## 道内におけるバスを利用した貨客混載の事例について

### 1　栗山町の事例

（１）栗山町の取組
・民間バス路線の撤退に伴い、平成２年に町営バスの運行を開始したが、採算が悪く、１７年に検討委員会を設置し、経営改善について調査研究を実施。
・１９年１０月に国の「全国都市再生モデル調査」によりバス運行に関する実証実験を実施。この中で、路線バスによる少量の農産物輸送を実施。（１７日間運行）

（２）農産物輸送の取組内容
・バス路線沿いにある４軒の農家が協力し、収穫された農作物（じゃがいも・大根等）をバスに乗せて町の中心地のＪＡ集荷所や直売所に輸送。
・路線バスが各農家の庭先まで行って、運転手が荷物の積み下ろしを行った。
・実証実験であるため農産物の輸送料金は全て無償とした。

（３）農産物輸送の課題
・農産物の積込みに時間がかかりバスの遅延があった。（最大１４分）
・農産物の積込み、荷下ろしが運転手への負担となる。
・農産物を有償で運ぶ場合、輸送中の商品補償についての検討も必要。
・現在の町営バスは車両の構造上荷物を載せることができないため、事業化にあたってはバスの改修や新規車両の導入等が必要となる。

→実証実験を行ったが、現在のところ強いニーズもないことから、その後事業化に向けた検討は進んでいない状況。

（４）今後の展開
・国交省の「地域公共交通活性化・再生総合事業」に基づき、栗山町地域交通総合連携計画をＨ２０に策定（事業期間はＨ２１～Ｈ２３）。現在、この計画に基づき、旅客輸送に係わる取組を優先しており、農産物輸送についてはペンディング中。

