

『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

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。

自家用有償運送や「許可・登録を要しない輸送」など、さまざまなしくみについて、事業モデル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
自家用有償旅客輸送とは	5
「許可・登録を要しない輸送」の検討	7

## 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	9
詳しく！訪問型サービスD	11
交通事業者が協力できること	13

## 事業モデル（許可・登録が必要）

運送主体別事業モデルチャート	15
許可・登録モデルA(NPOなどによる輸送)	17
許可・登録モデルB(市町村による輸送)	19
許可・登録モデルA(4条ぶら下がり)	21

## 事業モデル（許可・登録が不要）

許可登録不要モデル A(NPO などが実施、利用者の負担なし).....	23
許可登録不要モデル B(市町村が実施、利用者の負担なし).....	25
許可登録不要モデル C(利用者が燃料代を負担、市町村からの補助あり).....	27
許可登録不要モデル D(利用者が燃料代を負担、市町村からの補助なし).....	29
許可登録不要モデル E(訪問型サービス D として実施).....	31
許可登録不要モデル F(会費や施設利用料で運営).....	33

## 理解を深めるために

解説！会費の運用 .....	35
許可・登録を要しない運送      Q&A .....	37
用語集.....	39



# 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てしまうたり、バス停までの道のりが歩きにくかったりと、外出がおっくうになってしまう人はたくさんいます。また、乗り降りに手助けが必要だったり、見守りが必要だったり、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

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、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 「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。

→ あわせて読みたい：「自家用有償運送とは」（p.5）、  
「許可・登録モデル」（p.17-22）

### 事例

#### バス事業者によるサービス提供

（一般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くなっていたため、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。

### 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。



## どこから検討して いけばいいの？



地域における高齢者の移動手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

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。

### 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。

➡ あわせて読みたい：「自家用有償運送とは」（p.5）、「許可・登録モデル」（p.17-22）

### 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、燃料代の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、市民の活動の背中を押すことにつながるでしょう。

➡ あわせて読みたい：「許可・登録を要しない輸送の検討」（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局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、政策立案等に当たっては、両部局間の連携した対応が重要となります。



## 移動支援サービスの開発や発掘のために 法定協議会や協議体を活用する

### 交通分野の協議会

道路運送法に基づき、地方公共団体や住民代表、運輸支局、交通事業者などが参加する“地域公共交通会議”及び“運営協議会”が各地域に設置されています(右表)。

このなかで自家用有償旅客運送に関するものは、法定協議会、地域公共交通会議、運営協議会の3つです。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位置づけられています。
- 地域公共交通会議は、既存のバスや乗合タクシーの運行にかかる手続きや、市町村運営バス(市町村が運行主体となる自家用有償旅客運送を含む)の運賃やルートについて協議を行う場です。
- 運営協議会は、NPO等が運行主体となる自家用有償旅客運送を実施するにあたって、必要となる事項(バス・タクシーが輸送を担うことの困難性、自家用有償旅客運送の必要性や運送の対価など)を協議する場です。

### 福祉分野の協議体

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、生活支援コーディネーターを支援し、地域ニーズや既存の地域資源の把握等を行う場であり、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、効果的な取り組みへつなげることが期待できます。下記は交通と福祉の連携に向けた取り組みの一例です。

- 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、協議会に参加して、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共に行う。
- 協議会や協議体に公共交通部局担当者を参画させ、地域における移動に関するニーズの対応をとともに検討する。

### ポイント

- 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？
- 訪問型サービスD(※)を実施しやすい環境整備ができないか？

※ 訪問型サービスD: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、通院の移動支援などを指す。

交通分野の協議会					
	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	地域公共交通網形成の策定、実施について必要な協議を行う	地方公共団体、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	バス、タクシー、自家用有償旅客運送(市町村運営有償運送)	乗合旅客運送の運賃などの協議 市町村運営有償運送についての協議	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
運営協議会	道路運送法	市町村(複数可)または都道府県	自家用有償旅客運送(NPO等による交通空白地有償及び福祉有償運送)	交通空白地有償運送、福祉有償運送についての協議	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、すでに有償運送を行っているNPOなど
地域協議会	道路運送法	都道府県	バス・タクシー	旅客輸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

### 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、メンバーは地方公共団体の判断により柔軟に追加できます。



# 自家用有償旅客運送とは

「自家用有償旅客運送」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過疎地域等において、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？

運送主体によって呼び方が  
少しずつ違います



自家用有償旅客運送は、運送主体が市町村のものとなPO法人等のものに分かれます。

- 市町村が運送主体となるものには、「市町村運営有償運送(交通空白)」と「市町村運営有償運送(福祉)」の2種類があります。
- NPO 法人等が運送主体となるものには、「公共交通空白地有償運送」と「福祉有償運送」の2種類があります。

自家用有償旅客運送の実施に当たっては、道路運送法に定められた地域公共交通会議(市町村運営有償運送の場合)又は運営協議会(公共交通空白地有償運送・福祉有償運送の場合)において協議が調った上で、国土交通大臣の登録を受ける必要があります。

市町村運営有償運送	交通空白輸送	市町村内の交通空白地において市町村自らが当該市町村内の住民等の輸送を行うもの
	市町村福祉輸送	当該市町村の住民のうち、他人の介助によらず移動することが困難であると認められ、かつ、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身体障害者等であって、市町村に会員登録を行った者等に対して市町村自らが行う、原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの
公共交通空白地有償運送		NPO 法人等が交通空白地において、当該地域の住民やその親族等の会員等に対して運送を行うもの
福祉有償運送		NPO 法人等が、他人の介助によらず移動することが困難であると認められ、かつ、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身体障害者等の会員に対して、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・ドアの個別輸送を行うもの

## 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自動車を使用して、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。

自家用自動車は許可・登録を受けなければ、有償で運送することはできません。



## 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、車両が自家用車であることや、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、運送の対価も非営利とみなせる範囲であることが必要です。



## 運送の対価の決め方

「自家用有償旅客運送」において、利用者から收受可能な運送の対価には一定の制限があります。運送の対価の基準は、旅客の運送に要する燃料費その他の費用を勘案して、実費の範囲内であると認められることです。

運送の対価	
市町村運営有償運送（交通空白）	路線を定めて運行する場合は、当該地域や近隣のバス・タクシー事業の運賃や料金を目安とします。また、区域を定めて運行する場合は、当該地域や近隣のバス・タクシー事業の運賃や料金の 1/2 を目安とし、運送の対価以外の対価は、近隣のバス・タクシー事業を参考に定めることが出来ます。
市町村運営有償運送（福祉）	当該地域や近隣のバス・タクシー事業の運賃や料金の 1/2 を目安とします。また、運送の対価以外の対価は、近隣のバス・タクシー事業を参考に定めることが出来ます。
公共交通空白有償運送及び福祉有償運送	当該地域のバス・タクシー事業の運賃や料金と勘案して、当該自家用有償旅客運送が営利を目的としないと認められる妥当な範囲内で、かつ道路運送法に定められた運営協議会において協議が調っていることが必要です。

なお、当該地域や近隣のバス・タクシー事業の運賃や料金の 1/2 を目安とする場合には、あくまでも目安であり、運送の対価の上限として定められているものではないことに留意する必要があります。運送の対価の設定には、地域の交通事業者等が参加した地域公共交通会議等での合意を得ることが必要となります。制度の詳細は市町村の交通部局及び運輸支局までお尋ねください。

→ あわせて読みたい「許可・登録を要しない輸送の検討」(p.7)

# 「許可・登録を要しない輸送」の検討

## ちょっとした範囲で 移動支援サービスができればいいんだけど・・・

有償での輸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輸送するサービスを実施することができます。

自家用有償運送は有料なのよね  
じゃあ許可・登録を要しない輸  
送って無料のこと？



## 道路運送法上の「許可・登録を要しない運送」について

(前略)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
- (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
- (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
- (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

「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(平成30年3月30日自動車局旅客課)」より抜粋

## 「許可・登録を要しない輸送」を始める前に

### 運輸支局へご相談を！

実際に輸送を検討する際、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・登録を要する輸送、許可・登録を要しない輸送のいずれに当た

るかのご相談、実際に許可・登録を要しない輸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・登録を受けない輸送については、道路運送法が定める輸送の安全や利用者保護の措置が担保されていないことや、講じている安全の確保に関する

## ポイント

### 許可登録を要しない輸送のメリット・デメリット



メリット

自家用車(白ナンバー)を使える第1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)



燃料費、道路通行料、駐車  
場料金の3つは受け取って  
いいんですよ！



### 無料にすると運営が難しいなあ・・・

利用者からは、運送に要した燃料代、道路通行料及び駐車場代に限り受領できます。これらの金額を受け取ることは、運送目的、運送主体にかかわらず、社会通念上、許可・登録は要しないと解されています。

なお、営利を目的としない互助による運送のために、市町村から車両の購入費や維持管理経費の補助を受けることは可能です。その場合は、補助金が「運送の対価」に回らないよう、注意が必要です。

たとえば、「運転手の人件費」について市町村から補助を受けた場合は、「運送の対価」を受け取ったと見なされますので、道路運送法上の許可・登録が必要となります。

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的任意保険の加入について検討することも有効です。

なお、運転者に対する教育については、例えば自家用有償旅客運送制度における国土交通大臣の認定する講習を運転者に受講させたり、近くのバス・タクシー事業者のノウハウを活用するという方法も考えられます。

