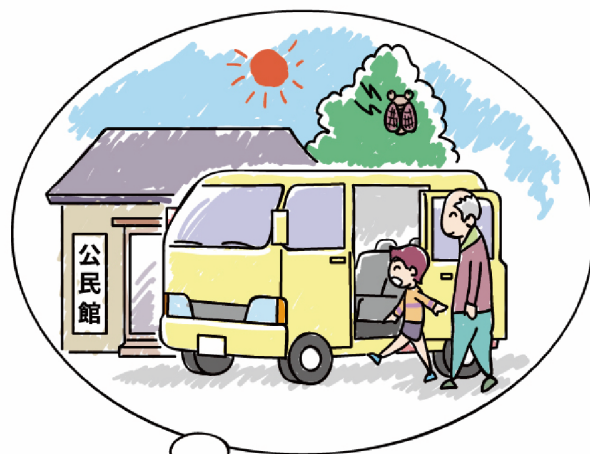


# 東北管内における 自助・共助による移動手段の確保 事例集



令和3年3月



国土交通省 東北運輸局



## 目 次

|  |    |
|--|----|
| <b>1. 東北管内における自助・共助の取組み状況</b> .....      | 1  |
| 1-1 地域の移動手段を考える順番と自助・共助交通の関係性.....       | 1  |
| 1-2 東北管内における自助・共助の取組み状況.....             | 5  |
| <b>2. 福祉有償運送の導入にあたっての管内市町村の工夫点</b> ..... | 7  |
| <b>3. 取組み概要</b> .....                    | 9  |
| （1）五所川原市.....                            | 11 |
| （2）大崎市.....                              | 13 |
| （3）米沢市.....                              | 15 |
| （4）釜石市.....                              | 17 |
| （5）西和賀町.....                             | 19 |
| （6）五城目町.....                             | 20 |
| （7）山形市.....                              | 22 |
| （8）丸森町.....                              | 24 |
| <b>4. お悩み相談室「有識者に聞いてみました」</b> .....      | 26 |
| <b>5. 参考データ</b> .....                    | 34 |
| 5-1 参考となる図書・サイト.....                     | 34 |
| 5-2 道路運送法上の許可に必要な事務手続き・事業開始までの期間等.....   | 35 |
| 5-3 乗合バスの事業許可申請について.....                 | 37 |
| 5-4 道路運送における許可又は登録を要しない運送の態様について.....    | 39 |

本書の作成にあたってご協力頂いた東北仕事人の皆様（※「地域公共交通東北仕事人リスト」の順）

- －宮城大学 事業構想学群 徳永 幸之 教授
- －福島大学 経済経営学類 吉田 樹 准教授
- －秋田大学 大学院理工学研究科 日野 智 准教授
- －特定非営利活動法人 いわて地域づくり支援センター 若菜 千穂 常務理事
- －福島大学 経済経営学類 村上 早紀子 准教授

# 1. 東北管内における自助・共助の取組み状況

## 1-1 地域の移動手段を考える順番と自助・共助交通の関係性

地域の移動手段の確保を検討するにあたっては、まずは利用者が運送の対価を負担する“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。

有償運送には、事業用車両（緑ナンバー）を用いた一般旅客自動車運送のほか、自家用車両（白ナンバー）を用いた自家用有償旅客運送があり、それぞれ道路運送法による許可または登録が必要です。

### 既存のバス・タクシーを見直す

まずはじめに、輸送サービスのプロ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あります。

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、地域に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。

これは結果的に公共交通の利用促進につながり、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つながります。

### 市町村が自ら主体となって「自家用有償運送」を実施する

公共交通機関（バス、タクシー）では対応できない場合は、市町村が自ら道路運送法上の登録を受けて、「自家用有償旅客運送（※）」による輸送サービスを提供することが考えられます。

自家用有償運送の登録手続きについては、お近くの運輸支局に事前にご相談下さい。

（※）バス・タクシー事業により十分な輸送サービスを提供することが困難な場合に、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。

## 有償運送 のメリット

- 道路運送法の許可や登録をすることで、輸送の安全や旅客の利便性がしっかり確保されること
- 利用者からの運賃収入があることでサービスを長く続けやすいこと

### NPO 等による 「自家用有償運送」を 支援する

公共交通機関（バス、タクシー）で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ます。すでにある活動に対しては、市町村からは運営に必要なアドバイスやサポートを行う、補助（助成）等を行うなどの支援方法が検討できます。

また、これから活動をしたいと考えている市民や団体へは、ニーズのある人同士のマッチング、活動の中心となる人材の育成、協議の場の設定、空き車両をもつ施設等の情報提供といった市町村による支援が考えられます。

この事例集では、NPO 等による公共交通空白地有償運送や社会福祉法人等による福祉有償運送に触れています

### 市民などによる 「許可・登録を要しない輸送」を 支援する

「許可・登録を要しない輸送」というのは、主にボランティア団体や、自治会などによる地域の助け合いで実施される移動サービスを指し、燃料代は範囲あるいは無料で提供されるものです。地域の公共交通ではカバーしきれない細かいエリアのニーズに込んでいるケースがあります。

あくまでボランティアベースの活動となるので、“導入を検討する”というよりも、活動を支援するための情報提供や人材育成をすることが、市民の活動の背中を押すことにつながるでしょう。

この事例集では、この事例について複数のパターンを深掘りしています。

### より詳細を知りたい方は・・・

「高齢者の移動手段を確保するための  
制度・事業モデルパンフレット」  
（令和元年 国土交通省）※

などを参照ください。



※URL : <https://www.mlit.go.jp/common/001317469.pdf>

【参考】 自助・共助交通の類型（運送事業者によらない交通手段の確保の形態メニュー例）

| 運営主体<br>類型                      | 地域住民<br>(町内会、自治会など)   | 民間<br>(NPO法人、  |
|---------------------------------|---|--|
| 移動サービスの提供・確保にかかる取組              | <p>●住民による助け合い交通、支え合い交通運行<br/>例) 陸前高田市横田町；レンタカー会社提供の車を住民が運転し高齢者を商業施設などへ送迎(ガソリン代程度の利用者負担有)</p> <p>例) 由利本荘市：町内会等が自ら取り組む事業（町内会等がタクシー業者へ乗合タクシーを委託、交通事業者がいない地区の公共交通空白地有償運送や互助輸送）における運行実施までの対話会やアンケートの実施サポート、経費の助成を市が実施</p> <p>●ボランティア輸送（道路運送法対象外）<br/>特徴) 利用者負担無で地域のボランティアが自家用車で輸送サービスを実施</p> <p>●地区の負担による定額制タクシー運行<br/>例) 南陽市沖郷地区地域公共交通運行協議会は 60 歳以上が利用できる定額運賃タクシーを運行</p> <p>●タクシーの相乗り<br/>例) 釜石市大畑団地</p> <p>●介護保険事業を活用した送迎<br/>例) 西和賀町：介護保険事業関連で、集会所でのサロン送迎を住民が実施</p> | <p>●NPO等による公共交通空白特徴) 地域住民が立ち上げたNを受け自家用車で運行</p> <p>●社会福祉法人等による福祉有特徴) 社会福祉法人などが障害の輸送サービスを提供</p> <p>●介護予防・日常生活支援サー特徴) 通院等をする場合における型サービス・一般介護予防する場合の送迎</p> |
| 公共交通を含めた移動サービスの利用促進・持続性向上にかかる取組 | <p>●地域や学校でバスの乗り方教室を開催<br/>例) 八戸市内の小学校では 1 年生に乗り方教室を開催</p> <p>●バス車両への子供会の絵の提示や作品提供<br/>例) 由利本荘市はコミバスに市民手作りの「ごてんまり」を飾りつけ<br/>例) バスの音声をこどもの声にする。</p> <p>●店舗や病院等でのバス運行情報提供<br/>例) 八戸市ではコンビニの協力により店内に設置したタブレットによるバスの運行情報提供</p> <p>●快適な待合環境整備やバス停の美化活動<br/>例) 福岡県八女市中心部の福島停留所では小さな図書室やカフェコーナーを併設</p>  | <p>●バスを身近に感じてもらうイ<br/>例) 運行開始〇〇年記念号やクベントバスの運行</p>  |

注) 上記の分類は、「運営主体」をもとに、“移動サービスの提供・確保にかかる取組”と“公共交通を含めた移動サービスの利用促進・持続性向上にかかる取組”をさらに細分化すると、実際に車両を運行する「運行主体」も複数のパターンがあります。

注) 「NPO 法人」は東北管内をみると、例えば地域住民寄りのものと民間事業者寄りのものがあるように思いますが「NPO 法人」を整理しました。

| 事業者<br>（社会福祉法人等）  | 民間事業者<br>（目的施設、各事業所）   |
|---|--|
| <p>●<b>地有償運送</b><br/>JPOが自家用有償旅客運送の登録</p> <p>●<b>有償運送</b><br/>高齢者や要介護者、要支援者等の会員</p> <p>●<b>バス事業：訪問型サービス D</b><br/>（移動支援）<br/>送迎前後の付き添い支援や通所<br/>事業における送迎を別主体が実施</p> | <p>●<b>病院・商業施設・ホテル等の送迎バス活用</b><br/>特徴）病院や商業施設、ホテル等が利用者用送迎バスを運行し近隣施設<br/>利用も利用可能</p> <p>●<b>スクールバスへの混乗</b><br/>例）花巻市東和地区；スクールバスに一般混乗座席4席を用意し住民<br/>が利用</p> <p>●<b>ライドシェア（相乗り）</b><br/>例）森ビルでは事業所が用意した車を使って相乗り通勤を実施</p> <p>●<b>事業所等の通勤バスの共同運行</b><br/>例）四日市市霞コンビナートは単独で運行していた通勤バスを統合し<br/>13社が共同で利用</p> <p>●<b>社会福祉法人によるデイサービス空き時間の車両を活用した地域貢<br/>献として買い物ツアー</b><br/>例）奥州市江刺区内、山形県鶴岡市温海地域内</p> |
| <p>●<b>イベントバスの運行</b><br/>クリスマスなどの飾りつけをしたイ</p>   | <p>●<b>ノーマイカーデーやエコ通勤デーの実施や参加</b><br/>例）事業所でのノーマイカーデーやエコ通勤デーの実施</p> <p>●<b>公共交通を対象とする通勤制度や報奨金制度の導入</b><br/>例）事業所での公共交通を利用しやすい通勤制度や報奨金制度の導入（モビ<br/>リティマネジメントの実施）</p>   |

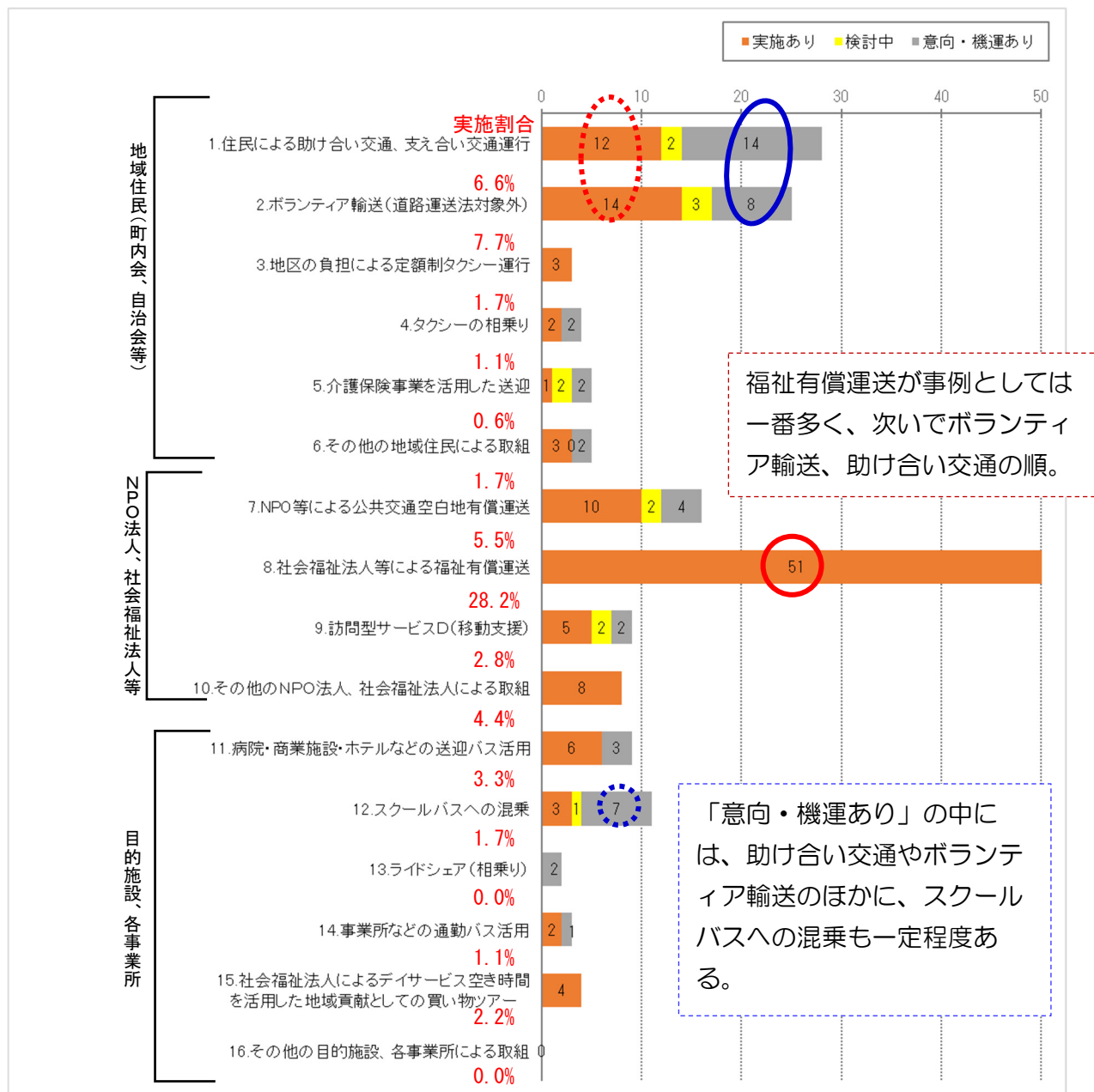
“多動サービスの利用促進・持続性向上にかかる取組”を類型したものであり、

すが、本調査においては、上記のとおり、民間事業者の1つとして

## 1-2 東北管内における自助・共助の取組み状況

東北管内における自助・共助の取組み実施状況としては、令和3年1月末時点では、「福祉有償運送」が最も多く、次いで「ボランティア輸送」、「住民による助け合い交通、支え合い交通」の順となっている（令和2年度管内全市町村アンケート結果による）。

