

福祉有償運送 運営協議会 マニュアル

平成 18(2006)年 3 月

〇〇県保健福祉部地域保健福祉課

福祉有償運送 運営協議会 マニュアル

1 はじめに

1.1 福祉有償運送についての基本的認識

1.1.1 位置付け

福祉有償運送とは、訪問介護事業者やNPO（非営利組織）等が、高齢者や障害者等公共交通機関を使用して移動することが困難な人を対象に、通院、通所、レジャー等を目的に有償で行う車両による送迎サービスである。高齢化の進展、障害者の社会参加の定着、介護保険や支援費制度の導入等を契機としてニーズが一層拡大し、実施する団体も増加している。このほか、市町村や市町村社会福祉協議会が国庫補助を得て、又は、自主事業として、有償又は無償で同様のサービスの提供を行っている。こうしたサービスを提供している団体は、平成16年度現在で全国で2,300～2,600団体あると言われている。

また、こうしたNPO等によるサービスの他に、一部のタクシー事業者において、福祉車両（車イスや寝台のまま乗れる特殊な設備・装置を装着した車両）を用いた「福祉タクシー」や、ホームヘルパーの資格を取得したタクシー乗務員が必要な介護とともに身障者・高齢者の外出をサポートする「介護タクシー」が運行されている。

（日本におけるNPO等による移送サービスの歴史）

- 1972 東京都町田市によって「やまゆり」号が運行。
- 1975 福祉団体「新宿福祉の家」がアメリカのリフト付き車両を参考に、在宅の障害者向けとして国産車の改造車で運行を開始。
- 1977 トヨタ自動車他4社の協同による福祉車両の試作車完成。
- 1978 トヨタ自動車からNHK厚生文化事業団を通じ全国10の市民団体へ福祉車両の寄贈。
- 1978 日本テレビ「24時間テレビ愛は地球を救う」により福祉車両の寄贈（213台）が行われる。以降毎年約100台前後の車両を寄贈。
- 1980 軽自動車による福祉車両ミニキャブの開発
- 1986 市民団体による第1回東京ハンディキャブ交流会開催。ネットワーク団体である東京ハンディキャブ連絡会発足。
- 1990年代 家事援助等の高齢者向け在宅福祉サービスの提供団体も移送サービス開始。
- 1994 日本財団によるボランティア団体等への福祉車両寄贈始まる（2003年累計1万台を超える）。
- 1998 NPO法施行。移動サービス市民活動全国ネットワークが設立。

1.1.2 課題

こうした福祉有償運送は、必ずしも道路運送法の許可を得ずに実施されてきており、その取扱いについて、厚生労働省と国土交通省との間で調整が進められてきた。その結果、福祉有償運送の必要性の認識に立って、平成16年3月に、ガイドラインが示され、一定の手続き及び条件のもとに、道路運送法の許可を取得して、福祉有償運送を行えるようになった。

（道路運送法第80条第1項）自家用自動車は、有償で運送の用に供してはならない。ただし、災害のため緊急を要するとき、又は公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときは、この限りでない。

厚生労働省・国土交通省中間整理 抜粋

(平成16年3月付け厚生労働省老健局振興課&国土交通省自動車交通局旅客課通知)

〈中間整理〉

介護サービス事業者が公的介護保険の適用を受けて介護サービス（以下「介護保険サービス」という。）と連続して、又は一体として行う要介護者等の輸送サービスに係る今後の取扱いについて、厚生労働省及び国土交通省は、

- 一 現在、要介護者であって公共交通機関を利用することが困難な移動制約者に係るSTS（スペシャル・トランスポート・サービス。要介護者、身体障害者等であって公共交通機関を利用することが困難な移動制約者を対象に、必要な介助等と連続して、又は一体として行われる個別的な輸送サービスをいう。）による移動が、タクシー等の公共交通機関のみによっては、必ずしも十分に提供されていない状況にあること。
- 一 一方、これらの移動制約者に係るSTSによる移動の提供に要する費用の社会的な負担のあり方については、いまだ社会的に議論が成熟していない状況にあること。公的介護保険制度においても、STSに係る運賃については、原則として介護報酬の評価の対象としていないこと。
- 一 こうした状況において、これらの移動制約者に係るSTSが、タクシー事業者等のほか、社会福祉法人、医療法人、特定非営利活動法人、ボランティア等多様な担い手によって現に提供されている状況にあることを十分認識しつつ、それゆえ、
- 一 これらの移動制約者に係るSTSによる輸送サービスが適切に提供されるため、現に提供されている輸送サービス、特に介護サービス事業者が介護保険サービスと連続して、又は一体として行う要介護者等の輸送サービスについて、その実態を十分踏まえつつ、法的な位置付けの明確化を早急に図る必要がある、
- 一 その際、タクシー事業者等以外の担い手による輸送サービスについては、輸送中の旅客の安全確保、利用者の保護等の観点から“安全で安心して利用できるSTS”を目指すとともに、その方策については、現に行われているSTS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していく必要がある、との視点に立ち……

国土交通省 想定問答 抜粋

1. 移動制約者に係るSTSが既存の公共交通機関のみによっては、必ずしも十分に提供されていない状況とのことであるが、タクシー事業者によるSTSの実施状況等、今般の法的取り扱いの検討にあたっての背景事情はどうなっているのか。

(回答) 平成14年度末現在において、タクシー事業者が提供しているSTSの車両数は、

- ①車椅子やストレッチャーに対応した特殊車両によるものが1,594事業者、3,244両、
- ②ホームヘルパー資格を有する運転者を擁したタクシー車両によるものが595事業者、2,554両となっており、両者をあわせても約6,000両弱と、タクシー車両の総数25万9,033両に占める割合は2.2%に過ぎず、特に朝昼の時間帯における利用が多い要介護者、障害者等の継続、反復的な需要に対し、必ずしも応えきれていない実態がみられる。こうした状況を踏まえ、国においては、

- ① リフト付き車両等の導入についての税制上の特例措置、
 - ② 道路が狭あいな場所でもドア・ツー・ドアの輸送を容易にする軽福祉車両の導入、
 - ③ 福祉タクシーについての最低車両数の弾力的運用（1両又は2両）
 - ④ ボランティアとの連携方策に係る実証実験の実施、
- 等ハード、ソフト両面にわたる支援措置を講じてきている。

他方で、要介護認定者数は、平成12年4月の218万人から平成15年11月には374万人と急増しており、これら移動制約者に係るSTSの需要が既存の公共交通機関のみによっては必ずしも十分に満たされるに至らず、タクシー事業者等のほか、社会福祉法人、医療法人、特定非営利活動法人、ボランティア等多様な担い手によって現に提供されている状況もみられることから、現に行われているSTS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しつつ、今般、法的取り扱いの明確化を図ることとした。

1.2 ○○県内福祉有償運送、移動制約者及びタクシー等公共交通機関の状況

○○県内における福祉有償運送の状況は、県内市町村を通じて調査した結果、平成 15 年度実績において、114 団体 1,144 台の車両が延べ 237,274 人（片道：トリップ換算）の移動制約者を運んでおり、使用車両全体の約 8 割がボランティアの自家用車持込等によるセダン型等の一般車両であるという実態が明らかになっている。

また、県内の福祉有償運送の実施主体をネットワークする「○○○○福祉移動サービスネットワーク」が設立され、実施主体への支援や実施主体間の連携を図っており、行政への要望・協働に取り組んでいる。

○○県内における要支援・介護認定者、身体障害者等の移動制約者は、平成 16 年度末現在で 494,417 人（一部重複含む）であり、県内推計人口（平成 17 年 4 月 1 日現在）の約 5.7%にのぼる。

なお、タクシー等公共交通機関は、平成 16 年度末現在で 13,745 台、うち福祉車両は 70 台（この他に限定事業者福祉車両が 236 台）に過ぎない。

参照	資料 15	NPO等によるボランティア輸送（有償・無償）の状況 （平成 15 年度） （平成 16 年度）
	資料 16	NPO等によるボランティア輸送（有償・無償）の広がり
	資料 17	○○○○福祉移動サービスネットワーク
	資料 18	福祉有償運送 ○○県内の動き一覧
	資料 25	○○県内タクシー交通圏別車輛数と交通圏内市町村人口比 例車輛配分数 （平成 15 年度末現在：修正版） （平成 16 年度末現在）

1.3 国土交通省ガイドラインの概要

1.3.1 訪問介護事業者が行う有償要介護者等輸送

（平成 16 年 3 月 16 日付国自旅第 230 号及び同第 241 号国土交通省自動車交通局旅客課長通知）

訪問介護事業者が行う要介護者の輸送は、道路運送法の事業許可（一般旅客運送事業＝第 4 条、特定旅客運送事業＝第 43 条）による。施設介護事業者の行う要介護者等の送迎運送は自家輸送として許可は不要である。

1.3.2 訪問介護員等による自己所有車両での有償要介護者等輸送

（平成 16 年 3 月 16 日付国自旅第 241 号国土交通省自動車交通局旅客課長通知）

訪問介護員等による自己所有車両での有償要介護者輸送は、訪問介護事業所の指定を受けた旅客自動車運送業者との契約に基づくこと、訪問介護サービスと連続して行う輸送に限定されることなど一定の条件のもとで、1.3.3 の NPO 等非営利法人による有償要介護者等輸送と異なり運営協議会の議を経ずに、自家用自動車の有償運送許可（第 80 条第 1 項）を取得して実施できる。

1.3.3 NPO 等非営利法人による有償要介護者等輸送

（平成 16 年 3 月 16 日付国自旅第 240 号国土交通省自動車交通局長通知）

特定非営利活動法人等の非営利法人は、原則として市町村が主宰し関係者で構成された運営協議会の議を経るなど、一定の手続き及び条件のもとで、自家用自動車の有償運送許可（第 80 条第 1 項）を取得して、あらかじめ会員登録された要介護者等の有償運送を行うことができる。通知の概要は次のとおりである。

許可手続き	・運輸支局長等は、要件を満たし、かつ、運営協議会の協議を経て地方公共団体から輸送についての具体的な協力依頼を示して許可申請があった場合に条件を付して許可。
必要性	・地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らして、タクシー等の公共交通機関によっては移動制約者に対する十分な輸送サービスができないと認めることが必要。
運営協議会	・運送の必要性、条件等について判断するために設置。 ・一の市町村が主宰することを基本とするが、必要に応じ、複数市町村の共同主宰、又は都道府県の主宰も可。 ・構成員は、地方公共団体(主宰者)、地方運輸局、学識経験者、関係交通機関の代表、利用者の代表、地域住民の代表、NPO等の代表、等。
運送主体	・NPO法人、社会福祉法人、医療法人、公益法人等の非営利法人。
運送の対象	・要介護者、要支援者、身体障害者及びその他単独では公共交通機関の利用が困難な者であってあらかじめ利用会員登録した者。
運送の形態	・運送の発地又は着地のいずれかが、輸送についての具体的な協力依頼を示し、運営協議会を主宰する地方公共団体内にあることを要する。
使用車両	・リフト等の特殊な設備又はリフトアップシート等の乗降を容易にするための装置を設けた福祉車両。 ・セダン型等の一般車両については、構造改革特区の認定を受けている場合に限り認める。
運転者の要件	・普通第二種免許を有することを基本とする。 ・これにより難しい場合は、安全運転・乗降介助等に関する講習の受講等十分な能力及び経験を有すると認められること。
損害賠償措置	・対人8,000万円以上及び対物200万円以上の任意保険等に加入。
運送の対価	・タクシーの上限運賃の概ね2分の1を目安として地域特性等を勘案して判断。
管理運営体制	・運行管理、指揮命令、運転者に対する監督・指導、事故発生時の対応並びに苦情処理に係る体制、安全の確保及び旅客の利便の確保に関する体制を明確に整備。

参照	資料 1	道路運送法の事業区分及び取扱い方針の概要
	資料 2	介護輸送等に係る関係通達・公示基準の整理
	資料 3	ケア輸送サービスに係る業態別の適用要件について
	資料 4	厚生労働省・国土交通省中間整理 「介護輸送に係る法的取扱いについて」 (平成16年3月付け厚労省振興課&国交省旅客課通知)
	資料 5	特定旅客自動車運送事業の許可要件の明確化について (平成16年3月16日付国自旅第230号国土交通省旅客課長通知)
	資料 6	患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて (平成16年3月16日付国自旅第241号国土交通省旅客課長通知)
	資料 7	平成16年3月16日付け、国自旅第241号通達の解釈等について (平成16年6月2日付国土交通省旅客課長事務連絡)
	資料 8	福祉有償運送及び過疎地有償運送に係る道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて (平成16年3月16日付国自旅第240号国土交通省自動車交通局長通知)
	資料 10	国土交通省ガイドライン 想定問答

1.4 重点指導期間（準備期間）

国の示したガイドラインに則して道路運送法の許可を取得するための準備期間は、平成18年春までとされ、適正化に向けて福祉有償運送実施者を指導・誘導するものとされている。この間は、著しく高額な対価を収受している場合や、実質的にタクシー業務を行っている等、特に悪質なものを除き、介護保険法や道路運送法による行政処分、刑事告発は行わない。ただし、新たに輸送を開始しようとする者については、ガイドラインに沿ってあらかじめ許可を取得するよう指導する必要がある。

