

# 介護施設送迎サービスは地域モビリティの 持続可能性に貢献できるか？

大藤 武彦<sup>1</sup>・小澤 友記子<sup>2</sup>・柳原 崇男<sup>3</sup>・三星 昭宏<sup>4</sup>

<sup>1</sup>正会員 株式会社交通システム研究所 (〒532-0011 大阪市淀川区西中島7丁目1-20)  
E-mail: daito@tss-lab.com

<sup>2</sup>正会員 株式会社交通システム研究所 (〒532-0011 大阪市淀川区西中島7丁目1-20)  
E-mail: ozawa@tss-lab.com

<sup>3</sup>正会員 近畿大学准教授 理工学部 (〒532-0011 大阪府東大阪市小若江3-4-1)  
E-mail: tyanaohara@civileng.kindai.ac.jp

<sup>4</sup>正会員 近畿大学名誉教授 (〒694-1111 大阪市和泉市光明台3-24-9)  
E-mail: a-inter@joy.hi-ho.ne.jp

近年、路線バスその他の既存公共交通サービスの維持が非常に困難な状況になり、地域公共団体が中心となって、福祉輸送や施設送迎等地域の輸送資源を総動員して輸送サービスの維持を図る取り組みが進められている。一方で、介護施設送迎サービスも多くの問題を有しており、地域公共交通体系への統合には課題も多い。

本研究では、介護施設の送迎サービスの実態を踏まえて、送迎サービスの地域モビリティへの持続可能性の向上をめざして、送迎の需要、通所施設等の供給側の現状と意志、そして地域公共交通サービスの課題を踏まえて、介護施設送迎サービスの地域モビリティの持続可能性及び統合に向けた課題への見通しを考察する。

**Key Words:** *elderly mobility, ride service, regional public transport, sustainability of local mobility*

## 1. はじめに

### (1) 背景と目的

近年、路線バスその他の既存公共交通サービスの維持が非常に困難な状況になり、地域公共団体が中心となって、福祉輸送や施設送迎等地域の輸送資源を総動員し、地域自らがデザインする地域の輸送サービスの維持・確保を図る取り組みが進められている。

一方で、送迎サービス等も多くの問題を有しており、地域公共交通体系への統合には課題も多い。特に、介護保険制度が定着し、サービス利用者が増加していく中で、人手不足の中でのサービス確保に向けた医療・介護などの分野における生産性向上を図るために、ICT化や介護報酬の改定が大きな課題として指摘されるとともに<sup>2</sup>、送迎サービスについても、業務の負担軽減や運転手などの人材確保、そして安全運行への取り組みも求められている<sup>3</sup>。

このような状況の中で、わが国でも高齢者・障がい者

の移動・外出支援において、福祉・交通の両面からアプローチする福祉事業者の車両共同利用による送迎の共同利用といった取り組みも始まっており<sup>4</sup>、取り組みの広がりが期待されている。

本研究は、介護施設送迎サービスが地域モビリティ機能向上と持続可能性に貢献できるかどうかを事前検証し、介護施設送迎サービスの地域モビリティサービス水準を向上させ、持続可能性を高めることによって、地域住民の幸せなくらしを支援することを目的とする。

このために、介護施設の送迎サービスの実態に基づく問題点を踏まえて、地域モビリティの向上に向けた事業者の意識と態度変容の可能性を分析し、利用者要求、法制度などによる支援に関する検討を行って、送迎サービスの地域モビリティサービスとしての持続可能性の向上をめざして、統合に向けた見通しを考察する。

### (2) 研究の概要

多様な地域公共交通や高齢者のモビリティ確保の取り

組み実態については、これまでに多くの調査研究の積み重ねがあり、国土交通省をはじめ地方運輸局でも地域公共交通の導入に関する指針や手引きを策定して、コミュニティバスや乗合タクシー、そして自家用有償運送等の地域公共交通サービスの取り組みが進められている<sup>3,9)</sup>。また、許可又は登録を要しない運送として、施設送迎を活用した住民利用や自家用車を利用した住民主体の移動サービスについても、全国各地で多くの取り組みが報告され、ケーススタディを通じた課題抽出の研究などがあるものの、断片的な研究にとどまっている<sup>7,8)</sup>。

