

平成 25 年 7 月 3 日

自家用有償旅客運送の事務・権限の委譲について

公益社団法人日本バス協会
地方交通委員会 委員
(神姫バス株式会社)

* 自家用有償運送との関係、運営協議会への対応状況

路線バス撤退後の市町村運営有償輸送

- ・事業者主体の路線バスから、市町村主体へ切り替え
路線縮小後、一般公募等により事業者を募集
(コミバスに切り換えの場合もあり)

交通空白地域の過疎地有償運送

- ・大半が地元 NPO が実施。
路線が重なる場合、既存路線バスとの調整

地域協議会（運営協議会）に、支局・バス協会等と参画し、自家用有償運送の必要性、運送の区域、運送の対価、旅客の範囲等を協議、安全輸送の確認。
但し、本来はバス・タクシー等営業ナンバーによる公共交通機関が担うべきである
ということの認識が重要。

* 自家用有償旅客運送の事務・権限の委譲に対する要望

- ・運営協議会（地域協議会）開催及び合意の義務付け
- ・運営協議会（地域協議会）構成員を原則現行どおり（支局はオブザーバーとして参加）とし
協議内容については
 - ・自家用有償運送の必要性
 - ・運送の区域、対価
 - ・運送の対価のほか、必要に応じて
 - ・旅客の範囲
 - ・安全体制（運転者、運行管理、整備管理等）の確認
 - ・地域の交通ネットワーク等についても協議を行う。

