

# 介護・福祉分野における交通空白の解消に向けて

---



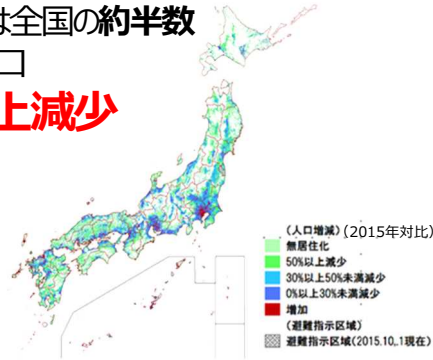
中国運輸局

# 地方創生と地域交通

人口減少や高齢化による免許返納が進展する地方では、買物、医療、教育など様々な日常サービスを支える**地域交通**の役割はますます高まっている。

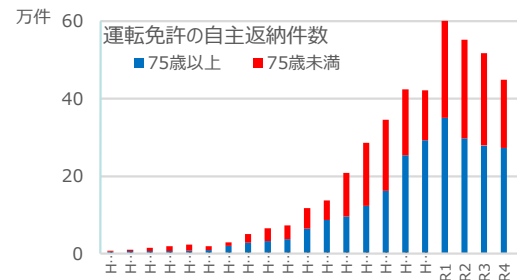
## 将来の人口減

・2050年には全国の約半数の地域で人口  
**50%以上減少**



## 免許返納の進展

・令和5年度には、年間**約40万件**返納。



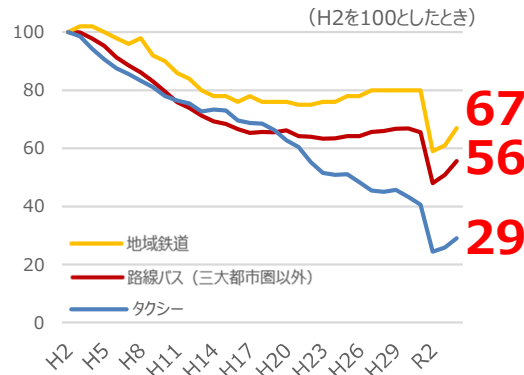
## 居住地域に対する不安

- ・公共交通が減り自動車が運転できないと生活できない：**約40%**
- ・徒歩圏内のコンビニ、スーパー、病院などの施設が少ない：**約30%**

※国土交通省「平成29年度国民意識調査」より

一方、地域鉄道・路線バスの減便・廃止やバス・タクシー運転者の不足により、**地域交通は危機的な状況**。

## 利用者の減少



## 休廃止する路線の増加

【鉄軌道】  
計**625.1km**、**18の路線**が**廃止**

【乗合バス】  
計**23,193km**の**路線**が**廃止**

(2008年度→2023年度の対比)

## 運転手の不足

【乗合バス】**約12%減少**

【タクシー】**約18%減少**

(2019年度→2022年度の対比)

日本版・公共ライドシェア等の新しい移動手段のほか、鉄道・バス・タクシー・デマンド交通等あらゆる移動手段を総動員しながら、「交通空白」を解消していく必要

# 地域交通とは

## 地域交通

- ・他分野の輸送資源  
(スクールバス、病院の送迎、郵便局、  
貨客混載など)
- ・レンタカー、カーシェア
- ・電動キックボード、シェアサイクルなど
- ・無償運送 (許可・登録不要の運送)

## 地域公共交通

- |                          |        |
|--------------------------|--------|
| 【陸上輸送】                   | 【海上輸送】 |
| ・鉄軌道                     | ・旅客船   |
| ・バス、タクシー                 |        |
| ・乗合タクシー                  |        |
| ・公共ライドシェア<br>(自家用有償旅客運送) |        |
| ※コミュニティバス含む。             |        |
| ・日本版ライドシェア               |        |

○「**地域公共交通**」とは、

**地域住民**の日常生活若しくは社会生活における**移動**又は**観光旅客**その他の当該地域を来訪する者の**移動のための交通手段**(地域交通法第2条第1号)のうち、同法第2条第2号で規定する「公共交通事業者」が提供するものと整理。

- ・鉄道事業者 (鉄道事業法)
- ・軌道事業者 (軌道法)
- ・バス事業者、タクシー事業者、自家用有償旅客運送者 (道路運送法)  
※日本版ライドシェアについては、道路運送法に基づき、タクシー事業者が提供するものと整理
- ・旅客船事業者 (海上運送法)

○他方、最近では、従来の輸送資源のみでは対応困難となる中、他分野の輸送資源やカーシェア・新モビリティの活用も求められるほか、無償運送を活用する地域も存在し、**地域の輸送手段は、「公共交通事業者」が提供するものに限られなくなっている。**

○そこで、「地域公共交通」以外の地域の輸送手段は、「地域公共交通」より広い概念として「**地域交通**」に含まれるものと整理。



鉄軌道



路線バス



旅客船



自家用有償旅客運送



コミュニティ  
バス



デマンド交通



乗用タクシー



福祉輸送、スクールバス、  
病院・商業施設等の送迎サービスなど





# 地域交通法に基づく基本方針における福祉の位置づけ

## ○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（令和5年総務省告示・国土交通省告示第2号）

### 一 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の意義及び目標に関する事項

#### 1 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の意義

（略）近年、地域公共交通を担う運転者不足が深刻化していることや、高齢運転者による交通事故の社会問題化に伴い、高齢者の運転免許証の自主返納が進んでいるため、安心して運転免許証を自主返納できるよう、**高齢者が利用しやすい地域旅客運送サービスを確保する必要がある**ことなど、住民の移動手段の確保が切実な課題となっている。（略）

（略）こうした地域公共交通に対する社会的要請に的確に応えるためには、ともすれば民間事業者の事業運営に任せきりであった従来の枠組みから脱却し、**地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、公共交通事業者、住民・利用者、学識経験者をはじめとする地域の関係者が知恵を出し合い**、合意の下で、路線やダイヤ・運賃の見直しや新たな技術の活用により地域公共交通の改善を図りつつ、**公共交通のみでは移動ニーズに対応しきれない場合には、スクールバスや福祉輸送、商業施設の送迎サービスなど地域の輸送資源を総動員し**、加えて地域における移動需要の創出を図りながら、全ての地方公共団体において、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に努め、その実現に向けて地域公共交通の活性化及び再生を図ることが重要である。

# 地域交通法に基づく基本方針における福祉の位置づけ

## ○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（令和5年総務省告示・国土交通省告示第2号）

### 一 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の意義及び目標に関する事項

#### 2 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の目標

##### （1） 住民、来訪者の移動手段の確保

（略）地域においては、住民、来訪者の移動手段を確保するため様々な取組が行われており、コミュニティバス、乗合タクシー、市町村やNPOによる自家用有償旅客運送の導入、地域公共交通会議の設置等はその一例である。さらに、住民、来訪者のニーズにきめ細かに対応していくため、タクシーの活用、スクールバスや福祉輸送、商業施設の送迎サービス等地域の輸送資源の総動員のほか、移動需要の創出など多様な取組を進めていくべきである。（略）

##### （2） 地域社会全体の価値向上

地域公共交通の活性化及び再生は、交通分野の課題の解決にとどまらず、将来の都市構造の構築に向けたまちづくりにおいても重要である。さらには、観光振興や健康・医療、福祉・介護、教育、環境など様々な分野で大きな効果をもたらすものである。地域公共交通を地域社会全体の価値向上のための手段としてとらえ、その活性化及び再生を通じて、地域社会全体の価値向上を実現することが重要である。具体的には、地域の実情に応じ次の目標を追求することが考えられる。

（略）

#### ②まちのにぎわいの創出や健康増進

まちのにぎわいの創出、歩いて暮らせるまちづくりによる健康増進といった観点から、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりとも連携しながら、地域公共交通による移動の利便性を向上させ、公共交通と自家用自動車の適切な役割分担を目指すことが重要である。

また、地域公共交通の利用促進による外出機会の増加は、地域住民の健康増進に寄与するとともに、将来にわたる医療・介護分野における公的負担の軽減につながることも期待されることから、地域公共交通と福祉は密接な関係にあるため、地方公共団体における部局を横断した連携の一層の充実を図り、両分野の施策を推進していくことも重要である。

## ○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（令和5年総務省告示・国土交通省告示第2号）

### 二 地域公共交通計画の作成に関する基本的な事項

#### 1 地域公共交通計画の記載事項

- (1) 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する基本的な方針（略）
- ②（略）路線バスやタクシーといった従来からの公共交通のみでは地域の移動ニーズに対応しきれない場合には、自家用有償旅客運送や、スクールバス、福祉輸送、商業施設の送迎サービスなど他の交通手段による補完を行いながら、**地域の輸送資源を総動員し、かつ、移動需要の創出や交通ネットワークの統合等を行いながら、移動手段を確保していくことが重要**である。
- ③地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ
- 人口密度や自然条件等の地域特性に応じて、鉄軌道、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通、タクシー、自家用有償旅客運送、スクールバス、福祉輸送、旅客船、海上タクシーなど**多様な交通手段を有機的に組み合わせて、地域の実情に応じ、最適な地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保することが重要**である。

石破内閣総理大臣所信表明演説  
(令和6年10月4日・抜粋)



五地方を守る（地方創生）

「地方こそ成長の主役」です。地方創生をめぐる、これまでの成果と反省を活かし、地方創生2.0として再起動させます。

～略～

**地域交通は地方創生の基盤です。全国で「交通空白」の解消に向け、移動の足の確保を強力に進めます。**

## 国土交通省「交通空白」解消本部（本部長：国土交通大臣）

### 取組内容

#### ①「地域の足対策」と「観光の足対策」

##### ○地域の足対策

全国の自治体において、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェア、公共ライドシェア等（以下、タクシー等という）を地域住民が利用できる状態を目指す。

##### ○観光の足対策

主要交通結節点（主要駅、空港等）において、タクシー等を来訪者が利用できる状態を目指す。

#### ②「日本版ライドシェア」や「公共ライドシェア」のバージョンアップと全国普及

### 開催状況

|          |                  |
|----------|------------------|
| R6.7.17  | 第1回「交通空白」解消本部    |
| R6.8.7   | 第1回「交通空白」解消本部幹事会 |
| R6.9.4   | 第2回「交通空白」解消本部    |
| R6.10.30 | 第2回「交通空白」解消本部幹事会 |
| R6.12.11 | 第3回「交通空白」解消本部    |
| R7.2.25  | 第3回「交通空白」解消本部幹事会 |
| R7.4.24  | 第4回「交通空白」解消本部幹事会 |
| R7.5.30  | 第4回「交通空白」解消本部    |
| R7.9.10  | 第5回「交通空白」解消本部幹事会 |

#### R6.11.25「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム第1回会合

都道府県や交通関係者のほか、商業・農業、エネルギー、金融・保険、福祉、教育、観光など多様な分野の関係者、また、大企業からスタートアップまで幅広い関係者が参画し、発足時点で計167者が参画。  
※同日より、市町村、交通事業者、パートナー企業等の公募を開始。

#### R7.3.19「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム第2回会合

プラットフォームに参画する自治体、交通事業者、団体、パートナー企業等1,024団体（うち自治体:686）を集め、第2回会合を開催。好事例や40者以上の企業等のPRを、東京・大手町から全国各地へ配信。推進体制を大きく充実させて本格スタート。

### 「交通空白」解消のツール（例）

ローカル鉄道

バス

乗用タクシー

日本版ライドシェア

公共ライドシェア

乗合タクシー

AIオンデマンド

許可・登録を要しない輸送

# 政府共通指針の策定

## 政府共通指針の策定（6/28発出）

政府一体として、「**地域の公共交通リ・デザイン連携・協働指針**」を策定し、全自治体に取り組む働きかけ

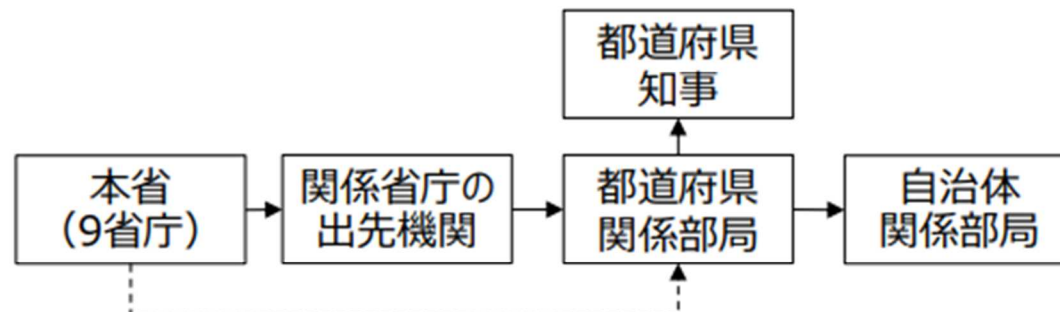
交通分野と各分野との連携・協働に係る方向性等を提示する、関係省庁連名による指針を策定し、全都道府県、全自治体等に周知