一方、介護サービス施設・事業所調査といった介護サービスの提供体制や提供内容などの実態、介護保険サービスの受給者数や給付などの事業の現状やあり方については全国的な基礎調査が実施されている<sup>9,10)</sup>。しかしながら、介護施設における送迎に係る資源や送迎の現状、送迎業務の問題点などの送迎の実態を把握、分析を行った調査研究はない。そこで、筆者らは、大阪府の通所系介護福祉施設を対象として、送迎の現状、送迎計画作成や運用業務の実態と問題点などを把握するための調査を実施した<sup>3)</sup>。

本研究では、まず、地域公共交通と介護施設送迎サービスを対象として、需要と供給サービスの実態に基づく

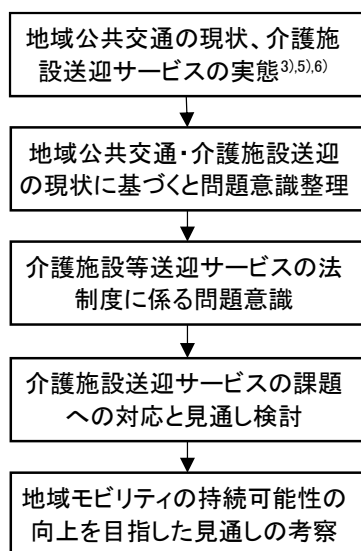


図-1 研究の全体構成

表-1 大阪府の通所介護施設アンケート調査の概要

項目	概要
調査主体	近畿大学工学部、(株)交通システム研究所
被験者	大阪府内の全通所介護施設及び地域密着型通所介護施設
調査方法	WEBアンケート(不能な場合はEXCEL調査票)
調査時期	2022年2月中旬～3月上旬
配布数	3,053事業所
回収数	429事業所(有効回答率:14.1%)

問題点を整理する。なかでも、介護施設送迎実態調査に基づいて、送迎の実態とともに、送迎計画作成や送迎運行業務の問題意識を整理する。また、地域公共交通及び介護施設送迎サービスに係る法制度に着目して、その問題点を整理する。これらの問題点に基づく要因分析を通して課題を整理し、課題への対応方法を検討して、送迎サービスの地域モビリティサービスとしての持続可能性の向上をめざして、統合に向けた見直しを考察する。

これらの検討の構成を図1に示す。

なお、介護施設送迎サービスの実態と問題点などの基礎データは、筆者らが実施した「大阪府の通所介護施設アンケート調査(以降、「アンケート調査」と称する。)」に基づくものである(表-1)。

## 2. 地域公共交通と介護施設送迎サービスの現状と問題意識

### (1) 地域公共交通サービスの現状

我が国における地域公共交通は重大な危機にあることは論を待たない<sup>11),12)</sup>。

我が国の旅客輸送量は、リーマンショックが発生した2008年には減少に転じて、2011年度からは再び漸増傾向にあったが、2019年度からは新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少した。

新型コロナウイルス感染症の影響が長期化する中で、市民の意識や行動様式にも変化が起きている。例えばテレワークの普及により通勤交通はコロナ前より低調な状況が継続している一方で、通信販売の利用拡大により宅配便などの取扱いは増加している。

このような状況の中で、地域公共交通は大きな影響を受け続けており、路線バスの輸送人員はいまだにコロナ禍前の8割程度の水準にあり、タクシー輸送人員はさらに減少しているなど、まさに重大な危機に面している。

### (2) 介護施設送迎サービスの現状と問題点

#### (a) 恒常化する職員・運転手不足

介護施設における経営と人材不足は深刻な状況であると言われている<sup>13),14)</sup>。

近年は介護保険を利用する認定者数が増加しており、令和元年末現在で669万人、この20年間で約2.6倍となっている。これに伴い、介護保険に係る給付費・事業費も増加の一途をたどっており、給付と負担の見直しなどによる社会保障の持続可能性の確保に向けた議論も始まっている。

そのような中で、介護の現場で事業を支える人材も不足している。アンケート調査でも、運転者不足を訴える事業所が30%に達し、送迎計画を策定・管理する職員が不足しているとする事業所も16%に達しているのが実態

