

『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。



目次

交通の制度について

地域における移動手段を確保するために	1
「福祉」と「交通」の協力へ向けて	3
公共ライドシェアとは	5
許可・登録を要しない運送の検討	7
「有償」に該当しない場合とは	9
運送に関連して金銭授受が行われる場合の取扱い	12
地域交通のリ・デザイン	13
公共ライドシェアの制度の見直し	16
福祉としての輸送手段を地域交通にも活用している事例	17
福祉×交通の事例に活用できる予算	17
<参考> 様々な移動の足の確保の方法	19
交通事業者が協力できること	20

福祉の制度について

なるほど！介護保険制度と移動支援サービス	21
詳しく！対象者以外が利用する場合の考え方	25

運送主体別事業モデルチャート 2 7

事業モデル（許可・登録が必要）

許可・登録モデル 1 【NPOなどによる運送】 2 9
許可・登録モデル 2 【市町村による運送】 3 1
許可・登録モデル 3 【4条ぶら下がり】 3 3

事業モデル（許可・登録が不要）

許可・登録不要モデル 1 【実費相当モデル】 3 5
許可・登録不要モデル 2 【生活支援モデル】 3 6
許可・登録不要モデル 3 【会費モデル】 3 7
許可・登録不要モデル 4 【施設送迎モデル】 3 8
許可・登録不要モデル 5 【補助金・寄付モデル】 3 9
許可・登録不要モデル 6 【運転委託モデル】 4 0

理解を深めるために

<参考> 地域交通に関する関連サイト 4 2
許可・登録を要しない運送のQ&A 4 3
安全の確保について 4 5
用語集 4 7



地域の状況・課題別 目次

困りごとから見つける

制度について知りたい

高齢者の移動手段として
どのような手段が
あるの？

高齢者の移動は
どのように検討したら
いいの？

公共ライドシェアや
許可・登録を要しない運送
って何？

公共ライドシェアの
制度見直し？

高齢者の移動に関する
介護などの福祉制度や
サービスとしてどのようなもの
があるの？

介護保険としての補助は
どうなっているの？

実施に向けて疑問点を解消したい

移動サービスを実施するために
何をすればいいの？

移動サービスを実施したいけど、
どんな方法で行えばいいの？

利用者からの利用料などは
どのように設定すればいいの？

移動サービスに係る費用は
どのように確保すればいいの？

登録・許可はどのような場合に
必要になるの？

運送の対価かどうかはどうやって
判断すればいいの？

対応する目次

移動手段の検討

地域における移動手段を確保するために	1
「福祉」と「交通」の協力へ向けて	3
様々な移動の足の確保の方法	17

福祉と交通の連携方法

地域交通のり・デザイン	13
交通事業者が協力できること	20

公共ライドシェア

公共ライドシェアとは	5
公共ライドシェアの制度の見直し	16
許可・登録モデル 1～3	29
公共ライドシェアを行う場合の安全確保	45

許可・登録を要しない運送

許可・登録を要しない運送の検討	7
許可・登録不要モデル 1～6	35
許可・登録を要しない運送のQ&A	43
許可・登録を要しない運送を行う場合の安全確保	46

福祉制度

なるほど！介護保険制度と移動支援サービス	21
詳しく！対象者以外が利用する場合の考え方	25
許可・登録モデル 3	33
許可登録不要モデル 1・2・4	35

実施のためのプロセス

地域における移動手段を確保するために	1
「福祉」と「交通」の協力へ向けて	3
公共ライドシェアとは	5
交通事業者が協力できること	20

実施方法の検討

運送主体別事業モデルチャート	27
許可・登録モデル 1～3	29
許可・登録不要モデル 1～6	35

利用料の設定

公共ライドシェアとは	5
「有償」に該当しない場合とは	9
許可・登録モデル 1～3	29
許可・登録不要モデル 1～5	35

移動サービスの費用

「有償」に該当しない場合とは	9
運送に関連して金銭授受が行われる場合の取扱	12
なるほど！介護保険制度と移動支援サービス	21
詳しく！対象者以外が利用する場合の考え方	25

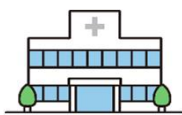
登録・許可の判断

運送主体別事業モデルチャート	27
公共ライドシェアとは	5
許可・登録を要しない運送の検討	7
地域交通のり・デザイン	13

運送の対価の判断

「有償」に該当しない場合とは	9
運送に関連して金銭授受が行われる場合の取扱	12
許可・登録を要しない運送のQ&A	43

地域における移動手段を確保するために



移動手段の確保って
どういうこと？



高齢になっても障害があっても、いままで暮らしてきた地域で安心して暮らし続けるには、通院、買い物などに伴う「移動・外出」が欠かせません。

しかし、高齢者の一人暮らしは増加していて、気軽に送迎を頼める人が身近にいなかったり、近所のバス路線がなくなったり、バス停までの道のりが歩きにくかったりと、外出が不便な地域にお住まいの人はたくさんいます。また、乗り降りに手助けが必要であったり、見守りが必要であったりと、公共交通を使うのが難しい人もたくさんいます。

そういった自分で外出することに困難を感じる人たちにも、使いやすく安全な移動手段を確保することは、これからの人口減少・高齢社会において、重要な地域課題のひとつです。

既存のバス・タクシーを見直す

運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、高齢者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公共ライドシェアを実施

公共交通機関（バス、タクシー等）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、「公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）※」による運送サービスを提供することが考えられます。

公共ライドシェア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。

※これまで「自家用有償旅客運送」と呼ばれていた制度で、バス・タクシー事業により十分な運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のことです。

→ あわせて読みたい：

「公共ライドシェアとは」（p.5）、

「許可・登録モデル」（p.29-34）

ポイント

市町村ができる補助として、事業者への補助や、市町村負担による高齢者向けの割引運賃の設定などがあります。



最初に検討すべきポイントは



地域における高齢者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。

- 道路運送法の許可や登録を受けることで、**運送の有償運送のメリット** **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**

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事業のほか、自家用車両（白ナンバー）を用いた公共ライドシェアがあり、それぞれ**道路運送法による許可または登録が必要**です。

NPO等が公共ライドシェアを実施

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、公共ライドシェアを行っている場合**もあります。既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住民や団体へは、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。

→ あわせて読みたい：
「公共ライドシェアとは」（p.5）、
「許可・登録モデル」（p. 29-34）

住民などによる許可・登録を要しない運送を実施する／支援する

「許可・登録を要しない運送」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**をいいます。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応えて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、住民の活動の背中を押すことにつながると考えられます。

→ あわせて読みたい：
「許可・登録を要しない運送の検討」（p.7）

「福祉」と「交通」の協力へ向けて

地域における移動ニーズへの対応については、主として市町村の交通部署が公共交通施策として対応しています。また、高齢者施策として介護保険担当部局が対応している場合もあります。



そうした施策を効果的かつ効率的に進めるため、政策立案等にあたっては、両部局間の連携した対応が重要となります。

それぞれの分野には以下のような会議体があります。

交通分野の会議

地域公共交通活性化再生法又は道路運送法に基づき、自治体や住民代表、運輸支局、交通事業者などが参加する“法定協議会”、“地域公共交通会議（旧運営協議会を含む）”が各地域に設置されています。

公共ライドシェアについてはこのいずれでも議論可能ですが、とくに地域全体の交通の課題を議論する場としては、法定協議会の活用が効果的です。

- “**法定協議会**”とは、日常生活に必要な交通手段の確保について全般的に協議する場で、まちづくりと連携しながら、地域全体の交通網を作り上げることを目指します。ほかの会議・協議会を取りまとめる上位の協議会としても位置づけられています。地域公共交通会議で行う協議をここで行うこともできます。
- “**地域公共交通会議（旧運営協議会を含む）**”は、バスや乗合タクシーの運行にかかる手続きや、公共ライドシェアの運送の対価やルートについて協議を行う場です。

福祉分野の協議体・会議

介護保険法に基づき、社会福祉法人やNPO法人などの多様な主体が参画する“協議体”が各市町村・地域に設置されています。

- “**協議体**”は、既存の地域資源では対応できていない地域の生活支援ニーズを特定した上で、生活支援コーディネーターとともに、高齢者の生活支援や介護の整備に向けた取組を行う場であり、市町村が主体となって設置されます。既存の会議等を活用して設置される場合もあります。

会議を活用した連携方法例

地域の実情に応じた連携の強化を段階的に図ることで、効果的な取組へつなげることが期待できます。下記は福祉と交通の連携に向けた取組の一例です。

- 市町村の介護保険担当職員や生活支援コーディネーター等が、交通分野の会議に参加して、把握している高齢者の移動ニーズを共有し、公共交通施策における検討をともに行う。
- 福祉分野の会議に公共交通部局担当者が参加して、地域における移動に関するニーズの対応をともに検討する。

ポイント

- 道路運送法に基づく地域公共交通会議や地域協議会が既に組織されている場合には、必要なメンバーの追加によって法定協議会とすることが可能です。また、メンバーは自治体の判断により柔軟に追加できます。

ポイント

- 交通分野の会議を活用して、福祉部局が把握している高齢者の移動ニーズを公共交通施策に反映できないかを検討しましょう。
- 交通分野と介護分野の連携・協働（p13参照）や介護予防・日常生活支援総合事業（p21参照）を活用して環境整備ができないかを福祉部局で検討するきっかけにもなります。

交通分野の会議

	根拠法令	主催者	対象となる交通モード	目的	構成員
法定協議会	地域公共交通活性化再生法	市町村（複数可） または 都道府県	多様な交通モード	地域公共交通計画の策定、実施について協議	自治体、交通事業者、利用者など
地域公共交通会議	道路運送法	市町村（複数可） または 都道府県	乗合バス 乗合タクシー 公共ライドシェア	乗合旅客運送についての協議 公共ライドシェアについての協議	市町村長または都道府県知事、交通事業者、住民、地方運輸局長など
地域協議会	道路運送法	都道府県	バス タクシー	旅客運送を確保する 枠組みづくりについて 審議	都道府県知事、市町村長、地方運輸局長、交通事業者など

地域公共交通に関する法律について

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域交通法）

地方公共団体が地域公共交通に関する検討・運用に取り組む際、交通事業者や地域住民、関係行政機関などの多様な人々との調整が必要となることが多いですが、こうした関係者と個別に協議や調整をして合意形成を図ることは負担が大きく、また関係者相互での情報共有を行うにも非効率なことが多いです。そのため、関係者が一堂に会する協議組織を作る方が効率的です。このための組織体を組成する根拠法が地域交通法であり、組織体のことを「法定協議会」といいます。なお、令和5年の地域交通法の改正に伴い、同法の目的規定に地方公共団体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」が加わっており、国としても法定協議会への多様な関係者の参画を後押ししています。

法定協議会では、地域公共交通に関する取組内容についての計画を協議します。この計画のことを「地域公共交通計画」といいます。

道路運送法

地方公共団体が公共交通を導入・運用する際には、バスやタクシーを活用する例が多いですが、自動車を用いて、乗客から運賃を受け取り、移動サービスを提供する場合は、「道路運送法」による許可や登録が必要になります。これは、民間の交通事業者であってもコミュニティバスであっても同様ですし、路線やダイヤを設定した運行（路線定期運行）でも、オンデマンド交通でも同様です。

道路運送法は、運送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益の保護及びその利便の増進等を図ることを目的とした法律でしたが、近年は地方公共団体が地域公共交通に関する取組に関与しやすいように改められています。「地域公共交通会議」の制度がその代表であり、同会議は地方公共団体が主宰し、地域の交通サービスの在り方について協議することが可能です。地域公共交通会議では、地域公共交通に関する様々な関係者が一堂に会し、サービスの必要性について議論することから、地域公共交通会議で協議が調うことにより、運行事業者が道路運送法に基づく許認可を得るために必要な処理期間が短縮されるなどの特例が受けられます。

公共ライドシェアとは

「公共ライドシェア」とは、バス、タクシーのみでは十分な移動サービスが提供されない場合において、過疎地域等の交通空白地帯において、住民等の日常生活における移動手段を確保するため、国土交通大臣の登録を受けた市町村、NPO等が自家用車を用いて有償で運送する仕組みです。

エリアや利用者を限定して運行されるもので、事業用ではない自家用車を使って、運送の対価を受け取り、バスやタクシーでは対応しきれない小規模の移動ニーズに応えることが可能です。

どんな種類があるの？

運送種別によって
呼び方が違います



公共ライドシェアは、運送の種別によって2種類に分かれます。

- 過疎地域等の交通が不便な地域における住民や来訪者のための運送を担う「**交通空白地有償運送**」と、障害者や要介護者等の福祉運送を担う「**福祉有償運送**」の2種類があります。
- どちらも、市町村や、NPO法人等の非営利団体が運送主体となります。

公共ライドシェアを行うためには、地域公共交通活性化再生法に基づく“法定協議会”、または道路運送法に基づく“地域公共交通会議”において協議を調えた上で、**道路運送法上の登録を受ける必要**があります。また、地域においてこれらの会議が組織されていない場合は、持ち回りで関係者の了解を得る等の方法で会議による協議に代えることもできます。

交通空白地有償運送

市町村やNPO法人等が、交通が不便な地域において、**当該地域の住民や来訪者**等に対して運送を行うもの（利用者の実施団体への登録は不要）

福祉有償運送

市町村やNPO法人等が、**心身の障害などをお持ちの方や、介護を必要とする方**など、単独でタクシーその他の公共交通機関を利用することが困難な方とその付添人に対して、乗車定員11名未満の自動車を使用して、原則としてドア・ツー・ドアの個別運送を行うもの（利用者の実施団体への登録が必要）

