

「道路運送法の登録又は許可を要しない態様について」
の一部改正に関する意見の募集結果について

平成30年3月30日
国土交通省自動車局

国土交通省では、平成30年2月16日から平成30年3月17日までの期間、「道路運送法の登録又は許可を要しない態様について」及の一部改正に関するパブリックコメントを実施し、広く国民の皆様からの御意見を募集した結果、**31件**のご意見をいただきました。

いただいたご意見及び国土交通省の考え方を別紙のとおりとりまとめましたので公表します。

なお、本件に直接関係がなかった御意見については、今後の施策の推進に当たって参考にさせて頂きたいと思えます。

今回の意見募集に当たり、皆様の御協力に深く御礼申し上げますとともに、今後とも国土交通行政の推進に御協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

1. 実施方法

- (1) 募集期間：平成30年2月16日～平成30年3月17日
- (2) 周知方法：電子政府の総合窓口(e-Gov)に掲載
- (3) 意見提出方法：電子メール、FAX及び郵送

2. 提出意見数

31件（うち本改正に直接関係のない意見数1件）

3. 問い合わせ先

国土交通省自動車局旅客課

電子メールアドレス：hqt-zikayo-yusho@ml.mlit.go.jp

「道路運送法の登録又は許可を要しない態様についての一部改正」に寄せられた御意見の概要と国土交通省の考え方

御意見の概要	国土交通省の考え方
全般について	
<p>そもそも公共交通機関であるタクシーが地域を守っていることから、今回の提案そのものを認めることはできない</p>	<p>地域交通の検討に当たっては、まずバス・タクシー事業者の活用を十分に検討する必要がありますが、需要が希薄となり、従来の民間の交通事業者ではサービス提供が困難な場合においては、自家用有償旅客運送や互助による輸送等も含めて交通ネットワークのあり方を考えることが必要と考えています。</p>
<p>交通事業者による地域交通の確保が困難な地域においても、NPO等の受託の場合においても、交通事業者と同等のシステムにおいて運行させた方がよいと思われる。</p>	<p>採算性の面から旅客運送が営利事業として成り立たない場合においては、必要な安全上の措置をとった上で、NPO等による非営利の自家用有償旅客運送を認めているところです。</p>
<p>生活支援をしている市民活動団体からの相談があります。買い物難民対策として野菜市を数年前から実施しているが買った野菜を重くて持って帰宅する事が出来ない。自宅まで送ってほしいという要望が年々増加している。また、通院している病院へ徒歩で30分かけて来たが帰宅の際、地域性でタクシーにも断られ何とか送り届けられないかと病院からも依頼が入ります。現在は、都合のつく人材で何とかしているが道路交通法に違反しているのではと困惑している。細かな生活支援をメインに活動しているが、移動支援は今後必須となる状況であることから、何とか安心して支援で来ようにしてほしい。この活動に頼って生活している方々のためにも、活動を続けていきたい。費用の算出にも苦労している。</p>	<p>過疎地などにおける移動手段の確保は、重要な課題であると認識しています。</p> <p>まず、そのための手段として、道路運送法による許可を受けたバス、タクシーによる輸送があります。また、公共交通によることが困難な地域においては、地域公共交通会議等での協議を経た上で実施する自家用有償旅客運送制度による輸送の確保が行われております。これについては、自家用有償旅客運送の導入の円滑化のため、プロセスのガイドライン化を行ったところです。</p> <p>これらに加えて、道路運送法の許可又は登録を要しない助け合いによる運送により地域の移動手段の確保が図られている場合もあり、運送者が、実際の運送に要するガソリン代、道路通行料、駐車場料金、任意の謝礼の範囲内で金銭を受受する場合、許可</p>

	<p>又は登録を要しないこととされています。本改正は、地域における適材適所の移動手段の導入に資するよう、許可又は登録を要しない運送について、收受することが可能な範囲や、ガソリン代の合理的な算出方法について、明確化するものです。</p>
<p>明確化や通達自体が不要なのは助け合い送迎に関しては、困っている方がいるから移動をお手伝いしているだけなので、個人間（友人、知人、親子間など）なら特に問題なく行われているものです。運転してくれる人がいたり、車を提供してくれる人がいた場合、乗る側はお金を幾分払ったり、食事をごちそうしたり、次は自分が運転するね、何かの時にお返りするね、と行った形で。乗る人と乗せる人との関係性で、その範囲で交換できるものを交換して成り立っています（お金や気持ち、愛情など）。営利企業ではない、非営利の団体やボランティア団体、気のいい個人のグループなどがそれを行う場合は、その範囲が少し広がっただけなので、やりとりしているものは個人間と同じもの（お金、気持ち、愛情など）になり、両者の関係性、場合によって様々に変化するので規制、ルール化できるようなものではないと思います。</p> <p>東北の Rera さんなど公共や、営利の手がとどかないところで、身を削りながら助け合い送迎を行なっている皆さんが、これからも助け合いの送迎を規制を受けることなく自由に感謝やお金を交換しながら活動できることを願っています。どうぞよろしくお願いいたします。</p>	<p>高齢者の移動ニーズに対応するためには、地域における助け合いも今後重要性が増すものと考えられます。</p> <p>一方、運行管理や整備管理、事故発生時の責任の所在の観点で、バス事業・タクシー事業や自家用有償旅客運送と異なることを踏まえつつ、適材適所の移動手段の導入に資するよう、営利を目的としない「互助」という観点から、許可・登録を要しない輸送について、收受することが可能な範囲や、ガソリン代の合理的な算出方法について、明確化するものです。</p>
<p>① 現在、都内において行われている共助を仮装した自家用自動車運転者とアプリ登録利用者をマッチングする「CREW」のようなビジネス形態は、明らかに白タク行為であり、今回の改正で、この「CREW」のようなビジネス形態が合法化されるようなことが決していないようにしていただきたい。</p>	<p>① 運転者と利用者がガソリン代、道路通行料の範囲内で相乗りする形態を Web サイト等で仲介するサービスについて、名目のいかんを問わず仲介手数料の一部を運転者に支払うことにより、運転者が特定費用（ガソリン代、道路通行料及び駐車場料金）及び自発的な謝礼を超える金銭等を收受する場合は、道路運送法違反となることを明記します。</p>

