

KSKR**移動・送迎支援活動ニュース**

「住民の助け合いによる 車両を使った登録不要の移動サービスのはじめ方」大阪で開催

(2025.2.4 NPO法人全国移動ネット事務局長・伊藤みどり)

2025年2月4日、大阪市で大阪有償ボランティア団体連絡会が「住民の助け合いによる車両を使った登録不要の移動サービスのはじめ方」と題して勉強会を開催した。府内の住民参加の生活支援サービス団体や生活支援コーディネーターなど72名が参加し、全国移動ネットの伊藤事務局長が講師を務めた。

“住民主体の移動支援”を取り巻く国交省、厚労省の法制度が変化しているものの、その内容を理解し、地域づくりに生かすのは簡単ではない。質疑応答では、市町村によって異なる状況や、大阪ならではの悩みがあることが浮き彫りになる場面もあった。各地の取組の活性化に役立つことを願い、講演と質疑応答の要旨をご紹介します。



伊藤事務局長

1 住民主体の移動支援の特徴

「住民主体の移動支援」の特徴としては、個人のニーズにあわせて臨機応変に対応すること、小学校区域単位くらいの小規模な地域を単位として創出されることが挙げられます。

ドア・ツー・ドア、または自宅のすぐ近くで乗降する仕組み取っていることが多く、ボランティアが通院や買物、高齢者のサロン等への運転や付添を担っています。「乗り合って」スーパーやサロンへ行くタイプと、「個別に」生活支援と一体的に支援するタイプがあります。“道路運送法上の許可や登録をしない方法”、つまり運送の対価に当たるお金は受け取らない形態が、全国的に増えています。

「フレイル」という言葉をよく聞くようになりました。虚弱状態のことですが、①健康と要介護の中間の状態、②社会的・心理的・身体的といった多面的な要因によって生じる状態、③回復できる可逆性のある状態を指します。フレイル状態の高齢者は、外出して交流すると元気になれると言

われていますが、そのためにはいろいろなものを組み合わせて暮らしていく必要があります。バスやタクシーは、自分から乗りに行ったり申し込んだりして利用する移動手段ですが、住民主体の移動支援は、声を掛けて誘い出したり、迎えに行ったりするという点で、果たしている機能が少し違います。“移動手段を考える”にあたって「住民同士だからできることは、どんなことか」を、ぜひ話し合ってみてください。

2 法的な解釈の変化

2024年3月1日に国土交通省物流・自動車局から発出された「道路運送法における許可又は登録を要しない運送に関するガイドライン」の前文には、「地域での互助活動・ボランティア活動による運送、自家使用の自動車による運送等にも、一定の役割を持たせないと社会・経済活動の維持が困難になる」と書かれています。そして「無償運送行為が本来は自由に行えるものであり」「住民の日々の生活や地域社会の活動が活性化してい

くことが期待される」とまとめられています。それまでの通達とは書きぶりが大きく変化しました。今回の「ガイドライン」で変わった部分を、整理しておきます。

(1) 利用者から運送について団体が受け取れるお金は、ガソリン代と道路通行料と駐車料金でしたが、“専用の自動車保険（活動団体が入る保険料を含む）”と、“レンタカー等の車両借料”ももらえるようになりました。サロン等の送迎や生活支援サービスとの一体運送に上乗せして受け取ることも可能です。

(2) 団体が運転ボランティアに“運転役務等に係る報酬”を払っていいことが明記されました。例えば、病院の送迎バス、ホテルの送迎バスなど、運転者は所属組織からお金が払われているわけで、これは職員でもボランティアでも同じということです。ただ“利用者からもらったお金が、運転者の人件費として払われる”ことは認められていません。

(3) しばしば“自治体の補助金を運転者に払うのは有償運送”と指摘されていましたが、“補助金の一部を、運転者の人件費、ボランティア奨励金に充てていい”と明記されました。これにより、ボランティア奨励金を運転ボランティアに払うことを想定して補助制度を組み立てる市町村が増えています。

(4) 「生活支援サービスなどとの一体運送」ですが、通院や買物等への“同行支援”、子どもの送り届けを目的とした“子どもの見守り支援”などの利用料は、「運送の対価」ではないことが書かれています。

(5) 自治会が自分たちで車を買うという事例もあるでしょう。自治会の専用車両で買物や行事に出かけたりする時、年会費は世帯単位だったりしますが、利用する人だけから車両の維持費を割って年会費を多くもらってもいいということも整理されています。仮に年会費が2000円の自治会だとしたら、買物支援を利用する人だけは年会費が3500円といった具合です。

(6) 「訪問介護における運送」ですが、訪問介護事業所がおこなう送迎は“介護保険給付が適用される場合”は有償に該当し、“許可又は登録”を要するという運用でした。しかし、“乗降介助が介護報酬の対象であっても、運送は介護報酬の対象外”としていることから、「利用者から乗車部分に対価をもらわなければ、許可や登録は不要」となりました。

主な変化は以上です。あとは「謝礼」の部分。ガソリン代が細かい金額になるので、切りのいい額を渡して「お釣りは要らない」というのも OK です。お釣りは寄付ですね。

3 “介護予防・日常生活支援総合事業”

