

—自家用有償旅客運送と登録不要の運送を今後どう活かすか—
地域における「福祉」と「交通」の連携を考えるセミナーin 名古屋

参考資料

- ・「セミナー参加団体」 【P1】
- ・「寄せられた意見等」 【P2～P13】
- ・「規制緩和 細る地方の足」【朝日新聞】 【P14】
- ・「国交省 概算要求 新モビリティに15億」【東京交通新聞】 【P15】
- ・「シェアリング エコノミー」【朝日新聞】 【P16】
- ・「京丹後ウーバー導入」【読売新聞】 【P17】
- ・「ウーバー本格展開 名古屋から」【朝日新聞】 【P18】
- ・「なごや相乗りタクシー実証実験」【つばめグループ】 【P19～P23】
- ・「長久手市 定額乗合タクシー実証実験」【東京交通新聞】 【P24】
- ・「各務原市 自治会が知恵、高齢者に救いの足」【岐阜新聞】 【P25】
- ・「豊明市 スギ薬局とアイシン精機高齢者向け実証実験」【中日新聞】
【P26】
- ・「瀬戸市 高齢者の新たな足 無料住民バス」【朝日新聞】
【P27】
- ・「一定の病気等に係わる運転者対策の推進」【安全運転管理者講習】
【P28】

主催：NPO 法人 移動ネットあいち

共催：NPO 法人 全国移動サービスネットワーク

後援：くらしの足をみんなで考える全国フォーラム実行委員会

「生涯現役の日」制定・普及推進委員会関連イベント

※ 本事業は、マツダ・移動支援団体応援プログラムの助成を受けています。

2018年9月30日「セミナー参加」「市町村 団体 業種等」

		自治体・団体・業種	人数
愛知県		県庁	1
【54市町村】	市町村行政		1
	移動ネットあいち会員	22	47
	社会福祉協議会	18	36
	大学	8	13
	交通事業者/労働組合	3	3
	患者団体	3	5
	ボラティア団体/住民組織	1	1
	医療/介護関係	6	17
	マスコミ	5	8
	NPO団体	1	1
	一般企業/建設・自動車	1	6
	個人	2	2
愛知県計		73	142
岐阜県		県庁	1
【42市町村】	市町村行政		1
	NPO団体	11	15
	社会福祉協議会	6	8
	シンクタンク/(銀行)	6	16
岐阜県計		1	1
		25	41
三重県		県庁	1
【29市町村】	市町村行政		1
	社会福祉協議会	10	15
	ボラティア団体/住民組織	2	5
	個人	1	1
三重県計		2	2
		16	24
静岡県		県庁	1
【35市町村】	市町村行政		1
	NPO団体	4	7
	ボラティア団体/住民組織	1	1
	個人	1	1
静岡県計		1	1
		8	12
石川県		県庁	0
【19市町村】	市町村行政		0
		1	2
石川県計		1	2
福井県		県庁	0
【17市町村】	市町村行政		0
	NPO団体	1	1
福井県計		1	2
		2	3
その他都道府県			
長野県	市町村行政	1	1
長野県	社会福祉協議会	1	2
長野県	ボラティア団体/住民組織	1	2
東京都	公益法人	1	1
京都府	NPO団体	1	1
山形県	個人	1	1
滋賀県	市町村行政	1	1
滋賀県	NPO団体	1	1
大阪府	NPO団体	1	1
広島県	一般企業/建設	1	1
島根県	医療/介護関係	1	1
その他都道府県計		11	13
国土交通省	中部運輸局	1	15
厚生労働省	東海北陸厚生局	1	1
	合計	138	253

現状、町の公共交通は全てバス(定時定路線)が担っていますが、朝・晩以外に空席が目立ち、乗率が悪く、改善を迫られております。
朝・晩はバス(定時定路線)、日中はタクシーが理想と考えていますが、地元業者からは、対応が難しい、という回答をもらっており、また担い手不足のNPO等もいることから、町で有償運送の許可を取扱業者が検討してほしいとの質問です。

- ・町が有償運送の際、の手配、Xリット、デメリット
- ・限りなくタクシーに近い運行が良いと聞いていますが、そのメリット・デメリット
- ・ライドシェア導入(現在、無償で実施可能)のメリット・デメリット

12月17日の記事

運転者に負担(責任)がかからないか、そのための住民同士の助け合いによる移動支援

移動支援時の事故時対応と責任をどう確保するかについて

買入物や病院等の移動手段として、地域の方が主体的に取り組むことのできる方法等を学ぶたいと考えています。どうでしょうか、お願い致します。

- ・遠方の病院まで運んでくれる支援
- ・自宅～目的地までの移動手段の確保 (田舎ほど車が手放せない) 1人1台にすぎない
- ・たすけあい事業のやり方

高齢者、認知症、難病患者への適切な支援のありさま
後、宗布町村への働き掛け状況

有償運送に対する利用者の支援の認識
見直し

どのような移動支援が必要だと思いますか、聞きたい事柄、関心のあるテーマの自由記載抜粋
登録のいらたはい、町内名在所、商店、病院等
を巡回して走るバスが 必要。

無償バスの運行によるコストや 費用対効果等
どのように 財政課へ示しているかを知りたい
と思います。

スポンジ・トランスポート・サービス (STP) を含む
「町内交通」を地域のなかでどのように
機能させるかよいか？

サロン活動などに参加するための移動支援。その支援として、参加者同士や住民主体による移動支援。

立ち上げを支援するために、留意すべきポイントについて

当市は、福祉有償運送運営協議会の事務局の役割を担っておりますが、相談者より運送形態のご提案をいただき、それが福祉有償運送として登録しなければならないものかどうか対応しかねる場面があります。

所管は各運輸支局であり、こちらで回答すべきものではないとは思いますが、参考として「登録不要で運送が可能な態様、範囲」について学ばせていただければ幸いです。

自動車などを所持しない高齢者の日常生活 (買い物
など) を支える移動手段

互助のみで乗り制度は非常に困難

役場や病院、買い物だけでなく、+αとして、趣味や娯楽にも
使える移動支援。

もしくは、南生協病院のように病院や役場などの施設で、保育や
料理教室のような趣味ができる施設などを併設し、賑わいがあり、
年代や性別を関係なく「行きたい」と思わせるような施設と移動
手段の乗り継ぎ地点などをセットにした計画立案と実施。

地域住民の共助による移動手段の確保や公共交通でも可能だが、
地域住民がコミュニティを作り、その中で本当に必要かどうか
検討する枠組みも必要。そのうえで住民の役割として、運転手
でも寄附でも乗車することだけでもいいが、移動手段を維持して
いくための覚悟を持ち、さらに「地域を維持する」ことの一つ
として移動手段を位置付けなければいけないと考える。

公共交通機関が「いまわかってから」で、有償の運送サービスについて、詳しく聞いてみたいです。

- 体が不自由な方で、自力で公共交通機関を利用できない場合の代替移動手段の確保。
- 長時間の乗車が厳しい方へのケア。
- 車いすの方、乗車時、介助の仕方や、車のシートレジン等。(乗降もスムーズにしたい。)
- 利用料(自己負担額の設定など)

小さな町に住んでいます。買物も医療を受けるにも車の必要です。今後特に高齢の方が増え、免許証を持たない人も多くなってきます。外に出て社会とつながることをあきらめない生活を送れるといいなと思います。今後どう動いていけばいいのかなと……。

