

## 「自家用有償旅客運送の事務・権限移譲に関するセミナーin佐賀」開催レポート

※基調報告・基調講演・パネルディスカッションの冒頭発表をまとめたものです（後半のディスカッションを除く）

### ★石田勝利氏／九州運輸局自動車交通部・部長

自家用有償旅客運送の経過と現状について、法改正以後、登録数は増え続けているが、当初から相当数の実施団体があった。実態が先行していたということ。福祉有償運送は九州でも各県 20 以上ある。九州では大分が少ない。といっても、多ければいいというのではなく、大分は大分なりの考え方があってこのような数字になっている。重要なことは地域で何が必要かを我々が考えていくこと。

自家用有償旅客運送の事務・権限移譲は、第 4 次地域分権改革一括法案で、ほかに運輸関係で自動車道の事業、運転代行業等と一緒に移譲が決まった。目的は、地域の裁量を拡大すること。しくみは非常にシンプルで、単純に登録をする監督する、単純にそれが移管されるというもの。2015 年 4 月からは、希望すればいつでも対応できる。支局に 2 人のスタッフを配置するほか、登録手続き等についても、通達や制度の改正という形で手直ししている。今後支局にも説明し周知していく。現在、自治体に移譲の意向に関するアンケートを行っており、今日 11/21 が締め切り。運用ルール改善は、スケジュールが見えているわけではないが、実施主体の弾力化、旅客の範囲拡大といった話が動いている。詳しくは資料参照。

交通政策基本法について。2014 年 11 月に成立した理念法。交通は基本的に交通事業者に任せるが、役割分担をどうすべきか、一人一人が考えていかねばなりませんよ、ということ。また、市町村が交通の計画を立てなければならない、それを国が支援します、まちづくりの観点から考え直しましょう、市町村だけでなく県も参画して実施できるという点が大きな変更点。

他方、バス・タクシー事業も大変。バス会社は 9 割が赤字。九州では 12.5 億円と各県が同額補助で、県路線バスの維持をしている現状がある。本当に県の方は真剣に考えていましたかと。また、タクシー会社は補助金一切なしで、約 6 割は赤字。従業員の労働時間は長く所得は低い。なり手がなく平均年齢も上がっている。奔走している事業者のことも頭に入れなければならないことも、認識してほしい。

### ★嶋田暁文氏／九州大学大学院法学研究院准教授

強調したいのは自治事務であるということ。国の出先機関が行う事務から、自治体の事務になる。法令（法律と施行規則）は遵守しなければならないが、通達は技術的助言になる。通達に関しては、自治体が自主解釈することができるということ。これが 2000 年分権改革の最大のポイントである。ただし、その変化が認識されていないことも多く、何度も国会での質問があり、別紙資料のような答弁がなされている。

自治事務になったことの意味を生かしていきましょうとご提案したい。今回の移譲については、希望する市町村が少ないが、必要だし重要なことだと考えている。

-----以下、福祉ネットワーク講座（11/14、岡山市にて）のレポートより一部抜粋-----

▽移動制約者のための移動手段の確保のために何が必要なのか？

福祉タクシーや介護タクシーは、どこにでも行けて、乗降介助も可能ということで優れているが、事業採算性が前提となるため利用者人口が少ない地域では普及しにくい。また、料金が高く気軽には利用できない。ヘルパーによる有償運送は、料金も安く、乗降介助もあるが、目的が通院等に限定されている。自家輸送は、無料というメリットはあるが、利用目的だけでなく、対象もデイサービスの利用者に限定されており、汎用性がない。これらに対して、福祉有償運送や無償運送は、料金が安く、利用目的が限定されていない。福祉有償運送は利用者の範囲が要支援・要介護・障がい者等の限定があるが、無償運送には限定がない。勿論、福祉有償運送等を普及させれば、移動制約者の移動手段は十分確保できるわけではない。各交通モードがそれぞれの強みを活かしつつ、共存し、相互に補完し合う関係性こそが大事である。ただし、利用しやすい地域における移動手段を充実させていくうえで、福祉有償運送や無償運送をもっと積極的に導入・活用していく必要性は高い。