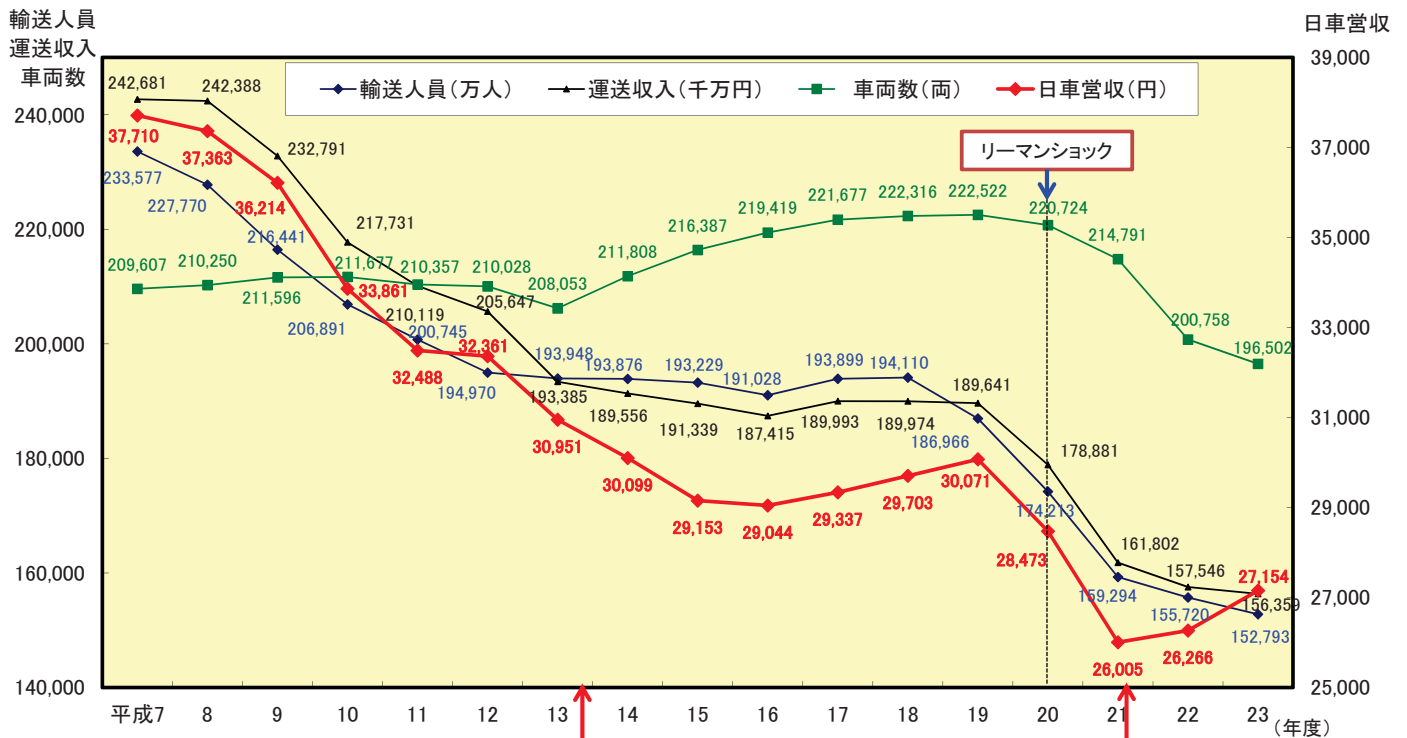
ヒアリング資料



全国ハイヤー・タクシー連合会

タクシー事業の現状（法人事業者データ）

- ・車両数は、平成14年2月の規制緩和以後増加傾向にあったが、20年度以降は減少傾向。
- ・輸送人員・運送収入については、景気の低迷等の影響を受けて、近年減少傾向。
- ・特定地域における適正化の取組み（減車）の結果、平成22年度以降日車営収が上昇。



※日車営収：実働1日1車当たりの運送収入

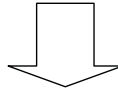
規制緩和(需給調整規制等)

国土交通省調べ

タクシー適正化・活性化法施行

タクシー業界が取り組む適正化策

長期的に輸送需要が低迷する中、車両数が増加するなどの影響もあり、収益基盤や運転者の労働条件が悪化



輸送の安全及び利用者の利便を確保するため、平成21年6月に制定された「タクシー適正化・活性化法」に基づき、全国156の特定地域において、適正化を推進

適正化の状況

減・休車の状況（平成25年1月31日現在）

- 特定地域における減・休車実施前の車両数
- 減・休車数

約19万台
約2.5万台

- 2 -

タクシー業界が取り組む活性化策の事例

①観光タクシー

- ・事前に予約をいただいたお客様を時間制運賃やルート別運賃でご案内
- ・観光ガイドに相応しい運転者を養成・認定する制度の拡大



②育児支援タクシー

- ・保護者の負担を軽減するため、専門の研修を受けた運転者がチャイルドシートやジュニアシート等を備えて対応
- ・お子様だけの乗車も可能



③救援・救急タクシー

- ・高齢者や体の不自由な方々に対し、携帯電話等を活用した緊急通報制度により、緊急事態の場合には、近くを走行する運転者をご自宅に急行

④タクシー代行

- ・飲酒をされたお客様を2名の乗務員でお迎えにあがり、お客様をタクシー輸送するとともに、お客様の車を陸送
- ・飲酒運転の防止に貢献

⑤スマートフォンによる配車

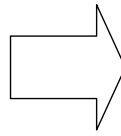
- ・スマートフォンのアプリによる配車サービスが拡大
- ・スマートフォンのGPS機能により乗車位置を把握し、効率的な配車が可能



タクシー業界における福祉輸送の現状①

①車両の導入

- ・福祉タクシー 13,099台
(23年度末・国土交通省調べ)
- ・ユニバーサルデザインタクシー 451台
(24年度末・全タク連調べ)

