

学習会「改正道路運送法における自家用有償運送の全容と運用のポイント」への質問事項と回答
「 」が旅客課の回答。

- <参加者> 約150名（NPO、社協、自治体職員、運輸支局職員）
- <資料> ・自家用有償旅客運送関係規程集
・省令新旧対照条文
・省令案附則
・道路運送法一部改正の概要（フロー3枚）
- <進行> 佐藤新輸送サービス対策室長挨拶
杉本全国移動ネット理事長挨拶
説明 / 13:45-15:50
施行規則（省令）と制度概要
通達「運営協議会考え方」「処理方針」「対価の考え方」
事務連絡「許可不要の態様」
通達「認定講習」
通達「4条関係」
質疑応答15:50-17:00

<「施行規則」関係のうち、運転者及び運行管理責任者の要件について>

1. 運行管理責任者の要件のうち、「大臣が認める者」とは、どのような者か。
検討中
2. みなし事業者の運転者の研修について、経過措置期間前後の受講は以下のようでよいか。
 - ・「みなし事業者がH19.9.30までに登録する場合」
前回登録時から継続している運転者は、何も受講しなくてよい。新規に活動を始める運転者は、従来の講習（初任者用）を受講。「認定」の有無は問わず、必要事項を満たせば運営協議会で認める。両者とも、その次の受講（ブラッシュアップ講習）は、H19.10.1以降に訪れる団体登録更新時となる。
下線部分言及無く曖昧。それ以外はそのとおり。
 - ・「みなし事業者がH19.9.30以降に登録する場合」
前回登録時から継続している運転者は、登録に際し認定講習（ブラッシュアップ）を受講する。新規に活動を始める運転者は、認定講習（初任者用）を受講する。あくまで登録に際し受講するものであり、H19.10.1を境に運転者全員が一斉に認定講習を受ける必要はない。
下線部分言及無く曖昧。それ以外はそのとおり。講習は登録を受けた後に受講すればよい。
3. みなし事業者が新たに福祉自動車以外の車両（セダン型）を導入する場合、前回登録時から継続している運転者が受講すべき講習の内容はどのようなものか。前回受講の講習がセダン型の乗降介助等を含む講習を受けていれば、何も受講する必要はないと解釈してよいか。
検討中。下線部分は、省令に示された時間と内容を満たしていればそれでよい。
4. 上記について地方運輸局へはどのように周知しているか。運輸支局の説明が各地で混乱を招いている。委員会を設け、現在詳細を検討中。周知に努める

<通達「145号」関係>

1. 協議が調う=合意、と解釈していいのか？【5(1)】
よい
2. 協議する事項について
【5(2)】では、「下記(3) から に掲げる事項を協議し」とあるが、(3)には までである。
この場合、 については協議が調うことを求めている、と解釈してよいか？すると、(3)は合意を必要とする事項であるが、協議が調う=合意であれば、 についてはどのように取り扱うのがよい

か？

運送の対価は登録事項ではない。そのため、対価や安全の担保のためのその他の事項を含め、協議する必要はあるが、合意した旨の書類は から までの事項であとは添付する必要はない。

3. 合意の方法について運営協議会の議決は、満場一致でないといけないと運輸支局が説明する地域があるが、不適切ではないか。

運営協議会で、合意の方法を決めていただければ良い。

4. 運営協議会は原則として公開されるものであり、議事録は広く一般に配布されるべきものとするが、いかがか。

言及無し

5. 大阪では、運営協議会で申請NPOに対し、国交省発出文書の内容より厳しい要件（例えば、運転者の適性診断結果の提出義務付け）を課せられる例が出ている。運営協議会が法令以上の要件を課すことは、国交省の発出文書の意味をなくすものでもあり不適切ではないか。

6. 利用対象者について、運営協議会で、自治体担当者が49条3項が先行するので今までの利用者を選別する旨の発言があったが、以前はイ～二の条件であればすべてと可能としていた。

1. 施行規則49条3項

特定非営利活動法人等が乗車定員10人未満の自動車を使用して行う、次に掲げるも者のうち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であって第51条の25の名簿に記載されている者及びその付添人の運送(以下「福祉有償運送」という。)

この解釈について、みなし事業者として、現在の利用登録者は、下記 イ～二の条件であれば、すべて、利用の対象者として捉えて利用しているが、そのままいいのか？

イ、身体障害者福祉法 第4条に規定する身体障害者

ロ、介護保険法第19条第1項に規定する要介護認定を受けている者

ハ、介護保険法第19条第2項規定する要支援認定を受けている者

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

49条3項の「次に掲げるも者のうち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であって」

この条文が先行するのか？ 先行する場合、「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」判定はだれがするのか？「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であって」タクシーは乗車できるが、電車、バスの利用が困難な人は利用できないのか？

5、6について。私どもが定めている利用者利便の確保や安全性の担保は、全国どこでも守っていただくべき最低限の基準。それに加えて、各運営協議会でそれ以上に色々な約束事を決めることは運営協議会で議論されるもので、国としてそれはおかしいとは言わない。最低限の要件をクリアしていれば登録はできる。

