

6-5. 無償ボランティア輸送の導入を検討

1) 「互助」によるボランティア輸送の概要

①概要

ボランティアや地域の助け合いといった活動によって、「道路運送法上の許可・登録を要しない輸送」として、地域の足の確保が行われている場合がある。その際、地域住民やボランティア団体等の民間の活動と連携し、行政が費用の一部を負担するなどによって、「利用者から運送の対価を一切得ない形とする」ことで、道路運送法上の許可・登録を受けないで輸送サービスの提供を行うことができる。

この取り組みは、地域の共助・互助による移動手段を確保しようとする地域や*NPO法人等の団体の方とともに、地域の生活交通を「創り」・「守り」・「育てる」上での一助となり、安心で充実した暮らしが永く引き継がれていくことに期待されている。

許可・登録の手続きが不要な運送（無償：互助活動、運賃収受は不可）

区分		許認可	ナンバー	協議会
企業 団体	企業などが実施する民間送迎バス	該当なし	白	運行者との 合意が必要
	社会福祉法人などが実施する民間送迎バス			
行政	市町村の車(保険付)で住民が運行			
地域	地域ボランティアによる送迎バス			

運行実施主体（*NPO法人等ほか）

NPO法人、一般社団法人又は一般財団法人、地方自治法に規定する認可地縁団体、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、商工会など

②「互助」による（有償にあたらぬ）輸送の検討

互助活動によるボランティア輸送を検討するにあたって、地域住民の外出支援を考える上で普段の生活にあわせた経路や時刻に加え、行動範囲や移動目的などにも考慮することが求められるが、ボランティア輸送は、地域住民に移動手段として「相乗り」が基本にあり、一人ひとりの生活スタイルに合わせることは難しく、実現が可能な運用の仕組みを検討していくことが重要である。

互助活動における地域で取組む移動・外出支援

- ・食料品などの購入アクセスが困難な地域への支援
- ・食料品などの購入による荷物の運搬支援
- ・閉じこもりがちな高齢者の外出支援
- ・高齢者の単身世帯などの見守り支援

2) 互助による輸送モデル

モデル1. 利用者が燃料代等の実費のみ負担（又は負担なし）

提供者：NPO 法人又は社会福祉協議会 が、輸送サービスを提供

利用者：実際の運行に要した燃料代、道路通行料及び駐車場料金を負担する。

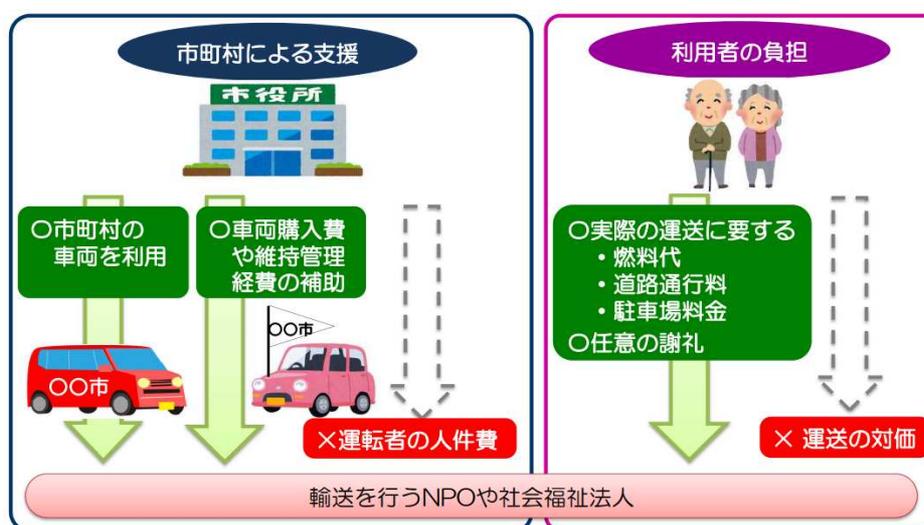
費用：利用者の実費負担を超える費用は、が別の活動で集める寄付金などで賄う。

車両：提供者 が所有する車両を使用。

運転手：提供者の職員又はボランティア

※行政から、車両の提供・車検等の法定の整備費用、任意の自動車損害賠償保険料について補助を受けることも可能。

※運転ボランティアが持ち込む所有車両を使用することも可能。（保険適用の要件等）



モデル2. 利用者が会費や施設利用料等を負担し、運送の対価を負担しない

利用者が会費や施設利用料等を負担する場合、会の運営全般に関する経費や施設使用に係る経費として負担している限りにおいては、運送の対価を負担していることにはならないが、以下のような点については注意が必要である。

- ① 利用者が、会（自治会等）の運営全般に要する経費として会費を支払う場合に、希望する会員に輸送サービスを提供し、運送の対価は求めない。

輸送サービスの提供と会費の負担に密接な関係が認められ、運送に対する反対給付の関係が特定される場合は、会費と称して対価の収受が行われているものと考えられるため、許可・登録が必要となる。

- ② 利用者が施設利用料を支払って、高齢者サロンやデイサービス等の施設の利用をしている場合に、当該施設へ利用者を送迎するための輸送を提供し、送迎に係るコストは求めない

個々から運賃を求める場合や、送迎サービスを利用する者と利用しない者の間で金額や提供されるサービスに差を設ける場合には、許可・登録が必要となる。

- ③ 家事・身辺援助の提供が中心となるサービスにおいて、そのサービスの一環として輸送サービスを提供し、運送の対価を求めない。

車両を用いない外出支援（徒歩での付き添い）と車両を用いる輸送を含む外出支援とで時間単価が異なる場合や、「車両送迎分」と「付き添い分」の対価がそれぞれ区分されている場合は、許可・登録が必要となる。

運送を行う場合と行わない場合とで対価が異なる場合や、提供するサービスの中に運送が含まれており、運送に対する反対給付が特定される場合には、許可・登録が必要となる。

参考) 高齢者の実情

高齢者は、マイカーによる送迎によって移動しているケースが多い現実がある。しかし、送迎はする人にとってもしてもらう人にとっても、労力、時間、気遣いなどさまざまな負担をとらなう。送迎に要する燃料代を含む費用もかかるし、例えば、お嫁さんに送り迎えをしてもらうと余計な気を使わなければならないし、近所の知り合いに送ってもらうと、季節の節目ぐらいは何かお礼をしなきゃと考えてしまう。家族やご近所の方による送迎は、してもらう側のストレスも少なからずあることがわかる。地域では高齢者が高齢者を送迎していることもあり、「今は私が70代や80代の近所の人を病院まで送っているが、あと10年したら私はもう運転できないかもしれない。その時自分の面倒は誰が見てくれるんだろう」と老々送迎の実情が見えてくる。

3) 許可・登録を要しない輸送（互助による輸送）の明確化

① 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（それ以外のものを受け取る場合には有償とする整理）
- ・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公表（受け取っても対価にあたらない範囲について整理）
- ・実施にあたっての条件整備
- ・「互助」による輸送の導入に関する情報提供の方法など

② 運行方法

利用者から輸送の対価を得ないで輸送サービスを提供する場合、すなわち「道路運送法上の許可・登録を要しない」輸送を行おうとする場合には、白ナンバーによる運行と限定されており、利用者から受け取ることができる金銭等の額は、輸送に要した燃料代、道路通行料及び駐車場代及び謝礼のみ。そのため、そうした実費では賅えない経費は別の方法で賅う必要がある。

