



(電子版)

info@jikosoren.jp

2019年 第21号 2019年12月6日

発行：自交総連本部

〒110-0003 東京都台東区根岸2-18-2-201  
tel. 03-3875-8071 fax. 03-3874-4997

## 慎重意見もあるが今後に予断を許さず

### 自家用運送拡大・道運法改悪 交政審地域公共部会で審議

自家用有償旅客運送の拡大、道路運送法の改悪にかかわる課題が国土交通省の交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会で審議されています。部会は9月9日に2019年度第1回の会合を開き、9月27日第2回、10月25日第3回、11月22日第4回までひらかれました。

審議事項は、①地域公共交通活性化再生化法に基づ

く制度、②道路運送法の自家用有償旅客運送等制度、③MaaS普及に向けた制度——とされており、このうち②で、自家用運送の拡大が取り上げられます。

交政審の審議に合わせて宣伝する東京の仲間  
=2019. 11. 22、東京・三田共用会議所



#### 地域公共交通部会への提案（国交省）

##### ○ 交通事業者が協力する自家用有償旅客運送制度の創設

交通事業者が委託を受けたり、実施主体に参画することで、運行管理、車両整備管理を担う自家用有償旅客運送制度を創設し、合意形成手続きや申請手続きの簡素化等特例措置を講じる

##### ○ 観光ニーズへの対応のための輸送対象の明確化

地域住民だけでなく観光客を含む来訪者も対象とすることを法律において明確化することを検討

第3回で国交省から別記の2点が提起され、自家用運送は、バス・タクシーがないところという原則のもとで、乗車対象者は不特定多数でいいということになるのか、などの質問が出されていましたが主要な議論は次回に持ち越しとなりました。

第4回では、まだ議事録が公表されていませんが、傍聴に入った林中執によれば、自家用運送の拡大について、積極的に拡大すべきだという意見はあまりなく、むしろ、タクシーは頑張っている、応援する施策が必要、自家用でも

二種免許を義務付けることを考えるべきだ、事業者の確認を徹底する必要がある、など消極的ないし否定的な意見が多く出された一方、国交省からは、インバウンドの増加に伴い都市部でも需要があるかのような発言もされました。業界紙でも、交通事業者が協力してさえいればOKというのはどうなのか、緑ナンバーではできない場合という確認が必要、輸送対象も限定できるようにしたほうがよい、などの問題点が指摘されたと伝えられています。

第5回は12月24日に中間とりまとめについて議論、来年初めに第6回で中間とりまとめ公表、春ごろに最終とりまとめを行うことになっています。

審議の経過から、自家用運送の拡大については、一程度抑制的な内容となっているようですが、今後の審議や法案作成の過程で、交通空白地の明確化や広域化として都市部でも自家用運送ができるようにすることなど無限定な拡大が入れられてくるおそれがあります。この提案をした未来投資会議や規制改革推進会議の狙いはライドシェアへの「突破口」ですから、今後の動向に予断は許されません。日経新聞は11月28日付の社説で、高齢者の足としてライドシェアに道を開く規制緩和を進めるべきだと主張しています（3面）。

## 委員に要請、宣伝、座りこみで訴え、各地でも宣伝

自交総連では、審議の前に全委員に対し、自家用運送の拡大に反対する意見書とライドシェア関係の資料を送付し、慎重な審議を求めました。当日（11月22日）は、東京地連の仲間56人が、会場の三田共用会議所前で宣伝と座りこみを行いビラを配布、雨の中、交政審は目先の利便性より安心・安全を優先しろと訴えました。

各地でも、宣伝行動が行われ、関西ブロックは11月20日、ライドシェア解禁の国家戦略特区の提案がされている滋賀県大津市を中心に宣伝にとりくみました。大阪・京都地連から12人が参加、京都駅、大津京駅、瀬田駅、大津駅で、安心・安全・快適な地域公共交通を守るため、危険な白タク・ライドシェア合法化を認めるわけにはいかないと口々に訴えました。

