

北海道運輸局自動車交通部長 殿

自動車交通局旅客課長

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

福祉有償運送については、「福祉有償運送の登録に関する処理方針について」（平成18年9月15日付け国自旅第143号）（以下「処理方針」という。）、「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」（平成18年9月15日付け国自旅第144号）（以下「対価通達」という。）、「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」（平成18年9月15日付け国自旅第145号）（以下「ガイドライン」という。）等により取り扱っているところであるが、これら関係通達の一部について、解釈、運用上の疑義等が指摘されているため、今般、その趣旨等について、下記のとおり整理することとしたので、十分理解の上、遺漏のないよう取り扱われたい。

なお、本件については、別添のとおり、社団法人全国乗用自動車連合会会長及び財団法人全国福祉輸送サービス協会会長あて通知したので申し添える。

記

1. 運送の区域について（処理方針2.（2）⑤前段、ガイドライン3.（2）前段）

福祉有償運送の運送の区域については、原則、運営協議会で協議が調った市町村を単位とするものとされているが、処理方針及びガイドラインで述べているとおり、運営協議会を複数の市町村又は都道府県単位で開催することも可能であり、この場合、運送を必要とする者の居住地及び行動の目的地等に照らし合理的であり、かつ、当該団体の運行管理が適切かつ確実に実施されると認められる範囲であって、一つの市町村を超えた広域的な運送の区域を設定することも可能である。

2. 運送しようとする旅客の範囲について

（1）申請日において該当する者がいない区分（処理方針2.（2）⑧（イ）後段）

福祉有償運送の必要性については、道路運送法施行規則第49条第3号イ、ロ、ハ、ニの区分ごとに、旅客の障害の状況等の態様を踏まえて判断することが必要であるため、登録の申請日において該当する者がいない区分は申請することができないこととされているが、登録後、区分を追加するため旅客の範囲を変更する場合は、軽微な事項の変更の届出として、変更のあった日から30日以内の届出で足りる。

なお、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については、運営協議会において、更新登録等の際に確認するものとする。

(2) 道路運送法施行規則第49条第3号ハ及びニに該当する者の確認方法について
(処理方針2.(2)⑧(ハ)、ガイドライン3.(4)①イ) 後段)

福祉有償運送の旅客は、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、単独でタクシー等の公共交通機関を利用することが困難な者に限定されており、特に、道路運送法施行規則第49条第3号ハ及びニに該当する者(要支援者及び「その他の障害を有する者」)については、運営協議会において運送の対象とすることの妥当性等の確認を行うことが必要とされている。確認の方法については、ガイドラインにおいて、「申請者に当該会員の具体的な身体状況等の説明を求める、身体状況について運営協議会の事務局が予め聴取した上でその内容を運営協議会に報告する、運営協議会の下に判定委員会を設置し、当該判定委員会において運送の対象とすることの適否について審査する」などの方法が例示として挙げられているが、参考までに、現在、各地の運営協議会において行われている確認方法の事例について、その主なものを別紙1のとおりとりまとめた。

3. 複数乗車の必要性について(処理方針2.(2)⑧(ホ)前段、ガイドライン3.(4)①ロ)前段)

福祉有償運送は、ドア・ツー・ドアの個別輸送を原則としており、複数乗車については、例外的なものとされ、透析患者の透析のための輸送、知的障害者、精神障害者の施設送迎等であって、運営協議会が必要と認めた場合に限って運送することができるとされている。処理方針2.(2)⑧(ホ)にある、「透析患者の透析のための輸送、知的障害者、精神障害者の施設送迎」は、複数乗車が認められる代表的な事例として例示されているものであり、必ずしもこれに限定されるものではない。参考までに、現在、各地の運営協議会において協議し、ガイドラインを踏まえて認められている複数乗車の事例について、その主なものを別紙2のとおりとりまとめた。

4. 旅客から収受する対価について(対価通達2.(3)①イ。(注2))

旅客から収受する対価については、実費の範囲内であると認められること、営利を目的としているとは認められない妥当な範囲内であることなどが求められているが、対価通達2.(3)①イ.にある「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。また、旅客から収受する対価について、運送の対価と運送の対価以外の対価に区分して定められているが、これは、対価通達2.(3)①(注2)にあるとおり、運送の対価を運送の対価以外の名目で収受することにより、運送の対価の水準を、タクシーの上限運賃の概ね1/2の範囲内であるとするような操作を防止するためである。

5. 運営協議会に提出される書類について

運営協議会に提出される書類については、登録申請関係書類の写しの活用等が行われているが、運営協議会によっては、既存の書類で確認が可能であるにも拘わらず、別様式に書き改めた書類を求められるという事例も報告されており、こうした事例は特段の事情がない限り過重なものと考えられるので、申請者の負担の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り扱うこと。

東北運輸局自動車交通部長 殿

自動車交通局旅客課長

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

福祉有償運送については、「福祉有償運送の登録に関する処理方針について」（平成18年9月15日付け国自旅第143号）（以下「処理方針」という。）、「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」（平成18年9月15日付け国自旅第144号）（以下「対価通達」という。）、「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」（平成18年9月15日付け国自旅第145号）（以下「ガイドライン」という。）等により取り扱っているところであるが、これら関係通達の一部について、解釈、運用上の疑義等が指摘されているため、今般、その趣旨等について、下記のとおり整理することとしたので、十分理解の上、遺漏のないよう取り扱われたい。

なお、本件については、別添のとおり、社団法人全国乗用自動車連合会会長及び財団法人全国福祉輸送サービス協会会長あて通知したので申し添える。

記

1. 運送の区域について（処理方針2.（2）⑤前段、ガイドライン3.（2）前段）

福祉有償運送の運送の区域については、原則、運営協議会で協議が調った市町村を単位とするものとされているが、処理方針及びガイドラインで述べているとおり、運営協議会を複数の市町村又は都道府県単位で開催することも可能であり、この場合、運送を必要とする者の居住地及び行動の目的地等に照らし合理的であり、かつ、当該団体の運行管理が適切かつ確実に実施されると認められる範囲であって、一つの市町村を超えた広域的な運送の区域を設定することも可能である。

