

(参考) 「介護輸送に係る法的取扱いについて」に関する意見募集に対して寄せられた御意見について

介護輸送に係る法的取扱いについて、平成16年2月12日から2月29日まで厚生労働省及び国土交通省のホームページを通じて御意見を募集したところ、厚生労働省には66件、国土交通省には187件、計253件（両省に重複して頂いた意見は、便宜上国土交通省側に集計しています。）の御意見をいただきました。

お寄せいただいた御意見とそれに対する両省の考え方について、以下のとおり取りまとめましたので御報告いたします。なお、とりまとめの都合上、いただいた御意見のうち同趣旨のものは適宜集約して掲載しております。

今回御意見をお寄せいただきました方々への御協力に厚く御礼申し上げます。

(意見提出主体の概要)

提出主体	厚生労働省	国土交通省	重複
地方自治体	11	7	0
旅客自動車運送事業者・団体	3	87	3
訪問介護・通所介護事業者	26	16	0
NPO・ボランティア団体	19	32	8
非営利法人（農協、社会福祉法人）	8	4	0
労働組合	2	4	0
その他	10	37	2
合計	79	187	13

今回のパブリックコメントに付した中間整理案に対しまして、皆様方から寄せられた御意見の中には「賛成」とする御意見と「反対」とする御意見が多数ふくまれております。厚生労働省、国土交通省では御意見を参考として今後の施策に反映してまいりたいと考えます。以下に主な御意見に対して厚生労働省、国土交通省の考え方をお示し致します。

「介護輸送に係る法的取扱いについて」に寄せられた御意見と当省の考え方

項目		御意見	厚生労働省・国土交通省の考え方
<p>(訪問介護サービス等の提供に伴うSTSの取扱い)</p>	<p>事業許可の緩和について</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 福祉事業の営業政策が行いやすいよう料金設定等事業者が営みやすい基準設定をすべき。 ○ 保険適用者で不特定多数の旅客を対象としていないことから、指定訪問介護事業者に道路運送法上の許可は必要ないのではないか。また営利事業者と非営利事業者を区別して扱うのはおかしい。公平に競争すべき。 ○ 自家用有償運送の許可についても、事故の場合の責任体制等輸送の安全確保に関する措置、二種免許取得の義務付け、実績報告などの審査を義務付けるべき。また対外的に識別できるよう表示についても義務付けるべき。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 事業参入を促進するよう現行審査基準によらず最低車両数・運賃設定等の弾力的な取扱いを図ることとします。 ○ 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については、原則として事業許可を求めるとしていません。しかしながら公共の福祉の観点から高度の要請が認められる介護輸送については、営利を目的としない非営利法人が低廉な料金で運送を行う場合、法第80条許可によることができるものとしたところです。 ○ 自家用自動車有償運送許可については、輸送の安全と利用者利便の確保を前提として地方公共団体が主宰する運営協議の場において、運転者の要件、損害賠償能力等の要件を満たしているかの判断を行うこととしており、更新時に輸送活動の状況等の報告を求めるとしてします。また、外部から認識できるように使用自動車に許可を受けた旨の表示を義務付けることとします。
	<p>80条許可の緩和について (訪問介護員等の自己車両を含む)</p>		

項目	御意見	厚生労働省・国土交通省の考え方
	<p>○悪質なNPOも多い中、規制緩和は不正につながるのではないか。</p> <p>○NPO等の輸送については、ボランティア輸送の現状及び利用者の実態を踏まえ、運送主体・輸送対象者の限定、二種免許の義務付け、車両の限定を行わず、活動を萎縮させないで欲しい。</p> <p>○運営協議会は、市区町村で設けられないときは都道府県単位でも設置可能とし、権限、構成及び運営はボランティア活動を抑制、阻害する要因とならないこと。</p> <p>○介護報酬を受け、もしくは輸送の対価を収受している場合は、道路運送法の事業許可</p>	<p>○安全確保、利用者利便の面からも許可を受けたNPO等については、付された条件が遵守されているか期間更新時の運営協議の場において検証することとします。</p> <p>○NPO等の福祉輸送については、地域における輸送状況を踏まえ、公共交通機関で賄えない需要に対応するための福祉目的であり、旅客輸送の安全確保及び利用者の利益利便の保護を十分図られていると認められるものについて法80条による許可を認めることとなるため、運送主体、対象者、車両等についての要件を示すこととします。また、使用車両としてセダン型等の一般車両を認めることについては、新たな特区措置により実施し検証したうえで判断することとしています。</p> <p>○運営協議会の設置については、市町村単位を基本とするが、地域の実情に応じて、交通圏、経済圏等を勘案して複数の市町村又は都道府県が主宰することができるものとします。</p> <p>○公共の福祉の観点から高度の要請が認められる介護輸送については、営利を目</p>

項目		御意見	厚生労働省・国土交通省の考え方
(指定痛所 介護サービス等の提供 に伴うSTSの取扱い)	自家輸送と取り扱うことについて	<p>をとらせるべき。</p> <p>○ 送迎加算を受けている場合は「有償運送」であり、道路運送法上の許可を義務づけるべき。</p>	<p>的としない非営利法人が低廉な料金で運送を行う場合、法第80条許可によることができるものとしたところです。</p> <p>○ 送迎加算については自己負担額が極めて些少で有償性に乏しいこと、施設と利用者との関係が継続的かつ一体的で内部的なものと考えられることなどから自家輸送と扱うこととしました。なお、一般的に様々な施設送迎のうちどのような輸送形態のものが自家輸送と判断されるか検討することとします。</p>
	外部委託の促進について	<p>○ 施設送迎を外部委託する場合には、原則として、道路運送法の許可を受けた事業者に対して委託すること。</p>	<p>○ 施設送迎を外部委託する場合には、安全性等の観点から、道路運送法による許可を受けた旅客自動車運送事業者に委託を行うことが適切であると考えているところです。</p>
(重点指導期間)		<p>○ 業務適正化、許可取得等に係る指導、啓発を行う重点指導期間は、適切な期間を設定すべきである。</p>	<p>○ 重点指導期間については、業務の適正化が速やかに図られること、許可の取得に無理な期間とならないこと、などの観点を踏まえ、今後の実態も見ながら適正な期間を設定することとします。</p>