

令和4年度第2回奄美大島三太郎線周辺における夜間利用適正化連絡会議

日時：2023年3月20日（月）10:00～12:00

場所：奄美市役所5階大会議室

議事次第

- (1) 試行ルールの運用1年間の結果報告
- (2) 令和4年度実証実験の結果報告及び令和5年度ゴールデンウィーク実証実験の実施について
- (3) 今後のスケジュールについて
- (4) 道路運送法の通知に関する勉強会

資料一覧

次第・出席者名簿

資料1：試行ルールの運用1年間の結果報告

資料2：令和4年度実証実験の結果報告及び令和5年ゴールデンウィーク実証実験の実施方針

資料3：意見照会における主な意見と対応

資料4：今後のスケジュール（案）

参考資料1：三太郎線の将来像に関するワークショップの結果

令和4年度第2回奄美大島三太郎線周辺における夜間利用適正化連絡会議 出席者一覧

団体	役職	氏名	参加方法
西仲間町内会	区長	紀元 三好	奄美市役所
東仲間町内会	区長	欠席	欠席
住用町囀託委員会	会長	山田 紘一	奄美市役所
	副会長	橋本 弘政	奄美市役所
奄美大島商工会議所	専務理事	川口 智範	奄美市役所
あまみ商工会		村田 茂信	奄美市役所
一般社団法人奄美群島観光物産協会	総括リーダー	武下 義弘	奄美市役所
あまみ大島観光物産連盟	事務局長	境田 清一郎	奄美市役所
奄美大島観光協会		欠席	—
一般社団法人奄美自動車連合会		欠席	—
世界自然遺産推進共同体事務局	事務局長代理	寿 浩義	奄美市役所
マングローブ公社	管理課長	川内 正貴	奄美市役所
NPO法人すみようヤムランド	理事長代理	與島 義満	奄美市役所
特定非営利活動法人 奄美野鳥の会		欠席	—
奄美哺乳類研究会		欠席	—
環境ネットワーク奄美	代表	藺 博明	奄美市役所
奄美の自然を考える会		欠席	—
奄美自然環境研究会		欠席	—
奄美大島エコツアーガイド連絡協議会	副会長	富岡 紀三	奄美市役所
奄美大島エコツーリズム推進協議会	会長	欠席	—
奄美市警察交通課	課長代理	上牧瀬 肇	奄美市役所
奄美市土木課		欠席	—
奄美市紬観光課	主事	中 大喜	Web
奄美群島広域事務組合奄美振興課	エコツーリズム推進係 係長	直 昇平	奄美市役所
	エコツーリズム推進係 主事	高城 若菜	奄美市役所
	エコツーリズム推進係 主事補	琉 和史	奄美市役所

【事務局】

環境省沖縄奄美自然環境事務所	自然保護官	古川 和幸	Web
環境省奄美群島国立公園管理事務所	所長	阿部 慎太郎	奄美市役所
	国立公園保護管理企画官	山根 篤大	奄美市役所
	係員	興津 絵美	奄美市役所
	希少種保護増殖等専門員	鈴木 真理子	奄美市役所
	自然保護官補佐	白石 大晴	奄美市役所
鹿児島県環境林務部自然保護課奄美世界自然遺産室	室長	増山 久仁子	Web
	参事付	横山 愛那	Web
鹿児島県大島支庁保健福祉環境部衛生・環境室	主事	遠矢 千之	Web
	技術主幹兼環境係長	荒川 浩亮	奄美市役所
奄美市市民部世界自然遺産課	課長	平田 博行	奄美市役所
	遺産政策係長	河野 裕二	奄美市役所
	主査	有川 誠	奄美市役所
	主事	神田 あんず	奄美市役所
	主事	出口 聡一郎	奄美市役所
奄美市住用総合支所市民福祉課	主査	常田 健輔	奄美市役所
	主事	松田 喜八朗	奄美市役所
奄美市住用総合支所産業建設課	主事	新原 弘哉	奄美市役所
[オブザーバー] 国土交通省九州運輸局鹿児島運輸支局	首席運輸企画専門官	西村 英明	Web
[オブザーバー] (株)プレック研究所		深沢 久和	奄美市役所
		家倉 凌	奄美市役所
		日高 芙美	奄美市役所

試行ルール 運用1年間の結果報告

令和5年3月

奄美大島三太郎線周辺における夜間利用適正化連絡会議 事務局

報告内容

1. 調査概要

2. 主な結果

3. 主な成果と課題

1. 調查概要

1. 調査概要

<調査手法>

車番認識システム

自動撮影カメラ

車両カウンター

予約情報

利用者アンケート

ガイドアンケート

<分析項目>

■ 利用動態

- ▶ 通行台数
- ▶ 利用者の属性
- ▶ 未予約利用率
- ▶ 他路線への分散状況

■ 満足度等

- ▶ 満足度
- ▶ 混雑の感じ方等

■ 観察状況

- ▶ アマミノクロウサギ観察頭数
- ▶ 観察種数

■ ルールについて

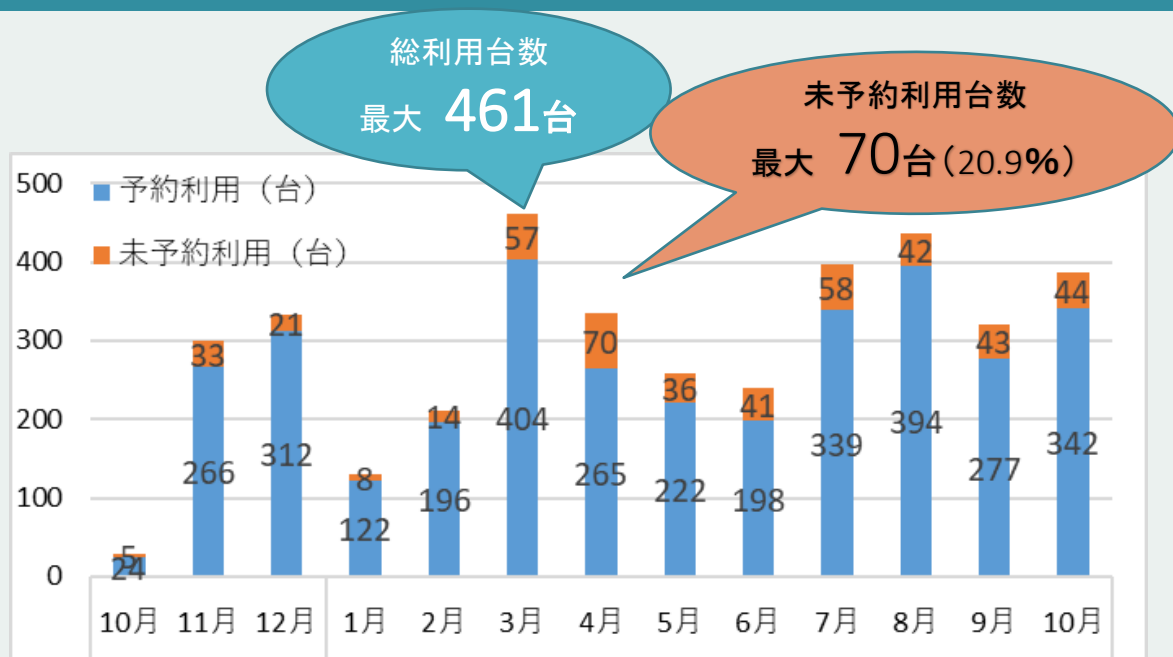
- ▶ ルールの遵守状況
- ▶ ルールへの意見

2. 主な結果

2. 主な結果 事前予約制関連 ①

総利用台数

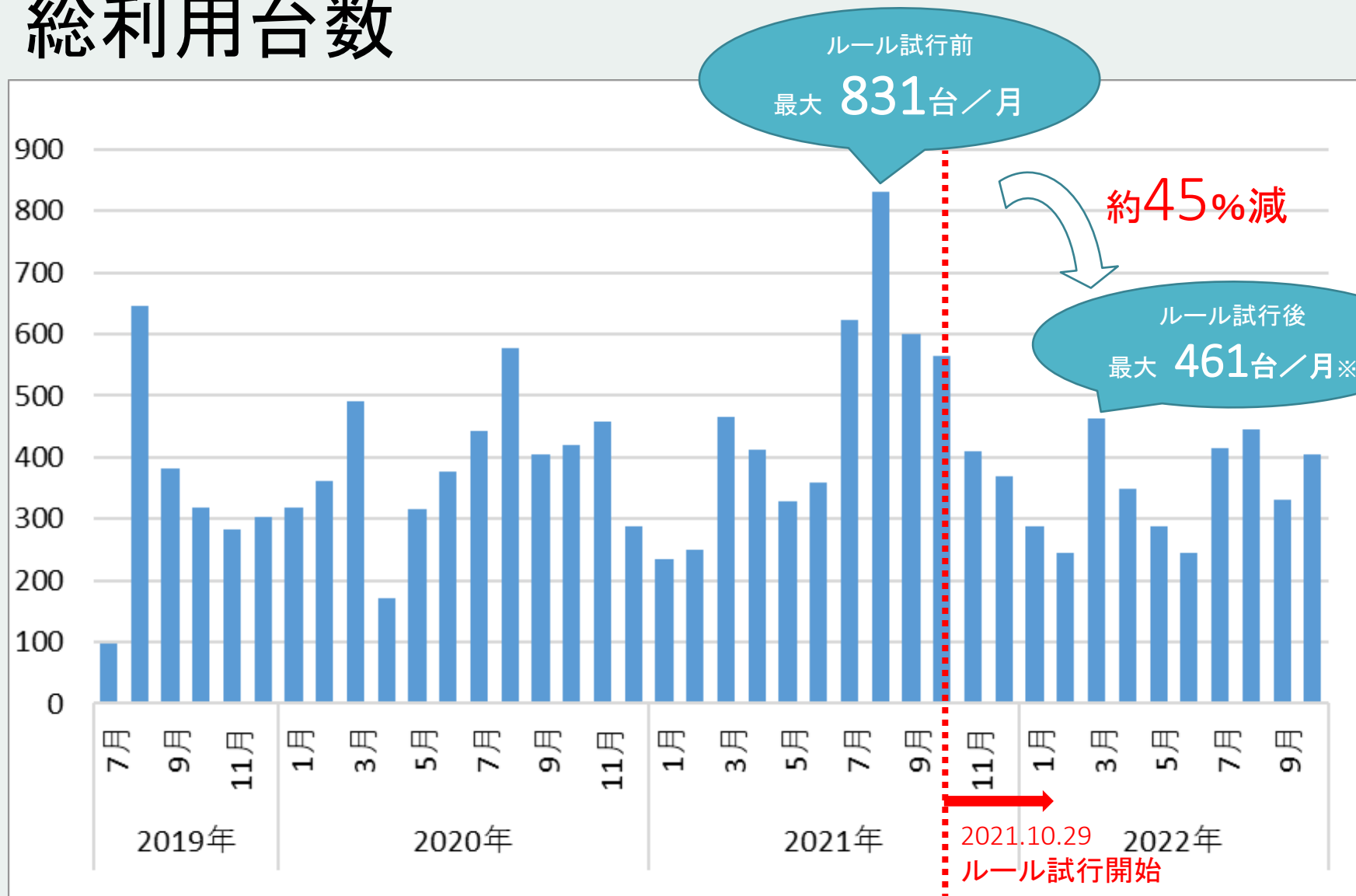
総利用台数合計
3833台



	2021年			2022年										1年計
	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	
総利用台数	29	299	333	130	210	461	335	258	239	397	436	320	386	3833
予約利用	24	266	312	122	196	404	265	222	198	339	394	277	342	3361
割合	82.8%	89.0%	93.7%	93.8%	93.3%	87.6%	79.1%	86.0%	82.8%	85.4%	90.4%	86.6%	88.6%	87.7%
未予約	5	33	21	8	14	57	70	36	41	58	42	43	44	472
割合	17.2%	11.0%	6.3%	6.2%	6.7%	12.4%	20.9%	14.0%	17.2%	14.6%	9.6%	13.4%	11.4%	12.3%
無断キャンセル	2	35	32	25	23	40	27	27	19	39	51	46	24	390

2. 主な結果 事前予約制関連 ②

総利用台数

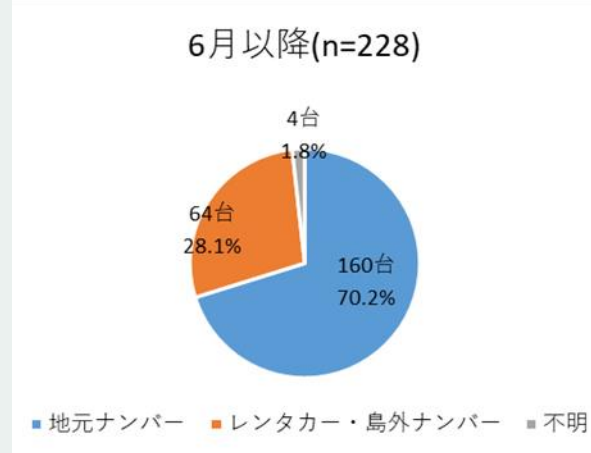
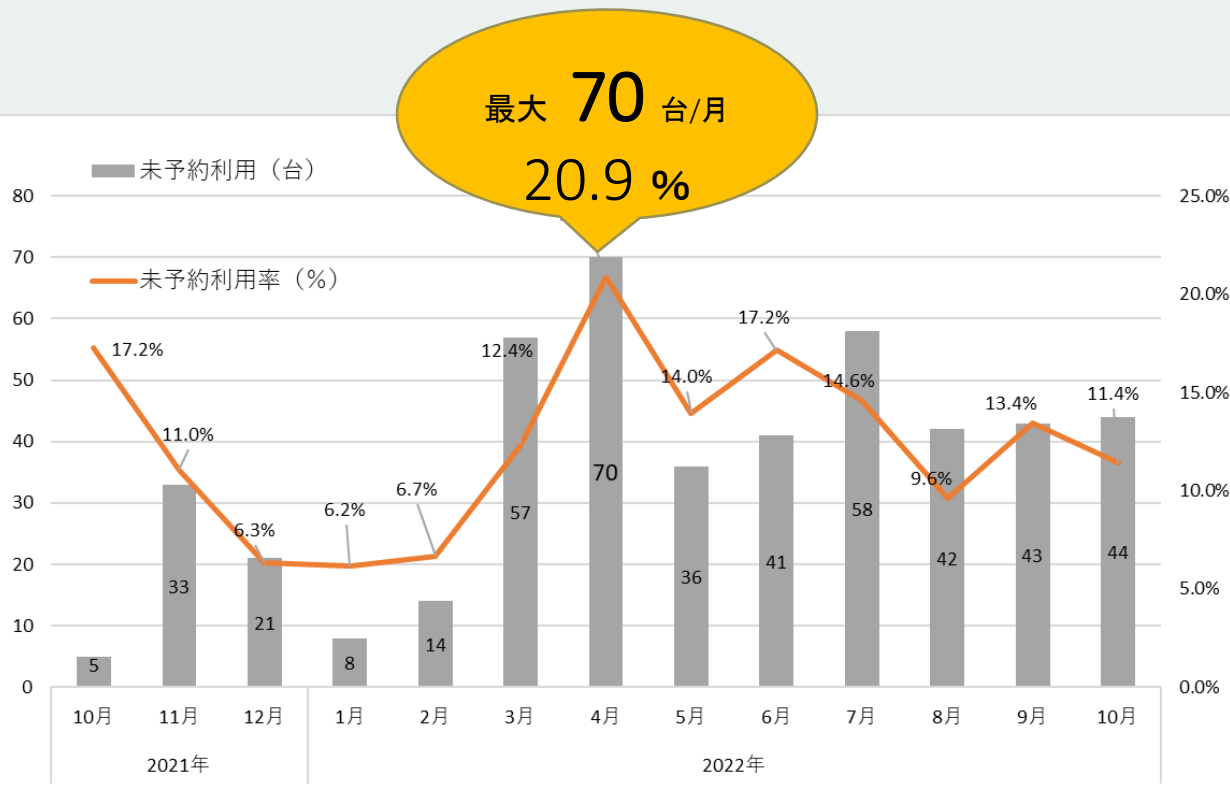


