

皆様からの御意見と国土交通省の回答

	皆様からの御意見	国土交通省の回答
○全般的な御意見	<p>○「自家用有償旅客運送」が、事実上の営利事業として、地域公共交通のハイタク事業の経営を圧迫することがないようにと、衆参の国土交通委員会による付帯決議で確認されているので、「自家用有償旅客運送」をむやみに拡大することがないように配慮が必要である。</p> <p>○安全・安心の確保できる輸送サービスを提供するという観点から、事業用車両の整備点検の強化、運行管理の厳格化、運転者は「原則、第二種免許の取得」、「第二種免許取得が義務」に改正するなど、旅客運送に相応しい施策が求められる。実際に運行している運転者が高齢のケースもあり、安全性に疑問がある点も無視できない。</p> <p>○移動困難者に対する輸送手段は、各地域の自治体などで工夫を凝らして運行しているが、基本は地域における公共交通機関(バス・ハイタク)を有効に利用することが好ましく、実際にそれに取り組んでいる、群馬県前橋市の「マイタク」という制度が、成功実例としてあげられるので、サンプルケースとして推進することも必要と考える。</p>	<p>○自家用有償旅客運送の導入に関しての基本的な事項(関係者間において、一般旅客自動車運送事業によることが困難であり、かつ、地域における必要な旅客輸送を確保するため必要であることについて協議を調える必要)については、今般の法改正前後で変るものではなく、自家用有償旅客運送の実施の前提については、これまでと変更ありません。</p> <p>○運行管理、車両の整備管理及び運転者の要件については、道路運送法施行規則において具体的に定めていることから、本通達において当該規定を超える規制要件を定めることは考えておりません。なお、自家用有償旅客運送は、一般旅客運送事業者によることが困難な地域に限定されて行うものであることから、運送頻度が低いと認められることや、営利を目的とせず収益を上げるために効率性が求められるものではないことから、一般旅客自動車運送事業のように高いレベルの措置までは求めないこととしています。なお、交通事業者が自らのノウハウを通じて運行管理等の一定の協力を行う事業者協力型自家用有償制度の活用により、より安全・安心なサービスが提供されることとなると考えております。</p> <p>○自家用有償旅客運送の導入にあたっては、関係者間において、一般旅客自動車運送事業者によることが困難であること等について協議が調っていることが必要となり、地域における移動手段としては、まずは、道路運送法の許可を受けたバス・タクシーの活用を検討することが必要と考えております。</p>

	○高齢者による輸送が行われるため、運転者、旅客共に継続性が問われる。	○過疎地等において、公共交通の維持が一層厳しい状況に直面している中、高齢者等移動が困難な方々に対して移動手段を確保することは重要な課題であると認識しております。 なお、自家用有償旅客運送の運転者は、当該自家用有償旅客運送者において選任されるため、高齢者による輸送を原則としているものではありません。
○「地域公共会議に関する国土交通省としての考え方について」の一部改正について	○現行「地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン」の「5.」地域公共交通会議の合意(3)地域公共交通会議(運営協議会)における検討プロセスを維持継続すること及びその旨について明記されたい。	○御指摘の項目について従前規定を変更する予定はありません。
	○道路運送法において、関係者による「合意」から「協議」へと変更されたことを受けて、変更が意味するところを地域公共交通会議や運営協議会等の構成員に周知し、運営方法の見直しを徹底して行うべき。地域交通の検討プロセスに関するガイドラインでは、「地域の具体的な移動ニーズを元に協議」することが会議の開催前のプロセスとされているが、個々の登録申請の協議においては、移動困難者の救済につながるローカルルールが設定されることが少なくない。主宰者である自治体が責任をもってニーズを把握し協議の場で共有化すべきことを明記していただきたい。	○改正法に基づき、地域における協議について、必ずしも全会一致を必要としない点が明確にされたことを踏まえ、その周知に努めてまいります。各会議等ごとの独自基準については、合理的な理由に基づくものについては一律に排除されるものではありませんが、不合理なものについては適時適切に見直しを行うこととし、その考え方を本通達においてお示しすることとしております。
