

老振発0731第1号
障発0731第1号
国自旅第222号
平成24年7月31日

各都道府県介護保険・障害者福祉担当部（局）長 殿
各都道府県交通担当部（局）長 殿
各指定都市介護保険・障害福祉担当部（局）長 殿
各指定都市交通担当部（局）長 殿

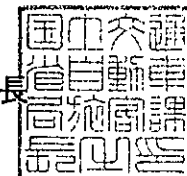
厚生労働省老健局振興課長



厚生労働省社会・援護局障害保健福祉部障害福祉課長



国土交通省自動車局旅客課長



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

運営協議会の適正な運営と、自家用有償旅客運送制度に関する地域が着実な取組みを行うための課題及び改善策について、平成23年6月に「運営協議会における合意形成のあり方検討会報告書」（別添1）を取りまとめています。

当該報告書においては、福祉有償運送の対象旅客として認められるか否かについて、高度かつ専門的な確認行為が必要な場合は、運営協議会の主宰者である各市町村に在籍している「医療、保健、福祉専門職」の知見を活用することが有効であり、こうした「医療、保健、福祉専門職」の助言を受けたときは、その助言結果に基づいて運営協議会において判断を行うこととされています。

また、厚生労働省と国土交通省は、「医療、保健、福祉専門職」の知見を積極的に活用するよう市町村に対して連名で通知することを検討すべきであるとされています。

このため、運営協議会において、福祉有償運送の対象旅客の判断が困難な場合であって、各市町村に在籍している「医療、保健、福祉専門職」の知見の活用が必要な場合について、下記のとおり取り扱うことが適切と考えられますので、自家用有償旅客運送制度及び報告書の趣旨を理解いただくとともに、管内市町村に対する周知にご協力いただきますようよろしくお取り計らい願います。

記

運営協議会における福祉有償運送の対象旅客の判断に際して、運営協議会における判断が困難な場合であって、高度かつ専門的な知見の活用が必要となった場合については、個人情報への取扱いに十分留意した上で、以下のとおり取り扱うことが適切と考えられます。

なお、平成21年5月21日付け国自旅第35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」別紙1「旅客の範囲（要支援者、その他の障害者）の確認方法の事例』（別添2）のとおり、既に判定委員会を設けること等によって、運営協議会における協議、判断が効率的かつ円滑に行われている場合については、引き続き当該方法によることも可能です。

- 1 運営協議会において、福祉有償運送の対象旅客である「要介護者や身体障害者等のうち他人の介助によらず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」として認められるか否かの判断を行うに際し、運営協議会における判断が困難な場合であって、高度かつ専門的な医療、保健、福祉等の専門的知見を有する者の知見の活用が必要な場合について、運営協議会の主宰市町村（道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）第51条の7に規定する運営協議会の主宰者をいう。以下同じ。）担当者から、当該市町村の介護、障害者福祉等担当部署（以下「担当部署」という。）に対して、福祉有償運送の対象予定者が福祉有償運送の対象旅客として認められるか否かについて、対象予定者の身体状況等の必要事項を記載した書面等により助言を求める。
- 2 主宰市町村担当者から助言を求められた担当部署においては、福祉有償運送の対象予定者が、対象旅客として認められるか否かについて、医療、保健、福祉等の専門的知見を有する者の意見を聞くなどして、書面等適宜の方法により助言を行うことに努める。

3 主宰市町村担当者にあつては、担当部署から助言を受けたときは、運営協議会において、これを積極的に活用の上判断する。

なお、当該助言が書面以外で行われた場合等については、主宰市町村担当者において、運営協議会の構成員にもわかりやすく助言内容を書面作成するなど、運営協議会における協議、判断が効率的かつ円滑に行われるよう努める。

4 担当部署において、助言を行うに際して、別途必要となる資料がある場合には、その旨主宰市町村担当者に対し提出を依頼し、依頼を受けた主宰市町村担当者は可能な限り資料提出に対応する。