1. 交通部局及び関連部局との連携の推進
2. 部局間の情報・データ共有の推進及び新技術・デジタル技術の活用
3. 自家用有償旅客運送の積極的な活用
4. 地域の輸送資源の活用推進

国・自治体・関係者の意識改革を推進



## 周知ルート



※周知先によっては、本省より都道府県の関係部局に直接周知

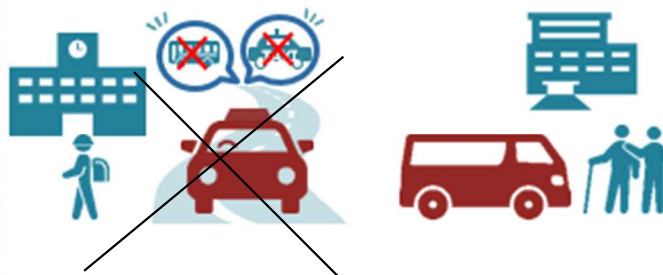
| 発出元 |                    | 周知先                      |
|-----|--------------------|--------------------------|
| 1   | 総務省                | 地域活性化（RMO）、地財措置を担当している部局 |
| 2   | こども家庭庁             | 子育て部局                    |
| 3   | 文部科学省              | 教育部局、スポーツ・文化部局           |
| 4   | 厚生労働省              | 介護・福祉部局、医療部局             |
| 5   | 農林水産省              | 農林水産部局、農泊、JAを担当している部局    |
| 6   | 経済産業省              | 商工部局、商工会、商工会議所を担当している部局  |
| 7   | 国土交通省<br>公共交通政策審議官 | 交通部局                     |
| 8   | 都市局                | まちづくり部局                  |
| 9   | 観光庁                | 観光部局、DMOを担当している部局        |

# 様々な移動の足の確保の方法

## 公共ライドシェア

<交通空白地>

<福祉>



バス事業やタクシー事業によって輸送手段を確保することが困難な地域において、市町村やNPO法人などが、自家用車を活用して提供する有償の旅客運送サービス

## 日本版ライドシェア



タクシー事業者の管理の下で、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定し、自家用車・一般ドライバーを活用して、不足分を供給する運送サービス

## 乗合タクシー(デマンドタクシー)



地域のニーズに合わせて、セダンやワゴンといった小型車両にダウンサイジングした乗合旅客運送サービス

## 道路運送法の許可又は登録を要しない運送



ボランティア等により、輸送の対価を受け取らない無償での輸送サービス  
※実費を受け取ることは問題ありません。

## AIオンデマンド



配車予約からAIが最適な乗合運行ルートを決める、バスとタクシーの中間的性質を備えた効率性の高い運送サービス

## 貸切・乗用旅客事業者による乗合旅客運送の許可



一定の条件下において、貸切バス・タクシー事業者が一時的な乗合輸送需要に対応することが例外的に可能

## 営業区域外旅客運送



協議が調えば、営業区域規制を受けずに、隣接する営業区域からタクシーを受け入れることが可能

- バス事業やタクシー事業によって輸送手段を確保することが困難な場合に、市町村やNPO法人などが、自家用車を活用して提供する、有償の旅客運送。
- 現在は、省令により「交通空白地有償運送」及び「福祉有償運送」のみが認められている。

**種類**  
※数値はR5.3.31時点

(交通空白地)  
(福祉)

698団体、4428車両  
2428団体、14044車両

**利用者**

(交通空白地)  
(福祉)

地域住民・観光客  
介護を必要する者

**提供体制**

(運送主体)  
(使用車両)  
(ドライバー)

市町村、NPO法人等  
自家用車（白ナンバー）  
第1種運転免許の保有、大臣認定講習の受講等



**運送の対価**

- ① 法律により、「実費の範囲内」の収受が認められている。
- ② タクシーの約 8 割を目安

**登録要件**

- ① 安全体制を確保すること（運行管理・整備管理の責任者の選任等）。
- ② 地域の関係者（※）において協議が調うこと。

（※）地域住民、地方公共団体、NPO、バス・タクシー事業者、事業者団体、運転者団体等

# 公共ライドシェアとバス・タクシーの関係

## バス・タクシー事業者の協力を得る方法もある？

(制度のイメージ図)

道路運送法の改正により、令和2年11月から、運行管理や車両の整備管理について交通事業者が協力する「事業者協力型自家用有償旅客運送」の制度が新たにできました。

現行制度では、運行管理+車両整備管理又は配車業務を委託する等のノウハウ面の提供を行うことで交通事業者が協力するという手法も認められています。

持続可能な移動手段確保のため、運送の安全確保にノウハウのある交通事業者の協力を得て公共ライドシェアを導入することも検討しましょう。



## バスやタクシーとのちがいは？

バス・タクシーとちがう点は、車両が自家用車（白ナンバー）であること、ドライバーに求められる資格など、運送を行うにあたっての要件です。

また、利用者から受け取る対価も非営利とみなせる範囲であることが必要です。

### ポイント

道路運送法において、①他人の需要に応じて、②有償で、③自家用車を使用して、④旅客を運送する⑤事業を行う場合には、旅客自動車運送事業の許可が必要です。

自家用車（白ナンバー）は許可・登録を受けなければ、有償で運送をすることはできません。

バス・タクシーの  
ナンバープレート

秋田500  
あ32-42

公共ライドシェアの  
ナンバープレート

秋田300  
ぬ23-42

## ①地域における関係者の協議

### 地域公共交通会議等

- ・ 自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）の必要性、運送の区域、旅客から収受する対価に関する事項
- ・ 事業者協力型自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）を行うか否かに関する事項
- ・ その他自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）に関し必要となる事項



## ②道路運送法に基づく登録

### 【登録申請先】

- ・ 当該地域を管轄する運輸支局等  
（市町村又は都道府県に権限が移譲されている場合は、当該市町村又は都道府県）

### ※登録の有効期間は2年

（重大事故を引き起こしていない等の一定要件を満たす場合の更新登録の有効期間は3年）

（事業者協力型自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）として新たに登録を受ける場合や、重大事故を引き起こしていない等の一定要件を満たす場合の更新登録の有効期間は5年）

# 公共ライドシェアにおける利用者から受け取る対価

「公共ライドシェア」において、利用者から受け取る対価には一定の制限があります。

利用者から受け取る対価の基準は、以下の3つです。

- ① 旅客の運送に要する燃料費、人件費その他の費用を勘案して非営利と認められる範囲内であること
- ② 合理的な方法により定められ、かつ、旅客にとって明確であること
- ③ 営利を目的としているとは認められない妥当な範囲内であり、かつ、法定協議会、地域公共交通会議において協議が調っていること

## 運送の対価の目安

### 路線を定めて運行

当該地域や近隣の乗合バスの運賃

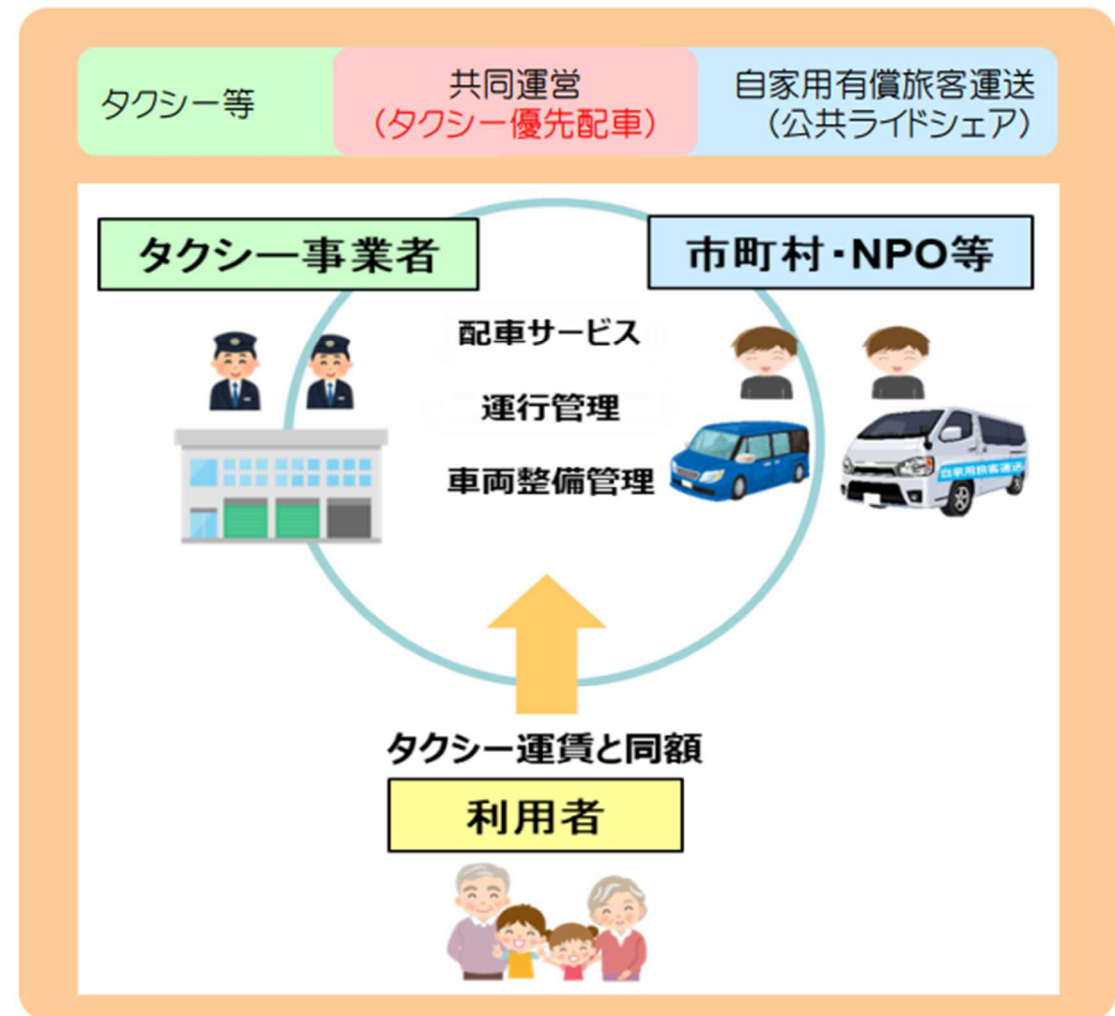
当該地域における撤退前の乗合バスの運賃

### 運送の区域を定めて運行

当該地域や近隣におけるタクシーの運賃の約8割

なお、上記はあくまでも目安であり、運送の対価の上限ではありません。法定協議会又は地域公共交通会議（旧運営協議会を含む）において協議を調べれば、これを超える運送の対価を設定することも可能です。また、運送の区域を定めて運行する場合には、法定協議会又は地域公共交通会議（旧運営協議会を含む）において協議を調べれば、運送の対価以外の対価として、迎車回送料金、待機料金、乗降介助料金、車いす使用料等の設備使用料を設定することも可能です。

タクシーサービスの補完として自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）を活用するため、タクシー事業者と市町村・NPO等との共同運営（タクシーサービスと自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）サービスとの一体的な提供）が可能です。



# 福祉有償運送 更新登録申請における必要書類

○自家用有償旅客運送の更新登録の申請

○登録証

○添付書類

- (1) 定款又は寄付行為、登記事項証明書、役員名簿
- (2) 路線図(路線型に限る)
- (3) 道路運送法第79条の4第1号～4号に該当しない旨を証する書類(宣誓書)
- (4) 地域公共交通会議等において協議が調ったことを証する書類
- (5) 自家用有償旅客運送自動車についての使用権原を証する書類(車検証、使用承諾書等)
- (6) 運転者が必要な要件を備えていることを証する書類(就任承諾書、運転免許証(写)等)
- (7) (福祉自動車以外の自動車を使用して福祉有償運送を行う場合)運転者その他の乗務員が  
必要な要件を備えていることを証する書類
- (8) 運行管理の責任者及び運行管理の体制を記載した書類
- (9) 整備管理の責任者及び整備管理の体制を記載した書類
- (10) 事故発生時の対応に係る責任者及び連絡体制を記載した書類
- (11) 自家用有償旅客運送自動車の運行により生じた旅客その他の生命、  
身体又は財産の損害を賠償するための措置を講じていることを証する書類
- (12) 運送しようとする旅客の名簿
- (13) (自動運行旅客運送を行おうとする場合) 当該自動運行旅客運送の用に供する  
自家用有償旅客運送自動車の自動運行装置に係る使用条件が記載された書類
- (14) (特定自動運行旅客運送を行おうとする場合) 当該特定自動運行旅客運送に係る  
道路交通法第75条の12第1項の許可の見込みに関する書類

※道路運送法施行規則において、グレー網掛け箇所の書類は既に運輸支局

(岡山県にあっては県)に提出した内容に変更がなければ添付を省略することができます。14

# 許可・登録を要しない運送における「有償」に該当しないの考え方①

## 利用者から受け取るお金が「運送の対価」に当たらない場合

### 1) 「任意の謝礼」

社会通念上、常識的な範囲での「謝礼」は、運送の対価ではありません。運送の提供者が金銭の支払いを求めず、利用者から謝礼として金銭等が支払われたとしても、有償の運送とはいえず、許可・登録は不要です。

