

地域における自家用自動車を用いた 移動支援について

2020年2月27日

NPO法人 アクティブネットワーク
代表理事 遠藤準司

NPO法人全国移動サービスネットワーク 理事 遠藤 準司



1969年 大阪府茨木市生まれ

1997年 移動困難者のための外出支援組織設立

1999年 NPO法人アクティブネットワーク設立 代表理事（現職）
介護保険制度の在宅サービス（居宅介護支援、訪問介護、訪問看護、通所介護、看護小規模多機能型、24 h 定期巡回型サービス、障害福祉サービス）、**自家用有償旅客運送（福祉有償運送）に取り組む**

2005年 NPO法人全国移動サービスネットワーク 理事（現職）

2016年 暮らしの足をみんなで考える全国フォーラム 実行委員

現在、ライフワークとして**自家用自動車を活用した移動支援**の普及に取り組んでいる。



高齢者の移動手段の確保を巡る動き

2016年（平成28年）11月

- 高齢運転手の関わる重大事故が相次いで発生
⇒ 対策の検討が急務に
⇒ 関係閣僚会合開催（警察庁、国土交通省、厚生労働省、総務省）
- 『**高齢者の移動手段の確保**』がテーマになる
 - ① 改正道路交通法の円滑な施行
 - ② **社会全体で高齢者の生活を支える体制の整備**
 - ③ 更なる対策の必要性

高齢者の移動手段の確保を巡る動き

2017年（平成29年）3月

- 国土交通省内に「**高齢者の移動手段の確保に関する検討会**」設置

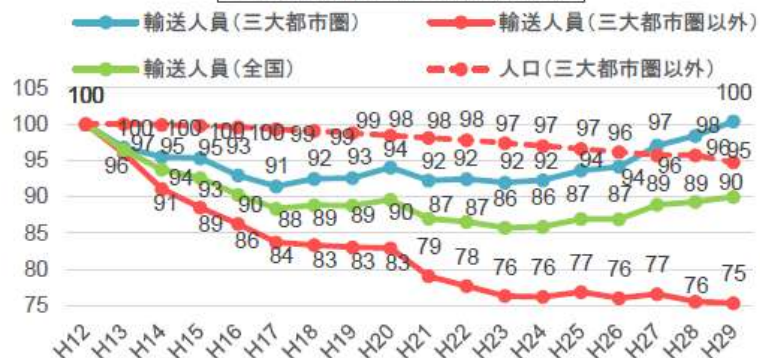
2017年（平成29年）6月

- 「検討会」中間とりまとめ公表

- 路線バス事業の輸送人員は軒並み大幅な下落傾向であるが、特に地方部の減少は激しい。
- 全国の約7割のバス事業者において、一般路線バス事業の収支が赤字。
- 平成20年度以降で13,249kmが廃止。これは、全国のバス路線合計約40万kmの3.3%程度に相当。

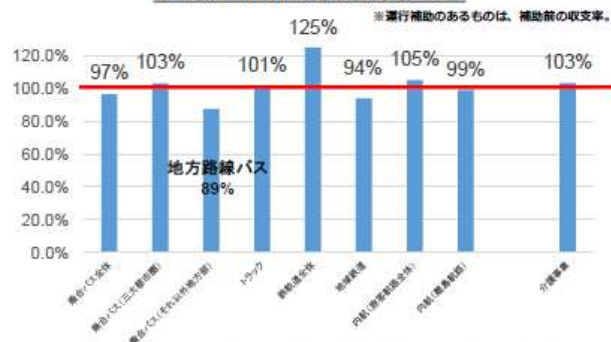
バスの輸送人員の減少

乗合バス（平成12年度を100とした輸送人員）



※「三大都市圏」とは、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県を指す
 (出典)「総務省統計局人口推計」「自動車輸送統計年報」より国土交通省総合政策局作成

