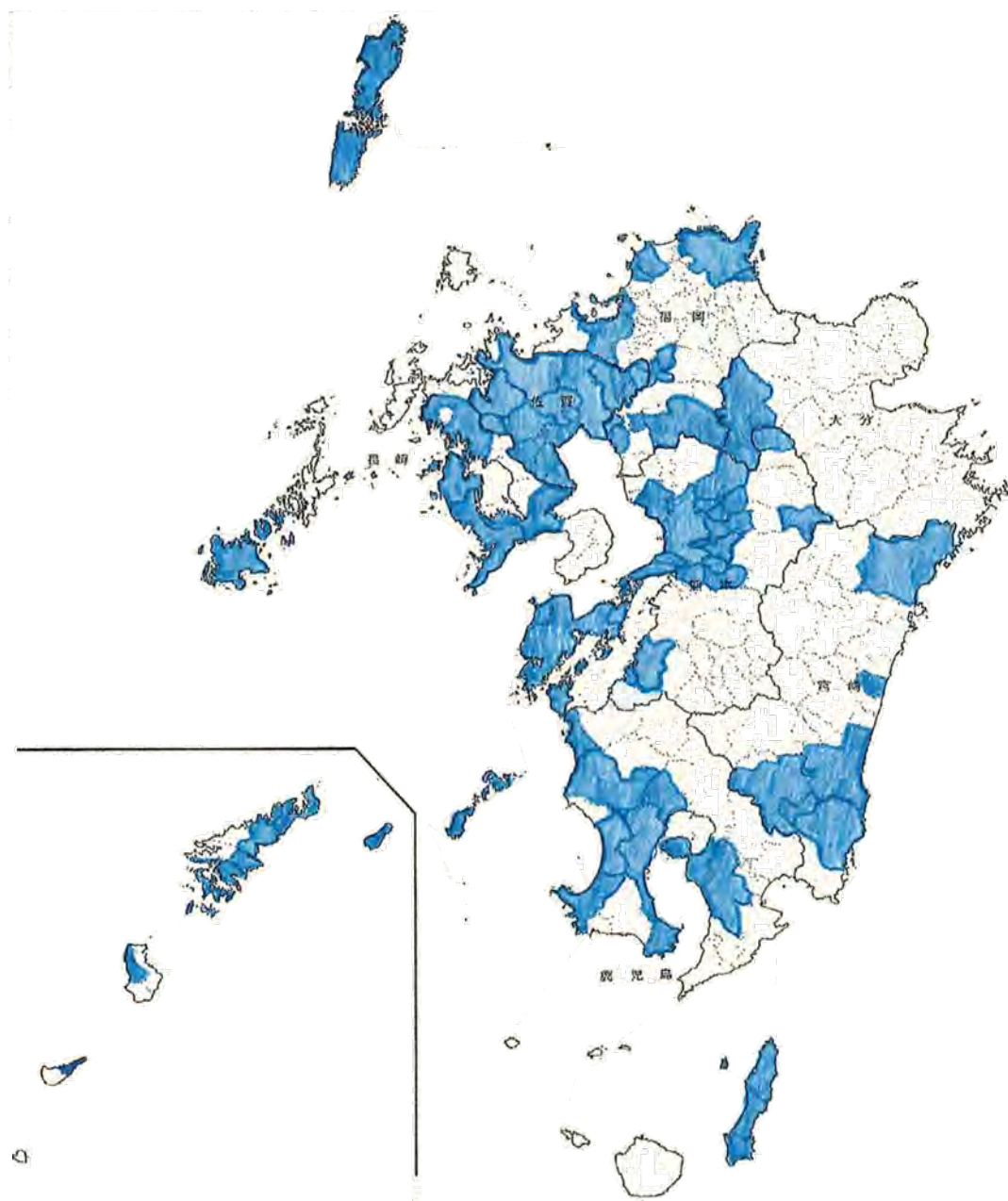


障がい者、要介護者等の移動をささえる福祉有償運送  
— 福祉有償運送に関する実態調査 —

結果報告書



平成 26 年 11 月

総務省 九州管区行政評価局

## 前 書 き

過疎化の進行や少子高齢化の進展により、障がい者、要介護者など移動制約者の福祉輸送サービスに対するニーズは急増しており、NPO法人、社会福祉法人等による福祉輸送サービスは移動制約者の輸送の確保のために、今後、更に重要性が高まっていくものと考えられている。

こうした中、「福祉有償運送」は、平成18年10月施行の改正道路運送法により、単独では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対して、タクシー等による輸送サービスを補完するものとして、法律上の位置付けが明確化され、8年が経過した。

このたび、当局では、地域の実情に対応した福祉有償運送の着実な取組を促進する観点から、九州地方における福祉有償運送の活動実態や輸送実績等を明らかにするとともに、福祉有償運送を巡る課題、運輸支局における運営協議会、実施団体に対する支援、指導状況等を把握するため、総務大臣が委嘱する行政相談委員とも連携し、「福祉有償運送に関する実態調査」を実施した。

その結果、NPO法人等が福祉有償運送制度を活用して、様々な境遇にある障がい者、要介護者等の移動をささえている実態が数多くみられるとともに、九州地方における同制度による輸送実績等は着実に伸びていることが確認された。

しかしながら、

- i) なお実施地域が限られている、
  - ii) 運営協議会の運営状況が明らかでない、
  - iii) 旅客の範囲の妥当性に関する確認手続が確実でなく、制度に対する信頼を損なうおそれがある、
  - iv) 不合理なローカルルールが依然存在している、
  - v) 法定遵守事項を励行できていない実施団体がある
- 等の状況が認められた。

このため、九州運輸局に対して、

- ① 運営協議会の設置及び開催の促進、
  - ② 運営状況の積極的な公表、
  - ③ 旅客の範囲の妥当性に関する確実な確認、
  - ④ ローカルルールの把握及び合理性検証の促進、
  - ⑤ 輸送の安全確保に係る法定事項の遵守等
- の5項目に関して、所見を表示した。

なお、「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（第4次一括法）案」の可決、成立により（平成26年6月4日公布、法律第51号）、27年4月から、道路運送法第88条第1項の規定に基づき、自家用有償旅客運送に係る登録（同法第79条）等の国土交通大臣の権限に属する事務は、①希望する市町村長、②事務・権限の移譲を希望しない市町村の区域については、希望する都道府県知事が、それぞれその一部を行うこととすることができるとされた。

これまで、国土交通省においても福祉有償運送に係る活動実績等を詳細に取りまとめたものはなく、九州地域における今回の実態調査は初めての試みと思われる。

関係の行政機関、県、市町村、運営協議会、そして福祉有償運送を実施、あるいは検討されているNPO法人、社会福祉法人等において「福祉有償運送制度の着実な取組」に向けて参考にしていただければ幸いである。

総務省 九州管区行政評価局長

小河 俊夫

表紙：福祉有償運送による輸送が実施されている市町村マップ（平成26年7月末時点）

< 国土地理院ホームページ (<http://www.gsi.go.jp/>) の地理院地図を加工して作成 >

## 目 次

第1 調査の目的等	1
第2 調査の結果	
1 福祉有償運送の概況	2
(1) 福祉有償運送の活動実態、輸送実績等	2
(2) 実施団体等にみられる課題と取組	20
2 運営協議会に対する積極的な支援	28
(1) 運営協議会の設置及び開催の促進	28
(2) 運営状況の積極的な公表	38
(3) 旅客の範囲の妥当性に関する確実な確認	42
(4) ローカルルールの把握及び合理性検証の促進	48
3 輸送の安全確保に係る法定事項の遵守等	57
附属資料	78

## 説明図表目次

### 1 福祉有償運送の概況

#### (1) 福祉有償運送の活動実態、輸送実績等

表 1-(1)-①	道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）（抜粋）	8
表 1-(1)-②	道路運送法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 75 号）（抜粋）	9
図 1-(1)-①	福祉有償運送制度における関係機関の相関	10
表 1-(1)-③	取組例 1～4 に示した実施団体の概要	11
表 1-(1)-④	実施団体数の推移（九州管内）	11
表 1-(1)-⑤	法人種別実施団体数（平成 25 年度末）	12
表 1-(1)-⑥	福祉有償運送に使用する自動車数の推移（九州管内）	12
表 1-(1)-⑦	福祉有償運送に使用する自動車数の階層別実施団体数（平成 25 年度末時点）	12
表 1-(1)-⑧	福祉有償運送に使用する自動車の種別内訳（平成 25 年度末時点）	12
表 1-(1)-⑨	旅客の範囲別の運送対象人数の推移（九州管内）	13
表 1-(1)-⑩	運送する旅客数の階層別実施団体数（平成 25 年度末時点）	13
表 1-(1)-⑪	運送する旅客の範囲別構成比の推移（九州管内）（帯グラフ）	14
表 1-(1)-⑫	行動援護サービスの提供に係る実施団体等の意見	14
表 1-(1)-⑬	走行距離及び運送回数の推移（九州管内）	15
表 1-(1)-⑭	運送回数の階層別実施団体数（平成 25 年度）	15
表 1-(1)-⑮	九州管内における福祉有償運送の実施状況（平成 26 年 7 月末時点）	16
表 1-(1)-⑯	九州管内におけるタクシー、福祉タクシーの普及状況（平成 24 年度末時点）	17
表 1-(1)-⑰	九州管内における福祉タクシーの車両数の推移	17
表 1-(1)-⑱	各地方公共団体の障がい者、高齢者等に対する各種移動支援（主なもの）	18
表 1-(1)-⑲	福祉有償運送の新規登録及び抹消登録の状況（平成 18～25 年度の 8 年間の計）	18
表 1-(1)-⑳	福祉有償運送の新規登録又は抹消登録を行った主な理由	19

#### (2) 実施団体等にみられる課題と取組

表 1-(2)-①	道路運送法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 75 号）（抜粋）	24
表 1-(2)-②	福祉有償運送を行う運転者の要件	24
表 1-(2)-③	調査対象 10 実施団体における運転者の年齢構成（平成 26 年 8 月 1 日時点）	25
表 1-(2)-④	福岡市「市政だより（平成 26 年 1 月 1 日号）」における福祉有償運送の紹介	26
表 1-(2)-⑤	北九州市による福祉有償運送に係る支援	26

表 1 - (2) - ⑥	運送収入の推移（九州管内）	27
表 1 - (2) - ⑦	運送収入の階層別実施団体数（平成 25 年度）	27
表 1 - (2) - ⑧	調査対象実施団体における運送収支（平成 25 年度）（参考値）	27

## 2 運営協議会に対する積極的な支援

### (1) 運営協議会の設置及び開催の促進

表 2 - (1) - ①	道路運送法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 75 号）（抜粋）	33
表 2 - (1) - ②	「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 号自動車交通局長通達）（抜粋）	33
表 2 - (1) - ③	道路運送法等の一部を改正する法律案に対する付帯決議（平成 18 年 4 月 14 日衆議院国土交通委員会、同年 5 月 11 日参議院国土交通委員会）（抜粋）	34
表 2 - (1) - ④	「NPO 等による過疎地有償運送及び福祉有償運送の取扱いに係る留意点について」（平成 18 年 9 月 29 日付け国自旅第 185 号自動車交通局旅客課長通達）（抜粋）	35
表 2 - (1) - ⑤	九州管内における運営協議会の設置状況（平成 26 年 7 月末時点）	36
表 2 - (1) - ⑥	九州管内における運営協議会の設置年度別の分布	37
表 2 - (1) - ⑦	大分県が福祉有償運送に係る取組を推進することとした主な理由	37

### (2) 運営状況の積極的な公表

表 2 - (2) - ①	「自家用有償旅客運送制度の着実な取組みに向けての対応について」（平成 23 年 6 月 30 日付け国自旅第 89 号自動車交通局旅客課長通達）（抜粋）	40
表 2 - (2) - ②	調査対象の 13 運営協議会における「設置した旨」の公表状況	40
表 2 - (2) - ③	会議を開催している 11 運営協議会の議事録・議事概要の作成、公表状況	40
表 2 - (2) - ④	議事録等の公表を行っている運営協議会の例	41

### (3) 旅客の範囲の妥当性に関する確実な確認

表 2 - (3) - ①	「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 号国土交通省自動車交通局長通達）（抜粋）	45
表 2 - (3) - ②	「要支援者」及び「その他の障害者」に係る旅客の範囲の妥当性について、多段階の手順で確実に確認を行っている例	46
表 2 - (3) - ③	旅客の範囲の確認方法に関する国土交通省等の通知	47

### (4) ローカルルールの把握及び合理性検証の促進

表 2 - (4) - ①	「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」	
---------------	----------------------------------	--

(平成 21 年 5 月 21 日付け国自旅第 34 号自動車交通局旅客課長通達) (抜粋) .....	52
表 2-4-② 「自家用有償旅客運送制度の着実な取組みに向けての対応について」(平成 23 年 6 月 30 日付け国自旅第 89 号国土交通省自動車交通局旅客課長通達) (抜粋) .....	52
表 2-4-③ 「自家用有償旅客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 18 年 9 月 15 日付け国自旅第 144 号自動車交通局長通達) (抜粋) .....	54
表 2-4-④ 調査対象の 2 運輸支局が検証結果報告書を作成、報告していないローカルルール.....	56

### 3 輸送の安全確保に係る法定事項の遵守等

表 3-① タクシーと福祉有償運送の主な相違点.....	61
表 3-② 道路運送法施行規則 (昭和 26 年運輸省令第 75 号) (抜粋) .....	61
表 3-③ 福祉有償運送ガイドブック (平成 20 年 3 月国土交通省自動車交通局旅客課) (抜粋) .....	62
表 3-④ 道路運送法 (昭和 26 年法律第 183 号) (抜粋) .....	63
表 3-⑤ 自動車事故報告規則 (昭和 26 年運輸省令第 104 号) (抜粋) .....	64
表 3-⑥ 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) (抜粋) ..	65
表 3-⑦ 「輸送実績報告書」の様式.....	66
表 3-⑧ 「運営協議会ガイドライン」(抜粋) .....	67
表 3-⑨ 「自家用有償旅客運送の監査方針について」(平成 18 年 9 月 15 日付け国土交通省自動車交通局長通達) (抜粋) .....	67
表 3-⑩ 「自家用有償旅客運送の監査方針の細部取扱いについて」(平成 18 年 9 月 15 日付け国土交通省自動車交通局総務課安全監査室長・自動車交通局旅客課長・自動車交通局技術安全部整備課長通達) (抜粋) .....	68
表 3-⑪ 「安全な運転のための確認表」の様式.....	69
表 3-⑫ 「安全な運転のため確認表」の記録状況.....	70
表 3-⑬ 「運転者台帳」の様式.....	71
表 3-⑭ 運転者台帳の作成状況.....	72
表 3-⑮ 運転者台帳の「健康状態」欄の記載状況.....	72
表 3-⑯ 飲酒状況の確認方法.....	72
表 3-⑰ 平成 25 年度に発生した重大事故の内容 (九州運輸局管内) .....	72
表 3-⑱ 運輸支局別輸送実績報告書の提出状況.....	73
表 3-⑲ 輸送実績報告書の記載の主な不備.....	74
表 3-⑳ 実施団体の輸送実績報告書の提出状況 (平成 25 年度報告分) .....	74
表 3-㉑ 輸送実績報告書の提出の遅延を繰り返している実施団体.....	75
表 3-㉒ 運送者登録簿と輸送実績報告書との記載内容の不一致.....	76

## 附属資料

附属資料 1	福祉有償運送の実施団体数	78
附属資料 2	福祉有償運送の自動車数	79
附属資料 3	運送する旅客の範囲及び数	80
附属資料 4	走行キロ数	82
附属資料 5	運送回数	82
附属資料 6	運送収入	82
附属資料 7	事故件数、死傷者数	83
附属資料 8	福祉有償運送に係る登録申請区分別の件数	84
附属資料 9	九州地方における運営協議会の設置及び開催状況	86
附属資料 10	九州地方における運営協議会の設置及び福祉有償運送の運送状況(市町村別)	89



## 第1 調査の目的等

### 1 目的

本実態調査は、地域の実情に対応した福祉有償運送の着実な取組を促進する観点から、九州地方における福祉有償運送の活動実態、輸送実績等を明らかにするとともに、運営協議会に対する支援等の実施状況、輸送の安全及び旅客の利便確保に係る法定事項の遵守状況等を調査し、関係行政の改善に資するために実施したものである。

### 2 対象機関

#### (1) 調査対象機関

九州運輸局、福岡運輸支局、大分運輸支局

#### (2) 関連調査等対象機関

県（福岡県、大分県）、市町村（北九州市、福岡市、久留米市、柳川市、八女市、小郡市、太宰府市、筑前町、荻田町、大分市、別府市、日田市、佐伯市、臼杵市、豊後大野市、玖珠町）、関係団体（特定非営利活動法人（15）、社会福祉法人（4））

### 3 担当部局

九州管区行政評価局  
大分行政評価事務所

### 4 実施時期

平成26年8月～11月

## 第2 調査の結果

### 1 福祉有償運送の概況

#### (1) 福祉有償運送の活動実態、輸送実績等

調査結果	説明図表番号
<p>福祉有償運送とは、身体障害者や要介護者など、単独ではタクシー等の公共交通機関を利用することが困難な者（以下「移動制約者」という。）に対して、特定非営利活動法人（以下「NPO法人」という。）や社会福祉法人などの非営利法人（以下、まとめて「NPO法人等」という。）が、営利とは認められない範囲の対価によって、自家用自動車を使用して、名簿に記載された旅客に対して行うドア・ツー・ドアの個別有償運送サービスである。</p> <p>個別有償運送サービスを提供する福祉輸送については、基本的には、タクシー等の公共交通機関がその担い手となるが、タクシー等によっては、十分な輸送サービスが提供されない場合もあり、従来、旧道路運送法第 80 条の規定に基づき、一定の要件を満たした場合については、NPO法人等に対して自家用自動車による有償運送の例外許可が行われ、福祉輸送サービスの確保が図られてきた。</p> <p>しかしながら、近年、過疎化の進行や少子高齢化の進展により、地域や都市の構造も大きく変化しつつある中で、移動制約者の福祉輸送サービスに対するニーズも急増してきており、NPO法人等による福祉有償運送は移動制約者の輸送の確保のために、今後、更に重要性が高まっていくものと考えられている。</p> <p>こうした中、地域の多様なニーズに的確に対応しつつ、安全・安心な運送サービスを提供する観点から、道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号。以下「法」という。）の改正（平成 18 年 10 月施行）により、福祉有償運送はタクシー等による輸送サービスを補完するものとして法律上の位置付けが明確化され、法第 79 条により登録制度が創設されている。</p> <p>改正法においては、市町村長等が主宰し、一般旅客自動車運送事業者、住民又は旅客、運輸支局、現に福祉有償運送等を行っているNPO法人などの関係者を構成員とする「運営協議会」において、「福祉有償運送の必要性」、「運送の区域」、「旅客から収受する対価」、「旅客の範囲」等について合意されていることが登録申請の要件とされており、運営協議会では、これらの協議、並びに福祉有償運送を行う団体（以下「実施団体」という。）に対する安全性及び利便性向上のための指導、助言を行っている。</p> <p>また、運輸支局は、実施団体に対して、道路運送法令に基づく必要な指導監督を実施するとともに、運営協議会に対しても適切な運営が行われるよう助言等を行っている。</p> <p>今回、福岡県及び大分県における実施団体 30 団体（平成 26 年 7 月末現在）のうち、10 団体（実施団体の協議等に当たる運営協議会を含む。）の活動実態を調査するとともに、九州管内の実施団体 153 団体（平成 25 年度末）から九州運輸局</p>	表 1-(1)-① 表 1-(1)-②          図 1-(1)-① 表 1-(1)-② (再掲)

長に提出された福祉有償運送の「自家用有償旅客運送輸送実績報告書」（以下「輸送実績報告書」という。）等を取りまとめた結果は、次のとおりである。

表 3－⑥

表 3－⑦

#### ア 障がい者、要介護者等の移動をささえる福祉有償運送

NPO法人等が福祉有償運送により移動制約者の多様な輸送ニーズに応じている状況がみられた。その経緯、対象旅客などは様々であるが、移動制約者に喜ばれ、対象旅客数、運送回数等が増加しており、地域では欠かせない輸送手段となっている状況がうかがえる。

表 1－(1)－③

##### 〔取組例 1：地域において必要不可欠な個別輸送手段〕

町内には小型車が数両配置されたタクシー事業所の営業所があるものの、高齢化率（総人口に占める 65 歳以上の高齢者人口の割合）が 36%に及ぶ地域において、移動制約者にとって、福祉有償運送がドア・ツー・ドアの個別輸送を担う必要不可欠な移動手段となっており、利用希望者が大幅に増大している（旧上陽町（八女市） NPO法人 上陽ライフネットワーク）。

##### 〔取組例 2：透析患者の在宅化に貢献〕

在宅で余生を過ごしたいとの高齢の透析患者の要望に応じて、透析患者らが設立したNPO法人が福祉有償運送により通院送迎を担っている。障がい者でありながら週 3 回の通院治療が欠かせない透析患者にとって、「通院手段の確保」は切実な課題である。長期透析に伴う合併症の発症により公共交通機関を利用した通院が困難な高齢者も増加しており、同法人による輸送の定着が高齢化の進む透析患者の在宅化、社会的入院の軽減に貢献している（北九州市 NPO法人 通院介護センターさわやか、福岡市 NPO法人 通院送迎センター ステップ福岡）。

##### 〔取組例 3：障がい者への生活支援の一環として輸送を実施〕

市内の複数の障がい者団体からの要請を受けて「障害者生活支援センター」として設立されたNPO法人は、市内在住の障がい者に対する生活支援全般を担っており、その一環として福祉有償運送により通院、通学、通園、買い物等の輸送を行っている。会員（対象旅客）登録時には障がい者と面談を行い、例えば自閉症児の乗車時には、その子が安心する人形を準備するなど、面談結果を踏まえて会員の障がい特性に配慮した輸送が行われている（小郡市 NPO法人 サポネットおごおり）。

##### 〔取組例 4：タクシーや公的サービスでは対応できない役割を発揮〕

障がい児を抱える親への託児ボランティアから始めた、障がい者が設立したNPO法人において、障がい者の視点で福祉有償運送を実施し、タクシーの利

用が困難な重度障がい者（通常のタクシーには入らない大型の車いすを使用）に対して公的サービス（通院、通所等）の支援対象とならない外出（生きがい活動等）を支援するなど、タクシーや公的サービスでは十分に対応できない役割を果たしている（筑前町 NPO法人 P e a c e）。

〔取組例 5：広域な市域全般で福祉有償運送を実施〕

広域な市域全体をカバーできるほどに実施団体が設立されており、輸送要望に応じ切れなかった団体が他の団体を紹介する等の連携もみられる。市職員組合や地域の労働組合によるボランティア運転者の協力体制の確立や、基金を活用した財政支援も行われ、制度の周知も充実させている（北九州市 10 団体）。

イ 九州管内における福祉有償運送の実施団体数、輸送実績等は着実に増加

上記アのとおり、NPO法人等が福祉有償運送制度を活用して移動制約者の多様な輸送ニーズに応えている状況がみられ、九州管内における実施団体数、輸送実績等は、次のとおり、着実に増加している。

(ア) 実施団体数

福祉有償運送の実施団体数は、登録制度が創設された平成 18 年度の年度末に 108 団体（うち、旧道路運送法第 80 条に基づく許可団体が 105 団体）であったものが 25 年度末には 153 団体となっており、7 年間で 45 団体（41.7%）増加している。

表 1-(1)-④

平成 25 年度末の 153 団体の法人種別内訳は、NPO法人 87（56.9%）、社会福祉法人 59（38.6%）、その他（医療法人、一般社団法人等）7（4.6%）であり、NPO法人と社会福祉法人が大半となっている。

表 1-(1)-⑤

(イ) 福祉有償運送に使用する自動車数

福祉有償運送に使用されている自動車数は、平成 18 年度末に 409 台であったものが 25 年度末には 739 台となっており、7 年間で 330 台（80.7%）増加している。上記の実施団体数（41.7%増）を上回る比率で増加しており、福祉有償運送の裾野が広がりつつ、1 団体当たりの輸送力も充実している状況がうかがえる。