沖縄 200 あ 00-00	緑ナンバー ⇒ 事業用自動車 旅客や貨物の運送によって対価をもらうことを目的とした車両
沖縄 200 あ 00-00	白ナンバー ⇒ 一般的な車両を活用し、対価をもらって輸送することはいわゆる「白バス」「白タク」と呼ばれる違法行為

③ 地域の担い手

互助活動によるボランティア輸送は、「道路運送法上の許可・登録を要しない」で、運行にあたって運転手などが対価をもらって（いわゆる「有償」）輸送を行うことができないことと定められている。そのため、地域の担い手にあたる、予約の受付や連絡係、運転手及び付添人などは、「無償」によるボランティアとして位置付けられている。

④ 車両の提供

ボランティア輸送を行うにあたって、車両の確保の方法として主に次の方法がある。

車両確保の手段	内容
個人の所有者	ボランティア運転手が所有する車両
行政機関の空き車両	車両の空き時間などを活用して利用する車両
社会福祉協議会や社会福祉法人などの空き車両	車両の空き時間などを活用して利用する車両
レンタカー	一定期間をレンタルによって調達する車両
車両の調達	新車や中古車を調達して利用する車両

⑤行政により導入支援

導入支援	内容
導入する自治会への支援	運営方法や仕組みづくりなどの支援
車両の提供	前項「車両の提供」手段を検討し車両を提供
燃料費の提供	導入する自治会から町内の活動範囲および運行形態などから算出される燃料代の負担
保険料の提供	自動車保険（任意保険）に加入する保険料の負担
安全運転「講習会」の受講費	運転手に対する安全運転に関わる受講費の負担
車両整備	車検や車両整備にかかる費用の負担
運行に必要な備品類	アルコールチェッカーや体温計など、安全運行に必要な備品類の負担

4) 安全確保のための措置

① 運転者に対する教育（安全運転の確保）

道路運送法上の許可・登録を受けないということは、道路運送法が定める輸送の安全や利用者保護の措置が担保されていないということです。運行主体において、運転者の運転技能や知識をどのように確保するのか十分検討し、輸送の安全確保や利用者保護に努める必要がある。

□ 安全運転能力検定

運転免許とは別に、知識を問う試験で安全運転力（どれくらい安全運転ができるか）が判定できる検定。安全運転に必要な知識を、運転技能・交通法規・運転行動の観点から評価します。検定は4級（無料）、3級（1,100円）、2級（5,500円）、1級（27,500円）での4ランクに分かれており、いずれもWEB試験。表示は税込み
一般社団法人 安全運転推進協会 <https://safe-driving.or.jp/>

□ 高齢者講習

70歳以上の方が運転免許証の更新手続きを受けようとする時は、「高齢者講習」又は「チャレンジ講習及び特定任意高齢者講習」のいずれかを受講することが必要。

沖縄県警察本部交通部沖縄県警察運転免許センター 講習係
<https://www.police.pref.okinawa.jp/docs/2015030100222/>

高齢者講習の70歳～74歳の方の場合（75歳以上の方は別）

	「高齢者講習」 受講希望の方	「特定任意高齢者講習」 受講希望の方	
受講対象者	70歳以上の方で運転免許証の更新を希望する方	70歳以上の方で運転免許証の更新を希望し、「チャレンジ講習」に合格した方	
実施場所	講習実施場所（指定自動車教習所）の中から選択し講習の予約	チャレンジ講習	特定任意高齢者講習
		運転免許センター で予約	チャレンジ講習に合格した方は、運転免許センターで特定任意高齢者講習を行う。
手数料	5,800円 ※但し小型特殊免許だけの方は2,350円となります。	2,750円 ※チャレンジ講習の不合格者は何度でも「チャレンジ講習」を受講できますが、その都度手数料が必要。	1,400円

□ NASVA の適性診断受診

NASVAの適性診断は、バス、ハイヤー、タクシー、トラックなどの自動車運送事業者における運転者の方を対象に、自動車の運転に関する長所、短所といった「運転のクセ」を様々な測定により見出し、それぞれのクセに応じたアドバイスを提供することで、交通事故防止に活用されている。（1人4800円）

独立行政法人自動車事故対策機構 沖縄支所

<https://www.nasva.go.jp/gaiyou/eigyo-okinawa.html>

旅客自動車運送事業運輸規則 第38条第2項

 適齢診断 手数料 4,800円 所要時間： 約1時間40分	<p>高齢（65才以上）の運転者の方</p> <p>65才に達した日以後1年以内に1回高齢運転者のための適性診断として国土交通大臣が認定したものを受診、その後3年以内ごとに1回受診。 ただし、旅客自動車運送事業者において、75才に達した日以後1年以内に1回高齢運転者のための適性診断として国土交通大臣が認定したものを受診、その後1年以内ごとに1回受診。</p> <p>〈個人タクシー事業者〉 当該事業者の許可に付された期限の更新の日において65才以上である場合には、当該期限の更新の申請の前に高齢者のための適性診断として国土交通大臣が認定したものを受診。</p>
--	---

(初任診断結果の例)



(測定項目別アドバイス例)



5) 各種保険による対策

安全の確保に関する措置として、任意の自動車損害保険の加入状況や、事故の際の責任の所在がどのようなものとなるかといった点について、運行主体が、利用者に対し、わかりやすく周知することも必要である。

	相手方への補償		自身への補償	
	死傷	車・モノ	死傷	車・モノ
自賠責保険	傷害：120万円まで 死亡：3,000万円まで 後遺障害：4,000万円まで	×	×	×
自動車保険	○ 対人賠償	○ 対物賠償	△ 人身損害 搭乗者傷害 など	○ 車両保険

○：補償します ×：補償しません △：補償が不十分(表に記載の上限金額までしか補償されません)



□自動車保険の種類

自賠責保険：義務	自動車の所有者に加入が義務付けられている保険で、支払限度額は、被害者1名当たり、死亡による損害で最高3,000万円、後遺障害による損害で最高4,000万円、ケガによる損害で最高120万円です。 ※自賠責保険では相手の自動車や自分のケガなどは補償されません。
自動車保険：任意	※自賠責保険に加えて任意保険に加入することが一般的

□自動車保険の主な内容

対人賠償保険	自賠責保険の支払限度額を超える対人賠償を補償
対物賠償保険	他人の自動車などのモノを壊した場合の損害を補償
人身/搭乗者傷害保険	運転者自身や同乗者が死亡したりケガをした場合の損害を補償
車両保険	自分の自動車が破損した場合の修理費用や買替費用を補償

 記名登録された運転手 運転手（所有者） 適用の範囲は？	項目名	補償の範囲
	運転者本人・配偶者限定	1. 記名被保険者 2. 記名被保険者の配偶者
	運転者家族限定	1. 記名被保険者 2. 記名被保険者の配偶者 3. 記名被保険者又はその配偶者の同居の親族 4. 記名被保険者又はその配偶者の別居の未婚の子
限定なし	記名被保険者とその配偶者だけでなく、同別居問わず親族・友人・知人なども含まれる	

□自動車保険の損害賠償責任の範囲

自動車損害賠償保障法三条の規定では、自動車事故によって生じた人身事故の損害については、運転者の故意・過失を問わず、事故を起こした車の運行供用者(自動車の所有者など)に賠償責任を負わせるとされている。