等の活用

フレイル状態の人を対象として移動支援を行う場合、市町村は、介護予防・日常生活支援総合事業（総合事業）を活用することができます。総合事業のガイドラインや地域支援事業実施要綱において、“訪問型サービス・活動 B”は家事支援などの生活支援全般、“訪問型サービス・活動 D”は移動支援団体への補助とされています（表 1 参照）。D 類型には経費の限定がありましたが、2024 年 8 月の改正では、ボランティア奨励金を含めたほとんどの経費が補助可能になりました（サービス従事者の賃金だけは×）。

加えて、“サービス・活動 A”でも買物支援や移動支援を委託実施できるようになりました。B、D 類型は団体の活動への“補助”ですが、A 類型は市町村が実施することを法人へ“委託”する形になります。

そして、要支援 1、2 と事業対象者の利用者が半分以上を占めていないと補助金が減額されると解釈されていましたが、これらの人が 1 人以上いれば、定額補助が可能と明記されました。

4 つまづきやすいステップ

「立ち上げのプロセス」でまずつまづくのが、「まだ要らないのでは？」とか「それは役所の仕事でしょう」といった声があがること。ハードルが高いと腰が引けてしまうのですが、全部を住民がやらなければと考えるのではなく、まずはできることから始めましょう。大事なことは「つながりづくり」、これが住民主体の移動支援の肝です。

例えば、お互いが顔の見える関係なら、コーディネーターが予約を取り次ぐのではなく、最初のマッチングで利用者とボランティアの組合せを固定する方法もあります。また社会福祉法人とボラ

ニュース（2025.7.8）もくじ

■ 「登録不要の移動サービスのはじめ方」報告…	1
■ 《報告》別府市交通空白地運転者講習 ……	5
■ 報道「外出に困る高齢者へ移動支援」 ……	7
■ 報道資料「交通空白連携プラットフォーム」…	9
■ 案内「運転協力者運転講習会」 ……	10
■ 会費納入のお願い ……	12

ンティアグループ、あるいは社協、市町村などが協定を結んで役割分担をするプロジェクトタイプも多くなっています。すべてを住民がやらなきゃという負担感を減らすことも必要だと思います。

また、やり始めると色々な悩みが出てきます。対策として例えば地域包括支援センターとの定例会議をやっている団体もあります。無理をしない方向にしくみを変更すること、相談できる外部の関係者を見つけることが大事だと思っています。

5 リスクへの備えと対応

研修も事故対応も“どんな場面があり得るか”を考えるとところからスタートすることが、とても大事です。保険は、「自動車保険」と「活動用の保険」の両方に必ず入りましょう。自動車保険は、対物賠償保険、対人賠償保険があり、人身傷害保険、あるいは搭乗者傷害保険があります。マイカーボランティアの場合は自分の保険での対応ですが、「等級がダウンして保険料が上がるのは困る」という方々のための専用の自動車保険も発売されています。また、全国社会福祉協議会（全社協）の「ボランティア活動保険」とか、「福祉サービス総合補償」あるいは「送迎サービス補償」という商品も出ています。どんな場面でも、切れ目がないように保険に入りましょう。

《 質疑応答 ～なんでも相談会～ 》

— 制度解釈は分かりそうで分からないことが多いので、お気軽にご質問ください。 —

【Q 1：総合事業の補助金】生活支援と一体型の送迎サービスをしています。「要支援 1、2」と「事業対象者」の認定を受けた方の送迎に対して補助金をもらっています。対象から外れる「要介護」の方も送迎していますが、補助金の対象にはなっていません。2024 年 8 月の改正でこの仕組みは変わったということでしょうか。



【A 1】総合事業のガイドライン等には「“要支援 1、2” “事業対象者” 以外の方が利用・参加すること」に対して、「対象者数割合によらず対象経費の一部を（定額）補助等すること」と書かれています。

【表 1】

	訪問型 サービス活動D	訪問型 サービス活動B	通所型 サービス活動B	一般介護予防 事業 (補助の場合)
	通院・買い物等の移動支援や移送前後の生活支援、通所型サービス等における送迎	生活援助等と一体的に提供される送迎	通所型サービスの運営主体と同一の主体による送迎	通院・買い物等をする場合における、一般介護予防事業による送迎
利用者に対して支援を行う者の人件費①	×	×	×	×
ボランティア活動に対する奨励金②	○	○	○	○
ガソリン代・道路通行料・駐車場料金等	○	○	○	○
自動車保険の保険料③	○	○	○	○
活動用の保険の保険料④	○	○	○	○
車両維持・購入費	○	○	○	○
コーディネーターの人件費	○	○	○	○
家賃・通信費等	○	○	○	○



【表の①～④について】

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

例えばサービス調整のコーディネーター人件費に月 3 万円、活動エリア加算が 5000 円、車両利用加算が 5000 円など、“補助対象経費が定額”になっている場合を指しています。対象者一人当たりの補助単価が決まっている市町村の場合は、「対象者数割合によらず」とはなりません。

全国的には“定額補助”の方が多いのですが、大阪近辺は“補助単価方式”のところが多く、“要支援 1、2” “事業対象者”の利用者が少ない場合は、補助金が少なくなってしまう。要綱自体が毎年変わるような市町村もあるので、「補助金交付要綱」「定額補助」に切り替えた方がいいかもしれません。

【Q 2：移送中事故傷害保険】ドライバーが自分のマイカーの任意保険に入っているほかに、団体として送迎用の傷害保険に入っています。18 台ぐらいで、乗車定員に対して 1 人 3000 円がかかります。年間に 10 何万円の保険料がかかり、大きな負担になっています。



