

・介護輸送の法的取扱いに関する中間整理関係

(タクシー等によるS T S)

1. 移動制約者に係るS T Sが既存の公共交通機関のみによっては、必ずしも十分に提供されていない状況とのことであるが、タクシー事業者によるS T Sの実施状況等、今般の法的取扱いの検討にあたっての背景事情はどうなっているのか。

平成14年度末現在において、タクシー事業者が提供しているS T Sの車両数は、車椅子やストレッチャーに対応した特殊車両によるものが1,594事業者、3244両、ホームヘルパー資格を有する運転者を擁したタクシー車両によるものが595事業者、2554両となっており、両者をあわせても約6,000両弱と、タクシー車両の総数25万9033両に占める割合は2.2%に過ぎず、特に朝昼の時間帯における利用が多い要介護者、障害者等の継続、反復的な需要に対し、必ずしも応えきれていない実態がみられる。

こうした状況を踏まえ、国においては、
リフト付き車両等の導入についての税制上の特例措置、
道路が狭あいな場所でもドア・ツー・ドアの輸送を容易にする軽福祉車両の導入、
福祉タクシーについての最低車両数の弾力的運用(1両又は2両)
ボランティアとの連携方策に係る実証実験の実施、
等ハード、ソフト両面にわたる支援措置を講じてきている。

他方で、要介護認定者数は、平成12年4月の218万人から平成15年11月には374万人と急増しており、これら移動制約者に係るS T Sの需要が既存の公共交通機関のみによっては必ずしも十分に満たされるに至らず、タクシー事業者等のほか、社会福祉法人、医療法人、特定非営利活動法人、ボランティア等多様な担い手によって現に提供されている状況もみられることから、現に行われているS T Sを過度に萎縮させ、利用者利便に影響することがないように配慮しつつ、今般、法的取扱いの明確化を図ることとした。

(介護輸送行為の有償性)

2. そもそも、公的介護保険の適用を受けて介護サービス事業者が行う要介護者等の輸送行為は、有償のタクシー事業にあたるのか。介護報酬の対象とされていない以上、道路運送法が適用されない無償運送ではないのか。

介護保険制度において、輸送本体に係る費用については、原則として介護報酬の評価の対象とされていない。

一方、介護サービス事業者が行う要介護者等の輸送行為が、道路運送法上許可が必要な有償の運送にあたるかどうかについては、公的介護保険制度においてその費用が介護報酬の評価の対象とされているか否かとは別個に判断されるものと考えている。

このため今次中間整理においては、介護サービス(身体介護、乗降介助)のうち、少なくとも輸送行為のために行われる部分については輸送行為を構成している部分があるものにとらえ、公的介護保険の適用を受ける場合には、当該輸送行為は有償の運送にあたるものと解して、利用者の安全確保を図るため道路運送法による事業許可又は有償運送許可を求めるという考え方を示したものである。

3. ガソリン代程度の些少なものでも有償運送の許可対象となるのか。

好意に対する任意の謝礼にとどまるものと解されるものについては、従来どおり有償運送には該当しないので道路運送法上の手続きは不要である。

また、団体の会費は一般的には輸送の対価とは解されない。

4. すべて税金で費用を負担する輸送も許可が必要か。

地方公共団体が住民サービスの一環としてNPO、社会福祉協議会等非営利法人に移送を委託し、利用者が個々の輸送の対価として一切の費用負担を行わない場合は、委託に要する費用を当該地方公共団体が一般財源から支出するか、それ以外の財源から支出するかを問わず、無償の輸送として当該非営利法人は道路運送法上の許可を受ける必要はない。

(施設送迎)

5. デイサービスやショートステイの施設送迎は自家輸送とのことだが、施設の車両であれば、例えば訪問介護と連続して患者の自宅から他の医療機関への輸送等でも許可無しで行えるのか。

自家輸送と認められるのは、あくまでも当該施設と自宅等との間の送迎のみであり、施設の車両や職員によるものでも、他の輸送を有償で行う場合は所要の許可が必要である。

(重点指導期間)

6. 中間整理に示された措置の実施にあたっては、重点指導期間(準備期間)を設けた趣旨如何。また、期間の設定はどの程度を想定しているのか。

介護輸送に係る法的取扱いについての中間整理を具体化、実施するにあたっては、地方公共団体、関係事業者等関係者に十分な周知を行う必要があるほか、事業者が必要な事業許可等を取得するための準備、手続等の期間を見込む必要があることから、重点指導期間を設け、現に道路運送法による許可を得ることなく要介護者等の輸送を行っている指定訪問介護事業者等について、その間は、

