

# 人が移動しやすくなることで、 地域が元気になる

平成25年7月3日  
佐賀県知事 古川 康



Copyright©2013 佐賀県 All Rights Reserved.

1

## 構 成

1. 人の移動手段確保について
2. 福祉有償運送の課題(問題点)
3. 制度改正の方向

# 1. 人の移動手段確保について



## 2. 福祉有償運送の課題(問題点)①

法律・規則以上に厳しい新規参入・規模拡大の条件がある

(参考: 県内A地区での主な実質協議項目)

主な(実質)協議項目	道路運送法(規則)上の取扱	協議する根拠
①新しい会員の登録	原則手続き不要	A地区ローカルルール
②使用する車を増やす	30日以内の届出(法79条の7)	A地区ローカルルール
③運賃上限(1/2)の緩和	実費の範囲内(法79条の8) ※運賃設定は要協議(規則51条の15)	対価公示 (運賃上限1/2の根拠)
④相乗り(複数乗車)での運送要件の緩和	特に規定なし	ガイドライン

## 2. 福祉有償運送の課題(問題点)②

現制度ができたことで、救われない人が多く出てきている

現制度では、高齢で経済的に困っているだけでは対象外。

無償運送等による対応事例もあるが、赤字なため継続が困難

高齢で経済的に困っている人の支援事例

### 無償運送の取組(NPO法人B)

- |         |                                  |
|---------|----------------------------------|
| (利用者要件) | ・NPO会員(NPO所在地域在住)<br>・1人で車の乗降が可能 |
| (運行日)   | 週3回                              |
| (会員数)   | 約40名(約1,300回運行/年間)               |
| (運行対価)  | 実費(ガソリン代)                        |
| (課題)    | 運営が赤字で事業の維持や拡大が困難                |

## 2. 福祉有償運送の課題(問題点)③

道路運送法において、市町村や都道府県の位置づけが不明確

道路運送法施行規則では、運営協議会を主宰することだけを明記

- 市町村では福祉担当課が担当
- 道路運送法に精通していない
- 1～2年で事務局を持ち回り

## 3. 制度改革の方向①

### 1) 権限移譲による運営協議会のあり方

#### 【提 案 1】

- ① 運営協議会を自治体の附属機関とし、自治体・地域が責任を負う仕組みとしていく
- ② 道路運送法・施行規則等の規制緩和

有識者会議  
Point 1

住民の想いを大切にする  
・改革が住民生活をどう豊かにするのかを意識する

有識者会議  
Point 3

地域の元気をつくる  
・地域資源を掘り起こし、最大限活用する

## 3. 制度改革の方向②

### 2) 権限移譲の受け皿のあり方

#### 【提 案 2】

- ① 都道府県にまず移譲し、手挙げ方式で市町村へ移譲
- ② 都道府県が、小規模自治体を補完
- ③ 行政関係者の制度理解の促進(人材育成等)

有識者会議  
Point 2

基礎的自治体の考え方を汲み取る  
・多様な自治体の状況を踏まえる

## 3. 制度改正の方向③

### 3) 地域公共交通の制度的枠組みの構築

#### 【提 案 3】

- ① 地方が、路線バス等だけでなく、身近な公共交通であるタクシー等も含め、地域の移動の問題について、自ら考え実行できる仕組みづくりが必要
- ② 国交省が提案している、新たな制度的枠組の構築を急ぐべき



# 自家用有償旅客運送について

平成 25 年 7 月 3 日  
全 国 市 長 会

- 自家用有償旅客運送に関する事務・権限については、国土交通省から「地域で判断できる裁量を拡大するため、希望する市町村に移譲する。」との回答があったところ。是非、その方向で進められたい。
- 特に、移譲の目的である「地域で判断できる裁量を拡大する」ことが重要。その際には、輸送の安全を確保する視点はもとより、移動制約者等の移動を適切に確保する視点、運送者の確実で安定した運行の視点、さらには原則ボランティアであるNPO等の運送者に過重な負担をかけないという視点が欠かせない。
- 全国市長会では、「地方分権改革検討会議」委員市区長等に対し、自家用有償旅客運送に関する支障事例や改善策等について調査を実施。その結果に基づき、制度の見直しを提案するもの。
- なお、希望する市町村への移譲に際しては、運輸支局等による相談体制の確立、及び運営協議会等における積極的な連携・サポートをお願いしたい。