表 1-(1)-⑥

なお、平成 25 年度末における自動車数の確認ができた 147 団体のうち、108 団体（73.5%）が 4 台以下となっており、5 台から 19 台までが 34 団体（23.1%）、20 台以上は 5 団体（3.4%）であり、1 団体平均では 5.0 台となっている。

表 1-(1)-⑦

また、福祉有償運送で使用できる自動車の種類は、乗車定員 11 人未満のもので、「福祉自動車（寝台車、車いす車、兼用車（寝台及び車いすに対応）、回転シート車）」に加え、「セダン等（貨物以外の自動車）」が認められているが、その構成比は 52 対 48 であり、おおむね半々となっている。

表 1-(1)-⑧

(ウ) 運送する旅客の範囲及び数

<p>福祉有償運送を利用する旅客はその必要性が認められ、実施団体が作成する名簿に記載されていることが必要とされている。名簿に記載されている旅客数は、輸送実績報告書が残されている平成 22 年度末に 8,202 人であったものが、25 年度末には 9,890 人となっており、3 年間で 1,688 人 (20.6%) 増加している。</p>	表 1-(1)-⑨
<p>なお、平成 25 年度末における旅客数の確認ができた 147 団体のうち、122 団体 (83.0%) で 100 人未満となっており、100 人から 499 人までが 24 団体 (16.3%)、500 人以上は 1 団体 (0.7%) であり、1 団体平均では 67.3 人となっている。</p>	表 1-(1)-⑩
<p>また、旅客の範囲は、「イ.身体障害者、ロ.要介護者、ハ.要支援者及びニ.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」(道路運送法施行規則(昭和 26 年運輸省令第 75 号。以下「法施行規則」という。)第 49 条第 3 号)とされており、旅客の構成比(平成 25 年度末)をみると、「イ.身体障害者」(42.4%)及び「ロ.要介護者」(29.9%)が高いものとなっているが、「ニ.その他の障害を有する者」の構成比が近年上昇していることが特徴として挙げられる(22 年度 10.4%、25 年度 13.5%)。</p>	表 1-(1)-② (再掲) 表 1-(1)-⑪
<p>実施団体等からは、近年、特定の運転者や車両でなければ移送に応じることができない「行動援護」を要する精神障害者、発達障害者等の輸送ニーズへの対応が求められている旨の意見が聞かれる。</p>	表 1-(1)-⑫
<p>(エ) 走行距離及び運送回数</p>	
<p>福祉有償運送の走行距離及び運送回数は、平成 22 年度に 171 万 681km/16 万 6,837 回であったものが、25 年度には 199 万 7,068km/20 万 6,038 回となっており、3 年間で 28 万 6,387km (16.7%) / 3 万 9,201 回 (23.5%) 増加している。</p>	表 1-(1)-⑬
<p>運送 1 回当たりの走行キロは、平成 22 年度の 10.3km/回が、25 年度には 9.7km/回と若干減少しているが、おおむね 10km/回となっている。</p>	
<p>なお、平成 25 年度における運送回数の確認ができた 147 団体のうち、96 団体 (65.3%) で 1,000 回未満となっており、1,000 回から 4,999 回までが 41 団体 (27.9%)、5,000 回以上は 10 団体 (6.8%) であり、1 団体平均では 1,402 回となっている。</p>	表 1-(1)-⑭
<p>なお、九州 7 県別の輸送実績等を巻末に添付している。</p>	78 頁～89 頁
<p><b>ウ 取組に較差がみられる福祉有償運送</b></p>	
<p>九州全体でみた場合、福祉有償運送の輸送実績等は着実に増加しているものの、福祉有償運送による輸送が行われている区域(市町村を単位)は、九州管内 233 市町村のうち、88 市町村(平成 26 年 7 月末時点)であり、市町村数で見ると 37.8%にとどまっている。</p>	表 1-(1)-⑮

また、県によって福祉有償運送の普及状況に違いがみられ、佐賀県ではほぼ全域で実施されているが、大分県では日田市において1団体が実施しているにすぎない。

調査対象とした福岡県においても、実施団体は近年増加して29団体となっているものの、福祉有償運送による輸送が実施されている市町村は県下60市町村のうち13市町村(21.7%)にとどまっている。

地域における取組の違いについては、次のとおり、タクシー等の公共交通機関や介護保険等の公的サービスに連動した輸送の充実といった外部要因のみならず、福祉有償運送制度の運営の中心となる運営協議会の設置などの推進環境の整備状況が影響しているものと考えられる。

#### (ア) タクシー等公共交通機関の充実、福祉タクシーの普及状況

福祉有償運送は、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移動制約者に対して、NPO法人等がそれを補完する個別輸送サービスとして提供するものであり、タクシー等公共交通機関の普及状況に影響を受けているとみられる。

参考までにタクシーの普及状況(平成24年度末時点)をみると、車両1台当たりの人口(車両比人口)は九州全体で450人/台であるのに対し、佐賀県は703人/台とタクシーの提供量が少なく、福祉タクシーも同様の傾向(九州9.7千人/台、佐賀11.8千人/台)にあり、福祉有償運送が普及する背景となったものとみられる。

一方、これまで福祉有償運送の実績が少ない大分県は、福祉タクシーが6.3千人/台と相対的に普及しているほか、福祉自動車の機能を備えるユニバーサルデザインタクシーの普及率も全国上位にあるといわれている。

さらに、九州管内においては福祉タクシーが急速に普及している(平成19年度末794台、24年度末1,366台(72.0%増))上、地方公共団体によっては、障がい者、高齢者等に対して、タクシー手当の支給や福祉車両の貸付けなど様々な輸送支援施策を講じており、これらも福祉有償運送の普及状況に影響しているとみられる。

#### (イ) 介護保険など公的サービスを伴う福祉輸送の充実

このほか、平成12年の介護保険制度の導入以来、介護サービス事業者が介護サービスと連続的・一体的に行う要介護者への個別輸送サービスも増大しているとみられ、加えて、障害者総合支援など公的支援の枠組みで行われる輸送サービス、さらには市町村自らが行う福祉輸送(有償又は無償)の地域における提供状況が福祉有償運送ニーズに影響しているものとみられる。

#### (ウ) 低調な運営協議会の設置、開催

上述(ア)、(イ)は、移動制約者に対する輸送サービスを分け合う外部事情であるが、福祉有償運送に係る内部課題としては、同運送の制度運営の中心と

表1-(1)-⑯

表1-(1)-⑰

表1-(1)-⑱

なる運営協議会が設置されていない、あるいは設置されていても長期にわたって開催されていないなど、福祉有償運送を試みようとするNPO法人等を同運送の実施に至らせるための環境が整っていない地域があることが影響していると思われる。

今回、総務大臣が委嘱する行政相談委員からの情報等を手掛かりに福岡及び大分両県内の状況を調査したところ、運営協議会が未設置又は設置されていても長期にわたって開催されていない市町村において、福祉有償運送の登録を希望し又は検討しているNPO法人等がみられた。

これについては、項目2(1)で詳細を記載する。

## エ 福祉有償運送からの撤退

福祉有償運送の登録制度が創設された平成18年度から25年度までの8年間において、九州管内では104団体が新規登録している一方で、登録を抹消（撤退）した団体もその半数を超える57団体に上っている。

今回、抹消登録の経緯を把握することができた3団体の抹消理由は、①運転協力者の確保が困難、②増える福祉有償運送の要望に応え切れない後ろめたさから介護輸送に専念、③運営協議会が「事業を拡大しない」との条件付きで合意しているため、新たな旅客の受入れができず、現旅客の死亡等により抹消したのとなっており、いずれも抹消に至った事情が、サービスを受ける旅客、住民側の福祉有償運送に対する需要の消滅ではなく、サービスを提供する実施団体、運営協議会側の事情にあったものとみられる。

このほか、継続して福祉有償運送を実施している団体であっても運営赤字に悩むとするものが多い（次項1(2)参照）。

調査対象とした運営協議会では、抹消を希望する団体について、現に抱えている利用旅客の「代替輸送手段」の確認等に努めているところであるが、運営協議会での登録時の協議における実施団体の事業継続性の確認や、登録後における事業継続のための支援方策の検討が課題となっている。

表1-(1)-⑱

表1-(1)-⑳

表 1 - (1) - ① 道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）（抜粋）

（目的）

第 1 条 この法律は、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第 83 号）と相まつて、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、もつて公共の福祉を増進することを目的とする。

（有償運送）

第 78 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 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 79 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。

（注） 下線は、当局が付した。



表 1 - (1) - ② 道路運送法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 75 号）（抜粋）

（法第 78 条第 2 号の者）

第 48 条 法第 78 条第 2 号の国土交通省令で定める者は、次のとおりとする。

- 一 一般社団法人又は一般財団法人
- 二 地方自治法（昭和 22 年法律第 67 号）第 260 条の 2 第 7 項 に規定する認可地縁団体
- 三 農業協同組合
- 四 消費生活協同組合
- 五 医療法人
- 六 社会福祉法人
- 七 商工会議所
- 八 商工会

（自家用有償旅客運送）

第 49 条 法第 78 条第 2 号の国土交通省令で定める旅客の運送は、次に掲げるものとする。

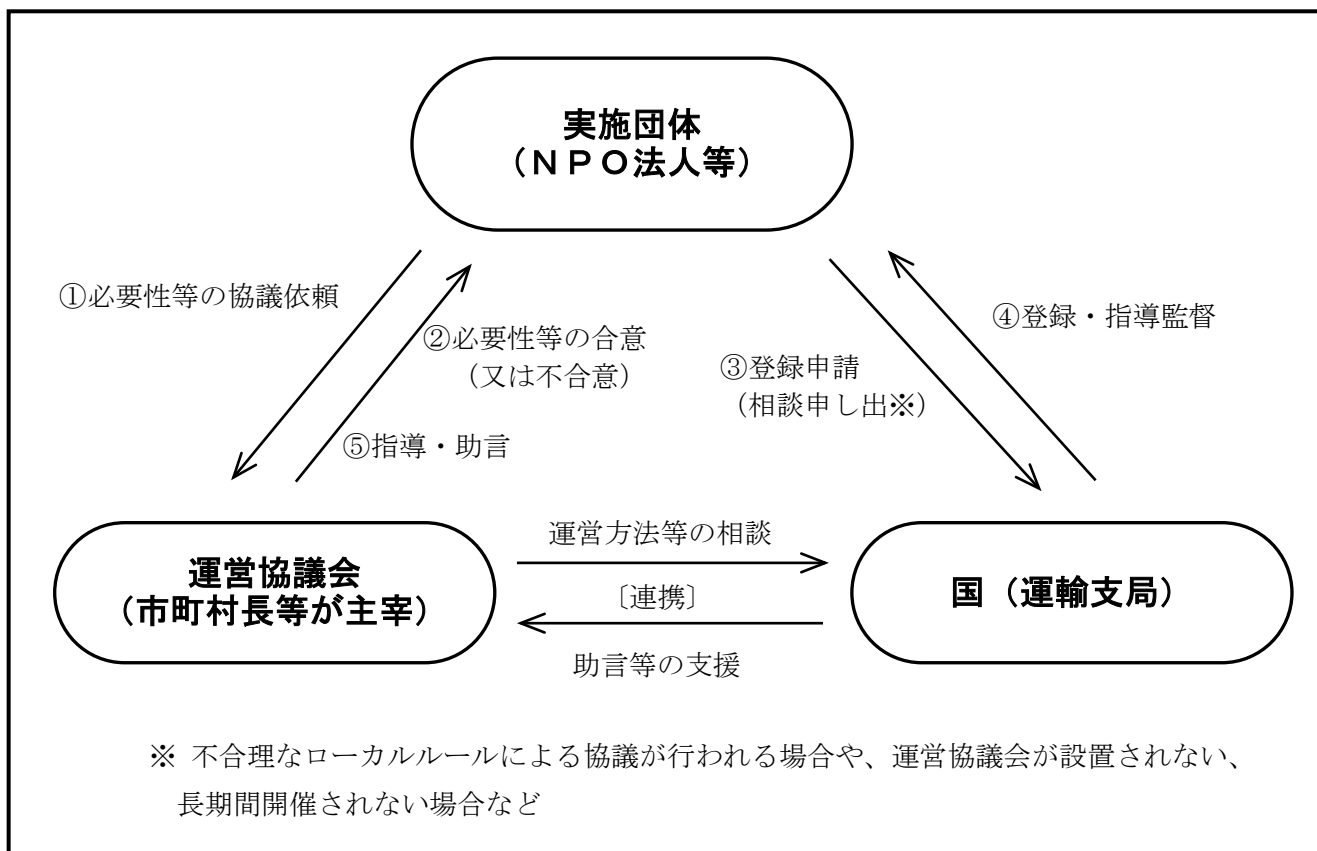
- 一、二 （略）
- 三 特定非営利活動法人等が乗車定員 11 人未満の自動車を使用して行う、次に掲げる者のうち他人の介助によらずに移動することが困難であると認められ、かつ、単独でタクシー（タクシー業務適正化特別措置法（昭和 45 年法律第 75 号）第 2 条第 1 項に規定するタクシーをいう。）その他の公共交通機関を利用することが困難な者であつて第 51 条の 25 の名簿に記載されている者及びその付添人の運送（以下「福祉有償運送」という。）
  - イ 身体障害者福祉法（昭和 24 年法律第 283 号）第 4 条 に規定する身体障害者
  - ロ 介護保険法（平成 9 年法律第 123 号）第 19 条第 1 項に規定する要介護認定を受けている者
  - ハ 介護保険法第 19 条第 2 項に規定する要支援認定を受けている者
  - ニ 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

（運営協議会の構成員等）

第 51 条の 8 運営協議会は、次に掲げる者により構成するものとする。

- 一 運営協議会を主宰する市町村長又は都道府県知事その他の地方公共団体の長
  - 二 一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
  - 三 住民又は旅客
  - 四 地方運輸局長
  - 五 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
  - 六 運営協議会を主宰する市町村長又は都道府県知事の管轄する区域内において現に過疎地有償運送又は福祉有償運送を行っている特定非営利活動法人等
- 2 運営協議会を主宰する市町村長又は都道府県知事は、必要があると認めるときは、前項各号に掲げる者のほか、運営協議会に、学識経験を有する者その他の運営協議会の運営上必要と認められる者を構成員として加えることができる。

図 1 - (1) - ① 福祉有償運送制度における関係機関、団体の相関



(注) 法令、通達等に基づき、当局が作成した。

表 1-(1)-③ 取組例 1～4 に示した実施団体の概要

実施団体名	自動車数 (台)		旅客の範囲と人数 (人)					備 考
		うち福祉自動車		身体障害者	要介護者	要支援者	その他	
NPO法人 上陽ライフネットワーク	2	1	77	23	21	22	11	対象旅客数が 34 人 (平成 18 年度) から 2 倍以上の 77 人 (25 年度) に増加
NPO法人 通院介護センターさわやか	48	3	54	54	0	0	0	福祉有償運送の用途を通院に限定し、より多くの透析患者の在宅化に貢献
NPO法人 通院送迎センターステップ福岡	32	2	53	53	0	0	0	透析患者の週 3 日の通院をサポートすることで、患者本人だけでなく、家族の精神的負担も軽減
NPO法人 サポネットおごおり	3	3	297	241	0	0	56	足を切断した者は車内においてバランスが取りにくいいため、より慎重な運転を心掛ける、自閉症児には人形等の対応具を準備するなど、輸送上配慮すべき事項を把握
NPO法人 Peace	2	2	25	25	0	0	0	施設入所の障がい者を主な対象とし、障害福祉サービス事業における移動サービスを受けることができない方を輸送

(注) 1 当局の調査結果による。時点は平成 25 年度末である。

2 福祉自動車は、寝台車、車いす車、兼用車、回転シート車をいう。

表 1-(1)-④ 実施団体数の推移 (九州管内)

(単位：団体)

平成 18 年度	19 年度	20 年度	21 年度	22 年度	23 年度	24 年度	25 年度
108 (100)	134 (124.1)	135 (125.0)	140 (129.6)	141 (130.6)	146 (135.2)	149 (138.0)	153 (141.7)

(注) 1 九州運輸局提出資料 (附属資料 1) に基づき、当局が作成した。時点は各年度末である。

2 下段 ( ) 内は、平成 18 年度の実施団体数を 100 とした指数である。

表 1-(1)-⑤ 法人種別実施団体数(平成 25 年度末)

(単位：団体、%)

NPO法人	社会福祉法人	その他	計
87 (56.9)	59 (38.6)	7 (4.6)	153 (100.0)

- (注) 1 運送者登録簿に基づき、当局が作成した。  
 2 「その他」の内訳は、医療法人3、一般社団法人2、農業協同組合1、消費生活協同組合1である。  
 3 下段( )内は、構成比である。

表 1-(1)-⑥ 福祉有償運送に使用する自動車数の推移(九州管内)

(単位：台)

車種別	平成 18 年度	19 年度	20 年度	21 年度	22 年度	23 年度	24 年度	25 年度
福祉自動車	243	326	350	322	370	379	373	384
セダン等	166	275	278	272	287	328	357	355
計 (指数)	409 (100)	601 (146.9)	628 (153.5)	594 (145.2)	657 (160.6)	707 (172.9)	730 (178.5)	739 (180.7)

- (注) 1 九州運輸局提出資料(附属資料2)に基づき、当局が作成した。時点は各年度末である。  
 2 「計」欄の下段( )内は、平成 18 年度の自動車数を 100 とした指数である。

表 1-(1)-⑦ 福祉有償運送に使用する自動車数の階層別実施団体数(平成 25 年度末時点)

(単位：団体、台、%)

4 台以下	5 台～19 台	20 台以上	計	1 団体平均自動車数
108 (73.5)	34 (23.1)	5 (3.4)	147 (100.0)	5.0

- (注) 1 「輸送実績報告書」(平成 25 年度。報告のあった 147 団体に係るもの)に基づき、当局が作成した。  
 なお、「1 団体平均自動車数」は表 1-(1)-⑥の 25 年度計を 147 団体で除したものである。  
 2 下段( )内は、構成比である。

表 1-(1)-⑧ 福祉有償運送に使用する自動車の種別内訳(平成 25 年度末時点)

(単位：台、%)

福祉自動車	セダン等	計
384 (52.0)	355 (48.0)	739 (100.0)

- (注) 1 九州運輸局提出資料(附属資料2)に基づき、当局が作成した。  
 2 下段( )内は、構成比である。

表 1-(1)-⑨ 旅客の範囲別の運送対象人数の推移（九州管内）

（単位：人）

旅客の範囲	平成 22 年度	23 年度	24 年度	25 年度
身体障害者	3,100	3,637	3,286	4,191
要介護認定者	2,969	2,608	2,721	2,958
要支援認定者	1,279	1,289	1,298	1,410
その他の障害者	854	837	1,222	1,331
計 (指数)	8,202 (100)	8,371 (102.1)	8,527 (104.0)	9,890 (120.6)

（注） 1 九州運輸局提出資料（附属資料 3）に基づき、当局が作成した。時点は各年度末である。

2 「その他の障害者」欄は、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人数である。

3 「計」欄の下段（ ）内は、平成 22 年度の人数を 100 とした指数である。

表 1-(1)-⑩ 運送する旅客数の階層別実施団体数（平成 25 年度末時点）

（単位：団体、人、%）

100 人未満	100 人～499 人	500 人以上	計	1 団体平均旅客数
122	24	1	147	67.3
(83.0)	(16.3)	(0.7)	(100.0)	

（注） 1 「輸送実績報告書」（平成 25 年度。報告のあった 147 団体に係るもの）に基づき、当局が作成した。

なお、「1 団体平均旅客数」は表 1-(1)-⑨の 25 年度計を 147 団体で除したものである。

2 下段（ ）内は、構成比である。

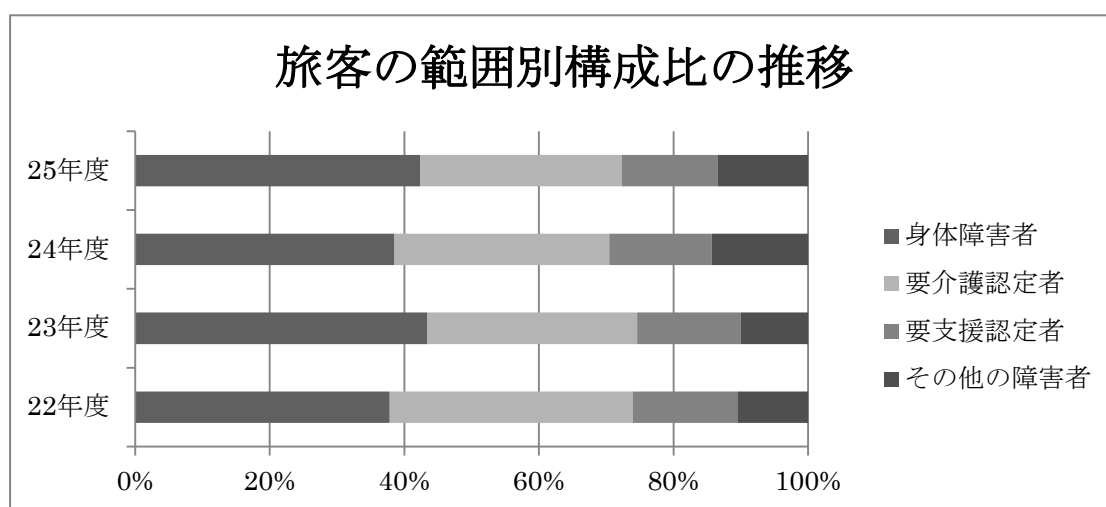
表 1-(1)-⑪ 運送する旅客の範囲別構成比の推移（九州管内）

（単位：％）

旅客の範囲	平成 22 年度	23 年度	24 年度	25 年度
身体障害者	37.8	43.4	38.5	42.4
要介護認定者	36.2	31.2	31.9	29.9
要支援認定者	15.6	15.4	15.2	14.3
その他の障害者	10.4	10.0	14.3	13.5
計	100.0	100.0	100.0	100.0

（注） 1 表 1-(1)-⑩の構成比のみ計上した。

2 「その他の障害者」欄は、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構成比である。



（注）表 1-(1)-⑩の構成比を示したものである。

表 1-(1)-⑫ 行動援護サービスの提供に係る実施団体等の意見

「行動援護」は、知的障害又は精神障害により行動上著しい困難を有する障がい者等であって常時介護を要する者で、障害程度区分が区分 3 以上の者に対して、障がい者等が行動する際に生じ得る危険を回避するために、外出時における介護等行動する際に必要な援助を行うものである。

これらの者には、車内で暴れる者、運転者の髪を引っ張ったり、噛みつく者、自傷行為に及ぶ者、けいれんを起こして気を失う者、失禁する者、服を脱ぐ者がいる。

また、渋滞やクラクションの音、望むルートでなかった場合など、車外の環境に敏感に反応してパニックを起こしたりもするし（何がパニックのきっかけになるか分からない）、車内の設備も金具にカバーを付けたり、運転席と後部座席との間にネットを張ったりする必要がある。

さらに、運転者が日ごとに変わるようでは、障がい者が馴染めないということもある。このため、保護者がタクシー利用を望まない傾向があり、家族による移送に頼らざるを得ない実情である。

このような様々な対応が必要となる者の運送に、タクシー事業者は対応できるのだろうか。福祉専門のプロが移送する必要があるのではないかと考えている。

（注）当局の調査結果による。

表 1-(1)-⑬ 走行距離及び運送回数の推移（九州管内）

（単位：km、回、km／回）

区 分	平成 22 年度	23 年度	24 年度	25 年度
走 行 距 離	1,710,681 (100)	1,722,806 (100.7)	1,838,051 (107.4)	1,997,068 (116.7)
運 送 回 数	166,837 (100)	180,966 (108.5)	188,284 (112.9)	206,038 (123.5)
運送 1 回当たりの 走行距離	10.3	9.5	9.8	9.7

