

# 高齢者の移動手段の確保に関する検討会中間とりまとめ への対応について

国土交通省総合政策局公共交通政策部

平成30年4月25日

# 高齢者の公共交通機関利用促進策に対する地方公共団体の助成(本文1.(1)に対応)

- 地方公共団体や交通事業者による、高齢者に対する公共交通機関利用促進策について、持続可能な取組となるよう、対象範囲や支援の方法など各地の取組事例を収集・共有
- 加えて、都道府県警察等の関係者と連携しつつ、地方運輸局・運輸支局を通じて、地方公共団体や交通事業者に対し、働き掛けを実施

## ■ 高齢者の公共交通利用促進策の例

### 高松市 (ゴールドIruCa)

#### 【概要】

「ゴールドIruCa」を利用することにより、IruCa(交通系ICカード)を導入している公共交通(電車・バス(コミュニティバスを含む。))の運賃が半額

#### 【対象者】

高松市に在住する70歳以上の方



#### 【負担金】

2,000円(半年間有効)

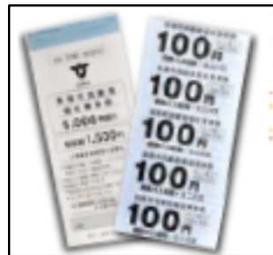
### 鳥栖市 (高齢者福祉乗車券)

#### 【概要】

高齢者や運転免許を自主返納した方に対して、路線バス(市内のバス停で乗車又は下車するもの)で利用可能な乗車券を割安で販売

#### 【対象者】

鳥栖市内の75歳以上の方  
又は70歳以上74歳以下で  
運転免許証を自主返納した方



#### 【負担金】

5,000円分の乗車券を1,500円で販売

### 東京都 (シルバーパス)

#### 【概要】

シルバーパスにより都営地下鉄、都バス、東急バス、京王バス等の交通機関に東京都の区域内の停留所(駅)相互間を乗車可能

#### 【対象者】

次の条件の全てを満たしている方

- (ア) 東京都の区域に住所を有する方
- (イ) 70歳以上の方
- (ウ) 寝たきり等で経常的なバス利用が困難でない方



#### 【負担金】

20,510円(※)(1年間有効)  
※ 区市町村民税課税の方の場合、  
非課税の方は1,000円。

### 群馬県前橋市 (移動困難者へのタクシー運賃助成制度)

#### 【概要】

移動困難者向けにタクシー運賃の一部を支援する制度を実施。2人以上の相乗り利用の場合、1人1乗車につき最大500円を支援。単独利用の場合、2千円以下の場合には運賃の半額、2千円を超える場合は千円を支援

#### 【対象者】

前橋市に住民登録しており、  
次のいずれかの条件に該当する方

- ・75歳以上
- ・65歳以上で運転免許なし
- ・身体障害者、妊産婦等
- ・運転免許自主返納者



# 高齢者の公共交通機関利用促進策に対する地方公共団体の助成(続き)(本文1.(1)に対応)

## ■ 高齢者の公共交通利用促進策の例

### 大阪府堺市（おでかけ応援制度）

#### 【概要】

堺市内の路線バスや阪堺電車において、乗降場所のうち少なくとも一方が堺市内にある場合、「おでかけ応援カード(ICカード)」を提示すれば、1乗車100円で利用可能(年間240日まで)

#### 【対象者】

65歳以上の堺市民

#### 【負担金】

1,000円(カード発行時のみ)  
※更新不要



おでかけ応援カード

#### 利用方法



①乗車時にカードを  
読取機にタッチ



②降車時にカード  
を読取機にタッチ



③現金で100円  
支払う

### 愛知県田原市（多様なモードに対応した助成制度）

#### 【概要】

毎年、鉄道・バス・タクシーで利用できる助成券等を交付  
対象者が自らの利用ニーズに合わせて選択可能

- ・次の中からニーズに合った2つを選択
- 1.バス・電車回数乗車券(3,000円分)
- 2.タクシー券(3,000円分)
- 3.コミュバス回数券購入助成券(3,000円分)

(※)1又は2を単独で6,000円分にすることも可

(※)その他、民間事業者が発行する企画乗車券に対する助成券も選択可

#### 【対象者】

70歳以上の田原市民



## ■ 年齢以外の観点も加味した公共交通利用促進施策の例

### 愛媛県愛南町

#### 【概要】

バス停からの距離に応じて500円~1,500円のタクシー料金の一部を助成(年間50回まで。町内の移動に限る)

#### 【対象者】

満70歳以上又は満65歳以上の身体障害者等で、乗合バスとコミュバスの停留所(フリー乗降できる区間はその路線)から300m以上家が離れている方

バス停からの距離

### 大阪府松原市

#### 【概要】

タクシー利用に使える助成券を交付。  
(申請月から1ヶ月当たり2枚を交付)

- ①福祉タクシー1乗車につき500円分の助成券(要支援2以上)
- ②福祉リフト付きタクシー1乗車につき1,400円分の助成券(要介護4, 5の方が対象)

#### 【対象者】

在宅生活している65歳以上の方で介護保険制度における要支援2以上の認定を受けている方

要介護度

### 奈良県桜井市

#### 【概要】

高齢者総合福祉センターを利用するため、同センターの最寄りバス停で乗降した際、運転手に入館証を提示することでコミュニティバスの片道の運賃が100円

#### 【対象者】

高齢者総合福祉センターの利用者証所持者(市内在住の60歳以上の方に発行)

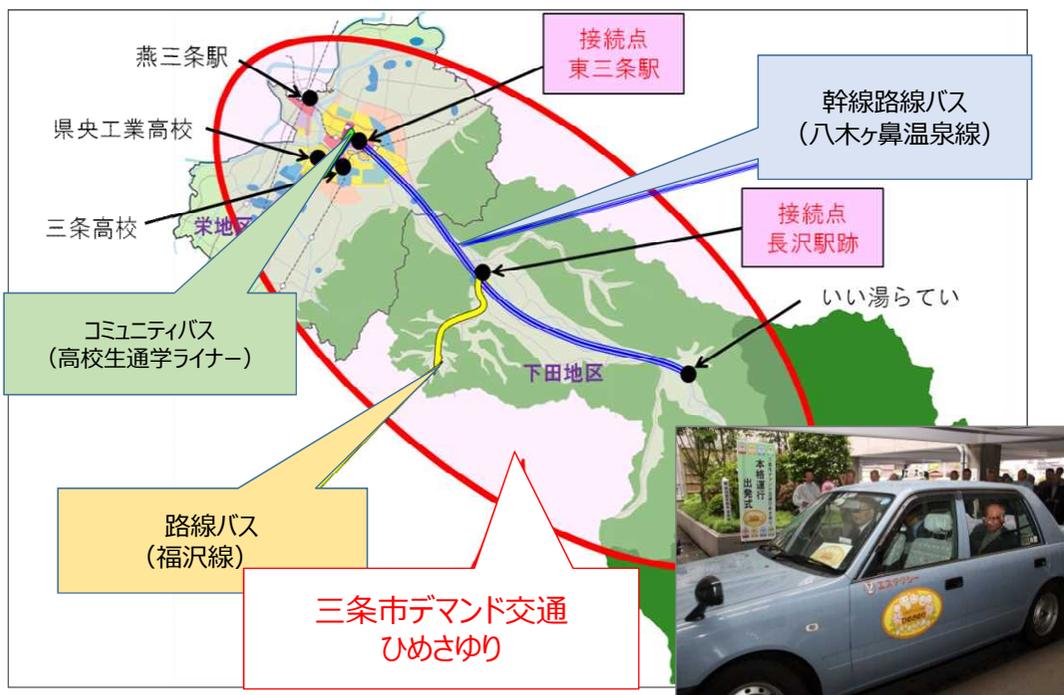
特定施設の利用者

# 地方部における地域の足の確保に向けた取組（本文1.(2)に対応）

- 地方部において地域の生活交通を維持するため、タクシー事業者が自治体と連携して乗合タクシーの運行に積極的に取り組んでいる。（H28年度末：4,174コースの乗合タクシーが運行：国土交通省調べ）

## 新潟県三条市 ひめさゆり

- ・バス路線の縮小・廃止により拡大した公共交通空白地域等において、デマンド交通を本格運用（H23年6月～）
- ・デマンド交通の停留所を614か所に設置（半径300mに1か所）
- ・**三条タクシー等市内のタクシー事業者4社が連携して運行。**
- ・高齢者の外出機会を増大。停留所まで歩くことにより健康増進にも寄与。
- ・複数乗車の場合、1人当たり400円または800円に設定。（一人乗車の場合、距離に応じて500円～3,000円）
- ・利用状況は、1日当たり286人。（H29年4月～11月までの平均値）

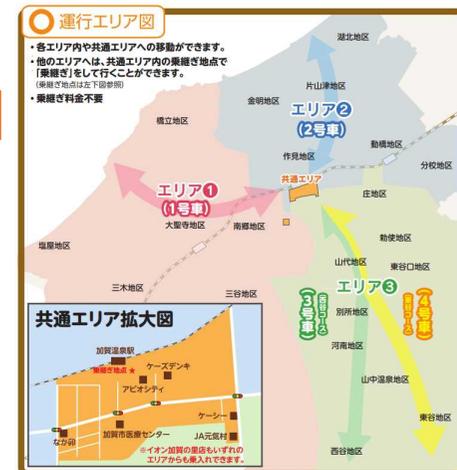


## 第一交通産業の取組

- ・交通不便地域での外出支援策として積極的に「おでかけ乗合タクシー」を推進しており、**38市町村122ルート**で運行（H28年11月末時点）

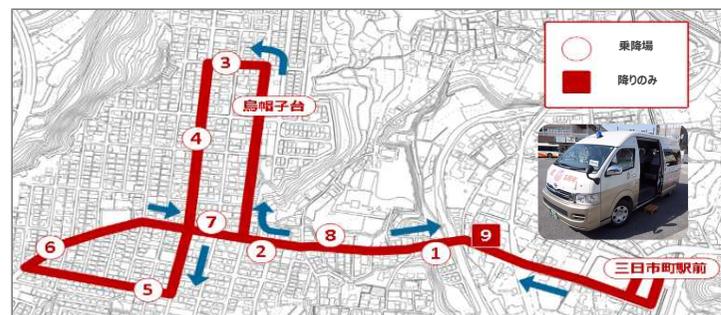
## 石川県加賀市 のりあい号

- ・運行ダイヤの中から乗りたい便を電話で予約。ジャンボタクシーで各町にある停留所と病院・スーパーなどの施設を毎日運行。1回500円。（H27年12月～）
- ・**タクシー事業者（加賀第一交通）が運行を担っている。**



## 大阪府河内長野市 くすまる

- ・急峻な坂も多く、道幅も狭い楠ヶ丘地域において、地域、事業者、行政の3者協働の取組により乗合交通（コミュニティ交通）を実現。（H23年11月～）
- ・1回200円。
- ・**タクシー事業者（大阪第一交通）が運行を担っている。**
- ・H26～H28年度の平均収支率は75%。



- ・急峻な坂が多く道幅も狭い
- ・高齢化も進行
- ・商業施設は駅前集中

# 相乗りタクシー実証実験について(本文1.(3)に対応)

- 配車アプリを活用して、目的地が近い旅客同士をマッチングし、1台のタクシーに複数の旅客が相乗りすることで、割安にタクシーを利用できるサービス。
- 1台のタクシーで複数の旅客を運送することにより、運送の効率化による生産性の向上を目指す。

## 実証実験の概要

- **期間**：平成30年1月22日～3月11日
- **地域**：東京特別区・武蔵野市・三鷹市
- **実証実験概要**：
  - ・ 協力事業者が道路運送法第21条の乗合旅客運送許可を取得
  - ・ 旅客は配車アプリ上で乗降車地を設定し、配車アプリでマッチング
  - ・ 車両は乗車定員8名以下に限定。後部座席の中央席は使用しない
  - ・ 「相乗り基準運賃」= 総運行ルート上の推計距離 × (実車1キロあたりの運送収入額 × 1.2)  
 ※実車1キロあたりの運送収入…通常時間帯 435円、22時～5時 450円
  - ・ 「相乗り運賃」(1人あたりの運賃)は、「相乗り基準運賃」を各旅客が単独利用した場合の推計走行距離で按分して算出
  - ・ 「相乗り運賃」は、各旅客が単独利用した場合の推計運賃を上回らないものとする
  - ・ 「相乗り運賃」の最低額は、タクシーの初乗り運賃額(410円)
  - ・ 協力タクシー事業者各社において運行開始後のキャンセル等があった場合のキャンセルポリシーを定める

- **規模**：2グループ15社(949両)  
 ※日本交通G：11社(300両)  
 大和自動車交通G：4社(649両)

