

自家用車を
活用し
地域の移動を
もっと便利に

参考資料 4

みんなで作る 地域に合った 移動の仕組み

自家用有償旅客運送のはじめかた

自家用有償旅客運送とは / 導入までのステップ



ラストワンマイルの移動手段として期待

誰もが安心して移動できる地域を目指す

住民主体の仕組みづくり

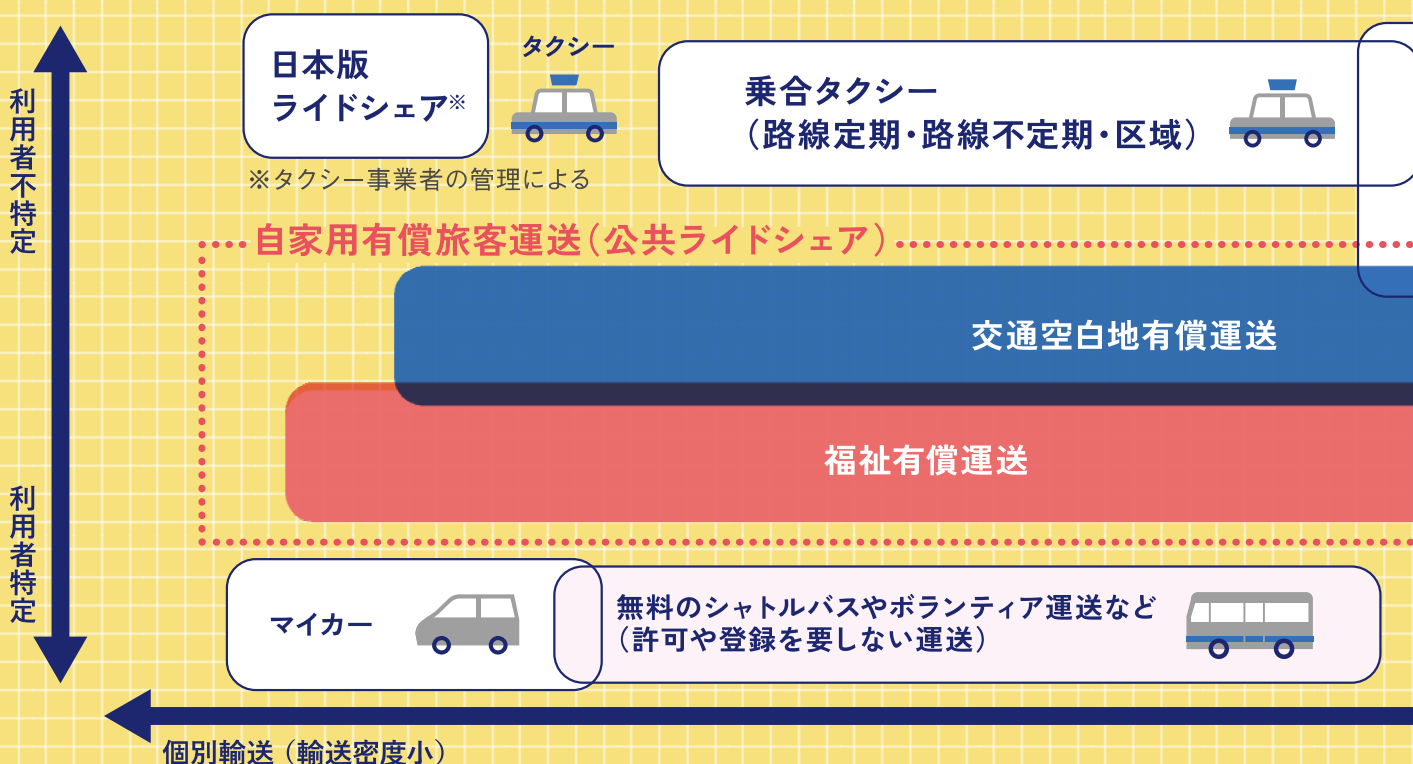
地域の交通システムは、「地域間交通」と「地域内交通」に分けられます。超高齢社会を迎え、ラストワンマイルをカバーする「きめ細やかな」地域内交通のニーズが高まっていますが、コミュニティバスやデマンド交通など、従来型の乗合交通だけでは対応が困難なケースも少なくありません。

