

別冊

みんなでつくる 地域の交通

“共助による地域内交通”編

令和7年5月

岡 崎 市

はじめに

地域における移動手段の確保は重要な課題であり、課題の解決には、まず道路運送法の許可を受けたバス・タクシーといった既存の交通事業者の活用を十分に検討する必要があります。

しかし、交通事業者は人口減少等の影響により、輸送需要の縮小、運転手不足等の厳しい経営環境に置かれており、今後、運転手不足を要因とする路線バスの休廃止等の動きが拡大していくおそれがあります。

また、人口減少や経済活動の停滞による税収減と少子高齢化による社会保障費の増加、さらに公共施設の老朽化により維持管理経費や施設更新経費が必要となるなど、行政が公共交通を維持するための財源を確保するための課題も生じています。

そこで、本市では令和6年6月に地域内交通導入の手引として「みんなでつくる地域の交通」(以下「本編」という。)を策定し、地域の移動ニーズに対応した地域内交通を構築する後押しをしています。

また、国においては令和6年7月に国土交通省「交通空白」解消本部を設置し、「交通空白」の解消に向けて早急に対応するための取組を進めることとしています。

加えて、全国では、交通サービスの維持・確保のため、「自助」と「公助」の間を埋める新しい仕組みとして、地域住民が運転手などの役割を担ったり、地域の自治会や企業が運行経費の一部を負担する「共助」の仕組みの導入が進んでいます。

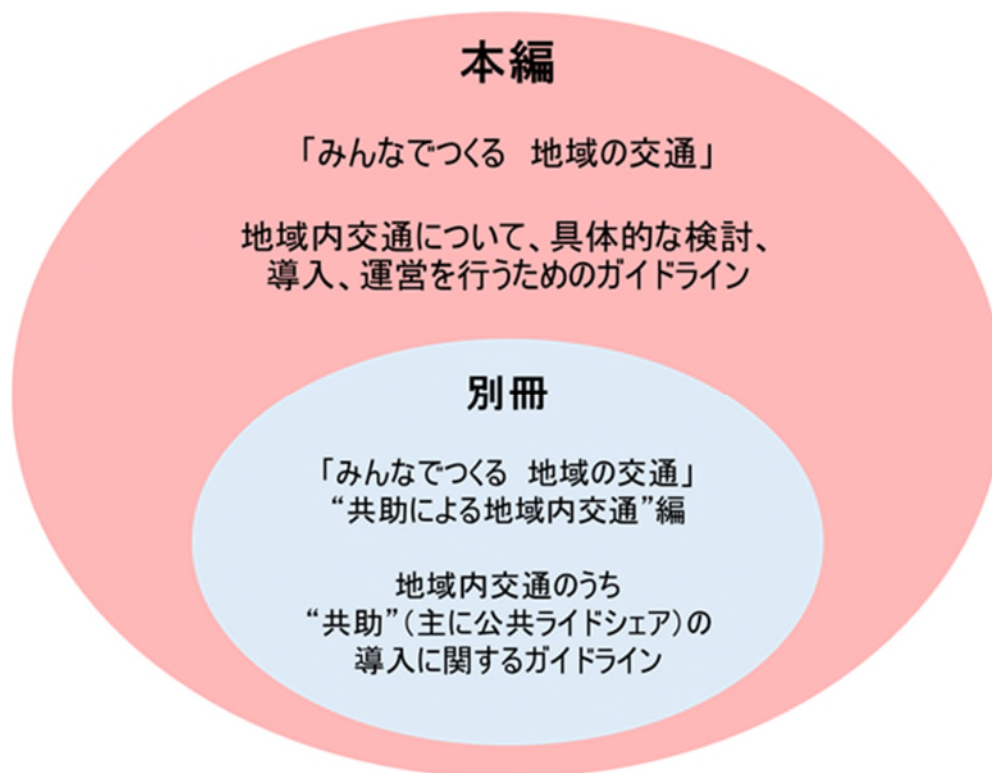
本市においても、今後は「自助」「共助」「公助」の組合せにより「地域内交通」の維持・確保をしていく必要があります。

「地域内交通」は、既存の公共交通を補完する地域住民の最初の移動となる交通手段として、地域住民の豊かな暮らしや地域の社会経済活動に不可欠なものです。そこで、本市では「共助による地域内交通」の具体的な検討、導入、運営を行うためのガイドラインとして、本編に加え、「“共助による地域内交通”編」を策定しました。

地域内交通の導入には、地域の皆さんが課題を共有し、地域の総意として地域内交通が必要だといった意識で取り組むことが重要です。

そのためには、地域が主体性を持ち、持続可能な交通手段とするためのコスト意識が必要です。

地域に合った公共交通の実現には手間も時間もかかりますが、地域の積極的な取組を全力で応援します。ぜひ、地域の皆さんで話し合って「共助による地域内交通」にチャレンジしてみてください。



図：「本編」と「別冊」の関連性のイメージ

目次

はじめに	1
1. 検討開始から実現までの流れ	4
2. 共助による地域内交通とは	5
3. 自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）とは	8
(1) ライドシェアの区分.....	8
コラム 日本版ライドシェアとは.....	10
(2) 交通空白とは	11
(3) 交通空白地有償運送とは	12
(4) 交通事業者との連携	14
コラム 事業者協力型自家用有償旅客運送の事例：山吉田ふれあい交通（新城市）	16
(5) 交通空白地有償運送の登録要件	18
4. 無償運送（道路運送法の「許可・登録を要しない運送」）とは	21
(1) 「許可・登録を要しない運送」を始める前に	21
コラム 共助交通における自動車保険.....	22
(2) 「許可・登録を要しない運送」の事例	23
参考資料	24