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

「運営協議会における合意形成のあり方検討会」のまとめ

はじめに

我が国は、急速な高齢化と少子化の進展により、人口減少社会への大きな変動期を迎えている。

こうした状況の中、要介護者や身体障害者など、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や過疎地の地域住民（以下「移動制約者等」という。）の輸送の確保が社会的課題となってきた。

このような地域のニーズに的確に対応した安全・安心な輸送サービスの確実な提供を促進し、利用者の利便の向上を図ることを目的として、平成18年10月に施行された改正道路運送法において自家用有償旅客運送が登録制度として創設された。

改正道路運送法施行前である平成18年9月末と最近である平成22年9月末における自家用有償旅客運送の実績について比較すると、個々の地域における増減に差はあるものの全国的に見ると、登録団体数については、市町村が行う市町村有償運送が846団体から563団体へと市町村合併等により減少している一方、NPO等が行う福祉有償運送及び過疎地有償運送は2,176団体から2,414団体へと1割増加している。また、車両数については、市町村有償運送が2,430両から2,771両と14%増加し、NPO等が行う福祉有償運送及び過疎地有償運送は13,026両から14,898両と14.4%増加するなど、自家用有償旅客運送制度は着実に浸透してきているといえる。

他方、自家用有償旅客運送制度の創設から4年が経過するなか、関係者が十分に制度を理解して円滑に運営協議会の協議が進み、地域のニーズに対応した自家用有償旅客運送の実現に向けて進んでいる地域がある一方、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、運営協議会自体が未設置の地域があるなど、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ある等の指摘があった。

そこで、本年1月より学識経験者、運送事業者、NPO団体、労働組合、行政等を委員として「運営協議会における合意形成のあり方検討会」を開催し、その結果をここに取りまとめたものである。

加えて、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、交通に関する施策について、基本理念を定め、及び国、地方公共団体、事業者等の責務を明らかにするとともに、交通に関する施策の基本となる事項について定める交通基本法(案)が平成23年3月8日閣議決定されたところである。運営協議会においても、こうした流れと相俟って移動制約者等の移動確保のための施策を実施していく一翼を担っていることを意識し協議を進めることが重要となっている。

1. 運営協議会の役割と協議の趣旨

道路運送法は、自動車を用いて旅客の有償運送を行おうとする者は国土交通大臣の許可を受けて旅客自動車運送事業を営むことができることとし、運行管理等運行の安全を確保するために事業者として講ずべき措置を義務づけている。

自動車を用いて有償で他人を運送するのは、原則として、公共交通機関であるバス、タクシー事業者が担うべきものであり、移動制約者等の輸送について、当該地域内の公共交通機関事業者によっては、十分な運送サービスが提供されない場合に、こうした移動制約者等の輸送を確保するために自家用有償旅客運送が必要であることについて市町村が主宰する運営協議会を構成する関係者が合意した場合に限り、国土交通大臣の登録を経てNPO等による自家用有償旅客運送の実施を認めることとなっている。

こうした措置を認めるに当たり、運営協議会は、移動制約者等による移送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た上で、当該地域における自家用有償旅客運送の必要性に関する判断を行う必要がある。また、運営協議会では、自家用有償旅客運送の必要性に加えて、運送の区域、運送の対価、旅客の範囲などについても合意を得ることとされているが、これら事項について判断する際には、自家用有償旅客運送が許容されるのは当該地域について自家用有償旅客運送の必要性があるという認識が運営協議会構成員の間で共有された上で、各事項について当該必要性から合理的に導かれる内容とすることが必要である。

これまで円滑な協議が実現している運営協議会においては、各構成員が、上記の役割と協議すべき内容についての的確に理解していると考えられるのに対し、一部運営協議会において協議が円滑に進まないのは、構成員の理解が十分でないことが理由として考えられる。

このような基本認識のもと、運営協議会の運営に関する課題と改善策について、以下のように整理する。

2. 検討会において指摘された課題とその改善策

(1) 運営協議会の趣旨等に関する構成員の理解向上の必要性について

【課題】

運営協議会は市町村が主宰することとされているが、主宰者たる市町村の職員は、旅客自動車運送事業とその補完である自家用有償旅客運送制度に係る法制度に必ずしも精通しているわけではなく、また、市町村以外の運営協議会の構成員も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。