【A 2】保険料は掛け捨てでもったいないので、何かあった時のために寄付金か年会費などで蓄えを作っておくというグループもあります。事故に遭ってしまった人には、保険料の値上がり分とか免責分を、団体が補填する方法ですね。

車両の法定乗車人員で保険料が決まる保険については、みんなで乗り合って出かけるタイプの場合はお勧めですが、1 対 1 でしか送迎しないグループには割高になります。問題は、大阪府社会福祉協議会では、全社協の保険を取り扱っていないため、利用者が全行程で補償対象になる「送迎サービス補償 A プラン」のような保険に入ることができないことです。今後の課題です。

【Q 3：生活支援サービスとの一体運送の利用料】
 うち「生活支援と一体型の送迎サービス」なんですけど、今までは「同じ料金体系でなければ駄目」と聞いていたので、それは別でもいいということですか。



【A 3】そうです。見守り・付添・同行などを行うことを目的として付随的に送迎が行われるケースが「生活支援サービスとの一体運送」に当たります。距離制でなく時間制で乗車中を含めて利用料を設定することが想定されます。

【Q 4：担い手不足を解消するには】一番問題なのは担い手がないという悩みです。担い手募集の具体的な工夫とかがあれば教えてください。それと長く続けて行くには、仕事ということに置き換えていかないと、ボランティアだけでは問題があると思うのですが。



【A 4】市町村が無料で受けられるドライバー養成研修を開催する例が増えています。神奈川県では15市町村まで広がっています。最初に始めた神奈川県秦野市では、65歳以上の高齢者への介護保険証や保険料の通知に、認定ドライバー、認知症サポーター、ヘルパー養成の3つの講座の案内を同封しています。そして活動を生み出す手伝いを“生活支援体制整備事業”を使って実施しており、担い手発掘と活動創出の両輪で走っています。

家族からの「反対」の声などもありますが、妻を先に巻き込むとか、定年退職のタイミングを見て声を掛けるなど、地域の皆さんは色々工夫をされています。それを、仕事として置き換えていくなら、タクシーやアメリカ型のライドシェアということになりますが、それが皆さんの求めているサービスなのかという点は疑問が残ります。

【Q 5：活動を増やしていくには】市内で各団体さんがすごく頑張ってくださっていますが、それでも全域をカバーできているわけではありません。地域での支援活動と、法人、市社協との連携などで、効果とか今後の将来像みたいなものがあれば聞かせてください。



【A 5】できる地区とできない地区がありますよね。最初は、法人と地域住民のマッチングによる買物支援が取り組みやすいと思います。月に2回とか週1回からのスタートですが、そこから広がっていく可能性はあると思います。サロンに来

ると、お互いに困っていることを頼んだり、引き受けたりという関係ができ上がっていくから、まず「集いの場に来る人を増やしたい」という話も聞きます。居場所が生活支援の生まれる拠点になるということです。

もう一つは、“生活支援体制整備事業”です。生活支援コーディネーターとか協議体の運営のために出されているお金ですが、人材育成、つまり運転ボランティアの養成もできます。前述の秦野市のような例ですね。市町村の負担が少ないところで、毎年、予算化ができますので、新しい人材を育成するというスパイラルを作っていくことが大事だと思っています。

そのようにして、しばらく住民主体で頑張っ、そこから先ができなくなった場合、ニーズははっきり見えているわけで、「これは役所でやってください、やりましょう」という話もありだと思います。

【Q 6：子どもを対象とした支援】子どもの移動支援について伺います。能登半島の子ども支援をしており、子どもたちはほとんど家にいて、「高校生から図書館に行きたい」との要望を受けているんですけど何か事例や方法はありますか。



【A 6】乗り合うか個別に送迎するかにもよりますが、以前受けたご相談の中では「ファミリーサポートセンター」の活用を検討したケースもあります。ファミサポは全国にありますし「生活支援サービスとの一体運送」にあたります。既存のしくみは使えれば使ったほうがいいと思います。

※ファミサポは高校生が対象でないのですが、全世代型ファミサポというのもあります。

【Q 7：法人の地域貢献事例を増やすための補助や助成】昨年9月から週に5日、地域の介護事業者が協力してデイサービスの車を使わないお昼前後の時間帯に、巡回型の移送の取組みを始めています。社協もお手伝いをしています。現在は、事業主が保険も含めてすべて手弁当で、3事業所が輪番で実施しています。これを持続しながら、他の事業所の協力も増やしていくには、人手不足と経費が課題となります。協賛金や補助金、助成金等で参考になる事例があれば、知りたいです。



【A 7】民間の助成金では、継続可能なものは無いと思います。最大でも3年が普通です。地域福祉基金のような財源を、市町村が社協に委託して運用している事例はあるのではないのでしょうか。

先ほどの「総合事業」の改正のところで、補助以外に A 類型の“委託”の話をしました。厚生労働省の説明で市町村による“委託契約”では“賃金”を出せるとあります。ですから、地域が「B、D の“補助”」をもらって法人に払うこともできますし、直接「法人に人件費、賃金を払いたい」なら A 類型で“委託”をすることもできます。

【Q 8：総合事業の担当課と SC の関係】大阪市では「総合事業」というものが、社協の地域福祉ラインでは入って来にくいと感じています。「総合事業」は、介護保険の担当課と地域包括介護センターの担当で、生活支援体制整備事業は別の担当課があり、一緒に動くことはありません。生活支援コーディネーターの感触としては、住民の移動への課題意識はあまりないと感じています。



