

＝関西 STS 連絡会＝

《第 181 回運営委員会レジュメ (2022.3.19)》

1. 前回（第 180 回運営委員会）の概要：

■ 開催日時・場所：2021 年 9 月 18 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）
- ◎（社福）「ぼぼんがぼん」（茨木市） ◎三星昭宏（近畿大学・名誉教授）
- ◎い～そらネットワーク（大阪市）

■ 報告＆討議資料：

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
- II. 介護予防・日常生活支援総合事業の「対象者」の弾力化

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」）

・報道資料①：京都新聞 2021 年 3 月 29 日

・報道資料②：京都新聞 2021 年 5 月 10 日

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）

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】）

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）

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 ヲ所で導入」

（東京交通新聞 2021.6.7）

■ 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

■ 報告＆討議資料：

① 福島県沖地震（2022 年 3 月 16 日）情報とお見舞い

——2022 年 3 月 16 日 福島県沖を震源とする最大震度 6 強、マグニチュード 7.3 の地震が発生しました。
被災に遭われている方々に、心よりお見舞い申し上げます。——

※ 余震への警戒、大雪や大雨の予報、厳しい寒さの中での家屋損傷、停電、断水、交通機関・道路などの被害が、次々に報じられています。

②《追悼》上田 隆志さん（前・関西 STS 連絡会 代表）

■ 地域での生活権、労働権確保を生き様で貫かれた上田隆志さん 柿久保 浩次

私と上田隆志さんとの出会いは、上田さんが1982年に生野区で「共働作業所」を立ち上げ、それ以降、差別とたたかう共同体全国連合（共同連）の結成や、地域での課題に向き合う中で、ともに考え、ともに取組みを始めた頃のことでした。

上田さんは、障害者自らの共働の場を確保し、自分の生き方は自分で決めること、そしてそれを補助する社会環境づくりを目指して、1992年には「株ユーダ」を生野区で設立します。事業内容は、車いす・福祉用品の販売、メンテナンス、レンタルや、車いす緊急修理サービス、自立支援法による訪問介護事業、住宅改修など多岐にわたるもので、上田さんの社会的なコミットに関する熱意とパワーそのものだと感心させられました。

「障害者版“JAF”サービスを立ち上げたい」とか、自動車メーカーに「ソーラーパネル蓄電池で動く電動車イスの企画」を持ち込むなど、上田さんならではの発想には、常々、驚かされたり、感動させられたりしたものです。

そして、2001年の関西 STS 連絡会（車いすを利用している人や歩行に制約のある障害者・高齢者が、車いすのまま乗ることが出来るリフト付き福祉車両等を運行する移動送迎支援サービス実施団体と、支援協力者、研究者、利用者をつなぐネットワーク団体）の設立総会で、「交通バリアフリー法・道路運送法・NPO 活動法の検証」（和平好弘氏・運輸政策研究機構）と並んで、「移動する権利がいかに大切なものか、車椅子利用者から！」と題して、上田さんが“福祉機器販売車椅子緊急サービス”の立場から記念講演をしていただきました。関西 STS 連絡会の出発点に、当事者として上田さんの存在が占めていたことはいまでもありません。

関西 STS 連絡会は結成後、第1代目の代表を井上憲一氏が担い、井上氏の他界に伴い「井上氏がやっていた活動なら、私が引き継ぐのが当然だろう」と言いながら、2003年～2010年まで第2代目の代表を上田さんが快く担ってくれました。

2016年に開催された関西 STS 連絡会「結成15周年記念セミナー」（於：ホテル プリムローズ大阪）には、上田さんからのスピーチもいただきました。在りし日の上田節スピーチが、今も耳に残っています。



関西 STS 連絡会結成総会
(2001.11.17)



関西 STS 連絡会 15 周年
セミナー (2016.11.5)

「障害者が施設や家庭に閉じこもることなく、地域の中で、生活権、労働権を確保していく」（1984年・共同連宣言）という基本的で、大切な目標を、自らの個別具体的取組み（活き様）をもって貫かれた、上田隆志さん。上田さんが長い営みを通してまかれた種子は、生野地域だけではなく、さまざまなジャンルでの取組みの中で芽が出てきていますし、私たちの手で大切に育てていかなければと思っています。

