

KSKR 移動・送迎支援活動ニュース



《 移動送迎支援活動セミナー報告 》

移動のニーズに合った取組と制度のあり方を考える！ ～活動団体、自治体、国交省・運輸局が立場を超えて



2023年11月10日に大阪のNPO法人 移動送迎支援活動情報センターが主催し、関西 STS 連絡会、全国移動サービスネットワークが後援して、セミナー「移動のニーズに合った取組と制度のあり方を考える！」が開催されました。住民主導の“互助型の移動支援”や最新の国交省の動向などを含め、個別具体の取組への参考になれば幸いです。

1 基調講演

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：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)

20年前、私が国土交通省（以下：国交省）の課長をしていた頃、地域の方々は草の根で福祉関係や交通空白地での移動サービスに取組んでおられました。その頃は「道路運送法」（自家用「有償」運送は違法）の規制について「構造改革特区」制度で福祉有償運送を全国に広げながら、法改正を検討した経緯があります。そこでNPO、自治体の方々にはたいへんお世話になりました。国交省を退官して10年ほど経ちますが、福祉有償運送の現状を勉強させてもらいながら、できることは何かを探っているところです。



関口さん

I. 移動の意義

移動の確保は、基本的人権と一体のものです。そして、移動手段の確保の問題は単に移動の方法の確保にとどまらず、地域の活性化や健康の維持、医療費、介護費用の削減にも寄与するものであり、国交省だけではなく政府全体で取り組む非常に重要な課題であると思うんですね。

「道路運送法」は1951年、つまり72年前にできた法律で、根本的には「バス」「タクシー」の健全な事業者の育成が主要な目的でした。その時々状況に合わせた改正もなされていますが、新しい地域の移動のニーズに対応するには不十分な面は否めないと考えています。そこで全面的な「道路運送法」の改定を待つよりも、現実に必要な移動サービスをいかに実現するか取組みに全力を挙げていくことが大切だと考えているところです。

II. 「自家用有償旅客運送」と「許可・登録を要しない運送」

自家用有償運送の「福祉有償」と「交通空白地有償」は頭打ちで、なかなか広がらない状況が続いています。さらに「許可・登録不要」という道

路運送法の適用にならない住民主導の「互助型の移動支援」があり、これも極力広げていくことが重要です。現在の国交省の担当者は、「自家用有償旅客運送」をやりやすくするとか、「許可・登録不要」の範囲を広げることに熱心に取組んでくれていて、例えば、ガソリン代だけではなく車両借料や保険代をもらえるように検討しているようです。

また、買い物や病院に行くための「移動」というのは、移動自体に対するお金ではなく、その目的に対するお金という立付けにして、輸送の費用も含める形にできるよう明確にしておこうと考えています。そして運送を行っている団体が、自治体からの補助や団体への寄付によって団体の下で運転をしている運転手に報酬金を払うことは、利用者さんが対価として払っているのではないので「有償運送」ではないこと。

その辺を明確にしてもらって、今まで不具合があったところを直していただこうと思っています。

Ⅲ. 各人の自主的判断の重要性

私は、皆さんに自信を持ってやっていただきたいと思っています。心配なことがあれば地域の関係者とか全国移動ネットに聞いて、一定の理屈は考えてからやって欲しいと思いますけども、あんまり心配しすぎると何も出来なくなりますから。自分のやっている仕事は世のため、人のため、間違いないわけですから、その信念を持って進めていただくこと。これが今日、申し上げたいことです。

【対 談】 関口幸一さん×伊藤みどりさん

(全国移動ネット事務局長)

伊藤：今年（2023年）2～6月の「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（国交省）」にて「交通空白地有償運送」「福祉有償運送」の見直し案が示され、その後、「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かかる勉強会（国交省）」が、関口さん、河崎さん、私も、そしてバス協会、全国タク連、

厚生労働省も参加して開催されましたが、何か変化を感じられましたか？



関口さんと伊藤さん

関口：建前では、たとえば「福祉を自家用車でやられるのは嫌だ」と。でも現場では「あんまり関係ない」という感じでしょうか。結局は移動する人が減れば交通業界全体がマイナスになるんです。駅に降りてもバスもタクシーもない駅が増えると鉄道でのお客さんは減る。「移動」の確保は、街を元気にするし、帰りにバスやタクシーに乗ったり、他の交通機関もプラスになる。今回の勉強会では、そういう話もできました。バスやタクシーの人も理解してくれると思います。

伊藤：ドライバーさんの不足状態の延長に、今、話題の「ライドシェア」という議論があります。ライドシェアとひとりで言っても、2～3種類ありそうですが、今後の見通しを含め、どんな感触を持っていらっしゃるでしょうか？

関口：はい。今までの国交省の反対理由は、事故やトラブルへの責任が不明確で、運転手個人に負わせる曖昧さがあることなんですね。私に言わせれば、そこを解消した安全なライドシェアをやらしてもらえばいいと。問題なのは、事業が成り立たないとタクシーも撤退している地域で成り立つかどうかです。福祉ではすでにやっている、いわゆる「4条ぶら下がり」【※注】での白ナンバー車による輸送を、タクシー会社がちゃんと責任を持って取り組むとか、いろいろ案はあると思います。来年（2024年）6月ぐらいまでに何らかの方向性は出てくるんじゃないかと。私としては、補完的な輸送力をつける方向に進むように希望しています。

【※注】「4条ぶら下がり」：訪問介護事業所でヘルパーさんが送迎をする時に、緑ナンバー車つまり4条許可の車両が1台あれば、残りは何台でも白ナンバー車を有償運送の車として許可を受けて走らせることができる制度。

伊藤：「許可又は登録不要の運送」についての改正通達が表示されているのですが、色々変わる予定です。関口さんのご講演にもありましたが、例えば「生活支援との一体型」で、付き添いや見守りなどが連続的に行われている場合について。送迎は付随的な行為だと解釈して有償運送にあたらな

ニュース（2024.6.5）もくじ

- 移動送迎支援活動セミナー報告 …………… 1
- 【資料①】 自家用有償旅客運送制度 …… 7
- 【資料②】 登録不要運送ガイドライン … 9
- 福祉有償運送運転講習会・案内 …… 12
- 報道資料「日本型ライドシェア」………… 14
- 会費納入のお願い …………… 16

いこととされていますし、ここに、ガソリン代実費と車の保険料（1回あたり切出して金額を特定できるもの）を受け取ることができることとなります。同様に居場所送迎、サロン送迎に関しても、ガソリン代、保険料、駐車料金をもらえるようになります。また、自治会所有の送迎用の車両や幼稚園バスのような専用車両は、車両維持費が算出できれば利用者に転嫁してもいいと。

