

KSKR

移動・送迎支援活動ニュース



《 レポート 》

『自家用有償旅客運送制度の改正・説明会』

近畿運輸局自動車交通部が主催して2022年12月14日に開催された国土交通省の「自家用有償旅客運送制度の改正について」というオンラインによる説明会の報告レポートを、当日提供された資料に基づいて整理しました。日常の移動送迎支援活動への参考にしていただければ幸いです。【関西 STS 連絡会・事務局】

■ はじめに：地域の移動を担う交通手段（国土交通省）

自家用有償旅客運送の改訂内容の説明にあたり、道路運送法上の「地域の移動を担う交通手段」の枠組みには、以下の3つがあることが基本となる。

地域の移動を担う交通手段（国土交通省）				
	運送主体	ドライバー	車両	対価
旅客自動車運送事業（許可）	バス・タクシー事業者	2種免許 運行管理者の選任 乗務管理・健康管理	事業用自動車（緑） 整備管理者の選任 車検1年毎	適正原価・適正利潤の範囲
自家用有償旅客運送（登録）	市町村、非営利団体等	1種免許+講習 責任者の選任 点呼	自家用自動車（白） 責任者の選任 車検2年毎	実費の範囲内（下記費用のほか、人件費・事務所経費等を含む）
許可・登録不要	団体、個人	1種免許	自家用自動車（白） 車検2年毎	ガソリン代・道路通行料・駐車場料金の範囲内 +任意の謝礼 (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」)

■ 自家用有償旅客運送に関する最近の制度改正

- 2020年度の改正：主に制度（基本的なルール）
- 2022年度の改正：主に遵守事項（日々実施すること）

1. 2020年度の改正：主に制度

（基本的なルール）

- 自家用有償旅客運送の種別の見直し
・「交通空白地における住民の輸送」と「福祉目的の輸送」は、議論すべき内容が異なるため、

実施主体ではなく、運送目的に応じて協議できるように、運送目的に応じて種別を見直す。

(改正前) 実施主体 = 市町村 (①市町村運営有償運送 (交通空白)、②市町村運営有償運送 (福祉))、実施主体 = NPO 法人等 (③公共交通空白有償運送、④福祉有償運送)

(改正後)

①交通空白地有償運送：

- ・実施主体 = 市町村、NPO 等
 - ・地域住民及び観光客を含む来訪者を対象
 - ・地域公共交通会議又は運営協議会において協議
- ②福祉有償運送：
- ・実施主体 = 市町村、NPO 等
 - ・身体障害者等に該当する、地域住民及び観光客を含む来訪者を対象
 - ・地域公共交通会議又は運営協議会において協議に統合。

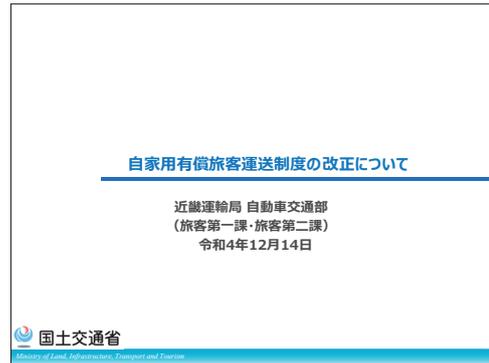
(2) 協議の方法に関する明確化

- ・地域公共交通会議や運営協議会での「協議の方法」に関して、(改正前)「合意」から(改正後)「協議が調う」に変えることで、「全会一致が求められるとの誤認」を回避する。
- ・地域において協議の場が組織されていない場合の取扱いは、「申請者は、以下の関係者 (①地方公共団体の長、②バス、タクシー事業者及びその組織する団体等) に持ち回りで了解を得るなどの方法で協議を調えることにより、地域公共交通会議等の協議に代えることが可能」と改正する。

(3) 事業者協力型自家用有償旅客運送制度の創設

- ・地域に、既存の交通事業者では対応しきれない移動ニーズが明らかになった場合に、交通事業者 (バス・タクシー) が運行管理、車両整備等を担い、市町村等が自家用有償の運行主体を担うことができる「協力型自家用有償運送」制度を創設する。

※ 運行中の事故等による第三者に対する損害賠償責任の内部的な負担割合を明確にするため、



業務の受委託に際して、損害賠償責任の内部的な負担割合や、協力事業者の業務について明確化しておくことが望ましい。

(4) 運転者講習の合理化

改正後の①交通空白地有償運送運転者講習 (対象：交通空白地有償運送の運転者) と②福祉有償運送運転者講習 (対象：福祉有償運送の運転者) の運転者講習について、①②複数の講習に共通する科目は、重複する受講が不要であることの明確化をおこなう。

- ・「交通空白地有償運送運転者講習 (市町村運営有償運送等運転者講習を含む。)」を修了した者は、「福祉有償運送運転者講習」等のうち、一部の講習科目を修了したものとみなす。
- ・「福祉有償運送運転者講習」等の修了証を交付された者は、「交通空白地有償運送等運転者講習」についても修了したものとみなす。

(5) 観光ニーズへの対応のための輸送対象の明確化

現行法では、輸送対象を「市町村長が認めた場合」のみに「観光客を含む来訪者」とされていたが、改正後は「地域住民又は観光客を含む来訪者」と、法律で明確化された。

(6) 福祉有償運送の旅客の区分の明確化

- ・福祉有償運送の旅客の範囲の区分について、「基本チェックリスト該当者」が対象となること等を省令において明確化され、
- イ. 身体障害者福祉法第四条に規定する身体障害者
- ロ. 精神保健及び精神障害者福祉に関する法律第五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二条第四号に規定する知的障害者
- ニ. 介護保険法第十九条第一項に規定する要介護認定を受けている者
- ホ. 介護保険法第十九条第二項に規定する要支援認定を受けている者

ニュース (2023.4.18) もくじ

- レポート「制度改正説明会 (国交省)」… 1
- 福祉有償運送運転講習会・案内 …… 6
- 障害者割引制度の見直し (有料道路) …… 8
- 地域協働の移動サービス (先進事例) … 10
- 報道資料「国交省モビリティ検討会」… 15
- 会費納入のお願い …… 18

令和2年度の制度改正事項	国土交通省
R2改正①自家用有償旅客運送の種別の見直し	
R2改正②協議の方法に関する明確化	
R2改正③事業者協力型自家用有償旅客運送制度の創設	
R2改正④運転者講習の合理化	
R2改正⑤観光ニーズへの対応のための輸送対象の明確化	
R2改正⑥福祉有償運送の旅客の区分の明確化	
R2改正⑦運送の対価の取扱いの明確化	
R2改正⑧協議の場の取扱いの見直し	
R2改正⑨申請書類の簡素化	
R2改正⑩各種様式の変更	

- へ. 介護保険法施行規則第四百十条の六十二の四第二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）
- ト. その他肢体不自由、内部障害、知的障害、精神障害その他障害を有する者とされた。

