

2009年12月●日

国土交通大臣
前原 誠司 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

福祉有償運送及び過疎地有償運送に関する道路運送法改正への要請書

2006年に行われた道路運送法の改正によって、福祉有償運送及び過疎地有償運送は市町村運営有償運送と共に自家用有償旅客運送として制度化された。しかし、障がい者や高齢者を含む移動制約者の移動ニーズの高まりに対し、依然として十分な供給は確保されていない。制度が活動実態にそぐわないものとなったことにより、全国の市民ボランティア団体、福祉活動団体は移動制約者に対するサービス提供が困難な状況となったからだ。

そもそも住民の移動を確保する責任は行政にある。しかし、責任の所在が不明確なまま、利害関係者の調整を優先した制度運用がなされてきた。特に、福祉有償運送及び過疎地有償運送（以下、「福祉有償運送等」という）は、非営利の活動を求めながら、道路運送法という営利の事業者を規定する法律の下に、一般タクシーとの比較で要件が定められた。その結果として以下のような弊害が生じている。

- ・運営協議会が本来的な協議（地域の福祉交通のあり方）を行わない
- ・運営協議会や自治体が登録要件にローカルルールを上乗せする
- ・供給者に財政的な負担を転嫁している
- ・多様な供給が認められない

交通基本法案が制定に向けて動き出し、2012年に自家用有償旅客運送の地方移管が予定されている今、移動の確保の責任の所在を明確にし、多様な供給を促進するという目的をもって、福祉有償運送等の制度見直しが行われることを望む。

記

1. 移動制約者の移動の保障に対する財政的な支援と自治体の責任の明記

障がい者、高齢者が対象のサービスは、福祉施策として取り扱われることが多いが、本来は、ライフラインの整備という観点から、交通行政が責任を持ち財源を手当てすることによって、全体のシステム構築を合理的に進めるべきである。

国土交通省は、移動制約者を含めた移動の保障のために必要な財源を確保すること、地方自治体は地域生活に必要な移動手段をトータルにデザインし充足させる「責務」を負うこと、この2点の確認が必要である。

2. 登録要件である「運営協議会の合意」の撤廃と役割変更

道路運送法 79 条の 4 「地域の合意の場合」の規程により運営協議会での合意が登録要件とされている

が、実態は運営協議会によって福祉有償運送等が活動の範囲を狭められ、場合によっては活動中止に追い込まれている事例が存在する。

地域の福祉交通を検討する場の必要性は十分に存在するが、それを福祉有償運送等の登録要件とするのは移動制約者のニーズを無視した話である。道路運送法 79 条の 4「地域の合意の場」の規程は撤廃すべきである。現在の運営協議会は、地域の福祉交通を検討する場等として位置づけ、再整理することを要請する。

3. 制度運用における第三者機関の設置

現在の法令では、登録手続きにおいて不利益を被った人や組織が不当性や違法性について審査を申し出る機関がない。行政不服審査法は、登録手続きに関する不服には適用されないため、法改正においては、登録権者が説明責任を果たし、透明性の高い公正な制度運用がなされるよう不服申し立て制度を明記すべきである。具体的には、第三者機関を設置し、移動制約者や福祉有償運送等の団体からの異議申し立てを受理し、解決に向けて関係機関・団体との調整を図る機能を持たせることが望ましい。

4. 対価基準の撤廃を含めたルールの見直しと簡素化

対価の設定基準について、道路運送法では「実費の範囲」と明記されており、国自旅第 144 号通達では、タクシー運賃の概ね 1/2 が目安とされている。しかし、事務局機能の維持が困難で活動休止したり、運転者を含む人件費負担で赤字が増大している団体が殆どという現状である。持続可能な活動を保障できない制度設計は、道路運送法第 1 条にある「道路運送の利用者の利益の保護及びその利便の増進を図るとともに、道路運送の総合的な発達を図り、もつて公共の福祉を増進する」という目的に反する。現在の制度を維持するのであれば、サービスの形態や成り立ちに相応した対価設定を認めるべきである（ただし利用者負担は別の形で軽減すべき）。

現行の「タクシー運賃の概ね 1/2」以下であれば原価程度にしかならず、むしろ登録不要の要件として取り扱うのが妥当である。

5. 多様化の促進：福祉有償運送の利用者条件に生活環境要因を

現行の福祉有償運送は「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」であって、「イ」「ロ」「ハ」「ニ」※の範囲とされている。しかし、対象者の範囲を狭めるローカルルールが設定され、上記の範囲すら利用対象とならないケースも存在する。このような運用は地域の公共福祉を無視したものであり、移動制約者の外出を精神的に抑制させることに他ならない。

本来、移動制約者は、住環境、交通環境、介護環境、経済環境等の生活環境によって生まれるものである。身体的に「タクシーその他の公共交通」を利用できると判断された人が、実際に利用しているかどうかは検証されていない。利用対象者の範囲は、身体状況のみを条件にせず、前述のような外的要因を勘案して設定されるべきである。「身体状況に加え、生活環境により公共交通機関を利用することが困難な者」とし、その判断は利害関係者の介入しない形で行われることが望ましい。

※「イ＝身体障害者、ロ＝要介護高齢者、ハ＝要支援高齢者、ニ＝その他の障害」

以上