

「交通」と「福祉」が重なる現場の方々へ

～高齢者支援サービスの提供に際しての交通・福祉制度及び事業モデルの整理と解説～

平成 30 年 3 月

国土交通省
総合政策局公共交通政策部交通計画課
自動車局旅客課

厚生労働省
老健局振興課

- ・ 平成 29 年 6 月に、高齢者の移動手段の確保に関する検討会において議論が行われ、同検討会において、平成 27 年度に介護保険制度で新しく創設された介護予防・日常生活支援総合事業における移動支援サービス及び道路運送法等の取扱を整理し、情報提供していくべきこと等がとりまとめられました。
- ・ このパンフレットは、国土交通省と厚生労働省の連携のもとで、高齢者の移動手段を確保する上で交通関連制度に馴染みの薄い福祉関係の方々や市町村の介護保険・高齢者担当部局の担当者の方々、また、移動手段を提供できる車両・人員やノウハウを有するけれども介護保険制度に知見の少ない交通事業者の方々や地方公共団体の交通部局の担当者の方々に向けて、それぞれの制度や、代表的な事業モデルについて、整理の上、情報提供するものです。
- ・ 福祉関係の方々や市町村の介護保険・高齢者担当部局の担当者の方々向けと、交通事業者等の方々や地方公共団体の交通部局の担当者の方々向けに分けて記載していますので、それぞれ該当する部分をご参照ください。

市町村の介護保険・高齢者担当部局や福祉関係者等による高齢者の輸送

サービスの検討・実施について

- ・ 本章は、市町村の介護保険・高齢者担当部局の担当者や福祉関係者・地域住民・事業者等が、高齢者の日常生活への支援を検討・実施する場合に、理解しておくべき道路運送法の制度（実施するにあたっての要件や手続き等）を整理することにより、高齢者の移動手段を確保しやすくするためのものです。なお、このパンフレットにおける「高齢者」は、要支援認定者・基本チェックリスト（以下「CL」と表記します）該当者を主に想定しています。
- ・ 地域における移動手段はバス、タクシーなどの公共交通機関がまずは担うべきものですが、輸送サービスが必要とする高齢者や地域の状況等に応じ、公共交通機関、公共交通を補完するボランティア団体による輸送、地域の助け合い等を組み合わせてサービスを提供する必要があります。
- ・ 実際に輸送サービスの提供を行う際は、地域を所管している運輸支局（4（1）参照）までまずはご相談ください。

1. 市町村（介護保険・高齢者担当部局）の方々へ

地域における移動ニーズへの対応については、主として交通部局が公共交通施策として対応している一方で、高齢者施策として介護保険担当部局が実施している場合もあります。そうした対応を効果的かつ効率的に進めるため、政策立案等に当たっては、両部局間の連携した対応が重要となります。

自動車を用いた輸送サービスには、大別して、利用者から運送の対価（このパンフレットにおける「運送の対価」とは、輸送サービスの提供に対して支払われる金銭等を指しますが、実際の運送に要した燃料代、道路通行料及び駐車料金は含まれません。）を得て行う「有償」の輸送サービスと、利用者から運送の対価を得ない「有償にあたらぬ」輸送サービス（「互助」による輸送）のふたつがあります。

全社は、道路運送法に基づいて、その許可や登録に際しては、輸送の安全や旅客の利便性確保に関する措置が担保されること、利用者から運送の対価を得ることでサービスの持続可能性が高まることから、まずは、有償によるサービス提供が基本となります。

（1）運送の対価を得る場合に可能なパターン

運送の対価を受け取って自動車で人を運ぶ場合、道路運送法上の許可又は登録が必要となります。高齢者の輸送サービスとして考えられる有償運送として主に以下の3つのパターンがあります。

① バス・タクシー事業者や、自家用有償旅客運送（4（2）用語集参照）の登録を受けたNPO等がサービスを提供するパターン

- ・ 既に道路運送法上、有償運送を行うことのできる許可や登録を得ている者が有償で輸送サービスを提供します。
- ・ 市町村が、事業者やNPO等への補助（運行費や車両購入費等）や、利用者への補助（割引券の交付等）を行っている事例もあります。

- ・ 運行時の責任については、事業者等が負うこととなります。

② バス・タクシー事業者や、登録を受けたNPO等に資金を提供するパターン

- ・ ①では対応できない場合に、市町村が一部費用負担し、事業者等による輸送サービスを確保します。
- ・ 利用者は、運行を行う事業者等に所定の運賃を支払います。
- ・ 運賃で補えないサービス提供については、市町村が負担する必要があります。
- ・ 運行時の責任については、実際に輸送サービスを実施する事業者等が負うこととなります。
- ・ 要介護・要支援認定およびCL該当以外の高齢者は、自家用有償旅客運送のうち、交通空白地有償運送（4（2）用語集参照）の登録を受けたNPO等のサービスを利用することができます。（福祉有償運送（4（2）用語集参照）の登録を受けたNPO等のサービスを利用することはできません。）

③ 市町村が自ら登録を受けて有償運送を実施するパターン

- ・ 市町村が自ら道路運送法上の許可又は登録（自家用有償旅客運送）を受けて有償運送を実施することも可能です。
- ・ 自家用有償運送の場合は、利用者から収受可能な運送の対価には一定の制限があります。また、地域の交通事業者等が参加した地域公共交通会議（4（2）用語集参照）等での合意を得ることが必要となります。制度の詳細は市町村の交通部局及び運輸支局までお尋ねください。
- ・ 運行管理や運転業務を事業者等に委託することは可能です。
- ・ 運行時の責任については、市町村が負うこととなります。

（2）運送の対価を得ない場合に可能なパターン

バスやタクシーのような既存の公共交通サービスが存在しない、存在しても人員や車両等に限界があるなどの理由で、従来の公共交通サービスの利用が困難な場合、利用者が運送の対価を負担しない高齢者の輸送サービスとしては、以下のパターンが考えられます。

① NPO等の「互助」による輸送を支援するパターン

- ・ NPO等が提供する「互助」による（有償にあたらぬ）輸送を支援します。
- ・ 運行時の責任については、NPO等が負うこととなります。
- ・ 当該有償にあたらぬ輸送サービスが道路運送法の許可・登録を受けずに提供されている場合に、市町村が可能な補助や支援については、例えば以下のようなものがあります。

※補助や支援の例

- （NPO等が利用者から収受しない場合）運送に要した燃料代、道路通行料、駐車料金
- 市町村が所有する車両の無償貸与
- 運送に使用するNPO等の車両の購入費、整備費、修理費、自動車保険料
- 輸送サービスの利用調整に係る人件費
- ・ その他、ご不明な点については運輸支局（4（1）参照）にご相談ください。（補助や支援

の内容によっては、輸送主体に道路運送法上の許可・登録が必要な場合があります。)

※運転者への謝礼等の留意事項

- 運転者の人件費や運転者に対する謝礼について、補助することはできません。
- 補助した経費分が、運転者に還流しないよう留意する必要があります。

② 市町村が自ら運送を行うパターン

- ・ 市町村が自らの事業として、利用者から運送の対価を受け取らず、全ての費用を負担して輸送サービスを提供します。
- ・ この場合、市町村自体が道路運送法上の許可や登録を受けること無くサービスの提供が可能です。
- ・ 運転業務を事業者へ委託することも可能です。
- ・ 運行時の責任については、市町村が負うことになります。

2. 社会福祉法人、NPO法人等高齢者の輸送サービスに携わる方々へ

自動車を用いた輸送サービスには、大別して、利用者から運送の対価を得て行う「有償」の輸送サービスと、利用者から運送の対価（このパンフレットにおける「運送の対価」とは、輸送サービスの提供に対して支払われる金銭等を指しますが、実際の運送に要した燃料代、道路通行料及び駐車料金は含まれません。）を得ない「有償にあたらぬ」輸送サービス（「互助」による輸送）のふたつがあります。