である(図-2)。このため、送迎業務に係る負担感についても、28%の事業所が負担を感じており、何らかの対策を講じたいと考えている(図-3)。

### (b) 安全運行管理

通所施設送迎業務の安全確保・向上に向けた安全運行管理の状況は深刻である。

アンケート調査によると、安全運転管理者を選任している事業所は全体の26%に過ぎない(図4)。“定める予定”とする事業所を含めても50%に達していない。また、各施設で実施する安全運転のための取り組みについても、「毎日の業務の初めに安全チェックをしている」とする事業所が35%であり、そのほかの取り組みを実施している事業所も非常に少なく、安全確保のための取り組みとしては十分でない事業所があまりに多いと言わざるを得ない。利用者を輸送する業務の初めに安全運転のためのチェックをするといった管理は、極めて基本的な取り組みであり、これがなされていないということは大きな問題として指摘される。

### (c) 遅れている ICT, DX 化

大阪府における通所介護施設アンケート調査は、WEB アンケート調査により実施したが、調査サイトへのアクセス方法に関するお問い合わせを多くいただいた。

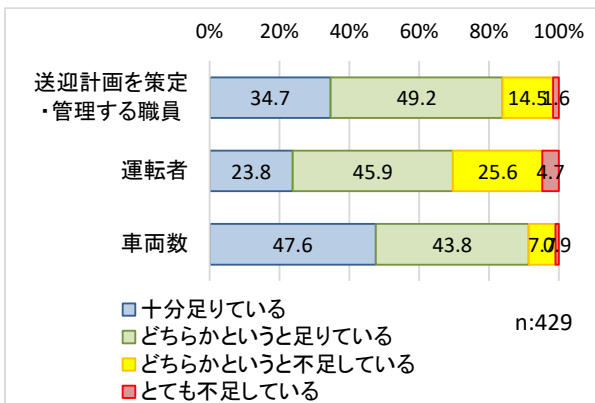


図-2 通所介護施設における送迎業務の資源の過不足状況<sup>3)</sup>

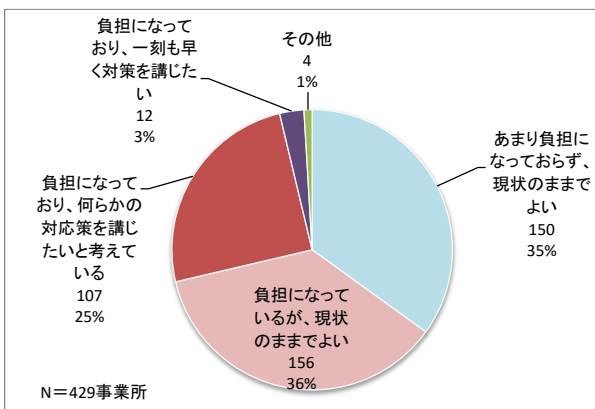


図-3 通所介護施設における送迎業務の負担感<sup>3)</sup>

問い合わせ対応で、事業所担当者いくつかの質問をしている中で、なかなか説明が伝わらないといった場合も発生した。これらは、一様に”パソコンの事やインターネットの基礎的スキルがほとんどないことが原因であった。

このような状況を背景として、現状の問題点を改革していく必要があるが、現時点では、“送迎業務の負担はあるが現状のままでよい”とする事業所も約3分の1程度存在していること、後述する送迎業務を支援するシステムの導入意向をお聞きした結果も、肯定的にとらえた事業所はせいぜい20%にとどまっており、新たな技術、ICT・DX化に係る問題は大きいと思われる。

## 3. 介護施設等送迎に係る法制度面の問題意識

### (1) 介護施設等送迎の地域公共交通サービスとしての期待

昨今の路線バス等の地域公共交通サービスの需要の縮小や経営の悪化、運転者不足の深刻化等によって、地域における公共交通の維持・確保が困難となっているなかで、高齢者の運転免許の返納が年々増加するなど、自ら