ただし、「謝礼」とは交通手段を持たない高齢者を街での買い物に同乗させるなどのボランティア・共助へのお礼の気持ち程度のもので、運送を提供する者が運賃表を定めてそれに従って利用者が金銭を支払う場合や、謝礼の名を借りて実質的には運賃を求める態様の場合、謝礼の有無・金額の多寡により、利用者を選別するなどの取扱いを行う場合など、この謝礼を隠れ蓑にして営利事業を行うことは認められません。

どうした場合、  
運送サービスの提供の対価を  
受け取っている（有償）とされるの？



### 2) 「実費」相当分

運送行為が無償で行われる場合においても、ガソリン代等の「実費」を受け取ることは問題ありません。

#### ポイント

**実費**とは、運送（前後の回送を含む。）に必要なガソリン等の**燃料代、道路通行料、駐車場料金、保険料※、当該運送を行うために発生した車両借料（レンタカー代）**のことです。

ガソリン代の算出は、直近のガソリン価格等を利用して算出することが可能ですが、運送行為を頻繁に行う場合は、一定期間において「1 km当たり〇円」などと定めて概算するなどの簡易な方法でも問題ありません。車庫を出発してから帰庫するまでのすべての行程を対象として受け取ることが可能です。

※保険料は、NPO等による無償運送行為を対象に提供される保険（当該車両にもともと掛けられている自賠責保険・任意保険は対象外）や、レンタカーの借り受けに伴う一時的な保険に関する保険料です。

## 利用者の利用料に差をもうける場合の取扱いについて

介護施設への送迎などに付随する運送サービスについて、利用者間の公平性を図る観点から、当該運送サービスの利用の有無によって施設の利用料などのサービス料に差を設ける場合には、**当該差額が運送サービスに要する実費の範囲内であれば、許可・登録は不要**です。

この場合の実費については、当該車両が、主として送迎を要する利用者のためだけに購入・維持されていることから、上記のポイントの各費用に加えて、車両償却費、車検料・保険料等の車両維持費を含めても問題ありません。

## 第三者からの給付の取扱いについて

運送主体が、利用者以外から補助金や寄付金等を受け取る場合は、**原則として、運送サービスの提供に対する対価とは解されませんので、許可・登録は不要**です。

そのため、国・自治体が運送サービスを行うボランティア団体等に対し、団体の職員（運転のみを行う職員を含む）の人件費などに充てるものとして、団体の運営に要する費用の補助金を支出する場合や、団体運営の支援として個々の運送行為と紐付かない寄付金、協賛金などを第三者が支出する場合についても許可・登録は不要です。

ただし、当該運送サービスの提供を受ける利用者に対し、国・地方公共団体が運送利用券を直接又は間接的に給付するなど、利用者に代わって対価を支払う場合は、許可・登録が必要になります。

## 利用者から受け取るお金が「運送以外」のサービスの対価の場合について

以下の場合においても、サービス等の利用料に加えて、ガソリン代等の「実費」を追加で受け取ることも可能です。ただし、実態として運送のみを行っている場合は、受け取っているお金は運送部分に特定した反対給付と見なされ、許可・登録が必要になります。

### 1) 施設等（デイサービスや通いの場など）の利用料

目的地であるデイサービスや通いの場等の運営団体が、当該施設等への送迎を一体的に行う場合、当該送迎に特定したものでなければデイサービスや通いの場等の利用料を利用者から受け取ることは問題ありません。また、利用者の依頼・要望に応じて、送迎途中で商店等に立ち寄る場合であっても、当該立ち寄りに特定した対価を受け取らない場合には、許可・登録は不要です。

### 2) 生活支援サービスの利用料

1つ目は、ゴミ出しや庭の草取りなど、様々な生活支援サービスを提供するボランティア団体等において、そのサービスの1つとして付き添いを伴う運送が位置づけられており、他の生活支援サービスと一律の料金体系である場合です。（例えば1回や時間当たり●●円といった料金体系など。）

2つ目は、提供する生活支援サービスが、病院内や買い物施設内などにおける付き添い支援が主であり、ボランティア団体等において、運送サービスがそれに付随して行われるものである場合です。子どもの「送り届け」や「お迎え」も同様です。

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

## 目次

### ①無償運送について

→ 新たに実費の対象として保険料・車両借料を追加しました。

### ②宿泊施設&介護施設の付随送迎

→ 商店等への立ち寄り・観光スポットへの送迎も可能であることを明記しました。

### ③ツアー&ガイドに係る付随送迎

→ ツアーやガイドに付随して運送が可能であることを明記しました。

### ④運送サービスの有無で料金に差を設ける場合

→ 実費の収受が可能であることを明記しました。

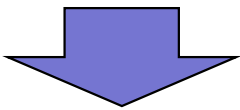
### ⑤地縁団体が行う運送サービス

→ 会費で行う運送サービスが可能であることを明記しました。

各分野別(教育・福祉・農泊等)の送迎について、

- ・地域住民の混乗
- ・公共交通への委託・集約
- ・空き時間の活用

等を推進するための事項を明確化するため  
分野別の指針・通知を策定



介護・福祉事業の分野別指針  
「介護サービス事業所・障害福祉サービス事業所の  
送迎業務の効率化及び地域交通との連携について」  
を令和6年10月11日に発出

老認発 1011 第 1 号  
老高発 1011 第 1 号  
老老発 1011 第 1 号  
障企自発 1011 第 1 号  
障障発 1011 第 1 号  
国総地 第 134 号  
国総モ 第 65 号  
令和 6 年 10 月 11 日

各  

都道府県  
市町村  
特別区

交通・介護保険・障害福祉部(局)長 殿

厚生労働省老健局 認知症施策・地域介護推進課長  
厚生労働省老健局 高齢者支援課長  
厚生労働省老健局 老人保健課長  
厚生労働省社会・援護局障害保健福祉部 企画課自立支援振興室長  
厚生労働省社会・援護局障害保健福祉部 障害福祉課長  
国土交通省総合政策局 地域交通課長  
国土交通省総合政策局 モビリティサービス推進課長

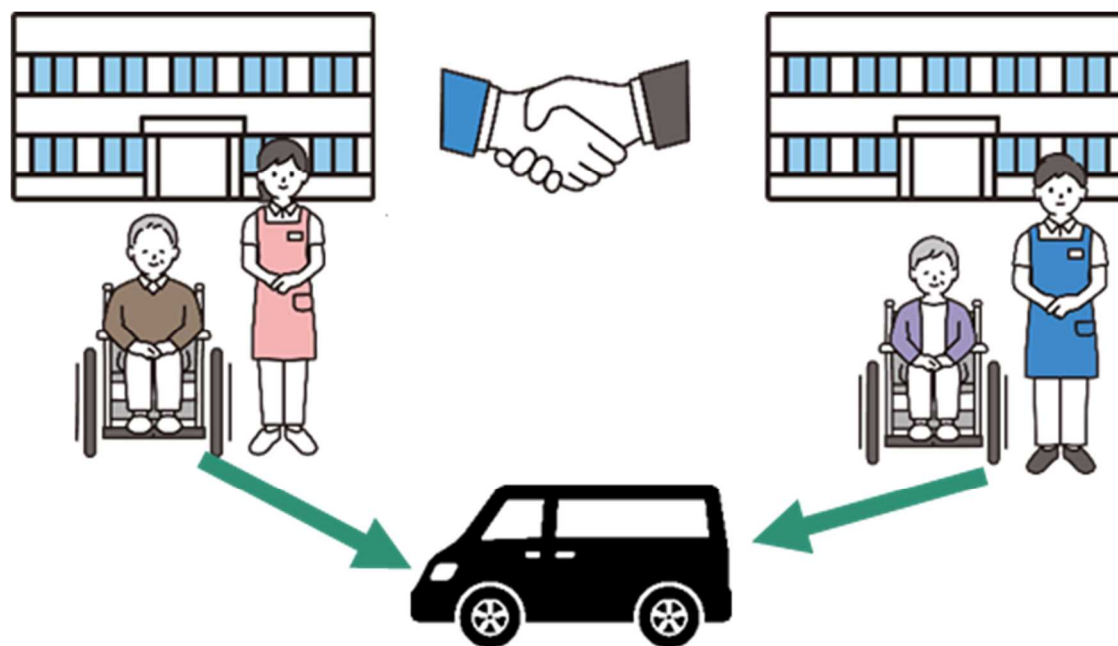
介護サービス事業所・障害福祉サービス事業所の送迎業務の効率化  
及び地域交通との連携について

介護サービス事業所及び障害福祉サービス事業所(以下「介護サービス事業所等」という。)の送迎について、「地域の公共交通リ・デザイン実現会議とりまとめ」(令和 6 年 5 月 17 日)及び「地域の公共交通リ・デザイン連携・協働指針」(令和 6 年 6 月 28 日国総モ 32 号等)に基づき、業務の効率化及び送迎車両等の有効活用を推進するため、交通部局及び介護保険・障害福祉部局の連携・協働のもと、活用に係る取組を推進する意義、具体的な実施方策及び留意いただきたい事項を下記の通り示す。  
貴職におかれては、本通知を踏まえ、交通分野と介護保険・障害福祉分野の関係者が連携・協働し、地域交通の維持・確保、及び利便性・生産性・持続可能性の高

1

## 1) 運営主体が異なる介護サービス事業者等の利用者の同乗に係る取扱い

介護サービス事業所等の送迎車両に他法人の介護サービス事業所等の利用者が同乗しても、①両事業者間で、雇用契約又は委託契約を締結するなどして、同乗にかかる条件(費用負担や責任の所在等)を明確にし、②送迎範囲が利用者の利便性を損なうことのない範囲であり、かつ、各事業所の通常の事業実施の範囲内であることを満たせば、介護報酬及び障害福祉サービスに係る給付の支給対象となり、介護報酬については送迎減算が適用されず、障害福祉サービスに係る給付については送迎加算の対象となります。



### ポイント

複数の介護サービス事業者の利用者が同乗したとしても介護報酬や障害福祉サービスに係る給付の支給対象になり、障害福祉サービスに係る給付も送迎加算の対象になります。

## 2) 介護サービス事業所等と居住実態がある場所との送迎に係る取扱い

利用者の居住実態のある場所(親族の家等)と事業所間の送迎についても、①事業所のサービス提供範囲内である等、運営上支障がなく、②利用者と利用者家族それぞれの同意が得られている場合は、**介護報酬の支給対象となり、送迎減算が適用されません。**



## 3) 介護サービス事業所等の車両の空き時間活用に係る取扱い

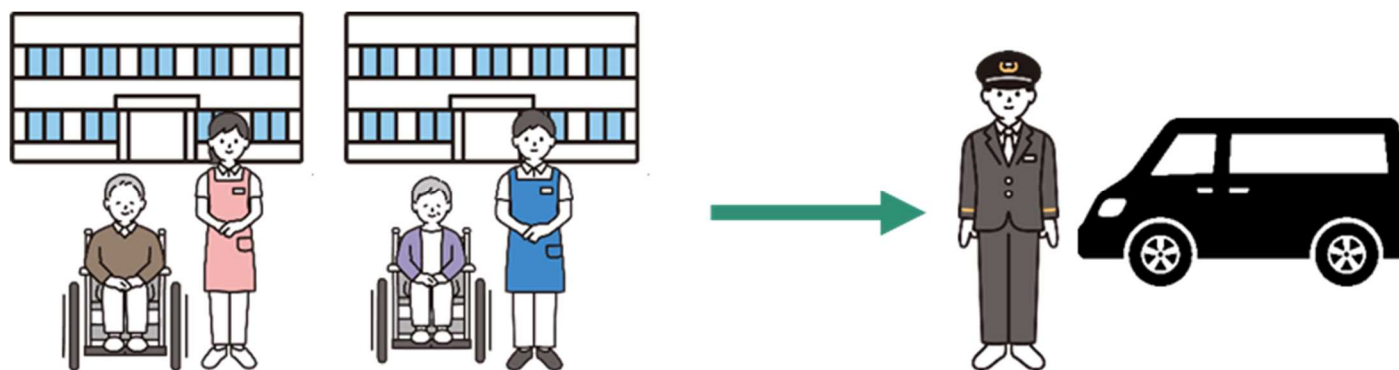
地域の介護サービス事業所等の**送迎車両及びドライバーの空き時間**を活用して、**地域住民等を送迎する取組み**は、介護サービス提供時間外など施設利用者の利用に支障がない範囲で行われる場合には、**介護報酬及び障害福祉サービスに係る給付に影響なく実施可能**です。ただし、あくまでも車両の空き時間を利用することとしたもので、地域住民と介護・福祉サービス事業所の利用者との同乗を認めるものではありません。また、送迎サービスの提供にあたり利用者より実費を超えて対価を受け取る場合は、許可・登録が必要です。



