

福祉有償運送運営協議会 運営マニュアル<最新版>

平成 25 (2013) 年 1 1 月



発行：特定非営利活動法人 全国移動サービスネットワーク（全国移動ネット）
〒156-0055 東京都世田谷区船橋 1-1-2 山崎ビル 204号
Tel 03-3706-0626 Fax 03-3706-0661

はじめに

自家用有償旅客運送については、公共交通機関のみでは移動制約者や地域住民に対する十分な輸送サービスの確保が困難である場合、これを補完し地域福祉の向上に資する必要があることから、地域住民の生活に必要な移動手段を確保することを主旨として平成 18（2006）年に道路運送法が改正され制度が創設されたものです。

道路運送法の改正により全国的に自家用有償旅客運送を行うことが可能となったものの、地域によっては、地域の合意の場である「運営協議会」において必要以上の制約が課され、必要な輸送サービスが確保されない等の問題が生じています。

国土交通省は、こうした状況に対し「自家用有償旅客運送フォローアップ検討会」や「運営協議会の合意形成のあり方検討会」等を設置して協議を重ね、通知（通達）等も相次いで発出してきました。しかし、制度の理解不足により、①運営協議会において公正・中立的な運営がなされていない、②法定三事項以外の事項が合意事項として運用されている（不当なローカルルール化）、③過度な資料提出による確認の議論等が主となり利用者視点の本質的な議論がなされない（登録申請の予備審査機関化）等の運営協議会が依然としてあり、特に福祉有償運送の提供が過度に制約されている事例が数多くあるのは非常に残念なことです。

そこで、全国移動ネットでは、各地の福祉有償運送の運営協議会の事務局自治体や構成員のみならず、制度を正しく認識していただき、運用状況や運営協議会の運営を点検していただけるよう本書を作成しました。

「マニュアル」の前半では、各種通達（改正後）の番号や該当箇所を示しながら、その骨子を簡潔にまとめています。後半では、運営協議会の課題として、全国各地に実際にある不当なローカルルールを列記しています。「何がローカルルールかわからない」といったみなさまにも、第 5 章からご覧いただくことで、点検箇所がお分かりいただけるようになっています。

本書と、関係法令等と、地元の運営協議会の「運営要綱」「運営基準」「ガイドライン」等を照合しながら、利用者利便の向上につながる運営協議会をめざしていただければ幸いです。

平成 25（2013）年 11 月
NPO 法人 全国移動サービスネットワーク

目 次

第1章 福祉有償運送とは

- 1.1 福祉有償運送とは何か
- 1.2 制度化までの経過 ～特区での試みと道路運送法の改正による登録制度の創設～
- 1.3 福祉有償運送の現状
- 1.4 福祉有償運送の派生形 ～許可・登録を要しない運送～
- 1.5 今後の見通し ～自家用有償旅客運送の事務・権限を「希望する市町村に移譲する」という国土交通省の方針～

第2章 運営協議会とは

- 2.1 運営協議会の役割
- 2.2 運営協議会の設置
 - ①設置単位
 - ②主宰者
 - ③書面開催も認容
- 2.3 運営協議会の構成
 - ①構成員
 - ②注意事項
- 2.4 運営協議会の運営

第3章 運営協議会で何を協議するか

- 3.1 運営協議会での合意が必要な事項＝いわゆる「法定三事項」
 - ①必要性
 - ②運送の区域
 - ③旅客から収受する対価
- 3.2 運営協議会で確認する事項
 - ①運送しようとする旅客の範囲
 - ②その他必要と認められる措置（必要に応じて運営協議会で確認する事項）
- 3.3 運営協議会において協議が調ったことを証する書類の交付

第4章 運営協議会の課題

- 4.1 協議運営上の課題があるケース
- 4.2 委員構成上の課題があるケース

第5章 運営協議会運営に際しての注意事項

- 5.1 ローカルルールの基本的考え方
- 5.2 ローカルルールの検証の必要性
 - ①国土交通省の対応
 - ②検証の基準
- 5.3 問題となった（なっている）ローカルルールの例
- 5.4 協議に当たっての留意点

第6章 関係法令・通達

<参考資料>自家用有償旅客運送に関する国交省の動き

第 1 章 福祉有償運送とは

1.1 福祉有償運送とは何か

- 福祉有償運送とは、NPO等が乗車定員 11 人未満の自動車を使用して、他人の介助によらずに移動することが困難であり、単独でタクシー等の公共交通機関を利用することが困難な身体障害者、要介護者、要支援者、その他障害を有する者等の運送を行うもの
- 少子高齢化の進展等により、単独では公共交通機関を利用することが困難な移動制約者に対する個別運送サービスの需要が急増しており、福祉有償運送を実施する団体の必要性も増大
- 福祉有償運送を実施するには、都道府県又は市町村が主宰する運営協議会の議を経る等の一定の条件と手続きを経て、道路運送法第 78 条第 2 号及び第 79 条に基づく国土交通省の登録を受けることが必要