	○現行の道路運送法施行規則において、登録申請に必要な「合意」の要件は、運送の必要性、区域、対価の3項目と読み取ることができる。法改正により、この3項目が「合意」から「協議」の調うべき要件となったことを明確化すべきである。	○道路運送法上協議を調えることとされている事項については、本通達においてお示しすることとしております。他方、法令要件にかかわらず、各地域の移動サービスの持続的な維持確保のため、地域の実情に応じて、その他自家用有償旅客運送に関し必要な事項を関係者間で協議することは重要であると考えております。
	○地域公共交通会議や法定協議会は、交通事業者と自治体職員で構成されていることが多い。上記会議において福祉有償運送が協議される場合には、福祉有償運送の利用対象者や実施団体の実情を把握している構成員を必ず加えるよう通知すべきである。	○地域公共交通会議において自家用有償旅客運送に係る協議を行う場合は、道路運送法施行規則第9条の3第2項第2号の「地域公共交通会議の運営上必要と認められる者」として、当該地域公共交通会議を主催する市町村長又は都道府県知事の管轄する区域内において現に自家用有償旅客運送を行っている特定非営利活動法人等を加えることとする旨明記することとしております。
○「交通空白地有償運送の登録に関する処理方針について」及び「福祉有償運送の登録に関する処理方針について」の制定について	○ライドシェア事業者が「自家用有償旅客運送」に参入することがないように、審査の厳格化も求められる。	○自家用有償旅客運送の運送主体は、市町村又はNPO法人等の非営利団体に限定されており、事業者が自家用有償旅客運送の運送主体となることはできないこととされております。この点について変更する予定はありません。

<p>○「交通空白地」の設定がはつきりせず、空白地輸送地に事業者が営業地であっても、設定が可能となってしまう。</p>	<p>○交通空白地有償運送は、道路運送法施行規則第49条第1号において、過疎地域その他の交通が著しく不便な地域において行うこととされており、どういった地域が「交通空白地」に当たるかについては、各地域の状況により異なることから、一律の基準は設けておりません。具体的には、現行と同様に、各地域の地域公共交通会議等においてその必要性を十分に協議の上、路線又は運送の区域を設定することとなるものと承知しております。</p>
<p>○事業者があっても、空白地指定がされてしまう。</p>	
<p>○「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律の施行に伴う国土交通省関係省令の整備に関する省令」第2. 制定しようとする内容 2. 道路運送法関係 (4)①交通空白地有償運送(仮称)」では、「市町村又はNPO法人等が主体となって、交通空白地において地域住民又は観光旅客等の運送を行うもの」と定義されています。</p> <p>上記の交通空白地における取扱いについて、交通空白地の定義を明確にするとともに、交通空白地以外での取扱いは実施できないことを明記されたい。</p>	
<p>○現状、交通空白地の定義が各自治体によって様々です。この点についてはそれぞれの地域の実情により、ある程度はやむを得ないものと理解はしておりますが、交通空白地というものは過疎地とは違い、各自治体により設定した定義に当てはまる地域であれば、都市部を含めどこでも交通空白地域とすることが出来ます。従って、その定義が自治体間において著しく乖離したり、また、新たな交通手段導入のため恣意的に取扱われることがないよう、今回の通達改正にあたっては、国としても交通空白地についての考え方を一定程度示すべきと考えます。</p>	
<p>○自家用有償旅客運送(福祉有償運送を含む全ての自家用有償旅客運送)については、バス・タクシーによることが困難な場合に限定した取扱いであることを明記されたい。</p>	<p>○自家用有償旅客運送の実施に際しては、一般旅客自動車運送事業者によることが困難である旨協議が調うことが必要である点について、道路運送法第79条の4第1項第5号においても明記されているところですが、この基本的な考え方については本通達においても、引き続き、地域公共交通会議等における検討プロセスも含め、廃止前の通達を踏襲することとしております。</p>