送迎車両及びドライバーの**空き時間の活用**

#### 4) 介護サービス事業所等による送迎の委託に係る取扱い

介護サービス事業所等が単独で交通事業者へ委託することに加え、運営法人が同一であるか否かに関わらず、**複数の介護サービス事業所等が共同で、それぞれの送迎業務を一括して交通事業者へ委託しても**、①事業者間で、同乗にかかる条件（費用負担や責任の所在等）を明確にし、②送迎範囲が利用者の利便性を損なうことのない範囲であり、かつ、各事業所の通常の事業実施の範囲内であることを満たせば、**介護報酬及び障害福祉サービスに係る給付の支給対象となり、介護報酬については送迎減算が適用されず、障害福祉サービスに係る給付については送迎加算の対象となります。**



#### 5) 総合事業における通所型サービス等の送迎の委託に係る取扱い

総合事業における**指定相当通所型サービス事業所への利用者の送迎について**、総合事業の実施主体としての市町村が、地域全体で高齢者の移動手段を確保するという視点に立ち、**地域の公共交通事業者等に外部委託を行うなど、様々な形で実施することも可能**です。また、指定相当通所型サービス以外の通所型サービスにおける送迎についても、指定相当通所型サービスの内容を踏まえて市町村が定める基準等に従って柔軟に実施することが可能です。

## 6) 介護保険法等に基づく移動支援等に係る道路運送法の取扱い

移動支援等については、法制度上、運送サービスに対する報酬が支払われていないと扱われるものは、有償の運送に該当せず、道路運送法上の許可・登録は不要です。

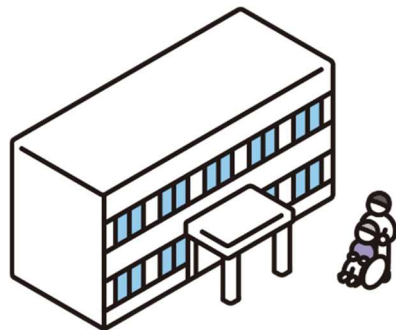
### (1) 訪問介護等における運送

- ・乗降介助が介護報酬の対象となっている場合でも運送は介護報酬の対象外であり、利用者から運送の反対給付として金銭を収受しない場合は許可・登録は不要です。
- ・障害者総合支援法に基づく居宅介護、行動援護、同行援護、重度訪問介護、重度障害者等包括支援及び地域生活支援事業の移動支援事業において運送を行うことがある場合についても同様です。

### (2) 総合事業における訪問型サービスB・D及び一般介護予防事業の一環として行う運送

以下の場合、許可・登録は不要です。

- ・当該運送に特定した反対給付がない場合
- ・地域支援事業交付金等から補助されるガソリン代等の実費並びにボランティア(運送を行う者を含む。)に対するボランティアポイント及びボランティア奨励金のみを収受する場合



## 暮らしにおける交通の課題



高齢者

- ・ 選択肢の少ない公共交通
- ・ バス停までの移動距離
- ・ タクシーの待ち時間、費用

- ・ 高齢や障害による運転への不安
- ・ 自家用車ありきの生活立地条件
- ・ 家族の負担

- ・ 介助がないと移動が難しい
- ・ 外部環境による移動控え

(感染症・暑さ・寒さ)

- ・ 人手不足
- ・ 非効率な送迎業務
- ・ 事故リスク
- ・ 業種のアンマッチ
- ・ 高齢ドライバーの健康不安



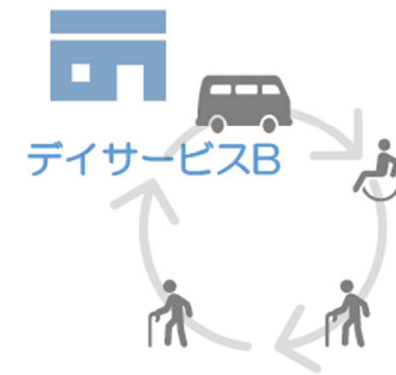
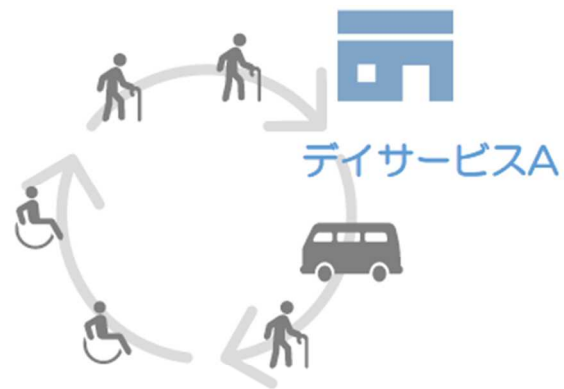
介護事業者

- ・ とにかく人手が足りない
- ・ 地域のニーズに対して十分な提供が確保できない
- ・ 高齢ドライバーの健康不安
- ・ 将来を担う若手不足



交通事業者

## 送迎委託実証実験モデル



一般的なデイサービス送迎



# 送迎委託実証実験モデル（通所日）

モビリティ  
カンパニー

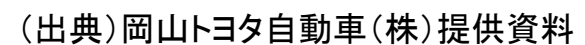
- (旭自動車  
TRモビリティ)
- 車両運行
  - システム代理店
  - マッチング
  - マネジメント

