

# 高齢者の移動手段の確保に 向けた環境整備について

---

2018年6月1日

国土交通省 関東運輸局  
交通政策部 交通企画課

# 1. 高齢者の移動手段の確保を巡る最近の動き

2016年11月

- 高齢運転者の関わる重大事故が相次いで発生 → 対策の検討が急務に

2016年11月

- 関係閣僚会合開催（警察庁、国土交通省、厚生労働省、総務省等 参加）
- 総理指示において『高齢者の移動手段の確保』がテーマに

【総理指示】以下の点について、対策を早急に講じるよう指示

- ① 改正道路交通法の円滑な施行
- ② **社会全体で高齢者の生活を支える体制の整備**
- ③ 更なる対策の必要性の検討

2017年3月

- 国土交通省内に「**高齢者の移動手段の確保に関する検討会**」設置

2017年6月

- 「**検討会**」**中間とりまとめ公表**  
→ 高齢者の移動手段の選択肢を増やす視点から取組施策を提案

## 2. 『検討会』中間とりまとめ

### 高齢者の移動手段の確保に関する検討会 中間とりまとめ概要 【2017年6月公表】

#### 具体的方策

##### 1. 公共交通機関の活用

- ・ 高齢者の公共交通機関利用促進策に対する地方公共団体の助成の働きかけ
- ・ 乗合タクシー等高齢者が利用しやすいサービスの導入に向けた地方公共団体等との連携
- ・ タクシーの相乗り促進  
⇒ 配車アプリを活用した実証実験【平成29年度中実施】
- ・ 過疎地域におけるサービス維持のための取組

##### 2. 貨客混載等の促進

- ・ 貨客混載の推進  
⇒ 過疎地域における旅客運送と貨物運送のかけもち  
【平成29年6月末までに結論】
- ・ スクールバス等への混乗

##### 3. 自家用有償運送の活用

- ・ 検討プロセスのガイドライン化  
⇒ 市町村等が行う自家用有償運送の導入の円滑化  
【平成29年度中実施】
- ・ 市町村が主体となる自家用有償運送の活用の円滑化
- ・ 地方公共団体等に対する制度の周知徹底

##### 4. 許可・登録を要しない輸送（互助による輸送）の明確化

- ・ ルールの明確化  
⇒ 道路運送法上の「許可・登録を要しない輸送」について、ガソリン代等の他に一定の金額を収受することが可能な範囲を明確化【平成29年度中検討・結論】  
⇒ 営利を目的としない「互助」による輸送のためにNPOが自治体の車両を活用するなど、輸送の対価に当たらない支援を例示【平成29年9月までに実施】
- ・ 実施にあたっての条件整備
- ・ 「互助」による輸送の導入に関する情報提供

##### 5. 福祉行政との連携

- ・ 介護サービスと輸送サービスの連携  
⇒ 地域における運輸部門と福祉部門の連携強化  
【速やかに周知】  
⇒ 介護保険制度と連携した輸送サービスの明確化・普及拡大【平成29年7月までに実施】

##### 6. 地域における取組に対する支援

- ・ 地方運輸局の取組強化
- ・ 制度・手続等の周知徹底
- ・ 地域主体の取組の推進

### 3. 道路運送法の枠組み (1) 法の趣旨

#### 道路運送法の趣旨

(目的) 道路運送事業の運営を適正かつ合理的なものとすることにより、道路運送の利用者の利益を保護するとともに、道路運送の総合的な発達を図り、もって公共の福祉を増進すること

#### ◆ 道路運送法が定めるもの

- 旅客自動車運送事業
  - 事業の種類、許可制度、運賃・料金
  - 事業者の責務（運行計画の届出等）
  - 安全運行の確保（運行管理者制度、遵守事項等）、事業改善命令制度
  - 路線の休廃止、取消手続 等
- 自家用自動車の利用

