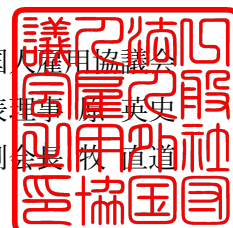


1号特定技能外国人支援に係る送迎に係る運用要領の修正、  
及び道路運送法の許可又は登録を要しない運送としてのガイドライン登載要望

2024年10月10日

出入国在留管理庁  
在留管理支援部長 福原 申子 殿

一般社団法人 外国人雇用協議会  
代表理事 原 英史  
理事兼政策部会副会長 牧 直道



**【主旨】**

1号特定技能外国人（以下、特定技能外国人）に対する必要な支援については、特定技能基準省令並びに、出入国在留管理庁より公表されている運用要領別冊『1号特定技能外国人支援に関する運用要領 - 1号特定技能外国人支援計画の基準について』（以下、運用要領）において定められています。

運用要領第3条において、『当該外国人が出入国しようとする港又は飛行場において当該外国人の送迎をすること。』『入国する際については、1号特定技能外国人が上陸の手続を受ける港又は飛行場と特定技能所属機関の事業所（又は当該外国人の住居）の間の送迎を行うことが求められます。』とあり、その送迎方法としては、『送迎が安全かつ確実に実施できる方法であれば、車両（社用車や自家用車）を利用して支援を実施するほか、鉄道やバス・タクシーなどの公共交通機関を利用して実施することも可能です。ただし、特定技能所属機関から委託を受けた登録支援機関が、車両（社用車や自家用車）を利用して送迎を行う場合については、当該登録支援機関が道路運送法上の必要な許可を受けていなければ、道路運送法違反となる可能性が高いため、公共交通機関を利用してください。なお、道路運送法の手続等については、国土交通省にお問合せください。』と規定されています。

当運用規定を要約すると以下になります。

1. 送迎範囲は、飛行場及び港から会社の所在地やもしくは住所（居住先）間の送迎
2. 特定技能外国人に対して送迎支援を行う際、第一推奨は社用車や自家用車を利用した送迎であり第二推奨として公共交通機関を使うことが可能
3. 登録支援機関が社用車や自家用車を利用した送迎を行った場合、旅客自動車運用事業に該当する可能性が高いため、罰則規定に該当する可能性がある

上記運用要領規定と実運用とは乖離しているため、実運用に即した是正を以下に要望します。

**【要望背景】**

**運用要領規定における実運用上の問題**

1. 公共交通機関による送迎移動について

特定技能外国人の来日の場合は、数年以上の滞在期間を前提としており、また経済的には裕福で

はないため来日後に買い揃えるより、家財道具や衣類等を母国から持ち込むこととなります。また、帰国時は、日本で買い揃え増加した家財道具や衣類を母国に持ち帰ろうという意向が働くことや、母国の家族や友人への土産物等を購入していることから、入国時よりも荷物が増えて帰国するケースが多くなります。公共交通機関（例：JR 山手線や在来私鉄等）は、荷物を置くスペースも少なく、また、通勤や通学のピーク時に重なった場合には乗車すら困難であり、公共鉄道機関による送迎支援は実用に即していません。【P4\_参考資料1：特定技能外国人の出入国時の標準的な手荷物】

一方、ハイヤーやタクシー等による送迎の場合、その費用は現実的ではないため、旅客自動車運送事業の許可を得ずにレンタカーによる送迎を行い、その費用を支援委託企業に別項目で請求する登録支援機関が少ない現状（違法運営）。

## 2. 公共交通機関利用による送迎先住居への移動困難について

送迎先の実態は事業所（勤務先）ではなく、住居への送迎になります。起点となる空港はバス、鉄道等、何らかの公共交通機関と接続をしていますが、終点となる住居は、駅やバス停から離れた場所であることが多いです。それは特定技能外国人の住居費用は実費相当額を本人が負担するケースが多く、母国への仕送りや自身の生活費用の捻出のため、低家賃の住居を希望するためになります。また、特定技能の分野によっては（例：製造業系、建設業、農業、漁業等）、勤務場所自体が公共交通機関の利用が困難な場所が多く、公共交通機関による送迎支援は支援現場の実態に即していません。

## 3. レンタカーや社用車及び自家用車による送迎について

前述1、2の解決には支援受託機関事業者（登録支援機関）がレンタカーや自社社用車や自家用車を利用した送迎が望ましいが、道路運送法上に抵触することから旅客自動車運用事業許可または登録が必要になります。しかし、登録支援機関の送迎行為は出入国時の送迎支援であり、1名の特定技能外国人につき原則2回限り（入国時と帰国時）であり、最大5年の期間内における送迎行為になります。更に、特定技能外国人が他の在留資格から変更した場合や、帰国せずに他の在留資格に変更する場合は当該登録支援機関の支援対象外となるため実態的な送迎回数は、よりその頻度は少なくなります。

上記から、登録支援機関による送迎に係る旅客運送は支援義務業務の一つでありながらも、送迎行為そのものが支援業務の中心ではなく当該送迎行為をもって事業を継続しているものではないため、旅客自動車運用事業の許認可を必要とする業種（ハイヤー・タクシー事業、路線バス・高速バス・観光バス・乗合バス事業等）と経済的に競合しないだけでなく、送迎行為の頻度、密度等から同事業の審査基準が想定する事業行為ではないと考えます。【P6\_参考資料2：法人タクシー事業（一般乗用旅客自動車運送事業）の許可申請の審査基準について（乗車定員が10人以下の自動車を使用して旅客を運送する事業）】 【P18\_参考資料3：一般貸切旅客自動車運送事業の許可及び事業計画変更認可申請等の審査基準について（旅客自動車運送事業のうち、乗車定員が11人以上の自動車を使用して旅客を運送する事業）】

同審査基準は旅客自動車運送業を主たる業務として当該業務を相当程度の頻度及び密度で反復継続して行う事業者を対象と想定されるため、事業の安定性及び利用者の生命安全確保の観点に相応

の人、設備、資金の要件を設定しているはずで、登録支援機関に対しても同審査基準の営業区域規制、5両や10両等の最低車両数の確保及び車庫、休憩仮眠又は睡眠のための施設確保、法人の役員からの専任の運行管理者、運転者の常時選任等を求めるとなれば、その送迎行為の実体から審査基準の要求は過大であり、当該コストは支援料金の値上げにつながり、受益者である受入機関が直接的に、そして当該受入機関に所属する労働者全体が間接的に負担する要因となります。その場合、価格競争からむしろ違法運営を助長することになりかねません。

## 【要望】

### ① 登録支援機関による特定技能外国人の送迎に係る特定技能運用要領の修正

下記一文の削除

『特定技能所属機関から委託を受けた登録支援機関が、車両（社用車や自家用車）を利用して送迎を行う場合については、当該登録支援機関が道路運送法上の必要な許可を受けていなければ、道路運送法違反となる可能性が高いため、公共交通機関を利用してください。なお、道路運送法の手続等については、国土交通省にお問合せください。』

### ② 国土交通省が定める道路運送法の許可又は登録を要しない運送に関するガイドラインに登載

登録支援機関が支援委託企業より実費相当分（レンタカー代、ガソリン代、有料道路使用代、駐車場代等）の金額を受領できる取り扱い。【P32\_参考資料4：他業界のガイドライン事例】

## 【期待される効果】

登録支援機関の健全且つ円滑な運営環境整備

以上

参考資料 1：特定技能外国人の出入国時の標準的な手荷物

入国時の手荷物



出国時の手荷物



複数人で同時入国時の手荷物



地下鉄移動時の手荷物





## 公 示

### 法人タクシー事業の許可申請の審査基準について

法人タクシー事業（一般乗用旅客自動車運送事業のうち、個人タクシー事業でないもの）の許可申請について、事案の迅速かつ適切な処理を図るため、その審査基準を下記のとおり定めたので公示する。

平成13年11月22日

関東運輸局長 上子 道雄

#### 記

##### 1. 営業区域

- (1) 道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）第5条に基づき関東運輸局長が定める営業区域は別表のとおりとする。ただし、4.(3)により別途定める地域にあっては、当該地域を単位とする。
- (2) 営業区域に営業所を設置するものであること。

##### 2. 営業所

配置する事業用自動車に係る運行管理及び利用者への営業上の対応を行う事務所であって、次の各事項に適合するものであること。

- (1) 営業区域内にあること。なお、複数の営業区域を有する場合にあっては、それぞれの営業区域内にあること。
- (2) 申請者が、土地、建物について1年以上の使用権原を有するものであること。
- (3) 建築基準法（昭和25年法律第201号）、都市計画法（昭和43年法律第100号）、消防法（昭和23年法律第186号）、農地法（昭和27年法律第229号）等関係法令の規定に抵触しないものであること。
- (4) 事業計画を的確に遂行するに足る規模のものであること。

##### 3. 事業用自動車

申請者が使用権原を有するものであること。

##### 4. 最低車両数

- (1) 申請する営業区域において、別表に定める車両数以上の事業用自動車を配置するものであること。
- (2) (1)の車両数については、同一営業区域内に複数の営業所を設置する場合にあっては、当該複数の営業所に配置する車両数を合算したものとすが、いずれの営業所においても5両以上の事業用自動車を配置するものであること。

(3) (1) 及び (2) は、これらの基準により難い地域については、別途定めるものとする。

#### 5. 自動車庫

- (1) 原則として営業所に併設するものであること。ただし、併設できない場合は、遠隔点呼が行われる自動車庫を除き、営業所から直線で2キロメートルの範囲内にあって運行管理をはじめとする管理が十分可能であること。
- (2) 営業所に配置する事業用自動車の全てを確実に収容できるものであること。
- (3) 原則として他の用途に使用される部分と明確に区画されていること。ただし、自動車庫を使用しない時間帯において他の用途として使用することができるほか、他の施設の駐車場として供用されている土地を自動車庫として使用できる。
- (4) 申請者が、土地、建物について1年以上の使用権原を有するものであること。
- (5) 建築基準法、都市計画法、消防法、農地法等関係法令に抵触しないものであること。
- (6) 事業用自動車の点検、清掃及び調整が実施できる十分な広さを有し、必要な点検が実施できる測定器具等が備えられているものであること。
- (7) 事業用自動車が自動車庫への出入りに支障のないものであり、前面道路との関係において車両制限令（昭和36年政令第265号）に抵触しないものであること。なお、前面道路が私道の場合にあつては、当該私道の通行に係る使用権原を有する者の承認があり、かつ、事業用自動車が当該私道に接続する公道との関係においても車両制限令に抵触しないものであること。