福祉デジタル送迎網

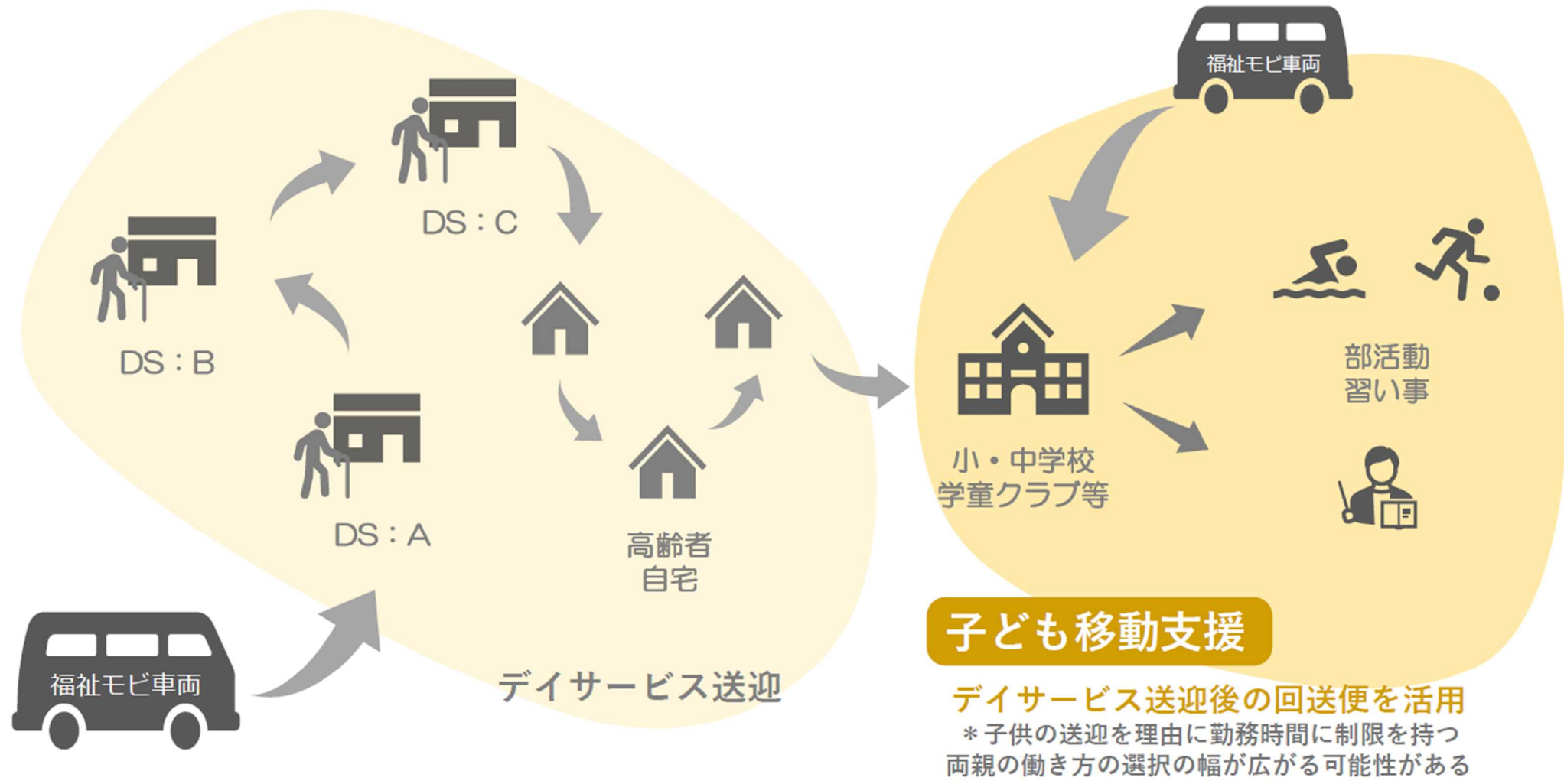


モビリティ  
カンパニー

- 車両運行
- システム代理店
- マッチング
- マネジメント

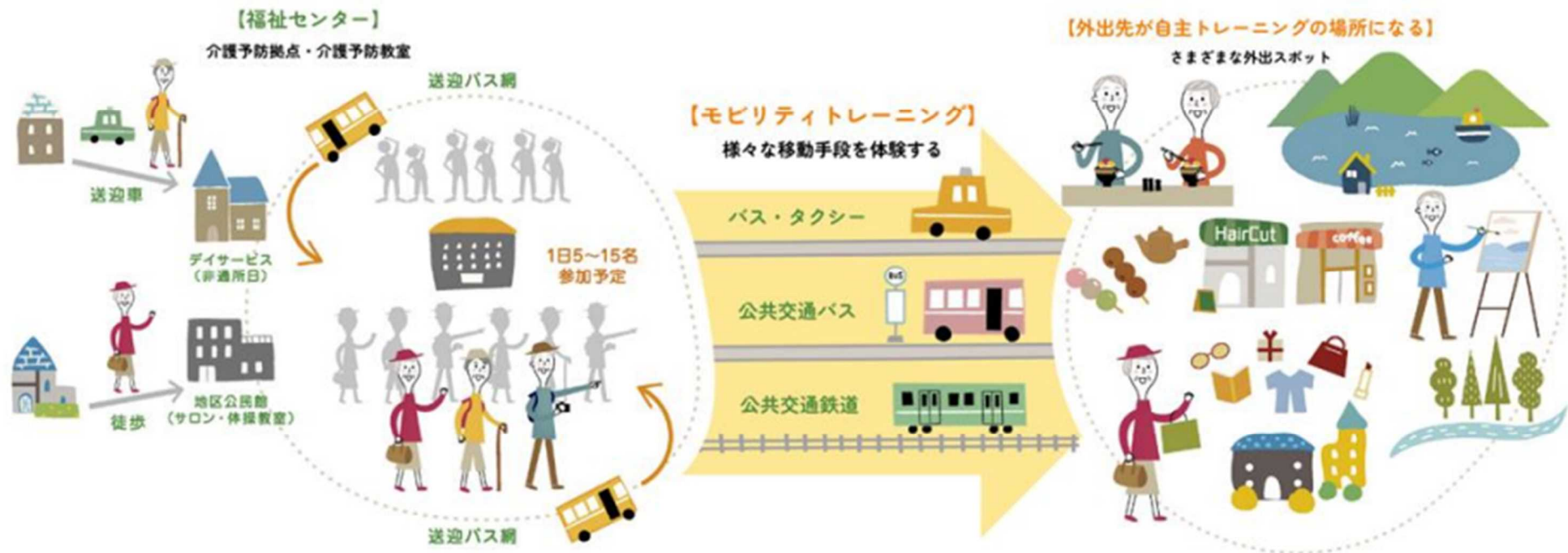


他分野活用案：子ども移動支援



## Goトレとは

# 「地域のありとあらゆるもの」と 「デジタル」を活用してつくる 地域丸ごとデイサービス化

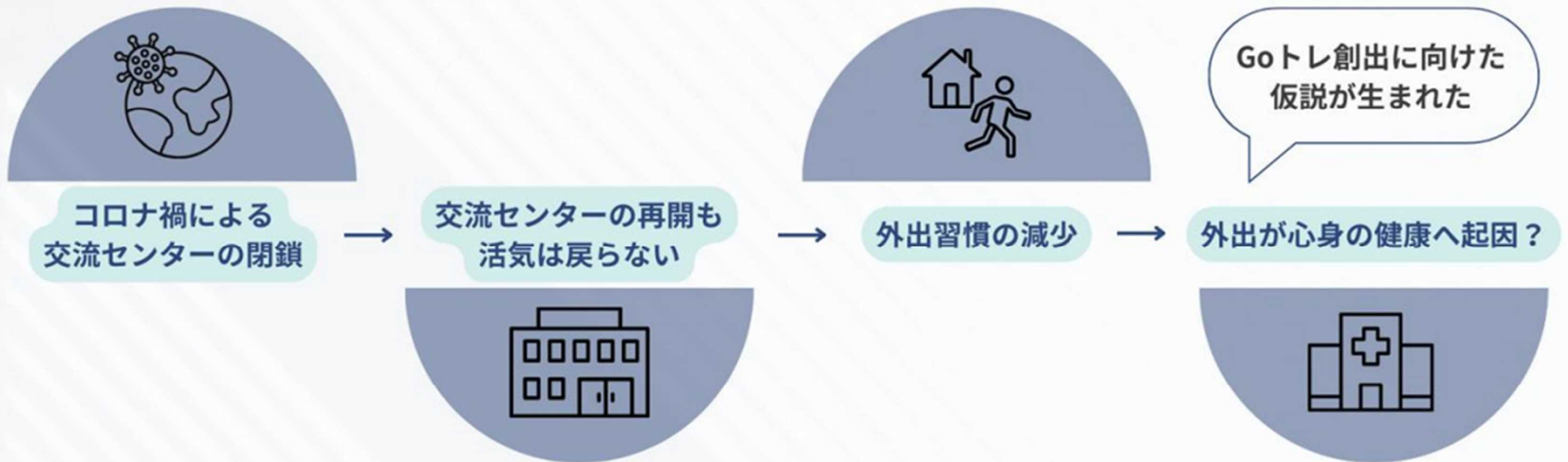


## Goトレ 3つのポイント

- ①すでに地域にあるものを活かす 地域資源の活用
- ②自助・互助・共助・公助・民間の力を活かす 共創
- ③ハイブリットに課題解決を図る 三方良し

## なぜGoトレを考えたのか①

# 外出することが心身の健康につながるという仮説

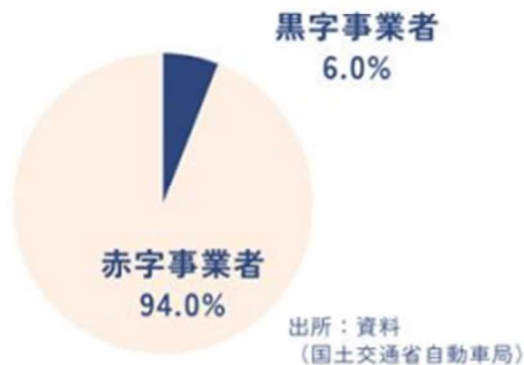


## なぜGoトレを考えたのか②

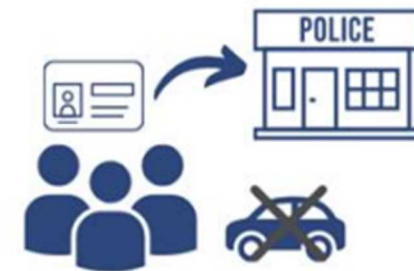
# 公共交通機関の課題解決したいという思い



### 課題①：交通機関の縮小



### 課題②：増えない利用者



無くなると困るのは住民、でも乗らない現状

## 地域丸ごとデイサービス化のGoトレとは

地域丸ごとデイサービス化による「移動」を中心とした  
高齢者の心身共に健康な状態を目指す介護予防・外出自主トレーニングです

## Goトレで実現すること

### 01. 移動

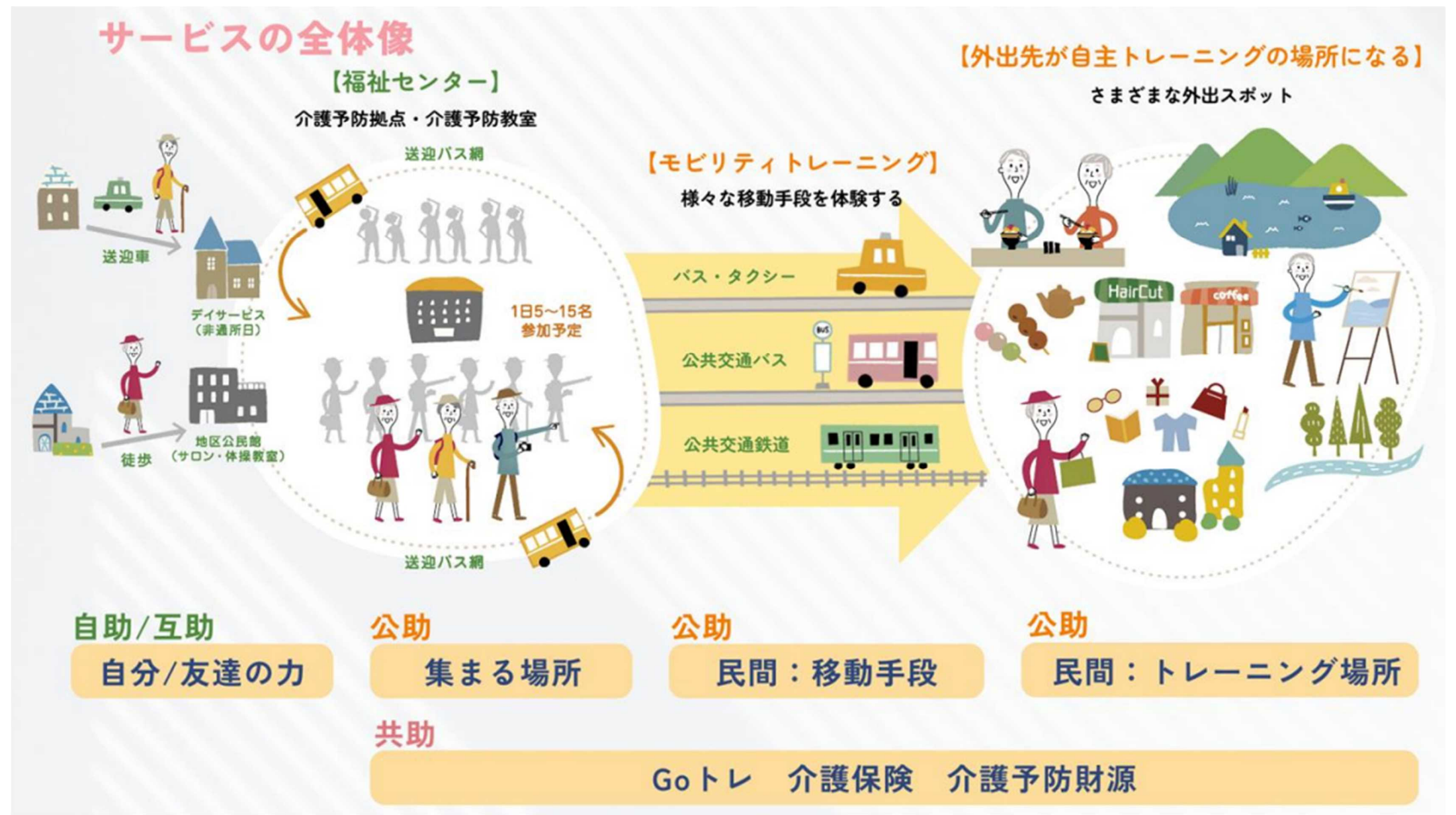
歩く  
乗る

### 02. コト

話す  
乗り物に乗る  
買い物をする  
体験する

### 03. 価値

健康  
コミュニティ醸成  
社会への順応  
経済の活性化



## 福祉と連携し移動需要を創出している事例～岡山県玉野市～⑦

## ④ 当日のスケジュール

- 11:00 オリエンテーション(流れのご説明・受付・体調確認・アンケート・準備)
- 11:30 モビリティトレーニング(ジャンボタクシーで移動)
- 11:45 昼食(権太茶屋)
- 13:00 自主トレーニング(イギリス庭園散策・公園散歩等)
- 13:45 モビリティトレーニング(ジャンボタクシーで移動)
- 14:00 終了予定(アール・ケア デイサービスセンター アルフィック)

## 満足度も高く笑顔で楽しむ参加者

9月16日、アール・ケア デイサービスセンター アルフィックでオリエンテーション及び体力測定を行い、参加者7名が安心して取り組めるスタートとなった。食事を残さず楽しんだり、仲間と会話を弾ませたり、声をかけられて一緒に行動するなど、とても和やかな雰囲気。普段は外出の機会が少なく、「買い物は娘やお嫁さんに連れて行ってもらっている」という参加者も、今回は久しぶりの外出に終始ご機嫌。ジャンボタクシーでの快適な移動も満足いただいた。本取組を通じて、外出のきっかけや地域での交流が広がり、楽しみや健康づくり、介護予防にもつながるのではないかと実感。Goトレではウェアラブル(アップルウォッチを全員装着)で歩数・パルス・カロリー等の健康・運動データ、位置情報・SOS発信等の安全管理データの収集ができ、デジタル化の効果検証も行う。次回は9月30日、フィールドは「SCメルカ」。



オリエンテーションで体調確認、ウェアラブル端末装着のお手伝い



アール・ケアの専門職員様が見守る体力測定。アルフィック



会話をしつつ、楽しそうに食事を進める参加者。権太茶屋



握り・天ぷら・刺身等を堪能。特に天ぷらが上手との評価



散策中、久しぶりで懐かしいとの声。深山イギリス庭園



7名全員で移動。タクシーは「最高」の感想。旭自動車様ご協力

## 福祉と連携し移動需要を創出している事例～岡山県玉野市～⑧

## ● 当日のスケジュール

- 11:00 オリエンテーション（受付・体調確認・アンケート）  
@アール・ケアデイサービスセンター アルフィック
- 11:10 モビリティトレーニング（ジャンボタクシーでJR常山駅へ移動）
- 11:25 モビリティトレーニング（JR宇野線で移動）
- 11:45 昼食（おいとま 玉野市築港1丁目5-31）
- 12:45 自主トレーニング（宇野駅周辺散策）
- 13:35 モビリティトレーニング（JR宇野線で移動）
- 13:55 モビリティトレーニング（ジャンボタクシーでアルフィックへ移動）
- 14:00 終了（体調確認・アンケート）@アルフィック

## ● Goトレ宇野駅散策

10月28日(火)、第4回「たまのGoトレ」を実施した。モビリティトレーニングとして、Goトレでは2度目となる電車移動を行ったほか、参加者それぞれ思い思いに駅周辺を散策した。昔ながらの本屋で雑誌や文房具を購入したり、少し遠くまで歩いて肉屋や和菓子屋で買い物をしたりなど、参加者によっては目的に沿って行動されている方もあった。昼食は「おいとま」。

本取り組みを通じて、高齢者の方にとっても買い物をしたいという思いを持っていても、様々な障壁のため、経済活動が制限されていることを実感した。一方で、実際に町に出る機会があると、一生懸命に歩いて楽しそうに買い物をされており、高齢者が元気に外出できることが、高齢者の身体と精神の健康にとっても、地域の経済にとっても好影響をもたらすように感じられた。

今回のGoトレでは、岡山トヨタ岡南店 景山さんのご紹介により、岡山市立福浜公民館の柏崎様にご視察いただいた。

次回は、11月11日、訪問先は「グランパークせとうち農園」



▲ウェアラブル端末装着とアンケートを実施

▼常山駅へはジャンボタクシーで移動。旭自動車様ご協力



▲常山駅でタッチパネルの券売機から切符を購入  
前回の経験もありスムーズに

▼カツオの山掛け丼と  
ぷりぷりエビフライ丼を堪能



▲宇野駅周辺を思い思いに散策中



区分

A 中小都市、過疎地など  
[人口10万人未満の自治体]

空間的交通空白の解消

他分野による交通事業の活用

医療・介護・福祉  
×交通

こども・子育て  
×交通

観光・まちづくり  
×交通

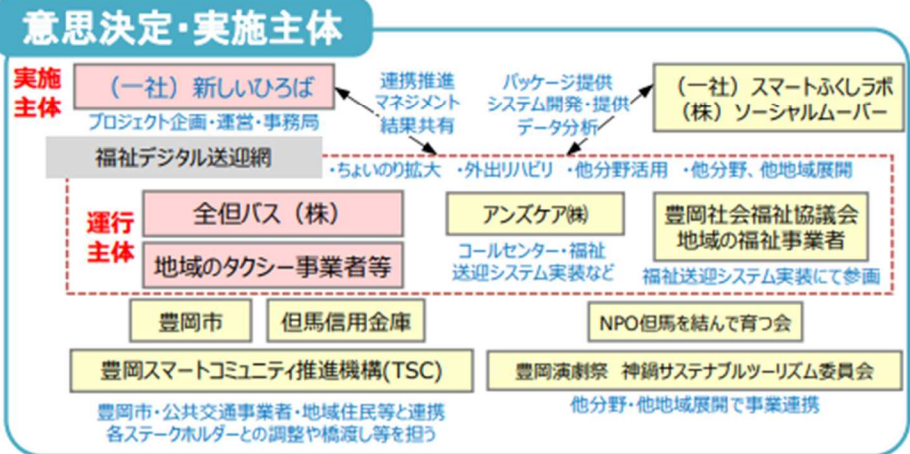
対象地域

- 地域：兵庫県豊岡市
- 人口：77,489人
- 世帯数：30,180世帯
- 高齢化率：34.3%
- 面積：697.55km<sup>2</sup>

背景・お困りごと

- 中山間地域には、家族の送迎に頼りづらく自発的に外出できない高齢者や、**外出機会・運動機会が減少することで健康の維持に課題を抱える高齢者が多い**
- 昨年度の共創モデル実証では「**ちょい乗り**」の実証を行ったが、交通事業者を巻き込めていなかったためサービス規模が大きくなかった

