

庁内提案（新規）

大分類 | D 経済振興対策

中分類 〈小分類〉	細分類	概要	提案数		事実関係等の整理	実現するために 考えられる手法	実現した場合に考えられる メリット・デメリット	摘要	関係 部課	個票 番号
				重複 除く						
観光振興 〈観光業 振興〉	北海道アウト ドア資格制度 により認定し ているガイド と優良事業者 (以下「アウト ドア事業 者」という。) による自家用 有償旅客送迎 を可能にする 制度の創設	良質なサービスを提供する アウトドア事業者が、自家 用車を使用して顧客を有償 で送迎することを可能にす ることで、安全確保を担保 する一方、アウトドア事業 者の経営の安定化を図ると ともに、観光客のアクセス の利便性を高める。	1	1	<p>(北海道のアウトドア観光について)</p> <ul style="list-style-type: none"> 北海道では、地域の特色や優位性を活かして、観光立国をリードする滞在型国際観光地づくりに向けた様々な取組を推進しており、北海道ならではの滞在型観光として、カヌー、ラフティング、ホーストレッキングなどのアウトドア観光の振興を図っている。 道では、平成14年度から独自に「北海道アウトドア資格制度」を実施し、安全で良質なサービスを提供している事業者及びガイドを認定し、北海道のアウトドア観光のブランド化を推進している。この資格制度は、「山岳」「自然」「カヌー」「ラフティング」「トレイルライディング」の5分野を対象としており、優良事業者は11団体、資格取得者は延べ644人となっている。(平成22年3月末) アウトドア観光の実施場所は、交通不便なため、アウトドア事業者自らが利用客の送迎サービスを行っているケースが多い。 現行のアウトドア資格制度の見直しを検討している中で、ガイドが資格を保有するメリットとして、道路運送法の規制を緩和し、有償で旅客送迎できるようにしてほしいとのニーズが寄せられている。 <p>(道路運送法について)</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路運送法により、有償で旅客運送を行うためには、国土交通大臣の旅客自動車運送事業の許可(§4)が必要。 道路運送法では、自家用車による有償運送を認める制度として、過疎地域の住民や要介護者等の足を確保するため、市町村が自ら行う「市町村運営有償運送」、または、NPO等が行う「過疎地有償運送」、「福祉有償運送」(§78②)が認められており、国土交通大臣の登録(§79)が必要。 また、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合には、国土交通大臣が許可する例がある。(§78③)(スクールバス、訪問介護員等による有償運送許可) <p>(国の動向)</p> <ul style="list-style-type: none"> 「新成長戦略」の実現のために平成22年9月に閣議決定された「日本を元気にする規制改革100」において「有償で旅客を運送する事業を行う場合には、道路運送法上の許可が必要であるが、宿泊施設が送迎の間に宿泊者を周遊する案内及びエコツアーなどの事業者によるエコツアー実施場所までの送迎については、一定の条件の下に道路運送法上の許可を不要とする範囲を明確化すること」が盛り込まれ、22年度中に結論を得ることとされている。 行政刷新会議の「規制・制度改革に関する分科会」では、さらなる規制緩和の検討を進めており、その下部組織である「農林・地域活性化WG」での検討事項として「各種体験ツアーの送迎に関して、一定の条件の下に、道路運送法の自家用有償旅客運送の特例として有償でツアー客の運送を可能とする方策について検討すべき【平成23年度検討・結論】」が盛り込まれている。 	<p>道路運送法の改正</p> <p>アウトドア事業者について、道路運送法第78条の自家用有償旅客運送の許可により、利用客を有償で送迎することを可能にする。</p>	<p>【メリット】</p> <ul style="list-style-type: none"> 北海道アウトドア資格制度により、安全で良質なサービスの提供を保証する仕組みに加え、送迎時の安全確保を担保する仕組みを講じることで、北海道のアウトドア観光のブランド化を図ることができる。 アウトドア事業者の自家用車による顧客の有償送迎を可能にすることで、アウトドア事業者の経営の安定化を図るとともに、観光客の道内におけるアクセスの利便性を高める。 アウトドア事業者の有償送迎を認めることは、資格保有のメリットとなり、無資格者やガイドを目指す者の資格取得を促すことにつながるなど、優れたアウトドア事業者の育成に資することができる。 <p>【デメリット】</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域によっては、バス、タクシー等の事業者の経営に影響を与えるおそれがある。 		経) 観光局	1036D

