

○国土交通省物流・自動車局旅客課 ご担当者様

「一般乗用旅客自動車運送事業(1人1車制個人タクシーを除く。)の申請に対する処理方針」の一部改正に関する意見

1. 氏名(名称、代表者の氏名)	特定非営利活動法人 全国移動サービスネットワーク 中根 裕 (ナカネ ユタカ)
2. 住所(主たる事務所の所在地)	東京都世田谷区船橋1-1-2 山崎ビル 204号
3. 電話番号	03-3706-0626
4. 電子メールアドレス	info@zenkoku-ido.net

5. 意見

該当箇所 14 枚目

(2)①「交通空白地」に係る参考となる目安として、「半径1キロメートル以内にバスの停留所及び鉄軌道駅が存しない地域であって、タクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域」を明示し、同地域については、少なくとも交通空白地有償運送の必要性が認められることとする。

意見

- ・交通空白地有償運送の対象地域として、少なくともタクシーが30分以上来ない地域が該当する旨が明記されたことは、人口減少と過疎化が進行するなかで移動・外出に困高齢者等の状況を勘案した見直しとして評価できる。タクシーの営業所の有無を根拠として、交通空白地有償運送の導入の可否が判断されてきた地域において、利用者利便に配慮した協議が行われることが期待される。
- ・一方で、バス停や鉄軌道駅から1キロ以上離れた地域という目安は、最低ラインであっても厳しすぎるのではないか。運転免許の返納者は80歳から急に増えるが、80代以上の高齢者にとっては、1キロメートルはもちろん、300メートルを歩くことも容易ではない。多くの市町村では、バス停から400~500メートルを交通空白(不便)地域としていることも加味して、最低ラインを示していただきたい。
- ・「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」では、改善策として、地域交通の把握に関するマニュアルや検討プロセスガイドラインの活用促進も示されている。これらの主旨からすれば、道路運送法施行規則第49条の「過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法第2条第1項に規定する過疎地域その他の交通が著しく不便な地域において行う・・・」という規定は、過疎地特措法における過疎地の定義があまりに細かく狭いことから、道路運送法施行規則は見直すべきではないか。

該当箇所 14 枚目

②道路運送法第79条の5第1号イからハまでのいずれにも該当し、一定の安全性が担保されている自家用有償旅客運送者の更新登録申請に伴う協議については、意見公募形式(会議等の構成員が

ら当該更新に係る意見を募集し、一定期間異議がない場合には当該更新登録に係る協議が調ったものとみなす協議形式をいう。)による協議を行うことができることとする。

意見

- ・ 自家用有償旅客運送の更新登録の協議は、協議を調える必要のない事項についても、申請者から書類提出を受け、協議し、委員手当等を支給する形で行われている。申請者や自治体の負担軽減の観点から、事故や苦情のない団体については「意見公募形式」に変更することに賛同する。
 - ・ また、書類の簡素化も不可欠である。個人情報などが記載された申請書類を委員に郵送し、返送を求める形で書面による協議を行っている運営協議会があるが、協議を整える必要のない事項については、登録権者または事務局自治体が確認すれば足りるのではないか。
 - ・ 「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」のとりまとめでは、書類の簡素化も明記されているが、具体的な内容は不明である。自家用有償旅客運送者の聞き取りなども踏まえた簡素化に期待する。
 - ・ 特に、同「検討会」でも、福祉有償運送の要件については協議が行われなかった。福祉有償運送もタクシーや交通空白地有償運送と同様に、供給力の回復・強化が求められており、以下の5点については改善が急務である。
- ① 福祉有償運送は、道路運送法施行規則第 49 条第 2 号で、イ：身体障がい者、ロ：精神障がい者、ハ：知的障害者、ニ：要介護認定者、ホ：要支援認定者、ヘ：基本チェックリスト該当者、ト：その他の障害者とされており、あわせて「他人の介助なしでは移動することが困難であり、かつ、単独でバス・タクシー等の公共交通機関を利用することが困難な身体障害者等の移動制約者（付添い、見守り等の介助なしには、タクシー等の公共交通機関の利用が困難である者を含む）」と定められている。
- しかし、通達「福祉有償運送の登録に関する処理方針について」の「(2) ⑧ (ロ)」では、ロハホヘトは会議で確認が必要とされているため、「確認作業が厳しく、利用者を受け入れられない、半年以上待たせてしまう」「イニとロハホヘトに差をつけるのは人権侵害である」といった声が寄せられている。
- 実施団体が、利用者の個別の状態・状況を確認して利用を開始し、事務局自治体が更新登録の申請時に確認して、運営協議会に報告するという運用が一般的になっており、それが利用希望者のためでもある。運用のばらつきを是正する必要がある。
- ② 福祉有償運送の旅客の区分は、「福祉有償運送の登録に関する処理方針」に、申請時点で該当する旅客がいない区分は申請できないこと」とされている。旅客の区分を増やすときには変更登録が必要となり、登録料も支払わなくてはならない。但し書きがあり「地域公共交通会議等における協議が調っている場合」は該当する利用者がいなくても申請できるとされているが、周知が進んでいない。旅客の区分は、利用者の有無にかかわらず申請者が決められるようにすべきである。
- ③ そもそも、旅客の名簿の提出は、NPO 等の法人による福祉有償運送だけに求められている（道路運送法施行規則第 51 条の 3 の 12 号および、通達「福祉有償運送の登録に関する処理方

