

自家用有償旅客運送についてよくあるご質問

自家用有償旅客運送に関して、全国の運輸局・運輸支局の相談窓口などに寄せられたご質問やご意見等を、Q & A形式でまとめました。なお、特に記述がない場合は、福祉有償運送に対するものです。

1. 登録について

Q 1. 会員が増えました。どのような手続きが必要になりますか。また、運営協議会等の協議は必要ですか。

A 1. 会員の数が増えただけであれば、手続きは不要です。

しかし、旅客の範囲（①身体障害者、②精神障害者、③知的障害者、④要介護者、⑤要支援者、⑥基本チェックリスト該当者、⑦その他肢体不自由者・内部障害者など）の区分が増える場合（例えば、従前は、要介護者だけだったが、新たに身体障害者も会員になった）は、「変更登録」が必要となります。

また、②、③、⑤、⑥又は⑦の方が新たに会員となっている場合には、運送の対象とすることの妥当性等について、更新登録等の際に運営協議会で確認することとなっていますので、移動制約の状況等について説明等が必要となります。

Q 2. 使用する車両を増やしたいと考えています。どのような手続きが必要になりますか。また、運営協議会等の協議は必要ですか。

A 2. 「軽微な事項の変更の届出」が必要となります。また、増車に伴い当該事務所で管理する車両が5両以上になる場合は、運行管理の責任者は、安全運転管理者等の要件を備えることが必要になります。

さらに、福祉自動車以外の自動車（セダン型）を使用して福祉有償運送を行うこととなる場合は、運転者その他の乗務員に訪問介護員等の必要な要件を備えさせることが必要になります。

また、運営協議会等によっては、使用する車両を確認することとなっていますので、運営協議会等への報告等が必要となる場合があります。

Q 3. 使用する車両を変更したいと考えています。車両数の総計は変わらないのですが、どのような手続きが必要になりますか。また、運営協議会等の協議は必要ですか。

A 3. 例えば、車いす車からセダン型へ変更するというように、車両の種類が代わる場合には「軽微な事項の変更の届出」が必要となりますが、同じ種類の車両の変

更であれば、届出は不要です。

なお、福祉自動車以外の自動車（セダン型）を使用して福祉有償運送を行うこととなる場合の取扱いや運営協議会等への報告については、上記A 2. のとおりです。

Q 4. 役員を変更しました。どのような手続きが必要になりますか。

A 4. 代表者を変更した場合は、「軽微な事項の変更の届出」が必要となり、添付書類として「役員の名簿」、「役員が欠格事由に該当しない旨の宣誓書」が必要となります。代表者以外の役員の変更であれば、手続きは不要です。

Q 5. 軽微な事項の変更として、届出が必要なものには、どのようなものがありますか。

A 5. 登録後に、軽微な事項の変更として届出が必要なものは、次の7項目になります。これらの事項に変更があった場合は、変更後30日以内に、運輸支局長へ届け出て下さい。なお、提出書類は、「自家用有償旅客運送に係る登録事項変更届出書」のほか、添付書類として「登録証」、変更事項に関する書類が必要となります。

- ① 団体の名称、住所、代表者の氏名（上記Q 4. 参照）
- ② 自家用有償旅客運送の種別（減らす場合のみ）
- ③ 路線又は運送の区域（減少の場合のみ）
- ④ 事務所の名称、位置
- ⑤ 事務所ごとの配置車両の数及びその種類ごとの数（上記Q 2. 参照）
- ⑥ 運送しようとする旅客の範囲（減らす場合のみ）（上記Q 1. 参照）
- ⑦ 事業者協力型自家用有償旅客運送に協力する事業者の名称、住所

2. 運送の区域について

Q 1. 運送しようとする会員が複数の市町村に居住しているのですが、運送の区域を一つの市町村を超えた広域的な運送の区域として設定することはできますか。

A 1. 運送の区域については、原則、運営協議会等を管轄する市町村又は都道府県の区域のうち協議により定められた区域とするものとされていますが、運営協議会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になっており、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は可能です。

Q 2. 交通空白地有償運送は、過疎地域自立促進特別措置法における「過疎地域」の要件を満たしていない地域でも可能ですか。

A 2. 交通空白地有償運送の対象地域は、過疎地域自立促進特別措置法における過疎地域その他交通が著しく不便な地域とされており、運営協議会等において、過疎地域に類する地域であると認められた場合には、当該地域において運送することは可能です。

Q 3. 交通空白地有償運送の登録後に、自治体の合併がありました。新しい自治体の運営協議会等で、改めて交通空白地有償運送の必要性等について協議する必要がありますか。

