

＝関西 STS 連絡会＝

《第 182 回運営委員会レジュメ (2022.8.20)》

1. 前回（第 181 回運営委員会 2022.3.19）の概要：

■ 開催日時・場所：2022 年 3 月 19 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（10 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）

◎なにわ子ども育成会（大阪市） ◎い～そらネットワーク（大阪市）

■ 報告&討議資料：

① 福島県沖地震（2022 年 3 月 16 日：最大震度 6 強、マグニチュード 7.3）情報とお見舞い

② 《追悼》上田 隆志さん（前・関西 STS 連絡会 代表）

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 三星 昭宏（近畿大学・名誉教授）

●委員 河崎 民子（NPO 法人 全国移動ネット・副理事長） 他、14 委員

④ 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

■ 報告と今後の取り組み等：

■ 3 月度～「運転者認定講習会」等の開催

■ 報告&討議資料：

① 「道路運送法施行規則の一部を改正する省令案」について

■ 「道路運送法施行規則の一部を改正する省令案等について」（2022 年 6 月／国土交通省自動車局）

I. 背景（略）

II. 改正の概要

(1) 道路運送法施行規則を以下のとおり改正する。

① 自家用有償旅客運送者は、乗車定員 11 人以上の自動車 1 両以上、または乗車定員 10 人以下の自動車 5 両以上の運行を管理する事務所（以下「特定事務所」という。）の運行管理の責任者に、運行管理に関する講習を定期的に受けさせなければならないこととする。

② 自家用有償旅客運送者、および特定事務所の運行管理の責任者は、特定事務所においては、安全運転管理者が担ってきた以下の各業務に相当する業務を行わなければならないこととする。

(ア) 運行計画の作成（道交法施行規則第 9 条の 10 第 2 号）

(イ) 長距離運転または夜間運転の場合の交替運転者の配置（同条第 3 号）

(ウ) 異常気象時等の安全確保の措置（同条第 4 号）

(エ) 運転前後の運転者に対する酒気帯びの有無の確認、およびその記録（同条第 6 号および第 7 号）

③ 自家用有償旅客運送者、および特定事務所の運行管理の責任者は、特定事務所においては、アルコール検知器を常時有効に保持するとともに、運転者に対する酒気帯びの有無の確認の際にアルコール検知器を使用しなければならないこととする。

(2) 以下を内容とする告示を定める。

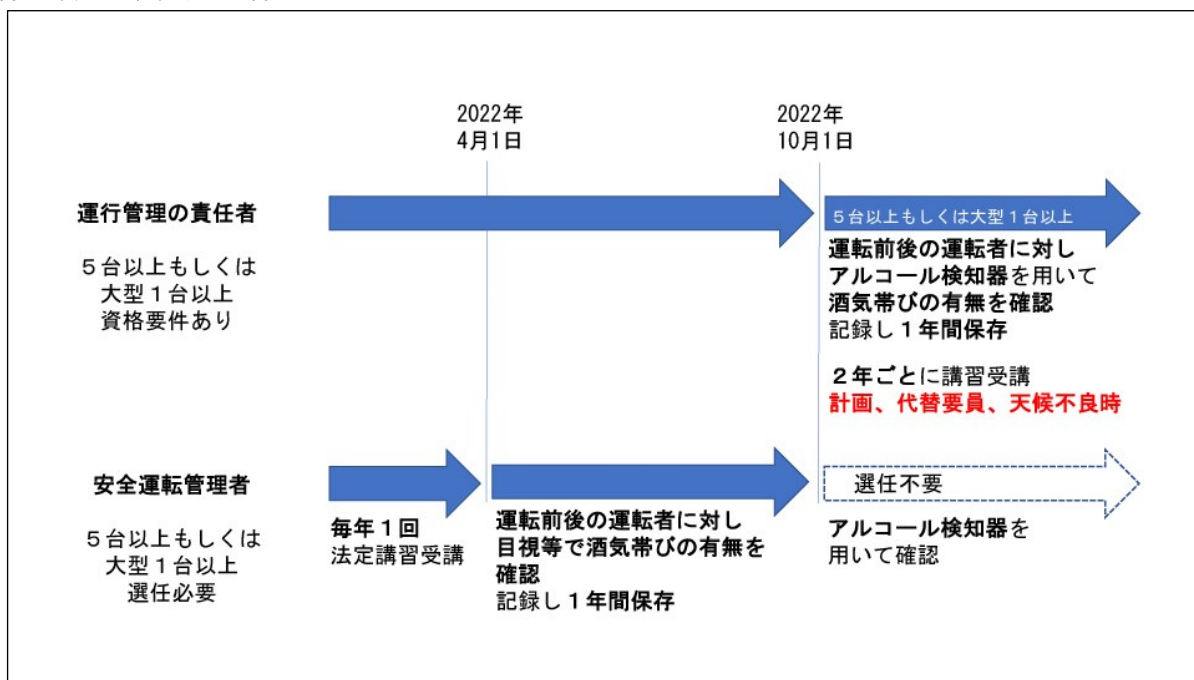
- ① 特定事務所の運行管理の責任者に受けさせなければならない講習は、旅客自動車運送事業運輸規則第 47 条の 9 第 3 項、第 48 条の 4 第 1 項、第 48 条の 5 第 1 項および第 48 条の 12 第 2 項の運行の管理に関する講習の種類等を定める告示(2012 年国土交通省告示第 454 号)第 2 条第 2 号で定める一般講習とする。
- ② 自家用有償旅客運送者は、特定事務所の運行管理の責任者に、当該運行管理の責任者が選任された日の属する年度の翌々年度以後二年ごとに、前記①の講習を受けさせなければならないこととする。

