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 ―

主催　認定NPO法人 かながわ福祉移動サービスネットワーク

本事業は公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団の助成事業です

【プログラム】

第1部｜基調講演

吉田 樹 氏（福島大学 教授・学長補佐）「くらしを支える交通のあり方」

第2部｜アンケート報告

介助が必要な人の外出支援、および福祉有償運送の現状に関するアンケート結果報告

第3部｜パネルディスカッション

テーマ： 誰もが外出を続けられるまちをどうつくるか

シンポジウム「誰もが外出を続けられるまちをつくる」
2026.03.10

くらしを支える交通のあり方

福島大学　経済経営学類 教授
前橋工科大学 学術研究院 特任教授
交通政策審議会地域公共交通部会 臨時委員
吉 田　　樹

地域の「移動」と「おでかけ」何が問題か？

❶ 自家用車の運転可否による活動機会の格差

◆ 地方部は、駅周辺に住宅や目的地施設が集中して立地しておらず、**自家用車の保有で高いモビリティ（＝移動の利便）を獲得**

- クルマの運転を「一人で出かけられなくなるまで」続ける

➡ ❷「移動の問題」が「自分事」になってから困る市民が大半

❸ 移動ニーズの多様化・小口化

◆ 駅、総合病院など**「最大公約数」の目的地以外のニーズが拡大**

◆ 大都市の郊外団地、中心市街地でも「移動の問題」は顕在化

- **政令市**（横浜・仙台など）**でも**，地域主体の移動手段確保が進む

❹「担い手不足」の顕著化

◆「くらしの足」を支える**担い手**（運行＋運営の双方）**の不足が顕著**に

- **コロナ禍を経て「支える人」と「使う人」との分離が進んだ**

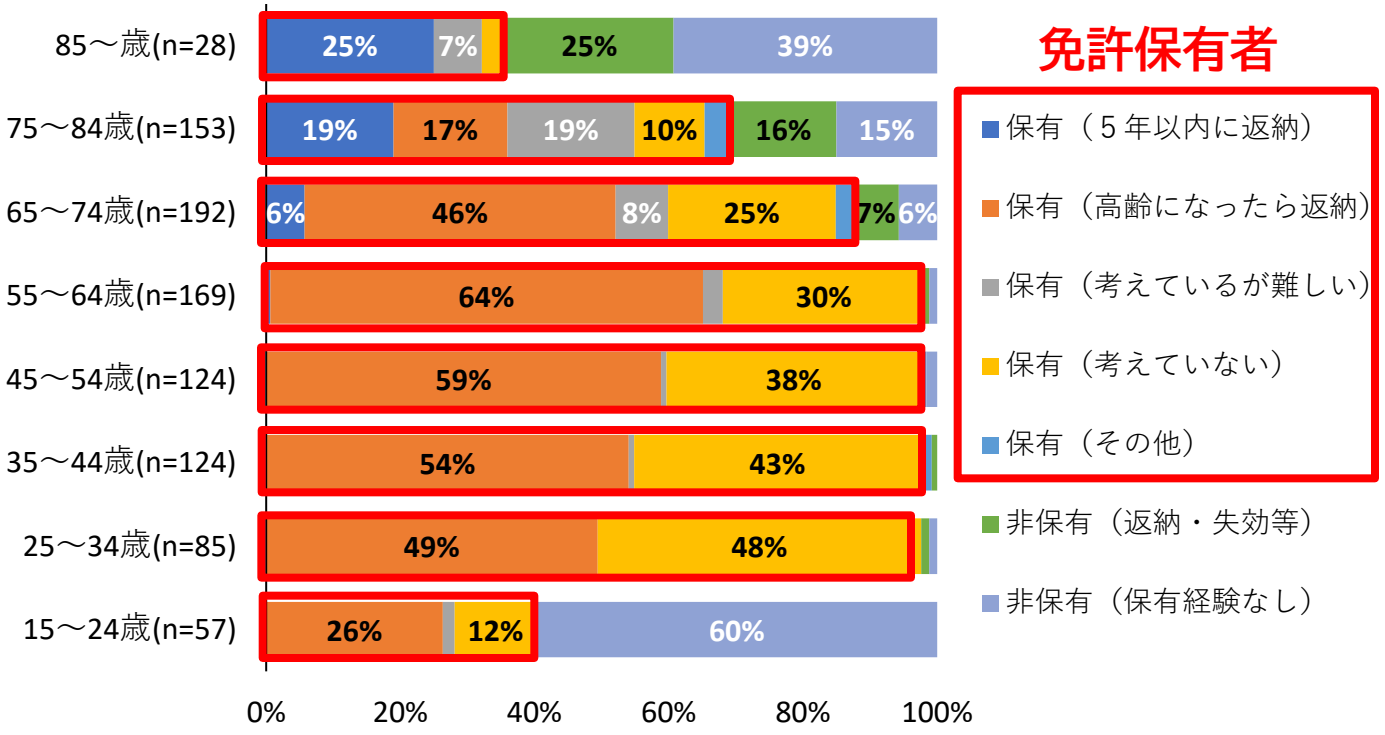
◆ 行政主体のコミュニティバス・デマンド交通が「縮小」する例も

運転免許返納意識（山形市調査（2021年））

■ 後期高齢者（75～歳）に入って返納等を考えている

◆ 後期高齢者（75～歳）の約2割が運転免許を返納もしくは失効
- ➢ 返納等を考えている人と，そうでない人との割合が拮抗

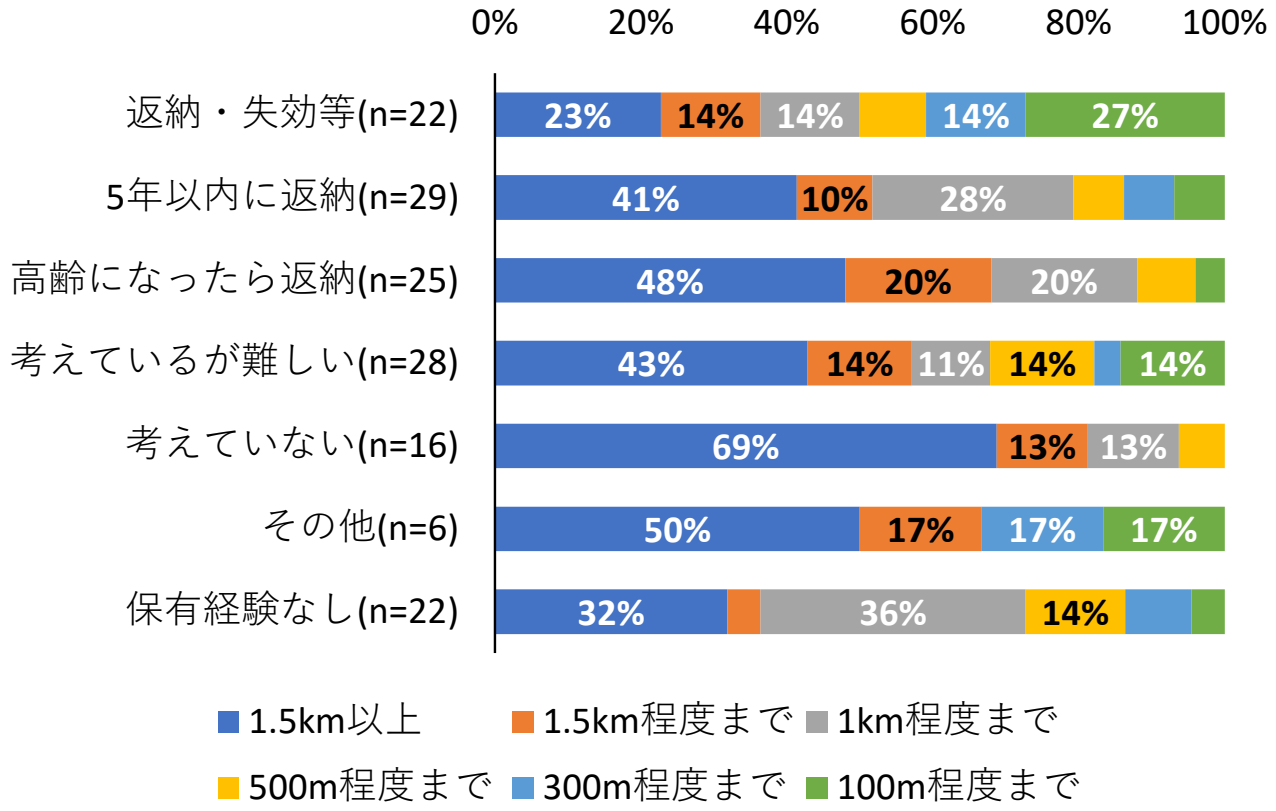
◆ 前期高齢者（～74歳）の過半は，運転免許の返納等を考えていない（「高齢になったら返納」／「考えていない」）



高齢者の身体機能（山形市調査（2021年））

■ 身体機能と運転中止との関連（75～84歳の回答者集計）

◆返納・失効した方の4割：「連続歩行距離」が300m程度以下
◆返納・失効を「考えていない」方の7割：1.5km以上歩ける



身体機能が低下するまで運転を続ける方が多い

運転免許自主返納に影響する要因

■ 自主返納者割合の上位・下位都道府県（2019年）

◆ 70～74歳と75～84歳の年齢層は，いずれも東京が最も高く，**上位は東京圏と大阪圏に集中**。他方，**85歳以上では，静岡や富山が東京を上回り，84歳以下までの傾向とは異なる**

➢ 返納者割合＝（当年の申請取消者：a）÷（当年末の免許保有者＋a）

	70～74歳		75～84歳		85～歳	
返納者割合上位	東京	6.2%	東京	7.9%	静岡	15.6%
	大阪	4.8%	大阪	6.9%	富山	15.3%
	神奈川	4.3%	神奈川	6.5%	東京	14.5%
	京都	3.5%	兵庫	5.7%	香川	14.3%
	兵庫	3.4%	京都	5.5%	愛媛	14.0%
返納者割合下位	茨城	1.2%	岐阜	3.4%	宮城	10.1%
	山梨	1.2%	茨城	3.4%	青森	10.0%
	長野	1.2%	高知	3.3%	和歌山	9.9%
	群馬	1.1%	長野	3.1%	北海道	9.7%
	福井	1.0%	山梨	2.9%	高知	9.1%

免許返納者割合と関連する項目

■「家計支出比」と「免許返納者割合」との関連

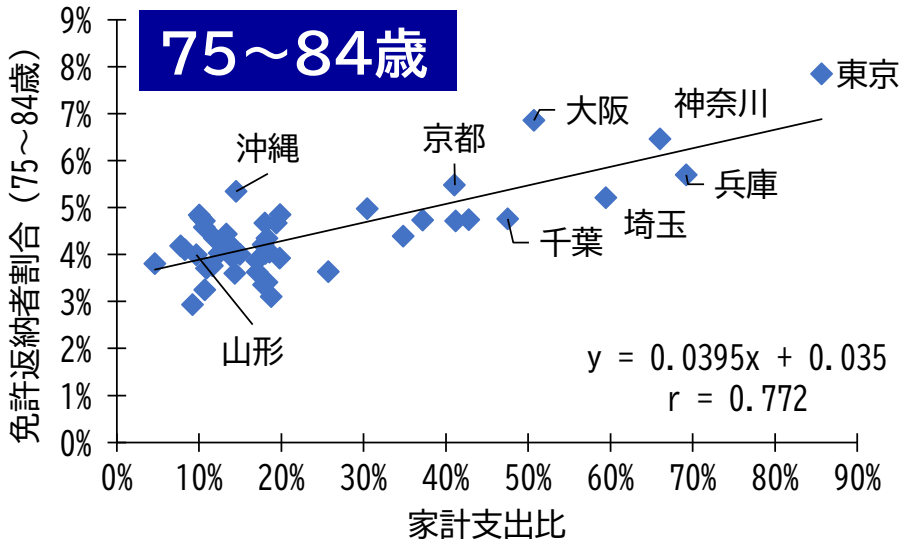
◆家計支出比＝（公共交通運賃等）／（自家用車維持・利用）

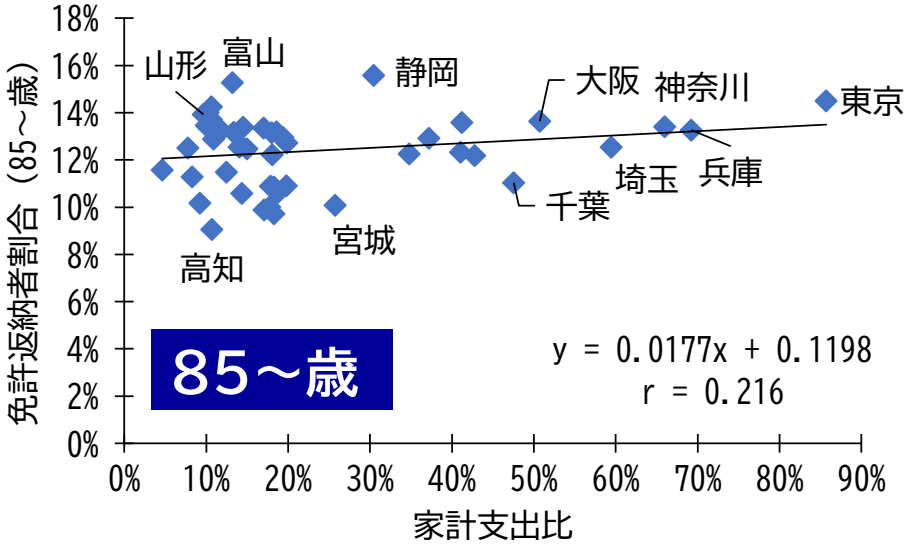
◆84歳までの返納者割合上位5都府県：公共交通への家計支出が相対的に大きいほど，免許返納者割合が高い傾向