関口：幼稚園のバスの部分は、“車検代”“車両の償却費”“リース料”といった実費は無償扱いであり、ガソリン代以外の車両の維持費も実費としてもらっていいとなりました。新しい通達が出たら、想定問答などをできるだけ早く丁寧に提供していきたいですね。

2 先行地域からの取組報告 ～総合事業活用事例の現在地～

1 東桜谷おしゃべり会 「おたすけカゴヤ」の取組 (滋賀県蒲生郡日野町)

- ・日野町東桜谷おしゃべり会：
外山章さん／麻原喜代次さん
- ・日野町役場：山添史郎さん
- ・日野町社会福祉協議会：
橋元成子さん

日野町は、滋賀県東部の綿向山がそびえ、バス・鉄道などの公共交通が不便な地域で、その東桜谷地区は人口1,339人、高齢化率は46.60%です(2023.8.1現在)。そこに「東桜谷おしゃべり会」(2019.5.8設立)があり、「いつまでも生き生きと暮らし続ける」を目的として、移動支援の「おたすけカゴヤ」が活動しています。

立上げの経緯では、2018年に柿久保さん(関西STS連絡会)の講習会「移送支援サービスについて」を持ち、続いて移動支援事業の視察研修。自賠責・任意保険+社協の保険に加入、車は乗り慣れた自家用車で、勇気ある一歩を踏み出しました。送迎の範囲は原則日野町内の約10km四方で、



外山さん



麻原さん

料金は片道300円。乗降前後の介助・付き添い費という形です。現在、運転ボランティア登録者は22名、利用者登録者は39名です。利用状況は、年間実質200人超えというところ です。

他地区でも取り組みたいという声があり、2020年に小井口YK倶楽部、今年(2023年)は西桜谷地区でも新たにスタートし、3ヵ所目になりました。町内のケーキ屋さんから利用者、運転ボランティアに対して5%割引の応援や、病院の「待ち時間」の電話連絡をいただいたりしています。

◆ 移動支援への補助制度の内容

日野町移動支援事業の補助金は、移動支援の付き添い支援補助として、①要介護認定で要支援と判定された方には1人の乗車1回当たり150円(往復利用=乗車2回)が、介護保険の「訪問型サービスD」から。そして②要支援者等以外の高齢者などの利用者には1人の乗車1回当たり100円(往復利用=乗車2回)が、町の一般財源から出されています。

それと移動支援の自家用自動車の任意保険料の名目で、運転ボランティア従事者1人につき1日当たり200円。これは万が一の事故により、翌年度の保険料増加分を賄(まか)うように団体にてプールして運用しているようです。これも一般財源から出されています。



橋元さん

日野町での取組の特色は、地域の住民さん、社会福祉協議会、行政。この3つの力が1つになって関わらせていただいていること、これが一番の特徴だと思っています。

2 太子町社会福祉協議会 「外出支援・訪問型サービスD」の取組 (大阪府南河内郡)

- ・太子町社会福祉協議会：吉高賢司さん

太子町は、人口は12,860人、高齢化率は30.7%というコンパクトな町です(2023.10.現在)。厚生労働省の人口推移グラフでは、高齢化率は、2025年33%、2040年47.3%と予測されています。

◆ 太子町での取組

太子町では、「生活支援体制整備事業の中で移

動支援の取組」で行政と社協の合意を図り、住民さんと目線を合わせた「支え合い勉強会」から、「生活支援体制整備研究会」の移動支援につなげました。2017年には、第1層生活支援コーディネーターの配置とともに



吉高さん

に協議会「SASAE 愛 太子」が誕生。ここが太子町での移動支援の核になっています。この協議会で「移動・外出支援を考える円卓会議」が開催され、「介護保険の訪問型サービスDによるサポート」の細かい検討に入ります。

運輸支局にも相談しましたが、ファックスを1回送っただけなのに「最終回答」って返ってくるんですね。しかも「道路運送法に抵触する可能性が高い」「ボランティアとしては活動範囲が広過ぎる」と(笑)。今日のセミナーに運輸局の方がいらっしやれば、ごめんなさいね。懲りずにやり取りを続け、結局は「太子町の隣接市町村まであれば良いです」となっています。

◆補助制度や支援策の内容

現在、「介護・家事身辺援助等のサービスと一体型」で、太子町の『訪問型サービスD』事業補助金があります。家を出てから乗る時・降りる時、帰りの乗る時・降りる時の付き添い(4回)に、1回あたり300円を補助しています(往復1,200円)。運転協力者講習会は、「太子町高齢者生きがい活動促進事業」として毎年2日実施して、修了者には有償ボランティア活動への参加を呼びかけています。

◆太子町のミライ

今年(2023年)12月20日に、太子町、富田林市、河南町、千早赤坂村を走っていた金剛自動車のバスが廃業、撤退になります。太子町内は近鉄バス、南海バスがカバーしてくれるようですが、路線は今までの2本から1本になります。隣の富田林市、河南町は、大きな打撃を受けると思います。太子町の場合は、住民さんが早くから取り組んでいたため、公共交通が減ったとしても住民さんの生活は流れていきます。これからも住民さんと目線・ペースを合わせながら、支え合う地域づくりに取り組んでいきたいと思っています。



③ 和泉市 介護予防・日常生活支援 総合事業“移動支援サービス事業”

・和泉市福祉部高齢介護室高齢支援担当：

西村浩文さん

和泉市は、人口は約18万3000人で高齢化率は25.9%。総合事業では、2021年より“訪問型サービスD”を実施しています。最初に、移動支援サービスが立ち上がったのは「信太中学校区」で、高齢化率が約30%の地域です。



西村さん

事業開始の1年前から毎月、第2層協議体を開催。3校区の社協、自治会、地域包括支援センター、和泉市の担当部局が参加。住民へのアンケート調査で「今すぐ利用したい」が198名もおられたことをきっかけに、本日、事例発表された太子町さんへの視察。また関西STS連絡会さんのドライバー研修も定期的実施して、新たなドライバー養成に取り組んでいます。

実施団体である「一般社団法人チョイサポシのだ」には、今年(2023年)6月時点で利用登録者数が391名おり、ドライバー不足もあり待機者が90名もいる状況です。サポーター数は33名で、ドライバーが14名、困りごと支援11名、受付6名、事務4名で運営。

現在は市内で3団体が活動されています。

◆補助制度と今後の展開

和泉市の移動支援への補助は、送迎前後の付き添い支援に対して「片道600円、往復1,200円」と設定しています。利用料は1回100円です。

市内に移動支援サービスを広げるべく、2021年度から補助金制度を導入し、高齢者ボランティアへの説明会を実施。また生活支援コーディネーターを中心に、移動支援サービスの導入を支援。初年度の立上げ支援は、国の「高齢者生きがい活動促進事業補助金」制度を活用、市全体としては100万円を上限に立ち上げを支援しています。