※ちょい乗り：デイサービス利用者が、非通所日に送迎車の空き座席を利用して、1回500円で自宅から目的地まで移動ができる仕組み



実施内容

運行主体を交通事業者(全但バス)に委託し、「**ちょいのり**」の送迎業務デジタル化およびサービス供給を拡大し、他地域で展開事例がある「Goトレ」と連携・開発した**外出リハビリサービス**を導入し、**地域にフィットするモデルへ変換**

概要

「ちょいのり」

- モード：乗合バス(道路運送法第21条許可)
- 予約方法：アプリ、電話
- 料金：無料(昨年度までは500円)

「実践的外出リハビリサービス」

- モード：乗合タクシー(道路運送法第4条許可)
- 予約方法：デイサービス中に直接予約、電話
- 料金：無料

重要ポイント

- バス・タクシー事業者に運転を任せられる安心感から福祉事業者とその利用者が参画する心理的なハードルを下げた
- 黒部市でのGoトレのモデルを、リハビリ特化型デイサービスにフィットするモデルへ変換した

運行実績・成果

運行実績

- 運行期間：2024/09/03～2025/02/15
- 利用者数：89名
- 平均乗合人数：6.8人/1運行

|          |                                                  |
|----------|--------------------------------------------------|
| 収入       | 0円                                               |
| 支出       | 初期費用 1,200,000円 (システム整備、調査分析等)                   |
| ランニングコスト | 1,200,000円 (運行費用、システム使用量等)                       |
| 損益       | ▲2,400,000円<br>※プラットフォームにて負担(共創・MaaS実証プロジェクトを活用) |

成果

- 買い物を含む外出リハビリサービスの**利用者27名全員が外出意欲が高まったと回答**
- 外出先では**3,000～11,000円の消費行動**があり家族との外出時に比べ消費が増加したと回答
- 今回の目的地を日常的に利用する参加者はおらず、新規外出先の開拓につながったほか、「**別の行き先に行ってみたい**」と全員が回答し、公共交通機関の活用にも前向きな声が聞かれた

今後の事業展開

＜今後の事業展開時の運行における根拠法令(予定)：道路運送法第4条・21条・43条・79条許可、通所介護送迎(介護保険法)を組み合わせる＞

- 交通事業者との連携による介護施設送迎車の有効活用によって「ちょいのり」「送迎委託」「混合送迎」「外出リハビリサービス」をはじめ、子どもや観光客等との接点も探りつつ「豊岡福祉モビリティ」の拡充を図り、ビジネスとしても成り立つ形でパッケージ化を目指す

## <智頭町における交通課題>

### ▶ドライバー不足・高齢化

- 住民や利用者のニーズを踏まえ、公共交通のサービス改善・向上を図りたくても、**担い手不足**等のサービス供給側の事情により実現できない。

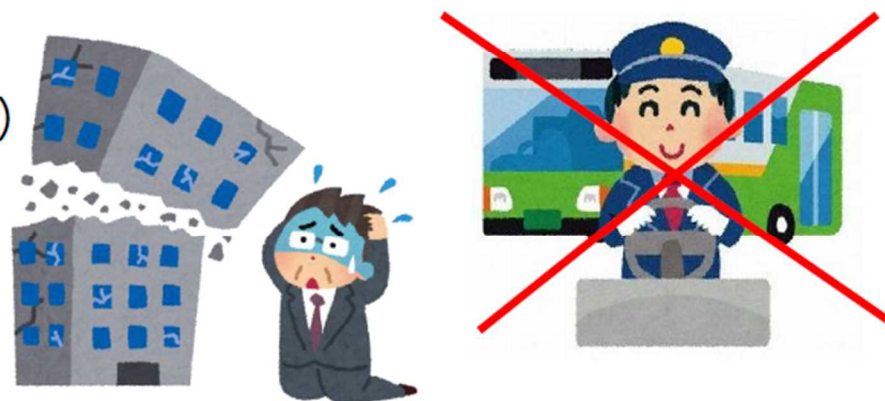
### ▶地理的特性による公共交通不便地域の存在

- バス停が自宅から離れている世帯が存在し、公共交通を利用しにくい地域が多数ある。

### ▶公共交通利用者の減少・財政負担の悪化

- 自家用車の普及や人口減少に伴い、公共交通の利用者はごく一部に限られる。  
高齢者、児童・生徒、一部の観光客に限定されており、運行継続のためには**利用者層の拡大**が必要。

- 公的資金投入額の増加**（バス運行・タクシー助成）



地域住民が自家用車を活用し、ドライバーとして運行を実施するAI乗合タクシー「のりりん」の運行を開始。地域住民主体の運行体制により、地域への貢献度アップ、やりがいづくりに貢献。また雇用の促進に寄与。(令和7年2月1日時点町民ドライバー:26名)

### <取り組み概要>

- 運行エリア：智頭町全域
- 運用開始：令和5年度本格導入
- 運行時間：平日/土日祝/6時～19時  
(※年末年始：12/30～1/3は運休)
- 車両について：

台数/10～12台程度で運行実施  
運行車両/自家用車を活用

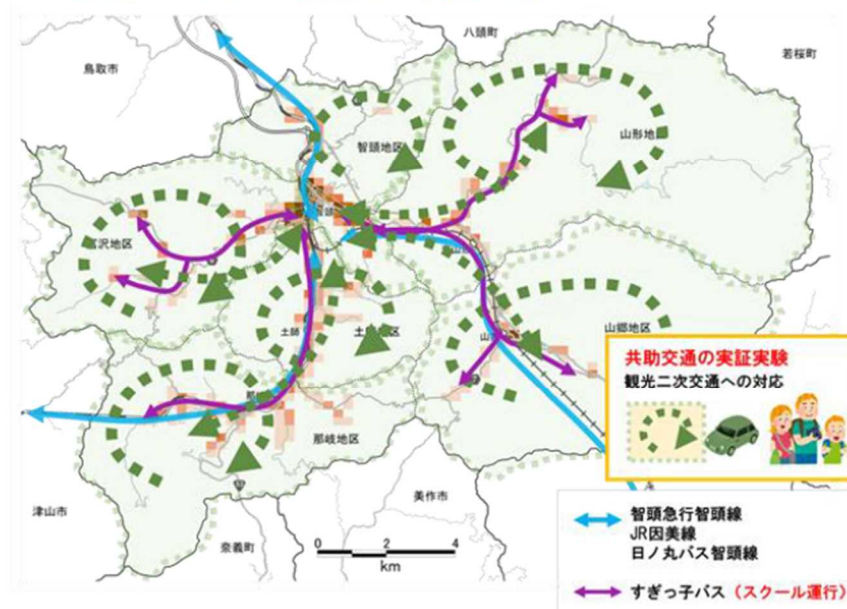
※普通車・軽自動車は問わない。ただし軽トラックは不可。

- 予約方法：IP告知端末、電話
- 運賃：500円/乗車(乗合時は400円)
- 決済方法：回数券または定期券
- 使用システム・関連企業：  
AI運行バス(NTTドコモ)  
IP告知端末(京セラみらいエンビジョン)  
遠隔点呼(日野自動車)
- 運行事業者：智頭町共助交通運営協議会  
(智頭町、智頭町観光協会、各地区振興協議会、  
智頭町シルバー人材センターで構成)

### <運行車両・ドライバー>



### <運行エリア(智頭町全域)>



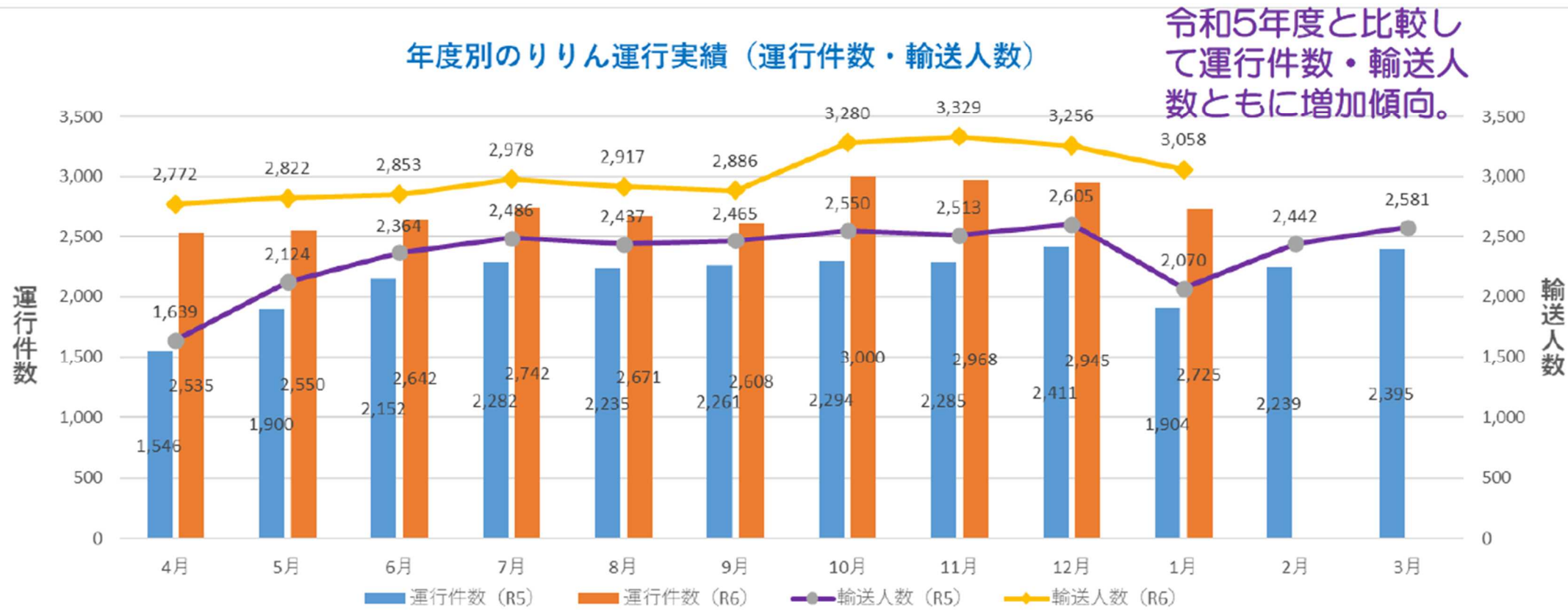


■ 運行開始からの実績（利用状況）

今の流れでいくと年度末時点の輸送実績（人数）は約35,000人にのぼる見込み！

年度別AI乗合タクシー「のりりん」月別運行・輸送実績一覧

| 年度    | 実績項目 | 4月    | 5月    | 6月    | 7月    | 8月    | 9月    | 10月   | 11月   | 12月   | 1月    | 2月    | 3月    | 合計     |
|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| 令和5年度 | 運行件数 | 1,546 | 1,900 | 2,152 | 2,282 | 2,235 | 2,261 | 2,294 | 2,285 | 2,411 | 1,904 | 2,239 | 2,395 | 25,904 |
|       | 輸送人数 | 1,639 | 2,124 | 2,364 | 2,486 | 2,437 | 2,465 | 2,550 | 2,513 | 2,605 | 2,070 | 2,442 | 2,581 | 28,276 |
| 令和6年度 | 運行件数 | 2,535 | 2,550 | 2,642 | 2,742 | 2,671 | 2,608 | 3,000 | 2,968 | 2,945 | 2,725 |       |       | 27,386 |
|       | 輸送人数 | 2,772 | 2,822 | 2,853 | 2,978 | 2,917 | 2,886 | 3,280 | 3,329 | 3,256 | 3,058 |       |       | 30,151 |



