

2026 年 9 月 8 日

No. EID_002

福祉・介護 MaaS からみた改正地域交通法と道路運送法

執筆者：弁護士 大門由佳／弁護士 乾直行

1. はじめに

2026 年 6 月 10 日に公布された改正地域交通法（令和 8 年法律第 35 号）は、地域にすでにある輸送資源を使い切るという方向を明確に打ち出しました。福祉・介護分野のモビリティサービスにとって、追い風であることは間違いありません。

もっとも、その条文を読むと、政策文書が描く姿と、法が実際に拾う範囲との間には無視できない差があります。改正法が新たに「施設利用者用運送サービス提供者」として位置付けるのは、無償・白ナンバーで利用者を送迎する施設運営者等に限られ、新設された再構築事業の対象も既存のバス路線等の休廃止（又はそのおそれ）に限られます。そして、自家用有償旅客運送を用いるモデルの成否を最も強く規定する登録主体の限定と対価規制には、今回の改正は及んでいないのです。

背景を確認しておきます。国土交通省「交通空白」解消本部の 2026 年リストアップ調査では、「交通空白」に該当する地区は 2,740 地区、要モニタリング地区を含めると 4,238 地区・1,152 自治体に及び、居住人口の 18.9%、国土面積の 41.3%を占めます¹。担い手不足を背景に、政策の重心は新たな輸送力の創出から、**すでに地域にある輸送資源をどう使い切るか**へと移りました。

その最前線にあるのが、福祉・介護分野のモビリティサービスです。例えば、介護施設が個別に行う送迎を地域単位で束ね、日中の遊休車両を高齢者の買い物支援に転用する取組みが、香川県三豊市・滋賀県野洲市などで本格運行に入っています²。三豊市では地域のタクシー事業者が運行を受託す

¹「交通空白」は、地理的・空間的な空白地に限られず、地域交通に係るお困りごとを抱え、かつ自治体や地域住民等が対応の必要性を認識しているものを指します（国土交通省「交通空白」解消本部）。

²三豊市では、2022 年 6 月に「ゴイッショみとよ」が全国で初めて正式運行を開始しました。現在は一般社団法人みとよ交通システム事業団 MiLAIS が運営主体として送迎業務を集約し、運行は地域のタクシー会社に委託されています（ダイハツ工業株式会社ホームページ「香川県三豊市で異業種事業者の共同送迎を開始」2026 年 4 月 1 日）。2026 年

る一方、野洲市では一般社団法人自身が福祉有償運送の登録を受けて運行しています。このように、交通事業者以外の企業・団体が地域交通に関与する形は、すでに複数の形態で実装されています。

本稿において、複数の福祉・介護施設の送迎を共同化し、配車・運行管理等を一体的に行う取組みを、便宜上「福祉・介護 MaaS」と呼びます。自動車メーカー、システムベンダー、交通事業者、運営を担う法人など、これに関与しうる事業者を念頭に、改正法が何を可能にし、何を可能にしないのかを条文に即して整理します。

2. 政策の方向 —— 輸送資源のフル活用

国土交通省「交通空白」解消本部が決定した『「交通空白」解消に向けた取組方針 2026』（令和 8 年 6 月 10 日）は、集中対策期間（令和 7～9 年度）における取組みの柱として、輸送資源のフル活用と共同化・協業化を掲げ、学校・病院・福祉施設・商業施設の送迎車両を地域の運送資源として位置づけています。

改正地域交通法は、福祉・介護 MaaS との関係では、輸送資源のフル活用と地域の関係者の連携という方向性を主に次の 3 点で制度化しました。

- **自動車地域旅客運送サービス再構築事業**の創設。地方公共団体が運送主体を選定し、他者からの人員派遣等をあっせんする枠組み
- **施設利用者用運送サービス提供者**を地域の関係者として追加し、協力の努力義務を措置
- **連携促進団体**を法定協議会の任意構成員として明確化し、地域公共交通計画の提案権を付与

改正法の施行日は、令和 8 年 9 月 4 日に公布された政令により、同年 10 月 16 日と定められました。

福祉・介護 MaaS にとって明確な追い風ではあるものの、その範囲は必ずしも広くありません。

■ 自社はどの立場で関与するのか

改正法を読む前に確定すべきことがあります。**自社がこの構造のどこに立つのか**です。求められる許認可も、負う責任も、自治体の計画作成手続における発言力も、立場によってまったく異なります。

