

国土交通省における自家用有償旅客運送制度改革(案)等について

令和6年2月28日

※以下は規制改革推進会議の委員意見を取りまとめたものである。

1. 地域公共交通会議の在り方の見直し

○地域公共交通会議の透明性向上及び構成員の見直し

(構成員、議事の公開等)

- ・地域公共交通会議の透明性を向上させるため、構成員、議事運営ルールを事前に市町村HPで公開するとともに、各回の議事及び資料公開を必須とすべき。

※注 地域公共交通会議は、「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」(以下ガイドラインとする。)上、「原則として公開とする。ただし、開催日時及び場所、議題、協議の概要、協議が調った事項等を記載した議事概要の公開をもってこれに代えることができるものとする。」とされている。

(構成員の見直し)(P)

- ・地域公共交通会議において、首長が地域住民の意見を踏まえて判断しやすい環境にするため、道路運送法施行規則4条の2において定められている構成員のうち、会議の構成員を住民主体とし、利害関係者は半数未満とすべき。併せて、地元事業者ではない業界団体を構成員とする必要性を再検討する必要がある。

※ガイドラインにおいて、「バランスに留意し、特定の者に偏らないように配慮する」とされている。

○ローカルルールの原則禁止

- ・個別の地域公共交通会議において、自家用有償旅客運送に関する申請書類の追加、要件の厳格化(アルコール検知器など自家用車の装備品追加や運転手に対する適性検査追加等)といったローカルルールを求めている事例があり、合理的ではないとの指摘。当該地域の地理的特性を踏まえて必要性を要求者側が立証する場合を除き、原則として、ローカルルールを禁止すべき。

○会議運営の迅速化

(申請から結論までの期限設定)

- ・WGIにおいて、申請者の申請から会議開催まで関係者との協議等によって数年がかかるとの指摘があったことを踏まえ、運営主体であるNPO等(申請者)の申請から首長の決定までの期限を設けるとともに、申請時点において、その旨及び申請内容を市町村等のHPにおいて明らかにすべき。

※注 ガイドラインにおいて、「申請者に対しては、会議の主宰者たる自治体が事前に意見聴取を行うか、又は、会議に申請者を参加させ、活動内容及び申請に関する意見を述べさせるかいずれの措置を講ずること。」とされ、申請から意見聴取までの期間制限がない。

○地域公共交通会議のオンライン開催の明記

- ・地域公共交通会議をオンラインで開催可能な旨明記すべき。

2. 交通空白の定義、運行区域の設定の柔軟化

○国土交通省通達以上の上乗せルールの抑制

(発着地に関する上乗せ規制の禁止)

- ・運行区域について「発地又は着地のいずれかが運送区域内にあればよい」という国土交通省通達に対する地域公共交通会議の上乗せ規制を禁止すべき。

(関係市町村への通知が1度で良い旨の明記)

- ・「当該運送を行う場合には関係市町村に通知することを明記する。」との記載が、2月21日に開催された規制改革推進会議地域産業活性化 WG の「資料2国土交通省御提出資料」(以下国交省提出資料とする。)P6にあるが、これは当該運行制度を開始する前に1度通知をすれば、変更ない限り再度の通知は不要であることを明記すべき。

(交通空白地(地域)の目安のより詳細な明確化)

- ・交通空白地(交通サービスが限られる時間帯が生じる地域を含む。)として、

① 半径1キロメートル以内にバスの停留所及び鉄軌道駅が存しない地域であって、タクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域

② 当該地域における一般旅客自動車運送事業者・鉄道事業者・軌道事業者の営業時間外においては、交通空白地に該当することを前提に、交通空白地有償運送の必要性を地域公共交通会議において判断することが望ましいとされているが、

—高齢化率及び独居率

—勾配など地理的特性

によっては、上記1キロ、30分の要件はさらに緩和する必要があるとすることを明記すべき。

(交通空白地(時間帯)の目安のより詳細な明確化)

- ・また、24時間営業しているタクシー会社が存在する場合であっても夜間などの現実の稼働台数が少ない場合や電車・バスの本数が1時間に1本以下の場合は、交通空白地としての認定を妨げるものではないことを明確化すべき。

3. 事務手続の簡素化

○現行の登録書類の簡略化

- ・輸送実績報告書について、利用しているアプリ等によっては、輸送人員を調査するのが負担になることから、輸送人員は記入不要とすべき。

○更新継続の自動化

- ・登録の更新について、実施主体の負担を鑑み、有効期間中に運行上特段問題が発生しておらず、かつ運行条件が変わらない場合は、地域公共交通会議での承認を不要とする「自動更新」にすべきではないか。

4. ダイナミックプライシングの導入

○「実費」の範囲

・「実費」の範囲について、具体的に「実費」と認められる範囲について明確化すべきではないか。

○モニタリング期間の設定及び見直し

・運用を開始してから6ヶ月間をモニタリング期間とし、その期間における実施が円滑に行われている場合には、上下限を拡大すべきではないか。

5. 福祉有償運送の制度改善について

○利用者要件等の見直し

(利用者要件の見直し)

・福祉有償運送の対象者は、道路運送法施行規則第49条第2号において「他人の介助によらずに移動することが困難であると認められ、かつ、単独でタクシーその他の公共交通機関を利用することが困難な者及びその付添人の運送」とされているが、解釈が自治体により異なっており、本来除外すべきではない耳が遠くて電話予約ができない、タクシー代が払えない(生活困窮)などの、福祉・介護の専門職から見てサポートが必要な人を除外するなどの事態が発生しているとの指摘がある。本来除外すべきではない人が除外されないよう、明確な目安を通達等において示すべきではないか。

(その他要件の見直し)

・上記のほかにも、

- ①旅客の範囲の確認について、身体障害者と要介護認定者以外の者について、地域公共交通会議での確認が必要とされていることから、簡単に利用できない状況にあるため、全ての者について、確認を不要とすべきではないか。
- ②旅客の名簿の提出について、市町村が行う福祉有償運送は登録申請時に名簿提出が不要にも関わらず、特定非営利法人が行う場合は、名簿提出が義務付けられているため、市町村と同様に、特定非営利法人が行う場合でも名簿提出は不要とすべきではないか。
- ③申請時の利用者の区分について、登録申請時に旅客の名簿に氏名の記載がある区分しか実施することが認められず、新たな区分が発生した都度地域公共交通会議で変更登録申請をしなければならないこととなり、利用開始までに時間を要している実態があるため、登録申請時点で全ての区分について実施できるようにすべきではないか。
- ④複数乗車について、個別輸送の必要性が認められた上で、さらに複数乗車の必要性と複数乗車用の運送の対価設定が地域公共交通会議で認められなければ複数乗車は実施できないこととなっているが、複数乗車することで効率的な運行ができ、受け入れられる利用者を増やせるため、登録申請時時点で複数乗車を認めるようにすべきではないか。
- ⑤福祉有償運送運転者講習(400分)とセダン等運転者講習(70分)を合わせると、交通空白地有償運送(130分)の3倍以上の時間数が求められている。交通空白地有償運送と同程度にすることは難しいとしても、提供されているサービス内容に合わせて短縮するべきではないか。

など、本制度がより実効的なものとなるよう、見直しを行うべきではないか。

以上