

KSKR 移動・送迎支援活動ニュース



《 2020 移動送迎支援活動セミナー 》

地域での“移動・外出手段”の現状と ニーズに合った取り組みを考える！

地域における“移動・外出手段”の確保に向けた国や自治体での施策については、交通バリアフリー法、介護保険法（2000年）にはじまり、改正「道路運送法」（2006年）以降には、登録制の“福祉有償運送”や“公共交通空白地有償運送”という形で合法化され、制度運用上のローカルルール（上乘せ基準）や赤字体質に悩む団体が多い中、“許可・登録を要しない互助（実費）による輸送”や、“介護保険制度の地域支援事業に基づく移動支援（訪問型サービスD）”など、徐々に広がりを見せてきています。

時あたかも「高齢者の移動手段の確保に関する検討会・中間とりまとめ（国土交通省：2017年6月）」では、「自家用有償運送の活用」（市町村の自家用有償運送の活用の円滑化、地方公共団体等に制度の周知徹底など）や、「許可・登録を要しない輸送の明確化」（実施にあたっての条件整備、「互助」による輸送の導入



▲ 昨年3月の移動送迎支援活動セミナー風景

に関する情報提供など）と共に、「地域における分野横断的連携」や「介護サービスと輸送サービスの連携」の促進に向けた「通達」（同：2018年3月）も発出されています。

今回のセミナーでは、交通空白地域の対策、介護予防の重視、買物難民問題、高齢者の免許返納促進など、社会情勢の変化に伴ってますます深刻さを増してきている地域における“移動・外出”支援の取り組みを、それぞれの地域のニーズと資源にあわせて工夫ができないかどうか、それぞれの地域の特性にあった取り組みとして共に考えていくために企画されたものです。

いっしょに“移動・外出手段”の確保について考えながら、大切な取り組みを一步いっぽ進めていきましょう。

目 次

- 案内：2020 移動送迎支援活動セミナー … 1
- 《2019 STS 学習会》嶋田暁文氏講演録 … 3
- 福祉有償運送運転講習会・案内 … 7
- 国交省への全国移動ネット「要請書」 … 9
- 報道資料（東京交通新聞） … 10
- ひと・柿久保浩次さん（関西 STS 連絡会） … 12

《 学習会・講演録 》

《 2019 福祉有償運送学習会 》

道路運送法改正から13年、今後の課題を探る

九州大学大学院法学研究院教授 嶋田 暁文

この講演録は、2019年12月14日にNPO法人 移動送迎支援活動情報センターが主催して、大阪府社会福祉会館にて開催された《2019 福祉有償運送学習会》に於いて、メインの講師として登壇された九州大学の嶋田暁文さんの講演内容の要旨をまとめたものです。【文責は事務局です】

1. 二つの問題と現状

現状の地域公共交通の危機は、「交通空白地域」の増加として「悪循環」に陥っており、病院、スーパー、役所などにいくことが困難な人々の数は相当の数に上っている。そして「外出時に支援が必要な者」の割合は、障害者で65歳未満が54.9%、65歳以上では53.2%（厚生労働省調査（2016年））となっている。また要介護認定者の数も、要介護3以上に認定された人の数は、2017年4月現在で220万5000人に増えている。移動制約者の数は年々増加しており、今後も、移動ニーズはますます高まっていくものと予測され、対応は急務である。

そして①地域公共交通の再構築と、②（公共交通があっても使えない）移動制約者のための移動手段の確保のいずれについても、解決のためには地域住民・NPO等による移動支援活動が不可欠である。こうした活動を普及していくために行われたのが、2006年の「道路運送法」改正であり、まさに自家用有償旅客運送制度の創設だったはずである。

しかし実際には、事業者による既得権防御、市町村の消極的姿勢・不十分なバックアップ体制や、極めて微温的な取り繕いの改善に終始してきた国の消極的姿勢により、地域住民・NPO等による移動支援活動は、停滞し続けているというのが現状と言える。