1.2 制度化までの経過

～特区での試みと道路運送法の改正による登録制度の創設～

- 従来、福祉有償運送は、国土交通省の示したガイドラインに基づき、平成 15（2003）年 3 月から福祉車両、翌 16（2004）年 3 月からセダン型車両に範囲を広げて、構造改革特区における道路運送法の例外的許可（旧法第 80 条）を得て実施されていた
- 構造改革特区での試みに基づき、福祉車両については平成 16（2004）年 3 月から特区申請した一部地域だけではなく全国展開が認められたが、セダン型車両の全国展開は、道路運送法の一部改正による新たな登録制度の創設を待って認められることになった（平成 18（2006）年 10 月施行）

1.3 福祉有償運送の現状

- 国土交通省が実施したサンプル調査による推計（平成 23（2011）年度ベース/サンプル数 172 団体）によると、次のとおり
 - ・ NPO や社会福祉法人等が主にセダン車両や車いす車両により、デマンド型の運行を実施
 - ・ 1 回あたりの利用者数＝1.0 人、1 回あたりの走行距離＝12km
 - ・ 運送の対価（利用者一人当たりの平均収受額）：1,012 円
 - ・ 収支率：40.6%（赤字部分は主に介護サービス等の事業収入で補てん）
 - ・ 運転者の平均年齢：53 歳
- 団体数は、平成 25（2013）年 3 月末現在、2,405 団体。5 年間で約 80 団体増加している。しかし、運営協議会の設置率は全市町村の約 7 割にとどまり、撤退している団

体も多数ある

例) 北海道:新規 16 抹消 15、栃木県:新規 5 抹消 7、新潟県:新規 2 抹消 5
大阪府:新規 11 抹消 12、宮崎県:新規 2 抹消 4 (平成 23(2011)年度)

制度化は必ずしも供給量の増加や利用ニーズの充足につながっていないのではないか。原因として考えられるのは次のとおり。

- 運転者や運行管理責任者に必要な資格要件の負担
- NPOに馴染みのない管理的事務の負担
- ローカルルールによる事実上の上乗せ規制による実施の制限
収支率の低さによるサービス実施の手控え (介護サービスの利用者に限る等)

1.4 福祉有償運送の派生形 ～許可・登録を要しない運送～

- 地域の助け合いによる移送等において、支払われる対価の額が、実際の運送に要したガソリン代、道路通行料、駐車場代に限定されている場合等、必ずしも道路運送法の登録を必要としない場合がある
- 道路運送法の改正に当たり参議院国土交通委員会にて「移動制約者の自由な移動が確保され、地域における助け合い活動、ボランティア活動による移動制約者の円滑な移動が引き続き確保されるよう十分配慮する」旨の附帯決議がされたことを受け、国土交通省は登録が不要な場合の例を「事務連絡」により明示

➤ 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 (平成18年9月29日事務連絡)

<http://www.mlit.go.jp/jidosha/sesaku/jigyo/jikayouyushoryokaku/styleoftransportwithoutlicense.pdf>

➤ 同イラスト版 <http://www.mlit.go.jp/common/000225551.pdf>

➤ 判断に迷ったら「特定非営利活動法人 全国移動サービスネットワーク」に相談

<http://www.zenkoku-ido.net/>

1.5 今後の見通し ～自家用有償旅客運送の事務・権限を「希望する市町村に移譲する」という国土交通省の方針～

国土交通省は「過疎地域の移動手段、介護等福祉を支える輸送といった地域住民の生活維持に必要な自家用有償旅客運送に関する事務・権限については、地域で判断できる裁量を拡大するため、希望する市町村に移譲する」方針

➤ 自家用有償旅客運送の事務・権限の**移譲**について(平成25年7月3日 国土交通省自動車局) <http://www.cao.go.jp/bunken-suishin/doc/koutuubukai01shiryou02.pdf>

(経過)

- 地域主権戦略大綱に基づいて、各省庁が行っていた所管事業の自己仕分けについて、国土交通省は平成 22（2010）年 8 月 31 日に、「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、希望する市町村に移譲する方向で検討する」と地域主権戦略会議に報告
- 従来は地方分権改革推進委員会による都道府県への移管方針（平成 20（2008）年 12 月 8 日 地方分権改革推進委員会第 2 次勧告別紙 2）
- 平成 24（2012）年通常国会に一括法案が提出され権限移譲される見込みであったが、動きは止まっていた
- 第 1 回地方分権改革有識者会議（平成 25（2013）年 4 月 12 日）において、都道府県知事代表の古川佐賀県知事からの指摘に基づき、国土交通省は、改めて権限移譲の方針を示すとともに、「地域の裁量を可能な限り拡大する観点から見直しを検討」することとした

第2章 運営協議会とは

➤ 有償運送運営協議会設置要綱(モデル要綱):通達 370 号別添1

<http://www.mlit.go.jp/common/001087527.pdf>

2.1 運営協議会の役割：規則 §51 の7 、通達 145 号 1

- 運営協議会は、過疎地有償運送及び福祉有償運送の必要性、旅客から収受する対価その他の自家用有償旅客運送を実施するに当たり必要となる事項を協議するため設置するもの
- 運営協議会は、過疎地有償運送及び福祉有償運送が地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保し、もって地域福祉の向上に寄与するよう自家用有償旅客運送者に必要な指導・助言を行うよう努める

2.2 運営協議会の設置：規則 §51 の7 、通達 145 号 2.

