

地域における移動手段の確保⑤

—地域団体がライドシェアに取り組む際のポイント（後編）—

専門職 熊沢 由弘

目次

- | | |
|---------------------|---------------------|
| 1. はじめに（前編との関連） | 3. 運送対価以外の運営費確保の方法等 |
| 2. 運送対価以外の運営費確保の必要性 | 4. おわりに |

1. はじめに（前編との関連）

本稿は、共済総研レポートNo. 196の掲載稿（以下、「前編」と表記する。）¹から続く内容を、「後編」として整理するものである。前編の3においては、住民主体によるNPO法人・地域団体・地域運営組織などの地域団体が、「自家用有償旅客運送」²（主に「交通空白地有償運送」を想定）または道路運送法の「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に、安定的に運送サービスを提供し続けるうえでの重要ポイントとして、「ドライバーと使用車両の確保」について整理した。本稿においては、運営面におけるもう一つの重要ポイントである「運送対価以外の運営費の確保」を中心に整理する。

なお、本稿の整理にあたり参考になっている主な資料・情報等は、文末記載のものを除き、前編と同様である³。また、本文中において、

1 熊沢由弘『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）—』（共済総研レポートNo. 196（2024年12月）pp. 2～13）（以下URL参照）。

<https://www.jkri.or.jp/PDF/2024/Rep196kumazawa.pdf>

2 最近の国土交通省作成の資料においては、「自家用有償旅客運送」を「公共ライドシェア」と、「自家用車活用事業」を「日本版ライドシェア」と表記することが多いが、本稿においては共済総研レポートの既掲載稿の表記と同様とする。

3 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（前編の脚注2と同様）。なお、本文記載の事例（【事例①～⑥】）の多くは、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12月16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atalog』（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/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法人全国移動サービスネットワーク）

https://zenkoku-ido.net/wp-content/uploads/2024/05/210413shien_arikata.pdf

『地域における移動手段の確保』をタイトルとする共済総研レポートの既掲載稿^{1・4}の該当箇所を引用しているので、適宜参照いただきたい。

2. 運送対価以外の運営費確保の必要性

地域団体が取り組むことができるライドシェアは、運送サービスの提供により収益を挙げることは認められず、利用者から収受する運賃等の運送対価は、実費の範囲内に限る規制が適用される。このため、前編の3(1)①において、ドライバーの安定確保にあたり、配慮・考慮すべき点として挙げた「訴求力のある報酬水準の設定」を、運送対価のみの運営費で賄うことは難しい。したがって、地域団体によるライドシェアにおいては、運送対価以外の運営費を確保することが、運営体制を整備し、安定的に運送サービスを提供するうえでの重要なポイントになる。

共済総研レポートの既掲載稿^{1・4}の記載内容と一部重複するが、次ページに記載の（表1）にライドシェアの種別による規制と取組事例を踏まえた実態面の比較を整理する。（表1）の記載内容から、種別ごとに以下(1)・(2)の傾向が確認できるとともに、運送サービス提供にあたっての規制面の相違（No.195掲載稿の3(1)の（表2）を参照）、および取組事例による実態から、自家用有償旅客運送のほうが許可・登録を要しない運送よりも、運送対価以外の運営費を確保する必要性が高いことが推察できる。

(1) 許可・登録を要しない運送

自家用有償旅客運送と比較すると、利用者から収受できる運送対価の規制（実費の内訳）は厳しいが、運営面における規制（運行管理・車両整備管理、ドライバー資格など）は格段に緩やかである。また、取組事例から、無報酬・低報酬のボランティアドライバー中心の運営実態となっており、運送対価以外に必要な運営費は、比較的少額で対応可能なケースが多いのではないかと推察する。

しかしながら、将来を見据えたドライバーの安定確保、および固有課題として指摘されている運行管理面などの安全対策（No.195掲載稿の3(1)の（表2）の⑦⑧・(2)の（表3）の③、前編の3(1)の（表2）の第3位の欄を参照）を強化するためには、運送対価以外の運営費を一定程度確保することが必要になる。

(2) 自家用有償旅客運送

利用者から収受できる運送対価には、運送サービス提供に伴う人件費を含むことも可能であり、タクシーの代替手段である区域運行の場合の運賃水準は、「タクシー運賃の約8割」が目安であることから、運営費を別途確保する必要性は低いと感じるかもしれない。しかしながら、「約8割」という水準は、運行主体の安定的運営に資することを目的に、2023年12月28日付発出の国土交通省の改正通達により、従来の低水準（タクシー運賃の概ね1／2の範囲内）から大幅に引き上げられたものである⁵。2024年以降に、新たに運送サービスの提供を開始したケースでは、タク

4 共済総研レポートの既掲載稿（タイトルは省略）は、以下URLおよび前掲脚注1（No.196）のURLから参照可能。
・No.193（2024年6月） <https://www.jkri.or.jp/PDF/2024/Rep193kumazawa.pdf>
・No.194（2024年8月） <https://www.jkri.or.jp/PDF/2024/Rep194kumazawa.pdf>
・No.195（2024年10月） <https://www.jkri.or.jp/PDF/2024/Rep195kumazawa.pdf>
5 通達『自家用有償旅客運送者が利用者から収受する対価の取扱いについて』（以下URL参照。直近の改正は2024年4月26日）の記の2(3)①イに記載。なお、当通達において、「タクシー運賃の約8割」の水準は、地域公共交通会議での協議結果に基づいて、8割を超える運送対価の設定も可能となっている。
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001720526.pdf>（2024年12月16日確認）