#### ◆ 道路運送法が守るもの

- 守っているもの → 〔安全の確保、利用者の保護（運賃・料金等）〕
- そのために必要なもの → 〔許可制度、2種免許、運行管理者制度 等〕

※法の対象ではない場合、法律上の保護は確保されない

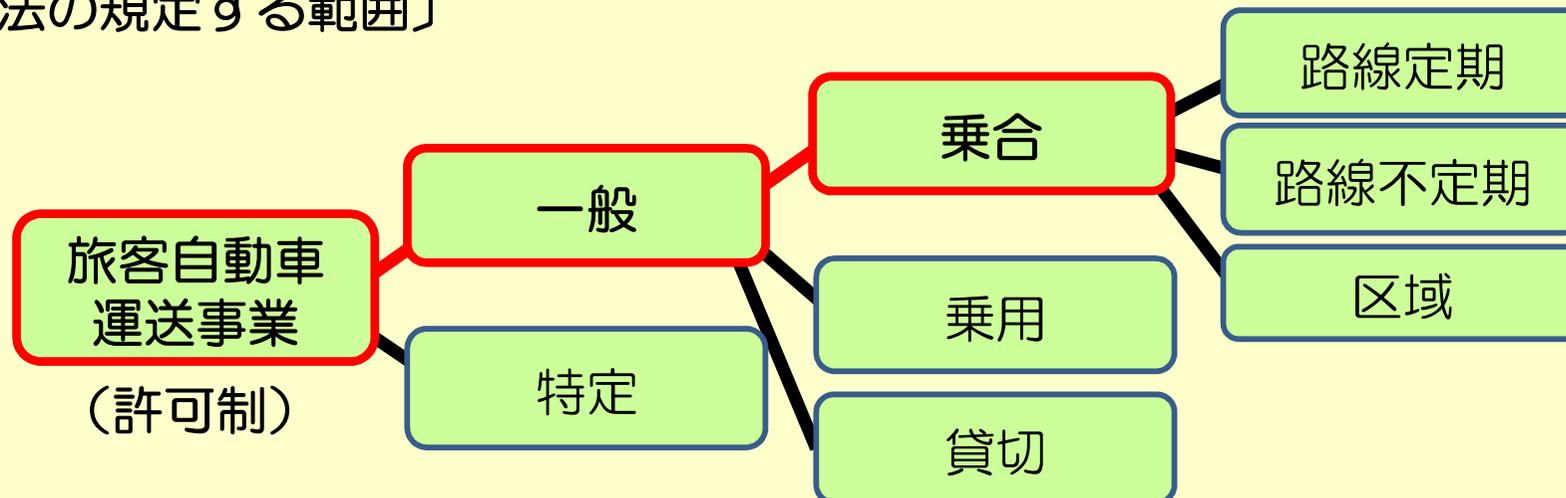
→（自己責任：何かあったときにも保障がない）

#### ◆ 事業者が現在抱える課題

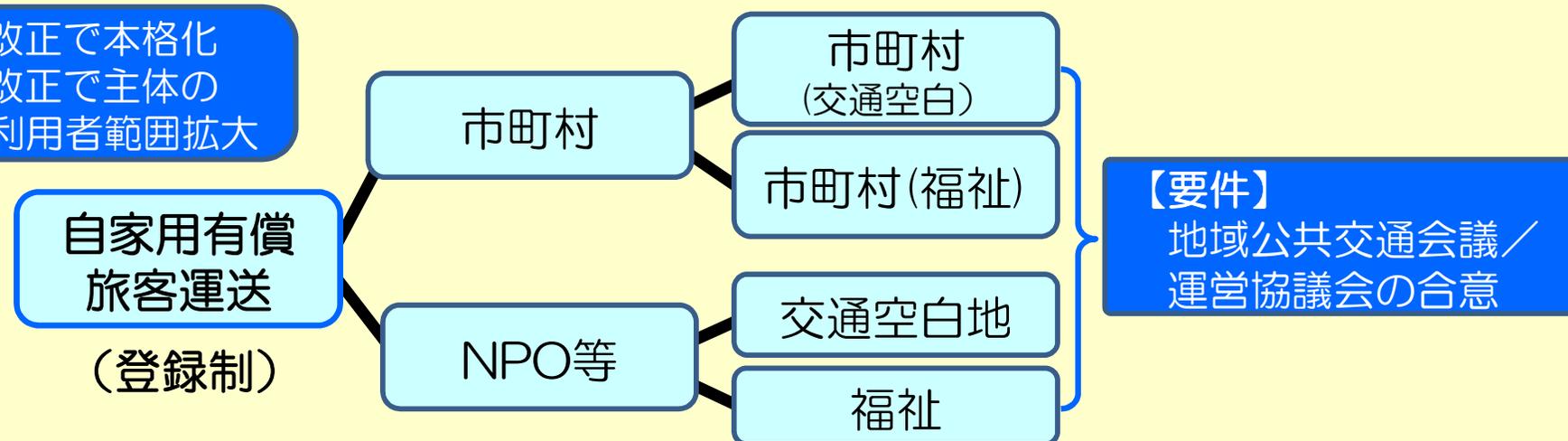
- 需要の減少、採算性の悪化
- 運転士不足
- 車両老朽化 等

### 3. 道路運送法の枠組み (2) 事業の種類

〔道路運送法の規定する範囲〕



- 2006年改正で本格化
- 2015年改正で主体の弾力化、利用者範囲拡大



〔道路運送法の規定範囲外〕

許可・登録を要しない輸送

(≡ いわゆる無償／ボランティア輸送)

### 3. 道路運送法の枠組み (3) 自家用有償運送事業

#### 自家用有償旅客運送の概要

- ◆2006年改正で新規に位置づけ
  - ・既存のバス・タクシー事業者で輸送サービスが提供されない場合に、
  - ・登録を受けた市町村／NPOが、
  - ・自家用自動車（白ナンバー）を用いて、
  - ・有償で運送することを可能とする制度
- ◆安全・安心を確保するための措置：〔登録制度〕
  - ・安全確保 = 2種免許 または 1種免許＋講習、  
運行管理の責任者の選任等
  - ・利用者保護 = 対価揭示

公共交通の担い手たる事業者  
はいなくなってしまうが、  
移動手段は確保したい  
←そのために必要な代償措置

#### 自家用有償旅客運送の種類

市町村が実施 交通空白地 福祉

NPO等が実施 交通空白地 福祉

#### 実施の条件

地域公共交通会議の合意

運営協議会の合意

# 3. 道路運送法の枠組み (3) 自家用有償運送事業

## 自家用有償旅客運送とは・・・

バス・タクシー等が運行されていない過疎地域等において、住民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運送する仕組みです。