<p>② 登録・許可を要しない運送とは、ボランティア等による送迎行為等地域共同体の中での支え合い・助け合いを想定しているものと解するのが相当であり、「CREW」のような謝礼を得ることを前提とし、単に利用者の需要に応じて運送するような行為は明らかに白タク行為であり、道路運送法違反であることを明確化していただきたい。</p> <p>③ また、登録又は許可を要しない運送については、行政の指導・監督が及ばず、実績報告との義務もないため、任意の謝礼の取扱いの実態把握が困難である。特に、アプリ等で仲介するサービスについては、サービスの実態把握が極めて困難であり、任意の謝礼の取扱いに関して継続して適切に運用されるか懸念されるところである。許可又は登録を要しないことを理由に、なし崩し的に違法行為が蔓延することのないよう警察と緊密に連携し、違法と認められる行為については摘発するなど適切な運用を図られたい。</p>	<p>②本改正において、謝礼の誘引文言や、謝礼の有無・金額によって利用者进行评估すること等により謝礼の支払を促す場合や、謝礼の決定を経由しなければガソリン代、道路通行料の決済ができない仕組みを提供する場合は、自発的な謝礼の趣旨の支払とはいえず、許可又は登録を要することを明確化する予定です。</p> <p>③道路運送法違反となる行為については、関係機関と適切に連携してまいりたいと考えています。</p>
<p>自家用自動車の登録以外の運送の対価については、ガソリン代等の実費のみの範囲で行うべきと考えるが、自発的な謝礼は運転者が誘導すれば常態化されることが考えられるので反対である。</p> <p>また、アプリの仲介業者については、無料であることを明示しなければ認めないとしていただきたい。</p> <p>過疎地域等では地域住民が減少し続けている中、タクシー事業を維持することが困難なことから、自家用車が他人を乗せる行為は極めて限定な範囲で行っていただきたい。</p>	<p>地域交通の検討に当たっては、まずバス・タクシー事業者の活用を十分に検討する必要がありますが、需要が希薄となり、従来の民間の交通事業者ではサービス提供が困難な場合においては、自家用有償旅客運送や互助による輸送等も含めて交通ネットワークのあり方を考えることが必要と考えています。</p> <p>また、従来から、運送行為の実施者の側から対価の支払いを求めた、事前に対価の支払いが合意されていた、などの事実がなく、あくまでの自発的に、謝礼の趣旨で金銭等が支払われた場合には、道路運送法の許可又は登録を要しないとされています。</p> <p>一方で、本改正においては、仲介手数料の一部を運転者に支払うことにより、運転者がガソリン代、道路通行料、駐車場料金及</p>

	<p>び自発的な謝礼を超える金銭等を收受する場合は、道路運送法違反となる旨を明記します。</p>
<p>「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」の「中間とりまとめ」では、許可・登録を要しない輸送（「互助」による輸送）の明確化として、「高齢者の移動ニーズに対応するためには、地域における助け合いも今後重要性が増すものと考えられる。略。営利を目的としない「互助」という観点から、許可・登録を要しない輸送についてその考え方の明確化を図る必要がある。」とされた。</p> <p>許可・登録を要しない運送に関する事務連絡は、この間の少子高齢化や過疎化の進行、高齢世帯・高齢独居世帯の増加にもかかわらずこの10年余り見直しがされておらず、今回の見直しは大いに期待していたが、提示中の案は閣議決定された「規制改革実施計画」によるものが優先された内容になっている。互助による輸送の見直しを優先すべきである。</p>	<p>過疎地などにおける移動手段の確保は、重要な課題であると認識しています。</p> <p>まず、そのための手段として、道路運送法による許可を受けたバス、タクシーによる輸送があります。また、公共交通によることが困難な地域においては、地域公共交通会議等での協議を経た上で実施する自家用有償旅客運送制度による輸送の確保が行われております。これについては、自家用有償旅客運送の導入の円滑化のため、プロセスのガイドライン化を行ったところです。</p> <p>これらに加えて、道路運送法の許可又は登録を要しない助け合いによる運送により地域の移動手段の確保が図られている場合もあり、運送者が、実際の運送に要するガソリン代、道路通行料、駐車場料金、任意の謝礼の範囲内で金銭を收受する場合、許可又は登録を要しないこととされています。</p> <p>本改正は、地域における適材適所の移動手段の導入に資するよう、許可又は登録を要しない運送について、收受することが可能な範囲や、ガソリン代の合理的な算出方法について、明確化するものです。</p>
<p>アについて</p>	
<p>明確化することに賛同する。</p> <p>ただし、なお、別に定められている「運営協議会に関する国土交通省としての考え方」、平成18年9月29日付国土交通省告示第1171号などとのすり合わせ（整合）は必要である。</p>	<p>「運営協議会に関する国土交通省としての考え方」（平成18年9月29日付国土交通省告示第1171号）等との関連も踏まえ、明確化を行ったところです。</p>
<p>白タク行為の違法性に関する強い注意喚起の追記</p>	<p>改正通達においては、許可又は登録を要することとなる場合や、道路運送法違反とな</p>

	る場合の例示を行うこととしています。
<p>自家用自動車については、輸送の安全や利用者保護のための措置を確保することが非常に難しいのが現状である</p> <p>タクシーはこれらの問題に対して全てクリアにしており目的に対して最適であると考え</p>	<p>地域交通の検討に当たっては、まずバス・タクシー事業者の活用を十分に検討する必要がありますが、需要が希薄となり、従来の民間の交通事業者ではサービス提供が困難な場合においては、自家用有償旅客運送や互助による輸送等も含めて交通ネットワークのあり方を考えることが必要と考えています。</p>
<p>「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」の「中間とりまとめ」では、住民のたすけあいによる外出支援活動（買い物支援や通院送迎・付き添い支援など）の必要性和その重要性から、「互助」による活動における、許可・登録を要しない輸送についてその考え方の明確化を図る必要性が提言されている。規制の趣旨を明確にすることで、結果、互助による輸送が制限されないようしていただきたい。</p>	<p>「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」の「中間とりまとめ」において、「地域における助け合いも今後重要性が増すものと考えられる。」とされていること等を踏まえ、本改正を行う予定です。</p>
<p>ボランティア活動を制限することがないようにすることを明確化すべきである。</p>	<p>上記と同様</p>
<p>「高齢者の移動手段の確保に関する検討会・中間とりまとめ」（2017年）からの後退です。「利用者の安全確保や保護の対策や措置を講じている旨」を明確に周知すべきです。</p>	<p>許可又は登録を要しない輸送を行う場合は、道路運送法上の輸送の安全及び利用者の保護のための措置が担保されていない旨に加え、自主的に輸送の安全及び利用者の保護のための措置を行っている場合にはその旨を合わせて周知することとする予定です。</p>
<p>イについて</p>	
<p>高齢者の移動手段の確保に関する検討会においては、互助による輸送の範疇において、ガソリン代等の他に一定の金額を収受することが可能な範囲を明確化するとの方針から、任意の謝礼について検討することは必要と考えますが、あくまでバス、タクシー等の公共交通機関あるいは自家用有償</p>	<p>地域交通の検討に当たっては、まずバス・タクシー事業者の活用を十分に検討する必要がありますが、需要が希薄となり、従来の民間の交通事業者ではサービス提供が困難な場合においては、自家用有償旅客運送や互助による輸送等も含めて交通ネットワークのあり方を考えることが必要と考えて</p>