4 月には、同市において従来の高齢者向けデイサービスの共同送迎に放課後等デイサービスが加わり、異業種間の共同送迎が開始されました。野洲市では、一般社団法人やす地域共生社会推進協会が福祉有償運送の登録を受け、2024 年 10 月 1 日から本格運行を開始しています（野洲市「野洲市通所介護施設共同送迎サービス『ゴイッショやす』及び高齢者移動支援モデル事業『つれだし隊』が運行を開始」、近畿運輸局・福祉有償運送登録簿（近滋福第 49 号）参照）。

立場	内容	主な規律
運送主体	自らの名義で利用者を運送する	79 条登録（市町村・NPO 法人等の法定主体に限る）又は事業形態に応じた 4 条・43 条許可 ³
人員派遣等を行う者	運転者・車両・役務の一部を提供する	地方公共団体が実施計画を作成する際、当該者の 同意 を要する（改正地域交通法 26 条の 3）
施設利用者用運送サービス提供者	無償・白ナンバーで自施設の利用者を送迎する	協力の 努力義務 （改正地域交通法 26 条の 6）。 手続上は意見聴取
連携促進団体	地域の関係者間の連絡調整・連携促進を行う民間団体	法定協議会の任意構成員、計画提案権（改正地域交通法 6 条・7 条）
システム・支援事業者	運行管理システムの提供、伴走支援	運送行為に当たらず許可・登録は不要（ただし後述）

一つの企業が複数の立場を兼ねることもあります。システムを提供しつつ車両を貸与すれば、**システム・支援事業者**であると同時に「**人員派遣等を行おうとする者**」となり、**地方公共団体が実施計画を作成する際にはその同意を要することになります**。なお、有償で業として車両を貸与する場合には、別途、道路運送法 80 条（自家用自動車の有償貸渡し）の許可の要否を検討する必要があります。同条の許可は、後述する 26 条の 5 のみなし特例の対象に含まれていません。以下ではこの見取り図を前提としてご説明します。

3. 改正法が拾う輸送資源は、条文上かなり狭い

(1) 施設利用者用運送サービス提供者 —— 無償・白ナンバー限定

新設された定義規定（改正地域交通法 2 条 5 号）は次のとおりです。

教育文化施設、医療施設、福祉施設、商業施設その他の……施設を設置し、又は経営する者であつて、当該施設の利用に付随するサービスとして、**無償で**、道路運送法第 2 条第 8 項に規定する**事業用自動車以外の自動車**を使用して、当該施設の利用者を運送するもの

ここには「**無償で**」「**白ナンバーで**」という**二重の限定がかかっています**。ここでいう「無償」は、後述する道路運送法上の許可・登録を要しない施設送迎の枠組みと対応しています。介護報酬に包括

³ 道路運送法 3 条、4 条、43 条、78 条 2 号、79 条、同法施行規則 48 条・49 条参照。

された送迎を白ナンバーで自ら行っている施設は該当しますが、**当該送迎を緑ナンバー事業者に委託している場合や、当該送迎自体について別途対価を徴収している場合には、その送迎についてはこの定義に該当しません。**

したがって、自社の構想が改正法の枠組みに乗るかどうかは、連携を想定する施設の送迎の実施形態がこの定義に当てはまるかの確認から始まります。**効率化のために送迎を全面的に外部委託し、自ら白ナンバーで送迎を行わなくなった施設は、この「施設利用者用運送サービス提供者」から外れます。連携先を選ぶ段階で見落とせない点です。**

(2) 再構築事業の対象は「バス路線等の休廃止」に限定される

自動車地域旅客運送サービス再構築事業の対象は、2 条 12 号により「バス路線等」（一般乗合旅客自動車運送事業の路線・営業区域、一般乗用旅客自動車運送事業の営業区域、又は自家用有償旅客運送の路線・運送の区域）であって、**その全部若しくは一部が休止・廃止され、又はこれらのおそれがあるもの**に限られます。すなわち、「交通空白」一般ではありません。介護施設の送迎を効率化するだけの共同化は、それ自体では本事業の対象になりません。既存の一般乗合の路線・営業区域、一般乗用の営業区域又は自家用有償旅客運送の路線・区域における運送の維持・再開に接続する形で構想して初めて、本事業の枠組みが利用できるようになります。