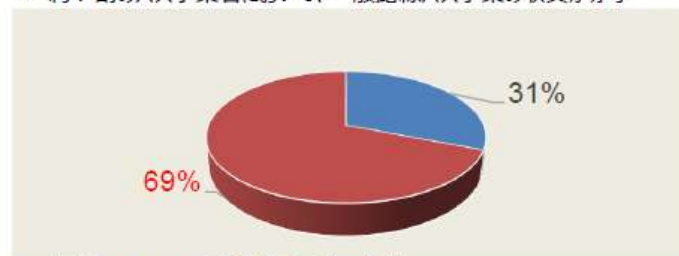
事業別当該事業収支率



※運行補助のあるものは、補助前の収支率。
 国土交通省自動車局資料、全日本トラック協会「経営分析報告書」、国土交通省鉄道局「鉄道統計年報」、国土交通省港務局「港務レポート」、厚生労働省「度介護事業経営実態調査結果」より、国土交通省総合政策局作成

一般路線バス事業が赤字であるバス事業者の割合

- ・ 約7割のバス事業者において、一般路線バス事業の収支が赤字



保有車両30両以上の事業者（平成29年度）

(出典)国土交通省自動車局発表資料より総合政策局作成

路線バスの廃止キロ数の推移

	廃止路線キロ
20年度	1,911
21年度	1,856
22年度	1,720
23年度	842
24年度	902
25年度	1,143
26年度	1,590
27年度	1,312
28年度	883
29年度	1,090
計	13,249

※高速バス・定期観光バスを除く、代替・変更がない完全廃止のもの
 (出典)国土交通省自動車局発表資料より総合政策局作成

- 自動車運転事業は、全産業と比べ、労働時間は長く、年間所得額は低くなっており、若年者が就業を敬遠している。
- 第二種大型自動車運転免許保有者は約15年間で約20%減少している。
- 自動車の運転業務の人手不足が年々深刻化しており、有効求人倍率は全職業平均の約2倍。

厳しい環境にある自動車運転事業等の就業構造



注1:労働時間＝「賃金構造基本統計調査」中「所定内実労働時間数＋超過実労働時間数」から国土交通省自動車局が推計した値
 所定内実労働時間数＝事業所の就業規則などで定められた各年6月の所定労働日における始業時刻から終業時刻までの時間に実際に労働した時間数
 超過実労働時間数＝所定内実労働時間以外に実際に労働した時間数及び所定休日において実際に労働した時間数
 注2:年間所得額＝「賃金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与額×12＋年間賞与とその特別給付額」から国土交通省自動車局が推計した値
 きまって支給する現金給与額＝6月分として支給された現金給与額(所得税、社会保険料等を控除する前の額)で、基本給、職務手当、精進手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む
 年間賞与とその特別給付額＝調査年前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給付額
 資料:総務省「労働力調査」、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、日本バス協会「日本のバス事業」、全国ハイヤー・タクシー連合会「ハイヤー・タクシー年鑑」より、国土交通省総合政策局作成

