KSKR
移動・送迎支援活動ニュース

（2025 移動送迎支援活動セミナー・大阪）
地域生活の足の確保を拡げるための諸制度の改正の流れから学ぶ！

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”が制度化されて以降、国交省、厚労省を交えた“介護サービスと輸送サービスの連携”の大きな制度改正を点検し学ぶ「移動送迎支援活動セミナー」が、NPO 法人全国移動ネット、国土交通省（近畿運輸局）、厚生労働省（近畿厚生局）を招いて 2025 年 11 月 29 日に大阪で開催されました。

NPO 法人 移動送迎支援活動情報センターが主催し、後援が NPO 法人 全国移動ネット、関西 STS 連絡会で、86 名が参加した貴重なセミナーの模様をレポートします。【文責：事務局】

1 【基調報告】
「各地の実践状況から見えてくる 生活の足の確保への課題について」

講師：伊藤みどりさん（NPO 法人 全国移動サービスネットワーク 事務局長）

一つは乗合って買い物、サロンに行ったり、小さなエリアを回るような取組みで、使用車両は公用車やデイサービスの空き車両。運転は法人の職員や住民ボランティア。利用者対応や調整を事務局のボランティアか社協がやります。もう一つは通院や買い物を 1 対 1 で支援するスタイルで、車両はボランティアの自分の車、あるいは法人の車。「いつ」「どこに」というマッチング作業が必要です。どちらもドア・ツー・ドアまたは自宅の近くで乗降する仕組みで「道路運送法」の許可・登録不要の形態での活動が多いです。

伊藤事務局長

最初に相談を受ける「地域包括支援センター」などが、「この人が外出できるためには、どんなサービスが必要か」と。そこに行政職員の方が加わり、「私たちはボランティアできるよ」という住民さんが関わる。それらをつなぎ合わせる「生活支援コーディネーター」は、非常に重要な役割です。包括の皆さんとか社協の皆さんには、ぜひとも「A さんは、これを使うと外出は増えるか」を念頭において関わっていただきたい。

「道路運送法」には、①「許可を取って緑ナンバーで走るバスやタクシー」と、②「登録」で自家用車を使う自家用有償旅客運送などがありです。最近、よく耳にされる「ライドシェア」には 2 種類があって、①「日本版ライドシェア」は、タクシー会社が一種免許のドライバーと白ナンバーの車を管理する事業で運賃もタクシーと同じです。一方②「公共ライドシェア」は、自治体や非営利法人がタクシー運賃の 8 割を目安（実際には 8 割より安く提供）に実施しています。

今日、私が紹介するのは「許可・登録不要の運送」

での枠組みで、国交省の『高齢者の移動手段を確保するためのパンフレット』(2025 年 3 月) では、6 つのモデル（1：実費相当モデル、2：生活支援モデル、3：会費モデル、4：施設送迎モデル、5：補助金・寄付モデル、6：運転委託モデル）が示されています。

※ 国交省『パンフレット』：
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001880928.pdf

介護事業所での送迎が 2024 年 3 月に見直されて、車での送迎で「有償運送にあたるお金をもらっていなければ、前後に介護給付があっても道路運送法の手続きは不要」と整理されています。そして「許可・登録不要の運送」の“実費”とは、ガソリン代、保険料、駐車料金、有料道路代、レンタカーの使用料も利用者からもらうことができます。

また生活支援サービスとの一体運送も、「付添・見守り同行が目的ならば生活支援の利用料をもらっても大丈夫」という整理です。また自治会の年会費などから運転手に人件費を払っても大丈夫で、移動支援を利用する会員だけから「実費」の燃料費、保険料、車両償却費を追加でもらうこともできます。

全国の市町村で無料での“運転ボランティア講座”が広がっており、生活支援体制整備事業の予算を増額して講習をやっているところも多くなっています。月に一回の買い物支援でも、移動販売が最初でもいい。その後に見えてくるニーズにどう答えるかをいっしょに考えられる仲間がいることが大切です。

生活支援コーディネーターさんは、総合事業で市町村の方ともっと動いて欲しいと思うんです。これから、みんなで少しずつでもつながっていきましょう。

ニュース（2026.5.27）もくじ

■「2025 移動送迎支援活動セミナー」報告…… 1
■ 案内「運転協力者運転講習会」…… 8
■ 報道「シンポ・福祉と交通の融合議論」……10
■ 報道「移動サービスみやざきネット」設立… 11
■ 報道「《国交省》交通空白解消策強化」…… 12
■ 会費納入のお願い …… 16

2 【行政報告Ⅰ－①】

「移動支援に関わる制度・施策について ～移動支援に関係する法制度～」

講師：貴嶋 聡 専門官（国土交通省 近畿運輸局 自動車交通部 旅客第一課）

「道路運送の総合的な発達を図り、もつて公共の福祉を増進することを目的とする」という目的で制定された「道路運送法」（1951 年）に、2006 年から自家用有償旅客運送の制度が創設されました。これにより①道路運送法の許可を受けたバス・タクシー事業者だけではなく、②自家用有償旅客運送（登録）や③道路運送法の許可・登録を要しない運送も含めて“移動手段を確保”しようとされてきました。そしてバス・タクシー事業による提供が難しい地域においては、適切な役割分担により持続可能な移動手段を確保していこうと考えてきたのです。

②自家用有償旅客運送には「交通空白地有償運送」と「福祉有償運送」とがあり、市町村、NPO 法人などの非営利団体で実施することができます。登録の手続きは「運営協議会」（または「地域公共交通会議」）で行います。

また 2023 年には、交通空白地などで市町村が行う自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）について、バス・タクシー事業者の運行管理、車両整備管理での協力・提供も認められ、活用を促進するために省令も改正されました。

そして①「時間帯による空白」を夜の時間帯も含めて恒常的に公共交通が利用できない地域、時間帯と明記、②「対価」の目安も、タクシー運賃の「概ね 1 ／ 2」から「約 8 割」に見直す通達を発出して運用改善を実施。③自治体などの受託による株式会社での参画も可能。④観光地でのホテル間の運送、地域住民の運送も可能、⑤運送区域の設定も「発地又は着地のいずれかが運送区域内にあれば運送は可能」などが通達上で明記されました。

※ 公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）と日本版ライドシェア（自家用車活用事業）との比較は、公共ライドシェアは「実施主体は市町村や NPO 法人などで、交通空白地等の移動手段を確保していくもの」、日本版ライドシェアは「タクシー事業者の管理の下で自家用車・一般ドライバーを活用してタクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定して不足分を供給するもの」として位置づけられています。

高齢化社会の進展により地域での互助活動やボ

ランティア移送を抜きには社会生活の維持が難しくなっている現実があり、道路運送法の「許可または登録を要しない運送」についても、公共交通や自家用有償旅客運送を補完するものとして「ガイドライン」を国交省として策定しました。