(7) 運送の対価の取扱いの明確化

改正後の運送の対価の取扱いは、①自家用有償旅客運送（路線型）が「乗合バス運賃を目安（地域公共交通会議等の協議が調った額）」、②自家用有償旅客運送（区域型）が「タクシー運賃の1/2を目安（地域公共交通会議等の協議が調った額）」となり、改正通達に「地域公共交通会議等において調った協議結果に基づき、1/2を超える運送の対価を設定することも可能である」と規定された。

(8) 協議の場の取扱いの見直し

改正前は、実施主体＝市町村の①市町村運営有償運送（交通空白）、②市町村運営有償運送（福祉）は「地域公共交通会議」で協議、実施主体＝NPO法人等の③公共交通空白地有償運送、④福祉有償運送が「運営協議会」で協議となっていたが、改正後は「交通空白地有償運送」「福祉有償運送」どちらも地域の実態に応じて会議体を選択できるようになり「地域公共交通会議」「運営協議会」での協議とされた。

(9) 申請書類の簡素化

- 更新登録申請の取扱いにおいて、
「定款・登記簿謄本・役員名簿」「路線図（※福祉有償運送は除く）」「車検証、使用承諾書等（持込車両の場合）」で変更が無い場合は、省略可とする。
- 事業者協力型の登録申請の取扱いにおいて、
「運転者就任承諾書（様式4号）」「運転免許証（写）」「大臣認定講習修了証（写）（セダン等運転者講習は除く）」「保険証券等（写）」は、省

略可とする。

□ 検討プロセスのガイドライン化

(2018年3月30日)

地域の移動のニーズがあるにもかかわらず関係者間での協議がうまく進まない場合を想定して「検討プロセスのガイドライン」（2018年）が設定された。

○ 交通事業者（バス・タクシー）に対し、地域のニーズに対応した交通（乗合タクシー等）の導入について提案を求める。

→「提案内容について協議（最長4ヵ月）：合意に至らず」「具体的な提案なし」の場合は、「自家用有償旅客運送の検討」に進む。

→交通事業者（バス・タクシー）への委託可能のときは運行を委託。

→委託困難のときは、市町村、NPO等による地域交通の確保へ。

※一定期間、協議にかけたことをもって、バス・タクシーが委託困難とみなすという協議が調ったこととなります。

□ 検討プロセスガイドラインの運用について

「検討プロセスガイドライン」は関係者の合意形成が適切におこなわれていないということを前提に作成されたものですので、従前から円滑に協議がおこなわれている会議については、従来通りの方法による協議をおこなうことも可能です。

普段は従来通りの協議を進めて、検討プロセスによる協議が必要となった場合に協議事案ごとに検討プロセスによる協議が可能になったということです。

□ 地域交通の把握に関するマニュアルについて

(2020年12月)

バス・タクシーなどによる移動サービスが十分に提供されていない地域では、地域交通の確保のための検討が求められますが、現状では交通空白地の考え方が様々であることなどから、地域の関係者での協議が困難となる場合もあります。

そのため、市区町村や住民・利用者、関係団体、交通事業者などが適切に検討、協議をおこなえるよう、「地域住民等チェックリスト（地域の生活実態や交通状況を把握）」から「市区町村チェックリスト（既存の自家用有償旅客運送の目安数値および導入事例）」を経て把握するための「地域交通の把握に関するマニュアル」を策定しています。

□ 自家用有償旅客運送ハンドブック

・自家用有償旅客運送事例集

国土交通省のホームページで、自家用有償運送の導入等に係る手続き等の概要資料「○自家用有償旅客運送ハンドブック」や、全国 80 の自家用有償旅客運送実施事例を 6 つのモデルに分類して紹介した「○自家用有償旅客運送事例集」を載せているので参照してください。

(掲載場所：国交省 HP) https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000012.html

自家用有償旅客運送制度 (平成18年創設)	
(1) 運行管理体制の整備 (運行管理の責任者の選任等)	
(2) 運行管理の責任者の講習受講【特定事務所】	R4改正：定期的な講習受講義務新設
(3) 運行に関する計画の作成【特定事務所】	R4改正：特定事務所の義務新設
(4) 交替するための運転者の配置【特定事務所】	R4改正：特定事務所の義務新設
(5) 異常気象時等における措置【特定事務所】	R4改正：特定事務所の義務新設
(6) 安全な運転のための確認、指示、記録、保存	R4改正：特定事務所で確認方法改正 (アルコール検知器使用等)
(7) 乗務記録、保存	
(8) 運転者台帳及び運転者証	
(9) 整備管理体制の整備 (整備管理の責任者の選任等)	
(10) 事故の対応に係る責任者の選任、事故の記録、保存	
(11) 損害を賠償するための措置	
(12) 事務所・車内の掲示、車内の表示等	
(13) 旅客の名簿の作成 (福祉有償運送のみ)	
(14) 苦情処理の体制の整備、記録、保存	
(15) 各種報告 (事故報告、輸送実績報告書)	

37

2. 2022 年度の改正：主に遵守事項

(日々実施すること)

(1) 改正①：“特定事務所 (注※)”での定期的な講習受講義務新設

(2) 改正②：“特定事務所”での業務新設

- (ア) 運行に関する計画の作成
- (イ) 交替するための運転者の配置
- (ウ) 異常気象時等における措置
- (エ) 運転前後の運転者に対する酒気帯び有無の確認、記録

(3) 改正③：“特定事務所”での確認方法改正
(アルコール検知器使用等)

※アルコール検知器の供給状況に鑑み、当分の間、適用しない

(4) 改正④：福祉有償運送の旅客の範囲に関する明確化

(5) 改正⑤：登録可能な団体の追加 (労働者協同組合)

(注※) “特定事務所”：乗車定員 10 人以下の自家用有償旅客運送に使用する自動車 5 両以上、又は乗車定員 11 人以上の自家用有償旅客運送に使用する自動車 1 両以上の運行を管理する事務所。

□ 「道路運送法施行規則」改正概要

(2022 年 10 月 1 日施行)

《背景》

○自家用有償旅客運送者の“特定事務所”においては、「道路運送法」及び「道路運送法」に基づき、安全運転管理者及び運行管理の責任者の双方の選任が義務付けられている。

○ 今般、「道路運送法」の改正により、安全運転管理者が行っていた業務と同等の業務を運行管理の責任者が行うことを前提に、自家用有償旅客運送者は安全運転管理者の選任義務の対象から除外されることとなった。

※ “特定事務所”：

- ①道路運送法：運行管理の責任者の選任が必要
- ②道路運送法：安全運転管理者の選任は不要 (自家用有償旅客運送は除外)

(1) “特定事務所”の運行管理責任者の定期的な講習受講義務新設

運行管理責任者を選任した年度の翌々年度 (以降 2 年ごと定期的) に初回の「(運行管理) 一般講習」を受講させなければなりません。

(2) (ア) “特定事務所”の運行管理責任者の運行に関する計画の作成

自家用有償旅客運送者の“特定事務所”では、道路交通法違反となる行為の防止や安全な運転の確保に留意して、自動車の運行に関する計画を作成しなければなりません。

(2) (イ) “特定事務所”の運行管理責任者の交替するための運転者の配置

自家用有償旅客運送者の“特定事務所”では、疲労等により安全な運転を継続することができないおそれがあるときは、あらかじめ、交替するための運転者を配置しておかなければなりません。