#### 6. 休憩、仮眠又は睡眠のための施設

- (1) 事業計画を的確に遂行するに足る規模を有し、適切な設備を有するものであること。なお、休憩、仮眠又は睡眠のための施設を使用しない時間帯において他の用途として使用することができるほか、他に供用されている施設を休憩、仮眠又は睡眠のための施設として使用できる。
- (2) 他の用途に使用される部分と明確に区画されていること。
- (3) 事業計画に照らし運転者が常時使用することができるものであること。
- (4) 申請者が、土地、建物について1年以上の使用権原を有するものであること。
- (5) 建築基準法、都市計画法、消防法、農地法等関係法令に抵触しないものであること。

#### 7. 管理運営体制

- (1) 法人にあつては、当該法人の役員のうち1名以上が専従するものであること。
- (2) 営業所ごとに、配置する事業用自動車の数により義務づけられる常勤の有資格の運行管理者の員数を確保する管理計画があること。この場合において、旅客自動車運送事業運輸規則（昭和31年運輸省令第44号、以下「運輸規則」という。）第22条第1項に基づき関東運輸局長が指定する地域において道路運送法（昭和26年法律第183号、以下「法」という。）第23条の2第1項第2号の規定により運行管理者資格者証の交付を受けた者を運行管理者として選任する場合には、申請に係る営業区域において5年以上の実務の経験を有するものであること。
- (3) 運行管理を行う体制及び運行管理を担当する役員が定められていること等運行管理に関する指揮命令系統が明確であること。
- (4) 自動車庫を営業所に併設できない場合は、自動車庫と営業所とが常時密接な連絡をとれる体制が整備されるとともに、点呼等が確実に実施される体制が確立されていること。
- (5) 事故防止についての教育及び指導体制を整え、かつ、事故の処理及び自動車事故報告規則（昭和26年運輸省令第104号）に基づく報告等の責任体制その他緊急時の連絡体制及び協力体制について明確に整備されていること。
- (6) 上記(2)～(5)の事項等を明記した運行管理規程が定められていること。
- (7) 運転者として選任しようとする者に対し、運輸規則第36条第2項に定める指導を行うことができる体制が確立されていること。

- (8) 運転者に対して行う営業区域内の地理及び利用者等に対する応接に関する指導監督に係る指導要領が定められているとともに、当該指導監督を総括処理する指導主任者が選任されていること。
- (9) 整備管理を行う体制が整備されていること（事業用車両が5両以上の場合には、原則として、常勤の有資格の整備管理者の選任計画があること。ただし、一定の要件を満たすグループ企業（会社法（平成17年法律第86号）第2条第3号及び第4号に定める子会社及び親会社の関係にある企業及び同一の親会社を持つ子会社をいう。）に整備管理者を外委託する場合は、事業用自動車の運行の可否の決定等整備管理に関する業務が確実に実施される体制が確立されていること。）。
- (10) 利用者等からの苦情の処理に関する体制が整備されていること。

#### 8. 運転者

- (1) 事業計画を遂行するに足る員数の有資格の運転者を常時選任する計画があること。
- (2) この場合、適切な乗務割、労働時間、給与体系を前提としたものであって、労働関係法令の規定に抵触するものでないこと。
- (3) 運転者は、運輸規則第36条第1項各号に該当する者ではないこと。
- (4) 定時制乗務員を選任する場合には、適切な就業規則を定め、適切な乗務割による乗務日時の決定等が適切になされるものであること。

#### 9. 資金計画

- (1) 所要資金の見積りが適切であり、かつ、資金計画が合理的かつ確実なものであること。なお、所要資金は次の(イ)～(ト)の合計額とし、各費用ごとに以下に示すところにより計算されているものであること。
  - (イ) 車両費 取得価格（未払金を含む）又はリースの場合は1年分の賃借料等
  - (ロ) 土地費 取得価格（未払金を含む）又は1年分の賃借料等
  - (ハ) 建物費 取得価格（未払金を含む）又は1年分の賃借料等
  - (ニ) 機械器具及び什器備品 取得価格（未払金を含む）
  - (ホ) 運転資金 人件費、燃料油脂費、修繕費等の2か月分
  - (ヘ) 保険料等 保険料及び租税公課（1年分）
  - (ト) その他 創業費等開業に要する費用（全額）
- (2) 所要資金の50%以上、かつ、事業開始当初に要する資金の100%以上の自己資金が、申請日以降常時確保されていること。なお、事業開始当初に要する資金は、次の(イ)～(ハ)の合計額とする。
  - (イ) (1)(イ)に係る頭金及び2か月分の分割支払金、又は、リースの場合は2か月分の賃借料等。ただし、一括払いによって取得する場合は、(1)(イ)と同額とする。
  - (ロ) (1)(ロ)及び(ハ)に係る頭金及び2か月分の分割支払金、又は、2か月分の賃借料及び敷金等。ただし、一括払いによって取得する場合は、(1)(ロ)及び(ハ)と同額とする。
  - (ハ) (1)(ニ)～(ト)に係る合計額

#### 10. 法令遵守

- (1) 申請者又は申請者が法人である場合にあってはその法人の業務を執行する常勤の役員が、一般乗用旅客自動車運送事業の遂行に必要な法令の知識を有するものであること。
- (2) 健康保険法、厚生年金法、労働者災害補償保険法、雇用保険法（以下「社会保険等」という。）に基づく社会保険等加入義務者が社会保険等に加入すること。
- (3) 申請者又は申請者が法人である場合にあってはその法人の業務を執行する常勤の役員（いかなる名称によるかを問わず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む。以下同じ。）（以下「申請者等」という。）が、以下のすべてに該当するものであること等法令遵守の点で問題のないこと。



- (イ) 法、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）、タクシー業務適正化特別措置法（昭和45年法律第75号）及び特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（平成21年法律第64号）等の違反により申請日前3ヶ月間及び申請日以降に50日車以下の輸送施設の使用停止命令の処分又は使用制限（禁止）の処分を受けた者（当該処分を受けた者が法人である場合における当該処分を受けた法人の処分を受ける原因となった事項が発生した当時現に当該処分を受けた法人の業務を執行する常勤の役員として在任していた者を含む。）ではないこと。
- (ロ) 法、貨物自動車運送事業法、タクシー業務適正化特別措置法及び特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法等の違反により申請日前6ヶ月間及び申請日以降に50日車を超え190日車以下の輸送施設の使用停止命令の処分又は使用制限（禁止）の処分を受けた者（当該処分を受けた者が法人である場合における当該処分を受けた法人の処分を受ける原因となった事項が発生した当時現に当該処分を受けた法人の業務を執行する常勤の役員として在任していた者を含む。）ではないこと。
- (ハ) 法、貨物自動車運送事業法、タクシー業務適正化特別措置法及び特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法等の違反により申請日前1年間及び申請日以降に190日車を超える輸送施設の使用停止命令以上の処分又は使用制限（禁止）の処分を受けた者（当該処分を受けた者が法人である場合における当該処分を受けた法人の処分を受ける原因となった事項が発生した当時現に当該処分を受けた法人の業務を執行する常勤の役員として在任していた者を含む。）ではないこと。
- (ニ) 自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律（平成13年法律第57号）の違反により申請日前2年間及び申請日以降に営業の停止命令、認定の取消し又は営業の廃止命令の処分を受けた者（当該処分を受けた者が法人である場合における当該処分を受けた法人の処分を受ける原因となった事項が発生した当時現に当該処分を受けた法人の業務を執行する常勤の役員として在任していた者を含む。）ではないこと。
- (ホ) 法、貨物自動車運送事業法及びタクシー業務適正化特別措置法等の違反により、輸送の安全の確保、公衆の利便を阻害する行為の禁止、公共の福祉を阻害している事実等に関し改善命令等を受けた場合にあっては、申請日前に当該命令された事項が改善されていること。
- (ヘ) 申請日前1年間及び申請日以降に自らの責に帰する重大事故を発生させていないこと。
- (ト) 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）、貨物自動車運送事業報告規則（平成2年運輸省令第33号）及び自動車事故報告規則に基づく各種報告書の提出を適切に行っていること。
- (チ) 申請日前1年間及び申請日以降に特に悪質と認められる道路交通法（昭和35年法律第105号）の違反（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）等）がないこと。
- (リ) 申請日前1年間及び申請日以降に放置行為、最高速度違反行為又は過労運転により道路交通法第75条の2第1項に基づく公安委員会からの自動車使用制限命令を受けた者ではないこと。
- (ヌ) 申請者等が、一般旅客自動車運送事業又は特定旅客自動車運送事業の許可の取消しを受けた事業者において当該取消処分を受ける原因となった事項が発生した当時現に運行管理者であった者であって、申請日前5年間に法第23条の3の規定による運行管理者資格者証の返納を命じられた者ではないこと。

## 11. 損害賠償能力

旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運行により生じた旅客その他の者の生命、身体又は財産の損害を賠償するため備えておくべき措置の基準を定める告示（平成17年国土交通省告示第503号）で定める基準に適合する任意保険又は共済に計画車両の全てが加入する計画があること。

## 12. 適用

- (1) 福祉輸送サービスに限る事業にあつては、1.(1)及び4.(1)の規定及びその業務の範囲は別紙に定めるところによるものとするが、事業の特性を踏まえて業務の範囲を当該事業に限定する旨の条件を付すこととする。
- (2) 4.(3)により別途定める地域において行う運送にあつては、必要に応じ業務の範囲に当該地域を発地又は着地とする運送に限定する旨の条件を付すこととする。
- (3) 道路運送法施行規則第4条第8項第3号に規定するハイヤー(以下「ハイヤー」という。)のみを配置して行う事業については、必要に応じ業務の範囲を当該事業に限定する旨の条件を付すこととする。
- (4) (3)のうち、「道路運送法施行規則第四条第八項第三号に基づき国土交通大臣が定める区分を定める告示(平成26年国土交通省告示59号)」第1号に規定する事業用自動車のみを配置して行う事業については、業務の範囲を当該事業に限定する旨の条件を付すこととする。
- (5) 別途定める営業区域においてハイヤーを配置して事業を行う場合にあつては、必要に応じ業務の範囲に条件を付すこととする。
- (6) 運輸開始までに社会保険等加入義務者が社会保険等に加入する旨の条件を付すこととする。

## 13. 申請時期等

### (1) 申請時期

許可の申請は、随時受け付けるものとする。ただし、特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法第3条第1項の規定による特定地域(以下「特定地域」という。)に指定されている地域を営業区域とする申請(上記12(1)又は(4)により業務の範囲を限定する旨の条件を付して許可をすることとなる申請を除く。)の受付は行わない。