➔公共交通が選ばれる地域は，早期に返納が検討されやすい

◆85歳以上の返納者割合：「家計支出比」との関連が薄い

➔代替手段に関わらず，返納を判断せざるを得ない状況





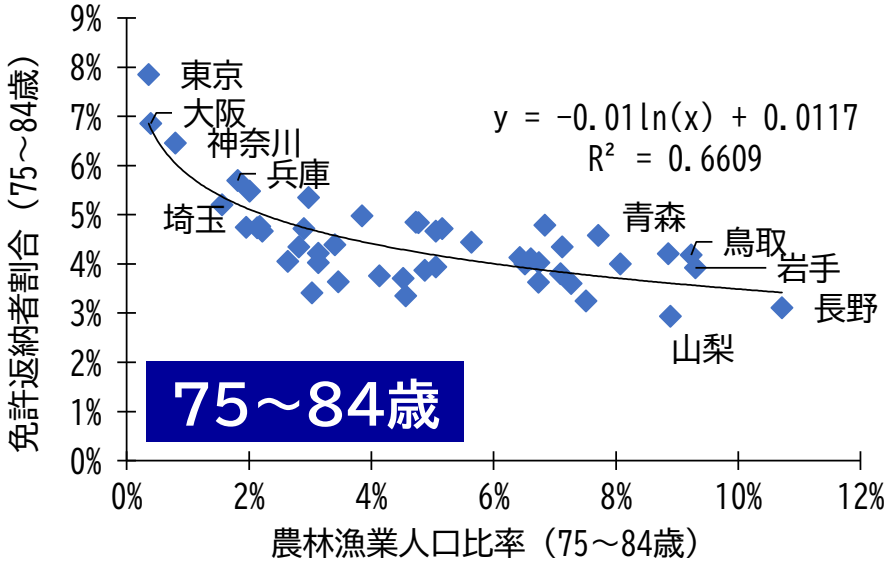
免許返納者割合と関連する項目

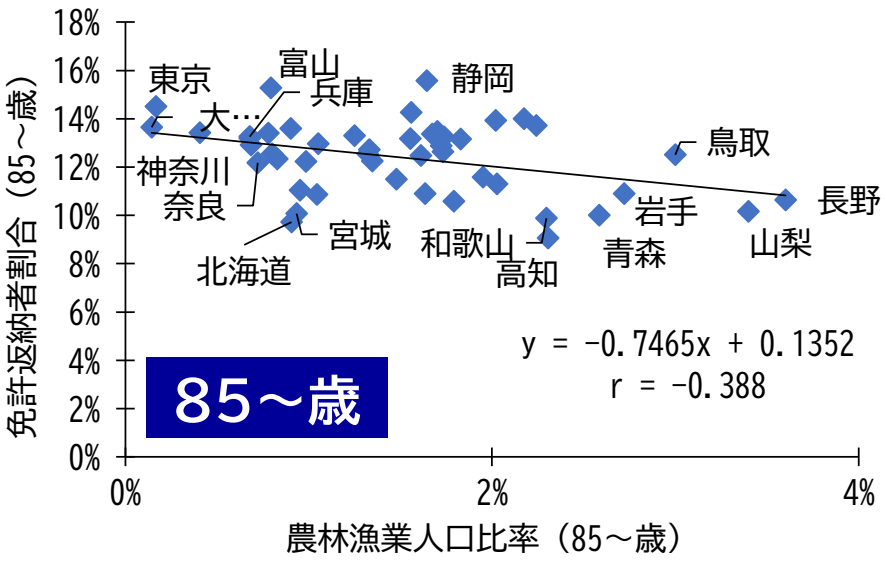
■「農林漁業人口比率」と「免許返納者割合」との関連

◆ 農林漁業人口比率：農林漁業従事者の人口比率（20年国調）

◆ 農林漁業の従事割合が高い県：運転免許返納者の割合が相対的に低く，84歳以下の年齢層では高い相関

➔ **高齢ドライバーの事故リスクを軽減する方策**（安全運転支援装置の導入促進，運転技能講習など）**と，高齢者が「無理に運転しなくても済む」移動手段の提供との組み合わせが必要**



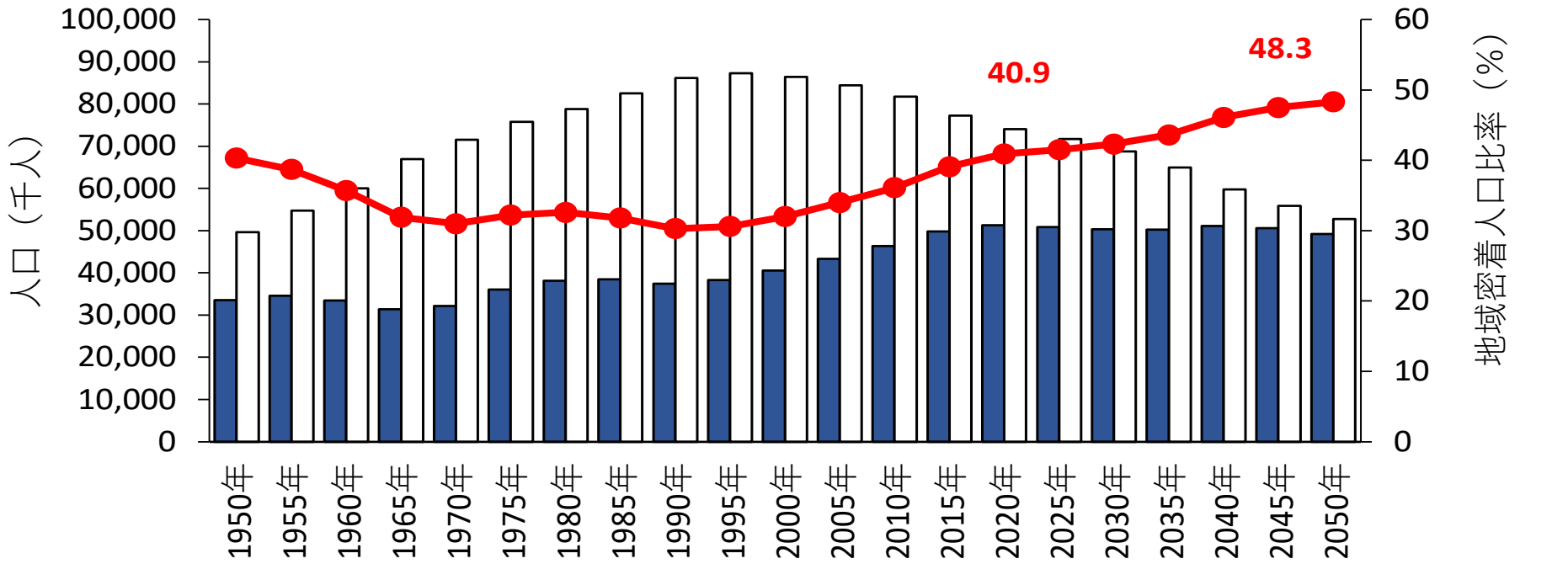


「地域密着人口」は減少しない

■ 地域密着人口＝（～14歳人口）＋（65～歳人口）

◆地域密着人口：地域内で生活する傾向。1990年以降増加

➢人口減少局面も，**2045年頃まで一定**と予測



「地域密着」の移動サービスが求められる

「交通空白」解消施策は，ここに資するか

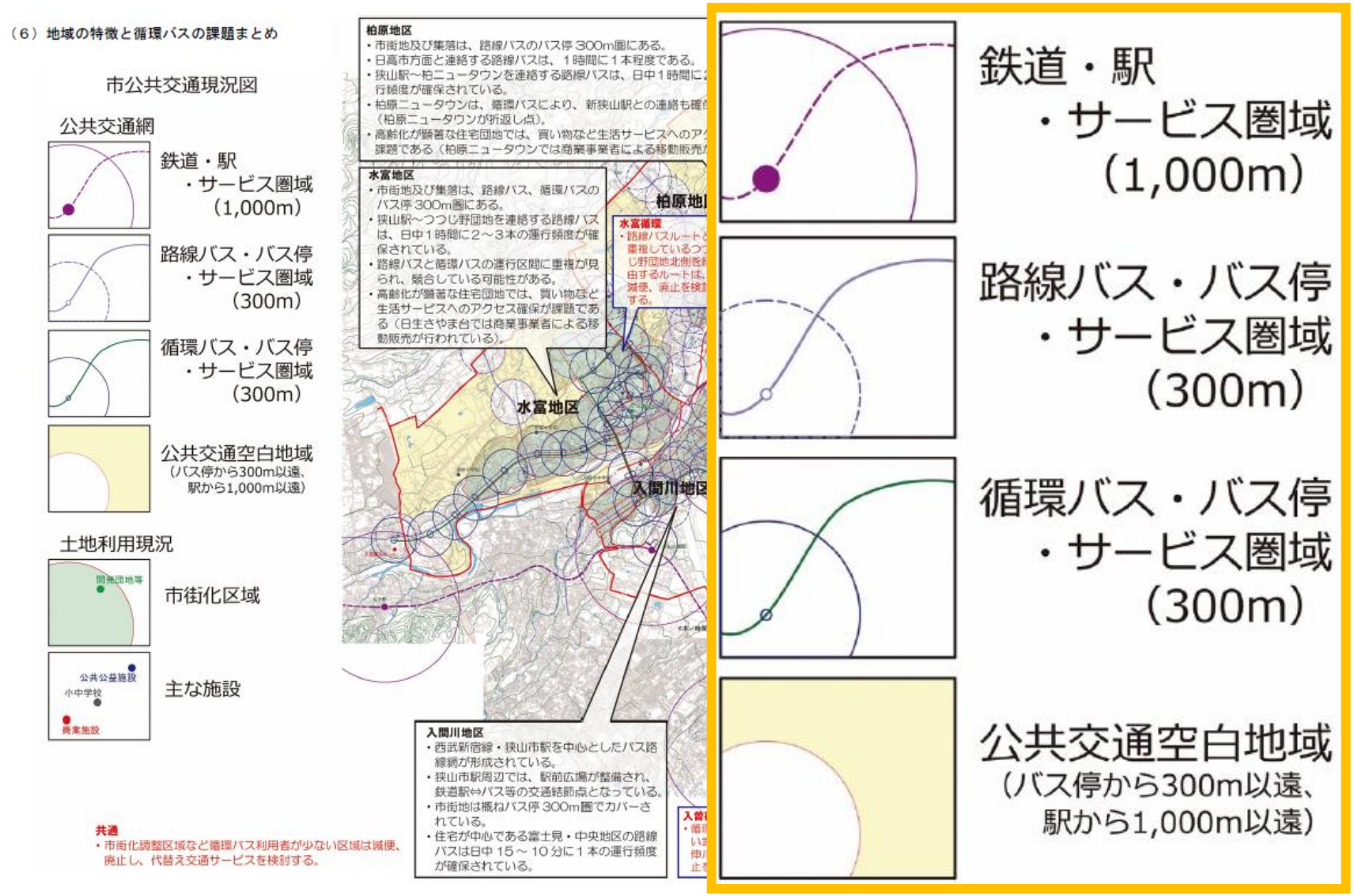
地域密着人口

生産年齢人口

地域密着人口比率

鳥瞰図で「交通空白」を定義する着想は限界

■ S県S市「地域コミュニティ交通調査検討業務報告書」



鳥瞰図で「交通空白」を定義する着想は限界

■ S市は「鳥瞰図」で交通不便を読み取れない典型地

狭あいな道路（私道も多い？）
＋高低差も多い

一日2往復（循環）に過ぎない
「循環バス」の停留所を
路線バス（4往復／時）の停留所
と同等に扱う意図は？

通院にも使いにくい時間帯。高齢者サロン等への送迎であればOKだが・・・
これでは「ザルの福祉」

左回り		
停留所名称	1便	2便
入曽駅	11:30	16:10
入曽駅入口	11:30	16:10
狭山入曽郵便局	11:56	16:36
入曽駅	12:03	16:43

右回り		
停留所名称	1便	2便
入曽駅	12:20	15:20
狭山入曽郵便局	12:22	15:22
入曽駅入口	12:46	15:46
入曽駅	12:53	15:53

入曽西コース
右回り2便・左回り2便　計4便
【主な行き先】
入曽駅東口、老人福祉センター不老荘、入曽多目的広場、武蔵藤沢駅、水野公民館、水野保育所、狭山入曽郵便局

これでは「住み続けられる」都市にはならない

地域公共交通に関わる協議システム

■ 現在は,「協議会」の意思決定を重視した政策に

◆「規制緩和」を経て, 国交省は安全規制に重点を置く

➔「二法協議会」(地域交通法に基づく「法定協議会」+道路運送法に基づく「地域公共交通会議」)の活用で「できること」は拡大

地域公共交通会議 (道路運送法)

◆ 地域の実情に応じた乗合輸送の運賃や態様, 自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)の必要性と対価に関する協議

※ 乗合輸送の協議運賃の「決定」は「運賃協議会」で行う

地域公共交通計画 (地域交通法: 地域公共交通活性化・再生法)

◆ 地域交通の「課題」を発見・共有し,「何を目指して」政策を進めるのか。そのための道標や責任分担を定める全体計画

➢ 継続性を担保するツール(人事異動による不確実性を緩和)