以下の要件を満たした場合、運行供用者とされることになる

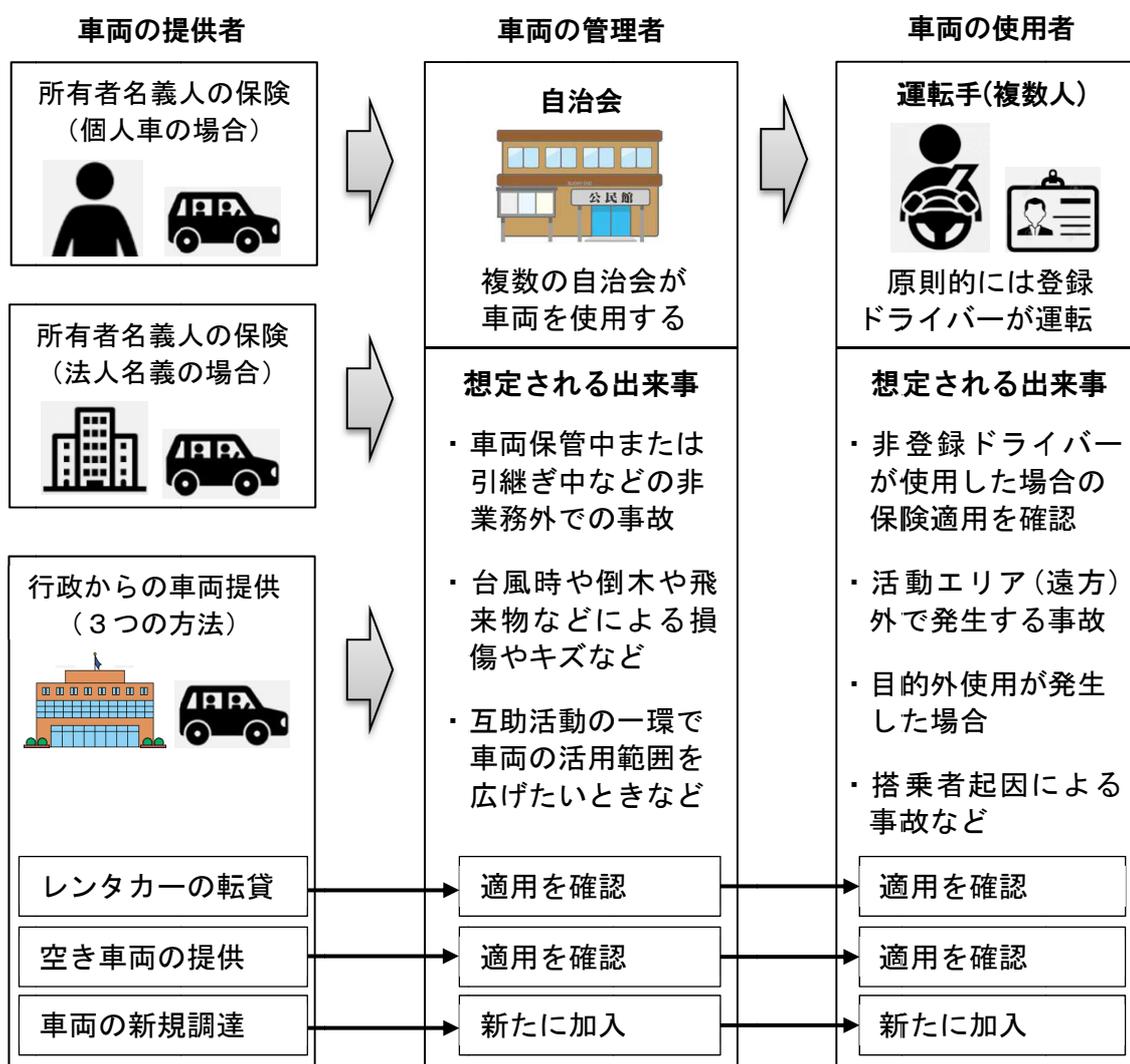
- ① 運行支配権をもつ者…車の使用に対して、その人が支配権を有していること。
- ② 運行利益の帰属…車の使用により受ける利益がその人に帰属すること。

6) 各種保険による対策（全体像）

□補償を受けられない可能性があるおもなケース（原則を除く：飲酒や事故の無届出等）

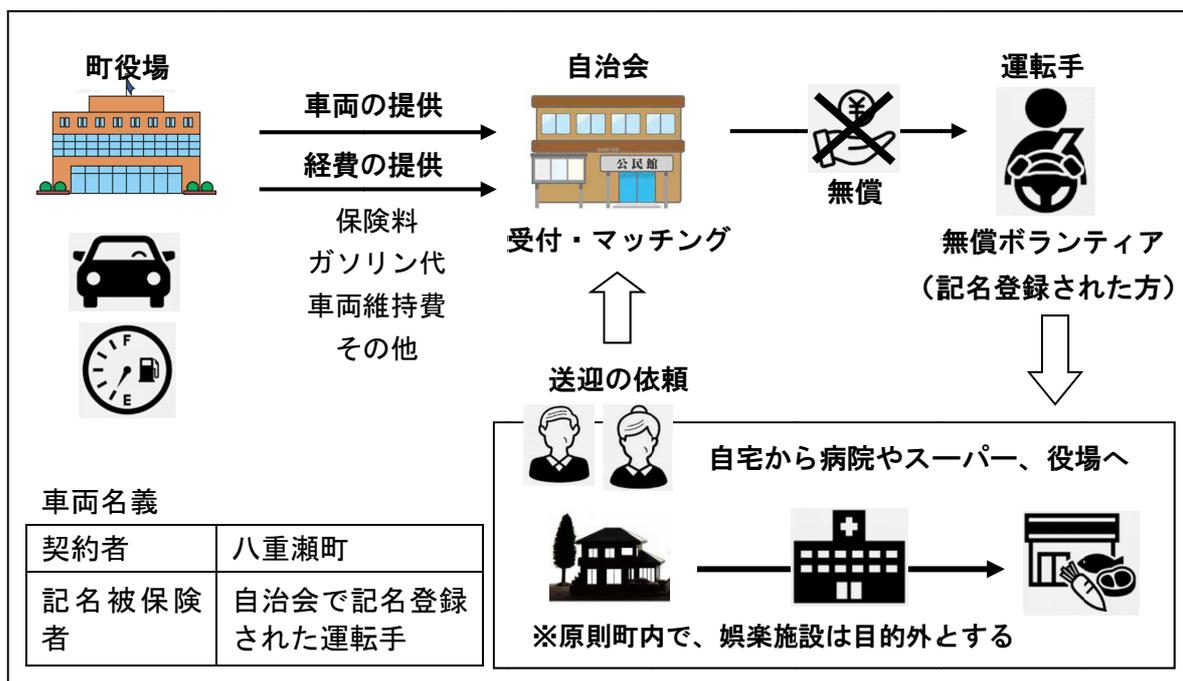
- ・ 非登録ドライバーが運転して事故を起こした場合
- ・ 非業務外（私用や他業務に活用するなど）によって事故を起こした場合（回送中など）
- ・ 乗降中（乗り降り時）に事故を起こした場合
- ・ 車両を「転貸」した場合