このため、関係法制度に関する構成員による正確な理解に運営協議会の時間の多くが費やされ、運営協議会において十分に議論されるべき当該地域における自家用有償旅客運送の必要性についての協議が疎かになることがある。

【改善策】

運営協議会を主宰する市町村と道路運送法を所管する立場にある運輸支局は積極的に連携を図り、両者は協力しつつ運営協議会を運営していくこととする。

運輸支局の職員は、主宰者たる市町村職員を始め、運営協議会に参加する者に対し、自家用有償旅客運送制度の趣旨、協議のポイント、進め方等について、例えば運営協議会の冒頭又は開催前の時間を活用して、予め説明を行うこととする。また、協議の場においても、必要に応じて自家用有償旅客運送制度の趣旨、協議のポイントについて構成員の注意喚起を図って、当該地域における自家用有償旅客運送の必要性に関する議論の充実を図るなど、主宰者たる市町村の職員をサポートして円滑な協議の実現に努めることとする。

このように、運輸支局の職員が運営協議会の主宰者たる市町村職員のサポートを図ることで協議の質を高めるために、一部の運営協議会で採用されている「運営協議会運営マニュアル」を参考とすることは有効である。運輸支局の職員の研修の場において、こうしたマニュアルも用いて、運輸支局の職員が運営協議会の場で適切にイニシアティブを発揮するよう努めるべきである。

(2) 自家用有償旅客運送の数量的なデータに基づく把握・判断について

【課題】

地域における移動制約者等の移動にどの様に取り組むかについて、対象旅客として申請された会員の輸送は、本来、バス・タクシー等の公共交通機関が担うべきものであるということに関係者が認識することが重要であり、公共交通機関のみによっては十分な輸送サービスを確保することができないことの確認を運営協議会にて行った上で協議を進めることが大前提である。

さらに、移動制約者等の移動機会確保に関する長期的な対応も含め議論を深めるためには、数量的なデータの把握が必要である。

このため、運営協議会においては、移動制約者等の移送ニーズと当該地域内の旅客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た上で、自家用有償旅客運送の必要性について判断する必要があるが、一部の運営協議会では、必要性に関する数量的なデータに基づく議論が必ずしも十分に行われていない。

【改善策】

これまでも、運営協議会に関する国土交通省としての考え方を示した「運営協議会の設置及び運営に関するガイドライン」や「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」に関する報告書において、自家用有償旅客運送の必要性に関する協議の基礎となる数量的データの考え方を示しているところであり、主宰者たる市町村は、運輸支局の協力も得つつ、可能な限りこうした数量的データに基づいて自家用有償旅客運送の必要性に関する協議を進めることが望ましい。

あわせて、当該地域において公共交通機関のみでは、移動制約者等に対する輸送サービスの提供が十分ではない旨の確認を行うことが必要である。

(3) 「医療、保健、福祉専門職」の知見の活用について

【課題】

要介護者や身体障害者などの移動制約者を対象とする福祉有償運送の旅客の範囲は、他人の介助によらず移動することが困難であると認められ、かつ、単独では、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とされている。

運営協議会を主宰する市町村においては、会員等の障害の態様を記載した書類の提出を申請団体に求め、各会員が旅客要件を満たしているかについて運営協議会の場や判定委員会を設置するなどして既に確認を行っている。

しかし、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。また、上記旅客の範囲に個々の会員が含まれるかどうかを判断するために必要な情報は、個人情報保護の観点から取扱いに留意が必要である。

【改善策】

対象会員が福祉有償運送の旅客の範囲に含まれるか否かの判断は、高度、かつ、専門的な知見が必要であり、知的障害、精神障害など他人の介助によらず移動することが困難であるかどうかなど書類のみに基づいて判断することは難しい場合がある。

対象旅客として認められるか否かについて、高度かつ専門的な確認行為が必要な場合は、運営協議会の主宰者である各市町村に在籍している「医療、保健、福祉専門職」の知見を活用することが有効である。