※自動撮影カメラ及び車番認識システムでの計測値

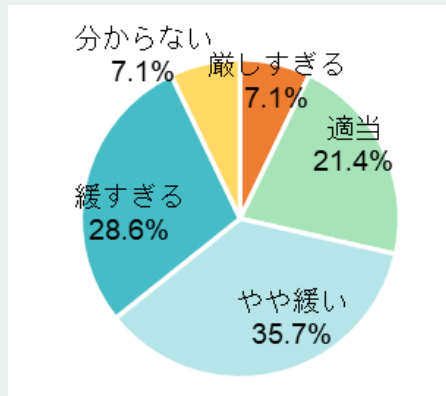
2. 主な結果 事前予約制関連 ③

未予約利用

↓ 未予約車は島内ナンバーが約70%



↓ ルールについてどう思うか (ガイドアンケート(n=14))



- ▲ 未予約利用を繰り返している 特定の車両がある
- ▲ 東西を間違えて入っている 場合がある
- ▲ ルールが「緩い」という評価につながっている可能性がある

2. 主な結果 事前予約制関連 ④

他の車両と遭遇した時の感想

「不満」または「とても不満」と回答した人の意見

ガイド

- ・あきらかな未予約者に遭遇してストレス。
- ・予約無しの方が多数いた。生き物がたくさん轆かれていた。
- ・予約せずに沢山の車が入山してきた。

一般利用者

- ・予約をして入ったが、ガイドツアーの人に未予約者と疑われた。



利用者間で、トラブルの元となりうるやり取りが発生している

ゲートの設置、監視員、講習会の実施と義務付け、強制力のある規制が必要 等の意見

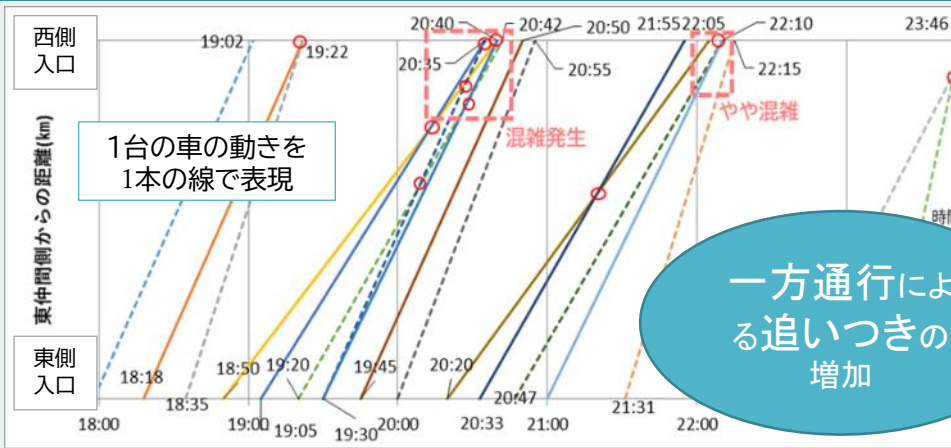
事務局
の考え

ゲート設置等の物理的制限は公道であることから難しいが、繁忙期での現地への人員配置、周知の継続、未予約や無断キャンセルへの注意喚起を関係機関で協力して実施。講習の受講を利用の条件とする仕組みについては引き続き検討。

2. 主な結果 台数・通行方向

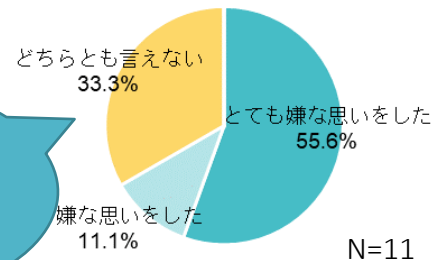
2020.11/19
(R1年度実証実験)

- ルール
- ・一方通行
 - ・15分おきに1台



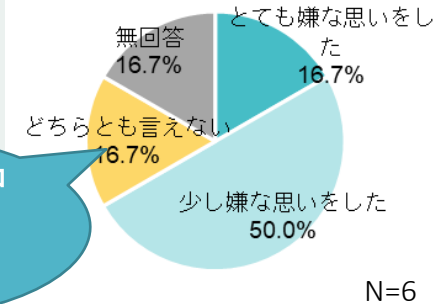
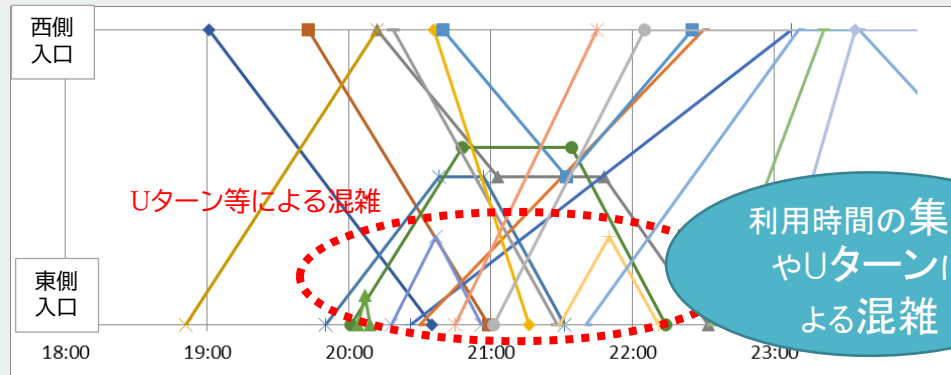
他車両と遭遇した際の感想

ガイドアンケートの結果



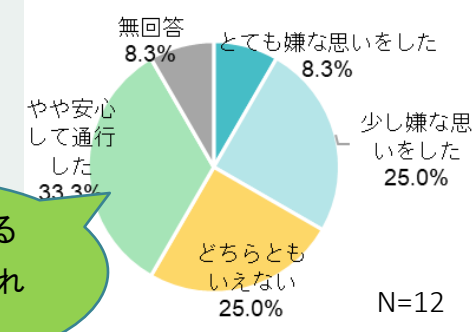
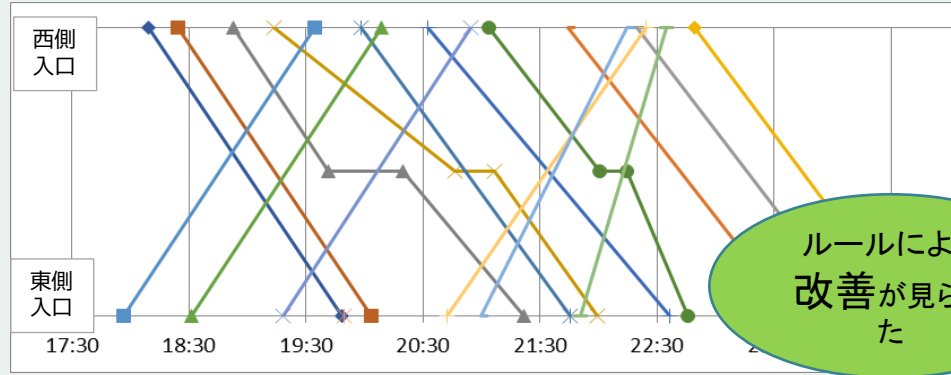
2021.8/27
(ルール試行開始前)

- ルール
- なし(試行開始前)



2021.11/20
(ルール試行開始後)

- ルール
- ・両方向通行
 - ・30分おきに1台

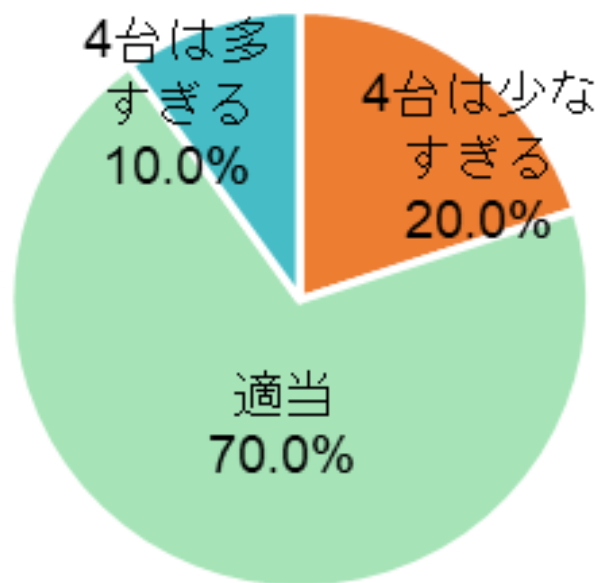


2. 主な結果 台数・通行方向

ガイドアンケートの結果

※三太郎線を利用するガイドの回答(10件)を抽出

台数(1時間4台)について



通行方向について



▲三太郎線を利用しているガイドからは、現状の台数・通行方向のルールはおおむね適当と評価されている

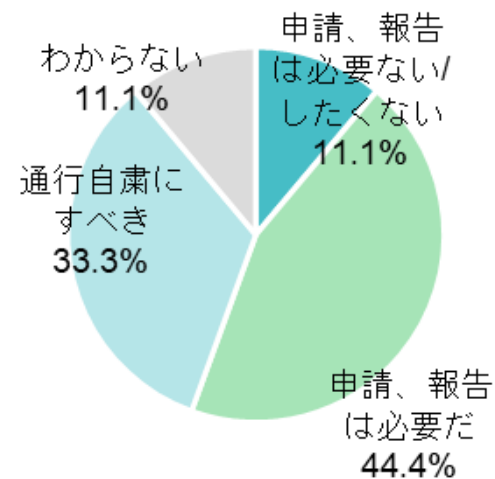
2. 主な結果 石原栄間線

	2021年			2022年										1年計
	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	
石原栄間線	14	97	105	39	77	131	59	39	35	70	62	63	87	878
1日平均	4.7	3.2	3.4	1.3	2.8	4.2	2.0	1.3	1.2	2.3	2.0	2.1	2.8	2.4

▲石原栄間線・・・平均で1日1.2～4.7数台の利用
トラブルの報告は無し

→ 石原栄間線の申請・報告について

(ガイドアンケート結果から三太郎線を利用するガイドの回答(10件)を抽出)



事務局
の考え

これまで同様、通行自粛等は求めないが、密猟対策やトラブル等の把握のため、利用する際には申請・報告を求める。

2. 主な結果 **スタル俣線**

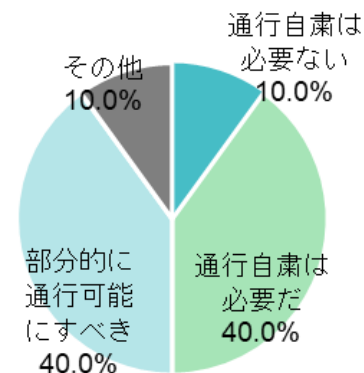
	2021年			2022年										1年計
	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	
スタル俣線	2	21	17	12	6	24	12	5	9	4	9	7	6	134
1日平均	0.7	0.7	0.5	0.4	0.2	0.8	0.4	0.2	0.3	0.1	0.3	0.2	0.2	0.4

▲スタル俣線・・・平均して、2日に1台程度の利用

・ガイドの意見

「ルールを守るということでスタル俣線も入らせた方が良い」

→ スタル俣線の利用自粛について
(ガイドアンケート結果から三太郎線を利用するガイドの回答(10件)を抽出)



事務局
の考え

世界遺産の核心地域であり厳格な保全管理が求められることから引き続き夜間の通行自粛を依頼する。公道であり物理的な制限が行えないため、一部区間の利用や認定ガイドに限定した利用等について現段階での運用は難しいと判断している。
今後、ルールを守らない利用者への個別の自粛依頼等、対応の強化を検討する。

2. 主な結果 観察ルール

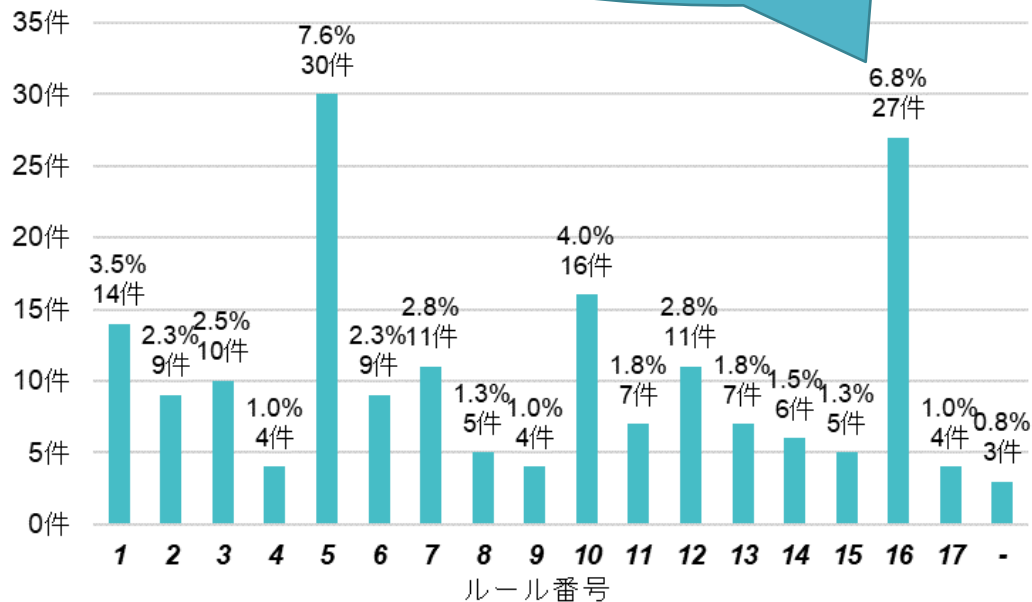
「守れなかったルールはありますか？」

「下り坂で時速10kmを超えない」

7.6% が守れなかった

「すれ違い時に上り優先、
待機車(下り)は消灯する。」

6.8% が守れなかった



ほとんどの観察ルールについて約96~99%の利用者が守れていたと回答

番号	観察ルール
1	時速10km以下で、生き物に気を付けて走行する。
2	アマミノクロウサギだけでなく小型の両生類、爬虫類、甲殻類などにも気を付けて走行する。
3	水たまりはなるべく車で踏まない。(カエルやイモリ、オタマジャクシ等の生活の場であるため)
4	道路の端から飛び出してくる生き物に気をつける。
5	下り坂はスピードが出やすいので、時速10kmを特に超えないよう特に注意する。
6	アマミノクロウサギ等の哺乳類・鳥類からは2m以上離れて観察する。
7	大声を出さない。
8	動物には触らない。
9	動物に餌を与えない。
10	車のドアを勢いよく閉めない。
11	生き物を探すライトは車につき1本とする。
12	手持ちライトで逃げていく生き物をしつこく追わない。
13	前の車が追いついたら一旦待機し、合図(左ウインカー)がでるまで無理に追い抜かない。
14	前の車は十分に観察できたら左ウインカーを出し、後続の車に先頭をゆずる。(左ウインカーで合図する)
15	対向車が来た時や前の車に追いついた時、ハイビームはやめる。
16	すれ違い時には上り優先通行とし、待機車(下り)は消灯する。
17	ペットを連れて行かない。

