

地域交通施策と介護・福祉分野における連携



中国運輸局



中国運輸局

ChugokuTransport&TourismBureau

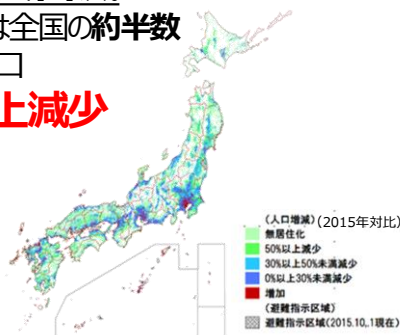
地方創生と地域交通

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

将来の人口減

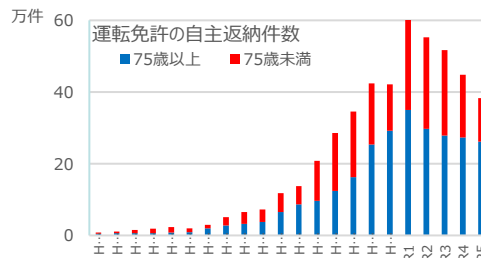
・2050年には全国の約半数の地域で人口

50%以上減少



免許返納の進展

・令和5年度には、年間**約40万件**返納。



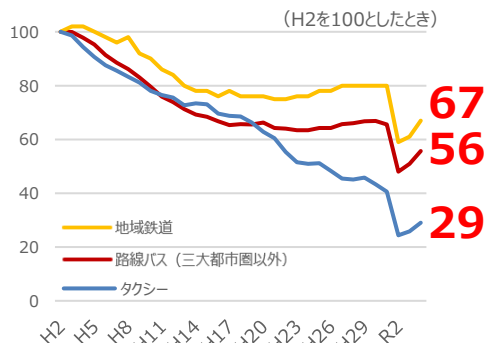
居住地に対する不安

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

※国土交通省「平成29年度国民意識調査」より

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

利用者の減少



休廃止する路線の増加

【鉄軌道】

計625.1km、18の路線が廃止

【乗合バス】

計23,193kmの路線が廃止

(2008年度→2023年度の対比)

運転手の不足

【乗合バス】**約12%減少**

【タクシー】**約18%減少**

(2019年度→2022年度の対比)

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

地域交通

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

地域公共交通

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

○「**地域公共交通**」とは、

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

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

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

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



鉄軌道



路線バス



旅客船



自家用有償旅客運送



コミュニティバス



デマンド交通



乗用タクシー



福祉輸送、スクールバス、病院・商業施設等の送迎サービスなど



○地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針（令和5年総務省告示・国土交通省告示第2号）

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

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

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

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

○地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針（令和5年総務省告示・国土交通省告示第2号）

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

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

（1） 住民、来訪者の移動手段の確保

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

（2） 地域社会全体の価値向上

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

（略）

②まちのにぎわいの創出や健康増進

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

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

○地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針（令和5年総務省告示・国土交通省告示第2号）

二 地域公共交通計画の作成に関する基本的な事項

1 地域公共交通計画の記載事項

（1） 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する基本的な方針

（略）

②（略）路線バスやタクシーといった従来からの公共交通のみでは地域の移動ニーズに対応しきれない場合には、自家用有償旅客運送や、スクールバス、福祉輸送、商業施設の送迎サービスなど他の交通手段による補完を行いながら、**地域の輸送資源を総動員し、かつ、移動需要の創出や交通ネットワークの統合等を行いながら、移動手段を確保していくことが重要**である。

③地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ

人口密度や自然条件等の地域特性に応じて、鉄軌道、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通、タクシー、自家用有償旅客運送、スクールバス、福祉輸送、旅客船、海上タクシーなど**多様な交通手段を有機的に組み合わせて、地域の実情に応じ、最適な地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保することが重要**である。

- 人口減少や高齢化による免許返納が進展。買物、医療、教育など様々な日常サービスを支える地域交通の役割はますます高まる一方、地域鉄道・路線バスの運転者の不足、減便や廃止により、地域交通は危機的な状況
- 日本版・公共ライドシェア等の新しい移動手段のほか、鉄道・バス・タクシー・デマンド交通等あらゆる移動手段を総動員しながら、「交通空白」を解消していく必要

高市政権の基本方針（R7.10.21閣議決定 抜粋）
2. 地方を伸ばし、暮らしを守る
地方の「暮らし」と「安全」を守るため、…地域公共交通の維持に取り組む。

国土交通省「交通空白」解消本部（本部長：国土交通大臣）



- ① 「地域の足対策」と「観光の足対策」
 - ② 「日本版ライドシェア」や「公共ライドシェア」のバージョンアップと全国普及
- | | | | |
|----------|--------|----------|--------|
| R6. 7.17 | 第1回本部 | R7. 2.25 | 第3回幹事会 |
| R6. 8. 7 | 第1回幹事会 | R7. 4.24 | 第4回幹事会 |
| R6. 9. 4 | 第2回本部 | R7. 5.30 | 第4回本部 |
| R6.10.30 | 第2回幹事会 | R7. 9.10 | 第5回幹事会 |
| R6.12.11 | 第3回本部 | | |

ローカル鉄道

バス

乗用タクシー

日本版RS

公共RS

乗合タクシー

AIオンデマンド

許可・登録を要しない輸送

本部長指示（R7.5.30 抜粋）

- ・令和8年度予算要求等に向けて、万全の準備
- ・新たな制度的枠組みの構築の検討を直ちに開始し、地域交通法等の改正も念頭に、できるだけ早期に具体化
- ・「次期交通政策基本計画」に「取組方針2025」を十分に 織り込むとともに、集中対策期間後も見据えた施策の充実
- ・「令和の国民運動」として、「交通空白」解消の取組を一層浸透させていく 仕掛けを検討

「交通空白」解消に向けた取組方針2025（概要）※骨太の方針2025にも本施策を位置づけ

目目の「交通空白」への対応

地域の足
約2,000地区

実施中
548地区
準備中
854地区
検討中
655地区

観光の足
約460地点

早急に対策
252地点
要対策
210地点

集中対策期間（R7～9）後

リストアップされたすべての地区・地点で
「交通空白」解消に目途

「交通空白」解消に向けた持続可能な体制づくり

集中対策期間後も見据え、自治体等における体制構築を推進

体制構築基本目標
3か年で300市町村
都道府県ごとにモデル地域を創出

共同化目標
3か年で100件

都道府県目標
3か年で47都道府県

※ 未然防止が必要な地区（要モニタリング地域の足1,632地区・観光の足146地点）にも先手先手対応

国による総合的な後押し

地方運輸局等による
首長訪問・事業者との橋渡し・伴走支援

地方運輸局等により、首長等への直接訪問や自治体担当者との事務打合せ、交通事業者等との橋渡し・調整、都道府県と連携した説明会の開催等を実施

制度・事例等に係る情報・知見の提供

自治体業務の補完・省力化を推進し、「交通空白」解消に向けた持続可能な体制づくりを支援するため、ガイダンスやポータルサイト、カタログ等の支援ツールを提供

MOBILITY UPDATE PORTAL
(実務者向け支援ツール)