前者は、道路運送法に基づいており、その許可や登録に際しては、輸送の安全や旅客の利便性確保に関する措置が担保されること、利用者から運送の対価を得ることでサービスの持続可能性が高まることから、まずは、有償によるサービス提供が基本となります。

(1) 運送の対価を得る場合に可能なパターン

バスやタクシーのような道路運送法の許可を受けた事業者へサービスを提供してもらうことが望ましいですが、そのような事業者が見つからない場合などに、NPO やボランティア等が、運送の対価を受け取って自動車の人を運ぶ場合、道路運送法上の許可又は登録が必要となります。そうした輸送の形態としては、以下の3つのパターンがあります。

① NPO 等が自ら自家用有償旅客運送の登録を取って高齢者の輸送サービスを実施するパターン

- ・ 道路運送法上の自家用有償旅客運送（4（2）用語集参照）の登録を受けて、運送の対価を得て（対価の額には一定の制限があります。）自家用車による高齢者の輸送サービスを提供することが可能です。
- ・ 道路運送法に基づく運営協議会（4（2）用語集参照）の合意を経て、運輸支局（地方公共団体が事務・登録権限移譲を受けている場合は当該地方公共団体）に登録を行うことが必要となります。手続きや必要な要件等の詳細は最寄りの運輸支局へご相談ください。
- ・ 運転者（ボランティア含む）への人件費や謝礼の支払いも可能です。

- ・ 市町村から補助や支援を受けるにあたって、特段の制約はありません。

①' 訪問介護員等がいわゆる「4条ぶら下がり許可」を受けて自家用車による高齢者の輸送サービスを実施するパターン

- ・ 訪問介護事業所等の指定を受けたタクシー事業者との契約に基づき訪問介護員等が自家用自動車を使用し、要介護者等を輸送する許可（「4条ぶらさがり」許可（4（2）用語集参照））を受け、自家用車による高齢者の輸送サービスの提供を行うことが可能です。
- ・ 自家用車（いわゆる「白ナンバー」）を用いる輸送の場合は、ケアマネージャーが作成するケアプランや市町村が行う介護給付費支給決定の内容に基づいて、資格を有する訪問介護員等が、訪問介護サービス等と連続して、又は一体として行う輸送であることが必要です。

② 自家用有償旅客運送の登録を受けた市町村から運行委託を受けて高齢者の輸送サービスを実施するパターン

- ・ 市町村から NPO 等が運行委託を受け、運行の一部又は全部を行うことも可能です。
- ・ 市町村からの委託費により、サービスを提供します。
- ・ 運行時の責任については、市町村が負うことになります。

（2） 運送の対価を得ない場合に可能なパターン

（1）のような有償での高齢者の輸送サービスの利用が困難な場合、運送の対価を得ないことにより、道路運送法上の許可・登録を受けずに輸送を行う「互助」による輸送として以下のようなパターンも実施可能です。

なお、輸送の安全や利用者保護といった観点での道路運送法上の担保がなされないため、運行管理や整備管理をどのように行うのか、運転者の運転技能や知識をどのように確保するのかを十分検討する必要があります。

また、任意の自動車損害保険の加入状況や、事故の際の責任の所在がどのようなものとなるかといった点について、利用者とドライバーに対し、わかりやすく周知することも必要です。

① 利用者が実際の運行に要した燃料代、道路通行料、駐車場代のみを負担する形で輸送サービスを提供するパターン

- ・ 利用者が輸送サービスを実施する上で実際の運行に要した燃料代、道路通行料及び駐車場代のみを負担し、その他の費用をすべて輸送サービスの提供主体が負担して運行する場合、道路運送法上の許可・登録を必要とせずに、サービスの提供が可能です。
- ・ なお、上記以外の費用（保険料等）の負担を求めることはできません。
- ・ 運転者に運送の対価となるような報酬や謝礼を支払うことはできません。

② 利用者が会費や施設利用料等を負担するが、運送の対価を負担しない形で輸送サービスを提供するパターン

- ・ 利用者が会費や施設利用料等を負担する場合、会の運営全般に関する経費や施設使用に係る経費として負担している限りにおいては、運送の対価を負担していることにはなりません。ただし、以下のような点についてはご注意ください。

- A) 利用者が、会（自治会等）の運営全般に要する経費として会費を支払う場合に、希望する会員に輸送サービスを提供し、運送の対価は求めません。
- 輸送サービスの提供と会費の負担に密接な関係が認められ、運送に対する反対給付の関係が特定される場合は、会費と称して対価の收受が行われているものと考えられるため、許可・登録が必要となります。
- B) 利用者が施設利用料を支払って、高齢者サロンやデイサービス等の施設の利用をしている場合に、当該施設へ利用者を送迎するための輸送を提供し、送迎に係るコストは求めません。
- 個々から運賃を求める場合や、送迎サービスを利用する者と利用しない者の間で金額や提供されるサービスに差を設ける場合には、許可・登録が必要となります。
- C) 家事・身辺援助の提供が中心となるサービスにおいて、そのサービスの一環として輸送サービスを提供し、運送の対価を求めません。
- 車両を用いない外出支援（徒歩での付き添い）と車両を用いる輸送を含む外出支援とで時間単価が異なる場合や、「車両送迎分」と「付き添い分」の対価がそれぞれ区分されている場合は、許可・登録が必要となります。
 - 運送を行う場合と行わない場合とで対価が異なる場合や、提供するサービスの中に運送が含まれており、運送に対する反対給付が特定される場合には、許可・登録が必要となります。

③ 利用者が全く負担しない無償での輸送サービスを提供するパターン

- NPO 等の輸送サービスを提供する主体が、利用者に全く負担を求めず、寄付金や他の事業の収益などの輸送サービスとは無関係な財源を活用したり、社会貢献の一環として、サービスにかかる費用をすべて自ら負担したりする場合は、道路運送法の許可・登録を受けずに輸送サービスを実施することが可能です。
- NPO 等が、市町村などの地方公共団体から受けることが可能な補助や支援については、例えば以下のようなものがあります。（以下にあたらぬ補助や支援を検討する場合その他詳細については所管の運輸支局（5（1）参照）にご相談ください。）

※補助や支援の例

- 運送に要した燃料代、道路通行料、駐車料金
 - 市町村が所有する車両の無償貸与
 - 運送に使用する NPO 等の車両の購入費、整備費、修理費、自動車保険料
 - 輸送サービスの利用調整に係る人件費
- ただし、運転者の人件費や運転者に対する謝礼について、補助することはできないため、上記の補助や支援に際しては、運転者に金銭が還流しないよう留意する必要があります。

◆運送の対価を得ない範囲についての Q&A

- Q. 1 利用者から実際の運行に要した燃料代、道路通行料及び駐車場料金を受け取ることに加えて、利用者からある時、「うちでたくさん取れたからお裾分け」と自宅で採れた果物を渡されました。その果

物を、運転者がそのまま受け取り、食べてしまって良いのでしょうか。

A. 利用者の自発的な気持ちから提供された物品は、道路運送法上の「運送の対価」とならないため、受け取って差し支えありません。

Q.2 利用者から実際の運行に要した燃料代、道路通行料及び駐車場料金を受け取ることに加えて、利用者から、「いつもありがとう。」と少額ながら現金を渡されましたが、運転者が受け取って良いのでしょうか。

A. 利用者の自発的な気持ちから支払われた謝礼（金銭）は、道路運送法上の「運送の対価」とならないため、受け取って差し支えありません。

Q.3 利用者から実際の運行に要した燃料代、道路通行料及び駐車場料金の精算時にそれら費用を超える金額を渡され、「お釣りは要らないから」と言われましたが、運転者が受け取って良いのでしょうか。