□車両の所有者名義人に保険階級に影響がない保険加入の方法



7) 自治会による運営（素案）

①全体像



②自治会による運営の場合 全体像（案）

運営主体	自治会（単体や複数体）
運行形態	指定区域内で走行ルートを決めずに走る区域型
車両	八重瀬町からの貸与など
運行日	地域で協議
運転者	地域ボランティア
利用者	外出が困難な住民（主に65歳以上の方）
主な目的	買い物や通院などが困難な地域の解消
検討の進め方	町主体となって導入し、複数の自治会が互いに連携して運営する 主な使用目的と車両の活用を広げたい場合の利用など（ルール化）
経費等の負担	燃料代、保険料などは町負担
安全・安心の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・運転者の条件を75歳未満 ・安全運転・AED講習会を開催し運転者が参加 ・ドライバーは市内の自動車学校において交通安全講習を受講 ・交通事故、同乗者が急病の場合の連絡体制を構築など
運転者等の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・住民が65歳になった時に、ボランティアを募集 ・既存のボランティア登録団体などからの募集など
利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・広報物だけでは伝わりにくいことから、直接、高齢者が集まる老人クラブに出向き相乗りの仕組みを説明 ・実際に利用してもらうために相乗りツアーを実施 ・知らない人のクルマに乗ることへの不安解消のため、利用者と運転者の相乗り交流会の開催 ・民生委員が移動に困っている高齢者に対して、直接利用を呼び掛け

③長毛・港川・具志頭の3自治会の運用案

選択の理由：具志頭の東地区で高齢化率が高く
中心地から最も遠い（買い物不便地域）

運行の方法：3自治会により輪番型運行

運行の記録：燃料費の精算は給油レシート

車両の引継：1日ごとに車両を引き継ぎ

車両の保管：南の駅やえせ

- ・各自治会ごとに登録ドライバーを選任（保険適用者）
- ・車両の「運行管理台帳」を記録



[南の駅やえせ] までの距離
 長毛公民館 約 2.2km
 港川公民館 約 2.6km
 具志頭公民館 約 0.5km

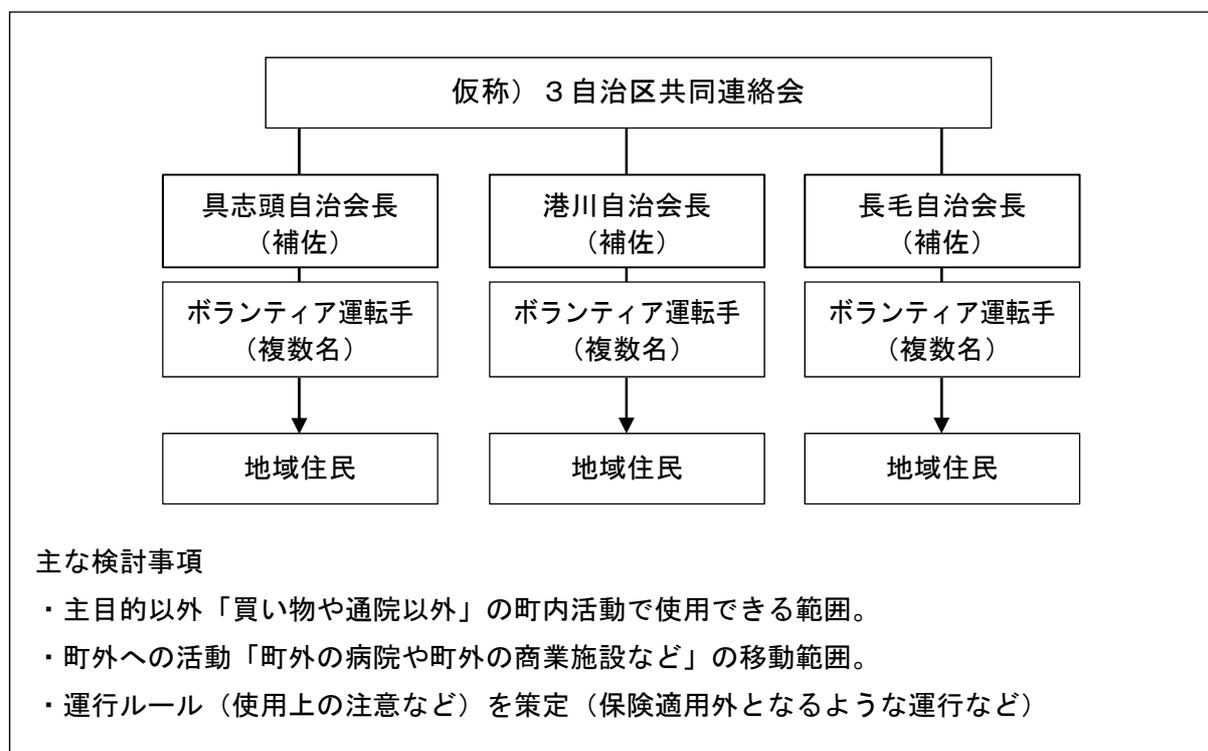
例1) 1週間1日単位で割り当て(週ごとに変更)

	月	火	水	木	金	土	日
午前	長毛	港川	具志頭	—	長毛	港川	具志頭
午後							

メリット：1日の時間を、自治会のその日の状況によって運行することができる。

デメリット：長毛公民館と港川公民館から「南の駅やえせ」までが遠い

運行体制(案)



④運行に伴う主な課題と対策

主な課題	主な状況
買い物先や通院先は、皆一人ひとりに違いがある	<ul style="list-style-type: none"> ・カテゴリーや商品ごとに替わる買い物先への志向や特売日などへの対応など、一人ひとりに多様なニーズ「こだわり」がある。 ・かかりつけ病院は、町内外に点在しており、診察日程や時間に加え、調剤薬局でも時間的な拘束は一人ひとりによって違いがある
買い物先や通院先によっては「町外」もある	<ul style="list-style-type: none"> ・生活に必要な物には、主に食料品や日用品、衣料品などがあるが、町内で調達できないものや、他店舗への多様なニーズがある。

参考)

※マックスバリュー八重瀬：火・水ピカ市、毎月20日30日は5%還元

※かねひで東風平市場：土曜日、月・火くわっちDAY(楽天カードポイント2倍)

※サンエー八重瀬シティ：日替わり特価市

⑤互助活動の主な課題と対策

主な課題	主な対策
活動プログラムづくり	地域のニーズを把握してボランティア活動に結びつける。
活動メンバーの確保	ボランティア養成講座修了者がメンバーとなっている行政等の広報誌を活用してボランティアを募集する。
メンバーが生き生きと活動する	メンバーの参加意欲や責任感を引き出す新しいメンバーを受け入れる。
活動のためのスキルを維持向上する	内部研修会や勉強会を開催する。同じ活動分野の団体との情報交換や外部研修を活用する。
活動拠点や活動場所を確保する	低廉な価格あるいは無償で活動拠点を提供してもらった公共施設を活用する。
活動のマンネリ化を防ぐ	リーダーの交代をスムーズに進める。活動にメリハリをつける。活動の評価を行う。新しいアイデアを活動に活かす。
組織体制を整える	組織内の役割分担を明確にする。
活動資金や運営資金を確保する	自主財源づくりを行う。資金支援に関する情報を把握する。行政や支援機関から資金支援を受ける。資金源を多様化する。
社会的な理解や信用を得る	イベントを活用して知名度をあげる。インターネットや機関誌等を活用して情報発信を行う。

主な対策：過度な責任と過剰な負担を集中させず、地域住民の連帯意識と、「生きがい」や「やりがい」など、個々人の社会的、精神的なQOLの向上につながる方法を検討していく。

8) 運行経費について

① 燃料代の算出 (例示)

$$\text{走行距離(km)} \div \text{燃費(km/ℓ)} \times 1 \text{ℓ あたりのガソリン価格(円/ℓ)}$$

(それぞれの数値の算出根拠)