### 想定される利用シーン

- 終電後の深夜時間帯の帰宅
- 朝の通勤時間帯の利用
- イベント時の利用
- 空港へのアクセス
- 塾、病院への送迎 など

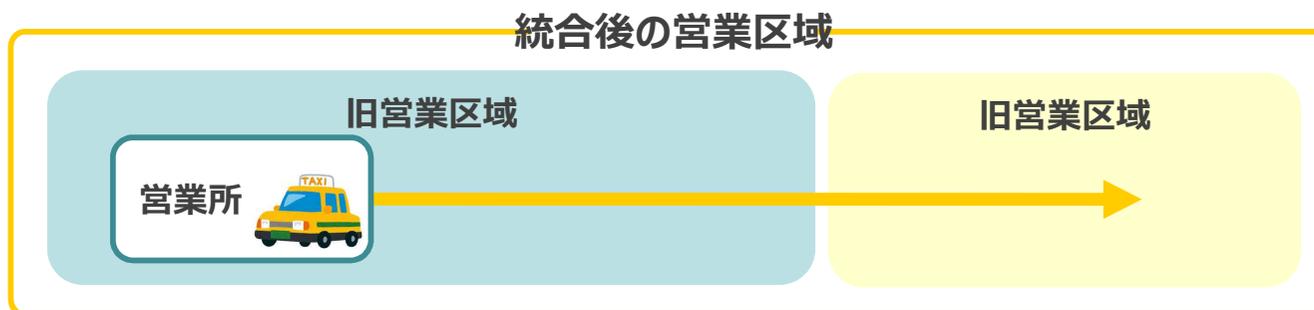
参加車両のステッカー  
ロゴマーク



# 過疎地域におけるサービス維持のための取組(本文1.(4)に対応)

## □ タクシーの営業所あたりの最低車両数（原則5両）の維持が困難な場合の検討策

### ① 営業区域の統合



- サービスの維持が難しい地域を隣接区域内のタクシー事業者がカバーできるよう、営業区域を統合し、事業者が運送可能な地域を拡大

### ② 営業区域内の一部地域（合併前の旧町村単位など）に対する限定的な最低車両数の緩和



- 営業区域内の一部地域に限って最低車両数を緩和  
(例：A市の最低車両数5両  
A市内の旧B町区域2両に緩和)

### ③ 営業区域内の交通空白地域における交通手段の検討（自治体との連携による自家用有償旅客運送等）



- 営業区域内のタクシー事業者が対応できない一部地域に自家用有償運送を導入

# 過疎地域におけるサービス維持のための取組(本文1.(4)に対応)

- 輸送の安全及び旅客の利便の確保について優良と認められる旅客自動車運送事業者の営業所について、営業所-車庫間でのIT点呼の実施を認めることとした。

## 現行

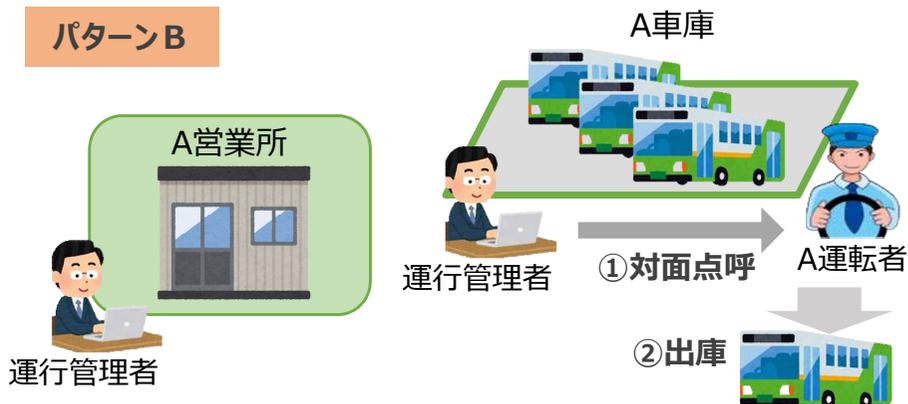
- 営業所ごとに車両数に応じた人数の運行管理者の選任と、運行管理者による**乗務前後の対面点呼**を義務付けている

### パターンA



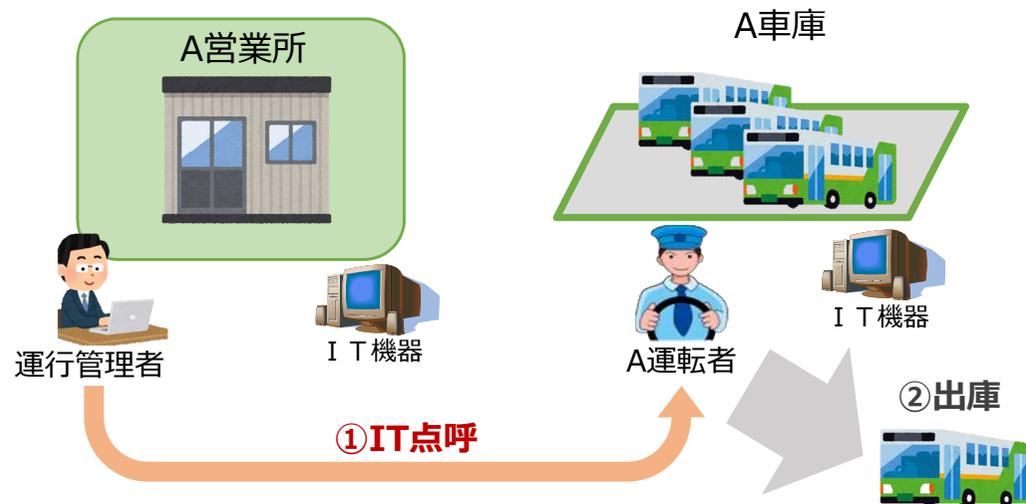
- ① 運転者は車庫で事業用自動車の日常点検を実施し、
- ② 営業所において運行管理者から対面点呼を受け、アルコールチェックや日常点検の実施の報告を行った上で、
- ③ 車庫から出庫

### パターンB



対面点呼を行うため、車庫にも運行管理者等の人員を配置している

## 改正内容



- 以下の要件を満たす営業所においては、**営業所-車庫間でIT点呼**を行うことを可能とした

- ✓ 開設してから3年を経過していること
- ✓ 過去3年間自らの責に帰する重大事故を発生させていないこと
- ✓ 過去3年間行政処分又は警告を受けていないこと

- **平成30年3月30日公布・施行**

# 自動車運送業の生産性向上プラン(本文2.(1)に対応)

● 自動車運送業の担い手不足と人口減少に伴う輸送需要の減少により、過疎地域等において人流・物流サービスの持続可能性の確保が深刻な課題となっていることから、自動車運送事業者が旅客又は貨物の運送に特化してきた従来のあり方を転換し、サービスの「かけもち」を可能とした。(平成29年8月～)

## 従来

### 【乗合バス】



350kg未満の荷物を運ぶことが可能  
(道路運送法第82条)

### 【貸切バス・タクシー】

旅客運送に特化

### 【トラック】

貨物運送に特化

## 改正後

### 【乗合バス】



350kg以上の荷物を運ぶことを可能とする  
(貨物自動車運送事業の許可を取得)

※350kg未満の荷物を運ぶ場合は、今まで通り許可不要

### 【タクシー】



荷物を運ぶことを可能とする  
(貨物自動車運送事業の許可を取得)

※過疎地域に限る

### 【貸切バス】



荷物を運ぶことを可能とする  
(貨物自動車運送事業の許可を取得)

※過疎地域に限る

### 【トラック】



人を運ぶことを可能とする  
(旅客自動車運送事業の許可を取得)

※過疎地域に限る

## 従来通り

### 【自家用有償旅客運送】



350kg未満の荷物を運ぶことが可能  
(道路運送法第78条第3号の許可を取得)

※過疎地域に限る

平成30年3月現在、貨客混載許可等申請は5件提出されており、そのうち1件は、認可済

## スクールバス等への混乗(本文2.(2)に対応)

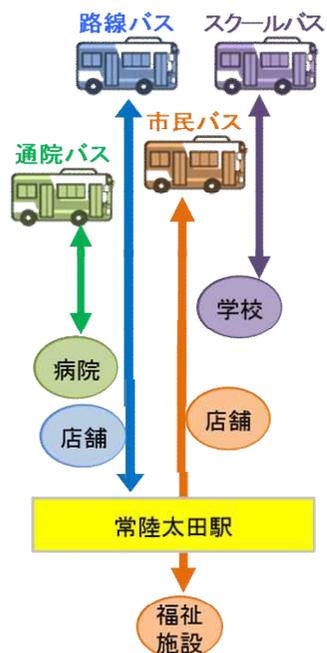
- 限られた人的・物的資源の有効活用を図る観点からは、スクールバス等について、路線バスやコミュニティバスとの統合や、混乗を目的とした自家用有償旅客運送への転換など、地域の実情に応じた役割分担を適切に行い、持続可能な移動手段の確保・維持を促進することが重要
- 「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」には、スクールバス等の路線バスへの一本化等により効率化を図ることが重要である旨を追記

### スクールバス等の民間バス路線への統合

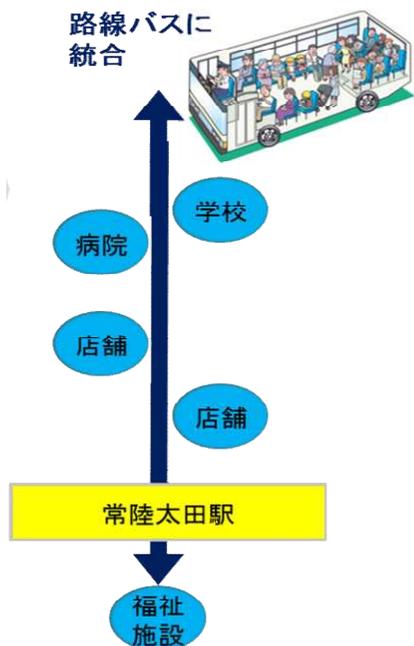
#### ○ 茨城県常陸太田市の事例

路線バスとスクールバス等の路線が重複して、運転手・車両の面から非効率な運送

**路線バスへの一本化**による効率性向上とともに、ダイヤや運行本数など利便性向上も併せて図ることで、持続可能性を確保



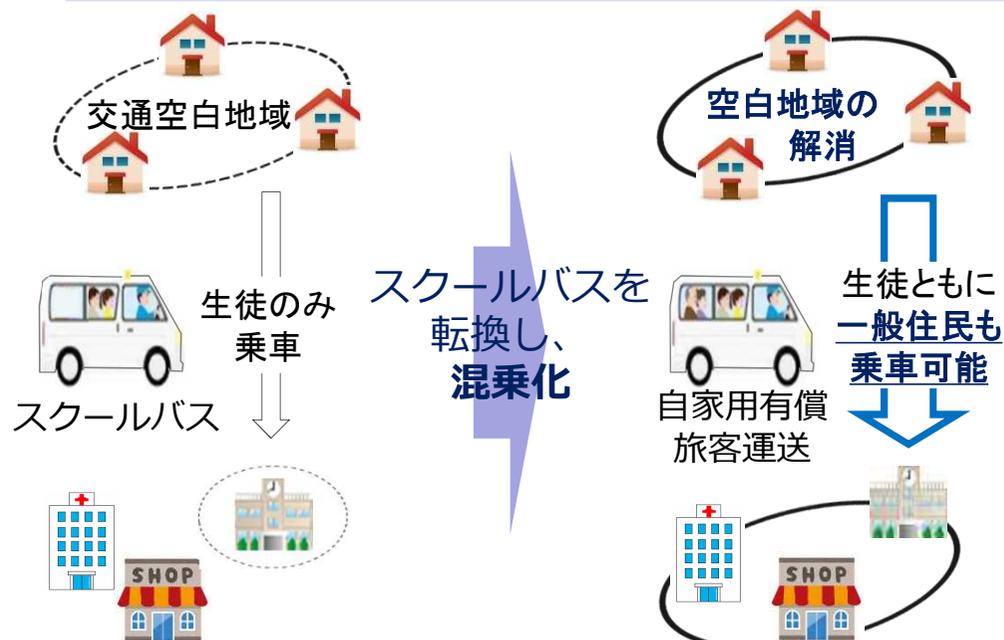
民間バス  
路線への  
統合



### スクールバスの一般住民も乗車可能な形態への転換

#### ○ 長崎県対馬市の事例

小中学校が運営するスクールバスを、自家用有償旅客運送に転換することにより、**一般住民も乗車することを可能**とし、地域における移動手段としての機能確保を実現



スクールバスを  
転換し、  
混乗化

# 自家用有償運送の活用(検討プロセスのガイドライン化)①(本文3.(1)に対応)

● 交通事業者の活用可能性や交通事業者への委託による自家用有償の検討を行う等の検討プロセスの明確化や、検討プロセスを一定期間かけて行ったことをもって協議が調ったものとみなす取扱いについて通達改正を行った。(平成30年3月)

