

＝関西 STS 連絡会＝

《 第189回 運営委員会レジュメ (2025.5.31) 》

1. 前回（第 188 回運営委員会 2025.1.25）の概要報告：

■ 開催日時・場所：2025 年 1 月 25 日 3 時 00 分～5 時 00 分、於：えびす食堂（大阪市浪速区敷津東）。

■ 出席団体・グループ（10 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） ◎ 伊藤豊（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「自立生活センターFREE」（吹田市）
- ◎ 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）
- ◎ 三星昭宏（近畿大学・名誉教授） ◎ い～そらネットワーク（大阪市）

■ 報告 & 討議資料：

- ① レポート「移動困難者への支援 地域住民の“足”を考える」(「移動サービス研修会 in 岐阜 2024.11.8」)
 - 1) 福祉有償運送に係る通達改正のポイント
 - 2) 通達の全面改正「許可又は登録を要しない運送に関するガイドライン」（2024 年 3 月施行）
 1. 互助型移動支援(許可・登録不要)を後押しする 機能や資源など
 2. 全国の住民互助の取組み…よくある実施事例
 3. いかなる場合 & 形態においても利用者から「実費」を収受できる
 4. その他
- ② 事務連絡「自家用有償旅客運送におけるローカルルールのうち合理的・客観的な理由に基づかないものの見直しに係る適切な措置について」（2024 年 12 月 27 日）
- ③ 「公共ライドシェア」と「日本版ライドシェア」について
- ④ 《本紙が選ぶ 2024 年 10 大ニュース》日本版・公共ライドシェア拡大
(東京交通新聞 2024 年 12 月 23 日)
- ⑤ 「連載報道：《ニュータウンのいま》身近な足の現場」（朝日新聞 2024 年 12 月 25 日～12 月 29 日）

【Part①】＝池田・伏尾台＝	【Part②】＝交野・寝屋川＝
【Part③】＝豊能・岬＝	【Part④】＝堺・御池台＝
【Part⑤】＝加藤・各古屋大院教授に聞く＝	

■ 報告と今後の取り組み等：

- 1) 移動・送迎サービス「運転協力者講習会」変更の件
- 2) 9 月以降～「運転者認定講習会」等の開催

■ 報告 & 討議資料：

①全国移動サービスネットワーク「2024 年度 第 2 回通常理事会」で情勢討議

(『モヴェーレ No.40』2025 年 5 月より引用)

全国移動ネットの理事会（2025 年 2 月 22 日開催）において、「交通空白」解消に向けた国の動きなどを踏まえ、情勢についての協議がおこなわれ、これらを踏まえて「2025 年度の方針及び事業計画」を、現在、作成中です。

○ 日本版ライドシェアは、夜間対応だったり、観光客や元気な人を対象としたサービスだったり、くらしの足としては期待が持てない。

○ 自治体による交通空白地有償運送は、市民の移動の足の確保という視点では期待したい。しかし、タクシー

会社との連携や調整には限界があるのではないか。

- 2050 年の日本は人口の半分が高齢者と障がい者になると言われている中で、どのようなサービスが必要かを考えなければならない。
- 交通空白地有償運送の人材育成や実施が急激に広がっている。この流れを大事にすることによって、福祉有償運送の人材確保にもつながる可能性があるのではないか。
- 公共交通の衰退が著しい。都市部にも交通空白地がある。いろいろな組み合わせが求められている。
- 許可・登録不要の活動は、市町村の方針に基づいて基盤ができ、福祉有償運送には支援も計画もない状況。交通空白地有償運送と同一線上で公的支援を行うべき。
- 許可・登録不要の運送を含めて、利用者目線で検討する場が、国レベルでも必要だと思う

② 「住民の助け合いによる 車両を使った登録不要の移動サービスのはじめ方」大阪で開催

(2025.2.4 NPO 法人全国移動ネット事務局長・伊藤みどり)

2025 年 2 月 4 日、大阪市で大阪有償ボランティア団体連絡会が「住民の助け合いによる車両を使った登録不要の移動サービスのはじめ方」と題して勉強会を開催した。府内の住民参加の生活支援サービス団体や生活支援コーディネーターなど 72 名が参加し、全国移動ネットの伊藤事務局長が講師を務めた。

“住民主体の移動支援”を取り巻く国交省、厚労省の法制度が変化しているものの、その内容を理解し、地域づくりに生かすのは簡単ではない。質疑応答では、市町村によって異なる状況や、大阪ならではの悩みがあることが浮き彫りになる場面もあった。各地の取組の活性化に役立つことを願い、講演と質疑応答の要旨をご紹介します。