### (2) 処分時期

原則として随時行うこととする。ただし、標準処理期間を考慮した上で一定の処分時期を別途定めることができることとする。

## 14. 挙証等

申請内容について、客観的な挙証があり、かつ、合理的な陳述がなされるものであること。

## 附 則

1. 本公示は、平成14年2月1日以降受け付ける申請について適用する。
2. 平成9年4月3日付け公示「一般乗用旅客自動車運送事業(1人1車制個人タクシー事業を除く。)の需給調整等の運用基準について」及び「一般乗用旅客自動車運送事業(1人1車制個人タクシー事業を除く。)の経営免許申請事業の審査基準について」は、平成14年1月31日限り廃止する。
3. 10.(2)(イ)及び(ハ)のタクシー業務適正化特別措置法の違反による処分等には、平成14年1月31日以前のタクシー業務適正化臨時措置法の違反による処分等を含む。
4. 事業の処理に際しては本審査基準によるほか、細部取扱い通達の定めによるものとする。

### 附 則 (平成14年7月1日 一部改正)

1. 本公示は、平成14年7月1日以降受け付ける申請について適用する。
2. 平成14年6月30日以前に受け付けた申請については、なお従前の取扱いによる。

### 附 則 (平成15年3月25日 一部改正)

1. 本公示は、平成15年4月1日以降受け付ける申請について適用する。
2. 平成15年3月31日以前に受け付けた申請については、なお従前の取扱いによる。

### 附 則 (平成16年3月31日 一部改正)

1. 本公示は、平成16年4月1日以降受け付ける申請について適用する。

2. リフト付きタクシー等特殊なサービスに限る事業に係る申請の平成16年4月1日以降の許可処分にあたっては、12.(1)に規定する条件を付すこととする。
3. 附則2.を除き、平成16年3月31日以前に受付けた申請については、なお従前の取扱いによる。  
附 則 (平成17年4月28日 一部改正)
  1. 本公示は、平成17年6月1日以降受付ける申請について適用する。
  2. 平成17年5月31日以前に受け付けた申請については、なお従前の取扱いによる。
- 附 則 (平成18年3月29日 一部改正)
  1. 本公示は、平成18年4月1日以降受付ける申請について適用する。
  2. 平成18年3月31日以前に受け付けた申請については、なお従前の取扱いによる。
- 附 則 (平成18年9月27日 一部改正)
  1. 本公示は、平成18年10月10日以降受付ける申請について適用する。
  2. 平成18年10月9日以前に受け付けた申請については、なお従前の取扱いによる。
- 附 則 (平成19年3月22日 一部改正)
  1. 本公示は、平成19年4月1日以降受け付ける申請について適用する。
  2. 平成19年3月31日以前に受け付けた申請については、なお従前の取扱いによる。
- 附 則 (平成19年7月30日 一部改正)
  1. 本公示は、平成19年9月10日以降受け付ける申請について適用する。
  2. 平成19年9月9日以前に受け付けた申請については、なお従前の取扱いによる。
3. 「道路運送車両法の一部を改正する法律等の施行に伴う整備管理者制度の運用について」(平成15年3月18日、国自整第216号)の一部改正に伴い、整備管理者の外部委託が禁止される者について、同通達の施行時点で外部委託を行っている一般乗用旅客自動車運送事業者については、施行日から2年間、施行前に一般乗用旅客自動車運送事業の許可を申請したものについては、その申請による運輸の開始の日から2年間、外部委託を継続することを可能とする。  
附 則 (平成20年6月30日 一部改正)
  1. 本公示は、平成20年7月1日以降受け付ける申請について適用する。
  2. 平成20年6月30日以前に受け付けた申請については、なお従前の取り扱いによる。
- 附 則 (平成21年9月30日 一部改正)

本公示は、平成21年10月1日以降受け付ける申請について適用する。
- 附 則 (平成22年3月23日 一部改正)

本公示は、平成22年3月23日以降受け付ける申請について適用する。  
ただし、栃木県東南交通圏については、平成22年3月29日以降受け付ける申請について適用する。
- 附 則 (平成23年9月30日 一部改正)

本公示は、平成23年10月1日以降受け付ける申請について適用する。  
ただし、埼玉県東南中央交通圏については、平成23年10月1日以降受け付ける申請について適用する。
- 附 則 (平成24年9月27日 一部改正)

本公示は、平成24年10月1日以降受け付ける申請について適用する。
- 附 則 (平成24年12月21日 一部改正)

本公示は、平成25年1月1日以降受け付ける申請について適用する。
- 附 則 (平成25年6月28日 一部改正)

本公示は、平成25年7月1日以降受け付ける申請について適用する。
- 附 則 (平成26年1月27日 一部改正)

本公示は、平成26年1月27日以降受け付ける申請について適用する。
- 附 則 (平成28年12月20日 一部改正)

本公示は、平成28年12月20日以降受け付ける申請について適用する。
- 附 則 (令和5年11月30日 一部改正)

1. 本公示は、附則2. を除き、令和5年11月30日から適用する。
2. 12.(1)の別紙に規定する改正後の業務の範囲については、令和5年12月1日以降受け付ける申請について適用する。



別 表

都県名	営業区域の名称	区 域	車 両 数
東 京 都	特別区・武三交通圏	東京都特別区、武蔵野市及び三鷹市	10両以上
	北多摩交通圏	立川市、府中市、国立市、調布市、狛江市、小金井市、国分寺市、小平市、西東京市、昭島市、武蔵村山市、東大和市、東村山市、清瀬市及び東久留米市	5両以上
	南多摩交通圏	八王子市、日野市、多摩市、稲城市及び町田市	10両以上
	西多摩交通圏	青梅市、福生市、あきる野市、羽村市及び西多摩郡瑞穂町、日の出町、奥多摩町、檜原村	5両以上
	島しょ区域	島しょ毎	1両以上
神 奈 川 県	京浜交通圏	横浜市、川崎市、横須賀市及び三浦市	10両以上
	県央交通圏	藤沢市、茅ヶ崎市、平塚市、伊勢原市、秦野市、相模原市、大和市、座間市、海老名市、綾瀬市、厚木市、高座郡寒川町、中郡大磯町、二宮町、愛甲郡愛川町、清川村及び足柄上郡中井町	10両以上
	湘南交通圏	鎌倉市、逗子市及び三浦郡葉山町	5両以上
	小田原交通圏	小田原市、南足柄市、足柄上郡大井町、開成町、山北町、松田町及び足柄下郡箱根町、湯河原町、真鶴町	5両以上
千 葉	京葉交通圏	市川市、船橋市、習志野市、鎌ヶ谷市、八千代市及び浦安市	10両以上
	東葛交通圏	松戸市、柏市、流山市、野田市及び我孫子市	5両以上
	千葉交通圏	千葉市及び四街道市	10両以上
	北総交通圏	佐倉市、成田市、香取市、八街市、印西市、富里市、白井市、印旛郡酒々井町、栄町、香取郡多古町、神崎町、東庄町及び山武郡芝山町	5両以上
	東総交通圏	銚子市、匝瑳市及び旭市	5両以上
	山武・東金交通圏	東金市、山武市、大網白里市及び	

県	市原交通圏	山武郡九十九里町、横芝光町 市原市	5両以上 5両以上
	外房交通圏	茂原市、勝浦市、いすみ市、長生郡一宮町、 睦沢町、白子町、長柄町、長南町、 長生村及び夷隅郡御宿町、大多喜町	5両以上
	南房交通圏	木更津市、君津市、袖ヶ浦市、富津市、鴨川市、 館山市、南房総市及び安房郡鋸南町	5両以上
	県南中央交通圏	川口市、さいたま市、鴻巣市、上尾市、蕨市、 戸田市、桶川市、北本市及び北足立郡伊奈町	10両以上
埼玉	県南東部交通圏	春日部市、草加市、越谷市、久喜市、八潮市、 三郷市、蓮田市、幸手市、吉川市、 加須市（ただし、平成22年3月23日に編入 された旧北埼玉郡北川辺町及び大利根町の区域 に限る。）、白岡市、南埼玉郡宮代町及び北葛飾郡 杉戸町、松伏町	5両以上
	県南西部交通圏	川越市、所沢市、飯能市、東松山市、狭山市、 入間市、朝霞市、志木市、和光市、新座市、 富士見市、ふじみ野市、坂戸市、鶴ヶ島市、 日高市、入間郡三芳町、毛呂山町、越生町、 比企郡滑川町、嵐山町、小川町、ときがわ町、 川島町、吉見町、鳩山町及び秩父郡東秩父村	5両以上
県	県北交通圏	熊谷市、行田市、加須市（ただし、平成22年 3月23日に編入された旧北埼玉郡北川辺町及び 大利根町の区域を除く。）、本庄市、羽生市、 深谷市、児玉郡美里町、上里町及び大里郡寄居町	5両以上
	秩父交通圏	秩父市及び秩父郡横瀬町、皆野町、長瀬町、 小鹿野町	5両以上
群馬	東毛交通圏	太田市、館林市、桐生市、みどり市及び 邑楽郡大泉町、板倉町、明和町、千代田町、邑楽町	5両以上
	沼田・利根交通圏	沼田市、みなかみ町及び利根郡川場村、昭和村、 片品村	5両以上
	渋川・吾妻交通圏	渋川市及び吾妻郡東吾妻町、高山村、中之条町、 長野原町、草津町、嬬恋村	5両以上
群馬	中・西毛交通圏	群馬県前橋市、高崎市、伊勢崎市、佐波郡玉村町、	

馬 県 及 び 埼 玉 県		安中市、富岡市、藤岡市、北群馬郡吉岡町、 榛東村、多野郡神流町、上野村、甘楽郡甘楽町、 下仁田町、南牧村及び埼玉県児玉郡神川町	5 両以上
茨 城 県	県北交通圏	北茨城市、高萩市、日立市、常陸太田市、 常陸大宮市、久慈郡大子町及び東茨城郡城里町	5 両以上
	水戸県央交通圏	ひたちなか市、水戸市、笠間市、那珂市、 那珂郡東海村及び東茨城郡大洗町、茨城町	5 両以上
	鹿行交通圏	鹿嶋市、潮来市、神栖市、行方市及び銚田市	5 両以上
	県南交通圏	石岡市、つくば市、土浦市、牛久市、龍ヶ崎市、 取手市、守谷市、稲敷市、かすみがうら市、 つくばみらい市、小美玉市、稲敷郡阿見町、 美浦村、河内町及び北相馬郡利根町	5 両以上
県西交通圏	筑西市、古河市、坂東市、下妻市、常総市、 結城市、桜川市、結城郡八千代町及び 猿島郡境町、五霞町	5 両以上	
栃 木 県	宇都宮交通圏	宇都宮市、鹿沼市、下野市、栃木市（ただし、平成 23年10月1日に編入された旧上都賀郡西方町の 区域に限る。）、河内郡上三川町及び下都賀郡壬生町	5 両以上
	県南交通圏	足利市、栃木市（ただし、平成23年10月1日に 編入された旧上都賀郡西方町の区域を除く。）、佐野 市、小山市及び下都賀郡野木町	5 両以上
	塩那交通圏	大田原市、矢板市、那須塩原市、さくら市、 那須烏山市、塩谷郡塩谷町、高根沢町及び 那須郡那珂川町、那須町	5 両以上
	芳賀・真岡交通圏	真岡市及び芳賀郡益子町、茂木町、市貝町、 芳賀町	5 両以上
	日光交通圏	日光市	5 両以上
山	甲府交通圏	甲府市、甲斐市、中央市及び中巨摩郡昭和町	5 両以上
	東八・東山交通圏	山梨市、甲州市及び笛吹市	5 両以上