①「謝礼の支払い」は社会的に常識の範囲内で自発的な場合は「運送の対価」には当たらない。②「実費相当分」のガソリン代、有料道路使用料、専用保険、車両借料とかは受取っても許可・登録は不要です。

許可又は登録を要しない運送は範囲が広いこともあり、留意事項として「講じている安全確保措置」「任意の自動車保険加入状況」「事故の際の責任の所在」について、運送主体が利用者にわかりやすく周知することが必要です。

移動支援創りのポイントは、地域における課題整理と向かうべきゴールの設定です。需要を把握し適切な供給量を考える。そして地域にある資源（人、もの、ノウハウ）を持ち寄る。全国の事例収集や、国や自治体の財政支援は最大限活用していきましょう。また疑問に思ったことは気兼ねなく相談していただいて、まずは「自分が」具体的な行動を起こすことです。

2 【行政報告Ⅰ－②】
「交通空白解消に向けた取組みについて」

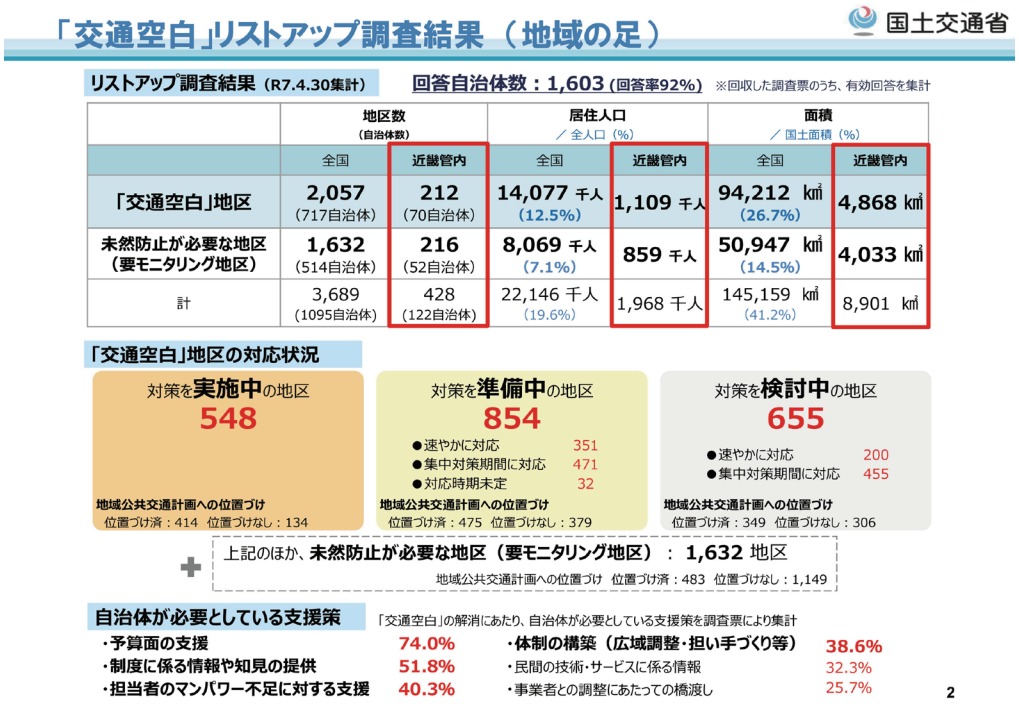
・講師：成相覚　課長補佐（国土交通省
近畿運輸局　交通政策部交通企画課）

貴嶋専門官と成相課長補佐

「交通空白」とは公共交通の利用が困難な地域を指し、現在、人口減少や高齢化の進展で全国でも深刻な課題となっています。国土交通省として2024年7月に「交通空白」解消本部を設置し、11月には「交通空白」解消・官民連携プラットフォームも立ち上げて、多くのパートナー企業と近畿管内においては半数以上の自治体に参画いただいています。こうした取組みによって公共ライドシェアや乗合タクシーの取組みが少しずつ浸透してきており、さらに2025年度から2028年度までの3年間を集中対策期間として、各自治体、全国個々の空白地区の解消への道筋を付けようとしているところです。

2024年度の調査結果では、各自治体の交通空白地の集計と対応状況、必要としている支援策がくっきりと浮かび上がり、自治体が「交通空白」解消で必要としている支援策、「予算面の支援」「マンパワー不足に対する支援」などが明らかになったところです。【図1】

全国的に路線バスの減便、廃止や、運転者の担い手不足により深刻な「交通空白」が増えており、国として総合的な後押し、集中対策を取組んでいるところです。対策には乗合タクシーもありますが、自家用有償旅客運送、公共ライドシェアの役割は大きいですし、地域によっては許可・登録不要のボランティア輸送の活用も必要です。



【図1】

そして「交通空白」の課題を抱える自治体、交通事業者と、幅の広い分野の企業・団体が連携し、実効性かつ持続可能性のある取組みを全国規模で推進するために、2024 年 11 月には「交通空白」解消・官民連携プラットフォームが設置されました。発足時には 167 であった参加団体は、2025 年 10 月には合計 1,319（全自治体の約半数に迫る 899 自治体が参画）と大きく体制が充実しており、現在も募集中です。

交通政策審議会・交通部会の「中間とりまとめ」では、「公共ライフシェアを含めた複数の事業者による広域的な取組みの支援」が示され、国の政策もその方向に進んでいるところです。

2025 年度「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクトでは、①「交通空白」解消緊急対策事業と②共創モデル実証運行事業など地域の多様な関係者が連携して行う取組みに対して、補助事業として支援してきました。また近畿運輸局管内における予算活用実績は、▲ 採用件数が 33 件、▲ 実証 26 件、▲ 人材 12 件となっています。2026 年度も①「交通空白」解消緊急対策事業は実施予定ですし、②共創事業は「共同化・協業化」と姿を変えて引続き支援を行う予定となっています。

「交通空白」の解消は、交通事業者の撤退など民間企業、交通事業者がいない状況で、自治体とか地域住民が主体となって取組んでいただく必要があります。言うまでもなく移動手段の確保は地域の生活を守り、豊かにするものです。そのためには今日お集まりいただいている皆さまの連携、協働がますます重要になってきています。運輸局としても、地域に寄添った支援をしていこうと考えているところですので、よろしくお願いいたします。

3 【行政報告Ⅱ】
「介護予防・日常生活支援総合事業における移動支援と、多様なサービス・活動の創出について」

講師：廣田 実夢（近畿厚生局健康福祉部 地域包括ケア推進課）

介護保険制度は「保険給付」と「地域支援事業」から成り立っています。本日は、この地域支援事業の中でも「介護予防・日常生活支援総合事業」における移動支援と、地域における多様なサービス活動の創出についてお話したいと思います。