著しく高額な対価を収受しているもの、

訪問介護の実態に乏しく実質的にタクシー業務のみを行っているもの等を除き、ただちに介護保険法や道路運送法による行政処分、刑事告発を行うのではなく、業務適正化、許可取得等に係る指導、啓発を重点的に実施することとしている。

重点指導については、今後厚生労働省とも十分調整を図りつつ、適切に進めていく必要があると考えている。既に輸送を実施している事業者については、早急に許可を取得するよう指導していきたい。

特に、道路運送法第4条または第43条に基づく事業許可を取得する場合には、新たな枠組みを用意したので早急に申請の準備に入るようお願いしたい。

NPO等の非営利法人で法第80条の自家用自動車の有償運送許可を取得する場合は、地方自治体が主宰する運営協議会の設置、さらにセダン型の一般車両を使用するものについては、特区の認定手続きが必要になることから、この点に配慮する必要があるものと考えている。

いずれにしても、2年後の平成18年春に予定される新たな介護保険制度のスタートまでには重点指導期間を終えたいと考えている。

なお、新たに輸送を開始しようとする者については、中間整理に基づいた新たな枠組みに沿ってあらかじめ許可を取得していただく必要がある。

・ N P O 等によるボランティア輸送の有償運送許可

(通達 国自旅第240号) 関係

[許可手続]

7 . 80条許可の申請は誰が行うのか。その際に窓口においては何を審査するのか。
また、許可には具体的な期限、条件等を付すこととなるのか。

80条許可の申請は、運送を実施する N P O 等の非営利団体又は地方公共団体が自ら主宰するボランティア団体が行う。

運輸支局長は、地方公共団体からの具体的な協力依頼を示してボランティア輸送に対する法第80条第 1 項の許可の申請があった場合には、通達 記 4 . 運送の条件に掲げる要件 を満たしており、かつ、運営協議会において協議に参画するメンバーによる所要の協議を経ている場合には、速やかに当該条件を付して許可を行うものとし、許可にあたっては原則として 2 年間の期限を付すこととしている。

[必要性]

8 . 「当該地域内の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては移動制約者又は住民等に係る十分な輸送サービスが確保できない」との判断は具体的にどのような基準により行われるのか。

福祉有償運送については、当該地方公共団体においてタクシー等により移動制約者の移動ニーズを満たす輸送が確保されていないと認められる場合、また、過疎地有償運送については、当該地方公共団体においてタクシー事業者の営業所が存しないなど実質的に旅客運送事業者の運行により住民等の輸送が確保されない地域が想定される。

具体的には、地域における運営協議会において輸送ニーズが満たされているか否かについて、関係者により地域の実情に応じて合理的に判断されることが必要である。

[運営協議会]

9 . 運営協議会では何を議論するのか。

運営協議会においては、当該地域において公共交通機関によって担うことのできない輸送をまかなうため N P O 等の輸送が必要であること及びその際の条件等が適切なものか否かを検討することとなる。

10. 運営協議会を設置してもらうためにはどこに相談を行えばよいのか。

市町村の福祉又は交通担当部署と考えられるが、都道府県については相談窓口を決めていただくようお願いしている(平成16年3月24日付け事務連絡参照)。運輸局 自動車交通部、運輸支局 輸送課に問い合わせさせていただいてもよい。

11. 全国展開された場合、多数の自治体が運営協議会を開催すると考えられるが、市町村単位で運営協議会を行うのは無理があるのではないか。

運営協議会は、原則として市町村が主宰することとしているが、経済圏、交通圏等を勘案した複数の市町村又は都道府県が主宰することもできる。都道府県内における地域割りについては、都道府県による適切な助言等を期待している。

12. 申請NPOは運営協議会に参加できないか。

申請NPOについては、直接の許可対象者であることから運営協議会の構成メンバーとはしていないが、主宰者が必要と認める場合には、説明員として参加することは可能である。

13. 運営協議会の開催にあたり想定されるメンバーの事前了解が得られた場合、主宰者である地方公共団体が、運営協議会の手続を経たものとして申請者は許可申請してもよいのか。