<p>運送がない中で、その輸送についての謝礼をどうするかの問題であり、互助による高齢者の輸送とそれ以外の輸送は同じ範疇で整理すべきではないと考えます。</p>	<p>います。</p>
<p>基本的に反対です。自発的な料金で運行を認めてしまうと歯止めが出来なくなることが予測されます。</p>	<p>運送行為の実施者の側から対価の支払いを求めた、事前に対価の支払いが合意されていた、などの事実がなく、あくまでの自発的に、謝礼の趣旨で金銭等が支払われた場合には、許可又は登録を要しないとされています。</p> <p>一方で、本改正においては、謝礼の誘引文言や、謝礼の有無・金額によって利用者を評価すること等により謝礼の支払を促す場合や、謝礼の決定を経由しなければガソリン代、道路通行料の決済ができない仕組みを提供する場合は、自発的な謝礼の趣旨の支払とはいえ、許可又は登録を要すること明確化したところです。</p>
<p>任意の謝礼は、利用する前に任意の謝礼の有無を運送する側が確認する行為は運送法上の運送行為にあたり、その対応に応じて許可なり、登録を必要とする取扱いとするようお願いします。</p>	<p>本改正においては、謝礼の誘引文言や、謝礼の有無・金額によって利用者を評価すること等により謝礼の支払を促す場合や、謝礼の決定を経由しなければガソリン代、道路通行料の決済ができない仕組みを提供する場合は、自発的な謝礼の趣旨の支払とはいえ、許可又は登録を要することを明確化したところです。</p>
<p>一般論として、任意の謝礼を支払う運送（運行）の対象となり得るのは、利用者と運転者が顔見知りであるとか、一定の関係（仲介者と両当事者についても同様）があるがゆえに、当該運送行為が成立しうると考えます。このことから、利用者が自らの意思で運転者や仲介者に任意の謝礼を払うことはあり得ると考えます。また、利用者</p>	<p>本改正においては、謝礼の誘引文言や、謝礼の有無・金額によって利用者を評価すること等により謝礼の支払を促す場合や、謝礼の決定を経由しなければガソリン代、道路通行料の決済ができない仕組みを提供する場合は、自発的な謝礼の趣旨の支払とはいえ、許可又は登録を要すること明確化したところです。</p>

<p>が仲介者を介して運転者に任意の謝礼を渡すこともあり得ると考えます。仲介者自らが自分の意思で謝礼の一部を運転者に払う行為は、アプリ等を使った仲介等と同様であり、当該仲介（マッチング）を業とするおそれがあり、規制すべきと考えます。</p> <p>*一般論としたのはヒッチハイク等も存在するため</p>	
<p>白タク行為は絶対認められないことを前提に、ボランティア輸送であるので、運転者は謝礼、仲介手数料を受け取ってはならないと考える。</p>	<p>従来から、運送行為の実施者の側から対価の支払いを求めた、事前に対価の支払いが合意されていた、などの事実がなく、あくまでの自発的に、謝礼の趣旨で金銭等が支払われた場合には、道路運送法の許可又は登録を要しないとされています。</p> <p>一方で、本改正においては、仲介手数料の一部を運転者に支払うことにより、運転者がガソリン代、道路通行料、駐車場料金及び自発的な謝礼を超える金銭等を收受する場合は、道路運送法違反となる旨を明記します。</p>
<p>釣り銭は必ず利用客へ渡すようにしたほうが良い</p>	<p>従来から、運送行為の実施者の側から対価の支払いを求めた、事前に対価の支払いが合意されていた、などの事実がなく、あくまでの自発的に、謝礼の趣旨で金銭等が支払われた場合には、許可又は登録を要しないとされており、釣り銭についても同様に取り扱われるものと考えています。</p>
<p>謝礼の支払を認める点に反対</p>	<p>従来から、運送行為の実施者の側から対価の支払いを求めた、事前に対価の支払いが合意されていた、などの事実がなく、あくまでも自発的に、謝礼の趣旨で金銭等が支払われた場合には、許可又は登録を要しないとされています。</p> <p>一方で、本改正においては、謝礼の誘引文言や、謝礼の有無・金額によって利用者を評価すること等により謝礼の支払を促す場</p>

	<p>合や、謝礼の決定を経由しなければガソリン代、道路通行料の決済ができない仕組みを提供する場合は、自発的な謝礼の趣旨の支払とはいえ、許可又は登録を要することを明確化したところです。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ アプリ上に謝礼の意思表示ボタンを表示するなどして、謝礼の意思表示を確認することに留め、謝礼を要求する、また、必要とする表示や案内を一切行わないこと。 ・ 利用者の評価項目に「謝礼の有無」「金額の多寡」などを一切入れないこと。 ・ 以上、厳格な運用を強く要望します。 	<p>本改正においては、謝礼の誘引文言や、謝礼の有無・金額によって利用者进行评估すること等により謝礼の支払を促す場合や、謝礼の決定を経由しなければガソリン代、道路通行料の決済ができない仕組みを提供する場合は、自発的な謝礼の趣旨の支払とはいえ、許可又は登録を要することを明確化したところです。</p>
<p>アプリで仲介するサービスに係る謝礼について、明確化することは必要と考えられるが、本通達において整理すべきものか検討を要す。</p> <p>別に取り扱いを定めるべきものと考えられる。</p>	<p>地域における助け合いをアプリ等で仲介することも想定されるため、本通達に規定することが適当と考えられます。</p>
<p>「アプリ等で仲介するサービスについて、謝礼の有無・金額による利用者の評価等により、謝礼の支払を促す場合など」部分を削除する。</p>	<p>「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」の「中間とりまとめ」において、「地域における助け合いも今後重要性が増すものと考えられる。」とされていること等を踏まえ、通達改正を行う予定です。</p> <p>また、従来から、運送行為の実施者の側から対価の支払いを求めた、事前に対価の支払いが合意されていた、などの事実がなく、あくまでの自発的に、謝礼の趣旨で金銭等が支払われた場合には、許可又は登録を要しないとされています。</p> <p>一方で、本改正においては、謝礼の誘引文言や、謝礼の有無・金額によって利用者进行评估すること等により謝礼の支払を促す場合や、謝礼の決定を経由しなければガソリ</p>

	<p>ン代、道路通行料の決済ができない仕組みを提供する場合は、自発的な謝礼の趣旨の支払とはいえ、許可又は登録を要することを明確化したところでは、</p>
<p>「アプリ等で仲介するサービスについて、謝礼の有無・金額による利用者の評価等により、謝礼の支払を促す場合など」に関しては解釈が曖昧になると考える。支払いが強要されているような「自発性が阻害されている場合が問題である」とすべきではなかろうか。</p>	<p>本改正においては、謝礼の誘引文言や、謝礼の有無・金額によって利用者を評価すること等により謝礼の支払を促す場合や、謝礼の決定を経由しなければガソリン代、道路通行料の決済ができない仕組みを提供する場合は、自発的な謝礼の趣旨の支払とはいえ、許可又は登録を要すると明確化する予定です。</p>
<p>私はこれまで、社会経済的に無償の行為などありえないと論文等で主張してきました。従いまして、いわゆる有償運送に関しても、直接の対価であるか否かの法的判断に関わるものだとも主張してきました。昔はホテル、旅館の自家用バスによる駅等への送迎まで有償性があると、行政管理庁（当時）から指摘を受けたことがありますから、時代と共に変化するものでもありましょう。</p> <p>さて、刑罰に関連する条項については、憲法上の要請である罪刑法定主義に基づき、拡大解釈は抑制すべきこととなっていることは周知のことです。</p> <p>今回の改正は、刑罰を伴う道路運送法の「有償性」の解釈に関わることであり、当然拡大解釈は抑制すべきこととの認識のもとに行われるべきことであることはご認識のもとにあると思っております。また、基本的人権に関心の高い弁護士等の法曹に従事する者も当然理解されていると思っております。</p> <p>「道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様について」の一部改正案の中にある「謝礼の支払を促す場合など、自発的な謝礼の支払とはいえない場合は問題があり許可又は登録を要することを明確化する。」に関しては、従来の通達よりもよりも狭義となっているとおもわれ、いわゆる拡大解釈に該当する可能性が極めて大き</p>	<p>従来から、運送行為の実施者の側から対価の支払いを求めた、事前に対価の支払いが合意されていた、などの事実がなく、あくまでも自発的に、謝礼の趣旨で金銭等が支払われた場合には、許可又は登録を要しないとされています。</p> <p>本改正においては、謝礼の誘引文言や、謝礼の有無・金額によって利用者を評価すること等により謝礼の支払を促す場合や、謝礼の決定を経由しなければガソリン代、道路通行料の決済ができない仕組みを提供する場合は、自発的な謝礼の趣旨の支払とはいえ、許可又は登録を要することを明確化したところでは、</p>