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

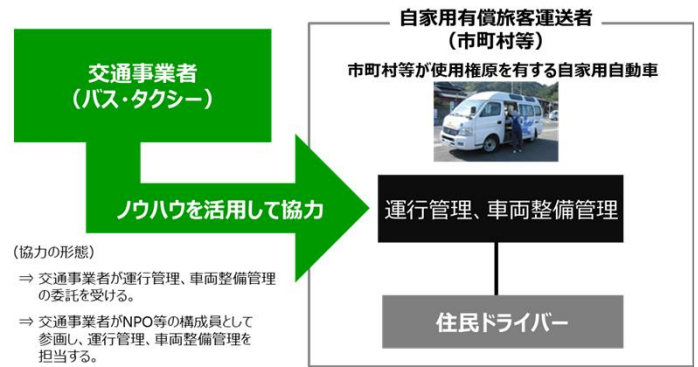
バス・タクシー事業者の協力を得る方法もある？

(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」の制度が新たにつくられました。

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。

利用者から受け取る対価の決め方

「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。

制度の詳細は、市町村の交通部局又は運輸支局までお尋ねください。

→ あわせて読みたい：

「許可・登録を要しない運送の検討」(p.7)

許可・登録を要しない運送の検討

ちよつとの範囲で

移動支援サービスができればいいんだけど・・・

有償での運送サービスの利用が難しい場合、地域の移動ニーズに対応するためには、ボランティアや地域の助け合いといった活動の力を借りて、地域の足を確保することも考えられます。

日常の買い物や自宅と病院の間の移動など、移動ニーズに対応して「道路運送法上の許可・登録を要しない運送」という形で、自家用車（白ナンバー）を使って高齢者等を運送するサービスを実施することができます。

公共ライドシェアは有料なのよね
じゃあ許可・登録を要しない
運送って無料なの？



道路運送法上の「許可・登録を要しない運送」について

「（前略）高齢社会や共働きの進展、地域へのさまざまな観光客の来訪などを考慮すると、地域での互助活動・ボランティア活動による運送、自家使用の自動車による運送等にも一定の役割を持たせないと社会・経済活動の維持が困難になることも現実である」

「地域における移動資源の確保がかなり困難になっているなかで、道路運送法における許可又は登録を要しない運送についても、公共交通機関や自家用有償旅客運送の果たす役割を補完することが重要であることから、改めて下記のとおり整理した」

「このガイドラインの運用にあたっては、無償運送行為が本来は自由に行えるものであり、一般の方々から「許可又は登録」をせずに行える運送行為を安心して行えるよう記述したものであることを理解しておく必要がある。」

「道路運送法における許可又は登録を要しない運送に関するガイドラインについて（令和6年3月1日物流・自動車局旅客課）」より抜粋

「許可・登録を要しない運送」を始める前に

まずはガイドラインを読みましょう！

実際に運送を検討する際、『道路運送法における許可又は登録を要しない運送に関するガイドライン』を見て、問題ないと分かれば、準備が整い次第、取組を進めることが可能です。

もし、具体的な運送内容と法令や通達との関係が不明な場合は、必要に応じ、運輸支局に事前にご相談ください。

交通事業者への相談のお手伝い、他の地域での事例の紹介、検討している事例が道路運送法上の許可・登録を要する運送、許可・登録を要し

ない運送のいずれに当たるかのご相談、実際に許可・登録を要しない運送を行うにあたって注意すべき事項など幅広く対応させていただきます。

安全確保の対策を！

道路運送法上の許可・登録を要しない運送については、道路運送法が定める運送の安全や利用者保護の措置は義務付けられていないものの、講じている安全の確保に関する措置、任意の自動車保険の加入状況や、事故の際の責任の所在がどのようなものとなるかといった点について、運送主体が、利用者に対し、わかりやすく

ポイント

許可・登録を要しない運送のメリット・デメリット



メリット

自家用車（白ナンバー）を使える
第一種免許で運転可能



デメリット

利用者から受領できる金銭だけでは運営が困難
（＝運送主体の自己負担が増える）

運送サービスの提供の対価を
受け取っている場合は、
許可・登録が必要なんだね！



どういった場合に、許可・登録を要するのか

自家用車については、一般的に旅客自動車運送事業のような運送のための安全や利用者の保護のための措置が行われていないため、道路運送法上、原則として、自家用車は有償で運送の用に供してはならないとされており、例外的に、許可・登録を受けることで認めております。

有償とは、運送サービスの提供による対価として金銭を受け取ることであり、これに該当するかによって、道路運送法上の許可・登録の要否が判断されることになります。

それでは一般論としての場合分けについて、次のページで詳しく見ていきましょう。

→ あわせて読みたい：

「なるほど！介護保険制度と移動支援サービス」(p.21)

周知することが必要です。その際、自家用車を運送の用に供する場合に適用される任意保険の加入について検討することも有効です。

地域の協議にご協力を！

許可・登録を要しない運送サービスは、行政に声をかけなくても実施できるサービスですが、地域における他のサービスや取組と連携することで、より交通や福祉の地域づくり全体にとって良い形を目指すこともできます。また、個別のニーズには

対応していても地域全体から見ると必ずしも効果的でなかったり、他の取組やサービスと齟齬が生じたりするおそれもあります。交通や福祉の地域での協議会や協議体から参画の呼びかけがあれば、積極的にこれに協力していくことが望まれます。

「有償」に該当しない場合とは

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あたり〇円」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。

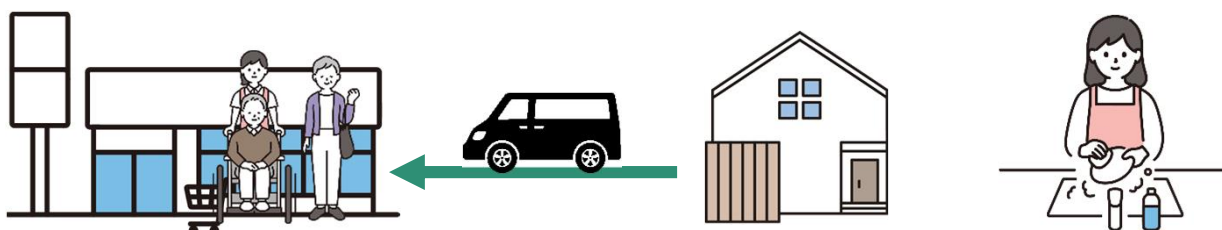
1) 施設等（デイサービスや通いの場など）の利用料

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。



介護保険法等に基づく移動支援等の運送に関する給付の取扱いについて

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、**有償の運送には該当しないため、許可・登録は不要**です。なお、第三者からの給付と考え方は同じです。

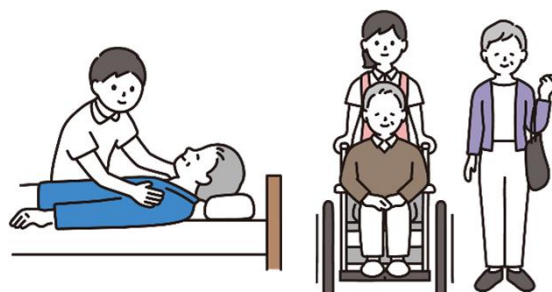
1) 訪問介護における運送

通院等における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、利用者から運送の対価として金銭を受け取っていない場合は、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。

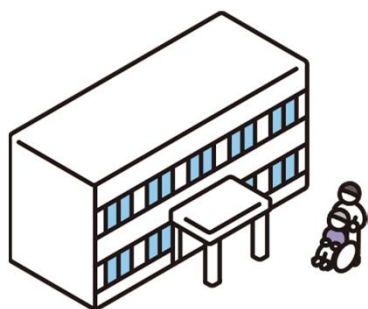
ポイント

介護サービスの一環又はそれに付随して行っている運送については、**運送サービスに特定した対価をもらっていない限り、許可・登録は不要**です。



2) 訪問型サービス・活動B 又は D 及び一般介護予防事業の一環として行う運送

本事業として行う運送については、**提供するサービスに人の運送が付随して行われるものに該当するため、当該運送に特定した対価がない限り、許可・登録は不要**です。なお、委託を受けて通所サービス事業所等への送迎を実施する場合についても、当該運送に特定した対価がない限り、許可・登録は不要です。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やボランティア（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は、運送の対価とはみなされないため、許可・登録は不要です。



運送に関連して金銭授受が行われる場合の取扱い

運転役務の提供について報酬が支払われた場合の取扱い

介護サービスの利用者が所有する車両を使用して、運転役務の提供者が、利用者を送迎するなど、他人の車両の運転を委託されて運転役務を提供した場合に、運転役務の委託者から運転役務を提供する者に対して、当該役務の提供について報酬が支払われたとしても、有償には当たらないため、許可・登録は不要です。

車両提供者が、運転役務の提供者に運転をさせて 第三者たる利用者の運送を行う場合の取扱い

車両提供者が利用者から金銭を受け取らないもしくは、謝礼及び実費のみを受け取る場合は、無償運送であるため、許可・登録は不要です。この場合に、車両提供者が自己の負担で、運転役務の提供者に報酬を支払うことは問題ありません。

ただし、実質的には利用者から運転役務の提供者に運送の対価を支払っていると見られる場合（単に車両提供者を介して運送の対価を収受していると見られる場合）には、有償に当たるため、許可・登録が必要です。

仲介手数料の受領及び運送サービス提供者に対する 謝礼及び実費の代行受領

1) 運送サービスの仲介者が仲介手数料を受け取る場合の取扱い

運送サービスの仲介を依頼した者（運送サービスの提供者及び当該サービスの利用者）から仲介者に対して仲介に関する報酬が支払われたとしても、運送サービスの提供に対する対価ではないので、有償には当たらないため、許可・登録は不要です。

2) 運送サービスの仲介者が運送サービスの提供者の受領すべき謝礼及び実費を 代行受領する場合の取扱い

運送サービスの仲介者が利用者から謝礼及び実費を代行受領し、運送サービスの提供者に支払うことは問題ありません。

ただし、運送サービスの提供者が、名目・支払方法に関わらず、謝礼及び実費を超える金銭等を受け取ることで、利用者から運送の対価を得ているとみられる場合には、有償の運送行為として、許可・登録が必要です。

NPO法人等が同法人の職員等に対して報酬を支払う場合の取扱い

NPO法人等が、その管理下にある運転手（職員、登録ボランティア等）に対して、当該NPO法人等からの指示に応じて第三者を無償で運送し、当該業務を遂行したことに對して報酬が支払われたとしても、運送サービスの提供に対する対価に当たらないため、許可・登録は不要です。

登録ボランティアがNPO法人等の指示に基づき、自己の車両等を用いて無償運送を行う場合、運送主体はNPO法人等であって、NPO法人等が利用者から受け取れるのは謝礼及び実費のみですが、ボランティア運送に協力してもらった謝礼・報酬等として、金銭等を運転者に与えることは問題ありません。

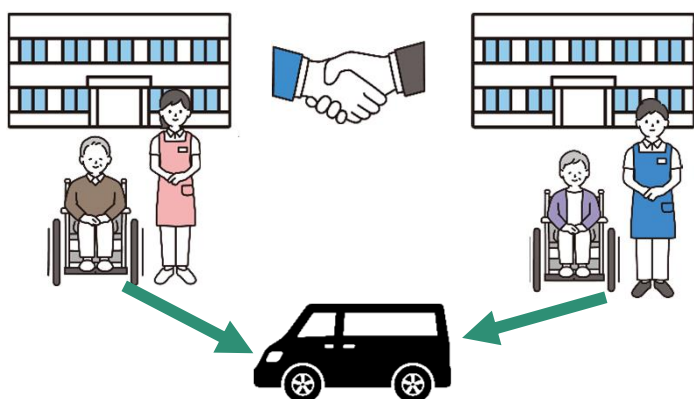
地域交通のリ・デザイン

地域交通のリ・デザインを全面展開していく必要性

地域交通の維持・改善は喫緊の課題となっており、地域に不可欠な社会基盤として、交通分野だけで取り組むのではなく、地域のあらゆる関係者が連携・協働し、地域交通のリ・デザインと地域の社会的課題の解決に向け、一体的に検討を進める必要があります。このためには、政府においては関係する府省庁が、地方公共団体においては関係する部局がこれまで以上に連携するとともに、地域においては、地方公共団体や交通事業者のみならず、各分野の関係者や住民等の多様な関係者が、利便性・生産性・持続可能性が高い地域交通のあり方を主体的に考え、連携・協働を強化していくことが重要です。