梨	峡西交通圏	南アルプス市、西八代郡市川三郷町及び南巨摩郡富士川町	5両以上
	峡北交通圏	蓋崎市及び北杜市	5両以上
	峡南交通圏	南巨摩郡南部町、早川町及び身延町	5両以上
県	東部・富士北麓交通圏	大月市、都留市、富士吉田市、上野原市、北都留郡小菅村、丹波山村及び南都留郡忍野村、富士河口湖町、道志村、鳴沢村、西桂町、山中湖村	5両以上



福祉輸送サービス事業に係る業務の範囲は、下記に定める旅客及び使用車両によるものとする。

記

1. 対象となる旅客は、以下に掲げる者及びその付添人とする。
  - (1) 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
  - (2) 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
  - (3) 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手帳の交付を受けている者
  - (4) 上記(1)～(3)に該当する者のほか、肢体不自由、内部障害、知的障害及び精神障害その他の障害を有する等により単独での移動が困難な者であって、単独でタクシーその他の公共交通機関を利用することが困難な者
  - (5) 消防機関又は消防機関と連携するコールセンターを介して、患者等搬送事業者による搬送サービスの提供を受ける患者
2. 福祉輸送サービスに使用する自動車及び乗務する者の要件は、以下に掲げるものとする。
  - (1) 道路運送法施行規則等の一部を改正する省令（平成18年国土交通省令第86号）による改正後の道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号。以下「施行規則」という。）第51条の3第1項第8号に規定する福祉自動車（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。以下「福祉自動車」という。）を使用する場合にあっては、介護福祉士若しくは訪問介護員若しくはサービス介助士の資格を有する者又は一般財団法人全国福祉輸送サービス協会が実施する福祉タクシー乗務員研修を修了した者が乗務するよう努めなければならない。
  - (2) (1)によらず、セダン型等の一般車両を使用する場合にあっては、介護福祉士若しくは訪問介護員若しくは居宅介護従業者の資格を有する者が乗務しなければならない。

上記に係る福祉輸送サービスに限定する事業にあっては、営業区域を都県単位とし、また最低車両数を1両とする。

## 公 示

### 一般貸切旅客自動車運送事業の許可及び事業計画変更認可申請等の 審査基準について

一般貸切旅客自動車運送事業の許可及び事業計画変更認可申請等について、  
事案の迅速かつ適切な処理を図るため、道路運送法（昭和26年法律第18  
3号。以下「法」という。）に基づく以下の処分に関して、その審査基準を  
下記のとおり定めたので公示する。

平成12年1月6日

関東運輸局長	磯田壯一郎
東京陸運支局長	増井 潤
神奈川陸運支局長	小林 新一
埼玉陸運支局長	高橋 邦夫
群馬陸運支局長	甲田 秀久
千葉陸運支局長	小坂 利廣
茨城陸運支局長	中村 進一
栃木陸運支局長	塚本 達生
山梨陸運支局長	島崎 満雄

## 記

### 1. 許可（法第4条第1項）

#### （1）営業区域

原則、都県単位とする。

ただし、都県の境界に接する市町村（東京都特別区又は政令指定都市に接する  
場合にあつては隣接する区をいう。以下同じ。）に営業所を設置する場合にあ  
つては、山岳、河川、海峡等地形・地勢的要因による隔たりがなく、経済事情  
等に鑑み同一地域と認められる隣接都県の隣接する市町村を含む区域を営業区  
域とすることができる。

なお、隣接都県の隣接する市町村を含む区域を設定した後に、合併等により、  
当該市町村区域の拡大があつた場合は、拡大後の市町村を含む区域を営業区域  
とし、隣接都県の隣接する市町村を含む区域を設定した後に、行政区の分割等  
により、当該市町村区域の縮小があつた場合には、従前の区域を営業区域とす  
るものとする。

## (2) 営業所

配置する事業用自動車に係る運行管理及び利用者への営業上の対応を行う事務所であって、次の各事項に適合するものであること。

- ① 営業区域内（（1）ただし書きにより含むこととなる隣接する市町村の範囲を除く。）にあること。  
なお、複数の営業区域を有するものにあつては、それぞれの営業区域内にあること。
- ② 申請者が、土地、建物について3年以上の使用権原を有するものであること。
- ③ 建築基準法（昭和25年法律第201号）、都市計画法（昭和43年法律第100号）、消防法（昭和23年法律第186号）、農地法（昭和27年法律第299号）等関係法令に抵触しないものであること。
- ④ 事業計画を的確に遂行するに足る規模のものであり、適切な運行管理が図られる位置にあること。

## (3) 事業用自動車

### ① 車種区分

車種区分については、大型車、中型車、小型車及び通勤用車の4区分とし、区分の基準は、次のとおりとする。

大型車…車両の長さ9メートル以上又は旅客席数50人以上

中型車…大型車、小型車、通勤用車以外のもの

小型車…車両の長さ6メートル以上8メートル以下で、かつ旅客席数33人以下

通勤用車…車両の長さ6メートル未満で、かつ旅客席数14人以下

### ② 事業用自動車

(イ) 申請者が使用権原を有するものであること。

(ロ) 事業用自動車として使用しようとする自動車が中古車（新車新規登録を受ける自動車以外の自動車をいう。）である場合、運輸開始までに道路運送車両法第48条に基づく定期点検整備を実施する計画があること。

## (4) 車両数

### ① 最低車両数

営業所を要する営業区域毎に3両。ただし、大型車を使用する場合は、営業所を要する営業区域毎に5両。

なお、車両数が3両以上5両未満での申請の場合は、許可に際して中型車、小型車及び通勤用車を使用しての輸送に限定する旨の条件を付すこととする。

## (5) 自動車車庫

- ① 原則として営業所に併設するものであること。ただし、併設できない場合は、営業所から直線で2キロメートルの範囲内において運行管理をはじめとする管理が十分可能であること。
- ② 車両と自動車車庫の境界及び車両相互間の間隔が50センチメートル以上確保され、かつ、営業所に配置する事業用自動車の全てを収容できるものであること。
- ③ 他の用途に使用される部分と明確に区画されていること。
- ④ 申請者が、土地、建物について3年以上の使用権原を有するものであること。
- ⑤ 建築基準法、都市計画法、消防法、農地法等関係法令に抵触しないものであること。
- ⑥ 事業用自動車の点検、清掃及び調整が実施できる十分な広さを有し、必要な点検等ができる測定用器具等が備えられているものであること。
- ⑦ 事業用自動車は自動車車庫への出入りに支障のないものであり、前面道路との関係において車両制限令（昭和36年政令第265号）に抵触しないものであること。なお、前面道路が私道の場合においては、当該私道の通行に係る使用権原を有する者の承認があり、かつ、事業用自動車は当該私道に接続する公道との関係においても車両制限令に抵触しないものであること。

#### (6) 休憩、仮眠又は睡眠のための施設

- ① 原則として営業所又は自動車車庫に併設されているものであること。ただし、併設できない場合は、営業所及び自動車車庫のいずれからも直線で2キロメートルの範囲内において運行管理をはじめとする管理が十分可能であること。
- ② 事業計画を的確に遂行するに足る規模を有し、適切な設備を有するものであること。
- ③ 申請者が、土地、建物について3年以上の使用権原を有するものであること。
- ④ 建築基準法、都市計画法、消防法、農地法等関係法令に抵触しないものであること。

#### (7) 管理運営体制

- ① 法人にあっては、当該法人の役員のうち1名以上が専従するものであること。
- ② 安全管理規程を定め、安全統括管理者を選任する計画があること。
- ③ 営業所ごとに、配置する事業用自動車の数により義務づけられる常勤の有資格の運行管理者の員数を確保する管理計画があること。
- ④ 運行管理を担当する役員が定められていること等運行管理に関する指揮命令系統が明確であること。
- ⑤ 自動車車庫を営業所に併設できない場合は、自動車車庫と営業所が常時密



接な連絡をとれる体制が整備されるとともに、点呼等が確実に実施される体制が確立されていること。

- ⑥ 事故防止等についての教育及び指導体制を整え、かつ、事故の処理及び自動車事故報告規則（昭和26年運輸省令第104号）に基づく報告等の責任体制その他緊急時の連絡体制及び協力体制について明確に整備されていること。
- ⑦ 上記③～⑥の事項等を明記した運行管理規程等が定められていること。
- ⑧ 原則として常勤の有資格の整備管理者の選任計画があること。  
ただし、一定の要件を満たすグループ企業（会社法（平成17年法律第86号）第2条第3号及び第4号に定める子会社及び親会社の関係にある企業及び同一の親会社を持つ子会社をいう。）に整備管理者を外部委託する場合は、事業用自動車の運行の可否の決定等整備管理に関する業務が確実に実施される体制が確立されていること。
- ⑨ 利用者等からの苦情の処理に関する体制が整備されていること。

#### (8) 運転者

- ① 事業計画を遂行するに足る員数の有資格の運転者を常時選任する計画があること。
- ② 運転者は、旅客自動車運送事業等運輸規則（昭和31年運輸省令第44号）第36条第1項各号に該当する者ではないこと。

#### (9) 安全投資計画

- ① 輸送の安全を確保しつつ事業を適確に遂行するために必要な投資が適切になされる計画となっていること。安全投資計画には次の（イ）～（リ）のそれぞれについて記載するものとし、（ニ）～（チ）については、所要の単価を下回る費用を計上するものとなっていないこと。
  - （イ）更新までの期間における事業の展望
  - （ロ）更新までの期間に実施する事業及び安全投資の概要
  - （ハ）運転者、運行管理者、整備管理者の確保予定人数
  - （ニ）車両確保計画及び費用
  - （ホ）車両の点検及び整備に関する計画及び費用
  - （ヘ）ドライブレコーダーの導入計画及び費用
  - （ト）デジタルタコグラフの導入計画及び費用
  - （チ）初任運転者及び高齢運転者に対する適性診断の受診計画及び費用
  - （リ）その他安全の確保に対する投資計画及び費用
- ② 安全投資計画は許可を受けようとする日を含む事業年度開始の日から、当該許可の有効期間満了の日までの事業年度ごとの計画とする。

