

自家用有償旅客運送と登録不要の運送の考え方

国土交通省 自動車局 旅客課
平成30年9月30日

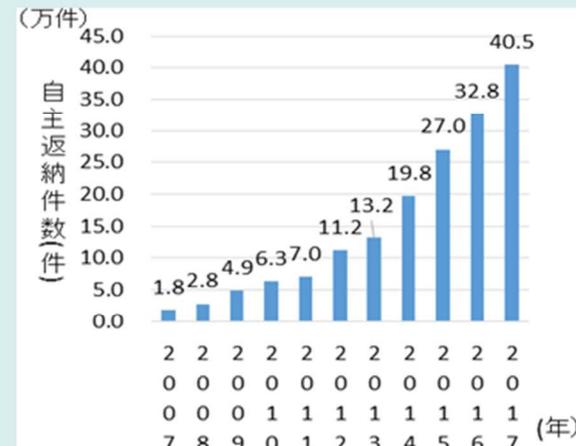
○改正道路交通法の施行や相次ぐ高齢運転者による交通死亡事故を背景に、運転免許証の自主返納件数が増加

運転免許人口10万人当たりの死亡事故件数(2017年)



(出典)警察庁資料より

運転免許証の自主返納件数の推移(65歳以上)



(出典)警察庁資料より

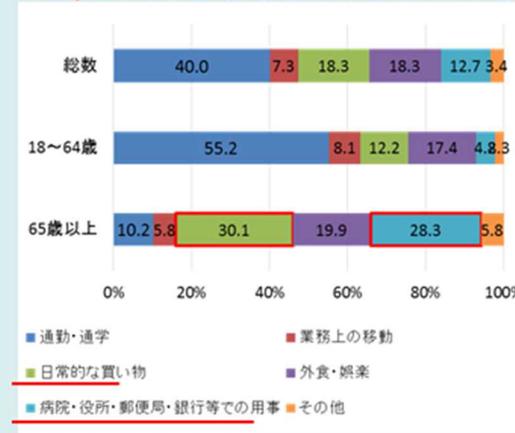
○働く高齢者が増加しているとともに、買い物や病院・役所等での用事などを目的として外出する高齢者も多い

高齢者の就業者数の推移



資料:総務省統計局「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

日常的な公共交通の利用の目的



資料:内閣官房政府広報室「公共交通に関する世論調査」(平成28年12月調査)から国土交通省総合政策局作成

⇒ 高齢者の移動手段の確保が必要

2016 (平成28) 年11月

- 高齢運転者の関わる重大事故が相次いで発生 →対策の検討が急務に

2016 (平成28) 年11月

- 関係閣僚会合開催 (警察庁、国土交通省、厚生労働省、総務省等 参加)
- 総理指示において『高齢者の移動手段の確保』がテーマに

【総理指示】以下の点について、対策を早急に講じるよう指示

- ① 改正道路交通法の円滑な施行
- ② **社会全体で高齢者の生活を支える体制の整備**
- ③ 更なる対策の必要性の検討

2017 (平成29) 年3月

- 国土交通省内に「**高齢者の移動手段の確保に関する検討会**」設置

2017 (平成29) 年6月

- 「**検討会**」**中間とりまとめ**公表
→高齢者の移動手段の選択肢を増やす視点から取組施策を提案

高齢者の移動手段の確保に関する検討会 中間とりまとめ概要 【2017年6月公表】

具体的方策（抄）

1. 公共交通機関の活用

- ・ 高齢者の公共交通機関利用促進策に関する地方公共団体等との連携
- ・ タクシーの相乗り促進
- ・ 過疎地域におけるサービス維持のための取組

2. 貨客混載等の促進

- ・ 貨客混載の推進
- ・ スクールバス等への混乗

3. 自家用有償運送の活用

- ・ 検討プロセスのガイドライン化
- ・ 市町村の自家用有償運送の活用の円滑化
- ・ 地方公共団体等に対する制度の周知徹底

4. 許可・登録を要しない輸送（互助による輸送）の明確化

- ・ ルールの明確化
- ・ 実施にあたっての条件整備
- ・ 「互助」による輸送の導入に関する情報提供

5. 福祉行政との連携

- ・ 介護サービスと輸送サービスの連携

6. 地域における取組に対する支援

- ・ 地方運輸局の取組強化
- ・ 制度・手続等の周知徹底
- ・ 地域主体の取組の推進

道路運送法の趣旨

(目的) 道路運送事業の運営を適正かつ合理的なものとすることにより、道路運送の利用者の利益を保護するとともに、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

◆ 道路運送法が定めるもの

- 旅客自動車運送事業
 - 事業の種類、許可制度、運賃・料金
 - 事業者の責務（運行計画の届出等）
 - 安全運行の確保（運行管理者制度、遵守事項等）、事業改善命令制度
 - 路線の休廃止、取消手続 等
- 自家用自動車の利用