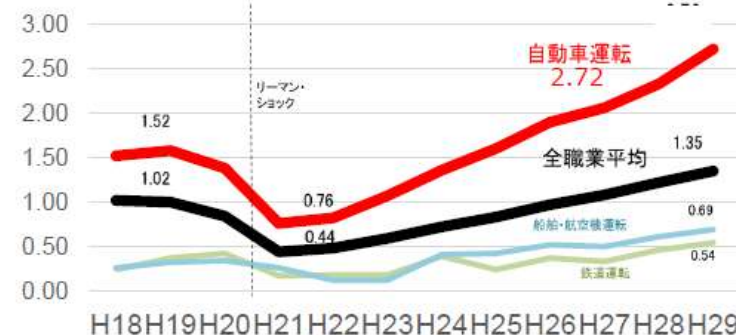
減少傾向にある第二種大型自動車運転免許保有者数



(出典)警察庁「運転免許統計」より、国土交通省総合政策局作成

自動車運転事業の人手不足

有効求人倍率(常用パート含む。)の推移



(出典)厚生労働省「一般職業紹介状況」より国土交通省総合政策局作成

検討会の課題

- ・ 近年交通死亡事故件数が減少する中、高齢ドライバーが加害者になる割合が急増している
- ・ 高齢者の免許返納後の暮らしを地域でどのように支えていくのか

⇒ **足元では生活交通の縮小に歯止めがかからない**

⇒ **担い手不足が重くのしかかる**

高齢者の移動手段の確保を巡る動き

【中間とりまとめ概要】

4. 許可・登録を要しない輸送（互助による輸送）の明確化

- ・ ルールの明確化

⇒ 道路運送法上の「許可・登録を要しない輸送」について
ガソリン代等の他に一定の金額を収受することが可能な範囲を明確化

⇒ 営利を目的としない「互助」による輸送のためにNPOが自治体の車両を活用するなど、輸送の対価に当たらない支援を例示

今なぜ許可・登録不要の形態か

- 国土交通省は**法律の枠外**である許可・登録不要の移動支援を明確化
- 厚生労働省は将来の介護保険財源・担い手不足に備えて、生活支援（移動支援）は住民主体（元気高齢者）に移行したい
⇒ **地域包括ケアシステム**の確立

全国で住民主体・助け合いの移動支援の模索が活発化している

4. 許可・登録を要しない輸送（互助による輸送）の明確化 ・ルールの明確化

- 道路運送法上の許可・登録を要しない輸送について、ガソリン代等の他に一定の金額を収受することが可能な範囲を明確化する等の通達改正を行った。（平成30年 3月通達改正）

(1) 規制の趣旨の明確化

- ・ 規制の趣旨を通達に記載。
- ・ 合わせて、許可又は登録を要しない輸送を行う場合の留意点を記載。

- 自家用自動車による有償輸送について許可又は登録が必要とされている趣旨は、以下のとおり。
 - ・ 自家用自動車については、旅客自動車運送事業のような輸送の安全や利用者保護が行われていない。
 - ・ 自家用自動車による旅客輸送を有償で行う場合には、輸送の安全や利用者の保護、期待感を利用者一般が有していることを踏まえ、これらの措置が確実に行われていることを確認する必要がある。

利用者保護担保されていないことを宣言しても仕方ない。自主的な取り組みが大切！

- 許可又は登録を要しない輸送を行う場合の留意点は、以下のとおり。

① 許可又は登録を要しない輸送サービスは、道路運送法上の規制の対象外であることから、以下について当事者が認識した上でサービスの提供及び利用が行われるよう明確に周知すること。

1) 本輸送は道路運送法上の規制の対象外であり、同法が定める輸送の安全及び利用者の保護のための措置が担保されていない旨

（自主的に輸送の安全及び利用者の保護のための措置を行っている場合にはその旨）

2) 事故が生じた際の責任の所在

（仲介者は利用者と運転者を仲介するのみで運送責任を負わないのか、それとも運送責任を負うか等）

3) 損害保険の加入の有無及び補償内容

② 許可又は登録を要しない輸送サービスが、多様な移動手段と有機的に連携し、持続可能な地域交通ネットワークの形成に資するよう、自治体が主宰する協議会から参加要請があった場合には、これに積極的に協力すること。

輸送の安全 & 利用者保護のための措置とは

運行管理

- 運転者の健康管理
- 運行記録
- 運転者に対する指示等

輸送の安全 & 利用者保護のための措置とは

特定非営利活動法人全国移動サービスネットワーク

【案A】講義のみ

	時間	形式	課目名	内容	テキスト 該当章
13:10 ~ 13:30	20分	講義	送迎サービス(移動サービス)について	安全ルールの遵守等道路交通法、道路運送法その他関係法令に係る基礎的な知識等に関すること。	第1章 第2章
13:30 ~ 14:00	30分	講義 (実技)	接遇・介助	基礎的な接遇に関する技術及び利用者が必要とする援助に対応するための介助技術に関すること。	第3章
14:00 ~ 14:10	10分		休憩		
14:10 ~ 14:50	40分	講義	運転に必要な知識と心構え	安全運転の基礎知識及び運転時における適性や基本的な動作、利用者の乗車時における運転方法等に関すること。	第5章
14:50 ~ 15:00	10分		休憩		
15:00 ~ 15:50	50分	講義	リスクへの備えと対応	安全・安心な運行に必要な基礎知識、交通事故や利用者の体調不良等の緊急時に的確に対応するための知識や方法等に関すること。	第6章
140分		講義時間			

輸送の安全 & 利用者保護のための措置とは

【案B】講義のみ(「使用する車両」あり)