自治体との協議は、この接続点の設計から始まります。「地域の移動課題を解決する」といった一般的な提案では足りません。休廃止が見込まれるどの路線・営業区域等を、どの運送主体と輸送資源を組み合わせで維持・再開するのかまで踏み込む必要があります。

(3) 手続上の地位によって交渉力が変わる

実施計画の作成手続において、関係者の関与のしかたは条文上区別されています（26 条の 3 第 4 項～第 7 項）。

区分	対象者
同意が必要	バス路線等で運送を実施している者、地域旅客運送サービスを提供させようとする者、人員派遣等を行おうとする者その他省令で定める関係者（26 条の 3 第 4 項）。営業区域外旅客運送を実施計画に定める場合には、道路運送法 20 条 2 号の省令で定める関係者の同意も必要（26 条の 3 第 5 項）
事前の意見聴取の対象	関係する公共交通事業者等（第 4 項・第 5 項により同意を得た者を除く）、道路管理者、 施設利用者用運送サービス提供者 、公安委員会

施設が単に送迎を行っているだけであれば意見聴取の対象にとどまりますが、**車両や人員を実際に提供する場合は、実施計画上「人員派遣等を行おうとする者」として位置付けられます。この場合、**

地方公共団体は、計画の作成にあたり当該者の同意を得なければなりません。自治体主導の計画に対して発言力を確保したい事業者にとって、実務上意味のある違いです。

なお、協力に関する規定は 26 条の 6 の一箇条のみで、「協力するよう努めなければならない」という**努力義務**にとどまります。勧告・命令・罰則の規定は置かれていません。参加施設の合意形成とインセンティブ設計は、引き続き当事者間の交渉と契約に委ねられます。

4. 改正法が与えるもの ―― 認定によるみなし特例

入口は狭いものの、いったん対象に該当すれば、認定の効果は小さくありません。

実施計画について国土交通大臣の認定を受けると、道路運送法上の一定の許可・認可・登録等を受けたものとみなされます（26 条の 5）。福祉・介護 MaaS に関係する主なものは次のとおりです。

- **79 条の登録・79 条の 7 第 1 項の変更登録**（自家用有償旅客運送）
- 4 条 1 項許可、15 条 1 項認可（一般乗合・一般乗用）
- 一般乗合・一般乗用に係る人員派遣等について、**35 条 1 項許可（事業の管理の受委託）**

これらの許認可等が計画認定に統合される意味は、小さくありません。さらに、認定計画に定められた事業のうち営業区域外旅客運送に該当するものについては、道路運送法 20 条本文が適用されません（26 条の 5 第 2 項）。

ただし、実体要件が免除されるわけではありません。26 条の 4 第 2 項 5 号は、79 条登録をみなす前提として、道路運送法 79 条の 4 第 1 項各号の登録拒否事由に該当しないことを求めています。自家用有償旅客運送については、関係者間の協議が調っていること、又は所定の手続を経た地域公共交通計画にその導入が定められていることなど、道路運送法上の登録要件を満たす必要があります。**つまり、審査そのものが省略されるわけではありません。実施計画の認定手続のなかで、許認可等の審査が一体的に行われます。個別に申請して回る手間が省ける、と理解しておくのが正確です。**

5. 現場が挙げる 4 つの課題に、法はどう答えているか

福祉・介護 MaaS の実務では、自社単独では解決が難しい領域として、おおむね次の 4 点が課題として挙げられます。すなわち、運営主体の不在、ドライバーの確保、モデルの持続性、そして公共交通との非整合です。

いずれも事業モデルの問題として語られがちですが、**その相当部分は制度設計に由来します**。以下、課題ごとに、制度が何を手当てし、何を手当てしていないのかを見ていきます。

(1) 運営主体の不在 —— 登録主体の限定

■ 登録主体になれるのは誰か

自家用有償旅客運送の登録を受けられるのは、市町村、NPO 法人、一般社団・財団法人、社会福祉法人、医療法人、農協・生協、労働者協同組合、認可地縁団体等に限られ、**株式会社等の営利法人はその登録主体となれません**（道路運送法 78 条 2 号・79 条、同施行規則 48 条・49 条、国土交通省「福祉有償運送の登録に関する処理方針について」令和 2 年 11 月 27 日国自旅第 317 号）。