なお、道路運送法一部改正法案が平成18年2月に国会に提出されたことに伴い、改正法案の施行予定時期に合わせて、同年9月末日まで重点指導期間が延長されることになった。

厚生労働省・国土交通省中間整理 抜粋

（平成16年3月付け厚生労働省老健局振興課&国土交通省自動車交通局旅客課通知）

2. 取扱い方針の概要

（3）重点指導期間

……一定の重点指導期間を設け、業務適正化、許可取得等に向けた重点指導、啓発を図る。

介護サービス事業者が公的介護サービスと連続的・一体的に行う要介護者に係るSTSの取扱い方針

（重点指導期間（仮称））

3. ……現に道路運送法による許可を取得することなく公的介護サービスと連続して、又は一体としてSTSを行っている介護サービス事業者について、著しく高額な対価を収受しているもの、訪問介護の実態に乏しく実質的にタクシー業務のみを行っているもの等を除き、ただちに介護保険法や道路運送法による行政処分、刑事告発を行うのではなく、一定の重点指導期間を設け、その間においては、業務適正化、許可取得後に係る指導、啓発を重点的に実施する。

国土交通省 想定問答 抜粋

6. 中間整理に示された措置の実施にあたっては、重点指導期間（準備期間）を設けた趣旨如何。また、期間の設定はどの程度を想定しているのか。

（回答）介護輸送に係る法的取扱いについての中間整理を具体化、実施するにあたっては、地方公共団体、関係事業者等関係者に十分な周知を行う必要があるほか、事業者が必要な事業許可等を取得するための準備、手続等の期間を見込む必要があることから、重点指導期間を設け、現に道路運送法による許可を得ることなく要介護者等の輸送を行っている指定訪問介護事業者等について、その間は、

① 著しく高額な対価を収受しているもの、

② 訪問介護の実態に乏しく実質的にタクシー業務のみを行っているもの

等を除き、ただちに介護保険法や道路運送法による行政処分、刑事告発を行うのではなく、業務適正化、許可取得等に係る指導、啓発を重点的に実施することとしている。

重点指導については、今後厚生労働省とも十分調整を図りつつ、適切に進めていく必要があると考えている。既に輸送を実施している事業者については、早急に許可を取得するよう指導していきたい。特に、道路運送法第4条又は第43条に基づく事業許可を取得する場合には、新たな枠組みを用意したので早急に申請の準備に入るようお願いしたい。NPO等の非営利法人で法第80条の自家用自動車の有償運送許可を取得する場合は、地方自治体が主宰する運営協議会の設置、さらにセダン型の一般車両を使用するものについては、特区の認定手続きが必要になることから、この点に配慮する必要があるものと考えている。いずれにしても、2年後の平成18年春に予定される新たな介護保険制度のスタートまでには重点指導期間を終えたいと考えている。

なお、新たに輸送を開始しようとする者については、中間整理に基づいた新たな枠組みに沿ってあらかじめ許可を取得していただく必要がある。

1.5 許可対象となる福祉有償運送の範囲

有償でガイドラインに定められた移動制約者等を運送する場合許可対象となる。訪問介護事業者のうち、営利法人は道路運送法第4条又は第43条の事業許可が必要であり、非営利法人は道路運送法第4条又は第43条の事業許可に加えて、道路運送法第80条第1項の自家用自動車の有償運送許可によることも可能である。なお、平成18年春までの重点指導期間（準備期間）経過後に、無許可で輸送を行う事業者については、介護報酬の対象とはされない。また、支援費制度においても、同様である。

また、施設介護事業者が行う要介護者等の送迎輸送については、自家輸送であるとして道路運送法の許可は必要ない。しかし、自家輸送と認められるのは、あくまでも当該施設と自宅等との間の送迎のみであり、施設の車両や職員によるものでも、訪問介護と連続して患者の自宅から他の医療機関への輸送等を行う場合は許可が必要である。

厚生労働省・国土交通省中間整理 抜粋

（平成16年3月付け厚生労働省老健局振興課&国土交通省自動車交通局旅客課通知）

2. 取扱い方針の概要

(1) 訪問介護

- ① 訪問介護事業者等が行う要介護者等の輸送については、道路運送法の事業許可（一般又は特定）によることを原則とする。
- ② NPO等の非営利法人は、一定の手続、条件の下で、自家用自動車の有償運送許可によることができる。
- ③ 訪問介護員等が自己の車両で要介護者等を有償で運送する場合についても、自家用自動車の有償運送許可によることができる。
- ④ 一定の準備期間の後、訪問介護サービス等に連続して移送を行う場合は、道路運送法上の許可を求めることとし、無許可で輸送を行う事業者については、介護報酬の対象としないものとする。

(2) 施設介護

施設介護事業者が行う要介護者等の送迎輸送については、自家輸送であることを明確化するとともに、輸送安全の向上の観点から、運行管理体制の確保、送迎輸送の外部委託化等を促進する。

国土交通省 想定問答 抜粋

2. そもそも、公的介護保険の適用を受けて介護サービス事業者が行う要介護者等の輸送行為は、有償のタクシー事業にあたるのか。介護報酬の対象とされていない以上、道路運送法が適用されない無償運送ではないのか。

（回答）介護保険制度において、輸送本体に係る費用については、原則として介護報酬の評価の対象とされていない。一方、介護サービス事業者が行う要介護者等の輸送行為が、道路運送法上許可が必要な有償の運送にあたるかどうかについては、公的介護保険制度においてその費用が介護報酬の評価の対象とされているか否かとは別個に判断されるものと考えている。このため今次中間整理においては、介護サービス（身体介護、乗降介助）のうち、少なくとも輸送行為のために行われる部分については輸送行為を構成している部分があるものにとらえ、公的介護保険の適用を受ける場合には、当該輸送行為は有償の運送にあたるものと解して、利用者の安全確保を図るため道路運送法による事業許可又は有償運送許可を求めるといった考え方を示したものである。

5. デイサービスやショートステイの施設送迎は自家輸送とのことだが、施設の車両であれば、例えば訪問介護と連続して患者の自宅から他の医療機関への輸送等でも許可無しで行えるのか。

（回答）自家輸送と認められるのは、あくまでも当該施設と自宅等との間の送迎のみであり、施設の車両や職員によるものでも、他の輸送を有償で行う場合は所要の許可が必要である。

1.6 市区町村直営又は社会福祉協議会等に委託実施している福祉運送の取扱い

市区町村直営又は市区町村社会福祉協議会等に委託して実施している福祉運送は、運送主体が誰か、利用者から利用料を収受するかにより、次のとおり取り扱われる。

なお、市町村委託を受けて市区町村社会福祉協議会等が福祉運送を実施する場合、利用者保護、責任、安全性等の観点から、無償の場合は市区町村が運行主体となり（1.6.4.無償の場合：道路運送法許可は不要）、有償の場合は市区町村社会福祉協議会等が運送主体となって運営協議会の議を経て道路運送法第80条第1項の許可を得て（1.6.5.有償の場合）、福祉運送を実施することが望ましく、この機会に両方で要綱や契約等を整理することが適当である。

1.6.1 運送主体の考え方

当該運送に関する責任を有する者が運送主体となる。その責任とは具体的に示すと次のとおりである。

- ・ 運行に関する計画立案を行い、その一切の責任を有する。
- ・ 対外・対内を問わず、輸送に関する一切の責任を有する。
- ・ 車両の支配・運用権がある。

なお、次の業務を市区町村社会福祉協議会等に委託した場合でも、上記責任について市区町村が有しているものであれば、運送主体は市区町村にあることになる。（有償運送の場合は「金沢方式」の形態）

- ・ 運転業務
- ・ 運行管理
- ・ 車両のメンテナンス
- ・ その他運行業務に係る事務

1.6.2 市区町村が直営で輸送サービスを行う場合

- ・ 有償の場合＝市区町村が道路運送法第4条、第43条、第80条第1項のいずれかの許可を得る必要がある。ただし、第80条第1項の許可の場合でも、運営協議会の議を経る必要はない。
- ・ 無償の場合＝道路運送法の許可は不要。

1.6.3 社会福祉協議会等が独自事業として輸送サービスを行う場合

- ・ 有償の場合＝社会福祉協議会等が道路運送法第4条、第43条、第80条第1項のいずれかの許可を得る必要がある。第80条第1項の許可の場合、運営協議会の議を経る必要がある。
- ・ 無償の場合＝道路運送法の許可は不要。

1.6.4 市区町村が社会福祉協議会等に運行委託等を行うが、市区町村が運行主体の責任を有する場合

- ・ 有償の場合＝市区町村が第80条第1項の許可を得る必要がある。ただし、運営協議会の議を経る必要はない。（金沢方式）
- ・ 無償の場合＝道路運送法の許可は不要。（国土交通省想定問答4.の場合）

1.6.5 市区町村が社会福祉協議会等に運行委託等を行うが、社会福祉協議会等が運行主体の責任を有する場合

- ・ 有償の場合＝社会福祉協議会等が道路運送法第4条、第43条、第80条第1項のいずれかの許可を得る必要がある。第80条第1項の許可の場合、運営

協議会の議を経る必要がある。

- ・ 無償の場合＝市区町村からの委託料により社会福祉協議会等が利用者から料金を徴収せずに福祉輸送を行う場合には、社会福祉協議会等は、道路運送法第4条又は第43条の許可を得る必要がある。

参照	資料 1 1	移動制約者等の移送サービスに係る自治体と社会福祉法人の関係の整理 (国土交通省関東運輸局整理)
	資料 1 2	身体障害者等の輸送に係る自家用自動車による有償運送の取扱いについて(金沢方式：平成9年7月11日付運輸省自動車交通局旅客課新輸送サービス対策室長事務連絡)
	資料 1 3	金沢方式による80条許可と国自旅第240号通達に基づく80条許可に係る要件等の対比表

1.7 許可手続きと市町村の協力依頼及び運営協議会の役割

道路運送法の許可申請は、福祉有償運送を実施する団体が、**国土交通省関東運輸局〇〇運輸支局輸送課（住所：〒224-0053 〇〇県横浜市都筑区池辺町 3540 電話：045-939-6801）**に申請書を提出する。ただし、道路運送法第 80 条第 1 項に基づく自家用自動車の有償運送許可を申請しようとする非営利法人は、申請前に、発着地のどちらかが属する市町村の協力依頼書を得るとともに、同市町村が単独又は共同で主宰する運営協議会の議を経る必要がある。ただし、運営協議会の議を経て、所定の要件を満たしている場合には、約 1 ヶ月程度で許可されるものとされている。

市町村が協力依頼を发出するにあたっては、ガイドラインにおいて「当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民等に係る十分な輸送サービスが確保できないと認める」ことが必要とされている。その一方で、運営協議会もまた、福祉有償運送の必要性を協議するとされており、必要性の判断の時点と権限が判りにくくなっているため、次のとおり整理する。

- ① 各市町村における福祉有償運送の必要性の判断：**市町村による必要性の基本的判断**
- ② 各市町村が個別又は共同で主宰する運営協議会第 2 次準備会における必要性の判断：**運営協議会の必要性の基本的判断**
- ③ 非営利法人からの道路運送法許可申請書案の各市町村への提出（協力要請）
- ④ 運営協議会の議が整うことを条件とした協力依頼書の市町村から非営利法人への发出：**市町村の必要性の最終判断（運営協議会の議が整うことを条件）**
- ⑤ 上記運営協議会における必要性と非営利法人提出許可申請書案等の協議：**運営協議会の必要性の最終判断**
- ⑥ 上記運営協議会の結果通知
- ⑦ 非営利法人による国土交通省関東運輸局〇〇運輸支局への道路運送法許可申請

国土交通省 ガイドライン（平成 16 年 3 月 16 日付国自旅第 240 号自動車交通局長通知）抜粋

1. 許可手続

地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民等に係る十分な輸送サービスが確保できないと認めるとともに、特定非営利活動法人（特定非営利活動促進法（平成 10 年法律第 7 号）第 10 条第 1 項の規定による設立の認証を受けたものをいう。以下「NPO」という。）等による福祉有償運送……の実施管理のため当該地方公共団体を含む関係者による運営協議会を設け、判明した問題点等について速やかに報告する体制を整えた場合において、NPO 等から道路運送法第 80 条第 1 項の規定に基づく申請があったときは、運輸支局長……は、運営協議会の場における協議を経て、2. 以下に掲げる要件を満たしている場合には、速やかに当該条件を付して許可をするものとする。

国土交通省 想定問答 抜粋

7. 80 条許可の申請は誰が行うのか。その際に窓口においては何を審査するのか。また、許可には具体的な期限、条件等を付すこととなるのか。
(回答) 80 条許可の申請は、運送を実施する NPO 等の非営利団体又は地方公共団体が自ら主宰するボランティア団体が行う。運輸支局長は、地方公共団体からの具体的な協力依頼を示してボランティア輸送に対する法第 80 条第 1 項の許可の申請があった場合には、通達 記 4. 運送の条件に掲げる要件 を満たしており、かつ、運営協議会において協議に参画するメンバーによる所要の協議を経ている場合には、速やかに当該条件を付して許可を行うものとし、許可にあたっては原則として 2 年間の期限を付すこととしている。

参照 資料 19 福祉有償運送共同設置運営協議会等の手続きの流れ

1.8 セダン型等一般車両の扱い

道路運送法第4条又は第43条の許可を得た訪問介護事業者、又は、同事業者と契約の上自己所有車両での同法第80条第1項の許可を得た訪問介護員を除いては、特殊な設備や乗降を容易にするための装置を設けた福祉車両の使用に、同第80条第1項の許可は限定される。

