

1. 乗合旅客の運送に係る規制の適正化関係

頂いた御意見	国土交通省の考え方
<p>①許可関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般乗合旅客自動車運送事業の参入・撤退には厳格な基準を設けるべきである。 ・事業の撤退については地域公共交通会議の協議事項とすべきである。 	<ul style="list-style-type: none"> ・一般乗合旅客自動車運送事業の参入・事業の開始については、これまでと同様に、輸送の安全及び利用者の利便を確保する観点から必要な基準を設定し、厳格な審査を行っていくこととしております。 ・地域公共交通会議は、地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項、市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項その他これらに関し必要となる事項を協議するため設置することとしております。なお、地域公共交通会議は、事業の撤退を含む生活交通のあり方を協議する地域協議会の分科会として位置づけることも可能としております。
<p>②運行計画関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通空白地帯、交通空白時間における運行について、その適切性を判断する具体的な基準を示されたい。 ・クリームスキミング的な運行については、地域公共交通会議の協議が調っている場合にも認めるべきでない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・いわゆる「クリームスキミング的な運行」に該当することの要件について、従来の基準に、オフピーク時間帯の運行回数が0回であることを新たに加えることとしております。 ・地域公共交通会議において既存の旅客自動車運送事業者の合意がある場合には、既存事業者の利益を損なうことが想定されないことから、クリームスキミング的な運行についても認めることとしております。

2. 自家用有償旅客運送関係

頂いた御意見	国土交通省の考え方
<p>①自家用有償旅客運送の対象（全般）関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗合運送を利用者の状態に関係なく、積極的に認めるべきである。 ・旅客の範囲はできるだけ具体的、客観的に決めることとされたい。 ・利用者の範囲は当該市町村の在住者に限らず、「発地又は着地」のどちらかの条件を満たす者を対象とすべきである。 ・利用者の範囲は当該市町村の在住者に限定すべきである。 ・当日会員、臨時会員を認めることのないようにされたい。 ・利用者には会員証の交付、携行を義務付けられたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市町村運営有償運送及び過疎地有償運送にあつては、原則として乗合運送を認めることとしておりますが、福祉有償運送については、バス、タクシー事業者によることが困難な場合に、移動制約者の生活に必要な旅客輸送を確保するために認められたものであり、この制度の趣旨からドア・ツー・ドアの個別輸送を原則としております。ただし、透析患者の透析のための輸送等であつて運営協議会が認めた場合には、一回の運行で複数の旅客を運送することを可能としております。 ・自家用有償旅客運送は、バス、タクシー事業者によることが困難な場合に、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保する重要性にかんがみ、自家用自動車による有償運送を認めるものであり、その対象は実態等を踏まえて限定したものとしております。 ・当該市町村に所用のある方の移動手段を確保する必要がある等の運送の実態に照らし、旅客の発地又は着地のいずれかが当該市町村にあれば運送の対象とすることとしております。 ・どのような者を会員とするかは、法令に定める要件を満たしていることを前提に一義的に運営協議会の協議を経て個別に判断されるべきものですが、当日会員や臨時会員を認めた場合には、バス、タクシー事業者によることが困難な場合に、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保する重要性にかんがみ、自家用自動車による有償運送を認めるという制度の趣旨を損なうことから、適当でないものと考えております。 ・利用者には会員証を交付するか否かといった点については運送者により判断されるべきものと考えますが、会員以外の者を運送した場合には行政処分等の対象となります。