A 3. 運送の実態が自治体の合併前と変わらない場合は、改めて協議する必要はありません。なお、自治体の合併が行われた場合であっても、運送の区域は、合併前の範囲に限られます。

3. 旅客の範囲について

Q 1. 運送者の会員名簿に運送の区域以外の住民が載っていますが、問題はありますか。

A 1. 会員の住所についての制限はありません。ただし、運送の発地または着地のいずれかが、運送の区域内にあることが必要です。本件は、運送の区域外の住民を、運送の区域内にある病院や施設等に運送するものと考えられます。

Q 2. 複数乗車（1回の運行で複数の旅客を運送すること）について、透析患者、知的障害者、精神障害者を輸送する場合以外でも認められますか。

A 2. 複数乗車は、通達で例示されてい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以外でも認められます。各地の運営協議会等で認められた複数乗車の例としては、次のようなものがあります。

- ① 同一町内の身体障害者、要介護認定を受けている者等が、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

なお、複数乗車は、運営協議会等で必要性が認められた場合に限りて運送するこ

とができるとされていますので、上記と同様の態様であれば必ず認められるというものではありません。

Q 3. 運送しようとする会員に要支援者とその他の障害者はいないのですが、登録を受ける場合、その区分を含めて申請することはできますか。

A 3. 福祉有償運送の必要性については、身体障害者、精神障害者、知的障害者、要介護者、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、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ません。なお、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、変更登録が必要です。(登録の手続きは、1. Q 1. 参照)

4. 運送の対価について

Q 1. 運送の対価を値上げする場合、どのような手続が必要ですか。

A 1. 運営協議会等に諮り、協議を調えることが必要となります。

Q 2. 現行の運送の対価の他に、ガソリン代を利用者から收受し、持込み車両の運転者へ支払うことにしたいのですが、運営協議会等で協議を調えることが必要ですか。

A 2. 運送の対価には、通常、ガソリン代も含まれていますので、新たにガソリン代を收受するのであれば、運送の対価の変更ということになり、運営協議会等で協議を調える必要があります。

なお、ガソリン代を含め、運送の対価は、すべて団体の運送収入として計上し、その中から運転者へ支払うようにして下さい。

Q 3. 時間制による運送の対価に加えて、迎車回送料金（車両を乗車地点まで回送する料金）を設定することはできますか。また、時間制の対価の起算点を旅客の乗車時ではなく、出庫時とすることはできますか。

A 3. いずれも、運営協議会等の協議が調べば可能です。ただし、タクシーの時間制運賃の初乗運賃には、平均的な迎車回送料金の相当分が含まれていますので、タクシー運賃の概ね1/2以内であるかどうかを判断する際には、時間制の運送の対価に迎車回送料金を加えて比較する必要があります。

なお、時間制の運送の対価の起算点を出庫時とし、さらに迎車回送料金も收受することは認められません。

Q 4. 運送の対価を「タクシー運賃の概ね1/2」に設定すると、赤字で活動を継続で

きなくなってしまうのですが、どうすればよいでしょうか。

A 4. 運送の対価については、実費の範囲内であること、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、などが求められており、「タクシー運賃の概ね1/2」とは、運送の対価の目安として示されているものです。

このため、タクシー運賃の1/2を超えるものを設定することについて、運営協議会等において関係者に状況を説明し、協議を調べて運送の対価を変更するということも可能です。

なお、旅客から収受する対価については、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ますが、これは、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す。

Q 5. 運送者が複数の運営協議会等に関わっている場合、運送の対価は、運営協議会等ごとに異なってもよいのですか。

A 5. 運送の対価は、タクシー運賃の概ね1/2以内を目安とするとされており、各運営協議会等で協議するものですので、運営協議会等ごとに異なっても問題ありません。

なお、運営協議会等内に複数の運送者がいる場合、運営協議会等で運送者の個別の状況を考慮した上で対価を設定することとなりますので、同一の運送の対価であることは求めておりません。

5. 事業者協力型自家用有償旅客運送について

Q 1. 事業者協力型自家用有償旅客運送は、バス・タクシー事業者が何を協力するのですか。

A 1. 事業者協力型自家用有償旅客運送でバス・タクシー事業者が協力する事項は、運行管理及び車両の整備管理です。運送主体である市町村やNPO法人等から委託を受ける等により、実際に、協力するバス・タクシー事業者の運行管理者等が、運行管理の責任者、整備管理の責任者として選任され、業務を行う必要があります。

Q 2. 事業者協力型自家用有償旅客運送を行う場合、どのような手続きが必要ですか。

また、運営協議会等の協議は必要ですか。

A 2. 「変更登録」が必要になります。また、事業者協力型自家用有償旅客運送を行うことについて（既に事業者協力型自家用有償旅客運送を行っている場合で、事業者協力型自家用有償旅客運送を行わないこととするときを含む。）、運営協議会等で協議を調えることが必要です。