① 設置単位

- 運営協議会は、原則1つの市町村（特別区を含む）を単位として設置
- ただし、地域の経済圏、交通圏等を勘案し複数の市町村又は都道府県単位で設置することを妨げない
- 都道府県単位で運営協議会を設置しようとする場合には、都道府県の区域を交通圏、経済圏等を勘案したブロックに分割し、それぞれのブロックごとの分科会形式等により開催することが望ましい（この場合、分科会の構成員、運営方法等は運営協議会に準ずる）

② 主宰者

- 運営協議会は、地方公共団体の長が主宰
- 複数市町村が合同で主宰する場合及び都道府県が主宰する場合は、都道府県及び関係市町村がそれぞれ担当の窓口を定めるとともに、運営において重要な事項については関係市町村及び都道府県の協議により決定する等、緊密な連携と適切な役割分担のもと円滑な運営が確保されるよう努める

③ 書面開催も認容

- 委員の招集が困難である場合等、運営協議会があらかじめ定める方法により行う判断に基づき、全ての委員からの意見聴取及び賛否の意向の確認を行うこと並びに議事概要の作成及び公表を行うことを条件として、開催に代えて書面の郵送又は持ち回りにより意見の聴取及び議決（更新登録）を行うことができる

2.3 運営協議会の構成：規則 § 51 の 8、通達 145 号 4.

① 構成員

- 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（又は長の指定する者）
- 一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
- 住民又は旅客
- 地方運輸局長
- 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
- 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っている特定非営利活動法人等
- 学識者等運営協議会の運営上必要と認められる者

② 注意事項

- 公正・中立な運営を行い得るよう、構成員のバランスに留意し、運営に際しては特定の者に偏らないように配慮する
- 申請者には、運営協議会主宰地方公共団体が事前に意見の聴取を行うか、又は、運営協議会（幹事会を含む。）に申請者を参加させ、有償運送の活動内容及び申請に関する意見を述べさせることとする（ただし、自らが行う有償運送の可否の議決には加わることはできない）
- 運営協議会の議事は原則公開

2.4 運営協議会の運営：通達 145 号 5.

- 合意が必要な事項は、3.1 のとおり法定三事項であることを念頭に置き、関係者間のコンセンサスの形成をめざして、十分に議論を尽くす
- 議決については、予め運営協議会の設置要綱に定める（全会一致の義務なし）

第3章 運営協議会で何を協議するか

3.1 運営協議会での合意が必要な事項＝いわゆる「法定三事項」

法定三事項とは、法または施行規則に合意が必要であることが明記されている事項

① 必要性：法§79の4I⑤、規則§51の7、通達145号3.(1)

- 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運送を確保するため必要であること
- 利用者ニーズに基づく必要性の視点が不可欠
- 立証責任は地元自治体にある（申請者側にはない）

② 運送の区域：法§79の2I③、規則§51の4、通達145号3.(2)

- 乗車地（発地）又は降車地（着地）のいずれかが協議の調った市町村の区域内にあること（ただし、特例あり 通達83号）

③ 旅客から収受する対価：法§79の8、規則§51の15、通達144号&145号3.(3)

- 基準
 - ・ 対価の額を定め、事務所に掲示し、事前に旅客に説明すること
 - ・ 旅客の運送に要する燃料費その他を勘案した実費の範囲内
 - ・ 合理的な方法で定められ、旅客にとって明確であること
 - ・ 当該地域のタクシー運賃と比較して営利を目的としているとは認められない妥当な範囲
- 運送の対価（運送サービスの利用に対する対価）
 - ・ 当該地域の同種のタクシーの上限運賃（ハイヤー運賃を除く）の概ね1/2の範囲内を目安とする
 - ・ 運送の対価は、距離制、時間制、定額制又は運営協議会の合意に基づく地域の実情に応じた設定による
 - ・ 1/2は上限を意味しない
- 運送の対価以外の対価（迎車回送料金、待機料金、介助料、添乗料、設備使用料等）
 - ・ 実費の範囲内

3.2 運営協議会で確認する事項

① 運送しようとする旅客の範囲：法§78②、規則§49③、通達145号3.(4)

