

# ＝関西 STS 連絡会＝

## 《 第186回 運営委員会レジュメ (2024.6.22) 》

### 1. 前回（第 185 回運営委員会 2024.1.20）の概要報告：

■ 開催日時・場所：2024 年 1 月 20 日 6 時～8 時、於：NPO 日常生活支援ネットワーク事務所。

■ 出席団体・グループ（7 団体）

- ◎ 伊良原淳也（関西 STS 連絡会） ◎ NPO 法人「移動送迎支援活動情報センター」（大阪市）
- ◎ NPO 法人「日常生活支援ネットワーク」（大阪市） ◎ NPO 法人「アクティブネットワーク」（茨木市）
- ◎ 伊藤豊（関西 STS 連絡会） ◎ NPO 法人「ジャスミン」（神戸市）
- ◎ NPO 法人「京都運転ボランティア友の会」（京都市） ◎ NPO 法人「自立生活センターやお」（八尾市）
- ◎ い～そらネットワーク（大阪市）

■ 報告 & 討議資料：

- ① パブリック・コメント「道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について」  
(2023.12.27 国土交通省)
- ② 「道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について」の一部改正案に関する意見  
(2024.1.15 NPO 法人 全国移動サービスネットワーク 中根 裕)
- ③ 「能登半島地震について 3」（2024.1.17 ゆめ風基金 八幡 隆司）
- ④ 「《国交省》自家用有償旅客運送に変動価格導入／規制改革会議 WG で提示」（2023.12.4 東京交通新聞）
- ⑤ 「《2023 年 10 大ニュース》“ライドシェア解禁問題”再燃」（2023.12.25 東京交通新聞）
- ⑥ 「ライドシェアの法律・制度の世界動向（2023 年最新版）  
——TNC 型と PHV 型に大別、日本導入の焦点は PHV 型か」（2023.11.13 自動運転ラボ編集部）

■ 報告と今後の取り組み等：

- 1) 《2023 年 移動送迎支援活動セミナー》  
「地域生活での“移動・外出手段”の現状とニーズに合った取組みを考える！」の開催
- 2) 9 月以降～「運転者認定講習会」等の開催

■ 報告 & 討議資料：

- ① 報告：NPO 法人 全国移動サービスネットワーク「第 18 回 通常総会」  
(2024 年 6 月 15 日／東京 KFC ホール)

■ 「2023 年度 三点重点方針 総括」

(1) 国や行政への提言活動：

⇒ 自家用有償運送に関する制度改正が進んだ。

【主な改善点】

1. 対価設定がタクシー運賃の概ね 8 割まで引き上げ：評価 ○
2. 「登録不要の活動」の運用範囲の拡大：評価 ○

3. 交通空白地の該当目安を提示：評価 △  
「半径 1 キロ以内にバス停や駅がない地域で恒常的にタクシーが 30 分以上に配車されないエリア」  
「交通事業者の営業外時間」
4. 運営協議会の地域公共交通会議への統合(別々でも可)：評価 ?
5. 更新手続きの簡素化、車内表示の廃止：評価 △

2. 自治体実施の障がい児の通学支援施策について、当事者団体と連携して全国的な浸透をめざすとともに、障がい者の通勤支援のあり方についての研究。
  - ・障がい当事者団体と意見交換を実施。具体的な動きにはつながらず。
  - ・文科省にスクールバスの実態や就学奨励費の支給の根拠や、運用のルール等をヒアリング。

3. 会員登録・組織強化を図り、情報発信力と情報収集力の向上をめざし、参加のしやすい会員組織として再編成をします。

【会員の属性変更】

〈旧〉正会員、賛助会員 ⇒ 〈新〉正会員、準会員、メルマガ会員、賛助会員

■ 資料①：自家用有償旅客運送の団体・車両数の推移（福祉＋交通空白地）

	団体数	車両数
2006年9月	3,022	15,456
2007年3月	3,160	16,086
2008年3月	3,073	16,542
2009年3月	2,952	17,008
2010年3月	2,964	17,584
2011年3月	2,984	17,794
2012年3月	2,959	18,060
2013年3月	3,036	18,715
2014年3月	3,036	18,499
2015年3月	3,022	18,980
2016年3月	3,107	19,526
2017年3月	3,131	19,189
2018年3月	3,134	19,238
2019年3月	3,167	19,088
2020年3月	3,140	19,042
2021年3月	3,173	18,643
2022年3月	3,140	18,760
2023年3月	3,126	18,472