なお、自家用有償旅客運送の種別としては、以下の3つの態様があります。



### 市町村運営有償運送

- 市町村内の交通空白地において、市町村自らが住民等の輸送を行うもの
- 住民等のうち他人の介助によらず移動することが困難であり、単独で公共交通を利用することが困難な身体障害者等の輸送を行うもの

### 交通空白地有償運送

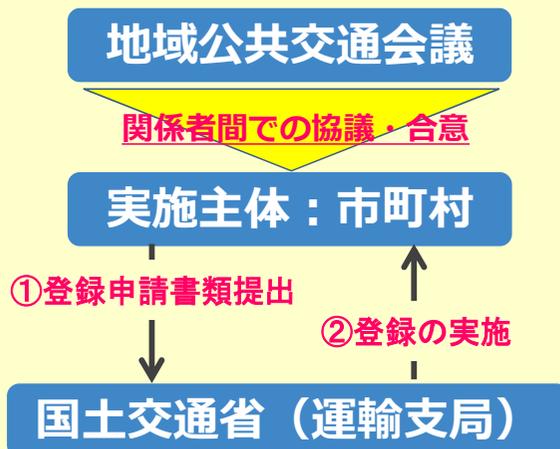
NPO法人等が交通空白地において、当該地域の住民やその親族等の会員等に対して運送を行うもの

### 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人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

## ～登録までの流れ～

### 市町村運営有償運送の場合



### 公共交通空白地/福祉有償運送の場合



※国土交通大臣から事務権限の移譲を受けた都県知事・市区町村長の場合あり

### 地域公共交通会議

- 【主催者】 都県または市区町村（複数共同可）
- 【構成員】 地方公共団体、旅客自動車運送事業者、関係団体、利用者代表、運輸局、旅客自動車運送事業者の運転者が組織する団体（道路管理者、警察、学識経験者）

### 運営協議会

- 【主宰者】 都県または市区町村（複数共同可）
- 【構成員】 運輸支局、地域住民、NPO法人等、バス・タクシー事業者 等
- 【協議事項】 ①必要性 ②運送区域 ③運送の対価

### 3. 道路運送法の枠組み (3) 自家用有償運送事業—市町村運営有償運送

#### 実施主体（申請できる主体）

市町村

#### 対象旅客の範囲（運送できる旅客）

- 交通空白輸送：住民及びその親族、その他当該市町村に日常の用務を有する者
- 市町村福祉輸送：住民のうち身体障害者、要介護認定者等の移動制約者等であって、市町村に利用登録を行った者

※いずれの場合も当該地域の交通が著しく不便であることその他交通手段の確保を図ることが必要な事情があることを当該地域を管轄する市町村長が認めた場合には、当該区域への来訪者等又は身体障害者等であって利用登録されていない地域外からの来訪者も対象とできる



#### 旅客から収受する対価の水準

※当該自家用有償旅客運送が営利を目的としない妥当な範囲であることを前提として

- 交通空白輸送：当該地域又は隣接市町村の乗合バスの運賃、当該地域における撤退前の乗合バスの運賃を目安とする
- 市町村福祉輸送：当該地域又は隣接市町村のタクシー運賃の1/2を目安とする

#### 主な要件

- **路線又は運送の区域**
  - ・交通空白輸送：市町村が主宰する地域公共交通会議等において協議が整った路線又は区域（迂回部分についてデマンド運行を行う場合は、地区単位（大字、字、町丁目等）で設定することが可能）
  - ・市町村福祉輸送：市町村が主宰する地域公共交通会議等において協議が整った市町村を単位とし、旅客の発地又は着地のいずれかが運送の区域にあること
- **使用できる車両**
  - ・交通空白輸送：市町村が保有するバス・普通自動車（移動制約者の乗降を円滑にするリフト等の設備が整備された車両を含む）ボランティア個人や企業等からの持込み自動車（使用権原及び運送に伴う責任が市町村にあるものに限る。）
  - ・市町村福祉輸送：市町村が保有する福祉自動車（寝台車、車いす車、兼用車、回転シート車）又は普通自動車ボランティア個人や企業等からの持込み車両（使用権原及び運送に伴う責任が市町村にあるものに限る。）
- **運転者の要件**
  - ・第二種運転免許を有している者
  - ・第二種運転免許を有していない場合にあつては、国土交通大臣が認定する講習を修了している者
- **損害賠償措置** ※実施主体が市町村であることから任意保険等の加入の義務なし

# 3. 道路運送法の枠組み (3) 自家用有償運送事業－交通空白地有償運送

## 対象となる地域

過疎地域自立促進特別措置法第2条第1項に規定する地域その他の交通が著しく不便な地域

## 実施主体（申請できる主体）

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、権利能力なき社団

## 対象旅客の範囲（運送できる旅客）

- 交通空白地有償運送を実施する団体において**会員登録を受けた者**であって、当該**対象地域内の住民及びその親族**、その他当該地域内において**日常生活に必要な用務を反復継続して行う者**及びその**同伴者**
- 当該地域の交通が著しく不便であることその他交通手段の確保を図ることが必要な事情があることを**市町村長が認めた場合**、**名簿に記載されていない来訪者又は滞在者のうち当該地域内においても日常生活に必要な用務を反復継続して行う者でない者**も対象とできる



