

「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」等の一部改正等  
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。

**【本文】(1)「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」の一部改正**

**【意見】**

- ・道路運送法において、関係者による「合意」から「協議」へと変更されたことを受けて、変更が意味するところを地域公共交通会議や運営協議会等の構成員に周知し、運営方法の見直しを徹底して行うべき。地域交通の検討プロセスに関するガイドラインでは、「地域の具体的な移動ニーズを元に協議」することが会議の開催前のプロセスとされているが、個々の登録申請の協議においては、移動困難者の救済につながらないローカルルールが設定されることが少なくない。主宰者である自治体が責任をもってニーズを把握し協議の場で共有化すべきことを明記していただきたい。
- ・現行の道路運送法施行規則において、登録申請に必要な「合意」の要件は、運送の必要性、区域、対価の3項目と読み取ることができる。法改正により、この3項目が「合意」から「協議」の調うべき要件となったことを明確化すべきである。
- ・地域公共交通会議や法定協議会は、交通事業者と自治体職員で構成されていることが多い。上記会議において福祉有償運送が協議される場合には、福祉有償運送の利用対象者や実施団体の実情を把握している構成員を必ず加えるよう通知すべきである。

**【本文】(2)「交通空白地有償運送(仮称)の登録に関する処理方針について」及び「福祉有償運送(仮称)の登録に関する処理方針について」の制定**

**【意見】**

- ・福祉有償運送は、原則として1対1の個別輸送とされているが、効率的な運行の促進によって、できるだけ多くの移動のニーズに応えることも重要である。複数乗車も推奨するべきで

ある。複数の旅客から個別に運送の対価を収受する場合に、その合計が、一人で乗車する場合と同額（割り勘等）であっても協議が必要とされている運営協議会が複数あるため、協議は不要とすべきである。タクシーと異なり事前に利用者に対価を示すことができ、登録した対価の変更にも当たらない。現在は、複数乗車が望ましいケースを個別に運営協議会に諮らなければ実施できない運営協議会があり、合理的でない。

- ・交通空白地有償運送の登録車両は軽トラック（貨物）も可能とするべき。助手席に乗車しても、安全性に問題はないため。
- ・施行規則第51条の16に規定する修了証や車検証、保険証券、持込車両の使用権原を証する書類は、運送者において保管すればよく、提出は省略すべきである。また、新規および更新申請において、法人は登記事項証明書の提出が必要とされているが、登録申請は人格なき社団も申請が認められており、法人の場合も提出は不要である。全国的に、登録申請書類を運営協議会への提出を求められている現状があり、提出作業が負担となっている。そもそも有効期間3年の延長が改められない現状において、更新申請に係る書類全体が非営利団体には過重である。撤退理由の一つになっていることを重く受け止めてほしい。

#### **【本文】(3)「福祉有償運送に係る運営協議会における協議に当たっての留意点等について」の一部改正**

##### **【意見】**

- ・旅客のうち、ハ及びニに該当するものについて、判定委員会が設置されている地域や運営協議会で判断することとされている地域では、利用を希望しても何か月も利用できず待たされる事態が起きている。例示されている「判定組織を設置して判断」と「運営協議会で判断」は合理的でないため、削除すべき。

#### **【本文】(5)「自家用有償旅客運送者が利用者から収受する対価の取扱いについて」の一部改正**

##### **【意見】**

「福祉有償運送に係る運営協議会における協議に当たっての留意点等について」において、運送の対価は「タクシーの上限運賃（ハイヤー運賃を除く）の概ね1/2の範囲内であること」は、あくまでも目安であり、上限として定められているものではない。」とされている。また、国自旅第298号の2「NPO等が実施する福祉有償運送の対象者、対価の明確化及び運営協議会の運営方法について」（平成27年12月25日付け）において、次のように書かれている。地域公共交通会議等の円滑な協議運営のためにも、以下について、あわせて明記していただきたい。

「旅客から収受する対価については、道路運送法第79条の8第2項の規定により「実費の範囲内」であることが求められるところであり、ガソリン代等の他、輸送に係る適切な範囲内であると認められるのであれば、予約事務を行うオペレーターの人件費等も実費の範囲として含むことは可能である。」

#### **【本文】(6)「自家用有償旅客運送自動車の運転者に対して道路運送法施行規則第51条の16第4項の規定に**

## 適合すると認められる者が行う講習の認定要領等について」の一部改正

### 【意見】

- ・認定講習のうち「セダン等運転者講習」は、セダン車両に乗降介助するには、高い介助技能が必要という認識（当時の介護タクシーのように車いす利用者であってもセダンで輸送する）に基づいて、2種免許所持者であっても、セダン受講が必要という整理がなされた。しかし、福祉有償運送団体は、知的障がい者や視覚障がい者、杖歩行の高齢者など、福祉車両が必要ない移動困難者に対応するためにセダン（福祉車両でない）車両を使用している。一方、福祉有償運送運転者講習では、知的障がい者や視覚障がい者等の利用者理解や接遇・介助についても盛り込んだ内容を履修しており、セダン等運転者講習と内容が重複している。セダン等運転者講習は廃止し、福祉有償運送運転者講習に含むものとすべきである。
- ・関係法令に関する課目の所定の時間数は、市町村運営有償運送等運転者講習は20分であるのに対し、福祉有償運送運転者講習は50分と定められている。また運転方法に関する科目は40分に対し50分となっている。この時間数の差についての合理的な理由が見当たらない。関係法令と運転方法に関する科目の時間数は市町村有償運送等運転者講習と福祉有償運送運転者講習は共に20分、関係法令に関する課目の所定の時間数は40分とすべきである。同時に、福祉有償運送運転者講習を修了すれば市町村運営有償運送等運転者講習を修了したものとみなす、また、市町村有償運送運転者講習を修了していれば福祉有償運送運転者講習の重複しない課目のみ受講すれば修了とみなすべきである。
- ・遠隔システムを活用した講習の実施においては、対面で実施する場合より負担が増えることのないよう留意されたい。実施したことの確認方法等は、現行の通達では定められておらず、対面と遠隔システムによる講習に不均衡が生じないようにするべきである。

## 【本文】(8)「地域の交通状況の把握の考え方について」の制定

### 【意見】

- ・一部の都市を除き高齢者の移動手段の確保は各地で深刻な課題となっている。バスの減便や撤退も続いている。財政難の市町村においては交通空白型の自家用有償旅客運送の導入は選択肢の1つであるが、交通担当職員には、自家用有償旅客運送の知識や情報、ノウハウがほとんどないと言ってよい。多少はあっても、交通事業者からの反発を恐れ、対話を諦めている傾向がある。したがって、検討プロセスのガイドラインは活用されていない。住民や利用者の利益より交通事業者の利益が優先されている。
- ・地域公共交通計画に位置づける自家用有償旅客運送について、国土交通省や地方運輸局がもっと指導・アピールすべきではないか。
- ・地域の交通状況の把握についてマニュアル等を示されると思うが、そのマニュアルは三竊み状態の地域の状況を打破し、高齢者の外出を促進して地域を活性化するために資する内容として作成してほしい。