一方で、「意向・機運あり」の中には、「住民による助け合い交通、支え合い交通」や「ボランティア輸送」のほかに、「スクールバスへの混乗」も一定程度ある。

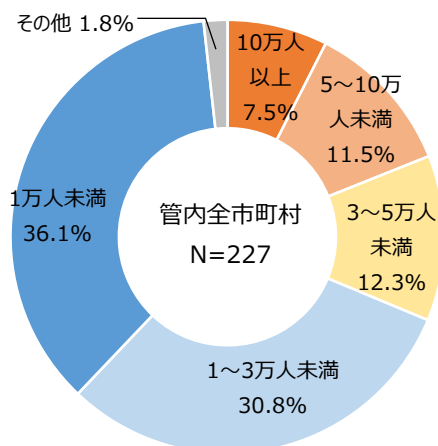




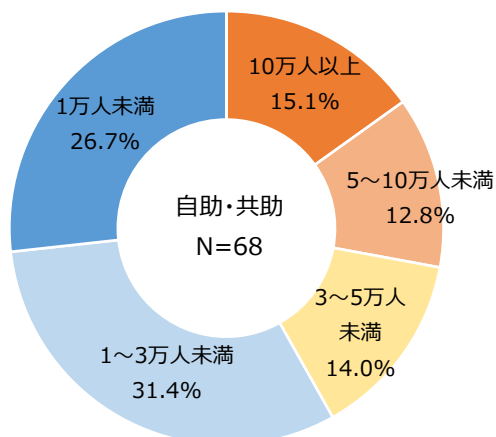
以下の図は管内全市町村と自助・共助交通を実施している市町村の特性を人口規模・高齢化率・積雪状況の3つの視点でグラフ化したものである。自助・共助交通は高齢化率や積雪状況に関係なく運行されていること、比較的人口規模が大きい市町村での運行が比較的多いことが分かる。

人口規模

<管内全市町村>

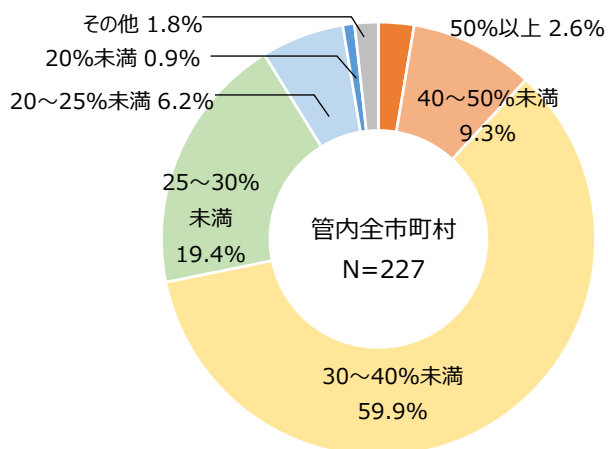


<自助・共助交通を実施している市町村>

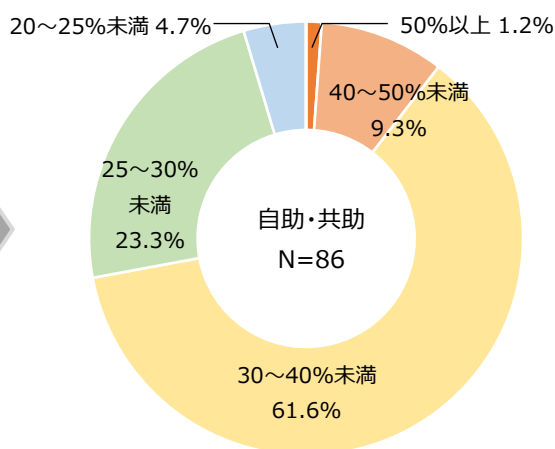


高齢化率

<管内全市町村>

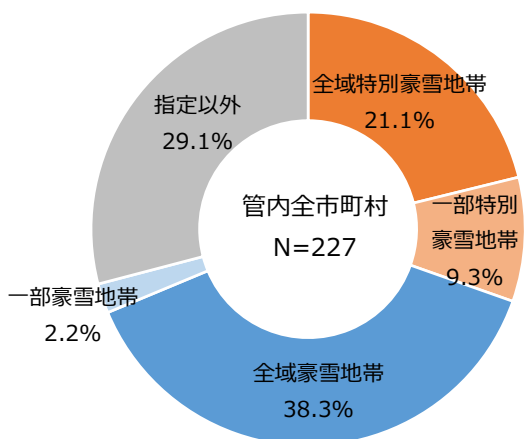


<自助・共助交通を実施している市町村>

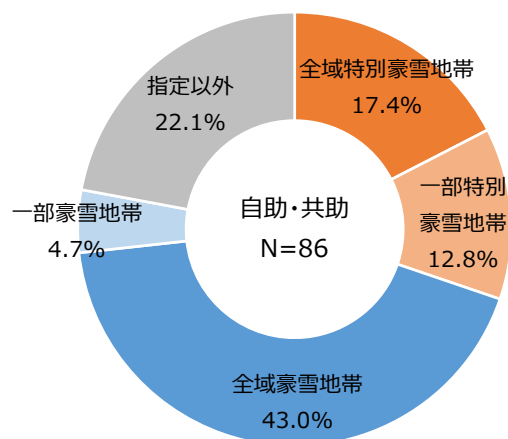


豪雪地帯指定

<管内全市町村>



<自助・共助交通を実施している市町村>



## 2. 福祉有償運送の導入にあたっての管内市町村の工夫点

ここでは、管内市町村で最も導入実績の多い「福祉有償運送」について、管内市町村アンケート結果をもとに、導入あたっての各市町村の工夫点を整理した。次ページには、取組みの効果と問題・課題・懸念点を示している。

### 現状把握

- 市町村等が高齢者や移動制約者に対して現状課題の調査を行い、高齢者の通院等の交通手段の確保が課題として挙げられた。
- 協議会を設立し、必要性や課題について協議を行った。
- 県と大学が協力してグループインタビューを行い、交通需要実態調査を行った。



### サービス提供方法の検討

- 調査結果を基に関係機関にて協議し、協議会を設置した。
- 事業者やボランティアと協議し、運行形態及び運行方法について検討をした。
- セダン型の車両の運行を可能にするために、構造改革特別区の認定を受けた。



### 推進体制づくり

- 交通事業者や関係団体、利用者、福祉関係団体が参画する協議会を設立、課題などについて協議した。



### サービスの詳細検討と運行開始までの手続きの確認

- 運輸局へ協力を要請し、制度の詳細を把握した。



### 事前実施までの準備

- 案内チラシを作成、配布し、運転協力者と利用者の募集を行った。
- 実際に試験運行を実施した。
- 福祉有償旅客運送が法律で整備されてから、事業対象者の要件を見直し、運輸局の認可を受けた。
- 運転を担当するドライバーが交通安全講習を受講した。



(次のページへ続く)

## 取組みの効果

- ほとんどの市町村にて高齢者の利用が増加していることなどから、本事業に一定のニーズが見込まれていることがわかった。
- 価格がタクシー料金と比較して安価な為、利用しやすいとの意見が出ている。

## 問題・課題 ・懸念点

○国庫補助事業の対象外の為、採算が合わず、車両の維持費などの捻出も難しい状況である。

- ・国庫補助事業の対象外のため、町一般財源の負担増。
- ・タクシーの営業所も廃止になり、ますます不便極まりない地域となってしまった。福祉有償運送も今後、採算があわないのであれば、休止、廃止の方向にむかうことになる。
- ・利益の上がる事業ではないため、車両等の維持費も捻出できず、現状の運営では事業継続が難しい。
- ・段階的な消費税の引上げ等に伴う車両維持費、燃料費の高騰により、事業収支が悪化する恐れがある。

○運転手の高齢化などにより、請け負う人材の不足が深刻である。

- ・運転手が2名しかいないことが問題である。
- ・ドライバーの確保、事業継続のための効率化と収益改善が課題である。
- ・社会福祉法人において働き手不足等により今後も継続していけるかを懸念。
- ・委託先の運転業務を請け負う人材不足と高齢化が問題である。
- ・ボランティアドライバーは福祉有償運送運転者講習を受講した者しか従事することができず、ボランティアの高齢化に伴った世代交代のための新規ボランティアの確保が課題となっている。
- ・ドライバーの高齢化、次期担い手不足が問題である。

○タクシー料金と比較して安すぎる対価を設定している事業所があり、値上げを検討するように呼び掛けている。

- ・料金設定が安く（タクシー料金の概ね半額以下）町内の送迎では基本的に赤字。法人の他事業からの補てんが無ければ、運営の持続はほぼ不可能である。今後は廃止も含め検討したい。

### 3. 取組み概要

ここで紹介する事例は、地域が抱える課題、現在の地域公共交通の取組み、取組みの特徴などの概要について表形式にまとめて紹介している。また、表の最初には、取組みの概要を表現したタイトルを付けた。

具体的な表の構成は、以下のとおり。

| 事例をまとめた表の中の項目                            | 内 容  |
|--|--|
| 取組みの概要(事例のタイトル)                          | ・ 取組みの概要を表現したもの  |
| 基礎データ                                    | ・ 対象地区（又は対象市町全体）の人口・高齢化率・面積、立地特性等を掲載                                     |
| キーワード                                    | ・ 紹介している取組みのキーワードを示している  |
| 取組み概念図                                   | ・ 取組みなどを表した概念図   |
| 取組みの背景・課題                                | ・ 紹介する事例に取り組むにあたっての背景や課題の概要について掲載  |
| 実施したサービスの概要                              | ・ R3.1 時点で取り組んでいる公共交通サービスの概要を掲載<br>・ さらに、取組みの目標、実施までのプロセスなどに関する概要についても掲載 |
| 取組みの特徴                                   | ・ 協議会が実施している特徴ある取組みなどを紹介   |
| 成果の評価（良かった点、悪かった点、改善点、他地区への参考となりそうなポイント） | ・ 事例関係者へのヒアリング結果により、東北運輸局が第三者の評価を行い、それを成果の評価として紹介                        |
| 有識者からのコメント                               | ・ 東北仕事人からの当該事例に関するコメントを紹介  |

事例紹介については、事例担当者から意見をいただいて、できる限り統一した様式で取りまとめた。しかし、取組みに対する地域の思い、考え方をそのまま紹介しているところもあるため、表現が多少統一されていない部分もある。

また、今後、公共交通業務（実務）に役立つ“参考書”を意識しつつ紹介した。そのため、紹介している地域と同様のキーワードを持つ他の地域について、検索できるように「キーワード」の部分にページを掲載している。

次ページには、令和3年1月時点において管内で実施されている8つの取組みの概要を一覧表にしている。

※ここで取り上げられた事例の多くは「一品もの」＝「その場所だから生み出されたもの」に近いものもある。したがって、ここに挙げられた事例を東北管内ですぐに横展開できるかということ、そこまで簡単なものではない。

※「一品もの」に対して、持続性を求めるものではなく、止めたい時に止められるからこそ「共助」なのだという考え方もある。その地域でしかできない自助共助交通を“本気で創ろうとする人や地域”を増やすことが必要なことは言うまでもなく、その一助になればと考え、数事例を掲載する。

●自助・共助による移動手段の確保事例集への掲載事例一覧

| 事例番号 | 方策                     | 市町村                          | 事業概要   | 運営主体               |
|------|------------------------|------------------------------|--|--------------------|
| (1)  | 住民による助け合い交通、支え合い交通運行   | 青森県<br>五所川原市<br><br>(P11-12) | 七和まちづくりネットワークと社会福祉法人若菜会が所有する車により登録会員（利用者）の買い物支援として移送サービスを実施<br><br>利用者負担 5 円/回     | 地域住民<br>（町内会、自治会等） |
| (2)  | ボランティア輸送<br>（道路運送法対象外） | 宮城県<br>大崎市<br><br>(P13-14)   | 地域自治組織「池月を助け隊」による「家事身辺援助一体型サービス」の一環としての移動サービス。<br><br>利用者負担；家事サービス時間と合算し 1000 円/時間 |                    |
| (3)  | 定額制タクシー運行              | 山形県<br>米沢市<br><br>(P15-16)   | 吾妻町自治会がタクシー（ワンコイン）で近隣のスーパー 2 店舗に買い物に行ける環境を整備<br><br>利用者負担実質 500 円/回                |                    |
| (4)  | タクシーの相乗り               | 岩手県<br>釜石市<br><br>(P17-18)   | 大畑団地自治会が主体となった高齢者等を対象とした買い物や通院時のタクシー相乗り。   |                    |
| (5)  | 介護保険事業を活用した送迎          | 岩手県<br>西和賀町<br><br>(P19)     | 公民館等で行われる（介護予防通所型サービス B 事業（地域サロン事業））に参加する住民間で相互に行っている送迎。                           |                    |
| (6)  | タクシーの相乗り               | 秋田県<br>五城目町<br><br>(P20-21)  | 矢場崎町内会が主体となる買物タクシー（相乗り）の運行。<br><br>利用者負担；往路 100 円、復路 150 円                         |                    |
| (7)  | 訪問型サービス D<br>（移動支援）    | 山形県<br>山形市<br><br>(P22-23)   | 日常生活に必要な外出（病院、買い物等）の前後に付添や支度などの生活支援と一体的に実施。  | NPO 法人、社会福祉法人等     |
| (8)  | スクールバスへの混乗             | 宮城県<br>丸森町<br><br>(P24-25)   | 廃止バス路線沿線住民の移動手段確保のために町中心部を通るスクールバス 2 路線にて混乗を実施。<br><br>利用者負担；200 円/回               | 目的施設、各事業所          |

**(1) 五所川原市 七和地区お出かけサービス**

| 基礎データ(対象地区)<br>(R3.3月末時点) |           | キーワード  | 取組み概念図  |
|---------------------------|-----------|--|---|
| 人口                        | 1,752人    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域主体</li> <li>・交通空白地域・不便地域</li> <li>・交通弱者</li> <li>・買い物難民</li> </ul> | <p>運行日、目的地を限定し、登録会員(利用者)の買い物支援として移送サービスを実施(利用者負担5円/回)</p> |
| 高齢化率                      | —         |  |   |
| 面積                        | —         |  |   |
| 立地特性                      | 地方都市の郊外部  |  |   |
| 運行形態・法令                   | 許可登録不要モデル |  |   |

**取組みの背景・課題**

**○高齢者の生活の足の確保に着目し、地域住民が主体となった互助による移送サービス事業。**

- ・五所川原市七和地区の人口は約1,700人で、直近5年間で約400人減少している。住民の高齢化と地域社会の担い手不足が進行する中、いわゆる「交通弱者」の暮らしを地域がどう支えるかが課題となっていた。
- ・地域内には市街地に行ける路線バスが運行されているものの、運行経路は限られ、便数も少なく、利用が困難な住民が存在していた。
- ・市内タクシー会社は、地区から約30分離れた場所に位置し、往復の利用となると高額なため、生活の足としての交通資源は実質的に自家用車に限られていた。
- ・本事業の前段として、同地区では平成27年度に「コミュニティバスプロジェクト検討委員会」を立ち上げ、コミュニティバス運行に向けての検討委員会を開催した。バスの運行には至らなかったが、専門家との意見交換、先進事例視察、路線バス利用実態調査等を経て、路線バス利用の少なさや、生活の足の確保に対する地域住民の意識の高さが確認され、本事業を推進する一助を担った。

