

# 住民主体の移動支援

～どのようなスキームで実現していけばよいのか？～

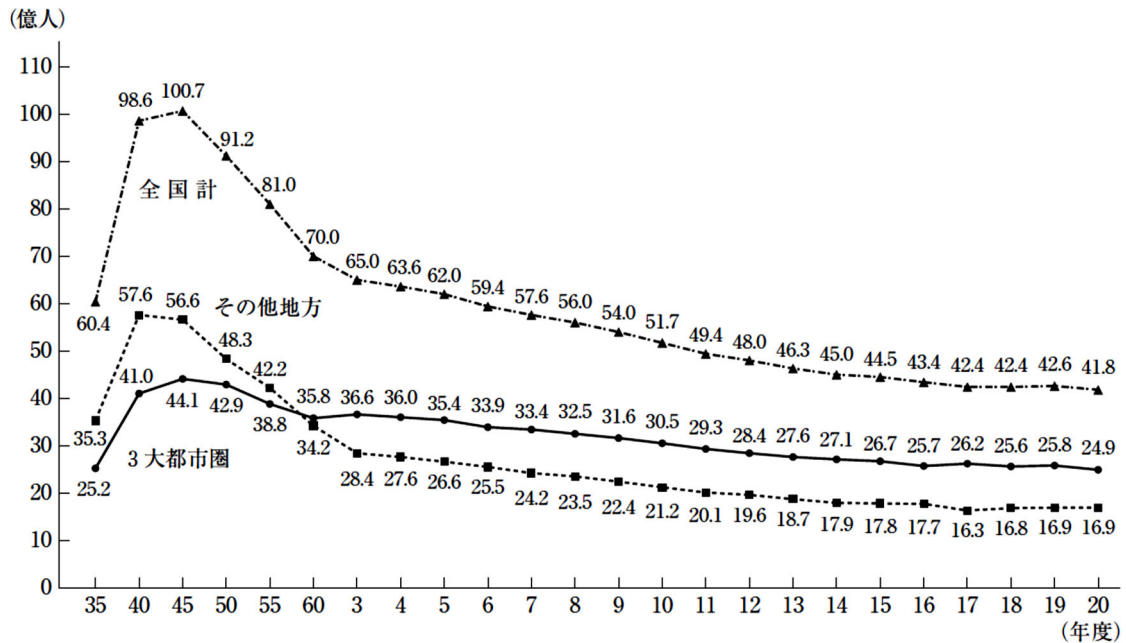
九州大学大学院法学研究院教授（行政学） 嶋田暁文

## 1 地域公共交通の現状

### 1-1 地域公共交通の危機～「交通空白地域」<sup>1</sup>の増加

周知の通り、①マイカーの普及や②（とりわけ地方における）人口減少、人口流出、少子高齢化などによって利用者が減少したことで、現在、全国各地で地域公共交通は危機的状況に陥っている。

図表 1 乗合バス輸送人員の推移（三大都市圏、地方）



（出典：日本バス協会（2012）7頁）

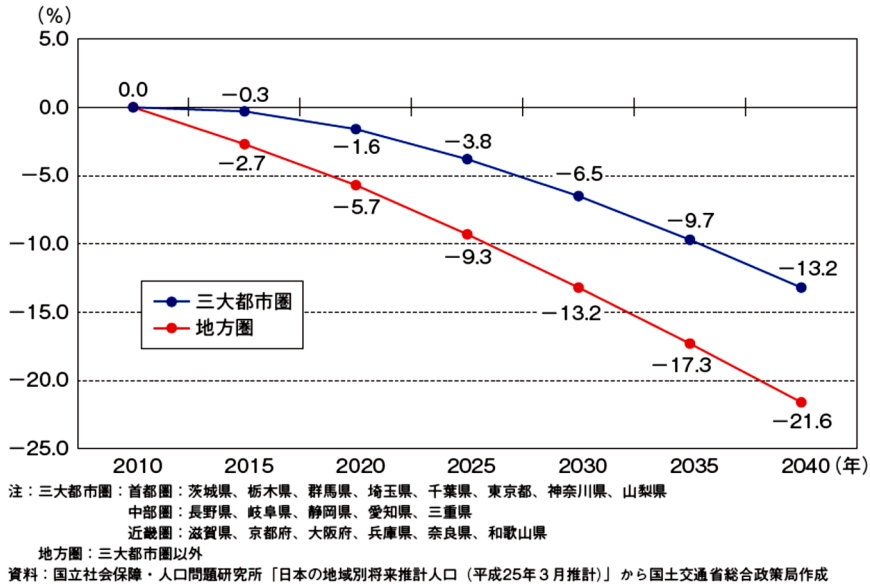
<sup>1</sup> 「交通空白地域」に定まった定義はなく、「路線バス等が運行していない地域、既存バス停から離れている地域、鉄道駅から離れている地域」の総称として一般に用いられている。

“具体的に、バス停等からどの程度離れていれば、「交通空白地域」に該当するか”の判断は、各自治体によって異なる。「交通不便地域」（＝「交通空白地域」ではないが、不便度合いが高い地域）という言葉が併用されることも少なくない。なお、バス停留所まで難なく歩ける距離を考える際には、「200m」または「300m」が用いられることが多いようである。

ちなみに、国交省の場合、「交通空白地」を、（後掲の図表5に示されているように）いくつかのパターンで提示しているが、各種資料では、「バス停500m、鉄道駅1km圏外」という基準が用いられることが多い。

上記は、2008年度までのデータだが、周知のとおり、日本は、同年以降、本格的に「人口減少社会」に転じたのであり、今後ますますの利用者数の減少が見込まれる。

図表2 三大都市圏と地方圏の人口増減率

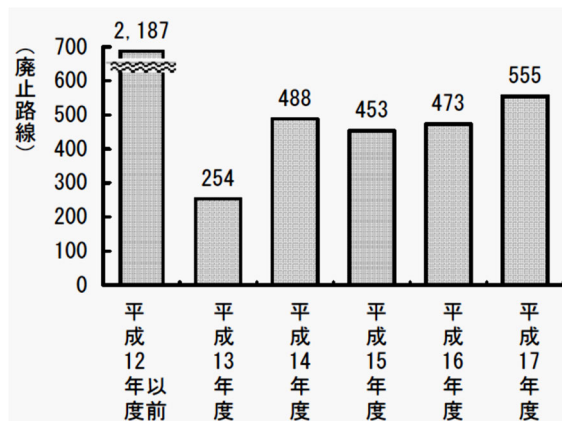


(出典：国交省 (2016a) 4頁)

ところで、利用者の減少は、運賃の値上げ等でそれをカバーできない限り、交通事業者の経営悪化につながる。実際、2009年度で見ると、乗合バス事業者（保有車両数30両以上の事業者）のうち民間事業者の7割、公営事業者の9割が赤字である。

→経営悪化は、退出規制が存在しかつそれが強固なものでない限りは、赤字路線の廃止等に帰結することになる（図表3）。

図表3 乗合バスの廃止路線数の推移



(出典：国交省 (2007) 3頁)

2006年度以降も同様の傾向は続いている。それを、廃止路線の距離をキロ数で示したのが、次の図表4である。

図表4 乗合バスの路線廃止状況  
(高速バスを除く、代替・変更がない完全廃止のもの)

	廃止路線キロ
2006年度	2,999 km
2007年度	1,832 km
2008年度	1,911 km
2009年度	1,856 km
2010年度	1,720 km
2011年度	842 km
2012年度	902 km
2013年度	1,143 km
2014年度	1,590 km
2015年度	1,312 km
2016年度	883 km
計	16,990 km

(出典：国交省資料より作成)

⇒北海道庁から沖縄県庁までの直線距離が約2246キロなので、この間を直線で7回半行き来すると同様の距離の路線が、上記11年間だけで廃止されたことになる。

利用者の減少は、路線の廃止<sup>2</sup>をもたらすだけではない。運行本数の減少にもつながる。実際、1970年に約16本/kmであった乗合バスの運行本数は、2009年の段階で約7.3本/kmになっている。現在は、もっと減少しているものと思われる。

↓

路線廃止により身近なバス停がなくなったり、運行本数が少なくなると、バスの利便性が低下し、さらなる利用者数の減少につながる。

↓

「悪循環」に陥っている！

↓

<sup>2</sup> 以上は乗合バスについてのデータであったが、鉄道事業についても、同様に路線廃止が進んでいる。すなわち、事業廃止が許可制から事前届出制に緩和された2000年以降で見ると、地方路線を中心とした路線廃止により、鉄軌道廃止延長は2010年4月1日現在、約33路線、634.6kmに上る。