次の(i)～(iii)のすべてに該当すること

(i) イロハニのいずれかに該当する人

- イ 身体障害者手帳所持者
- ロ 要介護認定を受けた者
- ハ 要支援認定を受けた者
- 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

(ii) 公共交通機関単独利用困難性

- ・ 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
- ・ 要支援認定者及びその他障害者については、運営協議会において、当該会員の移動制約の状況を踏まえ、運送の対象とすることの妥当性等の確認が必要（方法：申請者説明、事務局事前聴取報告、判定委員会審査等）

(iii) 会員登録者又は登録予定者及びその付添人

② その他必要と認められる措置（必要に応じて運営協議会で確認する事項）：法§79の4I⑥、規則§51の9、通達145号3.(5)

- 使用する自動車の種類ごとの数：乗車定員 11 人未満の自動車（種類：寝台車、車いす車、兼用車、回転シート車、セダン等の 5 類型）
- 運転者に求められる要件：2 年以内免停なし、認定講習（福祉有償運送運転者講習・セダン等運転者講習）またはケア輸送士研修修了者 ※免除者あり
- 損害賠償措置：対人 8000 万円以上、対物 200 万円以上の任意保険加入
- 運行管理の体制：5 台以上は運行管理責任者に有資格者必要（規則§51の17）
- 整備管理の体制：資格は不要
- 事故時の連絡体制：迅速な対応と適切な措置、連絡体制が整っていること
- 苦情処理体制：弁明と記録の義務
- その他必要な事項

3.3 運営協議会において協議が調ったことを証する書類の交付

- 協議が調った場合には、運営協議会は「運営協議会において協議が調ったことを証する書類」を申請者に交付

第4章 運営協議会の課題

運営協議会の協議において合意形成に必要以上の制約が課されることで必要な輸送サービスが確保されない場合や、運営協議会の開催を求めたが長期間開催されない地域がある等、自家用有償旅客運送制度に関する地域の取り組みに大きな格差が指摘されている（通達 89 号）

4.1 協議運営上の課題があるケース

上記の状況を受け、「運営協議会における合意形成のあり方検討会」が設置された「検討会」報告書に記載された課題は次のとおり

- 主宰者たる市町村職員、運営協議会の構成員ともに自家用有償旅客運送制度の趣旨等を理解していないことが多い
- 移動制約者等のニーズと当該地域内の旅客自動車運送事業者による運送サービスの提供状況を的確に把握し、自家用有償旅客運送の必要性を判断する必要があるが、一部の運営協議会では、数量的なデータに基づく議論が十分に行われていない
- 一部の運営協議会においては、申請団体の個々の会員が自家用有償旅客運送の対象として認められる旅客の範囲に該当するか否かの確認に時間を要している場合がある
- 一部運営協議会において、関係法令・通達に定められていない独自の基準（以下「ローカルルール」という。）が定められており、当該ローカルルールを申請者が満たせないことにより、協議が合意に至らない場合があるとの指摘がある
- 市町村に対し、運営協議会開催を申し入れたにも関わらず長期間開催されない場合や、そもそも設置されない場合がある。また、不合理なローカルルールの見直しが行われず、構成員及び申請団体からの設置・開催や見直しの申し出を受ける窓口がない

4.2 委員構成上の課題があるケース

- 運営協議会の構成員のバランスがとれていない
- 移動困難者の実態を理解していない人が委員に就任

第5章 運営協議会運営に際しての注意事項

5.1 ローカルルールの基本的考え方：通達 34 号

- 関係法令・通達に定められていない独自の基準（ローカルルール）については、自家用有償旅客運送に過度な制限を加えるものでない限り、排除されるものではない
- 「ルールの前提となる状況が変化しているにもかかわらず、長期間見直さない」「個別事例に適用された取扱いを他の事例の内容を吟味せず地域で一律のルールとして適用する」等過度の制限を加えることになっているものは適当ではない
- このようなローカルルールについては、移動制約者の状況、タクシー等の公共交通機関の整備状況、自家用有償旅客運送の運営実態等について、適時適切に検討を行いつつ、その合理性について検証を行っていく必要がある

5.2 ローカルルールの検証の必要性

① 国土交通省の対応：通達 89 号

- 運輸支局による運営協議会の場を通じた考え方の周知
- 運輸支局によるローカルルールの検証と、合理的な理由に基づいて定められていないと判定されたローカルルールに関する運営協議会主宰市町村への見直しの積極的に働きかけによる、運営協議会の場における適切な見直しの推進
- 運輸支局による、毎年 3 月末時点でのローカルルール検証結果及び進捗状況の運輸局への報告と、運輸局から本省への送付
- 上記対応を図ったにも拘らず、運営協議会において合理的理由に基づかないローカルルールの見直しが行われていない場合、当該ローカルルールにより合意に至らない場合、運営協議会の開催を求めたが長期間開催されない場合、運輸支局に構成員及び申請団体からの申し出を受ける窓口を設けるほか、運輸局、本省それぞれの段階で改善に向けた対応を行う

