

自家用自動車による有償運送について

国土交通省物流・自動車局
令和5年11月13日

第78条 自家用自動車は、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。

二 市町村、特定非営利活動促進法第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、次条の規定により地域住民又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者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。

1. 導入の条件（法79条の4第1項5号）

- 当該地域が「交通空白地」であることについて、地域公共交通会議等において協議が調うことが必要。
- 今後、交通空白地に該当するかどうかの目安として、「『半径1キロ以内にバス停・駅がない地域であって、タクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域』は少なくとも交通空白地に該当する」との基準を示して、地域公共交通会議等での議論の進展を促すこととしている。
- 上記目安に該当しない地域であっても、地域公共交通会議等における協議が調えば、交通空白地として自家用有償旅客運送を導入することは可能。

2. 運送区域（規51条の4）

- 運送の区域は、地域公共交通会議等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等において協議により定められた区域となる。
- 区域外における運送については、発地及び着地のいずれかが、区域内にあれば可能。

3. 運送の対価（法79条の8、規51条の15）

- 運送の対価は、非営利事業であることにかんがみ、「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って定められたもの」とされ、国土交通省令において、「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」、「当該地域におけるバス・タクシーに係る運賃等を勘案して、当該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であり、かつ地域公共交通会議等において協議が調っていること」を基準として定めている。
- 従来、運送の対価の目安として「当該地域におけるタクシーの上限運賃の概ね2分の1の範囲内」を示してきたところだが、ドライバー確保に向け運送の対価を引き上げるため、従来の目安を廃止して、必要費用も勘案して実費を適切に収受できるよう新たな目安（タクシー運賃の約8割）を設定することとしている。

4. 運行主体（法78条2号、規48条各号）

- 運送主体は、「市町村、特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者」とされ、国土交通省令で、「一般社団法人又は一般財団法人、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、労働者協同組合、営利を目的としない法人格を有しない社団」を限定列挙している。

第78条 自家用自動車は、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。

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。

☆許可に当たっては、運行管理・整備管理体制の整備及び保険等の加入などを求めている。

【活用例】

①通学通園のため、学校等が自家用自動車で行う有償旅客運送

(1) 乗客：当該学校等の生徒・児童

(2) 運行範囲：許可にあたり、特定された送迎ルート



②福祉タクシー事業者が行う、訪問介護員等による自家用自動車による有償旅客運送



pixta.jp - 50095655

③繁忙期におけるトラック事業者が行う、自家用自動車で行う有償貨物運送



④車積載車により事故車等の排除業務にあたる場合の自家用自動車で行う有償貨物運送



	自家用車による有償運送	運送責任	運行管理	運転者が必要なライセンス
アメリカ (48州+ワシントンD.C.)	○	サービス提供者	サービス提供者	-
イギリス	○	プラットフォーム事業者	プラットフォーム事業者	PHVライセンス
フランス	○	プラットフォーム事業者	不明	VTCライセンス
韓国	×	-	-	-
中国	○	プラットフォーム事業者	プラットフォーム事業者	営業許可
香港	×	-	-	-
台湾	×	-	-	-
インドネシア	○	プラットフォーム事業者	プラットフォーム事業者	-
ミャンマー	×	-	-	-
フィリピン	○	プラットフォーム事業者	プラットフォーム事業者	CPCライセンス
シンガポール	○	サービス提供者	サービス提供者	PHCドライバーライセンス
タイ	×	-	-	-

出典：国土交通省国土交通政策研究所調査研究（2017年7月、2018年6月）より作成

概要

- Uberによる「自家用車ドライバーと都市内を移動したい者をスマホアプリを使って有償でつなぐことを目的とする仲介サービス」の取扱いが、以下のどちらのサービスに該当するかについて判断が示されたもの。
 - **情報社会サービス**（スマホアプリにより自家用車ドライバーと乗客の間で予約情報のやりとりを可能とする仲介サービス）
 - **輸送分野におけるサービス**（タクシーサービスを含む非公共都市交通サービス）

結論

- 本仲介サービスは、「情報社会サービス」ではなく輸送サービスを主な要素とするサービス全体の不可欠な一部を成しているとみなされるべきとして、「輸送分野におけるサービス」に分類された。
- その結果、EU労働基本条約における運輸に関する規定の適用を受けることとなる。

（参考）上記結論の根拠

- このアプリがなければ、ドライバーは輸送サービスを提供できず、都市内の移動を望む者は、当該ドライバーが提供するサービスを利用できない。
- ドライバーがサービスを提供する条件について、ウーバーは決定的影響力を行使する。
- ウーバーが自社名のアプリを通じて最高運賃を決定。ドライバーに運賃の一部を支払うより先に、ウーバーが顧客から運賃を受領。
- 車両の質、ドライバーのふるまい等についてウーバーが一定の支配力を行使し、ドライバーが排除され得る。

上記判決の後

- 2020年2月、イギリス最高裁で、運転手はUberの従業員である旨の判決がなされる。
- 2020年3月、フランス最高裁で、運転手はUberの従業員である旨の判決がなされる。