関係者の了解が得られた場合は、運営協議会を経たものとして差し支えない。

14. 2年ごとの許可の更新の際にも運営協議会に諮ることを要するのか。

必要であるが、主宰者である地方公共団体の判断により、事実上手続きを簡略化することは可能である。

15. 運営協議会は公開とするのか。

主宰者の判断であるが、原則として公開が望ましいと考える。

16. 過疎有償運送と福祉有償運送とを重複して申請することは可能か。

一般的には、過疎地有償運送が認められる地域であれば、輸送対象者、使用車両等の制約は福祉有償運送に比べると少ないので、過疎地有償運送の許可を取得することにより、地域住民であるとの条件を満たしていれば移動制約者等についても会員とすることによりその輸送は事実上可能となると考えられる。

ただし、過疎有償運送と福祉有償運送が共に申請された場合には、当該運営協議会において、それぞれの運送の可否についての議論が可能であれば、同一の運営協議会で協議して差し支えない。

なお、過疎有償運送の許可を取得する場合において、会員の中に要介護者や身体障害者等の移動制約者が含まれている場合は、運転者に移動制約者の輸送の安全の確保に必要な知識又は経験を有する者を当てることが望ましい。

〔運送主体〕

17. 今回の通達で新たに非営利法人を対象としているが、例示以外に農協、生協、労働組合等は含まれるのか。

農協、生協、労働組合等であって法人格を有しているものについては、それぞれの個別法により営利を目的としないものと位置付けられている場合には、非営利法人として許可の対象となりうる。

なお、地方公共団体が自ら主宰するボランティア団体とは、自治体が主宰しボランティアを集めて活動する「シルバー人材センター」のような団体をいう。

18. ボランティア輸送を行う主体は法人に限るのか。法人格を取得していない任意団体のNPOや個人は対象とならないのか。

輸送の安全及び利用者利便の確保等が必要となることから、運送主体については一定の責任を持ちうる必要があるため、法人に限定したものである。従って、任意団体や個人は対象外となる。

任意団体及び個人の方は、運送主体となる自治体又は非営利法人等に所属する形で、当該団体の責任において行う運行管理体制等の下、運送に携わっていただくことが必要である。

〔 運送の対象 〕

19. 「独立した歩行が困難な者であって単独では公共交通機関の利用が困難な移動制約者」かどうかについては何か基準を設けるのか。
また、誰が判断するのか。

「独立した歩行が困難な者であって単独では公共交通機関の利用が困難な移動制約者」については、例えば肢体不自由、内部障害、精神障害、人工透析患者等をいうが、具体的に問題が生じた場合は運営協議会において協議がなされ判断されるものと考えている。

20. 身体障害者福祉法による「身体障害者(18才以上)」は運送の対象となるが、児童福祉法による障害児(18才未満)は対象とならないのか、単独での移動が困難な者に該当するのか。

児童福祉法に基づく障害児は、「単独での移動が困難な者であって、単独では公共交通機関を利用することが困難な者」として位置付けられ、運送の対象となる。

21. 発着地は運営協議会の市町村外ではまずいいのか。

発着地は、運営協議会の主宰者である地方公共団体の区域内である必要があり、発着地が単一の市町村内にとどまらない場合は、発着地を含む地方公共団体(複数市町村又は都道府県)が運営協議会を主催する必要がある。

関係市町村との共催は、場合によっては、例えば、関係市町村等からの委任状、承諾書等取り付けることによるなど運営協議会の判断により簡潔な方法を執ることも可能である。

なお、運送主体は、複数の運営協議会に申請し、複数の地域において許可を取得することは可能である。

〔 使用車両 〕

22. 使用車両について、福祉有償運送は限定されているが、過疎地有償運送の車両はどのような車両でもよいのか。例えば軽貨物自動車とか。

過疎地有償運送の使用車両については、使用車両の限定はない。

軽貨物自動車等についても、道路状況、ボランティア運転者の車両の保有状況等を勘案して、運営協議会において協議を経た場合は許可対象となる。

23. 使用車両はボランティア運転者等が持ち込む車両も認められるのか。
セダン型の車両も認められるのか。

ボランティア運転者等が持ち込む車両についても許可の対象とする。
セダン型の一般車両については、過疎地有償運送については可能であり、福祉有償運送についてはセダン型特区の認定を受けた地域でのみ可能である。