◆ 道路運送法が守るもの

- 守っているもの → 〔安全の確保、利用者の保護（運賃・料金等）〕
- そのために必要なもの → 〔許可制度、2種免許、運行管理者制度 等〕

※法の対象ではない場合、法律上の保護は確保されない

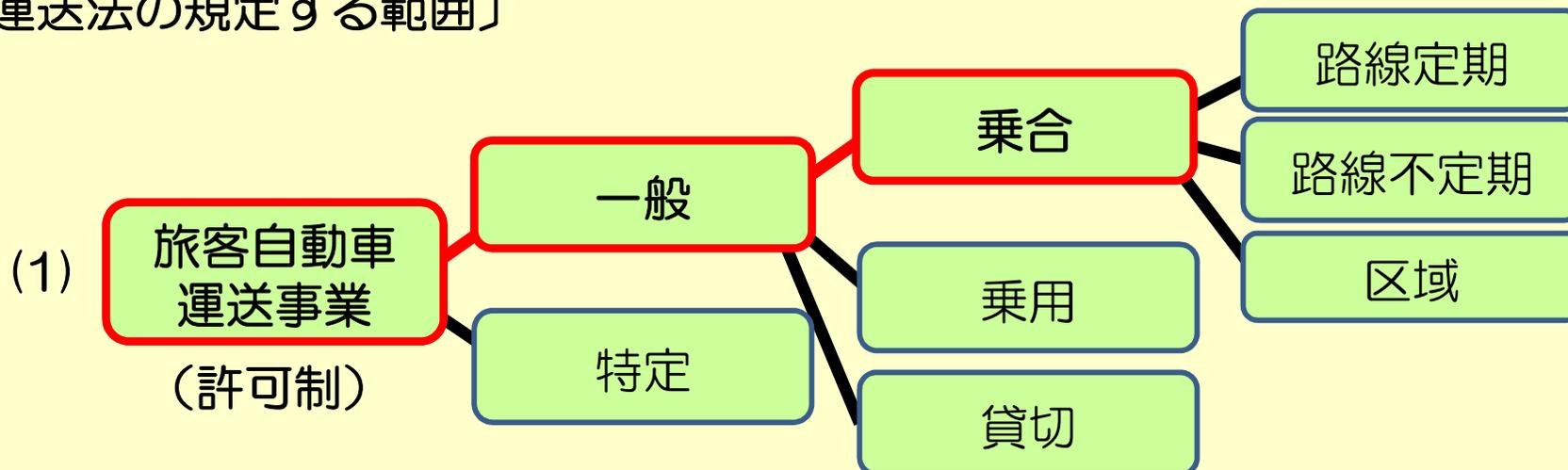
→（自己責任：何かあったときにも保障がない）

◆ 事業者が現在抱える課題

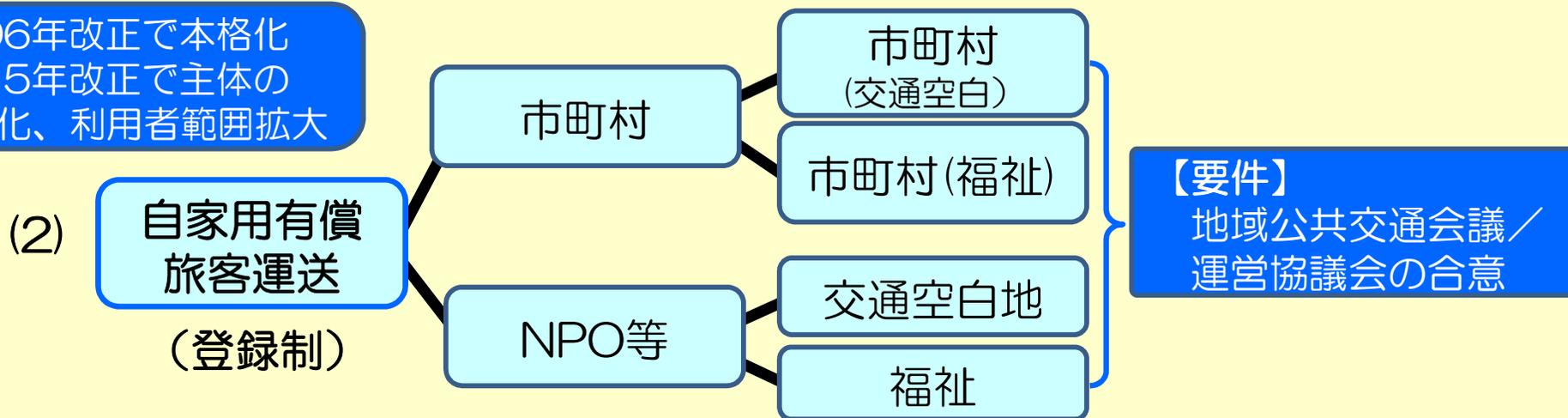
- 需要の減少、採算性の悪化
- 運転士不足
- 車両老朽化 等

道路運送法について(輸送の種類)

〔道路運送法の規定する範囲〕



- 2006年改正で本格化
- 2015年改正で主体の弾力化、利用者範囲拡大



〔道路運送法の規定範囲外〕

(3) 許可・登録を要しない輸送 (≡ いわゆる無償 / ボランティア輸送)

(2) 自家用有償旅客運送の概要

- ◆2006年改正で新規に位置づけ
 - ・既存のバス・タクシー事業者で輸送サービスが提供されない場合に、
 - ・登録を受けた市町村／NPOが、
 - ・自家用自動車（白ナンバー）を用いて、
 - ・有償で運送することを可能とする制度
- ◆安全・安心を確保するための措置：〔登録制度〕
 - ・安全確保 = 2種免許 または 1種免許＋講習、
運行管理の責任者の選任等
 - ・利用者保護 = 対価揭示

公共交通の担い手たる事業者
はいなくなってしまうが、
移動手段は確保したい
←そのために必要な代償措置

自家用有償旅客運送の種類

市町村が実施

交通空白地

福祉

NPO等が実施

交通空白地

福祉

実施の条件

地域公共交通会議の合意

運営協議会の合意

(3) 無償（ボランティア）輸送の位置づけ 「許可・登録を要しない輸送」とは

◎無償輸送（ボランティア輸送）と事業法の関係

- ➔ 輸送の対価を受け取らない、いわゆる無償輸送（ボランティア輸送）は、有償の運送を対象とする道路運送法の適用範囲外
- ➔ このため有償運送に求められる許可／登録が不要であり、「許可・登録を要しない輸送」と称される

◎「対価を受け取らない」の範囲

（何処までなら無償とされるか／どこからが許可・登録を要する有償輸送とされるのか）

- ➔ 従来より「燃料代、道路通行料、駐車代」については収受可能だが、それ以外のものを受け取る場合には有償とする、という整理

- ◆ 受け取っても対価に当たらない範囲について、改めて整理して公表
- ◆ 自治体から車両の貸与（or 同等の支援）を受ける形でサービスを提供
することの容認などの要件についても明確化

◎許可・登録を要しない輸送の課題

- ➔ 道路運送法の適用外であるため、責任関係が不明確で保障がない。これを補完するための保険制度等も不十分であるなど不備が多い。

高齢者の移動手段の確保に関する検討会 中間とりまとめ概要

具体的方策

1. 公共交通機関の活用

- ・ 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の働きかけ
- ・ 乗合タクシー等高齢者が利用しやすいサービスの導入に向けた地方公共団体等との連携
- ・ タクシーの相乗り促進
⇒ 配車アプリを活用した実証実験【平成29年度中実施】
- ・ 過疎地域におけるサービス維持のための取組

2. 貨客混載等の促進

- ・ 貨客混載の推進
⇒ 過疎地域における旅客運送と貨物運送のかけもち【平成29年6月末までに結論】
- ・ スクールバス等への混乗

3. 自家用有償運送の活用

- ・ 検討プロセスのガイドライン化
⇒ 市町村等が行う自家用有償運送の導入の円滑化【平成29年度中実施】
- ・ 市町村が主体となる自家用有償運送の活用の円滑化
- ・ 地方公共団体等に対する制度の周知徹底
⇒ 自家用有償運送制度をわかりやすく紹介するハンドブックの作成

4. 許可・登録を要しない輸送（互助による輸送）の明確化

- ・ ルールの明確化
⇒ 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【平成29年度中検討・結論】
⇒ 営利を目的としない「互助」による輸送のためにNPOが自治体の車両を活用するなど、輸送の対価に当たらない支援を例示【平成29年9月までに実施】
- ・ 実施にあたっての条件整備
- ・ 「互助」による輸送の導入に関する情報提供

5. 福祉行政との連携

- ・ 介護サービスと輸送サービスの連携
⇒ 地域における運輸部門と福祉部門の連携強化【速やかに周知】
⇒ 介護保険制度の移動支援サービスの明確化・普及拡大【平成29年7月までに実施】

6. 地域における取組に対する支援

- ・ 地方運輸局の取組強化
- ・ 制度・手続等の周知徹底
- ・ 地域主体の取組の推進

自家用有償旅客運送について

自家用有償旅客運送制度（平成18年創設）

概要

- 過疎地域での輸送や福祉輸送といった、地域住民の生活維持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できることとする制度。
- 平成27年4月より、事務権限（登録、指導・監督）の市町村長等への移譲（手挙げ方式）を開始。
※平成30年4月1日現在、事務・権限の移譲先として19自治体（8県、11市区町村）を指定済み。