地域公共交通の充実を求める署名は、各地でとりくみが開始されています。中央では、全労連を通じて全単産・地方組織に署名の要請を送り、国民春闘共闘の春闘討論集会でも、参加者に署名用紙を配布して訴えを行いました。地方でも、全労連の友誼組合やタクシーの他産別組合などに署名を訴え、協力してもらっています。

当面、次の点を重視して運動をすすめていくことにしています。

◎署名 組合員と家族全員から集め、関係組合や団体にも協力を求めて広げる

◎宣伝 広く市民を対象に、自家用運送拡大の危険性、ライドシェア反対を訴える宣伝を行う

◎自治体要請、懇談 交通不便な過疎地を抱える自治体に、危険な自家用運送ではなく、バス・タクシーの公共交通の充実で住民の足を守ることを訴え、要請・懇談を行う

---

※ 交通政策審議会地域公共交通部会の議事録、資料は以下のサイトにあります。

[http://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s303\\_koukyoukoutu01.html](http://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s303_koukyoukoutu01.html)

## 日経新聞が社説でライドシェア解禁を主張

日経新聞は11月28日、「高齢者の『足』には多様な選択肢が必要だ」とする社説を掲げ、地域交通や高齢者の足のために、自家用車の運送について「米ウーバーのような有償サービスとしての道を開く規制緩和を進めるべきだ」とライドシェア解禁を主張しました。社説は以下のとおりです。

### 〔社説〕 高齢者の「足」には多様な選択肢が必要だ

2019年11月28日 日本経済新聞 電子版より

高齢者の生活の足をどう確保するか。自動車の運転免許証の自主返納が増えるに伴い、足の問題は一段と深刻化している。

運転免許証の自主返納の増加に伴い、高齢者の足の問題は深刻だ。

買い物や通院など移動ニーズは地域や個人によって千差万別だ。大切なのは、地域の実情に合わせ多様な選択肢を用意することだ。

運転免許証の自主返納の件数は2018年に約42万件と2年連続で40万件を超えた。近年、高齢者の運転による交通事故が目立つようになり、自主返納の動きが加速する可能性がある。

加齢による身体や認知能力の衰えを覚えたら自主返納が望ましいとの声がある。だが返納後の移動手段がなければ、本人に新たな不安の種が生まれる。移動は人の根元的な欲求であり、心身の健康を保つうえでも欠かせない。

免許を返納した人にタクシー代やバス運賃の一部を補助する自治体もあるが、利用には限度がある。最近では車の運転をやめて気軽に乗れる電動アシスト自転車に乗り換える高齢者も少なくないが、交通事故が後を絶たない。もっと安心して継続的に使える手段が必要だろう。

自治体の財政事情が苦しいなかで、今できることは住民の参加を促す仕組みづくりだ。新潟県山古志地域では住民によるライドシェアの試みが始まった。NPO法人が配車サービスの企業と組み、アプリで移動したい人と送迎できる住民をつなぐ。

自家用車を使う有償の輸送は白タク扱いとなり、原則禁止されている。山古志では乗客から運転手への支払いは、有償ではなく任意の謝礼という形をとる。

ただ、善意に頼るのでは事業基盤として安定しないといわざるを得ない。米ウーバーのような有償サービスとしての道を開く規制緩和を進めるべきだ。

定額で乗り放題となるタクシーサービスや自動運転によるバスの運行も、新たな地域交通の有望な選択肢となる。

安全や利便性、収益の面で、どの手段が住民の不安解消に有効な手立てとなるか。行政は住民と企業とともに、最適な方法を探り当ててほしい。

利用者にも意識改革が必要だ。移動のたびに電話で運転者を探し回るのでは実用的とはいえない。スマートフォンとアプリの操作は、多くの高齢者が想像するほどは難しくはない。まずは使ってみることを勧めたい。