※地域公共交通会議がこれによらない協議を行う旨決議した場合は、プロセスによらないことも可能

## 地域交通の検討プロセスに関するガイドライン (地域公共交通会議)

- 地域の具体的な移動ニーズをもとに協議
- 自家用有償旅客運送の提案をもとに協議 等

①交通事業者(バス・タクシー)に対し、地域の移動ニーズに対応した交通(乗合タクシー等)の導入について提案を求める

【最長2ヶ月】

具体的な提案あり

具体的な提案なし

②提案内容について協議

※地域の移動ニーズへの対応の可否という観点を中心に協議

【最長4ヶ月】

合意

合意に至らず

※提案内容が地域の移動ニーズに対応していると認められないとき等

交通事業者(バス・タクシー)によることが困難であることについて協議が調ったものとみなす

③自家用有償旅客運送について検討

④交通事業者(バス・タクシー)への運行委託について検討

委託可能

委託困難

交通事業者(バス・タクシー)による地域交通の確保

市町村による地域交通の確保(交通事業者(バス・タクシー)への運行委託)

市町村による地域交通の確保(交通事業者以外への運行委託含む)  
NPO等による地域交通の確保

地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保のために必要であることについて協議が調う

# 自家用有償運送の活用(検討プロセスのガイドライン化)②(本文3.(1)に対応)

※運営協議会がこれによらない協議を行う旨決議した場合は、プロセスによらないことも可能

## 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)

- 地域の具体的な移動ニーズをもとに協議
- 自家用有償旅客運送の提案をもとに協議 等

①交通事業者(バス・タクシー)に対し、地域の移動ニーズに対応した交通(乗合タクシー等)の導入について提案を求める

【最長2ヶ月】

具体的な提案あり

具体的な提案なし

②提案内容について協議

※地域の移動ニーズへの対応の可否という観点を中心に協議

【最長4ヶ月】

合意

合意に至らず

※提案内容が地域の移動ニーズに対応していると認められないとき等

交通事業者(バス・タクシー)によることが困難であることについて協議が調ったものとみなす

③自家用有償旅客運送について検討

交通事業者(バス・タクシー)による地域交通の確保

NPO等による地域交通の確保

地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保のために必要であることについて協議が調う

# ルールの明確化①(本文4.(1)に対応)

- 道路運送法上の許可・登録を要しない輸送について、ガソリン代等の他に一定の金額を収受することが可能な範囲を明確化する等の通達改正を行った。(平成30年3月通達改正)

## (1)規制の趣旨の明確化

- ・ **規制の趣旨**を通達に記載。
- ・ 合わせて、**許可又は登録を要しない輸送を行う場合の留意点**に記載。

- 自家用自動車による有償輸送について許可又は登録が必要とされている趣旨は、以下のとおり。
  - ・ 自家用自動車については、旅客自動車運送事業のような輸送の安全や利用者の保護のための措置が一般的には行われていない。
  - ・ 自家用自動車による旅客輸送を有償で行う場合には、輸送の安全や利用者の保護のための措置が確保されているとの期待感を利用者一般が有していることを踏まえ、これらの措置が確実に行われていることについて、許可又は登録の際に確認する必要がある。

- 許可又は登録を要しない輸送を行う場合の留意点は、以下のとおり。
  - ① 許可又は登録を要しない輸送サービスは、道路運送法上の規制の対象外であることから、以下について当事者が認識した上でサービスの提供及び利用が行われるよう明確に周知すること。
    - 1) 本輸送は道路運送法上の規制の対象外であり、同法が定める輸送の安全及び利用者の保護のための措置が担保されていない旨(自主的に輸送の安全及び利用者の保護のための措置を行っている場合にはその旨)
    - 2) 事故が生じた際の責任の所在(仲介者は利用者と運転者を仲介するのみで運送責任を負わないのか、それとも運送責任を負うのか等)
    - 3) 損害保険の加入の有無及び補償内容
  - ② 許可又は登録を要しない輸送サービスが、多様な移動手段と有機的に連携し、持続可能な地域交通ネットワークの形成に資するよう、自治体が主宰する協議会から参加要請があった場合には、これに積極的に協力すること。

## (2)自発的な謝礼の取扱いの明確化

- ・ 通達において、自発的な謝礼の支払について、**利用者から釣り銭は要らない旨言われた場合は収受可能であることを**、例示を加えて明確化。
- ・ 通達において、**自発的な謝礼の支払いは可能であることを改めて明確化する一方で、アプリ等で仲介するサービスについては①(謝礼の誘引)、②(謝礼の決定を経由しなければ決済できない仕組み)の場合は問題があり許可又は登録を要することを明確化する。**

- 運送の終了後に利用者が釣り銭の返却を求めず、運転者に受け取るよう申し出た場合には、運転者が釣り銭を受け取っても、許可又は登録を要しない。
- あくまで自発的に謝礼の趣旨の金銭等が支払われた場合は許可又は登録は不要であるが、利用者が運転者に対してガソリン代、道路通行料の範囲内で相乗りする形態をWebサイト等で仲介するサービスについて、以下の場合には、自発的な謝礼の趣旨の支払とはいえ、許可又は登録を要する。
  - 1) 仲介者が、Webサイト等で、謝礼の誘引文言を表示し又は謝礼の有無・金額によって利用者进行评估すること等により、謝礼の支払を促す場合
  - 2) 仲介者が、Webサイト等で、利用者に対し謝礼の決定を経由しなければガソリン代、道路通行料の決済ができない仕組みを提供する場合

## ルールの明確化②(本文4.(1)に対応)

- 道路運送法上の許可・登録を要しない輸送について、ガソリン代等の他に一定の金額を収受することが可能な範囲を明確化する等の通達改正を行った。(平成30年3月通達改正)

### (3)仲介手数料の収受についての取扱いの明確化

- ・ 仲介者が利用者から仲介手数料を収受する場合は、**仲介手数料を運転者に環流させることは道路運送法違反であること**や、仲介者が仲介手数料の**環流防止策を講じることを通達に明記**する。

- 運転者と利用者がガソリン代、道路通行料の範囲内で相乗りする形態をWebサイト等で仲介するサービスについて、名目のいかんを問わず仲介手数料の一部を運転者に支払うことにより、運転者が特定費用(ガソリン代、道路通行料及び駐車場料金)及び自発的な謝礼を超える金銭等を収受する場合は、道路運送法違反となる。
- このことを踏まえ、仲介者は、以下の対応等により、道路運送法違反とならない対策を講じること。
  - 1) 運転者に支払われる金銭と仲介者が収受する金銭について、決済代行会社を通じて支払う方法や、入金口座を分ける方法等により、運転者に仲介手数料が環流しないよう分別管理を行う。
  - 2) 運転者や利用者との利用規約やHP等に、運転者に対し仲介手数料を直接又は間接に支払ってはならない旨を明記する。
  - 3) 収受する金銭の内訳について、Webサイトにおける掲載、車内や事務所における掲示等の適切な方法で、利用者へ明確に周知する。

### (4)ガソリン代の算出方法の明確化

- ・ ガソリン代の**合理的な算出方法を例示**する。

- ガソリン代の算出方法は例えば以下の方法によることが可能である。

$$\text{走行距離(km)} \div \text{燃費(km/l)} \times 1 \text{ lあたりのガソリン価格(円/l)}$$

(それぞれの数値の算出根拠の例)

- ・ 走行距離 : 地図情報サイトで計測した距離
- ・ 燃費 : 自動車情報サイトで車種ごとに公表されている燃費
- ・ ガソリン価格 : ガソリン価格調査機関が公表する価格

- ※ その他、市町村の取組として実施される実証実験の結果に基づき、1kmあたりの運行に要するガソリン代を算出し、当該算出方法について定期的に実情との乖離が無いか確認し乖離があれば見直すこととしている場合には、許可又は登録を要しない。

- ※ 利用者が複数の場合でも、負担総額はガソリン代、道路通行料及び駐車場料金の範囲内に限る旨通達に明記した。

# 地域における分野横断的連携(本文5.(1)に対応)

○ 高齢者の移動手段の確保に向け、地方公共団体の交通部局と福祉部局の連携や相互理解を促進するため、国交省及び厚労省からそれぞれの地方支分部局・地方公共団体関係部局に対し、以下のような通知を发出。

## <国土交通省>

- 運輸局あてに「高齢者の移動手段の確保に向けた環境整備」(通知)を发出し、地方公共団体に対し、交通部局と福祉部局の連携や、双方の協議会、協議体への構成員の相互参加等を周知・助言するよう指示
- 「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」に、交通部局と福祉部局の連携に関する記載を追記

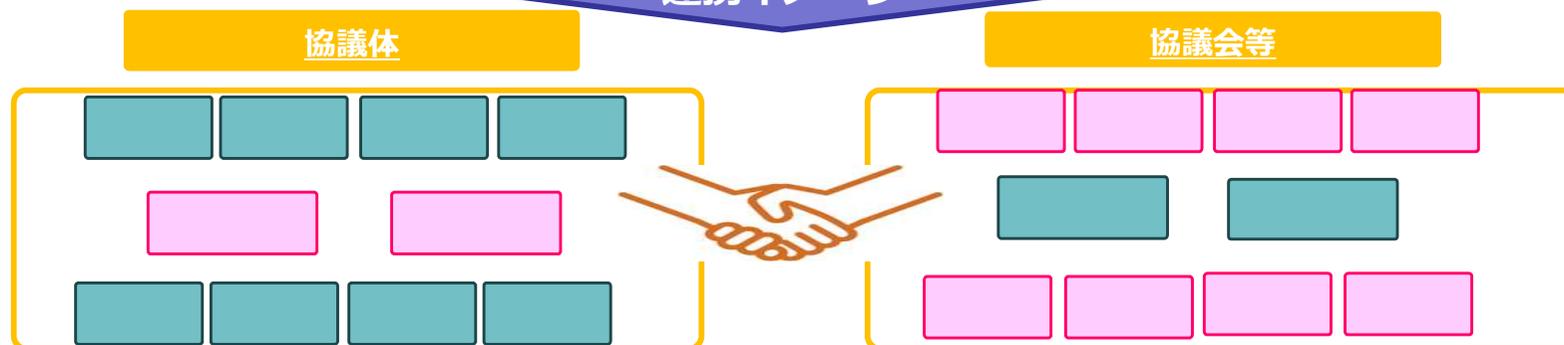
## <厚生労働省>

- 「介護予防・日常生活支援総合事業のガイドライン」を改正し、福祉部局と交通部局の連携や、双方の協議体、協議会への構成員の相互参加等を追記



### 【構成員の相互参加】

### 市町村レベルでの連携イメージ



- ① 道路運送法の許可・登録を要しない地域のボランティア等を活用した「互助」による輸送サービス
- ② 介護保険制度による移動支援への補助を活用する輸送等の交通分野と福祉分野が連携したサービス  
それぞれの円滑化を図るため、関係する制度を整理し、パンフレットとして公表し、情報提供を実施。

(平成30年3月公表)

[http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei\\_transport\\_tk\\_000077.html](http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000077.html)

## ① 許可・登録を要しない輸送について

### 「互助」による輸送サービス

「高齢者の移動手段確保のための「互助」による輸送～道路運送法上の許可・登録を要しない輸送の制度とモデルについて～」

#### 【対象】

- ・地方公共団体(特に市町村)の担当者
- ・社会福祉法人、NPO 法人や地域住民

#### 【内容】

- ・道路運送法の許可・登録を要する有償輸送の検討の必要性・可能性
- ・輸送モデルの例示
- ・実施の際の留意点

等

## ② 交通と福祉の連携について

### 交通分野と福祉分野が連携したサービス

「「交通」と「福祉」が重なる現場の方々へ～高齢者支援サービスの提供に際しての交通・福祉制度及び事業モデルの整理と解説～」

#### 【対象】

- ・福祉関係者
- ・市町村の介護保険・高齢者担当部局担当者
- ・交通事業者
- ・地方公共団体(特に市町村)の交通部局担当者

#### 【内容】

- ・道路運送法上の輸送サービスの類型とそれぞれのモデルの例示
- ・介護保険制度における移動支援の類型
- ・実施の際の留意点

等

# 高齢者の移動手段確保のための「互助」による輸送

## ～道路運送法上の許可・登録を要しない輸送の制度とモデルについて～

平成 30 年 3 月

国土交通省  
総合政策局公共交通政策部交通計画課  
自動車局旅客課

- ・ 地域における移動手段の確保にあたっては、まずは公共交通機関の確保・充実を基本とし、今後も、高齢者の移動を念頭に置きつつ、きめ細やかな公共交通サービスの充実等を図っていく必要があります。しかし、その一方で、歩行距離の制約がある高齢者の生活実態や、公共交通機関の厳しい現状を鑑みると、従来の公共交通を補完するボランティア団体や地域の助け合いによる輸送サービスの提供も今後重要性を増すものと考えられます。
- ・ このパンフレットは、地域における高齢者の移動手段の確保を図るにあたり、公共交通機関や、登録を受けた自家用有償旅客運送に頼ることが困難な場合に、ボランティアや地域の助け合いといった活動において、道路運送法上の許可・登録を受けずに車両を用いた輸送サービスを行える類型を例示し、そうした活動を行う際の参考として頂くためのものです。
- ・ 地方公共団体（特に市町村）の担当職員の方々と、それ以外の社会福祉法人、NPO 法人や地域住民といった方々で、必要とされる情報やモデルが異なることから、「地方公共団体（特に市町村）の担当者の方々へ」と「社会福祉法人、NPO 法人、地域住民等の方々へ」のふたつに分けた構成となっております。読まれる方のお立場に合わせて、ご参照ください。
- ・ なお、今回、このパンフレットにおいて列挙したパターンはあくまで実施可能な類型の例示ですので、実際に個々の輸送サービスを検討・実施する際には、所管の運輸支局までご相談ください。