【A 8】「総合事業」は、市町村の「デザイン力」が問われる事業です。介護保険サービスとして一律に設計するのではなく、生活支援体制整備事業を活用して、選択できる、多様なサービスをつくったりつないだりすることが大事です。今回の改正では、地域包括支援センターだけでなく、生活コーディネーターやリハ職等が、早い段階から利用者に関わって自立支援を目指す必要性も示されました。関係多職種と一緒に動けるように、体制を見直すところから始めていただけたらと思います。

【Q 9：ボランティアポイントを柔軟に！】大阪

市内で地域ボランティアをやっています。地域の“赤バス”が廃止になって困っていた時に、福祉有償運送を知り、10 人集まって運転講習を受けました。“ボランティアポイント”があることも教えられたんですが、時間のある高齢者にはポイントをあげて、若くて仕事で忙しいのに来てくれる人にはポイントが無い。もっと若い人に「倍ぐらいポイントを付けてほしい」です。要望です。

※一般財源や総合確保基金を活用して、全世代型のボランティアポイントを実施している市町村もあります。

【まとめ（柿久保副理事長より）】

1 年ぐらい前から状況が大きく変化しています。それまでは年に 1～2 件だったのが、今は、月に 1～2 件の相談が入ります。あとは地域単位、自治会単位でのボランティアの応援活動も増えてきています。

それと「総合事業」は、大阪を含めて全然できていないですね。今、やっと一歩を踏み出したところです。それから社協が関わらなかつたら、地域の人だけではしんどいという現状もありますね。だから社協が意識してベースを作ること。それとボランティアポイントを活用して、300 円でも 500 円でも、ボランティアに返すことができると思います。厚生労働省の制度を活用して、地域福祉の一環で移動支援を広げていくチャンスにしましょう。

（『モヴェーレ No.40』2025 年 5 月より引用）

《 報 告 》

「別府市役所で行われた交通空白地有償運送運転者講習」

（2025.4.21（月）～24（木））

4 月 21 日（月）24 人 初日は山本さん（全国移動ネット）が講義を行い、江口さん（佐賀）、柿久保さん（大阪）、橋本さん（山口）、横山さん（岡山）、中村さん（岡山）の 6 人で運転実技講習を行いました。

4 月 22 日（火）は、受講者が 14 人で、柿久保さん（大阪）と横山さん（岡山）が講義をして、橋本さんと中村さん（岡山）の 4 人で運転実技講習を行いました。

受講した人に聞いたのですが、別府市長が 50

歳代の人で、別府市でライドシェアの運転手を 100 人養成するとして、広報等で募集をかけたのですが、当初はなかなか集まらなくて。色んな媒体を通して宣伝もして、市にラインの登録をしている人にも呼び掛けて、やっと 30 人くらい集まって。市の職員も 30 人くらい受講して、60 人のドライバーを確保するということで、最終日の 4 月 24 日は市長も受講するとのこと。市長が受講することで、市の幹部職員も何人か受講することになったとのこと。

別府市では、路線バスも休止する区間が出てき

で、タクシーも夜はいなくなった。自分も飲みに行っていて、帰りに駅前でタクシーをいつまで待っても来なかったので、歩いて帰った。また代行もいつの間にか消えてしまった。とのことでした。全国でも有数の温泉地、観光地の別府市でさえも、バスやタクシーはこのような状況のようです。

因みに、ライドシェアで一般の市民は自分の

車（5人乗り以上）ですが、市役所の職員または自家用車が軽四等で5人乗り以上の車両を用意できない人は、先行して実証運送している巡回型コミュニティバスの車両（福祉車両定員6人＋車いす1台）を使用するようです

※「湯けむりライドシェア」または「ライドシェア 別府」で検索したらいっぱい出てきます。



大分・別府市長が「ライドシェア」

運転手に名乗り 温泉街 PR へ
「温泉街で知られる大分県別府市の長野恭紘市長が、一般ドライバーが有償で訪日客を運ぶ地域タクシー“湯けむりライドシェア GLOBAL（グローバル）”のドライバーに名乗りを上げた。23日の定例会見で「1日1時間でもハンドルを握って、（別府の）ファンを増やすための貢献活動してみたい」と表明した。

インバウンド需要が拡大する中、別府市では外

国人観光客が利用するタクシーやバスが不足。市は対応策として、自治体などの管理下で一般ドライバーの有償運送を認める制度を利用して、「湯けむりライドシェア グローバル」と名付けたサービスを導入する。

28日に実証運行が始まり、市は100人を目標にドライバーを募集。長野市長は「観光客の皆さんの意見を直接聞きたい。別府に来て、嫌な思いをする人を減らしていきたい」と意気込む。（山口泰輝）

【2025.4.23 毎日新聞】

《 別府市ホームページから 》

市民の移動手段の確保を目的としたコミュニティバス“湯けむりライドシェア” の実証運行を開始します

※ルートや時刻表等の詳細については下記に添付のチラシをご確認ください。

実証運行期間

- ・2024年6月26日（水曜日）～2025年6月末（予定）
- ・平日8時～13時（1日10便）
- ・電動リフト付き福祉車両（定員6名＋車椅子1台）
※車椅子でのご利用の際の予約は必要ございません。バス停でお待ちください。
※車椅子ですでに1台乗車されている場合は、次の便をお待ちいただくことになりますのでご了承ください。

