

国自旅第375号  
平成27年4月1日  
一部改正 国自旅第342号  
平成30年3月30日  
一部改正 国自旅第320号  
令和2年11月27日  
一部改正 国自旅第240号  
令和4年9月30日  
一部改正 国自旅第575号  
令和5年3月31日

指定都道府県等自家用有償旅客運送担務部局長 殿

国土交通省自動車局旅客課長

自家用有償旅客運送に係る運用上の留意事項等について（技術的助言）

地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律（平成26年法律第51号）及び地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律の施行に伴う国土交通省関係政令の整備等に関する政令（平成26年政令第291号）が平成27年4月1日より施行されることに伴い、道路運送法（昭和26年法律第183号。以下「法」という。）、道路運送法施行令（昭和26年政令第250号。）、道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号。以下「施行規則」という。）、その他の関係法令の適切な運用に資するため、地方自治法（昭和22年法律第67号）第245条の4第1項の規定に基づく技術的助言として、下記のとおり通

知するので、留意願いたい。

## 記

### I 自家用有償旅客運送に係る基本となる手続き方

#### 1. 法第78条第2号に規定する自家用有償旅客運送の申請に対する処分及び標準処理期間の処理方針

##### 自家用有償旅客運送の登録

- (1) 交通空白地有償運送については、「交通空白地有償運送の登録に関する処理方針について」（令和2年11月27日付け国自旅第316号）による。
- (2) 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」（令和2年11月27日付け国自旅第317号）（以下「福祉処理方針」という。）による。
- (3) 自家用有償観光旅客等運送については「自家用有償観光旅客等運送の登録に関する処理方針について」（平成29年12月7日付け国自旅第215号の2）による

##### 標準処理期間

いずれも1ヶ月とする。ただし別に定めがある場合はこの限りでない。

#### 2. 自家用有償旅客運送制度の着実な取組み

##### 1. 運営協議会の公開について

運営協議会（施行規則第51条の7に規定する運営協議会をいう。）は原則公開となっているが、傍聴に出席できない場合を考慮し、開催日時及び開催場所、議題、議事を記載した議事録について、主宰市町村が作成、公表することとする。

##### 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

- (1) 運営協議会における自家用有償旅客運送を行う際の必要性の把握・判断については、「地域公共交通会議及び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」における「地域公共交通会議及び運営協議会の設置並びに運営に関するガイドライン」（平成18年9月15日付け国自旅第

161号(令和2年11月27日付け国自旅第315号一部改正))(以下「ガイドライン」という。)の3.(1)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る。

行政庁は、主宰者である市町村に協力しつつ、可能な限り数量的データに基づいた自家用有償旅客運送の必要性に関する協議を進めるよう働きかけを行うこととする。

運営協議会において上記必要性に関する協議を行う際には、まず、当該地域において公共交通機関のみでは、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。)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よう働きかけを行うこととする。

(2) 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。)に対する考え方については、当該地域における移動制約者の状況、タクシー等の公共交通機関の整備状況等を踏まえ、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いて協議が調い、設けられたローカルルールについては、自家用有償旅客運送に過度な制限を加えるものでない限り、排除されるものではない。しかしながら、例えば、

- ①一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拘わらず、長期間見直しを行わないこと
  - ②個別の事例につき適用された取り扱いを、他の事例との違いを吟味せず、地域で一律のローカルルールとして適用すること
- 等といった取り扱いは適当ではない。

このため、このようなローカルルールについては、移動制約者の状況、タクシー等の公共交通機関の整備状況、自家用有償旅客運送の運営実態等について適時適切に検討を行いつつ、その合理性について検証を行っていく必要がある。

(3) 行政庁は、運営協議会ごとのローカルルールについて、改めて検証を行い、当該検証に基づき、合理的な理由に基づいて定められていないと判定されたローカルルールについては、運営協議会を主宰する市町村に対し、ローカルルールの見直しを積極的に働きかけることにより、運営協議会の場において当該ローカルルールの適切な見直しを推進することとする。