2. 運送しようとする旅客の範囲について

（1）申請日において該当する者がいない区分（処理方針2.（2）⑧（イ）後段）

福祉有償運送の必要性については、道路運送法施行規則第49条第3号イ、ロ、ハ、ニの区分ごとに、旅客の障害の状況等の態様を踏まえて判断することが必要であるため、登録の申請日において該当する者がいない区分は申請することができないこととされているが、登録後、区分を追加するため旅客の範囲を変更する場合は、軽微な事項の変更の届出として、変更のあった日から30日以内の届出で足りる。

なお、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については、運営協議会において、更新登録等の際に確認するものとする。

(2) 道路運送法施行規則第49条第3号ハ及びニに該当する者の確認方法について
(処理方針2.(2)⑧(ハ)、ガイドライン3.(4)①イ)後段)

福祉有償運送の旅客は、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、単独でタクシー等の公共交通機関を利用することが困難な者に限定されており、特に、道路運送法施行規則第49条第3号ハ及びニに該当する者(要支援者及び「その他の障害を有する者」)については、運営協議会において運送の対象とすることの妥当性等の確認を行うことが必要とされている。確認の方法については、ガイドラインにおいて、「申請者に当該会員の具体的な身体状況等の説明を求める、身体状況について運営協議会の事務局が予め聴取した上でその内容を運営協議会に報告する、運営協議会の下に判定委員会を設置し、当該判定委員会において運送の対象とすることの適否について審査する」などの方法が例示として挙げられているが、参考までに、現在、各地の運営協議会において行われている確認方法の事例について、その主なものを別紙1のとおりとりまとめた。

3. 複数乗車の必要性について(処理方針2.(2)⑧(ホ)前段、ガイドライン3.(4)①ロ)前段)

福祉有償運送は、ドア・ツー・ドアの個別輸送を原則としており、複数乗車については、例外的なものとされ、透析患者の透析のための輸送、知的障害者、精神障害者の施設送迎等であって、運営協議会が必要と認めた場合に限って運送することができることとされている。処理方針2.(2)⑧(ホ)にある、「透析患者の透析のための輸送、知的障害者、精神障害者の施設送迎」は、複数乗車が認められる代表的な事例として例示されているものであり、必ずしもこれに限定されるものではない。参考までに、現在、各地の運営協議会において協議し、ガイドラインを踏まえて認められている複数乗車の事例について、その主なものを別紙2のとおりとりまとめた。

4. 旅客から収受する対価について(対価通達2.(3)①イ。(注2))

旅客から収受する対価については、実費の範囲内であると認められること、営利を目的としているとは認められない妥当な範囲内であることなどが求められているが、対価通達2.(3)①イ.にある「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。また、旅客から収受する対価について、運送の対価と運送の対価以外の対価に区分して定められているが、これは、対価通達2.(3)①(注2)にあるとおり、運送の対価を運送の対価以外の名目で収受することにより、運送の対価の水準を、タクシーの上限運賃の概ね1/2の範囲内であるとするような操作を防止するためである。

5. 運営協議会に提出される書類について

運営協議会に提出される書類については、登録申請関係書類の写しの活用等が行われているが、運営協議会によっては、既存の書類で確認が可能であるにも拘わらず、別様式に書き改めた書類を求められるという事例も報告されており、こうした事例は特段の事情がない限り過重なものと考えられるので、申請者の負担の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り扱うこと。

関東運輸局自動車交通部長 殿

自動車交通局旅客課長

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

福祉有償運送については、「福祉有償運送の登録に関する処理方針について」（平成18年9月15日付け国自旅第143号）（以下「処理方針」という。）、「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」（平成18年9月15日付け国自旅第144号）（以下「対価通達」という。）、「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」（平成18年9月15日付け国自旅第145号）（以下「ガイドライン」という。）等により取り扱っているところであるが、これら関係通達の一部について、解釈、運用上の疑義等が指摘されているため、今般、その趣旨等について、下記のとおり整理することとしたので、十分理解の上、遺漏のないよう取り扱われたい。

なお、本件については、別添のとおり、社団法人全国乗用自動車連合会会長及び財団法人全国福祉輸送サービス協会会長あて通知したので申し添える。

記

1. 運送の区域について（処理方針2.（2）⑤前段、ガイドライン3.（2）前段）

福祉有償運送の運送の区域については、原則、運営協議会で協議が調った市町村を単位とするものとされているが、処理方針及びガイドラインで述べているとおり、運営協議会を複数の市町村又は都道府県単位で開催することも可能であり、この場合、運送を必要とする者の居住地及び行動の目的地等に照らし合理的であり、かつ、当該団体の運行管理が適切かつ確実に実施されると認められる範囲であって、一つの市町村を超えた広域的な運送の区域を設定することも可能である。

2. 運送しようとする旅客の範囲について

（1）申請日において該当する者がいない区分（処理方針2.（2）⑧（イ）後段）

福祉有償運送の必要性については、道路運送法施行規則第49条第3号イ、ロ、ハ、ニの区分ごとに、旅客の障害の状況等の態様を踏まえて判断することが必要であるため、登録の申請日において該当する者がいない区分は申請することができないこととされているが、登録後、区分を追加するため旅客の範囲を変更する場合は、軽微な事項の変更の届出として、変更のあった日から30日以内の届出で足りる。

なお、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については、運営協議会において、更新登録等の際に確認するものとする。

(2) 道路運送法施行規則第49条第3号ハ及びニに該当する者の確認方法について
(処理方針2.(2)⑧(ハ)、ガイドライン3.(4)①イ) 後段)

