

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

2019 年 9 月

国土交通省 国土交通政策研究所

主任研究官 岩元 崇宏

主任研究官 竹内 龍介

研究官 金子 希美

前副所長 藤崎 耕一

要旨

近年の高齢化の進展の中、高齢者の外出支援が必要な地域が拡大していくことが想定され、公共交通機関の維持や活性化を更に図っていくことが重要であるが、これを補完するボランティア団体や地域の助け合いによる輸送サービスの提供も今後重要性を増すと考えられる。そこで、本調査研究は NPO 法人等が実施する旅客運送サービスに関して、自家用有償旅客運送や許可又は登録を要しない運送の運営の実態や課題を把握し、持続可能なサービスを行うための工夫等について検討するとともに、今後のニーズの拡大等を見据え、地域の活動主体における取組と自治体や政策当局における政策検討の両方に資する現状整理を行った。

本調査研究では輸送サービスを実施する NPO 法人等の団体へ、アンケート調査及びヒアリング調査を行った。今回の調査結果の範囲で得られた主な知見は以下のとおりである。

- 公共交通空白地有償では、地域住民などの要望、行政や社会福祉協議会などの勧めにより運行を開始した団体が半数近く、行政や社会福祉協議会から輸送サービスに対して補助等助成金を受けている団体が 6 割強存在する。
- 福祉有償運送は、行政や社会福祉協議会と金銭的な関係がないとする団体が約半数であり、最も大きい収入が運送対価である団体が約 6 割である。
- 福祉有償運送のうち輸送サービスより収入の大きな事業・活動がある団体では、団体の他の事業・活動の人材・車両を輸送サービスに活用するとした団体で 3 年後の見通しについて継続が可能と回答する傾向がみられた。
- 福祉有償運送のうち輸送サービスのみ若しくは輸送サービスが最も大きな収入の団体では、利用者数が多い団体で 3 年後の見通しについて継続が可能と回答する傾向がみられた。利用者数が増加すると対価収入の増加にともない、輸送サービスの継続可能性が高まることが考えられると推測される。
- 許可又は登録を要しない運送では、組織形態に着目すると地域内の助け合い等の活動として組織されている割合が多いことが考えられ、利用者数に着目すると小規模に活動する団体がサービスを提供している割合が多いことが考えられる。利用者数が多い団体で 3 年後の見通しについて継続が困難と回答する団体の割合が高い。
- 特定の取組について、会費制度の導入、相乗りの実施については公共交通空白地有償を中心に、実施している団体が一定数あることがわかった。一方、地域通貨等ポイントの付与、配車効率化（アプリ）については現在実施している団体はほとんど存在しない。
- 許可又は登録を要しない運送を行う団体が、許可又は登録を要しない運送にした理由は「ボランティア精神で始めたため」と回答する団体が 7 割以上である。一方、「自家用有償旅客運送の制度を知らなかった」と回答する団体も約 5% 存在する。自家用有償旅客運送の制度の周知を充実させることも考えられる。
- 自家用有償旅客運送を実施している団体に対するアンケート調査では、繁雑だと思ふ事務手続について「更新・変更登録の申請時」と回答する団体が 5 割近く存在した。具体的には特に車両・運転者に関する提出書類の種類・量が多いこと等が挙げられた。

目次

第1章	背景と目的	1
第2章	高齢者の移動支援に関する法制度・文献レビュー	2
第1節	近年の政策の動向	2
第1項	自家用有償旅客運送に関する法制度の変遷	2
第2項	国土交通省における近年の検討について	5
第3項	介護保険制度と移動支援サービス	7
第2節	道路運送法の枠組み	11
第1項	道路運送法における事業の種類	11
第2項	自家用有償旅客運送	12
第3項	許可又は登録を要しない運送	19
第3節	先行研究等から得られる輸送サービスを提供する団体の状況等について	21
第3章	アンケート調査	23
第1節	調査の概要	23
第1項	調査対象	23
第2項	調査項目	24
第2節	法的位置づけ等に基づく類型化の方法	25
第3節	アンケート調査結果	26
第1項	輸送サービスの類型ごとの特徴	26
第2項	輸送サービスを支える要素	68
第3項	許可又は登録を要しない運送の有償運送への変更について	81
第4項	運営継続の上での工夫	85
第4節	アンケート結果まとめ	93
第1項	輸送サービスの類型ごとの特徴	93
第2項	輸送サービスを支える要素	108
第3項	許可又は登録を要しない運送の有償運送への変更について	110
第4項	運営継続の上での工夫	111
第4章	ヒアリング調査	112
第1節	調査の概要	112
第1項	調査対象	112
第2項	調査項目	112
第2節	ヒアリング調査結果	113

第5章	まとめ	127
第1節	持続可能な輸送サービスに向けて	127
第2節	許可又は登録を要しない運送と自家用有償旅客運送との関係	130
第3節	輸送サービスを継続していく上での工夫	131
第4節	今後の検討課題の素材	132
参考文献		133

資料編

第1章 背景と目的

近年我が国では高齢化が進展し、運転免許の自主返納の件数も増加している。高齢者の移動手段として、バスやタクシーなどの公共交通機関は重要な役割を担っており、公共交通機関の維持や活性化のための支援、交通事業者と地方公共団体等との連携、貨客混載やスクールバス等への混乗、自家用有償旅客運送の活用などの取組が行われている¹。

介護や福祉の分野では、重度な要介護状態となっても住み慣れた地域で自分らしい暮らしを人生の最後まで続けることができるよう、医療・介護・予防・住まい・生活支援が一体的に提供される地域包括ケアシステムの構築を目指している²。支援を必要とする軽度の高齢者が増加する中、外出支援を含む生活支援の必要性が増加しており、ボランティア、NPO 法人、民間企業、協同組合等の多様な主体による生活支援・介護予防サービスに一定の役割が期待されている。高齢者の移動ニーズに対応するための営利を目的としない「互助」による輸送も注目されており、許可又は登録を要しない運送についてのルールの特明確化、許可又は登録を要しない運送のモデルの例示、交通と福祉の事業制度及び関係性についての整理がなされた³。

地域における移動手段の確保にあたっては、まずは公共交通機関の確保・充実が基本であり、きめ細やかな公共交通サービスの充実等を図っていく必要がある。一方で、歩行距離の制約などの高齢者の生活実態や公共交通機関の厳しい現状を鑑みると、従来の公共交通を補完するボランティア団体や地域の助け合いによる輸送サービスの提供も今後重要性を増すものと考えられる^{4,5}。

そこで本調査研究では、NPO 法人等が実施する旅客運送サービスに関するアンケート調査等を実施し、自家用有償旅客運送や許可又は登録を要しない運送の運営の実態や課題を把握し、団体の特徴に応じた持続可能なサービスを提供するための工夫等について検討することを目的とする。あわせて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制度等（「道路運送法における登録又は許可を要しない運送」に係る取扱いを含む。以下同じ。）について、NPO 法人等による制度等の活用状況及び活用にあたっての留意点・課題点等について整理し、今後のニーズの拡大等を見据えた、地域の活動主体における取組と自治体や政策当局における政策検討の両方に資する現状整理を行うことを目的とする。

¹ 国土交通省（2017）「高齢者の移動手段の確保に関する検討会 中間とりまとめ」

<http://www.mlit.go.jp/common/001190834.pdf>（閲覧日 2018-12-28）

² 厚生労働省老健局振興課（n.d.）「介護予防・日常生活支援総合事業の基本的な考え方」

<https://www.mhlw.go.jp/file/06-Seisakujouhou-12300000-Roukenkyoku/0000192996.pdf>（閲覧日 2018-12-28）

³ 国土交通省自動車局旅客課(2018)「道路運送法における許可又は登録を要しない運送の様態について（平成 30 年 3 月 30 日国自旅第 338 号）」<http://www.mlit.go.jp/common/001231103.pdf>（閲覧日 2018-12-28）

⁴ 国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課, 国土交通省自動車局旅客課(2018)「高齢者の移動手段確保のための「互助」による輸送 ～道路運送法上の許可・登録を要しない輸送の制度とモデルについて～」<http://www.mlit.go.jp/common/001229932.pdf>（閲覧日 2018-12-28）

⁵ 国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課, 国土交通省自動車局旅客課, 厚生労働省老健局振興課(2018)「「交通」と「福祉」が重なる現場の方々へ ～高齢者支援サービスの提供に際しての交通・福祉制度及び事業モデルの整理と解説～」<http://www.mlit.go.jp/common/001236922.pdf>（閲覧日 2018-12-28）

第2章 高齢者の移動支援に関する法制度・文献レビュー

第1節 近年の政策の動向

第1項 自家用有償旅客運送に関する法制度の変遷

(1) 自家用車による有償運送に係る道路運送法等の変遷

道路運送法は 1951 年に施行された。自家用車による有償の運送について、当時の第 101 条（現：78 条）では「自家用自動車は、有償で運送の用に供してはならない。但し、災害のため緊急を要するとき、又は公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であつて運輸大臣の許可を受けたときは、この限りではない」として、いわゆる「ただし書」により示されていた。

社会が変化していく中で、自家用自動車による有償運送に係る制度は変遷を経てきた。ここではその変遷の概要を整理する。

○市町村による自家用車を用いた運送

1960 年代後半から、過疎地域における公共交通確保が課題となってきた。しかしながら市町村が有償のバスを運行させるためには、基本的には自ら運送事業者となることとされており、小規模な市町村には難しい選択であった。そこで道路運送法改正を伴わない公共交通確保策として、1970 年に 101 条バスの許可に関する通達が出され、過疎地域において市町村の自主運行バスが運行されるようになった。当時の運輸省は体制が整い次第、4 条への切り替えを指導していたが、多くは 101 条を活用したまま推移した⁶。

○ボランティアによる自家用車を用いた運送

1970 年代当時、重度の障害者は外出できなければ通院・買い物もできない状況にあり、ガソリン代程度の実費を受け取って運転するボランティアなどが増えてきていた⁷。さらに 2000 年に施行された介護保険法により、「介護タクシー」等が誕生した。同様に介護報酬支給を受けて移動サービスを実施する介護保険事業所も増加したが、これら事業所の多くが道路運送法の許可を得ておらず、問題視されていた⁸。

ボランティア団体による運送が認められたのは 2004 年の「福祉有償運送及び過疎地有償運送に係る道路運送法第 80 条第 1 項による許可の取扱いについて」（国自旅第 240 号、平成 16 年 3 月 16 日）の通達からである。この通達により、NPO 法人等による「福祉有償運送」及び「過疎地有償運送（現：公共交通空白地有償運送）」が位置づけられた。

⁶ 加藤博和、福本雅之(2005)「地域公共交通サービスの運営からみた日本の道路運送関連制度の問題点」、第 32 回土木計画学研究・講演集 CD-ROM

⁷ 秋山哲夫、吉田樹編著(2009)「生活支援の地域公共交通 路線バス・コミュニティバス・ST サービス・デマンド型交通」 学術出版社、p117

⁸ 島田暁文(2010)「福祉有償運送をめぐる法政策論的考察～運営協議会問題を中心に～」自治総研、no.386

○改正道路運送法による自家用有償旅客運送制度の創設

2006 年に道路運送法が改正され、市町村運営有償運送、福祉有償運送、過疎地有償運送が、第 78 条第 2 号において「自家用有償旅客運送」として道路運送法の中に位置づけられ、輸送の安全（運行管理体制、運転者の要件等）や利用者の保護（収受する対価の揭示義務等）に係る規定を設けたうえで、許可制から登録制に変更された。（制度の詳細については第 2 節にて後述する。）

これにより、安全かつ安心して利用できるサービスの普及が促進されることが期待された。

(2) 自家用有償旅客運送の事務・権限の委譲

内閣府による「地方分権改革有識者会議」において、自家用有償旅客運送に関する事務・権限の見直しを行うため、地域交通部会が設置された。地域交通部会での議論の結果、2013年8月の地方分権改革有識者会議において、自家用有償旅客運送の事務・権限の移譲については、希望する市町村に対して移譲することを基本とするとともに、地域の実情に応じた自家用有償旅客運送の実現のための必要な措置を講じること等を内容とした報告書⁹が報告された。

これをふまえ、希望する市町村等への事務・権限の移譲に係る具体的な制度設計、輸送の安全確保のために必要な仕組み、地域の実情に応じた運送の実現に向けた運用ルールの緩和や運用方法の改善等の制度の詳細設計について専門的に検討するため、2013年10月に「自家用有償旅客運送の事務・権限の地方公共団体への移譲等のあり方に関する検討会」が設置された。

この検討会での議論をうけ、2014年4月1日より施行された「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律」（第4次一括法）により、自家用有償旅客運送の登録、監査等について、国から希望する地方公共団体へ事務・権限の委譲が施行された。2018年度現在、権限移譲されている自治体は表2-1のとおりである。

表 2-1 自家用有償旅客運送指定都道府県・指定市町村一覧

都道府県	告示日	都道府県	市区町村	告示日
栃木県	H28.4.1	北海道	美深町	H27.4.1
埼玉県	H28.4.1		豊富町	H27.4.1
新潟県	H27.4.1		池田町	H27.4.1
長野県	H27.4.1	茨城県	五霞町	H28.4.1
岡山県	H28.4.1	東京都	江東区	H28.4.1
佐賀県	H27.4.1	神奈川県	横浜市	H28.1.4
大分県	H27.10.1		大和市	H27.4.1
鹿児島県	H28.4.1	富山県	富山市	H27.4.1
		徳島県	つるぎ町	H27.4.1
		熊本県	山江村	H27.4.1
			球磨村	H27.4.1

指定都道府県 8 県

指定市区町村 11 市区町村

出典：自家用有償旅客運送に係る登録等事務・権限移譲についての実態調査¹⁰より作成

⁹ 内閣府 第4回地方分権有識者会議（平成25年8月29日）「資料2-2 地域交通部会報告書」
<https://www.cao.go.jp/bunken-suishin/doc/kaigi04shiryou0202.pdf>（閲覧日 2019-04-04）

¹⁰ 内閣府 第63回 提案募集検討専門部会・第4回地域交通部会合同会議（平成29年10月13日）
「参考資料2 自家用有償旅客運送に係る登録等事務・権限移譲についての実態調査」
<https://www.cao.go.jp/bunken-suishin/kaigi/doc/teianbukai63sanko-shiryou2.pdf>（閲覧日 2019-04-04）

第2項 国土交通省における近年の検討について

高齢者が安心して移動できる環境の整備について、その方策を幅広く検討するため、「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」が開催されている。2017年6月には中間とりまとめ¹¹が発表された。

このとりまとめでは、「高齢者の移動手段としては、バス、タクシー等の公共交通機関が基本的に重要な役割を担っている」とした上で、「歩行距離の制約などの高齢者の生活実態や、公共交通機関の現状を考えると、公共交通を補完するボランティア団体の活動や地域の助け合いの中で、高齢者のための移動手段を確保していくことも、今後、重要性を増すものと考えられる」としている。

その具体的な対策として以下の表 2-2 に示す事項が挙げられており、バス・タクシーだけでなく、自家用有償旅客運送や許可・登録を要しない輸送についても記述がされている。

表 2-2 「高齢者の移動手段の確保に関する検討会 中間とりまとめ」の概要

1. 公共交通機関の活用	○高齢者の公共交通機関利用促進策に対する地方公共団体の助成 ○高齢者が利用しやすいサービスの導入に向けた地方公共団体等との連携 ○タクシーの相乗り促進 ○過疎地域におけるサービス維持のための取組
2. 貨客混載等の促進	○貨客混載の推進 ○スクールバス等への混乗
3. 自家用有償運送の活用	○検討プロセスのガイドライン化 ○市町村が主体となる自家用有償運送の活用の円滑化 ○地方公共団体等に対する制度の周知徹底
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 of 明確化 ○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
5. 福祉行政との連携	○地域における分野横断的連携 ○介護サービスと輸送サービスの連携
6. 地域における取組に対する支援	○地方運輸局の取組強化 ○制度・手続等の周知徹底 ○地域主体の取組の推進 ○モビリティ・マネジメント活動の推進

¹¹ 国土交通省（2017）「高齢者の移動手段の確保に関する検討会 中間とりまとめ」
<http://www.mlit.go.jp/common/001190834.pdf>（閲覧日 2018-12-28）

○検討プロセスのガイドライン化

地域公共交通ネットワークの担い手を適材適所で円滑に導入するために、交通事業者の活用可能性や交通事業者への委託による自家用有償旅客運送の検討を行う等の検討プロセスの明確化や、当該検討プロセスを一定期間かけて行ったことをもって自家用有償旅客運送の導入に必要な合意が成立したとみなす取扱いの確立など、自家用有償旅客運送の活用に資する手続の合理化・効率化を図るガイドラインが作成された¹²。

○市町村が主体となる自家用有償運送の活用の円滑化

持ち込み車両の使用は NPO 法人が主体の場合に限定されてきたが、市町村が主体となる場合にも可能となった。また、市町村が主体となる場合には、路線運行しか認められてこなかったが、区域運行も可能となった¹³。

○ルールの明確化

道路運送法上の許可又は登録を要しない運送について、ガソリン代等の他に収受することが可能な範囲が明確化された。（詳細は第 2 節第 3 項にて後述する。）

また、営利を目的としない「互助」による運送のために NPO 法人又は社会福祉協議会が、個人ボランティア運転者による地域住民の運送サービスを提供する場合において、当該運送サービスのために市区町村の自動車を利用するときは、道路運送法における登録又は許可を要しない運送の様態として取り扱うことが明確化された¹⁴。

○「互助」による輸送の導入に関する情報提供

道路運送法上の許可又は登録を要しない地域のボランティア等を活用した「互助」による輸送サービスや、介護保険制度による移動支援への補助を活用する輸送等の交通分野と福祉分野が連携したサービスについて、それぞれの円滑化を図るため、関係する制度を整理したパンフレットが公表された^{15,16}。（平成 30 年 3 月）

¹² 国土交通省（2018）「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」

<http://www.mlit.go.jp/common/001268084.pdf>（閲覧日 2019-7-23）

¹³ 国土交通省（2018）「市町村運営有償運送の登録に関する処理方針について」

<http://www.mlit.go.jp/common/001231104.pdf>（閲覧日 2019-7-23）

¹⁴ 自動車局旅客課長（2018）「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（平成 30 年 3 月 30 日国自旅第 338 号）」<http://www.mlit.go.jp/common/001231103.pdf>（閲覧日 2019-7-24）

¹⁵ 国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課、国土交通省自動車局旅客課（2018）「高齢者の移動手段確保のための「互助」による輸送 ～道路運送法上の許可・登録を要しない輸送の制度とモデルについて～」<http://www.mlit.go.jp/common/001229932.pdf>（閲覧日 2018-12-28）

¹⁶ 国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課、国土交通省自動車局旅客課、厚生労働省老健局振興課（2018）「「交通」と「福祉」が重なる現場の方々へ ～高齢者支援サービスの提供に際しての交通・福祉制度及び事業モデルの整理と解説～」<http://www.mlit.go.jp/common/001236922.pdf>（閲覧日 2018-12-28）

第3項 介護保険制度と移動支援サービス

(1) 介護予防・日常生活支援事業と移動支援サービスの位置づけ

高齢化の進展に伴う要介護高齢者の増加、介護期間の長期化などの介護ニーズの増大と、核家族化の進行、介護する家族の高齢化などの要介護高齢者を支えてきた家族をめぐる状況の変化により、従来の老人福祉・老人医療制度による対応に限界が生じてきたことを背景に、1997年に介護保険法が成立し、2000年に施行された。介護保険は高齢者の介護を社会全体で支え合う仕組みであり、単に介護を要する高齢者の身の回りの世話をするという事を超えた「自立支援」、利用者の選択により多様な主体から保険医医療サービス、福祉サービスを総合的に受けられる「利用者本位」、給付と負担の関係が明確な「社会保険方式」を基本的な考え方としている。

介護保険制度はこれまでに何度か改正されており、平成 23 年改正では高齢者が地域で自立した生活を営めるよう、医療、介護、予防、住まい、生活支援サービスが切れ目なく提供される「地域包括ケアシステム」の実現に向けた取組を進めることとされ、介護予防・日常生活支援総合事業が創設された。また、平成 26 年改正では、予防給付のうち訪問介護・通所介護が、市町村が取り組む地域支援事業に移行し、多様化がなされた。

訪問介護・通所介護の地域支援事業への移行により、既存の介護事業者による既存のサービスに加え、NPO 法人、民間企業、ボランティアなど地域の多様な主体による多様なサービスが提供されることとなった。市町村はサービスを類型化し、それにあわせた基準や単価等を定める事が必要であり、多様化するサービスの典型的な例について、例えば訪問型サービスについては表 2-4 のとおり示されている。

表 2-4 訪問型サービスの類型（典型的な例）

基準	現行の訪問介護相当	多様なサービス			
サービス種別	訪問介護	訪問型サービス A(緩和した基準によるサービス)	訪問型サービス B(住民主体による支援)	訪問型サービス C(短期集中予防サービス)	訪問型サービス D(移動支援)
サービス内容	訪問介護員による身体介護、生活援助	生活援助等	住民主体の自主活動として行う生活援助等	保健師等による居宅での相談指導等	移送前後の生活支援
対象者とサービス提供の考え方	○既にサービスを利用しているケースで、サービスの利用の継続が必要なケース ○以下のような訪問介護員によるサービスが必要なケース（略）	○状態等を踏まえながら、住民主体による支援等「多様なサービス」の利用を促進		・体力の改善に向けた支援が必要なケース ・ADL・IADLの改善に向けた支援が必要なケース（略）	訪問型サービス B に準じる
実施方法	事業者指定	事業者指定／委託	補助（助成）	直接実施／委託	
基準	予防給付の基準を基本	人員等を緩和した基準	個人情報の保護等の最低限の基準	内容に応じた独自の基準	
サービス提供者(例)	訪問介護員（訪問介護事業者）	主に雇用労働者	ボランティア主体	保険・医療の専門職（市町村）	

出典：介護予防・日常生活支援総合事業の基本的な考え方¹⁷より作成

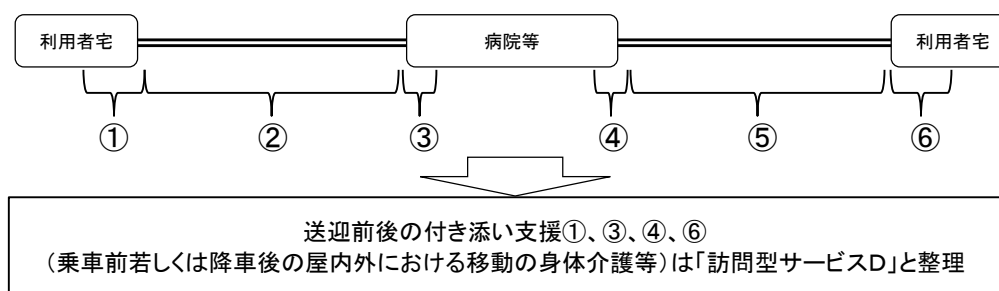
訪問型サービスは、現行の訪問介護に相当するものと、それ以外の多様なサービスからなる。多様なサービスについては、雇用労働者が行う緩和した基準によるサービスと、住民主体による支援、保険・医療の専門職が短期集中で行うサービス、移動支援が想定されている。市町村はこの例を踏まえて、地域の実情に応じた、サービス内容を検討する。

訪問型サービス D（移動支援）の具体的な類型については、「総合事業ガイドライン案に係る追加質問項目について¹⁸」において、以下の2つが示されている。

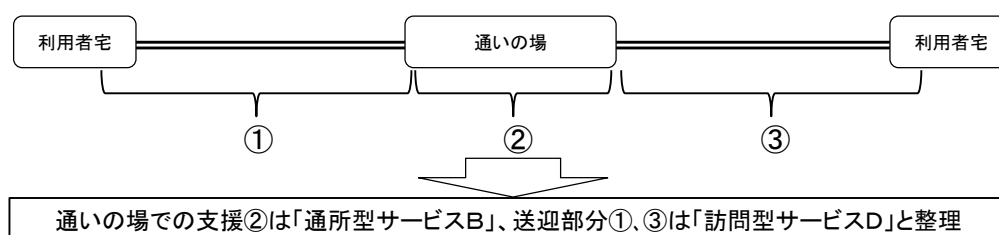
¹⁷ 厚生労働省老健局振興課（n.d.）「介護予防・日常生活支援総合事業の基本的な考え方」
<https://www.mhlw.go.jp/file/06-Seisakujouhou-12300000-Roukenkyoku/0000192996.pdf>（閲覧日 2019-04-24）

¹⁸ 厚生労働省（n.d.）「総合事業ガイドライン案に係る追加質問項目について」
<http://www.mhlw.go.jp/file/06-Seisakujouhou-12300000-Roukenkyoku/0000188230.pdf>（閲覧日 2019-04-24）

ケース1) 通院等をする場合における送迎前後の付き添い支援(通院等乗降解除のイメージ)

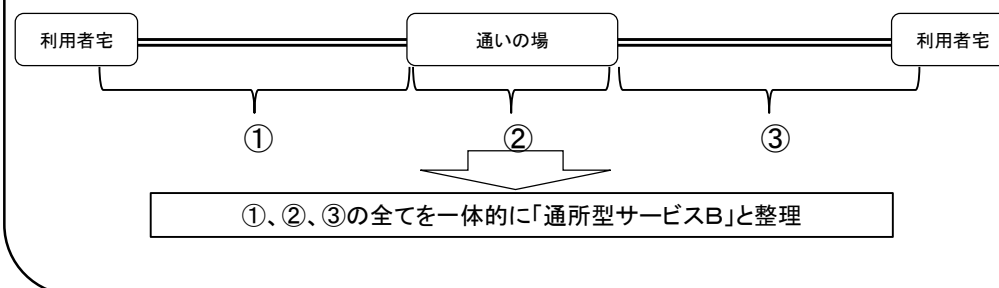


ケース2) 通所型サービスBにおいて、その送迎を別主体で実施する場合



なお、訪問型サービスDには該当しないが、以下の事例も紹介する。

参考) 通所型サービスBにおいて、その送迎も同一主体で実施する場合



※上記では通所型サービスBの場合としているが、地域介護予防活動支援事業の場合も同様

出典：厚生労働省(n.d.)「総合事業ガイドライン案に係る追加質問項目について」 p.3

(2) 移動支援サービスと道路運送法等での取り扱い

「高齢者の移動手段の確保に関する検討会 中間とりまとめ」を踏まえ、パンフレット「「交通」と「福祉」が重なる現場の方々へ ～高齢者支援サービスの提供に際しての交通・福祉制度及び事業モデルの整理と解説～」¹⁹が2018年3月に公表された。これは、福祉関係の方々や市町村の介護保険・高齢者担当部局の担当者の方々、また、交通事業者等の方々や地方公共団体の交通部局の担当者の方々に向けて、それぞれの制度や、代表的な事業モデルについて、整理の上、情報提供するものである。

その具体的内容については当該パンフレットを参照されたいが、ここでは、交通業者等の方々や地方公共団体の交通部局の担当者の方々向けに記載された部分「市町村（交通部局）や交通事業者等による移動支援サービスの検討・実施について」の4. Q&Aから、訪問型サービスD（移動支援）の2つの類型に関して記載されている内容の例を次に示す。

- ・「ケース1）通院等をする場合における送迎前後の付き添い支援（通院等乗降介助のイメージ）」に関して

介護保険からの補助があったとしても、車両を用いた送迎部分への支援にはあたらないこととなるので、道路運送法上の支障は生じない。

- ・「ケース2）通所型サービスBにおいて、その送迎を別主体が実施する場合」に関して

補助対象は市町村において判断することとなっているが、運送の対価が補助対象に含まれている場合には、道路運送法上の許可・登録を要することとなる。

¹⁹ 国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課,国土交通省自動車局旅客課,厚生労働省老健局振興課(2018)「「交通」と「福祉」が重なる現場の方々へ ～高齢者支援サービスの提供に際しての交通・福祉制度及び事業モデルの整理と解説～」<http://www.mlit.go.jp/common/001236922.pdf> (閲覧日 2019-04-24)

第2節 道路運送法の枠組み

第1項 道路運送法における事業の種類

道路運送法第2条において、旅客自動車運送事業は「他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業」とされている。旅客自動車運送事業には「一般旅客自動車運送事業」と、特定の者の需要に応じ、一定の範囲の旅客を運送する「特定旅客自動車運送事業」（スクールバス、従業員送迎バスなど）があり、事業を営もうとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならないことが、一般旅客運送事業については第4条で、特定旅客自動車運送事業については第43条で定められている。なお、一般旅客自動車運送事業の種類として、乗合旅客を運送する「一般乗合旅客自動車運送事業」（乗合バス）、一個の契約により定員11人以上の自動車を貸し切って旅客を運送する「一般貸切旅客自動車運送事業」（貸切バス）、一個の契約により定員10人以下の自動車を貸し切って旅客を運送する「一般乗用旅客自動車運送事業」（タクシー）があることが示されている。

自家用自動車は、道路運送法第78条において、原則として、有償の運送の用に供してはならないとされている。市町村や特定非営利活動法人が例外的に自家用車を用いた有償運送を行うためには、国土交通大臣の登録をうけるべきことが道路運送法第79条に定められている。

これらは、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の保護のための措置が一般的には行われていないこと、自家用自動車による旅客運送を有償で行う場合には、輸送の安全や利用者の保護のための措置が確保されているとの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について、許可又は登録の際に確認する必要があるためである。

さらに、ボランティアや地域の助け合いといった活動において、実際の運送に要した燃料代、道路通行料及び駐車場料金の範囲で「許可又は登録を要しない運送」として輸送サービスが提供されていることがある。

第2項 自家用有償旅客運送

(1) 自家用有償旅客運送の概要

自家用有償旅客運送は、道路運送法第 78 条第 2 号で「市町村、特定非営利活動促進法（平成十年法律第七号）第二条第二項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、次条の規定により一の市町村の区域内の住民の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送」とされており、「バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村や NPO 法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス²⁰」とされている。

さらに道路運送法施行規則第 49 条において、自家用有償旅客運送は、市町村が主体の「市町村運営有償運送」、NPO 法人等が主体の「公共交通空白地有償運送」と「福祉有償運送」に分かれ、それぞれ運送の対象の範囲も示されている。表 2-5 に概要を示す。