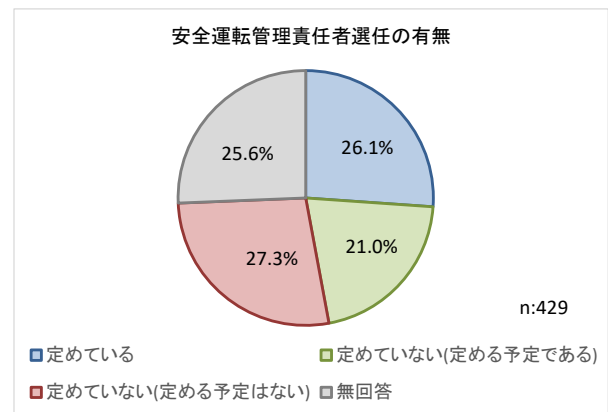


図-4 通所介護施設における安全運転管理者選任の有無<sup>3)</sup>

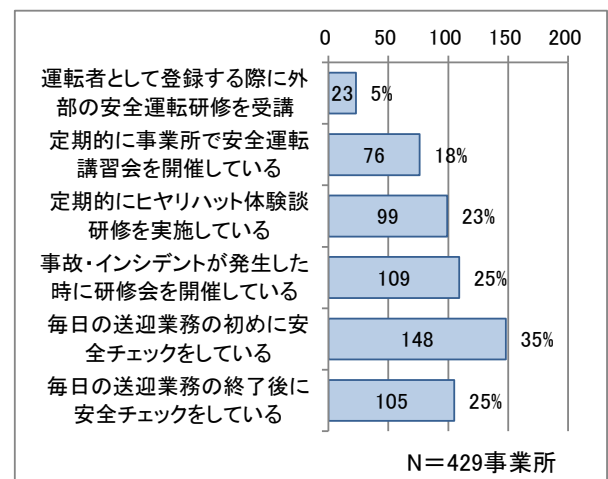


図-5 通所介護施設で実施する安全運転研修<sup>3)</sup>

が運転しない又はできない住民の移動手段を確保することがますます重要となっている。

このような状況を踏まえて、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され(2020年11月)、原則として全ての地方公共団体において地域交通に関するマスタープランとなる「地域公共交通計画」を策定し、とくに地域の輸送資源を総動員して地域住民の移動を支える取り組みを促すこととしている。

また、「第2次交通政策基本計画(2022年5月閣議決定)」においても、その基本方針の一つとして「誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保」を掲げ、地域の実状に応じて、自家用有償旅客運送、スクールバス”福祉輸送”等の地域の輸送資源を総動員するとともに、既存の公共交通機関との連携を促進することで利便性の向上と経営の効率化を図る”こととしている。

このように、介護施設送迎サービスは、地域公共交通計画の中で自家用有償旅客運送やスクールバス、事業所等通勤バス等の送迎サービスと併せて地域住民の移動を支えるサービスとして期待されている。

介護施設送迎サービスは、お迎え時間帯は午前8時ころ、お送り時間帯は16時～17時に集中しており、お迎え所要時間中央値が44分、お送り所要時間中央値が40分であることを勘案すると、昼間の相当程度の時間帯で

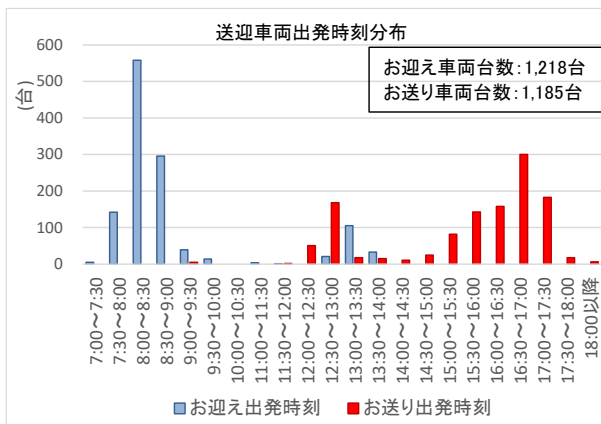


図-6 通所介護施設送迎出発時刻分布<sup>3)</sup>

表-2 大阪府の通所介護事業所・福祉有償運送事業・タクシー事業所の保有車両数

事業種別	事業所数	車両数	対タクシー車両数比
通所介護事業*1)	3,053	10,075	0.523
福祉有償運送*2)	173	995	0.052
タクシー*3)	222	19,278	1.000