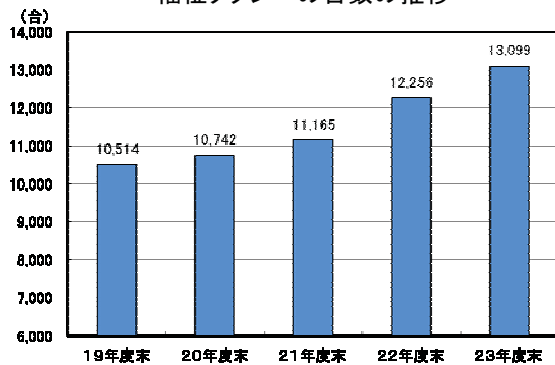


両者を合わせ、国が示した

「32年度末までに約28,000台」

の目標に向け、導入を促進

福祉タクシーの台数の推移



国土交通省による認定を受けたユニバーサルデザインタクシー
日産NV200バネットタクシー

- 4 -

タクシー業界における福祉輸送の現状②

②乗務員教育

(例)ユニバーサルドライバー研修

健常者のみならず高齢者や障がい者等の移動制約者のお客様の特性を理解し、確に対応するため、全福協及び全タク連がユニバーサルドライバー研修のカリキュラムを開発。23年10月より、タクシー協会、無線協同組合、タクシー事業者により実施。

全福協及び全タク連が組織する研修推進実行委員会は、本年1月18日、国土交通省のバリアフリー化推進功労者大臣表彰を受賞。



実施機関 30団体

受講者数 2,544名 (25年3月末現在)

③福祉タクシー共同配車センター

福祉タクシーを活用した共同配車センターが、東京都、大阪府、岐阜県東濃地区、京都市で運営。

前日までの予約により、ヘルパー等の教育を受けた運転者が移動制約者の方の外出をサポート。



タクシー業界における過疎地輸送の現状

①乗合タクシー

一人当たりの定額運賃で、定員まで相乗りが可能。
 「過疎型」では、バスの便が無い地域等にお住まいの方々の移動手段の確保に貢献。
 路線方式(定期、不定期)と区域運行方式(前日までの予約に対応して自宅等までタクシーが迎えに来るオンデマンド)がある。



- 路線バスのない地域や時間帯に対応した過疎型 → 2,299コース
- マイカーが利用できない移動困難な高齢者などの通院等お出かけ支援に対応する福祉型 → 38コース
- 地域の観光スポットを効率よく周遊する観光型 → 214コース
- 空港と周辺市町村を結ぶ空港型 → 327コース

このほか、「都市型」等を含め、

全国で3,096コース、9,703台

(平成24年3月末現在・国土交通省調べ)

②過疎地における乗合タクシーの事例

長野県飯田市上村 (有)天竜観光タクシー
 (ジャンボタクシー2台、普通車1台保有)
 上村地区唯一のタクシー事業者

毎週水曜日、木曜日運行

下栗の里 ← 8km → 旧上村上町 300円(片道)

下栗の里 ← 18km → 旧南信濃村和田 890円(片道)

※ 飯田市から人件費や燃料費等の諸経費を補助

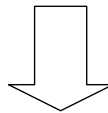
➡ 自治体からの補助により地域の住民の町への通院・買い物等の足として貢献

- 6 -

自家用有償旅客運送の市町村への権限移譲に係る意見

タクシーは、

- ・ 移動制約者やバス等が撤退した後の過疎地の住民にとって「最後の」公共交通機関
- ・ 郡部においても基本的に24時間・365日対応



自家用有償旅客運送は、

- ・ タクシー事業者によって十分な運送サービスが提供されない場合に認められるもの

したがって、自家用有償旅客運送の処分権者は問わないが、
 市町村への権限移譲にあたっては、

1. タクシー事業と自家用有償旅客運送の棲み分けが必要であること
2. 地域の足を守ってあらゆるニーズに対応するタクシーの位置付け
3. 地域に根付いた雇用の場を守っていくことの必要性

について、理解を深めて対応していただく仕組み・手順が不可欠

ケア輸送サービス従事者研修

日本の高齢化社会が急速に進み、ニーズに合わせたサービスの対応が求められています。現在、施行されているバリアフリー法の審議においても、「高齢者、障害者らを個別に、またはこれに近い形で輸送するサービスの充実を図るタクシーの活用」に努めることと付帯決議されました。こうした需要や役割に適切に対応える為に、(財)全国福祉輸送サービス協会(社)全国乗用自動車

