

＝関西 STS 連絡会＝

《第 185 回運営委員会レジュメ (2024.1.20)》

1. 前回（第 184 回運営委員会 2023.9.30）の概要報告：

■ 開催日時・場所：2023 年 9 月 3 日 5 時～7 時、於：NPO 日常生活支援ネットワーク事務所【Online】。

■ 出席団体・グループ（7 団体）

- ◎ NPO 法人「日常生活支援ネットワーク」（大阪市）
- ◎ 伊良原淳也（関西 STS 連絡会）
- ◎ NPO 法人「自立生活センターやお」（八尾市）
- ◎ NPO 法人「寝屋川市民たすけあいの会」（寝屋川市）
- ◎ NPO 法人「自立生活センターFREE」（吹田市）
- ◎（社福）「ぼぼんがぼん」（茨木市）
- ◎ い～そらネットワーク（大阪市）

■ 報告&討議資料：

- ① NPO 法人 移動送迎支援活動情報センター「事業報告書等」報告と承認
・事業報告書 ・活動計算書 貸借対照表 ・財産目録 ・役員・会員体制
- ② 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」改正に伴う「道路運送法・施行規則」の一部改正
「地域公共交通会議と運営協議会の統合」（第 51 条）へのパブリック・コメント
(2023.8.25 NPO 法人 全国移動ネット・中根裕)
- ③ 「地域公共交通会議と有償運送運営協議会の統合——国交省が方針 全国移動ネットは配慮要望」
(東京交通新開 2023 年 9 月 4 日)

■ 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！」
- 2) 6 月以降～「運転者認定講習会」等の開催

■ 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」の
一部改正案に関する意見募集について（2023.12.27 国土交通省物流・自動車局旅客課）

■ 意見募集期間：2023 年 12 月 27 日～2024 年 1 月 25 日（締切日時 2024 年 1 月 25 日）

■ 問い合わせ先：国土交通省物流・自動車局旅客課 03-5253-8569

「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」の一部改正について（概要）

2023 年 12 月 国土交通省物流・自動車局

1. 背景

自動車による移動手段の確保は、日常生活の維持、地域の活性化、観光振興、教育を受ける機会の確保、外出増加による医療・介護費の削減など、多面的で公共的な意義があるため、地域の関係者が地域公共交通会議等の場を活用して議論を行い、その結果を踏まえた取組を行っていく必要がある。

その際、地域の公共的な運送は、サービスの安全性及び継続性の観点から、バス、デマンド交通やタクシーなどの公共交通機関の活用を第一に考えていくことが重要であり、これらの公共交通機関による運送サービス

が十分に確保できない場合には、道路運送法の定める自家用有償旅客運送制度を組み合わせることで移動手段を確保することを検討すべきであることは、「ラストワンマイル・モビリティ/自動車 DX・GX に関する検討会」の提言のとおりである。

他方、高齢社会や共働きの進展、地域へのさまざまな観光客の来訪などを考慮すると、地域での互助活動・ボランティア活動による運送、自家使用の自動車による運送等にも一定の役割を持たせないと社会・経済活動の維持が困難になることも現実である。

公共交通機関又は自家用有償旅客運送の利用が困難な住民の運送や他のサービスに付随して生じる運送の考え方を整理し、運用してきたところであるが、地域における移動資源の確保がかなり困難になっているなかで、道路運送法における許可又は登録を要しない運送についても、公共交通機関や自家用有償旅客運送の果たす役割を補完することが重要であることから、改めて明確化するため、「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」（2018年3月30日 通達第338号）について、所要の改正を行う。

2. 改正の概要

- (1) 利用者から収受するガソリン代等の実費に、保険料及び車両借料等を新たに追加
- (2) 宿泊施設、幼稚園等、施設送迎や生活支援サービスなどの主たる事業に付随する運送において、運送の有無によって利用料が変わらない場合、実費の受領を容認また、宿泊施設等においては、無償運送の運行範囲の考え方を明確化
- (3) 通訳案内士等による公的機関が認定する資格を有する観光ガイドがガイドのために運送する場合の取扱いを明確化
- (4) その他所要の改正

3. 今後のスケジュール（予定）：公布・施行 2024年2月

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)