◆ 法定協議会化で参加応諾義務と結果尊重義務が発生

運営・運行主体と道路運送法との関係

【運営主体】運行計画（時刻表・経路・運賃等）の決定者 【運行主体】輸送の従事者

運営主体	運行主体	道路運送法の許可（登録）	
交通事業者	交通事業者	4条（通常の路線バス・乗用タクシー）	有償
タクシー会社	タクシー会社による雇用	78条3号**許可**（自家用車活用事業） ※ いわゆる**「日本版ライドシェア」**	有償
市町村（地域交通法や道路運送法上の法定協議会）	交通事業者	4条（コミュニティバス・オンデマンド交通・乗用タクシーを活用したサービス）	有償
市町村（地域交通法や道路運送法上の法定協議会）	市町村	78条2号**登録**（自家用有償旅客運送） ※ いわゆる**「公共ライドシェア」** ➔ **市町村が直接運行する「廃止代替バス」も公共ライドシェアに括られている**	有償
地域組織NPO等	交通事業者	4条（コミュニティバス・オンデマンド交通・乗用タクシーを活用したサービス）	有償
地域組織NPO等	地域組織NPO等	78条2号**登録**（自家用有償旅客運送） ※ いわゆる**「公共ライドシェア」**	有償
地域組織NPO等	地域組織NPO等	許可・登録不要の形態（例：スクールバス等への混乗，ボランティア送迎）	無償

「交通空白」の考え方

■ 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（23年12月28日通達➔24年4月26日一部改正）

◆ 交通空白地有償運送の必要性については，**地域の実情に応じて地域公共交通会議において適切に判断することが原則**

➔ 下記の「数値」は，国土交通省が定義した「公共交通空白地域」ではないことに留意

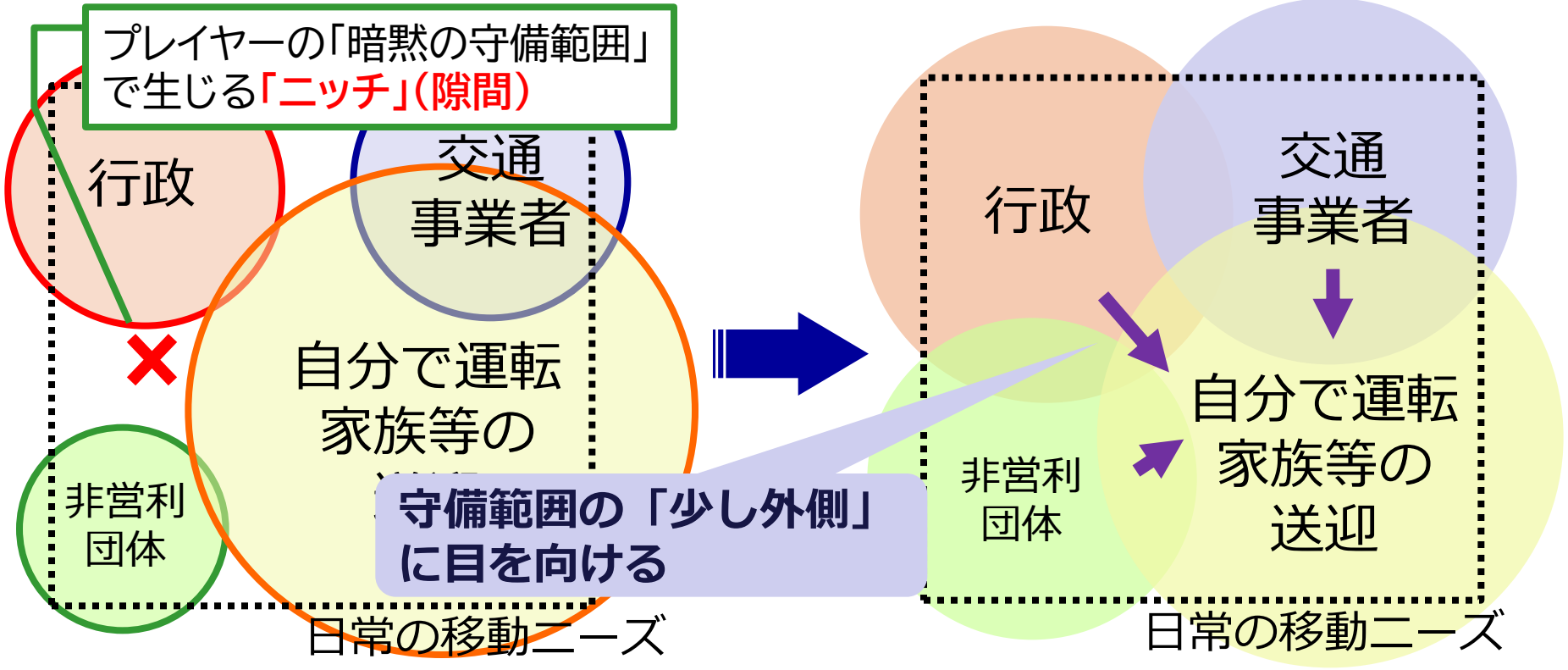
◆ 以下の場合には，少なくとも交通空白地（**交通サービスが限られる時間帯が生じる地域を含む**）に該当することを前提に，交通空白地有償運送の必要性を地域公共交通会議において判断することが望ましい。

- 移動を希望する者が，恒常的に，許容可能な時間内に公共交通を利用できない地域・時間帯
- 「許容可能な時間」＝「少なくともタクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域は交通空白地に該当する」※市町村長又は都道府県知事の判断により，30分未満とすることも考えられる

「交通空白」の考え方

■「交通空白」＝自身や誰からの助けも受けられない場面

◆各プレイヤーの「守備範囲」を少し拡げあう（「のりしろ」をつくる）ことで，「くらしの足」の課題は緩和できる。



多様な主体の「のりしろ」をどうつくり，繋げるか？

「くらしの足」は誰が支える？

■ 交通政策基本法(2013.12.4施行(下記は改正法でも踏襲))

(交通に関する施策の推進に当たって基本的認識)
第二条　・・・交通が、国民の**自立した日常生活及び社会生活**の確保、活発な地域間**交流**・・・を実現する機能を有するもの・・・

➡ □「生活」を支える：運転しない方も，活動目的を満たせる
□「交流」をつくる：運転しない方も，「おでかけ」機会がある

(国民等の役割)
第十一条　・・・取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努める・・・

市民の生活を支え、交流をつくる地域公共交通は
ビジネス(経済)と合意形成(社会)の組合せで成立
市内の「唯一解」はなく，地域で決めることは多い

「ライドシェア」の定義は明確ではない

■ 乗用車に「相乗り」する習慣の有無が海外との違い

◆ 渋滞や環境対策で，乗用車への相乗りを進めてきた欧米
- ✓ HOVレーン（米国；High Occupancy Vehicle）

◆ 日本では「見知らぬ人」との乗用車への相乗りに抵抗が強い

■ 「登録」と「許可」の違いを理解する

◆ **公共ライドシェア（交通空白地有償運送）：** 78条2号**登録**
- ✓ 2006年道路運送法改正で制度化。地域公共交通会議（運営協議会）で「必要性」や「対価」の協議が調えば，**どこでも導入可**
- ✓ **地方公共団体が直接運行する「廃止代替バス」も含まれている**

◆ **日本版ライドシェア（自家用車活用事業）：** 78条3号**許可**
- ✓ 国の裁量は「2号」より大きく，現時点の適用可能性は限定的

「交通空白」への関心が高まる一方，福祉交通の話が埋没することへの懸念・・・「ボトムアップ」も引き続き重要

「公共ライドシェア」の運用緩和

❶ **旅客から収受する対価の目安**（2023年12月28日）
当該地域におけるタクシー運賃の**約８割**。**協議結果で，タクシー運賃の約８割を超える運送の対価を設定することも可能**

❷ **需給に応じて対価を変動させる方式の導入**（2024年4月26日）

❸ **交通空白地有償運送の実施形態の緩和**（2023年12月28日）
- 配送業（株式会社）が**配送ルートの途中で旅客を運送**する
- 観光地で宿泊施設が共同で車両を活用するケース（**宿泊施設の車両で観光地への運送や地域住民の運送に使用可能**）

❹ **事業者協力型自家用有償旅客運送の多様化**（2023年11月2日）
運行管理に加えて配車サービスの提供など**「ノウハウ面の提供」に交通事業者が協力する場合**も含めた

❺ **タクシーとの共同運営の仕組みの導入**（2024年4月26日）
タクシー配車が困難な場合に，**事業者協力型自家用有償旅客運送車両をタクシー運賃と同額で配車可能**とする

❻ **首長による自家用有償旅客運送の導入判断**（2024年4月26日）
２ヶ月の協議を重ね「結論」に至らなかった場合，**自家用有償旅客運送の導入の可否を首長が判断できる**ように

「日本版ライドシェア」の課題と活用可能性

■ 供給力の継続的な確保や価格低廉化には至りにくい

◆ **車両数が増えても，需要が増えるとは限らない**（特に地方部）

◆ 人件費が多くを占めるタクシーの費用構造を踏まえると，**プラットフォーマーの手数料率次第では，価格は下がりにくい**

■ 都市のマイカー利用を「減らす」方略として活用

◆ **渋滞や環境対策**を目的とした乗用車への相乗りが進むように

- □ 工業団地の通勤や地方大学，塾／部活送迎などのシーン
- □ カーシェアリングなど自身が保有しない車両で抵抗感を和らげる

■ 低密度地域の移動手段を確保する方略として活用

◆ 運営継続が難しいタクシー会社や営業所の**「承継」**

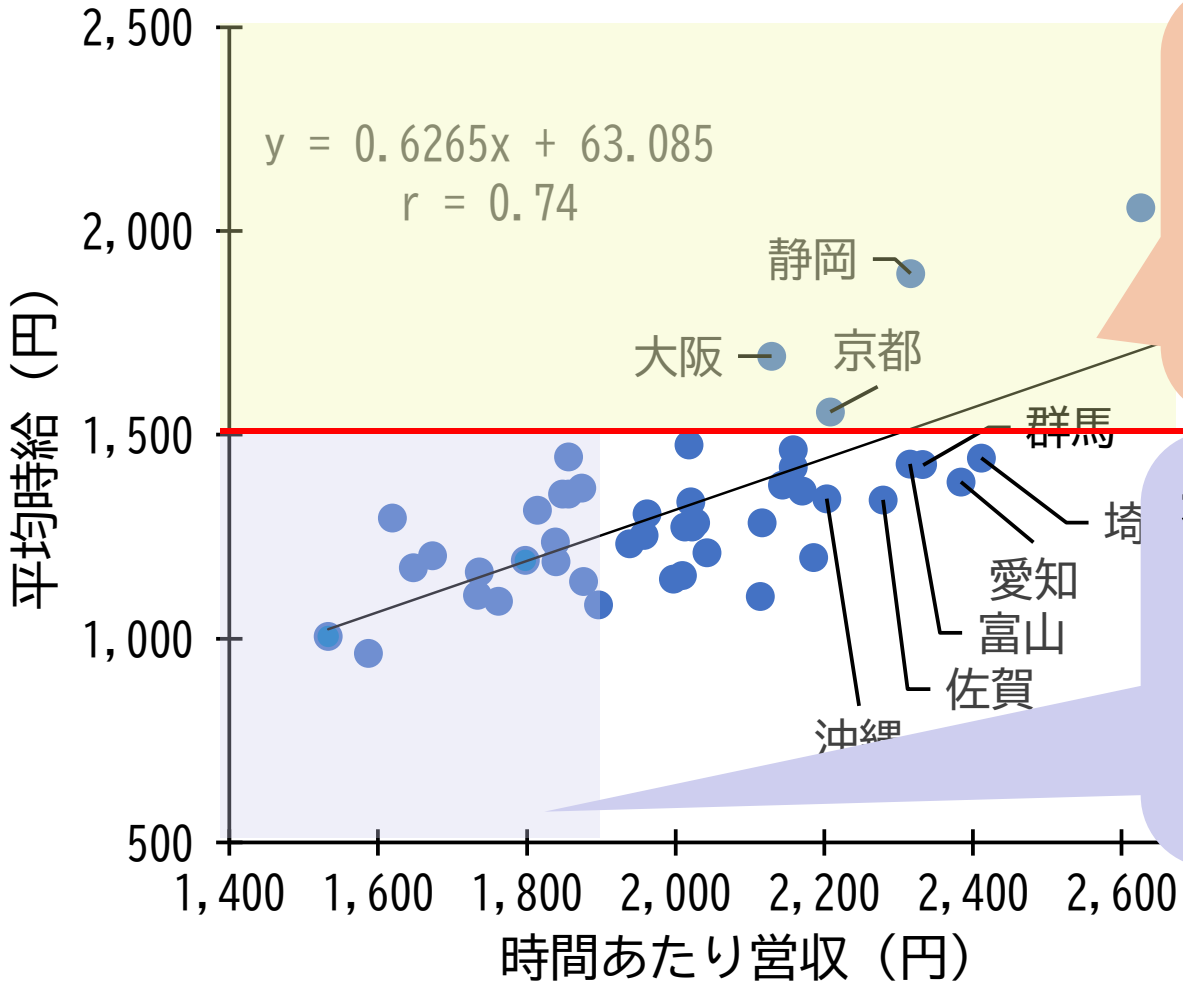
- □ 過疎地域等の小規模事業者や地方都市郊外の営業所
- □ **バス・鉄道事業者との「一体的な運営」も視野**（MaaSにも寄与）