② 検証の基準

- ローカルルールの目的は合理的か？
- ローカルルール設定の理由となった社会的・経済的事実が客観的に存在するか？
- 目的達成にとって役立つ手段となっているか？規制によって得られる利益と失われる利益とのバランスが欠けていないか？
- 目的達成のための手段が過剰なものになっていないか？より負荷の小さい代替手段はないか？

5.3 問題となった（なっている）ローカルルールの例

● 運営協議会

- 例1 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
- 例2 軽微な変更も運営協議会の議決事項としている
- 例3 運転者増員の場合は適・不適について協議
- 例4 運営協議会の議事録が公開されていない
- 例5 3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
- 例6 法令で事後届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別や区域、事務所ごとの車両数、旅客の範囲の事項を事前協議の対象としている
- 例7 構成員の半数近くが交通事業者または労組の所属員

● 必要性

- 例8 市内で1団体しか登録を認めない（2団体目以降の参入は認めない）
- 例9 サービス提供は平日のみ

● 運送の区域

- 例10 運送区域を市町村内の一部区域に限定
- 例11 サービスが提供される地域は、原則として同一市町村内のみ（発着地ともに同一市町村であることの要求）
- 例12 発地又は着地のいずれかを運送事業者の事業所に限定

● 旅客から収受する対価

- 例13 迎車回送料（利用者を乗せる前の対価）は地元タクシーが取っていないので取ってはいけない
- 例14 上限運賃ではなく実勢運賃との比較
- 例15 運送の対価以外の対価を認めない
- 例16 対価を車内に掲示しなければならない

● 運送しようとする旅客の範囲

- 例17 新規登録申請時に利用者登録していた人数以上に、利用者を増やしてはいけない
- 例18 要介護3以上又は障害者手帳2級以上しか利用を認めない
- 例19 要介護1以上の高齢者は利用できるが、要支援の高齢者は認めない

- 例20 要支援の高齢者は市役所に事前連絡して登録を認められないと利用してはいけない
- 例21 要支援の高齢者と身体障がい者以外の障がい者は、運営協議会（年2～3回）で認められないと利用できない
- 例22 利用登録をする人は、初回利用前に市役所に届けなければならない（法令では発着地が運送の区域内にあればよいとされているが、利用者は当該市町村と隣接市町村の住民に限定）
- 例23 利用対象者の居住範囲を限定（市役所本庁舎及びJR駅から概ね半径5キロを超える地域に居住するもの）
- 例24 利用者を知的障害者に限定

● 車両

- 例25 福祉車両（リフト車、スロープ車等）しか使用してはいけない（利用者が知的障がいや認知症、杖歩行の人も福祉車両を使用すること）
- 例26 実施団体は福祉車両を1台以上所有すること
- 例27 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
- 例28 車両に表示する「有償運送車両」の文字は、ステッカーではダメ、ペンキで表示すること（＝ボランティアのマイカーは使えない）
- 例29 市独自ステッカー添付の義務付け
- 例30 車両写真の提出

● 運転者

- 例31 二種免許取得者の1名以上の確保
- 例32 運転者数を制限する（マイカー持込みによって供給量を増やさないため）
- 例33 運転免許証の写しの提出
- 例34 運転者は、事故で減点になったら、以後2年間運転できない（法令では、適性診断と講習で復帰可能）
- 例35 運転者は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（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）
- 例36 運転者は75歳（又は70歳）未満でなければならない
- 例37 運転者は、自動車事故対策機構の適性診断を受け、その結果を運営協議会に提出すること（これによって、新しい運転者は運営協議会（年2～3回）が開かれず活動できない）

□例38 運転者は、SDカード（運転履歴）を取り、運営協議会に提出すること

● 損害賠償措置

□例39 自動車保険は搭乗者保険をかけること（対人賠償があれば利用者の損害は補償される）

● 運行管理の体制

□例40 運行管理責任者は、専従職員であること

□例41 5台以上の車を所有する団体は、運行管理責任者は、運行管理者（国家資格）の受講要件を持つ人でなければならない（法令では道路交通法の安全運転管理者でも可能）