伊藤事務局長

1. 住民主体の移動支援の特徴

「住民主体の移動支援」の特徴としては、個人のニーズにあわせて臨機応変に対応すること、小学校区域単位くらいの小規模な地域を単位として創出されることが挙げられます。

ドア・ツー・ドア、または自宅のすぐ近くで乗降する仕組み取っていることが多く、ボランティアが通院や買物、高齢者のサロン等への運転や付添を担っています。「乗り合って」スーパーやサロンへ行くタイプと、「個別に」生活支援と一体的に支援するタイプがあります。“道路運送法上の許可や登録をしない方法”、つまり運送の対価に当たるお金は受け取らない形態が、全国的に増えています。

「フレイル」という言葉をよく聞くようになりました。虚弱状態のことですが、①健康と要介護の中間の状態、②社会的・心理的・身体的といった多面的な要因によって生じる状態、③回復できる可逆性のある状態を指します。フレイル状態の高齢者は、外出して交流すると元気になれると言われていますが、そのためにはいろいろなものを組み合わせて暮らしていく必要があります。バスやタクシーは、自分から乗りに行ったり申し込んだりして利用する移動手段ですが、住民主体の移動支援は、声を掛けて誘い出したり、迎えに行ったりするという点で、果たしている機能が少し違います。“移動手段を考える”にあたって「住民同士だからできることは、どんなことか」を、ぜひ話し合ってみてください。

2. 法的な解釈の変化

2024 年 3 月 1 日に国土交通省物流・自動車局から発出された「道路運送法における許可又は登録を要しない運送に関するガイドライン」の前文には、「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」と書かれています。そして「無償運送行為が本来は自由に行えるものであり」「住民の日々の生活や地域社会の活動が活性化していくことが期待される」とまとめられています。それまでの通達とは書きぶりが大きく変化しました。今回の「ガイドライン」で変わった部分を、整理しておきます。

- (1) 利用者から運送について団体が受け取れるお金は、ガソリン代と道路通行料と駐車料金だけでしたが、“専用の自動車保険（活動団体が入る保険料を含む）”と、“レンタカー等の車両借料” ももらえるようになりました。サロン等の送迎や生活支援サービスとの一体運送に上乗せして受け取ることも可能です。

- (2) 団体が運転ボランティアに“運転役務等に係る報酬”を払っていいことが明記されました。例えば、病院の送迎バス、ホテルの送迎バスなど、運転者は所属組織からお金が払われているわけで、これは職員でもボランティアでも同じということです。ただ“利用者からもらったお金が、運転者の人件費として払われる”ことは認められていません。
- (3) しばしば“自治体の補助金を運転者に払うのは有償運送”と指摘されていましたが、“補助金の一部を、運転者の人件費、ボランティア奨励金に充てていい”と明記されました。これにより、ボランティア奨励金を運転ボランティアに払うことを想定して補助制度を組み立てる市町村が増えていきます。
- (4) 「生活支援サービスなどとの一体運送」ですが、通院や買物等への“同行支援”、子どもの送り届けを目的とした“子どもの見守り支援”などの利用料は、「運送の対価」ではないことが書かれています。
- (5) 自治会が自分たちで車を買うという事例もあるでしょう。自治会の専用車両で買物や行事に出かけたりする時、年会費は世帯単位だったりしますが、利用する人だけから車両の維持費を割って年会費を多くもらってもいいということも整理されています。仮に年会費が 2000 円の自治会だとしたら、買物支援を利用する人だけは年会費が 3500 円といった具合です。
- (6) 「訪問介護における運送」ですが、訪問介護事業所がおこなう送迎は“介護保険給付が適用される場合”は有償に該当し、“許可又は登録”を要するという運用でした。しかし、“乗降介助が介護報酬の対象であっても、運送は介護報酬の対象外”としていることから、「利用者から乗車部分に対価をもらわなければ、許可や登録は不要」となりました。

主な変化は以上です。あとは「謝礼」の部分。ガソリン代が細かい金額になるので、切りのいい額を渡して「お釣りは要らない」というのも OK です。お釣りは寄付ですね。

3. “介護予防・日常生活支援総合事業”等の活用

フレイル状態の人を対象として移動支援を行う場合、市町村は、介護予防・日常生活支援総合事業（総合事業）を活用することができます。総合事業のガイドラインや地域支援事業実施要綱において、“訪問型サービス・活動 B”は家事支援などの生活支援全般、“訪問型サービス・活動 D”は移動支援団体への補助とされています（表 1 参照）。D 類型には経費の限定がありましたが、2024 年 8 月の改正では、ボランティア奨励金を含めたほとんどの経費が補助可能になりました（サービス従事者の賃金だけは×）。