◆ 観光業や学校，**医療，福祉等の送迎車への相乗り**を促進できるように（「2号」や許可登録不要の「緩和」による効果の評価も必要）

「日本版ライドシェア」の課題と活用可能性

■ 供給力の回復が見込める都道府県は少ない

◆ 各都道府県における2019年の輸送実績より下記を推計



日本版ライドシェアの運転者は，時給1,500円程度で募集される

➔ タクシー運賃と同額であり，事業者が供給力を回復させやすい

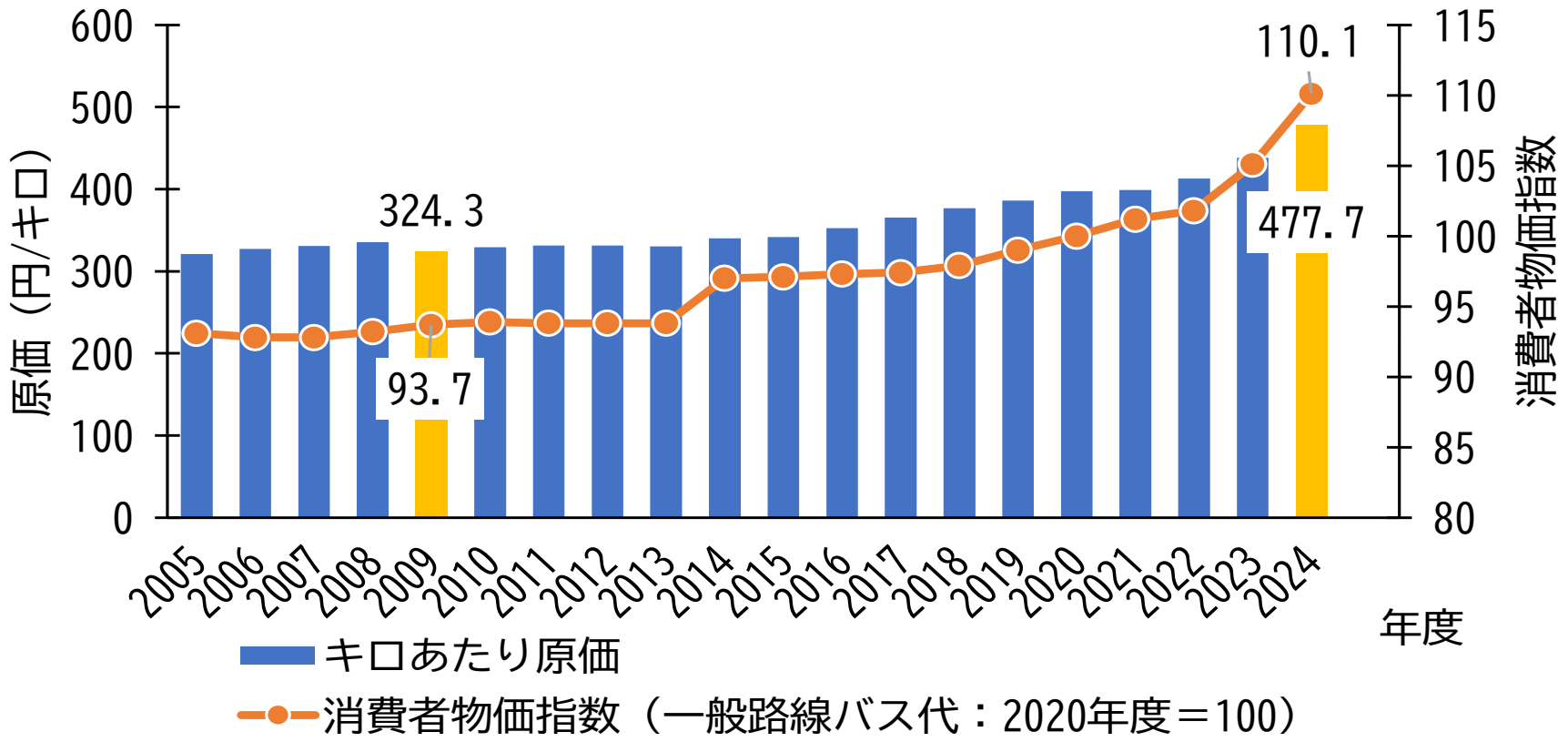
運転士の最低賃金を確保するために会社が補填する可能性がある領域

➔ 継続困難なタクシー会社も。ライドシェアも供給力の確保が困難

サービスの継続性にかかる課題

■ 2023年以降，乗合バスの原価・運賃とも急上昇

◆2023年度以降，**輸送原価は急上昇**。人件費の引き上げが背景
◆直近15年間（2024/09）で，原価は1．5倍，運賃は1．2倍に
➔原価増を運賃値上げで補えない・・・福祉有償運送はなおさら



サービスの継続性にかかる課題

■ 自家用車を活用したサービスの継続可能性

◆ 国土交通政策研究所との共同研究で，全国の自家用車を利用したモビリティサービスを悉皆調査

◆ 行政等からの経済的支援がなくても継続可能な事例は，全体の2割程度に限られる

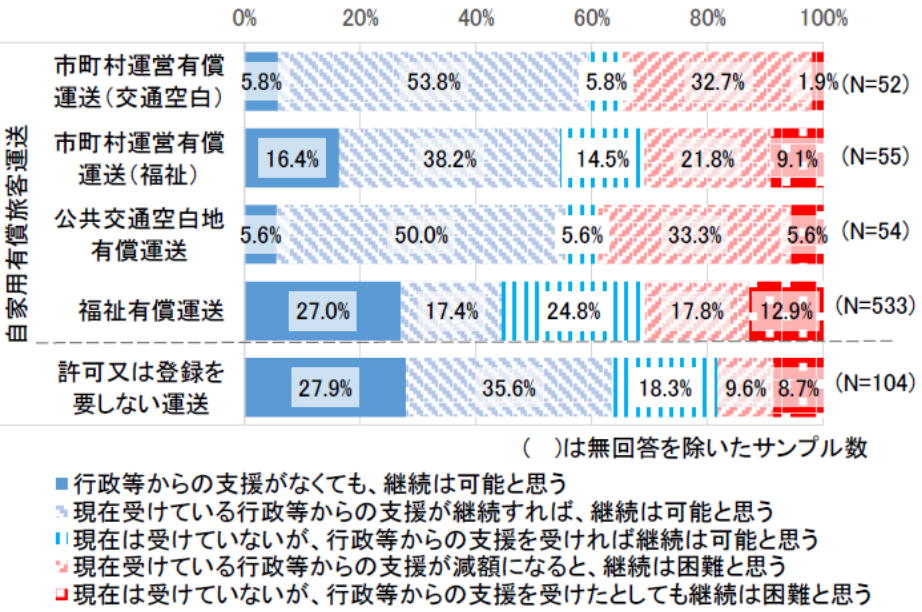


図-1　輸送サービスの今後見通し（短期）[15]

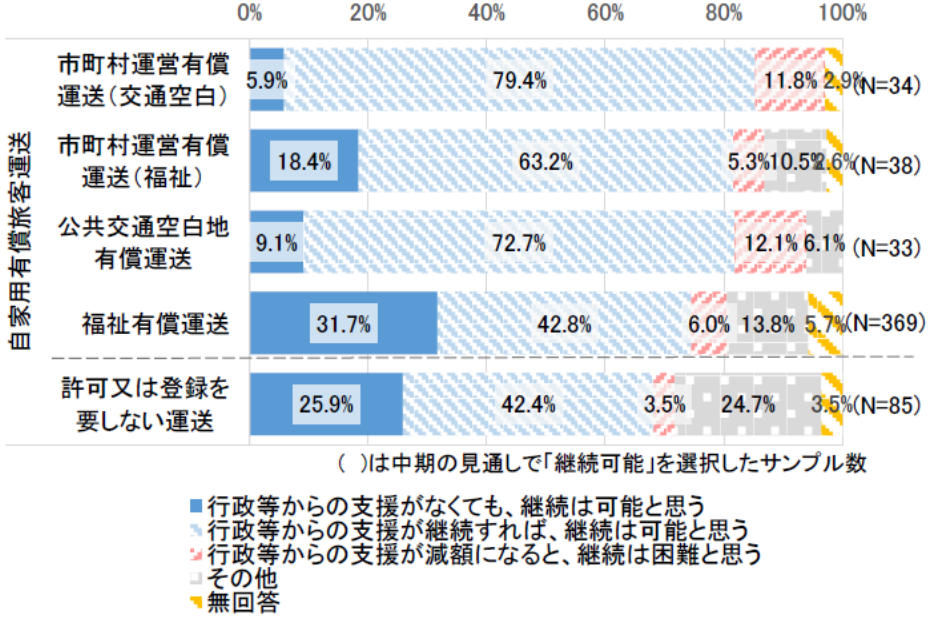


図-2　輸送サービスの今後の見通し（中期）[15]

竹内龍介，吉田 樹，猪井博登：自家用車を活用した輸送サービスの供給上の特性と持続可能性に関する一考察，土木学会論文集D3，78(6)，pp.Ⅱ_262-Ⅱ_272，2022年

オンデマンド交通があれば「万事解決」？

■「つくる人」目線？ －オンデマンド交通の導入背景

① 路線バスの代替手段として財政負担を減らすため

◆「財政負担が減った」と称される事例もあるが，**やはり不採算**

② 「空気を運ぶバス」を解消するため

◆事前予約に応じて運行されるため，誰も乗車しない場合は運休できるが，**存在に気付かれない懸念**もある

③ 高齢社会のなかで、ドア・ツー・ドアを実現するため

◆「流し」のタクシー事業が成立しない地方部・・・乗合効率は高まらず，多くの需要に応えるために多くの車両を必要とする
➔「早い者勝ち」や「長い待ち時間」が問題になることがある

④ 首長に言われた or 「先進地域」を見てよさそうだから

◆デマンド交通の導入自体が目的化し，自治体や議会が「取り組んだつもり」になることで，課題解決が先送りされることも

オンデマンド交通があれば「万事解決」？

■ 深刻化する「運転士不足」・・・十数年前から顕在化

サシバふれあい号（栃木県市貝町）の一時運休

◆ 2013年12月、受託タクシー会社の破産により運休

「一般のタクシー業務に運転手を回す余裕はほとんどなく、デマンドを無事故で運行することで手いっぱいだった。」

「運転手は全員65歳以上。人が足りなくてもデマンドの予約が入れば車を出す。食事する間もなく運転することが珍しくなかった。」

≡メニュー　YOMIURI ONLINE

ホーム　ニュース　深読み　発言小町　医療　読売新聞から

「道」第２部「デマンド交通」

地域の足突然運休

2014年09月22日 05時00分　ツイート　おすすめ 0　G+　B! 0

昨年末から今年にかけ、県内ではデマンド交通やバスの運行が突然休止するケースが相次いだ。いずれも運行するタクシー会社の経営難が理由だった。地方の交通を支える小規模な交通事業者の不安定さ、公共交通の危うさが浮き彫りとなった。

市貝町のデマンド交通「サシバふれあい号」は昨年１２月、突然運行を休止した。運行を委託されていた茂木合同タクシー（茂木町）が、宇都宮地裁から破産手続きの開始決定を受けたためだ。県内で、デマンドが止まるのは初めてのことだった。

同社は市貝と茂木両町を営業エリアとし、市貝町に営業所を置く唯一のタクシー会社だった。デマンドの受託はその自治体に営業所があることが条件になっている。

臨時運行中の路線バスから下車する高校生（３日、ＪＲ矢板駅前で）

通学バス休止の経緯

2014年	5月初め	運行する「藤田合同タクシー」が県などへ休止の意向を伝える
	5月20日	同社が11月20日付で栃木運輸支局へ運行廃止届を出す
	5月21日	運行休止
	6月2～5日	日光市と塩谷町が貸し切りバスを運行
	6月6日	「しおや交通」が代行運転開始
	10月1日	同社が定期運行を開始予定

市貝町のデマンド交通休止の経緯

2012年10月		運行開始
13年10月	8日	町から運行を委託された「茂木合同タクシー」社長が急死
	12月19日	運行休止
14年	2月18日	関東運輸局が「町内に営業所がなければ委託できない」とする基準の特例を適用
	2月26日	茂木町の「柏タクシー」が運行を引き継ぎ、再開

「交通空白」解消－「福祉交通」は前進するか

- **「移動の課題」は「他人事」になりやすい**
  - 地方部：自家用車利用が卓越し，公共交通自体が「他人事」
  - 都市部：鉄道・バスの利便性が高く，福祉交通は「他人事」

➡ **「移動の課題」を認識する市民や当事者，サービス提供者が奮闘する構図になりがち（学識者も同様）**

- **「交通空白」解消がスローガンになったことの功罪**
  - 都市や地方を問わず「交通空白」が生じ得ることを広めた
  - 国も首長も「綺麗な外形」で解決しようとしがち
    - 公共交通施策は「やらなくても」「やっても」批判される？
    - 某首長「地域公共交通計画は，私の頭のなかにある」