※ 国土交通省「自家用有償旅客運送登録団体数・車両数・登録件数（運輸支局別）」を年度別に集計。

旧：市町村運営有償運送（交通空白）は「交通空白地」に、旧：市町村運営有償運送（福祉）は、「福祉有償運送」に分類した。

■ 資料②：自家用有償旅客運送の団体数の推移（福祉・交通空白別）

	交通空白	福祉
2006年9月	592	2,430
2007年3月	608	2,552
2008年3月	526	2,547
2009年3月	469	2,483
2010年3月	496	2,468
2011年3月	506	2,478
2012年3月	500	2,459
2013年3月	511	2,525
2014年3月	514	2,522
2015年3月	519	2,550
2016年3月	532	2,576
2017年3月	548	2,583
2018年3月	556	2,578
2019年3月	576	2,591
2020年3月	601	2,539
2021年3月	635	2,502
2022年3月	670	2,470
2023年3月	698	2,428

※ 国土交通省「自家用有償旅客運送登録団体数・車両数・登録件数（運輸支局別）」を年度別に集計。

旧：市町村運営有償運送（交通空白）は「交通空白地」に、旧：市町村運営有償運送（福祉）は、「福祉有償運送」に分類した。

■ 資料③ 移動制約者の数値的な現状について

(NPO 法人 全国移動サービスネットワーク 2024年6月「通常総会」資料より)

□ 高齢者に関すること

- ・65歳以上の者のいる世帯数（2019年現在）：「世帯数は2,558万4千世帯」（全世帯[5,178万5千世帯]の49.4%）。（2021年版高齢社会白書より）
- ・2030年には単身高齢者世帯は約800万世帯に迫る見通し（「日本の世帯数の将来推計」「国勢調査」より）

□ 世帯構成に関すること

- ・一般世帯では、①「単独世帯」が38.1%で各属性の中で一番多い。②「夫婦と子供」の世帯25.1%と、③「男親と子供」の世帯1.3%、④「女親と子供」の世帯7.7%を合わせた「親と子供」の世帯は34.1%で、単独世帯より4%程度少ない。（2020年国勢調査結果）

□ 障がいのある人に関すること

- ・障がいのある人の手帳保持者数：増加傾向であり、増加率で見ると知的障がいと精神障がいの増加率が高

い。「2016年生活のしづらさなどに関する調査（全国在宅障害児・者等実態調査）」

- ・精神疾患を有する外来患者数：増加率の高さは顕著である。（患者調査）
- ・在宅の障がい手帳所有者（3障がい）の同居状況：「同居あり」72.6%、「1人暮らし」21.5%。  
65歳未満の療育手帳所有者だけをみると「同居あり」は81.0%だが、そのうち92.0%は「親と同居」である。

#### ■ 資料④ 移動制約者の数値的な現状（増加率）

##### □ 障がい者統計

	2011年	2016年	増加率
身体障害者手帳所持者	3,863	4,278	111.0%
療育手帳所持者	622	962	154.7%
精神障害者 保健福祉手帳所持者	568	841	148.1%
障害者手帳非所持者で、自立支援給付等を受けている者	320	338	105.6%
合計	5,112	5,932	116.0%

	2017年	2020年	増加率
精神疾患を有する 外来患者数	3,891	5,861	150.6%

#### ②全国移動ネット総会への「お礼と感想」（2024.6.16 嶋田暁文@九州大学大学院法学研究院教授）

九州大学の嶋田でございます。

昨日の総会・講演会・シンポジウム、誠にありがとうございました。素晴らしい総会および講演会・シンポジウムになったと思います。懇親会に参加できず残念でした。

昨日は、本当にここまで来たのだなという感慨を抱きました。全国移動ネットの皆さんの努力が森参事官（←とてもさばけていて、頭の良い方ですね）との出会いによって見事に結実したことを、改めてお祝い申し上げたいと思います。

せっかくなので、昨日のシンポジウムの感想を。

僕は、今のライドシェアの動きというのは、自家用有償旅客運送にとって「諸刃の剣」だと思っています。一方で、規制改革の流れに乗る形で制度改革を獲得する契機になるという意味でプラスになりえます。しかし、他方で、NPO等の移動サービスが「金儲け」のための活動と同類に見られかねないという点と、ドライバー獲得が困難になるかもしれないという点で、マイナスにつながりえます。