表 2-5 道路運送法施行規則第 49 条の内容

第 1 号	市町村運営有償運送	市町村が専ら当該市町村の区域内において行う、当該区域内の住民の運送
第 2 号	公共交通空白地有償運送	特定非営利活動法人等 ²¹ が過疎地域自立促進特別措置法（平成十二年法律第十五号）第二条第一項に規定する過疎地域その他の交通が著しく不便な地域において行う、当該地域内の住民、その親族その他当該地域内において日常生活に必要な用務を反復継続して行う者であつて第五十一条の二十五の名簿に記載されている者及びその同伴者の運送
第 3 号	福祉有償運送	特定非営利活動法人等が乗車定員十一人未満の自動車を使用して行う、次に掲げる者のうち他人の介助によらずに移動することが困難であると認められ、かつ、単独でタクシーその他の公共交通機関を利用することが困難な者であつて第五十一条の二十五の名簿に記載されている者及びその付添人の運送 イ 身体障害者福祉法第四条に規定する身体障害者 ロ 介護保険法第十九条第一項に規定する要介護認定を受けている者 ハ 介護保険法第十九条第二項に規定する要支援認定を受けている者 ニ その他肢体不自由、内部障害、知的障害、精神障害その他の障害を有する者

²⁰ 国土交通省自動車局旅客課(平成 30 年 4 月)「自家用有償旅客運送ハンドブック」

<http://www.mlit.go.jp/common/001233264.pdf> (閲覧日 2018-12-28)

²¹ （特定非営利活動法人促進法に規定する）特定非営利活動法人、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、営利を目的としない法人格を有しない団体

自家用有償旅客運送の申請において、市町村運営有償運送にあつては地域公共交通会議又は運営協議会において、公共交通空白地有償運送及び福祉有償運送にあつては運営協議会において、一般旅客自動車運送事業者によることが困難であり、かつ、地域の住民の生活に必要な旅客輸送を確保するため必要であることについて合意していないときは、登録が認められない。また、自家用有償旅客運送に必要と認められる輸送の安全及び旅客の利便の確保のために必要な措置が講じられていないときも登録は認められない。

輸送の安全及び旅客の利便の確保のために必要な措置としては、自動車の保有、運転者その他の乗務員の確保、運行管理の責任者の選任その他運行管理の体制の整備、整備管理の責任者の選任その他整備管理の体制の整備、事故が発生した場合の対応に係る責任者の選任その他連絡体制の整備、旅客その他の者の生命、身体又は財産の損害を賠償するための措置が挙げられている。

自家用有償旅客運送を行う場合の運転者の要件については、第二種運転免許を受けており、かつ、その効力が停止されていない者又は第一種運転免許を受けており、かつ、その効力が過去二年以内において停止されていない者であつて、国土交通大臣が認定する講習を終了している者であることとされている。また、福祉自動車以外の自動車を使用して福祉有償運送を行う場合は、それに加え、社会福祉士及び介護福祉士の登録を受けていること、国土交通大臣が認定する講習を終了していること、いずれかの要件を備える者を乗務させなければならないとされている。

旅客から収受する対価の基準については、旅客の運送に要する燃料費その他の費用を勘案して実費の範囲内であること、合理的な方法により定められ、かつ、旅客にとって明確であること、公共交通空白地有償運送及び福祉有償運送に係る対価にあつては、当該地域における一般旅客自動車運送事業に係る運賃及び料金を勘案して、当該自家用有償旅客運送が営利を目的としているとは認められない妥当な範囲内であり、かつ、運営協議会において協議が調っている事が求められている。旅客から収受する対価の設定に当たっての考え方については、「自家用有償旅客運送者が利用者から収受する対価の取り扱いについて（国自旅第144号平成18年9月15日）」において、以下のとおり示されている。

旅客から収受する対価の水準	旅客から収受しようとする対価は、施行規則第51条の15において、実費の範囲内であると認められること、営利を目的としていると認められない妥当な範囲内であることなどが求められており、具体的には、次のイ. からホ. に掲げる基準を目安とするものとする イ. 運送の対価は、当該地域におけるタクシーの上限運賃（ハイヤーを除く。）の概ね1／2の範囲内であること。 ロ. 運送の対価以外の対価にあつては、実費の範囲内であること。 ハ. 均一制など定額制による運送の対価において、近距離利用者の負担が過重となるなど、利用者間の公平を失するような対価の設定となっていないと認められること。 ニ. 運送の対価を距離制又は時間制で定める場合であつて、車庫（事務所の車庫を含む。）を出発した時点からの走行距離を基に対価を設定しようとする場合にあつては、当該同一旅客をタクシーが運送した場合の実車運賃の額に迎車回送料金を加えた合計額と比較して、当該対価が概ね1／2の
----------------------	--

	範囲内であると認められること。ただし、当該対価を適用する場合には、迎車回送料金を合わせて徴収してはならない。 ホ．公共交通空白地有償運送に係る対価を定める場合であって、上記イ．からニ．までの規定によりがたい場合は、当該地域又は近隣の一般乗合旅客自動車運送事業の運賃・料金を参考として対価を定めることができる。
対価の適用方法	イ．時間制及び距離制の双方を定める事は差し支えないが、それぞれの適用方法について明確に基準が設けられており、運送を利用しようとする際に予め旅客に対して適用する対価の説明がなされる必要がある。 ロ．福祉有償運送に係る運送の対価にあつては、1 個の契約により乗車定員 11 人未満の自動車を貸し切って旅客を運送する場合の対価を定めるものである。このため、ハ．に規定する複数乗車（1 回の運行で複数の利用者を運送する場合であつて、旅客 1 人ずつから対価を収受する場合をいう。以下同じ。）の対価を定めることができる場合を除き、旅客数に応じた運送の対価を収受することはできないものであること。 ハ．福祉有償運送における複数乗車の対価を定める場合には、旅客 1 人ずつから収受する対価が明確に定められており、かつ、当該自動車の乗車定員を最大限利用した場合における対価の総額が、同一距離又は時間を運行した場合におけるタクシー運賃の額と比較して概ね 1 / 2 の範囲内にあると認められるか、又は平均乗車人員が算出できる場合には、平均乗車人員で運行した場合の対価の総額が、同一距離又は時間を運行した場合におけるタクシー運賃の額と比較して概ね 1 / 2 の範囲内にあると認められるか、いずれかの方法により判断することができる。 ニ．運送の対価以外の対価を利用者に求める場合は、旅客が利用した設備又は提供された業務の種類ごとに金額を明記すること。

(2) 市町村運営有償運送

市町村運営有償運送の概要については、「市町村運営有償運送の登録に関する処理方針について（平成 18 年国自旅第 141 号）」の中で定められていることから、その内容を以下に要約する。

①市町村運営有償運送の態様

市町村運営有償運送は大きく「交通空白輸送」と「市町村福祉輸送」に分かれている。

交通空白輸送	当該市町村内の過疎地域や一部の都市地域などの交通空白地帯において、一般乗合旅客自動車運送事業者によっては地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保することが困難となっている場合において、市町村自らが当該市町村内の旅客輸送の確保のために必要な運送を行うものをいうものとする。
市町村福祉輸送	道路運送法施行規則第 49 条第 1 項第 3 号に規定する身体障害者、要介護認定者等であつて、市町村に利用登録を行った者に対する外出の支援の

	ために当該市町村自らが行う、原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送を行うものをいうものとする。
--	--

②路線又は運送の区域

交通空白輸送は、路線又は運送の区域を定めて行うものとされている。

市町村福祉輸送は、市町村の区域を運送の区域として定めるものとし、原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送を行うものとされている。

交通空白輸送	路線又は運送の区域を定めて行うものとする。 ・ 路線を定めて行う場合：申請書に当該路線の起点及び終点の地名及び地番、当該路線のキロ程、主な経過地を記載する。 なお、予め路線の一部に迂回部分等を設定し、旅客の呼出しに応じて運行を行う形態で運行する場合にあっては、当該部分について、基軸となる路線を定める、または、地区単位（大字・字、町丁目、街区等）で設定することができるものとし、主な経過地に当該運行の迂回部分等を含めて記載する。 ・ 運送の区域を定めて行う場合：市町村の区域を運送の区域として定めるものとし、旅客の発地又は着地のいずれかが運送の区域にあることを要するものとする。
市町村福祉輸送	市町村の区域を運送の区域として定めるものとし、旅客の発地又は着地のいずれかが運送の区域にあることを要するものとする。

③事務所ごとに配置する市町村運営有償運送の用に供する自家用自動車の種類ごとの数

市町村が保有する自家用自動車及びボランティア個人や企業等からの持込み自動車の両方が使用可能となっている。また、車両については以下のとおりである。

交通空白輸送	・ バス：乗車定員 11 人以上の自動車 ・ 普通自動車：乗車定員 11 人未満の自動車（リフト等移動制約者の乗降を円滑にする設備が整備された車両も含むものとする。）
市町村福祉輸送	乗車定員 11 人未満の自動車であって以下に掲げる自動車により行うものとする。 ・ 寝台車：車内に寝台（ストレッチャー）を固定する設備を有する自動車 ・ 車いす車：車いすの利用者が車いすのまま車内に乗り込むことが可能な自動車であってスロープ又はリフト付きの自動車 ・ 兼用車：ストレッチャー及び車いすの双方に対応した自動車 ・ 回転シート車：回転シート（リフトアップシートを含む。）を備える自動車 ・ セダン等（貨物運送の用に供する自動車を除く。）

④運送しようとする旅客の範囲

交通空白輸送は当該市町村の住民、市町村福祉輸送は身体障害者等となっているが、両方とも市町村長が認めた場合は来訪者等も輸送可能となる。

交通空白輸送	当該市町村に在住する住民及びその親族、その他当該市町村に日常の用務を有する者
市町村福祉輸送	当該市町村の住民のうち施行規則第 49 条第 1 項第 3 号に規定する身体障害者等の移動制約者であって、当該市町村に利用登録を行った者

(3) 公共交通空白地有償運送

公共交通空白地有償運送の概要については、「公共交通空白地有償運送の登録に関する処理方針について（平成 18 年国自旅第 142 号）」の中で定められていることから、その内容を以下に要約する。

①運送の区域

基本的には当該市町村を単位として、状況に応じて市町村の一部に限定し、サービスを提供できることとなっている。

市町村の長が主宰する運営協議会の協議が調った市町村を単位とするものとし、旅客の発地又は着地のいずれかが運送の区域にあることを要するものとする。

また、交通空白等の状況に対応するため、運送の区域を市町村内の一部の区域に限定しようとする場合には、運営協議会における合意に基づき、運送の区域を限定することができるものとする。

②事務所ごとに配置する公共交通空白地有償運送の用に供する自家用自動車の種類ごとの数

法人等が所有する自家用自動車及びボランティア個人の持込み自動車の両方が使用可能となっている。

事務所ごとに法人等が所有する自家用自動車及びボランティア個人の持込みの自動車（公共交通空白地有償運送を実施する間、申請者が使用権原を有するものに限る。）の別ごとに、以下に掲げる自動車の台数を記載（軽自動車がある場合には、その数を内数として括弧書きで記載）するものとする。

（イ）バス：乗車定員 11 人以上の自動車

（ロ）普通自動車：乗車定員 11 人未満の自動車（リフト等移動制約者の乗降を円滑にする設備が整備された車両を含むものとする。）

なお、（ロ）に掲げる自動車にあつては、やむを得ない場合を除き乗用自動車に限るものとする。

③運送しようとする旅客の範囲

申請者の団体において会員登録を受けた者を基本とし、市町村長が認めた場合は来訪者等も輸送可能となる。

申請者の団体において会員登録を受けた者（会員となる予定の者を含む。）

（4）福祉有償運送

福祉有償運送の概要については、「福祉有償運送の登録に関する処理方針について（平成18年国自旅第143号）」の中で定められていることから、その内容を以下に要約する。

①運送の区域

基本的には当該市町村を単位として、状況に応じて市町村の一部に限定できることとなっている。

運送の区域は、市町村の長が主宰する運営協議会の協議が調った市町村を単位とするものとし、旅客の発地又は着地のいずれかが運送の区域にあることを要するものとする。

運営協議会が複数市町村の合同で主宰される場合又は都道府県によって主宰される場合の運送の区域は、当該運営協議会の地域の全域とするのではなく、運送を必要とする者の居住地及び行動の目的地等に照らし合理的であり、かつ、当該団体の運行管理が適切かつ確実に実施されると認められる範囲の市町村を定めるものとする。

②事務所ごとに配置する福祉有償運送の用に供する自家用自動車の種類ごとの数

法人等が所有する自家用自動車及びボランティア個人の持込み自動車の両方が可能となっているが、定員が11人未満と定められている。

事務所ごとに法人等が所有する自家用自動車及びボランティア個人の持込みの自動車（乗車定員11人未満の自動車であって、福祉有償運送を実施する間、申請者が使用権原を有するものに限る。）の別ごとに、以下に掲げる自動車の台数を記載（軽自動車がある場合には、その数を内数として括弧書きで記載）するものとする。

（イ）寝台車：車内に寝台（ストレッチャー）を固定する設備を有する自動車

（ロ）車いす車：車いすの利用者が車いすのまま車内に乗り込むことが可能な自動車であってスロープ又はリフト付きの自動車

（ハ）兼用車：ストレッチャー及び車いすの双方に対応した自動車

（ニ）回転シート車：回転シート（リフトアップシートを含む。）を備える自動車

（ホ）セダン等（貨物運送の用に供する自動車を除く。）

③運送しようとする旅客の範囲

申請者の団体において会員登録を受けた者を障害者等とされており、市町村長が認めた場合は来訪者等も輸送可能となる。

申請者の団体において会員登録を受けた者（会員となる予定の者を含む。）であって、施行規則第 49 条第 1 項第 3 号に規定するイ、ロ、ハ、ニの区分のうち、他人の介助なしでは移動することが困難であり、かつ、単独でバス・タクシー等の公共交通機関を利用することが困難な身体障害者等の移動制約者であって、運送者に利用登録を行った者（利用登録を受けようとする者を含む。）を対象とするものとする。

なお、申請日において運送しようとする旅客の中に該当する者がいない区分については、申請することができない。

（イ）施行規則第 49 条第 1 項第 3 号イに該当する旅客にあつては身体障害者手帳を、同号ロに該当する旅客にあつては介護保険被保険者証を所持する者であること。

（ロ）施行規則第 49 条第 1 項第 3 号ハ及びニに該当する者を対象とする場合には、運営協議会において当該者の身体状況等について運送の対象とすることが適当であることの確認（申請者に当該会員の具体的な身体状況等の説明を求める、身体状況について運営協議会の事務局が予め聴取した上でその内容を運営協議会に報告する、運営協議会の下に判定委員会を設置し、当該判定委員会において運送の対象とすることの適否について審査する等の方法が考えられる。）がなされた者であること。

（ハ）施行規則第 49 条第 1 項第 3 号ハ及びニに該当する旅客にあつては、付添い、見守り等の介助なしには、タクシー等の公共交通機関の利用が困難である者を含むものとする。

また、「その他の障害を有する者」には、自閉症、学習障害などの発達障害を有する者を含むものとし、また、介護保険法（平成 9 年 12 月 17 日法律第 123 号）第 115 条の 45 第 1 項第 1 号に規定する厚生労働省令で定める被保険者のうち、介護保険法施行規則（平成 11 年厚生省令第 36 号）第 140 条の 62 の 4 第 2 号に規定する厚生労働大臣が定める基準に該当する第 1 号被保険者（基本チェックリスト該当者）についても、当該者が他人の介助によらずに移動することが困難であると認められ、かつ、単独で公共交通機関を利用することが困難である場合には、福祉有償運送の旅客対象として取扱うものとする。

（ニ）福祉有償運送は、ドア・ツー・ドアの個別輸送が原則である。

ただし、施行規則第 49 条第 1 項第 3 号に定める者のうち透析患者の透析のための輸送、知的障害者、精神障害者の施設送迎等であって当該地域における運営協議会においてその必要性が認められた場合には、1 回の運行で複数の旅客を運送すること（以下、「複数乗車」という。）ができるものとする。この場合においては、旅客から収受しようとする対価が施行規則第 51 条の 15 の規定及び関係通達の定める基準を満たしていることについて運営協議会の合意がなされていることを要するものとする。

第3項 許可又は登録を要しない運送

(1) 「許可又は登録を要しない運送」の概要

「許可又は登録を要しない運送」とは、道路運送法上の規制の対象外である輸送のことである。ボランティアや地域の助け合いといった活動において、利用者から実際の運送に要した燃料代、道路通行料及び駐車料金以外の運送の対価を得ずに、道路運送法上の許可又は登録を要しない運送として輸送サービスが提供されていることがある。個別具体的な事例が、有償の運送として許可や登録を要するか否かについては、最終的にはそれぞれの事例に則して個別に総合的な判断を行う事が必要とされている。

(2) 許可又は登録を要しない場合の考え方

許可又は登録を要しない運送について、規制改革実施計画（平成 29 年 6 月 9 日閣議決定）や「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」の中間とりまとめ（平成 29 年 6 月 30 日公表）において、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にすることが求められた。

それら検討をふまえ、「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（平成 30 年 3 月 30 日国自旅第 338 号）」により、許可又は登録を要しない場合の考え方が以下のとおり示された。

- (1) サービスの提供を受けた者（以下「利用者」という。）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

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、通常は有償とは観念されず、許可又は登録は不要である。（中略）

- (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

利用者からの支払いの手段が、例えば野菜など金銭的な価値の換算や流通が困難な物である場合、一部の地域通貨のように換金性がない場合などは、通常、支払いが任意であるか、又はそもそも財産的な価値の給付が行われていないと認められることが多い。（中略）

- (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（同種の運送を行った場合には、運送目的、運送主体を問わず発生する費用に限る。）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（ガソリン代、道路通行料及び駐車場料金。以下「特定費用」という。）を負担する場合

運送目的、運送主体にかかわらず自動車の実際の運行に要する特定費用を利用者が支払う場合は、社会通念上、通常は許可又は登録は要しないと解される（ただし、このようなケースに該当するのは、当該運送行為が行われなかった場合には発生しなかった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であることが必要であり、通常は、特定費用のみがこれに該当するものと考えられる。人件費、車両償却費、保険料等は、運送の有無にかかわ

らず発生し、又は金銭的な価値水準を特定することが困難であるため、これには該当しない。).

なお、利用者が複数人で会っても、負担総額が特定費用の範囲内である場合に限り、許可又は登録を要しない。(中略)

- (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(後略)

第3節 先行研究等から得られる輸送サービスを提供する団体の状況等について

主に収入や運転者確保の課題を中心に、アンケート調査等を行った先行研究等の内容を紹介する。

(1) 公共交通空白地有償運送(過疎地有償運送)

西(2014)は、全国の過疎地有償運送の運行主体に対するアンケートから、「過疎地有償運送の収入に占める運賃の割合は平均すると20%程度であり、残りは自治体からの補助、他事業からの補てん、年会費等によって賄っているほか、運転手の持ち込みの車両を使用することで費用を削減する事例も見られた」としている。

また、運行主体へのヒアリングから「計画から運行まで、運行主体が中心となっているが、自治体からは主に金銭面等の補助、住民からは運転手への応募といった形での関与がみられた」「口コミによる勧誘、広報による周知等によって運転手確保を図る事例が多かったものの、その効果はまちまちである。口コミによる勧誘によって、接客面等の運転手の質を確保できるが、安定的に運転手を確保することができない可能性があることが示唆された」としている²²。

(2) 福祉有償運送

猪井ら(2008)は、大阪府下の福祉有償運送を行う176の事業所を対象にアンケート調査を実施し、輸送費用の算出、赤字の要因分析を行った。また、大阪府下の16事業所の利用者を対象にしたアンケート調査を実施し、支払い意思額のモデル推定、支払い意思額の推計を行った。その結果から、「福祉有償運送事業において、運賃が現在の対価水準より低く、さらに、待機料金や乗降介助料金を徴収していないのは、利用者の支払意思額の低い層に合わせて対価設定を行っていると考えられる」としている。また、「輸送にかかる費用は、タクシー運賃の1/2以上の費用がかかる事業所も少なくなく、結果として多くの事業所が赤字を抱えており、その赤字は、内部補助で事業を賄っている」としている。さらに、輸送費料の算出の結果及び支払い意思額の推計結果より、輸送に係る費用の方が支払い意思額よりも高くなっていることから、「福祉有償運送の運賃設定を自由にしたとしても、運賃収入だけでは費用をまかなえず、輸送サービスを必要とする人が利用できない恐れがあることがわかった」としている²³。

三星(2017)は、「福祉有償運送の需要は存在するサービスの利用者数を大きく超えており、今後需要は更に増大するものと考えられる。それにもかかわらず福祉有償運送を中心とする自家用有償運送数が近年伸びていない」としている。伸びを妨げるものとして、①経営問題、②福祉有償運送協議会の敷居、③市民周知、④担い手（運転者・スタッフ）不足、⑤連携した活動・センターの必要性、⑥行政支援が考えられると指摘している²⁴。

阿部(2010)は、福祉有償運送実施団体の運営実態と今後の事業の継続意向を把握するため、神奈川県内の福祉有償運送の登録を行っている174の非営利団体を対象にアンケート調査を実施した。その結果から、継続意向に消極的な団体には「社会福祉法人、政令市の

²² 西響太(2014)「過疎地有償運送の運営実態に関する研究－資金確保と運転者に着目して－」東京大学大学院修士論文

²³ 猪井博登・森有一郎(2008)「福祉有償運送の対価設定に関する研究」土木計画学研究・講演集 38 No.245

²⁴ 三星昭宏(2017)「福祉的側面からみる地域の足の確保－福祉有償運送サービスのあゆみと課題」、『運輸と経済』第77巻第12号

社協、介護保険事業所で移動サービスを拡充したNPO法人があり、これらの団体では移動サービスの赤字を本業の収入で補填しており、赤字が膨らめば廃業や事業縮小を考える団体の多いことが明らかとなった」と指摘している。また、担い手の問題として、「公共交通の利用が不便な地域の助け合い活動から始めた団体はスタッフが高齢化しており新たな担い手のいないこと、第2の職場として自主事業の移動サービスを開始したNPO法人では事業収支が赤字で、報酬の低さからスタッフを維持できず、解散を考えていることが明らかとなった」と指摘している²⁵。

(3) 許可又は登録を要しない運送

許可又は登録を要しない運送については、数量的なアンケート調査を実施した研究や調査はみられない。

²⁵ 阿部名保子(2010)「福祉有償運送事業の運営実態から見た持続可能な移動サービスの現状と今後のあり方-神奈川県における運営実態調査から-」運輸政策研究、13(3)、p.24-34

第3章 アンケート調査

第1節 調査の概要

第1項 調査対象

以下の方法で発送先リストを作成し、アンケート調査を行った。

自家用有償旅客運送については、全国の運輸支局及び自家用有償旅客運送の事務について権限移譲された市区町村から収集し、リストを作成した。

許可又は登録を要しない運送については、そもそもリストが存在せず、小規模で隣近所でしか知られていないケースも多数存在する。そこで、本調査では全国の市区町村や社会福祉協議会からの紹介を受けて発送リストを作成した。そのため、許可又は登録を要しない運送を行う団体の中でも市区町村等が把握している団体に限られ、市区町村等との関わりがある団体の回答が多い可能性がある点に留意が必要である。表 3-1 にアンケート調査の概要を示す。

表 3-1 アンケート調査の概要

	自家用有償旅客運送	許可又は登録を要しない運送
調査対象	自家用有償旅客運送の運営団体	許可又は登録を要しない運送の運営団体
発送リストの作成方法	全国の運輸支局及び権限移譲された市区町村から収集	全国の市区町村の企画・総務（公共交通担当）部署、市民活動担当部署、福祉担当部署及び社会福祉協議会を通じて紹介
配布数	3,003 件 市町村運営有償運送（交通空白）419 件 市町村運営有償運送（福祉）115 件 公共交通空白地有償運送 114 件 福祉有償運送 2,355 件	625 件
回収数	1,220 件（うち、集計対象 1,130 件）	256 件（うち、集計対象 197 件）
調査期間	2018 年 11 月 27 日～12 月 11 日	2018 年 12 月 19 日～2019 年 1 月 8 日

※本調査では、同じ運営主体であっても違う形態（委託先や運行形態が異なる等）の輸送サービスが存在する際は、調査票をコピーして回答してもらうこととしたため、「回収率」は表示しない。

※自家用有償旅客運送は、類型化に使用するため必須とした設問に無回答だった 90 団体が集計の対象外となっている。許可又は登録を要しない運送は、「4 条ぶら下がり許可」による運送を行う団体をリスト作成時には対象としていたが、今回の集計時には集計の対象外とした。集計の対象外とした回答は、法的位置づけについて「4 条ぶら下がり許可」と回答した団体 5 団体、「整理・把握していない」と回答した 19 団体と、無回答等の 35 団体である。

第2項 調査項目

自家用有償旅客運送と許可又は登録を要しない運送で異なる質問票を送付している。ただし、2つの運送形態で比較できるよう調査項目を揃えることに努めた。質問の概要は以下のとおりである。

- | | |
|----|---|
| 問1 | 輸送サービスを提供している団体について |
| 問2 | この輸送サービスの設立経緯について |
| 問3 | この輸送サービスのサービス内容について |
| 問4 | この輸送サービスの車両や運転者について |
| 問5 | この輸送サービスの収支状況や運行実績について |
| 問6 | この輸送サービスや団体の課題や今後の見通しについて |
| 問7 | 平成29年度（H29.4～H30.3）の1年間における団体や輸送サービスの収支状況について |

実際にアンケートに使用した質問票は資料編に掲載しているとおりである。

第2節 法的位置づけ等に基づく類型化の方法

アンケートの分析にあたり、自家用有償旅客運送と許可又は登録を要しない運送それぞれについて類型化を行い、類型ごとの特徴をみることにした。

自家用有償旅客運送については、法的位置づけ及び運行委託の有無や団体の中の位置づけに基づき、類型化した。許可又は登録を要しない運送については、自家用有償旅客運送の分類を参考として、輸送サービスの現在の目的に基づき、類型化した。

なお、類型欄の記述は本調査の作業便宜のための名称である。

表 3-2 自家用有償旅客運送の類型化

運行形態	運営	運行 (委託先)	備考	類型	サンプル数
市町村運営有償運送 ²⁶ (交通空白) (福祉)	市町村	市町村 (直営)	市町村が、嘱託職員等を活用して直営で行うケース。	市町村有償（交通空白）直営等	111
		バス・タクシー事業者	市町村が、地元のバス・タクシー事業者に委託するケース。	市町村有償（福祉）直営等	23
		NPO 法人等	市町村が運営主体として団体に運行委託しているケース。実質的に運営自体を社協や NPO 法人が担っていることもある	市町村有償（交通空白）NPO 等	14
				市町村有償（福祉）NPO 等	26
公共交通空白地有償運送	NPO 法人等		バス・タクシー等の公共交通が不便な地域で、地元 NPO 法人等が行うケース	交通空白地有償	65
福祉有償運送	大規模な NPO 法人・社会福祉法人等	輸送サービス以外に、輸送サービスより収入の大きな事業がある団体	福祉有償（より大規模の別事業有）	740	
	小規模な NPO 法人・社会福祉法人等	輸送サービスのみ、もしくは輸送サービスが最も大きな収入の団体	福祉有償（より大規模の別事業無）	151	

表 3-3 許可又は登録を要しない運送の類型化

運行形態	運営・運行	備考	類型	サンプル数
許可又は登録を要しない運送	NPO 法人等	バス・タクシーがない・使いづらい事への対応として運行しているケース	無償交通不便	110
	NPO 法人等	身体障害者や要介護認定者等への対応として運行しているケース	無償福祉	43

※類型を軸とした許可又は登録を要しない運送のアンケート分析では、輸送サービスの現在の目的について、無回答及びその他と回答したサンプルを集計の対象外としている。

²⁶ 市町村運営有償運送のうち、市町村(直営)及びバス・タクシー事業者への委託(以降「市町村運営直営等」とする)については、NPO 法人等が主体となる運送とは性質が異なると考えられることから、本調査の中心的な研究対象とはせず、参考データとして補足の掲載をした。一部の設問で回答の対象外としている。

第3節 アンケート調査結果

第1項 輸送サービスの類型ごとの特徴

(1) 団体の特徴

【問1ー5】この輸送サービスを提供している団体の組織形態を教えてください。(SA)

市町村運営有償（福祉）等は、「社会福祉法人（社会福祉協議会）」が 84.6%と最も多くなっている。

交通空白地有償では「NPO 法人」が 53.8%、「社会福祉法人（社会福祉協議会）」が 21.5%である。福祉有償（より大規模の別事業有）では「NPO 法人」が 39.3%、「社会福祉法人（社会福祉協議会）」が 30.8%、「社会福祉法人（社会福祉協議会以外）」が 22.6%である。福祉有償（より大規模の別事業無）では「NPO 法人」が 72.2%と最も多く、「社会福祉法人（社会福祉協議会）」が 14.6%である。