<p>いと批判を受ける危険性があります。諸外国でチップを支払う場合に、請求書と共に、タブレット上に、チップ欄が表示され、0%、10%、20%、50%、あるいは総計〇〇ドルといった記述のなかから選択することが普及してきており、いずれ我が国でも普及するでしょう。教会での寄付もタブレット上でクレジット決済で行われるようになるでしょう。これらがチップ等の強要であるかも社会常識の範囲で判断されることであり、犯罪とするような場合は抑制的に解釈することになるでしょう。従いまして、今回の改正にあたりまして、謝礼の促しに関しても、抽象的な記述ではなく「謝礼の支払いを実質的に要求したり、強制したりしている場合など」と明確に記述すべきでしょう。</p>	
<p>過去の判例等に照らせば自家用自動車運送の「有償」性（道路運送法第78条）は、明示又は黙示の「運送賃を収受する契約」（最決昭和37年12月27日）の下に運送行為が行われた場合に認められるものである。他方で、事前に何らの支払合意も存在しない自発的な謝礼の支払は、このような契約に基づく支払ではなく、法的には贈与と扱われ得るものであるために、有償性を基礎付けるものとはされていない（平成18年9月29日付け事務連絡も同趣旨であると理解する。）。</p> <p>しかるに、本改正事務連絡イ.第2段落の「謝礼の支払を促す場合など、自発的な謝礼の支払とはいえない場合は問題があり」という部分は、およそ「謝礼の支払を促す場合」一般について、直ちに「自発的な謝礼の支払」とは言えなくなるかのような表現となっており、この考え方と整合しない。</p> <p>判例等の考え方に照らせば、支払合意や支払義務が生じ得る程度の働きかけがあってはじめて謝礼支払の自発性が害されるものと解すべきであるから、「謝礼の支払を促す場合」という部分は、「明示又は黙示に謝礼の支払が要求されている場合など」や「実質的に謝礼の支払をせざるを得なくなる場合など」といった限定的表現に改めるべきである。</p>	<p>従来から、運送行為の実施者の側から対価の支払いを求めた、事前に対価の支払いが合意されていた、などの事実がなく、あくまでも自発的に、謝礼の趣旨で金銭等が支払われた場合には、許可又は登録を要しないとされています。</p> <p>本改正においては、謝礼の誘引文言や、謝礼の有無・金額によって利用者を評価すること等により謝礼の支払を促す場合や、謝礼の決定を経由しなければガソリン代、道路通行料の決済ができない仕組みを提供する場合は、自発的な謝礼の趣旨の支払とはいえず、許可又は登録を要することを明確化したところです。</p>

<p>また、仮に文言を修正しないのであれば、「謝礼の支払を促す場合」の全てが法令違反に繋がるわけではなく、それが「自発的な謝礼の支払」とは言えない程度の働きかけに至っている場合に問題となる旨を本改正事務連絡において明記にすべきである。</p>	
<p>道路運送法は刑罰法規であるため、行政としてその解釈を示す場合には、罪刑法定主義（憲法第31条）における明確性原則の要請から明確な解釈基準を示す必要があると考える（最大判昭和50年9月10日参照）。</p> <p>しかるに、本改正事務連絡イ.第2段落の「謝礼の支払を促す場合など、自発的な謝礼の支払とはいえない場合は問題があり」という部分は、およそ「謝礼の支払を促す場合」一般について、直ちに「自発的な謝礼の支払」とは言えなくなるかのような表現となっており、実質的に「謝礼の支払を促す場合」という要件により法令違反の有無が判断されるおそれがあるところ、かかる文言は著しく明確性に欠けるためこの要請に反しており、市場に対して甚大な萎縮効果を及ぼすことが懸念される。</p> <p>「謝礼の支払を促す場合」が全て法令違反となり得ると解することは、過去の判例等に照らして誤った解釈であることは意見①記載のとおりであるが、そもそも「謝礼の支払を促す場合」という表現自体も、刑罰法規である道路運送法の解釈基準として不適切であるため、「謝礼の支払を促す場合」という部分は、「明示又は黙示に謝礼の支払が要求されている場合など」や「実質的に謝礼の支払をせざるを得なくなる場合など」といった明確な表現に改めるべきである。</p> <p>また、仮に文言を修正しないのであれば、「謝礼の支払を促す場合」の全てが法令違反に繋がるわけではなく、それが「自発的な謝礼の支払」とは言えない程度の働きかけに至っている場合に問題となる旨を本改正事務連絡において明記にすべきである。</p>	<p>従来から、運送行為の実施者の側から対価の支払いを求めた、事前に対価の支払いが合意されていた、などの事実がなく、あくまでも自発的に、謝礼の趣旨で金銭等が支払われた場合には、許可又は登録を要しないとされています。</p> <p>本改正においては、謝礼の誘引文言や、謝礼の有無・金額によって利用者进行评估すること等により謝礼の支払を促す場合や、謝礼の決定を経由しなければガソリン代、道路通行料の決済ができない仕組みを提供する場合は、自発的な謝礼の趣旨の支払とはいえず、許可又は登録を要することを明確化したところです。</p>
<p>そもそも、民法の一般原則に照らせば、乗客において謝礼を支払う契約上の義務を負っていない限り、当該謝礼の支払は「任意」すなわち「自発的」に行われたものと</p>	<p>従来から、運送行為の実施者の側から対価の支払いを求めた、事前に対価の支払いが合意されていた、などの事実がなく、あく</p>

<p>解されるのが原則であり、契約上の義務がないにもかかわらず乗客が行った謝礼の支払に任意性が認められないのは、「錯誤」（民法第95条）や「詐欺又は強迫」（民法第96条）に該当する場合又は意思能力が存在しない場合等に限定されるはずである。</p> <p>しかるに、本改正事務連絡イ.第2段落では、「自発的な謝礼の支払とはいえない場合」の例示として「アプリ等で仲介するサービスについて、謝礼の有無・金額による利用者の評価等により、謝礼の支払を促す場合など」という表現が用いられているところ、このような例示のみでは、謝礼の支払に任意性が認められない場合が十分に限定されているとはいえない。</p> <p>したがって、契約上の義務なくされた謝礼の支払が「自発的な謝礼の支払とはいえない場合」に該当すると考えられる場合を、上記民法上の整理に基づき典型的に限定列挙し、それ以外の場合における契約上の義務がない謝礼の支払は、「自発的な謝礼の支払」に当たることを明確にするべきである。</p>	<p>までも自発的に、謝礼の趣旨で金銭等が支払われた場合には、許可又は登録を要しないとされています。</p> <p>本改正においては、謝礼の誘引文言や、謝礼の有無・金額によって利用者を評価すること等により謝礼の支払を促す場合や、謝礼の決定を経由しなければガソリン代、道路通行料の決済ができない仕組みを提供する場合は、自発的な謝礼の趣旨の支払とはいえず、許可又は登録を要することを明確化したところです。</p>
<p>ウについて</p>	
<p>還流防止策の厳格化</p>	<p>本改正において、仲介者は、以下の対応等により、道路運送法違反とならない対策を講じることを明確化する予定としています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運転者に支払われる金銭と仲介者が收受する金銭について、決済代行会社を通じて支払う方法や、入金口座を分ける方法等により、運転者に仲介手数料が環流しないよう分別管理を行う。 ・ 運転者や利用者との利用規約やHP等に、運転者に対し仲介手数料を直接又は間接に支払ってはならない旨を明記する。 ・ 收受する金銭の内訳について、Webサイトにおける掲載、車内や事務所における掲示等の適切な方法で、利用者へ明確に周知する。

