

自家用有償旅客運送の制度改革等 ～各地から寄せられる相談・問合せを元に～



NPO法人
全国移動サービスネットワーク

事務局長 伊藤 みどり

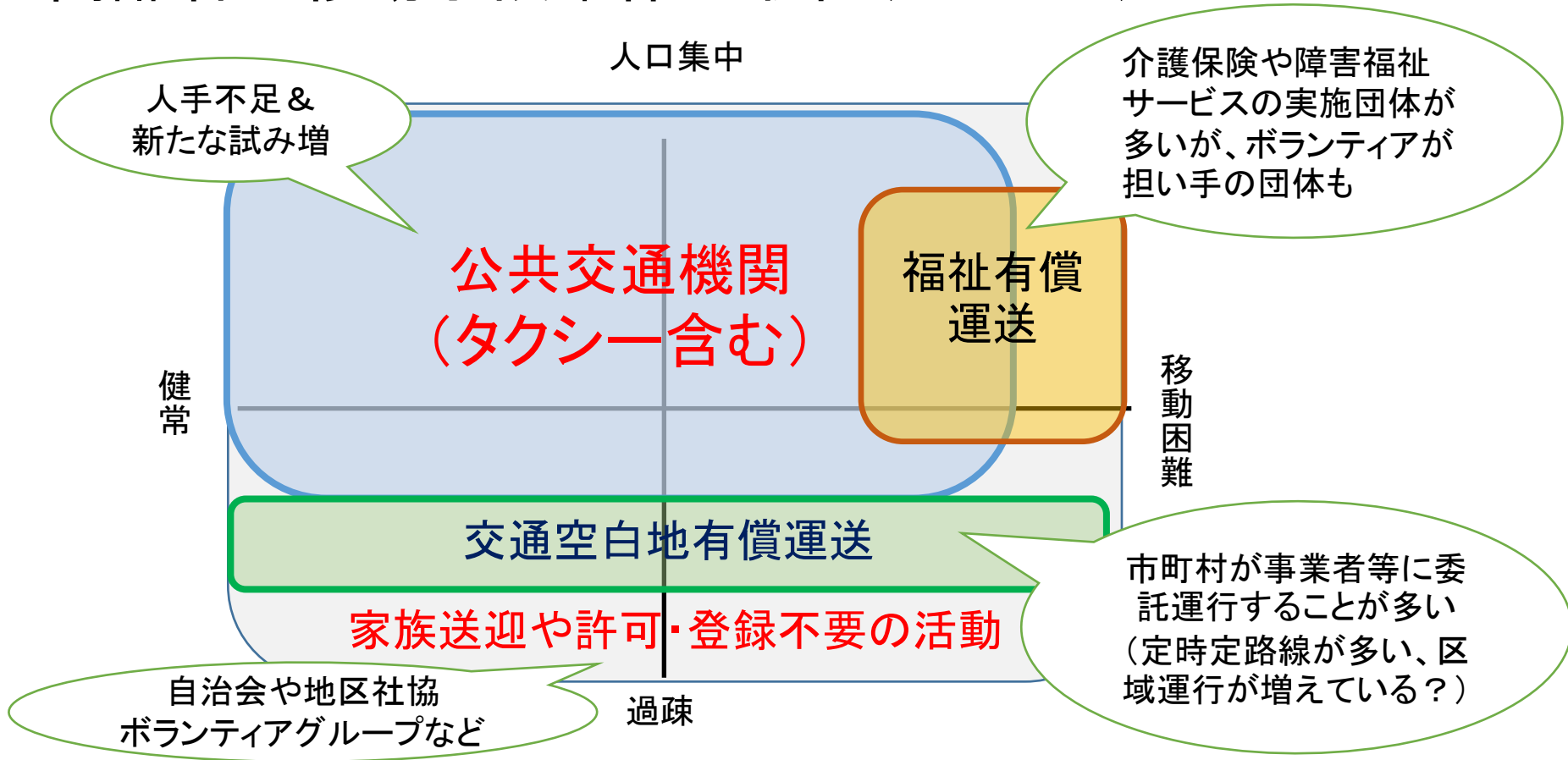
はじめに

- 生活者が、交通手段を選べる状況になければならない。一つの方法しかなければ、高齢者は運転免許の返納はできない。目的や体調や天候に応じて、使い分けられる環境をめざすべき。
- 道路運送法に照らすと…地方の人口低密度地域の組織・人・財源も脆弱な地域では、適正にすることも、合理的に対応することも難しい環境にあり、その結果円滑なサービスができないでいる。
- 交通事業者中心の法律に、ここに地域活動としての自家用有償旅客運送を位置付けることに限界がある

道路運送法

第1条（目的）この法律は、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）と相まって、**道路運送事業の運営を適正かつ合理的なものとし、並びに道路運送の分野における利用者の需要の多様化及び高度化に的確に対応したサービスの円滑かつ確実な提供を促進することにより、**輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益の保護及びその利便の増進を図るとともに、道路運送の総合的な発達を図り、もつて公共の福祉を増進することを目的とする。