《意見》

- ・パブリックコメントの背景にも記載されているように、少子高齢・人口減少・核家族化は年々進行しており、厚生労働省の2022年国民生活基礎調査によれば、高齢者ひとり暮らしと高齢夫婦のみの世帯は、高齢者がいる世帯全体の6割を超えている。日中高齢者のみを加えると8割以上にのぼる。つまり、多世代で暮らす場合にありがちな家庭内での福祉的機能が期待できない状況にある。
よって「地域での互助活動・ボランティア活動による運送、自家使用の自動車による運送等にも一定の役割を持たせないと社会・経済活動の維持が困難になる」という認識は卓見である。改正にあたっては、地域での互助活動・ボランティア活動による運送が更に促進されるような内容にしてほしい。
- ・地域づくりの観点から、互助活動・ボランティア活動による運送は徐々に広がっているが、利用者が負担できる範囲が余りにも狭いため、安全を確保するためのドライバー研修や自動車保険等のリスクマネジメント、あるいは車両の確保等は、担い手である団体やボランティア等が負担するしかない現状である。せっかく始まった互助活動が継続困難になるケースも出ている。
よって、改正の概要に記載されている「利用者から収受するガソリン代等の実費に、保険料及び車両借料等を新たに追加」することは、互助活動の拡大が期待できるため賛成である。ガソリン代実費の算出方法は簡素化されたい。
- ・「生活支援サービスなどの主たる事業に付随する運送において、運送の有無によって利用料が変わらない場合、実費の受領を容認」についても期待したい。
生活支援サービスなどに付随する運送においては、病院内で付添っていることが必要であると運用されて

いるが、支援が必要な高齢者のニーズはさまざまである。ファミリーサポートとして実施されている子どもの預かりにともなう送迎サービスは送り届けである。保育園や幼稚園等に送り、保育士や教諭等に託してその場を離れる。決して保育園や幼稚園等で付添っているわけではない。

同様に、高齢者の場合も、看護師等がいる場所まで付添い、安全性を確保したうえで離れるようなケースも運用の対象にすべきである。

- ・「高齢者の移動手段を確保するための制度・事業モデルパンフレット」2022年3月改定35頁に、
(例1) 自治会で輸送サービスを行っている場合として、「輸送サービスを利用する人も利用しない人も、会費は同じであれば、運送の対価が特定されないので、許可・登録は不要」と書かれている。しかしながら、運送サービスに係る経費は、利用しない会員も事実上負担していることになり、不公平ではないか。
自治会等の地縁団体が運送サービスを実施できることを明記すること、あわせて、利用する会員と利用しない会員の会費に差をつけても良いと明記してほしい。
- ・同様に、(例2) 高齢者サロンやデイサービス等の送迎は許可・登録不要だが「送迎サービスを利用する人とならない人で、施設利用料が違う場合は許可・登録が必要になる」と記載されている。
運送サービスを実施するにあたっては、車両や保険などの維持費にかなりの金額がかかっている。これらを送迎サービスを利用しない人も事実上負担していることになり、不公平ではないか。善処を期待したい。
- ・同「パンフレット」2022年3月改定においては、「運送主体であるNPO等は、運転者(ボランティア含む)に対して運転役務に対する報酬を支払うことができる」と明確化された。もともと、団体が運転ボランティアに人件費を供与することについては、従来から特段禁止されていたものではないとのことだが、周知されていない。
通達の改正にあたっては、その旨を明文化されたい。

③「能登半島地震について3」(2024.1.17 ゆめ風基金 八幡 隆司)

能登地震発生後およそ2週間がたち、現地の様子も少しずつ変わり始めています。

再開した学校もありますが、七尾特別支援学校や輪島、珠洲市の支援学校分校などは損傷もひどく、再開は未定です。

金沢市内の1.5次避難所となっている体育館には現在は200名ほどの受け入れですが、申込者は900名に及んでいると聞きます。要配慮者スペースも準備されていると聞きます。

そんな中、ゆめ風基金の緊急理事会が1月15日に開催されました。理事会では、この間の事務局の動き(過去にメーリングリストに投稿したもの)を報告した後、今後の支援の方向性を話し合いました。

障害者個々人の支援をやっていくことで方向性は出たものの、この間入ってきているのは施設を中心とした状況で、現在の情報が少なすぎることから、もう少し情報を取りつつ、緊急支援とともに、息の長い支援にも対応していくことしか理事会では決められませんでした。