(2) (ウ) “特定事務所”の運行管理責任者の異常気象時等における措置

自家用有償旅客運送者の“特定事務所”では、異常な気象、天災その他の理由により輸送の安全の確保に支障が生ずるおそれがあるときは、運転者に対する必要な指示その他輸送の安全の

ための措置を講じなければなりません。

○ 輸送の安全の確保のための措置（例）

- ・ 運転者と運行管理の責任者等の連絡体制の確保
- ・ 運転者に対する、雨天、降雪時等の危険回避の方法の指示
- ・ 運転者に対する、運転継続・待機・中止等の指示

(2) (エ) 運行管理責任者による安全な運転のための確認、指示、記録、保存

- ・ 自家用有償旅客運送者は、乗務しようとする運転者に対して、安全な運転をすることができないおそれの有無を確認し、指示の内容を記録、保存しなければなりません。
- ・ “特定事務所”では、乗務を終了した運転者に対して、酒気帯びの有無について確認し、確認した旨を記録、保存しなければなりません。
- ・ “特定事務所”では、酒気帯びの有無の確認は、運転者の状態を目視等のほか、アルコール検知器を用いて行わなければなりません。

○ 安全な運転のための確認、指示の方法

乗務前、乗務後の対面で行うよう努めますが、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ることが可能です。

(3) 改正③：“特定事務所”での確認方法改正

(アルコール検知器使用等)

※アルコール検知器の供給状況に鑑み、当分の間、適用しない。

(4) 改正④：福祉有償運送の旅客の範囲にかかる協議に関する明確化

福祉有償運送の旅客の範囲の区分について、登録の申請日に該当者がいない区分でも、協議が調った場合は、申請が可能であることを明確化。(将来的に該当者となる旅客が見込まれる区分について、予め協議を行うことを想定)

○ [福祉有償運送の旅客の範囲の区分]

(2020年改正後)

- イ. 身体障害者福祉法第四条に規定する身体障害者
- ロ. 精神保健及び精神障害者福祉に関する法律第五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二

条第四号に規定する知的障害者

- ニ. 介護保険法第十九条第一項に規定する要介護認定を受けている者
- ホ. 介護保険法第十九条第二項に規定する要支援認定を受けている者
- ヘ. 介護保険法施行規則第四百十条の六十二の四第二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）
- ト. その他肢体不自由、内部障害、知的障害、精神障害その他障害を有する者

○ 申請日において該当する者がいない区分

福祉有償運送の必要性については、道路運送法施行規則第49条第2号イ、ロ、ハ、ニ、ホ、ヘ、トの区分ごとに、旅客の障害の状況等の態様を踏まえて判断することが必要であるため、登録の申請日において該当する者がいない区分は申請することができないこととされているが、地域公共交通会議等で協議が調っている場合においては、当該区分についても申請することができる。なお、区分の妥当性等については、地域公共交通会議等において、更新登録等の際に確認するものとする。

※下線部が改正部分

(5) 改正⑤：登録可能な団体の追加（労働者協同組合）

- 自家用有償旅客運送の登録を受けることが可能な団体
 - ・ 市町村
 - ・ NPO 法人
 - ・ 一般社団法人又は一般財団法人
 - ・ (地方自治法に規定する) 認可地縁団体
 - ・ 農業協同組合
 - ・ 消費生活協同組合
 - ・ 医療法人
 - ・ 社会福祉法人・商工会議所・商工会
 - ・ 労働者協同組合【2022年改正】
 - ・ 営利を目的としない法人格を有しない社団

【お伝え事項】

- ①登録の有効期間を確認してください。
(次回の更新登録に関する協議のスケジュールを把握してください。)
- ②自動車検査の有効期間を確認してください。
(継続検査の受検予定を把握する体制を構築してください。)
- ③輸送実績報告書のメール提出にご協力ください。

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)とされているものの、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 6月17日(土) (9時30分～18時00分 ※昼休憩45分含む)
(2023年) ② 6月18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)) など
※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)



有料道路における障害者割引制度の見直しについて

対象となる自動車の要件（1人1台）の緩和

<制度概要>

障害者の自立と社会活動への参加を支援するため、通勤、通学、通院等の日常生活において有料道路を利用する障害者を対象に、通行料金の50%の割引を適用

現行

【対象となる障害者】

- 障害者ご本人が運転される場合
 - ・身体障害者手帳の交付を受けられている方
 - 障害者ご本人以外の方が運転され、重度の障害者ご本人（以下「要介護者」といいます）が乗車される場合
 - ・身体障害者手帳又は療育手帳（以下「手帳」といいます）の交付を受けられている方のうち、重度の障害（注）をお持ちの方
- （注）重度の障害の範囲は、手帳に記載されている「旅客鉄道株式会社旅客運賃減額」の第1種と同じ

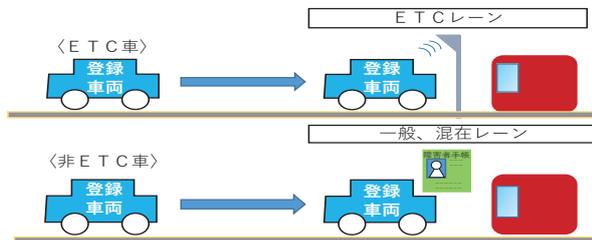
【対象となる自動車】

事前登録された自動車（障害者1人につき1台）
 ※ただし、業務利用等自動車は本割引の対象外です。

【利用方法】

- 身体障害者又は重度の知的障害者による割引登録申請（以下「割引登録申請」といいます）のうえで、
- ・ETC車の場合は、登録したETCカードをETC車載器に挿入し、ETCレーンを無線走行（ノンストップ走行）
手帳の提示は不要。ただし、携行は必要
 - ・非ETC車の場合は、料金をお支払いいただく料金所の一般レーン又は混在レーンで手帳の必要事項が記載された箇所を提示して走行

➡ 事前登録された自動車1台のみ
本割引の対象



✚ <今回の改正点>
 事前登録されていない自動車でも以下の自動車対象となります。（※他の割引要件は変更ありません）

追加の内容

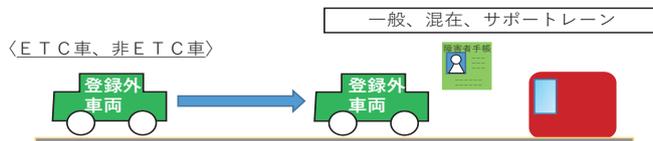
【新たに対象となる自動車】

- 事前登録されていない自動車
 （親族や知人等の所有する自動車、レンタカー、車検時の代車、タクシー（要介護者のみ）など）
 ※ただし、業務利用等自動車は引き続き本割引の対象外です。
 ※自動車を保有していない方も本割引をご利用いただけます。
 ※自動車の事前登録の有無にかかわらず、事前に本割引の申請手続きは必要です。