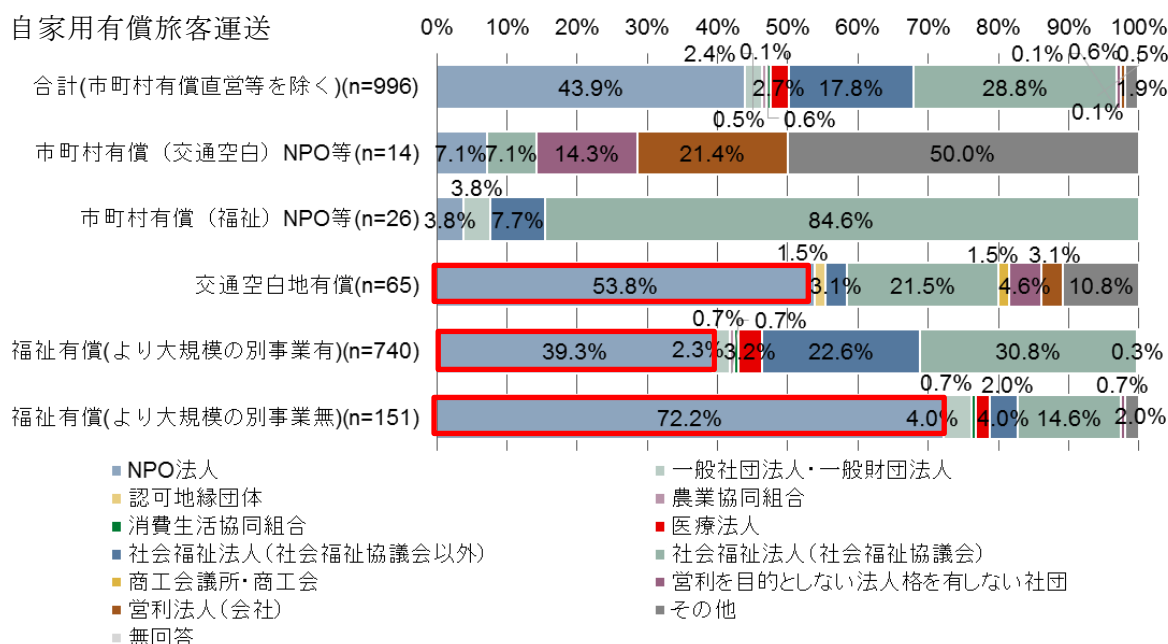


図 3-1 団体の組織形態（自家用有償旅客運送）

許可又は登録を要しない運送は、「法人格を持たない団体・個人等」が約3～4割で最も多い。また、無償交通不便では「町内会・自治会」が21.8%、「社会福祉法人（社会福祉協議会以外）」が10.9%、無償福祉では「社会福祉法人（社会福祉協議会）」が32.6%、「NPO法人」が11.6%である。

許可又は登録を要しない運送

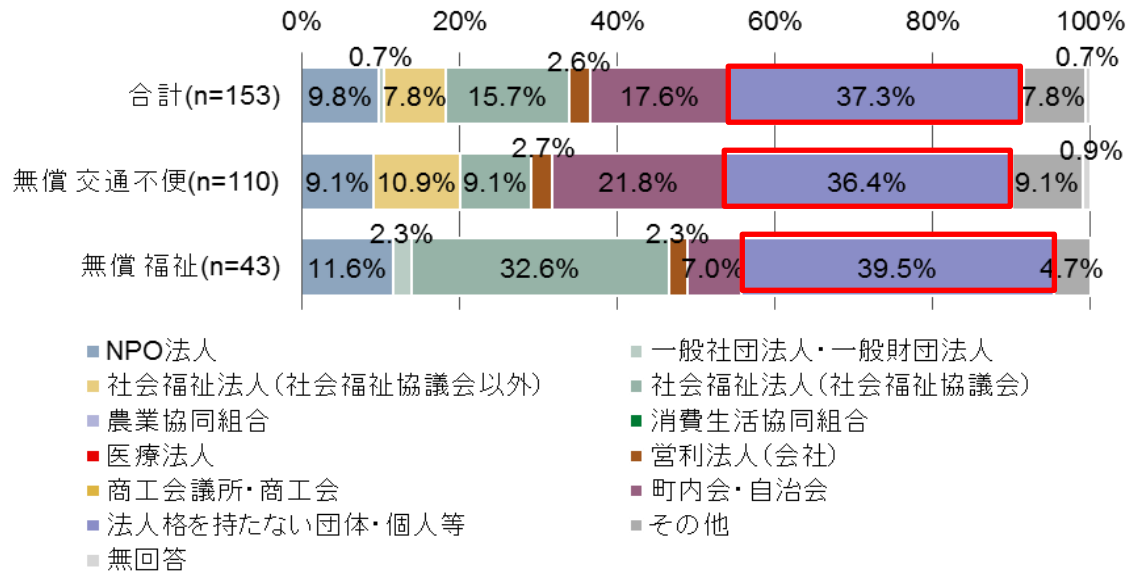


図 3-2 団体の組織形態（許可又は登録を要しない運送）

【問2－1】この輸送サービスの設立経緯を教えてください。(MA)

市町村運営有償（交通空白）NPO 等は、「地域住民などの要望により運行を開始した」が 57.1%と最も多い。

交通空白地有償では、「地域住民などの要望により運行を開始した」が 49.2%、「行政や社会福祉協議会などから勧められて運行を開始した」が 44.6%、「(他者からの勧めではなく) この団体の発意として運行を開始した」が 29.2%である。

福祉有償（より大規模の別事業有）は、「(他者からの勧めではなく) この団体の発意として運行を開始した」が 45.0%、「輸送サービスは、別の事業開始に併せてその一部門として発足した」が 30.0%、「地域住民などの要望により運行を開始した」が 20.3%である。福祉有償（より大規模の別事業無）では、「(他者からの勧めではなく) この団体の発意として運行を開始した」が 64.2%で最も多く、「地域住民などの要望により運行を開始した」が 17.9%、「行政や社会福祉協議会などから勧められて運行を開始した」が 13.9%である。

許可又は登録を要しない運送は、無償交通不便では「地域住民などの要望により運行を開始した」が 59.1%、「(他者からの勧めではなく) この団体の発意として運行を開始した」が 56.4%である。無償福祉では、「(他者からの勧めではなく) この団体の発意として運行を開始した」が 65.1%、「地域住民などの要望により運行を開始した」が 34.9%である。両類型とも、「行政や社会福祉協議会などから勧められて運行を開始した」が 15%超ある。

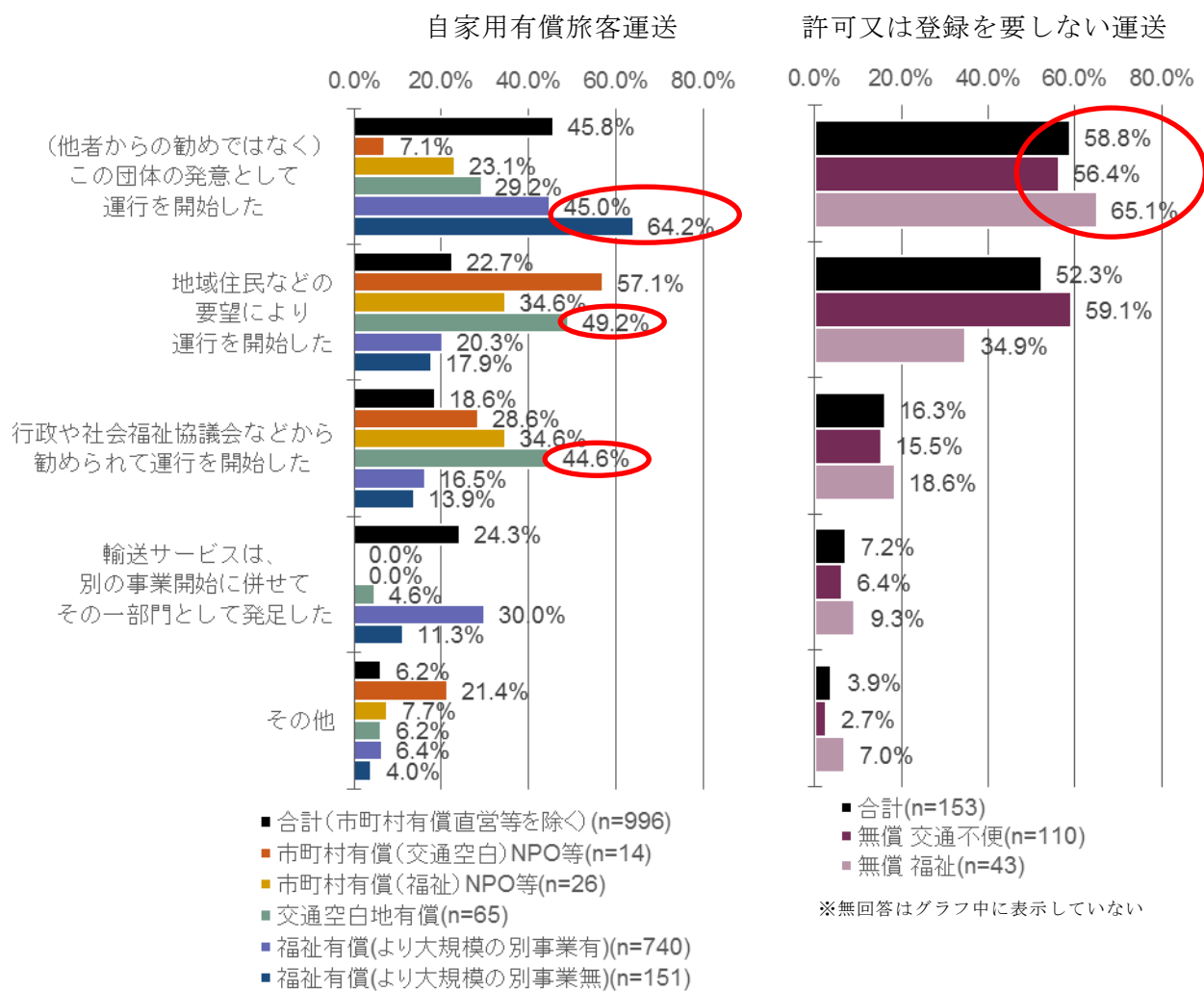


図 3-3 設立経緯

【問2－5】あなたの団体と行政や社会福祉協議会との関係を教えてください。(MA)

市町村有償（交通空白）NPO 等及び市町村有償（福祉）NPO 等では、「行政や社会福祉協議会からの「委託契約」に基づき、輸送サービスを実施している」と回答した団体が約 9 割である。

交通空白地有償では、「行政や社会福祉協議会から輸送サービスに対して「補助等助成金」を受けている」が 67.7%で最も多く、「行政や社会福祉協議会から輸送サービス以外の事業に対して「補助等助成金」を受けている」が 21.5%である。

福祉有償は兩類型とも、「行政や社会福祉協議会と金銭的な関係はない」が約 5 割と最も多い。福祉有償（より大規模の別事業有）では「行政や社会福祉協議会から輸送サービス以外の事業に対して「補助等助成金」を受けている」が 18.0%、「行政や社会福祉協議会から、輸送サービスに対して「補助等助成金」を受けている」が 15.9%、「行政や社会福祉協議会からの「委託契約」に基づき、輸送サービス以外の事業を実施している」が 15.1%と続く。福祉有償（より大規模の別事業無）では、「行政や社会福祉協議会から輸送サービスに対して「補助等助成金」を受けている」がその次に多く、29.8%である。

許可又は登録を要しない運送では半数近い団体が選択した回答はなかった。無償交通不便では、「行政や社会福祉協議会から輸送サービス以外の事業に対して「補助等助成金」を受けている」が 42.7%、「行政や社会福祉協議会から輸送サービスに対して「補助等助成金」を受けている」が 35.5%、「行政や社会福祉協議会と金銭的な関係はない」が 30.0%である。無償福祉では、「行政や社会福祉協議会から輸送サービスに対して「補助等助成金」を受けている」が 39.5%、「行政や社会福祉協議会から輸送サービス以外の事業に対して「補助等助成金」を受けている」が 27.9%、「行政や社会福祉協議会からの「委託契約」に基づき、輸送サービスを実施している」「行政や社会福祉協議会と金銭的な関係はない」が 25.6%である。

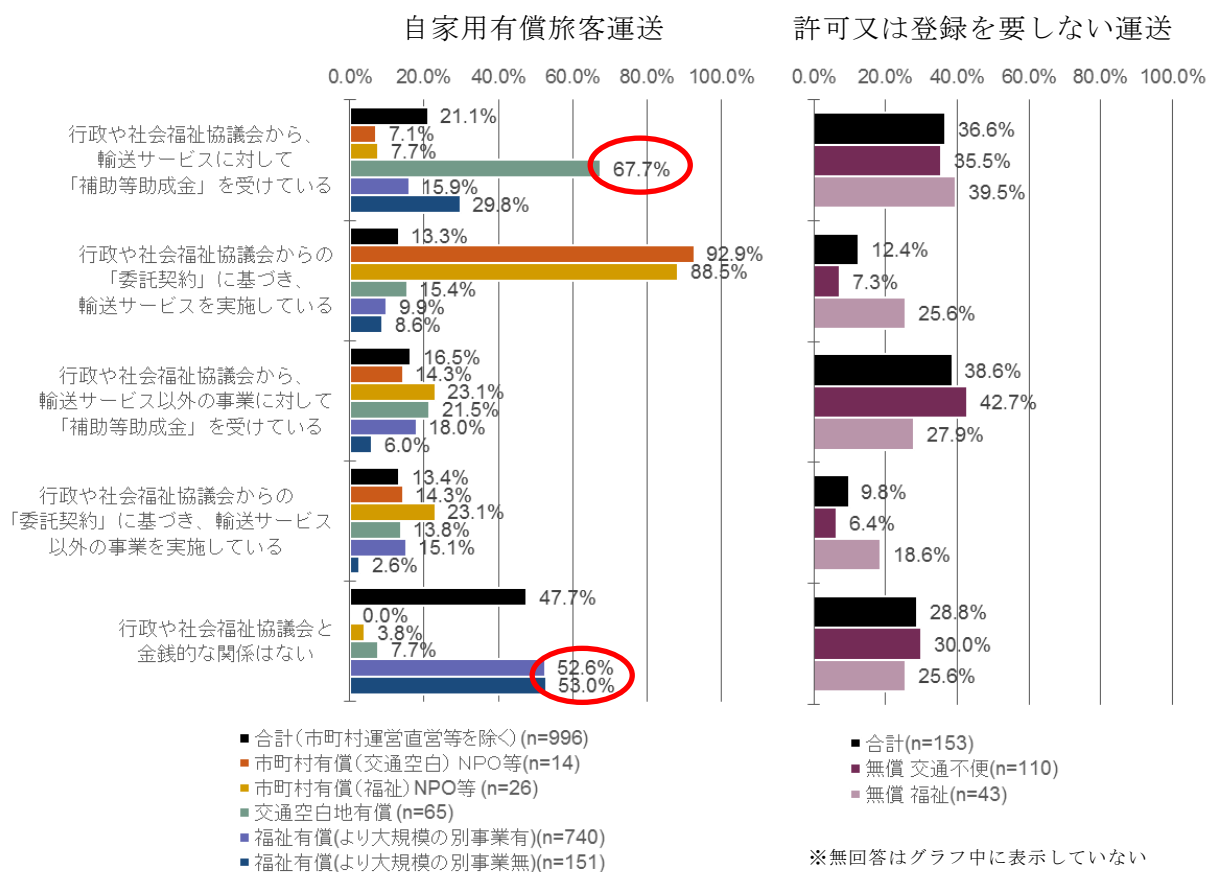


図 3-4 行政や社会福祉協議会との関係

【問3-1】この輸送サービスの形態を教えてください。(SA)

市町村有償（福祉）直営等、市町村有償（福祉）NPO 等ではほぼすべての団体が「予約あり（デマンド型・ドアツードア型）」である。市町村有償（交通空白）直営等、市町村有償（交通空白）NPO 等は「予約なし（定時定路線型）」が7割を超える。

交通空白地有償は、「予約なし（定時定路線型）」が29.2%、「予約あり（デマンド型・ドアツードア型）」が70.8%である。福祉有償運送では、両類型とも「予約あり（デマンド型・ドアツードア型）」が約95%、「予約なし（定時定路線型）」が約3%である。

許可又は登録を要しない運送では、無償交通不便では「予約なし（定時定路線型）」が24.5%、「予約あり（デマンド型・ドアツードア型）」が73.6%である。無償福祉では「予約なし（定時定路線型）」が4.7%、「予約あり（デマンド型・ドアツードア型）」が88.4%である。

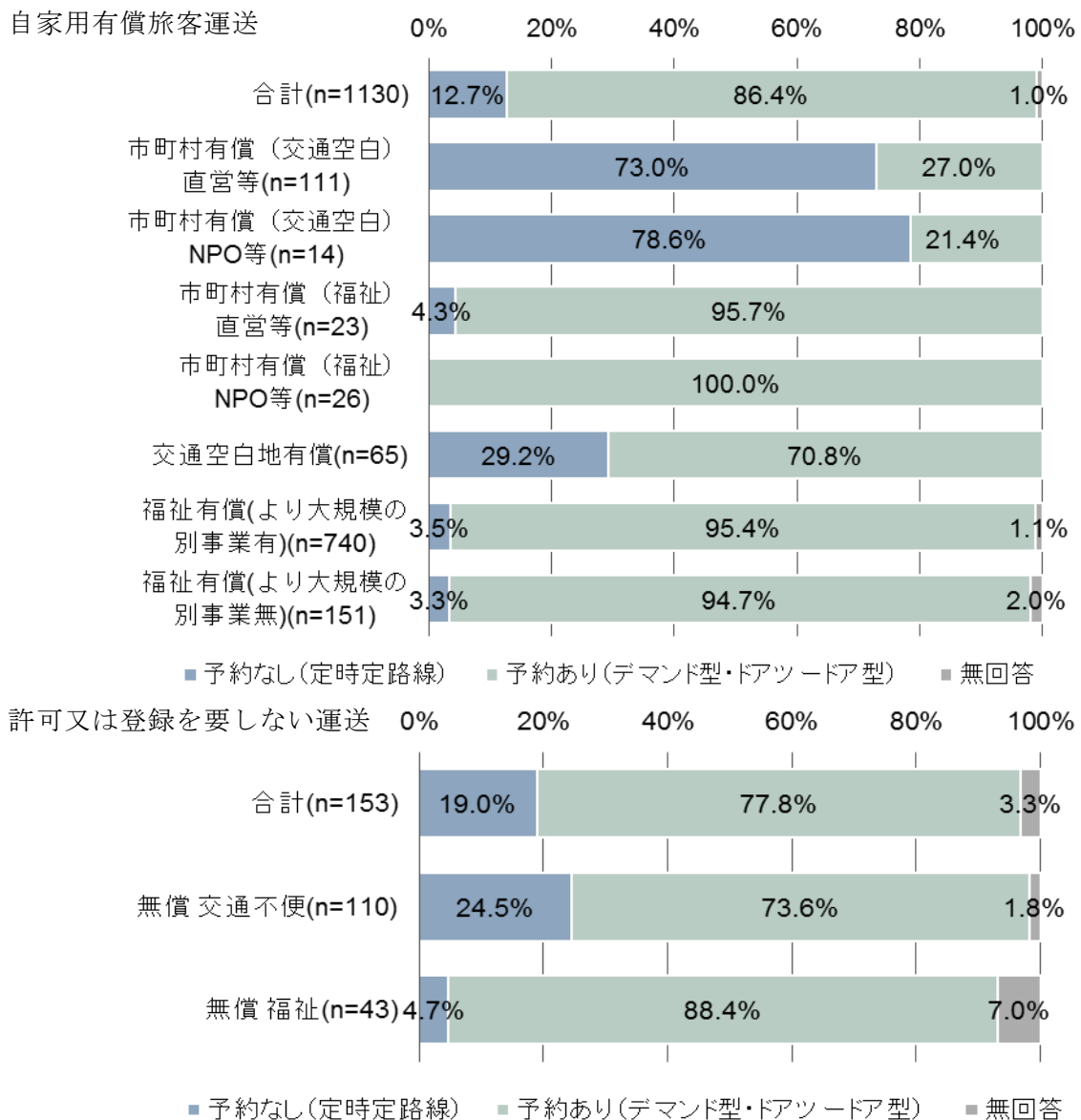


図 3-5 予約の有無

(2) サービスの特徴

【問3-2】この輸送サービスの利用者の範囲を教えてください。(SA)

市町村有償（交通空白）直営等、市町村有償（交通空白）NPO等の類型では、約8割が「誰でも利用できる（観光客等来訪者含む）」である。一方、それ以外の類型では、許可又は登録を要しない運送も含めほぼすべての団体で「利用者が限定されている（会員・登録者など）」である。

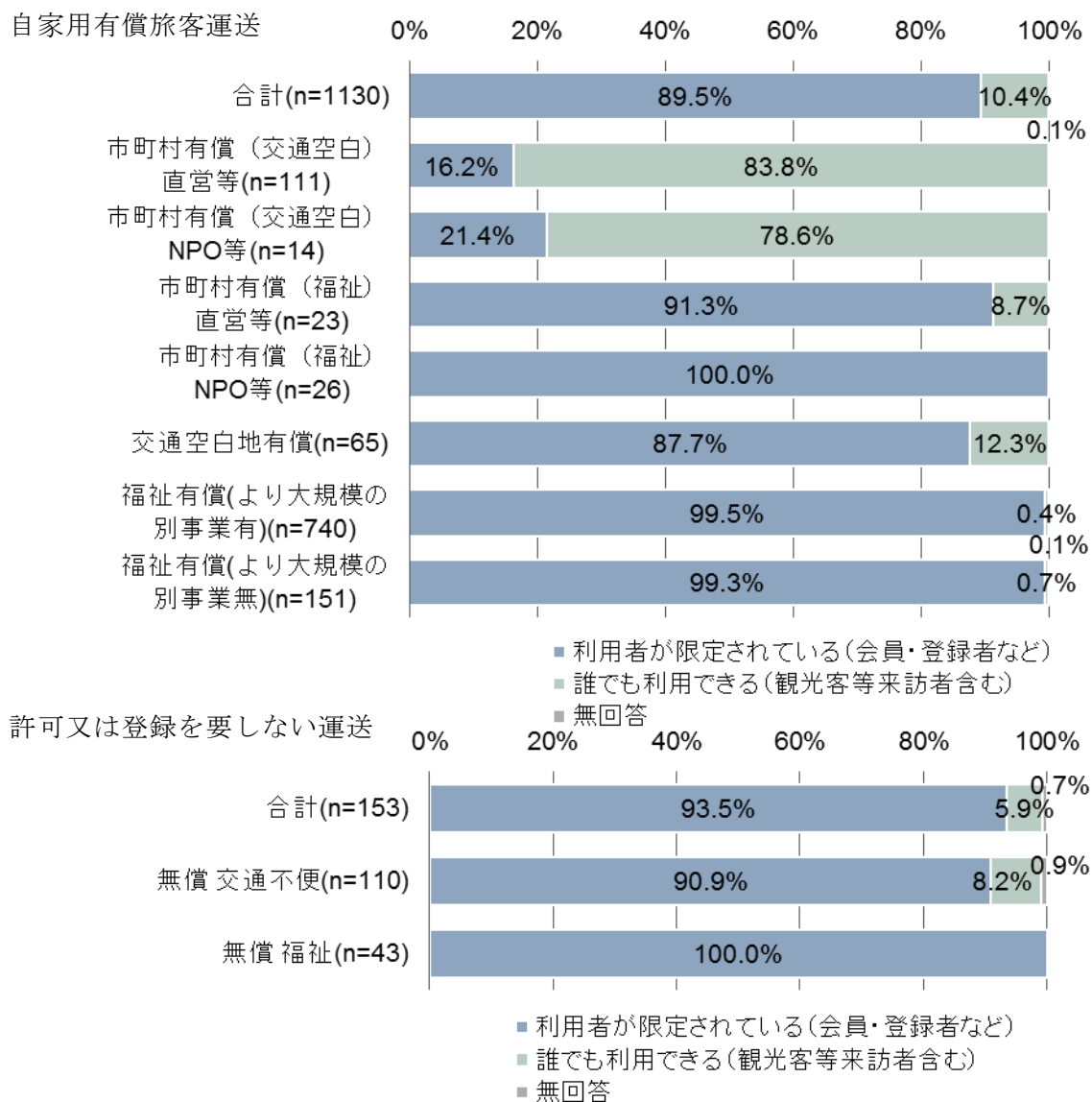


図 3-6 利用者の限定の有無

【問3-2-2】利用者となる条件はほかに何かありますか？(MA)

この設問は、問3-2で利用者が限定されていると回答した団体のみが回答することとしている。

市町村有償（交通空白）では「特にない」が約6割、市町村有償（福祉）は「障害者」及び「要介護認定者」が約7～8割と多くなっている。

交通空白地有償は、「特にない」が約56.9%で最も多く、「高齢者」が27.6%、「障害者」が10.3%、「要介護認定者」が5.2%、「要支援認定者（総合事業対象者含む）」が3.4%である。福祉有償は両類型とも、「障害者」が約8割以上で最も多く、「要介護認定者」が約7～8割、「要支援認定者（総合事業対象者含む）」が約5～6割である。「高齢者」については福祉有償（より大規模の別事業有）では29.4%、福祉有償（より大規模の別事業無）では41.7%である。

許可又は登録を要しない運送は、両類型とも「高齢者」が6割を超えている。無償交通不便では「特にない」が27.0%、「障害者」が22.0%、「要支援認定者（総合事業対象者含む）」が10.0%、「要介護認定者」が8.0%である。無償福祉では「障害者」が69.8%、「要支援認定者（総合事業対象者含む）」が44.2%、「要介護認定者」が39.5%、「特にない」が2.3%、「その他」が41.9%である。

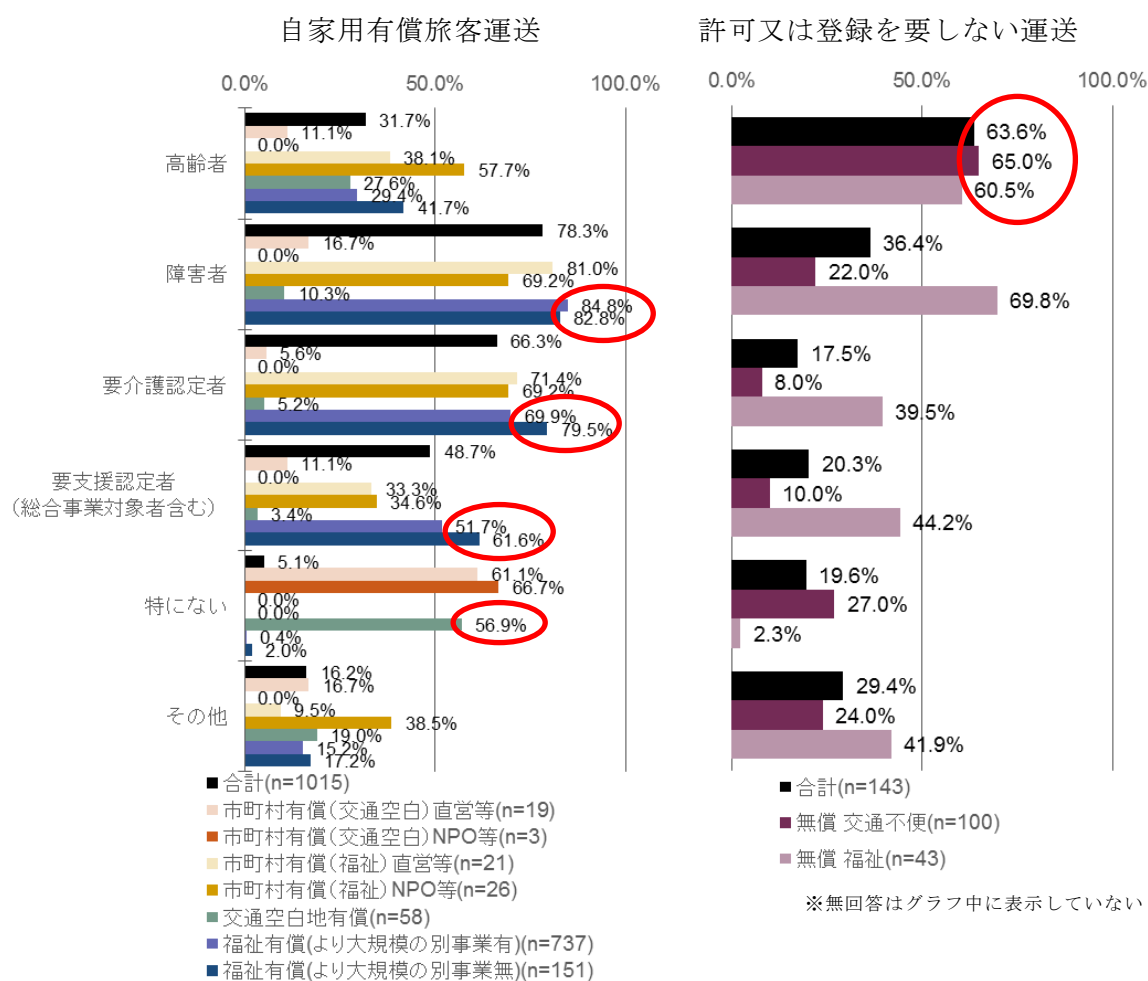


図 3-7 会員・登録者となるための条件

【問3-4】「居住エリア」の公共交通の状況について教えてください。(SA)

市町村有償（交通空白）NPO等は、「バス路線もなくタクシーも来ない」が21.4%と他の類型に比べて多い。市町村有償（福祉）直営等、市町村有償（福祉）NPO等では、「バス路線（コミュニティバス含む）はあるが、日常生活上使いたい時間帯に便がない」が約7～8割である。

交通空白地有償運送では、「バス路線（コミュニティバス含む）はあるが、日常生活上使いたい時間帯に便がない」が56.9%、「バス路線（コミュニティバス含む）はないが、タクシーを呼べば来る」が27.7%、「バス路線（コミュニティバス含む）があり、便数も十分である」が7.7%、「バス路線もなくタクシーも来ない」が4.6%である。福祉有償（より大規模の別事業有）は「バス路線（コミュニティバス含む）はあるが、日常生活上使いたい時間帯に便がない」が65.0%、「バス路線（コミュニティバス含む）があり、便数も十分である」が23.0%、「バス路線（コミュニティバス含む）はないが、タクシーを呼べば来る」が8.4%である。福祉有償（より大規模の別事業無）は「バス路線（コミュニティバス含む）はあるが、日常生活上使いたい時間帯に便がない」が59.6%、「バス路線（コミュニティバス含む）があり、便数も十分である」が24.5%、「バス路線（コミュニティバス含む）はないが、タクシーを呼べば来る」が7.3%である。