ただ様々な障害者団体が今後、現地に入り込むこと、いつも震災支援で動いてくれているJDF(日本障害者フォーラム)が動き出せば現地拠点ができる可能性もあるので、連携して人員を派遣することはできないかなどを話しました。

ゆめ風基金としても現地で活動している金沢の「ひまり教室」とさらに連携をして情報を得るために、1月末に事務局員が現地入りすることを決めました。

また翌日の1月16日には、能登半島地震障害者支援会議をWEB上で行い、現地支援をしている金沢の人から現状を聞いたり、今後の支援を検討しました。「石川バリアフリーセンター」の坂本さんは、「今も現地に

物資を運んでいる。役所は物資があっても、仕分ける人がなく、うまく物資が運ばれない。施設によってはまだまだ物資を望むところもあり、現在、地元の 40 あまりの施設の要望を聞いて、物資を届けている」ということでした。

石川県会議員の竹田さんからは、冒頭の支援学校再開未定となっていること。今、能登半島の人たちを施設も含め金沢に来てもらうことを行政が積極的にやっていることなどが話されました。

奥能登は、まだ交通事情も悪く、宿泊する場所もほぼない状態ですが、支援をしている施設職員の疲弊も激しく、何とか人員を送り込むことが必要な状態です。

ゆめ風基金としては、今後少しでも人員が派遣できるよう考えていきたいと思います。

今回も早急に大阪救援本部会議を設置し、人員派遣や街頭カンパなどを計画していきたいと思います。

(ゆめ風基金 八幡)

能登半島地震緊急支援へのご協力についても、よろしく申し上げます。

●郵便振り込み：郵便振替口座番号：00980-7-40043、名義人：ゆめ風基金。

●銀行振り込み：ゆうちょ銀行店番 099 支店、当座 0040043 コメカゼキキン



石川県珠洲市 (2024 年 1 月 5 日)



石川県輪島市 (2024 年 1 月 5 日)

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)

国土交通省は、自家用有償旅客運送制度の「運送の対価」(料金)の見直しについて、金額の目安を「タクシー上限運賃のおおむね 2 分の 1」から「約 8 割」に引き上げるとともに、配車アプリによるダイナミックプライシング(変動価格制)を導入する方針を決めた。11 月 30 日、オンラインで開かれた政府の規制改革推進会議「地域産業活性化ワーキング・グループ」(WG、座長=林いづみ桜坂法律事務所弁護士・創立パートナー)の第 3 回で示した。

「道路運送法の許可・登録不要の運送(無償運送)」の“任意の謝礼”に関しては、アプリ上で支払えるようにする。ライドシェア解禁問題自体の議論は WG で続けられ、次回は 12 月 12 日の予定。年内に方向性が出される。

WG 会合で国交省の鶴田浩久物流・自動車局長は、運送の対価について「現在、タクシーの運賃の約半分としているが、約 8 割に見直す。実費の範囲内で、配車アプリを使ったダイナミックプライシングも可能とする」と披露した。対価の引き上げ方針は、同省の「ラストワンマイル・モビリティ」関連 12 施策の一つとして掲げられ、先の「オーバーツーリズム(観光公害)の未然防止・抑制に向けた対策パッケージ」の「タクシー不足に対応する緊急措置」で約 8 割と水準が開示された。対価に変動価格を採用する案は、公式には初めて打ち出された。

WG の規制改革派のメンバーは「合意が取れない」として、自治体主宰の地域公共交通会議などでの協議要件の撤廃を相次ぎ求めた。鶴田氏は「地域の関係者に、一緒に交通について考えてもらうことが重要。これを前提に考えたい」と強調。その上で、「協議が円滑に進んでいないという(首長の)方が半数を超えているような紹介があり、何とかしたい思いは一緒だ。円滑な協議を促進するための方策を検討したい」と答えた。

「交通空白地」の目安について、「半径 1 キロ以内にバス停、駅がなく、タクシーが恒常的に 30 分以内に配

車されない」と示し、有効性を検証する意向を伝えた。

運行区域のあり方に関し、「隣町に買い物に行ったり、通院したりと、住民の生活領域が行政区域を越える実態がある。ニーズに応えるための対応方策を早急に検討する」、株式会社の有償運送への参画の是非では、「法令上、株式会社が運送主体になることはできないが、市町村や NPO が運送主体になり、アウトソーシング（外部委託）することが可能。ニーズに即して検討していく」とした。