国土交通大学校での研修
(データやGISの活用等の研修)

実証・実装等に向けた十分な財政支援

予算面や体制構築(広域調整、担い手づくり等)を必要とする取組に対して、各種支援メニューにより、「交通空白」解消に向けた取組の実装や持続可能な体制づくりを後押し

スクールバスへの地域住民の混乗に係る実証事業（京都府京田辺市）

複数施設での共同送迎システムによる運行実証事業（岡山県玉野市）

「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム（R7.11.30：1,342会員）

第1回プラットフォーム発足（R6.11.25）

第2回プラットフォーム（R7.3.19）

さらなる官民の取組実装に向けて
パイロット・プロジェクトの展開（5分野30プロジェクト程度）

発足時の総会に計500名超が参加

平井鳥取県知事ほか各界からの講演

カタログによるマッチング支援

パートナー企業からのご発表

新たな制度的枠組みの構築
共同化・協業化、自治体の体制強化、観光の足とのハイブリッド化 等

バス協調・共創プラットフォームひろしま

能登地域における広域連携のイメージ

・広島市とバス事業者8社で、協調・共創プラットフォーム（一般社団法人化）を立ち上げ、共同運営システムを構築
データを活用した企画立案・システムや車両の共有等を実施

・奥能登2市2町で広域で共通のAIオンデマンド交通の導入
・広域運営体制を構築することにより、圧倒的な担い手不足に対応

政府共通指針の策定

政府共通指針の策定（6/28発出）

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

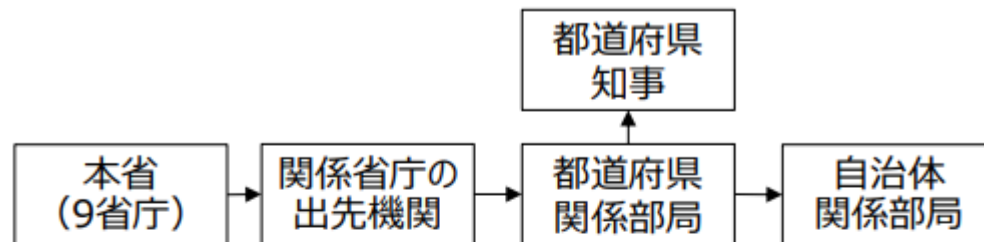
交通分野と各分野との連携・協働に係る方向性等を提示する、関係省庁連名による指針を策定し、全都道府県、全自治体等に周知

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

国・自治体・関係者の意識改革を推進



周知ルート



※周知先によっては、本省より都道府県の関係部局に直接周知

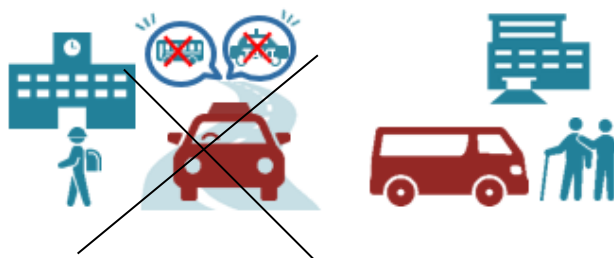
発出元		周知先
1	総務省	地域活性化（RMO）、地財措置を担当している部局
2	こども家庭庁	子育て部局
3	文部科学省	教育部局、スポーツ・文化部局
4	厚生労働省	介護・福祉部局、医療部局
5	農林水産省	農林水産部局、農泊、JAを担当している部局
6	経済産業省	商工部局、商工会、商工会議所を担当している部局
7	国土交通省 公共交通政策審議官	交通部局
8	都市局	まちづくり部局
9	観光庁	観光部局、DMOを担当している部局

様々な移動の足の確保の方法

公共ライドシェア

<交通空白地>

<福祉>



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

日本版ライドシェア



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

乗合タクシー(デマンドタクシー)



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

道路運送法の許可又は登録を要しない運送



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

AIオンデマンド



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

貸切・乗用旅客事業者による乗合旅客運送の許可



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


営業区域外旅客運送



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

公共ライドシェアの概要

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

種類 ※数値はR5.3.31時点	(交通空白地) (福祉)	698団体、4428車両 2428団体、14044車両	
利用者	(交通空白地) (福祉)	地域住民・観光客 介護を必要とする者	
提供体制	(運送主体) (使用車両) (ドライバー)	市町村、NPO法人等 自家用車（白ナンバー） 第1種運転免許の保有、大臣認定講習の受講等	
運送の対価	①法律により、「実費の範囲内」の収受が認められている。 ②タクシーの約8割を目安		
登録要件	①安全体制を確保すること（運行管理・整備管理の責任者の選任等）。 ②地域の関係者（※）において協議が調うこと。 （※）地域住民、地方公共団体、NPO、バス・タクシー事業者、事業者団体、運転者団体等		

cf) 廿日市市 ほっとバス
江津市 のるイコごうつ

許可・登録を要しない運送における「有償」に該当しないの考え方①

利用者から受け取るお金が「運送の対価」に当たらない場合

cf) 防府市 幸せます健康くらぶ

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。

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



2) 「実費」相当分

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

ポイント

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

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

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

利用者の利用料に差をもうける場合の取扱いについて

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

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

第三者からの給付の取扱いについて

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

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

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

利用者から受け取るお金が「運送以外」のサービスの対価の場合について

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

1) 施設等（デイサービスや通いの場など）の利用料

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

2) 生活支援サービスの利用料

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

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

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

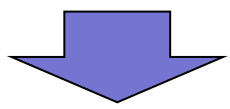
目次

- ①無償運送について
 - 新たに実費の対象として保険料・車両借料を追加しました。
- ②宿泊施設&介護施設の付随送迎
 - 商店等への立ち寄り・観光スポットへの送迎も可能であることを明記しました。
- ③ツアー&ガイドに係る付随送迎
 - ツアーやガイドに付随して運送が可能であることを明記しました。
- ④運送サービスの有無で料金に差を設ける場合
 - 実費の収受が可能であることを明記しました。
- ⑤地縁団体が行う運送サービス
 - 会費で行う運送サービスが可能であることを明記しました。