(3) 以下を内容とする告示を定める。

- ・自家用有償旅客運送者が特定事務所において安全な運転のための確認等において用いるアルコール検知器は、呼気中のアルコールを検知し、その有無また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機器とする。

Ⅲ. 今後のスケジュール（予定）

- ・ 公布：2022 年 8 月上旬
- ・ 施行：改正道交法の施行の日



■ 「“白ナンバー”対象の飲酒検知器検査、当分延期に 機器供給不足で!!」(朝日新聞 2022.7.14)

「“白ナンバー”の車で自社の荷物などを運ぶ事業者に義務付けられる検知器を使った運転者の飲酒検査について、警察庁は7月14日、開始時期を、予定していた“10月1日”から当分の間延期する方針を決めた。検知器の製造、供給が追いつかず事業者に行き渡らない状況を考慮した。

警察庁は、義務化を延期するための「道路交通法 規則の付則案」をまとめ、7月15日から8月13日まで一般から意見を募るパブリックコメントを行う。

検知器を使う運転者の飲酒検査は、有償で人などを運ぶ“緑ナンバー”の事業者にだけ義務づけられていた。だが、2021年6月に千葉県八街市で小学生を死傷させる事故を起こした飲酒運転のトラックは白ナンバーだった。このため警察庁は2021年11月に道路交通法規則を改正し、5台以上の白ナンバーの車を使う

などの事業者の安全運転管理者に、2022年10月から検知器による検査を義務づけることにしていた。

しかし、検知器の製造・販売業者による協議会が2022年4月、「半導体不足などから、10月1日までに市場が求める台数の確保は不可能」とする意見書を警察庁に提出。警察庁が5～6月に28道府県警の講習会に参加した安全運転管理者らに聞き取りした結果、必要台数を入手済みと答えたのは4割弱にとどまった。

警察庁は今後の検知器の供給状況を見ながら、義務化の時期を決めるという。

警察庁のまとめでは、安全運転管理者を選任、届け出た事業所は2022年3月末時点で全国で約35万2千カ所、その管理下にある運転者は計約808万2千人にのぼる。(編集委員・吉田伸八)

■ 参考資料：「道路運送法施行規則の一部を改正する省令案等について」に関する意見

(NPO法人 全国移動ネット代表・中根 裕)

「《意見》」

□ 該当箇所 (1) ①：「運行管理の責任者が定期的に講習を受けなければならない」

- ・ 講習は運行管理者等指導講習の一般講習“旅客”に限らず、一般講習“貨物”、および市町村が認めた講習も受講可能としていただきたい。

理由：

一般講習“旅客”はこれまで安全運転管理者が受講してきた講習に比べて過重である。運行管理の責任者の実務から乖離しているため、受講の効果が限定される。

運行管理の責任者の資格要件として運行管理者“旅客”に限定されてなく、運行管理者“貨物”や、運行管理者試験の受験資格がある者、安全運転管理者の要件を備える者等が認められているにもかかわらず講習のみが運行管理者“旅客”に限定されるのは合理的ではない。