<p>○公共交通空白地有償運送では、バスやタクシーなどの公共交通機関によっては住民に対する移動手段が確保できないと認められる場合においてNPO法人などの非営利団体が、営利目的とは認められない範囲の運送の対価によって、自家用自動車を使用して運送する運行形態とされております。</p> <p>今後2類型に整理されたとしても、交通空白地有償運送(仮称)においては、『バスやタクシーなどの公共交通機関によっては住民に対する移動手段が確保できないと認められる場合』という原則を変更しないようにして頂きたいとお願い致します。</p>	
<p>○「交通空白地有償運送」については、現行どおり、タクシー等の公共交通機関によっては住民に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合に限定することを明記するとともに、国自旅第161号平成18年9月15日(平成30年3月30日一部改正)「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」における地域公共交通会議における検討プロセスに則り、適切な取扱いがなされるよう併せて明記していただきたい。</p>	

<p>○地域公共交通会議又は地域公共交通活性化再生法上の協議会においては、単独(自力)で移動可能な高齢者等を対象にした道路運送法の許可・登録を要しない無償運送についても対象にすることを明記されたい。</p>	<p>○本通達は自家用有償旅客運送の登録の処理に関する取扱いを定めたものであるため、道路運送法の許可・登録を要しない運送について規定する予定はありません。なお、許可・登録を要しない運送については、「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日付け国自旅第338号)2(2)において、当該運送サービスの実施主体は、自治体が主宰する協議会から参加要請があった場合には、これに積極的に協力すべきことを定めているところです。</p>
<p>○自家用有償旅客運送の必要性、対価等を協議する場としての協議会等の協議組織は不可欠である。また、協議会等が組織されていない場合の自家用有償旅客運送の必要性等の協議が不可能なことにつき、登録できないことを明記されたい。</p>	<p>○自家用有償旅客運送に係る協議の場としては、地域公共交通会議等で協議を行うことが原則ですが、当該地域において地域公共交通会議等が組織されていない場合にあっては、設置されていないことのみをもって実施ができないこととするのは不合理であり、申請者が地域の関係者と個別に協議を調えることにより、地域公共交通会議等での協議に代えることもできるものと考えております。本通達においてはその際に協議すべき関係者及び協議を調える方法等について規定することとしております。</p>
<p>○許可の更新時に、輸送の内容が変化している例が多いのに、資料の省略では判断できなくなる。</p>	<p>○更新時の添付書類については、当該更新の前後においてその内容に変更がない場合に限り一定の省略を認めることとしております。</p>
<p>○「福祉有償運送」は、これまで市町においては「福祉課」の担当で、交通政策全体を考える部署とはちがうため、早急に同一化されても問題がありすぎる。また、継続にこれまでの資料がないままで、別の会議に申出されても理解不可能である。</p>	<p>○法令改正により、自家用有償旅客運送の協議を行う場については、地域公共交通会議、運営協議会、地域公共交通活性化再生法の協議会のいずれにおいても可能となったことから、本通達において特段の制限を規定する予定はありません。ただし、当該地域の実情に応じて、主宰者が自家用有償旅客運送の種別により協議の場を区分するなど、弾力的に取扱うことは特段差し支えないものと考えます。</p>

<p>○住民がマイカーを提供する(持込む)場合のドライバーが、運行前の点検を受ける際、「対面点呼」に限定せずに、テレビ電話等を使用した「遠隔点呼」が普通にできるようにしていただきたい。ドライバーが運行管理者の所に点呼を受けに行く時間がかなりの負担になりえます。</p> <p>それと関連して、NPOが運行主体で運行する「交通空白地有償運送」においても、テレビ電話等を使用した「遠隔点呼」が普通にできるようにしていただきたい。実際、田舎ではドライバーと管理者の家がかなり離れており、毎日点呼を受けに行くだけでも大きな負担になっており、ドライバーを続けるのを敬遠される要因の1つとなっています。</p>	<p>○自家用有償旅客運送において運行の安全を確保することは重要であると認識しており、現行制度においては、運転者に対して行う安全な運転のための確認、指示は対面により行うよう努めることとし、地域公共交通会議等において対面での確認が困難であると認められた場合には、地域の実情を踏まえ、テレビ電話等、輸送の安全の確保の観点で適当と認められた方法により実施することが可能となっております。この点について変更の予定はありません。また、今般創設される事業者協力型自家用有償旅客運送においては、これに加え、当該協力事業者が適当と認めた方法によっても実施できることとするとしております。</p>
