

検討項目「移動・輸送手段の多様化」に関する問題意識

規制改革ホットラインへの提案事項、有識者の問題意識を踏まえると、例えば以下のような問題意識が考えられる。

(1) 自家用有償旅客運送における貨物運送について(参考1)

自家用有償旅客運送において、買い物難民と言われる自ら交通手段を持たない過疎地域の高齢者への福祉を目的に、同旅客運送と一緒に買い物支援として受注配達サービス(貨物)ができるようにすべきではないか。

(2) 福祉有償運送について(参考2)

- ・ 子供や障害者手帳を持たない障害者等も対象とすべきではないか。
- ・ 利用料金について、コーディネート費用等も認めるべきではないか。
- ・ 運営協議会が設置されない事例もあるところ、福祉有償運送の実施に困難をきたさないよう改善すべきではないか。

(参考1) 規制改革ホットラインへの提案事項

受付日:平成26年10月31日	所管省庁への検討要請日:平成26年11月21日	回答取りまとめ日:平成27年3月13日
-----------------	-------------------------	---------------------

提案事項	過疎地等交通空白地域における自家用有償運送の運用ルールの緩和
具体的内容	自家用有償旅客運送の事務・権限の移譲に伴い、運用ルールの緩和も検討されているところですが、買い物難民と言われる自ら交通手段を持たない過疎地域の高齢者への福祉を目的に、同旅客運送と一緒に買い物支援として受注配達サービス(貨物)ができるよう提案します。
提案主体	岡山県真庭市

	所管省庁:国土交通省
制度の現状	貨物の運送を有償で行う場合は、原則として貨物自動車運送事業法に基づく事業許可を得た上で、事業用自動車により運送する必要がありますが、例外的に、道路運送法第82条において、一般旅客自動車運送事業者(乗合バス事業者)について、旅客の運送に付随した、少量の郵便物、新聞紙その他の貨物の有償運送を認めています。 また、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律により、認定を受けた地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業に係る自家用有償旅客運送を行う者は、旅客の運送に付随して、少量の郵便物、新聞紙、その他貨物を運送することが可能です。
該当法令等	道路運送法第82条 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第27条の6第2項
措置の分類	検討に着手
措置の概要	過疎地域等において、地域の貨物自動車運送事業者の事業運営に支障が無い等一定の条件を満たした場合には、自家用有償旅客運送者は、国土交通大臣の許可を受けて、有償で少量の貨物を運送できる新たな制度の創設に向けて検討を行います。

(参考2) 有識者の問題意識

第7回地域活性化ワーキング・グループ(H26.11.28) 資料・議事録(抜粋)

<p>地域活性化における 民間組織の役割と規制改革</p> <p>【2014年11月28日(金)】</p> <p>認定特定非営利活動法人 日本NPOセンター 田尻 佳史(常務理事)</p>	<p>5. 規制改革がNPOの活動を広げる</p> <p>①活動面で求められる規制改善</p> <p>5. 道路運送法および福祉有償運送等の規制改善</p> <ul style="list-style-type: none">→福祉有償運送の対象者制限の改善により、子供や障害者手帳を持たない障害者等も対象とする必要。→福祉有償運送の利用料金についての規制の改善。→福祉有償運送を実施するためには、各市町村が福祉有償運送協議会を設置することとなっているが、地域事情により設置されない例も多く、また、その構成メンバーの力関係により福祉有償運送の実施に困難をきたしている。
--	--

田尻常務理事

5番目、これも長く議論してきましたけれども、道路運送法及び福祉有償運送等の規制ということでございます。これは長年議論をされてきて、何とか各地域ごとに福祉有償運送というのが広がりつつあるのですが、実はまだ法規制がありまして、対象者というのは障害者手帳を持っていないといけないとか、介護の認定を受けていないといけないというような障害がある。

でも、地方都市に行きますと、高齢者とともに、車を運転できない人が子供をどのように学校に送っていくか。今、被災地などは大変なことになっていまして、公共交通がさらになくなっていきますので、そういう送迎のニーズがあるのだけれども、送迎をしても、この福祉有償運送の対象にならないというようなことがあるのだというのが1点。

これは難しい問題なのですが、今、障害者もさまざまな障害があって、身体に障害がある場合は見えやすいのですが、精神的な問題であったり、発達障害というものになると、家族・本人がそれを認知しないために障害手帳をあえて取らないという人たちもいらっしゃる。その部分が対象にならないということはどう考えていくか。細かいところでございますが、そういうものが必要だと思えます。

それを規制しているのは、もう一つは利用料の問題です。ほとんど実費に相当するものしか取れないということで、1日に数十件のニーズがあって、その調整を電話でしている人の費用は一切出ない。実際に運転する車の運行の部分にはお金が出るのですが、我々はコーディネートと言いますが、そういうところに費用が出ないという意味では、実を言うと、福祉有償運送は大分制度が変わってきて各地では広がっているのですが、経営としてはどんどん厳しくなっているという状況だというのが2点目です。

もう一点は、法律改正したのですが、これは後ほどもお話ししますが、分権が進んで、これ自身も各市町村及び県でこういう協議会というものをつくりなさいという話になって、その協議会で認められない限りこのサービスはスタートすることができないのですが、その協議会すら設置しない市町村があったりというようなことがあります。もしかすると、このあたりは国の法律において設置しなければならないという状況に変えるだけで、大きく変わるのかなと思っています。

ここには書いていない視点でございますが、地方などに行っていますと、今まではタクシー会社とNPO、ボランティアグループとの顧客の取り合いということで対立があったのですが、今は地方都市へ行くともうタクシーの運転手がいなくてタクシー会社自身が成立しない。

そういうことから考えると、一方で、例えば定年退職した人がNPOで何か社会的な活動をしたいということでも有償運送をやっているというときに、その料金の差が余りにもあり過ぎる。地域交通を考えたときには、その間ぐらいの制度に変えていくということも地域によっては必要になっていくのかなと思っています。