

国土交通省自動車局旅客課
意見募集担当 殿

「「地域公共交通会議に関する国土交通省の考え方」等の
一部改正について」に対する意見

フリガナ 氏名	ナカネ ユタカ 中根 裕
住所	〒156-0055 東京都世田谷区船橋 1-1-2 山崎ビル 204 号
所属	特定非営利活動法人 全国移動サービスネットワーク 理事長
電話番号	TEL : 03-3706-0626 FAX : 03-3706-0661
電子メール アドレス	info@zenkoku-ido.net
意見	<p>(対象部分) 検討プロセスに関するガイドライン (地域公共交通会議)</p> <p>(意見) 協議の期限明示により市町村あるいはNPO等による地域交通の確保がよりスムーズになる可能性があるとは一定の評価をする。 ただし、これまで市町村やNPO等により安定的に運営されてきた地域交通が、このガイドラインにより更新登録申請時に混乱を招き、結果として地域の交通がなくなる結果にならないよう、厳に注意して運用する必要がある。</p>
	<p>(対象部分) 検討プロセスに関するガイドライン (運営協議会)</p> <p>(意見) このガイドラインは設けるべきではない。更新登録時にこのプロセスを適用することは絶対に避けるべきである。 そもそも福祉有償運送の運営協議会は、形骸化しているもしくは利用者を見無視して制度以上の規制をかける場になっており、運営協議会自体が不要である。</p> <p>(理由) 未だに、利用者を要介護3以上に限定する運営協議会や、セダン車両数を福祉車両数以上に増やしてはならないなどの規制をかける運営協議会が多数あ</p>

る。運営協議会は廃止して、運送の必要性、運送の範囲、運送の対価についての判断は、行政判断とすべきである。

現在全国で約 2,500 の多くの福祉有償運送登録団体が活動している。その更新登録申請時に逐一このプロセスを踏むと大きな混乱が起きる。さらに規制を強化する恐れもある。高齢者の移動手段を多様に確保していくことを目的とした「検討会」の趣旨にも反する。

国土交通省自動車局旅客課
意見募集担当 殿

「道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様について」の
一部改正について」に対する意見

フリガナ 氏名	ナカネ ユタカ 中根 裕
住所	〒156-0055 東京都世田谷区船橋 1-1-2 山崎ビル 204号
所属	特定非営利活動法人 全国移動サービスネットワーク 理事長
電話番号	TEL : 03-3706-0626 FAX : 03-3706-0661
電子メール アドレス	info@zenkoku-ido.net
意見	<p>(対象部分)</p> <p>1、背景</p> <p>(意見)</p> <p>「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」の「中間とりまとめ」では、許可・登録を要しない輸送（「互助」による輸送）の明確化として、「高齢者の移動ニーズに対応するためには、地域における助け合いも今後重要性が増すものと考えられる。略。営利を目的としない「互助」という観点から、許可・登録を要しない輸送についてその考え方の明確化を図る必要がある。」とされた。</p> <p>許可・登録を要しない運送に関する事務連絡は、この間の少子高齢化や過疎化の進行、高齢世帯・高齢独居世帯の増加にもかかわらずこの10年余り見直しがされておらず、今回の見直しは大いに期待していたが、提示中の案は、閣議決定された「規制改革実施計画」によるものが優先された内容になっている。互助による輸送の見直しを優先すべきである。</p> <p>(理由)</p> <p>とくに地方部では、住民の半数以上が、自宅から鉄道駅まで1km以上、バス停までは500m以上の距離があるところに暮らしている。75歳以上高齢者には歩けない距離である。買物は、荷物がある帰りがとくに困難である。</p> <p>路線バスやコミュニティバスはあるが本数が少なく、乗りついで病院等へ行くのは丸々1日かかる。外出の頻度も下がっている。タクシーは、このような</p>

<p>地域では特に経済的な負担が大きい。デマンドは市町村の財政を圧迫する事例が多い。75歳以上になってもマイカーは交通手段となっており、免許返納は難しい。</p> <p>高齢者の日常生活を支えるための「互助」による輸送について、ボランティアのすそ野が広がるような事務連絡の見直しを行うべきである。</p>
<p>(対象部分) ウ、仲介手数料の収受についての取扱いの明確化</p> <p>(意見) 「Web サイト等で仲介するサービス」に限らず、互助による移動支援の電話による受付や、運転者・介助者の調整等を行う場合も利用者から仲介手数料を収受可能であることを明記すべき。</p> <p>(理由) 「規制改革実施計画」のみの対応ではないはず。</p>
<p>(対象部分) エ、ガソリン代の算出方法の明確化</p> <p>(意見) ガソリン代の算出方法として例示されている計算式（走行距離÷燃費×10あたりのガソリン価格）は、現実的ではない。</p> <p>都道府県の職員等旅費条例では、職員がマイカーを使用するさいには実費またはキロあたりのガソリン代を規定している。これを参考にキロあたりのガソリン代の設定を可能とすべき。</p> <p>(理由) 互助による輸送は、ボランティアの持込み車両を使うことが多。公表されている燃費は実際の走行と異なることが多く、また車両ごとにガソリン代が異なると利用者が混乱する。</p>
<p>(対象部分) オ、その他所要の改正</p> <p>(意見) 厚生労働省が介護予防・日常生活支援総合事業で例示している訪問型サービスD（移動支援）は、登録又は許可を要しない運送の形態で互助として取り組</p>

まれるケースが多い。現状では運転者のへ謝金はわずかであっても市町村の補助金からも利用者負担としても出せない。市町村が判断してワンコイン程度のものは出せるようにすべきである。自動車局が地域課題の解決に不当な規制をかけている。

(理由)

団塊世代が介護を必要とする人が増加しはじめる 2015 年は迫っている。移動ニーズは爆発的に増えるが、この見直し案では運転ボランティアのすそ野は広がらない。かつ継続性も担保できない。