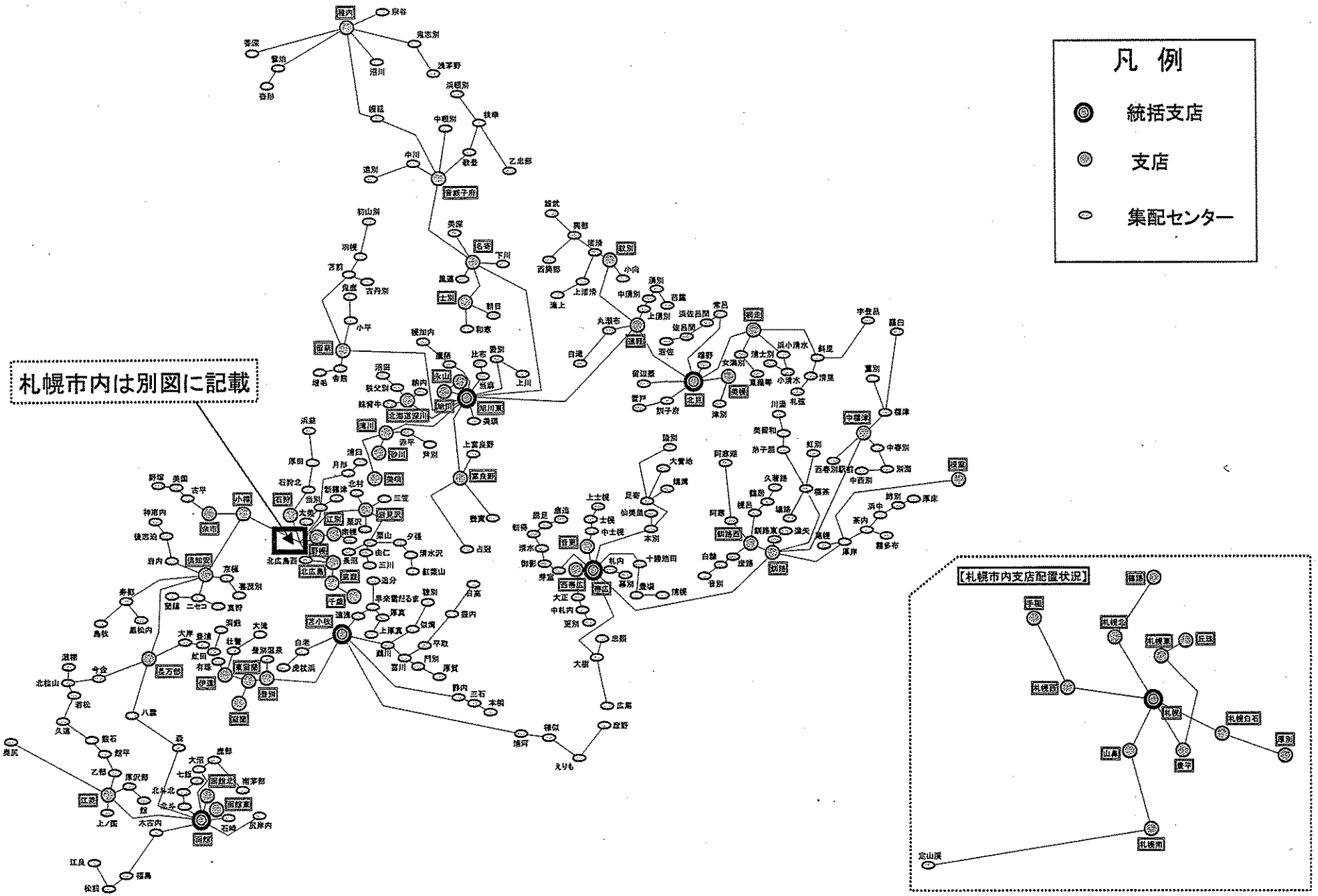
### 2　当別町の事例

（１）当別町の取組
・公共交通機関への利用度を高めるため、町・大学・企業・病院の４者が費用負担し、コミュニティバス（当別ふれあいバス）を平成１８年度から運行。
・国交省「地域公共交通活性化・再生総合事業」に基づき、当別地域公共交通総合携計画を平成２０年２月に策定（事業期間Ｈ２０～２２）。
・この計画に基づき、物流システムの取組として、コミュニティバスによる図書館で借りた図書の返却、使用済み天ぷら油の回収（バイオディーゼル燃料に精製してコミュニティバスで使用）を実施。

（２）物流システムの取組内容
・輸送料金は全て無料。
・図書館の図書返却は、町内にある２カ所の図書館で図書を借りた人がバス停まで図書を持って行くと、運転手が受け取り回送車両を活用して図書館に返却する仕組み（昨年１０月から運用開始）。
・使用済み天ぷら油は、配布している専用回収ボトルか家庭のペットボトルに入れて回収しており、運転手に手渡すか専用の回収箱に投入するなど、容器が転がらない工夫をしている。
・運転手の作業が増えて負担が大きくなる点などが課題。
・新たに、北海道医療大学キャンパス間（当別キャンパス～あいの里キャンパス）の資料の輸送を準備中。
・当初計画していた農作物輸送は、路線バス沿線に農家がないため実施していない。
・同じく当初計画していた町の特産品や農産物を各家庭の注文を受けて届けるシステムについては、決済の問題などから実施していない。

（３）今後の展開
・物流システムについては、そのあり方について本格運行時前に検討していく。新たな取組予定は今のところない。

# ② 郵便事業株式会社のネットワーク（北海道）



第３８回委員会追加資料

## 宅配事業者からのヒアリング結果について

### 1　Ａ社

①集荷と配達について
・道内には２７の営業店がある。営業店からは営業店車両か委託協力会社の車両が集荷と配達に回っている。使用車両は４トン・３トン・２トン車。軽車両のケースもある。
・集荷については、①営業店への直接持ち込み②取次店への持ち込み③電話連絡をもらった上で各家庭へ伺うの３種類がある。各家庭への集荷は僻地を含めて全国どこへでも行く。
・路線バスに荷物を載せて運送することは行っていない。

②貨客の同時輸送の可能性について
・郵便物とは違い、集荷や配送の有無によってルートや時間が変動する。
・時間指定の配達なども多く、時間を守ることも大切であるため、人を乗せることで配達に遅れが生じさせることはできない。
・現在使用しているトラックでは、車両構造上、人を乗せる場所が助手席しかない上、安全性の問題もある。
・人も荷物と一緒に乗せて欲しいというニーズは聞いたことがない。
・定時・一定ルートということであれば、コンビニの配送車の方が可能性があるのではないか。（僻地にはコンビニも少ないかもしれないが。）

### 2　Ｂ社

①集荷と配達について
・道内には約２００の営業店がある。営業店からは基本的に自社の車両が集荷と配達に回っている。使用車両は２トン車で２～３人乗り。軽車両を使用することもある。
・集荷については、①営業店への直接持ち込み②コンビニ等取扱店への持ち込み③電話連絡をもらった上で各家庭へ伺うの３種類がある。各家庭への集荷は僻地を含めて全国どこへでも行く。