実施 団体数

市町村	442団体	※福祉運送実施団体	
NPO等	106団体	市町村	118団体
		NPO等	2,465団体



登録等

登録要件

- ① バス、タクシーによることが困難であり、かつ、地域住民の生活に必要な輸送を確保するため必要であることにつき、地域の関係者（地方運輸局又は運輸支局、地域住民、NPO等、バス・タクシー事業者及びその組織する団体、運転者の組織する労働組合）が合意していること。
- ② 運行管理体制、運転者、整備管理体制、事故発生時の連絡体制等、必要な安全体制を確保していること。

有効期間

2年（重大事故を起こしていない場合等は3年）

指導・監督

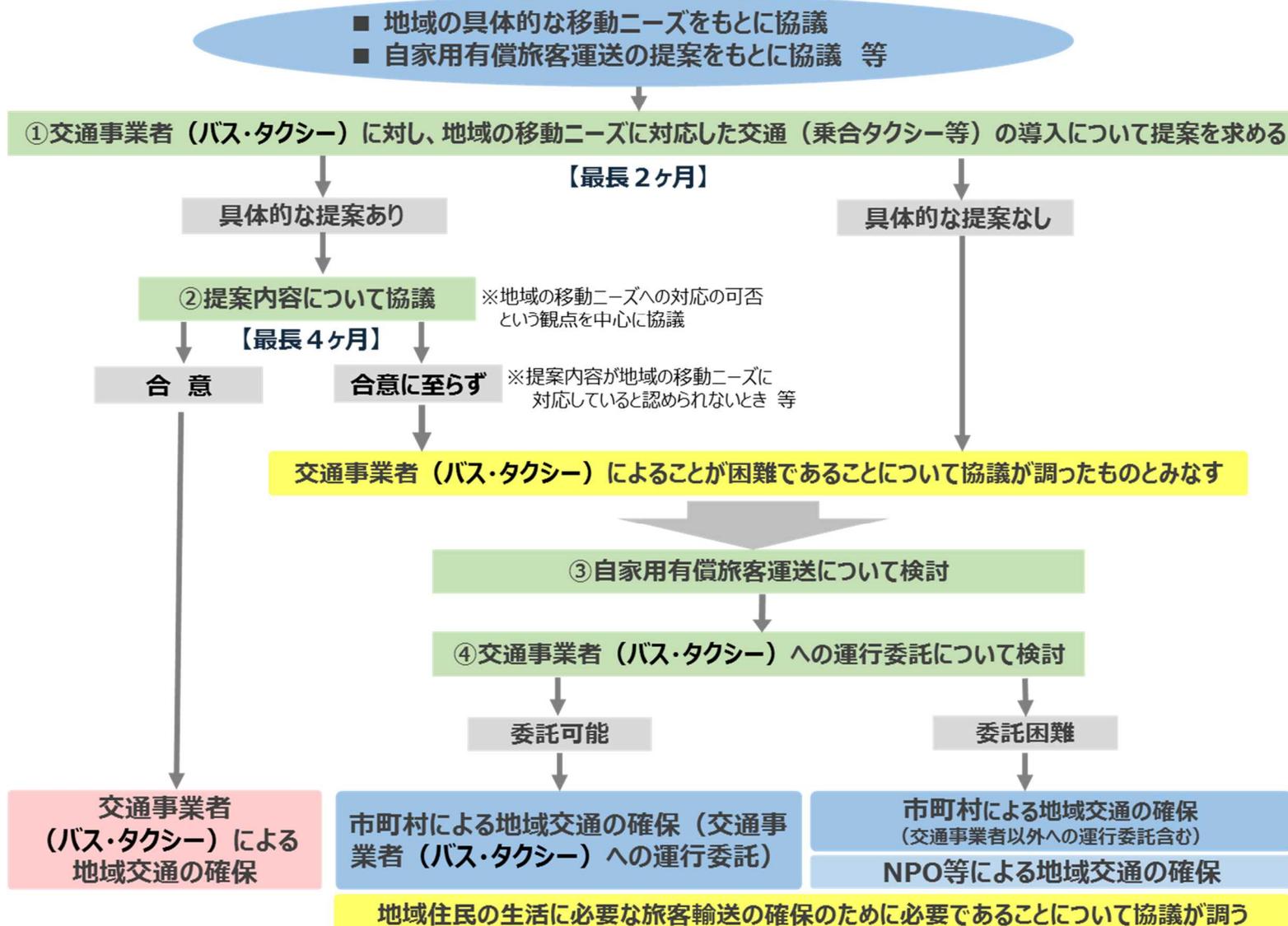
上記②について、必要に応じ、監査等を実施。さらには是正命令や登録取消等の処分を実施。

「3. 自家用有償運送の活用 ・検討プロセスのガイドライン化」

- 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）



「3. 自家用有償運送の活用 ・検討プロセスのガイドライン化」

※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

検討プロセスガイドラインは以下の目的で策定されており、目的に沿った適切な運用が必要

検討プロセスガイドラインの目的

- 「タクシー事業者が、サービス提供が可能である、と答えたことのみをもって、既に交通サービスが確保されていると解釈・運用されている実態がある」など、適切な協議がなされていないとの指摘を受け、地域交通ネットワークを適切な役割分担のもと円滑に導入するため、ガイドラインを策定した。

具体的な運用方法

- 従前から円滑に問題なく協議が行われている会議においては、地域の実情に応じて、従来通りの方法による協議を行うことも可能。
- 必要が生じた場合に、検討プロセスによる協議を円滑に行えるよう、あらかじめ、検討プロセスによる議決方法を会議の設置要綱に定めておくことが望ましい。

※更新登録時においても、上記のように従来通りの方法による協議を行うことが可能

協議が円滑かつ適切に実施されるための必要な措置

「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」及び「運営協議会に関する国土交通省としての考え方」の改正（H30.3.30）においては、検討プロセス以外にも、以下の通りガイドラインに必要な措置を行ったところ

○建設的に協議が行われるよう、ガイドラインに以下を追記

●移動ニーズの把握

協議において、必要な交通手段の導入について建設的に協議を行うためには、地方公共団体が把握する地域交通課題等の具体的な情報をもとに、地域のニーズを明らかにすることが必要である

○福祉と交通の連携が進むよう、ガイドラインに以下を追記

●関係者間における連携及び情報共有

潜在的な移動ニーズの把握にあたり、地方公共団体の交通政策部局と福祉部局との連携や情報共有等が重要である

●会議間での連携

- ・自家用有償旅客運送に係る協議を行う場合には、その必要性については、地域の移動制約者の現状について、ケアマネージャーや保健師等、移動制約者の代弁者も加えることで、現場の実状を詳細に把握するよう配慮する。
- ・なお、同地域で福祉有償運送運営協議会が設置されている場合は、当該協議会より移動制約者の代弁者を参加させる等、地域の実情に応じ、会議間での緊密な連携を図ることが必要