2. 移動支援をめぐる「これまで」を振り返る

出発点は、1975年に「新宿福祉の家」が福祉車両「ハンディキャブ」を開発し、それ以降、地域住民同士の助け合いとして移動支援活動が行われてきた。しかし「道路運送法」旧80条には「自家用自動車は、有償で運送の用に供してはならない」と定めてあり、非営利移送支援の必要性から黙認という実態が続いた。

制度化へのきっかけは、2000年の介護保険制度

のスタートで、「介護タクシー」が誕生する一方、一般の訪問介護事業者も要介護高齢者の通院送迎等を行うようになったことだ。しかし2002年の改正「道路運送法」による需給調整規制の緩和（白ナンバーのNPO等が一種免許で）に、タクシー業界は不公平感をつのらせる。そして宮城県でNPO法人が「白タク」行為を行ったとして家宅捜索を受けたことをきっかけにして、NPOによる移送サービスを法的に位置づける必要性が、広く関係者に共有されることになっていく。

その結果、「福祉車両特区」（2003年度～。2004年度から全国展開）や、「セダン特区」（2004年度～）を経て、「道路運送法」改正（2006年10月施行）による制度化に結実していく。

制度化のポイントは、「自家用有償旅客運送」として正面から位置づけたことだ。「道路運送法」78条2号で「自家用有償旅客運送」は、①自家用車で、②有償で、③移動支援を行うものであり、「福祉有償運送」、「公共交通空白地有償運送」、「市町村運営有償運送」の3種からなる。

そして、もう一つのポイントは、改正法により従来の「許可制」から「登録制」（79条）になったが、移動支援団体の活動への制約が続き、2018年3月現在、全国で福祉有償運送を行っている団体は「2466団体」、公共交通空白地有償運送を行っている団体は「116団体」である（国交省調べ）。「公共交通空白地有償運送」の実施団体数が極めて少ないばかりか、かつて同様の「福祉有償運送」を全国で約3000団体が実施していたことからする



と、ほとんど増えていないのが現状である。その最大の原因となっているのが、「運営協議会の合意」が登録要件になっている法制度の欠陥にある。

3. 「運営協議会」問題

運営協議会は、単独もしくは複数の市町村長が主宰し、①タクシー事業者、②住民または旅客、③運輸支局職員、④タクシー労組、⑤福祉有償運送実施のNPO等で構成。この運営協議会で「法定三事項」(＝①必要性、②運送の区域、③対価の基準)について、登録や更新時の「合意」を要するという仕組みになっている。このことにより、「移動制約者の実態を踏まえ、タクシー、住民団体、NPOなど多様な主体が協力し合いながら、『地域の足』『移動の自由』をどう確保していくか」という運営協議会の本来的目的が抜け落ちているという現状がある。

また全国各地の運営協議会で、「ローカルルール(上乘せ基準)」が存在し、これを団体が遵守しなければ「合意」しないといった「他事考慮的判断」が行われることによって、移動支援団体の活動が制約・限定化されている。たとえば「セダン型車両の使用は認めない」などの恣意的なローカルルールが、全国各地の運営協議会で設けられてきた。国交省は、2009年の「運営協議会において定められた独自の基準に対する考え方について」など「通達」を二回にわたり発出しているが、いずれも現場にはあまり大きなインパクトを与えたとは言えず、わずかな改善のみで大勢にはほとんど変化がなかった。

総じて多くの自治体では事業者の主張に対しては弱腰で、自治体職員は一般に交通制度に詳しくなく、交通政策を推進する体制もできあがっていない。福祉と公共交通の関係部局の連携も不十分であることから、複数の自治体でブロックでの運営協議会では、いっそう無責任な対応となった。

4. 公共交通と自治体の役割

比較的最近まで公営交通を行っている場合を除けば、自治体が積極的に地域公共交通に関与することはほとんどなかった。多くの自治体では、地域公共交通の問題を交通事業者に丸投げ状態で、いわゆる「需給調整規制」(＝参入退出規制)と黒字路線の内部補助で、赤字路線を維持してきた。そこに2002年の改正「道路運送法」で、「需給調整規制が廃止」されたことにより、不採算路線の維持はできなくなっていく。