また今後の展開として、地域の高齢者ボランティア団体を中心に引き続き交流会等を通じて説明を行いながら、民間の力(デイサービス等のバスなど)の活用を検討したり、交通部局にてデマンドバスの導入を進めており、そうしたところと協力し合いながら進めていければと思っています。

セミナーのまとめに代えて

・三星昭宏さん

(近畿大学名誉教授、関西 STS 連絡会顧問)

私は、2006 年道路運送法改正時から枚方市運営協議会の座長、それから北摂ブロックの座長もやっています、地域交通に対する政府の中間答申にもお手伝いしてきました。運営協議会に関しては「窓口で済ませることのできる軽微なことしか議論にならない協議会なら不要だ」と、ずっと思っていました。



三星さん

今日の関口さんの話もダイナミックで納得しましたし、近畿運輸支局の大石さんの話も事例をきちんと整理しながら、信頼を得ながらやっていこうという姿勢ですよね。感動しました。それから日野町、太子町、和泉市の事例報告で痛感したのは、都市計画や道路交通ではなくて、福祉部局の中で良心的で真面目な方々が取組んでおられること。明らかに進んできていますね。

まだまだ大変な課題を抱えながら参加されておられる皆さんが今日のセミナーで見えてきた教訓を生かされて、住民を交えた自治体、社協とかによる普段からの議論を踏まえて、ともに協力し合っただけでも暮らしやすいまちづくりをしていくことを願って、今日のまとめとしたいと思います。ありがとうございました。

3 変わる！ 最新の制度解説

“生活交通” “くらしの足” を 支える法整備の到達点

・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)

今日は「法整備の到達点」ということですので、「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」を受けた自家用有償旅客運送制度運用の改善策に加えて、道路運送法における「許可又は登録を要しない運送」の取り扱いについても議論されていますので、その辺のお話をさせていただきます。

ご存知のように自家用有償旅客運送は 2006 年に制度化され、2022 年 3 月 31 日現在で「福祉有償運送」が 2470 団体、「交通空白地有償運送」が 670 団体ですが、ニーズは増えているにもかかわらず対応できる団体



大石さん

数、車両数ともに下がってきていると言わざるを得ません。これらに対応するため「ガイドライン策定 (2018 年)」や「マニュアル作成 (2020 年)」により、地域公共交通会議や運営協議会での協議を進めやすくするような施策の工夫にも取り組んできました。

◆「検討会」を受けた自家用有償旅客運送に関する制度・運用等の改善策

ここからの資料に関しては、最終的な通達改正がなされる直前での「制度・運用の改善策」であり、規定の改定にいたる少し前の段階のものであるということで捉えていただければと思います。

1) 「事業者協力型自家用有償旅客運送」

の活用促進

2020 年に創設されたものですが、現在の「運行管理」「車両整備管理」だけでなく、「配車サービスの提供」等の多様なノウハウ面の提供も含めて一層の活用促進を図る。

2) 交通空白地の目安の設定および「地域交通の

把握に関するマニュアル」の活用促進

“交通空白地” の概念について「半径 1km 以内にバス停・駅がない地域であって、タクシーが恒常的に 30 分以内に配車されない地域」という目安が示された。あわせて既存の自家用有償旅客運送の導入地域の状況（病院・商店の立地数、タクシー営業所数等）を示し、類似の導入事例を検索・比較可能とする「地域交通の把握に関するマニュアル」(2020 年 12 月公表) の周知と活用を促す。

3) 「地域交通の検討プロセスガイドライン」

の活用促進

一部のバスやタクシー事業者の反対による協議の停滞を防ぐために、「2 ヶ月以内に具体的な提案がなかった場合」「提案から 4 ヶ月以内に合意に至らなかった場合」には「協議が調ったものとみなす」をガイドライン化（「地域交通の検討プロセスに関するガイドライン」）した通達により、周知と活用を促す。

4) 自家用有償旅客運送に係る

「運送の対価」の目安の適正化

従来の目安「当該地域におけるタクシーの概ね1/2の範囲内」を廃止し、自家用有償旅客運送の“実費の範囲内”として「タクシーの“適正利潤”“タクシー固有の費用”を控除した金額の範囲内」を目安として新たに設定する。

5) 自家用有償旅客運送に係る

“更新登録手続き”の簡素化

一定の安全性が担保されている自家用有償旅客運送者には、一定期間、意見や特段の異議がなければ更新に係る協議が調ったものとみなすなど、“協議手続の簡素化”“申請書類の簡素化”を通じて更新登録手続きの簡素化を図る。

◆道路運送法における許可又は登録

を要しない運送の取扱いについて

第3回の「検討会(2023年4月25日)」の場で「住民互助で行われる移動支援活動についても持続可能となるような運用を強く要望する」との意見が出されたこともあり、今回の見直しにつながりました。ここからは、現在検討中の内容になります。

まず、解釈・判断の考え方です。運送の提供者が受け取る金銭の「有償性」と、「その他、運送に関連して金銭授受が行われる場合の取扱い」の二つがあります。そして具体例です。主なものをご紹介します。

■「実費相当分」

利用者からの給付は実費相当分で「ガソリン等の実費の範囲で収受する場合、許可又は登録は不要」であり、運送（前後の回送を含む）に必要なガソリン等の燃料代、道路通行料、駐車場料金に加えて、一定の内容の保険料、レンタカー代も収受できる予定です。

■ 受け取る金銭が

「運送に対するものではない場合」

他のサービスに付随して生じる運送のことで。例えば、施設送迎（介護施設、学校その他の施設）は、施設の運営者等が施設利用者の送迎のために付随した運送を行う場合、当該運送に特定した反対給付がなければ許可又は登録は不要で、加えて送迎途中で商店等に立ち寄ることも差し支えないとされる予定です。

そして生活支援サービスなどとの一体の運送で、通院や買物等に同行する支援、子どもの送り届けなどが含まれる「子どもの見守り支援」など、

提供するサービスに人の運送が付随して行われるものについては、許可又は登録は不要である方向性です。

■「第三者からの給付」

「第三者からの給付」とは、「利用者でない人から収受するもの」です。これは、原則として「運送サービスの提供に対する反対給付」とはみなされず、許可又は登録は不要です。第三者（国、地方公共団体）による団体運営に対する費用の補助金、寄付金、協賛金などは、有償には該当しないとされています。これらのお金が運転者の人件費に充てられても問題ありません。