高齢者の移動手段確保の取組(イメージ)



年度	交通空白地有償運送				福祉有償運送			
	団体数			車両数	団体数			車両数
	市町村	NPO等	計		市町村	NPO等	計	
R4.3	489	181	670	4,304	101	2,369	2,470	14,456

「ラストワンマイル・モビリティ/自動車DX・GXに関する検討会」等の結果をどう見るか

- 同検討会のとりまとめで、タクシーの活用に向けて、規制緩和の方向性が示され、自家用有償旅客運送の制度運用の見直しも示された。

⇒これらを受けて、実態がどのように変化していくか？活用する自治体や交通事業者が試されている、変化しなければ更なる見直しも必要。

- その後「道路運送法における許可又は登録を要しない運送」についても、通達見直しの勉強会が設置・開催された。

⇒通達発出を待っている状況。地域の互助活動や、地域の活性化につながる取組が広がることに期待が高まっている。

1. 交通空白地有償運送 ～対象地域の限定～

「半径 1kmにバス停・駅がない」、「恒常的に30分以内に配車されない」地域 ⇒最低限の目安として示された

- 考え方は「バス、タクシー等の公共交通機関によっては地域住民又は観光旅客を含む来訪者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」（通達「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」）

例 1：デマンド型乗合タクシーが導入されると交通空白地有償運送は廃止を市町村から求められる。

例 2：市町村が運営するバスは、地域公共交通会議で、路線バスと同じ道をわずかでも重なって運行してはいけないと言われる

- 「ラストワンマイル・モビリティ」検討会では、「【施策⑨】「交通空白地」に係る目安の設定及び「地域交通の把握に関するマニュアル」の活用促進」と示されている。必要なのは、ボトムアップ。

<https://www.mlit.go.jp/common/001380854.pdf>

「地域交通の把握に関するマニュアル」

2. 福祉有償運送 ～利用者が限定・要件が過重～

道路運送法施行規則「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」⇒解釈がわかれないう、注釈してほしい

例1：利用者が一般タクシーに乗っているので福祉有償運送の利用者から除外すべきではないか？とタクシー事業者から指摘されて市が対象者を検討中。

例2：耳が遠くて電話予約ができない、タクシー代が払えない（生活困窮）など、福祉・介護の専門職から見てサポートが必要な人は多いが、市の交通担当は対象外と解釈している。

ほかにも・・・要件が過重、福祉有償運送の使い勝手をよくすることで拾える高齢者のニーズがあるのでは？

- ▼ 旅客の範囲の確認について
- ▼ 旅客の名簿の提出、申請時の利用者の区分の制約
- ▼ 複数乗車の必要性に関する協議
- ▼ セダン等運転者講習の時間数

3. 会議のあり方 ～地域公共交通会議と運営協議会～

- 交通空白地有償運送は、大半が市町村による運営であり、非営利の法人による実施は180余り（令和4年3月末）＝市町村が主宰者であり申請者
- 福祉有償運送の「運営協議会」はローカルルール（オーバールール）の温床になっていた市町村も少なくない。福祉有償運送は非営利の法人が申請者の場合がほとんど。

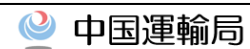
そんな中…**地域公共交通会議に運営協議会が統合された**

- 福祉的な視点を持ち合わせておらずメンバーにも偏りがある（統合されて不安要素が多い）といった問題意識はあるが、地域公共交通会議がないほうがいいのかということ、そうではない
- 地域交通会議の中に二つの会議を位置付けて部会とすることで、これまで交通部局が関与ができなかったところに参加できる面もあるのではないか。本来的な協議ができるようにすべき。

- ただし、協議が調うことを登録の要件にすることだけは廃止してほしい。条件を付して協議が調う

⇒会議の権能に偏り過ぎて、本来的な協議ができない。

道路運送法施行規則改正概要(令和5年10月1日施行)



改正の概要

道路運送法施行規則に規定されていた「運営協議会」を同施行規則第4条第2項に規定する「**地域公共交通会議**」に統合する。

※現在の運営協議会については、名称等変更せずそのまま改正後の地域公共交通会議として扱うことも可能。

スケジュール

公布: 令和5年9月22日

施行: 令和5年10月1日

4. ローカルルール(オーバールール)問題

- 法令に定めはないのに、会議でオーバールールが作られる状況が地域によっては続いている。「ローカルルール申出書」の存在は？把握するだけで改善に向けた動きがないのでは？

例1：書類や備品等の追加「自動車事故対策機構の適性診断を受けないと運転者になれない」、「車両が1台であってもアルコール検知器を設置しないと登録できない」、「運転記録証明書を提出しないと運転者になれない」など

例2：区域運行の場合、「運送の区域」が●●市●●地区なら、法令上は発着地のいずれかが当該地区であればいいはずなのに、地区から県道のバス停までしか走ってはいけないという条件付きで登録が認められた。隣接市の市立病院に送迎ができないため、福祉有償運送も申請して利用を認めてもらっている。

例3：交通空白地有償運送なのに、利用対象者は要介護1以上に限定されている。