針)。市町村による福祉有償運送、交通空白地有償運送のほか、福祉輸送事業限定許可においても旅客の名簿の提出は求められていない。提出することによって、福祉有償運送の必要性ではなく、一人ひとりの旅客に対して福祉有償運送が必要かどうかを判断する状況を誘引している面もあり、名簿提出は不要とすべきである。

- ④ 通達「福祉有償運送の登録に関する処理方針」には、「(二) 福祉有償運送は、ドア・ツー・ドアの個別輸送が原則である。ただし、透析患者の透析のための輸送、知的障害者、精神障害者の施設送迎等であって当該地域における地域公共交通会議等においてその必要性が認められた場合には、1回の運行で複数の旅客を運送すること（以下、「複数乗車」という。）ができる。」と書かれている。

そのため、複数乗車を行う理由を地域公共交通会議等に申請しなければ、複数乗車を始めることはできない。また、複数人で一人分の対価を負担する場合も、運営協議会に申請が必要である。複数乗車することで効率的な運行ができ、受け入れられる利用者を増やせることは利用者利便の確保の観点からも有効であり、福祉有償運送は、個別輸送を原則とするという点を見直すべきである。

- ⑤ セダン等運転者講習の所定の時間数は短縮するべきである。セダン等運転者講習は、車イスからセダン車両に移乗するなど、難度の高い介助技術を学ぶことも含まれている。しかし、実際のサービス提供の現場では、杖歩行の高齢者や、視覚障がい者、知的障がい者等、移乗に福祉車両を必要としない利用者がセダン車両を使用している。高い移乗介助の技術が必要な利用者は、ヘルパー資格を持った職員、つまりセダン等運転者講習の免除対象者が対応しており、移乗介助技術を学ぶ必要性は低い。また、福祉有償運送運転者講習とセダン等運転者講習を合わせて開催する場合は、利用者への「接遇・介助」部分が重複するため、時間の短縮を認めていただきたい。適切な介助の考え方を含めて20分程度で十分である。

該当箇所 15 枚目

2. 概要

自家用有償旅客運送者が、旅客から収受する対価の水準として、以下の基準を明示することとする。当該地域において同一旅客をタクシーが運送した場合の総原価からタクシー固有の費用及び適正利潤を差し引いた額として地方運輸局及び沖縄総合事務局が公示、インターネットその他の適切な方法により公表するものの範囲内であること

意見

- ・ 対価の水準について、既存の交通事業者が十分にサービス提供できない地域や対象者に対して自家用有償旅客運送が実施されることを踏まえれば、タクシー運賃の概ね 1/2 を目安とするのではなく、タクシー固有の費用や利潤を差し引いた額を対価として収受できることとするのが妥当である。ただし、対価を引き上げることによって、利用者の負担が重くなり、移動・外出が困難な状況に陥ることは避けなければならない。利用者が負担できる金額で、持続可能なサービスになるよう、財政支援の検討のほか、サービスの効率化や手続きの負担軽減につながる方策を引き続き検討されたい。