連合会及び(社)シルバーサービス振興会では、移動に制約のある人々を支援し、適切なケア輸送サービスを提供する知識と技術の向上の研修カリキュラムを策定し、平成14年度から全国でケア輸送サービス従事者研修を開催しております。今後ケア輸送サービス従事者を多数養成し、安全かつ快適な福祉輸送の安心マークとして全国に広める活動を行ないます。

ケア輸送 あるいはお客様のご利用の様子



車椅子をゆくりり降すといった、タクシーまでの移動にも配慮が求められます。



車椅子からタクシーへの乗車には、お客様の顔を近づけないよう気を付けます。



車椅子にのみ、聞き方をはじめ、基本的な輸送や使い方を知らせていきます。



走行中は体勢が崩れやすいので曲がる前などは事前に声をかける配慮があります。



◇「ケア輸送サービス従事者研修」の修了者が取得する車種には「ケア輸送」のステッカーが貼ってあります。

◇車椅子利用が必要な方、車椅子を利用の方、聴覚・視覚障害のある方、また痛みのある方、長時間にわたる診察・治療などで疲れている方など、それぞれの方に合わせた適切なケアを研修を通して学んでいきます。

受講を希望される方へ

- 高齢者や障害者、介助を必要とされる方に関する基本的知識からドライバーが輸送前後や輸送に際するべき事項、また実際に介助が必要な場面を想定した実践的介助技術までポイントを絞って体系的にまとめた、オリジナル研修(本研修の為に作成した専用テキストを使用)
- 自分のペースであったり、学習できる通信教育を研修カリキュラムに取り入れ、総計45時間のカリキュラムにより受講しやすさに配慮。
- 通信教育(レポート3回)、集合研修(8時間×2～3日間)

- 研修修了者に対しては修了書及び、修了者が乗車する車両に貼るステッカーが配布されます。
 - ケア輸送サービス従事者研修は教育訓練給付制度厚生労働大臣指定講座です。
 - 研修資格は普通自動車免許取得者に限りません。
- 詳細につきましては下記までお問い合わせ下さい。
財団法人 総合健康推進財団 企画室
TEL. 03-5777-2754 FAX 03-5777-2753

会員になると...

1. 協会独自の福祉輸送サービス補助金(5000円)の加入
2. ホームページへの掲載による利用者への利用
3. 協会の発行する見聞録の送付、集約への参加
4. 各種の送付 etc.

詳しいことは協会のホームページまでお問い合わせ下さい。

協会のご案内

よりよい福祉社会の創造を目指して



一般財団法人 全国福祉輸送サービス協会

一般財団法人 全国福祉輸送サービス協会

〒102-0074 東京都千代田区九段南4丁目8番13号 自動車会館4F
TEL. 03-3222-0347 FAX. 03-3239-9200
<http://park16.wakwak.com/~zenfuku/>

私達は福祉輸送の継続的発展及び利用者の利便性の向上を図ってまいります ～ 全国に広がる 一般財団法人 全国福祉輸送サービス協会の 活動の輪 ～

ごあいさつ

「一般財団法人全国福祉輸送サービス協会」は、平成10年10月7日運輸大臣（現・国土交通大臣）より設立が許可され、また、政府の公益法人改革の方針に則り、平成23年4月1日に一般財団法人へ移行いたしました。

いま、わが国の65歳以上の高齢者人口は、急速な高齢化の進展により、2020年には人口の約4分の1以上が65歳以上の高齢者になるとが予測されておりです。

また、障害者については、障害者と同様の生活が営めるようにという考え方に基づき、自立と社会参加の要請が高まっており、平成17年には障害者自立支援法が成立しており（施行は平成18年4月～）です。このような背景から、高齢者や障害者等の移動に制限のある方々の交通手段を確保することが社会的に大きな課題となっております。

私どもは、車椅子専用車及び要台車等のいわゆる福祉輸送車で事業を営む事業者による団体として、昭和52年11月全国身体障害者専用輸送車連絡協議会を発足させ、その後福祉バス事業者も含めた福祉輸送の全国的組織に発展させるなど、一貫して福祉輸送の質をたかめ、利用者の利便性の向上に努めてきたところであります。