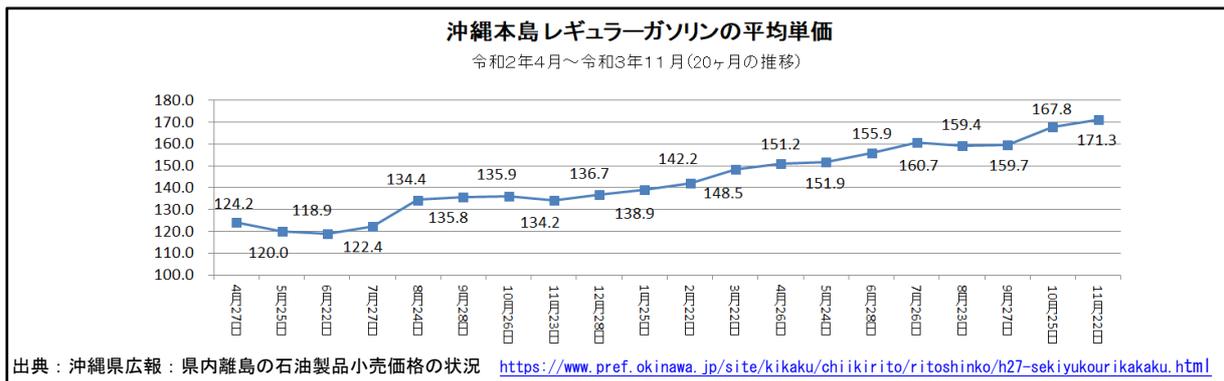
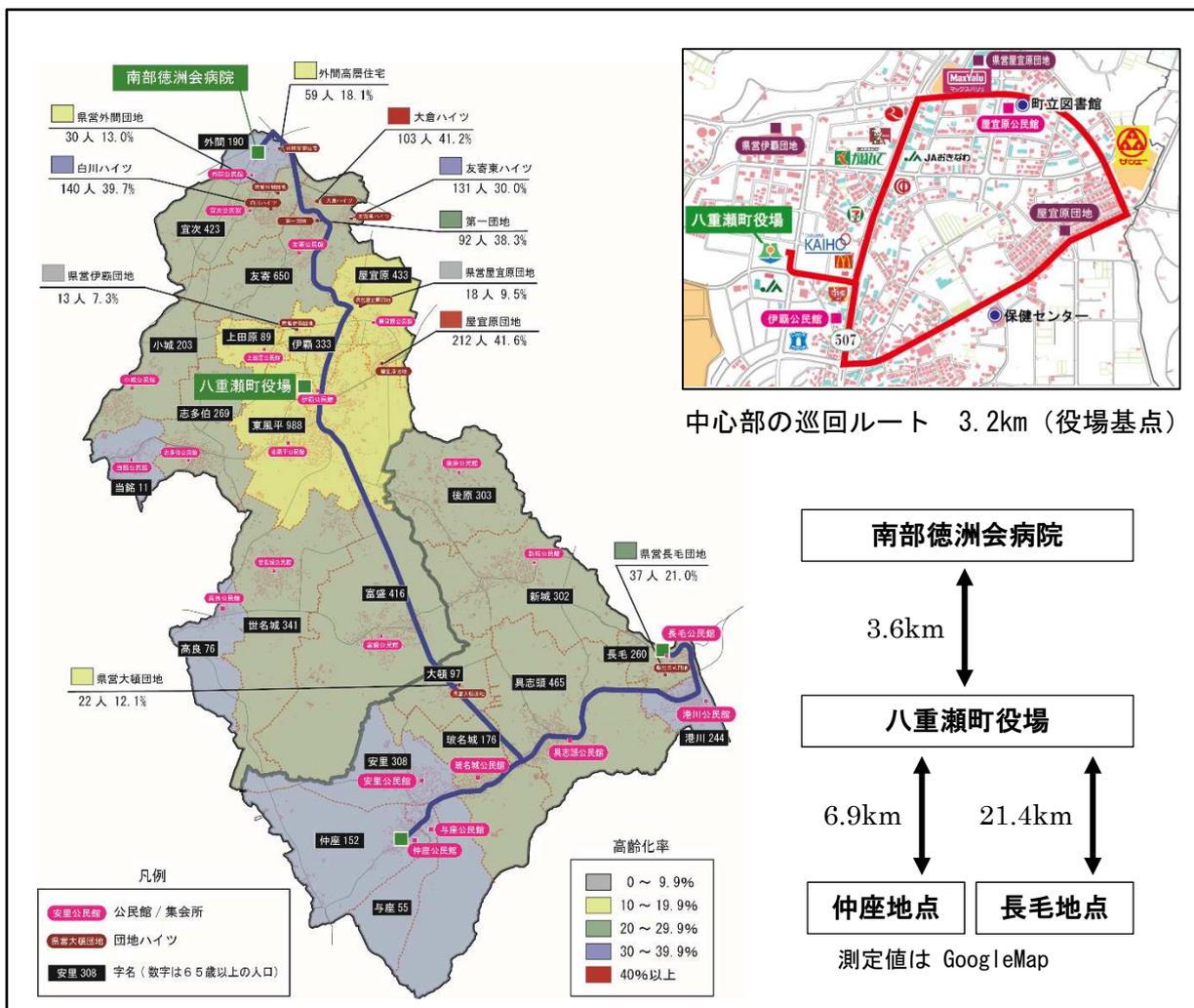
- ・ 走行距離 : 地図情報サイトで計測した距離
- ・ 燃費 : 車種ごとに公表されている燃費
- ・ ガソリン価格 : ガソリン価格調査機関が公表する価格

燃料消費率^{※1} (国土交通省審査済)

WLTC^{※2}
20.4 km/L

市街地モード^{※2}: 15.2km/L
郊外モード^{※2}: 21.4km/L
高速道路モード^{※2}: 23.2km/L

※1 燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境（気象、渋滞等）や運転方法（急発進、エアコン使用等）に応じて燃料消費率は異なります。
※2 WLTCモード：市街地、郊外、高速道路の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モード。
市街地モード：信号や渋滞等の影響を受ける比較的低速な走行を想定。
郊外モード：信号や渋滞等の影響をあまり受けない走行を想定。
高速道路モード：高速道路等での走行を想定。



9) 道路運送法における登録又は許可を要しないとする内容

(1) サービスの提供を受けた者からの給付が、「好意に対する任意の謝礼」と認められる場合は許可等を要しません。

□有償であるとみなされるケース

- ・ 予め運賃表などで金銭の收受が行われる場合
- ・ 会費が徴収され運行サービスと関係する場合
- ・ 運送とは関連しなくても反対給付となる場合

(1) サービスの提供を受けた者からの給付が、「好意に対する任意の謝礼」と認められる場合は許可等を要しません。
 運送行為の実施者の側から対価の支払いを求めた、事前に対価の支払いが合意されていた、などの事実がなく、あくまでも自発的に、謝礼の趣旨で金銭等が支払われた場合は有償とは観念されないことから許可等は不要です。

自発的支払い

ただし、以下の場合は有償であるとみなされ許可等を要することとなります。

予め運賃表などを定め金銭の收受が行われる場合。

料金表	大人	小人
～5km	200	100
5km～10km	300	150
10km～	400	200

会費として收受され、運送サービスの提供と会費の負担に密接な関係が認められる場合。

全 費
1ヶ月 1,000円

「カンパ」などの運送とは直接関係のない名称を付して利用者から收受する金銭で、運送行為に対する反対給付と認められる場合。

「協賛金」、「保険料」、「カンパ」等

(2) サービスの提供を受けた者からの給付が、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は許可等を要しません。