○関係者が役割を認識して会議に参画するよう、ガイドラインに以下を追記

●「関係者の役割」の把握

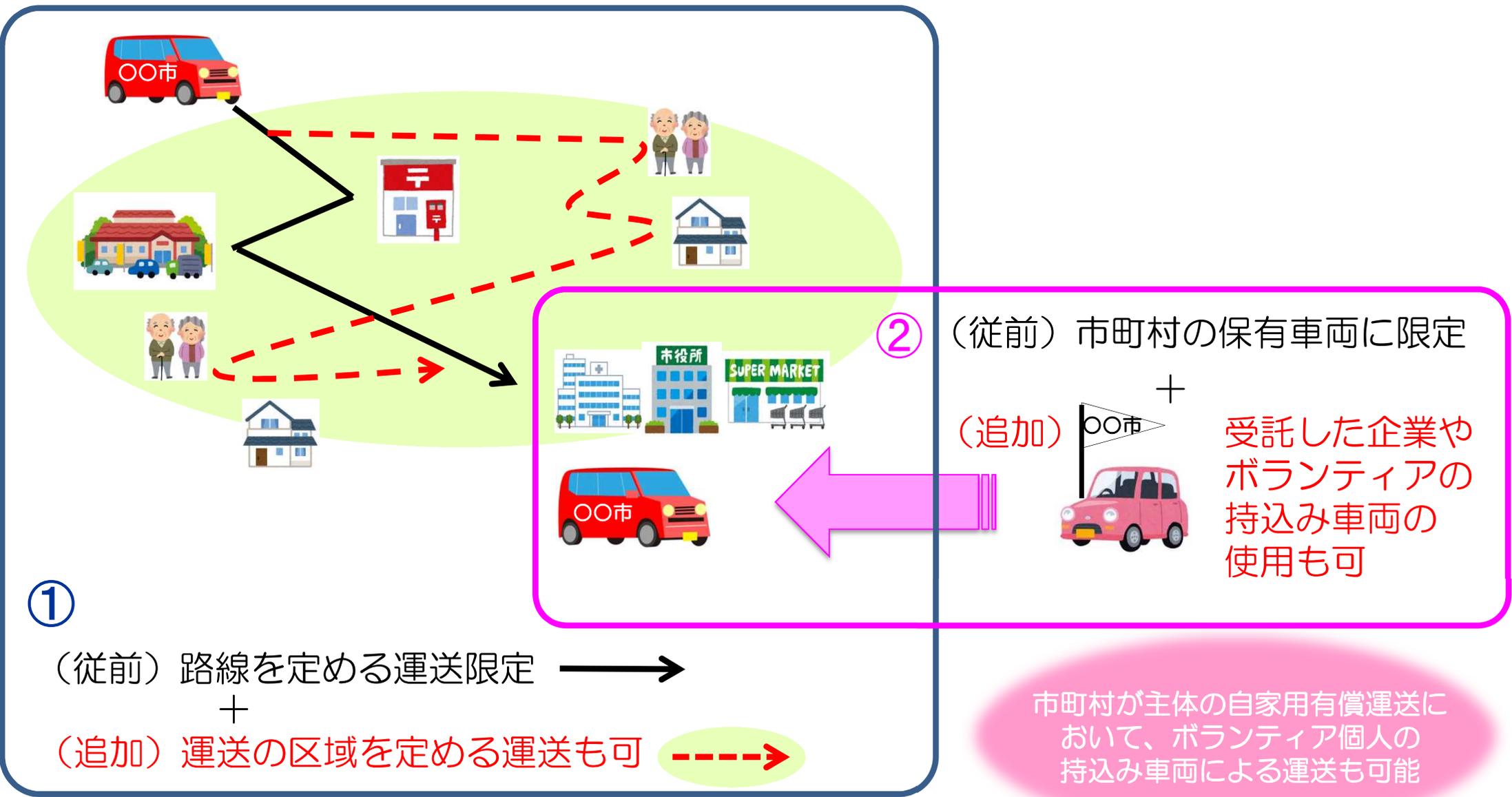
構成員は、地域住民の交通利便の確保・向上のために、目的意識を共有し、「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針六. 1. (1)～(5)」に掲げる「関係者の役割」を十分に理解して会議に参画することが必要（参考）「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」（抄）（平成26年総務省告示・国土交通省告示第1号）
六. その他持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する事項

1. 関係者の役割

- (1) 国の役割
- (2) 都道府県の役割
- (3) 市町村の役割
- (4) 公共交通事業者の役割
- (5) 住民、公共交通の利用者その他の関係者の役割

「3. 自家用有償運送の活用・市町村が主体となる自家用有償運送の活用の円滑化」

- ①市町村が主体となる場合には、路線運行しか認められてこなかったが、**区域運行も可能に**
- ②持込み車両の使用はNPOが主体の場合に限られてきたが、**市町村が主体となる場合も可能に**



市町村運営有償運送における自家用自動車の持ち込み事例(兵庫県福崎町)

平成29年8月「市町村運営有償運送の登録に関する処理方針」改正により、市町村運営有償運送において、市町村以外が保有する自家用自動車を持ち込むことが可能となった。

兵庫県福崎町において、大学保有のバスという地域資源を有効活用し、町が車両購入費を負担することなくコミュニティバスの利便性向上を図った。

経緯

- H24.12 コミュニティバス（サルビア号まちなか便）の運行開始（4条許可）
- H29.8 「市町村運営有償運送の登録に関する処理方針」改正（持ち込み車両の可能化）
- H29.10 福崎町まちづくり課、近畿運輸局交通企画課、兵庫陸運部が神戸医療福祉大学と、大学保有の自家用バス車両の活用について協議し、関係者と調整
- H30.2 近畿運輸局から福崎町へ、地域連携サポートプラン提案書を交付
- H30.3 神戸医療福祉大学と福崎町との包括連携協力に関する協定締結
- H30.10 神戸医療福祉大学の車両を活用した系統の運行開始



サルビア号まちなか便の概要

- 【運行事業者】神姫バス(株) 【登録台数】1 両
- 【運行開始年月日】平成24年12月 【路線数】1 路線
- 【運送の対価】1 乗車100円



⇒平成30年10月1日より、学生送迎に特化していた大学バスが、市町村有償運送として運行することにより、夕方以降の便を補完。（1乗車100円、神戸医療福祉大学が運行）

- 学生送迎に特化した大学バスを市町村有償として運行し、夕方以降の移動手段を確保
- まちなか便の始発便を早め、利便性を向上

まちなか便 (駅前発)
8:45
9:30
10:30
11:30
13:35
14:30
15:30
16:30



まちなか便 (駅前発)	大学バス (駅前発)
7:31(※)	
7:57	
8:45	
9:30	
10:30	
11:30	
13:35	
14:30	
15:30	
16:30	16:40
	17:35
	18:20
	19:10
	21:25

※鬼追橋→駅前

市町村運営有償運送における大学バスの活用について

【概要】

- まちなか便の始発時刻が8:45、終着時刻が17:28となっており、通勤・通学での利用がしづらい状況。一方で、神戸医療福祉大学の通学用バスがJR福崎駅と西野南（ボンマルシェ前）間を、夕方から夜にかけて運行している。
- 通達改正により市町村運営有償運送において車両の持ち込みが可能となった制度改正を活用して、夕方以降は大学バスを活用した市町村運営有償運送の系統として運行するとともに、まちなか便の始発便のダイヤを早め、通勤、通学に対応したバス運行に再編。
- 地域連携サポートプランの提案や、連携協定を背景に、自治体、大学、運輸局等が協働して、地域に必要な取り組みを進めた。

