

「福祉有償運送の登録に関する処理方針について」等  
の一部改正等に関する意見募集結果について

令和6年9月30日  
国土交通省物流・自動車局

国土交通省では、令和6年8月9日（金）から令和6年9月9日（月）まで、「福祉有償運送の登録に関する処理方針について」の一部改正等に関する意見の募集を行いました。

その結果、本件に関して、8件の御意見が寄せられました。

お寄せいただいた御意見の概要とそれに対する国土交通省の考え方を別紙のとおりまとめましたので公表いたします。

皆様の御協力に深く御礼申し上げますとともに、今後とも国土交通行政の推進に御協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

1. 実施方法

- ① 募集期間：令和6年8月9日（金）から令和6年9月9日（月）まで
- ② 周知方法：電子政府の総合窓口（e-Gov）に掲載
- ③ 意見提出方法：電子政府の総合窓口の意見提出フォーム、電子メール、郵送

2. 意見数

提出意見8件

3. お問い合わせ先

国土交通省物流・自動車局旅客課意見募集担当

電話番号：03-5253-8111（内線41-262）

※ 内容を適宜要約してとりまとめさせていただいております。

※ 今回の改正と直接的に関係がなかったご意見については、一部掲載されていないものもございます。これらのご意見につきましても内容を確認させていただき、今後の施策の推進に当たって、参考とさせていただきます。

## 御意見の概要及び国土交通省の考え方

## 【福祉有償運送の登録に関する処理方針に関するご意見】

ご意見	国土交通省としての考え方
<p>「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」に該当するかどうかについて、医師や福祉・介護の専門職の者において判断することが可能であることを通達上明記する。」とあるが、判断するにしても、ここに記載されている文言が曖昧であり、判断のための具体的な基準を策定すべき。</p>	<p>障害等の態様は千差万別であり、一律に基準を設けてしまうと、利用者の範囲を狭めてしまうことも思料されるため、医師や福祉・介護の専門職の者の判断を可能とし、一律に基準を策定することは考えておりません。</p>
<p>「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」とあるが</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 妊婦</li> <li>・ 骨折等による歩行困難</li> </ul> <p>といった場合でもこれに該当する場合があるということでしょうか。</p>	<p>利用者は、道路運送法施行規則第49条に規定しているイ～トに該当する者となりますので、妊婦や骨折等による歩行困難者は対象となりません。</p>
<p>道路運送法施行規則第49条に示されている「イロハニホヘト」のうち「イ」～「ホ」は既に専門職等の判断が入っているため、該当すれば利用できるようにすべき。</p> <p>既に「イロハニホヘト」の該当者は直ぐに福祉有償運送を利用できる地域が多数ある。該当するかどうかについて専門職等が判断することが可能であると「明記」されることによって、不利益を被る利用者がでる恐れがある。従前の書類のほかに、改めて専門職の作成書類を提出することが推奨されているような書き方にならないように、あくまでも「可能」と明記していただきたい。</p>	<p>イ～ホのように手帳等により客観的に身体の状態が判断できる者の取扱いを変更することは考えておりません。「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」に該当するとの判断を、医師や福祉・介護の専門職の者により可能とするものです。</p>
<p>「他人の介助によらず移動することが困難・・・」の記載があることによって、「イロハニホヘト」であっても認められない地域も少なくない。特に</p>	<p>医師や福祉・介護の専門職の者の判断を可能とすることを想定しております。</p>

<p>「ロ」「ハ」「ホ」「ヘ」「ト」については、同通達において、地域公共交通会議等において運送の対象とすることが適当であるかどうか確認することとされており、利用が認められない地域もある。「医師や福祉・介護の専門職の者において判断することが可能」になる方法があるとよい。</p> <p>医師の診断書のように費用が掛かったり、判定委員会のように時間がかかったりするものではなく、利用者を支援している専門職等が、負担なく作成できる書類様式などを整備されたい。地域公共交通会議等で確認が取れるまで、利用できないといった運用も避けるべき。</p>	
<p>福祉有償運送に求められる範囲は広がっている。一人暮らしで院内の付添を希望する高齢者もいれば、タクシーの予約が取れないという理由で福祉有償運送の利用を希望する人もいる。交通事情が逼迫する中、利用者の範囲をより柔軟に捉え、利用者の利益につながる運用をしてほしい。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
<p>複数乗車の必要性は「運送主体が判断する」ことについて、賛成する。複数乗車については、地域公共交通会議等において、「運送の対価」を協議することとされているが、個別輸送の運送の対価（タクシーの上限運賃の8割）の範囲であれば、「運送の対価」も「運送主体が判断する」こととしてもいいのではないか。</p>	<p>旅客から收受する運送の対価については、タクシー運賃の約8割を目安としつつ、実費の範囲内で、地域公共交通会議における協議を経て決定されるものです。</p>
<p>神奈川県内においてはタクシー協会等と当団体との連携や相互理解が進んでいることもあり、8つの運営協議会等（市設置4、広域設置5）においては、道路運送法施行規則第49条に規定される「イロハニホヘト」の該当者は、原則として利用できるという運用がされている。通院等に困っている方がいるとの専門職からの問合せも多く、すぐに利用できることは肝要。</p> <p>「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に該当するかどうかを専門職等が判断する」ことが「明記」されて、「49条」プラス「判断」を前提とするような改正内容になるのは反対。利用対象者が路頭に迷う事態が生じる。「可能であることを通達上明記する」について配慮いただきたい。</p>	<p>イ～ホのように手帳等により客観的に身体の状態が判断できる者の取扱いを変更することは考えておりません。「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」に該当するとの判断を、医師や福祉・介護の専門職の者により可能とするものです。</p>
<p>複数乗車の必要性は実施主体が判断することに賛成だが、あわせて、複数人から收受する運送の対価に</p>	<p>旅客から收受する運送の対価については、地域公共交通会議等において協議が調っている必要があります。</p>