運賃

- ・1乗車200円（小学生以下無料）

福祉車両の導入は、地域の交通手段をさらに多様化し、全ての住民が平等に移動できる環境を整えるための重要なステップです。

地域住民への影響と期待

湯けむりライドシェアの導入は、地域住民にとって大きな影響を与えることが予想されます。特に、交通手段が限られている地域では、住民の生活の質が向上することが期待されています。

また、運転手不足の問題を解決することで、地域の経済活動も活性化する可能性があります。住民の移動がスムーズになることで、地域全体の活力が増すことが期待されます。

《 資料（新聞報道） 》

外出に困る高齢者へ「移動支援」／運行体制作り課題

(2025.6.14 読売新聞)

住民ボランティアらが高齢者の買い物や通院などの送迎を担う「移動支援」が各地で広がっています。外出に困る高齢者が増える中、新たな交通手段として期待されていますが、担い手の確保や運行の体制作りが課題になっています。自治体は補助金を出したり、運転手の養成講座を開いたりして活動を後押ししています。（三浦ちひろ）

「家の前まで迎えに来てもらえるなんて。ありがたいわね」。

4月下旬、愛知県日進市岩崎台の住宅街。小雨が降る中、買い物用カートを押した女性（90）が車に乗り込んだ。

運転するのは、岩崎台まちづくり推進協議会のボランティア。高齢者2人が先に乗っており、車で5分ほどのスーパーに向かった。

車は毎週水曜日に、登録した希望者宅を回り、スーパーに立ち寄った後、それぞれの自宅まで送り届ける。利用者は1回につき200円を支払う仕組みだ。一人でスーパーに向かうのが難しい高齢者の「移動支援」を担っている。

女性は普段、歩いて10分ほどの別のスーパーを利用する。雨の日や、たくさん買い物をして荷物が重くなった時に苦勞する。自転車で出かけていたが、年を取るにつれて難しくなったという。

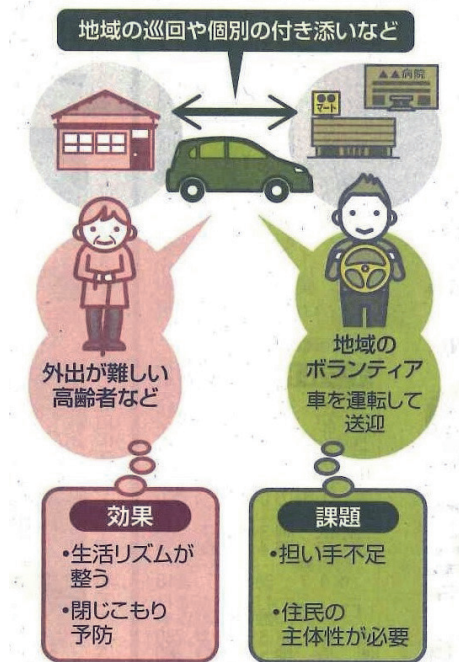
この日は、45分ほど店内を巡り、5kgの米袋や野菜などを買い込んだ。「通販ではなく自分の目で商品を見たい。スーパーと家を往復して、重いものを運んでもらえるのは本当に助かる」と話す。

協議会は今年4月、市の補助金を基に巡回型の移動支援を始めた。吉井竜良代表（73）は「高齢者が今後増加し、車を運転できずに困る人も多くなるだろう。住民の手助けができればうれしい」と語る。

単身高齢者が増加

高齢化を背景に、移動支援のニーズが高まっている。高齢になると身体能力や認知機能が衰え、車の運転が難しくなる。警察庁によると、75歳以上で2023年の1年間に免許を自主返納した件

移動支援の仕組み（愛知県日進市の場合）



数は約26万件に上る。路線バスなどの交通の便が悪い地域もあり、タクシーは利用料の負担が大きい。

また、子どもと同居する高齢世帯は年々減少し、国の推計では、一人暮らしの高齢者は2025年の816万人から、2050年には1084万人に増える。子どもに買い物や病院への送迎を頼むのは難しい。

高齢者や障がい者が地域で安心して暮らせるよう国は移動支援の普及に取り組む。

タクシーやバスといった有料で客を輸送する車両を運転する場合、2種免許と、道路運送法に基づく許可が必要だ。国は2006年に同法を改正し、2種免許がなくても、NPO法人などが自家用車を使って有償で送迎できる制度を導入した。「公共ライドシェア」と呼ばれ、交通の便が悪い地域での登録は788団体、障がい者向けの福祉輸送の登録は2244団体（25年3月末時点）に上る。

担い手不足

広がりを見せる移動支援だが、住民の主体性や担い手の確保が欠かせない。日進市内では計9地

区で導入されており、希望の日時に病院や買い物に付き添ったり、ボランティアが買い物に行くついでに寄せたりする地区もある。こうした運行方法は、住民が要望を取りまとめて決める必要がある。

市ではドライバー養成講座を開き、ボランティアの掘り起こしを図るが、なり手がいないため、取り組めない地区もあるという。

茨城県取手市のNPO法人「活（い）きる」は、運転手不足のため、今年4月から新規利用者の募集を停止している。ベテランのドライバーが高齢のため次々と引退し、依頼があっても断らざるを得ないケースが頻発。4年ほど前に年1万件あった運行件数は6割ほどに落ち込んだ。責任とリスクを伴う業務のため、新たなボランティアを確保するのは難しい。

