

国土交通省自動車局旅客課意見募集担当あて

道路運送法施行規則の一部を改正する省令案に対する意見

1. 氏 名 NPO法人 全国移動サービスネットワーク 理事長 中根 裕
2. 住 所 〒156-0055 東京都世田谷区船橋 1-1-2 山崎ビル204
3. 電話番号 03-3706-0626
4. 電子メールアドレス info@zenkoku-ido.net
5. 意 見 (該当箇所) および (意見)

(1) 「非営利性を前提としつつ、市町村長が自家用有償旅客運送の実施主体として適切であると認めた者であって、協議会で合意を得た場合には」
意見)

法人格の取得や実務が困難な高齢化の進んだ地域においても、自治体や地元企業等が下支えすることでサービス提供できる可能性が広がることから評価できる。しかし、「協議会での合意」は削除すべきである。多くの運営協議会では登録制度の主旨を理解しないまま、法定3事項(「必要性」「運送の区域」「対価の基準」)以外についての協議を行う(他事考慮的運用)、一部の構成員によって恣意的に協議されている。運営協議会による協議・合意が、登録権限者と運営協議会の主宰自治体、それぞれの無責任化の原因となっている。実施主体については責任ある市町村長が認めることで十分であり、最終責任を負わない運営協議会の合意を条件とするべきではない。

(2) 「一定の条件の下で、地域住民ではない又は名簿に記載されていない地域外からの訪問者等も運送できる」
意見)

- ・福祉有償運送では、本来、地域外からの訪問者でもイロハニに該当すれば旅客の対象となるため利用可能である。地域外からの訪問者は旅客の対象外であると誤解され利用できていない現状があるため、正しい解釈の周知徹底で十分である。むしろ、施行規則第49条第3項「次に掲げる者のうち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であつて」については、移譲等のあり方検討会の「最終とりまとめ」にある通り、「市町村長または都道府県知事が認める者」を旅客として追加するべきである。
- ・また、「かつ、単独でタクシーその他・・・」は、「または、単独でタクシーその他・・・」に改めるべきである。「かつ」かどうか断定できない移動困難者が多数存在している。天候・体調・目的地・公共交通機関のサービスや設備状況等によって移動困難の度合いは変わる。心身的要因、交通要因、住環境要因、経済的要因、介護者不足など様々な要因が複合的に絡み合っただけで移動が困難な状況になった人が、制度からこぼれ落ちないためには「または」とするべき。「かつ」のままであれば、市町村長等が認める者が加えられた場合にも、判断が難しくなり活用されない恐れがある。

- ・過疎地有償運送においても、住民以外に「日常生活に必要な用務を反復継続して行う者」が旅客の対象となっている。地域外からの訪問者を日常生活に必要な用務を反復継続して行う者とみなすという解釈の周知徹底で十分である。
- ・市町村運営有償運送、過疎地有償運送及び福祉有償運送について、移譲等のあり方検討会の「最終とりまとめ」にある「市町村長において当該市町村の区域内、もしくは当該市町村及び隣接市町村の区域内に営業所を有するすべてのバス・タクシー事業者に対し、サービス提供の意思の有無を確認していること」を条件とすることは、事業者間の利害調整を促し、利用者利便を後回しにすることにつながる。何より、すべての事業者の意思確認を市町村長が得るのは大変な負担で現実的ではない。地域外からの訪問者を認めるとしてもこの条件が付くと実質的に認めないのと同じことになるのでこの条件は付けるべきではない。

（３）『交通空白地有償運送』に名称を改める」

意見)

市町村運営有償運送のうち、交通空白輸送は、下記の記述（※）により多くの地域で実施されている。過疎地有償運送も同様に実施されることを期待する。

※「当該市町村内の過疎地域や一部の都市地域などの交通空白地帯において、一般乗合旅客自動車運送事業によっては地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保することが困難となっている場合において、市町村自らが当該市町村内の住民の旅客輸送の確保のために必要な運送（当該市町村における一般乗合旅客自動車運送事業の路線の廃止又は休止を受けて地域住民の生活交通を確保するために行う運送を含む）を行うもの。※