誰もが、安心して移動を楽しめることは、人々や地域を元気にします。ラストワンマイルの移動の仕組みを「つくる」ためには、地域が考え、行動することが必要です。また、自治体もこうした取り組みを支える視点が大切です。

▼ 主な交通分類と交通手段

交通分類		役割	交通手段
地域間交通		地域と地域を結ぶ	鉄道・地下鉄、LRT・BRT、路線バス
地域内交通	「幹線」	駅や地域内の主要目的地を結ぶ	路線バス、コミュニティバス
	「支線」 ラストワンマイル	各家庭など最終目的地を結ぶ 地域の特性、運行事業者の事業性、移動範囲・人数、利用者の目的等により、適切な移動手段を判断	コミュニティバス、乗合タクシー、タクシー、自家用有償旅客運送、許可や登録を要しない運送

利用者特性と輸送密度による分類



される「自家用有償旅客運送」

「地域のクルマ」として自家用車を活用

いつでも、どこへでも行ける自家用車は、私たちのモビリティを飛躍的に高めました。自家用車を「地域のクルマ」として活用する仕組みとして「自家用有償旅客運送」があります。

地域の移動を支える方法はさまざまです。安全性の確保や安定的な供給の観点からは、バスやタクシー事業者といったプロによる運行が望ましいといえますが、地域にバス・タクシーの事業者が存在しない場合や、地域住民の助け合いで移動を支えたような場合には、「自家用有償旅客運送」が有効な手段です。

移動手段を考えるプロセスについては「移動の仕組み8STEP -START BOOK-」も参照してください。

<https://chimobi-toyota-mf.jp/support/#support-start-book-id>

3つに区分される自家用車による移動サービス

自家用車による移動サービスは、①自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）のほか、②自家用車活用事業（日本版ライドシェア）、③道路運送法上の許可・登録を要しない輸送があります。

①自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）

地域住民の生活に必要な輸送について、バス・タクシー事業では提供することが難しい場合に、市町村やNPO法人等が自家用車により有償で運送できる制度であり、道路運送法上の地域公共交通会議で協議を調えることが必要です。「交通空白地有償運送」と呼ばれる、市町村が直接運行する路線バスや交通空白地における区域運行のほか、要介護者や障がい者等を対象とした「福祉有償運送」があります。

自家用有償旅客運送を実施する際には、安全確保の観点から運行管理や車両整備管理が必要となりますが、これらの業務について、バス・タクシー事業者の協力を得て実施することも可能です（事業者協力型自家用有償旅客運送）。

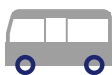
②自家用車活用事業（日本版ライドシェア）

道路運送法78条3号に基づき、タクシーが不足する地域のほか、時期・時間帯を対象に、タクシー事業者の管理下で自家用車による有償輸送を可能にしたものです（2024年10月現在）。

③道路運送法上の許可・登録を要しない輸送

地域での互助活動やボランティアによって利用者を無償で輸送するものです。無償であるため道路運送法の許可や登録を必要としません。国土交通省は、「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」として詳細を整理しています。
<https://www.tb.mlit.go.jp/hokkaido/content/000330724.pdf>

コミュニティバス
（路線定期・
路線不定期）



路線バス



LRT・BRT



鉄道・地下鉄



<自家用有償旅客運送の特徴>

- ・ 一種免許で運転でき、自家用車を活用可能
- ・ 路線を定めた運行、区域を定めた運行を選択可能
- ・ 営利とは認められない範囲で有償の運行が可能
- ・ 市町村が運営し、バス・タクシー事業者やNPO等に運行委託することも可能

<事業者協力型自家用有償旅客運送>

- ・ 自家用有償旅客運送を実施する際、バス・タクシー事業者に運行管理のほか、車両整備管理や配車サービス等を委託する「事業者協力型自家用有償旅客運送」を選べば、登録の有効期間が5年に延びるほか、タクシーとの共同輸送も可能
（2024年4月26日 国自旅第73号通達）

乗合輸送（輸送密度大）

出典）吉田樹・福島大学教授作成資料を基に作成

道路運送法による運送形態の分類

自動車を使って有償で人を運ぶためには、道路運送法上の許可や登録が必要です。道路運送法では有償運送として「通常の有償運送」と「特例の有償運送」が定められています。地域に合った移動の仕組みづくりには、様々な交通手段を組み合わせることが大切です。