（注） 1 九州運輸局提出資料（附属資料 4 及び 5）に基づき、当局が作成した。

2 「走行距離」欄及び「運送回数」欄の下段（ ）内は、いずれも平成 22 年度の実績を 100 とした指数である。

表 1-(1)-⑭ 運送回数の階層別実施団体数（平成 25 年度）

（単位：団体、回、％）

1,000 回未満	1,000 回～4,999 回	5,000 回以上	計	1 団体平均運送回数
96 (65.3)	41 (27.9)	10 (6.8)	147 (100.0)	1,402 —

（注） 1 「輸送実績報告書」（平成 25 年度。報告のあった 147 団体に係るもの）に基づき、当局が作成した。

なお、「1 団体平均運送回数」は表 1-(1)-⑬の 25 年度運送回数を 147 団体で除したものである。

2 下段（ ）内は、構成比である。

表 1 - (1) - ⑮ 九州管内における福祉有償運送の実施状況（平成 26 年 7 月末時点）

区 分	実施 団体数	福祉有償運送による輸送が実施されている市町村（注 2）		
		県下 市町村数	実施 市町村数	輸送が実施されている市町村名
福岡県	29	60	13	北九州市、福岡市、柳川市、八女市（上陽町、黒木町）、筑後市、大川市、小郡市、宗像市、福津市、水巻町、筑前町、大刀洗町、苅田町
佐賀県	32	20	19	佐賀市、唐津市、鳥栖市、多久市、伊万里市、武雄市、鹿島市、小城市、嬉野市、神埼市、吉野ヶ里町、基山町、上峰町、みやき町、有田町、大町町、江北町、白石町、太良町
長崎県	14	21	8	長崎市、佐世保市、諫早市、対馬市、五島市、西海市、長与町、時津町
熊本県	20	45	22	熊本市、玉名市、菊池市、宇土市、上天草市、宇城市、天草市、合志市、美里町、玉東町、大津町、菊陽町、小国町、高森町、西原村、御船町、嘉島町、益城町、甲佐町、芦北町、津奈木町、苓北町
大分県	1	18	1	日田市
宮崎県	22	26	6	宮崎市、都城市、延岡市、日南市（北郷町）、三股町、川南町
鹿児島県	34	43	19	鹿児島市、鹿屋市、阿久根市、指宿市、西之表市、垂水市、薩摩川内市（下甕町）、日置市、南さつま市、奄美市、姶良市、長島町、中種子町、南種子町、瀬戸内町、龍郷町、喜界町、天城町、和泊町
九州計	152	233 (100.0)	88 (37.8)	

（注） 1 平成 26 年 7 月末時点の「自家用有償旅客運送者登録簿」（九州運輸局）に基づき、当局が作成した。

2 実施団体が登録している運送区域であり、運送実績がない区域もあり得る。

3 「九州計」の下段（ ）内は、構成比である。



表 1-(1)-⑯ 九州管内におけるタクシー、福祉タクシーの普及状況（平成 24 年度末時点）

区 分	人 口 (千人)	車両比人口（車両 1 台当たりの人口）			
		タクシー (人/台)	福祉タクシー（人/台）		
			一般	福祉限定	
福岡県	5,105	412	12,040	39,269	17,364
佐賀県	853	703	11,847	23,694	23,694
長崎県	1,427	429	7,511	29,122	10,121
熊本県	1,825	482	8,990	20,506	16,009
大分県	1,179	489	6,305	16,375	10,252
宮崎県	1,142	515	9,136	39,379	11,896
鹿児島県	1,701	417	10,309	17,536	25,015
九州計	13,232	450	9,687	26,359	15,315

(注) 1 九州運輸要覧（九州運輸局）及び九州運輸局提出資料に基づき、当局が作成した。

2 「福祉タクシー」欄の「一般」は一般タクシー事業者、「福祉限定」は福祉輸送事業限定専業事業者を示す。

表 1-(1)-⑰ 九州管内における福祉タクシーの車両数の推移

(単位：台)

区 分	平成 19 年度	22 年度	24 年度
福岡県	285	359	424
佐賀県	53	64	72
長崎県	76	159	190
熊本県	110	135	203
大分県	117	155	187
宮崎県	65	109	125
鹿児島県	88	132	165
九州計	794	1,113	1,366
(指数)	(100)	(140.2)	(172.0)

(注) 1 九州運輸要覧（九州運輸局）に基づき、当局が作成した。時点は各年度末

2 下段（ ）内は、平成 19 年度末時点の九州計台数を 100 とした指数である。

表 1-(1)-⑱ 各地方公共団体の障がい者、高齢者等に対する各種移動支援（主なもの）

支援形態	支援概要
タクシー手当の支給	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 住民基本台帳に1年以上記録されている身体障害者（児）、知的障害者（児）及び精神障害者に対して、障がいの程度に応じて、年額で一定額又は利用回数に応じた助成額を支給</li> <li>・ 身体障害者手帳又は療育手帳の交付を受けている者がタクシーを利用する際に、手帳の等級に関係なく、料金の一部を割り引く。</li> <li>・ なお、本手当については、支給対象を非課税世帯としている市町村がみられる。</li> </ul>
福祉タクシー料金助成	在宅の重度の障がい者等に対して、リフト付タクシー等の福祉タクシー車両を利用した場合に初乗り基本料金を助成等
福祉車両の貸付け	歩行困難な障がい者（児）、高齢者の社会参加の拡大のため、リフトカー等の貸出しを行う。
移動支援（ガイドヘルプ）	単独での外出が困難な障がい者が公共交通機関を利用して外出する際に、付き添う者がいない場合、ヘルパーによる移動の介護を行う。
市町村運営有償運送（市町村福祉輸送）	<p>市町村が自家用自動車を使用して、一般の交通機関の利用が困難な在宅高齢者、障がい者等を通院、冠婚葬祭への出席、社会参加等のために移送</p> <p>九州管内では平成26年7月末時点において、24市町村において実施されている。このうち、10市町村ではNPO法人等による福祉有償運送も実施されている。</p>

（注）当局の調査結果による。

表 1-(1)-⑲ 福祉有償運送の新規登録及び抹消登録の状況（平成18～25年度の8年間の計）

区分	新規登録団体数（A）	抹消登録団体数（B）	増減（A－B）
福岡県	15	5	10
佐賀県	18	14	4
長崎県	14	2	12
熊本県	16	11	5
大分県	0	0	0
宮崎県	18	12	6
鹿児島県	23	13	10
九州計	104	57	47

（注）九州運輸局提出資料（附属資料8）に基づき、当局が作成した。

表 1 - (1) - ㊸ 福祉有償運送の新規登録又は抹消登録を行った主な理由

登録の区分	主 な 理 由
新規登録	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 福祉有償運送の登録制度が創設された平成 18 年より前から、「無償運送」又はガソリン代等の実費だけを受け取る「有償運送」を実施していた団体・グループが安全性・運営安定性の向上等の観点から福祉有償運送に移行</li> <li>○ 障がい者団体等からの輸送要請に応じて新たに福祉有償運送を実施</li> <li>○ 介護保険事業、障害者総合支援事業等を実施している又は新たに実施しようとする N P O 法人、社会福祉法人等が、自施設を利用する会員などからの当該公的サービスでは行き届かない輸送ニーズ（買い物、行事参加等）に応えるため福祉有償運送を実施</li> </ul>
抹消登録	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 介護サービス事業の合間に提供しているサービスのため、運転協力者の確保が困難</li> <li>○ 福祉有償運送の実施団体として周知されたことにより、施設利用の会員ではない方からの問合せが増え、それに対応できないことに対する後ろめたさから、介護保険など公的サービスを伴う介護輸送に専念</li> <li>○ 運営協議会で福祉有償運送の必要性が合意された際に「運送区域を限定し、かつ事業を拡大しない」との条件が付されたため、以降、旅客対象者を増やしておらず、合意時点での旅客（22 人）が死亡、施設入所等の理由により減少し、かつ、残る 1 人も介護タクシーを利用し利用実績が無くなったため抹消に至っているもの  <p style="margin-left: 2em;">なお、実施していた団体では「過疎地、山間へき地を抱え、高齢化が進んだ地域であり、実態調査を実施したわけではないが、ケアマネージャから問合せを受けるなど引き続き移動制約者からの輸送ニーズはあった。町内にタクシー事業者は無く、介護タクシーも隣町から呼ぶ必要（待ち時間 20～30 分）がある。」としている。</p> </li> </ul>

(注) 当局の調査結果による。

(2) 実施団体等にみられる課題と取組

調査結果	説明図表番号
<p>福祉有償運送はタクシー等による輸送サービスを補完するものとして、その役割が期待されているが、実施主体はおおむね二つに大別できる。一つは、地域における生活支援のための「助け合い活動」、「支え合い活動」の一環として利用者を限定せずに（ただし、旅客の名簿記載は行う。）輸送サービスを提供する、いわゆる「オープン型」で、運転者も大半が有償ボランティアで担われているなど、ボランティア主導で実施されている。他方は、NPO法人、社会福祉法人等が自ら提供している訪問介護、デイサービスなどの介護、支援サービス等を利用して障がい者、要介護者等を対象に、これらのサービスと一体的に輸送サービスを提供している、いわゆる「施設提供型」で、運転者は施設の雇用職員である場合が多い。</p> <p>今回、調査対象とした実施団体においてもこの両形態がみられるが、オープン型であっても、大半の団体は、福祉有償運送のほかに、介護保険事業や市町村から受託した生きがい対策事業などを併せて実施している。他方、施設提供型の実施団体においても、福祉有償運送を一つの福祉サービス事業として、利用者を施設会員等に限定せずに実施しているところが多い。</p> <p>なお、オープン型の団体の中には、福祉有償運送が登録制度へと移行する過程で、事務処理体制等を補うため市町村社会福祉協議会が運営支援を行っているものがみられる。</p> <p>調査対象とした実施団体等において福祉有償運送の運営に関して、次のような課題と取組がみられた。</p> <p><b>ア 運転者の高齢化等と確保に向けた取組</b></p> <p><b>(ア) 運転者の不足と高齢化</b></p> <p>福祉有償運送の運転者は、法施行規則第 51 条の 16 第 1 項の規定により、道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）に規定する第二種運転免許を受けている者又は同法に規定する第一種運転免許を受けており、かつ、その効力が過去 2 年以内において停止されていない者であって、福祉有償運送運転者講習（以下「認定講習」という。）等を修了したものとされている。</p> <p>また、福祉自動車以外の自動車（セダン等）を使用して福祉有償運送を行う場合は、同条第 3 項の規定により、第 1 項に規定する要件に加えて、運転者が介護福祉士の登録を受けていること（第 1 号）、又は国土交通大臣が認定するセダン等運転者講習を修了していること（第 2 号）などとされている。このように、福祉有償運送においては、一定の講習等が義務付けられているものの、第一種運転免許を受けている者であれば運転は可能である。</p> <p>福祉有償運送の運転者については年齢制限がなく、ボランティアの運転者</p>	<p>表 1-(2)-① 表 1-(2)-②</p>

(運転協力者)には定年退職後の高齢者が多い状況となっている。

今回、調査した 10 実施団体で確認できた 142 人の運転者では、60 歳以上の運転者が 87 人で 61.3%を占め、70 歳以上に限ってみても 42 人で 29.6%となっており、平均年齢は 59.6 歳となっている。

また、運転者の平均年齢が 60 歳以上である実施団体も 5 団体みられる。

一方、運転者を非常勤職員等として雇用している実施団体が 5 団体みられ、これらの中には団体における定年(65 歳)を運転者についても適用しているものもみられる。

さらに、調査した実施団体の中には、「時間の調整がしやすいから」と自発的に申し出た主婦が週 4 日、午前中を中心に運転協力している例などもみられる。

しかしながら、移動制約者からの輸送ニーズに見合った運転者の人数が確保できていないとする団体は多く、運転者が高齢化している事情が重なり、高齢の運転者が一日に 100km 以上運転するなど、安全面で不安を抱える団体がみられる。

また、運転者の不足及び高齢化等の体制上の問題から、新たな移動制約者からの輸送希望に応えられない、福祉有償運送に係る積極的な広報を行っていないとする団体もみられる。

#### (イ) 市町村による運転者確保等の支援

こうした中、運転者の確保策として、市町村が自ら認定講習の実施又は委託により、運転者の確保、育成等を行う市町村がみられる。数多くの実施団体が所在する福岡市及び北九州市では、福祉有償運送制度、認定講習等について、積極的な周知活動を行っている。

福岡市では、市内に認定講習を行う機関がないため、市内での受講が困難な状態であったが、平成 22 年度に市内の自動車学校が国土交通大臣の認定を受けたことを契機に、同学校に対して認定講習の開催を委託し、市内の実施団体において運転を行う者(予定者を含む。)に対しては低額な負担で受講できるよう支援を行っている。

また、同市は、ホームページに福祉有償運送制度の概要や、同市における取組、実施団体一覧、福祉有償運送を始めるまでの手順、必要な申請書類の様式等を掲載しているほか、制度を積極的に周知し、併せてボランティア運転者の確保を図るため、「市政だより(平成 26 年 1 月 1 日号)」において、制度の仕組み、認定講習の周知、実施団体一覧などを掲載している。

この「市政だより」に対しては、市に約 40 件の問合せが寄せられており、大半は、具体的な利用方法についてのものであるが、運転者となるための手続に関するものも少数ながら寄せられている。また、実施団体に対しても利用希望者から問合せが数多く寄せられるなどの反響がみられる。

表 1-(2)-③

表 1-(2)-④

一方、北九州市は、自ら国土交通大臣の認定を受けて講習を実施している。認定講習の開催まで長期間を要することで、運転者となることを希望する者の意欲を削がないため、年3回と比較的頻繁に認定講習を開催している。

また、同市は、平成22年度から毎年度、移動制約者向けに冊子「北九州市内の福祉有償運送実施団体一覧」を約900部作成し、地域包括支援センター等に配布しているほか、ホームページに「障害者の福祉ガイド」を掲載し、この中で「外出の利便」の項目の一つとして福祉有償運送制度の周知を図っている。

さらに、同市では、市内イントラネットにより、市職員に対して運転者の募集を行っている。また、実施団体に対して、福祉関係のイベント開催情報を案内し、「ボランティア運転者を募集する場」の提供を行っている。

しかしながら、今回、調査対象とした多くの実施団体においては、運転者が不足している状況にある。その背景には、福祉有償運送制度自体の認知度が低く、一般に知られていないことが挙げられる。

上記2市が積極的な周知活動を行う一方、他の市町村においては、実施団体における供給体制が整っていない、タクシー事業者等との役割分担が十分整理できていないなどの理由から、市町村が積極的に福祉有償運送制度に係る周知を行うのは困難であるとの意見が聞かれる。

表1-(2)-⑤

#### イ 単独事業としては運営できない福祉有償運送

「運送収入」については、輸送実績報告書により把握が可能である。九州管内の実施団体に係る総額は、輸送実績の増加とともに増大しており、同報告書が残されている平成22年度に1億3,411万円であったものが、25年度には1億8,382万円となっており、3年間で4,971万円(37.1%)増加している。

しかしながら、運送収入の階層別にみると、平成25年度における年間の運送収入が確認できた147団体のうち、3分の2超の99団体(67.3%)は100万円未満にとどまっている。100万円以上500万円未満が42団体(28.6%)で、500万円以上の運送収入があるのは6団体(4.1%)にすぎない。

1団体平均では約125万円となっており、月額にすると約10万円となり、その額は大きくない。

一方、運送支出額については、輸送実績報告書等による把握、報告の仕組みはない。今回、調査した10実施団体のうち、福祉有償運送に係る「運送収支」を整理していた7団体では、いずれも支出が収入を上回る「赤字」(支出超過)となっている。支出項目は統一的なものとなっていないが、各団体の整理によると、年間赤字額はおおむね2万円から20万円程度となっているが、中には輸送量が多く、赤字が約200万円に上るとしているところもみられる。

運送収支を整理していない団体を含む全ての実施団体が、「福祉有償運送だけでは団体運営できない。」としており、いずれも福祉有償運送事業の他に実施す

表1-(2)-⑥

表1-(2)-⑦

表1-(2)-⑧

る介護保険事業、障害者生活支援事業等の収益や市町村補助金により、福祉有償運送事業で生じた赤字を補てんしながら運営する実情にある。	
--	--

表 1-(2)-① 道路運送法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 75 号）（抜粋）

（自家用有償旅客運送自動車の運転者）	
第 51 条の 16 自家用有償旅客運送者は、自家用有償旅客運送を行う場合にあつては、道路交通法に規定する第二種運転免許を受けており、かつ、その効力が停止されていない者又は同法に規定する第一種運転免許を受けており、かつ、その効力が過去二年以内において停止されていない者であつて、次に掲げる要件のいずれかを備える者でなければ、その自家用有償旅客運送自動車の運転をさせてはならない。	
一 国土交通大臣が認定する講習を修了していること。	
二 前号に掲げる要件に準ずるものとして国土交通大臣が認める要件を備えていること。	
2	（略）
3 自家用有償旅客運送者は、福祉自動車以外の自動車を使用して福祉有償運送を行う場合にあつては、第 1 項に規定する要件のほか次に掲げる要件のいずれかを備える運転者を乗務させ、又は次に掲げる要件のいずれかを備える者を乗務させなければならない。	
一 社会福祉士及び介護福祉士法（昭和 62 年法律第 30 号）第 42 条第 1 項の介護福祉士の登録を受けていること。	
二 国土交通大臣が認定する講習を修了していること。	
三 前号に掲げる要件に準ずるものとして国土交通大臣が認める要件を備えていること。	
4～6	（略）

表 1-(2)-② 福祉有償運送を行う運転者の要件

自動車の種類	運転者の要件
①福祉自動車	イ. 第二種運転免許を受けており、その効力が停止されていない者 ロ. 第一種運転免許を受けており、かつ、その効力が過去 2 年以内において停止されていない者であつて、次の要件のいずれかを備える者 i. 国土交通大臣が認定する福祉有償運送運転者講習を修了していること ii. (社) 全国乗用自動車連合会、(財) 全国福祉輸送サービス協会及び(社) シルバーサービス振興会が行うケア輸送サービス従業者研修を修了していること
②セダン型	福祉自動車を運転させる場合の要件に加えて、次の要件のいずれかを備える者（又はいずれかの要件を備える者の乗務） イ. 介護福祉士 ロ. 国土交通大臣が認定するセダン等運転者講習を修了していること ハ. ①ロ.ii. の研修を修了していること ニ. 訪問介護員など

（注） 「福祉有償運送ガイドブック」（平成 20 年 3 月国土交通省自動車交通局旅客課）による。



表 1-(2)-③ 調査対象 10 実施団体における運転者の年齢構成（平成 26 年 8 月 1 日時点）

実施団体	運転者数 (人)	年齢構成（人）								平均年齢 (歳)
		10 歳代	20	30	40	50	60	70	80	
No. 1	47			1	5	8	16	16	1	62.8
2	12			1	2	5	2	2		57.4
3	4				1		1	2		64.3
4	14						7	7		69.1
5	5			1		1	3			55.0
6	4		2			2				37.5
7	19	1	3	5	3	6		1		40.4
8	33			1	2	2	15	12	1	66.3
9	3			1		2				47.7
10	1						1			65.0
計	142	1	5	10	13	26	45	40	2	59.6
(構成比)	100.0%	0.7%	3.5%	7.0%	9.2%	18.3%	31.7%	28.2%	1.4%	—
							87 (61.3%)			—
							42 (29.6%)			—

(注) 1 当局の調査結果による。

2 「計」欄の下段は、構成比である。

表 1-(2)-④ 福岡市「市政だより（平成 26 年 1 月 1 日号）」における福祉有償運送の紹介

福祉有償運送とは、介護保険の要支援または要介護の認定を受けている人や身体に障がいがある人などで一人では外出することが困難な人を対象に、国の登録を受けたNPO等の団体が、営利としない範囲の料金で通院や買い物などの際、目的地まで移送するサービスです。タクシー等による輸送サービスを補完するものとして平成18年の

道路運送法の改正により制度が創設され、現在市内では、7団体が登録・活動しています。

市は、国や運送事業者などの関係機関で組織する運営協議会を設置し、登録団体の適正な運営を指導しています。また年に1回運転者講習会を開催して、福祉有償運送の車両を運転するボランティア運転手の育成を図っています。この講習会を

受講した人は、各団体にボランティア運転手として登録し、活動することができます。

利用には、各団体への会員登録が必要です。制度の詳細や登録方法、ボランティア運転手になるための要件など、詳細は市ホームページ（福岡市 福祉有償運送）で検索して確認するか、高齢社会政策課までお問い合わせください。

**【問い合わせ先】**  
 高齢社会政策課 ☎71  
 1・4881 ☎733・  
 5087

## 福祉有償運送を ご存知ですか



福岡市  
福祉有償運送車両  
登録車両に貼ってあるステッカー

(注) 上記記事の掲載に併せて、福岡市内の7福祉有償運送団体について、団体ごとの「登録団体名」、「電話番号」、「主な活動内容」（通院、買い物等）の情報も掲載されている。

表 1-(2)-⑤ 北九州市による福祉有償運送に係る支援

区 分	実施内容
周知活動	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 福祉有償運送制度の周知を図るため、市内の福祉有償運送実施団体の概要を記載した冊子「北九州市内の福祉有償運送実施団体一覧」を作成の上、60 団体・箇所配布</li> <li>・ 実施団体に福祉関係イベントの日程を知らせ、周知活動の場を提供</li> <li>・ 市内イントラネットにおいて、ボランティア運転者募集情報を掲載</li> <li>・ 同市社会福祉協議会が実施する「市民ふれあいフェスティバル」において、ボランティア運転者募集のパネル等を展示</li> </ul>

(注) 当局の調査結果による。

表 1-(2)-⑥ 運送収入の推移（九州管内）

（単位：千円）

平成 22 年度	23 年度	24 年度	25 年度
134, 111 (100)	150, 466 (112. 2)	166, 343 (124. 0)	183, 827 (137. 1)

- (注) 1 九州運輸局提出資料（附属資料 6）に基づき、当局が作成した。  
2 下段（ ）内は、平成 22 年度の運賃収入を 100 とした指数である。

表 1-(2)-⑦ 運送収入の階層別実施団体数（平成 25 年度）

（単位：団体、千円、％）

100 万円未満	100 万円～499 万円	500 万円以上	計	1 団体平均運送収入
99 (67. 3)	42 (28. 6)	6 (4. 1)	147 (100. 0)	1, 251

- (注) 1 輸送実績報告書（平成 25 年度。報告のあった 147 団体に係るもの）に基づき、当局が作成した。  
なお、「1 団体平均運送収入」は表 1-(2)-⑥の 25 年度金額を 147 団体で除したものである。  
2 下段（ ）内は、構成比である。

表 1-(2)-⑧ 調査対象実施団体における運送収支（平成 25 年度）（参考値）

（単位：円）

実施団体	運送収支			赤字の補填手段
	収入	支出	差引収支	
No. 1	547, 860	784, 268	▲236, 408	他事業（介護保険事業等）
2	1, 189, 800	1, 210, 402	▲20, 602	市受託事業（生きがづくり事業）
3	488, 000	584, 755	▲96, 755	他事業
4	3, 410, 500	5, 377, 548	▲1, 967, 048	市受託事業（障害者総合支援事業）
5	199, 590	217, 600	▲18, 010	他事業（障害者総合支援事業等）
6	182, 261	219, 108	▲36, 847	他事業（障害者総合支援事業等）
7	5, 519, 000	6, 788, 320	▲1, 269, 320	他事業

- (注) 1 当局の調査結果による。  
2 調査対象 10 団体のうち、運送収支を整理している 7 団体について記載している。  
3 「支出」欄に記載した金額の支出項目は団体により異なっており、統一されたものではない。