<ul style="list-style-type: none"> ・手数料收受を可能にすること自体反対である。 ・また、手数料額を自由に設定できないようにされたい。 ・利用者以外の第三者から名目を問わず一切の資金・手数料を受け取らない仕組みとされたい。 ・手数料額は、全国一、かつ少額とすること。 	<p>仲介手数料の收受については、道路運送法で規制されていないところですが、本改正においては、運転者と利用者がガソリン代、道路通行料の範囲内で相乗りする形態を Web サイト等で仲介するサービスについて、名目のいかんを問わず仲介手数料の一部を運転者に支払うことにより、運転者がガソリン代、道路通行料、駐車場料金及び自発的な謝礼を超える金銭等を收受する場合は、道路運送法違反となる旨を明記する予定としています。</p>
<p>住民の互助によるたすけあい活動においては、仲介手数料という呼称はそぐわない。連絡調整を担うためのコーディネーター料も含めて、利用者から收受可能であることを明確にしていきたい。</p>	<p>仲介手数料の收受については、道路運送法で規制されていないところですが、道路運送法上の許可又は登録を要するか否かは、收受する金銭の名目のいかんを問いません。</p>
<p>NPO 団体等が予約受付、当該 NPO 団体等に属する運転者及び車両を手配、決済を行う場合でも、NPO 団体等が仲介手数料を收受することが可能であることを明記するべきである。</p> <p>NPO 団体等が利用者から特定費用及び仲介手数料を一括で入金し、運転者に特定費用を支払うことも可能であることを明記するべき。</p>	<p>運転者と利用者がガソリン代、道路通行料の範囲内で相乗りする形態を Web サイト等で仲介するサービスについて、名目のいかんを問わず仲介手数料の一部を運転者に支払うことにより、運転者が特定費用（ガソリン代、道路通行料、駐車場料金）及び自発的な謝礼を超える金銭等を收受する場合は、道路運送法違反となる旨を明記する予定としています。</p> <p>なお、これに当たらない場合は、仲介する者が仲介手数料を收受することについては道路運送法上規制されていませんが、個々具体的な行為が、有償の運送として、許可又は登録を要するか否かについては、それぞれの事例に則して個別に総合的な判断を行うことが必要であると考えています。</p>
<p>仲介手数料の收受についての取扱いについて、明確化することは必要と考えられるが、本通達において整理すべきものか検討を要す。</p>	<p>地域における助け合いをアプリ等で仲介することも想定されるため、本通達に規定することが適当と考えられます。</p>

<p>別に取り扱いを定めるべきものと考えられる。</p>	
<p>「Web サイト等で仲介するサービス」に限らず、互助による移動支援の電話による受付や、運転者・介助者の調整等を行う場合も利用者から仲介手数料を収受可能であることを明記すべき。</p>	<p>運転者と利用者がガソリン代、道路通行料の範囲内で相乗りする形態を Web サイト等で仲介するサービスについて、名目のいかんを問わず仲介手数料の一部を運転者に支払うことにより、運転者が特定費用（ガソリン代、道路通行料、駐車場料金）及び自発的な謝礼を超える金銭等を収受する場合は、道路運送法違反となる旨を明記する予定としています。</p> <p>なお、これに当たらない場合は、仲介する者が仲介手数料を収受することについては道路運送法上規制されていませんが、個々具体的な行為が、有償の運送として、許可又は登録を要するか否かについては、それぞれの事例に則して個別に総合的な判断を行うことが必要であると考えています。</p>
<p>エについて</p>	
<p>ガソリン代そのものが任意の謝礼の範疇であり、ガソリン代の算出方法を明確化することにより、当該ガソリン代が運送にあたって恒常化することが想定されます。</p> <p>あくまで利用者が払うか、払わないか、額はいくらにするか決めるべきことと考えます。</p>	<p>従来から、地域の助け合い等の活動において、実際の運行に要するガソリン代、道路通行料、駐車場料金をサービスの提供を受ける者が支払う場合は、許可又は登録を要しないとされています。</p>
<p>白タク行為は絶対認められないことを前提に、ガソリン代、道路使用料、駐車場代の算出方法については、乗車人数（運転者を含む）で除した金額に基づくものでなければならない。</p>	<p>運転者が、ガソリン代、道路通行料、駐車場料金及び自発的な謝礼を超える金銭等を収受する場合は、道路運送法違反となります。</p> <p>このため、利用者が複数人であっても、負担総額がガソリン代、道路通行料、駐車場料金及び自発的な謝礼の範囲内である場合に限り、許可又は登録を要しないことを明記する予定としています。</p>
<p>ガソリン代の重複徴収が出来ない旨の明記</p>	<p>上記と同様</p>

<p>③運賃 ガソリン代は、あらかじめ運賃として決めておくことができる、ということを明確な文章で明示するように。また、複数人で同時に乗る場合の運賃のケースを明確にするように。</p>	<p>上記と同様</p>
<p>①燃費やガソリン料金などによる計算式のような算出方法ではなく、助け合い送迎の担い手である地域住民が容易に取り入れることのできる基準を望みます。 また、送迎には様々な形態があるため（他の目的にも使用している車を時たま送迎に使う場合、送迎専用車両で常時送迎を行っている場合など）、複数の事例を挙げるのも良いのではないのでしょうか。 ②收受できるのは「実際の運送に要するガソリン代等」であり、「ガソリン代のみ」ではない、という点の認識が不足している場面を多々見かけます。ガソリン代の算出基準の例示がそのまま「收受できる額」という認識にならないよう、最大限の配慮をお願いします。 ③改訂するにあたり、現在の通達文はカッコ部分が多いなどかなり読みにくい書き方で、一般の住民が読んでも理解しがたい状況ですので、文面の工夫をお願いします。</p>	<p>①②従来から、地域の助け合い等の活動において、実際の運行に要するガソリン代、道路通行料、駐車場料金をサービスの提供を受ける者が支払う場合は、許可又は登録を要しないとされています。 ③例示の箇条書きの記載等については、読みやすさの観点を踏まえ、見直しを行っています。</p>
<p>ガソリン代実費の算出方法を示すことは、全く合理的ではないので、定額制を認めるべき。</p>	<p>市町村の取組として実施される実証実験の結果に基づき、1 kmあたりの運行に要するガソリン代を算出し、当該算出方法について定期的に実情との乖離が無いか確認し乖離があれば見直すこととしている場合には、許可又は登録を要しないとの取扱いも合わせて例示したところです。</p>
<p>社会通念に照らし合わせて、「10 kmまで500円」、「1回500円」、「1時間500円」といった簡潔明瞭でボランティア活動の実</p>	<p>市町村の取組として実施される実証実験の結果に基づき、1 kmあたりの運行に要するガソリン代を算出し、当該算出方法につい</p>