<p>○登録年限内に、運行において特に問題が発生しなければ「自動的に」更新手続きができるよう変更していただきたい。つまり、公共交通会議等で登録の更新について協議する形をなくしていただきたい。更新ごとに会議で協議する形は、タクシー事業者等が文句をつけやすい状況になっていると感じています。</p>	<p>○自家用有償旅客運送の必要性の判断に当たっては、自家用有償旅客運送の更新も含め、地域において必要な交通サービスの維持の観点から、地域の関係者間で十分に議論を尽くして協議を調えることが必要と考えます。</p>
<p>○福祉有償運送は、原則として1対1の個別輸送とされているが、効率的な運行の促進によって、できるだけ多くの移動のニーズに応えることも重要である。複数乗車も推奨すべきである。複数の旅客から個別に運送の対価を収受する場合に、その合計が、一人で乗車する場合と同額(割り勘等)であっても協議が必要とされている運営協議会が複数あるため、協議は不要とすべきである。タクシーと異なり事前に利用者に対価を示すことができ、登録した対価の変更にも当たらない。現在は、複数乗車が望ましいケースを個別に運営協議会に諮らなければ実施できない運営協議会があり、合理的でない。</p>	<p>○福祉有償運送における複数乗車については、その収受する対価の取扱いも含め、一義的には地域公共交通会議等において地域の関係者間で十分に議論を行い具体的に定める必要があるものと考えております。国土交通省では、これまでも「福祉有償運送に係る運営協議会における協議に当たっての留意点等について」においてその考え方や事例等をお示ししているところですが、今後ともその周知に努めてまいります。</p>
<p>○交通空白地有償運送の登録車両は軽トラック(貨物)も可能とすべき。助手席に乗車しても、安全性に問題はないため。</p>	<p>○登録車両について、自動車の用途による制限を付す予定はありません。</p>
<p>○施行規則第51条の16に規定する修了証や車検証、保険証券、持込車両の使用権原を証する書類は、運送者において保管すればよく、提出は省略すべきである。また、新規および更新申請において、法人は登記事項証明書提出が必要とされているが、登録申請は人格なき社団も申請が認められており、法人の場合も提出は不要である。全国的に、登録申請書類を運営協議会への提出を求められている現状があり、提出作業が負担となっている。そもそも有効期間3年の延長が改められない現状において、更新申請に係る書類全体が非営利団体には過重である。撤退理由の一つになっていることを重く受け止めてほしい。</p>	<p>○御指摘の添付書類は自家用有償旅客運送の登録要件や輸送の安全性確保等の状況について確認するため提出を求めているものであり、一切の提出を省略することはできません。なお、更新登録の際、その更新の前後において内容に変更がない場合は、定款等の書類、路線図、自家用有償旅客運送自動車についての使用権原を証する書類(ただし、車両の一覧を除く。)については、添付を省略できることとしております。</p>

<p>○「福祉有償運送に係る運営協議会における協議に当たっての留意点等について」の一部改正について</p>	<p>○福祉有償運送については、一つの地方公共団体が主宰する運営協議会以外に、複数の地方公共団体が共同(交替)で主宰する広域運営協議会の形態もあることから、この場合の「地域公共交通会議又は地域公共交通活性化再生法上の協議会においても行うことができる」場合について、一つの地方公共団体が主宰する地域公共交通会議(活性化再生法定協議会含む)との違い及び対応方法等について明記されたい。</p>	<p>○地域公共交通会議の設置単位については、「地域公共交通会議及び運営協議会に関する国土交通省としての考え方について」においてお示しています。なお、例えば、運送の区域が複数の市町村にまたがる場合で、地域公共交通会議又は地域公共交通活性化再生法の協議会が単独の市町村ごとに設置されている場合は、それぞれの市町村の協議会において協議を調える必要があるものと考えます。</p>