本来ならば、交通事業者は、「路線（経路・停留所位置）」、「ダイヤ」、「乗降施設」、「車両」の四つからなる「基本コンテンツ」を工夫することで、利便性を高め、利用者減少を食い止めるべきである。にもかかわらず、実際には、ほとんど「減便」のみで対応してきたことで、状況はますます悪化してきた。

↓

実際、2019年度で見ると、乗合バス事業者（保有車両数30両以上の事業者）のうち民間事業者の8割、公営事業者のすべてが赤字である（国交省2020）。

最悪の場合、交通事業者の倒産（法的整理等）もしくは事業再生につながることになる。

\*\*\*\*\*

<1999年以降における交通事業者の法的整理・事業再生等の例>（国交省2016b：1）

【法的整理】

- ①民事再生法→東陽バス(株)、那覇交通(株)、北都交通(株)、富士交通(株)、琉球バス(株)、茨城交通(株)、岩手県北自動車(株)
- ②会社更生法→京都交通(株)、水間鉄道(株)、福島交通(株)
- ③破産法→井笠鉄道(株)
- ④特別清算→常磐交通自動車(株)

【私的整理】

大分バス(株)、中国バス(株)

【事業再生】

- ①産業活力再生特別措置法関係→九州産業交通(株)、関東自動車(株)、宮崎交通(株)（以上、産業再生機構） / 北海道旅客鉄道(株)（JR北海道バス(株)、箱根登山鉄道(株)、いわさきコーポレーション、立山黒部貫光(株)、国際興業(株)、(株)日立電鉄バス他4社、アルピコグループ松本電鉄他3社
- ②産業競争力強化法→土佐電気鉄道(株)・高知県交通(株)
- ③企業再生支援機構→会津乗合自動車(株)

\*\*\*\*\*

↓

こうした状況の中、マイカーを持たない人々の「自由な移動」は、大きく制約されるに至っている。病院、スーパー、役所など「安心して生活を営む上で欠くことのできない場所」にいくことが困難な人々の数は今や相当な数に上っている<sup>3</sup>。

↓

一方で、高齢運転者による交通事故の割合が高いことから、高齢者の免許自主返納を求め  
るニーズも高まっている。しかし、こうした現状では、高齢者が自主返納を選択することも

<sup>3</sup> このうち、いわゆる「買い物難民」（＝住んでいる地域で日常の買い物をしたり、生活に必要なサービスを受けたりするのに困難を感じる人たち）だけでも、経済産業省の推計で600万人いるとされている。ただし、買い物難民問題には、商店街の衰退などの要因も影響している。

容易でない。(※2015年には、65歳以上の高齢者は人口の25.0%となった。2030年には人口は30%を超えると見込まれている。)

↓

もはや、地域公共交通の衰退は、「地域に住み続けられるかどうか」という住民にとっての「究極の問題」を惹起していると言ってよい！

図表5 交通空白地面積と交通空白地人口

	空白地面積(※)	空白地人口
条件1 バス 1km 鉄道 1km	17,084 km <sup>2</sup> (14.2%)	2,362千人 (1.8%)
条件2 バス 600m 鉄道 1km	30,122 km <sup>2</sup> (25.0%)	5,311千人 (4.2%)
条件3 バス 500m 鉄道 1km	36,477 km <sup>2</sup> (30.3%)	7,351千人 (5.8%)
条件4 バス 300m 鉄道 500m	62,982 km <sup>2</sup> (52.2%)	26,510千人 (20.7%)

日本全体

(面積)120,544 km<sup>2</sup>

(人口)127,768千人

(※)空白地面積は居住地メッシュのみ。  
0.25km<sup>2</sup>/メッシュとして算出。

(参考:九州島等の面積は36,749km<sup>2</sup>)

(出典)平成23年度国土交通省調査による

(出典:国交省(2013)9頁)

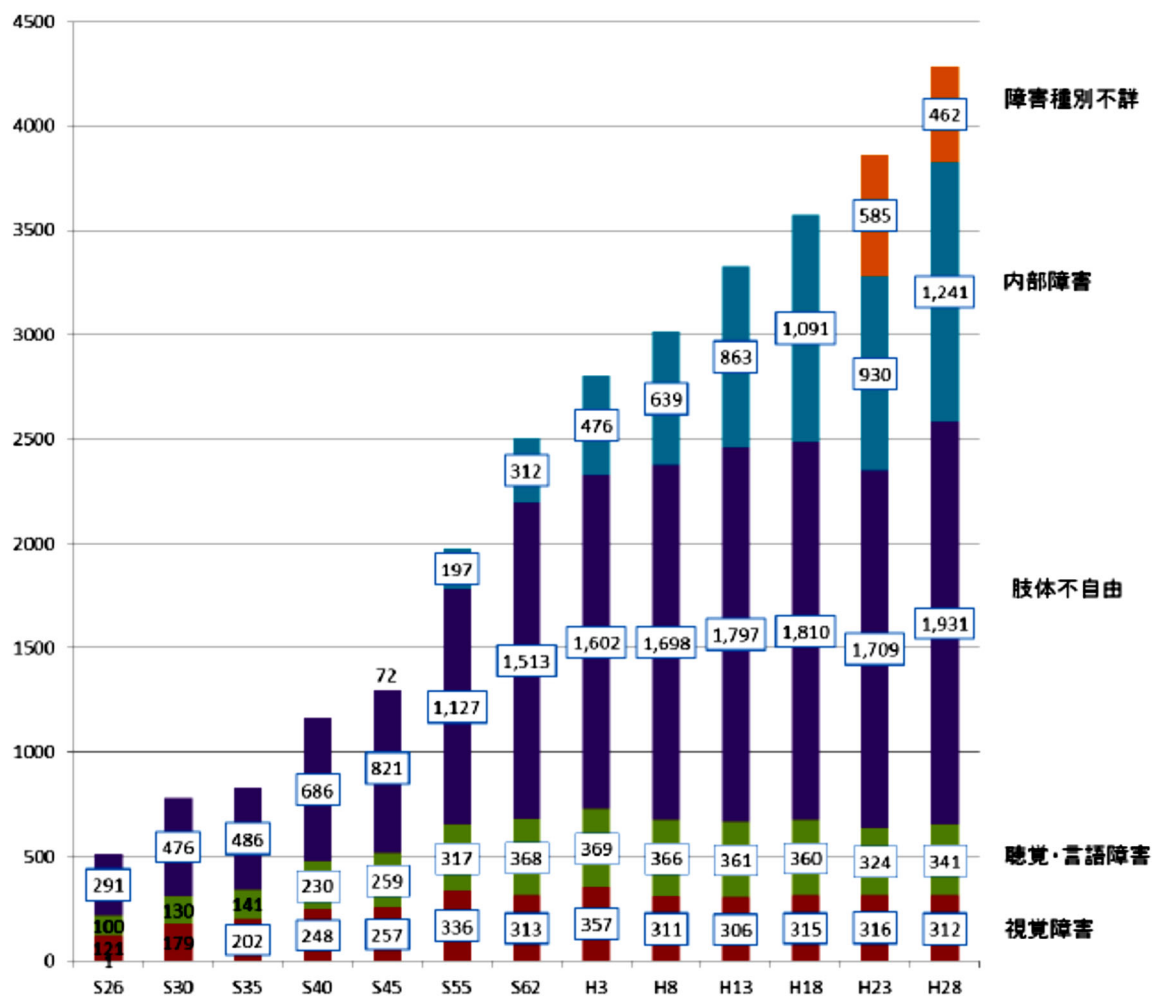
## 1-2 移動制約者による公共交通利用の困難性

地域公共交通が仮に維持されていても、それが十分にもしくは全く使えない人々がいる。→足の不自由なお年寄りやバス停までの距離が遠ければそこまで歩けないし、障害者・児や要介護者の中には、付き添い等が必要な人々が少なからずいる。

たとえば、障害者・児に限定してみても、厚生労働省『平成28年生活のしづらさなどに関する調査(全国在宅障害児・者等実態調査)結果』によれば、回答した障害者・児等の中で、「外出時に支援が必要な者」の割合は、65歳未満では54.9%、65歳以上では53.2%となっている。また、外出時に支援が必要な者のうち「いつも必要」と答えた者は、65歳未満では45.2%、65歳以上では57.4%となっている。

