

地域における移動手段の確保④

—地域団体がライドシェアに取り組む際のポイント（前編）—

専門職 熊沢 由弘

目次

1. はじめに
2. 地域団体によるライドシェア実施に向けた事前検討・準備
3. 運営体制・方法—ドライバーと使用車両の確保—

1. はじめに

公共交通機関が縮小傾向にあるわが国において、特に過疎・農村地域を抱える地方部は、都市部よりも鉄道・路線バスの廃止・減便やタクシーの撤退・稼働台数の減少が進んでいる。人口に占める高齢化率が都市部よりも高い傾向にある地方部の多くの地域においては、高齢者を中心とした交通弱者の日常生活を維持するうえで、移動手段を確保することが喫緊の課題となっている。地域公共交通の再生・活性化の役割を担う市町村は、地域における移動手段を確保するために、交通事業者との連携強化（例：コミュニティバスの運行、乗合タクシーの導入など）や、自らが自家用有償旅客運送の運行主体となる等、地域実態を踏まえた取り組みを行っているが、財源的な問題等もあり、市町村主体の取り組みのみで地域住民の多様な移動ニーズのすべてに対応することには限界がある。

共済総研レポートNo. 195の掲載稿（以下、「No. 195掲載稿」と表記する。）においては、わが国で実施・検討されているライドシェア全般の制度概要を整理するとともに、前掲の背景を踏まえ、市町村による取り組みの補完・

代替として期待が高まっている「住民参加による地域団体（NPO法人・地縁団体・地域運営組織など）が運行主体となる非営利目的のライドシェア」に着目し、地域団体が新たにライドシェアに取り組む際に留意すべき点等について考察した¹。それらの整理・考察を通じて、ライドシェアは容易に実施できる取り組みではないこと、および個々の地域・地域団体により望ましいライドシェアの種類や具体的運営方法は異なることを認識した。

本稿は、地域団体が地域における高齢者等の交通弱者を対象に、新たに「自家用有償旅客運送」（主に交通空白地有償運送を想定。No. 195掲載稿の4(2)①の記載内容を参照。）または「許可・登録を要しない運送」（以下、本稿においては、地域団体によるこれらの非営利目的のライドシェアを「ライドシェア」と表記する。）の運行主体となる場合を想定し、No. 195掲載稿で整理・考察した内容を深掘りすることを目的とする。具体的には、地域団体がライドシェアの実施に向けて、事前検討・準備の段階で整理が必要となる事項、および安定的に運送サービスを提供し続けるうえで重要と考えられる事項について、国土交通省、県および

1 熊沢由弘『地域における移動手段の確保③—わが国のライドシェアと過疎・農村地域での活用—』（共済総研レポートNo. 195（2024年10月）pp. 2～13）（以下URL参照）。なお、「地域団体」の例については、No. 195掲載稿の4(2)の（補注）を参照。 <https://www.jkri.or.jp/PDF/2024/Rep195kumazawa.pdf>

びライドシェアの導入を支援する民間団体（脚注2の⑦の（補足）参照）が作成した事例集・資料等²の記載内容を参考に、筆者の見解を整理する。本稿は「前編」として、事前検討・準備段階における取組み、および運営面における重要ポイントの一つと考える「ドライバーと使用車両の確保」について整理し、運営面における他のポイント等については、次号掲載予定の「後編」で整理する。

2. 地域団体によるライドシェア実施に向けた事前検討・準備

(1) 事前検討・準備の段階で整理が必要となる主な事項

地域団体がライドシェアにより、当該地域が求める運送サービスを安定的に提供し続けるためには、持続可能性のある運営体制・方法を構築する必要がある、そのためにはライドシェアの実施に向けた事前の検討・準備段階での取組みが重要になると考える。一例として、地域団体がライドシェアによる運送サービスを提供することの是非、および提供す

る場合の運営体制・方法を検討する際に必要になると考えられる取組事項を、次ページ以降に記載の（表1）に整理する。（表1）の記載内容から、地域団体がライドシェアを実施するためには、多岐にわたる項目を検討・整理しなければならないことが確認できる。

なお、（表1）は、運送サービスの種別が異なる「自家用有償旅客運送」と「許可・登録を要しない運送」を区別せずに作成している。（表1）の2の記載内容との関連で、「自家用有償旅客運送」を選択する場合は、国土交通大臣への登録手続の前提として、別途、市町村や地域の交通事業者などの関係者が参画する地域公共交通会議における事前協議・調整が必要になり、協議・調整の結果、自家用有償旅客運送の実施が認められない場合や地域団体が希望する運営内容（例：運行区域、運送対価など）が実現できない場合もあり得る。また、「自家用有償旅客運送」は、法令等の規制に基づく体制構築が必須となることに留意する必要がある（詳細はNo.195掲載稿の3の（表2）参照）。

2 本稿執筆にあたり、主に以下①～⑦に記載した事例集・資料、調査結果等の記載内容を参考としている。なお、本文記載の【事例①】～【事例⑥】および一部の脚注に記載の事例は、以下①～⑦の記載内容を中心に引用しているが、参照した資料等の作成時点との関係で、現在の取組内容とは異なる可能性がある点に留意いただきたい。