そうした中で、やはり求められるのは「タクシー等による単なる輸送とは違う」という点を、はっきりと打ち出していくことだと思います。

その意味で、昨日、議論になっていた「提供するサービスが送迎だけの場合でも、生活支援サービスとして登録不要にできないか？」という問題設定は、その設定自体に問題があると感じました。そうではなくて、たとえば、病院での受け付けの手伝い、付き添いなどを組み入れるなどして「われわれが提供している移動サービスは、単なる送迎にとどまらないサービスなのだ。生活支援サービスの一環なんだ」というふうにしていくべきではないかと思っています。

仮にその主張が通らなかった場合でも、コミュニティ組織との連携を図り、地縁団体の活動の一環という位置づけを獲得すれば、別の筋立てで登録不要でできるわけであり、そういうしたたかさ・柔軟さも必要であるように感じました。

行政側が対応しやすいように筋立てを考えてあげることが大事であり、「提供するサービスが送迎だけの場合でも生活支援サービスとして登録不要にできないか？」というような相談の仕方をしてしまうと、むしろ行政側を悩ませるだけで、互いに余計な労力を使うことにつながってしまうと思います。

ちょっと話がズレてしまいましたが、ライドシェアが話題を呼ぶ中で、「タクシー等による単なる輸送とは違う」という点をはっきり打ち出していくことが、これまで以上に必要になっているということを重ねて申し上げたいと思います。

その上で、ボランティアドライバーについても、今後ライドシェアが広がっていった場合に、従前のボランティアドライバー層の一定割合がそちらに向かうことで、減少する可能性はあります。そう考えると、一つには、「お金だけではない価値」を改めて強調していく必要性があると思います。

もう一つには、新たなドライバーの供給源を開拓していく必要性もあると思います。後者の方向性を考える上で注目すべきは、宮崎県のえびの市などで自動車教習所と高齢者施設を合わせて運営している莞爾会（東健太郎・理事長）の取り組みです。AI を使って、運転手の目の動きや動作を測定し、運転の安全性を客観的に判定できる仕組みができあがっています。

莞爾会では、運転免許返納ではなく、長く運転し続けることが健康寿命につながるとして、この仕組みを活用して「安心」を確保しつつ、点数が足りない人には訓練をすることで運転レベルを向上させ、合格水準に持っていけないかということを考えておられます。

そして、高齢者等にこの仕組みを使ってもらい、運転レベルを判定し、一定以上の運転レベルを有する方には、運転ボランティアとして地域の移動支援に関わってもらい、という構想を持っています。運転するだけでなく、移動支援を行うことでコミュニケーションも高まり、ますます健康寿命の向上につながるという発想です。

こうした取り組みによって、行政にとっても介護保険の公的負担部分の軽減につながるのではないかとということで、いろいろと働きかけておられるところです。

僕は、宮崎県のモデル事業として位置づけてもらい、その成果を検証してもらってはどうかというアドバイスをしています。この取り組みがうまくいった暁には、国交省に上記仕組みの導入の補助金を作ってもらい、自動車教習所および自治体と連携する形で、ボランティア運転手を獲得していくという道筋も考えていたらよいかと思います。

すみません、ダラダラと書き連ねてしまいました。

最近「政策アドバイザー」として十分な貢献もできておらず、誠に申し訳ない次第ですが、引き続きどうぞよろしくお願いいたします。

まずは昨日のお礼と感想まで。

嶋田暁文@九州大学大学院法学研究院教授（行政学）

\*\*\*\*\*

嶋田先生。

監事の関口です。15日は、私は講演部分のみ遅参、早退でご挨拶もせず大変失礼しました。

①「運送のみの活動が生活支援といえるかどうか」の問いについては、「運送のみの活動」と言われると道路

運送法担当の行政官は「有償なら許可登録が必要」と言わざるをえないです。ですからご指摘のとおり運送のみの活動ではないと説明すべきだと思います。

移動には何らかの目的があるはずですので、通院、買物ならば、もちろん通院、買物支援と言えます。（実際は、ほとんど運転のみでも受診や買物の手伝いをしていると説明すればよいです。）