しかし、平成16年2月の構造改革特別区域推進本部決定により、新たに、構造改革特別区域における措置として、福祉有償運送についてセダン型等の一般の車両の使用を認めることとされたため、特区認定を受けた地方公共団体の区域を発着地とする場合、運営協議会の議を経ることにより、セダン型等の一般の車両の使用が認められるようになった。平成17年12月現在、全国75地域（県域での認定は6県：○○、群馬、愛知、埼玉、静岡、三重）がこの特区の認定を受けている。

○○県では、県内福祉有償運送の実態を踏まえ、広域的観点から、県域（既に特区認定を受けている大和市は手続上除外）を対象に、平成16年10月15日に、「○○県福祉有償運送セダン型車両特区」の申請を行い、12月8日に内閣府の認定を受けたので、各市町村運営協議会の議を経て、県内でのセダン型等の一般の車両の使用が認められる。

なお、平成17年12月13日に開催された政府の構造改革特区評価委員会において、国土交通省が道路運送法を改正して登録制に移行した上でセダン型車輛の使用を全国化すると報告した。全国化の時期は、平成18年10月になる見通しである。

参照 資料24 ○○県福祉有償運送セダン型車両特区

国土交通省 ガイドライン（平成16年3月16日付国自旅第240号自動車交通局長通知）抜粋

本文

……今般、「規制改革集中受付月間において提出された全国規模の規制改革要望への対応方針について」（平成15年9月19日閣議報告）及び「構造改革特区の第4次提案に対する政府の対応方針」（平成16年2月20日構造改革特別区域推進本部決定）において……新たに、構造改革特別区域における措置として、福祉有償運送についてセダン型等の一般の車両の使用を認めることとされたところである。……

附則

3. 「構造改革特区の第4次提案に対する政府の対応方針」表1 No.1216の「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」について、地方公共団体が構造改革特別区域法第4条の規定による構造改革特別区域計画の認定（第6条の規定による変更の認定を含む。）を受けた場合においては、4.（3）①にかかわらず、セダン型等の一般の車両を使用することができるものとする。

国土交通省 想定問答 抜粋

23. 使用車両は……セダン等の車両も認められるのか。

（回答）……セダン型の一般車両については……福祉有償運送についてはセダン型特区の認定を受けた地域でのみ可能である。

30. 附則3において、セダン型の一般車両については新たな特区で使用できることとなったが、既認定の自治体のみが対象となるのか、今後特区認定を受けた自治体すべてが対象となるのか。

（回答）セダン型の一般車両については、すべての自治体が特区認定の対象となりうる。現時点における情報では、平成16年度の特区申請の受付は5月、10月、1月であると聞いている。なお、既に特区の認定を受けている自治体のうち7自治体は特区の変更手続きにより運営協議会の協議を経て4月からセダン型車両の使用が可能となっている。

31. セダン型特区の認定はどのように行うのか。

（回答）特区認定は、地方公共団体が内閣府構造改革特区推進室に対し認定申請を行う必要がある。（内閣府 構造改革特区推進室 TEL 03-5521-6616）なお、この場合の地方公共団体は運営協議会の主宰者と一致する必要はない。

32. 新たな特区については一定期間実験的に運行を行うとされているが、セダン型の全国展開はいつになるのか。

（回答）全国展開する時期は未定であるが、一定期間実験的に運行を行ったのち、その結果を検証し、可否を判断することになる。

1.9 スケジュール

年	平成16年						17年												18年			
月	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	
方針	○部内調整																					
	○市町村・国調整																					
	○業界・団体調整																					
	○方針確定・発表																					
運営協議会	○設置誘導																					
	○設置																					
	○開催												○開催		○開催		○開催		○開催		○開催	
セダン特区	○実施主体&市町村意見照会																					
	○申請 ○認定																					
NPO周知	○説明会												○説明会		○説明会							
	○申請誘導												○申請誘導		○申請誘導		○申請誘導		○申請誘導		○申請誘導	
	(運協協議)												○提出		○提出		○提出		○提出		○提出	
	(運輸支局許可)												○申請		○申請		○申請		○申請		○申請	

2 運営協議会の設置

2.1 運営協議会の目的

運営協議会は、福祉有償運送の必要性並びにこれらを行う場合における安全の確保及び旅客の利便の確保に係る方策等を協議するため、設置されるものである。運営協議会での協議は、国土交通省の示したガイドラインに則った内容である必要があり、ガイドラインの条件等を緩和して適用する権能は持っていない。また、あくまで当該地域における福祉有償運送の必要性を協議する場であって、タクシー等公共交通との需給調整を行う権能も持っていない。

国土交通省 ガイドライン（平成16年3月16日付国自旅第240号自動車交通局長通知）抜粋

3. 運営協議会

(1) 目的

運営協議会は、福祉有償運送……の必要性並びにこれらを行う場合における安全の確保及び旅客の利便の確保に係る方策等を協議するため、設置するものとする。

国土交通省 想定問答 抜粋

9. 運営協議会では何を議論するのか。

(回答) 運営協議会においては、当該地域において公共交通機関によって担うことのできない輸送をまかなうためNPO等の輸送が必要であること及びその際の条件等が適切なものか否かを検討することとなる。

2.2 運営協議会の主宰者、共同主宰及びブロックについて

運営協議会は、原則として一の市区町村が主宰するとされ、交通圏、経済圏等を勘案し、必要に応じ、複数の市区町村、都道府県の主宰も認められている。〇〇県では、地域福祉の推進主体が市町村であることや、NPOの活動状況が地域によって異なることなどから、各市町村ごとに地域の実態に応じて運営協議会が設置されることを基本としつつ、市町村域を越えるNPO等の活動実態を踏まえて、県内市町村の理解を得て、別添資料のとおり保健福祉圏域に基づき、県内を6ブロック（単独主宰する横浜市、川崎市及び大和市を加えると9ブロック）に分けて、複数の市町村が運営協議会を共同で設置することとした。

参照 資料9 福祉有償運送に係る運営協議会の設置等について

（平成16年3月24日付厚生労働省障害福祉課長・精神保健福祉課長・老健局振興課長、国土交通省旅客課長連名事務連絡）

資料20 福祉有償運送共同設置運営協議会

国土交通省 ガイドライン（平成16年3月16日付国自旅第240号自動車交通局長通知）抜粋

3. 運営協議会

(2) 主宰者

運営協議会は、原則として地方公共団体が主宰するものとする。この場合において、一の市区町村が主宰することを基本とするが、必要に応じ、交通圏、経済圏等を勘案して複数の市区町村が共同で主宰し、又は、都道府県が主宰することができるものとする。また、地域における先進的な取組みを行う場合その他必要と認められる場合には、地方運輸局又は運輸支局……が地方公共団体と共同で主宰することができるものとする。

国土交通省 想定問答 抜粋

11. 全国展開された場合、多数の自治体が運営協議会を開催すると考えられるが、市町村単位で運営協議会を行うのは無理があるのではないか。

(回答) 運営協議会は、原則として市町村が主宰することとしているが、経済圏、交通圏等を勘案した複数の市町村又は都道府県が主宰することもできる。都道府県内における地域割りについては、都道府県による適切な助言等を期待している。

2.3 準備会の開催

2.3.1 第1次準備会

複数市町村共同での運営協議会の開催に先立ち、先ず、次の事項を協議するために、参加市町村による第1次準備会を開催する。

- ・ 共同設置運営協議会の事務局及び事務局を担当する順序
- ・ 共同設置運営協議会の委員の構成と選出方法
- ・ 共同設置運営協議会の要綱
- ・ 共同設置運営協議会の協議の進め方
- ・ 共同設置運営協議会の設置及び開催のスケジュール

2.3.2 第2次準備会

第1次準備会を経て、事務局、要綱、委員等が確定した段階で、第2次準備会として、各委員の参加の上、次の事項を確認する。

- ・ 共同設置運営協議会の協議の進め方
- ・ 共同設置運営協議会の設置及び開催のスケジュール
- ・ 各市町村域における福祉有償運送の必要性の評価
- ・ 共同設置運営協議会の会議公開と傍聴に関する要領案
- ・ 福祉有償運送に係る国土交通省のガイドラインの概要

なお、単独で主宰する市町村においても、上記に準じて、準備会を開催することが望ましい。

2.4 要綱等の策定

第1次準備会で意見交換し案としての了承が得られた段階で、共通の要綱について、各市町村にて個別に決裁等各市町村ごとに定める所定の手続きの上、確定する。単独で主宰する市町村にあっては、当該市町村の定める所定の手続きの上、要綱を確定する。

また、第1回運営協議会において、委員の互選等で会長が決まるので、第2次準備会での協議に基づき、会議公開と傍聴に関する要領を会長名で定める旨、事務局が確認する。

参照	資料 2 1	〇〇地区福祉有償運送市町村共同運営協議会設置要綱（案）
	資料 2 2	〇〇地区福祉有償運送市町村共同運営協議会の会議及び会議記録の公開に関する取扱要領（案）
	資料 2 3	〇〇地区福祉有償運送市町村共同設置運営協議会傍聴要領（案）

2.5 委員の選任と委嘱

第1次準備会での協議で確認された委員の構成に基づき、各市町村ごとに選任することとされた委員を各市町村において選任する。可能な限り公募で選出するのが望ましいが、時間的余裕や適任者の把握の有無等に基づき、各市町村の判断において公募以外の方法で選出することも止むを得ないと考える。

考えられる委員構成は次のとおりであるが、各運営協議会第1次準備会の協議に基づき確定するものとする。

なお、委員の委嘱は事務局市町村が一括して行うものとする。委嘱状の交付に代えて、通知をもって委嘱することで差し支えない。

2.5.1 各市町村ごとに選任される委員

- ・ 住民の代表
 - ・ 社会貢献を行っているNPO等の代表（福祉有償運送事業の運送主体を除く。）
 - ・ 市町村職員
- なお、共同設置する市町村の数が多く委員数が膨大となり、適切な協議を行うのが困難である場合は、住民の代表と社会貢献を行っているNPO等の代表を交互に選任して各市町村ごとに選任される委員を2人にするなど、構成市町村で協議して工夫することが望ましい。また、市町村職員の中には、運営協議会が地域生活交通を協議する場であることにも鑑みて、福祉所管部局職員に加えて、交通所管部局職員が参加することが望ましい。

2.5.2 共同設置される運営協議会全体で選任される委員

- ・ 利用者の代表
 - ・ ○○県タクシー協会が推薦した同協会関係者
 - ・ ○○県個人タクシー協会が推薦した同協会関係者
 - ・ 全○○県ハイタク労組連絡会議が推薦した同労組関係者
 - ・ 国土交通省関東運輸局○○運輸支局輸送課長
 - ・ ○○県福祉部地域福祉推進課長
- なお、運営協議会での協議の円滑な促進を目的として、学識経験者や福祉有償運送事業を実施している県内ネットワーク組織の代表等を委員として選任することも重要である。従来のガイドラインでは福祉有償運送事業の運送主体は委員として位置付けられてこなかったが、平成17年12月13日に開催された政府の構造改革特区評価委員会において、国土交通省が示したスキーム案では「移送に関する地域のボランティア団体」が運営協議会の構成員となることが示されている。

2.5.3 オブザーバーとして参加する福祉有償運送事業の運送主体

福祉有償運送の実施主体であるNPO等の代表は、事業実施責任主体として意見を述べ、運営状況等について報告するために、オブザーバーとして会議に参加するものとする。したがって、道路運送法許可申請を目指して運営協議会への許可申請書案の提出を行ったNPO等について、運営協議会へのオブザーバー出席を事務局市町村が誘導するものとする。なお、許可申請書案提出に至っていない実施主体は、傍聴者として会議を傍聴することになるが、可能な限り傍聴できるよう十分に配慮することが望ましい。

国土交通省 ガイドライン（平成16年3月16日付国自旅第240号自動車交通局長通知）抜粋

3. 運営協議会

(3) 構成員

運営協議会の構成員は、当該地方公共団体の長又はその指名する職員を含む関係者であることを基本として主宰者が定めるものとする。なお、標準的なものとして想定される関係者を例示すると、おおむね以下のとおりである。

- ・ 関係する地方公共団体の長又はその指名する職員
- ・ 地方運輸局長若しくは運輸支局長又はその指名する職員
- ・ 公共交通に関する学識経験者
- ・ 想定される有償運送の利用者の代表
- ・ 関係する地域の住民の代表
- ・ 関係する地域のボランティア団体
- ・ バス、タクシー等関係交通機関及び運転者の代表 等

また、運送主体となるNPO等については、必要に応じて適宜説明を求めることができるものとする。

国土交通省 想定問答 抜粋

12. 申請NPOは運営協議会に参加できないか。

(回答) 申請NPOについては、直接の許可対象者であることから運営協議会の構成メンバーとはしていないが、主宰者が必要と認める場合には、説明員として参加することは可能である。

3 NPO等の誘導

3.1 広報

国土交通省と調整の上、県及び各市町村において、ホームページや広報紙等の既存媒体を活用して、重点指導期間（平成18年春）までに、福祉有償運送を行う場合は道路運送法の許可を取得する必要があること、NPO等が主たる事務所を置いている市町村と相談し運営協議会への申請書案の提出を準備すること等を広報する。