### 公共交通に関する 運営協議会へご協力を！

許可・登録を要しない輸送サービスが、他の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、許可・登録を要しない輸送サービスの実施主体は、地方公共団体が主宰する法定協議会等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が望まれます。

# なるほど！介護保険制度と移動支援サービス

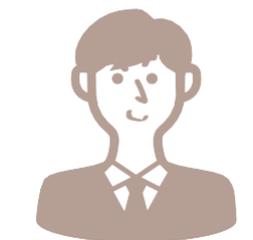
移動支援サービスを検討するときに、介護保険制度との連携を考えることで、運営費などについて補助(助成)を受けられることがあります。介護保険制度のうち、市町村の実施する「介護予防・日常生活支援総合事業」に、高齢者の移動支援に係るサービス類型があります。

## 介護保険事業から補助（助成）が受けられるの？

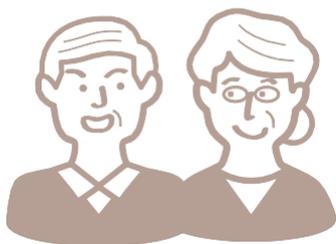
「介護予防・日常生活支援総合事業」(単に総合事業と呼ぶこともあります)とは、高齢者の生活支援の充実、支え合いの体制づくりなどを目指して、各市町村が実施する取り組みです。

移動支援サービスの利用者に要支援者などが多いようでしたら、この「介護予防・日常生活支援総合事業」から助成を受けられないか、市役所の福祉部局に相談してみましょう。

市町村ごとに取り組みが  
違います



介護手前の人たちを支える  
しくみのよね



## 介護予防・日常生活支援総合事業って？

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

「移動支援サービス」は、この介護予防・生活支援サービス事業の支援が必要になってきた人たちを対象にした事業に「訪問型サービス」の一類型として整理されています(下表の下線部)。

### 介護予防・日常生活支援総合事業

#### 一般介護予防事業

- 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

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

#### 介護予防・日常生活支援サービス事業

- 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)

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)
3. その他の生活支援サービス(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り組みの継続などに対する支援)

## 移動支援は住民主体のサービスです

各市町村では、支援が必要な人たち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。



これまで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、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。

「移動支援」は、「訪問型サービスD」という名前(下表の下線部)で呼ばれています。地域の住民や自治会、NPOなどが主体となって、地域の移動ニーズに合わせたサービス内容(エリア、対象者、利用料など)を決定し、市町村から補助(助成)を受けて運営するサービスとして類型化されています。

## どんな移動支援が訪問 D になるの？

訪問型サービスDは「介護予防・生活支援サービス事業と一体的に行われる移動支援や移送前後の生活支援」と定義されています。

具体的には、以下2つのケースが“訪問型サービスD”として実施可能です。

ケース① 通院等をする場合における送迎前後の付き添い支援

ケース② 通所型サービスや一般介護予防事業における送迎を別主体が実施する場合の送迎

訪問 A・B・C は別のサービスの名前です



介護予防・日常生活支援サービス事業		基本的な提供主体	
		市・事業者	住民
訪問型サービス	訪問型サービスA(緩和した基準によるサービス)	●	
	訪問型サービスB(住民主体による支援)		●
	訪問型サービスC(保健師等による居宅での相談指導等)	●	
	<u>訪問型サービスD(移動支援)</u>		●
通所型サービス	通所型サービスA(ミニデイサービス・運動・レクリエーション)	●	
	通所型サービスB(住民主体による運動や体操教室、通いの場)		●
	通所型サービスC(生活機能を改善するための運動器の機能向上や栄養改善等のプログラム)	●	

# 詳しく！訪問型サービス D

## 普通の移動支援サービスとの違いって？

それでは訪問型サービス D について、詳しく見ていきましょう。

他の移動支援サービスとの大きな違いは、介護保険制度のひとつですので、利用対象者が限られることです。なお、行き先は市町村の定めによります。

### 訪問型サービス D の利用対象者

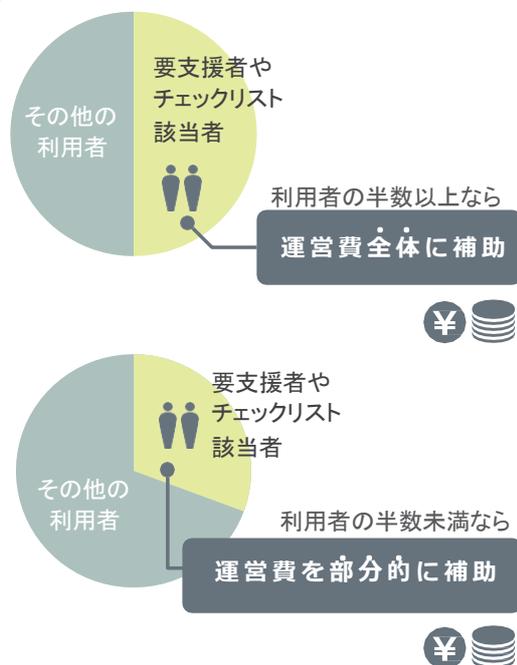
- 基本チェックリスト該当者
- 要支援 1、要支援 2
- さらに、介護予防ケアマネジメントを受けていることが必要

## 要支援者限定のサービスにしないとダメ？

「介護予防・日常生活支援総合事業」の対象は、要支援者及び基本チェックリスト該当者に限られますが、事業として障害者等の要支援者等以外も含めた一体的な実施を行うことは可能です。

支援の対象の半数以上が、要支援者や基本チェックリストの該当者であれば、運営費全体に補助(助成)を受けることが可能です。

また、半数に達していなくても、部分的に事業費の補助を受けることが可能です。たとえば利用者10名のうち4名が要支援者(あるいは基本チェックリスト該当者)の場合、事業費の40%の範囲において運営費の補助を受けること等が可能とされています。詳細については市町村への確認が必要です。



Q. 訪問型サービス D なら市町村からの補助(助成)を受けられるの？

A. 訪問型サービス D の補助(助成)の実施は市町村の要綱によります。

「介護予防・日常生活支援総合事業」は、各市町村が主体となって地域のニーズに基づき策定している事業ですので、その内容は様々です。補助(助成)のためには、訪問型サービス D を市町村が要綱に位置づける必要がありますので、市町村へご相談ください。

また、訪問型サービス D には、各市町村が設けた基準(実施要件や補助要件など)があります。ニーズの照会や移動支援サービスの実施についての提案などは、各市町村の介護保険・高齢者担当部局にご相談ください。

## 補助の対象となる経費は？

### ケース① 通院や買い物などの付き添い支援

通院や買い物等への移動を支援しますが、これは“付き添い支援”とみなされ、運営に必要な間接経費（予約の割り振りなどサービスの利用調整の人件費等）が補助（助成）の対象です。

輸送に関する直接経費（車両維持購入費、燃料代、運転者への報酬といった運転する行為への人件費など）は補助の対象とはなりません。

また、間接経費について補助を受け、利用者から受け取る金銭が燃料代、道路通行料及び駐車場料金の範囲内であれば、道路運送法の許可または登録は不要です。



補助対象になる	サービス運営に必要な間接費（予約の割り振りなどサービスの利用調整をする人件費）など
補助対象にならない	輸送に関する直接経費（車両リース代や車検代などの車両維持費、燃料代など）
道路運送法の扱い	利用者から受け取る金銭が燃料代、道路通行料及び駐車場料金の範囲内であれば許可・登録は不要です。

### ケース② 通所型サービス等における送迎を別主体が実施する場合の送迎

通所型サービス（たとえばサロンや体操教室）や一般介護予防事業への送迎で、目的地の主催者とは異なる主体が送迎だけ支援する場合、「訪問型サービスD」となり得ます。このケースでは、間接経費のほか、送迎にかかる実費や車両購入費なども補助（助成）の対象です。

【注意】補助対象は市町村が判断することとなっていますが、運送の対価が補助対象に含まれている場合には、道路運送法上の許可または登録が必要になります。



補助対象になる	<ul style="list-style-type: none"> <li>● サービス運営に必要な間接費（予約の割り振りなどサービスの利用調整をする人件費）など</li> <li>● 輸送に関する直接経費（車両リース代や車検代などの車両維持費、運転者への報酬といった運転する行為への人件費など）</li> <li>● 燃料代等送迎にかかる実費</li> <li>● 車両購入など</li> </ul>
補助対象にならない	上記以外
道路運送法の扱い	運送の対価を受け取った場合、許可または登録が必要となります。

# 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、乗り合い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り組みを進めることで、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を活用できることもあります。

補助となる対象経費は、次のA)、B)のとおりです。市町村の介護保険担当部局とよく情報交換・相談を行っていただき、具体的に補助を受けられる経費の範囲については十分にご相談下さい。

⇒ あわせて読みたい:「詳しく！訪問型サービスD」(p.11)

### A) 通院等への送迎前後に発生する付き添い支援を行う場合

通院等をする場合における送迎前後の付き添い支援であれば、介護予防・日常生活支援総合事業の「訪問型サービスD」に該当し、サービス利用調整(予約の割り振りなど)等の人件費といった間接経費が補助(助成)の対象となります。

あくまで付き添い部分についての支援となるため、移送に関する直接経費は補助の対象とはなりません。

### B) 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間接経費のほか、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。