<p>態に即した算出方法にすべき。</p>	<p>て定期的に実情との乖離が無いか確認し乖離があれば見直すこととしている場合には、許可又は登録を要しないとの取扱いも合わせて例示したところです。</p>
<p>今回の一部改正において、ガソリン代の合理的な算出方法を例示されるとのことでありますが、地域の支え合い活動でガソリン代実費の移動支援を行っている団体では、その都度ガソリン代を算出することが煩雑で、支援する人や、利用する日によって利用料金が異なることが、利用者にとっても不便であることを課題にされています。</p> <p>ガソリン代実費に満たない範囲で、使用車両と出発点と行き先を決めて、ガソリン代として一定の金額設定が可能となると、その都度の算出やガソリン代の変動がなくなることから、地域の支え合いによる移動支援に取り組みやすくなると考えます。</p> <p>実施団体は、自分たちが自動車に乗られなくなったときのために、今のうちに地域で移動支援のしくみをつくっておきたいという思いから、活動に取り組まれています。ガソリン代だけでは活動の継続が厳しい状況です。</p> <p>今後、地域の支え合いによる移動支援の必要性もあると感じておられるのであれば、規制ではなく、活動支援にシフトしていくべきと考えます。</p>	<p>市町村の取組として実施される実証実験の結果に基づき、1 kmあたりの運行に要するガソリン代を算出し、当該算出方法について定期的に実情との乖離が無いか確認し乖離があれば見直すこととしている場合には、許可又は登録を要しないとの取扱いも合わせて例示したところです。</p> <p>また、人件費等を含む実費が収受可能である自家用有償旅客運送の活用を推進するため、自家用有償旅客運送の活用にあ資する手続きの円滑化を図るガイドラインを策定したところです。</p>
<p>規制の趣旨の明確化に記載されているとおり輸送の安全性については、その通りであります。地域には公共交通でカバーしきれない層はおられ（停留所間隔を相当密に全市に展開している本市の乗合タクシーまいちゃん号においてさえ）、そういった層の移動の確保には、短期的には、無償運送が地域にとっても取り組みやすく、（福祉</p>	<p>市町村の取組として実施される実証実験の結果に基づき、1 kmあたりの運行に要するガソリン代を算出し、当該算出方法について定期的に実情との乖離が無いか確認し乖離があれば見直すこととしている場合には、許可又は登録を要しないとの取扱いも合わせて例示したところです。</p> <p>また、人件費等を含む実費が収受可能で</p>

<p>有償運送はいきなり取り組みするには敷居が高い)、有効な方法と考えます。ところが、ガソリン代だけという見解はこれまでのさまざまな会議等の指摘どおり、無償運送の取り組みを阻害しているもの、結果、地域の、特に高齢者の、移動手段選択肢を狭めているところです。</p> <p>そのような中、今回の一部改正で、合理的なガソリン代の算出方法を例示されることですが、ガソリン代の他に一定の金額の収受については記載がありません。</p> <p>無償運送に取り組む団体からは、生きがい、やりがい、事務手間の省略、利用者からの過度な謝礼の防止（世話になったのでタクシー代ぐらいを渡そうとすることの防止）という意味で、1キロ50円程度を明示したいと要望されています。地域においてはガソリンスタンドが送迎先よりも遠方にあることもあり、高齢者の生きがいづくり、地域の移動手段の多様化に向け、一定の金額の収受が実現できるようにすべきと考えます。</p>	<p>ある自家用有償旅客運送の活用を推進するため、自家用有償旅客運送の活用にあ資する手続きの円滑化を図るガイドラインを策定したところです。</p>
<p>① 例示されるガソリン代算出方法はあくまで例であり、実際の運用においては地域の実情に合わせた柔軟な算出方法を可能として下さい</p> <p>② ガソリン代の合理性は、運営協議会等の意見を参考に最終的に市町村長が判断するものとして下さい</p> <p>③ ガソリン代は実費を超えない範囲であれば定額設定も可能として下さい</p>	<p>従来から、地域の助け合い等の活動において、実際の運行に要するガソリン代、道路通行料、駐車場料金をサービスの提供を受ける者が支払う場合は、許可又は登録を要しないとされています。</p> <p>また、市町村の取組として実施される実証実験の結果に基づき、1kmあたりの運行に要するガソリン代を算出し、当該算出方法について定期的に実情との乖離が無いか確認し乖離があれば見直すこととしている場合には、許可又は登録を要しないと取扱いも合わせて例示したところです。</p>

<p>都道府県の職員等旅費条例では、職員がマイカーを使用するさいには実費またはキロあたりのガソリン代を規定している。これを参考にキロあたりのガソリン代の設定を可能とすべき。</p>	<p>市町村の取組として実施される実証実験の結果に基づき、1 kmあたりの運行に要するガソリン代を算出し、当該算出方法について定期的に実情との乖離が無いか確認し乖離があれば見直すこととしている場合には、許可又は登録を要しないとの取扱いも合わせて例示したところです。</p>
<p>その他</p>	
<p>平成 18 年事務連絡「当該運送行為が行われなかった場合には発生しなかったことが明らかな費用」について、例えばガソリン代は、仮にA－B間の運送行為において、当該運送が行われない場合でも通勤等でA－B間の運行を運転者が行う場合には、そのガソリン代は費用に該当しない旨等の明記</p>	<p>従来から、実際の運行に要するガソリン代、道路通行料、駐車場料金をサービスの提供を受ける者が支払う場合は、許可又は登録を要しないとされています。</p>
<p>仲介者は、一般ドライバーがどんな運転をするかに責任を持つことができず、安全安心な運行に支障が出る</p>	<p>許可又は登録を要しない輸送を行う場合は、道路運送法上の輸送の安全及び利用者の保護のための措置が担保されていない旨に加え、自主的に輸送の安全及び利用者の保護のための措置を行っている場合にはその旨を合わせて周知することとする予定です。</p>
<p>①通達の2.「運輸局及び運輸支局等による相談の受け入れ態勢について」は、住民の目線に立った思いやりある文章で、まさにこの通達の心臓であるべき部分とされますが、実際の相談現場ではほぼ活かされることがなく、「できること」「できないこと」の線引きに終始するケースがほとんどです。 今回の追加の通達を出す際に、冒頭にて「地域における助け合いが安定的におこなわれ、移動制約者が萎縮することのないよう配慮することを前提とする」旨を明記することを強くお願いいたします。 ②全体に、住民のみならず行政職員や中間支援組織も含めて、通達の「実際には以下のような事例がありうる」より下の、例示の箇条書きのみを「拾い読み」して判断す</p>	<p>①「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」の中間とりまとめ」において、「地域における助け合いも今後重要性が増すものと考えられる。」とされていること等を踏まえ、通達改正を行う予定です。 ②例示の箇条書きの記載等については、読みやすさの観点を踏まえ、見直しを行っています。 ③④従来から、許可又は登録を要しない運送において収受可能な金銭等として、ガソリン代、道路通行料、駐車場料金の他、好意に対する任意の謝礼が示されており、「高齢者の移動手段の確保に関する検討会</p>

る場合が非常に多く、「例示」という認識を持たれずに独り歩きしている状況です。例示の箇条書きを、「○」ではなく「例1」「例2」等という書き方に変更していただければと思います。