さらに外出自体に、運動、気晴らしなど医療的効果がありますから、外出支援という生活支援もあると思います。

外出支援には移動中（乗車前後及び乗車中）の見守り、介助などは必ず付随すると思います。

② 運転手の確保は、どこの分野でも大きな課題ですね。自動車教習所との連携は大変良いと思います。

ライドシェア問題については、ライドシェアの意味があいまいなので混乱していますが、運送事業として成り立つのは大都市の一部にとどまるので、ウーバーのようなものは認められても都市の一部にとどまると思います。

多くの地域の生活（観光なども含め）の足は、ボランティアだけでなく商店、旅館、農家など車を使える他事業の人が隙間時間などに移動サービスを担えるようにならないかと思います。

その意味で、許可登録不要の新ガイドラインで実費の範囲が広がったのは朗報ですが、まだ不十分です。バス、タクシーが使えないときに、心あるボランティアだけでは限界があると思います。ボランティアの確保も大きな課題ですが、従来ボランティアに入ってこなかった人たちにも、さまざまな形で移動サービスに参加してもらえるようになると思います。

引き続きよろしくご指導お願いいたします。

関口幸一

\*\*\*\*\*

関口様

お世話になっております、嶋田です。

丁寧なお返事、誠にありがとうございました。土曜日、いらっしゃっていたのですね。ご挨拶できず残念でした。

「運送事業として成り立つのは大都市の一部にとどまるので、ウーバーのようなものは認められても都市の一部にとどまる」というのは、僕もこの春にタイに行って強く実感しました。

東南アジアでは Grab というアプリがとても便利なのですが、スクータイという田舎では運転手が見つからず、まったく機能しませんでした（笑）

「商店、旅館、農家など車を使える他事業の人が、隙間時間などに移動サービスを担えるように」というのは、その通りですね。個人的には、一時期、地域通貨の仕組みが使えないかなと考えてみたりもしたのですが、それなりの成功事例はあるものの、機能条件の見定めが難しく、有効策にまでたどり着けずにいます。

こちらこそ、引き続きどうぞよろしくお願いいたします。取り急ぎお礼とお返事まで。

嶋田暁文

③ 規制改革会議答申（ライドシェア関係の）概要、内閣府・国交省の論点整理

（東京交通新聞 2024年6月10日）

「日本型」の効果検証・評価 期限定めず

昨夏以降の一連のライドシェア解禁問題は、5月23日の交通政策審議会（国土交通相の諮問機関）・自動車部会の中間取りまとめ、▽30日の岸田文雄首相、斉藤鉄夫国交相、河野太郎規制改革担当相・デジタル相に

よる 3 者会談、▽31 日の規制改革推進会議（首相の諮問機関）の答申、内閣府・国土交通省の論点整理——をもって、いったん決着を見た。

プラットフォーム（サービス基盤提供事業者）など、タクシー以外の主体がライドシェア事業に乗り出せる「ライドシェア新法」（米国流のライドシェア）の導入は先送りされるが、今後も政府部内で議論は続けられる。前提として、「日本型ライドシェア」（自家用車のタクシー、自家用車活用事業）の効果検証・評価が行われる。終わりの時期は定められていない。



規制改革推進会議の答申（ライドシェア関係部分）の概要と内閣府・国交省の論点整理は次の通り。

## ライドシェア事業に係る法制度について論点整理

### ◆ライドシェア事業に係る法制度についての論点整理（2024 年 5 月 31 日、内閣府・国土交通省）

#### I 「移動の足」不足の解消実態に係る論点

すべての地域について、適切なデータを検証して地域交通の「担い手」不足、「移動の足」不足解消の状況を確認し、自家用車活用事業や自家用有償旅客運送の制度の効果について、現時点では期根を定めず、適切な期間で、定量的に丁寧な評価を行い、適時適切に改善を不断にすることが望ましい。一方で、現時点においては、取得可能なデータの対象地域、内容には限界があることを踏まえ、少なくとも、アプリなどでデータが把握可能な 12 都市については適切なデータを検証する。

その際、これらの施策は開始して間もなく、天候、季節変動、イベントなどによる需要の短期的・中期的な増減への対応も含め、制度の運用について柔軟な見直しを行っていくことから、直ちにその評価を行うことは困難であることに留意する。