1) 運送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となります。

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。



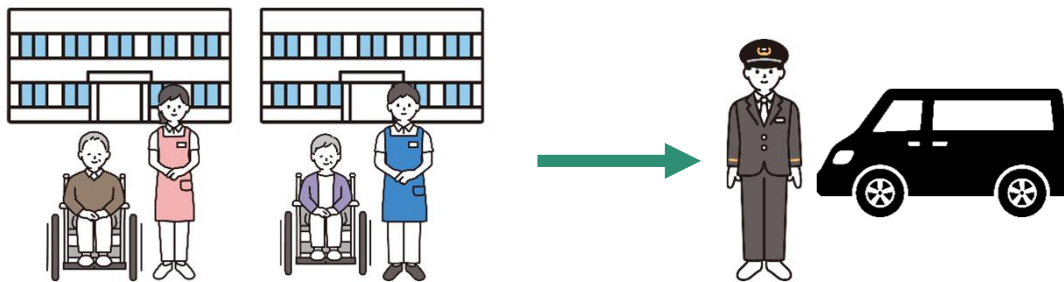
3) 介護サービス事業所等の車両の空き時間活用に係る取扱い

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。



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

詳しくは、「地域の公共交通リ・デザイン実現会議 とりまとめ」をご確認ください。

https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo12_hh_000366.html



公共ライドシェアの制度の見直し

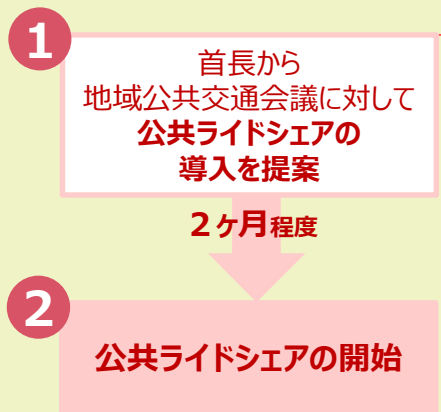
導入状況（令和5年3月31日時点）

＜交通空白地（地元住民・観光客向け）＞ 698団体、4428車両
＜福祉（障害者や要介護者向け）＞ 2428団体、14044車両

運用改善のポイント

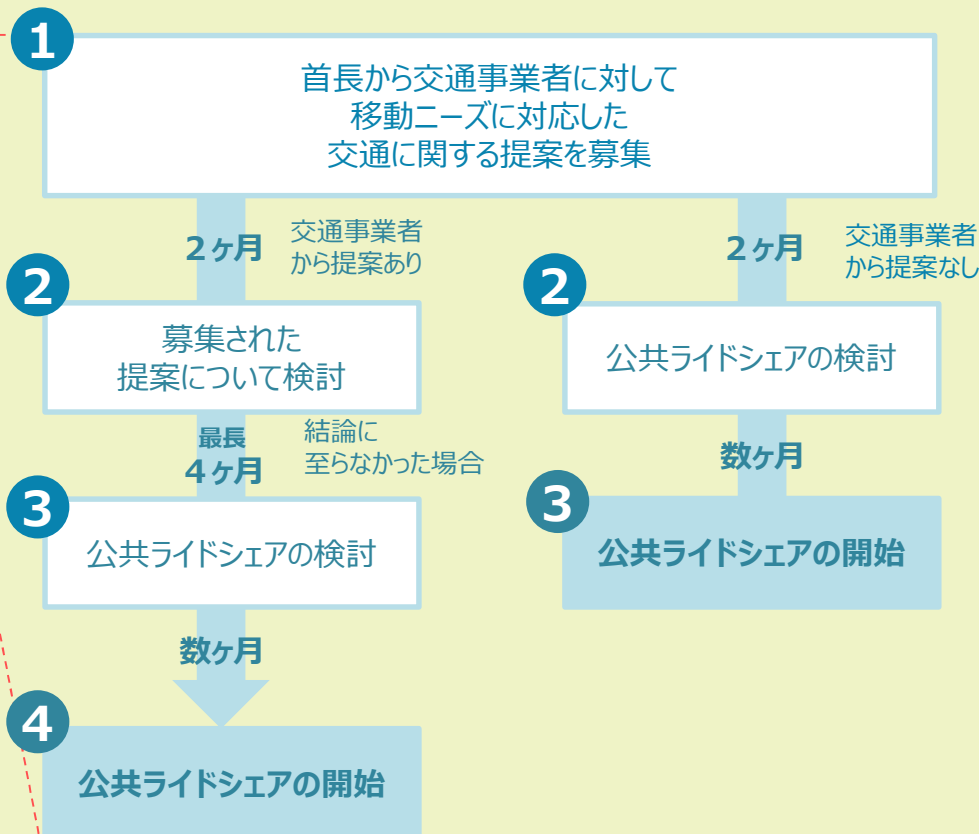
- 「交通空白地」の目安を数値で提示するとともに、夜間など「時間帯による空白」の概念を明確化
- 実施主体から受託により株式会社が参画できることを明確化
- 観光地において宿泊施設が共同で車両を活用することを促進
- 「対価」の目安をタクシー運賃の「約8割」に見直し
- 一定のダイナミックプライシングを導入する
- 自家用有償の運賃を弾力化することにより、タクシーとの共同運営の仕組みを構築
- 「交通空白地」の判断をはじめ、自家用有償の導入や運賃などについて、一定期間内に結論が出ない場合には、首長が判断できるようプロセスの見直し
- 柔軟に設定することを促すよう、運送区域の設定の見直し

追加されたプロセス



プロセス、所要期間を大幅に削減

従来のプロセス



福祉としての輸送手段を 地域交通にも活用している事例

現在、路線バスの廃止などの移動手段の減少により、病院の通院や介護施設への通所などの移動が困難になっていることに加えて、福祉送迎の運転手の確保ができず、福祉施設ごとの輸送サービスの維持も困難になっていることから、福祉・医療分野において、移動手段の確保のニーズが特に高まっています。

福祉の輸送手段の空き時間を活用して有効活用した事例

介護サービスを利用していない日に、高齢者が買い物などの外出をする際の移動手段に対するニーズが多かったことから、介護施設の送迎車両の空き時間や、他の利用者を輸送している送迎車両の空席を活用して、地域住民も含めて有償で移動サービスを提供している事例もあります。

福祉バスを運行形態見直しによって利便性を向上させた事例

バスの減便や福祉送迎の運転手不足などにより、移動手段の確保が困難となったことを契機に、無償福祉バスを含めた輸送手段を再編して地域住民の方との混乗にし、介護保険の制度等も活用した上で、地域住民の利用料などを有償化して運営するようにした事例もあります。

その結果、利用者ニーズに合わせた運行ルートの見直しや便数の増加などを行うことができ、利便性が向上したことで高齢者の外出の機会増進にもつながっています。

福祉×交通の事例に活用できる予算

共創モデル実証運行事業

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」※によりその維持・活性化に取り組む実証事業について、支援を受けることができます。

※「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 単一の事業者のみでは補助対象となりません。

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、公共ライドシェアの実施主体、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

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）

【事業イメージ例】

- 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）

補助率

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

「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した場合に、支援を受けることができます。

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、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

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り）

※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（上限2,000万円）

※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



<参考> 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**運送手段を確保**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

自家用車・一般ドライバー

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)



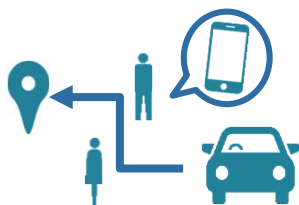
地域のニーズに合わせて、セダンやワゴンといった**小型車両**に**ダウンサイジング**した**乗合旅客運送**サービス

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、**運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**を決定する、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**乗合運送需要**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**

交通事業者が協力できること

軽微な見直しで高齢者の利用促進！

バス停から自宅や目的地までの歩行移動距離や段差、利用実態に合わないダイヤ設定等が、高齢者の利用を妨げていることがあります。

停留所の位置やダイヤの軽微な見直しで、地域の高齢者の移動ニーズを反映でき、利用客の増加につながる可能性があります。

事業委託を受ける・ノウハウを提供する

市町村や社会福祉法人、NPO等からの運行委託を受けて、介護保険施設と利用者宅間の送迎といった移動支援サービスへの参画が考えられます。

まだ見えていないニーズがある場合もありますので、市町村やNPO等との情報交換や協議が効果的です。市町村の介護保険担当部局からの補助を受けて自ら移動支援サービスを行うことも考えられます。

また、高齢者向けの移動支援サービスを独自に提供しようとするNPO等への運転者の提供、ボランティア・ドライバーへの運転指導や運行管理やタクシー事業と共同で配車するなどのノウハウの提供等、様々な形での参画が可能です。

プラスαのサービスを検討する

一定の区域における貨客混載による宅配、買い物代行、見守り代行などの多様なサービス展開を図ることで、地域のニーズの掘り起こしや集約が可能となることもあります。

タクシー定期、乗り合うと安く乗ることができる運賃補助券、相乗り促進などの利用促進の取組を進めることで、運賃の割高感についてイメージを変えていくことも、高齢者の利用促進に有効です。

介護保険制度の活用

主にサービスを必要とする高齢者が要支援者や基本チェックリスト該当者等である場合は、介護予防・日常生活支援総合事業として実施することにより、介護保険制度からの補助や委託を活用できることもあります。

→ あわせて読みたい：「なるほど！介護保険制度と移動支援サービス」(p.21)

例) 通所型サービスや一般介護予防事業における送迎部分のみ実施する場合

上記サービスの利用調整にかかる人件費などのほか、運送に関する車両リース代や車検代などの車両維持費、運転者へのボランティア活動に対する奨励金（謝礼金）、車両購入費や燃料代等の送迎にかかる費用が補助の対象となります。

事例 バス事業者によるサービス提供（一般乗合旅客自動車運送事業）

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

具体的な方法は「地域公共交通計画策定作成の手引き」を参照してください。

(https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000058.html)

なるほど！介護保険制度と移動支援サービス

移動支援サービスを検討するときに、介護保険制度との連携を図ることで、運営費などについて補助（助成）を受けられることがあります。介護保険制度のうち、市町村の実施する「介護予防・日常生活支援総合事業」に、高齢者の移動支援の取組を支援するサービス・活動等があります。

介護保険事業から補助が受けられるの？

「介護予防・日常生活支援総合事業」（「総合事業」と呼ぶこともあります）とは、要支援者等を対象とした専門的なサービス、多様な生活支援や介護予防事業の充実、支え合いの体制づくりなどを目指して、各市町村が実施する取組です。移動支援サービスの利用者に要支援者等が多いようでしたら、この「総合事業」から補助等を受けられないか、市町村の高齢福祉担当に相談してみましょう。

市町村ごとに
取組が違います



介護予防・日常生活支援総合事業って？

「介護予防・日常生活支援総合事業」は、サービス・活動事業と一般介護予防事業の2つから成り立っています。

「移動支援サービス」は、このうち、「訪問型サービス」や「通所型サービス」、「地域介護予防活動支援事業」のいずれかに基づいて、市町村が団体等に補助や委託をする形で実施されています。

要介護手前の人たちを
支える仕組みなのよ



サービス・活動事業を補助でなく委託で行うことは可能？

- ✓ 住民主体の訪問型サービス及び通所型サービスは補助による実施が一般的ですが、サービス・活動Aとして運行管理や運転業務を委託して実施することも可能です。
- ✓ 委託の場合は、市町村が事業の実施主体となり、仕様書・契約書の内容に基づき、市町村から団体等に対して運行管理や運転業務の委託費を支払います。
- ✓ 人件費を含めて実施にかかる費用全額を市町村が委託費として団体等に支払う「委託契約」に基づき実施することが可能です。

介護予防・日常生活支援総合事業

<p>一般介護予防事業</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 当該市町村のすべての介護保険第1号被保険者 ● その支援のための活動に関わる人 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 介護予防把握事業 2. 介護予防普及啓発事業 3. 地域介護予防活動支援事業 4. 一般介護予防事業評価事業 5. 地域リハビリテーション活動支援事業
<p>サービス・活動事業 (第1号事業)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 要支援認定を受けた人（家事や身支度等の日常生活に支援が必要になった人等） ● 基本チェックリスト該当者（体の機能が衰えはじめてきた人等） ● 継続利用要介護者 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 訪問型サービス（家事手伝いなどの生活援助、体力改善に向けた相談指導や移動支援など） 2. 通所型サービス（体操やレク、運動器の機能向上プログラムなど）※実施場所までの移動も含まれる 3. その他生活支援サービス（栄養改善のための配食、見守りなど） 4. 介護予防ケアマネジメント（一人一人の状態や環境に応じた目標の設定、目標達成のためのサービスの選択、介護予防に向けた取組の継続などに対する支援）

市町村による実施方法には、①直接実施、②指定事業者による実施、③委託、④補助・助成の4種類があります。

一般介護予防事業（地域介護予防活動支援事業）

一般介護予防事業は、65歳以上の高齢者が、要介護状態等となることの**予防又は要介護状態等の軽減もしくは悪化の防止のため必要な事業として全国で実施**されています。

そのうち、「地域介護予防活動支援事業」は、介護予防に関する活動を行うボランティア等の人材の育成や介護予防に資する地域活動を行う組織の育成及び支援を行うものとされ、通いの場や介護予防教室、サロンなどにおいて実施されています。こうした場への送迎を、運営主体が一体的に行ったり、送迎のみを別の主体に委託して行っている事例があります。

サービス・活動事業（訪問D、通所B、訪問B）

以前は介護サービス事業所のみで提供されてきた要支援者向けの訪問介護や通所介護ですが、2015年から2017年までの移行期間内に市町村事業へ移行することで、**様々な担い手（NPOや自治会のような住民団体など）によるサービスの提供が可能**となりました。本事業の対象者は要支援者、事業対象者（基本チェックリスト該当者）、継続利用要介護者であり、各市町村では、支援が必要な方の多様なニーズに応えられるよう、**実施するサービスの種類や、実施に必要な条件（従事者の資格や補助の金額など）**を定めています。

「訪問型サービス・活動B・D」や「通所型サービス・活動B」は、要支援者等に対するサービス提供等を条件として、立ち上げ経費や活動に要する費用を補助・助成することを想定しています。

※通所型サービスは運営主体が一体的に送迎を行うケースが多いです。

訪問型サービス・活動D

訪問型サービス・活動Dは「訪問型サービスであって、省令（※介護保険法施行規則）第140条の62の3第1項第2号の規定に基づき、市町村が補助・助成を行うことにより、地域の人材や社会資源の活用を図るものであって、**居宅要支援被保険者等に対する移動支援や移送前後の生活支援のみを行うもの**」と定義されており、補助の対象経費は以下の通りです。