	時間	形式	課目名	内容	テキスト 該当章
13:10 ~ 13:30	20分	講義	送迎サービス(移動サービス)について	安全ルールの遵守等道路交通法、道路運送法その他関係法令に係る基礎的な知識等に関すること。	第1章 第2章
13:30 ~ 14:00	30分	講義 (実技)	接遇・介助	基礎的な接遇に関する技術及び利用者が必要とする援助に対応するための介助技術に関すること。	第3章
14:00 ~ 14:10	10分		休憩		
14:10 ~ 14:40	30分	講義	使用する車両	多様な車両の仕組みや取扱いの方法等に関すること。	第4章
14:40 ~ 15:20	40分	講義	運転に必要な知識と心構え	安全運転の基礎知識及び運転時における適性や基本的な動作、利用者の乗車時における運転方法等に関すること。	第5章
15:20 ~ 15:30	10分		休憩		
15:30 ~ 16:20	50分	講義	リスクへの備えと対応	安全・安心な運行に必要な基礎知識、交通事故や利用者の体調不良等の緊急時に的確に対応するための知識や方法等に関すること。	第6章
170分		講義時間			

『高齢者の移動手段を確保するための制度・事業モデルパンフレット』 2019年10月

『交通』と『福祉』が重なる現場の方々へ

高齢者の移動手段を 確保するための制度・事業モデル パンフレット

このパンフレットは、高齢者の移動手段を確保するために必要となる福祉や交通の制度、事業モデルについて解説したものです。

自家用有償運送や「許可・登録を要しない輸送」など、さまざまなしくみについて、事業モデルと合わせて紹介しています。



2019年10月 国土交通省

道路運送法上の「許可・登録を要しない運送」について

- (1)- 1 利用者からの給付が、**任意の謝礼**と認められる場合
- (1)- 2 利用する・しないに関わらず **会費等が一律**の場合
- (2)- 1 利用者からの給付が野菜や地域通貨など**換金性が乏しい**財物などで行われる場合
- (2)- 2 ボランタリーなサービスを**相互に提供**し合う場合
- (3) 利用者からの給付が**ガソリン代実費、道路通行料、駐車料金**(特定費用)のみの場合
- (4)- 1 市町村の事業として**市町村の車両で実施**されるなど、**利用者の負担がゼロ**の場合
- (4)- 2 **自家輸送**の場合
- (4)- 3 **介護や家事身辺援助等のサービスと一体型**の場合
- (4)- 4 **利用者の所有車両**で送迎を行う場合



（４）-３ 家事・身辺援助サービスの一環として送迎 をする場合※抜粋

家事や身辺援助が中心となるサービスにおいて、**車両による送迎**を行い、運送の対価を求めない場合や、家事や身辺援助が中心となるサービスを実施するなかで、結果的に送迎のみのサービスが提供されたとしても、あくまでサービス全体では家事や身辺援助が中心となるサービスが提供されている場合は、許可・登録は不要です。たとえば、買い物の付き添いをした場合に、車に乗ってスーパーへ行っても歩いてスーパーに行っても料金が同じであれば、**許可・登録は不要**です。

（４）- ３ 家事・身辺援助サービスの一環として送迎をする場合※抜粋

【料金が同じなのでOK】

- ・ 買い物支援（送迎つき） 30 分 **3 0 0 円**
- ・ 買い物支援 30 分 3 0 0 円

【料金が違うのでNG】

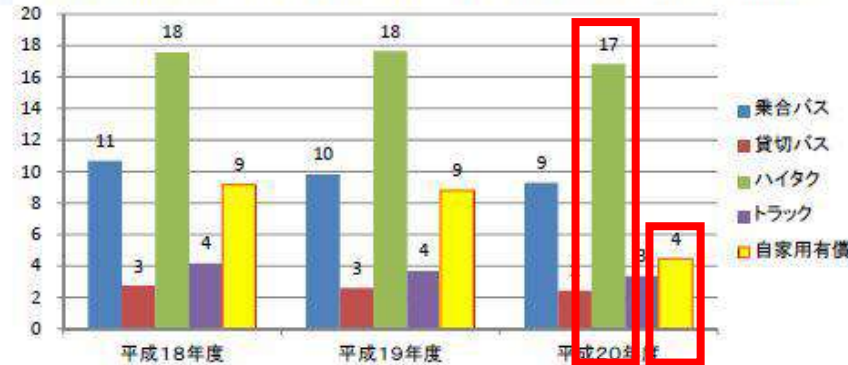
- ・ 買い物支援（送迎つき） 30 分 **3 5 0 円**
- ・ 買い物支援 30 分 3 0 0 円

