

# 地域交通関連の法制度改正を くらしの足の確保に活かすには

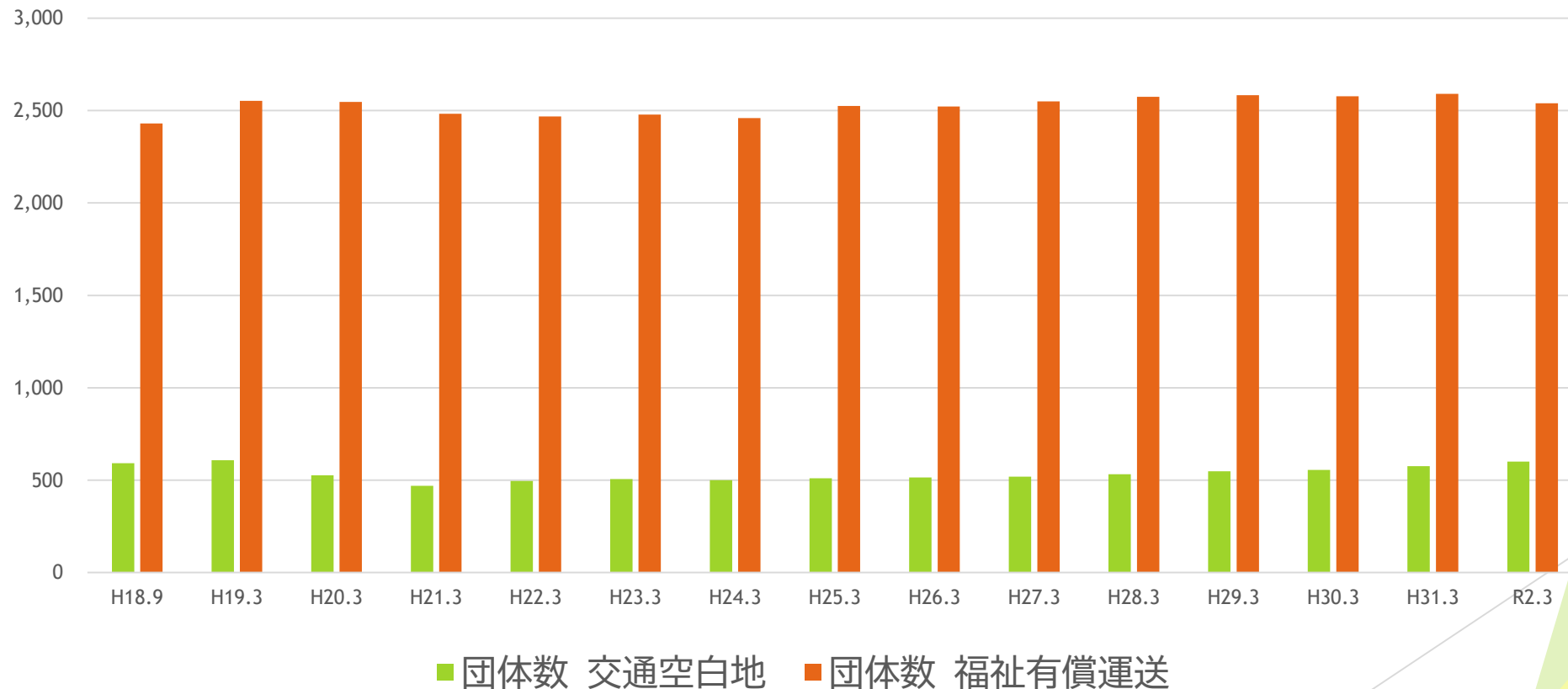
特定非営利活動法人 全国移動サービスネットワーク  
理事長 中根 裕

# 1. 今年は自家用有償運送が制度化されて15年。今一度、振り返る

- ▶ 自家用有償運送が制度化されたのは2006年の道路運送法改正。福祉車両や過疎地輸送から始まり、セダン特区が設けられ、その後に法改正された。
- ▶ その背景にあったのは、移動困難者のニーズや今後の供給需要ではなく、本質は白ナンバーでのボランティア輸送の「追認」。道路運送法の仕組みの中で基準を整理した。
- ▶ 15年が過ぎ、その成果はどうだったか。