1

## 1. 自家用有償旅客運送の「必要性」について

### (1) 現状

- ・ 地域における移動制約者等の輸送需要に対し、タクシー事業者等公共交通機関では供給が賄いきれないという「必要性」について、運営協議会において合意することが必要。しかし、この「必要性」を判断する際、潜在需要（外出をあきらめた回数等）をどのように算入するかなどによって「必要な供給量」に幅があるなどから、需要の見込みに対してタクシー事業者側の理解が得られにくい状況。
- ・ 地域のNPO法人が高齢者の通院のための事業を行おうとして、車両を購入し試験的に無料での運行まで実施したが、タクシー事業者との調整がつかず、事業化を断念した地域もあり。

### (2) 見直しの方法

移動制約者等の移動を確保するという福祉的な意味合いが大きいものであることから、「必要性」の判断の基礎となる「必要な供給量」の数量的データは、最大に見込んだ数値を使用すべきであることを明確にする。

### (3) 見直された場合の効果

必要な供給量の最大値が「必要性」の基礎となれば、地域運営協議会における協議の円滑化が図られ、必要以上に時間を費やすことがなくなり、移動制約者等に対する運送提供が早期に行えるようになる。

## 2. 福祉有償運送、過疎地有償運送における「対価」について

### (1) 現状

自家用有償旅客運送者が利用者から収受する対価は、「タクシーの上限運賃（ハイヤーを除く。）のおおむね2分の1の範囲内であること。」等の規定があるため、運送に必要な経費を確保することが難しく、事業継続、ニーズに応じた事業量の拡大、新規参入の障壁に。

### (2) 見直しの方法

「おおむね2分の1の範囲内であること」との規定を削除するなど、対価に係る規定を、適正に算定された必要経費を確保できるよう見直す。

### (3) 見直された場合の効果

対価の規定が見直されれば、必要経費を適切に確保することができるようになり、運送者の運営が安定するとともに、必要に応じた事業拡大、新規参入が促進され、移動制約者等の移動を確保することができるようになる。

3

## 3. 過疎地有償運送における「旅客名簿」について

### (1) 現状

過疎地有償運送において、旅客名簿を作成して事務所に備えておくこととされているが、過疎地域の住民全体が名簿登録対象者であるため、説明会等を開催して名簿登録を依頼したが、理解が進まず登録してもらえない住民がいるなど、名簿作成に多大な労力が必要。

### (2) 見直しの方法

過疎地有償運送の旅客のうち、当該区域の住民については、市町村運営有償運送と同様に旅客名簿の作成を不要とする。

### (3) 見直された場合の効果

対象となる過疎地の全住民を対象とすることができるようになるとともに、運送開始までの時間・労力を大幅に削減することができる。

4

## 4. 福祉有償運送における「講習」について

### (1) 現状

福祉有償運送において、運転者に義務付けられている講習に、2日間かかる地域があるところ。講習会は年1回のみ実施している地域（団体）においては、時期が合わなければ2日間の講習を遠方まで受講しに行かなければならず、受講者にとって大きな負担。

### (2) 見直しの方法

遠方での講習が1日で終わることとなるよう、例えば福祉に係る講習は、地元の社会福祉協議会等による講習でも可能とするなど、講習認定要領等を見直す。

### (3) 見直された場合の効果

運転者が確保できれば、要介護者等の利用者が必要な時に必要なサービスを受けることが可能となる。

5

## 5. 自家用有償旅客運送者の「更新登録」について

### (1) 現状

自家用有償旅客運送者の更新登録手続きにおいて、添付書類が多いなど、運送者の大きな負担に。

### (2) 見直しの方法

効率化の観点から、登録時と変更がない書類は提出を省略できるようにする、登録有効期間を延長するなど、運送者の負担軽減を図る。

### (3) 見直された場合の効果

添付書類の簡略化等がなされれば、ボランティアとして活動しているNPO法人等の運送者の更新登録手続きの負担軽減が図られる。

6



## 6. 自家用有償旅客運送における「運行管理責任者」について

### (1) 現状

自家用有償旅客運送において、5両以上の車両所持については、運行管理責任者の常駐が義務付けられているため、運行管理責任者の確保が困難、移動制約者等からのニーズに応えるための使用車両の増車ができないなどの支障に。