- ① 『自家用有償旅客運送事例集』（令和2年3月）（国土交通省）
（以下URLに掲載の「相談窓口等」の〔7〕自家用有償旅客運送事例集より参照可能。2024年10月15日確認）
https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000012.html
- ② 国土交通政策研究第156号『高齢者の移動ニーズに対応した旅客運送サービスに関する調査研究』（2021年1月）（国土交通政策研究所） <https://www.mlit.go.jp/pri/houkoku/gaiyou/pdf/kkk156.pdf>
- ③ 『地域の関係者による連携・協働のカタログ』（2024年5月作成版）（国土交通省）
<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001745860.pdf>
- ④ 『高齢者向けの移動サービスの創出に向けた事例集』（令和4年度）（長野県健康福祉部介護支援課）
https://www.pref.nagano.lg.jp/kaigo-shien/kensei/soshiki/soshiki/kencho/kaigo/documents/idojire_nagano.pdf
- ⑤ 『移動サービス創出に係る普及事例集』（令和2年3月）（静岡県健康福祉部）
https://www.pref.shizuoka.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/022/626/0318idousien_small.pdf
- ⑥ 『地域生活交通の確保に向けた取組事例集』（令和4年3月31日版）（島根県地域振興部交通対策課）
https://www.pref.shimane.lg.jp/medical/fukushi/kourei/tiikihoukatucare/houkatsu_seikatsushien.data/220801jirei.pdf
- ⑦ 『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』（令和3年3月）（NPO法人全国移動支援ネットワーク） https://zenkoku-ido.net/wp-content/uploads/2024/05/210413shien_arikata.pdf
（補足）当資料を作成した「NPO法人全国移動支援ネットワーク」は、移動サービスの実施団体等が連携し、移動に関する課題解決に向けた情報発信・提言活動を行うとともに、移動サービスの立ち上げ・運営支援事業などにも取り組んでいる。詳細は同団体のHP（以下URL）参照。 <https://zenkoku-ido.net/>

(表1) 地域団体によるライドシェア実施に向けた主な取組事項

項目	主な取組事項・内容
1. 基礎情報収集と対応の方向性の検討・整理	
①地域の交通事情の現状把握	<p>地域団体によるライドシェアの必要性の判断、および実施する場合の運行区域・日(曜日)・時間帯などを検討する際の基礎情報となる。具体的には以下ア・イなどについて把握する。</p> <p>ア. 公共交通機関の現状 当該地域における公共交通機関(鉄道・バス・タクシー)の現状(運行区域・運行ダイヤ・運賃水準など)を把握する。また、今後の縮小・再編計画(例:鉄道から路線バスへの転換、路線バスの廃線・縮小・運行ダイヤ見直し、タクシー事業者の撤退・車両の減少など)があれば、併せて情報収集を行う。</p> <p>イ. 市町村による地域交通への取組みの現状 市町村による公共交通機関の利用促進策(例:高齢者向けのバス・タクシー運賃の割引制度、乗合タクシー導入など)や公共交通機関を補完する目的で取り組んでいる運送サービス(例:自家用有償旅客運送によるコミュニティバス運行、市町村運営のスクールバスへの高齢者等の混乗など)の現状を把握する。</p> <p>また、市町村が「地域公共交通計画」を策定している場合は、当計画に基づく今後の方針・取組み(ライドシェア関連の方針・取組みを含む)を確認し、当該地域への影響等を把握する。</p>
②地域住民の現況および要望等の把握	<p>地域団体によるライドシェアの必要性の判断、および実施する場合の運送サービスの種別・内容を検討・整理する際の基礎情報となる。具体的には以下ア・イなどについて把握する。</p> <p>ア. 地域住民の現況と移動関連の要望 地域の全世帯を対象とするアンケート調査等により、「地域住民の現況(例:世帯数・人数、マイカー保有状況、ライドシェアの利用可能性がある高齢者・学生の数など)」と「地域住民の移動関連の要望」などを把握する。必要に応じてライドシェアの利用見込世帯(例:高齢者世帯、マイカー未保有世帯など)に対して個別ヒアリング等を行い、利用意向なども含めて詳細を把握する。</p> <p>イ. 地域の移動関連課題等の具体的整理 前掲アの取組みによる現況把握等を通じて、利用者目線での地域交通事情を把握し、日常生活における移動において、「誰(例:高齢者、学生の親)が、何に困っているのか(例:買い物・通院が不便、子どもの通学の送迎が大変、タクシー料金が高い)」、「地域でどの程度の数の人が困っているのか。」等について整理する。</p>
③地域団体としての対応の方向性の整理	<p>前掲①②を踏まえ、地域団体としてライドシェアを実施することの是非について検討・判断する。また、判断材料が揃えば、実施を目指す運送サービスの種別として、「自家用有償旅客運送」または「許可・登録を要しない運送」のいずれかに絞り込む。</p>
2. 運送サービス内容・運営体制の検討・整理	
①利用対象者・利用見込者数と運行区域・移動先等	<p>前掲1の取組みを通じて、地域団体が実施する運送サービスの「利用対象者・利用見込者数」および「運行区域・主な移動先」について、具体的に整理する。</p> <p>(整理例)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用対象者:地域在住の「65歳以上の高齢者」、「65歳未満の者で、移動支援が必要な者」 ・利用見込者数:利用対象者約25名、1か月延利用者約70~100名 ・運行区域:原則として地域内に限る。ただし、地域外でも同一市内の「〇〇病院・〇〇駅」は運行する。 ・移動先(個別に特定):〇〇病院・〇〇診療所、スーパー〇〇、〇〇駅、〇〇バス停
②運送サービス提供に必要な運営体制	<p>前掲①を踏まえ、運送サービス提供に必要な「ドライバーと使用車両の数」、および利用方法(後掲④参照)を踏まえた「運営に必要な要員体制」など、運営体制全般について整理する。</p> <p>この時点で、必要な運営体制構築の目途が立たない場合は、速やかにドライバー・使用車両・その他必要な要員等の確保に向けた取組みに着手する。</p>