□例42 点呼は必ず事務所で行わなければならない（直行は禁止）

□例43 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3カ月ごとに自治体に提出しなければならない

□例44 運行管理責任者代務者指定

● その他

□例45 無償運送による実績がなければ申請を受け付けない（自治体窓口の対応）

5.4 協議に当たっての留意点：通達 35 号

- 運送区域については、原則、運営協議会で協議が調った市町村単位とし、複数市町村や都道府県単位の運営協議会では市町村を越える広域的な運送区域の設定が可能
- 旅客の範囲について登録後に区分を追加する範囲変更は、軽微な事項の変更届け出として、変更日から30日以内の届け出で足りる（追加された区分に係る旅客を運送の対象とすることの妥当性等は運営協議会で更新登録等の際に確認）
- 旅客の範囲の確認方法は、①判定組織を設置し判断、②運営協議会事務局で判断、③運送団体が会員登録時に書面を確認し運営協議会事務局で判断、④運営協議会で判断、のいずれかを採用
- 透析患者輸送、知的・精神障害者の施設送迎は複数乗車が認められる代表事例にすぎず、複数乗車はこれに限定されない
- 運送の対価は、タクシーの上限運賃の概ね1/2の範囲内であることは、運送の対価の目安であり、上限として定められているものではない（実費の範囲内で営利目的ではない妥当な範囲であれば、運営協議会の合意によってタクシーの上限運賃の1/2を超える運送の対価の設定も可能）
- 運営協議会への提出書類は、申請者の負担軽減にも十分配慮し、提出書類が適切なものとなるよう取扱うこと

第6章 関係法令・通達

■法令・ガイドブック・申請様式

- 道路運送法 <http://law.e-gov.go.jp/htmldata/S26/S26HO183.html>
- 同法施行規則（一部改正 平成 27 年 3 月 31 日）
<http://law.e-gov.go.jp/htmldata/S26/S26F03901000075.html>
- 福祉有償運送ガイドブック(平成 20 年 3 月)
<http://www.mlit.go.jp/jidosha/sesaku/jigyo/jikayouyushoryokaku/GB-honbun.pdf>
- 参考資料(登録申請書、届出書等の様式等)
<http://www.mlit.go.jp/jidosha/sesaku/jigyo/jikayouyushoryokaku/GB-shiryou.pdf>

■通達(通達一覧 http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000044.html)

- 国自旅第 143 号(平成 18 年 9 月 15 日)(平成 27 年 3 月 30 日国自旅第 352 号)
福祉有償運送の登録に関する処理方針について <http://www.mlit.go.jp/common/001087528.pdf>
- 国自旅第 144 号(平成 18 年 9 月 15 日)
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
<http://www.mlit.go.jp/jidosha/sesaku/jigyo/jikayouyushoryokaku/taikakijun.pdf>
- 国自旅第 145 号(平成 18 年 9 月 15 日)(一部改正 平成 27 年 4 月 1 日国自旅第 370 号)
運営協議会に関する国土交通省としての考え方について
<http://www.mlit.go.jp/common/001087527.pdf>
- 国自旅第 89 号(平成 23 年 6 月 30 日)
自家用有償旅客運送制度の着実な取組みに向けての対応について
<http://www.mlit.go.jp/common/000149303.pdf>
 - ・ 運営協議会における合意形成のあり方検討会報告書(平成23年6月)国土交通省自動車交通
局旅客課 <http://www.mlit.go.jp/common/000149304.pdf>
 - ・ ローカルルールにかかる通達報告等様式 <http://www.mlit.go.jp/common/000149306.pdf>
- 国自旅第 34 号(平成 21 年 5 月 21 日)
運営協議会において定められた独自の基準に対する考え方について
<http://www.mlit.go.jp/common/000136409.pdf>
- 国自旅第 35 号(平成 21 年 5 月 21 日)
福祉有償運送に係る運営協議会における協議に当たっての留意点等について
<http://www.mlit.go.jp/common/000040694.pdf>
- 国自旅第 83 号(平成 21 年 7 月 22 日)
福祉有償運送における運送の区域の特例的な取り扱いについて
<http://www.mlit.go.jp/common/000046780.pdf>

■関連ホームページ

- 国土交通省 http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000012.html
- 特定非営利活動法人 全国移動サービスネットワーク <http://www.zenkoku-ido.net/>