\*1). 大阪府調べ、令和2年度

\*2). 大阪府調べ、令和3年8月、福祉有償運送事業所データ

\*3). 国土交通省調べ、2020年、法人タクシー、福祉輸送限定車両数、個人タクシーを含む。

は送迎車両が空車となっており、この時間帯での送迎サービス供給可能量としては相当程度のポテンシャルを有している。

さらに、大阪府における通所介護施設が有する車両数は約1万台であり、タクシー車両数約1.9万台の過半に相当しており、車両供給数としては相当の規模であることからしても、地域の移動支援に供する資源としては有用であると考えられる。

しかし、送迎業務負担軽減や合理化を図ることを目的とした「送迎支援システム」について、支援の内容などを説明して導入の意思をお聞きしたところ、積極的に導入してもよいとする事業所はせいぜい約2割程度にとどまった(図-7)。わからないという回答も46%と多いが、導入にネガティブな回答をした事業所が34%とポジティブな事業所の割合を上回っていることから、必ずしも単純にこういった支援システムを導入すればよいということでもないことを示している。

## (2) 介護施設等送迎の法的位置付け

介護輸送、なかでも通所などの施設介護事業に係る法的取り扱いについては、国土交通省と厚生労働省の間で、「自家輸送」であるという整理が明確に示されて通達が発行されている<sup>15)</sup>。

そのうえで、輸送の安全の確保・向上の観点から、運行管理体制の確保、道路運送法の許可を受けた旅客自動車運送事業者への送迎輸送の外部委託などを促進としている。この場合、当該送迎輸送に対して介護事業で市町村が送迎加算の範囲内の額(利用者負担分を含む)を給付する場合には、当分の間「自家輸送」として取り扱うこととしている。

すなわち、通所介護施設が実施する送迎サービスは、「自家輸送」であるため道路交通法の規制が及ぶ範囲ではないため、自主的に安全確保のための運行管理体制を確保する必要がある。また、この措置は当分の間であり、原則として道路運送法の許可を受けた旅客自動車運送事業者が実施すべきものであると理解される。

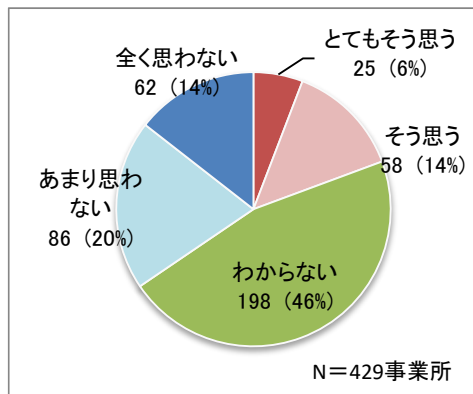


図-7 送迎業務を支援するシステム導入の意思

### (3) 介護施設等送迎の法制度に係る問題意識

#### (a) 安全の確保・向上の観点に基づく問題

介護施設等送迎サービスは「自家輸送」であるため、道路交通法に基づく安全の確保・向上に係る規制は及ばないため、事業者が自主的に運行管理体制の確保などの対策を講じて安全な運行に努める必要がある。

安全運転管理については、道路交通法に基づく安全運転管理者制度が定着している。安全運転管理者制度では、“一定数以上の自動車を使用する自動車の使用者は、自動車使用の本拠(事業所等)ごとに、自動車の安全な運転に必要な業務を行うものとして安全運転管理者の選任を行わなければならない”という義務を課して、安全運転確保に努めなければならない。ただし、安全運転管理者の選任を必要とする自動車の台数は、「乗車定員が11人以上の自動車：1台以上、その他の自動車：5台以上」という規模要件が定められている。

このため、大阪府通所介護施設アンケート調査によると、安全運転管理者を定めている事業所の割合は26%にとどまっており、設定する意思のある事業所を含めても半数に達しないという状況である(前記図4)。この理由は、保有する自動車台数が少ない事業所が多いためであり(通所介護施設の平均保有台数は3.3台：前記表-2)、道路運送法、道路交通法のいずれの安全確保に係る制度も適用されないという問題に起因するものと考えられる。