**実施したサービスの概要**

**○運行日と目的地を限定し、サービス対象者を会員制とすることで、市が実施するデマンド型乗り合いタクシーと競合しないように運行。**

- ・対象は五所川原市七和地区に居住する概ね65歳以上の高齢者で①本人及び配偶者が運転免許を有しない、もしくは運転を控えている者 ②要支援1、要支援2、要介護1相当と認められる者としている。
  - ✓ 日時：毎週水曜 10時15分～13時頃
  - ✓ 目的地：ショッピングセンターエルム(五所川原街づくり株式会社)
  - ✓ 登録会員：15名(令和3年3月現在)
  - ✓ 料金：1回5円
  - ✓ 備考：前日15時まで事前申込

**◆サービスの概要**

- ・一般社団法人七和まちづくりネットワークが所有する乗用車と、社会福祉法人若菜会が所有するワゴンを使用して、登録会員(利用者)の買い物支援として移送サービスを行う。
- ・五所川原市の公共交通再編計画として実施するデマンド型乗り合いタクシーと競合しないよう、曜日、行先、時間、用途(買い物支援)を限定して運行する。

**◆運営主体・関係機関**

- ・七和お出かけサービス実行委員会

**◆市町村の担当部署と取組み上の役割**

- ・五所川原市都市計画課…お出かけサービス運行に対する連携・助言。



◆バス・タクシー会社との調整

- ・自治体および市内バス・タクシー事業者、移送先の商業施設運営事業者等に対して事前に事業内容の説明を行い、理解を得た上で実施。

**取組みの特徴**

◆実施のプロセス

- ①令和元年9月 住民の互助による移送サービスを先行して行っている青森県中南地域の取組みについてヒアリングを実施。
- ②令和元年10月 青森県中南地域県民局の職員を講師に移動支援サービスに係る勉強会を開催。
- ③令和元年10月 七和お出かけサービス実行委員会設立総会
- ④令和元年11月 運行開始  
※運行開始にあたり各関係機関への説明  
市内タクシー・バス会社、移送サービス先の商業施設（五所川原街づくり㈱）、五所川原市（都市計画課、地域包括支援センター、青森県：交通政策課、地域活力振興課）、東北運輸局青森運輸支局

◆持続性向上に向けた取組み実施状況

- ・地域住民に対する事業の周知活動の促進（町内会長や町内の総会へPR活動）。
- ・本事業のサービス内容をカバーする各種保険に加入。今後新規ドライバーが参入した場合は安全講習等を実施し、登録会員の安全性を担保する。

**成果の評価（良かった点、悪かった点、改善点、他地区への参考となりそうなポイント）**

- ・ほぼ毎週1名から3名の利用があり、登録会員の生活の中に定着しつつある。
- ・通院等の用途には路線バスやデマンド交通を案内し、競合との調整を図っている。
- ・介助が必要な場合は利用を控えてもらい、福祉車両の利用を案内している。
- ・各関係機関への事前説明を経て各所との良好な関係性が構築され、モビリティマネジメントに協働で取り組む意向が共有できた。

**今後の課題**

◆問題・課題、懸念点（現在・将来）

- ・今後事業を継続するには、地域住民による運転手の確保が欠かせない。
- ・車両の維持管理に必要な経費を確保する必要がある。
- ・登録会員のニーズに即した限定サービス（年金支給日の買い物ツアー等）や、可能な範囲でのフレキシブルな対応（目的地以外の立ち寄り等）を検討している。

**有識者からのコメント**

- ・他の輸送機関と競合しないよう配慮した運行がされている点がポイントだと思います。
- ・一方、課題の一つが運転手の確保ですが、運転手を負担のない形で担い継続していく必要があります。
- ・特定人物に依存しない運行が必要です。また、会員が増えたときの対応策（車両等）も考えていく必要があります。

|      |  |
|------|--|
| 担当部署 | 一般社団法人七和まちづくりネットワーク<br>(住 所) 青森県五所川原市原子字山元 3-2<br>(担 当) 企画財政課 (電 話) 0173-23-5688 |
|------|--|

**(2) 大崎市 「池月を助け隊」(家事身辺援助一体型サービス)**

| 基礎データ(対象地区)<br>(R2.4.1時点) |           | キーワード  | 取組み概念図  |
|---------------------------|-----------|--|---|
| 人口                        | 1,358人    | <ul style="list-style-type: none"> <li>「家事身辺援助一体型支援サービス」(付き添い支援)</li> <li>小学校区の自治会がベースとなるサポートセンターを運営</li> <li>NPO 移動支援ネットワークの安全運転指導を受ける</li> </ul> | <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">                     買物、通院、メガネや携帯電話修理など外出時の付き添い支援として一体的に移動を支援(1,000円/時間)                 </div> <div style="text-align: center; margin: 10px 0;"> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">                     大崎市が大崎市地域自治体制整備実証事業・生活支援体制整備事業として組織化・運営を支援                 </div> |
| 高齢化率                      | 44%       |  |   |
| 面積                        | —         |  |   |
| 立地特性                      | 地方都市の郊外部  |  |   |
| 運行形態・法令                   | 許可登録不要モデル |  |   |

**取組みの背景・課題**

- ◆検討経過
  - 大崎市岩出山池月地区の地域づくりを担う地域自治組織「池月地域づくり委員会」の事務局「池月サポートセンター」では、平成23年12月より同地区の高齢者等を対象に、自宅の除草・除雪等の支援を行う「池月を助け隊」(隊員約25名)を運営している。
  - 令和2年4月より、「池月を助け隊」の支援内容を拡充し、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として「家事身辺援助一体型サービス」(付き添い支援)を実施し、既存の支援に加え買い物や通院等の移動・外出支援を行っている。
- ◆取組みの背景・そもそも解決したかった課題
  - 「買い物に困難」という地域のニーズが明確になったため、コーディネーターは当初移動販売等の導入を検討していたが、地域の声をさらに深く聞くことで単なる買い物ではなく、買い物や病院への付き添い支援が必要であると把握できたため、家事身辺援助一体型サービスを実施した。

**実施したサービスの概要**

- ◆運行内容
  - 支援対象は、利用申込登録を行った会員(80代前後が中心)。社会福祉協議会や地域の郵便局等を窓口として、困り事がある高齢者等の紹介を受け入れる。
  - 対象者の買い物や通院等の移動・外出支援を行う。除草・除雪等の生活支援と併せての依頼も可能。

- ◆サービスの概要
  - 料金は、生活支援や移動・外出支援等の支援内容を問わず1時間あたり1,000円とし、送迎固有の対価を求めものではない。
  - 安全運転講習を受講した隊員(有償ボランティア)5名が自家用車で移動支援を行う。
  - 万が一の事故に備え、傷害保険、賠償責任保険に加入。



- ◆運営主体・関係機関
  - 池月地域づくり委員会(池月サポートセンター) ※地域自治組織
- ◆市町村の担当部署(全て)と取組み上の役割
  - 市民協働推進部まちづくり推進課(大崎市地域自治体制整備実証事業・公共交通担当)
  - 民生部社会福祉課(生活支援体制整備事業担当)
  - 民生部高齢介護課(住民主体による支え合い訪問型生活支援モデル事業(訪問型サービスB)担当)
  - 岩出山総合支所地域振興課(地区運営協議会担当)





#### ◆バス・タクシー会社との調整

- 相互の対象者が違うため、同一対象者を目的としたサービスではないことについて共通認識を持って役割分担ができています。(家事身辺援助一体型サービスはあくまでも付き添い支援が必要な人である。公共交通等では、介助することができない人へのサービスであることの共通認識)。

#### 取組みの特徴

##### ◆実施のプロセス

- 平成28年～：生活支援体制整備事業・大崎市地域自治組織戦略体制整備モデル事業・大崎市地域自治体制整備実証事業を実施し地域支援コーディネーターを配置。コーディネーターが百歳体操等の高齢者の集いの場でのニーズ把握や民生委員等との意見交換を行うことで単なる移動手段ではなく、付き添い支援が必要なことを把握。
- 令和元年6月～：移動支援を実施している「ふれあい天童」への視察。
- 令和元年11月～：特定非営利法人移動サービスネットワークみやぎ坂井会長との意見交換。
- 令和元年12月上旬：地域の支え合いによる「住民主体の移動・外出支援って何？」へ参加し情報収集及び全国移動サービスネットワーク事務局長 伊藤みどり氏との意見交換。  
→先進地視察や有識者との情報共有を行い、法令等に違反しない運行形態について検討。運営ノウハウや注意点を学ぶとともに、最新情報を収集した。
- 令和元年12月中旬：家事身辺援助一体型サービスを実施することについて岩出山地域公共交通運営委員会会長との情報共有。  
→既存の有償ボランティアの仕組み（池月を助け隊）を活かした体制づくりを構築した。
- 令和元年12月下旬：岩出山地域公共交通運営委員会へ池月サポートセンターとして家事身辺援助一体型サービスを実施することについて打診・共通認識形成。  
→運行について行政と情報共有を図った（まちづくり推進課、社会福祉課、地域振興課）。
- 令和2年1月：安全運転講習会を鳴子警察署及び特定非営利法人移動サービスネットワークみやぎの協力のもと実施。
- 令和2年4月～：運行開始。

#### 成果の評価（良かった点、悪かった点、改善点、他地区への参考となりそうなポイント）

##### ◆効果（定量的評価・定性的評価）

- 移動・外出支援を伴う依頼は月平均10件程度。
- コロナ禍における通院や薬の受け取り等にも対応できているなど、当初予定していた買い物だけではない付き添い支援を行えている。
- 同地区ではデマンド交通も運行しているが、本事業は単なる移動目的ではなく生活支援が目的であるとして差別化を図っており、利用者も目的に応じて使い分けを行っている。

#### 今後の課題

##### ◆特定人物に依存しない運営・管理の仕組みの構築ができていますか

- 現在は、池月サポートセンターの特定の人が受付やマッチングを実施している。
- 特定人物に依存しない運営・管理をしていくための人件費がネックとなっている。

##### ◆問題・課題、懸念点（現在・将来）

- 現時点では、担い手の人数に合わせ、対応できる範囲でのPRを行っているため需要と共有がマッチしているが、今後支援拡大が進むと、担い手不足が懸念される。
- 依頼があった際の調整役は、人件費の関係で特定人物（少数）に頼らざるを得ない状況であるため、事業拡大・継続のための運営補助が必要。

##### ◆持続性向上に向けた取組み実施状況

- 生活支援体制整備事業の実施により地域包括支援センターと連携が取れ、支援が必要な人の把握と支援できる体制が整っている。

#### 有識者からのコメント

- 共助に限らず、密度の低い地域では「一体型サービス」の一環としてサービスを考えていかざるを得ない場合があります。サービスの担い手も不足していると考えられるため、担い手をどうするかが大きな問題になるように思います。

担当部署

大崎市

(住所) 宮城県大崎市古川七日町1番1号

(担当) 市民協働推進部まちづくり推進課 (電話) 0229-23-5069

|                |                     |
|----------------|---------------------|
| <b>(3) 米沢市</b> | <b>吾妻町町内会買物タクシー</b> |
|----------------|---------------------|

| 基礎データ(対象地区)<br><small>(R2.4.1時点)</small> |               | キーワード  | 取組み概念図   |
|--|---------------|--|--|
| 人口                                       | 1,079人        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域主体</li> <li>・交通弱者</li> <li>・買い物難民</li> </ul> | <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">           町内会が補助（住民の負担は実質 500 円/回）。<br/> <small>(町内会の補助額) = (レシート合計額) - (500 円×領収書枚数)</small> </div> <div style="text-align: center; margin-bottom: 10px;"> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">           吾妻町住民が、近隣のスーパー2店舗（キムラ通町店とヤマザワ相生町店）を目的地として民間タクシーを利用し、レシートを町内会に提出         </div> |
| 高齢化率                                     | 35.0%         |  |  |
| 面積                                       | —             |  |  |
| 立地特性                                     | 地方都市<br>市街地部  |  |  |
| 運行形態<br>・法令                              | 許可登録<br>不要モデル |  |  |

### 取組みの背景・課題

#### ○荷物をさげて歩く高齢者の買い物に着目、定額で利用できる買い物タクシー事業。

- ・町内会長が町内で買い物袋を提げてつらそうに歩く高齢者を見て、町内において買い物弱者、買い物難民が増加していることを認識し、町内会の役員会においてドアツードアで買い物ができる移送サービスの検討を始めた。
- ・地域には市街地に行ける循環バス「南回り路線」が運行されているものの、運行経路が限られ、便数も少なくバス停留所も吾妻町内には南部に1か所しかない。北部の住人はバス停が遠すぎるなど、バスの利用が困難である。
- ・自家用車の所有世帯も少なく買い物難民は増加傾向にある。

### 実施したサービスの概要

#### ○近隣のスーパー2店舗に片道500円でタクシーを利用して買い物に行ける環境を自治会が整備。

##### ◆サービスの概要

- ・吾妻町住民が、近隣のスーパー2店舗（キムラ通町店とヤマザワ相生町店）を目的地としてタクシー移動した場合に町内会から補助を受ける。
- ・利用した住民が一旦全額支払い、後日補助を受ける。（領収書の提出が条件）  
住民の負担は、1回の利用で実質500円となる。  
(補助額) = (レシート合計額) - (500円×領収書枚数)

##### ◆運営主体・関係機関

- ・運営主体：吾妻町町内会
- ・運行主体：米沢市の全タクシー事業者（通常のタクシー利用の配車と同様）

##### ◆市町村の担当部署（全て）と取組み上の役割

- ・担当部署：米沢市
- ・役割：運行方法に関する助言

##### ◆バス・タクシー会社との調整

- ・一般のタクシーと同じように車両を手配  
(どこのタクシー会社を利用するかは、利用者自身が選ぶ。)



## 取組みの特徴

### ◆実施のプロセス

- 令和元年 : 町内会の総会にて、障がい者や高齢者にやさしいまちづくりの基本方針が提出され、福祉タクシーの運行事業を承認。町内会内に専任の担当者も配置した。
- 令和元年 6 月 : 市内のタクシー事業者と計画の内容を協議。
- 令和元年 9 月 : 町内会で運行計画を協議し、町内への買い物タクシーの周知を図るとともに、利用者の登録を開始。
- 令和元年 11 月 : 市内のタクシー事業者と契約し、運行を開始。
- 令和元年 12 月 : 米沢地区ハイヤー協議会から「事業者を 1 社に限定することなく運営してほしい」との意見があり、タクシーは利用者が自由に選択できることとなった。