<p>②自家用有償旅客運送の対象（市町村運営有償運送）関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・マイクロバスが使用できるのは市町村運営有償運送に限定すべきである。 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通空白の地域においてバス、タクシー事業者によることが困難な場合に、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保する重要性にかんがみ、自家用自動車による有償運送を認めるものであるという点では、過疎地有償運送は市町村運営有償運送と異なることから、この場合にはマイクロバスの使用を認めることとしております。
<p>③自家用有償旅客運送の対象（福祉有償運送）関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・セダン型車両の利用対象者を限定すべきでない。 ・通院の場合は福祉有償運送であってもマイクロバスの使用を認めてほしい。 ・福祉架装がなされた貨物車両も有償運送に使用できることとされたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・今回の法改正は、バス、タクシー事業者によることが困難な場合に、移動制約者の移動の確保を図ることを1つの目的として行ったものであり、福祉有償運送については、使用する車両を問わず、身体障害者手帳を交付された者、要介護認定者、要支援認定者、その他障害を有する者であって、他人の介助によらずに移動することが困難であり、単独では公共交通機関を利用することが困難な者及びその付添人を運送の対象としているところです。ただし、セダン型車両を用いて運送を行う場合には、一定の要件を満たす者を乗務させることを求めているところです。 ・福祉有償運送は、バス、タクシー事業者によることが困難な場合に、移動制約者の生活に必要な旅客輸送を確保するために認められたものであり、制度の趣旨から乗車定員11人未満の車両を用いたドア・ツー・ドアの個別輸送を原則としております。ただし、透析患者の透析のための輸送等であって運営協議会が認めた場合には、一回の運行で複数の旅客を運送することを可能としております。なお、市町村運営有償運送及び過疎地有償運送にあっては、マイクロバスの使用が可能となっているところです。 ・回転シートやリフトを備えた車両であれば、貨物車両であっても有償運送に使用できることとしております。
<p>④登録申請関係</p>	

<ul style="list-style-type: none"> ・複数の自治体に申請している団体の利便を図るため、書類や事務手続きの簡素化を図るべき。 ・助け合い活動の中で運送の有無にかかわらず一定額の謝礼をもらう場合には登録は不要としてほしい。 ・運送の対価がガソリン代程度にとどまるときは、登録は不要としてほしい。 ・実費の範囲であり、営利行為と認められない場合には登録を不要としてほしい。 ・透析患者の送迎については登録を不要としてほしい。 ・福祉有償運送の登録に際しては、医師の診断書等利用者が「単独での公共交通利用困難」である旨の証明書を添付することとされたい。 ・地方公共団体からNPOへの協力依頼文書を添付することとされたい。 ・欠格事由に該当するか否かは代表者による宣誓をもってこれに代えてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・添付書類については、登録の拒否要件に該当するか否かを判断するために最低限必要な書類を求めるとしてあります。 ・単に実費の範囲内であること又はガソリン代程度にとどまること等をもって登録を不要とすることは適当でないと考えますが、駐車料金等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、一義的に金銭的な水準を特定できるものを負担する場合等については登録は不要とする等、登録又は許可が不要な運送の態様の詳細については、「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」（平成18年9月28日付け事務連絡）に定めてあります。 ・福祉有償運送の利用者については、医師の診断書等に基づき運営協議会において運送の対象とすることの可否について協議することとしてあります。 ・登録に当たっては運営協議会が交付した協議が調っていることを証する書類を添付することとしているところであり、手続きの簡素化、迅速化を図る観点から別途地方公共団体の協力依頼文書は求めないこととしてあります。 ・欠格事由の有無については、NPO等の代表者による役員に欠格事由に該当する者がいない旨の宣誓をもってこれに代えることができることとしてあります。
<p>⑤運送の区域関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事務所等が存在しない区域（空区域）は運送の区域として認めないようにしてもらいたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・自家用有償旅客運送は、バス、タクシー事業者によることが困難な場合に、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するために認めるものであり、また、適切な運行管理の実施の観点からも、対象となる運送の区域は限定したものとしてあります。運送の区域については、輸送の安全及び利用者の利便を確保するのに問題がない場合には、事務所等の有無を問わず地域公共交通会議又は運営協議会を主宰する市町村又は都道府県の区域のうち、当該会議又は協議会で協議が調った市町村を単位とすることと