図表 6 障害者数の推移

(千人)



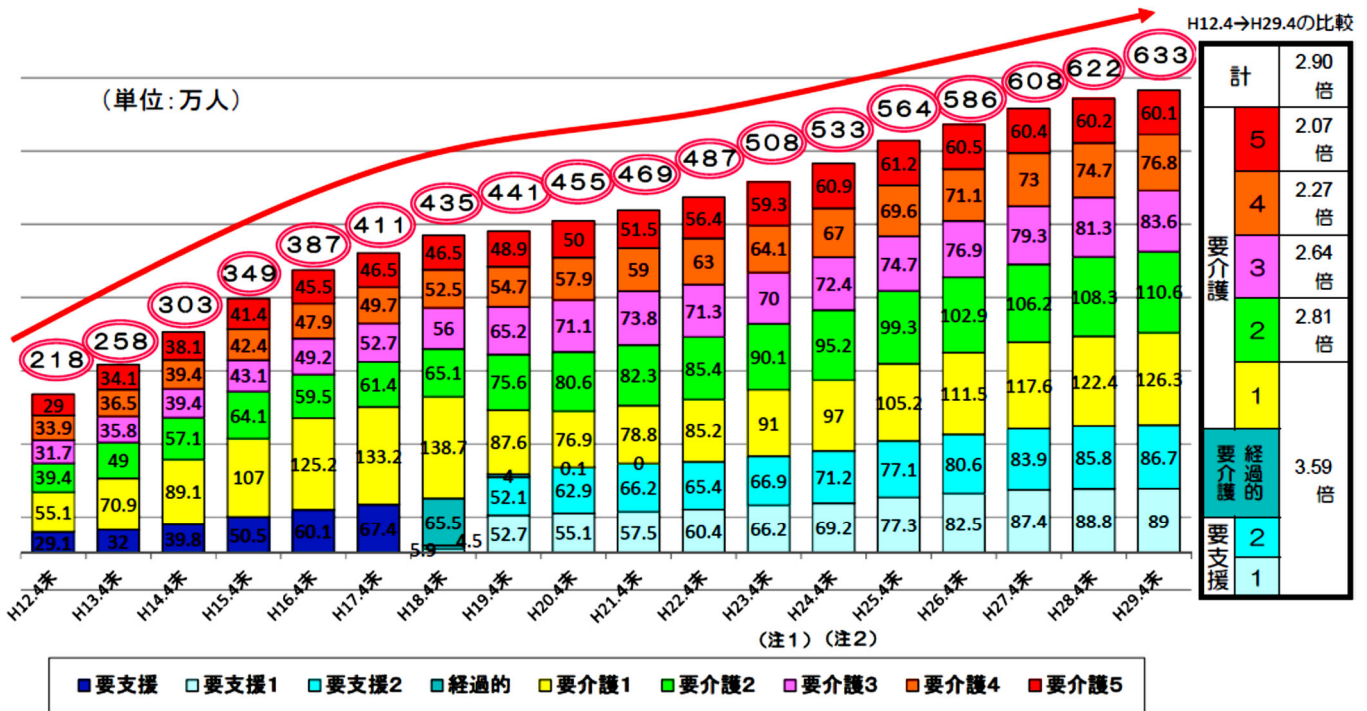
(出典：厚労省 (2017) 3 頁)

上記図表 6 および次の図表 7 に示されているように、障がい者・児だけでなく、要介護認定者の数も増えてきている (要介護 3 以上に認定された人の数は、2017 年 4 月現在で、220 万 5000 人である)。

↓

移動制約者の数は年々増加しており、今後も、移動ニーズはますます高まっていくものと予測されている。対応は急務である。

図表 7 要介護認定者数の推移



注1) 陸前高田市、大槌町、女川町、桑折町、広野町、楡葉町、富岡町、川内村、大熊町、双葉町、浪江町は含まれていない。

注2) 楡葉町、富岡町、大熊町は含まれていない。

(出典：介護保険事業状況報告)

(出典：内閣府資料)

### 1-3 まとめ～求められる二つの課題の解決

→①持続可能な地域公共交通の実現 (=地域公共交通の再構築による移動手段の確保)

②移動制約者のための移動手段の確保



この二つの課題の解決がいま求められている！

## 2 自治体による従前の取り組み状況

### 2-1 需給調整規制の廃止の意味

比較的最近まで、自治体が積極的に地域公共交通の問題に関与することは(公営交通を行っている場合を除けば)ほとんどなかった。すなわち、多くの自治体は、地域公共交通の問題を交通事業者に丸投げ状態だった！



それを可能としていたのが、いわゆる「需給調整規制」(参入退出規制)の存在。

\*需給調整規制=路線単位の免許制度を前提として参入規制を行うと同時に、休止・廃止の

許可制を通じて退出規制を行うことで、国が需給調整を図るもの。民間事業者は、この需給調整を前提として、黒字路線からの内部補助で、赤字路線を維持してきた。

↓

しかし、利用者の数がさらに減少し、運賃の値上げでそれをカバーできなくなれば、内部補助で赤字路線を維持することは難しくなり、事業者は行き詰まることになる<sup>4</sup>。

また、需給調整規制が非効率な事業経営につながったり、事業意欲の減退につながっているのではないかとの批判も強かった。

↓

2002年2月施行の改正道路運送法により、上記需給調整規制は廃止となった。

→これにより、休止・廃止は「許可制」から「事前届け出制」（6ヶ月前までに地域協議会に届け出る仕組み）に代わり、不採算路線からの撤退が容易となった<sup>5</sup>。

↓

この結果、自治体が地域公共交通の維持に主体的に取り組まない限り、不採算路線の維持はできなくなった。

## 2-2 自治体の主体性とビジョンの欠如

「国の監督の下、主として民間交通事業者が地域公共交通を支える」という従前の枠組みに慣れ親しんできた自治体のほとんどは、上記の課題に対し必ずしも十分に対応できてこなかった。

↓

（イ）交通事業者の撤退意向に対し、赤字路線に対する運行費補助を行うことで路線維持（赤字路線の延命）をお願いするといった「対症処療法的対応」を行ってきた自治体や、（ロ）「公共交通事業者がやってくれないので仕方なく」という発想でコミュニティバスを走らせてきた自治体が少なからず存在してきた。

## 2-3 自治体に前に立ちはだかる「壁」

### 2-3-1 交通事業者への補助による赤字路線の延命措置—財政的限界

→しかし、自治体財政も非常に厳しいことから、こうした形での赤字路線の延命措置は、持

---

<sup>4</sup> より正確に言えば、「一般路線バスの赤字を高速バスと貸切バスの黒字が埋め、さらに宿泊、飲食、物販等交通以外の事業も行う」というのが、20世紀後半の交通事業によく見られるビジネスモデルであった。このモデルが維持できているうちは、一般路線バスについては自治体からの欠損補助で維持してもらっていれば事業者にとっては問題なかったし、自治体側も財政上できる範囲で支援をしていれば、路線廃止などには陥らなかった。この状況を大きく変えたのが、2000年前後に相次いで実施された規制緩和であった（日本都市センター2015：33-35）。

<sup>5</sup> 注意したいのは、「規制緩和により路線の休止・廃止が増加した」とは必ずしも言えないという点である。路線バスの休止・廃止は、図表3を見ても分かるように、2002年以前から増加傾向にあったのである。規制緩和は、それ自体が路線バスの休止・廃止をもたらしたというよりは、従前からの撤退傾向を助長する効果を持ったと言うべきである。



