を車体に表示

- ・運転者証等の車内掲示

- ・登録証の写しの携行・表示

結果のフィードバック

事故等を運輸局等
報告

運輸局等の監査
行政処分等

- 運輸局・支局による事後チェック

事故の再発防止・利用者保護の確保

地方公共団体による
実態把握と
フォローアップ
(指導・助言)

出先機関の事務・権限仕分け（「自己仕分け」）結果 （各府省が行ったもの）

平成22年9月

【機関名：国土交通省 地方運輸局】（抜粋）

機関名	事務・権限	自己仕分け結果		地方側の意見	その他各方面の意見	既往の政府方針等
		(記号)	(説明)			
運	10 旅客自動車運送事業の許可等 バス事業 タクシー事業	A-b-① (自家用有償旅客運送) C-c	自家用有償旅客運送法について市町村の創設工事に委ねられたり、希望する市町村に権限を移譲する方向で検討する。一方、その他のバス、タクシー事業の許認可等については、地方公共団体との二重行政が生じておらず、当該事業の安全確保、事業の広域性、基準策定から執行までの一体的実施、一元的な指揮命令系統の必要性及び職員の効率的配置の観点から引き続き国で実施していくことが必要不可欠であり、その運用に地域差はあるべきでなく、地方公共団体への移管は適当でない。	7月15日に全国知事会に「出先機関の原則廃止に向けた」の報告を提出し、地方移管の義務とされている。		出先機関改革に関する工程表（平成21年3月29日地方分権改革推進本部決定）
運	11 トラック事業の許認可等	C-c	トラック事業に関する許認可等は、地方公共団体との二重行政が生じておらず、当該事業の安全確保、事業の広域性、基準策定から執行までの一体的実施、一元的な指揮命令系統の必要性及び職員の効率的配置の観点から引き続き国で実施していくことが必要不可欠であり、その運用に地域差はあるべきでなく、地方公共団体への移管は適当でない。	7月15日に全国知事会に「出先機関の原則廃止に向けた」の報告を提出し、地方移管の義務とされている。		
運	12 自動車運送事業に対する助成	C-c	自動車運送事業に対する助成は、車両の低公害化やバリアフリー化の促進など国民的な政策課題に対応するものであり、国が率先して取り組むべきものである。なお、当該事務は、国土交通本省において一元的に審査等を行っていることから、国土交通本省の経由事務のみを行っていることから、これら事務の実施については地方公共団体への移管による効率化の余地が乏しい。	7月15日に全国知事会に「出先機関の原則廃止に向けた」の報告を提出し、地方移管の義務とされている。ただし、バス関係国庫補助事業に関する事務は廃止・民営化する義務とされている。		

(注)

A-b-① 個々の自治体の発意に応じ、選択的に移譲するもの（現行の行政区域を前提とするもの）
C-c 国に残すもの（引き続き出先機関の事務・権限とするもの）

自家用有償旅客運送の現状と検討の視点について

(1) 登録権限

事 項	現 状	検討の視点
登録権限	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運輸支局での登録が必要 ・ 国交省の出先機関の自己仕分けに おいて「市町村へ権限移譲」と整理 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 登録権限については、市町村又は都道府県へ移譲を求める
市町村運営	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通会議での合意必要 	
福祉・過疎地有償	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運営協議会での合意必要 	
登録更新	<ul style="list-style-type: none"> ・ 原則、3年ごとに更新が必要 	

(2) 地域での協議機関（地域公共交通会議または運営協議会）

事 項	現 状	検討の視点
協議事項	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業の必要性 ・ 運送区域 ・ 対価 ・ 旅客の範囲 (新規登録の他、登録更新の都度開催が必要)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 協議事項や構成員について市町村の裁量を拡大する
構成員	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市町村又は都道府県 ・ 旅客自動車運送事業者(バス・タクシー) ・ 住民又は旅客 ・ 運輸支局 ・ 事業用自動車の運転手が組織する団体(労働組合) (・既に自家用有償運送を行っている団体 →運営協議会のみ) 等	