<p>⑥地域公共交通会議、運営協議会の運営関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各自治体に対して運営協議会の設置を義務づけるべき。 ・運営協議会には県も主導的な役割を果たすこととしてほしい。 ・福祉有償運送の利用者の状態については、判定機関等により判断すべきではない。 ・福祉有償運送の利用者の状態については、市町村の担当部門にて行うこととされたい。 ・運営協議会の協議の手法等は運営協議会に委ねることとしてほしい。 ・運営協議会の合意に当たっては多数決を導入しないようにされたい。 ・運営協議会においては申請者の非営利性を確実に確認するようにされたい。 ・運営協議会が国の基準を上乗せすることのないようにされたい。 	<p>しております。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運営協議会を設置するか否かは当該地方自治体の判断によるものと考えておりますが、国土交通省としても、各地方自治体に対して設置を呼びかけるとともに、運営に当たってのガイドライン等を示すことにより円滑な設置及び運営を図ることとしております。 ・運営協議会については、地域住民の生活に最も密接に関連し、かつ地域の交通政策、福祉政策について直接責任を負う地方公共団体として、市町村が一義的に主導的な役割を果たすべきものと考えておりますが、複数の市町村の区域を対象とする場合等には、当該市町村と緊密な連携を図ることを求めているところです。 ・運営協議会における具体的な運営の方法については、当該運営協議会において決定されるべきものと考えておりますが、適切な運営が確保されるよう、国土交通省としてもモデル要綱や運営のガイドラインを示しております。 ・自家用有償旅客運送の主体となることができるのは非営利法人に限られているため、申請者の非営利性を確認する必要はないと考えておりますが、運送者が収受する対価が営利に至らない範囲であるかについては、運営協議会において確実に確認することとしております。 ・国が設定している基準については、輸送の安全及び利用者の利便を確保する上で必要最低限のものを定めているところです。
<p>⑦地域公共交通会議、運営協議会の構成員関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・学識経験者は原則として公共交通に関する学識を有する者とされたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通会議及び運営協議会の構成員については、公正・中立な運営が確保され、十分な議論が尽くされるよう、バランスにも配慮して、地方公共団体の長、一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体、住民又は旅客、地方運輸局長、事業用自動車の運転者が組織する団体等としています。このほかに運営協議会等

	<p>の判断によりその他学識経験者等必要な者も加えることも可能となっておりますが、この場合にどのような者を構成員とするかは、運営協議会が判断すべきものと考えます。</p>
<p>⑧対価の基準関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・非営利と見なすことのできる運送の対価の基準を定めて頂きたい。 ・実費相当額がいくらかを明確にして欲しい。 ・運送の対価の基準はタクシー料金の1/2であることとしてほしい。 ・運送の対価の基準はタクシー料金の1/2であることとしないでほしい。 ・対価の設定方法として、距離制、時間制、エリア制等の形態を認めてほしい。 ・対価の設定方法は一通りとしてほしい。 ・対価については、入会金、会費も含めて判断してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・自家用有償旅客運送は、採算性の面からバス、タクシー事業者が参入しないなど、事業者によることが困難な場合に認める制度であり、対価については、営利目的とならない範囲のものとするべきと考えております。 ・具体的には、省令で燃料費等を勘案して実費の範囲内であること、過疎地・福祉有償運送については、バス、タクシー事業の運賃・料金を勘案して営利目的とは認められない妥当な範囲であり、運営協議会で協議が調っていること等としております。 ・この具体的な考え方には、「自家用有償旅客運送者が利用者から収受する対価の取扱いについて」(平成18年9月15日付け国自旅第144号)において示しているところですが、運送の対価(専ら団体の活動の維持・運営に充てられる会費等は含めない。)については、営利目的にならない範囲として、これまでの実態等を踏まえ、概ねタクシー運賃の1/2の範囲内等であることを目安とするとともに、対価の設定方法については、利用者の利便を確保する観点から、距離制、時間制、定額制または運営協議会の合意に基づいた対価の設定ができることとしております。
<p>⑨輸送の安全、旅客の利便の確保のための遵守事項関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自家用有償旅客運送者に係る指導の権限を運営協議会に付与してほしい。 ・様式はあくまで記載例ということにして、現行の様式が使えるようにされたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・運営協議会の設置及び運営に関するガイドラインにおいて、運営協議会の主宰者は、利用者からの苦情及び通報、事故その他の連絡を受けた場合に適切な運営を確保するため必要な指導を行うことを盛り込むこととしております。 ・諸記録については、項目のみを定めることとし、参考様式を示すこととしております。
<p>⑩認定講習関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転者等が受講すべき講習は必要最低限度のも 	<ul style="list-style-type: none"> ・運転者が受講すべき講習は、輸送の安全及び旅