続可能なものではなかった。

↓

自治体側が赤字路線への補助金の支出を渋れば、交通事業者は、その路線から撤退する。

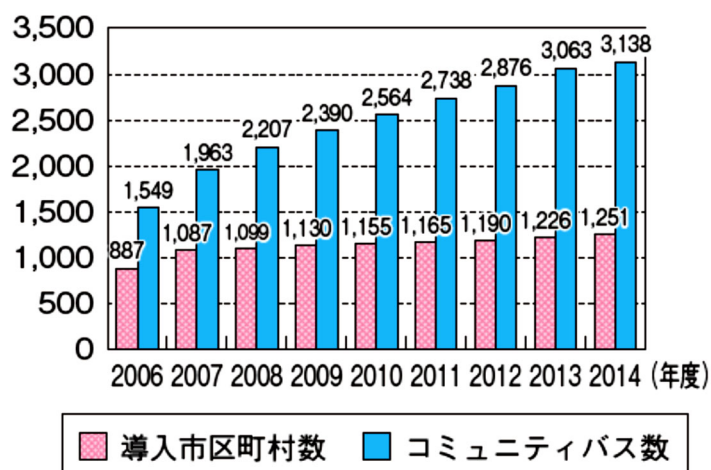
↓

存続を求める地域住民の意向を踏まえ、「コミュニティバス等で代替」という方向へ。

### 2-3-2 コミュニティバスの導入—利用の伸び悩み等

コミュニティバスとは、交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し運行するバス（乗り合いタクシー（10人以下の車両）を含む）のことである<sup>6</sup>。  
→地域公共交通会議の場で合意することで比較的容易に導入できる。

図表8 コミュニティバスの導入状況（ただし、法4条に基づくもののみ）



注：自家用有償旅客運送は含んでいない。

資料：国土交通省総合政策局作成

（出典：国交省（2016a）37頁）

しかし、当初想定したほどには利用者が伸びず、自治体の財政負担が増大し、見直しを余儀なくされるケースが少なくない。路線バスとの競合問題が生じているケースもある。

↓

それゆえ、「コミュニティバスは現在、曲がり角を迎えている」（鈴木 2013：34）とさえ

<sup>6</sup> 法令上の定義はないが、①自治体が直接的若しくは間接的な形での事業運営又は財源措置に関与していること、②既存の交通機関が十分に対応できていないコミュニティの小規模需要をカバーしていること、③料金は低額であることが多く、料金収入、公費補助及び受益者負担を組み合わせた財源構成を取ることが多いこと、④コミュニティの公益的な移動手段としての位置づけ（評価、イメージ）が付与されていることが特徴である。

通常、（A）道路運送法4条の許可を受けた一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して行う乗合バスの形態か、（B）法79条の登録による同法78条の自家用有償旅客運送（市町村による交通空白地有償運送）の形態をとり、（C）例外的に、法21条の貸切バスの形態をとる場合もある（加藤 2015：35）。

評されている。

### 2-3-3 デマンド型交通の導入—予想以上に高いコスト

→予約があった場合にのみ運行する方式で、相乗りを前提とする形態。

↓

良さそうに思えるが、予約が面倒で活用されないなどの問題があるほか、運用段階においても、マッチングコストも大きく、定時定路線と比べて利用者一人当たりの輸送コストは高い。そのため、2013年度の段階で、中部地方では、デマンド型交通導入済みの市町村の約7割が見直しをすでに考えているという（国交省中部運輸局 2013：3-5、16）。

\*ただし、近年のICTとAIの発展により、アプリ活用を通じたデマンド型の可能性は高まっている。

### 2-4 計画策定を通じた国による「底上げ」

主体性を持ち、地域全体の地域公共交通のビジョンをきちんと描いた上で、十分な情報収集と分析に基づいて課題解決に取り組む自治体は、全体から見れば少数にとどまってきた。

↓

「多くの場合においては、努力を惜しんでいるというよりも、どのような方向で努力すればよいか分からないために、地域に必要な交通を十分に供給できるような計画や施策を作り出せず、既存のベストプラクティスをなぞってはいるものの、地域特性に合っていないものが出てきているようにも思われる。自治体職員で運輸事業の実情を熟知している人というのは（交通局に勤務経験がある場合を除いて）ほぼ皆無であり、そのことが事業者との間で情報格差を生じさせている部分がある」（日本都市センター2015：38-39）。

↓

こうした状況を変えるべく、国交省は、計画策定をうながすことで「自治体の交通政策の底上げ」を図ってきた。

↓

(A) 2023年11月末現在、「地域公共交通計画」（旧：「地域公共交通網形成計画」）の策定件数は、893件。

(B) 2023年11月末現在、「地域公共交通特定事業計画」の認定件数は、88件。

↓

全体的にみると、まだまだ動きは鈍い。

### 2-5 まとめ

利用者の減少により地域公共交通が衰退する一方、「需給調整規制」の廃止により、自治体が地域公共交通を担わなければ地域の足を確保できない状況が生まれた。

↓

しかしながら、多くの自治体では、①交通政策に関する十分なノウハウを持っておらず、

②コミュニティバス等を導入したものの、利用者が少なく、大きな壁にぶち当たっている。

↓

自治体財政の厳しさもあり、自治体による積極的な地域公共交通の展開が期待しにくい状況になっている。

↓

### 住民主体の移動支援の必要性！

↓

以下では、その選択肢として主なものとして以下の三つの方法を説明していきたい。

(A) 道路運送法の自家用有償旅客運送制度を活用して、運転手が「運送の対価」をもらって運送活動を行うという方法。

(B) 道路運送法の適用範囲外で、介護保険の仕組みを活用して「互助」の移動支援を行うという方法。

(C) 同じく、道路運送法の適用範囲外で、社会福祉法人等の協力を得て移動支援を行うという方法。

↓

(B) と (C) は組み合わせることもできる。

## 3 道路運送法の自家用有償旅客運送制度の活用～市町村による交通空白地有償運送の地元（住民団体等）への委託～方法①

### 3-1 自家用有償旅客運送制度の前史

#### 3-1-1 出発点

1975年、「新宿福祉の家」の代表、矢田茂氏（淡谷のり子の内縁の夫だったらしい。）が大手自動車メーカーに呼びかけて、福祉車両「ハンディキャブ」を開発し、移動困難な障害者のニーズに応じて自主運行を開始したのが移動支援の始まりとされ、テレビ局のチャリティ・キャンペーンや、自治体からの助成もあり、その後、全国に広がっていった。

#### 3-1-2 黙認

しかし、この活動は、いわゆる「白タク」行為として摘発されるリスクにさらされてきた。というのも、道路運送法旧・80条が、「自家用自動車は、有償で運送の用に供してはならない」<sup>7</sup>と定めていたからである。

---

<sup>7</sup> この条文においては、「有償」とは何かポイントとなる。この点を明確に定める法令は存在せず、基準となってきたのは、1951年7月23日付自動車局長通達「自家用自動車の取扱について」であった。この通達においては、「文理的には広くある行為に対する何等かの報酬のすべてを含み、継続的性質を含むと否とを問わず、運送行為に対する経常的収入とみなされると否とを問わず、又金銭的給付であると否とを問わない。しかしながら単に好意に対する謝礼としての意味に止まるものは含まない。」とされていた。また、

↓

移動支援団体のほとんどは、自家用の車を使用し、かつ、(ガソリン代等経費の実費程度ではあるが)有償で運営してきたため、「白タク」行為と見なされる危険性をはらんでいた。

↓

しかし、非営利移送支援の必要性から黙認されていたというのが実態であった。

### 3-1-3 三つのきっかけ

#### ①介護保険制度のスタート (2000年)

→これにより、移送サービスが儲けになる状況が生まれ、「介護タクシー」が誕生する一方、一般の訪問介護事業者も要介護高齢者の通院送迎等を行うようになった。

#### ②規制緩和が生み出したタクシー業界の認識変化

改正道路運送法の施行 (2002年2月) によるタクシー事業の需給調整規制の緩和

↓

過当競争による相互のパイの奪い合いを通じて疲弊していく中で、タクシー業界は、NPO等に対する法的取り扱いの不公平感を募らせていった。

↓

「実質的に同じ内容の輸送を、タクシーは厳格な事業許可を受けて青ナンバーで、運賃は認可を受け、高い税金を払い、運転者は二種免許で担っている。それに対し、NPOは白ナンバーのまま、一種免許で、税金も払わず、非常に不透明な料金。こうした運行を許している現状は極めて不公平だ」というのがタクシー業界の認識。