ただし、運送主体に対し、利用者に代わって第三者が運送の反対給付を肩代わりする場合には、許可又は登録を要するとの整理となっています。

■「介護保険法等に基づく移動支援等の

運送に関する給付」

介護予防・日常生活支援事業における訪問型サービスB・D及び一般介護予防事業の一環として行う運送は、「提供するサービスに人の運送が付随して行われるもの」に該当するため、当該運送に特定した反対給付がない限り、許可又は登録は不要です。また、市町村から補助されるガソリン代等の実費、並びにボランティア（運送を行う者を含む）に対するボランティアポイント及びボランティア奨励金は、運送の反対給付とはみなされません。

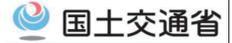
■「その他、運送に関連して金銭授受が行われる場合の取扱い」

受け取る金銭ではなく、組織内での支払いなどについてです。NPO法人等が、同法人の管理下にある運転者（職員、登録ボランティア等）に対して報酬を支払う場合は、「運送サービスの提供に対する反対給付」にはあたらないと改めて明確にしたり、自治会等の地縁団体の活動において、会員が負担する会費で運送サービスを提供しても差し支えないこと、この場合、会費で車両を調達することや、会費から運転者に対して報酬を支払っても差し支えないことを明確化することになっています。

以上が、今日時点での法整備に向けた検討内容の現在地ということになります。今日は皆さんの発表を通じた学びが多く、たいへん勉強になりました。

【資料①】 自家用有償旅客運送制度の円滑な導入を進めるための方策
 ～ラストワンマイル・モビリティに係る制度・運用の改善策～
 (国土交通省 自動車局 2023年5月)

【施策⑨】 「交通空白地」に係る目安の設定



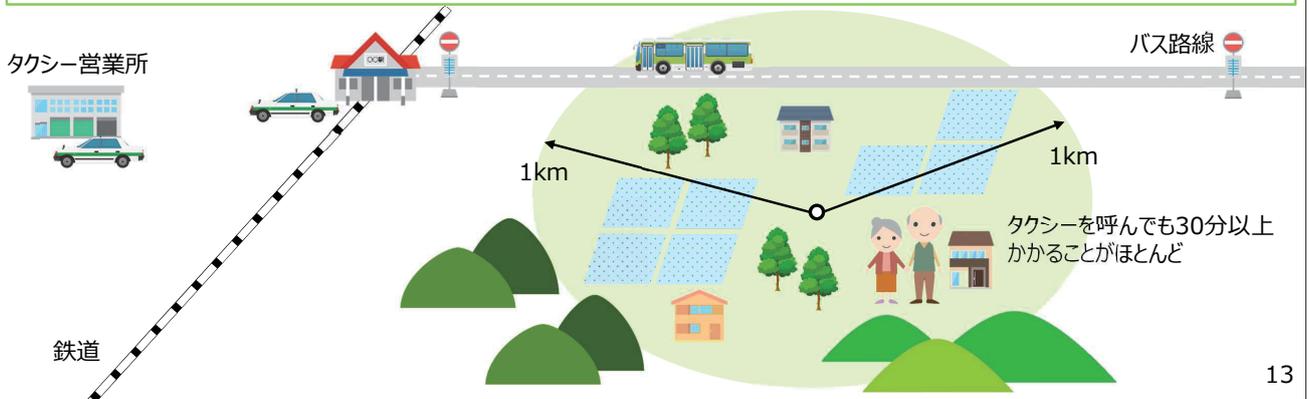
及び「地域交通の把握に関するマニュアル」の活用促進

背景・必要性

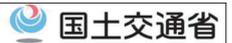
- 自家用有償旅客運送は、**当該地域が「交通空白地」であることについて地域公共交通会議等において協議を調えることにより導入することが可能**である。他方で、「交通空白地」の概念については参考となる目安がなく協議が難航する場合がある。

概要

- 「半径1km以内にバス停・駅がない地域であって、タクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域」は少なくとも交通空白地に該当する、という参考となる目安を示す。
- 上記目安に**該当しない地域**でも、地域公共交通会議等における**協議が調えば、交通空白地として自家用有償旅客運送を導入することは可能**。
- あわせて、既存の自家用有償旅客運送の導入地域の状況（病院・商店の立地数、タクシー営業所数等）を示した「**地域交通の把握に関するマニュアル**」（令和2年12月公表）について、改めて**自治体等に周知を図り、活用を促す**。



【施策⑩】 「地域交通の検討プロセスガイドライン」の活用促進



背景・必要性

- 自家用有償旅客運送の導入に係る協議については、平成30年3月に通達を改正し、**円滑に協議するためのプロセス（いわゆる2か月ルール・4か月ルール（※））をガイドライン化（「地域交通の検討プロセスに関するガイドライン」）したものの、ほとんど認知されていない状況**。

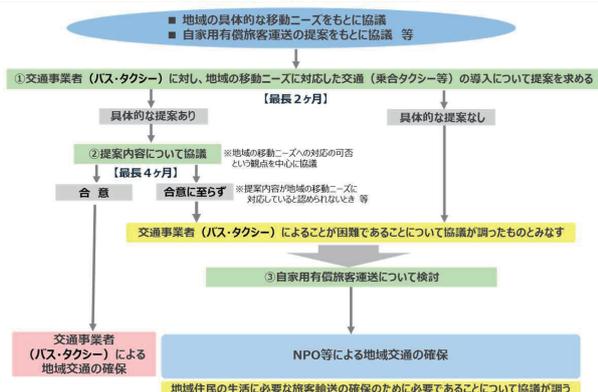
※ 地域の移動ニーズに対応した交通（乗合タクシー等）の導入について、交通事業者から2か月以内に具体的な提案がなかった場合や、具体的な提案があっても4か月以内に合意に至らなかった場合には協議が調ったものとみなす、というルール

概要

- 「**地域交通の検討プロセスに関するガイドライン**」について、改めて**自治体等に周知を図り、活用を促す**（地域公共交通会議等での周知・説明、自治体職員に対する講習等）。