(表1) 地域団体によるライドシェア実施に向けた主な取組事項(つづき)

項目	主な取組事項・内容
③運営関連費用の見込みと確保策	<p>前掲②の整理を踏まえ、運送サービスの提供に伴って必要となる運営費として、初期費用(例:使用車両の購入・リース費用、受付・配車の通信手段の確保費用など)および毎年度かかる費用(例:人件費、燃料代、通信費、保険料など)を支出項目ごとに見込む。</p> <p>並行して、運営費の確保策(例:運送対価と会費、他事業の収益による補填、市町村等からの補助金活用など)を整理し、必要に応じて関係先と調整を行う。</p>
④運送サービスの制度設計	<p>前掲①～③を踏まえ、運送サービスの詳細な制度設計を行う。その際、「道路運送法等の関連法令・通達等に抵触していないこと」や「公的支援の有無・適用条件」などを確認する目的で、適宜、国土交通省の運輸支局や市町村の担当部局(交通・福祉・地域振興など)に事前相談を行う。</p> <p>【制度設計に必要な主な項目】</p> <p>ア. 道路運送法上の扱い:「自家用有償旅客運送(交通空白地有償運送・福祉有償運送)」または「許可・登録を要しない運送」の選択^{*1}。</p> <p>イ. 運行区域・形態等:運送サービスの運行区域・日(曜日)・時間帯。デマンド型(ドア・ツー・ドアの移動対応の是非を含む)または定時定路線型(いずれかまたは併用)。</p> <p>ウ. 使用車両:地域団体保有車両またはドライバーのマイカー車両(いずれかまたは併用)。</p> <p>エ. ドライバー:法定要件以外の資格条件(例:年齢、運転経験年数、事故・違反歴など)、処遇等(報酬の有無・水準など)。募集方法・確保策。</p> <p>オ. 運送対価(運賃等):運送対価の有無。運送対価「有」の場合の料金体系、実費の範囲内での具体的運賃水準の設定等。</p> <p>カ. 運送対価以外の利用者等の負担:会費の有無。会費「有」の場合の会費水準と負担対象者(例:利用者のみ負担、利用の有無に関わらず地域の全世帯で負担など)。</p> <p>キ. 市町村等による支援の活用:法令等に基づく公的支援制度の適用有無。市町村等による使用車両の無償提供・貸与の有無。市町村による運賃補助の有無(例:一律半額補助・所定の要件に該当する高齢者は全額補助など)。</p> <p>ク. 利用方法:予約方法(例:電話・アプリ・ネット申込)・ルール(例:前日までの予約必須など)。運送対価の収受・決済方法(例:現金払い、事前購入の利用券・回数券など)。</p> <p>ケ. 安全対策:運行管理方法(例:ドライバーの飲酒・健康状態のチェック方法など)、車両整備管理方法、ドライバーの講習・研修受講の扱い、運行主体による保険加入の有無・契約内容等。</p>
3. 運営内容・運送サービスの整理と周知	
①運行要領・マニュアルの作成	<p>前掲2④に基づき、運送サービスを提供する手順・内容・規則等を網羅した「運行要領・マニュアル」を策定し、運送サービスに関与する者に周知徹底する。</p>
②利用者向け資料等の作成	<p>前掲①と併せて、運送サービスの利用方法に関する情報を中心とした地域住民向けの資料(チラシ、パンフレット等)を作成し、地域住民に周知する(必要に応じて説明会開催、利用見込者に個別説明)とともに、利用促進を図る。</p>
<p>(参考) 4. 運送サービスの提供開始後の対応</p> <p>前掲1～3の整理に基づいて運送サービスの提供を開始し、課題等を認識した場合は、改善に取り組む^{*2}。</p>	

(注1) 筆者作成。作成にあたり、前掲脚注2の④の長野県作成事例集のpp.39～42に記載されている「第3章 移動サービスの主なプロセスとポイント」を参考にしている。

(注2) 地域団体がライドシェアの実施に向けて、(表1)の記載内容等の検討・整理を行うにあたり、ライドシェアについて様々な情報・ノウハウを有し、運営支援の実績がある「NPO法人全国移動支援ネットワーク」(前掲脚注2の⑦の(補足)参照)に相談し、当団体の事業を利用する方法もある。

(注3) (表1)は既存の地域団体が組織形態等を変更せずに、新たにライドシェアを実施することを前提に作成している。ライドシェア実施のために団体を新設、または既存団体を法人化する等の場合は、別途、そのための準備・手続が必要になる。

(表1) 地域団体によるライドシェア実施に向けた主な取組事項(つづき)

- ※1 例外的なケースとして、「自家用有償旅客運送(福祉有償運送)」と「許可・登録を要しない運送」の双方を実施している団体(例:NPO法人はとサービス川西(山形県川西町。前掲脚注2の⑦のpp.3-12~3-17記載の事例2参照)もあるが、本稿は「自家用有償旅客運送(交通空白地有償運送)」または「許可・登録を要しない運送」のいずれかを実施する前提で整理している。
- ※2 試行的に「実証運行」を実施し、利用者や運送サービスに携わる者の意見等を踏まえ、改善を行ったうえで「本格運行」に移行する方法もある。なお、「自家用有償旅客運送」の場合は、改善による見直しの項目・内容によっては、地域公共交通会議での協議・調整が必要になる場合があることに留意する。