#### ③家宅捜索

→宮城県山元町でNPO法人が「白タク」行為を行ったとして家宅捜索を受けた (『河北新報』2002年9月20日) <sup>8</sup>。

↓

この事実は、NPO関係者に大きな驚きとショックを与えた。その結果、NPOによる移送サービスを法的に位置づける必要性が関係者に広く共有されることになった。

---

1959年7月10日付自動車局長通達「自家用自動車を使用して行う法律違反の取締並びにこれに関する道路運送法の解釈及び運用について」では、「『有償で』とは、運送の対価 (運送サービスの提供に対する反対給付をいい、社交儀礼的なものを除く。) として財物を收受することをいい、名目のいかんを問わず、直接たると間接たるとを問わず、また、金銭であると他の財物であるとを問わない。また、給付、反対給付の間に必ずしも均衡がとれている必要もない。たとえば、ガソリン代又は使用料等と称し、いわゆる実費を收受することも『有償で』ある。」とされていた。こうした解釈を前提とすると、NPOの移送サービスは、旧・80条違反であり、「白タク」行為ということになるわけである。

<sup>8</sup> その後、翌年2月26日、同NPO法人の理事長が書類送検され、5月23日に仙台区検によって略式起訴された (『河北新報』2003年2月27日、5月24日)。

### 3-1-4 制度化

構造改革特区での「福祉車両特区」（2003年度～2004年度。2004年度から全国展開）、  
「セダン特区」（2004年度～）を経て、道路運送法の改正（2006年5月12日成立、2006  
年10月1日施行）で「自家用有償旅客運送」という制度が設けられた。

### 3-2 自家用有償旅客運送制度とは？

→「自家用有償旅客運送」とは、①自家用車を用いて、②有償で、③運送（＝移動支援）を  
行うものであり、「交通空白地有償運送」（\*2015年3月までは「過疎地有償運送」）と、  
「福祉有償運送」の2種からなる。

それぞれ住民団体等が運営する場合と、市町村が運営する場合とがある。

図表9 自家用有償旅客運送制度の類型

	交通空白地有償運送	福祉有償運送
住民団体等が運営主体	A	C
市町村が運営主体	B	D

#### (A) 交通空白地有償運送

＝過疎地域その他の交通が著しく不便な地域において行う、地域住民、観光旅客その他の当  
該地域を来訪する者の運送。

↓

利用者が、エリアに着目して設定されており、障害者等に限定されない点が特徴。実際の  
運行形態は、コミュニティバスに近いものもあれば、個々の自家用車で個別に利用者を輸送  
する福祉有償運送に近いものまでかなり多様性がある。

#### (B) 福祉有償運送

＝①障害者（身体・精神・知的すべて）、要介護者、要支援者、基本チェックリスト該当者  
のうち、②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のうち、③名簿に記載されている者  
及びその付添人を運送するもの。

↓

運転だけでなく、車の乗降介助などを組み合わせてサービスが提供されるのが特徴であ  
り、個別輸送（乗客は通常一人で、介添人が乗車する場合もある。）の形態をとる。

### 3-3 住民主体で有償運送を行う際の二つの分かれ道

①住民団体等が「運営」の主体になるという道（図表9のA）。

②「運営」主体である市町村（図表9のB）から委託を受けて、地元の住民団体等が「運行」  
主体になるという道（例：対馬市）。

↓

どちらが良いか？

⇒結論から言えば、交通空白地有償運送につき、②「運営」主体である市町村（図表 9 の B）から委託を受けて、地元の住民団体等が「運行」主体になる方法の方が良い。

↓

理由は大きく分けて五つ。

- ①事務的な処理の一定部分を自治体職員が担うことで、地元の負担が軽減できる。
- ②車両を無償貸与してもらったり、委託費用を通じて、実質的に行政側の負担で、保険料等を賄ってもらったりすることが可能である。
- ③リスクの面でも有利（図表 10、11）。
- ④市町村による交通空白地有償運送については、従前、路線を定めて運行する形態しか認められていなかったものの、2017年8月から定路線のほかに区域運行も可能になった。
- ⑤2023年12月28日には、①「交通空白地」の目安を提示するとともに夜間などの「時間帯による空白」概念を取り込む、②自家用有償旅客運送の実施主体からの受託により株式会社が参画できることを明確化する、③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する、④自家用有償旅客運送の「対価」の目安をタクシー運賃の「約8割」とすることについて、必要な措置が講じられた。

図表 10 住民団体等が運営する場合の交通空白地有償運送のリスク区分

	対馬市	運行主体 (NPO 等)	運転手	備考
有償運送事業	—	◎	—	事業主体は運行主体(NPO 等)
運行業務	—	◎	△	運行業務(予約は断れない) 管理業務(日常管理)
運転業務	—	△	◎	安全運転義務
民事(対人・対物)	—	◎	△	運転手に重大な過失がある場合
刑事(行政処分)	—	—	◎	減点、免停処分、罰金など

(出典：対馬市 (2015) 66 頁)

図表 11 市町村が運営し、地元へ委託する場合の交通空白地有償運送のリスク区分

	対馬市	運行主体 (NPO 等)	運転手	備考
有償運送事業	◎	—	—	事業主体は市
運行業務	△	◎	△	運行業務(予約は断れない) 管理業務(日常管理)
運転業務	△	△	◎	安全運転義務
民事(対人・対物)	◎	—	△	運転手に重大な過失がある場合

(出典：対馬市 (2015) 66 頁)

### 3-4 導入のハードル

→導入に際しては各種要件があるが、その多くは充足することはさほど困難ではない。

ただし、地域公共交通会議等において、「一般旅客自動車運送事業者によることが困難であり、かつ、地域における必要な旅客輸送を確保するため必要であること」について「協議が調」う必要があるとされており、この要件がネックになりうる。

### 3-5 対馬市「こんどろバス」の事例

→対馬市では、市が運営する交通空白地有償運送という形態をとりつつ、市が10人乗りワゴン車を地元協議会に無償貸与し、運行を委託するというスキームをとっている。

→2016年11月1日から予約制のコミュニティバス「こんどろバス」を運行開始。上県町田ノ浜を起点に檜滝、ハートランド、越高までの3区間。予約がなかった便は運休する。

図表 12 2018年度「こんどろバス」利用実績集計

	月平均 運行日数	月平均 運行設定便数	月平均 運行便数	月平均 運行率	1便当たり利用 者数(月平均)
檜滝線	13.4	77.3	22.5	29.1%	2.2
越高線	2.3	4.6	2.4	52.7%	3.6
佐賀線	3.8	4.5	4.2	92.6%	6.9
計	15.4	86.3	29.1	33.7%	2.9

(出典：対馬市資料より作成)

#### <こんどろバスの取り組みの内実(2020年末段階)>

①運行主体：田の浜・檜滝間予約制ミニバス運行協議会（地元9地域で構成）

\*構成地域の人口は、檜滝（232人）、飼所（166人）、越ノ坂（48人）、犬ヶ浦（118人）、御園（111人）、越高（48人）、伊奈（96人）、志多留（60人）、田ノ浜（23人）。

②地元住民で運転（現在10名）

\*男性8名（40歳、41歳、59歳、61歳、67歳、69歳、70歳、73歳）

女性2名（29歳、40歳）

③委託費は、上限額内で実施。（2019年度上限額231万8000円）

\*運賃収入、国からの補助金は全て市に納付してもらっている。

④保険料は、協議会より支出（労働保険8224円、車両保険4万6250円）

\*保険料は、協議会より支出されているが、委託費に保険料相当経費を盛り込んでいる（＝実質的に市が保険料を負担している）。

⑤運転手の賃金、檜滝線（1往復 1500円）佐賀線（1往復 2500円）  
事務局の給与 6万円/月＋交通費 1000円

⑥車の購入は、地方創生推進交付金を活用。協議会へは無償貸付。

⑦運行に関する国からの補助、地域内フィーダー系統確保維持費補助金（2018年度：85万円）

⑧協議会の事務局は、運行開始1年は、外部集落支援員が事務局を務め、2年目から9行政区の中から伊奈地区の大庭さん（50歳）が引継ぎ、彼女が、予約、配車、支払い等、全ての事務を行っていた。しかし、彼女の急逝により、現在は、一般社団法人・対馬里山繋営塾が事務局を担っている。

⑨従前は固定ダイヤであったが、2021年度から時刻表を撤廃して、「お客様の希望時間に迎えに行きます」という形（非固定ダイヤ）をとっている。ただし、前日までに予約が必要で、『時間調整、相乗りの場合もあります』という留保付き。

### 3-6 まとめ

以上、市町村による交通空白地有償運送の地元（住民団体等）への委託の可能性を見てきたが、すでに述べたように、定路線のほかに区域運行も可能になっていることから、このスキームを活用するメリットは高まっている。