神戸医療福祉大学と福崎町との包括連携協定

H30.3 包括連携協定を締結

（包括連携協定）両者がこれまで培ってきた連携事業の成果を活かし、地域の課題に適切に対応し、活力のある個性豊かな地域社会の形成、発展をより一層進める（協定書）



近畿運輸局と福崎町との地域連携サポートプラン

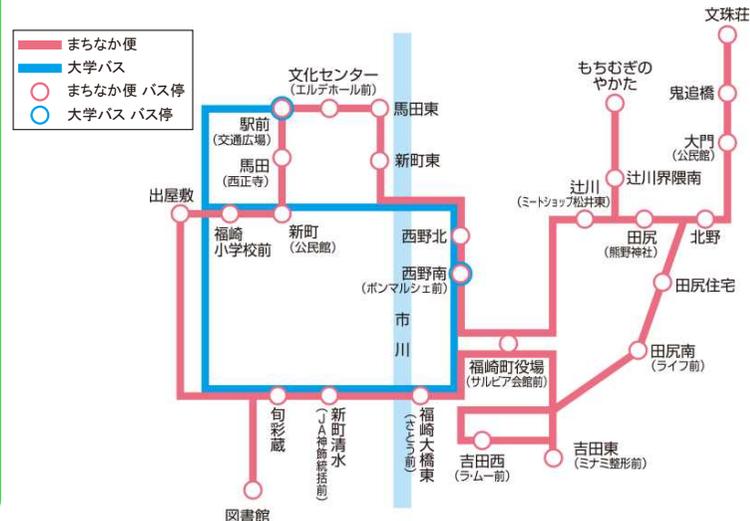
H29.7 地域連携サポートプラン協定を締結

H30.2 近畿運輸局から福崎町に提案書を交付

（地域連携サポートプラン）近畿運輸局と対象自治体との間で協定を結び、地域公共交通に関する現状把握、意見交換を踏まえた上で、自治体に提案書を交付し、地域の課題解決を支援するもの



< まちなか便と大学バスの運行路線図 >



道路運送法における許可又は登録を要しない運送 について

「4. 許可・登録を要しない輸送(互助による輸送)の明確化・ルール of 明確化」

- 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。

「4. 許可・登録を要しない輸送(互助による輸送)の明確化・ルールの明確化」

- 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)

(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

「4. 許可・登録を要しない輸送(互助による輸送)の明確化・ルール of 明確化」

- 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. 許可・登録を要しない輸送(互助による輸送)の明確化・ルールの明確化」

- 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)

(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。

走行距離(km) ÷ 燃費(km/ℓ) × 1ℓ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)

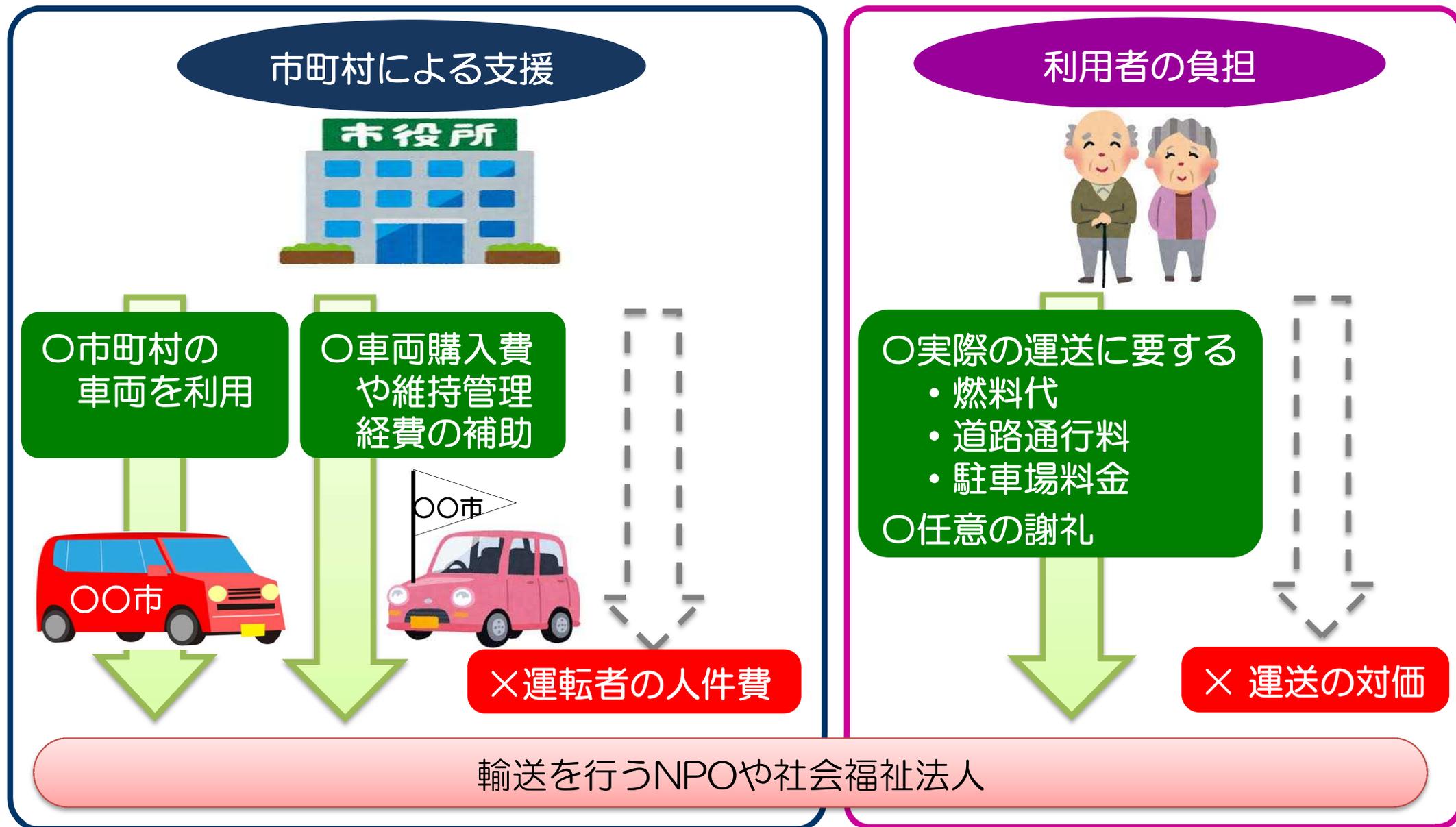
- ・走行距離 : 地図情報サイトで計測した距離
- ・燃費 : 自動車情報サイトで車種ごとに公表されている燃費
- ・ガソリン価格 : ガソリン価格調査機関が公表する価格

※ 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。

「4. 許可・登録を要しない輸送(互助による輸送)の明確化・ルール of 明確化」

- ・ 営利を目的としない「互助」による輸送のためにNPOが自治体の車両を活用するなど、輸送の対価に当たらない支援を例示



訪問型サービスDの位置づけ

- ◆ 新しい介護予防・日常生活支援総合事業に訪問型サービスDが位置づけられた
→総合事業に位置づけると、介護保険制度からの支援（間接費支援）が受けられる！

訪問型サービスDの形態

- ◆ 訪問型サービスDの形態は下記の2種類
 - 〔D①〕 通院等の送迎前後の付き添い支援
 - 〔D②〕 通所型サービス／一般介護予防事業等の送迎
- 要支援者以外の者を送迎対象に含む場合でも、介護保険の支援を受けることは可能
- 輸送事業者との関係は、指定、委託、補助のいずれも可能

