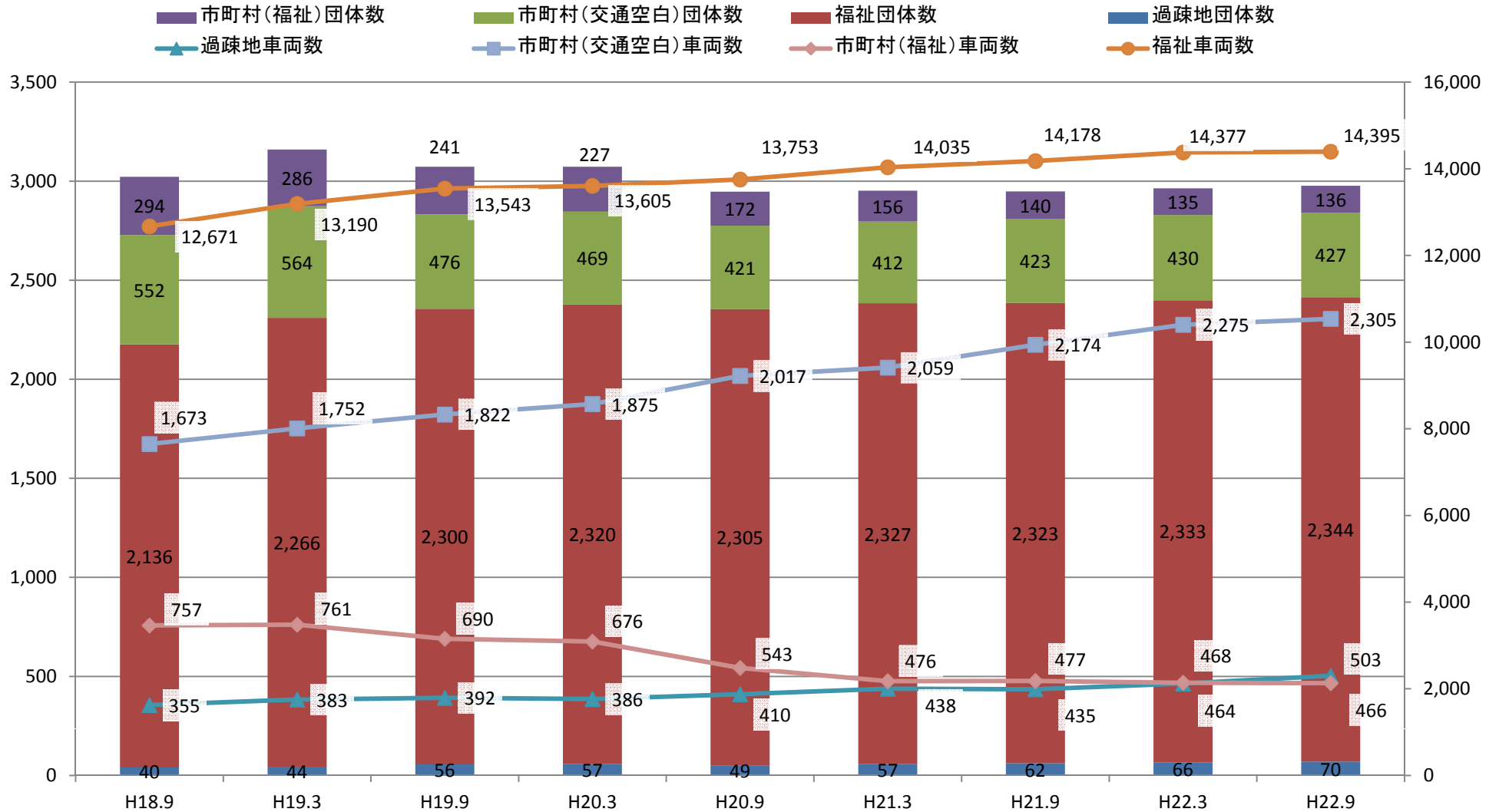


# 自家用有償旅客運送の現状等について

# 自家用有償旅客運送の実施状況

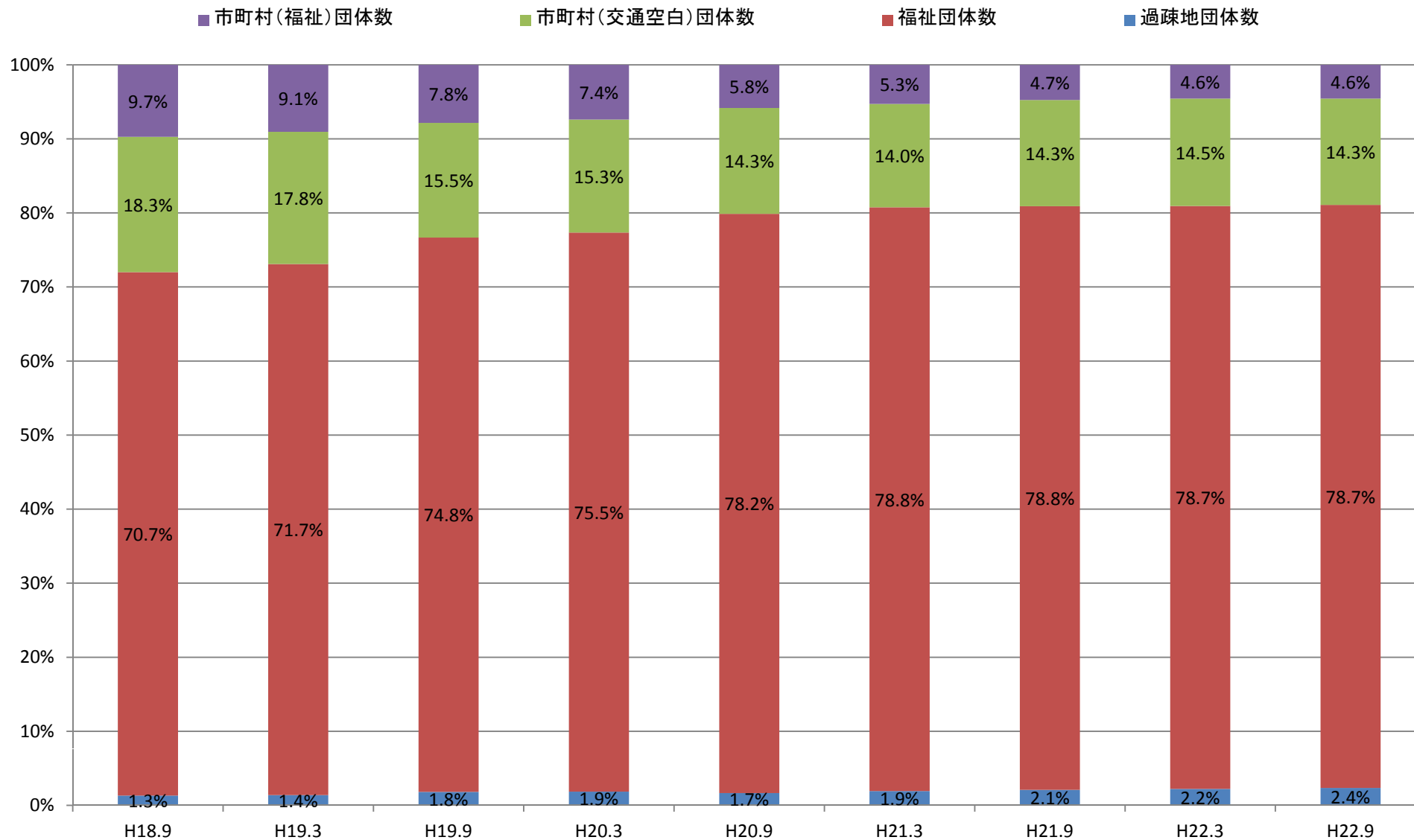
○自家用有償旅客運送は、全市町村の約7割で実施されている。(平成22年9月末現在)