## 2. 団体数は15年でほとんど変わらない

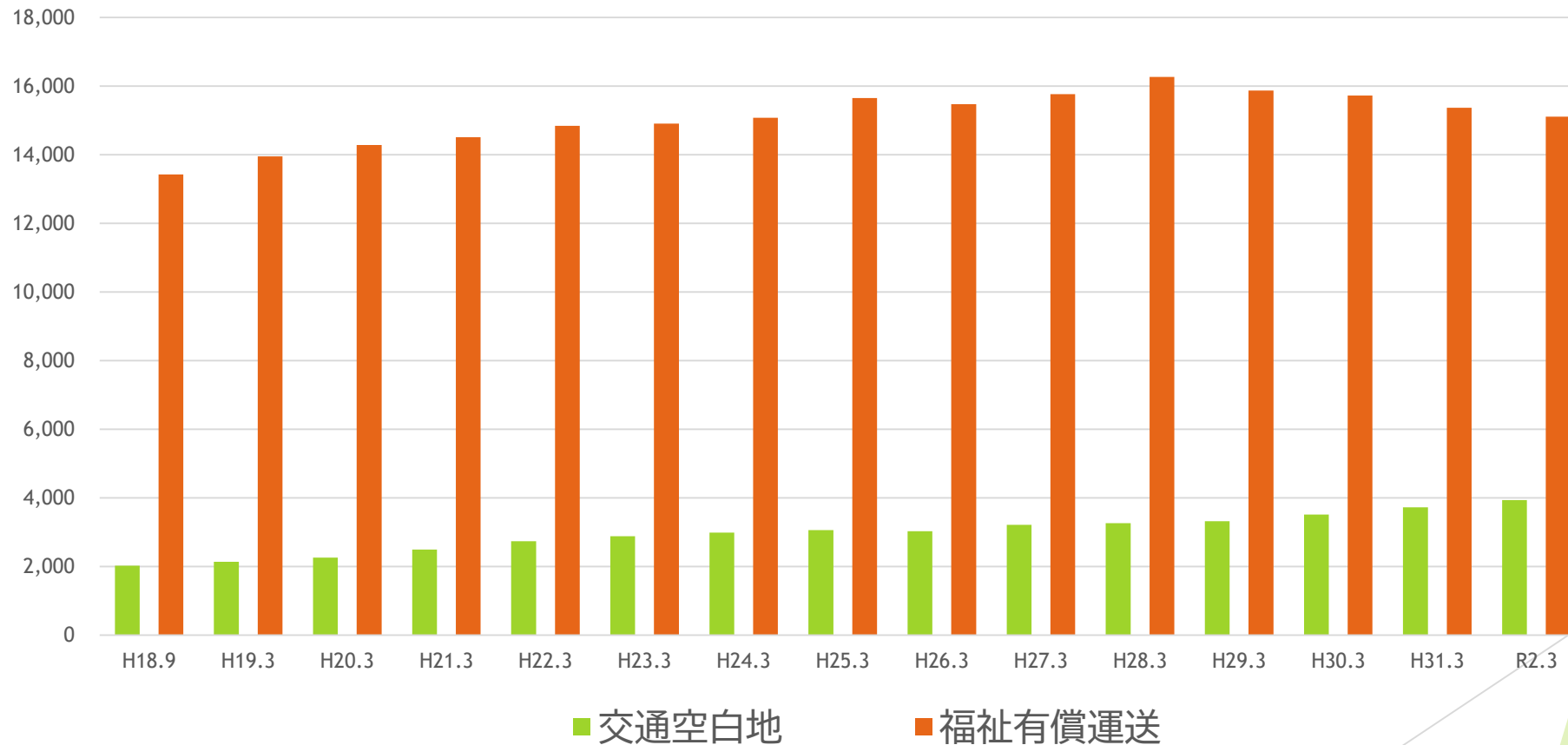
自家用有償運送の推移 2006.9～2020.3



国土交通省「自家用有償旅客運送登録団体数・車両数・登録件数（運輸支局別）」を年度別に集計  
 旧：市町村運営有償運送（交通空白）は「交通空白地」に、旧：市町村運営有償運送（福祉）は、「福祉有償運送」に分類した

### 3. 車両数は交通空白地が徐々に増加、福祉有償運送は平成28年をピークに減少傾向

自家用有償運車両数の推移 2006.9～2020.3



国土交通省「自家用有償旅客運送登録団体数・車両数・登録件数（運輸支局別）」を年度別に集計  
 旧：市町村運営有償運送（交通空白）は「交通空白地」に、旧：市町村運営有償運送（福祉）は、「福祉有償運送」に分類した