2. 主な結果 ルールに対する評価

アンケート自由意見の分析

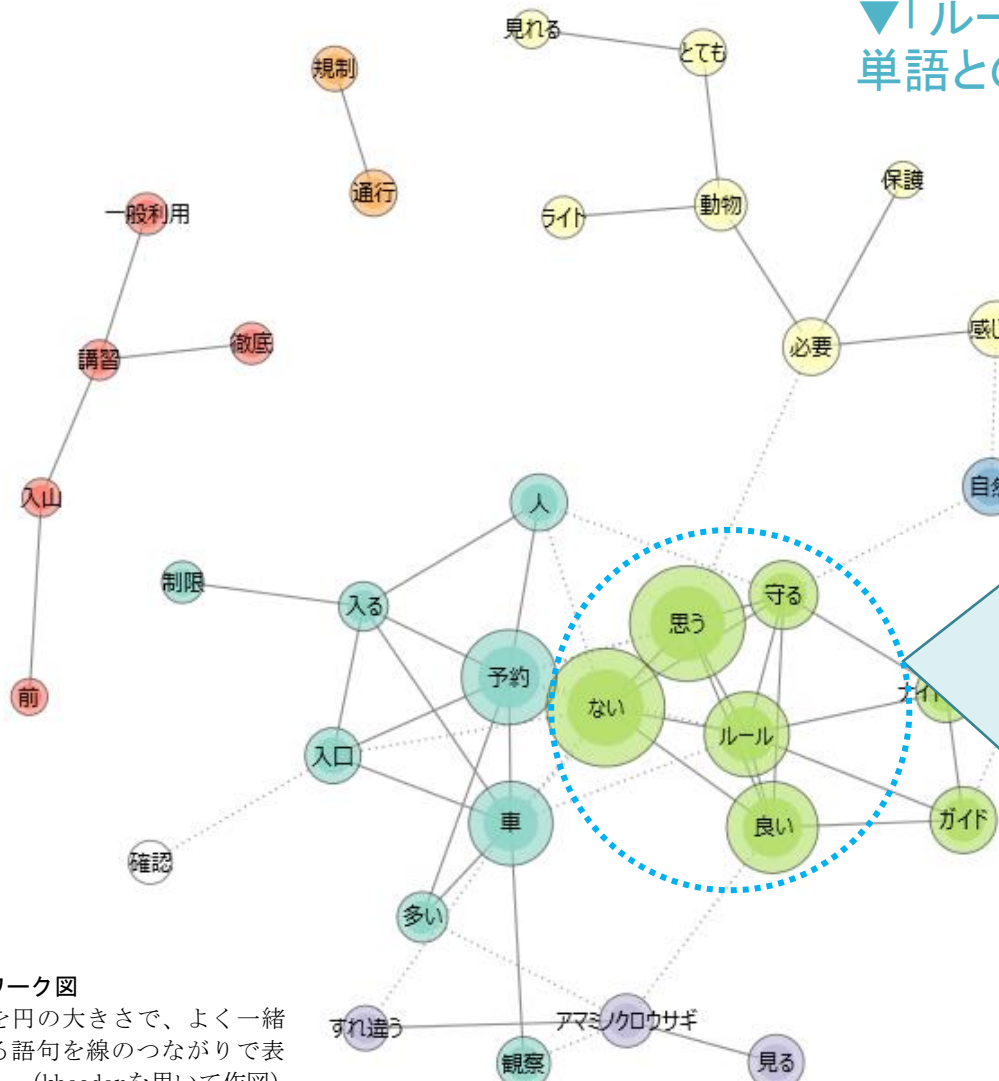
▼「ルール」に関する意見は、ポジティブな単語との組合せ※が多かった(30回/29人)

※全てがポジティブな意見とは限らない

・世界遺産に認定され、観光客は増えると思うので、ルールは必ず必要だと思う。貴重な固有種を守っていただきたい。

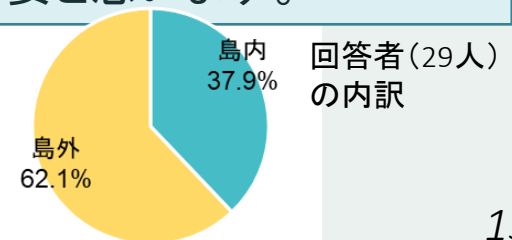
・奄美の自然を守るためにルールの遵守が大事だと思う。

「夜間利用ルール」はとても必要だと感じました。しかし、これを続けるためには出入口の管理も必要と思います。



共起ネットワーク図

※使用頻度を円の大きさで、よく一緒に出現する語句を線のつながりで表現している。(kncoderを用いて作図)



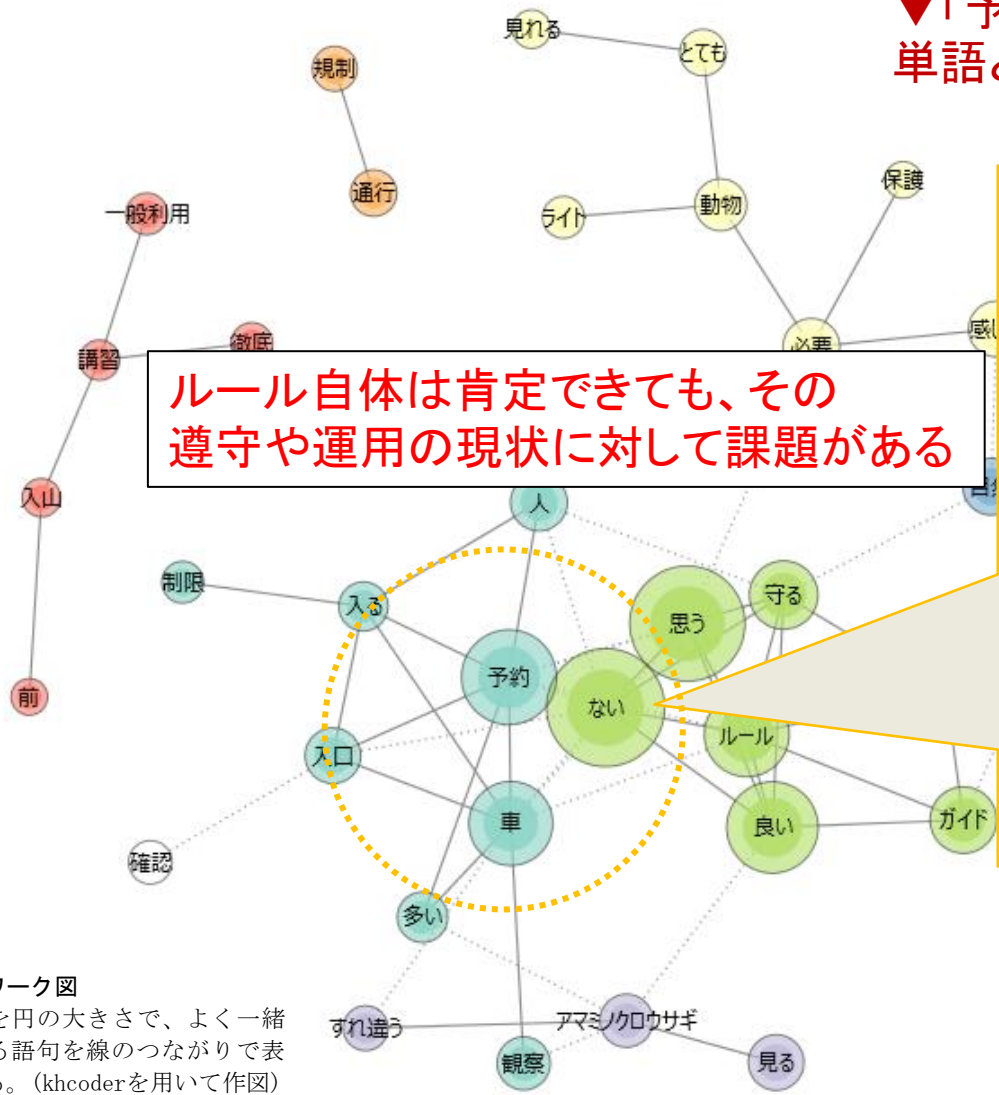
回答者(29人)の内訳

2. 主な結果 ルールに対する評価

アンケート自由意見の分析

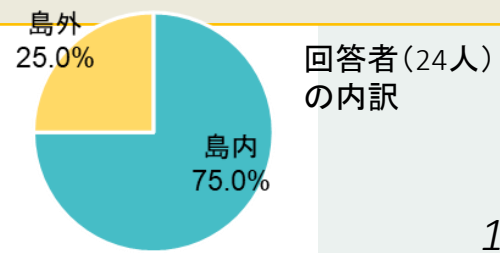
▼「予約」に関する意見は、ネガティブな単語との組合せ※が多かった(26回/24人)

※全てがネガティブな意見とは限らない



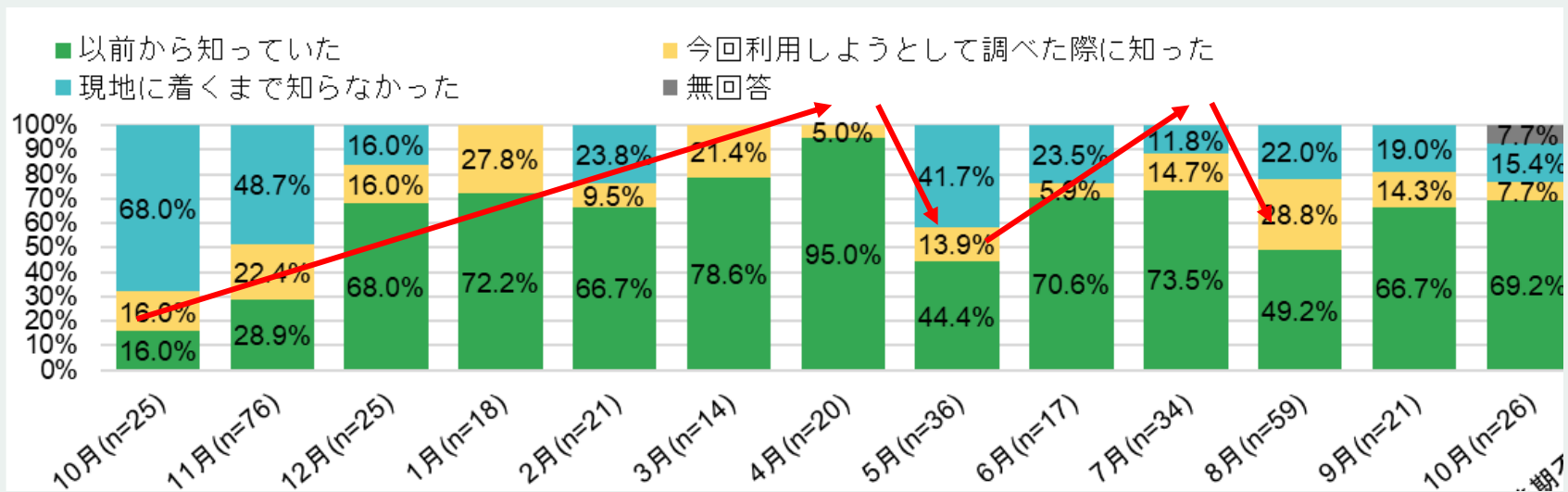
ルール自体は肯定できても、その遵守や運用の現状に対して課題がある

- ・出入り口に人がいないと予約していない車が入ってきて迷惑する。
- ・車の台数制限をしているが、入口にチェックする人がいないから、予約していない人が入って来そうで心配です。
- ・あまりにも予約ルール無視の車両が多過ぎる。

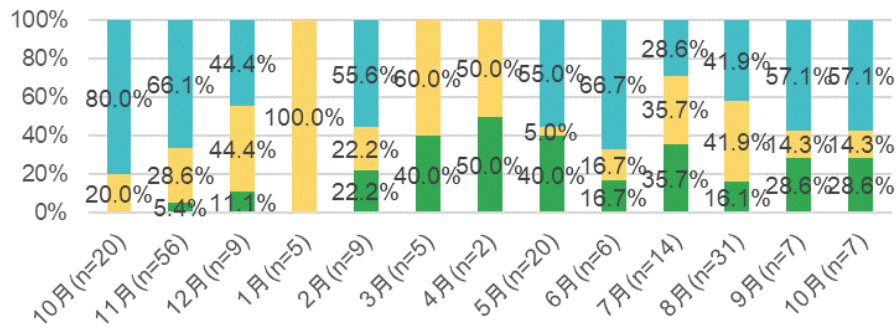


共起ネットワーク図
※使用頻度を円の大きさで、よく一緒に出現する語句を線のつながりで表現している。(kxncoderを用いて作図)

2. 主な結果 ルールの認知度

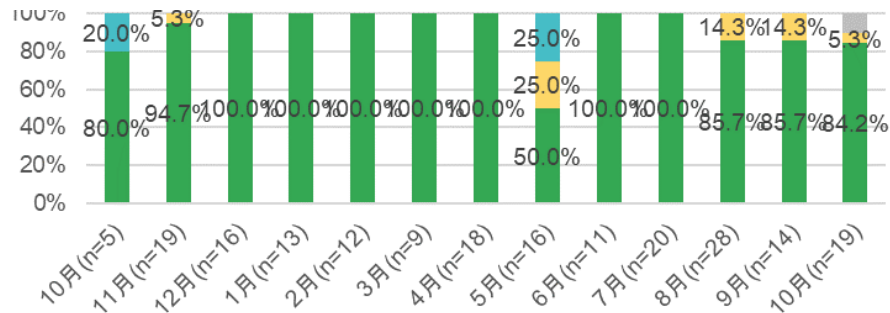


島外



➡ 島外利用者に対して、継続的な周知が必要

島内

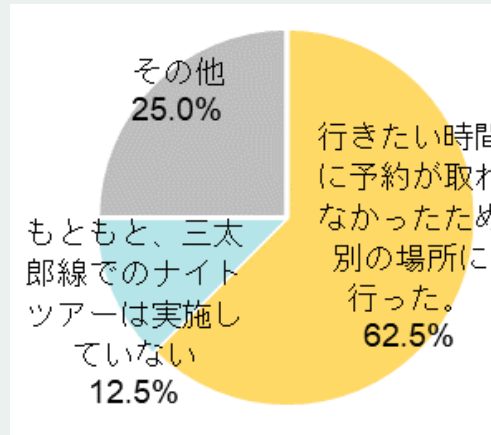
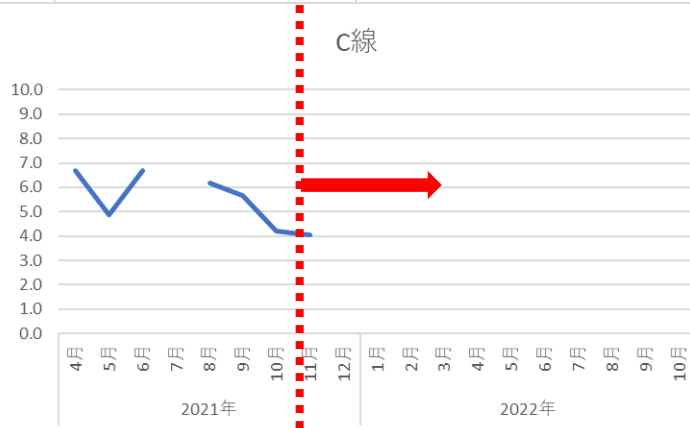
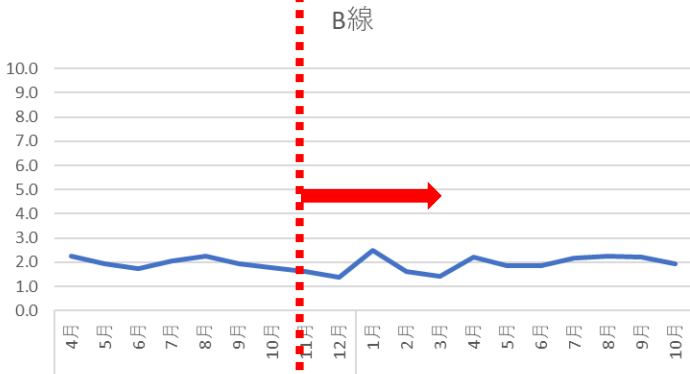
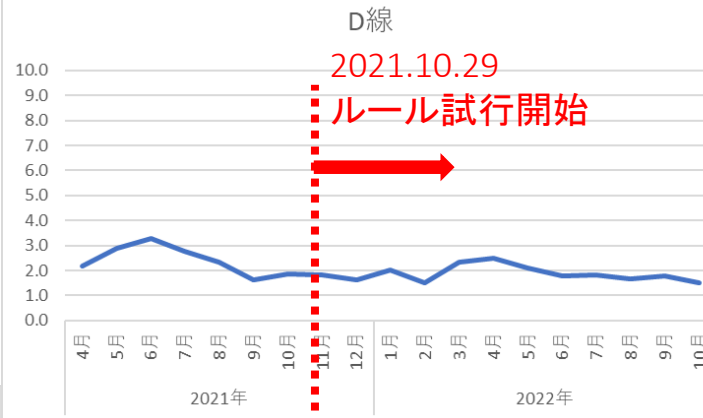