「地域全体の送迎を担う責任ある主体が存在しない」「そうした組織を形成することが難しい」という課題認識は、しばしば地域の事情として語られます。しかし、その根には制度の設計があります。株式会社等が登録主体となれない以上、自治体自らが主体となるか、地域側で新たに法人を設立するか、既存の社会福祉協議会等に担ってもらう必要があります（先行事例で一般社団法人が運営主体となっていることも、こうした制度的制約と整合します）。なお、競合する介護事業者が送迎を共同化する場面では、別途、競争法上の検討も要します⁴。

■ 改正法による手続の一体化

改正法の認定によるみなし特例（26 条の 5）により、**79 条の登録・変更登録が計画認定に統合されます**。新たに一般社団法人を設立して運送主体とする場合、登録手続の負担は軽減されます。

ただし、実体的な要件は残ります。26 条の 4 第 2 項 5 号は、79 条登録をみなす前提として、認定申請の内容が道路運送法 79 条の 4 第 1 項各号の登録拒否事由に該当しないことを求めています。同項 5 号との関係では、地域公共交通会議、協議会若しくは運営協議会において協議が調っていること、又は所定の協議を経て作成・変更された地域公共交通計画に当該自家用有償旅客運送の導入が定められていることが必要です。**したがって、登録手続は計画認定に一体化されますが、地域の関係者との調整や地域公共交通計画への位置付けなどの実体的対応がなくなるわけではありません**。

企業側が「運営主体を担ってくれる組織が見つからない」と感じる背景には、地域の担い手不足だけでなく、株式会社等が登録主体となれないという制度的制約もあります。とすれば、企業側の打ち

⁴競合する通所介護事業者間の共同化については、独占禁止法の検討も必要となります。乗合バス事業者の共同経営に関する独占禁止法特例法（令和 2 年法律第 32 号）の対象外であり、改正地域交通法にも適用除外規定はありません。もっとも公正取引委員会は、医療用医薬品卸売事業者による中山間地域等への配送の共同化（令和 6 年度相談事例集・事例 2）のように、共通化されるコストの規模や参加の任意性、競争上重要な情報の遮断等が確保されることを踏まえ、後方業務の共同化を独占禁止法上問題ないとした相談事例を公表しています。

手は、担い手探しにとどまらず、地域側の主体形成をどう支えるかにも向かいます。定款の作成、地域公共交通会議等での協議や地域公共交通計画への位置付けの支援、初期の運行管理体制の構築。いずれも営利法人が十分に関与できる場面です。

(2) ドライバーの確保 —— 入口は緩く、専門化すると労務規制が顕在化し得る

■ 運転者要件と運行管理の委託

運転者の要件は、想像されるほど厳しくありません。

- 第二種免許は必須ではなく、**第一種免許保有者でも運転者となることができます。運転者として選任される日から遡って 2 年以内に免許の効力を停止されていないことと、国土交通大臣認定の講習の修了など所定の要件を満たすことが条件です**（施行規則 51 条の 16）。三豊市でも、正式運行に先立って福祉有償運送運転者講習が実施されています。
- 事業者協力型では、**一般旅客自動車運送事業者の協力を受けて、運行管理や整備管理の体制を整備することができます**（令和 2 年 11 月 27 日国自旅第 317 号）。地域のタクシー事業者の管理ノウハウを借りる構成です⁵。
- さらに改正法の認定により、一般乗合・一般乗用に係る人員派遣等について **35 条 1 項許可（事業の管理の受委託）を受けたものとみなされます**（26 条の 5 第 4 項）。35 条 1 項の許可を要するものについて、その許可手続が実施計画の認定手続に一体化されます。自家用有償旅客運送における運行管理等の委託は、前記の事業者協力型の枠組みによりますが、これに伴い 79 条の 7 第 1 項の変更登録を要する場合には、当該変更登録も認定によりみなされます（26 条の 5 第 4 項）。