## 2 運営協議会に対する積極的な支援

### (1) 運営協議会の設置及び開催の促進

調査結果	説明図表番号
<p>NPO法人、社会福祉法人等が、法第78条第2号の福祉有償運送を含む自家用有償旅客運送を行おうとする場合は、法第79条の規定に基づき、国土交通大臣の行う登録を受けなければならない、また、提出する登録申請書には、法施行規則第51条の3第5号の規定に基づき、「第51条の7に規定する運営協議会において協議が調っていることを証する書類」を添付しなければならないこととされている。</p>	<p>表1-(1)-① (再掲) 表2-(1)-① 図1-(1)-① (再掲)</p>
<p>運営協議会については、「地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するために必要な福祉有償運送に関する協議を行うために一又は複数の市町村長又は都道府県知事が主宰する」もの（法施行規則第51条の7）とされている。また、その目的については、「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号自動車交通局長通達）により示された「運営協議会の設置及び運営に関するガイドライン」（以下「運営協議会ガイドライン」という。）により、i)「福祉有償運送の必要性、旅客から収受する対価その他の自家用有償旅客運送を実施するに当たり必要となる事項を協議するため設置するもの」とされ、ii)「福祉有償運送が地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保し、もって地域福祉の向上に寄与するよう自家用有償旅客運送者に必要な指導・助言を行うよう努めるもの」とされている（「1. 運営協議会の目的」）。</p>	<p>表2-(1)-① (再掲)  表2-(1)-②</p>
<p>また、運営協議会については、道路運送法等の一部を改正する法律案の附帯決議（平成18年4月14日衆議院国土交通委員会、同年5月11日参議院国土交通委員会）において、その設置の促進とそこでの合意形成が図られるよう、地方公共団体に対し本法改正の趣旨を周知徹底することなどが政府に求められている。</p>	<p>表2-(1)-③</p>
<p>これに対応して、国土交通省は、上記の「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」により、地方運輸局に対し、運営協議会ガイドラインを示すとともに、各地方公共団体等とも連携を図りつつ、運営協議会の場を活用して地域の実情に対応した福祉有償運送を含む自家用有償旅客運送の提供が図られるよう遺漏なきを期すよう指示している。</p>	<p>表2-(1)-② (再掲)</p>
<p>さらに、国土交通省は、「NPO等による過疎地有償運送及び福祉有償運送の取扱いに係る留意点について」（平成18年9月29日付け国自旅第185号自動車交通局旅客課長通達）により、i) 運営協議会の設置促進及び円滑な運営について、運輸支局は、「運営協議会の設立が円滑に行われるよう、地方公共団体に対し、運営協議会の趣旨及び制度について周知徹底を図るとともに、地方公共団体から運営協議会の設置及び運営に関する相談等があった場合には、適切な助言を行うもの」（同通達の1.）とし、ii) 運営協議会が設置されていない場合の登録申請の取扱いについて、運輸支局は、「法第79条の登録の申請を行おうとするNPO等が地方公共団体に対して運営協議会の設置を申し出た場合であって、当該地方公共団体が正当な理由なくして運営協議会を設置しないときには、当該地方公共団</p>	<p>表2-(1)-④</p>

体に対して運営協議会の設置を促すよう働きかけるもの」(同2.)としている。

今回、九州管内7県における運営協議会の設置状況を調査した結果は、次のとおりである。

#### ア 半数に満たない運営協議会の設置市町村

九州管内においては、福祉有償運送がいわゆる構造改革特区制度として福祉車両に限定して実施された平成15年4月、旧道路運送法第80条第1項に基づく許可制度として実施された16年4月を経て、改正法により現行の登録制度として施行された18年10月以降から現在に至ってもなお、運営協議会を設置していない市町村が多数みられる。

運営協議会の設置済み市町村は、平成26年7月末日現在において、九州7県の233市町村のうち107市町村(45.9%、複数市町村による構成もあるため、運営協議会数は69)である。これらのうち、福岡県では、県下60市町村で設置済みなのは17市町(28.3%、運営協議会数は16)、大分県では、県下18市町村で設置済みなのは4市(22.2%、運営協議会数は4)にすぎず、全体として、市町村における運営協議会の設置は低調なものとなっている。

また、これら九州管内の69運営協議会について、設置年度別の分布をみると、現行の登録制度施行の前後に当たる平成17年度には32協議会、18年度には18協議会が設置されているが、その後、減少していき、22年度の設置は皆無、以降も、23年度に3協議会が設置されたほかは、毎年度、1協議会の設置にとどまっている。

なお、運営協議会の必要性の認識について、同協議会を設置していない3市町村から聴取した結果、i) これまで福祉有償運送の必要性に関して自治体全体として検討したことはないとしながらも、今後は、介護保険事業において、外出支援サービスの提供を含めた生活支援サービスの充実を図ることとしており、この中で、福祉有償運送の活用も含め施策を検討していく必要があるとする意見(1市町村)や、ii) 移動制約者に係る具体的な輸送ニーズを把握していないことや、タクシー等の運行により、移動制約者に対する輸送サービスが不足している状況はみられないなどとして、現在のところ、運営協議会を設置する予定はもとより、検討も行っていないとする意見(2市町村)があった。

#### イ 近隣市町村の影響

このような中、今回当局が調査対象とした福岡県内の9運営協議会のうち、i) 福岡市、北九州市及び八女市、並びに運営協議会を共同で設置している柳川市及び大川市の計5市(4協議会)では、既に自治体管内で先行している実施団体に引き続く、NPO法人等の登録やそれに向けた動きがみられた。また、ii) 福岡県内で運営協議会を設置している18市町(17協議会)はおおむね隣

表2-(1)-⑤

表2-(1)-⑥

接し合っており、例えば、苅田町では、隣接する北九州市における取組に加え、同市の実施団体の取組を知った同町のNPO法人からの要請を契機として、平成25年度になって運営協議会を設けているなど、近隣市町村の影響を受けて広がっている傾向がうかがえる。

また、iii) 福祉有償運送の登録申請を行った団体はこれまでに一つもないものの、仮に福祉輸送を行いたい旨の申出が正式に行われた場合、円滑に運営協議会を開催できるよう、平成17年9月に運営協議会に関する規則を制定したとする市町村もみられる。

#### ウ 未設置地域等にみられる福祉有償運送の動き

しかしながら、調査対象とした福岡県及び大分県内で運営協議会が未設置、又は設置されていても長期間開催されていない地域において、次のとおり、NPO法人等が福祉有償運送によって旅客を運送したいと希望又は検討している例がみられた。当該市町村において、運営協議会が設置、運営されていれば、所定の手続を経て、福祉有償運送の必要性に係る協議が行われ、登録に至った可能性のあるものなどが認められる。

- (ア) タクシーによる輸送が困難とみられる旅客が既存の利用者の中に多く存在しているが、タクシー事業者への遠慮から町への運営協議会の設置要請に至っておらず、引き続き無償で福祉輸送を実施しているもの
- (イ) 市に問い合わせたところ、運営協議会が設置されておらず、一NPO法人等が行政に対して、運営協議会の設置の働きかけから始めるのは大変な労力を要するので、諦めたとしているもの
- (ウ) 制度に関心を持つ他の団体と協力して、平成18年10月頃、市に対し運営協議会の設置を要望したものの、市内のタクシー、福祉タクシーの普及状況等から、運営協議会を設置して、福祉有償運送の実施について合意を得るのは難しい旨の反応があった。また、同時期に運輸支局にも相談し、実施に向けて必要となる要件等について助言を受けた上で検討した結果、市内で福祉有償運送を実施するのは困難であると思い、福祉輸送を無償ボランティアで行うこととし、現在は10人ほどの高齢者を運送しているもの
- (エ) 福祉有償運送を実施しようと、平成26年度に市に対し運営協議会を開催するよう要望した。しかし、市の担当者は、要望に応じる必要性を認識しながらも、①平成17年の運営協議会の設置以降、一度も開催したことがないこともあって、開催のための具体的な事務処理方法等のノウハウ不足や、②今年度末までに行う必要のある他の業務に忙殺されていることなどを理由に、具体的な開催時期の見込みが立っていないもの

#### エ 申請団体の活動実態を踏まえた必要性の判定

また、NPO法人からの要望を受けて開催された2市の運営協議会（いずれ

附属資料9

も平成 18 年に開催) について、議事録によりその議論の内容をみると、福祉有償運送が当該市全体として必要であるか否かの議論に終始している。NPO 法人による個別具体的な福祉有償運送の必要性に係る議論を行わないまま、i) タクシー事業者で対応できている現状があるなどとして、当該市において「福祉有償運送は必要ない」と決定しているもの、ii) 結論を出さず、不足していた必要性を議論するためにデータ等の情報が準備され次第、開催されることとなっていた 2 回目の会議が開催されないまま現在に至っている状況がみられた。

#### オ 大分県における新たな取組

大分県下 18 市町村における運営協議会の設置数は、上記のとおり、4 市にとどまっている。大分県は、福祉有償運送に関する事業をこれまで取り立てて行っていないが、現在、新たな取組を検討している。

大分県では、「大分県民福祉基本計画」(平成 17~26 年度)に続く次期計画の策定に向けての検討、作業を進めている。地域の過疎化や住民の高齢化等に伴い、移動支援の必要性は高くなってきているとの認識の下、次期計画の項目として「通院や買い物等移動に困難を抱える人に対する支援の充実」を掲げるとともに、この一環として福祉有償運送についても推進していく予定としている。

その上で、大分県は、次期計画における福祉有償運送の推進施策に係る具体的な内容は今後確定させていく予定としながらも、福祉有償運送の実施を希望する団体の有無にかかわらず、まずは運営協議会を設置すべきであるとの考えを有している。今後、福祉有償運送を含む「自家用有償旅客運送運営協議会設置市町村数」を指標とした政策目標を設定し、県内全市町村に対する運営協議会の設置に係る働きかけを積極的に行うとともに、設置に向け、事業者団体を含む関係団体との調整について、積極的に関与していくことも考えているとしている。

上記の運営協議会に係る事務は地方自治法(昭和 22 年法律第 67 号)の規定に基づく「自治事務」であり、運営協議会を設置するか否かについては、地方自治体において自主的に判断されるべきものとされている。また、福岡及び大分両運輸支局においても、年 1、2 回、管内の地方自治体に対して、県主催の市町村地域公共交通担当者向けの会議の中で、福祉有償運送の登録制度を法の事業区分の一つとして紹介するなどしている。

しかしながら、福祉有償運送の登録制度の一つの特色は、登録申請の条件として運営協議会において協議が調っていること(運営協議会における合意)が求められていること、すなわち「国土交通省(国)が所管する登録」と「地方自治体等が担う地域の実情に応じた判断」とが申請者の立場からは不可分の関係となっている点にある。このため、福祉有償運送の登録を希望し又は検討する NPO 法

表 2-(1)-⑦

図 1-(1)-①、  
表 2-(1)-①  
(再掲)

人等にとっては、運営協議会において協議が調う以前に、協議そのものを行う運営協議会が設置されているか否かに大きく左右されるものとなっている。

加えて、道路運送事業に係る膨大な知見を運輸支局が有していることを踏まえれば、同支局による、市町村等における運営協議会の設置の促進、及び適切な運営のための市町村等への積極的な支援は欠かせないものと考えられる。

また、県、市町村においても、例えば、これまで低調であった大分県内での同県の新たな取組にみられるように、移動制約者の輸送手段の一つとして有用な役割を果たし、かつ、今後も重要視されている福祉有償運送が地域の実情に対応して円滑に導入される環境を整えていくことが課題となっているとみられる。

#### 【所見】

したがって、九州運輸局は、運営協議会の場を活用して地域の実情に対応した福祉有償運送の提供を促進し、同制度を健全に発展させていく観点から、市町村や、福祉有償運送の実施を検討するNPO法人等から、設置及び運営に関する相談等があった場合には、運営協議会の設立、開催が円滑に行われるよう、引き続き適切な助言を行う必要がある。

#### 【提言】

運営協議会について、県が主体的に設置に関ってきたとみられる佐賀県及び熊本県においては、福祉有償運送制度の概要を始め、県内に設置の運営協議会の名称や構成市町村名等を一覧にしてホームページで公表しているのに対して、一部の市町村が先行して運営協議会を設置したとみられる他の県ではそうした情報が提供されていない。

各県における運営協議会の設置状況等を確実に一元的に把握できるのは運輸支局であり、同支局又は九州運輸局においても、管内における設置状況等の情報を一元的にホームページで提供することが望ましい。



表 2 - (1) - ① 道路運送法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 75 号）（抜粋）

（申請書に添付する書類）

第 51 条の 3 法第 79 条の 2 第 1 項の申請書には、次に掲げる書類を添付しなければならない。

一～四 （略）

五 過疎地有償運送及び福祉有償運送を行おうとする者にあつては、第 51 条の 7 に規定する運営協議会において協議が調っていることを証する書類

（法第 79 条の 4 第 1 項第 5 号の合意していないとき）

第 51 条の 7 法第 79 条の 4 第 1 項第 5 号の合意していないときとは、市町村運営有償運送にあつては法第 79 条の 2 の規定による登録の申請に係る当該運送について地域公共交通会議又は協議会において、過疎地有償運送及び福祉有償運送にあつては同条の規定による登録の申請に係る当該運送について運営協議会（地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するために必要な過疎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一又は複数の市町村長又は都道府県知事が主宰する協議会をいう。以下同じ。）において協議が調っていないときとする。

（注） 下線は当局が付した。

表 2 - (1) - ② 「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 号自動車交通局長通達）（抜粋）

今般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）の衆議院国土交通委員会及び参議院国土交通委員会の附帯決議において、運営協議会の設置の促進とそこでの合意形成が図られるよう、地方公共団体に対し本法改正の趣旨を周知徹底することとされていることから、別紙のとおり「運営協議会の設置及び運営に関するガイドライン」を作成したので、各地方公共団体等の関係者とも連携を図りつつ、運営協議会の場を活用して地域の実情に対応した自家用有償旅客運送の提供が図られるよう遺漏なきを期されたい。

（略）

（別紙）

運営協議会の設置及び運営に関するガイドライン

1. 運営協議会の目的

運営協議会は、過疎地有償運送及び福祉有償運送の必要性、旅客から収受する対価その他の自家用有償旅客運送を実施するに当たり必要となる事項を協議するため設置するものとする。運営協議会は、過疎地有償運送及び福祉有償運送が地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保し、もって地域福祉の向上に寄与するよう自家用有償旅客運送者に必要な指導・助言を行うよう努めるものとする。

## 2. 運営協議会の設置及び運営

(1)～(3) (略)

(4) 運営協議会を設置した地方公共団体は、設置した旨を公表するものとする。

(5) 運営協議会の開催は、原則として公開とする。ただし、開催日時及び場所、議題、協議の概要、合意事項等を記載した議事概要の公開をもってこれに代えることができるものとする。

なお、委員の招集が困難である場合等にあつては、運営協議会があらかじめ定める方法により行う判断に基づき、全ての委員からの意見聴取及び賛否の意向の確認を行うこと並びに議事概要の作成及び公表を行うことを条件として、開催に代えて書面の郵送又は持ち回りにより意見の聴取及び議決(道路運送法第79条の6第1項に定める有効期間の更新の登録に係るものに限る。)を行うことができるものとする。

(6) (略)

(注) 下線は当局が付した。

表2-1-③ 道路運送法等の一部を改正する法律案に対する附帯決議(平成18年4月14日衆議院国土交通委員会、同年5月11日参議院国土交通委員会)(抜粋)

### ○ 道路運送法等の一部を改正する法律案に対する附帯決議(平成18年4月14日衆議院国土交通委員会)

政府は、本法の施行に当たっては、次の諸点に留意し、その運用について遺憾なきを期すべきである。

一 地域の多様な需要への対応及び移動制約者の移動手段の確保の重要性にかんがみ、コミュニティバス、乗合タクシー、NPOによる福祉有償運送等の運送サービスが安全・確実に提供され、その普及が円滑に進むよう、法の適正な運用に万全を期するとともに、法施行後の状況の把握に努め、引き続き地域交通の充実策について検討すること。また、タクシー営業類似行為、いわゆる白タクの防止のため、適切な対応をとること。

二 (略)

三 地域の需要に即した乗合運送サービスの運行形態等について協議を行う新たな協議組織が多く地方公共団体で設置されるよう、関係者に対し本法改正の趣旨の周知徹底を図るとともに、福祉有償運送及び過疎地有償運送の必要性等を協議するために設置されている運営協議会についても、多くの地方公共団体で設置が促進され、NPO等関係者の意見等が反映されるよう必要に応じ構成員として含めるなど、一層の取組に努めること。

四～七 (略)

### ○ 道路運送法等の一部を改正する法律案に対する附帯決議(平成18年5月11日参議院国土交通委員会)

政府は、本法の施行に当たり、次の諸点について適切な措置を講じ、その運用に遺憾なきを期すること。

一、福祉有償運送や過疎地有償運送に係る 運営協議会の設置の促進とそこでの合意形成が図ら

れるよう、地方公共団体に対し本法改正の趣旨を周知徹底するとともに、その設置及び運営状況についての情報が当該地域の住民等に積極的に公開されるよう努めること。

二～五 (略)

(注) 下線は当局が付した。

表 2-(1)-④ 「NPO等による過疎地有償運送及び福祉有償運送の取扱いに係る留意点について」(平成 18 年 9 月 29 日付け国自旅第 185 号自動車交通局旅客課長通達)(抜粋)

1. 運営協議会の設置促進及び円滑な運営について

各地方運輸局・支局においては、運営協議会の設立が円滑に行われるよう、地方公共団体に対し、運営協議会の趣旨及び制度について周知徹底を図るとともに、地方公共団体から運営協議会の設置及び運営に関する相談等があった場合には、適切な助言を行うものとする。

(略)

2. 運営協議会が設置されていない場合の登録申請の取扱いについて

法第 79 条の登録の申請を行おうとする NPO 等(以下「申請 NPO 等」という。)が地方公共団体に対して運営協議会の設置を申し出た場合であって、当該地方公共団体が正当な理由なくして運営協議会を設置しないときには、当該地方公共団体に対して運営協議会の設置を促すよう働きかけるものとする。

また、こうした働きかけにもかかわらず当該地方公共団体が運営協議会を設置しない場合であって、当該申請 NPO 等が登録申請を行い、法第 79 条の 4 第 1 項各号(第 5 号を除く。)に該当していないことについて確認がされた場合には、当該申請については、1 年以内の期間を定めて申請に係る判断を保留することができる。

(注) 下線は当局が付した。

表 2 - (1) - ⑤ 九州管内における運営協議会の設置状況（平成 26 年 7 月末時点）

区 分	県下市 町村数 (A)	運営協議会（注 2）		設 置 率 (%) (C/A× 100)	運営協議会を設置している市町村名
		協 議 会 数 (B)	市町村 数 (C)		
福岡県	60	16	17	28.3	北九州市、福岡市、久留米市、飯塚市、柳川市、八女市、筑後市、大川市、行橋市、小郡市、筑紫野市、宗像市、福津市、水巻町、筑前町、大刀洗町、苅田町
佐賀県	20	5	19	95.0	佐賀市、唐津市、鳥栖市、多久市、伊万里市、武雄市、鹿島市、小城市、嬉野市、神埼市、吉野ヶ里町、基山町、上峰町、みやき町、有田町、大町町、江北町、白石町、太良町
長崎県	21	6	8	38.1	長崎市、佐世保市、諫早市、対馬市、五島市、西海市、長与町、時津町
熊本県	45	6	27	60.0	熊本市、水俣市、玉名市、菊池市、宇土市、上天草市、宇城市、阿蘇市、天草市、合志市、美里町、玉東町、大津町、菊陽町、南小国町、小国町、産山村、高森町、西原村、南阿蘇村、御船町、嘉島町、益城町、甲佐町、芦北町、津奈木町、苓北町
大分県	18	4	4	22.2	日田市、佐伯市、臼杵市、豊後大野市
宮崎県	26	8	8	30.8	宮崎市、都城市、延岡市、日南市、小林市、三股町、川南町、門川町
鹿児島県	43	24	24	55.8	鹿児島市、鹿屋市、阿久根市、指宿市、西之表市、垂水市、薩摩川内市、日置市、曾於市、南さつま市、志布志市、奄美市、伊佐市、始良市、長島町、中種子町、南種子町、大和村、宇検村、瀬戸内町、龍郷町、喜界町、天城町、和泊町
九州計	233	69	107	45.9	

(注) 1 九州運輸局提出資料（附属資料 9）に基づき、当局が作成した。

2 運営協議会の中には、複数の市町村により構成されているものがある。

表 2-1-⑥ 九州管内における運営協議会の設置年度別の分布

平成 15 年度	16 年度	17 年度	18 年度	19 年度	20 年度	21 年度	22 年度	23 年度	24 年度	25 年度
1	2	32	18	6	4	1	0	3	1	1

(注) 1 九州運輸局提出資料（附属資料 9）に基づき、当局が作成した。

2 平成 26 年 7 月末時点で設置されている、九州管内の 69 運営協議会を設置年度ごとに計上した。

表 2-1-⑦ 大分県が福祉有償運送に係る取組を推進することとした主な理由

- ① 最近、地域福祉座談会等の福祉について地域で実施する会議の中で、移動制約者の移動に係る問題（例えば、市町村において人々が集うためのサロンがあっても、そこに行くための移動手段がないなど）が挙げられている。
- ② 現在は、移動制約者の輸送のために家族によるマイカーを利用するケースも多いと考えられるが、5年後、10年後には、マイカーを運転する者の高齢化もあり、公的な移動手段についても、検討していく時期になった。
- ③ 市町村の単位で考えると移動制約者の移動に困難な状況がみられなくても、各市町村の圏域を超えると移動に困難なケースが存在する。その場合、各市町村だけでは対応しきれない可能性があることから、県として、総合的に取り組んでいく必要があると判断している。

(注) 当局の調査結果による。

## (2) 運営状況の積極的な公表

調査結果	説明図表番号
<p>道路運送法等の一部を改正する法律案に対する参議院国土交通委員会の附帯決議（平成18年5月11日）において、福祉有償運送に係る運営協議会の「設置及び運営状況についての情報が地域住民等に積極的に公開されるよう努めること」が政府に求められている。</p>	表2-(1)-③ (再掲)
<p>国土交通省は、これに対応して、運営協議会ガイドラインで、i)「運営協議会を設置した地方公共団体は、設置した旨を公表する」(2.(4))、ii)「運営協議会の開催は、原則として公開とする。ただし、開催日時及び場所、議題、協議の概要、合意事項等を記載した議事概要の公開をもってこれに代えることができる」(2.(5))としている。</p>	表2-(1)-② (再掲)
<p>国土交通省は、改正法の施行後において、福祉有償運送制度の趣旨等が理解されていない点があることを踏まえ、市町村担当者及び運営協議会構成員に対する同制度の趣旨等の理解向上に向けた取り組みとして、「自家用有償旅客運送制度の着実な取組みに向けての対応について」(平成23年6月30日付け国自旅第89号国土交通省自動車交通局旅客課長通達。以下「着実な取組み通達」という。)により、原則公開となっている運営協議会について、運輸支局は「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、主宰市町村に対して作成、公表を働きかけること」としている。</p> <p>今回、調査対象とした13運営協議会を主宰する市町村における会議の運営状況を調査したところ、次のような状況がみられた。ただし、これら13運営協議会のうち2運営協議会については、設置に関する規則を制定後、平成26年7月末時点で開催実績がない。</p>	表2-(2)-①
<p><b>ア 運営協議会を設置した旨の公表状況</b></p> <p>主宰市町村のホームページ等で運営協議会を設置した旨を公表しているものは3運営協議会(13運営協議会に占める割合23.1%)であるのに対して、公表していないものは全体の4分の3を超える10運営協議会(76.9%)となっている。</p>	表2-(2)-②
<p><b>イ 会議の開催実績のある11運営協議会の公表状況</b></p> <p>(ア) 会議の公開</p> <p>会議について、11運営協議会全てが原則公開としている。</p> <p>(イ) 議事録・議事概要の作成、公表</p> <p>議事録等を作成の上でホームページ等により公表することについて、作成し、公表しているものは2運営協議会(11運営協議会に占める割合18.2%)にとどまる。一方、①作成しているが、公表していないものは5運営協議会</p>	表2-(2)-③

(45.5%)、②作成も公表もしていないものは4運営協議会(36.4%)であり、議事録等を公表していないものは全体の8割を超える9運営協議会(81.8%)となっている。