なお、行政庁におけるローカルルールの検証結果及び進捗状況について、①ローカルルールの内容、②ローカルルール設定の経緯、③判定結果、④判定理由、⑤今後の対応方針、⑥対応結果等について、ローカルルール検証結果報告書（別紙１）により、毎年３月末現在における検証の推進状況を当該都道府県の地域を管轄している地方運輸局に提出することとする。

### 3. 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かかわらず、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。

## II 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

施行規則第５１条の１５の規定によりその基準を定めており、これを受け自家用有償旅客運送者（以下「運送者」という。）が利用者から收受する対価の設定方法等について、具体的に以下のとおり定めている。

### 1. 路線を定めて行う自家用有償旅客運送に係る対価の基準等について

路線を定めて行う自家用有償旅客運送に係る運送の対価の範囲については、当該地域又は隣接市町村等における一般乗合旅客自動車運送事業の運賃、当該地域における撤退前の一般乗合旅客自動車運送事業の運賃を目安として、地域公共交通会議（施行規則第９条の２に規定する地域公共交通会議をいう。）、協議会（施行規則第４条第２項に規定する協議会をいう。）又は運営協議会（以下、これらを総称して「地域公共交通会議等」という。）において協議が調った額とする。

### 2. 区域を定めて行う自家用有償旅客運送に係る対価の基準等について

区域を定めて行う自家用有償旅客運送に係る運送の対価の範囲については、以下の(1)から(4)を目安として地域公共交通会議等において協議が調った額とする。

#### (1) 対価の範囲

区域を定めて行う自家用有償旅客運送に係る対価は、運送サービスの提供及び当該運送サービスと連続して、又は一体として行われる役務の提供

並びに施設の利用に要する費用について、利用者の負担を求めるものであって、以下の①及び②に掲げる範囲のものをいう。

① 運送の対価

運送サービスの利用に対する対価

② 運送の対価以外の対価

運送サービスと連続して、若しくは一体として提供される役務の利用又は設備の利用に対する対価であって、以下のようなものが考えられる。

イ. 迎車回送料金

旅客の要請により乗車地点まで車両を回送する場合に適用する料金。

ロ. 待機料金

旅客の都合により車両を待機させた場合に適用する料金。

ハ. その他の料金

介助料（乗降介助に関する部分に限る。）、添乗料（運送にあたって添乗員を付き添わせた場合の料金）、ストレッチャー、車いす使用料等の設備使用料など。

(2) 対価の設定方法

① 運送の対価

運送の対価は、原則として、次のイ. ロ. ハ. の中から選択するものとする。ただし、これらのいずれにもより難しい場合にあっては、地域公共交通会議等において調った協議結果に基づき、地域の実情に応じた運送の対価の設定を行うことができるものとする。

イ. 距離制

原則として、旅客の乗車した地点から降車した地点までの走行距離に応じて対価を設定するものであって、初乗りに係る対価と加算に係る対価を定めるもの。

ロ. 時間制

旅客を運送するため旅客の指定した場所に到着した時から旅客の運送を終了するまでに要した時間により運送の対価を定めるものであって、初乗りに係る対価と加算に係る対価を定めるもの。

ハ. 定額制

旅客の運送に要した時間及び距離によらず1回の利用ごとに対価を定めるもの又は予め利用者の利用区間ごとの対価の額を定めるもの。

② 運送の対価以外の対価

運送の対価以外の対価を設定する場合には、それぞれの対価の額及びそれを適用する場合の基準を明確に定めるものとする。

(注) 会員となる時の入会金、年会費、月会費その他の名目で徴収され、専ら団体の活動の維持・運営に当てられる会費等は、原則としてここでの対価には含めない。

### (3) 対価の設定に当たっての考え方

旅客から収受する対価は、法第79条の8及び施行規則第51条の15の規定に基づき、以下に掲げる考え方に従って定めるものとする。

#### ① 旅客から収受する対価の水準

旅客から収受しようとする対価は、施行規則第51条の15において、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おり、具体的には、次のイ. からホ. に掲げる基準を目安とするものとする。