介護保険制度と輸送サービスとの関係

- ◆ 輸送自体が「無償」であれば、介護保険制度から間接費の支援を受けたとしても、有償輸送にはならない（あくまでも間接費の支援であり、人件費に充てることは不可）
（※逆に、介護保険制度の要件に該当すれば、輸送自体の有償・無償に関わりなく、支援の対象となりうる）

高齢者の移動手段確保に関する各種制度の整理・情報提供

- 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

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・登録を要する有償運送の検討の必要性・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

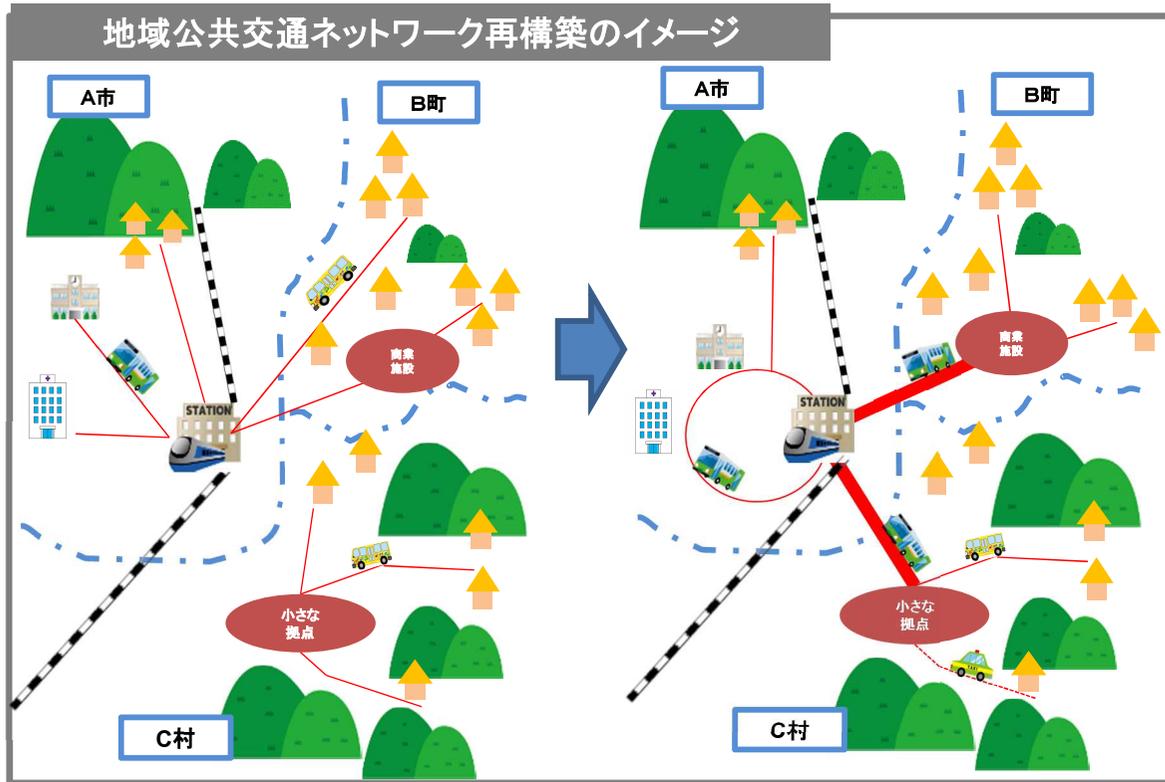
地域の移動を担う交通手段について

		収受対象
有償	許可 【バス・タクシー事業】	○適正原価・適正利潤の範囲内 道路運送法第9条、第9条の3
	登録 【自家用有償旅客運送】	○実費の範囲内 (下記費用のほか、人件費・事務所経費等を含む) 道路運送法第79条の8
許可・登録不要		○ガソリン代・道路通行料・駐車場料金の範囲内 ※自発的に、謝礼の趣旨で支払われた金銭は、別途収受可能 道路運送法における許可又は登録を要しない 運送の態様について (H30.3.30付け国自旅第338号)

種類		特徴
バス	路線バス	路線やバス停、運行時刻を定めて定時・定路線で運行するバス。通勤・通学、通院など地域住民の生活に欠かせない公共交通機関。
	コミュニティバス	路線バスで対応しきれないニーズに応えるため、市町村が主体的に計画し、定時・定路線で運行するバス。
	デマンドバス	区域を定めて、利用者の要望に応じて、機動的に最短ルートを実行したり、利用希望のある地点まで送迎したりするバス。
タクシー	タクシー	子供からお年寄りまで幅広い利用者の日常生活における多様な移動ニーズに応える、ドアツードアのきめ細かいサービスを提供する公共交通機関。
	乗合タクシー	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提供する乗合の運送サービス。定時・定路線からデマンドまで地域のニーズに応じて多様な形態で運行。
自家用有償旅客運送		バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。
道路運送法の許可・登録を要しないもの(互助)		地域の移動手段の確保のため、道路運送法の許可又は登録を要しない助け合いによる運送。(収受することが可能な範囲は、運転者が実際の運送に要するガソリン代、道路通行料、駐車場料金、自発的な謝礼)

地域公共交通の維持・確保のための枠組み

- ◆ **地域公共交通活性化再生法(H19.10)** : 地域のニーズに最も精通した地方みずからが、地域公共交通のあり方を主体的に考え、それに基づく具体的な取り組み及び創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進することを可能とする制度を創設。
- ◆ **交通政策基本法(H25.12)** : 交通に関する政策について、基本理念及びその実現を図るために基本となる事項、国及び地方公共団体の責務等を明確化。
- ◆ **改正地域公共交通活性化再生法(H26.11)** : 交通政策基本法の基本理念に則り、地方公共団体が先頭に立って、関係者の合意のもとに、持続可能な地域公共交通ネットワークを作り上げるための枠組みを構築。



- ◆ 地域住民の通勤・通学・買物・通院といった、日常生活を営む上での交通圏を踏まえる。(A市・B町・C村全体)
- ◆ 交通圏内において、医療機関・商業施設・学校等の目的地への移動の利便性を高める。
- ◆ 各市町内の日常生活拠点への移動の利便性を向上させる。
- ◆ それぞれの路線の役割を明確化し、運行の効率化を図る。

公共交通の利便性・効率性の向上を図り、持続可能な移動環境を形成

目標

本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

ポイント

- ① **地方公共団体（都道府県、市町村）** が中心となり、
- ➡ ② まちづくりなど関連施策と連携し、
- ③ **面的な公共交通ネットワーク** を再構築

改正地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

地域公共交通網形成計画 = 事業者と協議の上、**地方公共団体**が関係者と協議会を開催し策定
= 地域公共交通に関するマスタープラン

地域公共交通を網羅的に見直し、コンパクトシティの実現に向けた**まちづくりとの連携**しつつ
地域全体を見渡した**面的な公共交通ネットワーク**の方向性を検討。