現在、地域での移動のニーズは非常に多様化しています。高齢者の生活環境や公共交通の状況、そして地理的条件、また地域コミュニティの力は地域ごとに大きく異なっていて、一つのやり方をすべての地域に当てはめることは難しくなってきています。

廣田 実夢 さん

それらの地域の移動ニーズにどう対応していくのか。制度の考え方や具体的な取組み例も交えながら、報告したいと思います。

介護予防・日常生活支援総合事業と移動支援の関係

地域包括ケアシステムでは、高齢者の自立生活の支援を目的に、住み慣れた地域での住まい、医療、介護、予防、生活支援が一体的に提供される体制づくりが求められています。そしてこのシステムを支える「介護予防・日常生活支援総合事業」では、多様なサービス提供を地域住民の参画など地域の支え合いの体制づくりを目指しています。

さらに介護予防の視点では、高齢者本人が社会参加し、その能力を活かせることも目指しています。この多様で柔軟なサービスを安定して提供するためには、市町村、都道府県によるバックアップが必要ですが、地域住民の多様な参画と地域の支え合い体制づくりが求められています。

高齢者の移動支援は、介護保険制度の視点から非常に重要です。移動の機会が減ることは、生活の自立度や健康さらには社会参加にも影響を与える可能性があります。総合事業における移動支援は、高齢者がこれまで通り外出できるように支援すること、地域の中で人の動きや交流を維持して活動を活性化させる役割を果たしています。そして総合事業は、①サービス・活動事業、②一般介護予防事業に分かれていますが、いずれも「訪問型サービス」と「通所型サービス」の移動支援を活用することができます。

多様なサービス・活動の分類（地域支援事業交付金の取扱い）

総合事業では、地域の多様な支え合いの取組みを体系化するためにサービス A からサービス D までの四つの累計が設けられています。この中でも、特に移動支援に焦点を当てて整理すれば、病院への受診や買い物などの移動の手助け、そして移送の前後に必要な生活支援が含まれます。

住民主体のサービス B やサービス D での実施

を想定していますが、市町村が事業者に委託して行う場合は、サービスＡに位置付けられることもあります。つまり移動支援は、地域の力を活かした形でも、事業者による形でも柔軟に提供できるようになっています。　【表 2】

移動サービスの①対象経費、及び②対象者以外がサービスを利用する場合について、国土交通省の「『福祉』と『交通』が重なる現場の方々へ高齢者の移動手段を確保するためのパンフレット」から移動支援に関わる部分をお話します。

まず対象経費については、「間接経費の範囲内」で市町村が裁量を持って定めることができます。移動支援での交付金の対象は、移動や付添にかかる間接経費とされています。

【表 3】に、住民主体の事業に対して補助ができる範囲が整理されています。送迎を行う職員の賃金や謝金などは間接経費には含まれません。一方、移動に必要なガソリン代、住民主体で活動する場合のボランティア奨励金は、間接経費に含まれる扱いとなっています。

ただし一般介護予防事業の場合は、ボランティア奨励金は経費に含まれないことになっています。同じボランティア奨励金でも、「総合事業」の枠組みなのか「一般介護予防事業」かで扱いが異なるので、注意が必要です。　【図 3】

次に「総合事業の対象者以外」が移動サービスを利用する場合は、移動支援を含めた住民主体のサービス全体に関わります。地域支援事業の実施要項や総合事業ガイドラインの改正によって、総合事業の対象者以外の地域住民も参加しやすくなるように見直しがなされました。

改正前は「参加者のうちの半数以上が要支援者らであれば、対象経費の全額が補助の対象」でしたが、改正後は「市町村が、総合事業の対象者以外の参加者に対する活動を事業の目的を達成するための附随的な活動と判断する場合」には、参加者の割合に関わらず対象経費の一部を定額で補助できるようになりました。つまり住民側、市町村側双方の事務負担を軽減し、住民主体の取組みがより柔軟に進められるように改善されているのです。

生活支援コーディネーターによる住民参画・官民連携推進事業の創設

新たに移動支援を立ち上げる際に活用できる交付金が、2024 年度の地域支援事業実施要項の改正に伴い、最大 400 万円の補助金として創設されました。この事業は住民参画・官民連携に向けて、まずは地域住民の要望を生活支援コーディネーターが吸い上げ、地域住民、医療・介護関係