1. 検討開始から実現までの流れ

地域内交通の実現には、段階を踏んだ取組が必要です。岡崎市は、取組の各段階に応じて必要な支援を行います。

【検討開始から実現までの流れ「本編」4ページ再掲】



☞「検討開始から実現までの流れ」の詳細は「本編」5ページ以降を参照

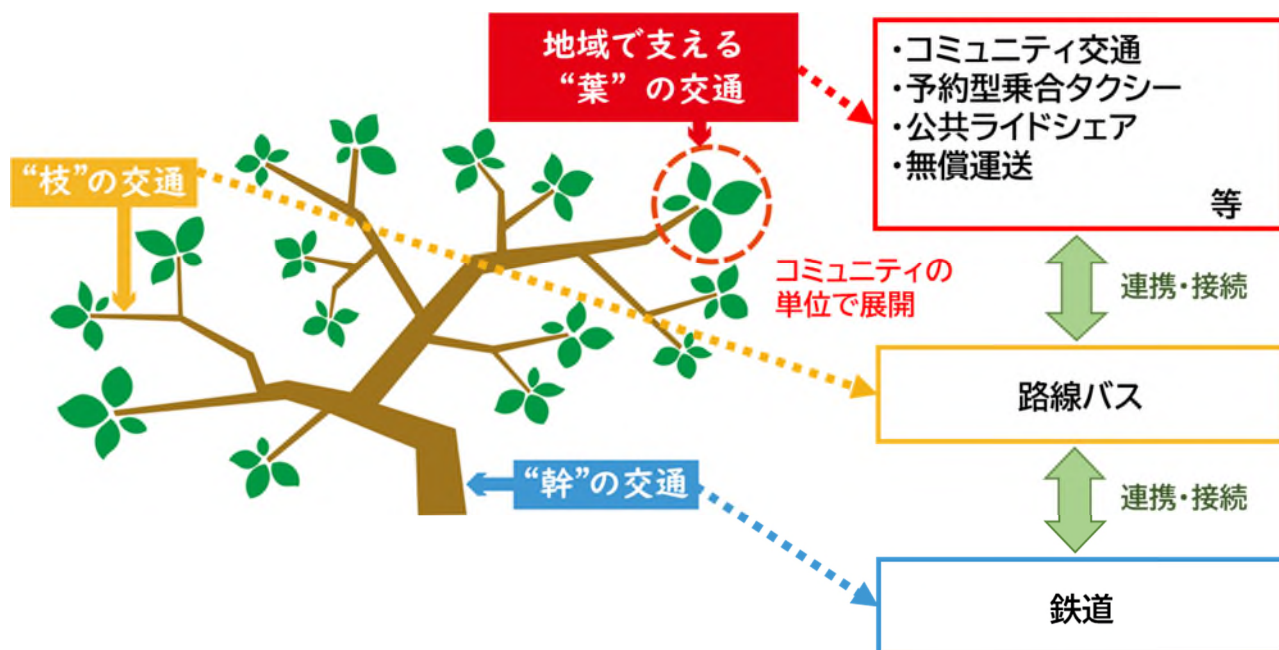
2. 共助による地域内交通とは

岡崎市の交通ネットワークを木になぞらえると、“幹”の交通は鉄道、“枝”の交通は路線バス、“葉”の交通はコミュニティ交通・予約型乗合タクシー等の「地域内交通」となります。

“葉”の交通は、地域住民の最初の移動となる交通手段として、地域住民の豊かな暮らしや地域の社会経済活動に不可欠であり、地域のコミュニティによって支えられます。

「地域内交通」は、“葉”の交通として既存の公共交通を補完するものです。

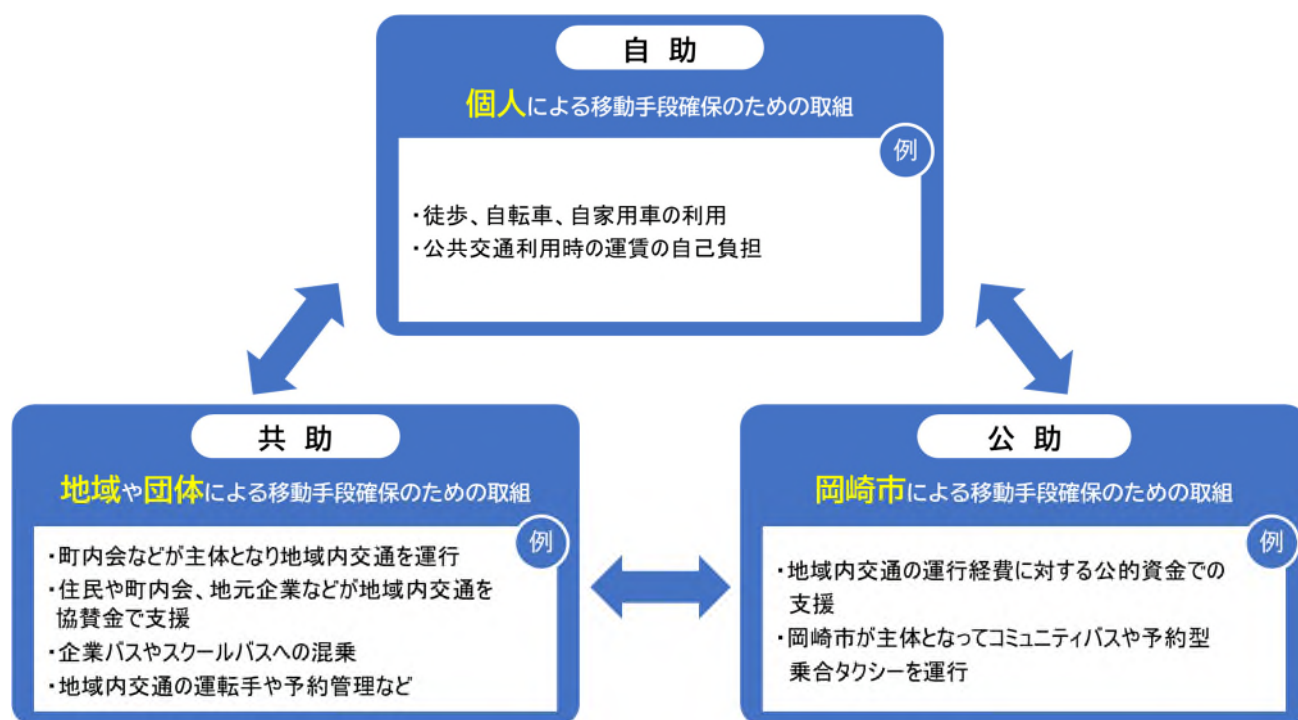
地域内交通を導入する際には、交通手段ごとの役割分担を意識して他の交通手段と競合しないことを前提に、「本編」や「共助編」を用いて、地域住民・交通事業者・岡崎市が連携し、地域のニーズに合い、導入後も継続的に利用されることを意識して検討することが必要です。