➡ **自家用有償（公共ライドシェア）も含め，ICTの活用や他分野共創（共同化・協業化）等の導入が「目的化」**

「交通空白」解消のための施策は，移動の自由度をどう高めていくかが重要

「交通空白」解消－「福祉交通」は前進するか

■ 公共交通施策の2つの領域：福祉交通は生活支援交通

平等 Equality

市内全域同じサービス水準のコミバス・オンデマンド交通

公平 Equity

条件が不利な地域や市民へ手厚くケア

生活支援交通

公正 Justice

クルマがないと生活できない都市からの脱却

都市公共交通

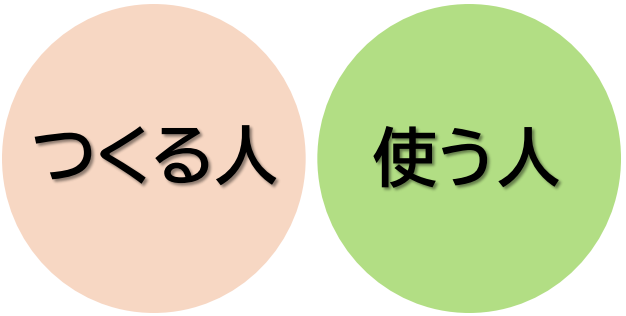
地域交通は，自ら考え・創り・守り・育む。これが基本
『流行』にすがり「やった気になる」風潮にどう抗うか

イラストの出典　https://x.com/JesseDangrsly/status/916037462778105861?mx=2

生活支援交通には「ボトムアップ」が必要

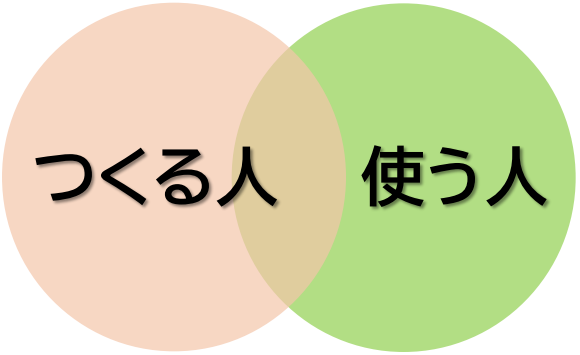
■ 在来の公共交通・・・多くは「与えられた」交通

- 在来の公共交通は交通事業者が主に運営。運行頻度が多い基幹路線の形態
- 地域・利用者の声が届きにくく，**非基幹路線では「使われない」「守れない」公共交通に陥る可能性**



■ 生活支援交通・・・地域「も」つくる主体に

- 地域住民（組織）が運営に参画
  - 地域鉄道や地域間バスは自治体も
- 地域・利用者の声が届きやすく，**非基幹路線でも「使われる」「守られる」可能性**



人口減少×高齢社会における「くらしの足」の確保は地域「も」つくる主体に踏み込み，育てることが重要

「与えられた」交通を脱却し，課題解決へ

■ 会津若松市 金川町・田園町の取り組み

総合連携計画(22～27年度)の取組の中で見えてきた、一筋の光

バス事業者による実証実験運行 H23.7～H24.7

・市街地外縁部の**空白地域対策として運行開始**
・地元は運行支援委員会として事業者をサポート
⇒利用状況の低迷により本格運行には至らず

実績：H23.7～H24.3

1日当り運行量	1週当り運行量	1日当り利用者
9便(3コース)	63便(3コース)	**4.1人**

約2年間にわたる検証・地域との議論

実証実験運行の検証 H24.8～H25.7

・利用者ヒアリングや高齢者全数ｱﾝｹｰﾄ等による検証

利用者の継続を望む声を受け、地元地域と協力し、社会調査の手法を用いた検証を徹底的に行う

運行可能性・運行方法の検討 H25.8～H26.6

・利用希望者との度重なる意見交換
・口コミによる利用希望者拡充の運動の展開

利用を希望する方を口コミで探し、その人達との意見交換を重ねる

住民主体コミュニティバスの取組 H26.7～

【住民コミュニティバス運営協議会の設立】H26.7
・**継続したバスの運行を図っていくためには、地域が主体的に取り組んでいく必要があるとの認識から設立**
【運営協議会の開催】H26.7～ **毎月1回開催**
・毎月の運行実績の確認と共有・利用者の声の確認
・実績や声に基づいた利用促進策の検討
【「さわやか号」運行開始】H26.11～
・運営協議会が運営主体となり、運行を交通事業者が担う形で運行を開始

ﾃﾞｰﾀや意見をもとに、持続可能な運行方法について議論を重ねる

運行量は1/5以下になったが利用者は2～3倍

実績:H26.11～H27.9

1日当り運行量	1週当り運行量	1日当り利用者
3便(1コース)	12便(1コース)	**13.7人**

実績:H27.10～H28.9

1日当り運行量	1週当り運行量	1日当り利用者
3便(1コース)	12便(1コース)	**10.9人**

会津若松市地域づくり課作成資料

「与えられた」交通を脱却し，課題解決へ

■ 会津若松市 金川町・田園町の取り組み

実績：H23.7～H24.3

1日当り運行量	1週当り運行量	1日当り利用者
9便 (3コース)	63便 (3コース)	**4.1人**

運行量は1/5以下になったが利用者は2～3倍

実績:H26.11～H27.9

1日当り運行量	1週当り運行量	1日当り利用者
3便 (1コース)	12便 (1コース)	**13.7人**

実績:H27.10～H28.9

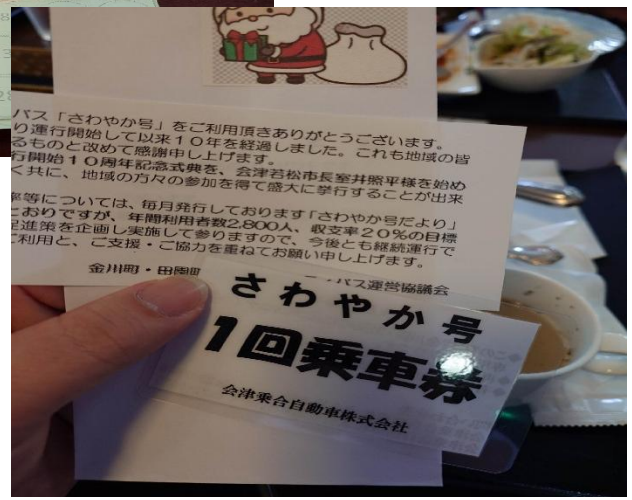
1日当り運行量	1週当り運行量	1日当り利用者
3便 (1コース)	12便 (1コース)	**10.9人**

会津若松市地域づくり課作成資料

「与えられた」交通を脱却し，課題解決へ

■ 会津若松市 金川町・田園町『さわやか号』ランチ会

◆コロナ禍を乗り越え，毎週第三金曜日に定期的に開催。2025年1月に通算100回を数え，**延べ2千人**が参加

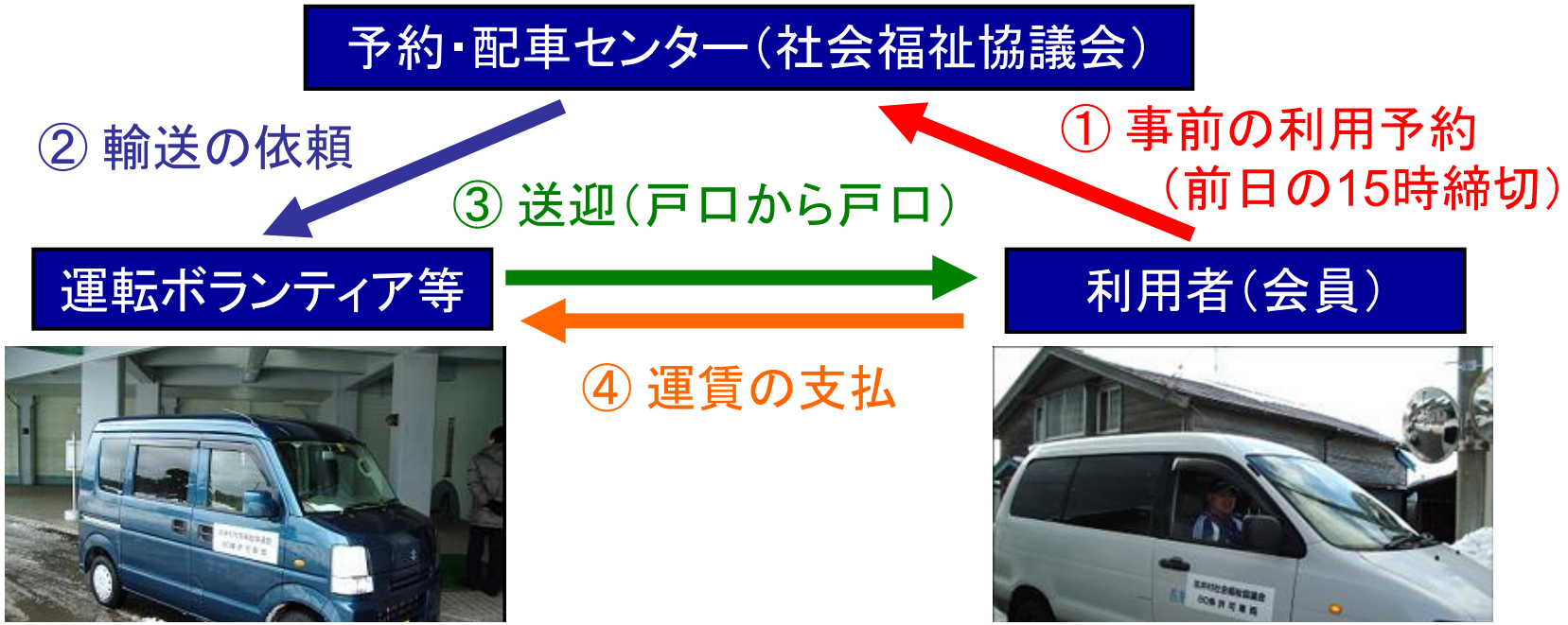


高齢者の移動手段確保は，「おでかけの愉しみづくり」と一体に取り組まなければならない

福祉交通との一体で「くらしの足」を確保

■ 佐井村「ボランティア輸送」（2005.11.1運行開始。現在も継続）

◆ 交通空白地有償運送として，要件を満たす社協職員と村民ボランティアが利用者の予約に応じて送迎。**透析送迎をベースに**バスが運行されない地域やきめ細かいニーズを必要とする住民を相乗りさせる形で展開



「福祉」と「交通」の掛け持ちで長期にわたり継続

必要な「生活支援交通」は自市で協議する

■ 武蔵野市地域公共交通活性化協議会の体制

◆武蔵野市社協が運営する福祉有償運送（公共ライドシェア）「レモンキャブ」は，「ムーバス」と「タクシー」のニッチを埋める

◆都内ブロック別運営協議会ではなく，**武蔵野市の活性化協議会の所掌とすることで（総論反対でも）「各論賛成」を引き出す**

武蔵野市地域公共交通活性化協議会

委　員：市民、レモンキャブ運行管理者、交通事業者（バス・タクシー・鉄道）、国土交通省、武蔵野警察署、東京都、道路管理者、学識経験者、武蔵野市（都市整備・健康福祉）

事務局：武蔵野市交通対策課

協働

交通安全対策会議

・第９次交通

交通事業分科会

・路線バス
・ムーバス
・タクシー
・交通結節点
・案内マップ
・交通基本法
など

福祉交通分科会（仮称）

・レモンキャブ
・つながり
・福祉交通ニーズの把握
など

自転車分科会（仮称）

・自転車等総合計画
・放置対策
・レンタサイクル
・走行空間
など

市民交通計画等分科会

・市民交通計画の策定・改定
など

連携

市民交通計画推進委員会（庁内組織）

・市民交通計画の改定案の作成など

さいごに：「自信を持って」言える社会に

■ 真駒内駅（札幌市営地下鉄南北線）での出会い

公共交通施策は，この実現に一歩ずつ近づけること

自家用車分担率を減らす「都市公共交通」の整備と
「愉しいおでかけ」を実現する「生活支援交通」の両立が必要

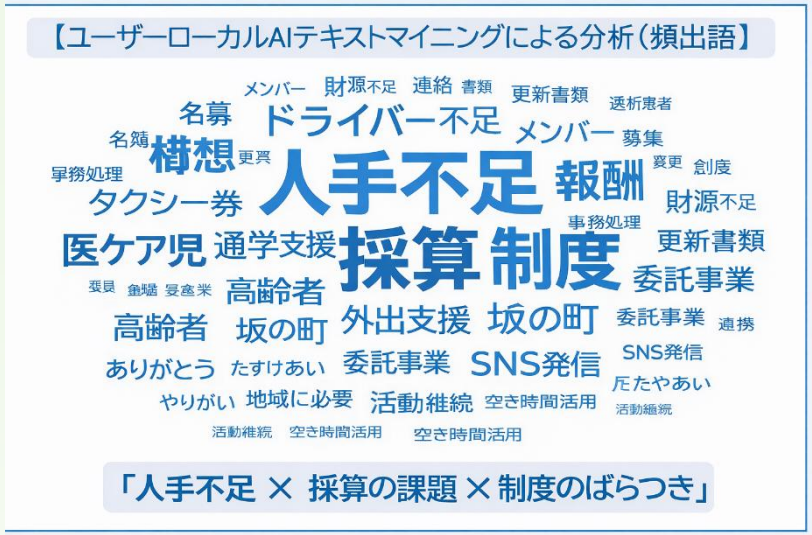
20260310
シンポジウム
誰もが外出を続けられるまちをつくる
～介助が必要な人の移動と福祉有償運送の役割～

外出支援の現状

～団体や支援者に聞きました～

認定NPO法人 かながわ福祉移動サービスネットワーク

外出支援の現場の声



- **人材不足・高齢化が最大の共通課題**
- 実働メンバーがごく少数に偏り、供給量が増えない。

👉 人材不足の背景には
「財源不足」「報酬水準の低さ」「活動の不安定さ」が共通認識。

- **時間と報酬のアンバランス**
- サービス時間が不定期で、働き方として成り立ちにくい。

👉「たすけあい」精神だけでは持続が難しく、**活動の価値と報酬の乖離**が限界に来ている。

- **運営の安定性と「本来の目的」の葛藤**
- 障害福祉サービスや委託事業で経営は安定している団体もあるが、本来やりたい「移動困難者の外出支援」が後退する懸念。

