

東京交通新聞 2010 年 9 月 6 日（月）

< 国交省通知 「無償」運送の範囲拡大 >

迎車回送分の燃料代 ファミサポ子供送迎

住民の移動を保障する「交通基本法」制定の動きや「地域主権戦略」を見据え、バス、タクシーなど公共交通事業者への支援を軸としつつ運行の担い手を広げた格好となった。特区案は埼玉県と佐賀県が 3 月に出していた。

道運法の適用を受けない無償運送の基準に関しては、有償運送が国の登録制として法制化された 2006 年の同法改正時、「登録・許可を要しない運送の態様」（事務連絡）が制定されている。国交省は今回、この事務連を明確化する「細部取り扱い」をつくった。

運送の対価は従来、ガソリン代と道路通行料、駐車場料金の実費に限られ、佐賀県は「車両償却費、保険料、迎車・回送の際のガソリン代まで含むべき。乗せる側の持ち出しが多い」と要望。同省はこのうち車庫などを発着点とする迎車・回送時の燃料に着目し、実際の運行に必要とされ、トリップメーター（走行距離計）などを用いて金銭的な水準の特定も可能と判断、無償運送の対価の対象に加えた。

ファミサポは子供の預かりや家事など子育てを援助する厚生労働省所管の会員制のシステム。全国に 570 カ所ほど設置され、社会福祉協議会や NPO が運営の委託を受けている。子供の有償運送は道運法上認められていないが、国交省はファミサポの活動に限り、保育施設～自宅間など送迎部分のみの有料サービスのケースも含め無償運送として位置づけた。

事務連では「ファミサポの送迎は保護者に代わって子供の世話をする継続的・一連のサービスの一部。従属的な要素にすぎない」とした。同省は「送迎 1 時間 700 円といった例はあるが、有償性は低い。地域に根づき、総合的に子育てをサポートしている」（自動車交通局）とし、事実上、現状を追認した。

埼玉県は「体調不良の園児や夜間の預かりがファミサポでできるようになり、自家用車使用のニーズは高い。対価を伴う有償の送迎でも道運法の適用除外とすべき」と求めている。