(3) 運送関係

事 項	現 状	検討の視点			
運送実施主体		<ul style="list-style-type: none"> ・ 運送実施主体の追加 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> 具体例： 「株式会社」・「個人」・「学校法人」 等を追加する など </div>			
<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">市町村運営</td> <td style="width: 50%;">・ 市町村</td> </tr> <tr> <td>福祉・過疎地有償</td> <td>・ NPO 法人、公益法人、認可地縁団体、農協、生協、医療法人、社会福祉法人、商工会議所、商工会</td> </tr> </table>	市町村運営		・ 市町村	福祉・過疎地有償	・ NPO 法人、公益法人、認可地縁団体、農協、生協、医療法人、社会福祉法人、商工会議所、商工会
市町村運営	・ 市町村				
福祉・過疎地有償	・ NPO 法人、公益法人、認可地縁団体、農協、生協、医療法人、社会福祉法人、商工会議所、商工会				
運送区域	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市町村を単位とし、運送の発地又は着地のどちらかが運送の区域内 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運送区域の規制緩和 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> 具体例： 隣接市町村を単位とする など </div>			

事 項	現 状	検討の視点
利用可能車両 市町村運営 (交通空白) 市町村運営 (市町村福祉) 福祉有償 過疎地有償	<ul style="list-style-type: none"> ・バス (乗員 11 名以上) ・普通自動車 (乗員 11 名未満) ・福祉自動車 (寝台車、車いす車等) ・セダン等 (貨物用を除く) いずれも乗員 11 名未満の自動車 ・バス (乗員 11 名以上) ・普通自動車 (乗員 11 名未満→やむを得ない場合を除き乗用車) 	<ul style="list-style-type: none"> ・対象車両の追加 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> 具体例： 「貨物自動車」、学校法人の「スクールバス」等を追加する など </div>
利用者 市町村運営 (交通空白) 市町村運営 (市町村福祉) 福祉有償 過疎地有償	<ul style="list-style-type: none"> ・市町村の住民、その親族、日常的に市町村を利用する者 ・身体障害者、要介護認定者等及び付添人 ・名簿登録が必要 ・過疎地住民、その親族や同伴者等 ・名簿登録が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者範囲の規制緩和 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> 具体例： 事前の名簿登録を不要とする など </div>
運送の対価 市町村運営 福祉・過疎地有償	<ul style="list-style-type: none"> ・実費の範囲内 ・公衆への掲示が必要 ・実費の範囲内 ・タクシー料金の運賃の概ね 1/2 の範囲であること 	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃の規制緩和 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> 具体例： 協議会等の合意があれば、タクシー料金の 1/2 以上も可能とする など </div>
運転者の条件	<ul style="list-style-type: none"> ・二種免許取得者 ・一種免許取得者かつ認定講習等を修了した者 (福祉運送において、福祉自動車以外を使う場合は、別途介護福祉士、訪問介護員の資格などが必要) 	
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・運行管理責任者の選任等 ・整備管理責任者の選任等 ・事故対応責任者の選任等 ・損害賠償措置 (任意保険加入) 	

地域公共交通についてのアンケート

地域公共交通については、地域住民の移動手段を確保するため、地域の実情に応じた様々な主体や資源を組み合わせるなど、地域の創意工夫や自主性を生かした取組を促進していくことが重要であると考えています。

そうした中、今年9月に行われた国土交通省の出先機関の事務・権限仕分け（自己仕分け）では、「自家用有償旅客運送について、市町村の創意工夫に委ねるため、希望する市町村に登録事務権限を移譲する方向で検討する」とされています。

道では、自家用有償旅客運送の登録事務権限が市町村へ移譲されるようになるのにあわせて、自家用有償旅客運送の基準や要件についても、地域の創意工夫や自主性を生かして、地域の関係者の合意により、地域の実情に応じて決めることができるようにしていくべきと考えます。

皆様にご意見を踏まえて、道州制特区検討委員会での検討を深めていきたいと考えておりますので、アンケートへのご協力をどうぞよろしくお願いいたします。

【問1】 地域公共交通については、地域住民の移動手段を確保するため、地域の実情に応じた様々な主体や資源を組み合わせるなど、地域の創意工夫や自主性を生かした取組を促進していくことが重要という考え方について、どのように思われますか。

（該当項目に○を付けて下さい）

- ① 概ね賛成できる
- ② 賛成できない
- ③ その他 {

貴市町村内において
自家用有償旅客運送を
実施している場合→問2
実施していない場合→問7

【問2】 貴市町村内で行われている自家用有償旅客運送についてお答え下さい。

（該当項目に○を付けて下さい・複数回答可）

- ① 市町村運営有償運送（交通空白輸送）
- ② 市町村運営有償運送（市町村福祉輸送）
- ③ 過疎地有償運送
- ④ 福祉有償運送

【問3】 自家用旅客有償運送に係る登録権限が国（運輸支局）から市町村に移譲されるようになった際に、自家用有償旅客運送の基準や要件についても、地域の創意工夫や自主性を生かして、地域の関係者の合意により、地域の実情に応じて決めることができるようにしていくべきという考え方について、どのように思われますか。（該当項目に○を付けて下さい）