■ 専門化が呼び込む労働時間規制

他方で、共同化には見落とされやすい副次的な影響が伴います。

改善基準告示（平成元年労働省告示第 7 号）は、労働基準法 9 条の労働者であって四輪以上の自動車の運転の業務に**主として従事する者**に適用され、その 5 条は「バス運転者等」に、旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業以外の事業に従事し主として人を運送する運転者を含めています。**自家用有償旅客運送の運転者も、労働基準法上の労働者として運転業務に主として従事するのであれば、ここに含まれます。**

介護職員が本務の一環として送迎を担う場合には、その実態に応じた判断が必要です。もっとも、**共同化によって運転業務を専属ドライバーに集約し、運転が労働時間の中心となる場合には、改善基**

⁵事故時の責任関係については、実施主体が第一義的に損害賠償措置を講ずる責任を負い、特段の取決めなく運転者に損害賠償責任を負わせることのないよう留意すべきとされています（令和 2 年 11 月 27 日国自旅第 318 号）。ドライバー確保の観点からは、運転者個人がリスクを負わない仕組みであることを契約上明示できるかが重要です。

準告示の適用対象となる可能性が高まります。

共同化には、ひとつの皮肉がついて回ります。介護職員の送迎負担は軽くなる一方で、運行を担う側では改善基準告示の適用が現実の問題として浮上します。特に、朝夕の送迎の間の遊休時間を別用途に充てるモデルでは、拘束時間が長時間化しがちです。シフトを車両の空き具合に合わせて組むわけにはいかず、運転者の拘束時間が収まるかどうか先に来ます⁶。運営主体を担う法人がこの労務管理体制を備えているかは、初期段階で確認すべき事項です。

(3) モデルの持続性 —— 運送対価への利潤の織込みには制約がある

■ 対価は誰が決めるのか

旅客から収受する対価は、実費の範囲内であり、営利を目的としていると認められない妥当なものであることを要します（79条の8第2項、施行規則51条の15）。しかも「**地域の一般旅客自動車運送事業の運賃・料金を勘案し**」という基準もあります。加えて、原則として地域公共交通会議等において協議が調っていることが求められます（一定の場合には、地域公共交通計画に当該対価が定められていることで足りる）。したがって、**実施主体が対価を自由に設定できる制度ではありません**。

対価の目安は令和5年12月の通達改正により引き上げられ、あわせて交通空白地有償運送については実施主体からの受託により株式会社が参画できることが明確化されています⁷。もっとも、**対価を実費の範囲内にとどめなければならないという基本構造は変わっていません**。

「民間だけの経済合理性の実現が難しい」という課題認識は、しばしばビジネスモデルの問題として語られます。しかし、その制度的背景には、登録主体の限定（前記(1)）と対価規制（本項）があります。運送対価そのものに実施主体の利潤を織り込むことは、制度上想定されていません。

他方、運行管理等の委託費用、システム利用料、人件費等の必要費用は実費に含めることができます。営利企業がシステム提供、伴走支援・運営受託等の役務を提供し、その対価を得る余地はここにあります。自家用有償旅客運送の枠組みに運送主体以外の立場で参画する営利企業にとっては、旅客

⁶現行基準（令和6年4月1日適用）では、バス運転者等の拘束時間については、4週間を平均した1週間当たりの基準を選択する場合、原則として52週間の拘束時間は3,300時間以内、かつ、4週間を平均した1週間当たり65時間以内とされています。1日の拘束時間は原則13時間以内（上限15時間）、休息期間は継続11時間以上を基本とし9時間を下回らないものとされています。具体的な数値および特例の詳細は、厚生労働省のバス運転者向けリーフレットをご参照ください。なお、改善基準告示は大臣告示であり罰則はありませんが、労働基準監督署の監督指導においては是正指導の対象となります。

⁷令和5年12月28日付けで改正された自家用有償旅客運送の対価に関する取扱い（国自旅第263号）および交通空白地有償運送に係る取扱いの見直し（国自旅第217号）等によります。交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会「中間とりまとめ」（令和6年5月15日）もご参照ください。