▽「地域における移動手段」を確保するために自治体は何をすべきなのか？

- ①自らの責任を自覚し、先にある真の目的を見据えること、ビジョンを大切にすること
- ②現状と潜在需要をしっかりと把握して、計画を策定すること
- ③組織体制の整備

▽過疎地有償運送等・福祉有償運送を活用する

①当該事務権限の移譲を生かすことで過疎地有償運送等の導入場面が広がる。

自治事務となることで、国からの通知文の内容にとらわれる必要がない。過疎地の規定に「過疎地域その他これに類する地域」とあり、「その他これに類する地域」をどう解釈するかは自治体の判断に委ねられる。

②「有償・無償」の判断に係る裁量が広がる。

自治体による審査基準の定め方次第で、移動サービス団体が「無償運送団体」として活動できるようになり、登録に伴う活動の制約や事務負担から解放され、運営協議会からも解放される。結果として移動支援をする団体が増えて、自治体としても実施団体としてもメリットは大きい。

③立ち上げ支援

過疎地有償運送、福祉有償運送、無償運送の有効性、必要性が明らかになっても、それを担う団体が現れなければ、先には進めない。そこで、自治体は地域コミュニティやNPOに働きかけ、その立ち上げを促す必要がある。立ち上げおよび運行には様々な壁がある。自治体が支援することでこの壁を低くしていく必要がある。

-----抜粋ここまで-----

★高塚明氏／佐賀県身近な移動手段確保推進室・室長

多くの交通空白地域を抱える佐賀県においては、公共交通機関を主要な外出手段にしている人は全体のわずか7%。課題として、地域公共交通の輸送量は減少傾向にあり、事業者の経営が難しいこと、既存の公共交通とは違う、自家用有償旅客運送や無償運送等の移動手段の位置づけが曖昧であること、地方自治体が、住民の移動手段を確保するための法律的なしくみができていないことなどがあるととらえている。これに対し、最近「交通政策基本法」制定や、「地域公共交通活性化・再生法」改正、「道路運送法」改正などが行われた。

佐賀県では、人材育成と実態把握をまずやろうということで取り組んでいる。バス事業者に企画部門・分析する人を置けないために、従前の路線をそのまま走っているという状況もあるため、まず県内の路線バスの実態を把握する。また、移動困難者がどのくらいいるのか、数値に表したことはないので、各種団体にヒアリングするなどして見える化していく。

交通政策基本法にあるように、主体は市町村。県下 20 市町村の多くが一行政一人地域交通担当というような状況で、考える余裕がない。そのような境遇の人たちに集まってもらい、情報交換したり、近隣市町村がしていることを取り込んでいただくよう研修の場を作っている。担当課長や係長さんだけでは、解決できないことも多いので、首長をトップダウンで地域交通をがんばれる環境を市町村で作ってほしいと首長の集まる場も作っている。平成 27 年度以降きちんと計画に反映させていただけるよう、市町村に情報提供をするために、県が代わりに実態調査をしてデータをフィードバックしていく。

また、活性化・再生法の地域公共交通網形成計画に積極的に取り組んでほしいと考えており、唐津と玄界地域で、モデル的に取り組んでいただいている。それらを踏まえて他の市町村に課題やデータの提供、広域連携や NPO 等の積極的な活用を検討できないかと考えている。

福祉有償運送の運営協議会について。現在は県内 5 ブロックで開催している。NPO からは平成 19 年度に県で主宰してほしいとの要請があったが、実際にはブロック開催で担当者が 1, 2 年毎に交代しているため、前回の協議の結果が伝わっていないといった問題があると聞いている。今後は各ブロックの運営協議会にも県の職員がオブザーバーとして参加しながら当事者意識を持って課題を整理し、将来的に主宰するかどうかを考えていかなければならないと考えている。そもそも登録をするかどうかを協議するだけの運営協議会の存在意義も整理しなければならないし、活性化再生法に自家用有償旅客運送が位置づけられたことは大きなこと（協議体を一本化できる）。福祉サイドで行っている運営協議会と、企画部門で行っている地域公共交通会議がそれぞれに議論をするというのもどうかということがあるので、市町村と意見交換をしながら動きやすい体制を作っていければと思っている。

