

# ＝関西STS連絡会＝

## 《第180回運営委員会レジュメ(2021.9.18)》

### 1. 前回（第179回運営委員会）の概要：

- 開催日時・場所：2021年3月27日6時～8時、於：NPO日常生活支援ネットワーク事務所。
- 出席団体・グループ（9団体・個人…Web参加含む）
  - NPO法人「日常生活支援ネットワーク」（大阪市） ●伊良原淳也（関西STS連絡会）
  - NPO法人「アクティブネットワーク」（茨木市） ● NPO法人「自立生活センターやお」（八尾市）
  - NPO法人「自立生活センターFREE」（吹田市） ● NPO法人「寝屋川市民たすけあいの会」（寝屋川市）
  - 三星昭宏（近畿大学・名誉教授） ●なにわ子ども育成会（大阪市）
  - い～そらネットワーク（大阪市）
- 取組み報告：
  - ①「《2021 移動送迎支援活動セミナー》地域生活での移動・外出手段の現状と、ニーズに合った取組みを考える！」の開催（2021年1月31日、於：たかつガーデン8階）
    - 1) 講師：横山和廣氏（移動ネットおかやま） 2) 太子町社会福祉協議会（大阪府南河内郡）
    - 3) 日野町東桜谷おしゃべり会（滋賀県蒲生郡） 4) 三星 昭宏氏
  - ②「大阪府北摂ブロック福祉有償運送運営協議会」（2021年2月22日）
  - ③「自家用有償旅客運送の制度改正についてのオンライン緊急勉強会」  
(2021年1月22日／主催：東京ハンディキャブ連絡会)
- 参考資料関係：
  - ①「【レポート】自家用有償旅客運送に係る法令改正等について（概要）」  
(国土交通省自動車局 2020年11月27日)
  - ②「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）」
  - ③「大阪市（生野区・平野区）で“AIオンデマンド交通”の社会実験（3月30日～9月30日）」  
(2021.3.5 生野N・T)
  - ④「一人ひとりの「復興」／大きな格差感じる NPO 移動支援 Rera・村島代表」（東京交通新聞 2021.3.8）

### 2. 第180回運営委員会・報告&討議資料：

#### □ 取組み報告と資料関係：

#### ① 改正・道路運送法と介護保険関係の法制度改正をめぐる課題の表面化

##### I. 福祉有償運送「旅客の範囲」の変更・拡大手続きの矛盾点

「改正前の「4項目+その他」を細分化して7項目に明確化」として、「ロ. 精神保健及び精神障害者福祉に関する法律第5条に規定する精神障害者」「ハ. 障害者の雇用の促進等に関する法律第2条第4号に規定する知的障害者」「ヘ. 介護保険法施行規則第140条の62の4第2号の厚生労働大臣が定める基準に該当する者（基本チェックリスト該当者）」に明確化（細分化）された。

しかし「旅客の範囲」の変更・拡大手続きが、改正前までは「旅客の範囲」が追加になる場合に「軽微な変更届」で対応できていたものが、改正後は「事前に運営協議会で協議が調う→支局に申請→承認」となっ

たために、旅客の範囲の「変更登録が済む」まで新たな移動送迎ができなくなるという事態が表出した。

■ ご指摘の通りでご不便をおかけしています。現在、運用面で柔軟に対処できるように検討しているところです。近い将来利用する人がいるであろう区分は、あらかじめ協議会で協議できるようにするという方法を考えております。(2021.6.12 全国移動ネット“講演&トークセッション”での国交省旅客課・答弁)

■ 「将来の旅客出現が見込まれる場合に、たとえ旅客が現状いない場合であっても、協議会において将来の輸送対象を協議対象とすることは、新規登録でも、更新登録でも可能であると考え」(国交省旅客課、山形運輸支局・答弁 2021.9.)

