

福祉有償運送に関する制度改革等の動きについて

- 介護保険法改正に伴う「介護予防・日常生活支援総合事業（新しい総合事業）」の実施について
  
- 道路運送法施行規則の一部改正（案）について



# 介護予防・日常生活支援総合事業(新しい総合事業)の構成

<現行>

介護保険制度

<見直し後>

【財源構成】

国 25%

都道府県  
12.5%

市町村  
12.5%

1号保険料  
21%

2号保険料  
29%

【財源構成】

国 39.5%

都道府県  
19.75%

市町村  
19.75%

1号保険料  
21%

## 介護給付 (要介護1~5)

## 介護予防給付 (要支援1~2)

訪問看護、福祉用具等

訪問介護、通所介護

## 介護予防事業

又は介護予防・日常生活支援総合事業

- 二次予防事業
- 一次予防事業

介護予防・日常生活支援総合事業の場合は、上記の他、生活支援サービスを含む要支援者向け事業、介護予防支援事業。

## 包括的支援事業

- 地域包括支援センターの運営
- ・ 介護予防ケアマネジメント、総合相談支援業務、権利擁護業務、ケアマネジメント支援

## 任意事業

- 介護給付費適正化事業
- 家族介護支援事業
- その他の事業

現行と同様

事業に移行

全市町村で実施

多  
様  
化

充  
実

充  
実

## 介護給付 (要介護1~5)

## 介護予防給付 (要支援1~2)

## 新しい介護予防・日常生活支援総合事業 (要支援1~2、それ以外の者)

- 介護予防・生活支援サービス事業
  - ・ 訪問型サービス
  - ・ 通所型サービス
  - ・ 生活支援サービス(配食等)
  - ・ 介護予防支援事業(ケアマネジメント)
- 一般介護予防事業

## 包括的支援事業

- 地域包括支援センターの運営  
(左記に加え、地域ケア会議の充実)
- 在宅医療・介護連携の推進
- 認知症施策の推進  
(認知症初期集中支援チーム、認知症地域支援推進員等)
- 生活支援サービスの体制整備  
(コーディネーターの配置、協議体の設置等)

## 任意事業

- 介護給付費適正化事業
- 家族介護支援事業
- その他の事業

地域支援事業

地域支援事業

# サービスの種類

○ 要支援者等の多様な生活支援のニーズに対して、総合事業で多様なサービスを提供していくため、市町村は、サービスを類型化し、それに併せた基準や単価等を定めることが必要。そこで、地域における好事例を踏まえ、以下のとおり、多様化するサービスの典型的な例を参考として示す。

①訪問型サービス ※ 市町村はこの例を踏まえて、地域の実情に応じた、サービス内容を検討する。

○ 訪問型サービスは、現行の訪問介護に相当するものと、それ以外の多様なサービスからなる。  
○ 多様なサービスについては、雇用労働者が行う緩和した基準によるサービスと、住民主体による支援、保健・医療の専門職が短期集中で行うサービス、移動支援を想定。

基準	現行の訪問介護相当		多様なサービス	
サービス	①訪問介護	②訪問型サービスA (緩和した基準によるサービス)	③訪問型サービスB (住民主体による支援)	④訪問型サービスC (短期集中予防サービス)
種別	①訪問介護	②訪問型サービスA	③訪問型サービスB	④訪問型サービスC
サービス内容	訪問介護員による身体介護、生活援助	生活援助等	住民主体の自主活動と生活援助等 保健師等による居宅での相談指導等	移送前後の生活支援
対象者とサービス提供の考え方	○既にサービスを利用しているケースで、サービスの利用の継続が必要なケース ○以下のような訪問介護員によるサービスが必要なケース ○認知機能の低下により日常生活に支障がある症状・行動を伴う者が特に必要な者等 ※状態等を踏まえながら、多様なサービスの利用を促進していくことが重要。	○状態等を踏まえながら、住民主体による支援等「多様なサービスの利用を促進」 ○状態等を踏まえながら、多様なサービスの利用を促進	・体力の改善に向けた支援が必要なケース ・ADL・IADLの改善に向けた支援が必要なケース	・訪問型サービスBに準じる
実施方法	事業者指定	事業者指定／委託	補助(助成)	直接実施／委託
基準	予防給付の基準を基本	人員等を緩和した基準	個人情報等の保護等の最低限の基準	内容に応じた独自の基準
サービス提供者(例)	訪問介護員(訪問介護事業者)	主に雇用労働者	ボランティア主体	保健・医療の専門職(市町村)