なお、燃料代、道路通行料、駐車場料金については補助を受けない場合、これらの範囲において、利用者から金銭をうけとることが可能です。

# 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.15-16)。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.17-34)。



## ポイント

第一種運転免許で、自家用自動車を使って、移動サービスを提供するためには…

利用者から  
運送の対価をもらう 

利用者から  
金銭等をとらない

利用者から燃料代・  
道路通行料・駐車   
場料金だけをもらう

### 許可・登録モデル

- NPO 等が輸送するケースA …p.17
- 市町村が輸送するケースB …p.19
- 訪問介護員等が輸送する …p.21  
ケースC(4条ぶらさがり)

道路運送法の許可・登録が必要です

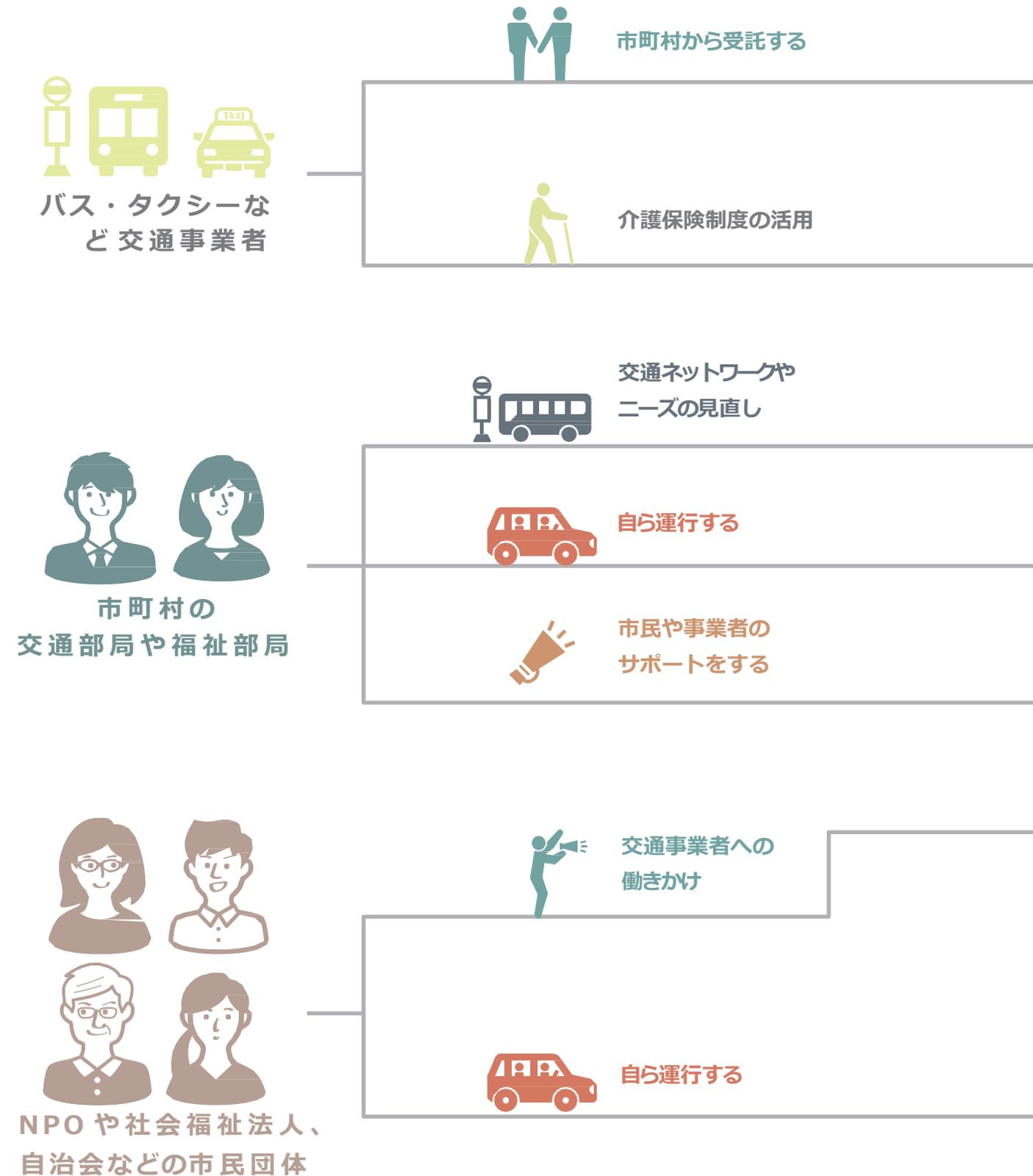
### 許可登録不要モデル

- 完全無料のケースA,B …………… p.23
- ガソリン代を負担してもらうケースC,D …… p.27
- 訪問型サービスDの一環になるケースE …… p.31
- 会費で運営するケースF …………… p.33

道路運送法の許可・登録は不要です

# 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。



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)



事業者が協力できること(p.13)

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 **B** 市町村が実施  
(自家用有償運送)

許可登録不要モデル **B** 市町村が実施

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.9)



詳しく!訪問型サービスD (p.11)

許可・登録モデル **C** 4条ぶら下がり  
(自家用有償運送)

許可登録不要モデル **E** 訪問型サービスD

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)

市町村が実施できる事業モデル

許可・登録モデル **B** 市町村が実施  
(自家用有償運送)

許可登録不要モデル **B** 市町村が実施

あわせて読みたい

事業者が協力できること(p.13)



サポートできる市民や事業者の事業モデル

許可・登録モデル **A** NPO等が実施  
(自家用有償運送)

許可登録不要モデル

**A** 利用者は無料 **E** 訪問型サービスD

**C** 利用者は実費を払う **F** 会費等で運営

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

許可・登録モデル **A** NPO等が実施  
(自家用有償運送)

許可登録不要モデル **D** 利用者は実費を払う  
(補助金なし)

**A** 利用者は無料 **E** 訪問型サービスD

**C** 利用者は実費を払う **F** 会費等で運営

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

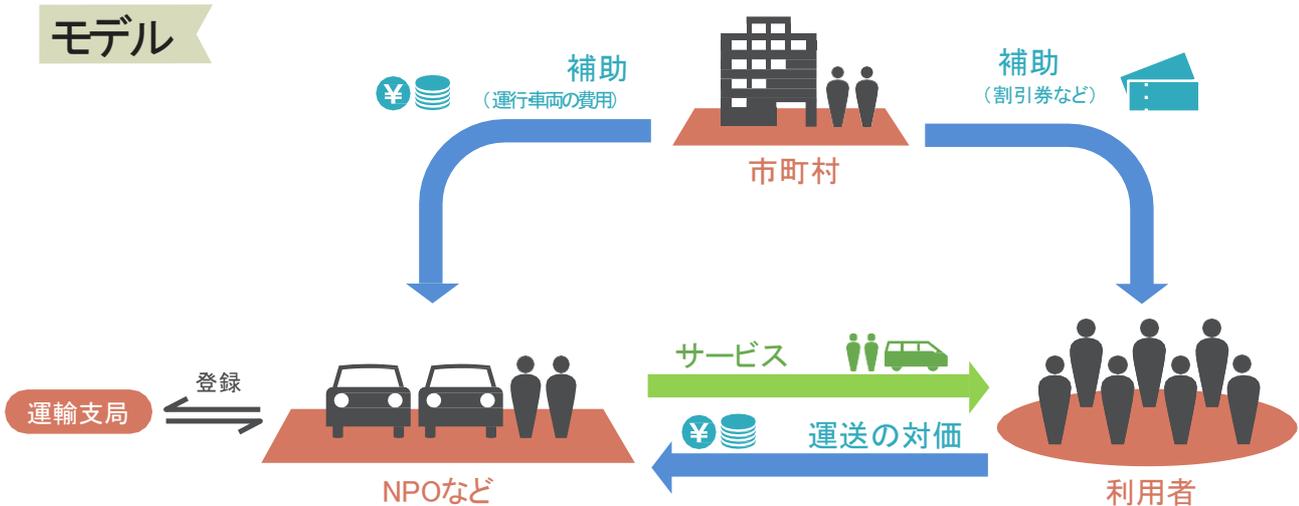
運転管理や運行業務を受託できる事業モデル

許可・登録モデル **B** 市町村が実施  
(自家用有償運送)

許可登録不要モデル **B** 市町村が実施

# 許可・登録モデル A (NPOなどによる輸送)

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)。



## 事例 NPO法人等の 自家用有償旅客運送によるサービス提供

- A市の公共交通空白地において、地域の住民がNPOを立ち上げ、自家用有償旅客運送の登録を受けて、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