- ① 概ね賛成できる
- ② 賛成できない
- ③ その他 {

【問4】自家用有償旅客運送に関して、現行では国土交通省が省令やマニュアル等で基準や要件を規定していますが、地域公共交通会議や運営協議会での合意により、基準や要件の緩和や追加等を地域が独自に決め、実行することが可能となる仕組みを検討しています。具体的にどのような基準や要件について地域が独自に決めることができればよいと考えるか、該当事項を別紙（3ページ）にご記入下さい。

【問5】自家用有償旅客運送に係る登録権限が国から希望する市町村に移譲されるようになった際に、貴市町村は登録権限の移譲を希望しますか。
（該当項目に○を付けて下さい）

- ① 希望する
- ② 希望しない
- ③ わからない
- ④ その他 []

【問6】自家用有償旅客運送を実施している上での苦勞や困っていること等があれば、ご記入下さい。

【問7】地域公共交通会議、地域公共交通活性化協議会、運営協議会の運営等についての苦勞や困っていること等があれば、ご記入下さい。

（例：〇〇〇といった問題があり協議会の構成について要件緩和して欲しい 等）

【問8】自家用有償旅客運送だけではなく、地域公共交通に関する現行制度への改善要望等があれば、ご記入下さい。

（例：一般乗合旅客自動車運送事業許可でコミュニティバスを運営しているが、路線開設や運賃許可に手間がかかるので、地域に権限を移譲して欲しい 等）

～アンケートへのご協力ありがとうございました～

市町村名	
担当部課名	
ご担当者名	
電話番号	

～ 別紙（問4：自家用有償旅客運送の基準や要件について） ～

【 回 答 方 法 】	<p>① 現行の基準・要件のうち地域公共交通会議や運営協議会での合意により、地域が独自に決められることができると良いと思う要件等に○を付けて下さい。（貴市町村内で実施されている自家用有償旅客運送の種別欄に記載して下さい。）</p> <p>② ○を付けた要件のうち、具体的に緩和や追加等を行うべき要件があれば、記載して下さい。無い場合は空欄で結構です。 （例：運送主体に「株式会社」と「個人」を追加、利用可能車両に「宅配等の貨物自動車」を追加、運賃に「タクシー料金の上限運賃の概ね 1/2 の範囲を緩和 等）</p>
----------------------------	---

		回 答 欄	
		○	具体的に追加や緩和すべき基準・要件
①運送主体			
市町村運営有償 (共通)	市町村		
福祉有償運送及び 過疎地有償運送	NPO、公益法人、認可地縁団体、農協、生協、医療法人、社会福祉法人、商工会議所、商工会		
②運送区域 (共通)			
市町村を単位とし、運送の発地または着地のどちらかが運送の区域内			
③利用可能車両			
市町村運営有償 (交通空白)	バスまたは普通自動車		
市町村運営有償 (市町村福祉)	寝台車、車いす車等の福祉自動車 または貨物用を除くセダンで乗員 11名未満		
福祉有償運送			
過疎地有償運送	バスまたは普通自動車(やむを得ない場合を除き乗用車)		
④利用者			
市町村運営有償 (交通空白)	市町村住民、住民の親族、日常的に市町村を利用する者		
市町村運営有償 (市町村福祉)	身体障害者、要介護認定者等、付添人 (いずれも登録が必要)		
福祉有償運送			
過疎地有償運送	過疎地住民、その親族や同伴者等 (いずれも登録が必要)		
⑤運 賃			
市町村運営有償 (共通)	実費の範囲内		
福祉有償運送及び 過疎地有償運送	実費の範囲内 タクシー料金の上限運賃の 概ね 1/2 の範囲		