□有償であるとみなされるケース

- ・ 流通性や換金性のある金券の收受がある場合
- ・ サービスの交換で地域通貨を利用する場合

(2) サービスの提供を受けた者からの給付が、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は許可等を要しません。

○日頃の移送の御礼として、自宅で採れた野菜を定期的に手渡す場合は有償とはみなされず、許可等を要しません。

○地域通貨の一種として、ボランティアなサービスを相互に提供しあう場であって、例えば、運送の協力者に対して1時間1点として点数化して積立て、将来自分が支えられる側になった際には、積立てておいた点数を用いて運送等のサービスを利用できる仕組み等、組織内部におけるボランティアサービスの提供を行う場合も有償とはみなさず、許可等を要しません。

相互扶助
現在 将来

※運送利用者は、運送者に点数を渡す。

ただし、以下の場合は有償とみなされ許可等を要することとなります。
 流通性、換金性が高い財産的価値を有する金券や、希少価値を有する財物等の收受は有償とみなされ、許可等が必要です。

図書カード 5,000円 ・ 商品券 1,000円

サービスの交換にとどまる場合については原則として許可等は不要であるものの、有料で点数を購入して貰うなどの場合や、地域通貨といってもその対象サービス内容、流通範囲、交換可能な財・サービス内容に応じ、許可等が必要となるケースがあります。

地域通貨 10点 = 10円 ・ 1 タイム ダラー = 1,000円

(3) ボランティア活動として行う運送において、実際の運送に要したガソリン代、有料道路使用料、駐車場代のみを収受する場合は許可等を要しません。

(3) ボランティア活動として行う運送において、実際の運送に要したガソリン代、有料道路使用料、駐車場代のみを収受する場合は許可等を要しません。



ガソリン代の算出にあたって
登録又は許可が不要として認められるのは、実際の運行に要するガソリン代(乗車中のみ)より、乗降場所と車庫等の回送区間に係るものを含む。であり、ガソリン代相当額ではありません。地域のガソリン代の単価や使用車両の燃費、走行距離等により、具体的に客観的に算出する必要があります。

(4) 市町村の公共サービスを受けた者が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は許可等を要しません。

□有償であるとみなされるケース

- ・ 運送者から利用者にガソリン代と称して実費や運賃を要求する場合
- ・ 施設等からの委託契約を受けて運送する場合
- ・ 介護保険給付が適用される場合
- ・ 運送の利用者によって料金が異なる場合
- ・ 運送の利用者によってサービスが異なる場合
- ・ 運送に対する反対給付が特定される場合

(4) 市町村の公共サービスを受けた者が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は許可等を要しません。

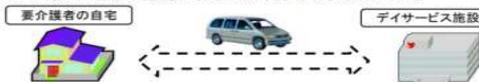
○市町村の事業として、市町村の保有する自動車により送迎が実施され、それらの費用が全額市町村によって賄われ利用者からは一切の負担を求めない場合は許可等を要しません。



○利用者の所有する自動車を使用して送迎を行う場合は、単に他人の自動車の運転を任せただけであり、運転者に対して対価が支払われたとしても、それらは運転業務の提供に対する報酬であって送迎の対価とはなりません。よって、許可等は要しません。



○デイサービス、授産施設、障害者のための作業所等を経営する者が、自己の施設の利用を目的とする通所、送迎を行う場合であって、送迎に係るコスト(ガソリン代等の実費も含む。)を利用者個々から収受しない場合にあつては、当該送迎は自己の生業と密接不可分な輸送と解され、許可等は要しません。



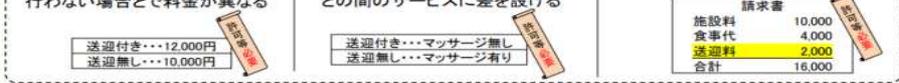
ただし、以下の場合は有償性があると認められ**許可等を要することとなります。**



○子供の預かりや家事・身辺援助の提供が中心となるサービスを提供するものであつて、運送に対する固有の対価(ガソリン代等の実費も含む。)の負担を求めないものである場合は、当該送迎サービスの提供は有償の運送とは解せず、許可等は要しません。



ただし、以下の場合は有償性があると認められ**許可等を要することとなります。**



請求書	
施設料	10,000
食事代	4,000
送迎料	2,000
合計	16,000

引用：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 (H30.3.30) <https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/manager/pdf/H30/04.pdf>

10) 県外の事例

1) 住民などが独自に運行して外出支援をしている事例（横浜市港北区）

菊名おでかけバス（横浜市港北区）巡回型

プロセス	・錦が丘地区は、坂の上にある古い住宅街。高齢化が進む。買物の荷物が重く、低栄養や、閉じこもりがちな高齢者等の問題を市に訴えコミュニティバスを走らせてと要請活動をつづけたが思うように行かず。ならば自分たちでできることをやり、地域で支えていこうと 会員制の「コミバス市民の会」を結成 （自治会支援。乗る人も乗らない人も会員。約80人）。 2010年～運行
概要	・住民が「運営」と「運行（運転、添乗）」を担う。 運転者5人 ・ 錦が丘町内会の応援を受けて「会員制」で運行 ・ 毎週(火)巡回型7便（1便50分） ・車両はKさんが提供
道路運送法	許可や登録等の手続き不要の形態（会員制）
利用者と負担	・利用者負担ゼロ（自発的な謝金はOK） ・7便で20人以上が利用
保険	・車両提供者の任意保険。これまで保険を使う事故はない
収支	<収入> 地区社会福祉協議会の助成金30万円/年 会費・カンパ・謝金など30万円 <支出> ガソリン代2千円×50回、車借用の謝金/年5万円、運転者さん謝金(飲物代)/半日700円、添乗者さん謝金(飲物代)/半日300円
まちなみ	おでかけバス臨時号も運行：地域の市民グループと連携して、お花見や、JAお買物ツアー、障がい作業所の運営するカフェでのランチなど ★継続のコツは「無理をしない」。運行する側も楽しみながら（入江共同代表：談）



2) 市町村の車（保険付・ガソリン付）で住民が運行している事例（広島県福山市）

広島県 福山市 サロン送迎・買物・通院支援

高齢者おでかけ支援事業

- ・ 地域で高齢者を支える仕組みとして2009年度に創設
- ・ **地域ごとに住民が支援グループを結成**
(構成は、自治会町内会連合、ボランティアの会など)

福山市が車両を調達（リース）	ワゴン7台、セダン1台、軽1台（9地区用）
地域の有志の会に車両の運行等を委託・業務上の責任は福山市が負う	自治会など地域の有志の会（ボランティア） ・サービスの実施 ・車両の管理等 ・ボランティアの募集、利用者の登録等 ・運転者は「認定運転者講習を受講」
実施状況	9学区（地区）で実施（2015年現在） 運行曜日 各5日～2日/週
利用者負担	なし

福山市高齢者おでかけ支援事業実施状況について
【主な運行目的】
病院、買物、ふれあいプラザ・公民館等の利用、郵便局・金融機関の利用、学区行事への参加等

学区名	運行日数	運行回分	利用乗数	走行距離	乗降数	乗降率
黄金丸	130日	263回	1,853人	3,521.2km	87人	22人
石石	178日	350回	1,202人	3,777.0km	64人	4人
山野	189日	287回	586人	3,334.0km	56人	17人
池島	155日	334回	1,491人	3,182.0km	46人	10人
内津	202日	432回	1,863人	3,037.0km	37人	11人
御幸	248日	505回	2,236人	7,474.0km	58人	19人
池野	245日	240回	1,054人	11,122.0km	67人	6人
山崎	201日	201回	1,456人	3,697.0km	24人	16人
口吉台	37日	48回	322人	674.5km	26人	15人
合計	1,693日	2,986回	12,363人	51,589.7km	485人	120人