※タクシーはあらゆる場面において、利用者の多様なニーズにきめ細かく柔軟に応じることのできる公共交通として位置付けられる。

図：岡崎市の交通ネットワークと役割分担

また、“葉”の交通の維持・確保のためには、「自助」「共助」「公助」の組合せを意識する必要があります。

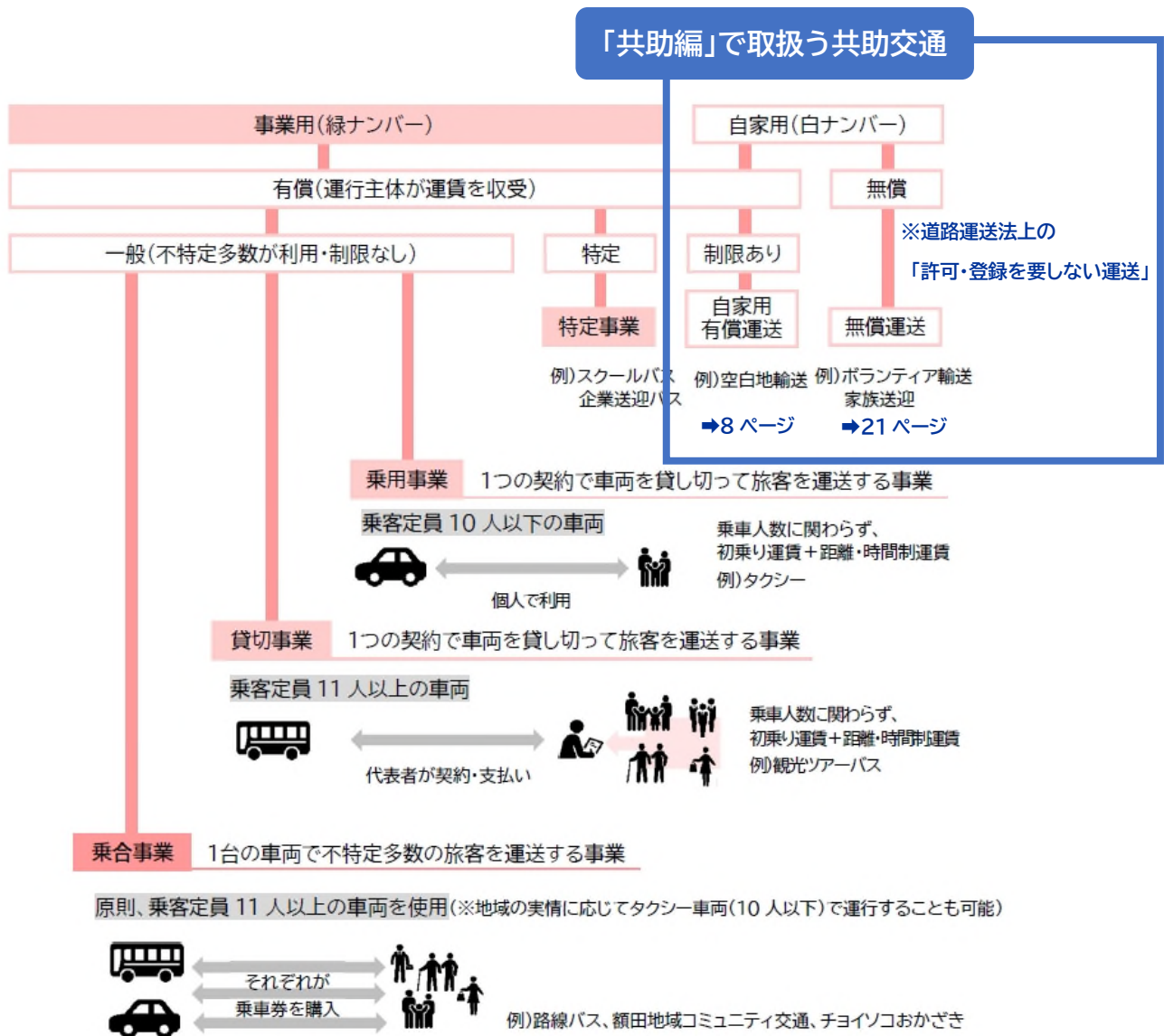


図：“葉”の交通における「自助」「共助」「公助」の例

“葉”の交通における「共助」とは、地域や団体による移動手段の確保のための取組であり、その取組には町内会などが主体となり地域内交通を運営することや、岡崎市が主体となって運行するコミュニティバスや予約型乗合タクシーに対する協賛金での支援、地域住民等が自ら運転手などの役割を担い地域内交通を支えるなど、様々な取組があります。

地域住民等が自ら運転手として運行する形態は、道路運送法による規制があるものの、運送対価の収受が認められている「自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）」と道路運送法による規制がないボランティア輸送などの「無償運送」の2種類があります。

「共助編」では、自家用車を活用した輸送を「共助交通」と定義します。「共助交通」は地域内交通のひとつの交通手段であり、他の地域内交通と同様に“葉”の交通として、既存の公共交通を補完するものに該当します。