## 成果の評価（良かった点、悪かった点、改善点、他地区への参考となりそうなポイント）

### ○利用者はサービス内容におおむね満足。住民同士のコミュニケーションや一人暮らしの見守りにもつながっている。

- 登録者は現在 25 名であり、リピーターは 4～5 人程度。残り 20 人程度の中には、現時点で未利用の者もいる。
- 買い物の行きと帰りで買い物タクシーを使い分けるなど、利用者は上手に移動手段を選択している。

## 今後の課題

### ◆問題・課題、懸念点（現在・将来）

- 今後はさらに登録者を増やしていきたい。今年度は 10 か月で 182 回利用され、72,300 円の助成を行った（つまり、1 人あたり約 400 円の助成となっている）。
- 仮に地区住民が良く行く「ヨークベニマル門東町店」や市立病院を乗降ポイントとして追加するのであれば値上げすることになる。地域としては移動の選択肢の 1 つとして考えており更なる周知が必要と考える。
- 希薄になっているご近所づきあいを、もっと密にして頂いて相乗りを促すことで 1 人当たりの運賃を下げつつ、トータルの町内会の出費自体が低減できれば一石三鳥である。
- 買い物タクシーを充実させることで、他の地域よりも吾妻町は免許返納できる環境にあると思ってもらえることを期待したい。
- 今後も内容を充実させるために車の保有状況や免許返納意向なども含めて、地区の世帯にアンケートを実施し、「どこの誰が外出に困っているのか？」等の住民意向をくみ取ろうと考えている。

## 有識者からのコメント

- 町内会の総会を通じて、町内会費（非利用者を含めて資金を調達）を用いることに合意形成を図り、事業を持続的に実施しています。タクシー事業者が近くに営業所があるなどの条件が良かったのも実現に至った背景の 1 つではないでしょうか。
- 今後、利用者の拡大が予見できる分、事務処理が煩雑にならないような対策が必要かもしれません。
- 他地域で同様の展開を検討しようとした場合、行きたい目的地まで「そもそもタクシーでいくらかかるのか?」、「そこには既存の公共交通でアクセスできないのか?」を予め吟味することがポイントだと感じます。

担当部署 吾妻町町内会

**(4) 釜石市** **地域内移動支援「まちまでタクシー」相乗り事業(モデル事業)**

| 基礎データ(対象地区) |                      | キーワード  | 取組み概念図   |
|-------------|----------------------|--|--|
| 人口          | 約 150 世帯             | <ul style="list-style-type: none"> <li>相乗りタクシー</li> <li>団地自治会</li> </ul> | <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">希望者は事前登録(500円)、二人以上の予約時に運行、利用ごとに割り勘し月末に自治会に支払</div> <div style="text-align: center;">↓</div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid purple; border-radius: 10px; padding: 5px;">団地自治会が予約・月末精算</div> <div style="font-size: 2em;">→</div> <div style="border: 1px solid gray; border-radius: 10px; padding: 5px;">タクシー事業者</div> </div> <div style="text-align: center;">↑</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;">釜石市が団地自治会に事業化と資金面を支援</div> |
| 高齢化率        | 65%                  |  |  |
| 面積          | 0.07 km <sup>2</sup> |  |  |
| 立地特性        | 地方都市<br>郊外団地         |  |  |
| 運行形態<br>・法令 | 許可登録<br>不要モデル        |  |  |

**取組みの背景・課題**

◆検討経過

- 福祉部門で立ち上がった高齢者の足の確保を図る取組みであり、高齢者宅へタクシー券配布などの協議検討を経て、バス路線の利用が著しく困難な地域における交通弱者の日常生活の利便性確保をきっかけとした地域コミュニティの活性化を推進する取組みとなったもの。

◆取組みの背景・そもそも解決したかった課題

- 高齢者の足の確保。
- 交通弱者の日常生活の利便性確保をきっかけとした地域コミュニティの活性化。

**実施したサービスの概要**

◆モデル事業実施期間

【第1期】令和2年10月6日から令和2年12月31日までの3か月

【第2期】令和3年1月1日から令和3年3月31日までの3か月

◆運行内容

- 週に3回運行。火曜・土曜は最寄りのスーパーまで(往路13:30、復路14:30)、水曜は最寄りの病院まで(往路9:30のみ)。

※利用までの流れは以下のとおり。

①利用者登録

- 利用希望者は、登録時に登録料(500円:3か月分)を運営主体に納入する。

②利用申込み

- 利用希望者は、利用を希望する前日の午後4時までに運営主体に電話等で申し込む。
- 運営主体は、運行予定日の前日午後5時までにタクシー事業者へ配車を依頼する。

③乗車当日

- 往路利用者は、出発予定時間に指定された乗車地点で待機する。
- 復路利用者は、出発予定時間にキクコーストアの前で待機する。

④支払と報告

- 運営主体は、1か月ごとに運賃の合計を精査し、タクシー事業者に支払う。
- 運営主体は、1か月ごとに事業の利用状況について、市に報告する。

⑤キャンセル

- 運営主体は、最低運行人数(2人)に満たない場合には利用希望者に対して、前日午後5時までに運行不可である旨伝える。



- ・利用希望者は、やむを得ずキャンセルする場合は、速やかに運営主体に連絡する。

#### ◆サービスの概要

- ・町内会等の地域団体が主体となったタクシー相乗りの仕組み運営についての試行的な取り組み。
- ・また、当モデル事業終了後を見据えて持続可能な運営に導くことで、行政が地域団体の側面支援を行う。
- ・試行的な取り組みとして、令和2年10月から12月まで第1期を実施。第1期の実施結果を踏まえて令和3年1月から3月まで第2期の取り組みを実施した。

#### ◆運営主体・関係機関

- ・大畑団地自治会

#### ◆市町村の担当部署（全て）と取り組み上の役割

- ・担当部署：地域包括ケア推進本部事務局、まちづくり課（地区生活応援センター）
- ・取り組み上の役割：令和3年3月までの実証実験までを主に地域包括ケア推進本部事務局とまちづくり課が行い、令和3年4月からの本運行または他地区への展開は、まちづくり課（地区生活応援センター）が担う予定。

#### ◆バス・タクシー会社との調整

- ・地元のタクシー事業者と意見交換を重ね、地域公共交通活性化協議会に情報提供した。

### 取り組みの特徴

#### ◆実施のプロセス

- ・現状把握：地域包括ケア推進本部事務局が大畑団地全世帯にアンケート調査を行いリスト化した。
- ・サービス提供方法の検討：まちづくり課、大畑団地自治会、タクシー協会との意見交換を重ね、事業案について地域公共交通活性化協議会へ情報提供し、岩手運輸支局への確認を行った。
- ・事業実施の準備：交通部局を含めた関係課と情報共有し、大畑団地自治会およびタクシー協会への説明及び意見交換と最終的には岩手運輸支局へ確認を行った。

#### ◆持続性向上に向けた取り組み実施状況

- ・自治会報での参加の呼びかけ
- ・利用促進キャンペーンのチラシの配布

### 成果の評価（良かった点、悪かった点、改善点、他地区への参考となりそうなポイント）

- ・利用回数は少ないが、気の合う仲間同士での利用が見られた。

### 今後の課題

#### ◆問題・課題、懸念点（現在・将来）

- ・現在は、主に自治会長が運営を行っているが、当モデル事業終了後を見据えて持続可能な運営を行うためには、運営・管理の仕組みについての検討が必要。
- ・地区内の運行となっているが、運行エリア拡大の要望もある。
- ・高齢者は集合場所までの移動も困難であるため、自宅の玄関先まで迎えに来てほしいとの要望がある。

### 有識者からのコメント

- ・自治会が積極的に取り組み、実現に至ったものの、外出希望時間のとりまとめが難しく、実際にはそれほど活用されていないのではないのでしょうか。
- ・あらかじめ曜日や時間帯を決めるなど、利用者にとって利用しやすい工夫がなされています。

|      |  |
|------|--|
| 担当部署 | 釜石市<br>（住所）岩手県釜石市只越町3丁目9番13号<br>（担当）釜石市生活環境課（電話）0193-27-8451 |
|------|--|

**(5) 西和賀町 B型地域サロンに付随する住民による自主的な送迎**

| 基礎データ(町全体)<br>(H27 国勢調査) |                        | キーワード                               | 取組み概念図 |
|--------------------------|------------------------|-------------------------------------|--------|
| 人口                       | 5,880 人                | ・通所型サービス B<br>(住民主体による運動や体操教室、通いの場) |        |
| 高齢化率                     | 47.7%                  |                                     |        |
| 面積                       | 590.74 km <sup>2</sup> |                                     |        |
| 立地特性                     | 地方都市                   |                                     |        |
| 運行形態・法令                  | 許可登録不要モデル              |                                     |        |

**取組みの背景・課題**

- ◆検討経過
  - ・平成 28 年度に住民主体となる地域サロン事業を立ち上げるとともに開始。
- ◆取組みの背景・そもそも解決しなかった課題
  - ・地域サロン(住民主体による運動や体操教室、通いの場)に参加したくても集会所が遠く、参加するのが難しい方をサロンに参加させようという思いから行われている。

**実施したサービスの概要**

- ◆運行内容
  - ・公民館等集会所までの送迎をサロン参加者の間で相互に行っている。
- ◆サービスの概要
  - ・月数回の地域サロンに併せ、送迎を住民たちが自主的に行っている。
- ◆運営主体・関係機関
  - ・関係機関：各地域 B 型サロン運営団体。
- ◆市町村の担当部署(全て)と取組み上の役割
  - ・西和賀町健康福祉課

**取組みの特徴**

- ◆実施のプロセス
  - ・町や包括支援センターが積極的に自治会に働きかけ、サロン開催と合わせてサロンまでの送迎支援等からスタート。

**成果の評価(良かった点、悪かった点、改善点、他地区への参考となりそうなポイント)**

- ◆効果(定量的評価・定性的評価)
  - ・当初から参加者の間で自主的に行われているものであり、送迎により参加者が増減しているかの把握は難しいが、参加者間での送迎は当初から現在も行われており一定の効果はあると思われる。

**今後の課題**

- ◆問題・課題、懸念点(現在・将来)
  - ・人材不足。

**有識者からのコメント**

- ・自治会の力量や実態に合った導入が行われていると感じます。
- ・働きかけは一部自治会だけでなく、町全体をフォローしている点も評価できます。
- ・ただし、自治会自体の高齢化が今後さらに進むため、福祉法人等との連携も今後必要になってくるかもしれません。

|      |  |
|------|--|
| 担当部署 | 西和賀町<br>(住所) 岩手県和賀郡西和賀町沢内字太田 2 地割 8 1 番地 1<br>(担当) 健康福祉課 (電話) 0197-85-3412 |
|------|--|

## (6) 五城目町

## 矢場崎町内会買物タクシー運行事業

| 基礎データ(対象地区)<br>(R3.5月末時点) |           | キーワード  | 取組み概念図   |
|---------------------------|-----------|--|--|
| 人口                        | 256人      | ・地域主体<br>・交通空白地域<br>・交通不便地域<br>・交通弱者<br>・買い物難民 | <p>町内会で利用者を募り、冬期間のみ町内会集会所からショッピングセンター間を往復するジャンボタクシーを運行(週1回:往路は町内会集会所発、復路は参加者個々の自宅着。利用料金は往路100円、復路150円)</p> |
| 高齢化率                      | 42.2%     |  |  |
| 面積                        | —         |  |  |
| 立地特性                      | 地方都市の郊外部  |  |  |
| 運行形態<br>・法令               | 許可登録不要モデル |  |  |

### 取組みの背景・課題

#### ○冬期の高齢者の買い物に着目、地域住民が主体となった互助による移送サービス事業。

- 令和元年10月から路線バスの経路が一部変わったことにより、町内会最寄りバス停を通過するバスが減少し、買い物などに不便が増した。そうした背景から特に冬期間の高齢者の買い物課題の解決を図ることを目的とした移送サービスの検討を始めた。
- 町内会からショッピングセンターまでは比較的近いが、高齢者にはかなりの負担。まして冬期ともなれば、その負担はさらに増す。
- 当初、町内会で買い物の送迎を行おうと考えていたが、法令に抵触する恐れがあるとの意見から町内会から町役場へ相談があり、町内の事業者を利用するサービスに変更
- 町が実施する支援事業に町内会として買い物タクシー運行事業を申請。予算を確保できたことから、町内会でワークショップを開催し、実証実験を行った。

### 実施したサービスの概要

#### ○運行期間を冬期に限定。目的地と運行日も限定。

- 町内会で利用者を募り、冬期間の毎週火曜日午前、町内会集会所からショッピングセンター間を往復するジャンボタクシーに相乗りする。
- 往路は町内会集会所発、復路は参加者個々の自宅着。利用料金は往路100円、復路150円。ただし、令和2年3月は町内会費や町補助金を活用し、無料とした。

#### ◆サービスの概要

- 高齢者や自家用車による移動手段がない方の買い物手段の提供と、週1回ジャンボタクシーに乗り合って買い物に出かけることによりコミュニティの活性化を図る。

#### ◆運営主体・関係機関

- 運営主体：矢場崎町内会
- 運行主体：株式会社五城目タクシー、住民ボランティア

#### ◆市町村の担当部署(全て)と取組み上の役割

- 担当部署：五城目町役場まちづくり課
- 役割：道路運送法に抵触しない運行方法に関する助言、ワークショップへの参加。町として支援事業として1年目のみ補助金を交付。

#### ◆バス・タクシー会社との調整

- 運営主体からタクシー事業者にジャンボタクシーを手配する。



## 取組みの特徴

### ◆実施のプロセス

- 令和元年 11 月：町内会として町に対し、冬期間の買い物の足の確保について相談
- 令和元年 12 月：矢場崎町内会と町まちづくり課が買物タクシーの運行内容についてワークショップを開催。ワークショップには実際に利用予定の高齢者も多数参加し、より具体的な意見が出たことから、運行前に課題の抽出ができた。
- 令和 2 年 1 月～3 月：1 年目運行  
運行にあたり、初年度のみ、支援事業の補助金 25,000 円を運行費用に充てた。
- 令和 2 年 12 月～令和 3 年 3 月：2 年目運行  
2 年目の運行は町内会として運行に予算を割いて、補助している。

## 成果の評価（良かった点、悪かった点、改善点、他地区への参考となりそうなポイント）

### ○冬期の高齢者の買い物が便利で快適に。買物タクシーに集うことで、住民のコミュニケーションにもつながっている。

- 買物タクシー利用により、町内会行事にはあまり参加しない方も含めて地域住民のコミュニケーションの場になった。
- 平均 12 名程度の利用者がおり、中には免許返納者の利用者もいる。なおジャンボタクシーに乗り切れない利用者は町内会の有志による運行補助を実施している。
- 事業者は町のデマンドタクシーを運行するにあたり、ジャンボタクシーを導入した面もあり、車両の有効活用になっている様子。
- 町内の他の町内会でも買物タクシー等自助共助による輸送サービスの機運が高まっている町内会がある。