	<p>○運送目的に応じた対象となる協議会を整理することに鑑み、福祉有償運送に係る協議会では、単独(自力)での公共交通機関の利用が困難である身体障害者、要介護者を対象にすることを明記されたい。</p>	<p>○地域公共交通会議又は運営協議会での議論の対象となる輸送形態については、法令上特段の制限は設けられておりません。地域において運送目的に応じ協議会を整理される場合は、当該地域の実情を踏まえ、主宰者である地方公共団体において具体的に定めることとなるものと考えております。なお、福祉有償運送における輸送対象については、省令上認められている範囲内において、地域の協議会において定められることとなります。</p>
	<p>○旅客のうち、ハ及びニに該当するものについて、判定委員会が設置されている地域や運営協議会で判断することとされている地域では、利用を希望しても何か月も利用できず待たされる事態が起きている。例示されている「判定組織を設置して判断」と「運営協議会で判断」は合理的でないため、削除すべき。</p>	<p>○福祉有償運送は、法令に基づき、他人の介助によらずに移動することが困難であると認められ、かつ、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を運送すべきことが定められております。従って、上記要件に当たるか否かについては、地域公共交通会議等において当該者の身体状況等について運送の対象とすることが適切であることの確認を求めるとしてあります。その確認方法や頻度については、それぞれの地域の状況を踏まえ、地域公共交通会議等において具体的に定める必要があるものと考えております。御指摘の例示は、各地の運営協議会において行われている確認方法の主なものを示したものです。</p>

<p>○「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」の一部改正について</p>	<p>○「運送の対価が、タクシーの上限運賃の1/2を超える対価が設定できる」事に関しては、利用者の視点で見ると限りにおいては、望ましくないといえる。</p>	<p>○「タクシーの上限運賃の1/2」については、従前より、あくまでも目安であり上限規定ではない旨周知に努めてきたところですが、上限規定として縮小解釈され、対価の設定に際して適切な実費を反映できず、結果として持続可能な輸送サービスの提供が不可能となることも想定されることから、本通達上に、地域公共交通会議等における協議結果に基づき、1/2を超える対価の設定も可能である旨明確化するものです。ただし、あくまでも実費の範囲内である点、対価の設定にあたっては地域公共交通会議等において協議を調える必要がある点については特段の変更はありません。</p>
	<p>○改正後も、対価水準は当該地域のタクシー上限運賃の概ね2分の1の範囲内を目安とし、2分の1を超える設定ができることを明記しないでください。</p>	
	<p>○1/2を超える対価の設定ができることを明記する必要は無いと考えます。また、明記する場合においては、安全性の確保を通常よりも厳しくする等の条件が必要と考えます。</p>	
	<p>○「地域公共交通会議等において調った協議結果に基づき、1/2を超える対価の設定ができる」ことについては、明記の必要はないものと考えます。</p>	
	<p>○「現在の対価の水準が当該地域におけるタクシーの上限運賃の概ね1/2の範囲内であることとされていることについて、地域公共交通会議等において調った協議結果に基づき、1/2を超える対価の設定ができることを明記することとする」とありますが、そもそも旅客から収受する対価の考え方は、「実費の範囲内であると認められること」「営利目的としているとは認められない妥当な範囲内であること」が求められている前提のなかで、タクシーの上限運賃の概ね1/2の範囲内であることは運送の対価の目安であり上限として定められているものではない旨、別途通達にて示されているところです。そのような中で、今回あえて「1/2を超える対価の設定ができる」ことを明記する必要はなく、現状における取扱いで問題ないと考えます。</p>	