イ. 運送の対価は、当該地域におけ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。ただし、地域公共交通会議等において調った協議結果に基づき、1/2を超える運送の対価を設定することも可能である。

ロ. 運送の対価以外の対価にあっては、実費の範囲内であること。

ハ. 均一制など定額制による運送の対価において、近距離利用者の負担が過重となるなど、利用者間の公平を失するような対価の設定となっていないと認められること。

ニ. 運送の対価を距離制又は時間制で定める場合であって、車庫（事務所の車庫を含む。）を出発した時点からの走行距離を基に対価を算定しようとする場合にあっては、当該同一旅客をタクシーが運送した場合の実車運賃の額に迎車回送料金を加えた合計額と比較して、当該対価が概ね1/2の範囲内であると認められること。ただし、当該対価を適用する場合には、迎車回送料金を併せて徴収してはならない。なお、地域公共交通会議等において調った協議結果に基づき、1/2を超える運送の対価を設定することも可能である。

ホ. 交通空白地有償運送に係る対価を定める場合であって、上記イ. からニ. までの規定によりがたい場合は、当該地域又は近隣の一般乗合旅客自動車運送事業の運賃・料金を参考として対価を定めることができる。

(注1) 登録後の実績に基づき、平均実車キロを算出することができる申請

者にあつては、当該平均実車キロを乗車した場合のタクシーの上限運賃を基準として、上記イ. ハ. ニ. の考え方を適用することができる。

(注2) 運送の対価以外の名目で、実質的に運送サービスの対価を収受することにより、運送の対価の水準を名目的に上記イ. に合致する水準に抑制するなどの操作は認められない。

## ② 対価の適用方法

- イ. 時間制及び距離制の双方を定めることは差し支えないが、それぞれの適用方法について明確に基準が設けられており、運送を利用しようとする際に予め旅客に対して適用する対価の説明がなされる必要がある。
- ロ. 福祉有償運送に係る運送の対価にあつては、1個の契約により乗車定員11人未満の自動車を貸し切って旅客を運送する場合の対価を定めるものである。このため、ハ. に規定する複数乗車(1回の運行で複数の利用者を運送する場合であつて、旅客1人ずつから対価を収受する場合をいう。以下同じ。)の対価を定めることができる場合を除き、旅客数に応じた運送の対価を収受することはできないものであること。
- ハ. 福祉有償運送における複数乗車の対価を定める場合には、旅客1人ずつから収受する対価が明確に定められており、かつ、当該自動車の乗車定員を最大限利用した場合における対価の総額が、同一距離又は時間を運行した場合におけるタクシー運賃の額と比較して概ね1/2の範囲内にあると認められるか、又は平均乗車人員が算出できる場合には、平均乗車人員で運行した場合の対価の総額が、同一距離又は時間を運行した場合におけるタクシー運賃の額と比較して概ね1/2の範囲内にあると認められるか、いずれかの方法により判断することができる。なお、地域公共交通会議等において調った協議結果に基づき、1/2を超える運送の対価を設定することも可能である。
- ニ. 運送の対価以外の対価を利用者に求める場合は、旅客が利用した設備又は提供された役務の種類ごとに金額を明記すること。

(4) タクシーの半額等、必要以上に価格の安いことを煽って会員等の募集を行ってはならないこと。

## 3. 自家用有償観光旅客等運送に係る対価の基準等について

「自家用有償観光旅客等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29年12月7日付け国自旅第215号の3)による。

### Ⅲ 福祉有償運送に係る地域公共交通会議等における協議にあたっての留意点等について

#### 1. 運送の区域について

原則、地域公共交通会議等で協議により定められた区域とされているが、福祉処理方針及びガイドラインで述べているとおり、地域公共交通会議等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