福祉分野と公共交通分野が連携するためにはどうしたらいいのかな

ふらりも巡回しているバスや温泉旅館の巡回しているバスのように、地域へ病院、介護施設等、乗降が相違して巡回するバスやタクシーを郊外的に運送してはいいかなと考えている。

高齢者の買物、外出のための移動支援

地域ごとの住民相互の助け合いによる、地域に必要な移動支援のあり方

移動支援の活動事例も参考にしたい。

登録不要の運送事例や、高齢者・障がい者への移動支援の方法などを参考にしたいと思っています。

どのような移動支援が必要と思いますか、聞きたい事柄、関心のあるテーマの自由記載抜粋

・免許返納後、特に外出などの移動に不自由が生じないような仕組みがあればいい。

・高齢化が進む地域における、住民主体の移動支援、
また、そういった登録不用の移動支援と既存の公共交通
との共生の仕方について。

・住民主体の移動支援を実施する際の法的規制、課題への
対応についてお聞かせください。

・交通事業者と連携して移動支援する方法や、地域の町で
移動支援に活用できるものとして、何かお困りかお聞かせください。

現時点で、地域の移動支援ニーズをきちんと把握できていないが、半田市
内で鉄道やバスなどの交通機関の無い(不便な)地域から、おもに買い物や
通院のための移動支援がほしいとの声が上がっており、「生活支援」につな
がる移動支援サービスの創設が必要と考えている。

今年の10月から本市でもコミュニティバスの運行が開始される。コミュ
ニティバスの運行状況や地域におけるニーズ調査等を踏まえて、移動支援サ
ービスのあり方を検討する予定。

本セミナーに参加し、「交通」「福祉」関連法令や他の自治体(地域)に
おける先進的な取組み等を学び、今後の検討に活用したい。

- ・高齢者が外出したくなるような目的作り、仲間作りが必要
ではないかと思ってる。
- ・また、どのような移動手段があるかわからない場合も
あると思ってるので、移動手段を教えるなどのサポート体制
が必要かと思ってる。

地域団体等と交通事業者がうまく連携した移動支援。

公共交通機関を利用することが困難な高齢者の生活のための移動支援

・NPO法人には移動体制は？

どのような移動支援が必要と思いますか、聞きたい事柄、関心のあるテーマの自由記載抜粋

- 複雑な手続きを経ずに、住民団体が気軽に乗り組めることのできる移動支援のしくみができるようお願い。
- タクシーに対応してもらえないような近距離への移動に利用できる手段。(タクシー事業所の事務所から直接バス乗降部などではタクシーも乗んでも乗ってもらえない等問題がある。)

ちょっと、そこまでの移動支援

道路運送法、自家用自動車での有償運送の禁止が移動困難者等、現代社会に時代遅れとなっている。

先行事例を聞かせていただきたいです。

登録不要の移動支援について

関心のあるテーマ

「ドア to ドアが住民の助け合いでできたら支援B, 支援Dの取組みの方法」

懇親会へは参加しません。

ミニバスを実施しております。行政からは送迎はしなくてよい。とのことですが、現場では送迎のニーズは高く、無料で行なっているのが現状です。福祉有償という運送で相乗りを認めただけでは、運転手も集まりやすいと考えます。

①乗合乗車でどこで乗ってもどこで下車してもよくしてほしい。

料金支払いも自由にしてほしい。

②福祉運送と有償運送の運転手の共有は？

【背景】

当市では中山間地域に人口500人弱の過疎地域を抱えており、自家用有償旅客運送にてバスを運行しているのですが、市の財政が年々が厳しくなっていく中で、利便性を向上させつつ経費を従前よりかけないような方法が求められています。

どのような移動支援が必要と思いますか、聞きたい事柄、関心のあるテーマの自由記載抜粋
市町担当者は、移動支援のニーズが伺えていたことはよく理解しているが、訪問サービスの型導入の手順を理解していない。その為、
どうにかコミュニティバスの利便性を改善して、交通空白をカバーしようとして
いるが、いつまで経っても不便のクレームに対処することができてい
ない。デマンドタクシー等の並用をした場合、どの程度不便性を
カバーできるかを模索している。

登録不要の考え方

・ 運転免許返上後の高齢者の移動支援 (買物、通院...)

- ・ 高齢者が移動しやすい利便性と移動コストの両立できる移動支援
- ・ ライドシェアの展望について
- ・ 一般乗合旅客運送業の区域運行について

登録不要の移動手段

旧三好町という小さな地域で障害者福祉サービスに取り組んでいる
公共交通機関は、中心部にしかなく本数も減っている。
郊外に居住している障害者は家族の自家用車に乗せてもらったり、
施設に送迎する場合は送迎車を利用するしかありません。もともと余暇
や趣味と関係のない経験の乏しかった方が、自らの意志で
休日などに外出する選択はなく、福祉有償運送を頼むた
ものの利用がほとんどないのが現状です。休日余暇支援の活脚
の提供も併せて移動支援が必要とは考えています

登録不要の移動と移の活動事例について関心があります

必要とされる移動支援：健全、障害、高齢といった壁のない
移動手段が確保された支援。

聞きたい事柄、関心：今後の国交省としての福祉有償運送への
考え方と展望。
また、公共交通機関利用困難者の移動手段の
考え方。

- ・住民主体の移動・外出支援の取り組み
- ・地域自らが地域に必要な“おてかけ手段”をつくらせる
際の留意点。

現役の交通事業従事者の立場から、現状、夕方
業界の人手不足が深刻にたふしていることが、免許
返納高齢者が、足を求めてこられることも、要望通り
対応しきれないと思われまわりの対策など、
どうお考えでしょうか？

高齢者の足の確保（地域住民による支え合い）

~~有~~ 福祉運送の条件とは

タクシーが不足がちな地域において、高齢者がドアからドアへの
移動が安価に行える方法。

高齢者の移動支援のため、軽自動車（車イス可）を
まちづくり協議会として購入したが国の認可がおりず、
使用できず困っています。

何か良いヒントとなる話が聞けるとありがたい
です。

生活支援の連続としての移動支援。
市民が気軽に活動できる仕組み作り。

・自宅から海側で(市内の病院や美容院)に行く。
・買い物に行く。(荷物も運んでくれる)支援。

・ファミリー企業へのプロセスの仕方
・地域住民への協力。プロセスの仕方

国交省の決まりに引っかからないように、移送サービスする方法を知りたい。

ちょこちょこっと移送サービスするのに、

お金をうけとるのに、悪いことをしていると思わなくてもよいようになっただらいいと思います。

・有償運送を行う。買い物支援の創出。

・先進者の活動に意を注ぐの詳しいプロセスを学びたい。

どのような移動支援が必要と思いますか、聞きたい事柄、関心のあるテーマの自由記載抜粋
関心のあるテーマ
「民間で構成する団体の自治体との関わり方、運営に関しての問題点。」