<補助の対象経費>

制度の趣旨・目的を踏まえ、活動の立上げ支援、活動場所の借上げに要する費用、光熱水費、利用者の利用調整等を行う者に対する人件費のほか、利用者に対し支援を行う者が行うボランティア活動に対する奨励金（謝礼金）やガソリン代等の実費（※）で市町村の裁量により定めるものが対象です。

※ 具体的には、「道路運送法における許可または登録を要しない運送に関するガイドライン」のⅡ（1）②の「**実費相当分**」を想定。

なお、利用者に対し直接支援を行う者の人件費（賃金等）は対象外ですが、利用調整等を行う者に対する人件費に補助・助成をしている場合において、当該者が利用者に対し支援することを妨げるものではありません。

訪問型サービス・活動B、通所型サービス・活動B

要支援者等を対象に、**介護予防を目的**として、主に住民ボランティア等、**住民主体の自主活動として行う生活援助等**の多様な支援が補助の対象となります。これらの生活支援と一体的に移動支援サービスを実施した場合も、補助の対象になります。

サービス・活動B（通所・訪問）は、**多様な高齢者の生活上の困りごとへの支援**を、柔軟に行うことが重要とされています。また、住民相互による支え合いの支援を基本とする観点及び高齢者の社会参加を促進していく観点から、積極的に**地域の高齢者自身が支援の担い手として参加できるような取組**を行うことが推奨されています。

訪問型サービス・活動Bは、居宅要支援被保険者等の居宅において、介護予防を目的として、主に住民ボランティア等、住民主体の自主活動として行う生活援助等の多様な支援が考えられます。

（支援例） 買い物代行、調理、ゴミ出し、電球の交換、布団干し、階段の掃除、通院や買い物等の付き添い

通所型サービス・活動Bは、住民主体による居宅要支援被保険者等を中心とした定期的な利用が可能な自主的な通いの場づくりの支援が考えられます。なお、訪問型サービス・活動Dを組み合わせ、送迎を別主体が行う形態も可能です。

（支援例） 体操・運動等の活動、趣味活動等を通じた日中の居場所づくり、定期的な交流会・サロン、会食



総合事業の補助金による住民主体のサービスへの支援の分類表

～一般介護予防事業（地域介護予防活動支援事業）や通所型サービス・活動Bを含む～

	訪問型 サービス・活動D	訪問型 サービス・活動B	通所型 サービス・活動B	一般介護予防 事業 (補助の場合)
	通院・買い物等の 移動支援や移送 前後の生活支援、 通所型サービ ス等における送迎	生活援助等と一 体的に提供される 送迎	通所型サービスの 運営主体と 同一の主体 による送迎	通院・買い物等を する場合における、 一般介護予防事 業による送迎
利用者に対して支援を 行う者の人件費 ①	×	×	×	×
ボランティア活動に対 する奨励金 ②	○	○	○	×
ガソリン代・道路通行 料・駐車場料金等	○	○	○	○
自動車保険の 保険料 ③	○	○	○	○
活動用の保険の 保険料 ④	○	○	○	○
車両維持・購入費	○	○	○	○
コーディネーターの 人件費	○	○	○	○
家賃・通信費等	○	○	○	○

【表の①～④について】

- ①直接送迎を行う職員の賃金等を想定。
- ②利用者に対して支援を行う者が行うボランティア活動に対する奨励金（謝礼金）を想定。
- ③「団体が所有する車両の自動車保険」、及び「マイカー等を使用する移動支援ボランティアの活動中の自動車事故を対象とした自動車保険」を想定。
- ④自動車に乗車していない乗降前後の付き添い支援の際の事故などを対象とする保険を想定。

【参考】地域支援事業実施要綱におけるサービス・活動事業に関する記載（抜粋）

補助・助成の対象経費については、省令に掲げる制度の趣旨・目的を踏まえ、活動の立上げ支援、活動場所の借上げに要する費用、光熱水費、利用者の利用調整等を行う者に対する人件費（賃金等）、利用者に対し支援を行う者が行うボランティア活動に対する奨励金（謝礼金）等の活動に係る間接経費の範囲内で市町村の裁量により定めるものとし、直接経費を対象とすることはできない（利用者に対し支援を行う者の人件費（賃金等）は対象とならないが、利用調整等を行う者に対する人件費に補助・助成をしている場合において、当該者が利用者に対し支援することを妨げるものではない。）。

詳しく! 対象者以外が利用する場合の考え方

総合事業の対象者以外が利用することはできる?

通常の移動サービスとは異なり、「介護予防・日常生活支援総合事業」は介護保険制度の一つですので、補助の対象は原則、総合事業の対象者になります。

ただし、総合事業の対象は、要支援者、事業対象者、継続利用要介護者に限られますが、**事業として総合事業の対象者以外の地域住民も含めて、一体的な実施を行うことは可能**です。

総合事業の対象者以外が利用する場合は、どこまで補助対象になる?

利用人数の記録・交付金の申請額の計算等に住民コストが発生することを踏まえ、地域住民を含む多様な主体による活動を幅広く展開していく観点から、令和6年度以降、地域支援事業実施要綱の改正をはじめ、取扱いの変更が行われました。

	補助対象経費	総合事業対象者以外の参加者がいる場合のルール
改正前	<p>活動に係る「<u>間接経費</u>」の範囲内で市町村の裁量により定める</p> <p>【例】</p> <ul style="list-style-type: none"> 活動の立上げ支援に要する費用 活動場所の借上げに要する費用 光熱水費 利用者の利用調整等を行う者に対する人件費 * 支援者のボランティア活動に対する奨励金（謝礼金） <p>* 支援者の人件費は対象とならないが、人件費を補助等している利用調整等を行う者が利用者に対し支援することは妨げない。</p>	<div style="text-align: center;"> <p>対象者数割合 = $\frac{\text{要支援者} + \text{事業対象者} + \text{継続利用要介護者}}{\text{サービス・活動B・Dに該当する活動の参加者(総数)}}$</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> ● 対象者数割合が50%以上 →対象経費の全額を補助等可能 ● 対象者数割合が50%未満 →対象経費の額×対象者数割合を補助等可能
改正後	<p>活動に係る「<u>間接経費</u>」の範囲内で市町村の裁量により定める</p> <p>【例】</p> <ul style="list-style-type: none"> 活動の立上げ支援に要する費用 活動場所の借上げに要する費用 光熱水費 利用者の利用調整等を行う者に対する人件費 * 支援者のボランティア活動に対する奨励金（謝礼金） <p>* 支援者の人件費は対象とならないが、人件費を補助等している利用調整等を行う者が利用者に対し支援することは妨げない。</p>	<p>市町村が、総合事業の対象者以外の参加者に対する活動を事業の目的を達成するための附随的な活動と判断する場合は、以下の取扱いによることとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 対象者数割合によらず、対象経費の一部を（定額）補助等すること ● ボランティア奨励金について、対象者に対する活動に支障がないと市町村が認める場合、対象者以外の者に対する活動全体に対して補助等すること ⇒対象者の数によらずボランティア活動全体に対する奨励金を補助することが可能 <div style="text-align: center;"> <p>居場所づくりや活動 (通所B)</p> <p>付き添い支援 (訪問D) 生活支援 (訪問B)</p> </div>

※改正後の取扱いによる場合であっても、対象者のみの事業を実施する場合と同様に、市町村は、総合事業の対象者の数について、適宜適切に把握することが必要。

※市町村の判断により、改正前の方法による補助等も可能。

事業モデルと事例

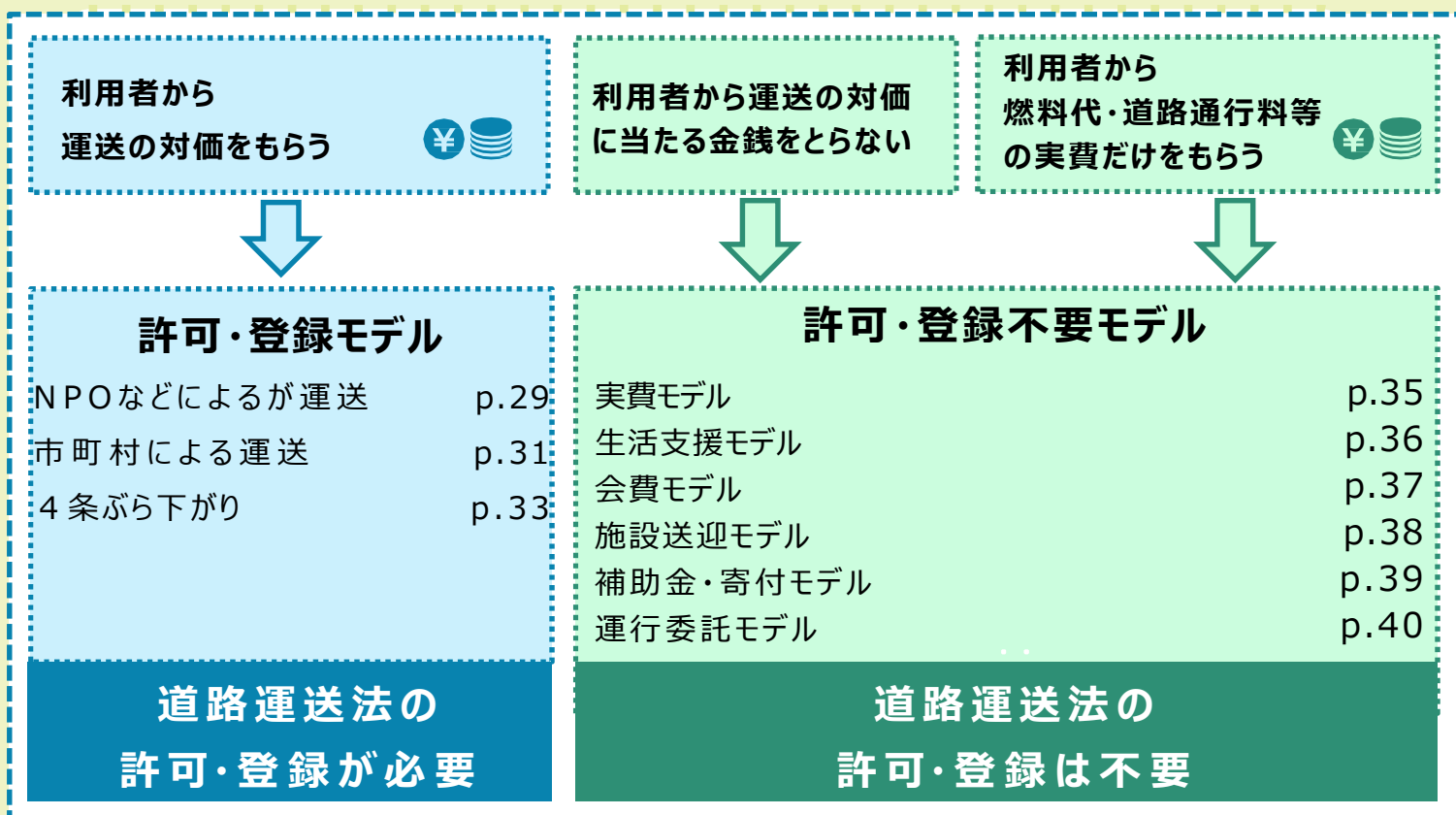
地域の移動サービス確保のためにどのような対策や事業モデルがとれるか
チャート形式でまとめました (p.27-28)。

また、自家用車を使った移動サービスを実施するための事業モデルと事例を
集めました (p.29-41)。



ポイント

第一種運転免許で、自家用車（白ナンバー）を使って、
移動サービスを提供するためには・・・



運送主体別事業モデルチャート

活動主体ごとに実施できる対策と事業モデルをチャート形式でまとめました。



バス・タクシーなど
交通事業者



市町村から受託する



介護保険制度の活用



市町村の
交通部局や福祉部局



交通ネットワークやニーズの見直し



自ら運行する



住民や事業者のサポートをする



NPOや社会福祉法人、
自治会などの住民団体



交通事業者への
働きかけ



自ら運行する

注：「道路運送法における許可又は登録不要の運送に関するガイドライン」の整理に基づいて、事業モデルを再編してご紹介しています。改訂前の許可・登録モデルAとC、許可・登録不要モデルは、制度改正後においても、実施可能です。

あわせて読みたい

地域における移動手段を確保するために (p.1)

交通事業者が協力できること (p.20)



あわせて読みたい

なるほど! 介護保険制度と移動支援サービス (p.21)



あわせて読みたい

地域における移動手段を確保するために (p.1)

「福祉」と「交通」の協力へ向けて (p.3)



あわせて読みたい

交通事業者が協力できること (p.20)



あわせて読みたい

地域における移動手段を確保するために (p.1)



運送の対価を設定して運営する

ボランティアベースで小規模にやる

市町村から受託するまたは補助を受ける

運転管理や運行業務を受託できる事業モデル

- 許可・登録モデル (公共ライドシェア) ② 市町村が実施
- 許可・登録不要モデル ⑥ 市町村が実施

- 許可・登録モデル (公共ライドシェア) ③ 4条ぶら下がり

- 許可・登録不要モデル ② 生活支援サービス

市町村が実施できる事業モデル

- 許可・登録モデル (公共ライドシェア) ② 市町村が実施
- 許可・登録不要モデル ⑥ 市町村が実施

サポートできる住民や事業者の事業モデル

- 許可・登録モデル (公共ライドシェア) ① NPO等が実施
- 許可・登録不要モデル
- ① 利用者は実費を払う ③ 会費等で運営
- ② 生活支援サービス ④ 施設送迎