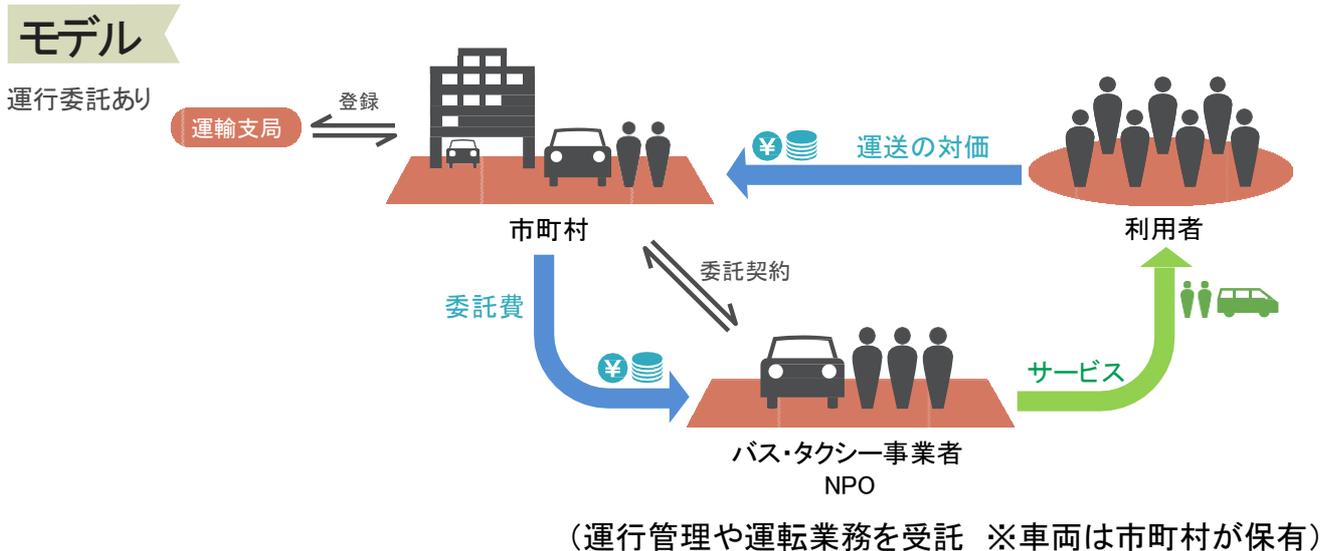
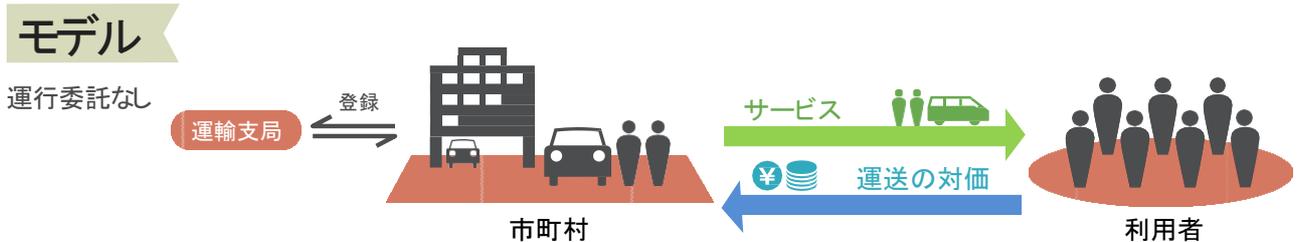
などが考えられます



法律・事業の位置づけ	道路運送法上の位置づけ	「自家用有償旅客運送」のうち <ul style="list-style-type: none"> <li>● 公共交通空白地有償運送</li> <li>● 福祉有償運送</li> </ul> のいずれかに該当します。
	道路運送法上の手続き	①地域における関係者の合意（法定協議会又は地域公共交通会議又は運営協議会）かつ ②道路運送法に基づく登録（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"> <li>● 介護施設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Dの補助対象となるケースがあります。</li> <li>● 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。</li> <li>● サービス対象者の半数以上が要支援者や基本チェックリストの該当者であれば、運営費の補助対象となるケースがあります。また、半数に満たなくても、要支援者・チェックリスト該当者の割合に応じた範囲で、運営費の補助を受けられる場合もあります。</li> </ul>
	利用者・対象者	<p>ひとつの市町村の区域内の住民で、かつ、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 公共交通空白地有償運送なら当該交通空白地の住民や親族等の会員等（複数乗車も可能）</li> <li>● 福祉有償運送なら身体障害者、要介護者、要支援者、基本チェックリスト該当者等（複数乗車には運営協議会の合意が必要）の会員等</li> </ul> <p>が対象となります。</p> <p>※ 地域の交通が著しく不便であること等の事情があることを市町村長が認めた場合には、来訪者や会員以外の輸送も可能</p>
運営	運送主体	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、非営利の法人格を有しない社団（自治会、町内会など）
	運行時の責任	実際に輸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	自家用車（白ナンバー）を使用できます。
	車両の費用	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運送主体が負担します。</li> <li>● 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。</li> </ul>
	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	運転者（ボランティア含む）への人件費や報酬の支払いも可能です。
	運行ルート・範囲	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 公共交通空白地有償運送：市町村内の交通空白地</li> <li>● 福祉有償運送：ドア・ツー・ドアの個別輸送</li> </ul>
	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"> <li>● 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）を行っている事例もあります。</li> <li>● 市町村が一部費用負担し、NPO等による輸送サービスを確保します。</li> <li>● 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、市町村が負担する場合があります。</li> </ul>

# 許可・登録モデル B（市町村による輸送）

利用者が所定の輸送の対価を負担し、市町村が自ら自家用有償旅客輸送の登録を受けて輸送サービスを実施することも可能です。（運行管理や運転業務をバス・タクシー事業者やNPO等へ運行を委託することも可能です。）ここでは、市町村が自家用有償旅客輸送の登録を受けて、実施するケースについて解説します。



## 事例

### 市町村が自ら登録を受けてバス等を運行

- B市の公共交通空白地域において、市が自ら自家用有償旅客輸送の登録を受けて、バス輸送や乗合輸送を運行。
- 輸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。

## ポイント

さらに活用可能な手法の例

- 運転者・車両管理・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

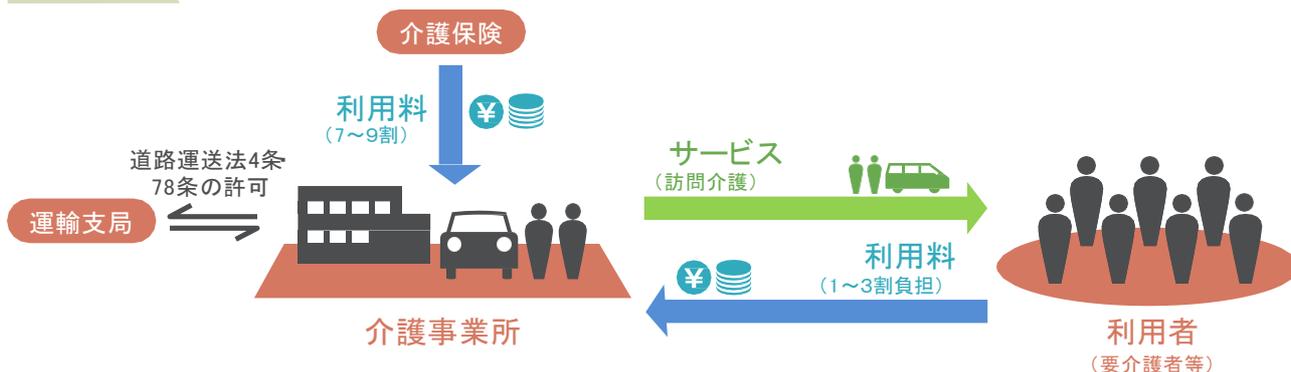


法律・事業の位置づけ	道路運送法上の位置づけ	<p>自家用有償旅客運送のうち</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●市町村運営有償運送（交通空白）</li> <li>●市町村運営有償運送（福祉）のいずれかに該当します。</li> </ul>
	道路運送法上の手続き	<p>①地域における関係者の合意（法定協議会又は地域公共交通会議又は運営協議会）かつ</p> <p>②道路運送法に基づく登録（地域を管轄する運輸支局等に登録申請）</p>
	介護予防・日常生活支援総合事業上の位置づけ	<p>—</p> <p>（市町村が運送主体のため位置づけはありません）</p>
	利用者・対象者	<p>ひとつの市町村の区域内の住民で、かつ、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●市町村運営有償運送（交通空白）なら当該交通空白地の住民等</li> <li>●市町村運営有償運送（福祉）なら身体障害者、要介護者、要支援者、基本チェックリスト該当者</li> </ul> <p>が対象となります。</p>
運営	運送主体	市町村が運送主体となりますが、運行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。
	運行時の責任	運行時の責任については、市町村が負うこととなります。
	運送車両	市町村が保有する自家用車（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
	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"> <li>●支払いが可能です（支払い金額に規制なし）。</li> <li>●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。</li> </ul>
	運行ルート・範囲	<ul style="list-style-type: none"> <li>●市町村運営有償運送（交通空白）→路線または運送の区域を定める必要がありません。複数乗車も可能です。</li> <li>●市町村運営有償運送（福祉）→市町村の区域を運送の区域として定めます。ドア・ツー・ドアの個別輸送を行います。</li> </ul>
	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"> <li>●市町村が運営費用を負担します。</li> </ul>	

# 許可・登録モデル C (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輸送サービスで、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