②貨客同時輸送の可能性について
・郵便物とは違い、集荷や配送の有無によるので毎日定期的に便があるわけではない。
・一般的に市街地→郊外へ荷物を配達するのが朝、郊外→市街地へ集荷するのが夕方であるため、過疎地の高齢者の方の動き（朝市街地に出て、夕方郊外に戻る）とは逆になる。
・バリアフリーという点から見て高齢者の方に高いトラックの座席に乗ってもらうのは大変かもしれない。提案を実現するためには車の構造を見直すことが必要になる。
・自治体からの要望を受けて高齢者宅の安否確認（ポストの確認など）をしているところもあり、その中で人も運んで欲しいという話は耳にしたことがある。
・会社として社会貢献活動に熱心であり、地方ごとに独自のアイデアも検討している。実際に現場にいるドライバーなどに、貨客同時輸送も含めて現場でどんな課題やニーズがあるか聞いてみるので、時間をいただきたい。

第３８回委員会追加資料

# 自家用有償旅客運送について

## １　徳島県上勝町の事例について

### （１）構造改革特区の提案、認定

【背景】
・同町では過疎化が進む中、Ｈ１４年には町内唯一のタクシー業者が休業し、路線バス以外に公共交通機関がなくなった。
・隣接町のタクシー会社は同町の中心から２０ｋｍ以上離れていることに加え、バス路線から人家まで５ｋｍ以上離れている集落もあるという状況となった。

【経緯】
・同町は、「交通機関空白の過疎地における有償運送可能化事業」を国に構造改革特区として提案（Ｈ１４年度）
・特区提案内容は、有償ボランティアとして運転手を登録し、住民に対して有償で輸送サービスを提供するというもの。
・Ｈ１５年５月に国から構造改革特区に認定され、同年１０月より有償ボランティア輸送事業として運行を開始。
・Ｈ１６年度からは、構造改革特区での特例措置が全国展開されたことにより、過疎地有償運送として事業を実施。

### （２）上勝町の有償ボランティア輸送事業の概要

・町内に住所を有する者及び町内の公共施設の利用者を会員として登録。（会員以外は利用できない。）
・登録会員数約３００名（町の人口は約２千人）
・登録運転手は１６名、登録車両は２１台
（Ｈ１９年６月現在）
・運行回数はＨ１８年度で約１１００回。
・利用料金は一般的なタクシーの約２分の１に設定。（走行１キロ当たり１００円）
・現在の事業委託先はＮＰＯ法人ゼロ・ウェイストアカデミー

## ２　自家用有償旅客運送について

### （１）経緯

・Ｈ１５年　４月：構造改革特区における特例措置として、ＮＰＯ等によるボランティア輸送としての有償運送（福祉有償運送）及び交通機関空白の過疎地における有償運送（過疎地有償運送）実施が可能となった。
・Ｈ１６年　３月：構造改革特区での試行を踏まえ、国は、福祉・過疎地有償運送を全国的に認める取扱通知を発出。特区に限らず、全国的に福祉・過疎地有償運送の許可が可能となった。
・Ｈ１８年１０月：道路運送法が改正され、福祉・過疎地有償運送が「自家用有償旅客運送」の類型として法的に位置づけられ、登録制とされた。

### （２）概要

・自動車を使用して有償で他人を運送する場合には、輸送の安全や旅客の利便を確保する観点から、バス、タクシー等の一般旅客自動車運送事業の許可を国土交通大臣から受けることが必要。
・自家用自動車は、災害のため緊急を要するときや、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合を除いて、有償運送に使用してはならないとされている。
・しかし、バス、タクシー事業によっては十分な輸送サービスが提供されず、地域の交通や移動制約者の輸送が確保されていない場合においては、公共の福祉を確保する観点から、市町村やNPO法人等による自家用有償旅客運送を認める制度を創設。
・自家用有償旅客運送を行う者は、国土交通大臣の登録を受けることが必要。

（３）種別

| | | |
|---|---|---|
| 1　市町村運営有償運送 | | |
| | ① 交通空白輸送 | 市町村内の過疎地域等の交通空白地帯において、市町村自らが当該市町村内の住民の運送を行うもの |
| | ② 市町村福祉輸送 | 当該市町村の住民のうち、身体障害者、要介護者等であって、市町村に会員登録を行った者に対して、市町村自らが原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの |
| 2　福祉有償運送 | | |
| | NPO法人等が要介護者や身体障害者等の会員に対して、実費の範囲内で、営利とは認められない範囲の対価によって、乗車定員11人未満の自動車を使用して、原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの | |
| 3過疎地有償運送 | | |
| | NPO法人等が過疎地域等において、当該地域の住民やその親族等の会員に対して、実費の範囲内で、営利とは認められない範囲の対価によって運送を行うもの | |