こうした「医療、保健、福祉専門職」の協力を仰いで助言を受けたときは、その助言結果に基づいて運営協議会において判断を行うこととし、運営協議会の場で構成員が個々の会員の関係書類の確認を行うことはしないようにすべきである。

このため、厚生労働省と国土交通省は、「医療、保健、福祉専門職」の知見を積極的に活用するよう市町村に対して連名で通知することを検討するべきである。

また、その他の事項についても市町村による事前チェックが可能となるよう、市町村と運輸支局において協力体制を構築することにより可能な限り効率化を図るよう努めることとする。

(4) ローカルルールの適時適切な見直しについて

【課題】

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。

【改善策】

平成18年12月から平成21年5月にかけて開催された「自家用有償旅客運送フォローアップ検討会」の指摘を踏まえ、平成21年5月、「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」の通達が発出されており、当該通達では、地域における移動制約者等の状況、タクシー等の公共交通機関の整備状況等を踏まえ、自家用有償旅客運送について十分な検討が行われ、合理的な理由に基づき合意され設けられたローカルルールは、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としている。

他方、一度定められたローカルルールについて、その前提となる状況が変化しているにもかかわらず、長期間見直しを行わないことや、個別の事例につき適用された取扱いを、他の事例との違いを吟味せずに地域で一律のローカルルールとして適用するのは適当でない旨など、ローカルルールに関する国の考え方を各運輸局、(社)全国乗用自動車連合会及び(財)全国福祉輸送サービス協会あて通知しているところである。

運輸支局は、運営協議会の場を通じ当該通達を再度周知するとともに、合理性がないと認められるローカルルールについて、運営協議会の主宰者たる市町村に対し見直しを働きかけ、運営協議会の場において協議を行うこととする。

(5) 運営協議会の適正な運営について

【課題】

市町村に対し、自家用有償旅客運送を行うため運営協議会の開催を申し入れたにもかかわらず運営協議会が長期間開催されない場合や、そもそも設置さえされない場合がある。

また、運営協議会において合理的でないローカルルールの見直しが行われておらず、当該ルールによって協議が合意に至らない場合がある。

このような場合において、構成員及び申請団体から設置・開催や見直しのための申し出を受ける窓口がない。

【改善策】

開催の申し出を行ったにもかかわらず長期間運営協議会が開催されない場合や、上述(4)の改善策を講じたにもかかわらず合理的理由に基づかないローカルルールにより合意に至らない場合等の問題に対応するため、構成員及び申請団体からの申し出を受け窓口を運輸支局に設けることするほか、運輸局、本省それぞれの段階で以下の通り対応する。

① 運輸支局の対応

運営協議会の運営状況等が合理的でない、あるいはローカルルールに合理的理由がないといった申し出が、書面により、構成員及び申請団体から運輸支局に対して

あった場合、運輸支局の担当者は、当該申出内容について座長及び関係者からのヒアリング等を実施することにより事実関係の把握を行う。

これら事実関係の把握を行った上で、道路運送法に基づく規定、通達に照らして合理的でない認められる場合は、これを是正するため関係者に対して積極的に働きかける必要がある。また、申し出者に対して、合理的と判断した理由及び関係者への働きかけ状況等について書面で示すことが望ましい。

上記働きかけを行っても、なお、運営協議会において見直しが行われない場合、運輸支局において判断が困難な場合等が生じた際は、運輸支局は上位部局である運輸局に報告する。

②運輸局の対応

運輸支局から上記報告を受けた運輸局は、運輸局管内の他都道府県における取扱い等上位部局としての広範な知見等をもってローカルルールの合理性等について検討を行い判断し、必要な場合は、運輸支局を通じて運営協議会の構成員に対し再考を求めることとする。なお、運輸局による検討に当たり、第三者の客観的意見が必要な場合は、管内における主要な運営協議会の座長、学識経験者等を委員とする判定会議を開催するなど第三者の意見を得る場を設けることが望ましい。

③国土交通省本省の対応

ローカルルールの合理性等について広く全国的な見地から判断することが必要な場合もあると考えられる。このため、本検討会は今回の報告によって一旦終了することとするものの、国土交通省は、必要に応じ、学識経験者を含む本検討会構成員に相当する関係者から意見を聴く場を随時開催することを検討すべきである。