## 4. 団体数と車両数との関係を整理すると

道路運送法改正直後の平成18年9月の登録状況では・・・

福祉有償運送1団体あたり5.53台

交通空白地1団体あたり3.43台

令和2年3月の状況では・・・

福祉有償運送1団体あたり5.95台

交通空白地1団体あたり6.55台

結果的に、団体の車両数は・・・

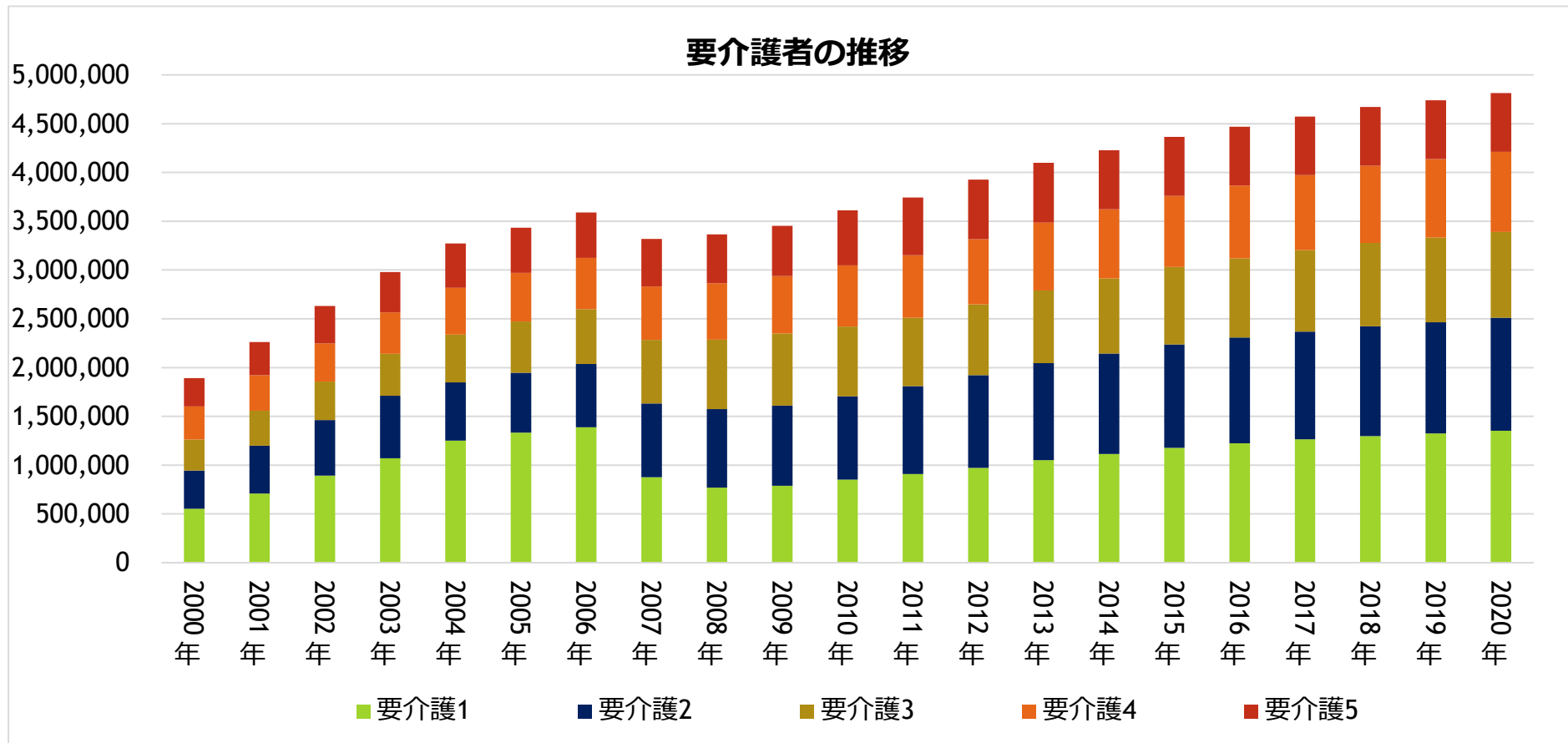
福祉有償運送は大きな変化なし

平成30年に福祉有償運送と逆転

福祉有償運送は飽和状態？ 整備する必要があるの？

## 5.福祉有償運送の「対象者」のニーズは増えている

### ① 要介護者数の推移

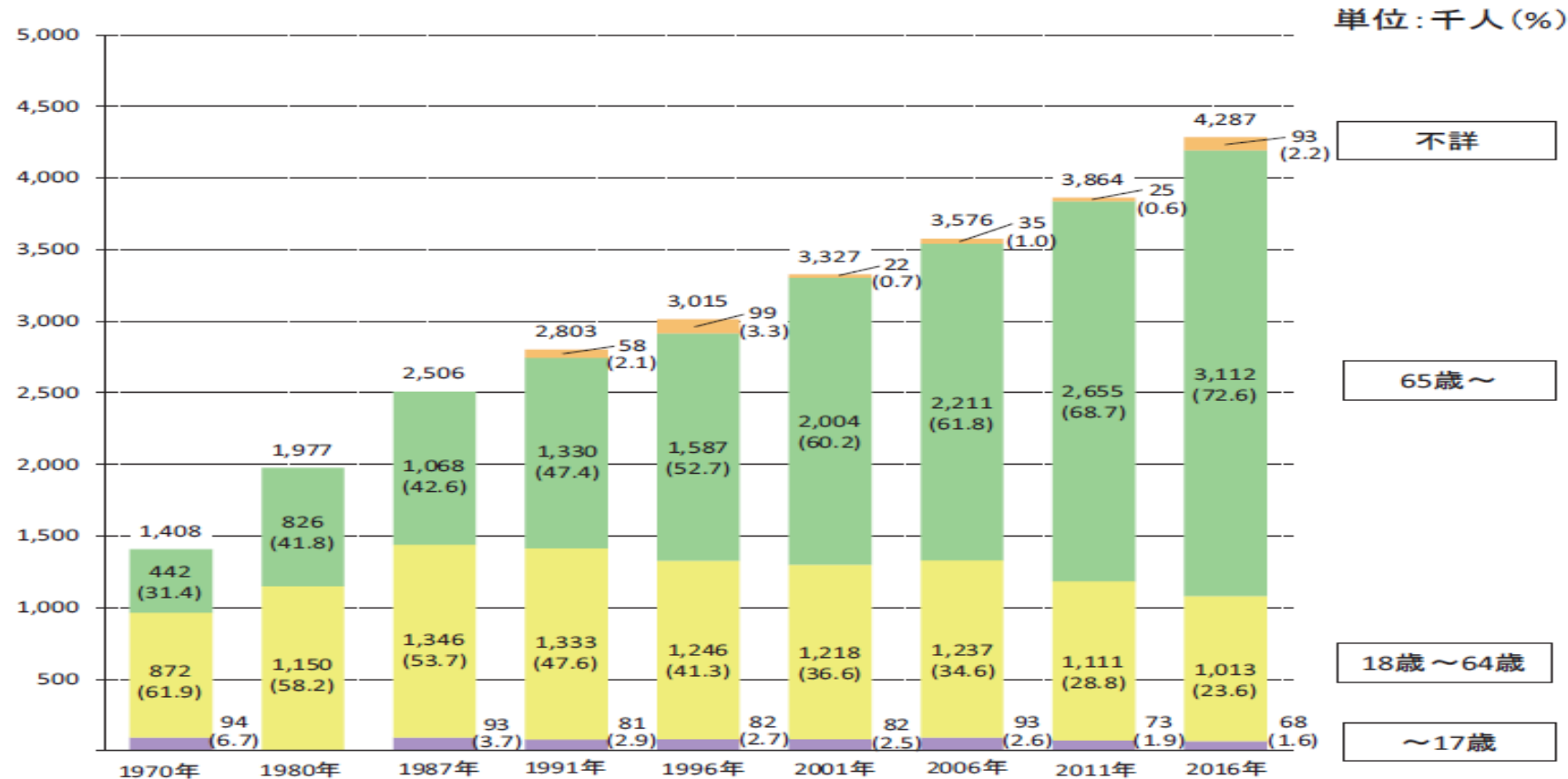