加えて、交通空白の解釈は一般乗合旅客自動車運送事業の路線の有無等にこだわるものではないことを明記するべきである。

その他、改正概要に示されていないなかった事項

①<施行規則第 51 条の 3、第 51 条の 10 第 2 項>

運送者の新規および更新登録申請時に旅客の名簿は提出不要とし、登録を経て開始する団体は旅客ゼロを可能にすべき。

理由)

個人情報が含まれる旅客の名簿は団体で管理すべきものであり、個人情報保護の観点から、登録のためでも旅客の名簿を出すのは望ましくない。運営協議会に同じ旅客の名簿が提出される現状があり尚更である。登録の可否にどのように使われているのかも不明である。

そもそも、新規登録時に現に旅客が存在することを条件とするのは不適正であり、新規登録申請時は旅客がゼロを前提とすべきである。申請から運送の開始まで数か月以上かかるのに、名簿に記載させることは利用者（旅客）の利便を欠き利用者保護にも反する。

利用者の存する市町村担当者が利用者の適否を運営協議会の前に確認するという事態も生じていて、市町村の負担を増している。複数市町村による合同の運営協議会では申請団体が利用者本人に、個人情報を他市町村に提供することについての「同意書」作成を依頼し、居住市町村に提出することもある。

利用（予定）者、団体への過度な負担となっている。

利用者が増えるたびに旅客の名簿を出さなければならないという誤解も生じている。

②<施行規則第 51 条の 15>

運営協議会での対価についての協議は不要とすべき。

理由)

対価についての個別協議はせず、登録権者の確認のみで足りる。また、原価計算方式の場合、対価の変更は、市価のガソリン単価に即して変動制でも良いとすべきである。

ただし、設定した対価で利用者利便が確保されるか否か、公的な補助のあり方等の協議は必要である。

運輸支局からタクシー運賃表が配布され、車両の種類や活動形態にかかわらず、最も安い運賃設定を基準として厳密に 1/2 になっていなければ申請が認められない地域がほとんどである。

対価以外の対価についても、タクシーが収受していない場合は、福祉有償運送も設定することが認められない。これでは、「営利に至らない実費の範囲」とはいえない。

「営利に至らない実費の範囲」について協議がまとまらない。

③<施行規則第 51 条の 16>

一種免許保持者だけの条件”2 年間の免停無し”は削除すべき。

理由)

二種免許所持者は免停になっても免許停止処分者講習を受ければ運転に従事できる。一種免許も同様にすべき。従事している時に免停になると 2 年間活動停止になるという誤った解釈も生んでいて問題。運転者として従事している間に免許停止処分を受けた場合、運輸支局によって「その後 2 年間は活動停止になる」「適性診断を受ければ可」「免停期間が終われば可」など解釈・取り扱いが異なっている。専門家である運輸支局が間違えるのは、複雑・実態に即していない・矛盾がある等、問題があるのではないか。

④<施行規則第 51 条の 16 第 3 項 3>

セダン等運転者講習は廃止すべき。

理由)

セダン等運転者講習は、セダンへの移乗や介助技術を学ぶための講習だが、車いすのまま乗車することを希望している利用者に、セダンへの移乗介助を行うことはない。また、肢体不自由児・者以外＝セダンが向いている人については、福祉有償運送運転者講習でも学んでおり、内容が重複している。福祉自動車以外だからといって、特別な講習は必要ない。

⑤<施行規則第 51 条の 17>

運行管理の責任者が安全運転管理者かどちらかだけにすべき。

理由)

運行管理の責任者と安全運転管理者、両方必要とするのは過剰であり負担が大きい。副安全運転管理者の要件とも整合しない。

⑥<施行規則第 51 条の 20>

整備管理の責任者は必要でなく過剰である。運行管理の責任者もしくは安全運転管理者どちらかが行えば十分。

理由)

整備管理の責任者は、整備工場の整備士等を記載することが認められているが、それであれば団体で選任する必要はない。車両によって、また持込車両では、整備工場が異なることが多く、一つの整備工場を記載することは意味がない。選任した整備管理の責任者は、名前だけとなっている。