➡ 島内利用者に対して、長期休暇等に集中した対策が必要

2. 主な結果

他の路線への分散

※一晩の平均通行台数



← 三太郎線の利用が減った理由
(ガイドアンケート結果)n=8

※その他
・混雑を避けるため

事務局
の考え

明確な増加傾向は見られないが、特定の路線はルール試行開始前から利用が多い状態が続いているため、ロードキルの発生状況とともに引き続き利用状況を注視する。

2. 主な結果 **ロードキル発生数**

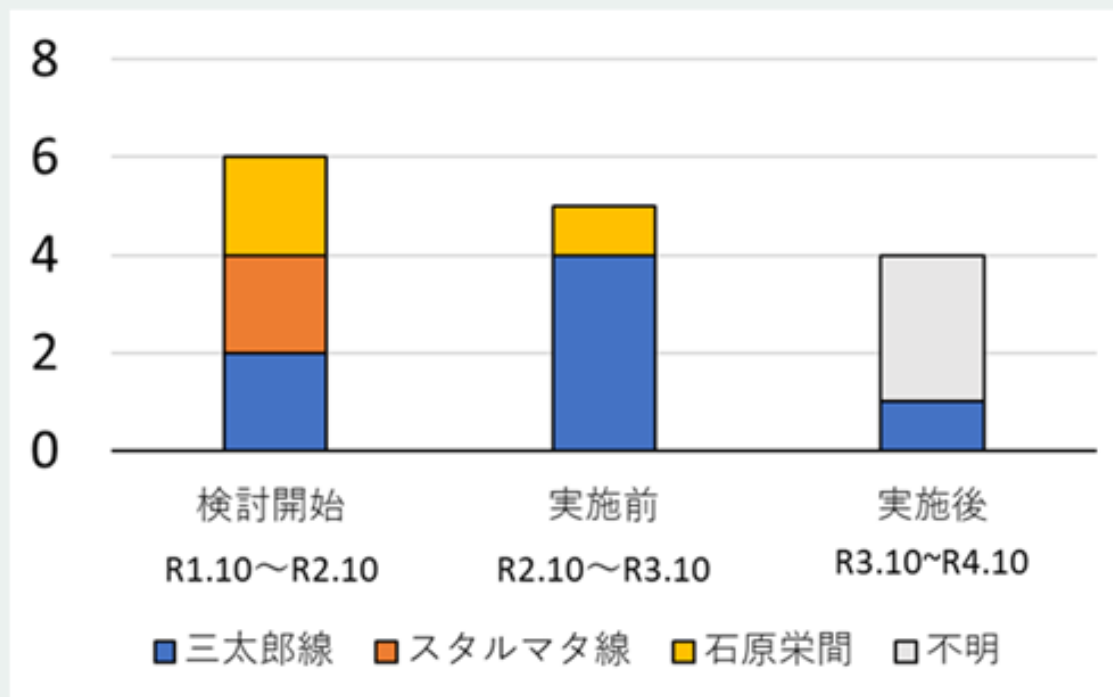


図2. 利用調整開始を起点に1年ごとに集計したアマミノクロウサギの交通事故件数

※不明は死体の腐敗がひどいもしくは一部であったため、死因が確定できなかったもの。

- ▲死因不明のものを含めても、ルール運用後のロードキル件数は減少傾向。

3. 主な成果と課題

3. 主な成果と課題

成果

- 予約制、台数制限と両方向通行により利用台数が抑制され、追いつき数が減少、遭遇時の「嫌な思い」も減少した。
- 観察ルールはおおむね守られている
- ルール自体には肯定的な意見が多い
- 島内の認知率は高い
- ロードキルの発生数を低く抑えられている



課題

- 未予約利用者が、利用者の不満の原因や、トラブルの元となっている
- 監視や規制の強化を求める意見が上がっている。



- **未予約等ルール不遵守への対策**が必要
 - 未予約を繰り返す特定の島内利用者への対策
 - 東西の間違えや無断キャンセルへの注意喚起
- 島内外利用者への**周知を継続的・効果的に**行う必要がある



ありがとうございました。



令和4年度 実証実験の結果報告 及び 令和5年度 ゴールデンウィーク実証実験 の実施方針

令和5年3月

奄美大島三太郎線周辺における夜間利用適正化連絡会議 事務局

内容

1. 実証実験の経緯
2. 調査方法
3. 結果概要
4. 令和5年GW実証実験
の実施方針
5. その他

1. 実証実験の経緯

実証実験の経緯

地元枠に関して

GWの予約が早期に埋まってしまった状況を踏まえ、地元から「大型連休や観光繁忙期に住用町住民が三太郎線ナイトツアーに行けるよう「**地元枠**」を設けること」の要望

1枠2台利用に関して

- ・GWに未予約を含む複数台利用が見られた。
- ・有志ガイドメンバーから、1事業者による枠の占有を防ぐため、「予約一枠で車両2台を連ねて通行可能とするルールの追加」の意見書

令和4年8月 連絡会議

三太郎線と関わりが深い住用住民の利用ピーク期における利用機会を確保するため



①地元枠の設定

複数台の利用を可能とすることで利用ピーク期における混雑や枠のひっ迫を緩和するため



②予約1枠あたりの利用台数の変更(1枠2台)

シルバーウィークに実証実験を行うことを決定

→台風の影響により一部データの取得が不十分だったため、年末年始にも実証実験を実施

実証実験ルール(シルバーウィーク)

実験期間 令和4年9月17日(火)～25日(日)(9日間)

① 地元枠の設定

【対象範囲】

住用町住民(ガイド事業者を除く)

【予約枠数と時間帯】

早い時間帯(19:00前後)を1日1枠

【運用方式】

予約サイトに「地元枠」を設定

希望する地元住民は各自予約サイトで申し込み。(先着順)

予約時に「住所」を入力してもらうことで地元利用かを確認

② 繁忙期における予約1枠あたりの利用台数の変更(1枠2台)

○期間中、予約1枠につき車両2台通行可能

○車両同士は極力離れずに通行することとするが、道路の状況に応じた安全な車間距離を確保する。

○1枠の利用は1団体(実際に予約した団体)のみ

- ・ガイド事業者であれば1事業者のみ。
- ・地元住民であれば1家族とその親族のみ。
- ・観光客であれば1団体のみ。

○車両2台の場合、石原栄間線の通行はなるべく避ける。通行する場合は、安全に十分に注意する。

実証実験ルール(年末年始)

実験期間 令和4年12月27日(火)～令和5年1月9日(月・祝)(14日間)

① 地元枠の設定

【対象範囲】

住用町住民 (ガイド事業者を除く)

【予約枠数と時間帯】

18時～21時の間に1日1枠

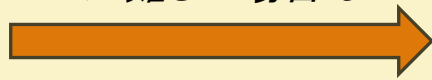
【運用方式】

予約サイトに「地元枠」を設定

希望する地元住民は各自予約サイトで申し込み。(先着順)

予約時に「住所」を入力

ご自身での予約が難しい場合は...



② 1枠2台利用

9月の実証実験と同様

窓口での予約補助

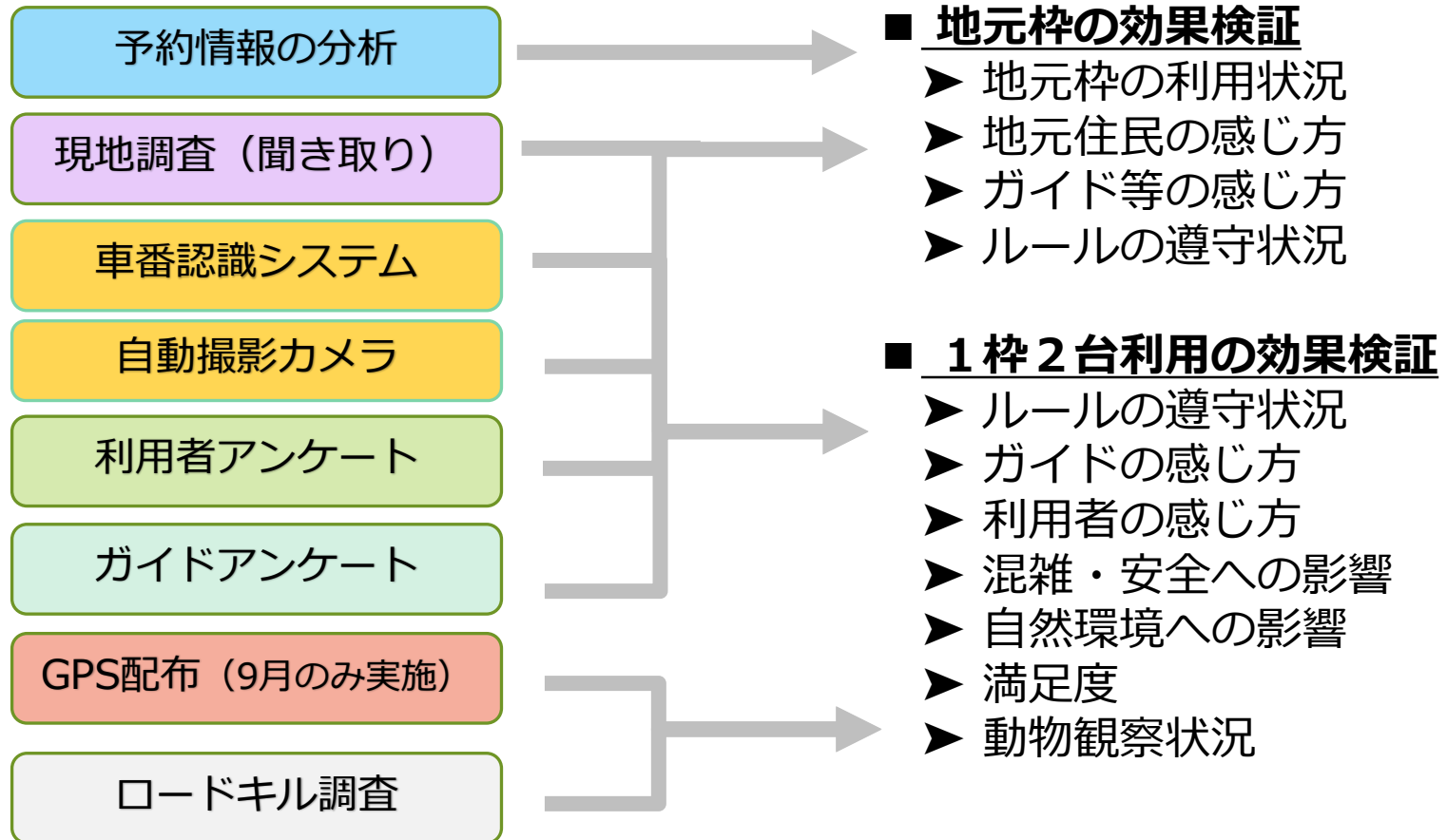
- ・住用総合支所市民福祉課
- ・奄美市市民部世界自然遺産課
- ・奄美野生生物保護センター
- ・奄美大島世界遺産センター

2. 調査方法

調査方法

<調査手法>

<検証項目>



3. 結果概要

(1) 利用台数(シルバーク)

9月	17(土)	18(日)	19 (月・祝)	20(火)	21(水)	22(木)	23 (金・祝)	24(土)	25(日)	期間計
天候	雨(台風)	曇	晴	晴	雨	晴	曇	晴	晴	
総利用台数	1	8	10	11	12	13	16	24	14	109
予約利用	0	6	9	11	12	12	11	22	12	95
(割合)	0.0%	75.0%	90.0%	100.0%	100.0%	92.3%	68.8%	91.7%	85.7%	87.2%
未予約利用	1	2	1	0	0	1	5	2	2	14
(割合)	100.0%	25.0%	10.0%	0.0%	0.0%	7.7%	31.3%	8.3%	14.3%	12.8%
実験 ルール	地元枠利用	0	0	0	0	0	0	0	1	1
	2台利用 (件数)	0	0	0	2	1	3	1	4	11

(参考) 夏季モニタリング期間(R4.8/6~8/19の12日間)

合計202台 予約利用177台(87.6%)、未予約利用25台(12.4%)

台風の影響か総利用台数や地元枠利用が少なかったため、一部の検証が不十分
 年末年始に追加で実証実験を実施

(1) 利用台数(年末年始)

	12/27 (火)	28(水)	29 (木)	30(金)	31(土)	1/1 (日)	2 (月)	
天候	雨	雨	雨	雨	晴	晴-時雨	曇	
総利用台数	15	12	13	11	14	18	15	
予約利用	15	12	13	10	12	12	13	
(割合)	100.0%	100.0%	100.0%	90.9%	85.7%	66.7%	86.7%	
未予約	0	0	0	1	2	6	2	
(割合)	0.0%	0.0%	0.0%	9.1%	14.3%	33.3%	13.3%	
実験 ルール	地元枠	0	1	1	1	1	1	
	2台利用	0	0	0	0	0	0	
	3(火)	4(水)	5(木)	6(金)	7(土)	8(日)	9 (月・祝)	期間計
天候	雨	晴/雨	曇	晴	晴	晴	曇	
総利用台数	12	12	6	11	18	17	5	179
予約利用	10	10	6	8	17	15	5	158
(割合)	83.3%	83.3%	100.0%	72.7%	94.4%	88.2%	100.0%	88.3%
未予約	2	2	0	3	1	2	0	21
(割合)	16.7%	16.7%	0.0%	27.3%	5.6%	11.8%	0.0%	11.7%
実験 ルール	地元枠	0	0	1	1	0	1	10
	2台利用	0	1	0	0	1	0	3

不足していた、
総利用台数、
地元枠についてデータを取得できた



(2) 地元枠について

① 利用状況

シルバーウィーク → 9枠中1枠が利用された（利用率約10%）

地元枠	利用	地元枠	利用
9/17(土) 19:00(西)	×	9/21(水) 19:30(西)	×
9/18(日) 18:30(西)	×	9/22(木) 18:30(東)	×
9/19(月・祝) 19:00(東)	×	9/23(金・祝) 19:00(東)	×
9/20(火) 19:00(西)	×	9/24(土) 19:00(東)	×
		9/25(日) 19:00(西)	○

年末年始 → 14枠中10枠が利用された（利用率約70%）

地元枠	利用	地元枠	利用
12/27(火) 19:30(西)	×	1/4(水) 18:00(東)	×
12/28(水) 18:00(東)	○	1/5(木) 19:00(西)	○
12/29(木) 19:00(東)	○	1/6(金) 21:00(西)	○
12/30(金) 19:30(西)	○	1/7(土) 18:30(東)	×
12/31(土) 20:00(西)	○	1/8(日) 20:30(西)	○
1/1(日・祝) 21:00(東)	○	1/9(月・祝) 18:30(東)	○
1/2(月) 20:00(東)	×	1/4(水) 18:00(東)	○



時期により需要が異なると考えられる。
時間帯、曜日、東西の偏りは見られなかった。

(2) 地元枠について

② 枠数の妥当性

地元

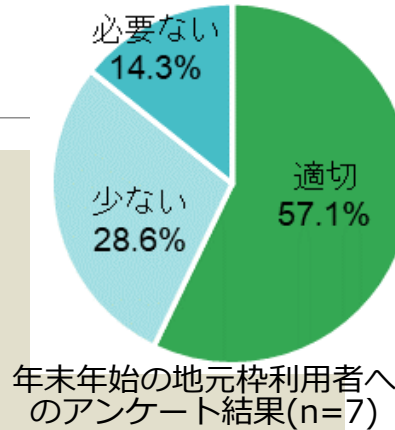
枠数について

→「適切」が過半数だが、「少ない」、「必要ない」といった意見もあった

ご意見

そもそも、地元枠という考え方が疑問。なぜ地元に住んでいる人間が制限されるのか？

地元枠という考え方が住用に住んでいる人達を大切にしていない気がする。不信感を持っています。



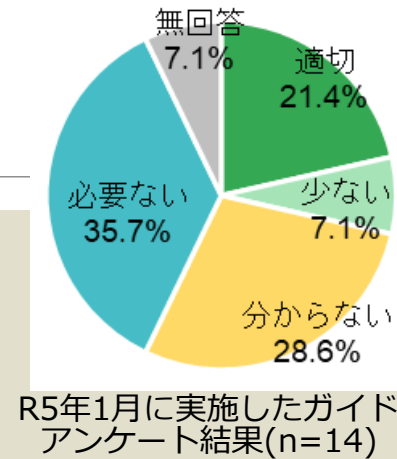
ガイド

枠数について

「必要ない」の理由

→・島民として平等に予約できるべき

- ・予約不要で良い。集落文化を規制する必要はない。利用を自粛するかどうかは、住民の意識に委ねればよい。



島内利用者

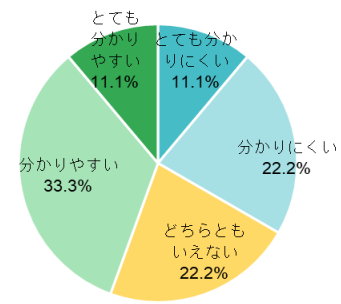
○地元枠をガイドが使っているが良いのか。

- 地元枠の必要性を含め、様々な意見がある。「必要ない」の理由の中にも、「予約すべきだから」、「予約不要にすべきだから」と相反する方向性がある。
- 一部の利用者に、ルールや地元枠の趣旨が理解されていない可能性がある。
- 地元枠に関するルールの内容が十分に理解されていない可能性がある。
住用在住のガイド事業者も、ガイドの仕事としてでなければ、地元枠を利用可能。