上記以外に地域が独自に決められることができると良いと思う基準・要件等がありましたらご記入下さい。

地域公共交通に関する市町村からの要望事項と今後の検討方向

(1) 自家用有償運送の基準・要件について

事項	現 行	市町村からの要望事項	今後の検討方向
運送実施主体	<ul style="list-style-type: none"> 市町村：市町村 福祉・過疎地：NPO法人、一般社団・財団法人、認可地縁団体、農業協同組合、消費生活協同組合、医療法人、社会福祉法人、商工会議所、商工会 	<ul style="list-style-type: none"> 福祉・過疎地有償運送の実施主体に、株式会社、個人等を追加してほしい(3市町村) 	<ul style="list-style-type: none"> 運送実施主体の追加を検討
運送区域	<ul style="list-style-type: none"> 運送区域は、地域公共交通協議会等の協議により定められた市町村を単位とする区域。(法 § 78 II、規則 § 48) 発地及び着地のいずれもがその運送の区域外に存する旅客の運送はしてはならない。(規則 § 51-4) 運営協議会が複数市町村の合同で主宰される場合または都道府県によって主宰される場合の運送の区域は、運送を必要とする者の居住地及び行動の目的地的等に照らして合理的と認められる範囲の市町村を定めるものとする。 	<ul style="list-style-type: none"> 隣接市町村を単位とすることを可能にしてほしい 発着地要件を緩和してほしい(町立病院を利用する隣接市町村住民を運送したい) 	<ul style="list-style-type: none"> 現行制度で対応可能(運営協議会を該当市町村の合同または都道府県で主宰することにより可能)
利用可能車両	<ul style="list-style-type: none"> 市町村(交通空白)：バス(乗員11名以上)・普通自動車(乗員11人未満) 市町村(福祉)・福祉：乗員定員11人未満の自動車以下の自動車、寝台車、車いす車、兼用車、回転シート車、セタン等(貨物自動車を除く) 過疎地：バス(乗員11名以上)・普通自動車(乗員11人未満、やむを得ない場合を除き乗用車) (申請者が使用権限を有するもの(福祉・過疎地)、使用権限を証する書類が必要(全)) (市町村(交通空白)：通達① 2(2)⑦イ(市町村(福祉)：通達① 2(2)⑦ウ) (福祉：規則 § 49 III、通達③ 2(2)⑦(過疎地：通達② 2(2)⑦) 	<ul style="list-style-type: none"> 過疎地有償運送の利用可能車両に、貨物自動車を追加してほしい(2市町村) 	<ul style="list-style-type: none"> 現行制度で対応可能(他に使用できる乗用車がないなどやむを得ない場合は、自家用貨物自動車の使用が可能)
利用者	<ul style="list-style-type: none"> 市町村(交通空白)：市町村住民、その親族、その他市町村に日常の用務を有する者を基本 市町村(福祉)：市町村の住民のうち施行規則 § 49 IIIに規定する身体障害者、要介護認定者等の移動制約者で市町村に会員登録した者 福祉：身体障害者、要介護認定者、要支援認定者、その他障害を有する者で名簿登録した者及び付添者 過疎地：市町村住民、その親族、その他市町村に日常の用務を有する者で名簿登録した者及び同伴者 (市町村(交通空白)：規則 § 49 I、通達① 2(2)⑧イ(市町村(福祉)：規則 § 49 I、通達① 2(2)⑧ロ) (福祉：規則 § 49 III)(過疎地：規則 § 49 II) 	<ul style="list-style-type: none"> 市町村(交通空白)有償運送で、観光客や近隣住民など町外の利用者を可能にしてほしい 市町村(福祉)・福祉有償運送で、自治体病院利用者全ての利用を可能にしてほしい(2市町村) 福祉有償運送の利用対象範囲を拡大してほしい(2市町村) 名簿登録制を廃止してほしい 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者範囲の載量の拡大を検討
運送の対価(運賃)	<ul style="list-style-type: none"> 旅客の運送に要する燃料費その他の費用を勘案して実費の範囲内であると認められること 福祉・過疎地：営利を目的としているとは認められない妥当な範囲で運営協議会において協議が調っていること 当該地域におけるタクシー運賃の概ね1/2以内 (通達「利用者から收受する対価の取扱いについて」(H18.9.15国土旅第144号)) 	<ul style="list-style-type: none"> 地域の実情に合わせた運賃の設定を可能にしてほしい(3市町村) タクシーがない地域は料金を独自決定できるようにしてほしい 	<ul style="list-style-type: none"> 運賃にかかるとする載量の拡大を検討
運転者の要件	<ul style="list-style-type: none"> 第二種運転免許を受けており、その効力が停止されていない者 第一種運転免許を受けており、その効力が過去二年以内において停止されていない者で国土交通大臣が認定する講習又は全国乗用自動車連合会等が行う研修を修了していること。 (規則 § 51-16 I) 	<ul style="list-style-type: none"> 運転資格の要件を緩和してほしい 運転業務者(有資格者)に欠員があった時、すぐに資格を取得するために講習を受けることが困難な場合があるので、要件を緩和してほしい 	<ul style="list-style-type: none"> 乗客の安全に係わることから、緩和は望ましくない

