

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れにかけ、最低価格を落と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を乗せてはならない。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。

II. 中山間地域における交通サービス活性化事例

これまでみてきたように、中山間地域における交通は厳しい局面に立たされていますが、関係者の工夫により、地域交通を守るために取組が実を結んでいる地域も少なからずあります。こうした事例をみるとことにより、地域交通の維持方策の手がかりを探ることとします。

1. 国内事例

①山梨県中富町の場合

中富町は、甲府駅から電車で1時間、そこからバスで15分の山間の町です。この町の交通の特徴は、「町有バス」による交通サービスの提供です。

この町有バスは、集落と学校や病院、役場を巡回するもので、本来的に、患者、学生の輸送を目的としており料金は無料。一般の人も利用することができます。以前、中富町では、乗合バスの他に、児童・生徒が通学するためのスクールバスや、病院へ通う患者のための通院バスなど、町が目的に応じた交通サービスを提供していましたが、「町有バス」の誕生により、このバス1台でこれらすべての役を担うこととしました。

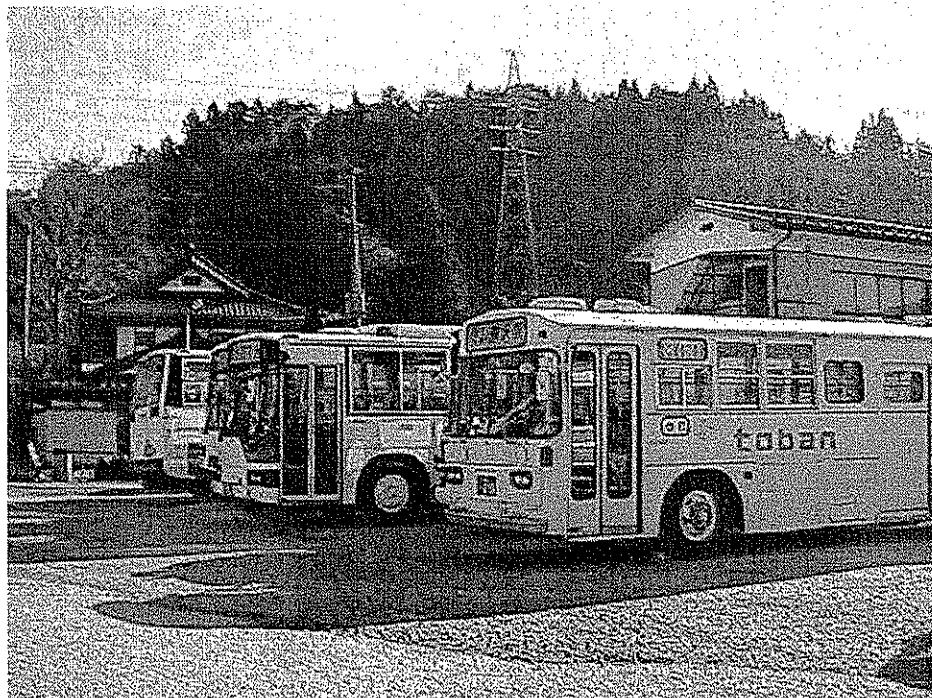


②岩手県東山町

1台で何役もこなしてしまうバスは、岩手県東山町にもみられます。東山町では、東磐交通が、町から委託をうけて、「廃止路線代替バス」を運行していますが、このバスを活かした注目すべき取組を進めています。東磐交通は、廃止路線代替バスの他に、町内のある企業から委託を受けて、従業員の送迎バスを運行していました。そして、この2つがほとんど同じルートを走っていることに着目し、企業の協力を得て、従業員に通勤定期を利用してもらう形をとり、その企業送迎バスと廃止路線代替バスを一本化しました。

また、町内的一部では、病院や在宅福祉施設などへ向かう高齢者に、週2回、いわゆる「福祉バス」と呼ばれる交通サービスが提供されていましたが、やはり、廃止路線代替バスのルートとかなり重複していました。そこで、週2回、従来の福祉バスのルートを、廃止路線代替バスが迂回して運行する方法に切り替えたのです。同じように、スクールバスの一部についても、廃止路線代替バスへ取り込んでいます。

さらに、運転手は路線バスの運行時には、宅配便の集荷も受け付けています。まさに、何でもこなすバスの好事例です。



2. 海外事例

海外においても、多機能のバスやバスとタクシーの中間形態の輸送サービスなど、先進的な取組がみられます。我が国にそのまま

適用できるわけではありませんが、その考え方は大いに参考になります。

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した。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ドィング中。