#### (10) 事業収支見積書

- ① 安全投資計画に従って事業を遂行することについて十分な経理的基礎を有

していること。事業収支見積書には次の（イ）～（ホ）のそれぞれについて記載するものとする。

- （イ） 営業収益
- （ロ） 営業費用（適正化機関に納入する負担金の額を含む）
- （ハ） 営業外収益
- （ニ） 営業外費用
- （ホ） 他事業からの繰入

- ② （９）①（ハ）～（チ）に係る費用について所要の単価を下回る単価に基づく収支見積りとなっていないこと。
- ③ 事業収支見積書について計画期間中毎年連続で赤字となっていないこと。
- ④ 許可を申請する年の直近１事業年度において申請者の財務状況が債務超過ではないこと。

#### (11) 資金計画

- ① 所要資金の見積りが適切であり、かつ、資金計画が合理的かつ確実なものであること。なお、所要資金は次の（イ）～（ト）の合計額とし、各費用ごとに以下に示すところにより計算されているものであること。

- （イ） 車両費 取得価額（未払金を含む。）又はリースの場合は１年分の賃借料等
- （ロ） 土地費 取得価額（未払金を含む。）又は１年分の賃借料等
- （ハ） 建物費 取得価額（未払金を含む。）又は１年分の賃借料等
- （ニ） 機械器具及び什器備品 取得価額（未払金を含む。）
- （ホ） 運転資金 人件費、燃料油脂費、修繕費等の２か月分
- （ヘ） 保険料等 保険料及び租税公課（１年分）
- （ト） その他 創業費等開業に要する費用（全額）

- ② 所要資金の５０％以上、かつ、事業開始当初に要する資金の１００％以上の自己資金が、申請日以降常時確保されていること。

なお、事業開始当初に要する資金は、次の（イ）～（ハ）の合計額とする。

- （イ） ①（イ）に係る頭金及び６か月分の分割支払金、又は、リースの場合は６か月分の賃借料等。ただし、一括払いによって取得する場合は、①（イ）と同額とする。
- （ロ） ①（ロ）及び（ハ）に係る頭金及び６か月分の分割支払金、又は、６か月分の賃借料及び敷金等。ただし、一括払いによって取得する場合は、①（ロ）及び（ハ）と同額とする。
- （ハ） ①（ニ）～（ト）に係る合計額

#### (12) 法令遵守

- ① 申請者又は申請者が法人である場合にあってはその法人の代表権を有する常勤の役員が、一般貸切旅客自動車運送事業を適正に遂行するために必要な

法令の知識を有するものであること。

② 健康保険法、厚生年金法、労働者災害補償保険法、雇用保険法（以下「社会保険等」という。）に基づく社会保険等加入義務者が社会保険等に加入すること。

③ 申請者又は申請者が法人である場合にあってはその法人の業務を執行する常勤の役員（いかなる名称によるかを問わず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む。以下同じ。）（以下「申請者等」という。）が、次の（イ）から（ニ）のすべてに該当する等法令遵守の点で問題のないこと。

（イ）法、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）、タクシー業務適正化特別措置法（昭和45年法律第75号）及び特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適性化及び活性化に関する特別措置法（平成21年法律第64号）等の違反により申請日前3ヶ月間及び申請日以降に50日車以下の輸送施設の使用停止処分又は使用制限（禁止）の処分を受けた者（当該処分を受けた者が法人である場合における処分を受けた法人の処分を受ける原因となった事項が発生した当時現にその法人の業務を執行する常勤の役員として在任した者を含む。）ではないこと。

（ロ）法、貨物自動車運送事業法、タクシー業務適正化特別措置法及び特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適性化及び活性化に関する特別措置法等の違反により申請日前6ヶ月間及び申請日以降に50日車を超過190日車以下の輸送施設の使用停止処分又は使用制限（禁止）の処分を受けた者（当該処分を受けた者が法人である場合における当該処分を受けた法人の処分を受ける原因となった事項が発生した当時現にその法人の業務を執行する常勤の役員として在任した者を含む。）ではないこと。

（ハ）法、貨物自動車運送事業法、タクシー業務適正化特別措置法及び特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適性化及び活性化に関する特別措置法等の違反により申請日前1年間及び申請日以降に190日車を超過する輸送施設の使用停止処分以上又は使用制限（禁止）の処分を受けた者（当該処分を受けた者が法人である場合における当該処分を受けた法人の処分を受ける原因となった事項が発生した当時現にその法人の業務を執行する常勤の役員として在任した者を含む。）ではないこと。

（ニ）申請者等が、一般旅客自動車運送事業又は特定旅客自動車運送事業の許可の取消しを受けた事業者において当該取消処分を受ける原因となった事項が発生した当時現に運行管理者であった者であって、申請日前5年間に法第23条の3の規定による運行管理者資格者証の返納を命じられた者ではないこと。

### (13) 損害賠償能力

旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運行により生じた旅客その他の者の生命、身体又は財産の損害を賠償するために講じておくべき措置の基準を定める告示（平成17年国土交通省告示第503号（平成25年国土交通省告示第1071号改正））で定める基準に適合する任意保険又は共済に計画車両の全てが加入する計画があること。

ただし、公営の事業者は、この限りではない。

(14) 許可等に付す条件等

- ① 離島での輸送、会葬者の輸送、車椅子での乗降装置及び車椅子固定設備等特殊な装備を施した車両を用いた輸送、法第21条第2号に基づく許可を受けて乗合運送を行うことを内容とする輸送等の特殊な申請については、その内容に応じ、それぞれの特性を踏まえて弾力的に判断することとし、許可に際しては、必要に応じ業務の範囲を当該輸送に限定する旨の条件等を付すこととする。
- ② 運輸開始までに社会保険等加入義務者が社会保険等に加入する旨の条件を付すこととする。
- ③ 許可に際しては、営業所に常時設置され、インターネットに接続されたパソコンを全ての営業所に設置するとともに、当該パソコンに制度改正等に関する情報等を配信するためのメールアドレス（メールアドレスを変更した場合は変更後のメールアドレス）を運輸局等に対して通知する旨の条件を付すこととする。

(15) 申請時期

許可の申請は、随時受け付けるものとする。

2. 事業許可の更新（法第8条）

- (1) 1. (1) ~ (14) ((10) ④、(11) 及び (12) ③を除く。) の定めるところに準じて審査すること。ただし、貸切バス事業者安全性評価認定制度において一ツ星以上を取得している事業者にあつては、1. (12) ①については確認しないものとする。
- (2) 1. (9) 及び (10) に加え、次の(イ) 及び(ロ) を提出させることとする。なお、(ロ) については、専門的な知見を有する者から見て、適切なものであること。
  - (イ) 安全投資実績
  - (ロ) 事業収支実績報告書
- (3) (1) に定めるところによるほか、以下のいずれかに該当しないこと。ただし(イ) については、親会社等からの融資が確実に得られること等事業継続のための支援を受けることが客観的に説明される場合にはこの限りでない。
  - (イ) 許可を申請する年の直近1事業年度において事業者の財務状況が債務超過であり、かつ直近3事業年度の収支が連続で赤字である場合

- (ロ) 最低賃金法に基づく水準未達の賃金が支払われている場合
  - (ハ) 前回許可期限満了日の翌日（初回更新時は許可日）から更新申請時までの間に毎年連続して、法、貨物自動車運送事業法、タクシー業務適正化特別措置法及び特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法等の違反による輸送施設の使用停止以上の処分又は使用制限（禁止）の処分を受けている場合
  - (ニ) 前回許可期限満了日の翌日（初回更新時は許可日）から更新申請時までの間に、法、貨物自動車運送事業法、タクシー業務適正化特別措置法及び特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法等の違反による輸送施設の使用停止以上の処分又は使用制限（禁止）の処分を受けた場合であって、更新許可申請時まで「自動車運送事業者における運輸安全マネジメント等の実施について（平成21年10月16日国官運安第156号・国自安第88号・国自貨第95号）」に基づき認定された事業者による運輸安全マネジメント評価を受けていない場合
- (4) 申請手続
- ① 申請先については、主たる事務所が存する土地を管轄する運輸監理部又は運輸支局に提出するものとする。
  - ② 申請時期については、別途定める。
- (5) 更新時期の通知
- 更新の対象となる事業者に対してあらかじめ通知する。

### 3. 事業計画の変更の認可（法第15条第1項）

- (1) 1. (1)～(15)（(12)並びに(14)②及び③を除く。）の定めるところに準じて審査することとする。この場合において、1. (9)②及び1. (10)④中「許可」とあるのは、「認可」と読み替え、1. (11)②中「6か月分」とあるのは「2か月分」と読み替えるものとする。
- また、1. (10)④については、認可を申請する年の直近1事業年度において申請者の財務状況が債務超過であっても、親会社等からの融資が確実に得られること等、事業継続のための支援を受けることが客観的に説明される場合においてはこれを認めるものとする。
- (2) 事業規模の拡大となる申請については、(1)のほか、申請者等が以下のすべてに該当するものであること等法令遵守の点で問題のないこと。
- ① 法、貨物自動車運送事業法、タクシー業務適正化特別措置法及び特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適性化及び活性化に関する特別措置法等の違反により申請日前3ヶ月間及び申請日以降に50日車以下の輸送施設の使用停止処分又は使用制限（禁止）の処分を受けた者（当該処分を受けた者が法人である場合における当該処分を受けた法人の処分を受ける原因となった事項が発生した当時現にその法人の業務を執行する常勤の役員として存在した者を含む。）ではないこと。



- ② 法、貨物自動車運送事業法、タクシー業務適正化特別措置法及び特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適性化及び活性化に関する特別措置法等の違反により申請日前6ヶ月間及び申請日以降に50日車を超え190日車以下の輸送施設の使用停止処分又は使用制限（禁止）の処分を受けた者（当該処分を受けた者が法人である場合における当該処分を受けた法人の処分を受ける原因となった事項が発生した当時現にその法人の業務を執行する常勤の役員として在任した者を含む。）ではないこと。
- ③ 法、貨物自動車運送事業法、タクシー業務適正化特別措置法及び特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適性化及び活性化に関する特別措置法等の違反により申請日前1年間及び申請日以降に190日車を超える輸送施設の使用停止処分以上又は使用制限（禁止）の処分を受けた者（当該処分を受けた者が法人である場合における当該処分を受けた法人の処分を受ける原因となった事項が発生した当時現にその法人の業務を執行する常勤の役員として在任した者を含む。）ではないこと。
- ④ 法、貨物自動車運送事業法、タクシー業務適正化特別措置法及び特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適性化及び活性化に関する特別措置法等の違反により、輸送の安全の確保、公衆の利便を阻害する行為の禁止、公共の福祉を阻害している事実等に関し、改善命令を受けた場合にあっては、申請日前に当該命令された事項が改善されていること。
- ⑤ 申請日前1年間及び申請日以降において自らの責に帰する重大事故を発生させてないこと。
- ⑥ 申請日前1年間及び申請日以降に、特に悪質と認められる道路交通法（昭和35年法律第105号）の違反（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）等）がないこと。
- ⑦ 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）及び自動車事故報告規則に基づく各種報告書の提出を適切に行っていること。