#### (b) 輸送の対価を得る送迎サービスとしての事業と道路運送法との矛盾

通所介護施設における送迎サービスは、「自家輸送」である。このため、道路運送法では、許可または登録を要しない運送として位置付け、それが有償である場合には、①利用者からの給付が「好意に対する任意の謝礼」と認められる場合、②利用者からの給付が金銭的な価値の換算が困難な財物や流通性の乏しい財物などによりなされる場合、③当該運送行為が行われない場合には発生しないことが明らかな費用であって、客観的、一義的に金銭的な水準を特定できるものを負担する場合、④市町村が公費で負担するなど利用者は対価を負担しておらず、反対給付が特定されない場合などといった考え方の範囲が例示されている<sup>19)</sup>。

しかしながら、通所介護施設送迎では、介護保険制度において“通常の自宅から施設への送迎”の対価を報酬として受け取っており、実質的には“有償サービス”であると言ってよいと思われる(基本報酬に送迎に関わる業務も含まれている)。報酬額も、1回の送迎に対して47単位(約500円)であり、やはり実質的な送迎に対する対価に相当するであろう。

これは、道路交通法の“自家用自動車は、原則として有償の運送の用に供してはならない”という趣旨からすると矛盾するものとなっている。

#### (c) 旅客自動車運送事業者が介護施設送迎サービスを実施することの限界

国土交通省・厚生労働省通達では<sup>19)</sup>、介護施設における送迎輸送については、自家輸送であることを明確化するとともに、輸送安全の向上の観点から、運行管理体制の確保、送迎輸送の外部委託化等を促進することとしており、原則として“交通事業者”が実施することを原則としている。

この場合は、送迎サービスにおいて“介護支援”が必要な場合は、運転者がこれを担当することが必要となるため、運転手に介護スキルの習得を要求するか、別途介助者を同乗させるといった対応が必要となり、交通事業者への負担が増加することとなる。このため、介護保険制度における報酬の範囲で運転者への業務負担を追加することは、事業の持続可能性という視点での問題が発生する可能性が指摘される。

また、通所介護施設事業者からのヒアリングからは、「送迎業務時に利用者や家族との情報交換やコミュニケーションを図ることが重要である」、「送迎時の特定の介助者が同行する必要がある場合もある」、「送迎時の乗車拒否や急変時対応には外部委託運転手では対応が心配」といった介護業務の品質の低下や支援機会の喪失につながるなどの懸念が表明されている<sup>3)</sup>。

## 4. 送迎業務の負担と改善に向けた課題の分析

### (1) 分析の概要

通所介護施設のアンケート調査結果からは、送迎時間帯以外の昼間時間帯における供給可能性が相当程度のポテンシャルを有しているものの、恒常化する職員と運転者不足、安全運行管理、遅れているICT、DX化等を背景として、送迎業務の負担感が大きく、合理化に向けた取り組み意欲もそれほどには大きくないため、送迎サービスの地域モビリティサービスとしての持続可能性は必ずしも楽観的ではないことが容易に推測される。

このため、アンケート調査結果をもとに、送迎業務の負担感と、送迎業務の負担を改善することが期待される送迎支援システム導入意思を形成する要因を明らかにすることを考える。

分析は、「送迎業務が負担となっているか否か」、「送迎支援システムを導入する意思があるか否か」を目的変数として、ロジスティック回帰分析を行う(式1)。

説明変数は、アンケート調査から得られる施設の属性や、運営状況を説明変数とする。

$$Y = 1 / (1 + \exp[-(b_1x_1 + b_2x_2 \cdots b_ix_i + b_0)]) \quad (1)$$

ここに、

Y：目的変数(送迎業務が負担となっているか否か、送

迎支援システムを導入する意思があるか否か)

$x_i$  : 説明変数

$b_i$  : 回帰係数

なお、表-3 説明変数中の「送迎業務の負担」は、「送迎業務が負担となっているか否か」の分析には適用しない。

## (2) 送迎業務の負担要因の分析

「送迎業務が負担となっているか否か」のモデル分析結果を表-4 に示す。

まず、管理職員や運転者の不足といった人材の問題の影響が大きいことが指摘される。

次に、介護福祉事業以外の事業を実施しているという事業の多角化、急な変更の発生頻度が大きいことも挙げられ、送迎業務を支援する取り組みの必要性は高いと考えられる。

## (3) 負担軽減に向けた取り組みの可能性分析

「送迎支援システムを導入する意思があるか否か」のモデル分析結果を表-5 に示す。

送迎業務の負担感と比較すると、人材不足の影響において管理職員不足が選択されていないこと、送迎計画作成のための職員の存在がマイナスになっていることが特筆され、運転者不足と安全運転管理者が設定されないといった“運行”の問題のみが影響することとなっていることが指摘される。