3.2 NPO向け説明会の開催

国土交通省と連携しながら、NPOのネットワーク組織等と県及び市町村共催で、NPO等に向けた説明会を開催する。その説明会において、ガイドラインの考え方、関係書式、各市町村の相談窓口、運営協議会の開催日程等を説明する。原則として、運営協議会開催の約1～2ヶ月前までに説明会を開催し、NPO等に注意喚起することが望ましい。

3.3 非営利法人格取得の誘導

NPO等の誘導に際して、法人格を持っていない団体については、ガイドライン上実施主体として許可の対象となっていないので、特定非営利活動法人格等の非営利法人格を取得するよう誘導・支援することが望ましい。〇〇県ホームページにおいて、取得の手続きや定款例を掲載しているので、参考にするよう指導願いたい。また、団体の規模等により、法人格取得の難しい団体に対しては、地元社会福祉協議会や、福祉有償運送を実施している近隣の非営利法人を紹介し、調整するよう誘導することが望ましい。もし、こうした団体との調整が整わない場合には、無償（有償ではない運送を含む：任意の謝礼の授受、運送を含む様々なサービス提供を受けられる団体会費の徴収等）での運送の継続を推奨することが望ましい。

3.4 条件付協力依頼の発出

NPO等所在市町村による実体的要件具備と様式チェックを経て、移動制約者である利用会員が在住する各市町村に道路運送法許可申請書案の提出があり、第2次運営協議会準備会での協議を経て当該市町村における福祉有償運送の必要性が認められている場合には、運営協議会での議が整うことを条件とした各市町村長名の依頼書を団体宛に発出する。なお、依頼書は、各市町村長の具体的な協力依頼を示す文書である必要があり、単なる意見書は該当しない。

参照 資料27 団体宛福祉有償運送協力依頼書式

国土交通省 ガイドライン（平成16年3月16日付国自旅第240号自動車交通局長通知）抜粋

2. 必要性

（4）運営方法等

地方公共団体は、運営協議会の開催に先立って、以下の資料を作成するとともに、十分な時間的余裕をもってあらかじめ参加者に送付するものとする。……

② ……地方公共団体の長からの具体的な協力依頼を示す書面

4 必要性判断の基準

4.1 運営協議会第2次準備会及び運営協議会に各市町村が提出すべき情報

- 各市町村における公共交通機関の状況
 - ・ 国土交通省発表の前年度の交通圏ごとのタクシー車両数
 - ・ 上記数値を交通圏内人口で割戻し、当該市町村人口を乗じた数値
 - ・ これら基本数値は県が国から入手し、加工した上、市町村に提供する。
- 各市町村における移動制約者の状況について、前年度末現在の次の数値を把握（県報告数値と合わせる）こととする。この数値全体が移動制約者であるわけではないが、法令で認定されていない者の中にも移動制約者が存在し、客観的数値として把握できないので、この数値全体を移動制約者として輸送ニーズの分母と考えるものとする。
 - ・ 身体障害者手帳交付者数（障害区分別）
 - ・ 知的障害児者把握数（程度別）
 - ・ 要支援・要介護認定者数（認定区分別）
 - ・ 精神障害児者数
 - ・ 上記のほかに難病患者数等移動制約者に関する客観的数値を把握していればその数値を追加
- 当該市町村域におけるボランティア輸送の状況
 - ・ 把握しているNPO等に照会し、前年度の輸送状況を把握する。
 - ・ 項目は、有償・無償の別、社会福祉協議会・NPO・他公益法人・法人格なし別、福祉車両・セダン型の別
 - ・ 把握数値は、団体数、保有車両数、延べ輸送人員（片道：トリップ換算）

参照 資料25 平成15年度末現在 ○○県内タクシー交通圏別車両数と交通圏内市町村人口比例車両配分数
資料26 域内における移動制約者と公共交通機関の状況及び福祉有償運送の必要性の判断

4.2 必要性判断の基本的考え方

- 国土交通省の想定問答でも、「地域における運営協議会において・・・関係者により地域の実情に応じて合理的に判断されることが必要」とされており、市町村においては運営協議会の判断を尊重することになる。なお、運営協議会での協議において、共有すべき基本的な考え方は次のとおりである。
- 福祉車両については、全県的に足りない状況にあり、域内に特段の異なる状況が確認されない限り、原則として、タクシー等の公共交通機関では移動制約者のニーズに対応できていない。具体的には、車いす若しくはストレッチャーのためのリフト、スロープ、寝台等の特殊な設備を設けた自動車、又は回転シート、リフトアップシート等の乗降を容易にするための装置を設けた福祉車両は、平成16年度末現在全県で一般事業者70台、患者等限定輸送事業者236台に過ぎず、移動制約者のニーズに対応しきれていない。
- セダン型等の一般車両についても、タクシーとは異なるニーズを担っていることを考慮した判断が必要である。
 - ・ セダン型等の一般車両を使用する場合でも、福祉有償運送NPO等は、介助が必要であるが福祉車両の使用に適していない視覚障害者、内部障害者、知的障害児者、精神障害児者等の移動制約者の移動支援という、一般のタクシーと異なるニーズと地域の支え合い活動を担っている。
 - ・ この状況を踏まえ、交通圏内市町村人口比車両台数と域内移動制約者数を比較すべ

きであり、前者が後者を上回るような特段の状況が確認されない限り、原則として、セダン型等の一般車両においてもタクシー等の公共交通機関では移動制約者のニーズに対応できていないと判断される。

- ・ しかしながら、個別のNPO等の利用会員登録者数が大きい場合、セダン型等の一般車両の使用台数が多く稼働率が高い場合などは、必要性を上回る供給のおそれがあるが、こうした個別のNPO等の状況に左右されて、域内における福祉有償運送の必要性自体を判断すべきではない。また、運営協議会は需給調整自体を話し合うことを目的にしていないので、対応する権限はない。
- ・ むしろ、運営協議会では、上記の場合の背景となり得る、移動制約者でない者が利用会員に含まれていないか、登録された利用会員以外の者を輸送する前提となっていないか、運送の対価以外の料金を厚くすることで非営利とは言えない事業として成り立ち得ていないか等について、慎重に判断すべきである。

国土交通省 ガイドライン（平成16年3月16日付国自旅第240号自動車交通局長通知）抜粋

2. 必要性

地方公共団体が、当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者…に係る十分な輸送サービスが確保できないと認めることを要するものとする。この場合において、地方公共団体の区域における交通の状況や運営協議の場における意見のほか、福祉有償運送にあっては要介護者、身体障害者その他の移動制約者の状況等を…踏まえ、合理的な理由を示して判断が行われることが必要である。その際、検討にあたり具体的に検討すべき点を例示するとおおむね以下のとおりである。

① 福祉有償運送

- ・ 当該地方公共団体の区域において輸送の対象となる移動制約者の数
- ・ 当該地方公共団体の区域におけるタクシーによる輸送の状況
- ・ 当該地方公共団体の区域におけるボランティア輸送の状況 等

国土交通省 想定問答 抜粋

8. 「当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民等に係る十分な輸送サービスが確保できない」との判断は具体的にどのような基準により行われるのか。

(回答) 福祉有償運送については、当該地方公共団体においてタクシー等により移動制約者の移動ニーズを満たす輸送が確保されていないと認められる場合…が想定される。具体的には、地域における運営協議会において輸送ニーズが満たされているか否かについて、関係者により地域の実情に応じて合理的に判断されることが必要である。

5 運営協議会の運営

5.1 事務局市町村の役割

各運営協議会共同設置要綱に基づき事務局を担当することとなった市町村の行う事務は次のとおりである。なお、1年ごとに事務局はブロック内において建制順に順次各市町村が担当すること（最初の事務局市町村の任期は重点指導期間との関係で平成18年春まで）を県より提案しているが、各ブロック毎に開催された運営協議会第1次準備会での協議を踏まえて、これと異なる規定を要綱に定めた場合はその規定によるものとする。

5.1.1 運営協議会委員の選任と委嘱

運営協議会委員について、要綱において各市町村で選任することとされ各市町村から選任された旨通知を受けた運営協議会委員、及び、第1次運営協議会準備会で合意された協議会全体として選任されることとなった運営協議会委員の委嘱を行う。

5.1.2 会議の開催等

- ・ 各資料について、総目次作成の上合本し、必要部数を印刷して、運営協議会委員に事前送付する。
- ・ 運営協議会の開催について、会議公開の要領に基づき、会場確保、委員及び申請者（オブザーバー：必要に応じて申請予定者にも傍聴を呼びかけることが望ましい）への開催通知、開催に係るホームページ等を通じた広報を行う。第1回運営協議会においては、会長が決まっていないため、会議公開及び傍聴に関する要領が定められていないが、事前の第2次準備会において要領案について委員の確認を得ているので、要領案に基づき対応するものとする。
- ・ 運営協議会（準備会を含む）の運営について、会場設営、会場での資料配布、傍聴者対応を行うとともに、必要に応じて会長の議事進行を支援する。
- ・ 会議公開の要領に基づき、運営協議会の議事録を要点筆記にて作成し、運営協議会委員及び申請者に送付するとともに、ホームページ等で公表する。

5.1.3 会議終了後

- ・ 協議結果について、委員及び申請者（オブザーバー）に通知するとともに、必要に応じてNPO等所在市町村を通じて、書類又は内容の補正指導等を行う。協議が整った旨を申請者に通知する場合は、許可申請書及び許可書の写しを、運営協議会事務局市町村及び依頼書発出事町村に提出するよう付記する。
- ・ 運営協議会の協議の整った申請者の許可申請及び許可の状況については、直近の次回運営協議会でまとめて報告する。

5.1.4 許可後の指導

- ・ NPO等所在市町村を通じてNPOから提出される福祉有償運送運行状況を運営協議会に提出し、NPOからの報告を踏まえて協議に諮り、適切に運営されているか確認し、必要に応じて、運営協議会の指導・助言をまとめて、文書で交付する。

参照	資料 1 9	福祉有償運送共同設置運営協議会等の手続きの流れ
	資料 2 1	〇〇地区福祉有償運送市町村共同運営協議会設置要綱（案）
	資料 2 2	〇〇地区福祉有償運送市町村共同運営協議会の会議及び会議記録の公開に関する取扱要領（案）
	資料 2 3	〇〇地区福祉有償運送市町村共同設置運営協議会傍聴要領（案）
	資料 3 3	運営協議会協議結果通知

5.2 各市町村の役割

5.2.1 NPO等所在市町村の役割

○ 事前調整

- ・ NPO等との調整窓口として、ガイドラインに適合するための条件等の説明と誘導を行う。個別の相談に際しては、福祉有償運送申請書類一覧等に基づき、ガイドラインの基準や必要書類について説明する。なお、申請書案提出にあたっては、申請書案提出收受関係を明確にするために、所管市町村長宛の提出書を求めても差し支えない。
- ・ 提出された申請書案に基づき、実体的要件がガイドラインの基準を満たしているか、また、必要とされる申請書案及び添付書類が揃っており、内容が運営協議会が判断できる水準に正確に記載されているか、福祉有償運送申請書チェックシートを作成して確認する。確認された場合は、運送対象の利用会員が在住し申請書案が提出される予定の関係市町村にその旨通知し、関係市町村に申請書案が提出された後に資料補正した場合は、当該部分の写しを関係市町村に送付する。
- ・ 申請書案について疑義が生じた場合は、〇〇県を通じて、必要に応じて、国土交通省関東運輸局又は同局〇〇運輸支局と調整する。国の指導に基づき、申請書案の事前補正をNPO等に指示する。
- ・ 確認後の申請書案に基づき、申請の概要及び申請概要一覧を作成し、申請書案に添付して、運営協議会事務局市町村に送付する。申請の概要に記載すべき内容はガイドラインに示されたとおり、福祉有償運送の条件の概要である。
- ・ 運営協議会事務局市町村を通じた運営協議会の意見に基づき、NPO等に資料補正や要件具備のための措置を指示する。

○ 許可後の指導

- ・ 許可後、四半期に一度翌月末日までに、NPO等に対して、最新の利用会員名簿、運転者及びその研修受講状況、運行状況、事故、苦情対応等について報告提出を求め、内容を確認し、必要に応じて指導するとともに、同資料を運営協議会事務局市町村に提出する。
- ・ 運営協議会の協議を踏まえた指導・助言に基づいて、福祉有償運送の運営の改善を指導し、指導結果を運営協議会に報告する。

5.2.2 各市町村の役割

○ 運営協議会委員の選任

- ・ 要綱において各市町村で選任することとされた運営協議会委員を選任し、委員氏名を事務局市町村に通知する。

○ 福祉有償運送の必要性の評価と事前調整

- ・ 運営協議会第2次準備会において、当該市町村内における福祉有償運送の必要性を評価する。また、そのために必要な関係資料を整備して同準備会に提出する。
- ・ NPO等が利用会員在住全市町村に提出した道路運送法許可申請書案について、NPO等所在市町村の確認と資料補正等を受けた場合に、当該NPO等への福祉有償運送条件付（運営協議会の協議が整うこと）の協力依頼書を市町村長名で発出する。
- ・ 運営協議会第2次準備会において確認された福祉有償運送の必要性評価について、必要に応じて時点修正した資料を作成し、運営協議会事務局市町村に送付する。
- ・ NPO等の所在市町村がブロック外の場合は、当該ブロック内において利用会員在住市町村が、ブロック外のNPO等所在市町村に照会して内容の整合性確認の上、申請書案回付等の役割を果たす。なお、ブロック内に利用会員在住市町村が複数ある場合には、最大利用会員数の在住する市町村がその役割を果たす。