加えて、“サービス・活動 A”でも買物支援や移動支援を委託実施できるようになりました。B、D 類型は団体の活動への“補助”ですが、A 類型は市町村が実施することを法人へ“委託”する形になります。

そして、要支援 1、2 と事業対象者の利用者が半分以上を占めていないと補助金が減額されると解釈されていましたが、これらの人が 1 人以上いれば、定額補助が可能と明記されました。

【表 1】

	訪問型 サービス・活動D	訪問型 サービス・活動B	通所型 サービス・活動B	一般介護予防 事業 (補助の場合)
	通院・買い物等の 移動支援や移送 前後の生活支援、 通所型サービス 等における送迎	生活援助等と一体 的に提供される 送迎	通所型サービスの 運営主体と同一の 主体による送迎	通院・買い物等を する場合における、 一般介護予防事 業による送迎
利用者に対して支援 を行う者の人件費①	×	×	×	×
ボランティア活動に 対する奨励金②	○	○	○	○
ガソリン代・道路通行 料・駐車場料金等	○	○	○	○
自動車保険の保険料 ③	○	○	○	○
活動用の保険の保険 料④	○	○	○	○
車両維持・購入費	○	○	○	○
コーディネーターの 人件費	○	○	○	○
家賃・通信費等	○	○	○	○



【表の①～④について】

- ①直接送迎を行う職員の賃金等を想定。
 ②利用者に対して支援を行う者が行うボランティア活動に対する奨励金(謝礼金)を想定。
 ③「団体が所有する車両の自動車保険、及び「マイカー」等を使用する移動支援ボランティアの活動中の自動車事故を対象とした自動車保険」を想定。
 ④自動車に乗車していない乗降前後の付き添い支援の際の事故などを対象とする保険を想定。

4. つまづきやすいステップ

「立ち上げのプロセス」でまずつまづくのが、「まだ要らないのでは？」とか「それは役所の仕事でしょう」

といった声があがること。ハードルが高いと腰が引けてしまうのですが、全部を住民がやらなければと考えるのではなく、まずはできることから始めましょう。大事なことは「つながりづくり」、これが住民主体の移動支援の肝です。

例えば、お互いが顔の見える関係なら、コーディネーターが予約を取り次ぐのではなく、最初のマッチングで利用者とボランティアの組合せを固定する方法もあります。また社会福祉法人とボランティアグループ、あるいは社協、市町村などが協定を結んで役割分担をするプロジェクトタイプも多くなっています。すべてを住民がやらなきゃという負担感を減らすことも必要だと思います。

また、やり始めると色々な悩みが出てきます。対策として例えば地域包括支援センターとの定例会議をやっている団体もあります。無理をしない方向にしくみを変更すること、相談できる外部の関係者を見つけることが大事だと思っています。

5. リスクへの備えと対応

研修も事故対応も“どんな場面があり得るか”を考えるとところからスタートすることが、とても大事です。保険は、「自動車保険」と「活動用の保険」の両方に必ず入りましょう。自動車保険は、対物賠償保険、対人賠償保険があり、人身傷害保険、あるいは搭乗者傷害保険があります。マイカーボランティアの場合は自分の保険での対応ですが、「等級がダウンして保険料が上がるのは困る」という方々のための専用の自動車保険も発売されています。また、全国社会福祉協議会（全社協）の「ボランティア活動保険」とか、「福祉サービス総合補償」あるいは「送迎サービス補償」という商品も出ています。どんな場面でも、切れ目がないように保険に入りましょう。

《質疑応答 ～なんでも相談会～》

——制度解釈は分かりそうで分からないことが多いので、お気軽にご質問ください。——

【Q1：総合事業の補助金】生活支援と一体型の送迎サービスをしています。「要支援 1、2」と「事業対象者」の認定を受けた方の送迎に対して補助金をもらっています。対象から外れる「要介護」の方も送迎していますが、補助金の対象にはなっていません。2024 年 8 月の改正でこの仕組みは変わったということでしょうか。



【A1】総合事業のガイドライン等には「“要支援 1、2” “事業対象者” 以外の方が利用・参加すること」に対して、「対象者数割合によらず対象経費の一部を（定額）補助等すること」と書かれています。

例えばサービス調整のコーディネーター人件費に月 3 万円、活動エリア加算が 5000 円、車両利用加算が 5000 円など、“補助対象経費が定額”になっている場合を指しています。対象者一人当たりの補助単価が決まっている市町村の場合は、「対象者数割合によらず」とはなりません。