A. QA.2 同様、利用者の自発的な気持ちから支払われた謝礼は、道路運送法上の「運送の対価」とならないため、受け取り可能です。

Q.4 利用者から実際の運行に要した燃料代、道路通行料及び駐車場料金を都度計算して受け取るのではなく、利用者から輸送一回につき100円と決めて受け取る場合、「有償」にあたらないのではないのでしょうか。

A. 金額の多寡や名目が問題ではなく、燃料代・道路通行料・駐車場代の範囲を超えるか否かが問題です。毎回燃料代・道路通行料・駐車場代の範囲におさまる場合は受け取ることができますが、そうでない場合は、受け取ることはできません。

Q.5 利用者から実際の運行に要した燃料代・道路通行料・駐車場代を受け取ることに加えて、輸送一回300円を運転者が利用者から受け取っているが「付き添い費」ということにしているため、「無償で運送している」ことにならないのでしょうか。

A. 道路運送法上の許可・登録を必要とする対価の受け取りかどうかは、その名目の如何を問わず、また、直接であるか間接であるかを問わないため、実際の運行に要した燃料代・道路通行料・駐車場代を受け取ることに加えて、輸送一回毎に300円を運転者が利用者から受け取っている場合は、道路運送法上の許可・登録を必要とする有償の輸送サービスとなります。

Q.6 利用者の所有する車両を、ボランティアが運転して利用者を輸送する場合に、利用者から一回の運転につき一定額の金銭を受け取る場合、道路運送法上の許可や登録を必要としますか？

A. 自動車の提供とともに行われる輸送サービスではなく、単に利用者に代わって運転するのみであれば、道路運送法の対象とはなりません。

Q.7 利用者と運転ボランティアとの仲介を行う仲介者が手数料を受け取る場合、実際の運送は行わない仲介者や運送を行う運転ボランティアは、道路運送法上の許可や登録を必要としますか？

A. 手数料が運転ボランティアに渡り、実際の運行に要した燃料代・道路通行料・駐車場代を超えた金銭を収受することとなる場合には、道路運送法の許可・登録が必要となります。そのため、仲介者

が仲介の手数料を受け取る場合には、仲介手数料が運転者に渡らないよう分別管理すること、利用規約等に運転者に仲介手数料を直接又は間接に支払ってはならないことを規定すること、收受する金銭の内訳を利用者に周知すること等により道路運送法違反とならないよう対策を講じることが必要となります。

3. 留意事項

(1) 運輸支局への相談

実際に輸送を検討する際は、まずはお近くの運輸支局の輸送担当（巻末参照）に事前にご相談ください。どのようなサービス形態が取り得るのか、それぞれのメリット・デメリット、他の地域での事例の紹介、また交通事業者へ委託する際の相談のお手伝いや、実際に輸送サービスを行うにあたって注意すべき事項などのご案内をさせていただきます。

(2) 「互助」による輸送を実施する場合の留意事項

有償にあたらぬ輸送サービス（「互助」による輸送）が、他の移動手段と有機的に連携し、持続可能な地域交通ネットワークの形成に資するよう、自治体が主宰する協議会から参加要請があった場合には、これに積極的に協力することが望まれます。

また、道路運送法上の許可・登録を受けないということは、道路運送法が定める輸送の安全や利用者保護の措置が担保されていないということです。運行主体において、運転者の運転技能や知識をどのように確保するのか十分検討し、安全確保や利用者保護に努める必要があります。

そのため、講じている安全の確保に関する措置、任意の自動車損害保険の加入状況や、事故の際の責任の所在がどのようなものとなるかといった点について、運行主体が、利用者に対し、わかりやすく周知することも必要です。

なお、運転者に対する教育については、自家用有償旅客運送制度における国土交通大臣の認定する講習を運転者に受講させるという方法も考えられます。

4. その他

(1) お問い合わせ先

（道路運送法の適用関係、具体の輸送の可否等について）

- ・ 地方運輸支局担当【別添 1】

（本パンフレットについて）

- ・ 国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課

(2) 用語集

- ・ 道路運送法：道路運送事業の運営を適正かつ合理的なものとし、並びに道路運送の分野における利用者の需要の多様化及び高度化に的確に対応したサービスの円滑かつ確実な提供を

促進することにより、輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益の保護及びその利便の増進を図るとともに、道路運送の総合的な発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的とする法律。旅客自動車運送事業や自家用有償旅客運送等について規定されている。

- ・ 運輸局・運輸支局：国土交通省の機関で、地方運輸局は全国9ブロックに設置。運輸支局は都府県ごとに設置（北海道は7支局）
- ・ 地域公共交通会議：地域の住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るために必要な一般乗合旅客自動車運送事業及び自家用有償旅客運送に関する協議を行うために市町村又は都道府県が主宰する会議
運営協議会：地域の住民の生活に必要な旅客輸送を確保するために必要な公共交通空白地有償運送及び福祉有償運送に関する協議を行うために市町村又は都道府県が主宰する会議
- ・ 自家用有償旅客運送：過疎地域での輸送や福祉輸送といった、地域住民の生活に必要な輸送について、それらがバス・タクシー事業によっては十分に提供されない場合に、例外的に市町村やNPO法人等が自家用車を用いて有償で運送すること。国土交通大臣の登録を受けるためには、地域公共交通会議又は運営協議会における地域の関係者の合意が必要。
- ・ 公共交通空白地有償運送：バス・タクシー等の公共交通機関によっては住民に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合において、NPO法人等が行う地域内の住民等を対象とする自家用有償旅客運送。
- ・ 福祉有償運送：バス・タクシー等の公共交通機関によっては要介護者等に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合において、NPO法人等が行う要介護者等を対象とする自家用有償旅客運送。
- ・ 4条ぶらさがり：訪問介護事業所等の指定を受けたタクシー事業者等との契約に基づき訪問介護サービスを提供する訪問介護員等が、道路運送法第78条第3号の許可を受けて自家用自動車を使用して要介護者等を輸送する有償輸送。

(3) 関係法令等

○道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）（抄）

第四条 一般旅客自動車運送事業を営もうとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

2 一般旅客自動車運送事業の許可は、一般旅客自動車運送事業の種別（前条第一号イから八までに掲げる一般旅客自動車運送事業の別をいう。以下同じ。）について行う。

（有償運送）

第七十八条 自家用自動車（事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。）は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

一 災害のため緊急を要するとき。

二 市町村（特別区を含む。以下この号において同じ。）、特定非営利活動促進法（平成十年法律第七号）第二条第二項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、次条の規定により一の市町村の区域内の住民の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送（以下「自家用有償旅客運送」という。）を行うとき。

三 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。

(登録)

第七十九条 自家用有償旅客運送を行おうとする者は、国土交通大臣の行う登録を受けなければならない。

- 「道路運送法の許可又は登録を要しない運送の態様について（平成十八年九月二十九日国土交通省自動車局旅客課長事務連絡）」（平成三十年三月三十日の改正後のもの）【別添2】

市町村（交通部局）や交通事業者等による移動支援サービスの 検討・実施について

- ・ 本章は、市町村の交通部局担当者や交通事業者等が介護保険制度を活用した高齢者の移動支援サービスにどう関わっていくべきか、どう関わっていく機会があるのか、という観点で、理解しておくべき介護保険の制度を整理することにより、より効果的に高齢者の移動支援サービスを提供しやすくするためのものです。
- ・ 介護保険制度の介護予防・日常生活支援総合事業（以下「総合事業」という。5（2）用語集参照）は、地域のニーズに基づき、市町村の介護保険・高齢者担当部局が実施の可否や実施の要件を定めているため、ニーズの照会や、移動支援サービスの実施についての提案などは、市町村の介護保険・高齢者担当部局（5（1）参照）までご相談ください。
- ・ なお、総合事業の対象者は、要支援認定・基本チェックリスト（CL）該当者（5（2）用語集参照）となります。要支援者・CL該当者以外の者も含めてサービスを提供し、要支援者・CL対象者が全体の利用者の半数を下回る場合には、利用者数で按分する等、合理的な方法で総合事業の対象を確定することで、その範囲において運営費補助が可能です。