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。

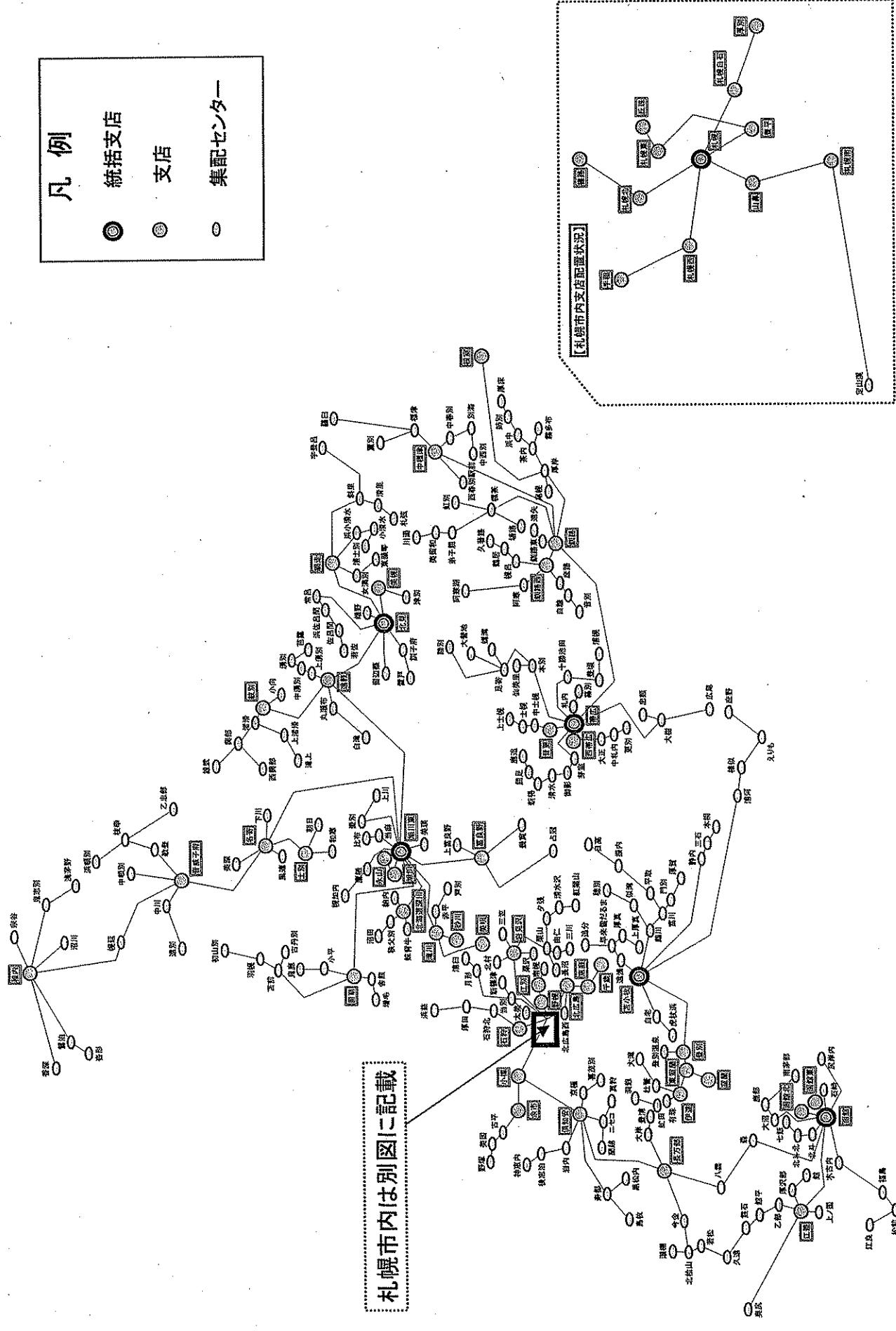
(2) 物流システムの取組内容

- ・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。

② 郵便事業株式会社のネットワーク(北海道)



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國どこへでも行く。

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。（会員以外は利用できない。）
- ・登録会員数約300名（町の人口は約2千人）〔H19年6月現在〕
- ・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運送を認める制度を創設。
- 自家用有償旅客運送を行う者は、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運送を行うもの
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運送を行うもの	

(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っ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、輸送に関す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、自家用有償旅客運送の必要性、運送の区域、対価、旅客の範囲等について協議すること。