資料：厚生労働省老健局「介護保険事業状況報告」

## 6.福祉有償運送の「対象者」のニーズは増えている

### ② 身体障がい者数の推移

■ 図表2 年齢階層別障害者数の推移（身体障害児・者（在宅））



注1：1980年は身体障害児（0～17歳）に係る調査を行っていない。

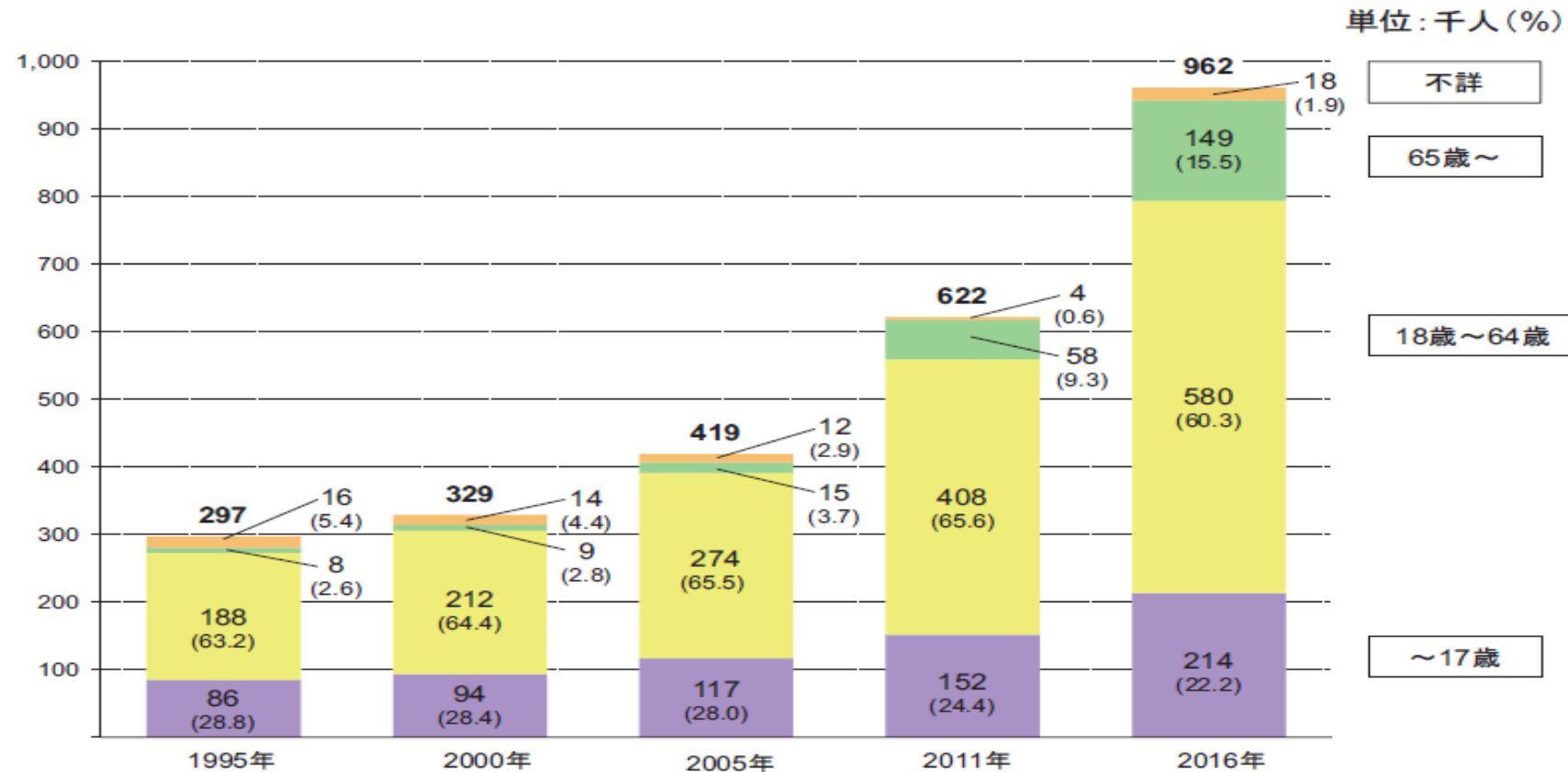
注2：四捨五入で人数を出しているため、合計が一致しない場合がある。

資料：厚生労働省「身体障害児・者実態調査」（～2006年）、厚生労働省「生活のしづらさなどに関する調査」（2011・2016年）