1. 市町村（交通部局）の方へ

- ・ 地域における移動支援サービスを検討する際には、地域のニーズを踏まえて検討を行うことが重要であり、介護保険・高齢者担当部局と連携して対応することが重要です。
- ・ 主に対象が要支援・CL該当者が主である場合は、総合事業としての実施も考えられるため、介護保険担当部局とよくご相談ください。（総合事業として移動支援サービスを実施するかどうかや実施の要件は、市町村の介護保険担当部局の判断によります。）
- ・ バスやタクシーの利用割引、市町村による自家用有償旅客運送など、交通部局として提案できる輸送サービスや、運輸支局担当者の紹介、車両の提供等、介護保険担当部局に積極的にご提案ください。
- ・ 介護保険担当部局・交通部局と交通事業者が、地域公共交通会議や介護保険制度の協議体（5（2）用語集参照）等において積極的な情報交換・提供を行うことにより、例えば、総合事業の移動支援サービスをバス・タクシー事業者が実施し、これに対して市町村の介護保険担当部局が補助を行う等、より効果的なサービス提供が可能になる場合もあります。

2. バス・乗合タクシー事業者の方々へ

- ・ 地域の高齢者の移動ニーズを踏まえて事業を行うには、自宅からバス停、バス停から病院などの目的地までの歩行移動距離や段差や利用実態に合わないダイヤ設定等が障害となって利用が進まないといった場合もあるため、停留所の位置やダイヤの軽微な見直しでニーズを取り込むことが可能となる場合があります。
- ・ また、市町村の介護保険担当部局からの補助や社会福祉法人、NPO 等からの委託を受けて

移動支援サービスを実施するといった形態での参画も考えられるため、市町村や NPO 等との情報交換や協議が効果的です。

- ・ 主にサービスを必要とする高齢者が要支援・CL 該当者である場合は、総合事業として実施することにより、介護保険制度からの補助も考えられるため、市町村の介護保険担当部局とよく情報交換・相談を行うことが必要です。
- ・ 総合事業で実施する場合の対象経費は、次のとおりですが、具体的な範囲については、市町村の介護保険担当部局にご相談下さい。

A) 通院等をする場合における送迎前後の付き添い支援

通院等をする場合における送迎前後の付き添い支援であるので、移送に関する直接経費は対象とならず、サービスの利用調整の人件費等の間接経費のみが対象。

B) 通所型サービスや一般介護予防事業における送迎を別主体が実施する場合の送迎

間接経費のほか、ガソリン代等送迎にかかる実費、車両購入費等に対する補助等が対象。

- ・ 乗合タクシーの場合は、単なる旅客運送のみならず、買い物代行、見守り代行などの多様なサービス展開を図ることで地域の移動ニーズの掘り起こしや集約が可能となることもあります。

3. タクシー事業者の方へ

- ・ ドアツードアの輸送が可能なタクシーは、特に地域の高齢者の移動ニーズに合致しやすいため、市町村の介護保険担当部局や社会福祉法人、NPO 等の地域の関係者とよく情報交換を行い、ニーズ把握に努めることで、利用者のニーズに基づいたサービス実施が可能となります。
- ・ また、市町村の介護保険担当部局からの補助や社会福祉法人、NPO 等からの委託を受けて移動支援サービスを実施するといった形態での参画も考えられるため、市町村や NPO 等との情報交換や協議が効果的です。
- ・ サービスを必要とする高齢者が要支援・CL 該当者が主である場合は、総合事業として実施することにより、介護保険からの支援策も考えられるため、市町村の介護保険担当部局とよく情報交換・相談を行うことが必要です。
- ・ 総合事業で実施する場合の対象経費は、以下のとおりですが、具体的な範囲については、市町村の介護保険担当部局にご相談下さい。

A) 通院等をする場合における送迎前後の付き添い支援

通院等をする場合における送迎前後の付き添い支援であるので、移送に関する直接経費は対象とならず、サービスの利用調整の人件費等の間接経費のみが対象。

B) 通所型サービスや一般介護予防事業における送迎を別主体が実施する場合の送迎

間接経費のほか、ガソリン代等送迎にかかる実費、車両購入費等に対する補助等が対象。

- ・ 総合事業の他にも、介護保険施設と利用者宅間の送迎の運行受託や、高齢者向けの移動支援サービスを独自に提供しようとする NPO 等への運転者の提供、ボランティア・ドライバーへの運転指導や運行管理ノウハウの提供等、様々な形での参画が可能です。
- ・ また、一定の区域における貨客混載による宅配、買い物代行、見守り代行などの多様なサービス展開を図ることで地域のニーズの掘り起こしや集約が可能となることもあります。
- ・ タクシー定期、乗り合うと安く乗れる運賃補助券、相乗り促進などの利用促進の取組を進めることで、運賃の割高感についてイメージを変えていくことも重要です。

4. Q&A

Q1.総合事業の訪問型サービスDという類型であれば、移動支援サービスを行うにあたって市町村の支援を受けられるのでしょうか。

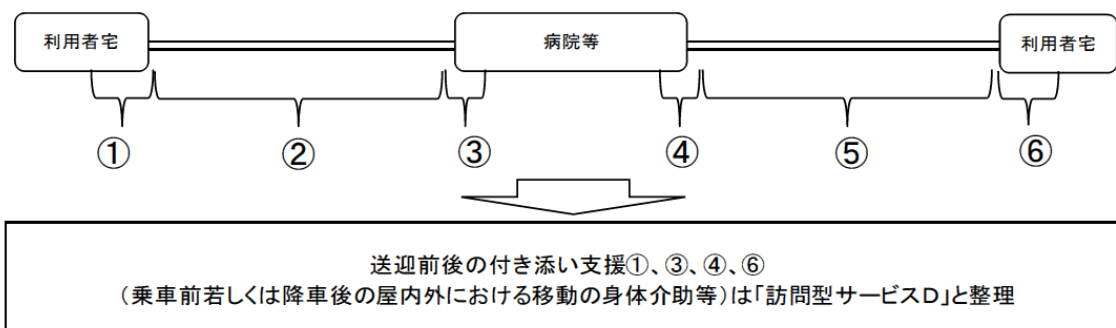
A.まずは、当該市町村が総合事業に例示されている訪問型サービスDを実施するか否かの確認が必要です。実施する場合はその実施要件や補助要件については、各市町村が定めておりますので、各市町村の介護保険担当部局とご相談下さい。

Q2. 訪問型サービスD（移動支援）には具体的などのような類型があるのでしょうか。

A.訪問型サービスD（移動支援）については以下のような2種類に分類できます。以下、介護保険からの補助を受ける場合に、道路運送法上の運送の対価にあたるか（道路運送法上の許可・登録を要する有償の輸送サービスとみなされるのか）についても併せて、両形態について整理します。

ケース1）は、送迎の前後に車両への乗降を介助する形態です。介護保険からの補助があったとしても、車両を用いた送迎部分への支援にはあたらないこととなりますので、道路運送法上の支障は生じません。

ケース1）通院等をする場合における送迎前後の付き添い支援（通院等乗降介助のイメージ）



ケース2）は、通いの場への送迎を実施する形態です。補助対象は市町村が判断することとなりますが、運送の対価が補助対象に含まれている場合には、道路運送法上の許可・登録を要することとなります。

や日常生活支援に関するサービス等の事業

- ・ 訪問型サービスD：総合事業の訪問型サービスにおいて実施される移送前後の生活支援
- ・ ケアプラン・予防プラン：サービス利用に関する計画であり、居宅介護支援事業所や地域包括支援センターが作成する。（要介護者に対してのものがケアプラン、要支援者・CLに対してのものが予防プランとなります。）