- ただし、ブロックが異なる場合で、在住利用会員数が 10 人未満のとき、又は、許可更新に際しては、各市町村の判断で、事前に相互のブロックの運営協議会の承認を得て、条件付依頼書の中で、主な事務所の所在地市町村が属するブロックの共同運営協議会の議を経ることを条件とするなど、簡潔な方法を採用しても構わない。

○ 運営協議会への参加

- 共同で運営協議会を設置した市町村は、各市町村において所管地域内での NPO や社会福祉協議会の福祉有償運送に関わる活動がなく、また、道路運送法許可申請書案の提出がなく、福祉有償運送条件付協力依頼書を提出していない場合でも、選任した委員とともに運営協議会に出席し、協議に加わらなければならない。
- 共同で設置した運営協議会は、各市町村共同かつ同一の運営協議会であって、委員は、在住又は所管地域内であるかどうかに関わらず、合議に参加するものである。

参照	資料 1 9	福祉有償運送共同設置運営協議会等の手続きの流れ
	資料 2 6	域内における移動制約者と公共交通機関の状況及び福祉有償運送の必要性の判断
	資料 2 7	団体宛福祉有償運送協力依頼書式
	資料 2 8	NPO 等による福祉有償運送に係る道路運送法第 80 条第 1 項による申請の概要
	資料 2 9	申請概要一覧
	資料 3 0	福祉有償運送申請書チェックシート
	資料 3 5	福祉有償運送許可申請必要書類一覧
	資料 3 6	自家用自動車有償運送許可申請書案提出書（市町村長宛）
	資料 6 0	福祉有償運送運営状況報告様式

国土交通省 ガイドライン（平成 16 年 3 月 16 日付国自旅第 240 号自動車交通局長通知）抜粋

3. 運営協議会

(4) 運営方法等

地方公共団体は、運営協議会の開催に先立って、以下の資料を作成するとともに、十分な時間的余裕をもってあらかじめ参加者に送付するものとする。あわせて、更新の申請に先立って行われる場合には、輸送活動における利用者からの苦情、事故等の状況等について運営協議の場に報告するものとする。

- ① 当該地方公共団体の区域における交通の状況及び福祉有償運送にあつては要介護認定を受けている者、身体障害者その他の移動制約者の状況……
- ② 許可を受けようとする NPO 等が作成した自家用自動車有償運送許可申請書の案及び地方公共団体の長からの具体的な協力依頼を示す書面
- ③ 許可を受けようとする NPO 等が行おうとする自家用自動車有償運送に関し次に掲げる事項について具体的に記した資料
 - ・ 使用する車両の自動車登録簿番号及び運転者並びに福祉有償運送にあつては移動制約者に対応した設備又は装置の種別
 - ・ 普通第二種免許によりがたい場合における十分な能力及び経験に係る事項
 - ・ 損害賠償措置
 - ・ 全会員数及び運送の対価の額
 - ・ 運行管理体制及び指揮命令系統
 - ・ 事故防止についての教育及び指導體制
 - ・ 事故時の処理及び責任体制（地方公共団体におけるものを含む。）
 - ・ 利用する車両についての整備管理体制
 - ・ 利用者からの苦情処理に関する体制（地方公共団体におけるものを含む。）
- ④ その他運営協議の場において主宰者が必要と認める資料

国土交通省 想定問答 抜粋

13. 運営協議会の開催にあたり想定されるメンバーの事前了解が得られた場合、主宰者である地方公共団体が、運営協議会の手続を経たものとして申請者は許可申請してもよいのか。
 (回答) 関係者の了解が得られた場合は、運営協議会を経たものとして差し支えない。

5.3 会議開催の事前広報

運営協議会の開催に先立って、NPO等を対象とする説明会を約1~2ヶ月前に開催することになるので、その時点で、会議の日程、場所、議題等が確定され、関係市町村の既存広報媒体等によって事前に広報されていることが望ましい。

5.4 会議公開と傍聴手続き

協議の透明性を高め、公平な運営を図るために、会議は原則として公開で開催し、会議録も速やかに公開することが望ましい。但し、個人情報等の保護に配慮する必要があるので、その取扱いについて運営協議会共同設置要綱に基づき、「協議会の運営に関し必要な事項」として会長が定める要領に盛り込み、第1回の運営協議会において定める必要がある。

また、個人情報保護の観点から、利用会員名簿、運転者名簿、運転者就任承諾書及び自家用自動車の提供と使用に関する契約書については、申請者から提出された個人情報が削除された運営協議会提出用書類を運営協議会に提出する。

なお、会議公開の本旨と傍聴者の便宜に鑑み、可能な範囲で委員配布資料の一部を配布することが望ましく、時間の許す範囲で協議終了後に発言の機会を与えることが望ましい。

参照 資料22 ○○地区福祉有償運送市町村共同運営協議会の会議及び会議記録の公開に関する取扱要領（案）
資料23 ○○地区福祉有償運送市町村共同設置運営協議会傍聴要領（案）
資料35 福祉有償運送許可申請必要書類一覧

国土交通省 想定問答 抜粋

15. 運営協議会は公開とするのか。

（回答）主宰者の判断であるが、原則として公開が望ましいと考える。

5.5 会議運営の基本的流れ

様々な立場の方たちが委員に選ばれることになるので、共通認識の形成や意見の集約について、可能な限りの時間をかけて協議を尽くし、委員の納得が得られるよう、民主的な運営と時間をかけた運営が基本となる。そのために、可能な限り前広に許可申請書案等を委員に事前配布し、必要に応じて意見聴取・確認しておき、運営協議会当日の協議の円滑化を図るべきである。

なお、1回の協議で意見の合意が見られない場合は、次回に結論を持ち越したり、合意が得られやすいよう申請者に内容改善が図られないか協議の場で確認することも必要である。ただし、そのような場合には、申請者の便宜を考えて、関係者了解の上、可能な範囲で近接した時期に、次回、運営協議会の日程を設定する必要がある。

また、会長は委員の互選、副会長は会長の指名となっている。運営協議会第2次準備会での意見交換等を通じて委員相互の顔の見える関係ができた上で、正式会議を迎えることになるので、事務局がリーダーシップを取らずに、純粹に委員の互選で会長、副会長が自ずから定まることが望ましい。但し、協議が整わない場合には、事務局市町村の選任した委員とともに、会長及び副会長を加えた委員の過半数で決することを説明し、そのことも踏まえて会長及び副会長が選ばれるよう注意喚起する。どうしても候補者擁立が難航した場合のために、本人には事前に諮らずに、事務局市町村において、相応の理由を付して、会長及び副会長の案を用意しておくことも必要である。

5.6 合議の意味

運営協議会の協議結果が道路運送法の許可と結びついている状況の重要性に鑑み、少数意見を可能な限り汲み取って会議を運営することが必要である。5.5 基本的流れでも指摘したとおり、1回の協議で意見の合意が見られない場合は、次回に結論を持ち越したり、合意が得られやすいよう申請者に内容改善が図られないか協議の場で確認することも必要である。その上で、次回、再度協議し、合意形成を図ることとする。なお、改善を要する事項が比較的軽微又は手続的な事項であれば、委員の事前承認を得て、訂正を事務局が確認することを条件に運営協議会の了承を得たこととする運営も認められる。

5.7 合議が整わない場合の多数決

例えば、運転者には普通第二種免許の取得を義務付け、例外は認めない等のガイドラインの条件をより厳しくするという意見や、乳幼児の有償運送も認めるべきといったガイドラインの条件を緩和することについては、ガイドラインの趣旨を逸脱しており、運営協議会の協議で決定することはできない。そうした意見については、事務局にて、趣旨を説明して具体的な判断への反映はできない旨明確にして合議を誘導すべきである。また、ガイドラインの趣旨を逸脱しないまでも、一般的規制強化又は緩和のみが原因となって個別の申請について合意に達しない場合には、次回に結果を先送りする必要はなく、多数決で決するものとして運営しても止むを得ない。もちろん、こうしたガイドラインの課題等を話し合い、改正等に向けた提案を運営協議会としてまとめ、県や市町村に、国に要望するよう要請することは、運営協議会の目的や趣旨に反せず、むしろ歓迎されるものである。

しかし、ガイドラインも認めているような「その他移動制約者の輸送の安全の確保に関し必要な知識又は経験を有する者」かどうかの判断について、普通第二種免許を有することを基本とする趣旨に鑑みて判断すべきであるという意見について、その意見を納得させる内容を申請者が当日提供できない場合には、次回、納得できる内容又はガイドライン上明確な研修の終了証の提出を求めることで懸案とすべきである。

なお、十分に時間をかけた2回の協議を経ても意見が一致しない場合、3回目の協議で妥協点が探れる可能性がある場合を除いて、意見が一致しないことを確認の上、運営協議会設置要綱に基づき、会長、副会長及び事務局の選任した委員の多数決によって議を決するものとする。

国土交通省 ガイドライン（平成16年3月16日付国自旅第240号自動車交通局長通知）抜粋

3. 運営協議会 (4) 運営方法等

構成員による協議が整わない場合においては、主宰者及び主宰者があらかじめ構成員の中から指定した者が協議して決定するところによるものとする。

6 協議における確認項目

6.1 利用会員在住等市町村における公共交通機関及び移動制約者の状況

道路運送法許可申請書案提出NPO等の運送対象利用会員在住市町村よりそれぞれ提出された公共交通機関及び移動制約者の状況を確認する。但し、既に、運営協議会第2次準備会において、当該市町村における福祉有償運送の必要性の評価が行われているので、時点的に変化がないかどうか確認することで支障はない。

6.2 利用会員在住等市町村からの具体的な協力依頼を示す文書

道路運送法許可申請書案提出NPO等の運送対象利用会員在住市町村よりそれぞれ提出された運営協議会の協議が整うことを条件とした市町村長名の協力依頼書の有無を確認する。

6.3 NPO等作成の自家用自動車有償運送許可申請書の案

NPO等所在市町村が確認し回付してきたNPO等作成の自家用自動車有償運送許可申請書の案に基づいて協議する。協議の円滑化を図るため、個別の協議は、NPO等所在市町村が作成した申請の概要を用い、必要に応じて許可申請書案を確認する。

参照	資料 2 8	NPO等による福祉有償運送に係る道路運送法第80条第1項による申請の概要
	資料 3 7	自家用自動車有償許可申請書
	資料 3 8	業務計画等

6.4 運送の主体

運送の主体は、非営利法人又は地方公共団体が自ら主宰するボランティア団体に限定される。株式会社等の営利を目的とする法人や、法人格を持たない団体は運送の主体にはなれない。任意団体や個人は、特定非営利活動法人や社会福祉協議会等の非営利法人又は自治体に所属、又は、そうした団体が運送主体として責任を負う体制のもとで、団体が道路運送法の許可を得て、福祉有償運送に携わることが必要である。運送主体として認められるためには、次の要件が必要であり、別の運行管理体制、指揮命令体制、料金体系を持っている場合には、非営利法人等に所属している、あるいは、同法人の運送主体としての責任体制のもとにあるとは認められない。

- ・ 運行に関する計画立案を行い、その一切の責任を有する。
- ・ 対外・対内を問わず、輸送に関する一切の責任を有する。
- ・ 車両の支配・運用権がある。

国土交通省 ガイドライン（平成16年3月16日付国自旅第240号自動車交通局長通知）抜粋

4. 運送の条件

(1) 運送主体

当該輸送の確保について地方公共団体の長から具体的な協力依頼を受けた、営利を目的としない法人又は地方公共団体が自ら主宰するボランティア組織であり、福祉有償運送・・・を行うことが法人の目的の範囲外の行為に当たるものでないことを要するものとする。なお、NPOのほか、営利を目的としない法人として想定されるものを例示すると、おおむね以下のとおりである。

- ・ 社会福祉法人（社会福祉法（昭和26年法律第45号））
- ・ 商工会議所（商工会議所法（昭和28年法律第143号））
- ・ 商工会（商工会法（昭和35年法律第89号））

- ・ 医療法人（医療法（昭和23年法律第205号））
 - ・ 公益法人（民法（明治29年法律第89号））等
- 地方公共団体の長からの具体的な協力依頼については、依頼の相手方となる法人名、依頼の対象となる有償運送行為を示した書面により行うものとする。

国土交通省 想定問答 抜粋

17. 今回の通達で新たに非営利法人を対象としているが、例示以外に農協、生協、労働組合等は含まれるのか。
 (回答) 農協、生協、労働組合等であって法人格を有しているものについては、それぞれの個別法により営利を目的としないものと位置付けられている場合には、非営利法人として許可の対象となりうる。なお、地方公共団体が自ら主宰するボランティア団体とは、自治体が主宰しボランティアを集めて活動する「シルバー人材センター」のような団体をいう。
18. ボランティア輸送を行う主体は法人に限るのか。法人格を取得していない任意団体のNPOや個人は対象とならないか。
 (回答) 輸送の安全及び利用者利便の確保等が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ちうる必要があるため、法人に限定したものである。従って、任意団体や個人は対象外となる。任意団体及び個人の方は、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等の下、運送に携わっていただくことが必要である。