(ウ) 積極的に運営状況を公開している取組例

議事録等を作成し、公表している2運営協議会の一つである福岡市では、同市ホームページに運営協議会に関する専用サイトを開設している。この専用サイトでは、協議会の設置要綱や委員名簿のほか、過去5年間の協議会議事録要旨等を掲載しており、さらには、平成26年以降掲載の議事録要旨には、単に、協議の内容に係る議事録の要旨だけでなく、協議会に提出された資料も併せて掲載されているなど、福岡市においては、運営協議会の設置及び運営状況についての情報が積極的に公開されている状況がみられた。

表2-(2)-④

ウ 運営協議会の主宰市町村の意見等

(ア) 議事録等の公表の可否

これら13運営協議会の主宰市町村は、事務体制の制約があるとしながらも、運営協議会の議事録等の公表について「できない」とする特段の事情はなかった。

また、議事録等を公表していない9運営協議会の主宰市町村の中には、「運輸支局から、公表していない議事録等があるなど具体的な指摘を受けて、公表を働きかけられたことはない」とするものもあった。

(イ) 議事録等の公表に関する意見

議事録等をこれまで作成も公表もしていない4運営協議会の主宰市町村の中には、「議事録等の公表が求められていることを知らなかったが、会議での不合理な発言が避けられ、また、公平公正な審議のためにも、今後は議事録等を作成して公表することを検討したい。」とする意見もあった。

以上のことから、運営協議会における運営状況の公表について、福祉有償運送の登録制度が創設されてから8年を経過しているにもかかわらず、定着しているとはみられない。また、運輸支局においても、議事録等の公表状況を十分に把握し、主宰市町村に適切に働きかけを行っているとはみられない。

【所見】

したがって、九州運輸局は、運営協議会の場を活用して地域の実情に対応した福祉有償運送の提供を促進し、同制度を健全に発展させていく観点から、運営協議会を設置した旨や議事録・議事概要の情報をホームページで公表していない主宰市町村に対して、積極的に公表するよう働きかけを行う必要がある。

表 2-(2)-① 「自家用有償旅客運送制度の着実な取組みに向けての対応について」(平成 23 年 6 月 30 日付け国自旅第 89 号国土交通省自動車交通局旅客課長通達)(抜粋)

<p>1 市町村担当者及び運営協議会構成員に対する自家用有償旅客運送制度の趣旨等の理解向上に向けた取り組み</p> <p>(1) <u>運輸支局は、運営協議会を主宰する市町村と積極的に連携を図り、両者協力しつつ運営協議会を運営することとする。</u></p> <p>また、<u>運営協議会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、主宰市町村に対して作成、公表を働きかけることとする。</u></p>
--

(注) 下線は当局が付した。

表 2-(2)-② 調査対象の 13 運営協議会における「設置した旨」の公表状況

(単位：%)

設置した旨、公表している運営協議会数	設置した旨、公表していない運営協議会数
3 (23.1)	10 (76.9)

(注) 1 当局の調査結果による。

2 「設置した旨」を公表している又は公表していないの判断は、運営協議会の主宰市町村がホームページ等により、会議に関する目的や仕組み等の情報とともに、設置している旨を継続して公表しているか否かを基準として行った。

3 各欄の下段( )内は、構成比である。

表 2-(2)-③ 会議を開催している 11 運営協議会の議事録・議事概要の作成、公表状況

(単位：%)

作成し、公表している 運営協議会数	公表していない運営協議会数		
	うち、議事録等を作成しているもの	うち、議事録等を作成していないもの	計
2 (18.2)	5 (45.5)	4 (36.4)	9 (81.8)

(注) 1 当局の調査結果による。

2 議事録等を公表している又は公表していないの判断は、運営協議会の主宰市町村が、掲載されるべき全議事録等をホームページ等により公表しているか否かを基準として行った。

3 各欄の下段( )内は、構成比である。



表 2-(2)-④ 議事録等の公表を行っている運営協議会の例

今回、実地調査の対象とした福岡市福祉有償運送運営協議会（福岡市が主宰）では、次のとおり、議事録等を公表している。

- 1 福岡市のホームページに、「福岡市福祉有償運送運営協議会」の専用サイトを開設している。
- 2 同サイトには、①協議会の 設置要綱、委員名簿及び運営指針、②「過去5年間の協議会議事録要旨」のほか、③「福祉有償運送を行う登録団体が順守すべき」事項をまとめた協議会の「申し合わせ事項」（最終更新：平成26年4月23日）、④登録後の「管理体制に関する指針」（19年6月28日。最終改正25年8月27日）、⑤「登録後の変更に関する手順等」（更新の登録、変更登録及び軽微な変更の届出）も掲載している。
- 3 上記②のうち、平成26年以降に掲載の「議事録要旨」には、単に、協議の内容に係る議事録の要旨だけでなく、協議会に提出された資料も併せて掲載している。

例えば、平成26年度第1回の協議会（同年4月23日開催）の資料をみると、次のとおりとなっている。

資料1 「福岡市福祉有償運送運営協議会運営指針の改正について」

資料2 「軽微な変更の届出に関する報告について」

（前回の協議会（26年2月27日）から今回の協議会当日までに、福岡運輸支局長に届け出られた軽微な登録事項の変更2件の届出書の写しを添付している。）

資料3 「登録に関する審議願い提出申請者の団体概要等」（新規登録の申請1件）

資料4 「前回協議会で示された懸念事項への対処について（案）」

（前回の協議会で示された4点への事務局における対応案を示したものである。）

したがって、協議会の当日、傍聴に出席していなくても、どのような資料により、どのような協議が行われたかの概要が分かるものとなっており、「会議の公開」の実が確保されている。

なお、協議会の議事録の要旨については、事務局に備え置かれており、申出により閲覧が可能である。

（福岡市福祉有償運送運営協議会のホームページアドレス）

<http://www.city.fukuoka.lg.jp/hofuku/shakaisanka/life/004000.html>

（注） 当局の調査結果による。

(3) 旅客の範囲の妥当性に関する確実な確認

調査結果	説明図表番号
<p>運営協議会については、運営協議会ガイドラインにより、i) NPO法人等による自家用有償旅客運送の必要性、ii) 運送の区域、iii) 旅客から収受する対価、iv) 運送しようとする旅客の範囲、v) その他必要と認められる措置の5事項に関して、各々示された留意事項を踏まえて具体的に協議を行うものとされている。</p> <p>これらのうち、「運送しようとする旅客の範囲」については、運営協議会ガイドラインにより、法施行規則第49条第3号に規定する、「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、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であって、申請者の団体において会員登録を受けた者又は受ける予定の者であることを要する」とされている。このため、申請者に対しては、当該会員（会員となる予定の者を含む。）の障害等の態様を記載した書類の提出を求め、特に、法施行規則第49条第3号イからニに列挙する者のうち、ハの「要支援者」及びニの「その他の障害者」に該当する者が「運送を利用する会員となっている場合には、運営協議会において、当該会員の移動制約の状況を踏まえ、運送の対象とすることの妥当性等の確認を行うこと」とされている。</p> <p>確認方法については、i) 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、ii) 身体状況について運営協議会の事務局があらかじめ聴取した上でその内容を運営協議会に報告する、iii) 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等の方法が挙げられている（以上、運営協議会ガイドライン3.(4)①イ）。</p> <p>今回、調査対象とした運営協議会のうち、管内に実施団体を有し、i) NPO法人等による福祉有償運送の必要性に関する協議内容、ii) 運送しようとする旅客の範囲の妥当性に関する確認方法について、手順等を把握することができた6運営協議会に係る調査結果は、次のとおりである。</p> <p><b>ア NPO法人等による福祉有償運送の必要性に関する協議内容</b></p> <p>調査対象の運営協議会の議事録等によると、「潜在する障がい者等移動制約者の外出を促進することで、輸送総量を増やしタクシー事業者との共存共栄の関係の構築を目指したい」（実施団体）、「できるだけの介助をしているが、足りないところはNPO法人で行っていただくのが良いかなと思う」（交通機関（タクシー事業者）代表委員）との意見がみられる。</p> <p>一方、タクシー事業者が一又は少数の地域では、タクシー事業者の経営上の切実な問題となり得ることもあって、NPO法人等による運送の必要性についての論点が、同事業者の利害に及ぼす影響に偏重している例が多々みられ、これらの中には、合理的な理由や客観的なデータの検討もないまま、自社タクシ</p>	<p>表2-(3)-①</p> <p>表1-(1)-② (再掲)</p>

一の運行台数を超えないよう、実施団体の車両台数に上限を設けるべきとの発言が出されることもある（実施団体）との意見もあった。

## イ 旅客の範囲の妥当性に関する確認方法

運営協議会における、実施団体が運送しようとする旅客の範囲の確認方法（要支援者及びその他の障害者に限る。以下同じ。）をみると、次のとおり、確認手続を確実にしている例がある一方で、確実に確認手続を行っていない例もみられる。

### (ア) 確認手続を確実にしている運営協議会

旅客の範囲の妥当性について、①実施団体による旅客の運送が行われる前に、②療育手帳等障害の事実・程度の分かる書面の確認に加えて、身体の状態が公共交通機関の利用を困難とする移動制約の状況にあることを把握、記載した登録予定者リスト（会員登録簿）を用いて、③実施団体、運営協議会事務局（主宰市町村）及び運営協議会によって、多段階の手順による確認を行い又は行うこととしているもの（2運営協議会）

表2-(3)-②

### (イ) 確実な確認手続を行っていない運営協議会

旅客の範囲の妥当性の確認に当たって、登録会員の身体の状態等に関する報告や説明を求めているなど、必ずしも個別具体的に移動制約の状況を判断することとしておらず、旅客の範囲の妥当性の確保が実施団体任せとなっているもの（4運営協議会）

また、これらの運営協議会では、実施団体に対し、新規の会員登録があった都度には会員名簿の提出を求めている。このうちの2運営協議会では、2年又は3年ごとに行われる実施団体の更新登録まで運営協議会を開催していないため、会員名簿に記載の旅客の範囲の妥当性を確認する機会が同じ期間だけ遅くなっている。

なお、旅客の範囲の妥当性について確実な確認を行っていなかった一部の運営協議会（事務局となる主宰市町村）では、次のような状況がみられた。

- ① 移動制約の状況の確認について、「体制面の制約のほか、ノウハウもなく困難」とするものの、旅客の範囲の確認方法に係る国土交通省による事例集や通知を承知していないもの
- ② 旅客の範囲の妥当性について、運営協議会自らは確認せずに実施団体任せとしていながら、実施団体の登録会員が「単独で公共交通機関の利用が十分に可能で比較的元気な高齢者にまで、無秩序に拡大している」との懸念を示しているもの
- ③ 現在は、2、3年ごとに行われる実施団体の更新登録の際に開催している運営協議会の頻度について、実施団体で新規の会員登録のあった都度、旅客の範囲の妥当性に関する確認のみのために委員を参集して開催することは負担が大きいとするもの

表2-(3)-③

#### ウ 確実な確認により、多様な旅客ニーズにも対応できている例

旅客の範囲の妥当性について、実施団体を始め、運営協議会が確実に確認することによって、実施団体の限られた運送の供給体制の中にあっても、真に運送を必要とする者のニーズや、理美容、知人訪問、行事参加など障がい者等の自立や社会参加につながる利用目的に、より多く対応できているとする例がみられた。

これに対して、実施団体の多くは、通院、通所等のための運送で手一杯の状態となっている。

以上のことから、運営協議会における、実施団体が運送しようとする旅客の範囲の妥当性に関する確認について、平成 18 年度に示された運営協議会ガイドラインの内容が十分浸透しておらず、主宰する市町村の担当者にもいまだ的確に理解されていない状況も見受けられる。ただし、適切な運営を行っている主宰市町村もあることから、具体的な実例を数多く把握し、提示していくことも有効ではないかと考えられる。

また、福祉有償運送は、タクシー等による輸送サービスを補完するものとされている。このため、運営協議会はもとより、実施団体は、各々の地域において、福祉輸送が適切な役割分担のもと健全に発展していくことが重要であるとの考え方に沿って取り組んでいくことが重要であり、さらに、この取組は、福祉有償運送制度に対する信頼性の確保のためにも欠かせないものと考えられる。

#### 【所見】

したがって、九州運輸局は、福祉有償運送の信頼性を確保するとともに、適切な役割分担のもとにその機能を十分に発揮させる観点から、運送しようとする旅客の範囲の妥当性に関する確認手順について、運営協議会に対して、国土交通省による事例集や通知、更には参考となる他の運営協議会の取組例を紹介するなどにより、運営協議会ガイドラインに沿った確実な確認が徹底されるよう更に助言する必要がある。

表 2 - (3) - ① 「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 号国土交通省自動車交通局長通達)(抜粋)

運営協議会の設置及び運営に関するガイドライン

3. 協議を行うに当たっての具体的指針

運営協議会においては、次の(1)～(5)に掲げる事項について、それぞれ各号に掲げる事項に留意しつつ、具体的な協議を行うものとする。協議が調った事項を変更しようとする場合も同様とする。(以下略)

(1) NPO等による自家用有償旅客運送の必要性

NPO等による自家用有償旅客運送は、タクシー等の公共交通機関のみによっては、身体障害者や要介護者等の移動制約者又は交通空白地における住民に対する十分な輸送サービスの確保が困難であると認められる場合において、それらを補完するための手段として、当該地域における必要性が認められるものでなければならない。必要性の判断に当たっては、以下に掲げる事項に十分留意しつつ、地域の関係者からなる運営協議会において、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保し、もって地域福祉の向上に資するため責任ある議論が行われることが求められる。

① 福祉有償運送について

当該地域におけるNPO等による福祉有償運送の必要性が認められる場合とは、タクシー事業者等による福祉輸送サービスが実施されていないか又は直ちに提供される可能性が低いと認められる場合、地域に福祉輸送サービスを実施しているタクシー事業者等は存在するものの移動制約者の需要量に対して供給量が不足していると認められる場合があり得るが、具体的には地域の実情に応じて運営協議会において適切に判断されることが必要である。(以下略)

(2) 運送の区域(略)

(3) 旅客から収受する対価(略)

(4) 運送しようとする旅客の範囲

運送しようとする旅客の範囲が、有償運送の種別に応じ、それぞれ次に掲げるものとなっていること。

① 福祉有償運送の場合

イ) 運送しようとする旅客(付添人を除く。)が、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、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であって、申請者の団体において会員登録を受けた者又は受ける予定の者であることを要する。

このため、申請者に対しては、当該会員(会員となる予定の者を含む。以下同じ。)の障害等の態様を記載した書類の提出を求め、施行規則第 49 条第 3 号ハ及びニに規定する者が運送を利用する会員となっている場合には、運営協議会において、当該会員の移動制約の状況を踏まえ、運送の対象とすることの妥当性等の確認を行うこと(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等の方法が考えられる。)

ロ) (略)

② (略)

(5) その他必要と認められる措置

運営協議会は、必要に応じ、以下に掲げる事項について、施行規則に定める要件が確保されているかどうか等に関し、申請者から説明を求め確認を行うものとする。

(以下略)

(注) 下線は当局が付した。

表 2-(3)-② 「要支援者」及び「その他の障害者」に係る旅客の範囲の妥当性について、多段階の手順で確実に確認を行っている例

確認段階	確認の手順
1 実施団体	① 会員登録の申込受付 (当該団体は、「その他の障害者」のほか「身体障害者」も対象に以下の手順を実施) ② 面談により移動制約の状況を確認 ・障害の事実・程度に分かる書面(療育手帳、精神障害者保健福祉手帳等) ・身体の状態が公共交通機関の利用が困難とする移動制約の状況にあること ③ 登録予定者リスト(会員登録簿)を作成 ・「障害名・等級」欄のほか、「運送を必要とする理由」欄を記載(記入例:「障害と病気にて、長時間の歩行が難しく、外出時は介助を必要とする」)
2 運営協議会 (1) 事務局  (2) 協議会	④ 実施団体提出の会員登録簿の記載内容について、保有する情報で点検 ⑤ おおむね毎月1回、意見を添えて氏名等を伏した会員登録簿を用いて構成員に対し照会(郵送) ⑥ 会員登録の可否について判定のうえ回答(郵送) ⑦ 全構成員から会員登録を了承する旨の承認が得られたことをもって、旅客の範囲の妥当性についての確認を実施

(注) 当局の調査結果による。

表 2 - (3) - ③ 旅客の範囲の確認方法に関する国土交通省等の通知

通知名	確認方法の例示等
<p>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（平成 21 年 5 月 21 日付け国自旅第 35 号自動車交通局旅客課長）</p>	<p>「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」により、各地の運営協議会において行われている確認方法の実例を紹介（①「判定組織を設置して判断」で 3 事例、②「運営協議会事務局で判断」で 4 事例、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」で 2 事例、④「運営協議会で判断」で 1 事例、計 10 事例）</p>
<p>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（平成 24 年 7 月 31 日付け老振発 0731 第 1 号、障障発 0731 第 1 号、国自旅第 222 号厚生労働省老健局振興課長、同省社会・援護局障害保健福祉部障害福祉課長、国土交通省自動車交通局旅客課長）</p>	<p>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の手順を詳細に説明</p> <p>具体的には、例えば、運営協議会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に対して、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ことなどを紹介</p>

(注) 各通知を基に、当局が作成した。

(4) ローカルルールの把握及び合理性検証の促進

調査結果	説明図表番号
<p>福祉有償運送を始めとする自家用有償旅客運送については、平成 18 年 10 月の改正法施行後の同年 12 月から開催された「自家用有償運送フォローアップ検討会」において、各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、当該ローカルルールの中に、自家用有償旅客運送に過度な制限を加えているものがあるとの指摘がなされている。</p>	<p>表 2-(4)-①</p>
<p>国土交通省は、こうした指摘を踏まえ、「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」（平成 21 年 5 月 21 日付け国自旅第 34 号自動車交通局旅客課長通達）により、「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き合意され、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」（1.）との考え方を示している。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拘わらず、長期間、見直すことがない」（2. ①）ことや、「個別の事例につき適用された取り扱いを、他の事例の内容を吟味せず、地域で一律のローカルルールとして適用するといった取り扱いであって、自家用有償旅客運送に過度な制限を加えることとなっているものは適当ではない」（2. ②）、「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.）、「平成 18 年 10 月 1 日の改正道路運送法の施行前に定められたローカルルールが現在においてそのまま適用されているものについては、現行制度に照らし、その合理性について検証を行い、必要な見直しを行うことも必要である」（4.）としている。</p>	<p>表 2-(4)-① （再掲）</p>
<p>さらに、平成 23 年 1 月に設置された「運営協議会における合意形成のあり方検討会」の報告書（同年 6 月）においても、一部運営協議会において、ローカルルールが定められており、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（着実な取組み通達 4.（参考））がなされている。</p>	<p>表 2-(4)-②</p>
<p>国土交通省は、これらへの対応を整理した「着実な取組み通達」を各地方運輸局自動車交通部長等宛てに発出し、「ローカルルールの適時適切な見直し」のため、「運輸支局は、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」（4.（4））としている。</p>	<p>表 2-(4)-② （再掲）</p>



具体的な手順としては、各運輸支局は、「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（以下「検証結果報告書」という。）により、毎年3月末現在における検証の推進状況を運輸局に報告」（4.（4））し、「運輸局においては、報告内容を類型ごとに整理したローカルルール検証結果総括表を作成し、運輸支局からの報告書を添付し速やかに国土交通省に送付する」（4.（5））こととされており、ローカルルールを体系的に検証し、本省においてその状況を集積する仕組みとなっている。

また、着実な取組み通達では、「5. 運営協議会の適正な運営を図るための国土交通省の果たす役割」として、「運輸支局に運営協議会の構成員及び申請団体からの申し出を受ける窓口を設けて、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言った申し出が、構成員及び申請団体から運輸支局に対し行われた場合は、運輸支局は運営協議会の座長及び関係者からのヒアリング等を実施し事実関係の把握を行うこと」（5.（1）①）などとされている。

なお、「運輸支局に設ける申し出窓口については、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、行政不服の対象とはなり得ないことも踏まえ、運輸支局が構成員及び申請団体から申し出を受け付けることにより、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運営協議会の改善を図る趣旨で設けるものである」とされ、その設置趣旨については、「構成員及び申請団体においても理解する必要があることから、運輸支局は、運営協議会等の場を通じて周知、理解への働きかけを行うこと」（以上、5. なお書き）とされている。

今回、福岡及び大分運輸支局におけるローカルルールの把握、検証状況及び10運営協議会におけるローカルルールの設定状況を調査した結果は次のとおりである。

ア 福岡及び大分運輸支局では着実な取組み通達に基づき、ローカルルールの把握及び検証を行った上、検証結果報告書を作成し、九州運輸局へ報告している。平成23年度から25年度までの3年間で報告したローカルルールは、両支局ともそれぞれ1件となっている。

福岡運輸支局は、運送の対価はタクシーの上限運賃のおおむね1/2の範囲内であり、運送の対価以外の対価は実費の範囲内であると示されているのに対して、「迎車回送料金（対価以外の対価）を含めて、タクシー運賃の1/2程度」としている11運営協議会について、また大分運輸支局は、旅客の範囲は身体障害者、要介護者等と示されているのに対して、「身体障害者手帳1・2級所持者のうち、移動時に常にストレッチャーを使用する者」に限定している1運営協

表2-(4)-②  
(再掲)

表2-(4)-③

表1-(1)-②  
(再掲)

議会について、それぞれ九州運輸局に報告している。

これら2件については、いずれも各支局における検証の結果、「合理的」と判定されている。

イ しかしながら、今回当局が運営協議会が定めている運営指針・運送基準、運営協議会申合せのほか、協議の議事録・議事要旨を基に調査したところ、運輸支局が検証結果報告書を作成、報告していないローカルルールが次のとおりみられた。

(ア) 運営指針において、法令、通達上容認されている「セダン等」の使用を認めないことを一律に規定しているもの（3協議会）

(イ) 運営指針において、法令、通達上容認されている車両の表示方法として「マグネットシート」による方法を認めないことを規定しているもの（1協議会）

(ウ) 議事要旨において、合意時点の対象旅客数を増やすことのないよう、法令、通達上規定のない「事業を拡大しないこと」を条件として合意していることが確認できるもの（1協議会）

なお、当該合意に基づいて登録を行った団体は、平成18年に登録後、新たに対象旅客を増やすことなく、現旅客の死亡等により26年6月に抹消登録に至っている。同団体では条件付きの合意に不合理を感じているが、運輸支局に「見直しのための申し出を受ける窓口」機能があることを承知しておらず、同局へ見直しのための申し出を行っていない。

(エ) 運営指針において、法令、通達上容認されている「要支援者」を認めないことを規定しているもの（1協議会）

(オ) 運送基準において、法令、通達上規定のない「免許取得から3年以上の実車経験」を要件としているもの（1協議会）。

(カ) 運送基準において、法令、通達上規定されている損害賠償額の下限額（対人8千万円以上、対物200万円以上）を超える額（対人無制限、対物1千万円）の任意保険等への加入を要件としているもの（1協議会）

(キ) 運営指針において、関係通達により認められている福祉有償運送による介護保険請求について、「福祉有償運送では、介護保険の乗降介助等については、原則として請求できない」ことを規定しているもの。同様に、運営協議会において、その範囲は障害者総合支援法に基づくサービスにおける乗降介助についても、原則として公費を請求できないことを申し合わせているもの（1協議会）

(ク) 運営協議会において、法令、通達上規定のない「特定の介護事業所や障がい者福祉サービス団体のサービス利用者しか旅客登録を受け入れないなど、登録団体は、特定の団体の利益のみを追求するための福祉有償運送サービスの提供を行ってはならない」ことを申し合わせているもの（1協議会）

これらのローカルルールの中には、当該地域における移動制約者の状況、タク

表2-(4)-④

シー等の公共交通機関の整備状況等を踏まえ、福祉有償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合意されたものとうかがえるものもある。

しかしながら、運営協議会、実施団体からの聴取結果、議事録等からは、例えば上記(ア)など、当時合意した個別の団体の事例について適用された取扱いを一律のローカルルールとして運営指針に残している可能性があるもの、単に「県下に波及すると困る」など運営協議会の意向により「セダン等」を容認していないもの又は(ウ)、(エ)など移動制約者の輸送の確保の観点から、明らかに把握・検証を行った後の合理性の判定が必要とみられるものなどがある。