- 許可・登録モデル (公共ライドシェア) ① NPO等が実施

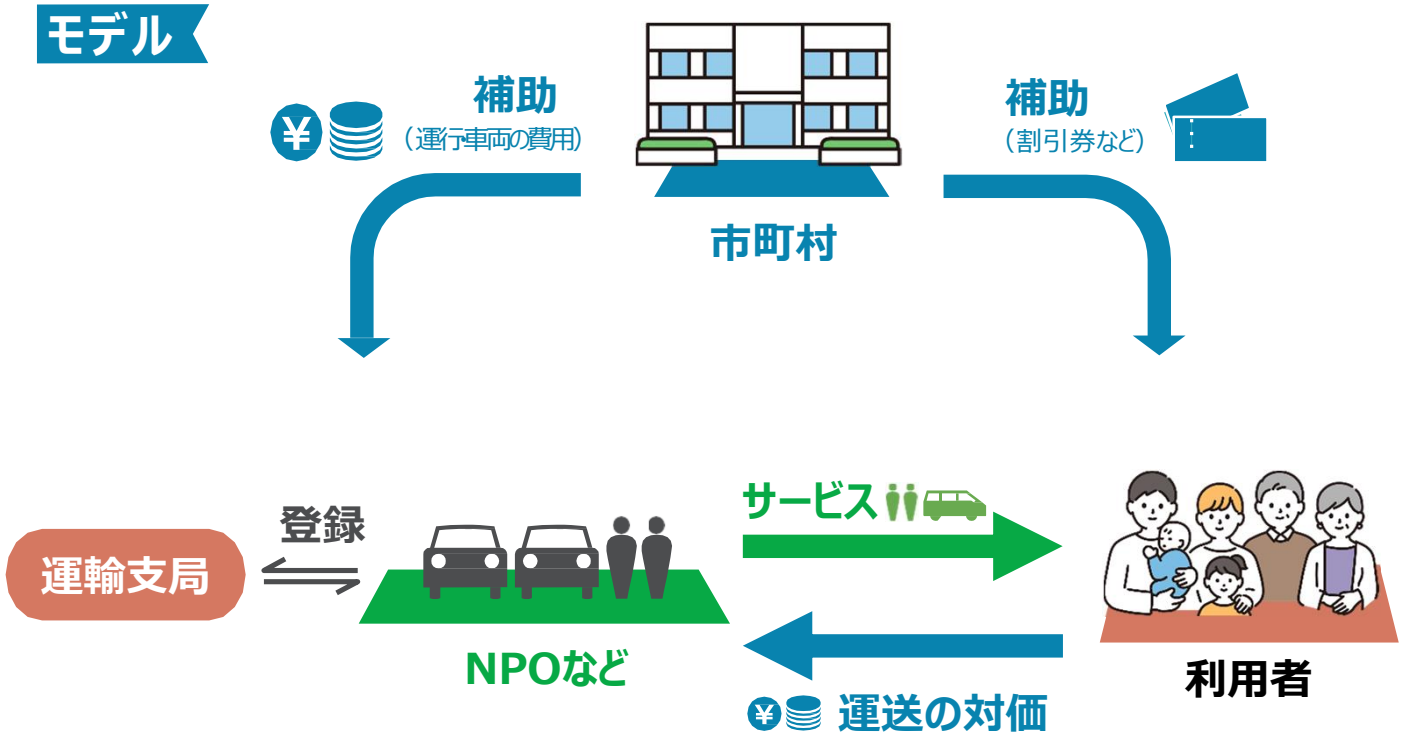
- 許可・登録不要モデル
- ① 利用者は実費を払う ③ 会費等で運営
- ② 生活支援サービス ⑤ 補助金・寄付

運転管理や運行業務を受託できる事業モデル

- 許可・登録モデル (公共ライドシェア) ② 市町村が実施
- 許可・登録不要モデル ⑥ 市町村が実施

許可・登録モデル 1【NPOなどによる運送】

許可・登録を必要とするモデルのうち、**利用者が所定の運送の対価を負担し、登録を受けたNPOが自らサービスを提供**するケースを解説します（市町村による補助や支援、資金提供あり）。



※運行管理及び車両整備管理又は配車業務をバス・タクシー事業者に委託する場合は「事業者協力型自家用有償旅客運送」として実施することも可能

事例

NPO法人等の 公共ライドシェアによるサービス提供

- A市の交通が不便な地域において、地域の住民がNPOを立ち上げ、公共ライドシェアの登録を受けて、バスを運行。
- 運行時の責任は、NPOが負う。

ポイント

さらに活用可能な手法の例

- 市町村からNPO等への補助
- ボランティア個人が所有する車両をNPO等へ持込み

などが考えられます。



道路運送法上の位置づけ	「公共ライドシェア」のうち、以下のいずれかに該当します。 <ul style="list-style-type: none"> ● 交通空白地有償運送 ● 福祉有償運送
道路運送法上の手続き	① 地域における関係者（法定協議会又は地域公共交通会議（旧運営協議会を含む））の協議が調う、かつ ② 道路運送法に基づき登録（地域を管轄する運輸支局等に登録申請）
介護予防・日常生活支援総合事業上の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> ● 介護施設・事業所や病院への送迎を行う等、介護予防・日常生活支援総合事業の対象になる場合、訪問型サービスの補助対象となるケースがあります。 ● この場合に、補助の対象となる経費は各市町村の判断となります。 ● 総合事業の対象者以外が利用する場合でも、一体的な実施を行うことが可能です。この場合の補助対象については、P.25を参照してください。
利用者・対象者	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通空白地有償運送なら当該地域の住民や観光客を含む来訪者等（複数乗車も可能） ● 福祉有償運送なら身体障害者、精神障害者、知的障害者、要介護者、要支援者、基本チェックリスト該当者等で名簿に登録された人及び付添人（複数乗車も可能）
運送主体	<ul style="list-style-type: none"> ● NPO法人、一般社団法人、一般財団法人、認可地縁団体、農業協同組合、消費生活協同組合、医療法人、社会福祉法人、商工会議所、商工会、労働者協同組合、非営利の法人格を有しない社団（自治会、町内会など） <p>※ 運行管理及び車両整備管理又は配車業務についてバス、タクシー事業者が協力する場合は「事業者協力型自家用有償旅客運送」として実施することも可能です。</p>
運行時の責任	実際に運送サービスを実施するNPO等が負うこととなります。
運送車両	運送主体が使用権原を有する自家用車（白ナンバー）を使用できます。 ※ 企業やボランティア個人の車両持込みも可能です。
車両の費用	<ul style="list-style-type: none"> ● 運送主体が負担します。 ● 市町村から、所有する車両の購入費・車検等の法定の整備費用、任意の自動車保険料について補助を受けることが可能です。
運転者	第二種運転免許あるいは第一種運転免許+大臣認定講習
運転者への支払い	運送主体であるNPO等は、運転者（ボランティア含む）に対して運転役務に対する報酬を支払うことができます。
運行ルート・範囲	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通空白地有償運送：路線又は運送の区域を定める必要があります。 ● 福祉有償運送：運送の区域を定める必要があります。原則として、ドア・ツー・ドアの個別運送を行います。
運送の対価	利用者は、運送を行うNPO等に所定の対価を支払います。対価の額は一定の制限があり、非営利と認められる実費の範囲内であることが求められます。
運営費用・助成	<ul style="list-style-type: none"> ● 運送の対価で補えないサービス提供（必要経費のうち、運送収入で賄えない部分）については、市町村が負担している事例もあり、市町村から補助や支援を受けるにあたって、特段の制約はありません。 ● 市町村が、事業者やNPO等への補助（運行費や車両購入費等）や、利用者への補助（割引券の交付等）を行っている事例や、市町村が一部費用負担し、NPO等による運送サービスを確保している事例もあります。

許可・登録モデル 2 【市町村による運送】

利用者が所定の運送の対価を負担し、市町村が自ら公共ライドシェアの登録を受けて運送サービスを実施することも可能です。（運行管理や運転などの業務をバス・タクシー事業者やNPO等へ委託することも可能です。）ここでは、**市町村が公共ライドシェアの登録を受けて、実施**するケースについて解説します。

モデル

運行委託なし

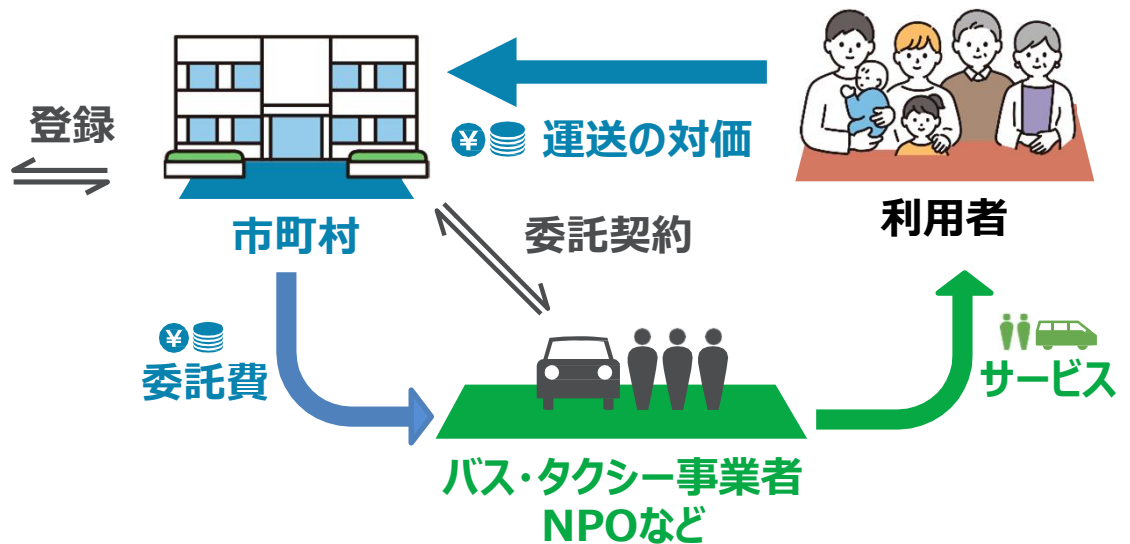
運輸支局



モデル

運行委託あり

運輸支局



（運行管理や運転業務を受託・車両の使用権原は市町村が保有）

※ 運行管理及び車両整備管理又は配車業務をバス・タクシー事業者に委託する場合は「事業者協力型 自家用有償旅客運送」として実施することも可能

ポイント

さらに活用可能な手法の例

- 運転者・車両整備管理・運行管理などを、バス・タクシー事業者やNPO等に委託
- 企業やボランティア個人の車両持込み

などが考えられます。

事例

市町村が自ら登録を受けてバス等を運行

- B市の交通が不便な地域において、市が自ら公共ライドシェアの登録を受けて、バス等を運行。
- 運送の対価は市の収入となる。運行経費を市が負担し、運行時の責任は市が負う。

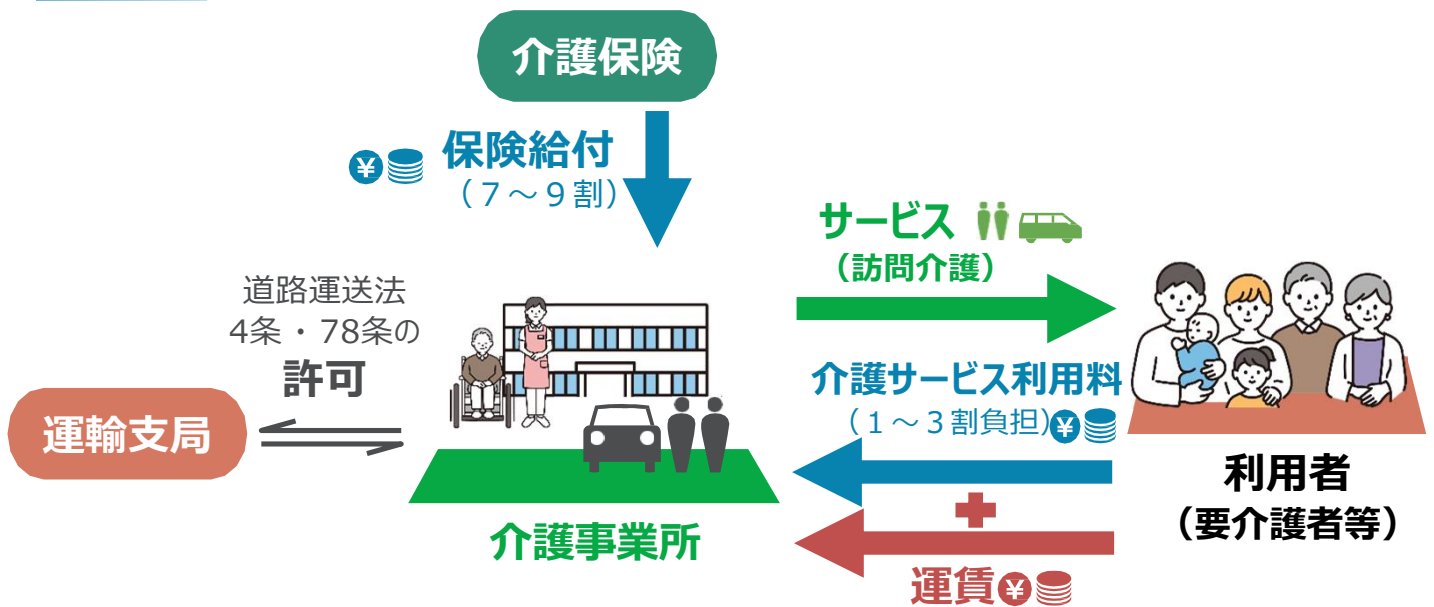
法律・事業の位置づけ	道路運送法上の位置づけ	「公共ライドシェア」のうち、以下のいずれかに該当します。 <ul style="list-style-type: none"> ● 交通空白地有償運送 ● 福祉有償運送
	道路運送法上の手続き	① 地域における関係者の協議が調う（法定協議会又は地域公共交通会議（旧運営協議会を含む））、かつ ② 道路運送法に基づき登録（地域を管轄する運輸支局等に登録申請）
	介護予防・日常生活支援総合事業上の位置づけ	通所型サービス・通いの場の運営主体と別の主体による送迎について、必要な費用全額を市町村が運行管理や運転業務の委託費として団体等に支払う「委託契約」に基づき実施することが可能です。
	利用者・対象者	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通空白地有償運送なら当該地域の住民や観光客を含む来訪者等（複数乗車も可能） ● 福祉有償運送なら身体障害者、精神障害者、知的障害者、要介護者、要支援者、基本チェックリスト該当者等及び付添人（複数乗車も可能）
運営	運送主体	市町村が運送主体となりますが、運行管理及び車両整備管理や運転業務の一部又は全部を、バス・タクシー事業者・NPO等に委託することが可能です。 ※ 運行管理及び車両整備管理又は配車業務についてバス、タクシー事業者が協力する場合は「事業者協力型自家用有償旅客運送」として実施することも可能です。
	運行時の責任	実際に運送サービスを実施する市町村が負うこととなります。
	運送車両	市町村が使用権原を有する自家用車（白ナンバー）を使用できます。 ※ 企業やボランティア個人の車両持込みも可能です。
	車両の費用	市町村が負担します。
	運転者	第二種運転免許あるいは第一種運転免許+大臣認定講習
	運転者への支払い	<ul style="list-style-type: none"> ● 運送主体である市町村は、運転者（ボランティア含む）に対して運転業務に対する報酬を支払うことができます。 ● 事業を委託した場合、事業者は委託費の中から運転者に人件費を支払うことができます。
	運行ルート・範囲	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通空白地有償運送：路線または運送の区域を定める必要があります。 ● 福祉有償運送：運送の区域を定める必要があります。原則として、ドア・ツー・ドアの個別運送を行います。
	運送の対価	利用者は、運送を行う市町村に所定の対価を支払います。対価の額は一定の制限があり、非営利と認められる実費の範囲内であることが求められます。
	運営費用・助成	<ul style="list-style-type: none"> ● 市町村が運営費用を負担します。