福祉有償運送の必要性については、施行規則第49条第2号イ、ロ、ハ、ニ、ホ、ヘ、トの区分ごとに、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、福祉処理方針において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、地域公共交通会議等で協議が調っている場合においては、当該区分についても申請することができる。

なお、区分の妥当性等については、更新登録等の際に地域公共交通会議等において確認するものとする。

##### (2) 施行規則第49条第2号ロ、ハ、ホ、ヘ及びトに該当する者の確認方法について

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、規則第49条第2号ロ、ハ、ホ、ヘ及びトに該当する者（精神障害者、知的障害者、要支援者、基本チェックリスト該当者及び「その他の障害を有する者」）については、地域公共交通会議等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、福祉処理方針において、「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、身体状況について地域公共交通会議等の事務局が予め聴取した上でその内容を地域公共交通会議等に報告する、



地域公共交通会議等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、以下参考はこれまでに各地の地域公共交通会議等において行われている確認方法の事例の主なものである。

(参考)

旅客の範囲（精神障害者、知的障害者、要支援者、基本チェックリスト該当者及びその他の障害者）の確認方法の事例

※「その他の障害者」とは、施行規則第49条第2号ト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 地域公共交通会議等事務局において、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。地域公共交通会議等へは、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 地域公共交通会議等事務局（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、結果は地域公共交通会議等に報告。
- 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。
- ⑥ 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、地域公共交通会議等事務局で判定を行う。

#### 〈その他の障害者の判定方法〉

- 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、地域公共交通会議等事務局が、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地域公共交通会議等で協議。
- ⑧ 判定結果については、地域公共交通会議等に報告。

## 2. 地域公共交通会議等事務局で判断

### （事例 1）

- ① 要支援者について、地域公共交通会議等事務局が、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、両者で協議を行う。
- 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地域公共交通会議等においては、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、地域公共交通会議等事務局が、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、地域公共交通会議等に報告。

（事例 3）

- ① 要支援者及びその他の障害者について、地域公共交通会議等事務局が、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、地域公共交通会議等に報告。

（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、地域公共交通会議等事務局で判定。

3. 運送団体が会員登録時に書面を確認、地域公共交通会議等事務局で判断

（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 地域公共交通会議等事務局が、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、地域公共交通会議等に報告。

（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 地域公共交通会議等事務局が、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. 地域公共交通会議等で判断

（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 地域公共交通会議等の構成員が、対象者について運送団体の担当者から直接聴取を行い、これをもとに地域公共交通会議等で最終的な判定を行う。

（3）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

地域公共交通会議等における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」の判断に際して、既に判定委員会を設けること等によって、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あるところ、協議、判断が困難な場合であつて、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、個人情報取り扱いに十分留意した上で、以下のとおり取扱うことが適切と考えられる。

- ① 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は、地域公共交通会議等の主宰市町村担当者から、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、地域公共交通会議等において、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、地域公共交通会議等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、地域公共交通会議等における協議、判断が効率的かつ円滑に行われるよう努める。

④ 担当部署においては、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。

### 3. 複数乗車の必要性について

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つて、地域公共交通会議等が必要と認めた場合には、1回の運行で複数の旅客を運送することができるとされている。

福祉処理方針にある、「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。

以下参考はこれまでに各地の地域公共交通会議等において協議し、福祉処理方針を踏まえて認められた複数乗車の事例の主なものである。

（参考）

地域公共交通会議等で複数乗車が認められた具体的事例

① 同一町内の身体障害者等が、同一の病院へ通院する場合の輸送

- ② 複数の障害児を、同一施設から同一病院までの輸送
- ③ 身体障害者の社会復帰を目的とする外出、日常生活（買物等）のための輸送
- ④ 特別支援学校（旧：養護学校）への送迎と施設間の輸送
- ⑤ 身体障害者養護施設の入居者が、コンサート鑑賞に行くための会場への輸送
- ⑥ 同居親族の会員の、乗車地・目的地が同一である場合の輸送
- ⑦ 障害者支援施設における、障害者自立支援法施行前のデイサービス、短期入所、日中預かり等に相当する、日中一時支援事業に伴う輸送