2014年度（平成26年度）実施状況（乗降数、運行ボランティア数は、2015年3月末現在）、日吉台学区は、2014年（平成26年）11月より運行開始。



3) 社会福祉法人の「地域における公益的な取組（3法人が運行）」の事例（東京都町田市）

東京都町田市 鞍掛台「くらちゃん号」巡回型

【経過】鞍掛台地区（330世帯）は高齢者が多い住宅地。坂道の多い地形。閉じこもる高齢者も多く、町田市南第三**高齢者支援センター、自治会、福祉事業所をメンバーに「鞍掛台買物・外出支援プロジェクト」**発足（まちだ〇ごと大作戦事業にエントリー）2018年5月。
3事業所により**2019年3月から試行運行開始**（10月から本格運行実施予定）

- 主体となる事業所（社福）正吉福祉会まちだ正吉苑、（社福）みどり福祉会高ヶ坂ひかり苑、（社福）地の星ペロニカ苑、（株）結の心くらかけ庵
- **毎週（木）11:00～14:00** <無料> 誰でも乗車可
成瀬コミュニティセンターを拠点に地区内4ヶ所で乗降
乗降場所の最寄りバス停からJR成瀬駅にも
- **3法人が運行。1時間ずつ交代制**
車両（7人のワゴン）、保険、運転者
週1回1時間なので負担にならない
(法人側の談)
★利用規約、協定書・覚書(二者協定)



自治会員の手作りバス停



地域の絵本作家が無償でデザ

引用：住民主体の移動・外出支援の取組み https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/mie/kikaku/seminar/before/1_9/4.pdf

- 169 -

参考) 担い手募集の事例 (発掘のヒント: 神奈川県秦野市の事例)

「担い手」って どこにいるの? (よくある質問)

担い手発掘のヒント●神奈川県秦野市の事例

- ・ 秦野市 (人口 16万5千人)
- 「地域支え合い型認定ドライバー養成研修」を市が実施 (毎年2回 40人定員・3日間/無料)
- ・ 募集方法
 - ①住民が65歳になったときに送付する介護保険被保険者証に市主催の「ヘルパー研修」「認知症サポーター養成研修」「認定ドライバー研修」等の日程一覧を同封
 - ②毎年6~7月に郵送する介護保険料納入通知書にも同封
- ・ 問合せきた人に個別のチラシを送付➡
- ・ 昨年2回目のドライバー研修はキャンセル待ちが出た
- ・ 修了者に福祉有償運送団体一覧や訪問D等の担い手団体を紹介

●神奈川県綾瀬市の事例

- ・ 綾瀬市 (人口 8万4千人)
- ・ 福祉有償が1団体もなく、現在 登録団体づくり中 (いま準備会: 6人)
- ・ 秦野市同様、市主催。無料
- ・ 市の「広報あやせ」で周知・募集
- ・ 37人が受講➡うち10人が新たに上記「準備会」に入会
- ・ 登録不要の形態で実施予定の地域からも多数受講

●右も自治体主催で実施

- ・ 静岡県函南町
- ・ 愛知県長久手市
- ・ 鹿児島県鹿屋市など



参考) 地域支え合い型 認定ドライバー養成研修

買物や通院など外出にお困りの方を支援しませんか。国土交通大臣認定講習で移送に必要な知識、身体介助、技能を学べます。

大臣認定講習実施機関

- ・ 運転協力者講習会
- ・ 有償運送講習会

福祉有償運送業 (第79条) の福祉有償運転者に必要な講習として本島内で2社が認定機関として実施

- ①有限会社まほろば (北谷町)
- ②NPO 法人大きな和 (名護市)

参照 大臣認定講習実施機関一覧表
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001407607.pdf>

講義名	内容
研修の趣旨説明	公共交通機関がない又は不便な地域で、障がいや介護がなくても、外出にお困りの方がいます。制度だけでは埋まらないニーズに対して、地域支え合い活動として無償の移動支援活動が注目されています。
市の交通対策について	不採算バス路線の廃止等で公共交通機関がない又は不便となっている地域で市が取り組んでいる持続可能な公共交通対策を紹介します。
住民参加の意義と外出支援活動	住民が主体的にまちづくりに参加する意義と、介護保険法改正による新しい総合事業及び地域包括ケアシステムについて触れます。
福祉的な視点を持った運転とその心構え	外出支援活動の対象の多くは高齢者や障がいのある方で、利用者の視点に立った介助や、やさしい運転が求められます。利用者理解と実践での対応を具体的に学びます。
活動におけるリスクマネジメント	地域活動に参加するとき、リスク回避のための備えは不可欠。活動にかかる保険などについて学習します。
接遇介助の基本	どのようなサービスが求められているか、歩行時の介助、車両乗降時の介助、福祉車両乗降時の注意点を学びます。
運転実習	実際に運転を行います。
実技実習	車いすの扱い方、高齢者の移乗介助、歩行介助などを実習します。
さまざまな地域活動の紹介	地域で支え合う共助・互助による送迎、NPOなどが行う制度に基づく福祉有償運送、介護保険のデイサービスなどの施設送迎。住民がつくってきた事例を通じて、地域で求められるサービスを考えます。
グループワーク	どういった活動にする? クルマはどうする? 保険って入るの? など、活動に必要な手続きを模擬体験、グループワークで楽しみながら学びます。

例示) ボランティア輸送の行政支援 (大阪府枚方市)

自動車保険加入費用、運転者講習受講費用など運営費用の一部を市が助成します。

- ・ 自動車保険加入費用: 2,000円/台・日
- ・ 運転者講習受講費用: 20,000円/人
- ・ 試験運行の経費の一部: 5,000円/日 ただし上限有

出典: 大阪府枚方市 <https://www.city.hirakata.osaka.jp/0000033362.html>



地域の 自治会やNPOなどが実施する道路運送法の許可・登録を要しない運送

ボランティア輸送

を市が支援します

自動車保険の費用
運転者講習の費用
試験運行経費の一部

まずはご相談を!!

自動車保険加入費用、運転者講習受講費用など運営費用の一部を市が助成します。

条件

- 公共交通の利用促進につながる
- 安全性について考慮されている など

自動車保険加入費用: 2,000円/台・日、運転者講習受講費用: 20,000円/人
試験運行の経費の一部: 5,000円/日、ただし上限有

参考) 移動サービス専用自動車保険

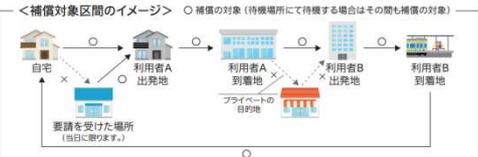
契約者・記名被保険者は、移動支援サービスの提供団体となる。対象自動車は、登録ドライバー等が所有する自動車であるが、記名被保険者である移動支援サービスの提供団体が事前に承認したものであることが条件である。この自動車保険が補償する対象事故は、移動支援サービスのために、ボランティアドライバーが自宅を出発した時から自宅に帰着した時までの間に発生した事故である。ただし、移動支援サービスの提供を行うにあたり、その合理的な経路を著しく逸脱している場合は除外される。