		法律上の呼び方				条件			
						実施主体		ナンバー	運転免許
						運営主体	運行主体		
通常の有償運送	バスやタクシー	一般旅客自動車運送事業	一般乗合旅客自動車運送事業	バス・タクシー事業者、市町村、地域組織など	バス・タクシー事業者など	緑	2種免許		
			一般貸切旅客自動車運送事業						
			一般乗用旅客自動車運送事業	バス・タクシー事業者など					
		特定旅客自動車運送事業							
特例での有償運送	タクシーが不足した場合	自家用車活用事業（日本版ライドシェア）			タクシー事業者		白	1種免許でも可（要タクシー事業者の監督）	
	公共交通の不便地※1を対象	自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）	交通空白地有償運送	① 市町村	市町村、バス・タクシー事業者、NPO等も可	白	1種免許でも可（要認定講習）		
				② NPO等	NPO等	白	1種免許でも可（要認定講習）		
	要介護者など移動困難者が対象		福祉有償運送	③ 市町村	市町村、バス・タクシー事業者、NPO等も可	白	1種免許でも可（要認定講習）		
				④ NPO等	NPO等	白	1種免許でも可（要認定講習）		
	災害のため緊急を要するときのみ	—	—	定め無し	定め無し	白	1種免許でも可		
	公共の福祉を確保するためやむを得ない場合	—	—	介護事業所、学校等	介護事業所、学校等。運行委託も可				
	無償	許可・登録等が不要	—	—	誰でも	誰でも	白	1種免許でも可	
自走	許可・登録等が不要	運送ではない（自分で運転）							

※1 公共交通の空白地や運行されない時間帯などを指す。地域公共交通会議（地域交通法に基づく協議会が、地域公共交通会議を兼ねている場合もあります）「タクシー運賃の概ね2分の1の範囲内」の指針は、2020年11月の制度改正で撤廃。【2020年11月の制度改正以前の名称】①市町村運営有償運送・交通空白



あわせてご覧ください

高齢者の移動手段の確保に関する
パンフレット(国土交通省)

→ https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000120.html

			概要と典型例	
	運送対象	運送料		
	不特定	有償 (原価+利益)	 路線バス(民営・公営) 事業者を実施主体として運行	コミュニティバス 市町村等が企画運営しバス会社に運行委託
			 乗合タクシー 小型車両による乗合運行、デマンド交通など	
			 観光バス等の貸切バス	
	不特定		 タクシー	
	限定 (社員等)	 スクールバス、企業の送迎バス、施設の送迎バス 同じ目的地に行く一定の範囲の人だけに乗せる		
指導	不特定	有償	 ライドシェア 法人タクシー事業者が自家用車・一般ドライバーを活用して行う有償運送	
	不特定※2	有償※3	 白ナンバーのコミュニティバス・乗合ワゴン・個別輸送 市町村が直接実施または事業者・団体に運行委託	
	不特定※2	有償※3	 NPO等による住民の送迎サービス 相乗り・個別輸送、路線・路線無しなど様々	
	限定 (要介護者等)	有償※3	 自治体による障がい者や要介護者の送迎サービス 福祉車両や一般車両を使用し相乗りも可、社会福祉協議会への委託が多い	
	限定 (要介護者等)	有償※3	 NPO等による障がい者や高齢者等の送迎サービス 福祉車両や一般車両を使用し、基本は個別輸送	
	定め無し	有償	 被災地で送迎した団体等に対し、市町村が費用補てんする場合などの許可	
	限定		 ヘルパーによる通院等の送迎、スクールバス	
	不特定	無償 (燃料等実費可)(謝礼可)	 事業者・市町村が行う無料(シャトル)バス、無償ボランティアによる運送	
			レンタカー・カーシェアリングで自走または同乗	
			マイカー・カーシェアリングで自走または同乗	

の場で、個別に必要性を判断。※2 地域公共交通会議の場で、対象者を限定することも可能。※3 営利とは認められない範囲であること。従前の目安であった輸送、②公共交通空白地有償運送、③市町村運営有償運送・市町村福祉輸送、④福祉-有償運送