## 今後の課題

- ジャンボタクシーに乗り切れない利用希望者は住民ボランティアが自家用車で対応することになっているが、現状では住民ボランティアは非常に少なく、特定の人物に頼って運行補助を実施している。
- 予約や利用料金の管理等を特定の人物に頼っている。
- 継続運行のための予算の確保と運行補助を含めた人材の確保が課題である。
- 事業者の問題もあり、利用者が多くても 2 台目以降のジャンボタクシー、小型タクシーの増車が難しい。
- 高齢者にとってジャンボタクシーの助手席は乗降しにくい。そのため定員よりも乗車人数が 1 名少なくなってしまう。

## 有識者からのコメント

- 買物タクシーが地域住民のコミュニケーションの場となっていることは非常に好ましいと言えます。
- 今後の課題ともなっていますが、特定人物に依存しない運営・管理体制を構築することが必要と思われる。地域のコミュニケーションの場となるなど、現状は望ましい状況にあると考えられるので、早めに対応することが望ましいのではないのでしょうか。
- 他の町内会での買物タクシーの導入がジャンボタクシーが増車する可能性もあり、自治体が調整役として重要な役割を果たすことも期待されます。

担当部署

五城目町

（住 所）秋田県南秋田郡五城目町西磯ノ目 1 丁目 1 番地 1

（担 当）まちづくり課 （電 話）018-852-5361



|                |                 |
|----------------|-----------------|
| <b>(7) 山形市</b> | <b>訪問型サービスD</b> |
|----------------|-----------------|

| 基礎データ(市全体)<br><small>(R2.9月末時点)</small> |                        | キーワード  | 取組み概念図   |
|---|------------------------|--|--|
| 人口                                      | 244,058人               | <ul style="list-style-type: none"> <li>・訪問型サービスD<br/>(介護保険における要支援者や基本チェックリスト該当者への訪問型サービスのひとつで、通院の移動支援等)</li> <li>・障がい者</li> <li>・ボランティア輸送</li> </ul> | <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 0 auto; width: 80%;"> <p style="text-align: center;">NPO 法人ふれあいにこにこの丘</p> <p style="text-align: center;">「困った時はお互いさま」の気持ちで、<br/>会員同士で様々な手助けを行う</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px;">会員</div> <div style="font-size: 2em; color: orange;">↔</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px;">会員</div> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">             市長寿支援課<br/>【事業の運営補助】           </div> <div style="font-size: 2em; color: orange;">↑</div> </div> |
| 高齢化率                                    | 29.6%                  |  |  |
| 面積                                      | 381.58 km <sup>2</sup> |  |  |
| 立地特性                                    | 中核市<br>市街地部            |  |  |
| 運行形態<br>・法令                             | 許可登録<br>不要モデル          |  |  |

### 取組みの背景・課題

#### ○高齢者に限らず、障がい・子育て等利用者全ての日常生活に必要な移動をカバー

- ・「困った時は、お互いさま」の気持ちで、公的サービスでは対象にならない様々な手助けを会員同士で行っており、その中の一つとして移動支援を行っている。15年前に居場所の活動を開始。居場所利用者の買い物や通院といったニーズに応えるため移動支援に取り組み始めた。介護予防・日常生活支援総合事業の開始に伴い、取組みの一部が訪問型サービスDの目的と重なることから、補助を活用する流れとなった。
- ・送迎を利用される方の多くは80代の高齢者で、独居に限らず3世代同居の方もいる。3世代同居の場合、若い世代は仕事があるため送迎を頼めず、独居の人はお願いできる人がいない。これらの方々は身体のハンディキャップや認知症などから公共交通機関で出かけて用を足すことが困難で、また、段差のあるバスを利用するのも難しいといった背景もあり、高齢者が安心して楽しい日常を送るための手伝いとして始めた。

### 実施したサービスの概要

#### ○ニーズに応じてフレキシブルに対応。利用者のニーズがあれば市外にも運行。

- ◆サービスの概要
  - ・日常生活に必要な外出(病院、買い物等)の送迎の前後に、付添や支度などの生活支援を一体的に行う。
  - ・具体例としては、買い物同行、買った荷物の運び入れ、通院時に医師の話に同席し耳の遠い高齢者へ説明サポート、病院での会計、温泉施設への送迎など。高齢者だけでなく、障がい児童の学校から訓練施設までの送迎なども行う。
- ◆運営主体・関係機関
  - ・NPO法人ふれあいにこにこの丘
- ◆市町村の担当部署と取組み上の役割
  - ・長寿支援課…事業運営の補助。
  - ・市社会福祉協議会…事業への助言、ニーズとのマッチング。
  - ・企画調整課…様々な移動手段の一つとして連携
- ◆バス・タクシー会社との調整
  - ・移送事業を前面に出していないこともあり、特に軋轢もなく、現状で調整を要する事項はない。



## 取組みの特徴

### ◆実施のプロセス

- ・会員相互の助け合いとして、当該NPO法人の会員が利用可能（送迎を利用する場合、ある程度自分のことができる高齢者、障がい者などが対象）。
- ・会員同士の助け合いであることを理解してもらえるように新規会員に十分に説明を行うことによって、タクシーのような感覚で利用されないようにしている。
- ・送迎前後の準備、送迎中の立ち寄りなど。要望があった場合に支援する。
- ・急を要する場合は電話での対応も可（ただし、安いタクシーのような感覚で利用されるのを防ぐため、緊急時以外はあえてすぐに対応しないようにしている）。
- ・生活支援の内容に応じて、1時間ごとに料金を支払う仕組みになっている。
- ・ドライバーには必ず福祉有償運送認定講習会を受けてもらっている。
- ・維持管理にかかる費用の問題から、車両はボランティアの自家用車を使用。
- ・安全面を考慮し、基本的にはラッシュの時間帯を避けた10～16時頃までの対応。

### ◆特定人物に依存しない運営・管理の仕組みの構築

- ・1人が専属のドライバーにならないよう、利用者1人につきスタッフ2～3名のチームを作り、家の場所を把握するなどして、ローテーションを組む方向で考えている。

### ◆持続性向上に向けた取組み実施状況

- ・市の公式ホームページや、市社協発行の社会資源集への掲載による周知。

## 成果の評価（良かった点、悪かった点、改善点、他地区への参考となりそうなポイント）

### ◆効果（定量的評価・定性的評価）

- ・単なる移送ではなく、足の悪い高齢者の手を取ってあげたり、病院に付き添ったりすることで、利用者に安心を感じてもらえる。
- ・現在男性3名、女性5～6名のボランティアがおり、やりがいを感じてくれていることが、事業の持続化につながっている（代表が利用者とドライバーの間に入り、あくまでもスタッフはボランティアであることを利用者に意識づけている）。

## 今後の課題

### ◆問題・課題、懸念点（現在・将来）

- ・現在のところ、ドライバーの人数は確保できている。コミュニティセンター便りにドライバー募集の記事を出すと反響が大きく、担い手が集まりやすい。しかし、担い手不足や高齢化、利用者の減少などが将来の課題として考えられる。
- ・安全面での不安から、手伝いたい気持ちはあっても躊躇している人が多いと感じる。
- ・電話一本で駆けつけるサービスだと思われぬように、利用者には定期的にサービスの内容についてしっかりと説明する必要がある。

## 有識者からのコメント

- ・利用者のリクエストでかなりの距離を運行することもあるようなので安全面への配慮が必要です。
- ・これからを考えると高齢化と人口減少はさらに進むため、ますます家族による支え合いや、地域コミュニティに頼るような共助だけでは、くらしの安心は守れなくなってきます。そのため、この事例のようなある程度組織化された取り組みによる支え合いはさらに役割が高まっています。
- ・このような有志による助け合いの仕組みは、実は助ける側も「誰かの役に立っている」という実感が重要な要素となっています。そのため、この仕組みを継続させていくためには「助ける側ファーストの仕組み」がとても重要です。
- ・例えば、助ける側と助けられる側が月1回程度お茶のみなどの対話の場をつくり、おたがいの気持ちを共有することなどです。これからも、頑張ってください。そして、この取り組みから多くの地域が学び、多くの人が笑顔になる学びにつながることを期待します。

|      |   |
|------|---|
| 担当部署 | NPO 法人ふれあいにこにこの丘<br>(住 所) 山形県山形市小立 3-8-39-4<br>(電 話) 023-631-5015 |
|------|---|

**(8) 丸森町 丸森町民バス「峠線・羽出庭線」**

| 基礎データ(町全体)<br>(R2.3月末時点) |                        | キーワード   | 取組み概念図  |
|--------------------------|------------------------|---|---|
| 人口                       | 13,156人                | <ul style="list-style-type: none"> <li>・スクールバス</li> <li>・混乗</li> <li>・交通空白地域</li> <li>・交通不便地域</li> <li>・交通弱者</li> <li>・財政負担・経費抑制</li> </ul> | <p>町が所有するマイクロバスを活用したスクールバスに一般住民(中・高校生、通勤、通院、買い物等の利用が混乗利用(200円/回))</p> |
| 高齢化率                     | 41.6%                  |   |   |
| 面積                       | 273.30 km <sup>2</sup> |   |   |
| 立地特性                     | 地方都市<br>郊外部            |   |   |
| 運行形態<br>・法令              | 許可登録<br>モデル            |   |   |

**取組みの背景・課題**

**○利用者の利便性向上と町の財政圧迫の解決を図るため、町内交通体系の再編。カバーできない地域をスクールバス混乗(往路)とデマンド交通(復路)を組み合わせるニーズに対応**

- ・平成20年4月の町内のバス路線再編に伴う、廃止路線沿線住民の移動手段確保のために交通空白地有償運送(旧市町村運営有償運送)によるスクールバス混乗を導入した。
- ・再編前は民間交通事業者が町内の路線バス事業から撤退し、町は公共交通として委託バス、委託タクシー、通院用の無償移送「患者バス」を確保。他にタクシー初乗り運賃の助成も行っていった。
- ・町内の公共交通は自主財源で実施され、財政の圧迫が課題となっていた。
- ・利用者からは、各公共交通の運賃格差等が問題視されていた。
- ・町内交通体系再編は「町民バス」と「デマンド交通」を2本柱とする方針を固め、町民バスでカバーできない地域はスクールバス混乗路線とする。
- ・町内小中学校の統廃合が進みスクールバスは7地区で運行していたが、一般利用者のニーズがある町内中心部を運行する2路線(峠・羽出庭方面)の路線のみが混乗化の対象となった。

**実施したサービスの概要**

■運行内容

**ダイヤ** スクールバスの往路である、朝の1便への混乗。

**運行範囲** 町内中心部を運行する2地区(峠・羽出庭)のスクールバス路線のみ

**運賃** 1回200円(子ども・障がい者半額)。

- ・備考: 復路は別途デマンド交通(1日5便)を利用してもらうことを想定。  
土・日曜、祝日、学校休校日等は運休。

◆サービスの概要

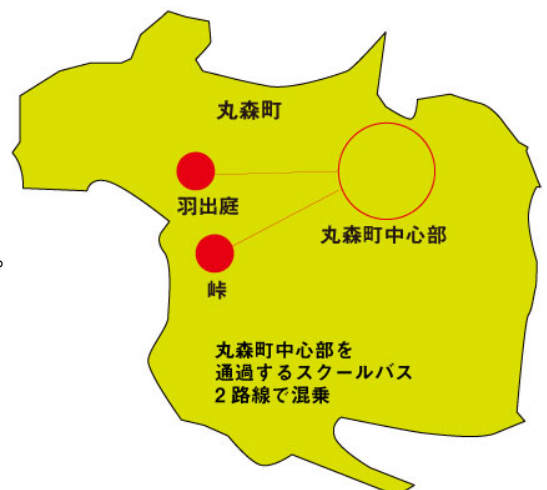
- ・スクールバス車両は、町が所有するマイクロバスを利用。
- ・利用者はスクールバス利用対象である小学生の他に、通学(中学生・高校生)、通勤、通院、買い物等の利用を想定。
- ・町民バス、デマンド交通事業は町から委託された町内の交通事業者2社が受託。スクールバス混乗の2路線はその業者のうち1社が受託。

◆市町村の担当部署と取組み上の役割

- ・教育委員会・・・スクールバスの運行を交通事業者へ委託。
- ・企画財政課・・・自家用有償運送に係る運賃の収納事務を交通事業者へ委託。

◆バス・タクシー会社との調整

- ・町内の事業者は、委託事業を執行するにあたり公共交通の必要性や事業運営の安定化について理解を深めており、町と協働で町民の足を守る意識が醸成されている。



## 取組みの特徴

### ◆実施のプロセス

- ①平成 18 年頃より、町内交通体系の再編について議論が活発化する。
- ②平成 20 年の町内バス路線再編に向けて、平成 19 年より検討開始。
- ③平成 19 年 12 月開催の地域公共交通会議にて新しい路線体制の協議が整う。
  - ・町民バスでカバーしきれない峠・羽出庭地区に通勤・通学利用ニーズがあったが、デマンド交通では通勤・通学時間と運行時間が合致しなかったため、スクールバス混乗の方針が示された。
- ④平成 20 年 2 月に各種手続きの申請等が完了。
- ⑤平成 20 年 4 月より、新体制による運行開始。
  - ・新体制の開始に伴い、委託タクシー、患者バス等は廃止された。
  - ・現在の町民バスはスクールバス混乗を含む 5 路線を運行。

### ◆特定人物に依存しない運営・管理の仕組みの構築

- ・現在はスクールバスを運行する事業者への委託で成立している。

### ◆持続性向上に向けた取組み実施状況

- ・令和元年台風 19 号襲来後、一部地域で住民自らが地域の足を確保する機運が高まり、町民バス、デマンド交通を維持しながら、住民主体の地域交通が検討されている。町の自主財源により、令和 4 年度中に専門家を招き実証実験を行うことを目標としている。
- ・ニーズにあった公共交通環境の整備に向けて、「第五次丸森町総合計画」において、町民バス、デマンド交通への運行支援と共に、バス路線再編検討事業が盛り込まれている。

## 成果の評価（良かった点、悪かった点、改善点、他地区への参考となりそうなポイント）

- ・沿線住民が町中心部へ移動する手段として利用されている。
- ・往路（スクールバス）、復路（デマンド交通）と異なる交通サービスがうまく活用されている。
- ・利用者は、小学生を含め 1 日 5 人程度。一般利用者は通勤等で固定化の傾向がある。

## 今後の課題

### ◆問題・課題、懸念点（現在・将来）

- ・路線沿線の人口減少に伴い、利用者数が減少している。
- ・スクールバス車両の経年劣化が進み、修理又は車両入れ替えが必要。路線は山間地域を運行するため、運行距離以上に車両に負担がかかる。
- ・令和元年の台風被害で道路が寸断され、路線を変更せざるを得ない状況が続いている。
- ・スクールバス事業委託事業者のドライバーの高齢化が進み、将来的に人材確保が懸念される。