※運営協議会がこれにより協議を行う旨決議した場合は、プロセスに沿って進めることも可能

地域交通の検討プロセスに関するガイドライン（運営協議会）



地域公共交通会議等での周知・説明
自治体職員に対する講習

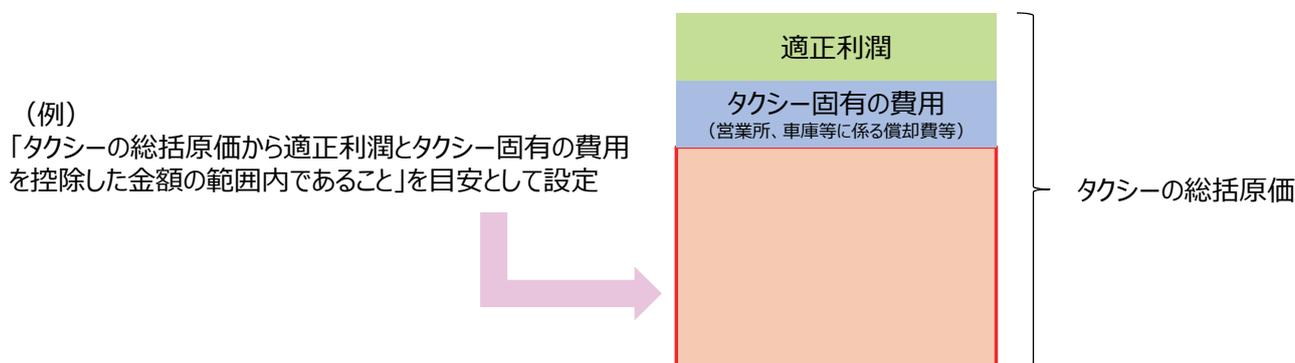
【施策⑪】自家用有償旅客運送に係る「運送の対価」の目安の適正化

背景・必要性

- 営利事業ではない自家用有償旅客運送について、道路運送法は、運送の対価が**実費の範囲内であることを求めている**。
- 実際の対価の目安としては、自家用有償旅客運送が主にボランティア的な輸送として想定されていたことに鑑み、「**当該地域におけるタクシーの上限運賃（ハイヤー運賃を除く。）の概ね1/2の範囲内**であること」としてきたところ。
- しかし、**現行の目安に従った対価では**、安全確保のために必要な費用（運行管理等の委託費用、自動車保険料等）、利用者利便を向上させるための費用（配車システム利用料等）、運転手の人件費などの必要費用を賄うことができず、**持続可能な運営をすることは困難**な場合が多い。また、タクシー事業者からも現行の目安に従った対価は安すぎるとの指摘がある。

概要

- **従来の「当該地域におけるタクシーの上限運賃（ハイヤー運賃を除く。）の概ね1/2の範囲内であること」という目安を廃止**し、上記のような必要費用も勘案して**実費を適切に収受できるように目安を新たに設定**する。



【施策⑫】自家用有償旅客運送に係る更新登録手続の簡素化

背景・必要性

- 自家用有償旅客運送の登録有効期間は原則2年（重大事故等がない場合は3年）であるが、**更新の度に地域公共交通会議等における協議を調べるとともに、少なくとも量の書面を提出する必要があり、自家用有償旅客運送者にとって過度な負担**となっている場合がある。

概要

- **一定の安全性が担保**されている自家用有償旅客運送者については、協議手続の簡素化や申請書類の簡素化を通じて**更新登録手続を簡素化**する。

重大事故等を一定期間起こさない場合に・・・

・協議手続を簡素化

（一定期間意見を募集し、特段の異議がなければ更新に係る協議が調ったものとみなす等）

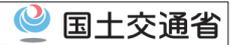
・申請書類を簡素化



【資料②】「道路運送法の許可又は登録を要しない運送に関するガイドライン」

(国土交通省 物流・自動車局旅客課 2024年3月)

「道路運送法の許可又は登録を要しない運送に関するガイドライン」について

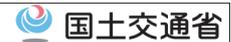


- 許可・登録を要しない運送の解釈については、類いの通達が発出されてきた結果、利用者や実施者はもとより運輸局・運輸支局にも若干わかりにくくなっているところ。
- 地域における移動資源の確保が困難になっている中、バス・タクシーや自家用有償旅客運送の果たす役割を補完する観点からも、改めて許可・登録を要しない運送についての考え方を整理した。
- また、複数の通達が存在することは混乱を招くことから、許可・登録を要しない運送に係る現在の通達をすべて廃止し、1つの通達にまとめる。

目次

- ①無償運送について
 - 新たに実費の対象として**保険料・車両借料**を追加しました。
- ②宿泊施設&介護施設の付随送迎
 - **商店等への立ち寄り・観光スポットへの送迎も可能**であることを明記しました。
- ③ツアー&ガイドに係る付随送迎
 - **ツアーやガイドに付随して運送が可能**であることを明記しました。
- ④運送サービスの有無で料金に差を設ける場合
 - **実費の收受が可能**であることを明記しました。
- ⑤地縁団体が行う運送サービス
 - **会費で行う運送サービスが可能**であることを明記しました。

①無償運送について



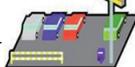
- 無償運送については、道路運送法による規制がなく、自由に行えます。また、無償運送なので運送を行える範囲に制限はありません。
- 以下の行為は無償運送に伴って行えます。有償運送とはならないので許可等は必要ありません。
 - ①謝礼の支払い
 - ②実費の請求及び支払い