## 運行開始から1年間の実績（利用状況・登録者数、経費など）

●登録者数：**1,583人**（令和7年2月1日時点） ※ちなみに4月1日時点は1,374人

●経費：（令和5年度ベース）

①運行管理業務：**3,000,000円**（日野自動車：7月～）

②運行業務：**28,000,000円**（共助交通運営協議会）

【内訳】運転手・オペレーター報酬（人件費）、消耗品費、通信運搬費、手数料、施設賃借料、備品購入費、光熱水費、共助交通保険等、認定講習費用

③AIデマンドバス使用料：**12,500,000円**（京セラみらいエンビジョン）

※AIデマンドバスシステムは京セラ整備のIP告知端末と外部連携させるため、契約相手は京セラとなる。

県補助制度あり！

**合計（①+②+③）=43,500,000円**

⇒**運行収入：約7,000,000円**（R4すぎっ子バスの2倍以上！）

※参考：R4すぎっ子バス運行管理委託：42,000,000円

⇒運行収入：約3,000,000円



■ 今後の展望について

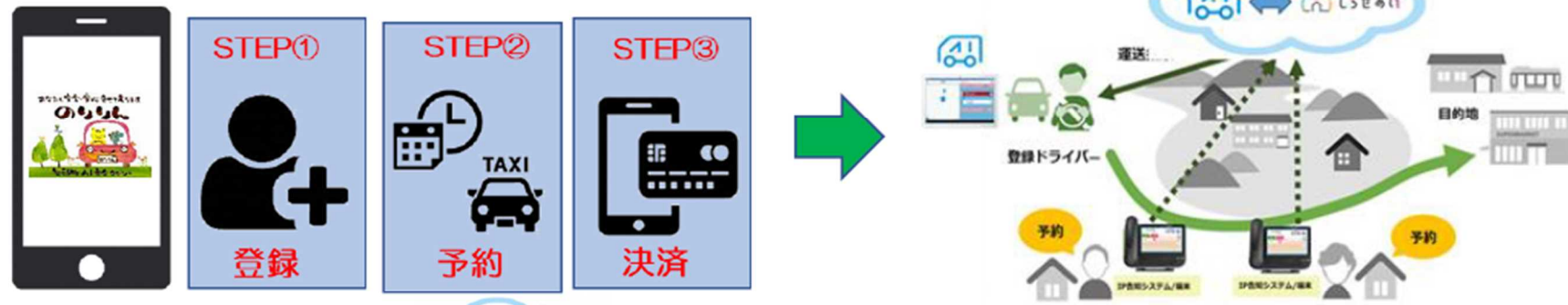
● <システム>

現時点では当日予約のみの運用となっているため、今後住民ニーズに対応した予約体制の充実を図らなければならない。（前日予約等）

また、スマホ普及率も高くなってきていることから、スマホアプリの開発・運用による利用者登録やキャッシュレス決済など、利便性向上に努めなければならない。（観光客などの二次交通対応）

『のりりんスマートアプリ』

登録から利用・支払いまで、スマートフォンで完結



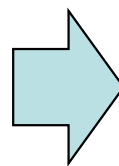
● <全体>

まだ運行開始から1年ということもあり、完成形ではないと考えている。今後多くの課題が浮き彫りになると思われるため、少しずつマイナーチェンジを繰り返しながら、住民ニーズに沿った智頭町らしい交通体系を構築・維持する必要性が今後の課題として挙げられる。

## 病院送迎と公共交通を統合した事例～山口県周防大島町～①

## ●周防大島町の課題

- ・町内では民間バスと町営バスに加えて、町立病院への送迎バスやスクールバスが運行しているが、これらが**時間的・空間的に重複して運行しており、利用者を奪い合っている状態にある。**
- ・また、**地域によっては送迎バスしか運行しておらず、移動環境が不十分な状況である。**

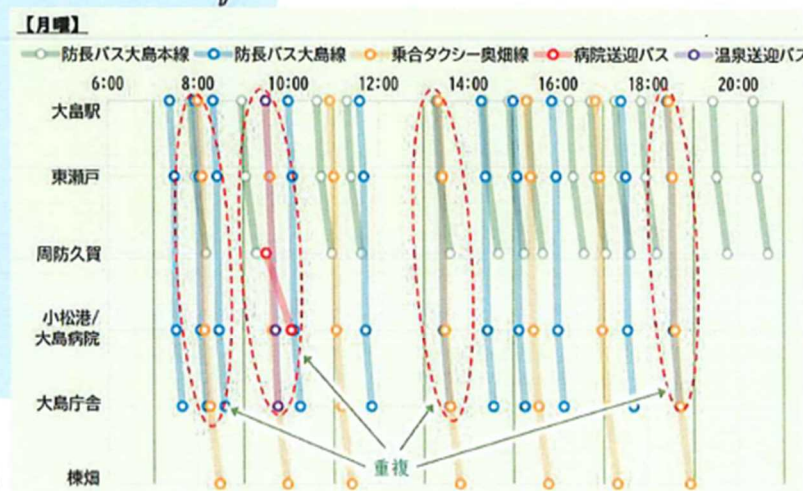


令和6年度共創・MaaS実証プロジェクトを活用し、路線バスと送迎交通の統合・再編に着手



周防大島町における公共交通・送迎交通の運行経路図

公共交通と送迎交通の運行ダイヤの一例(出典：周防大島町地域公共交通計画)



# 病院送迎と公共交通を統合した事例～山口県周防大島町～②

## 奥畑線乗合タクシー

- ・決められた**停留所(20カ所)**で乗降
- ・決められた**時間**に運行
- ・運賃は乗車区間によって異なる
- ・一部半クローズ制のため、相互乗降利用できない区間がある

## 大島病院患者輸送バス

- ・決められた停留所で乗降
- ・決められた時間に運行
- ・**無料で乗車**できるが、**通院する患者さん**しか利用できない
- ・帰りの便を利用する際は、他の患者さんが終わるのを待たなくてはならない

奥畑線乗合タクシーに統合・再編

## 奥畑線乗合タクシー(2024年10月以降)

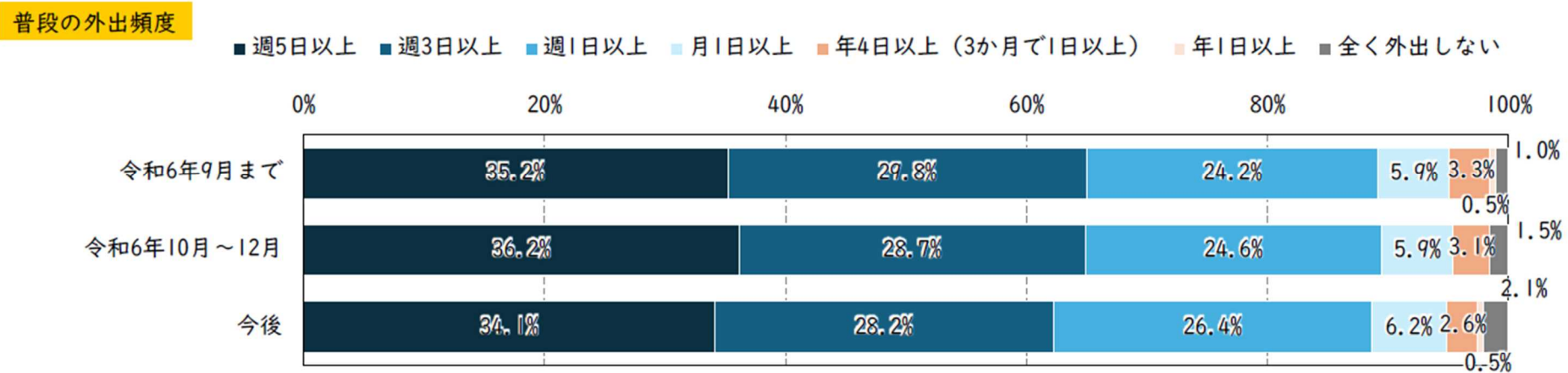
- ・予約に応じて運行
- ・**44カ所の乗降場所**で乗降可能
- ・スーパー、町立病院の敷地内まで乗り入れ
- ・民間バスへの乗り継ぎにより、島外まで移動可能
- ・1乗車500円均一
- ・町立病院への**通院患者**は、今までどおり**無料**で利用可能



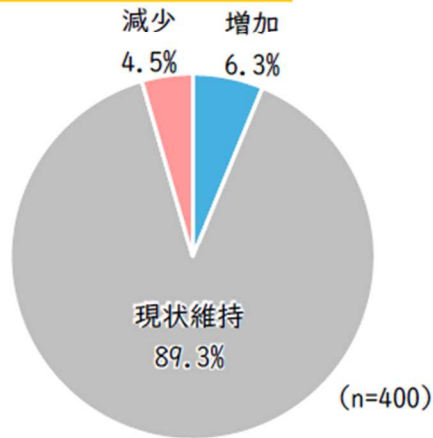
|           |                                                                                                                                                                                                    |      |           |
|-----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-----------|
| 運行区域      | 小松港(町立大島病院)～西屋代地区～東屋代地区                                                                                                                                                                            |      |           |
| 運行主体      | 大島観光タクシー株式会社                                                                                                                                                                                       |      |           |
| 運行日       | 毎日(12/29～1/3は運休)                                                                                                                                                                                   | 運行車両 | 1台(現在の車両) |
| 運行時間      | <p>【平日】9:00乗車～17:00降車</p> <p>【土日祝日】9:00乗車～16:00降車 で利用者の予約に応じて運行</p> <p>※朝の1便目は大島庁舎(9:39発の防長バスに接続)経由大島病院行きとして運行します</p> <p>※ただし12:00～13:00はドライバーの昼休憩のため運行しません</p>                                    |      |           |
| 乗降場所      | 44カ所の乗降場所                                                                                                                                                                                          |      |           |
| 運賃        | <ul style="list-style-type: none"> <li>1乗車 大人500円／小学生以下250円</li> <li>定額乗り放題プラン 月額3,000円<br/>(障害者手帳又は障害者手帳アプリ「ミライロID」の提示で半額)</li> </ul> <p>※いずれも車内にて乗務員へお支払い</p>                                    |      |           |
| 予約受付方法と時間 | <ul style="list-style-type: none"> <li>1週間前～利用の1時間前までに電話またはスマートフォンから予約</li> </ul> <p>【電話受付時間】平日のみ9:00～17:00</p> <p>※土日祝日利用の場合は直前の平日17:00まで</p> <p>【WEB受付時間】24時間</p> <p>※土日祝日利用の場合も当日1時間前まで予約可能</p> |      |           |
| 事前登録      | 円滑な予約のため事前の会員登録を行う(WEBでも登録可能)                                                                                                                                                                      |      |           |

●統合後の住民アンケート調査結果（普段の外出頻度）

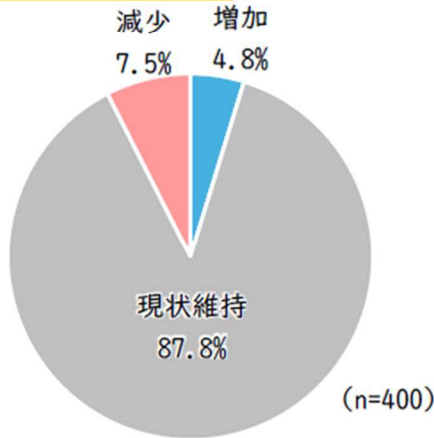
- 普段の外出頻度は時期別であり大きな違いはみられない。
- 増減の状況をみると、令和6年9月までと、10月～12月の外出頻度の変化ならびに今後の外出頻度の変化の見通しについては、現状維持（回答項目に変化なし）の人が90%程度を占めており、減少と増加はほぼ同じ割合であった。
- 外出頻度が増えた人の外出目的では、買い物や通院と回答する人が多い。



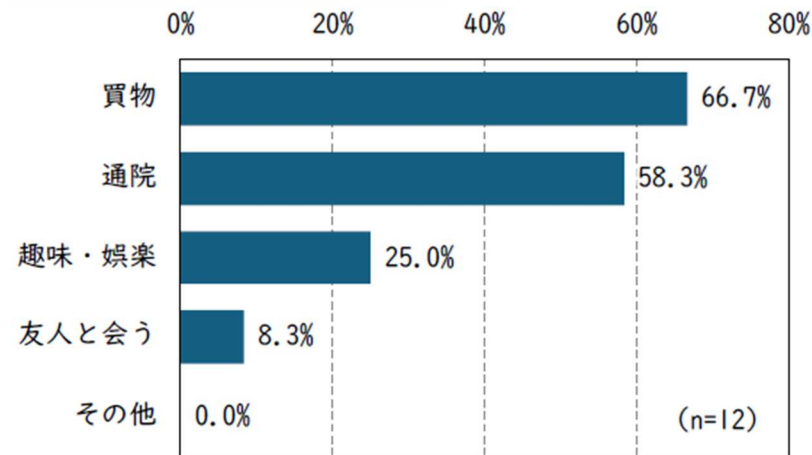
令和6年9月までと10～12月の外出頻度の変化



令和6年9月までと今後の外出頻度の変化



令和6年10月～12月に外出頻度が増えた人の増えた外出目的



●統合後の住民アンケート調査結果(改善点の具体例)