(2) 事前検討におけるポイント

前掲(1)では、地域団体によるライドシェア実施に向けた検討段階における主な取組事項等について整理した。地域団体によるライドシェアは、あくまでも地域の公共交通機関および市町村による移動手段確保の取組みの補完であることを考慮すると、筆者は特に以下①②が地域団体にとって重要なポイントであり、検討の初期段階において十分に時間をかけて取り組むべき事項と考える。

① 現状の正確な把握((表1)の1関連)

公共交通機関や市町村による取組みとの関連で、地域団体が提供する運送サービスが、地域において過不足なく提供され、かつ、地域住民により積極的に利用されるためには、「当該地域の公共交通機関や市町村等による地域交通への取組みの現状と課題」と、それらを踏まえた「移動手段を確保するうえで地域が抱えている課題と地域住民の意向」を正確に把握する必要がある。

特に地域が抱えている課題と地域住民の意向把握は、運送サービスの内容を検討・整

理するうえで、最も配慮すべきである。利用見込者の実態をより正確に把握するためには、(表1)の1の①②に記載した方法の他、住民参加のワークショップの開催を通じてより詳細な住民意向の把握に努めることや主な移動先として見込まれる病院・スーパーなどに移動の問題についてヒアリングを行うことなども有効と考える。

② 市町村・交通事業者等の関係機関への事前相談等((表1)の1の①・2の①③④関連)

地域団体によるライドシェアが、地域で有効に機能するためには、市町村や地域の交通事業者(主にバス・タクシー事業者)への事前相談・協議を通じて、連携等の可能性を模索するとともに、地域団体による取組みへの理解を求めることが必要と考える(市町村との事前相談・協議については、No.195掲載稿の4(2)②③においても触れている)。特に近年は、公共交通機関の縮小が加速化したことにより、市町村等の自治体が地域団体によるライドシェアへの取組みに期待する動きが確認できる³。市町村との事前相談を通じて、市町村との連携

3 関連動向として、2024年5月に国土交通省が多くの関係省庁(農林水産省を含む)と連携して『地域の公共交通リ・デザイン実現会議とりまとめ』(以下URL①参照)を整理し、このとりまとめを受けて多様な主体の連携・協働の推進に向けた環境醸成のために、同年6月には政府共通指針として『地域の公共交通リ・デザイン連携・協働指針』(以下URL②参照)が関係省庁連名で都道府県知事宛てに通知されている。これらにおいては、「自家用有償旅客運送の積極的な活用」の取組みとして、運行主体となることができる「農業協同組合(JA)、商工会、観光地域づくり法人(DMO)、地域運営組織(RMO)等の地域に根差した事業を展開している各組織」を担当する都道府県・市町村等の担当部局は、交通部局と連携し、本制度の積極的な活用に努める旨が記載されている。

① <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001745857.pdf> (2024年11月12日確認)

② <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001752504.pdf> (2024年11月12日確認)

【事例①】 島根県美郷町の取組み：地域公共交通計画への反映

2024年3月に美郷町が策定した「地域公共交通計画」（以下URL参照）では、町内の交通不便地域への対応として、公共交通機関の利用促進の観点も含めて様々な取組みが確認できる。公共交通機関の運行内容・区域等を考慮した対策として、「デマンド型タクシーの運行区域」、「タクシー利用への助成対象地域」、「町運営の無償バス運行区域」などが設定され、これらに加えて地域団体（NPO法人別府安心ネット、比之宮連合自治会）による「交通空白地有償運送の運行区域」が位置付けられている。これらの複数の対策は、重複する区域が少なく、地域（町）全体で効果的・効率的に対応する計画が策定されている。また、美郷町は交通空白地有償運送を実施する地域団体に対して助成を行い、運営を支援している。

<https://gov.town.shimane-misato.lg.jp/files/original/2024042513362518371670f2b.pdf>

（例：市町村から自家用有償旅客運送の委託を受け、市町村策定の「地域公共交通計画」に地域団体によるライドシェアを位置付ける）や市町村からの支援（例：運送サービスに対する補助金支給、地域団体への車両の無償貸与）につながることもある【事例①】。また、交通事業者との事前相談を通じて、交通事業者との連携（例：事業者協力型自家用有償旅客運送に取り組む、ライドシェアの移送先に特定のバス停を設定して路線バスの運行ダイヤに合わせて運行する）により、効率的運営と効果的運送サービスの提供につながることもある。

「自家用有償旅客運送」の場合は、地域公共交通会議における市町村や地域の交通事業者との協議・調整（前掲(1)の本文二段落目を参照）を円滑に進めるためにも、その前段階で相談を行うことは有効であり、「許可・登録を要しない運送」の場合は、運送サービスの内容・規模等にもよるが、運送サービス提供開始後の無用なトラブルを回避するためには、事前相談を行うことが望ましいと考える。

なお、（表1）の1③の段階において、地域団体によるライドシェアの実施に向けた市町村や交通事業者との事前相談・協議の状況によっては、地域団体によるライドシェア以外の方法により対応する結論もあり得る（例：「乗合タクシーを展開し、利用料金の一部を市町村

が補助」、「日常生活維持に必要な特定の区域内におけるタクシー利用に対して町内会費で一部補助」など）。地域団体による検討において、ライドシェアの実施ありきではなく、地域の様々な事業者・団体との連携等を含めて、地域住民にとって望ましい移動方法を確保することが重要である。