具体的な取組に向けた計画の作成

地域公共交通再編実施計画 = 地方公共団体が事業者等の同意の下に策定
= 地域公共交通を再編するために、具体的に行う取組

国土交通大臣が認定し、計画の実現を後押し

⇒ 国土交通大臣の認定を受けたものについては、**重点的な支援**

※このほか、軌道やバス、船舶の高度化に向けた具体的な事業もあり。

地域公共交通網形成計画 策定状況

■ 改正地域公共交通活性化再生法の施行（2014年11月）以降、2018年4月末までに、**415件**の地域公共交通網形成計画が策定され、**23件**の地域公共交通再編実施計画が国土交通大臣により認定

北海道	函館市	宮城県	大崎市	栃木県	真岡市	新潟県	柏崎市	岐阜県	岐阜市	三重県	津市	島根県	島根県・松江市・出雲市 (一畑電車沿線地域)	高知県	高知市	熊本県	熊本市・嘉島町
	深川市		栗原市		大田原市		佐渡市		高山市		四日市市		島根県・松江市・出雲市 (一畑電車沿線地域)		宿毛市		熊本市・嘉島町
	岩見沢市		石巻市		鹿沼市		上越市		高山市		伊勢市		島根県・松江市・出雲市 (一畑電車沿線地域)		水俣市		八代市
	千歳市		白石市		日光市		魚沼市		恵那市・中津川市		伊勢市		島根県・松江市・出雲市 (一畑電車沿線地域)		田野町		水俣市
	釧路市		気仙沼市		宇都宮市・芳賀町		長岡市		羽島市		松阪市		島根県・松江市・出雲市 (一畑電車沿線地域)		佐川町		合志市
	美唄市		東松島市		佐野市		阿賀野市		美濃加茂市		伊賀市		島根県・松江市・出雲市 (一畑電車沿線地域)		津野町		人吉市
	帯広市		山元町		那須塩原市		糸魚川市		土岐市		名張市		島根県・松江市・出雲市 (一畑電車沿線地域)		小松島市		荒尾市
	紋別市		松島町		那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町		新発田市		各務原市		尾鷲市		島根県・松江市・出雲市 (一畑電車沿線地域)		阿波市		上天草市
	岩内町		利府町		那須塩原市・大田原市・那須町・那珂川町		見附市		関市		鳥羽市		島根県・松江市・出雲市 (一畑電車沿線地域)		つるぎ町		天草市
	白糠町		山形市		塩谷町		阿賀町		多治見市		亀山市		島根県・松江市・出雲市 (三江線沿線地域)		福岡市		大津町
白老町	酒田市	塩谷町	阿賀町	飛騨市	紀北町	島根県・松江市・出雲市 (三江線沿線地域)	北九州市	美里町									
仁木町	鶴岡市	益子町	阿賀町	海津市	橋本市	島根県・松江市・出雲市 (三江線沿線地域)	久留米市	和水町									
安平町	長井市・南陽市・川西町・白鷹町	那須町	阿賀町	山県市	木津川市	島根県・松江市・出雲市 (三江線沿線地域)	中間市	水上村									
斜里町	新庄市	那須町	阿賀町	富山市	福知山市	島根県・松江市・出雲市 (三江線沿線地域)	筑紫野市	人吉市・錦町・多良木町・湯前町・水上村・相良村・五木村・山江村・球磨村あきぎ町									
音更町	小国町	那須町	阿賀町	魚津市	京都市・綾部市・南丹市・京丹波町 (JR山陰本線沿線)	島根県・松江市・出雲市 (三江線沿線地域)	行橋市	熊本県・南阿蘇村・高森町									
当別町	小国町	那須町	阿賀町	小矢部市	京都市・笠置町・和東町・南山城村 (JR関西本線沿線)	島根県・松江市・出雲市 (三江線沿線地域)	朝倉市										
青森県	青森県	那須町	阿賀町	高岡市・水見市・砺波市・南砺市 (城端・水見線沿線地域)	京都市・笠置町・和東町・南山城村 (JR関西本線沿線)	島根県・松江市・出雲市 (三江線沿線地域)	飯塚市										
八戸市	福島県	那須町	阿賀町	春日部市	京都市・笠置町・和東町・南山城村 (JR関西本線沿線)	島根県・松江市・出雲市 (三江線沿線地域)	糸島市										
弘前市	福島県	那須町	阿賀町	春日部市	京都市・笠置町・和東町・南山城村 (JR関西本線沿線)	島根県・松江市・出雲市 (三江線沿線地域)	嘉麻市										
三沢市	福島県	那須町	阿賀町	春日部市	京都市・笠置町・和東町・南山城村 (JR関西本線沿線)	島根県・松江市・出雲市 (三江線沿線地域)	宗像市										
五所川原市	福島県	那須町	阿賀町	春日部市	京都市・笠置町・和東町・南山城村 (JR関西本線沿線)	島根県・松江市・出雲市 (三江線沿線地域)	柳川市										
青森市	福島県	那須町	阿賀町	春日部市	京都市・笠置町・和東町・南山城村 (JR関西本線沿線)	島根県・松江市・出雲市 (三江線沿線地域)	八女市										
むつ市・大間町・東通村・風間浦村・佐井村	福島県	那須町	阿賀町	春日部市	京都市・笠置町・和東町・南山城村 (JR関西本線沿線)	島根県・松江市・出雲市 (三江線沿線地域)	みやま市										
十和田市	福島県	那須町	阿賀町	春日部市	京都市・笠置町・和東町・南山城村 (JR関西本線沿線)	島根県・松江市・出雲市 (三江線沿線地域)	大牟田市										
磐前町	福島県	那須町	阿賀町	春日部市	京都市・笠置町・和東町・南山城村 (JR関西本線沿線)	島根県・松江市・出雲市 (三江線沿線地域)	岡垣町										
七戸町	福島県	那須町	阿賀町	春日部市	京都市・笠置町・和東町・南山城村 (JR関西本線沿線)	島根県・松江市・出雲市 (三江線沿線地域)	久山町										
八幡平市	福島県	那須町	阿賀町	春日部市	京都市・笠置町・和東町・南山城村 (JR関西本線沿線)	島根県・松江市・出雲市 (三江線沿線地域)	那珂川町										
釜石市	福島県	那須町	阿賀町	春日部市	京都市・笠置町・和東町・南山城村 (JR関西本線沿線)	島根県・松江市・出雲市 (三江線沿線地域)	芦屋町										
宮古市	福島県	那須町	阿賀町	春日部市	京都市・笠置町・和東町・南山城村 (JR関西本線沿線)	島根県・松江市・出雲市 (三江線沿線地域)	遠賀町										
北上市	福島県	那須町	阿賀町	春日部市	京都市・笠置町・和東町・南山城村 (JR関西本線沿線)	島根県・松江市・出雲市 (三江線沿線地域)	佐賀県										
滝沢市	福島県	那須町	阿賀町	春日部市	京都市・笠置町・和東町・南山城村 (JR関西本線沿線)	島根県・松江市・出雲市 (三江線沿線地域)	佐賀県										