## 有識者からのコメント

- ・スクールバスの混乗だけでニーズに応えられないケースもあり、今回のデマンド交通との併用事例は各地域の状況によって変わってくるようになります。
- ・一般的には、空き時間の活用も含めて、地域の交通全体で考えていく必要があります。
- ・スクールバスは学校の都合による（時間帯、イベント対応、卒業など）もあるので、連携・理解・協力が必須になるでしょう。
- ・今後、さらに小学校の統廃合が進んだ場合、混乗路線の拡大などを想定しなければならないケースも出てくるかもしれません。
- ・利用者数減少と車両劣化を背景として、スクールバス車両のサイズダウンが必要になってくるかもしれません。地域に必要な資源の 1 つとして、どのような用途を想定するかによって、更新車両をどう考えていくのかは変わっていくと思います。

|      |   |
|------|---|
| 担当部署 | 丸森町<br>(住 所) 宮城県伊具郡丸森町烏屋 1 2 0 番地<br>(担 当) 企画財政課 (電 話) 0224-72-2111 (代) |
|------|---|

## 4. お悩み相談室「有識者に聞いてみました」

### 道路運送法の適用の判断ラインの一つ「有償」の取り扱い



市町村担当者

道路運送法の適用の判断ラインを具体的に教えてください。特に、運転手への「対価」の考え方、オペレーターへの「報酬」の取り扱いは？

個別の旅客運送行為が、許可等を必要とする態様かどうかについては、最終的には個別に総合的に判断されますが、以下に「事案毎に許可等を要するか否か」を例示しました。

※ご不明な点は、最寄りの運輸支局等にご相談下さい。

※以下は、平成30年3月30日付事務連絡「道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様について」の内容をわかりやすく図化したものであり、新たな解釈を示したり、許可等を要しない範囲を変更するものではありません。



A先生

(1) サービスの提供を受けた者からの給付が、「好意に対する任意の謝礼」と認められる場合は許可等を要しません。

○運送行為の実施者の側から対価の支払いを求めた、事前に対価の支払いが合意されていた、などの事実がなく、あくまでも自発的に、謝礼の趣旨で金銭等が支払われた場合は有償とは観念されないことから許可等は不要です。



自発的  
支払い

○ただし、以下の場合は有償であるとみなされ許可等を要することとなります。

- ✓ 予め運賃表などを定め金銭の收受が行われる場合。
- ✓ 会費として收受され、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る場合。
- ✓ 「カンパ」などの運送とは直接関係のない名称を付して利用者から收受する金銭で、運送行為に対する反対給付と認められる場合。

| 料金表      | 大人  | 小人  |
|----------|-----|-----|
| ～5km     | 200 | 100 |
| 5km～10km | 300 | 150 |
| 10km～    | 400 | 200 |

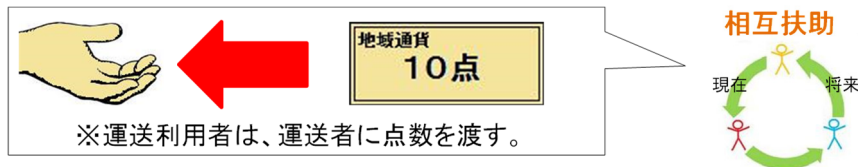


(2) サービスの提供を受けた者からの給付が、金銭的な価値の換算が困難な財物や流通性の乏しい財物などによりなされる場合は許可等を要しません。

○日頃の移送の御礼として、自宅で採れた野菜を定期的到手渡す場合は有償とはみなされず、許可等を要しません。



○地域通貨の一種として、ボランティアなサービスを相互に提供しあう場であって、例えば、運送の協力者に対して、1時間1点として点数化して積立て、将来自分が支えられる側になった際には、積立てておいた点数を用いて運送等のサービスを利用できる仕組み等、組織内部におけるボランティアサービスの提供を行う場合も有償とはみなさず、許可等を要しません。

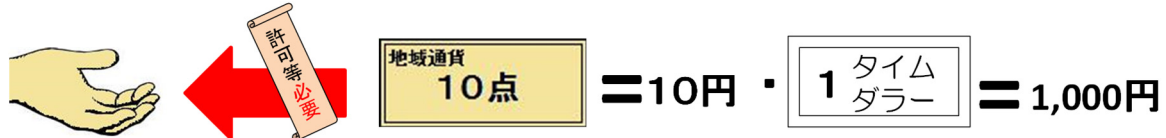


○ただし、以下の場合は有償とみなされ許可等を要することとなります。

- ✓ 流通性、換金性が高い財産的価値を有する金券や、希少価値を有する財物等の收受は有償とみなされ、許可等が必要です。



- ✓ サービスの交換にとどまる場合については原則として許可等は不要であるものの、有料で点数を購入して貰うなどの場合や、地域通貨といってもその対象サービス内容、流通範囲、交換可能な財・サービス内容に応じ、許可等が必要となるケースがあります。



(3) 実際の運送に要するガソリン代、有料道路使用料、駐車場代のみを収受する場合は許可等を要しません。



【参考】ガソリン代の算出にあたって

登録又は許可が不要として認められるのは、実際の運行に要するガソリン代（乗車中ではもとより、乗降場所と車庫等の回送区間に係るものを含む。）であり、ガソリン代相当額ではありません。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す。

【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

(4) 市町村の公共サービスを受けた者が対価を負担しておらず、反対給付が特定されない場合などは許可等を要しません。

○市町村の事業として市町村の保有する自動車により送迎が実施され、それらの費用が全額市町村によって賄われ、利用者からは一切の負担を求めない場合は、許可等は要しません。

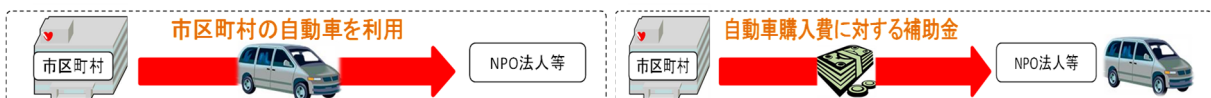


○利用者の所有する自動車を使用して送迎を行う場合は、単に他人の自動車の運転を任せただけであり、運転者に対して対価が支払われたとしても、それらは運転役務の提供に対する報酬であって送迎の対価とはなりません。

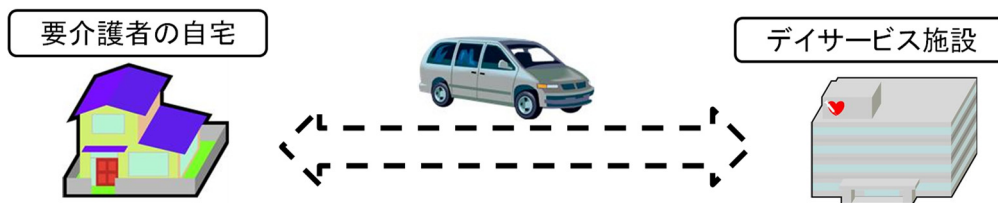
よって、許可等は要しません。



○NPO法人等が地域住民の運送サービスを提供する場合に、市区町村の自動車を利用する場合や、当該NPO法人等の自動車の購入費や維持管理経費に対して市区町村から補助金が交付される場合は、許可等を要しません。



○デイサービス、授産施設、障害者のための作業所等を経営する者が、自己の施設の利用を目的とする通所、送迎を行う場合であって、送迎に係るコスト（ガソリン代等の実費も含む。）を利用者個々から收受しない場合にあっては、当該送迎は自己の生業と密接不可分な輸送と解され、許可等は要しません。



○ただし、以下の場合は有償性があると認められ許可等を要することとなります。

- ✓ 運送者から利用者にガソリン代等と称して実費や運賃を要求する場合
- ✓ 施設等からの委託契約を受けて当該施設までの運送を行う場合
- ✓ 訪問介護事業所が行う要介護者の運送（介護保険給付が適用される場合）



○子供の預かりや家事・身辺援助の提供が中心となるサービスを提供するものであって、運送に対する固有の対価（ガソリン代等の実費も含む。）の負担を求めないものである場合は、当該送迎サービスの提供は有償の運送とは解さず、許可等は要しません。



○ただし、以下の場合は有償性があると認められ許可等を要することとなります。

- ✓ 運送を行う場合と行わない場合とで料金が異なる
- ✓ 送迎を利用する者と利用しない者との間のサービスに差を設ける
- ✓ 運送に対する反対給付が特定される

|                |       |                |     |     |        |       |
|----------------|-------|----------------|-----|-----|--------|-------|
| 送迎付き・・・12,000円 | 許可等必要 | 送迎付き・・・マッサージ無し | 請求書 | 施設料 | 10,000 | 許可等必要 |
| 送迎無し・・・10,000円 |       | 送迎無し・・・マッサージ有り |     | 食事代 | 4,000  |       |
|                |       |                |     | 送迎料 | 2,000  |       |
|                |       |                |     | 合計  | 16,000 |       |



## 交通事業者との関係性構築や交通事業者との調整のポイント



タクシーなどの交通事業者との調整で必要なポイントを教えてください。  
既存の地域公共交通機関とはどのような調整が必要ですか。また、路線や運行範囲が重複する場合はどのように対応すべきでしょうか。

### ■市町村の調整機能と粘り強い対話

市町村が政策的な見通しをもとに、調整に入る必要があります。移動ニーズのすべてを交通事業者が担えるわけでもなく、かといって自助・共助だけでも担えるものではないので、役割分担や補い合いを見通しながら粘り強い対話が必要となります。

この場合、市町村もステークホルダー、利害関係者となるので、有識者など第3者に入ってもらうことも有効です。



既存の路線バスを維持していく意向である場合、共存を図っていく必要があります。例えば自助・共助による移動手段の運行ルートは地域内とし、地域と市街地を結ぶ路線バスの利用に接続できるような仕組みを構築するといった方法が考えられます。

また、調整にあたっては、行政を含めた協議の場において、互いに検証していく必要があると考えます。



### ■違う考えも・・・

既存の交通事業者との調整は必要な事項ですが、過度に配慮することは導入する移動手段の利便性を損なう可能性があるためにすべきではないと考えます。また、自治体全域など、より広い圏域で考えると、交通事業者毎に果たすべき役割があるものと思われれます。

競争相手としてではなく、互いに協力し合う関係を構築できるような地域としての公共交通計画を立案し、各事業者の理解と協力を得ていくことが望ましいのではないのでしょうか。



## 持続性向上のために取り組んでいること



市町村担当者

地域住民が運営主体の「住民による助け合い交通、支え合い交通運行」や「ボランティア運送」において、サービスを提供する側の人材の確保やサービスを継続していく上で行っている取組み、収支を安定させるための取組みについて教えてください。

送迎以外の効果やその他の活動への広がりがみられているかどうか肝要です。

単に買い物や通院に使われるだけでなく、みんなでおでかけするようになったり、ドライバーと利用者の交流が行われたり、子どもの見守りに活用されたり、想定されていなかった新しい取組みや地域全体への波及があるかどうかは重要なポイントと思います。



A 先生

運営組織や運転手が、負担のない形で担っていくことが、持続性に寄与すると思われます。

運行ルートでいえば、タクシーのようにどこにでも送迎するのではなく地域内に限定し、それ以外のエリアは既存の路線バスやコミュニティバスが役割を担うなど、交通事業者と連携を図った形での運行が、運営組織や運転手の負担の軽減および継続した運行につながるといえます。

例えば、北上市黒岩地区の「互助輸送」の場合、ドライバーを担うことに対して積極的な住民が務めているようです。



B 先生

取組みの評価の仕方については、単なる利用者の多寡で決定すべきではないと考えます。評価には、事前に利用状況などについての予測が必要であり、その予測とのズレによって評価することが望ましいでしょう。

また、そのことで事業を継続する上での改善を行いやすくなると考えられます。持続性を向上させるためには、特定の個人に頼らない体制を構築することに尽きます。

非常に難しいことではありますが、自分でできることであっても、他者に協力してもらうなどの配慮が必要になるでしょう。



C 先生

## 担い手の組織化に関する過程



自助・共助に関する取組みについて、ボランティアやNPO法人が担い手になっている事例を見ますが、自団体ではそういった担い手がいない（認識できていない）ため、民間のタクシー事業者に委託しています（実証実験中のため、許可を必要としない無償運送です）。ボランティア、NPO法人が担い手となって移動サービスに取り組んでいる団体は、どうやって組織化していったのでしょうか。参考になる事例があれば教えていただきたいです。

「地域全体の課題である」ということを共有するのが、うまくいくポイントのひとつです。

移動支援は、動き出してみると意外と「その家の問題ではないか」という壁にぶつかります。その時に「地域全体の課題である」という共有化が、例えば自治会や振興会等地域自治組織での課題の共有や取組みの合意形成ができてきていることのポイントとなります。



A先生

また、ドライバーを「お願いしたい人」に依頼することも大切です。ドライバーは利用満足度を左右する重要な要素となります。そのため、公募よりは「この人をお願いしたい」という人を見定めて、個別にお願いしていくことが遠回りのように思えても意外と近道であり、持続性を持ちます。



うまくいかない事例では「だれがどこで困っているか」が具体的に分かっていないことが多いようです。

なんとなく「買い物や通院に困っている人がいる」と感じて動こうとするときは「だれが、どこに行くのに、どんなふうに困っているのか」と明確に顔が見えるレベルで理解されていることが重要です。その把握が行われていないまま仕組みを作ろうとするために、結局「やってみただけ誰も利用しない」「事業者や行政に反対されてやめた」ということにつながる人が多いです。



先に掲げた事例の中でも、自治会が主導的に地区の全世帯に外出実態や意向を把握するアンケートを実施しようと考えているものもありました。そのような手法も大事になってくると思います。



B先生

## 共助交通の町外への運行可否と考え方



市町村担当者

互助輸送やボランティア輸送について、町外への運行について制度上可能かどうか教えてください。

路線バスやタクシーなど公共交通が廃止されたような地域であれば、運行は可能かもしれません。しかしそのような地域ではない場合、交通事業者との関係も考慮する必要があります。

ただし、町外のいくつかの地点（医療施設、商業施設等）に限定して運行し、加えて協議会等の場で交通事業者等の合意が得られるのであれば、運行の可能性は低くはないと考えられます。



A 先生

既存の交通事業者とのすみわけも必要ですが、加えてドライバーへの負担が大きいため、利用者登録制限などを行うことが望ましいと思います。



B 先生

共助交通の町外への運行は必要とあれば実施すべきではないでしょうか。ただし、無制限に実施するのではなく、各自治体としての公共交通計画・体系を考え、他の手段では対応できない場合に限ることが望ましいです。そのことが他の交通事業者の理解にもつながるかもしれません。



C 先生

町外に行く際に乗り継ぎを強いられる（と感じさせてしまう）システムでは、利用者側から受け入れてもらえない可能性もあります。

一方で、町外までの長距離運行では運行効率やボランティアの負担といった点で運行側の問題と懸念されますし、運行頻度も多く走れるかという疑問です。



D 先生

## 5. 参考データ

### 5-1 参考となる図書・サイト

①～『交通』と『福祉』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制度・事業モデルパンフレット（国土交通省 R1 年 10 月）資料 [【国土交通省 HP】](#)