<p>のとし、できるだけ簡素なものとして欲しい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・使用車両によらず、運転者等に対する講習は運転及び介助の技術に関する講習とすべきである。 ・運転者等に対する講習には実技講習も取り入れるべきである。 ・運転者等に対する講習で全ての車種を用いることは困難であるため、福祉車両の取扱いは講習に入れるべきではない。 ・国土交通省の基準に則ったものであれば各団体での講習の実施を可能としてほしい。 ・申請者が属する法人での講習受講を認めるべきではない。 ・現行の運転協力者講習は大臣が認定する講習とされたい。 ・適性に実施されていない場合の認定取り消しを含め、認定講習のフォローアップをしっかりと行うべきである。 ・既に講習を受けた者については新たに講習を受ける必要のないようにしてほしい。 ・ヘルパー資格があるだけでなく、福祉有償運送の知識、理解がある者を講師として専任すべきである。 ・テキストについても大臣認定の対象とすべきである。 	<p>客の利便を確保するために必要最低限度のものとしております。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市町村運営有償運送及び過疎地有償運送の運転者に対する講習は運転に関する内容とするのに対し、福祉有償運送の運転者に対する講習については福祉に関する知識を内容とし、セダン型車両を用いた福祉有償運送の運転者又は乗務員に対する講習については介助技術を内容とする等、講習の内容については自家用有償運送及び使用する車両の種類に応じて適切なものとしております。 ・介助に関する技術や福祉車両の取扱い等については、実技や演習を取り入れることとしております。 ・運転者等に対する講習の内容については、自家用有償運送及び使用する車両の種類に応じてそれぞれに適したものとしており、福祉車両を使用した福祉有償運送の運転者等に対する講習においては福祉車両の取扱いを内容に取り入れております。 ・一定の基準を満たすことにより国土交通大臣の認定を受けた講習であれば、講習の実施主体を問わず当該講習を修了したことにより運転者の要件を満たすこととしております。 ・現行の講習が基準に適合するものであれば、申請により国土交通大臣の認定を受けることが可能となります。 ・講習の内容が基準に適合しなくなった場合に認定を取り消すことも含め適正に対処していくこととしております。 ・既に講習を終了した者については、ブラッシュアップ講習を受けることにより運転者の要件を満たすものとする方向で今後検討していくこととします。 ・講習の認定に当たっては、講習を的確に実施するために適当な者が選任されているかを含めて審査することとしております。 ・国土交通省としては、輸送の安全及び旅客の利便を確保するために必要最低限度の基準を定めているところであり、テキストを含め具体的な講習の実施方法については、講習実施者が決
--	--