からの運送対価そのものではなく、運送主体へのシステム提供や運営支援等をどう事業化するかが重要になります。

■ 財政支援と認定制度

持続性を支える制度として、財政支援と認定制度があります。財政支援としては、令和 8 年度「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱」の「交通空白解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト」があります。また、令和 8 年 8 月には「持続可能な地域公共交通の実現に向けた体制づくり」の市区町村版認定制度も開始されました⁸。後者の認定対象は市区町村ですが、認定取得を目指す自治体との協議は、自社モデルを地域の体制づくりに位置づける好機になります。

(4) 公共交通との非整合 ― 二重の線引き

「移動制約者への対応が中心となり、既存公共交通の枠組みに収まりにくい」「公共交通のような行政支援が得づらい」という課題認識にも、条文上の裏づけがあります。**線は二重に引かれています。**

一つは、対象旅客の限定です。福祉有償運送の対象は、要介護者・要支援者・障害者等の移動制約者に限られます（施行規則 49 条 2 号）。朝夕の送迎の空き時間に一般の高齢者を買い物に運ぶという構想は、福祉有償運送の登録だけでは賄えません。交通空白地有償運送を併せて登録する（既存の福祉有償運送の登録に種別を追加する場合には 79 条の 7 の変更登録による）、介護予防・日常生活支援総合事業の枠組みを活用するなど、複数の制度上の枠組みを組み合わせる必要があります⁹。

もう一つは、再構築事業の対象範囲です。前述のとおり、自動車地域旅客運送サービス再構築事業の対象は「バス路線等」の休止・廃止又はそのおそれがあるものに限られます（2 条 12 号）。介護送迎の共同化それ自体は、この枠に入りません。

■ 連携促進団体という接点

他方、改正法は接続の経路も用意しました。**連携促進団体として法定協議会の任意構成員となり、地域公共交通計画の作成等について提案を行うことができます（6 条 2 項 4 号、7 条 1 項 3 号）。**国による認定・登録制度は設けられていませんが、法律上の機能要件を満たす企業・団体を地方公共団

⁸令和 8 年度の交付要綱では、交通空白解消タイプ、共同化・協業化促進タイプ、モビリティ人材・組織育成タイプが定められており、共同送迎も、公募上の対象主体・連携要件を満たす場合には、共同化・協業化促進タイプに接続し得ます。市区町村版認定制度は令和 8 年 8 月 4 日に公表され、令和 8 年度第 1 回の申請期間は同年 8 月 24 日から 9 月 18 日までとされています（国土交通省報道発表・令和 8 年 8 月 4 日）。

⁹総合事業を用いる場合、市町村から事業実施費用が支給されていることから、利用者から利用料を徴収しても運送に特定した反対給付とはならず、許可・登録は不要と整理されています（介護保険最新情報 Vol.1244／令和 6 年 3 月 29 日）。なお、市町村が送迎を指定相当通所型サービス事業者以外の者に担わせる場合には、安全管理体制の確保と事故発生時の対応の定めが求められます（同 Vol.1480／令和 8 年 3 月 13 日）。

体が地域の実情に応じて選定することが想定されており、**民間企業が自社モデルを自治体の計画に位置づけてもらうための足場**にはなります。

もっとも、この 2 本の線は設計の指針にもなります。移動制約者向けの部分と一般旅客向けの部分を法的根拠ごとに切り分け、そのうえで既存路線の維持・再開にどう接続するかまで描き切ることができれば、自動車地域旅客運送サービス再構築事業として地域公共交通計画・実施計画に位置付けるための検討につなげやすくなります。なお、補助制度については、これとは別に各制度の対象主体・事業要件を確認する必要があります。

6. 参入設計の分岐 —— 許可・登録の要否

改正法の枠組みに乗るか否かにかかわらず、事業者が最初に確定すべきは、自らの関与が道路運送法上の許可・登録を要するかです。

(1) 施設運営者等による付随送迎は原則として許可・登録不要

国土交通省「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」（令和 6 年 3 月 1 日国自旅第 359 号、令和 8 年 6 月 5 日一部改正・同日適用）は、**施設利用自体が有償であつても、施設の運営者等が施設利用者の送迎のために付随した運送を行う場合、当該運送に特定した反対給付がなければ許可又は登録は不要**としています¹⁰。