アウトドア事業者による自家用有償旅客送迎制度のイメージ
～現行制度との比較～

(1) 制度の概要

事項	アウトドア事業者による 自家用有償旅客送迎制度（イメージ）
目的・特徴	アウトドア観光実施場所への観光客の輸送手段を確保し、観光客の利便性の向上と受入体制の整備を図る。
概要	アウトドア事業者が利用客をアウトドア観光実施場所と最寄りの駅・主要ターミナル等との間の区域で送迎を行う。
許可・登録	国土交通大臣（地方運輸局）の許可
法的根拠	道路運送法第78条第3号に基づく許可（「地域の実情を踏まえやむを得ない場合」の文言を追加）
実施主体	優れたアウトドア事業者 （道の北海道アウトドアガイド資格制度で認定している優良事業者及び認定ガイドを想定）
許可（登録）年数	2年間（改善命令や重大な事故等がない場合は3年間）
道の関与	制度の対象となるアウトドア事業者は、道のアウトドア資格制度で認定している優良事業者及び認定ガイドとする。

(現行制度)

自家用有償運送事業 （過疎地有償運送）	一般乗用旅客自動車運送事業 （ハイヤー・タクシー）
タクシー等の公共交通機関によっても十分な輸送サービスが確保できない過疎地域において、地域住民の生活に必要な輸送手段の確保	一般の法人タクシーや個人タクシー等が行う有償運送事業
NPO法人等が、営利とは認められない範囲の対価によって自家用自動車を使用して会員に対して輸送サービスを行うもの。	乗車定員11人未満の自動車を貸し切って有償で旅客を運送する事業
国土交通大臣（地方運輸局）の登録	国土交通大臣（地方運輸局）の許可
道路運送法第78条第2号、第79条	道路運送法4条第1項
NPO法人、公益法人、農協、商工会等の非営利法人	法人又は個人
2年間（改善命令や重大な事故等がない場合は3年間）	個人タクシーについては、概ね3年間
-	-

(2) 運行の基準・要件

事項	アウトドア事業者による 自家用有償旅客送迎制度（イメージ）
営業区域	アウトドア観光実施場所と最寄りの駅・主要ターミナル等との間の区域
車両	①バス（乗車11名以上の自動車） ②普通自動車（乗員11名未満の自動車）
利用者	送迎を行うアウトドア事業者が提供するアウトドア観光サービスの利用者及びその同伴者
運送の対価	実費（燃料費その他の費用）の範囲内で、営利と認められない妥当な範囲（タクシー料金の運賃の概ね1/2の範囲内を目安とする）
運転者の要件	①二種免許取得者、又は、 ②一種免許取得者かつ国土交通大臣の認定講習を修了した者
運行管理・安全対策	運行管理者責任者の選任、 運転者台帳及び運転者証の作成、 整備管理者責任者の選任、 日常点検・定期点検の実施、 事故対応処理体制の整備、 苦情処理体制の整備、 等
損害賠償措置 （保険加入）	対人賠償（1名につき）8000万円以上、対物賠償200万円以上の任意保険または共済に加入すること
運営協議会	-

(現行制度)