運輸支局では、上記(ア)から(ウ)について、検証結果報告書は作成していないものの、運営協議会からの事前相談等を受け、事情を把握しているものもあったが、例えば福岡運輸支局における検証結果報告書作成のため平成 24 年 3 月に行われたローカルルールの把握方法は、運営協議会に自主申告を求めるもので、かつ、その範囲も申請団体等から運営協議会に対し、「ローカルルール等に関する申し出があった」ものを報告するよう指定しており、同支局が自ら、運営協議会が策定する運営指針や運送基準などを確認し、また、構成員として出席する運営協議会の協議の状況を踏まえたものとはなっていない。

#### 【所見】

したがって、九州運輸局は、運営協議会の適切な運営を確保する観点から、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福祉有償運送が抑制されることがないように、次の措置を講ずる必要がある。

- ① 合理性判定のためのローカルルールの把握は、運営協議会からの自主申告のみならず、運営協議会が作成する運営指針・運送基準等の規程や申合せなどの書面を確認するとともに、運営協議会における協議内容を踏まえて実施するなど、より能動的、積極的な方法により行うこと。
- ② 把握したローカルルールについては、合理性の検証を行い、その全てについてローカルルール検証結果報告書により運輸局に報告するなど体系的な対応を行うこと。
- ③ 申し出窓口の設置の趣旨について、運営協議会等の場を通じて他の構成員及び申請団体に対して、周知、理解への働きかけを行うこと。

表 2-(4)-① 「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」(平成 21 年 5 月 21 日付け国自旅第 34 号自動車交通局旅客課長通達)(抜粋)

自家用有償旅客運送については、平成 18 年 10 月 1 日の改正道路運送法の施行後の状況について、同年 12 月より「自家用有償旅客運送フォローアップ検討会」を開催し、制度のあり方等について検討を行ってきたところ、各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、当該ローカルルールの中に、自家用有償旅客運送に過度な制限を加えているものがあるとの指摘がなされたところである。

こうした指摘を踏まえ、今般、ローカルルールに対する考え方を下記のとおり整理することとしたので了知されるとともに、各運営協議会の主宰者と連携を図りつつ、本通達の考え方に沿った協議が行われるよう、遺漏のないよう取り計らわれない。

記

1. 運営協議会において、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合意され、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。
2. 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、見直すことがない
  - ② 個別の事例につき適用された取り扱いを、他の事例の内容を吟味せず、地域で一律のローカルルールとして適用するといった取り扱いであって、自家用有償旅客運送に過度な制限を加えることとなっているものは適当ではない。
3. 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。
4. また、平成 18 年 10 月 1 日の改正道路運送法の施行前に定められたローカルルールが現在においてそのまま適用されているものについては、現行制度に照らし、その合理性について検証を行い、必要な見直しを行うことも必要である。

(注) 下線は当局が付した。

表 2-(4)-② 「自家用有償旅客運送制度の着実な取組みに向けての対応について」(平成 23 年 6 月 30 日付け国自旅第 89 号国土交通省自動車交通局旅客課長通達)(抜粋)

4. ローカルルールの適時適切な見直しについて

(1)~(3) (略)

(4) 運輸支局は、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、各運輸支局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（様式第1号）により、毎年3月末現在における検証の推進状況を運輸局に報告することとする。

- (5) 運輸局においては、報告内容を類型ごとに整理したローカルルール検証結果総括表（様式第2号）を作成し、運輸支局からの報告書を添付し速やかに本省に送付することとする。

(参考) 検討会における指摘内容

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。

## 5. 運営協議会の適正な運営を図るための国土交通省の果たす役割について

運輸支局において前記4(4)の検証に基づく見直しの働きかけ及び見直しの推進を図ったにも拘らず運営協議会において合理的理由に基づかないローカルルールの見直しが行われていない場合、当該ローカルルールにより合意に至らない場合、運営協議会の開催を求めたが長期間開催されない場合について、自家用有償旅客運送制度を所管する立場として移動制約者等に対し必要な輸送サービスの提供を図る必要があることから、運輸支局に構成員及び申請団体からの申し出を受ける窓口を設けるほか、運輸局、本省それぞれの段階で以下の対応を行うこととする。

### (1) 運輸支局の対応

① 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言った申し出が、ローカルルール等に関する申し出（様式第3号）書面により、構成員及び申請団体から運輸支局に対し行われた場合は、運輸支局は座長及び関係者からのヒアリング等を実施し事実関係の把握を行うこととする。

② 上記の事実関係の把握を行った上で、当該申し出が道路運送法に基づく規定、関係通達に照らして合理的でない認められる場合には、これを是正するために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、申し出に対する回答について、合理的であると判断した場合においては、判断の理由、関係者からの事実関係の把握状況、関係者への働きかけ状況及びその他参考となる事項を、合理的でない判断した場合においては、判断の理由、関係者からの事実関係の把握状況及びその他参考となる事項を、ローカルルール等に関する申し出に対する回答書面（様式第4号）により行うこととする。

③ 上記の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及び運輸支局において申し出に対する判断が困難な場合について、運輸支局において判断が困難な理由、把握を行った事実関係書類等を添えて上位部局である運輸局に報告することとする。

④ 上記報告に対し運輸局から判断結果の通知があった場合について、運輸支局は、当該通

知結果に基づき関係者に対し必要な対応及び回答を行うこととする。

- (2) 運輸局の対応（略）
- (3) 国土交通本省の対応（略）

なお、運輸支局に設ける申し出窓口については、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、行政不服の対象とはなり得ないことも踏まえ、運輸支局が構成員及び申請団体から申し出を受け付けることにより、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運営協議会の改善を図る趣旨で設けるものである。

この申し出窓口設置の趣旨については、構成員及び申請団体においても理解する必要があることから、運輸支局は、運営協議会等の場を通じて周知、理解への働きかけを行うこととする。

(参考) 検討会における指摘内容

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られる窓口がない。

(注) 下線は当局が付した。

表 2-(4)-③ 「自家用有償旅客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 18 年 9 月 15 日付け国自旅第 144 号自動車交通局長通達)(抜粋)

## 2. 過疎地有償運送及び福祉有償運送に係る対価の基準等について

### (1) 対価の範囲

過疎地有償運送及び福祉有償運送に係る対価は、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（略）

(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。

ロ. 運送の対価以外の対価にあつては、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つて、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つては、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。

(注) 下線は当局が付した。

表 2 - (4) - ④ 調査対象の 2 運輸支局が検証結果報告書を作成、報告していないローカルルール

区分	ローカルルールの内容等
1 使用車両	<p>○ 運営指針において、法令、通達上容認されている「セダン等」の使用を認めないことを一律に規定しているもの（3 協議会）                      (説明)                      運送に使用する車両について、「車いす若しくはストレッチャーのためのリフト、スロープ、寝台等の特殊な設備を設けた自動車、又は回転シート、リフトアップシート等の乗降を容易にするための装置を設けた自動車」などとのみ規定</p> <p>○ 運営指針において、法令、通達上容認されている車両の表示方法として「マグネットシート」による方法を認めないことを規定しているもの（1 協議会）                      (説明)                      自動車の両側面に表示すべき標章（運送者の名称、有償運送車両の文字等）の表示方法を、ステッカー又はペンキ等によるものに制限</p>
2 旅客の範囲	<p>○ 議事要旨において、合意時点の対象旅客数を増やすことのないよう、法令、通達上規定のない「事業を拡大しないこと」を条件として合意していることが確認できるもの（1 協議会）                      (説明)                      当該合意に基づいて登録を行った団体は、平成 18 年に登録後、新たに対象旅客を増やすことなく、現旅客の死亡等により 26 年 6 月に抹消登録に至っている。同団体では条件付きの合意に不合理を感じているが、運輸支局に「見直しのための申し出を受ける窓口」機能があることを承知しておらず、同局へ見直しのための申し出を行っていない。</p> <p>○ 運営指針において、法令、通達上容認されている「要支援者」を認めないことを規定しているもの（1 協議会）</p>
3 運転者	<p>○ 運送基準において、法令、通達上規定のない「免許取得から 3 年以上の実車経験」を要件としているもの（1 協議会）</p>
4 損害賠償措置	<p>○ 運送基準において、法令、通達上規定されている損害賠償限度額（対人 8 千万円以上、対物 200 万円以上）を超える額（対人無制限、対物 1 千万円）の任意保険等への加入を要件としているもの（1 協議会）</p>
5 団体による介護保険等の請求等	<p>○ 運営指針において、関係通達により認められている福祉有償運送による介護保険請求について「福祉有償運送では、介護保険の乗降介助等については、原則として請求できない」ことを規定しているもの。同様に、運営協議会において、障害者総合支援法に基づくサービスにおける乗降介助についても、原則として公費を請求できないことを申し合わせているもの（1 協議会）</p> <p>○ 運営協議会において、法令、通達上規定のない「特定の介護事業所や障がい者福祉サービス団体のサービス利用者しか旅客登録を受け入れないなど、登録団体は、特定の団体の利益のみを追求するための福祉有償運送サービスの提供を行ってはならない」ことを申し合わせているもの（1 協議会）</p>

(注) 当局の調査結果による。



### 3 輸送の安全の確保に係る法定事項の遵守等

調査結果	説明図表番号
<p>福祉有償運送については、国土交通大臣が認定した講習を修了した者等であれば第一種運転免許であっても運転が可能であり、また、自家用自動車を使用するなど法第4条による一般旅客自動車運送事業（タクシー等）など許可事業よりも緩やかな要件となっている。</p>	表3-①
<p>しかしながら、他人を有償で運送するものである以上、輸送の安全を確保することは必要不可欠であり、法施行規則第51条の18等により、「安全な運転のための確認等」、「運転者台帳」などの遵守事項が定められている。</p>	表3-② 表3-③
<p>実施団体は、法第79条の10及び自動車事故報告規則（昭和26年運輸省令第104号）第3条により、使用する自動車が転覆、火災、死亡事故などの重大事故を引き起こしたときは、当該事故があったときから30日以内に自動車事故報告書を運輸支局長を経由して国土交通大臣に提出しなければならないこととされている。</p>	表3-④ 表3-⑤
<p>また、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2条の2により、使用する自動車数、運送の区域、運送する旅客の範囲及び数、輸送実績（走行距離、運送回数、輸送収入）等の活動実績（前年度分）を記載した輸送実績報告書を、毎年5月31日までに、運輸支局長に提出しなければならないこととされている。</p>	表3-④(再掲) 表3-⑥ 表3-⑦
<p>さらに、運営協議会ガイドラインにより、運営協議会は必要に応じ、福祉有償運送に使用する自動車の種類ごとの数、運転者に求められる要件など法施行規則に定める要件が確保されているかどうか等に関し、登録を申請する者から説明を求め確認を行うものとされている（3.(5)）など、運営協議会においても、実施団体に対して輸送の安全の確保のために必要な指導、助言を行うよう努めることが期待される。</p>	表3-⑧
<p>一方、運輸支局は、福祉有償運送の安全確保その他業務運営について事後的な監視を行うものとして、実施団体に対し、法第94条第4項による監査（一般監査及び特別監査）、法79条の12（業務の停止及び登録の取消し）による行政処分等を行うことができるものとされており、監査方針や細部取扱いを国土交通省自動車交通局長等が通知している。</p>	表3-④(再掲) 表3-⑨ 表3-⑩
<p>今回、①10実施団体の輸送の安全の確保に係る法定事項の遵守状況、②九州管内の実施団体における自動車事故報告書及び輸送実績報告書の提出状況、並びに③運輸支局における輸送実績報告書の活用状況を調査した結果は、次のとおりである。</p>	
<p>(1) 調査対象10実施団体の輸送の安全の確保に係る法定事項の遵守状況</p>	
<p>ア 法施行規則第51条の18第1項により、実施団体は、乗務しようとする運</p>	表3-②(再掲)

<p>転者に対して、疾病、疲労、飲酒等により安全な運転をすることができないおそれの有無を確認し、運行の安全を確保するために必要な指示を与え、運転者ごとの確認を行った旨及び指示の内容を記録し、かつ、その記録を1年間保存しなければならないこととされている。</p> <p>また、国土交通省が作成しホームページ等で公表している「福祉有償運送ガイドブック」(平成20年3月国土交通省自動車交通局旅客課)は、改正道路運送法における福祉有償運送制度の内容や考え方などについて、福祉有償運送者、輸送サービスを検討している者、地方公共団体の担当者、利用者など、同制度の関係者に広く理解されるよう、関係通達をわかりやすくとりまとめたもの(同ガイドブック「はじめに」)である。この中には、「安全な運転のための確認表」として、参考様式が示されており、実施団体は、この様式を参考に確認結果を記録する必要がある。</p> <p>しかしながら、調査した10団体は、いずれも確認は行っていると説明するものの、このうち5団体では、同確認表を保存しておらず、記録もしていない。</p> <p>これらの5団体について、運輸支局は、安全な運転のため実施団体が確認した事実や指示した内容等について、確認できる状況にない。</p>	<p>表3-③(再掲) 表3-⑪</p> <p>表3-⑫</p>
<p>イ 法施行規則第51条の19により、実施団体は、運転者ごとに健康状態など所定の事項を記載した運転者台帳を作成し、これを事務所に備えて置かなければならないこととされている。この運転者台帳については、「福祉有償運送ガイドブック」に参考様式が示されており、実施団体は、この様式を参考に運転者台帳を作成する必要がある。</p> <p>しかしながら、調査した10団体のうち3団体では、運転者台帳を作成していない。</p> <p>また、運転者台帳を作成している7団体について、運転者の健康状態(法施行規則第51条の19第1項第7号)に関する欄の記載状況をみると、①記載しているもの2団体、②所定の欄は設けているが、記載していないもの3団体、③所定の欄がないもの2団体であった。</p> <p>これらのことから、調査した10団体のうち運転者台帳に必要事項を記載している2団体を除いた8団体(80.0%)について、運輸支局が「運転者の健康状態」を確認できる資料がない。</p>	<p>表3-②(再掲) 表3-③(再掲) 表3-⑬</p> <p>表3-⑭</p> <p>表3-②(再掲) 表3-③(再掲) 表3-⑮</p>
<p>ウ なお、飲酒の確認において、アルコール検知器による確認は、法令上の実施義務ではないが、福岡運輸支局は、運営協議会の開催の都度、その実施を奨励している。10実施団体における確認状況を調査したところ、6団体でアルコール検知器を導入し、そのうち3団体は常時使用しているとしている。</p> <p>(2) 九州管内の実施団体における自動車事故報告書及び輸送実績報告書の提出状況</p>	<p>表3-⑯</p>

<p>ア 平成 22 年度から 25 年度までの 4 年間に九州管内の実施団体から提出された自動車事故報告書によると、福祉有償運送の重大事故件数は、25 年度に車両が路肩から転落、横転し、2 人が骨折等の傷害を負った重大事故 1 件となっている。</p>	表 3 - ⑰
<p>イ 輸送実績報告書について、平成 22 年度から 24 年度までの提出状況をみると、九州管内の提出を要する延べ 436 件のうち、未提出が 23 件 (5.3%) あった。運輸支局別に同報告書の提出状況をみると、年度によっては 7 割の提出にとどまるものもみられる。</p>	表 3 - ⑱
<p>なお、提出された報告書の記載内容をみると、中には、実施団体が記載の要領を正しく理解していない事項も見受けられる (旅客の範囲別の人数、車両の内数、外数記載など)。</p>	表 3 - ⑲
<p>ウ 平成 25 年度の輸送実績報告書について、平成 26 年 9 月までの提出状況をみると、提出済み 147 件のうち半数近くの 68 件 (46.3%) が、法定期限 (26 年 5 月 31 日) を経過して提出されたものとなっている。</p>	表 3 - ⑳
<p>また、調査対象とした 10 実施団体においても、一部には、平成 21 年度から 23 年度までの 3 年度分の輸送実績報告書を平成 25 年 5 月に一括して提出している上、25 年度分も法定期限を経過した 26 年 8 月 12 日に提出するなど、報告遅延を繰り返しているものがみられた。同団体の担当者は「福祉有償運送ガイドブック」を承知しておらず、対象となる旅客の範囲など制度の趣旨を理解していない。さらには、同団体の協議等に当たる運営協議会は、更新登録など必要最小限の開催としていることから、3 年に 1 回の周期での開催となっており、日常的に同団体の活動状況等を把握できるものとなっていない。</p> <p>この実施団体について、運輸支局は、毎年度の輸送実績や事故報告など、その運営状況を踏まえた指導や助言等を行う上での手がかりさえない状況にある。</p>	表 3 - ㉑
<p><b>(3) 運輸支局における輸送実績報告書の活用状況</b></p>	
<p>ア 運輸支局において、輸送実績報告書による報告内容と同支局に縦覧のために備え置かれている「運送者登録簿」を照合することにより、実施団体が活動内容を正しく登録 (必要に応じた登録事項変更届出書の提出など) しているか等について検証が可能である。</p> <p>しかし、運輸支局による照合が十分行われておらず、「運送者登録簿」と輸送実績報告書で自動車数が一致しないものが 4 件、旅客の範囲が一致しないものが 2 件の計 6 件の不一致がみられた。</p> <p>不一致の原因については、運輸支局の「運送者登録簿」の入力誤り等 2 件、実施団体が提出した輸送実績報告書の誤記によるものが 4 件となっており、この 4 件のうちの 1 件は、今回運輸支局が照合を行う過程で、実施団体が必</p>	表 3 - ㉒

<p>要な「軽微な事項の変更」の届出（法第 79 条の 7 第 3 項、法施行規則第 51 条の 13 第 1 項第 6 号。以下「軽微な変更届」という。）を行っていないことが明らかになった。</p> <p>イ 調査対象とした福岡及び大分運輸支局においては、「自家用有償旅客運送の監査方針について」（平成 18 年 9 月 15 日付け国土交通省自動車局長通達）等に基づき、社会的に影響の大きな事故を引き起こした場合や、事故、苦情又は法令違反が多いと認められる場合などについては、特別監査又は一般監査を実施することとしているが、こうした要件に該当する事象が発生していないことから近年、監査実績はないとしている。</p> <p>以上のことから、実施団体においては、輸送の安全にかかわる確認行為の記録、運転者台帳の作成、輸送実績報告書の提出といった法令により義務付けられた事項を確実に遵守できていない状況がうかがわれる。</p> <p>福祉有償運送は、他人を有償で運送することから、輸送の安全の確保が必要不可欠であり、運輸支局による実施団体の取組状況に関するチェックや指導等が重要と考えられる。ただし、体制等の制約もあることから、地域の実情に精通した運営協議会（事務局）との協力、連携が有効とみられる。</p> <p><b>【所見】</b></p> <p>したがって、九州運輸局は、実施団体における輸送の安全確保の観点から、次の措置を講ずる必要がある。</p> <p>① 実施団体に対して、安全な運転のための確認を行うとともに、確実に確認表に確認結果等を記録し、その記録を 1 年間保存するよう指導すること。</p> <p>② 実施団体に対して、運転者台帳を作成するとともに、運転者の健康状態を確実に記載するよう指導すること。</p> <p>③ 実施団体に対して、輸送実績報告書を法定期限内に確実に提出するよう指導するとともに、未報告又は報告遅延を繰り返している実施団体については、監査の実施を検討すること。</p> <p>また、記載漏れや、誤認の多い記載事項について、記載要領を正しく伝えること。</p> <p>④ ①から③までの指導に当たっては、運営協議会と連携を図ること。</p> <p>⑤ 輸送実績報告書を受理した場合、運送者登録簿の登録内容と照合し、変更登録や軽微な変更届の必要がないか等について、的確に確認すること。</p> <p>なお、九州運輸局は、運輸支局における当該照合作業が効率的に行われるよう、入力様式を示すなどの支援を行うこと。</p>	<p>表 3 - ②(再掲)</p> <p>表 3 - ⑨(再掲)</p> <p>表 3 - ⑩(再掲)</p>
--	--

表 3-① タクシーと福祉有償運送の主な相違点

区 分	タクシー	福祉有償運送
運転者	第二種運転免許が必要	福祉自動車の場合は、国土交通大臣が認定する福祉有償運送運転者講習等を修了していること、セダン型の場合は、それに加え、介護福祉士等のいずれかの要件を備えていれば、 <u>第二種免許は必須ではない。</u>
運送に使用する自動車	事業用自動車（緑ナンバー）	<u>自家用自動車（白ナンバー）</u> ただし、自動車の側面に、運送者の名称、「有償旅客運送」の文字、登録番号の表示が必要
運行管理体制	運行管理資格者証の交付を受けた者（国土交通大臣指定試験機関の行う運行管理者試験に合格）のうちから、 <u>運行管理者</u> を選任	<u>運行管理の責任者を選任</u> しなければならない。 ただし、自動車5両以上の運行を管理する事務所では、 <u>運行管理資格者証の交付を受けた者、運行管理者基礎講習受講者、又は安全運転管理者講習受講者の中から運行管理の責任者を選任する義務がある。</u>
運転者に対する飲酒の有無の確認	乗務前及び乗務後に、 <u>アルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認が義務付け</u>	乗務前に飲酒の有無の確認を行うこととされているが、 <u>アルコール検知器を用いた確認は義務付けされていない。</u>

(注) 道路運送法等により作成した。下線は、当局が付した。

表 3-② 道路運送法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 75 号）（抜粋）

<p>(安全な運転のための確認等及び乗務記録)</p> <p>第 51 条の 18 <u>自家用有償旅客運送者は、乗務しようとする運転者に対して、疾病、疲労、飲酒その他の理由により安全な運転をすることができないおそれの有無を確認し、自家用有償旅客運送自動車の運行の安全を確保するために必要な指示を与え、運転者ごとに確認を行つた旨及び指示の内容を記録し、かつ、その記録を 1 年間保存しなければならない。</u></p> <p>2 (略)</p> <p>(運転者台帳及び運転者証)</p> <p>第 51 条の 19 <u>自家用有償旅客運送者は、自家用有償旅客運送自動車の運転者ごとに、次に掲げる事項を記載した運転者台帳を作成し、これを事務所に備えて置かなければならない。</u></p> <p>一 作成番号及び作成年月日</p> <p>二 自家用有償旅客運送者の名称</p> <p>三 自家用有償旅客運送自動車の運転者の氏名、生年月日及び住所</p> <p>四 道路交通法に規定する運転免許に関する次の事項</p>
--

イ	運転免許証の番号及び有効期限
ロ	運転免許の年月日及び種類
ハ	運転免許に条件が付されている場合は、当該条件
五、六	(略)
七	<u>運転者の健康状態</u>
2、3	(略)

(注) 下線は、当局が付した。

表3-③ 福祉有償運送ガイドブック（平成20年3月国土交通省自動車交通局旅客課）（抜粋）

I.	自家用有償旅客運送について	
3.	登録制度の概要	
(4)	輸送の安全及び旅客の利便の確保	
①	市町村バスやNPO等によるボランティア有償運送は、他人を有償で運送するものである以上、輸送の安全や旅客の利便を確保することが必要不可欠であり、このために最低限必要なものとして、次の措置などを求めています。	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>運転者の乗務の管理その他の運行の管理を行うこと</u></li> <li>・ 実費の範囲内であること等の基準に従い、旅客から収受する対価を定め、これを公衆に見やすいように掲示し、又はあらかじめ旅客に対し説明すること</li> <li>・ 自動車への表示その他の適切な情報の提供を行うこと</li> </ul>	
	(略)	
4.	輸送の安全及び旅客の利便の確保	
(3)	安全な運転のための確認等及び乗務記録（法施行規則第51条の18）	
①	安全な運転のための確認等	
	<u>運送者は、運転者に対して、疾病、疲労、飲酒等の確認、必要な指示を与え、運転者ごとに確認を行った旨及び指示の内容を記録し、その記録（参考様式第ハ号）を1年間保存しなければなりません。</u>	
	《留意事項》	
	<table border="1"> <tr> <td> <p><u>運転者に対する確認、指示は対面により行うよう努める必要があります。</u></p> <p>対面による確認が困難な場合は、電話により必要な確認・指示を確実に実施できる体制を整備して実施することが必要です。</p> </td> </tr> </table>	<p><u>運転者に対する確認、指示は対面により行うよう努める必要があります。</u></p> <p>対面による確認が困難な場合は、電話により必要な確認・指示を確実に実施できる体制を整備して実施することが必要です。</p>
<p><u>運転者に対する確認、指示は対面により行うよう努める必要があります。</u></p> <p>対面による確認が困難な場合は、電話により必要な確認・指示を確実に実施できる体制を整備して実施することが必要です。</p>		
	(略)	
(4)	運転者台帳及び運転者証（法施行規則第51条の19）	
①	運転者台帳	
	運送者は、運転者ごとに、次の事項を記載した運転者台帳（参考様式第ホ号）を作成し、	