(2) 地元枠について

③ 予約方法

予約方法の分かりやすさ (n=9)
地元枠利用者へのアンケート結果より



インターネットでの予約が難しかった。電話でも予約できた方がよい。※(SW)

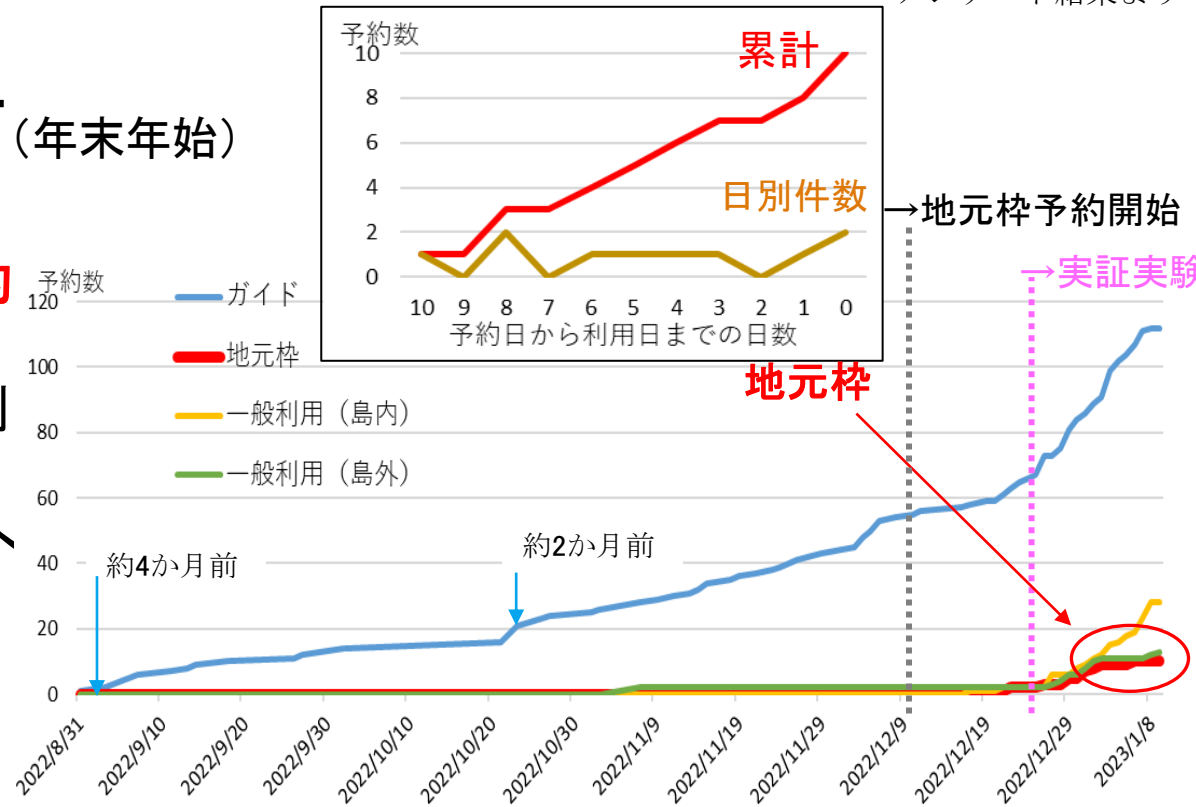
※出典：宋多情・鈴木真理子2022. 日本島嶼学会

分かりにくい。(配布物に)支所に問合せする番号が書いていない。(年末年始)

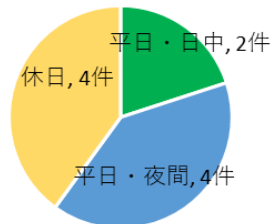
アンケート結果より

④ 予約の入り方 (年末年始)

- ・地元枠は**利用日近く(10日前～当日)**に予約が入っていた。
- ・平日・日中の予約が2割
- ・役場への問合せが数件あったが、実際に窓口へ来た人はいなかった。



地元枠予約日時



※9時～17時を日中とした

(2) 地元枠について

今後の課題

●SWと年末年始の利用状況が異なっていた。他の時期の需要について検証するデータが不足している。

→GW、夏休み等の利用ピーク期の需要を把握する必要がある

●地元枠設定の趣旨が十分に理解されていない可能性がある。

●ルールや地元枠の趣旨が理解されていない可能性がある。

●地元枠に関するルールの内容が十分に理解されていない可能性がある。

→三太郎線のあり方に関する認識(ビジョン)の共有が必要

ルールに関する丁寧な周知や、分かりやすい制度名称が必要

●ウェブ予約が困難と感じている人がいる

→ウェブ予約に不慣れな人へのサポートが必要

(2) 地元枠について

今後の方針(事務局の考え)

1. 他の利用ピーク期の状況の把握

GWに地元枠の試行を継続する。夏休み以降の試行方法については、GWの試行結果を踏まえて検討する。

2. 認識(ビジョン)の共有、ルールに関する丁寧な周知

三太郎線のあり方に関する認識(ビジョン)を明確化し、自然環境を保全しつつ質の高い利用や集落文化の継承を図ることなどの目標を共有することで、ルールや地元枠の趣旨に対する理解を得る。

設定の経緯や趣旨を含めて丁寧に周知する。

誤解の生じにくいよう、名称を「住用町住民専用枠」とする。

3. 予約の補助

引き続き、電話でのサポート、窓口(住用総合支所市民福祉課、奄美市市民部世界自然遺産課、奄美野生生物保護センター、奄美大島世界遺産センター)での予約補助を行う。

(3) 1 枠 2 台 利用 について

① 利用 状況

ガイド 9, 島内 1、
島外 1

すべてガイド

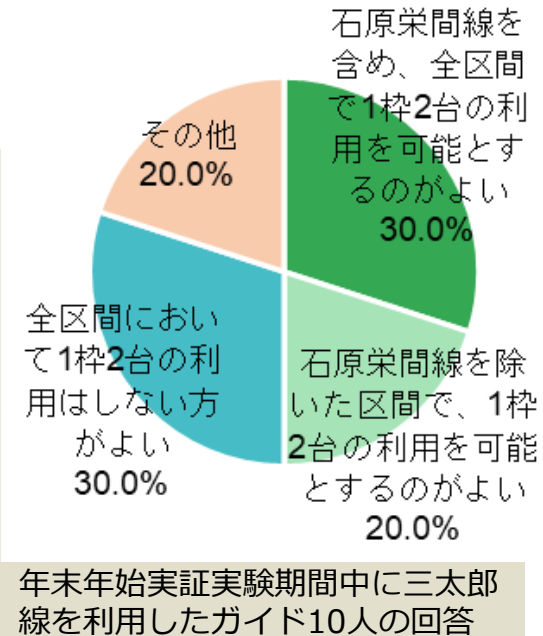
シルバーウィーク: 11 件 → 年末年始: 3 件

利用者 の 意見

- 連休 時に 予約 が 取れ やすく なり 良 い (年 末 年 始)
- ナイト ツアー と して は 動き に く そ う だ っ た 。 (SW)
- 後 ろ の 車 は 動 物 が 見 に く い の で は な い か (年 末 年 始)

ガイド の 意見

- 限 ら れ た 枠 の 有 効 活 用 (SW)
- 慣 れ る 必 要 が あ る 。 (SW)
- 2 台 平 行 し て い く の は 難 し い 少 し や り に く さ は 感 じ た 。 (SW)

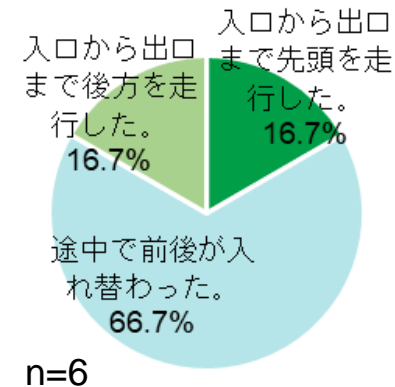


時期により需要が異なるが、混雑緩和に一定の効果があると考えられる。
2台利用の是非や適用区間については意見が分かれている。

(3) 1 枠 2 台 利用 について

② 走行 状況

中間地点や出口において、車間距離が数十～数百m離れることはあっても、2台がバラバラに動いている状況は確認されていない。



←2台の走行順序について、シルバーウィーク実証実験期間中に三太郎線を利用したガイド6人の回答

③ ルールの運用・理解

2台で複数の顧客グループを案内しているガイドがいるが、ルール上問題ないのか
(年末年始ガイドアンケート)

2台利用の目的は、1事業者が複数の予約枠を占めないようにすることであり、また安全管理上、運転者同士で意思の疎通が取れることが重要。そのため、1事業者が2台で複数の顧客グループを案内することはルール上問題ない。

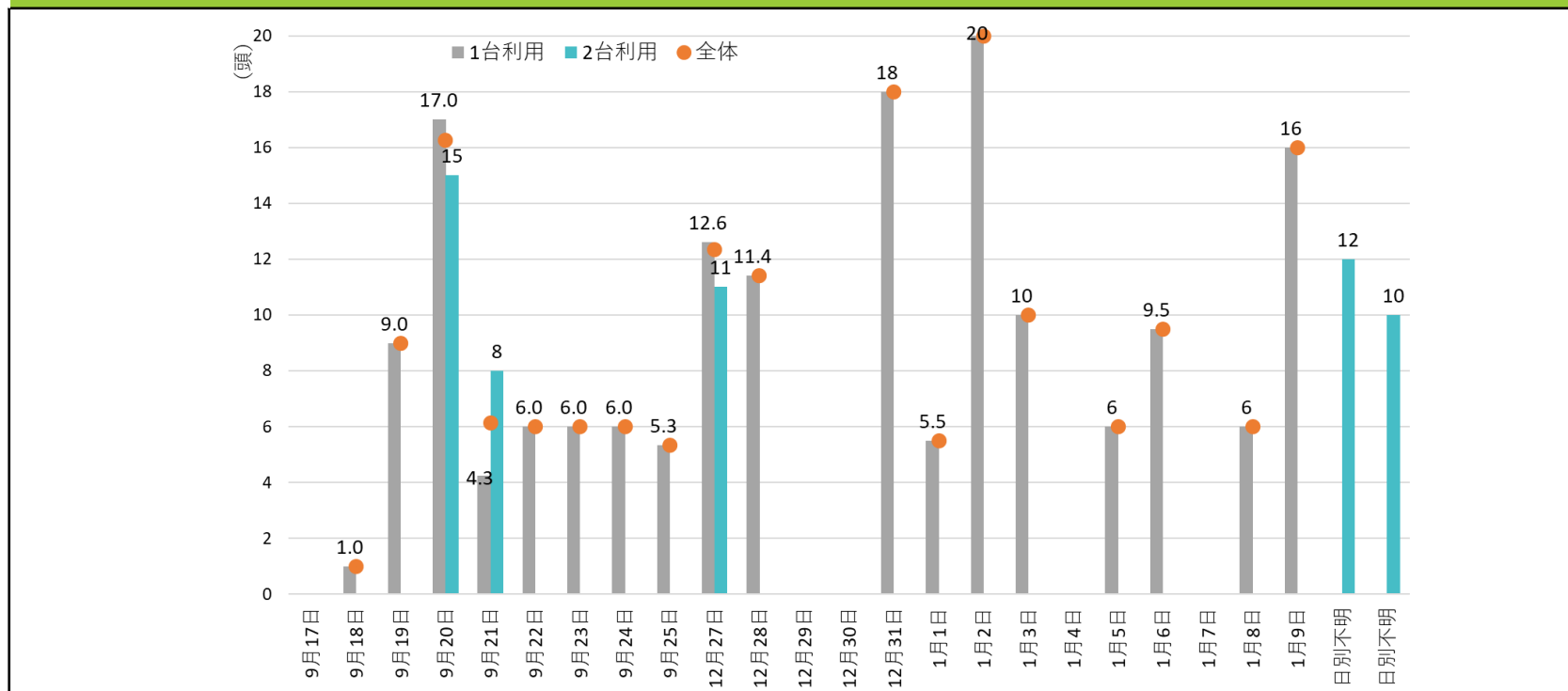
事前申請式で、1枠2台の利用を可能とするのがよい。(年末年始ガイドアンケート)

同上の理由から、予約時点で2台利用の予定でなくとも、顧客の追加があれば2台利用に変更して問題ない。ただし、車番認識システムによる確認を行うため、変更となった場合には、追加した車のナンバーを事務局に連絡する必要がある。

(3) 1 枠 2 台 利用 について

④ 1 台 利用 と の 観 察 状 況 の 比 較 (シ ル バ ー ウ ィ ー ク + 年 末 年 始)

アミノクワサギ 日別平均観察頭数 (N=55※) ※ 利用台数が不明の車両 (2台) を除く



➡ 2台利用/1台利用によって観察頭数に違いは見られたものの、他の要因(日による違いなど)と比べると大きな影響はない可能性がある

※データ数が限られるため、引き続き検証が必要

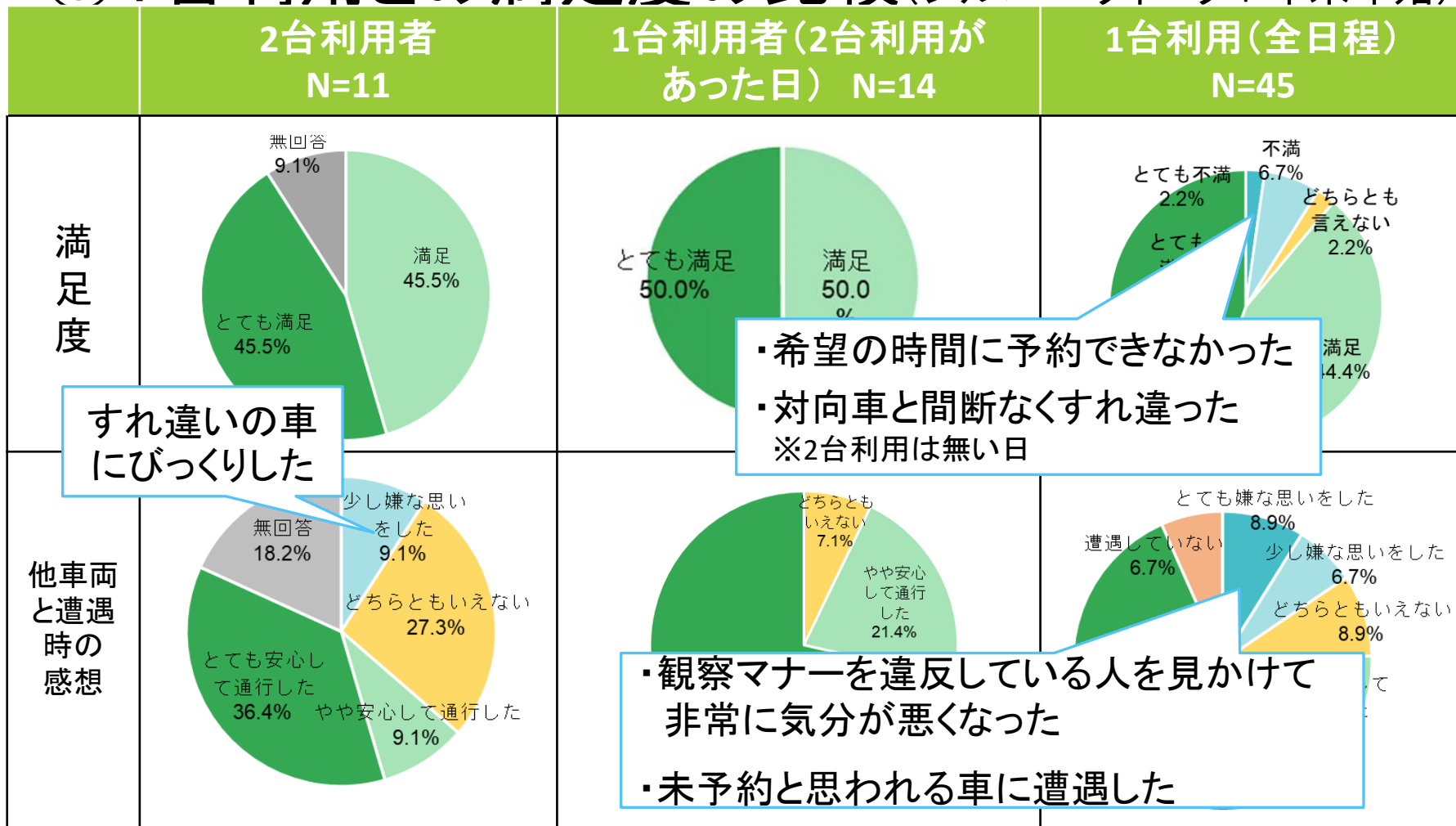
(3) 1 枠 2 台 利用 について

⑤ 1 台 利用 と の 満 足 度 の 比 較 (シ ル バ ー ウ ィ ー ク + 年 末 年 始)