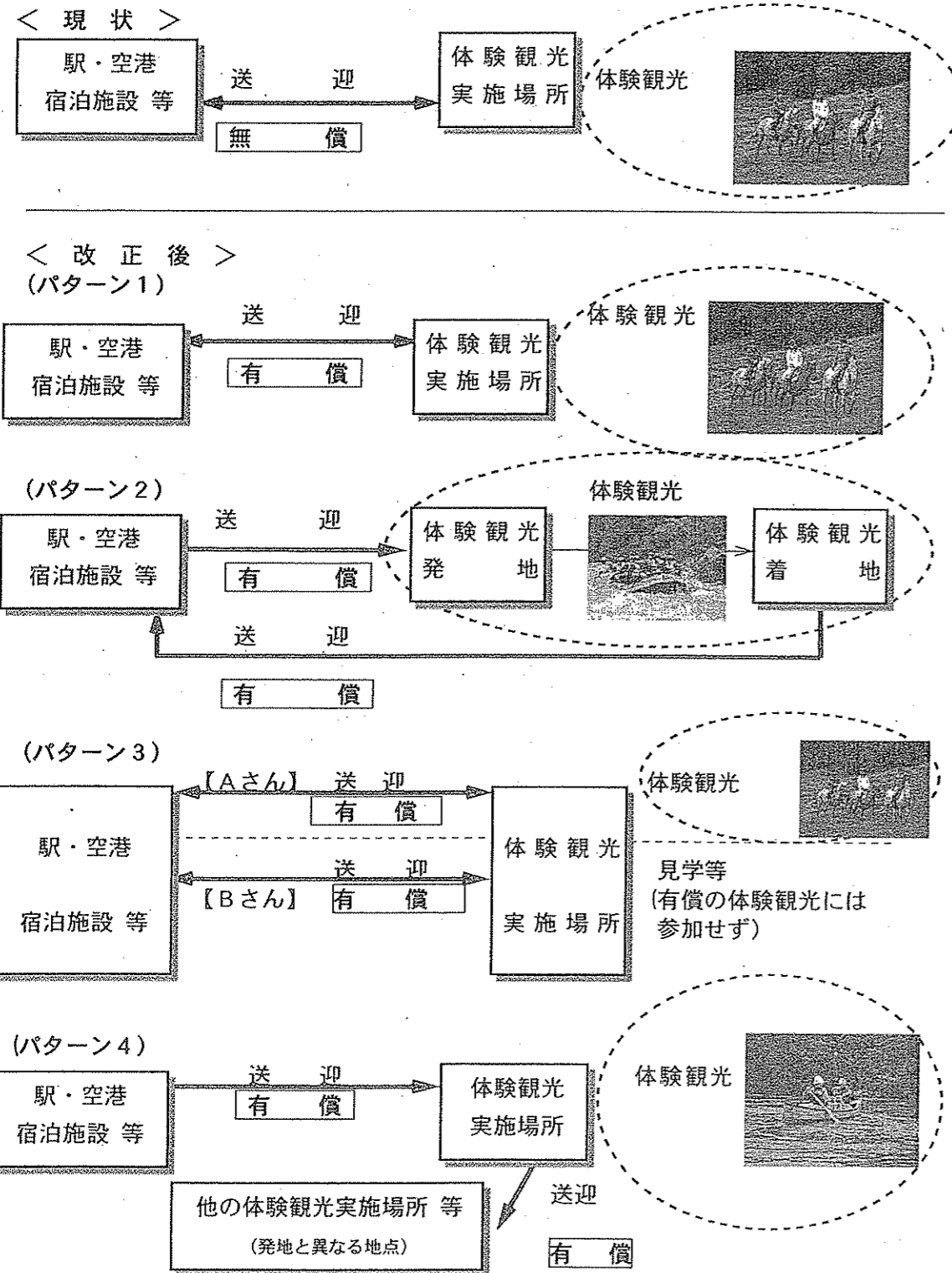
自家用有償運送事業 （過疎地有償運送）	一般乗用旅客自動車運送事業 （ハイヤー・タクシー）
市町村単位（旅客の発地または着地のいずれれかが運送の区域内にあること）	営業区域内（札幌交通圏、小樽市など）
①バス（乗車11名以上の自動車） ②普通自動車（乗員11名未満の自動車）	普通自動車（乗員11名未満）
過疎地域の住民、その親族、当該地域に日常の用務を有する者及びその同伴者 ※事前の名簿登録が必要	限定なし
実費（燃料費その他の費用）の範囲内で、営利と認められない妥当な範囲（タクシー料金の運賃の概ね1/2の範囲内を目安とする）	運賃の種類に、①距離性運賃、②時間運賃、③定額制運賃がある。 （原則として①距離性運賃を適用）
①二種免許取得者、又は、 ②一種免許取得者かつ国土交通大臣の認定講習を修了した者	二種運転免許取得者
運行管理者責任者の選任、 運転者台帳及び運転者証の作成、 整備管理者責任者の選任、 日常点検・定期点検の実施、 事故対応処理体制の整備、 苦情処理体制の整備、 等	運行管理者（資格取得者）の選任、 運転者台帳及び運転者証の作成、 整備管理者（資格取得者）の選任、 日常点検・定期点検の実施、 事故対応処理体制の整備、 苦情処理体制の整備、 整備管理規程の作成等、
対人賠償（1名につき）8000万円以上、対物賠償200万円以上の任意保険または共済に加入すること	対人賠償（1名につき）8000万円以上 対物賠償200万円以上の任意保険または共済に加入する契約を締結していること
市町村が主宰し、旅客運送事業者（タクシー、バス）、住民・旅客、運転者団体（労働組合）で構成。 運行に当たって運営協議会の同意が必要。	-