### (2) 見直しの方法

運行管理者の常駐義務が生じる要件を緩和する。

### (3) 見直された場合の効果

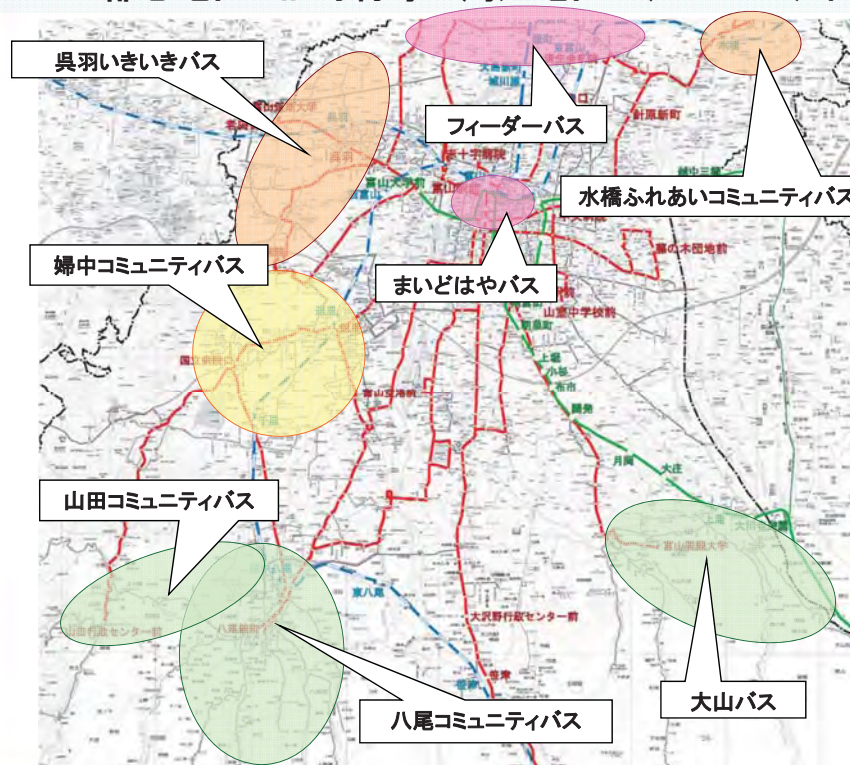
運送者が一定の範囲内で増車ができるようになれば、移動制約者等からのニーズに的確に応えることができるようになる。

7

# 富山市提出資料

## コミュニティバスの運行

都心地区と旧町村等の周辺地区で、コミュニティバスを運行



市の投入予算

- コミュニティバス運行経費 (H25年度予算)  
路線数 : 32路線  
市負担額: 約256百万円
- 生活バス路線維持 (H25年度予算)  
対象路線数: 13路線  
市補助金額: 約75百万円

- JR線
- 富山ライトレール
- 地鉄電車・市内線
- 主要バス幹線
- コミバス(市:直営)
- コミバス(市:委託)
- 地域自主運行バス
- その他のバス

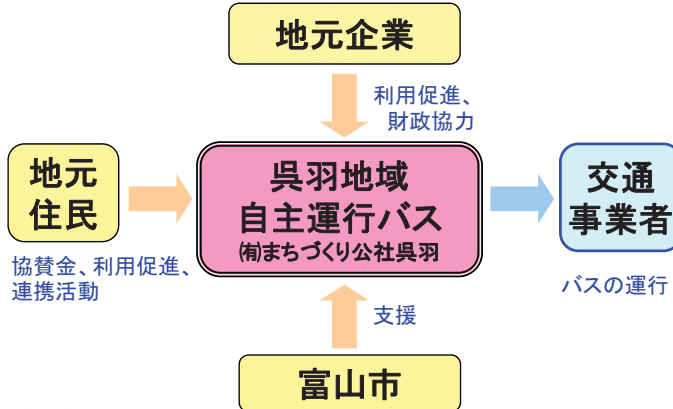
## コミュニティバスの運行 ～呉羽いきいきバスの例～



コミュニティバス運行における市の負担を軽減させるため、自主運行を推奨し、地域住民や地元企業が費用の一部を負担する運行を実施

### ■役割分担

地元の住民と企業が、市の支援以外に経費を負担



運行経費	運行収入	内 訳
32,840 千円	運賃収入 4,515 千円	・運賃収入 100円/人
	世帯の協賛 2,680 千円	・世帯から協賛金 400円/年・世帯 (約7,000世帯)
	企業の協賛 6,485千円	・地元企業から協賛金 (約90社)
	市の支援 19,160 千円	・運行経費補助 運行経費の9/20 シビルミニマム補助