シー運賃の8割程度とする事例(例:運行主体:石川県小松市、一般社団法人加賀市観光交流機構など)が確認できるが、運賃水準の目安の引上げ前から運送サービスを提供している地域団体が、運賃の引上げを行うためには、地域住民・利用者の理解を一定程度得ることに加え、事前に地域公共交通会議での協議・調整が必要になる。利用者の多くが所得の限られた高齢者であることなどを考慮すると、運賃水準を安易に引き上げることは難しいと考える。

その一方で、自家用有償旅客運送は、運送サービスの提供にあたり様々な規制に対応するための費用負担が発生する⁶。また、ドライバーに適用される規制(一般ドライバーの法定講習受講義務、運行管理に伴う健康状態・アルコール摂取状況の確認など)を考慮すると、許可・登録を要しない運送よりもドライバーの負担は重いことから、報酬水準の設定にあたり配慮が必要になると考える。

(表1) ライドシェアの種別による運送対価・ドライバー報酬の規制と取組事例から把握できる実態

種 別	許可・登録を要しない運送	自家用有償旅客運送
1. 運送対価		
(1)基本的な規制内容と考え方	○「無償」が基本(運送対価に該当しない利用者の自発的な任意の謝礼や金銭的価値換算が困難な財物の受領は可能)。 ○「有償」とする場合の運送対価は、「所定の実費」(後掲(2)参照)の範囲内に限る。 ○運送対価の基準・水準等は地域団体が定める。	○「有償」が基本(無償とすることも可能)。 ○運送対価は、「所定の実費」(後掲(2)参照)の範囲内に限る。運送対価の目安は当該地域のタクシー運賃の約8割 ^{※1} 。 ○運送対価の基準・水準等は、地域公共交通会議での協議・調整を経て定める。
(2)運送対価に含めることができる「実費」の範囲	①ガソリン等の燃料代、道路通行料、駐車料金 ②地域団体が加入する移動サービス専用の自動車保険の保険料 ③運送サービスを行うための車両賃借料	左欄①～③に加え、以下④～⑥の費用 ^{※2} 。 ④人件費(ドライバー、運行管理者など) ⑤使用車両の修繕費 ⑥その他諸経費(所有車両の自動車税等)
(3)事例から確認できる実態	○「無償」または「低水準」(前掲(2)①の燃料代程度とする事例が多い)。	○「低水準」が主流(左欄の水準よりも高い傾向)。「無償」・「タクシー運賃の8割程度(新規参入の場合)」の事例もある。
2. ドライバーの報酬		
(1)報酬に関する規制	○報酬の有無・水準に関するライドシェア固有の規制はない。 ○報酬の有無・水準は、地域団体が独自に定める。	
(2)事例から確認できる実態	○「無報酬」または「低報酬」。	○「低報酬」が多い傾向にある。 ○「無報酬」、「就労相当の報酬(例:地域の最低賃金水準以上)」の事例もある。

(注) 関連する法令・通達および前掲脚注3に記載の参考情報に記載された事例をもとに筆者作成。

※1 当表記載の内容は「区域運行」の場合の目安であり、「路線運行」の場合は、当該地域の路線バス等の運賃が目安となる。なお、タクシー事業者との共同運営による共同輸送サービスを提供する場合は、当該地域のタクシー運賃と同額とすることが可能である。

※2 「許可・登録を要しない運送」においても、例えば介護施設や宿泊施設が、主に利用者の送迎に使用するために車両を購入・維持している場合は、車両維持費(自家用有償旅客運送の欄に記載の⑤⑥の費用)を、「実費」の範囲に含むことができる。

6 主に運行管理・車両整備管理に伴う費用負担が大きい。例えば、運行管理に必要なアルコールチェッカーや運行時の自家用有償旅客運送であることの車両掲示用マグネット板などの備品購入、事業者協力型自家用有償旅客運送を採用する場合の委託先であるバス・タクシー事業者への委託料の支払いなどが挙げられる。

3. 運送対価以外の運営費確保の方法等

運送サービスの提供を行う地域団体は、活動の維持・運営に伴う費用として、大別すると(1)利用者等の負担、(2)公的支援・助成、(3)運送サービス以外の事業・活動による収益、を充てている。本節では運営費確保の方法について、取組事例をもとに整理する。

(1) 利用者等が負担する会費（入会金・年会費）

運送サービスの利用対象となる可能性のある人（世帯）から、所定の会費を徴収し、運営費に充てる方法である。会費徴収の対象者により以下①・②があり、①の事例が多く確認できる。多くの取組事例では、会費の水準は低く設定されているので、運送対価と会費のみで運送サービスに伴う運営費を賄うことは難しく、地域団体としては後掲(2)・(3)に記載する方法・取組みなどが必要になる。

なお、運送サービスを含めた生活支援サービス全般を利用するための会費のように、運送サービスの利用に限定した位置付けではない場合もある。また、運送サービスの利用に限定した会費は、基本的に運送対価には含まれないと解されるが、高額な会費を徴収し、

実質的に運送対価の規制（実費の範囲内）を免れる対応などは許容されないと考える。

① 利用希望者が負担する会費

運送サービスの利用希望者の事前登録を必須とし、併せて入会金・年会費を徴収する方法である（自家用有償旅客運送において、利用者は運行主体作成の名簿記載の会員のみが利用できる規制が以前にあった影響と推察）。運送対価以外の運営費を確保する最も基本的な方法であり、多くの地域団体が採用している【事例①】。