【事前登録されていない自動車での利用方法】

- 割引登録申請のうえで、ETC車、非ETC車のいずれも、料金をお支払いいただく料金所の一般レーン又は混在レーン（ETC車でETC専用料金所を利用する場合はサポートレーン）で手帳を提示して走行（事前登録されていない自動車は、ETC無線通行（ノンストップ走行）では、本割引の適用を受けることはできません。）
- 料金所では、料金所係員に手帳の必要事項が記載された箇所を提示して走行
- 料金所係員が自ら運転（又は要介護者の場合は同乗）していることや、割引対象となる自動車であることなどを確認のうえ本割引を適用
 ※事前登録されている自動車は、現行のご利用方法で引き続きご利用できます。

➡ 親族や知人等の所有する自動車、
 レンタカー、車検時の代車、
 タクシー（要介護者のみ）、
 福祉有償運送車両（要介護者のみ）
 など、事前登録されていない自動車
 であっても本割引の対象となります。



有料道路における障害者割引制度の見直しについて

事前申請・登録手続きにかかるオンライン申請の開始

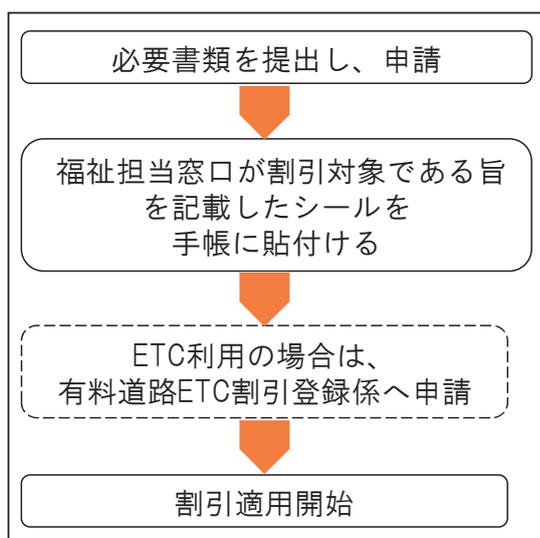
オンライン申請の概要

- ・本割引の事前申請・登録手続きにあたり、申請者の利便性の向上及び市区町村の事務負担の軽減を図る観点から、新たに高速道路会社によるオンライン申請窓口を構築し、オンラインによる申請を開始します。
- ・円滑にオンライン申請の受付を開始する観点から、当初は自動車を事前登録のうえ、ETC利用申請をされる方に限定して受け付けします。
- ・オンライン申請にあたり、障害者手帳の情報を取得するため、マイナンバーカードのご用意と、「マイナポータル」への登録が必要となります。
- ・オンライン申請に必要な書類や手続きの方法の詳細は、オンライン申請受付サイトをご確認ください。
- ・オンライン申請の受付は令和5年3月27日（月）から開始となります。
オンライン申請受付サイトのURLは次のとおりです。

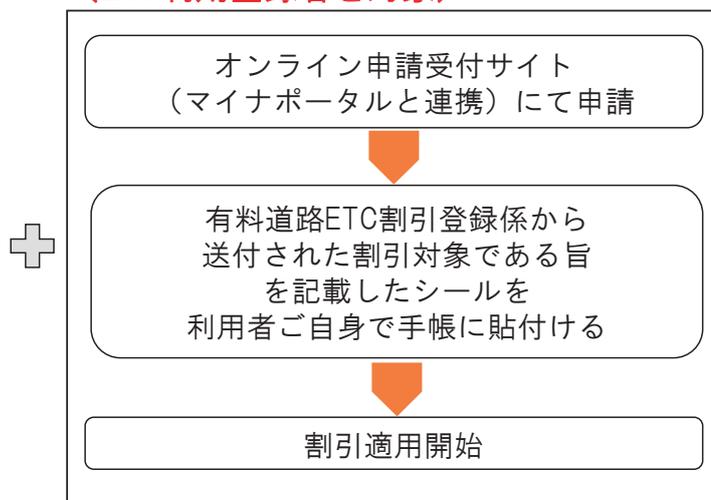
URL <https://www.expressway-discount.jp>
（令和5年3月26日（日）まではご利用いただけません。）

- ・オンライン申請導入後も、インターネット等のご利用ができない方のため、市区町村のご協力のもと、引き続き現行の福祉担当窓口での申請も継続します。

【現行の申請手続き】



【今回改正の内容】 申請方法としてオンライン申請を追加 (ETC利用登録者を対象)



※市区町村の福祉担当窓口を直接訪れる必要がありません

《報告》地域の協働から生まれた 移動サービスの先進事例

—6 地域の実践報告から生の教訓を学ぶ—

住民主体の移動支援・外出支援には、交通空白地有償運送、福祉有償運送、互助による登録不要の移動支援など、いろいろな手法があります。2022年11月11日、住民の熱心な取組みに対して、行政や社会福祉協議会（社協）が積極的に関わっている事例から学ぶ勉強会が、京都で開催されました。京都府または滋賀県内で交通空白地有償運送に取り組んでいる2地域、福祉有償運送や許可・登録不要の移動支援を実施している1地域、許可・登録不要の移動支援に取り組んでいる3地域の報告をまとめました。



【全国移動ネット『MOVERE No.37』より転載】

1 京都府宇治市 (交通空白地有償運送)

宇治市における地域協働の 取組みについて

小倉 寛朗貴さん

(宇治市都市整備部交通政策課計画係 主任)

宇治市は、面積67.54km、人口約18万人、高齢化率が29.9%（2022.10.1現在）です。公共交通は、鉄道4社、バス3社、タクシー4社があり、街中での公共交通は恵まれていると思います。ただ、東部の山間にある炭山地域は、世帯数135、人口308人（2022.10.1現在）で、鉄道、バスがなく、マイカーやタクシー等の個別輸送に頼っているのが現状です。炭山地域では、今年（2022年）2月から交通空白地有償運送が始まりました。



■ 炭山地域の交通空白地有償運送

2015年に病院の送迎バスが廃止されたのをきっかけに、2016年に「炭山区町内会助け合い移動支援事業」（ボランティア輸送）が結成され、無償での移動支援が始まりました。「無料で送ってもらうのは心苦しい」「運転してくれた人にお

礼がしたい」などの声があり、市が支援する形で交通空白地有償運送の開始に至りました。運賃は大人500円、中高生300円、小学生200円です。

登録者数は利用者38名、運転者21名で、使用車両が18台（すべて運転者の持ち込み）ですが、高齢化の進行などでドライバー不足が想定され、将来的には“交通事業者による運行を目指す”ことを目標に、地域との協議にあたっているとこ

ろです。タクシーに乗ると駅まで2,000円程度（往復4,000円）がかかります。そのため、交通政策課としては現在、500円で4人乗れば2,000円などの“効率的な運行”も検討しているところです。地域での需要の集約、運行計画の提案、安全な運行、地域活動への支援、各種調整などをみんなでやっていくことが、今後の持続的な地域交通だと考えているところです。