## ②通所型サービス

※ 市町村はこの例を踏まえて、地域の実情に応じた、サービス内容を検討する。

- 通所型サービスは、現行の通所介護に相当するものと、それ以外の多様なサービスからなる。
- 多様なサービスについては、雇用労働者が行う緩和した基準によるサービスと、住民主体による支援、保健・医療の専門職により短期集中で行うサービスを想定。

基準	現行の通所介護相当		多様なサービス	
サービス種別	① 通所介護	② 通所型サービスA (緩和した基準によるサービス)	③ 通所型サービスB (住民主体による支援)	④ 通所型サービスC (短期集中予防サービス)
サービス内容	通所介護と同様のサービス 生活機能の向上のための機能訓練	ミニデイサービス 運動・レクリエーション 等	体操、運動等の活動など、自主的な通いの場	生活機能を改善するための運動器の機能向上や栄養改善等のプログラム
対象者とサービス提供の考え方	○既にサービスを利用しており、サービスの利用の継続が必要なケース ○「多様なサービス」の利用が難しいケース ○集中的に生活機能の向上のトレーニングを行うことで改善・維持が見込まれるケース ※状態等を踏まえながら、多様なサービスの利用を促進していくことが重要。	○状態等を踏まえながら、住民主体による支援等「多様なサービス」の利用を促進		・ADLやIADLの改善に向けた支援が必要なケース 等 ※3～6ヶ月の短期間で実施
実施方法	事業者指定	事業者指定／委託	補助(助成)	直接実施／委託
基準	予防給付の基準を基本	人員等を緩和した基準	個人情報の保護等の最低限の基準	内容に応じた独自の基準
サービス提供者(例)	通所介護事業者の従事者	主に雇用労働者 +ボランティア	ボランティア主体	保健・医療の専門職 (市町村)

## ③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・通所型サービスの一体的提供等)からなる。

# 総合事業への円滑な移行

- 市町村が条例で定める場合は、総合事業の実施を平成29年4月まで猶予可能。
- 市町村は、できるだけ早期から新しい総合事業に取り組む。一方で、受け皿の整備等のため、一定の時間をかけて、総合事業を開始することも選択肢。

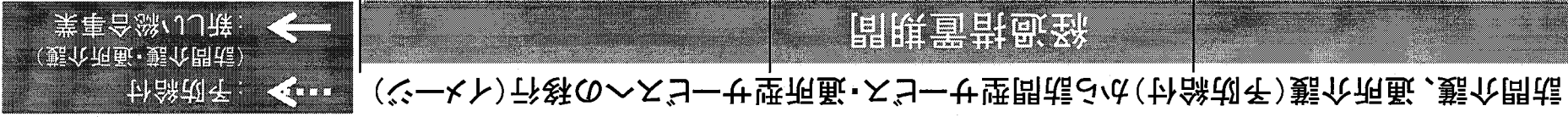
※ 総合事業の実施を猶予する場合も、総合事業の実施猶予の趣旨を踏まえ、現在から着実に受け皿の整備を行うよう努めることが適当。