利用回数の多寡にかかわらず、運送サービスを享受する人から一律に徴収するため、地域団体は一定の運営費を事前に確保できる。また、会費の設定により、移動に困っている者のみが登録するため、延べ利用者数が見込みやすくなり、適正な運営体制の構築にも資することになる。

② 利用者以外も含む地域の全世帯が負担する会費

前掲①とは異なり、運行主体となる自治会やNPO法人等の地域団体の全会員世帯から、運送サービスの利用の有無に関わらず、会費を徴収する方法である【事例②】（次ページ参照）。

【事例①】運送サービスの利用希望者が負担する会費と水準

ONPO法人上小阿仁村移送サービス協会（秋田県上小阿仁村）：自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）

地域の高齢者を対象に、主に病院（9割）のほかスーパー・店舗・鉄道駅などを行先とするドア・ツー・ドアの区域型運送サービスに加え、2019年11月から村内の道の駅「かみこあに」と各集落を結ぶルートで自動運転（道路に敷設された電磁誘導線に沿って運行）による運送サービスに取り組む。利用者は「入会金：200円、年会費：800円（家族1名プラスごとに200円）」を負担し、利用時は別途行先別の定額運賃（村内片道：600円、北秋田市鷹ノ巣：往復2,400円など）を支払う。（前掲脚注3の①のp.18～19記載の事例番号8、および以下URLの掲載内容を参照）
<https://www.akita-kenmin.jp/docs/2013011701055/>

〇旭ヶ丘地区生活たすけ合いの会（任意団体）（長野県須坂市）：許可・登録を要しない運送

地区有志による住民の支え合いで生活支援を行う任意団体を設立し、介護保険事業の訪問型サービスB（後掲(2)①参照）による生活支援の一環として、一人暮らし高齢者等の通院・買い物付添・移送支援を行う（2022年9月から試行運用、2023年から本格運用）。移送支援を含む生活支援サービスの利用者は「年会費：1,000円」を負担し、別途利用料（30分以内400円、以降30分ごとに400円加算）を支払う。（前掲脚注3の④のpp.27～28記載の事例を参照）

【事例②】 運送サービスの未利用世帯の負担を含む会費と水準

○NPO法人にこここ日土（愛媛県八幡浜市）：自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）

八幡浜市内で、主に高齢者と小中学生を対象に運送サービスを提供。運送サービスを利用しない住民もNPO法人の会員として年会費（正会員：1,000円、賛助会員：500円）を負担している。（前掲脚注3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>

○豊殿デマンド交通委員会（自治組織）（長野県上田市）：許可・登録を要しない運送

豊殿地区自治会加入世帯が、無料で利用できるデマンド型交通「お助け福祉車『ひだまり号』」を運行（2021年12月から開始）。地域で支える仕組みとして、豊殿地区の自治会加入の約1,400世帯が年間1,000円の負担金を支払い、県からの支援金などを加えて運行経費を確保している。（前掲脚注3の④のpp.13～14記載の事例を参照）

いずれは誰もが支えられる側になることを前提に、地域全体の負担により移動手段を確保し、安定的に高齢者等の交通弱者を支えていく考え方にに基づく。当面、運送サービスの利用予定がない会員世帯の理解を得る等、地域内・会員内の合意形成が必要になるが、持続可能性のある運送サービスを提供するうえで、有効な方法になり得ると考える。

(2) 市町村等の自治体による公的支援・助成

主に運送サービスに対する市町村等の自治体が行う支援・助成を活用して、運送サービス提供に伴う運営費の不足分を補う方法である。公共交通機関が縮小した地域を抱える市町村では、地域団体などの多様な担い手による運送サービスを後押しするため、独自の支援制度（前編の3に記載のとおり、運行団体への車両の無償提供・貸与など、金銭によらない支援も含まれる。）を設定するケースが確認できる。これらの支援制度は、市町村ごとに固有の名称が付され、その原資となる予算措置の詳細まで確認することは難しいが、地域団体によるライドシェアの目的（公共交通機関の補完、地

域活性化）や実態（主な利用者は高齢者等の交通弱者）から、「交通、地域振興、福祉」分野の予算が中心であることが推察できる⁷。

前編の2に記載したとおり、地域団体がライドシェアへの取組みを検討する過程で、市町村に事前相談を行う際には、当該分野の担当部局に支援制度の有無や内容・条件等について確認を行い、適用条件を踏まえて運営体制・運送内容を検討することも必要と考える。ただし、支援制度のなかには、適用期間が単年であるものや、将来的に適用条件・支援内容が見直されるものもあることには、留意する必要がある。

本稿においては、国・都道府県・市町村が関与する公的支援制度の具体例として、複数の取組事例で確認ができる介護保険法に基づく制度と、農業への取組みと関連して農村RMO（農村型地域運営組織）などが対象となり得る制度について、以下①・②に記載する。

① 介護保険制度の「介護予防・日常生活支援総合事業」に基づく支援

「介護予防・日常生活支援総合事業」（以

7 国土交通省が、2018～2019年度に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実施した調査（結果のとりまとめは前掲脚注3の②を参照。以下、本文を含めて「国土交通省調査」と表記する。）における設問『運送サービスの提供団体と行政等との関係』の調査・集計結果（行政等から補助金・助成金・委託等がある場合の契約名称の記述式回答を求め、契約名称をもとに補助等の内容を9区分にして集計。前掲脚注3の②のpp.35～37を参照）によると、「自治体独自の交通関連補助・助成」、「介護保険法に基づく補助・助成」、「障害者総合支援法に基づく補助・助成」、「福祉事業への補助金」など、交通・福祉分野の支援制度が多い傾向にある。