(2) 自家用有償旅客運送の登録について

事項	現行	市町村からの要望事項	今後の検討方向
登録の有効期間	・登録の有効期間は2年とする。ただし、改善命令、重大な事故、業務停止等のいずれも受けていない場合は、3年とする。 (法 § 79-5 I)	登録の有効期間が短い。市町村、事業所とも業務作業が増えていることから、有効期間を5年～6年としてほしい] [有効登録期間を廃止してほしい]	・登録の有効期間の延長を検討
登録内容の変更 (軽微な変更)	・法 § 79-2 I 各号に掲げる事項(運送区域の増加、路線の増加・変更、運送種別の増加)の変更をしようとするときは、国交大臣の変更登録が必要。協議・合意も必要。 (法 § 79-7 I、規則 § 51-11 I II) ・名称及び住所並びに代表者氏名、運送種類(減少)、路線・運送区域(減少)、事務所の名称や位置、車両の数や種類、旅客の範囲を変更したときは、国交大臣への届出が必要。 (法 § 79-7 III、規則 § 51-13 I)	[路線変更等の手続きを簡素化してほしい] [通学生徒の変更による路線ルートの変更等簡易な変更については、協議会の開催を省略してほしい]	・簡易な登録内容の変更の場合、協議会の開催を省略することを検討

(3) 地域での協議機関(地域公共交通会議または運営協議会)について

事項	現行	市町村からの要望事項	今後の検討方向
協議会の開催条件	・法 § 79-4 (協議会での合意がないときは登録拒否する)の規定は、有効期間の更新登録についても準用。 ・市町村有償運送については、地域公共交通会議又は地域公共交通活性化協議会の協議が、過疎地及び福祉有償運送については、運営協議会の協議・合意が必要。	登録更新にあたって、登録内容に変更がない場合には、地域公共交通会議の開催を省略できるようにしてほしい]	・登録内容に変更がない登録更新の場合、協議会の開催を省略することを検討
構成員	地域公共交通会議(規則 § 9-3 I II) 運営協議会(規則 § 51-8 I II III)	[協議会の構成員の要件を緩和してほしい](5市町村) [委員が多いため会議の日程調整に苦労している](2市町村)	・構成員の要件緩和は望ましくないが、協議会の開催条件の緩和(裁量の拡大)の方向で検討

(4) その他の地域公共交通に関する現行制度について

事項	現行	市町村からの要望事項	今後の検討方向
一般乗合旅客運送事業の許可	一般旅客運送事業を(乗合事業も含む)経営しようとする者は、国交大臣の許可を受けなければならない。(法 § 4 I)	市町村からの要望事項	・要望内容や事実関係等をさらに精査していくことが必要
道路運送法全般	旅客運送については道路運送法で規定。貨物運送については、貨物自動車運送事業法で規定。	[一般乗合旅客自動車運送事業許可でコミュニティバスを運営しているが、路線開設や運賃許可に手間がかかるので、地域に権限を移譲してほしい](2市町村) [人の輸送と物の輸送において法律が別となっているため、過疎地や交通空白地帯での柔軟な交通(人・物同乗輸送)体制を整えることができず、苦慮している。規制を緩和してほしい]	

凡例:

市町村:市町村運営有償運送(交通空白輸送・福祉輸送)

福祉:福祉有償運送

過疎地:過疎地有償運送

法:道路運送法

規則:道路運送法施行規則

通達①:「市町村運営有償運送の登録に関する処理方針について」(H18.9.15 国自旅第141号)

通達②:「過疎地有償運送の登録に関する処理方針について」(H18.9.15 国自旅第142号)

通達③:「福祉有償運送の登録に関する処理方針について」(H18.9.15 国自旅第143号)

道路運送法（昭和二十六年六月一日法律第百八十三号）

（有償運送）

第七十八条 自家用自動車（事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。）は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

- 一 災害のため緊急を要するとき。
- 二 市町村（特別区を含む。）、特定非営利活動促進法第二条第二項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、次条の規定により一の市町村の区域内の住民の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送（以下「自家用有償旅客運送」という。）を行うとき。
- 三 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。

（登録）

第七十九条 自家用有償旅客運送を行おうとする者は、国土交通大臣の行う登録を受けなければならない。

（登録の申請）

第七十九条の二 前条の登録を受けようとする者は、次に掲げる事項を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。

- 一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあつては、その代表者の氏名
- 二 行おうとする自家用有償旅客運送の種別（国土交通省令で定める自家用有償旅客運送の別をいう。次号において同じ。）
- 三 路線又は運送の区域、事務所の名称及び位置、事務所ごとに配置する自家用有償旅客運送の用に供する自家用自動車（以下「自家用有償旅客運送自動車」という。）の数その他の自家用有償旅客運送の種別ごとに国土交通省令で定める事項
- 四 運送しようとする旅客の範囲