一般講習“旅客”だけでは講習の開催頻度、開催場所が限られ、安全運転管理者向け講習よりも格段に受講の機会が減り、受講の負担が増える。

運行管理の責任者に適した講習を受講できるようにしてもらいたい。

- ・ 複数の運行管理責任者が選任されている事業所では、代表一人が受講すれば良いこととしていただきたい。

理由：

一人が受講し、その主旨を他の責任者や補助者と共有すれば良いため。

□ 該当箇所 (1) ②③：運行管理の責任者が行う業務

- ・ 交代運転者の配置、酒気帯びの有無の確認については、必要な場合に限ることを明記していただきたい。

理由：

自家用有償旅客運送では、長距離や夜間(深夜)の需要がほとんどない。需要があったとしても引き受けないこともある。そのため、交代運転者の配置が必要となることはほぼない。

酒気帯びについても、飲酒できない、飲酒の習慣がない運転者も少なくないが、これらの運転者にも一律に機器を用いて1日の運転前後に酒気帯びの確認を行うのは意味がなく、管理者・運転者にとって負担となるだけである。

- ・ 酒気帯びの確認は電話でも可能なことを、明記していただきたい。

理由：

示された概要では、事務所において確認を行うことだけ明記されており、電話でも可能なことが示されていないため。

(その他) 運行管理の責任者の要件

- ・ 運行管理の実務経験が1年以上あり、運行管理者等指導講習の一般講習(5時間)を受講すれば国土交通大臣が認めた者とみなされるようであるが、一般講習(5時間)は旅客、貨物どちらでも良いこととして

もらいたい。

理由：

旅客のみでは受講の機会が少なく、必要な時に受講できない恐れがあるため。

- ・運行管理の実務経験がない者でも何らかの講習の受講を待たずに選任可能としていただきたい。もしくは実務経験がなくても選任後一定期間（1年等）内に運行管理者等指導講習の一般講習（旅客、貨物どちらでも）の受講、もしくは市町村が認めた講習の受講を条件に選任可能としていただきたい。

理由：

安全運転管理者では実務経験がなくても何らかの講習の受講を条件とせずに選任が可能な実態がある。安全運転管理者の要件を備える者が要件の一つとなっているのであれば、実務経験がなくても何らかの講習の受講を条件とせずに選任可能とすべきである。

運行管理の責任者が急遽替わらなければならないことがあったとしても、運行が止まることがないようにしてもらいたい。

② 《全国活動サービスネット》災害時対応指針まとめる／防災活動等に活用呼び掛け

（介護新聞 2022年6月10日）

「NPO法人 全国移動サービスネットワークは災害時の移動サービス対応指針をまとめ、ホームページで公開している。災害ボランティア、福祉専門職等が地域で災害時に備えた活動を進める際に資料として活用することを呼び掛ける。

指針作成に当たっては、東日本大震災、常総水害、熊本地震、西日本豪雨など自然災害時に、被災地で移動支援に関わってきた人を中心とした「災害時の移動サービス対応検討チーム」を設置。チームが被災地で経験してきた▼車両やボランティア手配、▼支援を必要とする人とボランティアのマッチングノウハウ、▼ネットワークを活用した支援体制づくり——をまとめている。

具体的には災害ボランティアセンター、避難所で移動の難しい人への対応、病院や仮設入浴設備等への送迎を担うほか、地元で移動支援を担えるボランティア、団体を探し、活動立ち上げから運営までサポート。持続可能な活動にするため復興後も支援していく。

実際に災害支援を経験した団体等事例も掲載。

冊子とダイジェスト版リーフレットを

<https://www.e-sora.net/k-sts/2022.3Hisaitiidoshisin.pdf>

からダウンロードできる。



③ 「《全国移動ネット総会：新年度重点項目》「登録不要」輸送 普及推進」

（東京交通新聞 2022年7月11日）

「NPO法人 全国移動サービスネットワーク（中根裕理事長＝移動支援ネットワーク千葉）は通常総会を6月18日、東京ビジョンセンター田町の会場とオンラインの併用で開催、道路運送法の枠外となる“許可・登録を要しない輸送”（“登録不要”の輸送、無償の助け合い活動）の普及推進などを柱とする2022年度事業計画・予算を確認した。21年度の事業報告・決算を承認した。