下、「総合事業」と表記する。)は、市町村・介護事業者等に加え、地域団体を含む住民主体の様々な担い手により、高齢者の生活支援の充実や支え合いの体制づくりを目指す市町村の事業である。総合事業に含まれる「介護予防・日常生活支援サービス事業」(以下、「サービス事業」と表記する。)では、「要支援認定者または基本チェックリスト該当者(体の機能が衰えはじめてきた人など)で、介護予防ケアマネジメントを受けている者」(要介護認定者は含まれない)を対象に、介護予防と生活支援を目的とした様々なサービスが提供されている⁸。

サービス事業の一つである「訪問型サービス」は、サービスの提供主体と内容により4種に区分され、市町村または指定された介護事業者等により提供される「A(主に訪問介護員による日常生活の援助)」・「C(保健師・理学療法士等の専門職による居宅での相談・指導等)」と、地域団体などがサービス提供の主体となる「B(掃除・洗濯・買い物・調理などの家事支援や通院・買い物の付添支援などの多様な支援)」・「D(通院や買い物の付添支援・移送前後の生活支援)」がある。他のサービス事業と一体的に行われる「訪問型サービスD」は、地域団体が地域の移動ニーズを踏まえてサービス内容(運行区域、利用対象者、利用料など)を決定し、市町村から支援を受けて運営するサービスとして位置付けられており、「通院・買い物などの移動

に伴う付添支援」では、運営に必要な間接経費(予約の割り振りなどサービスの利用調整の人件費など)のみが支援対象となり、「通所型サービスや一般介護予防事業への送迎で、目的地の主催者と異なる主体が行う送迎」では、運営に必要な間接経費のほか、直接経費(送迎にかかる燃料代・ドライバーの報酬などの人件費や車両購入費など)も支援対象となり得る⁹。

国土交通省調査(前掲脚注3の②のpp.46～47を参照)によれば、自家用有償旅客運送(交通空白地有償運送)を実施する地域団体等の32.1%、許可・登録を要しない運送を実施する地域団体等の23.1%が、介護保険法適用事業(運送サービス以外の事業を含む。)を行っており、総合事業による支援を受けている地域団体の取組事例を複数確認することができる

【事例③】(次ページ参照)。なお、市町村が訪問型サービスDなどに取り組む地域団体を支援する場合には、個々の市町村が支援の要件・内容等を規定した要綱(例:「訪問型サービスD実施要綱・補助金交付要綱」)を策定する必要がある。個々の市町村により、総合事業に基づく支援制度の有無および支援の要件・内容等は異なることに、留意する必要がある¹⁰。

地域団体によるライドシェアの主な利用対象者は高齢者であることから、地域団体が所在する市町村が総合事業に基づく支援制度を設定しており、地域団体が提供する運送サービス

8 2015年4月に新設された『総合事業』は、「①一般介護予防事業」と本文記載の「②サービス事業」で成り立つ。『サービス事業』には、本文記載の「訪問型サービス」の他、「通所型サービス」(体操・レク、運動器の機能向上プログラムなど)、「その他の生活支援サービス」(栄養改善目的の配食、見守りなど)、「介護予防ケアマネジメント」(対象者の状態・環境等に応じて、利用者の選択により介護予防サービスを包括的・効率的に提供するための支援)がある。

9 「サービス事業」の利用対象者ではない障がい者・要介護認定者等も含めて一体的に移動支援サービスを行う場合でも、移動支援対象者の半数以上が「サービス事業」の利用対象者であれば、運営費全体に補助・助成を受けることができる(移動支援対象者が半数未満の場合でも、「サービス事業」の利用対象者の割合に応じて一定の補助を受けられることがある)。

10 『介護予防・日常生活支援総合事業等(地域支援事業)の実施状況(令和4年度実施分)に関する調査結果(概要)』(厚生労働省老健局老人保健課)(以下URLよりp.16を参照)によると、回答市町村数1,741のうち、2023年3月末時点において「訪問型サービス」を実施している市町村の種別ごとの数(割合)は、「A:889(51.1%)、B:339(19.5%)、C:443(25.4%)、D:93(5.3%)」である。住民主体によるB・Dは少ないが、令和2年度の調査結果(B:290(16.7%)・D:69(4.0%))と比較すると着実に増加している。

<https://www.mhlw.go.jp/content/12300000/001214325.pdf>

【事例③】介護保険制度に基づく「総合事業」の支援を受けている事例

○NPO法人別府安心ネット（島根県美郷町）：自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送・福祉有償運送）

2012年に過疎地域である別府地区の別府連合自治会の役員らにより設立（会員は連合自治会の全世帯）。移動支援サービスから開始し、町営バスの代行運行や生活弱者の生活支援などに取り組む。移動サービスは、交通空白地有償運送、福祉有償運送、介護保険制度の訪問型サービスB・Dを組み合わせて行い、従来から取り組んでいた生活支援は、2017年度から美郷町の「総合事業」に切り替えている。なお、当NPO法人は、美郷町から町所有車両の無償貸与も受けている。（前掲脚注3の⑥のpp. 21～22記載の事例10参照）