#### 4. 福祉有償運送における運送の区域の特例的な取り扱いについて

##### 1. 特例として認められる運送

当該運送の形態、それまでの当該旅客に対する運送の実態、当該旅客の居住地の状況など、個別具体の事例を踏まえて総合的に判断し、予め定められた運送の区域に旅客の運送の帰属性が認められるものは、運送の区域の特例としてこれを認めることとする。

以下参考は予め定められた運送の区域に旅客の運送の帰属性が認められるものと考えられる事例である。

##### (参考)

- 特例としての運送が認められる事例
  - ・ A市に運送の区域を有する運送者が、A市に居住する旅客を、日常的に、自宅からB市へ運送していたが、当該旅客がB市の病院に入院し、B市の病院からC市の病院に転院する場合の当該転院に係る運送。
  - ・ A市に運送の区域を有する運送者が、近隣のB市に居住する旅客を、日常的に、自宅からA市に運送していたが、当該旅客がC市に引越す場合の当該引越に係る運送。
  - ・ A市に運送の区域を有する運送者が、B市に居住する旅客を、日常的に、自宅からA市の施設へ運送し、A市からC市の施設を経由して自宅へ運送していたが、A市の施設が休業の日に、B市の自宅からC市の施設へ移動する場合の運送。
  - ・ A市に運送の区域を有する運送者が、B市に居住する旅客を、A市を発地又は着地として運送した回数は少なくとも、当該旅客が反復継続性なく

B市からC市に移動する場合の運送。

- ・ A市に運送の区域を有する運送者が、会員である旅客をこれまでA市を発地又は着地として運送してきたが、当該旅客が一時的又は緊急的にB市に移動し、その後、B市からC市に一時的又は緊急的に移動する場合の運送。

○ 特例としての運送が認められない事例

- ・ A市に運送の区域を有する運送者が、A市に居住する旅客を、自宅からB市へ運送していたが、当該旅客がB市に引越した後、B市内の運送など、A市以外へ運送する場合。
- ・ A市に運送の区域を有する運送者が、それまでの運送の実績に拘わらず、特段の事情がなく、B市からC市に運送する場合。

2. その他

本取扱いは、福祉有償運送における運送の実態を踏まえ、運送の区域の特例的な取り扱いを定めたものであって、本来の運送の区域の考え方を改めたものではないため、運送者等に誤解を生じ、不適切な運送が行われることのないよう、広く運送者からの相談に応じる等、適切に対処されたい。

3. 福祉有償運送における運送の区域の特例的な運送を行った運送者に対しては、法第94条第1項及び旅客自動車運送事業等報告規則（昭和39年運輸省令第21号）第3条第1項に基づき、別紙2によりその内容について行政庁の長に速やかに報告させるものとし、その内容が適切でないものについては、運送者に対し是正を指導するものとする。また、報告書を受理した行政庁の長は、地域公共交通会議等の主宰者に通知するものとする。

#### IV 自家用有償旅客運送の監査方針について

1. 基本方針

運送者の輸送の安全確保その他業務運営について事後的な監視体制の充実を図り、かつ、効果的に実施するため、下記に定めるところにより監査を実施するものとし、法その他関係法令の厳正な運用を図るとともに、運送者に対する指導監督を図ることとする

1. 基本方針

運送者に対する監査については、輸送の安全の確保が最も重要であるという基本的認識の下に行うこととする。

2. 監査の種類

(1) 特別監査

運転者が第一当事者と推定される死亡事故及び酒酔い運転等の悪質違反を伴う事故などで社会的影響の大きい事故を引き起こした又は悪質違反を犯した運送者等に対し、全般的な法令遵守状況について行う監査