高齢化社会を迎へ、福祉輸送サービス事業の重要性はますます高まっておりますが、私どもに課せられたこれらの社会的使命を果たしていくため、社会福祉関係団体と協力し、福祉輸送の継続的発展及び利用者の利便性の向上を図り、もって社会公共の福祉に寄与するとともに、公共交通機関として国民生活の向上に貢献する所存でございます。

今後ともよろしくご支援、ご協力のほどお願い申し上げます。

沿革

- 昭和52年11月 全国身体障害者専用輸送車連絡協議会として発足
- 昭和62年11月 全国福祉輸送サービス協会と名称変更
- 昭和63年5月 (特)全国身体障害者専用輸送車連絡協議会第三分団員として加盟
- 平成2年4月 全国福祉輸送サービス協会事務局開設
- 平成4年11月 全国福祉輸送サービス協会と名称変更
- 平成10年10月 財団法人全国福祉輸送サービス協会設立（会長 川村 肇）
- 平成14年4月 ケア輸送サービス従事者研修開始
- 平成17年10月 会長 関 房一 就任
- 平成20年6月 公益法人10周年、福祉輸送サービス30周年
- 平成21年7月 会長 渡 眞二 就任
- 平成23年4月 一般財団法人全国福祉輸送サービス協会へ移行（代表理事・会長 渡 眞二）

福祉輸送サービスとは

お年寄りや障害をお持ちの方で、一般の交通機関を利用し難い人の移動を容易にするため、車椅子専用車、要台車、車椅子要台車用車及び福祉バスで、いずれも車面にリフトを取付けるなど利用者の立場に合った特別に工夫や改造が施されている車により、これらの方々が車椅子



病状への悪化、入院時に

福祉輸送はこのように利用されています。



冠婚葬祭、親戚、友人への訪問

や要台に乗ったまま安心して容易に乗り降りできる輸送サービスです。

利用者の戸口から行先の戸口まで、あるいはベットからベットまで輸送します。勿論乗務員はプロで、特に介護技術を含めた接客教育訓練がなされており、安全・安心です。

長年の努力と実績

当協会に加盟している事業者は、協会発足以来高齢者や障害者等の移動制約者の移動を容易にするため、リフト、スロープ等の装備を備えた車両により、福祉・教育・公共施設等への送迎、病院への送迎、入退院、観光・旅行、ショッピングなどの日常生活に対する協力、支援を行い、「皆様の定

として活躍してきました。こうした長年の努力と実績がかわれ、各事業者は、全国各地において利用者から安全・安心・親切な乗物として信頼され、好評を得て活躍しております。

協会の活動の成果

福祉輸送事業者の活動を容易にし、利用者の利便性を向上させるため、協会は、福祉車両に対する税制の改正や、運賃制度、従事者研修制度、

保障保険制度の創設などについて取り組み、その解決に努力して参りました。

これからの課題と取り組み

福祉輸送に関する問題点については、これまでの取組みで、一応の成果を挙げたものの、未解決のものもあります。福祉車両、福祉輸送事業者に対しての税制上の優遇措置の確立等、

また、利用者の利便性の向上と福祉輸送の安全確立のための関係法令等の整備等、その他未解決の問題については、これからの課題として取り組んで参ります。

- ① 積極的な日常生活の利用
- ② 各種ディサービス施設への送迎
- ③ 冠婚葬祭への移送
- ④ 養護学校の通学スクールバスの運行
- ⑤ 病院の送迎または入院送迎

- ⑥ 転地療養所への移送
 - ⑦ 駅、空港への送迎
 - ⑧ 観光、小旅行、冠婚葬祭、墓参
 - ⑨ 各種イベントへの参加
- このほかいろいろ利用されておりあります。