○種むらづくり推進協議会（自治組織）（島根県益田市）：許可・登録を要しない運送

2018年に種地区自治会を中心に協議会が設立され、買い物の移動ニーズ把握のため買い物ツアーを実施。2019年10月の益田市による訪問型サービスDの創設を機に、当サービスを活用した移動手段確保策を念頭に事業を組み立て、市との協議を経て2020年4月からサービス提供を開始（週1回公民館で高齢者交流サロンを開設し、乗合自動車により自宅からサロンまで送迎）。2021年4月には通所型サービスB（利用者宅から通いの場までの送迎）も開始。併せて希望者を対象に市街地の病院・スーパーを巡回する外出支援を定期的に行う。（前掲脚注3の⑥のpp. 27～28記載の事例13参照）

（関連参考事例）「旭ヶ丘生活たすけ合いの会」（長野県須坂市）：許可・登録を要しない運送

運送サービスの提供と併せて、訪問型サービスBに基づく家事支援・付添支援を行い、訪問型サービスBに対して支給される補助金を、団体としての事業運営に活用している。（前掲の【事例①】の掲載内容を参照）

内容が支援要件を満たす可能性がある場合は、当支援制度の活用を検討するべきと考える。

② 中山間地域等直接支払制度の「集落機能強化加算」

「中山間地域等直接支払制度」は、農業生産条件の不利な中山間地域等（地域振興立法で指定された地域と当地域に準じて都道府県知事が定める特認地域）において、集落単位で以下ア・イについて協定を締結し、協定に基づいて5年以上継続して農業生産活動等を行う農業者等を対象に、面積に応じて一定額を交付する国・都道府県・市町村による支援制度である¹¹。

- ア. 農業生産活動等を継続するための活動（耕作放棄地の発生防止、水路・農道の管理活動等）
- イ. 農業生産活動等の体制整備のための取組み（集落戦略の作成）

当制度において、例えば交付金の支払対象となる農村RMOが、前掲ア・イの活動・取組みに加えて、地域農業の維持・発展に資する一定の取組目標を設定し、目標を達成した場合には、交付単価に所定の額が加算される。この加算対象となる項目の一つに、2020年度に新設された「集落機能強化加算」があり、新たな人材確保や営農関連以外の集落機能強化の取組みが対象になる¹²。集落機能強化の活動例には、「地域自治機能強化活動（高齢者の見回り、送迎、買い物支援等）」が含まれており、農村RMOが地域でライドシェアに取り組む場合には、加算対象となる可能性がある【事例④】。

なお、農林水産省は、令和7年度予算において集落機能強化加算を廃止するとともに、令和7年度に新設される「ネットワーク化加

11 中山間地域等直接支払制度は、2000年度から実施され、2015年度からは『農業の有する多面的機能の発揮の促進に関する法律』に基づく安定的措置として定着し、現在は「第5期対策（2020年度～2024年度）」に取り組んでいる。国が1/2・県と市町村が各1/4の費用を負担し、地方自治体を通じた支援を行う。2024年度の予算額は26,100万円。

12 集落機能強化加算の加算対象となる活動例には、本文記載の他に、「インターンシップ、営農ボランティア、農福連携」、「コミュニティサロンの開設」、「鳥獣対策に必要な外部人材確保」などがある。加算単価は「3,000円/10a（地目にかかわらず）」、上限額は「200万円/年」、取組期間は「1～5年」である。

【事例④】集落機能強化加算の活用事例

○高松第三行政区ふるさと地域協議会（農村RMO）（岩手県花巻市）：許可・登録を要しない運送

地域の他団体（花巻市・社会福祉協議会・大学・JAなど）との協働により、農福連携による農地保全、地域の里山資源活用（6次産業化）、配食サービスを含む地域住民の生活支援など多様な取り組みを行う。2016～2017年に農林水産省の農山漁村支援交付金を活用して外出支援の社会実験を実施し、2018年からは花巻市の「介護予防・日常生活支援総合事業」により継続して取り組む。その後、中山間地域等直接支払制度第5期対策（2020～2024年度）の「集落機能強化加算」により、外出支援対象者を拡大し、使用車両の燃料代・管理費・専用の自動車保険の保険料などに充てている。（前掲脚注3の⑦のpp. 4～20～4～24の記載内容を参照。当研究所が2023年4月に当協議会へのヒアリングを実施した際の内容を一部反映。）

算」に再編し、集落機能強化加算の経過措置を別途設定するとしているが、地域自治機能強化活動への加算の取扱いなどの詳細は、本稿作成時点では不明である¹³。地域団体によるライドシェアの促進は、農林水産省を含めた関係省庁が連携して取り組む喫緊の課題として位置付けられていることから、引き続き農村RMOなどによる取り組みが後押しされる整理となることを期待したい。

(3) 運送サービス以外の事業・活動による収益確保

ライドシェアに取り組む地域団体が、運送サービス以外の事業・活動に取り組むことにより、自力で収益を確保し、運送サービスの運営費の不足分を補う方法である。ただし、運送サービス以外の事業・活動が赤字になり、運営費の確保につながらない場合もあることに、留意する必要がある¹⁴。