全国的には“定額補助”の方が多いのですが、大阪近辺は“補助単価方式”のところが多く、“要支援 1、2” “事業対象者”の利用者が少ない場合は、補助金が少なくなってしまうです。要綱自体が毎年変わるような市町村もあるので、「補助金交付要綱」“定額補助”に切り替えた方がいいかもしれません。

【Q2：移送中事故傷害保険】ドライバーが自分のマイカーの任意保険に入っているほかに、団体として送迎用の傷害保険に入っています。18 台ぐらいで、乗車定員に対して 1 人 3000 円がかかります。年間に 10 何万円の保険料がかかり、大きな負担になっています。



【A2】保険料は掛け捨てでもったいないので、何かあった時のために寄付金か年会費などで蓄えを作っておくというグループもあります。事故に遭ってしまった人には、保険料の値上がり分とか免責分を、団体が補填する方法ですね。

車両の法定乗車人員で保険料が決まる保険については、みんなで乗り合って出かけるタイプの場合はお勧めですが、1 対 1 でしか送迎しないグループには割高になります。問題は、大阪府社会福祉協議会では、全社協の保険を取り扱っていないため、利用者が全行程で補償対象になる「送迎サービス補償 A プラン」のような保険に入ることができないことです。今後の課題です。

【Q3：生活支援サービスとの一体運送の利用料】うちは「生活支援と一体型の送迎サービス」なんですが、今までは「同じ料金体系でなければ駄目」と聞いていたので、それは別でもいいということですか。



【A3】そうです。見守り・付添・同行などを行うことを目的として付随的に送迎が行われるケースが「生活支援サービスとの一体運送」に当たります。距離制でなく時間制で乗車中を含めて利用料を設定することが想定されます。

【Q4：担い手不足を解消するには】一番問題なのは担い手がないという悩みです。担い手募集の具体的な工夫とかがあれば教えてください。それと長く続けて行くには、仕事ということに置き換えていかないと、ボランティアだけでは問題があると思うのですが。



【A4】市町村が無料で受けられるドライバー養成研修を開催する例が増えています。神奈川県では 15 市町村まで広がっています。最初に始めた神奈川県秦野市では、65 歳以上の高齢者への介護保険証や保険料の通知に、認定ドライバー、認知症サポーター、ヘルパー養成の 3 つの講座の案内を同封しています。そして活動を生み出す手伝いを“生活支援体制整備事業”を使って実施しており、担い手発掘と活動創出の両輪で走っています。

家族からの「反対」の声などもありますが、妻を先に巻き込むとか、定年退職のタイミングを見て声を掛けるなど、地域の皆さんは色々工夫をされています。それを、仕事として置き換えていくなら、タクシーやアメリカ型のライドシェアということになりますが、それが皆さんの求めているサービスなのかという点は疑問が残ります。

【Q5：活動を増やしていくには】市内で各団体さんがすごく頑張ってくださっていますが、それでも全域をカバーできているわけではありません。地域での支援活動と、法人、市社協との連携などで、効果とか今後の将来像みたいなものがあれば聞かせてください。



【A5】できる地区とできない地区がありますよね。最初は、法人と地域住民のマッチングによる買物支援が取り組みやすいと思います。月に 2 回とか週 1 回からのスタートですが、そこから広がっていく可能性はあると思います。サロンに来ると、お互いに困っていることを頼んだり、引き受けたりという関係ができ上がっていくから、まず「集いの場に来る人を増やしたい」という話も聞きます。居場所が生活支援の生まれる拠点になるということです。

もう一つは、“生活支援体制整備事業”です。生活支援コーディネーターとか協議体の運営のために出されているお金ですが、人材育成、つまり運転ボランティアの養成もできます。前述の秦野市のような例ですね。市町村の負担が少ないところで、毎年、予算化ができますので、新しい人材を育成するというスパイラルを作っていくことが大事だと思っています。

そのようにして、しばらく住民主体で頑張っていて、そこから先ができなくなった場合、ニーズははっきり見えているわけで、「これは役所でやってください、やりましょう」という話もありだと思います。

【Q6：子どもを対象とした支援】子どもの移動支援についてお伺いします。能登半島の子ども支援をしており、子どもたちはほとんど家にいて、「高校生から図書館に行きたい」との要望を受けているんですけど何か事例や方法はありますか。



【A6】乗り合うか個別に送迎するかにもよりますが、以前受けたご相談の中では「ファミリーサポートセンター」の活用を検討したケースもあります。ファミサポは全国にありますし「生活支援サービスとの一体運送」にあたります。既存のしくみは使えば使ったほうがいいと思います。