上田隆志さん、どうぞ安らかに……。

■ 生涯百人以上のヘルパーさんとお逢いました。皆さんに心から感謝いたします。 上田 若

つれあいは進行性筋ジストロフィー症という、全身の筋肉が徐々に失われていく難病でした。

昨年（2021年）11月に68歳で他界するまで、私たちは29年間の歴史を重ねてきました。出会った項には、もう歩けなくなっていて、電動車いすに乗っていました。福祉機器の会社（株）ユーダを立ち上げて、障がい者を雇用して、自分たちの社会を創造するため行政と闘っていました。

1つ歳下の私は、スーパーヘルパー（^_^）としてお手伝いをするうちに「一緒に生きようかなあ」と思うよ

うになりました。

それからは残酷な定めが待ち受けていました。ほんとにどんどん障がいが増進していきましたが、日々2人とも明るくユーモアを忘れないで、支えあって暮らしました。

最期には、いよいよ重篤になってしまって、遂に私の横で呼吸が止まりました。数年前から「もう寿命なんかなあ」と何度も尋ねられましたが、私には答えることが出来なかったです。

夫を見送った後、私は朝から晩まで涙涸れることのない日を送ってたのですが、暮れの大晦日の夕方に、私の内に突然の出来事が起こりました。クリスチャンの私は、神様の決められた「時」が訪れたのだと悟りました。するとその日から夫が私の心の中に入ってきました。肉体の耐え難い苦痛から解放されて、よほど居心地良いみたいです。

もしも、もしも私が先に逝ったら「絶対生きてられへんわ」と生前言っていました。だから、今は私の心の中で安心してると 생각합니다。夫に全てを頼られてた私です。しかし、実は私の方が彼に頼りきっていたのですが……。2人の数え切れないほどの思い出が甦る今なら、「これからも障がいの人と生きていくね」と心の中の夫に語りかけています。

「うん。そうしてや」と返事が(^_^)／



【上田隆志（うえだ たかし）さんの略歴】

- ・1970年 カメラ部品工場（和泉市）就職
- ・1973年 看板工場（中央区）製造 再就職
- ・1974年 作業所立ち上げ（天王寺）
- ・1975年 生野解放作業所（生野巽南）
(1976年「全国障害者解放運動連絡会議（全障連）」結成)
(1981年「差別と戦う共同体全国連合（作共連）」＝共同連準備会 結成)
- ・1982年 生野共働作業所（生野桃谷）
(1984年「差別とたたかう共同体全国連合（共同連）」結成)
- ・1986年 有限会社グローバル（東住吉杭全）
- ・1992年 株式会社ユーダ（生野巽南）
…障害者自らの運営による福祉機器販売会社として設立。
- ・1992年 当事者の視点から、現状の車いすや機器の問題点や要望をまとめた『誰も書かなかった福祉機器の本』を出版。
- ・1997年 株式会社ユーダ（東住吉区杭全）
(2000年 介護保険制度 交通バリアフリー法)
(2003年 障害者「支援費制度」 →2006年4月 障害者「自立支援法」に移行)
- ・1999年 多くの車いす利用者から要望のあった『車いす緊急修理サービス』を開始。
- ・2002年 車いすの緊急修理サービスに対応するため「加美北営業所」を開設。
- ・2005年 本社を大阪市平野区喜連西に移転。
- ・2009年 本社を大阪市平野区加美北（旧加美北営業所）に移転。