福祉有償運送の旅客は、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、単独でタクシー等の公共交通機関を利用することが困難な者に限定されており、特に、道路運送法施行規則第49条第3号ハ及びニに該当する者(要支援者及び「その他の障害を有する者」)については、運営協議会において運送の対象とすることの妥当性等の確認を行うことが必要とされている。確認の方法については、ガイドラインにおいて、「申請者に当該会員の具体的な身体状況等の説明を求める、身体状況について運営協議会の事務局が予め聴取した上でその内容を運営協議会に報告する、運営協議会の下に判定委員会を設置し、当該判定委員会において運送の対象とすることの適否について審査する」などの方法が例示として挙げられているが、参考までに、現在、各地の運営協議会において行われている確認方法の事例について、その主なものを別紙1のとおりとりまとめた。

3. 複数乗車の必要性について(処理方針2.(2)⑧(ホ)前段、ガイドライン3.(4)①ロ)前段)

福祉有償運送は、ドア・ツー・ドアの個別輸送を原則としており、複数乗車については、例外的なものとされ、透析患者の透析のための輸送、知的障害者、精神障害者の施設送迎等であって、運営協議会が必要と認めた場合に限って運送することができることとされている。処理方針2.(2)⑧(ホ)にある、「透析患者の透析のための輸送、知的障害者、精神障害者の施設送迎」は、複数乗車が認められる代表的な事例として例示されているものであり、必ずしもこれに限定されるものではない。参考までに、現在、各地の運営協議会において協議し、ガイドラインを踏まえて認められている複数乗車の事例について、その主なものを別紙2のとおりとりまとめた。

4. 旅客から収受する対価について(対価通達2.(3)①イ.(注2))

旅客から収受する対価については、実費の範囲内であると認められること、営利を目的としているとは認められない妥当な範囲内であることなどが求められているが、対価通達2.(3)①イ.にある「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。また、旅客から収受する対価について、運送の対価と運送の対価以外の対価に区分して定められているが、これは、対価通達2.(3)①(注2)にあるとおり、運送の対価を運送の対価以外の名目で収受することにより、運送の対価の水準を、タクシーの上限運賃の概ね1/2の範囲内であるとするような操作を防止するためである。

5. 運営協議会に提出される書類について

運営協議会に提出される書類については、登録申請関係書類の写しの活用等が行われているが、運営協議会によっては、既存の書類で確認が可能であるにも拘わらず、別様式に書き改めた書類を求められるという事例も報告されており、こうした事例は特段の事情がない限り過重なものと考えられるので、申請者の負担の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り扱うこと。

北陸信越運輸局自動車交通部長 殿

自動車交通局旅客課長

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

福祉有償運送については、「福祉有償運送の登録に関する処理方針について」（平成18年9月15日付け国自旅第143号）（以下「処理方針」という。）、「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」（平成18年9月15日付け国自旅第144号）（以下「対価通達」という。）、「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」（平成18年9月15日付け国自旅第145号）（以下「ガイドライン」という。）等により取り扱っているところであるが、これら関係通達の一部について、解釈、運用上の疑義等が指摘されているため、今般、その趣旨等について、下記のとおり整理することとしたので、十分理解の上、遺漏のないよう取り扱われたい。

なお、本件については、別添のとおり、社団法人全国乗用自動車連合会会長及び財団法人全国福祉輸送サービス協会会長あて通知したので申し添える。

記

1. 運送の区域について（処理方針2.（2）⑤前段、ガイドライン3.（2）前段）

福祉有償運送の運送の区域については、原則、運営協議会で協議が調った市町村を単位とするものとされているが、処理方針及びガイドラインで述べているとおり、運営協議会を複数の市町村又は都道府県単位で開催することも可能であり、この場合、運送を必要とする者の居住地及び行動の目的地等に照らし合理的であり、かつ、当該団体の運行管理が適切かつ確実に実施されると認められる範囲であって、一つの市町村を超えた広域的な運送の区域を設定することも可能である。

2. 運送しようとする旅客の範囲について

（1）申請日において該当する者がいない区分（処理方針2.（2）⑧（イ）後段）

福祉有償運送の必要性については、道路運送法施行規則第49条第3号イ、ロ、ハ、ニの区分ごとに、旅客の障害の状況等の態様を踏まえて判断することが必要であるため、登録の申請日において該当する者がいない区分は申請することができないこととされているが、登録後、区分を追加するため旅客の範囲を変更する場合は、軽微な事項の変更の届出として、変更のあった日から30日以内の届出で足りる。

なお、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については、運営協議会において、更新登録等の際に確認するものとする。

- (2) 道路運送法施行規則第49条第3号ハ及びニに該当する者の確認方法について
(処理方針2.(2)⑧(ハ)、ガイドライン3.(4)①イ)後段)

福祉有償運送の旅客は、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、単独でタクシー等の公共交通機関を利用することが困難な者に限定されており、特に、道路運送法施行規則第49条第3号ハ及びニに該当する者(要支援者及び「その他の障害を有する者」)については、運営協議会において運送の対象とすることの妥当性等の確認を行うことが必要とされている。確認の方法については、ガイドラインにおいて、「申請者に当該会員の具体的な身体状況等の説明を求める、身体状況について運営協議会の事務局が予め聴取した上でその内容を運営協議会に報告する、運営協議会の下に判定委員会を設置し、当該判定委員会において運送の対象とすることの適否について審査する」などの方法が例示として挙げられているが、参考までに、現在、各地の運営協議会において行われている確認方法の事例について、その主なものを別紙1のとおりとりまとめた。

3. 複数乗車の必要性について(処理方針2.(2)⑧(ホ)前段、ガイドライン3.(4)①ロ)前段)

福祉有償運送は、ドア・ツー・ドアの個別輸送を原則としており、複数乗車については、例外的なものとされ、透析患者の透析のための輸送、知的障害者、精神障害者の施設送迎等であって、運営協議会が必要と認めた場合に限り運送することができることとされている。処理方針2.(2)⑧(ホ)にある、「透析患者の透析のための輸送、知的障害者、精神障害者の施設送迎」は、複数乗車が認められる代表的な事例として例示されているものであり、必ずしもこれに限定されるものではない。参考までに、現在、各地の運営協議会において協議し、ガイドラインを踏まえて認められている複数乗車の事例について、その主なものを別紙2のとおりとりまとめた。