## II. 介護予防・日常生活支援総合事業の「対象者」の弾力化

2020年夏の課長会議で、総合事業の対象者として「継続的な利用に関わりなく、要介護者は総合事業を使えるようになる」という案内がありましたが、パブリックコメント等を経て、2021年4月からは「市町村の補助により実施される住民主体のサービスでは、要支援等から継続的に利用する要介護者に限って利用が可能」となりました。混乱させたこととお詫びするとともに、現時点では「3年後の見直し」に向けて、対象者の弾力化を運用しながら、課題を整理していきたいと思っています。(2021.6.12 全国移動ネット“講演&トークセッション”での厚労省老健局・答弁)

### ②住民主体で運営する移動送迎サービスへの運輸支局の対応の問題点

～ガソリン代の計算方法で行き過ぎの京都運輸支局の対応 (NPO 法人「チョロギ村」)

「ガソリン代を定額設定するなら、有償運送にするか、やめるかどちらかしかない」(京都運輸支局・担当者)と発言。「市の担当を通じて支局には何度も確認いただいているようですが、燃料代の計算については再考の余地がなかったようです」と、全国移動ネットに相談が入る。

#### 【経過】

#### 1) <運輸支局への確認事項 2021.8.19>

「・利用者には乗車ごとに次の実費を負担していただく

##### ①ガソリン代 (走行距離÷燃費×1ℓ当たりのガソリン価格)

走行距離は車のメーターによる実距離 (但し、往復分を算定)

燃費については、3台の車を運用するため、実燃費を求めその平均値とする。(但し、3台の車の燃費が相当異なれば、各車ごとに算出)

ガソリン単価はガソリン価格調査機関が公表する価格 (京都府) とし、定期的に見直す。

##### ②予約手数料 30 円

利用者が商店に運行予約を取り、商店から運転手に連絡するためその事務手数料 (電話代) として商店へ支払う。なお、商店で予約チケット 10 枚綴りを発行し、利用者は同商店で当該チケットを購入するものとする。(運転手への謝礼は一切ない)

#### 2) 京都運輸支局・担当者から回答 (市の道路交通課・担当者を經由 2021.8.)

「 京都運輸支局輸送監査部門・■■です。問い合わせいただきました件について回答します。

##### ①について：

利用者からすれば、車両によって実費が異なることはご不便だと感じております。しかし、そこを崩してしまうと、段階を経て、いずれは違反と言わざるを得ない状況になることを想定しております。現になってしまって、どうされるかを迫ったこともございます。厳しい伝え方となりますが、ご容赦願

ます。

運転者のお気持ちもありますが、3台の車の燃費が相当異なることは当然であり、各車ごとに算出されることをお勧めします。なお、Q&Aにもございますとおり、出庫から帰庫を何通りか試走し、距離を確認して1回あたり、または目的地別の燃費代を定額で決めているところもあるとは聞いておりますが、京都府内では情報は持ち合わせておりません。

なお、燃料費の変動に応じて、見直すことを考慮願います。

②について：

予約手数料ではなく、仲介手数料に置き換えいただけますでしょうか。「高齢者の移動手段を確保するための制度・事業モデルパンフレット」Q&A (P.38) のQ4 参照をご参考ください。

『運転手への謝礼は一切ない』とありますので、運転者と仲介者の間のみで、仲介手数料を支払う規定を策定いただきますようお願いいたします。

### 3) 解決しました!! (2021.9.8)

「市担当課と運輸支局のやり取りで説得できたようです。いわく、

- ・燃費は正確には割り出せない（同じ車でも季節や車載重量、道路状況で変わるため）  
→ 誤差を認めるべき。
- ・メーターで距離を計算するつもりだが、目盛り幅による読み取り誤差も出る。
- ・メーカーのカタログにある燃費を採用しても良いとのことだが、実燃費とは4割ほど開きがある  
→ それが認められるのであれば、ある程度の誤差は認めるべき。
- ・2割幅を上限に車両ごとの燃費の違いを誤差として認めてほしい  
→ その理屈であれば交通事業者等からの指摘に対しても筋が通る。

といった内容で説得した、とっていました。

仲介料については一度目の打診でチケット案だったので、そのまま受け入れられた、というのが経緯です。それまでの対応が固かったので面倒かなとも思ったのですが、こちらは比較的柔軟でした。

やり取りについては、まず、これまでいただいた他地域での事例の提示（実際に利用料を設定している取組）があり、（それを示すまでは、担当者は利用料の設定はしてはいけない、といった認識でした）