※ 2003年～2010年 関西STS連絡会・代表に就任

③「高齢者等の移動手段確保方策検討委員会」が再スタート（2021.11.4～）

■委員名簿

- ・座長 鎌田 実（東京大学名誉教授）
- ・委員 秋山 哲男（中央大学研究開発機構・教授）

- ・委員 阿部 竜矢（国土交通省総合政策局交通政策課長）
 - ・委員 大辻 統（国土交通省自動車局旅客課長）
 - ・委員 加藤 博和（名古屋大学大学院環境学研究科・教授）
 - 委員 河崎 民子（NPO 法人 全国移動ネット・副理事長）
 - ・委員 河田 敦弥（国土交通省総合政策局モビリティサービス推進課長）
 - ・委員 服部 真治（医療経済研究・社会保険福祉協会 医療経済研究機構・研究部主席研究員）
 - 委員 三星 昭宏（近畿大学・名誉教授）
 - ・委員 森 雅志（前 富山市長、富山大学・客員教授）
 - ・委員 吉田 樹（福島大学経済経営学類・准教授）
 - ・委員 若菜 千穂（NPO 法人いわて地域づくり支援センター・常務理事）
 - ・委員 宿利 正史（（一財）運輸総合研究所会長）
 - ・委員 佐藤 善信（（一財）運輸総合研究所理事長）
 - ・委員 山内 弘隆（（一財）運輸総合研究所所長）
 - ・委員 奥田 哲也（（一財）運輸総合研究所専務理事）
- ※五十音順で記載

■《ご意見ペーパー》委員名：NPO 法人 全国移動ネット 河崎民子

1. 高齢者等の移動のあるべき姿の実現に向けて「喫緊の課題」と考えること

1. 特定財源の確保

- ・過疎的な地域における鉄道・バス・タクシーの衰退は深刻であり、対策は喫緊の課題。1 月 22 日の報道によれば、総務省が「過疎地域」に指定する自治体（行政区の一部を含む）は 885 市町村であり、全国市町村の 51.5%にあたる。
- ・本検討会が「個人の属性、居住地域の属性等にかかわらず、人には移動の自由が確保される」を基本的な考えとするならば、過疎地域における公共交通の維持・発展にむけて、特定財源を設けて国民が等しく負担する方策（運賃に 1～2%を上乗せする等）を至急に検討すべきではないか。
- ・実現は中期になるかもしれないが、省庁を超えてすぐにでも議論を始める必要がある（速やかな着手が必要）。
→具体的方策 1

2. タクシーによるサービスの拡大（都市部）

- ・市町村が実施した高齢者対象のニーズ調査結果では、買物や通院など移動手段の確保が困りごとの上位を占める地域が多い。80 歳代になっても免許を返納できない理由にもなっている。
- ・高齢者等がタクシーを便利に頻繁に使えるよう法制度を整え（財政支援を含む）誘導をはかるべきではないか。都市部においても、高齢者等の居住地域に流しのタクシーはない。予約ができ、必ず自宅まで来てくれて確実に目的地に運んでくれるサービスが必要。定額制・乗り放題などがあれば、なおさら良い。
→具体的方策 2

3. 移動に係る相談センター機能

- ・相談センターの機能が必要。都市部では、杉並区が設置している相談センターが参考になる。福祉的な対応が必要な高齢者等に対して、その人に合った福祉輸送事業者や福祉有償運送団体などのサービスを紹介している。
- ・地方部では、ニーズの量およびサービスも都市部に比べて少ないため振分けは難しいかもしれないが、ニーズに対応・把握するための相談機能は必要。大阪府太子町のように、デマンドタクシーを廃止する際に、相談窓口を社会福祉協議会に設置した事例もある。そこから、地域ごとのサービスを創出する流れをつくる。

4. 過疎的な地域の対策

- ・過疎的な地域では、鉄道駅やバス停までが遠く、高齢者の体力では利用しづらい。またタクシーを利用する場合は高額にならざるを得ない。公共交通にかかる経費を行政が負担する場合においても、すでに事業者への財政支援は限界に近い。
- ・国土交通省は、交通空白地有償運送に関して、地域交通の検討プロセスに関するガイドラインや地域交通の把握に関するマニュアル、交通事業者協力型自家用有償旅客運送等を示しているが、多くの地域課題は解決にむかっていない。
- ・過疎的な地域の人口減少は確実に進行する。将来を見据えるとき、観光地でない限りタクシー事業が成立する可能性は少ない。交通空白地有償運送に一本化、あるいは地域住民の互助による支援（規制緩和を含む）で対応するのが良いのではないか。
- ・幹線はバス、フィーダーは交通空白地有償運送といった運送エリアの棲み分けは、利用者の選択肢を減らし、高齢運転者の免許返納を一層遅らせる要因となる。高齢者の身体状況を踏まえて、目的地や天候、体調によってサービスを選べるよう、重層的な交通ネットワークを構築するべきである。