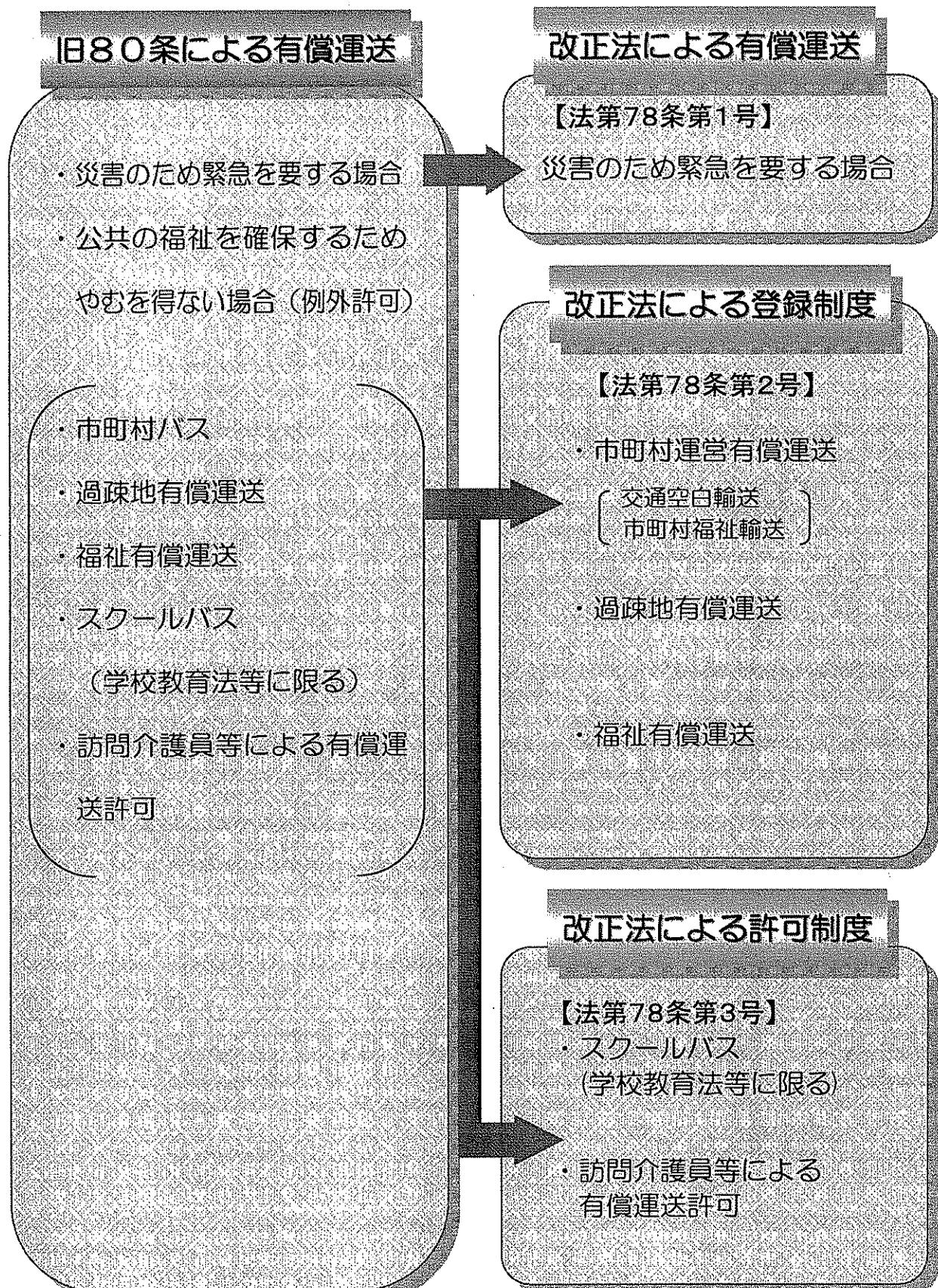
3 道内における自家用有償運送について

- 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)</p> <p>(第78条)</p> <p>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。</p> <p>1. 災害のため緊急を要するとき。</p> <p>2. 市町村（特別区を含む。以下この号において同じ。）、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。</p> <p>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。</p> <p>(登録)</p> <p>(第79条)</p> <p>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)</p> <p>(第80条)</p> <p>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っ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っ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、移送に関す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