損保ジャパン日本興亜で業界初の専用保険

地域の移動を支える保険「移動支援サービス専用保険」
 契約者：移動支援サービス提供団体
 ※事前承認の登録ドライバー等が所有する車両が対象



地域の移動を支える保険
 (移動支援サービス専用保険)
移動支援サービス専用自動車保険特約(優先払戻)

移動支援サービス事業用自動車保険特約の概要		ご契約プラン		
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までご連絡ください。	基本プラン(車両あり・人備あり)	ライトプラン(車両なし・人備なし)	
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	対人賠償責任保険	無制限(自己負担なし)	無制限(自己負担なし)
	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	対物賠償責任保険	無制限(自己負担なし)	無制限(自己負担なし)
	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	対物全損時修理差額費用特約	○	○
	※家族とは、登録ドライバーの配偶者、登録ドライバーまたはその配偶者の父または母、または登録ドライバーまたはその配偶者の同居の親類をいいます。 (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。	人身傷害特約*2 入通院差額給付金:10万円	3,000万円 (自己負担なし)	×
補償対象区間	移動支援サービスの提供または待機のために自宅等*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、かつ、補償の対象(特機場所にて待機する場合はその間も補償の対象)は、 <small>○補償対象区間のイメージ</small> 	自損事故傷害特約	×	○
		車両保険*3(一般条件)	保険金額・自己負担額は契約ごとに設定	×
		保険料	1台・稼働日1日当たり*4	1,100円～

引用：損保ジャパン https://www.sompo-japan.co.jp/~media/SJNK/files/news/2019/20190619_1.pdf
 地域の移動を支える保険パンフレット https://zenkoku-ido.net/temp/210319SOMP0_assurance_pop.pdf

東京海上日動火災保険株式会社



移動サービス専用自動車保険
(移動サービス事業者向け自動車保険特約付一般自動車保険)

移動支援ボランティア活動中に自動車事故が起きてしまったら…

困っている人を助けたいけど事故が起きたらどうしよう？
 病院や買い物、役所の用事はどうしよう？
 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？

ボランティアドライバー 深刻な社会問題

移動サービス専用自動車保険とは…
 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サービスを提供している際の事故について持ち込み車両の自動車保険に優先して保険金をお支払いする保険です。
 この商品によって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！

【本保険のイメージ】
 東京海上日動火災保険(株) 保険契約者
 移動サービス専用自動車保険
 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
 サービス登録 対象自動車
 サービス提供事業者の自動車持主、移動サービスのために借り受ける自動車
 登録ドライバー サービス利用者
 登録ドライバー個人が加入する自動車保険
 (対象となる賠償項目)
 対人賠償責任保険 対物賠償責任保険 自損事故

【補償内容と保険料について】 保険期間：1年

保険期間終了後、通知内容に基づき確定保険料を計算し、契約締結時に領収した暫定保険料との差額を追加徴収または返還します。

補償内容	車両保険ありプラン	車両保険なしプラン
対人賠償責任保険	無制限	無制限
対物賠償責任保険	免責金額(自己負担額)なし	免責金額(自己負担額)なし
自損事故傷害特約	○	○
対物超過修理費用補償特約	○	○
車両保険(一般条件) (保険金額300万円*)	○	×
	免責金額(自己負担額)なし	免責金額(自己負担額)3万円
概算保険料 (1台・稼働日1日あたり) #2	1,210円	400円

*1 時価または保険金額(上記プランの場合300万円)のいずれか低い額を限度に保険金を支払います。
 *2 実際の保険料は、お見積り時に保険会社にて算出されます。2年目以降の保険料は、前年度の保険金の支払状況に応じて、変動し得る場合があります。
 (注) 上記の対象とならない補償および補償額が異なるケースでは、運転者が加入している車両の保険を使用することも可能です。
 移動サービスの提供における合理的な経路を著しく逸脱して自動車等を使用している際に発生した事故による損害(傷害特約)については保険金を支払いません。
 対人賠償において、自賠責保険等により支払われる金額がある場合は、その超過額に対してのみ保険金を支払います。

保険料例 車両保険なしプラン、対象台数2台、稼働日100日の場合
400円 × 2台 × 100日 = 年間保険料 80,000円

【個々の車両の責任期間】
 移動サービスの運転を開始した時から、その運転を終了した時まで(合理的な経路・範囲に限り、かつ、補償の対象(特機場所にて待機する場合はその間も補償の対象)は、
 個々の移動サービスごとの自家用自動車の運転者、登録番号等、運行開始した日時および終了した日時等を毎月株式会社エーエージェント(保険代理店)に通知することが必要です。

例)
 車両保険なしプラン、対象台数2台、稼働日100日の場合
400円 × 2台 × 100日 = 年間保険料 80,000円
 ※東京海上日動火災保険、「自家用有償旅客運送事業者向け自動車保険」の販売開始

参考) 自治会アンケートによる「自治会による送迎バスを運行について」

令和2年度に実施された、「地域公共交通基礎調査」で自治会にアンケートを実施した。回答を得られた17件の中で、最も多い傾向として「自治会での運営は難しい」という意見が多い中で、「複数の自治会で連携して実施」や「車両は町で整備し各自治体に貸し出し」または有償ボランティアを自治会で採用」などの意見のほか、「すべて町で運営」などの意見があった。

自治会別) 地域として協力できること (ご意見)

自治会	コメント欄
外間	自治会で運行することは難しいです。
宜次	普通免許で運転できる車両であれば、運転手の確保がお願いしやすくなる。車両の整備、燃料、人件費等の負担も町でやってほしい。
伊覇	運転手の給与をどうするか?等の色々な問題はありますが、他自治会との交流が生まれるので良いことだと思います。
上田原	できれば八重瀬独自のウーバーが良い。多数の若者にライン登録してもらい送迎が必要な方は役場へ電話し(役場→ラインへ)、アルバイト方式で可能な方が送迎。互いの時間に無駄がない。
東風平	デマンドバス、乗合タクシーの導入、運行が望ましいと考える。
当銘	運転手や車両の維持管理など長く続けられるか疑問。
世名城	*例の通り(車両は町が整備し運行は2~3自治会で連携して実施するなど)
新城	車両は町が維持管理して曜日ごとに各自治会に貸し出す。車両は7名乗り位のコンパクトな方が使いやすい。又は各自治会に軽バス1台ずつ提供してほしい。
具志頭	町で運営・運行し自治会より有償ボランティアを運転手として採用する。
長毛	自治会で運行するのは難しいと思う。また、字の財政も厳しいのと長毛自治会への加入率も悪く単独での運行は字としてできない。
港川	南城市のようにマイクロバスの運用がよい。
大頓	事故時の対応について重大事故の場合に不安がある。自治会の負担(金銭等)がどの程度になるか?
与座	運行は3自治会位で連携
大倉ハイツ	自治会員の高齢化で運転手の確保、燃料代の負担などの問題(年間の自治会費の徴収が130万円程度しかない)
友寄東ハイツ	全て町でお願いしたい。
友寄第一団地	例にある「町が整備し運行は2~3自治会が連携して実施」は一案とは思いますが。すべてを行政に頼るのでは財政が破綻する。各コミュニティで出来ることはやる。助け合い絆を深めるためにも、各コミュニティでお互い支え合い助け合う。(現在ある支え合い委員会等の活動を充実させる事で解決する。)
県営長毛団地	自治会での運行は予算的に厳しいと思う。

※例示のとおりは、「公民館を待合所として提供する」をさす