4. 旅客から収受する対価について(対価通達2.(3)①イ。(注2))

旅客から収受する対価については、実費の範囲内であると認められること、営利を目的としているとは認められない妥当な範囲内であることなどが求められているが、対価通達2.(3)①イ.にある「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。また、旅客から収受する対価について、運送の対価と運送の対価以外の対価に区分して定められているが、これは、対価通達2.(3)①(注2)にあるとおり、運送の対価を運送の対価以外の名目で収受することにより、運送の対価の水準を、タクシーの上限運賃の概ね1/2の範囲内であるとするような操作を防止するためである。

5. 運営協議会に提出される書類について

運営協議会に提出される書類については、登録申請関係書類の写しの活用等が行われているが、運営協議会によっては、既存の書類で確認が可能であるにも拘わらず、別様式に書き改めた書類を求められるという事例も報告されており、こうした事例は特段の事情がない限り過重なものと考えられるので、申請者の負担の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り扱うこと。

中部運輸局自動車交通部長 殿

自動車交通局旅客課長

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

福祉有償運送については、「福祉有償運送の登録に関する処理方針について」（平成18年9月15日付け国自旅第143号）（以下「処理方針」という。）、「自家用有償旅客運送者が利用者から収受する対価の取扱いについて」（平成18年9月15日付け国自旅第144号）（以下「対価通達」という。）、「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」（平成18年9月15日付け国自旅第145号）（以下「ガイドライン」という。）等により取り扱っているところであるが、これら関係通達の一部について、解釈、運用上の疑義等が指摘されているため、今般、その趣旨等について、下記のとおり整理することとしたので、十分理解の上、遺漏のないよう取り扱われたい。

なお、本件については、別添のとおり、社団法人全国乗用自動車連合会会長及び財団法人全国福祉輸送サービス協会会長あて通知したので申し添える。

記

1. 運送の区域について（処理方針2.（2）⑤前段、ガイドライン3.（2）前段）

福祉有償運送の運送の区域については、原則、運営協議会で協議が調った市町村を単位とするものとされているが、処理方針及びガイドラインで述べているとおり、運営協議会を複数の市町村又は都道府県単位で開催することも可能であり、この場合、運送を必要とする者の居住地及び行動の目的地等に照らし合理的であり、かつ、当該団体の運行管理が適切かつ確実に実施されると認められる範囲であって、一つの市町村を超えた広域的な運送の区域を設定することも可能である。

2. 運送しようとする旅客の範囲について

（1）申請日において該当する者がいない区分（処理方針2.（2）⑧（イ）後段）

福祉有償運送の必要性については、道路運送法施行規則第49条第3号イ、ロ、ハ、ニの区分ごとに、旅客の障害の状況等の態様を踏まえて判断することが必要であるため、登録の申請日において該当する者がいない区分は申請することができないこととされているが、登録後、区分を追加するため旅客の範囲を変更する場合は、軽微な事項の変更の届出として、変更のあった日から30日以内の届出で足りる。

なお、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については、運営協議会において、更新登録等の際に確認するものとする。

- (2) 道路運送法施行規則第49条第3号ハ及びニに該当する者の確認方法について
(処理方針2.(2)⑧(ハ)、ガイドライン3.(4)①イ)後段)

福祉有償運送の旅客は、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、単独でタクシー等の公共交通機関を利用することが困難な者に限定されており、特に、道路運送法施行規則第49条第3号ハ及びニに該当する者(要支援者及び「その他の障害を有する者」)については、運営協議会において運送の対象とすることの妥当性等の確認を行うことが必要とされている。確認の方法については、ガイドラインにおいて、「申請者に当該会員の具体的な身体状況等の説明を求める、身体状況について運営協議会の事務局が予め聴取した上でその内容を運営協議会に報告する、運営協議会の下に判定委員会を設置し、当該判定委員会において運送の対象とすることの適否について審査する」などの方法が例示として挙げられているが、参考までに、現在、各地の運営協議会において行われている確認方法の事例について、その主なものを別紙1のとおりとりまとめた。

3. 複数乗車の必要性について(処理方針2.(2)⑧(ホ)前段、ガイドライン3.(4)①ロ)前段)

福祉有償運送は、ドア・ツー・ドアの個別輸送を原則としており、複数乗車については、例外的なものとされ、透析患者の透析のための輸送、知的障害者、精神障害者の施設送迎等であって、運営協議会が必要と認めた場合に限って運送することができることとされている。処理方針2.(2)⑧(ホ)にある、「透析患者の透析のための輸送、知的障害者、精神障害者の施設送迎」は、複数乗車が認められる代表的な事例として例示されているものであり、必ずしもこれに限定されるものではない。参考までに、現在、各地の運営協議会において協議し、ガイドラインを踏まえて認められている複数乗車の事例について、その主なものを別紙2のとおりとりまとめた。

4. 旅客から収受する対価について(対価通達2.(3)①イ。(注2))

旅客から収受する対価については、実費の範囲内であると認められること、営利を目的としているとは認められない妥当な範囲内であることなどが求められているが、対価通達2.(3)①イ.にある「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。また、旅客から収受する対価について、運送の対価と運送の対価以外の対価に区分して定められているが、これは、対価通達2.(3)①(注2)にあるとおり、運送の対価を運送の対価以外の名目で収受することにより、運送の対価の水準を、タクシーの上限運賃の概ね1/2の範囲内であるとするような操作を防止するためである。

5. 運営協議会に提出される書類について

運営協議会に提出される書類については、登録申請関係書類の写しの活用等が行われているが、運営協議会によっては、既存の書類で確認が可能であるにも拘わらず、別様式に書き改めた書類を求められるという事例も報告されており、こうした事例は特段の事情がない限り過重なものと考えられるので、申請者の負担の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り扱うこと。

