

2006年に道路運送法が改正され、全国各地で行われてきた移動サービスは福祉有償運送として法に位置づけられました。国土交通大臣は、非営利団体から申請があれば登録を行わなければなりません。しかし、登録には「運営協議会で協議が調っている」ことが要件とされています。

法令では、運営協議会は、非営利団体による①運送の必要性 ②運送の区域 ③運送の対価を協議するとされていますが、その要件以外の協議が行われ、合理性に欠ける規制を上乗せする運営協議会も少なくありません。地方分権・地域主権の時代ですが、規制の上乗せ（ローカルルール）は、利用しにくい移動サービスを生み出しています。ローカルルールの継続が既成事実化することも問題です。

国土交通省は、毎年3月にローカルルールを点検する方針を打ち出しています。それに先立ち、全国移動ネットが地域ネットワーク団体等と協力して実態調査をした結果を公表します。ローカルルールが改善され、移動制約者の外出機会の向上に資することを願うものです。

×は法令違反 △は自治体での検討が必要 ○は問題なし、推奨

都道府県	市町村	地域独自のルール(ローカルルール)	地域ネットワーク団体と全国移動ネットのコメント
北海道	札幌市		
		①利用目的を、通院・転院に限定	× ローカルルールを設けた理由;民業の圧迫が懸念されるため 問題点;民業の圧迫を理由としてローカルルールを設定するのは、運営協議会の趣旨に反する。利用者より事業者を優先したルールであると言わざるをえない
		②運転者の要件を20歳以上で過去3年間に免許停止の措置を受けていない者としている。20歳未満、過去2～3年の間に免許停止の措置を受けている者については、事故対策機構が実施する適性診断の受講が必要で、申請書類に診断書を添付	× ローカルルールを設けた理由;利用者が障がい者等のため、より安全な運送サービスを実施してもらうため 問題点;安全と安心の確保体制をつくるのは団体の責務である。運営協議会が決めるべきことではない。スタッフが少ないため、事務所に職員不在という状況になり、かえって安全運行に支障が出る恐れがある
		③運転者は運転免許取得後2年以上の者を要件とする	× ローカルルールを設けた理由;運転技量の必要性から
		④セダン車を増やす場合には、運営協議会を開催して協議を行う。	× ローカルルールを設けた理由;タクシーとの兼ね合い
		⑤運転者の条件について「普通第一種免許を有し、効力が過去2年以内に停止されていない」の「2年以内」を「3年以内」とする。	× ローカルルールを設けた理由;安全な運行体制のため

旭川市			
	①実施団体は福祉車両を1台以上所有する	×	下肢障がいに伴わない知的障がい者や透析患者等を対象とする団体には、福祉車両を必要としない団体もある
	②実施団体において1台でも増車を行う際には、協議会に諮り、協議が調わないと増車できない	×	利用者の利便性の確保に問題がある
室蘭市			
	セダン型を認める	○	
釧路市			
	①利用者の限定 ②事故の対応 ③その他	×	利用者の限定によりバス・タクシー等の公共交通機関との住み分けなど取り決め事項を設けた。利用者の限定には問題がある
帯広市			
	①運送の対象は居宅者にあつては「寝たきり度判定基準ランクB」以上の者、又は「認知症老人の日常生活自立度判定基準ランクⅡb」以上の者、及びその状態と同等と認められた者。	×	利用者の限定には問題がある
	②対象者を 介護度3以上、身体障害者手帳1、2級の下肢障害、視覚障害を有するものの他、地域ケア会議で認めたものに限定	×	利用者の限定には問題がある
広尾町			
	対象者を要介護3以上に限定	×	利用者の限定には問題がある
青森県	把握できていない		
秋田市			
秋田県	国で規定する以外のローカルルールはない。実施団体が運営協議会の委員になっていないが、利用者が委員になっているので特に問題はない。	○	むしろ、運営協議会の委員から、あまり赤字を多くして続かなくなるようなことにならないよう頑張してほしい旨の激励があった。当然ではあるが、秋田市より、当団体に対して、「自家用自動車福祉有償運送事業の実施を依頼いたします。」という文書が出ている
岩手県	把握できていない		
山形県			
	①許可時代に設定されたSDカードの添付が2年の運転履歴に是正されたにもかかわらず、一部自治体の担当者から更新・新規登録の際、以前設定された5年の運転履歴を求められる。	×	①一部市町村窓口で指導を受けるものでローカル・ルールとは言えないが、申請団体ではローカル・ルールと受け止めている。統一した指導をお願いしたい。③行政担当者は、運営協議会に全て権限(自治体職員は運営協議会を審査会と言っている)が有ると思
	②運営協議会に構成員として「現に福祉有償を実施しているNPO法人等」を加えない	×	