① 運送サービス以外の事業・活動の内容・状況等

国土交通省調査の『運送サービス以外の事業・活動の取り組み』（前掲脚注3の②のpp. 46～47を参照）によれば、地域団体等の約8割（自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）：81.1%、許可・登録を要しない運送：80.6%）が、運送サービス以外の事業・活動を1つ以上行っている¹⁵。当設問の回答結果において、最も多い事業・活動は、「その他」（具体的には後掲（表2）の③④⑤⑥⑦⑧⑨⑩⑪⑫などが該当）であり、自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）で35.8%、許可・登録を要しない運送で37.0%となっている。また、複数の取組事例で確認された「公共施設の管理・運営にかかる行政からの委託事業」（後掲（表2）の②が該当）に取り組む地域団体等の割合は、自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）で23.8%、許可・登録を要しない運送で16.7%と一定の水準にある。

13 農林水産省『令和7年度農林水産予算概算決定の概要』の掲載内容（「IV. 令和7年度農林水産予算概算決定の主要項目」の「73. 日本型直接支払」に掲載の「73-2 中山間地域等直接支払交付金」）を参照（以下URL）。新設される「ネットワーク化加算」は、複数の集落協定間での連携（ネットワーク化）や統合による人材確保・活動継続に向けた取り組みを支援する趣旨の加算項目であり、加算単価は「協定面積の規模に応じて段階的に変動：10,000円・4,000円・1,000円／10a（地目にかかわらず）」、上限額は「100万円／年」となっている。 <https://www.maff.go.jp/j/budget/r7kettei.html>

14 国土交通省調査（前掲脚注3の②のpp. 51～52を参照）によれば、運送サービス以外の事業・活動について、『調査時点の前年度の収支状況（行政等からの補助・委託を含む場合）』の設問に対して、地域団体等の運行主体が回答した収支状況（順に①黒字・②収支均衡・③赤字の割合は、「自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）：①40.0%・②35.0%・③25.0%」、「許可・登録を要しない運送：①32.9%・②45.1%・③22.0%」という結果となっている。

15 運送サービス以外の事業・活動の回答項目は、「介護保険法適用事業」、「障害者総合支援法適用事業」、「児童福祉法適用事業」、「病院・診療所等医療施設運営」、「行政（市町村、県）からの委託事業（社会福祉協議会の運営）」、「行政（市町村、県）からの委託事業（施設の管理・運営）」、「行政（市町村、県）からの委託事業（その他）」、「その他（選択した場合には具体的内容を記載）」の8項目である。

運送サービス以外の具体的な事業・活動は様々であり、これらのなかには収益確保が目的ではない事業・活動も含まれると考える。本稿においては、国土交通省調査の結果と本稿執筆にあたり確認をした取組事例をもとに、地域団体による運送サービスの運営費確保に資する可能性があると考えられる事業・活動を以下（表2）に整理する。

② 運送サービス以外の事業・活動のポイント等

地域団体が運送サービス以外の事業・活動に複合的に取り組むことは、運送サービスの安定的運営という効果だけではなく、「移動手段の確保」以外の様々な地域課題の解決・軽減に資する可能性がある。また、運送サービ

ス以外の事業・活動に取り組むためには、対応できる体制整備等が必要になるが、他の事業・活動を通じた多様な人材の確保が、ドライバーの確保につながる可能性もあると考える。

前掲①の整理を通じて、地域団体が取り組む運送サービス以外の事業・活動について、筆者は以下ア～ウの項目に注目する。特にイ・ウは地域課題の解決・軽減という点での効果が期待される。

ア. 市町村からの委託事業

公共施設の運営・管理をはじめ、市町村からの委託事業に取り組む地域団体は相当程度ある【事例⑤】。市町村としても、住民主体による移動手段の確保を推進するうえで、地域

（表2）運営費確保に資すると考えられる運送サービス以外の事業・活動（例）

事業・活動の分野	委託事業※1	事業・活動の具体的な取組事例
①交通事業	○	スクールバス・コミュニティバスの運行※2
②公共施設の運営・管理	○	コミュニティセンターなどの公共施設の運営・管理
③飲食		飲食店・農家レストランなどの運営
④農業		農産物の生産・販売、農業労働力の支援
⑤環境	○	地域の環境美化・保全活動、リサイクル活動
⑥サロン・居場所	○	サロン、コミュニティカフェ、学童クラブなどの運営
⑦就労・人材派遣		シルバー人材センターの運営
⑧防犯・防災	○	防犯パトロール、防災活動
⑨地域の保全活動	○	公園・歩道など公共・共有地の植栽・草刈り・除雪などの活動
⑩小売・販売		小売店の運営（日常生活に必要な食品・日用品などの販売）
⑪配食		配食サービス
⑫家事援助・見守り		日常生活支援（家事・買い物・清掃・ゴミ出し・雪降ろしなど）、見守り巡回

（注1）前掲脚注3の②のp.36掲載の表2-3-1「輸送サービス以外の事業・活動内容」およびp.37掲載の表2-3-3「輸送サービス以外の事業・活動内容の類型化」の記載内容を参考に、本稿執筆にあたり確認した取組事例の実態を加味し、筆者作成。

（注2）表中記載の個々の事業・活動は、地域団体が法人化していない場合等には、取り組むことができないものもある。

※1 取組事例から、市町村からの委託を受けて地域団体が取り組むケースが多いと筆者が考える事業・活動に「○」を付している。当欄の○の有無にかかわらず、個々の取組みにおいては、市町村からの委託を受けて行う場合と地域団体が主体的に行う場合がある。

※2 地域団体によるスクールバスやコミュニティバスの運行は、市町村から「自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）」の委託を受けて取り組む場合もあるが、当表の事例は道路運送法第78条第3号の「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合」に該当するケースと考える。