議論の焦点となっている道運法 78 条 3 号の「交共の福祉の許可」に言及。「公共の福祉を確保するため、やむを得ない場合に、国交大臣の許可を受け、地域、または期間を限定して運送の用に供するときは、自家用車で有償の旅客運送をできるという法律の規定になっている。交通空白地に限られていないことが 2 号（自家用有償旅客運送）との大きな違い。運賃についても実費の範囲内に限られていない」と説明した。3 号の見直しに向け、「2 号の改良だけでは、今の課題に対応できないとの指摘を受け、新しいものとして制度設計すべく、鋭意検討している」と述べた。

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）

新型コロナウイルス禍からの脱却が進み、人・企業の動きや訪日外国人観光客が回復した 2023 年。バス・タクシー業界は人手の確保に向け、運賃改定（値上げ）と賃上げに本格的に踏み出した。一方、朝の時間帯や観光地でのタクシーの供給不足を背景に、自家用車ライドシェアの解禁問題が再燃。岸田文雄首相が国会の所信表明演説で検討を指示し、連日のように報道されるなど、社会的関心を集めた。東京交通新聞社は、今年の本紙報道の中から **10 大ニュース**を選んだ。

- ① ライドシェア解禁問題が再燃
- ② 改正地域交通活性化法施行
- ③ 「ラストワンマイル・モビリティ」関連 12 施策打ち出す
- ④ 全国で運賃改定
- ⑤ 自動運転「レベル 4」運行開始
- ⑥ 国交省「物流・自動車局」発足
- ⑦ 電動キックボードが公道走行可能に
- ⑧ 配車アプリ専用タクシー発車
- ⑨ 外国人観光客急回復、観光公害が社会問題化
- ⑩ バス事業誕生 120 周年

◆ ライドシェア解禁問題が再燃

コロナ禍の影響でタクシーの乗務員数が 2 割減り、時間帯や地域によって供給不足が顕著に。これらを捉え、菅義偉前首相、LINE（ライン）ヤフーの川邊健太郎会長らが自家用車ライドシェアの解禁を提起。国会や政府の規制改革推進会議「地域産業活性化ワーキング・グループ（WG）」で激しい議論が繰り広げられた。WG で全国ハイヤー・タクシー連合会の川鍋一朗会長が矢面に立たされた。12 月 20 日のデジタル行財政改革会議で、タクシー会社管理の下で自家用車と普通免許ドライバーによる営業運行を認めるなどの方向付けがなされた。ライドシェアそのものの検討は来年に先送りされた。

◆ 改正地域交通活性化法施行

乗合バス・乗合タクシーの「エリア一括協定運行事業」やタクシー「協議運賃制度」などを創設する地域公共交通活性化・再生法が 10 月に施行された。地方鉄道のバスへの転換を含め、地域交通の R・デザイン（再構築）、共創が本格化した。

◆ 「ラストワンマイル・モビリティ」関連 12 施策打ち出す

国土交通省は 5 月、交通不便地域の解消に向け、タクシーと乗合タクシー、自家用有償旅客運送の制度・運

用を緩和する 12 の施策を打ち出した。地方に U ターン・I ターンした個人タクシー事業者の活用や最低車両台数の緩和、有償運送の対価の目安の引き上げ（タクシー運賃のおおむね 2 分の 1 から約 8 割に）などが盛り込まれた。

◆ 自動運転「レベル 4」運行開始

福井・永平寺で 5 月、自動運転水準「レベル 4」（特定条件下での完全自動運転）車両の運行が始まった。ゴルフカート型を使用。10 月に接触事故が起き、運行中止中。本田技研工業（ホンダ）と米ゼネラル・モーターズの自動運転タクシー専用車「クルーズ・オリジン」が登場。2026 年初頭の実用化を目指している。

◆ 配車アプリ専用タクシー発車

タクシー配車アプリ「GO（ゴー）」専用車両の稼働を、運営会社の GO（中島宏社長）と日本交通（東京、若林泰治社長）が 3 月にスタートさせた。午前 6 時～午後 10 時の間の 1 回 5 時間、時給 1500 円からのパート勤務を導入。副業を認め、若者や主婦ら幅広い層からの人材獲得を目指す。