6.5 運送の対象

ガイドライン上運送の対象として認められるためには、次の要件が必要である。

- 事前に会員として登録されていること（会員の付添人の登録は不要）
- 会員に登録できるのは次の3類型の者に限られる。
 - ① 介護保険法第7条第3項にいう「要介護者」及び第4項にいう「要支援者」
 - ② 身体障害者福祉法第4条にいう「身体障害者」
 - ③ その他肢体不自由、内部障害（人工血液透析を受けている場合を含む。）、精神障害、知的障害等により単独での移動が困難な者であって、単独では公共交通機関を利用することが困難な者

①類型の要介護者、要支援者及び②類型の身体障害者の全員が、必ずしも移動制約者でないことは前にも述べたとおりである。ガイドラインにおいては、福祉有償運送の必要性判断においては移動制約者を対象としつつ、運送の対象においては、要介護者、要支援者及び身体障害者とし、移動制約者であるかどうかを文言上明記してはいない。

また、介護認定又は身体障害者手帳の交付を受けていない③類型の者については、単独での移動が困難な者であって、単独では公共交通機関を利用することが困難な者と、運営協議会で確認される必要がある。③類型の者には、介護認定や身体障害者手帳の交付は受けていないが、肢体不自由、内部障害（人工血液透析を受けている場合を含む。）、精神障害、知的障害等を持つ者で、行政によって、知的障害児者、精神障害児者、難病患者として把握された者等が含まれる。

運営協議会での協議にあたっては、個人情報保護の観点から、個人が識別されるような各移動制約者の個別の詳細な状況の提出は求めず、個人が識別されない範囲での情報で判断するものとする。

短期間で治癒が予想される怪我、障害を持たない妊産婦及び乳幼児、単なる高齢者は、ガイドライン上運送の対象にならないが、後遺症の心配される治癒に長期間を要する怪我や、単なる高齢者であっても、単独での移動が困難な者であって、単独では公共交通機関を利用することが困難な者は、運営協議会の判断により運送の対象と認め得る。

参照 資料 4 7 利用会員名簿例

資料 4 7 - 2 利用会員名簿例（個人情報削除版）

国土交通省 ガイドライン（平成 16 年 3 月 16 日付国自旅第 240 号自動車交通局長通知）抜粋

4. 運送の条件

(2) 運送の対象

① 福祉有償運送の対象

福祉有償運送の対象となる旅客は、会員として登録された以下に掲げる者及びその付添人とする。

- ・ 介護保険法（平成 9 年法律第 123 号）第 7 条第 3 項にいう「要介護者」及び第 4 項にいう「要支援者」
- ・ 身体障害者福祉法（昭和 24 年法律第 283 号）第 4 条にいう「身体障害者」
- ・ その他肢体不自由、内部障害（人工血液透析を受けている場合を含む。）、精神障害、知的障害等により単独での移動が困難な者であって、単独では公共交通機関を利用することが困難な者。

国土交通省 想定問答 抜粋

19. 「独立した歩行が困難な者であって単独では公共交通機関の利用が困難な移動制約者」かどうかについては何か基準を設けるのか。また、誰が判断するのか。

(回答)「独立した歩行が困難な者であって単独では公共交通機関の利用が困難な移動制約者」については、例えば肢体不自由、内部障害、精神障害、人工透析患者等をいうが、具体的に問題が生じた場合は運営協議会において協議がなされ判断されるものと考えている。

20. 身体障害者福祉法による「身体障害者（18 歳以上）」は運送の対象となるが、児童福祉法による障害児（18 歳未満）は対象とならないのか、単独での移動が困難な者に該当するのか。

(回答) 児童福祉法に基づく障害児は、「単独での移動が困難な者であって、単独では公共交通機関を利用することが困難な者」として位置付けられ、運送の対象となる。

6.6 運送の形態（発着地）

6.6.1 発着地

ガイドライン上、運送の発地又は着地のいずれかが、福祉有償運送の条件付協力依頼書が発出され、運営協議会での協議が整った当該市町村の区域内にあることを要するものとされている。したがって、NPO等にあつては、主な事務所の所在地市町村との事前調整と書類確認を経て、利用会員在住市町村のすべてに道路運送法許可申請書案を提出する必要がある。ただし、運送の中心が利用会員の自宅ではなく、特定の病院等であり、常に発地又は着地のどちらかがそこになるのであれば、利用会員在住市町村ではなく当該病院等の立地する市町村に道路運送法許可申請書案を提出すれば足りる。

6.6.2 手続きの簡素化

当初の許可における判断については、道路運送法許可申請書案の提出のあった市町村のそれぞれ属するブロックの共同運営協議会の議を経るべきである。しかし、ブロックが異なる場合で、在住利用会員数が 10 人未満のとき、又は、許可更新に際しては、各市町村の判断で、事前に相互のブロックの運営協議会の承認を得て、条件付依頼書の中で、主な事務所の所在地市町村が属するブロックの共同運営協議会の議を経ることを条件とするなど、簡潔な方法を採用しても構わない。ただし、その場合でも、道路運送法許可申請書案の提出はもちろん、許可後の変更事項に関する報告は、利用会員在住市町村のすべてに行う必要がある。

6.6.3 NPO等の活動領域が他の都道府県にまたがる場合

利用会員が他の都道府県に在住しているなど、発着地のいずれもが〇〇県外となる場合には、当該県外市町村等の運営協議会の議を経る必要がある。その場合、当該県外市町村の委任状や承諾書をもって、NPO等の所在する県内市町村の属するブロックの共同運営協議会の協議をもって代えることも認められる。逆に、他都道府県に所在するNPO等の利用会員が県内に在住する場合も同様の取扱いを県外市町村に求めて構わない。いずれの場合も、そうした取扱いについて、相互の運営協議会が事前に承認する必要がある。しかし、当該県外市町村に運営協議会が設置されていない等特段の状況のある場合は、〇〇県を通じて国土交通省関東運輸局等と調整する。

国土交通省 ガイドライン（平成16年3月16日付国自旅第240号自動車交通局長通知）抜粋

4. 運送の条件

(2) 運送の対象

③ 運送の形態等

運送の発地又は着地のいずれかが当該地方公共団体の区域内にあることを要するものとする。運送主体においては、会員の氏名、住所、年齢及び移動制約者……であることの実事その他必要な事項を記入した会員登録簿を作成し、適切に管理するものとする。

国土交通省 想定問答 抜粋

21. 発着地は運営協議会の市町村外ではまずいのか

(回答) 発着地は、運営協議会の主宰者である地方公共団体の区域内である必要があり、発着地が単一の市町村内にとどまらない場合は、発着地を含む地方公共団体（複数市町村又は都道府県）が運営協議会を主催する必要がある。関係市町村との共催は、場合によっては、例えば、関係市町村等からの委任状、承諾書等取り付けることによるなど運営協議会の判断により簡潔な方法を執ることも可能である。なお、運送主体は、複数の運営協議会に申請し、複数の地域において許可を取得することは可能である。

6.7 使用車両

6.7.1 セダン型等一般車両の使用

構造改革特別区域の認定を受けていない地域では、使用車両は、特殊な設備等を付加したいわゆる福祉車両しか使用できない。しかし、〇〇県においては、平成16年4月に大和市、同12月には全県域で特区認定（「〇〇県福祉有償運送セダン型車両特区」）を受けたので、〇〇県内を発着地のいずれかとするセダン型等の一般の車両を使用する福祉有償運送についても、各運営協議会の議を経て、道路運送法の許可を取得することが可能である。

なお、平成17年12月13日に開催された政府の構造改革特区評価委員会において、国土交通省が道路運送法を改正して登録制に移行した上でセダン型車両の使用を全国化すると報告した。全国化の時期は、平成18年10月になる見通しである。

6.7.2 使用権原

福祉有償運送に使用する車両を使う権原（所有権、賃貸借権等の使用権）が運送主体であるNPO等にあることが必要である。運送主体たるNPO等が車両の所有権を有する場合はもちろん、他から賃借する車両やボランティア運転者等が持ち込む車両についても、当該車両の使用契約が書面で締結され、当該契約において及び利用者に対し、管理運営、事故・苦情対応について運送主体たるNPO等が責任を負うことが明確になっていればよい。

6.7.3 車両の表示

許可を受けた場合、車両には外部から見やすいように使用自動車の車体の両側面に有償運送の許可を受けた車両である旨を表示することとされている。表示事項は、氏名、名称又は記号、「有償運送車両」又は「80条許可車両」の文字で、文字はステッカー、マグネットシート又はペンキ等による横書きとし、文字の大きさは縦横50ミリメートル以上とされている。ボランティア運転者等との契約に基づき使用している車両等、福祉有償運送ではない用途に車両を用いる可能性のある車両の表示は、誤解を避けるためにマグネット式が望ましく、福祉有償運送以外の用途に使用中は当該表示は外すべきである。

また、運送主体たるNPO等においては、使用する自動車の型式、自動車登録簿番号及び初度登録年、損害賠償措置、関係する設備又は装置その他必要な事項を記入した自動車登録簿を作成し、適切に管理するものとする。

参照 資料 2 4 ○○県福祉有償運送セダン型車両特区
 資料 4 4 有償運送事業に係る自家用自動車の提供と使用に関する契約書例
 資料 4 9 自動車登録簿例

国土交通省 ガイドライン（平成16年3月16日付国自旅第240号自動車交通局長通知）抜粋

4. 運送の条件

(3) 使用車両

① 福祉有償運送の使用車両

福祉有償運送にあつては、車いす若しくはストレッチャーのためのリフト、スロープ、寝台等の特殊な設備を設けた自動車、又は回転シート、リフトアップシート等の乗降を容易にするための装置を設けた自動車であることを要するものとする。

② 使用権原

使用する車両については、運送主体が使用権原を有していることを要するものとする。この場合において、運転者等から提供される自家用自動車を使用するときは、以下の事項に適合することを要するものとする。

- ・ 運送主体と自家用自動車を提供し、当該輸送に携わる者との間に当該車両の使用に係る契約が締結され、当該契約の内容を証する書面が作成されていること。
- ・ 当該契約において、有償運送の管理及び運営、特に事故発生、苦情等への対応について運送主体が責任を負うことが明確化されていること。
- ・ 利用者に対し、事故発生、苦情等の対応に係る運送主体の責任者及び連絡先が明りょうに表示されていること。

③ 車両の表示等

外部から見やすいように使用自動車の車体の側面に有償運送の許可を受けた車両である旨を表示することを要するものとする。（別記参照）運送主体においては、使用する自動車の形式、自動車登録簿番号及び初度登録年、損害賠償措置、関係する設備又は装置その他必要な事項を記入した自動車登録簿を作成し、適切に管理するものとする。

（別記）外部から見やすいように使用車両の車体の側面に有償運送に用いる車両である旨の表示事項及び方法は次のとおりとする。

1. 氏名、名称又は記号

2. 「有償運送車両」又は「80条許可車両」の文字

文字はステッカー、マグネットシート又はペンキ等による横書きとし、自動車の両側面に行うこと。また、文字の大きさは縦横50ミリメートル以上とする。

国土交通省 想定問答 抜粋

23. 使用車両はボランティア運転者等が持ち込む車両も認められるのか。セダン型の車両も認められるのか。

（回答）ボランティア運転者等が持ち込む車両についても許可の対象とする。セダン型の一般車両については……福祉有償運送についてはセダン型特区の認定を受けた地域のみ可能である。

24. (3) ①乗降を容易にするための装置を設けた自動車 とは、例示されているもの以外もあるのか。

（回答）乗降を容易にするための設備又は装置を設けている車両であれば例示以外のものもあり得ると考える。ただし、手すり、吊革等簡易な付属物は除く。

6.8 運転者

6.8.1 運転者の要件

運転者は普通第2種免許を有することが基本であるが、普通第1種免許所持者であっても、運営協議会での合理的な理由を示した判断により、「当該地域における交通の状況等を考慮して、十分な能力及び経験を有している」と認められれば運転者となり得る。その判断の例示として挙げられている事項は次のとおり。

なお、運営協議会への申請書案提出にあたっては、研修受講予定でも構わない。ただし、その場合、開催日程の定まった研修受講予定であることを申込書で確認し、研修パンフレット等で研修内容が十分なものであることを確認することが望ましい。研修受講予定の場合は、運営協議会の協議が整ったことを伝える通知の中で、研修受講後に運転者名簿を訂正の上、運営協議会事務局市町村及び協力依頼市町村に再提出し、確認を受けた上で運転業務を開始するよう指導するものとする。

6.8.2 運転者の要件として例示された事項

○ 申請日前2年間運転免許停止処分を受けていないこと

過去2年間に免許停止処分を受けていないことを証する証明書は、郵便局又は警察署窓口で配布されている「運転経歴証明書申請用紙」を用いて、「自動車安全運転センター〇〇県事務所（〒241-0815 〇〇県横浜市旭区中尾町2-3-1〇〇県警察自動車運転免許試験場内・電話：045-364-7000 代表）」に申し込んで、「運転記録証明書」の交付を受ける。「運転記録証明書」は、過去5年間、3年間又は1年間の交通違反、交通事故、運転免許の行政処分の記録について証明するもので、3年間又は5年間の記録の証明書によって、申請日前2年間運転免許停止処分を受けていないことを証明するものである。手数料は1通につき700円。証明書は申請日から約14日間で現住所に配達される。