#### 4. 事業の譲渡及び譲受の認可（法第36条第1項）

- (1) 事業を譲り受けしようとする者について、1. (1)～(15)の定めるところに準じて審査することとする。この場合において、1. (9)②及び1. (10)④中「許可」とあるのは、「認可」と読み替えるものとする。なお、譲受人が既存事業者の場合には、1. (11)②中「6か月分」とあるのは「2か月分」と読み替えるものとする。  
また、1. (10)④については、認可を申請する年の直近1事業年度において申請者の財務状況が債務超過であっても、親会社等からの融資が確実に得られること等、事業継続のための支援を受けることが客観的に説明される場合においてはこれを認めるものとする。
- (2) 事業の全部を譲渡譲受の対象とするものに限って適用することとし、それ以外の事業の一部譲渡については、事業計画の変更の手続によることとする。

(3) 事業許可の更新期限については、以下のとおりとする。

- ① 譲渡人及び譲受人のいずれも一般貸切旅客自動車運送事業者である場合には、譲受人の更新期限とする。
- ② 譲渡人のみが一般貸切旅客自動車運送事業者である場合には、譲渡人の更新期限とする。

#### 5. 合併、分割又は相続の認可（法第36条第2項又は法第37条第1項）

(1) 合併若しくは分割により事業を承継する法人又は相続人（以下「承継人等」という。）について、1. (1)～(15)の定めるところに準じて審査することとする。この場合において、1. (9)②及び1. (10)④中「許可」とあるのは、「認可」と読み替えるものとする。なお、合併又は分割後において存続する事業者若しくは相続人が既存事業者の場合には、1. (11)②中「6か月分」とあるのは「2か月分」と読み替えるものとする。

また、1. (10)④については、認可を申請する年の直近1事業年度において申請者の財務状況が債務超過であっても、親会社等からの融資が確実に得られること等、事業継続のための支援を受けることが客観的に説明される場合においてはこれを認めるものとする。

(2) 分割の認可については、分割後において存続する事業者が、1. (4)の基準を満たさない申請については認可しないこととする。

(3) 分割の認可については、商法等の一部を改正する法律（平成12年法律第90号）附則第5条及び会社の分割に伴う労働契約の承継等に関する法律（平成12年法律第103号）に基づき、会社の分割に伴う労働契約の承継等が行われているものであること。

(4) 事業許可の更新期限については、合併する者がいずれも一般貸切旅客自動車運送事業者である場合には、有効期間が短い者の更新期限とする。ただし、吸収合併する場合は、吸収合併する者の更新期限とする。

また、一般貸切旅客自動車運送事業の許可を受けていない者が一般貸切旅客自動車運送事業者を吸収合併する場合は、後者の更新期限とする。

(5) 分割又は相続に係る事業許可の更新期限については、被承継人等の更新期限とする。

#### 6. 許可又は認可に付した条件の変更等

上記1.～5.の許可又は認可に付した条件又は期限について、変更もしくは解除又は期限の延長を行う場合には、上記1.～4.の定めるところにより行うものとする。

#### 7. 挙証等

申請内容について、客観的な挙証があり、かつ、合理的な陳述がなされるものであること。

**附 則**

1. この公示は、平成12年2月1日以降当局管内陸運支局で受理する 申請から適用する。
2. 「一般貸切旅客自動車運送事業免許申請事案の審査基準について」（平成9年3月21日公示）及び「一般貸切旅客自動車運送事業事業計画変更認可申請事案の審査基準について」（平成9年3月21日公示）は、平成12年1月31日限りこれを廃止する。

**附 則（平成13年3月30日一部改正）**

1. この改正は、平成13年4月2日以降受け付けた申請について適用する。
2. 平成13年3月31日以前に受け付けた申請については、なお従前の取り扱いによる。

**附 則（平成14年1月31日一部改正）**

1. この改正は、平成14年2月1日以降受け付けた申請について適用する。
2. 平成14年1月31日以前に受け付けた申請については、なお従前の取り扱いによる。
3. 1. (10) ②、2. (2) ①及び2. (2) ②におけるタクシー業務適正化特別措置法に基づく処分には、平成14年1月31日以前のタクシー業務適正化臨時措置法に基づく処分を含むものとする。
4. 事務処理に際して、本審査基準に規定した要件の具体的な適用については、細部取扱い通達の定めによるものとする。

**附 則（平成14年7月1日一部改正）**

1. この改正は、平成14年7月1日以降受け付けた申請について適用する。
2. 平成14年6月28日以前に受け付けた申請については、なお従前の取り扱いによる。

**附 則（平成16年7月22日一部改正）**

この改正は、平成16年8月1日以降に処分するものから適用するものとする。

**附 則（平成17年5月13日一部改正）**

1. この改正は、平成17年6月1日以降受け付けた申請について適用する。
2. 平成17年5月31日以前に受け付けた申請については、なお従前の取り扱いによる。

**附 則（平成18年1月27日一部改正）**

1. この改正は、平成18年2月1日以降受け付けた申請について適用する。

2. 平成18年1月31日以前に受け付けた申請については、なお従前の取り扱いによる。

**附 則（平成19年7月30日一部改正）**

1. この改正は、平成19年9月10日以降受け付けた申請について適用する。
2. 平成19年9月9日以前に受け付けた申請については、なお従前の取り扱いによる。
3. 「道路運送車両法の一部を改正する法律等の施行に伴う整備管理者制度の運用について」（平成15年3月18日、国自整第216号）の一部改正に伴い、整備管理者の外部委託が禁止される者について、同通達の施行時点で外部委託を行っている一般貸切旅客自動車運送事業者については施行日から2年間、施行前に一般貸切旅客自動車運送事業の許可を申請したものについては、その申請による運輸の開始の日から2年間、外部委託を継続することを可能とする。

**附 則（平成20年6月30日一部改正）**

1. この改正は、平成20年7月1日以降受け付ける申請について適用する。
2. 平成20年6月30日以前に受け付けた申請については、なお従前の取り扱いによる。

**附 則（平成21年9月30日一部改正）**

1. この改正は、平成21年10月1日以降受け付ける申請について適用する。
2. 平成21年9月30日以前に受け付けた申請については、なお従前の取り扱いによる。

**附 則（平成25年10月31日一部改正）**

1. この改正は、平成25年11月1日以降受け付ける申請について適用する。
2. 平成25年10月31日以前に受け付けた申請については、なお従前の取り扱いによる。

**附 則（平成26年1月27日一部改正）**

この改正は、平成26年1月27日以降受け付ける申請について適用する。

**附 則（平成26年10月16日一部改正）**

この改正は、平成26年10月17日以降受け付ける申請について適用する。

**附 則（平成28年11月7日一部改正）**

この改正は、平成28年12月1日以降受け付ける申請について適用する。  
ただし、1. (12) ③については、平成28年12月1日以降に新規許可処分を行うものから適用する。

**附 則（平成28年12月20日一部改正）**

この改正は、平成28年12月20日以降受け付ける申請について適用する。

**附 則（平成29年3月1日一部改正）**

1. この改正は、平成29年4月1日以降受け付ける申請について適用する。
2. 平成29年4月1日から6月30日までに許可の有効期間満了日を迎える事業者については許可の有効期間満了日までに申請書を提出するものとし、安全投資計画及び事業収支見積書並びに安全投資実績及び事業収支実績報告書は平成29年6月30日までに提出するものとする。
3. 平成28年12月末日までに事業許可を受けた者については、平成29年3月末日までに、事業許可の初回更新日を通知するものとする。

**附 則（平成29年3月31日一部改正）**

1. 2.（3）（ハ）及び（ニ）については、平成29年3月31日までに許可を受けていたもの及び平成29年3月31日までに受理された申請であって平成29年4月1日以降に許可を受けた者に限り、事業許可の初回更新時には適用しないものとする。
2. 3. 事業計画の変更の認可について、平成29年3月31日までに事業許可を受けた者にあつては、当該事業者が初回更新を迎えるまでは、1.（9）及び（10）は適用しないものとする。

**附 則（平成29年6月12日一部改正）**

1. この改正は、平成29年4月1日以降に受け付ける申請について適用する。
2. 平成29年3月1日一部改正附則2. を以下のとおり改める。
  2. 平成29年4月1日から6月30日までに許可の有効期間満了日を迎える事業者については許可の有効期間満了日までに申請書を提出するものとし、安全投資計画及び事業収支見積書並びに安全投資実績及び事業収支実績報告書は平成29年6月30日までに提出するものとする。
3. 平成29年3月31日一部改正附則2. を以下のとおり改める。
  - 2.（3）（ハ）及び（ニ）については、平成29年3月31日までに許可を受けていたもの及び平成29年3月31日までに受理された申請であって平成29年4月1日以降に許可を受けた者に限り、事業許可の初回更新時には適用しないものとする。
4. 平成29年3月1日一部改正附則4. 及び5. 並びに平成29年3月31日一部改正附則1. を削り、平成29年3月31日一部改正附則2. を1. とし、3. を2. とする。

**附 則（令和6年3月1日一部改正）**

1. この改正は、令和6年3月1日以降に受け付ける申請について適用する。
2. ただし、2. 事業許可の更新については、令和6年4月1日以降に受け付ける申請に



- ついて適用するものとする。
3. また、新たな運賃・料金を実施するまでの間は、従前の車種区分による申請についても認めるものとする。

## 参考資料4：他業界のガイドライン事例

国自旅第359号  
令和6年3月1日

各地方運輸局自動車交通部長 殿  
沖縄総合事務局運輸部長 殿

物流・自動車局旅客課長

### 道路運送法における許可又は登録を要しない運送に関するガイドラインについて

標記について、別添のとおり「道路運送法における許可又は登録を要しない運送に関するガイドライン」を作成したので、その旨了知されるとともにその取扱いについて円滑な実施に努めることとされたい。