図：道路運送法による運送形態の分類

本市で地域内交通を検討する際、まずは、地域や団体による「共助」の取組について、地域住民が交通事業者、岡崎市と連携し、利用する移動手段を検討したうえで、それを補う「公助」の取組として岡崎市による地域内交通の運行経費に対する公的資金での支援や交通サービスの提供などを実施します。

3. 自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）とは



(1) ライドシェアの区分

「ライドシェア」とは、一般的に個人が自家用車を利用して他人を運び、運賃を収受するサービスを指します。これまで、日本ではライドシェアのように自家用車で運賃を収受して旅客を運送する行為はいわゆる「白タク」行為と呼ばれ一部を除き、違法とされてきました。

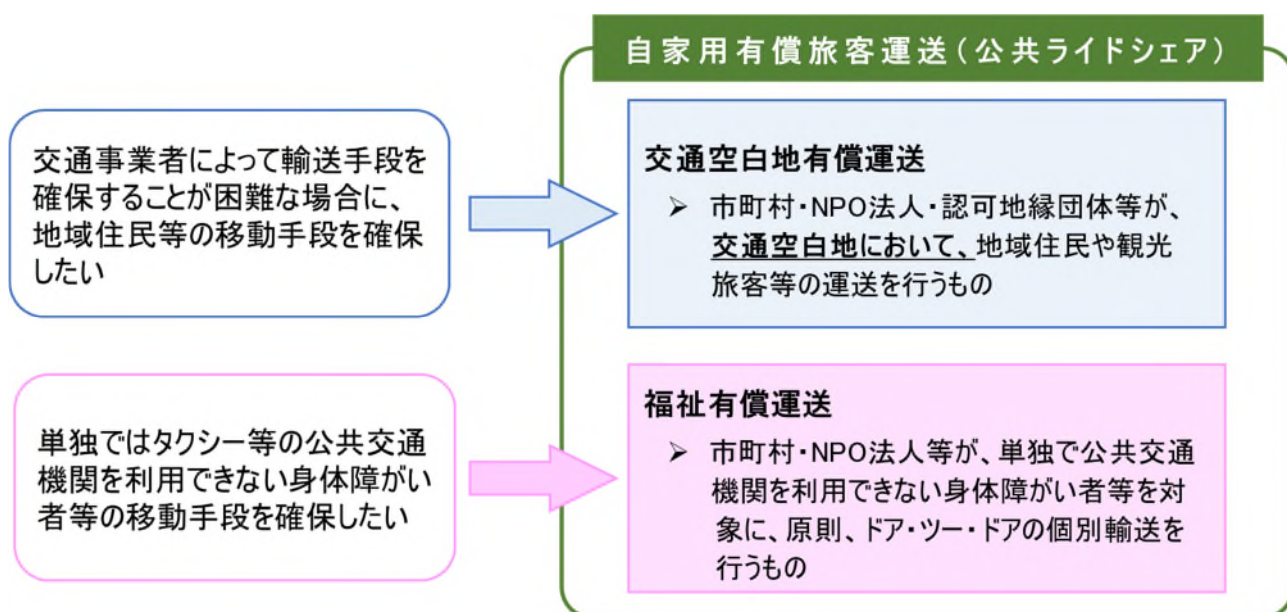
しかし、昨今、「路線バスやタクシーの運転手不足」「都市部のオーバーツーリズムへの対応」「地方や過疎部における交通空白の存在」などを背景に、自家用車での有償運送の期待が高まり、全国で導入が進められています。

現在、日本におけるライドシェアは「公共ライドシェア」（道路運送法78条第2号に基づく自家用有償旅客運送）と「日本版ライドシェア」（道路運送法78条第3号に基づく自家用車活用事業）の2つに分けられます。

そのうち、「公共ライドシェア」とは、交通事業者によって移動手段を確保することが困難な場合、市町村やNPO法人、認可地縁団体などが自家用車を活用して提供する、有償の旅客運送（道路運送法78条2号）のことであり、「交通空白地有償運送」と「福祉有償運送」に分類されます。（公共ライドシェアを実施できる者は後述のとおり）

「公共ライドシェア」を実施する際には、公共ライドシェアを実施する者が運行計画を策定し、法定協議会である地域公共交通会議での協議が調った後、道路運送法に基づき当該地域を管轄している運輸支局への「登録」が必要です。

さらに、「交通空白地有償運送」は、駅やバス停が一定の距離の範囲内にないなど、輸送サービスが十分に提供されていないと認められる交通空白（詳細は後述）における地域住民の移動手段として活用されることが期待されています。



図：自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）の分類

●自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）を実施できる者

以下の者が主体となって実施することができます。

- ・市町村
- ・NPO法人
- ・一般社団法人又は一般財団法人
- ・認可地縁団体
- ※総代会や町内会などの地縁による団体が、地方自治法の定める要件を満たして法人格を取得した団体
- ・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
- ・商工会
- ・労働者協同組合
- ・営利を目的としない法人格を有しない社団

※株式会社も、運送主体である地方自治体等からの委託により、ドライバーや車両の提供において参画が可能です。



日本版ライドシェアとは

日本版ライドシェアは、令和6年4月からスタートし、都市部や観光地などにおけるタクシーの供給不足解消を目的に、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定して、一般ドライバーが自家用車を活用して運行するサービスです。

運行の運営はタクシー業者の許可のもとで行われることとなっています。一般ドライバーが自由に参加するのではなく、運営に参加する法人タクシー会社（及び国土交通省が認可した企業）にドライバーとして採用され、運行時には体調管理やアルコールチェック、運行記録などが行われることで、安全管理が徹底されることとなっています。