（登録の実施）

第七十九条の三 国土交通大臣は、前条の規定による登録の申請があつた場合においては、次条第一項の規定により登録を拒否する場合を除くほか、次に掲げる事項を自家用有償旅客運送者登録簿（以下「登録簿」という。）に登録しなければならない。

- 一 前条第一項各号に掲げる事項
- 二 登録年月日及び登録番号

（登録の拒否）

第七十九条の四 国土交通大臣は、第七十九条の二の規定による登録の申請が次の各号のいずれかに該当する場合には、その登録を拒否しなければならない。（略）

- 五 申請に係る自家用有償旅客運送に関し、国土交通省令で定めるところにより、地方公共団体、一般旅客自動車運送事業者又はその組織する団体、住民その他の国土交通省令で定める関係者が、一般旅客自動車運送事業者によることが困難であり、かつ、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するため必要であることについて合意していないとき。

（登録の有効期間）

第七十九条の五 第七十九条の登録の有効期間（次条第一項の有効期間の更新の登録を受けた場合における当該有効期間の更新の登録に係る第七十九条の登録の有効期間を含む。以下同じ。）は、登録の日から起算して二年とする。ただし、次条第一項の有効期間の更新の登録を受けようとする者が、従前の第七十九条の登録の有効期間において次の各号のいずれにも該当するときは、登録の日から起算して三年とする。

- 一 第七十九条の九第二項の規定による命令を受けていないこと。

- 二 第七十九条の十の届出に係る自家用有償旅客運送自動車の転覆、火災その他国土交通省令で定める重大な事故を引き起こしていないこと。
- 三 第七十九条の十二第一項の規定による業務の全部又は一部の停止の命令を受けていないこと。

(有効期間の更新の登録)

- 第七十九条の六 第七十九条の登録の有効期間満了の後引き続き自家用有償旅客運送を行おうとする者は、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣の行う有効期間の更新の登録を受けなければならない。
- 2 第七十九条の三及び第七十九条の四の規定は、有効期間の更新の登録について準用する。

(変更登録等)

- 第七十九条の七 第七十九条の登録を受けた者（以下「自家用有償旅客運送者」という。）は、第七十九条の二第一項各号に掲げる事項の変更（第三項に規定するものを除く。）をしようとするときは、国土交通大臣の行う変更登録を受けなければならない。
- 2 第七十九条の三及び第七十九条の四の規定は、前項の変更登録について準用する。
 - 3 自家用有償旅客運送者は、事務所の名称その他の国土交通省令で定める軽微な事項の変更をしたときは、その日から三十日以内に、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。
 - 4 国土交通大臣は、前項の規定による届出を受理したときは、届出があつた事項を登録簿に登録しなければならない。

(旅客から収受する対価の掲示等)

- 第七十九条の八 自家用有償旅客運送者は、その業務の開始前に、旅客から収受する対価を定め、国土交通省令で定めるところにより、これをその事務所において公衆に見やすいように掲示し、又はあらかじめ、旅客に対し説明しなければならない。これを変更するときも同様とする。
- 2 前項の対価は、実費の範囲内であることその他の国土交通省令で定める基準に従つて定められたものでなければならない。

(輸送の安全及び旅客の利便の確保)

- 第七十九条の九
- 2 国土交通大臣は、自家用有償旅客運送者の業務について輸送の安全又は旅客の利便が確保されていないと認めるときは、自家用有償旅客運送者に対し、次に掲げる措置その他その是正のために必要な措置を講ずべきことを命ずることができる。(略)

(事故の報告)

- 第七十九条の十 自家用有償旅客運送者は、その自家用有償旅客運送自動車が転覆し、火災を起こし、その他国土交通省令で定める重大な事故を引き起こしたときは、遅滞なく、事故の種類、原因その他国土交通省令で定める事項を国土交通大臣に届け出なければならない。

(業務の停止及び登録の取消し)

- 第七十九条の十二 国土交通大臣は、自家用有償旅客運送者が次の各号のいずれかに該当するときは、六月以内において期間を定めてその業務の全部若しくは一部の停止を命じ、又は登録を取り消すことができる。
- 一 この法律若しくはこの法律に基づく命令若しくはこれらに基づく処分又は登録に付した条件に違反したとき。
 - 四 第七十九条の四第一項第五号の合意が当該合意の定め又は同号に規定する関係者の合意により解除されたとき。