謝礼の支払い



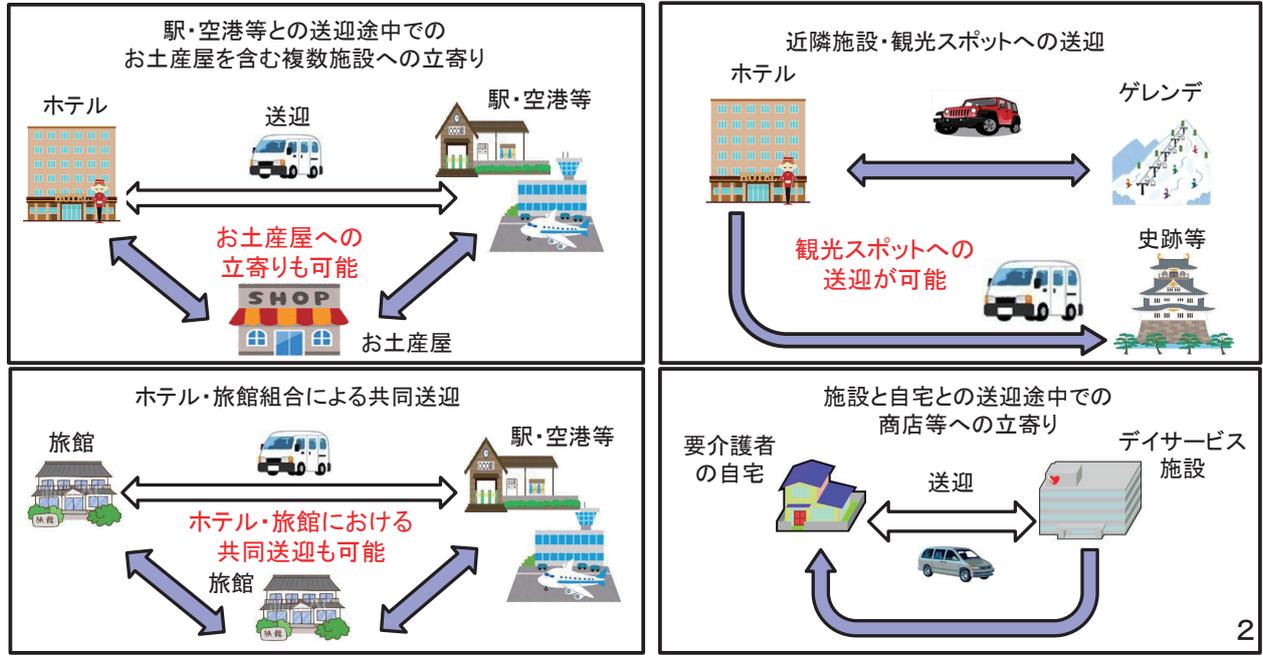
ボランティア・共助に対するお礼の気持ち

実費の請求・支払い
(実費とは以下の項目を指します)

- ①ガソリン代等の**燃料費** 
- ②**有料道路使用料** 
- ③**駐車場代** 
- ④**移動サービス専用保険料** 
- ⑤運送を行うために発生した**車両借料** 

② 宿泊施設 & 介護施設の利用に付随する送迎

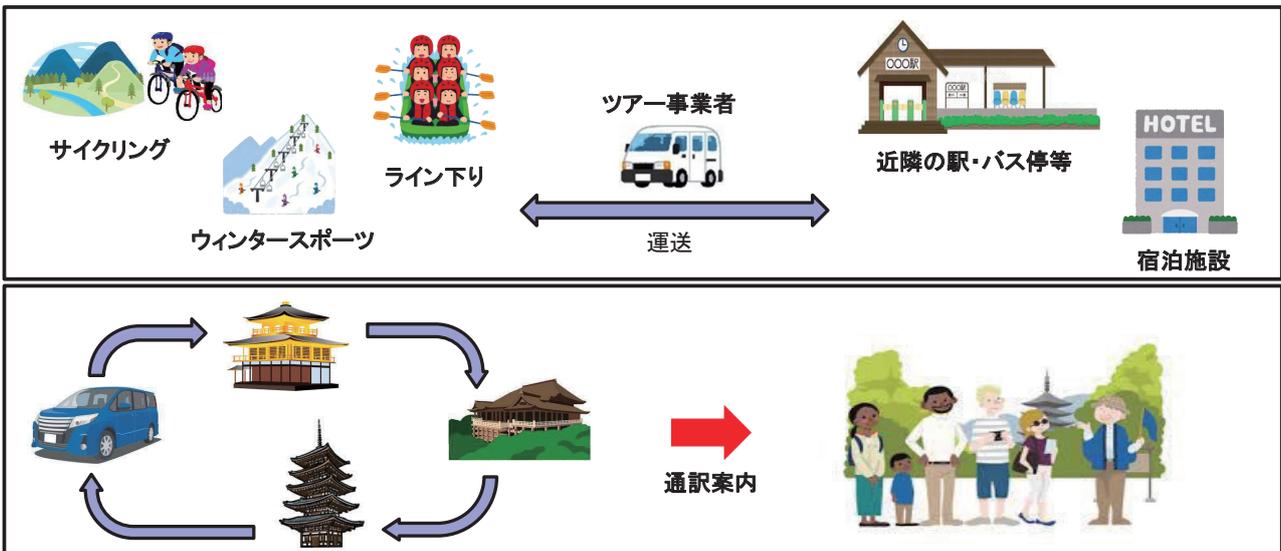
- 宿泊施設や介護施設の利用者を対象とする送迎において、送迎に対する反対給付がない場合に許可等は必要ありません。
- この場合、利用者からの依頼に応じて、以下の送迎を行うことも可能です。



2

③ ツアー & ガイドに付随する送迎

- ツアー等のサービス提供者が、ツアー利用者を近隣の駅・バス停・宿泊施設等からツアー実施場所まで運送する場合に、運送に対する反対給付がなければ、許可等は必要ありません。
- 通訳案内士等の公的資格を有する観光ガイドが、ガイドの為に利用者を運送する場合において、運送に対する反対給付がなければ、許可等は必要ありません。



※ただし、ツアーやガイドと称していても、提供されるサービスの実態が目的地への運送のみである場合は許可等を要することとなります。

3

④ 運送サービスの有無で施設の利用料金等に差を設ける場合の扱い

- 有料の施設利用に付随する運送サービス、宿泊施設における運送サービス、幼稚園等の送迎に係る運送サービスについて、運送サービスの利用の有無によって利用料や宿泊料に差を設ける場合であっても、**当該差額が運送サービスに要する実費の範囲内であれば**、許可等は必要ありません。

この場合の実費について

1ページ記載のガソリン代等の実費が対象となるのはもちろん、当該車両が、主として送迎を要する利用者のためだけに購入・維持されていることに鑑み、実費の範囲に「車両償却費、車検料、保険料等」の車両の維持費を含めることも差し支えありません。

送迎

児童宅 ← 送迎 → 学校

送迎の有無	学費
送迎あり	32,000円
送迎なし	30,000円

送迎

要介護者の自宅 ← 送迎 → デイサービス施設

送迎の有無	利用料金
送迎あり	6,800円
送迎なし	6,000円

※ただし、幼稚園等において、利用者から運行に係る人件費相当を収受する場合は「通学通園に係る自家用自動車の有償運送の取扱いについて(平成9年6月17日付自旅第101号)」に基づき、**許可を要することとなります。**

⑤ 地縁団体が行う運送サービス

- 社会福祉協議会、自治会・町内会、マンション管理組合等の地縁団体の活動として、**会員が負担する会費で行う運送サービスについては**、許可等は必要ありません。
- この場合、以下の行為が可能です。
- ① 会費で車両を調達すること
 - ② 会費から当該サービスを提供するための運転者に報酬を支払うこと
 - ③ 運送サービスの利用の有無に応じて会費に差を設けること(ただし、差額が実費の範囲内である場合に限る。)

自治会等の互助活動による運送サービス

利用者の自宅 ← 送迎 → 病院 商業施設

地域の集まり

国土交通省
認定講習

移動・送迎サービス 運転協力者講習会

福祉有償運送運転者及びセダン等運転者「運転協力者講習会」

私たちが取り組んでいる福祉有償運送(移動送迎支援活動)は、非営利法人であれば改正「道路運送法79条」(2006年10月1日施行)に登録すれば可能となっています。

■ 改正「道路運送法」では、「**運転者の要件**」として「国土交通大臣認定の講習修了者」という要件が新設され、講習内容も**最低470分(セダン車等研修を含む)**が規定されています。■