次に、ガソリン代実費の算出方法に関する議論です。他事例の情報がなければ、最初から「そうした運行は認められていない」で終わっていた可能性もあるので、紹介いただいた事例を提示することができ助かりました。

#### 【まとめ】

今後、同様のご相談が寄せられた場合は、運輸支局へのご相談と並行して、「移動ネットからも情報提供を受けて、●●さんからアドバイスを受けた」ということを運輸支局に伝える。間を開けずに、●●さんから支局に連絡し、調整していただく。（本省のモビリティサービス推進課や、近畿運輸局にも調整を促す。）

#### ■ 報道資料①：京都新聞 2021年3月29日

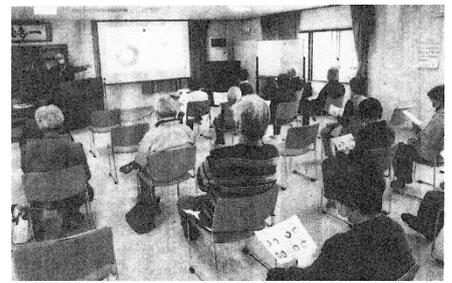
住民同士送迎サービス検討／利用前向き6割／事業化 議論重ねる

亀岡の山あい 宮前町神前地区 高齢者の足確保へ

「亀岡市北西部の山あいに位置する宮前町神前地区が、高齢者らの移動手段を確保するため、住民同士で行う送迎サービスの検討を重ねている。運転免許証の返納などで想定される「買い物難民」や「医療難民」に備える考えだ。

同地区のNPO法人「チョロギ村」が2019年7月、75歳以上の住民93人を対象に、免許の有無や移動手

段を問うアンケートを実施。昨春からの新型コロナウイルス感染拡大を受け、自粛していた報告会と意見交換会を、3月27日に神前ふれあいセンターで開いた。



アンケート結果では、75歳以上の約6割が免許を持っており、買い物には7割が、通院では9割が車を利用していることが分かった。ただ、同居家族などに送迎を依頼するケースも多く、全体の6割が「住民ハイヤー」と名付けたサービスの利用に前向きだった。

住民ハイヤーの実現に向け、同法人は、地区社会福祉協議会など公益性が高い団体が事業を担う、▽運転手は登録ボランティアで自家用車を使用する、▽事故に備えて保険に加入する、などの事業計画を説明。参加者は「あまり細かい取り決めがあると利用しづらい」「運転手の負担にはなるが、買い物中の手助けはしてもらえないのか」と意見した。

森理事長は「住みよい神前をつくるため、3年以内には動かせるようにしたい」と話した。(上田真里奈)

## ■ 報道資料②：京都新聞 2021年5月10日

《随想》住民ハイヤー／NPO法人チョロギ村理事長・森隆治

「私の住む宮前町神前地区は亀岡市の西北部に位置する中山間地域であり、人口430人の小さな集落です。人口の減少は緩やかに進み、現在の高齢化率(65歳以上)は40%、少子化率(14歳以下)は8%になっています。今後ますます少子高齢化が進むと考えられます。

そこで、これから10～20年先の生活を維持するための交通手段について、75歳以上の人(93人)に対してアンケートを実施しました。その結果、56%が75歳以上の人だけで生活し、44%が子や孫世帯と同居していることが分かりました。また、70%の人が自家用車で買い物に行っており、タクシーやふるさとバスを利用して買い物に行っている人は3%でした。病院などの受診には89%の人が自家用車で行き、タクシーやふるさとバスで受診に行く人は4%でした。そして自分で運転するか、配偶者や子に乗せてもらって出かけている人が多く、親戚や知人・友人に送迎を依頼している人は6%しかありませんでした。

こうして考えると、①出かけたい時に送ってくれる、②自分の家に迎えに来てくれて、行きたいところまで送ってくれる(ドア・ツー・ドア)、③無料ではないが、安い料金で利用できる、④運転手は顔なじみで安心できる、⑤利用目的は問わないような交通手段である——があれば、自家用車を使用できなくなっても困らないと思うのです。これが、私どもの考える「住民ハイヤー」なのです。このようにして、「困った時はお互いさま」の相互扶助の精神で住民ハイヤーを運営したいと思っています。