北海道アウトドア資格制度の概要

雄大で豊かな北海道の自然は、本格的なアウトドア活動が体験できる魅力的なフィールドであり、国内だけではなくアジア地域を中心に広く海外からも人気を集めている。

道では、「安全・安心」や「北海道ならではの自然環境の特性」をキーワードに「山岳」、「自然」、「カヌー」、「ラフティング」、「トレイルライディング」の5分野を認定する『北海道アウトドア資格制度』を平成14年度に創設し、北海道におけるアウトドア活動の振興に取り組んできた。

アウトドア事業者による自家用有償旅客送迎のパターン(イメージ)



※パターン3やパターン4のケースやそれぞれの組み合わせがあり得るため、送迎代と体験観光料金をパッケージで有償とするのではなく、それぞれ有償で徴収できるようにする必要がある。

1 制度の仕組み

(1) 個人資格制度

○アウトドアガイドを対象に、北海道でガイド業務に携わる際に必要な知識と技術の水準を試験により審査し、北海道アウトドアガイド資格を認定するもの。

○試験には、全ての対象分野に共通する一般的知識を審査する「基礎分野」の筆記試験と分野毎の専門的な知識と技術を審査する「専門分野」の筆記試験と実技試験の3つがあり、ある分野の資格を取得するには、3つの試験の全てに合格する必要がある。

○アウトドアガイド試験の区分 山岳、自然、カヌー、ラフティング、トレイルライディング

○アウトドアガイド試験の区分(資格取得の条件)

①基礎分野(筆記)	※各分野共通	→ 合格	資格取得
②専門分野(筆記)	※分野毎	→ 合格	
③専門分野(実技)	※分野毎	→ 合格	

○アウトドアガイド試験の主な審査事項

試験の区分	審査事項	主な審査項目
基礎分野	筆記試験 道内でガイド業務に従事する際に必要な基礎的な知識	<ul style="list-style-type: none"> ◎ガイドの役割・責任 ◎リスクマネジメント(危険の予測・回避、応急処置) ◎自然環境の保全に関する知識 ◎野外行動技術(地形図、気象に関する知識) ◎ガイド技術(参加者の理解・把握、コミュニケーション手法、ホスピタリティ等) ◎動植物に関する知識 ◎北海道に関する総合知識(地理、歴史、文化、7民族等)
専門分野	筆記試験 実技試験 分野毎の専門的な知識・技術	<ul style="list-style-type: none"> ◎ガイドの役割・責任 ◎リスクマネジメント ◎ガイド技術・能力 ◎自己能力【山岳】 ◎自然に関する知識、北海道学、自然解説能力【自然】 ◎基本操作技術【カヌー、ラフティング】 ◎乗馬技術、馬の管理に関する知識・技術【トレイルライディング】