(2) 一般監査

監査を必要とする場合に運送者に対し、原則として重点事項を定めて行う監査

3. 監査の実施

(1) 監査の実施に当たっては、行政庁において効率的・効果的な実施を図るものとする。

(2) 監査の重点事項については、施設の状況、運行の管理の実施状況及び点検整備の実施状況を核として、下記2. 3. に定めるところによる。

(3) 運送者の事務所において行う監査は、原則として無通告で行うものとする。

2. 自家用有償旅客運送の監査方針の細部取扱いについて

1. 監査等の種類及び対象

(1) 特別監査

① 運転者が明らかに第一当事者（最初に事故に関与した車両等の運転者のうち、当該事故における過失が最も重い者をいい、また、過失が同程度の場合には人身損害程度が軽い者をいう。）と推定される死亡事故及び悪質違反（救護義務違反（ひき逃げ）、酒酔い運転、薬物等使用運転、妨害運転、無免許運転、酒気帯び運転、過労運転、大型自動車等無資格運転、無車検運行及び無保険運行をいう。以下同じ。）を伴う事故などで社会的に影響の大きな事故を引き起こした運送者

② 運転者又は特定自動運行保安員（以下「運転者等」という。）が悪質違反を犯した運送者

③ 監査の実施結果により、業務の改善についての呼び出し出頭及び改善の状況の報告を課した運送者であって、呼び出しの出頭を拒否した者、改善報告を行わない者又は報告内容が履行されず業務の改善が認められない者

④ 上記改善報告を行ったものの、その後1年間にさらに違反を繰り返す運送者



## (2) 一般監査

- ① 事故、苦情又は法令違反が多いと認められる運送者
- ② 監査の実施結果により、業務の改善の状況の報告を課した運送者
- ③ その他特に必要と認められる運送者

## 2. 監査の実施方法

(1) 特別監査は、原則として運送者の事務所において行うものとする。

(2) 一般監査は、原則として行政庁に運送者を呼び出して行うものとし、必要に応じ、運送者の事務所において行うことができるものとする。

なお、1.(2)②による一般監査は、行政処分等を行った日から原則として3月以内に改善報告書及び関係帳票類を持参させて行うものとする。

## 3. 監査の重点事項

一般監査については、監査対象に応じて以下の事項又は以下の事項のうち必要な項目から選択して実施することができるものとする。

### (1) 施設の遵守状況

- ・ 路線又は運送の区域
- ・ 事務所
- ・ 自動車の数
- ・ 自動車に関する標章の表示
- ・ 自動車への登録証の備え付け

### (2) 対価の收受状況

### (3) 損害賠償責任保険（共済）の加入状況

### (4) 運行の管理の実施状況

- ・ 運行管理の体制の整備（運行管理の責任者の選任、運行管理に係る規制の遵守）
- ・ 運転者の健康状態の把握、疾病・疲労・飲酒等のある運転者の乗務禁止
- ・ 安全な運行のための確認の実施・記録・記録の保存、業務の記録・記録の保存
- ・ 運転者の要件に係る規制の遵守
- ・ 特定自動運行旅客運送に係る規制の遵守
- ・ 運転者等台帳の作成・保存、運転者証又は保安員証の携行、運転者証又は保安員証の表示

- ・ 事故の記録・保存、自動車事故報告規則（昭和26年運輸省令第104号。以下「事故報告規則」という。）に基づく事故の報告、事故防止対策の実施
- （5）点検整備の実施状況
- （6）前回実施された監査等において特に改善を指示した事項の改善状況

### 3. 運送者に対する行政処分等の基準について

運送者の法令違反について、法第79条の12第1項の規定に基づく登録の取消し等の行政処分等を行う際の基準を次のとおり定めたので、管下の運送者に行政処分等を行う場合は、この基準に従い行政処分等を行うこととされたい。