自家用有償旅客運送 導入までの10ステ

地域内交通の導入は、市町村と地域住民が一体となり取り組む必要があります。自家用有償旅客運送は、市町村が実施する場合もありますが、ラストワンマイルの移動手段を確保するためには、地域住民、事業者、NPO、社会福祉協議会といった様々な立場の人々が協力してプロジェクトチームを立ち上げ、実施主体へと組織づくりを進めることが有効です。

1

現状把握

- ・アンケートだけでなくヒアリングなども行い、具体的なニーズを可視化しましょう。

市町村担当者のアクション

1. 真のニーズ把握

- ・アンケート内容は、回答者が気づきを得たり、参加・利用しようと思える内容に工夫
- ・地域住民への個別調査や、住民同士の座談会なども真のニーズ把握に有効

2. 福祉分野と連携し、課題を把握

- ・地域交通や福祉政策の課題を把握し改善可能かを検討
- ・福祉部局と連携して、「誰が、どのような移動手段を、どのくらいのサービス水準で必要としているか」を把握
- ・介護保険事業計画策定に向けたニーズ調査結果を分析

3. 現状の地域交通に関し以下を確認

許認可形式/運行形式/事業主体/運行主体/起終点/ルートやバス停/ダイヤ/運賃/車両形態/利用制限/利用実績/収支状況/サービスの質



2

サービス提供方法の検討

- ・地域のニーズを満たす移動サービスの大まかなイメージを作りましょう。
- ・自家用有償旅客運送とその他の方法でできることを整理しましょう。

市町村担当者のアクション

1. ニーズを基に移動サービスの大枠を検討

- ・対象地域/対象者/頻度/目的地/財源/費用/分担/地域資源、運行方式等

2. 自家用有償旅客運送の活用範囲の検討

- ・幹線系に乗り入れる支線か、支線のみか
- ・路線を定めた運行か、区域を定めた運行か、もしくは組み合わせか
- ・市町村が運営する形態か、NPO等が運営する形態か

検討のコツ

- ・支線の場合は、区域を定めた運行から検討を始め、ニーズの集約が可能なら、路線を定めた運行を検討すると良いでしょう

3. 会議の設置・開催

地域公共交通会議※が設置されていなければ、設置

※地域交通法に基づく協議会が、地域公共交通会議を兼ねている場合もあります

[事務、法的手続き]

- ・地域の交通事業者から、ニーズへの対応が可能か、提案を受ける
- 「自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）ハンドブック」P7参照
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001851070.pdf>





市町村担当者の
アクション



・地域住民のアクション
・地域住民・キーパーソンのアクション



プロジェクトチームの
アクション



実施主体の
アクション

3

4

5

ワークショップ

- ・早い段階で地域の関係者が主役意識を持てるように、地域住民、交通事業者など関係者によるワークショップを開きましょう。



市町村担当者の
アクション

1.住民主体の重要性を重点的に説明

- ・住民が主体的に移動手段を作り、維持していくことの必要性、またそれが可能であること
- ・地域交通の現状と課題、行政側の基本的な方針等
- ・自家用有償旅客運送の概要、先行事例、条件等

2.住民等の意見を受けて移動サービスの内容を再検討

ワークショップ開催のコツ

- ・福祉部門と連携し、相互参加、共同開催、各関係者向けに個別開催する等の機会を作りましょう



地域住民のアクション

1.積極的に意見を出し継続的に参加

- ・困りごとや課題を具体的に伝える
- ・各自ができることで協力

議論を進めるコツ

- ・既存サービスの見直しなどは、別途話し合いの場をつくりましょう
- ・分科会のような形をとってもよいでしょう

推進体制づくり

- ・地域のプレーヤーである行政、住民、事業者、NPO、社会福祉協議会、有識者等で協力体制を構築します。
- ・具体化のためのプロジェクトチームを立ち上げましょう。



市町村担当者の
アクション

1.地元プレーヤーへの説明

- ・自治会（町内会）、商工会、地元企業、交通事業者、福祉施設、常設の会議等の機会を活用

2.プロジェクトチームの立ち上げ

- ・キーパーソンとなるやる気のある人を見つけて緩やかなプロジェクトチームを立ち上げる
- ・まちづくり協議会等で、自家用有償旅客運送に関する分科会を設置するのもよい
- ・運営母体となる団体の候補を探す
- ・自治会等の地縁組織は意見集約も得意で、マンパワーを集約しやすい