3. 運営体制・方法—ドライバーと使用車両の確保—

地域団体によるライドシェアの取組事例を確認した結果、地域団体が安定的に運送サービスを提供し続けるうえで、運営面において最も重要となるポイントは、運行体制の基礎となる「ドライバーと使用車両の確保」であり、次いで重要となるポイントは、安定的運営を金銭面で支える「運送対価以外の運営費の確保」であると認識した。本稿においては、これらの重要ポイントのうち、「ドライバーと使用車両の確保」にあたり、考慮・配慮すべき事項等を以下に整理する。なお、「ドライバーと使用車両の確保」を行ううえでは、特に後掲(1)①および(2)①との関連で、運営費の確保が大きく影響する可能性があるが、運営費の確保については、今後さらに調査を行い、次号掲載予定の「後編」において整理する。

(1) **ドライバーの安定確保**

国土交通省が2018～2019年度の2か年をかけて、ライドシェアに取り組むNPO法人等の非営利団体を含む運行主体を対象に行ったアンケート調査の結果（前掲脚注2の②を参照。以下、本稿において、当調査研究を「国土交通省調査」と表記する。）によると、以下（表2）に記載のとおり、運送サービスを継続するうえでの課題として、「自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）」および「許可・登録を要しない運送」の運行主体の多くが、「ドライバーの高齢化」と「ドライバーの不足」を挙げている。また、以下（表3）に記載のとおり、ドライバーの約6～7割が65歳以上の高齢者であり、全体の1割以上が75歳以上の後期高齢者という実態から、後任ドライバーを安定的・継続的に確保し続けていかなければ、ドライバー不足により運送サービスの提供が難しくなるとの懸念を抱えている運行主体が多いものと推察できる。

ドライバーの確保にあたっては、個別地域ごとの状況や個別の運行主体により、有効な方法は異なると考えるが、本稿においてはドライバーを安定的に確保するうえで、考慮・配慮すべきと筆者が考える点を以下①～③に記載する。

① **ドライバーに対する報酬の扱い**

運送サービスの提供に伴いドライバーが得る報酬の有無・水準が公表されている事例は限定されてはいるが、確認をした範囲では「許可・登録を要しない運送」に限らず、「自家用有償旅客運送」においても無報酬または低報酬（以下「無・低報酬」と表記する。）である傾向が強い印象を受ける。背景には、「ドライバーを務める動機として、報酬の有無・多寡よりも地域貢献への思いが優先する傾向が強いこと」に加え、「運送対価の規制等により、地域団体がドライバーの報酬に充てる原資を十分に確保できないこと」があると考え

（表2）「運送サービスを継続していくうえでの課題（複数回答）」の上位5項目と回答率

順位	交通空白地有償運送*		許可・登録を要しない運送	
1	ドライバーの高齢化	83.6%	ドライバーの高齢化	78.7%
2	更新登録時の申請手続きが負担	45.5%	ドライバーの不足	59.3%
3	ドライバーの不足	41.8%	安全管理や事故対応など安全性向上	34.3%
4	利用者数減少に伴う収入減少	40.0%	運行管理等ドライバー以外の人材不足	29.6%
5	現在の運送対価では運送サービス経費が賄えない		車両の確保・更新が難しい	22.2%

（注）国土交通省調査の結果より抜粋・引用（前掲脚注2の②のpp.79～81参照）。設問・回答項目は一部筆者により加工・修正。
 ※ 「自家用有償旅客運送」のうち、NPO法人等の非営利団体による「交通空白地有償運送」の回答を抜粋（以下（表3）において同じ）。

（表3）ドライバーの平均年齢の構成割合

種別／年齢階層	～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75歳～	（参考）65歳以上合計
交通空白地有償運送	23.1%	13.0%	30.2%	22.3%	11.4%	63.9%
許可・登録を要しない運送	13.1%	17.4%	34.0%	24.3%	11.2%	69.5%

（注）国土交通省調査の結果より抜粋・引用（前掲脚注2の②のp.40参照）。「構成割合」は、年齢層別に運行主体に属するドライバーの人数について、各年齢層の平均人数の構成比として算出した数値。

【事例②】地域の最低賃金水準以上の報酬を支払う地域団体の事例（代表事例を抜粋）

ONPO法人ビレッジならかわ（長野県塩尻市）：自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）

塩尻市の榑川地区で主に高齢者・障がい者の通院の際の運送サービスを提供している。ドライバー・受付担当に長野県の最低賃金以上の報酬を支払う。（前掲脚注2の④のpp. 9～10記載の事例を参照）

ONPO法人はすみ振興会（島根県邑南町）：自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）

邑南町の羽須美地域で地域住民と町外からの来訪者を対象に「はすみデマンド」サービスを提供している。ドライバーの時給（実働）は1,500円（土日祝日は割増）。また、運送サービスにドライバーのマイカーを使用する場合は、走行1kmあたり40円を支給する。（前掲脚注2の⑥のpp. 15～16記載の事例7を参照）

る。運送対価への規制については、ライドシェアの運行主体の厳しい運営実態にも配慮し、近年緩和されてはいるが⁴、所得に限られる者が多い高齢者が利用者の中心であることから、総体的には運送対価の水準を低くせざるを得ない傾向が今後も続くのではないかと考える。