（４）運営協議会における合意

・福祉・過疎地有償運送の登録を受けるためには、運営協議会（市町村運営有償運送にあっては地域公共交通会議）の合意が必要であり、「運営協議会における合意がないとき」は国土交通大臣の登録の拒否要件になっている。
・運営協議会は、地方公共団体（主宰者）、地方運輸局（又は支局）、利用者、地域住民、輸送に関係する地域のボランティア団体、バス・タクシー等関係公共交通機関（事業者団体を含む）等で構成される。
・協議会の目的は、関係者間で、自家用有償旅客運送の必要性、運送の区域、対価、旅客の範囲等について協議すること。

## 3　道内における自家用有償運送について

・福祉有償運送については２４１団体が登録。（Ｈ２２.３末現在）
・過疎地有償運送については１０団体が登録。（Ｈ２２.３末現在）
・登録については、道内７カ所の運輸支局（道運輸局の出先機関）で行われている。

**【参考】　平成１８年１０月の道路運送法改正について（有償運送関連）**

| 新 | 旧 |
|---|---|
| （有償運送）<br>（第 78 条）<br>自家用自動車（事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。）は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。<br>1. 災害のため緊急を要するとき。<br>2. 市町村（特別区を含む。以下この号において同じ。）、特定非営利活動促進法（平成 10 年法律第７号）第２条第２項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、次条の規定により一の市町村の区域内の住民の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送（以下「自家用有償旅客運送」という。）を行うとき。<br>3. 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。<br><br>（登録）<br>（第 79 条）<br>自家用有償旅客運送を行おうとする者は、国土交通大臣の行う登録を受けなければならない。 | （有償運送の禁止及び賃貸の制限）<br>（第80条）<br>自家用自動車は、有償で運送の用に供してはならない。ただし、災害のため緊急を要するとき、又は公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたときは、この限りでない。 |

# 改正法による自家用有償運送に係る取扱いについて

## 旧８０条による有償運送

・災害のため緊急を要する場合

・公共の福祉を確保するためやむを得ない場合（例外許可）

・市町村バス

・過疎地有償運送

・福祉有償運送

・スクールバス（学校教育法等に限る）

・訪問介護員等による有償運送許可

## 改正法による有償運送

【法第78条第1号】

災害のため緊急を要する場合

## 改正法による登録制度

【法第78条第2号】

・市町村運営有償運送

（交通空白輸送／市町村福祉輸送）

・過疎地有償運送

・福祉有償運送

## 改正法による許可制度

【法第78条第3号】

・スクールバス（学校教育法等に限る）

・訪問介護員等による有償運送許可

# 自家用有償旅客運送の概要

## ＜運営協議会＞

**（市町村運営有償運送にあっては地域公共交通会議）**

地方公共団体（主宰者）、地方運輸局（又は支局）、学識経験者、利用者、地域住民、移送に関係する地域のボランティア団体、バス・タクシー等関係交通機関（事業者団体を含む）等で構成

関係者間で、自家用有償運送の必要性、対価等について合意

運輸局・支局に申請

登録

## 自家用自動車による有償運送が可能に

**《運送の対象》**

○過疎地・福祉有償運送の場合は、会員登録をしている者が対象

**《遵守事項等》**

○安全の確保・利用者利便の確保

・運転者：基本は二種免許だが、一定の認定講習を修了している場合等は、一種免許でも可

・運行管理体制、整備管理体制、事故処理体制の整備

・苦情処理体制の整備

・損害賠償措置　等

○運送の対価の説明

・対価について掲示又は事前に説明（問題がある場合は変更命令）

○白タク防止措置

・団体名、有償運送である旨等を車体に表示

・運転者証等の車内掲示

・登録証の写しの携行・表示

事故等を運輸局等へ報告

運輸局等の監査
行政処分等

○運輸局・支局による事後チェック

事故の再発防止・利用者保護の確保

地方公共団体による実態把握とフォローアップ（指導・助言）

結果のフィードバック

# 「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方（案）」のポイント

## 1．移動権の保障と支援措置の充実…成熟社会にふさわしい持続可能な新しい交通体系の構築

### 1）移動権保障による活力のある社会の実現

- ◆ 健康で文化的な最低限度の生活を営むために必要な移動権を保障。このため、都市、地方、離島を問わず、バス、タクシー、鉄道、旅客船等の多様な交通手段による地域公共交通を維持・再生し、活性化。自家用と公共の交通手段の最適な組合せ（ベストミックス）を再構築。
- ◆ 道半ばにある交通施設や乗り物のバリアフリー化を徹底。
- ◆ 人々の知恵と新しい技術を活用し、効率的な方法で地域の交通手段を確保することが必要。例えば、情報通信技術（ICT）を活用したデマンド型の交通サービスなど新しい交通手段を活用。