各分野別(教育・福祉・農泊等)の送迎について、

- ・地域住民の混乗
- ・公共交通への委託・集約
- ・空き時間の活用

等を推進するための事項を明確化するため
分野別の指針・通知を策定



介護・福祉事業の分野別指針

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

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

各 { 都道府県
市町村
特別区 } 交通・介護保険・障害福祉部(局)長 殿

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

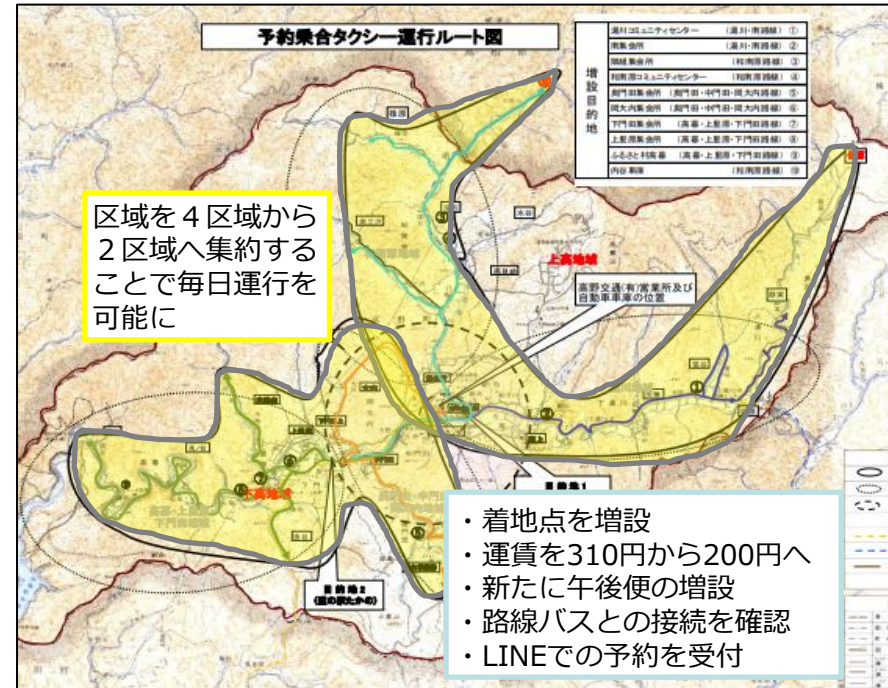
介護サービス事業所・障害福祉サービス事業所の送迎業務の効率化
及び地域交通との連携について

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

1

自治組織が中心となった多様な分野との連携による利用促進

- **実施地域**
広島県庄原市
- **連携内容**
 - **地域の自治組織**（市・社協・民生委員・福祉施設・老人クラブ等で構成）が**中心となって**、地域の乗合タクシー（おでかけワゴン）の現状と課題を分析し、**運行形態の改善案を自ら提案**し、令和7年1月に改善が実現。
 - 高齢者施設や外出促進イベントへの送迎時間や、地元小学校の学外活動の時間を**おでかけワゴンの運行に合わせる**など、多くの分野と連携し利用を促進。
- **事業者等**
 - 高野交通有限会社(運行主体)
- **予算活用**
 - 運行経費と運賃収入との差額を助成（庄原市）
- **効果**
 - 利用者の大幅増（R7.1-5の利用者は585人で前年同時期比約3倍）
 - 高齢者の外出機会の創出や限られた輸送手段の効率化・最適化を実現



乗合タクシー（おでかけワゴン）の改善概要



乗合タクシー（おでかけワゴン）の乗降の様子

地域のタクシーを活用した運賃助成制度の導入により 高齢者等の外出を促進

● 実施地域

岡山県美咲町

● 連携内容

- これまで町内全域で運行していた無料のコミバスを運行していたが、高齢化等によりドアツードアの移動ニーズが高まり、コミバスを縮小して**タクシーの運賃の助成制度を導入**。町内の高齢者（66歳以上）や運転免許証返納者、要支援・要介護の認定を受けている人などを対象としており、**通院や買い物をはじめとした外出を促進**。
- 加えて、**マイナンバーカードによる乗車システムを導入**することで、精算の効率化と移動データの見える化を推進。

● 事業者等

- 町内に営業所のあるタクシー会社計5社
(一般タクシー4社、介護タクシー1社)

● 予算活用

- 原則タクシー運賃の半額を助成（過疎債を活用）

● 効果

- バスからタクシーに転換することで、利用者利便が大きく増加（令和6年度の利用実人数は1751人）。高齢者等の外出機会の創出につながるとともに、地域のタクシー会社の維持にも寄与。

〈利用対象者〉

美咲町民で

- ①令和7年度に66歳以上の者
(※70歳まで年度ごとに段階的に引き上げ)
- ②運転免許証返納者（原付免許等でも可）
- ③各種手帳を持っている人
身体障害者手帳・療育手帳・
精神障害者保健福祉手帳・
特定疾患医療受給者証
- ④要支援・要介護の認定を受けている人
- ⑤妊婦及び産婦
(出産予定日から4カ月後の月末まで)



マイナンバーカードを活用した乗車認証

社会福祉法人の協力による高齢者外出支援

● 実施地域

神奈川県秦野市（はだのし）（平成30年～）

● 連携内容

- 秦野市栃窪地区の**高齢者の買物の足として**、市・社協・自治会の協定により**移動手段のない高齢者を対象に「とちくぼ買い物クラブ」が、特売日である毎週水曜日にスーパーなどへの送迎**をしている。

● 事業者等

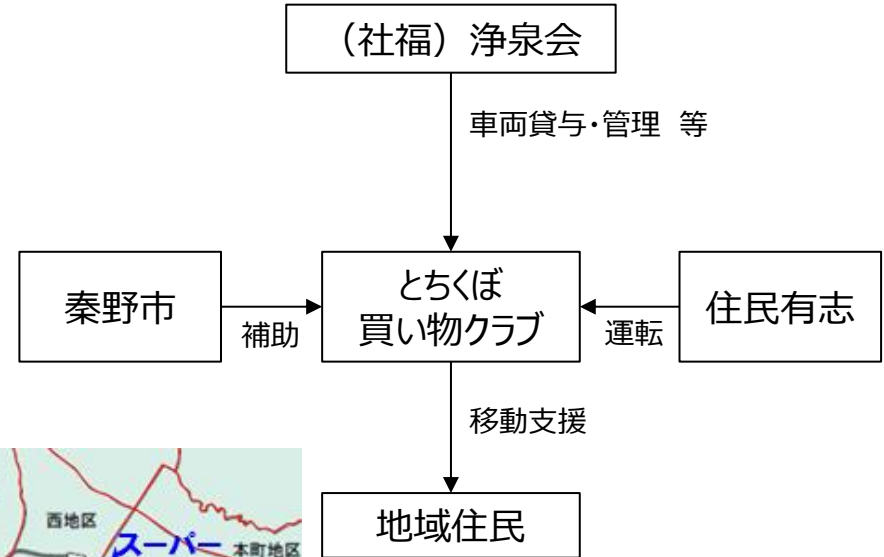
- 社会福祉法人 浄泉会
（事業総括、車両貸与・管理、運転ボランティアの受入等）
- 栃窪地域住民
（運転ボランティア、事業実施日の調整等）
- 秦野市（連絡調整、運転ボランティアの育成等）