利用者は前日までに電話予約をし、運転手は自分の日常生活中に、その時間だけマイカーで運転手を務めるというイメージですね。今後、実施に向けて、利用料金(実費+わずかな謝礼)をいくらにするか、どこが実施主体となるかなどを定め、さらに行政との調整を図り、できるだけ早い内に稼働させてブラッシュアップしながら、誰もが利用しやすい形に整えていきたいと思っています。」

## ③「警察庁パブコメ：アルコール検知器による点呼の義務化へ(道交法施行規則改正)」

(全国移動ネット「お知らせ」2021.9.14)

「警察庁が、安全運転管理者を選任している事業所に対して、アルコール検知器による点呼を義務付ける旨の「道路交通法施行規則」を行う見通しです。10月2日まで、パブリックコメントを募集中です。

<https://public-comment.e-gov.go.jp/servlet/Public?CLASSNAME=PCMMSTDETAIL&id=120210019&Mode=0>

この改正が行われると、自家用有償旅客運送も、11人以上の車両を1台、または11人未満の車両を5台以上使用している場合には、安全運転管理者を選任しなければならないため、アルコール検知器による点呼が義務付けられます（2022年4月から）。

現在、多くの団体は、対面、電話（口頭）、メール・FAX等で運転者が自己申告する形で点呼を行っています。自家用有償旅客運送の登録に関する通達では、点呼について次のように書かれています。

-----「福祉有償運送の登録に関する処理方針」（通達）-----

運転者が乗務しようとする運転者に対して行う確認、指示は対面により行うよう努める。

地域公共交通会議等において対面での確認が困難であると認められた場合には、地域の実情を踏まえ、輸送の安全の確保の観点で適当と認められた方法により、必要な確認、指示を確実に実施できる体制を整備し実施すること。

これが、2022年4月からは「対面での確認が困難」な場合に、運転者が各自アルコール検知器を携帯することが求められるようになると予想されます。（バスやタクシーでは、対面でアルコールチェックができない場合、スマートフォンやタブレットを使用し、ビデオ通話をしながらアルコールチェックをすることが認められています。）

安全性の担保が重要であることはもちろんですが、マイカーボランティアが多く対面点呼の難しい団体からは、今回の改正が自家用有償旅客運送に及ぼす影響について、不安の声も寄せられています。

全国移動ネットでは、パブコメ提出について対応を検討中です。」

■ 道路交通法施行規則の改正案（新旧対象条文）

| 改正後   | 改正前  |
|---|--|
| <p>(安全運転管理者の業務)</p> <p>第九条の十 法第七十四条の三第二項の内閣府令で定める業務は、次に掲げるとおりとする。</p> <p>一～四 [略]</p> <p>五 運転しようとする運転者に対して点呼を行う等により、道路運送車両法第四十七条の二第二項の規定により当該運転者が行わなければならないこととされている自動車の点検の実施及び<u>過労</u>、病気その他の理由により正常な運転をすることができないおそのの有無を確認し、安全な運転を確保するために必要な指示を与えること。</p> <p><u>六</u> 運転しようとする運転者及び運転を終了した運転者に対し、酒気帯びの有無について、当該運転者の状態を目視等で確認するほか、アルコール検知器（呼気に含まれるアルコールを検知する機器であって、国家公安委員会が定めるものをいう。次号において同じ。）を用いて確認を行うこと。</p> <p><u>七</u> 前号の規定による確認の内容を記録し、及びその記録を一年間保存し、並びにアルコール検知器を常時有効に保持すること。</p> <p><u>八・九</u> [略]</p> <p>(電磁的方法による記録)</p> <p>第九条の十の二 <u>前条第八号</u>に規定する事項が、電磁的方法（電子的方法、磁気的方法その他の人の知覚によって認識することができない方法をいう。）により記録され、必要に応じ電子計算機その他の機器を用い</p> | <p>(安全運転管理者の業務)</p> <p>第九条の十 法第七十四条の三第二項の内閣府令で定める業務は、次に掲げるとおりとする。</p> <p>一～四 [同上]</p> <p>五 運転しようとする運転者に対して点呼を行う等により、道路運送車両法第四十七条の二第二項の規定により当該運転者が行わなければならないこととされている自動車の点検の実施及び<u>飲酒</u>、<u>過労</u>、病気その他の理由により正常な運転をすることができないおそのの有無を確認し、安全な運転を確保するために必要な指示を与えること。</p> <p>[号を加える。]</p> <p>[号を加える。]</p> <p><u>六・七</u> [同上]</p> <p>(電磁的方法による記録)</p> <p>第九条の十の二 <u>前条第六号</u>に規定する事項が、電磁的方法（電子的方法、磁気的方法その他の人の知覚によって認識することができない方法をいう。）により記録され、必要に応じ電子計算機その他の機器を用い</p> |