自家用有償旅客運送

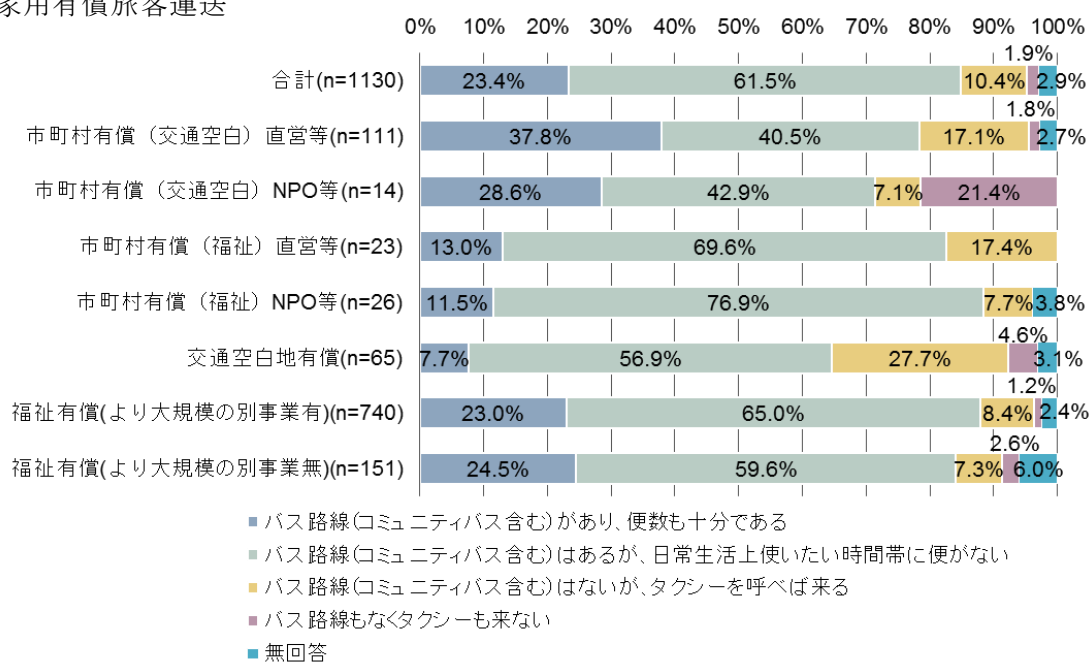


図 3-8 居住エリアの交通の状況（自家用有償旅客運送）

許可又は登録を要しない運送では、無償交通不便では「バス路線（コミュニティバス含む）はあるが、日常生活上使いたい時間帯に便がない」が 67.3%、「バス路線はないがタクシーを呼べば来る」が 25.5%、「バス路線もなくタクシーも来ない」が 3.6%、「バス路線（コミュニティバス含む）があり、便数も十分である」は 2.7%である。無償福祉では「バス路線（コミュニティバス含む）はあるが、日常生活上使いたい時間帯に便がない」が 62.8%、「バス路線（コミュニティバス含む）があり、便数も十分である」が 20.9%、「バス路線（コミュニティバス含む）はないが、タクシーを呼べば来る」が 14.0%であった。

許可又は登録を要しない運送

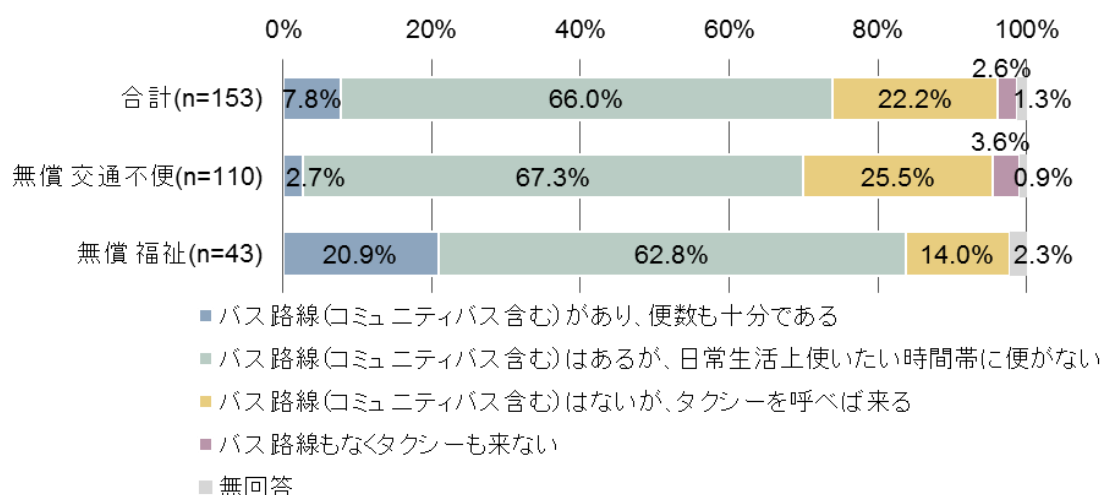


図 3-9 居住エリアの交通の状況（許可又は登録を要しない運送）

【問3-5】この輸送サービスの降車場所について教えてください。(SA)

市町村有償（交通空白）では、「降車場所は特定の地点に限定している」が約 7 割である。

交通空白地有償では、「降車場所は特定の地点に限定している」が 46.2%、「限定していない」が 53.8%である。福祉有償運送では、「降車場所は特定の地点に限定している」が約 3 割、「限定していない」が約 7 割である。

許可又は登録を要しない運送では、無償交通不便、無償福祉ともに「降車場所は特定の地点に限定している」「限定していない」がそれぞれ約半数である。

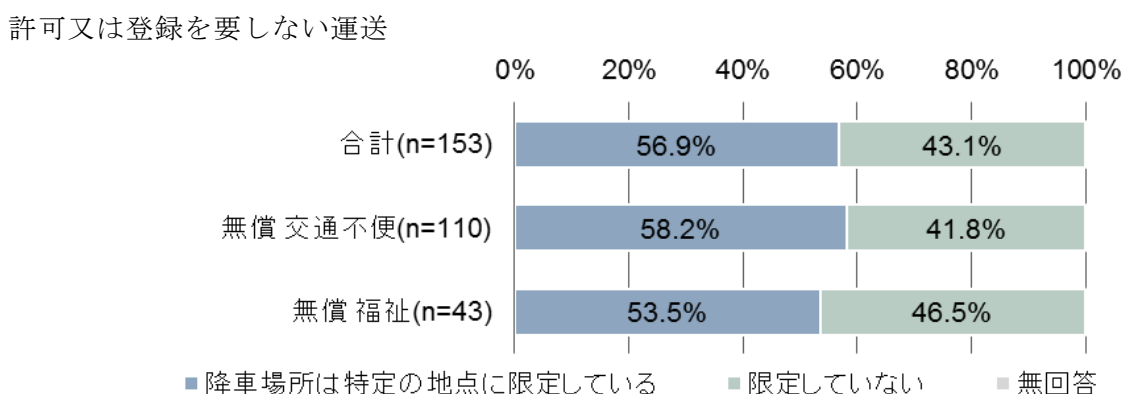
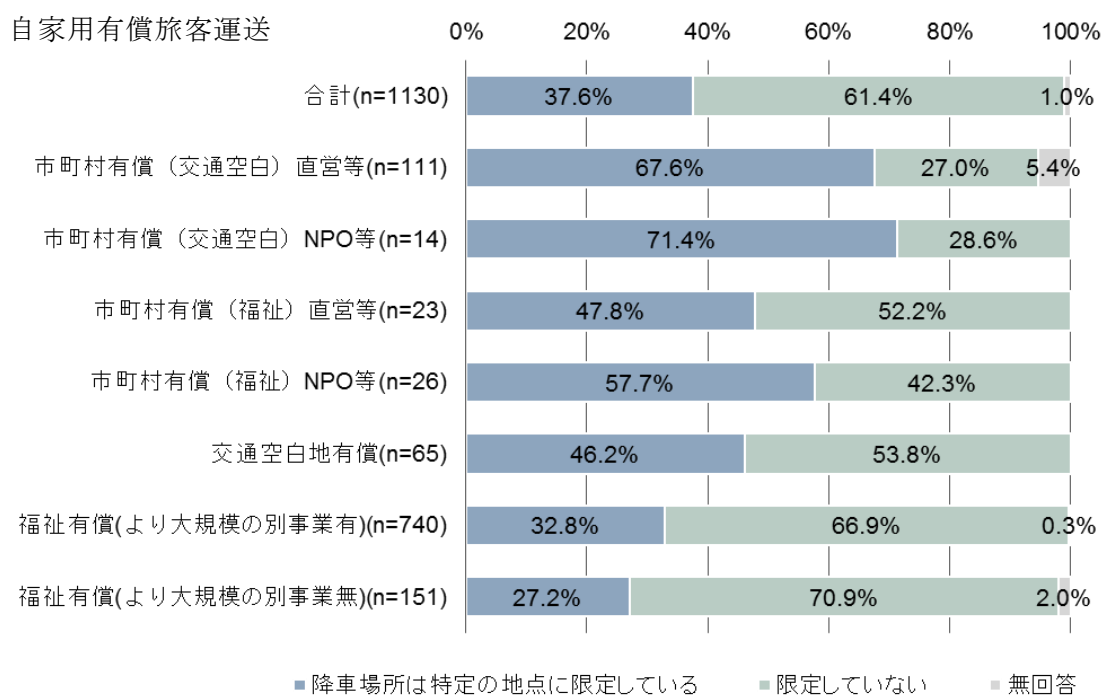


図 3-10 降車場所の限定の有無

【問3-5-1】降車場所として設定した地点は？(MA)

この設問は問3-5で降車場所を特定の地点に限定していると回答した団体のみが回答することとしている。

交通空白地有償では「駅・バス停など」が66.7%で最も多く、「病院・医療施設」が58.3%、「商業施設」が26.7%、「自宅」が10.0%、「福祉施設」「学校」が6.7%、「その他」が43.3%である。

福祉有償（より大規模の別事業有）では、「病院・医療施設」が84.9%、「自宅」が65.3%、「福祉施設」が42.9%、「商業施設」が24.5%、「学校」が11.0%である。福祉有償（より大規模の別事業無）では、「病院・医療施設」が77.3%、「自宅」が61.4%、「福祉施設」が52.3%、「商業施設」が27.3%、「学校」「駅・バス停など」が20.5%である。

許可又は登録を要しない運送は、無償交通不便では「商業施設」が56.3%、「自宅」が45.3%、「病院・医療施設」が42.2%、「駅・バス停など」が28.1%、「福祉施設」が9.4%、「学校」が4.7%、「その他」が31.3%である。無償福祉では「病院・医療施設」が69.6%、「自宅」が60.9%、「福祉施設」「商業施設」が30.4%、「その他」が34.8%である。

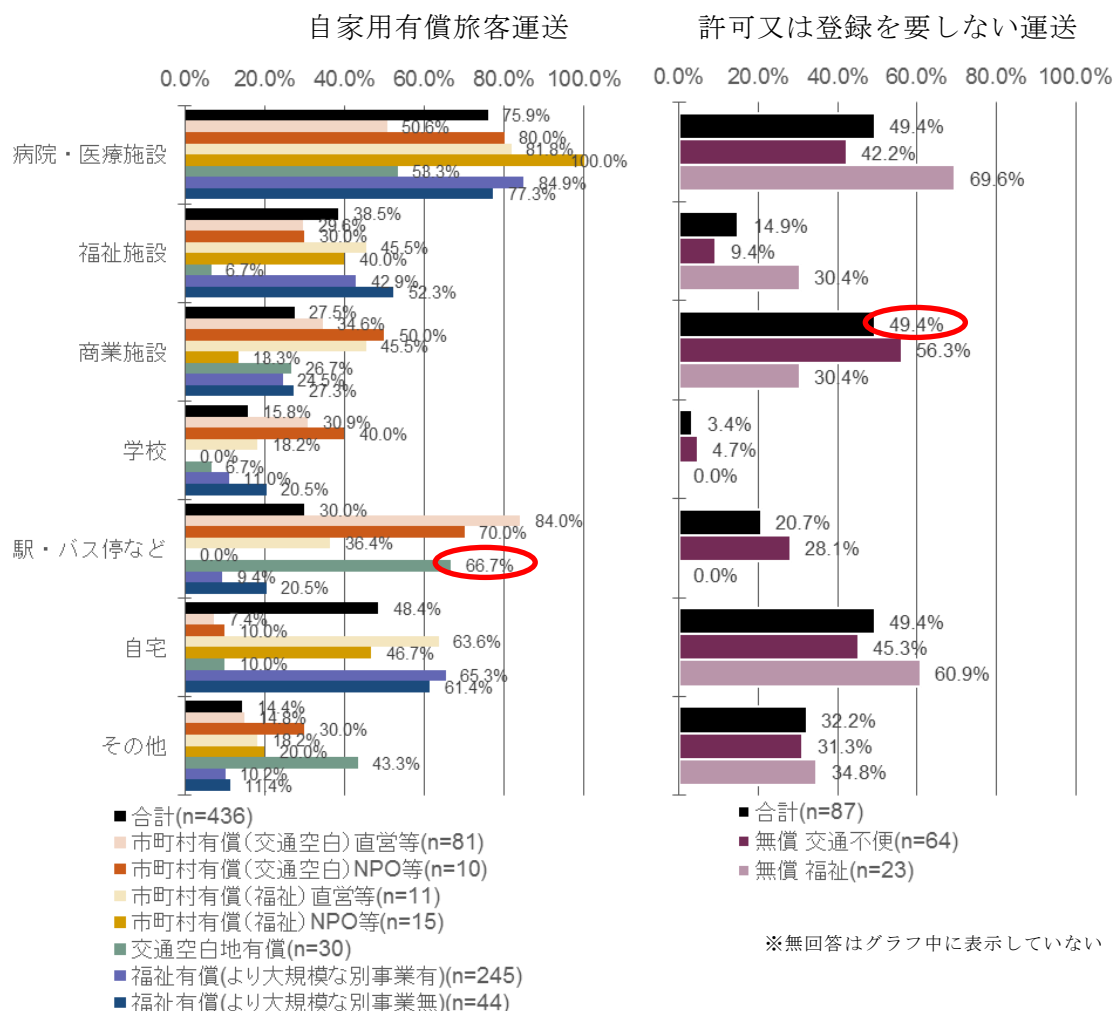


図 3-11 降車場所として設定した地点

(3) 車両や運転者等

【問4-1】この輸送サービスで使用する車両の種類を教えてください。(MA)

市町村有償（交通空白）直営等では「バス（定員 11 人以上）」が 77.5%と多く、市町村有償（福祉）では「車いす車」が約 7 割と多い。

交通空白地有償では、「セダン等（定員 10 人以下）」が 92.3%で最も多く、「車いす車」が 16.9%、「バス（定員 11 人以上）」が 10.8%である。福祉有償運送では、両類型とも「車いす車」が約 7～8 割で最も多く、「セダン等（定員 10 人以下）」が約 6 割、「回転シート車」が約 2～3 割、「兼用車」が約 2 割である。

許可又は登録を要しない運送は、両類型とも「セダン等（定員 10 人以下）」が約 6～8 割で最も多い。また、無償交通不便では「バス（定員 11 人以上）」「車いす車」が 10.0%、無償福祉では「車いす車」が 39.5%、「兼用車」が 11.6%である。

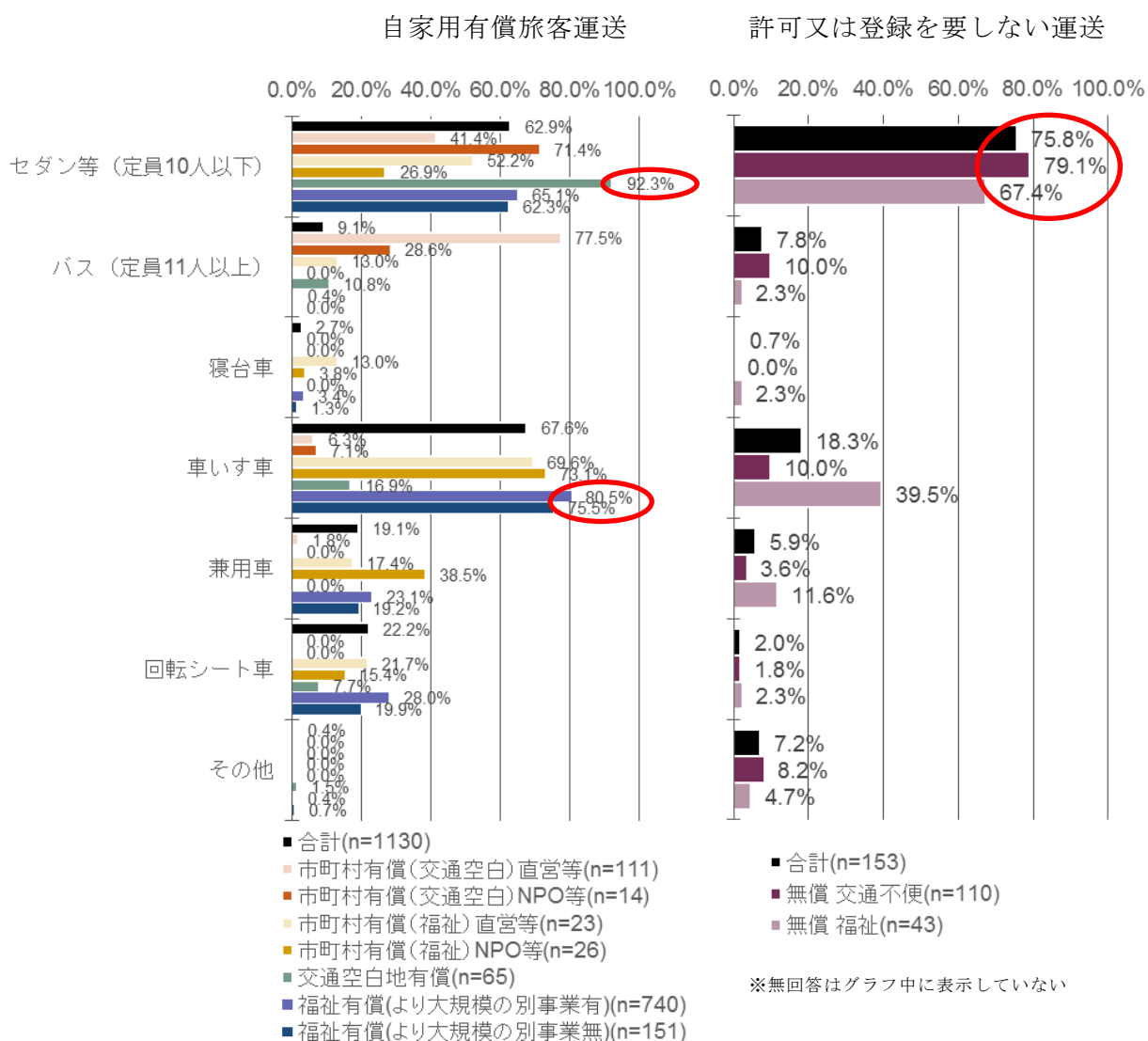


図 3-12 使用する車両の種類

【問4-2】この輸送サービスで使用する車両について、車両の所有者ごとに教えてください。～車両の合計数～(NA)

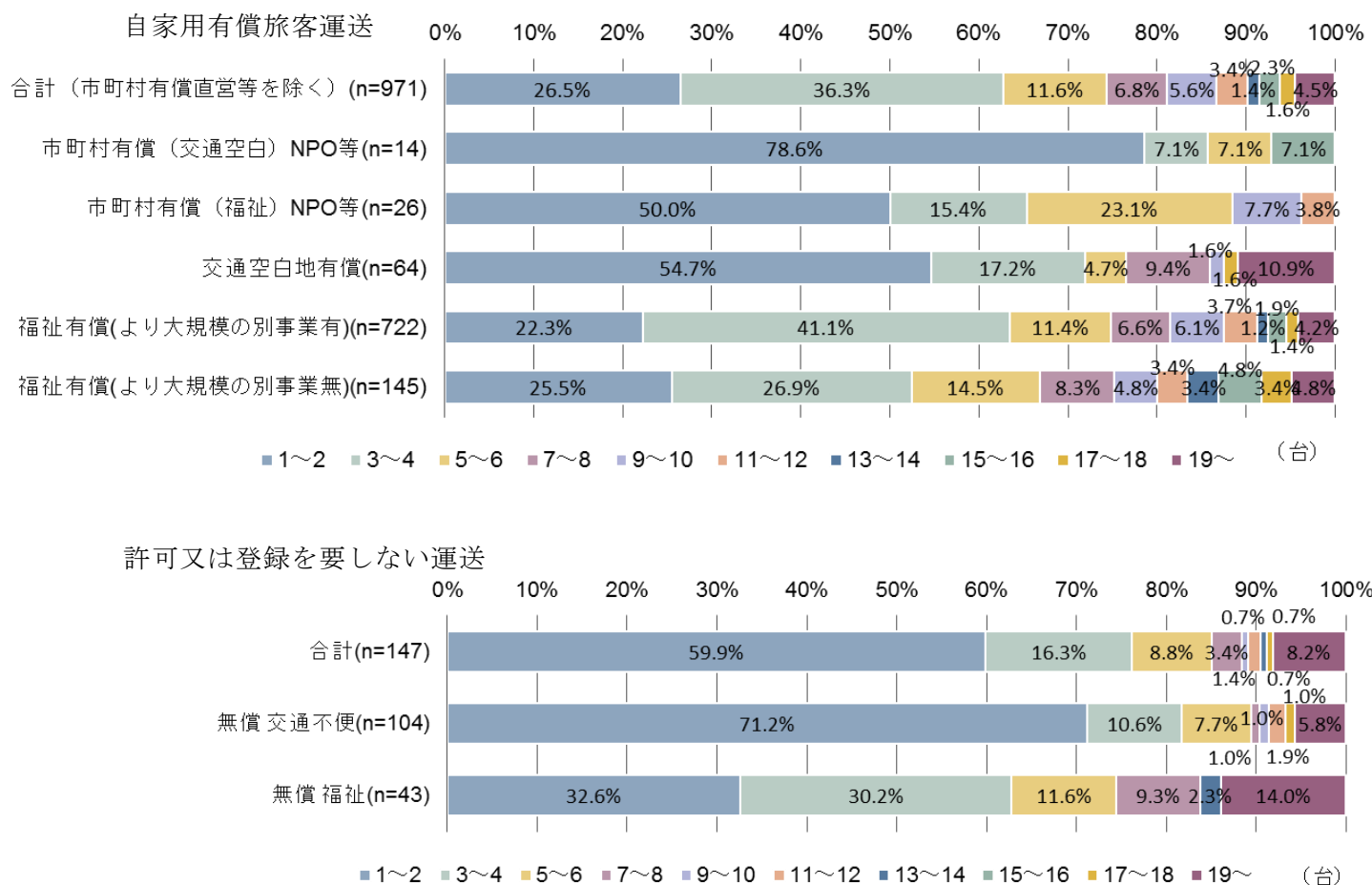
市町村有償（交通空白）NPO 等では、「1～2」が 78.6%、市町村有償（福祉）NPO 等では「1～2」が 50.0%である。

交通空白地有償は、「1～2」が 54.7%、「3～4」が 17.2%、「5～6」が 4.7%、「7～8」が 9.4%、「19～」が 10.9%である。

福祉有償（より大規模の別事業有）は、「1～2」が 22.3%、「3～4」が 41.1%、「5～6」が 11.4%である。

福祉有償（より大規模の別事業無）は、「1～2」が 25.5%、「3～4」が 26.9%、「5～6」が 14.5%である。

許可又は登録を要しない運送は、無償交通不便では、「1～2」が 71.2%である。無償福祉では、「1～2」が 32.6%、「3～4」が 30.2%、「5～6」が 11.6%で、「19～」が 14.0%である。



※「0」や無回答は集計の対象外としている

図 3-13 車両の合計数

【問4-2】この輸送サービスで使用する車両について、車両の所有者ごとに教えてください。
～車両の保有者～(MA)

市町村有償（交通空白）直営等及び市町村有償（福祉）直営等では、ほぼすべての団体が「市町村など行政」の車両を使用している。

交通空白地有償では、「輸送サービスを提供する団体」が 49.2%、「運転手（マイカー）」が 30.8%、「市町村など行政」が 18.5%、「社会福祉協議会」が 15.4%である。

福祉有償運送では両類型とも「輸送サービスを提供する団体」が約 6～7 割で最も多い。また福祉有償（より大規模の別事業有）では「社会福祉協議会」が 19.7%、「運転手（マイカー）」が 18.2%、福祉有償（より大規模の別事業無）では「運転手（マイカー）」が 35.8%、「社会福祉協議会」が 11.9%である。

許可又は登録を要しない運送は、無償交通不便では「輸送サービスを提供する団体」が 33.6%、「運転手（マイカー）」が 23.6%、「市町村など行政」が 20.0%、「社会福祉協議会」が 12.7%、「その他」が 36.4%である。無償福祉では「運転手（マイカー）」が 39.5%、「社会福祉協議会」が 32.6%、「輸送サービスを提供する団体」が 18.6%、「市町村など行政」が 4.7%、「その他」が 30.2%である。

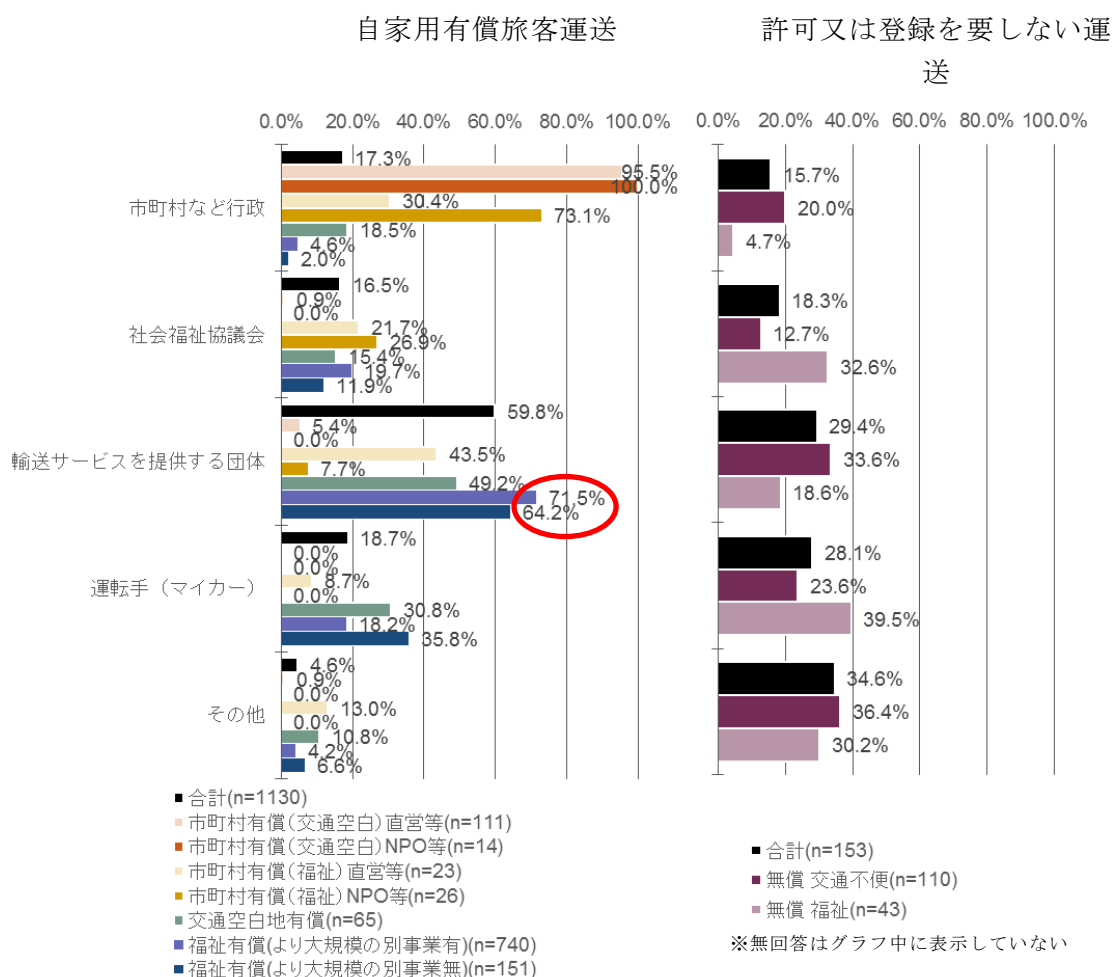
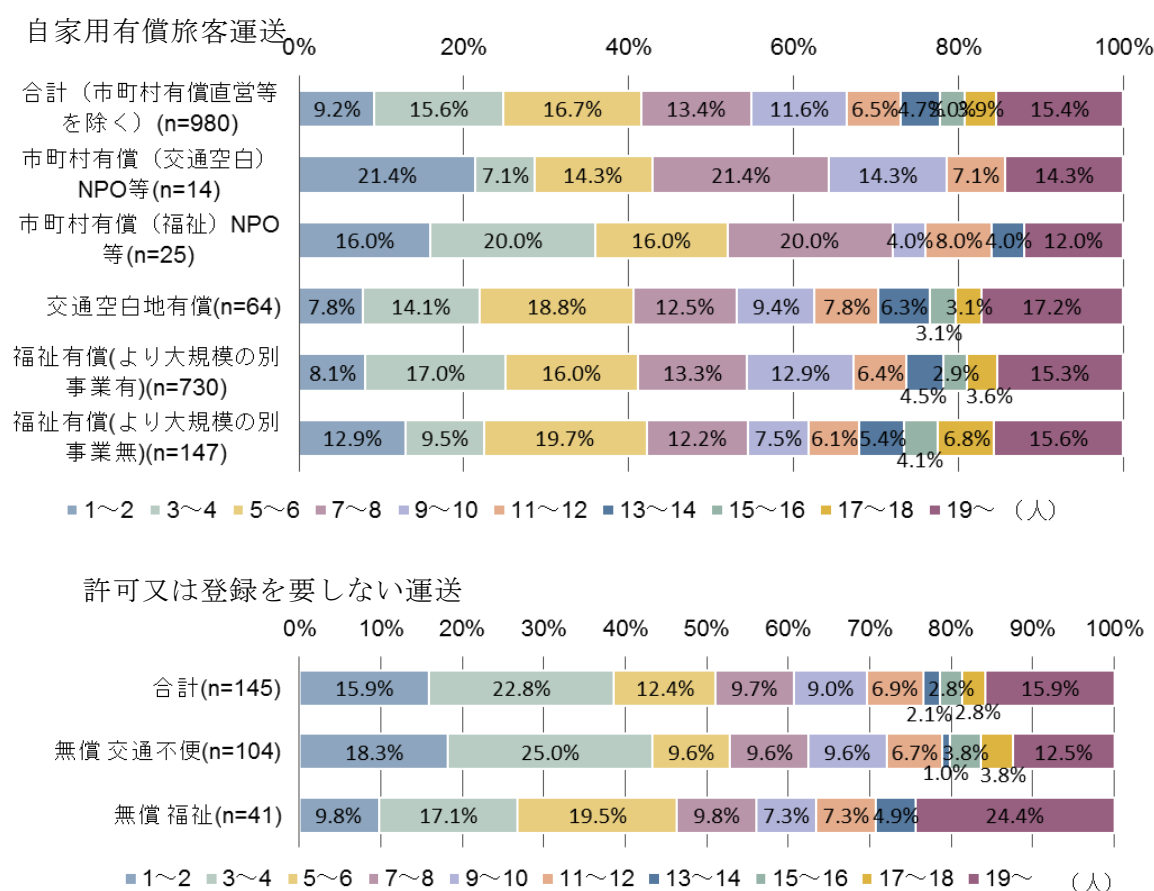