● 予算活用

- 市から、地域介護予防活動支援事業として「とちくぼ買い物クラブ」へ年間42,000円を交付

● 効果

- 地域の利用者 約100人/年間
- 公共交通の運転者不足対策、高齢者の外出支援・高齢者の介護予防



区分

A 中小都市、過疎地など
[人口10万人未満の自治体]

空間的交通空白の解消

他分野による交通事業の活用

医療・介護・福祉
×交通

こども・子育て
×交通

観光・まちづくり
×交通

対象地域

● 地域：兵庫県豊岡市
● 人口：77,489人
● 世帯数：30,180世帯
● 高齢化率：34.3%
● 面積：697.55km²

背景・お困りごと

● 中山間地域には、家族の送迎に頼りづらく自発的に外出できない高齢者や、**外出機会・運動機会が減少することで健康の維持に課題を抱える高齢者**が多い
● 昨年度の共創モデル実証では「**ちよい乗り**」の実証を行ったが、交通事業者を巻き込めていなかったためサービス規模が大きくなかった
※ちよい乗り：デイサービス利用者が、非通所日に送迎車の空き座席を利用して、1回500円で自宅から目的地まで移動ができる仕組み

実施内容

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

概要

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

「実践的外出リハビリサービス」
● モード：乗合タクシー（道路運送法第4条許可）
● 予約方法：デイサービス中に直接予約、電話
● 料金：無料

重要ポイント

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

意思決定・実施主体

実施主体

（一社）新しいひろば
プロジェクト企画・運営・事務局
福祉デジタル送迎網

連携推進
マネジメント
結果共有

パッケージ提供
システム開発・提供
データ分析

（一社）スマートふくしラボ
（株）ソーシャルムーパー

運行主体

全但バス（株）

アンズケア㈱

豊岡社会福祉協議会
地域の福祉事業者
福祉送迎システム実装にて参画

地域のタクシー事業者等

コールセンター・福祉送迎システム実装など

豊岡市

但馬信用金庫

NPO但馬を結んで育つ会

豊岡スマートコミュニティ推進機構(TSC)

豊岡演劇祭 神鍋サステナブルツーリズム委員会

豊岡市・公共交通事業者・地域住民等と連携
各ステークホルダーとの調整や橋渡し等を担う

他分野・他地域展開で事業連携

運行実績・成果

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

運行実績

収入

0円

支出

初期費用 1,200,000円（システム整備、調査分析等）
ランニングコスト 1,200,000円（運行費用、システム使用量等）

損益

▲2,400,000円
※プラットフォームにて負担（共創・MaaS実証プロジェクトを活用）

成果

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

今後の事業展開

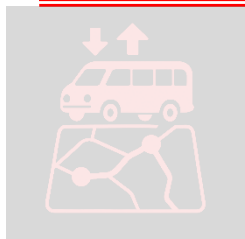
＜今後の事業展開時の運行における根拠法令（予定）：道路運送法第4条・21条・43条・79条許可、通所介護送迎（介護保険法）を組み合わせる＞

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

1 2月16日に成立した令和7年度補正予算を活用し、「交通空白」解消に向けた地域の移動手段の確保等に対する支援のほか、**共同化・協業化、デジタル技術を活用した高度サービスの実装（地域交通DX）、地方公共団体の体制整備**等を幅広く支援し、持続的な地域公共交通の確立を推進。

※「交通空白」解消・官民連携プラットフォームの参加が要件※

1. 「交通空白」解消タイプ



- **全国に約2,500存在する「交通空白」解消**に目処をつけるため、公共ライドシェア・デマンド交通・乗合タクシー等の導入や、医療・福祉・教育等の他分野の関係者が連携して移動手段を支える仕組みの構築を**調査から実証運行までトータルで支援**
- 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）**
※東京23区および三大都市圏の政令指定都市（川崎・横浜・相模原・さいたま・千葉・名古屋・京都・大阪・堺・神戸）は1 / 3（定額無し）

2. 共同化・協業化促進タイプ

- **複数の地方公共団体や交通事業者、施設等への運送サービス提供者**による地域旅客運送サービスの**共同化・協業化等も通じた連携の取組**により、共同で路線バス・乗合タクシー・公共ライドシェア等の運送を実施する事業を**調査から実証運行までトータルで支援**

- 補助率：**1,000万円まで定額**、1,000万円を超える部分は**2 / 3（上限1億2,000万円）**



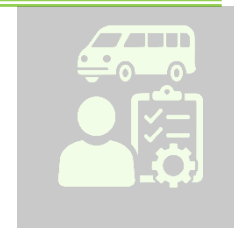
3. 地域交通DX推進タイプ



- 事業者・事業種の連携・協働により**複数のモビリティデータの統合及び活用**や**国の定める標準仕様に基づくシステム統合、標準業務モデルの導入**など、**デジタル技術を活用した高度サービスの実装**を支援
- 補助率：地方公共団体の規模に応じて**1 / 2～2 / 3（上限1億円）**
※人口10万人未満の自治体は500万円まで定額