	<p>○現行の基準(タクシーの上限運賃の概ね1/2の範囲内)においても「概ね1/2」の考え方の下に対応可能であること。「概ね1/2」の範囲内の考え方については、タクシー事業に必要な様々なコスト(第二種運転免許、自家用車に比べて割高な車検・保険等)と自家用車を使った有償旅客運送の諸経費等のコストの違いが背景・根底にあると考えるならば、軽々に1/2を超える対価の設定を考えるのではなく、タクシーの安心・安全に必要な様々なコストを踏まえた運賃料金と自家用車の維持・運行経費には大きな違いがあることを前提に整合性のある対価のあり方を考えることが重要であることを明記されたい。</p>	<p>○自家用有償旅客運送における対価については、道路運送法施行規則第51条の15第3号により、当該地域における一般旅客自動車運送事業に係る運賃及び料金を勘案して、当該自家用有償旅客運送が営利を目的としているとは認められない妥当な範囲内であり、かつ、地域公共交通会議等において協議が調っていることとされております。タクシーの上限運賃の1/2の範囲内か否かに関わらず、上記の観点から、妥当な範囲であるかどうかについて地域公共交通会議等において具体的に議論されるべきものと考えております。</p>
	<p>○福祉有償運送事業も、車両代や保険、ガソリン代等の維持費や人件費はタクシーと同様に必要である。輸送サービスを補完するものだとしても事業継続ができなければ意味がない。「営利に至らない範囲」のラインとして「タクシー料金の1/2」を基準とする表現が現行でも使われているが、根拠が不明確である。事業を継続に必要な対価が各協議会で十分に検討・理解できるようなものにしていただきたい。</p>	
	<p>○交通空白域ですから、実情に応じて、運賃の上限を撤廃するのはいいですが、不当な金額にならないようご注意ください。</p>	

<p>○1/2を超える設定額については、地域公共交通会議等(運営協議会)に当該1/2を超える必要性・コストの根拠を記載した資料の提出を求め、地域公共交通会議においてコスト・設定額の妥当性について協議することを明記されたい。</p>	<p>○対価の設定に当たっては、設定額に関わらず、地域公共交通会議等において協議を調える必要があります。この点については、従前と変るものではなく、省令及び通達において明記されています。また、対価の額等について議論のために必要となる資料の提出を求めることのほか、必要に応じ申請者から説明等を聴取することについて、今般改正する「地域公共交通会議及び運営協議会に関する国土交通省としての考え方について」において明記しております。</p>
<p>○1/2を超える対価のあり方に限定することではなく、地域公共交通会議に対して、自家用有償旅客運送とタクシーの安全性・事業の継続性を踏まえた比較検討、協議を促し、地域の実情に応じた選択が重要と考えます。地域公共交通会議の協議対象の拡大(道路運送法施行規則第9条の2関係)では、「一般乗合」から「一般旅客」に拡大するパブリックコメントが実施されています。地域公共交通会議の協議対象を一般旅客運送事業に改めることに伴い、通常の貸切タクシーを活用したドア・ツー・ドアの輸送に対する協議運賃を可能にし、従来からの「乗合タクシー」の制約を超えた使い勝手の良い、地域密着型の貸切タクシー輸送を地域の生活交通のラストワンマイルに位置付けることにより、ニーズに応じた地域公共交通の選択肢が広まり、地域にタクシーを存続することへの期待及び地域住民の福祉の観点からも有効であることについて明記されたい。</p>	<p>○本通達は自家用有償旅客運送における対価の取扱いを定めたものであるため、タクシーの協議運賃について定める予定はありません。御意見は参考として承ります。</p>
<p>○協議運賃の形態については、通常の貸切タクシーの認可運賃を基準とした地域公共交通会議における協議運賃、又は、地域の事情・特性に見合ったコストに基づくタクシー事業者独自の運賃(地域のタクシーによる積算)設定を基準にした地域公共交通会議における協議運賃を可能にすることで、認可運賃とは異なる地域の実情・実態に即したタクシーの貸切運賃を可能にする規制緩和でタクシーの利便性と活性化を推し進め、新たな需要創出が可能と考えます。地域のニーズに沿った多様な輸送形態・運賃のあり方を検討する地域公共交通会議(「地域公共交通計画(マスタープラン)」)の役割・機能を強化し、地域が必要とする貸切タクシー輸送と自家用有償運送の選択について明記されたい。</p>	