地域住民・キーパーソンの
アクション

1.チームメンバーや仲間を探す

- ・近所の人や既存の組織で話し合う
- ・既存団体でネットワークを形成して検討するのもよい

仲間を見つけるコツ

- ・公式な場ばかりではなく、広く非公式な場での会話で意外な人が見つかることもあります

フィールドワーク

- ・先行事例の視察に行き、地域のニーズに適しているか、また運営のコツやノウハウを学びましょう。
- ・プロジェクトチームから、実施主体へ移行しましょう。



プロジェクトチームの
アクション

1.参考になりそうな事例を選び、研究

- ・先行事例の現地視察や、立ち上げに携わった人の話を聞く
- ・Webサイトなどから資料等を取り寄せ、自分たちのニーズに近い事例やしくみを検討する
- ・事例紹介セミナー等に参加したり、地方運輸局交通政策部へ問い合わせるなど

事例選定のコツ

- ・制度の枠組みに拘らず、活動目的やサービス提供のしくみで近いものを選びましょう

事例研究時のチェックポイント

対応しているニーズ

- ・担い手（役員、運転者、事務局等）
- ・コストとその費用分担
- ・活用している地域資源や補助金
- ・立ち上げのプロセスと壁の乗り越え方
- ・抱えている課題

2.先行事例の学びを基に検討

- ・運行する区域や使用する車両、運転者、活用する補助金等を検討する
- ・住民運行か事業者への委託運行かを判断

3.実施主体へと組織づくりを進める

自家用有償旅客運送導入までの10ステップ

さあ、いよいよ導入です！全員で意見やアイデアを出し合って地域にあったサービスにしましょう。

6

サービスの詳細検討と 運行開始までの手続きの確認

- ・サービスの内容を細部にわたって検討し、立ち上げの準備をします。
- ・地域公共交通会議※の申請準備を始めます。
※地域交通法に基づく協議会が、地域公共交通会議を兼ねている場合もあります

市町村担当者のアクション

- 1.登録要件や手続きを確認
- 2.関係者への情報共有
 - ・市町村内の関係各課や、地域公共交通会議の構成員に申請内容の概要を示す
- 3.登録完了までの日程作り
 - ・地域公共交通会議への提出書類作成から、協議が調って申請書を提出まで6カ月、運輸支局から登録証の交付まで2カ月程度
 - ・期間限定の試験運行を行うか、最初から登録申請するかを判断
- 4.予算確保
 - ・次年度予算確保の準備、予算要求を行う
 - ・既存の補助金等の交付申請
 - ・車両が市町村名義であれば手配(購入・リース)

★実施主体のアクション

- 1.サービス提供の準備
 - ・拠点、車両、事務局等の確保、サービスの愛称、利用者負担額、運転者への支払い等の詳細を検討、組織体制の決定
- 2.先行事例の活用
 - ・先行団体の運行管理やサービス調整等の実務を学び、活用
 - ・配車システム等の活用も可能

[事務、法的手続き]

- ・地域公共交通会議について
- 詳しくは「自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)ハンドブック」
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001851070.pdf>
※地域交通法に基づく協議会が、地域公共交通会議を兼ねている場合もあります。

7

イベント・協力者集め

- ・利用ニーズを持った人、協力してもらう人の両方に、新しいサービスを知ってもらいます。

市町村担当者&実施主体のアクション

1.地域住民(利用者)への周知活動

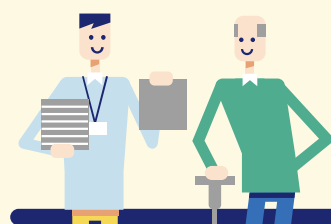
- ・イベント開催やチラシ配布
- ・担い手を増やすために運転者講習会を開催するのも良い
- ・祭り行事など、住民が気軽に参加する場で協力者や利用者を見つける

成功のコツ

- ・地域に根差したサービスになるよう、応援団を増やすことは全てのステップで重要です

[事務、法的手続き]

- ・運転者は国土交通大臣認定講習の受講が必要(二種免許保持者を除く)
- 詳しくは「国土交通省Webサイト、自家用有償旅客運送について、認定講習」参照
http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000012.html