<段階的な実施例>

① エリアごとに予防給付を継続【例】広域連合の市町村ごと

② 初年度は総合事業によるサービスの利用を希望する者以外は予防給付を継続

③ 既に給付によるサービスを利用している者は、初年度は予防給付とし、翌年度当初からすべての者を総合事業に移行



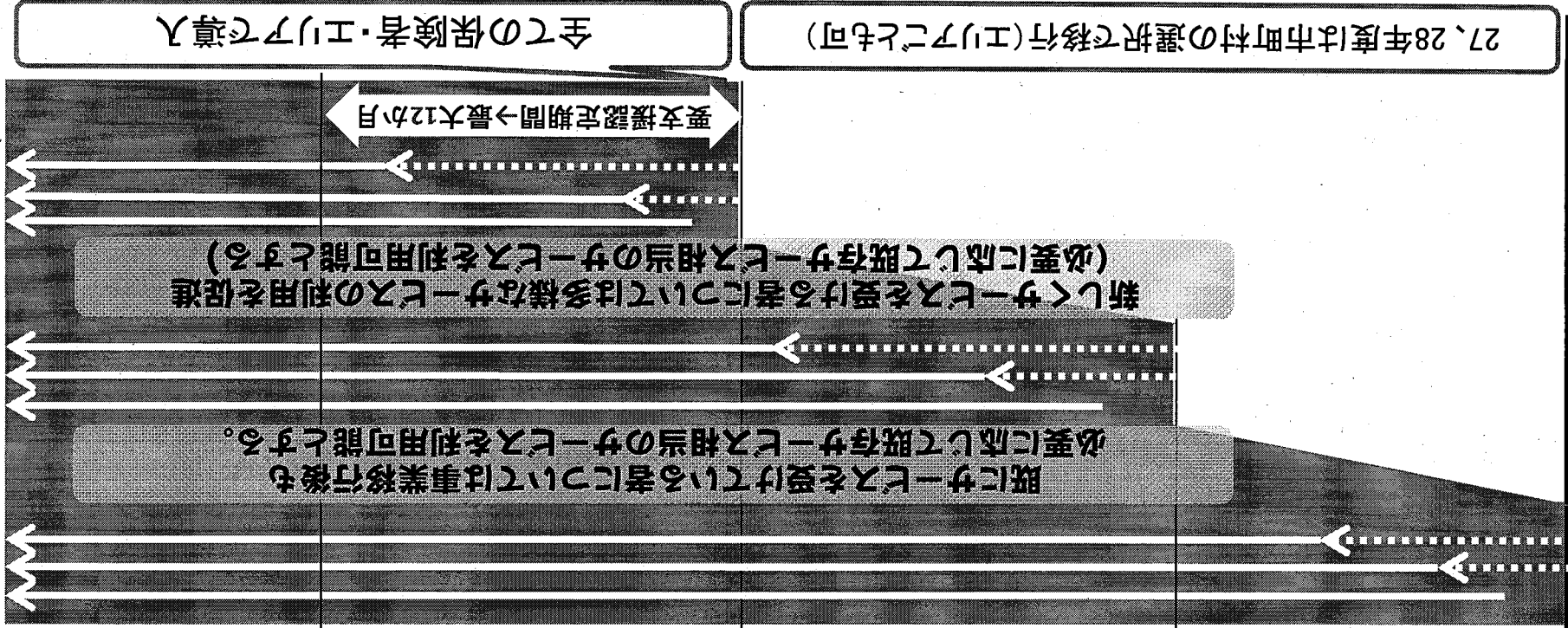
法改正

保

険

者

数



## 道路運送法施行規則の一部を改正する省令案について

### 1. 背景

道路運送法（昭和26年法律第183号）においては、①バス・タクシー事業によることが困難であり、かつ、地域住民の生活に必要な輸送を確保するため必要であることについて、地域の関係者が合意しており、②運転者の確保、運行管理及び整備管理の体制の整備等の必要な措置を講ずると認められる場合、自家用有償旅客運送を行うことを認めているところ。