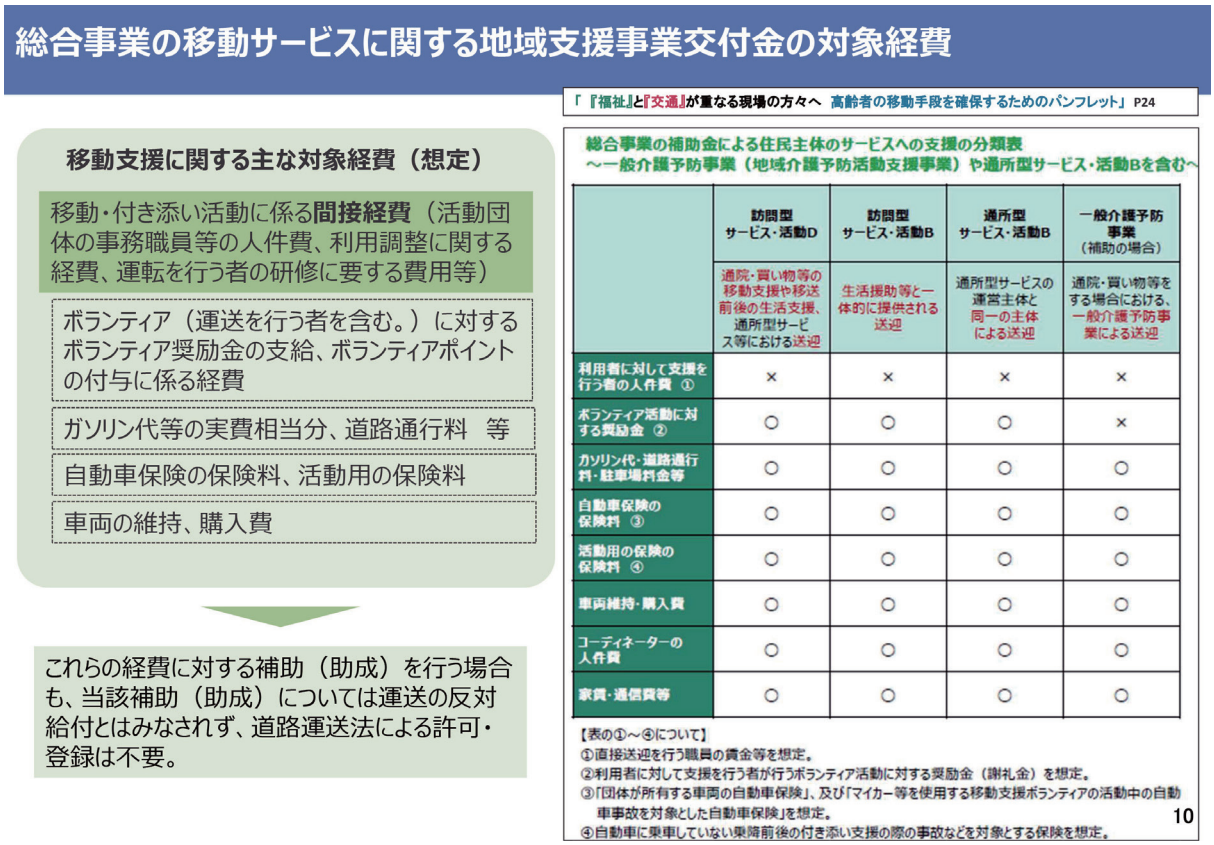
多様なサービス・活動の分類（地域支援事業交付金の取扱いによるもの）

（注）**以下に示す総合事業の類型については、あくまでも制度に基づく実施手法等による分類であり、多様なサービス・活動は、高齢者の目線に立ち、選択肢の拡充を図るものである必要がある。**

訪問型サービス・通所型サービス	従前相当サービス	多様なサービス・活動				
		サービス・活動A（多様な主体によるサービス・活動）		サービス・活動B、サービス・活動D（訪問型のみ）（住民主体によるサービス・活動）	サービス・活動C（短期集中予防サービス）	その他
		指定	委託			
実施手法	指定事業者が行うもの（第１号事業支給費の支給）		委託費の支払い	活動団体等に対する補助・助成	委託費の支払い	これらによらないもの（委託と補助の組み合わせなど）
想定される実施主体	● 介護サービス事業者等（訪問介護・通所介護等事業者）	● 介護サービス事業者等以外の多様な主体（介護サービス事業者等）		● ボランティア活動など地域住民の主体的な活動を行う団体 ● 当該活動を支援する団体	● 保健医療に関する専門的な知識を有する者が置かれる団体・機関等	
基準	国が定める基準を例にしたもの	サービス・活動の内容に応じて市町村が定めるもの				
費用	国が定める額（単位数） 額の変更のみ可	加算設定も可	サービス・活動の内容に応じて市町村が定める額			
対象者	● 要支援者・事業対象者	● 要支援者・事業対象者 ● 継続利用要介護者		● 要支援者・事業対象者 ● 継続利用要介護者 ※ 対象者以外の地域住民が参加することも想定	● 要支援者・事業対象者のうち、目標達成のための計画的な支援を短期集中的に行うことにより、介護予防・自立支援の効果が増大すると認められる者	
サービス内容（訪問型）	旧介護予防訪問介護と同様* * 身体介護・生活援助に該当する内容を総合的かつ偏りなく老計10号の範囲内で実施することが求められる	● 高齢者が担い手となって活動（就労的活動を含む。）することができる活動 ● 介護予防のための地域住民等による見守り的援助の実施 ● 高齢者の生活支援のための掃除、買い物等の一部の支援*を行う活動　など * 市町村の判断により老計10号の範囲を越えてサービス・活動を行うことも可能 ● 通院・買い物等の移動支援や移送前後の生活支援（原則としてＢ・Ｄでの実施を想定）			● 対象者に対し、３月以上６月以下の期間を定めて保健医療に関する専門的な知識を有する者により提供される短期集中的なサービス	
サービス内容（通所型）	旧介護予防通所介護と同様* * 運動器機能向上サービス、入浴支援、食事支援、送迎等を総合的に行うことが求められる	● 高齢者が担い手となって活動（就労的活動を含む。）することができる活動 ● セルフケアの推進のため一定の期間を定めて行う運動習慣をつけるための活動 ● 高齢者の社会参加のための生涯学習等を含む多様な活動を支援するもの ● 住民や地域の多様な主体相互の協力で行う入浴、食事等を支援する活動　など ● 送迎のみの実施				
支援の提供者	国が定める基準による 訪問型：訪問介護員等 サービス提供責任者 通所型：生活相談員、看護職員 介護職員、機能訓練指導員	市町村が定める基準による ● 地域の多様な主体の従事者 ● 高齢者を含む多世代の地域住民 ● （有償・無償のボランティア）		● 有償・無償のボランティア ● マッチングなどの利用調整を行う者	● 保健医療専門職	
その他の生活支援サービス	その他の生活支援サービスは、①栄養改善を目的とした配食や、②住民ボランティア等が行う見守り、③訪問型サービス、通所型サービスに準じる自立支援に資する生活支援（訪問型サービス・通所型サービスの複合的提供等）からなる。					

8

【図 2】



【図 3】

者や行政、民間企業等が事業を検討し、実施していく流れになります。「タウンミーティングやワークショップの開催」「多様なサービス・活動の実現に向けたプロジェクト化」「地域に実装するための試行的実施に係る支援」などが事業の対象となります。車を新たに購入して民間業者に送迎を委託するケースはよくあることだと思うんですが、事業が軌道に乗るまで補助金を活用することができます。

2024 年度の改正により、事業の立上げの段階から補助金を活用しやすくなり、地域のニーズに応じた取組みが進めやすくなっています。地域にはそれぞれ異なる資源や強みがあり、一つとして同じ地域はありません。だからこそ大切なのは、高齢者をはじめサービス利用者の困りごとや、日々の小さな希望にしっかりと耳を傾けることです。行政や専門職の視点だけで判断してしまうのではなく、高齢者の目線に立つという姿勢が何よりも重要です。

従来の枠組みにとらわれず、地域の実情に応じて柔軟に対応して、型にはまらないサービスを生み出して実践していくことが求められています。そして各地域において、こうした視点を土台として、自分たちの地域の特性に合った支援のあり方を創意工夫しながら、検討していただきたいと思っています。ありがとうございました。

※ 講演・報告の四氏から「先進事例」として紹介された10団体の取組み

（紙面の都合で取組みの紹介のみです。）

・伊藤みどりさん（NPO 全国移動ネット）：

①広島県三原市「北方地区“サロンなし輪”と福祉事業所“翼 SA”との連携」
②愛知県日進市「高齢者移動支援推進事業（モデル事業実施）」

・貴嶋 聡さん（国土交通省 近畿運輸局自動車交通部）

③富山県朝日町「ノッカルあさひまち」（公共ライドシェア）
④京都府宇治市「助け合い炭山・交通」（公共ライドシェア）
⑤大阪府太子町「寿喜菜の会」（許可・登録不要の運送）