|  |   |
|--|---|
| て直ちに表示されることができるときは、当該記録をもって同号に規定する当該事項が記載された日誌に代えることができる。<br>2 [略] | て直ちに表示されることができるときは、当該記録をもって同号に規定する当該事項が記載された日誌に代えることができる。<br>2 [同上] |
| 備考 表中 [ ] の記載は注記である。   |   |

■ 2019 年度（令和元年度）自家用有償旅客運送の団体数・車両数と事故件数

|               | 福祉有償運送 |       | 交通空白地有償運送 |      | 法人タクシー |
|---------------|--------|-------|-----------|------|--------|
|               | 市町村    | NPO等  | 市町村       | NPO等 |        |
| 登録数           | 108    | 2,431 | 468       | 133  | 6,082  |
| 交通事故件数        | 4      | 48    | 124       | 2    | 9,995  |
| 重大事故件数        | 0      | 1     | 1         | 1    |        |
| 死者数(人)        | 0      | 0     | 0         | 0    | 41     |
| 負傷者数          | 1      | 17    | 14        | 0    |        |
| 1 団体あたりの事故発生率 | 3.7%   | 2.0%  | 26.5%     | 1.5% | 164.3% |

|              | 福祉有償運送 |        | 交通空白地有償運送 |      | 法人タクシー  |
|--------------|--------|--------|-----------|------|---------|
|              | 市町村    | NPO等   | 市町村       | NPO等 |         |
| 車両数          | 350    | 14,756 | 3,175     | 761  | 184,188 |
| 交通事故件数       | 4      | 48     | 124       | 2    | 9,995   |
| 重大事故件数       | 0      | 1      | 1         | 1    |         |
| 死者数(人)       | 0      | 0      | 0         | 0    | 41      |
| 負傷者数         | 1      | 17     | 14        | 0    |         |
| 1 台あたりの事故発生率 | 1.1%   | 0.3%   | 3.9%      | 0.3% | 5.4%    |

④ 「《国の助成制度活用》「在籍出向」県内でも／八戸タクシーから介護事業所へ」

（福祉ニュース 高齢福祉編 2021 年 9 号【東奥日報・朝刊（2021 年 6 月 24 日）より】）

「八戸市の「八戸タクシー」は従業員に自社との雇用契約を維持したまま、人手が足りない市外の介護事業所で働いてもらう取り組みを、先月から始めた。こうした勤め先に籍を置きながら、別会社に勤める「在籍型出向」は、新型コロナウイルスの影響で業務縮小した企業が雇用を守りつつ、人手不足の業界に労働力を提供できる利点があり、全国で広がっている。国も 2 月に助成制度を創設、雇用維持を支援している。（高松拓輝）

「前進します」「シートベルトを締めますよ」

22 日午後、東北町。同町の医療法人すみれ会が運営する「リハビリデイサービスすみれ」で、八戸タクシーの社員、桂健一さん（67）＝おいらせ町在住＝が車椅子の利用者の乗車介助をしていた。福祉車両を運転し、1 日 3 度、利用者を家や施設に送迎するのが桂さんの仕事。車両点検や介助も担う。勤務日数は月 17 日で、出向前と同じ。給与などの待遇は事業者同士の契約で決められ、水準は維持されているという。