⑦<施行規則第 51 条の 21>

事故対応の責任者、苦情処理責任者、苦情処理担当者は運行管理の責任者もしくは安全運転管理者どちらかが行えば十分であり別に定める必要がない。様式 6 号が分かりにくい。

理由)

運行管理の責任者と運転者を兼ねていると、問題視されてしまう。多くの団体は、これだけの責任者を選任する規模ではない。事故対応も苦情処理も一人で足りる。

⑧<施行規則 51 条の 3、第 51 条の 10 第 2 項>

「4. 自動車についての使用権限を証する書類」を削除すべき。

理由)

自動車の使用権限を証する書類は事務所で保管すればよい。持込車両数が多い場合、同じ文面の書類を相当部数提出することになり、煩雑。通常は、取り交わす文面も、事務局自治体で用意されたものをそのまま使っており、提出する意味がない。

⑨<施行規則 51 条の 3、第 51 条の 10 第 2 項>

「5. 様式第 4 号 ”運転者等就任承諾書等及び運転免許証の写し並びに施行規則第 51 条 16 に定める資格の有無を証する書面の写し”」を削除すべき。

理由)

運転者の管理は団体ですべきことであり、運輸支局に提出する理由が不明。新規登録の申請に運転者の就任承諾書等が必要となる理由がない（登録後にも随時増減はある）。

- ・新たな運転者が増えることを運営協議会に報告しなければならない地域や、すべての提出書類を配布する運営協議会も多く、特に、運転免許証の写しについては、免許証だけでは分からないデータを、運転履歴証明書を取得させて確認するというローカルルールのもとになっている。
- ・就任承諾書・運転免許証の写し・資格の有無を証する書類の記載項目は、すべて運転者台帳に記載されている内容であり重複している。どちらか一方で十分。
- ・個人情報が含まれる運転者の情報は団体で管理すべきものであり、個人情報保護の観点から、外部に出すのは望ましくない。運営協議会に同じ承諾書等が提出される現状があり、尚更である。
- ・運転免許証は、申請の準備を始めた際に、写しを作っても更新申請の書類を出すまでに免許更新時期になってしまう場合があり、差し替えるため手間がかかる。

⑩<施行規則第 51 条の 13>

”事務所ごとに配置する自家用有償旅客運送自動車の数及びその種類ごとの数”は変更があっても届出不要とし年度末での報告事項に。

理由)

福祉有償運送は必ずしも車両台数と供給力が連動していないため、数を把握することには意味がない。増車や車両入れ替えの制限にもなっている。運転者の持込車両は、頻繁に運行している人ばかりではないため、車両の変更等の把握が困難。運行依頼するまで分からない場合もあり、どのくらいの頻度で、車両台数の変更を届け出ればいいのかわからない。

⑪<施行規則第 51 条の 17、18>

運転者の乗務記録の作成や、運転者台帳の整備は不要とすべき。

理由)

運転者に乗務記録を作成させる、また、運転者台帳の整備はタクシーやバス事業に準じたもの。運転者ごとの乗務記録や台帳は実態にそぐわないため、整備するならば全体の運行記録にすべき。

⑫施行規則に新規規程として、自家用有償旅客運送の目的や、運営協議会がまちづくりや福祉の観点から協議することを明記すべき。

理由)

移譲等のあり方検討会最終取りまとめの結果にある通り。そもそも、自家用有償旅客運送の目的が明記されていないため、「自治体職員が運営協議会を申請団体の審査をする役割と誤ってとらえている」、「運営協議会の合意が必要な法定 3 事項の協議においても観点が欠けているため本来の協議が行われていない」、「運営協議会が、運輸支局への登録申請と全く同じ書類を申請団体に求め全ての項目についてチェックしている」、「処理基準（通達）に書かれた項目は、登録権者が確認・精査するべきものであるのに、その全項目をチェックすることが運営協議会の目的と化している」といった問題が生じている。「目的」を施行規則に新規規定して明記すべき（厚生労働省の省令に、学童保育の目的が明記された事例あり）。