・成相覚さん（国土交通省 近畿運輸局交通政策部）

⑥兵庫県、香川県、滋賀県「ダイハツ工業“ゴイッショ”」
⑦ 4 市（つくば市、土浦市、下妻市、牛久市）共同での広域公共ライドシェア

⑧京都府舞鶴市高野地域
（共助による移動手段（meemo））

・廣田 実夢さん（近畿厚生局健康福祉部
地域包括ケア推進課）
⑨滋賀県日野町「東桜谷おしゃべり会」

⑩京都府伊根町「予約型乗合タクシー“いねタク”」

（紹介と資料提供です。ありがとうございました。）

4【地域からの実践報告】

①「外出支援ボランティア“乗ってって海南”」（和歌山県海南市）

・外出支援ボランティア「乗ってって海南」代表：
尾﨑 伸治さん、副代表：寺本 和永さん
・社会福祉法人海南市社会福祉協議会
地域福祉係：村木 理恵さん）
https://www.e-sora.net/k-sts/nottenankai.pdf

②「“チョイサポしのだ”移動支援サービスができるまで」（大阪府和泉市）

・チョイサポしのだ 会長：藤原 清伸さん
https://www.e-sora.net/k-sts/2025.11.29
tyoisaposhinoda.pdf

③「住民主体の移動・外出支援～生活支援との一体型で許可・登録不要～」（奈良県葛城市）

・葛城市社会福祉協議会
生活支援コーディネーター：田口 研一郎さん
https://www.e-sora.net/k-sts/2025.11.29
katuragishisyakyo.pdf

5【まとめ】三星昭宏さん

（近畿大学 名誉教授、関西 STS 連絡会 顧問）

三星 昭宏 さん

これまでの「移動送迎支援」が、公共交通の急速な崩壊などにより、健常者を含むモビリティの確保への統合的な流れとなる中で、障がい者・高齢者が有する固有の移動問題を明確に方向性と施策を考えねばならない時期であると感じました。

国交省の取組みは「自家用有償運送」制度をより現実化させ、「許可・登録を要しない輸送」の位置づけも明確にし、「公共交通空白地有償運送」の制度化などは隔世の感があります。

一方、厚労省も高齢者を対象とした「介護予防・日常生活支援総合事業」において、移動支援と多様なサービス・活動を創出するよう支援しています。両省の説明は非常に熱を感じました。現地の出先機関や自治体、「福祉有償運送運営協議会」「地域公共交通会議」など、そして取組みを担う地域の住民・市民団体にも早急に周知されることが望まれます。

現地の実践報告も、とても興味深いものの連続でした。全国を見回すと、これまでの高齢者・障がい者の移動支援運動が新しい段階に入っており、とくに地方部で多数の事例が出ていることには感銘を与えました。

今後、現場でこれらをどう活かすかが課題と思います。そういう意味で「生活の足の確保」に関する行政の動向、取組みの現場、支援活動の最新の動きなどの報告と問題提起は、具体的な取組みを考えている参加者には貴重なセミナーになったものと思います。ありがとうございました。

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）とされてはいるものの、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：①7月18日（土）（ 9時30分～18時00分 ※昼休憩45分含む）
（2026 年）②7月19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 えのきその、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

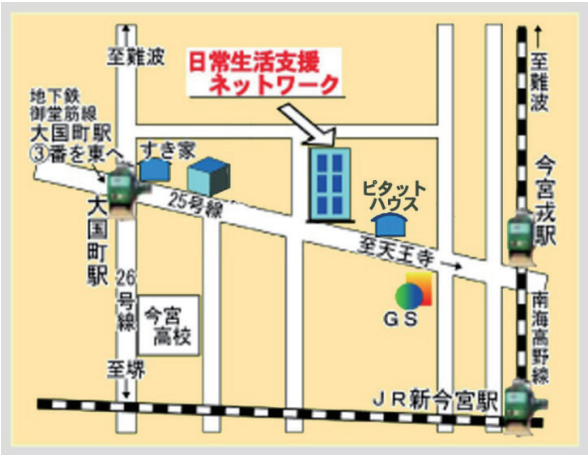
■ 講習内容 ■

【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㈱**
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（〇印を）	（2026年）①7月18日（土）　②7月19日（日）（セダン講習希望者のみ） ③9月26日（土）　④9月27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	〒　　－ 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、こちらよりご連絡さし上げます。

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

《 資料（新聞報道）》

かながわ移動ネットがシンポジウム／福祉と交通の融合議論

（ 2026.3.30 東京交通新聞 ）

NPO 法人かながわ福祉移動サービスネットワーク（横浜市、清水弘子理事長）は 10 日、横浜市開港記念会館でシンポジウム「誰もが外出を続けられるまちをつくる―介助が必要な人の移動と福祉有償運送の役割―」を開催した。タクシー事業者と NPO がそろって登壇し、タクシーの「かかりつけ交通」としての役割や、福祉有償運送を交通政策として捉える考え方など、福祉と交通の融合について議論が交わされた。

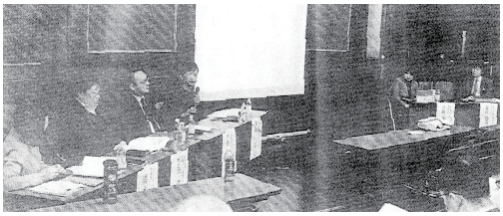
冒頭、清水理事長は、福祉有償運送を巡る厳しい現状に言及。「実施している団体が毎年撤退し、その後には利用者が残される。地域でどう支えていくかが課題となっている」と述べ、問題提起の場として開催した趣旨を説明した。

基調講演では、福島大学の吉田樹教授・学長補佐が「くらしを支える交通のあり方」をテーマに登壇。公共ライドシェアが始まったことで、自家用車を活用した移動支援が地域公共交通計画に書き込まれるケースが格段に増えてきたが、福祉有償運送は自らを「別物」として位置付けてしまう傾向がある点を課題として挙げた。福祉交通を特別視するのではなく、おでかけの手段の一つとして、交通の一形態と捉えていくべきだとした。

続くパネルディスカッションでは「誰もが外出を続けられるまちをどうつくるか」をテーマに、神奈川県立保健福祉大学副学長・金井信高氏、全国移動サービスネットワーク副理事長・河崎民子氏、東宝タクシー社長の大野慶太氏、NPO 法人野の花ネットワーク理事の篠原一也民らが登壇。吉田氏がコメンテーター、清水氏が司会を務めた。

福祉有償運送制度の設立当初から深く関わってきた金井氏は、その過程でボランティアが大きな役割を果たしてきた歴史を紹介。当時の展望が今も色あせないことを挙げ、行政が担ってきた「公共」を住民や NPO など多様な主体が「新しい公共」として担い「オンリーワン」の地域生活交通が生まれていくという考えに期待を示した。