団体への委託事業を通じて、運送サービスの提供を含めた地域団体の安定的運営を後押しすることにつながる。

市町村からの委託事業以外にも、市町村による独自支援（前掲(2)の冒頭を参照）や介護保険制度の総合事業に基づく支援（前掲(2)①を参照）を地域団体が受けることもある。個々の市町村により、支援の取組みには格差はあるものの、運送サービスの提供にあたり、市町村との連携は重要である。

イ. 高齢者への日常生活全般にわたる生活支援

地域団体が、運送サービスの提供と併せて、地域の高齢者の日常生活を支援する事業・活動（表2）の⑥⑪⑫など）に取り組む事例は、前掲(1)①の総合事業に基づく支援との関連も含めて複数確認できる（前掲の【事例③】

を参照）。高齢者の見守りや家事援助などの生活支援を行うなかで、利用者の困りごととして通院・買い物における移動手段確保の困難性を把握し、運送サービスの提供に至った事例もある。家事支援等と一体的に運送サービスに取り組むことは、高齢者の生活を支えるとともに、外出を促すことにより、高齢者の健康維持・介護予防につながることも期待できる。

ウ. 農業を通じた運送サービスへの取組み

確認できた事例は限られるが、地域団体が「耕作放棄地等を活用して自ら農産物の生産・販売を行う」、「地域の農家の繁忙期に農作業支援を行う」等により、地域農業の維持への取組みを通じて一定の収益を確保し、運送サービスの運営費に充てる対応が考えられる【事例⑥】（以下枠内および次ページ参照）。

【事例⑤】市の委託事業による収入を運送サービスの運営費に充てている事例

ONPO法人にこここ日土（愛媛県八幡浜市）：自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）

八幡浜市内で、主に高齢者と小中学生を対象に運送サービスを提供。市から小中学生のスクールバス運行の委託を受け、委託事業収入と運送対価・会費等により、2008年の事業開始以降、2022年まで黒字経営を続けている。（前掲の【事例②】の掲載内容を参照）

〇一般社団法人厚木ぐるっと（神奈川県厚木市）：許可・登録を要しない運送

森の里地区の自治会役員OBが立ち上げた自治会活動のサポート団体の運送サービス部門を法人化し、2011年10月から地域の高齢者を対象に、無料で住宅街を巡回し、店舗や病院へ送迎する運送サービス「森の里ぐるっと」を開始。当初3年間は市の支援（市と市民が協働して地域課題解決に取り組む事業に採択）を受け、4年目以降は市から地域内の遊歩道・公園の草刈作業を請け負い、事業剰余で運行費用を賄う。（前掲脚注3の⑤のpp. 56～57の記載の事例を参照）

（補注）当運送サービスは、2024年4月から「森の里ぐるっと運行協議会」が、厚木市の支援を受けて運営を行っている。

【事例⑤】・【事例⑥】「市からの施設管理等の委託事業」と「農産物の生産」に取り組んでいる事例

ONPO法人がんばらまいか佐久間（静岡県浜松市）：自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）

2005年の浜松市との合併の際、佐久間町単位で地域課題解決と地域振興を図るため、町づくり全般に関する事業を行うNPOとして設立。地域のタクシー会社の廃業を機に2007年8月から運送サービスを開始し、市から助成金が支給されている。当団体は市の委託事業（歴史と民話の郷会館管理業務委託事業・文化振興事業、スポーツ施設点検）に取り組むとともに、地域振興を目的に耕作放棄地でのそば・お茶・小麦栽培に取り組み、女性会員が運営する地域食堂「いどばた」（商店街の空き店舗を改装）で手打ちそばなどを提供している（前掲脚注3の⑤のpp. 44～45に記載の事例参照）

（補注）市の委託事業および農業関連の収益と、運送サービスの運営費との関係（補填の有無）は、確認できていない。

前掲イの生活支援のように運送サービスとの親和性はイメージしにくい、地域農業を守るという観点から、過疎・農村地域にお

いて、農村RMO（前掲【事例④】を参照）や地域住民による任意団体などがライドシェアに取り組む際には、有効な取組みとなり得る。

【事例⑥】耕作放棄地を利用した農業収入を運送サービスの運営費に充てている事例

○大宮区高齢者そら豆バス運行会（千葉県南房総市）：許可・登録を要しない運送

富浦町大宮区で、前期高齢者が後期高齢者を支える仕組みづくりの一つとして、2014年から有志による実証運行を開始。その後、2016～2017年は市のモデル事業を活用し、2018年から自主運行（行政の財政支援なし）を開始。会員21名のうち2名がドライバーとなり、マイカーを使用して月2回無料で隣接市のスーパーに買い物に行き、診療所・足湯を経由して自宅まで送迎。運営費確保策として、耕作放棄地を借り、運行会の会員がそら豆を栽培し（運送サービス利用者は体力に応じた作業を分担）、売上から苗代を引いた残額を運行時のガソリン代に充てている。

（国土交通省HP『地域のモビリティ確保の知恵袋2019～互助による輸送の事例～』（以下URL）の「●本編」に記載の『互助による輸送の事例』を参照。 https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/sogoseisaku_soukou_fr_000045.html）

（補注）2019年12月時点の取組内容を記載している。当研究所が2024年9月に南房総市に電話照会を行ったところ、新型コロナ禍の影響・ドライバーの高齢化により、そら豆バスの運行は休止中とのことである。