↓

しかしながら、地域公共交通会議等において、「一般旅客自動車運送事業者によることが困難であり、かつ、地域における必要な旅客輸送を確保するため必要であること」について「協議が調」う必要があるとされており、この要件がネックになりうる。

→地元タクシー業者の反対などに直面することが少なくない。（ただし、地域公共交通計画において、当該自家用有償旅客運送を導入することが定められているときには、当該要件は不要となるし、後述の通り、この壁を乗り越えるためのさらなる制度改正が近々予定されている。）

↓

また、大前提として、自治体の担当部局が道路運送法にそれなりに詳しいことが必要であり、この条件が満たされないと導入は難しい。

↓

少なくとも当面は、道路運送法の適用範囲外のところでやっていく（＝登録不要の活動形態でやっていく）方が楽だし、現実的かもしれない。

\*なお、自家用有償旅客運送制度は、いわゆる「日本版ライドシェア」の動きの中で、近々改正される見込みである。現在、「日本版ライドシェア」は、①タクシー会社の管理の下、



自家用車と普通免許ドライバーによる営業運行を認めるもの（自家用車タクシー）<sup>9</sup>と、②市町村が主体で行うものが想定されているようであるが、前者は、「自家用車利用を可能とする自家用車活用事業」（タクシーが管理するぶら下がり許可（道路運送法 78 条 3 号））として、後者は、自家用有償旅客運送の枠組み（道路運送法 78 条 2 号）の拡充の形で行われる模様である。

後者については、（イ）ダイナミックプライシングで時間帯によって料金も変動可能に、（ロ）タクシーとの共同運行の仕組みの構築（タクシーと自家用有償旅客運送の一体的な配車サービスを導入し、タクシーの配車ができない場合に、自家用有償旅客運送を配車）、（ハ）自家用有償旅客運送を導入するにあたって、地域公共交通会議で 2 ヶ月程度協議してもなお結論に至らない場合には、協議内容を踏まえ首長の責任により判断できることを明記する。（ニ）運送区域の設定の柔軟化（運送区域外へ行く運送も運送区域外から戻る運送も可能であること、また、当該運送を行う場合には関係市町村に通知することを明記する。）という内容の改正が、2024 年 4 月に公布・施行される見込みである<sup>10</sup>。

なお、全国 108 の市町村長で作る「自治体ライドシェア研究会」（2023 年 12 月に発足）が 2024 年 1 月 31 日時点で会員の各自治体に確認したところ、北海道ニセコ町や京都府舞鶴市それに熊本県高森町など、21 の市や町が事業の開始に向けて検討する考えを示したという<sup>11</sup>。

## 4 介護保険制度を活用した「互助」による移動支援～方法②

### 4-1 道路運送法の適用がない範囲（登録なしでも「白タク」行為にならない範囲）はどこまでか？

#### 4-1-1 登録を要しない運送の態様

→道路運送法上の登録を必要としないケースがどういう場合なのかについては、自動車交通局旅客課長通知「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」（2020 年 3 月 31 日国自旅第 328 号）で示されている。

↓

#### <登録を要しない運送の態様>

<sup>9</sup> こちらは、あくまでタクシー事業者が行うライドシェアの仕組みであり、タクシーが不足する地域・時間帯・期間を限って、2024 年 4 月から導入される。

なお、タクシー事業者以外の事業者がライドシェアに参入する、いわゆる「ライドシェア新法」の制定の必要性の有無については、この自家用車タクシーの実施効果を検証した上で、2024 年 6 月に結論が出される見込みとなっている。

<sup>10</sup> 参照、物流・自動車局旅客課『「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」等の一部改正等について（概要）」（2024 年 2 月）。

<sup>11</sup> NHK ニュース「ライドシェア 全国 21 の自治体が事業開始に向けて検討へ」（2024 年 2 月 1 日 13 時 29 分）

<https://www3.nhk.or.jp/news/html/20240201/k10014343121000.html>

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

→運送行為の実施者の側から対価の支払いを求めた、事前に対価の支払いが合意されていた、などの事実がなく、あくまでも自発的に、謝礼の趣旨で金銭等が支払われた場合は、「有償」とは観念されず、登録は不要。

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

\*\*原則として、予め運賃表などを定めそれに基づき金銭の収受が行われる場合には、少額の金銭といえども「任意の謝礼」には該当せず、「有償」となり登録を要する。

\*\*\*利用者が会費を支払う場合は、会の運営全般に要する経費として収受されている限りにおいては、対価とは解されない。ただし、会費の全部又は一部によって運送サービスの提供に必要なコストが負担される等、運送サービスの提供と会費の負担に密接な関係が認められ、運送に対する反対給付の関係が特定される場合は、会費と称して対価の収受が行われているものと考えられるため、有償とみなされ、登録を要する。

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

→利用者からの支払いの手段が、例えば野菜など金銭的な価値の換算や流通が困難な物である場合、一部の地域通貨のように換金性がない場合など。

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

\*\*ただし、有料で点数チケットを購入してもらうなどの場合は登録を要する場合がある。また、地域通貨の交換可能なものの範囲に広く財物が含まれる場合は、当該地域通貨が実質的に金銭の支払いと同等の効果を有すると考えられることから、登録を要することとなる可能性が高い。

**③ガソリン代、道路通行料及び駐車場料金のみを利用者が負担する場合。**

→運送目的、運送主体にかかわらず自動車の実際の運行に要する特定費用を利用者が支払う場合は、道路運送法上の登録は要しない。

\*他方、人件費、車両償却費、保険料等は、運送の有無にかかわらず発生し、又は金銭的な価値水準を特定することが困難であるため、これを利用者が負担する場合は登録を要する。

**④市町村が公費で負担するなど利用者は対価を負担しておらず、反対給付が特定されない場合など。**

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

**⑤デイサービス、授産施設、障害者のための作業所等を経営する者が、自己の施設の利用を目的とする通所、送迎を行う場合であって、“送迎に係るコスト”を利用者個々から収受しない場合。⇒“送迎に係るコスト”以外を収受する分には登録不要。**

→当該送迎は自己の生業と密接不可分な輸送と解され、自家輸送として道路運送法上の規制の対象とならない。送迎加算を受けて行う場合も同様。

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

#### 4-1-2 その他の通知や国会答弁を通じた登録不要範囲の拡充をめぐる動向

①2017年8月25日付の国土交通省自動車局旅客課長・事務連絡「営利を目的としない互助による運送のためにNPOが市区町村の自動車を利用する場合等の取扱いについて」

↓

**NPO等が自治体の車両を活用したり、自治体から車両の購入費、維持管理経費（当該運送サービスの用に供される部分に限る。）の補助を受けても、登録不要ということが明確にされた。**

②2018年3月には、「互助」による輸送モデルを広く情報提供するパンフレットも作成され、たとえば、

**(A) NPO等が所有する車両の購入費、車検等の法定整備費用、修理費用、任意の自動車損害賠償保険について補助を受けても、「登録」を要しないこと、**

**(B) 仲介手数料（アプリの手数料）を利用者から収受しても、それが実際の運行に要した実費を超えてしまう形で運転ボランティアの収入にならない限りは登録不要であること等が明示された。**

③「令和2年度地域支援事業実施要綱等の改正」によって**ボランティアに対する奨励金（謝礼金）を補助の対象とすることが可能になり、運転行為そのものへの補助はできないが、運**

転を行うボランティア（運転に限らず介助等を行うボランティア）に対して「付き添い介助に対する補助」を出すことができるという整理がなされた（厚生労働省老健局長通知『『地域支援事業の実施について』の一部改正について』（2020年5月29日付、老発0529第1号）。

④国土交通省「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」（2022年3月改訂版）においても、介護保険の総合事業に基づく「ボランティア奨励金」は、運転以外の行為に対して支払われるため、運送の対価とはみなされないことが明確にされた。

↓

運転手への運転業務のみに着目した報酬を出すためには登録を要するが、運転以外の役務に出す分には問題ない（＝道路運送法上の登録を要さない）。

⑤また、第210回国会・参議院・国土交通委員会（2022年10月27日）において、吉井章議員からの質問に対し、国交省の堀内丈太郎自動車局長が答弁を行い、「ボランティア運送におきましても、自治会などの運送主体が、自治会運営に対する一般的な補助金や利用者以外の方からの寄附金などを元にドライバーに対して運転の報酬を支払うことは可能となっております」と明言した。