○登録団体数については、福祉、過疎地有償運送が増加しているものの、市町村合併の影響もあり、ほぼ横ばい。車両数については年々増加している。



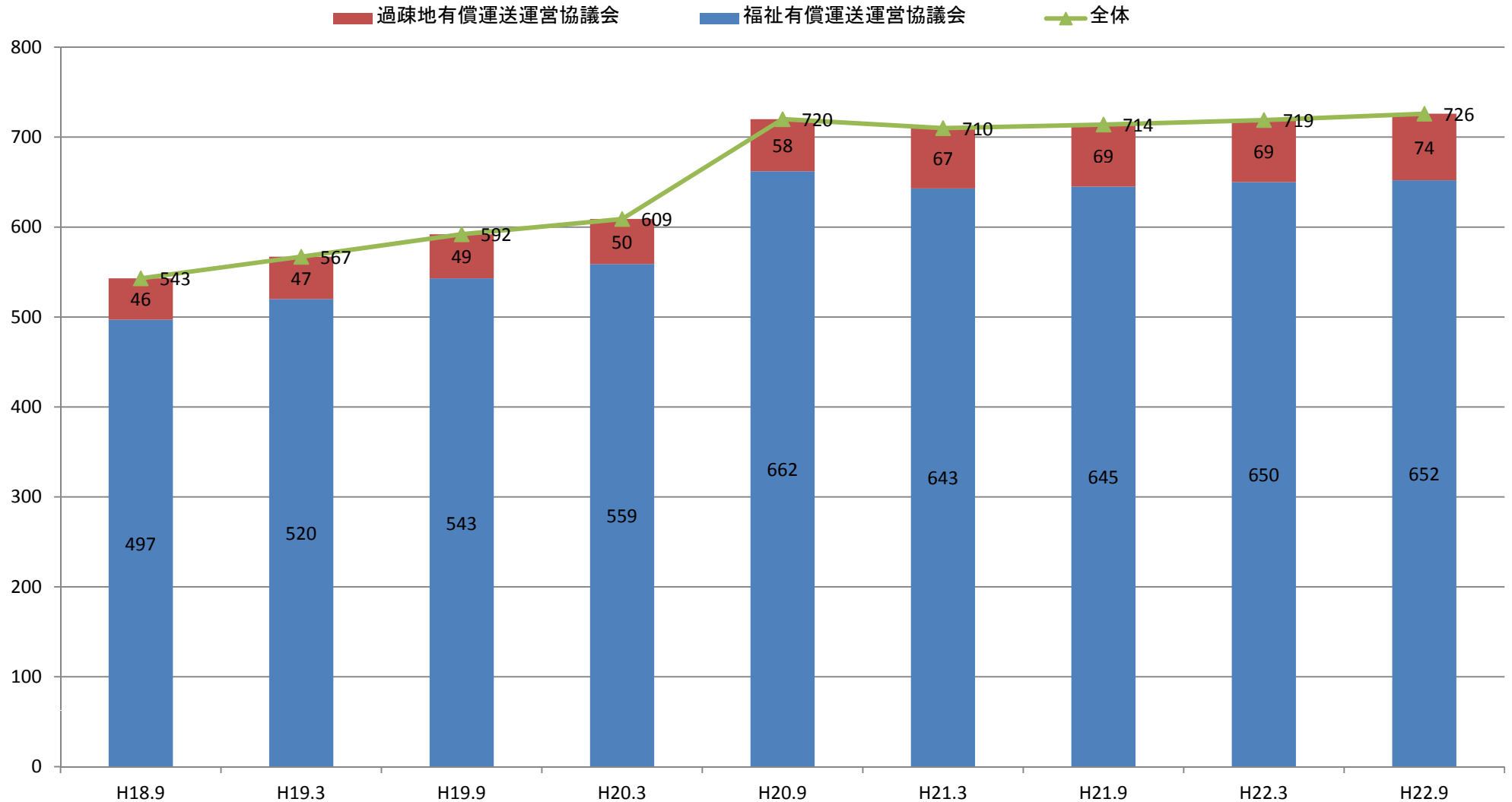
## 自家用有償旅客運送の市町村有償、過疎地有償運送、福祉有償運送の全体に占める割合

団体数は福祉有償運送の数が全体の8割弱を占め、過疎地有償運送の団体と供に年々増加傾向。  
市町村については市町村合併の影響もあり、団体数自体は年々減少傾向である。



## 運営協議会の設置数について

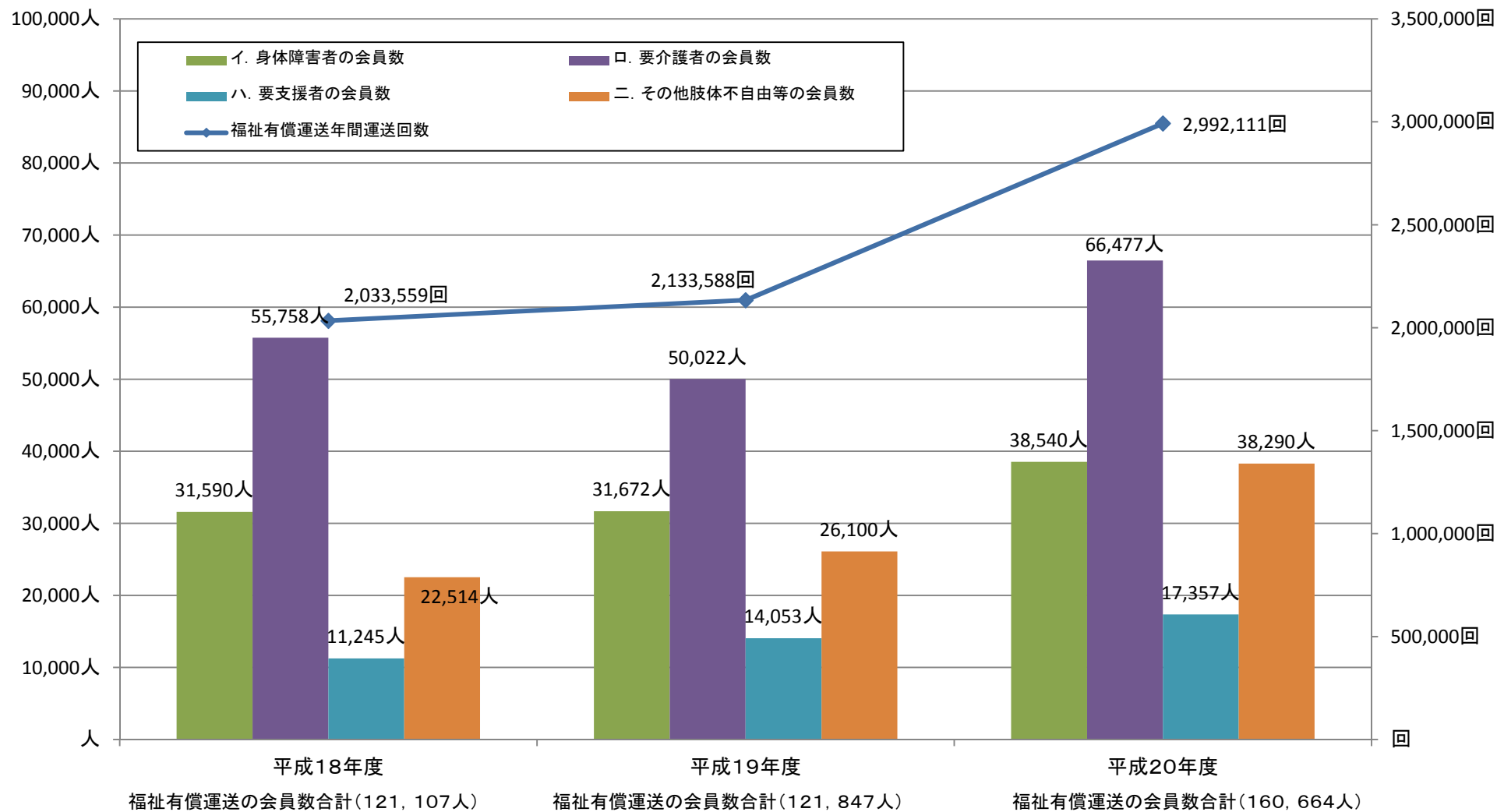
- 運営協議会の設置数は福祉と過疎を併せて726地域（同一市町村が複数の運営協議会に所属している場合を含む）
- 近年は市町村合併の関係もあり数としては横ばい状態。



## 自家用有償旅客運送の運送回数及び利用する会員数(福祉有償運送に限る)の推移

○福祉有償運送の登録会員数は、ロ. 要介護者が最も多く、イ. 身体障害者、ニ. その他肢体不自由等、ハ. 要支援者と続く。

○福祉有償運送の場合、会員1人当たり年間約17.64回有償運送を利用している。(平成18年度～20年度の平均)



※輸送実績報告提出団体数  
福祉有償運送＝H18年度(1,390)、H19年度(1,408)、H20年度(1,779)

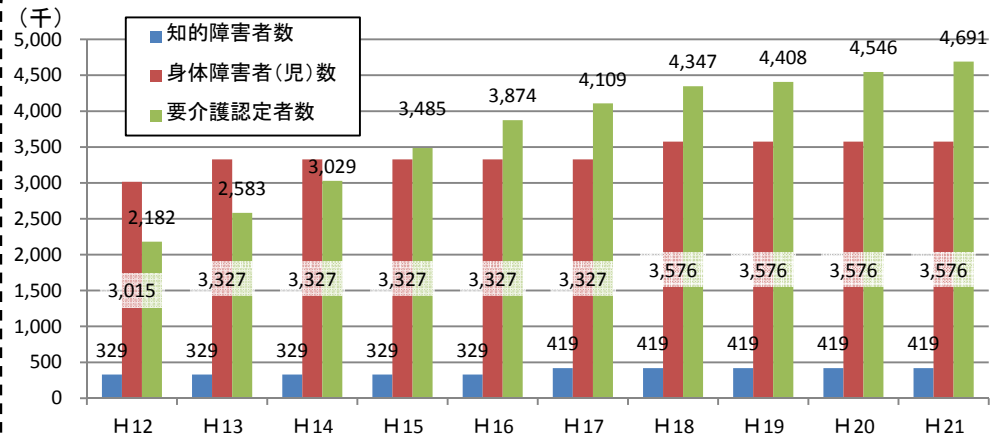
# 福祉有償運送の今後の需要予測

○身体障害者や要介護認定者数は年々増加傾向である。

○福祉タクシー事業者や、自家用有償旅客運送者の車両数についても年々着実に増加しているものの、必要な介助等を連続して、又は一体として行われる個別的な輸送サービスによる移動が、タクシー等の公共交通機関のみによっては、必ずしも十分に提供されていない状況にある。