一方で河崎氏は、利用対象者が増加しているにもかかわらず、全国的に団体数・車両数が減少する問題を指摘。需給のギャップが拡大していることに危機感を示した。それに対する取り組みの一つとして、福祉有償運送の運転者講習を神奈川県内の 13 自治体が主催していることを紹介、裾野を広げることに役立っていると話した。



※ パネル討論で語り合う、（左から）司会のかながわ移動ネット・清水氏、登壇者の福島大学・吉田教授、東宝タクシー・大野氏、野の花ネットワーク・篠原氏、全国移動ネット・河崎氏、神奈川県立保健福祉大学・金井氏（10 日、横浜市）

障がいのある人の移動支援に携わる篠原氏は、現場の視点から、利用者ニーズやドライバーの活動をコーディネートする人材の重要性を強調した。

また、大野氏はタクシー事業者の立場から、ユニバーサルデザイン（UD）タクシーの原状を説明。JPN タクシーの普及により車両数が増加し、医療的ケア児や付き添いなしの障がい者送迎を実現するなど新たな役割を担い始めていると紹介。一方で、スロープ設置の手間や被介助者の事前情報がないまま乗車を受け入れることへの不安など、課題への対応を訴えた。

「かかりつけタクシー」に意欲

ディスカッションでは、他にさまざまな議題について話された。

担い手不足について、大野氏は、ボランティアと職業運転手では取るべき戦略が違うため福祉有償運送の担い手不足は独自に考える必要性があると指摘した。さらに吉田氏は、例えばタクシーは問題がある程度、共通化されていて、行政も支援しやすい面があるが、福祉有償運送の団体はそれぞれ抱えている問題が異なるので個別に対応していく必要があるとの見解を示した。

福祉と交通の融合については、大野氏が「タク

シー業界は福祉分野に開かれていなくてはならない」と述べ、以前から提案している福祉ニーズの予約も受け付ける「かかりつけタクシー配車センター」の実現に意欲を示した。篠原氏は「自分たちの活動については福祉だと思うが、既存の交通の隙間を埋める役割としての活動を行っている団体もあり、一概にどちらかということは言えない」と現場感覚を語り、福祉有償運送の多様性を伝えた。

河崎氏は、福祉有償運送を特別視しないということに触れ、「初めは特別視してほしいというこだわりがあった。しかし、公共ライドシェアやデマンド交通などに自治会から莫大な予算がつぎ込まれる一方、福祉有償運送はボランティア団体が自分たちで行うものという思い込みがある。そうではなく、全体の交通政策の中に福祉も取り込んでいくということだという考えに至った」と述べた。

これを受けて吉田氏は「一人ひとりが生き生きと移動できることを支えるという面では福祉有償運送もタクシーやバスと同じ。しかし費用の面ではどうか。福祉有償運送の対価は（タクシー運賃の）5～8割。乗降介助の負担など考えれば、事業継続のためにはタクシー以上の対価が必要かもしれない。しかしそれでは普段使いできない。一定、デマンド交通の収支率は1割程度で残りは公費で負担している」と指摘し、費用の面では福祉有償運送も公費投入の必要性を訴えた。

◇　　◇　　◇

シンポジウムではこのほか、外出支援の現状に関するアンケート結果が報告され、現場の声として人材不足・高齢化が共通の課題として挙げられた。助け合いの精神だけでは継続が難しく、時間と報酬のアンバランスが限界にきているとの訴えも見受けられた。

また、事業から撤退した団体からは、担い手の高齢化や収支悪化で継続が困難になったとの声が寄せられたほか、支援者からは利用の中心は通院で、依然として家族が送迎する負担が大きいという実態が伝えられた。

アンケートの中では、「介護タクシーは料金が高い」「福祉有償運送は予約がしづらく認知度が低いといった声が寄せられた。

福祉有償運送の担い手が減少する中で、ニーズが増加している現状に対する不安の声も聞かれた。

《 資料（新聞報道）》

障害者ら移動支援連携／県内福祉事業者が団体

（ 2026.5.2 宮崎日日新聞 ）

公共交通機関の利用が難しい人の移動支援の充実を目指し、県内の福祉有償運送事業者らが「移動サービスみやざきネットワーク」を設立した。サービス維持のための対策などを連携して行っていく。

福祉有償運送は、障がい者や高齢者ら移動が困難な人を有償で送迎するサービス。ニーズは多いもののガソリン代高騰など経費の増加が課題となり、撤退する事業所が相次いでいる。そこで、「移動の自由を多くの人に届けたい」との理念を掲げる事業者が集まり、2025年にネットワークの準備会を結成。経費補助策を行政に要望するなどの活動を行ってきた。

4月25日に宮崎市総合福祉保健センターで設立総会があり、行政や県内各地の事業者ら54人が参加した。初代理事長に就任した石田浩之さん（41）は「支援体制を整えて、将来的に県全体で移動のバリアフリー化を進めていきたい」とあいさつ。　準備会で世話人代表を務め、副理事長に就任した西田勝博さん（56）は「ようやくスタート地点に立った。困っている人たちにサービスを届けられるよう体制を整えていきたい」と話していた。　（竹内夏海）

※「移動サービスみやざきネットワーク」の理事長に就任し、あいさつをする石田浩之さん（左から4人目）と初代役員ら。

《 資料（新聞報道）》

《国交省》自治体主導の輸送形態導入など法改正へ ／「交通空白」解消策強化

（ 2026.1.1 東京交通新聞 ）

「交通空白」の解消（移動・観光の足の確保、担い手確保）に向け、国土交通省は、法政止を伴う新たな制度作りに乗り出した。自治体主導の輸送形態の導入を後押しするほか、公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）の実施主体に都道府県を追加したり、自治体の地域交通施策を外部から支援する「連携促進団体」を制度的に位置付けたりする。

2025 年 12 月 19 日の「交通空白」解消本部（本部長＝金子恭之国交相）の会合で、方針を確認した。1 月 23 日召集予定の通常国会に、地域公共交通活性化・再生法や道路運送法の改正案が出される可能性がある。

新たな制度・施策は、2025 年 12 月 16 日に交通政策審議会（国交相の諮問機関）・地域公共交通部会（部会長＝山内弘隆・一橋大学名誉教授）が取りまとめた案がベースとなる。

概要は次の通り。

※「制度的枠組みの構築」の取りまとめ案が提示された交通政策審議会の部会。山内部会長は「ステップをもう一つ上げる」と伝えた。（2025 年 12 月 16 日、東京・霞が関）

◇　　◇　　◇

■ 交通政策審議会

・地域公共交通部会取りまとめ案

「交通空白」の解消に向けた制度的枠組みの構築～関係者の連携･協働（モビリティ･パートナーシップ）の推進

１．共同化・協業化の推進

○ 担い手不足をはじめ、供給面の制約から地域旅客運送サービスの提供に課題が生じている状況に対応するためには、交通事業者、交通事業者以外の関係者（施設送迎）、自治体の共同化・協業化を進めていくことが必要。