図 3-1-4 車両の所有者

【問4-3】この輸送サービスの運転手について教えてください。～運転できる最大人数～(NA)

交通空白地有償では、「1～2」が 7.8%、「3～4」が 14.1%、「5～6」が 18.8%、「7～8」が 12.5%、「9～10」が 9.4%、「19～」が 17.2%である。福祉有償（より大規模の別事業有）では、「1～2」が 8.1%、「3～4」が 17.0%、「5～6」が 16.0%、「7～8」が 13.3%、「9～10」が 12.9%、「19～」が 15.3%である。福祉有償（より大規模の別事業無）では「1～2」が 12.9%、「3～4」が 9.5%、「5～6」が 19.7%、「7～8」が 12.2%、「9～10」が 7.5%、「19～」が 15.6%である。

許可又は登録を要しない運送は、無償交通不便では、「1～2」が 18.3%、「3～4」が 25.0%、「5～6」「7～8」「9～10」がそれぞれ 9.6%、「19～」は 12.5%である。無償福祉では、「1～2」が 9.8%、「3～4」が 17.1%、「5～6」が 19.5%、「7～8」が 9.8%、「19～」が 24.4%である。



※「0」や無回答は集計の対象外としている

図 3-15 運転できる最大人数

【問4-3】この輸送サービスの運転手について教えてください。～年齢別人数～（NA）

回答のあった全団体の運転者数を合計した図が以下のものである。

交通空白地有償は「65～69歳」が最も多く、「～59歳」「70～74歳」と続く。福祉有償（より大規模の別事業有）は、「～59歳」が最も多い。その次に多いのが「75歳～」である。福祉有償（より大規模の別事業無）は、「65～69歳」が最も多い。

許可又は登録を要しない運送は、無償交通不便は「65～69歳」が最も多く、「70～74歳」「～59歳」と続く。無償福祉は「65～69歳」が最も多く、「70～74歳」「60～64歳」と続く。

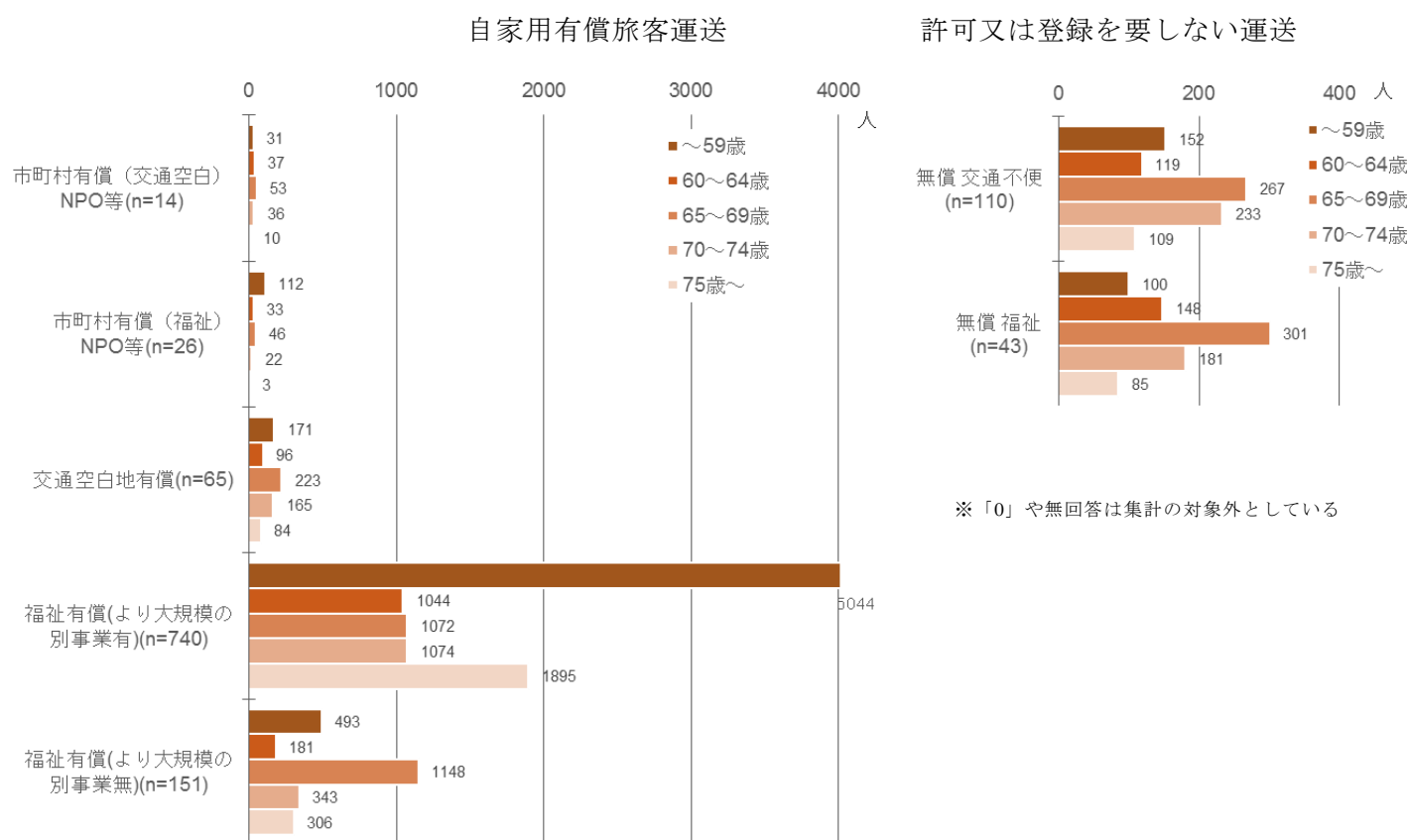


図 3-16 運転者の年齢別人数 合計

【問4－4】運転手の雇用形態を教えてください。(MA)

交通空白地有償では、「有償ボランティア」が 58.5%、「団体に雇用する職員」が 41.5%、「無償ボランティア」が 7.7%である。福祉有償（より大規模の別事業有）では「団体に雇用する職員」が 85.5%で最も多く、「有償ボランティア」が 17.2%、「無償ボランティア」が 3.2%である。福祉有償運送（より大規模の別事業無）では、「有償ボランティア」が 49.0%、「団体に雇用する職員」が 42.4%、「無償ボランティア」が 9.9%である。

許可又は登録を要しない運送は、両類型共に「無償ボランティア」が約 54%で最も多く、「有償ボランティア」が約 23%、「団体に雇用する職員」が約 20%である。

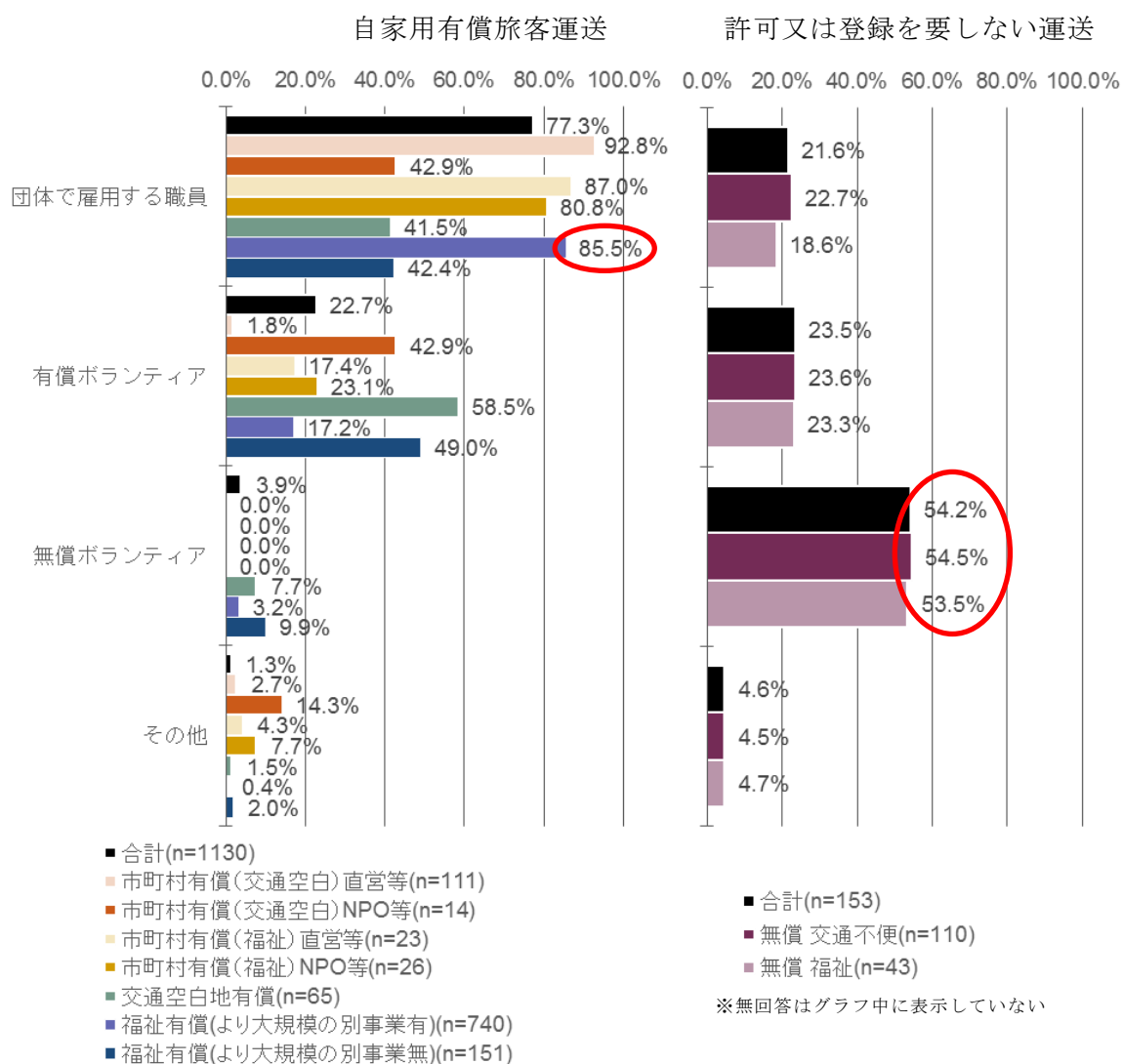


図 3-17 運転者の雇用形態

(4) 収入と支出

有償【問5-3】・無償【問5-2】平成 29 年度の「輸送サービス」の収入の費目について教えてください。～収入の費目の有無～(MA)

市町村有償（交通空白）NPO 等では「運送対価」と回答した団体の割合が 35.7%と他の類型に比べ低い。また、市町村有償（交通空白）NPO 等、市町村有償（福祉）NPO 等では、「行政や社会福祉協議会からの委託契約に基づく委託費」を得ている団体が約 9 割であり、他の類型に比べ多くなっている。

交通空白地有償では、「運送対価」が 83.1%、「輸送サービスに対する行政や社協からの補助等助成金」が 61.5%、「会全体の運営安定化のための会費（年会費など）」が 47.7%、「寄付金」が 16.9%、「行政や社会福祉協議会からの委託契約に基づく委託費」が 15.4%である。

福祉有償（より大規模の別事業有）では、「運送対価」が 90.9%で最も多く、「会全体の運営安定化のための会費（年会費など）」が 27.8%、「輸送サービスに対する行政や社会福祉協議会からの補助等助成金」が 17.3%である。福祉有償（より大規模の別事業無）では、「運送対価」が 90.1%で最も多く、「会全体の運営安定化のための会費（年会費など）」が 49.7%、「輸送サービスに対する行政や社会福祉協議会からの補助等助成金」が 33.8%、「寄付金」が 19.9%である。

許可又は登録を要しない運送では、無償交通不便では「輸送サービスに対する行政や社会福祉協議会からの補助等助成金」が 29.1%、「会全体の運営安定化のための会費（年会費など）」が 23.6%、「寄付金」が 16.4%、「町内会費・自治会費」が 15.5%である。無償福祉では「会全体の運営安定化のための会費（年会費など）」、「輸送サービスに対する行政や社会福祉協議会からの補助等助成金」が 34.9%、「行政や社会福祉協議会からの委託契約に基づく委託費」が 25.6%、「寄付金」が 20.9%、「管理者・運転手等の自己負担」が 11.6%である。

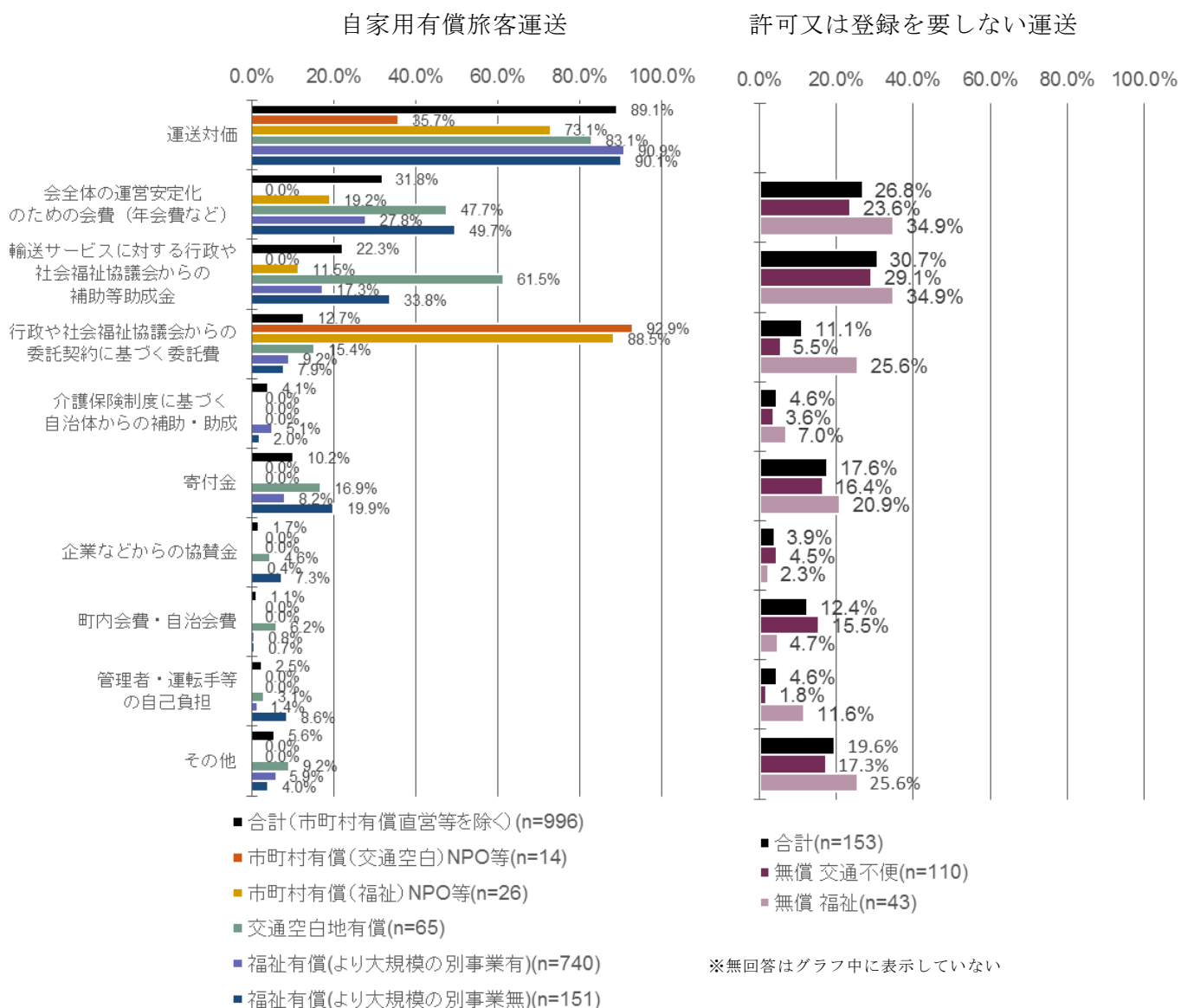


図 3-18 費目ごとの収入の有無

有償【5-3】・無償【5-2】平成 29 年度の「輸送サービス」の収入の費目について教えてください。～最も収入の大きい費目～(SA)

市町村有償（交通空白）NPO 等、市町村有償（福祉）NPO 等では、最も大きい収入が「行政や社会福祉協議会からの委託契約に基づく委託費」である団体がほとんどである。

交通空白地有償では「輸送サービスに対する行政や社会福祉協議会からの補助等助成金」が 41.5%、「運送対価」が 29.2%、「行政や社会福祉協議会からの委託契約に基づく委託費」が 12.3%、「会全体の運営安定化のための会費」が 6.2%、「寄付金」「その他」が 1.5%である。

福祉有償運送では福祉有償（より大規模の別事業有）、福祉有償（より大規模の別事業無）とも「運送対価」が約 7 割で最も多く、「輸送サービスに対する行政や社会福祉協議会からの補助等助成金」が約 1 割である。

自家用有償旅客運送

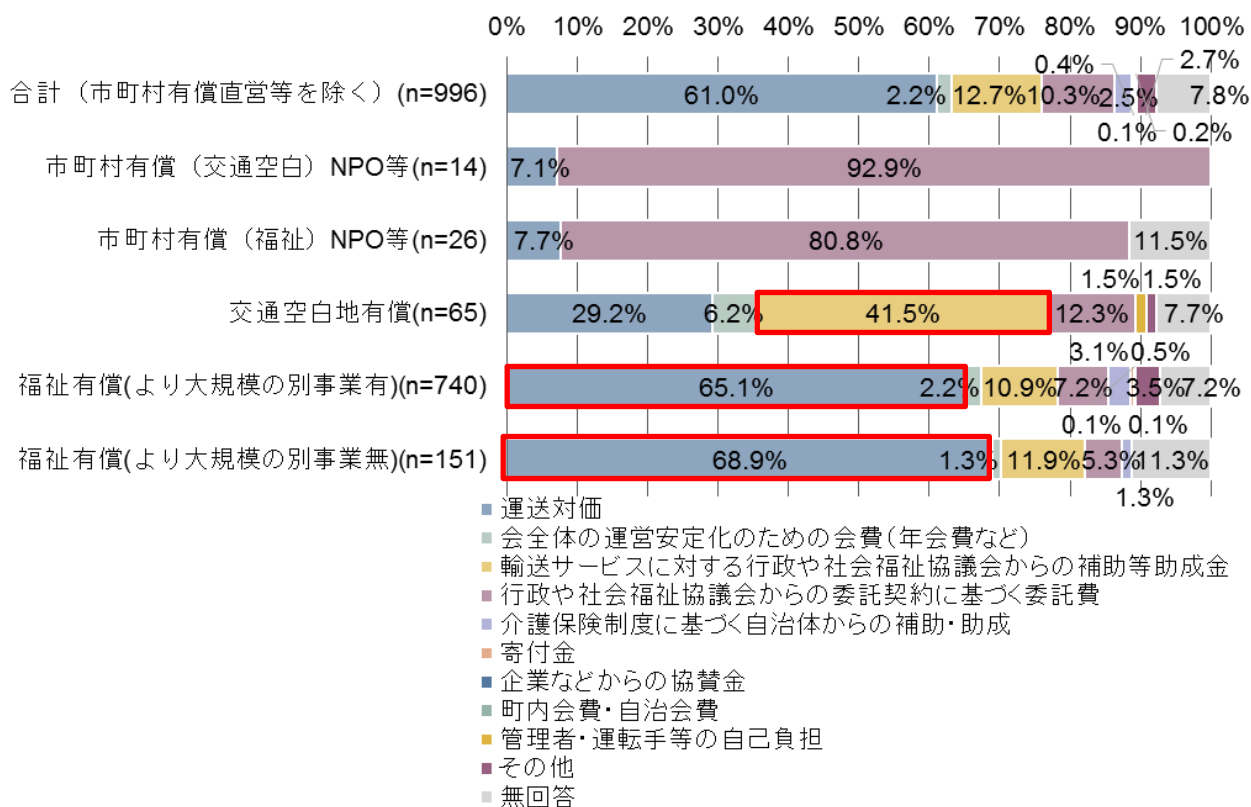


図 3-19 最も収入の大きい費目（自家用有償旅客運送）

無償交通不便では、「輸送サービスに対する行政や社協からの補助等助成金」が 24.5%、「会全体の運営安定化のための会費」が 10.9%である。無償福祉は「行政や社会福祉協議会からの委託契約に基づく委託費」が 20.9%、「輸送サービスに対する行政や社会福祉協議会からの補助等助成金」が 14.0%、「会全体の運営安定化のための会費」が 9.3%である。

許可又は登録を要しない運送

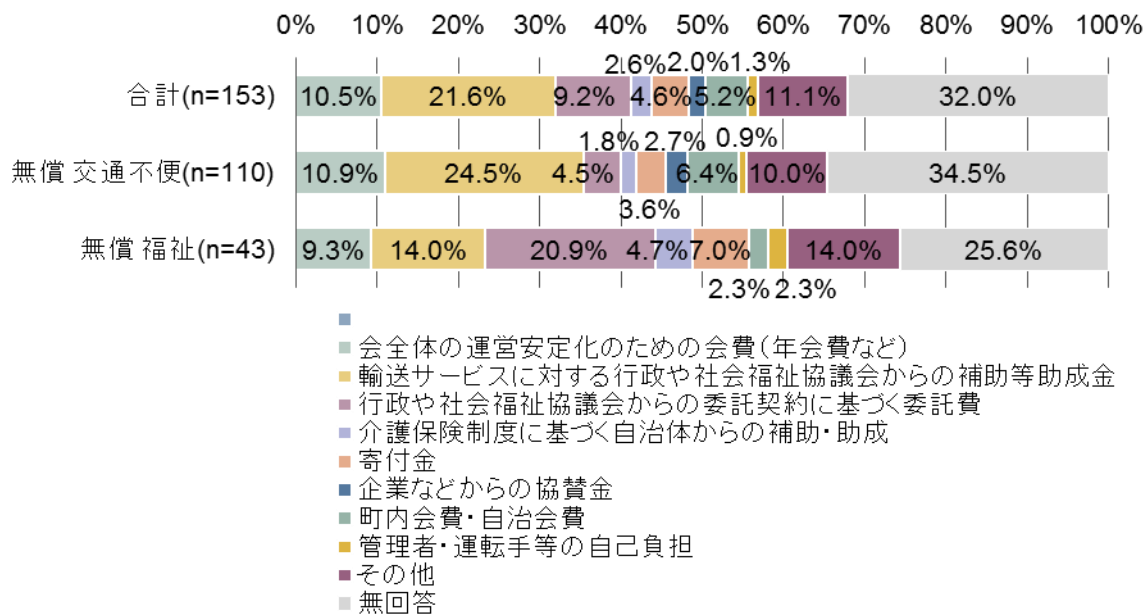


図 3-20 最も収入の大きい費目（許可又は登録を要しない運送）

【問7-3-1】輸送サービスに係る経費について教えてください。～支出の費目の有無～(MA)

市町村運営有償運送（交通空白）NPO 等では、自家用有償旅客運送の他の類型に比べ、「車両導入に関する費用」「車両維持に関する費用」「燃料費」「保険料」等が少なくなっている。

交通空白地有償では、「燃料費」が 69.2%、「人件費（運転手、介助者等）」が 67.7%、「保険料」が 66.2%、「車両維持に関する費用（修繕費、車検費用等）」が 63.1%、「車両導入に関する費用（車両購入費、リース料等）」が 27.7%、その他が 32.3%である。

福祉有償（より大規模の別事業有）では、「燃料費」が 64.6%、「車両維持に関する費用（修繕費、車検費用等）」が 61.4%、「保険料」が 61.2%、「人件費（運転手、介助者等）」が 60.8%、「車両導入に関する費用（車両購入費、リース料等）」が 41.2%、その他が 14.6%である。福祉有償（より大規模の別事業無）では、「保険料」が 64.9%、「燃料費」が 61.6%、「車両維持に関する費用（修繕費、車検費用等）」が 59.6%、「人件費（運転手、介助者等）」が 58.3%、「車両導入に関する費用（車両購入費、リース料等）」が 37.1%、その他が 27.2%である。

許可又は登録を要しない運送では、無償交通不便で「燃料費」が 52.7%、「保険料」が 50.9%、「車両維持に関する費用（修繕費、車検費用等）」が 30.9%、「人件費（運転手、介助者等）」が 29.1%、「車両導入に関する費用（車両購入費、リース料等）」が 17.3%、その他が 17.3%である。無償福祉では、「保険料」が 67.4%、「燃料費」が 53.5%、「車両維持に関する費用（修繕費、車検費用等）」が 46.5%、「人件費（運転手、介助者等）」が 30.2%、「車両導入に関する費用（車両購入費、リース料等）」が 18.6%、その他が 27.9%である。

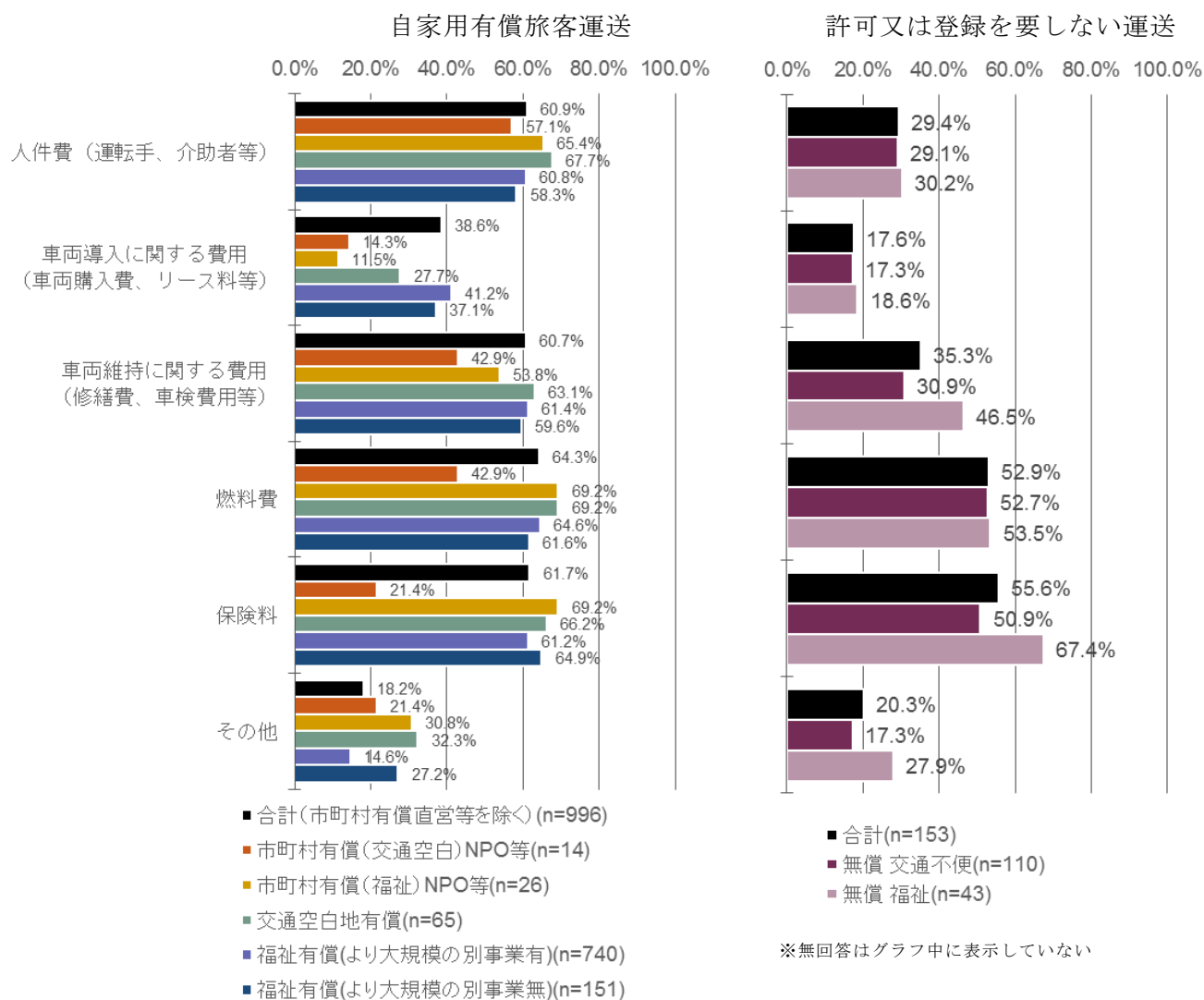


図 3-2 1 費目ごとの支出の有無

【問7-3-1】輸送サービスに係る経費について教えてください。～最も支出の大きい費目～(S A)

自家用有償旅客運送では、どの類型も「人件費」が最も多くなっている。交通空白地有償では「人件費」が 61.5%、その他が 24.6%である。福祉有償では「人件費」が 4 割強、その他が 3 割弱である。

許可又は登録を要しない運送では、無償交通空白で「人件費」が 26.4%、「燃料費」が 18.2%である。無償福祉では「人件費」が 23.3%、「保険料」が 14.0%、「燃料費」が 11.6%である。