今般、自家用有償旅客運送に係る一部の事務・権限が、当該事務・権限の移譲を希望する都道府県又は市町村の長に移譲されることとなったため、これを契機として、意欲のある地方公共団体が地域の実情に応じた自家用有償旅客運送を実現することができるよう、道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）について所要の改正を行うこととする。

### 2. 改正概要

#### (1) 自家用有償旅客運送の実施主体の追加（第48条関係）

自家用有償旅客運送の実施主体については法人格のある非営利団体に限定しているが、非営利性を前提として、市町村長が自家用有償旅客運送の実施主体として適切であると認めた者であって、協議会で合意を得た場合には、法人格の無い主体についても実施主体とすることができるよう改めることとする。

#### (2) 自家用有償旅客運送の旅客の範囲の拡大（第49条関係）

自家用有償旅客運送については、その旅客の対象を地域住民又は実施主体が作成する旅客の名簿に記載された者に限定しているところ。

少子高齢化の更なる進展や観光などを通じた地域振興ニーズの高まりなど地域の状況の変化に対応できるようにするため、一定の条件の下で、地域住民ではない又は名簿に記載されていない地域外からの訪問者等も運送できることとするよう改めることとする。

#### (3) 自家用有償旅客運送の種別の名称の変更（第49条関係）

「過疎地有償運送」の名称について、都市部等においても当該運送を必要とする地域がある実態を踏まえ、「交通空白地有償運送」に名称を改めることとする。

### 3. 今後のスケジュール（予定）

公布：平成27年2月中  
施行：平成27年4月1日





# 自家用有償旅客運送と一般旅客自動車運送事業の比較

【自家用有償旅客運送】	要件	【一般旅客自動車運送事業】
・市町村、特定非営利活動法人その他道路運送法施行規則に列記された主体のうち登録を受けた者	①運送主体	・一般旅客自動車運送事業の許可を受けた者
・市町村の住民(市町村運営有償運送に限る)、住民やその親族であって名簿に記載された者その他道路運送法施行規則で定める者	②旅客の範囲	・制限なし
・自家用自動車(白ナンバー) ※車検有効期間 初回3年、2回目以降2年毎	③使用車両	・事業用自動車(緑ナンバー) ※車検有効期間 1年
・登録制	④参入規制	・許可制
・一般旅客自動車運送事業者によることが困難であり、かつ、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するため必要であることについて運営協議会等において合意していること ・輸送施設の保有、運転者の確保、自家用有償旅客運送自動車の運行管理の体制の整備その他の輸送の安全及び旅客の利便の確保のために必要な措置を講じていること(⑦～⑨の要件を満たしていること)	⑤参入の基準	・事業の計画が輸送の安全を確保するため適切なものであること(⑦～⑨の要件を満たしていること) ・事業の遂行上適切な計画を有するものであること ・事業を自ら適確に遂行するに足る能力を有するものであること
【規制】・揭示義務(変更命令あり) 【基準】・営利目的でない実費の範囲内(タクシー運賃の概ね1/2を目安)であること	⑥運送の対価	【規制】・(上限)認可制 【基準】・適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えない範囲であること
・第二種運転免許を必須としない(ただし、大臣認定講習の受講等一定の要件あり)	⑦運転者	・第二種運転免許が必要
・運行管理の責任者の選任義務(運行管理者の資格不要)	⑧運行管理体制	・道路運送法に基づく資格を有する運行管理者の選任義務
・整備管理の責任者の選任義務(整備管理者の資格不要)	⑨整備管理体制	・道路運送車両法に基づく資格を有する整備管理者の選任義務
・2～3年の更新登録制	⑩有効期間	・制限なし

運用ルールの緩和＜実施主体の弾力化＞(案)

○現行制度  
市町村・特定非営利活動法人のほか、道路運送法施行規則に規定する法人格を有する団体（一般社団法人、一般財団法人、認可地縁団体、農業協同組合、消費生活協同組合、医療法人、社会福祉法人、商工会議所及び商工会）に限定。