会員数は3月末現在で191（団体正会員138、個人正会員12、団体賛助会員24、個人賛助会員17）。役員非改選年だが、理事が1人入れ替わり、移動サービスネットワーク宮城の伊藤壽朗理事長が新たに選任された。

登録不要の輸送について、「さまざまな制度活用の可能性を追求しながら推進する。調査・研究や普及ツールの開発、学習会、講師派遣などを充実させる」とした。

重点項目には他に、▽自家用有償旅客運送の置かれている状況を整理し、継続性の向上、改善に向けた施策を検討する、▽福祉制度や有償運送を活用した障がい児・者の移動支援事業の広がりを追求する、▽情報発信のあり方を見渡す——などを掲げた。

総会終了後、「地域共生社会づくりと移動サービスを考えるフォーラム」が開かれ、鼎談（ていだん）には、東京大学の鎌田実名誉教授（日本自動車研究所代表理事・研究所長）、日本社会事業大学の蒲原基道教授（元厚生労働事務次官）、医療経済研究機構の服部真治政策推進部副部長が出演。住民主体の移動支援への期待や課題について語り合った。



④ 「《運輸総研が中間報告会》高齢者の移動手段問題／タクシーをマイカー代わりに」

（東京交通新聞 2022年6月20日）

「運輸総合研究所（宿利正史会長、国土交通省系一般財団法人）は6月8日、高齢者の移動手段の問題をテーマとした調査・研究の中間報告会を、衆京・UD 神谷町ビルでの対面とオンラインの併用で開いた。



高齢者等の移動手段確保方策検討委員会（座長＝鎌田実・東京大学名誉教授、日本自動車研究所代表理事・研究所長）のメンバーによるパネル討論で、進行役の鎌田座長は「マイカーは、1日24時間の90%は駐車場の中で動かない。タクシーのような『サービスカー』を動かし、地域のモビリティを確保することで、お年寄りが運転する交通事故をなくしたい」と訴えた。

パネラーは8人で、中央大学研究開発機構の秋山哲男教授とNPO法人 全国移動サービスネットワークの河崎民子副理事長、医療経済研究機構の服部真治政策推進部副部長の3人は会場に姿を見せた。ほか3人の近畿大学の三星昭宏名誉教授と福島大学の吉田樹・経済経営学類准教授、NPO法人いわて地域づくり支援センターの若菜千穂常務理事はオンラインで参加した。

河崎氏はタクシー事業に対し、「もっと高齢者向けのサービスになっていくと、自動車を所有するより、使うほうがメリットがあるという（社会的）合意がおのずとできていく」と指摘した。「自家用有償旅客運送と互助の活動（道路運送法の枠外となる『登録不要の輸送』、無償運送）の垣根、バスとタクシーの垣根を取り払い、市町村が地域事情や自らの裁量で交通、福祉を作れるような法制度にすることが大事」と提起した。

秋山氏は鳥取県日南町のデマンド交通実証実験を挙げ、「NPOとタクシー、バスがばらばらに運行していることが問題だと気づいた。これらが統合できれば、役所は財源的にバックアップしやすい。民間で運営しながらも、公的な運営にシフトする。公共交通の経営の仕方を変えないとだめだ」と語った。

吉田氏は「今後は、いろいろなデータが取れる社会になる。高齢者ら市民の生活の質を高めていけるような移動サービスを、データからどう創造し得るか。データとサービスの結びつきや、計画にどう生かされるかを追求したい」と意気込みを見せた。

運賃・料金の水準について、若菜氏は「今の若い人のお金の価値観は昔と違い、安いから買うわけではない。交通も安いから乗る時代ではなくなる」とし、「『なぜ、この料金になるか』を、ストーリーを付けて分かりやすく説明して勝負する時代になってくる」と強調した。

三星氏は「基本的な権利として『交通権』を確立させたい。先進国で概念がないのは日本だけ。権利として明確にうたわれれば、やらなければいけないし、多様で伸びやかなアイデアも出てくるだろう」と主張。