「道路運送法」改正の目的は、「**過疎地の生活交通や要介護者・身体障害者等の移動制約者の移動を確保**」(国土交通省)とされていますものの、手続きの煩雑さゆえに各地ではやむなく撤収する団体も出ている状況です。

私たちは「福祉有償運送運転者及びセダン等運転者講習」として国交省認定(2006年12月1日)を済ませ、活動継続への支援と、**移動送迎支援活動**のすそ野を広げる努力を行っているところです。この機会に受講いただき、それぞれの地域で取り組みを継続・拡大されるようお願いいたします。

※カリキュラム全てに出席された方には、**運転協力者講習の「修了証」**を発行いたします。



■ **日時**: ① **6月22日(土)** (9時30分～18時00分 ※昼休憩45分含む)
(2024年) ② **6月23日(日)** (10時～11時30分:セダン講習

【介護資格の無い人:セダン講習希望者対象】など
※いずれも開場・受付は20分前から

■ **会場**: NPO法人 日常生活支援ネットワーク 1階

大阪市浪速区敷津東3丁目6番10号【チラシ裏面:地図参照】

■ **定員**: 20名程度 (定員になり次第締め切らせていただきます【先着順】)

■ **参加費用**: 9,000円/名 (関西STS連絡会非加入団体は15,000円/名)

※いずれもテキスト代が別途1,000円必要となります。

※セダン講習を希望される方は1,000円で実施します。

※運転適性診断を希望される方は1,500円で実施します。

(当日受付でお支払いください。)

■ **主催**: NPO法人 移動送迎支援活動情報センター

■ **共催**: 関西STS連絡会

【申込み・問合せ先】

NPO法人 移動送迎支援活動情報センター

(担当 えのきぞの、いらはら)

TEL:06-4396-9189 FAX:06-4396-9189

(お申し込みは別紙FAX用紙にて受け付けています)



《 資料（新聞報道） 》

「日本型」導入地域、26ヵ所 —— タクシー会社・自治体が申し出 —— (2024.5.13 東京交通新聞)

「日本型ライドシェア」（自家用車のタクシー）の導入エリアの設定で、タクシー事業者と自治体からの申し出によるものが全国で26ヵ所に広がっていることが、国土交通省の2日時点の集計で分かった。青森、水戸県央、静岡（静岡市など）、沖縄・石垣島などが新たに加わった。鶴田浩久物流・自動車局長は7日、専門紙との定例会見で、「予想より多くの地域から反応が出ている。（日本型ライドシェア制度は）移動の足が足りないという課題に対応するための方式なので、各地で有効活用し、利用者のニーズに応じてほしい」と、地方への広がり期待感を示した。

東京特別区・武三地区や大阪市域、京都市域の日本型ライドシェアは、国交省がタクシー配車アプリのデータを用いて不足台数を算出し、エリア指定した分で、全国12ヵ所。大都市圏が中心となっている。申し出の分は前回の4月23日時点の集計では、金沢、浜松など14ヵ所だった。

会見で鶴田局長は「アプリが十分に普及してい

ない所では、『手上げ』でできるようにしている。（長野県）軽井沢町で4月26日に開始され、ほか25地域は準備中だ」と説明した。

同局長はまた、石川・能登半島地震被災地の復旧・復興に言及。「国交省関係では、インフラと並び、観光の復興が大事だ。バス、タクシーは二次交通として、ツアーの移動手段として重要。需要の回復を国がいろいろな形で応援していく。必要な支援をバス、タクシーについてもやっていきたい」と述べた。運行の復旧状況について、「路線バスは4月22日までに全路線で再開している。タクシーは5事業者が再開できていない」とした。

◇ ◇

日本型ライドシェアに関する鶴田局長の主な発言は次の通り。

開始からこれまで、利用者、事業者から、または報道で、好意的に受け止めてくれている向きが多いと感じる。ありがたい。日々、モニタリング（監視、測定）し、1週間ごとに集計しているが、まだ立ち上がったばかり。評価がどうと言うのは時期尚早だ。「日本型」と「日本版」の両方の言い方があるが、どちらでもいい。まずはしっかり腰を据えてということだと思う。改善点が見つかれば、柔軟に改善しながら進めていく。現時点で、具体的に何がというのは出ていない。

全国への広がりでは、（ゴールデンウィークの）連休前に札幌、仙台など8地域の不足車両数を発表した。アプリが十分に普及していない地域でも手上げでできるようにしたことを受け、軽井沢町で4月26日に開始された。このほかに、2日時点で、25地域で準備がされている。予想より多くの地域から反応があったというのが率直な感想だ。各地域で有効活用し、利用者のニーズに応じてほしい。

この（道路運送法78条）3号（公共の福祉の許可）の新しいライドシェアに注目していただくのは大変ありがたいが、2号（自家用有償旅客運送）の運用改善もしている。全国で困っている人が現にいるという指摘に対し、対応を先送りしないのが大きな方針になる。2号、3号とタクシーの規制緩和は同じように大事。地域に合ったメニューを選択してほしい。

いろいろ新しい話があり、どうしても手法に目

「日本型ライドシェア」の導入エリア（申し出分）

◆タクシー事業者が書面で申し出た地域

北海道	伊達圏
東北	青森交通圏
関東	水戸県央交通圏、 南房交通圏（木更津市など）
北陸信越	富山交通圏、金沢交通圏
中部	静岡交通圏（静岡市など）、浜松交通圏、 御殿場交通圏、富士・富士宮交通圏、 沼津・三島交通圏、磐田・掛川交通圏、 岐阜交通圏、大垣交通圏、美濃・可児 交通圏、東濃西部交通圏（多治見市な ど）、高山交通圏、下呂市、福井交通圏、 敦賀交通圏、武生交通圏（越前市など）、 大野市、勝山市
沖縄	石垣島
	計24ヵ所

◆自治体が運輸支局へ申し出た地域

軽井沢町（長野）、永平寺町（福井）

注）2日時点、国土交通省集計。東京特別区・武三交通圏、京都市域など、配車アプリのデータを基に指定された12ヵ所を除く

が行ってしまうが、これらはまさに手段。「移動で困っている人がいる」という現実にとら対処す

るか、この原点を見失わないようにやっていかなくてはいけない。

《 資料（新聞報道） 》

石川・小松 新幹線延伸 観光需要に対応

—— タイドシェア先行／復興の足がかりに出 ——

(2024.3.19 朝日新聞)