事務所に備えて置かなければなりません。

イ. 作成番号、作成年月日
ロ. 運送者の名称
ハ. 運転者の氏名、生年月日、住所
ニ. 運転免許に関する次の事項
i. 運転免許証の番号及び有効期限
ii. 運転免許の年月日及び種類
iii. 運転免許の条件
ホ. 運転者の要件に係る事項
ヘ. 事故を起こした場合又は道路運送法に基づく使用者に対する通知を受けた場合は、その概要
ト. 運転者の健康状態

(略)

(注) 下線及び ( ) 書きの施行規則条項は、当局が付した。

#### 表 3-④ 道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）（抜粋）

(事故の報告)

第 79 条の 10 自家用有償旅客運送者は、その自家用有償旅客運送自動車が 転覆し、火災を起こし、

その他国土交通省令で定める重大な事故を引き起こしたときは、遅滞なく、事故の種類、原因その他国土交通省令で定める事項を国土交通大臣に届け出なければならない。

(業務の停止及び登録の取消し)

第 79 条の 12 国土交通大臣は、自家用有償旅客運送者が次の各号のいずれかに該当するときは、六月以内において期間を定めてその業務の全部若しくは一部の停止を命じ、又は登録を取り消すことができる。

- 一 この法律若しくはこの法律に基づく命令若しくはこれらに基づく処分又は登録に付した条件に違反したとき。
- 二 不正の手段により第 79 条の登録、第 79 条の 6 第 1 項の有効期間の更新の登録又は第 79 条の 7 第 1 項の変更登録を受けたとき。
- 三 第 79 条の 4 第 1 項第 1 号、第 3 号、第 4 号又は第 6 号の規定に該当することとなったとき。
- 四 第 79 条の 4 第 1 項第 5 号の合意が当該合意の定め又は同号に規定する関係者の合意により解除されたとき。

2 第 79 条の 4 第 2 項の規定は、前項の場合について準用する。

(報告、検査及び調査)

第 94 条 国土交通大臣は、この法律の施行に必要な限度において、道路運送事業者、自家用有償旅客運送者その他の自動車を所有し、若しくは使用する者又はこれらの者の組織する団体に、国土交通省令で定める手続に従い、事業、自家用有償旅客運送の業務又は自動車の所有若しくは使用 に関し、報告をさせることができる。

2、3 (略)

4 国土交通大臣は、この法律の施行に必要な限度において、その職員をして自動車、自動車の所在する場所又は道路運送事業者、自家用有償旅客運送者その他自動車を所有し、若しくは使用する者若しくはこれらの者の組織する団体 の事務所その他の事業場 (道路運送事業、自家用有償旅客運送の業務又は自動車の管理 に係るものに限る。)に立ち入り、帳簿書類その他の物件を検査し、又は関係者に質問させることができる。

(注) 下線は、当局が付した。

### 表 3-⑤ 自動車事故報告規則 (昭和 26 年運輸省令第 104 号) (抜粋)

(定義)

第 2 条 この省令で「事故」とは、次の各号のいずれかに該当する自動車の事故をいう。

一 自動車が転覆し、転落し、火災 (積載物品の火災を含む。以下同じ。) を起こし、又は鉄道車両 (軌道車両を含む。以下同じ。) と衝突し、若しくは接触したもの

二 十台以上の自動車の衝突又は接触を生じたもの

三 死者又は重傷者 (自動車損害賠償保障法施行令 (昭和 30 年政令第 286 号) 第 5 条第 2 号又は第 3 号に掲げる傷害を受けた者をいう。以下同じ。) を生じたもの

四 十人以上の負傷者を生じたもの

五～六 (略)

七 操縦装置又は乗降口の扉を開閉する操作装置の不適切な操作により、旅客に自動車損害賠償保障法施行令第 5 条第 4 号に掲げる障害が生じたもの

八 酒気帯び運転 (道路交通法 (昭和 35 年法律第 105 号) 第 65 条第 1 項の規定に違反する行為をいう。以下同じ。)、無免許運転 (同法第 64 条の規定に違反する行為をいう。)、大型自動車等無資格運転 (同法第 85 条第 5 項から第 9 項までの規定に違反する行為をいう。) 又は 麻薬等運転 (同法第 117 条の 2 第 3 号の罪に当たる行為をいう。) を伴うもの

九～十五 (略)

(報告書の提出)

第 3 条 旅客自動車運送事業者、貨物自動車運送事業者 (貨物軽自動車運送事業者を除く。)、特定第二種貨物利用運送事業者及び 自家用有償旅客運送者並びに道路運送車両法第 50 条に規定する整備管理者を選任しなければならない自家用自動車の使用者 (以下「事業者」という。) は、その使用する自動車について前条各号の事故があった場合には、当該事故があった日から



30日以内に、当該事故ごとに自動車事故報告書3通を当該自動車の使用の本拠の位置を管轄する運輸管理部長又は運輸支局長を経由して、国土交通大臣に提出しなければならない。

(略)

(注) 下線は、当局が付した。

**表3-⑥ 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）（抜粋）**

（自家用有償旅客運送の輸送実績報告書）

第2条の2 自家用有償旅客運送者は、自家用有償旅客運送に係る路線又は運送の区域が存する区域を管轄する運輸監理部長又は運輸支局長に、自家用有償旅客運送の種別ごとに第六号様式による輸送実績報告書を、毎年五月三十一日までに一通提出しなければならない。

2 前項の 輸送実績報告書は、前年四月一日から三月三十一日までの期間に係るものとする。

(略)

(注) 下線は、当局が付した。

表3-⑦ 「輸送実績報告書」の様式

第6号様式（第2条の2関係）（日本工業規格A列4番）

〇〇運輸監理部又は〇〇運輸支局

種別 市町村 過疎地 福祉

自家用有償旅客運送輸送実績報告書（ 年度）

あて

住 所  
 運送者名  
 代表者名（役職名及び氏名）  
 電話番号

概況（ 年3月31日現在）

		管轄区域内		全 国
自家用有償旅客 運送自動車数	寝台車（両）	（ ）	（ ）	（ ）
	車いす車（両）	（ ）	（ ）	（ ）
	兼用車（両）	（ ）	（ ）	（ ）
	回転シート車（両）	（ ）	（ ）	（ ）
	セダン等（両）	（ ）	（ ）	（ ）
	バス（両）			
	計（両）	（ ）	（ ）	（ ）
路線（キロメートル）又は運送の区域				
運送する旅客の範囲及び数				

輸送実績（前年4月1日から本年3月31日まで）

		管轄区域内		全 国
走行キロ（キロメートル）				
輸送人員（人）又は運送回数（回）				
運送収入（千円）				

事故件数（前年4月1日から本年3月31日まで）

		管轄区域内		全 国
交通事故件数				
重大事故件数				
死者数				
負傷者数				

- 備考
- 1 種別の欄には、該当する事項を○で囲むこと。
  - 2 管轄区域内の欄については、運輸監理部又は運輸支局の管轄区域ごとに、当該運輸監理部又は運輸支局の管轄区域内の過疎地有償運送又は福祉有償運送について、登録を受けた運送の区域別に記載すること。また、輸送実績及び事故件数については、当該運送の区域内にある全ての事務所に配置されている自家用有償旅客運送自動車について記載すること。
  - 3 全国の欄にあつては登録を受けた全ての運送の区域における過疎地有償運送又は福祉有償運送について記載すること。
  - 4 自家用有償旅客運送自動車数の欄の（ ）には、軽自動車数を記載すること。
  - 5 運送する旅客の範囲及び数については、福祉有償運送に係る道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）第49条第3号イからニまでに掲げる区分ごとの人数を記載すること。
  - 6 輸送人員又は運送回数については、市町村運営有償運送を行う場合に於ては輸送人員を、過疎地有償運送又は福祉有償運送を行う場合に於ては運送回数を記載すること。
  - 7 交通事故とは、道路交通法（昭和35年法律第105号）第72条第1項の交通事故をいう。
  - 8 重大事故とは、自動車事故報告規則（昭和26年運輸省令第104号）第2条の事故をいう。

(注) 旅客自動車運送事業等報告規則第2条の2関係の第6号様式による。

表3-⑧ 「運営協議会ガイドライン」(抜粋)

<p>3. 協議を行うに当たっての具体的指針</p> <p>(5) その他必要と認められる措置</p> <p><u>運営協議会は、必要に応じ、以下に掲げる事項について、施行規則に定める要件が確保されているかどうか等に関し、申請者から説明を求め確認を行うものとする。</u></p> <p>① 自家用有償旅客運送に使用する自動車の種類ごとの数</p> <p>② 運転者に求められる要件</p> <p>③ 損害賠償措置</p> <p>④ 運行管理の体制</p> <p>⑤ 整備管理の体制</p> <p>⑥ 事故時の連絡体制</p> <p>⑦ 苦情処理体制</p> <p>⑧ その他必要な事項</p> <p>(略)</p>
--

(注) 下線は、当局が付した。

表3-⑨ 「自家用有償旅客運送の監査方針について」(平成18年9月15日付け国土交通省自動車交通局長通達)(抜粋)

<p>1 基本方針</p> <p>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。</p> <p>2 監査の種類</p> <p>(1) 特別監査</p> <p><u>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</u></p> <p>(2) 一般監査</p> <p><u>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</u></p> <p>(以下略)</p>
--

(注) 下線は、当局が付した。

表3-⑩ 「自家用有償旅客運送の監査方針の細部取扱いについて」（平成18年9月15日付け国土交通省自動車交通局総務課安全監査室長・自動車交通局旅客課長・自動車交通局技術安全部整備課長通達）（抜粋）

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（酒酔い運転、酒気帯び運転、過労運転、薬物等使用運転、無免許運転、無車検（無保険）運行及び救護義務違反（ひき逃げ）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自家用有償旅客運送者（以下、「運送者」という。）
- ② 運送者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

(以下略)

(注) 下線は、当局が付した。

表3-⑪ 「安全な運転のための確認表」の様式

(51条の18関係) 参考様式第八号

## 安全な運転のための確認表

平成 年 月 日

番号	運転者氏名	疾病	疲労	飲酒	その他理由	運行の安全確保のための指示	確認時間	確認者
1		(有・無)	(有・無)	(有・無)	理由欄			
2		(有・無)	(有・無)	(有・無)	理由欄			
3		(有・無)	(有・無)	(有・無)	理由欄			
4		(有・無)	(有・無)	(有・無)	理由欄			
5		(有・無)	(有・無)	(有・無)	理由欄			
6		(有・無)	(有・無)	(有・無)	理由欄			
7		(有・無)	(有・無)	(有・無)	理由欄			
8		(有・無)	(有・無)	(有・無)	理由欄			
9		(有・無)	(有・無)	(有・無)	理由欄			
10		(有・無)	(有・無)	(有・無)	理由欄			

(注) 「福祉有償運送ガイドブック」の参考資料「1. 登録申請書、届出書等の様式」に掲載の「参考様式第八号」による。

表 3 - ⑫ 「安全な運転のため確認表」の記録状況

(単位：団体、%)

記録している	記録していない	計
5 (50.0)	5 (50.0)	10 (100.0)

(注) 1 当局の調査結果による。

2 下段 ( ) 内は、構成比である。

3 調査した 10 実施団体全てが、確認を行っていた。

4 「記録していない」欄に計上した 5 団体のうち 1 団体は、運転者自身が「活動報告書」に記録するにとどまり、運行管理者による記録までは行っていなかった。

表3-⑬ 「運転者台帳」の様式

(51条の19関係)	参考様式第ホ号						
<table border="1" style="margin: auto; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">自家用有償旅客運送者の名称</td> <td style="width: 40%;"></td> </tr> <tr> <td>作成番号</td> <td></td> </tr> <tr> <td>作成年月日</td> <td></td> </tr> </table>		自家用有償旅客運送者の名称		作成番号		作成年月日	
自家用有償旅客運送者の名称							
作成番号							
作成年月日							
運 転 者 台 帳							
氏 名	生 年 月 日	自家用有償旅客運送の運転者となった日	そ の 他				
住 所							
運転免許証番号	有効期限	免許年月日	免許の種類				
免許の条件							
講 習 等 の 受 講 歴							
1. 道路運送法施行規則第51条の16第1項の講習（運転者講習）等							
受講年月日	講習等の名称		備考				
年 月 日							
年 月 日							
年 月 日							
年 月 日							
年 月 日							
年 月 日							
年 月 日							
年 月 日							
年 月 日							
年 月 日							
2. 道路運送法施行規則第51条の16第3項に定める講習又は資格の有無（セダン型自動車を運転する場合に必要な講習等）							
受講年月日	講習等の名称	訪問介護員等の資格					
年 月 日		資格等の名称：					
年 月 日							
年 月 日		取得年月日：					
年 月 日							
年 月 日	事故歴または道路交通法違反の状況	適性診断の受診等（規則第51条の16第2項）					
健康状態	運転者でなくなった日	運転者でなくなった理由					

(注) 「福祉有償運送ガイドブック」の参考資料「1. 登録申請書、届出書等の様式」に掲載の「参考様式第ホ号」による。

表 3-⑭ 運転者台帳の作成状況

(単位：団体、%)

作 成	未 作 成	計
7 (70.0)	3 (30.0)	10 (100.0)

- (注) 1 当局の調査結果による。  
2 下段 ( ) 内は、構成比である。

表 3-⑮ 運転者台帳の「健康状態」欄の記載状況

(単位：団体、%)

記 載	未 記 載			合 計
	「健康状態」欄は設けられていないが、記載なし	「健康状態」欄なし	計	
2 (28.6)	3 (42.9) <60.0>	2 (28.6) <40.0>	5 (71.4) <100.0>	7 (100.0)

- (注) 1 当局の調査結果による。  
2 中段 ( ) 内は合計に対する、下段 < > 内は「未記載」の計に対する構成比である。

表 3-⑯ 飲酒状況の確認方法

(単位：団体、%)

目視等による確認のみ	アルコール検知器による確認	計
4 (40.0)	6 (60.0)	10 (100.0)

- (注) 1 当局の調査結果による。  
2 下段 ( ) 内は、構成比である。  
3 「目視等による確認のみ」欄には、電話による確認(1)を含む。また、「アルコール検知器による確認」欄は、一部の運転者のみにアルコール検知器による確認を行っている実施団体も計上した。

表 3-⑰ 平成 25 年度に発生した重大事故の内容 (九州運輸局管内)

運転者が、利用者宅に到着し、車いすの利用者を乗車させ、介護者が後部補助席に乗車したが、荷物が多くドアを閉めることができなかったため、運転者が車外に降りたところ、車両が後退し始め、運転者が止めようとしたが間に合わず、車両が約 1.5メートルの高さから転倒、横転し、利用者が骨盤骨折(疑い)等全治3か月、介護者が頸椎捻挫等全治4週間の重傷を負ったもの。

原因は駐車時にギアがバックに入っており、また、サイドブレーキに引きが甘かったため、車両が後退したものである。

- (注) 実施団体から提出された「自動車事故報告書」による。



表 3 - ⑱ 運輸支局別輸送実績報告書の提出状況

(単位：団体、%)

区 分		平成 22 年度	23 年度	24 年度	計
福 岡	提出を要する団体数	21	21	23	65
	うち提出済み団体数	17	21	23	61
	提出率	(81.0)	(100.0)	(100.0)	(93.8)
佐 賀	提出を要する団体数	29	31	30	90
	うち提出済み団体数	29	31	30	90
	提出率	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)
長 崎	提出を要する団体数	13	14	14	41
	うち提出済み団体数	13	14	14	41
	提出率	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)
熊 本	提出を要する団体数	18	21	22	61
	うち提出済み団体数	17	21	15	53
	提出率	(94.4)	(100.0)	(68.2)	(86.9)
大 分	提出を要する団体数	1	1	1	3
	うち提出済み団体数	1	1	1	3
	提出率	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)
宮 崎	提出を要する団体数	22	21	22	65
	うち提出済み団体数	17	20	19	56
	提出率	(77.3)	(95.2)	(86.4)	(86.2)
鹿児島	提出を要する団体数	37	37	37	111
	うち提出済み団体数	37	37	35	109
	提出率	(100.0)	(100.0)	(94.6)	(98.2)
九州計	提出を要する団体数	141	146	149	436
	うち提出済み団体数	131	145	137	413
	提出率	(92.9)	(99.3)	(91.9)	(94.7)

(注) 1 当局の調査結果による。

2 提出を要する団体数の中には、報告期間中（毎年4月～5月）に登録を抹消したものが含まれる。

表 3 - ⑱ 輸送実績報告書の記載の主な不備

1	「運送する旅客の範囲及び数」欄を記載せず、空欄としている。また、運送する旅客の範囲別の人数を記載していない。
2	「自家用有償旅客運送自動車数」欄には、登録申請書の記載要領に準じて、総数を記載した上で、( ) 内に内数で軽自動車数を記載するものであるが、第 6 号様式の記載要領にはその旨の記載がなく、総数を記載すべき箇所に、誤って軽自動車数を除外した「普通自動車数」のみを計上している。
3	「輸送実績」の「輸送人員 (人) 又は運送回数 (回)」欄には、福祉有償運送の場合、「運送回数」を計上することとされている (第 6 号様式の備考 6) が、誤って、輸送実人数 (旅客数) を記載している。

(なお、輸送実績報告書の様式については、表 3 - ⑦を参照)

(注) 当局の調査結果による。

表 3 - ⑳ 実施団体の輸送実績報告書の提出状況 (平成 25 年度報告分)

(単位：団体、%)

所管運輸支局	期限内に提出 (期限：平成 26 年 5 月 31 日)	期限の経過後に提出	計
福岡	18 (64.3)	10 (35.7)	28 (100.0)
佐賀	12 (40.0)	18 (60.0)	30 (100.0)
長崎	9 (64.3)	5 (35.7)	14 (100.0)
熊本	8 (40.0)	12 (60.0)	20 (100.0)
大分	0 (0)	1 (100)	1 (100.0)
宮崎	12 (60.0)	8 (40.0)	20 (100.0)
鹿児島	20 (58.8)	14 (41.2)	34 (100.0)
九州計	79 (53.7)	68 (46.3)	147 (100.0)

(注) 1 実施団体から各運輸支局に提出された輸送実績報告書に基づき、当局が作成した。

2 各欄の下段 ( ) 内は構成比である。

表 3 - ① 輸送実績報告書の提出の遅延を繰り返している実施団体

年 度	提出年月日	法令上の期限	期限との関係	運営協議会の開催
平成 21	平成 25 年 2 月 18 日	平成 22 年 5 月 31 日	約 2 年 8 か月遅れ	開催していない
22	25 年 2 月 18 日	23 年 5 月 31 日	約 1 年 8 か月遅れ	開催していない
23	25 年 2 月 13 日	24 年 5 月 31 日	約 8 か月遅れ	開 催 (平成 23 年 5 月 10 日)
24	25 年 5 月 9 日	25 年 5 月 31 日	期限内	開催していない
25	26 年 8 月 12 日	26 年 5 月 31 日	約 2 か月遅れ	開催していない

(注) 1 当局の調査結果による。

2 上記実施団体の協議等に当たる運営協議会は、3年ごとの更新登録の申請年度にのみ開催している。

表 3 - ② 運送者登録簿と輸送実績報告書との記載内容の不一致

1 運輸支局に備え置かれる運送者登録簿に記載の運送自動車数と実施団体が提出した輸送実績報告書に記載の運送自動車数とが一致していないものが4件みられた。

これらの原因はいずれも手続上のミスであり、①実施団体が提出した輸送実績報告書の誤記が3件、②運輸支局の運送者登録簿の入力誤りが1件となっている。

実施団体	運送者登録簿上の台数	輸送実績報告書の台数	原因
No. 1	セダン等 2(2) 計 2(2)	セダン等 3(2) 計 3(2)	輸送実績報告書の誤記
No. 2	セダン等 11(4) 計 11(4)	セダン等 4(2) 計 4(2)	輸送実績報告書の誤記
No. 3	車いす車 2(1) 計 2(1)	車いす車 1(1) 計 1(1)	輸送実績報告書の誤記
No. 4	車いす車 1(1) 計 1(1)	車いす車 1(1) セダン等 1(1) 計 1(1)	運輸支局に提出された軽微な変更届の自動車数が運送者登録簿に正しく入力されていなかった。

(注) 当局の調査結果による。( )内は軽自動車数であり内数である。

2 運送者登録簿の「運送する旅客の範囲」と輸送実績報告書の「運送する旅客の範囲」との間での記載が一致していないものが2件みられた。

その原因は、①運輸支局の運送者登録簿の未整理が1件、②輸送実績報告書の誤記が1件であり、その誤記の内容を運輸支局が実施団体に確認したところ、軽微な変更届の手続漏れが明らかとなった。

実施団体	運送者登録簿上の「旅客の範囲」	輸送実績報告書の「旅客の範囲」	原因
No. 1	「イ 身体障害者」 「ロ 要介護者」 「ハ 要支援者」	「イ 身体障害者」 「ロ 要介護者」 「ハ 要支援者」 「ニ その他」	平成24年9月24日に「ニ」を含む更新登録が行われたにもかかわらず、その内容が登録簿に整理されていなかった。
No. 2	「イ 身体障害者」	「ニ その他」	輸送実績報告書の誤記であったが、実際には「イ」以外に「ロ」及び「ハ」に該当する旅客を運送していた実態が判明し、軽微な変更届の手続漏れが明らかとなった。

(注) 当局の調査結果による。

(参考1) 道路運送法(抜粋)

(登録の申請)

第79条の2 前条の登録を受けようとする者は、次に掲げる事項を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。

一、二 (略)

三 路線又は運送の区域、事務所の名称及び位置、事務所ごとに配置する自家用有償旅客運送の用に供する自家用自動車(以下「自家用有償旅客運送自動車」という。)の数その他の自家用有償旅客運送の種別ごとに国土交通省令で定める事項

四 運送しようとする旅客の範囲

2 (略)

(変更登録等)

第79条の7 第79条の登録を受けた者(以下「自家用有償旅客運送者」という。)は、第79条の2第1項各号に掲げる事項の変更(第3項に規定するものを除く。)をしようとするときは、国土交通大臣の行う変更登録を受けなければならない。ただし、路線を定めて行う自家用有償旅客運送につき天災その他国土交通省令で定めるやむを得ない事由によりその路線において自家用有償旅客運送自動車を運行することができなくなった場合に、当該路線において自家用有償旅客運送自動車の運行を再開することができることとなるまでの間、当該路線と異なる路線により自家用有償旅客運送を行う場合において合理的に必要となる変更については、この限りでない。

2 (略)

3 自家用有償旅客運送者は、事務所の名称その他の国土交通省令で定める軽微な事項の変更をしたときは、その日から三十日以内に、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

4 国土交通大臣は、前項の規定による届出を受理したときは、届出があつた事項を登録簿に登録しなければならない。

(参考2) 道路運送法施行規則(抜粋)

(軽微な事項の変更の届出等)

第51条の13 法第79条の7第3項の国土交通省令で定める軽微な事項は、次のとおりとする。

一～五 (略)

六 運送しようとする旅客の範囲

2～4 (略)