(3) 関係法令等

○ 介護保険法（平成9年法律第123号）（抄）

第115条の45 市町村は、被保険者（当該市町村が行う介護保険の住所地特例適用被保険者を除き、当該市町村の区域内に所在する住所地特例対象施設に入所等をしている住所地特例適用被保険者を含む。第三項第三号及び第百十五条の四十九を除き、以下この章において同じ。）の要介護状態等となることの予防又は要介護状態等の軽減若しくは悪化の防止及び地域における自立した日常生活の支援のための施策を総合的かつ一体的に行うため、厚生労働省令で定める基準に従って、地域支援事業として、次に掲げる事業（以下「介護予防・日常生活支援総合事業」という。）を行うものとする。

一 居宅要支援被保険者その他の厚生労働省令で定める被保険者（以下「居宅要支援被保険者等」という。）に対して、次に掲げる事業を行う事業（以下「第一号事業」という。）

イ 居宅要支援被保険者等の介護予防を目的として、当該居宅要支援被保険者等の居宅において、厚生労働省令で定める基準に従って、厚生労働省令で定める期間にわたり日常生活上の支援を行う事業（以下この項において「第一号訪問事業」という。）

ロ～ニ （略）

○ 地域支援事業実施要綱（「地域支援事業の実施について」（平成18年6月9日老発第0609001号老健局長通知））抜粋

別記1－(1)－イ－(ア)

⑤ 介護予防・生活支援サービス事業と一体的に行われる移動支援や移送前後の生活支援（以下「訪問型サービスD」という。）

(a) 定義

市町村の定める基準に基づき、実施指針第2の4(1)に規定する介護予防・生活支援サービス事業と一体的に行われる移動支援や移送前後の生活支援

(b) サービス内容

a 通院等をする場合における送迎前後の付き添い支援

b (イ)に定める通所型サービスや(2)に定める一般介護予防事業における送迎を別主体が実施する場合の送迎

(c) 実施方法

訪問型サービスBに準じる。

原則として、ア(エ)①(d)に定める補助（助成）による方法とする。

(d) 補助（助成）の方法による実施

地域において活動しているNPO法人やボランティア等に対して、要支援者等に対するサービス提供等を条件として、その立ち上げ経費や活動に要する費用に対して補助（助成）することにより事業を実施するもの。

(d) 人員・設備・運営基準

訪問型サービスBに準じる。

ア(オ)②による。

② 旧介護予防訪問介護等に相当するサービス以外の場合

旧介護予防訪問介護等に相当するサービス以外の指定事業者等によるサービスに係る人員・設備・運営の基準については、地域の実情に応じて市町村が定めること。なお、市町村が当該基準を定める際に、法令により必ず遵守すべき事項については、以下のとおりである。

- (a) 従事者の清潔の保持・健康状態の管理
- (b) 従事者又は従事者であった者の秘密保持等
- (c) 事故発生時の対応
- (d) 廃止・休止の届出と便宜の提供

(e) 単価

訪問型サービスBに準じる。なお、(b)a の支援については、通院等をする場合における送迎前後の付き添い支援であるので、移送に関する直接経費は対象とならず、サービスの利用調整の人件費等の間接経費のみが対象となる。また、(b)b の支援の対象経費については、間接経費のほか、ガソリン代等送迎にかかる実費、車両購入費等に対する補助等、具体的な対象経費について費用の効率性の観点から市町村において判断するものである。

ア(エ)②の留意事項及びア(カ)②を踏まえながら、支援の内容に応じ、市町村が適切な補助単価の設定を行うものとする。

(ア(エ)②の留意事項)

補助（助成）の方法で事業を実施する場合について、当該補助（助成）の対象経費や額等については、立ち上げ支援や活動場所の借り上げの費用、間接経費（光熱水費、サービスの利用調整等を行う人件費等）等、様々な経費について、市町村がその裁量により対象とすることを可能とするが、ボランティアがサービス提供する場合には、その人件費等は補助の対象とすることはできない。また、施設整備の費用（軽微な改修は除く。）、直接要支援者等に対する支援等と関係ない従業員の募集・雇用に要する費用、広告・宣伝に要する費用等も対象とすることはできない。運営費の一部を補助するものであるが、例えば補助率を設定せずに年定額での補助を行うことも可能である。

なお、住民主体の自主的な取組や活動を阻害しないよう、実施主体の活動内容については、過去に国庫補助金等から一般財源化された事業も含めて実施を妨げるものではない。

ただし、地域の多様な社会資源を積極的に活用しながら多様な通いの場を創出する観点から、例えばイ（イ）に定める通所型サービスを、空き家を活用した事業として実施する場合等において、階段の手すりやスロープの設置、トイレの改修等高齢者が利用するに当たって必要な軽微な改修を行う場合は、当該費用を対象として差し支えない。

また、サービスを提供するのは補助（助成）を受けたNPO法人やボランティア等となるが、総合事業の実施に当たっては、法第115条の45第1項第1号イから八までを省令第140条の62の3第2項に基づき実施する必要があることから、補助金（助成金）の交付条件等として当該基準を遵守するよう定める必要がある。補助（助成）による実績報告を求めるとき、どのような報告を求めらるかに

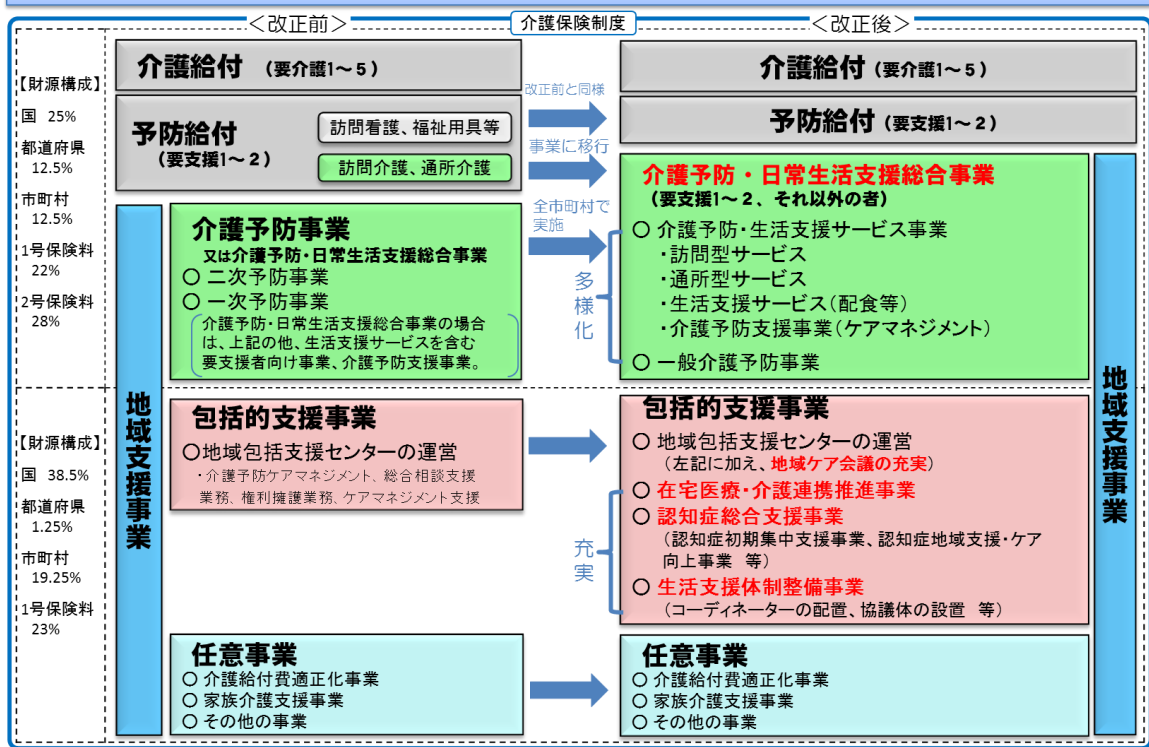
については、その補助（助成）の方法やサービス内容を踏まえて、市町村が定める。
(ア(カ)②)