近畿運輸局自動車交通部長 殿

自動車交通局旅客課長

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

福祉有償運送については、「福祉有償運送の登録に関する処理方針について」（平成18年9月15日付け国自旅第143号）（以下「処理方針」という。）、「自家用有償旅客運送者が利用者から収受する対価の取扱いについて」（平成18年9月15日付け国自旅第144号）（以下「対価通達」という。）、「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」（平成18年9月15日付け国自旅第145号）（以下「ガイドライン」という。）等により取り扱っているところであるが、これら関係通達の一部について、解釈、運用上の疑義等が指摘されているため、今般、その趣旨等について、下記のとおり整理することとしたので、十分理解の上、遺漏のないよう取り扱われたい。

なお、本件については、別添のとおり、社団法人全国乗用自動車連合会会長及び財団法人全国福祉輸送サービス協会会長あて通知したので申し添える。

記

1. 運送の区域について（処理方針2.（2）⑤前段、ガイドライン3.（2）前段）

福祉有償運送の運送の区域については、原則、運営協議会で協議が調った市町村を単位とするものとされているが、処理方針及びガイドラインで述べているとおり、運営協議会を複数の市町村又は都道府県単位で開催することも可能であり、この場合、運送を必要とする者の居住地及び行動の目的地等に照らし合理的であり、かつ、当該団体の運行管理が適切かつ確実に実施されると認められる範囲であって、一つの市町村を超えた広域的な運送の区域を設定することも可能である。

2. 運送しようとする旅客の範囲について

（1）申請日において該当する者がいない区分（処理方針2.（2）⑧（イ）後段）

福祉有償運送の必要性については、道路運送法施行規則第49条第3号イ、ロ、ハ、ニの区分ごとに、旅客の障害の状況等の態様を踏まえて判断することが必要であるため、登録の申請日において該当する者がいない区分は申請することができないこととされているが、登録後、区分を追加するため旅客の範囲を変更する場合は、軽微な事項の変更の届出として、変更のあった日から30日以内の届出で足りる。

なお、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については、運営協議会において、更新登録等の際に確認するものとする。

- (2) 道路運送法施行規則第49条第3号ハ及びニに該当する者の確認方法について
(処理方針2.(2)⑧(ハ)、ガイドライン3.(4)①イ)後段)

福祉有償運送の旅客は、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、単独でタクシー等の公共交通機関を利用することが困難な者に限定されており、特に、道路運送法施行規則第49条第3号ハ及びニに該当する者(要支援者及び「その他の障害を有する者」)については、運営協議会において運送の対象とすることの妥当性等の確認を行うことが必要とされている。確認の方法については、ガイドラインにおいて、「申請者に当該会員の具体的な身体状況等の説明を求める、身体状況について運営協議会の事務局が予め聴取した上でその内容を運営協議会に報告する、運営協議会の下に判定委員会を設置し、当該判定委員会において運送の対象とすることの適否について審査する」などの方法が例示として挙げられているが、参考までに、現在、各地の運営協議会において行われている確認方法の事例について、その主なものを別紙1のとおりとりまとめた。

3. 複数乗車の必要性について(処理方針2.(2)⑧(ホ)前段、ガイドライン3.(4)①ロ)前段)

福祉有償運送は、ドア・ツー・ドアの個別輸送を原則としており、複数乗車については、例外的なものとされ、透析患者の透析のための輸送、知的障害者、精神障害者の施設送迎等であって、運営協議会が必要と認めた場合に限って運送することができることとされている。処理方針2.(2)⑧(ホ)にある、「透析患者の透析のための輸送、知的障害者、精神障害者の施設送迎」は、複数乗車が認められる代表的な事例として例示されているものであり、必ずしもこれに限定されるものではない。参考までに、現在、各地の運営協議会において協議し、ガイドラインを踏まえて認められている複数乗車の事例について、その主なものを別紙2のとおりとりまとめた。

4. 旅客から収受する対価について(対価通達2.(3)①イ。(注2))

旅客から収受する対価については、実費の範囲内であると認められること、営利を目的としているとは認められない妥当な範囲内であることなどが求められているが、対価通達2.(3)①イ.にある「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。また、旅客から収受する対価について、運送の対価と運送の対価以外の対価に区分して定められているが、これは、対価通達2.(3)①(注2)にあるとおり、運送の対価を運送の対価以外の名目で収受することにより、運送の対価の水準を、タクシーの上限運賃の概ね1/2の範囲内であるとするような操作を防止するためである。

5. 運営協議会に提出される書類について

運営協議会に提出される書類については、登録申請関係書類の写しの活用等が行われているが、運営協議会によっては、既存の書類で確認が可能であるにも拘わらず、別様式に書き改めた書類を求められるという事例も報告されており、こうした事例は特段の事情がない限り過重なものと考えられるので、申請者の負担の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り扱うこと。

中国運輸局自動車交通部長 殿

自動車交通局旅客課長

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

福祉有償運送については、「福祉有償運送の登録に関する処理方針について」（平成18年9月15日付け国自旅第143号）（以下「処理方針」という。）、「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」（平成18年9月15日付け国自旅第144号）（以下「対価通達」という。）、「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」（平成18年9月15日付け国自旅第145号）（以下「ガイドライン」という。）等により取り扱っているところであるが、これら関係通達の一部について、解釈、運用上の疑義等が指摘されているため、今般、その趣旨等について、下記のとおり整理することとしたので、十分理解の上、遺漏のないよう取り扱われたい。

なお、本件については、別添のとおり、社団法人全国乗用自動車連合会会長及び財団法人全国福祉輸送サービス協会会長あて通知したので申し添える。

記

1. 運送の区域について（処理方針2.（2）⑤前段、ガイドライン3.（2）前段）

福祉有償運送の運送の区域については、原則、運営協議会で協議が調った市町村を単位とするものとされているが、処理方針及びガイドラインで述べているとおり、運営協議会を複数の市町村又は都道府県単位で開催することも可能であり、この場合、運送を必要とする者の居住地及び行動の目的地等に照らし合理的であり、かつ、当該団体の運行管理が適切かつ確実に実施されると認められる範囲であって、一つの市町村を超えた広域的な運送の区域を設定することも可能である。