<参考資料> 自家用有償旅客運送に関する国交省の動き

平成 15 (2003) 年～平成 25 (2013) 年

年 月	自家用有償旅客運送に関する国土交通省の動き
平成 15(2003) 年 4 月	構造改革特区における特例措置の一つとして、旧道路運送法第 80 条第 1 項の例外規定による許可基準(ガイドライン)により福祉有償運送 (No.1206: 福祉車両のみ)、過疎地有償運送 (No.1207) を実施。
平成 16(2004) 年 3 月	特区事業 (No.1206&No.1207) の全国実施を決め、旧道路運送法 80 条 1 項に基づく許可基準 (ガイドライン) が各地方運輸局に通達された。
平成 16(2004) 年 4 月	特区事業 (No.1206) の全国実施に代わり、新たな特区事業として、一般の車両を使用車両として認める「NPO 等によるボランティア輸送としての有償運送における使用車両の拡大事業 (通称セダン特区)」 (No.1216) を実施。
平成 17(2005) 年 6～12 月	特区評価委員会で、「セダン特区」を全国展開する方向で議論が進められるが、難航し、早期に全国展開される見通しは立たず。
平成 17(2005) 年 9 月～ 平成 18(2006) 年 2 月	特区評価委員会の協議と並行し、「NPO 等によるボランティア福祉有償運送検討小委員会」を設置・開催。「小委員会」で、道路運送法の改正の方針となる許可制から登録制への改正見直し、要件の見直し・セダン特区の全国化等がまとめられ、報告書が出された。また、現に行われている活動を過度に萎縮させ、利用者利便に影響することがないように配慮する必要があると分析された。
平成 18(2006) 年 6 月	コミュニティバスや自家用有償旅客運送を新たに盛り込んだ「改正道路運送法」が衆参両議院の国土交通委員会で可決成立。法第 78 条第 2 項に「自家用有償旅客運送 (市町村運営有償運送、過疎地有償運送、福祉有償運送)」が位置づけられた。
平成 18(2006) 年 10 月	自家用有償旅客運送や福祉輸送事業限定許可等に関する省令・通達が発出され、改正道路運送法が施行された。福祉有償運送関連は次の通り。 ・通達 143 号、通達 144 号、通達 145 号、通達 185 号、通達 186 号 ・告示 1170 号、告示 1171 号 ・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」、事務連絡「介護輸送に係る法的取扱いについて」、事務連絡「NPO 等による福祉有償運送等に係る運営協議会の設置及び運営の円滑化について」
平成 18(2006) 年 12 月～ 平成 20(2008) 年 10 月	「自家用有償旅客運送フォローアップ検討会」(第 1 回～第 4 回) を開催。制度の円滑な運用を目的として、タクシー、自治体、NPO 等の関係者が集まり、実施状況の把握や問題点の改善を行うこととされた。
平成 19(2007) 年 10～11 月	福祉有償運送に関する全国の移動サービス団体の実態・窮状が寄せられ、具体的な改善策を検討する場としてワーキンググループの提案が国交省より出された。

<p>平成 20(2008) 年 3～9 月</p>	<p>「自家用有償旅客運送フォローアップ検討会」の下に、ワーキンググループを設置。安心・安全なサービスを必要量供給できるようにすること、サービスの多様化を図ることが不可欠であることを方針に掲げ、ローカルルール（上乗せ基準）の調査や、登録団体の実態に即していない通達の修正等が検討された。</p>
<p>平成 20(2008) 年 9 月～ 平成 21(2009) 年 3 月</p>	<p>「地域における福祉タクシー等を活用した福祉輸送のあり方調査委員会」実施。福祉有償運送の運営協議会において地域の実情を踏まえた議論がなされていない状況があることを受け、「ニーズ把握の方法と運営協議会のあり方の検討を行ったもの。全国 3 箇所のモデル地域で需要とサービス供給量の推計と、運営協議会のあり方についてのアンケート等も実施した。</p>
<p>平成 21(2009) 年 5 月</p>	<p>第 5 回自家用有償旅客運送フォローアップ検討会の協議を受け 2 つの通達を发出。 <ul style="list-style-type: none"> ・運営協議会において定められた独自の基準に対する考え方について：通達 34 号 ・福祉有償運送に係る運営協議会における協議に当たっての留意点等について：通達 35 号 ・自家用有償旅客運送自動車等の運転者に対する…講習の確実な実施に向けた取り組みについて：事務連絡 </p>
<p>平成 21(2009) 年 7 月</p>	<p>「福祉有償運送における運送の区域の特例的な取り扱いについて」（通達 83 号）。 福祉有償運送の運送の区域について、発地と着地のどちらも運営協議会の市町村内に無い場合でも、サービス提供が認められる例が示された。登録団体の運送の区域内に「帰属性」がある利用者が、区域外に入院入所した場合や、緊急に区域外から区域外に移動しなければいけない場合に認められるというもの。</p>
<p>平成 22(2010) 年 9 月</p>	<p>自家用有償旅客運送の市町村移管の方向明示。 地域主権戦略大綱に基づいて、各省庁が行っていた所管事業の自己仕分けについて、国土交通省は 9 月 1 日、自家用有償旅客運送を「希望する市町村に移譲する」という方向性を示した。</p>
<p>平成 22(2010) 年 3 月</p>	<p>自家用有償旅客運送が認可地縁団体にも拡大。 福祉有償運送と過疎地有償運送の運送主体として、認可地縁団体が認められた。＝省令変更（道路運送法施行規則）、福祉有償運送の処理基準の変更（通達 143 号）、過疎地有償運送の処理基準の変更（通達 142 号）</p>
<p>平成 22(2010) 年 9 月</p>	<p>登録不要の態様の適用範囲について、平成 18（2006）年 9 月に出された事務連絡のうち、ガソリン代実費に回送部分を含む考え方と、ファミリーサポート事業による送迎の適用除外の明確化を盛り込んだ事務連絡が発出された。 <ul style="list-style-type: none"> ・「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」の細部取扱いについて：事務連絡 </p>
<p>平成 23(2011) 年 1 月</p>	<p>「運営協議会の合意形成のあり方検討会」設置。福祉有償運送や過疎地有償運送の運営協議会における合意形成に「必要以上の制約が課され、必要な輸送サービスが確保されない」等の指摘を受けて、対応策を検討することとされた。</p>