存続を求める地域住民の意向を踏まえ「コミュニティバス等で代替」という選択肢は、利用の伸び悩み等で「曲がり角を迎えている」と評されている。デマンド型交通の導入も予想以上に高いコストの前に、2013年現在で、中部地方ではデマンド型交通導入済みの市町村の約7割が見直しを考えているという。(ただし、近年のICTとAIの発展により、アプリ活用を通じたデマンド型の可能性は高まっている。)主体性を持って、地域全体の地域公共交通のビジョンを描いた上で、情報収集と分析に基いて課題解決に取り組む自治体は、全体から見れば少数にとどまっている。

国交省は、「活性化・再生法」(2007年制定)で「地域公共交通総合連携計画」策定の仕組み、「交通政策基本法」(2013年制定)を挟んで「活性化・再生法」(2014年改正)により、「地域公共交通網形成計画」や「地域公共交通再編実施計画」の仕組みへとバージョンアップを図り、その計画策定の方法についての各種マニュアルおよび計画作成への支援を通じて、「自治体の交通政策の底上げ」を図ってきた。

2015年には「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律」が成立し、自家用有償旅客運送に関する事務・権限の(手挙げ方式による)移譲が促される。しかし権限移譲の状況は、2017年4月現在、19自治体にのみの移譲という状況である。

一方、地域公共交通の計画策定については、2019年7月現在で「地域公共交通網形成計画」の策定件数は、524件。同じく「地域公共交通再編実施計画」の認定件数は33件であり、全体的にみるとまだまだ動きは鈍い。そして主なターゲットはバスの見直しであり、地域住民・NPO等による移動支援活動を通じた課題解決への方途は、ほとんど手が付けられていないのが現状と言える。

5. 移動支援の「現在」と「これから」

2019年6月21日、「未来投資会議」でまとめら



れた「成長戦略実行計画」が閣議決定された。その中で2020年度の自家用有償旅客運送に関する法案提出を含む対応が、国交省に対して求められた。現在、法改正に向けた動きが本格化しているが、これによって現状が大きく変わるとは、到底思えない現状がある。

■「互助」による輸送の可能性の模索

そうした状況の中で、移動制約者の「移動の自由」を確保することを目指して活動してきたNPO等は、“自家用有償旅客運送制度という枠組みでは、自分たちの理想を実現することはできない”という思いを強くしており、「互助」による移動サービスを模索するという発想を徐々に強くしていった。「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」（国交省：2017年3月設置）に伴い、「規制改革実施計画」（2017年6月閣議決定）において、「……登録又は許可を要しない自家用自動車による運送について、ガソリン代等の他に一定の金額を収受することが可能な範囲を通達により明確化する」との記載がなされたことが、後押しとなっている。

その主な内容は、

- ①国交省・事務連絡「営利を目的としない互助による運送のためにNPOが市区町村の自動車を利用する場合等の取扱いについて」（2017年8月）が発出され、NPO等が自治体の車両を活用したり、当該運送サービス用に供される車両の購入費、維持管理経費の補助を受けても、登録不要とされたこと。
- ②自家用有償旅客運送・登録のハードルを下げるべく、2018年3月に「地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン」「運営協議会の設置及び運営に関するガイドライン」が改正され、地域の移動ニーズに対応した交通の具体的な提案を交通事業者に求め、具体策が出ない場合は「協議が調った」ものとみなして、自家用有償旅客運送の導入に向けた検討を行う等、

各自治体が採用できるようにモデル要綱も合わせて示されたこと。

ただし、各運営協議会がこのプロセスを採用するには、既存の規約の改定が必要であるため、実際のインパクトは限定的だと思われる。

- ③国交省・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」（2018年3月）が発出され、従前の判断基準を廃止し、登録を要しない輸送（互助による移動サービス）の範囲が明確化されたこと。
- ④同じく2018年3月には、「互助」による輸送モデルを広く情報提供するパンフレットも作成され、NPO等が所有する車両の購入費、車検等の法定整備費用、修理費用、任意の自動車損害賠償保険について補助を受けても、「登録」を要しないこと等が明示された。