【Step1】
ボランティア輸送による移動手段の確保からのスタート。
【Step2】
交通空白地有償運送の実施により、効率的な運行方法を地域でまとめていく。
【Step3】
将来的に地域と市、交通事業者の三者協働で、効率的な運行の実施につなげる。

2 京都市南山城村 (交通空白地有償運送)

村タク（むらたく）を通じた交通再編

関口 翔平さん
(南山城村総務財政課 主任)

南山城村は、京都府にある唯一の村で高齢化率が50%を超えています。村長が公約に「交通再編の実施」を掲げて“村タク”事業が実現しました。村タクは、交通空白地有償運送で、ドア・ツー・ドアの運行です。エリアは、村内全域、笠置町内全域、総合病院のあるJR木津駅周辺です。



■ 村タクの取組み

2019年に国土交通省「新モビリティサービス推進事業」と「トヨタ・モビリティ基金」の助成で、地域公共交通会議の設立に至りました。その後、実証実験を重ね、2021年に「やまなみ交通運営協議会」を起ち上げました。村内移動は300円、村外移動は500円～3,000円です。協議会は、村の社協、商工会、NPO、シルバー人材センターと村役場で構成。行政側が会計年度任用職員2名をオペレーターとして配置し、車両登録は7台(運用4台)で、運転者は、シルバー人材センター登録者が担当しています。

村タクの利用者数は、当初(2020年2月)は1日平均3人でしたが、最近(2022年8月)では16.3人になりました。無料の村営バスが1日平均14.3人で、公共交通全体の利用者数が増えています。費用面でも行政負担費用が再編前(2018年)3,000余万円から、再編後(2022年)1,500余万円と、約1,500万円を抑制できています。

若者世代への経済負担を減らすと同時に、高齢者の生きがいづくりに向けた挑戦になっています。

「予約センター(JR大河原駅)」では村タク(域内交通)だけではなく、JR(基幹交通)や、相楽東部広域バス(広域交通)との三本立ての利用促進も行っています。地域でのおでかけ情報や移動に関する“良き話し相手”としてのオペレーターを配置し、利用者の利便性の確保にもつながっています。積極的な取組みを持続していくための担

い手の育成にも力を入れていきたいと思っています。

3 京都市山科区(道路運送法上の許可や登録を要しない定時定路線の運送)

小金塚地域循環ボランティアバスの実態とその実績

玉木 誠一さん
(京都市山科区小金塚自治連合会 会長)

小金塚は三方を山で囲まれた丘陵地で、面積185,000㎡に約1,200世帯、2,300人が生活しています。70歳以上の高齢者828人、高齢化率36%(2022年5月末現在)で、高低差は60m(道路勾配:7.9%～14.0%)で非常に急坂が多い団地です。



■ 地域循環ボランティアバス運行までの経緯

小金塚は、宅地開発規制法ができる以前に開発された団地で、道路のほとんどが私道でした。2019年に京阪バスによる小金塚循環バス(1回100円)が開通しましたが、その前に京都市への道路移管などの難題が多くありました。しかも、2年間の実証運行(1日24便)から本格運行に移行するには1便当たり8名の乗車という厳しい条件がありました。

結局、2021年3月に小金塚循環バスはあと1年間に限って延長ということになったため、小金塚自治連合会内に急きょ「新交通対策検討委員会」を設置し、「住民アンケート」をもとに“住民バス”を走らせることを決定しました。乗客は会員制、住民による無償のボランティア運行とし、運転者33名が「交通空白地有償運送運転者講習」を受講しました。

そして、2022年4月1日から「小金塚地域循環ボランティアバス」の運行を開始。午前・午後に12便。運転スタッフ33名、添乗スタッフ34名、管理スタッフ14名、その他12名で構成されています。会員登録した利用者は、70歳以上828名のうちの298名(36%)で、乗車数は1日平均74名です。実績の分析をもとに時刻表の改定や午前、午後の便数の調整で効率化を図っています。

■ これからの課題について

住民もボランティアも高齢化します。京都の東の玄関口と言われている山科で、2,300人が暮らす住民の足をボランティアで支えるのは、おかしくないでしょうか。「ボランティアバス」は、公共交通機関によるバスが入るまでのつなぎだと考えています。こここのところを受け止めていただいて、行政の方には対応をお願いしたいと思っています。

4 京都市右京区京北^{けいほく}地域 (ボランティアによる色々な送迎支援)

ボランティアに支えられた“福祉有償運送”“サロン送迎”“買い物支援”

市野 浩子さん

((福)京都市右京区社会福祉協議会京北事務所 所長)

面積の9割が森林である右京区京北地域は、世帯数1,882世帯、人口4,602人で高齢化率は46%。公共交通(西日本JRバス)は京都駅⇄京北地域の1時間ごとの運行のみ。京北地域内は、きょうと京北ふるさと公社が実施する交通空白地有償運送の“ふるさとバス”やスクールバス、京北病院による無料送迎、福祉有償運送(右京区社協京北事務所)などがあります。タクシー事業所は2022年2月に廃業しました。



■ 学区社協である京北社協による外出支援の現状
“福祉有償運送”は利用登録者160名で、新規登録が増加傾向です。公用車4台、29名の運転ボランティアがいます。京北地域内限定のドア・ツー・ドアで、利用者負担は年会費1,000円と1,300円/回です。地域外への透析患者送迎や、年間約350万円の赤字解消などが大きな課題です。“サロン送迎”は、自宅―会場間の送迎を行っています。

11のサロンが活動中(参加者5人~50人)で、それぞれ月に1回開催で利用登録者数は350名。京都市の委託事業として遠隔地加算を受けて無料で実施しています。“買い物支援”は6集落で月1回実施。利用登録者36名。参加者数は1回4人~12人、年間135人。今年9月から、参加者

よりガソリン代程度の任意の謝礼を受け取る形で実施しています。現在、5集落増への調整中です。

■ 3つのターニングポイント

地域の関係者に色々なアプローチをしてきた結果、協力・参加を得られる人や組織が広がっています。①ボランティアスクールで交通について学び取組みの機運が高まったこと、②ボランティア連絡協議会の取組みを京北社協の専門部という位置づけに変えて事務負担を軽量化したこと、③福祉あんしん京北ネットワークという協議体のつながりで、サロン送迎の車両を社会福祉法人から借りられたこと。これらを通じて「自分たちでできることをしよう」という声があちこちで聞かれるようになりました。

また、岩手県花巻市の団体からの情報提供で、農林水産省による中山間地域等直接支払制度(棚田など条件の厳しい田畑を守るための農家への支援)を居場所づくりや外出支援事業に活用できると教えていただきました。京北事務所に交通(送迎)の部分を依頼する形で、去年今年で12集落と委託契約(総額170万円)を結んでいます。「送迎」のほかに、居場所づくりや高齢者の声掛け、電話、訪問、雪かき支援などが実績として挙がってきています。