ドライバーの報酬の有無・水準は、地域団体としての方針・考え方や収入見込み（例：利用者が負担する運賃・会費、他事業の収益、市町村等からの補助など）、およびドライバーの意向などを踏まえて、総合的に整理・判断されるものとする。地域団体が無・低報酬の条件でドライバーを確保できれば、運営費（人件費）の抑制となり、ひいては利用者が負担する運賃水準の抑制につながることから、理想的な運営モデルともいえる。しかしながら、（表2）・（表3）の記載内容から、安定的に運送サービスを提供し続けるためには、新たなドライバーの確保が必要になる。参考として、今般確認をした事例において、自家用有償旅客運送を実施している複数の地域団体が、ドライバーに対して当該地域の最低賃金水準以上の報酬を支給する等の取組みを通じて、安

定的に運送サービスを提供している【事例②】。元気高齢者だけではなく、長期間にわたりドライバーを務められる可能性がある若年・中年層のドライバーを確保するためにも、訴求力のある報酬水準を設定することは、対策の一つになり得ると考える。

② ドライバーが参画しやすい環境整備・条件設定

地域団体によるライドシェアのドライバーの多くはボランティアドライバーではあるが、利用者を安全に目的地・自宅まで運送する重要な責任を担っている。そのため、地域貢献への思いからドライバーとなることに関心があっても、運送サービス提供中の利用者との間でのトラブルや交通事故が発生した場合の対応等への懸念から、踏み込めない人もいると考える。この点について、静岡県が作成した事例集に、実際にドライバーを含めた担い手が増えた取り組みとして「負担感を軽減する」という記載がある（前掲脚注2の⑤のpp. 40～41参照）⁵。具体策として「運転と添乗の二人体制で運送サービス提供する。」「使用車両について、自身の自家用車と団体所有車

4 近年の運送対価への規制の緩和内容および運送対価に含むことができる実費の対象となる費用項目については、共済総研レポートNo.193掲載稿（以下URL参照）の3の（表3）の「自家用有償旅客運送」と「許可・登録を要しない運送」の欄の記載内容、およびNo.195掲載稿の3の（表2）の⑥の欄および欄外の※6の記載内容を参照。
<https://www.jkri.or.jp/PDF/2024/Rep193kumazawa.pdf>

5 負担感を軽減する取組みの他、担い手を集める工夫として、「①多くの人に活動を知ってもらおう」、「②必要性を実感する機会や場を作る」、「③参加したくなる雰囲気や環境づくり」が挙げられ、具体策が記載されている。

【事例③】神奈川県秦野市による「地域支え合い型認定ドライバー養成研修」(2016年開始・市民の受講料は無料)

研修カリキュラムは3日間で、最初の2日間は「交通空白地有償運送」に加え、「福祉有償運送」のドライバーとして機能できる国土交通大臣認定講習(講義+実習)、3日目は市独自の研修内容(事例紹介・グループワーク)。

市民への周知方法の一つに「介護保険料決定通知」や「65歳到達者への介護保険証」の送付時にチラシ(最小限の情報を掲載)を同封し、ドライバー候補となる元気高齢者に広く情報提供を行い、問合せのあった人には詳細なチラシを渡して受講を促している。

研修修了者の動向として、「地域で買い物支援のボランティアドライバー」の他、訪問型サービスDを実施するNPO法人等に所属して送迎を担当、デイスサービスのドライバーとして就労がある。

(秦野市福祉部高齢介護課作成資料) <https://kouseikyoku.mhlw.go.jp/kantoshinetsu/houkatsu/000205730.pdf>

両のどちらかを選択できるようにする。」「目的の地や運行エリア、活動頻度等について、希望に応じて無理のない範囲に留める。」が挙げられており、これらの取組み・対応は参考になるのではないかと考える。

また、ドライバーの金銭負担の軽減策も検討に値する取組みと考える。例えば、「自家用有償旅客運送」では、一般ドライバーに適用される条件に、国土交通大臣認定機関による講習受講義務⁶があるが、ドライバーが負担する受講費用(筆者調査によれば、自家用有償旅客運送の場合は、交通空白地有償運送のみで10,000~12,000円程度、福祉有償運送を併せると20,000~24,000円程度)を地域団体が負担するなどである⁷。なお、市町村によっては、住民主体によるライドシェアのドライバー候補養成を目的に、認定機関による講習カリキュラムを含めた研修を主催している事例もあり、前掲2(2)②と関連するが、市町村の取組みとの連携

を通じてドライバーの負担軽減につながる

【事例③】。

個々のドライバー(候補者)の生活環境・状況や能力に応じて、無理のない範囲で参画できるように、地域団体が柔軟に対応する等、工夫次第で新たなドライバー確保の環境整備につながると考える。

③ 運行内容を踏まえたドライバー候補者の属性への働きかけ

地域団体が提供する運送サービスの主な利用者となる高齢者の主な移動目的(移動先)は、「通院(病院・診療所)」と「買い物(スーパーなど)」である。他に主な移動先として想定される「金融機関(JA・郵便局・銀行など)」や「高齢者向けサロンの開催場所」などを考慮しても、移動ニーズが高い時間帯は「日中、主に平日の午前中から午後の早い時間帯」であると推察する⁸。

6 「許可・登録を要しない運送」においては、同様の講習受講義務はないが、安全対策面から一般ドライバーの講習受講を条件としている地域団体もある。例えば、自治組織である「豊殿デマンド交通委員会」(長野県上田市)では、運転ボランティア7名全員が講習を受講している(費用負担者は不明)。(前掲脚注2の④のpp.13~14記載の事例を参照)