道路運送法施行規則（昭和二十六年八月十八日運輸省令第七十五号）

（地域公共交通会議の構成員）

第九条の三 地域公共交通会議は、次に掲げる者により構成するものとする。

- 一 地域公共交通会議を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
 - 二 一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
 - 三 住民又は旅客
 - 四 地方運輸局長
 - 五 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
- 2 地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事は、必要があると認めるときは、前項各号に掲げる者のほか、地域公共交通会議に、次に掲げる者を構成員として加えることができる。
- 一 路線を定めて行う一般乗合旅客自動車運送事業又は第四十九条第一号に規定する市町村運営有償運送について協議を行う場合には、次に掲げる者
 - イ 道路管理者
 - ロ 都道府県警察
 - 二 学識経験を有する者その他の地域公共交通会議の運営上必要と認められる者

（法第七十八条第二号の者）

第四十八条 法第七十八条第二号の国土交通省令で定める者は、次のとおりとする。

- 一 一般社団法人又は一般財団法人
- 二 地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）第二百六十条の二第七項に規定する認可地縁団体
- 三 農業協同組合
- 四 消費生活協同組合
- 五 医療法人
- 六 社会福祉法人
- 七 商工会議所
- 八 商工会

（自家用有償旅客運送）

第四十九条 法第七十八条第二号の国土交通省令で定める旅客の運送は、次に掲げるものとする。

- 一 市町村が専ら当該市町村の区域内において行う、当該区域内の住民の運送（以下「市町村運営有償運送」という。）
- 二 特定非営利活動促進法（平成十年法律第七号）第二条第二項に規定する特定非営利活動法人又は前条各号に掲げる者（以下「特定非営利活動法人等」という。）が過疎地域自立促進特別措置法（平成十二年法律第十五号）第二条第一項に規定する過疎地域その他これに類する地域において行う、当該地域内の住民、その親族その他当該地域内において日常生活に必要な用務を反復継続して行う者であつて第五十一条の二十五の名簿に記載されている者及びその同伴者の運送（以下「過疎地有償運送」という。）
- 三 特定非営利活動法人等が乗車定員十一人未満の自動車を使用して行う、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ると認められ、かつ、単独でタクシーその他の公共交通機関を利用することが困難な者であつて第五十一条の二十五の名簿に記載されている者及びその付添人の運送（以下「福祉有償運送」という。）
 - イ 身体障害者福祉法第四条に規定する身体障害者
 - ロ 介護保険法第十九条第一項に規定する要介護認定を受けている者
 - ハ 介護保険法第十九条第二項に規定する要支援認定を受けている者
 - ニ その他肢体不自由、内部障害、知的障害、精神障害その他の障害を有する者

(自家用有償旅客運送の種別)

第五十一条 法第七十九条の二第一項第二号の国土交通省令で定める自家用有償旅客運送の別は、次のとおりとする。

- 一 市町村運営有償運送
- 二 過疎地有償運送
- 三 福祉有償運送

(運送の区域)

第五十一条の四 法第七十九条の二第一項第三号の運送の区域は、地域公共交通会議、協議会又は第五十一条の七に規定する運営協議会を主宰する市町村長又は都道府県知事の管轄する区域のうち、当該地域公共交通会議、協議会又は運営協議会において協議により定められた市町村を単位とする区域とする。

2 自家用有償旅客運送者は、発地及び着地のいずれもがその運送の区域外に存する旅客の運送（路線を定めて行うものを除く。）をしてはならない。

(法第七十九条の四第一項第五号の合意していないとき)

第五十一条の七 法第七十九条の四第一項第五号の合意していないときとは、市町村運営有償運送にあつては法第七十九条の二の規定による登録の申請に係る当該運送について地域公共交通会議又は協議会において、過疎地有償運送及び福祉有償運送にあつては同条の規定による登録の申請に係る当該運送について運営協議会（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な過疎地有償運送及び福祉有償運送に関する協議を行うために一又は複数の市町村長又は都道府県知事が主宰する協議会をいう。以下同じ。）において協議が調っていないときとする。

(運営協議会の構成員等)

第五十一条の八 運営協議会は、次に掲げる者により構成するものとする。

- 一 運営協議会を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
 - 二 一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
 - 三 住民又は旅客
 - 四 地方運輸局長
 - 五 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
 - 六 運営協議会を主宰する市町村長又は都道府県知事の管轄する区域内において現に過疎地有償運送又は福祉有償運送を行っている特定非営利活動法人等
- 2 運営協議会を主宰する市町村長又は都道府県知事は、必要があると認めるときは、前項各号に掲げる者のほか、運営協議会に、学識経験を有する者その他の運営協議会の運営上必要と認められる者を構成員として加えることができる。
- 3 運営協議会を主宰する市町村長又は都道府県知事は、法第七十九条の二の規定による登録の申請に係る過疎地有償運送又は福祉有償運送について運営協議会において協議を行う場合には、当該申請者の意見を聴取するものとする。