(2) 委託料は「反対給付」にあたるか —— 最大の未整理論点

難しいのは、送迎業務を施設の外に切り出したときの扱いです。

同ガイドラインは、**運送主体が「利用者以外から収受するもの」は原則として反対給付とは解さない**としつつ、**第三者が利用者に代わって反対給付を行う場合には許可・登録を要する**としています。他方、**他人の車両の運転を委託されて運転役務を提供する場合は、有償の運送行為には当たらないと**されています。

以上を踏まえると、設計は次の二つに分かれます。

■ 運転役務のみの委託型

車両の使用権限を各施設に留保し、外部の受託事業者は運転役務と運行計画の作成を担うにとどま

¹⁰介護報酬上、通所介護の送迎費用は基本報酬に包括され、送迎を実施しない場合に片道 47 単位の減算がなされます。介護報酬以外に運送に特定した反対給付がなければ許可・登録は不要です（介護保険最新情報 Vol.1244）。

ります。この形であれば、ガイドラインの枠内に収まる余地があります。ただし、複数施設の車両・利用者を共同で取り扱う場合には、誰が実質的な運送主体となるのか、施設間・受託事業者間の費用負担が運送の反対給付に当たらないかを、具体的な契約・運用に即して確認する必要があります。なお、運転役務の提供形態によっては、労働者派遣法等の別の法令についても検討を要します。

■ (b) 運営主体が運送を引き受ける型

運営主体が車両を保有・使用し、自らの名義で運送する形です。この場合、施設が支払う委託料の評価が問題となります。委託料が運送の反対給付と評価されるときは、当該運営主体について 79 条登録（その登録主体となり得る場合）又は事業形態に応じた 4 条・43 条許可等を取得するか、運送自体を許可事業者へ委託することを前提に設計する必要があります¹¹。

通所介護等では送迎が基本報酬に包括され、介護サービスの提供の一環として位置付けられていますから、施設による委託は「自己の役務の外注」であって「利用者に代わって」ではない、という構成には相応の理由があります。**もっとも、当局の明示的な整理は見当たりません。**本稿で取り上げた三豊市・野洲市の事例がいずれも福祉有償運送の登録を取得しているのは、結果としてこの評価リスクを回避する構成です。企画段階で(a)を目指すのか(b)を前提とするのかを決め、(b)であれば早期に運輸支局と協議を開始することをお勧めします。

(3) システム・支援事業者の立場

運行管理システムの提供、運営マニュアルの作成支援、ドライバー研修、関係者間調整といった役務は、それ自体は運送行為ではなく、許可・登録の対象ではありません。ガイドラインも、仲介者が仲介手数料を収受しても運送が有償で行われたことにはならないとしています。

もっとも、契約書上で運送主体・車両の使用権限・運行の指示命令系統を明確に切り分けておかなければ、実質的に運送主体と評価される余地が残ります。役割分担を契約書に明記しておくことは、体裁の問題にとどまりません。規制リスクの管理そのものです¹²。

¹¹報酬上は別途の整理を要します。指定通所介護等事業者は事業所ごとに当該事業所の従業者によりサービスを提供するのが原則ですが、利用者の処遇に直接影響を及ぼさない業務はこの限りでなく、送迎業務の第三者委託は可能とされます。送迎減算との関係では、委託した場合には減算は適用されません。他事業所の従業者が送迎する場合は原則として減算が適用されますが、当該従業者が雇用契約を締結していれば適用されません（令和 6 年度介護報酬改定に関する Q&A（Vol.1）問 66・問 67）。他事業所の利用者を同乗させるには、費用負担・責任の所在等を事業所間の合議で決定し、送迎範囲が各事業所の通常の事業実施地域範囲内であることを要します。障害福祉事業所の利用者の同乗も可能です。

¹²利用者情報には要介護・要支援の別や障害・疾病等に関する要配慮個人情報が含まれ得るため、施設から運営主体・ベンダーへの情報の流れを委託・第三者提供・共同利用のいずれとして整理するかを設計段階で確定する必要があります。

7. おわりに

改正地域交通法は、輸送資源のフル活用という方向を明確に打ち出し、認定によるみなし特例という実質的な支援を用意しました。これらが福祉・介護 MaaS の後押しになることは確かです。

他方、第 5 節に挙げた 4 つの課題のうち、今回の改正が正面から手当てしたのは、**許認可手続の統合と、自治体主導で人員・車両等の融通をあっせんする枠組みの整備**です。自家用有償旅客運送を用いるモデルでは、事業の成否を強く規定する登録主体の限定と対価規制には、改正は及んでいません。