なお、今回運輸支局等が上記のような対応を行うこととしたのは、運営協議会における「合意」がそもそも行政処分に該当せず、行政不服の対象となり得ないことも踏まえつつ、運輸支局が運営協議会の構成員及び申請団体から広く申し出を受け付け、必要な場合には働きかけを行う等により、構成員による制度理解も深め、運営協議会における議論の質を高めることにより改善を図る趣旨であることを構成員及び申請団体は理解する必要がある。

終わりに

今回の「運営協議会における合意形成のあり方検討会」においては、自家用有償旅客運送の運営協議会の運営・協議の改善策について、今後の方向性を提言した。

自家用有償旅客運送は、公共交通機関によっては十分な輸送サービスが提供されない場合に、地域の移動制約者等の移動機会を確保する重要性に鑑み制度化したも

のであるが、急速な少子高齢化社会を迎えている今、こうした移動制約者等を救済していくことは、行政にとって社会的な使命であると考えます。

このため今後は、本取りまとめの主旨が運営協議会の関係者に十分に理解され、運営協議会の適正な運営と活用が図られることによって、移動制約者等が必要とする運送が適切に提供されていくことを望むものである。

運営協議会における合意形成のあり方検討会

学識経験者	秋山 哲男	日本福祉のまちづくり学会 副会長 (工学博士)
"	島津 淳	桜美林大学 健康福祉学群社会福祉コース 教授
"	加藤 博和	名古屋大学大学院 環境学研究科 准教授
業界関係者	佐藤 雅一	(財)全国福祉輸送サービス協会 副会長
"	水田 誠	(社)全国乗用自動車連合会 ケア輸送副委員長
"	船戸 裕司	(社)日本バス協会 常務理事
"	笹沼 和利	NPO法人全国移動サービスネットワーク 副理事長
"	竹田 保	NPO法人Jネット 代表理事
"	福原 秀一	NPO法人市民福祉団体全国協議会 アドヴォカシー担当
"	荻野 陽一	東京ハンディキャブ連絡会 代表
労働者代表	細川 健	全日本交通運輸産業労働組合協議会 事務局次長
	山下 晴樹	全国自動車交通労働組合連合会 中央執行委員
行政関係者	大石 潔	神奈川県保健福祉局地域保健福祉部 地域保健福祉課 副課長
"	宮川 善章	世田谷区保健福祉部障害者地域生活課 係長
"	江原 潤	厚生労働省老健局振興課 主査
"	船曳 義郎	国土交通省自動車交通局旅客課 課長
"	廣瀬 正順	国土交通省自動車交通局旅客課 新輸送サービス対策室 室長
"	寺門巳知男	国土交通省自動車交通局旅客課 旅客運送適正化推進室 室長

(順不同、敬称略)

[検討会開催状況]

第1回検討会	平成23年1月21日
第2回検討会	平成23年2月14日
第3回検討会	平成23年3月 2日
第4回検討会	平成23年3月 8日
第5回検討会	平成23年4月27日

国自旅第35号
平成21年5月21日

各地方運輸局自動車交通部長 殿
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、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、例外的なものとして、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。

旅客の範囲（要支援者、その他の障害者）の確認方法の事例

※「その他の障害者」とは、道路運送法施行規則第49条第3号ニに該当する者である。

1. 判定組織を設置して判断

（事例1）

- ① 判定委員会の対象となるのは、要支援者及びその他の障害者。
- ② 運営協議会事務局において、運送団体が利用者に聴取して作成したチェックシート、介護保険被保険者証及び医師の診断書を確認。チェックシートについて指摘事項があれば、事務局から運送団体に聴取。
- ③ 事務局での確認後、判定委員会に送付し、協議により判定。ただし、実際には、ケアマネージャーに判定を委ねることが多い。
- ④ 判定委員会は、市内を営業区域に含むタクシー等の事業者及びその組織する団体、市内において現に福祉有償運送を行っているNPO法人に属する者のうちその代表者が指名する者及び市健康福祉部障害福祉課長により構成。