### 2）地域の協議会を通じた地域公共交通の維持、再生、活性化

- ◆ 住民、自治体、交通企業などの地域の関係者が望ましい姿を共有し、その実現に向けた持続可能な方策を構築することが基本。「計画－実施－評価－改善（PDCA）」を通じて不断に見直し。
- ◆ 国の支援措置は地域の自主性を尊重することを基本に充実・再構築が必要。
- ◆ 国の補助制度を充実するとともに、可能な限り地域の協議会の自主的な取組み対して一括交付する仕組みへ。
- ◆ 交通分野において、健常者が移動困難者を支え合う「共助」の視点を加え、国も地方も「公助」の内容を大幅に充実すべき。

## 2．交通体系、まちづくり及び乗り物…三位一体の低炭素化の推進

### 1）世界の一歩先を行く環境負荷の少ない交通体系、まちなみの形成

- ◆ 自転車、バス、路面電車、鉄道などが充実した「歩いて暮らせるまち」にしていくため、経済的誘因、まちづくり政策、燃費規制などを総動員。
- ◆ 地球温暖化対策税や自動車関係諸税の見直しにあたって、環境負荷の少ない交通機関や自動車に配慮。
- ◆ 長期的には、コンパクトシティの推進、環境負荷の少ない都市・国土構造の形成、新たな市場の創出、経済成長へ。

- ◆ 全就業者の4割にも達するマイカー通勤から公共交通を利用した通勤へ誘導し、3,000万トンに及ぶマイカー通勤からの$CO_2$排出量を削減。
- ◆ 都市部の渋滞対策にインフラ整備だけではなく経済的誘因や交通規制を活用。
- ◆ 荷主と運送事業者が連携し、短距離輸送は自家用トラックから営業用へ、長距離輸送はトラックから鉄道や海運への誘導（モーダルシフト）を推進。

### 2）電気自動車の大量普及と周辺環境の整備

- ◆ 電気自動車の大量普及に向けて技術革新と充電施設の整備を一体的に推進。
- ◆ 電気を動力源とする新しい個人向け乗り物（パーソナル・モビリティ）を含め、多様な乗り物の道路空間に共存させるという新しい課題に向き合うことが必要。

## 3．地域の活力を引き出す交通網の充実…賑わいのあるまちなみと幹線交通網の連携

- ◆ 交通網の充実により、人々がたくさん集まり、「賑わい」のある、「住んでよし、訪れてよし」の魅力的なまちづくり、地域おこしへ。
- ◆ 路面電車の導入、自転車の利用のルール徹底等の「合意形成」に当たっては、住民参加のもとでの交通ルールの徹底を含めた総合的手法の導入を目指す。
- ◆ あらゆる角度から「幹線交通網の総点検」を行い、総合的な交通体系の視点に立って政策を推進。
- ◆ 都市内、都市間の交通網は、日本で暮らしている人のみならず、わが国を訪れるすべての人々を各地に案内できる基盤であり、アジア、そして世界の公共財。来訪者の増加は日本発の新しい交通技術を海外に普及させていくきっかけに。

■道路運送法（昭和二十六年六月一日法律第百八十三号）

（定義）
第二条
3　この法律で「旅客自動車運送事業」とは、他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業であつて、次条に掲げるものをいう。
4　この法律で「貨物自動車運送事業」とは、貨物自動車運送事業法による貨物自動車運送事業をいう。

（種類）
第三条　旅客自動車運送事業の種類は、次に掲げるものとする。
一　一般旅客自動車運送事業（特定旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業）
イ　一般乗合旅客自動車運送事業（乗合旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）
ロ　一般貸切旅客自動車運送事業（一個の契約により国土交通省令で定める乗車定員以上の自動車を貸し切つて旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）
ハ　一般乗用旅客自動車運送事業（一個の契約によりロの国土交通省令で定める乗車定員未満の自動車を貸し切つて旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）
二　特定旅客自動車運送事業（特定の者の需要に応じ、一定の範囲の旅客を運送する旅客自動車運送事業）