したがって、制度を使う側に求められるのは、「**制度が何を用意したか**」と「**制度が何を用意していないか**」の双方を踏まえて設計することです。実施計画の中では、誰を運送主体として位置付け、必要な資金をどう調達するかを具体化することになります（26 条の 3 第 2 項 6 号・8 号）。他方で、運送主体となり得る者の範囲、旅客から収受する対価の設定、遊休時間を別用途に活用する際の法的根拠は、道路運送法その他の周辺制度を踏まえて設計する必要があります。

そして、こうした改正法と周辺制度をまたぐ設計こそが、営利企業が最も貢献できる領域でもあります。**株式会社等が自家用有償旅客運送の登録主体になれないからといって、地域交通に関与できないわけではありません**。主体の設立支援、運行管理体制の構築、システムの提供、協議会での合意形成の後押しなど、制度が企業に開いている入口は、条文を丁寧に読めば見えてきます。

す。令和 8 年改正個人情報保護法（令和 8 年法律第 56 号、令和 8 年 7 月 17 日公布）は、委託先が委託業務の遂行に必要な範囲を超えて個人データ等を取り扱ってはならない義務を明文化する（新 30 条の 3）とともに、委託契約において受託した個人情報等の取扱方法その他の法定事項を定め、委託先が委託業務の遂行に必要な範囲内で当該契約に従って取り扱う場合に、委託先に適用される同法第 4 章の義務の一部を免除する特則を新設しました（新 58 条の 2）。施行は原則として公布から 2 年以内とされています。

執筆者

弁護士 大門由佳（パートナー、第一東京弁護士会）

Email: yuka.daimon@aplaw.jp

弁護士 乾直行（アソシエイト、第二東京弁護士会）

Email: naoyuki.inui@aplaw.jp

お問い合わせ先

本ニュースレターに関する一般的なお問い合わせは、下記までご連絡ください。

渥美坂井法律事務所・外国法共同事業 Emerging Industries チーム

Email: cpg_emergingindustries@aplaw.jp

当事務所のニュースレターをご希望の方は[ニュースレター配信申込フォーム](#)よりお手続きをお願いいたします。

また、バックナンバーは[こちら](#)よりご覧いただけます。

このニュースレターは、現行の又は予想される規制を網羅的に解説したものではなく、著者が重要だと考える部分に限って、その概要を記載したものです。このニュースレターに記載されている意見は著者個人の意見であり、渥美坂井法律事務所・外国法共同事業（「渥美坂井」）の見解を示すものではありません。著者は明白な誤りを避けるよう合理的な努力は行いましたが、著者も渥美坂井もこのニュースレターの正確性を保証するものではありません。著者も渥美坂井も読者がこのニュースレターに依拠することによって生じる損害を賠償する責任を負いません。取引を行う場合には、このニュースレターに依拠せずに渥美坂井の弁護士にご相談ください。

東京オフィス Tokyo Head Office 〒100-0011 東京都千代田区 内幸町 2-2-2 富国生命ビル（総合受付：16F） 	大阪提携オフィス Osaka Affiliate Office （A&S 大阪法律事務所） 〒530-0005 大阪府大阪市北区 中之島 2-3-18 中之島フェスティバルタワー16階 	福岡提携オフィス Fukuoka Affiliate Office （A&S 福岡法律事務所） 〒810-0001 福岡県福岡市中央区天神 2丁目 12-1 天神ビル 10階 
ニューヨーク提携オフィス New York Affiliate Office 1120 Avenue of the Americas, 4th Floor New York, New York 10036 	ロンドンオフィス London Office 85 Gresham Street, London EC2V 7NQ, United Kingdom 	フランクフルト提携オフィス Frankfurt Affiliate Office Barckhausstraße 1 (8th Floor), 60325 Frankfurt am Main, Germany 
ブリュッセルオフィス Brussels Office CBR Building, Chaussée de la Hulpe 185, 1170, Brussels, Belgium 	ホーチミンオフィス Ho Chi Minh Office 10F, The NEXUS building, 3A-3B Ton Duc Thang Street, Sai Gon Ward, Ho Chi Minh City, Vietnam 	