これらにより、運輸支局ごとの判断の違いは生じにくくなったことは、“登録不要の範囲が事実上広がった”という評価も可能だと思われる。しかしこの形態では、運転手は利用者から運送の対価を収受できないことから、持続可能性を低下させる一因ともなりうる。

■介護保険制度の活用

一方、改正「介護保険法」（2015年4月施行）により、市町村が地域の実情に応じて、住民など多様な主体が参画し、サービスを充実するための支え合いの体制づくりを推進することを目指す、「新しい総合事業」の「訪問型サービスD（移動支援）」の活用が取り組まれている。

「訪問D」を活用することにより、要支援1、2の人々および介護予防・生活支援サービス事業の対象者が、移動支援を利用できるようになる。そして「団体運営に係る間接経費のみ、介護保険から補助が適用される」ので、運転手がコーディネーターを兼ねることができる場合は、コーディネーターの賃金を得ることができる。「運送に限らず、他の生活支援サービスと一体的にサービス提供する」という形を取ることで、「運送の対価」とせず「登録不要」と位置づけた上で、「訪問D」で間接経費の補助を行うことで、「互助」による輸送の持続可能性を高める取り組みでもある。

また、訪問Dではないが、たとえば岡山県の自治体で、付添サポーター2人1組につき付添活動に補助として支出し、一般介護予防事業で補助を出している例もある。つまり介護保険制度の活用は、「道路運送法」上の疑義が生じないように、運

転部分と付添部分を明確に分けている点が特徴である。しかしながら「訪問D」が実施されている自治体は、2018年度で全国の40にとどまっている（NTTデータ経営研究所2019：20）。

介護保険を担当する福祉担当部局の職員自身が、交通制度に不慣れだということもあり、どうすればいいのかが分からないケースが多いというのが実情と言える。国交省から総合政策局・通達「高齢者の移動手段の確保に向けた環境整備について」（2017年7月）が発出されているが、福祉分野と交通分野の連携は、まだまだ道半ばであると言える。

■移動支援の「これから」

介護保険制度を活用しながら、「互助による輸送」の可能性を追求していくのが、今後の一つの方向性であるが、農山漁村地域等では、「市町村運営有償運送」活用の可能性を、今一度探ってみるのが良いのではないかと考えている。具体的には、市町村による交通空白輸送の形態をとった上で、その運行をNPOや地域住民に委ねるという方法である。

事務的処理の一定部分を自治体職員が担うことで地元の負担が軽減できることや、車両の無償貸与や委託費用を通じて保険料等を賄うことが可能となる。また市町村有償運送（交通空白輸送）については、従前、路線を定めて運行する形態しか認められていなかったが、2017年8月から定路線のほかに区域運行も可能になった。

交通空白輸送を活用するメリットは高まっており、対馬市での市町村運営有償運送（路線不定期運行）では、市が10人乗りワゴン車を地元協議会に無償貸与し、運行を委託している事例がある。

■事業者との合意形成の「これから」

運営協議会等での事業者との「合意形成」がネックとなっているが、国交省による合意プロセス論のほか、①困っている地元住民を当事者としてメンバーに入れる、②学識経験者を入れるなどの方策が、対応方策として考えられてきた。しかし、これだけでは十分ではない。

事業者の客を取られるのではないかと不安感には、運行実験などを通して、本当に事業者に甚大な影響を及ぼすのかを見定めること。そして「事実に基づく合意形成」、もしくは『暫定的な合意』の積み重ねによる合意形成」に転換していくべきである。

具体的には実証実験に際して、過去3～5年間のタクシーの利用者数データを用いて、実証実験



期間中の各月の人口減少等による影響を勘案しての利用予測を設定する。影響があれば、自治体が住民へのタクシーチケットの配布などで、マイナス分を補てんする。こうして合意形成を積み重ねて、共存を図っていくこと。

大分県国東市では、こうした仕組みでやっていけないかを、実験していく予定である。

■補論：社会福祉法人等による社会貢献としての移動支援

社会福祉法人等による社会貢献としての移動支援も、各地で実践されている。具体的には、自治会・町内会と連携しながら、社会福祉法人・事業所等の法人から運転手および車両の提供である。「地域における公益的な取り組み」（社会福祉法24条2項）の実績につながり、可能性は小さくない。