（一般旅客自動車運送事業の許可）
第四条　一般旅客自動車運送事業を経営しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。
2　一般旅客自動車運送事業の許可は、一般旅客自動車運送事業の種別（前条第一号イからハまでに掲げる一般旅客自動車運送事業の別をいう。以下同じ。）について行う。

（有償運送）
第七十八条　自家用自動車（事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。）は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。
一　災害のため緊急を要するとき。
二　市町村（特別区を含む。）、特定非営利活動促進法第二条第二項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、次条の規定により一の市町村の区域内の住民の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送（以下「自家用有償旅客運送」という。）を行うとき。
三　公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。

（登録）
第七十九条　自家用有償旅客運送を行おうとする者は、国土交通大臣の行う登録を受けなければならない。

（登録の申請）
第七十九条の二　前条の登録を受けようとする者は、次に掲げる事項を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。
一　氏名又は名称及び住所並びに法人にあつては、その代表者の氏名

二　行おうとする自家用有償旅客運送の種別（国土交通省令で定める自家用有償旅客運送の別をいう。次号において同じ。）
三　路線又は運送の区域、事務所の名称及び位置、事務所ごとに配置する自家用有償旅客運送の用に供する自家用自動車（以下「自家用有償旅客運送自動車」という。）の数その他の自家用有償旅客運送の種別ごとに国土交通省令で定める事項
四　運送しようとする旅客の範囲

（登録の拒否）
第七十九条の四　国土交通大臣は、第七十九条の二の規定による登録の申請が次の各号のいずれかに該当する場合には、その登録を拒否しなければならない。
五　申請に係る自家用有償旅客運送に関し、国土交通省令で定めるところにより、地方公共団体、一般旅客自動車運送事業者又はその組織する団体、住民その他の国土交通省令で定める関係者が、一般旅客自動車運送事業者によることが困難であり、かつ、地域住民の生活に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合意していないとき。

（郵便物等の運送）
第八十二条　一般乗合旅客自動車運送事業者は、旅客の運送に付随して、少量の郵便物、新聞紙その他の貨物を運送することができる。

（有償旅客運送の禁止）
第八十三条　貨物自動車運送事業を経営する者は、有償で旅客の運送をしてはならない。ただし、災害のため緊急を要するときその他やむを得ない事由がある場合であつて国土交通大臣の許可を受けたときは、この限りでない。

**■道路運送法施行規則（昭和二十六年八月十八日運輸省令第七十五号）**

（法第三条第一号 ロの乗車定員）
第三条の二　法第三条第一号ロの国土交通省令で定める乗車定員は、十一人とする。

（一般乗合旅客自動車運送事業の運行の態様）
第三条の三　法第五条第一項第三号の国土交通省令で定める運行の態様は、次のとおりとする。
一　路線定期運行
二　路線を定めて不定期に運行する自動車による乗合旅客の運送（以下「路線不定期運行」という。）
三　前二号に掲げるもの以外の乗合旅客の運送（以下「区域運行」という。）

（地域公共交通会議の構成員）
第九条の三　地域公共交通会議は、次に掲げる者により構成するものとする。
一　地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事その他の地方公共団体の長
二　一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体

三　住民又は旅客
四　地方運輸局長
五　一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体

2　地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事は、必要があると認めるときは、前項各号に掲げる者のほか、地域公共交通会議に、次に掲げる者を構成員として加えることができる。

一　路線を定めて行う一般乗合旅客自動車運送事業又は第四十九条第一号に規定する市町村運営有償運送について協議を行う場合には、次に掲げる者
　イ　道路管理者
　ロ　都道府県警察
二　学識経験を有する者その他の地域公共交通会議の運営上必要と認められる者

（法第七十八条第二号の者）

第四十八条　法第七十八条第二号の国土交通省令で定める者は、次のとおりとする。

一　一般社団法人又は一般財団法人
二　地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）第二百六十条の二第七項に規定する認可地縁団体
三　農業協同組合
四　消費生活協同組合
五　医療法人
六　社会福祉法人
七　商工会議所
八　商工会