関心のあるテーマ 住民主導のシステム

高齢化率58%を超える当地区でも、次年度に向け、
初送サービスを検討しております。
全マクテーマについてお聞きしたいです。

ボランティア輸送について今後必要性が高まると思われ
住民による
まのびと興味があります。

茶帯のりと可がとしまい、申し訳ありません。
高齢者の移動支援について質問を可めたいと思いい、
参加を希望します。

行政(市町村)が任意団体に住民主導の移動支援を委託する
場合、運輸事業者の安全管理の進め方のガイドライン及び
安全管理体制に係る内部監査のしほりを受けるのか、
確認したい。

登録不要の移動支援

サロンや活動等の参加の為の乗り合いの仕組み。

地域共助型の移動支援が必要だと思いいます。

必要だと思いい移動支援関心のあるテーマなど：

過疎地有償運送や福祉有償運送ではカバーできなくなっており、グレーゾーンのシステム
を構築して主にボランティアに頼った移動支援を行っているケースが多くみられ、安全性
や持続性に不安を覚えます。そのあたりについての先行事例や、行政のとらえ方、今後の
展望について情報を得たいです。

- ・介護予防・日常生活支援総合事業で実施する移動支援（訪問型サービスD）について
- ・公共交通があっても、高齢者にとっては家からバス停や駅までの行き来が大変であったり、重い物の場合は荷物を持っての帰りが大変であったりするため、ドア to ドアの移動支援が必要となるが、住民ボランティアでどのようにすれば移動支援ができるのかが知りたい。
- ・地域住民団体主体で市の支援を受けながら公共交通空白地有償連送の制度を活用した移動サービスの立上げを進めています。小型乗用車でのデマンド乗合交通の形です。
- ・大きな課題は運行区域の設定です。市運営バス路線やバス・タクシー事業者との調整・連携、地域公共会議・自家用有償運送運営協議会の手続き・承認など、クリアすべきハードルが数多いことを実感しています。
- ・また、運営後の課題も多くあると思っています。それらの情報、ヒントを得たく思い参加したいと思っています。

- ◎ とにかく、きめの細かい、無料バス（公営又は社協）
- 低料金をで運営できる NPO などによる、ミニタイプマイクロバス。
- 1日2回位、各地区から市中央（公的機関、大型ショッピング、病院）に往復するタクシーマイクロバス（個人負担は低料金で）

勉強不足な自分なので、知る手がたない人への知るサポートなど大切なものがある様子がよく感じています。

1. 福祉有償運送の道徳的要素を有する人の権利は当然であり、病院等への同行者として近親家族の同行に制約がなされているのに対し、ヘルパーが同行するとしても、家族の一名は病院側の規定の規則を聞けること、当然と考えるべきであり、現在では家族が別にこの自由の権利を病院へ行使できないのは、むしろ大きな疑問を感じます。
2. 福祉有償運送は家族の独自のニーズとなっているものの、市や県に依頼して申請の可否の点、弱者対策として具体的な仕組みであり、関係企業との連携策として大きな成果の上がっていると考えます。詳細が知りたいです。

移動支援を必要としている人にとって使いやすい（金額・場所的に）ものが必要だと思います。

・自家用車で行く移動支援

「もしも事故をしてしまったら」とちやうちよして行動できない人達への背中を押す方

地域の自治会館までのちょっとした移動支援
(身体的理由で会場までの移動が難しく地域の交流が滞っている)

関心 : 高齢者の足の問題は単発の手段では解決できないと考えます、様々な事業の組み合わせが必要であると考えます。

行政に代り依存しない公共交通

ドライバー不足でまっています。

対価は、距離制で頂きその金額をすべてドライバーの収入としていますが大した金額にならず小遣い銭程度です。生活を支える金額にはならないのでドライバーのなり手がありません。現在利用登録者が120名を超えています。「いつでも、どこへでも」の理念を守ることができず、行き先を制限したいと思うくらいです。ドライバー不足でやむなくお断りしなければならない状況です。

持続可能な地域に根付いた支援

今回のテーマはどれも現在取り組まれている問題そのもの
です。期待をしています。

規制緩和 細る地方の足

廃線・赤字… 電車もバスもタクシーも



廃線になったJR三三線の代替バス。地域の足として通学の高校生らが利用する＝鳥根県江津市

収入2千万円 費用10億円

人口が減る地方の交通網をどう維持するのか。平成の時代に政府が進めた規制緩和は、社会全体で地方の赤字路線を支える仕組みを否定する方向に働いた。事業者や自治体任せでは、高齢者や学生ら交通弱者はもう守れない。求められるのは、地域の知恵だ。

成経

第4部 国縮む社会 13

大型運休が明けたばかりの5月7日未明。就寝中だった山下修・鳥根県江津市長は市職員に電話でたき起こされた。「大変です。国道261号が土砂崩れで通行止めです。市街と山間地を結ぶ幹線道路にはわずか1カ月前に廃線になったJR三三線の代替バスが走る。迂回する細い道を進む小型バスなどを急ぎ借り、翌日から緊急輸送に切り替えた。通行止め解除までの10日間に市が支払った費用は約130万円。山下市長は天を仰いだ。「三三線が残っていたければ……」

同市と広島県三次市の108キロを結ぶ三三線は、中国山地を縫うように江の川に沿っていた。江戸時代はたたら製鉄で栄えた地域。明治時代に高炉製鉄が盛んになって過疎が始まった。平成に入ると人口減が加速。三三線は、年約2千万円の収入を稼ぐのに約10億円もの費用がかかると「大赤字路線」になっていた。

JR西日本の2018年3月期の営業利益は過去最高の1913億円。三三線は昭和の末期、「親方目の丸」体質のもと、毎年1兆円超の赤字を垂れ流し続け、国鉄に、国民の批判が殺到。1987年には国鉄がJR7社に分割民営化され、上場を目指して利益を上げさせることになった。

JR7社に分割民営化された。JR東海は総額9兆円のリニア中央新幹線を自腹でつくる体力をつけた。一方、しむ寄せがいったのは、都市に人口を吸い上げられる地方だ。鉄道廃線後の代替交通を担うバス会社の経営も、鉄道会社と同様に厳しい。

国土交通省の調査によると、16年度は3大都市圏以外の地方のバス会社(30台以上保有)の82%に当たる136社が赤字だった。15年度までの10年間に廃止されたバス路線は約1万6000キロに上る。

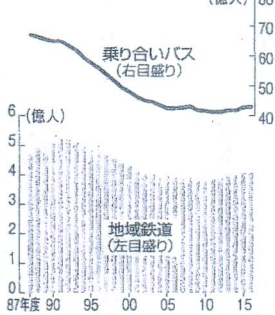
「もうけだけが行政の基に強まった。鉄道やバスの廃止は許可制から届け出制に。新規参入もしやすくなり、競争を促した。市場原理は確かに、都市部で大きなサービス向上をもたらした。JR東海は総額9兆円のリニア中央新幹線を自腹でつくる体力をつけた。一方、しむ寄せがいったのは、都市に人口を吸い上げられる地方だ。鉄道廃線後の代替交通を担うバス会社の経営も、鉄道会社と同様に厳しい。

赤字でも、交通弱者の学生や高齢者に欠かせない公共交通がある。赤字を抑えて「地域の足」を維持する工夫が欠かせない。JR北の路線見直しに揺れる北海道。留萌線(50キロ)の路線を突きつけたら留萌市では、国と道が赤字補填するバスが鉄道と並行して走る。市は10年に「地域公共交通総合連携計画」を作ったが、バスの利用促進策ばかりを並べ、鉄道とバスが互いに赤字を膨らませる構図が続く。