#### 1. 通則

- （1）行政処分の種類は、軽微なものから順に、業務の停止、登録の取消しとする。なお、これに至らないものは、警告とする。
- （2）行政処分等を行う場合には、原則として運送者を行政庁に呼び出して業務の改善について指導するとともに、その状況について、処分の日から3月以内に報告を行うよう措置するものとする。

#### 2. 業務の停止処分

- （1）業務の停止処分は、次のいずれかに該当することとなった場合に、原則として、当該違反行為に係る事務所に対して、6月以内の期間を定めて行うものとする。
  - （ア）法第79条の9第2項に規定する輸送の安全確保の命令又は旅客の利便確保の命令を受けたにもかかわらず、当該命令に従わなかった場合
  - （イ）法第94条第3項の規定に違反して検査の拒否等をした場合
  - （ウ）法第4条第1項又は法第43条第1項の規定に違反して無許可経営をした場合
- （2）（1）（ア）及び（イ）の場合における処分期間は7日とし、（1）（ウ）の場合における処分期間は30日とする。

#### 3. 登録の取消し処分

登録の取消し処分は、次のいずれかに該当することとなった場合に行うものとする。

- （1）法第79条の12第1項に規定する業務の停止の命令に違反した場合

- (2) 法第79条の9第2項に規定する輸送の安全確保の命令又は旅客の利便確保の命令に従わず行政処分を受けた運送者が、当該行政処分を受けた日から3年以内に同じ命令を受け、かつ、当該命令に従わなかった場合
- (3) 法第4条第1項又は法第43条第1項の規定に違反して無許可経営をして行政処分を受けた運送者が、当該行政処分を受けた日から3年以内に更に当該違反をした場合
- (4) 法第94条第3項の規定に違反して検査の拒否等をして行政処分を受けた運送者が、当該行政処分を受けた日から3年以内に更に当該違反をした場合
- (5) 特定非営利活動促進法（平成10年法律第7号）第2条第2項に規定する特定非営利活動法人その他法第78条第2号に規定する国土交通省令で定める者でなくなった場合
- (6) 法第79条の4第1項第1号、第3号、第4号又は第6号に該当することとなった場合
- (7) 不正の手段により法第79条の登録、法第79条の6第1項の有効期間の更新の登録又は法第79条の7第1項の変更登録を受けた場合
- (8) その行う自家用有償旅客運送に関し、法第79条の4第1項第5号の協議が調った状態でなくなった場合

#### 4. 法第79条の9第2項の規定に基づく輸送の安全確保命令及び旅客の利便確保命令の発動基準について

- 1. 法第79条の9第2項の「輸送の安全が確保されていないと認めるとき」とは、次のいずれかに該当することとなったときをいう。
  - (1) 輸送の安全確保に関する違反を伴い、事故報告規則第2条第3号に規定する自動車事故又は20人以上の軽傷者を生じた事故（当該事故の第一当事者と推定されるものに限る。）を引き起こした場合
  - (2) 輸送の安全確保に関する違反を伴い、運転者が救護義務違反（ひき逃げ）、酒酔い運転、薬物等使用運転、妨害運転、無免許運転、酒気帯び運転、過労運転、大型自動車等無資格運転を引き起こした場合
  - (3) 輸送の安全確保に関する違反の内容が、社会的影響のある悪質なものであると認められた場合
  - (4) 上記IV. 3. 運送者に対する行政処分等の基準について（以下「処分基準」という。）による輸送の安全確保に関する行政処分等（以下「処分等」

という。)を受けた者が、当該処分等を受けた日から3年以内に同一事務所において更に同一の事項に違反した場合

2. 法第79条の9第2項の「旅客の利便が確保されていないと認めるとき」

とは、次のいずれかに該当することとなったときをいう。

- (1) 旅客の利便確保に関する違反の内容が、社会的影響のある悪質なものであると認められた場合
  - (2) 処分基準による旅客の利便確保に関する処分等を受けた者が、当該処分等を受けた日から3年以内に同一事務所において更に同一の事項に違反した場合
3. 輸送の安全確保命令は、1. に該当した場合に行うものとする。
4. 旅客の利便確保命令は、2. に該当した場合に行うものとする。
5. 輸送の安全確保命令又は旅客の利便確保命令の実施方法は、以下のとおりとする。