（事例2）

- ① 判定委員会の対象となるのは、すべての旅客。
- ② 判定委員会では、市の健康福祉センターの保有する情報をもとに協議を行い、タクシーの利用が困難であり、福祉有償運送の利用が必要であるか否かについて判定。運営協議会へは、年1回行われる運営状況に関する報告の際、毎月の登録者について報告。
- ③ 判定委員会は、タクシー事業者及びその運転者が組織する団体の代表者、健康福祉部長寿障害福祉課職員及び健康福祉部地域包括支援センター職員により構成。必要な場合にはさらに説明員を参加させることができる。

（事例3）

- ① 判定会議の対象となるのは、要支援者。
- ② 運送団体が会員登録の際に、介護保険被保険者証を確認するとともに、利用者から移動困難申出書の提出を求める。
- ③ 運営協議会事務局（市高齢福祉課）において、申出書及び要介護認定資料をもとに確認し、疑義があれば運送団体と調整。
- ④ 事務局での確認後、判定会議において最終判断を行い、結果は運営協議会に報告。
- ⑤ 判定会議は、市の医師職職員、保健師及び事務局により構成。

〈その他の障害者の判定方法〉

- ⑥ その他の障害者のうち知的障害者については、運送団体が、療育手帳又は障害者年金証書等障害の程度が分かる書面を確認。精神障害者については、精神障害者保健福祉手帳若しくは障害事由の年金又は障害給付金の受給を確認。両者とも、運送団体における確認後、運営協議会事務局で判定を行う。
- ⑦ その他の障害者のうち障害者手帳を持たない者については、運営協議会事務局が、

医師の診断書（知的障害者については知的障害者更正相談所による判定書、精神障害者については当該障害を事由とする年金又は特別障害給付金も含む）及び利用者からの移動困難申出書を確認して判定。なお、診断書が無い場合には運営協議会で協議。

- ⑧ 判定結果については、運営協議会に報告。

2. 運営協議会事務局で判断

（事例1）

- ① 要支援者について、運営協議会事務局が、介護保険被保険者証の保有の有無を確認し、これと運送団体が旅客としての認定の際に行ったヒアリング記録により判定。判定の参考とするため、障害者福祉担当部署のみではなく、介護保険担当部署においても上記の確認を行った上で、両方で協議を行う。
- ② その他の障害者については、各障害者手帳を持っている場合が大半であるため、手帳の保有の有無を確認して、同様に判定。
- ③ 複数市町村からなる運営協議会においては、旅客の範囲の確認手続きについて、担当者会議を開催して上記の方法で統一。

（事例2）

- ① 要支援者について、運営協議会事務局が、介護保険被保険者証を確認して判定。
- ② その他の障害者のうち、療育手帳及び精神障害者保健福祉手帳保持者については手帳を確認して判定。手帳等の保持者以外については、原則、医師の診断書（「自らタクシーに乗り移動することが困難」である旨記載されたもの）により判定。ただし、それが困難な場合には、市町村（地域包括支援センター含む）の保健師の確認書（同旨記載）又は民生委員の調査書（同旨記載）の順に代えられる。
- ③ いずれの旅客についても、判定結果については、運営協議会に報告。

（事例3）

- ① 要支援者及びその他の障害者について、運営協議会事務局が、介護保険被保険者証又は障害者手帳、難病患者については公費負担助成決定通知の写し又は診断書とともに、利用者からの有償運送の利用を必要とする理由書を確認して判定。
- ② 判定結果については、運営協議会に報告。

（事例4）

- ① 当該地区で定められている「福祉有償運送移動困難者判定基準」に基づいて判断。
- ② 要支援者については、介護認定時の主治医の意見書並びに認定調査票により、ねたきり度がA以上又は認知（痴呆）度がⅡ以上であることを確認。
- ③ その他の障害者については、障害者自立支援法に基づく認定調査又は自治体が調査した調査票にて、交通手段について、見守り又は一部介助若しくは全介助を要することを確認。
- ④ これらの情報を障害担当の職員が確認の上、判定。判定できない場合は障害担当の意見を聞きながら、運営協議会事務局で判定。