一般の人がタクシーのように客を運ぶ「ライドシェア」が、4月から解禁される大都市に先行して、地方の都市部や観光地で始まりつつある。タクシー不足を受け、自治体が主導している。2月末には、能登半島地震からの復興や地域の足の確保に向け、石川県小松市で運行が開始された。（松岡大将、高橋豪、平林大輔）

2月29日午後5時半ごろ、小松市の温泉地で4人のお年寄りがワゴン車に乗り込んだ。車は有償で人を運ぶ「緑ナンバー」のタクシーではなく「白ナンバー」の自家用車。「ひょっとして、白タク？」と思いきや、そうではなかった。

これが新たに始まったライドシェアだ。29日から3日間は地震の被災者に無料で使ってもらい、その後は一般客に範囲を広げて一般客は有料に。国土交通省の認定講習を受けた一般の運転手らがハンドルを握る。

小松市は県南部にあり、被災者が二次避難先として身を寄せる。3月16日には北陸新幹線が延伸し、新駅ができた。市は観光需要が増えると期待しているが、タクシーは運転手の高齢化などで台数が少ない。夜間は配車まで30分以上かかることがよくあった。

そこで、タクシーが不足する午後5時～午前0時に限り、ライドシェアを始めた。安全対策として、車の定期的な整備を求めたり、ドライブレコーダーの設置費用の負担を検討したりしているという。

主婦の小山ひとみさん（65）は石川県輪島市か



※ライドシェア用の車に乗り込む利用者
＝2月29日、石川県小松市栗津町

ら自衛隊のヘリで着の身着のまま避難した。「(小松)市がやる『合法白タク』なので安心感がある。便利でうれしく、ぜひ輪島でもやって」と喜んでいった。

ライドシェアは、道路運送法で例外的に認められている「自家用有償旅客運送」という制度にもとづいている。もともとは鉄道やバスへの便が悪く、タクシーの配車も困難な「交通空白地」と呼ばれる過疎地などに導入が限られ、NPOや自治体などが主体の、助け合いのような意味合いが強かった。

それが昨年末に規制が緩和され、タクシーが営業していない夜間や早朝、台数が少ない時間帯などであれば、街なかでも運行できるようになった。さらに、タクシーの半額程度とされていた運賃の目安は「8割」に引き上げられた。自治体は運転手として働きたい人が増えると期待する。

44の自治体が導入をが導入を検討

規制緩和を受けて、「自治体ライドシェア」と称して導入に前向きな姿勢を示す首長が増えている。推進派首長たちの団体によると、小松市のほか、観光客が多い大分県別府市など44の自治体が検討中という。なかには過疎地を抱え、従来の制度でも導入できた自治体もあるが、「首長も勉強不足だった」「法の解釈に自信がなかった」（団体の関係者）ため、二の足を踏んでいた。

国交省はさらなる規制緩和を検討している。ライドシェアを導入する場合、自治体やタクシー会社、有識者などによる会議で話し合い、まとめる必要がある。タクシー会社の反発などで2ヵ月程度たっても決まらない場合、首長の判断で導入で遷るようになる。

4月からは大都市部などでもタクシーが不足する地域や時間帯に限りライドシェアが解禁される。同じく自家用有償旅客運送制度にもとづくが、自治体ではなく、タクシー会社が運行を管理し、事故時の責任を負う。

2024年度 関西STS連絡会・会費納入のお願い

それぞれの生活の場において“生活交通”“くらしの足”を支える取組みや住民主導の“互助型の移動支援”など、各地で高齢者、障がい者等の「誰もが自由に移動できる地域社会を」と汗を流されている皆さまに、心より敬意を申し上げます。

2000年の「交通バリアフリー法」「介護保険法」、改正「道路運送法」(2006年)により“福祉有償運送”や“公共交通空白地有償運送”が制度化されました。そして2017年には国交省、厚労省による「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」において“自家用有償運送の活用”“許可・登録を要しない輸送の明確化”の促進が「通達」に反映されました。そして「自家用有償旅客運送制度の円滑な導入を進めるための改善策」(国交省2023年5月)や、「道路運送法の許可又は登録を要しない運送に関するガイドライン」(国交省2024年3月)に大きくつながっていきました。【本『通信』1～11頁：参照】

しかし、福祉有償運送の「登録団体数」(2023年3月末/国交省統計)は、全国で2,478団体(前年より“新規:121団体”“末梢:114団体”、近畿では357団体(前年より“新規:31団体”“末梢:18団体”)となっており、ほぼ横ばいの現状にあります。

一方、全国の“移動制約者総数”は年々増加しており、それぞれの地域現場での悪戦苦闘の様子が目に浮かびます。

私たち関西STS連絡会は、今後も地域生活と結びついた取組みをネットワークを通して情報発信しながら、セミナーの開催、調査・研究の取組み、新たに事業を立ち上げる団体への相談・支援活動や、移動送迎サービス利用者からの問い合わせにも、可能な限り対応していきたいと考えています。また“活きいきとした移動送迎支援活動のすそ野を拡げていく”ための「運転協力者認定講習」(修了者5,870名:2024年3月末現在)を、地域での移動送迎サービスの充実につなげていきたいと考えています。

各参加団体の皆さん方の、2023年度の温かいご協力に感謝すると共に、2024年度も変わらぬご協力と、ご支援のほどをよろしくお願いする次第です。

《 2024年度 関西STS連絡会・会費納入のお願い 》

関西STS連絡会加入団体・個人の皆様へ

※年会費：3,000円です。(郵便振替によるご入金をよろしく!!)

関西STS連絡会に未加入の皆様方へ

※団体・個人を問わず年会費：3,000円です。(「加入届」にも、ご記入してください!)

会費を入金済みの加入団体・個人の皆様方には、

※様々な情報の提供と、「運転協力者講習会」費用の割引措置をおこなっております。

郵便振替口座：「00950-9-160204 / 関西STS連絡会」

銀行振込の場合：ゆうちょ銀行 当座「〇九九支店：0160204」

【お知らせ】関西STS連絡会が加盟するNPO法人全国移動サービスネットワークで、情報発信「メルマガ会員制度」(月2回程度)が出来ました。関西STS連絡会の年会費を納入済みで、上記「メルマガ会員」の加入を希望される団体さまは、関西STS連絡会・事務局(stsosaka@gmail.com)までメールにてご連絡下さい。なお「メルマガ会員」会費年額1000円は、関西STS連絡会が負担いたします。

編集人：

編集人/NPO法人 日常生活支援ネットワーク 移動・送迎支援活動ニュース編集部

〒556-0012 大阪市浪速区敷津東3丁目6-10 TEL・FAX 06-4396-9189

発行人/関西障害者定期刊行物協会

〒543-0015 大阪市天王寺区真田山町2-2 東興ビル4F

定価/100円