人(人口減少、高齢化、ボランティアが減る)も、物(車の更新等課題多い)も、お金(事業費、ボランティアさんの費用弁償を充実させたい等)に関しても、見通しは不安だらけです。「つながって、やれることを協働しよう」という気持ちを大切にしながら、前を向いて頑張っていきたいと思っています。

5 滋賀県日野町 (許可や登録を要しない運送)

東桜谷おしゃべり会 “おたすけカゴヤ”の取組み

麻原 喜代次さん

(東桜谷おしゃべり会 移動支援 代表)

橋元 成子さん

(日野町社会福祉協議会 生活支援コーディネーター)

山添 史郎さん

(日野町公共交通政策推進室 主任)

【橋元】滋賀県日野町は人口21,031人、高齢化率が31.10%で、地域公共交通は近江鉄道、近江バス、町営バスですが、1時間1本の地域もあれば、1日3本の地域もあります。



町内7地域のうち、まず高齢化率が高い東桜谷地区（人口1,369人、高齢化率45.7%：2022年10月1日現在）に生活支援の協議体を作りました。18名が賛同して「東桜谷おしゃべり会」を設立し（2019年）、移動支援「おたすけカゴヤ」と食事会「おしゃべり食堂」を継続してきました。

いずれも地域の方が話し合いの中で決めて来られています。たくさんの勉強を通じて、自分たちができることを考え、何かあったらどうするの？という疑問が出たときも、毎日たくさん運転しているけれど事故も起きてないよとメンバーの中から声が上がりました。自分たちの将来を見据えて今できることを始めようという強い思いを、行政と社協がサポートして活動が続いています。

【麻原】2018年から移動支援サービスの研修会や視察を行い、移動支援分科会の設置、運転講習会実施、自賠責・任意保険+社協の保険加入などを経て、2019年のスタートに至りました。運転協力者自身の乗りなれた自家用車を使っています。



料金は介助・付き添い費として片道300円。月曜日～金曜日、8時～17時の実施です。運転ボランティア19名が利用登録者30名を対象に、通院や買い物などを支援しています。2022年度は延べ200人超えの予測となっています。

2020年には、日野町内の小井口地区でも「おたすけカゴヤ」がスタートし、他の地域からも声が上がってきています。

【山添】日野町からは、「おたすけカゴヤ」に対して移動支援事業補助金（訪問型サービスD+町単独事業）を作っています。(1) 要支援者等利用者1人につき1日当たり150円、(2) 要支援者等以外の高齢者等利用者1人につき1日当たり130円。それに加えて従事者1人につき1日当たり200円の任意保険料への補助です。



「おたすけカゴヤ」とともに公共交通のプロジェ

クトとして乗合タクシーも予定しており、誰もが利用しやすく“行きたいところに行ける”日野町を目指しているところです。

6 滋賀県大津市 (許可や登録を要しない運送)

社会福祉法人と地域住民と社会福祉協議会の協働による買い物支援

大下 博也さん
(福)幸寿会特別養護老人ホーム「長等の里」施設長

特別養護老人ホーム「長等の里」（2000年4月開設）は色々な介護サービスを運営しています。「長等の里」は、地元の自治会に加入して敬老会や介護相談コーナーなどに参加していたこともあり、大津市社協から「小関町に“買い物弱者”が」との情報を受けました。



小関町には131世帯（268名）の方がおられます。小関町サロンにてアンケートを実施し、買い物支援を希望される方への「お試し運行」（半年間）を経て、規約や運営方法を整えて2020年から週1回の「正式運行」（無料だと遠慮されるため年間500円で）を開始しました。

買い物送迎は大津京のイオンまでで、実施回数は139回、総利用者数643名、平均利用者数4.6名、（2019年10月～2022年10月）となっています。

また、バスが撤退し、デマンドタクシーやカーシェアリングも定着せず、週1回の移動販売が入っていた藤尾学区にも、大津市社協の協力を得て新たに買い物支援を始めました。学区の方への説明会では、事故の対応は保険の範囲になること、業務の合間に実施するのですべてのご要望には答えられないこと。そして参加者も一緒にこの取組みを作ってほしいとお伝えしました。

希望者の班編成や連絡役には民生委員の協力もあり、実施回数41回、総利用者数209名、平均利用者数5.0名（2021年12月～2022年10月）となっています。

■ 法人としての実施体制と意義

小関町と藤野台の2地域の買い物支援は、木・金曜日で、「長等の里」職員3名で対応しています。

実働時間は9:30～12:30（途中10:20～11:40は施設にて業務）です。人件費は業務の一部として捉え、ガソリン代は年間21,500円程度（差引後）で、法人としては地域貢献として大きな負担とは捉えていません。

この買い物送迎が居場所にもなっていて、外に出る機会と疎遠になりがちな町民同士をつなげてきたと実感しています。福祉施設が資源（人、車）を提供することを解決策の一つとして付け加えていただき、これを参考に少しでも広がってくればと思っています。

【6事例の利用者負担&運転者への支払い状況】

①「助け合い 炭山・交通」（交通空白地有償運送）
・利用者負担：大人500円、中高生300円、小学生200円。 ・運転者に支払い：地区にお任せ。
②やまなみ交通「村タク」（交通空白地有償運送）
・利用者負担：村内：300円、村外A：500円、村外B：2,000～3,000円。 ・運転者に支払い：シルバー人材センター登録者1,000円前後。
③小金塚地域循環ボランティアバス（登録不要）
・利用者負担：燃料実費・年間1,200円（変動）。（任意寄付金あり） ・運転者に支払い：お茶、またはコーヒー1本。
④右京区社協京北事務所（福祉有償運送）
・利用者負担：年会費1,000円と、1,300円（1回ごとに）。 ・運転者へ支払い：1回500円。
⑤おたすけカゴヤ（登録不要／付添介助料のみ）
・利用者負担：付添介助料300円（片道を1回とカウント）。 ・町からの諸経費150円、任意保険料相当分200円（団体で判断）。
⑥長等の里（買い物支援）
・利用者負担：年間500円。 ・運転者へ支払い：支払いはなし。

《パネルディスカッション》 地域との関わり方と今後の方向性

① 小倉さん（宇治市）

炭山は、移住されてきた9割と元々の地域住民

1割がうまくコミットしながら地域課題に取り組んでおられたので、相談を受けながら、地域とできることは何かという姿勢で関わってきました。これからも一緒に研究しながら進めていきたいと思っています。

② 関口さん（京都府南山城村）

小さい地域で、行政や社協、商工会などが、いかに組み合わせさせて事業を成し遂げていけるかが課題でした。運輸支局、京都府などにも相談し、自分たちで事業者を一つたちあげるくらいのつもりで創り上げてきました。1人の困りごとが10人の困りごとなのかといったニーズ把握も、しっかり聞き取りながら進めてきました。狭いところは軽自動車、複数乗車には7人乗りワゴン車といった細かい対応をしながら、“村タク”が地域でどのように効果を及ぼしていくのかを検証していきたいと思っています。