市町村担当者の
アクション



・地域住民のアクション
・地域住民・キーパーソンのアクション



プロジェクトチームの
アクション



実施主体の
アクション

8

試験運行

- ・本格導入の前に、試行することで改善点を洗い出します。



市町村担当者&実施
主体のアクション

1.試験運行の実施

- ・登録手続き完了までは有償で実施できないため、無償で試験運行する
- ・3～6カ月を目安に実施

2.事業内容の改善

- ・利用者やサービス提供者の反応によってしくみを見直す最終調整

試験運行のコツ

- ・無償で試験運行を行うことで、登録申請の前に、利用者の生の声や運行上の問題点を把握することができます
- ・有償で試験運行を行う場合は、ステップ9の「登録申請」を先に行う必要があります



9

事業内容の決定・登録申請

- ・必要に応じて修正を加え、最終的な事業計画を策定します。
- ・地域公共交通会議の合意を得ます。



市町村担当者の
アクション

1.事業内容の決定

- ・地域公共交通会議への申請書類の作成(市町村以外が運営する場合は実施主体が作成)
- ・構成員への事前説明

2.活用する補助や委託等の手続き



実施主体のアクション

1.登録申請に必要な要件の整備(住民運行の場合)

- ・自動車保険(自賠責+任意保険)と、活動保険に加入
- ・運転者は国土交通大臣認定講習を登録申請までに受講
- ・運行管理や車両整備、苦情処理の体制を市町村担当者中心に決める
- ・運転者台帳、持ち込み車両使用の契約書等の整備

[事務、法的手続き]

- ・保険加入について
- 詳しくは「全国移動ネットWebサイト[自家用有償旅客運送に関する保険の加入について]」参照
http://www.zenkoku-ido.net/_faq/temp/180610point_hoken.pdf
※保険商品は最新のものをご確認ください。

10

事業実施の準備

- ・広報への掲載、住民説明会などを通じて新しいサービスを伝え、理解と関心を得ます。



市町村担当者の
アクション

1.運輸支局等へ書類提出(市町村以外が運営する場合は実施主体が提出)

2.地域住民等へのサービスの周知活動

- ・サービスの利用につながりやすい場所や関係機関で告知



実施主体のアクション

1.利用者の管理

- ・利用者を募集し、利用者台帳を作成

2.サービス提供の準備

- ・利用者宅や走行ルート、目的地周辺の下見
- ・運行管理に必要な地図
- ・運行記録用紙等の準備

3.住民の意識を高める工夫

[事務、法的手続き]

- ・国土交通省(もしくは権限移譲を受けた県や市町村)に書類を提出
- 詳しくは「国土交通省Webサイト、自家用有償旅客運送に係る通達について」参照
http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000044.html

事業開始

事業継続の仕組み作り

事業開始後は、継続に向けた努力が欠かせません。地域住民に使ってもらえるサービスになるよう心がけましょう。

ポイント

- 継続的に事業の現状を把握し、改善を続けましょう。
- 住民の「自分事」意識を高めるため、ワークショップ等を定期的に開催し、事業の担い手となる人的資源の発掘、育成をします。

仕組みを構築する3ステップ

1 事業の運営主体の明確化

事業の担い手(事業運営主体)を明確にすることが、事業の継続性の担保には非常に重要です。その運営主体が主役意識をもち、やり甲斐と責任感をもって事業を運営することで事業の質が向上します。

2 特定人物に依存しない運営・管理の仕組みの構築

地域への想いが強い特定の人々の熱意と努力によって立ち上がった事業も、メンバーの高齢化などの様々な理由から、運営上の課題に直面する場合があります。事業を継続するには、特定のメンバーに依拠せずに事業の運営・管理をバトンタッチしていける仕組みづくりが必要です。

3 地域住民の積極的な利用を促す仕掛けづくり

事業の継続には、地域住民が積極的に関与し必要性を理解し、継続的に利用してもらうことが必要です。常日頃からのコミュニケーションに加え、自家用有償旅客運送を愛用してもらう仕掛けづくりが重要です。そのためには、自家用有償旅客運送を利用したくなる外出先(居場所やイベント等)の創出など、地域づくりの視点を持つことが大切です。