◆ 外国人観光客急回復、観光公害が社会問題化

コロナ禍が落ち着き、訪日外国人観光客が急回復。オーバーツーリズム（観光公害）が京都や北海道・ニセコなどで社会問題化した。観光地向けに乗合バス・タクシーを積極的に導入するなどの「オーバーツーリズム未然防止・抑制対策パッケージ」が 10 月、政府で取りまとめられた。タクシー車両・乗務員を派遣する「ニセコモデル」が 12 月始動した。羽田、成田両空港では、警視庁や関東運輸局が白タク対策に本腰を入れ始めた。

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）

ライドシェア導入の可否をめぐる議論が国内で過熱し始めた。業界団体や一部の与野党議員から強い反発を受けるのは必至で、どういった結論を迎えるかは不透明な状況だ。

世界においても各国で賛否を巻き起こし、規制を設けた上で導入を許可するケースや全面禁止するケースなど対応が分かれているようだ。

議論を深化させる上で欠かせない世界各国の対応は、どうなっているのだろうか。ライドシェアの実情に迫っていく。

《記事の目次》

- ライドシェアのタイプ（ライドシェアの定義はあいまい？／TNC 型と PHV 型の区別）
- ライドシェアが禁止されている国（TNC 導入先進国は意外と少ない？／日本におけるライドシェアの現状／自家用有償旅客運送を制度化）
- 【まとめ】日本が導入する場合は PHV 型？

■ライドシェアのタイプ

ライドシェアの定義はあいまい？

一口にライドシェアと言ってもさまざまなサービス形態が存在し、必ずしも議論の主流となっているマイカーを活用したフレキシブルな有料移動サービスのみを指すわけではない。公的機関含め、情報を取り扱うものによってライドシェアと定義されている中身が異なるため、正確な情報が非常につかみにくい。

また、各国の対応そのものも変化し続けているため、最新かつ正確な海外の情報をつかみきることは正直なところ困難だ。情報が錯綜しているのだ。

よって、ここでは Uber Japan が規制改革推進会議で提示した資料や過去の情報などをもとに、各国の状況について紹介していく。

TNC 型と PHV 型の区別

Uber Japan は、ライドシェアに関する議論を進める内閣府の規制改革推進会議の地域産業活性化ワーキング・グループで、「諸外国におけるライドシェア法制と安全確保への取り組み」と題したレポートを 2023 年 11 月 6 日に提出した。

レポートによると、G20 主要国におけるライドシェア導入・制度化の状況については、米国やカナダ、ブラジル、メキシコ、インドが TNC 型、中国、オーストラリア、英国、フランス、ドイツ、ロシアが PHV 型を導入しているという。韓国、イタリアは未導入だ。

G20 主要国におけるライドシェアの導入および制度化の状況

北米	米国	TNC 型	プラットフォームへの許可制。運転手の事故・犯罪歴、規制に適った車両点検の有無の確認、保険の付保などは、プラットフォームの責務とされている	欧州	英国	PHV 型	運転手・車両に加えプラットフォームにも規制。運転手の要件は、健康状態や犯罪歴の確認、語学能力、試験合格
	カナダ	TNC 型			フランス	PHV 型	運転手・車両に規制。運転手の要件は、健康状態や犯罪歴の確認、語学能力、二段階の試験合格
中南米	ブラジル	TNC 型		ドイツ	PHV 型	運転手の要件はタクシーと同様に健康診断程度だが、PHV 事業者による運行管理を受ける場合が多い	
	メキシコ	TNC 型		イタリア	未導入	PHV 制度があるが、日本のその他ハイヤーと類似	
アジア・太平洋	中国	PHV 型	運転手の許可制。要件は犯罪歴の確認など。プラットフォームにも許可要件があり、安全確保の責任が課されている	ロシア	PHV 型	プラットフォーム・運転手の許可制と思われる。詳細確認中	
	豪州	PHV 型					
	韓国	未導入					
	インド	TNC 型	プラットフォーム及び車両に規制あり				

出典：内閣府公開資料

TNC (Transportation Network Company) 型は、配車プラットフォームが各ドライバーの管理や運行管理を行うもので、ドライバーに課される要件は基本的にプラットフォームが定める。上記の TNC 型を導入している国は、この運用ルールについて法制化しており、プラットフォームに対して規制をかけるほか、ドライバーに対して一定の規制をかける場合もある。