2. 運送しようとする旅客の範囲について

（1）申請日において該当する者がいない区分（処理方針2.（2）⑧（イ）後段）

福祉有償運送の必要性については、道路運送法施行規則第49条第3号イ、ロ、ハ、ニの区分ごとに、旅客の障害の状況等の態様を踏まえて判断することが必要であるため、登録の申請日において該当する者がいない区分は申請することができないこととされているが、登録後、区分を追加するため旅客の範囲を変更する場合は、軽微な事項の変更の届出として、変更のあった日から30日以内の届出で足りる。

なお、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については、運営協議会において、更新登録等の際に確認するものとする。

- (2) 道路運送法施行規則第49条第3号ハ及びニに該当する者の確認方法について
(処理方針2.(2)⑧(ハ)、ガイドライン3.(4)①イ)後段)

福祉有償運送の旅客は、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、単独でタクシー等の公共交通機関を利用することが困難な者に限定されており、特に、道路運送法施行規則第49条第3号ハ及びニに該当する者(要支援者及び「その他の障害を有する者」)については、運営協議会において運送の対象とすることの妥当性等の確認を行うことが必要とされている。確認の方法については、ガイドラインにおいて、「申請者に当該会員の具体的な身体状況等の説明を求める、身体状況について運営協議会の事務局が予め聴取した上でその内容を運営協議会に報告する、運営協議会の下に判定委員会を設置し、当該判定委員会において運送の対象とすることの適否について審査する」などの方法が例示として挙げられているが、参考までに、現在、各地の運営協議会において行われている確認方法の事例について、その主なものを別紙1のとおりとりまとめた。

3. 複数乗車の必要性について(処理方針2.(2)⑧(ホ)前段、ガイドライン3.(4)①ロ)前段)

福祉有償運送は、ドア・ツー・ドアの個別輸送を原則としており、複数乗車については、例外的なものとされ、透析患者の透析のための輸送、知的障害者、精神障害者の施設送迎等であって、運営協議会が必要と認めた場合に限って運送することができることとされている。処理方針2.(2)⑧(ホ)にある、「透析患者の透析のための輸送、知的障害者、精神障害者の施設送迎」は、複数乗車が認められる代表的な事例として例示されているものであり、必ずしもこれに限定されるものではない。参考までに、現在、各地の運営協議会において協議し、ガイドラインを踏まえて認められている複数乗車の事例について、その主なものを別紙2のとおりとりまとめた。

4. 旅客から収受する対価について(対価通達2.(3)①イ。(注2))

旅客から収受する対価については、実費の範囲内であると認められること、営利を目的としているとは認められない妥当な範囲内であることなどが求められているが、対価通達2.(3)①イ.にある「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。また、旅客から収受する対価について、運送の対価と運送の対価以外の対価に区分して定められているが、これは、対価通達2.(3)①(注2)にあるとおり、運送の対価を運送の対価以外の名目で収受することにより、運送の対価の水準を、タクシーの上限運賃の概ね1/2の範囲内であるとするような操作を防止するためである。

5. 運営協議会に提出される書類について

運営協議会に提出される書類については、登録申請関係書類の写しの活用等が行われているが、運営協議会によっては、既存の書類で確認が可能であるにも拘わらず、別様式に書き改めた書類を求められるという事例も報告されており、こうした事例は特段の事情がない限り過重なものと考えられるので、申請者の負担の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り扱うこと。

四国運輸局自動車交通部長 殿

自動車交通局旅客課長

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

福祉有償運送については、「福祉有償運送の登録に関する処理方針について」（平成18年9月15日付け国自旅第143号）（以下「処理方針」という。）、「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」（平成18年9月15日付け国自旅第144号）（以下「対価通達」という。）、「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」（平成18年9月15日付け国自旅第145号）（以下「ガイドライン」という。）等により取り扱っているところであるが、これら関係通達の一部について、解釈、運用上の疑義等が指摘されているため、今般、その趣旨等について、下記のとおり整理することとしたので、十分理解の上、遺漏のないよう取り扱われたい。

なお、本件については、別添のとおり、社団法人全国乗用自動車連合会会長及び財団法人全国福祉輸送サービス協会会長あて通知したので申し添える。

記

1. 運送の区域について（処理方針2.（2）⑤前段、ガイドライン3.（2）前段）

福祉有償運送の運送の区域については、原則、運営協議会で協議が調った市町村を単位とするものとされているが、処理方針及びガイドラインで述べているとおり、運営協議会を複数の市町村又は都道府県単位で開催することも可能であり、この場合、運送を必要とする者の居住地及び行動の目的地等に照らし合理的であり、かつ、当該団体の運行管理が適切かつ確実に実施されると認められる範囲であって、一つの市町村を超えた広域的な運送の区域を設定することも可能である。

2. 運送しようとする旅客の範囲について

（1）申請日において該当する者がいない区分（処理方針2.（2）⑧（イ）後段）

福祉有償運送の必要性については、道路運送法施行規則第49条第3号イ、ロ、ハ、ニの区分ごとに、旅客の障害の状況等の態様を踏まえて判断することが必要であるため、登録の申請日において該当する者がいない区分は申請することができないこととされているが、登録後、区分を追加するため旅客の範囲を変更する場合は、軽微な事項の変更の届出として、変更のあった日から30日以内の届出で足りる。

なお、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については、運営協議会において、更新登録等の際に確認するものとする。

- (2) 道路運送法施行規則第49条第3号ハ及びニに該当する者の確認方法について
(処理方針2.(2)⑧(ハ)、ガイドライン3.(4)①イ)後段)