(注) 参考1及び参考2の下線は、当局が付した。

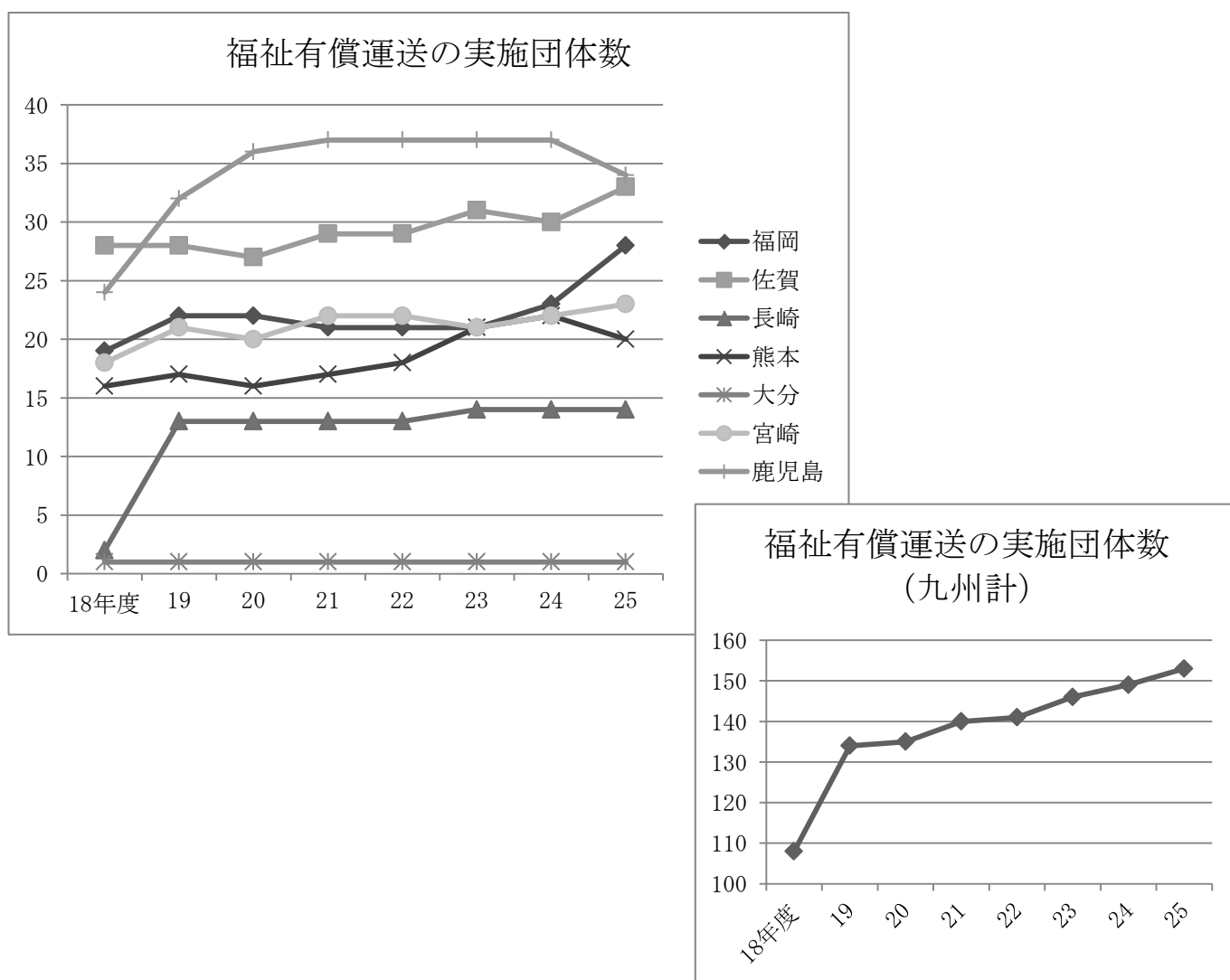
## 【附属資料】

### 1 福祉有償運送の実施団体数

(単位：団体)

区分	平成18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度
福岡	19	22	22	21	21	21	23	28	29
佐賀	28	28	27	29	29	31	30	33	32
長崎	2	13	13	13	13	14	14	14	14
熊本	16	17	16	17	18	21	22	20	20
大分	1	1	1	1	1	1	1	1	1
宮崎	18	21	20	22	22	21	22	23	22
鹿児島	24	32	36	37	37	37	37	34	34
九州計	108	134	135	140	141	146	149	153	152

(注) 九州運輸局提出資料。時点は各年度末(26年度は7月末)である。



## 2 福祉有償運送の自動車数

(単位：台)

区分	車種別	平成 18 年度	19 年度	20 年度	21 年度	22 年度	23 年度	24 年度	25 年度
福岡	福祉自動車	42	52	53	54	52	53	56	58
	セダン等	119	146	141	145	147	141	156	151
	小計	161	198	194	199	199	194	212	209
佐賀	福祉自動車	51	59	58	56	79	74	73	81
	セダン等	3	4	4	4	13	29	30	28
	小計	54	63	62	60	92	103	103	109
長崎	福祉自動車	5	32	33	43	35	45	47	50
	セダン等	11	53	53	53	58	56	52	47
	小計	16	85	86	96	93	101	99	97
熊本	福祉自動車	28	28	30	34	36	38	45	41
	セダン等	23	33	30	29	32	32	31	29
	小計	51	61	60	63	68	70	76	70
大分	福祉自動車	3	3	3	3	3	3	3	1
	セダン等	0	0	0	0	0	0	0	0
	小計	3	3	3	3	3	3	3	1
宮崎	福祉自動車	63	79	82	40	78	76	58	80
	セダン等	8	38	43	35	26	51	69	80
	小計	71	117	125	75	104	127	127	160
鹿児島	福祉自動車	51	73	91	92	87	90	91	73
	セダン等	2	1	7	6	11	19	19	20
	小計	53	74	98	98	98	109	110	93
九州計	福祉自動車	243	326	350	322	370	379	373	384
	セダン等	166	275	278	272	287	328	357	355
	合計	409	601	628	594	657	707	730	739

(注) 1 九州運輸局提出資料。時点は各年度末である。

2 福祉自動車は、寝台車、車いす車、兼用車、回転シート車をいう。

3 運送する旅客の範囲及び数

(単位：人)

区分	旅客の範囲	平成 22 年度	23 年度	24 年度	25 年度
福岡	身体障害者	697	932	959	1,061
	要介護認定者	594	668	672	768
	要支援認定者	695	748	782	891
	その他	176	112	224	267
	小 計	2,162	2,460	2,637	2,987
佐賀	身体障害者	411	413	431	513
	要介護認定者	697	417	525	527
	要支援認定者	201	179	159	170
	その他	210	197	234	265
	小 計	1,519	1,206	1,349	1,475
長崎	身体障害者	174	194	208	185
	要介護認定者	265	347	290	354
	要支援認定者	108	93	147	92
	その他	32	16	39	51
	小 計	579	650	684	682
熊本	身体障害者	335	437	360	818
	要介護認定者	81	107	52	87
	要支援認定者	16	25	8	30
	その他	17	27	69	19
	小 計	449	596	489	954
大分	身体障害者	90	93	34	5
	要介護認定者	50	60	35	0
	要支援認定者	0	0	0	0
	その他	1	1	0	0
	小 計	141	154	69	5
宮崎	身体障害者	998	1,071	891	1,131
	要介護認定者	314	215	178	286
	要支援認定者	23	25	24	1
	その他	30	168	179	186
	小 計	1,365	1,479	1,272	1,604
鹿児島	身体障害者	395	497	403	478
	要介護認定者	968	794	969	936
	要支援認定者	236	219	178	226
	その他	388	316	477	543
	小 計	1,987	1,826	2,027	2,183



九州計	身体障害者	3,100	3,637	3,286	4,191
	要介護認定者	2,969	2,608	2,721	2,958
	要支援認定者	1,279	1,289	1,298	1,410
	その他	854	837	1,222	1,331
	合 計	8,202	8,371	8,527	9,890

(注) 1 九州運輸局提出資料。時点は各年度末である。

2 その他は、肢体不自由、内部障害、知的障害、精神障害、その他の障害（発達障害、学習障害を含む）を有する者である。

#### 4 走行キロ数

(単位：k m)

区 分	平成 22 年度	23 年度	24 年度	25 年度
福岡	384,632	435,421	424,182	472,594
佐賀	376,827	375,764	472,891	407,756
長崎	234,394	303,225	363,654	440,062
熊本	84,393	117,369	104,392	147,971
大分	15,155	12,933	12,981	5,172
宮崎	335,926	241,417	224,331	291,039
鹿児島	279,354	236,677	235,621	232,473
九州計	1,710,681	1,722,806	1,838,051	1,997,068

(注) 九州運輸局提出資料

#### 5 運送回数

(単位：回)

区 分	平成 22 年度	23 年度	24 年度	25 年度
福岡	46,260	57,683	57,711	62,427
佐賀	35,401	37,037	43,001	42,976
長崎	21,984	27,895	30,358	31,685
熊本	9,619	11,218	9,249	14,252
大分	1,039	853	663	288
宮崎	22,540	19,538	17,991	24,607
鹿児島	29,994	26,742	29,311	29,803
九州計	166,837	180,966	188,284	206,038

(注) 九州運輸局提出資料

#### 6 運送収入

(単位：千円)

区 分	平成 22 年度	23 年度	24 年度	25 年度
福岡	34,045	41,789	41,220	45,539
佐賀	30,824	33,201	39,609	38,686
長崎	23,849	30,642	40,026	48,828
熊本	8,702	10,878	10,885	14,270
大分	1,080	872	688	274
宮崎	12,372	13,603	13,302	14,982
鹿児島	23,240	19,482	20,613	21,248
九州計	134,111	150,466	166,343	183,827

(注) 九州運輸局提出資料

## 7 事故件数、死傷者数

(単位：件、人)

区 分		平成 22 年度	23 年度	24 年度	25 年度
福岡	交通事故件数	2	2	1	1
	重大事故件数	0	0	0	0
	死者数	0	0	0	0
	負傷者数	0	0	0	1
佐賀	交通事故件数	1	0	0	0
	重大事故件数	0	0	0	0
	死者数	0	0	0	0
	負傷者数	0	0	0	0
長崎	交通事故件数	0	0	0	0
	重大事故件数	0	0	0	1
	死者数	0	0	0	0
	負傷者数	0	0	0	2
熊本	交通事故件数	0	0	0	0
	重大事故件数	0	0	0	0
	死者数	0	0	0	0
	負傷者数	0	0	0	0
大分	交通事故件数	0	0	0	0
	重大事故件数	0	0	0	0
	死者数	0	0	0	0
	負傷者数	0	0	0	0
宮崎	交通事故件数	1	1	0	0
	重大事故件数	0	0	0	0
	死者数	0	0	0	0
	負傷者数	0	0	0	0
鹿児島	交通事故件数	0	0	0	0
	重大事故件数	0	0	0	0
	死者数	0	0	0	0
	負傷者数	0	0	0	0
九州計	交通事故件数	4	3	1	1
	重大事故件数	0	0	0	1
	死者数	0	0	0	0
	負傷者数	0	0	0	3

(注) 九州運輸局提出資料

8 福祉有償運送に係る登録申請区分別の件数

(単位：件、団体)

年度	平成 18 年度						19 年度						20 年度					
	新規	更新	変更	軽微 な 変更	抹消	年度末	新規	更新	変更	軽微 な 変更	抹消	年度末	新規	更新	変更	軽微 な 変更	抹消	年度末
福岡	1	1	0	1	0	19	6	10	0	8	3	22	1	5	0	16	1	22
佐賀	0	0	0	0	1	28	7	3	0	6	7	28	1	15	0	16	2	27
長崎	0	0	0	0	0	2	11	0	0	0	0	13	0	3	0	3	0	13
熊本	1	0	0	0	0	16	1	6	0	0	0	17	1	9	1	1	2	16
大分	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
宮崎	1	0	0	1	0	18	4	0	0	1	1	21	3	11	0	7	4	20
鹿児島	0	0	1	5	0	24	8	12	2	8	0	32	6	9	1	7	2	36
九州計	3	1	1	7	1	108	37	32	2	23	11	134	12	52	2	50	11	135
年度	平成 21 年度						22 年度						23 年度					
	新規	更新	変更	軽微 な 変更	抹消	年度末	新規	更新	変更	軽微 な 変更	抹消	年度末	新規	更新	変更	軽微 な 変更	抹消	年度末
福岡	0	7	0	15	1	21	0	9	0	9	0	21	0	3	0	7	0	21
佐賀	3	5	0	10	1	29	0	4	2	11	0	29	2	19	1	9	0	31
長崎	1	9	0	4	1	13	1	0	1	1	1	13	1	3	1	1	0	14
熊本	3	4	1	2	2	17	1	3	0	4	0	18	4	5	0	3	1	21
大分	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
宮崎	3	4	0	10	1	22	1	0	0	4	1	22	2	11	1	9	3	21
鹿児島	2	5	3	4	1	37	3	16	2	6	3	37	2	10	0	9	2	37
九州計	12	34	4	45	7	140	6	33	5	35	5	141	11	51	3	38	6	146

年度 登録 申請 区分	平成 24 年度						25 年度						26 年度					
	新規	更新	変更	軽微 な 変更	抹消	年度末	新規	更新	変更	軽微 な 変更	抹消	年度末	新規	更新	変更	軽微 な 変更	抹消	7 月末
福岡	2	5	0	17	0	23	5	9	0	26	0	28	2	4	0	8	1	29
佐賀	1	4	0	16	2	30	4	4	1	7	1	33	0	5	0	2	1	32
長崎	0	10	0	7	0	14	0	1	0	5	0	14	0	0	0	1	0	14
熊本	3	5	0	7	2	22	2	6	1	7	4	20	0	1	0	1	0	20
大分	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
宮崎	1	4	1	13	0	22	3	3	0	17	2	23	1	0	0	5	2	22
鹿児島	1	12	0	4	1	37	1	13	1	10	4	34	0	2	0	0	0	34
九州計	8	40	1	64	5	149	15	37	3	72	11	153	3	12	0	17	4	152

(注) 1 九州運輸局提出資料

2 「年度末」(26年度は7月末)欄の数値は、当該時点の実施団体数を示す。

9 九州地方における運営協議会の設置及び開催状況

県名	設置済み市町村名 (又は協議会名称)	設置年月	平成23年度以降の 開催の有無(年度)				複数市町村で構成する運営協 議会にあっては、構成市町村名
			23	24	25	26	
福岡県	小郡市	平成16年12月		○		○	
	久留米市	平成17年1月			○		
	北九州市	平成17年12月	○	○	○	○	
	筑後市	平成17年7月			○		
	飯塚市	平成18年4月	○			○	
	宗像市	平成17年9月	○	○	○	○	
	八女市	平成17年9月	○	○			
	筑紫野市	平成17年11月					
	行橋市	平成18年1月					
	水巻町	平成17年9月			○		
	柳川市、大川市地区 福祉有償運送共同 運営協議会	平成18年2月	○			○	柳川市、大川市
	福岡市	平成18年10月	○	○	○	○	
	福津市	平成18年9月	○	○	○		
	大刀洗町	平成18年7月		○			
	筑前町	平成19年10月			○		
苅田町	平成25年9月			○	○		
佐賀県	佐賀東部地区福祉 有償運送運営協議 会	平成17年10月	○	○	○		鳥栖市、基山町、みやき町、上 峰町
	佐賀中部地区福祉 有償運送運営協議 会	平成18年1月	○	○	○		佐賀市、多久市、小城市、神埼 市、吉野ヶ里町
	佐賀西部地区福祉 有償運送運営協議 会	平成18年4月	○				伊万里市、有田町
	杵藤地区福祉有償 運送運営協議会	平成17年10月	○	○	○	○	武雄市、鹿島市、嬉野市、大町 町、江北町、白石町、太良町
	唐津市	平成18年1月	○	○	○	○	
長崎県	五島市	平成17年12月	○	○			
	長崎地域福祉有償 運送運営協議会	平成18年9月	○	○	○	○	長崎市、長与町、時津町

県名	設置済み市町村名 (又は協議会名称)	設置年月	平成23年度以降の 開催の有無(年度)				複数市町村で構成する運営協 議会にあっては、構成市町村名
			23	24	25	26	
	佐世保市	平成19年2月		○			
	諫早市	平成19年2月	○	○	○	○	
	対馬市	平成19年2月	○	○	○		
	西海市	平成21年2月	○				
熊本県	熊本都市圏福祉有 償運送運営協議会	平成17年10月	○	○	○		熊本市、宇土市、宇城市、合志 市、美里町、玉東町、大津町、 菊陽町、西原町、御船町、益城 町、甲佐町、嘉島町
	菊池市	平成19年4月	○	○	○		
	玉名市	平成16年1月		○	○	○	
	阿蘇圏域福祉有償 運送運営協議会	平成24年7月		○			阿蘇市、南小国町、小国町、産 山村、高森町、南阿蘇村
	天草地域福祉有償 運送運営協議会	平成23年4月	○		○		天草市、上天草市、苓北町
	水俣芦北地区福祉 有償運送運営協議 会	平成23年10月	○		○		水俣市、芦北町、津奈木町
大分県	日田市	平成17年6月			○		
	臼杵市	平成18年12月					
	豊後大野市	平成18年1月					
	佐伯市	平成17年4月					
宮崎県	延岡市	平成20年2月	○	○	○		
	宮崎市	平成18年3月	○	○	○	○	
	日南市	平成18年3月	○	○	○	○	
	都城市	平成18年6月	○	○	○	○	
	小林市	平成18年3月					
	川南町	平成18年10月	○	○			
	三股町	平成18年10月		○			
	門川町	平成17年11月					
鹿児島 県	日置市	平成17年11月			○		
	西之表市	平成19年4月	○		○	○	
	中種子町	平成18年2月	○	○		○	
	奄美市	平成17年12月	○	○			

県名	設置済み市町村名 (又は協議会名称)	設置年月	平成 23 年度以降の 開催の有無 (年度)				複数市町村で構成する運営協 議会にあっては、構成市町村名
			23	24	25	26	
	喜界町	平成 19 年 1 月		○	○	○	
	大和村	平成 18 年 10 月					
	龍郷町	平成 18 年 12 月		○			
	瀬戸内町	平成 19 年 2 月		○			
	鹿屋市	平成 18 年 1 月		○	○		
	南さつま市	平成 17 年 11 月	○	○	○	○	
	指宿市	平成 18 年 1 月		○	○	○	
	天城町	平成 18 年 1 月			○		
	和泊町	平成 18 年 2 月	○			○	
	伊佐市	平成 17 年 7 月					
	薩摩川内市	平成 18 年 1 月		○			
	鹿児島市	平成 17 年 8 月	○	○	○	○	
	南種子町	平成 19 年 12 月		○			
	曾於市	平成 19 年 7 月					
	志布志市	平成 20 年 10 月					
	長島町	平成 21 年 2 月			○		
	阿久根市	平成 20 年 6 月			○		
	宇検村	平成 18 年 10 月					
	垂水市	平成 22 年 2 月	○	○			
	始良市	平成 23 年 4 月	○	○	○	○	

(注) 1 九州運輸局提出資料

2 「平成 23 年度以降の開催の有無」欄の○印は、当該年度に開催実績があることを示す。26 年度は 7 月末までの実績である。



10 九州地方における運営協議会の設置及び福祉有償運送の運送状況（市町村別）

都道府県名	市町村名	設置の有無	運送の有無	都道府県名	市町村名	設置の有無	運送の有無	都道府県名	市町村名	設置の有無	運送の有無		
福岡県	北九州市	○	○	熊本県	熊本市	○	○	鹿児島県	鹿児島市	○	○		
	福岡市	○	○		八代市					鹿屋市	○	○	
	大牟田市				人吉市					枕崎市			
	久留米市	○			荒尾市					阿久根市	○	○	
	直方市				水俣市	○				出水市			
	飯塚市	○			玉名市	○	○			指宿市	○	○	
	田川市				山鹿市					西之表市	○	○	
	柳川市	○	○		菊池市	○	○			垂水市	○	○	
	八女市				宇土市	○	○			薩摩川内市	○	○	
	筑後市	○	○		上天草市	○	○			日置市	○	○	
	大川市	○	○		宇城市	○	○			曾於市	○	○	
	行橋市	○			阿蘇市	○				霧島市			
	豊前市				天草市	○	○			いちき串木野市			
	中間市				合志市	○	○			南さつま市	○	○	
	小都市	○	○		下益城郡	美里町	○		○	志布志市	○		
	筑紫野市	○				玉東町	○		○	奄美市	○	○	
	春日市				玉名郡	南関町				南九州市			
	大野城市					長洲町				伊佐市	○		
	宗像市	○	○			和水町				始良市	○	○	
	太宰府市				菊池郡	大津町	○		○	鹿児島郡	三島村		
	古賀市					菊陽町	○		○	十島村			
	福津市	○	○			南小国町	○			薩摩郡	さつま町		
	うきは市					小国町	○		○	出水郡	長島町	○	○
	宮若市					産山村	○			始良郡	湧水町		
	嘉麻市					高森町	○		○	曾於郡	大崎町		
	朝倉市					西原村	○		○		東串良町		
	みやま市					南阿蘇村	○			肝属郡	錦江町		
	糸島市					御船町	○		○	南大隅町			
	筑紫郡	那珂川町				嘉島町	○		○	肝付町			
		宇美町				益城町	○		○	熊毛郡	中種子町	○	○
		篠栗町				甲佐町	○		○		南種子町	○	○
		志免町				山都町					屋久島町		
	糟屋郡	須恵町				八代郡	水川町						
		新宮町					芦北町		○	○			
		久山町				葦北郡	津奈木町		○	○			
		粕屋町					錦町						
	遠賀郡	戸屋町	○		○	球磨郡	多良木町						
		水巻町					湯前町						
		岡垣町					水上村						
		遠賀町					相良村						
	鞍手郡	小竹町					五木村						
		鞍手町					山江村						
	嘉穂郡	桂川町					球磨村						
		筑前町	○		○		あさぎり町						
	朝倉郡	東峰村				天草郡	苓北町		○	○			
	三井郡	大刀洗町	○		○	大分県	大分市						
	三瀬郡	大木町					別府市						
	八女郡	広川町					中津市						
		香春町					日田市		○	○			
		添田町					佐伯市		○				
		糸田町					臼杵市		○				
田川郡	川崎町				津久見市								
	大任町				竹田市								
	赤村				豊後高田市								
	福智町				杵築市								
京都郡	苅田町	○	○		宇佐市								
	みやこ町				豊後大野市	○							
築上郡	吉富町				由布市								
	上毛町				国東市								
	築上町				東国東郡	姫島村							
佐賀県	佐賀市	○	○		速見郡	日出町							
	唐津市	○	○		玖珠郡	九重町							
	鳥栖市	○	○			玖珠町							
	多久市	○	○	宮崎県	宮崎市	○	○						
	伊万里市	○	○		都城市	○	○						
	武雄市	○	○		延岡市	○	○						
	鹿島市	○	○		日南市	○	○						
	小城市	○	○		小林市	○							
	藤野市	○	○		日向市								
	神埼市	○	○		串間市								
	神埼郡	吉野ヶ里町	○		西都市								
		基山町	○	○	えびの市								
		上峰町	○	○	北諸県郡	三股町	○	○					
		みやき町	○		西諸県郡	高原町							
東松浦郡	玄海町	○	○	東諸県郡	国富町								
西松浦郡	有田町	○	○		綾町								
	大町町	○	○		高鍋町								
杵島郡	江北町	○	○		新富町								
	白石町	○	○		西米良村								
藤津郡	太良町	○	○		木城町								
長崎県	長崎市	○	○		川南町	○	○						
	佐世保市	○	○		都農町								
	島原市				門川町	○							
	諫早市	○	○		東臼杵郡	諸塚村							
	大村市					椎葉村							
	平戸市					美郷町							
	松浦市					高千穂町							
	対馬市	○	○		西臼杵郡	日之影町							
	壱岐市					五ヶ瀬町							
	五島市	○	○										
	西海市	○	○										
	雲仙市												
	南島原市												
	西彼杵郡	長与町	○	○									
		時津町	○	○									
	東彼杵郡	東彼杵町											
		川棚町											
		波佐見町											
	北松浦郡	小値賀町											
		佐々町											
	南松浦郡	新上五島町											

(注) 九州運輸局提出資料に基づき、当局が作成した。時点は平成26年7月末である。