< 通達「185号」関係 >

1. 【2】は、申請者が自治体に運営協議会の設置を要望したにもかかわらず、設置しない場合について定めてあるが、自治体が運営協議会を設置しない場合について、運輸支局に登録申請するまでの目安となる期間を定めてほしい。無期限に待たされるのは、利用者に多大な不利益を与える（1ヶ月以内とか2週間以内とか）

期間については言及無し。

2. 【2】「1年以内の期間を定めて申請に係る判断を保留することができる」「保留」とは、どういうことか？

申請NPO団体の提出書類に不備がなければ、当該地域に運営協議会が無くとも地方運輸支局の窓口では書類を受理してもらえ、受理していただいた場合は、不当な取締りからは外れ、活動を継続していくことが可能という解釈でよいか？つまり「登録」と解釈してよいか？この場合、登録番号の付与はあるのか？

自治体に運営協議会の設置を要望したにもかかわらず正当な理由なく設置されない場合、そのような

情報があれば私どもから設置の指導をする、それでもなお設置されないときは、運営協議会の合意事項以外の書類が全て揃っていれば、それらを運輸支局に提出していただくと「仮申請」のような形「申請中」という取扱いをする。それによって行政処分や刑事告発の対象とはならない。

< 通達「144号」関係 >

1. 運送の対価について、「2(2) のイ、ロ」では、「原則として、旅客の乗車した地点から降車した地点」と定めておきながら、「2(3) のニ」では、「車庫を出発した時点からの対価を算定する場合には」としているのは、距離制・時間制については「車庫から降車した地点まで」で算出してよい、ということか？
よい。但し。車庫発着の設定の場合は、迎車・回送料は設定してはいけない。
2. 「2(3) のイ」の「タクシーの上限運賃」は、同車種のタクシーと解釈していいか？
(例 リフト付きワゴン車のタクシー運賃、軽自動車の場合は小型車のタクシー運賃)
大型ワゴン車、軽自動車(スロープ車)を使用する場合は、車種に応じた対価を設定してよいか？
よい。
3. 「2(4)」をあえて明記した理由は？
言及無し。

< 通達「143号」関係 >

1. みなし事業者がセダンの運行を申請する場合は、運輸支局へセダン車輛の申請のみでよいか。
手続き上は、よい。運営協議会の構成員が知らなかったということで後で問題にならなければ。
2. 福祉自動車以外の運転は介護福祉士の資格をもった者でなくとも、認定講習を受講すればよいと解釈してよいか。
よい。1、2、3のいずれかがあれば良い。
3. 登録できるのは非営利法人であるが、たとえば次の場合の登録の仕方は？
「社会福祉法人 しあわせ会」が同一市内に「グループホームひまわり(使用車両3台)」「グループホームあじさい(使用車両4台)」を開設して運営している場合、それぞれが入所者の求めに応じて、個別の有償運送をする場合。
登録するのは「社会福祉法人 しあわせ会」でよいか？
あるいは「社会福祉法人 しあわせ会 グループホームひまわり」「社会福祉法人 しあわせ会 グループホームあじさい」と別々に分けて登録申請するのか？
しあわせ会で登録する場合、「事務所の名称及び位置」「事務所ごとに配置する自動車の種類ごとの数」は、各グループホームごとに別々に記載することでよいか？
また、この場合、運行の管理の責任者、および整備の管理の責任者も各グループホームごとに選任することでよいか？すなわち、車両総数は7台になるが運行管理資格者は不要か？

言及無し。

< 全体の枠組みについて(今後の検討課題として) >

「さわやか福祉財団」理事長の堀田力氏の論文についての国交省見解を示してほしい(別添)

身辺のお世話や家事手伝いの謝礼として設定されたものであれば、運送の対価 = 有償には当たらない。そのほかに、ガソリン代のみをもらう場合も、事務連絡の通り登録は不要。ただし、送迎を利用した場合としない場合で異なる料金設定がなされているなら、その料金は運送の対価と認められる。具体的な事例を見て行かないとはっきりとは答えられない。拡大解釈してしまうと制度に則っている方々もいるので。運輸支局に相談してほしい。

< その他当日の質疑から >

利用者は、あくまでも発地（乗車）着地（降車）のいずれかが、運送の区域内にあれば利用できる。個人情報に十分配慮して議論してほしい（運営協議会に名簿を出す必要なし）。

提出書類の様式は、あくまでも例示。施行規則に書かれた項目が漏れなく記載されていれば、形に決まりは無い。記録書類の保存方法は紙媒体が望ましい。

登録免許税は、15,000 円、変更登録、更新登録は 3,000 円がかかる。みなし事業者は、今の許可の期限が切れるまで、支払う必要はない。マグネットシートも同様。

登録を付与されたからと言って、道路交通法上の規制を受けない（バスレーンを走って良いなど）の
という措置は無い。

以上