<p>○国土交通省では、相乗りタクシーの実証実験を経てアプリを使った相乗り運賃の実用化が検討されていますが、アプリを使った相乗り運賃の需要は都市部のいわゆる流し営業が中心と思われること。地方では駅や病院などでの待機営業及び電話配車が中心であること。また、地方における高齢者の病院への通院などの利用、高齢者のスマートホンの所持・使用が少ないこと等々、都市部と地方部のタクシーの営業形態・利用形態の違いなどを踏まえ、地域公共交通会議における合意を前提とした、高齢者の病院への通院や買物等の日常生活におけるタクシーの協議運賃(相乗り運賃)について明記されたい。</p>	

	<p>○対価の額(1/2の範囲内、超える場合)の多寡によること他に、いわゆる「ライドシェア」の導入・拡大に利用される恐れのある自家用有償旅客運送にならないことを明確にするため、地域公共交通会議等における協議及び合意を要件とすること及び道路運送法の許可・登録を要しない無償運送についても、地域公共交通会議等における情報共有及び「地域の交通状況の全体像」の可視化について明記されたい。</p>	<p>○対価の設定にあたっては地域公共交通会議等において協議を調える必要がある点については、従前と異なるものではありません。 ○本通達は自家用有償旅客運送における対価の取扱いを定めたものであるため、道路運送法の許可・登録を要しない運送について規定する予定はありません。なお、許可・登録を要しない運送については、「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日付け国自旅第338号)2(2)において、当該運送サービスの実施主体は、自治体が主宰する協議会から参加要請があった場合には、これに積極的に協力すべきことを定めているところです。</p>
<p>○「自家用有償旅客運送自動車の運転者に対して道路運送法施行規則第51条の16第4項の規定に適合すると認められる者が行う講習の認定要領等について」の一部改正について</p>	<p>○出張による講習の実施及び遠隔システム活用した講習の実施については、対面による実技講習を原則としてやむを得ない場合に限定するようにしてください。</p>	<p>○「タクシーの上限運賃の1/2」については、従前より、あくまでも目安であり上限規定ではない旨、御指摘の通達等により周知に努めてきたところですが、上限規定として縮小解釈され、対価の設定に際して適切な実費を反映できず、結果として持続可能な輸送サービスの提供が不可能となることも想定されることから、本通達上に、地域公共交通会議等における協議結果に基づき、1/2を超える対価の設定も可能である旨明確化するものです。実費の範囲については、地域公共交通会議等において具体的に協議されるものと承知しておりますが、協議に当たって御指摘の部分が議論の妨げになっているとは考えておらず、特段追記する必要まではないと考えます。</p> <p>○出張講習の実施に当たっては、適当な指導を行うことが可能な場所を確保していることを要件とし、遠隔システムを活用した講習の実施に当たっては、受講者の受講状況を適格に把握し、かつ、演習を別途実施することが可能であると認められることを要件とすることとしております。</p>

<p>○運転者講習について、現行はセダン型車両への乗務要件の資格に介護福祉士・介護員養成研修とあるが、日常的に身体援助をする看護師や理学療法士・作業療法士といった有資格者も含めるよう、ご検討いただきたい。</p>	<p>○福祉自動車以外の自動車を使用して福祉有償運送を行う場合の乗務要件は、障害者の方など介護を必要とする利用者に対して、乗降を補助する必要があることから、それらに対応できるように最低限の講習や資格を課しているものです。御提案の看護師、理学療法士及び作業療法士は、乗降介助の補助を担保する資格ではないことから、これらの資格を有することをもって乗務要件に追加することは適切でないと考えます。</p>
<p>○認定講習のうち「セダン等運転者講習」は、セダン車両に乗降介助するには、高い介助技能が必要という認識(当時の介護タクシーのように車いす利用者であってもセダンで輸送する)に基づいて、2種免許所持者であっても、セダン受講が必要という整理がなされた。しかし、福祉有償運送団体は、知的障がい者や視覚障がい者、杖歩行の高齢者など、福祉車両が必要ない移動困難者に対応するためにセダン(福祉車両でない)車両を使用している。一方、福祉有償運送運転者講習では、知的障がい者や視覚障がい者等の利用者理解や接遇・介助についても盛り込んだ内容を履修しており、セダン等運転者講習と内容が重複している。セダン等運転者講習は廃止し、福祉有償運送運転者講習に含むものとすべきである。</p>	<p>○福祉有償運送においては、車いす利用者等の乗降介助が必要な方についても、セダン車両による運送が認められていることから、輸送の安全性の確保の観点から、セダン等運転者講習は引き続き必要なものと考えます。</p>