駅、空港への送迎



病室の会への出席や郵封、お買い物



親戚葬祭との入旅行、遠足参加（一日貸しでもできます。）

地方分権改革有識者会議
地域交通部会 部会長 殿

特定非営利活動法人
全国移動サービスネットワーク
理事長 中根 裕

自家用有償旅客運送に関する事務・権限等の見直しについて

自家用有償旅客運送は「福祉」と密接に関係することから、また、都市部・地方部を問わず移動が困難な住民は障がい者等に留まらず広く地域全体に広がっていることから、移動や外出の支援は、それらの施策と相俟って総合的に計画・実施される必要があります。

したがって、利用者の利益の保護や利便の増進を図り、交通の総合的な発達を図って公共の福祉を増進すること等を目的とする事務・権限の移譲は、基本的には歓迎するものです。

しかし、権限等の移譲にあたっては、以下のような課題があると認識しています。十分にご議論くださるよう要望します。

1 不当なローカルルールの是正について

全国各地には、例えば、運送団体の登録時以上に利用者人数を増やしてはならない、あるいは利用者が下肢障害のない知的障がい者等であっても福祉車両のみの使用に限定するなど、法令を超えて不当な地域独自の規制を設ける運営協議会が、多数あります。国土交通省旅客課は平成24年度からこの点検に取り組んでいるところですが、現状のまま権限等が移譲されれば、利用者も担い手も救われません。権限移譲の目的が、利用者の利益の保護や利便の増進を図ることであるならば、これ

までの不当なローカルルールがそのまま「分権」の名のもとに肯定されないような対策を講ずるべきです。

つまり一旦リセットし、権限移譲と合わせて、法令で制度趣旨を徹底して明記するとともに、不当なローカルルールを違法化するような規定を法令に置くことが重要です。

また、利用対象者や使用車両等は法令でその基準が決められているように、地域独自の基準(ローカルルール)を設ける場合は、運営協議会での協議によらず、住民の代表である自治体議会が制定する「条例」によって行われるよう法令を見直すべきです。分権改革ですでに実施されている義務付け・枠付けの場合の基準設定と同様にする必要があります。

2 救済等の第三者機関の設置

上記1が確実に行われない場合に備えて、不服・救済等のために第三者機関を設置すべきです。法令改正時にあわせてご検討ください。

3 道路運送法等を見直したのちに移譲すること

市町村には、少子かつ超高齢という人類未踏の社会に突入するにあたって、地域それぞれが実情にあったサービスを提供する体制づくりが求められており、また、それが分権の意味でもあります。

しかし、現行法令のまま登録権限のみが委譲されても、市町村の事務等による負担が増えるだけで、移動制約者の救済にはつながりません。

他の省庁や地方自治体が推進しようとする施策にも、移動制約者の生活を支援する制度政策があります。障害者総合支援法による移動支援事業や、日常生活支援総合事業等、厚生労働省が障がい者や高齢者を対象に推進する諸施策、経済産業省のいわゆる「買い物難民」支援、あるいは地域の公共交通施策等と連動し相俟って、市町村が総合的に施策を展開できるようにすべきです。

事務・権限の移譲にあたっては、前述のように自治体議会で条例を制定したうえで、市町村の裁量や判断で地域事情(地理的条件、利用者の生活状況、社会資源の有

無など)にあった仕組みをつくれるよう法令を見直すべきです。これが行われなければ、希望する市町村は一部に留まり、国の事務は依然として続くことになり、二重行政になるのではないかと懸念します。

4 権限の移譲先について

地域の合意の場である運営協議会は、いくつかの市町村が広域設置しているところが多く、開催に必要な事務担当を1年ごとに回している現状があります。次に回ってきたときは前任者が異動していて、難解な法制度を理解する頃には次の市町村の担当になります。

また、自家用有償旅客運送について、交通局がある政令市などを除いた市町村は福祉部局が担当することが多く、道路運送法による管理運営事務は手に余るとの意見があります。

加えて、単独・広域設置を問わず、現行制度では、登録による運送地域が限定されており(タクシー事業制度との比較)、市境の利用者でも他の運営協議会に申請が必要となるため、また、地域の合意の場が設置されず、有償運送空白地域対策のためにも、市町村でなく都道府県(および政令市)が広域的に行うほうが適切ではないでしょうか。市町村とする場合には、無責任体制とならないよう必要な措置を講ずることを求めます。