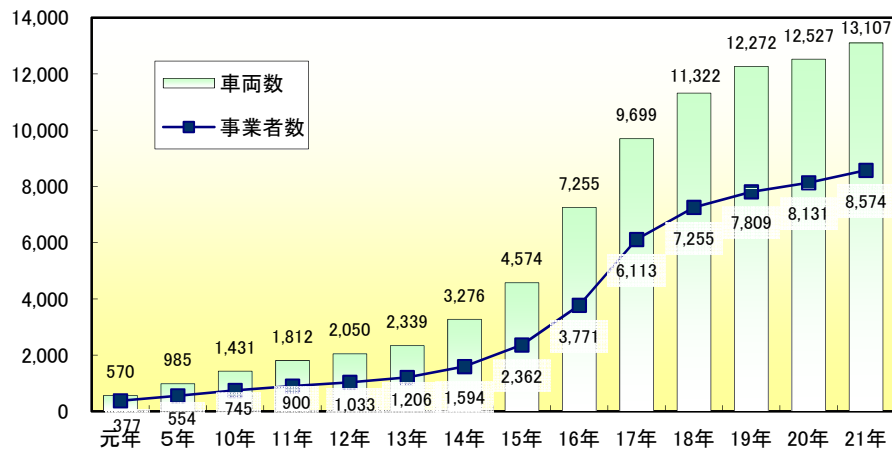
○このため、福祉タクシーや自家用有償旅客運送の需要は今後益々高まるものと思料。

## 身体障害者及び要介護者数等の推移



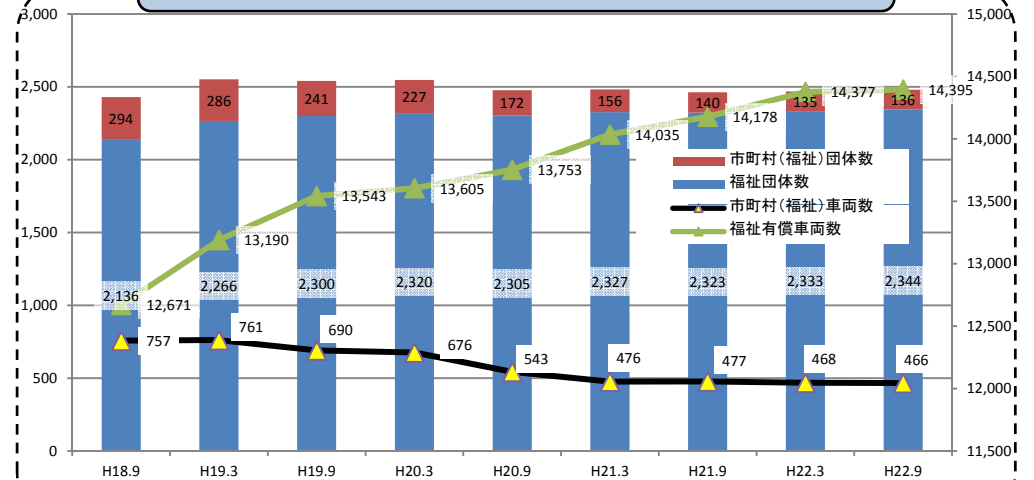
出典：「身体障害児・者実態調査」、「知的障害児(者)基礎調査」、「介護保険事業状況報告ほか」(厚生労働省より)  
※ 身体障害(児)者及び知的障害者数については、5年ごとの調査である。

## 福祉タクシー事業者・車両数の推移



出典：国土交通省自動車交通局旅客課データより

## 自家用有償運送(福祉関係)の登録・車両数の推移



出典：国土交通省自動車交通局旅客課データより

# 過疎地有償運送等の今後の需要予測

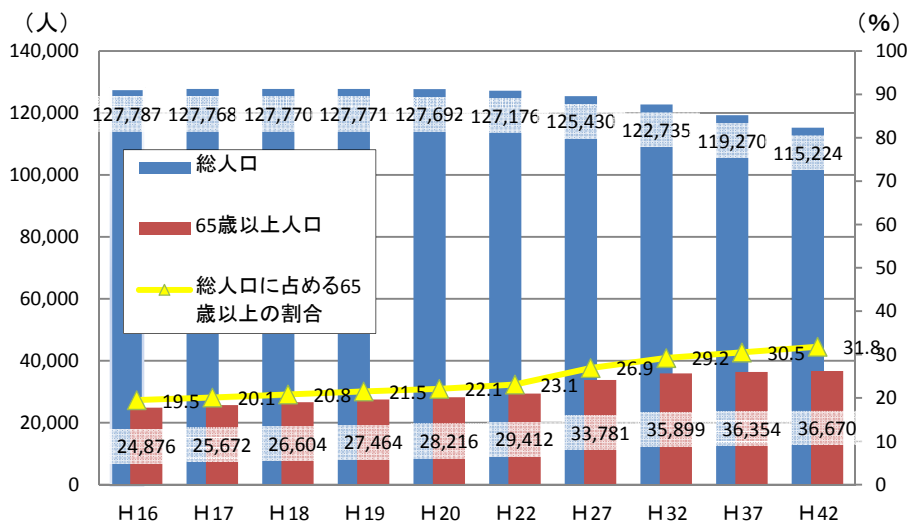
○過疎地有償運送は、過疎地などにおいて、タクシーなど公共交通機関によっては地域住民の輸送が確保されない地域において行われる輸送である。(過疎地有償運送等に供される車両数は年々増加傾向にある。)

○「高齢者人口将来予測」によると、年々少子高齢化は進んでおり、また過疎地域は現在全市区町村の4割を超えているのが現状。(過疎地域の面積は日本全体の面積の5割を超える。)

○さらに、乗合バスの路線廃止状況を見ると毎年2,000km近くの路線が廃止されているのが現状。

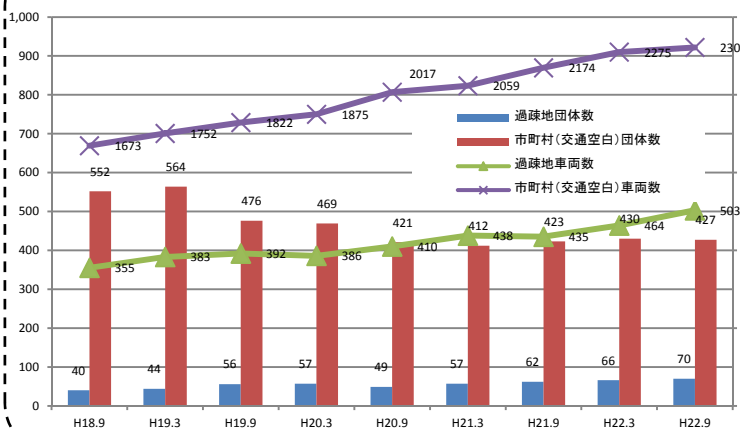
○このため、公共交通機関によっては地域住民の輸送が確保されない地域が今後増えることが予想されるため、過疎地有償運送の需要は高まるものと考えられる。

## 高齢者人口将来予測



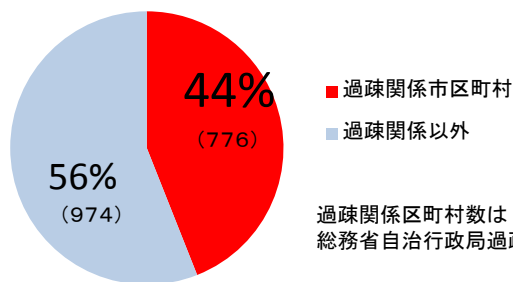
出典：日本の将来推計人口「平成18年12月推計」（国立社会保障・人口問題研究所より）

## 自家用有償旅客運送（過疎・交通空白）の登録・車両数の推移



出典：国土交通省自動車交通局旅客課データより

## 過疎関係市区町村の割合



※全市区町村数は1,750

過疎関係市区町村数は総務省自治行政局過疎対策室より

過疎関係市区町村は、過疎地域自立促進特別措置法第2条及び第33条に該当する市町村を指す。

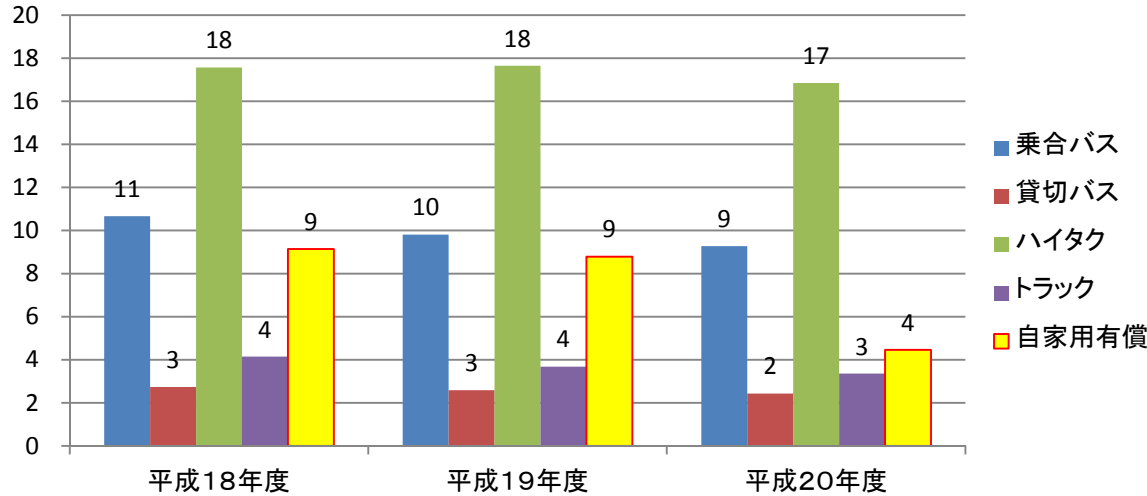
## 乗合バスの路線廃止状況（高速バスを除く）

年度	廃止路線キロ
18年度	2,999km
19年度	1,832km
20年度	1,911km
21年度	1,856km
計	8,598km (平均 2,150km)