②みんなで作る地域に合った移動の仕組み 自家用有償旅客運送のはじめかた

（一般財団法人トヨタ・モビリティ基金 H30 年 7 月）資料 [【一般財団法人トヨタ・モビリティ基金 HP】](#)

③地域における公益的な取組を実施する責務（厚生労働省）資料 [【厚生労働省 HP】](#)

◎地域公共交通の活性化・再生に関するお役立ち資料一覧

地域公共交通の活性化・再生に向けた管内自治体の取組に資するよう、国土交通省・運輸局において実施した調査等でホームページに公表されているものを整理しました。

この他にも、公表された多くの調査がございます。お知りになりたい方は、東北運輸局交通政策部交通企画課、または最寄りの運輸局（青森・岩手・宮城・秋田・山形・福島）までお気軽ご連絡ください。

**（1）地域公共交通活性化再生法や地域公共交通確保維持改善事業（予算事業）の概要が知りたい担当者向け**

◎地域公共交通の活性化及び再生に関する法律について [【国土交通省 HP】](#)

◎地域公共交通確保維持改善事業 [【国土交通省 HP】](#)

**（2）新しく公共交通担当になったものの、何から手をつけて良いかわからない担当者向け**

①「なるほど！公共交通の勘どころ」（九州運輸局 H28 年 3 月）[【本体】](#) [【別冊】](#) [【概要版】](#)

②「地域公共交通のはじめの一步」（九州運輸局 H28 年 3 月）[【初任者用ガイドブック】](#)

③ 自家用有償旅客運送制度等について（地域公共交通アドバンスセミナー資料）[【本体】](#)

④「地域への公共交通導入ガイドブック（道路運送法編）」（九州運輸局 H29 年 3 月）[【本体】](#)

⑤ 地域公共交通活性化協議会の効果的な運営方法について（北陸信越運輸局）[【本体】](#)

⑥ クロスセクター効果「地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？」（近畿運輸局 H30 年 3 月）[【本体】](#)

◇参考◇

地域公共交通会議等運営マニュアル [改訂版]（中部運輸局 愛知運輸支局 H28 年度）[【本体】](#)

活発で良い議論ができる会議のために（中部運輸局 H27 年度）[【本体】](#)

**（3）全国の事例が知りたい担当者向け**

◎事例集① [【乗合タクシー事例集】](#)（出典：（一社）全国ハイヤー・タクシー連合会）

◎事例集② [【第 4 回新しいタクシーのあり方検討会資料】](#) ※タクシー事業者の先進的取組事例

◎事例集③ [【地域公共交通活性化事例検索ページ】](#) ※人口規模・交通モード別等で検索可能

◎事例集④ [【地域公共交通優良団体表彰（国土交通大臣表彰）】](#)

**（4）地域公共交通網形成計画・再編実施計画の作成を考えている担当者向け**

◎地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き（第 4 版）（国土交通省 H30 年 12 月）[【国土交通省 HP】](#)

◎質の高い地域公共交通網形成計画の検討のモデル（案）（北陸信越運輸局 H29 年 11 月）[【本体】](#)

◎地域公共交通網形成計画の策定に関する事例紹介（糸魚川市産業部建設課 H29 年 11 月）[【本体】](#)

**（5）路線見直しを考えている担当者向け**

◎「地域公共交通づくりハンドブック」（国土交通省 H21 年 3 月）[【本体】](#)

**（6）デマンド交通の活用を考えている担当者向け**

①「デマンド型交通の手引き」（中部運輸局 H25 年 3 月）[【本体】](#)

②「続・デマンド型交通の手引き」（中部運輸局 H26 年 3 月）[【本体】](#)

**（7）鉄道の活用を考えている担当者向け**

◎「地域公共交通網形成計画で「鉄道」を活かすためのヒント集」（中部運輸局 H29 年 3 月）[【本体】](#) [【別冊】](#)

**（8）スクールバスの活用を考えている担当者向け**

①「スクールバスと路線バスの役割分担による効率的・効果的なバスネットワークの形成に関する調査」（四国運輸局 H29 年 3 月）[【本体】](#) [【概要】](#) [【参考資料】](#)

②「スクールバスなどの活用による地域の足の確保について」（国土交通省 H25 年 2 月）[【本体】](#)

**（9）タクシーの活用を考えている担当者向け**

◎「公共交通体系におけるタクシーの利活用に関する報告書」（九州運輸局 H28 年 3 月）[【本体】](#) [【概要】](#)

**（10）観光二次交通の導入・見直しを考えている担当者向け**

◎「観光振興に寄与する二次交通としての路線バス等のあり方検討の基礎調査」（九州運輸局 H29 年 3 月）[【本体】](#)

**（11）モビリティマネジメント、利用促進の実施を考えている担当者向け**

①「モビリティマネジメント」（国土交通省 H19 年 3 月）[【本体】](#)

②「地域公共交通の確保・維持・改善に向けた利用促進策事例集」（中部運輸局 H27 年 3 月）[【本体】](#)

**（12）住民説明会の開催を考えている担当者向け**

◎みんなで創る地域公共交通－住民説明会の手引き編－（北陸信越運輸局）[【本体】](#)

**（13）交通事業者の人材確保に関する取組を考えている担当者向け**

①北陸信越運輸局管内の公共交通事業者における人材確保に関する基礎調査報告書（北陸信越運輸局 H30 年 3 月）[【本体】](#)

②人材確保に向けた取組事例集（北陸信越運輸局 H30 年 3 月）[【本体】](#)

## 5-2 道路運送法上の許可に必要な事務手続き・事業開始までの期間等

※( )：地域公共交通会議で合意している場合

| 事 項        | 根拠条項  |           | 処分     | 申請の標準処理期間<br>届出の提出時期 | あて先・処分権限       |          |     |
|------------|---|-----------|--------|----------------------|----------------|----------|-----|
|            | 道路運送法   | 道路運送法施行規則 |        |                      | 全国<br>路線       | 地方<br>路線 |     |
| 経営許可       | 4条・5条   |           | 許可     | 3ヶ月(2ヶ月)             | 大臣             | 局長       |     |
| 運賃料金       | 上限運賃設定・変更(基本的な運賃)                             | 9条①       | 8条     | 認可申請                 | 3ヶ月(30日前までの届出) | 大臣       | 局長  |
|            | 上限運賃・料金設定・変更(停留所の新設及び位置の変更に伴う運賃)              | 9条①       | 8条     | 認可申請                 | 1ヶ月(30日前までの届出) | 局長       | 局長  |
|            | 上限料金設定・変更                                     | 9条①       | 8条     | 認可申請                 | 3ヶ月(30日前までの届出) | 局長       | 局長  |
|            | 実施運賃の設定・変更                                    | 9条③       | 9条     | 届出                   | 実施予定日の30日前まで   | 大臣       | 局長  |
|            | 実施料金の設定・変更                                    | 9条③       | 9条     | 届出                   | 実施予定日の30日前まで   | 局長       | 局長  |
|            | 影響が小さい料金の届出                                   | 9条④       |        | 届出                   | 事前             | 局長       | 局長  |
| 運送約款の設定・変更 | 11条   | 11条       | 認可申請   | 1ヶ月                  | 局長             | 局長       |     |
| 事業計画       | 路線の新設   | 15条①      | 14条    | 認可申請                 | 3ヶ月(1ヶ月)       | 大臣       | 局長  |
|            | 主たる事務所の名称、位置                                  | 15条④      | 15条の2  | 届出                   | 事後延滞なく         | 支局長      | 支局長 |
|            | 営業所の名称、位置                                     | 15条④      | 15条の2  | 届出                   | 事後延滞なく         | 支局長      | 支局長 |
|            | 自動車車庫の位置及び収容能力                                | 15条①      | 14条    | 認可申請                 | 2ヶ月(1ヶ月)       | 支局長      | 支局長 |
|            | 各路線に配置する事業用自動車のうち、長さ、幅、高さ又は車両総重量が最大であるもの      | 15条①      | 14条    | 認可申請                 | 2ヶ月(1ヶ月)       | 支局長      | 支局長 |
|            | 営業所ごとに配置する事業用自動車の数(常用者・予備車別の数、乗車定員ごとの数)       | 15条③      | 15条    | 届出                   | 実施予定日の7日前まで    | 支局長      | 支局長 |
|            | 停留所の新設・廃止                                     | 15条④      | 15条の2  | 届出                   | 事後延滞なく         | 支局長      | 支局長 |
|            | 停留所の名称・位置・停留所間のキロ程                            | 15条④      | 15条の2  | 届出                   | 事後延滞なく         | 支局長      | 支局長 |
|            | 路線の休止・廃止                                      | 15条の2①    | 15条の4  | 届出                   | 6ヶ月(30日前)      | 局長       | 局長  |
|            | 路線の休止・廃止の予定日の繰り上げ                             | 15条の2⑤    | 15条の11 | 届出                   | あらかじめ          | 局長       | 局長  |
| 運行計画       | 運行系統の新設・廃止                                    | 15条の3①②   | 15条の13 | 届出                   | 実施予定日の30日前まで   | 支局長      | 支局長 |
|            | 運行系統の局長指定時間帯ごとの運行回数、運行系統の始終発時刻(局長指定回数以下は運行時刻) | 15条の3①②   | 15条の13 | 届出                   | 実施予定日の30日前まで   | 支局長      | 支局長 |
|            | 運輸をする期間                                       | 15条の3①②   | 15条の13 | 届出                   | 実施予定日の30日前まで   | 支局長      | 支局長 |
|            | 運行系統の局長指定時間帯ごとの運行回数(局長指定回数以下)                 | 15条の3③    | 15条の14 | 届出                   | 事後延滞なく         | 支局長      | 支局長 |
|            | 運行系統の始終発時刻                                    | 15条の3③    | 15条の14 | 届出                   | 事後延滞なく         | 支局長      | 支局長 |
|            | 運行系統の運行時刻(局長指定回数以下)                           | 15条の3③    | 15条の14 | 届出                   | 事後延滞なく         | 支局長      | 支局長 |

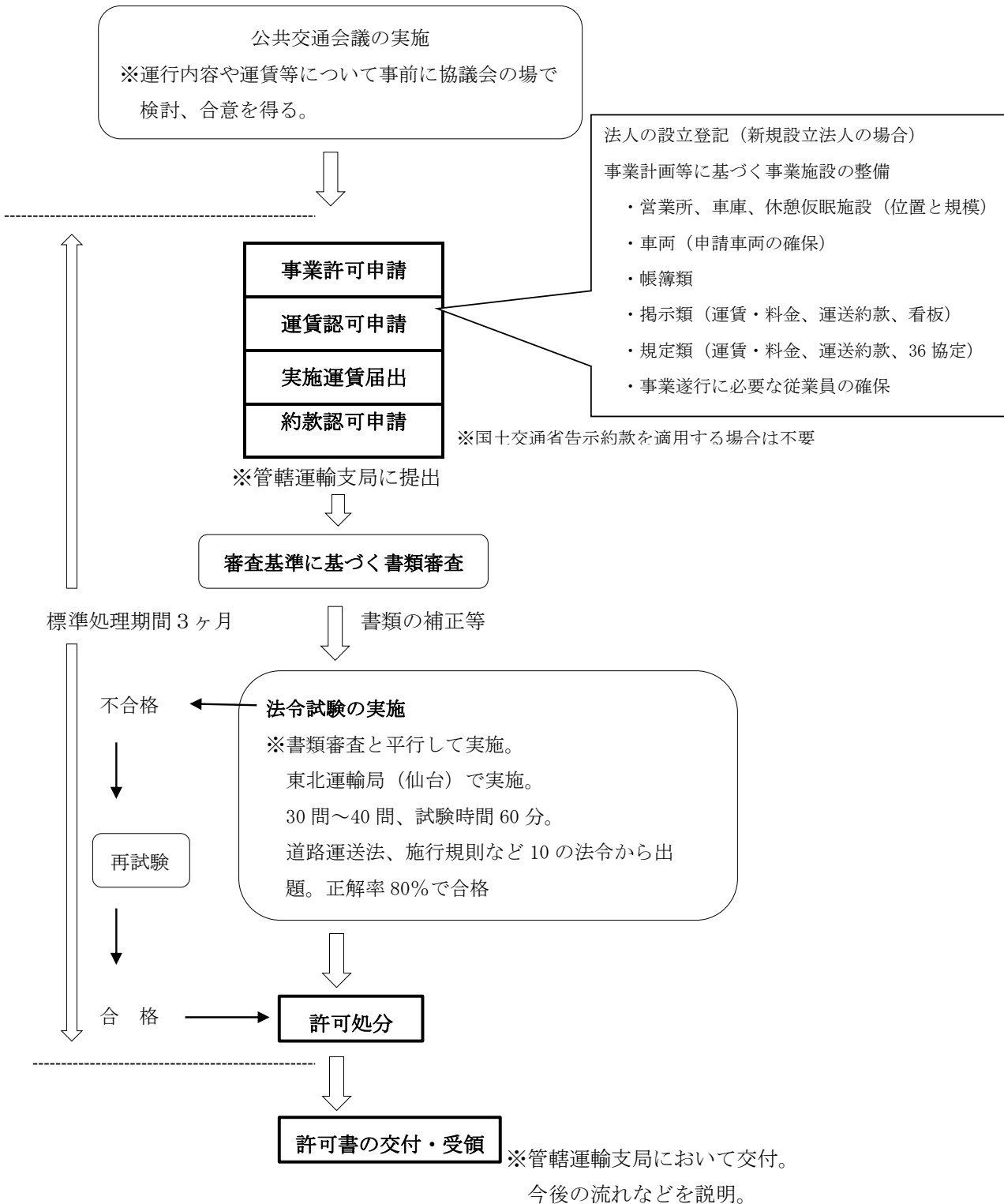
参考 一般乗合旅客自動車運送事業の手続き一覧表②

※( ) : 地域公共交通会議で合意している場合

| 事 項                              | 根拠条項  |               | 処分   | 申請の標準処理期間<br>届出の提出時期         | あて先・処分権限      |          |
|----------------------------------|-------|---------------|------|------------------------------|---------------|----------|
|                                  | 道路運送法 | 道路運送法<br>施行規則 |      |                              | 全国<br>路線      | 地方<br>路線 |
| 運輸協定                             | 18条   | 19条           | 認可申請 | 3ヶ月                          | 局長            | 局長       |
| 事業の管理の受委託                        | 35条   | 21条           | 許可申請 | 3ヶ月(2ヶ月目処の場合あり)              | 大臣            | 局長       |
| 事業の譲渡譲受                          | 36条   | 22条           | 認可申請 | 3ヶ月～4ヶ月                      | 大臣            | 局長       |
| 法人の合併・分割                         | 36条   | 23条           | 認可申請 | 3ヶ月～4ヶ月                      | 大臣            | 局長       |
| 相続による事業の継続(被相続人の死亡後60日以内に手続きが必要) | 37条   | 24条           | 認可申請 | 2ヶ月～3ヶ月                      | 大臣            | 局長       |
| 事業の休止                            | 38条②  |               | 届出   | 6ヶ月(30日前)                    | 局長            | 局長       |
| 事業の廃止                            | 38条②  |               | 届出   | 6ヶ月(30日前)                    | 局長            | 局長       |
| 運輸の開始                            |       | 66条           | 届出   | 事後延滞なく                       | 許可した行政庁       |          |
| 譲渡譲受、合併、分割の終了                    |       | 66条           | 届出   | 事後延滞なく                       | 認可した行政庁       |          |
| 死亡                               |       | 66条           | 届出   | 事後延滞なく                       | 許可した行政庁       |          |
| 休止している事業の再開                      |       | 66条           | 届出   | 事後延滞なく                       | 休止の届出を受理した行政庁 |          |
| 氏名若しくは名称、住所                      |       | 66条           | 届出   | 事後延滞なく                       | 許可した行政庁       |          |
| 法人の役員、社員、定款、寄付行為                 |       | 66条           | 届出   | 前年7/1～6/30の間の変更については毎年7/31まで | 許可した行政庁       |          |
| 法人の役員、社員の変更(代表権を有する者)            |       | 66条           | 届出   | 事後延滞なく                       | 許可した行政庁       |          |