30 年以上、八戸タクシーに勤め、65 歳で退職後、同社に再雇用された。コロナ禍で飲食店への客足が減り、タクシー業界にも暗雲が立ちこめる中、会社側から「在籍型出向」の声がかかった。「タクシー業界が冷え込んでいる中で、自分が少しでも力になれば」と了承した。5 月からスタッフに介助の仕方などを教えてもら

いながら勤務。現在、桂さんを含む 2 人が送迎スタッフとして出向している。

八戸タクシーでは乗客が減り、業務が縮小した影響で一部の従業員を休ませ、「雇用調整助成金」を活用するなどして、雇用を守っていた。

「在籍型出向」の助成制度を知り、以前から人手不足の「すみれ会」との間で従業員のシェアを検討していたことから、両者が社会保険労務士を交え話し合い実現。同社の担当者は「助成制度を知り、踏み切ることができた」と語る。

受け入れ先のリハビリデイサービスでは、介護職員が送迎を兼任しており、体力的な負担が大きかった。同法人の菅原孝明理事は「職員の負担が減る上、車両点検や運転はプロなので安心してお任せできる」と歓迎。

「体力的にもきつい介護業界は敬遠されがちだが、もといた会社に籍が残ることで業界へのハードルも下がるのではないかと」取り組みの利点を挙げた。

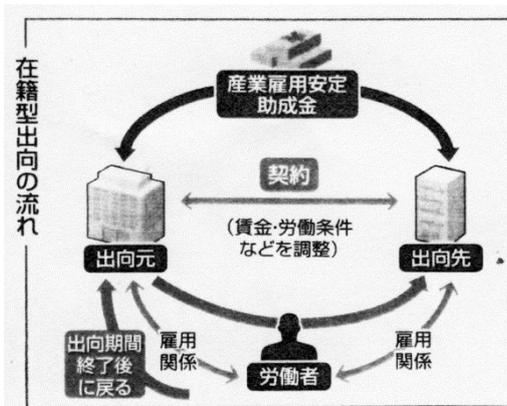
### 県内適用まだ 2 件／制度周知へ協議会発足

コロナ禍の解雇や雇い止めを防ぐため、国は 2 月に出向経費を負担する「産業雇用安定助成金」を新設。出向元と出向先双方に、従業員 1 人当たり 1 日合計 1 万 2 千円を上限に、中小企業は出向経費の最大 10 分の 9、大企業は最大 4 分の 3 を助成する。青森労働局によると 23 日までに、県内では八戸タクシーとすみれ会のケースのほか 1 件に、この制度を適用した。

青森労働局によると、全国で 5 月 28 日までに助成制度を使ったのは、労働者ベースで 3965 人。約 6 割が異業種への出向だった。

全国が進む「在籍型出向」だが、県内への浸透は、いまひとつ。青森労働局は 23 日、在籍型出向と助成制度の周知を進めようと、経済、労働団体のほか「在籍型出向」を仲介する「産業雇用安定センター」など 16 団体でつくる協議会を発足。在籍型出向を雇用維持のための選択肢として、認知度を高めたい考えた。

同センター青森事務所によると、現時点で同センターへ県内企業から在籍型出向に関する問い合わせが数件あるが、正式な依頼には至っていない。ただ、県外企業からは労働者を受け入れたい—との問い合わせが入っているという。是川一之所長は「コロナ収束後を見据え、スキルやノウハウを持った従業員の雇用は守る必要がある」と強調。「関心を持っている会社は多い。労働者の意向もしっかり聞いた上で、出向元、先のマッチングを手伝いたい」と話した。(高松拓輝)



### ⑤ 「《はばたけ! 小さな交通》高齢者の移動支援／タク活用ヘシフト——大阪・寝屋川市「乗合い事業」開始」 (東京交通新聞 2021.4.26)

「大阪府寝屋川市で、タクシーを活用した「ねやがわ乗合い事業」が 4 月からスタートした。市内でも特に急な坂や狭い道路が多く、路線バスなどが走っていない成田・仁和寺・河北の 3 地区で、それぞれ区内ならタクシーを相乗りしながら無料で利用できる。対象は 70 歳以上の高齢者、妊婦、身体障がい者など。日本タクシー、第一交通が運行を担う。利用したい時にタクシー事業者の指定する番号に電話し「乗合い事業」の利用を告げるとタクシーが配車される。地区外も市の指定する病院などに限り 1 回 300 円で利用可能だ。利用時間は平日の午前 9 時から午後 5 時まで。事前の登録や予約は必要なく、オンデマンドで区域内を無料で利用できるのは、大阪府内初の取り組みだ。