# 地方公共団体（特に市町村）の担当者の方々へ

## 1. 検討を始めるにあたって（有償運送の検討）

地域における高齢者の移動手段の確保について検討するにあたっては、（１）道路運送法の許可や登録に際しては輸送の安全や旅客の利便性確保に関する措置が担保されること、（２）利用者からの運賃収入があることでサービスの持続可能性が高まることから、まずは、利用者が運送の対価（このパンフレットにおける「運送の対価」とは、輸送サービスの提供に対して支払われる金銭等を指しますが、実際の運送に要した燃料代、道路通行料及び駐車料金は含まれません。）を負担する有償運送によるサービス提供の検討から始めることが基本となります。

### （１）地域のバス事業者やタクシー事業者によるサービス提供

まず第一に、輸送サービスに関するプロフェッショナルであるバス事業者やタクシー事業者を活用するという方法が考えられます。地域に既に存在する交通事業者と協議し、サービスを地域の移動ニーズに合ったものに見直すことで、求められている移動手段の提供が可能となることも多くあります。

また、これは結果的に地域の既存交通事業者の利用促進を行うことにもなるため、ひいては、地域全体の安全で持続可能な地域公共交通網の維持にも繋がります。

#### 【モデル：バス事業者によるサービス提供】

- A市の高台にある団地において、団地からバス停まで距離と高低差があり、高齢化した住民が利用しづらくなっていたため、市が、バス事業者、地域住民を交え、運行形態を協議する場をセッティング。
- 事業者は、地域住民の要望に応じて、利用しやすいルート（バスが団地内やスーパー構内まで乗り入れるなど）やダイヤに変更。運行時の責任は、事業者が負う。
- 地域住民は当該サービスを積極的に利用し、運営にも積極的に関与。

※さらに活用可能な手法の例

- ◇ 市町村から事業者への補助
- ◇ 市町村の負担による、高齢者向けの割引運賃の設定

### （２）市町村が自ら主体となって自家用有償旅客運送を実施

公共交通機関（バス、タクシー）では対応できない場合、市町村自らが道路運送法上の登録を受けて、輸送サービスを提供することが考えられます。

自家用有償旅客運送（３（２）用語集参照）の登録にあたっての手続きについては、運輸支局に事前にご相談下さい。

#### 【モデル：市町村が自ら登録を受けてバス等を運行】

- B市の公共交通空白地域において、市が自ら自家用有償旅客運送の登録を受けて、バスや乗合タクシーを運行。

- 運送の対価は市の収入となる。運行経費を市が負担し、運行時の責任は市が負う。

※さらに活用可能な手法の例

- ◇ 運転手・車両・運行管理などを、バス・タクシー事業者や NPO 等に委託

### **(3) 自家用有償旅客運送を行う NPO 等によるサービス提供**

公共交通機関（バス、タクシー）では対応できない場合に、NPO 等が、道路運送法上の登録を受けて自家用有償旅客運送を行っている場合もあり、これらの団体等に対して、市町村から補助等の支援を行うといった形も含め、活用していくことが考えられます。

#### **【モデル：NPOの自家用有償旅客運送によるサービス提供】**

- C 市の公共交通空白地において、地域の住民が NPO を立ち上げ、自家用有償旅客運送の登録を受けて、バスを運行。
- 運行時の責任は、NPO が負う。

※さらに活用可能な手法の例

- ◇ 市町村から NPO 等への補助
- ◇ 市町村所有車両の NPO 等への貸与

## **2. 「互助」による（有償にあたらぬ）輸送の検討**

1. のような有償での輸送サービスの利用が困難な場合、ボランティアや地域の助け合いといった活動において、道路運送法上の許可・登録を要しない輸送として、地域の足の確保が行われている場合があります。

その際、地域住民やボランティア団体等の民間の活動に委ねるのでは無く、市町村自身が費用の全額を負担して運行主体となり、利用者から運送の対価を一切得ない形とすることで、道路運送法上の許可・登録を受けずに市町村が主体となった輸送サービスの提供を行うという方法も考えられます。

#### **◆実施可能なモデル：市町村が全額負担し運行**

- D 市が主体となって利用者は一切負担しない形式でデマンドバスや乗合タクシーを運行（道路運送法上の許可登録を要しない運送）。
- 車両は、D 市が使用権限を有する車両（市の所有車又はリース車両）を使用。運行時の責任は D 市が負う。

※運転業務は NPO 法人等に委託することも可能。その場合は、運転者の人件費、車両保険、搭乗者保険を含め必要な費用は委託費として、D 市が全て負担。

## ◆「互助」による輸送の留意事項

### (1) 運輸支局への相談

実際に輸送を検討する際は、まずは、運輸支局（3（2）参照）に事前にご相談ください。交通事業者への相談のお手伝いや、他の地域での事例の紹介、検討している事例が道路運送法上の許可・登録を要する輸送、許可・登録を要しない輸送の何れに当たるのかのご相談、実際に許可・登録を要しない輸送を行うにあたって注意すべき事項など幅広く対応させていただきます。

### (2) 安全確保のための措置

道路運送法上の許可・登録を受けないということは、道路運送法が定める輸送の安全や利用者保護の措置が担保されていないということです。運行主体において、運転者の運転技能や知識をどのように確保するのか十分検討し、輸送の安全確保や利用者保護に努める必要があります。

また、講じている安全の確保に関する措置、任意の自動車損害保険の加入状況や、事故の際の責任の所在がどのようなものとなるかといった点について、運行主体が、利用者に対し、わかりやすく周知することも必要です。

なお、運転者に対する教育については、自家用有償旅客運送制度における国土交通大臣の認定する講習を運転者に受講させるという方法も考えられます。

### (3) 「互助」による輸送の Q&A

Q. 運転を受託する者に法人格の有無などの要件はありますか？また、運転を委託する場合、運転者の免許は1種普通免許でも良いですか？

A. 法人格の有無も含め、受託する者に特段の要件はありません。また、使用する車両の運転が可能なものであれば、1種2種の別は問いません。

ただ、道路運送法の許可・登録を受けないということは、道路運送法に定める輸送の安全や利用者保護の措置が担保されないということです。運行主体となる市町村において、受託する者がきちんと運行管理や整備管理を行えるのか、運転者が必要な運転技能や知識を有しているのか等を確認し、安全確保や利用者保護に努める必要があります。

また、講じている安全の確保に関する措置、任意の自動車損害保険の加入状況や、事故の際の責任の所在がどのようなものとなるかといった点について、利用者に対し、わかりやすく周知することも必要です。

## 3. その他（相談先、用語集、関係法令等抜粋）

### (1) お問い合わせ先

（道路運送法の適用関係、具体の輸送の可否等について）

- ・ 地方運輸支局担当【別添1】

（本パンフレットについて）

- ・ 国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課

## (2) 用語集

- ・ 道路運送法：道路運送事業の運営を適正かつ合理的なものとし、並びに道路運送の分野における利用者の需要の多様化及び高度化に的確に対応したサービスの円滑かつ確実な提供を促進することにより、輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益の保護及びその利便の増進を図るとともに、道路運送の総合的な発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的とする法律。旅客自動車運送事業や自家用有償旅客運送等について規定されている。
- ・ 運輸局・運輸支局：国土交通省の機関で、地方運輸局は全国9ブロックに設置。運輸支局は都府県ごとに設置（北海道は7支局）
- ・ 自家用有償旅客運送：過疎地域での輸送や福祉輸送といった、地域住民の生活に必要な輸送について、それらがバス・タクシー事業によっては十分に提供されない場合に、例外的に市町村やNPO法人等が自家用車を用いて有償で運送すること。国土交通大臣の登録を受けるためには、地域公共交通会議又は運営協議会における地域の関係者の合意が必要。

## (3) 関係法令等

### ○道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）（抄）

第四条 一般旅客自動車運送事業を經營しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

2 一般旅客自動車運送事業の許可は、一般旅客自動車運送事業の種別（前条第一号イから八までに掲げる一般旅客自動車運送事業の別をいう。以下同じ。）について行う。

（有償運送）

第七十八条 自家用自動車（事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。）は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

一 災害のため緊急を要するとき。

二 市町村（特別区を含む。以下この号において同じ。）、特定非営利活動促進法（平成十年法律第七号）第二条第二項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、次条の規定により一の市町村の区域内の住民の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送（以下「自家用有償旅客運送」という。）を行うとき。

三 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。

（登録）

第七十九条 自家用有償旅客運送を行おうとする者は、国土交通大臣の行う登録を受けなければならない。

### ○「道路運送法の許可又は登録を要しない運送の態様について（平成十八年九月二十九日国土交通省自動車局旅客課長事務連絡）」（平成三十年三月三十日の改正後のもの）【別添2】

# 社会福祉法人、NPO法人、地域住民等の方々へ

## 1. 検討を始めるにあたって（有償運送の検討）

地域における高齢者の移動手段の確保について検討するにあたっては、（１）道路運送法（３（２）用語集参照）の許可や登録に際しては輸送の安全や旅客の利便の確保に関する措置が担保されること、（２）利用者からの運賃収入があることでサービスの持続可能性が高まることから、地域の移動手段の確保を図るにあたっては、まずは、利用者が運送の対価（このパンフレットにおける「運送の対価」とは、輸送サービスの提供に対して支払われる金銭等を指しますが、実際の運送に要した燃料代、道路通行料及び駐車料金は含まれません。）として運賃を負担する有償運送によるサービス提供の検討から始めることが基本となります。

### （１）地域のバス事業者やタクシー事業者によるサービス提供

まず第一に、輸送サービスに関するプロフェッショナルであるバス事業者やタクシー事業者を活用するという方法が考えられます。地域に既に存在する交通事業者と協議し、サービスを地域の移動ニーズに合ったものに見直すことで、求められている移動手段の提供が可能となることも多くあります。

また、これは結果的に地域の既存交通事業者の利用促進を行うことにもなるため、ひいては、地域全体の安全で持続可能な地域公共交通網の維持にも繋がります。

#### 【モデル：バス事業者によるサービス提供】

- A市の高台にある団地において、団地からバス停まで距離と高低差があり、高齢化した住民が利用しづらくなっていたため、市が、事業者、地域住民を交え、運行形態を協議する場をセッティング。
- 地域住民の要望に応じて、バス事業者は利用しやすいルート（バスが団地内やスーパー構内まで乗り入れるなど）やダイヤに変更。運行時の責任は、事業者が負う。
- 地域住民は当該サービスを積極的に利用し、運営にも積極的に関与。

※市町村から得られる可能性のある支援の例

- ◇ 市町村から事業者への補助
- ◇ 市町村の負担による、高齢者向けの割引運賃の設定

### （２）自家用有償旅客運送を行うNPO等によるサービス提供

公共交通機関（バス、タクシー）では対応できない場合には、NPO等が、道路運送法上の登録を受けて、自家用有償旅客運送（３（２）用語集参照）を行うことが考えられます。

#### 【モデル：NPO等の自家用有償旅客運送によるサービス提供】

- B市の公共交通空白地において、地域の住民がNPOを立ち上げ、自家用有償旅客運送の登録を受けて、バスを運行。

※市町村から得られる可能性のある支援の例

- ◇ 市町村から NPO 等への補助
- ◇ 市町村所有車両の N P O 等への貸与

## **2. 「互助」による（有償にあたらぬ）輸送の検討**

1. のような有償での輸送サービスの利用が困難な場合、地域の移動ニーズに対応するためには、地域における助け合いも今後重要性が増すと考えられます。利用者から運送の対価を得ないで輸送サービスを提供する場合、すなわち道路運送法上の許可・登録を要しない輸送を行おうとする場合には、利用者から受け取ることができる金銭等の額は、運送に要した燃料代、道路通行料及び駐車場代のみです。そのため、そうした実費では賄えない経費は別の方法で賄う必要があります。輸送サービスの提供方法や経費の負担方法に応じ、例えば、以下のようなモデルであれば実施可能となります。

### **◆実施可能なモデル**

#### **（1）【モデル：利用者が燃料代等の実費のみ負担】**

- NPO 法人 H が、輸送サービスを提供。
- 利用者は実際の運行に要した燃料代、道路通行料及び駐車場料金を負担する。
- 上記の利用者の実費負担を超える費用は、H が別の活動で集める寄付金などで賄う。
- H が所有する車両を使用。
- 運転手は H の職員又はボランティア（ボランティアへの支払いは利用者の支払う燃料代、道路通行料及び駐車場料金の範囲内でのみ可能）。