5. アドバイザー等の養成

- ・公共交通は事業者任せの時代が長かったことや法制度が複雑かつ縛りが強いこともあり、自治体職員は、地域にあった移動の確保や独自の工夫ができないケースが多い（人事異動も定期的にある）。
- ・内閣府は、Society5.0 社会の実現をめざしており、デジタル化は更に進み、交通に関する創意工夫ができる職員は更に減少する可能性が高い。
- ・地方運輸局あるいは官民間問わず、自治体課題に沿って真摯に助言・提案ができる人材の育成がいまから重要である。

6. 権限移譲の促進

- ・地域における創意工夫において、人口 377 万人の市から 5 千人規模の町村まで、同一の道路運送法で管理・運用するのは無理がある。
- ・2015 年の自家用有償旅客運送の事務・権限移譲においては、「過疎地域の移動手段、介護等福祉を支える輸送といった地域住民の生活維持に必要な自家用有償旅客運送に関する事務・権限については、地域で判断できる裁量を拡大するため、希望する市町村に移譲する」との考え方が示され多いに期待されたが、結果的には、新規や更新登録の申請書の提出先および監査が首長に移っただけであった。失望感が広がり、移譲は 7 県、11 市区町村に留まった。
- ・現在の制度や対策は複雑で、例えば旧い家屋に小さな増築を重ねたものになっており、根本課題である居住の快適性を確保するものになっていない。
- ・地域に相応しい対策が講じられるよう、大幅な権限移譲を促進すべきである。

7. 自家用有償旅客運送における登録拒否のうち「関係者間において協議が調っていないとき」（79 条の 4 第 5 号）の廃止

- ・福祉有償運送は、対象者である高齢者や障害者等のニーズに対応するために創設されたが、関係者間の協議を調えるどころか、構成員として規定されている者の協力が得られず、協議の場すら設置できない自治体が、いまま数多くある。また、協議の場において、施行規則に定める対象者の一部を排除するルールを設けている地域があり、不利益を与えている。
- ・障害者手帳保有者や要介護・要支援認定者等は全国規模で増加している。福祉有償運送は、どのような地域においても必要であり、協議を調えると規定されている「必要性」については協議するまでもない。「運送の対価」や「運送の区域」については、行政が確認すれば足りる。
- ・地域の公共交通や福祉交通について協議することは必要である。地域公共交通会議や法定協議会等（あるいはその下に部会を設置）で協議を行う。高齢者福祉関係の協議体等で協議する方策もある。

8. 福祉有償運送等、移動困難者に対する個別輸送の普及推進

- ・ NPO 法人等（市町村除く）が行う福祉有償運送の 6 割以上は、雇用職員によって介護保険サービスまたは障害者総合支援法に基づく障害福祉サービスと一体的に実施されており、これらのサービス利用者のみの受け入れとなっている場合が多い。一方、幅広く対象者をインフォーマルに受入れている団体は、インフォーマルゆえの財政難や担い手不足等によって、サービスの停止や解散に追い込まれている。利用者負担と実施団体のボランティア性によって運営されているケースが多いため、利用者にとっては利用料が高く、実施団体にとっては財政負担の大きいサービスとなりがちである。
- ・ 福祉有償運送は利用ニーズを受けて始めるものであり、ニーズを起点に実施されているが、年金生活の高齢者の生活水準とニーズの増加、サービスの持続性等を踏まえると、公的な財政支援は不可欠である。東京都内のいくつかの自治体のように非営利団体に運営費を補助している例や、埼玉県のように障害者の利用者負担を軽減している例、あるいは神奈川県秦野市のように担い手育成に力を入れている例もあることから、これらを参考に、全国的な対策を講じるべきである。