※ファミサポは高校生が対象でないのですが、全世代型ファミサポというのもあります。

【Q7：法人の地域貢献事例を増やすための補助や助成】昨年 9 月から週に 5 日、地域の介護事業者が協力してデイサービスの車を使わないお昼前後の時間帯に、巡回型の移送の取組みを始めています。社協もお手伝いをしています。現在は、事業主が保険も含めてすべて手弁当で、3 事業所が輪番で実施しています。これを持続しながら、他の事業所の協力も増やしていくには、人手不足と経費が課題となります。協賛金や補助金、助成金等で参考になる事例があれば、知りたいです。



【A7】民間の助成金では、継続可能なものは無いと思います。最大でも3年が普通です。地域福祉基金のような財源を、市町村が社協に委託して運用している事例はあるのではないのでしょうか。

先ほどの「総合事業」の改正のところで、補助以外にAタイプの“委託”の話をしました。厚労省の説明で市町村による“委託契約”では“賃金”を出せるとあります。ですから、地域が「B、Dの“補助”」をもらって法人に払うこともできますし、直接「法人に人件費、賃金を払いたい」ならAタイプで“委託”をすることもできます。

【Q8：総合事業の担当課とSCの関係】大阪市では「総合事業」というものが、社協の地域福祉ラインでは入って来にくいと感じています。「総合事業」は、介護保険の担当課と地域包括介護センターの担当で、生活支援体制整備事業は別の担当課があり、一緒に動くことはありません。生活支援コーディネーターの感触としては、住民の移動への課題意識はあまりないと感じています。



【A8】「総合事業」は、市町村の「デザイン力」が問われる事業です。介護保険サービスとして一律に設計するのではなく、生活支援体制整備事業を活用して、選択できる、多様なサービスをつくったりつないだりすることが大事です。今回の改正では、地域包括支援センターだけでなく、生活コーディネーターやリハ職等が、早い段階から利用者に関わって自立支援を目指す必要性も示されました。関係多職種と一緒に動けるように、体制を見直すところから始めていただけたらと思います。

【Q9：ボランティアポイントを柔軟に！】大阪市内で地域ボランティアをやっています。地域の“赤バス”が廃止になって困っていた時に、福祉有償運送を知り、10人集まって運転講習を受けました。“ボランティアポイント”があることも教えられたんですが、時間のある高齢者にはポイントをあげて、若くて仕事で忙しいのに来てくれる人にはポイントが無い。もっと若い人に「倍ぐらいポイントを付けてほしい」です。要望です。

※一般財源や総合確保基金を活用して、全世代型のボランティアポイントを実施している市町村もあります。

【まとめ（柿久保副理事長より）】

1年ぐらい前から状況が大きく変化しています。それまでは年に1~2件だったのが、今は、月に1~2件の相談が入ります。あとは地域単位、自治会単位でのボランティアの応援活動も増えてきています。

それと「総合事業」は、大阪を含めて全然できていないですね。今、やっと一歩を踏み出したところです。それから社協が関わらなかつたら、地域の人だけではしんどいという現状もありますね。だから社協が意識してベースを作ること。それとボランティアポイントを活用して、300円でも500円でも、ボランティアに返すことができると思います。厚生労働省の制度を活用して、地域福祉の一環で移動支援を広げていくチャンスにしましょう。

（『モヴェーレ No.40』2025年5月より引用）

③別府市役所で行われた交通空白地有償運送運転者講習の様様（2025.4.21（月）～24（木））

4月21日（月）24人 初日は山本さん（全国移動ネット）が講義を行い、江口さん（佐賀）、柿久保さん（大阪）、橋本さん（山口）、横山さん（岡山）、中村（岡山）の6人で運転実技講習を行いました。



4月22日（火）は、受講者が14人で、柿久保さんと横山さんが講義をして、橋本さんと中村の4人で運転実技講習を行いました。



受講した人に聞いたのですが、別府市長が 50 歳代の人で、別府市でライドシェアの運転手を 100 人養成するとして、広報等で募集を掛けたのですが、当初はなかなか集まらなくて。色んな媒体を通して宣伝もして、市にラインの登録をしている人にも呼び掛けて、やっと 30 人くらい集まって。市の職員も 30 人くらい受講して、60 人のドライバーを確保するというので、最終日の 4 月 24 日は市長も受講するとのこと。市長が受講することで、市の幹部職員も何人か受講することになったとのこと。

別府市では、路線バスも休止する区間が出てきて、タクシーも夜はいなくなった。自分も飲みに行っていて、帰りに駅前でタクシーをいつまで待っても来なかったの、歩いて帰った。また代行もいつの間にか消えてしまった。とのことでした。全国でも有数の温泉地、観光地の別府市でさえも、バスやタクシーはこのような状況のようです。