※経費はH25年度予算

### ■運行システム(平成17年4月～)

- ・運行ルート:2ルート
- ・運行便数:20便/日(土曜14便/日)
- ・運行時間:7:12～19:55

### ■H24年度の利用者数

52,191人/年(1日あたり181人/日)

## 高齢者運転免許自主返納支援事業



高齢者による自動車事故の減少と公共交通の利用促進を図るため、運転免許を自主返納された65歳以上の方を対象に、公共交通機関の乗車券等や、運転免許証に代わる身分証明書等の取得費用を支援

### ■支援内容

#### 1. 公共交通機関の乗車券等の交付

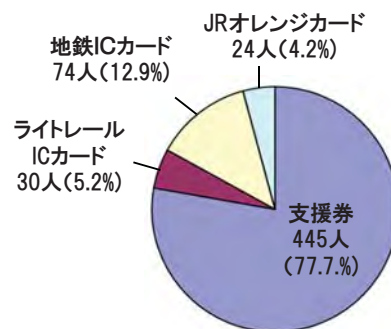
- ①支援券  
(タクシー料金の支払いや  
おでかけ定期券への入金に利用可)
- ②富山ライトレールICカード
- ③富山地方鉄道ICカード  
※いずれか1つ(2万円相当)

#### 2. 身分証明書等の取得費用の支援

- ①住民基本台帳カード(顔写真付き)
- ②運転経歴証明書
- ③おでかけ定期券  
※希望される場合、いずれか1つの取得費用を振込支給  
(上限1,000円)

### ■代替交通手段別 人数(割合)

《H24年度申請者の内訳》



### ■実績(H18.4.1～H25.3.31)

- ・申請者数 3,608人
- ・平均年齢 78.1歳



# 地域公共交通の現状



平成25年7月  
岐阜県 揖斐川町

## 1. コミュニティバスの運行状況

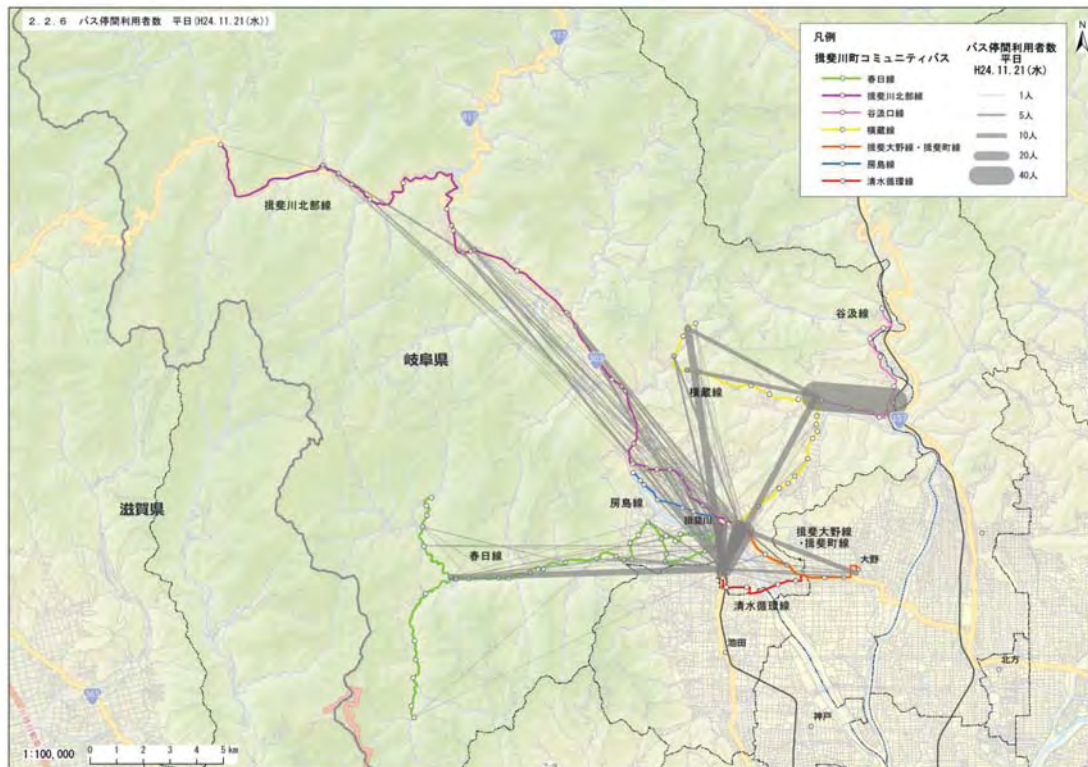
- 撤退した民間バス路線を引き継ぎ、町内の交通ネットワークを確保するため、コミュニティバスを運行  
※現在、8路線33系統を運行
- 年間総走行距離は、約60万キロ