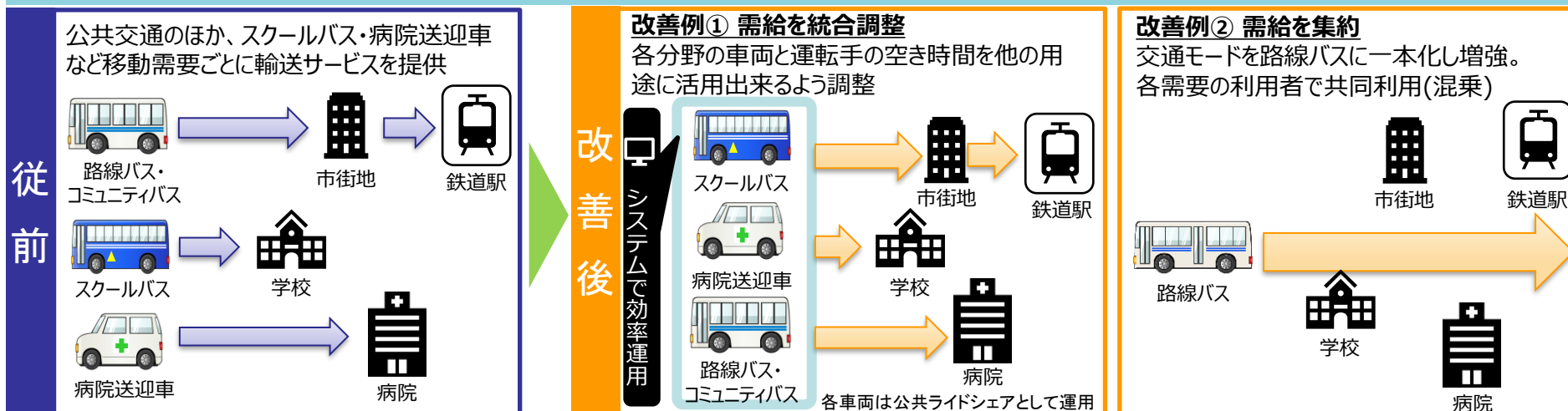
4. モビリティ人材・組織育成タイプ

- 地方公共団体が行う「交通空白」を生み出さない持続可能な地域交通を実現するための**体制整備**に必要な、企画・立案や交通事業者・地元住民等の関係者との調整等を行う**団体や人材の育成**等を支援
- 補助率：**定額（上限3,000万円）**



- 人口減少・高齢化に伴い、**公共交通の担い手不足による供給制約**が強まる一方、医療・福祉・教育・買物等生活に不可欠な分野のサービスの持続性確保のため、**病院・学校等の統合・集約が急速に進展し、移動需要は増大**。
- 移動手段を確保して地域の暮らしを安定させるため、**交通とこれら分野の連携の一層の強化**が急務。
- **データ活用等によりこれら分野に係る移動の需給を集約化・統合調整**し、あらゆる**地域輸送資源**（交通事業者に加え、これら施設が保有する施設送迎に係る人員・車両等）**のフル活用**を推進。

「地域輸送資源のフル活用」のイメージ



「地域輸送資源のフル活用」を進めるための支援措置

○ 新たな制度的枠組みの構築

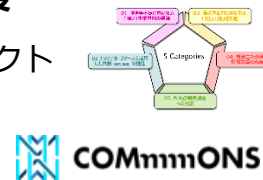
交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会「とりまとめ」(R7.12.16)

『バス・タクシー・公共ライドシェアに係る「交通空白」等について、**地域の輸送資源をフル活用**して解消するため、運転者等の担い手や車両等に関して、地方公共団体が主体性を発揮して**交通事業者間や施設送迎サービスの提供者等から協力**を得る等、地域の関係者が連携してその実情に応じた適切な形態による**運送サービスの提供を図る事業**を、**地域交通法の地域公共交通特定事業として新たに創設**し、手続の特例、事業の計画的な実施義務を措置するなど制度的な対応を講じる』

○ 先進的プロジェクト等に対する支援

- ・「交通空白」解消パイロット・プロジェクト
- ・地域交通DX「COMmmONS」

⇒**先進的なプロジェクト等に対し、**
国の積極的な関与により実現を後押し



本省
において

厚生労働省・文部科学省・スポーツ庁等と連携し、取組や課題を共有しつつ、政府全体から現場まで**各階層にわたる他分野連携**を促進。

運輸局
において

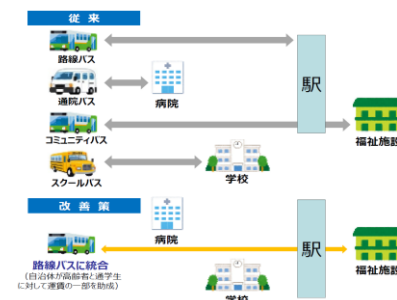
自治体の庁内連携も含めた地域における**他分野連携を促進**し、**好事例となる事業の創出**により地域の困りごとの解決に向けて伴走支援。

「地域輸送資源のフル活用」の事例

○ 複数の移動需要を路線バスに統合

＜茨城県常陸太田市での運行効率化＞

路線バス、コミュニティバス、通院バス、スクールバスが異なるサービス水準で重複運行し、公的負担の増加が課題であったところ、市内公共交通の再編に当たって、路線バスに集約（混乗化）することで運行の効率化を実現し、輸送に係るリソースの効率化と公的負担抑制を実現。



○ 多様な主体の参画による地域公共交通の共創

＜岐阜県白川町・東白川村での交通再構築による経費節減・利便性向上＞

運転手不足で高校生の通学が不可能となる危機に対して、町村・交通事業者・病院・住民等が協力し、①路線バスの再編、②鉄道や路線バスに接続する公共ライドシェアの導入（時間帯によりスクールバス車両も活用）、③路線バスへの通院バス機能の統合により、地域公共交通ネットワークを再構築。



○ 部活の足から地域の足へ拡大

＜奈良県平群町の地域総合スポーツクラブ＞

部活動の地域展開に対応し、地元バス会社と連携して地域の総合スポーツクラブへ通うバス事業の実証を開始。

その後、児童園児のアフタースクールへの移動や地域住民の生活交通、高齢者の外出支援へとサービスの幅を拡大中。



○ システム活用による送迎車両の運用共同化

＜岡山県玉野市のほか全国数力所で同時実証＞

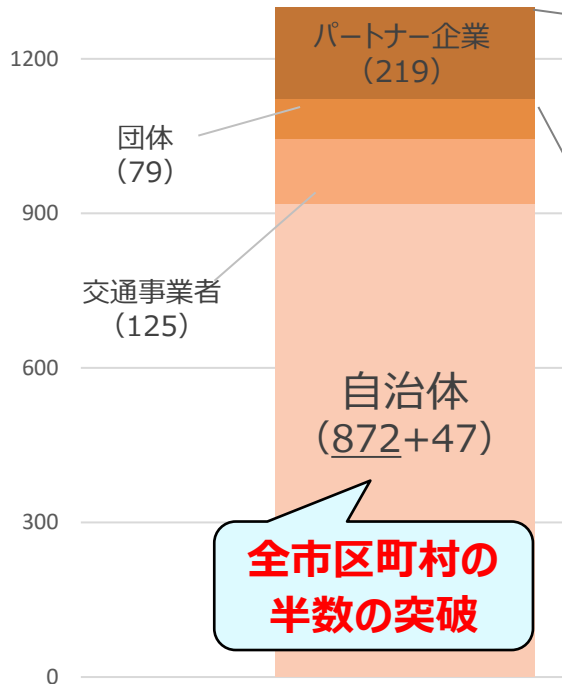
福祉・観光・教育施設等の送迎車両の運用を共同化。簡素に操作できる共通システムの活用により、配車調整を自動化・省力化。