9. 住民互助による移動・外出支援の促進

- ・ 困っている高齢者等に寄り添い支えることが、元気高齢者の生きがい・やりがいとなっているケースが多い。双方にとって介護予防や地域づくりにつながっている。移動・外出支援に関して、現在は通達「道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について」で管理されているが、市町村や市町村社会福祉協議会が関与・認知している場合については、規制を緩和すべき。
- ・ 利用者の安全確保や事故の際の補償を含め、コスト負担は、ガソリン代実費を除き実施団体が負担せざるを得ない運用状況である。困ってはいるが、低額すぎることによる気兼ねやプライドから、閉じこもりから抜け出せない高齢者もいる。
- ・ 内閣府への規制改革要望において、川崎市など複数自治体が、利用者から自動車保険に係る費用を徴収できるよう提案したが退けられた経過がある。現在は、運行時のみ掛ける「地域の移動を支える保険」や「移動サービス専用保険」が 2 社から発売されている。掛金を利用者から収受できるよう、早急に制度改正を行うべきである。
- ・ 厚生労働省は、介護や見守りが必要な高齢者等に対して、すべてを介護保険制度で対応することは財政的に困難な状況であることに鑑み、生活支援（地域サロンの開催、外出支援、買い物支援、家事支援等）の担い手として高齢者が社会参加することを推進している。また、これらの活動を自治体がバックアップする仕組みとして補助金の交付を可能としている。昨年（2020 年）4 月の改正では、互助型の運転ボランティアに奨励金を補助することが可能とされた。しかしながら、補助しにくい現状がある。厚生労働省に連動して、国土交通省においても規制を改革することが、超高齢社会（要介護認定者の増加）と人口減少社会の対策として必要。支え合いの地域づくりにおいては、全部を税金や介護保険制度（約半分を国と自治体が拠出）に委ねることは困難である。

2 「喫緊の課題」の解決に向けて早期に実施すべき具体的方策のアイデアや考えられること

1. 特定財源の確保

- ・ コロナ禍対策もあり国および自治体の財政は逼迫している。運賃に 1～2%を上乗せして、公共交通を利用することに全国民が負担する形にして、特定財源を確保してはどうか。ただし、道路整備等に使わず、あくまでも地域公共交通の維持・発展のために使用することを明確にして、国民の理解をえる。

2. タクシーによるサービスの拡大

- ・ 地域を限定した定額制・乗り放題などに取組むタクシー事業者を増やす。タクシーがフル回転する時間以外の時間帯に限定して行う方法もある。実際に試算してみると、自動車を所有し維持することによる費用は膨大（月 4 万円前後）。タクシー利用のほうが経済的負担も少ないという考え方の普及啓発があわせて必要。

■ 《参考資料》大阪府における移動制約者数、福祉有償運送団体数、車両数

	移動制約者	団体数	車両数（軽自動車）
2006 年	773,019 人	158	433
2018 年	1,126,153 人 (35.3 万増)	146 (新規：9、抹消：15)	488 (軽 299)
2020 年		139 (新規：11、抹消：3)	402(軽 195)
2021 年		140 (新規：5、抹消：5)	444(軽 235)

④＜解説編＞道路交通法施行規則改正に伴う安全運転管理者の選任とアルコール検知器の設置義務化
～自家用有償旅客運送者の場合～（2022.2 NPO 法人 全国移動ネット）

1）安全運転管理者の選任・届出の義務

道路交通法により、5 台以上の自家用自動車（定員 11 人以上の自家用自動車は 1 台以上）を使用する事業所等では、安全運転管理者を選任して、管轄する公安委員会に届け出なければなりません。

20 台以上の自動車を使用している事業所等では、更に副安全運転管理者の選任が必要となります（20 台以上、20 台ごとに一人の副安全運転管理者）。福祉有償運送および公共交通空白地有償運送でも、5 台以上（定員 11 人以上なら 1 台以上）の自動車を使用していれば安全運転管理者・副安全運転管理者の選任が必要です。（台数にはリース車両や運転者の持込車両も含みます。）

※ 道路運送法により福祉有償運送および公共交通空白地有償運送では、運行管理の責任者を選任しなければならない（5 台以上の自家用自動車（定員 11 人以上の自家用自動車は 1 台以上）を使用する事業所等では、資格要件あり（「参考：運行管理の責任者の主な資格要件と配置基準」参照））。運行管理の責任者を選任していても、安全運転管理者の選任が必要です。