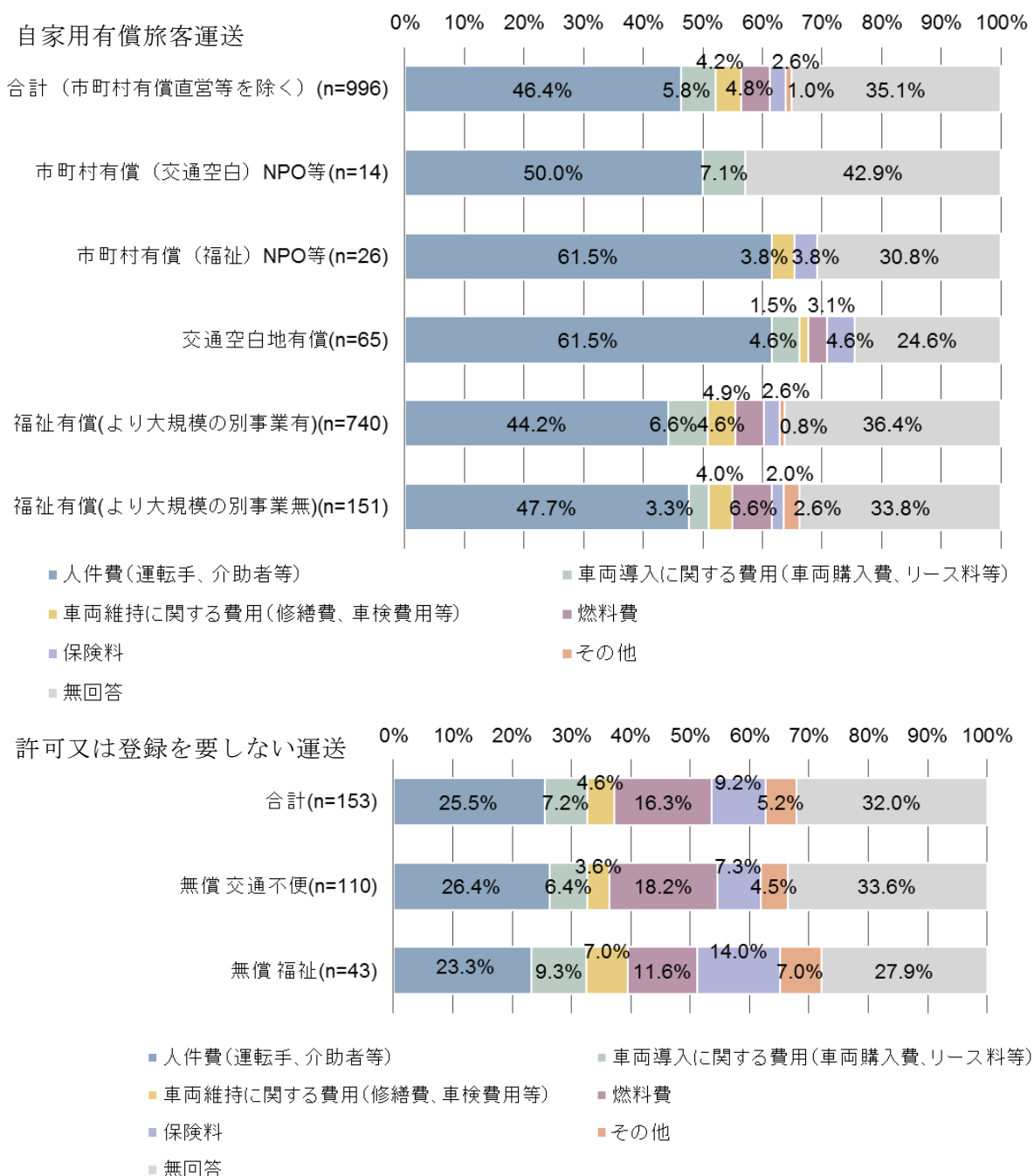


図 3-22 最も支出の大きい費目

(5) 運行の実績

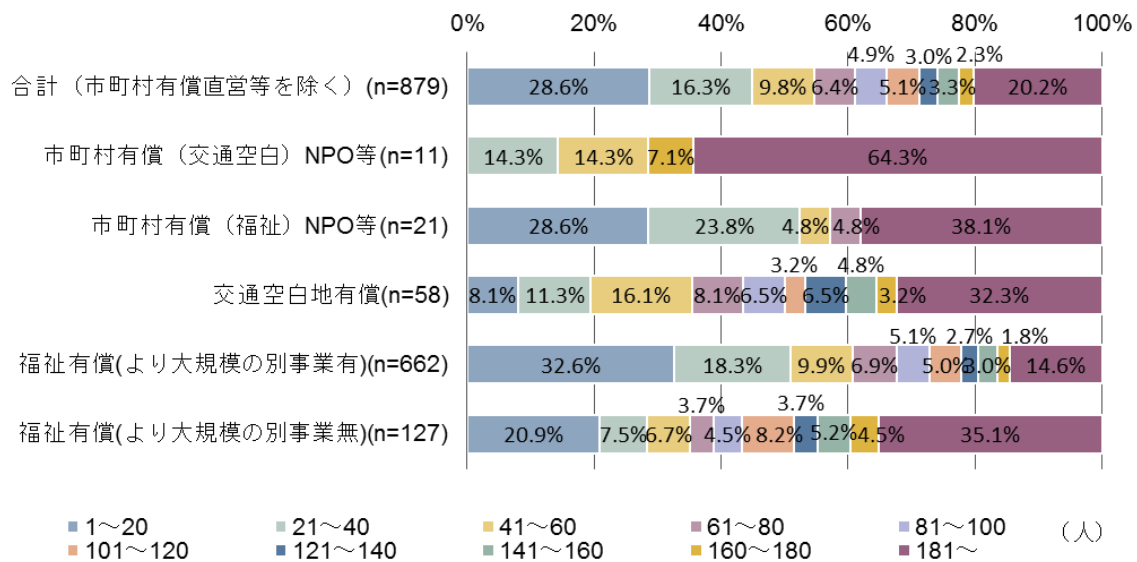
有償【問5-6】・無償【問5-4】平成 30 年 6 月(1ヶ月間)の運行距離・稼働日数・利用者数を教えてください。～利用者数～(NA)

市町村有償(交通空白) NPO 等は「181～」が 6 割以上である。

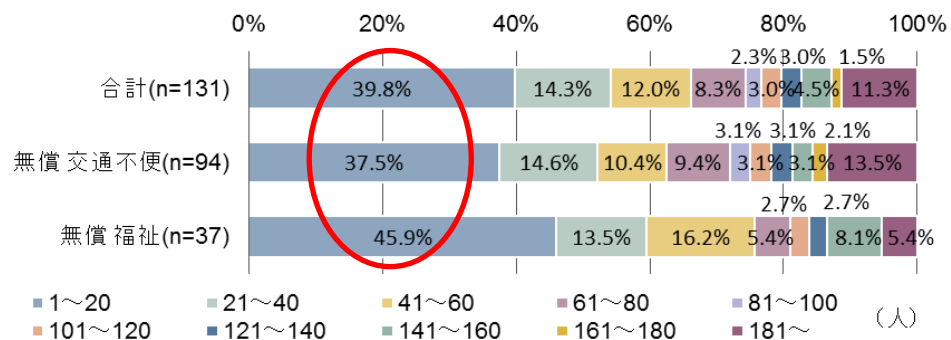
交通空白地有償運送では、「181～」が 32.3%、「41～60」が 16.1%、「21～40」が 11.3%である。福祉有償(より大規模の別事業有)では、「1～20」が 32.6%、「21～40」が 18.3%、「181～」が 14.6%である。福祉有償(より大規模の別事業無)では、「181～」が 35.1%、「1～20」が 20.9%である。

許可又は登録を要しない運送は、無償交通不便は「1～20」が 37.5%、「21～40」が 14.6%、「181～」が 13.5%である。無償福祉は、「1～20」が 45.9%、「41～60」が 16.2%、「21～40」が 13.5%である。

自家用有償旅客運送



許可又は登録を要しない運送



※「0」や無回答は集計の対象外としている

図 3-23 平成 30 年 6 月(1 か月間)の利用者数

(6) 3年後の継続見通し、補助金等除く運送対価などで経費を賄えているか

【問6－6】この輸送サービスの3年後の見通しを教えてください。(SA)

市町村運営有償運送は、ほぼすべての団体が「継続は十分に可能であると思う」もしくは「継続は何とか可能であると思う」と回答した。

交通空白地有償では、「継続は十分に可能であると思う」が 26.2%、「継続は何とか可能であると思う」が 63.1%、「継続はやや困難であると思う」が 3.1%、「継続はかなり困難であると思う」が 4.6%である。

福祉有償（より大規模の別事業有）は、「継続は十分に可能であると思う」が 18.4%、「継続は何とか可能であると思う」が 49.3%、「継続はやや困難であると思う」が 17.0%、「継続はかなり困難であると思う」が 10.3%である。福祉有償（より大規模の別事業無）は「継続は十分に可能であると思う」が 16.6%、「継続は何とか可能であると思う」が 45.7%、「継続はやや困難であると思う」が 19.9%、「継続はかなり困難であると思う」が 12.6%である。

許可又は登録を要しない運送は、無償交通不便では「継続は十分に可能であると思う」が 29.1%、「継続はなんとか可能であると思う」が 51.8%、「継続はやや困難であると思う」が 7.3%、「継続はかなり困難であると思う」が 7.3%である。無償福祉では「継続は十分に可能であると思う」が 41.9%、「継続は何とか可能であると思う」が 34.9%、「継続はやや困難であると思う」が 14.0%、「継続はかなり困難であると思う」が 2.3%である。

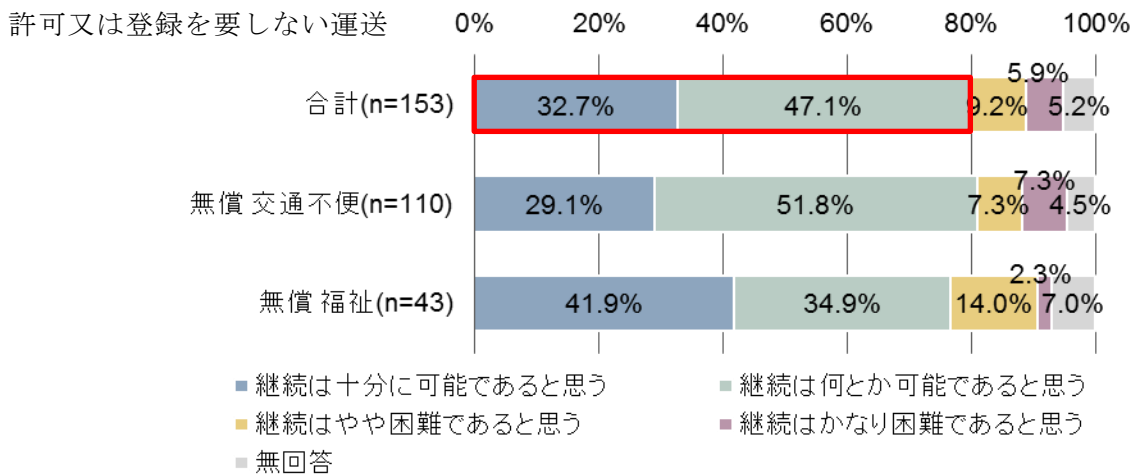
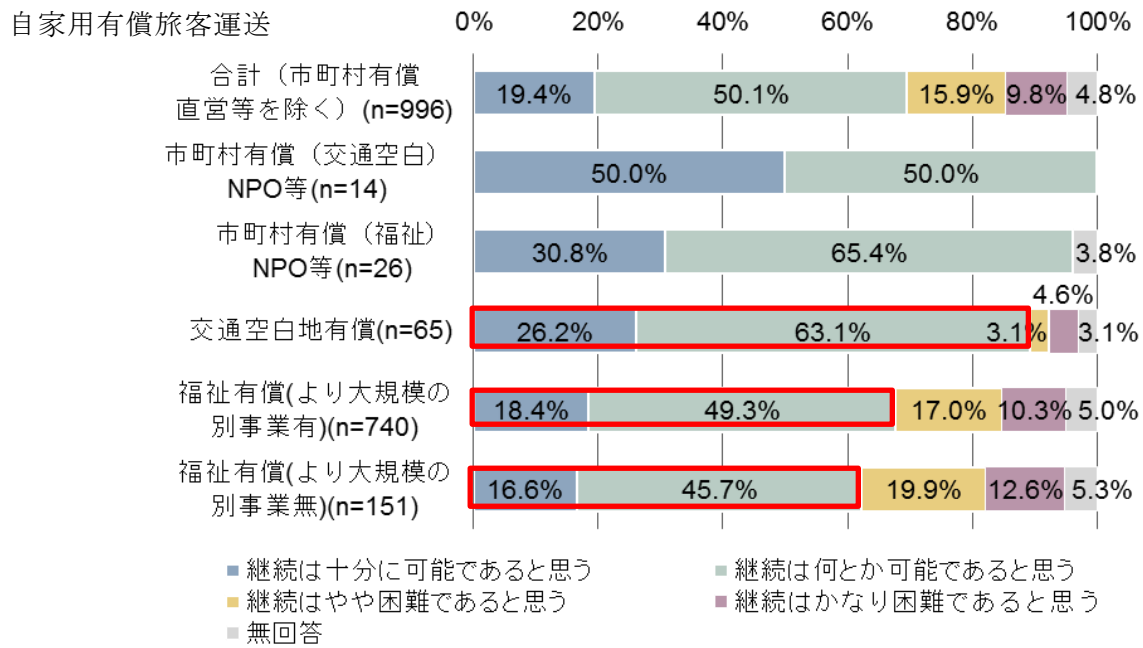


図 3-24 3年後の継続見通し

有償【問5－5】平成 29 年度の「輸送サービス」に係る経費は、「運送対価」「会費」「寄付金」「協賛金」だけで賄われていますか？(SA)

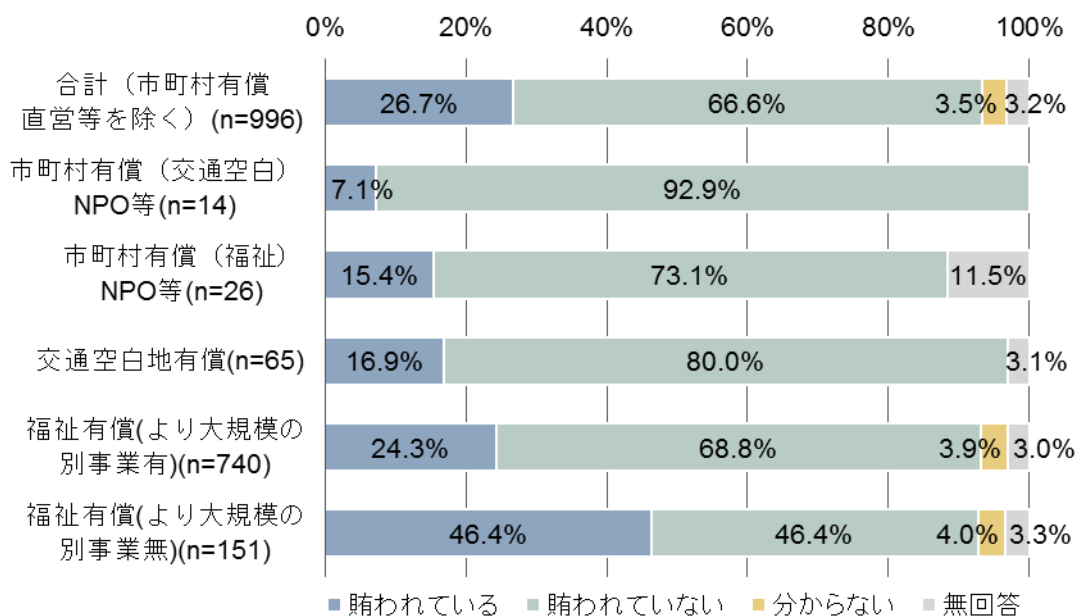
無償【問5－3】平成 29 年度の「輸送サービス」に係る経費は、「会費」「寄付金」「協賛金」だけで賄われていますか？(SA)

市町村有償（交通空白）NPO 等、市町村有償（福祉）NPO 等では、約 7～9 割が「賄われていない」と回答している。

交通空白地有償では「賄われていない」が 80.0%、「賄われている」が 16.9%である。福祉有償（より大規模の別事業有）では「賄われていない」が 68.8%、「賄われている」が 24.3%である。福祉有償（より大規模の別事業無）では「賄われている」「賄われていない」ともに 46.4%である。

許可又は登録を要しない運送では、無償交通不便では「賄われている」が 25.5%、「賄われていない」54.5%であり、無償福祉では「賄われている」が 23.3%、「賄われていない」が 67.4%である。

自家用有償旅客運送



許可又は登録を要しない運送

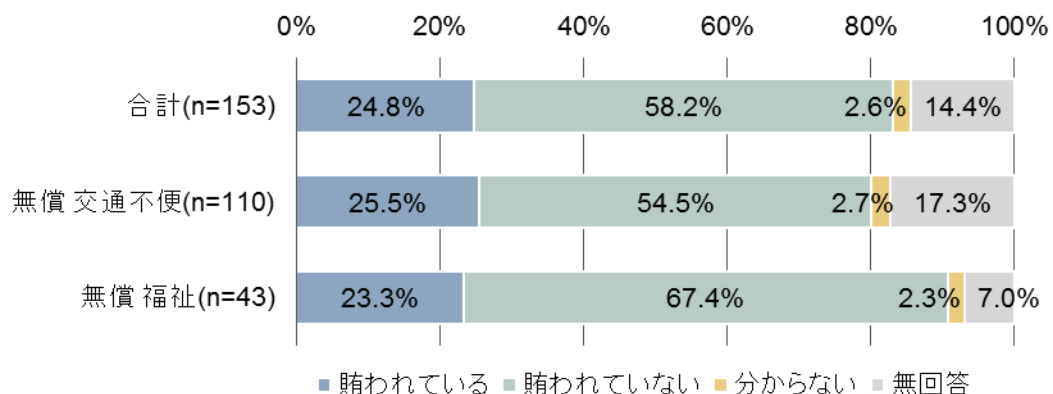


図 3-25 補助金等除く運送対価などで経費を賄えているか

有償【問5-5-1】・無償【問5-3-1】賄われていない場合、ほかに何を充てて補っていますか？(MA)

この設問は前問で「賄われていない」と回答した団体のみが回答することとしている。

市町村有償（交通空白）NPO等、市町村有償（福祉）NPO等では、「市町村や社会福祉協議会からの補助等助成金や委託費」がほとんどである。

交通空白地有償では、「市町村や社会福祉協議会からの補助等助成金や委託費」が78.8%で最も多く、「他事業からの補填」が21.2%である。

福祉有償（より大規模の別事業有）では、「他事業からの補填」が71.9%で最も多く、「市町村や社会福祉協議会からの補助等助成金や委託費」が24.8%である。福祉有償（より大規模の別事業無）では、「市町村や社会福祉協議会からの補助等助成金や委託費」が40.0%で最も多く、「他事業からの補填」が28.6%、「責任者・運転手等の自己負担」が27.1%である。

許可又は登録を要しない運送では、無償交通不便では、「市町村や社会福祉協議会からの補助等助成金や委託費」が44.7%、「他事業からの補填」が34.2%、その他が27.6%である。無償福祉では、「市町村や社会福祉協議会からの補助等助成金や委託費」が51.1%、「責任者・運転手等の自己負担」が20.0%、その他が40.0%である。

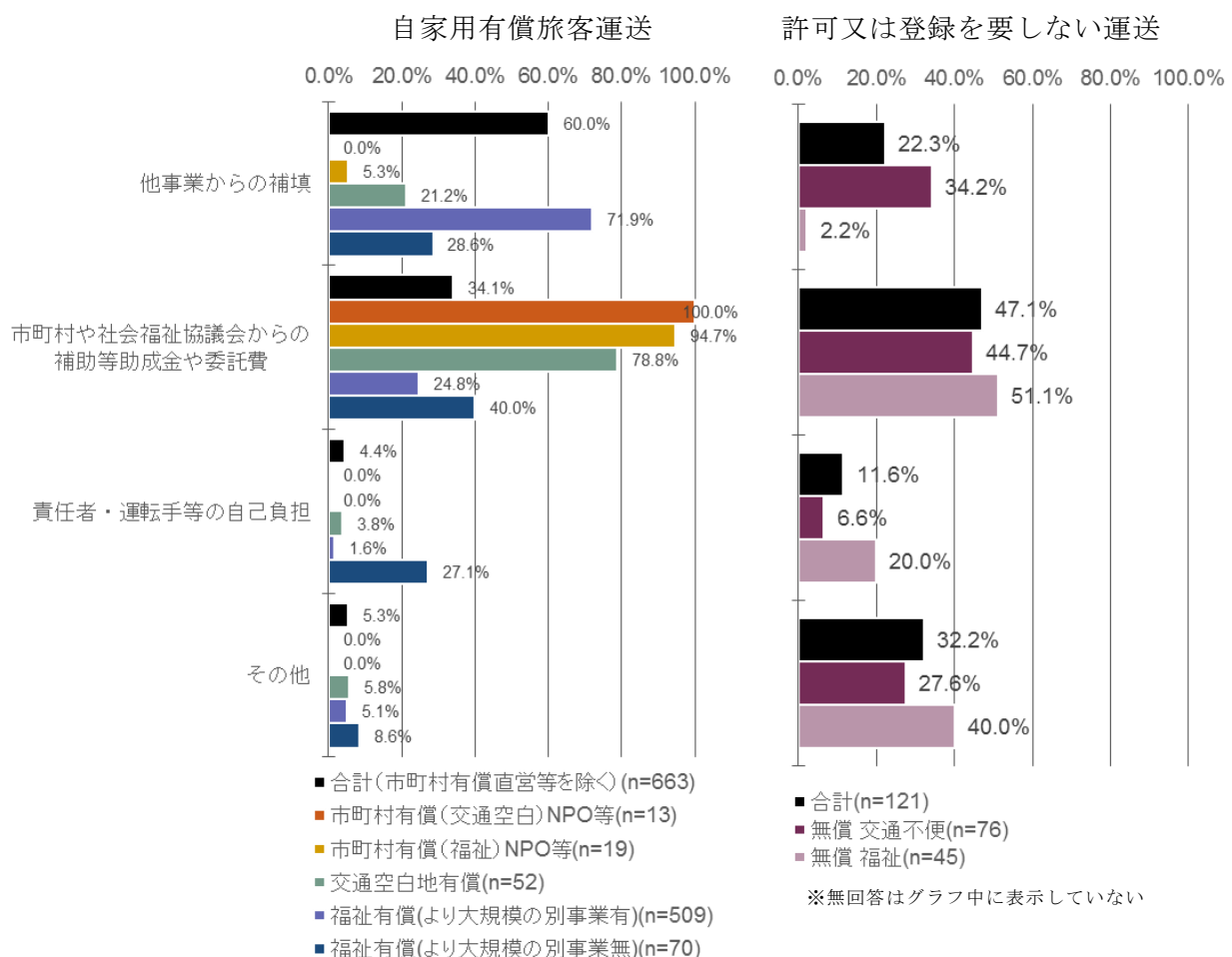


図 3-26 補填の財源

(7) 課題、行った対策・効果のあった対策

【問6-1】この輸送サービスの課題について教えてください。～団体内部の状況～(MA)

自家用有償旅客運送では、交通空白地有償、福祉有償（より大規模の別事業有）、福祉有償（より大規模の別事業無）とも、「ドライバーのなり手」が約 6～7 割で最も多く、「輸送サービスの収入」が約 5 割、「車両の確保・更新」が約 3～4 割、「事務作業の繁雑さ」が約 2～3 割である。「代表者や運行管理等の責任者のなり手」については、交通空白地有償で 33.8%、福祉有償（より大規模の別事業無）で 23.2%である。

許可又は登録を要しない運送は、無償交通不便、無償福祉とも「ドライバーのなり手」が約 7 割で最も多く、「事故時の対応・保険」が約 3 割、「車両の確保・更新」が約 2～3 割、「代表者や運行管理等の責任者のなり手」が約 2 割である。

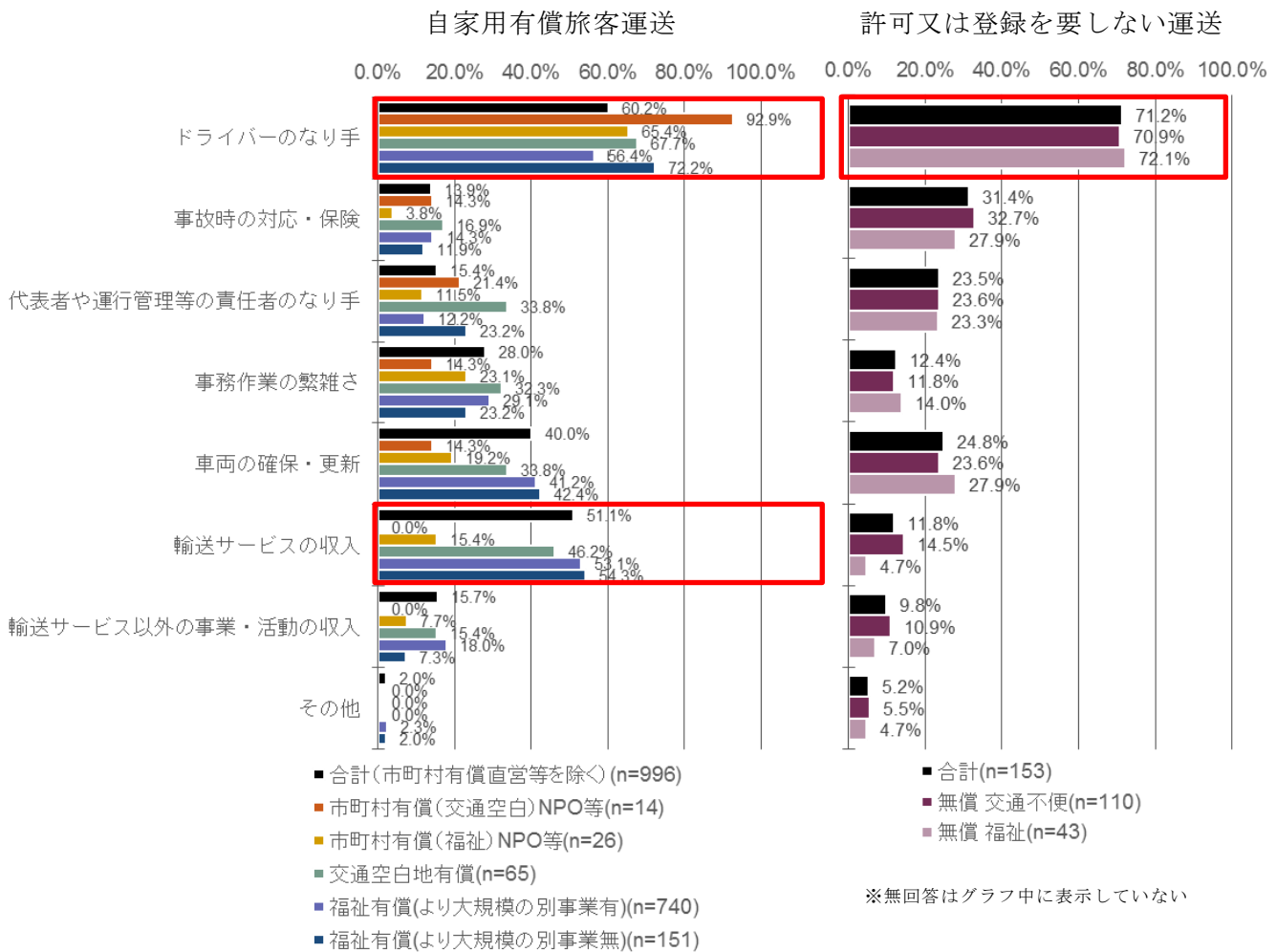


図 3-2 7 課題（団体内部の状況）

【問6-1】この輸送サービスの課題について教えてください。～団体を取り巻く環境～(MA)

市町村運営有償運送（交通空白）NPO 等では、「地域の人口減少」「地域の高齢化」が多く、市町村運営有償運送（福祉）NPO 等でも「地域の高齢化」が多い。

交通空白地有償では、「地域の高齢化」が 81.5%、「地域の人口減少」が 78.5%で多く、「利用者ニーズに応えきれない」が 26.2%、「バス・タクシー会社との関係」が 20.0%である。福祉有償運送では、「地域の高齢化」、「利用者のニーズに応えきれない」が約 5 割、地域の人口減少が約 2 割である。

許可又は登録を要しない運送では、無償交通不便では「地域の高齢化」が 80.9%、「地域の人口減少」が 49.1%である。無償福祉では「地域の高齢化」が 72.1%、「利用者ニーズに応えきれない」が 32.6%、「地域の人口減少」が 25.6%である。