##### 1 モニタリングによる実態把握（自家用車活用事業、自家用有償旅客運送）

(1) 自家用車活用事業の創設や自家用有償旅客運送の制度改善の状況

(2) 利用者目線でのモニタリング

①主に都市部におけるモニタリング項目

②主に地方部におけるモニタリング項目

(3) 交通サービス、地域ごとの特性も加味し「移動の足」の充足の検証など

##### 2 モニタリングの実効性確保（自家用車活用事業、自家用有償旅客運送）

(1) モニタリング項目の充実・整理

(2) モニタリングの実施方法など

#### II 現時点で想定される論点

I の考え方を踏まえ、地域の「担い手」不足、「移動の足」不足の解消の観点から、自家用車活用事業の創設や自家用有償旅客運送の制度改善などが、地域交通の「担い手」不足や「移動の足」不足への対策として十分でない合理的に考えられる場合に備え、総合的な交通政策の観点も踏まえ、例えば、以下の事項などについて、法制度などの議論を行う必要がある。

##### 1 車やドライバーの安全の確保

(1) 運行管理のデジタル化・遠隔化

(2) ドライバーの教育・研修の効率化

(3) 実効性のある性犯罪対策

2 事故時の責任体制の確保

事故時の乗客に対する万全の責任体制の構築

3 ドライバーの適切な就業条件

4 個別輸送の充実による利用者利便の確保と外部不経済の発生とのバランス

5 全国展開のための制度要件、公平な競争条件の確保

広域での事業運営、価格規制の緩和、運営主体拡大などの際の公平な競争条件の確保、必要なタクシーサービス

6 諸外国のライドシェアで浮き彫りになった問題

7 消費者保護の確保

苦情処理のデジタル化の実現

3. 報告と今後の取り組み等：

1) 1月以降～「運転者認定講習会」等の開催

- ◎ 1月20日(9:30～18:00) / 関西 STS 連絡会「運転者認定講習会」(於：大阪市)
- ◎ 1月21日(10:00～11:30) / 関西 STS 連絡会「運転者認定セダン講習会」(於：大阪市)
- ◎ 2月17日(9:30～18:00) / 関西 STS 連絡会「運転者認定講習会」(於：大阪市)
- ◎ 2月18日(10:00～11:30) / 関西 STS 連絡会「運転者認定セダン講習会」(於：大阪市)
- ◎ 2月23日 / 海南市社協「住民互助による外出支援について」(於：和歌山県海南市)
- ◎ 2月25日 / 葛城市社協「移動外出支援ボランティア養成講座」(於：奈良県葛城市)
- ◎ 2月29日 / 河内長野市社協「運転ボランティア養成講座」(於：河内長野市)
- ◎ 3月2日 / 小松市「交通空白地有償運送運転者講習」(於：石川県小松市)
- ◎ 3月3日 / 三重交通「交通空白地有償運送運転者講習」(於：三重県津市)
- ◎ 3月9日 / NPO 法人ささえあい橋本シンポジウム「生活の要(かなめ)移動・外出・足の確保」  
(於：和歌山県橋本市)
- ◎ 3月11日 / 彦根市社協「運転ボランティア養成講座」(於：彦根市)
- ◎ 3月12、13日 / 四條畷市「交通空白地有償運送運転者講習」(於：四條畷市)
- ◎ 3月17日 / 海南市社協「運転者認定講習会」(於：和歌山県海南市)
- ◎ 3月20日 / 小松市「交通空白地有償運送運転者講習」(於：石川県小松市)
- ◎ 4月20日(9:30～18:00) / 関西 STS 連絡会「運転者認定講習会」(於：大阪市)
- ◎ 4月21日(10:00～11:30) / 関西 STS 連絡会「運転者認定セダン講習会」(於：大阪市)
- ◎ 6月22日(9:30～18:00) / 関西 STS 連絡会「運転者認定講習会」(於：大阪市)
- ◎ 6月23日(10:00～11:30) / 関西 STS 連絡会「運転者認定セダン講習会」(於：大阪市)
- ◎ 7月31日 / 那賀町社協「交通空白地有償運送認定講習」(於：徳島県那賀町)
- ◎ 8月 日 / 大阪狭山市社協「運転者認定講習会」(於：大阪狭山市)

■ 次回連絡会議：2024年 月 日(土) pm5:00～

於：NPO 法人 日常生活支援ネットワーク事務所