服部氏は「高齢者の多くは、半年閉じこもっていたら、すぐに要介護状態になってしまう。介護予防、『フレイル』（健康と要介護の間の虚弱な状態）の予防は待ったなしだ」と話した。」

■ 《運輸総研中間報告会：東大・鎌田名誉教授が提言》

マイカーから公共交通転換／本流はオンデマンド乗合／高需要バス路線は継続

「マイカーへの過度な依存から脱却し、バス、タクシーなどの公共交通に転換を図る場合、オンデマンド（需要応答型）乗合サービスの導入が本流になる――。

東京大学の鎌田実名誉教授（日本自動車研究所代表理事・研究所長）は6月8日、高齢者の移手段の問題を扱った運輸総合研究所（国土交通省系一般財団法人）の調査・研究中間報告会で基調講演し、「自動運転がすぐに普及するとは言えず、MaaS（マース＝モビリティ・アズ・ア・サービス、移動サービスの連携・統合）もなかなか実装に結びつかない。オンデマンドの乗合サービスをもっとうまく活用すれば、マイカーの利便性に近いものができるはず」と主張した。



大都市圏や地方都市の高需要路線では、既存の乗合（路線）バスの継続が重要との認識を示した。

鎌田氏の講演内容（概略）は次の通り。



高齢ドライバーの交通事故が社会問題になる中で、高齢者にとってどういう移手段があるといいか考えている。

車の運転をやめようと検討している人の受け皿に、今の公共交通はなり得るのか。今のままだと、マイカーから転換できないだろう。今でも多くいる移動困難者への足の確保の問題もある。新しい公共交通サービスをみんなで作っていくようにしないといけない。

地域のリソース（資源）を活用する話があり、自家用有償旅客運送や住民主体の（道路運送法の枠外となる）「許可・登録不要の輸送」、交通と福祉の連携などもあり、それぞれ有効だと思うが、これまで車を運転していた人にすんなり移行してもらえるかというとなかなか厳しい。

バスとタクシーの輸送人員は、1970年ごろを最高に減り続けている。大都市圏のバスは少し頑張っただけだが、地方部はずっと減少している。ドライバー不足による減便・廃止もあり、新型コロナウイルスの感染拡大が追い打ちをかけており、先がまだ見通せない。公共交通事業者は疲労している。

何らかのちょっと大きな動きをしないといけない。そろそろ、マイカーへの過度な依存から脱却し、受け皿になれるような新たなモビリティサービスの構築に向かえないかと思っている。

人口減少のインパクトは大きく、まちづくりの視点で、持続性のある地域の姿を描く必要がある。今は、にぎわっている街道沿いの大規模店舗も、人口減で撤退の可能性があり、患者数の減少で病院の再編の必要性も考えられる。

公共交通・移動サービスの担い手不足やSDGs（国連が掲げる持続可能な開発目標）、カーボンニュートラル（炭素中立）などへの対応も関わってくる。移動できることは生活基盤の根本だ。「誰もが取り残されない社会」を目指すことを、モビリティの姿のゴールとして掲げたい。



移動には費用がかかる。ドライバーら担い手には、エッセンシャルワーカー（社会に必要不可欠な労働者）として良い待遇を提供できるようにしたい。誰がコスト負担するのかなど、地に足が着いた議論をしないといけない。

技術は進化しているが、自動運転がそんなにすぐ普及するとは言えない。いつでもどこでも完全自動のマイカーは、技術的にもコスト的にも当面無理。サービスカーの一部が限定的に、自動で走っている姿を想定するのが現実的だ。人口がさらに減り、集落が点在してくるとサービスの効率が悪くなる。医療、介護、生活支援サービスが届かなくなる。人が集まる「小さな拠点」をもっと考えていく必要があるだろう。

MaaSについても、実証はたくさん行われているが、なかなか実装に結びついていないのが現状。一方で、公共交通をオンデマンドの乗合タクシーに切り替えた群馬県富岡市のようなところもあり、WILLER（ウィラー）が「mobi（モビ）」というサービスを各地で展開しようとしている。

モビにはいろいろ議論があるようだが、都市型の池袋周りの密度で停留所が設けられている。地方型の京丹後（京都）は、家があるところはだいたい覆っている。このようなサービスはうまくいくといい。利便性が期待に応えられるか、料金がリーズナブルか、事業性の点でどうか、補助金などの組み合わせはどうか

