

各地方運輸局長
沖縄総合事務局長

殿

自動車交通局長

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について

今般、道路運送法（以下「法」という。）の一部が改正され、自家用有償旅客運送の対価について、道路運送法施行規則（以下「施行規則」という。）第51条の15の規定により、その基準が定められた。これを受けて自家用有償旅客運送者が利用者から收受する対価の設定方法等について、具体的に以下のとおり定めたので、その旨了知されるとともにその取扱いについて遺漏なきよう取り計らわれたい。

記

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

(1) 対価の範囲

過疎地有償運送及び福祉有償運送に係る対価は、運送サービスの提供及び当該運送サービスと連続して、又は一体として行われる役務の提供並びに施設の利用に要する費用について、利用者の負担を求めるものであって、以下の①及び②に掲げる範囲のものをいう。

① 運送の対価

運送サービスの利用に対する対価

② 運送の対価以外の対価

運送サービスと連続して、若しくは一体として提供される役務の利用又は設備の利用に対する対価であって、以下のようなものが考えられる。

イ. 迎車回送料金

旅客の要請により乗車地点まで車両を回送する場合に適用する料金。

ロ. 待機料金

旅客の都合により車両を待機させた場合に適用する料金。

ハ. その他の料金

介助料（乗降介助に関する部分に限る。）、添乗料（運送にあたって添乗員を付き添わせた場合の料金）、ストレッチャー、車いす使用料等の設備使用料など。

(2) 対価の設定方法

① 運送の対価

運送の対価は、原則として、次のイ. ロ. ハ. の中から選択するものとする。

ただし、これらのいずれにもより難しい場合にあっては、運営協議会の合意に基づき、地域の実情に応じた運送の対価の設定を行うことができるものとする。

イ. 距離制

原則として、旅客の乗車した地点から降車した地点までの走行距離に応じて対価を設定するものであって、初乗りに係る対価と加算に係る対価を定めるもの。

ロ. 時間制

旅客を運送するため旅客の指定した場所に到着した時から旅客の運送を終了するまでに要した時間により運送の対価を定めるものであって、初乗りに係る対価と加算に係る対価を定めるもの。

ハ. 定額制

旅客の運送に要した時間及び距離によらず 1 回の利用ごとに対価を定めるもの又は予め利用者の利用区間ごとの対価の額を定めるもの。

② 運送の対価以外の対価

運送の対価以外の対価を設定する場合には、それぞれの対価の額及びそれを適用する場合の基準を明確に定めるものとする。

（注）会員となるときの入会金、年会費、月会費その他の名目で徴収され、専ら団体の活動の維持・運営に当てられる会費等は、原則としてここでの対価には含めない。

(3) 対価の設定に当たっての考え方

旅客から収受する対価は、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 旅客から収受する対価の水準

旅客から収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

圈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っては、実費の範囲内であること。

ハ. 均一制など定額制による運送の対価において、近距離利用者の負担が過重となるなど、利用者間の公平を失するような対価の設定となっていないと認められること。

ニ. 運送の対価を距離制又は時間制で定める場合であって、車庫（事務所の車庫を含む。）を出発した時点からの走行距離を基に対価を算定しようとする場合にあっては、当該同一旅客をタクシーが運送した場合の実車運賃の額に迎車回送料金を加えた合計額と比較して、当該対価が概ね $1/2$ の範囲内であると認められること。ただし、当該対価を適用する場合には、迎車回送料金を併せて徴収してはならない。

ホ. 過疎地有償運送に係る対価を定める場合であって、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。

（注1）登録後の実績に基づき、平均実車キロを算出することができる申請者にあつては、当該平均実車キロを乗車した場合のタクシーの上限運賃を基準として、上記イ. ハ. ニ. の考え方を適用することができる。

（注2）運送の対価以外の名目で、実質的に運送サービスの対価を収受することにより、運送の対価の水準を名目的に上記イ. に合致する水準に抑制するなどの操作は認められない。

② 対価の適用方法

イ. 時間制及び距離制の双方を定めることは差し支えないが、それぞれの適用方法について明確に基準が設けられており、運送を利用しようとする際に予め旅客に対して適用する対価の説明がなされる必要がある。

ロ. 福祉有償運送に係る運送の対価にあっては、1 個の契約により乗車定員 11 人未満の自動車を貸し切って旅客を運送する場合の対価を定めるものである。このため、ハ. に規定する複数乗車（1 回の運行で複数の利用者を運送する場合であつて、旅客 1 人ずつから対価を収受する場合をいう。以下同じ。）の対価を定めることができる場合を除き、旅客数に応じた運送の対価を収受することはできないものであること。

ハ. 福祉有償運送における複数乗車の対価を定める場合には、旅客 1 人ずつから収受する対価が明確に定められており、かつ、当該自動車の乗車定員を最大限利用した場合における対価の総額が、同一距離又は時間を運行した場合におけるタク

シー運賃の額と比較して概ね1／2の範囲内にあると認められるか、又は平均乗車人員が算出できる場合には、平均乗車人員で運行した場合の対価の総額が、同一距離又は時間を運行した場合におけるタクシー運賃の額と比較して概ね1／2の範囲内にあると認められるか、いずれかの方法により判断することができる。

- 二、 運送の対価以外の対価を利用者に求める場合は、旅客が利用した設備又は提供された役務の種類ごとに金額を明記すること。

- (4) タクシーの半額等、必要以上に価格の安いことを煽って会員等の募集を行ってはならないこと。

附 則

1. 本規定は、平成18年10月1日から適用する。
2. みなし登録者における対価にあつては、なお、従前の例によることとし、みなし登録者が施行日以降に対価を変更する場合から本規定の適用を行う。