<p>平成 23(2011) 年 4 月</p>	<p>最終会合となる第 5 回「運営協議会の合意形成のあり方検討会」が開かれ、課題と対策として 5 点を概ね了承した。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 運営協議会の趣旨等に関する構成員の理解向上を図ること 2) 数量的なデータに基づく必要性の把握・判断を重点的に行うこと 3) 「保健、医療、福祉専門職」の知見の活用による協議の簡素化 4) ローカルルールの適時適切な見直しを行うこと 5) 運営協議会の適正運営に向けた相談窓口の設置
<p>平成 23(2011) 年 6 月</p>	<p>有償運送運営協議会の対策に関する報告書と通達が出された。ローカルルールについては、運輸支局が改めて検証を行い、適切な見直しを推進することとし、検証結果報告書（運輸支局用）と総括表（運輸局用）の様式が示された。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自家用有償旅客運送制度の着実な取組みに向けての対応について：通達 89 号 ・運営協議会における合意形成のあり方検討会報告書（平成 23 年 6 月） ・ローカルルールにかかる通達報告等様式
<p>平成 23(2011) 年 8 月</p>	<p>東北被災 3 県で地域公共交通の補助金要件緩和。平成 23（2011）年度に始まった「地域公共交通確保維持改善事業（予算総枠 305 億円）」について、国交省は、東日本大震災で被災した市町村（東北運輸局がエリアを指定）に限り、要件を緩和することを決めた。「地域間輸送（複数の地域にまたがる）」の条件（バス並み）を緩和して有償運送も補助対象とするほか、申請受付期間を延長する（8 月まで）等。</p>
<p>平成 24(2012) 年 7 月</p>	<p>厚労省と国交省連名で「福祉有償運送の対象旅客の判断に際しての知見の活用について」通達 222 号が発出された。</p> <p>運営協議会で、「（ハ）要支援認定者」「（ニ）その他障害の障害を有する者」に該当する利用者について適格性の協議が長引く例があるため、行政の福祉等担当部署の介護福祉士や社会福祉士、保健師や医師等の所見を取り入れて判断する方法を示したもの。</p>
<p>平成 24(2012) 年 7 月</p>	<p>ローカルルールにかかる通達報告に基づく調査・見直し作業始まる。</p> <p>国土交通省が、平成 23（2011）年 6 月に示された国交省のローカルルールに関する調査（各運輸局から提出）に基づき、運輸支局や市町村に対して要請する形で、運営協議会のローカルルールの調査・見直し作業が始まった。これにより、大阪府や山形県等、一部の地域では運営協議会の設置要綱等の修正の動きが生まれた。</p>
<p>平成 25(2013) 年 4 月</p>	<p>福祉有償運送等の協議が書面の郵送で可能に（通達改正）。</p> <p>国土交通省から、自家用有償旅客運送について、運営協議会や地域公共交通会議を、書面送付で議決可能とする通達改正が行われた（4/10 付）。北海道から出された道州制特区の要望に応えたもの。運営協議会の書面開催は以前から可能とされていたが、明文化されていなかった。</p> <p>あわせて、市町村運営有償運送の交通空白輸送がルートを定めなくても認められることを示した通達も発出された。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市町村運営有償運送の登録に関する処理方針について：通達 262（旧 142）号 ・運営協議会に関する国土交通省としての考え方について：通達 633（旧

	<p>145) 号</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について：通達 633 (旧 161) 号
平成 25(2013)年 6 月	<p>自家用有償旅客運送の登録権限の地方移譲に関する検討が有識者会議で本格化。</p> <p>国土交通省が平成 22 (2010) 年に地方移譲 (希望する市町村への移譲) する方向を打ち出していた、自家用有償旅客運送の登録権限について、「地方分権改革推進有識者会議」が発足した。年度内をめどに移譲に必要な検討作業が行われる見通し。</p>
平成 25(2013)年 8 月	<p>「地方分権改革推進有識者会議」の専門部会である「地域交通部会」から 2 回の検討を経て以下 3 点を要旨とする「報告書」が「有識者会議」に提出された。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 自家用有償旅客運送の事務・登録権限の移譲先＝希望する市町村へ 2) 移譲に向けた体制整備を行う 3) 法や省令等の一部改正の検討
平成 25(2013)年 10 月	<p>移譲に必要な措置や法令等の見直し作業を行うため、国土交通省は「自家用有償旅客運送の事務・権限の地方公共団体への移譲等のあり方に関する検討会」を設置。「移譲に係る具体的な制度設計」「安全確保及び利用者保護のために必要な仕組み」「移譲を受けやすくするための環境整備及び国の支援」「運用ルールの緩和や運用方法の改善等」を年度内 5 回で検討することとした。</p>