	③軽微な変更も運営協議会の議決事項としている。	×	込んでいる。「①～③は、法的根拠があるわけではなく、ただ単に誤解と無理解の合併症である。
宮城県	特段のローカルルールはない	○	宮城運輸支局の提案(法定3原則ルール等)が各運営協議会事務局に浸透したと思われる
福島県	新規登録したさいの利用者から人数を増やしてはいけない自治体がある	×	
新潟県	長岡市 運転者の年齢制限 70 歳以下	×	安全性の確保は実施団体の責務である。運営協議会が決めるべきことではない
富山県	富山市		
	①3カ月ごとに、運行記録(日付、会員番号、会員名、出発地・経由地・目的地、運行距離、運行時間、運転手等)を提出しなければならない。	×	下肢障がいのない知的障がい児者には福祉車両は適切ではない。セダンの使用は法令で認められている。(施行規則51条の9) ※今年度の運営協議会で、セダンを認めてもらうよう話し合ったが、結局持ち越しになった。持ち込み車両は認められないとの話も出て、結局何も前進しなかった
	②福祉車両に限定(セダン不可)	×	
	③新規参入の場合は、無償での実績記録が必要	×	
	④二種免許と持っていない運転手は適性診断を受けなければならない	×	
	⑤車体に貼る「福祉有償運送」などの文字は7cm以上	×	
	⑥増車の場合は、運営協議会で認められなければならない	×	
	射水市		
	①利用者を知的障害者に限定	×	法改正の目的が、何も理解されていない。実施主体や発着地の1事業者限定は、非常に問題がある 射水市福祉有償運送実施要綱↓ http://www.city.imizu.toyama.jp/reiki/reiki_honbun/r3110346001.html
	②福祉車両に限定(セダン不可)	×	
③運送の実施主体を「NPO ふらっと」(事業所名)に限定	×		
④発地または着地のどちらかが「NPO ふらっと」であること	×		
石川県	把握できていない		
福井県	把握できていない		
栃木県	ローカルルールは特に無いと思われる	○	栃木県内では距離制運賃に統一し運用しているが、これがローカルルールか？他には特に問題はないと思われる 現段階の運営協議会での保留や拒否は聞いていない
群馬県	把握できていない		

埼玉県	埼玉県が作成したマニュアルどおり運営しているため、ローカルルールは確認していない。運送の対価の表示にばらつきはある	○	
茨城県	福祉有償運送については特記すべきローカルルールは存在しない	○	
千葉県	市川市		
	年4回運営協議会を開催し、新規・更新案件だけでなく、市内の移動問題の解決を協議 平成23年5月に市川市における移動ビジョン「移動自由な社会に向けて」を取りまとめ、課題と短・中長期目標を設定。課題解決に向けた3つの部会(配車センター、ケアマネ啓発、精神障がい者対応)を設け、運営協議会で進捗報告を行っている	◎	運営協議会の実施要綱の中で、申請・更新案件の協議だけの協議会とはならないように文言上の工夫がされている
東京都	多摩22市		
	運転者の変更(運転者の新規登録)があった場合、発生時に運転者就任承諾書、運転者台帳、運転免許証の写し、資格を証する書面を所管市町村へ提出することになっている	×	運転者の変更は、変更及び軽微な変更該当せず、法律的に報告義務はない。また、施行規則51条の19において、「～運転者台帳を作成し事務所に備えておかなければならない」とされており、特に報告することを求めている
神奈川県	大和市		
	更新で大きな変更がない場合は、事務局判断により書面で決済。委員から、運営協議会を開催して協議したいという申し出があれば開催	○	
	横浜市		
	運転者履歴の提出	×	運営協議会で決めるべきことではない。安全と安心の確保体制をつくるのは団体の責務
	実績報告書年4回提出は、年1回に改められた	○	
山梨県	把握できていない		
静岡県	運転者は75歳未満であること	×	運営協議会で決めるべきことではない。安全と安心の確保体制をつくるのは団体の責務
長野県	把握できていない		
岐阜県	1市町村(多治見市)を除いて、セダン車両の使用を認めていない	×	
愛知県	①運転者はSDカード(運転履歴)を提出せねばならない	×	運営協議会で決めるべきことではない。安全と安心の確保体制をつくるのは団体の責務
	②運転者は事故等で減点されると以後2年間は運転できない	×	