また、「上記に示した項目は、あくまで例示に過ぎない」という部分を下線で強調するか、各項目の例示の前に但し書きを入れる等、「例示」である旨のわかりやすい表現をお願いいたします。

③通達の1.(3)について、

「…通常は、ガソリン代、道路通行料及び駐車場料金のみがこれに該当するものと考えられる。人件費、車両償却費、保険料等は、運送の有無にかかわらず発生し、または金銭的な価値水準を特定することが困難であるため、これには該当しない。」という部分について。

・送迎の形態は多岐にわたっており、人や地域によって条件が全く異なります。“通常は”という表現でまとめるのは無理です。

たとえば、「マイカーでたまに知人を乗せる程度の送迎」、「送迎専用車両を使用して一日中おこなう送迎」「生活支援の一環で、自宅での介助から目的地の付き添いまで一貫した送迎」では、条件が全く異なります。

“通常は”という一つの事例を示すのではなく、例示を増やして幅を広げられるよう、お願いいたします。

・上記に関連して、「人件費は運送の有無にかかわらず発生する」というのは乱暴な表現です。送迎の形態によっては、運送がなければ発生しない人件費も当然存在します。全体に「住民の助け合い活動は無償の奉仕である」という大前提には無理があります。時間と役務をゼロ円で換算することを“通常”とせず、運送に関わる費用も、活動形態に応じてさまざまであることを明記するようお願いいたします。善意で動く個人の持ち出しが多い助け合い活動は持続しません。

・例示として、新たに「生活支援などの非営利目的による助け合い活動の一環として、介助や付き添い等と合わせて行われる送迎で、收受する金額に運送に対する反対給付の関係が特定されない（あるいは反対

中間とりまとめ」において、「地域における助け合いも今後重要性が増すものと考えられる。」とされていること等を踏まえ、收受可能な範囲について明確化したところ

⑤登録又は許可を要しない運送を行う場合の留意点を以下のとおり示す予定です。

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

1) 本運送は道路運送法上の規制の対象外であり、同法が定める輸送の安全及び利用者の保護のための措置が担保されていない旨（自主的に輸送の安全及び利用者の保護のための措置を行っている場合にはその旨）

2) 事故が生じた際の責任の所在（仲介者は利用者と運転者を仲介するのみで運送責任を負わないのか、それとも運送責任を負うのか等）

3) 損害保険の加入の有無及び補償内容

⑥あくまで例示したもの。様々なケースは個別の判断が必要となります。

<p>給付がガソリン代等の実費以下である) 場合は有償とはみなされない」等のわかりやすい記述を加えていただけるようお願いいたします。</p> <p>④「無償の範囲」とされている部分が狭く、実際に必要な費用よりもずっと少額のみしか収入のない状況で、住民による助け合いを持続的なものにするのは非常に難しく、担い手を見つけることも容易ではありません。希望の持てる基準の例示をお願いいたします。</p> <p>⑤「無償の助け合い送迎であっても、運送行為をおこなう場合には、できる限り輸送の安全や利用者の保護のための措置に配慮することが望ましい」</p> <p>「有償・無償に関わらず、地域の移動を支える担い手として、補完し合い共存する関係が築けるよう、必要であれば運輸局、運輸支局等が調整役となる」と言った主旨の通達を加えていただくと良いのではないかと思います。</p> <p>⑥ 1. (1) や (4) の例示について</p> <p>「ただし、(3) の考え方に基づいて金額が定められている場合を除く」と文末に入れた方が良い例示がいくつもありますが、入っていないため、ここだけを読んで誤った指導を受ける事例が相次いでいます。必要な文末には挿入していただきますようお願いいたします。</p>	
<p>①運送行為の実施者</p> <p>自家用車を所有する個人だけではなく、送迎バスを運行しているホテルや自動車教習所などが公共交通過疎地域の助け合いにそのバスを利用させる場合も当該の「運送行為の実施者」に含むことを明示するように。</p> <p>②地域のボランティア活動を行っている団体等法人格をもつ自治会でもその種の団体に含まれることを明示するように。</p>	<p>①個別具体的な形態については、運輸支局にご相談ください。</p> <p>②道路運送法の許可又は登録を要するか否かについて、法人格の有無にはよりません。</p>
<p>1-1 該当部分</p> <p>利用者が会費を支払う場合は、会の運営全般に要する経費として収受されている限りにおいては、対価とは解されない。ただし、会費の全部または一部によって運送サ</p>	<p>道路運送法における許可又は登録を要しない運送において収受可能な金銭等として、ガソリン代・道路通行料・駐車場料金の他、好意に対する任意の謝礼が例示されて</p>

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

1-2 意見

以下のように修正する。

利用者が会費を支払う場合は、運送サービスの提供に必要なコストを含む会の運営全般に要する経費として收受されている限りにおいては、対価とは解されない。ただし、会費が運送サービスの提供に必要なコストのみに充当されている等、運送に対する反対給付の関係が特定される場合は、会費と称して対価の收受が行われているものと考えられるため、有償とみなされ登録等を要することとなる。

2-1 該当部分

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

2-2 意見

以下のように修正する。

このほかに、「協賛金」、「保険料」、「カンパ」など、運送とは直接関係のない名称を付して利用者から收受する金銭であっても、それらの收受が運送行為のみに該当され、サービスの反対給付であるとの関係が認められる場合にあっては、それらがいかなる名称を有するものであっても有償とみなされる。ただし、非営利組織や互助組織が行う営利を目的としない「互助」による輸送においては、その組織を応援する意味での会費、寄付金等の一部が運送行為の赤字補填に使用されていても反対給付とはみなさない。

3-1 該当部分

(3) 当該運送行為が行われない場合には発生しないことが明らかな費用（同種の運送を行なった場合には、運送目的、運送主体を問わず発生する費用に限る。）であっ

います。

本改正では、規制の趣旨の明確化、自発的な謝礼の取扱いの明確化、仲介手数料の收受についての取扱いの明確化、ガソリン代の算出方法の明確化等により、「高齢者の移動手段の確保に関する検討会中間とりまとめ」において、「地域における助け合いも今後重要性が増すものと考えられる。」とされていること等を踏まえた対応を行ったところです。

また、人件費等を含む実費が收受可能である自家用有償旅客運送の活用を推進するため、自家用有償旅客運送の活用にあ資する手続きの合理化・効率化を図るガイドラインを策定したところです。

て、客観的、一義的には金銭的な水準を特定できるものを負担する場合

運送目的、運送主体にかかわらず自動車の実際の運行に要するガソリン代等をサービスの提供を受けるものが支払う場合は、社会通念条、通常は登録等は要しないと解される（ただし、このようなケースに該当するのは、客観的、一義的に金銭的な水準を特定できるものであることが必要であり、通常は、ガソリン代、道路通行料及び駐車場料金のみがこれに該当するものと考えられる。人件費、車両償却費、保険料等は、運送の有無にかかわらず発生し、または金銭的な勝ち水準を特定することが困難であるため、これには該当しない。）。具体的には、次のような事例がありうるものと考えられる。

3-2 意見

以下のように修正する。

（3）当該運送行為が行われない場合には発生しないことが明らかな費用（同種の運送を行なった場合には、運送目的、運送主体を問わず発生する費用に限る。）であって、客観的、一義的には金銭的な水準を特定できるものを負担する場合