など、いろいろ考えるべき点はある。



大都市中心部、大都市近郊、地方都市、過疎地域と大まかに分類して、それぞれでどういう財源で、どういうサービスがどんなふう展開できるかを見ていけるといい。地方都市では、需要が大きいところは既存の路線バスが残るが、そうでないところは、マイクロバスや「ハイエース」(ジャンボタクシー)などで、きめ細かいサービスをしていく方向になるだろう。

大きなゴールのイメージには、皆さん賛同してもらえらると思うが、各論では、どうアプローチしていくかはまだまだ議論が必要だ。持続性のある仕組みが作れるよう、場合によっては法制度を変えることも視野に入れなければならないし、技術は、目的を達成するための手段としてうまく使いたい。

⑤ 「『全福協』『外出支援解説冊子』2022年版／声かけ・手助け提示／イラストで分かりやすく」

(東京交通新聞 2022年8月1日)

「全国福祉輸送サービス協会(漢二美会長=大分シティタクシー社長)は、街中で高齢者や障がい者、ベビーカーの親子連れの外出をサポートしようと、オリジナルの解説冊子「外出支援ボランティアの輪を広げよう～何かお手伝いできることはありますか」の2022年版をこのほど作成した。

イラストを多用し、声掛け・手助けの心構えと仕方を分かりやすく提示している。



35万部作成

35万部を印刷し、全国バス・タクシー会社や乗客、地方運輸局、自治体、駅、学校、美術館・博物館などに配布し始めた。A5サイズ21ページ。2010年から毎年制作している。日本宝くじ協会から、社会貢献広報事業として助成を受けている。

冊子の内容・体裁は、前回から大きな変更はない。駅やバス停、タクシー乗り場などで困っている高齢者・障がい者を見かけたら、一言、声を掛け、手助けすることを促す。高齢者、車いす利用者、視覚障がい者、内部障がい者、発達・知的・精神障がい者、ベビーカー利用者、それぞれへの接し方を解説している。

車いす利用者への乗降介助では、車いすの折りたたみ方・広げ方や溝、段差を越える方法などを漫画調の絵で説明。聴覚障がい者の「耳マーク」、妊娠中の「マタニティマーク」など、配慮を必要とする人を示すマーク・ピクトグラムが一覧できる。タクシーのユニバーサルデザイン(UD)車両や育児支援サービスなども案内している。

3. 報告と今後の取り組み等：

■ 7月度～「運転者認定講習会」等の開催

- ◎ 7月13日／愛荘町社協「(関西 STS 連絡会) ボランティア運転講習」(於：滋賀県東円堂自治会)
- ◎ 7月23日／宇陀市社協「市町村運営有償運送運転講習」(於：奈良県宇陀市)
- ◎ 7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)
- ◎ 7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)
- ◎ 7月24日／和泉市「(関西 STS 連絡会) ボランティア運転講習」(於：大阪府和泉市)
- ◎ 7月30日／岬町社協「(関西 STS 連絡会) ボランティア育成講座」(於：大阪府泉南郡岬町)
- ◎ 8月19日／茨木市社協「(関西 STS 連絡会) 運転者認定臨時講習会」(於：茨木市)
- ◎ 8月20日(9:30～17:30)／関西 STS 連絡会「運転者認定講習会」(於：大阪市)
- ◎ 8月21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)

- ◎ 8月24日／いなべ市社協「(関西 STS 連絡会) ボランティア運転講習」(於：三重県いなべ市)
- ◎ 8月25日／大津市社協「(関西 STS 連絡会) 移動・外出支援研修会」(於：滋賀県大津市)
- ◎ 8月31日－9月1日／橋本市「運転者認定講習会」(於：和歌山県橋本市)
- ◎ 9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)
- ◎ 9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)
- ◎ 9月21日／「ボランティア有償バス運転講習」(於：奈良県宇陀市)
- ◎10月13日／米原市社協「(関西 STS 連絡会) ボランティア運転講習」(於：滋賀県米原市)
- ◎10月15日／(社福) ぽぽんがぽん「送迎運転従事者現任研修」(於：茨木市)
- ◎10月18日／和歌山県「生活支援コーディネーター実践研修会②」(於：和歌山県)

■ 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