出典：国土交通省自動車交通局旅客課データより

# 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。



自家用有償旅客運送に関するアンケート結果  
(福祉有償運送、過疎地有償運送)

## 自家用有償旅客運送に関するアンケート結果について

### 1. 目的

交通基本法の制定に向けた取り組みや地方分権などの昨今の情勢に伴い、自家用有償旅客運送制度の見直し検討のための自家用有償旅客運送者の実態把握を実施。

### 2. 調査方法: アンケート調査

調査対象者: 自家用有償旅客運送者 (NPO、社会福祉法人等)

配布先の選定: 各運輸支局等において、運送団体を選別 (各運輸支局等の配布数については本省から各モード毎に指示)

配布および回収方法: 配布については、各運輸支局等より、選別した管轄団体に送付。  
回収については、主に団体から各運輸支局等にFAXにて送付。

### 3. 有効回答数

回収数: 602票

(福祉有償運送565票、過疎地有償運送41票)

### 4. 実施の流れ

2010年 8月 アンケート調査実施のため、アンケート項目の検討及び策定

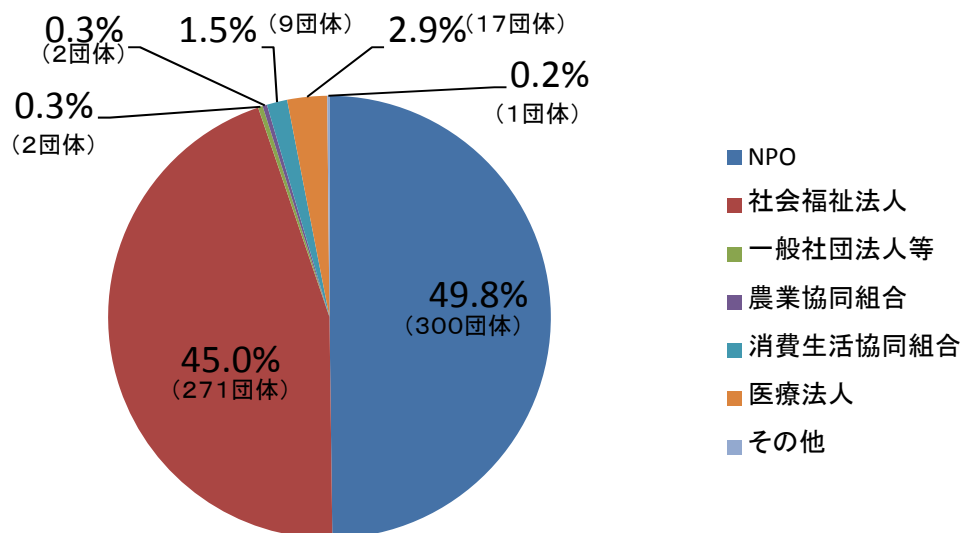
2010年 9月 各運輸支局より、団体に対してアンケート票を送付

2010年10月 団体よりアンケート票を回収

2010年12月 (福祉有償運送・過疎地有償運送の) アンケート結果の精査・集計作業終了

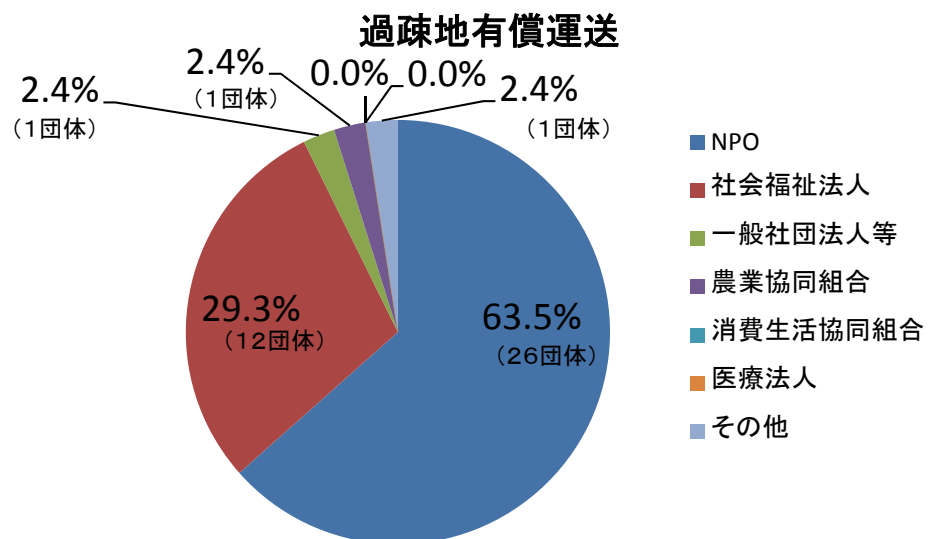
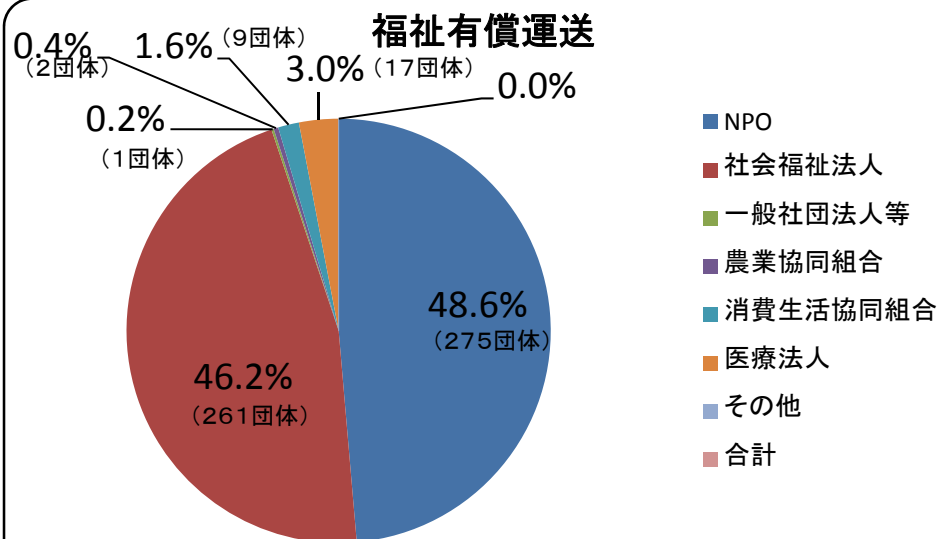
## 回答者の属性

### 1. 回答団体の内訳(全体)



※福祉と過疎両方行っている団体がNPOで1団体、社会福祉法人で2団体、農業協同組合で1団体あったため、重複分を省いている。

### 2. 福祉有償運送と過疎地有償運送の内訳



### ○有効回答票数602票

(全福祉有償運送及び過疎地有償運送団体  
2,414団体の約25%)

### ・うち福祉有償運送565票

(全福祉有償運送者2,344団体の24.1%)