7 運行主体が地域団体ではなく、社会福祉協議会の事例ではあるが、自家用有償旅客運送(交通空白地有償運送・福祉有償運送)に取り組んでいる「社会福祉法人佐井村社会福祉協議会」(青森県佐井村)は、一般ドライバーの講習受講費用を全額支援している。(前掲脚注2の①のp.14記載の事例番号4を参照)

8 第1回高齢者の移動手段の確保に関する検討会(2017年3月10日開催)に国土交通省が提示した資料『高齢者の生活・外出特性について』のp.8(以下URL参照)において、「通院」は午前の行動者率が際立って高く、「買い物」は午前と午後~夕方にかけてピーク性がみられ、特に午前の行動者率が高い傾向にある旨が記載され、時間帯に応じた目的施設への移動手段の確保が必要であるとしている。なお、同資料p.11に記載の「65歳以上の高齢者の外出目的ごとの1か月の外出頻度」(元気高齢者を含む)は、「日用品の買い物:13.1回、日用品以外の買い物:4.1回、通院:3.0回、食事・社交・娯楽:5.1回」となっている。<https://www.mlit.go.jp/common/001176318.pdf>

【事例④】NPO法人あんじゃネット大鹿（長野県大鹿村）：自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）

2007年にNPO法人を立ち上げ、2009年に運送サービス「いかまいカー」を開始する際に、元タクシー運転手が活動会員となって参画し、事業の円滑な立ち上げと体制構築に貢献した。これによりタクシーを利用していた交通弱者が安心して「いかまいカー」を利用できるようになった経過がある。（前掲脚注2の④のpp.11～12記載の事例を参照）

これらの時間帯の移動ニーズに応えらえるドライバーの属性としては、「仕事をリタイアした元気高齢者」が真っ先に挙げられ、前掲（表3）記載の実態と合致している。他にドライバーとして期待できる属性は、「フルタイムの仕事への従事が難しい主婦・主夫（子育て中で子どもが不在の午前中は時間の融通が利く）」や「季節・時間帯によっては融通が利く自営業者」などが挙げられる。運行内容を踏まえて、ドライバーの勧誘を行うことも有効と考える。なお、子育て世代や現役世代をドライバーに勧誘する際には、前掲①との関連から、一定の報酬水準の設定を行うことも有効ではないかと考える。

前掲①～③では、ドライバーを確保するうえで考慮・配慮すべきと筆者が考える項目を記載した。これらとは視点が異なるが、多くの地域団体において、ドライバーのなかにバス・タクシーの運転経験のある「第二種運転免許保有者」が在籍している事例が確認できる。第二種運転免許保有者は、地域団体によるライドシェアの運営にあたり、専門性が求められる運行管理・車両整備管理を中心に、

運送サービスの提供に必要なノウハウを有している人が多いと考えられ、特に運営面において重要な役割を担うことが期待できる【事例④】。

(2) 使用車両の確保

地域団体による運送サービスに使用する車両には、「地域団体が保有（所有・賃借・自治体等からの無償貸与など）する車両」（以下「団体車両」と表記する。）と「ドライバーが保有するマイカー車両」（以下「持込車両」と表記する。）がある。地域団体が団体車両を保有している事例は、「自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）」および「許可・登録を要しない運送」の双方で数多く確認できる⁹。特に利用対象者・延べ利用者数がそれほど多くはないケースでは、団体車両のみで運行している事例が多い。持込車両のみで運行している事例も相当数あるが、全般的に持込車両は団体車両の補完的位置付けとして活用する運行主体が多いのではないかと推察する。

使用車両の確保にあたっては、個別地域の状況や個別の運行主体により、有効な方法は異なると考えるが、本稿においては、使用車

9 参考・関連情報として、国土交通政策研究第152号『高齢者の移動ニーズに対応した旅客輸送サービスに関する調査研究』（2019年9月）（国土交通省 国土交通政策研究所）の調査結果によれば、「交通空白地有償運送」と「許可・登録を要しない運送」における「運送サービスで使用する車両の所有者ごとの状況」は下表のとおりである（以下URLのp.41参照。一部文言を筆者加工）。なお、下表における「市町村など行政」と「社会福祉協議会」の所有車両は、地域団体などの運行主体に貸与されている団体車両に該当するものと推察される。

<https://www.mlit.go.jp/pri/houkoku/gaiyou/pdf/kkk152.pdf>

使用車両の所有者	運行主体	市町村など行政	社会福祉協議会	ドライバー	その他
交通空白地有償運送	49.2%	18.5%	15.4%	30.8%	10.8%
許可・登録を要しない運送*	33.6%	20.0%	12.7%	23.6%	36.4%

* 交通不便への対応を目的とした運送を実施している団体の回答結果のみを抜粋（福祉目的の運送実施団体の回答を除く）。

【事例⑤】大阪府太子町による「公用車貸出事業」

太子町では、高齢者等の移動支援を行う町内のボランティア団体等に公用車を無償で貸し出す事業を行っている。当事業の開始による車両貸出を契機に、太子町において「許可・登録を要しない運送」による運送サービスを提供している「寿喜菜の会」（町による見守りネットワーク事業の見守り協力員の有志が、生活支援を目的に立ち上げた組織）のドライバーが5名から9名に増えた実績がある。なお、太子町は「運転協力者講習会」の実施により、ライドシェアのドライバー育成にも取り組んでいる。（前掲脚注2の⑦のpp. 3-60～3-66に記載の事例10を参照）