<p>ついても協議対象から外さなくては意味がない。          運送の対価はタクシー上限運賃の8割程度に改正されたが、運送の対価以外の対価を含め利用者負担のため、神奈川においては、すぐに運送の対価を見直す動きは鈍い（現在、キロ当たり150円程度の実施主体が多い）。</p> <p>複数人から收受する運送の対価の合計が、運営協議会等で協議が調っている対価と異なる場合であっても、タクシー上限運賃の8割を超えない場合は、運送主体の判断によると加えることはできないか。</p>	<p>すが、あらかじめ複数乗車を想定した運送の対価の設定を当該協議の中で調べておくことは可能です。</p>
--	---

【地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方に関するご意見】

ご意見	国土交通省としての考え方
<p>登録更新の意見公募形式を原則とする改正について、福祉有償運送のみが対象なのか。交通空白地有償運送も含むのか。</p>	<p>登録更新の意見公募形式は交通空白地有償運送及び福祉有償運送を含みます。</p>
<p>「意見公募形式を原則とする」とあるが、実際に地域公共交通会議で意見公募形式での更新手続きを行う場合、先立って地域公共交通会議の設置要綱の改正（意見公募形式での更新を原則する旨の改正）をする必要があるのか。</p>	<p>各地域公共交通会議の設置要綱で更新手続き等の記載がある場合は改正が必要になります。</p>
<p>「登録の有効期間中に運行上重大な事故等の問題が発生しておらず」とあるが、地域公共交通会議は期間中に重大な事故等が発生していないかどうかの確認をどのように行うのか。</p> <p>登録を受けた運送主体からの聞き取りでよいのか。あらかじめ運輸支局等に対し、重大事故等が発生していないかどうかの確認を取る仕組みを導入すべきではないか。</p>	<p>重大な事故が発生した場合には、道路運送法施行規則第51条の3第10号に基づき「事故が発生した場合の対応に係る責任者及び連絡体制を記載した書類」を求めており、その中で、地域公共交通会議や運輸支局等に連絡するルールとなっております。また、自動車事故報告規則に基づき、報告書を国土交通大臣に提出しなければならないとされております。</p>
<p>協議の簡素化という趣旨から、「意見公募形式」を「原則」とすることに賛成。協議を簡素化するためには、書類の簡素化も更に推進すべき。登録権者が確認することで足りる書類を、地域公共交通会議等に提出しているケースが依然として多い。協議の書類を簡素化し、メールのみでとりまとめをすることも可能である旨を明示してもらいたい。</p>	<p>地域公共交通会議で協議を行うための書類については、地域公共交通会議の中で決めていただくこととなります。</p>
<p>登録団体が長年求めてきたのは、協議の簡素化と同時に、3年ごとの更新登録書類の簡素化である。「ラストワンマイル・モビリティ/自動車DX・GXに関する検討会」を経て改善策が示されたが、実際には3年間に何の変更もない書類は少ない。免許証、車検証、</p>	<p>免許証、車検証、保険証券の書類については、申請手続等の簡素化を図る観点から、運送主体が確認することで省略するよう、見直しを図ることとします。</p>

<p>保険証券といった日にちだけが更新されて内容が変わらない書類については、提出不要とし、実施主体が作る宣誓書（1枚）に代えるといった方法も検討するべきである。</p>	
<p>協議の簡素化という趣旨から、意見公募形式を原則とすることに賛成。しかしながら、実施主体が長年大きな課題としてきたのは、「3年ごとの更新登録」と「更新登録書類の簡素化」のため、改善策には大きな期待があったが、地方運輸局のレクチャーでは、3年間に何の変更もなければとの条件がついており、免許証、車検証、保険証券などは必ず日付の更新があり、3年間に何も変更がない書類は無いことが分かった。</p> <p>改正の概要に「実施主体の負担に鑑み」と書かれているが、書類自体の簡素化が図られなければ、実施主体の負担に変わりはない。協議の簡素化＝運営協議会等の構成員の負担軽減に終わるだけではないか。</p> <p>更新登録の期限についても、交通事業者協力型有償運送のように5年に変更してもらいたい。</p>	<p>免許証、車検証、保険証券の書類については、申請手続等の簡素化を図る観点から、運送主体が確認することで省略するよう、見直しを図ることとします。</p>
<p>自家用有償旅客運送の実施主体からの受託により株式会社が参画できることを明確化とあるが、受託先が運送業許可をとっていなくても可能か。</p> <p>葬儀屋、福祉施設等に委託することが可能になると活動の幅が増えていくと考える。</p>	<p>運送主体は市町村やNPO法人等となりますが、株式会社が協力することは可能です。協力にあたって一般旅客運送事業者の許可は必要ありません。</p>
<p>自家用有償旅客運送の「対価」の目安をタクシー運賃の「約8割」とすることを通達上明確化とあるが、算定基準を明確化にする必要があるか。</p> <p>算定の際に人件費を非常に低い数字でこれまで実施していた。8割になっても、最低賃金基準には届かないのではないか。</p> <p>法人として実施する場合、福祉有償運送は非営利活動であり、労働基準法に基づく最低賃金は抵触しないことを明示するなどをする活動の拡充につながるのではないか。</p>	<p>運送の対価については、道路運送法施行規則第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います。</p> <p>また、当該地域に適用されるタクシー運賃の約8割についても、あくまで目安であり、運送の対価の上限として定められているものではありません。</p>