各施設の運営負担を軽減、介護、教育、生活の質を同時向上。



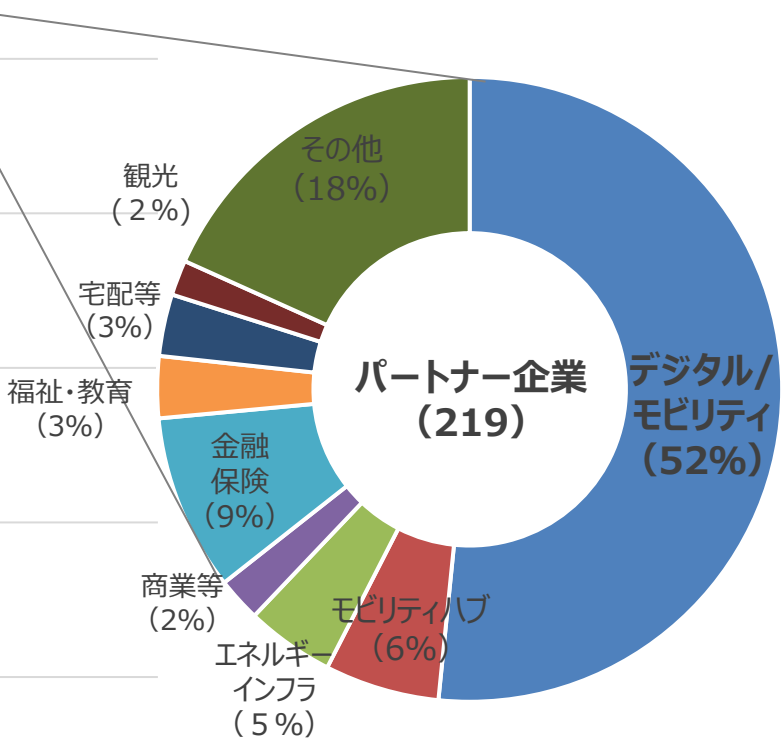
- 「交通空白」に係るお困りごとを抱える自治体、交通事業者と、様々な資源を持つ幅広い分野の企業・団体の連携・協働体制を構築し、「交通空白」解消に向けて、実効性かつ持続可能性のある取組を全国規模で推進するため、令和6年11月に設置。
- 令和7年11月末時点での参加団体は合計 **1,342** に増加。R6.11の発足時167から大きく体制が充実。
- 全自治体の半数を超える **919** 自治体が参画。
交通事業者や団体のほか、幅広い業界の企業が会員登録。

会員は随時募集中



全市区町村の
半数の突破

応募団体の内訳
(1,342)

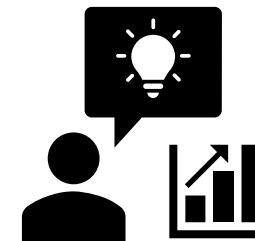


パートナー企業の属性

関係省庁	
内閣官房	(新しい地方経済・生活環境創生本部事務局)
内閣府	(地方創生推進事務局)
警察庁	
こども家庭庁	
デジタル庁	
総務省	
文部科学省・スポーツ庁	
厚生労働省	
農林水産省	
経済産業省	
環境省	
金融庁	
国土交通省 (事務局)・観光庁	



プロジェクトの醸成から実証運行まで 一気通貫で支援します！



お困りごとを抱える自治体・交通事業者等のメリット

- ❑ お困りごとアンケートを踏まえて、ソリューション企業側からの適切なアプローチ及びマッチングの機会が持てます！
- ❑ お困りごとを解決する手段が見つからない場合に、効果的なソリューションをご提案できます！
- ❑ お困りごとを解決するためのパートナー企業が見つからない場合に、最適なマッチング先をご提案できます！
- ❑ 定期的に商談会やセミナーを開催してナレッジの共有を実施します！
- ❑ 国土交通省のほか、関係省庁の支援措置等もご案内します！

ソリューション企業等のメリット

- ❑ 解決したい課題のある自治体に対し、プロジェクトをご提案いただくことで、新たなビジネスチャンスにつながります！
- ❑ 定期的に開催される商談会やセミナーなどを通じて、多様な参画企業同士でナレッジや情報の交換が可能です！
- ❑ 「交通空白」解消に貢献していただいている企業であることを対外的にもアピールできます！