(軽微な事項の変更の届出等)

第五十一条の十三 法第七十九条の七第三項の国土交通省令で定める軽微な事項は、次のとおりとする。

- 一 名称及び住所並びに代表者の氏名
- 二 自家用有償旅客運送の種別（過疎地有償運送及び福祉有償運送の双方を行う自家用有償旅客運送者が、過疎地有償運送又は福祉有償運送のいずれかを行わないこととする場合に限る。）
- 三 路線又は運送の区域（減少する場合に限る。）
- 四 事務所の名称及び位置
- 五 事務所ごとに配置する自家用有償旅客運送自動車の数及びその種類ごとの数
- 六 運送しようとする旅客の範囲

(旅客から収受する対価の基準)

第五十一条の十五 法第七十九条の八第二項の旅客から収受する対価の基準は、次のとおりとする。

- 一 旅客の運送に要する燃料費その他の費用を勘案して実費の範囲内であると認められること。
- 二 合理的な方法により定められ、かつ、旅客にとって明確であること。
- 三 過疎地有償運送及び福祉有償運送に係る対価にあつては、当該地域における一般旅客自動車運送事業に係る運賃及び料金を勘案して、当該自家用有償旅客運送が営利を目的としているとは認められない妥当な範囲内であり、かつ、運営協議会において協議が調つていること。

(旅客の名簿)

第五十一条の二十五 過疎地有償運送又は福祉有償運送を行う自家用有償旅客運送者は、その運送サービスの提供を受ける旅客について、次に掲げる事項を記載した名簿を作成し、これを事務所に備えて置かなければならない。

- 一 氏名
- 二 住所
- 三 福祉有償運送にあつては、運送を必要とする理由
- 四 その他必要な事項

■市町村運営有償運送の登録に関する処理方針（平成 18 年 9 月 15 日国自旅第 141 号）

2. (2) 登録の申請

⑧ 運送しようとする旅客の範囲

- (イ)「交通空白輸送」を行う場合は、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。
- (ロ)「市町村福祉輸送」を行う場合は、当該市町村の住民のうち施行規則第 49 条第 3 号に規定する身体障害者、要介護認定者等の移動制約者であった、当該市町村に会員登録を行った者（会員登録を受けようとする者も含む。）を対象とするものとする。

■市町村運営有償運送の登録に関する処理方針（平成 18 年 9 月 15 日国自旅第 142 号）

2. (2) 登録の申請

⑧ 運送しようとする旅客の範囲

運送しようとする旅客は、申請者の会員（会員となる予定の者を含む。）であつて、施行規則第 49 条第 2 号に規定する当該地域内の住民及びその親族、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とする。

■福祉有償運送の登録に関する処理方針（平成 18 年 9 月 15 日国自旅第 143 号）

2. (2) 登録の申請

⑧ 運送しようとする旅客の範囲

- (イ) 運送しようとする旅客の範囲は、施行規則第 49 条第 3 号イ、ロ、ハ、ニの区分のうち、運送の対象とするものを記載する。

■ 自家用有償旅客運送者が利用者から收受する対価の取扱い（平成 18 年 9 月 15 日国自旅第 144 号）

1. 市町村運営有償運送の場合

市町村運営有償運送のうち専ら交通空白輸送を行うもの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する。

市町村運営有償運送のうち専ら移動制約者の運送を行う市町村福祉輸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用旅客自動車運送事業に係る運賃の1/2を目安とするものとし、運送の対価以外の対価については当該一般乗用旅客自動車運送事業における料金を参考として定めることができるものとする。

2. 過疎地有償運送及び福祉有償運送に係る対価の基準等について

(3) 対価の設定に当たっての考え方

旅客から收受する対価は、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 旅客から收受する対価の水準

旅客から收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. からホ. に掲げる基準を目安とするものとする

イ. 運送の対価は、当該地域におけるタクシーの上限運賃（ハイヤー運賃を除く。）の概ね1/2の範囲内であること。

ロ. 運送の対価以外の対価にあつては、実費の範囲内であること。

ホ. 過疎地有償運送に係る対価を定める場合であつて、上記イ. からニ. 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。