他事業の実施も影響しないため、事業には相当程度の余裕が生じることが示唆されている。

表-3 説明変数

sq	説明変数	データ概要
1	送迎業務の負担	1.負担になっている、0.負担になっていない
2	延べ利用者数/月	人/月
3	他事業実施有無	1.他事業実施、0.他事業実施していない
4	送迎人数	(お迎え+お送り)人/日
5	送迎委託有無	1.当施設運行、0.委託
6	送迎走行距離	km/月
7	送迎ガソリン消費量	?/月
8	送迎ガソリン代	千円/月
9	送迎業務困難性	1.困難、0.困難ではない
10	送迎計画作成職員種別	1.常勤、0.非常勤
11	送迎計画作成職員数	人
12	急な送迎計画変更の発生頻度	1.週2回以上発生、0.週1回以下
13	管理職員充足状況	1.不足、0.足りている
14	運転者充足状況	1.不足、0.足りている
15	車両数充足状況	1.不足、0.足りている
16	安全運転管理者設置有無	1.責任者を設定(予定含む)、0.定めていない

## 5. 地域モビリティの持続可能性の向上を目指した見通しの考察

地域公共交通サービスの現状とアンケート調査結果に基づく通所介護施設送迎サービスの現状把握からは、通所介護施設送迎サービスの昼間における送迎以外の輸送ポテンシャルは大きく、地域の移動支援拡充に向けて大きな期待が持てることを確認した。しかし、現状の送迎業務実態からは、その負担も非常に大きく、合理化に向けた取り組み意欲もそれほどには大きくないため、現状のままでは地域モビリティサービスへの貢献はままならないことも示唆された。

ここで、送迎業務を支援するためのシステムについては、既に開発されて実用に供しており、今後はさらに有用な支援が可能であることは十分に見通される。したがって、現在はあまり積極的ではない通所介護施設への導入を支援することで、送迎負担については大きく軽減されるものと考えられる。

一方で、送迎業務の負担において人材の問題が非常に大きいこと、送迎支援システム導入に伴い、人材不足の問題が運転者不足と安全運行管理に絞られ、事業には相当程度の余裕が生じるであろうことも示唆されている。

安全運行管理に係る問題は深刻である。通所介護施設

表-4 「送迎業務が負担となっているか否か」の分析結果

説明変数	b	標準誤差	Wald	有意確率
延べ利用者数/月	-4E-05	0.001	0.003	0.953
他事業実施有無	1.105	0.483	5.222	0.022
送迎計画作成職員数	0.405	0.186	4.731	0.030
急な変更の発生頻度	0.703	0.600	1.375	0.241
管理職員充足状況	0.532	0.822	0.418	0.518
運転者充足状況	2.991	0.798	14.048	0.000
安全運転管理者有無	0.612	0.453	1.825	0.177
定数	<b>-1.753</b>	0.562	9.731	0.002
n:144 自由度:1				

表-5 送迎支援システムを導入する意思があるか否かの分析結果

説明変数	b	標準誤差	Wald	有意確率
送迎業務の負担	0.609	0.542	1.263	0.261
他事業実施有無	<b>-0.634</b>	0.473	1.799	0.180
送迎業務困難	0.530	0.512	1.072	0.301
送迎計画作成職員種別	<b>-2.260</b>	1.015	4.960	0.026
運転者充足状況	1.079	0.489	4.878	0.027
車両数充足状況	0.368	0.739	0.248	0.619
安全運転管理者有無	1.046	0.512	4.168	0.041
定数	<b>-0.301</b>	1.034	0.085	0.771
n:143 自由度:1				