路線バスやコミュニティバスなど既存の公共交通を補完する「第三の公共交通網」を作ることを目的に始

まった「乗合い事業」だが、ここに到るまでは紆余曲折があった。

そもそも前段階として、3月までは「ねやがわ乗合ワゴン」実証実験が同じ3地区で行われていた。市が車両を購入し、交通事業者に運転を委託する形態だった。実証実験は約1年3ヵ月行われたが、利用者からは「便利で助かる」「続けてほしい」という声がある一方で、「エリアが狭く利用しづらい」「エリア外にも運行してほしい」といった意見や要望が寄せられた。

交通事業者との競合を避けるために地区の設定を小さくし、行き先を限定的にする必要があり、利用者にとっては利便性に欠ける面があった。

駅や行き慣れた総合病院などの行き先の追加や、区域を拡大しなければ利用者の利便性を向上することができないと判断。交通事業者や大阪運輸支局と定期的に行う連携会議などでの議論を経て、タクシー事業者に委託する「乗合い事業」へとリニューアルが行われた。「乗合いワゴン」は運転者の休憩時間は運行できなかったが、タクシーを利用することで運行時間も拡大。利用がない場合も費用が掛かる運行委託と違い、運行することに料金が発生するため、時間が拡大しても費用に差はないとする。

### バス利用促進も

リニューアルにあたり、2月に市と大阪タクシー協会、京阪バスの3者が連携協定を締結した。「乗合い事業」は、大阪タクシー協会と1回運行するごとに920円の負担金協定を結ぶ。京阪バスとは、「バス利用促進事業」を行う。通常230円の路線バスが100円で利用できる利用券を高齢者らに配布する。二つの事業の相乗効果でバス・タクシー双方の利用を促進したい考えだ。高齢者の外出支援や健康増進を図る。予算額は「乗合い事業」約2058万円、「バス利用促進事業」約3700万円となる。

寝屋川市の高齢化率は29・6%で、府の平均27・6%より高い(2019年10月時点)。市交通政策課は「今は必要がない人も、5年後、10年後は自転車・自動車の利用ができない高齢者が増加する。歩くことが大変になる人も増え、より便利で身近な公共交通のニーズが高まる。その時に対応するためには、今から制度設計を始める必要がある」と事業を開始した意義を語る。

市内には今回の3地区を含む計11ヵ所の交通不便地域があり、すべての地域に導入したい意向だ。」

### ⑥「《自家用有償運送》「事業者協力型」広がる／第1号は富山・朝日町／全国9ヵ所で導入」

(東京交通新聞 2021.6.7)

「バスとタクシーが運行・車両整備管理に携わる「事業者協力型自家用有償旅客運送」が4月1日現在、全国9ヵ所で導入されていることが、国土交通省への取材で分かった。2020年11月27日の改正・道路運送法の施行で始まった地域公共交通関連の新制度で、市町村やNPOは業務負担を軽減しながら安全性を確保でき、バス・タクシー事業者は委託費を得られるなど、双方にメリットがある。採用する9ヵ所のうち、7ヵ所が自治体で、富山県朝日町が最初に名乗りを上げた。

朝日町は富山県の東端に位置し、人口は3月末、1万1460人。町中心部と居住10地区を結ぶコミュニティバスを補完する新しい運送サービスとして、協力型自家用有償運送が実験を経て、2021年1月に立ち上げられた。運行管理と整備管理を町唯一のタクシー会社、黒東自動車商会在受託した。

サービスの名称は「ノッカルあさひまち」。住民ドライバーが、運行できる時間帯をウェブサイト上で登録し、利用者はそれを見て予約するシステムが基盤。バスの時刻表を見たり、タクシーを予約したりもできる。軽自動車メーカーのスズキと広告代理店の博報堂がバックアップしている。