## 7.福祉有償運送の「対象者」のニーズは増えている

### ③ 知的障がい者数の推移

■ 図表3 年齢階層別障害者数の推移（知的障害児・者（在宅））



注：四捨五入で人数を出しているため、合計が一致しない場合がある。

資料：厚生労働省「知的障害児（者）基礎調査」（～2005年）、厚生労働省「生活のしづらさなどに関する調査」（2011・2016年）

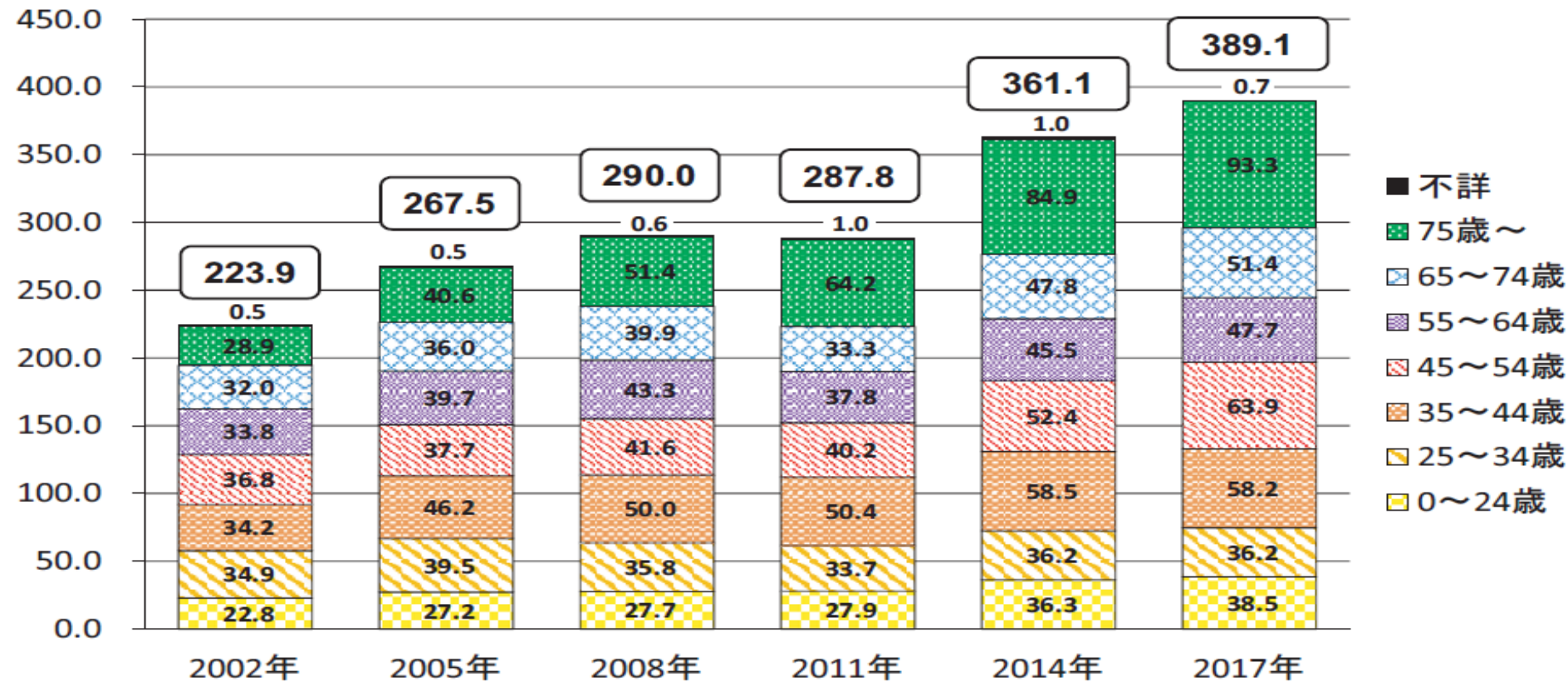


## 8.福祉有償運送の「対象者」のニーズは増えている

### ④ 精神障がい者数の推移

■ 図表4 年齢階層別障害者数の推移（精神障害者・外来）

(単位:万人)