名古屋大の加藤博和教授(公共交通政策)は、「公共交通を事業者任せにできる時代は終わり、地域が主体的に関わらなければ守れなくなると指摘する。業者を煮やした住民が立ち上がった地区が、京都府にある。北部の過疎の街、京丹後市の旧丹後町地区。撤退したタクシーの穴埋めに、米国発の配車サービス「ウーバー」を使って住民がタクシー代わりを始めた。日本では、ウーバーの相乗りサービスは「白タク」として原則、禁止されている。しかし、公共交

地方の鉄道・バスの乗客が減少している

国土交通省資料から。地域鉄道は、主要都市間や都市部内を除く鉄道で、1987年度以前から運行している中小規模の民間鉄道会社や第三セクター70社を算計



「単独では維持できない」と表明。沿線自治体や道、国をも巻き込んで再編を検討している。「少子化が想定以上に急に進んだ。地域交通をどう維持するのかは、全国共通の課題になる」と鳥田修三氏は訴える。JR九州は今年3月、国鉄民営化以降で最大規模の列車減便に踏み切った。その規模は1日117本。全体の4%に当たる。

「公共」の考え 抜け落ちた 昭和の末期、「親方目の丸」体質のもと、毎年1兆円超の赤字を垂れ流し続け、国鉄に、国民の批判が殺到。1987年には国鉄がJR7社に分割民営化され、上場を目指して利益を上げさせることになった。

「公共」の考えがすっかりと抜けてしまった。西日本ではバスや路面電車を運行する両備グループ(岡山市)の小嶋光信代表はこう話す。「地方交通の再生請負人」とも呼ばれる小嶋代表が、別の形で脚光を浴びたのは今年2月。同グループが運行する赤字の31バス路線の一時廃止を届け出たのだ。

理由に挙げたのは、同グループが岡山市中心部で走る「ドル箱路線」に重なる新規参入を、国が他社に認めたことだ。「地方交通網が維持できなくなる」という抗議の思いを込めて、廃止届は3月に撤回した。4月には国に、新規参入の認可取り下げを求める訴訟を起こした。「公共交通をどうするかは、どんな国をめざすかに通じる。日本では、そのビジョンが見えない」

小嶋代表のイメージにあるのが、欧州諸国の交通政策だ。鉄道や車両などは行政が設置・所有し、運行する経費だけを民間が負担する「公設民営」が一般的だ。「人口減時代にあった法整備を真剣に考えないと、十数年で半分は路線や会社は潰れる危険がある」。小嶋代表はこう警告する。

地方では鉄道路線の廃止が続く。93年度以降に廃止された長さ10キロ以上の路線。国土交通省資料から

「何でも行政に頼れない」と、住民18人が運転手に名乗り出た。運行時間は午前8時〜午後6時。運転手を確保して待機する。収入は月1万円に届けば多い方。地域のためのボランティアだ。記者が乗ってみた。スマートフォンアプリで目的地を設定すると、近くで車が地上で近づいてくる。乗車後17分ほど目的地に着くと、自動でクレジットカードから料金が引き落とされた。966円の料金は3800円。タクシーのほぼ半額で済んだ。運行するNPOの山口洋子理事長(右)は意気込み。こんな地域だから任方がないとおぼろめたら、田舎はダメになってしまう」

「公共」の考えがすっかりと抜けてしまった。西日本ではバスや路面電車を運行する両備グループ(岡山市)の小嶋光信代表はこう話す。「地方交通の再生請負人」とも呼ばれる小嶋代表が、別の形で脚光を浴びたのは今年2月。同グループが運行する赤字の31バス路線の一時廃止を届け出たのだ。理由に挙げたのは、同グループが岡山市中心部で走る「ドル箱路線」に重なる新規参入を、国が他社に認めたことだ。「地方交通網が維持できなくなる」という抗議の思いを込めて、廃止届は3月に撤回した。4月には国に、新規参入の認可取り下げを求める訴訟を起こした。「公共交通をどうするかは、どんな国をめざすかに通じる。日本では、そのビジョンが見えない」

◇今回は16日の予定です。ご意見は、keizai@asahi.comにお寄せください。

国交省概算要求

新モビリティに15億円

Maas活用など 地域の移動モデル構築

国土交通省は8月31日、2019年度予算案の概算要求を財務省に提出した。バス・タクシー関係の新規施策として、自動運転やMaas（マース）モビリティ・アシスタンス、移動のサービス化、オープンデータなどをベースとした「新モビリティ・サービス推進事業」（15億円）を打ち出した。地域の特性に応じたモデルを構築する。一方で現行の旅客運送サービスの維持・活性化も重視、バス・タクシー事業と自家用有償運送を検証し、需給の将来シナリオを分析する方針も決めた。バス運転者の担い手確保、タクシー「ソフトウェア」の開発・普及と合わせて6000万円を編成した。▼2面に税制改正要領、組織・定員要求の記事

新モビリティ・サービス	モデルづくりでは、地域特性ごとの公募により、新たなモビリティ・サービスの実証実験を展開し、持続的に運営されるための条件などを整理する。基盤の構築には、公共交通分野での民間の主体的なオープンデータを活用したスマートフォンプリによる情報提供	自動車の「旅客運送サービス」の維持・確保・活性化「予算は、バス・タクシー事業と自家用有償旅客運送の現状や規制を正面から捉え、調査・分析する。02年の乗合バス事業の規制緩和や06年の有償運送法制化、人口動態など、需要と供給の変化を検証する。新規参入や有償運送の導入が地域交通に与えた効果も
推進事業は総合政策局予算として組まれた。移動分野で進展する、Maasと	たなモビリティ・サービスの実証実験を展開し、持続的に運営されるための条件などを整理する。基盤の構築には、公共交通分野での民間の主体的なオープンデータを活用したスマートフォンプリによる情報提供	「規制緩和の道路運送法の改正から20年弱、自家用有償運送の制度化からも10年以上が経過した。バス・タクシー事業と有償運送サービスの持続可能なものか、許認可の運用はニーズに応えたものとなっているか、しっかりと検討する必要がある」と説明している。ライドシェア問題は取り扱わない。

考察する。地方分権改革や両備グループの「赤字路線廃止届け問題」も意識した立案と見られる。輸送人員や運転者数、年齢構成の傾向も考慮して需給の将来シナリオを立てる。

電子地図データやGPSを使ったタクシーソフトウェアの開発・普及に向け、新年度から、距離などの測定精度や耐久性など技術基準の具体的な規格化に入る。運賃改定の際、適正に機能することを担保する仕組みを確立する。

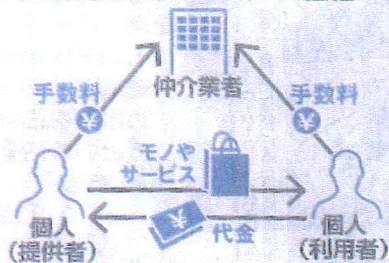
ドライバー不足問題では乗合バスの人材確保・育成対策に注力し、定期研修カリキュラムの作成や研修の効果測定などのモデルをつくる。「新任運転者」「ユニバーサルドライバー」「高速バス運転者」といった研修コースや、高齢者・車いす利用者の扱いなどを検討する。「運転者求職者の不安解消とバス会社の負担の軽減を図る」としている。

いちから
わかる!