【事例⑥】車両購入時の補助金活用例：NPO法人にこここ日土（愛媛県八幡浜市）

八幡浜市内で、主に高齢者と小中学生を対象に「交通空白地有償運送」による運送サービスを提供している。団体車両の購入にあたり、「平成20年：県の新ふるさと総合支援事業交付金」、「平成22年：日本宝くじ協会助成金」、「平成26年：市の公共交通空白地有償運送支援事業補助金」を活用している（購入車両は、各年順にワゴン車（8人乗り）・ハイエース（15人乗り）・マイクロバス（14人乗り））。（前掲脚注2の③のp. 19に記載の事例13および以下URLの資料参照）
<https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001314097.pdf>

両を安定的に確保するうえで、考慮・配慮すべきと筆者が考える点を以下①②に記載する。

① 団体車両の確保にあたっての支援の活用

運送サービスの提供にあたり、運転に慣れている持込車両の使用を希望するドライバーがいる一方で、マイカーをライドシェアに使用できない・使用したくない事情を抱えるドライバーもいる（例：ドライバー以外の家族が日常的に使用、運送サービス提供前の車両整備・清掃等の手間が面倒、事故時の補償に不安）。したがって、団体車両の確保は、前掲(1)のドライバーの確保に資する観点からも重要なポイントになる。

一方で、地域団体がライドシェアを実施することを契機に、新たに団体車両を購入・賃借する場合は、運営費に与える影響が大きくなる¹⁰。地域住民の移動に使用される団体車両については、市町村等による無償貸与【事例⑤】や車両購入資金に対する補助金の支給対象【事例⑥】となるケースもあるので、制度

がある場合は、積極的に活用すべきである。特に車両の無償貸与は、貸与する側が維持費（自動車税・車検代等）や保険料（自賠責・任意）を負担するケースもあり、地域団体にとって大きな負担軽減につながる。

なお、利用対象者のなかに、障がい者や要介護認定者等が含まれる場合は、福祉有償運送で使用する車両のように所定の設備（例：車いす対応）が必要になることもある。そのようなケースでは、持込車両での対応は難しく、所定の設備を備えた団体車両が必要になる。

② 持込車両を活用する場合のドライバーへの配慮等

前掲①に記載のとおりドライバー自身が持込車両の使用を希望する場合もあるが、地域団体側の事情で持込車両が必要になる場合もある。前掲(1)②に記載のドライバー確保に資する環境整備の観点からも、持込車両を活用する際には、地域団体としてドライバーに配慮した対応が必要になると考える。

最も配慮すべき点は、ドライバーに安心して

10 地域団体がライドシェアを実施する前から他の事業・活動に使用する団体車両を保有しているケースでは、他の事業・活動との併用による効率的運用が期待できる一方で、地域の移動ニーズに対して十分に答えられない懸念もある。他事業との併用の場合は、運送サービスへの影響を検証し、必要に応じて持込車両の活用を検討する等の対策が必要になる。

持込車両を使用してもらえ環境整備である。具体的には、運送サービスの提供に伴う交通事故等への補償対応として、運行主体である地域団体がライドシェア専用の団体向けの自動車保険に加入することが妥当と考える¹¹。ただし、当該保険に加入した場合でも、保険商品や契約内容（補償内容）によっては、ドライバー個人が加入している自動車保険・共済が活用されるケースがあり、保険料負担額が高額であること等を理由に地域団体が当該保険に加入しない（できない）場合もある。これらのケースについては、ドライバーに対して事前に説明し、理解・納得を得る必要がある。

他の取組みとしては、運送サービスに持込車両を使用した場合には一定の使用料を支払うこと（前掲【事例②】のNPO法人はすみ振興会の記載内容を参照）や、ドライバーの報酬水準設定にあたり持込車両の使用を加味すること等により、ドライバーの負担に応える方法が考えられる。

【次号の共済総研レポートに向けて】

本稿では、地域団体がライドシェアの運行主体となる場合のポイントの「前編」として、事前に検討・準備すべき事項を整理するとともに、地域団体が運送サービスを安定的に提供していくうえでの運営体制・方法において、筆者が最重要ポイントと考える「ドライバーと使用車両の確保」について整理した。次号のレポートは、本稿の3に継続する「後編」として、運営体制・方法におけるもう一つの重要ポイントと考える「運送対価以外の

運営費の確保」を中心に整理を行う予定である。

(2024年11月12日記)

（参考資料・情報）

本文・脚注掲載のもののほか、共済総研レポートのNo. 193（前掲脚注4のURL参照）・No. 194（以下URL参照）・No. 195（前掲脚注1のURL参照）の掲載稿『地域における移動手段の確保』における本文・脚注・文末の（主な参考資料・情報）に掲載されている資料・情報等

<https://www.jkri.or.jp/PDF/2024/Rep194kumazawa.pdf>

11 ライドシェアを実施する団体向け専用の自動車保険（営利目的の「自家用車活用事業」を実施するタクシー事業者も加入対象）は、「移動支援サービス専用自動車保険」等の名称で、メガ損保3グループから提供されている。これらの保険商品は、主に対人・対物賠償事故について、ドライバー個人が加入する自動車保険・共済に優先して補償する点が特徴であり、車両損害の補償については、保険商品または契約内容により扱いが異なる。

なお、静岡県作成の事例集（前掲脚注2の⑤のpp. 28～30参照）では、団体向けの自動車保険の他、乗車中以外におけるドライバー自身の傷害事故やドライバーによる賠償事故（利用者等に怪我をさせた場合・利用者等の物品を壊した場合など）を補償する団体活動に対応する保険（例：ボランティア活動保険）への加入も推奨されている。