24. (3) 乗降を容易にするための装置を設けた自動車とは、例示されているもの以外もあるのか。

乗降を容易にするための設備又は装置を設けている車両であれば例示以外のものもあり得るものと考ええる。
ただし、手すり、吊革等簡易な付属物は除く。

25. 訪問介護員等に係る有償運送許可車両の持込みについて事業者あたりの台数制限はあるのか。また、当該有償運送許可車両のみ配置する営業所は認められるのか。

あらかじめ持込み台数制限を設けてはいないが、ヘルパー有償許可車両の使用は、旅客自動車運送事業者の補完的な輸送供給手段として自らの運送責任において行われるものであり、当該許可車両を含め全車両の運行管理、運転者の指導・監督等の輸送の安全確保及び旅客の利便確保について十分可能な体制が整備されていることが前提である。

なお、特定の営業所にヘルパー有償許可車両のみを配置し事業用車両を全く配置しないことは、許可等に係る審査基準上認められない。

〔運転者〕

26. 「運転者は、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・・・」とは具体的にどういうことか。取得を義務づけるのではないか。

また、「十分な能力及び経験を有している」と認めるのは具体的にどのような場合か。また、誰が判断するのか。

普通第二種免許を有することが望ましいが、これを義務付けているわけではない。

(4)運転者 に掲げている事項は例示であり、すべてを義務づけているわけではない。しかし、申請日前2年間運転免許停止処分を受けていないことに加え、自主的なものであっても一定の運転技能講習のほか、福祉輸送については、介助等福祉輸送に関する研修を受けることが必要であると考えている。具体的な判断は運営協議会で行う。

〔 運行管理 〕

27. 運行管理者は必要ないのか。

運行管理責任者を配置する必要があるが、道路運送法上の運行管理者とは異なり運行管理者資格を要しない。

〔 運送の対価 〕

28. 「営利に至らない範囲」とは誰が判断するのか。具体的にどのように判断されるのか。

営利に至らない範囲の基準については、対距離制・時間制の場合、各地域における同種のタクシー事業の上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、これを満たしているか否かは運営協議会において判断されるものとする。

「2分の1」については、厳密な意味で2分の1以下を要求するものではなく、非営利の運送であることについて運営協議会で理解が得られればよい。

なお、運送の対価としては、利用料、ガソリン代等様々な形態がありうるが、これを運賃に一本化することを求めているわけではない。

29. タクシー運賃において運賃のほか寝台、大型などの割増料金を徴収する場合、割増料金を含め、その2分の1を目安とするのか。

料金は、これを含めて判断して差し支えない。介助料については、運賃と別建てになっている場合はこれを含めない。

〔 附則 〕

30. 附則3において、セダン型の一般車両については新たな特区で使用できることとなったが、既認定の自治体のみが対象となるのか、今後特区認定を受けた自治体すべてが対象となるのか。

セダン型の一般車両については、すべての自治体が特区認定の対象となりうる。現時点における情報では、平成16年度の特区申請の受付は5月、10月、1月であると聞いている。

なお、既に特区の認定を受けている自治体のうち7自治体は特区の変更手続きにより運営協議会の協議を経て4月からセダン型車両の使用が可能となっている。

31．セダン型特区の認定はどのように行うのか。

特区認定は、地方公共団体が内閣府構造改革特区推進室に対し認定申請を行う必要がある。(内閣府 構造改革特区推進室 TEL 03-5521-6616)

なお、この場合の地方公共団体は運営協議会の主宰者と一致する必要はない。

32．新たな特区については一定期間実験的に運行を行うとされているが、セダン型の全国展開はいつになるのか。

全国展開する時期は未定であるが、一定期間実験的に運行を行ったのち、その結果を検証し、可否を判断することとなる。

・患者等輸送サービスの許可等（通達 国自旅第241号）関係

〔患者等輸送事業の許可〕

33. 介護事業所の指定を受けていない事業者もセダン型車両 1 両で患者等輸送限定許可を取得することができるか。

可能である。ただし、当該車両の運行にあたっては、訪問介護員、ケア輸送士等の資格を有する者が乗務することが必要である。

34. 軽自動車により患者等輸送事業の許可を取得できるか。

可能である。

35. 許可申請は営利事業者だけでなく N P O 等の非営利団体もできるのか。

通常のタクシー事業許可同様、N P O その他の法人や個人も申請可能である。

〔ケア輸送サービスに係る運賃〕

36. ケア輸送サービスに係る運賃 1.(2) 距離制によらない運賃の適用等に掲げられた運賃は例示なのか。これ以外の運賃も認められるのか。
また、ケア輸送サービスに関し複数の種類の運賃設定も認められるのか。