## 旅客から収受する対価の水準

- 運送の対価は、当該地域における**タクシーの上限運賃の概ね1/2の範囲内**であること
- 運送の対価以外の対価（迎車料金や待機料金など）は、**実費の範囲内**であること 等々

## 主な要件

- **運送の区域**
  - ・ 市町村の長が主宰する**運営協議会の協議が調った市町村を単位**とし、旅客の**発地又は着地のいずれかが運送の区域**にあること
  - ・ 交通空白状況に対応するため、運営協議会における合意に基づき、**運送の区域を市町村の一部の区域に限定**することも可能
- **使用できる車両**
  - ・ 団体が所有する自家用自動車及びボランティア個人の持ち込みの自動車（原則として乗用タイプの自動車のみ）
- **運転者の要件**
  - ・ 第二種運転免許を有している者
  - ・ 第二種運転免許を有していない場合にあつては、**国土交通大臣が認定する講習を修了**している者
- **損害賠償措置**
  - ・ 対人8,000万円、対物200万円以上の任意保険等に加入していること

### 3. 道路運送法の枠組み (3) 自家用有償運送事業—福祉有償運送

#### 実施主体（申請できる主体）

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、権利能力なき社団

#### 対象旅客の範囲（運送できる旅客）

- 次に掲げる者のうち、他人の介助によらずに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者**であって、団体に利用登録を行った者
  - ・ 身体障害者福祉法に規定する身体障害者
  - ・ 介護保険法に規定する要介護認定又は要支援認定を受けている者
  - ・ その他肢体不自由、内部障害、知的障害、精神障害その他の障害を有する者
- 当該地域の交通が著しく不便であることその他交通手段の確保を図ることが必要な事情があることを**市町村長が認めた場合**、身体障害者等であって**名簿に記載されていない来訪者**及びその付添人も対象とできる



#### 旅客から収受する対価の水準

- 運送の対価は、当該地域における**タクシーの上限運賃の概ね 1 / 2 の範囲内**であること
- 運送の対価以外の対価（迎車料金や待機料金など）は、実費の範囲内であること 等々

#### 主な要件

- **運送の区域**
  - ・ 市町村の長が主宰する**運営協議会の協議が調った市町村を単位**とし、旅客の**発地又は着地のいずれかが運送の区域**にあること
- **使用できる車両**
  - ・ 団体が所有する自家用自動車及びボランティア個人の持ち込みの自動車（原則として福祉自動車又は乗用タイプの普通自動車のみ）
- **運転者の要件**
  - ・ 第二種運転免許を有している者
  - ・ 第二種運転免許を有していない場合にあつては、国土交通大臣が認定する講習を修了している者
- **損害賠償措置**
  - ・ 対人8,000万円、対物200万円以上の任意保険等に加入していること

### 3. 道路運送法の枠組み (4) 許可・登録を要しない輸送

#### 無償（ボランティア）輸送の位置づけ 「許可・登録を要しない輸送」とは

##### ◎無償輸送（ボランティア輸送）と事業法の関係

- ➔ 輸送の対価を受け取らない、いわゆる無償輸送（ボランティア輸送）は、有償の運送を対象とする道路運送法の適用範囲外
- ➔ このため有償運送に求められる許可／登録が不要であり、「許可・登録を要しない輸送」と称される

##### ◎「対価を受け取らない」の範囲

（何処までなら無償とされるか／どこからが許可・登録を要する有償輸送とされるのか）

- ➔ 従来より「燃料代、道路通行料、駐車代」については収受可能だが、それ以外のものを受け取る場合には有償とする、という整理

- ◆ 受け取っても対価に当たらない範囲について、改めて整理して公表
- ◆ 自治体から車両の貸与（or 同等の支援）を受ける形でサービスを提供  
することの容認などの要件についても明確化