② 直接実施、委託及び補助（助成）の場合

①の指定事業者による実施との整合性の観点から、直接実施における費用の額、委託実施における委託費、補助（助成）実施における補助額は、それぞれの利用者見込み数で除して得た額が、介護予防訪問介護等の単価以下の額（利用者数に応じて設定する単価にあつては、利用者 1 人当たりの単価が介護予防訪問介護等の単価以下の額）となるように設定すること。

ただし、保健・医療の専門職により提供される 3 ～ 6 か月の短期間で行われるサービスについては、この限りではない。

新しい地域支援事業の全体像(平成26年改正前後)



サービスの類型(典型的な例)

○ 要支援者等の多様な生活支援のニーズに対して、総合事業で多様なサービスを提供していくため、市町村は、サービスを類型化し、それに併せた基準や単価等を定めることが必要。

訪問型サービス

※ 市町村はこの例を踏まえて、地域の実情に応じた、サービス内容を検討する。

- 訪問型サービスは、現行の訪問介護に相当するものと、それ以外の多様なサービスからなる。
 ○ 多様なサービスについては、雇用労働者が行う緩和した基準によるサービスと、住民主体による支援、保健・医療の専門職が短期集中で行うサービス、移動支援を想定。

基準	現行の訪問介護相当	多様なサービス			
サービス種別	①訪問介護	②訪問型サービスA (緩和した基準によるサービス)	③訪問型サービスB (住民主体による支援)	④訪問型サービスC (短期集中予防サービス)	⑤訪問型サービスD (移動支援)
サービス内容	訪問介護員による身体介護、生活援助	生活援助等	住民主体の自主活動として行う生活援助等	保健師等による居宅での相談指導等	移送前後の生活支援
対象者とサービス提供の考え方	○既にサービスを利用しているケースで、サービスの利用の継続が必要なケース ○以下のような訪問介護員によるサービスが必要なケース (例) ・認知機能の低下により日常生活に支障がある症状・行動を伴う者 ・退院直後で状態が変化しやすく、専門的サービスが特に必要な者 等 ※状態等を踏まえながら、多様なサービスの利用を促進していくことが重要。	○状態等を踏まえながら、住民主体による支援等「多様なサービス」の利用を促進		・体力の改善に向けた支援が必要なケース ・ADL・IADLの改善に向けた支援が必要なケース ※3～6ヶ月の短期間で行う	訪問型サービスBに準じる
実施方法	事業者指定	事業者指定／委託	補助(助成)	直接実施／委託	
基準	予防給付の基準を基本	人員等を緩和した基準	個人情報の保護等の最低限の基準	内容に応じた独自の基準	
サービス提供者(例)	訪問介護員(訪問介護事業者)	主に雇用労働者	ボランティア主体	保健・医療の専門職(市町村)	

運輸支局担当一覧

北海道運輸局	札幌	運輸支局	011	-	731	-	7167	輸送担当
	函館	運輸支局	0138	-	49	-	8863	輸送担当
	旭川	運輸支局	0166	-	51	-	5272	輸送担当
	室蘭	運輸支局	0143	-	44	-	3012	輸送担当
	釧路	運輸支局	0154	-	51	-	2514	輸送担当
	帯広	運輸支局	0155	-	33	-	3286	輸送担当
東北運輸局	北見	運輸支局	0157	-	24	-	7631	輸送担当
	青森	運輸支局	017	-	739	-	1502	輸送担当
	岩手	運輸支局	019	-	638	-	2155	輸送担当
	宮城	運輸支局	022	-	235	-	2517	輸送担当
	秋田	運輸支局	018	-	863	-	5813	輸送担当
	山形	運輸支局	023	-	686	-	4712	輸送担当
関東運輸局	福島	運輸支局	024	-	546	-	0345	代表
	茨城	運輸支局	029	-	247	-	5348	代表
	栃木	運輸支局	028	-	658	-	7011	輸送担当
	群馬	運輸支局	027	-	263	-	4440	輸送担当
	千葉	運輸支局	043	-	242	-	7335	輸送担当
	埼玉	運輸支局	048	-	624	-	1835	代表
北陸信越運輸局	東京	運輸支局	03	-	3458	-	9233	輸送担当
	神奈川	運輸支局	045	-	939	-	6801	輸送担当
	山梨	運輸支局	055	-	261	-	0880	輸送担当
	新潟	運輸支局	025	-	285	-	3124	輸送担当
	長野	運輸支局	026	-	243	-	4603	輸送担当
	富山	運輸支局	076	-	423	-	0893	輸送担当
中部運輸局	石川	運輸支局	076	-	291	-	7854	代表
	愛知	運輸支局	052	-	351	-	5312	輸送担当
	静岡	運輸支局	054	-	261	-	2898	輸送担当
	岐阜	運輸支局	058	-	279	-	3714	輸送担当
	三重	運輸支局	059	-	234	-	8411	輸送担当
	福井	運輸支局	0776	-	34	-	1602	輸送担当
近畿運輸局	大阪	運輸支局	072	-	822	-	6733	輸送担当
	京都	運輸支局	075	-	681	-	9765	輸送担当
	奈良	運輸支局	0743	-	59	-	2151	輸送担当
	滋賀	運輸支局	077	-	585	-	7253	輸送担当
	和歌山	運輸支局	073	-	422	-	2138	輸送担当
	兵庫	陸運部	078	-	453	-	1104	輸送担当
神戸運輸監理部 中国運輸局	広島	運輸支局	082	-	233	-	9166	代表
	鳥取	運輸支局	0857	-	22	-	4154	代表
	島根	運輸支局	0852	-	37	-	8111	代表
	岡山	運輸支局	086	-	286	-	8121	代表
	山口	運輸支局	083	-	922	-	5335	代表
	徳島	運輸支局	088	-	641	-	4811	輸送担当
四国運輸局	香川	運輸支局	087	-	882	-	1357	輸送担当
	愛媛	運輸支局	089	-	956	-	1563	輸送担当
	高知	運輸支局	088	-	866	-	7311	輸送担当
九州運輸局	福岡	運輸支局	092	-	673	-	1191	輸送担当
	佐賀	運輸支局	0952	-	30	-	7271	輸送担当
	長崎	運輸支局	095	-	839	-	4747	輸送担当
	熊本	運輸支局	096	-	369	-	3155	輸送担当
	大分	運輸支局	097	-	558	-	2107	輸送担当
	宮崎	運輸支局	0985	-	51	-	3952	輸送担当
沖縄総合事務局	鹿児島	運輸支局	099	-	261	-	9192	輸送担当
	鹿屋	運輸支局	098	-	877	-	5140	代表

国自旅第 338 号
平成 30 年 3 月 30 日

各地方運輸局自動車交通部長
沖縄総合事務局運輸部長

殿

自動車局旅客課長

道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について

標記については、平成 18 年に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）が成立し、市町村、ボランティア団体等が行う自家用有償旅客運送について、新たに登録制とされた。この際、参議院国土交通委員会において「NPO 等による福祉有償運送について、好意に対する任意の謝礼にとどまる金銭の授受は有償に含めないこととするなど「自家用有償旅客運送」に係る有償の考え方及び運送対象者の範囲を示す」旨の附帯決議が付され、その趣旨を踏まえ、事務連絡（平成 18 年 9 月 29 日付け）で考え方を整理し、運用してきたところである。

