# 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。

（国土交通省『地域交通ガイダンス』Vol.1（1998）より）

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「ロイヤルメイル」などの公営企業にも認められています。ロイヤルメイルは、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、ロイヤルメイ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
（Ｈ１９年６月現在）
～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

・Ｈ 15 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。
・Ｈ 16 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。
・Ｈ 18 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、輸送に関係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 |
|---|---|
| （有償運送）<br>（第 78 条）<br>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。<br>1. 災害のため緊急を要するとき。<br>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。<br>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。<br>（登録）<br>（第 79 条）<br>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。 | （有償運送の禁止及び賃貸の制限）<br>（第80条）<br>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。 |

# 改正法による自家用有償運送に係る取扱いについて

## 旧８０条による有償運送

・災害のため緊急を要する場合

・公共の福祉を確保するためやむを得ない場合（例外許可）

・市町村バス

・過疎地有償運送

・福祉有償運送

・スクールバス
（学校教育法等に限る）

・訪問介護員等による有償運送許可

## 改正法による有償運送

【法第78条第1号】

災害のため緊急を要する場合

## 改正法による登録制度

【法第78条第2号】

・市町村運営有償運送
（交通空白輸送
市町村福祉輸送）

・過疎地有償運送

・福祉有償運送

## 改正法による許可制度

【法第78条第3号】

・スクールバス
（学校教育法等に限る）

・訪問介護員等による
有償運送許可

# 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、移送に関係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

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ォローアップ（指導・助言）

結果のフィードバック

# 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 | | 自己仕分結果（記号） | 自己仕分結果（説明） | 地方側の意見 | その他各方面の意見 | 既往の政府方針等 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 運 | 10 | 旅客自動車運送事業の許認可等<br>・バス事業<br>・タクシー事業 | A－b－①<br>（自家用有償旅客運送）<br>C－c | 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は生じておらず、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日に全国知事会によってとりまとめられた「国の出先機関の原則廃止に向けて」によると地方移管する事務とされている。 | － | 出先機関改革に関する工程表（平成21年3月24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は生じておらず、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日に全国知事会によってとりまとめられた「国の出先機関の原則廃止に向けて」によると地方移管する事務とされている。 | － | － |
| | 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おり、地方運輸局では申請書類の経由事務のみを行っていることから、これらの経由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日に全国知事会によってとりまとめられた「国の出先機関の原則廃止に向けて」によると地方移管する事務とされている。（ただし、バス関係国庫補助事業に関する事務は廃止・民営化する事務とされている。 | － | － |
| | 運 | | バス関係国庫補助事業に関する事務 | | | | | |

（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）



第４０回委員会追加資料

# 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 | ・運輸支局での登録が必要<br>〔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〕 | ・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 | ・地域公共交通会議での合意必要 | |
| 福祉・過疎地有償 | ・運営協議会での合意必要 | |
| 登録更新 | ・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 | ・事業の必要性<br>・運送区域<br>・対価<br>・旅客の範囲<br>(新規登録の他、登録更新の都度開催が必要) | ・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 | ・市町村又は都道府県<br>・旅客自動車運送事業者(バス・タクシー)<br>・住民又は旅客<br>・運輸支局<br>・事業用自動車の運転手が組織する団体（労働組合）<br>（・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 | | ・運送実施主体の追加 |
| 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 | 具体例：<br>「株式会社」・「個人」・「学校法人」等を追加する　など |
| 運送区域 | ・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 | ・運送区域の規制緩和<br>具体例：<br>隣接市町村を単位とする　など |

| 事　　項 | 現　　状 | 検討の視点 |
|---|---|---|
| 利用可能車両 | | ・対象車両の追加 |
| 市町村運営（交通空白） | ・バス（乗員 11 名以上）<br>・普通自動車(乗員 11 名未満) | 具体例：<br>「貨物自動車」、学校法人の「スクールバス」等を追加する　など |
| 市町村運営（市町村福祉） | ・福祉自動車(寝台車、車いす車等)<br>・セダン等(貨物用を除く)<br>いずれも乗員 11 名未満の自動車 | |
| 福祉有償 | | |
| 過疎地有償 | ・バス（乗員 11 名以上）<br>・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) | |
| 利用者 | | ・利用者範囲の規制緩和 |
| 市町村運営（交通空白） | ・市町村の住民、その親族、日常的に市町村を利用する者 | 具体例：<br>事前の名簿登録を不要とする<br>など |
| 市町村運営（市町村福祉） | ・身体障害者、要介護認定者等及び付添人<br>・名簿登録が必要 | |
| 福祉有償 | | |
| 過疎地有償 | ・過疎地住民、その親族や同伴者等<br>・名簿登録が必要 | |
| 運送の対価 | | ・運賃の規制緩和 |
| 市町村運営 | ・実費の範囲内<br>・公衆への掲示が必要 | 具体例：<br>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<br>など |
| 福祉・過疎地有償 | ・実費の範囲内<br>・タクシー料金の運賃の概ね 1/2 の範囲であること | |
| 運転者の条件 | ・二種免許取得者<br>・一種免許取得者かつ認定講習等を修了した者<br>（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 | ・運行管理責任者の選任等<br>・整備管理責任者の選任等<br>・事故対応責任者の選任等<br>・損害賠償措置（任意保険加入） | |