事故等を運輸局等へ報告

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
フィードバック
(指導・助言)

10/09/01 13:25 NH023 時事通信

◎白ナンバー車の登録は市町村で=地方運輸局から権限移譲—国交省

国土交通省は1日、公共交通のない地域で市町村やNPOが住民らのため有償運行している、コミュニティーバスなど「白ナンバー車」の登録事務権限を地方運輸局から希望する市町村に移譲する方針を決めた。

現行の道路運送法では、市町村やNPOなどが白ナンバーの自家用車両で有償運送を行う場合、地方運輸局への登録が必要となっている。ただ、コミュニティーバスを運行するかどうかなどは、各自治体が地域の課題として独自に判断すべきだとし、同省は地方運輸局の事務権限を見直すことにした。（了）

Copyright © JIJI PRESS Ltd. All Rights Reserved.

この画面を閉じる

■道路運送法（昭和二十六年六月一日法律第百八十三号）

（定義）

第二条

- 3 この法律で「旅客自動車運送事業」とは、他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業であつて、次条に掲げるものをいう。
- 4 この法律で「貨物自動車運送事業」とは、貨物自動車運送事業法による貨物自動車運送事業をいう。

（種類）

第三条 旅客自動車運送事業の種類は、次に掲げるものとする。

- 一 一般旅客自動車運送事業（特定旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業）
 - イ 一般乗合旅客自動車運送事業（乗合旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）
 - ロ 一般貸切旅客自動車運送事業（一個の契約により国土交通省令で定める乗車定員以上の自動車を貸し切つて旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）
 - ハ 一般乗用旅客自動車運送事業（一個の契約によりロの国土交通省令で定める乗車定員未満の自動車を貸し切つて旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）
- 二 特定旅客自動車運送事業（特定の者の需要に応じ、一定の範囲の旅客を運送する旅客自動車運送事業）

（一般旅客自動車運送事業の許可）

第四条 一般旅客自動車運送事業を経営しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

- 2 一般旅客自動車運送事業の許可は、一般旅客自動車運送事業の種別（前条第一号イからハまでに掲げる一般旅客自動車運送事業の別をいう。以下同じ。）について行う。

（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

（登録の拒否）

第七十九条の四 國土交通大臣は、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。

五 申請に係る自家用有償旅客運送に関し、國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、住民その他の國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。

（郵便物等の運送）

第八十二条 一般乗合旅客自動車運送事業者は、旅客の運送に付隨して、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。

（有償旅客運送の禁止）

第八十三条 貨物自動車運送事業を經營する者は、有償で旅客の運送をしてはならない。
ただし、災害のため緊急を要するときその他やむを得ない事由がある場合であつて國土交通大臣の許可を受けたときは、この限りでない。

■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）

（法第三条第一号 口の乗車定員）

第三条の二 法第三条第一号口の國土交通省令で定める乗車定員は、十一人とする。

（一般乗合旅客自動車運送事業の運行の態様）

第三条の三 法第五条第一項第三号の國土交通省令で定める運行の態様は、次のとおりとする。

- 一 路線定期運行
- 二 路線を定めて不定期に運行する自動車による乗合旅客の運送（以下「路線不定期運行」という。）
- 三 前二号に掲げるもの以外の乗合旅客の運送（以下「区域運行」という。）

（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事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
- 二 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

(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。）において協議が調つ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つ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。

(旅客から收受する対価の基準)

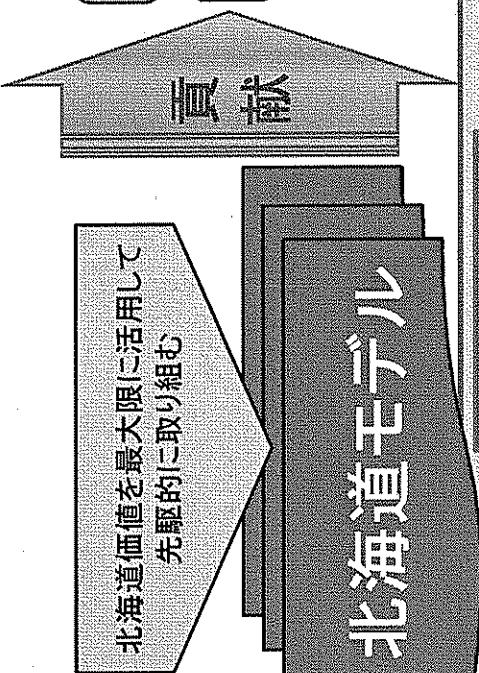
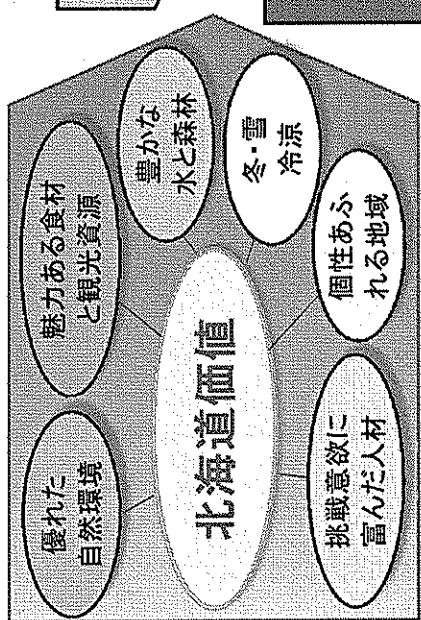
第五十一条の十五 法第七十九条の八第二項の旅客から收受する対価の基準は、次のとおりとする。