## 事例 タクシー事業者による福祉輸送サービス

- 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サービスを開始。
- 運賃は2kmまで530円、以後500mごとに110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、または 43 条許可、または 4 条福祉限定を受け、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。
	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"> <li>● 事業者（訪問・居宅介護等）と契約した個人（要介護認定者）</li> <li>● 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。</li> </ul>
運営	運送主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 介護事業所等の指定を受けた運送事業者（道路運送法第4条（一般旅客自動車運送事業）または法第43条（特定旅客自動車運送事業））</li> <li>● 道路運送法第4条に基づく福祉輸送事業限定許可（介護タクシー事業）及び道路運送法第78条第3項に基づく有償運送許可を受けた訪問介護員等</li> </ul>
	運行時の責任	道路運送法4条許可、または43条許可、または4条福祉限定を受けた事業者等が負うこととなります。
	運送車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自家用車（白ナンバー）を使用できます。</li> <li>● 事業者所有の車両や介護員所有車両で使用権限を有した車両を利用することができます。</li> </ul>
	車両の費用	運送主体が負担します。
	運転者	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運転者は道路運送法 78 条事業所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。</li> <li>● 3号に基づく有償運送許可を受ける必要があります。</li> </ul>
	運転者への支払い	運転者への人件費や報酬の支払いが可能です。
	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等に所定の運賃を支払います。
運営費用・助成	輸送サービス以外の乗降介助・身体介護が介護保険給付の対象となります。	

# 許可登録不要モデル A (NPO や社会福祉法人、自治会が実施)

利用者が全く負担せずに、NPOや社会福祉法人、自治会などが輸送サービスを運営するケースについて解説します。



## 事例 利用者負担なし・市町村補助なし

- 地域のボランティアが、同地域の社会福祉法人 D の空き車両を使用し、地域の輸送サービスを実施。
- 一切の費用は、ボランティアの自己負担や D が別の活動で集める自己資金などで賄う。
- 運転者はボランティア。 ● 利用者の負担は一切なし。

### ポイント

社会福祉法人の空き車両だけでなく、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。



## 事例 利用者負担なし・市町村補助あり

- NPO法人E が所有する車両を使用して、輸送サービスを実施。
- 運転者はボランティアを募り、無報酬。
- 利用者の負担は一切なし。
- 市町村からの補助以外の費用は、E が別の活動で集める自己資金などで賄う。

### ポイント

- 市町村から受けられる補助
- Dが所有する車両の購入費(あるいは市町村が所有する車両の無償貸与)
  - 車検等の法定の整備費用、修理費
  - 任意の自動車保険料
  - 輸送サービスの利用調整に係る人件費
  - 実際の運行に要した燃料代、道路通行料及び駐車場料金(NPO等が利用者から収受しない場合)

### ポイント

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。



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。
	道路運送法上の手続き	特段の手続きなし
	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"> <li>● 介護施設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Dの補助対象となるケースがあります。</li> <li>● サービス運営に必要な間接費（予約の割り振りなどサービスの利用調整をする人件費）などが補助対象となります。</li> <li>● サービス対象者の半数以上が要支援者や基本チェックリストの該当者であれば、運営費の補助対象となるケースがあります。また、半数に満たなくても、要支援者・チェックリスト該当者の割合に応じた範囲で、運営費の補助を受けられる場合もあります。</li> </ul>
	利用者・対象者	特段の要件なし
運営	運送主体	ボランティア団体、NPO、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、自治会、町内会など
	運行時の責任	運送主体であるNPO等が、運行の実施とその結果について責任を負うことになります。
	運送車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自家用車（白ナンバー）を使用できます。</li> <li>● 運送主体の所有車両・リース車両を使用できます。</li> <li>● 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。</li> <li>● 無償貸与してもらった地域住民の車両を使用することも可能です。</li> </ul>
	車両の費用	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運送主体が負担します。</li> <li>● 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。</li> <li>● 市町村が所有する車両を無償貸与してもらうことも可能です。</li> </ul>
	運転者	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 第一種運転免許で運転可能です。</li> <li>● 運転者は運送主体の職員又はボランティアです。</li> </ul>
	運転者への支払い	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用者から運転者に運送の対価となるような報酬や謝礼を支払うことはできません。</li> <li>● 運転者の人件費や報酬をNPO等が支払った場合、NPO等と運転者の間で「有償での運送行為」が成立することとなり得るため、道路運送法上の許可・登録が必要な場合があります（運転者がNPO等の職員として、その管理監督や責任の下にある場合を除く。）。</li> </ul>
	運行ルート・範囲	特段の要件なし
	運送の対価	利用者の負担なし（完全に無償）
	運営費用・助成	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 別事業の収益や寄附などの輸送サービスとは無関係な財源を活用します（「別事業の収益」と輸送サービスとの間に密接な関係が認められる場合や、「寄附」が運送の対価にあたる場合には、許可登録が必要です。）。</li> <li>● 社会貢献の一環として、サービスにかかる費用をすべて自ら負担する場合もあります。</li> <li>● 市町村が可能な補助や支援については、例えば以下のものがあります。 <ul style="list-style-type: none"> <li>≫ 運送に要した燃料代、道路通行料、駐車料金（NPO等が利用者から収受しない場合）</li> <li>≫ 輸送サービスの利用調整に係る人件費</li> </ul> </li> <li>● 補助に関する留意事項 <ul style="list-style-type: none"> <li>≫ 運転者の人件費や報酬について、補助することはできません。また、補助した経費分が、運転者に還流しないよう留意する必要があります。</li> <li>≫ NPO等が運送行為に対するものと特定される補助や支援を受給している場合、道路運送法上の許可・登録が必要な場合があります。</li> </ul> </li> <li>● その他、ご不明な点については運輸支局にご相談ください。</li> </ul>

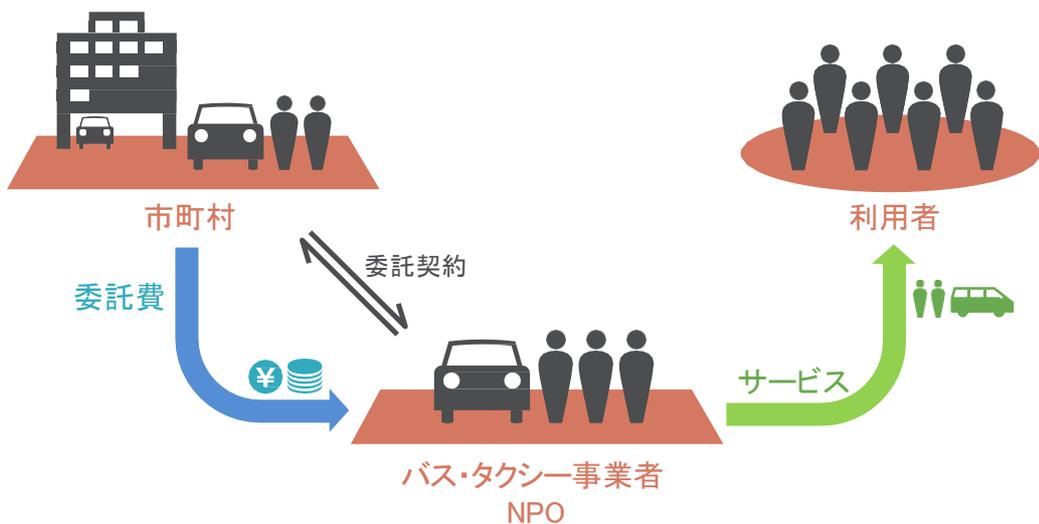
# 許可登録不要モデル B (市町村が実施)

市町村が主体となって、利用者が一切負担しない形式で、コミュニティバス輸送や乗合輸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や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 運行委託なし



## モデル 運行委託あり



(運行管理や運転業務を受託 ※車両は市町村が保有)

## 事例 市町村が全額負担し運行

- 車両は、F市が使用権限を有する車両（市の所有車又はリース車両）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市が全て負担します。運行時の責任はF市が全て負います。

※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。



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。
	道路運送法上の手続き	特段の手続きなし
	介護予防・日常生活支援総合事業上の位置づけ	— (市町村が運送主体のため位置づけはありません)
	利用者・対象者	特段の要件なし
運営	運送主体	市町村
	運行時の責任	運行時の責任については、市町村が負うことになります。
	運送車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自家用車(白ナンバー)を使用します。</li> <li>● 車両は、市町村が使用権限を有する車両(市町村の所有車又はリース車両など)を使用します。</li> </ul>
	車両の費用	市町村が負担します。
	運転者	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 第一種運転免許で運転可能です。</li> <li>● 運転者は運送主体の職員又は運転業務を事業者へ委託することも可能です。</li> </ul>
	運転者への支払い	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 支払いが可能です(支払い金額に規制なし)。</li> <li>● 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。</li> </ul>
	運行ルート・範囲	特段の要件なし
	運送の対価	利用者の負担なし
	運営費用・助成	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市町村が自らの事業として、利用者から運送の対価を受け取らず、全ての費用を負担して輸送サービスを提供します。</li> <li>● 運転業務はバス・タクシー事業者、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、任意の自動車保険料を含め必要な費用は、委託費として、市町村が全て負担することになります。</li> </ul>

# 許可登録不要モデル C（利用者負担あり、自治体からの補助金あり、運送主体は様々）

利用者が実際の運行に要した燃料代、道路通行料、駐車場料金のみ負担し、輸送サービスを行うケースについて解説します。その他の費用をすべて輸送サービスの提供主体が負担して運行する場合、道路運送法上の許可・登録をせずにサービスの提供が可能です。運営主体は様々です。