##### ◎許可・登録を要しない輸送の課題

- ➔ 道路運送法の適用外であるため、責任関係が不明確で保障がない。これを補完するための保険制度等も不十分であるなど不備が多い。

# 4. 『検討会』中間とりまとめに基づく取組①

## 自家用有償旅客運送の導入円滑化

- 地域の具体的な移動ニーズをもとに協議
- 自家用有償旅客運送の提案をもとに協議 等

地域公共交通会議

運営協議会

MAX 2か月 ① 交通事業者に対し、地域の移動ニーズに対応した交通（乗合タクシー等）の導入について提案を求める

具体的な提案あり

具体的な提案なし

同様のプロセス

MAX 4か月 ② 提案内容について協議

合意

合意に至らず

※提案内容が地域の移動ニーズに対応していると認められないとき 等

交通事業者によることが困難であることについて協議が調ったものとみなす

③ 自家用有償旅客運送について検討

④ 交通事業者への運行委託について検討

交通事業者に委託可能

交通事業者への委託困難

交通事業者による地域交通の確保

市町村による地域交通の確保【交通事業者への運行委託】

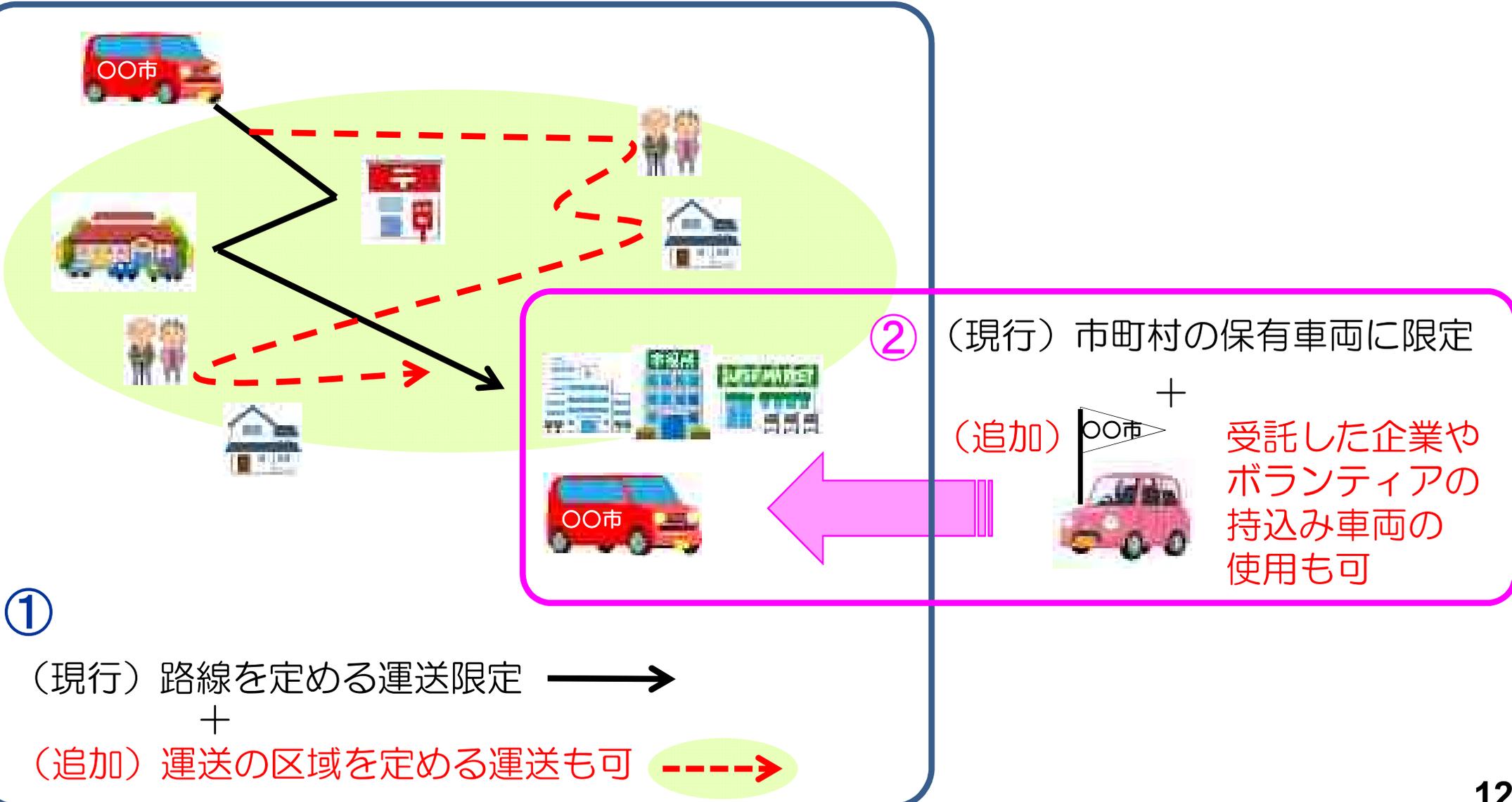
市町村自身による地域交通の確保【交通事業者以外への運行委託含む】

NPO等による地域交通の確保

# 4. 『検討会』中間とりまとめに基づく取組②

## 自家用有償旅客運送の活用円滑化

- ①市町村が主体となる場合には、路線運行しか認められてこなかったが、**区域運行も可能に**
- ②**持込み車両の使用はNPOが主体の場合に限られてきたが、市町村が主体となる場合も可能に**