### ・うち過疎地有償運送41票

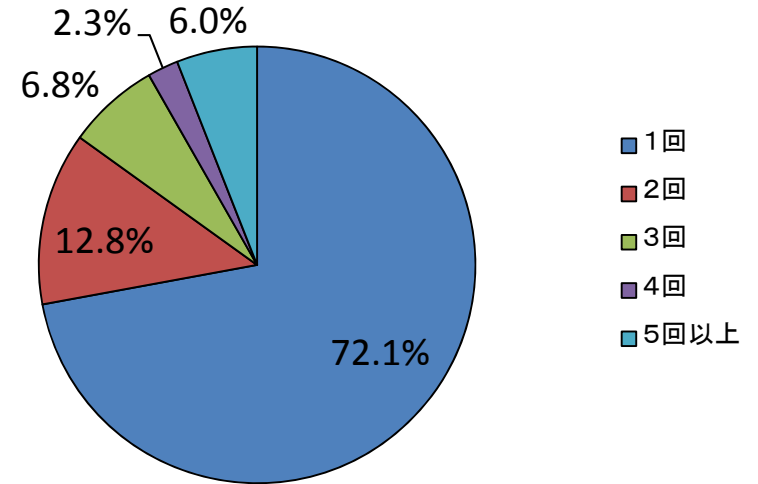
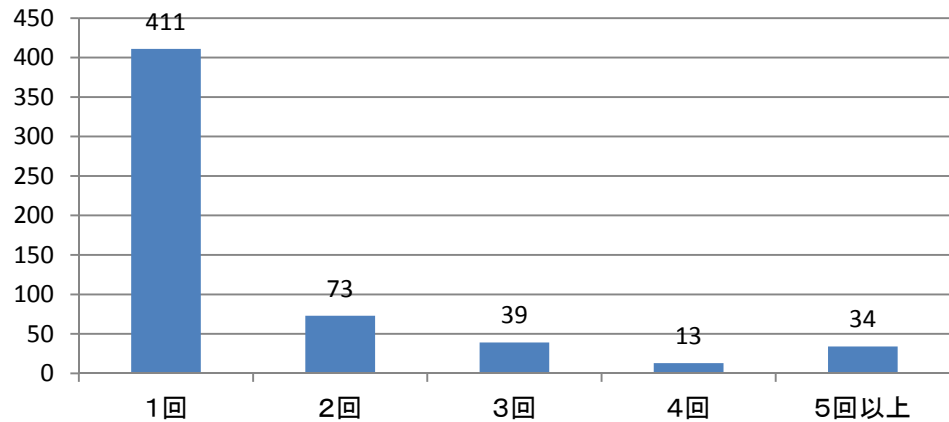
(全過疎地有償運送者70団体の58.5%)

(団体数は平成22年9月末現在)

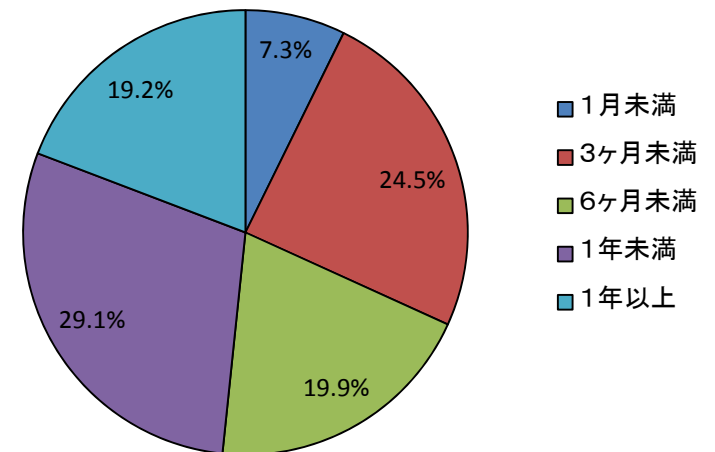
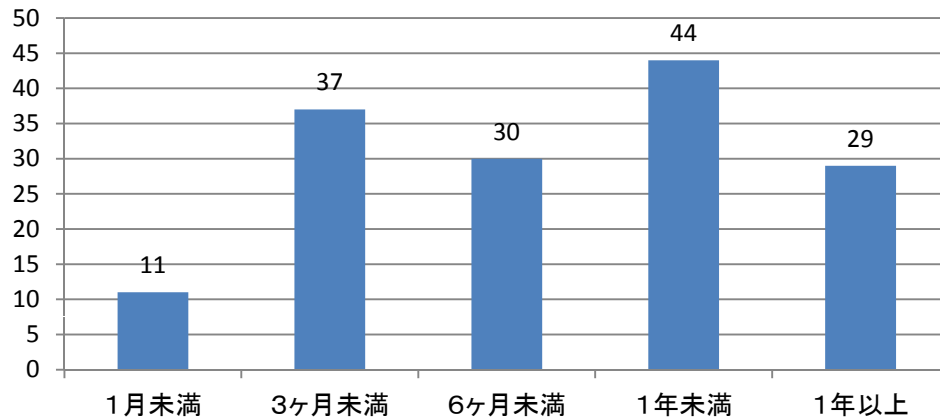
## 運営協議会において合意を得るまでに要した開催回数及び月数