今般、規制改革実施計画（平成 29 年 6 月 9 日閣議決定）において「自家用自動車による運送について、それが有償である場合には、旅客自動車運送事業に準じた輸送の安全や利用者の保護に対する期待感を利用者一般が有していることが、自家用自動車の有償運送を登録又は許可にかからしめる理由であることを通達により明確にするとともに、登録又は許可を要しない自家用自動車による運送について、ガソリン代等の他に一定の金額を収受することが可能な範囲を通達により明確化する。」との計画が策定され、また、「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」の中間とりまとめ（平成 29 年 6 月 30 日公表）において「道路運送法上の許可・登録を要しない輸送について、ガソリン代等の他に一定の金額を収受することが可能な範囲を明確化し、関係者に周知する。」とされたところである。

このため、上記の趣旨を踏まえ、標記についての考え方を整理したので、その旨了知されるとともにその取扱いについて円滑な実施に努めることとされたい。

なお、本通達の発出に伴い、「道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様について」（平成 18 年 9 月 29 日事務連絡）及び『道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様について』の細部取扱いについて」（平成 22 年 9 月 1 日事務連絡）を廃止する。

記

1. 道路運送法上の許可又は登録を要しない運送の態様についての考え方

道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号。以下「法」という。）第 78 条の規定により、自家用自動車は、原則として、有償の運送の用に供してはならず、災害のため緊急を要

するときを除き、例外的にこれを行うためには、国土交通大臣の登録又は許可を受けるべきことが定められている。これは、自家用自動車による有償運送について許可又は登録が必要とされている趣旨が、自家用自動車については、旅客自動車運送事業のような輸送の安全や利用者の保護のための措置が一般的には行われていないこと、自家用自動車による旅客運送を有償で行う場合には、輸送の安全や利用者の保護のための措置が確保されているとの期待感を利用者一般が有していることを踏まえ、これらの措置が確実に行われていることについて、許可又は登録の際に確認する必要があるためである。

個々具体的な行為が、有償の運送として、許可や登録（法第78条第3号の許可、法第79条の登録、行為の態様によっては、法第4条第1項又は法第43条第1項の許可を要するか否かについては、最終的には、それぞれの事例に即して個別に総合的な判断を行うことが必要であるが、主として、ボランティア活動における送迎行為等を念頭におきながら、許可又は登録が不要な場合の考え方及びこれに該当すると思われるケースの例を示せば、次のとおりである。

(1) サービスの提供を受けた者（以下「利用者」という。）からの給付が、「好意に対する任意の謝礼」と認められる場合

運送行為の実施者の側から対価の支払いを求めた、事前に対価の支払いが合意されていた、などの事実がなく、あくまでも自発的に、謝礼の趣旨で金銭等が支払われた場合は、通常は有償とは観念されず、許可又は登録は不要である。具体的には以下のような事例がありうるものと考えられる。

【具体例①】

運送が偶発的に行われた場合であって、運送の終了後、運送を行った者に対し意図していない金銭等の支払いが利用者から自発的に行われた場合。（例えば、家事援助等のサービス後、たまたま用務先が同一方向にあり懇願されて同乗させたなどの場合で、利用者の自発的な気持ちから金銭の支払いが行われたとき）

【具体例②】

偶発的でない運送であっても、個々の運送自体は無償で行われており、日頃の感謝の気持ちとして任意に金銭等の支払いが行われた場合。（例えば、過疎地等において、交通手段を持たない高齢者を週に1回程度近所の者が買い物等に連れていくことに対して、日頃の感謝等から金銭の支払いが行われた場合）

【具体例③】

運送の終了後に利用者が釣り銭の返却を求めず、運転者に受け取るよう申し出て、運転者が釣り銭を受け取った場合。

(注1) 原則として、予め運賃表などを定めそれに基づき金銭の收受が行われる場合には、少額の金銭といえども「任意の謝礼」には該当せず、有償となり許可又は登録を要することとなる。ただし、(3)の考え方に基づいて金額が定められている場合を除く。

(注2) 利用者が会費を支払う場合は、会の運営全般に要する経費として收受されている限りにおいては、対価とは解されない。ただし、会費の全部又は一部によって運送サービスの提供に必要なコストが負担される等、

運送サービスの提供と会費の負担に密接な関係が認められ、運送に対する反対給付の関係が特定される場合は、会費と称して対価の收受が行われているものと考えられるため、有償とみなされ許可又は登録を要することとなる。

(注3) このほかに、「協賛金」、「保険料」、「カンパ」など、運送とは直接関係のない名称を付して利用者から收受する金銭であっても、それらの收受が運送行為に対する反対給付であるとの関係が認められる場合にあっては、それらが如何なる名称を有するものであっても有償とみなされる。

(注4) あくまで自発的に謝礼の趣旨の金銭等が支払われた場合は許可又は登録は不要であるが、利用者が運転者に対してガソリン代、道路通行料の範囲内で相乗りする形態をWebサイト等で仲介するサービスについて、以下の場合には、自発的な謝礼の趣旨の支払とはいえ、許可又は登録を要する。

- 1) 仲介者が、Webサイト等で、謝礼の誘引文言を表示し又は謝礼の有無・金額によって利用者进行评估すること等により、謝礼の支払を促す場合
- 2) 仲介者が、Webサイト等で、利用者に対し謝礼の決定を経由しなければガソリン代、道路通行料の決済ができない仕組みを提供する場合

(2) 利用者からの給付が、金銭的な価値の換算が困難な財物や流通性の乏しい財物などによりなされる場合

利用者からの支払いの手段が、例えば野菜など金銭的な価値の換算や流通が困難な物である場合、一部の地域通貨のように換金性がない場合などは、通常、支払いが任意であるか、又はそもそも財産的な価値の給付が行われていないと認められることが多い。具体的には以下のような事例がありうるものと考えられる。

【具体例①】

日頃の運送の御礼として、自宅で取れた野菜を定期的に手渡す場合は有償とはみなさない。

(注1) ただし、流通性、換金性が高い財産的価値を有する、商品券、図書券、ビール券等の金券、貴金属類、金貨、絵画、希少価値を有する物品等にあつては、これらの收受は有償とみなされ許可又は登録を要することとなる。

【具体例②】

地域通貨の一種として、ボランティアなサービスを相互に提供し合う場合であつて、例えば、運送の協力者に対して1時間1点として点数化して積立て、将来自分が支えられる側になった際には、積立てておいた点数を用いて運送等のサービスを利用できる仕組み等、組織内部におけるボランティアなサービスの提供を行う場合。

(注1) サービスの交換にとどまる場合については原則として許可又は登録は不要であるが、点数の預託がない者に対して寄付金を求め、或いは、有料で点数チケットを購入してもらうなどの場合においては、許可又は登録が必要となるケースがある。

(注2) 地域通貨といっても、エコマネー、タイムダラー、時間通貨など様々な名

称があり、その種類、サービスの対象範囲等の内容もまちまちであることから、実際の地域通貨の対象となるサービスの内容、流通の範囲、交換できる財・サービスの内容等に応じ、無償となる場合、有償とみなす場合が存在することとなる。交換可能なものの範囲に広く財物が含まれる場合は、当該地域通貨が実質的に金銭の支払いと同等の効果を有し、許可又は登録を要することとなる可能性が高い。

- (3) 当該運送行為が行われなかった場合には発生しないことが明らかな費用(同種の運送を行った場合には、運送目的、運送主体を問わず発生する費用に限る。)であって、客観的、一義的に金銭的な水準を特定できるもの(ガソリン代、道路通行料及び駐車場料金。以下「特定費用」という。)を負担する場合

運送目的、運送主体にかかわらず自動車の実際の運行に要する特定費用を利用者が支払う場合は、社会通念上、通常は許可又は登録は要しないと解される(ただし、このようなケースに該当するのは、当該運送行為が行われなかった場合には発生しなかったことが明らかな費用であって、客観的、一義的に金銭的な水準を特定できるものであることが必要であり、通常は、特定費用のみがこれに該当するものと考えられる。人件費、車両償却費、保険料等は、運送の有無にかかわらず発生し、又は金銭的な価値水準を特定することが困難であるため、これには該当しない。)