	2台利用者 N=11	1台利用者(2台利用が あった日) N=14	1台利用(全日程) N=45
満 足 度	<p>満足 45.5% とても満足 45.5% 無回答 9.1%</p>	<p>満足 50.0% とても満足 50.0%</p>	<p>満足 44.4% とても満足 44.4% 不満 6.7% とても不満 2.2% どちらとも 言えない 2.2%</p>
他 車 両 と 遭 遇 時 の 感 想	<p>とても安心して通行した 36.4% やや安心して通行した 9.1% どちらともいえない 27.3% 少し嫌な思いをした 9.1% 無回答 18.2%</p>	<p>とても安心して通行した 71.4% やや安心して通行した 21.4% どちらともいえない 7.1%</p>	<p>とても安心して通行した 53.3% やや安心して通行した 15.6% どちらともいえない 8.9% 少し嫌な思いをした 6.7% とても嫌な思いをした 8.9% 遭遇していない 6.7%</p>

(3) 1 枠 2 台 利用 について

⑤ 1 台 利用 と の 満 足 度 の 比 較 (シルバーク+年末年始)



➡ 2台利用に起因した不満は今のところあげられていない

※データ数が限られるため、引き続き検証が必要

(3) 1 枠 2 台 利用 について

⑥ 自然環境への影響

期間中のロードキル発生状況 (三太郎線10km・石原栄間線1km・スタル俣線1km)

日付	9月22日早朝 (ロードキルは21日夜に発生したと考えられる。)
件数	2件 オットンガエル(写真)、リュウキュウアオヘビ
場所	石原栄間線
前日の天候	雨
前日の利用台数	12 台
前日の2台利用	1 組
前日の石原栄間線利用台数	3 台(2 台利用者を含む)



※年末年始はロードキルは確認されなかった。

➡ 今後も継続的に調査

(3) 1 枠 2 台 利用 について

今後の課題

- SWと年末年始で利用状況(需要)が異なっており、通年での利用傾向を把握する必要がある。
- 2台利用/1台利用によつての観察状況や満足度の違いや、ロードキルとの関連について、検証するデータが十分でない
 - GW、夏休み等ほかの利用ピーク期にも調査を行い、通年での利用傾向を把握するとともに、十分な量のデータから効果を検証する必要がある
- 1 枠 2 台 利用 の 趣 旨 や 内 容 が 正 確 に 理 解 さ れ て い な い 可 能 性 が あ る 。
 - 丁寧な周知が必要

(3) 1 枠2台利用について

今後の方針(事務局の考え)

1. 他の利用ピーク期の状況の把握

GWに1枠2台利用の試行を継続する。夏休み以降の試行方法については、GWの試行結果を踏まえて検討する。

2. 1 枠2台利用の内容を以下のとおり周知(赤字が追加部分)

- 繁忙期のみ、予約枠1枠につき車両2台の通行を可能とする。
- 2台通行の場合、車両同士は極力離れずに通行することとするが、道路の状況に応じた安全な車間距離を確保する。
- 2台通行の場合、運転者間で円滑な意思疎通が図れるよう、1枠の利用は1団体(実際に予約した団体)のみ可能。
 - ・ガイド事業者であれば1事業者のみ。※顧客は複数グループでも可能
 - ・地元住民であれば1家族とその親族のみ。
 - ・観光客のみであれば1団体のみ。
- 車両2台の場合、石原栄間線の通行はなるべく避ける。
通行する場合は、安全に十分に注意する。

4. 令和5年GW 実証実験の実施方針

令和5年GW実証実験の実施方針(概要)

以下の点に留意して試行を継続

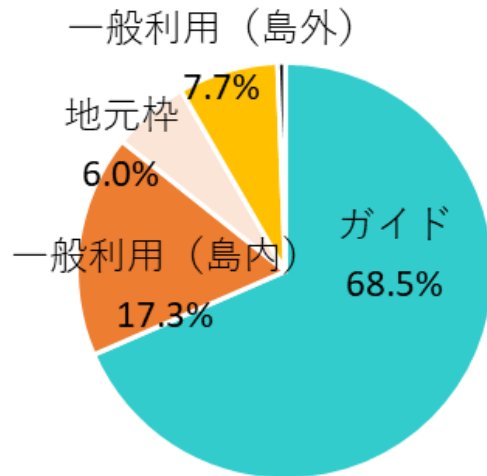
- ① 地元枠(住用町住民専用枠)
 - 設定の経緯や趣旨を含めて丁寧に周知
 - 誤解の生じない制度名称の検討
 - ウェブ予約が難しい人への電話でのサポート、窓口での予約補助

- ② 1枠2台利用
 - 趣旨や内容が正確に伝わるよう丁寧に周知

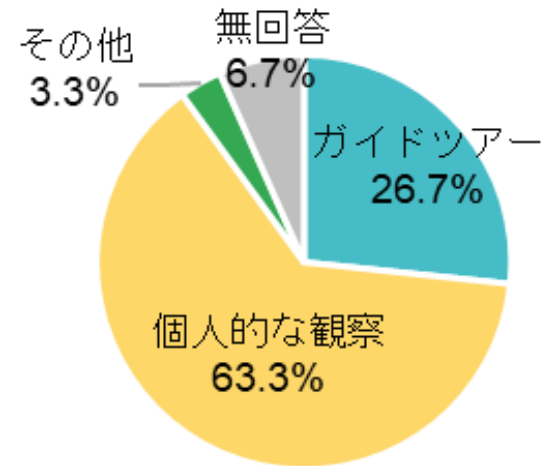
5. その他

アンケート回収への協力依頼

予約者の属性



アンケート回答者の属性



ガイドツアー参加者の回答率が低い
→改めて、ガイド事業者に配布したQRコードの活用をお願いしたい

※合わせて、回答しやすい(複雑でない)設問設定を検討

報告会・意見照会における主な意見と対応（案）

○は肯定的意見、●は懸念事項や課題、・はその他意見を示す。

(1) 繁忙期における地元枠の設定について

所属	意見概要	事務局の考え
①地元枠の妥当性に関するご意見		
自然保護団体	○三太郎線両側入り口の東仲間、西仲間の住民にとって、夜間ツアーの車両通行による影響は少なからずあるものとする。地元枠の設定は地元住民に対する「思いやり」と受け止め、対策は評価する。今後も地元住民の意見を最大限尊重し、三太郎線の利用が大きなトラブルなしに持続的に利用できるよう調整してほしい。	* 地元枠の設定については賛否が分かれている状況であるが、三太郎線と特に関わりが深い住用地区住民について、予約が取りにくくなる繁忙期における利用の機会を確保するため、 <u>令和5年ゴールデンウィークにおいても引き続き地元枠を設定</u> する。 * ゴールデンウィークにおいては、これまでの試行と同様 <u>1日1枠を設定</u> し、その結果も踏まえて、地元枠設定の妥当性、適切な枠数・時間等について検証する。 * 今後は、住民、ガイド・観光事業者、自然保護団体、行政等の関係者間で、相互の理解を深めながら、 <u>地元枠を含めた三太郎線の利用のあり方（ビジョン）を議論・共有することが重要</u> と認識しており、次年度においてビジョンの議論、検討を行う。
自然保護団体	○地元枠については継続して設定した方がよい（地元の方は大事にすべき）。地元枠の数などについては今後の利用状況をみて調整してはどうか。	
ガイド (地元住民)	○繁忙期（GW&お盆）は、特に地元へ帰省する子や孫たちに地元民として見せたい。	
ガイド	○“自然保護・ロードキル防止がメイン目的”のルール設定の原点に立ち返り、地元枠は住用町か西中間・東仲間限定・1枠で十分である。	
ガイド	● “地元枠は必要ない” 以下理由 ・予約は平等でなくてはならない（住用町の道路ではない市道） ・地元枠の悪用が懸念される ・地元枠希望者は極少数と思われ、繁忙期すべての日に地元枠の設定は必要ない ・繁忙期にツアーガイドの有志による地元住民向け夜間観察会を開催することで地元枠は必要ない（2022年8月開催済み） ・地元枠設置に至る合理的な理由がみえない	

所属	意見概要	事務局の考え
ガイド	<p>●繁忙期間わず、地元枠の設定は一切不要と考える。西仲間集落・東仲間集落の住民は、予約不要で利用可能で良いと考える（Uターンも可）。</p> <p>区長さんがラミネートした通行許可証を管理して、夜間に走行を希望する集落住民はその都度、事前に通行証を借りてダッシュボードに置くなどして対応できると考える（生活館で集落管理の草刈り機を借りるのと同じイメージ）。集落の住民の夜間のハブいざり、タナがいざり、蛍狩りなど、それに伴う生き物との遭遇は、集落文化であり、文化を規制する必要はないと考える。</p> <p>ただし、世界自然遺産と地域経済活性化の関連性について、ガイドより地元住民の方に説明の場を設けさせていただき、利用に関しては、集落の住民の意識に委ねればよいと考える（ナイトツアーという観光資源があることで、観光業における地域経済の活性化にガイドが貢献しているという観点から理解を求めるようにアプローチすれば、ツアー車両で混雑している時間帯を避けて入山してくれる方もいるかもしれない）。</p>	<p>*今後の結果報告会等において、様々な立場の<u>関係者間の意見交換の機会を設け</u>、相互の理解を深めるとともに、地元枠設定の妥当性や運用方法について検討を行う。</p>
②設定時間に関するご意見		
ガイド	○地元枠（住用町住民枠）は、時間設定（19：00）しても良いと思う。	*ゴールデンウィークにおいては、 <u>早い時間（18時台）から遅めの時間（21時以降）も含めた幅広い時間帯</u> で地元枠を設定し、引き続き効果と課題を検証する。
ガイド	●予約枠は遅い時間には空いていることが多いので、遅い時間に地元枠を設定してはどうか。近くにいる地元の方は遅い時間を使うことも可能ではないか。	
ガイド	●地元枠は21時までに時間を限定する必要はない。	
③空き枠への対応に関するご意見		
ガイド	●地元枠の予約がない場合、早目に一般枠に開放するべき	*ゴールデンウィーク等の利用ピーク期の状況も踏まえ、 <u>空き枠の扱いについて、必要性及び方策</u> を検討する。
自然保護団体	●地元の方は一般枠でも予約できるため、地元枠が空いていた場合は一般利用できるようにしてはどうか。例えば2日前まで地元枠の予約がなければ、一般の方も予約可能にするなど。	

所属	意見概要	事務局の考え
④予約方法に関するご意見		
ガイド	●web 予約への対応が難しい住民がいることについて、夜間や休日に予約方法などを相談できる人が地元であればよいと思う。	* 地元住民や民間企業等と連携した予約サポート体制等、 <u>持続可能なルールの運用体制</u> について、引き続き検討を行う。
ガイド	●民間や地元で電話予約を受けつける仕事を受けられれば、地元にお金が落ち、継続的な仕組みになるのではないか。	
⑤地元枠の名称に関するご意見		
ガイド	●地元枠の名称については、「地元（住用住民）枠」や、「住用町住民枠」はどうか。地元＝奄美大島全体と誤解して質問を受けることがあった。	* 誤解が生じにくい名称として「 <u>住用町住民専用枠</u> 」とする。

(2) 繁忙期における予約1枠あたりの利用台数の変更について

所属	意見概要	事務局の考え
自然保護団体	○現在試行している台数でいいと思う。	* 1枠2台については、これまでの試行で一定の効果が確認されており、トラブル等も見られないことから、 同様のルールで引き続き試行を継続 する。
自然保護団体	○1枠あたり2台まで利用可能の設定で良いと思う（予約の混雑が緩和できる、自然への負荷はあまり変わらないと思われるため）。	
ガイド	○ガイド会社1社で4枠以上予約している時も見られるので、これから先間違いなく必要になるルール	
ガイド	○特になし。引き続き実証実験に参加してみたいと思います。	
ガイド	○実証結果からも1枠2台での利用は特に大きな問題はないものと思います。	
ガイド	○GWや夏休み以外でもやってほしいです。	
ガイド	●一晩に同じ業者が何枠も予約できないようなシステムは検討できないか。	* 予約数の上限を設けることについては、ガイド事業者の規模（所属ガイド数）が様々であるので、事業者ごと一律の上限を設けることは難しい。
ガイド	●1枠2台利用は、1時間に1組のみにしてほしい。同じ時間に何人も2台利用をするとすれ違い数が多くなる。	* これまでの試行では、1日に多数の1枠2台利用が行われる状況は確認できていないが、今後の検討においても混雑状況等を注視し、1枠2台利用のあり方について検討する。
自然保護団体	●1枠2台利用者で、時速3～4kmでゆっくり走っている車を見かける。「時速10km以下」という表現ではなく、「時速10km程度」にしていきたい。そうでないと、時間を空けて入っても入口付近ですぐに追いついてしまう。	* ゆっくりとした走行は自然環境保全上推奨されるものであることから、速度下限に関する目安等は設定せず、追い越し時のルール周知を徹底する。