運賃はタクシーと同じ基準が適用されるため、基本的にはタクシーと同額となります。

(2) 交通空白とは

交通空白とは、一般的には駅やバス停が一定の距離の範囲内にない地域のことを指します。

交通空白地有償運送の必要性が認められる場合とは、過疎地域や交通が著しく不便な地域において、バス・タクシー等の交通事業者による輸送サービスの供給量が地域住民又は観光旅客を含む来訪者の需要量に対して十分に提供されていない(駅やバス停が一定の距離の範囲内にない)と認められる場合など、交通事業者によって必要な旅客輸送の確保が困難となっている状況にあると認められる場合などが想定されます。

また、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で適切に判断することが原則とされています。

令和4年3月策定の岡崎市地域公共交通計画では、鉄道・バスの徒歩圏(鉄道駅から半径800m以内又はバス停から半径300m以内)から外れる地域を交通空白としています。

一方、「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(令和6年9月30日一部改訂)」では、「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」も交通空白に該当するとし、許容可能な時間については、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に該当するが、アンケート調査や地域の実情(高齢化率及び独居率といった人口構造の特性、勾配など地理的特性等)を踏まえた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。と示されています。

さらに、夜間になると公共交通機関の運行がなくなるなど、「時間帯による空白」も交通空白の概念にあたるとされています。

(3) 交通空白地有償運送とは

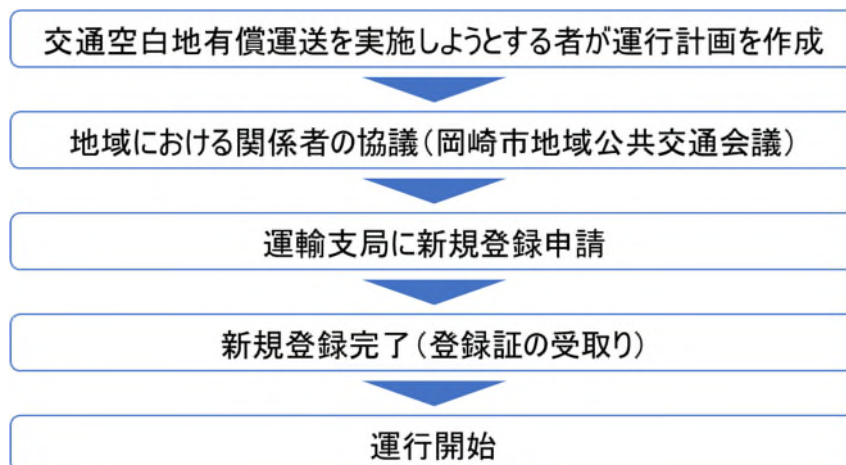
前述の交通空白に位置付けられ、既存のバスやタクシーなどの公共交通機関によって住民に対する移動手段が確保できないと地域公共交通会議で認められる場合において、地域の関係者による協議を経た上で、道路運送法の登録を受け、必要な安全上の措置が講じられた交通空白地有償運送として「公共ライドシェア」を活用することとなります。交通空白地有償運送としての「公共ライドシェア」とは、市町村やNPO法人、認可地縁団体等が営利目的とは認められない範囲の運送対価によって、自家用車を使用して運送する運行形態です。

岡崎市で交通空白地有償運送を導入する場合には、学識経験者、交通事業者、交通関係者、市民団体関係者、行政関係者が参加する「岡崎市地域公共交通会議」にて、交通空白における事業の必要性、運行区域、旅客から収受する対価などに関する協議が調うことが必要です。

●交通空白地有償運送の概要

旅客の 範囲	・ 地域住民 ・ 観光旅客、その他当該地域を来訪する者
提供体制	(運送主体) 市町村・NPO法人・一般社団法人・認可地縁団体 等 (詳細はP.6「公共ライドシェアを実施できる者」のとおり) (使用車両) 自家用車(白ナンバー) (運転手) 「第2種運転免許保有」 又は「第1種運転免許保有＋大臣認定講習の受講」
運送の 対価	・ 法律により、「実費の範囲内」の収受が認められている。 (地域のタクシー運賃の「約8割」が対価の目安)
登録要件	① 安全体制を確保すること。 (運行管理・整備管理体制の整備) ② 地域の関係者において必要性が認められ協議が調うこと。(※) (※)岡崎市では、学識経験者、交通事業者、交通関係者(事業者団体、運転者団体)、市民団体関係者、行政関係者等が参画する岡崎市地域公共交通会議で協議が整うことが必要

●交通空白地有償運送登録の手続き



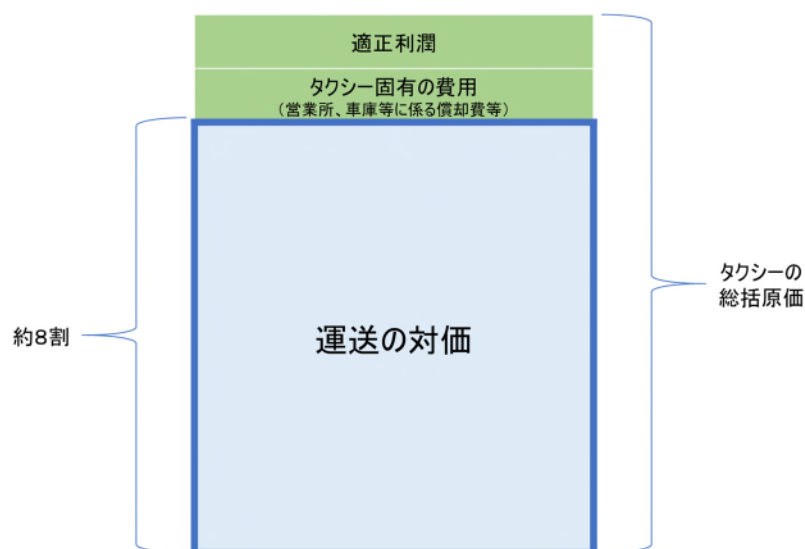
●実費の範囲

旅客から収受する対価の要件は、以下のように定められています。

- ・旅客の運送に要する燃料費や人件費等の実費の範囲内であることが認められること。
- ・合理的方法により定められ、かつ、旅客にとって明確であること。

【参考】タクシー運賃の約8割を目安とすることについて

- ・区域を定めて行う自家用有償旅客運送の対価は、近隣のタクシー運賃の約8割を目安とすることとされています。



- ・タクシー運賃の約8割はあくまで「目安」であり、上限を示しているものではありませんので、営利を目的としていると認められない実費の範囲であれば、タクシー運賃の約8割を超えて設定することも可能です。