福祉有償運送の旅客は、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、単独でタクシー等の公共交通機関を利用することが困難な者に限定されており、特に、道路運送法施行規則第49条第3号ハ及びニに該当する者(要支援者及び「その他の障害を有する者」)については、運営協議会において運送の対象とすることの妥当性等の確認を行うことが必要とされている。確認の方法については、ガイドラインにおいて、「申請者に当該会員の具体的な身体状況等の説明を求める、身体状況について運営協議会の事務局が予め聴取した上でその内容を運営協議会に報告する、運営協議会の下に判定委員会を設置し、当該判定委員会において運送の対象とすることの適否について審査する」などの方法が例示として挙げられているが、参考までに、現在、各地の運営協議会において行われている確認方法の事例について、その主なものを別紙1のとおりとりまとめた。

3. 複数乗車の必要性について(処理方針2.(2)⑧(ホ)前段、ガイドライン3.(4)①ロ)前段)

福祉有償運送は、ドア・ツー・ドアの個別輸送を原則としており、複数乗車については、例外的なものとされ、透析患者の透析のための輸送、知的障害者、精神障害者の施設送迎等であって、運営協議会が必要と認めた場合に限って運送することができることとされている。処理方針2.(2)⑧(ホ)にある、「透析患者の透析のための輸送、知的障害者、精神障害者の施設送迎」は、複数乗車が認められる代表的な事例として例示されているものであり、必ずしもこれに限定されるものではない。参考までに、現在、各地の運営協議会において協議し、ガイドラインを踏まえて認められている複数乗車の事例について、その主なものを別紙2のとおりとりまとめた。

4. 旅客から収受する対価について(対価通達2.(3)①イ。(注2))

旅客から収受する対価については、実費の範囲内であると認められること、営利を目的としているとは認められない妥当な範囲内であることなどが求められているが、対価通達2.(3)①イ.にある「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。また、旅客から収受する対価について、運送の対価と運送の対価以外の対価に区分して定められているが、これは、対価通達2.(3)①(注2)にあるとおり、運送の対価を運送の対価以外の名目で収受することにより、運送の対価の水準を、タクシーの上限運賃の概ね1/2の範囲内であるとするような操作を防止するためである。

5. 運営協議会に提出される書類について

運営協議会に提出される書類については、登録申請関係書類の写しの活用等が行われているが、運営協議会によっては、既存の書類で確認が可能であるにも拘わらず、別様式に書き改めた書類を求められるという事例も報告されており、こうした事例は特段の事情がない限り過重なものと考えられるので、申請者の負担の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り扱うこと。

九州運輸局自動車交通部長 殿

自動車交通局旅客課長

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

福祉有償運送については、「福祉有償運送の登録に関する処理方針について」（平成18年9月15日付け国自旅第143号）（以下「処理方針」という。）、「自家用有償旅客運送者が利用者から収受する対価の取扱いについて」（平成18年9月15日付け国自旅第144号）（以下「対価通達」という。）、「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」（平成18年9月15日付け国自旅第145号）（以下「ガイドライン」という。）等により取り扱っているところであるが、これら関係通達の一部について、解釈、運用上の疑義等が指摘されているため、今般、その趣旨等について、下記のとおり整理することとしたので、十分理解の上、遺漏のないよう取り扱われたい。

なお、本件については、別添のとおり、社団法人全国乗用自動車連合会会長及び財団法人全国福祉輸送サービス協会会長あて通知したので申し添える。

記

1. 運送の区域について（処理方針2.（2）⑤前段、ガイドライン3.（2）前段）

福祉有償運送の運送の区域については、原則、運営協議会で協議が調った市町村を単位とするものとされているが、処理方針及びガイドラインで述べているとおり、運営協議会を複数の市町村又は都道府県単位で開催することも可能であり、この場合、運送を必要とする者の居住地及び行動の目的地等に照らし合理的であり、かつ、当該団体の運行管理が適切かつ確実に実施されると認められる範囲であって、一つの市町村を超えた広域的な運送の区域を設定することも可能である。

2. 運送しようとする旅客の範囲について

（1）申請日において該当する者がいない区分（処理方針2.（2）⑧（イ）後段）

福祉有償運送の必要性については、道路運送法施行規則第49条第3号イ、ロ、ハ、ニの区分ごとに、旅客の障害の状況等の態様を踏まえて判断することが必要であるため、登録の申請日において該当する者がいない区分は申請することができないこととされているが、登録後、区分を追加するため旅客の範囲を変更する場合は、軽微な事項の変更の届出として、変更のあった日から30日以内の届出で足りる。

なお、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については、運営協議会において、更新登録等の際に確認するものとする。

- (2) 道路運送法施行規則第49条第3号ハ及びニに該当する者の確認方法について
(処理方針2.(2)⑧(ハ)、ガイドライン3.(4)①イ)後段)

福祉有償運送の旅客は、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、単独でタクシー等の公共交通機関を利用することが困難な者に限定されており、特に、道路運送法施行規則第49条第3号ハ及びニに該当する者(要支援者及び「その他の障害を有する者」)については、運営協議会において運送の対象とすることの妥当性等の確認を行うことが必要とされている。確認の方法については、ガイドラインにおいて、「申請者に当該会員の具体的な身体状況等の説明を求める、身体状況について運営協議会の事務局が予め聴取した上でその内容を運営協議会に報告する、運営協議会の下に判定委員会を設置し、当該判定委員会において運送の対象とすることの適否について審査する」などの方法が例示として挙げられているが、参考までに、現在、各地の運営協議会において行われている確認方法の事例について、その主なものを別紙1のとおりとりまとめた。

3. 複数乗車の必要性について(処理方針2.(2)⑧(ホ)前段、ガイドライン3.(4)①ロ)前段)

福祉有償運送は、ドア・ツー・ドアの個別輸送を原則としており、複数乗車については、例外的なものとされ、透析患者の透析のための輸送、知的障害者、精神障害者の施設送迎等であって、運営協議会が必要と認めた場合に限って運送することができることとされている。処理方針2.(2)⑧(ホ)にある、「透析患者の透析のための輸送、知的障害者、精神障害者の施設送迎」は、複数乗車が認められる代表的な事例として例示されているものであり、必ずしもこれに限定されるものではない。参考までに、現在、各地の運営協議会において協議し、ガイドラインを踏まえて認められている複数乗車の事例について、その主なものを別紙2のとおりとりまとめた。