（自家用有償旅客運送）

第四十九条　法第七十八条第二号 の国土交通省令で定める旅客の運送は、次に掲げるものとする。

一　市町村が専ら当該市町村の区域内において行う、当該区域内の住民の運送（以下「市町村運営有償運送」という。）
二　特定非営利活動促進法（平成十年法律第七号）第二条第二項 に規定する特定非営利活動法人又は前条各号に掲げる者（以下「特定非営利活動法人等」という。）が過疎地域自立促進特別措置法（平成十二年法律第十五号）第二条第一項に規定する過疎地域その他これに類する地域において行う、当該地域内の住民、その親族その他当該地域内において日常生活に必要な用務を反復継続して行う者であつて第五十一条の二十五の名簿に記載されている者及びその同伴者の運送（以下「過疎地有償運送」という。）
三　特定非営利活動法人等が乗車定員十一人未満の自動車を使用して行う、次に掲げる者のうち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であつて第五十一条の二十五の名簿に記載されている者及びその付添人の運送（以下「福祉有償運送」という。）
　イ　身体障害者福祉法第四条に規定する身体障害者
　ロ　介護保険法第十九条第一項に規定する要介護認定を受けている者
　ハ　介護保険法第十九条第二項に規定する要支援認定を受けている者
　ニ　その他肢体不自由、内部障害、知的障害、精神障害その他の障害を有する者

（自家用有償旅客運送の種別）
第五十一条　法第七十九条の二第一項第二号の国土交通省令で定める自家用有償旅客運送の別は、次のとおりとする。
一　市町村運営有償運送
二　過疎地有償運送
三　福祉有償運送

（法第七十九条の四第一項第五号の合意していないとき）
第五十一条の七　法第七十九条の四第一項第五号の合意していないときとは、市町村運営有償運送にあつては法第七十九条の二の規定による登録の申請に係る当該運送について地域公共交通会議又は協議会において、過疎地有償運送及び福祉有償運送にあつては同条の規定による登録の申請に係る当該運送について運営協議会（地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するために必要な過疎地有償運送及び福祉有償運送に関する協議を行うために一又は複数の市町村長又は都道府県知事が主宰する協議会をいう。以下同じ。）において協議が調つていないときとする。

（運営協議会の構成員等）
第五十一条の八　運営協議会は、次に掲げる者により構成するものとする。
一　運営協議会を主宰する市町村長又は都道府県知事その他の地方公共団体の長
二　一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
三　住民又は旅客
四　地方運輸局長
五　一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
六　運営協議会を主宰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過疎地有償運送又は福祉有償運送を行つている特定非営利活動法人等
2　運営協議会を主宰する市町村長又は都道府県知事は、必要があると認めるときは、前項各号に掲げる者のほか、運営協議会に、学識経験を有する者その他の運営協議会の運営上必要と認められる者を構成員として加えることができる。
3　運営協議会を主宰する市町村長又は都道府県知事は、法第七十九条の二の規定による登録の申請に係る過疎地有償運送又は福祉有償運送について運営協議会において協議を行う場合には、当該申請者の意見を聴取するものとする。

（旅客から収受する対価の基準）
第五十一条の十五　法第七十九条の八第二項の旅客から収受する対価の基準は、次のとおりとする。
一　旅客の運送に要する燃料費その他の費用を勘案して実費の範囲内であると認められること。
二　合理的な方法により定められ、かつ、旅客にとつて明確であること。
三　過疎地有償運送及び福祉有償運送に係る対価にあつては、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、運営協議会において協議が調つていること。

平成22年6月11日
金融庁

# 改正貸金業法に関する内閣府令の改正の概要（抜粋）

## 1．趣旨

本件は、改正貸金業法の完全施行(注)の円滑な実施を図るため、借り手の目線に立った方策を推進していくべく、以下のような改正貸金業法に関する内閣府令の改正を行うものです。

（注）完全施行日は、平成22年6月18日。

## 2．府令改正の概要

### （5）ＮＰＯバンクに対する対応

（ｉ）貸付業務経験者の確保義務の免除

・　一定の要件を満たすＮＰＯバンクについては、代替的な体制整備を要件として、初回の登録については、貸付業務経験者の確保義務を免除する取扱いを認める。

（ii）指定信用情報機関の信用情報の使用・提供義務の免除及び総量規制の適用除外

・　ＮＰＯバンクの活動を支援する観点から、以下の要件を満たす貸付けを行う者として届出をしたＮＰＯバンクの当該貸付けについては、
①指定信用情報機関の信用情報の使用・提供義務の免除
②総量規制の適用除外
とする。

**１．生活困窮者向けの貸付け**

（ｉ）以下の要件を満たすＮＰＯバンクが行う貸付けであること
①非営利、②低金利（7.5%以下）、③貸出目的の公益性、④貸付内容等の情報開示 等
（ii）生活困窮者(注)向けの貸付けであること。
（iii）他の貸金業者等からの借入れ等の状況を把握する措置を講じること。
（iv）上記を踏まえた生活再建のための計画の策定を行うこと。
（v）上記計画の進捗状況を定期的に把握し、必要に応じ、生活再建が図られるよう、助言又は指導が行われること。