6. おわりに

「道路運送法」改正後の13年は、国や自治体に期待をかけ、裏切られ続けてきた13年であった。問題はいろいろとあるが、結局、事業者との利害調整が、国や自治体の消極的姿勢を招いてきた点が大きかったと思う。しかし事業者との合意形成は、様々な取り組みを積み重ねることによって、ある程度は回避できる。そのためには自治体関係者の意識変革と、自治体の推進体制の充実が必要であり、今後はこれまで以上に、この点に力点を置いた対応が関係者に求められるように思われる。

現在、法改正の動きが本格化しているが、期待しない方がいい。むしろ、これまでの13年が示しているのは、“道路運送法改正が骨抜きになり、極めて制約された状況の中でも、問題状況の打破のために、互いに手を取りながら知恵を絞り、さまざまな思考錯誤を通じて光を見出そうとしてきた市民の力”である。私も微力ながら、これからも応援していきます！

【終了】

国土交通省
認定講習

移動・送迎サービス 運転協力者講習会

福祉有償運送運転者及びセダン等運転者「運転協力者講習会」

私たちが取り組んでいる福祉有償運送(移動送迎支援活動)は、非営利法人であれば改正「道路運送法79条」(2006年10月1日施行)に登録すれば可能となっています。

□ 改正「道路運送法」では、「**運転者の要件**」として「国土交通大臣認定の講習修了者」という要件が新設され、講習内容も**最低470分(セダン車等研修を含む)**が規定されています。□

「道路運送法」改正の目的は、「**過疎地の生活交通や要介護者・身体障害者等の移動制約者の移動を確保**」(国土交通省)とされています。ものの、手続きの煩雑さゆえに各地ではやむなく撤収する団体も出ている状況です。

私たちは「福祉有償運送運転者及びセダン等運転者講習」として国交省認定(2006年12月1日)を済ませ、活動継続への支援と、**移動送迎支援活動**のすそ野を広げる努力を行っているところです。この機会に受講いただき、それぞれの地域で取り組みを継続・拡大されるようお願いいたします。

※カリキュラム全てに出席された方には、**運転協力者講習の「修了証」**を発行いたします。



📅 日 時: ① 4月11日(土) (9時30分～17時30分 ※昼休憩45分含む)
(2020年)② 4月12日(日) (10時～11時30分:セダン講習
(介護資格の無い人:セダン講習希望者対象))

※いずれも開場・受付は20分前から

📍 会 場: NPO法人 日常生活支援ネットワーク1階

大阪市浪速区敷津東3丁目6番10号【チラシ裏面:地図参照】

📅 定 員: 20名程度 (定員になり次第締め切らせていただきます【先着順】)

📅 参加費用: 9,000円/名 (関西STS連絡会非加入団体は15,000円/名)

※いずれもテキスト代が別途1,000円必要となります。

※セダン講習を希望される方は1,000円で実施します。

※運転適性診断を希望される方は1,500円で実施します。
(当日受付でお支払いください。)

📍 主 催: NPO法人 移動送迎支援活動情報センター

📍 共 催: 関西STS連絡会

【申込み・問合せ先】

NPO法人 移動送迎支援活動情報センター

(担当 えのきぞの、いらはら)

TEL: 06-4396-9189 FAX: 06-4396-9189

(お申し込みは別紙FAX用紙にて受け付けています)



道路運送法改正に向けた自家用有償旅客運送制度 に関する要請書

～「関係者による合意」の要件撤廃を求めます～

(2019.11.22 NPO 法人 全国移動サービスネットワーク 理事長 中根 裕)

要介護高齢者や身体障がい者等は増え続けています。介護保険受給者数は、道路運送法で自家用有償運送が整備された2006年度では429.5万人に対して2017年度は604.1万人(対比140.6%)。身体障害者数は2006年度348.3万人に対して2017年度436.0万人(対比125.2%)と増加の一途を辿っています。

また、高齢者の免許返納が推進されることにより、要介護者や身体障がい者の数とは比にならない規模で、移動困難な高齢者が増えています。地域における移動のニーズは、今後も高まり続けることは間違いありません。