↓

「自治体からの一般的な運営補助金」や「利用者以外の方からの寄附金」から、実施団体がドライバーに対して運転の報酬・謝礼を支払ったとしても道路運送法上の登録は不要であることが明確に！

⑥なお、2023年12月27日に「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」の一部改正案に関する意見募集（パブリックコメント募集）が行われ、これを踏まえる形で、近々、「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関するガイドライン」（仮称）が発出される見込みである。そこでは、上記のような一連の動きが体系的に整理され、提示される予定である。

#### 4-1-3 小括

道路運送法上の登録をしないままに、運転手が「運送の対価」を受け取ると、「白タク行為」ということになり、違法とされてしまうことになる。

↓

しかし、全くの対価なしということになれば、運転手の担い手確保が困難となり、持続的なサービス提供はできなくなる。

↓

かつては「運転手は一切の対価をもらってはならない」という立場をとる運輸支局が存在していたこともあり、この問題が大きなネックになってきたが、上記の通り、近年、「運送の対価」ではない対価を運転ボランティア（運転に限らず介助等を行うボランティ

ア) がもらうことは問題ではないことが明確になってきた。

また、介護保険財政から「付き添い介助に対する補助」を得たり、ドライバーが、自治体からの自治会等に対する運営費補助の中から運転報酬をもらったりしても、道路運送法上の登録を要しないことも明確にされてきた。

↓

自家用有償旅客運送の登録をせず、「互助」による移動支援を行う場合でも、実質的に、運転手が対価をもらいながら活動することが許容されるに至っている！

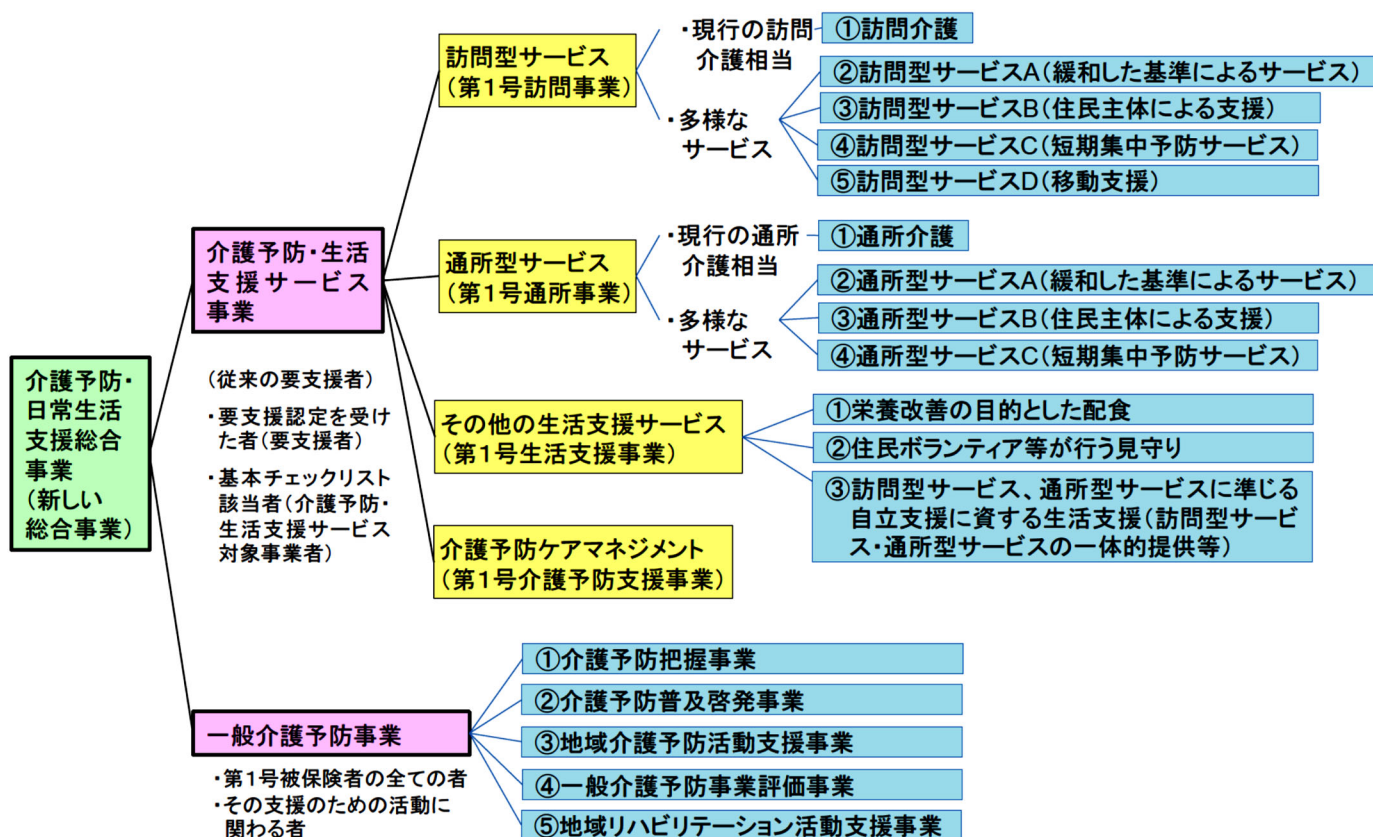
↓

とりわけ、介護保険法の改正（2015年4月施行）によって取り込まれることになった介護予防・日常生活支援総合事業（以下、総合事業）を活用する形で「登録不要」の「互助」による移動支援を行うという方法の有効性が高くなっている！

#### 4-2 総合事業の「訪問型サービスD」の活用

総合事業＝市町村が中心となって、地域の実情に応じて、住民等の多様な主体が参画し、多様なサービスを充実することで、地域の支え合い体制づくりを推進し、要支援者等の方に対する効果的かつ効率的な支援等を可能とすることを旨とするもの。

図表 13 介護予防・日常生活支援総合事業（新しい総合事業）の構成（例）



(出典：大分県資料)

上記のうち、訪問型サービス D（以下、「訪問 D」）を活用することにより、要支援 1、2 の人々および介護予防・生活支援サービス事業の対象者（基本チェックリスト該当者）が、移動支援サービスを利用できる。

↓

一方、運転手に対して、「運送に限らず、他の生活支援サービスと一体的にサービス提供する」という形をとることで利用者から収受する料金を「運送の対価」とせず、「登録不要」と位置づけた上で、その活動団体に対して訪問 D で間接経費の補助を行うことで、「互助」による移動支援の持続可能性を高めることができるという点でも大きなメリットがある。

<大阪府太子町の場合>

「利用料は、運送に対する対価ではなく、運送を含めたボランティア活動を行った時間全体に対して、グループや団体に支払われるもの」と位置づけることで、「道路運送法上の有償登録を要しない」とした上で、訪問 D の補助金を、乗降の付き添いに対して 1 回あたり 300 円（つまり往復では、計 4 回の乗降を要するので 1200 円）を、「団体に対する間接経費」として支出している。

\*太子町では、訪問 D の補助金は、「受付担当（事務局）やサポーターへの謝礼、消耗品費などの経費に充てることができる」とされている。

\*\*なお、訪問 D ではなく、一般介護予防事業を活用して補助を出しているケースもある。①介護予防サービス計画（ケアプラン）の作成が不要である点、②補助対象が間接経費限定と明示されていないことから間接経費以外への補助を出しやすい点に、一般介護予防事業を活用することのメリットがある。（ただし、そのような「ゆるさ」ゆえに、逆に活用には慎重にならざるを得ない面もあるかもしれない。）

<岡山県吉備中央町の場合>

岡山県吉備中央町では、一般介護予防事業を活用して、吉備中央町通所付添ポーター協議会に対し、付添サポーター 2 人 1 組につき 2000 円（片道 1000 円）を付添活動への補助を支出している。