(2) 優良事業者登録制度

○ツアー参加者数に応じて、ガイド資格取得者の一定数以上の配置を行う実施体制の他、スタッフ研修・労務管理、環境保全対策など、安全で快適なサービスを提供する体制の整ったアウトドア事業者を優良事業者として認定登録。

○登録区分は山岳、自然、カヌー、ラフティング、トレイルライディングの5分野です。

○登録の標準

- ①安全対策等(安全確保、危険の告知、緊急時の対応、保険の加入)
- ②人員体制(ガイドの適正配置、ガイドの訓練実施、ガイドの勤務条件整備)
- ③備品装備(安全な備品等の整備(救命・救急用品、通信機器等)、休息のための施設整備)
- ④顧客サービス(十分な情報提供、苦情等への適切な対応)
- ⑤周辺環境対策(環境への配慮・指導、地域への配慮)
- ⑥記録・評価システム(事業活動記録の整備保存、事業活動の評価改善、関係法令の理解遵守)

2 資格制度の対象分野と資格取得者

(1) 個人資格制度

○分野別

(平成22年3月31日現在)

山岳	自然	カヌー	ラフティング	トレイルライディング	計(延べ)
187人	121人	122人	100人	114人	644人

(2) 優良事業者登録制度 11事業者

【地域活性化7】

事項名	着地型観光に即した各種業規制の見直し② —道路運送法 自家用有償運送の特例—	
規制・制度の概要	<ul style="list-style-type: none"> 各種体験ツアーを実施する際の運送に関して、道路運送法の許可を有していなければ、有償で観光客の運送を行うことはできない。他方、過疎地域や公共の福祉を確保するためやむを得ない場合などは、許可の例外として、有償運送を認めている。 <p><根拠法令></p> <ul style="list-style-type: none"> 道路運送法第78条 	
改革の方向性（当初案）	<ul style="list-style-type: none"> 農山漁村における各種体験ツアーを実施する際の運送に関して、有償でツアー客を自家用自動車で運送することは認められていない。地域の各種体験ツアーの送迎に関して、一定の条件の下に、道路運送法の自家用有償旅客運送の特例として有償でツアー客の運送を可能とするなど、地域のリソースを使いやすくする方策について、検討すべきである。 	
担当府省の回答	上記改革の方向性への考え方	<ul style="list-style-type: none"> 国土交通省成長戦略の規制改革項目及び新成長戦略実現に向けた3段構えの経済対策（平成22年9月10閣議決定）の「日本を元気にする規制改革100」において、「エコツアー等事業者による参加者輸送など」について、道路運送法に規定する旅客自動車運送事業の許可を要しない範囲の明確化を図ることとされている。当該明確化を図ることによって、地域のリソースを使いやすくする方策として自家用自動車を活用した無償送迎輸送が実施しやすくなる。
	【対応可能性のある場合】 見直し予定及びその内容	<ul style="list-style-type: none"> 現在、原案の作成を進めているところであり、パブリックコメントを実施の上、当該結果を踏まえて、平成22年度中に通達を発出する予定。
	【対応困難とする場合】 要望へ対応した場合に生じる問題点及び問題点に対する補完措置の有無等	