通達 1.(2) に掲げられた運賃は例示であり、その他の運賃も認められる。

また、不当な差別を行うものでない限り、複数の運賃設定も可能である。

〔ヘルパー使用車両の有償運送の許可〕

37. 旅客自動車運送事業の許可を取得していない介護事業所は、登録ヘルパーの車両について80条許可を取得することができるのか。

介護事業所が営利法人である場合は、事業所が自ら使用する車両について法第4条(もっぱらケア輸送サービスを行う患者等輸送事業を含む。)又は法第43条(特定旅客自動車運送事業)の許可を受ける必要がある。

また、介護事業所が N P O 等の非営利法人である場合には、事業所が自ら使用する車両について営利法人と同様に法第4条又は法第43条の許可を取得するか、又は、当該車両とあわせて登録ヘルパーが使用する車両について一括して地域の運営協議会の協議を経ることにより80条許可を取得することが可能である。

38．旅客自動車運送事業の許可を受けた事業者の登録ヘルパーの車両の有償運送許可には運営協議会の協議は必要ないのか。

必要ない。

39．80条許可に係る使用車両は福祉車両に限らずセダン型(軽自動車等)も対象とする理解でよいか。

使用車両については、セダン型車両、軽自動車等を想定しているが、その他の車両についても特別な理由があれば排除するものではない。

40．使用車両について、例えば他人の車両を借りて使用する場や訪問介護事業所の所有車でもよいのか。

使用車両の所有権は、訪問介護員になくても差し支えない。

事業所の所有車両、他人の車両などであっても、車検証上の使用者と訪問介護員の間で、訪問介護員に使用させる旨の契約がなされていれば可能である。

41． イ)一定期間 とはどの程度の期間をさすのか。

一定期間とは、タクシー事業の許可の取扱いに準じて2年間を想定している。

42．安全運転及び乗降介助等の講習は自主的なものでよいのか。

訪問介護事業所等である旅客自動車運送事業者(以下事業者という。)が作成した自主的なものでよい。

よりどころのない場合は、国自旅第240号4.(4)運転者 の項に掲げられた研修を参考にされたい。

43. 事業者と訪問介護員等との契約において何を定める必要があるのか。

訪問介護員等は、その登録している事業者との間で、国自旅第241号 . 1 . に記したとおり、有償運送に係る運行管理、運転者の指導及び監督、苦情処理、事故等の対応、その他安全の確保及び旅客の利便の確保に係る措置を事業者の責任において講じることを定める必要がある。

44. ヘルパーが使用する有償運送許可車両による運送の運賃はどのように決められるのか。

利用者との運送契約は、訪問介護事業所等の指定を受けた旅客自動車運送事業者との間で締結されるものであることから、有償運送許可を受けたヘルパー等が使用する車両による運送に適用される運賃も、当該旅客自動車運送事業者が認可を受けて収受するものである(特定旅客自動車の場合は届出したもの)。この場合においても、許可基準 . 1 . (1) に沿って、例えば、有償許可車両を別建て運賃とするなど弾力的取扱いが可能である。

また、ヘルパー車両による運送を引き受ける場合には、利用者に対して適用する運賃の明示を含め . 1 . の告知を行うことにより、利用者利便の確保等に配慮することが求められる。

なお、旅客自動車運送事業者と訪問介護員との有償運送に係る対価については、法的に特に定めはなく、当事者の判断で決定される。

〔附則〕

45. 附則 1 のみなし規定は、 の訪問介護員等 に係る有償運送の許可にも適用されるのか。(現在の介護タクシー事業者はあらかじめ許可なく自家用車の使用ができるのか。)

みなし規定は、 の患者等輸送事業に適用されるものであり、訪問介護員等に係る有償運送については別途許可の取得が必要である。

・ 特定旅客自動車運送事業（通達 自旅第230号）関係

46．通達230号(2)要介護者の特定事業 によって介護報酬の支払対象となるサービスと連続した輸送以外行えないのか。

行えない。

47．支援費指定事業者は要支援者を特定事業により輸送できるか。

通達230号(2) に明記されていないが、要介護者に準じて同様の取扱いをすることとしたい。

48．特定事業の輸送においては、要介護者の付添人の輸送は認められるのか。

可能である。

49．法第4条により一般乗用旅客自動車運送事業又は患者等輸送事業の許可を受けた事業者が特定事業を兼営し、車両を共用することは可能か。

可能である。