(4) 交通事業者との連携

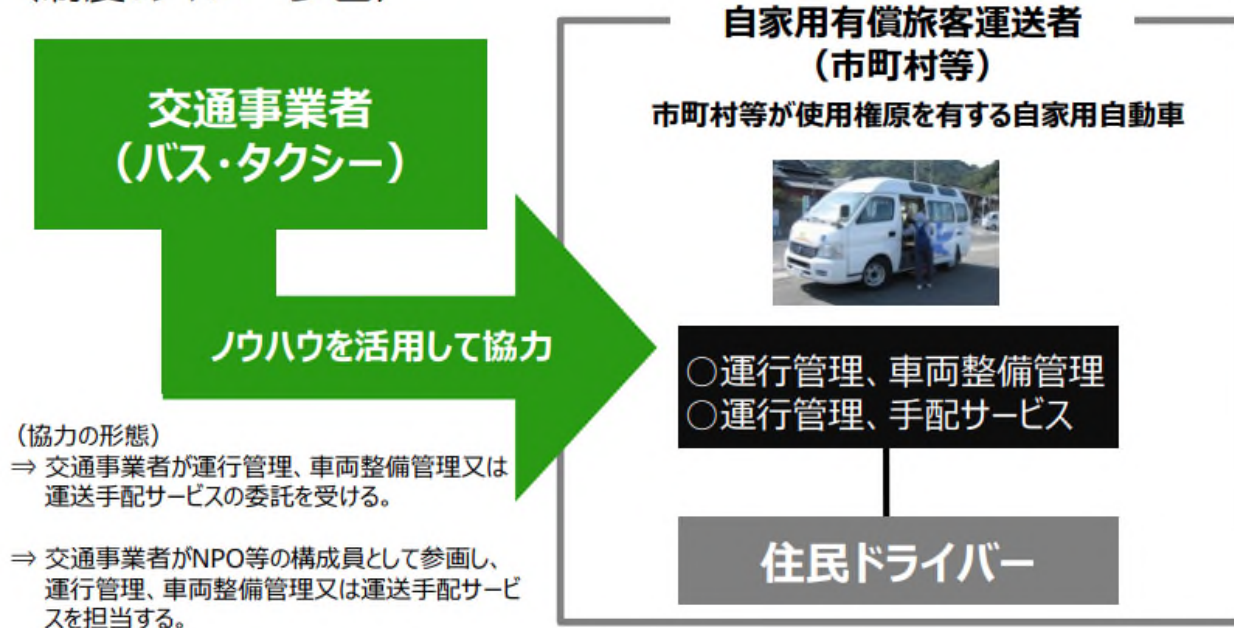
持続可能な移動手段の確保のため、輸送の安全確保にノウハウのあるバス・タクシー事業者の協力を得ることも検討しましょう。

事業者協力型自家用有償旅客運送

道路運送法の改正により、令和2年11月から、運行管理や車両の整備管理について一般旅客自動車運送事業者（バス・タクシー事業者）が協力する「事業者協力型自家用有償旅客運送制度」が創設されました。

持続可能な移動手段確保のため、輸送の安全確保にノウハウのあるバス・タクシー事業者の協力を得て自家用有償旅客運送を導入することも検討しましょう。

(制度のイメージ図)



資料：自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）ハンドブック
（国土交通省物流・自動車局旅客課）

●制度概要

制度の ねらい	(利用者) ・バス・タクシー事業者が、運行管理、車両整備管理又は運送手配サービスに協力することで、より安心、安全なサービスを受けることが可能となります。 (運送主体) ・運行管理等に関する業務負担の軽減や運行ノウハウの活用を図ることが可能となります。 (バス・タクシー事業者) ・委託費の確保等による収入面での向上が期待できます。
「協力」の 方法	・事業者協力型自家用有償旅客運送でバス・タクシー事業者が協力する事項は、運行管理、車両整備管理又は運送手配サービスです。 ・運送主体から委託を受ける等により、実際に、協力するバス・タクシー事業者の運行管理者等が、運行管理の責任者、整備管理の責任者として選任され、業務を行う必要があります。



事業者協力型自家用有償旅客運送の事例：山吉田ふれあい交通(新城市)