宮脇貞夫副理事長は「利用希望者は多いのに応えられない。仕組み自体の維持が難しい」と明かす。

名古屋大の加藤博和教授（公共交通政策）は「誰もが出かけやすい地域を作るには、一翼を担うボランティアが安定して確保される仕組みや活動しやすい環境が必要だ。自治体は、財政的な支援や助言だけでなく、住民がボランティアをしたいと思えるように機運を高めることも大事になる」と語る。

健康作りや社会参加も目的

移動支援の目的は、単に目的地に連れて行くことだけではない。高齢者が外出して、ほかの人と交流することは、健康作りや社会参加にもつなが



※住民ボランティアの案内で車に乗り込む女性（右）（4月23日、愛知県日進市で）

る。

東京都健康長寿医療センター研究所の調査によると、外出を毎日する人に比べ、1週間に1回以下の人は認知機能が低下するリスクが3.5倍になるという。

横浜市内の駅やスーパーなどを回る「菊名おでかけバス」を運行する「コミバス市民の会」の入江勝通共同代表（81）は「車内で地域話題を取り上げるなど、会話が生まれるようにしている」と言う。毎週火曜日に7便運行し、近隣の農園を訪れたり、利用者がレストランで食事を楽しんだりするイベントも開く。「できるだけ外に出て人と交流してほしい」と語る。

NPO法人「全国移動サービスネットワーク」（東京）の調査では、利用者は生活リズムが整ったり、地域の行事への参加が増えたりする効果があった。体力が付き、孤立防止にも役立つという。

伊藤みどり事務局長は「移動支援を通じて家の外に誘い出しやすくなり、認知機能の低下や生活で困っていることが見えてくる。地域の多くの人たちの目で見守り、支えることができる」と語る。

《 資料（新聞報道） 》

《国交省》解消先導プロジェクト公募／自治体連携の域内交通など 「交通空白」連携プラットフォーム／会員数1024社・団体に増加

（2025.3.31 東京交通新聞）

交通事業者と関連企業、国・自治体などで組織する『交通空白』解消・官民連携プラットフォーム（事業基盤）が、本格的に動き出している。19日の第2回会合で、国土交通省は「働き手不足に負けない『強い』事業基盤の構築」（広域連携・連合による共同運営など）をはじめとする重点5

分野を設定し、会員数が1024社・団体（自治体686ヵ所＝市区町村639・都道府県47、交通事業者97社、開運団体57、パートナー企業184社）に増加したことを明らかにした。3月27日に「交通空白解消パイロット・プロジェクト（先導的実証事業）」の実施者の公募を開始した（締め切り

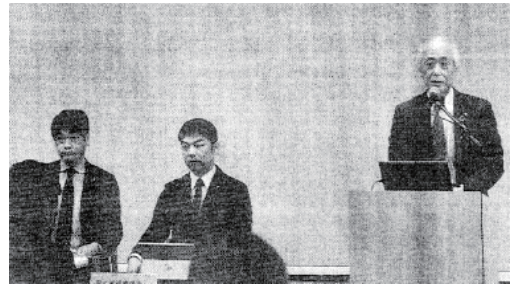
は4月18日午後4時)。

輸送手段を総動員する中で、バス、タクシー、日本版ライドシェア（自家用車活用事業）、公共ライドシェア（制度・運用改善された自家用有償旅客運送）の活用を重視する。

重点5分野はほかに、「若者や女性に選ばれる『楽しい』地域交通」（子育て世代が担う共助版ライドシェアなど）▽「ナショナル・リソース（国家資源）を活用した共創（連携・協働）の推進」（駅員・配達員のライドシェア参画、公共ライドシェア・日本版ライドシェアと貨物輸送のドライバーシェア、バス・鉄道事業者による日本版ライドシェアへの参画など）▽「観光二次交通や情報発信の充実」▽「喫緊の特定課題への対応」（富裕層向けの新たな交通手段、部活動の足、夜のまち・イベント需要など）――。

公募では具体的に、「複数の自治体で連携して域内交通（バス、タクシー、公共ライドシェアなど）の共同運営、人材育成などを実施する事業」や「全国にネットワークを有する団体が主導して複数地域で交通空白解消に取り組む事業」などを掲げた。

5月ごろ、5～10件程度を選定する方針。1件当たり上限3000万円を支給する。



※プラットフォーム会合で事例発表する北九州市の片山副市長(右)。左へ、第一交通産業の古賀氏、西鉄バス北九州の阿部氏(19日 東京大手町)

19日のプラットフォーム会合は東京・大手町の大手門タワー・ENEOSビル「3×3Lab Future」で対面・オンラインの併用で開かれ、国交省の古川康副大臣、KDDI・WILLER（ウィラー）系列の「Community Mobility」（コミュニティモビリティ、東京・中央区）の松浦年晃副社長、みちのりホールディングス（千代田区）の浅見知秀ディレクターらが登壇、最新の取組みを伝えた。

北九州市からは、片山憲一副市長と第一交通産業の古賀隆太・交通事業統括本部次長、西鉄バス北九州の阿部政貴・取締役営業本部長と一緒に事例紹介した。

《資料（新聞報道）》

《市町村対象に調査》

交通空白地区は全国で2057ヵ所

(2025.6.2 東京交通新聞)