○「交通空白」などについて、地域の輸送資源をフル活用して解消するため、運転者などの担い手や車両などに関して、自治体が司金塔役として主体性を発揮して交通事業者間や施設送迎サービスの提供者などから協力を得るなど、地域の関係者が連携して、その実情に応じた適切な形態による運送サービスの提供を図る事業を、地域交通法の地域公共交通特定事業として新たに創設し、手続きの特例、事業の計画的な実施義務を措置するなど制度的な対応を講じるべき。

○ 航路事業において、船舶の法定検査期間中の運休・減便回避のため、他の事業者から代替運航や船舶の貸し渡しの協力を得て運航の確保を図る事業を、地域交通法の地域公共特定事業として新たに創設するなどの制度的な対応を講じるべき。

○ これに加え、共同化・協業化に係る体制整備や設備投資のため、財政投融資も含めた財政上の支援により、これらの取り組みを強力に推進すべき。

２．自治体を支援する外部組織の活用

○ 自治体が地域交通施策に取り組む上で、人員やノウハウの不足が大きな課題となっている。

○ 関係者の連携・調整を図りながら、地域交通施策の推進に貢献する外部組織「連携促進団体（仮称）」が、自治体を補完する存在として役割を果たせるよう、法定協議会への参加や地域公共交通計画の検討・提案が行えるようにするなど、地域交通法において制度的な位置づけを規定すべき。

３．公共ライドシェアの実施主体

広域での輸送ニーズに対応するため、一部事務組合、広域連合、都道府県なども公共ライドシェアの実施主体に追加することを検討すべき。

４．データの利活用

○ データの外部への共有やアクセス範囲などのプロセスをガイドラインで明確化しつつ、自治体が交通事業者などにデータ提供を求めることができることを明確化する。

○ 自治体などのルール順守を前提に、交通事業者などが、その必要性・重要性に鑑み、自治体からの求めに協力し、自治体と交通事業者などの両者が機密に連携して地域交通の持続可能性の確保に努めていくことが極めて重要。

○ こうした観点から、このデータ提供などの協力要請に関し、特にその必要性が高い一定の場合に限っては、地域交通法において、正当な理由がある場合を除き、要請に応じることとすることを規定することが望ましい。その際、事業経営や競争に関わる事項の取り扱いに留意するべき。

５．法定協議会の運営

○ 交通事業者が路線などの休廃止に係る情報提供を事前に行うように努め、代替交通の確保に係る協議を行うこととすることを、「地域交通法」の基本方針において明確化するなどの措置を検討すべき。

○ 法定協議会の議決方法について、関係者の意見聴取の機会を確保した上で、多数決も含めて協議会の議決を行うことが可能な旨を同基本方針において明確にし、迅速かつ効果的な意思決定ができるような協議会運営ができるように検討すべき。

６．観光需要を踏まえた相乗効果の発揮

地域公共交通計画の策定に当たって、地域住民の移動と併せて、観光客の移動のための需要を考慮することを、地域交通法の基本方針において明確化すべき。

《 資料（新聞報道）》

交通空白の解消へ 住民主体輸送に期待

―― 東京ボランティアセンターフォーラムで関運局・矢吹部長 ――

（ 2026.2.26 東京交通新聞 ）

東京ボランティア・市民活動センター（山巻毅所長、運営主体＝東京都社会福祉協議会）主催の「ボランタリーフォーラム TOKYO2026」の分科会「どうする？『交通空白地域』～被災地と公共交通不便地域の取組み」が 8 日、東京・飯田橋セントラルプラザでオンライン併用で開かれ、関東運輸局の矢吹尚子・交通政策部長が登壇、移動支援 NPO（特定非営利活動法人）や住民主体のグループによる活動の広がりに期待を寄せた。「地域の困りごとを全国の運輸局・運輸支局に相談してほしい。自治体と連携することで活用できる支援メニューがある」と促した。

財政的支援メニュー活用を 運輸局に相談して

矢吹氏は「国は、事業許可を取得するバス・タクシー事業者の動きは分かるが、NPO やボランティア輸送の実態は把握しにくい」と指摘。「輸送資源をフル活用するために、財政的な支援メニューを用意している。交通事業者しか使えないと思われがちだが、話を伺えれば、制度面を含めて説明できる」と情報提供を呼びかけた。

小中学校、病院の統廃合や単身高齢者の増加に触れ、「一昔前のように、みんなで同居し、夫婦どちらかが高齢者や子どもを送迎することが難しくなった」と課題を提示。「管内 1 都 7 県でも、路線バスの廃線・減便が増えている。これで、タクシーが廃業したり、夜間営業ができなくなったりすれば、公共ライドシェア（自家用有償旅客運送やボランティア輸送で地域の足を確保することになる」と力説した。

◇　　◇　　◇

登壇者は矢吹氏のほか、石川・能登半島地震被災地の輪島市町野地区で公共ライドシェアを運行する町野復興プロジェクト実行委員会の山下祐介代表と、千葉県睦沢町で住民主体の送迎ボランティアに取り組む「くらしの足むつざわ」の小林かおり事務局長。

輪島の町野地区では 2024 年 1 月の震災以降、タクシー 2 社が廃業。復興プロジェクト実行委が

市の支援を受けながら、昨年１月に無料送迎サービスを開始し、７月に公共ライドシェアに移行した。運行管理や電話受付けを、隣接する南志見地区の南志見タクシー（角明彦社長）に委託している。

地区内の送迎では、実行委のメンバーがハンドルを握る。運行日時は平日午前８時～午後４時。乗車料金は１回 200 円で、現金支払いのみ。町野、南志見両地区と市街地を結ぶ便はタクシー会社が担当し、月・水・金曜の年前・年後に１便ずつ。料金は 400 ～ 500 円。

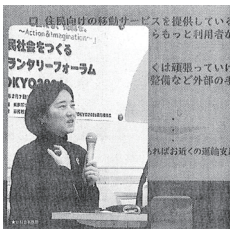
山下氏は「復興に向け、映画の屋外上映会やビーチスポーツ、花見などを企画しても、会場に行く手段がない住民がいた。地区内には 40 の集落があるが、路線バスはそこまで来てくれない。輪島市と『一緒に解決しよう』となって、ライドシェアの導入に向けた実験としてボランティアから始めた」と紹介した。

公共ライドシェアへの移行後、１日平均利用人数が９人から２・５人に減少したという。原因として、山下氏は、乗降エリアの設定が難しくなったことや、炊き糾しボランティアが終了して利用目的が減ったことを挙げた。また、「町野地区は能登や珠洲と隣接し、輪島の市街地よりも、そちらの病院や ATM（現金自動預払機）に行きたい人がいる。無料のころは応じていたが、今は断っている。タクシー側の事情で土日は休みになった」とした。

