

ラストワンマイル・モビリティ に関する意見

特定非営利活動法人 全国移動サービスネットワーク
高齢者等の移動手段確保方策検討委員会 有志

1 基本的な考え方

令和2年の【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】に掲げた考え方

地域が自らデザインする地域の交通 【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

- ・ 地方公共団体による地域公共交通計画（マスタープラン）の作成を努力義務化
⇒国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進（作成経費を補助 ※予算関連）
- ・ 従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）も計画に位置付け
⇒バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応
- ・ 地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

道路運送法

第1条（目的）この法律は、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）と相まって、**道路運送事業の運営を適正かつ合理的なものとし、並びに道路運送の分野における利用者の需要の多様化及び高度化に的確に対応したサービスの円滑かつ確実な提供を促進することにより、輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益の保護及びその利便の増進を図るとともに、道路運送の総合的な発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的とする。**

- ・ 第1条の目的がそもそも問題、「**道路運送事業の運営を適正かつ合理的なものとし**」の個所が特に問題

・第1条の変更（案）

この法律は、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）と相まって、地域が自らデザインする地域の交通を基礎とし、①人口低密度の地方自治体においては道路運送事業の新たな運営体制（財源・運営組織・運行組織）を作る支援を行うものとし、並びに道路運送の福祉分野、通学輸送などにおける利用者の需要の多様化している地域ではその運営に当たって市町村の福祉分野、文部科学分野と、さらには地域住民の参加も含めた住民に有効性の高いサービス体制を確立し、輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益の保護及びその利便の増進を図るとともに、道路運送の総合的な発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的とする。

理由

① 人口低密度の地方自治体は道路運送事業の新たな運営体制を作る支援を行うものとし

- ・ 地方の人口低密度地域の組織・人・財源も脆弱な地域では適正にすることも、合理的に対応することも難しい環境にあり、その結果円滑なサービスができないでいる。
 - ・ 運営組織を地方自治体等が新たに作ることの必要がある
 - ・ タクシー会社も縮小方向にあり、担い手もいなくなりつつある
 - ・ バス会社も撤退の状況にある

2 タクシーの規制緩和

1) タクシー全般

- ・ **運転手勤務形態弾力化**（パート、オンデマンドなど）
- ・ **多様な運賃の設定を容易化**
- ・ 流し、駅待ちなど減少し、アプリなどの普及を踏まえ**不特定の客以外は思い切った弾力化**
- ・ 地方部、混雑時間などではぶらさがりなど**自家用車の利用を可能とする**
- ・ **最低車両台数緩和**（過疎地など1両から）
- ・ **ケアに係る時間**（乗りこみ介助、車いすやシルバーカー積込など）を**運賃に算入**できるようにする

2) 福祉輸送

- ・ 福祉輸送事業者のうち、（利用登録などして）**特定の利用者を対象とする事業**においては、運転手は二種免許でなくても、**福祉有償運送の大臣認定講習で資格付与**とする（ぶらさがり等で既に一部実施）
- ・ 自家用有償旅客運送の**運送主体を非営利法人以外にも拡大**
- ・ 大臣認定講習は、**自治体が実施して無料で受講**できるようにする（大臣認定講習実施機関に委託）。委託費用は、神奈川県秦野市など複数市町村は生活支援体制整備事業費を活用、静岡県島田市等は保険者機能強化推進交付金等を活用。都道府県が開催する場合は、地域医療介護総合確保基金が活用できる

理由：福祉輸送や福祉有償運送を必要とする**障害者・要介護認定者等は増加**し続けている。一方でそれらの**担い手は減少**。「誰も取り残さない」という視点からすれば、多様な選択肢（少なくとも1つではない）が必要

3) 4条ぶら下がり

- ・事業用自動車（青ナンバー）不要に
- ・介護保険等の給付対象となるものだけでなく、自費での利用も可能に
- ・許可制度の要件緩和（許可期間見直し、更新可能に、組織的な許可に）

理由：事業所に青ナンバー＋二種が必要であり、2年毎に新規登録しなければならないため、事業所が増えない。

運行管理や手続き上の負担に加えて、経費的な負担も大きい。

介護保険の給付対象となる送迎に限られ、自己負担での送迎ができない。

3 自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送、福祉有償運送）

1) 運営協議会等の負担軽減

(1) 構成員の整理

- ・ 法9条4項の**地域公共交通会議、協議会**、規則51条の7.8**運営協議会**の平仄をあわせ、**簡素に統一**
- ・ 法律上**タクシー協会、労組は不要**。地域にいない場合も多い。法律上は**地域に存在するバス、タクシー事業者のみ例示**する。（旅客運送事業者も近隣にいない場合は参加不要）
- ・ 特に**空白地有償**は関係者がそもそもいないので**極力簡素化**、来訪者、**観光誘致にも有効**なので自治体の意思で可能とする
 - ・ メンバー不存在、参加不希望の場合**省略**

(2) 協議事項を縮減

- ・ **運賃**は協議事項でなく**支局届け出事項**とする。**法律上協議事項ではない**
- ・ 福祉有償運送の、運送の対価：実費の範囲（タクシーの1/2程度）を見直し、**存続可能な仕組**とする（運転者は最賃程度など）

(3) 協議の簡素化・迅速化

- ・ **公示＋意見募集** リモート、持回りなどを活用
- ・ **協議の期限設定**、反対のみで対案がない場合は手続きを進める

2) 交通空白の地域や場所を明確化、拡大

- アクセスバス、タクシーない鉄道駅、バス停
- 最寄りタクシー営業所が5キロ以上など
- 都市部において、駅やバス停までの距離があり、高齢者が徒歩で行けないエリアなど

※福祉有償運送と交通空白地有償運送のいずれの対象にもならない高齢者が困っていることへの対応が必要

3) 運送実施手続き及びコスト負担軽減

- 運送実施手続き負担軽減
規則51条にある関係要件、報告事項、更新期間など全面的に見直す
- NPO等による自家用有償旅客運送者はボランティアが担うケースも多く、交通事業者に準拠した現行ルールは負担が大きい。
- 登録有効期間は問題なければ5年程度とする。

4 許可・登録不要

1) 互助活動について運用を緩和

- ・ 社会福祉法人の責務となった「**公益的な取組**」と地域住民が連携して行う**買物支援やサロン送迎等**
- ・ ごみ出しや草抜きなど**生活支援と一体的に実施する車を使った付添支援等**

⇒自治体が認知している取組については明らかに白タク行為ではないので、**国が規制する必要はない**

2) 自助（利用者から収受）の拡大

- ・ **利用者から収受**できるものに**保険料**（移動サービス専用保険等）を加える
- ・ **自家輸送**に関する運用の緩和 送迎を利用する人には費用負担を認めるなど
- ・ **団体の会費**は運送の対価（反対給付）でなければ、利用者負担を広く認める

3) 他省庁所管の事業

- ・ 介護保険法、学校教育法など**他省庁所管の事業**において行われる送迎等の移動サービスは、当該事業に付随するものは**道路運送法上の有償運送とはみなさない**。