○中間とりまとめ  
実施主体の弾力化に関しては、実施主体の非営利性及び法人格の要件について、自家用有償旅客運送の位置づけ並びに輸送の安全の確保及び利用者の利益の保護の観点を踏まえ、本検討会において、市町村等や協議会による確認や合意を前提とするスキームの導入など、引き続き制度の詳細の検討を進めていくこととする。

論点	制度の趣旨	改正の方向性	改正案
<p>非営利性</p> <p>採算性の面から事業者が参入しないような地域であって、運送サービスの提供が営利事業としては成り立たない地域を前提に、例外的に、事業者以外の主体による有償旅客運送を特別に認めるものであることから、実施主体についても営利を目的としないものに限定。</p>	<p>株式会社等の営利を目的とした主体について、事業性が無いことを前提として行われる自家用有償旅客運送の直接の担い手となることは適切とは考えられないことから、NPOや認可地縁団体等の営利を目的としない主体を別途組織することにより、自家用有償旅客運送を実施することとすべきではないか。</p>	<p>輸送の安全及び旅客の利便の確保のために必要な措置を講じるための組織的基盤がある場合については、法人格を有しない主体も実施主体として認めてよいのではないかと考えられる。</p>	<p>道路運送法上、「権利能力なき社団法人」を法と同様に扱うことができるか否かについて法制的検討を行った上で、可能と認められる場合には、市町村長において、実施主体の非営利性を前提として、「輸送の安全及び旅客の利便の確保のために必要な措置を講じるための組織的基盤があり、実施主体として適切であること」を認め、運営協議会へ報告した「権利能力なき社団法人」について、実施主体として認めることとする。</p>

# 運用ルールの緩和＜旅客の範囲の拡大等①＞(案)

○現行制度

道路運送法施行規則により、それぞれの種別に応じて運送の対象を限定。

○中間とりまとめ

旅客の範囲の拡大については、生活支援ボランティア、障害を有しない者であって地域住民のうち特別に市町村長が必要と認めた者及び事業者によるサービスの提供が客観的に困難な場合における地域外からの訪問者などの移動手段をどのように確保するかについて、一般旅客自動車運送事業が厳格な安全規制の下に置かれていることも踏まえ、本検討会において、引き続き詳細な検討を進めていくこととする。

論点	制度の趣旨	改正の方向性	改正案
地域外からの生活支援ボランティア	不特定多数の者の運送については、輸送の安全及び旅客の利便の確保の観点から、バス・タクシー事業の許可を取得して行うべきものであり、自家用有償旅客運送は、運送の種別に応じて、運送の対象を地域住民又はあらかじめ名簿に記載された会員に限定。	地域住民の生活に必要な不可欠である雪下ろし、除雪等の生活支援型ボランティアを行う地域住民ではない又は地域外からの訪問者については「当該地域内において日常生活に必要な用務を反復継続して行う者」として運送の対象と認めることが適当である。	<p>地域外からの生活支援ボランティア(自然災害又は気象条件により生じた当該地域内の住民の生活上の困難を解消又は緩和するために必要な役務を無償で提供する者として地方自治体が認めた者)については、</p> <p>①地方自治体に生活支援ボランティアとして登録等がなされていること又は地方自治体が認めた生活支援ボランティア団体に当該団体の構成員として登録等がなされていること</p> <p>②生活支援ボランティアの氏名、住所、ボランティア活動場所(当該地域内に限る)、ボランティア活動期間を地方自治体において確認していること</p> <p>③生活支援ボランティアが、<u>過疎地有償運送者の会員として名簿に記載されていること</u></p> <p>等の措置が講じられている場合には、<u>地域住民の日常生活に必要な用務を反復継続して行う者として運送できることとした。</u></p> <p>(平成25年12月27日付け旅客課長通達を发出)</p> <p>(参考①: 過疎地有償運送における旅客の範囲について)</p>
障がい又は有しない地域住民のうち社会参加が困難な事情が認められる者		障がい又は有しない者であっても、社会参加が困難な状況であれば、障がい又は有する者と同様の扱いとしてもよいのではないかと。	<p>地域住民である限り、市町村運営有償運送(交通空白輸送)又は過疎地有償運送により運送することが可能。</p> <p>福祉有償運送についても、健康上等の理由から道路運送法施行規則第49条第3項のイロハニに準ずる者として市町村長が認めて名簿に記載することとされた者であって、<u>運営協議会へ報告した者については、福祉有償運送においても運送できることとする。</u>市町村運営有償運送(市町村福祉輸送)についても、これに準ずることとする。</p>