# 4. 『検討会』中間とりまとめに基づく取組③

## 「互助」による輸送（ボランティア輸送）の明確化

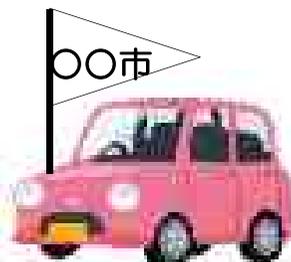
許可・登録を要しない輸送の「**運送の対価に当たらない支援**」

### 市町村による支援



○市町村の  
車両を利用

○車両購入費  
や維持管理  
経費の補助



×運転者の人件費

### 利用者の負担



○実際の運送に要する  
・燃料代  
・道路通行料  
・駐車場料金  
○任意の謝礼

× 運送の対価

輸送を行うNPOや社会福祉法人

## 4. 『検討会』中間とりまとめに基づく取組④

### 「互助」による輸送（ボランティア輸送）の明確化

#### ◆互助による輸送において、利用者から受け取ってよい「対価の範囲」

1. 自宅で採れた果物を渡された / 利用者から「いつもありがとう」と少額の現金を渡された / 精算時に「お釣りは要らないから」と言われた。

➡ 利用者の自発的な気持ちから提供された物品、謝礼（金銭）は、道路運送法上の「輸送の対価」とならないため、受け取ってよい

2. 都度計算して受け取るのではなく、利用者から輸送一回あたりの定額を受け取っている。

➡ 燃料代、道路通行料、駐車場代を超えないか、が問題。その範囲内であれば受け取ってよい。

3. 「付き添い費」の名目で輸送一回あたりの定額を、運転者が利用者から受け取っている。

➡ 名目の如何を問わず、上記の運行経費を超える金額を受け取る場合は、許可・登録が必要。

4. 「利用者の車両をボランティアが運転し輸送する」形態で、利用毎に定額を受け取っている。

➡ 自動車の提供とともに行われる輸送ではなく、単に代わって運転するだけなので、道路運送法の対象外。

5. 利用者や運転ボランティアをつなぐ仲介者が手数料を受け取っている。

➡ 手数料が仲介者から運転者に渡り、運行経費を超える収受となる場合は許可・登録が必要。（無償とするには、仲介者が運転者に手数料が渡らない対策を取ることが必要。）

## 5. 訪問型サービスDについて

### 訪問型サービスDの位置づけ

- ◆ 新しい介護予防・日常生活支援総合事業に訪問型サービスDが位置づけられた  
→総合事業に位置づけると、介護保険制度からの支援（間接費支援）が受けられる！

### 訪問型サービスDの形態

- ◆ 訪問型サービスDの形態は下記の2種類
  - 〔D①〕 通院等の送迎前後の付き添い支援
  - 〔D②〕 通所型サービス／一般介護予防事業等の送迎
- 要支援者以外の者を送迎対象に含む場合でも、介護保険の支援を受けることは可能
- 輸送事業者との関係は、指定、委託、補助のいずれも可能

### 介護保険制度と輸送サービスとの関係

- ◆ 輸送自体が「無償」であれば、介護保険制度から間接費の支援を受けたとしても、有償輸送にはならない（あくまでも間接費の支援であり、人件費に充てることは不可）  
（※逆に、介護保険制度の要件に該当すれば、輸送自体の有償・無償に関わりなく、支援の対象となりうる）

## 5. 訪問型サービスDについて

### なぜ訪問型サービスDの普及は遅いのか

1. そもそも移動手段の確保に対する必要性の認識が薄い？
  - ➡移動手段確保の必要性・切迫性を認識してもらわなければなりません。重要性の喚起に取り組む必要があります。
2. 輸送に関する制度がわかりにくく、どうしたらいいかわからない？
  - ➡基本的に介護保険制度（訪問型サービスD）と道路運送法を別々に考えればよく、両者の関係は決して難しくありません。
  - ➡その際、自動車運送事業の趣旨・目的は理解しておいてください。
3. 関係者の合意が得られない？
  - ➡関係者間の相互理解は不可欠、合意を目指して頑張るしかありません。
  - ➡なお、自らの地域の実情に合致したプランを作成することが重要です。

### 訪問型サービスDの実施（例）は、既に一部示している

- ◆他地域ではこんなプランで実際に取組が行われている、という先行事例は既に提示しているので、取組の参考にしてください。

# 訪問型サービスDに関する市町村の実施可能モデル①

	A市町村	B市町村	C市町村	
位置づけ	実施主体／方法	社会福祉法人、NPO法人／補助	社会福祉法人／補助	
	介護保険法	訪問型サービスD (通所型サービスにおける送迎)	訪問型サービスD (通所型サービスにおける送迎)	
	道路運送法	許可・登録を要しない運送	許可・登録を要しない運送	
サービス開始のプロセス	主な経緯	<ul style="list-style-type: none"> <li>通所型サービスBの利用者等に対するアンケート調査を実施したところ、移動支援に関するニーズが把握された。</li> <li>通所介護を実施する社会福祉法人と意見交換を重ね、モデル事業を経て実施。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域ケア会議において、移動支援サービスの立ち上げの話が出た。</li> <li>地域の民生委員等が社会福祉法人にはたらかかけ、社会福祉法人が移動支援の部分を担当形でサービスが実現した。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>生活支援体制整備事業における地域の座談会において、移動に関するニーズが把握された。</li> <li>市町村が管内の福祉有償運送の実施主体に声をかけ、そのうちの1団体が実施主体として手を挙げた。</li> </ul>
	運輸支局との連携	—	市町村の交通部門から、運輸支局へ事業計画について相談した。	— (福祉有償運送の実績がある団体による実施を見込んでいたため。)
	車両の調達	<ul style="list-style-type: none"> <li>市町村所有車両の無償貸与</li> <li>社会福祉法人、NPO法人の所有車両</li> </ul>	社会福祉法人の所有車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>NPO法人の所有車両</li> <li>ボランティア個人の所有車両</li> </ul>
安全面への配慮等	運転に関する講習等の実施(※1)	国土交通大臣認定講習(NPO法人により実施) <ul style="list-style-type: none"> <li>福祉有償運送運転者講習</li> <li>セダン等運転者講習</li> </ul> ※ 許可・登録を要しない運送においては、受講は任意である本講習を受講することとしている。	—	国土交通大臣認定講習(社会福祉協議会が実施) <ul style="list-style-type: none"> <li>福祉有償運送運転者講習</li> <li>セダン等運転者講習</li> </ul>
	移送にかかる保険への加入(※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>市町村の所有車両は、市町村が自動車保険(任意)に加入。</li> <li>社会福祉法人等の所有車両は、それぞれの団体が自動車保険(任意)に加入。</li> </ul>	社会福祉法人が自動車保険(任意)に加入。	<ul style="list-style-type: none"> <li>NPO法人の所有車両はNPO法人が自動車保険(任意)に加入。</li> <li>ボランティア個人の所有車両はボランティア個人が自動車保険(任意)に加入。</li> <li>自動車保険のほか、NPO法人が、移送サービスを含む活動全般を補償する保険に加入。</li> </ul>
補助の範囲	補助の対象	サービスの利用調整に係る人件費、通信費、事務消耗品費、自動車保険料(任意)	実際の運送に要した燃料費	事務所賃借料、事務消耗品費、印刷費、通信費
	利用時における利用者負担額	なし	なし	・片道5kmまで700円等 (間接業務・直接業務人件費、保険料等相当)
備考		社会福祉法第24条第2項に規定する、社会福祉法人の「地域における公益的な取組」として実施。	利用者負担については、本人住民税非課税の場合、市町村が助成を実施。(700円×月4回まで)	