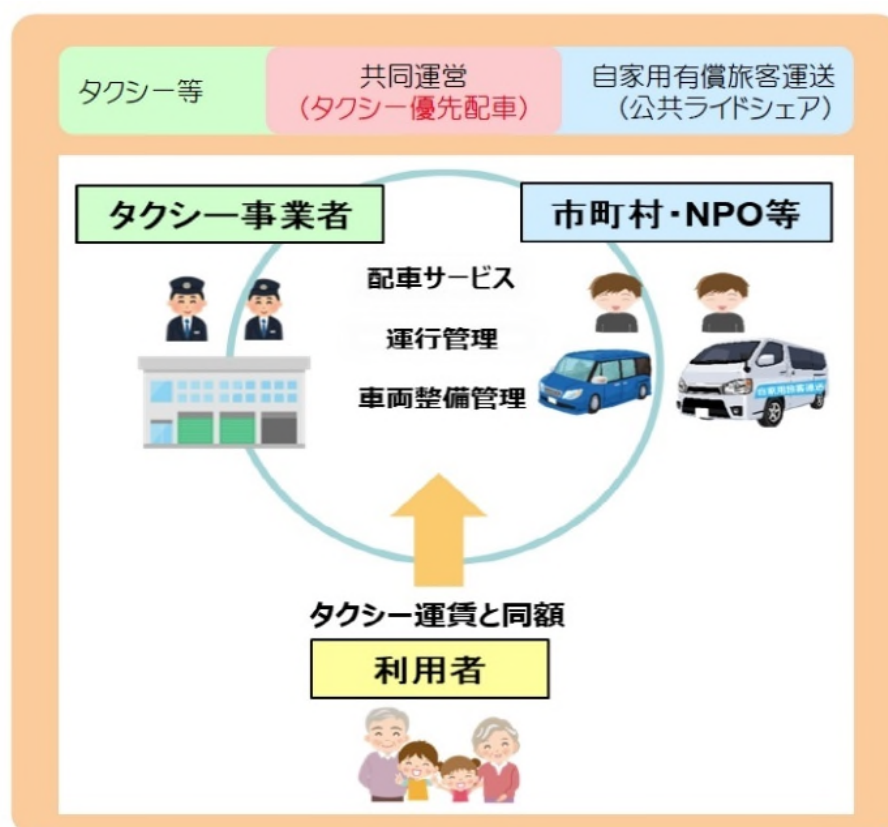
山吉田地区では、市内中心部から離れた地域で公共交通が利用しづらく、自家用車が手放せない状況でした。少子高齢化が進む中、将来的に地域で安心して暮らし続けることへの不安に対し、地域の力で持続可能なおでかけ環境をつくろうという機運が高まり、山吉田ふれあい交通運営協議会を立ち上げ、地域住民自らが安全に運行できるよう、事業者協力型の交通空白地有償運送を実現しました。(地域住民による事業者協力型自家用有償旅客運送は全国初)

本市では、導入のプロセスや運行方法などを参考とするため、令和6年度に愛知県タクシー協会岡崎支部や地域内交通を導入している地域の代表者などと共に視察を実施しました。

登録種別	交通空白地有償運送(事業者協力型自家用有償旅客運送)
運行計画の概要	デマンド乗合方式(予約制区域運行) ※乗降場所のどちらかが必ず鳳来南部地域自治区内であること ※地区外の乗降場所はタクシー事業者と調整された場所に限定
運行日時	平日:午前7時～午後6時 土休日:午前8時～午後5時 ※12月29日～1月3日は運休
運行事業者	山吉田ふれあい交通運営協議会
車両	普通自動車4台(自家用車2台、持込車両2台)
運送対価	地区内は300円、地区外は600円～1,200円 ※小学生は半額、未就学児は無料
運転者	運転者を毎日2名以上確保 勤務時間帯:午前7時～午後6時のうち実働時間 ※R7.4 現在、国土交通省認定講習終了者24名、 第二種運転免許保持者1名
事務員	予約受付、配車、会計事務等 勤務時間帯:午前7時～午後6時のうち実働時間 ※予約受付時間帯は携帯電話を保持。運行管理者への報告書類等の作成及び連絡は事務所で行う。
予約受付	電話
運行管理・点呼及び車両整備管理	豊鉄タクシー(株)との運行管理業務委託契約。 事務所内のタブレットを用いて、遠隔点呼を行う。 (健康状態、アルコールチェック、運行内容、安全確認等)
保険	自家用車は、任意保険に加入 持ち込み車両は、移動支援サービス専用自動車保険に加入

タクシーとの共同運営

タクシーサービスの補完として公共ライドシェア(自家用有償旅客運送)を活用するため、タクシー事業者と市町村・NPO等との共同運営(タクシーサービスと公共ライドシェア(自家用有償旅客運送)サービスとの一体的な提供)が可能です。



タクシーと公共ライドシェア(自家用有償旅客運送)の一体的な配車サービスを導入し、タクシーの配車ができない場合に、自家用有償旅客運送を配車する仕組みを構築。

共同運営を実施する場合には、利用者が支払う額はタクシー運賃と同額とした上で、うち約8割(実費相当額)は市町村・NPO等が収受し、約2割は地域公共交通の確保改善に活用。

(5) 交通空白地有償運送の登録要件

「交通空白地有償運送」を実施する際には、交通空白地有償運送を実施する者が運行計画を策定し、法定協議会である地域公共交通会議での協議が調った後、道路運送法に基づき当該地域を管轄している運輸支局への「登録」が必要です。なお、登録を得るには、次の登録要件を満たす必要があります。

交通空白

- ・ 内容は「(2) 交通空白とは」のとおり

運行形態

- ・ 地域の移動ニーズや、実施する自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）の種類に応じて、運行する「路線」又は「区域」を定める必要があります。
- ・ 国の通達では、区域内運行の場合には、発地（乗車場所）又は着地（降車場所）のいずれかが運送区域内であればよいとされていますが、詳細については地域公共交通会議での了承が必要です。

☞「運行形態」の種類は「本編」15ページ参照

使用する自動車

- ・ 自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）に使用する自動車は、運送主体がその自家用自動車の使用権原を有していることが必要です。
- ・ ボランティア個人や地元企業等が車検証上の使用者となっている自動車を、変更登録手続きをせずに自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）に持ち込んで使用することが可能です。
- ・ 持ち込んだ自動車については、自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）を実施する間は、運送主体がその自動車の使用権原を有していることが必要のため、自動車の使用者との使用承諾書等を交わすこととなります。

運行管理の体制

- ・ 自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）を行う場合には、運行管理の責任者を選任する必要があります。