- 運営協議会において、登録を得るまでに要した回数は「1回」が6割以上である。
- 2回以上開催される場合、合意を得るまで6ヶ月以上かかるケースが約半数。

### 1. 合意を得るまでに要した開催回数(福祉+過疎)

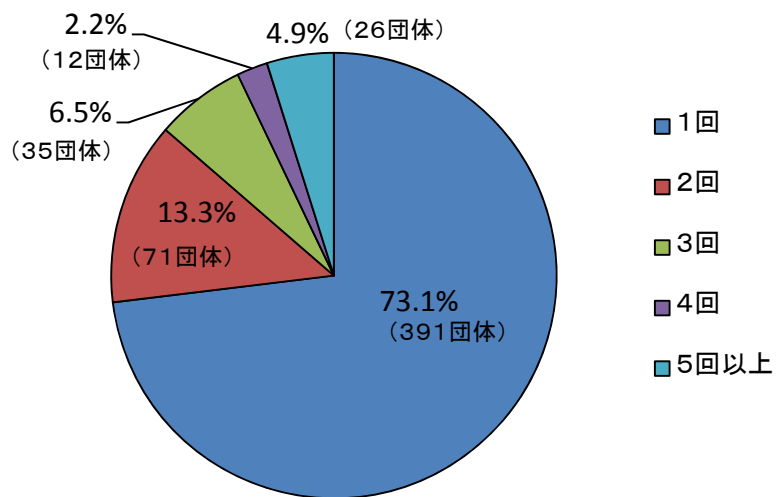


### 2. 2回以上開催した場合において、合意を得るまでに要した月数

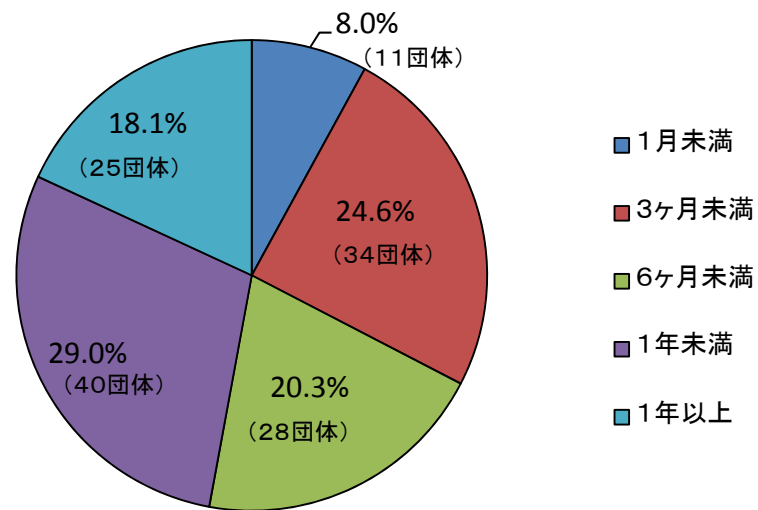


### 福祉有償運送における状況

合意を得るまでに要した開催回数

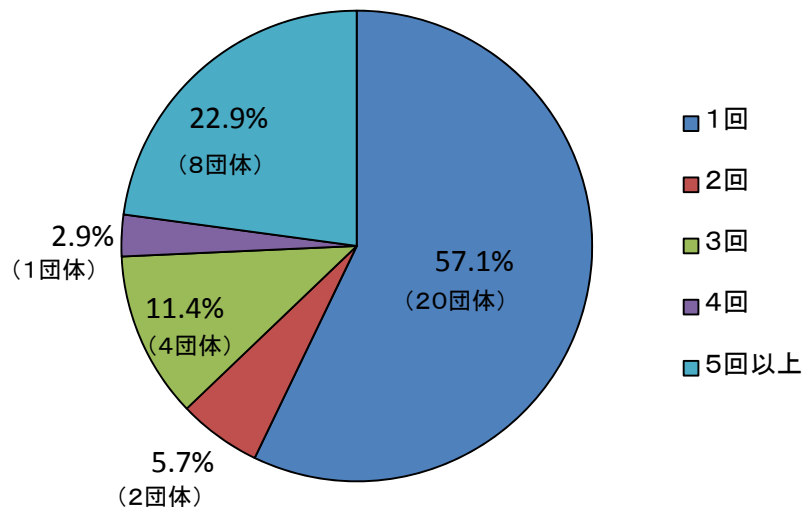


2回以上開催した場合において、合意を得るまでに要した月数

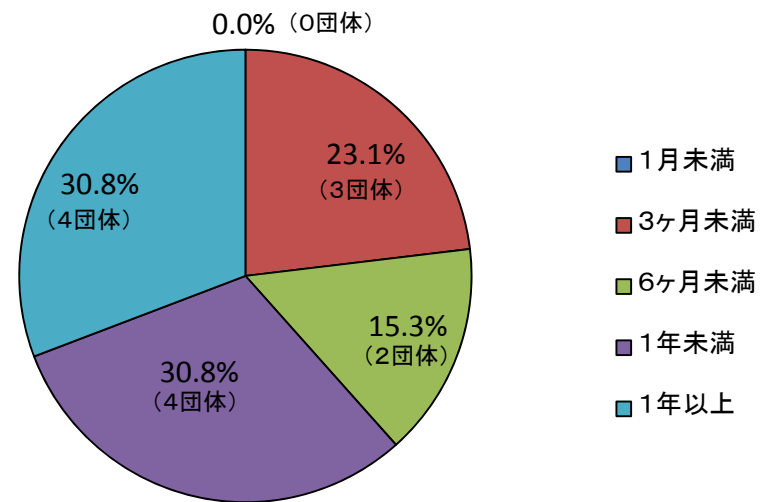


### 過疎地有償運送における状況

合意を得るまでに要した開催回数



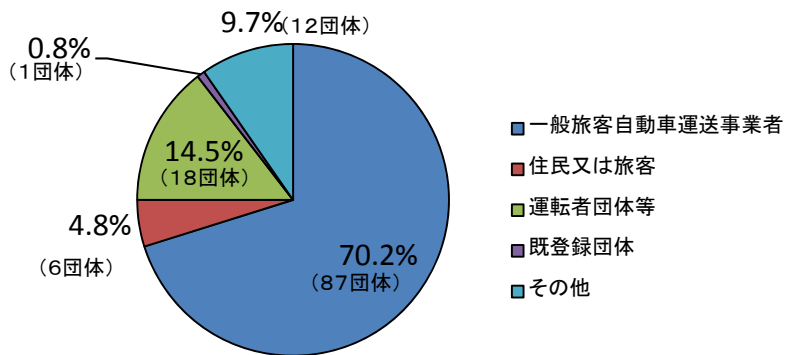
2回以上開催した場合において、合意を得るまでに要した月数



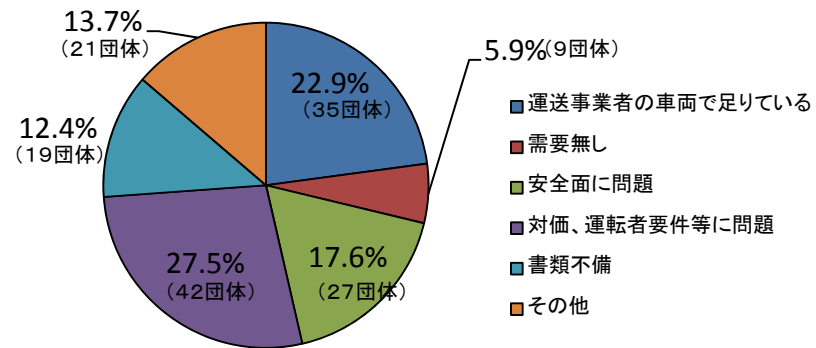
# 運営協議会において合意に至らなかった際に反対を行った構成員及び反対意見内容

運営協議会においては、構成員からの反対により合意形成がなされない場合がある。  
 反対を行った構成員は、一般旅客自動車運送事業者が一番多く、次いで運転者団体等であった。

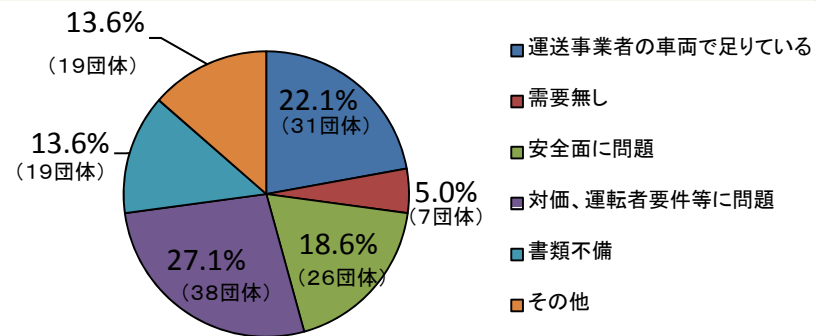
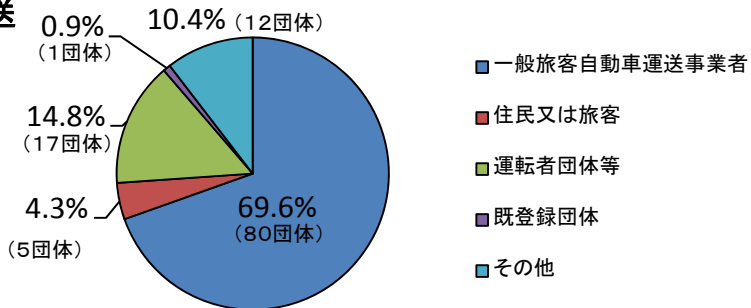
## 合意に至らなかった際に反対を行った構成員



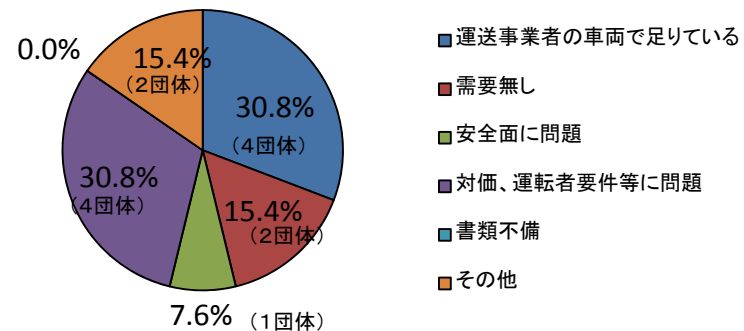
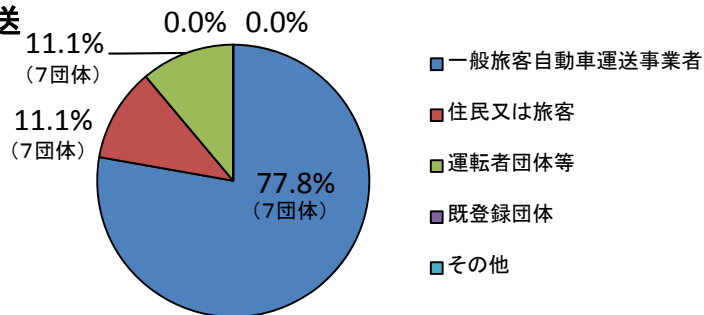
## 反対意見内容



## 福祉有償運送



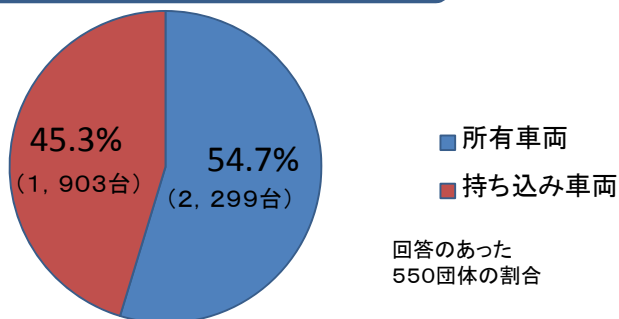
## 過疎地有償運送



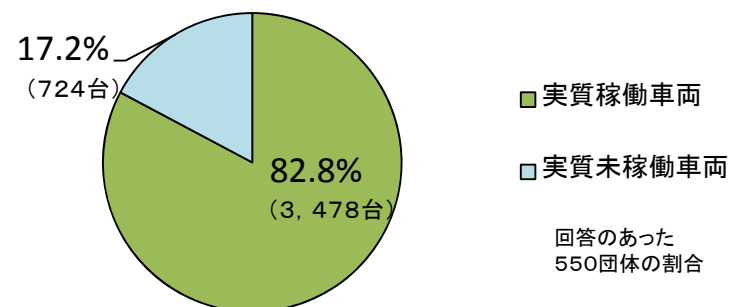
# 使用車両の内訳及び実稼働車両数について

- 自家用有償旅客運送に供される車両のうち、4割以上が運転者の持ち込み車両であった。
- また、自家用有償旅客運送に供される車両のうち、全体の2割弱は実質未稼働状態である。

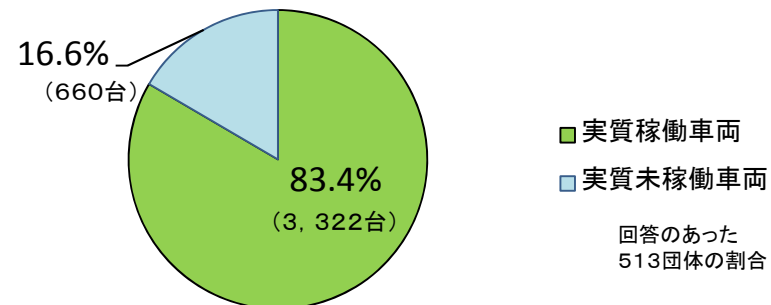
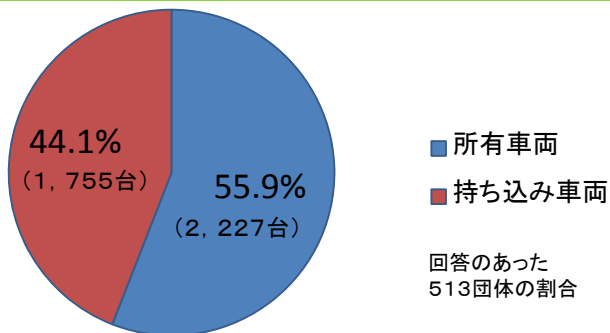
## 所有車両数と持ち込み車両の割合