第４０回委員会追加資料

# 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。

皆様にいただいたご意見を踏まえて、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労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労や困っていること等があれば、ご記入下さい。
（例：○○○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<br>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】 | 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。）<br>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。<br>（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） |
|---|---|

| | | 回答欄 | |
|---|---|---|---|
| | 現行の基準・要件 | ○ | 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<br>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。

[　　]

■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　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。
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。

（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。

（有償旅客運送の禁止）
第八十三条　貨物自動車運送事業を経営する者は、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国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 ロの乗車定員）
第三条の二　法第三条第一号ロの国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国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

（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。

# 「特区理学療法士」・「特区作業療法士」資格の創設

１　提案の概要（庁内提案）

○　高齢化の進展やそれに伴う健康志向への高まりを踏まえ、現在、医師の指示により身体又は精神に障害のある方に対してリハビリなどの理学療法・作業療法を行っている理学療法士・作業療法士に対し、北海道知事が認める専門的な教育を修めることにより、「特区理学療法士」、「特区作業療法士」という新たな資格名を使用することを認め、理学療法士・作業療法士のスキルを生かし、健常者を対象にした高度な健康サービスを提供しようとするもの。

**〈特区提案のねらい〉**

１　医療スキルを活かした質の高いサービスの提供

２　法令において積極的に位置付けることで、地域の行政機関や関係団体の取組の動機付けとする

３　質の高いサービスの前提として、

（1）一人ひとりの機能評価・分析とそれに応じたプログラムの作成等

（2）地域で健康づくりのコーディネート等の推進を行い得るスキルアップのための専門的な教育を実施する

⇩

**高齢化や人口減少が進む地域においても持続的な取組の実現**

２　提案検討委員会での審議状況

■　第 26 回検討委員会（H20.12.12）

○　提案部である経済部から「地域における理学療法士及び作業療法士の業務領域の拡大」について説明及び審議

■　第 28 回検討委員会（H21.2.20）

○　継続審議

■　第 29 回検討委員会（H21.3.17）

○　経済部から「地域における理学療法士及び作業療法士の業務領域の明確化」について説明及び審議

■　第 30 回検討委員会（H21.3.30）

○　経済部から『「特区理学療法士」・「特区作業療法士」資格の創設』について説明及び審議

→　委員の意見が分かれていることから、第 4 回答申には盛り込まないことで整理。

■　第 32 回検討委員会（H21.7.27）

○　この案件の取扱いについて審議

→　「第 5 回答申に向け前向きに検討する。」ということを次期委員会に申し送ることで整理。

３　委員会での主な意見

＜第４回答申に盛り込むことに積極的な意見＞

○　新たな資格制度を設けることで特区提案になじむ。

○　新しい付加価値をつけるものであり、新たなビジネスの創出につながる。

○　既存の柔道整復師などと重なる部分もあるが、利用者にとっては選択肢が増える。

＜第４回答申に盛り込むことに慎重な意見＞

○　地域におけるニーズ、事業性があるのか不明。

○　今まで自由にできたことが新たな資格制度を設けることで、かえって法の枠をはめることになるのではないか。

○　現行法規の中でも対応可能ではないか。

⇩

意見が分かれたことから第４回答申には盛り込まないが、経済部ではモデル事業を実施し、事業性等の確認を行うこととしていることなどから、「第５回答申に向けて前向きに検討する。」ということを次期委員会に申し送ることで合意。

**４　事業性等の検証と今後の提案の取扱いについて**

**〈事業性等の検証〉**

**■モデル事業の実施（H21.7～H23.3）**

○高齢者の健康づくり（ひざイタ予防）教室の実施
（事業実施者：(株)アフィオ）

○メディカルトレイル可能性調査と試行
（事業実施者：ＮＰＯ法人あうるず）

○高齢者の冬季の健康生活づくりの試行
（事業実施者：NPO法人グラウンドワーク西神楽）

**■人材育成(H21.7～H22.12)**

○高齢者の健康づくりプログラムの開発と地域での実践人材の育成
（事業実施者：札幌医科大学）

**〈理学療法士会の意見（H22.10.15）〉**

○起業は今後増えてくる。最近は修了後すぐに起業を希望するなどの動きが出てきている。

○現状では資格者同士の力量の差が見えにくいので、差別化を目的に「特区理学療法士」の資格を目指す者は多いと思う。

⇩

**〈今後の提案の取り扱いについて〉**

■現在、モデル事業を実施し、事業性の検証や事業化に向けた課題の整理を行っているところであるため、**事業性等の検証と提案事項の再精査が終了後、新年度に改めて審議をお願いしたい。（第６回以降の答申）**