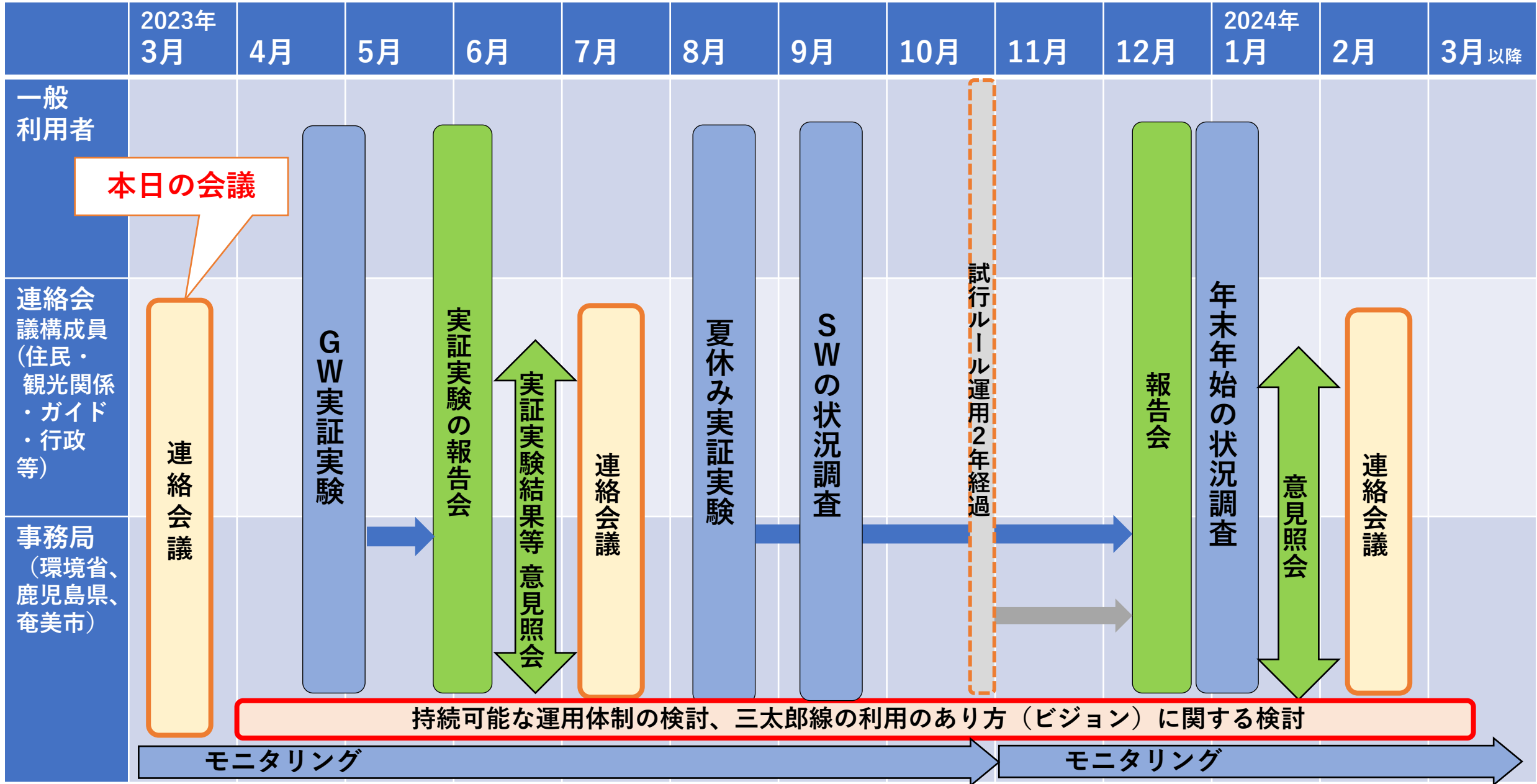
(3) その他、三太郎線の利用適正化のための試行ルールについて

所属	意見概要	事務局の考え
①今後のルール・ビジョンの検討、運用体制に関するご意見		
自然保護団体	<ul style="list-style-type: none"> ・未予約利用が常に1割強いるのは、問題と思われる。 繰り返し未予約利用している島内のガイド業者に対しては不公平感是正の観点から、なんらかの対応が必要。常に人が入口で監視が望ましいが現実的ではないかもしれない。 ・車両ナンバーを読み取っているわけなので、未予約利用者が通過しようとしたら、自動音声で警告を与える等のシステムは組めないか？ ・制限速度について、10 km以下ではなく、10 km程度にした方がよい。（遅すぎる車がいるため） ・実証実験のデータがまだ少ないので今後もデータの蓄積が必要だと思う。 ・ルールが浸透するまでまだ時間がかかると思うが、地道に広報続けるべき。 	<p>* 今後は、住民、ガイド・観光事業者、自然保護団体、行政等の関係者間で、相互の理解を深めながら、三太郎線の利用のあり方(ビジョン)を議論・共有することが重要と認識しており、次年度においてビジョンの議論、検討を行う。</p>
ガイド	<ul style="list-style-type: none"> ・1 枠 2 台の提案は繁忙期にガイド・一般のみんなが予約を取りやすくするための提案だった。三太郎線をナイトツアーで使うガイドの気持ちで、慣れが必要な 1 枠 2 台ツアー開催を承諾してくれて提案した。繁忙期にはツアーガイドの有志による地元住民向け夜間観察会もお手伝いする気持ちもある。地元枠を設けるとすると 1 枠 2 台ルールや観察会は必要ない？ 地元の方にはガイドの歩み寄りや気持ちも理解してほしい（環境省も地元住民に説明をお願いしたい） 	
ガイド	<ul style="list-style-type: none"> ・2022 年は規制があったにもかかわらずアマミノクロウサギだけでも 4 頭輪禍している。自然保護の観点からゆくゆくは認定ガイドと同行でないと入山できないようにしてもらいたい（夜間利用規制、夕方から朝方まで） 	
ガイド	<ul style="list-style-type: none"> ・<自然保護と観光業の両立><ロードキル防止>の規制導入の原点に立ち返った新たなルール作りが必要。インバウンド・コロナ後の旅行振興前に早急な規制を切に願います。 →レンタカー侵入と、移住したて・エコツアー協会未加入業者の乗り入れ規制 →ツアー業者予約枠を認定ガイド業者とスタッフ&登録ガイドのみに限定。 	
ガイド	<ul style="list-style-type: none"> ・“自然保護・ロードキル防止がメイン目的”のルール設定の原点に立ち返り、エコツアー協会 	

	<p>未加入業者はガイドツアー枠の予約を不可にすべきである。有料ツアー予約枠の業者資格設定が必要。【認定ガイドオーナー業者とナイト教育を受けたスタッフか登録ガイドのみ】にすべきである。現状では移住者&外国人でも次の日から名目業者として有料ツアーで予約入域できてしまう。顔も知らない素人業者がネット上で営業開始をよく見ている。今後を見据えて早急な規制が必要である。知床・屋久島・西表も保護エリアはそのようなルールではないだろうか。業者にルールを課しても三太郎が有名になりすぎ移住したての無免許ガイドとレンタカー侵入を対策が無いのは未解決な問題の先送りである。</p>	
ガイド	<ul style="list-style-type: none"> ・予約しているかわからないレンタカーが繁忙期に未だ多く迷惑である。要対策。 	
ガイド (任意団体)	<ul style="list-style-type: none"> ・旅行者がレンタカーを利用した通行は、金作原と同様に自粛を強く求める方針として頂きたい。「誰でも気軽に利用できるみんなの三太郎線」というコンセプトでは、環境保全と観光業における地域経済の活性化の両立は難しいと考える。旅行者が三太郎線を利用する際に「ガイド利用推奨」ではなく「環境保全の為、ガイドを利用して下さい」という方針が望ましいと考える。旅行者が初めて利用する路上に生き物が活動する街灯のない夜間の山道を、乗り慣れたマイカーではない車両(レンタカー)で訳も分からず走行することは「環境保全を意識した観光」ではないと考える。 	
ガイド	<ul style="list-style-type: none"> ・予約をまとめたり、入山を確認したりする仕事を地元で作し、雇用を作ることで、地元も潤い、継続して続けていけるかと思う。 	<p>* 地元住民や民間企業等と連携した予約サポート体制等、持続可能なルールの運用体制について、引き続き検討を行う。</p>

所属	意見概要	事務局の考え
②予約システムに関するご意見		
ガイド	<ul style="list-style-type: none"> ・【ご利用にあたって】の「車を降りて観察する際には、他の車やハブ等に十分注意してください。」に補足が必要だと思う。降りて観察中に前方から車が来たら、一旦車に戻り、すれ違いを優先する。など。今まで道路の真ん中に車を停めて、生き物を追い回す利用者を見ていて、改善してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> *車を降りて観察する際に対向車に注意すること、生き物を追いかけないことについて、<u>予約ページで注意喚起</u>する。
ガイド	<ul style="list-style-type: none"> ・【ご利用にあたって】の「仮予約や無断キャンセルはやめましょう。他の方の迷惑になります。」について、形だけでも具体的に、もう少し強めにアナウンスしてほしい。「過去1カ月以内に x x 回以上、x x 分前の直前キャンセルや無断キャンセルがあった場合、一定期間アカウントが凍結される場合があります。」など。 	<ul style="list-style-type: none"> *自主ルールに基づく予約システムであることからアカウント凍結等の措置を行うことは難しいが、ルール遵守向上に向け、<u>周知内容について検討</u>する。
ガイド (任意団体)	<ul style="list-style-type: none"> ・Coubic のアカウントを事前登録制として頂きたい。 金作原のカレンダー運用と同様に、Coubic のアカウントを事前登録制として頂きたい。事前登録にあたり、三太郎線周辺における夜間利用の講習会を実施し、講習を受講をした個人・事業者が、アカウント登録を許可され、アカウント登録申請書やマグネットステッカーが配布されるといった形が望ましいと考える。講習会に関しては、当団体がボランティアで実施しても構わない。 	<ul style="list-style-type: none"> *システム上、アカウント登録を許可制とすることは難しいが、講習会等の受講を利用の条件とする仕組みについて引き続き検討する。
自然保護団体	<ul style="list-style-type: none"> ・予約方法について、ネットのみでよいと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> *今後もネット予約を基本としつつ、ネット予約が難しい利用者には以下の窓口での予約補助を行う。 <ul style="list-style-type: none"> ・住用総合支所市民福祉課 ・奄美市市民部世界自然遺産課 ・奄美野生生物保護センター ・奄美大島世界遺産センター

今後のスケジュール（案）



白タク行為とは何か

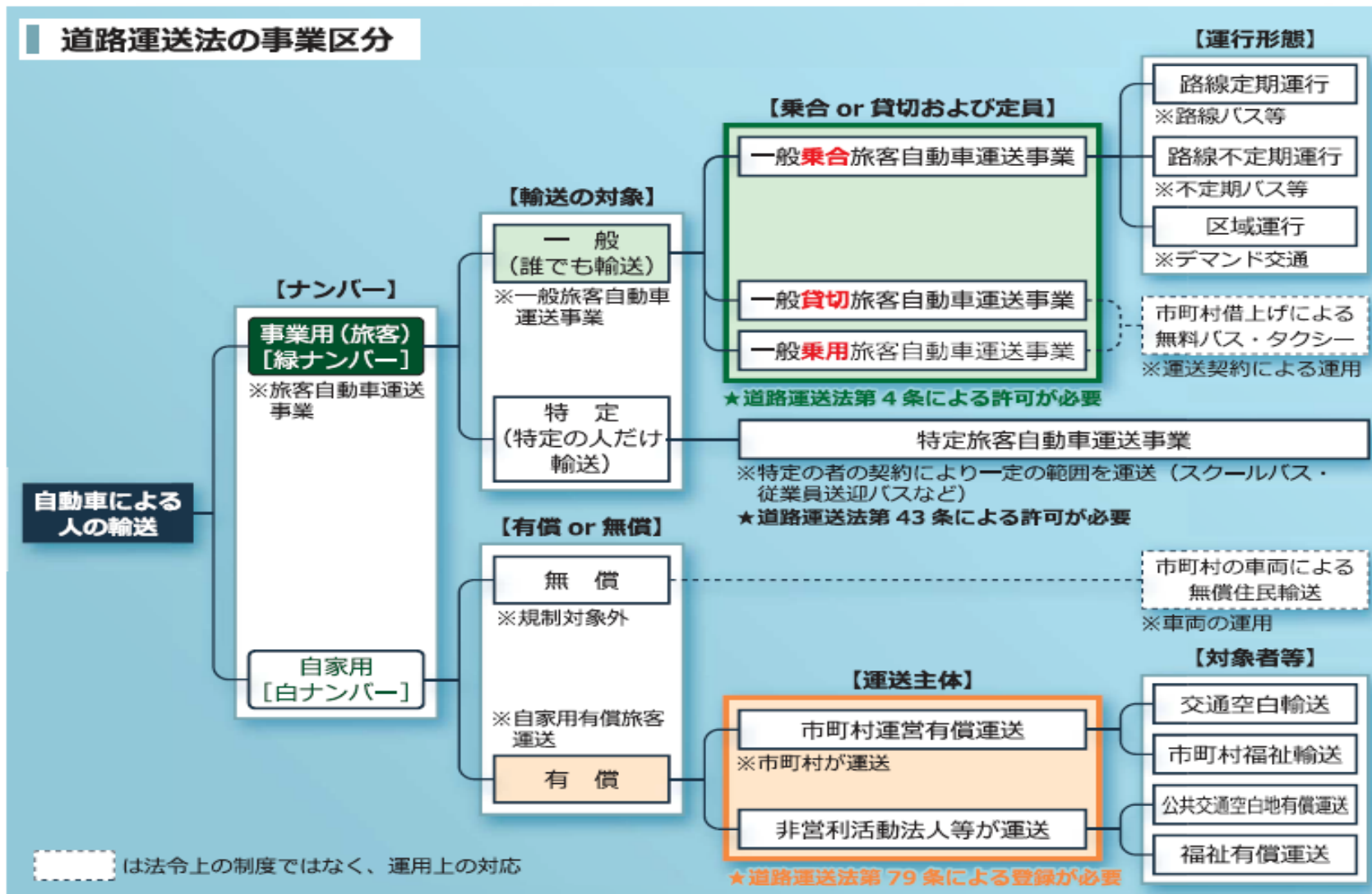
令和5年3月20日(月)

国土交通省 九州運輸局 鹿児島運輸支局

首席運輸企画専門官 西村 英明

1. 自動車による運送の区分

下表は道路運送法上、合法的な運送行為であり、これらに該当しないものは、白タク行為であると考えられます。



自家用有償旅客運送については、令和2年法改正により、運送主体の如何を問わないことになっており、交通空白地有償運送及び福祉有償運送の2種類となっています。

2. 白タク行為とは

○道路運送法上、白タク行為の定義はありませんが、同法第78条の規定により、原則として、**自家用自動車による有償運送は禁止**されていることに加え、第2条に規定する旅客自動車運送事業の定義を踏まえ、次の要件を具備する場合には、白タク行為に該当するおそれがあります。

なお、白タク行為に該当するか否かは、個別具体の事案毎に判断することとなります。

【白タク行為の要件】

- ①他人の需要に応じる目的があること
- ②自家用自動車を使用するものであること
- ③有償であること(運送の対価を収受するものであること)
- ④旅客を運送するものであること

—参考—

道路運送法第78条

自家用自動車(事業用自動車以外の自動車をいう。)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。

第1号 災害のため緊急を要するとき。

第2号 市町村(特別区を含む。)、特定非営利活動法人推進法(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(自家用有償旅客運送)を行うとき。

第3号 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。

道路運送法第2条

第3項 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行為であって、次条に掲げるものをいう。

3. 白タク行為の問題点

○白タク行為の問題点

白タク行為の問題点は、道路運送法に規定する旅客自動車運送事業と異なり、**運行の安全が担保されない**ことです。具体的には、以下のような問題があります。

①点呼が義務付けられてない

旅客自動車運送事業とは異なり、白タク行為では、健康状態・酒気帯びの有無等を客観的に把握できない。

②運転手がプロドライバーではない

旅客自動車運送事業の運転手は第二種運転免許の保持に加え、接遇・地理の指導教育を受けることが義務付けである一方、白タク行為の運転手にはそのような義務付けはない。

③車両の点検が十分ではない

定期点検の周期が事業用自動車よりも長いため、不具合に気づけない可能性が高い。(事業用自動車は3ヵ月間隔、自家用自動車は12ヵ月間隔)。

④事故補償が十分ではない

旅客自動車運送事業者に対しては、道路運送法に基づく告示により一定額以上の任意保険への加入が義務付けである一方、白タクにはそのような義務付けはない。

⑤運賃の根拠はない

白タク行為の運賃は、旅客自動車運送事業とは異なり、道路運送法に基づく明確な運賃制度があるわけではなく、必要となる費用すら収受できていない可能性がある。(事故の一因になり得る)

4. 白タク行為を防止するための取組①

○白タク行為の取締

白タク行為は犯罪であり、所轄警察署との連携に基づく合同取締等を経て、処罰することになります。なお、白タク行為に対する罰則等に関しては、刑罰と行政罰の2種類が予定されています。

①刑罰

道路運送法第97条 次の各号のいずれかに該当するときは、その違反行為をした者は、**1年以下の懲役**若しくは**150万円以下の罰金**に処し、又はこれを併科する。