## モデル



## ポイント

- 市町村から、Gが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。



## 事例 利用者がガソリン代等のみ負担

- NPO 法人G が、輸送サービスを提供。
- 利用者は実際の運行に要したガソリン代、道路通行料及び駐車場料金を負担する。
- 上記の利用者の実費負担を超える費用は、Gが別の活動で集める寄付金などで賄う。（※「別事業の収益」と輸送サービスとの間に密接な関係が認められる場合や、寄付金が運送の対価にあたる場合には、許可登録が必要。）
- G が所有する車両を使用。 ● 運転者はGの職員又はボランティア

## 事例 利用者が実際の運行 1kmごとに決まったガソリン代を負担

- NPO法人Hが、輸送サービスを提供。
- 利用者は実際の運行に要した燃料代として1kmあたり24円を負担する。（※燃料代は市町村の取り組みとして実施される実証実験の結果に基づき算出し、定期的の実態と乖離がないか確認する。燃費やガソリン価格の算出根拠を明らかにして計算することも可能。）
- 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。
- Hがリースする車両を使用。
- 運転者はボランティア（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）

## ポイント

- NPO等が運送行為に対するものと特定される補助や支援を受給している場合、道路運送法上の許可・登録が必要な場合があります。
- 市町村から、Hが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も可能です。



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。
	道路運送法上の手続き	特段の手続きなし
	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"> <li>● 介護施設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Dの補助対象となるケースがあります。</li> <li>● サービス運営に必要な間接費(予約の割り振りなどサービスの利用調整をする人件費)などが補助対象となります。</li> <li>● サービス対象者の半数以上が要支援者や基本チェックリストの該当者であれば、運営費の補助対象となるケースがあります。また、半数に満たなくても、要支援者・チェックリスト該当者の割合に応じた範囲で、運営費の補助を受けられる場合もあります。</li> </ul>
	利用者・対象者	特段の要件なし
運営	運送主体	ボランティア団体、NPO、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、自治会、町内会など
	運行時の責任	運送主体であるNPO等が、運行の実施とその結果について責任を負うことになります。
	運送車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自家用車(白ナンバー)を使用できます。</li> <li>● 運送主体の所有車両・リース車両を使用できます。</li> <li>● 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。</li> <li>● 無償貸与してもらった地域住民の車両を使用することも可能です。</li> </ul>
	車両の費用	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運送主体が負担します。</li> <li>● 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。</li> <li>● 市町村が所有する車両を無償貸与してもらうことも可能です。</li> </ul>
	運転者	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 第一種運転免許で運転可能です。</li> <li>● 運転者は運送主体の職員又はボランティアです。</li> </ul>
	運転者への支払い	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用者から運転者に運送の対価となるような報酬や謝礼を支払うことはできません。</li> <li>● 運転者の人件費や報酬をNPO等が支払った場合、NPO等と運転者の間で「有償での運送行為」が成立することとなり得るため、道路運送法上の許可・登録が必要な場合があります(運転者がNPO等の職員として、その管理監督や責任の下にある場合を除く。)</li> </ul>
	運行ルート・範囲	特段の要件なし
	運送の対価	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用者から受け取ることができる金銭等の額は、運送に要した燃料費、道路通行料及び駐車場代のみです。</li> <li>● 上記以外の費用(保険料等)の負担を求めることはできません。</li> </ul>
	運営費用・助成	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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います。</li> <li>● 市町村が可能な補助や支援については、例えば以下のようなものがあります。 <ul style="list-style-type: none"> <li>≫ 輸送サービスの利用調整に係る人件費</li> <li>≫ 運転者の人件費や報酬について、補助することはできません。また、補助した経費分が、運転者に還流しないよう留意する必要があります。</li> </ul> </li> <li>● 補助に関する留意事項 <ul style="list-style-type: none"> <li>≫ NPO等が運送行為に対するものと特定される補助や支援を受給している場合、道路運送法上の許可・登録が必要な場合があります。</li> </ul> </li> </ul>

# 許可登録不要モデル D（利用者負担あり、自治体からの補助金なし、運用主体は様々）

利用者が燃料代として定額（例：3kmごとに100円など）を負担し、運送を行うケースについて解説します。不足費用は主に寄付金で賄います。

## モデル



## 事例 利用者がガソリン代のみ負担

- NPO 法人 J が、輸送サービスを提供。
- 利用者はガソリン代として3kmごとに100円を負担する。※燃料代は、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。
- 利用者から受け取ったガソリン代を超える費用は、J が別の活動で集める寄付金、自治体からの補助金、助成金などで賄う。※「別事業の収益」と輸送サービスとの間に密接な関係が認められる場合や、寄付金が運送の対価にあたる場合には、許可登録が必要。
- J が所有する車両を使用。
- 運転者は J の職員又は無報酬のボランティア

## 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。
- 「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」の通達には、燃料代を新車販売時に公表されている燃費を基準にする算定する方法と、市町村の実証実験に基づいて算定する方法が例示されています。
- 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認められています。

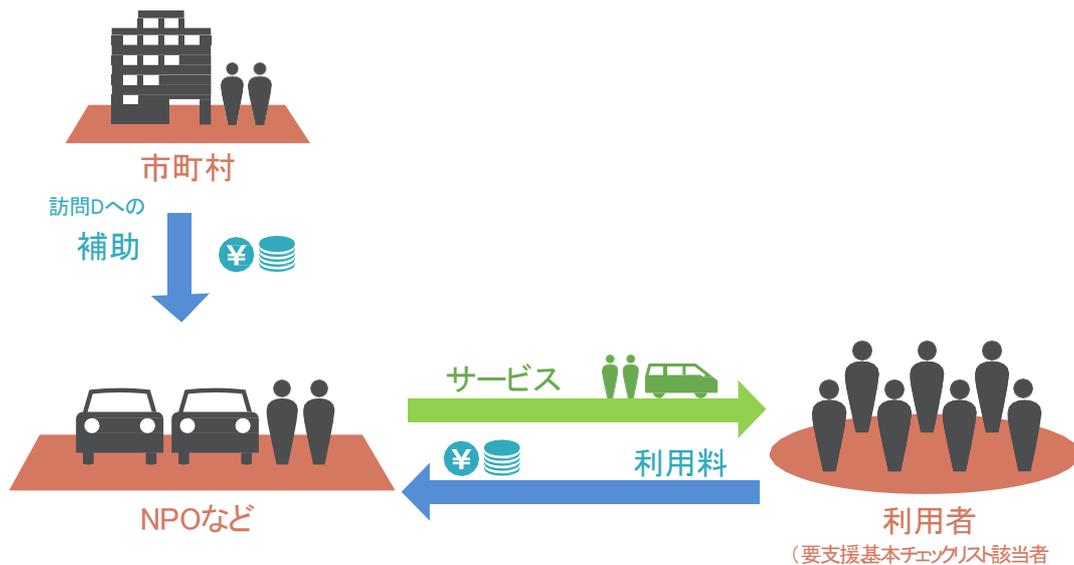


法律・事業の位置づけ	道路運送法上の位置づけ	運送の対価を受け取らないため、道路運送法上の許可または登録は不要です。
	道路運送法上の手続き	特段の手続きなし
	介護予防・日常生活支援総合事業上の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 介護施設や病院への送迎を行う等、介護予防・日常生活支援総合事業の対象になる場合、訪問型サービスDの補助対象となるケースがあります。</li> <li>● サービス運営に必要な間接費（予約の割り振りなどサービスの利用調整をする人件費）などが補助対象となります。</li> <li>● サービス対象者の半数以上が要支援者や基本チェックリストの該当者であれば、運営費の補助対象となるケースがあります。また、半数に満たなくても、要支援者・チェックリスト該当者の割合に応じた範囲で、運営費の補助を受けられる場合もあります。</li> </ul>
	利用者・対象者	特段の要件なし
運営	運送主体	ボランティア団体、NPO、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、自治会、町内会など
	運行時の責任	運送主体であるNPO等が、運行の実施とその結果について責任を負うことになります。
	運送車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自家用車（白ナンバー）を使用できます。</li> <li>● 運送主体の所有車両・リース車両を使用できます。</li> <li>● 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。</li> <li>● 無償貸与してもらった地域住民の車両を使用することも可能です。</li> </ul>
	車両の費用	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運送主体が負担します。</li> <li>● 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。</li> <li>● 市町村が所有する車両を無償貸与してもらうことも可能です。</li> </ul>
	運転者	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 第一種運転免許で運転可能です。</li> <li>● 運転者は運送主体の職員又はボランティアです。</li> </ul>
	運転者への支払い	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用者から運転者に運送の対価となるような報酬や謝礼を支払うことはできません。</li> <li>● 運転者の人件費や報酬をNPO等が支払った場合、NPO等と運転者の間で「有償での運送行為」が成立することとなり得るため、道路運送法上の許可・登録が必要な場合があります（運転者がNPO等の職員として、その管理監督や責任の下にある場合等を除く。）。</li> </ul>
	運行ルート・範囲	特段の要件なし
	運送の対価	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用者から受け取ることができる金銭等の額は、運送に要した燃料費、道路通行料及び駐車場代のみです。</li> <li>● 上記以外の費用（保険料等）の負担を求めるとはできません。</li> </ul>
	運営費用・助成	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 上記の利用者から燃料費、道路通行料、駐車場代負担を超える費用は、運送主体Gが別の活動で集める寄付金などで賄います。</li> <li>● 補助に関する留意事項 <ul style="list-style-type: none"> <li>≫ NPO等が運送行為に対するものと特定される補助や支援を受給している場合、道路運送法上の許可・登録が必要な場合があります。</li> </ul> </li> </ul>