注1：2011年の調査では宮城県の一部と福島県を除いている。

注2：四捨五入で人数を出しているため、合計が一致しない場合がある。

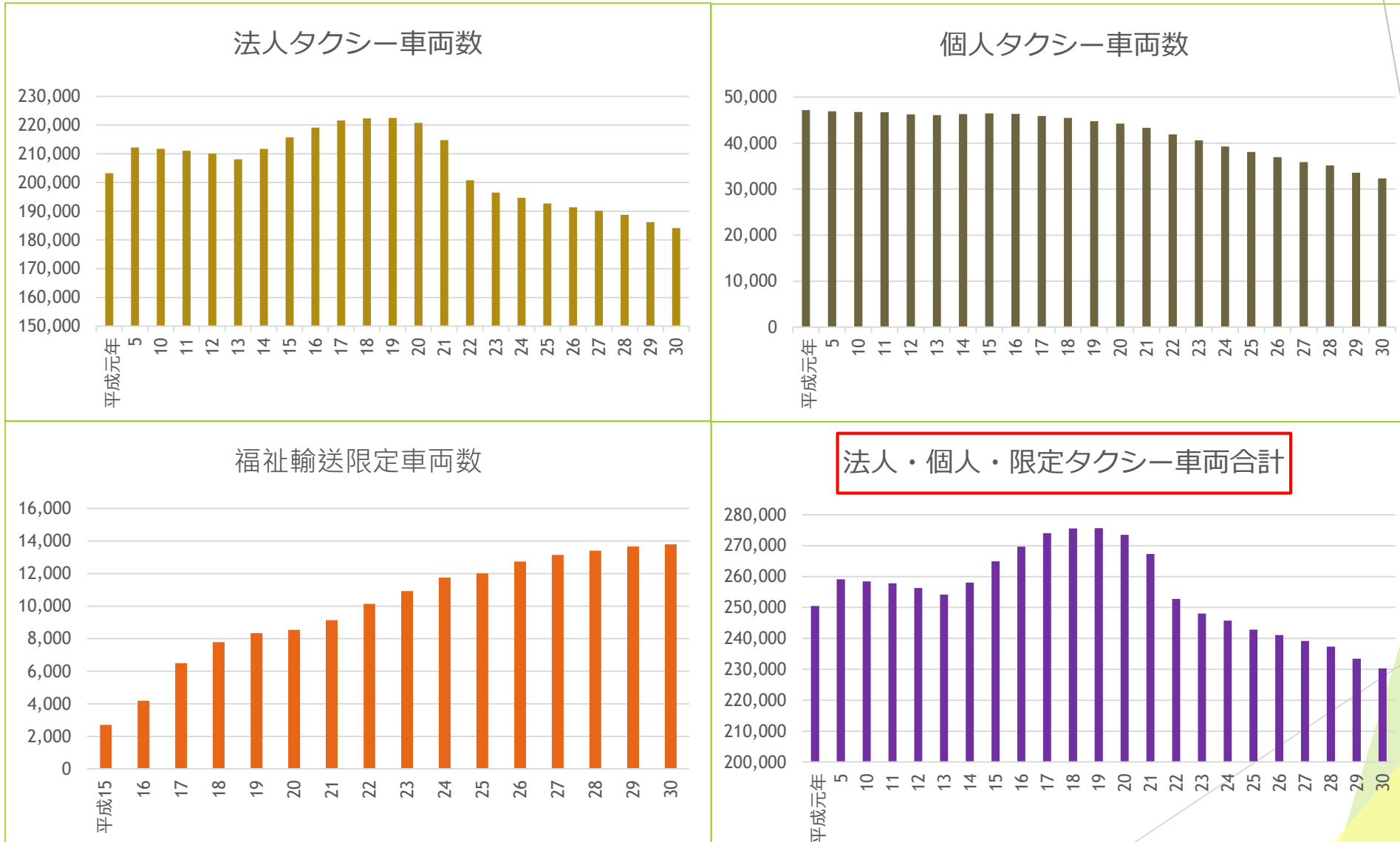
資料：厚生労働省「患者調査」（2017年）より厚生労働省社会・援護局障害保健福祉部で作成

資料：内閣府「令和2年版 障害者白書」より抜粋

## 9.福祉有償運送の「対象者」は増え続けている

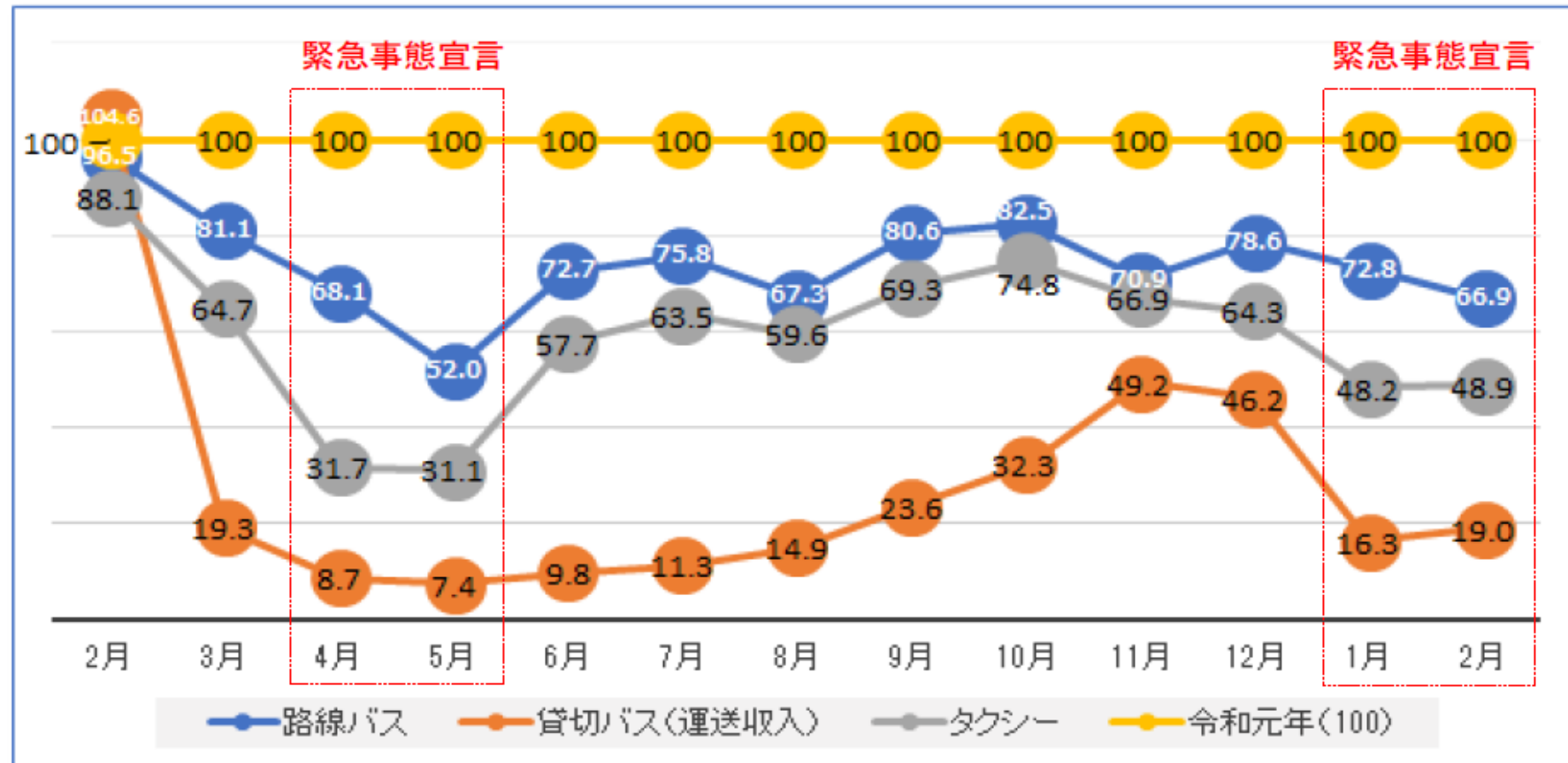
- ▶ 団体数に変化がなくても、車両台数が増えているときはサービス提供数も高められる。しかし、車両台数は減少傾向にあることから、**提供数を増やしたくても増やせない実態がある**のではないかと。
- ▶ 公共交通機関が、「対象者」の需要に耐え得る供給体制と利用環境を整えていけば問題はない。そうでなければ、**移動困難者として外出ができない状態が慢性化する懸念**もある。コロナ禍によって外出制限となり、福祉の事業所への通所やサロン活動が減少しているところもある。