- (1) 運送者を行政庁に呼び出し、違反の内容に応じて施設又は運行の管理の方法の改善その他違反の内容の是正のために必要な措置を示して行うものとし、その実施状況について、施行規則第66条第1項第5号の規定により、命令の日から3月(必要に応じ、これより短い期間を定めることができる。)以内に届出を行うよう措置するものとする。

当該届出が当該期間までに行われなかった場合には、命令違反として取り扱うものとする。

- (2) 輸送の安全確保命令と旅客の利便確保命令の両方をほぼ同時に発動することとなった場合は、一つの命令として取り扱うものとする。

5. 運送者の法令違反に対する行政処分の公表の基準について

1. 行政処分の公表は、行政庁単位で実施するものとする。
2. 行政処分の公表範囲は、次のとおりとする。
  - (1) 輸送の安全確保命令又は旅客の利便確保命令を受けた運送者
  - (2) 業務の停止処分を受けた運送者
  - (3) 登録の取消し処分を受けた運送者
3. 行政処分の公表内容は、次のとおりとする。
  - (1) 行政処分の年月日
  - (2) 運送者の氏名又は名称(複数の事務所がある場合は当該行政処分に係る事務所の名称を含む。)

- (3) 運送者及び当該行政処分に係る事務所の所在地（市区町村まで）
  - (4) 行政処分の内容
  - (5) 主な違反条項
  - (6) 違反行為の概要
4. 行政処分の公表時期及び方法は、次のとおりとする。
- (1) 2. に該当することとなった運送者について、その都度、報道機関等へ 3. の内容を記載した資料を提供するとともに、別紙3により行政庁の公報及びホームページに掲載するものとする。ただし、公報及びホームページへの掲載については、1か月分を取りまとめて行うことができるものとする。
  - (2) ホームページへの掲載は、掲載を行った月から5年間継続して行うものとする。

別紙1 ローカルルール検証結果報告書

別紙2 福祉有償運送における運送の区域の特例的取り扱い

別紙3 行政処分に係る掲載様式

年 月 日

都道府県市町村の長殿

住 所  
名 称  
代表者名

予め定められた運送の区域に旅客の運送の帰属性が認められる運送について

標記について、「福祉有償運送における運送の区域の特例的な取り扱いについて」（平成21年7月2日付け国自旅第83号）による運送を行ったので、道路運送法第94条第1項及び旅客自動車運送事業等報告規則第3条第1項の規定に基づき、下記のとおり報告します。

記

1. 運送した年月日  
年 月 日
2. 登録されている運送の区域  
〇〇市
3. 運送の発地及び着地  
発地：〇〇市  
着地：〇〇市
4. 当該運送を行った理由（特例的な運送をすることが必要となった理由を具体的に記入すること。）  
(注) 運送した日から概ね7日以内に提出すること。

## 自家用有償旅客運送者の法令違反に対する行政処分の状況について

都道府県・市区町村 ○○部  
○○課

(1) 行政処分の年月日	○○年○○月○○日
(2) 運送者の氏名又は名称	○○○○ (○○事務所)
(3) 運送者及び当該行政処分に係る事務所の所在地	(運送者) ○○市○○区○○町○○村 (事務所) ○○市○○区○○町○○村
(4) 行政処分の内容	○○○○
(5) 主な違反条項	道路運送法第○条○項、道路運送法施行規則第○条○項(最も重い違反を記載) その他○件
(6) 違反行為の概要	○○年○○月○○日に実施した特別監査により、○○の実施違反、○○記録簿の改ざん(○○件)、(最も重い違反行為を記載)その他○件の違反が判明したもの。