「シェアリングエコノミー」って何

シェアリングエコノミーの仕組み



国内のシェアエコの市場規模
(2016年、内閣府推計)
5250億～5850億円

空間	1400億～1800億円 ・民泊 ・駐車場の貸し借り
モノ	3000億円 ・フリーマーケットアプリ ・洋服の貸し出し
移動	(未推計) ・カーシェア ・自転車の貸し出し
お金	700億～800億円 ・クラウドファンディング
スキル(技能)	150億～250億円 ・家事代行 ・写真撮影サービス

ネットを通じ個人の間でモノやサービスをやりとり

コブク郎 最近、「シェアリングエコノミー」という言葉を聞いたよ。

A 「共有経済」という意味で、インターネットを通じて個人と個人がモノやサービスの売り買いや貸し借りをする経済活動のことだ。自宅を有料で宿泊客に貸し出す「民泊」や、「フリーマーケットアプリ」などが代表例だよ。

コ ほかには何がある？

A 業界団体は5種類に分類している。自家用車の貸し借りや相乗りなどの「移動」、中古品売買などの「モノ」、民泊などの「空間」、ネット上で投資をつのるクラウドファンディングなどの「お金」、家事代行などの「スキル(技能)」だ。国内の市場規模は2016年時点で6千億円近くにのぼるといふよ。

コ 広がっているね。

A 個人が手作り品や特許で手軽にお金をかせげるし、企業や本職のプロから買うよりも安く、交流もできるという点が受けているんだ。副業にする人や、年間数百万円もかせいで独立する人も増えているよ。

コ 買う場合に注意する

責任を持たないことがほとんどだ。だから、ほかの利用者の口コミの評判などを参考に、信用できる取引相手かどうかを自分で見極める必要があるんだ。

コ 品質を保つように義務づけられないのかな。

A 企業やプロの業者向けにはそういう法律があるけど、個人どうしの取引は想定されていないくて、合法か違法かがいまいなものも多いんだ。たとえば民泊も、違法な「ヤミ民泊」が広がり、最近急いで法律がつくられた。自家用車に有料で人を乗せる「ライドシェア」は、日本では禁止されたままだ。便利で経済が活発になる面もあるから、しっかり法律を整えて、トラブルや問題が起きないようにしたいね。(森田巨穂)

仲介する業者は、提供されるモノやサービスの品質に個人どうしの取引を

京丹後 ウーバー導入

米新興企業のウーバーテクノロジーズが世界70以上の国・地域で展開する配車システム「ウーバー」が、国内で初めて京都府京丹後市に導入されて1年が過ぎた。高齢者など交通手段のない人たちの利便性向上に一役買ったが、過疎地の新たな活用としての普及には課題が多い。

(栗原守 松本裕平)

「電話一本で迎えに来てくれるのは本当に助かる」。月に2〜3回利用している岡市丹後町の北田悦子さん(66)は話す。

事業はウーバーのシステムを使い、京丹後市の丹後町地域で地元の特定非営利活動(NPO)法人「気楽るーぶ」(代表 飯後伸一)が2016年5月26日に始めた。

専用アプリを入れたスマートフォンで配車を申し込むと、運転手として登録された住民が18人うち、予定の空いている人が自家用車で迎えに行く。

距離に応じた支払額はタクシーの半分程度で、1年間の乗車実績は月平均60回

地域配車1年 歓迎と課題

ウーバー 2010年に米サンフランシスコでサービスが始まった。現在は世界450以上の都市に広がり、愛用者は4000万人を超える。ウーバー社は、東京や京都などで飲食店の出前を請け負う事業も手がける。



ウーバーのシステムで乗客と運転手を結びつける(京丹後市丹後町)

住民利便性向上 担い手負担重く

以上、合計走行距離は約6800キロだった。「気づく」を禁じている。規制の対東和産務理事(株)は「民間家外となる公共交通空白地」に認められることが、サビみ出すことで、多くの人が利便性を感じてくれている」という。

普及の壁 同じ悩みを抱える自治体は多く、1年間で約50団体が現地に訪れたものの、導入例は16年8月にスタートした北海

道中野町だけだ。事業を担えるのはNPOや自治体などに限られ、運転手の体質問題などの負担も重い。民間の参入が見込めない過疎地で事業を軌道に乗せるのは容易ではなく、ウーバー側も事業の急拡大に慎重だ。京丹後市に社員が駐在し、住民への利用方法の説明などにあたるが、「各地に社員を常駐させるほどの人的資源はない。」

「公共交通と補完できる」高橋社長



高橋社長は既存の公共交通と組み合わせるという好例だ。海外では技術が進歩すると、パラタイムシフト(圓的な変化)が起きて一気に普及する。日本はそうではないが、当社のサービスは少しずつ広まっていくだろう。

ライドシェアは既存の公共交通と組み合わせるという好例だ。海外では技術が進歩すると、パラタイムシフト(圓的な変化)が起きて一気に普及する。日本はそうではないが、当社のサービスは少しずつ広まっていくだろう。

■対立

ウーバーなど、自家用車を持つ人と移動したい人を結び付ける「ライドシェア(相乗り)」と呼ばれるサービスは、世界で急速に広がっているが、日本ではタクシー業界を中心に乗客の安全性の担保などへの懸念が強い。

交通労働などが3月に「ライドシェア合法化阻止に全力で取り組む」とのアピールを採択する一方、業界としてもスマホ用の配車アプリを導入するなど利便性向上を進めている。

ウーバー本格展開 名古屋から

フジタクシーと協業 配車アプリ、訪日客狙う

配車大手の米ウーバー・テクノロジーズが、名古屋市内でスマートフォンアプリを使ったタクシーの配車サービスに参入した。地元のタクシー会社フジタクシーグループと組む。海外から訪れる人のタクシー利用を取り込むねらい。ウーバーは名古屋を皮切りに、ほかの地域での展開もめざす。

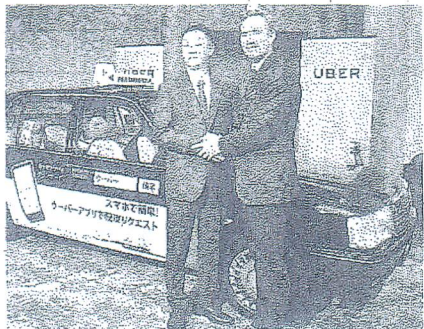
ウーバーのアプリでタクシーを呼べるサービス「ウーバータクシー」を6日に始めた。利用者は行き先を入力し、配車を依頼。利用料金は通常のタクシーと同じで、登録したクレジットカードで自動で支払える。対応するタクシーは最初は350台で、今後はさらに増やすという。

ウーバーのアプリは世界共通で、海外でもふだんの言語で使える。乗車前に、料金の見積もりや運転手の顔・名前なども確認でき、慣れない土地でも安心感があるとアピールする。

フジタクシーはアプリ経由の乗車ごとに手数料をウーバーに支払うが、急増する訪日外国人

客を取り込む効果はそれ以上に大きいと判断。配車回数は従来約1.3倍に増えるを見込む。6日の記者会見で、フジタクシーの梅村尚史代表取締役は「海外のお客に使ってもらえるチャンスをつくりたい」と述べた。