※市町村から、H が所有する車両の購入費・車検等の法定の整備費用、任意の自動車損害賠償保険料について補助を受けることも可能。

※運転ボランティアが持ち込む所有車両を使用することも可能。

#### **（2）【モデル：利用者が会費や施設利用料等を負担し、運送の対価を負担しない】**

- 利用者が会費や施設利用料等を負担する場合、会の運営全般に関する経費や施設使用に係る経費として負担している限りにおいては、運送の対価を負担していることにはなりません。ただし、以下のような点についてはご注意ください。
- ① 利用者が、会（自治会等）の運営全般に要する経費として会費を支払う場合に、希望する会員に輸送サービスを提供し、運送の対価は求めない。
    - ◇ 運送サービスの提供と会費の負担に密接な関係が認められ、運送に対する反対給付の関係が特定される場合は、会費と称して対価の収受が行われているものと考えられるため、許可・登録が必要となります。
  - ② 利用者が施設利用料を支払って、高齢者サロンやデイサービス等の施設の利用をしている場合に、当該施設へ利用者を送迎するための輸送を提供し、送迎に係るコストは求めない。

- ◇ 個々から運賃を求める場合や、送迎サービスを利用する者と利用しない者の間で金額や提供されるサービスに差を設ける場合には、許可・登録が必要となります。
- ③ 家事・身辺援助の提供が中心となるサービスにおいて、そのサービスの一環として輸送サービスを提供し、運送の対価を求めない。
  - ◇ 車両を用いない外出支援（徒歩での付き添い）と車両を用いる輸送を含む外出支援とで時間単価が異なる場合や、「車両送迎分」と「付き添い分」の対価がそれぞれ区分されている場合は、許可・登録が必要となります。
  - ◇ 運送を行う場合と行わない場合とで対価が異なる場合や、提供するサービスの中に運送が含まれており、運送に対する反対給付が特定される場合には、許可・登録が必要となります。

### **(3) - 1【モデル：利用者負担なし・市町村補助なし】**

- 地域のボランティアが、同地域の社会福祉法人 I の空き車両を使用し、地域の輸送サービスを実施。
- 運転手はボランティア。
- 利用者の負担は一切なし。
- 一切の費用は、ボランティアの自己負担や I が別の活動で集める寄付金などで賄う。

※運転ボランティアが持ち込む所有車両を使用することも可能。

### **(3) - 2【モデル：利用者負担なし・市町村補助あり】**

- NPO 法人 J が所有する車両を使用して、輸送サービスを実施。
- 運転者はボランティアを募り、無報酬。
- 利用者の負担は一切なし。
- 市町村からの補助あり：J が所有する車両の購入費・車検等の法定の整備費用、任意の自動車損害賠償保険料、輸送サービスの利用調整に係る人件費並びに実際の運行に要した燃料代、道路通行料及び駐車場料金
- 市町村からの上述の補助以外の費用は、J が別の活動で集める寄付金などで賄う。

※運転ボランティアが持ち込む所有車両を使用することも可能。

## **◆「互助」による輸送の留意事項**

### **(1) 運輸支局への相談**

実際に輸送を検討する際は、まずは、運輸支局（3（2）参照）に事前にご相談ください。交通事業者への相談のお手伝いや、他の地域での事例の紹介、検討している事例が道路運送法上の許可・登録を要する輸送、許可・登録を要しない輸送の何れに当たるのかのご相談、実際に許可・登録を要しない輸送を行うにあたっての注意すべき事項など幅広く対応させていただきます。

### **(2) 協議会との関係**

有償にあたらぬ輸送サービスが、他の移動手段と有機的に連携し、持続可能な地域交通ネットワーク

の形成に資するよう、有償にあたらない輸送サービスの実施主体は、地方公共団体が主宰する協議会から参加要請があった場合には、これに積極的に協力することが望まれます。

### (3) 安全確保のための措置

道路運送法上の許可・登録を受けないということは、道路運送法が定める輸送の安全や利用者保護の措置が担保されていないということです。運行主体において、運転者の運転技能や知識をどのように確保するのか十分検討し、輸送の安全確保や利用者保護に努める必要があります。

また、講じている安全の確保に関する措置、任意の自動車損害保険の加入状況や、事故の際の責任の所在がどのようなものとなるかといった点について、運行主体が、利用者に対し、わかりやすく周知することも必要です。

なお、運転者に対する教育については、自家用有償旅客運送制度における国土交通大臣の認定する講習を運転者に受講させるという方法も考えられます。

### (4) 「互助」による輸送の Q&A

#### 【道路運送法の許可・登録を要しない運送において利用者から受け取って良い対価の範囲】

Q.1 利用者から実際の運行に要した燃料代、道路通行料及び駐車場料金を受け取ることに加えて、利用者からある時、「うちでたくさん取れたからお裾分け」と自宅で作った果物を渡されました。その果物を、運転者がそのまま受け取り、食べてしまって良いのでしょうか。

A. 利用者の自発的な気持ちから提供された物品は、道路運送法上の「運送の対価」とならないため、受け取って差し支えありません。

Q.2 利用者から実際の運行に要した燃料代、道路通行料及び駐車場料金を受け取ることに加えて、利用者から、「いつもありがとう。」と少額ながら現金を渡されましたが、運転者が受け取って良いのでしょうか。

A. 利用者の自発的な気持ちから支払われた謝礼（金銭）は、道路運送法上の「運送の対価」とならないため、受け取って差し支えありません。

Q.3 利用者から実際の運行に要した燃料代、道路通行料及び駐車場料金の精算時にそれら費用を超える金額を渡され、「お釣りは要らないから」と言われましたが、運転者が受け取って良いのでしょうか。

A. QA.2 同様、利用者の自発的な気持ちから支払われた謝礼は、道路運送法上の「運送の対価」とならないため、受け取り可能です。

Q.4 利用者から実際の運行に要した燃料代、道路通行料及び駐車場料金を都度計算して受け取るのではなく、利用者から輸送一回につき100円と決めて受け取る場合、「有償」にあたらないのではないのでしょうか。

A. 金額の多寡や名目が問題ではなく、燃料代・道路通行料・駐車場代の範囲を超えるか否かが問題です。毎回燃料代・道路通行料・駐車場代の範囲におさまる場合は受け取ることができますが、そうでない場合は、受け取ることはできません。

Q.5 利用者から実際の運行に要した燃料代・道路通行料・駐車場代を受け取ることに加えて、輸送一回300円を運転者が利用者から受け取っているが「付き添い費」ということにしているため、「無償で運送している」ことにならないのでしょうか。

A. 道路運送法上の許可・登録を必要とする対価の受け取りかどうかは、その名目の如何を問わず、また、直接であるか間接であるかを問わないため、実際の運行に要した燃料代・道路通行料・駐車場代を受け取ることに加えて、輸送一回毎に300円を運転者が利用者から受け取っている場合は、道路運送法上の許可・登録を必要とする有償運送となります。

Q.6 利用者の所有する車両を、ボランティアが運転して利用者を輸送する場合に、利用者から一回の運転につき一定額の金銭を受け取る場合、道路運送法上の許可や登録を必要としますか？

A. 自動車の提供とともに行われる輸送サービスではなく、単に利用者に代わって運転するのみであれば、道路運送法の対象とはなりません。

Q.7 利用者と運転ボランティアとの仲介を行う仲介者が手数料を受け取る場合、実際の運送は行わない仲介者や運送を行う運転ボランティアは、道路運送法上の許可や登録を必要としますか？

A. 手数料が運転ボランティアに渡り、実際の運行に要した燃料代・道路通行料・駐車場代を超えた金銭を収受することとなる場合には、道路運送法の許可・登録が必要となります。そのため、仲介者が仲介の手数料を受け取る場合には、仲介手数料が運転者に渡らないよう分別管理すること、利用規約等に運転者に仲介手数料を直接又は間接に支払ってはならないことを規定すること、収受する金銭の内訳を利用者に周知すること等により道路運送法違反とならないよう対策を講じることが必要となります。

### **3. その他（相談先、用語集、関係法令等抜粋）**

#### **（1）お問い合わせ先**

（道路運送法の適用関係、具体の輸送の可否等について）

- ・ 地方運輸支局担当【別添1】

（本パンフレットについて）

- ・ 国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課

#### **（2）用語集**

- ・ 道路運送法：道路運送事業の運営を適正かつ合理的なものとし、並びに道路運送の分野における利用者の需要の多様化及び高度化に的確に対応したサービスの円滑かつ確実な提供を促進することにより、輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益の保護及びその利便の増進を図るとともに、道路運送の総合的な発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的とする法律。旅客自動車運送事業や自家用有償旅客運送等について規定されている。
- ・ 運輸局・運輸支局：国土交通省の機関で、地方運輸局は全国9ブロックに設置。運輸支局は都府県ごとに設置（北海道は7支局）
- ・ 自家用有償旅客運送：過疎地域での輸送や福祉輸送といった、地域住民の生活に必要な

輸送について、それらがバス・タクシー事業によっては十分に提供されない場合に、例外的に市町村やNPO法人等が自家用車を用いて有償で運送すること。国土交通大臣の登録を受けるためには、地域公共交通会議又は運営協議会における地域の関係者の合意が必要。

### (3) 関係法令等

#### ○道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）（抄）

第四条 一般旅客自動車運送事業を經營しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

2 一般旅客自動車運送事業の許可は、一般旅客自動車運送事業の種別（前条第一号イから八までに掲げる一般旅客自動車運送事業の別をいう。以下同じ。）について行う。

（有償運送）

第七十八条 自家用自動車（事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。）は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

一 災害のため緊急を要するとき。

二 市町村（特別区を含む。以下この号において同じ。）、特定非営利活動促進法（平成十年法律第七号）第二条第二項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、次条の規定により一の市町村の区域内の住民の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送（以下「自家用有償旅客運送」という。）を行うとき。

三 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。

（登録）

第七十九条 自家用有償旅客運送を行おうとする者は、国土交通大臣の行う登録を受けなければならない。

#### ○「道路運送法の許可又は登録を要しない運送の態様について（平成十八年九月二十九日国土交通省自動車局旅客課長事務連絡）」（平成三十年三月三十日の改正後のもの）【別添2】

# 「交通」と「福祉」が重なる現場の方々へ

～高齢者支援サービスの提供に際しての交通・福祉制度及び事業モデルの整理と解説～

平成 30 年 3 月

国土交通省  
総合政策局公共交通政策部交通計画課  
自動車局旅客課

厚生労働省  
老健局振興課

- ・ 平成 29 年 6 月に、高齢者の移動手段の確保に関する検討会において議論が行われ、同検討会において、平成 27 年度に介護保険制度で新しく創設された介護予防・日常生活支援総合事業における移動支援サービス及び道路運送法等の取扱を整理し、情報提供していくべきこと等がとりまとめられました。
- ・ このパンフレットは、国土交通省と厚生労働省の連携のもとで、高齢者の移動手段を確保する上で交通関連制度に馴染みの薄い福祉関係の方々や市町村の介護保険・高齢者担当部局の担当者の方々、また、移動手段を提供できる車両・人員やノウハウを有するけれども介護保険制度に知見の少ない交通事業者の方々や地方公共団体の交通部局の担当者の方々に向けて、それぞれの制度や、代表的な事業モデルについて、整理の上、情報提供するものです。
- ・ 福祉関係の方々や市町村の介護保険・高齢者担当部局の担当者の方々向けと、交通事業者等の方々や地方公共団体の交通部局の担当者の方々向けに分けて記載していますので、それぞれ該当する部分をご参照ください。

# 市町村の介護保険・高齢者担当部局や福祉関係者等による高齢者の輸送

## サービスの検討・実施について

- ・ 本章は、市町村の介護保険・高齢者担当部局の担当者や福祉関係者・地域住民・事業者等が、高齢者の日常生活への支援を検討・実施する場合に、理解しておくべき道路運送法の制度（実施するにあたっての要件や手続き等）を整理することにより、高齢者の移動手段を確保しやすくするためのものです。なお、このパンフレットにおける「高齢者」は、要支援認定者・基本チェックリスト（以下「CL」と表記します）該当者を主に想定しています。
- ・ 地域における移動手段はバス、タクシーなどの公共交通機関がまずは担うべきものですが、輸送サービスが必要とする高齢者や地域の状況等に応じ、公共交通機関、公共交通を補完するボランティア団体による輸送、地域の助け合い等を組み合わせてサービスを提供する必要があります。
- ・ 実際に輸送サービスの提供を行う際は、地域を所管している運輸支局（4（1）参照）までまずはご相談ください。

### 1. 市町村（介護保険・高齢者担当部局）の方々へ

地域における移動ニーズへの対応については、主として交通部局が公共交通施策として対応している一方で、高齢者施策として介護保険担当部局が実施している場合もあります。そうした対応を効果的かつ効率的に進めるため、政策立案等に当たっては、両部局間の連携した対応が重要となります。

自動車を用いた輸送サービスには、大別して、利用者から運送の対価（このパンフレットにおける「運送の対価」とは、輸送サービスの提供に対して支払われる金銭等を指しますが、実際の運送に要した燃料代、道路通行料及び駐車料金は含まれません。）を得て行う「有償」の輸送サービスと、利用者から運送の対価を得ない「有償にあたらぬ」輸送サービス（「互助」による輸送）のふたつがあります。