しかし、自家用有償旅客運送の登録数をみると、2006年度末の3,073団体に対して、2017年度末は3,134団体(対比102.0%)となり、制度創設から11年間で61団体しか増えていません。割合にすると、たった2%増です。ニーズの高さに比して、団体数が全く伸びていません。また、車両数(特にセダン車両)も増加しておらず、むしろ減少が顕著な地域が複数見られます。四国運輸局内は4県の合計で登録数わずかに7団体、大分運輸支局は登録団体ゼロといった地域偏在も激しく、制度設計に大きな問題があります。

道路運送法は自家用有償旅客運送に対して、地域における公共交通機関の補完的な役割を求めています。移動困難者の視点から考えると、介助者の確保、住生活環境におけるバリアフリー化、生活困窮等の経済的要因など、公共交通機関では対応できない要因が多々あります。公共交通機関による個別ニーズへの充実した対応や、交通空白地での飛躍的な整備が望めない現状を踏まえると、自家用有償旅客運送の位置づけを補完的な役割ではなく、選択肢の一つとして位置づけ、必要に応じて移動手段を使い分けられる制度設計にすべきです。

自家用有償旅客運送は「地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するため、一般旅客自動車運送事業者によることが困難であり、地域の関係者が必要であると合意した場合」に実施できるとされており、福祉有償運送と公共交通空白地有償運送の「合意の場」が「運営協議会」となっています。

しかし、移動のニーズは多様であり、公共交通機関で解決できるものではありません。また、今後10年先、20年先を見据えても人口減少が進む中で、存在価値は高まります。つまり、どのような地域においても「必要」であり、「必要性」について、運営協議会で合意を得るまでもないのです。

運営協議会での法的合意事項は、「必要性」「対価」「運送の区域」の3つですが、これらについて関係者の合意を必要とすることによって、協議は旅客の範囲や管理体制の適否など細部に及び、利用者利便を無視した利害調整が行われます。

このような観点に基づき、2020年での道路運送法改正に向けて、福祉有償運送と公共交通空白地有償運送の合意の場である運営協議会の廃止、および登録要件である「関係者の合意」を撤廃することを要望します。

なお、各自治体で開催されている運営協議会によっては、法的合意事項だけでなく地域福祉を鑑みた交通の議論を行っているところもあります。このような論議は地域公共交通会議や介護保険法・総合事業の中で整備が進められている協議体等に移行することも検討すべきです。

冒頭にも述べたように、自家用有償旅客運送団体の総数は、法整備されて以降ほとんど増えていません。この要因として挙げられるのは「運営協議会」の存在です。自治体によっては法の定める基準以上に規制を強化し新規参入を妨げる「ロー

カルルール」を設けているところもあり、市民や移動困難者の視点に立った交通政策とは程遠い現実が存在します。

そして、今後は運転者不足がますます深刻化します。これは自家用有償旅客運送だけでなく交通機関・運送事業者を含めた共通の懸念事項です。

こうした中で、自家用有償旅客運送団体の役割はさらに求められます。実施団体の整備を進めるために、団体が負担する事務作業の軽減化を図ることが重要です。更新期間の延長（3年から5年）、更新手続き書類の削減や簡素化も合わせて求めます。 —以上—

※ 介護保険受給者数は厚生労働省「介護給付費等実態調査の概況」より、身体障害者数は厚生労働省「身体障害児・者実態調査結果」及び内閣府「障害者白書」より、自家用有償旅客運送団体数は国土交通省自動車交通局旅客課発表データより掲載。

《 資料（新聞報道） 》

《全国移動ネット》「有償運送運営協議会」廃止を ／国交省に要請書提出へ

(2019.11.18 東京交通新聞)

NPOなど各地の自家用有償旅客運送関係団体・個人で組織する全国移動サービスネットワーク（中根裕理事長）は、政府の未来投資会議や国土交通省で検討中の自家用有償旅客運送制度の見直しに当たり、規制・基準の緩和を求める要望書を近く国交省に提出する。バス・タクシーの補完的な役割を改め、移動手段の選択肢の一つとして位置付けるよう主張する。具体的に、運送の開始（道路運送法の登録）に必要な自治体主宰の運営協議会の廃止や、「関係者による合意」要件の撤廃、更新期間の3年から5年への延長などを求める。