このところスマホの配車アプリは乱立気味で、業界団体の全国ハイヤー・タクシー連合会によると全国で100種類超もある。フジタクシーも自社専用の配車アプリを持つが、「今後の進化は難しい」（梅村氏）とし



ウーバー日本のトム・ホワイト氏（右）とフジタクシーグループの梅村尚史代表取締役（名古屋市中区）

てウーバーのアプリに一本化する考えだ。

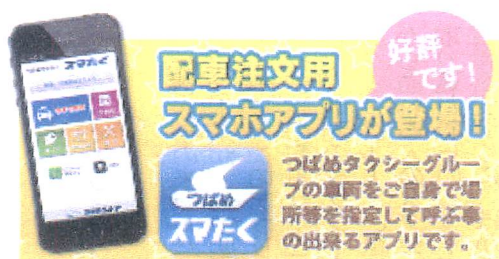
ウーバーは2010年に米国でサービスを始め、現在は65カ国の60都市以上でサービスを展開する。主力は一般のドライバーが自家用車で客を運ぶライドシェア（相乗り）。ライドシェアが「白タク」として原則禁止される日本では、「タクシー業界と協力していく」（日本法人責任者のトム・ホワイト氏）とし、タクシー会社と組んだ配車サービスに注力している。

14年にハイヤーの配車を東京で開始したほか、タクシー配車では7月から兵庫県の淡路島で実験しているが、本格展開は名古屋が初めて。ホワイト氏は「他都市でも多くのタクシー会社と交渉中だ」と述べ、事業拡大に意欲を示した。

フジタクシーは名古屋で550台を保有し、名鉄、つばめの両タクシーグループに次ぐ規模だ。梅村氏によると協業はフジタクシー側から持ちかけたという。

（竹山栄太郎）

- 相乗りタクシー実証実験



ご参加ください! なごや相乗りタクシー実証実験

この度つばめグループでは、相乗りタクシーの利便性および効率性の調査を目的とした実証実験を2018年2月19日より名古屋市東部6区にて行います。どなたでもご利用いただけますので、該当地区にてタクシーをご利用される機会がある方は、是非お試しください。

-----※実験は終了しました。ご協力ありがとうございました。-----

相乗りタクシーとは?

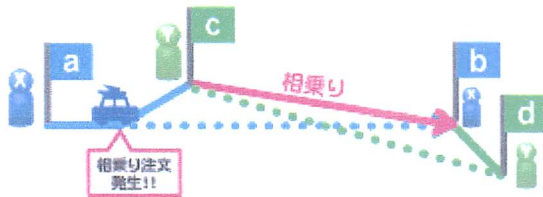
この実験では、同じ場所から相乗りする相手を探すのではなく、お客様それぞれのご希望に合わせて、走行中の相乗り担当車両の中からリアルタイムに配車が行われるため、空車にご乗車いただいた場合でも相乗りになるかどうかはご降車時までわかりません。そのため、ご注文時に相乗りが成立した場合の割引運賃と、成立しなかった場合の通常料金両方をご提示いたします。ご降車時に該当する方の料金をお支払いください。

なお、相乗りの都合上、通常のルートより余分にお時間をいただく場合がございますが、お客様の利便性を大きく損なわない組合せに配慮しておりますので、あらかじめご了承ください。



相乗り不成立の場合：

事前提示された a～b 地点間の料金（乗合なし）



相乗り成立の場合（例）：

X氏：a～b 地点間ご乗車／Y氏：c～d 地点間ご乗車

⇒ c～b 地点間で相乗り発生

X氏：事前提示された a～b 地点間の料金（乗合あり）／

Y氏：同 c～d 地点間の料金（乗合あり）

[詳しい使い方を見る](#)

相乗りタクシー利用料金

相乗り成立時 ⇒ 最大40%程度の割引

相乗り不成立時 ⇒ 走行予定距離に準じた通常タクシー料金

初乗り最低料金 ⇒ 450円

※ご注文時に相乗りが成立した場合の割引運賃と、成立しなかった場合の通常料金両方をご提示いたします。ご降車時に該当する方の料金をお支払いください。

※相乗り成立時、相乗り割引と障害者・高齢者割引等の割引は併用できません。なお、これらの割引が適用されない場合でも、あんしんカードでのお支払いは可能です。

実証実験期間 2018年2月19日（月）～3月12日（月）

ご利用可能時間帯 8:30 ～ 16:30

ご利用可能エリア

名古屋市東部 約12km 四方エリア内



※乗降車地ともに上記エリア内のご利用に限ります

ご利用可能人数 1乗車予約につき1~2名

※ご予約時にお知らせください※降場所の複数指定及び途中での立ち寄りはありません

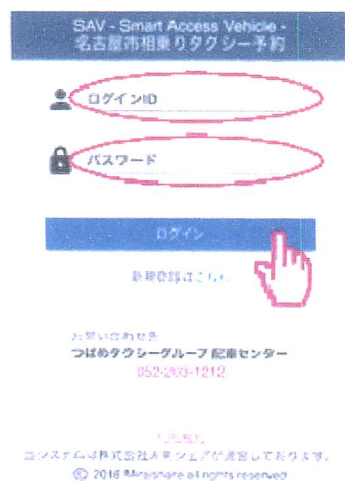
ご利用条件 他人とのタクシー相乗りを許していただける方車

タクシー利用方法

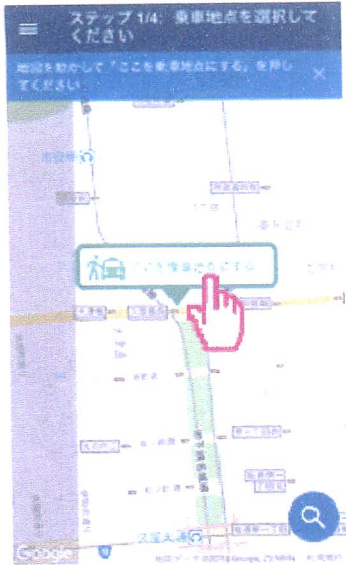
スマートフォンの専用サイト または 電話 (052-203-1212) にて配車予約

※ご利用には登録が必要です。 [ご登録方法](#)

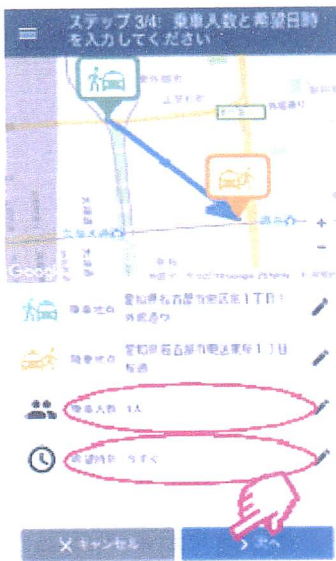
[スマートフォンご予約マニュアル \(PDF\)](#)