6. 運行管理の責任者について

Q 1. 「運行管理の体制等を記載した書類（様式第6号）」に記載する、運送に係る責任者、運行管理の責任者、整備管理の責任者、運転者、事故対応者、苦情処理責任者、苦情処理担当者は、兼務することができますか。

A 1. 輸送の安全や利用者利便を確保するため、それぞれ、専門の要員を置くことが望ましいのですが、それが困難な場合には兼務することは可能です。

ただし、運行管理の責任者が運転者となる場合は、予め選任されている運行管理の責任者の代行者が安全な運転のための確認を行うことにより、運行管理を確実に行うことが必要です。

なお、事業者協力型自家用有償旅客運送の場合は、協力するバス・タクシー事業者の運行管理者を運行管理の責任者として選任する必要があります。

Q 2. 運行管理の責任者を2名選任することが必要になり、安全運転管理者を運行管理の責任者として選任しようとしています。警察署からは、複数の安全運転管理者の届出は受理できないといわれています。どうすればよいでしょうか。

A 2. 運行管理の責任者の要件に、安全運転管理者の要件を備える者とありますが、安全運転管理者は、1事業所に1名とされていますので、1事業所で複数の安全運転管理者を選任することはできません。しかし、運行管理の責任者は、安全運転管理者の要件を満たしていれば選任できます。このため、安全運転管理者の要件を満たしていることの確認書等により、運行管理の責任者として認められます。

Q 3. 運行管理の責任者の変更があった場合には、どのような手続が必要になりますか。

A 3. 届出は必要ありません。ただし、新しい運行管理の責任者が必要な要件を満たしているかどうか、次回の更新登録等の際に確認することになります。

Q 4. バスやタクシー事業の運行管理者には、法令上、研修が義務付けられていますが、運行管理の責任者に対する研修の義務付けはありますか。

A 4. 運行管理の責任者については、自動車運送事業の運行管理者と異なり、法令上、研修の義務付けはありません。しかしながら、運行管理が適確に行われるよう、運送者において適切な対応をお願いします。

Q 5. 運行の委託を行う場合、運行管理の責任者の選任はどのようにすればよいですか。

A 5. 運行の委託先に運行管理の責任者として必要な要件を備えた者を配置し、その者を運行管理の責任者とし選任する必要があります。市町村やNPO法人等の運送主

体は、委託に係る事業が適切に行われるよう措置する必要があります。

7. 整備管理の責任者について

Q. 整備管理の責任者には、どのような資格が必要ですか。

A. 自家用有償旅客運送の整備管理の責任者については、自動車の点検及び整備に関する知識や技術を有することが望まれますが、特段の資格は求めていません。ただし、使用する車両の乗車定員や台数によっては、道路運送車両法第50条の規定により整備管理者の選任が必要になる場合があります。

なお、事業者協力型自家用有償旅客運送の場合は、協力するバス・タクシー事業者において、整備管理の責任者を選任する必要があります。

8. 運転者について

Q 1. 運転者の要件として、運転免許取得後2年間の運転経験は必要ですか。

A 1. 運転者の要件については、二種免許を受けており、かつ、その効力が停止されていない者、又は、一種免許を受けており、かつ、その効力が選任される日から遡って過去2年以内において停止されていない者などとされていますが、運転経験を求めるものではありません。

Q 2. 運転者が運転免許停止処分を受けた場合、その後2年間は運転できなくなるのでしょうか。

A 2. 運転者が運転免許停止以上の処分を受けた場合や、死者又は負傷者が生じた事故を引き起こした場合は、独立行政法人自動車事故対策機構が実施する適性診断を受診させ、運転免許の停止条件が解除されれば、再び運転することが可能です。

Q 3. 運転者の要件にある運転者講習を受けたいのですが、県内では国土交通大臣認定の運転者講習が実施されていません。どうすればよいのでしょうか。

A 3. 近隣の都道府県での受講をお願いします。運輸局・運輸支局では、近隣の講習実施団体に、講習会の開催状況や、出張による講習の可能性などについても照会等を行いますのでご相談下さい。