許可・登録モデル 3 【4条ぶら下がり】

資格を有する訪問介護員等によって実施される運送サービスで、訪問介護サービス等と連続して、又は一体として行うサービスです。

利用者が所定の運賃を負担し、道路運送法4条・78条の許可を受けた訪問介護事業所等がサービスを提供するケースについて解説します。

モデル



※利用料の他に、運賃（運送サービスに対する対価）が支払われていなければ許可・登録は不要です。

事例

タクシー事業者による福祉運送サービス

- もともとタクシー事業をやっていた会社 C が介護保険事業を始めたので、道路運送法 78 条の許可を受けたヘルパーの自家用車 3 台（スロープ式福祉車両）を使い、訪問介護サービス等と連続して、又は一体として行う運送サービスを開始。
- 運賃は 2 km まで 5 3 0 円、以後 5 0 0 m ごとに 7 2 円加算。
- 登録者は 300 名程度、月間利用回数は 600 回程度。
- 市内病院⇔自宅が主なルート（ケアプランに基づく通院等乗降介助）。

ポイント

4 条ぶら下がりの運賃は、事業者によって弾力的な運賃の設定方法があります。



法律・事業の位置づけ	道路運送法上の位置づけ	道路運送法 4 条許可、43 条許可、または 4 条福祉限定許可を受け、さらに78 条 3 号に基づく有償運送許可を受けた運送となります。（運送の対価を収受しない場合は許可を受ける必要はありません）
	道路運送法上の手続き	道路運送法に基づく許可（地域を管轄する運輸支局等に許可申請）
	介護予防・日常生活支援総合事業上の位置づけ	位置づけはありません。
	利用者・対象者	<ul style="list-style-type: none"> ● 事業者（訪問介護・居宅介護等）と契約した個人（要介護者等） ● ケアマネジャーが作成するケアプランの内容に基づいて実施することが必要です。
運営	運送主体	<ul style="list-style-type: none"> ● 介護事業所等の指定を受けた運送事業者（道路運送法4条（一般旅客自動車運送事業）または同法43条（特定旅客自動車運送事業）） ● 道路運送法4条に基づく福祉輸送事業限定許可（介護タクシー事業）及び同法78条3号に基づく有償運送許可を受けた訪問介護員等
	運行時の責任	道路運送法4条許可、43条許可、または4条福祉限定許可を受けた事業者等が負うこととなります。
	運送車両	訪問介護員等が所有又は使用権原を有する自家用車（白ナンバー）を使用できます。
	車両の費用	運送主体が負担します。
	運転者	<ul style="list-style-type: none"> ● 介護事業所等の指定を受けた運送事業者と契約した訪問介護員もしくは居宅介護従業者、介護福祉士等（普通一種運転免許）が運転者になります。 ● 道路運送法78条3号に基づく有償運送許可を受ける必要があります。
	運転者への支払い	● 運送主体である事業者は、運転者に対して運転役務に対する報酬を支払うことができます。
	運行ルート・範囲	行き先はケアプランに基づき病院などに限られます。
	運送の対価	利用者は運送を行う事業者に所定の対価を支払います。
	運営費用・助成	運送サービス以外の乗降介助・身体介護が介護保険や障害福祉サービスの給付等の対象となります。

許可・登録不要モデル 1 【実費相当モデル】

（利用者からの給付が、実費相当分の場合）

R6.3.1道路運送法における許可又は登録を要しない運送に関するガイドライン

Ⅱ.1.(1)收受するものが「反対給付」に当たらない場合②利用者からの給付が、実費相当分の場合

利用者がガソリン代や保険料、車両借料などの「**実費**」を負担し、**NPOや社会福祉法人などが乗合型でスーパーやサロン（居場所）への運送サービスを運営**するケースについて解説します。

不足費用は主に寄付金などで賄います。

モデル



事例

利用者がガソリン代などの実費を負担

- NPO J が、運送サービスを提供。
- 利用者は、実際の運行に要した燃料代として、1 kmあたり24円あるいは3 kmごとに100円を負担する。
- 利用者は、ガソリン代のほか、保険料（ボランティア団体やNPO等が契約する1回又は1日あたりの保険）や、レンタカーなどの車両借料を負担する。
- 上記の「実費」を超える費用は、Jが別の活動で集める寄付金、助成金などで賄う。
- Jが所有する車両等を使用。
- 運転者はJの職員又はボランティア。

ポイント

- 燃料代は都度計算するのではなく、1kmあたりいくらと事前に決めておくことが可能です。
- 例えば、直近のガソリン価格や新車販売時に公表されている燃費により算定する方法が考えられます。また、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算出し、定期的に実情との乖離がないか確認する方法もあります。
- 燃料代は、利用者が乗車している区間だけではなく、乗車前の迎えと降車後の戻りの区間も受け取ることが可能です。
- 運転者とは別に添乗者を付ける場合には、その人件費を利用者が負担することは可能です。



許可・登録不要モデル 2 【生活支援モデル】 (生活支援サービスの一環として運送サービスを実施)

R6.3.1「道路運送法における許可又は登録を要しない運送に関するガイドライン」
Ⅱ.1.(2)反対給付が「運送」に対するものではない場合③生活支援サービスなどの一体運送

生活支援サービスの一環として、運送を行うケースについて解説します。

モデル



事業モデル（許可・登録が不要）

事例

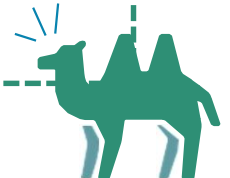
会費と利用料で助け合いの会を運営

- 団地の住民が助け合いの会 L を結成し、ひとり暮らし等の高齢者の困りごとに対応する助け合い活動において運送サービスも実施。
- 会員は登録した団地住民。
- 年会費1000円。利用料は30分300円（生活支援など一律）。
- 利用者は、利用料のほかに燃料費などの「実費」を負担。
- 運転者はボランティア。
- ボランティアの持ち込み車両等を使用。
- 利用者負担以外の収入はなし。

ポイント

基本は通院等の付き添いや家事支援です。実態が目的地への運送のみである場合には、許可又は登録が必要です。ただし、利用料が実費の範囲内であれば、許可・登録は不要です。

市町村から、Lが行うサービス運営に必要な間接経費（予約の受付や割り振りなどサービスの利用調整をする人件費やボランティアに対する奨励金など）について総合事業の補助を受けることも可能です。



許可・登録不要モデル 3 【会費モデル】

（自治会等の活動として、会員向け運送サービスを行う場合）

R6.3.1「道路運送法における許可又は登録を要しない運送に関するガイドライン」
Ⅲ.4.自治会等の活動として、会員向け運送サービスを行う場合

自治会などの活動として、会員向け運送サービスを行う場合について解説します。
自治会などとは、自治会・町内会、市町村社会福祉協議会、地区社会福祉協議会、まちづくり協議会、マンション管理組合、老人クラブ等の地縁団体のことです。

モデル



事例

利用者は「実費」分を負担し、会費に差をつけて運営

- 自治会Gが、会員を対象に運送サービスを提供。
- 利用者は、実際の運行に要した燃料代、保険料、車両借料など「実費」を負担する。
- 公平性を図る観点から、運送サービスを利用しない会員の年会費は2,000円、利用する会員の年会費は4,000円と差をつけている。
- 会費の差額は、車両償却費、車検料・保険料等の車両維持費を含んでいる。
- 運転者はボランティア。
- 会員向け運送サービスを行うために、Gが所有又はリースする車両を使用。
- 運転者はGの会員またはボランティア。

ポイント

会費から運転者に対して報酬を支払っても構いません。

送迎の利用の有無に応じて会費そのものに差を設けることも可能です（送迎にかかる実費及び車両維持購入費の範囲内であれば）。



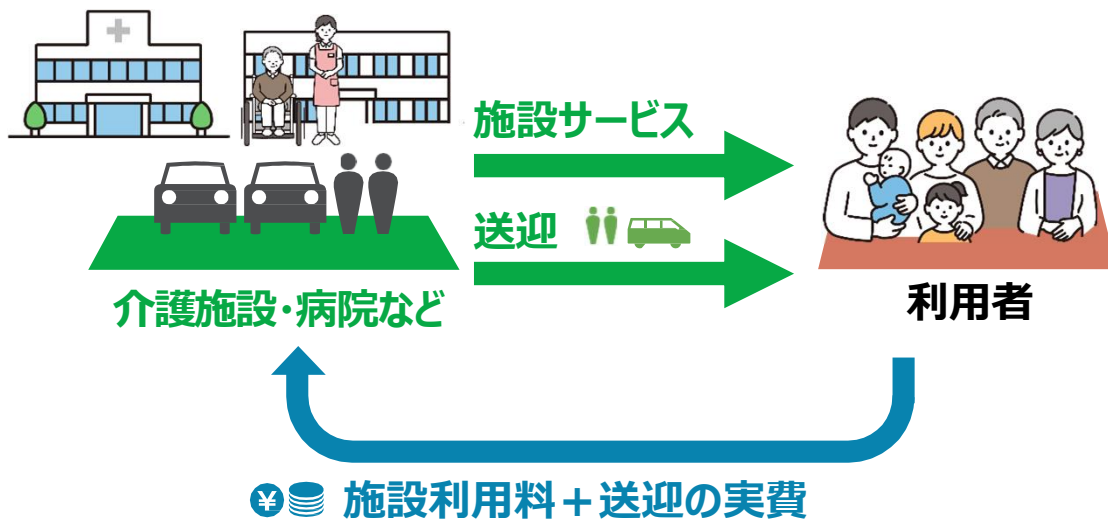
許可・登録不要モデル 4 【施設送迎モデル】

（施設送迎の運送）

R6.3.1「道路運送法における許可又は登録を要しない運送に関するガイドライン」
II.1.(2)反対給付が「運送」に対するものではない場合②施設送迎（介護施設・学校その他）の運送
II.2.利用者の利用料に差を設ける場合

利用者が**運送の対価は負担しない**けれど、**利用料等を負担**するケースについて解説します。

モデル



事例

介護施設や病院に通うことを目的とした送迎

- 病院Mが通院患者を病院まで送迎。
- 送迎を利用する者は、送迎にかかる実費を負担。

ポイント

- ・利用者の依頼に応じて、送迎途中で商店等に立ち寄っても差し支えありません。
- ・「送迎にかかる実費の範囲」には、燃料代等の「実費」に加えて、利用者のためだけに使用する車両であれば車両償却費、車検料・保険料等の車両維持費を含めることができます。
- ・運転者とは別に添乗者を付ける場合には、その人件費を利用者が負担することは可能です。