ただし、運転者就任承諾書において、運転者全員の過去2年間に免許停止処分を受けていないことが誓約できる場合には、上記証明書の提出までは求めない。しかし、後に同誓約が偽りであったことが判明すれば、運転者として運送に従事することは認められない。なお、実施主体の判断に任せるべきことであるが、内部的な管理運営上は、上記証明書で運転免許停止処分を受けていないことを確認しておくことが望ましい。

○ 都道府県公安委員会等が実施する実車の運転を伴う特定任意講習等の講習を受講した者であること

別添のとおり、〇〇県と横浜市が連名にて、〇〇県警察本部交通部運転免許本部試験課長及び社団法人〇〇県指定自動車教習所協会会長に依頼し、福祉有償運送の適正化・円滑化に向けて、運転者の要件を満たすための講習の受講に係り、県内の指定自動車教習所において、運転免許取得者教育の認定に関する規則第1条第7号に基づく教育として運転者の資質向上のための実車運転講習の実施及び同講習修了者に対する証明書の発行、また、NPO等が主催する運転者講習への有資格者講師派遣への協力を依頼した。したがって、県内各指定自動車教習所において、個別の依頼に応じて、上記講習等への対応が図られることになるので、NPO等において、最寄りの自動車教習所と個別に調整されたい。依頼内容は次のとおりである。

・ 運転免許取得者教育の場合

講習時間：2時間程度（うちコース又は路上における運転実技講習1時間以上）

使用車両：各自動車教習所の実習車両（NPO等の要望により福祉車両を使用した講習の実施は、両方で別途調整）

・ NPO等主催による任意講習に対する有資格者講師派遣の場合

教育事項及び講習時間：運転免許取得者教育と同程度の内容

使用車両：NPO等が所有・使用する車両

なお、各自動車教習所における研修の場合は、別添所定様式により、受講申し込みを行い、教育が終了した時に、各教習所管理者から証明書として発行されるので、同証明書の写しを申請書に添付させることで研修状況を確認する。また、教習所の実習車両以外を使用した場合、講師派遣を受けた場合には、同証明書の交付は受けられないので、講習主催者によるカリキュラム内容及び当該運転者の出席状況に関する書類の提出を求め、研修状況を確認するものとする。

○ 福祉有償運送にあつては、以上のほか

・ **社団法人全国乗用自動車連合会等が実施するケア輸送サービス従事者研修を終了した者**

社団法人全国乗用自動車連合会、財団法人全国福祉輸送サービス協会、社団法人シルバーサービス振興会の3団体が実施主体となって、「ケア輸送サービス従事者研修」を実施している。研修は、通信教育（レポート3回）及び集合研修（8時間×3日）で、受講料金は50,000円である。

・ **移送サービス運営マニュアル編集委員会が発行するテキスト等に基づき運送主体が自主的に行う福祉輸送に関する研修を終了した者**

上記例示テキストは「ここが知りたい移送サービスパーフェクトガイド 運転者講習編」（移送サービス運営マニュアル編集委員会編・発行 連絡先：〒162-0828 住所：東京都新宿区袋町24 岡田ビル2F 電話 & FAX:03-5261-9009 E-mail:accessible-tic@pop16.odn.ne.jp）として市販（定価1,000円＋消費税）されている。また、この他、類似図書としては、NPO法人NPO事業サポートセンターが発行した「福祉移動運営マニュアル」や、〇〇〇〇福祉移動サービスネットワークと移動サービス市民活動全国ネットワークが作成発行した「移動サービス運転会員研修テキスト」（定価1,000円）がある。なお、平成16年度に国土交通省は交通エコロジー・モビリティ財団に委託して、移送サービス研修システム検討のための講習会を実施している。

こうした研修を終了した者については、使用テキスト、講師、講義内容の概要を記した書類の提出を求め、運営協議会において確認するものとする。

・ **その他移動制約者の輸送の安全の確保に関し必要な知識又は経験を有する者であること**

上記研修以外でも、移動制約者の輸送の安全の確保に関し必要な知識又は経験を有する者については、必要な知識や経験を有することを証明する書類の提出を求め、運営協議会において確認するものとする。

- なお、経過措置として、各運営協議会設置前に実施された上記研修については、概ね2年以内に実施され、研修内容や研修終了を説明・証明する書類が添付された場合には、研修を受けているものと判断して差し支えない。
- また、安全・安心の運行体制維持の観点から、許可更新に際しても、許可期間内に、許可申請に際して「自動車の運行管理等の体制」（資料39）で定めた福祉有償運送にかかる研修・講習会（上記例示研修である必要はない）を受講していることを要し、そのことを確認する書類の提出を求めるとする。

6.8.3 研修モデルの構築と運営協議会の判断

〇〇県では、平成17年度の県提案型協働事業の中で「福祉有償運送推進事業費」として437万8千円を措置し、公募選考の上で、「〇〇〇〇福祉移動サービスネットワーク」と協働で、上記実車の運転を伴う特定任意講習や、国土交通省委託講習会の内容に準じて、研修モデルを構築の上、研修を実施している。平成17年度1年間で同団体の自主研修等を含め約1,000人が研修を終了する予定である。同研修終了者は、県内すべての運営協議会において、普通第1種免許所持者であっても、「当該地域における交通の状況等を考慮して、十分な能力及び経験を有している」と認められている。なお、運行管理業務従事者についても同団体と協働で研修を実施している。これらの研修についての問い合わせ先は次のとおりである。

〇〇〇〇福祉移動サービスネットワーク

〒227-0043 〇〇県横浜市青葉区藤が丘1-27-5 アザミハウス第5 1D室

電話 & FAX：045-973-6341

FAX専用：045-972-0810

e-mail：kanagawa-idounet@b04.itscom.net

こうした例示された既存研修以外でも、その他移動制約者の輸送の安全の確保に関し必要な知識又は経験を有すると認められるような研修を自主的に行った場合も、運営協議会の議を経て運転者として認められ得るが、その場合、例示された研修の項目、内容等に準じて判断されることになる。

6.8.4 運転者の現任者研修の実施と名簿管理

運送主体たるNPO等は、運転者の継続的な資質の維持向上に努めるとともに、運転者氏名、住所、年齢、自動車免許の種別、交通事故その他道路交通法違反に係る履歴、安全

運転等に係る講習等の受講歴及びその他必要な事項を記入した運転者名簿を作成し、適切に管理するものとされている。

参照	資料 5 0	運転者名簿例
	資料 5 0-2	運転者名簿例（個人情報削除版）
	資料 5 1	運転免許取得者教育受講申込書及び終了証明書様式
	資料 5 2	道路運送法第 80 条第 1 項による福祉有償運送に係る運転免許取得者教育実施等の協力依頼について（〇〇県警察本部交通部運転免許本部試験課長及び社団法人〇〇県指定自動車教習所協会会長宛）
	資料 5 3	ケア輸送サービス従事者研修（（社）全国乗用自動車連合会等）
	資料 5 4	交通エコロジー・モビリティ財団 試行テキスト項目（案）

国土交通省 ガイドライン（平成 16 年 3 月 16 日付国自旅第 240 号自動車交通局長通知）抜粋

4. 運送の条件

(4) 運転者

普通第二種免許を有することを基本とする。これによりがたい場合には、当該地域における交通の状況等を考慮して、十分な能力及び経験を有していると認められることを要するものとする。この場合において、「当該地域における交通の状況等を考慮して、十分な能力及び経験を有している」かどうかの判断に当たっては、運営協議の場における意見等を踏まえ、合理的な理由を示して判断が行われることが必要である。その際、検討に当たり具体的に検討すべき点を提示するとおおむね次のとおりである。

- ・ 申請日前一定期間運転免許停止処分を受けていないこと
- ・ 都道府県公安委員会等が実施する実車の運転を伴う特定任意講習等の講習を受講した者であること
- ・ 福祉有償運送にあつては、上記のほか、
 - 社団法人全国乗用自動車連合会等が実施するケア輸送サービス従事者研修を終了した者
 - 移送サービス運営マニュアル編集委員会が発行するテキスト等に基づき運送主体が自主的に行う福祉輸送に関する研修を終了した者
 - その他移動制約者の輸送の安全の確保に関し必要な知識又は経験を有する者であること 等

また、運送主体においては、運転者の氏名、住所、年齢、自動車免許の種別、交通事故その他道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）違反に係る履歴、安全運転等に係る講習等の受講歴及びその他必要な事項を記入した運転者名簿を作成し、適切に管理するものとする。

国土交通省 想定問答 抜粋

26. 「運転者は、普通第二種免許を有することを基本とする。これによりがたい場合……」とは具体的にどういうことか。取得を義務づけるのではないか。また、「十分な能力及び経験を有している」と認めるのは具体的にどの様な場合か。また、誰が判断するのか。

(回答) 普通第二種免許を有することが望ましいが、これを義務付けているわけではない。

(4) 運転者 に掲げている事項は例示であり、すべてを義務づけているわけではない。しかし、申請日前 2 年間運転免許停止処分を受けていないことに加え、自主的なものであっても一定の運転技能講習のほか、福祉輸送については、介助等福祉輸送に関する研修を受けることが必要であると考えている。具体的な判断は運営協議会で行う。

6.9 損害賠償措置

運送に使用する車両全てについて、対人 8,000 万円以上及び対物 200 万円以上の任意保険若しくは共済（搭乗者傷害を対象に含むものに限る。）に加入していること又はその計画があることが必要である。ガイドラインは明記していないので、保険契約者がNPO等であることは必要ではない。ただし、運送主体としての責任は免れないため、ボランティアの持ち込み車両の場合等、有償運送が対象とならない保険に加入していたときの損害賠償責任をNPOが負うことになり、現実的に利用者の利便を損なうことにもなりかねない。したがって、福祉有償運送中の事故が対象となる保険に入っていることを保険証書上確認するか、その旨NPO等側で明記させることが望ましい。なお、ガイドラインは、搭乗者障害の保障金額の下限を特定していない。

また、移動中の事故については、上記保険又は共済でカバーされるが、乗降介助等、移動していないときの事故についてはカバーされないため、全国社会福祉協議会の「福祉サービス総合補償」等に加入しておくことが望ましい。

国土交通省 ガイドライン（平成 16 年 3 月 16 日付国自旅第 240 号自動車交通局長通知）抜粋

4. 運送の条件

(5) 損害賠償措置

運送に使用する車両全てについて、対人 8,000 万円以上及び対物 200 万円以上の任意保険若しくは共済（搭乗者傷害を対象に含むものに限る。）に加入していること又はその計画があること。

6.10 運送の対価

運送の対価は、営利に至らない範囲として、当該地域における一般乗用旅客自動車運送事業の上限運賃額（輸送の実態を踏まえ時間制によるものを含む。）の概ね 2 分の 1 を目安に、地域の特性等を勘案しつつ定めるものとされている。

福祉有償運送の運賃と別立てになっている通常の利用会費や介助料は、比較する運賃から除外して構わない。NPO等毎に、時間制、距離制等料金体系は異なると考えられるが、必ずしもタクシーのような距離制運賃に統一する趣旨ではなく、実質的に運賃とみなしえる、回数に応じた利用料金、距離に応じた利用料金、ガソリン代等の合計を、それに相当する距離を走行した場合又は相当する時間を借り上げた場合のタクシー料金の 2 分の 1 と比較する。比較するタクシー運賃は、中型・小型の別、障害者割引等がある場合、寝台・大型などの割増料金や迎車料金を徴収しうる場合は、その金額をもとに同じ条件間で個別に比較する。

なお、好意に対する任意の謝礼にとどまるものと解されるものの収受は有償運送に該当しないが、謝礼の名目でも予め料金表を設定しているような場合には、謝礼にとどまるとは解されない。

また、通院等に限定されるが、非営利法人である指定事業者が、介護保険や支援費を援用して福祉有償運送を実施することは可能である。同一行為における運送の対価の二重徴収は認められないが、介護保険や支援費においては、原則として運送時間は算定根拠から除かれているので、運送部分について、別途予め定めたタクシー料金の 2 分の 1 以下の運賃を徴収することは認められる。

参照 資料 3 1 ○○県内タクシー料金の概要

京浜地区タクシー運賃 試算表

相模・鎌倉地区タクシー運賃 試算表

小田原地区タクシー運賃 試算表

資料 3 2 道路運送車両法施行規則（抜粋）

資料 4 5 利用料金一覧例

資料 4 6 福祉有償運送における介護保険及び支援費の扱い

国土交通省 ガイドライン（平成16年3月16日付国自旅第240号自動車交通局長通知）抜粋

4. 運送の条件

(6) 運送の対価

運送の対価については、当該地域における一般乗用旅客自動車運送事業の上限運賃額、公共交通機関の状況等地域の特性等を勘案しつつ、営利に至らない範囲において設定されるものであることを要するものとする。この場合において、「営利に至らない範囲」については、当該地域における一般乗用旅客自動車運送事業の上限運賃額（輸送の実態を踏まえ時間制によるものを含む。）のおおむね2分の1を目安に、地域の特性等を勘案しつつ定めるものとする。

国土交通省 想定問答 抜粋

3. ガソリン代程度の些少なものでも有償運送の許可対象となるのか。

(回答) 好意に対する任意の謝礼にとどまるものと解されるものについては、従来どおり有償運送には該当しないので道路運送法上の手続きは不要である。また、団体の会費は一般的には輸送の対価とは解されない。