一方の PHV (Private Hire Vehicle) 型は、個人タクシーの派生形のようなもので、ドライバーに対し登録や車両・運行管理を国が義務付けているという。ドライバーがライドシェアを行うためには、国の要件を満たし、かつ登録しなければならない。プラットフォームに関係なく、各ドライバーに対し規制当局が規制をかける形式だ。簡易版個人タクシーのようなイメージだろうか。一般的には、流し営業やタクシープールの利用などはできず、アプリによる予約・配車要請に応じて運行することになる。

大雑把に解釈すると、多くの人がイメージするライドシェアは TNC 型で、一定の規制はあるものの、ドライバーはプラットフォームに登録することでサービスを提供することが可能になる。

一方、PHV 型は国による登録・許可などが必要なため、TNC 型に比べ厳格に管理されることになる。PHV 型も本質的にライドシェアに含まれるが、これを除外して論じているケースも多く、故に正確な情報をつかみきれないのだ。

諸外国におけるライドシェア法制

	TNC 型ライドシェア法	PHV 型ライドシェア法
法制の概要	Uber 等プラットフォーム事業者をTransportation Network Company (TNC)と位置付け、TNCによる運転手管理や運行管理を義務付け。	個人タクシーの派生形であるPrivate Hire Vehicle (PHV)として位置付け、運転手に対して登録や車両・運行管理を義務付け。
導入国	米国、カナダ、豪州、中国、ブラジル等	英国、フランス、ドイツ等
規制・管理スキーム		
期待効果	<ul style="list-style-type: none"> ○ 供給の増加 ○ 供給の柔軟化 ○ 自動運転への適用 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 短時間勤務等で運転手採用の間口が拡大。 ○ 自宅等から稼働が始められるため、時間的・場所的な需要の増減に対応しやすい。 ○ 米国 AZ 州等で自動運転に TNC 法を適用へ
		<ul style="list-style-type: none"> ○ 短時間勤務等で運転手採用の間口が拡大。 ○ 自宅等から稼働が始められるため、時間的・場所的な需要の増減に対応しやすい。 × 規制対象となる運転手が存在しない。

出典：内閣府公開資料

■ライドシェアが禁止されている国

TNC 導入先進国は意外と少ない？

ライドシェア禁止とされる国・地域は、日本のほか韓国、台湾、香港、イスラエル、EU 諸国の大半などがよく挙げられているが、これは TNC 型のドライバー本位の自由なライドシェアを対象としたもので、PHV 型のライドシェアは除外されているものと思われる。

TNC 型を導入する先進国は思いのほか少ない印象だ。一方で、PHV 型を認める国は意外と多い。

日本におけるライドシェアの現状

日本では、マイカーを有償運送に用いることは道路運送法第 78 条により一部例外を除いて禁止されている。例外は、緊急を要する災害時や公共の福祉目的で市町村や特定非営利活動法人などが国土交通大臣の許可のもとサービスを提供する場合が相当する。

つまり、平時においては一般ドライバーがマイカーを用いて営利目的で有償運送を行うことは厳格に禁止されているのだ。

個人タクシーの要件についても、二種運転免許の保持をはじめ、法人タクシーでの 10 年以上の運転歴や申請日以前 10 年間無事故無違反であることが課せられるなど厳格に定められており、PHV 型に適するような緩和要件もない。

国土交通大臣の許可を得ずマイカーで有償運送を行うことは、いわゆる「白タク」とみなされ、3 年以下の懲役もしくは 300 万円以下の罰金に処される。

自家用有償旅客運送を制度化

一方、公共交通空白地域や障がい者などの福祉輸送を行う目的など地域の移動ニーズに適切に対応するため、自家用有償旅客運送制度が設けられている。地域における関係者の協議を経て、合意のもと自家用車を用いた有償運送を行う仕組みだ。

公共交通の不足解消や福祉といった目的と地域の合意形成が必須とされるため、この場合においても個人が勝手にマイカーを用いて有償運送を行うことはできない。

地域における関係者協議を経て、管轄運輸支局などに申請し登録を行う。登録には、主に以下を定める必要がある。

- ①運行形態（路線や区域） ②旅客の範囲 ③使用する自動車 ④運行管理・整備管理の体制
- ⑤運転者の資格要件 ⑥旅客から収受する対価

ドライバーは、2種運転免許保有者、または1種運転免許保有者で自家用有償旅客運送の種類に応じた大臣認定講習を受講した者に限られる。

対価については、旅客運送に要する燃料費や人件費などの実費の範囲内であると認められる範囲内で設定することができる。

【まとめ】日本が導入する場合はPHV型？

先進国においては、自由にマイカーを使用してサービスを提供するTNC型は思いのほか導入されていないことが分かった。その一方、国に登録するPHV型の導入を図るケースは徐々に広がっている印象だ。