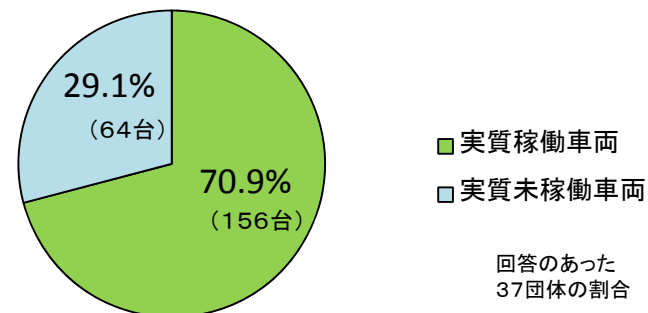
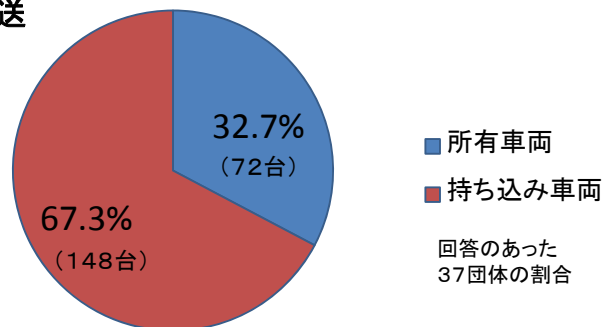
## 使用車両数と実稼働車両の割合



## 福祉有償運送



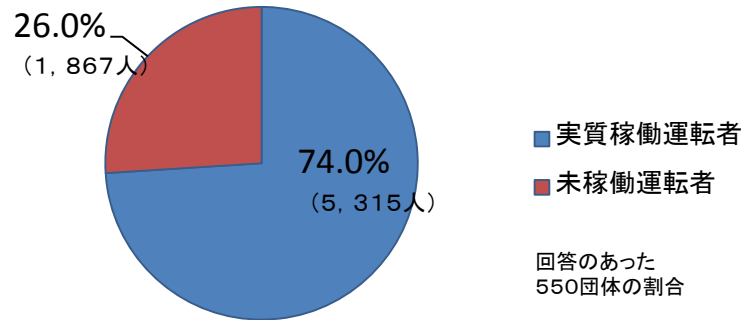
## 過疎地有償運送



# 所属運転者の稼働状況について

○団体に所属する運転者のうち、実質稼働している運転者数は全体の3/4程度であった。

## 所属運転者数と実稼働者数の割合

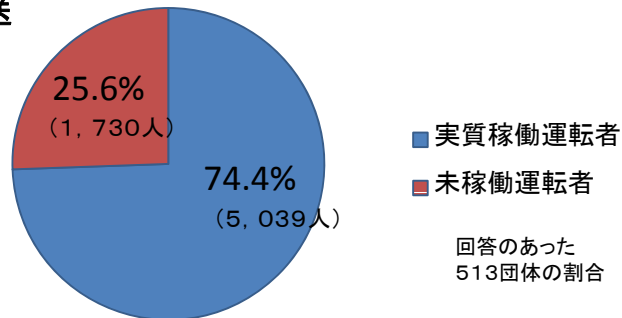


## 参考: 運転者1人あたり及び車両1あたりの年間輸送状況

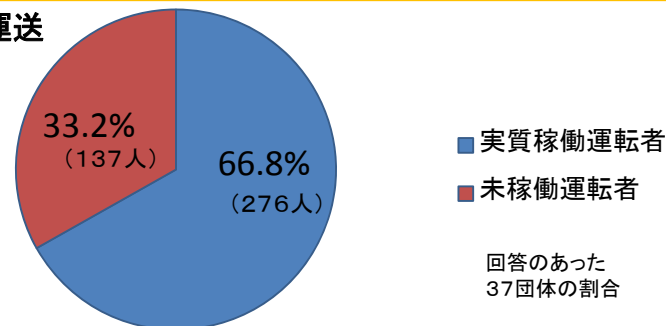
回収したアンケートにおいて、会員数、車両数、運転者数の3つの項目全てにご回答を頂いた団体は、537団体であった。また、537団体のそれぞれの数字の合計は以下のとおり。

登録会員数合計	61,825人
車両数合計(実質稼働数)	3,413台
運転者合計(実質稼働数)	5,208人

## 福祉有償運送



## 過疎地有償運送



このため、  
車両1台あたり18.11人の会員を運送し、  
運転者1人あたり11.87人の会員を運送  
していると考えられる。



## 運転者に支払われる対価

自家用有償旅客運送に運転者として所属する者は、介護福祉士やヘルパー、有償・無償ボランティア(協力会員含む)、派遣職員、その他団体関係者等様々である。

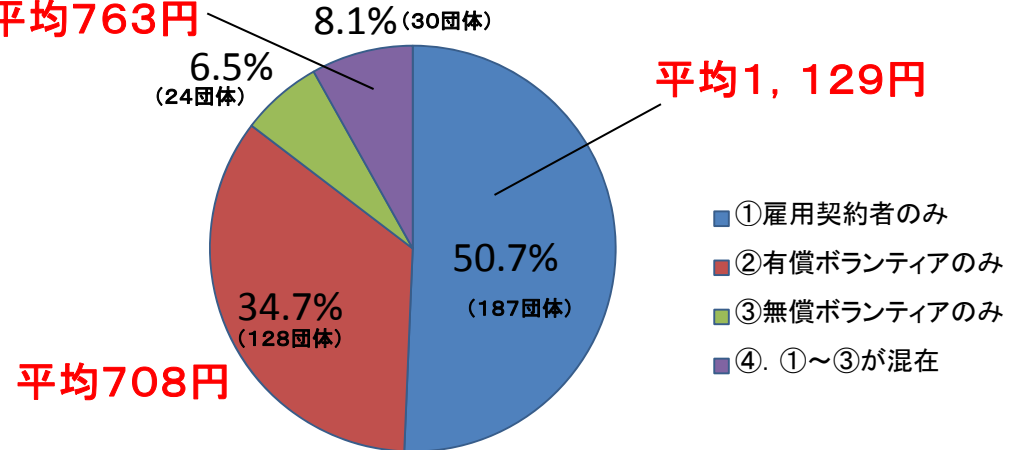
○アンケート結果によると、運転者に対して支払われる平均対価は**1人あたり1時間940円**であった。

※金額は平成21年度実績  
(参考:平成21年度最低賃金の全国加重平均730円)

○また、運転者は主に団体に雇用契約されているヘルパーなどの職員が運転業務も兼務する形で行っているケースが50.7%と最も多い。

○ほとんどの団体はいくらかの対価を運転者に支払っており、全くの無償ボランティアのみの団体は全体の6.5%程度であった。

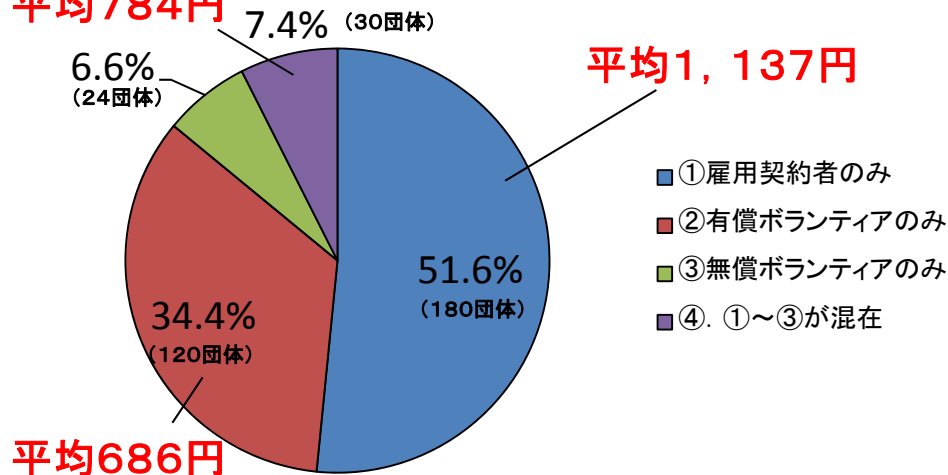
福祉及び過疎地有償運送の運転者の雇用形態等別平均時給等  
**平均763円**