28. 「営利に至らない範囲」とは誰が判断するのか。具体的にどのように判断されるのか。

(回答) 営利に至らない範囲の基準については、対距離制・時間制の場合、各地域における同種のタクシー事業の上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは運営協議会において判断されるものとする。「2分の1」については、厳密な意味で2分の1以下を要求するものではなく、非営利の運送であることについて運営協議会で理解が得られればよい。なお、運送の対価としては、利用料、ガソリン代等様々な形態がありうるが、これを運賃に一本化することを求めているわけではない。

29. タクシー運賃において運賃のほか寝台、大型などの割増料金を徴収しうる場合は、割増料金を含め、その2分の1を目安とするのか。

(回答) 料金は、これを含めて判断して差し支えない。介助料については、運賃と別建てになっている場合はこれを含めない。

6.11 管理運営体制

運行管理、指揮命令、事故対応、苦情処理、安全と旅客の利便の確保等について、NPO等の体制が整備されていることが必要である。このうち、事故発生時の緊急連絡体制と対応責任者、利用者からの苦情処理体制と責任者、有償運送の条件が常時確保されているかどうかの管理体制と責任者については、福祉有償運送を依頼した市町村においても明確にし、NPO等と情報を共有しておく必要がある。

搭乗者を含む人身事故及び重大な物損事故が発生した場合には、別添所定様式により速やかにNPO等所在市町村に報告するものとし、市町村は必要に応じて対応等について指示を行い、直近の運営協議会において報告するものとする。上記以外の軽微な事故については、四半期毎に翌月末日までに、NPO等所在市町村を通じて、報告提出を求めるものとする。

また、利用者等からの苦情があった場合は、制度に関わるもの、他の実施主体にも影響のあるもの及び当該実施主体では対応困難なものについては、別添所定様式により速やかにNPO等所在市町村に報告するものとし、市町村は必要に応じて対応等について指示を行い、直近の運営協議会において報告するものとする。上記以外の苦情については、四半期毎に翌月末日までに、NPO等所在市町村を通じて、報告提出を求めるものとする。NPO等所在市町村に、直接、利用者等からの苦情や苦情に関する情報があった場合は、その内容を、実施主体の苦情処理責任者に連絡するとともに、解決に向けての相談に応じるものとする。なお、あくまで、事業実施上の課題解決に関する責任は、実施主体にあり、責任をもって事故や苦情に対応するよう、NPO等所在市町村は指導するものとする。

なお、平成17年11月15日付け国土交通省関東運輸局〇〇運輸支局長事務連絡によって、事故、苦情、有償運送の条件が常時確保されているか管理する非営利法人所在市町村の対

応部課及び責任者を様式に基づいて明記して道路運送法許可申請書に添付することが義務付けられた。したがって、前述「3.4 条件付協力依頼の発出」に際して、対応部課及び責任者を明記の上、「国様式1 有償運送に関する事故発生時等における対応について」を団体に提供する必要がある。

NPO等において、運行管理責任者を配置する必要はあるが、道路運送法上の運行管理者とは異なり運行管理者資格を要しない。また、整備管理について、あらかじめ整備管理責任者（整備士免許等の資格の有無は問わない）を選任する必要がある。ただし、道路運送車両法第50条では、自動車の使用者は、10両以上の自動車の使用の本拠ごとに、自動車の点検及び整備並びに自動車車庫の管理に関する事項を処理させるため、整備管理者を選任しなければならないとされていたが、平成15年4月1日の道路運送車両法改正施行により、自家用自動車及び自家用中・小型トラック（乗車定員10人以下、総重量8トン未満）を10台以上保有している場合には、従来必要とされていた資格を有する整備管理者の選任と届出が不要となった。

また、〇〇県では、運行管理業務に従事する人材の育成を目指して、「6.8.3 研修モデルの構築と運営協議会の判断」で紹介した県提案型協働事業として、〇〇〇〇福祉移動サービスネットワークと協働で研修を実施している。問い合わせ先は次のとおりである。

〇〇〇〇福祉移動サービスネットワーク

〒227-0043 〇〇県横浜市青葉区藤が丘1-27-5 アザミハウス第5 1D室

電話&FAX：045-973-6341

FAX専用：045-972-0810

e-mail：kanagawa-idounet@b04.itscom.net

（道路運送車両法第50条） 自動車の使用者は、自動車の点検及び整備並びに自動車車庫の管理に関する事項を処理させるため、自動車の点検及び整備に関し特に専門的知識を必要とすると認められる車両総重量八トン以上の自動車その他の国土交通省令で定める自動車であつて国土交通省令で定める台数以上のものの使用の本拠ごとに、自動車の点検及び整備に関する実務の経験その他について国土交通省令で定める一定の要件を備える者のうちから、整備管理者を選任しなければならない。

参照	資料39	自動車の運行管理等の体制例
	資料40	運行管理マニュアル例
	資料41	運行管理責任者 就任承諾書 様式
	資料42	整備管理責任者 就任承諾書 様式
	資料43	運転者 就任承諾書 様式
	資料55	運行記録例
	資料55-2	運行記録例（個人情報削除版）
	資料56	福祉有償運送事故報告書
	資料57	福祉有償運送事故報告書（四半期報告）
	資料58	福祉有償運送苦情対応報告書
	資料59	福祉有償運送苦情対応報告書（四半期報告）
	国様式1	有償運送に関する事故発生時等における対応について（事故・苦情・指導管理対応非営利法人所在市町村対応部課及び責任者報告様式）

国土交通省 ガイドライン（平成16年3月16日付国自旅第240号自動車交通局長通知）抜粋

4. 運送の条件

（7）管理運営体制

運行管理、指揮命令、運転者に対する監督及び指導、事故発生時の対応並びに苦情処理に係る体制その他の安全の確保及び旅客の利便の確保に関する体制が明確に整備されていることを要するものとする。この場合において、上記に適合しているかどうかの判断に当たっては、運営協議の場における意見等を踏まえ、合理的な理由を示して判断が行われることが必要である。その際、検討に当たり具体的に検討すべき点

を例示するとおおむね次のとおりである。

- ・ 運送主体において、運行管理に係る責任者が選任されており組織体制が整っていること、点呼、報告、指示、記録等に係る指揮命令系統が明確にされていること。
- ・ 特に、運転者が自家用自動車を提供し運転者の自宅から利用者の自宅等へ直接出向く場合にあつては、電話等により運行管理に関する事項について指示、伝達、報告が確実に実施できる体制が整っていること。
- ・ 運送主体において、使用する自動車の整備管理が適切に行われていること。
- ・ 運送主体において、事故防止、安全確保について必要な研修等を行う計画があること。
- ・ 地方公共団体、運送主体の双方において、事故発生時において緊急の連絡体制が整備されており、対応に係る責任者が明確であること。
- ・ 地方公共団体、運送主体の双方において、利用者からの苦情に対し適切に記録、対応する体制となっており、対応に係る責任者が明確であること。
- ・ 地方公共団体、運送主体の双方において、その他有償運送の条件が常時確保されているかどうかについての管理体制が整っており、責任者が明確であること。

国土交通省 想定問答 抜粋

27. 運行管理者は必要ないのか。

(回答) 運行管理責任者を配置する必要があるが、道路運送法上の運行管理者とは異なり運行管理者資格を要しない。

6.12 法令遵守状況

運送主体である非営利法人の役員が、一定の懲役又は禁固の前科や、道路運送法上の違法行為による処分者等について、道路運送法第7条に定める欠格事由に該当する場合は、道路運送法の許可を得られない。

参照 資料48 宣誓書 様式

国土交通省 ガイドライン（平成16年3月16日付国自旅第240号自動車交通局長通知）抜粋

4. 運送の条件

(8) 法令遵守

許可を受けようとする者が、道路運送法第7条の欠格事由に該当するものでないこと。

道路運送法 抜粋

第7条 国土交通大臣は、次に掲げる場合には、一般旅客自動車運送事業の許可をしてはならない。

- 一 許可を受けようとする者が一年以上の懲役又は禁固の刑に処せられ、その執行を終わり、又は執行を受けることがなくなった日から二年を経過していない者であるとき。
- 二 許可を受けようとする者が一般旅客自動車運送事業又は特定旅客自動車運送事業の許可の取消しを受け、取消しの日から二年を経過していない者（当該許可を取り消された者が法人である場合においては、当該取消しを受けた法人のその処分を受ける原因となった事項が発生した当時現にその法人の業務を執行する役員（いかなる名称によるかを問わず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む。第四号……において同じ。）として在任した者で当該取消しの日から二年を経過していないものを含む。）であるとき。
- 三 許可を受けようとする者が営業に関し成年者と同一の能力を有しない未成年者又は成年被後見人である場合において、その法定代理人が前二号のいずれかに該当する者であるとき。
- 四 許可を受けようとする者が法人である場合において、その法人の役員が前三号のいずれかに該当する者であるとき。

6.13 変更事項に関する報告義務と更新手続き

6.13.1 許可条件に付された届出義務事項

許可内容に変更が生じた場合は、NPO等は許可の際に付された条件に基づき、許可を受けた国土交通省関東運輸局〇〇運輸支局に届出を行う必要がある。届出事項として明記されているのは、次のとおりである。

- ・ 運送主体の名称、住所及び代表者
- ・ 使用する車両の総数の増加（事前届出必要）

なお、運送の対価の変更については、届出事項に明記されていないが、許可の重要な内容であり、利用者保護の観点に鑑み、事前に運営協議会の了承を得る必要がある。

6.13.2 許可条件に付されていないが報告を求める事項と運営指導

しかしながら、これらの事項以外でも、適切な事業実施のためには、利用会員の増減、運転者の変更、運行管理体制等の変更、事故及び苦情対応の状況については、常時、運営協議会の確認を得る必要がある。ただし、変更のある場合や軽微な事故及び苦情対応について、随時届出又は報告を行うのは相互に繁多であり、運営協議会の開催頻度を考えても現実的ではない。そこで、四半期毎に翌月末日までに、NPO等所在市町村を通じて、最新の利用会員名簿、運転者及びその研修受講状況、運行状況、事故及び苦情対応等について報告提出を求め、直近の運営協議会で報告提出する。運営協議会の指導・助言に基づいて、NPO等所在市町村を通じて福祉有償運送の運営の改善を指導し、指導結果を運営協議会に報告する。

参照	資料14	法第80条第1項の許可に付す条件について
	資料60	福祉有償運送運営状況報告様式
	資料100	道路運送法第80条第1項許可後に協議・届出等の必要な事項と届出書類
	資料101	自家用自動車有償運送許可変更届出書（事業所所在市町村長宛）
	資料102	自家用自動車有償運送許可変更届出書（国土交通省関東運輸局〇〇運輸支局長宛）
	資料103	道路運送法第80条第1項許可後協議・届出新旧一覧表
	資料104	運送実績報告書（四半期毎 運営協議会報告）
	国様式2	輸送実績報告書様式（年度毎 運輸支局報告）

6.13.3 更新手続き

許可期間は2年間とされており、更新に際しても原則として運営協議会の議を経ることが必要であるが、上記報告が遅滞なく行われ、問題等が生じていない場合には、事前に運営協議会の承認を得て、協議を省略することができる。

国土交通省 ガイドライン（平成16年3月16日付国自旅第240号自動車交通局長通知）抜粋

1. 許可手続

……許可に当たっては原則として2年間の期限を付すものとする。また、許可後において、自家用自動車有償運送許可申請書に記載された事項及び3.(4)③に掲げる事項に変更が生じた場合には、地方公共団体の長及び運輸支局長に地帯なく報告するものとする。

国土交通省 想定問答 抜粋

14. 2年ごとの許可の更新の際にも運営協議会に諮ることを要するのか。

（回答）必要であるが、主宰者である地方公共団体の判断により、事実上手続きを簡略化することは可能である。

7 ○○県内福祉有償運送運営協議会事務局連絡会議での情報交換

7.1 設置目的

運営協議会における課題等を共有し円滑な協議と福祉有償運送の推進を目的として、○○県内の福祉有償運送に係る運営協議会を主宰する市町村（共同設置の場合は事務局市町村）と県で構成する「○○県内福祉有償運送運営協議会事務局連絡会議」を設置する。なお、県域で活動する福祉有償運送ネットワーク団体、タクシー関係団体等には、アドバイザーとして必要に応じて参画を要請するものとする。事務局は○○県地域福祉推進課とし、各ブロック等の運営協議会終了後1ヵ月後を目途に会議を開催し、情報交換や課題整理等を行う。また、年に1回以上必要に応じて、全市町村福祉有償運送主管課が参加する担当者会議も別途開催する。

7.2 協議内容

この会議においては、ガイドラインの疑義、運営協議会で判断に苦しんだ事項、新たな解釈を必要とする事項、運営協議会の協議の円滑化に関する事項、福祉有償運送の適正実施に関する事項等を話し合い、情報と認識の共有化を図って課題解決に努めるとともに、必要に応じて、県を通じて国土交通省等に照会及び要望を行う。

7.3 各運営協議会との関係

本会議での確認事項等は、事務局市町村を通じて、全市町村に通知され、全市町村における情報と認識の共有化に努める。各運営協議会事務局は、同確認事項等を運営協議会に伝え、それに基づく運営を推進する。

参照 資料34 ○○県内福祉有償運送運営協議会事務局連絡会議設置に関する申し合わせ