- **継続の原動力は「やりがい」だが限界も**
- 利用者からの「ありがとう」が活動継続の大きな支え。一方で、それだけに依存した運営は限界。

事業撤退した団体への聞き取り　2024年度の撤退

- **担い手不足と高齢化の進行**
  ＊メンバーの高齢化により活動継続が困難
  ＊わずかなメンバー（例：クリニック院長のみ）に依存した体制で限界を迎えた
- **経営・収支面の問題**
  ＊採算が合わない、赤字収支が続いている
- **制度・事務負担の重さ**
  ＊制度対応や事務処理に手が回らない

● **2024年、20年以上活動を継続している団体（3団体）が事業を撤退**

- 長期間活動しているものの、**行政からの直接的な支援はなし**
- 人的・財政的負担を内部努力で抱え続けている状況
- 福祉車両の車検更新が今後の事業採算性に見合わないと判断

● **全体から見える共通課題**

- 個人の献身に依存した仕組みでは**持続可能性に限界**
- 行政支援が乏しく、**地域任せ・団体任せの構造**になっている

当事者を支援する人たちに聞きました

ケアマネジャー、包括支援センター、障害の相談員など

回答数_63

■外出全般について

①どんなところに行くことが多いか

通院	60
買い物(日常的な)	35

②どんな方法で行くことが多いか

家族での送迎	45(最多)
介護タクシー	35
一般タクシー	25
福祉有償運送	28
公共交通	23
ヘルパー送迎(無償)	1
その他	2

外出手段として最も多かったのは

- 「家族による送迎」であり、移動が家族の支えに大きく依存していると思われる。 日常的な外出は「制度」より、まず「家族」に頼っていることが分かる
- 介護タクシーや福祉有償運送などのサービスは、高くて使えない人も少なくない（意見）一方で、一定程度利用されており、家族に代わる移動手段をどう支え、広げていくかが今後の課題である。
- ヘルパー送迎が1件あるが・・・制度の運用は緩やかになっているが、現実的な選択肢になっていない（実費程度の受取りなら登録不要）

※本アンケートは福祉有償運送団体の関連事業所が比較的多いため、認知度等が高い傾向があります

当事者を支援する人たちに聞きました

■ 一般タクシー、介護タクシー、福祉有償運送の使いやすさについて聞きました

項目は　**①介助　②信頼度　③予約しやすさ　④料金**

＊重要視するのは「付き添いや乗降・歩行介助など」と答えた人は32名(50%)

■全体の傾向をまとめると

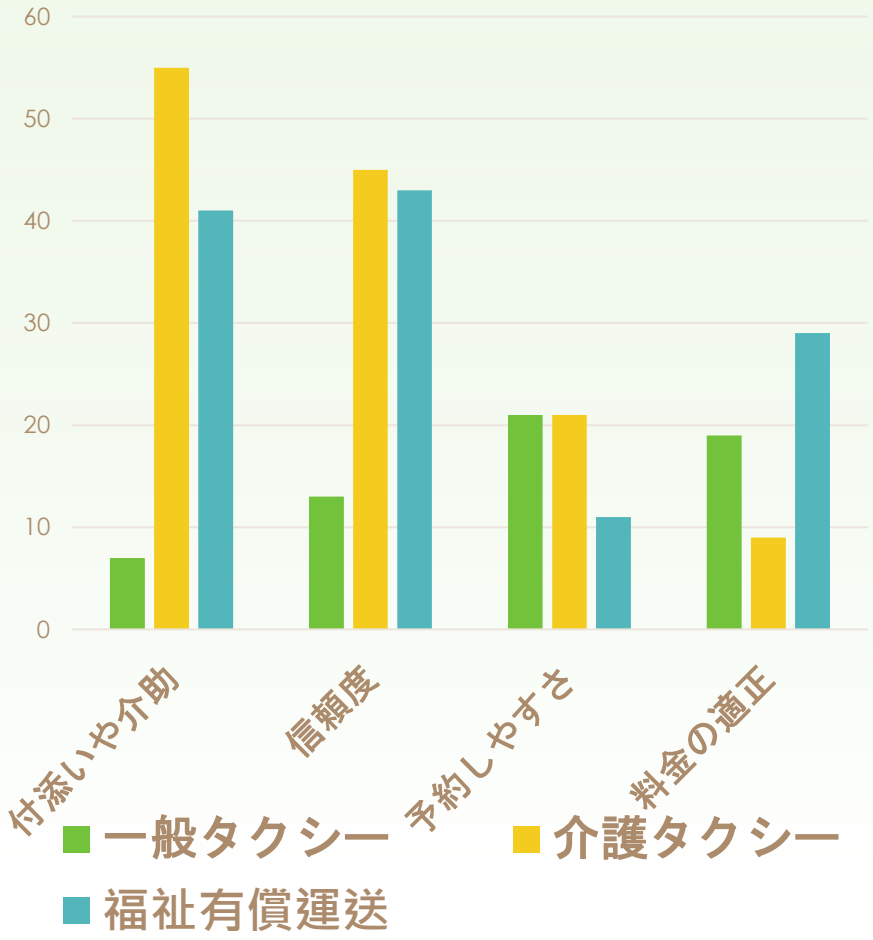
1）一般タクシー：使いやすいが、介助については望めない

＊通常の移動の範囲

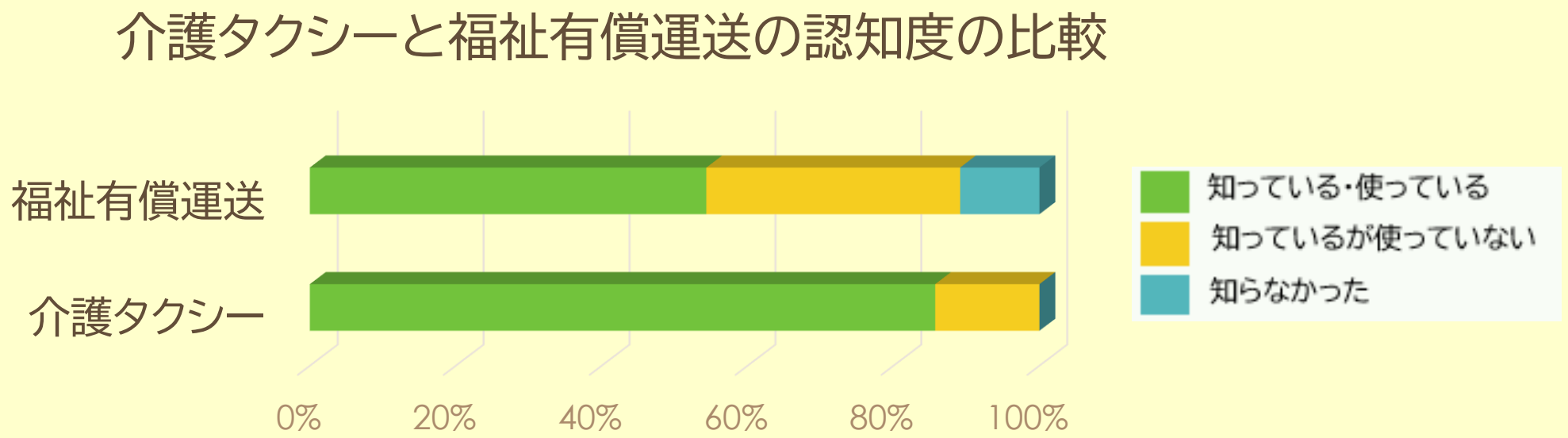
2）介護タクシー：介助と信頼は圧倒的、料金が課題

3）福祉有償運送：介助・信頼は高水準、

予約がしにくく、認知が課題



当事者を支援する人たちに聞きました



- 介護タクシーは、全員が知り、利用も多い
- 福祉有償運送は、未利用・未認知が一定数あり、周知が課題
- 福祉有償運送は、まだ十分に知られ・使われているとは言えない

※本アンケートは福祉有償運送団体の関連事業所が比較的多いため、認知度等が高い傾向があります

自由記述から見る主な意見

楽しみのための外出も希望があれば対応するが、通院などの**生活支援が優先**

【介護タクシー】

- 介護タクシーは通院以外で使うことは気が引ける。使うことはないです
- 介護タクシーは高く利用者が利用しづらいが、装備や対応はしっかりしている印象がある
- 高いので簡単には使いづらい。やむを得ずケアマネが送迎するケースもある
- 利用者にとっては、最初の一回がハードルに感じる（使いづらい）様です
- 事業者により料金が大きく異なるので依頼する側としてはまず安いところ、そこが埋まっていれば他所という順番でお願いしています

【福祉有償運送】

- 利用している方は自分で予約されているので予約や料金、制限などに関してはわからない*
- 目的でどの程度の条件があるか理解できていない*
- 会員制なので急な依頼ができないことはデメリット
- 事業所が少なく新規の利用は繋がりにくい
- ドライバーさんに介護知識がない場合や介助の方法が不適切だったこともあり、団体によって差がある

＊あまり情報をもっていないので・・・

●行政での助成などもっと使いやすくなると良い

●介護タクシー、福祉有償運送共に担い手・事業所が少なくなっている現状があり、ニーズは増えているので今後がとても不安です

外出支援のこれから

- **担い手を支える仕組みづくり**
  - 担い手の確保が最重要課題
    移動時間や待機時間、事務作業なども含め、**活動実態に見合った評価**や**支援のあり方**を検討し、関わりやす**く続けやすい仕組みづくり**を進める必要

- **外出支援の価値の再確認**
  - 外出支援は、**生活の質や社会参加を支える重要な役割**を担っている。

- **持続可能な運営に向けた連携**
  - 福祉サービスや地域資源と連携し、車両や人材を有効に活用するなど、**持続可能な運営モデルを模索**

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 ―
日時：3月10日(火)14時～16時30分
会場：横浜市開港記念会館2階6号室

福祉有償運送
制度の原点と展望

神奈川県立保健福祉大学副学長　金井信高

【Agenda】
1. 背景
2. 条件は揃った
3. 神奈川県の戦略
4. 未来への展望

1．背景

○ボランティアの隆盛

- ワーカーズ・コレクティブ誕生　1982年　働く人全員が出資し、経営に責任をもち、労働も担う働く人の協同組合
- 1995年阪神・淡路大震災　ボランティア元年　のべ約130万人以上が被災地で支援活動
- さわやか福祉財団誕生　1991年start　1995年財団法人化
- 特定非営利活動促進法　1998年12月施行

○ステークホルダーの考え方の普及　利害関係者との合意形成重視

○構造改革特区　2002年小泉政権下で創設

○NPO法人が白タクとして摘発される！　2002年9月宮城県　ささえ愛山元

○ニーズの高まりとタクシーの不足（2006年1月国交省旅客課報告：2005年時点で全国に要介護・要支援認定者は400万人以上、身体障害者等は約370万人～需要に十分応えるにはまだ絶対的な車両数が不足）

2．条件は揃った

○サービス提供者の増加と中間支援団体の相次ぐ設立

- 2003年度神奈川県内福祉有償運送の状況　114団体　1,144台　のべ237,274人を運送
- 全国移動サービスネットワーク　1998年設立　2006年NPO法人化
- かながわ福祉移動サービスネットワーク　2003年設立　2005年NPO法人化

○介護保険乗降介助にタクシー許可求めず　2003年3月厚労省明確化

○構造改革特区でのメニュー化と力強い先行自治体

- 国土交通省ガイドライン　案提示：2003年1月　通達：2004年3月
- 構造改革特区メニュー化　福祉車両：2003年4月　セダン型車両：2004年4月
- 大和市　福祉車両特区（2003年4月）
- 岡山県　福祉車両特区（2003年4月）ブロック毎に県が運営協議会設置

3．神奈川県の戦略

【　県内で　】

○県主導全県セダン特区　2004年11月認定

○県主導ブロック毎市町村共同運営協議会　2004～2005年設置誘導

○把握非営利団体281の取組状況
有償運送適法化（準備含）202　無償運送実施12　方針検討中48　廃止検討19

【　全国へ　】

○モデル発信　上記共同設置要綱＆解釈運用マニュアルを公開・2006年3月までに12県が全県セダン特区取得（本県、群馬、愛知、埼玉、静岡、三重、山形、栃木、千葉、山梨、岐阜、熊本）

○道路運送法の改正：許可から登録へ　2006年10月改正施行

4．未来への展望

○少子高齢化の急速な進展　危機的な地域公共交通

○ボランティアの伸び悩み　定年延長・低い年金水準

○福祉から交通へ　運営協議会から地域交通会議へ

○今も色あせない2006年の勉強会で示された展望

- 「新しい公共」による地域生活交通の再構築に期待。
- 国、地方ともに財政状況が悪化している状況で、新たに大きな予算が投入されることは期待できない。
- 従来行政が担ってきた「公共」を、住民、NPO、事業者及び行政等の多様な主体が共に「新しい公共」として担い、知識、資金、人材、既存設備等持てるものを「社会資源」として地域に出し合い活用することで、持続可能で採算ベースに乗った「オンリーワン」の地域生活交通が生まれていくことを強く期待。

