

はーと なび No.21

3/16に国土交通省から「NPO等による有償運送の法的位置付け」(ガイドライン)の通達がありました。構造改革特区による有償運送の実施、国土交通省による実施団体アンケート、国土交通省・厚生労働省のパブリックコメント募集等、全国の実施団体からの活動状況を調査し、利用ニーズを踏まえた上でのガイドラインです。全腎協では今後理事会でガイドラインの対応を検討していきます。

◆◆◆◆◆ NPO等による有償運送の全国実施 ◆◆◆◆◆

国土交通省と厚生労働省は、これまで基準になかった要介護者のボランティア移送と介護事業者による自家移送に対する道路運送法上の取り扱い(ガイドライン)を明確にしたとしています。ガイドラインに合致しないからといって直ちに「違法」とはせず、2年程度の準備期間を置くとしています。今後、小規模団体の移送事業がどのように扱われて行くのか見守る必要があります。ガイドラインの原文は添付資料①のとおりです。

(1) 許可手続・必要性

運輸支局長等は、要件を満たし、かつ、運営協議会の協議を経て地方公共団体から具体的な協力依頼を示して許可申請があった場合に条件を付して許可。

当該地域によるタクシー・バスなどの公共交通機関では「移送」することが不十分であると認められた場合としている。

(2) 運営協議会

運送の必要性、条件等について主宰者が判断するために各地域ごとに設置。構成メンバーは、地方公共団体(主宰者)、地方運輸局、関係交通機関の代表、NPO等の代表、利用者代表、等。

運送の必要性・条件……利用者の把握・公共交通機関の現状・ボランティアの輸送活動の状況など把握する。

2年ごとに許可の更新を行い、運転能力・会員数・有償対価・事故防止の教育・苦情に対する対応等を協議会に示し協議してもらう。

構成メンバー……地方公共団体（主宰者）・地方運輸局・有識者・利用者代表・旅客
運送業の代表・住民代表・NPO代表等が考えられるが構成メン
バーに関しては各自治体による。

運営協議会……市町村などの自治体で協議会を立ち上げてもいいが県としても積極
的に取り組んで貰えるよう国交省からも通知。

岡山県・熊本県のように県として積極的に取り組んでいるところもあるが都道府
県或いは自治体によっては運営協議会の立ち上がりが鈍いところも想定されるので、
各団体が同じ地域・近隣の地域にあるボランティア団体と協力し運営協議会の立ち
上げを自治体に働きかけていくことが必要になってくる。

3／24付けで国土交通省・厚生労働省から各都道府県の交通担当部・介護保険
担当部・特定非営利法人担当部宛にも「福祉有償運送に係わる運営協議会の設置等
について」として、運営協議会が全国で早期設置されないとNPOボランティアの
活動に支障が出ることを懸念して、運営協議会の設立、協議が円滑に行われること
の協力依頼が事務連絡されている。（添付資料②参照）

（３）運送の条件

許可申請する以上、法人であることは必須。NPO法人、社会福祉法人、商工会議所、
医療法人、を含む非営利法人。

任意団体は猶予期間（１～２年が想定される）の間に法人格取得に向けての努力を
して欲しい。組織として安全性・利用者責任を明確にして行くためにも法人格を取っ
て頂きたい。

（４）運送の対象

要介護者、要支援者、精神障害者、身体障害者、知的障害者等で単独では公共交通機
関の利用が困難な移動制約者であってあらかじめ会員登録した者。

内部障害者・肢体不自由・人工透析などを上記に含む。利用者はあらかじめ会員登録
が必要で発着が当該地域内であることとする。

（５）使用車両

リフト等の特殊な設備または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。（軽自動車を含む）

セダン型等の一般車両については、構想改革特区の認定を受けている場合に限り認め
る。

車体側面に許可車両であることを表示。

使用車両は福祉車両とする。ボランティアの持ち込み車両も福祉車両であれば可能。

ボランティア団体の多くがセダン型（未架装）の持ち込み車両を使用していると考
えられるが、許可対象車両とはならない。

セダン型車両については5月より新たにセダン型による福祉輸送の構造改革特区が

実施されるので特区の認定を受けて活動して欲しい。特区については約1年間の実施をもって全国展開していく。

必ずしも特区に申請しなければ運行できないというものではない。「セダン型特区」が全国展開されるまでは、許可対象車両にならないということ。

車体側面に許可車両であることの表示を義務づけは、

- ・ 氏名・団体名称または記号
- ・ 「有償運送車両」または、「80条許可車両」の文字
- ・ 文字の大きさは縦横50ミリメートル以上の横書きとする。

(6) 運転者の要件

普通第二種免許を有することを基本とする。これによりがたい場合は、一定期間運転免許停止処分のないこと、安全運転・乗降介助等に関する講習の受講等十分な能力及び経験を有していると認められること。