- 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、旅客にとつて明確であること。
- 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。

今後、第5回提案に向けた検討を要すると考えられる事項
(北海道モデルや各振興局からの政策提案などのうち、国の法令改正等を求めるもの)

		平成22年9月13日現在 地域主権局取りまとめ	
	北海道モデル (国への提案)	各振興局からの政策提案	(参考)過去の特区提案(◎)や 過去の道民提案(○)
食・健康	食クラスター構築 ・地域の農林水産物等を活用した機能性食品の有用性情報等を表示できる仕組みの整備など		◎「健康食品に関する北海道独自の表示制度の創設」 (第4回提案) ○「食品の機能成分表示制度」(No.79)
観光	観光立国日本をリードする滞在型観光地づくり ・東アジア地域からの観光客に対する訪日査証制度の緩和 ・航空機燃料税の軽減など	外国人観光客の受入体制の整備 ・交通標識のグローバルスタンダード化 【上川】	◎「特定免税店の創設」及び「国際観光振興業務特別地区の設定」(第2回提案) ○「自家用車による旅客共同送迎」(No.64) ○「民宿・ファームインの活性化(果実酒規制緩和)」 (No.55) ○「ビザ発給要件の緩和」(No.58)
エネルギー	バイオ燃料の利用環境の整備 ・バイオ燃料の生産・利用に関する研究開発の推進など	国産バイオ燃料の生産利用促進 ・バイオ燃料の利用に関する規制緩和【十勝】	○「バイオ燃料の普及促進」(No.108)など
環境	新エネルギー導入促進地域モデルの創出 ・再生可能エネルギーの導入拡大に対する支援など 森林資源循環モデルの構築 ・地域の実情を踏まえた森林計画制度の抜本的な見直しなど	雪氷冷熱エネルギーの活用促進 ・雪氷グリーン熟証書制度の確立 【空知】 森林資源管理による林業の再生 ・皆伐面積の上限の設定など 【胆振・オホーツク】 エゾシカ・カリシグ・モデルの構築 ・夜間捕獲、消音器使用の許可 ・狩猟免許試験の一部免除、 ・残率処理対策の推進など 【胆振、日高、上川、留萌、釧路、根室】	○「人工林の一體的な管理体の構築」(第2回提案) ○「森林管理の一元化」(No.37)など ○「エゾシカ被害の防止」(No.106)など
くらし		地域の公共交通の充実 ・地域の創意工夫に満ちた地域公共交通の充実に向けた取組を支援 【石狩】	○「福祉運送サービスに係る規制緩和」(第3回提案)