また、国土交通省の自家用有償旅客運送ウェブサイト上にも、大臣認定の講習実施機関一覧を掲載していますのでご覧下さい。

http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000012.html

Q 4. 運転者の要件の一つとして、社団法人全国乗用自動車連合会等が行う「ケア輸送

サービス従事者研修を修了した者」とありますが、平成18年10月の改正道路運送法施行前に修了したのもよいのですか。

A 4. 改正道路運送法施行前に修了したのも、運転者の要件を満たしていると認められます。

9. 車両について

Q 1. 福祉有償運送において、使用する車両に制限はありますか。

A 1. 福祉有償運送で使用できる車両は、乗車定員11人未満のもので、寝台車、車いす車、兼用車、回転シート車などの福祉自動車及びセダン型とされています。

ただし、セダン型自動車を使用して福祉有償運送を行うこととなる場合は、運転者その他の乗務員に訪問介護員等の必要な要件を備えさせることが必要になります。

Q 2. ボランティア運転者が車両を自家用有償旅客運送に持込んで使用することはできますか。

A 2. 地域資源の活用の観点で、ボランティア個人や地元企業、教育機関等が車検証上の使用者となっている車両を、変更登録手続きをせずに自家用有償旅客運送に持込んで使用することが可能です。こうしたいわゆる持込み車両については、自家用有償旅客運送を実施する間は、実施主体がその自動車の使用権原を有していることが必要です。自動車の使用者との使用承諾書等をかわすこととなります。

Q 3. 運送事業者に運行委託を行っている場合、委託先の事業者が保有する事業用自動車を持込んで使用することはできますか。

A 3. 自家用有償旅客運送は自家用車を用いて運送を行うことが原則ですが、運送事業者に運行を委託する場合は、必要に応じて当該運送事業者が保有する事業用自動車を持込んで使用することも可能です。この場合もA 2.と同様に、自家用有償旅客運送を実施する間は、実施主体がその自動車の使用権原を有していることが必要です。また、当該運送事業者の運行計画や事業計画に支障がないように配慮することも必要です。

10. 運営協議会等について

(1) 構成員

Q. 運営協議会等の構成員については、法令に掲げられていますが、地域に該当する人がいない場合は、どうすればよいでしょうか。

A. 地域に選出すべき構成員がないときは、省略しても構いません。

(2) 協議の内容

Q 1. 運営協議会等の設置要綱に、「協議が調った状態でなくなったこと」に関する協議事項がないのですが、法令上、問題はありますか。

A 1. 運営協議会等において、「協議が調った状態でなくなったこと」を協議事項として、特に、定める必要がないと判断されたのであれば、問題ありません。

Q 2. 登録団体の活動状況について、運営協議会等が定期的に報告を求めている事例はありますか。

A 2. 登録団体から活動報告を定期的に求めて、運営協議会等を開催している事例はあります。活動報告も踏まえて、地域における福祉運送のあり方等について、関係者で積極的に議論していくことが重要と考えています。

Q 3. 登録の更新時にも、運営協議会等において、自家用有償旅客運送の運送サービスの必要性などの協議が要件とされていますが、この要件を設けているのはなぜですか。

A 3. 自家用有償旅客運送においては、輸送における安全及び旅客の利便の確保に必要と考えられる措置を求めており、これらの措置が適切に、継続的に講じられているかを定期的にチェックする必要があるためです。また、登録後の地域の状況の変化等を踏まえ、自家用有償旅客運送の必要性についても定期的にチェックする必要があるためです。

(3) 協議の方法

Q. 運営協議会等における協議の方法について、全会一致や多数決など、決まりはありますか。

A. 議決方法についての決まりはありませんので、運営協議会等で事前に定めておく必要があります。なお、協議に当たっては、地域における移動制約者に対する運送サービスのあり方について十分に議論を尽くすことが重要です。また、法令等においては、特段全会一致の議決を求めているものではありません。

1 1. 登録又は許可の必要性について

Q 1. 地域の助け合い活動による送迎については、ガソリン代のみを収受するのであれば、登録又は許可は不要とのことですが、ガソリン代の算出は、どのように行えばよいのでしょうか。

A 1. 登録又は許可が不要として認められるのは、実際の運行に要するガソリン代であり、ガソリン代相当額ではありませんので、その算出根拠は明確にしておく必要があります。算出方法について具体的に定められていませんが、地域のガソリン代の単価や使用車両の燃費、走行距離等により、具体的に算出する必要があります。

Q 2. 登録を受けている団体が、訪問介護事業も行っており、利用者をケアプランに基づき輸送したい旨要望がありました。この場合、登録とは別に許可が必要となるのですか、それとも登録のみで対応できるのですか。

A 2. 登録を受けていれば輸送することは可能です。なお、ケアプランに基づく要介護者等の輸送について、他の利用者と異なる運送の対価を設定するのであれば、運営協議会等で運送の対価について協議する必要があります。

また、運送しようとする旅客の範囲の区が増えるのであれば、「変更登録」が必要になります。(登録の手続きは、1. Q 1. 参照)