# 許可登録不要モデル E（訪問型サービスDとして実施する送迎、運送主体は様々）

介護予防・日常生活支援総合事業の一類型である訪問型サービスD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



## 事例

### 利用者が支援サービスの利用料を負担

- NPO 法人K が、輸送サービスを提供。
- 利用者は利用料として1 時間あたり800円を負担する(付添支援、家事支援等が中心となるサービスにおいて輸送サービスを実施)。
- 上記の利用者の利用料を超える費用は、訪問型サービスDの補助金などで賄う。
- ボランティアが所有する車両を使用。
- 運転者はボランティア

## ポイント

市町村から、K が行うサービス運営に必要な間接費(予約の割り振りなどサービスの利用調整をする人件費)について補助を受けることも可能です。



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。
	道路運送法上の手続き	特段の手続きなし
	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"> <li>● 訪問型サービスDの補助対象です。</li> <li>● サービス運営に必要な間接費(予約の割り振りなどサービスの利用調整をする人件費)などが補助対象となります。</li> <li>● サービス対象者の半数以上が要支援者や基本チェックリストの該当者であれば、運営費の補助対象となるケースがあります。また、半数に満たなくても、要支援者・チェックリスト該当者の割合に応じた範囲で、運営費の補助を受けられる場合もあります。</li> </ul>
	利用者・対象者	要支援者・基本チェックリスト該当者
運営	運送主体	市町村、ボランティア団体、NPO、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、自治会、町内会など
	運行時の責任	運送主体であるNPO等が、運行の実施とその結果について責任を負うことになります。
	運送車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自家用車(白ナンバー)を使用できます。</li> <li>● 運送主体の所有車両・リース車両を使用できます。</li> <li>● 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。</li> <li>● 無償貸与してもらった地域住民の車両を使用することも可能です。</li> </ul>
	車両の費用	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 付き添い支援の場合、運送主体が負担します。</li> <li>● 通所型サービスや一般介護予防事業への送迎で、目的地の主体者とは異なる主体が送り迎えだけ支援する場合、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。</li> <li>● 市町村から、所有する車両を無償貸与してもらうことも可能です。</li> </ul>
	運転者	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 第一種運転免許で運転可能です。</li> <li>● 運転者は運送主体の職員又はボランティアです。</li> </ul>
	運転者への支払い	利用者又はNPO等が運転者に運送の対価となるような報酬や謝礼を支払うことはできません。
	運行ルート範囲	介護予防ケアプランの範囲
	運送の対価	利用者が利用料として負担(例:1時間あたり800円など。ただし付添支援、家事支援などと一律の料金とする必要があります。)
	運営費用・助成	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 上記の利用者の利用料を超える費用は、訪問型サービスDの補助金などで賄います。</li> <li>● 市町村が可能な補助や支援については、例えば以下のものがあります。 <ul style="list-style-type: none"> <li>≫ (NPO等が利用者から収受しない場合)運送に要した燃料代、道路通行料、駐車料金</li> <li>≫ 輸送サービスの利用調整に係る人件費</li> <li>≫ 運転者の人件費や報酬について、補助することはできません。また、補助した経費分が、運転者に還流しないよう留意する必要があります。</li> </ul> </li> <li>● 補助に関する留意事項 <ul style="list-style-type: none"> <li>≫ NPO等が運送行為に対するものと特定される補助や支援を受給している場合、道路運送法上の許可・登録が必要な場合があります。</li> </ul> </li> </ul>

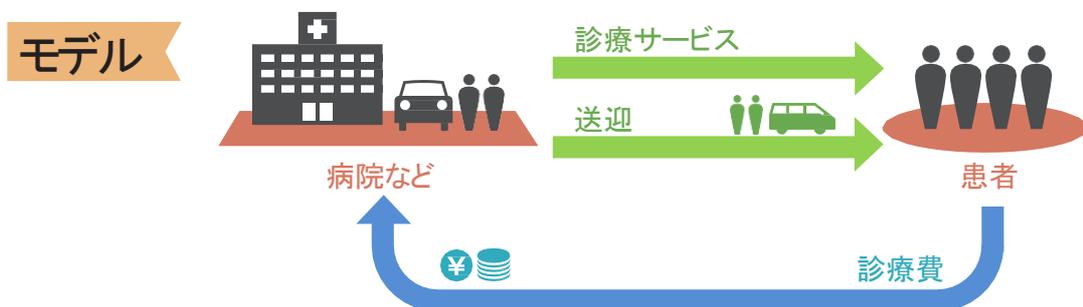
# 許可登録不要モデル F (会費や施設利用料で運営)

利用者が運送の対価は負担しないけれど、会費や施設利用料等を負担するケースについて解説します。



## 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、付添支援、家事支援が中心となる助け合いサービスにおいて送迎も実施。
- 会員は登録した団地住民
- 年会費1000円。利用料は30分300円(付添支援、家事支援など一律)。
- 運転者はボランティア
- ボランティアの持ち込み車両を使用
- 利用者負担以外の収入はなし



## 事例 病院での診療サービスを目的とした送迎

- 病院Mが通院患者を病院まで送迎
- 送迎を利用する者としないうとで支払う金銭は変わらない

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。
	道路運送法上の手続き	特段の手続きなし
	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"> <li>● 介護施設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Dの補助対象となるケースがあります。</li> <li>● サービス運営に必要な間接費(予約の割り振りなどサービスの利用調整をする人件費)などが補助対象となります。</li> <li>● サービス対象者の半数以上が要支援者や基本チェックリストの該当者であれば、運営費の補助対象となるケースがあります。また、半数に満たなくても、要支援者・チェックリスト該当者の割合に応じた範囲で、運営費の補助を受けられる場合もあります。</li> </ul>
	利用者・対象者	対象となる会の会員や、施設の利用者
運営	運送主体	ボランティア団体、NPO、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、自治会、町内会など
	運行時の責任	運送主体であるNPO等が、運行の実施とその結果について責任を負うことになります。
	運送車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自家用車(白ナンバー)を使用できます。</li> <li>● 運送主体の所有車両・リース車両を使用できます。</li> <li>● 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。</li> <li>● 無償貸与してもらった地域住民の車両を使用することも可能です。</li> </ul>
	車両の費用	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運送主体が負担します。</li> <li>● 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。</li> <li>● 市町村から、所有する車両を無償貸与してもらうことも可能です。</li> </ul>
	運転者	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 第一種運転免許で運転可能です。</li> <li>● 運転者は運送主体の職員又はボランティアです。</li> </ul>
	運転者への支払い	利用者又はNPO等から運転者に運送の対価となるような報酬や謝礼を支払うことはできません。
	運行ルート・範囲	施設を利用する一環として行われる送迎の範囲で、運送が可能です。
	運送の対価	利用者が会費や施設利用料等を負担する場合、会の運営全般に関する経費や施設使用に係る経費として負担している限りにおいては、運送の対価とはみなされません。
	運営費用・助成	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 会費等によって、運行に必要な費用(燃料代、道路通行料及び駐車場代)やサービス運営に必要な間接費(予約の割り振りなどサービスの利用調整をする人件費など)を捻出します。</li> <li>● 市町村が可能な補助や支援については、例えば以下のものがあります。 <ul style="list-style-type: none"> <li>≫ 輸送サービスの利用調整に係る人件費</li> <li>≫ 運転者の人件費や報酬について、補助することはできません。また、補助した経費分が、運転者に還流しないよう留意する必要があります。</li> </ul> </li> <li>● 補助に関する留意事項 <ul style="list-style-type: none"> <li>≫ NPO等が運送行為に対するものと特定される補助や支援を受給している場合、道路運送法上の許可・登録が必要な場合があります。</li> </ul> </li> </ul>

# 解説！会費や施設利用料などを受け取る場合

## （例 1）自治会で輸送サービスを行っている場合

利用者が、会（自治会等）の運営に要する経費として会費を支払っており、希望する会員のみ輸送サービスを提供し、運送の対価は求めない場合

輸送サービスを利用する人も利用しない人も、会費は同じであれば、運送の対価が特定されませんので、許可・登録は不要です。

もし輸送サービスを利用する会員が会費 5000 円で、利用しない会員が 3000 円というように会費が違う場合は、運送の対価が特定されますので、許可・登録が必要となります。

会費が同じなので OK	会費（輸送サービスあり）3000 円
	会費（輸送サービスなし）3000 円
会費が違うので NG	会費（輸送サービスあり）5000 円
	会費（輸送サービスなし）3000 円



## （例 2）高齢者サロンやデイサービス等の送迎

利用者が施設利用料を支払って、高齢者サロンやデイサービス等の施設の利用をしている場合に、当該施設へ利用者を送迎するための輸送を提供し、送迎に係るコストは求めない場合

サロンやデイサービスなどの施設が、施設の利用を目的として利用者を送迎するための輸送を行っている場合、通常は送迎も含めてひとつのサービスとみなしますので、道路運送法の規制の対象にならず、許可・登録は不要です。

ただし、送迎サービスを利用する人としらない人で、施設利用料が違う場合は、送迎サービスが独立したサービスとみなされますので、許可・登録が必要になります。

利用料が同じなので OK	サロン利用料（送迎つき）2000 円
	サロン利用料（送迎なし）2000 円
利用料が違うので NG	サロン利用料（送迎つき）2000 円
	サロン利用料（送迎なし）2500 円