4. おわりに

前編および本稿を通じて整理した、「地域団体がライドシェアに取り組む際に、安定的に運送サービスを提供し続けるうえでのポイント」は、全体的には規制が厳しい自家用有償旅客運送への対応を意識した整理・内容になったと認識している。市町村や公共交通機関の事業者による関与があり、法人化された地域団体を中心に、相当程度の規模（利用者数・運行回数・運行区域など。以下同じ。）で実施される事例が多い「自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）」と、法人化されていない任意団体などの地域団体も含めて、ごく限られた規模で実施される事例もある「許可・登録を要しない運送」とでは、ポイントとして挙げた「ドライバーと使用車両の確保」および「運送対価以外の運営費の確保」にあつ

ての具体的対応策などは、異なることもあると考える。この点については、ライドシェアの種別ごとに、より詳細な整理が必要かもしれないが、最終的には個々の地域団体が、地域の実状と自らの運営体制等を踏まえ、主体的に取り組むことが重要と考える。

移動手段の確保に関連する最近の動向として、国土交通省は、2024年7月に『国土交通省「交通空白」解消本部』（本部長：国土交通大臣）を設置し、地域住民や観光客等がタクシー（自家用車活用事業を含む）や自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）を使うことができない「交通空白」の解消に早急に対応するため、省の総力をあげて、自治体と交通事業者に対する働きかけを強化している。その成果として、自家用有償旅客運送や自家用車活用事業の活用地域が増加している¹⁶。同年11月には

16 2024年7月時点と12月時点と比較すると、「自家用有償旅客運送・自家用車活用事業に未着手の自治体数は622から24に減少」、「自家用有償旅客運送・自家用車活用事業などの取組みを実施中・準備中の自治体数は1,119（うち実施中610）から1,650（うち実施中995）に増加」、「自家用車活用事業の実施地域がある都道府県数は21から47に増加」など、「交通空白」の解消に向けた取組みが進んでいる（2024年12月11日開催の第3回解消本部に提示された資料（以下URL）のp. 4を参照）。 <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001850987.pdf>

また、自治体による取組みも進んでおり、『活力ある地方を創る首長の会』では、2024年8月から自治体が運行主体となる自家用有償旅客運送の統一規格「i-Chan」（あいちゃん）ブランドの利用募集を開始している。希望自治体に「i-Chanスタートセット」（事例紹介、配車アプリ紹介、担当者ToDoリスト等）を無料配布し、ステッカー等の必要物品の共同調達実施等、導入コストの大幅削減も目指している。

『「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム』を発足させ、「交通空白」の課題を抱える自治体・交通事業者と、様々な資源（人材・技術・サービス）を持つ企業・団体の連携・協働体制を構築し、今後、課題解消に向けて、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としている。さらに国土交通省は、令和7～9年度の3か年を「交通空白解消・集中対策期間（仮称）」として位置付け、自治体等による「交通空白」解消の取組みを、財政面も含めて総合的に後押しするとしている。

前掲の「交通空白」解消のための国土交通省による市町村や交通事業者への働きかけにより、交通事業者と連携して自治体が運行主体となる自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）の導入や地方部のタクシー事業者による自家用車活用事業への参加が促進され、全国的には交通空白地が一定程度解消する効果が期待できる。しかしながら、市町村や交通事業者が中心となる取組みだけでは、過疎・農村地域における高齢者等の交通弱者にとっての移動手段の確保についての課題が完全に解消することは難しいと考えられ、それらの地域においては、地域住民主体の地域団体によるライドシェアの取組みが期待される。その際、これまでに調査を行ってきた経過を踏まえると、集落などの比較的規模の小さい区域内に居住する高齢者の通院・買い物などの際の移動支援を目的に、地域団体がライドシェアに取り組む場合は、規制内容¹⁷、運営面の対応負荷および取組事例の実態等から、集落内における共助・互助の取組み（利

用者とドライバーの双方が同一集落の住民）である、「許可・登録を要しない運送」による対応が、実現可能性という点で相応しいと考える。

（2025年1月7日記）

（主な参考資料・情報）

本稿の本文・脚注に記載しているものを除く。

- ・『介護保険制度等に基づく移動支援サービスに関する調査研究事業【報告書】』（令和2（2020）年3月）
（MUFG三菱UFJリサーチ&コンサルティング）（令和元年度 老人保健事業推進費等補助金 老人保健健康増進等事業）
https://www.murc.jp/wp-content/uploads/2020/04/koukai_200424_11.pdf
- ・国土交通省HPの『国土交通省「交通空白」解消本部』から参照できる各種資料・情報
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/osei_transport_tk_000237.html
- ・厚生労働省HPの『総合事業（介護予防・日常生活支援総合事業）』から参照できる各種資料・情報
<https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000192992.html>
- ・農林水産省HPの『中山間地域等直接支払制度』から参照できる各種資料・情報
https://www.maff.go.jp/j/nousin/tyusan/siharai_seido/

17 地域団体が自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）に取り組む場合は、「営利目的の事業に準ずる規制が適用され、運行管理・車両整備管理など運営面での対応負荷が高い。」「地域公共交通会議での事前協議・調整が必要となり、希望する運送内容（運行区域、運賃等）にならない可能性がある。」「地域の公共交通機関の改善状況により、交通空白地非該当と判断された場合には、運送サービスの提供ができなくなる。」等の制約・課題がある。また、市町村等との協議・調整と国土交通大臣への登録を経て行う公共交通機関の補完サービスであることから、運営が厳しくても撤退しづらいことが考えられる。