2）安全運転管理者・副安全運転管理者の主な資格要件

○安全運転管理者

年齢 20 才（副安全運転管理者を置く事業所にあっては 30 才）以上で、次のいずれか

- ・運転管理実務経験 2 年以上
- ・公安委員会の認定を受けている

○副安全運転管理者

年齢 20 才以上で、次のいずれか

- ・運転管理実務経験 1 年以上
- ・運転経験 3 年以上
- ・公安委員会の認定を受けている

※届出をした後に安全運転管理者等講習を受講しなければなりません。

3）安全運転管理者の業務内容 下線は 4）参照

- 運転者への交通安全教育
- 運転者の状況把握
- 運行計画の作成
- 交替要員の配置

- 異常気象時等の安全確保の措置
- 点呼等による安全運転の指示
- 検知器を用いた飲酒確認
- 検知器の常時有効保持
- 運転日誌の記録
- 運転者に対する指導

4) 安全運転管理者が行う酒気帯びの確認

安全運転管理者は、運転前において運転者が飲酒により正常な運転をすることができないおそれがあるかどうかを確認すること等が義務付けられています。

これまで確認方法について具体的に定めはなく、確認内容を記録することも義務付けられていませんでしたが、2022年4月1日より運転前後の運転者に対し目視等で確認、確認の内容を記録し1年間保存することが義務付けられます。

更に、2022年10月1日より運転前後の運転者に対し目視等ではなくアルコール検知器を用いて確認することが義務付けられます。

(1) 酒気帯びの有無の確認及び記録の保存（2022年4月1日施行）

- ア 運転前後の運転者に対し、当該運転者の状態を目視等で確認することにより、当該運転者の酒気帯びの有無を確認すること。
- イ アの確認の内容を記録し、当該記録を1年間保存すること。

(2) アルコール検知器の使用等（2022年10月1日施行）

- ア (1)アの確認を、国家公安委員会が定めるアルコール検知器を用いて行うこと。
- イ アルコール検知器を常時有効に保持すること。

<飲酒確認の仕方について>

- ・「運転」とは、一連の業務としての運転を意味します。酒気帯びの確認は必ずしも個々の運転の直前又は直後にその都度行わなければならないものではなく、運転を含む業務の開始前や出勤時、及び終了後や退勤時に行えば十分です。
- ・確認の内容を記録する様式に決まりはなく、提出する必要はありません。
- ・運転者が事務所に寄らずに自宅等から直接運行する場合（直行）や運行後に直接自宅等に戻る場合（直帰）の運転前後の確認においては、電話等を使って遠隔で行うことが認められています。
- ・使用するアルコール検知器は、呼気中のアルコールを検知し、その有無又はその濃度を警告音、警告灯、数値等により示す機能を有するものとされ、メーカーや型番等の指定はありません。

参考）運行管理の責任者の主な資格要件と配置基準

（5台以上の自家用自動車（定員11人以上の自家用自動車は1台以上）を使用する場合）

○運行管理者の資格がある者：

- ※人数は20台ごとに一人運行管理者（旅客）の資格がある者では40台ごとに一人、
運行管理者（貨物）の資格がある者は20台ごとに一人

○運行管理者試験の受験資格を有する者

- ※事業用自動車の運行の管理に関し1年以上の実務経験、もしくは国土交通大臣が認定した講習を修了

○安全運転管理者の要件を備える者

- ※選任されている必要はありません

○国土交通大臣が認めた者

以上

注：この情報は、2022年2月現在の解釈です。（NPO法人 全国移動ネット）

＜意見＞非営利団体に対してのアルコール検知器義務化には公費での支援を求めます

安全運転管理者の責務として、運転者の飲酒の有無を確認することは従来から定められ実施されてきた。飲酒の有無の確認を、運送の前後にアルコール検知器を用いて行うという今回の改正案の背景には、八街市で発生した自家用トラックの運転手の飲酒による死傷事故があると拝察される。法令違反とモラル欠如の甚だしい事故であり、意識を変える教育や講習、指導を並行して行うべきである。