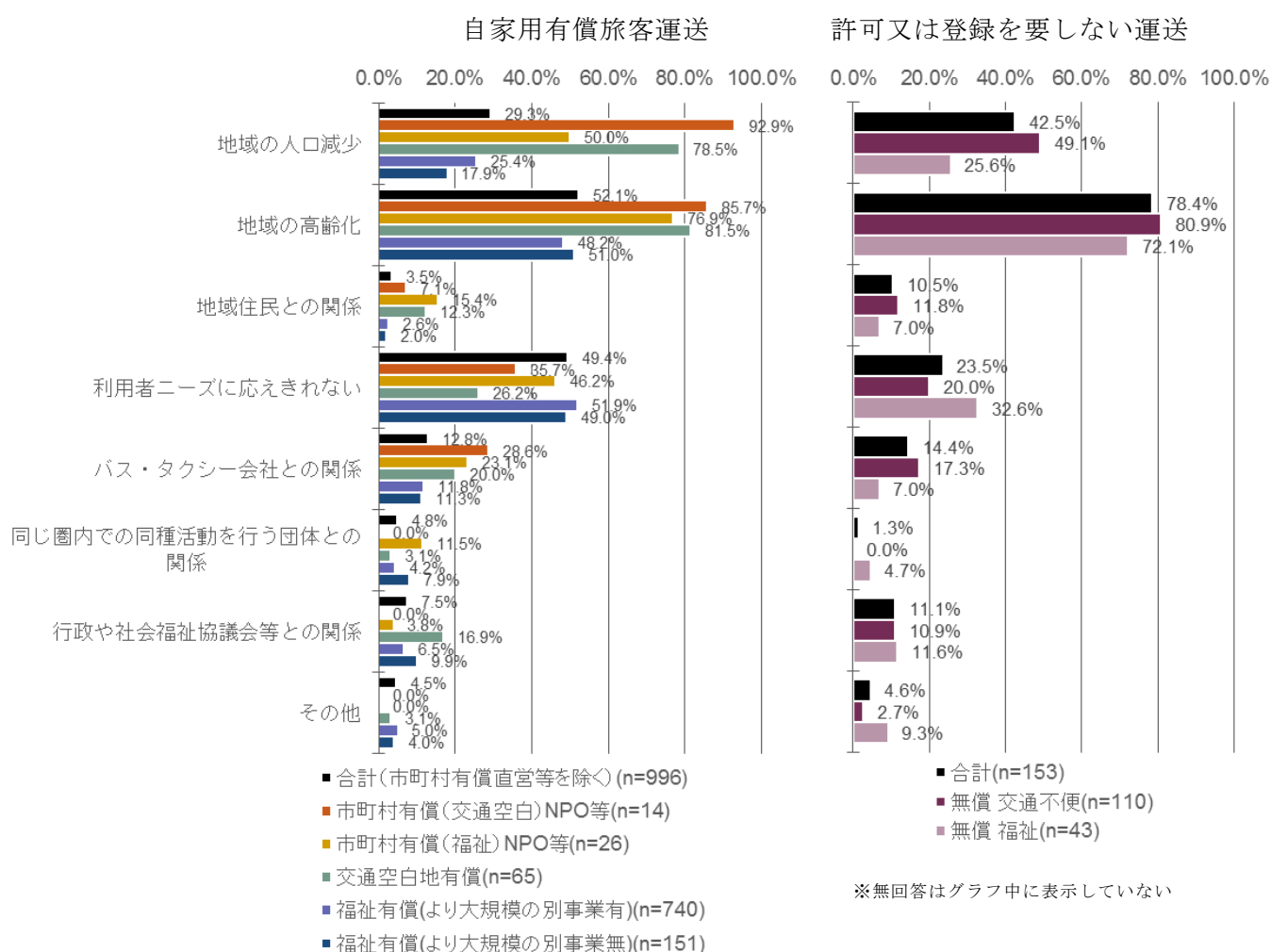


図 3-2 8 課題（団体を取り巻く環境）

【問6－2】運転手確保に向けて行った対策について教えてください。(MA)

市町村有償（交通空白）NPO 等、市町村有償（福祉）NPO 等では、「特に実施していない」が約 4～5 割で最も多い。

交通空白地有償運送では、行った対策として「知人からの紹介・ロコミ」が 44.6%、「地域住民からの応援」が 24.6%、「広告等での募集」が 23.1%、「マイカーではない車両（団体や行政所有車）の使用」が 16.9%、「特に実施していない」が 27.7%であり、そのうち効果のあった対策は、「知人からの紹介・ロコミ」が 27.7%、「地域住民からの応援」が 15.4%である。

福祉有償（より大規模の別事業有）では、行った対策として、「知人からの紹介・ロコミ」が 25.5%、「広告等での募集」が 21.8%、「マイカーではない車両（団体や行政所有車）の使用」が 14.9%、「報酬面での待遇改善」が 14.1%、「特に実施していない」が 44.5%であり、そのうち効果のあった対策は、「知人からの紹介・ロコミ」が 16.1%である。

福祉有償（より大規模の別事業無）では、行った対策として「知人からの紹介・ロコミ」が 50.3%、「広告等での募集」が 34.4%、「報酬面での待遇改善」が 16.6%、「マイカーではない車両（団体や行政所有車）の使用」が 15.2%、「特に実施していない」が 27.8%であり、そのうち効果のあった対策は、「知人からの紹介・ロコミ」が 37.1%、「広告等での募集」が 13.2%である。

自家用有償旅客運送

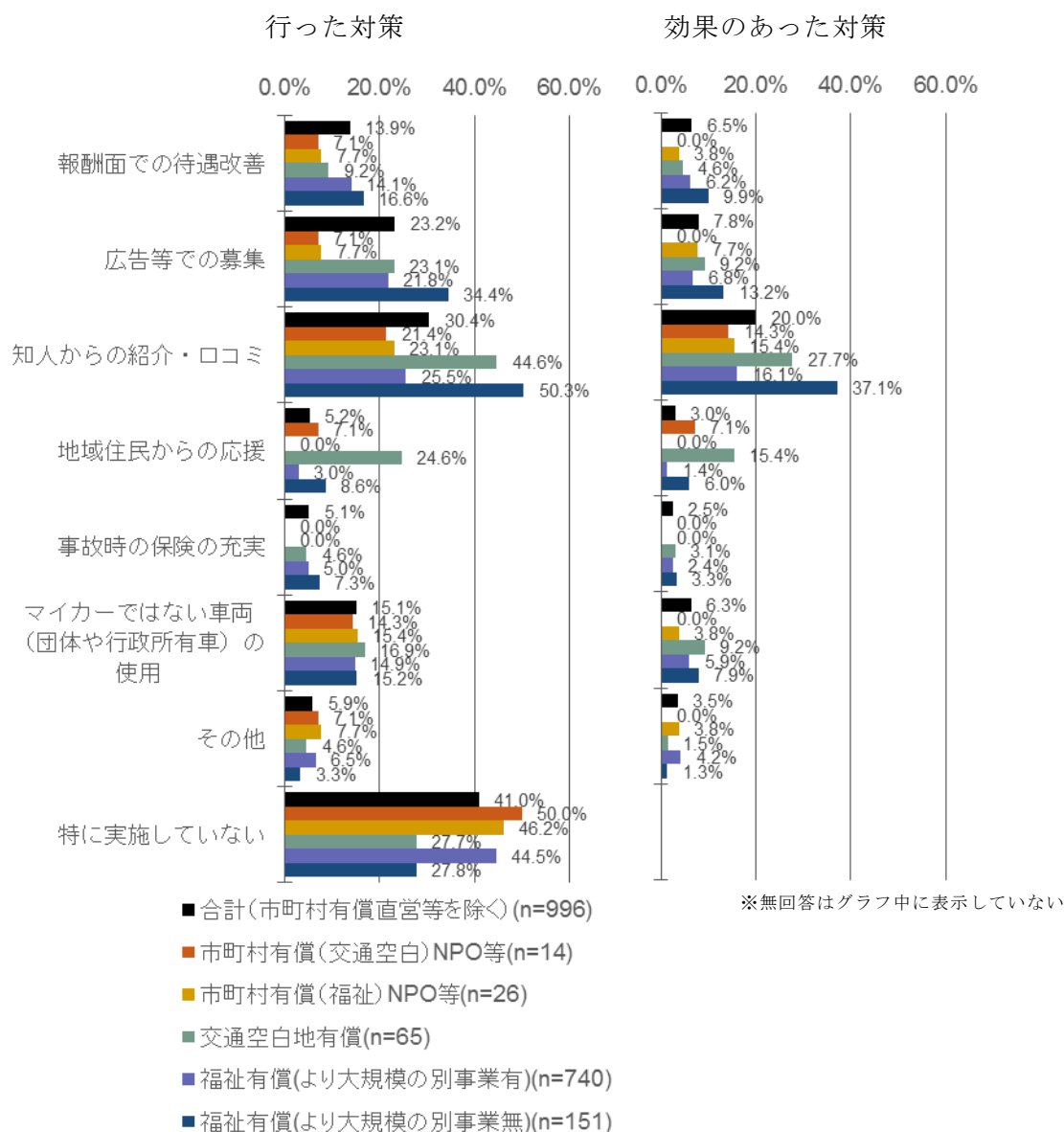


図 3-29 運転者確保の対策（自家用有償旅客運送）

許可又は登録を要しない運送は、無償交通不便では行った対策として、「知人からの紹介・口コミ」が 41.8%、「地域住民からの応援」が 29.1%、「広告等での募集」が 26.4%、「マイカーではない車両（団体や行政所有車）の使用」が 24.5%、「事故時の保険の充実」が 17.3%、「特に実施していない」が 27.3%であり、そのうち効果のあった対策は、「知人からの紹介・口コミ」が 31.8%、「地域住民からの応援」が 25.5%、「マイカーではない車両（団体や行政所有車）の使用」が 15.5%、「広告等での募集」が 11.8%である。無償福祉では、行った対策として、「広告等での募集」「知人からの紹介・口コミ」が 41.9%、「地域住民からの応援」が 16.3%、「マイカーではない車両（団体や行政所有車）の使用」が 11.6%、「特に実施していない」が 27.9%であり、そのうち効果のあった対策は、「知人からの紹介・口コミ」が 32.6%、「広告等での募集」が 20.9%、「地域住民からの応援」が 11.6%である。

許可又は登録を要しない運送

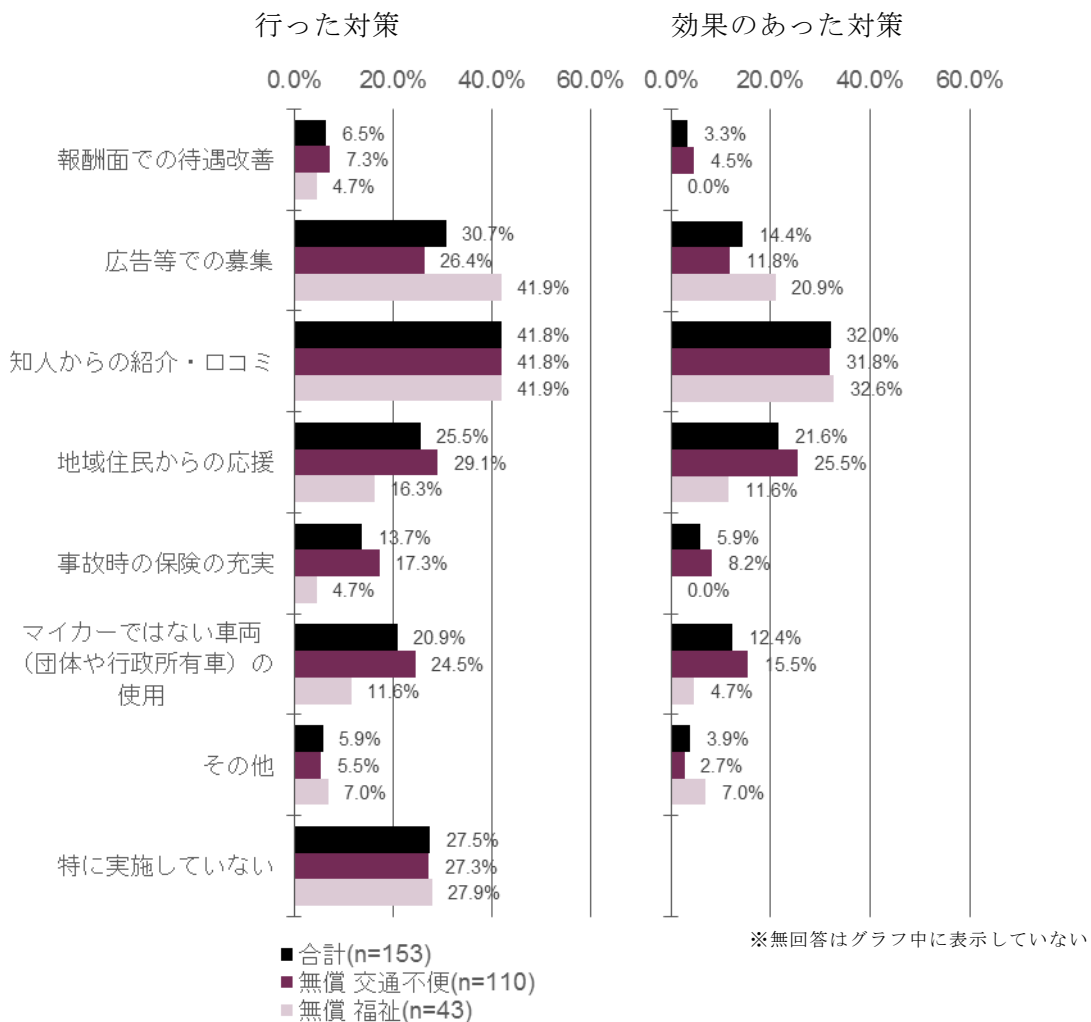


図 3-30 運転者確保の対策（許可又は登録を要しない運送）

【問6－3】収入確保・経費削減に向けて行った対策について教えてください。(MA)

市町村有償（交通空白）NPO 等、市町村有償（福祉）NPO 等では、「特に実施していない」が約 5～6 割で最も多い。

交通空白地有償では、行った対策として、「行政（国・都道府県・市町村）から支援を得る」が 43.1%、「運行する時間を定めている」が 23.1%、「対象とする利用者を設定している」が 16.9%、「相乗りを増やす・できるようにする」が 15.4%、「輸送サービス以外の事業・活動の収入増」「会全体の運営安定化のための会費による収入増」が 13.8%、「特に実施していない」が 23.1%であり、そのうち効果のあった対策は、「行政から支援を得る」が 33.8%で最も多く、「運行する時間帯を定めている」が 15.4%、「輸送サービス以外の事業・活動の収入増」が 12.3%、「対象とする利用者を設定している」「相乗りを増やす・できるようにする」が 10.8%である。

福祉有償（より大規模の別事業有）では行った対策として、「輸送サービス以外の事業・活動の収入増」が 29.2%、「対象とする利用者を設定している」が 22.4%、「運行する時間帯を定めている」が 12.4%、「特に実施していない」が 40.1%であり、そのうち効果のあった対策は「輸送サービス以外の事業・活動の収入増」が 15.5%、「対象とする利用者を設定している」が 8.6%である。福祉有償（より大規模の別事業無）では行った対策として、「対象とする利用者を設定している」が 22.5%、「運行する時間帯を定めている」が 19.9%、「輸送サービス以外の事業・活動の収入増」が 15.2%、「行政（国・都道府県・市町村）から支援を得る」が 13.9%、「特に実施していない」が 37.7%であり、そのうち効果のあった対策は「行政（国・都道府県・市町村）から支援を得る」が 10.6%、「運行する時間帯を定めている」が 9.3%、「対象とする利用者を設定している」が 8.6%、「輸送サービス以外の事業・活動の収入増」が 7.3%である。

自家用有償旅客運送

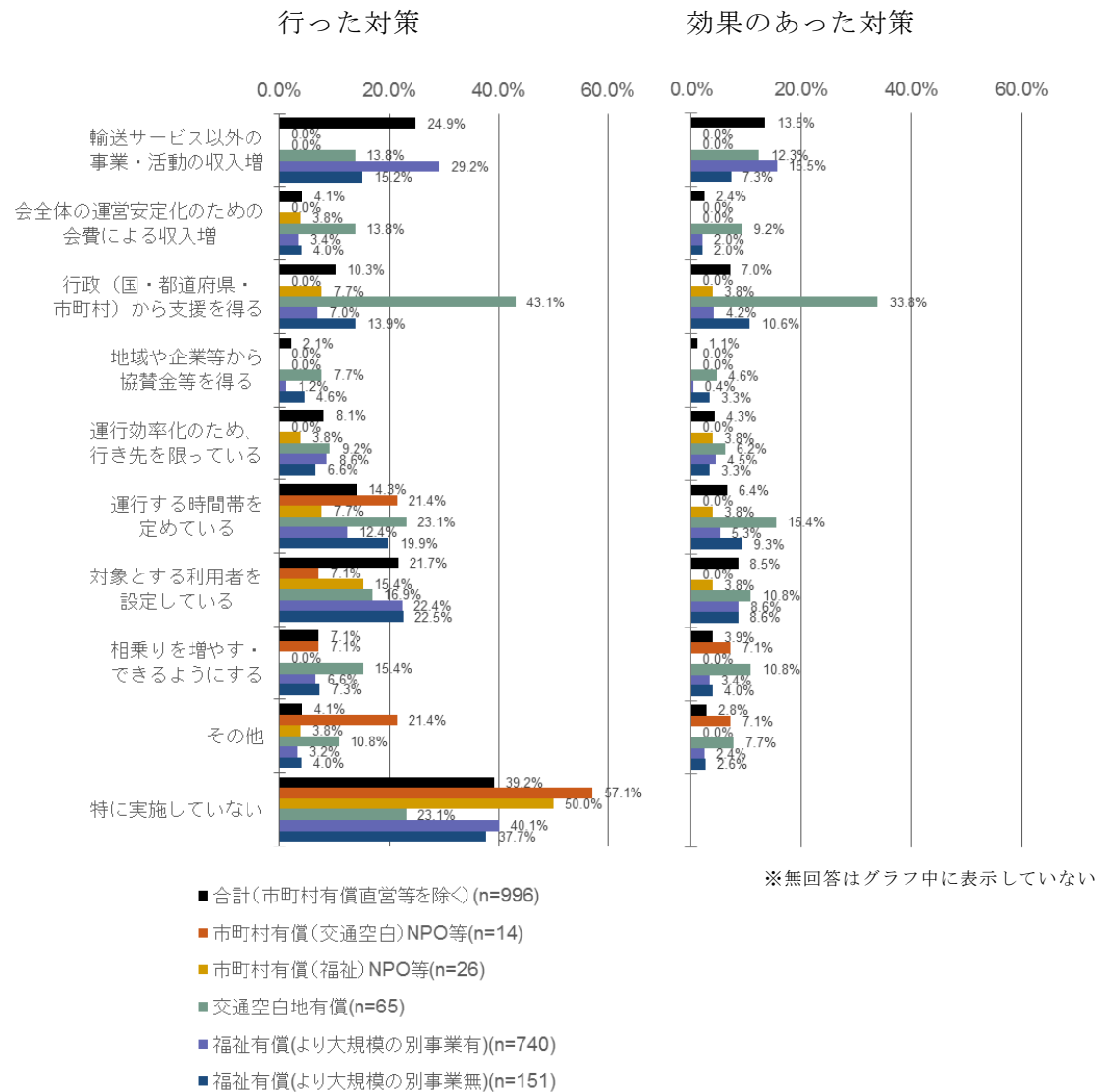


図 3-3 1 収入確保・経費削減の対策(自家用有償旅客運送)

許可又は登録を要しない運送は、無償交通不便では行った対策として「運行する時間帯を定めている」が 31.8%、「対象とする利用者を設定している」が 25.5%、「行政（国・都道府県・市町村）から支援を得る」が 21.8%、「相乗りを増やす・出来るようにする」が 17.3%、「特に実施していない」が 32.7%であり、そのうち効果のあった対策は、「運行する時間帯を定めている」が 18.2%、「対象とする利用者を設定している」が 17.3%、「行政（国・都道府県・市町村）から支援を得る」が 15.5%、「運行効率化のため、行き先を限っている」が 13.6%、「相乗りを増やす・できるようにする」が 11.8%である。無償福祉では行った対策として、「行政（国・都道府県・市町村）から支援を得る」が 32.6%、「対象とする利用者を設定している」が 23.3%、「輸送サービス以外の事業・活動の収入増」が 14.0%、「会全体の運営安定化のための会費による収入増」が 11.6%、「相乗りを増やす・できるようにする」が 11.6%、「特に実施していない」が 30.2%であり、そのうち効果のあった対策は、「行政（国・都道府県・市町村）から支援を得る」が 14.0%、「相乗りを増やす・できるようにする」が 11.6%、「会全体の運営安定化のための会費による収入増」が 9.3%である。

許可又は登録を要しない運送

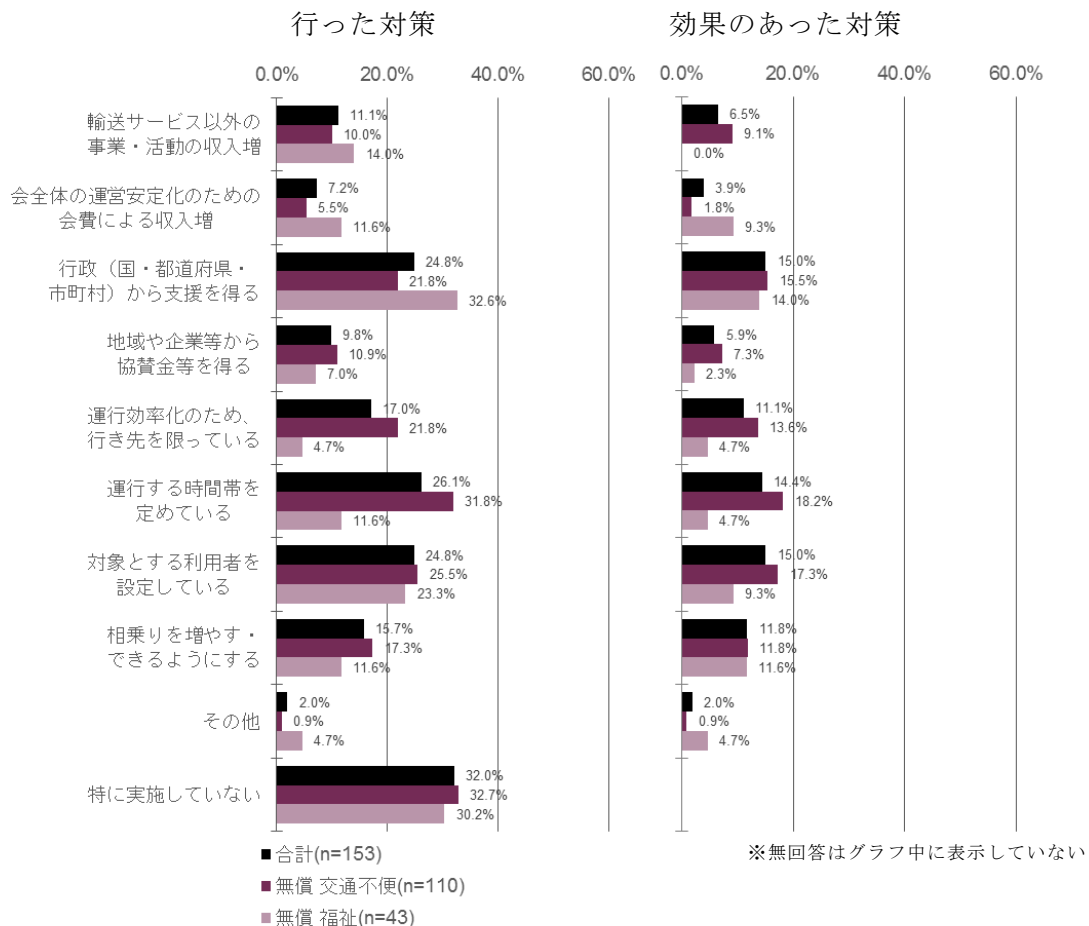


図 3-3 2 収入確保・経費削減の対策（許可又は登録を要しない運送）

【問6－5】その他、この輸送サービスを維持していく上で行った対策を教えてください。(MA)

交通空白地有償では行った対策として、「地域住民に対して啓蒙活動を行う」が 52.3%、「行政や社会福祉協議会等から車両の購入・維持に関する金銭的な支援を受ける」が 41.5%、「行政や社会福祉協議会等が保有する車両を利用する」が 18.5%、「団体に登録しているドライバーのマイカーを使用する」「特に実施していない」が 15.4%であり、そのうち効果があつた対策は、「地域住民に対して啓蒙活動を行う」「行政や社会福祉協議会等から車両の購入・維持に関する金銭的な支援を受ける」が 36.9%、「行政や社会福祉協議会等が保有する車両を利用する」が 15.4%である。

福祉有償（より大規模の別事業有）では、行った対策として、「企業等から福祉車両の寄贈を受ける」が 21.5%、「団体の他の事業・活動の人材・車両を輸送サービスに活用する」が 19.5%、「行政や社会福祉協議会等から車両の購入・維持に関する金銭的な支援を受ける」が 11.6%、「特に実施していない」が 37.4%であり、そのうち効果があつた対策は、「企業等から福祉車両の寄贈を受ける」が 16.1%、「団体の他の事業・活動の人材や車両を輸送サービスに活用する」が 13.5%である。

福祉有償（より大規模の別事業無）は、行った対策として、「企業等から福祉車両の寄贈を受ける」が 23.2%、「地域住民に対して啓蒙活動を行う」が 19.9%、「団体に登録しているドライバーのマイカーを使用する」が 18.5%、「責任者の育成を行う」が 16.6%、「行政や社会福祉協議会等から車両の購入・維持に関する金銭的な支援を受ける」が 15.2%、「特に実施していない」が 30.5%であり、そのうち効果があつた対策は、「企業等から福祉車両の寄贈を受ける」が 16.6%、「行政や社会福祉協議会等から車両の購入・維持に関する金銭的な支援を受ける」「団体に登録しているドライバーのマイカーを使用する」が 12.6%である。

自家用有償旅客運送

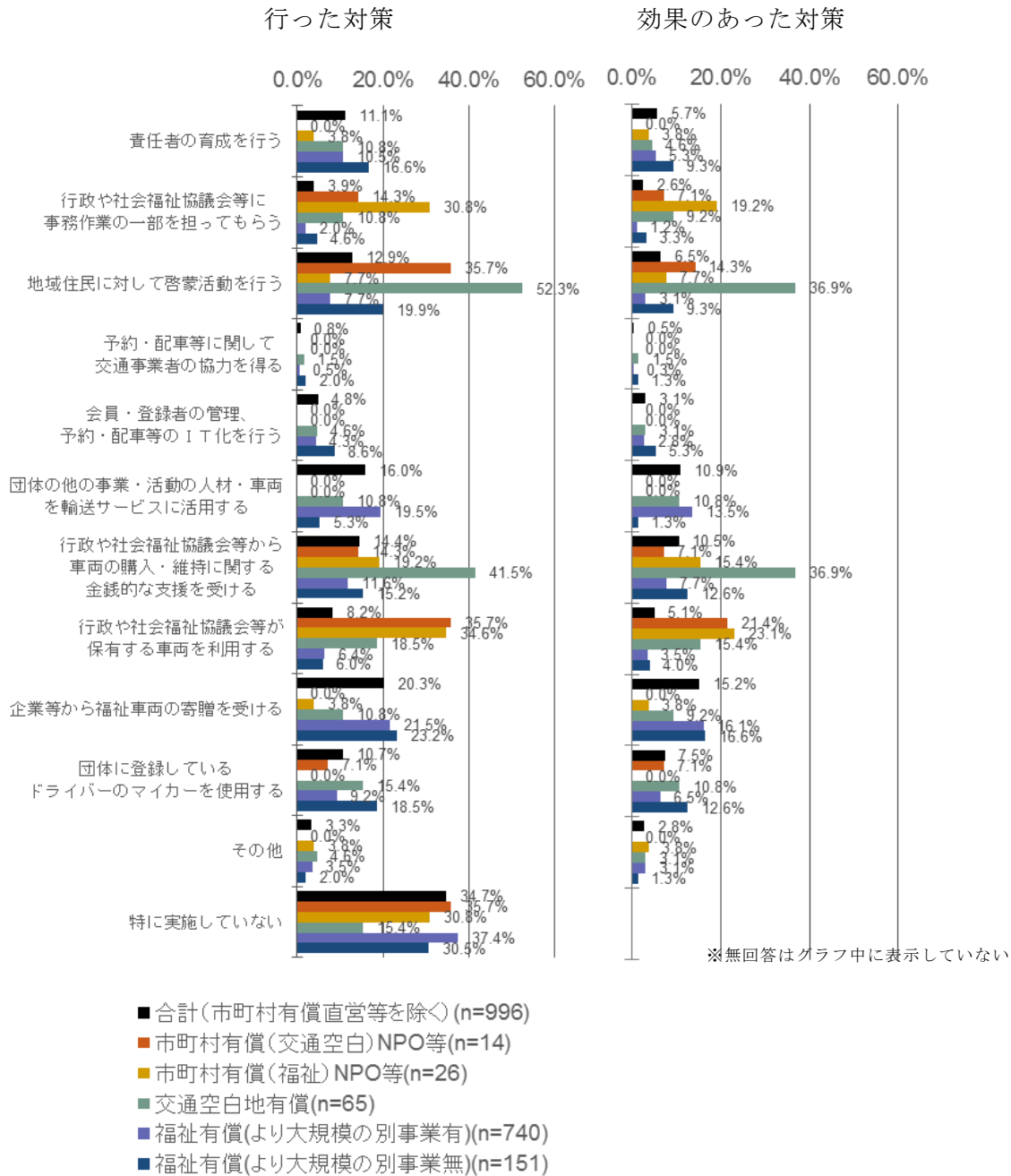


図 3-3 3 維持して行く上での対策（自家用有償旅客運送）

許可又は登録を要しない運送は、無償交通不便では、行った対策として「地域住民に対して啓蒙活動を行う」が43.6%、「行政や社会福祉協議会等が保有する車両を利用する」が31.8%、「行政や社会福祉協議会等から車両の購入・維持に関する金銭的な支援を受ける」が23.6%、「特に実施していない」が16.4%であり、そのうち効果のあった対策は「行政や社会福祉協議会等が保有する車両を利用する」が25.5%、「行政や社会福祉協議会等から車両の購入・維持に関する金銭的な支援を受ける」が20.9%、「地域住民に対して啓蒙活動を行う」が20.0%である。無償福祉では、行った対策として「地域住民に対して啓蒙活動を行う」が34.9%、「行政や社会福祉協議会等が保有する車両を利用する」が25.6%、「団体に登録しているドライバーのマイカーを使用する」が23.3%、「行政や社会福祉協議会等から車両の購入・維持に関する金銭の支援を受ける」が18.6%、「特に実施していない」が14.0%であり、そのうち効果のあった対策は、「行政や社会福祉協議会等から車両の購入・維持に関する金銭的な支援を受ける」「行政や社会福祉協議会等が保有する車両を利用する」が18.6%である。