有償運送制度の見直しをめぐるのは、目下、地方乗合バスの支援措置とともに交通政策審議会（国交相の諮問機関）・地域公共交通部会で議論され、道運法改正案が来年の通常国会に提出される。骨子案では、タクシー事業者が市町村からの委託を受けて有償運送に参画・協力する仕組みの創設が柱。既存のバス・タクシーの役割を重視し、地域の移動手段を確保するのが、基本的な方向となっている。

全国移動ネットの要望書では「要介護高齢者や身体障害者が増え続け、運転免許返納で移動困難な高齢者が増えている。地域での移動のニーズは、今後も高まり続ける」「介助者の確保、住

生活環境のバリアフリー化、生活困窮など、公共交通機関では対応できない要因が多々ある」「運転者不足は交通機関・運送事業者を含めた共通の懸念事項」などと背景を指摘する。

有償運送の登録数について、2006年度末の全国3073団体に対し、17年度末3134団体と示し、「制度創設から11年間で61団体、2%しか増えていない。四国運輸局内は4県の合計でわずかに7団体、大分運輸支局では登録団体ゼロと、地域偏在も激しい」と訴える。

現行の運営協議会での法的合憲事項は、「必要性」と「対価」「運送の区域」の三つ。登録団体が増えない要因として運営協の存在を挙げ、「協議は旅客の範囲や管理体制の適否など細部に及び、利害調整が行われる。運営協議会の廃止および、登録要件である『関係者の合意』を撤廃することを要望する」とする。「ローカルルール」（上乗せ基準）にも懸念を示す。

全国移動ネットは有償運送にこだわらず、道路運送法の枠外となる「登録不要」（謝礼型の助け合い運送など）の普及、啓発も重点に掲げている。



《 資料（新聞報道） 》

自治体に計画策定義務／総動員で交通網維持

(2020.1.1 東京交通新聞)

日常生活に必要な交通手段の確保・維持に向け、地域公共交通制度の大変革が、今年、本格化する。既存のバス、タクシーや自家用有償旅客運送の役割を重視し、地域の公共交通・暮らしの足を総動員で支える。

昨年（2019年）12月24日、交通政策審議会（国土交通相の諮問機関）・地域公共交通部会（部長＝中村文彦横浜国立大学副学長・教授）の2019年度第5回が開かれ、乗合バスの運賃や運行ダイヤの設定で事業者の共同運営を認めたり、タクシーと市町村・NPOの「協力型自家用有償運送」の創設を提起したりするなど、多岐にわたる方策が打ち出された。自治体には公共交通計画作りが義務化される。

中間取りまとめ案が大筋で了承され、20日召集される見通しの通常国会に、「地域公共交通活性化・再生法」と「道路運送法」の改正案が提出される予定。

自家用有償運送関係では、政府の未来投資会議が昨年、方針を決めた「タクシー事業者による自家用有償旅客運送への参画・協力」が制度化される。具体的に、バス・タクシーが運行管理などを担い、市町村などが運行の主体となる仕組みで、国交省は「交通事業者にとって人手不足に対応でき、委託費が確保できる。有償運送側は業務負担が軽減でき、運送サービスが持続できる。両者にメリットのある着地点だ」としている。

また、現行、国家戦略特区のエリアに限定して認められている「自家用有償観光旅客運送」を事実上、全国化する方向。タクシー業界では「戦略特区地域以外でも、どこでもできるようになるのは、ライドシェアの解禁につながりかねない」と危惧している。

岡山・両備グループの競合路線参入問題を背景に、地方の乗合バスに独占禁止法の適用除外措置を講じ、過当競争を防ぐ方針。複数のバス事業者間での等間隔運行などがしやすくなる。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）の構築では、MaaS事業を活性化・再生法で位置づけ、運賃の一括届け出などの支援策を展開する。