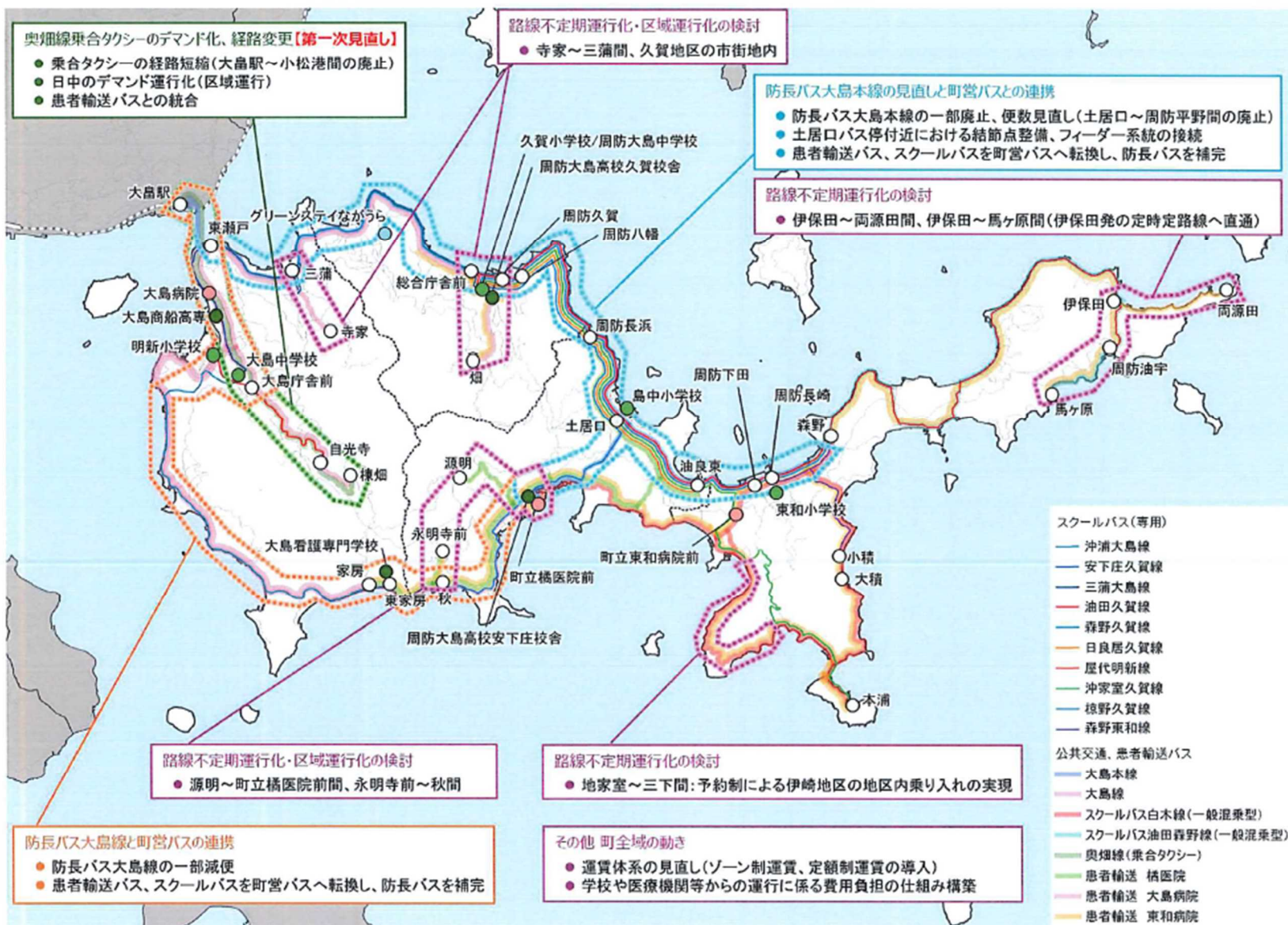
- 改善点の具体例として記載のあった内容はテーマ別に以下のとおり。
- ニーズの多かった予約や会員登録の改善点としては、会員登録の手続き簡素化や、スマホ等を持たない人への代理予約、ワンクリックでの予約等が挙げられている。
- 運行時間の拡大では、8時ごろから18時ごろまでを希望する意見が挙げられている。

|               |                                                                                                                                  |                   |                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|---------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 乗降場所を増やす      | <ul style="list-style-type: none"><li>・ できるだけ自宅の近くにしてほしい。</li><li>・ 県道沿いはフリー乗降にしてほしい。</li><li>・ 日陰で待てる乗降場所をつくってほしい。</li></ul>    | 予約を<br>しやすく<br>する | <ul style="list-style-type: none"><li>・ スマホが無い、使用出来ない人向けに店舗の人が代わりに予約する。</li><li>・ 予約締切時間の後ろ倒し。(配車までの時間を短く)</li><li>・ 急の場合に利用しやすいようにしてほしい。</li><li>・ 予約時のTELで耳の悪い人が困っている話をよく聞く。TEL以外の申し込み方法を検討してほしい。</li><li>・ よく使う予約内容を事前に登録しておき、使いたいときにワンクリックで使えるようにする機能。</li></ul> |
| 運行開始時間を早くする   | <ul style="list-style-type: none"><li>・ 大島病院の受付開始時刻に間に合わない。</li><li>・ 通院の時には、8時から利用したい。</li></ul>                                |                   |                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| 運行終了時間を遅くする   | <ul style="list-style-type: none"><li>・ PM6時ごろまで。</li><li>・ 予約の時間を朝8:30～夕方5:30くらいにして貰いたい。</li></ul>                              |                   |                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| 乗降場所を分かりやすくする | <ul style="list-style-type: none"><li>・ 邪魔にならない場所にポールの設置(みかん色で)。</li><li>・ 乗降場所に電話番号を記載してほしい。</li></ul>                          |                   |                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| 利用登録をしやすくする   | <ul style="list-style-type: none"><li>・ 高齢者が利用しやすいように</li></ul>                                                                  | その他               | <ul style="list-style-type: none"><li>・ 利用手順をもう一度分かりやすく表示してほしい。</li><li>・ 奥畑線が大島駅まで乗り入れしなくなり、利用しにくくなった。</li><li>・ 電子決済の導入。</li><li>・ 料金値下げ、無料にする。</li><li>・ 例えば大島病院からの帰りにマルキュウで買い物したり、役場で手続きができるなど。</li></ul>                                                        |
| 車両を小型化する      | <ul style="list-style-type: none"><li>・ 車両を小型化して細かく回れるようにしてほしい。</li><li>・ 燃費の安い電気にしてほしい。</li><li>・ あまり乗らないなら小型化してはどうか。</li></ul> |                   |                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| 会員登録を簡単にする    | <ul style="list-style-type: none"><li>・ 高齢者に対応し、できるだけ簡単な手続きで利用できるほうがよい。</li></ul>                                                |                   |                                                                                                                                                                                                                                                                      |

⇒丁寧な講習会を実施することで、90代の高齢者でもスマホから乗車予約ができるようになった事例もあり、  
デマンド化やオンライン予約自体は高齢者利用の妨げとならない可能性がある。

## 病院送迎と公共交通を統合した事例～山口県周防大島町～⑥

- 周防大島町の新たな交通体系へのリ・デザインの全体像は、以下を予定している。
- 町内全域にわたる広域の見直しであるため、3か年にわたって順次見直しをしていく。
- 第二次、第三次の見直し箇所については、地域との協議状況等により決定する予定。



## 「交通空白」解消緊急対策事業

何らかの対応が必要な「交通空白」を抱える地域において、「交通空白」の解消に向けたサービスを実施するための仕組みの構築を支援します！

### 補助対象事業者

公共ライドシェア・日本版ライドシェア等、新たに導入する交通サービスの運行主体（運行委託する場合を含む）となる地方自治体、交通事業者、NPO法人、観光協会、商工会、社会福祉協議会等又はそれらを含んだ協議会※

### 補助対象経費

- ①事業実施のための基礎データ収集・分析、協議会・説明会等開催に要する費用（悉皆ヒアリング調査・利用予測シミュレーション、有識者謝金・会場使用料等）
- ②サービス提供のために必要となる車両の導入、配車アプリ・運行管理等のシステム開発・導入、運転者募集等に要する費用（車両の購入・リースによる取得、仕切板、ドライブレコーダー等の設置、運転者を募集するための広告費用等）
- ③実証事業に要する費用（運行経費、実証事業後の利用データ分析、路線・区域・料金設定等の検討等）



【事業イメージ例】以下のような検討段階から地域の合意形成までの取組みについて、ワンストップの支援を想定

- 公共ライドシェア等の導入にあたり、実証運行する地域・時間帯の特定に向けた調査、利用予測シミュレーション等
- 実証運行の実施体制構築・合意形成に向けた地域内調整
- 実証運行に係る車両・配車アプリ等の導入、車両改装・ラッピング、運転者募集等
- 実証運行経費・実証運行後の利用データの分析・検証等
- 本格運行に向けた住民説明会



▲公共ライドシェアの立ち上げ（イメージ）

### 補助率

500万円まで定額、500万円を超える部分は2/3（上限1億円）

※車両購入に係る費用については定額補助の対象外（車両購入は、対象事業者自身が有する車両がサービス提供のために活用することができない場合に限る）

※都道府県が主導するなど複数市町村が共同してサービスを提供することを予定している場合、補助対象経費のうち①については定額の引き上げ（調整中）

※一度本補助を受けた同一自治体内において同一類型の別の事業（別地域での実施）への補助を受ける場合、2件目以降の補助については1/2

問合せ先 各地方運輸局交通政策部交通企画課等（別紙参照）

公募期間

令和7年2月中旬以降

【採択時期目安：令和7年5月上旬】

※応募にあたっては、自治体が「交通空白」と認識していることが要件となります。

※自治体については、「交通空白」解消・官民連携プラットフォームに加入していることが要件となります。

交通を地域の暮らしと一体として捉え、地域の多様な関係者の「共創」(連携・協働)※によりその維持・活性化に取り組む  
実証事業を支援します！ ※「共創」:「官民共創」・「交通事業者間共創」・「他分野共創(交通と他分野の垣根を越えた連携)」

補助対象事業者

交通事業者等※を含む複数主体で構成される協議会や連携スキーム等（共創プラットフォーム）  
※交通事業者等:一般乗合・一般乗用旅客自動車運送事業者、鉄軌道事業者、一般旅客定期航路事業者、公共ライドシェアの実施主体、シェアサイクル等の事業実施主体、道路運送法上の許可・登録を要しない輸送サービスの実施主体等  
(注) 単一の事業者のみでは補助対象となりません。

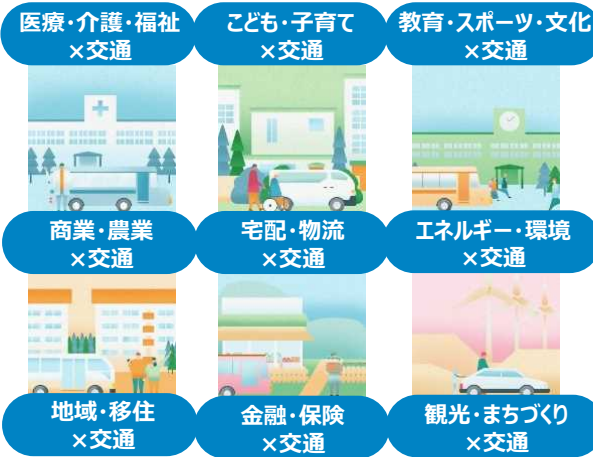
補助対象経費

- 新たな事業の立ち上げ及び実証運行に係る以下の経費対して支援を実施
- ①基礎データ収集・分析、協議会開催に要する経費（有識者謝金・会場使用料等）
  - ②システム構築（配車・運行管理・AIオンデマンド等）、実証運行に使用する車両導入（車両の購入・リース等）による取得・改造に要する経費
  - ③実証事業に要する経費（新規運行に係る経費、実証環境の整備等）

補助率（補助上限1億円）

| A中小都市、過疎地など<br>（人口10万人未満の自治体） | B地方中心都市など<br>（人口10万人以上の自治体） | C大都市など<br>（東京23区・三大都市圏の政令指定都市） |
|-------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|
| 500万円以下は定額<br>500万円超部分は2／3    | 補助率2／3                      | 補助率1／3                         |

- 【事業例】※R5年度:77事業、R6年度:256事業を支援
- スクールバス・介護輸送・商業施設送迎等の地域輸送資源の混乗化、遊休時間帯における地域路線への活用
  - 介護予防プログラムの一環として公共交通を利用した外出を促進（介護予防財源の活用）
  - 教育委員会との関係による児童の登下校・部活動送迎にあわせたデマンド交通等の実証運行
  - 商工会議所・商工会や社会福祉協議会、観光協会、地域金融機関、農協等の地域経済界による取組等



▲他分野共創の分類例

問合せ先 各地方運輸局交通政策部交通企画課等（別紙参照） 公募期間 令和7年2月中旬以降（予定）  
【採択時期目安：令和7年5月上旬】

※応募にあたっては、自治体又は運輸局の推薦を受けていることが要件となります。  
※自治体については、「交通空白」解消・官民連携プラットフォームに加入していることが要件となります。

地域の関係者による連携・協働のカタログ

国土交通省

<https://www.mlit.go.jp/redesign/>

国土交通省

『福祉』と『交通』が重なる現場の方々へ  
高齢者の移動手段を確保するためのパンフレット

このパンフレットは、高齢者の移動手段を確保するために必要となる福祉や交通の制度、事業モデルについて解説したものです。

公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）や「許可・登録を要しない運送」など、さまざまな仕組みについて、事例と合わせて紹介しています。

2025年 3月 国土交通省

[https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei\\_transport\\_tk\\_000120.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000120.html)

自家用有償旅客運送  
(公共ライドシェア)  
ハンドブック

令和6年10月

国土交通省物流・自動車局旅客課

[https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk3\\_000012.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000012.html)