一方で、自家用自動車を使用する事業は多様である。飲酒の有無を、アルコール検知器を用いて確認することについては、法令順守とモラル教育を実践・推進してきた事業者を含め、一律に規制強化を行うことは避けたい。特に、自家用有償旅客運送においては、次のような理由から、安全運転管理者にアルコール検知器による確認を義務付けるべきではないが、もし一律に義務付けるのであれば、国家公安委員会が定めるアルコール検知器の購入費及び維持費は公費で負担すべきである。

1. 自家用有償旅客運送を行う者は、市町村ならびに非営利団体である。「有償」といっても、利用者から受け取る対価は、「営利を目的としているとは認められない妥当な範囲内であり、かつ、地域公共交通会議等において協議が調っていること」とされており、実際は不採算事業となっている団体が多い。また、非営利団体のなかには財政規模の小さい特定非営利活動法人や法人格を有しない地縁団体が含まれている。運転者の所有自動車も団体との契約のもとに多数活用されており、遠隔地等で事務所に寄りがたい場合は、バス・タクシー事業者と同様の取り扱いを想定すると、運転者ごとにアルコール検知器の携行が必要となる。

常時有効に保持することを含め費用負担は大きい。一律に義務付けられた場合は、存続ができない団体が出ることは想像に難くない。もともとタクシー等によっては運送しがたい地域や利用者を対象にすると定められており、利用者に大きな影響が出る。

公共交通機関ではカバーできないニーズや地域が増える中、自家用有償旅客運送等の市民が中心となった非営利による移動サービスは一層必要性が高まっている。ボランティアな活動が中心であり、それらが萎縮しないよう、財政的実務的負担を軽減することは喫緊の課題である。

2. 自家用有償旅客運送が道路運送法に規定されて 15 年になる。交通空白地有償運送と福祉有償運送の二種がある。法制度により運行管理の責任者の選任が義務付けられており、安全運転管理者等が兼務している。事故については都度報告義務があるが、自家用有償旅客運送の死亡事故は令和元年度においてゼロである（国土交通省資料）。

3. 自家用有償旅客運送は、交通空白地有償運送と福祉有償運送の二種があり、いずれも利用者は、ある程度固定化し顔見知りの関係である。特に福祉有償運送は、単に人を車に乗せるだけのサービスではなく、利用者への介護や付き添い等が伴うサービスであり、運転者が飲酒していれば利用者に気づかれる関係にある。利用者を意識することで飲酒や酒気帯び運転はあってはならないという運転者の自制・自覚につながっている。利用者家族や市町村からの評価も常に意識されているため、安全運転管理者も運転者も安全面には特に敏感である。

加えて、乗降時の介助や場合によっては外出先での付添い介助も行うため利用者の体に触れることが多く、飲酒のみならず喫煙についても禁じている団体もある。普段から飲酒をしない人に対してまで、これだけ抑制されているにもかかわらずアルコール検知器による確認を乗務の前後に行い、また運転者に携帯させることは実質的には意味がないと考えられる。

それでも一律にアルコール検知器による飲酒の有無の確認を義務化するのであれば、その費用は、公費で負担すべきである。

3. 報告と今後の取り組み等：

■ 1 月度～「運転者認定講習会」等の開催

- ◎ 1 月 18 日／和泉市 高齢介護室「課題整理協議会」（於：大阪府和泉市）
- ◎ 2 月 18 日／滋賀県社協「(関西 STS 連絡会) ボランティア育成講座」（於：滋賀県）
- ◎ 3 月 17、18 日／葛城市社協「(全国移動ネット) 運転者認定講習会」（於：奈良県葛城市）
- ◎ 3 月 19 日（「運転者認定講習会」（於：枚方市：講師派遣）
- ◎ 3 月 19 日（9:30 ～17:30）／関西 STS 連絡会「運転者認定講習会」（於：大阪市）
- ◎ 3 月 20 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）
- ◎ 3 月 21 日／彦根市社協「(関西 STS 連絡会) ボランティア育成講座」（於：彦根市）
- ◎ 4 月 16 日（9:30 ～17:30）／関西 STS 連絡会「運転者認定講習会」（於：大阪市）
- ◎ 4 月 17 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）
- ◎ 5 月 21 日（9:30 ～17:30）／関西 STS 連絡会「運転者認定講習会」（於：大阪市）
- ◎ 5 月 22 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）

■ 次回連絡会議：2022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