全社は、道路運送法に基づいて、その許可や登録に際しては、輸送の安全や旅客の利便性確保に関する措置が担保されること、利用者から運送の対価を得ることでサービスの持続可能性が高まることから、まずは、有償によるサービス提供が基本となります。

#### （1）運送の対価を得る場合に可能なパターン

運送の対価を受け取って自動車で人を運ぶ場合、道路運送法上の許可又は登録が必要となります。高齢者の輸送サービスとして考えられる有償運送として主に以下の3つのパターンがあります。

##### ① バス・タクシー事業者や、自家用有償旅客運送（4（2）用語集参照）の登録を受けたNPO等がサービスを提供するパターン

- ・ 既に道路運送法上、有償運送を行うことのできる許可や登録を得ている者が有償で輸送サービスを提供します。
- ・ 市町村が、事業者やNPO等への補助（運行費や車両購入費等）や、利用者への補助（割引券の交付等）を行っている事例もあります。

- ・ 運行時の責任については、事業者等が負うこととなります。

## ② バス・タクシー事業者や、登録を受けたNPO等に資金を提供するパターン

- ・ ①では対応できない場合に、市町村が一部費用負担し、事業者等による輸送サービスを確保します。
- ・ 利用者は、運行を行う事業者等に所定の運賃を支払います。
- ・ 運賃で補えないサービス提供については、市町村が負担する必要があります。
- ・ 運行時の責任については、実際に輸送サービスを実施する事業者等が負うこととなります。
- ・ 要介護・要支援認定およびCL該当以外の高齢者は、自家用有償旅客運送のうち、交通空白地有償運送（4（2）用語集参照）の登録を受けたNPO等のサービスを利用することができます。（福祉有償運送（4（2）用語集参照）の登録を受けたNPO等のサービスを利用することはできません。）

## ③ 市町村が自ら登録を受けて有償運送を実施するパターン

- ・ 市町村が自ら道路運送法上の許可又は登録（自家用有償旅客運送）を受けて有償運送を実施することも可能です。
- ・ 自家用有償運送の場合は、利用者から収受可能な運送の対価には一定の制限があります。また、地域の交通事業者等が参加した地域公共交通会議（4（2）用語集参照）等での合意を得ることが必要となります。制度の詳細は市町村の交通部局及び運輸支局までお尋ねください。
- ・ 運行管理や運転業務を事業者等に委託することは可能です。
- ・ 運行時の責任については、市町村が負うこととなります。

## （2）運送の対価を得ない場合に可能なパターン

バスやタクシーのような既存の公共交通サービスが存在しない、存在しても人員や車両等に限界があるなどの理由で、従来の公共交通サービスの利用が困難な場合、利用者が運送の対価を負担しない高齢者の輸送サービスとしては、以下のパターンが考えられます。

### ① NPO等の「互助」による輸送を支援するパターン

- ・ NPO等が提供する「互助」による（有償にあたらぬ）輸送を支援します。
- ・ 運行時の責任については、NPO等が負うこととなります。
- ・ 当該有償にあたらぬ輸送サービスが道路運送法の許可・登録を受けずに提供されている場合に、市町村が可能な補助や支援については、例えば以下のようなものがあります。

#### ※補助や支援の例

- （NPO等が利用者から収受しない場合）運送に要した燃料代、道路通行料、駐車料金
- 市町村が所有する車両の無償貸与
- 運送に使用するNPO等の車両の購入費、整備費、修理費、自動車保険料
- 輸送サービスの利用調整に係る人件費
- ・ その他、ご不明な点については運輸支局（4（1）参照）にご相談ください。（補助や支援

の内容によっては、輸送主体に道路運送法上の許可・登録が必要な場合があります。)

※運転者への謝礼等の留意事項

- 運転者の人件費や運転者に対する謝礼について、補助することはできません。
- 補助した経費分が、運転者に還流しないよう留意する必要があります。

② 市町村が自ら運送を行うパターン

- ・ 市町村が自らの事業として、利用者から運送の対価を受け取らず、全ての費用を負担して輸送サービスを提供します。
- ・ この場合、市町村自体が道路運送法上の許可や登録を受けること無くサービスの提供が可能です。
- ・ 運転業務を事業者へ委託することも可能です。
- ・ 運行時の責任については、市町村が負うことになります。

## 2. 社会福祉法人、NPO法人等高齢者の輸送サービスに携わる方々へ

自動車を用いた輸送サービスには、大別して、利用者から運送の対価を得て行う「有償」の輸送サービスと、利用者から運送の対価（このパンフレットにおける「運送の対価」とは、輸送サービスの提供に対して支払われる金銭等を指しますが、実際の運送に要した燃料代、道路通行料及び駐車料金は含まれません。）を得ない「有償にあたらぬ」輸送サービス（「互助」による輸送）のふたつがあります。

前者は、道路運送法に基づいており、その許可や登録に際しては、輸送の安全や旅客の利便性確保に関する措置が担保されること、利用者から運送の対価を得ることでサービスの持続可能性が高まることから、まずは、有償によるサービス提供が基本となります。

### **(1) 運送の対価を得る場合に可能なパターン**

バスやタクシーのような道路運送法の許可を受けた事業者へサービスを提供してもらうことが望ましいですが、そのような事業者が見つからない場合などに、NPO やボランティア等が、運送の対価を受け取って自動車の人を運ぶ場合、道路運送法上の許可又は登録が必要となります。そうした輸送の形態としては、以下の3つのパターンがあります。

① NPO 等が自ら自家用有償旅客運送の登録を取って高齢者の輸送サービスを実施するパターン

- ・ 道路運送法上の自家用有償旅客運送（4（2）用語集参照）の登録を受けて、運送の対価を得て（対価の額には一定の制限があります。）自家用車による高齢者の輸送サービスを提供することが可能です。
- ・ 道路運送法に基づく運営協議会（4（2）用語集参照）の合意を経て、運輸支局（地方公共団体が事務・登録権限移譲を受けている場合は当該地方公共団体）に登録を行うことが必要となります。手続きや必要な要件等の詳細は最寄りの運輸支局へご相談ください。
- ・ 運転者（ボランティア含む）への人件費や謝礼の支払いも可能です。

- ・ 市町村から補助や支援を受けるにあたって、特段の制約はありません。

#### ①' 訪問介護員等がいわゆる「4条ぶらさがり許可」を受けて自家用車による高齢者の輸送サービスを実施するパターン

- ・ 訪問介護事業所等の指定を受けたタクシー事業者との契約に基づき訪問介護員等が自家用自動車を使用し、要介護者等を輸送する許可（「4条ぶらさがり」許可（4（2）用語集参照））を受け、自家用車による高齢者の輸送サービスの提供を行うことが可能です。
- ・ 自家用車（いわゆる「白ナンバー」）を用いる輸送の場合は、ケアマネージャーが作成するケアプランや市町村が行う介護給付費支給決定の内容に基づいて、資格を有する訪問介護員等が、訪問介護サービス等と連続して、又は一体として行う輸送であることが必要です。

#### ② 自家用有償旅客運送の登録を受けた市町村から運行委託を受けて高齢者の輸送サービスを実施するパターン

- ・ 市町村から NPO 等が運行委託を受け、運行の一部又は全部を行うことも可能です。
- ・ 市町村からの委託費により、サービスを提供します。
- ・ 運行時の責任については、市町村が負うことになります。

### **(2) 運送の対価を得ない場合に可能なパターン**

(1) のような有償での高齢者の輸送サービスの利用が困難な場合、運送の対価を得ないことにより、道路運送法上の許可・登録を受けずに輸送を行う「互助」による輸送として以下のようなパターンも実施可能です。

なお、輸送の安全や利用者保護といった観点での道路運送法上の担保がなされないため、運行管理や整備管理をどのように行うのか、運転者の運転技能や知識をどのように確保するのかを十分検討する必要があります。

また、任意の自動車損害保険の加入状況や、事故の際の責任の所在がどのようなものとなるかといった点について、利用者とドライバーに対し、わかりやすく周知することも必要です。

#### ① 利用者が実際の運行に要した燃料代、道路通行料、駐車場代のみを負担する形で輸送サービスを提供するパターン

- ・ 利用者が輸送サービスを実施する上で実際の運行に要した燃料代、道路通行料及び駐車場代のみを負担し、その他の費用をすべて輸送サービスの提供主体が負担して運行する場合、道路運送法上の許可・登録を必要とせずに、サービスの提供が可能です。
- ・ なお、上記以外の費用（保険料等）の負担を求めることはできません。
- ・ 運転者に運送の対価となるような報酬や謝礼を支払うことはできません。

#### ② 利用者が会費や施設利用料等を負担するが、運送の対価を負担しない形で輸送サービスを提供するパターン

- ・ 利用者が会費や施設利用料等を負担する場合、会の運営全般に関する経費や施設使用に係る経費として負担している限りにおいては、運送の対価を負担していることにはなりません。ただし、以下のような点についてはご注意ください。

- A) 利用者が、会（自治会等）の運営全般に要する経費として会費を支払う場合に、希望する会員に輸送サービスを提供し、運送の対価は求めません。
- 輸送サービスの提供と会費の負担に密接な関係が認められ、運送に対する反対給付の関係が特定される場合は、会費と称して対価の収受が行われているものと考えられるため、許可・登録が必要となります。
- B) 利用者が施設利用料を支払って、高齢者サロンやデイサービス等の施設の利用をしている場合に、当該施設へ利用者を送迎するための輸送を提供し、送迎に係るコストは求めません。
- 個々から運賃を求める場合や、送迎サービスを利用する者と利用しない者の間で金額や提供されるサービスに差を設ける場合には、許可・登録が必要となります。
- C) 家事・身辺援助の提供が中心となるサービスにおいて、そのサービスの一環として輸送サービスを提供し、運送の対価を求めません。
- 車両を用いない外出支援（徒歩での付き添い）と車両を用いる輸送を含む外出支援とで時間単価が異なる場合や、「車両送迎分」と「付き添い分」の対価がそれぞれ区分されている場合は、許可・登録が必要となります。
  - 運送を行う場合と行わない場合とで対価が異なる場合や、提供するサービスの中に運送が含まれており、運送に対する反対給付が特定される場合には、許可・登録が必要となります。

### ③ 利用者が全く負担しない無償での輸送サービスを提供するパターン

- NPO 等の輸送サービスを提供する主体が、利用者に全く負担を求めず、寄付金や他の事業の収益などの輸送サービスとは無関係な財源を活用したり、社会貢献の一環として、サービスにかかる費用をすべて自ら負担したりする場合は、道路運送法の許可・登録を受けずに輸送サービスを実施することが可能です。
- NPO 等が、市町村などの地方公共団体から受けることが可能な補助や支援については、例えば以下のようなものがあります。（以下にあたらぬ補助や支援を検討する場合その他詳細については所管の運輸支局（5（1）参照）にご相談ください。）

#### ※補助や支援の例

- 運送に要した燃料代、道路通行料、駐車料金
  - 市町村が所有する車両の無償貸与
  - 運送に使用する NPO 等の車両の購入費、整備費、修理費、自動車保険料
  - 輸送サービスの利用調整に係る人件費
- ただし、運転者の人件費や運転者に対する謝礼について、補助することはできないため、上記の補助や支援に際しては、運転者に金銭が還流しないよう留意する必要があります。

#### ◆運送の対価を得ない範囲についての Q&A

- Q. 1 利用者から実際の運行に要した燃料代、道路通行料及び駐車場料金を受け取ることに加えて、利用者からある時、「うちでたくさん取れたからお裾分け」と自宅で採れた果物を渡されました。その果

物を、運転者がそのまま受け取り、食べてしまって良いのでしょうか。

A. 利用者の自発的な気持ちから提供された物品は、道路運送法上の「運送の対価」とならないため、受け取って差し支えありません。

Q.2 利用者から実際の運行に要した燃料代、道路通行料及び駐車場料金を受け取ることに加えて、利用者から、「いつもありがとう。」と少額ながら現金を渡されましたが、運転者が受け取って良いのでしょうか。

A. 利用者の自発的な気持ちから支払われた謝礼（金銭）は、道路運送法上の「運送の対価」とならないため、受け取って差し支えありません。

Q.3 利用者から実際の運行に要した燃料代、道路通行料及び駐車場料金の精算時にそれら費用を超える金額を渡され、「お釣りは要らないから」と言われましたが、運転者が受け取って良いのでしょうか。

A. QA.2 同様、利用者の自発的な気持ちから支払われた謝礼は、道路運送法上の「運送の対価」とならないため、受け取り可能です。

Q.4 利用者から実際の運行に要した燃料代、道路通行料及び駐車場料金を都度計算して受け取るのではなく、利用者から輸送一回につき100円と決めて受け取る場合、「有償」にあたらないのではないのでしょうか。