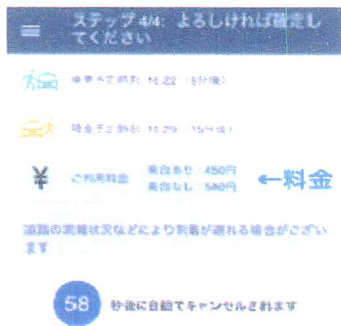
ID とパスワードでログイン
※未登録の場合は新規登録



地図上で乗車・降車地を設定

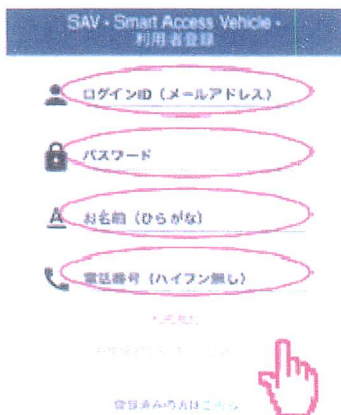


人数と時刻を入力して「次へ」



予約時刻と料金を表示します
よろしければ「確定」を
押して下さい

ご登録方法 未来シェア WEB サイトから申込



ログイン ID (メールアドレス)、任意のパスワード、お名前、
電話番号を入力し登録して下さい。ご登録の ID とパスワードで、すぐにご利用いただけま
す。

お電話で申込 ⇒ 052-203-1212

お申し込みされた方およびアンケートにお答えいただいた方の中から
抽選で1,000名様につばめプリカ (1,000円) をプレゼント!

「楽しいからお出かけする」環境をどう創造するか。」「くらしの足をみんなで作る全国フォーラム2018」(主催・実行委員会、共催・交通エコモ財団、後援・国交省、日バス協、全タク連など)が10月27、28の両日、東京・文京区の東洋大学白山キャンパスで開催、地方鉄道・バス・タクシ―・NPOなど交通サービス提供者、国・地方自治体、研究機関、関連産業などオール地域

「楽しい外出」テーマに

10月27・28日 くらしの足フォーラム

交通関係者が集い、交流し議論し発表し合う。白熱討論 7年目のテーマは「楽しい外出」。初日、「生活を支える交通から楽しい交通へ」を土井勉大阪大学特任教授が基調講演。篠塚恭一日本トラベルヘルパー協会理事長らと及川孝フタバタクシ―社長の司会で討論も。2日、「ITはくらしの足を救うか」をテーマに加藤博和名古屋大学教授、伊藤昌毅東京大学助教授らが白熱討論。岡村敏之(東洋大学教授)・実行委員長(の司会で「楽しいための生活交通をどうつくるか」を最終討論する。参加費は3千円。昨年50団体・企業が参加したポスター展示発表者を今年も募集中。参加申込締め切りは10月19日。申し込みはフォーラムHPから。本紙は第1回からメディアパートナーとして企画・協力している。

移動困難者の支援検証など

長久手市 9月に定額乗合タク実証実験

愛知県長久手市が9月から10月まで実証実験を予定している全国で初めての高齢者を対象とした定額乗合タクシ―の予行演習が20日、同市で行われた。運行事業者のあんしんネットあいち(天野清美社長)・長久手営業所(市をばじめ、乗務員、予約システムを担当する未来シェア(函館市、松原仁社長)の関係者らが集まった。乗務員は車載タブレットの操作方法の説明を受けたあと、実際に市内の一部地域を予約の配置指示を受けながら走行した。

平日の利用時間内であれば事前予約なしに随時受け付け、1人1回500円の定額で市内をドア・ツー・ドアで移動できる全国でも初の取り組み。市は今回の定額乗合タクシ―を「Nタク」の名称で運行し、バスの保有者は約5000人。シャトルボタクシ―2台と

APANタクシ―1台の計3台で運行する。予約システムは、つばめタクシ―グループと未来シェアが名古屋で行った相乗りタクシ―の実験とシステム内で大きな変更はないとしている。予約はスマホなどからインターネットと、あんしんネットあいち・長久手営業所内の専用電話で受け付ける。

自治会が知恵、高齢者に“救いの足”

「茶話会ついで 買い物送迎OK」

各務原市で高齢化が進む住吉団地、川崎団地で、地元自治会由野連合会が今月、高齢者の買い物送迎サービスを始めた。当面は週1回で、利用料は300円。道交法に違反しない一部例外を除き、運転者の第二種運転免許が必要だが、自治会は実務所と警察を調整し、茶話会の日程を併せて確保することにより一般的な送迎免許で実現した。全国的にも珍しい取り組みで、過疎地などの買い物難民を支援する仕組みとして注目を集めた。(高岡隆博)

各務原市の川崎団地



川崎団地は71世帯が暮らし、うち65歳以上の高齢者が43世帯の計22人。団地内にスパーはなく、市が運営するコンビニのバス停までは起伏のある道を通らなければならぬ。路線バスは1日3本。中野会では車の運転ができない高齢者は、買い物に大変不便を感じていた」とサービスを考えた。自治会が「白タク」を考案した理由を話す。

送迎サービスに活用する高齢者専用バス「白タク」
住吉町三丁目団地

運賃ではなく負担金「白タク」規制、問題なし

このため、川崎団地自治会は市社会福祉協議会などと連携し、昨年から中部運輸局などと協議。利用者が集合場所で開かれる「お出かけサロン」の茶話会にいったん参加し、そのついでに車に乗れば送迎は可能とおもってもらった。

茶話会を開く集合場所は、団地内の「デイサービス施設」隣の駐輪場に設けたテント。利用者はここでお茶を飲み、送迎車に乗って団地の外のスパーに出かける。一度に数人が利用しており、徴収した利用料は茶話会や送迎サービスの経費に充てられる。高齢者がおしゃべりしながら交流する機会にもなっている。

地域の支え合いによって実現したサービスで、市社会福祉協議会は「何とかしよう」という住民の思いが、デイサービス施設の協力があってできた。他の地域にも広がる可能性は「ある」と期待を寄せている。

利用者の長谷部千恵子さん(83)は「車や自転車にも乗れず、歩いて買い物に行くなんてもつてのほかに、みんなとわいわい話しながら買い物に行き、帰りでついでにお茶」と感謝している。

「お出かけサロン」の茶話会にいったん参加し、そのついでに車に乗れば送迎は可能とおもってもらった。

【2018年7月10日 中日新聞・朝刊】

「スギ薬局とアイシン精機・豊明市で高齢者向け実証実験」

【ちよいとそこまで送り迎え】

2019年より東海地方を中心に事業展開 サービス名「チョイソコ」

アイシン精機が開発した配車システムを活用。利用者たちから希望の行き先と到着時間を電話で受け付けると、システムが効率の良い運行経路を決め、乗り合いで送迎。

乗り合い送迎サービス「チョイソコ」車両



スギ薬局（愛知県大府市）とアイシン精機（同県刈谷市）は、高齢者らを乗り合いで、医療機関やスーパー、市役所などに送迎するサービスの実証実験を同県豊明市で始める。実験結果を生かし、二〇一九年初めから東海地方を中心に、事業として展開する方針だ。サービス名は「チョイソコ」。アイシン精機が開発した配車システムを活用。利用者たちから希望

ちよいとそこまで送り迎え

スギ薬局とアイシン精機 豊明で高齢者向け実験

の行き先と到着時間を電話で受け付けると、システムが効率の良い運行経路を決める。利用者の自宅近くまで車で出迎える。停留所はスギ薬局の店舗や利用者の多い病院など、あらかじめ設定する以外にも柔軟に対応する方針だ。