## 2. コミュニティバスの利用状況

○年間利用人数は延べ35万人

○利用状況は、時間帯・路線によってバラつきがあるが、山村地域においては、「この地域までバスが伸びていることが重要」という声も聞かれる



3

## 3. 直面する課題

### ◆交通空白地は解消されていない

- 広大な町域を有するため、現在のコミュニティバスは幹線道路の運行で精一杯で、個別集落の巡回までではできておらず、依然として交通空白地が残っている。
- 町内の高齢化率は30%を超えており、地域によっては60%に迫る地区もある中、買物や診療所への往復など、生活に不便を抱える高齢者が増えてきている。

### ◆町の経費負担は年々増加している

- コミュニティバスの運行経費は年間約2.1億円で、うち運賃収入約4千万円を除いた約1.7億円を町が負担している。 ※町負担のうち、県から3.5千万円の補助あり。
- 利用者及び運賃収入は減少傾向にあり、町負担が年々増加している中、さらなる路線の拡張は、財政的にも厳しいところ。

### ◆公共交通の限界

- タクシーの営業所は町中心部にしかなく、そこから遠く離れた地域では、費用的にもタクシーを利用することは困難。
- 一部地域においては、スクールバスの空き時間帯を活用した無料の「福祉バス」を運行しているものの、広大な町域をカバーするには、車両の増や運転手の確保など、莫大なコストがかかる。
- 「たとえ週に1度でも、相応の負担をしてでもいいから、何とか生活の足を確保してもらえないか」との悲痛な声も聞かれる。

## 4. 解決へのアプローチと問題点

○以上の課題を踏まえ、将来にわたり持続可能な生活交通を確保するためには、交通の「共助」が必要と考える。



### 「過疎地有償運送制度」の活用検討

バスやタクシーなどの公共交通機関だけでは、十分な輸送サービスが確保できない場合、NPO法人や認可地縁団体などが運送主体となり、事前に登録した住民などの運送を行うサービス



### 【現実的問題点】

- ◆運送主体について、地域によっては、「法人格のない自治会」であっても受け手となり得る団体があるが、法の規定により実施ができない。
  - ◆逆に、特に山村地域においては、認可地縁団体やNPO法人であっても、人的・財政的に基盤が弱く、受け手としてなりたらず、ニーズはあっても担い手がいない状況にある。こういう地域においては、地域に根付いた企業が、地域貢献活動(非営利)として、受け手になっていただく選択肢もあるのではないか。
  - ◆さらには、利用対象者について、「事前に登録した住民など」に限定をされているが、コミュニティバス路線のない山村地域においては、観光客の足としての役割も期待されるところであり、事前登録者に限定する必要があるのか疑問である。
- ◎地域のニーズにあった柔軟な対応が必要とされている。

5

## 国から地方への権限移譲

### 旅客自動車運送事業にかかる支障事例・問題点について

#### 支障事例・問題点

- (1) 過疎地有償運送の運転者となるための要件である大臣認定講習は実施機関が少なく、講習形態も限られていることから、運転者の育成が非常に難しい。
- (2) 過疎地有償運送に必要な「市町村運営有償運送等運転手講習」は、実施機関が3カ所しかなく、急遽、運転者の確保が必要となった場合に対応が難しい。



#### 改善点

各地域にある自動車学校等で認定講習を実施し、運転者の申請や登録の手続きを陸運支局ではなく、市町村の窓口で可能とすること。



#### 効果

- (1) 人材が少ない地域の課題に対して機動的かつ効果的な事業展開が可能。
- (2) 実情を把握する町村が事務を行うことによって、町村の役割を高め、自立と責任ある行政サービスの提供が図られる。