仮に日本で導入される場合を推測すると、TNC型は不可で、PHV型に落ち着く可能性が高そうだ。その上で、運行エリアや時間帯などの個別要件が上乗せされるのではないだろうか。

なお、ライドシェア推進論者はTNC型に加えPHVをライドシェアに含んで論じることが多い。一方、ライドシェア反対論者はPHVを除外して論じることが多い。それ故、情報が錯綜しているのだ。政府答弁もあいまいな印象が強い。

TNC、PHV以外にも、同一目的地向け純粋な相乗りを行うカープール型なども存在する。公的機関は、まずライドシェアの定義・対象を明確にした上で正確な情報を発表し、公正な議論を進めてもらいたい。

3. 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り組みを考える！」の開催

- 日時：2023年11月10日(金)
- 会場：大阪市立総合生涯学習センター5階 第一研修室
- 主催：NPO法人 移動送迎支援活動情報センター
- 後援：NPO法人 全国移動サービスネットワーク
関西 STS 連絡会

■ セミナー次第

● 基調報告

「道路運送法改正から17年、今、問われている課題は何か」：

- ・講師：講師：関口幸一さん

(NPO法人 全国移動サービスネットワーク・監事、元・国土交通省自動車交通局旅客課長)

- ・講師：伊藤みどりさん (NPO法人 全国移動サービスネットワーク 事務局長)

● 地域からの報告

- ①日野町東桜谷おしゃべり会「おたすけカゴヤ」の取り組み (滋賀県蒲生郡)
- ②太子町社会福祉協議会「外出支援・訪問型サービスD」の取り組み (大阪府南河内郡)

③和泉市「移動支援サービス・チョイサポシのだ」の取組み（大阪府和泉市）

●近畿圏での現状

「近畿圏での“生活交通”“くらしの足”を支える法整備の到達点」:

・報告：大石信太郎さん（近畿運輸局 大阪運輸支局 輸送部門 運輸企画専門官）

●質疑応答&まとめ

三星 昭宏さん（近畿大学 名誉教授、関西 STS 連絡会 顧問）

■ セミナー参加者数：70 名



セミナー風景



関口さん+伊藤氏



大石専門官

2) 9月以降～「運転者認定講習会」等の開催

- ◎ 9月16日（9:30～18:00）／関西 STS 連絡会「運転者認定講習会」（於：大阪市）
- ◎ 9月17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）
- ◎ 9月25日／橋本市「運転者認定講習会」（於：和歌山県橋本市）
- ◎ 9月26日／橋本市「運転者認定セダン講習会」（於：和歌山県橋本市）
- ◎ 10月10日／能勢町社協「公共交通空白地運転講習会」（於：大阪府能勢町）
- ◎ 10月18日／和歌山県福祉保健部「生活支援専門会議」（於：和歌山県みなべ町）
- ◎ 10月19日／NPO 法人てとて「移動送迎サービス運転インストラクター研修」（於：三重県南牟婁郡）
- ◎ 10月21日（9:30～18:00）／関西 STS 連絡会「運転者認定講習会」（於：大阪市）
- ◎ 10月22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）
- ◎ 10月31日／橋本市「運転者認定講習会（補講）」（於：和歌山県橋本市）
- ◎ 11月18日／さわやか虹「運転者認定講習会」（於：福井県鯖江市）
- ◎ 11月25日／和歌山県 NPO サポートセンター「ボランティア輸送学習会」（於：和歌山市）
- ◎ 11月30日／和歌山県アドバイザー派遣事業「登録許可を要しない移送支援」（於：和歌山県橋本市）
- ◎ 12月8-9日／那賀町社協「運転者認定講習会」（於：徳島県那賀町）
- ◎ 12月13日／宇陀市社協「運転ボランティア養成講座」（於：奈良県宇陀市）
- ◎ 12月16日（10:00～11:30）／関西 STS 連絡会「運転者認定講習会」（於：大阪市）
- ◎ 12月17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）
- ◎ 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17日／海南市社協「運転者認定講習会」（於：和歌山県海南市）

■ 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