<ul style="list-style-type: none"> ・座学の講義と実技を同一の実施主体がするようにすべきである。 ・十分な車いす台数、福祉車両台数があるところに講習をやらせるべきである。 	<p>定するものと考えております。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・認定に当たっては、講義及び演習を一体のカリキュラムとして実施できるものについて認定をすることとしております。 ・認定に当たっては、実技を含む講習の適切な実施のために必要な体制が整備されているか否かを判断することとしております。
<p>⑪運行管理・整備管理関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・整備管理の責任者及び運行の管理の責任者は運転者との兼務を認めてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・自家用有償旅客運送は、他人を有償で運送するものである以上、バス、タクシー事業と同様、輸送の安全の確保を図ることが不可欠ですが、実際の運行形態等を踏まえ、それに応じた水準の措置を求めることとしております。運行管理については、届出までは求めないものの、運行管理者、運行管理者試験の受験資格を有する者、安全運転管理者の選任要件を満たす者等の中から、事務所ごとに、管理する自動車数に応じた数の責任者を選任しなければならないこととしておりますが、運転者との兼務を禁止しているものではありません。整備管理の責任者についても同様です。
<p>⑫安全な運転のための確認関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対面点呼は非現実的な方法であり、原則化すべきでない。 ・対面点呼の確実な実施を徹底してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・運転者に対する疾病、疲労、飲酒等の確認、指示については、対面で行うよう努めることとしておりますが、これにより難しい場合には、電話により必要な確認等を確実に実施できる体制を整備し、実施することを求めることとしております。
<p>⑬乗務記録関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・確認の記録、乗務記録等各種記録は簡素化してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・確認の記録や乗務記録等については、バス、タクシー事業における乗務記録の内容を踏まえて必要最低限の項目を定めております。
<p>⑭損害賠償措置関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・任意保険等は有償運送時でも有効であるものであることとされたい。 ・任意保険等は自家用の保険でよいこととしてほ 	<ul style="list-style-type: none"> ・万が一事故が発生した場合に十分な損害賠償措置を講ずることができるよう、対人8,000万円、対物200万円以上の任意保険の加入等を求めることとしておりますが、これらについては、有償運送時でも有効であることを要件としております。 ・任意保険の内容については、一義的には保険会

しい。	社等との関係により決定されるべきものですが、必要な要件を満たす場合には、自家用の保険であっても問題ありません。
⑮自家用有償旅客運送自動車への表示関係 ・車体表示はペンキ又はステッカーによることとされたい。	・タクシー類似行為を防止する観点から、自動車の両側面に一定の表示を求めることとしておりますが、使用する自動車が自家用であることを考慮し、表示は自家用有償旅客運送を行う場合に行えばよいこととしております。
⑯事前・事後チェック関係 ・既に許可を受けずに自家用有償旅客運送を行っている者については登録を拒否されたい。 ・事後チェックを充実させてほしい。 ・違反があった場合には既存の事業者と同等の処分をすべきである。 ・行政処分を行う場合には事前に運営協議会の意見を聴取すべきである。 ・行政処分を行った場合には運営協議会に通知をするようにされたい。	・許可を受けずに運送を行った者であって、一年以上の懲役を受けたものについては、登録を拒否することとしております。 ・行政処分等の基準を定め、これに基づき、違反行為があった場合には業務の停止や登録の取り消しを含め厳正に対処していくこととします。 ・行政処分等を行った場合には、行政処分等を行うに至った違反事実、行政処分等の内容を遅滞なく運営協議会の主宰者に通知することとしております。

3. タクシー関係

頂いた御意見	国土交通省の考え方
①運行記録計関係 ・運行記録計の義務付け対象となる地域は日車走行キロ数で客観的に図るべき。 ・患者等輸送限定は運行記録計義務付け対象から除外して欲しい。	・運行記録計による記録を義務付ける地域については、流し営業の割合、日車走行キロ等を踏まえ、運行記録計による記録を行うことで義務付けを行うことでより確実かつ合理的な運行管理が行われると考えられる地域としており、具体的には地方運輸局長が指定することとしております。 ・指定地域に一律に義務付けを行うのではなく、運行の態様等を考慮して、福祉輸送サービスに使用する特殊車両等地方運輸局長が認める場合には、義務付け対象から除外することとしております。

<p>②運賃制度関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運賃の「小型車」区分を設定してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・車種は原則として特定大型車、大型車及び普通車の区分としておりますが、地方運輸局長が地域の実情に応じた区分を設定することを可能としております。
<p>③患者輸送限定等事業関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ぶらさがりには事業に準じた取扱いをしてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・訪問介護事業所の訪問介護員等が自家用自動車による有償運送を行う場合には、適切な運行管理を実施すること等事業に準じた措置を講じる必要がある旨を明確化しました。

※ 類似の御意見については、趣旨を損なわない範囲で、適宜まとめさせていただきました。