全国1741市町村を対象にした地域の足の交通空白リストアップ調査(2月4日～3月19日)の結果が示され、回答があった1603市町村のうち、717市町村・2057地区を「何らかの対応が必要な交通空白地区」と定めた。このうち、取り組みを「実施中」が548ヵ所、「準備中」が854ヵ所、「検討中」が655ヵ所となっており、集中対策期間の終了後には全地区で解消にめどをつける目標を立てた。

観光の足の交通空白は462地点で、「早急に要対策」が252ヵ所、「要対策」が210ヵ所。地域の足と観光の足の総合的な確保(ハイブリッド化)も推進する。

中野国交相は「加速化・本格化する人口減少社会で交通空白の解消を図るには、都道府県・市町

村、交通事業者をはじめ、あらゆる分野の関係者の参画が欠かせない」と強調。「1200近くに及ぶ会員を擁する『交通空白』解消・官民連携プラットフォーム(事業基盤)も存分に活用し、各界の関係者を巻き込んで、まさに、令和の国民運動として、交通空白解消の取り組みを一層浸透させていく仕掛けを検討してもらいたい」と求めた。



国土交通省
認定講習

移動・送迎サービス 運転協力者講習会

福祉有償運送運転者及びセダン等運転者「運転協力者講習会」

私たちが取り組んでいる福祉有償運送(移動送迎支援活動)は、非営利法人であれば改正「道路運送法79条」(2006年10月1日施行)に登録すれば可能となっています。

■ 改正「道路運送法」では、「**運転者の要件**」として「国土交通大臣認定の講習修了者」という要件が新設され、講習内容も**最低470分(セダン車等研修を含む)**が規定されています。■

「道路運送法」改正の目的は、「**過疎地の生活交通や要介護者・身体障害者等の移動制約者の移動を確保**」(国土交通省)とされているものの、手続きの煩雑さゆえに各地ではやむなく撤収する団体も出ている状況です。

私たちは「福祉有償運送運転者及びセダン等運転者講習」として国交省認定(2006年12月1日)を済ませ、活動継続への支援と、**移動送迎支援活動**のすそ野を広げる努力を行っているところです。この機会に受講いただき、それぞれの地域で取り組みを継続・拡大されるようお願いいたします。

※カリキュラム全てに出席された方には、**運転協力者講習の「修了証」**を発行いたします。



■ 日 時: ① **9月20日(土)** (9時30分～18時00分 ※昼休憩45分含む)
(2025年) ② **9月21日(日)** (10時～11時30分:セダン講習

【介護資格の無い人:セダン講習希望者対象】) など
※いずれも開場・受付は20分前から

■ 会 場: NPO法人 日常生活支援ネットワーク 1階

大阪市浪速区敷津東3丁目6番10号【チラシ裏面:地図参照】

■ 定 員: 20名程度 (定員になり次第締め切らせていただきます【先着順】)

■ 参加費用: 10,000円/名 (関西STS連絡会非加入団体は16,000円/名)

※いずれもテキスト代が別途1,000円必要となります。

※セダン講習を希望される方は1,000円で実施します。

※運転適性診断を希望される方は2,000円で実施します。

(当日受付でお支払いください。)

■ 主 催: NPO法人 移動送迎支援活動情報センター

■ 共 催: 関西STS連絡会

【申込み・問合せ先】

NPO法人 移動送迎支援活動情報センター

(担当 えのきぞの、いらはら)

TEL: 06-4396-9189 FAX: 06-4396-9189

(お申し込みは別紙FAX用紙にて受け付けています)



福祉有償運送運転者及びセダン等運転者講習会

■ 講習内容 ■

【9時30分～18時00分（昼休憩 45分含む）】

- 【第1章】運転協力者研修の目的と研修の進め方
- 【第2章】移動・送迎サービスとは
- 【第3章】移動・送迎サービスの利用者を理解する
- 【第4章】利用者の心理と接遇
- 【第5章】必要とされる介助と活動の様子
ガイドヘルプ及び車イス体験・介助実習
- 【第6章】移動・送迎サービスに必要な心構えとマナー
- 【第7章】福祉車両について

【第8章】移動・送迎サービス関連の交通法を理解する

【第9章】福祉車両への乗降及び運転実技

修了式

※適性診断（希望者のみ）：18時00分～（多少変更有）

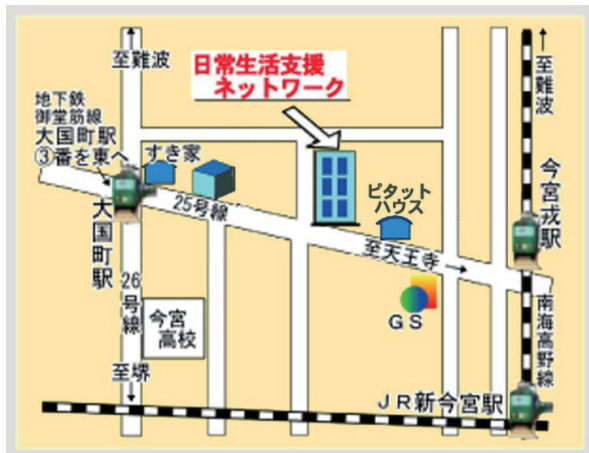
■ セダン講習（希望者のみ） ■ 【10時～11時30分】

【第9章】セダン車両への乗降及び運転実技

セダン車両へ乗降・介助実習

【第10章】セダン車等運転研修（座学）

修了式



地下鉄「大国町」駅・東側、南海線「今宮戎」駅・西側

・作業所内やサービスを提供中の賠償事故に備え

事業者総合賠償責任補償制度

・職員や活動中の支援者の事故に備え

傷害見舞金補償制度

障害者福祉制度40年余の実績の

AIG 保険会社

代理店 ジェイアイシーウエスト(株)