●運行管理の責任者の選任

- ・ 次のア又はイに該当する場合には、事務所ごとに、以下に掲げる a.～ c. のうち、いずれかの要件を満たす運行管理の責任者を選任します。

ア 乗車定員11人以上の自動車（1台以上）の運行管理を行う事務所である場合

イ 乗車定員11人未満の自動車（5台以上）の運行管理を行う事務所である場合

a. 運行管理者資格者証の交付を受けている者

b. 運行管理者試験の受験資格を有する者

（旅客自動車運送事業運輸規則48条の12）

※運行管理者基礎講習を受講した者等

c. 安全運転管理者の要件を備える者

（道路交通法施行規則9条の9第1項）

- ・ 運行管理の責任者は、20台ごとに1人選任する必要があります。

（運行管理者の資格を有する者を選任する場合は40台ごとに1人を選任。）

- ・ 事業者協力型自家用有償旅客運送を行う場合は、当該協力事業者の運行管理者を運行管理の責任者として選任する必要があります。

●安全な運転のための確認について

- ・ 運行管理の責任者は、乗務しようとする運転者に対して、疾病、疲労、飲酒その他の理由により安全な運転をすることができないおそれの有無を確認し、運行の安全を確保するために必要な指示を与え、運転者ごとに確認を行った旨及び指示の内容を記録します。

運転者に対する確認や指示は原則として対面で行います。ただし、地域公共交通会議で対面での確認が困難であると認められた場合は、遠隔地で確認を行うことができます。その場合、映像・音声・データ等により可能な限り対面に近い方法で、運転者の疾病、疲労、飲酒の状況について確認を行う必要があります。

整備管理の体制

- ・ 自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）を行う場合には、整備管理の責任者を選任することが必要となります。
- ・ 乗車定員11人以上の自動車（1台以上）の運行管理を行う事務所は、道路運送車両法施行規則31条の4に定める整備管理者の資格を満たす整備管理の責任者を選任します。
- ・ 事業者協力型自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）を行う場合、当該協力事業者において、整備管理の責任者を選任することが必要な場合があります。

運転者の資格要件

- ・ 自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）を行う場合には、資格要件を満たした運転者を確保する必要があります。

●交通空白地有償旅客運送の運転者の要件

- ・ 「第2種運転免許保有」又は「第1種運転免許保有＋交通空白地有償運送等運転者講習の受講」が必要です。

※交通空白地有償運送等運転者講習の実施機関は国土交通省HPに掲載されています。

(<https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha tk3 000012.html>)

旅客から収受する対価

- ・ 旅客の運送に要する燃料費や人件費、保険料等、「実費の範囲内」の収受が認められています。
- ・ 区域を定めて行う自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）の対価は、近隣のタクシー運賃の約8割を目安とするとされています。
- ・ 旅客から収受する対価の設定方法は、次のように定められています。
 - a. 距離制（例）1km〇円
 - b. 時間制（例）10分〇円
 - c. 定額制（例）1回〇円

4. 無償運送（道路運送法の「許可・登録を要しない運送」）とは

(1) 「許可・登録を要しない運送」を始める前に

有償での運送サービスの利用が難しい場合、地域の移動ニーズに対応するためには、ボランティアや地域の助け合いといった活動の力を借りて、地域の足を確保することも考えられます。

こうした無償で（何ら対価を得ずに）旅客を輸送する形態については、道路運送法の適用外となります。しかし、他の公共交通事業者と連携することで、より良い地域内交通となることが期待されます。

まずは市に相談を

- ・導入を検討する際には、まずは市にご相談ください。交通事業者への相談のお手伝いや情報共有、他の地域での事例の紹介、検討している事例が道路運送法上の許可・登録が必要かなどについて対応します。

既存公共交通を補完するものにしましょう

- ・「許可・登録を要しない運送」も地域内交通のひとつの手法です。
「他の地域内交通同様に交通手段ごとの役割を認識し、公共交通を補完するものとすることが重要です。」

安全確保の対策を

- ・道路運送法が定める運送の安全や利用者保護の措置は義務付けられていないものの、安全の確保に関する措置は必要です。万一、事故になってしまった場合に備えて、自家用車を運送の用に供する場合に適用される任意保険の加入について検討することも有効です。



共助交通における自動車保険

公共ライドシェアや無償運送など、共助交通としての移動支援を運転手の車両を使用して活動している時に交通事故が発生すると自身が加入する自動車保険を使用する必要があり、ドライバー確保のうえでの課題の一つとなっていました。

国土交通省の「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」においても、高齢者の移動ニーズに対応した輸送環境の整備のため、「移動支援サービス提供団体が、サービス提供中の事故に備えて手配できる保険」の必要性が議論されてきました。

こうした課題に対応するため、移動支援サービス専用の自動車保険が損害保険会社から提供されています。

(2) 「許可・登録を要しない運送」の事例

無償運送

無償運送については、道路運送法による規制がありません。

また、無償運送のため運送を行うことができる範囲に制限はありません。

●支払いが可能な範囲

謝金の支払い	・ ボランティアや共助に対するお礼の気持ち
実費の請求・支払い	・ ガソリン代等の燃料費 ・ 有料道路使用料 ・ 駐車場代 ・ 移動サービス専用保険料 ・ 運送を行うために発生した車両借料

地縁団体が行う運送サービス

町内会や社会福祉協議会等の地縁団体の活動として会員が負担する会費で行う運送サービスの場合には許可等は不要です。

●可能な行為

- ・ 会費で車両を調達すること
- ・ 会費から当該サービスを提供するための運転者に報酬を支払うこと
(報酬の範囲についてはあらかじめ市にご相談ください。)
- ・ 運送サービスの利用の有無に応じて会費に差を設けること
(ただし、差額が実費の範囲内である場合に限る。)

参考資料

- ・ 自家用有償旅客運送に関する通達について（国土交通省HP）

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000044.html



- ・ 地域交通における「担い手」「移動の足」不足への対応方策のカタログ
（国土交通省 令和6年10月改訂）

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001840389.pdf>



- ・ 高齢者の移動手段を確保するためのパンフレット

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001880928.pdf>



- ・ みんなでつくる 地域の交通（岡崎市HP）

<https://www.city.okazaki.lg.jp/1100/1184/1173/p041136.html>