A. 金額の多寡や名目が問題ではなく、燃料代・道路通行料・駐車場代の範囲を超えるか否かが問題です。毎回燃料代・道路通行料・駐車場代の範囲におさまる場合は受け取ることができますが、そうでない場合は、受け取ることはできません。

Q.5 利用者から実際の運行に要した燃料代・道路通行料・駐車場代を受け取ることに加えて、輸送一回300円を運転者が利用者から受け取っているが「付き添い費」ということにしているため、「無償で運送している」ことにならないのでしょうか。

A. 道路運送法上の許可・登録を必要とする対価の受け取りかどうかは、その名目の如何を問わず、また、直接であるか間接であるかを問わないため、実際の運行に要した燃料代・道路通行料・駐車場代を受け取ることに加えて、輸送一回毎に300円を運転者が利用者から受け取っている場合は、道路運送法上の許可・登録を必要とする有償の輸送サービスとなります。

Q.6 利用者の所有する車両を、ボランティアが運転して利用者を輸送する場合に、利用者から一回の運転につき一定額の金銭を受け取る場合、道路運送法上の許可や登録を必要としますか？

A. 自動車の提供とともに行われる輸送サービスではなく、単に利用者に代わって運転するのみであれば、道路運送法の対象とはなりません。

Q.7 利用者と運転ボランティアとの仲介を行う仲介者が手数料を受け取る場合、実際の運送は行わない仲介者や運送を行う運転ボランティアは、道路運送法上の許可や登録を必要としますか？

A. 手数料が運転ボランティアに渡り、実際の運行に要した燃料代・道路通行料・駐車場代を超えた金銭を収受することとなる場合には、道路運送法の許可・登録が必要となります。そのため、仲介者

が仲介の手数料を受け取る場合には、仲介手数料が運転者に渡らないよう分別管理すること、利用規約等に運転者に仲介手数料を直接又は間接に支払ってはならないことを規定すること、收受する金銭の内訳を利用者に周知すること等により道路運送法違反とならないよう対策を講じることが必要となります。

### **3. 留意事項**

#### **(1) 運輸支局への相談**

実際に輸送を検討する際は、まずはお近くの運輸支局の輸送担当（巻末参照）に事前にご相談ください。どのようなサービス形態が取り得るのか、それぞれのメリット・デメリット、他の地域での事例の紹介、また交通事業者へ委託する際の相談のお手伝いや、実際に輸送サービスを行うにあたって注意すべき事項などのご案内をさせていただきます。

#### **(2) 「互助」による輸送を実施する場合の留意事項**

有償にあたらない輸送サービス（「互助」による輸送）が、他の移動手段と有機的に連携し、持続可能な地域交通ネットワークの形成に資するよう、自治体が主宰する協議会から参加要請があった場合には、これに積極的に協力することが望まれます。

また、道路運送法上の許可・登録を受けないということは、道路運送法が定める輸送の安全や利用者保護の措置が担保されていないということです。運行主体において、運転者の運転技能や知識をどのように確保するのか十分検討し、安全確保や利用者保護に努める必要があります。

そのため、講じている安全の確保に関する措置、任意の自動車損害保険の加入状況や、事故の際の責任の所在がどのようなものとなるかといった点について、運行主体が、利用者に対し、わかりやすく周知することも必要です。

なお、運転者に対する教育については、自家用有償旅客運送制度における国土交通大臣の認定する講習を運転者に受講させるという方法も考えられます。

### **4. その他**

#### **(1) お問い合わせ先**

（道路運送法の適用関係、具体の輸送の可否等について）

- ・ 地方運輸支局担当【別添 1】

（本パンフレットについて）

- ・ 国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課

#### **(2) 用語集**

- ・ 道路運送法：道路運送事業の運営を適正かつ合理的なものとし、並びに道路運送の分野における利用者の需要の多様化及び高度化に的確に対応したサービスの円滑かつ確実な提供を

促進することにより、輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益の保護及びその利便の増進を図るとともに、道路運送の総合的な発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的とする法律。旅客自動車運送事業や自家用有償旅客運送等について規定されている。

- ・ 運輸局・運輸支局：国土交通省の機関で、地方運輸局は全国9ブロックに設置。運輸支局は都府県ごとに設置（北海道は7支局）
- ・ 地域公共交通会議：地域の住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るために必要な一般乗合旅客自動車運送事業及び自家用有償旅客運送に関する協議を行うために市町村又は都道府県が主宰する会議  
運営協議会：地域の住民の生活に必要な旅客輸送を確保するために必要な公共交通空白地有償運送及び福祉有償運送に関する協議を行うために市町村又は都道府県が主宰する会議
- ・ 自家用有償旅客運送：過疎地域での輸送や福祉輸送といった、地域住民の生活に必要な輸送について、それらがバス・タクシー事業によっては十分に提供されない場合に、例外的に市町村やNPO法人等が自家用車を用いて有償で運送すること。国土交通大臣の登録を受けるためには、地域公共交通会議又は運営協議会における地域の関係者の合意が必要。
- ・ 公共交通空白地有償運送：バス・タクシー等の公共交通機関によっては住民に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合において、NPO法人等が行う地域内の住民等を対象とする自家用有償旅客運送。
- ・ 福祉有償運送：バス・タクシー等の公共交通機関によっては要介護者等に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合において、NPO法人等が行う要介護者等を対象とする自家用有償旅客運送。
- ・ 4条ぶらさがり：訪問介護事業所等の指定を受けたタクシー事業者等との契約に基づき訪問介護サービスを提供する訪問介護員等が、道路運送法第78条第3号の許可を受けて自家用自動車を使用して要介護者等を輸送する有償輸送。

### (3) 関係法令等

#### ○道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）（抄）

第四条 一般旅客自動車運送事業を営もうとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

2 一般旅客自動車運送事業の許可は、一般旅客自動車運送事業の種別（前条第一号イから八までに掲げる一般旅客自動車運送事業の別をいう。以下同じ。）について行う。

（有償運送）

第七十八条 自家用自動車（事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。）は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

一 災害のため緊急を要するとき。

二 市町村（特別区を含む。以下この号において同じ。）、特定非営利活動促進法（平成十年法律第七号）第二条第二項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、次条の規定により一の市町村の区域内の住民の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送（以下「自家用有償旅客運送」という。）を行うとき。

三 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。

(登録)

第七十九条 自家用有償旅客運送を行おうとする者は、国土交通大臣の行う登録を受けなければならない。

- 「道路運送法の許可又は登録を要しない運送の態様について（平成十八年九月二十九日国土交通省自動車局旅客課長事務連絡）」（平成三十年三月三十日の改正後のもの）【別添2】

# 市町村（交通部局）や交通事業者等による移動支援サービスの 検討・実施について

- ・ 本章は、市町村の交通部局担当者や交通事業者等が介護保険制度を活用した高齢者の移動支援サービスにどう関わっていくべきか、どう関わっていく機会があるのか、という観点で、理解しておくべき介護保険の制度を整理することにより、より効果的に高齢者の移動支援サービスを提供しやすくするためのものです。
- ・ 介護保険制度の介護予防・日常生活支援総合事業（以下「総合事業」という。5（2）用語集参照）は、地域のニーズに基づき、市町村の介護保険・高齢者担当部局が実施の可否や実施の要件を定めているため、ニーズの照会や、移動支援サービスの実施についての提案などは、市町村の介護保険・高齢者担当部局（5（1）参照）までご相談ください。
- ・ なお、総合事業の対象者は、要支援認定・基本チェックリスト（CL）該当者（5（2）用語集参照）となります。要支援者・CL該当者以外の者も含めてサービスを提供し、要支援者・CL対象者が全体の利用者の半数を下回る場合には、利用者数で按分する等、合理的な方法で総合事業の対象を確定することで、その範囲において運営費補助が可能です。

## 1. 市町村（交通部局）の方へ

- ・ 地域における移動支援サービスを検討する際には、地域のニーズを踏まえて検討を行うことが重要であり、介護保険・高齢者担当部局と連携して対応することが重要です。
- ・ 主に対象が要支援・CL該当者が主である場合は、総合事業としての実施も考えられるため、介護保険担当部局とよくご相談ください。（総合事業として移動支援サービスを実施するかどうかや実施の要件は、市町村の介護保険担当部局の判断によります。）
- ・ バスやタクシーの利用割引、市町村による自家用有償旅客運送など、交通部局として提案できる輸送サービスや、運輸支局担当者の紹介、車両の提供等、介護保険担当部局に積極的にご提案ください。
- ・ 介護保険担当部局・交通部局と交通事業者が、地域公共交通会議や介護保険制度の協議体（5（2）用語集参照）等において積極的な情報交換・提供を行うことにより、例えば、総合事業の移動支援サービスをバス・タクシー事業者が実施し、これに対して市町村の介護保険担当部局が補助を行う等、より効果的なサービス提供が可能になる場合もあります。

## 2. バス・乗合タクシー事業者の方々へ

- ・ 地域の高齢者の移動ニーズを踏まえて事業を行うには、自宅からバス停、バス停から病院などの目的地までの歩行移動距離や段差や利用実態に合わないダイヤ設定等が障害となって利用が進まないといった場合もあるため、停留所の位置やダイヤの軽微な見直しでニーズを取り込むことが可能となる場合があります。
- ・ また、市町村の介護保険担当部局からの補助や社会福祉法人、NPO 等からの委託を受けて

移動支援サービスを実施するといった形態での参画も考えられるため、市町村や NPO 等との情報交換や協議が効果的です。

- ・ 主にサービスを必要とする高齢者が要支援・CL 該当者である場合は、総合事業として実施することにより、介護保険制度からの補助も考えられるため、市町村の介護保険担当部局とよく情報交換・相談を行うことが必要です。
- ・ 総合事業で実施する場合の対象経費は、次のとおりですが、具体的な範囲については、市町村の介護保険担当部局にご相談下さい。

A) 通院等をする場合における送迎前後の付き添い支援

通院等をする場合における送迎前後の付き添い支援であるので、移送に関する直接経費は対象とならず、サービスの利用調整の人件費等の間接経費のみが対象。

B) 通所型サービスや一般介護予防事業における送迎を別主体が実施する場合の送迎

間接経費のほか、ガソリン代等送迎にかかる実費、車両購入費等に対する補助等が対象。

- ・ 乗合タクシーの場合は、単なる旅客運送のみならず、買い物代行、見守り代行などの多様なサービス展開を図ることで地域の移動ニーズの掘り起こしや集約が可能となることもあります。

### 3. タクシー事業者の方へ

- ・ ドアツードアの輸送が可能なタクシーは、特に地域の高齢者の移動ニーズに合致しやすいため、市町村の介護保険担当部局や社会福祉法人、NPO 等の地域の関係者とよく情報交換を行い、ニーズ把握に努めることで、利用者のニーズに基づいたサービス実施が可能となります。
- ・ また、市町村の介護保険担当部局からの補助や社会福祉法人、NPO 等からの委託を受けて移動支援サービスを実施するといった形態での参画も考えられるため、市町村や NPO 等との情報交換や協議が効果的です。
- ・ サービスを必要とする高齢者が要支援・CL 該当者が主である場合は、総合事業として実施することにより、介護保険からの支援策も考えられるため、市町村の介護保険担当部局とよく情報交換・相談を行うことが必要です。
- ・ 総合事業で実施する場合の対象経費は、以下のとおりですが、具体的な範囲については、市町村の介護保険担当部局にご相談下さい。

A) 通院等をする場合における送迎前後の付き添い支援

通院等をする場合における送迎前後の付き添い支援であるので、移送に関する直接経費は対象とならず、サービスの利用調整の人件費等の間接経費のみが対象。

B) 通所型サービスや一般介護予防事業における送迎を別主体が実施する場合の送迎

間接経費のほか、ガソリン代等送迎にかかる実費、車両購入費等に対する補助等が対象。

- ・ 総合事業の他にも、介護保険施設と利用者宅間の送迎の運行受託や、高齢者向けの移動支援サービスを独自に提供しようとする NPO 等への運転者の提供、ボランティア・ドライバーへの運転指導や運行管理ノウハウの提供等、様々な形での参画が可能です。
- ・ また、一定の区域における貨客混載による宅配、買い物代行、見守り代行などの多様なサービス展開を図ることで地域のニーズの掘り起こしや集約が可能となることもあります。
- ・ タクシー定期、乗り合と安く乗れる運賃補助券、相乗り促進などの利用促進の取組を進めることで、運賃の割高感についてイメージを変えていくことも重要です。