4. 旅客から収受する対価について(対価通達2.(3)①イ。(注2))

旅客から収受する対価については、実費の範囲内であると認められること、営利を目的としているとは認められない妥当な範囲内であることなどが求められているが、対価通達2.(3)①イ.にある「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。また、旅客から収受する対価について、運送の対価と運送の対価以外の対価に区分して定められているが、これは、対価通達2.(3)①(注2)にあるとおり、運送の対価を運送の対価以外の名目で収受することにより、運送の対価の水準を、タクシーの上限運賃の概ね1/2の範囲内であるとするような操作を防止するためである。

5. 運営協議会に提出される書類について

運営協議会に提出される書類については、登録申請関係書類の写しの活用等が行われているが、運営協議会によっては、既存の書類で確認が可能であるにも拘わらず、別様式に書き改めた書類を求められるという事例も報告されており、こうした事例は特段の事情がない限り過重なものと考えられるので、申請者の負担の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り扱うこと。

沖縄総合事務局運輸部長 殿

自動車交通局旅客課長

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

福祉有償運送については、「福祉有償運送の登録に関する処理方針について」（平成18年9月15日付け国自旅第143号）（以下「処理方針」という。）、「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」（平成18年9月15日付け国自旅第144号）（以下「対価通達」という。）、「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」（平成18年9月15日付け国自旅第145号）（以下「ガイドライン」という。）等により取り扱っているところであるが、これら関係通達の一部について、解釈、運用上の疑義等が指摘されているため、今般、その趣旨等について、下記のとおり整理することとしたので、十分理解の上、遺漏のないよう取り扱われたい。

なお、本件については、別添のとおり、社団法人全国乗用自動車連合会会長及び財団法人全国福祉輸送サービス協会会長あて通知したので申し添える。

記

1. 運送の区域について（処理方針2.（2）⑤前段、ガイドライン3.（2）前段）

福祉有償運送の運送の区域については、原則、運営協議会で協議が調った市町村を単位とするものとされているが、処理方針及びガイドラインで述べているとおり、運営協議会を複数の市町村又は都道府県単位で開催することも可能であり、この場合、運送を必要とする者の居住地及び行動の目的地等に照らし合理的であり、かつ、当該団体の運行管理が適切かつ確実に実施されると認められる範囲であって、一つの市町村を超えた広域的な運送の区域を設定することも可能である。

2. 運送しようとする旅客の範囲について

（1）申請日において該当する者がいない区分（処理方針2.（2）⑧（イ）後段）

福祉有償運送の必要性については、道路運送法施行規則第49条第3号イ、ロ、ハ、ニの区分ごとに、旅客の障害の状況等の態様を踏まえて判断することが必要であるため、登録の申請日において該当する者がいない区分は申請することができないこととされているが、登録後、区分を追加するため旅客の範囲を変更する場合は、軽微な事項の変更の届出として、変更のあった日から30日以内の届出で足りる。

なお、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については、運営協議会において、更新登録等の際に確認するものとする。

- (2) 道路運送法施行規則第49条第3号ハ及びニに該当する者の確認方法について
(処理方針2.(2)⑧(ハ)、ガイドライン3.(4)①イ) 後段)

福祉有償運送の旅客は、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、単独でタクシー等の公共交通機関を利用することが困難な者に限定されており、特に、道路運送法施行規則第49条第3号ハ及びニに該当する者(要支援者及び「その他の障害を有する者」)については、運営協議会において運送の対象とすることの妥当性等の確認を行うことが必要とされている。確認の方法については、ガイドラインにおいて、「申請者に当該会員の具体的な身体状況等の説明を求める、身体状況について運営協議会の事務局が予め聴取した上でその内容を運営協議会に報告する、運営協議会の下に判定委員会を設置し、当該判定委員会において運送の対象とすることの適否について審査する」などの方法が例示として挙げられているが、参考までに、現在、各地の運営協議会において行われている確認方法の事例について、その主なものを別紙1のとおりとりまとめた。

3. 複数乗車の必要性について(処理方針2.(2)⑧(ホ)前段、ガイドライン3.(4)①ロ)前段)

福祉有償運送は、ドア・ツー・ドアの個別輸送を原則としており、複数乗車については、例外的なものとされ、透析患者の透析のための輸送、知的障害者、精神障害者の施設送迎等であって、運営協議会が必要と認めた場合に限り運送することができることとされている。処理方針2.(2)⑧(ホ)にある、「透析患者の透析のための輸送、知的障害者、精神障害者の施設送迎」は、複数乗車が認められる代表的な事例として例示されているものであり、必ずしもこれに限定されるものではない。参考までに、現在、各地の運営協議会において協議し、ガイドラインを踏まえて認められている複数乗車の事例について、その主なものを別紙2のとおりとりまとめた。

4. 旅客から収受する対価について(対価通達2.(3)①イ。(注2))

旅客から収受する対価については、実費の範囲内であると認められること、営利を目的としているとは認められない妥当な範囲内であることなどが求められているが、対価通達2.(3)①イ.にある「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。また、旅客から収受する対価について、運送の対価と運送の対価以外の対価に区分して定められているが、これは、対価通達2.(3)①(注2)にあるとおり、運送の対価を運送の対価以外の名目で収受することにより、運送の対価の水準を、タクシーの上限運賃の概ね1/2の範囲内であるとするような操作を防止するためである。

5. 運営協議会に提出される書類について

運営協議会に提出される書類については、登録申請関係書類の写しの活用等が行われているが、運営協議会によっては、既存の書類で確認が可能であるにも拘わらず、別様式に書き改めた書類を求められるという事例も報告されており、こうした事例は特段の事情がない限り過重なものと考えられるので、申請者の負担の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り扱うこと。