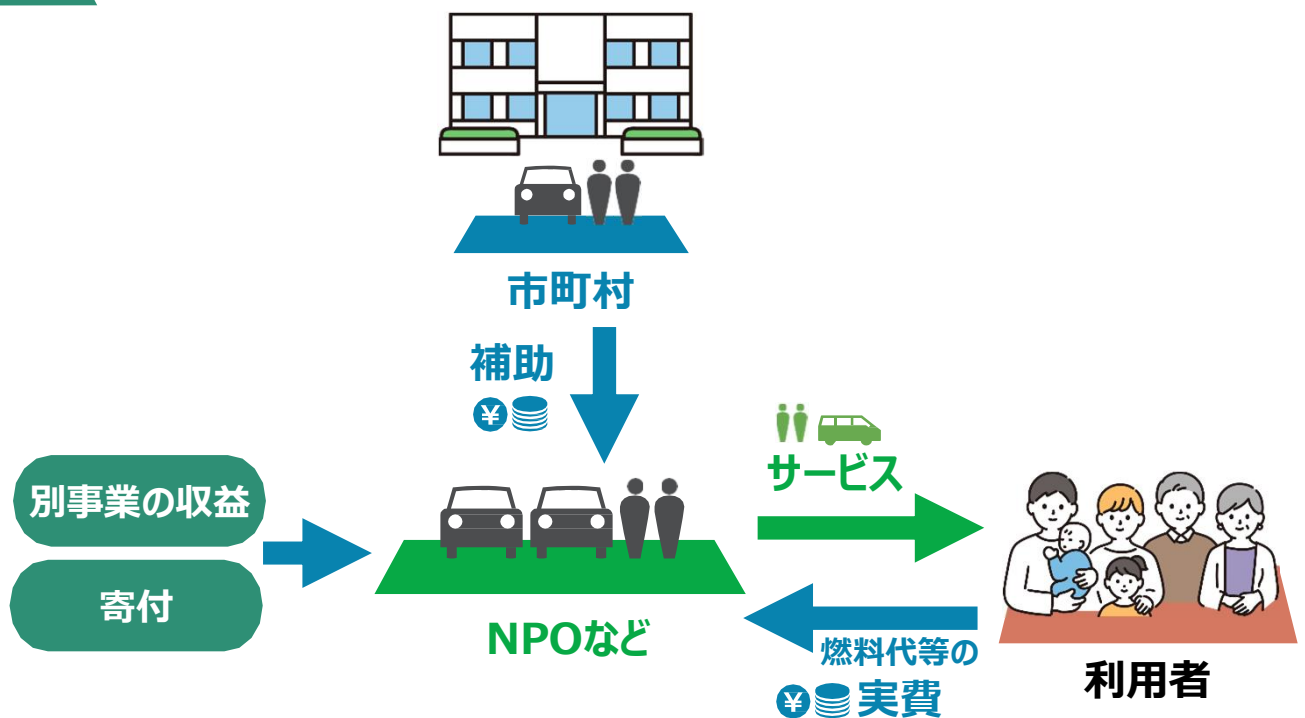
許可・登録不要モデル 5 【補助金・寄付モデル】

(第三者からの給付の取扱い)

R6.3.1「道路運送法における許可又は登録を要しない運送に関するガイドライン」
 II.3.第三者からの給付の取扱い

利用者が実際の運行に要した燃料代、保険料、車両借料等の**実費のみ負担**し、**その他の費用は自治体からの補助金等を活用して運送サービスを行う**ケースについて解説します。運営主体は様々です。

モデル



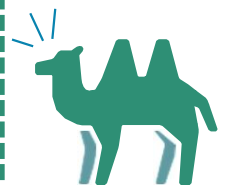
事例

利用者が「実費」を負担 自治体が補助金を拠出

- NPOHが、運送サービスを提供。
- 利用者は、実際の運行に要した燃料代や保険料、車両借料等の「実費」を負担。
- 上記の利用者の実費負担を超える費用は、自治体からの補助金などで賄う。
- 運転者はHの職員またはボランティア。

ポイント

- 市町村から、団体の運営に係る補助を受け取ることは可能であり、その補助を運転手に対する人件費に充当することも可能です。
- 運転ボランティアが持ち込む所有車両を使用することも可能です。



許可・登録不要モデル6【運転委託モデル】

（運転役務の提供）

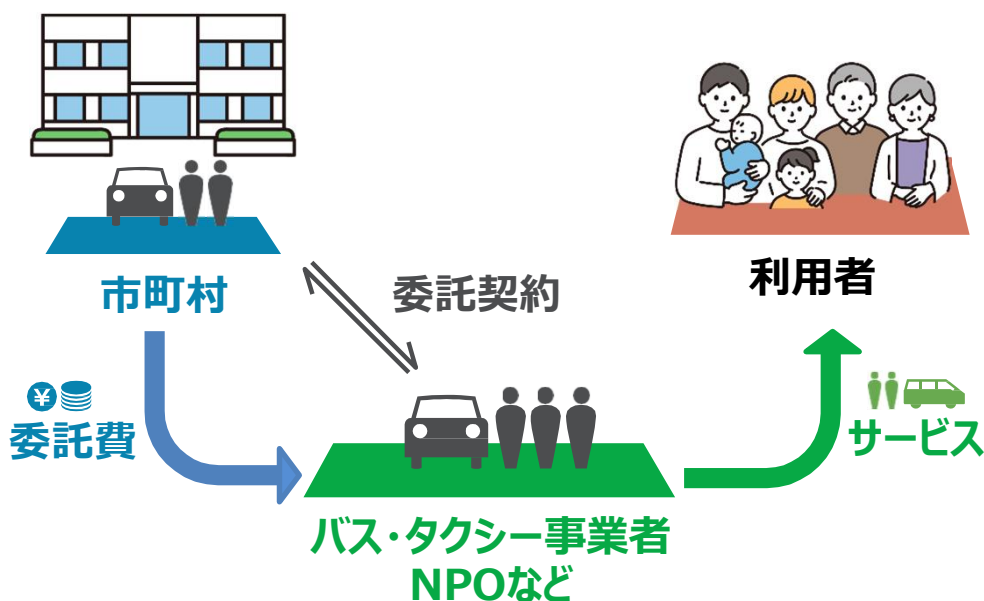
R6.3.1「道路運送法における許可又は登録を要しない運送に関するガイドライン」

Ⅲ.1.運転役務の提供について報酬が支払われた場合

利用者が一切負担しない形式で、市町村が主体となって、コミュニティバス運送や乗合運送を運行するケースについて解説します。

この場合、市町村は道路運送法上の許可・登録を受けることなくサービスの提供が可能です。

モデル



（運行管理や運転業務を受託 ・ 車両の使用権原は市町村が保有）

事例

市町村が全額負担し運行

- 車両は、F市が使用権原を有する車両（市の所有車、リース車両等）を使用。
- 運行時の責任はF市が負う。

ポイント

運転業務はNPO法人等に委託することも可能です。その場合は、運転者の人件費を含め必要な費用は委託費として、F市がすべて負担します。運行時の責任はF市がすべて負います。

※役務提供の態様等によっては、自動車運転代行業や労働者派遣業とみなされることもあります。



事業モデル（許可・登録が不要）

法律・事業の位置づけ	道路運送法上の位置づけ	運送の対価を受け取らないため、道路運送法上の許可または登録は不要です。 (特段の手続きはありません。)
	介護予防・日常生活支援総合事業上の位置づけ	要支援者等を住民主体の取組として介護施設・事業所や病院へ送迎する場合、介護予防・日常生活支援総合事業の訪問型サービス・活動BまたはDの補助対象となる場合があります。広く高齢者全般を対象とする場合、一般介護予防事業の補助や委託により実施することも可能です。
運営	利用者・対象者	特段の要件なし(補助ありの場合は、市町村の要件による)
	運送主体	ボランティア団体その他各種法人、個人など特に制限なし ただし補助金等により制限される場合があります。
	運行時の責任	運送主体が、運行の実施とその結果について責任を負うこととなります。
	運送車両	<ul style="list-style-type: none"> ● 自家用車(白ナンバー)を使用できます。 ● 運送主体の所有車両・リース車両を使用できます。 ● 運転ボランティアが持ち込む所有車両を使用することも可能です。
	車両の費用	<ul style="list-style-type: none"> ● 運送主体が負担します。 ● 市町村等から、所有する車両に関する費用について補助を受けることが可能です。 ● 市町村等が所有する車両を貸与してもらうことも可能です。
	運転者	<ul style="list-style-type: none"> ● 第一種運転免許で運転可能です。 ● 運転者は運送主体の職員又はボランティアです。(運転は他人に委託できます。その際委託料を支払っても道路運送法上の許可登録など手続きは不要です。)
	運転者への支払い	<ul style="list-style-type: none"> ● 運送主体であるNPO等は、運転者に対して運転役務に対する報酬を支払うことができます。
	運行ルート・範囲	特段の要件なし
	運送の対価	利用者は運賃として運送の対価を払うことはできませんが、運送の実費(ガソリン代、当該運送にかかわる保険料・車両借料など)を支払うことができます。運転者とは別に添乗者を付ける場合には、その人件費を利用者が負担することは可能です。
	運営費用・助成	<ul style="list-style-type: none"> ● 市町村が可能な補助については、例えば以下のような費用があります。 運送に要した燃料代、道路通行料等の実費(NPO等が利用者から収受しない場合)、車両に関する費用、運転者等の人件費など

※許可・登録不要モデルは、1～6のモデルを複数組み合わせ、仕組みをつくることもできます
(例えば、「モデル1【実費相当モデル】」と「モデル5【補助金・寄付モデル】」を組み合わせることで、利用者からは実費相当を受け取り、自治体から補助金を受け取ることも可能です。)

<参考> 地域交通に関する関連サイト

公共交通政策に関する情報

公共交通に関して、国土交通省において実施している取組を紹介しているサイトのトップページです。

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/index.html>

地域公共交通に関するお役立ち情報！

地域公共交通に関して、地域における取組に活用等を頂くために、国土交通省本省・地方運輸局において、これまで作成してきたマニュアル・報告書などの情報をまとめたページです。

関連する法令や予算の概要、公共交通や道路運送法に関するマニュアル、地域公共交通に関する有識者の紹介、これまで実施してきたシンポジウムやセミナーの情報などを掲載しております。

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000240.html

公共交通政策に関する情報

公共交通サービスの維持・確保を図り、国民全体の暮らしを守る観点から、地域の関係者が連携・協働し、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通のリ・デザインを推進していくために、関連予算や大臣表彰事例について、参考にしやすい形で検索できる特設サイトです。

トップページ <https://www.mlit.go.jp/redesign/>

リ・デザインの関連予算の逆引き検索 <https://www.mlit.go.jp/redesign/budget/>

リ・デザインの優良事例のタグ検索 <https://www.mlit.go.jp/redesign/award/>

公共ライドシェアに関する情報

公共ライドシェアに関して、関連する法令や告示・通達などをまとめたページです。

公共ライドシェアに関する最新の情報はこちらに掲載しております。

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000012.html



公共交通利用促進キャラクター のりたろう

大好きな公共交通機関で働くことを夢見ていたが、ネコでは単独で乗り降りができないことから一念発起。

自らが新たなハイブリッド公共交通機関に進化することで夢を実現し、現在は利用促進PRの先頭に立って活動している。

駅長を務めるなど活躍中の仲間達を同じネコとして尊敬しており、いつか会って公共交通について熱く語り合いたいと思っている。

- ・移動手段は「ネコ足歩行」
- ・自由に移動できるが、疲れてしまうので100歩ごとに休憩が必要！
- ・乗車可能人数は運転士（のりたろう本人）を含めて1名のみ！

許可・登録を要しない運送の Q&A

Q モノや謝金は運送の対価に当たる？

利用者から実際の運行に要した燃料代、道路通行料等の実費を受け取ることについて、「細かすぎてきりが悪いから毎回500円でお願ひしたい。燃料代以外は、寄付する」と言われました。そのまま、500円をそのまま受け取っても良いのでしょうか。

A 運送の対価に当たりませんので、受け取って OK です。

利用者の自発的な気持ちから提供された金銭や物品は、道路運送法上の「運送の対価」とならないため、受け取って差し支えありません。同様に、おつりを支払おうとした時に受領を遠慮する行為なども、利用者の自発的な気持ちから支払われた謝礼（金銭）とみなされますので、受け取って差し支えありません。

Q 一律 100 円/ 回と決めたら道路運送法上の許可・登録が必要？

利用者から、実際の運行に要した燃料代、道路通行料等の実費を都度計算して受け取るのではなく、利用者から運送一回につき100円と決めて受け取る場合、「運送の対価」に当たりますか？

A 実際の運行に要する燃料代・道路交通料・駐車場料の範囲内であれば道路運送法の許可・登録は不要です。

ただし、燃料代・道路通行料・駐車場料などの実費相当分を超えると、道路運送法の許可・登録が必要です。

例えば、直近のガソリン価格や新車販売時に公表されている燃費により算定する方法が考えられます。また、実証実験の結果に基づく算定も一つの方法です。

また、燃料代は、利用者が乗車している区間だけではなく、乗車前の迎えと降車後の戻りの区間も受け取ることが認められています。例えば、実際の燃費と燃料代から1kmあたりの平均単価を算出し、出庫から帰庫を何通りか試走し距離を確認して 1 回あたりまたは目的地別の燃料代を定額で決めているところもあります。

Q 仲介者への手数料は？

利用者と運転ボランティアの間に、窓口となる仲介者（コーディネーター）を設置しました。仲介者は運送を行う主体ではありませんが、利用者は仲介手数料を支払います。この仲介手数料は「運送の対価」に当たりますか？

A 仲介手数料は「運送の対価」には当たりません。

ただし、手数料が運転者に渡り、実際の運行に要した燃料代・道路通行料等の実費を超えた金銭を收受することとなる場合には、「運送の対価」とみなされ、道路運送法の許可・登録が必要となります。

仲介手数料が運転者に渡らないよう分別管理する、利用規約等に運転者に仲介手数料を直接または間接に支払ってはならないことを規定する、收受する金銭の内訳を利用者に周知するなどの対策を講じることで、道路運送法に抵触しない形で、移動サービスを提供することができます。

Q 実費に加えて「付き添い費」をもらうのは OK ?