# 10. タクシー車両は減っている



資料：一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会「全国の事業者数及び車両数の推移」よりデータを加工

# 11.公共交通機関の状況はコロナ禍で最悪な状況である



関東管内のモード別輸送人員(貸切バスは運送収入)の月別推移(令和元年を100としたときの指数比較)

資料：国土交通省プレスリリース「コロナ禍1年バス・タクシーは依然として長いトンネルの中にいます」(令和3年3月30日)より抜粋

## 12. 供給量が減っていく中で、今回の制度改革は新たに活動をしやすくなったのか

- ▶ 菅首相は総理大臣就任時の所信表明演説の冒頭、「公助」の前に「自助」「共助」を語っている。「自助」「共助」を推進するためには「公」の環境整備が不可欠。
- ▶ 今回の改正で、運送の対価が必ずしも1/2に縛られないこと、更新時の書類削減、運転者講習の課目の重複受講不要の明確化など、これまで全国移動ネットでも要望してきたことが一部実現した。運営協議会未設置の場合の代替方法も明確化されている。
- ▶ 一方で、規制強化となる動きがないか、注視する必要がある。

## 13. 起こりうる弊害。今も昔も！？

<2006年法改正当初のローカル・ルール／福祉有償運送>

- ▶ セダン型車両は認めない
- ▶ 自治体内での登録団体数や利用登録者数が増やせない
- ▶ 運転者を増やすときは運営協議会を開催しなければならない
- ▶ 要支援者の利用は認めない（要介護1以上のみ）
- ▶ 個人の持込車両を認めない（車体の「有償運送車両」はペイント必須）
- ▶ 運送の対価はタクシー運賃の1/2以下でないと認めない

<今回の通達改正後の新たなハードル？>

- ▶ 旅客の範囲が変更・拡大になると変更登録が必須
- ▶ 市町村外に住所がある人の利用内容を提出させる
- ▶ 非営利法人による福祉有償運送だけ「旅客の名簿」の提出が必要

## 14. 移動困難者の「**くらしの足**」を支えていく。現代の「**移動困難者**」とは誰か

- ▶ 移動困難者は「イロハニホヘト」と「交通空白地」利用者だけではない。
- ▶ 公共交通機関が使えない理由として、その人の経済環境、住環境、交通環境、介護や支援問題等が存在する。これは全国津々浦々存在する。公共交通機関が使えない「イロハニホヘト」と「交通空白地」利用者以外の人、誰が、どうすればよいのか。
- ▶ 常識が変わっていく。社会経済、生活環境、職場環境、コロナ、、、。変化に対応していくためには、何が必要か。迅速かつ柔軟な対応が求められている。