福祉有償運送の現状について

NPO法人全国移動サービスネットワーク　副理事長　河崎民子
（認定NPO法人 かながわ福祉移動サービスネットワーク）

NPO法人ﾜｰｶｰｽﾞ・ｺﾚｸﾃｨﾌﾞ
ケアびーくるの事例

2024年度　**・利用者実数410人**
・延4,559人(7,132ﾄﾘｯﾌﾟ)
・事業高1,695万円（非介護保険事業所）

福祉車４台のほか運転者の**持込車**(使用権原)**13台**を使用

・通院などに困っている人がいる、何とかならないかとの訴えがあり、自分たちにできることをやろうと1998年設立

■ご利用料金：（税抜単価）
・運送の対価：走行1キロ あたり 130円（お
※但し、片道の場合、距離により単価が変動し
片道7～15キロまで　150円
片道15キロ超えの場合は往復として換算
・乗降サポート料：1,300円
・降車後の付添料・待機料：10分 200円
・介助スタッフ増員料：10分　200円

■その他加算される料金：（税抜単価）
・設備使用料：
福祉車 1回 700円
ストレッチャー１台 700円
車いす １台 700円
・時間外割増：10分毎に60円

姉妹で公園にお出かけをサポート

イ	身体障害者	59
ロ	精神障害者	36
ハ	知的障害者	22
ニ	要介護認定者	157
ホ	要支援認定者	46
ヘ	基本ﾁｪｯｸﾘｽﾄ該当者	4
ト	その他(精神障害手帳非保持40人含む）※	63

※市内に250床の精神科病院あり

メンバー数46人(実動34人)。うち**運転者数22人**。常に運転者不足

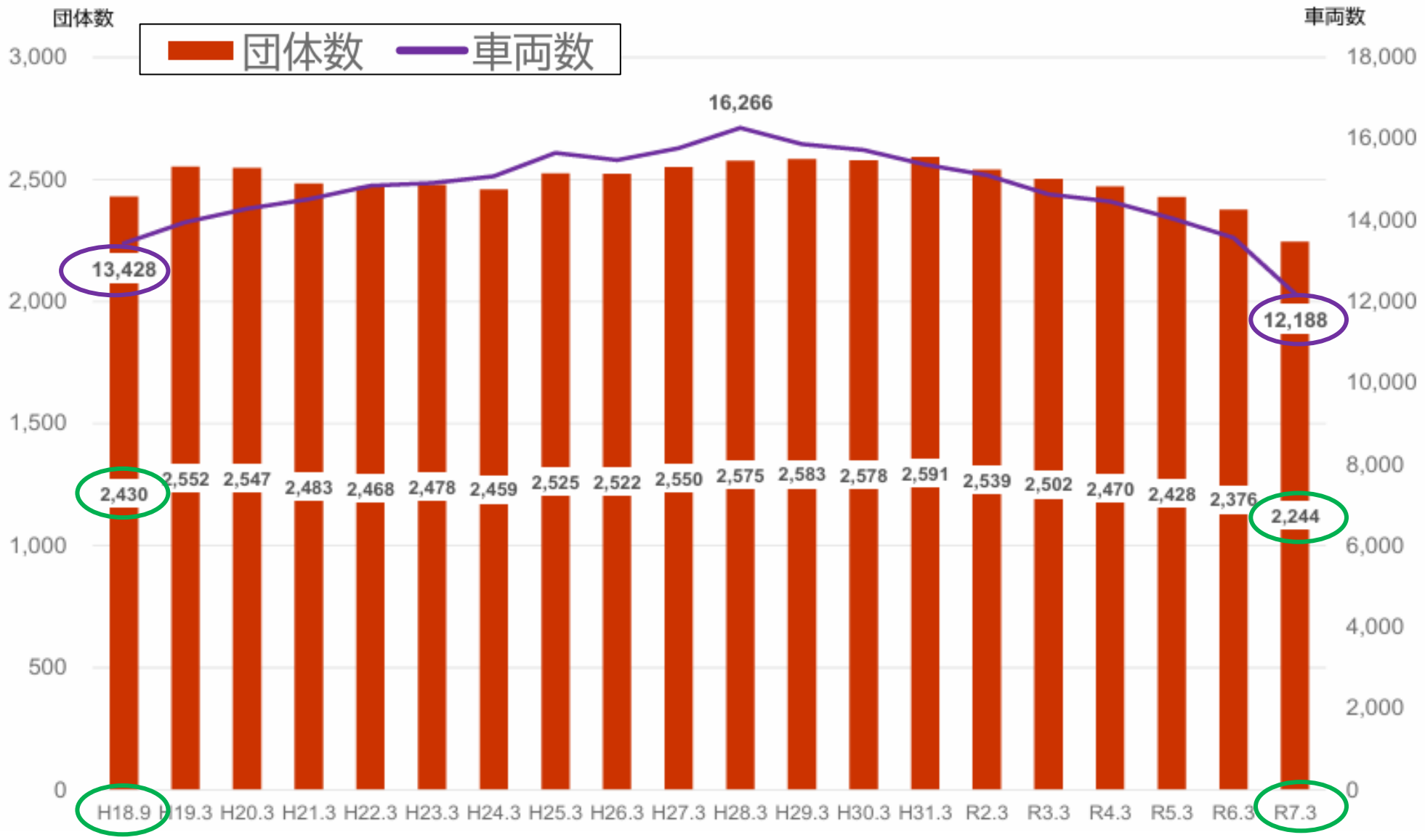
福祉有償運送の特徴＆課題

- **利用者の個別ニーズに対応**
- **効率性を追求しにくい**　①病院への片道のサービスが終わると、いったん戻って、終わったという電話を待つなど**拘束時間は長い**が**サービス料は発生しない**ケースが多い　②利用は朝など**特定の時間帯に集中**する傾向がある（車両は何台も必要）
- 人口密度が高い**都市部**ではサービスをつないで効率化できるが、**地方部**では福祉有償運送のみでは事業が成立しにくい（**訪問介護事業等と併設**するケースが多いが、2024年度からの訪問介護の給付費引下げにより、廃業に追い込まれる事業所が多々ある）
- 団体合併などによる効率化を図ろうにも、市町村に複数の登録団体がある地域は多くない
- **運転者不足＝財源不足**
- 事業規模の小さい団体が多いなかで、**3年ごとの更新登録は負担が大きい**

福祉有償運送
全国的に 危機的状況

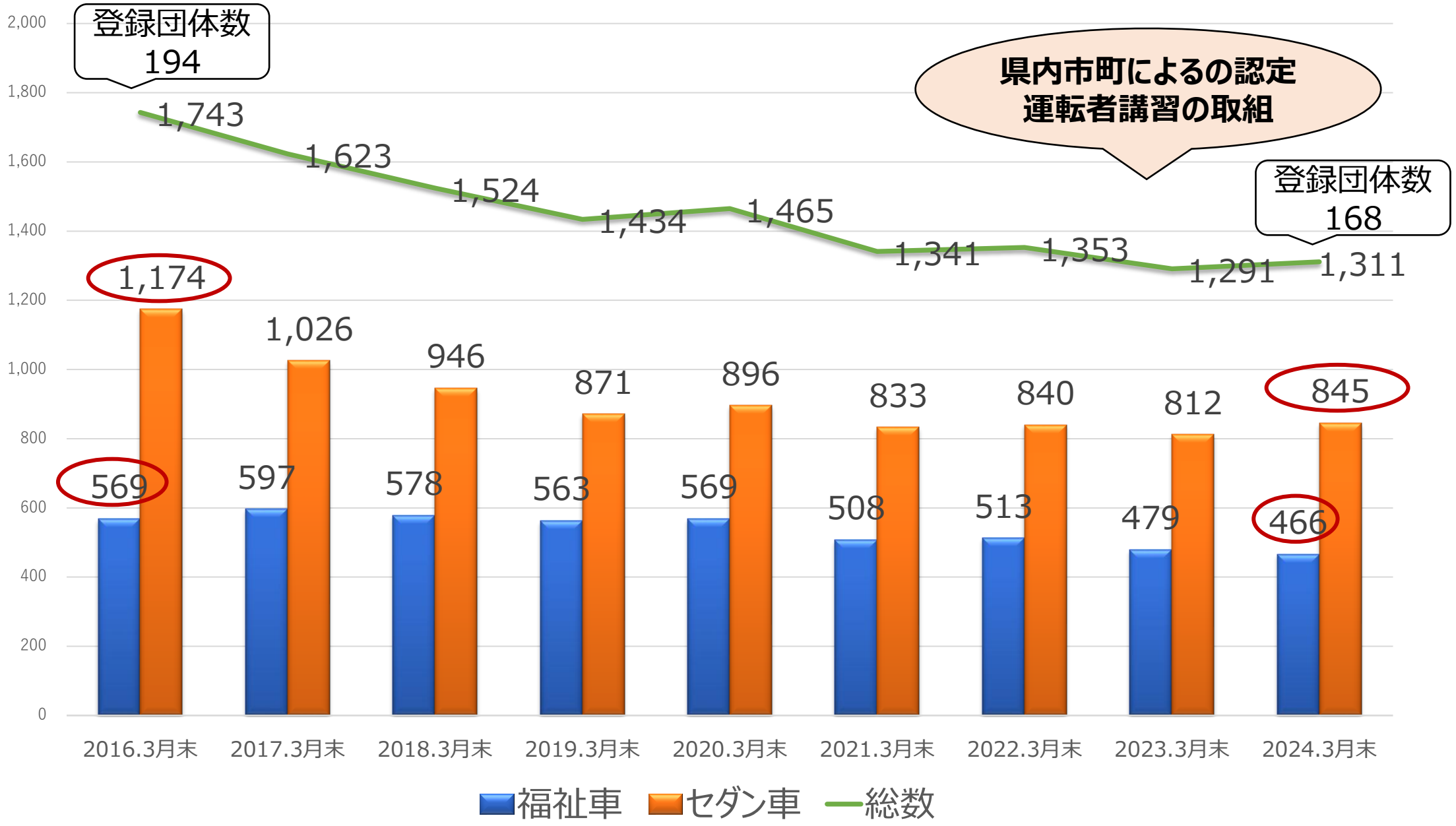
国土交通省モビリティ・サービス推進課提供
令和７年６月21日

福祉有償運送の供給推移



神奈川県内の車両数の推移

福祉車の減少：団体撤退の影響
セダン車の減少：運転者と共に持込み車減少の影響



平成28～令和6年3月末（国交省旅客課提供資料から作成）

横浜市内の登録団体

横浜市

横浜市公式ホームページから

https://www.city.yokohama.lg.jp/kenko-iryo-fukushi/fukushi-kaigo/chiikifukushi/yusho/fyu.html

横浜市内の福祉有償運送実施団体一覧

横浜市内の福祉有償運送実施団体（事業所）一覧（エクセル：25KB）

移動に困難を抱える障害者の方は、各区移動情報センターにご連絡ください。

移動情報センター一覧

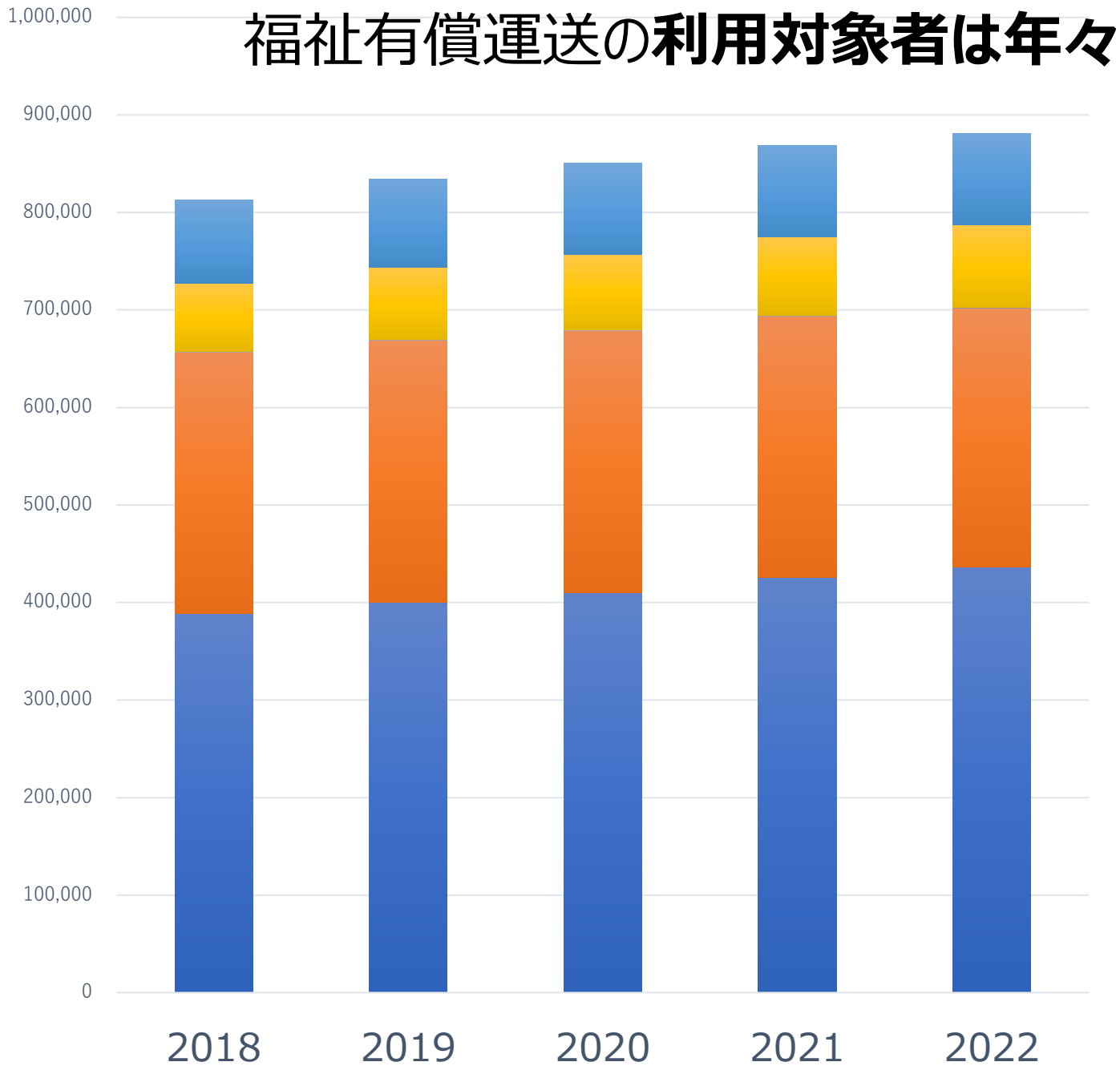
76事業所（令和6年4月1日現在）

62事業所（令和7年9月19日現在）

区別の福祉有償運送実施団体一覧

区別の福祉有償運送実施団体一覧				
青葉区（PDF：211KB）	旭区（PDF：243KB）	泉区（PDF：227KB）	磯子区（PDF：211KB）	神奈川区（PDF：216KB）
金沢区（PDF：240KB）	港南区（PDF：226KB）	港北区（PDF：205KB）	栄区（PDF：221KB）	瀬谷区（PDF：220KB）
都筑区（PDF：195KB）	鶴見区（PDF：210KB）	戸塚区（PDF：224KB）	中区（PDF：218KB）	西区（なし）
保土ケ谷区（PDF：187KB）	緑区（PDF：214KB）	南区（PDF：311KB）	市外（PDF：210KB）	