実験は七月二十四日～十二月二十五日、豊明市前後町仙人塚地区で実施。人口約二千三百人の同地区は、高台で坂が多く、最寄りのドラッグストアや病院まで高齢者が歩くのは負担が大きい。利用は事前登録制。事業化した際、運賃は利用者で分け合つ形になるが、実験期間中は無料にする。当面は送迎車一台で運用する。

高齢者の手軽な移動手段がない「買い物難民」の増加が社会問題化。スギ薬局にとって、買い物足の確保は経営課題となっている。事業はスギ薬局が店舗展開する関東や関西地方などにも事業を広げる考えで、担当者は「いずれは全国で展開したい」と意気込む。

（竹田弘毅）

65歳以上が36.9% 瀬戸の菱野団地で運行

瀬戸市の菱野団地で地域のボランティアが運転する無料の「住民バス」の運行が始まった。平日の日中、10人乗りのワンボックス車が団地内の主要道路や外周道路を周回する。高齢化が進む住宅団地で、交通手段確保の新たな手法として期待を集めている。

高齢者の新たな足 無料「住民バス」

運行するのは、菱野団地を構成する八幡台、原山台、萩山台の自治会役員や地域住民の有志、市などで行く「菱野団地コミュニティ交通運行協議会」。ワンボックス車2台が、路線バスの停留所や商店街、タクシー乗り場などの主要な通過ポイントを44分で周回する。5カ所に停車場所を設けているほか、外周道路では手を挙げて合図をすれば乗車できる。運行時間は平日の午前9時台〜午後3時台。2台が30分差で同じコースをそれぞれ5周する。子どもたちがデザインと愛称を考え、「おおぞらバス」「つながりバス」と命名された。

住民の有償ボランティアが1時間500円の謝礼を協議会から受け取り、運転手を務める。「菱野団地の5年先、10年先を心配する方」「26歳以上75歳未満」の条件で募集したところ、60、70代の男性10人が登録し、そのうち7人が週に1、2回、交代で運転を担当している。「白ナンバ―」（家用）の使用車は普通免許で運転できる。運行管理者の稲垣光治さん(69)は「ボランティアには、タクシーなどの運転手が受ける適性診断を義務づけている」と話

10人乗り2台が周回、運転はボランティア

す。

菱野団地は1960〜70年代に整備された。他の住宅団地と同じく人口減少と高齢化が進む。84年の約2万1千人がピークだった人口は、今年1月には約1万2千人になった。人口に占める65歳以上の割合（高齢化率）は、2015年で36.9%。市全体の27.1%を大きく上回る。

高齢者の移動手段の確保を検討するため、市は昨年7〜12月に予約による乗り合いの「デマンド型タクシー」（市北部）と「住民バス」（菱野団地）の二つの社会実験を実

施した。1日あたりの利用者は、デマンド型タクシーが8・2人で住民バスは40・4人だった。

菱野団地では住民バスを望む声が多く、本格運行されることになった。ワンボックス車は市が貸与。人件費や管理費などで年間370万円ほどかかる経費は、団地を構成する自治会が14%を負担し、86%を市が支出する枠組みが決まった。

運行は8月6日に始まり、1日あたり40人余りの利用がある。協議会の伊藤勉会長(68)は「運転手と利用者、利用者同士が顔見知りになり会話が弾む。始める前は想定しなかったが、人と人との触れ合いが生まれている」と手応えを感じている。今後は安定した運営のために広告収入や協賛金の確保などを検討するという。（本間久志）



主要道路を走る「つながりバス」＝瀬戸市菱野台4丁目

3 一定の病気等に係る運転者対策の推進

一定の病気等とは

「一定の病気」とは、統合失調症、てんかん、再発性の失神、無自覚性の低血糖症、そううつ病、重度の眠気の症状を呈する睡眠障害、認知症、脳卒中等、その他、自動車等の運転に必要な認知、予測、判断又は操作のいずれかに係る能力を欠くこととなるおそれがある症状を呈する病気をいいます。

また、これら「一定の病気」にアルコール、麻薬、大麻、あへん又は覚醒剤の中毒を加えたものを「一定の病気等」と総称します。

- 免許を受けようとする者等に対する質問等に関する規定の整備……法第89条、第101条、第101条の2、第101条の5、第107条の3の2、第117条の4 [平成26年6月1日施行]

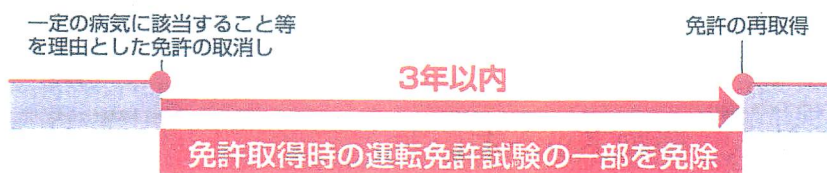
公安委員会は、免許を取得・更新しようとする者に対し、一定の病気等に該当するかどうか判断するための質問票を交付できるようになりました。

質問票の交付を受けた者は、質問票に答えて、公安委員会に提出しなければなりません。上記の質問票に虚偽の記載をして提出した者は処罰されます。

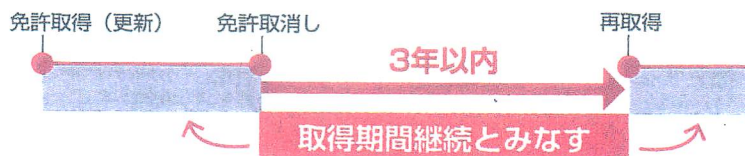
虚偽の記載・報告をした場合

1年以下の懲役又は30万円以下の罰金

- 一定の病気等に該当する者を診察した医師による診察結果の届出に関する規定の整備……法第101条の6 [平成26年6月1日施行]
医師は診察した者が一定の病気等のいずれかに該当すると認め、その者が免許を受けていると知ったときは、診察の結果を公安委員会に届け出ることができるようになりました。
- 一定の病気等に該当する疑いがある者に対する免許の効力の停止に関する規定の整備……法第104条の2の3 [平成26年6月1日施行]
公安委員会は、一定の病気等にかかっていると疑われる者の免許を3月を超えない範囲内で期間を定めて停止することができるようになりました。
- 一定の病気に該当すること等を理由として免許を取り消された場合における免許の再取得に係る試験の一部免除に関する規定の整備……法第97条の2 [平成26年6月1日施行]
一定の病気に該当すること等を理由として免許を取り消された者で、その者の免許が取り消された日から起算して3年を経過しないものについては、その者が受けていた免許に係る運転免許試験（適性試験を除く。）は免除されました。



- 一定の病気に該当すること等を理由として免許を取り消された場合における再取得した免許に係る免許証の有効期間に関する規定の整備……法第92条の2 [平成27年6月1日施行]
一定の病気に該当すること等を理由として免許を取り消された場合、取消しから3年以内に免許を再取得した場合、取り消された免許を受けた日から取り消された日までの期間と再取得した免許を受けていた期間は継続されていたものとみなされます。



NPO法人 移動ネットあいち

〒457-0805

名古屋市南区三吉町六丁目25「おかげさまみなみ」内

電話：(052) 611-6100 FAX: (052) 611-5510

メール：okagesama@minami.or.jp

：tooyama@minami.or.jp