

持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律の施行に伴う国土交通省関係省令の整備に関する省令（案）について

NPO 法人 全国移動サービスネットワーク
理事長 中根 裕
〒156-0055 東京都世田谷区船橋1-1-2 山崎ビル204号
TEL：03-3706-0626 FAX：03-3706-0661

募集中の表記案件について次のようにパブリックコメントを提出します。

「2. 道路運送法施行規則（以下「運送法施行規則」という。）関係について」

【本文】（1）地域公共交通会議の協議対象の拡大（運送法施行規則第9条の2関係）

【意見】

- ・ 非営利団体による自家用有償旅客運送については、協議を行う以前の問題として、前述のように運営協議会の設置そのものに困難があり、設置を諦めている自治体が多々ある。運営協議会は地域公共交通会議等での代替が可能であるが、その通達が周知されていない。したがって、自家用有償旅客運送の種別を問わず地域公共交通会議の協議対象にすることに異議はない。
- ・ 2019年3月現在、福祉有償運送団体は2,482、公共交通空白地有償運送は124である。福祉有償運送を実施している社会福祉法人やNPO法人の中には交通空白地域に所在している法人もあり、両方の登録を受けているケースもある。今後は、交通空白地域に所在する社会福祉協議会が、雇用職員による福祉有償運送とは別に、ボランティアが行う公共交通空白地有償運送を立上げる事例も出てくると考えられる。その際は、運営協議会と地域公共交通会議にそれぞれ申請させるのではなく、登録要件を緩和するなどして、手続きを容易にすべきである。

【本文】(3)福祉有償運送(仮称)の対象の整理(運送法施行規則第 49 条関係)

【意見】

- ・ 対象者の明確化には期待する。制度創設は、身体的な理由で移動が困難な人を中心に対象としていたが、10 数年を経て現在は精神障害者や知的障害者についても、支援の必要性が明らかになっている。また、通達「福祉有償運送の登録に関する処理方針について」では、「基本チェックリスト該当者」についても異動が困難であれば旅客対象として取り扱うことが明記されている。施行規則には、基本チェックリスト該当者や精神障害者、知的障害者を「その他の障害を有する者」として一括せず、身体障害者や要介護者と同様に明確化すべきである。明確化することにより、協議の場での確認は不要とされたい。
- ・ 福祉有償運送の旅客の範囲については、「自家用有償旅客運送の事務・権限の地方公共団体への移譲等のあり方に関する検討会 最終とりまとめ」で次のように書かれていたが、施行規則には反映されていない。介護予防や認知症予防の重要性が高まっており、これを反映させるべきである。

ii)障がいはいは有しない地域住民のうち社会参加が困難な事情が認められる者

「地域住民である限り、市町村運営有償運送(交通空白輸送)又は過疎地有償運送により運送することが可能であるが、福祉有償運送による運送についても、健康上等の理由から道路運送法施行規則第 49 条第 3 項のイ～ニに準ずる者として市町村長が認めて名簿に記載することとされた者であって、運営協議会へ報告した者については、運送できることとすべきである。市町村運営有償運送(市町村福祉輸送)についても、これに準ずるべきである。

【本文】(4)自家用有償旅客運送の種別の見直し(運送法施行規則第 51 条関係)

【意見】

- ・ 分類や整理は結構であるが、これにより何が変わるかについては大いに疑問がある。総務省は買い物弱者を 700 万人と推計し、農林水産省は食料品アクセス困難人口をマップで示して警告を鳴らしている。国土交通省自らも、駅やバス停があったとしても、75 歳以上の 17%が「無理なく休まず歩ける距離は 100 メートルまで」と回答したとの調査結果を公表している。
- ・ コロナ禍で地域の鉄道やバスは更に窮地に追い込まれており、すでに減便や廃止が始まっている。交通空白地有償運送(仮称)と福祉有償運送(仮称)の谷間で交通弱者は増える一方である。双方の要件緩和策を提示すべきではないのか。

【本文】(7)関係者間の協議が調っていないとき(運送法施行規則第51条の7関係)

【意見】

- ・ 従前から提案しているように、自家用有償旅客運送について協議の場を設け、協議が調っていない場合は登録を拒否するという規制や要件自体を撤廃すべきである。
- ・ 法第79条の四の第5号にある「合意」が「協議」に変更され、全会一致の必要がないことも、通達「運営協議会に関する国土交通省の考え方について」に明記されている。それであれば、市区町村が関係者から意見を聞いたうえで判断することで足りるのではないか。責任の所在も明確になる。協議が調ったうえで登録権者による登録という二重の権限が発生するような制度は他の福祉サービスにおいては見られない。ローカルルールなどの規制を是正しにくい。
- ・ 旅客課発行の「自家用有償旅客運送ハンドブック」にある「検討プロセス」が、必要性に関する合意形成のプロセスとして適切と考える。市町村のホームページや広報、掲示板等でパブリックコメントと同様に意見を募集する方法や、関係者に意見を求めるといった方法で、一定期間を経て反対意見がなければ「協議が調った」とみなしてはどうか。市町村または登録権者が判断や確認をすればよいことであり、協議の場を設置する必要はない。具体的には、条文において、登録申請に関する要件は「原則として市町村が判断することとし、判断に当たっては、必要に応じて関係者の意見を求めることができる」とするべきである。これは市区町村が、交通基本計画や地域福祉計画等と一貫した施策づくりを行うことにもつながると考える。

【本文】(8)旅客の名簿の取り扱い(運送法施行規則第51条の25関係)

【意見】

- ・ 新しい福祉有償運送(仮)のうち、現在の「市町村福祉輸送」は旅客の名簿の提出が不要であるのに対し、現在の「福祉有償運送」のみが旅客の名簿を提出するのは整合性が取れない。現在の「福祉有償運送」について、対象者として施行規則に合致しているか否かは団体からの報告書類の確認で足りる。