因みに、ライドシェアで一般の市民は自分の車（5 人乗り以上）ですが、市役所の職員または自家用車が軽四等で 5 人乗り以上の車両を用意できない人は、先行して実証運送している巡回型コミュニティバスの車両（福祉車両定員 6 人＋車いす 1 台）を使用するようです

※「湯けむりライドシェア」または「ライドシェア 別府」で検索したらいっぱい出てきます。

「市民の移動手段の確保を目的としたコミュニティバス“湯けむりライドシェア”の実証運行を開始します。」
(別府市ホームページから)

※ルートや時刻表等の詳細については下記に添付のチラシをご確認ください。

実証運行期間

- ・ 2024 年 6 月 26 日（水曜日）～2025 年 6 月末（予定）
- ・ 平日 8 時～13 時（1 日 10 便）
- ・ 電動リフト付き福祉車両（定員 6 名＋車椅子 1 台）

※車椅子でのご利用の際の予約は必要ございません。バス停でお待ちください。

※車椅子ですでに 1 台乗車されている場合は、次の便をお待ちいただくことになりますのでご了承ください。

運賃

- ・ 1 乗車 200 円（小学生以下無料）

福祉車両の導入は、地域の交通手段をさらに多様化し、全ての住民が平等に移動できる環境を整えるための重要なステップです。

地域住民への影響と期待

湯けむりライドシェアの導入は、地域住民にとって大きな影響を与えることが予想されます。特に、交通手段が限られている地域では、住民の生活の質が向上することが期待されています。

また、運転手不足の問題を解決することで、地域の経済活動も活性化する可能性があります。住民の移動がスムーズになることで、地域全体の活力が増すことが期待されます。

大分・別府市長が「ライドシェア」運転手に名乗り 温泉街 PR へ（2025.4.23 毎日新聞）

「温泉街で知られる大分県別府市の長野恭紘市長が、一般ドライバーが有償で訪日客を運ぶ地域タクシー“湯けむりライドシェア GLOBAL（グローバル）”のドライバーに名乗りを上げた。23 日の定例会見で「1 日 1 時間でもハンドルを握って、（別府の）ファンを増やすための貢献活動をしてみたい」と表明した。

インバウンド需要が拡大する中、別府市では外国人観光客が利用するタクシーやバスが不足。市は対応策として、自治体などの管理下で一般ドライバーの有償運送を認める制度を利用して、「湯けむりライドシェア グローバル」と名付けたサービスを導入する。

28 日に実証運行が始まり、市は 100 人を目標にドライバーを募集。長野市長は「観光客の皆さんの意見を直接聞きたい。別府に来て、嫌な思いをする人を減らしていきたい」と意気込む。【山口泰輝】

④【ミニ情報】「移動サービス認定運転者講習テキスト（2025 年 4 月改訂版）」より

(NPO 法人 全国移動ネット)

第 6 章 移動サービスに関する法律・制度を理解する

- ①（現）看護師・准看護師は講習の免除者に含まれていないが、「都道府県の判断で看護師等は訪問介護員 1 級の養成研修を全科目履修済みとみなすことができる」とされていることから免除と判断されている。



（新）看護師・准看護師は講習の免除者に含まれていないが、厚生労働省が「看護師等は介護職員初任者研修修了の要件を満たしているもの」とみなしていることから免除と判断されている。

②シートベルトとチャイルドシート（見出しにチャイルドシートを追記）

（チャイルドシートについて追記）

6 歳未満の幼児を乗せる場合はチャイルドシートの使用が義務付けられています。6 歳を超えても身長が 150 cm 未満ならチャイルドシートの使用が推奨されています。チャイルドシートを構造上固定できない場合等や、交通空白地有償運送と福祉有償運送および訪問介護員等による有償運送ではチャイルドシートの使用義務は免除されていますが、事故を防ぎ、事故時の被害を軽減するためになるべく使用しましょう。対応方法を利用者とも確認します。

⑤「“地元の足” やりがいを感じるがノライドシェア 1 年 課題指摘も」（朝日新聞 2025 年 4 月 9 日）

自家用車を利用して乗客を運ぶ「日本版ライドシェア」が導入されて 8 日で 1 年になった。「すきま時間の有効活用」「効率的に働ける」……。運行管理を担うタクシー会社のサイトには、そんなうたい文句が並ぶが、実際に働く人からはやりがいだけでなく、不満の声も。地方の「足」不足も課題として残る。