運用ルールの緩和＜旅客の範囲の拡大等②＞(案)

○現行制度  
道路運送法施行規則により、それぞれの種別に応じて運送の対象を限定。  
○中間とりまとめ  
旅客の範囲の拡大については、生活支援ボランティア、障害を有しない者であって地域住民のうち特別に市町村長が必要と認めた者及び事業者によるサービス提供が客観的に困難な場合における地域外からの訪問者などの移動手段をどのように確保するかについて、一般旅客自動車運送事業が厳格な安全規制の下に置かれていることも踏まえ、本検討会において、引き続き詳細な検討を進めていくこととする。

論点 制度の趣旨 改正の方向性 改正案

地域住民ではない又は名簿に記載されていない地域外からの訪問者

不特定多数の者の運送について  
は、輸送の安全確保の観点から、バス・タクシー事業者の許可を得て行うべきである。

地域住民ではない又は名簿に記載されていない地域外からの訪問者を輸送することは、輸送の安全確保の観点からバス・タクシー事業者の許可を取得して行うべきであるが、地理的条件等により、許可を得た事業者によるサービス提供が明らかに困難な場合にあつては、自家用有償旅客運送の対象として認めることが適切ではないか。

以下の分類に応じて、一定の条件の下で、地域住民ではない又は名簿に記載されていない地域外からの訪問者も運送できることとする。  
なお、「バス・タクシー事業者において地域住民ではない又は名簿に記載されていない地域外からの訪問者も含めた運送サービスを提供が困難であること」については、市町村長において定期的に確認することとする。

- ①バス・タクシー事業者の営業所が無い離島  
実施主体において、予め利用者に対してバス・タクシー事業者ではないことを明示すること
- ②その他の地域(市町村運営有償運送(交通空白輸送)、過疎地有償運送)  
市町村長において、「地理的条件等により、バス・タクシー事業者において地域住民ではない又は名簿に記載されていない地域外からの訪問者も含めた運送サービスを提供が困難であること」について、当該市町村の区域内に営業所を有するすべてのバス・タクシー事業者の同意(同意しない場合あつては、バス・タクシー事業者自らがサービスを提供する意志があることを前提とする。以下同じ。)を得ていること  
バス・タクシー事業者の同意を得ていることについて運営協議会等へ報告していること  
実施主体において、予め利用者に対してバス・タクシー事業者ではないことを明示すること
- ③その他の地域(市町村運営有償運送(市町村福祉輸送)、福祉有償運送)  
市町村長において、「当該市町村の区域内及びその周辺に営業所が存在しないこと等により、バス・タクシー事業者において地域住民ではない又は名簿に記載されていない地域外からの訪問者も含めた運送サービスを提供が困難であること」について、当該市町村及び市町村長において、予め利用者に対してバス・タクシー事業者ではないことを明示すること  
バス・タクシー事業者の同意を得ていることについて運営協議会等へ報告していること  
実施主体において、予め利用者に対してバス・タクシー事業者ではないことを明示すること