TEL : 06-6941-5187 FAX : 06-6944-1728

自動車保険等あらゆる保険の事はご相談ください

申し込み用紙

希望日 (○印を)	(2025年) ①9月20日(土) ②9月21日(日) (セダン講習希望者のみ) ③10月18日(土) ④10月19日(日) (セダン講習希望者のみ)	
団体名	☐ 運営協議会に届出(予定を含む)の事業者 ☐ 4条許可の事業者 ☐ 43条許可の事業者	
団体住所 及び連絡先	〒 ー 電話番号() FAX 番号()	
(ふりがな) 参加者氏名等	(ふりがな) 氏 名 住 所 〒 生年月日 年 月 日 移動送迎支援活動歴 ☐ なし ☐ 1年以下 ☐ 1年以上	(ふりがな) 氏 名 住 所 〒 生年月日 年 月 日 移動送迎支援活動歴 ☐ なし ☐ 1年以下 ☐ 1年以上
福祉に関する 免許・資格	例：ホームヘルパー2級	
適性診断	要 ・ 不要 要 ・ 不要	

定員超過のため参加をお断りせざるを得ない場合のみ、こちらよりご連絡申し上げます。

個人情報保護法に基づき提供された個人情報は
その目的以外の用途には利用しません。

FAX.06-4396-9189

2025年度 関西STS連絡会・会費納入のお願い

それぞれの生活の場において“生活交通”“くらしの足”を支える取組みや住民主導の“互助型の移動支援”など、各地で高齢者、障がい者等の「誰もが自由に移動できる地域社会を」と汗を流されている皆さまに、心より敬意を申し上げます。

2000年の「交通バリアフリー法」「介護保険法」、改正「道路運送法」(2006年)により“福祉有償運送”や“公共交通空白地有償運送”が制度化されました。そして2017年には国交省、厚労省による「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」において“自家用有償運送の活用”“許可・登録を要しない輸送の明確化”の促進が「通達」に反映されました。そして「自家用有償旅客運送制度の円滑な導入を進めるための改善策」(国交省2023年5月)や、「道路運送法の許可又は登録を要しない運送に関するガイドライン」(国交省2024年3月)、「自治体による交通空白地有償運送」の拡大などに大きくつながっていきました。

しかし、福祉有償運送の「登録団体数」(2024年3月末/国交省統計)は、全国で2,376団体(前年より52団体の減少)、近畿では308団体(前年より8団体の減少)となっており、厳しい現状にあります。

一方、全国の“移動制約者総数”は年々増加。そして公共交通の衰退によって都市部にも交通空白地が広がってきており、各地での生活現場での悪戦苦闘の様子が目に浮かびます。

私たち関西STS連絡会は、今後も地域生活と結びついた取組みをネットワークを通して情報発信しながら、セミナーの開催、調査・研究の取組み、新たに事業を立ち上げる団体への相談・支0援活動や、移動送迎サービス利用者からの問い合わせにも、可能な限り対応していきたいと考えています。また“活きいきとした移動送迎支援活動のすそ野を拡げていく”ための「運転協力者認定講習」(修了者6,089名:2025年3月末現在)を、地域での移動送迎サービスの充実につなげていきたいと考えています。

各参加団体の皆さん方の、2024年度の温かいご協力に感謝すると共に、2025年度も変わらぬご協力と、ご支援のほどをよろしくお願いする次第です。

《 2025年度 関西STS連絡会・会費納入のお願い 》

 関西STS連絡会加入団体・個人の皆様へ

※年会費：3,000円です。(郵便振替によるご入金をよろしく!!)

 関西STS連絡会に未加入の皆様方へ

※団体・個人を問わず年会費：3,000円です。(「加入届」にも、ご記入してください!)

☐ 会費を入金済みの加入団体・個人の皆様方には、

※様々な情報の提供と、「運転協力者講習会」費用の割引措置をおこなっております。

☐ 郵便振替口座：「00950-9-160204 / 関西STS連絡会」 ☐

☐ 銀行振込の場合：ゆうちょ銀行 当座「〇九九支店：0160204」 ☐

【お知らせ】関西STS連絡会が加盟するNPO法人全国移動サービスネットワークで、情報発信「メルマガ会員制度」(月2回程度)が出来ました。関西STS連絡会の年会費を納入済みで、上記「メルマガ会員」の加入を希望される団体さまは、関西STS連絡会・事務局(stsosaka@gmail.com)までメールにてご連絡下さい。なお「メルマガ会員」会費年額1000円は、関西STS連絡会が負担いたします。

編集人：

編集人/NPO法人 日常生活支援ネットワーク 移動・送迎支援活動ニュース編集部

〒556-0012 大阪市浪速区敷津東3丁目6-10 TEL・FAX 06-4396-9189

発行人/関西障害者定期刊行物協会

〒543-0015 大阪市天王寺区真田山町2-2 東興ビル4F

定価/100円