なお、本通達の発出に伴い、以下の通達及び事務連絡を廃止する。

- ・「介護輸送に係る法的取扱いについて」（平成18年9月通知）
- ・「宿泊施設及びエコツアー等の事業者が宿泊者及びツアー参加者を対象に行う送迎のための輸送について」（平成23年3月31日付け国自旅第239号）
- ・「北海道アウトドア優良事業者による道路運送法における許可を要しない運送の態様の明確化等について」（平成25年3月29日付け国自旅第634号）
- ・「通訳案内士による自家用車を用いた通訳案内行為について」（平成29年8月14日付け国自旅第75号）
- ・「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」（平成29年8月25日付け事務連絡）
- ・「道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について」（平成30年3月30日付け国自旅338号）
- ・「通所介護等に係る送迎に関する道路運送法上の取扱いについて」（平成30年9月28日付け事務連絡）
- ・「子供の預かりや家事・身辺援助のサービスに附随する送迎の取扱いについて」（令和元年6月26日付け事務連絡）
- ・「改正自然公園法に基づく自然体験プログラムの提供における送迎について」（令和4年4月5日付け事務連絡）

## 別添

### 道路運送法における許可又は登録を要しない運送に関するガイドライン

自動車による移動手段の確保は、日常生活の維持、地域の活性化、観光振興、教育を受ける機会の確保、外出増加による医療・介護費の削減など、多面的で公共的な意義があるため、地域の関係者が地域公共交通会議等の場を活用して議論を行い、その結果を踏まえた取組を行っていく必要がある。

その際、地域の公共的な運送は、サービスの安全性及び継続性の観点から、バス、デマンド交通やタクシーなどの公共交通機関の活用を第一に考えていくことが重要であり、これらの公共交通機関による運送サービスが十分に確保できない場合には、道路運送法の定める自家用有償旅客運送制度を組み合わせることで移動手段を確保することを検討すべきであることは、「ラストワンマイル・モビリティ/自動車 DX・GX に関する検討会」の提言のとおりである。

他方、高齢社会や共働きの進展、地域へのさまざまな観光客の来訪などを考慮すると、地域での互助活動・ボランティア活動による運送、自家使用の自動車による運送等にも一定の役割を持たせないと社会・経済活動の維持が困難になることも現実である。

公共交通機関又は自家用有償旅客運送の利用が困難な住民の運送や他のサービスに付随して生じる運送の扱いについては、「道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について」（平成30年3月30日国自旅第338号）により考え方を整理し、運用してきたところであるが、地域における移動資源の確保がかなり困難になっているなかで、道路運送法における許可又は登録を要しない運送についても、公共交通機関や自家用有償旅客運送の果たす役割を補完することが重要であることから、改めて下記のとおり整理したので、その旨了知されるとともに円滑な実施に努められたい。その際、このガイドラインの運用にあたっては、無償運送行為が本来は自由に行えるものであり、一般の方々が「許可又は登録」をせずに行える運送行為を安心して行えるよう記述したものであることを理解しておく必要がある。

「ラストワンマイル・モビリティに係る制度・運用の改善策」で示された施策や本ガイドラインの整理に従い、様々な交通手段が提供されることにより、住民の日々の生活や地域社会の活動が活性化していくことが期待される。

なお、地域における移動資源の供給状況や提供されるサービスの内容は変化していくため、本ガイドラインによる整理も定期的に見直していく必要があると考えている。

記

## I. 道路運送法上の許可又は登録を要しない運送の態様についての考え方

道路運送法（昭和26年法律第183号。以下「法」という。）第78条の規定により、自家用自動車は、原則として、有償で運送の用に供してはならず、災害のため緊急を要するときを除き、例外的にこれを行うためには、国土交通大臣の許可又は登録を受けなければならないことが定められている。同規定により許可又は登録を必要とした趣旨は、自家用自動車については、一般的に旅客自動車運送事業のような輸送の安全や利用者の保護のための措置が行われておらず、輸送の安全や利用者の保護のための措置が確実に行われていることについて、許可又は登録を通じて確認する必要があるためである。

個々の運送が、許可又は登録（法第78条第3号の許可、法第79条の登録、行為の態様によっては、法第4条第1項又は法第43条第1項の許可。）を要する有償運送であるか否かについては、最終的には、それぞれの事案に則して個別に総合的な判断を行うことが必要であるが、一般論として、旅客自動車運送事業を含む公共交通機関又は自家用有償旅客運送の利用が困難な住民に対する互助・ボランティアによる運送や他のサービスに付随して生じる運送に係る許可又は登録の要否は、次のとおりである。

## II. 「有償」の意義

「有償」とは「運送サービスの提供に対する反対給付として財物を收受すること。」であり、これに該当するか否かにより、法の許可又は登録の要否が判断される。

### 1. 利用者からの給付について

#### (1) 收受するものが「反対給付」にあたらない場合

##### ① 利用者から收受するものが謝礼と認められる場合

【判断の考え方】

・社会通念上常識的な範囲での「謝礼」は、運送の対価ではない。運送の提供者が金銭の支払いを求めず、利用者から謝礼として金銭等が支払われたとしても、有償の運送といえず許可又は登録は不要である。

ここで言う「謝礼」とは、交通手段を持たない高齢者を街での買い物に同乗させるといったボランティア・共助へのお礼の気持ち程度のもの（この記述は、謝礼の意味する内容を明確にするための例示であって、当然、謝礼の対象となるのは「高齢者の買い物」の場合に限らない。）を想定している。従って、この謝礼を隠れ蓑にして営利事業を行うことは想定されていない。そうした観点から、以下の場合には謝礼とは認められない。

イ 運送を提供する者が運賃表を定めてそれによって利用者が金銭を支払う場合

ロ 口頭・ジェスチャーにより利用者に強く謝礼を促す等、謝礼の名を借りて実質的には運賃を求める態様の場合。なお、後掲のとおり、燃料

代等の実費を求めることは可能である。

- ハ ウェブサイト等により無償の運送サービスを仲介・紹介するサービスにおいて、謝礼の金額を入力しないとサービスが提供されなかったり、謝礼の有無・金額の多寡により、利用者を選別するなどの取扱いを行う場合

・なお、いわゆる白タク行為による運送に対して、利用者から「謝礼」の名目により金銭等が支払われる場合についても、ここで言う「謝礼」にあたるもの拡大解釈がされるべきではないことは言うまでもない。

## ② 利用者からの給付が、実費相当分の場合

[判断の考え方]

- ・運送行為が無償で行われる場合においても、ガソリン代等の「実費」を受け取ることは許される。この場合には許可又は登録は不要である。
- ・「実費」とは、運送（前後の回送を含む。）に必要なガソリン等の燃料代、道路通行料、駐車場料金、保険料（※）、当該運送を行うために発生した車両借料（レンタカー代）をいう。
  - ※保険料とは、以下の保険に関する保険料を指す。
    - ・ボランティア団体・NPO等による、一回あたり、又は一日あたりの無償運送行為を対象に提供されている保険（当該保険が、年間契約による場合を含む。）。ただし、当該車両にもともと掛けられている自賠責保険・任意保険は対象外。
    - ・レンタカーの借り受けに伴って加入する一時的な保険（免責補償制度（CDW）及び休業補償（NOC））。
- ・ガソリン代の算出は、一般的には、直近のガソリン価格等を利用して以下の方法により算出することが可能であるが、運送行為が頻繁に行われる場合に、一定の期間において「1 kmあたり〇円」などと定めて概算することも、簡易な方法として容認できる。

走行距離（km）÷燃費（km/ℓ）×1ℓあたりのガソリン価格（円/ℓ）

## （2）反対給付が「運送」に対するものではない場合の有償性判断

[判断の考え方]

- ・たとえば宿泊や介護など、提供されるメインのサービスが有償であっても、当該サービスの利用者へ付随的に提供される運送については、運送に特定した反対給付がない場合（送迎利用の有無にかかわらず利用料に差異がない場合）、許可又は登録は不要である。この場合、前掲1（1）②のとおり、燃料代等の実費を求めることは可能である。なお、送迎利用の有無によって利用料に差異を設ける場合の扱いについては、後掲2. を参照。



[法の許可又は登録を要しない場合（具体例）]

- ① ホテル・旅館等の宿泊施設の利用者を対象とする運送
  - ・宿泊施設が、駅・空港・港等と宿泊施設との間で、無償の運送サービスを行う場合  
この場合は無償の運送サービスであるから、利用者の依頼・要望に応じて、送迎途中で商店等に立ち寄ることも差し支えない。また、送迎距離が長距離に及ぶ場合であっても、利用者を対象としたサービスとして社会通念上妥当と考えられる場合は、許可又は登録は不要である。
  - ・ホテル、旅館、農家民泊等が近隣施設や観光スポットへの運送を無償で行う場合  
スキー旅館からゲレンデへの運送、旅館から海水浴場への運送、宿泊施設からイベント会場への運送など、利用者を対象に無料サービスとして行う近隣施設等への運送は、社会通念上常識的な範囲のものは、許可又は登録は不要である。
- ② 施設送迎（介護施設、学校その他の施設）の運送
  - ・施設利用自体が有償であったとしても、施設の運営者等が施設利用者の送迎のために付随した運送を行う場合、当該運送に特定した反対給付がなければ、許可又は登録は不要である。なお、この場合も無償の運送サービスであるから、施設利用者の依頼・要望に応じて、送迎途中で商店等に立ち寄ることは差し支えない。
- ③ 生活支援サービスなどとの一体運送
  - ・通院や買物等に同行する支援、子供の送り届けなどが含まれる「子供の見守り支援」など、提供するサービスに人の運送が付随して行われるものについては、当該サービス自体が有料であったとしても、当該運送に特定した反対給付がない限り、許可又は登録は不要である。なお、生活支援サービスと称していても、提供されるサービスの実態が目的地への運送のみである場合には、許可又は登録を要する。
  - ・子供の塾・習い事・部活動等への無償の送迎を、地域のボランティア・互助活動として組織的に行うことは差し支えないが、地域のタクシー事業者の中には、「子育てを応援するタクシー」として積極的に子供送迎に取り組んでいる事業者もあり、自治体等が関与して利用料を低減させることにより、プロドライバーによるより安全・確実な送迎を実現することも可能である。地域住民へのこうしたサービスの活用促進にも留意されたい。
- ④ ツアー等のサービス提供事業者が、ツアー参加者を対象に行うサービスに付随した運送
  - ・ダイビング・シュノーケリング等のマリンスポーツやスノーシューツアー等の事業者が、ツアー利用者を近隣の駅・バス停・宿泊施設等からツアー実施場所まで運送するなど、利用者を対象に無料サービスとして行う運送は、社