5 制度の見直しにあたって

自家用有償旅客運送の制度は、運送事業を規制する道路運送法の中で例外的に位置付けられていることから、運送事業を基準にした制度設計がされています。そのため、非営利団体にとっては、過度で複雑、整合性に欠け、実態に即していない制度となっています。

特に福祉有償運送及び過疎地有償運送で問題となるのは、運送者の登録の要件とされている「運営協議会の合意」です。その必要性・区域・対価(いわゆる運賃)の3点について、自治体が主宰する運営協議会での合意を必要とする等、自治体への積極的な関与を求めるという点では地域の問題を解決できるのではとの期待もありましたが、現実には、自治体の担当者にとっても過度で複雑、整合性に欠け、馴染みのない道路運送法は十分に理解されておらず、正しく運用されているとは言えません。結果として、運営協議会は開催しない、もしくは開催しても、タクシー等の利害関係者からの反発を懸念し、福祉・過疎地有償運送を制限することに終始している自治体が数多くあります。

それは、なぜ自家用有償旅客運送なのかの理念や目的が道路運送法のなかで明確にされていないからです。2006年に道路運送法の一部改正が行われた際に、当時の旅客課長が自家用有償旅客運送を位置づけることについて、少子高齢社会にあって、利用者の利益と保護を増進するためには、個人の社会参加とその環境整備が政策課題と発言しておられます。この趣旨に照らせば、運営協議会では、ニーズの把握や、ニーズに対して必要なサービスをどのように確保するかを包括的に協議すべきであり、運送者個別の条件を協議し合意を得る必要性はもはや見出せません。運営協議会の位置づけは変えるべきです。

権限移譲にあたって整理すべき課題（案）

特定非営利活動法人 全国移動サービスネットワーク

課題	見直しが求められる条項	
	道路運送法	同施行規則
有償運送を行う目的が明らかでない	第78条(有償運送)	
合意の場である運営協議会は利用者の利便向上の場とすべき (現状は、利害関係者による利害調整の場になっている。構成員の見直し或いは登録要件から削除)	第78条の4(登録の拒否)の 第5項 省令で定めるところにより・・・関係者が合意していないとき	第51条の3(申請に必要な書類)の 第5項 運営協議会において協議が調っていることを証する書類 第51条の7 合意していないとき 第51条の8 運営協議会の構成員等 第51条の11第2項の2 協議が調っていることを証する書類 等
救済機関(第三者機関)の設置	新規	
市町村の裁量や判断で地域事情にあった仕組みをつくれるようにする	第78条(有償運送)の第2号 第79条の2第1項第2号(有償運送の別)	第48条(法第78条第2号の者) 第49条(有償運送) 第51条(有償運送の種別) 市町村運営有償運送、過疎地有償運送、福祉有償運送 第51条の4(運送の区域)
	第79条の2第1項第4号(旅客の範囲)	第49条(有償運送)の第1項第3号(旅客の範囲)
	第79条の8(旅客から收受する対価) 第2項 国土交通省令で定める基準	第51条の15(対価の基準)の第3項 一般旅客自動車運送事業に係る運賃及び料金を勘案 第51条の17(運行管理)の第3項(業務) 第51条の18(乗務記録) 第51条の19(運転者台帳等)
	条例で定める(新規)	基準は条例で定める(新規)

<p>利用者の安全と安心のためには有償運送に相応しい運行管理の講習が必要</p>		<p>第51条の17(運行管理)の第2項(運行管理者要件)</p>
<p>移譲先を市町村とした場合、困難が生じるのではないか</p>	<p>第79条の9(輸送の安全等) 有償運送者は…国土交通省令で定めるものを遵守しなければならない 第2項 国土交通大臣は…必要な措置を講ずべきことを命ずることができる</p>	