改革事項に対する基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> タクシー利用の場合、ツアー参加者への金銭的負担が増えるため、ツアー事業者の多くは自家用車に乗せ送迎するケースが多い。例えば、自家用車の有償運送の許可要件として、安全性の担保の観点から、二 種免許の取得の義務化や定期点検済車両に対し認証ステッカーを添付するなど、新たなカテゴリーの創設を検討することも必要である。 ツアー事業者において、旅行者の送迎案内を有償にて対応可とすることで、地域による着地型旅行商品の一層の販売増が期待できる。
改革案	<ul style="list-style-type: none"> 地域の各種体験ツアーの送迎に関して、一定の条件の下に、道路運送法の自家用有償旅客運送の特例として有償でツアー客の運送を可能とするなど、地域のリソースを使いやすくする方策について、検討すべきである。 <p>【平成23年度検討・結論】</p>

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。

（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）

（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經營しようとする者は、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。

条文改正イメージ

（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又は地域の実情を踏まえ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。

過去の類似の道民提案（観光事業者による有償旅客送迎関連）

※第17回提案検討委員会（20年5月13日）及び第19回提案検討委員会（20年6月12日）での検討資料より

大分類	D 経済振興対策
-----	----------

中分類 〈小分類〉	細分類	概要	提案数		事実関係等の整理	実現するために考えられる手法	実現した場合に考えられる メリット・デメリット	摘要	関係 部課	個票 番号
				重複 除く						
観光振興 〈観光業 振興〉	64 自家用車による 旅客共同送迎	旅客の利便性向上と宿泊施設の 労力低減のため、施設の共同による 自家用車による有料送迎を行う。	1	1	<ul style="list-style-type: none"> 道路運送法により、旅客自動車運送事業は国土交通大臣の許可（§4）が必要とされ、旅客の生命をあずかる運送事業者が旅客の安全を確保できる体制を整備しているかを審査。 道路運送法では、自家用車による有償運送を認める制度として、市町村が自ら行う市町村運営有償運送、または、NPO等が行う「過疎地有償運送」及び「福祉有償運送」（§78）が認められており、大臣の登録（§79）が必要。いずれも既存の一般旅客自動車運送事業では必要な旅客輸送の確保が困難な場合に限定して認められるもの。 なお、自家用車による近隣の他のホテルへの送迎を行う場合については、利用者からの運賃及び他のホテルからの送迎に係る委託料等の対価のいずれも受け取らない場合には、無償運送として、現行法規上でも認められるケースがありうると思われることから、個々のケースの検討が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> 道路運送法の位置づけ 	<ul style="list-style-type: none"> 【メリット】 ・ 宿泊施設利用者の利便性向上など。 【デメリット】 ・ 旅客運送に必要な安全を担保できなくなる可能性がある。 		企） 交通企 画課	1036D
観光振興 〈観光業 振興〉	65 有料顧客送迎 に係る権限移譲	体験型観光事業者が行う有料の顧客送迎について、道路運送法等に基づく国の権限を道に移譲する。	1	1	<ul style="list-style-type: none"> 道路運送法により、旅客自動車運送業は国土交通大臣の許可（§4）が必要とされ、旅客の生命をあずかる運送事業者が旅客の安全を確保できる体制を整備しているかを審査。 道路運送法に基づく旅客運送事業に係る全ての許可は、国土交通省（窓口は全道8か所の運輸支局）が一元的に行っている。 道路交通法により、旅客自動車であるものを旅客自動車運送事業に係る旅客を運送する目的で運転しようとする者は、当該自動車の種類に応じ第二種免許が必要とされる（§86）。なお、第二種免許は、旅客等の安全を確保するため、第一種免許より高度の適性、技能及び知識を必要とし、受験資格も厳しい。 さらに、車両区分ごとの死亡事故発生状況や車両の大型化等、免許制度上の事故防止対策を講ずる必要から、平成19年6月に改正道交法が施行され、中型第二種免許が新設された。 	<ul style="list-style-type: none"> 関係法令（道路運送法、道路交通法）の改正 	<ul style="list-style-type: none"> 【メリット】 ・ 自動車の種類に応じた第二種免許を有せず、旅客事業運送が可能となる。 ・ 観光の活発化による本道経済の活性化 【デメリット】 ・ 本件の「体験観光事業者による特定地域での有料顧客送迎」に係る許可のみ道へ移譲した場合には、行政効率の低下が懸念される。 ・ 仮に、届出制への移行を検討するとしても、許可制度と同等の基準による運送の安全確保を担保する仕組みを別に整備する必要があると考える。 		企） 交通企 画課 警） 交通企 画課	4006D