免許停止処分……一定期間とあるが、期間に関しては運営協議会の定めるところによる。

講習会……事例として、公安委員会の行う講習会・タクシー事業者等が受けている「ケア輸送士研修」・移送サービスマニュアル編集委員会が発行するテキスト（書籍案内を参照）に基づき運送主体が自主的に行う教育などがある。

これらの教育内容の条件等を決めるのは運営協議会とする。

国土交通省が事例としてあげている研修制度に「ケア輸送士研修」と「運送主体がテキストに基づき自主的に行う教育」がある。ケア輸送士研修は3ヶ月間の通信教育と3日間の集合研修を受ける必要があり、今までは年に2～3回、研修を受ける機会があったが、今年度、夏以降は回数を増やして実施しようという動きがある。

また、「運送主体がテキストに基づき自主的に行う教育」とは現在、移送・移動サービス地域ネットワーク団体連合会が主催で行っている運転協力者講習会などで、今年度は10月までの予定が大筋ではあるが決まっている。ただし、これらの研修会などは福祉車両を用いた車椅子利用者を対象とした実技講習が多く、全腎協の送迎ではあまり馴染みがないかもしれない。これらの事例の他、送迎の実態にあった知識・経験を有する者であることも必要とされているため、団体によっては利用対象者を意識した教育・講習会を運営協議会に認めさせる活動が必要になってくると考えられる。

(7) 損害賠償措置

対人8,000万円以上及び対物200万円以上の任意保険等に参加。

損害保険会社で「移送・移動サービス実施団体総合補償プラン」として商品化しているところもある。（添付資料③参照）

また、社会福祉協議会などで、「ボランティア活動保険」として独自に損害保険会社と契約。一括して申し込みを受け付けしている地域もあるがその際、非営利法人であ

ることや、社会福祉協議会に登録されている団体・委嘱されている団体であることが条件とされているところもあるので、確認の必要あり。

(8) 運送の対価

タクシーの上限運賃の概ね2分の1以下を目安として運営協議会において判断。

昨年12月に国土交通省が行った「移送サービスの実態調査」からみて1キロ50円～110円ないしは、1時間1000円の運送対価が圧倒的に多い。

※新規に立ち上げる団体は、上記の要件を満たした上で、許可申請しなければ運行できない。
 ※既存の団体は、猶予期間内は許可申請の準備期間と捉えられるため、すべての要件を満たさなくとも運行を続けてよい（むしろ「運営協議の場」が設置されない限りは許可申請できないため、従来の活動を続けるほかない）。

※無償による移送サービスを行っている団体は今回のガイドラインには該当しないため従来通りの活動を行うことができる。（無償とは運行対価を受け取っていないとされており、入会金・年会費等の名目は収受してもよい。この場合はボランティア活動をするための事務的な費用として扱われるため有償には該当しないとのこと。）

◆◆◆◆◆添付資料と書籍案内◆◆◆◆◆

添付資料

- ① 福祉有償運送及び過疎地有償運送に係わる道路運送法第80条第1項による許可の取り扱いについて（通称：ガイドライン）
- ② 福祉有償運送に係わる運営協議会の設置等について（国交省・厚生省事務連絡）
- ③ 保険の案内（参考までに）

書籍案内

「ここ知りたい移送サービスパーフェクトガイド」

価格 1,000＋税

移動サービス運営マニュアル編集委員会発行

運転協力者研修の目的、進め方、研修の企画方法、
 実際の研修内容案等、判りやすく解説しています。

問い合わせ：移送サービス運営マニュアル編集委員会 TEL/FAX 03-5261-9009