< 注意 >
ただしこの場合は、別途
ガソリン代を請求するこ
とは出来ない！

事故のリスク

自家用有償旅客運送における事故等の状況について

1千万キロあたりの事故数(死亡、負傷)について、公共交通機関等及び貨物運送業との比較



全事故件数(死亡、負傷)

	平成18年度	平成19年度	平成20年度
乗合バス	3,213	2,974	2,825
貸切バス	467	440	413
ハイタク	26,704	26,219	24,030
トラック	30,311	27,349	24,217
自家用有償	63	59	32

走行距離数 (千キロ)

	平成18年度	平成19年度	平成20年度
乗合バス	3,013,347	3,031,001	3,046,438
貸切バス	1,708,699	1,699,166	1,697,060
ハイタク	15,199,604	14,854,303	14,264,090
トラック	73,103,375	74,271,278	72,147,924
自家用有償	68,907	67,149	71,742

自家用有償旅客運送の種類別事故数等

交通事故

	平成18年度	平成19年度	平成20年度
市町村	89	85	65
過疎地	1	1	3
福祉	121	116	126
年度合計	211	202	194

死者数

	平成18年度	平成19年度	平成20年度
市町村	0	0	0
過疎地	0	0	0
福祉	2	1	0
年度合計	2	1	0

提出率

	平成18年度	平成19年度	平成20年度
市町村	44%	55%	66%
過疎地	34%	28%	56%
福祉	65%	61%	76%
年度合計	59%	59%	74%

重大事故数

	平成18年度	平成19年度	平成20年度
市町村	2	2	1
過疎地	0	0	0
福祉	6	3	2
年度合計	8	5	3

負傷者数

	平成18年度	平成19年度	平成20年度
市町村	29	19	14
過疎地	0	1	0
福祉	32	38	18
年度合計	61	58	32

※乗合バス～トラックまでの数字について 事故件数は、「交通事故統計年報」(財)交通事故総合分析センターによる。走行距離は「自動車輸送統計年報」国土交通省総合政策局情報安全・調査課による。トラックは、軽自動車を除く。

※自家用有償運送の数字について 事故件数及び走行距離は、自家用有償旅客運送輸送実績報告書による。報告書の提出率は上記図の通り。

高齢ドライバーの事故リスク

- 高齢ドライバーは他の年齢層よりも多くの死亡事故を起こしている。その根拠は・・・
- 年齢層別免許保有者十万人あたりの死亡事故件数が75歳以上のドライバーで最多
- ただし**事故件数**で見ると、最多が16～24歳、次に25～29歳、なんと、**65歳以上**のドライバーの全事故件数は**30～39歳のドライバーと同じくらい少ない**

衝撃耐性が低いために**高齢ドライバー自身**が犠牲になっている！

高齢ドライバーが危険なわけではなく、**身体が虚弱**である、が**正解**！

業界初※

※ボランティアドライバー等が所有する自動車に移動支援サービスを提供している間の事故を、移動支援サービス提供者側が加入する「地域の移動を支える保険」で優先して補償する点が業界初(2019年6月時点、当社調べ)。

地域の移動を支える保険

移動支援サービス事業用自動車保険特約(優先払型)

困っている人を助けたいけど事故が起ったらどうしよう?

ボランティアドライバー

安心

便利

病院や買い物、役所の用事は、どうやって行けばいいかな?

SHOP

移動手段が必要な方

公共交通機関の不足

免許を返納した

みんな安心!!

交通手段の解決策

移動支援サービス提供者側は?

ドライバーの方の名義の自動車保険ではなく、こちらで用意できないかな?

市町村・社会福祉法人・NPOなどの運営主体

深刻な社会問題

協力を求める側は?

利用する側は?

地域の移動を支える保険とは?

ボランティアドライバー等の所有自動車を使用して移動支援サービスを提供している間の事故について、ボランティアドライバー等の自動車保険に優先してお支払いする保険です。

『地域の移動を支える保険』でドライバーも利用者も安心!