利用するには会員登録が必要。料金の支払いはチケット制(11枚つづり2000円)で、1人乗車で3枚(600円)、2人以上の乗車の場合、2枚(400円)としている。区域運行のため、乗降ポイントは特に定められてい

ないが、コミバスの停留所が選ばれることが多いようだ。

現在、住民ドライバーは30～70歳代の男女20人。足りないときは、役場の職員がサポートする。持ち込まれる自家用車は軽自動車からワゴン車、高級車などさまざま。利用登録者は170人おり、月平均50回ほど出動するという。

地域交通・定住系の寺崎係長は「移動の選択肢を広げ、住民の外出機会を増やすのが一番の目的。バス、タクシー、ノッカルがそれぞれの役割を果たし、持続可能な公共交通を作り上げたい」と意気込んでいる。

協力型有償運送を取り入れたのは、自治体以外では、千葉県いすみ市の観光地域づくり法人（DMO）のツーリズムいすみと、愛知県新城市の山吉田ふれあい交通運営協議会の2団体となっている。

| 「事業者協力型自家用有償旅客運送」の導入地域 |      |       |                |
|------------------------|------|-------|----------------|
|                        | 実施主体 | 開始日   | 委託先            |
| 北海道                    | 安平町  | 4月1日  | 乗合バス           |
| 山形                     | 新庄市  | 2月26日 | タクシー           |
|                        | 大蔵村  | 3月7日  | 乗合バス           |
| 千葉                     | いすみ市 | 4月3日  | タクシー           |
| 富山                     | 朝日町  | 1月4日  | タクシー           |
| 石川                     | 珠洲市  | 3月31日 | 乗合バス、貸切バス、タクシー |
| 静岡                     | 菊川市  | 4月1日  | 貸切バス           |
| 愛知                     | 新城市  | 4月1日  | タクシー           |
| 岐阜                     | 揖斐川町 | 4月1日  | タクシー           |

注) 2021.4.1 国土交通省まとめ。全国9ヵ所。

### 3. 報告と今後の取り組み等：

#### □ 6月度～「運転者認定講習会」等の開催

- ◎ 6月26日／関西 STS 連絡会「運転者認定講習会」（於：大阪市）
- ◎ 7月17日（9:30～17:30）／関西 STS 連絡会「運転者認定講習会」（於：大阪市）
- ◎ 7月18日（10:00～11:30）／関西 STS 連絡会「運転者認定セダン講習会」（於：大阪市）
- ◎ 7月31日／岬町社会福祉協議会「地域の移動サービス研修講座」（於：大阪府泉南郡岬町）
- ◎ 8月3日／大津市社協「移動・外出支援について考える研修会」（於：滋賀県大津市）
- ◎ 8月23、25日／交野市社会福祉協議会「運転者認定セダン講習会」（於：交野市）
- ◎ 9月18日（9:30～17:30）／関西 STS 連絡会「運転者認定講習会」（於：大阪市）
- ◎ 9月19日（10:00～11:30）／関西 STS 連絡会「運転者認定セダン講習会」（於：大阪市）
- ◎ 9月23日／米原市社協「運転者認定講習会」（於：滋賀県米原市）
- ◎ 9月28日／全国移動ネット「交通空白地有償運送・運転講習会」（於：奈良県宇陀市）
- ◎ 10月13日／関西 STS 連絡会「臨時・運転協力者講習会」（於：茨木市社協）
- ◎ 10月23日（9:30～17:30）／関西 STS 連絡会「運転者認定講習会」（於：大阪市）
- ◎ 10月24日（10:00～11:30）／関西 STS 連絡会「運転者認定セダン講習会」（於：大阪市）
- ◎ 11月27日（9:30～17:30）／関西 STS 連絡会「運転者認定講習会」（於：大阪市）
- ◎ 11月28日（10:00～11:30）／関西 STS 連絡会「運転者認定セダン講習会」（於：大阪市）
- ◎ 11月28日／三重県いなべ市社協「(全国移動ネット) ボランティア育成講座」（於：三重県いなべ市）

□ 次回連絡会議：2021年 月 日（土）pm6:00～8:00

於：NPO 法人 日常生活支援ネットワーク事務所