運送目的、運送主体にかかわらず自動車の実際の運行に要するガソリン代等をサービスの提供を受けるものが支払う場合は、社会通念条、通常は登録等は要しないと解される。ただし、このようなケースに該当するには、合理的に金銭的な水準を特定できるものであることが必要である。通常は、ガソリン代、道路通行料及び駐車場料金がこれに該当するものと考えられる。営利を目的としない、非営利組織や互助団体による互助による輸送における人件費、車両償却費、保険料等は、運送の有無にかかわらず発生するため、合理的な基準で按分される範囲に限る。具体的には、次のような事例がありうるものと考えられる。

病院で事務を担当しているものです。当病院では入退院時に無料送迎を行う事がありますが、医療事業でこの費用をまかなうことができないので負担となっています。できれば有償で運送したいと考えているところです。資料を拝見しましたが、自己の施

自己の施設の利用を目的とする送迎は、運送固有の対価を収受する場合には、許可又は登録を要するとされています。

<p>設の利用者を送迎する場合、利用者から一定の負担をお願いし、送迎が独立した1つの事業とみなされるとしても、当該負担額がガソリン代相当分以下であれば許可等を要しないと考えるのかどうかはつきりわかりません。明確にして頂ければと思います。</p>	
<p>1、 三重県紀北町在住の武村由美です。80歳になる先輩が、病を得て、高齢もあり車の運転ができなくなりました。ご主人に先立たれこどもたちは都会に出ています。彼女が辛いと思うのは移動ができないことだと言っています。</p> <p>千葉の癌センターに行き（娘さんが千葉なので）帰り高速バス停から800mの家に帰るのに夜なので福祉タクシーも5時終了です。特に雨の日などととても苦しいと言っています。紀北町の普通のタクシーは廃業に追い込まれました。志子地区は、バスは一日に1～2便、朝8時に乗っていけば、昼の1時の便で帰って来ることになり、朝はスーパーは閉まっているし、医者から帰るにも帰れないということになります。使えないバスが堂々と走っているのが現状です。</p> <p>私たちはとても不思議に思っています。乗っている方もたまに見かけるだけで、空気を乗せてからで走っているバス。他の方も困っている人が見えるのではないかと先輩と私は、志子、志子奥、下地の近くにある地区を巡りました。一人暮らしの方や体の不自由な方、車のない方の話を聞くと、とても困っている現実が出てきました。私の回った地区は高齢化率50パーセントの地区です。</p> <p>2、 具体的事実色々</p> <p>尾鷲病院に入院しているご主人の見舞いに行く。2日に一回通っている方は、足が悪くバスに乗れないので、近所の人に乗せてもらって1回4千円、一月に6万円支払っている現実があります。色々聞いて回っているうちに本当に残酷な現実と出逢いました。透析を医師に勧められ方が見えました。尾鷲病院まで福祉タクシーで月7万円通院費がかかるので治療を拒否して</p>	<p>過疎地などにおける移動手段の確保は、重要な課題であると認識しています。</p> <p>まず、そのための手段として、道路運送法による許可を受けたバス、タクシーによる輸送があります。また、公共交通によることが困難な地域においては、地域公共交通会議等での協議を経た上で実施する自家用有償旅客運送制度による輸送の確保が行われております。これについては、自家用有償旅客運送の導入の円滑化のため、プロセスのガイドライン化を行ったところです。</p> <p>これらに加えて、道路運送法の許可又は登録を要しない助け合いによる運送により地域の移動手段の確保が図られている場合もあり、運送者が、実際の運送に要するガソリン代、道路通行料、駐車場料金、任意の謝礼の範囲内で金銭を収受する場合、許可又は登録を要しないこととされています。</p> <p>本改正は、地域における適材適所の移動手段の導入に資するよう、許可又は登録を要しない運送について、収受することが可能な範囲や、ガソリン代の合理的な算出方法について、明確化するものです。</p>

亡くなられた方がおられました。この現実をどう乗り切っていくのか考えさせられました。

国道42号線の路線バスに乗るのに、バス停までかなりあるのです。そこへ行くのも難しいです。私は、なんて悲しいと思ったので、役場の福祉課へ「回生病院（紀北町）に透析の設備はなぜないのでしょうか。」と電話で聞いたら「そんなのは、病院で聞いてくれ。」と言われました。

その後、回生病院へ電話したら事務長さんは、採算が取れないという丁寧な説明をしてくれましたが、最後は「役場に聞いてください。」ということでした。日本はどんな国になっていくのか信じられませんでした。

その後、福祉タクシー「あかり」さんにもお話を伺いに出かけました。遠くの大阪、四日市等への予約のお客さんは、助かるが近くへ行くのは時間が合わなかったり、難しいとのことでした。

そして何より年金の少ない人は、タクシー代が払えず、乗れないという話でした。漁業の町ですから、年金5万円で暮らしている方々が多いという話は聞いています。

当地域では、あかりさんは、シングルマザーの方など3人雇用して、赤字ギリギリの経営をされています。とても立派な方でした。

3、私たちの願い。

運転手さんを探しました。2名見つかったので、移動支援グループ志子Aを立ち上げました。「暮らしやすい志子」という理念のもとに、3km以内のスーパー、病院などへの移送を300円（有償ボランティア）で行います。医院などすぐに終わる場合は待っていて、一緒に帰って来るという形態です。福祉タクシーの邪魔をしないように遠くへ行きたい人には、「あかり」さんを紹介しています。本当に困っている人を対象に有償ボランティア活動を立ち上げました。

h29年9月に役場に届けましたが、運輸局が駄目と言っていたということでした。そして、バスに5000万円出しているということでした。意味のないお金の使い方だと思います。その一方で、町長さんが議会で、「新しい交通システムを作

<p>る」と発言されたので期待していました。しかし、役場の発表（紀勢新聞）では、交通網のない空白地帯にバスを走らせるということでした。バスに乗れない高齢者が一番困っている人達なんだということが理解されていません。理解しようとしていません。只、予算を何千万か出してもらって形だけやった。「バスに乗る人がいない。」「困っている人がいない。」という決着が見えてきました。バス会社へ払うお金も血税です。少ない年金から税金を取っています。何故、みんなの為に使ってくれないかと、悔しさを感じます。町長さんが議会答弁で「安全に」と仰っておりましたが、役に立たないバスでは仕方ないです。少しの人には役に立ってるのかの知れませんが、報告には私は疑義を持っています。役場の職員の聞き取りには、公民館へ行ける元気な男性の高齢者が多かったと聞いています。本当に助けがいる人は、声を出せない人ではないですか。</p>	
<p>厚生労働省が介護予防・日常生活支援総合事業で例示している訪問型サービスD（移動支援）は、登録又は許可を要しない運送の形態で互助として取り組まれるケースが多い。現状では運転者への謝金はわずかであっても市町村の補助金からも利用者負担としても出せない。市町村が判断してワンコイン程度のものは出せるようにすべきである。自動車局が地域課題の解決に不当な規制をかけている。</p>	<p>「営利を目的としない互助による運送のためにNPOが市区町村の自動車を利用する場合等の取扱いについて」（H29.8.25）により、自動車の購入費や維持管理経費に対して市区町村から補助金が交付される場合について、許可又は登録を要しないこととしたところです。</p>

以上