（注）生活困窮者とは、収入をもって最低限度の生活を維持するために必要な費用及び債務の弁済の費用を賄うことができない個人をいう。

## ２．特定非営利活動として行われる貸付け

（ｉ）以下の要件を満たすＮＰＯバンクが行う貸付けであること
①非営利、②低金利（7.5%以下）、③貸出目的の公益性、④貸付内容等の情報開示 等

（ii）特定非営利活動(注)として行われる貸付けであること。

（iii）他の貸金業者からの借入れ等の状況を当初より定期的に把握し、必要に応じ、借り手に対し、貸付残高が過剰とならないよう、助言又は指導が行われること。

（注）特定非営利活動法上の17事業（環境保全、福祉、まちづくり等）として行う活動を指す。

携帯型心電計に関する使用制限緩和・追加資料

介護職員等によるたんの吸引等の実施のための制度の在り方に関する検討会（第４回）資料

# 介護職員等によるたんの吸引等の実施のための制度の在り方についての今後の議論の進め方及び具体的方向　（抜粋）

## Ⅱ　制度の在り方の具体的方向

### １　対象とする範囲について

（１）介護職員等が実施できる行為の範囲

○　これまで運用により許容されていた範囲が縮小されないよう配慮するとともに、制度の迅速な実施を実現する観点から、まずは、これまで運用により許容されてきた範囲を制度の対象とする。

・　たんの吸引（口腔内、鼻腔内、気管カニューレ内部）

＊　口腔内については、咽頭の手前までを限度とする。

・　経管栄養（胃ろう、腸ろう、経鼻）

＊　胃ろう・腸ろうの状態確認、経鼻経管栄養のチューブ挿入状態の確認は、看護職員が行う。

○　上記の整理は、将来的な対象行為の範囲の拡大の道を閉ざすものではない。

○　上記の範囲の行為であっても、ターミナル期であることや状態像の変化等により介護職員等が実施することに適さない事例もあることから、介護職員等が実施可能かどうかについては、個別に、医師が判断するものとする。

（２）実施可能である介護職員等の範囲

○　一定の追加的な研修を修了した介護職員等（介護福祉士、訪問介護員、保育士その他の介護職員とし、特別支援学校にあっては教員を含み得るものとする。）とする。

（３）実施可能である場所等の範囲

○　一定のニーズはあるが、看護職員だけでは十分なケアができない施設等として、以下を対象とする。

・　介護関係施設（特別養護老人ホーム、老人保健施設、グループホーム、有料老人ホーム等）

・　障害者支援施設等（通所施設及びケアホームを含み、医療機関である場合を除く。）

○　特別支援学校についても、なお検討を進める。

○　いずれの場合についても、医療職と介護職等の適切な連携・協働が可能な場合に認めることとする。

○　在宅においても、医療職と介護職等の適切な連携・協働が可能な訪問介護事業所（訪問看護事業所と連携・協働する場合を含む。）が実施できるものとする。

## ２　安全確保措置について

### （１）医師・看護職員と介護職員等との連携体制の確保等の要件について

○　現行の運用による対応も踏まえ、下記のような要件を設定する方向で検討する。

- 本人・家族の同意
- 医療職との適切な役割分担、継続的な連携・協働
- 関係者による連携体制の整備
- マニュアル・記録の整備
- 緊急時対応の手順、訓練の実施等

○　施設や研修等の監督、サービス提供体制の整備など、行政の関与のあり方についても引き続き議論を行う。

### （２）教育・研修の在り方について

○　介護福祉士を含め、一定の追加的研修等を行った者に限り認めるものとする。

○　教育・研修については、基本研修及び実地研修とし、実地研修については可能な限り施設、在宅等の現場で行うものとする。なお、介護療養型医療施設において、実地研修を行うことも可能とする。

○　ケアの安全性を前提とし、現場で対応可能なカリキュラムとする。

○　知識・技術の修得には個人差があることを考慮し､研修効果の評価を行い、評価結果を踏まえ必要な対応を行うものとする。

○　不特定多数の者を対象とする安全性を標準とするが、特定の者を対象とする場合はこれと区別して取り扱うものとする。

○　教育・研修については、介護職員等の既存の教育・研修歴等を考慮することができるものとする。