③ 玉木さん（京都市山科区）

必要に迫られて、「移動手段をなくさない！」という思いで取り組んできました。京都市や京都府の「歩くまち・京都」の皆さんには、たいへんお世話になりました。ただ私たちは、地域2,300人の足を守るのは、ボランティアではない、何とかして行政の方で担っていただきたいという思いです。

④ 市野さん（京都市右京区京北地域）

この間、中山間の農家組合の役員さんや運転ボランティアさんたちとの交流会を重ねる中で、皆さんが“我がこと”として運転講習にも参加してくれるようになったと思います。登録者は29名ですが、もっと幅広い層からの協力をいただいています。交通の根本解決にはなっていないでしょうが、右京区社協（京北事務所）と住民が両輪となって、今後も取組みを続けていけたらと思っています。

⑤ 山添さん（滋賀県日野町）

始めるときは、行政内部も地域の方も「難しい」「長続きしない」と言われました。でも地域の方が行動で示すことによって、「私たちにもできる」という声広がっています。「支え合いフォーラム」も当初50～60人だった参加者が、最近では200～300人となっています。地域の皆さんが考えたものを、行政、社協が制度・仕組みとして作っ

ていくこと。そのようにして「地域にあった取組み」ができないと、長続きもしないと思っています。

⑥ 大下さん（滋賀県大津市）

地域との関わりですが、「社会福祉法改正」で地域交流・貢献が謳われ、自治会との地域交流を始めて、学区レベルに広がっていった経緯があります。「買い物支援」では、困りごと情報の提供として社協の仲裁が非常に大きかったですし、「買い物支援」によって、施設と地域、社協も入って取り組む流れが、少しずつできてきたと思います。

■ まとめ

柿久保浩次さん(全国移動ネット副理事長/進行)

要するに、リーダーシップをとる人がいるかどうか。①行政に本気になる人がいたケース、②社

協の人がいたケース。それにも増して、何よりも③しっかりと対応できている地域の何人か。どこが欠けてもうまくいかない。これから始める地域も、そういう流れを大切に！というのが、6ヵ所の貴重な取組みの教訓かなと思います。

国土交通省が、「個人が個人に払うことは駄目だけれども、自治会町内会やボランティアグループが、運転ボランティアさんにお金を渡してもいいよ」と、やっと言い出しました。行政からは何らかの応援ができるのであれば、情報発信とボランティア運転研修をねばり強く補助してほしいと思います。

今日は、上手くいっている6つの地域の取組みを学びましたが、これから5年後、10年後を考えて、しっかりと地域の足を確保していくために、一つひとつの取組みを積み重ねていくことを確認しながら、今日のパネルディスカッションのまとめとしたいと思います。

(了)

《 資料（新聞報道） 》

国交省「ラストワンマイル・モビリティ検討会」

—— 交通不便地域の解消に向け、制度・運用の見直しに着手 !! ——

(2023.2.27 東京交通新聞)

国土交通省は20日、「ラストワンマイル・モビリティ検討会」（座長＝山内弘隆・一橋大学名誉教授）の初会合を東京・霞が関の同省内での対面とオンラインの併用で開催。交通不便地域の解消に向け、タクシーや乗合タクシー、NPOなど自家用有償旅客運送などの制度・運用の見直しに着手した。5月下旬に「中間取りまとめ」をする作業日程を確認。省令・通達の改正で新しい措置を順次、打ち出す。

開催回数は、この日を入れて6月下旬までに計6回の予定。来月22日の次回とその次の4月下旬の第3回で、地方のタクシー会社や配車アプリの開発・運営事業者などからヒアリングする。6月の第5回と第6回では、自動車DX（デジタルトランスフォーメーション、デジタル化への変革）・GX（グリーントランスフォーメーション、脱炭素化に向けた社会変革）をめぐり、集中討議し、方策を固める。

会の正式名は「ラストワンマイル・モビリティ／自動車DX・GX検討会」。メンバーは10人。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＝北九州市）、全国福祉輸送サービス協会の漢二美会長（大分シティタクシー社長＝大分市）、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、全日本交通運輸産業労働組合協議会（交運労協）の住野敏彦議長、名古屋大学の加藤博和・大学院環境学研究科教授（交通政策審議会委員、地域公共交通部会部会長代理）、福島大学の吉田樹経済経営学類準教授ら。

— 初会合で要望相次ぐ!! —

「個人タクシー許可都市の拡大を」 「（有償運送）タクシー協・労組外して」 「大・中・少量の輸送乗り継ぎ」

この日の議論では、「個人タクシーの許可都市を広げられないか」「有償運送運営協議会からタクシー協会と労働組合を外す」「大・中・少量の輸送機関を乗り継ぐ形が好適」などの意見が相次いだ。

国交省は基本的な考え方として、「輸送人員の減少により、公共交通機関が立行かなくなっている中でも、日常生活、観光・ビジネス目的の来訪などによるラストワンマイル・モビリティの移動需要は依然として大きい。でも、各地でその需要に応えられていない」と提示。

人材面で「運転者などの人手不足は深刻。輸送資源を総動員し、DXによる効率的な輸送により、人手不足をカバーしていく必要がある」とした。

「昨今、公共交通のカーボンニュートラル（炭素中立）の社会的要請が高まっている。持続可能な移動手段を提供するためのGXが重要」と強調した。

併せて、ラストワンマイル・モビリティに該当するタクシーなどの現状の課題を示した。

タクシーに対し、「人口減少などを背景に、現在の規制は必ずしも地域実情などに即していない。タクシーは最も身近で安全なラストワソマイ

ル・モビリティとして地域公共交通の確保に寄与してきたが、人手不足などで供給力が落ち、地域の輸送ニーズに応えられなくなっている」と指摘した。

乗合タクシーなどには「タクシーとバスの中間的な存在として、きめ細やかな移動ニーズに効率的かつ機動的に応えられる。ニーズが高まっている」とした。

有償運送に関しては、「バス・タクシーを補完するものとして円滑に導入されるよう、これまでも制度・運用の見直しを図ってきたが、十分に機能していない場合があるのではないか。

持続可能な運送とするために、運送の実態を踏まえ、あらためて制度のあり方について検討が必要ではないか」と提起した。

あいさつした堀内丈太郎自動車局長は、タクシーの「協議運賃制度」などを創設する地域公共交通活性化・再生法などの改正案が10日、国会に提出されたことに言及。

「当検討会では、基本的に大きな枠組みを再構築するというより、既存の制度の運用の柔軟さで、またはDXの導入などを組み合わせ、交通不便地域を減らしていきたい」と協力を求めた。

山内座長は「ラストワソマイルは残された最後の課題だ。新しいことより、今まで積み上げてきたものをやりやすくすることが、地域交通の最後の仕上げになるのではないか。

昔、自家用有償運送の法律をやらせてもらい、縁が深い。それを一つの要素として革新させたい」と意気込みを見せた。

ラストワソマイル・モビリティの名称について、「この言葉をずっと使っていくかどうかはある。最初、活性化・再生法を議論しているときは、『葉の交通』を使っていて、素敵な言葉だが、何を言っているか分からないし、寂しい。もう少し前向きに、言葉遣いも含め