## 5-3 乗合バスの事業許可申請について

### <①許可申請から許可書の交付までの申請フロー>





<②許可書の受領から運輸開始までの申請フロー>



## 5-4 道路運送における許可又は登録を要しない運送の態様について

国自旅第338号  
平成30年3月30日  
一部改正 国自旅第328号  
令和2年3月31日

各地方運輸局自動車交通部長  
沖縄総合事務局運輸部長

） 殿

自動車局旅客課長

### 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

標記については、平成18年に道路運送法等の一部を改正する法律（平成18年法律第40号）が成立し、市町村、ボランティア団体等が行う自家用有償旅客運送について、新たに登録制とされた。この際、参議院国土交通委員会において「NPO等による福祉有償運送について、好意に対する任意の謝礼にとどまる金銭の授受は有償に含めないこととするなど「自家用有償旅客運送」に係る有償の考え方及び運送対象者の範囲を示す」旨の附帯決議が付され、その趣旨を踏まえ、事務連絡（平成18年9月29日付け）で考え方を整理し、運用してきたところである。

今般、規制改革実施計画（平成29年6月9日閣議決定）において「自家用自動車による運送について、それが有償である場合には、旅客自動車運送事業に準じた輸送の安全や利用者の保護に対する期待感を利用者一般が有していることが、自家用自動車の有償運送を登録又は許可にかからしめる理由であることを通達により明確にするとともに、登録又は許可を要しない自家用自動車による運送について、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通達により明確化する。」との計画が策定され、また、「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」の中間とりまとめ（平成29年6月30日公表）において「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し、関係者に周知する。」とされたところである。

このため、上記の趣旨を踏まえ、標記についての考え方を整理したので、その旨了知されるとともにその取扱いについて円滑な実施に努めることとされたい。

なお、本通達の発出に伴い、「道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様について」（平成18年9月29日事務連絡）及び「『道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様について』の細部取扱いについて」（平成22年9月1日事務連絡）を廃止する。

記

#### 1. 道路運送法上の許可又は登録を要しない運送の態様についての考え方

道路運送法（昭和26年法律第183号。以下「法」という。）第78条の規定により、自家用自動車は、原則として、有償の運送の用に供してはならず、災害のため緊急を要するときを除き、例外的にこれを行うためには、国土交通大臣の登録又は許可を受けるべきことが定められている。これは、自家用自動車による有償運送について許可又は登録が必要とされている趣旨が、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こと、自家用自動車による旅客運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ためである。

個々具体的な行為が、有償の運送として、許可や登録（法第78条第3号の許可、法第79条の登録、行為の態様によっては、法第4条第1項又は法第43条第1項の許可。）を要するか否かについては、最終的には、それぞれの事例に即して個別に総合的な判断を行うことが必要であるが、主として、ボランティア活動における送迎行為等を念頭におきながら、許可又は登録が不要な場合の考え方及びこれに該当すると思われるケースの例を示せば、次のとおりである。

(1) サービスの提供を受けた者（以下「利用者」という。）からの給付が、「好意に対する任意の謝礼」と認められる場合

運送行為の実施者の側から対価の支払いを求めた、事前に対価の支払いが合意されていた、などの事実がなく、あくまでも自発的に、謝礼の趣旨で金銭等が支払われた場合は、通常は有償とは観念されず、許可又は登録は不要である。具体的には以下のような事例がありうるものと考えられる。

【具体例①】

運送が偶発的に行われた場合であって、運送の終了後、運送を行った者に対し意図していない金銭等の支払いが利用者から自発的に行われた場合。（例えば、家事援助等のサービス後、たまたま用務先が同一方向にあり懇願されて同乗させたなどの場合で、利用者の自発的な気持ちから金銭の支払いが行われたとき）

【具体例②】

偶発的でない運送であっても、個々の運送自体は無償で行われており、日頃の感謝の気持ちとして任意に金銭等の支払いが行われた場合。（例えば、過疎地等において、交通手段を持たない高齢者を週に1回程度近所の者が買い物等に乘せていくことに対して、日頃の感謝等から金銭の支払いが行われた場合）

【具体例③】

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て、運転者が釣り銭を受け取った場合。

(注1) 原則として、予め運賃表などを定めそれに基づき金銭の收受が行われる場合には、少額の金銭といえども「任意の謝礼」には該当せず、有償となり許可又は登録を要することとなる。ただし、(3)の考え方に基づいて金額が定められている場合を除く。

(注2) 利用者が会費を支払う場合は、会の運営全般に要する経費として收受

されている限りにおいては、対価とは解されない。ただし、会費の全部又は一部によって運送サービスの提供に必要なコストが負担される等、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、有償とみなされ許可又は登録を要することとなる。

(注3) このほかに、「協賛金」、「保険料」、「カンパ」など、運送とは直接関係のない名称を付して利用者から収受する金銭であっても、それらの収受が運送行為に対する反対給付であるとの関係が認められる場合にあっては、それらが如何なる名称を有するものであっても有償とみなされる。

(注4) 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

(2) 利用者からの給付が、金銭的な価値の換算が困難な財物や流通性の乏しい財物などによりなされる場合

利用者からの支払いの手段が、例えば野菜など金銭的な価値の換算や流通が困難な物である場合、一部の地域通貨のように換金性がない場合などは、通常、支払いが任意であるか、又はそもそも財産的な価値の給付が行われていないと認められることが多い。具体的には以下のような事例がありうるものと考えられる。

**【具体例①】**

日頃の運送の御礼として、自宅で取れた野菜を定期的到手渡す場合は有償とはみなさない。

(注1) ただし、流通性、換金性が高い財産的価値を有する、商品券、図書券、ビール券等の金券、貴金属類、金貨、絵画、希少価値を有する物品等においては、これらの収受は有償とみなされ許可又は登録を要することとなる。

**【具体例②】**

地域通貨の一種として、ボランティアなサービスを相互に提供し合う場合であって、例えば、運送の協力者に対して1時間1点として点数化して積立て、将来自分が支えられる側になった際には、積立てておいた点数を用いて運送等のサービスを利用できる仕組み等、組織内部におけるボランティアなサービスの提供を行う場合。

(注1) サービスの交換にとどまる場合については原則として許可又は登録は不要であるが、点数の預託がない者に対して寄付金を求め、或いは、有料で点数チケットを購入してもらうなどの場合においては、許可又は登録が必要とな

るケースがある。

(注2) 地域通貨といっても、エコマネー、タイムダラー、時間通貨など様々な名称があり、その種類、サービスの対象範囲等の内容もまちまちであることから、実際の地域通貨の対象となるサービスの内容、流通の範囲、交換できる財・サービスの内容等に応じ、無償となる場合、有償とみなす場合が存在することとなる。交換可能なものの範囲に広く財物が含まれる場合は、当該地域通貨が実質的に金銭の支払いと同等の効果を有し、許可又は登録を要することとなる可能性が高い。

(3) 当該運送行為が行われない場合には発生しないことが明らかな費用(同種の運送を行った場合には、運送目的、運送主体を問わず発生する費用に限る。)であって、客観的、一義的に金銭的な水準を特定できるもの(ガソリン代、道路通行料及び駐車場料金。以下「特定費用」という。)を負担する場合

運送目的、運送主体にかかわらず自動車の実際の運行に要する特定費用を利用者が支払う場合は、社会通念上、通常は許可又は登録は要しないと解される(ただし、このようなケースに該当するのは、当該運送行為が行われなかった場合には発生しなかったことが明らかな費用であって、客観的、一義的に金銭的な水準を特定できるものであることが必要であり、通常は、特定費用のみがこれに該当するものと考えられる。人件費、車両償却費、保険料等は、運送の有無にかかわらず発生し、又は金銭的な価値水準を特定することが困難であるため、これには該当しない。)

なお、利用者が複数人であっても、負担総額が特定費用の範囲内である場合に限り、許可又は登録を要しない。

具体的には、以下のような事例がありうるものと考えられる。

#### 【具体例①】

地域の助け合い等による移動制約者の移送等の活動に対して支払われる対価の額が、実際の運送に要した特定費用の範囲内となる場合。(道路通行料、駐車場代にあっては、使用しない場合には徴収することができないものとして取り扱われることを要するものとする。)

(注1) 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。

(注2) なお、実際の運送に要するガソリン代として、移動制約者等の乗車中はもとより、当該運送等の開始前における車庫等からの迎車及び当該移送等の終

了後における車庫等までの回送を行った場合は、これについても含むことができる。

(注3) 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) 市町村が公費で負担するなど利用者は対価を負担しておらず、反対給付が特定されない場合など

【具体例①】

市町村の事業として、市町村の保有する自動車により送迎が実施され、それらの費用が全額市町村によって賄われ利用者からは一切の負担を求めない場合。

【具体例②】

デイサービス、授産施設、障害者のための作業所等を経営する者が、自己の施設の利用を目的とする通所、送迎を行う場合であって、送迎に係るコストを利用者個々から収受しない場合にあっては、当該送迎は自己の生業と密接不可分な輸送と解され、自家輸送として道路運送法上の規制の対象とならない。送迎加算を受けて行う場合も同様である。

(注1) ただし、利用者個々から運賃を求める場合、送迎の利用者と利用しない者との間に施設が提供する役務又はサービスに差を設けるなど、送迎に係るコストが実質的に利用者の負担に帰すとみなされる場合には、送迎が独立した1つの事業とみなされることとなり、許可又は登録が必要となる。

(注2) 病院や養護学校、授産施設等から委託を受けて当該施設までの運送を行う場合であって、運送に伴う経費の全額を委託者又は第三者が負担して、利用者からは負担を求めないとしても、委託者との間で一般貸切旅客自動車運送事業又は特定旅客自動車運送事業契約による運送が行われていることとなり、当該事業許可又は登録等を要することとなる。

(注3) 利用者から直接の負担を求めない場合であっても、訪問介護事業所が行う要介護者の運送(介護保険給付が適用される場合)については、有償に該当し、許可又は登録を要することとなる。

**【具体例③】**

子供の預かりや家事・身辺援助の提供が中心となるサービスを提供するものであって、運送に対する固有の対価の負担を求めないものである場合は、当該送迎サービスの提供は有償の運送とは解さない。

(注1) ただし、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、有償に該当し許可又は登録を要することとなる。

(注2) なお、市区町村が設立するファミリーサポートセンターにおける子育て支援のための相互援助活動の一環として、保育施設と依頼会員の自宅との間等の送迎サービスを提供する場合は、保護者に代わって子どもの世話を行う継続的な一連のサービスの一部に過ぎず、移動は従属的な要素に過ぎないものと解されることから、一般的に有償の運送には該当しないものと考えられる。

**【具体例④】**

営利を目的としない互助による運送のためにNPO法人又は社会福祉協議会等が、個人ボランティア運転者による地域住民の運送サービスを提供する場合において、当該運送サービスのために市区町村の自動車を利用する場合（当該NPO法人又は社会福祉協議会等の自動車の購入費や自動車保険料等を含む維持管理経費（当該運送サービスの用に供される部分に限る。）の全部又は一部に対して市区町村から補助金が交付される場合も同様。）

(注1) 市区町村から交付される補助金に運転者の人件費や報酬等が含まれている場合は、有償に該当し許可又は登録を要することとなる。

(注2) 利用者の安全・安心の確保の観点から、まずは、市区町村が中心となって交通事業者の活用可能性や自家用有償旅客運送の導入について検討すること。

**【具体例⑤】**

介護保険制度に基づく介護支援ボランティアポイントは、ボランティア活動を行った高齢者に対して市町村からポイントが給付される制度であるが、これは、高齢者が地域で社会参加できる機会を増やしていくことが、高齢者自身の介護予防にもつながるとの考え方にに基づき、送迎を行うドライバー自身の介護予防に資する取り組みに対して介護保険財源からポイントが付与されるものであり、これと同旨の制度において受け取るポイントを含め、直ちに運送の対価にはあたらない。

**【具体例⑥】**

利用者の所有する自動車を使用して送迎を行う場合は、単に他人の自動車の運転を任せただけであり、運転者に対して対価が支払われたとしても、それらは運転役務の提供に対する報酬であって、運送の対価とはならない。

(注1) 自動車の提供とともに行われる運送でない場合には、そもそも運送行為が成立しないため、道路運送法の対象とはならない。したがって、運転者に報酬が支払われたとしても、運送の対価とはみなさない。

ただし、運送の態様又は対象となる旅客の範囲の如何によっては、自動車

運転代行業、人材派遣業等とみなされる場合があり、この場合には関係法令が適用されることとなる。

## 2. その他留意事項について

(1) 許可又は登録を要しない運送サービスは、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) 本運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運送サービスが、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。

## 3. 運輸局及び運輸支局等による相談の受け入れ体制について

地域のボランティア活動を行っている団体等から有償の運送の相談を受けた場合には、積極的に応じるとともに、地域における助け合い活動、ボランティア活動による移動制約者の円滑な移動が過度に萎縮することのないよう十分配慮して適切に対応されたい。

なお、上記に示した事例は、あくまでも例示に過ぎないので、不明な場合は、その都度本省に照会されたい。

今後、地域における実情等を踏まえ、必要に応じて適宜見直しを行うこととする。



## 東北管内における自助・共助による移動手段の確保事例集

令和3年3月

【発行】 国土交通省 東北運輸局 交通政策部 交通企画課  
【問合せ先】 〒983-8537 宮城県仙台市宮城野区鉄砲町1番地

TEL: 022-791-7507

FAX: 022-791-7539

URL: <http://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/>