北海道モデルの展開



覽一項事案提策政

政策課題		政策課題	
空知	1 鹿造用ぶどう栽培と空知産ワインの振興	経済部・農政部	経済部
	2 雪氷冷熱エネルギーの活用促進について	経済部	経済部
	3 環境に町に適した農業農村整備事業の推進	農政部	農政部
	4 石炭資源の有効活用研究の推進について	絏済部	絏済部
	5 市町村の広域連携支援について	総合政策部	総合政策部
	6 市町村の広域連携支権による広報媒体の活用による連携について	総合政策部・経済部	総合政策部・経済部
	7 北海道・東北地方における広報媒体の活用による連携について	総務部・総合政策部	総務部・総合政策部
石狩	1 庁内ベンチャー創立の創設	経済部	経済部
	2 訪日中国人旅行者の猛大による地域活性化戦略の推進	経済部	経済部
	3 「二ハオ」「ホカイドウ」、キヤノベーン(仮称)の実施～地元が運行するコミュニケーション等、地域公共交通充実へ向	総合政策部	総合政策部
	4 土地支署について	農政部	農政部
	5 農業生産設備による意欲的農家への新たな負担軽減対策の創設	農政部	農政部
	6 個人観光客の北海道への誘客に向けた施策の充実	絏済部	絏済部
	7 景観の魅力を活かした国際的に通用する観光地づくりの推進	建設部	建設部
後志	1 手取流域推進事業(観光と農業で新たに取り手確保)	農政部	農政部
	2 地域材を使用した木造公共施設整備の促進	水産林務部	水産林務部
	3 総合手取流域推進事業(観光と農業で新たに取り手確保)	農政部	農政部
	4 地域材を使用した木造公共施設整備の促進	水産林務部	水産林務部
	5 後志南部地域におけるニシンの資源増大について	水産林務部	水産林務部
	6 外国人観光客の受入体制整備への取組	絏済部	絏済部
	7 公共施設等への木質ペレットドライ等の導入推進による木質ペレットの利用拡大	水産林務部	水産林務部
胆振	1 先進型シップリサイクルシステムの構築に向けた環境整備	環境生活部・経済部・建設部	環境生活部・経済部・建設部
	2 新商品に対する販路拡大支援の充実	絏済部	絏済部
	3 エンジニアリングアライグマ対策の推進	環境生活部・農政部	環境生活部・農政部
	4 噴火潜伏地漁業の経営安定対策	水産林務部	水産林務部
	5 森林吸収源対策の推進と資源管理に基づく林業の再生	水産林務部	水産林務部
	6 森林吸収源対策の推進と資源管理に基づく林業の再生	水産林務部	水産林務部
	7 森林吸収源対策の推進と資源管理に基づく林業の再生	水産林務部	水産林務部
日高	1 日高管内の経営需農業の持続的な発展について	農政部	農政部
	2 エンジニア等による農林業被災対策の推進について	水部・総務部	水部・総務部
渡島	1 食観光分野における地域での高付加価値化の推進	絏済部・総合政策部	絏済部・総合政策部
	2 新幹線開業等における道南スギなど地域材の活用	総合政策部・水産林務部	総合政策部・水産林務部

課題名		担当部局	
檜山	1 地域クラスター、販路拡大開拓事業の充実強化	経済部	
	2 ひやまのニシング復興に向けた日本海斜坡沿岸漁業対策の推進	水産林務部	
上川	1 エンジンガニアリングの充実・強化	環境生活部	
	2 地域の魅力向上に向けた取組の進進	経済部・総合政策部・建設部	
留萌	3 地域における木質バイオマスの有効利用の促進	水産林務部	
	1 「大半サテライト校の緊密による地域活性化への支援 ～「希望と元気」の流出阻止サテライト校の醸造～ るるいの海の総合的利活用の推進	総合政策部	
宗谷	2 エンジニアリングの広域的な取組	環境生活部・建設部	
	3 道有施設及び条例により無實證渡した施設の費極的活用の 4 進進	環境生活部	
オホーツク	5 条件不利地域の診療報酬の改善	総務部	
	1 魚光振興施策の推進	保健福祉部	
十勝	2 横敷市町村・農協等議断的青年農業者育成対策の推進	農政部	
	3 新規漁業就業者に対する支援の充実	水産林務部	
釧路	4 新エネルギー導入に向けた施策の推進	経済部	
	5 「北海道とサハジア州との友好経済交流促進プラン」の一層 の推進	経済部	
根室	1 才ホーツク地域における研究開発プラットフォームの構築	総合政策部・経済部	
	2 森林資源管理に基づく新たな林業再生	水産林務部	
根室	3 地域課題に則応した観光政策推進体制の整備	経済部	
	4 地方空港の国際化推進による地域経済活性化について	経済部・建設部	
根室	1 十勝工コロシーパークの定期開園について	建設部	
	2 中国人観光客受入体制の強化について	経済部	
根室	3 食料供給力の確保に必要な農業生産基盤整備等の促進	農政部	
	4 国産バイオ燃料対策の充実・強化	農政部・環境生活部・経済部	
根室	1 工コロシカの捕獲体制の強化充実	環境生活部・総務部・建設部	
	2 国立公園内道有施設の維持管理について	環境生活部	