※1 一般的な福祉サービス、ボランティアのみを対象・補償範囲とする講習・研修や保険を除く。

## 訪問型サービスDに関する市町村の実施可能モデル②

		D市町村	E市町村
位置づけ	実施主体／方法	NPO法人／補助	社会福祉法人(訪問介護事業者)／補助
	介護保険法	訪問型サービスD (通院等の送迎前後の付き添い支援)	訪問型サービスD (通院等の送迎前後の付き添い支援)
	道路運送法	福祉有償運送の登録	自家用自動車有償運送の許可※2
サービス開始のプロセス	主な経緯	<ul style="list-style-type: none"> <li>自治会による移動支援の取組がNPO法人化した。</li> <li>総合事業の開始に伴い、訪問型サービスDへ位置づけた。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市町村の実施する高齢者の実態調査等により、移動に関するニーズが多数把握された。</li> <li>活用可能な車両を有していた通院等乗降介助を実施する訪問介護事業者との調整を行い、事業を開始。</li> </ul>
	運輸支局との連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>実施主体であるNPO法人が、移動支援開始時に運輸支局から助言を得ている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自家用自動車有償運送の許可等、道路運送法の規程に関する確認を行った。</li> </ul>
	車両の調達	<ul style="list-style-type: none"> <li>NPO法人の所有車両</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>訪問介護員等が使用権限を有する車両</li> </ul>
安全面への配慮等	運転に関する講習等の実施(※1)	国土交通大臣認定講習(NPO法人が実施) ・福祉有償運送運転者講習 ・セダン等運転者講習	国土交通大臣認定講習(サービス実施主体が実施) ・福祉有償運送運転者講習 ・セダン等運転者講習
	移送にかかる保険への加入(※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>NPO法人が自動車保険に加入。</li> <li>自動車保険のほか、NPO法人が、移送サービスを含む活動全般を補償する保険に加入。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>訪問介護事業者の所有車両は、訪問介護事業者が自動車保険に加入。</li> <li>自動車保険のほか、訪問介護事業者が、移送サービスを含む活動全般を補償する保険に加入。</li> </ul>
補助の範囲	補助の対象	サービスの利用調整に係る人件費、事務消耗品費、事務所賃借料、光熱水費(このほか保険料、燃料費、車両維持費を市町村交通部門が補助。)	サービスの利用調整に係る人件費、光熱水費、通信費、事務消耗品費
	利用時における利用者負担額	・距離制の料金(400円～) (直接業務人件費等相当)	・運送時間30分ごとに510円。(直接業務人件費(生活支援部分は無償)、自動車保険料(任意)等)
	備考	<ul style="list-style-type: none"> <li>市町村の公共交通に関する会議において、公共交通の事業者との話し合いを行った上で、実施区域を決定した。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>サービスの利用には、予防プランへの位置づけを要する。(自家用自動車有償運送の許可における要件とされている。)</li> </ul>

※1 一般的な福祉サービス、ボランティアのみを対象・補償範囲とする講習・研修や保険を除く。

※2 訪問介護事業所等の指定を受けたタクシー事業者との契約に基づき訪問介護員等が自家用自動車を使用し、要介護者等を輸送する許可。

## 6. 今後の取組（様々な手法の検討①）

### 訪問型サービスDだけじゃない！

- ・ 移動手段の確保のためには、訪問型サービスDだけにこだわる必要はない  
（⇒介護保険の支援がどうしても必要、という状況なら別だが）
- ・ 既存の事業者&輸送サービスの有効活用で対応が可能な場合も

### 取組手法の検討 ① （公共交通の利用促進）

- ・ **高齢者向け運賃割引**制度、「**お出かけ定期券**」の設定など、多彩なアイデアを考えてみてはどうか

#### 〔お出かけ定期券〕（富山市）

##### ＜制度概要＞

交通事業者と連携し、65歳以上の高齢者を対象に市内各地から中心市街地へ出かける際に公共交通利用料金を往復とも1回100円とする割引制度。  
（※利用者負担：1枚1,000円）

##### ＜利用実績＞

高齢者の約24%がお出かけ定期券を所有し、1日平均2,821人が利用

##### ＜効果＞ お出かけ定期券の

- ・ 「利用日」の平均歩数：8,440歩/日
  - ・ 「非利用日」の平均歩数：6,646歩/日
- ⇒年間約1億1,200万円の医療費削減（富山市試算）



# 6. 今後の取組（様々な手法の検討②）

## 取組手法の検討 ②（自動車運送事業の多角化）

◆ 地元の事業者「サービスの多角化」を進めてもらうという手もあり

**平成27年10月1日から運行開始!!**

京丹後市 地方創生型 通称「丹タツ」

# EV乗合タクシー

この地方創生型が当国産EVタクシーサービス、EV乗合タクシーに特長はありますので、町内全域に広がるだけでなく、安心・安全・快適に目的地までご案内します!