お困りごと解決のために実施する実証運行に対して「『交通空白』解消等リ・デザイン
全面展開プロジェクト」等を活用して積極的に応援します！

※ 将来的にお困りごとを解決したいと考えており、その情報収集を行うため会員になることも歓迎です！

■ 自治体・交通事業者等向け

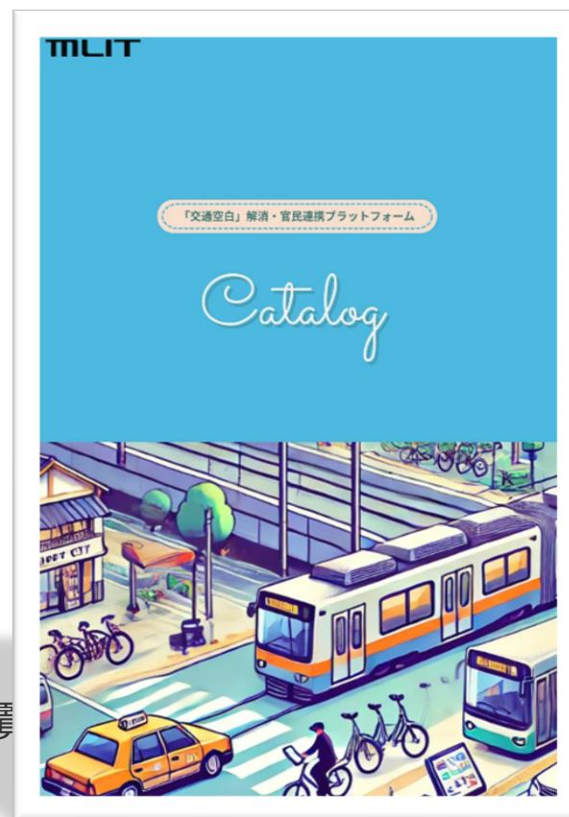
交通空白のお困りごとを解決するパートナー 企業等の以下の情報を整理・一覧化

- ・ソリューション一覧
- ・【ソリューション別】パートナー企業等を一覧
- ・パートナー企業等のソリューションの詳細

■ パートナー企業等向け

お困りごとを抱える各自治体・交通事業者等の以下の情報を整理・一覧化

- ・お困りごと一覧
- ・導入・挑戦したい事業
- ・【お困りごと別】自治体・交通事業者等一覧
- ・【ソリューションニーズ別】自治体・交通事業者等一覧



株式会社GAHOJIN（がほうじん）

業種	特にアピールしたいソリューション	解決しうる代表的なお困りごと
情報通信業	地域情報発信 + 配車アプリ	外出機会の創出と移動手段の確保

特にアピールしたいソリューション

MaaSアプリ・小型モビリティ
住民や来訪者の
観光活動促進

MaaSアプリ「CANVAS」⇄ EV三輪カート

- ✓ 雨に变化を起こす乗換パッケージ
- ✓ 圧倒的に受け入れられやすい組み合わせ



サービス名：地域密着型MaaSソリューション

地域の活動を活性化し、魅力度を上げる地域密着型MaaSソリューションを提供。2022年より長野県小諸市にて実証実験を継続し、社会実装に向けて地域と協力を進めている。MaaSソリューションは、株式会社ガホジンが提供。当社は、システム開発やサービス運営のほか、EV三輪カートの運行管理を担っている。

特徴として、LINEプラットフォーム上でサービスを提供し、交通情報だけでなく地域情報の提供やメッセージ配信で地域住民や来訪者の活動を促すことが可能。小諸市では、まちなかの移動手段として電動三輪カートを運行・呼出/事前予約サービスでまちの活性化に貢献している。

また、今後、スクールバスでの児童のバス乗降通知サービスの提供を行う予定。

協業ニーズ

- MaaSソリューション：高齢者の外出促進や来訪者の滞在時間延伸などを図りたいと考えている地方自治体。
- バス乗降通知サービス：スクールバスを運行されているバス事業者や地方自治体。

強み、実績

- 強み：地域の方々と協働でプロジェクトの推進、LINEプラットフォーム上でサービスを展開するアプリの開発と運営。
- 実績：長野県小諸市にて、新しいまちづくりの「こもろ・まちなかプロジェクト」の一環として新交通によるまちづくり社会実験に参画。茨城県土浦市・かずさから市にて、「つつもMaaS」プロジェクトに参画。

解決可能なお困りごと

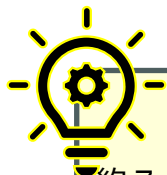
	イベント時の需要に対応できない	来訪者を増やしたい	団地等の域内の高齢者の足がない	通学のための交通が不足している
団体概要	所在地 URL	神奈川県横浜市金沢区金沢町105番地3 https://gahojin.co.jp/		
氏名	中川 進			
連絡先	所属、役職 E-mail	代表取締役社長 susumu.nakagawa@gahojin.co.jp	TEL 090-3208-3946	

例：（株）GAHOJIN（神奈川県横浜市）のソリューション

※777自治体、約270事業者、約700ページで構成

- ・掲載されている**担当者連絡先を活用**して互いに自由にコンタクトが可能！
- ・自治体が導入したいソリューションを持つ企業が一覧で見つかります！
- ・例えば、廃線予定があり、既存交通の代替となる交通モードを探している自治体が一覧で見つかります！

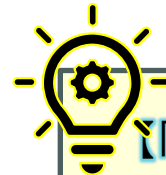
- 「交通空白」解消・官民連携プラットフォームの**会員向けの特設サイトを構築**。
- ソリューションやお困りごとに対する検索機能を強化**するほか、**イベント情報や取組事例などのコンテンツを掲載**。「交通空白」解消に寄与する情報ツールとして利用可能。



【わかりやすいソリューション検索】

約 7 0 0 ページのマッチング・カタログの検索性を高めるため、特設サイト上にある検索機能を用いることで、**地域のお困りごとやニーズに応じたソリューションの検索が可能**。

また、パートナー企業からも保有するソリューションが、どの地域にニーズがあるかを地域の「お困りごと」や「ソリューションニーズ」で検索することも可能。



【「交通空白」解消に役立つコンテンツ】

今後のイベント情報の発信や、本プラットフォームを通じた下記事業の取組事例提供。

- > パイロット・プロジェクト成果情報
- > マッチング成立情報

...



👉 詳細はコチラ

ソリューション／お困りごと検索ページ（マッチング・カタログWeb版）

■ 解決しうお困りごとから探す チェックを全て外す

☐ 特に解決が見込めるお困りごとのみ検索する

☐ 地域の足（地域住民向けの移動手段の確保）

☐ 買い物足の不足

☐ 夜の足の不足

☐ 駅や空港等の足の不足

☐ 団地の高齢者の足の不足

☐ 交通のダウンサイジングの可能性

☐ イベント時の需要に対応できない

☐ 後継者がいない

☐ 運営資金が足りない

☐ 投資資金を確保できない

☐ 観光の足（地域来訪者向けの移動手段の確保）

☐ 通院の足の不足

☐ 通学のための交通が不足している

☐ こどもの部活動の足の不足

☐ バス路線が近い将来廃止される

☐ 商業・工場等への送迎がもたない

☐ 運転手が足りない

☐ 担い手が足りない

☐ 過度な車両・システムがない

☐ その他

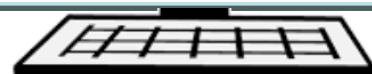


特設サイト ※イメージ

取組事例等紹介ページ

パイロット・プロジェクト成果情報				
プロジェクト名	パートナー企業	実施エリア	事業概要	詳細
☆☆県☆☆市	〇〇株式会社	東京都	「タクシー配車業務・システムの共通化」事業 *****	詳細情報
☆☆県☆☆市	〇〇株式会社	全国複数箇所	「バス業務の標準化推進」事業 *****	詳細情報
...				

マッチング成立情報				
自治体交通事業者	お困りごと	パートナー企業	ソリューション	概要等
〇〇市	地域の足	■■モビリティ株式会社	AIオンデマンド、マッチングシステム	乗合タクシーの輸送効率向上に向けたマッチングアルゴリズムの実証を検討中
▲▲バス株式会社	運営資金が足りない	株式会社●●銀行	ファイナンス支援	減便した路線を補完する自動運転バスの導入に係るファイナンス支援を検討中
...				