市町村・社会福祉法人・NPO法人等が加入することによって、移動支援サービスを提供している間の事故について、この商品で補償可能な範囲(裏面参照)においては、ボランティアドライバーの自動車保険を使用する必要がなくなります!

保険の概要と保険料等については、裏面をご覧ください。

移動支援サービス事業用自動車保険特約の概要	
保険契約者 記名被保険者	移動支援サービスを提供する市町村・社会福祉法人・NPO・ボランティア団体等の運営主体※ ※登録ドライバー（運転者として事前に登録された方々をいいます。）対象自動車等を管理する能力を十分に有していること等の条件があります。詳細は取扱代理店または損保ジャパン/日本興亜までご連絡ください。
対象自動車	①登録ドライバーおよびそのご家族が所有する自動車 ②登録ドライバーおよびそのご家族が役員となっている法人が所有する自動車 ③記名被保険者が移動支援サービスのために無償で借り受ける自動車 (注)移動支援サービスを提供する市町村・社会福祉法人・NPO等が自ら所有する自動車は対象外です。
補償対象区間	移動支援サービスの提供または待機※1のために自宅等※2を出発した時から自宅等※2に帰着した時までの間に発生した事故を補償します（合理的な経路・範囲※3に限ります。）。 ＜補償対象区間のイメージ＞ ※1 待機とは、登録ドライバーが、運営主体の指定する待機場所において移動支援サービスの依頼を待つこととします。 ※2 自宅等とは、登録ドライバーの自宅または対象自動車の主たる保管場所をいいます。ただし、個別の事情により別の場所から出発する（または別の場所に帰る）場合で、運営主体が事前に承認したときは、その運営主体が承認した地点とします。 ※3 合理的な経路・範囲とは、移動支援サービスのご提供時に、一般に用いるものと認められる経路・範囲をいいます。合理的な経路は、最短距離を指すものではなく、目的地まで移動するために適当利用する経路であれば、複数あったとしても、それらはいずれも対象となります。また、当日の交通事情により迂回した場合など、やむを得ずとる経路も合理的な経路となります。しかし、特殊の合理的な理由もなく、密しく迂回を行った場合などは、合理的な経路とはなりません。

ご契約プラン			
		基本プラン（車両保険あり）	ライトプラン（車両保険なし）
補償※1	対人賠償責任保険（保険金額：無制限）	○	○
	対物賠償責任保険（保険金額：無制限）	○ （自己負担額なし）	○ （自己負担額なし）
	対物全損時修理差額費用特約	○	○
	自損事故低償特約（保険金額：1,500万円）	○	○
	車両保険（一般条件）（保険金額：300万円※2）	○ （自己負担額なし）	×
保険料	1台・稼働日1日当り※3	1,700円	400円

※1 上記以外の特約は付帯されていません。ロードアシスタンス特約等のその他の補償・サービスは、登録ドライバーの自動車保険で補償いただく必要があります。

※2 車両保険は、特約額または300万円のいずれか低い額を限度に保険金を支払います。

※3 2年目以降の保険料は、前年度の保険金の支払い状況に応じて、割増引きを適用します。

★このチラシは概要を説明したものです。詳しい内容につきましては、「ご契約のしおり（約款）」「重要事項説明書」などをご覧ください。詳細は、取扱代理店または損保ジャパン/日本興亜までお問い合わせください。

 SOMPO ホールディングス
損害保険ジャパン日本興亜株式会社

〒160-8338 東京都新宿区西新宿1-26-1
＜連絡先＞ <https://www.sjnk.co.jp/contact/>

お問い合わせ先
損害保険ジャパン日本興亜株式会社
企画開発部
TEL：03-3349-3854
担当：岡本・宮本
住所：東京都新宿区西新宿1-26-1

(S.JNK19-50382 2019.11.12)





地域で移動支援を始めるために

- 自家用自動車を活用した地域の移動支援の環境は整いつつある
- 移動支援の最適解は地元の人たちにしか分からない
- 地域の課題解決の取り組む人を巻き込んでスタートするタイミングを逃さない！

ご清聴ありがとうございました！

NPO法人アクティブネットワーク

〒567-0819 大阪府茨木市片桐町11番-16

TEL：072-626-0911