参考となる取組み

長野県中川村

運行の担い手のNPO法人とともに継続的に改善活動



公共交通空白地有償運送の運行を担うNPO法人「ふるさとづくり・やらまいか」を構成する建設業者は村内の建設業協会のメンバーであり、適宜町役場と情報共有や意思疎通を図り、継続的に利用促進活動(免許返納者に1回限りで定期券進呈、中川村交通パス『NAKAMO』の発行、中川村公共交通ガイドブックの配布等)を行っている。

兵庫県豊岡市

全市統一の事業評価基準に基づき、PDCAを回す



需要種別、最低需要基準、市負担上限額の3点での評価の仕組みを構築している。毎年事業を見直して管理を継続的にやり、事業の質の改善・向上を図っている。

おわりに

一般財団法人トヨタ・モビリティ基金は2014年の設立以来、人々の自由な移動の実現を目指し、国内外の多様なパートナーとともにモビリティに関する取り組みを推進しています。日本では過疎化、高齢化等による公共交通の縮小、高齢者の免許返納によって移動に不自由が生じていることに鑑み、多様な移動手段の組み合わせによる移動の仕組みづくりを行うプロジェクトを行っています。

プロジェクトを通じ、行政、自治組織、住民などが一体となって、地域活性化や人々の幸福に寄与する地域に合った移動手段を構築していくことが重要であると認識しました。地域にあった移動の仕組みを作るためのプロセスについては「移動の仕組み8STEP-START BOOK-」として取りまとめ、公表していますが、本ガイドブックはその中でも特に自家用車を用いる場合の手引きとして作成したものです。

本ガイドブックが「地域に合った移動の仕組み作り」に取り組む皆様にとって一助となれば幸いです。

参考資料

- ・国土交通省自動車局旅客課「自家用有償旅客運送実施マニュアル」(平成30年4月、令和2年11月改訂)
- ・岡山県県民生活部県民生活交通課「共助による交通手段ガイドライン～公共交通空白地有償運送の導入に向けて～」(平成28年3月)
- ・長野県企画部交通政策課「地域交通システム再構築ハンドブック」(平成26年1月)
- ・広島市「地域主体による生活交通の導入・確保マニュアル」(平成28年3月、平成29年3月改訂)
- ・青森県企画政策部「生活交通ハンドブック～使える生活交通システムの導入に向けて～」(平成19年2月)
- ・青森県企画制作部「生活交通における症状別処方箋」(平成20年3月)
- ・国土交通省総合政策局公共交通政策部「地域公共交通の活性化・再生への事例集」(<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/jireiindex.html>)

取材協力

- | | |
|----------------------|-----------------------|
| ・鎌田実 教授(東京大学) | ・社会福祉法人 五霞町社会福祉協議会 |
| ・横手市総合政策部経営企画課 | ・秦野市都市部公共交通推進課 |
| ・狹半内共助運営体 | ・秦野市福祉部高齢介護課 |
| ・一般社団法人 日本カーシェアリング協会 | ・中川村役場総務課交通防災係 |
| ・吉見町役場政策財政課政策調整係 | ・南砺市市長政策部地方創生推進課交通政策係 |
| ・社会福祉法人 吉見町社会福祉協議会 | ・京丹後市役所市長公室政策企画課公共交通係 |
| ・五霞町役場生活安全課 | ・NPO法人 気張る!ふるさと丹後町 |
| ・五霞町役場健康福祉課 | ・豊岡市役所都市整備部都市整備課交通政策係 |

執筆協力

- ・吉田樹(福島大学 教授、前橋工科大学 特任教授)
- ・NPO法人 全国移動サービスネットワーク
- ・福本雅之(合同会社 萬創社代表、名古屋大学 客員准教授)
- ・井原雄人(早稲田大学 研究院客員准教授)



トヨタリース

〔加工製本〕

トヨタリースは、障がいのある方により多くの働く機会を提供するためにトヨタが設立した重度障がい者多数雇用事業所で、特例子会社に認定されています。トヨタ自動車の中で行っていた社内印刷、社内郵便物の受発信などの業務を受託業務として行っています。本冊子の印刷・製本はトヨタリースが行いました。

発行

一般財団法人 トヨタ・モビリティ基金 <http://toyotamobilityfoundation.org/ja/>

2018年(平成30年)7月発行

2024年(令和6年)12月改訂

2025年(令和7年)6月改訂

本冊子の無断転載および複写を禁じます。