### (例 3) 家事・身辺援助サービスの一環として送迎をする場合

家事・身辺援助の提供が中心となるサービスにおいて、そのサービスの一環として輸送サービスを提供し、運送の対価を求めない場合

家事や身辺援助が中心となるサービスにおいて、車両による送迎を行い、運送の対価を求めない場合や、家事や身辺援助が中心となるサービスを実施するなかで、結果的に送迎のみのサービスが提供されたとしても、あくまでサービス全体では家事や身辺援助が中心となるサービスが提供されている場合は、許可・登録は不要です。たとえば、買い物の付き添いをした場合に、車に乗ってスーパーへ行っても歩いてスーパーに行っても料金が同じであれば、許可・登録は不要です。

車に乗ってスーパーに行った場合はプラス100円という料金体系になっていたり、付き添い20分200円、送迎10分200円など、送迎固有の対価を受け取るような場合は、運送の対価が特定されますので、許可・登録が必要となります。

料金が同じなので OK	買い物支援(送迎つき)	30分 300円
	買い物支援	30分 300円
料金が違うので NG	買い物支援(送迎つき)	30分 350円
	買い物支援	30分 300円



参考資料:「道路運送法における登録又は許可を要しない運送の様態について」(国土交通省)

## 「許可・登録を要しない輸送」のQ&A

### Q1 モノや謝金は運送の対価にあたる？

利用者から実際の運行に要した燃料代、道路通行料及び駐車場料金を受け取ることに加えて、ある時、「うちでたくさん取れたからお裾分け」と自宅で採れた果物を渡されました。その果物を、運転者がそのまま受け取っても良いのでしょうか。

**A. 運送の対価にあたりませんので、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。

### Q2

### 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、道路通行料及び駐車場料金を都度計算して受け取るのではなく、利用者から輸送一回につき100円と決めて受け取る場合、「運送の対価」にあたりますか？

**A. 実証実験の結果に基づき算出された、実際の運行に要する燃料代・道路通行料・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・駐車場料を超えると、道路運送法の許可・登録が必要です。

「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」の通達には、燃料代を新車販売時に公表されている燃費を基準にする算定する方法と、市町村の実証実験に基づく算定する方法が例示されています。ただし、燃料費の変動等に応じて一定期間で設定を見直したほうが良いでしょう。

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。

### Q3

### 実費に加えて「付き添い費」をもらうのはOK？

利用者から実際の運行に要した燃料代・道路通行料・駐車場代を受け取ることに加えて、輸送一回300円を運転者が利用者から受け取っています。「付き添い費」ということにしていますが、「運送の対価」になりますか？

**A. それは運送の対価にあたりますので、道路運送法の許可・登録が必要です。**

受け取った金額の「名目」ではなく、燃料代・道路通行料・駐車場代の範囲を「超えるか否か」で判断します。この場合、実費に加えて金銭を受け取っているため、道路運送法の許可・登録が必要です。

#### Q4 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」にあたりますか？

##### A. 仲介手数料は「運送の対価」にはあたりません。

ただし、手数料が運転ボランティアに渡り、実際の運行に要した燃料代・道路通行料・駐車場代を超えた金銭を収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、収受する金銭の内訳を利用者に周知する等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。

#### Q5 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輸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。

#### Q6 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、燃料代以外の車検や保険料などの車両維持費の実費を車両の所有者に支払う場合には、車両の所有者が車両を有償で貸し渡すこととなるため、レンタカー事業の許可が必要です。また、車両維持費の実費として、燃料代・道路通行料・駐車場料金を超える金銭を収受すると許可又は登録が必要です。

# 用語集

## あ

**運営協議会** 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宰して、NPO 等が実施する自家用有償運送の区域や運送の対価について話し合う場です。

**運送の対価** 運転手の人件費、車両償却費、保険料などの、運送サービスそのものへの対価です。

## か

**介護保険制度** 40 歳以上のすべての人が加入している社会保険です。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しくみです。

**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介護予防・生活支援サービス事業と、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。

**過疎地有償運送** 自家用有償旅客運送の一形態として、平成27年に「公共交通空白地有償運送」に変わる前の名称です。

**基本チェックリスト** 地域包括支援センターや市町村窓口において、生活の困りごと等の相談に来た高齢者に対して実施し、必要なサービスへ簡便につなぐためのチェックリストです。

**ケアプラン** 要支援・要介護の認定を受けたら、必要な支援サービスを書いた「ケアプラン」をつくります。地域包括支援センターや居宅介護支援事業所が作成してくれます。

**公共交通空白地有償運送** NPO 法人など市町村以外の団体が、交通空白地の住民に対して行う自家用有償運送のことです。発地又は着地が交通空白地である必要があります。

**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・登録を要しない輸送」のことを「互助モデル」と呼ぶこともあります。

## さ

**自家用有償旅客運送** 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です。

**市町村運営有償運送** 市町村が行う自家用有償運送には、交通空白輸送と市町村福祉輸送があり、2 つをまとめて「市町村運営有償運送」と呼びます。

**市町村運営有償運送(交通空白輸送)** 市町村が、交通空白地の住民に対して行う自家用有償運送のことです。

**市町村福祉輸送** 市町村が、高齢者や障害者などに対して行う自家用有償運送のことです。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。

## 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、公共交通網を維持・活性化するための計画づくりについて定めた法律です。
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た体制のことです。
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自家用有償運送の登録を担当する国交省の部署です。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、市町村が実施する自家用有償旅客運送のルートや運賃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。自家用有償運送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	NPO法人など市町村以外の団体が、高齢者や障害者などに対して行う自家用有償旅客運送のことです。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公共交通網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、地方公共交通会議)と兼ねることができます。
訪問型サービスD	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輸送サービスで、要支援・要介護者が利用出来ます。



## お近くの運輸支局

北海道 運輸局	札幌運輸支局	011-731-7167	(輸送担当)
	函館運輸支局	0138-49-8863	(輸送担当)
	旭川運輸支局	0166-51-5272	(輸送担当)
	室蘭運輸支局	0143-44-3012	(輸送担当)
	釧路運輸支局	0154-51-2514	(輸送担当)
	帯広運輸支局	0155-33-3286	(輸送担当)
	北見運輸支局	0157-24-7631	(輸送担当)
東北 運輸局	青森運輸支局	017-739-1502	(輸送担当)
	岩手運輸支局	019-638-2155	(輸送担当)
	宮城運輸支局	022-235-2517	(輸送担当)
	秋田運輸支局	018-863-5813	(輸送担当)
	山形運輸支局	023-686-4712	(輸送担当)
	福島運輸支局	024-546-0345	(代表)
	関東 運輸局	茨城運輸支局	029-247-5348
栃木運輸支局		028-658-7011	(輸送担当)
群馬運輸支局		027-263-4440	(輸送担当)
千葉運輸支局		043-242-7335	(輸送担当)
埼玉運輸支局		048-624-1835	(代表)
東京運輸支局		03-3458-9233	(輸送担当)
神奈川運輸支局		045-939-6801	(輸送担当)
北陸信越 運輸局	山梨運輸支局	055-261-0880	(輸送担当)
	新潟運輸支局	025-285-3124	(輸送担当)
	長野運輸支局	026-243-4603	(輸送担当)
	富山運輸支局	076-423-0893	(輸送担当)
	石川運輸支局	076-291-7854	(代表)
中部 運輸局	愛知運輸支局	052-351-5312	(輸送担当)
	静岡運輸支局	054-261-2898	(輸送担当)

近畿 運輸局	岐阜運輸支局	058-279-3714	(輸送担当)
	三重運輸支局	059-234-8411	(輸送担当)
	福井運輸支局	0776-34-1602	(輸送担当)
	大阪運輸支局	072-822-6733	(輸送担当)
	京都運輸支局	075-681-9765	(輸送担当)
	奈良運輸支局	0743-59-2151	(輸送担当)
	滋賀運輸支局	077-585-7253	(輸送担当)
神戸運輸 監理部 中国 運輸局	和歌山運輸支局	073-422-2138	(輸送担当)
	兵庫陸運部	078-453-1104	(輸送担当)
	広島運輸支局	082-233-9166	(代表)
	鳥取運輸支局	0857-22-4154	(代表)
	島根運輸支局	0852-38-8111	(代表)
	岡山運輸支局	086-286-8121	(代表)
	山口運輸支局	083-922-5335	(代表)
四国 運輸局	徳島運輸支局	088-641-4811	(輸送担当)
	香川運輸支局	087-882-1357	(輸送担当)
	愛媛運輸支局	089-956-1563	(輸送担当)
	高知運輸支局	088-866-7311	(輸送担当)
	九州 運輸局	福岡運輸支局	092-673-1191
佐賀運輸支局		0952-30-7271	(輸送担当)
長崎運輸支局		095-839-4747	(輸送担当)
熊本運輸支局		096-369-3155	(輸送担当)
大分運輸支局		097-558-2107	(輸送担当)
宮崎運輸支局		0985-51-3952	(輸送担当)
鹿児島運輸支局		099-261-9192	(輸送担当)
沖縄総合 事務局	陸運事務所	098-877-5140	(代表)

このパンフレットについてのお問い合わせは

国土交通省 総合政策局 交通政策課

TEL:03-5253-8275