運転者と添乗員の2名でサービス提供しています。利用者から、実際の運行に要した燃料代・道路通行料等の実費を受け取ることに加えて、添乗員の付き添い費として、運送一回あたり300円を別で受け取っています。「運送の対価」になりますか？

A 実費を超えて金銭を受け取ったとみなされる場合に限り、道路運送法の許可・登録が必要になります。

運転者とは別に添乗員をつけてサービスを提供している場合に、その添乗員のサービス料を実費とは別に利用者から受け取ったとしても、原則、許可・登録は不要です。

ただし、運転者が運転行為のみを行っている場合は、「付き添い費」と称して運送の対価を受け取っているとみなされるため、許可・登録が必要です。

しかし、運転者が付き添いを行っている実態がある場合については、300円を受け取っても生活支援サービスの利用料と解され、運送の対価にはならないため、許可・登録は不要となります。

Q 利用者の車両を運転するだけでも登録が必要？

運転ボランティアが運転をしますが、車両は利用者の所有する車両を使っています。利用者から、一回の運転につき一定額の金銭を受け取る場合、道路運送法上の許可や登録を必要としますか？

A 道路運送法の対象外なので、許可や登録は不要です。

自動車の提供とともに行われる運送サービスではなく、単に利用者に代わって運転するのみであれば、道路運送法の対象とはなりません。※役務提供の態様等によっては、自動車運転代行業や労働者派遣業と見なされることもあります。

Q どの車両を借りていいの？

車両を借りて、移動サービスを提供したいと考えています。どこから借りれば、道路運送法の登録が不要になりますか？

A どこから借りた車両でも、運送の対価を受け取らずに運行するなら、登録は必要ありません。市町村だけでなく、社会福祉法人や医療法人などの空き車両を活用する事例もあります。

ただし、車両の所有者が有償で車両の貸し出しを業として実施している場合は、レンタカー事業の許可が必要です。

安全の確保について

公共ライドシェアを行う場合

○運行管理の体制について

- ・運行管理の責任者を選任することが必要となります。
- ・次のいずれかの場合には、事務所ごとに、以下に掲げるa.～c.のうち、いずれかの要件を満たす運行管理の責任者を選任します。
 - ✓乗車定員11人以上の自動車（1台以上）の運行管理を行う事務所である場合
 - ✓乗車定員11人未満の自動車（5台以上）の運行管理を行う事務所である場合
 - a. 運行管理者資格者証の交付を受けている者
 - b. 運行管理者試験の受験資格を有する者（旅客自動車運送事業運輸規則48条の12）
※運行管理者基礎講習を受講した者等
 - c. 安全運転管理者の要件を備える者
- ・運行管理の責任者は、20台ごとに1人選任する必要があります。（運行管理者の資格を有する者を選任する場合は40台ごと）
- ・事業者協力型自家用有償旅客運送を行う場合は、当該協力事業者の運行管理者を運行管理の責任者として選任する必要があります。

○運行管理の責任者業務について

- ・運行管理の責任者は、所定の要件を備えない者に運転させないこと、運転者（事故惹起者）に対し適性診断を受けさせること、運転者に対して所要の点呼及び安全確保に必要な指示を行うこと等の業務を行うことが求められます。

許可・登録を要しない運送を行う場合

※特に、デイサービス等の施設送迎を行う場合

○安全運転管理の体制について

・次のいずれかの場合には、以下に掲げるa.及びb.又はc.の要件を満たす安全運転管理者を選任します。

✓乗車定員11人以上の自動車（1台以上）を使用する事業所である場合

✓乗車定員11人未満の自動車（5台以上）を使用する事業所である場合

a. 年齢20歳以上（副管理者を置く場合は30歳以上）

b. 運転管理経験2年以上（公安委員会の教習修了者は1年に短縮）

c. 上記の者と同等の能力があると公安委員会が認定した者

○安全運転管理者の業務について

1. 運転者の状況把握

運転者の適性、技能、知識及び法令、処分の遵守状況を把握するための措置を講ずる。

2. 運行計画の作成

最高速度違反、過積載運転、過労運転及び放置駐車違反行為の防止など安全運転の確保に留意して、自動車の運行計画を作成する。

3. 交替要員の配置

運転者が長距離運転、夜間運転に従事する場合、疲労等により安全な運転ができなくなるおそれのあるときは、あらかじめ、交替するための運転者を配置する。

4. 異常気象時等の安全確保の措置

異常な気象、天災などで、安全な運転の確保に支障が生ずるおそれがあるときは、運転者に必要な指示や安全な運転の確保を図るための措置を講ずる。

5. 安全運転の指示

運転者に対して点呼を行い、自動車の点検の実施の有無及び飲酒、過労、病気等の理由により正常な運転をすることができないおそれの有無を確認し、安全な運転を確保するために必要な指示を与える。

6. 運転日誌の記録

運転者名、運転の開始及び終了の日時、運転距離など必要事項を記載する運転日誌を備え付け運転者に記録させる。

7. 運転者に対する指導

運転者に対し、自動車の運転に関する技能、知識など、安全な運転を確保するため必要な事項について指導を行う。

○安全運転管理者の業務拡充(酒気帯びの有無の確認)について

改正道路交通法施行規則が施行され、令和4年4月より順次、安全運転管理者に、下記の業務が義務化されました。

<令和4年4月1日施行>

・運転前後の運転者の状態を目視等で確認することにより、運転者の酒気帯びの有無を確認すること。

・酒気帯びの有無について記録し、記録を1年間保存すること。

<令和4年10月1日施行>

・運転者の酒気帯びの有無の確認を、アルコール検知器を用いて行うこと。

・アルコール検知器を常時有効に保持すること。

用語集

か

介護保険制度	40 歳以上の原則すべての人が加入している社会保険制度です。要支援・要介護の認定を受けたら、費用の 1 ～ 3 割を負担することで介護サービスを利用することができる仕組みです。
介護保険法	要介護・要支援者に対して、必要な保険給付を行うこと等を定めた法律です。
介護予防・日常生活支援総合事業	介護保険制度の中で市町村が実施する事業で、訪問型サービスや通所型サービス等の提供を行うサービス・活動事業と、住民主体の介護予防活動の育成等を行う一般介護予防事業から構成されます。
基本チェックリスト	高齢者の生活機能を評価し、要介護状態等となるリスクを予測することを目的に開発された質問票で、介護予防・日常生活支援総合事業のサービスや保険給付の利用の適否を判断する際に活用されます。
ケアプラン	要支援・要介護の認定を受けた人は、「ケアプラン」に基づきサービスを受けます。サービスを受けようとする方のニーズや必要性に応じて、地域包括支援センターや居宅介護支援事業所が「ケアプラン」を作成します。
公共ライドシェア (自家用有償旅客運送)	バス・タクシー事業により十分な運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有償の運送サービスです。
交通空白地有償運送	市町村やNPO法人などが、交通が不便な地域の住民又は観光客等の来訪者に対して行う公共ライドシェアのことです。路線を定めて行う場合と、運送の区域を定めて行う場合があります。
互助、互助モデル	社会保障制度の基本的な考え方（自助・互助・共助・公助）のひとつで、家庭・地域のインフォーマルな支え合いのことです。「許可・登録を要しない運送」のことを「互助モデル」と呼ぶこともあります。

さ

実費	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。また、公共ライドシェアの登録を受けた場合に収受できる対価も『実費の範囲』と言いますが、こちらは、利潤が乗っていない金額を意味しています。
----	---

た

地域協議会	道路運送法に定められた会議で、都道府県が主宰して、バス・タクシーの政策などについて話し合う場です。
地域公共交通活性化再生法	人口減少が続く中で、地域旅客運送サービスの提供を確保するための計画づくり等について定めた法律です。正式名称は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」です。
地域包括ケアシステム	高齢者が可能な限り住み慣れた地域で、自分らしい暮らしを最後まで続けられるよう必要なサービスが確保される体制のことです。
地域包括支援センター	市町村が設置主体となり、保健師・社会福祉士・主任介護支援専門員等を配置して、住民の健康の保持及び生活の安定のために必要な援助を行うことにより、地域の住民を包括的に支援することを目的とする施設です。
地方運輸局・運輸支局	バス・タクシー事業の許認可や公共ライドシェアの登録を担当する国土交通省の部署です。地方運輸局は全国に10箇所あり、運輸支局は各都道府県にあります。
地域公共交通会議	道路運送法に定められた会議で、市町村又は都道府県が主催して、バス、タクシー、公共ライドシェアのルートやサービス水準について協議を行う場です。
道路運送法	旅客自動車運送事業等に関する法律です。公共ライドシェアに必要な登録も定められています。

は

福祉タクシー・介護タクシー	リフトやスロープなどを備えた福祉自動車を使って運送するタクシーです。また、利用者を障害者等に限定して許可を受けたタクシー事業者を指すこともあります。
福祉有償運送	市町村やNPO法人などの団体が、高齢者や障害者などに対して行う公共ライドシェアのことです。利用者は、要支援や要介護など、外出にサポートが必要な人に限定されます。
法定協議会	地域公共交通活性化再生法に定められた会議で、市町村又は都道府県がバス・タクシーのみならず地域全体の旅客運送サービスの提供を確保について話し合う場です。構成員などを工夫することで、道路運送法による会議（地域協議会や運営協議会、地域公共交通会議）と兼ねることができます。
訪問型サービス・活動D	要支援者や基本チェックリスト該当者等への訪問型サービスの一類型で、通院の際の移送支援などがあります。

や

要支援認定	被保険者が市町村に要支援認定の申請をすると、被保険者の自宅等に調査員が派遣され、聞き取り等の調査が行われます。その結果等を踏まえ、要支援1や要支援2などの認定がされ、認定に応じたサービスの利用ができるようになります。
4条ぶら下がり	道路運送法4条・78条の許可を受けた介護事業所である交通事業者等が運行する運送サービスで、要支援・要介護者が利用出来ます。



お近くの運輸支局（個別の運送に係るご相談・問合せはコチラ）

北海道 運輸局	札幌運輸支局	011-731-7167（輸送担当）	中部 運輸局	岐阜運輸支局	058-279-3714（輸送担当）	
	函館運輸支局	0138-49-8863（輸送担当）		三重運輸支局	059-234-8411（輸送担当）	
	旭川運輸支局	0166-51-5272（輸送担当）		福井運輸支局	0776-34-1602（輸送担当）	
	室蘭運輸支局	0143-44-3012（輸送担当）		近畿 運輸局	大阪運輸支局	072-822-6733（輸送担当）
	釧路運輸支局	0154-51-2514（輸送担当）			京都運輸支局	075-681-9765（輸送担当）
	帯広運輸支局	0155-33-3286（輸送担当）			奈良運輸支局	0743-59-2151（輸送担当）
	北見運輸支局	0157-24-7631（輸送担当）			滋賀運輸支局	077-585-7253（輸送担当）
東北 運輸局	青森運輸支局	017-739-1502（輸送担当）	和歌山運輸支局	073-422-2138（輸送担当）		
	岩手運輸支局	019-638-2155（輸送担当）	神戸運輸 監理部	兵庫陸運部	078-453-1104（輸送担当）	
	宮城運輸支局	022-235-2517（輸送担当）		中国 運輸局	広島運輸支局	082-233-9166（代表）
	秋田運輸支局	018-863-5813（輸送担当）	鳥取運輸支局		0857-22-4154（代表）	
	山形運輸支局	023-686-4712（輸送担当）	島根運輸支局		0852-38-8111（代表）	
	福島運輸支局	024-546-0345（代表）	岡山運輸支局		086-286-8121（代表）	
関東 運輸局	茨城運輸支局	029-247-5348（代表）	山口運輸支局	083-922-5335（代表）		
	栃木運輸支局	028-658-7011（輸送担当）	四国 運輸局	徳島運輸支局	088-641-4811（輸送担当）	
	群馬運輸支局	027-263-4440（代表）		香川運輸支局	087-882-1357（輸送担当）	
	千葉運輸支局	043-242-7336（代表）		愛媛運輸支局	089-956-1563（輸送担当）	
	埼玉運輸支局	048-624-1835（代表）		高知運輸支局	088-866-7311（輸送担当）	
	東京運輸支局	03-3458-9231（代表）	九州 運輸局	福岡運輸支局	092-673-1191（輸送担当）	
	神奈川運輸支局	045-939-6800（代表）		佐賀運輸支局	0952-30-7271（輸送担当）	
山梨運輸支局	055-261-0880（輸送担当）	長崎運輸支局		095-839-4747（輸送担当）		
北陸信越 運輸局	新潟運輸支局	025-285-3124（輸送担当）	熊本運輸支局	096-369-3155（輸送担当）		
	長野運輸支局	026-243-4603（輸送担当）	大分運輸支局	097-558-2107（輸送担当）		
	富山運輸支局	076-423-0893（輸送担当）	宮崎運輸支局	0985-51-3952（輸送担当）		
	石川運輸支局	076-208-6000（代表）	鹿児島運輸支局	099-261-9192（輸送担当）		
中部 運輸局	愛知運輸支局	052-351-5312（輸送担当）	沖縄総合 事務局	陸運事務所	098-877-5140（代表）	
	静岡運輸支局	054-261-2898（輸送担当）				

公共ライドシェアに係る問合せは

総合政策局モビリティサービス推進課

TEL：03-5253-8980

許可・登録を要しない運送に係る問合せは

物流・自動車局旅客課

TEL：03-5253-8568