#### 4-3 まとめ

訪問 D を活用すれば、運転ボランティアにもお金が出しやすくなり、移動支援活動の持続可能性も高まる。

↓

ただし、車両の確保や運転ボランティア確保は、そう簡単ではない。

↓

この点、次に見るように、社会福祉法人等、地域の中の資源を有する主体と連携していく

ことが有効である。

## 5 社会福祉法人等の協力を得た移動支援～福岡市・田尻東町・田尻西町町内会による「高齢者買い物支援バスツアー」の取り組みを例に～方法③

### 5-1 福岡市・田尻東町・田尻西町町内会による「高齢者買い物支援バスツアー」の経緯

特別養護老人ホーム・寿生苑（社会福祉法人・今山会）から民生委員の高山惇氏に対し、「地域貢献をしたいが、何か役立てることはないか」との相談があったのがきっかけ。

↓

2015年10月にスタート。

→その後、高山氏が民生委員・児童委員の定例会で「田尻ではこのような活動をしているが、関心があれば、見に来て、やってみないか」と投げかけたところ、泉東、桑原の民生委員が関心を示し、これらの地域でも同様の取り組みを展開することになった。

### 5-2 内容

①毎月計2回（第2・第4水曜日）<sup>12</sup>、高齢者等（ただし、出発地である「今出集会所」まで来れる方）を、毎回、10～18名程度、大型スーパー、産直店等に連れて行き、買い物を支援している。（13時30分頃出発し、15時半くらいまでに送迎場所に戻ってくる。）

②無料で運行している。

→無料であれば、道路運送法上の「白タク」問題は全く生じない。

③車両と運転手は、寿生苑と玄洋荘（軽費老人ホーム）が提供してくれている。（\*利用者の人数が多くなり、3台必要になった場合は、寿生苑の担当者が同じ今山会グループの他事業所から調達する。）

④民生委員を中心に、ボランティア3～5名が乗降支援・見守りをしている。（毎回4名くらいはボランティアがいる。）

⑤原則、集会所で解散となるが、柔軟に途中下車に対応している。

### 5-3 実施体制

①町内会を通じて案内チラシを全戸回覧し、希望者を募る（前日まで<sup>13</sup>）。

---

<sup>12</sup> 泉東と桑原では、それぞれ第2金曜、第2木曜の毎月1回ずつ。

<sup>13</sup> 前日までに行うことで、利用者のハードルが下がるだけでなく、体調不良等で来れなくなる人が出てくるリスクを軽減できるという。

②世話役代表人の民生委員は、希望者数を集計し、寿生苑の担当者に人数を伝える。

③寿生苑の担当者は、希望人数に応じた車両を確保する（＝玄洋荘への要請等）。

④毎回、出発前には、ミニ講話や健康体操を行っているが、毎月2回のうち第2水曜日は、西区社協と西第8地域包括支援センターに毎月交代で来てもらい、ミニ講話（詐欺被害防止等）をしたり、頭の体操的なことをしてもらっている。毎月2回のうち第4水曜日は、民生委員が健康体操等を行う。

⑤買い物支援終了後、反省会を年4回実施。ボランティア・民生委員・だんらんネットワーク西部・西第8地域包括支援センター・西区社協が参加し、それぞれの立場から意見や改善点を出し合い、より良い支援ができるよう努力している。

#### 5-4 成果

①買い物弱者の支援につながっている。

②新しい仲間づくり、楽しみを得る機会となっている。

→「次回も楽しみにしているよ！」などの声が多い。

③ミニ講話等とのセットにより、詐欺防止や健康増進等にもつながっている（＝他の取り組みとセットで行うことによる複合的効果）。

④見守りに必要な情報（たとえば、軽度認知症）を入手する機会ともなっている。

⑤民生委員、社会福祉法人の方々にとっては、役立っていることを実感でき、やる気を獲得する機会になっている。

⑥社会福祉法人（事業所）にとっては、社会福祉法人の責務とされる「地域における公益的な取り組み」<sup>14</sup>の実績につながっている。

#### 5-5 特徴

①金銭が一切絡まない、純粋なボランティア活動である。

---

<sup>14</sup> 2016年3月に社会福祉法改正が改正され、すべての社会福祉法人は、その高い公益性に鑑み、「社会福祉事業及び第26条第1項に規定する公益事業を行うに当たっては、日常生活又は社会生活上の支援を必要とする者に対して、無料又は低額な料金で、福祉サービスを積極的に提供するよう努めなければならない」という責務が課せられた（社会福祉法24条2項）。



②民生委員が中核的な役割を担っている。

③中心となる事業所・寿生苑（社会福祉法人（今山会））が存在しており、ここが（車両の手配等）事務局的な機能の一部を担ってくれていることがとても大きい。

④運転手も務める寿生苑の担当者が非常に優しい方で、そのこともまた利用促進につながっている模様である。（→運転手の人柄は大事！）

⑤区社協や、地区包括ケアセンターも、出発前の講座で関わっており、それが複合的な効果をもたらしている。

⑥車両の事故については、事業所の方で入っている保険があるので問題はない。

⑦買い物中の転倒等による怪我については、福岡市の市民活動保険（個別の加入手続きは不要）を使えるので、これに対応する。

## 5-6 まとめ

以上見てきたように、社会福祉法人等の車両や運転手が空いている時間を活用する形で協力してもらうというのは、とても有効である。

介護保険制度を活用した取り組み（方法②）と組み合わせることで、より持続性の高い移動支援活動につながっていくのではないだろうか？

## おわりに

今日お示した三つの方法、特に方法（B）道路運送法の適用範囲外で、介護保険の仕組みを活用して「互助」の移動支援を行うという方法と、（C）道路運送法の適用範囲外で、社会福祉法人等の協力を得て移動支援を行うという方法とを活用する（場合によっては組み合わせる）ことで、持続可能な住民主体の移動支援を実現できるように思います。

通院や買い物など、生きていく上で不可欠な営みが困難になりつつある中、それを可能にする住民主体の移動支援を実現することは、とても必要性が高く、意義深いことです。

どうか、がんばってください！（応援しています！）

以上

## 【参考文献】

- ・秋山哲男＝吉田樹編（2009）『生活支援の地域公共交通』学芸出版社。
- ・宇都宮浄人（2015）『地域再生の戦略―「交通まちづくり」というアプローチ』筑摩書房。
- ・大井尚司＝後藤孝夫（2018）『交通政策入門（第2版）』同文館出版。
- ・加藤博和（2019）「地域公共交通関連制度の再変革を目指して―移動を魅力化する『道具』として活用できるために」『都市問題』2019年3月号。
- ・厚労省（2017）『平成28年生活のしづらさなどに関する調査（全国在宅障害児・者等実態調査）：結果の概要』。
- ・国交省（2007）『バスの運行形態等に関する調査報告書』。
- ・国交省（2013）「地域公共交通の現状等について」（交通政策審議会・地域公共交通部会2015年度第1回資料（2015年9月11日））。
- ・国交省（2016a）『平成28年版 交通政策白書』。
- ・国交省（2016b）『地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き（第3版）詳細編』。
- ・国交省（2018a）『自家用有償旅客運送ハンドブック』。
- ・国交省（2018b）『高齢者の移動手段確保のための「互助」による輸送～道路運送法上の許可・登録を要しない輸送の制度とモデルについて～』。
- ・国交省（2020）「令和元年度 乗合バス事業の収支状況について」。
- ・国交省（2022）『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』（2022年3月改訂版）。
- ・国交省中部運輸局（2013）『デマンド型交通の手引き』。
- ・嶋田暁文（2010）「福祉有償運送をめぐる法政策論的考察」『自治総研』2010年12月号。
- ・嶋田暁文（2016）「自家用有償旅客運送に関する事務・権限の移譲をめぐる一考察―地域のニーズと自治体の実態の狭間で分権改革を考える」北村喜宣編著『第2次分権改革の検証』敬文堂。
- ・嶋田暁文（2019）「地域の支え合い活動と事業者の既得権防御―NPO等による移動サービスの現在」『地方自治叢書32』（日本地方自治学会年報）。
- ・鈴木文彦（2013）「持続可能な地域公共交通への転換に向けて」『月刊自治研』2013年9月号。
- ・全国移動ネットワークサービス（2021）『住民参加による移動サービスの創出・発展に向けて～事例に学ぶ運営支援のあり方』。
- ・対馬市（2015）『対馬市地域公共交通網形成計画』
- ・日本都市センター（2015）『人口減少時代における地域公共交通のあり方―都市自治体の未来を見据えて』日本都市センター。
- ・日本バス協会（2012）『2012年度 日本のバス事業』。
- ・森栗茂一編著（2013）『コミュニティ交通のつくりかた―現場が教える成功のしくみ』学芸出版社。
- ・山浦陽一（2017）「地域福祉型の地域運営組織の展開と支援体制―定点観測5-1」『農業研究：日本農業研究所研究報告』30号。