この日の部会は事実上、最終回。意見交換で名古屋大学大学院の加藤博和・環境学研究科教授は、「タクシーもないところで、自家用有償ができるのか。まともに商売できないのに、ボランティアでちょろちょろできるわけじゃないのでは」。

東京大学大学院の鎌田実・新領域創成科学研究科教授は、「有償運送の交通事業者の協力型は、本当に機能するのか、よく分からない」と、ともに有償運送の改正案に否定的な見解を示した。

福島大学の吉田樹・経済経営学類准教授は「乗合タクシーは、すでに各地で運行されている。制度改正案ではタクシーをぜんぜん活用していないのでは」と指摘した。

日本バス協会の齊藤薫地方交通委員長（遠州鉄道社長）がオブザーバーとして参加し、全国ハイヤー・タクシー連合会の田中亮一郎副会長・地域交通委員長（第一交通産業社長）は欠席した。



《 資料（新聞報道） 》

《ひと》関西STS連絡会 柿久保浩次さん（64）＝大阪市西成区 障がい者のニーズに対応／移動支援問題に注力

(2020.1.29 毎日新聞)

徳島県三好市（旧池田町）の山間部が古里だ。子どものころはまだ寒村の貧しい暮らしが続いていて、一家は麦飯を食べるのが精いっぱいだった。1971年、中学を卒業してすぐ集団就職で大阪へ出た。

大手建設会社が職人を養成する訓練高の生徒となり、夜は浪速区の定時制高校に通った。社会が熱気を帯びていた70年代、教師は熱く社会問題を語り、いつの間にか影響を受けた。どう生きていくかを悩み、19歳の時に建設会社での職人を辞め、職を転々とした。いろいろやってみたが、どこにも落ち着けなかった。

一方、続いていたのは、20歳ごろに出合った身体障がい者の社会参加運動の手伝い。「困っている人のために自分がなんかできることが、うれしかったんやな」。40歳になった96年、大阪市内の介護が必要な人の生活支援をする「自立支援センター OSAKA（大阪）」を西成区で立ち上げる。

阪神大震災での障がい者の苦労に胸を痛め、「嫁さんが働いてくれてたからな。思い切ってもたんやわ」

事業の協力者や、障がい者問題を重視するようになった時流にも恵まれた。取り組みは徐々に軌道に乗り、生活支援事業は現在、職員35人、アルバイト介護者約120人の体制を擁する規模となり、

受け手側のさまざまなニーズに対応できるようになった。スタッフも育ち、「立ち飲みくらいは、自由に行けるようになれたわ」と言って照れる。

さらに、手つかずの重要問題とみて「関西STS連絡会」を作って取り組んできたのが、障がい者の移動支援だ。言葉に力が込める。

「移動は生活そのものやねん。移動ができなかったら、人生そのものがないくらいに思ってる」

どんなにいい福祉施設があっても、そこへ行けなければ意味がないし、生活に不可の買い物や病院通いも、「移動」が自由にできてこそという考えだ。車いすを積めるリフトカーで障がい者の送迎に飛び回りつつ、この事業の壁となってきた交通関係法上の問題解決にも取り組んできた。

このところ、西日本各地の自治体や地域福祉団体からの相談が増えている。「高齢者の移動の問題が深刻になってきた。田舎には買い物ができる店がなくなってきたが、列車やバスといった地方交通は次々に廃止され、一方で免許返納が求められる時代やろ」。これまで培った移動の仕組みづくりの知恵を掲げ、各地を飛び回っている。【戸田栄】



※ 1955年生まれ。「自立支援センター OSAKA」「関西STS連絡会」（連絡先は06・4396・9189）のほか、NPO法人「日常生活支援ネットワーク」など多数の団体を設立。現在は浪速区敷津東に活動拠点を置く。「全国移動サービスネットワーク」（東京）の副理事長も務める。

編集人：

編集人／NPO法人 日常生活支援ネットワーク 移動・送迎支援活動ニュース編集部
〒556-0012 大阪市浪速区敷津東3丁目6-10 TEL・FAX 06-4396-9189

発行人／関西障害者定期刊行物協会

〒543-0015 大阪市天王寺区真田山町2-2 東興ビル4F

定価／100円