**予約制**

網野町全域 久美浜町全域 京丹後市全域 期間内での利用地域

予約専用 電話受付は 0772-42-0390

運行日時 平日朝晩・予約制 (10月1日～10月31日) 土曜日のみ 10月1日～10月31日

料金 大人乗車 500円 (予約制外・久美浜町内) 予約制・500円(10月1日～10月31日) 予約制・500円(10月1日～10月31日) 予約制・500円(10月1日～10月31日)

TEL 0772-42-0390

利用状況により、次のサービスが実現できるようにしました!

### EV乗合タクシー(丹タツ)の 代行・補遺サービス

	<b>乗客乗車</b> 1人1台につき400円
	<b>乗客乗車</b> 1人1台につき400円
	<b>乗客乗車</b> 1人1台につき400円
	<b>乗客乗車</b> 1人1台につき400円
	<b>乗客乗車</b> 1人1台につき400円

丹後興業交通株式会社

**予約専用 ☎0772-42-0390**

(京丹後市の事例)

## 6. 今後の取組（様々な手法の検討③）

### 取組手法の検討 ③ （モビリティ・マネジメント）

- ◆ そもそも「自分で移動できる」高齢者の方々には、
  - ・ 公共交通機関の使い方を理解してもらう
  - ・ 便利さを体験してもらう
  - ・ さらにお出かけの機会を増やしてもらう
 などの、モビリティマネジメントを進めてみては？



#### 【モビリティマネジメントの定義】

ひとりひとりのモビリティ（移動）や個々の組織・地域のモビリティ（移動状況）が社会にも個人にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした、多様な交通施策を活用した持続的な一連の取り組み。



要するに、「コトバ」や「気づき」によって、公共交通機関に乗ってもらいましょう！ という取り組み。

# 6. 今後の取組（様々な手法の検討③）《モビリティ・マネジメントの例》

■ 茨城県常陸太田市では、路線バスを使って地元の商業施設を巡るバスツアーを実施。実際に乗車することでバスの利用方法を理解し、慣れてもらうことで、公共交通利用のハードルを下げる試み。



**9月29日（金）開催！**

**市内路線バスを乗り継いで行く「道の駅ひたちおおた」ツアー**

「道の駅ひたちおおた」

**お二人 参加者限定！**  
（先着20名様限定）

「かわねやフェスタ店」

「道の駅ひたちおおた」

「常陸交通所」

「路線バスツアー参加者特典」

【路線バスツアー参加者特典】

- 特典①：「道の駅ひたちおおた」よりおみやげ プレゼント
- 特典②：「かわねやフェスタ店」よりおみやげ プレゼント
- 特典③：「道の駅ひたちおおた」よりおみやげ プレゼント
- 特典④：「常陸交通所」よりおみやげ プレゼント
- 特典⑤：「路線バスツアー参加者限定おみやげ」プレゼント

ツアーの様子(常陸太田市ウェブサイトより)



## 6. 今後の取組（地域における取組の強化）

### まずは福祉部門と交通部門の連携から

#### 地方公共団体内で…

- 自分たちの組織、部門の中に『足りない部分がある』ことを認識する
- 担当部局と情報を共有し、相手の悩みを理解する
- 実現可能なこと、補い合えることを考える  
→ 意外と簡単に実現できることも

### 具体的な取組の端緒の提案

介護保険事業計画の中に、「移動手  
段の確保」という項目を盛り込む！

➡そこから、輸送に使えるメニュー  
を引き出す

地域公共交通網形成計画の中に、高  
齢者輸送という項目を盛り込む！

➡そこから、高齢者輸送の充実の可  
能性を探る

# 6. 今後の取組（地域における取組の強化）

## 地域公共交通活性化再生法 （一部改正：2014年5月公布・11月施行）

### 改正地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

基本方針

国が策定 まちづくりとの連携に配慮

地域公共交通網形成計画

事業者と協議の上、  
地方公共団体が  
協議会を開催し策定

- コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携
- 地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築

### 地域公共交通特定事業

地域公共交通再編事業

軌道運送  
高度化事業  
(LRTの整備)

鉄道事業  
再構築事業  
(上下分離) ...

面的な公共交通ネットワークを再構築  
するため、事業者等が地方公共団体の  
支援を受けつつ実施

地域公共交通再編実施計画

実施計画

実施計画 ...

国土交通大臣が認定し、計画の実現を後押し

## 地域公共交通網形成計画

公共交通ネットワークに関するビジョン  
を明確化するための計画



410件が国土交通大臣に送付（2018年3月末現在）

## 地域公共交通再編実施計画

運行事業者やダイヤなど具体的な運行内容  
を定めるための実行計画



23件の認定（2018年3月末現在）