3. 運送団体が会員登録時に書面を確認、運営協議会事務局で判断

(事例1)

- ① 運送団体が、身体障害者については身体障害者手帳の写しを確認。要介護者については介護保険証の写しを確認。要支援者については、介護保険被保険者証の写し及び医師による証明書（※医師による証明書だけでは、具体的な身体状況が把握できない場合、又は医師による証明書の入手が困難な場合には、ケアプランの写し又はケアマネージャーからの意見書）を確認。その他の障害者については、その障害に応じて、療育手帳又は精神障害者福祉手帳の写し、支援センターによる身体状況を記録した文書、医師による証明書（※同）を確認。
- ② 運営協議会事務局が、利用者からの「福祉有償運送に係る移動困難申出書」に加え、医師の証明書及び療育手帳若しくはケアプランの写し又はケアマネージャーからの意見書に基づいて判定。なお、医師の証明書の入手が困難な場合は、例えば地域包括支援センター、障害者生活支援センター、発達障害者支援センター等が作成した身体状況及び生活実態が把握できる書類によって代えることができる。
- ③ 判定結果については、運営協議会に報告。

(事例2)

- ① 運送団体が、介護保険被保険者証若しくはその障害又は疾病を証する書類（障害に応じた各障害者手帳、難病患者にあつては公費負担助成決定通知の写し又は医師の診断書）を確認。会員名簿にこれらの書類を添付した書面を用意。
- ② 運営協議会事務局が、運送団体が用意した書面とともに、旅客の移動制約状況について確認の上、判定。

4. 運営協議会で判断

(事例)

- ① 判定の対象となるのは、要支援者及びその他の障害者。
- ② 運営協議会の構成員が、対象者について運送団体の担当者から直接聴取を行い、これをもとに運営協議会で最終的な判定を行う。

医療、保健、福祉専門職の知見の活用が必要となった背景等

1. 我が国は、急速な高齢化と少子化の進展により、人口減少社会への大きな変動期を迎えている。

こうした状況の中、要介護者等や身体障害者などのうち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や過疎地の地域住民（以下「移動制約者等」という。）の輸送の確保が社会的課題となってきた。

このような地域ニーズに的確に対応した安全・安心な輸送サービスの確実な提供促進し、利用者の利便の向上を図ることを目的として、平成18年10月の道路運送法等の一部を改正する法律（平成18年法律第40号）（以下「改正法」という。）の施行により、自家用有償旅客運送制度が創設され、着実に浸透してきている。

他方、自家用有償旅客運送制度の創設から4年が経過する中、関係者が十分に制度を理解して円滑に運営協議会の協議が進み、地域のニーズに対応した自家用有償旅客運送の実現に向けて進んでいる地域がある一方、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せら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など、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ある等の指摘があった。

2. これらの指摘を受け、国土交通省は、平成23年1月より、学識経験者、運送事業者、NPO団体、労働組合、行政等を委員とする「運営協議会における合意形成のあり方検討会」を設置し、同年4月まで5回にわたり検討が行われ、その結果について報告書としてとりまとめられたところである。

今後、報告書内容を踏まえ、その課題及び改善策に適切に対応することにより、自家用有償旅客運送制度が運営協議会の関係者に十分に理解され、運営協議会の適正な運営と活用が図られることによって、移動制約者等に対する輸送が適切に提供されていく必要がある。

3. 運営協議会の合意事項として、自家用有償旅客運送の必要性、運送の区域、運送の対価、運送旅客の範囲等が定められているが、このうち福祉有償運送の旅客の範囲としては、道路運送法施行規則第49条第3号の規定により、身体障害者、要介護者、要支援者、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のうち他人の介助によらず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としている。

4. しかしながら、報告書中2.(3)「医療、保健、福祉専門職」の知見の活用について、一部の運営協議会においては、福祉有償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等があることを課題としており、また、その改善策として、高度かつ専門的な確認行為が必要な場合は、運営協議会の主宰者である各市町村に在籍している「医療、保健、福祉専門職」の知見を活用することが有効であるとしている。