<p>○関係法令に関する課目の所定の時間数は、市町村運営有償運送等運転者講習は20分であるのに対し、福祉有償運送運転者講習は50分と定められている。また運転方法に関する科目は40分に対し50分となっている。この時間数の差についての合理的な理由が見当たらない。関係法令と運転方法に関する科目の時間数は市町村有償運送等運転者講習と福祉有償運送運転者講習は共に20分、関係法令に関する課目の所定の時間数は40分とすべきである。同時に、福祉有償運送運転者講習を修了すれば市町村運営有償運送等運転者講習を修了したものとみなす、また、市町村有償運送運転者講習を修了していれば福祉有償運送運転者講習の重複しない課目のみ受講すれば修了とみなすべきである。</p>	<p>○福祉有償運送においては、通常の運送の他、乗降介助等も含むことから、それらに関する知識等の涵養のため、最低限必要な講習時間を定めているものであり、輸送の安全性確保の観点から、これを緩和することは予定しておりません。なお、重複する科目を再度受講する必要がないよう、福祉有償運送運転者講習又は自家用有償観光旅客等運送運転者講習の修了証を交付された者は、交通空白地有償運転者講習についても修了したものとみなすこととし、交通空白地有償運送運転者講習を修了した者は、福祉有償運送運転者講習又は自家用有償観光旅客等運送運転者講習のうち、①関係法令等に関する講義、②安全・安心な運行と緊急時の対応に関する講義、③運転方法に関する講義以外の科目を修了することにより、当該講習を修了したものとみなすこととして修了証を交付することができます。</p>
<p>○遠隔システムを活用した講習の実施においては、対面で実施する場合より負担が増えることのないよう留意されたい。実施したことの確認方法等は、現行の通達では定められておらず、対面と遠隔システムによる講習に不均衡が生じないようにすべきである。</p>	<p>○御指摘の観点については、審査の際に十分配慮してまいります。</p>

<p>○「事業者協力型自家用有償旅客運送における事故時の責任関係について」の制定について</p>	<p>○事業者協力型自家用有償旅客運送については、最終的な責任主体は実施主体である地方公共団体等の道路運送法の登録を受けた者であることを明記されたい。</p>	<p>○本通達においては、事業者協力型自家用有償旅客運送の業務の受委託に当たり、実施主体と協力事業者との間で予め取り決めを行うことが望ましいこととしております。その取り決めの内容として、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・原則として、協力事業者と雇用関係のない運転者が自家用有償旅客運送自動車の運行中に惹起した事故等によって生じた第三者に対する損害賠償責任に係る実施主体と協力事業者の内部的な負担割合は、全て実施主体が負うものとする、 ・ただし、当該事故が、協力事業者の故意又は過失により、協力事業者が実施主体から受託した業務内容について適切に履行されていなかったことにより生じたものである場合は、故意の有無や過失の程度に応じて、両者が別途協議して定めるものとする、 <p>について定めております。</p>
	<p>○実施主体である地方公共団体等が実施する協力事業者及び運転者に対する指導・監督に関する事項の明確化、事業者が協力する事項及び運転者の業務内容等を記載した協定等により関係者間の責任関係を明記されたい。</p>	<p>○本通達においては、事業者協力型自家用有償旅客運送の業務の受委託に当たり、実施主体と協力事業者との間で予め取り決めを行うことが望ましいこととしております。その取り決めの内容として、協力事業者の業務の明確化として、道路運送法等関係法令に基づき、以下の各項目をはじめとして協力事業者の業務内容を明確にすることを定めております。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行内容 ・運行管理及び車両整備管理の方法 ・運送の対価に係る収受の取扱い ・事故の際の報告 ・協力事業者が行う実施主体への業務報告の内容及び頻度