第1号 第25条(第43条第5項において準用する場合を含む。)、**第78条**又は第83条の規定に違反したとき。…以下、略

②行政罰

鹿児島運輸支局長が定める行政処分基準に基づき、**白タク行為に使用した自家用自動車の自動車登録番号標又は車両番号標を、一定期間、領置**することとなります。

なお、一定期間内における再違反に関しては初犯よりも処分が重くなります。

○利用者向け周知啓発

白タク行為が犯罪であることを知らないという人や、白タク行為が犯罪であるとは知っていても、廉価であることを以て、敢えて利用するという人がいます。

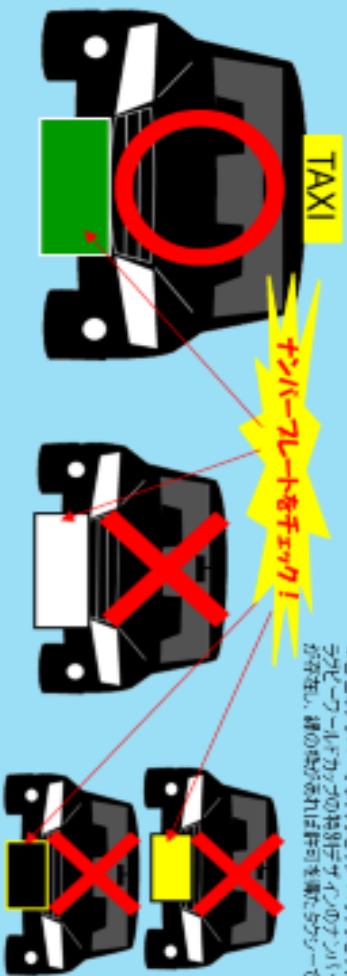
白タク行為を防止する上で、当該行為を取り締まるだけでは不十分であり、**利用者に対して白タクを利用しないよう働きかける必要があります。**

※次頁で周知啓発例を掲示

「白タク」行為は犯罪です！！

「白タク」行為とは
 自家用車(白色のナンバープレート、軽自動車においては黄色又は黒色)を
 利用し国の許可等なく有償で人を運送する行為のことです！

※白色のナンバープレートでかつ、ボディカラーが黒色又は黄色のナンバープレートは、タクシーの専用ナンバープレートが存在し、緑の発光板があれば許可を兼ねたタクシーです。



国の許可を得たタクシー車両
 (緑色のナンバープレート)

国の許可を得ていないタクシー類似車両
 (白色・黄色・黒色)のナンバープレート

※黒色のナンバープレートについては運送車両には限りません。

「白タク」行為が発覚した場合、3年以下の懲役もしくは300万円以下の罰金、又はその両方が科される可能性があります！

「白タク」は安全性に不安が！？

	タクシー	白タク
運転前のアルコールチェック	あり	なし
事故時の対応	タクシー会社が対応	運転手任せ
運転手	プロドライバー	プロでないドライバー
保険義務づけ	旅客1名につき 保険80000万円以上	なし



ご相談・お問い合わせ先

国土交通省九州運輸局
 鹿児島運輸支局 TEL 099-261-9192
 奄美自動車検査登録事務所 TEL 0997-52-0757

5. 白タク行為に該当しないもの(法律に規定されているもの)

自家用有償旅客運送の定義

バス・タクシー事業が成り立たない交通空白地域等において、住民の日常生活における移動手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置を講じた上で、市町村又はNPO法人等の営利を目的としない団体が自家用車を用いて、有償(※)で運送する仕組み。

なお、自家用有償旅客運送を実施するには、道路運送法第79条の規定に基づき国土交通大臣(権限の委任により鹿児島県知事)の登録を受ける必要がある。

※旅客から收受する対価については実費の範囲内とされているが、具体的には、燃料費、道路通行料、駐車場料金に加えて、人件費、事務所経費等の営利を目的としない妥当な範囲内である。

なお、運送の対価の目安としては、交通空白地有償運送では、自家有償旅客運送の実施前に地域から撤退した路線バス若しくは隣接地域の路線バスの運賃又は地域におけるタクシーの上限運賃の概ね1/2以内、福祉有償運送は地域におけるタクシーの上限運賃の概ね1/2以内とされている。

自家用有償旅客運送の種類

自家用有償旅客運送は、運送目的から次の2種類に分類される。

- ・交通空白の解消⇒① **交通空白地有償運送**
- ・移動制約者の移動手段の確保⇒② **福祉有償運送**

6. 白タク行為に該当しない場合(通達で定めるもの)①

旅館送迎・エコツアーガイド送迎

(H23.3.31付け国自旅第239号通達)

- ①ガソリン代等の実費を含め、運送の対価を收受していない場合には認められ得る。
- ②旅館送迎の場合にあっては、宿泊サービス提供の一環として、「最寄駅等～宿泊施設」間で実施されるものであって、利用する者とししない者に宿泊料金に差異がない場合に認められ得る。※
- ③エコツアーガイド送迎は、エコツーリズム推進法に基づく全体構想が作成されている地域であることに加え、同法に基づくエコツーリズム推進協議会の構成員である特定事業者であって、自然観光資源について案内を業とする場合に、案内の一環として、「最寄駅等～エコツアー実施場所」間で実施されるものであって、利用する者とししない者にツアー料金に差異がない場合に認められ得る。

⇒旅館送迎・エコツアーガイド送迎は、本業の旅館業またはエコツアーに付随する送迎であることから、道路運送法における許可又は登録は不要。

通訳案内士の運送行為

(H29.8.14付け国自旅第75号通達)

- ①通訳案内士は、報酬を得て通訳案内を行う場合には、自家用車を使用して通訳案内を行うことは認められない。

⇒通訳案内士の運送行為は、通訳案内から独立しているため、道路運送法における許可又は登録が必要。(自己の施設や生業の実施場所を利用させることを目的とした送迎ではない。)

※旅館送迎では、送迎途中の観光地等の周遊案内も認められているが、あくまで送迎の一環として実施されるものであるため、観光地等の周遊案内を実施しない場合に通常選択される経路から逸脱しないことが求められる。

6. 白タク行為に該当しない場合(通達で定めるもの)②

道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様(H30.3.30付け国自旅第338号通達)
 →以下、3. 白タク行為に該当しない場合(通達で定めるもの)⑤までの典拠

道路運送法第2条第3項において、①他人の需要に応じ、②有償で、③自動車を使用して、④旅客を運送する、⑤事業を旅客自動車運送事業であると規定しており、①～⑤の要件全てに該当する場合は同法に基づく許可を受ける必要があります。

個別の旅客運送行為が、許可等を必要とする態様かどうかについては、最終的には個別に総合的に判断されますが、②の有償については客観的な判断が困難である場合も考えられることから、事案毎に許可等を要するか否かを例示しました。ご不明な点は、最寄りの運輸支局等にご相談下さい。

本パンフレットは、平成18年9月29日付事務連絡「道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様について」の内容をわかりやすく図化したものであり、新たな解釈を示したり、許可等を要しない範囲を変更するものではありません。

(1) サービスの提供を受けた者からの給付が、「好意に対する任意の謝礼」と認められる場合は許可等を要しません。

運送行為の実施者の側から対価の支払いを求めた、事前に対価の支払いが合意されていた、などの事実がなく、あくまでも自発的に、謝礼の趣旨で金銭等が支払われた場合は有償とは観念されないことから許可等は不要です。



ただし、以下の場合は有償であるとみなされ許可等を要することとなります。

予め運賃表などを定め金銭の收受が行われる場合。

料金表	大人	小人
～5km	200	100
5km～10km	300	150
10km～	400	200



会費として收受され、運送サービスの提供と会費の負担に密接な関係が認められる場合。

会費	費
1ヶ月	1,000円



「カンパ」などの運送とは直接関係のない名称を付して利用者から收受する金銭で、運送行為に対する反対給付と認められる場合。



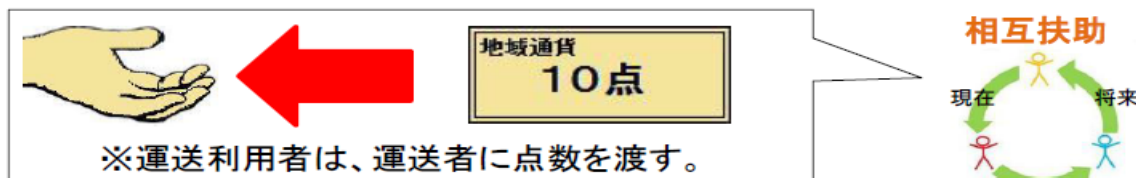
6. 白タク行為に該当しない場合(通達で定めるもの)③

(2) サービスの提供を受けた者からの給付が、金銭的な価値の換算が困難な財物や流通性の乏しい財物などによりなされる場合は許可等を要しません。

○日頃の移送の御礼として、自宅で採れた野菜を定期的の手渡す場合は有償とはみなされず、許可等を要しません。

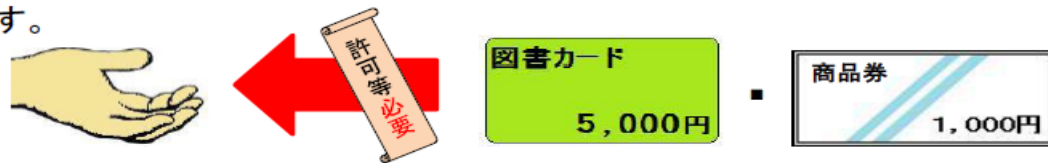


○地域通貨の一種として、ボランティアなサービスを相互に提供しあう場であって、例えば、運送の協力者に対して1時間1点として点数化して積立て、将来自分が支えられる側になった際には、積立てておいた点数を用いて運送等のサービスを利用できる仕組み等、組織内部におけるボランティアサービスの提供を行う場合も有償とはみなさず、許可等を要しません。

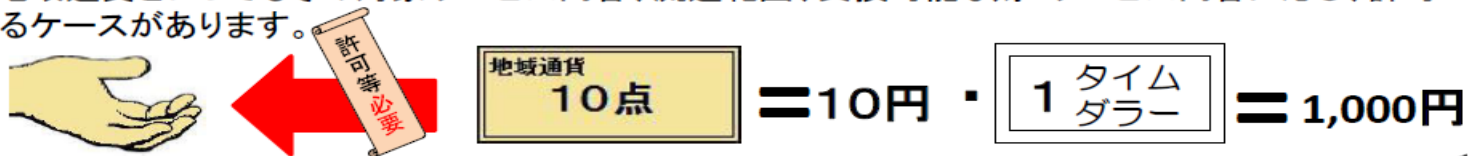


ただし、以下の場合には有償とみなされ許可等を要することとなります。

流通性、換金性が高い財産的価値を有する金券や、希少価値を有する財物等の收受は有償とみなされ、許可等が必要です。



サービスの交換にとどまる場合については原則として許可等は不要であるものの、有料で点数を購入して貰うなどの場合や、地域通貨といってもその対象サービス内容、流通範囲、交換可能な財・サービス内容に応じ、許可等が必要となるケースがあります。



6. 白タク行為に該当しない場合(通達で定めるもの)④

(3) ボランティア活動として行う運送において、実際の運送に要したガソリン代、有料道路使用料、駐車場代のみを収受する場合は許可等を要しません。

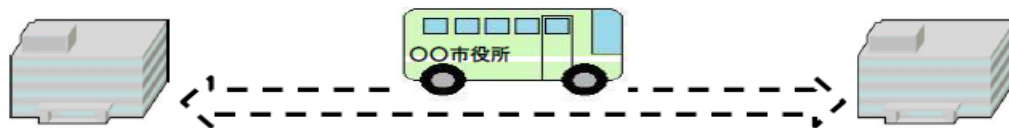


ガソリン代の算出にあたって

登録又は許可が不要として認められるのは、実際の運行に要するガソリン代(乗車中のみと、乗降場所と車庫等の回送区間に係るものを含む。)であり、ガソリン代相当額ではありません。地域のガソリン代の単価や使用車両の燃費、走行距離等により、具体的・客観的に算出する必要があります。

(4) 市町村の公共サービスを受けた者が対価を負担しておらず、反対給付が特定されない場合などは許可等を要しません。

○市町村の事業として、市町村の保有する自動車により送迎が実施され、それらの費用が全額市町村によって賄われ利用者からは一切の負担を求めない場合は許可等は要しません。



○利用者の所有する自動車を使用して送迎を行う場合は、単に他人の自動車の運転を任せただけであり、運転者に対して対価が支払われたとしても、それらは運転役務の提供に対する報酬であって運送の対価とはなりません。よって、許可等は要しません。

単にAはBの車の運転を行う



運転者Aさん



Bの所有する車



同乗者Bさん

※役務提供の態様等によっては、自動車運送代行業や労働者派遣業と看做されることもあります。

6. 白タク行為に該当しない場合(通達で定めるもの)⑤

○デイサービス、授産施設、障害者のための作業所等を経営する者が、自己の施設の利用を目的とする通所、送迎を行う場合であって、送迎に係るコスト(ガソリン代等の実費も含む。)を利用者個々から收受しない場合にあっては、当該送迎は自己の生業と密接不可分な輸送と解され、許可等は要しません。



ただし、以下の場合には有償性があると認められ許可等を要することとなります。

運送者から利用者にガソリン代等と称して実費や運賃を要求する場合

実費や運賃

施設等からの委託契約を受けて当該施設までの運送を行う場合

委託者又は第三者が対価を負担して、利用者の負担が一切なくても

訪問介護事業所が行う要介護者の運送(介護保険給付が適用される場合)

介護保険給付

○子供の預かりや家事・身辺援助の提供が中心となるサービスを提供するものであって、運送に対する固有の対価(ガソリン代等の実費も含む。)の負担を求めないものである場合は、当該送迎サービスの提供は有償の運送とは解さず、許可等は要しません。



市区町村が設立するファミリーサポートセンターにおける子育て支援のための相互援助活動の一環として行われる保育施設と依頼会員の自宅との間の送迎サービス

ただし、以下の場合には有償性があると認められ許可等を要することとなります。

運送を行う場合と行わない場合とで料金が異なる

送迎付き	12,000円
送迎無し	10,000円

許可等必要

送迎を利用する者と利用しない者との間のサービスに差を設ける

送迎付き	マッサージ無し
送迎無し	マッサージ有り

許可等必要

運送に対する反対給付が特定される

請求書	
施設料	10,000
食事代	4,000
送迎料	2,000
合計	16,000

許可等必要

7. 終わりに

本日は、白タク行為の話をして頂きましたが、白タク行為に該当する場合、該当しない場合、なかなか判断が難しいことをお分かり頂けたものと思います。

白タク行為に該当するのか、それとも、該当しないのか、ということに関しては、当局において、案件毎に個別具体的に判断することになりますので、運送を開始する前に、必ず当局にご相談頂きますようお願い致します。

自家用自動車の使用に関しては、バス・タクシー等の運送事業における運転手不足、少子高齢化の進行による利用者減少に伴う事業規模の縮小等を踏まえ、以前より運送事業の補完として認められやすくなってきておりますが、地域の交通に影響を与え得るため、慎重な検討が必要であることをご理解下さい。

三太郎線周辺における利用ルールの運用状況報告会 「三太郎線の将来像」に関するワークショップの結果

三太郎線周辺における利用ルールの運用状況報告会 において実施

日時	場所
令和4年12月18日（日） 14:00～16:00	住用公民館
令和4年12月19日（月） 10:00～12:00	AIAI広場



たくさんのご意見をいただきました！

三太郎線の将来像 (代表的なご意見)

自然環境の保全に関して

- 100年後もクロウサギが見られる三太郎線
- ロードキルがゼロ
- 動物が安心安全にのびのび暮らせる場所であってほしい。
- 最も大事な場所はきちんと保護する。世界に誇れる自然を残す。

三太郎線の将来像（代表的なご意見）

保全と利用に関して

- 今ある状態を残しながら全国に発信していきたい。
- みんながルールを守って、自然を体験している。
- 未予約者がゼロ
- お客さんに「三太郎線の自然を守りたい」と思ってもらえるような案内をガイドがする。
- 保全と利用の循環（適切に利用されることで保全され、保全されていることが利用に繋がる）

三太郎線の将来像（代表的なご意見）

地域や観光客との関わり・環境教育など

- 集落の人が関心をもって、子孫へ継承していく。
- 地元の人が誇りに思う場所
- みんなで守る自然の動物園。貴重な自然を学ぶ場。
- 誰でも(地元も観光客も)利用できる場所であってほしい。