特設サイト ※開発中イメージ

〈中国地方におけるプラットフォーム加入自治体一覧〉

広島県 (16/23)	安芸高田市、呉市、東広島市、熊野町、廿日市市、広島市、福山市、尾道市、 安芸太田町、海田町、三次市、庄原市、江田島市、府中市、三原市、 神石高原町
鳥取県 (7/19)	鳥取市、三朝町、倉吉市、日南町、米子市、智頭町、大山町
島根県 (19/19)	美郷町、江津市、雲南市、松江市、奥出雲町、出雲市、吉賀町、津和野町、 川本町、飯南町、安来市、隠岐の島町、西ノ島町、益田市、大田市、浜田市、 邑南町、知夫村、海士町
岡山県 (14/27)	真庭市、高梁市、新見市、鏡野町、里庄町、玉野市、津山市、勝央町、 吉備中央町、笠岡市、井原市、岡山市、赤磐市、瀬戸内市
山口県 (15/19)	宇部市、長門市、光市、下松市、美祢市、周南市、山口市、山陽小野田市、 田布施町、萩市、周防大島町、平生町、岩国市、柳井市、下関市

参考資料

地域の関係者による連携・協働のカタログ



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



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

このパンフレットは、高齢者の移動手段を確保するために必要となる福祉や交通の制度、事業モデルについて解説したものです。
公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）や「許可・登録を要しない運送」など、さまざまな仕組みについて、事例と合わせて紹介しています。



2025年3月 国土交通省

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000120.html

自家用有償旅客運送
（公共ライドシェア）
ハンドブック

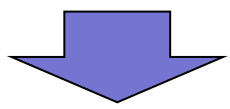
令和6年10月
国土交通省物流・自動車局旅客課

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

各分野別(教育・福祉・農泊等)の送迎について、

- ・地域住民の混乗
- ・公共交通への委託・集約
- ・空き時間の活用

等を推進するための事項を明確化するため
分野別の指針・通知を策定



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

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

各 { 都道府県
市町村
特別区 } 交通・介護保険・障害福祉部(局)長 殿

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

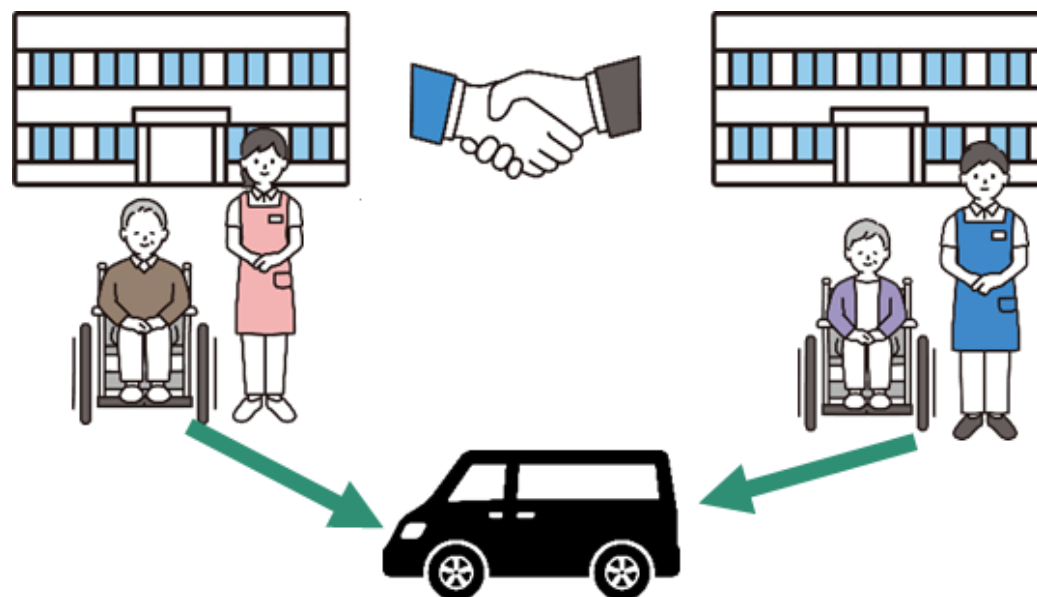
介護サービス事業所・障害福祉サービス事業所の送迎業務の効率化
及び地域交通との連携について

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

1

1) 運営主体が異なる介護サービス事業者等の利用者の同乗に係る取扱い

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



ポイント

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

2) 介護サービス事業所等と居住実態がある場所との送迎に係る取扱い

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



3) 介護サービス事業所等の車両の空き時間活用に係る取扱い

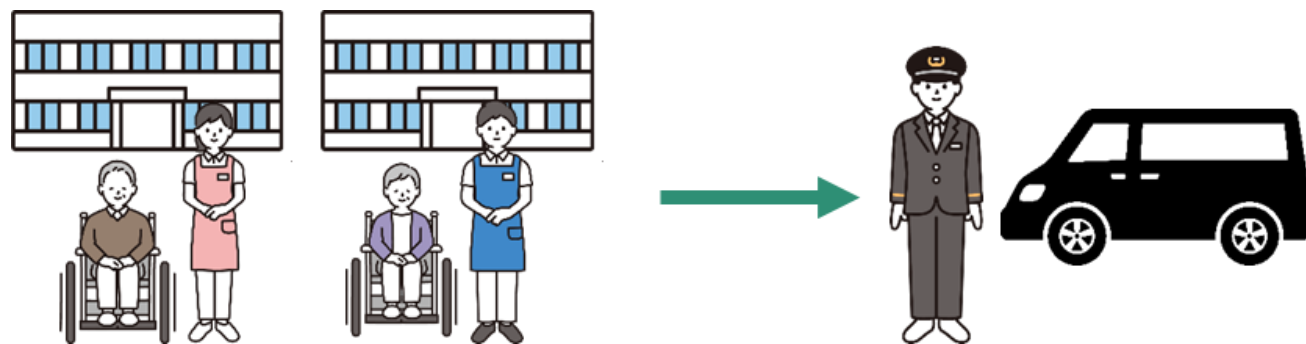
地域の介護サービス事業所等の**送迎車両及びドライバーの空き時間**を活用して、**地域住民等を送迎する取組み**は、介護サービス提供時間外など施設利用者の利用に支障がない範囲で行われる場合には、**介護報酬及び障害福祉サービスに係る給付に影響なく実施可能**です。ただし、あくまでも車両の空き時間を利用することとしたもので、地域住民と介護・福祉サービス事業所の利用者との同乗を認めるものではありません。また、送迎サービスの提供にあたり利用者より実費を超えて対価を受け取る場合は、許可・登録が必要です。



送迎車両及びドライバーの**空き時間の活用**

4) 介護サービス事業所等による送迎の委託に係る取扱い

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



5) 総合事業における通所型サービス等の送迎の委託に係る取扱い

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

6) 介護保険法等に基づく移動支援等に係る道路運送法の取扱い

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

(1) 訪問介護等における運送

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

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

以下の場合、許可・登録は不要です。

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