埼玉県内の男性（46）は昨年（2024 年）10 月からライドシェアの運転手として働く。本業はイベント運営を手がける団体の代表で、高校と専門学校に通う子どもの学費の足しになればと考え、都内のタクシー会社に応募した。

平日の午前を中心に、金曜日は夕方と土曜の未明に働き、月に 20 万円以上を稼ぐ。

他のタクシーが通らない駅から離れた住宅地で待ち、利用者が配車アプリで予約すると、迎えに行く。病院に向かう依頼が頻繁にあり、「こんなところまで来てくれてありがとう」と感謝されることも多い。人の役に立っていると満足する一方、立場が弱いと感じたこともあった。

今年に入って業務時間外に動物とぶつかり、車を修理した。別の所有車を登録しようとする、タクシー会社の担当者から「休業したらどうですか」と告げられた。

ちょうど閑散期で、プロパーのタクシー運転手を守りたいだけではないかと不信感を抱き、「使い捨てのよう感じた」と振り返る。

システムエンジニア（SE）の男性（50）は子どもの頃から「タクシー運転手をやりたい」と思い、昨秋からライドシェアを始めた。海外の観光客と会話が弾んだり、自分が訪れないような場所に行ったりして、仕事は面白い。

ただ、ライドシェアとタクシーの両方を予約できるアプリでは、時間帯によってタクシーだけが割引され、不公平を感じる。本業で十分な収入があり、生活には困っていない。ライドシェアの稼ぎは月に 10 万円弱あるが、「（収入は）安定せず、本業にするのは難しい」と話す。（関口佳代子）



※深夜、都心を走るライドシェアの車両＝3 月東京都内

地方を中心に「供給不十分」

国土交通省によると、日本版ライドシェアは東京や京都市域など 4 区域を皮切りに全国に拡大。3 月 16 日時点で全都道府県の 126 地域で 935 事業者が参入し、利用回数は 58 万 4033 回、登録する運転手は昨年（2024 年）4 月末から 6 千人以上増え、7519 人に上る。

当初は運行できる時間帯や台数に制限があったが、降雨や猛暑の予報や、イベントなどで需要が急増すると見込まれる場合は緩和された。

ただ、それでも地方を中心に供給量が十分ではないという指摘もある。

内閣府の規制改革推進会議が2～3月に実施した調査によると、直近3ヵ月で「7回以上」移動の足に困ったという生活者は、自治体の規模が小さくなるほど増え、5万～20万人未満の小規模自治体では15・7%に上った。

現状、ライドシェアの運行管理を担えるのはタクシー会社に限定される。規制改革推進会議では「全面解禁」の声が強いが、国交省は慎重な姿勢を崩さない。そこで既存の枠組みの中で運転手不足の解消をめざす自治体も出てきている。

石川県加賀市では3月から、ライドシェアの運転手が隙間時間で貨物を運ぶ「ドライバーシェア」の実証実験が始まった。日本郵便と市、ウーバー・ジャパンが連携。観光客が少ない時間などに「ゆうパック」を配達する。収入増で、ドライバーの安定確保につながると期待されている。

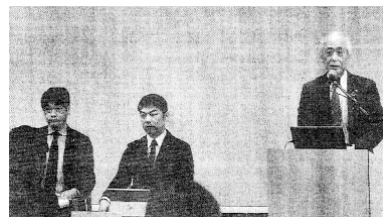
国交省幹部は「地域の実情に応じて柔軟な方法で交通手段を確保することが今後の課題だ」と話す。（増山祐史）

⑥「《国交省》解消先導プロジェクト公募／自治体連携の域内交通など

「交通空白」連携プラットフォーム／会員数1024社・団体に増加

（東京交通新聞 2025年3月31日）

交通事業者と関連企業、国・自治体などで組織する「『交通空白』解消・官民連携プラットフォーム（事業基盤）」が、本格的に動き出している。19日の第2回会合で、国土交通省は「働き手不足に負けない『強い』事業基盤の構築」（広域連携・連合による共同運営など）をはじめとする重点5分野を設定し、会員数が1024社・団体（自治体686ヵ所＝市区町村639・都道府県47、交通事業者97社、開運団体57、パートナー企業184社）に増加したことを明らかにした。3月27日に「交通空白解消パイロット・プロジェクト（先導的実証事業）」の実施者の公募を開始した（締め切りは4月18日午後4時）。