「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」中間まとめ
(平成22年12月13日)

介護職員等によるたんの吸引等の実施のための制度について（骨子）

1 介護職員等によるたんの吸引等の実施

- たんの吸引等の実施のために必要な知識及び技能を身につけた介護職員等は、一定の条件の下に、たんの吸引等を行うことができることとする。
- 介護職員等が実施できる行為の範囲については、これまで運用により許容されてきた範囲を基本として、以下の行為とする。
 - ・ たんの吸引（口腔内、鼻腔内、気管カニューレ内部）
 - * 口腔内・鼻腔内については、咽頭の手前までを限度とする。
 - ・ 経管栄養（胃ろう、腸ろう、経鼻経管栄養）
 - * 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。
- たんの吸引のみ、あるいは経管栄養のみといったように、実施可能な行為及び実施のための研修に複数の類型を設ける。
- まずは、たんの吸引及び経管栄養を対象として制度化を行うが、将来的な拡大の可能性も視野に入れた仕組みとする。ただし、その際には、関係者を含めた議論を経て判断することが必要である。

2 たんの吸引等を実施できる介護職員等の範囲

(1) 介護福祉士

- 介護の専門職である介護福祉士が、その業務としてたんの吸引等を行うことができるようにし、養成カリキュラムに基本研修及び実地研修を含むたんの吸引等に関する内容を追加する。
- この場合、既に介護福祉士の資格を取得している者については、一定の追加的研修を修了することにより、たんの吸引等の行為を行うことができることとする。

(2) 介護福祉士以外の介護職員等

- 介護福祉士以外の介護職員等（訪問介護員等の介護職員とし、保育所にあつては保育士、特別支援学校等にあつては教職員を含む。）については、一定の条件下でたんの吸引等の行為を行うことができることとする。具体的には、一定の研修を修了した介護職員等は、修了した研修の内容に応じて、一定の条件の

下に、たんの吸引等を行うことができるものとする。

※ 介護福祉士のみでは現に存在するニーズに対応しきれないこと、介護福祉士養成施設の体制整備や新カリキュラムでの養成に相当の期間を要することに留意。

3 たんの吸引等に関する教育・研修

(1) たんの吸引等に関する教育・研修を行う機関

- 既に介護福祉士の資格を取得している者や介護福祉士以外の介護職員等に対してたんの吸引等に関する教育・研修を行う機関を特定するとともに、教育・研修の内容や指導を行う者等に関する基準を設定し、その遵守について指導監督を行う仕組みを設ける。

(2) 教育・研修の内容

- 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、教育・研修の機会を増やす観点から、介護療養型医療施設や重症心身障害児施設など医療機関としての位置付けを有する施設であっても、実地研修の場としては認めることとする。
- 教育・研修の内容や時間数については、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。
- 上記の研修を行う機関は、受講生の知識・技能の評価を行い、技能等が認められた場合のみ、研修修了を認めることとする。
- 不特定多数の者を対象とする教育・研修の内容と、特定の者を対象とする場合（ALS等の重度障害者等の介護や施設、特別支援学校等における教職員など）を区別し、後者は、特定の利用者ごとに行う実地研修を重視した研修体系とするなど、教育・研修（基本研修・実地研修）の体系には複数の類型を設ける。
- 教育・研修の具体的内容（時間数、カリキュラム等）については、現在、行われている「試行事業」の結果等を踏まえてさらに検討する。

4 たんの吸引等の実施の条件

- 介護の現場等において、一定のニーズはあるが、看護職員だけでは十分なケ