花巻市	福島県	那須町	阿賀町	春日部市	京都市・笠置町・和東町・南山城村 (JR関西本線沿線)	島根県・松江市・出雲市 (三江線沿線地域)	佐賀県										
大船渡市	福島県	那須町	阿賀町	春日部市	京都市・笠置町・和東町・南山城村 (JR関西本線沿線)	島根県・松江市・出雲市 (三江線沿線地域)	佐賀県										
岩手町	福島県	那須町	阿賀町	春日部市	京都市・笠置町・和東町・南山城村 (JR関西本線沿線)	島根県・松江市・出雲市 (三江線沿線地域)	佐賀県										
大槌町	福島県	那須町	阿賀町	春日部市	京都市・笠置町・和東町・南山城村 (JR関西本線沿線)	島根県・松江市・出雲市 (三江線沿線地域)	佐賀県										
矢野町	福島県	那須町	阿賀町	春日部市	京都市・笠置町・和東町・南山城村 (JR関西本線沿線)	島根県・松江市・出雲市 (三江線沿線地域)	佐賀県										
秋田市	福島県	那須町	阿賀町	春日部市	京都市・笠置町・和東町・南山城村 (JR関西本線沿線)	島根県・松江市・出雲市 (三江線沿線地域)	佐賀県										
湯沢市	福島県	那須町	阿賀町	春日部市	京都市・笠置町・和東町・南山城村 (JR関西本線沿線)	島根県・松江市・出雲市 (三江線沿線地域)	佐賀県										
鹿角市	福島県	那須町	阿賀町	春日部市	京都市・笠置町・和東町・南山城村 (JR関西本線沿線)	島根県・松江市・出雲市 (三江線沿線地域)	佐賀県										
由利本荘市	福島県	那須町	阿賀町	春日部市	京都市・笠置町・和東町・南山城村 (JR関西本線沿線)	島根県・松江市・出雲市 (三江線沿線地域)	佐賀県										
大仙市	福島県	那須町	阿賀町	春日部市	京都市・笠置町・和東町・南山城村 (JR関西本線沿線)	島根県・松江市・出雲市 (三江線沿線地域)	佐賀県										
仙北市	福島県	那須町	阿賀町	春日部市	京都市・笠置町・和東町・南山城村 (JR関西本線沿線)	島根県・松江市・出雲市 (三江線沿線地域)	佐賀県										
にかほ市	福島県	那須町	阿賀町	春日部市	京都市・笠置町・和東町・南山城村 (JR関西本線沿線)	島根県・松江市・出雲市 (三江線沿線地域)	佐賀県										
北秋田市	福島県	那須町	阿賀町	春日部市	京都市・笠置町・和東町・南山城村 (JR関西本線沿線)	島根県・松江市・出雲市 (三江線沿線地域)	佐賀県										
湯上市	福島県	那須町	阿賀町	春日部市	京都市・笠置町・和東町・南山城村 (JR関西本線沿線)	島根県・松江市・出雲市 (三江線沿線地域)	佐賀県										
大館市	福島県	那須町	阿賀町	春日部市	京都市・笠置町・和東町・南山城村 (JR関西本線沿線)	島根県・松江市・出雲市 (三江線沿線地域)	佐賀県										
五城目町	福島県	那須町	阿賀町	春日部市	京都市・笠置町・和東町・南山城村 (JR関西本線沿線)	島根県・松江市・出雲市 (三江線沿線地域)	佐賀県										
藤里町	福島県	那須町	阿賀町	春日部市	京都市・笠置町・和東町・南山城村 (JR関西本線沿線)	島根県・松江市・出雲市 (三江線沿線地域)	佐賀県										
美郷町	福島県	那須町	阿賀町	春日部市	京都市・笠置町・和東町・南山城村 (JR関西本線沿線)	島根県・松江市・出雲市 (三江線沿線地域)	佐賀県										
五城目町・八郎潟町・大潟村	福島県	那須町	阿賀町	春日部市	京都市・笠置町・和東町・南山城村 (JR関西本線沿線)	島根県・松江市・出雲市 (三江線沿線地域)	佐賀県										
宮城県	大崎市	栃木県	真岡市	新潟県	柏崎市	岐阜県	岐阜市	三重県	津市	島根県	高知県	熊本県					
茨城県	水戸市	栃木県	宇都宮市	新潟県	魚津市	岐阜県	岐阜市	三重県	津市	島根県	高知県	熊本県					
東京都	東京都	栃木県	宇都宮市	新潟県	魚津市	岐阜県	岐阜市	三重県	津市	島根県	高知県	熊本県					
神奈川県	横浜市	栃木県	宇都宮市	新潟県	魚津市	岐阜県	岐阜市	三重県	津市	島根県	高知県	熊本県					
山梨県	甲州市	栃木県	宇都宮市	新潟県	魚津市	岐阜県	岐阜市	三重県	津市	島根県	高知県	熊本県					
静岡県	静岡市	栃木県	宇都宮市	新潟県	魚津市	岐阜県	岐阜市	三重県	津市	島根県	高知県	熊本県					
愛知県	豊橋市	栃木県	宇都宮市	新潟県	魚津市	岐阜県	岐阜市	三重県	津市	島根県	高知県	熊本県					
滋賀県	彦根市	栃木県	宇都宮市	新潟県	魚津市	岐阜県	岐阜市	三重県	津市	島根県	高知県	熊本県					
大阪府	岸和田市	栃木県	宇都宮市	新潟県	魚津市	岐阜県	岐阜市	三重県	津市	島根県	高知県	熊本県					
奈良県	奈良市	栃木県	宇都宮市	新潟県	魚津市	岐阜県	岐阜市	三重県	津市	島根県	高知県	熊本県					
鳥取県	鳥取市	栃木県	宇都宮市	新潟県	魚津市	岐阜県	岐阜市	三重県	津市	島根県	高知県	熊本県					
香川県	高松市	栃木県	宇都宮市	新潟県	魚津市	岐阜県	岐阜市	三重県	津市	島根県	高知県	熊本県					
愛媛県	愛媛市	栃木県	宇都宮市	新潟県	魚津市	岐阜県	岐阜市	三重県	津市	島根県	高知県	熊本県					
徳島県	徳島市	栃木県	宇都宮市	新潟県	魚津市	岐阜県	岐阜市	三重県	津市	島根県	高知県	熊本県					
福岡県	福岡市	栃木県	宇都宮市	新潟県	魚津市	岐阜県	岐阜市	三重県	津市	島根県	高知県	熊本県					
佐賀県	佐賀市	栃木県	宇都宮市	新潟県	魚津市	岐阜県	岐阜市	三重県	津市	島根県	高知県	熊本県					
長崎県	長崎市	栃木県	宇都宮市	新潟県	魚津市	岐阜県	岐阜市	三重県	津市	島根県	高知県	熊本県					
宮崎県	宮崎市	栃木県	宇都宮市	新潟県	魚津市	岐阜県	岐阜市	三重県	津市	島根県	高知県	熊本県					
鹿児島県	鹿児島市	栃木県	宇都宮市	新潟県	魚津市	岐阜県	岐阜市	三重県	津市	島根県	高知県	熊本県					
沖縄県	那覇市	栃木県	宇都宮市	新潟県	魚津市	岐阜県	岐阜市	三重県	津市	島根県	高知県	熊本県					

再編実施計画について、
 ・既に認定を受けた団体：赤
 ・策定意向のある団体：黄