なお、利用者が複数人であっても、負担総額が特定費用の範囲内である場合に限り、許可又は登録を要しない。

具体的には、以下のような事例がありうるものと考えられる。

【具体例①】

地域の助け合い等による移動制約者の移送等の活動に対して支払われる対価の額が、実際の運送に要した特定費用の範囲内となる場合。(道路通行料、駐車場代にあつては、使用しない場合には徴収することができないものとして取り扱われることを要するものとする。)

(注1) ガソリン代の算出方法は例えば以下の方法によることが可能である。

走行距離(km) ÷ 燃費(km/ℓ) × 1ℓあたりのガソリン価格(円/ℓ)

(それぞれの数値の算出根拠の例)

- ・ 走行距離 : 地図情報サイトで計測した距離
- ・ 燃費 : 自動車情報サイトで車種ごとに公表されている燃費
- ・ ガソリン価格 : ガソリン価格調査機関が公表する価格

※ その他、市町村の取組として実施される実証実験の結果に基づき、1 kmあたりの運行に要するガソリン代を算出し、当該算出方法について定期的に実情との乖離が無いか確認し、乖離があれば見直すこととしている場合には、許可又は登録を要しない。

(注2) なお、実際の運送に要するガソリン代として、移動制約者等の乗車中はもとより、当該運送等の開始前における車庫等からの迎車及び当該移送等の終了後における車庫等までの回送を行った場合は、これについても含むことができる。

(注3) 運転者と利用者がガソリン代、道路通行料の範囲内で相乗りする形態をWebサイト等で仲介するサービスについて、名目のいかに問わず仲介手数料の一部を運転者に支払うことにより、運転者が特定費用(ガソリン代、道路通行料及び駐車場料金)及び自発的な謝礼を超える金銭等を収受する場合は、道路運送法違反となる。

このことを踏まえ、仲介者は、以下の対応等により、道路運送法違反とならない対策を講じること。

- 1) 運転者に支払われる金銭と仲介者が収受する金銭について、決済代行会社を通じて支払う方法や、入金口座を分ける方法等により、運転者に仲介手数料が環流しないよう分別管理を行う。
- 2) 運転者や利用者との利用規約やHP等に、運転者に対し仲介手数料を直接又は間接に支払ってはならない旨を明記する。
- 3) 収受する金銭の内訳について、Webサイトにおける掲載、車内や事務所における掲示等の適切な方法で、利用者へ明確に周知する。

(4) 市町村が公費で負担するなど利用者は対価を負担しておらず、反対給付が特定されない場合など

【具体例①】

市町村の事業として、市町村の保有する自動車により送迎が実施され、それらの費用が全額市町村によって賄われ利用者からは一切の負担を求めない場合。

【具体例②】

デイサービス、授産施設、障害者のための作業所等を経営する者が、自己の施設の利用を目的とする通所、送迎を行う場合であって、送迎に係るコストを利用者個々から収受しない場合にあっては、当該送迎は自己の生業と密接不可分な輸送と解され、自家輸送として道路運送法上の規制の対象とならない。送迎加算を受けて行う場合も同様である。

(注1) ただし、利用者個々から運賃を求める場合、送迎の利用者と利用しない者との間に施設が提供する役務又はサービスに差を設けるなど、送迎に係るコストが実質的に利用者の負担に帰すとみなされる場合には、送迎が独立した1つの事業とみなされることとなり、許可又は登録が必要となる。

(注2) 病院や養護学校、授産施設等から委託を受けて当該施設までの運送を行う場合であって、運送に伴う経費の全額を委託者又は第三者が負担して、利用者からは負担を求めないとしても、委託者との間で一般貸切旅客自動車運送事業又は特定旅客自動車運送事業契約による運送が行われていることとなり、当該事業許可又は登録等を要することとなる。

(注3) 利用者から直接の負担を求めない場合であっても、訪問介護事業所が行う要介護者の運送(介護保険給付が適用される場合)については、有償に該当し、許可又は登録を要することとなる。

【具体例③】

子供の預かりや家事・身辺援助の提供が中心となるサービスを提供するものであ

って、運送に対する固有の対価の負担を求めないものである場合は、当該送迎サービスの提供は有償の運送とは解さない。

(注1) ただし、運送を行う場合と行わない場合とで対価が異なる場合や、提供するサービスの中に運送が含まれており、運送に対する反対給付が特定される場合には、有償に該当し許可又は登録を要することとなる。

(注2) なお、市区町村が設立するファミリーサポートセンターにおける子育て支援のための相互援助活動の一環として、保育施設と依頼会員の自宅との間等の送迎サービスを提供する場合は、保護者に代わって子どもの世話をを行う継続的な一連のサービスの一部に過ぎず、移動は従属的な要素に過ぎないものと解されることから、一般的に有償の運送には該当しないものと考えられる。

【具体例④】

営利を目的としない互助による運送のためにNPO法人又は社会福祉協議会が、個人ボランティア運転者による地域住民の運送サービスを提供する場合において、当該運送サービスのために市区町村の自動車を利用する場合（当該NPO法人又は社会福祉協議会の自動車の購入費や維持管理経費（当該運送サービスの用に供される部分に限る。）の全部又は一部に対して市区町村から補助金が交付される場合も同様。）

(注1) 市区町村から交付される補助金に運転者の人件費や報酬等が含まれている場合は、有償に該当し許可又は登録を要することとなる。

(注2) 利用者の安全・安心の確保の観点から、まずは、市区町村が中心となって交通事業者の活用可能性や自家用有償旅客運送の導入について検討すること。

【具体例⑤】

利用者の所有する自動車を使用して送迎を行う場合は、単に他人の自動車の運転を任せただけであり、運転者に対して対価が支払われたとしても、それらは運転役務の提供に対する報酬であって、運送の対価とはならない。

(注1) 自動車の提供とともに行われる運送でない場合には、そもそも運送行為が成立しないため、道路運送法の対象とはならない。したがって、運転者に報酬が支払われたとしても、運送の対価とはみなさない。

ただし、運送の態様又は対象となる旅客の範囲の如何によっては、自動車運転代行業、人材派遣業等とみなされる場合があり、この場合には関係法令が適用されることとなる。

2. その他留意事項について

- (1) 許可又は登録を要しない運送サービスは、道路運送法上の規制の対象外であることから、以下について当事者が認識した上でサービスの提供及び利用が行われるよう明確に周知すること。

- 1) 本運送は道路運送法上の規制の対象外であり、同法が定める輸送の安全及び利用者の保護のための措置が担保されていない旨（自主的に輸送の安全及び利用者の保護のための措置を行っている場合にはその旨）
- 2) 事故が生じた際の責任の所在（仲介者は利用者と運転者を仲介するのみで運送責任を負わないのか、それとも運送責任を負うのか等）
- 3) 損害保険の加入の有無及び補償内容

(2) 許可又は登録を要しない運送サービスが、多様な移動手段と有機的に連携し、持続可能な地域交通ネットワークの形成に資するよう、自治体が主宰する協議会から参加要請があった場合には、これに積極的に協力すること。

3. 運輸局及び運輸支局等による相談の受け入れ体制について

地域のボランティア活動を行っている団体等から有償の運送の相談を受けた場合には、積極的に応じるとともに、地域における助け合い活動、ボランティア活動による移動制約者の円滑な移動が過度に萎縮することのないよう十分配慮して適切に対応されたい。

なお、上記に示した事例は、あくまでも例示に過ぎないので、不明な場合は、その都度本省に照会されたい。

今後、地域における実情等を踏まえ、必要に応じて適宜見直しを行うこととする。