会通念上常識的な範囲のものは、許可又は登録は不要である。

- ・サイクリングツアー等で、ツアー参加者の突発的な身体的不調や急な天候不良等により、ツアー参加者を伴走車に乗せる場合で、運送に特定した反対給付がない場合は、許可又は登録は不要である。
  - ・ただし、ツアーと称していても、提供されるサービスの実態が、単に目的地への運送のみである場合には、許可又は登録を要する。
- ⑤ 通訳案内士等による観光ガイド事業との一体運送
- ・国・地方公共団体及び公益社団法人日本観光振興協会並びに公的機関が認定・付与する資格を有する観光ガイドが、ガイドのために人を運送する場合で、運送に特定した反対給付がない場合は、許可又は登録は不要である。
  - ・ただし、観光ガイドと称していても、提供されるサービスの実態が、当該地域に関する専門的な知識や高度な語学力等に基づくガイドの提供ではなく、単に目的地への運送のみである場合には、許可又は登録を要する。

## 2. 利用者の利用料に差を設ける場合の取扱い

### [判断の考え方]

- ・たとえば、有料の施設利用に付随する運送サービス、宿泊施設における運送サービスや幼稚園等の送迎に係る運送サービスについて、利用者間の公平性を図る観点から、当該運送サービスの利用の有無によって施設の利用料や宿泊料に差を設ける場合には、当該差額が運送サービスに要する実費の範囲内であれば、許可又は登録は不要である。
- ・この場合の実費については、上記1. (1) ②の各費用が対象となることはもちろん、当該車両が、主として送迎を要する利用者のためだけに購入・維持されていることにかんがみ、実費の範囲に、車両償却費、車検料・保険料等の車両維持費を含めることも差し支えない。また、幼稚園等において、「通学通園に係る自家用自動車の有償運送の取扱いについて（平成9年6月17日付自旅第101号）」に基づき許可を受けた場合は、利用者から運行にかかる人件費相当を収受することができる。
- ・なお、上記のように、公平性の観点から実費の負担を一部の利用者に求めるために利用料に差異を設ける場合には、利用料と運送サービスの実費相当額負担分を明確に分け、必要に応じ利用者等に説明できるようにしておくことが望ましい。

### [法の許可又は登録を要しない場合（具体例）]

- ・介護施設への送迎の利用の有無に応じて、施設の利用料金に差を設ける場合。
- ・宿泊施設における運送サービスについて、運送サービスの利用の有無によって宿泊料金に差を設ける場合。
- ・保育園、幼稚園、小学校、中学校、高等学校、専門学校、学童保育、学習塾、インターナショナルスクール、スイミングスクールなどへの通園・通学等に

係る運送の利用の有無でこれらの施設に支払う料金の差を設ける場合。なお、保育園・幼稚園等の通園バスには自家用車（白ナンバー）がよく見られる一方、中学校・高等学校などのスクールバスは、道路運送法の貸切許可・特定許可を有する事業者（緑ナンバー）が受託して運行していることが多い。いずれを選択するかは、これら施設の経営判断によるが、利用者の多寡、運行距離の長短及び利用者の特性等に応じ、安全に生徒等を送迎するための手段が適切に選択されるよう、留意されたい。

### 3. 第三者からの給付の取扱い

[判断の考え方]

- ・運送主体が「利用者以外から収受するもの」は、原則として、「運送サービスの提供に対する反対給付」とは解さず、許可又は登録は不要である。
- ・ただし、利用者以外の第三者が、利用者に代わって運送主体に対し運送の反対給付を行う場合は、許可又は登録を要する。

[法の許可又は登録を要しない場合（具体例）]

- ・国・地方公共団体が運送サービスを行うボランティア団体に対し、団体の職員（運転のみを行う職員及び運転・その他の業務も行う職員を含む）の人件費などに充てるものとして、団体の運営に要する費用の補助金を支出する場合。なお、当該運送サービスの提供を受ける利用者に対し、国・地方公共団体が運送利用券を直接又は間接的に給付する場合は、許可又は登録を要する。
- ・団体運営の支援として個々の運送行為と紐付かない寄付金、協賛金などを第三者から収受する場合は、有償には該当しない。

### 4. 介護保険法等に基づく移動支援等の運送に関する給付の取扱い

[判断の考え方]

- ・法制度上、運送サービスに対する報酬が支払われていないと扱われるものは、有償の運送には該当しないため許可又は登録は不要である。

[法の許可又は登録を要しない場合（具体例）]

#### （1）訪問介護における運送

- ・乗降介助が介護報酬の対象となっている場合でも運送は介護報酬の対象外であり、利用者から運送の反対給付として金銭を収受しない場合は許可又は登録は不要である。障害者総合支援法に基づく居宅介護、行動援護、同行援護、重度訪問介護、重度障害者等包括支援及び地域生活支援事業の移動支援事業において運送を行うことがある場合についても同様である。

#### （2）介護保険法第115条の45第1項に規定する介護予防・日常生活支援総合事業における訪問型サービスB・D及び同条第2項に規定する一般介護

予防事業の一環として行う運送

- ・本事業として行う運送は、1(2)の③の「提供するサービスに人の運送が付随して行われるもの」に該当するものであり、当該運送に特定した反対給付がない限り、許可又は登録は不要である（なお、委託を受けて通所サービス事業所等への送迎を実施する場合は、同②の取扱いと同じ扱い。）。
- ・地域支援事業交付金等から補助されるガソリン代等の実費並びにボランティア（運送を行う者を含む。）に対するボランティアポイント及びボランティア奨励金は運送の反対給付とはみなされないため、許可又は登録は不要である。

### Ⅲ. その他、運送に関連して金銭授受が行われる場合の取扱い

#### 1. 運転役務の提供について報酬が支払われた場合

[判断の考え方]

- ・他人の車両の運転を委託されて運転役務を提供した場合に、運転役務の委託者から運転役務の提供者に対して当該役務の提供について報酬が支払われたとしても、有償の運送行為にはあたらない。
- ・ただし、運送の態様又は対象となる旅客の範囲によっては、自動車運転代行業、人材派遣業等とみなされる場合があり、それぞれの関係法令が適用されるため留意が必要。

[法の許可又は登録を要しない場合（具体例）]

- ・運転役務の提供者が利用者の所有する車両を使用して送迎を行う場合
- ・企業所有の車両を使用し従業員送迎を行う場合で、運転業務を外部に委託する場合。

- 車両提供者が、運転役務提供者に運転をさせて、第三者たる利用者の運送を行う場合の扱い
- ・車両提供者が利用者から金銭を収受しない場合は、無償運送であるため、許可又は登録を要しない。この場合に、車両提供者が自己の負担で、運転役務提供者に報酬を支払うことは差し支えない。
- ・車両提供者が利用者からⅡ 1. (1) ①の謝礼及び②の実費を受け取るとは、無償運送への謝礼及び実費の支払いであるため、差し支えない。
- ・ただし、運転役務の報酬の名目で、実質的には利用者から運転役務提供者に運送の対価を支払っていると見られる場合（単に車両提供者を介して運送の対価を収受していると思われる場合）には、運転役務提供者と利用者との間で有償運送が行われているといえるため、許可又は登録を要する。

2. 仲介手数料の受領及び運送サービス提供者に対する謝礼及び実費の代行受領

(1) 運送サービスの仲介者が仲介手数料を受け取る場合

[判断の考え方]

- ・運送サービスの仲介を依頼した者（運送サービスの提供者及び当該サービスの利用者）から仲介者に対して仲介に関する報酬が支払われたとしても、運送サービスの提供に対する反対給付ではないので、運送が有償で行われたことにはならない。
- ・ただし、仲介の態様によっては、旅行業等とみなされる場合があり、それぞれの関係法令が適用されるため留意が必要。

[法の許可又は登録を要しない場合（具体例）]

- ・仲介者が、自家用自動車を用いて運送サービスを行う者と当該サービスを利用する者を仲介する場合において、運送主体ではない仲介者がそのいずれか又は双方から仲介手数料を收受しても差し支えない。

(2) 運送サービスの仲介者が運送サービスの提供者の受領すべき謝礼及び実費を代行受領する場合

[判断の考え方]

- ・運送サービスの仲介者が利用者から謝礼及び実費を代行受領し、運送サービスの提供者に支払うことは差し支えない。
- ・ただし、運送サービスの提供者が、名目・支払方法の如何を問わず、仲介者あるいは仲介者以外の第三者を通じて謝礼及び実費を超える金銭等を收受することにより、運送の対価を收受したとみられる場合には、有償の運送行為として、許可又は登録を要する。また、仲介者が、運送サービスの提供者に対して、仲介手数料等からキックバックするなど、謝礼及び実費を超える金額が運送の対価とみられる場合には、有償の運送行為として、許可又は登録を要する。いずれにせよ、仲介サービスを隠れ蓑にして有償運送をすることは認められない。

3. NPO法人等が同法人の職員等に対して報酬を支払う場合

[判断の考え方]

- ・NPO法人等が、同法人の管理下にある運転手（職員、登録ボランティア等）に対して、NPO法人等からの指示に応じて第三者を無償で運送し、当該業務を遂行したことに対して報酬が支払われたとしても、「運送サービスの提供に対する反対給付」にはならない。

[法の許可又は登録を要しない場合（具体例）]

- ・NPO法人が同法人の職員に指示して運送させた場合に、当該職員に支払う報酬の名目が「送迎手当」等である場合
- ・登録ボランティアがNPO法人等の指示に基づき、自己の車両を用いて無償



運送を行う場合、運送の主体はNPO法人等であって、NPO法人等が利用者から謝礼及び実費を收受することはもちろん、ボランティア輸送に協力してもらった謝礼・報酬等として、金銭等を運転者に与えることは差し支えない。なお、ここで授受される「謝礼・報酬等」は、運送主体と利用者の間で授受されるものではないので、1.(1)①及び②の謝礼、実費とは関係がなく、NPO法人等において任意に決定できるものである。

#### 4. 自治会等の活動として、会員向け運送サービスを行う場合

[判断の考え方]

- ・市町村社会福祉協議会、地区社会福祉協議会・自治会・町内会・まちづくり協議会・マンション管理組合・老人クラブ等の地縁団体（以下「自治会等」という。）の活動において、会員が負担する会費で運送サービスを提供しても差し支えない。この場合、会費で車両を調達することや、会費から当該サービスを提供するための運転者に対して報酬を支払っても差し支えない。
- ・自治会等において、公平性を図る観点から運送サービスの利用の有無に応じて会費に差を設けることも、当該差額が運送サービスに要する実費の範囲内であれば、許可又は登録は不要である。
- ・この場合の実費の考え方は、前記Ⅱ 2.（利用者の利用料に差を設ける場合の取扱い）のとおりである。