**平均708円**

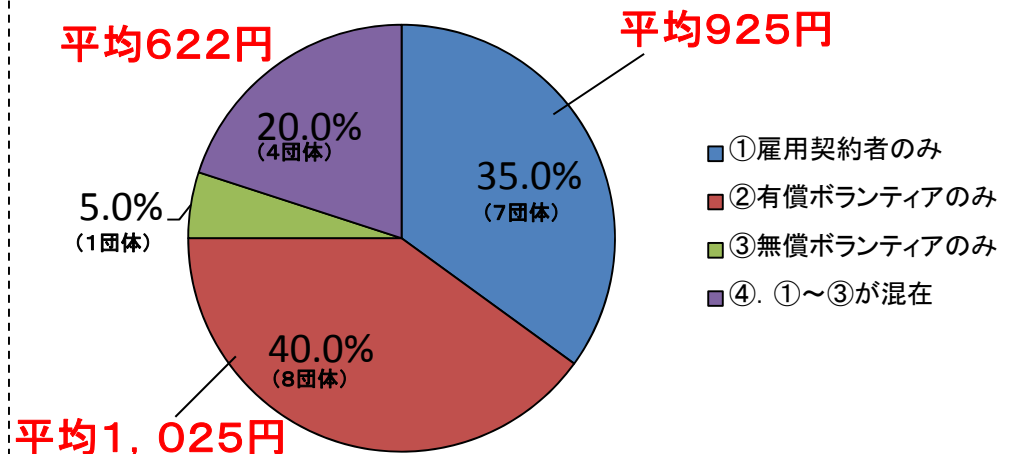
※アンケート結果によると①、②、④の平均は940円/時給

福祉有償運送の運転者の雇用形態等別平均時給等  
**平均784円**



**平均686円**

過疎地有償運送の運転者の雇用形態等別平均時給等



**平均1,025円**

**平均925円**

**平均622円**

## 自家用有償旅客運送の1団体あたりの年間収支構成

自家用有償旅客運送は、ほとんどの団体において赤字である。年間収支率は平均65.4%。

	福祉と過疎地の平均 (121団体の平均)	福祉有償運送 (111団体の平均)	過疎地有償運送 (10団体の平均)
収入	【金額】 3,461,389円	【金額】 3,606,603円	【金額】 1,849,510円
費用	【金額】 【構成比率】 5,290,232円(100%)	【金額】 【構成比率】 5,449,619円(100%)	【金額】 【構成比率】 3,521,042円(100%)
運転者の人件費	2,615,469円(49.4%)	2,672,257円(49.0%)	1,985,120円(56.4%)
その他の者の人件費	525,128円(9.9%)	534,355円(9.8%)	422,706円(12.0%)
燃料油脂費	674,000円(12.8%)	698,657円(12.8%)	400,312円(11.4%)
車両償却費	462,764円(8.8%)	472,593円(8.7%)	353,668円(10.0%)
保険料	232,794円(4.4%)	241,983円(4.4%)	130,796円(3.7%)
事務費等	414,047円(7.8%)	433,522円(8.0%)	197,875円(5.6%)
その他経費	366,029円(6.9%)	396,251円(7.3%)	30,565円(0.9%)
収支差	△1,828,843円 収支率65.4%	△1,843,016円 収支率66.2%	△1,671,532円 収支率52.5%

※収入及び各費用項目全てに回答のあった団体の数値を計上。

# 自家用有償旅客運送の維持費用の負担状況等

○自家用有償旅客運送を行う団体は、年間の運送費用が運送収入を上回っており、赤字状態となっている。  
 ○このため、赤字を他事業収入等で補填を行ったり、運転者等に対して車両の持ち込みなどをお願いすることにより運送を行っている。

## 1団体あたりの年間収支率

収入  
約346万円



年間収支率

65.4%

費用  
約529万円



赤字補填

## 赤字補填方法等

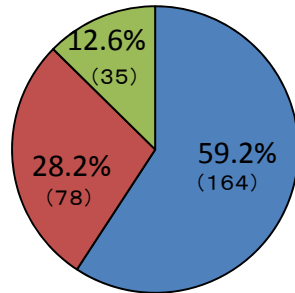
○他の事業収入で補填(305団体)  
 ・介護事業収入による補填など

○公的補助で補填(185団体)  
 ・自治体等からの補助  
 ・赤い羽根共同募金など

アンケート結果によると、  
 ・赤字をそのまま計上している団体(63団体)  
 ・その他(44団体) 寄付金、銀行からの借り入れ等  
 等が存在。

運転者の負担

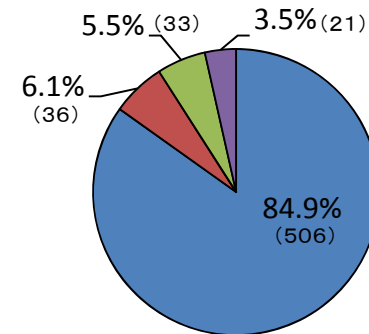
## 運転者に対して お願いしている負担



■ 車両の持ち込み  
 ■ ガソリン代等  
 ■ その他

回答のあった  
247団体の割合  
※複数回答含む。

## (参考) 大臣認定講習の費用負担割合

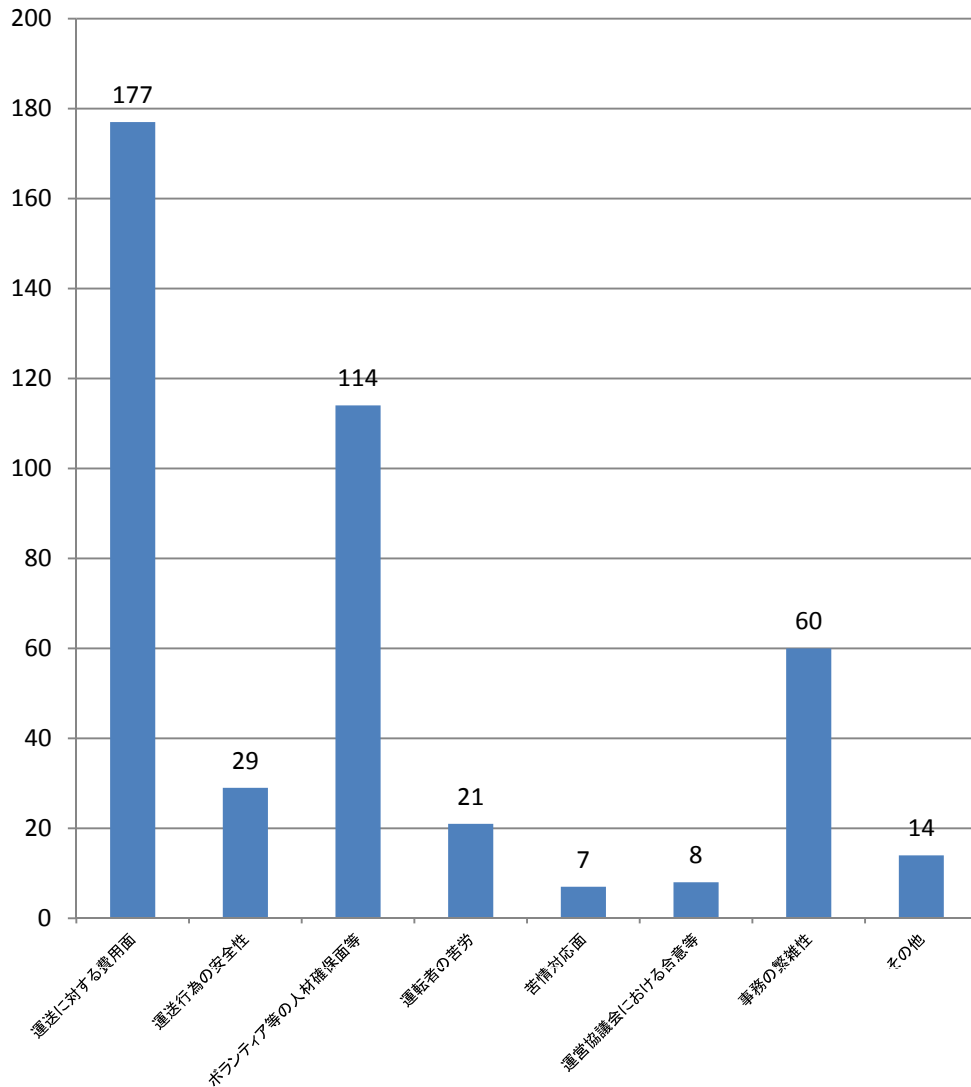


■ 登録団体が全額  
 ■ 運転者本人が全額  
 ■ 団体と運転者が折半  
 ■ その他

※回答のあった  
596団体の割合

## 運送を行うにあたっての主な苦労等

団体が運送行為を行うなかで感じた「主な苦労」は、運送に対する費用面が一番多く、次いでボランティア等の人材確保面での苦労が多い。(回答のあった290団体の合計(複数回答あり))



### 主な意見

#### ○運送に対する費用面

運送収入のみでは、運送費用を賄えないため、運送費用をどのような形で捻出するかが難しい等

#### ○運送行為の安全性

特に福祉の場合は、障害などを負っている者の輸送のため健常者に比べて慎重に行わないといけない等

#### ○ボランティア等の人材確保面

少子高齢化に伴い運転手のなり手が少ないこと、(1種免許保有者の場合)大臣認定講習の実施機関が少ないこと等

#### ○運転者の苦労

特に福祉の場合は、乗降時の介助の苦労があったり、病院での待ち時間が長い。また、旅客から直接苦情を言われる等

#### ○苦情対応面

運送のノウハウが少ないため、苦情の対応に苦慮する等

#### ○運営協議会における合意等

運営協議会での合意を得るのが大変

#### ○事務の複雑性

運輸支局や運営協議会に提出する書類が多く、作成するのが大変等

#### ○その他

・運送の区域など運営協議会で合意を得ないといけないものが多く、旅客のニーズに素早く対応出来ない

・登録会員の減少により、将来的に運送行為を継続していけるかが不安

・乗降場所の確保が困難

等

## 自家用有償旅客運送制度に対する要望

自家用有償旅客運送制度に対する要望は、運送行為に対して国や自治体から金銭的な補助を行って欲しいという意見が一番多く、次いで運送の対価の1/2程度目安の基準を撤廃して欲しいという意見であった。  
(回答のあった58団体の合計(複数回答あり))