福祉有償運送の**利用対象者は年々増加**　**危機的状況！**



新規利用入会を受付けない団体も続出

- 精神障害者保健福祉手帳交付者数
- 知的障害児者把握数
- 重症心身障害児者把握数
- 身体障害者手帳交付者数
- 要支援・要介護認定者数

神奈川県公式ホームページのデータから作成

自治体の支援策

福祉有償運送の**認定運転者講習を自治体が主催**する（大臣認定講習実施機関に委託）

- 市町村が広報することで、幅広い住民に参加を呼びかけられる
- 受講料が無料もしくはテキスト代のみが多い

ほかに　・福祉有償運送対象者の送迎を登録団体に委託（座間市）

・①身体障害者手帳1・2級と要介護3以上の認定者に福祉車両利用助成券を交付。換金時の差額が登録団体支援に　②福祉車両の駐車場を無償提供（大和市）

神奈川県内　国土交通大臣認定運転者講習 **主催自治体**（一覧）

※ 神奈川県**33市町村**のうち**13市町が実施中**

	自治体等（認定講習実施団体に委託）	開始年度	実施回数など
1	秦野市	2016年～	年２回（受講者無料）
2	葉山町（社会福祉協議会）	2017年～	年１回（受講者無料）
3	綾瀬市	2019年～	年１回（受講者無料）
4	愛川町（社会福祉協議会）	2019年～	年１回（受講者無料）
5	二宮町	2021年～	年１回（受講者無料）
6	相模原市	2021年～	年２回（受講者無料）
7	逗子市（社会福祉協議会）	2021年～	年１回（受講者無料）
8	海老名市	2022年～	年２回（受講者無料）
9	横浜市（都市交通課）	2023年～	年１回　2024年～年２回（受講者無料）
10	伊勢原市	2023年～	年１回（受講者無料）
11	厚木市	2024年～	2024年１回、2025年～年２回（受講者無料）
12	大和市	2024年～	年２回（受講者無料）
13	座間市	2025年～	年１回（受講者無料）

その他：平塚市は、大臣認定講習実施機関主催の運転者講習受講者に受講料補助（全額）を実施

利用者からの声

これからも
何とかして支
えたい！

- 家族に気兼ねしないで通院できた。病院の帰りにスーパーにも行けた
- 満開の桜をみたのは何年かぶり！
- 抗がん剤投与のための辛い通院が続いている。いつも寄添ってくれて、励まされている。安全運転にも努めてくれて、ほんとうにありがたい。病気と闘う勇気をもらっている
- 介護タクシーだと、病院内で付添って車いすを押してもらえない。私は福祉有償運送がなくなったら通院できない・・
- ぼくたち、ともだちのウチに来たのは初めてだよ！ （下肢障害の双生児。学校帰りを長年支援。友だちの家に行ったことがないというので、祖母の了解をもらって運転者が自宅で遊ばせた）
- 娘の帰りの時間を気にせず 夫と鎌倉に行ってきた（通所施設に通う知的障害者の母）
- 救急車で病院に搬送されたが、帰りの足に困った。急な依頼にも拘わらず来てくれてありがたかった
- ひとり暮らしの母の介護認定見直しの際は家族の代理として立ち会ってもらい助かった …etc

介助がないと外出し辛いという人の現状
解決されるべき課題

特定非営利活動法人野の花ネットワーク　篠原一也

利用希望が朝に集中

要望

●利用者さん

①火曜日の9時に〇〇病院を受診したい
②火曜日の10時に〇〇マーケットに買い物に行きたい
③8時50分に支援学校のスクールバスのバス停に送って欲しい

●ドライバーさん

④1日にまとまった回数の活動したい

分析

→曜日？早く帰れるように9時？先生？

→火曜日の特売が大事？時間？〇〇マーケットでなくてもいい？

→家族が送るときは2時間目の10時

→ボランティアな気持ちもあるが、金銭的にも多少の潤いが欲しい

（デイサービスの送迎なら半日など拘束時間が約束してもらえる）

そのままでは1件しか引き受けられない　もっと深堀

①早く帰れると思って9時に行っていた。主治医の居る日なら何曜日でも。11時30分の午前診療最後なら滞在時間は短くなるのでは、と提案。

②歩いて行っていたので、午前中の涼しい時間に行っていただけ。車で連れて行ってくれるなら暑い午後でも大丈夫。結果的に混んでいない午後の方が安全に歩行できる。

③8時50分にバス停に送ることが難しければ、家族同様に10時に学校送りでも可。まず10時でソフトランディングしながら、8時50分にできるか検討を継続。

↓

④ドライバーさんも1件→3件こなすことができ、思い描いていた活動ができる（初めから上手くいかないので、ドライバーさんの活動の展望を聞き取っておく）。

コーディネーターが重要

ケアマネジャーさん・相談支援員さん・民生委員さん・近所の面倒見が良い方etc.

・パズルを組み合わせるスキルが必要。利用者さんの要望を転送するだけでなく、聞き取りの段階で優先順位を聞き出す。信頼関係ができればパズルのピースの形を変えられるかも。

・表面化していない利用者さんを発掘し、社会化する。

・ドライバーさんの活動のコーディネートが上手ければ定着していただけ、結果として要望を譲歩していただいた利用者さんのサービスを継続できる。

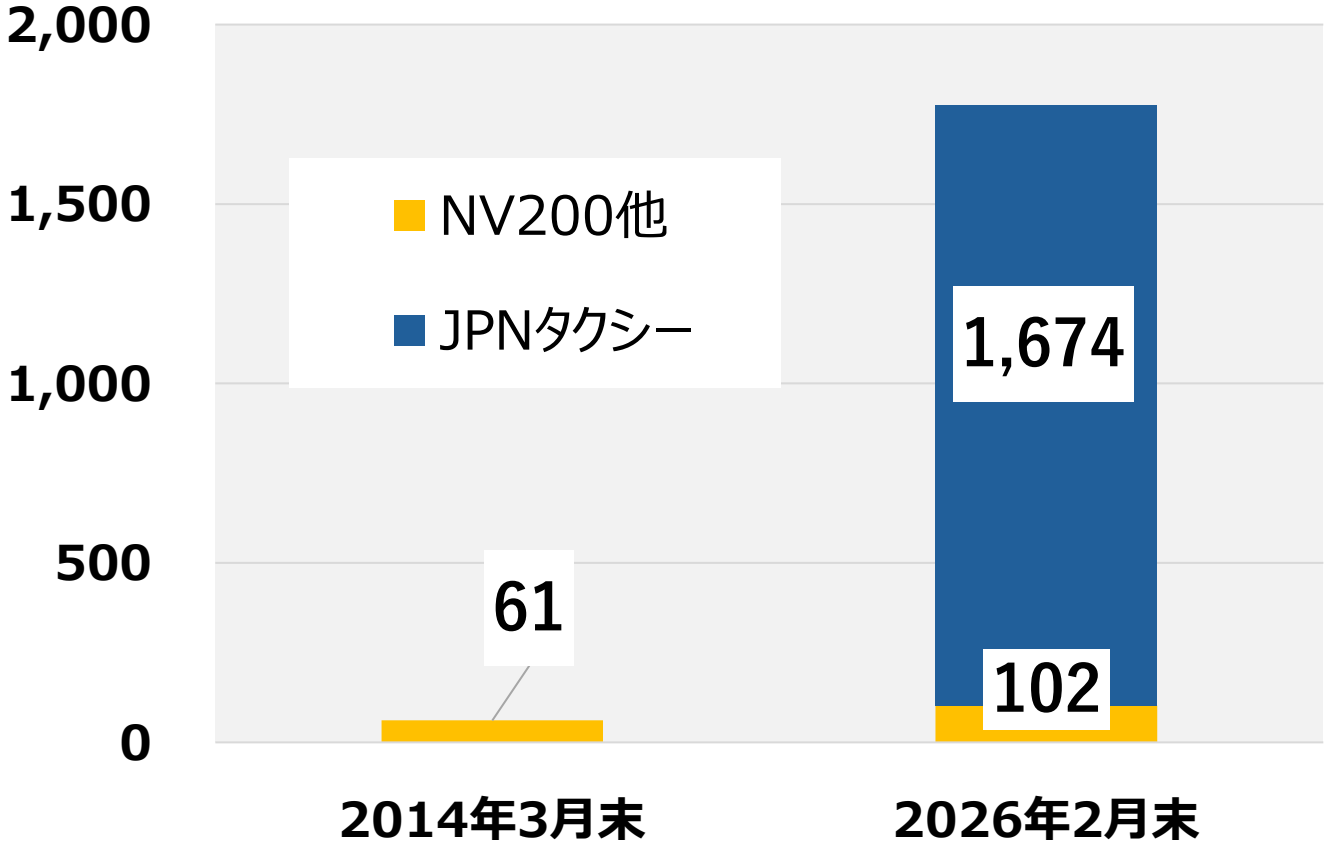
・問題点としてはコーディネートすることに報酬が発生しない（ケアマネジャーさんはインフォーマルサービスを活用することが職務なので本業）。

UDタクシーは、バリアフリー化に貢献したか？

2026年3月10日
東宝タクシー株式会社
代表取締役　大野慶太

横浜市内のUDタクシーの普及具合

横浜支部内のUDタクシー導入台数

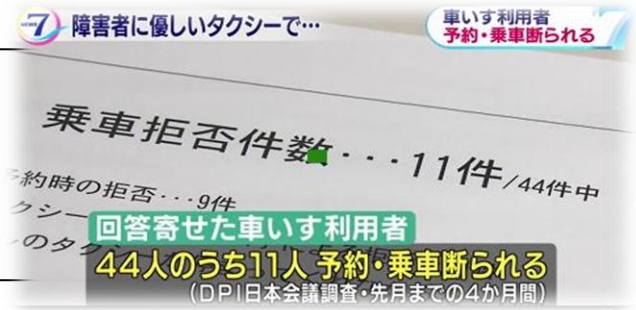


横浜支部内の4割近くがUDタクシー仕様になった。しかし、殆どがJPNタクシーであり、バリアフリーに向けては課題感を残している。

UDタクシーの普及で顕在化した問題点

車両

スロープの準備に手間がかかり、習熟が必要。特に坂道や狭い路上での乗降介助は、実運用が困難。



人

職業運転手は、利用の回転率⇒売上効率の向上を目指す。
被介助者の事前情報がなく、利用頻度も少なく、習熟は難しい。

利用方法

アプリ配車の普及で、高齢者がタクシーを呼びにくくなっている。
そもそもタクシー乗り場設計が、バリアフリーの考慮に欠ける。

制度

道路運送法第30条により、特定の旅客に対し、不当な差別的取扱いが禁じられている為、「乗降介助料金」の設定が出来ない。

これまでの取組み

2012年出発式

2017年

現在

話題の「JPN TAXI」

神奈川ではお馴染みの「NV200」

期待の新型電気自動車「セレナe-POWER」

UD車両の周知・利用促進
専用レーン、乗り場設置
UDタクシーウェブMAP

JPNタクシーの登場
配車アプリの普及

UD認定車種の多様化
UD研修の必修化

更なるバリアフリー化に向けて取り組むべき方向性

①　乗降介助の件数の可視化

- UD指定配車の配車件数
- 公共的割引の適用件数

「車両指定料金」を収受する際は、乗降介助を事実上の標準役務とする。

実績に応じた自治体による助成に期待。
（車両に対する補助と同じように重要。）

②　乗降介助の質のモニタリング

車両の改善や乗務員の乗降介助の質をNPOや自動車会社とモニタリングする活動

③　かかりつけタクシー配車センターの実現

完全自動運転やアプリで実現できない福祉ニーズの電話配車センターの実現

福祉分野に開かれた業界

医療的ケア児や、付き添い無しの障がい児送迎も実現してきており、UDタクシーは、バリアフリーの実現に一定貢献してきている。しかし、まだまだ、改善に向けて取り組む余地が大きいのも事実である。