▲「『ラストワンマイル・モビリティ』は残された最後の課題だ」（山内座長）

て議論したらいい」と語った。

初会合はあいさつ部分を除き、非公開。国交省の森哲也自動車局旅客課長ら出席者の話によると、タクシーの制度運用の見直しに関し、「営業所の最低保有台数5台を維持するのが難しく、撤退する例が地方にはある。1、2台に下げたり、個人タクシーは人口30万人以上の地域でできるが、そのラインをなくしたりしてはどうか。その場合、運行管理に不安があるなら、法人タクシーと組んだ形の個人タクシーもある」（全タク連・田中副会長）などの意見が出た。

オンラインで参加した名古屋大の加藤教授は、最寄り駅・バス停—自宅間を表すラストワンマイルに代わる新たな課題設定として、「ファースト・クォーター（4分の1）マイル交通」を提唱した。

「ファースト・クォーターマイルの解答は、今はない」とし、「タクシーはドアツードアの個別輸送で便利だが、高くて当然。これだけではだめ。生活交通の乗客は支払えず、運転手は足りない。市場が成り立たない」との認識を示した。

オンデマンド乗合では「乗り合えば1人当たりで安くなるが、実際はAI（人工知能）をもってしても大変。運行ダイヤ・経路を決め、なるべくそれに沿って動いてもらえるように提案すべき。黒字はほぼあり得ず、あるとすれば、人口密集地や狭いエリアでタクシーとバッティングする。

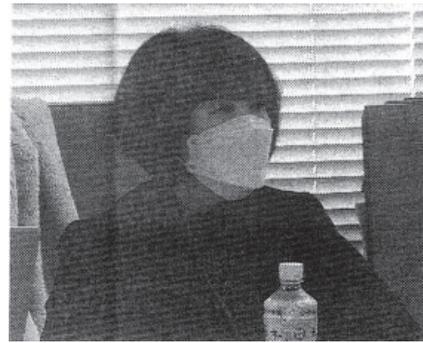
自家用車ライドシェアも同様。ラッシュ時はみな忙しくて、片手間で運んでくれる人はいない」とした。

現段階の結論として、「完全オンデマンドならAI配車、AI運転が必須だが、費用・環境効率はあまり上がらない。定時定路線よりも便利だと転換が起こり、道路がパンクして現実的ではない。

需要量が多い区間は中・大量輸送機関、それ以下は少量輸送機関とし、乗り継ぐスタイルが好適。その誘導に、携帯端末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）が有効」と訴えた。

「交通だけで考えるのはだめと言う人がいるが、交通だけでやることをやらないのは、もっとだめ」と警鐘を鳴らした。

自家用車に対抗できるサービスレベルの向上と、「移動自己責任社会から、お出かけウェルカム社会への転換」を唱え、「幹線は定時性、速達性、快適性を向上させ、車より圧倒的に早くする。支



▲河崎民子さん（全国移動ネット副理事長）

線はきめ細かく、気兼ねなく、冗長でないように。

結節点はスムーズで、その場も魅力的にする。乗り継ぎ誘導のためにこそ、MaaSはあるべき」と主張した。

全国移動ネットの河崎副理事長はタクシーの規制緩和の一策として、地方部や混雑している時間などでは、「ぶら下がり」でタクシー会社が自家用車を使用できるように提案した。

自治体が主宰する有償運送運営協議会について、「タクシー協会、労働組合は不要。特に空白地有償では関係者がそもそもいないので、極力、簡素化する。

運賃は協議事項ではなく、運輸支局への届け出事項とする。協議の期限を設定し、反対のみで対案がない場合は、手続きを進める」などと要望した。

吉田氏は「レジーム（体制）を変えられるか」として、協議会をコミュニティバス、デマンド交通の導入・変更時だけ開く、▽利用者の声は、協議会の「充て職市民」が代弁してくれる、▽国内外の先進事例を横展開できれば、移動課題を解決できる、▽運賃100円のコミュニティバス、300円のデマンド交通、▽自動運転やAI、MaaSが最大の解決策——などを列挙、注意を促した。



2023年度 関西STS連絡会・会費納入のお願い

それぞれの生活の場、持ち場において新型コロナウイルスの猛威が吹き荒れる中、各地で障がい者、高齢者等の「誰もが自由に移動できる地域社会を」と、日常的な取組みに汗を流されている皆さま方に、心よりお見舞いを申し上げます。

「急速な高齢化と少子化が同時進行し、ドア・ツー・ドアの移動を提供するSTSの普及促進が緊急の政策課題」（国土交通省：2006年）とした改正「道路運送法」以降、2013年の「交通政策基本法」、2014年「改正・地域公共交通活性化・再生法」施行、そして2020年11月、2022年9月には「道路運送法」施行規則の一部改正を行い、この法改正を受けて「制度・事業モデルパンフレット改訂版」（2022年、国交省）も作成・発行されています。【本誌1頁：レポート「制度改正説明会（国交省）」参照】

一方、厚労省では2015年“介護保険制度”改正を期に、「新しい総合事業」で“移動支援”が明記されるようになりました。

しかしながら、福祉有償運送の「登録団体数」（2022年3月末/国交省統計）では全国で2,470団体（2021年3月：2,502団体よりも減少）となっており、2021年度に登録団体のうち「抹消：136団体」とあります。近畿においても、登録団体は減少傾向という現状にあります。一方、各都道府県統計の“移動制約者総数”は年々増加しており、それぞれの地域現場での悪戦苦闘の様子が目に浮かびます。

私たち関西STS連絡会は、今後も地域生活と結びついた取組みをネットワークを通して情報発信しながら、セミナーの開催、調査・研究の取組み、新たに事業を立ち上げる団体への相談・支援活動や、移動送迎サービス利用者からの問い合わせにも、可能な限り対応していきたいと考えています。また“生きいきとした移動送迎支援活動のすそ野を拓げていく”ための「運転協力者認定講習」（修了者5,870名：2023年3月末現在）を、地域での移動送迎サービスの充実につなげていきたいと考えています。

各参加団体の皆さん方の、2022年度の温かいご協力に感謝すると共に、2023年度も変わらぬご協力と、ご支援のほどをよろしくお願いする次第です。

《 2023年度 関西STS連絡会・会費納入のお願い 》

関西STS連絡会加入団体・個人の皆様へ

※年会費：3,000円です。（郵便振替によるご入金をよろしく!!）

関西STS連絡会に未加入の皆様方へ

※団体・個人を問わず年会費：3,000円です。（「加入届」にも、ご記入してください!）

会費を入金済みの加入団体・個人の皆様方には、

※様々な情報の提供と、「運転協力者講習会」費用の割り引き措置をおこなっております。

郵便振替口座：「00950-9-160204 / 関西STS連絡会」

銀行振込の場合：ゆうちょ銀行 当座「〇九九支店：0160204」

※すでにお支払いを済まされている団体・個人様には、行き違いです。申し訳ありません。

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