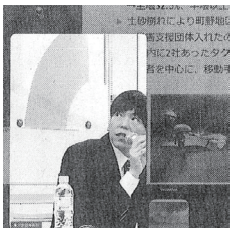
「利用率が下がれば、行政から『需要がない』とされかねない。何とか利用を確保したい」と訴えた。

◇　　◇　　◇

睦沢町では、くらしの足むつざわのメンバーが予約制・乗合形態の移動支援サービス「でかけっ CAR（カー）」を毎週月曜に走らせている。利用対象は 65 歳以上の町民で、自力で歩行でき、運転免許を持っていない、または返納を検討している人。料金はガソリン代の実費として１回 100 円。



※ 関運局の矢吹部長は「地域の困りごとを運輸局・支局に相談してほしい」と促した。（8 日）



※ 能登で公共ライドシェアを走らせている町野復興プロジェクト実行委の山下代表（8 日）

国の許可・登録不要の無償運送ボランティアを選択した理由について、小林氏は「自治体がやると、きちんとした形になるが、融通が利かない。『誰にでも使えるけど、誰も使いにくいサービス』になっている事例を各地の視察で見た。『乗りたい人が乗りやすく』と、柔軟な対応を目指したと語った。稼働率は 100％で、１日に延べ 20 人が乗車している。

ドライバーの確保に向け、「補助金をボランティアの報酬にうまく使える制度ができたらいい」と期待を示した。「数年後は自動運転が一般的になるかもしれない。活動を１日でも長く継続できるよう、コスト削減を徹底している。車両は社会福祉協議会から借り、事務所や専用の携帯電話は持たない。メンバーとのやりとりは LINE（ライン、無料通信アプリ）を使っている」と披露した。

《 資料（新聞報道）》

《宮城・気仙沼市》ふるさと納税活用

後期高齢者の外出支援／タクシー代など１０年間で７億円

（ 2026.1.19 東京交通新聞 ）

宮城県気仙沼市は５日、ふるさと応援基金（ふるさと納税）を原資とし 10 年間で総額 35 億円規模の「人生 100 年シニア活躍パッケージ」を創設したことを発表。75 歳以上の後期高齢者の

外出支援策として、タクシー代の助成など 10 年間で総額 7 億円をあてている。

同市ではふるさと納税が好調で寄付金を活用し 2023 年に人口減少について、24 年に教育について、25 年に産業についての各施策を政策パッケージとして創設。今回はそれらに続く取組みで、シニア世代の社会参加・学び・地域活動など多様な活躍を、デジタルの力を活用しながら総合的に後押しし、健康寿命の延伸や高齢者のさらなる活躍の場づくりを推進していく。

年齢を重ねても高齢者がアクティブに活躍できる施策として、後期高齢者などの外出支援事業費 10 年総額 7 億円を計上。75 歳以上（免許返納者に上乗せあり）にタクシー代 1 人当たり年間 6000 円の助成を計画。また、個人以外の団体についても、老人クラブや交流サロンといった介護予防につながる活動でのジャンボタクシー利用に対し助成する予定。実施時期や補助の方法は今後、検討する。

市内では東日本大震災からの復旧で BRT（バス高速輸送システム）が導入されだ一方、地域によっては路線バスが 1 日 2 往復しかない地域もあるなど交通網が不十分で、高齢者が自家用車に依存せざるを得ない状況にあることが課題。運転免許を返納しても引きこもることが無いう実施に至った。高齢介護課では「外出するのに二の足を踏んでいる方に社会参加や買い物・通院で活用してもらい、元気に過ごしていただければ」と期待している。

《 資料（新聞報道）》

UDタクシー／車いす「乗車拒否」22％

—— DPI日本会議16都府県で調査 ——

（ 2025.12.1 東京交通新聞 ）

前年比9ポイント減

ユニバーサルデザイン（UD）タクシーが車いす利用者の乗車を拒んでいないか、各地で実地調査する障害者団体の DPI 日本会議（平野みどり議長）の「全国一斉行動！ UD タクシー乗車運動」。今年は 10 月 24 日（金曜）を中心に実施され、「乗車拒否」は 22％だった。前年に比べ 9 ポイント減った。東京に限ると、前年と同率の 8％。東京以外は 30％で、14 ポイント減少した。

調査は、東京、大阪、兵庫など 16 都府県で、車いす利用者が延べ 69 回（東京 26 回、東京以外 43 回）乗車して行われた。11 月 5 日に結果がまとめられた。

乗車拒否のうち、電動車いすが断られたのは 13％で前年比 16ポイント減、簡易電動車いすは 80％、33 ポイント増となった。乗車に要した時間は平均 8 分。0・2 分短縮された。車いす乗降操作の研修を受けていないドライバーの割合は 4％と、2・1 ポイント悪化した。

DPI 日本会議は調査データを基に、国土交通省に対し、UD タクシーの乗車拒否が起きないよう、事業者・運転者への徹底を求めた。具体策として、運転者への繰り返しの研修、▽ UD タクシー指定配車の普及、▽車いす乗車を妨げる備品を設置しない、▽ UD タクシーステッカーの貼付、▽新たな UD 車両の開発 ── を要望した。

同会議の「乗車運動」は、トヨタの UD 仕様のタクシー専用車「JPN TAXI（ジャパンタクシー）」で車いすでの乗車が問題化した 2019 年に初めて行われた。

「どの程度、拒否され、乗車にどのくらい時間がかかるか」などを調べ、国交省や全国ハイヤー・タクシー連合会（川鍋一朗会長）、自動車メーカーに改善を促している。

「UD タクシーの乗車拒否をなくそう。より使いやすい UD タクシーの開発を」とうたい、「運動は、事業者やドライバーを批判するのが目的ではない。誰もが利用できることを目指して誕生した UD タクシーの理念にのっとり、車いすユーザーも UD タクシーに乗車できるようにすることが目的」としている。

2026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。

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”が制度化されて 19 年が経過しました。この間、国交省、厚労省は「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」（2024.3 国交省）や「高齢者の移動手段を確保するためのパンフレット」（2025.3 国交省）、「介護予防・日常生活支援総合事業（「総合事業」）」の訪問型サービスでの“運送サービス”における「介護予防・日常生活支援総合事業ガイドライン」（2025.7 厚労省）など、大きく制度改正の流れが始まっています【本ニュース「セミナー報告」参照】。

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・支援活動や、移動送迎サービス利用者からの問合わせにも、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 6,224 名：2026 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、2025 年度の温かいご協力に感謝すると共に、2026 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。

《 2026 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」費用の割り引き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 4 F
定価／100円