滋賀県	車両に表示する団体名などの文字は、マグネット着脱式でなく、ペンキ等で車体に直接書かなければならない	×	持込みセダンの使用制限に他ならない
三重県	確認中		
奈良県	大阪府の内容に準じる	×	法令に抵触している
和歌山県	紀美野町・串本町・田辺市(旧本宮町域)・橋本市以外の自治体には運営協議会が未設置	×	
京都府	把握できていない		
大阪府	①福祉車両以外は使ってはならない(枚方市以外の府内)	×	下肢障がいのない知的障がい児者には福祉車両は適切ではない。セダンの使用は法令で認められている。(施行規則51条の9)
	②迎車回送料を設定してはならない	×	法令に抵触している
	③登録や更新のたびに、運転者全員の適性診断書を提出しなければならない	×	適性診断の受診は重大事故を起こした運転者のみ。(施行規則51条の16)
	④車両写真提出・運転履歴証明書提出・運転者増員の場合は適・不適について協議・	×	安全性の確保は団体の責務。運営協議会がルールを設けるならば、安全が確保されないとする事実の証明が必要
	中部ブロック		
	⑤議事録無し・対価以外の対価原則× ⑥免許書のコピー提出	×	法令に抵触している
兵庫県	神戸市		
	①福祉車両に限定(セダンは認めない) ②複数乗車は認めない ③迎車回送料を設定してはならない ④運営協議会非公開・議事録非公開 ⑤運転者の適性診断書提出 ⑥免許書のコピー提出 ⑦車両写真提出 ⑧更新時継続趣意書提出 ⑨協議会委員の選任方法が不明瞭	×	法令に抵触している
	阪神地区ブロック(尼崎・西宮・伊丹・芦屋・川西・猪名川町等)		
	①福祉車両に限定(セダンは認めない) ②運送の対価以外の対価(特に介助にかかるもの)を認めない ③運営協議会非公開・議事録なし ④運転者の適性診断書提出 ⑤65歳以上は適齢診断書も提出	×	法令に抵触している

	⑧車両写真提出 ⑨運転者増員時は協議会による審議・書面提出		
	篠山市		
	①福祉車両に限定(セダンは認めない) ②利用対象者の居住範囲を限定(市役所本庁舎及びJR篠山口駅から概ね半径5キロを超える地域に居住するもの)	×	セダンの使用は法令で認められている(施行規則51条の9) 利用者制限の問題もある
鳥取県	把握できていない		
島根県	把握できていない		
岡山県	備前県民局;セダン車両の複数乗車は介助者を同乗させる	×	法令にない利用制限
	呉市		
	①最初の登録時の利用者が人数の上限。その後増やすことはできない	×	必要な人にサービスができない
	②運転者の人数に上限枠がある	×	社会貢献をしようとする人を制限するものであり、理解に苦しむローカルルール。
	③運行実績の個別報告を求める	×	オーバールール
	熊野町		
広島県	利用が必要かどうかの判定を地域包括支援センターに委託し利用決定を行っている(判定は厳しい)	×	必要な人にサービスができない
	東広島市		
	運営協会は非公開	△	東広島市のホームページで情報公開と行政改革を検索したが、会議の公開は見当たらなかった
山口県	把握できていない		
香川県	おおむね発足当時の状態で、という条件は付いているが、それ以外のローカルルールは無いと思われる		発足当時の状態で、というなかに利用者は増やしてはいけないということであれば問題がある
徳島県	把握できていない		
	愛媛県 松山市		
	①対象者を重度の移動制約者(身障手帳1～2級・要介護5～3・療育手帳A級)に限定	×	利用者限定は法令違反
	②福祉車両に限定	×	セダンは法令で認められている
	③実施主体は、事業実績が1年以上あること	×	

	④3カ月ごとに、運行状況、旅客名簿、身体状況等・態様ごとの会員数、安全な運転のための確認表、乗務記録、運転者台帳、事故の記録、苦情処理簿、運送の対価(以外の対価も含む)、損害賠償措置、運行管理・整備管理・苦情処理体制等について事務局に報告せねばならない	×	報告は1年ごとと決められている
	⑤法令で事後届けとしている以下の事項を事前協議の対象としている。名称や住所・代表者の氏名、減少する場合の運送の種類や区域、事務所ごとの車両数、旅客の範囲	×	法令違反
高知県	把握できていない		
福岡県	(北九州市) 明文化できるようなルールは無し。県内の他市町村については、把握できていない		
佐賀県	(佐賀市を含む県中部の運営協議会)使用車両がセダンの持ち込み車両のみの場合、透析通院の送迎等の条件を満たさなければ認められない	×	最近は同様の申請例がないため、実際の運用は不明。上乗せ基準は種々あったが、見直し作業が行われた事実・経過もない
長崎県	把握できていない		
大分県	運営協議会が1自治体にしか設置されていない	×	協議の場そのものが設置されないのは法令違反
熊本県	把握できていない		
宮崎県	把握できていない		
鹿児島県	運転者は免許証が1点でも減点されると運転者としての資格を失う	×	運営協議会で決めるべきことではない。安全と安心の確保体制をつくるのは団体の責務
沖縄県	把握できていない		

※過疎地有償運送については、「運送の区域」を、走行可能な地域としてルール化している運営協議会が複数存在する。発地着地のいずれかが区域内であればよいという法令の定めと異なり、走行範囲が限定されているため、「運送の区域」外の目的地には行けないという状態が発生している(北海道、茨城県、長野県、静岡県、京都府、鳥取県など 2010年3月現在)

作成：NPO 法人 全国移動サービスネットワーク