## 4. Q&A

Q1.総合事業の訪問型サービスDという類型であれば、移動支援サービスを行うにあたって市町村の支援を受けられるのでしょうか。

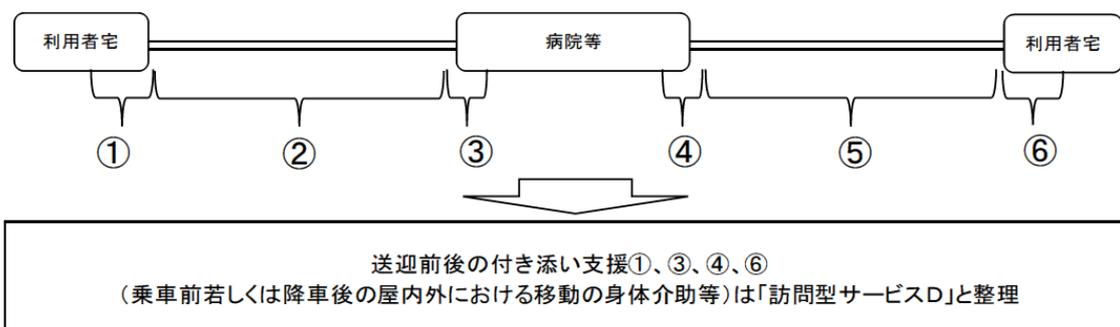
A.まずは、当該市町村が総合事業に例示されている訪問型サービスDを実施するか否かの確認が必要です。実施する場合はその実施要件や補助要件については、各市町村が定めておりますので、各市町村の介護保険担当部局とご相談下さい。

Q2.訪問型サービスD（移動支援）には具体的などのような類型があるのでしょうか。

A.訪問型サービスD（移動支援）については以下のような2種類に分類できます。以下、介護保険からの補助を受ける場合に、道路運送法上の運送の対価にあたるか（道路運送法上の許可・登録を要する有償の輸送サービスとみなされるのか）についても併せて、両形態について整理します。

ケース1）は、送迎の前後に車両への乗降を介助する形態です。介護保険からの補助があったとしても、車両を用いた送迎部分への支援にはあたらないこととなりますので、道路運送法上の支障は生じません。

ケース1）通院等をする場合における送迎前後の付き添い支援（通院等乗降介助のイメージ）



ケース2）は、通いの場への送迎を実施する形態です。補助対象は市町村が判断することとなりますが、運送の対価が補助対象に含まれている場合には、道路運送法上の許可・登録を要することとなります。



や日常生活支援に関するサービス等の事業

- ・ 訪問型サービスD：総合事業の訪問型サービスにおいて実施される移送前後の生活支援
- ・ ケアプラン・予防プラン：サービス利用に関する計画であり、居宅介護支援事業所や地域包括支援センターが作成する。（要介護者に対してのものがケアプラン、要支援者・CLに対してのものが予防プランとなります。）

### (3) 関係法令等

#### ○ 介護保険法（平成9年法律第123号）（抄）

第115条の45 市町村は、被保険者（当該市町村が行う介護保険の住所地特例適用被保険者を除き、当該市町村の区域内に所在する住所地特例対象施設に入所等をしている住所地特例適用被保険者を含む。第三項第三号及び第百十五条の四十九を除き、以下この章において同じ。）の要介護状態等となることの予防又は要介護状態等の軽減若しくは悪化の防止及び地域における自立した日常生活の支援のための施策を総合的かつ一体的に行うため、厚生労働省令で定める基準に従って、地域支援事業として、次に掲げる事業（以下「介護予防・日常生活支援総合事業」という。）を行うものとする。

一 居宅要支援被保険者その他の厚生労働省令で定める被保険者（以下「居宅要支援被保険者等」という。）に対して、次に掲げる事業を行う事業（以下「第一号事業」という。）

イ 居宅要支援被保険者等の介護予防を目的として、当該居宅要支援被保険者等の居宅において、厚生労働省令で定める基準に従って、厚生労働省令で定める期間にわたり日常生活上の支援を行う事業（以下この項において「第一号訪問事業」という。）

ロ～ニ （略）

#### ○ 地域支援事業実施要綱（「地域支援事業の実施について」（平成18年6月9日老発第0609001号老健局長通知））抜粋

別記1－(1)－イ－(ア)

#### ⑤ 介護予防・生活支援サービス事業と一体的に行われる移動支援や移送前後の生活支援（以下「訪問型サービスD」という。）

##### (a) 定義

市町村の定める基準に基づき、実施指針第2の4(1)に規定する介護予防・生活支援サービス事業と一体的に行われる移動支援や移送前後の生活支援

##### (b) サービス内容

a 通院等をする場合における送迎前後の付き添い支援

b (イ)に定める通所型サービスや(2)に定める一般介護予防事業における送迎を別主体が実施する場合の送迎

##### (c) 実施方法

訪問型サービスBに準じる。

原則として、ア(エ)①(d)に定める補助（助成）による方法とする。

##### (d) 補助（助成）の方法による実施

地域において活動しているNPO法人やボランティア等に対して、要支援者等に対するサービス提供等を条件として、その立ち上げ経費や活動に要する費用に対して補助（助成）することにより事業を実施するもの。

(d) 人員・設備・運営基準

訪問型サービスBに準じる。

ア(オ)②による。

② 旧介護予防訪問介護等に相当するサービス以外の場合

旧介護予防訪問介護等に相当するサービス以外の指定事業者等によるサービスに係る人員・設備・運営の基準については、地域の実情に応じて市町村が定めること。なお、市町村が当該基準を定める際に、法令により必ず遵守すべき事項については、以下のとおりである。

- (a) 従事者の清潔の保持・健康状態の管理
- (b) 従事者又は従事者であった者の秘密保持等
- (c) 事故発生時の対応
- (d) 廃止・休止の届出と便宜の提供

(e) 単価

訪問型サービスBに準じる。なお、(b)a の支援については、通院等をする場合における送迎前後の付き添い支援であるので、移送に関する直接経費は対象とならず、サービスの利用調整の人件費等の間接経費のみが対象となる。また、(b)b の支援の対象経費については、間接経費のほか、ガソリン代等送迎にかかる実費、車両購入費等に対する補助等、具体的な対象経費について費用の効率性の観点から市町村において判断するものである。

ア(エ)②の留意事項及びア(カ)②を踏まえながら、支援の内容に応じ、市町村が適切な補助単価の設定を行うものとする。

(ア(エ)②の留意事項)

補助（助成）の方法で事業を実施する場合について、当該補助（助成）の対象経費や額等については、立ち上げ支援や活動場所の借り上げの費用、間接経費（光熱水費、サービスの利用調整等を行う人件費等）等、様々な経費について、市町村がその裁量により対象とすることを可能とするが、ボランティアがサービス提供する場合には、その人件費等は補助の対象とすることはできない。また、施設整備の費用（軽微な改修は除く。）、直接要支援者等に対する支援等と関係ない従業員の募集・雇用に要する費用、広告・宣伝に要する費用等も対象とすることはできない。運営費の一部を補助するものであるが、例えば補助率を設定せずに年定額での補助を行うことも可能である。

なお、住民主体の自主的な取組や活動を阻害しないよう、実施主体の活動内容については、過去に国庫補助金等から一般財源化された事業も含めて実施を妨げるものではない。

ただし、地域の多様な社会資源を積極的に活用しながら多様な通いの場を創出する観点から、例えばイ（イ）に定める通所型サービスを、空き家を活用した事業として実施する場合等において、階段の手すりやスロープの設置、トイレの改修等高齢者が利用するに当たって必要な軽微な改修を行う場合は、当該費用を対象として差し支えない。

また、サービスを提供するのは補助（助成）を受けたNPO法人やボランティア等となるが、総合事業の実施に当たっては、法第115条の45第1項第1号イから八までを省令第140条の62の3第2項に基づき実施する必要があることから、補助金（助成金）の交付条件等として当該基準を遵守するよう定める必要がある。補助（助成）による実績報告を求めるとき、どのような報告を求めらるかに

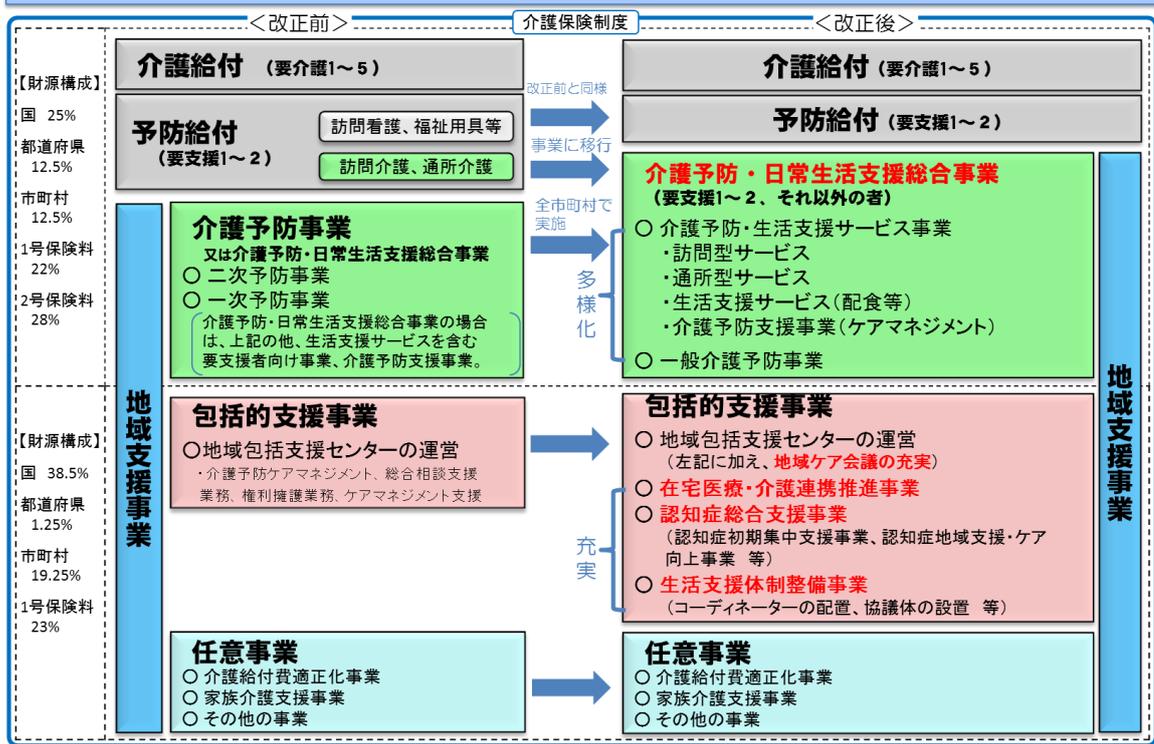
については、その補助（助成）の方法やサービス内容を踏まえて、市町村が定める。  
(ア(カ)②)

② 直接実施、委託及び補助（助成）の場合

①の指定事業者による実施との整合性の観点から、直接実施における費用の額、委託実施における委託費、補助（助成）実施における補助額は、それぞれの利用者見込み数で除して得た額が、介護予防訪問介護等の単価以下の額（利用者数に応じて設定する単価にあつては、利用者 1 人当たりの単価が介護予防訪問介護等の単価以下の額）となるように設定すること。

ただし、保健・医療の専門職により提供される 3 ～ 6 か月の短期間で行われるサービスについては、この限りではない。

## 新しい地域支援事業の全体像(平成26年改正前後)



## サービスの類型(典型的な例)

○ 要支援者等の多様な生活支援のニーズに対して、総合事業で多様なサービスを提供していくため、市町村は、サービスを類型化し、それに併せた基準や単価等を定めることが必要。

### 訪問型サービス

※ 市町村はこの例を踏まえて、地域の実情に応じた、サービス内容を検討する。

- 訪問型サービスは、現行の訪問介護に相当するものと、それ以外の多様なサービスからなる。
- 多様なサービスについては、雇用労働者が行う緩和した基準によるサービスと、住民主体による支援、保健・医療の専門職が短期集中で行うサービス、移動支援を想定。

基準	現行の訪問介護相当		多様なサービス			
	①訪問介護	②訪問型サービスA (緩和した基準によるサービス)	③訪問型サービスB (住民主体による支援)	④訪問型サービスC (短期集中予防サービス)	⑤訪問型サービスD (移動支援)	
サービス種別	①訪問介護	②訪問型サービスA (緩和した基準によるサービス)	③訪問型サービスB (住民主体による支援)	④訪問型サービスC (短期集中予防サービス)	⑤訪問型サービスD (移動支援)	
サービス内容	訪問介護員による身体介護、生活援助	生活援助等	住民主体の自主活動として行う生活援助等	保健師等による居宅での相談指導等	移送前後の生活支援	
対象者とサービス提供の考え方	○既にサービスを利用しているケースで、サービスの利用の継続が必要なケース ○以下のような訪問介護員によるサービスが必要なケース (例) ・認知機能の低下により日常生活に支障がある症状・行動を伴う者 ・退院直後で状態が変化しやすく、専門的サービスが特に必要な者 等 ※状態等を踏まえながら、多様なサービスの利用を促進していくことが重要。	○状態等を踏まえながら、住民主体による支援等「多様なサービス」の利用を促進		・体力の改善に向けた支援が必要なケース ・ADL・IADLの改善に向けた支援が必要なケース  ※3~6ヶ月の短期間で行う	訪問型サービスBに準じる	
実施方法	事業者指定	事業者指定/委託	補助(助成)	直接実施/委託		
基準	予防給付の基準を基本	人員等を緩和した基準	個人情報の保護等の最低限の基準	内容に応じた独自の基準		
サービス提供者(例)	訪問介護員(訪問介護事業者)	主に雇用労働者	ボランティア主体	保健・医療の専門職(市町村)		