# 運用方法の改善(案)

## ○中間とりまとめ

運営協議会における協議がまちづくり、福祉、教育等の観点からも行われるようにするための取り組みの進め方、合意形成が法令の規定する事項以外にも必要とされている事例や円滑に進みにくい事例が多い現状を改善するための取り組みの進め方、不合理なローカルルールの是正を効果的に進めるための取り組みの進め方等について、引き続き検討を進めていくこととする。

論点	見直しの方向性	見直し案
運営協議会の協議の内容	<p>運営協議会の運営を担う市町村等は、交通がまちづくり、福祉、教育等と不可分の関係にあることを踏まえ、地域公共交通活性化再生法に基づく協議会や地域公共交通会議との連携を図るとともに、まちづくり、福祉、教育等の関係者の参加も得ながら、地域における交通の課題について総合的な観点から協議を行う取組みを進めるべきではないか。</p>	<p><u>地域公共交通活性化・再生法の協議会(法定協議会)、地域公共交通会議、運営協議会のいずれにおいても自家用有償旅客運送について議論できることとし、主宰者である市町村長等の判断により、まちづくり等の分野と一体的に議論することを可能とする。</u></p> <p>その際、国土交通省において、「<u>運営協議会に関する国土交通省としての考え方について</u>」(平成18年9月15日国自旅第145号)等を改正して、法定協議会において<u>地域公共交通全体の枠組みを議論した上で自家用有償旅客運送を適切に位置づけることが望ましいことや、福祉有償運送を議論する際には、交通担当部局と福祉担当部局が適切に連携し、交通政策と福祉政策を一体的に議論することが望ましい旨を明示することにより、適切な運用を働きかける。</u></p>
運営協議会の合意形成の内容	<p>法令においては、「<u>運送の必要性</u>」「<u>運送の区域</u>」「<u>収受する対価</u>」の三点についてのみ規定していることを踏まえ、地域の実情を最もよく把握し、協議会の主宰者である市町村が主体となって、協議会における合意形成の内容について検証・判断し、是正に向けた働きかけを行うこととすべきではないか。</p>	<p>国土交通省において、<u>地域交通政策や福祉政策に主体的な役割を期待される市町村が、協議会における協議の内容の適切性について判断し、必要性や合理性が認められないものについては議題から外すこととするよう、引き続き積極的に働きかけを行う。</u></p> <p>必要性を協議する際には、地域の移動制約者の現状について、ケアマネージャーや保健師などの移動制約者の代弁者も協議会に参画させ、現場の実情を詳細に把握した上で協議することが望ましい。</p>
運営協議会の合意形成の手法	<p>議決の方法等についてはルールを定めておらず、条例で定めることも含めて市町村等に委ねられていることを周知徹底すべきではないか。</p> <p>また、協議会の関係者が利用者目線に立って適切に連携した取組みを進めるべきではないか。</p>	<p>運営協議会の円滑な運営のため、国土交通省において、協議会の座長や市町村等の担当者に対して研修などの機会を提供する。また、有識者などの第三者をコーディネーターとすること等により円滑な合意形成を誘導するスタイルを確立し、普及を図る。その際、各地方運輸局で地域公共交通のエキスパートとして紹介している人材の活用などを図る。(参考②:地方運輸局と有識者等とのネットワークについて)</p> <p>さらに、国土交通省において、<u>バス・タクシー事業者、NPOが適切に役割分担・連携し、利用者目線に立った一体的なサービス提供が図られている先進的な取組み事例に関する情報を提供し、関係者間での共有を図る。</u>(参考③:おでかけガイドブックについて)</p>
ローカルルール	<p>地域の実情を最もよく把握し、協議会の主宰者である市町村が主体となって、ローカルルールの必要性や合理性について検証・判断し、是正に向けた働きかけを行うこととすべきではないか。</p>	<p>国土交通省において、<u>市町村がローカルルールの適切性について改めて判断し、見直しを迅速に進めるよう促していくこととし、このため、毎年度見直しの進捗状況を集計した上で、その具体的な結果を速やかに公表する。</u>(参考④:ローカルルールの検証について)</p>