送迎の規模が小さい事業所が多く、安全運転管理者を設定している事業者は 26%にとどまっている事実は驚きである。送迎車両が 5 台未満の事業所は道路交通法上設置義務はないとはいえ、送迎に係る給付を受けて利用者を輸送していることからすると、放置することは大きな問題である。関係機関は、速やかに介護施設の送迎業務における安全運行管理の法制度面の対応を検討することが望まれる。

## 6. 今後の課題

本研究は、主として介護施設における送迎業務に着目して、その現状と問題点を踏まえて地域モビリティサービスとしての持続可能性の向上をめざした見通しを考察した。今後は、関係主体が通所介護施設に働きかけて実際のフィールドでの取り組みを進めていくことが望まれる。

この場合、安全運行管理という側面での関係機関の対応検討も喫緊の課題である。

また、本研究では、介護施設送迎サービスの地域モビリティの向上を目指した検討が主であったが、逆に交通事業者が介護施設送迎サービスに参入するというアプローチも有力な方策である。国土交通省・厚生労働省通達でも、介護施設における送迎輸送については、自家輸送であることを明確化するとともに、送迎輸送の外部委託化等を促進する、すなわち、原則として”交通事業者”が実施することを原則としている。しかし、介護の品質を確保するといった観点からの問題も指摘されるとともに、交通事業者への介助などの施設利用者へのサービススキルの要求があり、運転者への負担の増加も指摘される。今後は、交通事業者の送迎輸送に係る課題の検討が必要である。

### 参考文献

- 1) 国土交通省交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会：中間とりまとめ「持続可能な地域旅客輸送サービスの提供の確保に向けた新たな制度的枠組みに関する基本的な考え方～地域交通のオーバーホ

- ール～」令和 2 年 1 月。
- 2) 厚生労働省：令和 3 年度版「厚生労働白書」
- 3) 小澤友記子，三星昭宏，柳原崇男，大藤武彦：大阪府における通所介護施設における送迎の実態と課題，第 66 回土木計画学研究発表会・秋大会，2022 年 11 月（投稿中）。
- 4) 経済産業省スマートモビリティチャレンジ推進協議会：令和 3 年度「スマートモビリティチャレンジ」事業の成果と今後の取組の方向性について，2022 年 4 月。
- 5) 竹内龍介，岩本崇宏，金原章夫，渡邊幹：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，国土交通省国土交通政策研究所，2021 年 1 月。
- 6) 地域公共交通センター：「地域公共交通活性化事例」，<https://koutsu-shien-center.mlit.go.jp/jirei/#top>，(2022 年 9 月 15 日閲覧)
- 7) 村上早紀子，北原啓司，土井勉：住民主体の地域交通における包括的施策の可能性と課題，第 59 回土木計画学研究・発表会 CD-ROM，2019 年。
- 8) 中川権人，谷口綾子：互助型輸送サービスの導入プロセスと実務的課題，土木学会論文集 D3，第 78 巻 6 号 p. II\_19-II\_34，2022 年。
- 9) 厚生労働省：令和 2 年介護サービス・事業所調査，2022 年 6 月
- 10) 厚生労働省：令和 2 年介護保険事業状況報告(年報)，2022 年 8 月。
- 11) 国土交通省：「令和 4 年版交通政策白書」，令和 4 年 6 月。
- 12) 国土交通省：第 2 次「交通政策基本計画」，令和 3 年 5 月。
- 13) 厚生労働省老健局老人保健課：令和 2 年度介護事業経営実態調査結果，2022 年 6 月。
- 14) 厚生労働省老健局：介護保険制度をめぐる最近の動向について，社会保険審議会介護保険部会資料(第 92 回)，令和 4 年 3 月
- 15) 国土交通省自動車交通局旅客課，厚生労働省老健局振興課，厚生労働省社会・援護局障害保健福祉部障害福祉課：介護輸送に係る法的取り扱いについて，平成 18 年 9 月。
- 16) 国土交通省自動車局旅客課：道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について，令和 2 年 3 月 31 日。

(2022.9.30 受付)

## CAN SENIOR CARE FACILITIES' RIDE SERVICE CONTRIBUTE TO SUSTAINABILITY OF LOCAL MOBILITY ?

Takehiko DAITO, Yukiko OZAWA, Takao YANAGIHARA, Akihiro MIHOSHI