※プラットフォーム会合で事例発表する北九州市の片山副市長（右）。

左へ、第一交通産業の古賀氏、西鉄バス北九州の阿部氏（19日 東京大手町）

輸送手段を総動員する中で、バス、タクシー、日本版ライドシェア（自家用車活用事業）、公共ライドシェア（制度・運用改善された自家用有償旅客運送）の活用を重視する。

重点5分野はほかに、「若者や女性に選ばれる『楽しい』地域交通」（子育て世代が担う共助版ライドシェアなど）▽「ナショナル・リソース（国家資源）を活用した共創（連携・協働）の推進」（駅員・配達員のライドシェア参画、公共ライドシェア・日本版ライドシェアと貨物輸送のドライバーシェア、バス・鉄道事業者による日本版ライドシェアへの参画など）▽「観光二次交通や情報発信の充実」▽「喫緊の特定課題への対応」（富裕層向けの新たな交通手段、部活動の足、夜のまち・イベント需要など）――。

公募では具体的に、「複数の自治体で連携して域内交通（バス、タクシー、公共ライドシェアなど）の共同運営、人材育成などを実施する事業」や「全国にネットワークを有する団体が主導して複数地域で交通空白解消に取り組む事業」などを掲げた。

5月ごろ、5～10件程度を選定する方針。1件当たり上限3000万円を支給する。

19日のプラットフォーム会合は東京・大手町の大手門タワー・ENEOSビル「3×3Lab Future」で対面・オンラインの併用で開かれ、国交省の古川康副大臣、KDDI・WILLER（ウィラー）系列の「Community Mobility」（コミュニティモビリティ、東京・中央区）の松浦年晃副社長、みちのりホールディングス（千代田区）の浅見知秀ディレクターらが登壇、最新の取組みを伝えた。

北九州市からは、片山憲一副市長と第一交通産業の古賀隆太・交通事業統括本部次長、西鉄バス北九州の阿部政貴・取締役営業本部長と一緒に事例紹介した。

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」等の取組み

- ◎ 1月23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3日／和歌山県「生活支援コーディネーター実践研修会」(於：紀南文化会館)
- ◎ 2月4日／勉強会「住民の助け合いによる車両を使った“登録不要の移動サービス”のはじめ方」
(於：たかつガーデン)
- ◎ 2月6日／海南市社協「移動送迎勉強会」(於：和歌山県海南市)
- ◎ 2月18日／大阪狭山市社協「送迎支援ボランティア養成講座」(於：大阪府大阪狭山市)
- ◎ 2月22日／四條畷市田原支所「交通空白地有償運送認定講習」(於：事務所)
- ◎ 2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)
- ◎ 2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)
- ◎ 2月24日／彦根市社協「送迎支援ボランティア養成講座・安全運転講習」(於：滋賀県彦根市)
- ◎ 3月9日／海南市社協「移動支援ボランティア運転者講習会」(於：和歌山県海南市)
- ◎ 3月12日／米原市社協「送迎支援ボランティア・スゴワザ講座」(於：滋賀県米原市)
- ◎ 3月14日／平群町社協「送迎支援ボランティア養成講座」(於：奈良県生駒郡平群町)
- ◎ 3月17日／熊取町社協「運転ボランティア養成講座」(於：大阪府熊取町)
- ◎ 3月22日／四條畷市田原支所「交通空白地有償運送認定講習」(於：事務所)
- ◎ 3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)
- ◎ 3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)
- ◎ 4月14日／(福) 特別養護老人ホーム四條畷荘「移動送迎運転協力者研修」(於：四條畷市)
- ◎ 4月19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20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)
- ◎ 4月21日～24日／別府市「交通空白地有償運送認定講習」(於：大分県別府市)
- ◎ 5月29日／(株)キタモリ交通「交通空白地有償運送運転者講習」(於：三重県伊賀市)
- ◎ 6月14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15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6日／和泉市福祉部「移動支援ボランティア運転者研修会」(於：和泉市)
- ◎ 7月12日(9:30～18:00)／関西 STS 連絡会「運転者認定講習会」(於：大阪市)
- ◎ 7月13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14日／猪名川町社協「安全運転講習会」(於：兵庫県川辺郡猪名川町)
- ◎ 8月25日／能勢町社協「安全運転講習会」(於：大阪府豊能郡能勢町)
- ◎ 9月17～18日／関西 STS 連絡会「運転者認定講習会」(於：和歌山県橋本市)
- ◎ 9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)
- ◎ 9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)
- ◎ 9月25日／宇陀市社協「移動・外出支援ボランティア養成講座」(於：奈良県宇陀市)
- ◎ 10月18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19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)
- ◎ 11月15日(9:30～18:00)／関西 STS 連絡会「運転者認定講習会」(於：大阪市)
- ◎ 11月16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)

■ 次回連絡会議：2025年 月 日(土) pm ～

於：NPO 法人 日常生活支援ネットワーク事務所