#### ★梅村譲治氏／佐賀県健康福祉本部長寿社会課・課長

平成 27 年 4 月から、介護保険の予防給付のうち訪問介護と通所介護が、地域支援事業に移行されていく、その中に訪問型サービス D（移動支援）が入っている。

地域支援事業の目的は、市町村は被保険者が要介護状態にならないように予防し、要介護状態になった場合でも可能な限り地域で自立した生活を送ることができるよう支援することとされている。

現在の介護保険制度において、移動の関係で利用できるサービスはあるかというところほとんど無い。①訪問介護に位置づけられた「通院等乗降介助」はあるが、ガソリン代は対象ではなく要介護 1 以上の方のみ。②訪問介護の身体介護中心型の場合、公共交通機関に付き添って通院介助し、要支援 1 から対象になっている（交通費は自己負担）。そのほかは、ショートステイやデイサービス通所リハビリと行ったところへの入退所時や通所時の送迎が行われている。市町村の任意事業（地域支援事業の一部）として実施することはできるが、佐賀県内では実施市町村はない。

これがどのように変わるかというと、介護予防・生活支援サービスに訪問型サービス D（移

動支援)ができたことによって、①と同様のサービスを要支援1, 2の人にも提供することができるようになる。その担い手はヘルパーでなくボランティアやNPOのヘルパー資格のない人でも可能になる。ガソリン代等送迎部分の対価は対象外。②部分や任意事業については、現行と変更はない。要支援1, 2の方のデイサービスへの送迎については、地域支援事業に移行するため①と同様になっていく。財源は給付と同じで、保険料が5割に国や県の市の財源も入るので、市町村の負担がすぐに重くなるということはない。ただ、国としては後期高齢者の増加率より総額を抑えていきたいというがあるので、将来的には押さえていく方向にある。

佐賀県としては、市町村に積極的に介護予防・生活支援サービスに取り組んでいただきたい。高齢者自身が行う移動サービスを任意事業として新しく実施するのであれば送迎部分も対象として出せると考えられる、新しい地域支援事業の部分は、これまで通院目的に限定されていたが、やり方次第では買い物や食事等にも広げられると思うので、市町村には検討をお願いしたい。まちの色々なところで活躍できるような地域作りを市町村にはお願いしたい。

★平野征幸氏／認定NPO法人 中原たすけあいの会・代表

福祉有償運送がタクシー経営を圧迫していると言われることがあるが、率で見ると0.6%は圧迫している。しかし、佐賀県は、軽自動車保有率が全国1位であり、それだけマイカーに依存しているということ。「軽」というのは所得水準も影響していると考えられる。

中原たすけあいの会のあるみやき町はコンパクトな町で、コミュニティバスが2本走っている。中原たすけあいの会は1997年から、移動の支援を中心に活動してきたが(2006年から福祉有償運送開始)、2008年からは無償運送も行っている。福祉有償運送があれば、ニーズに応えられるかというところではない。介護保険証や障害者手帳を持っている人は福祉有償運送の対象になるが、それ以外にも色々な人が困っている。特に、要介護認定を取らずに頑張っている高齢者は沢山いる。タクシーを使えば一番いいが、それが経済的な問題で難しい人も多い。

「もやい号」というワゴン車で、週3日、ガソリン代実費の無償運送を行っている。利用者は、学童も多く、増え続けている。「もやい号」は外出支援を目的に運行しているが、効果としては色々なことがあり、外出支援は、やはりまちづくりの一つとして位置づけていくべきと考えている。また、「もやい号」の実践から、比較的狭い町で、中心部にほとんどの公共・商業施設が集中しているみやき町においては、デマンド交通が向いていると考えている。

こうした中での地域公共交通活性化再生法の改正には、非常に期待しているし、介護保険制度の改正を受けて地域の支え合いが地域支援事業に入ったことは、結果的にはすばらしいことだと思う。介護保険だけでは自立した生活は送れない。市町村には権限移譲も受けてまちづくりの観点から制度運用してほしい。ただし、私たち自身も相当動かなければならないし責任を持たなければならない。