許可又は登録を要しない運送

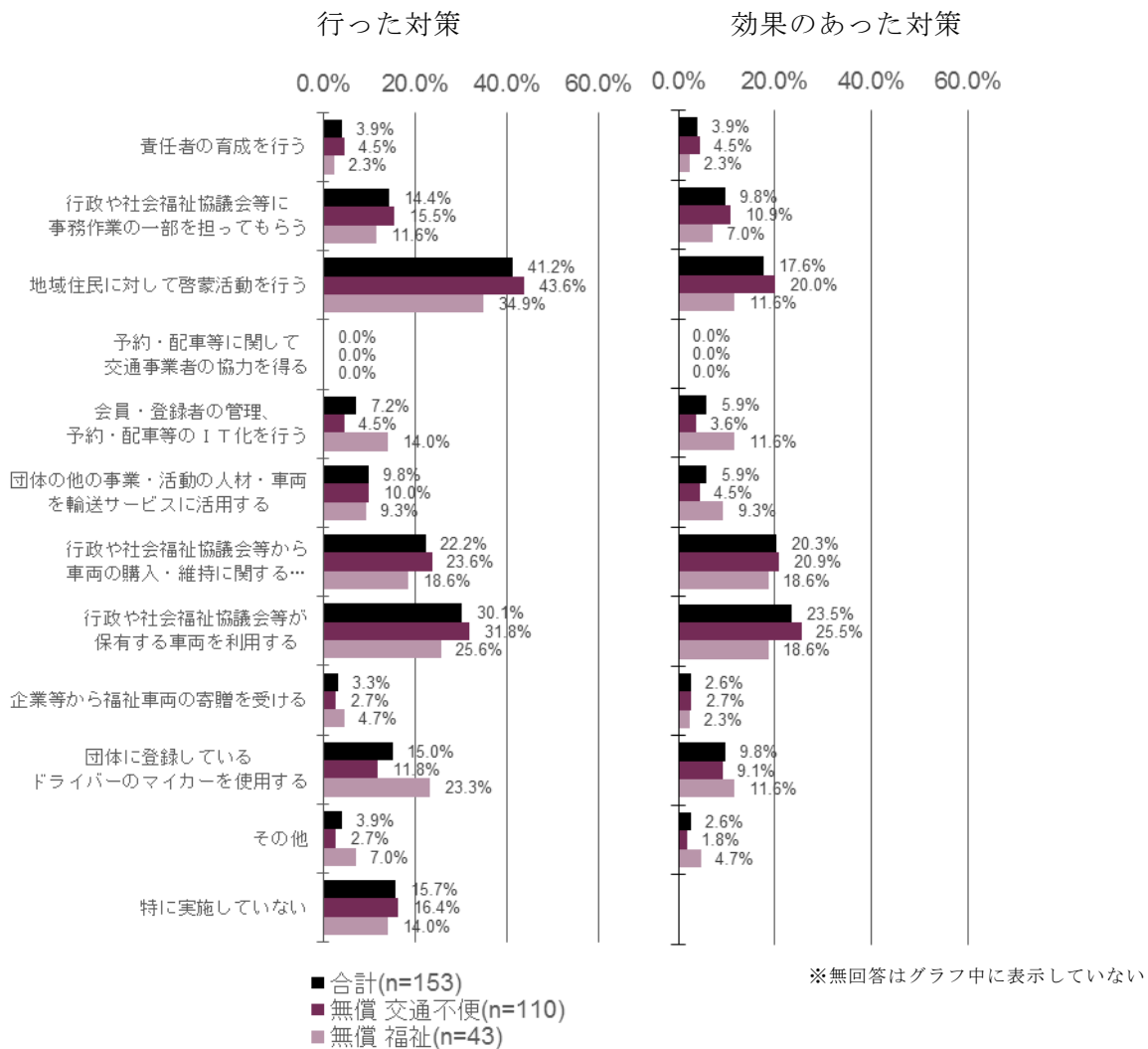


図 3-3 4 維持して行く上での対策（許可又は登録を要しない運送）

第2項 輸送サービスを支える要素

輸送サービスを支える要素について把握するため、3年後の継続見通しに関する設問の回答（①継続は十分に可能であると思う、②継続は何とか可能であると思う、③継続はやや困難であると思う、④継続はかなり困難であると思う）を軸として、その他の設問の回答の傾向を分析する。

この分析では、本研究の主な対象ではないこと、サンプル数が少ないことから、市町村運営有償運送を対象外としている。また、許可又は登録を要しない運送についても、サンプル数が少なくなることから、交通不便及び福祉の類型化は行わずに実施する。

表 3-4 輸送サービスを支える要素の分析の視点

分析の軸とする設問	選択肢	サンプル数					
		市町村有償(交通空白NPO等)	市町村有償(福祉)NPO等	交通空白地有償	福祉有償(より大規模の別事業有)	福祉有償(より大規模の別事業無)	許可又は登録を要しない運送
【問 6 - 6】この輸送サービスの3年後の見通しを教えてください。(SA)	①継続は十分に可能であると思う	7	8	17	136	25	61
	②継続は何とか可能であると思う	7	17	41	365	69	93
	③継続はやや困難であると思う	0	0	2	126	30	20
	④継続はかなり困難であると思う	0	0	3	76	19	13
	合計	14	25	63	703	143	187

※3年後の見通しについて無回答である回答を集計の対象外としている。

持続可能な取組を把握するために、3年後の継続見通しを軸としてアンケートのクロス集計を行った。クロス集計を行った設問は、以下の9問である。

表 3-5 クロス集計を行った設問番号とその回答方法

有償	無償	回答方法
5-5	5-3	あてはまるもの1つを選択
2-5		あてはまるもの全てを選択
5-6	5-4	あてはまるもの1つを選択
4-4		あてはまるもの全てを選択
6-1<団体内部の状況>		あてはまるもの全てを選択
6-1<団体を取り巻く環境>		あてはまるもの全てを選択
6-2<効果のあった対策>		あてはまるもの全てを選択
6-3<効果のあった対策>		あてはまるもの全てを選択
6-5<効果のあった対策>		あてはまるもの全てを選択

取組の有無と継続見通しに関する主観的判断の関係性についての検討

(i)検定

設問毎に、クロス集計を行った結果に対して、取組（例：「団体の他の事業・活動の人材・車両を輸送サービスに活用する」など）の有無により、3年後の継続見通しに関する主観的判断²⁷に差異が生じるかどうかを見るために、独立性の検定を行った²⁸。

検定手法は、カイ二乗検定及びフィッシャーの正確確率検定である。（注：サンプル数が少ない場合、カイ二乗検定を適用することは推奨されていないことから²⁹、フィッシャーの正確確率検定も併せて実施した。）

検定を行うにあたって、該当する選択肢を全て選択する設問に関しては、それぞれの選択肢ごとに、選択していれば「YES」とし、選択していなければ「NO」として集計し、検定を行った。検定の有意水準は0.1とし、検定結果は資料編に掲載しているとおりである。

(ii)グラフ形状からの解釈

有意水準を満たすクロス集計結果のうち、グラフ（図3-35から図3-45まで）の形状から「①継続は十分に可能」「②継続は何とか可能」「③継続はやや困難」又は「④継続はかなり困難」の順に回答割合の増加若しくは減少の傾向が見られるものについて、それぞれ言及することとした。

なお、有意水準を満たしていてもサンプル数が少ないものについては、基本的には言及をしないこととしたが、3年後の継続見通しによる傾向がみられ、ヒアリング等から確からしいと考えられるクロス集計結果については、サンプル数が少ないことを明記した上で言及した。（交通空白地有償における「継続が困難な団体で「無償ボランティア」の割合が高い」の記述が該当する。）

²⁷ 「①継続は十分に可能」「②継続は何とか可能」「③継続はやや困難」又は「④継続はかなり困難」に分かれる。

²⁸ 「取組の有無と3年後の継続見通しに関係はない」という仮説（帰無仮説）を立てて検定を実施。

²⁹ Cochran(1954)によると、自由度(df)が1より大きい場合で、期待値5未満のセルが全体の20%以上あるか、期待値1未満のセルが一つでもある場合は、カイ二乗検定を推奨していない。

出典：Cochran, W.G. 1954 Some methods for strengthening the common χ^2 tests. *Biometrics*, Vol.10, Vol.4, p420

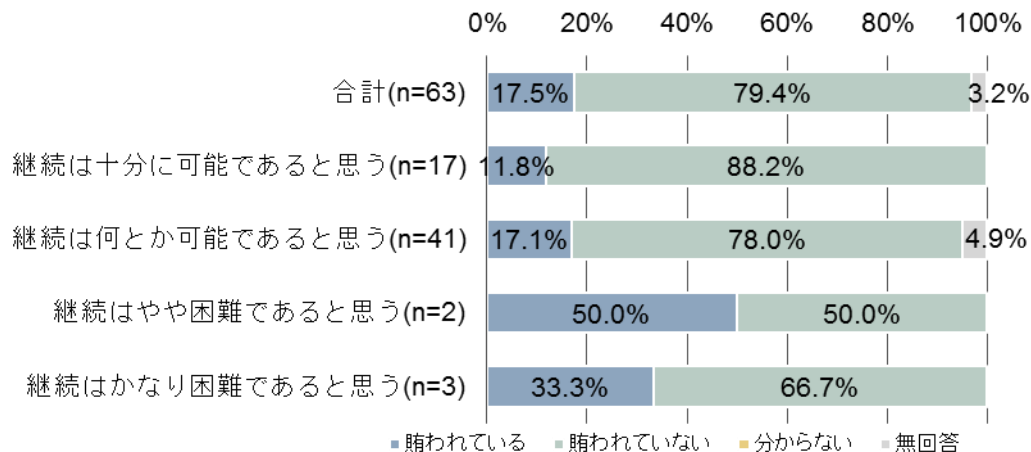
(1) 補助金等を除く運送対価などで経費を賄えているかとの関係

有償【問5-5】平成 29 年度の「輸送サービス」に係る経費は、「運送対価」「会費」「寄付金」「協賛金」だけで賄われていますか？(SA)

無償【問5-3】平成 29 年度の「輸送サービス」に係る経費は、「会費」「寄付金」「協賛金」だけで賄われていますか？(SA)

どの類型も、補助金等を除く運送対価などで経費を賄えているかと 3 年後の継続見通しの間に明確な関連があるとはいえない。

交通空白地有償



福祉有償（より大規模の別事業有）

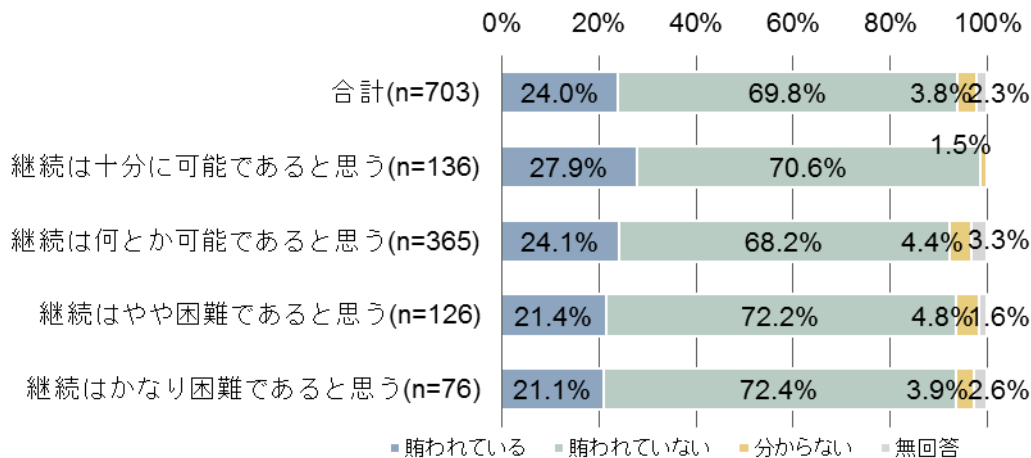
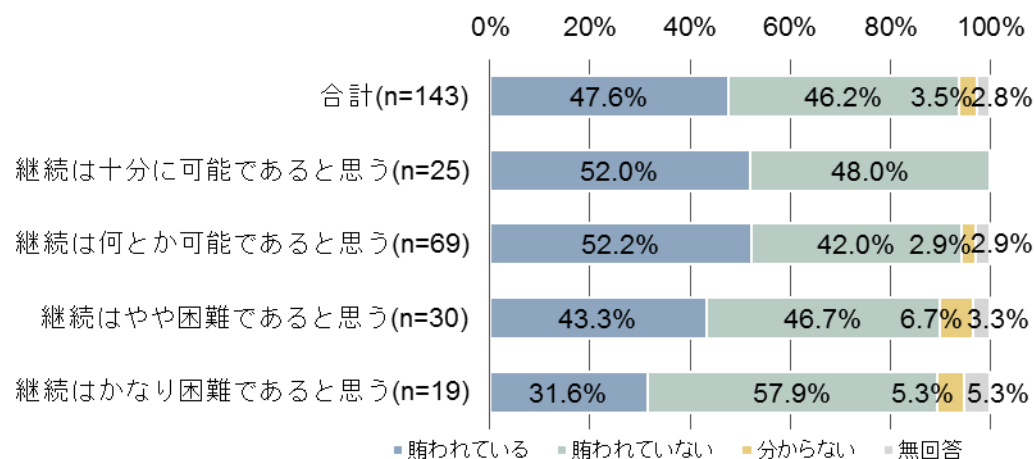


図 3-3 5 「3 年後の継続見通し」と「補助金等を除く運送対価などで経費を賄えているか」の関係

福祉有償（より大規模の別事業無）



許可又は登録を要しない運送

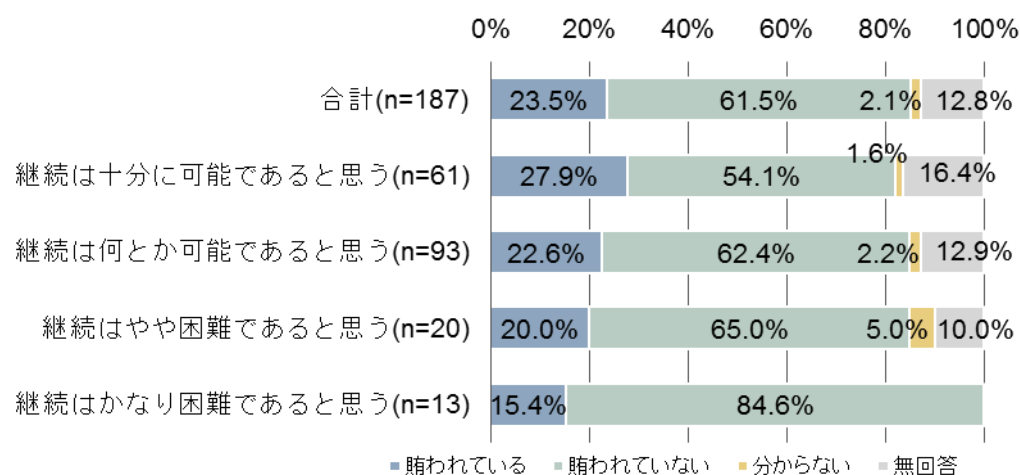


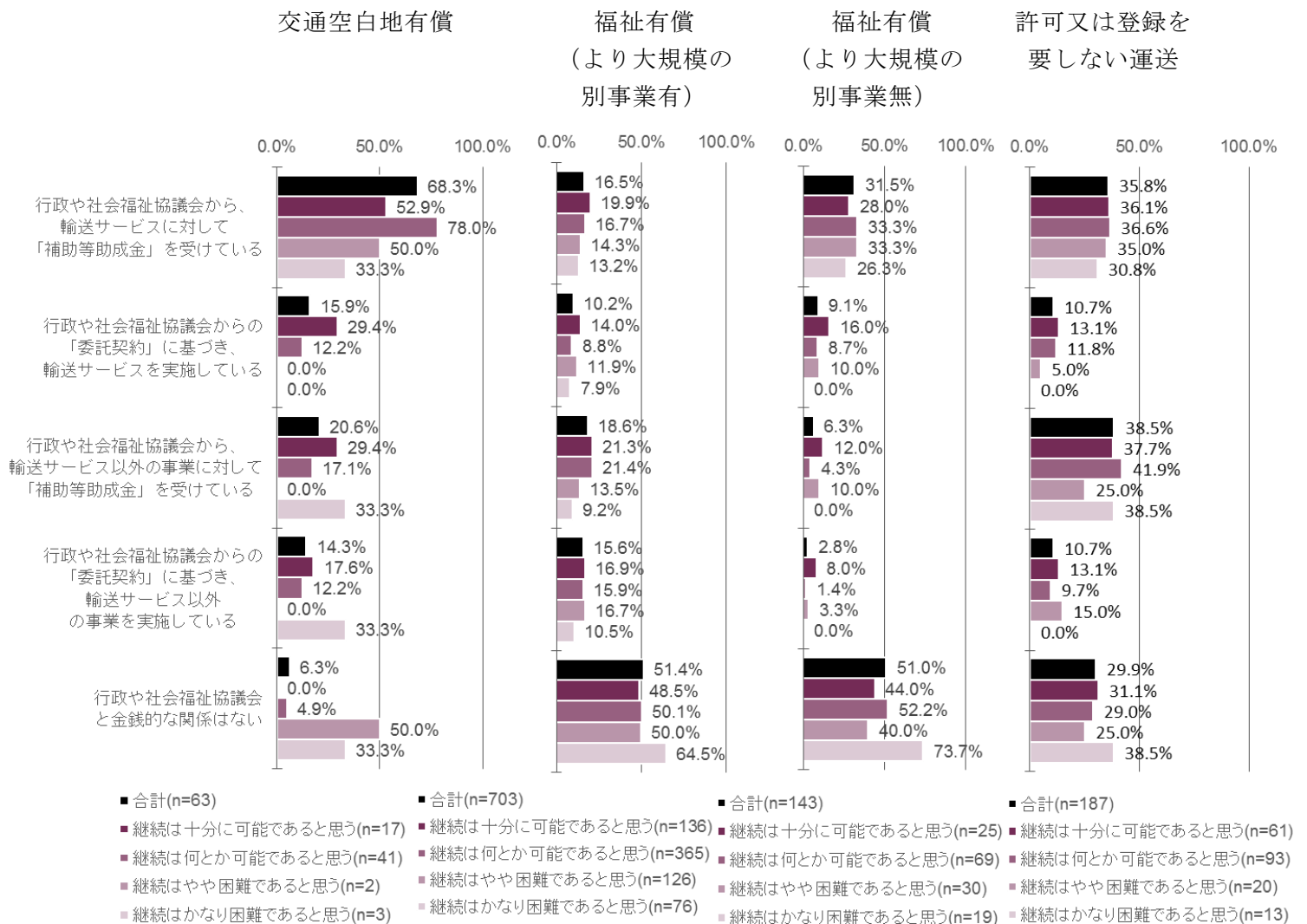
図 3-3 6 「3年後の継続見通し」と「補助金等を除く運送対価などで経費を賄っているか」の関係（続き）

(2) 行政や社会福祉協議会との関係

【問2-5】あなたの団体と行政や社会福祉協議会との関係を教えてください。(MA)

福祉有償（より大規模の別事業有）では、継続が可能な団体で「行政や社会福祉協議会から輸送サービス以外の事業に対して「補助等助成金」を受けている」の割合が高い。

福祉有償（より大規模の別事業無）、許可又は登録を要しない運送は、3年後の見通しと行政や社会福祉協議会との関係の間に関連はみられなかった。



※無回答はグラフ中に表示していない

図 3-37 「3年後の継続見通し」と「行政や社会福祉協議会との関係」の関係

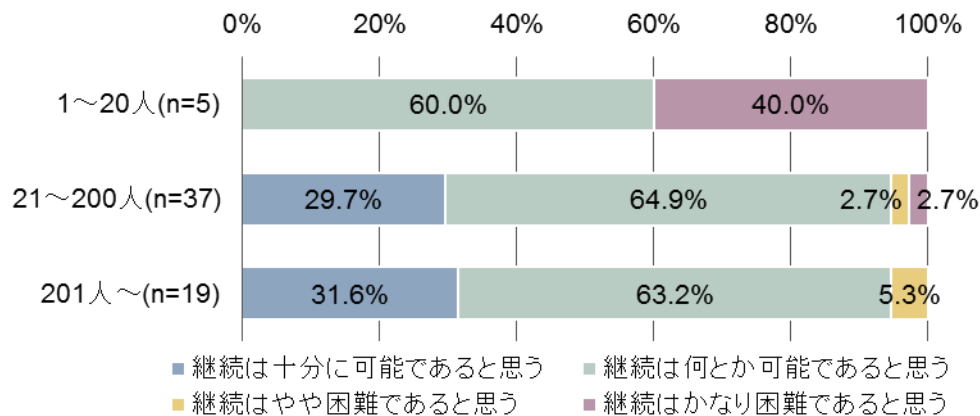
(3) サービスの利用状況、提供方法との関係

有償【問5-6】・無償【問5-4】平成 30 年 6 月(1ヶ月間)の運行距離・稼働日数・利用者数を教えてください。～利用者数(のべ人数)～(NA)

福祉有償（より大規模の別事業無）では、利用者数が多い団体で継続が可能とする団体の割合が高い傾向にある。

許可又は登録を要しない運送は、利用者数が多い団体で継続が困難とする団体の割合が高い。

交通空白地有償



福祉有償（より大規模の別事業有）

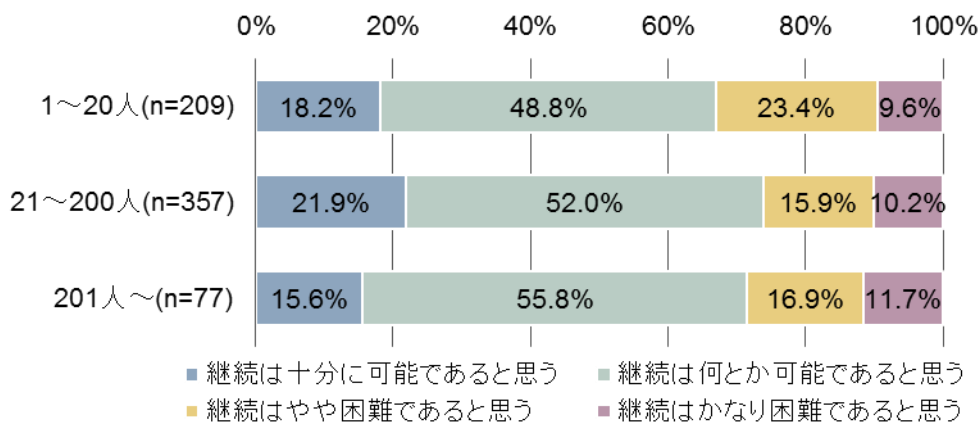
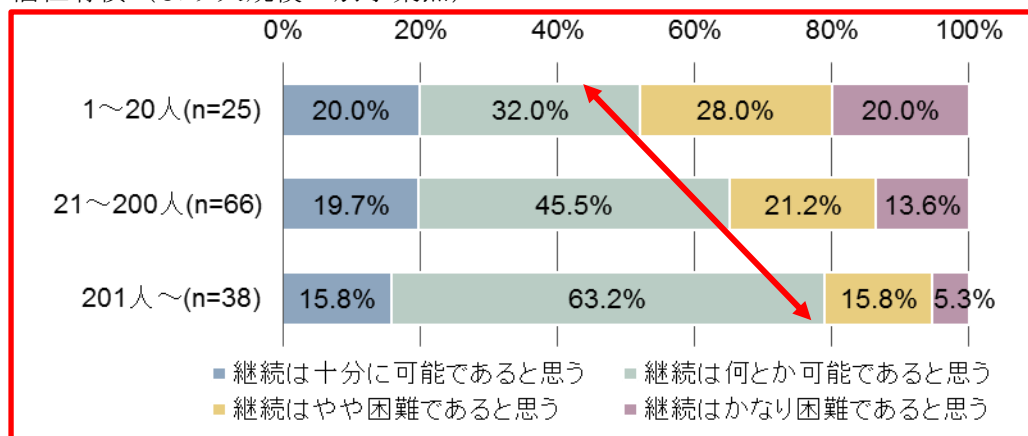


図 3-38 「3年後の継続見通し」と「利用者数」の関係

福祉有償（より大規模の別事業無）



許可又は登録を要しない運送

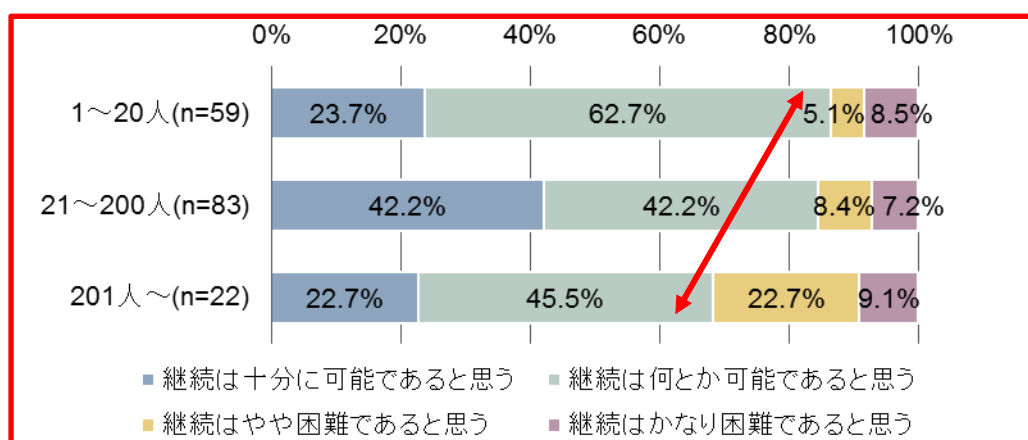


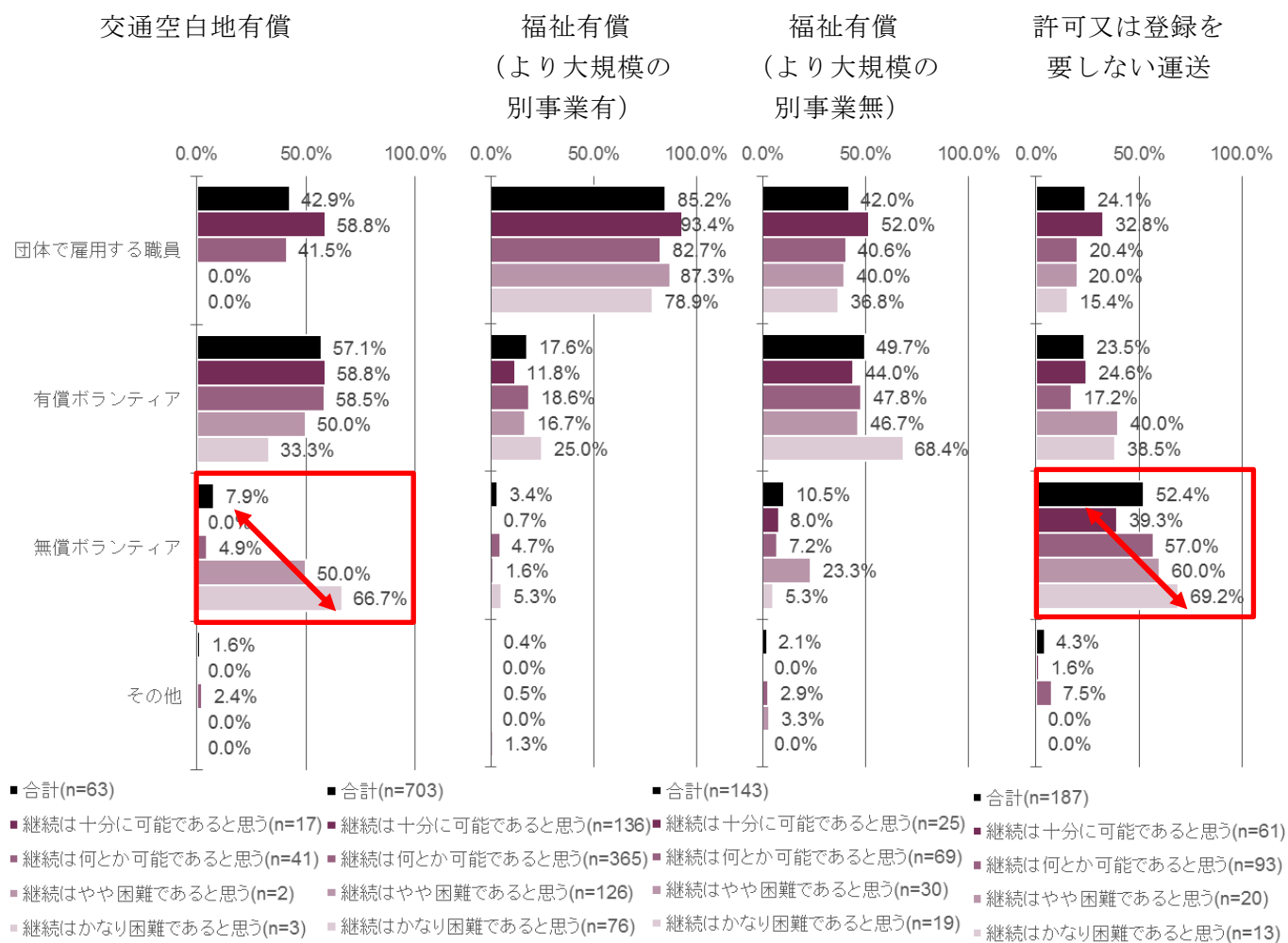
図 3-39 「3年後の継続見通し」と「利用者数」の関係（続き）

【問4-4】運転手の雇用形態を教えてください。(MA)

交通空白地有償では、サンプル数は少ないが、継続が困難な団体で「無償ボランティア」の割合が高い。

福祉有償（より大規模の別事業有・より大規模の別事業無）では、3年後の見通しによって運転手の雇用形態に大きな違いはみられない。

許可又は登録を要しない運送は、継続が困難な団体で「無償ボランティア」の割合が高い。



※無回答はグラフ中に表示していない

図 3-40 「3年後の継続見通し」と「運転手の雇用形態」の関係

(4) 課題、効果のあった対策との関係

【問6-1】この輸送サービスの課題について教えてください。～団体内部の状況～(MA)

交通空白地有償、福祉有償（より大規模の別事業無）は輸送サービスの課題（団体内部の状況）と3年後の見通しとの間に関連はみられない。

福祉有償（より大規模の別事業有）では、継続が困難な団体で「ドライバーのなり手」「輸送サービスの収入」「代表者や運行管理等の責任者のなり手」の割合が高い。

許可又は登録を要しない運送では、継続が困難な団体で「ドライバーのなり手」「代表者や運行管理等の責任のなり手」の割合が高い。

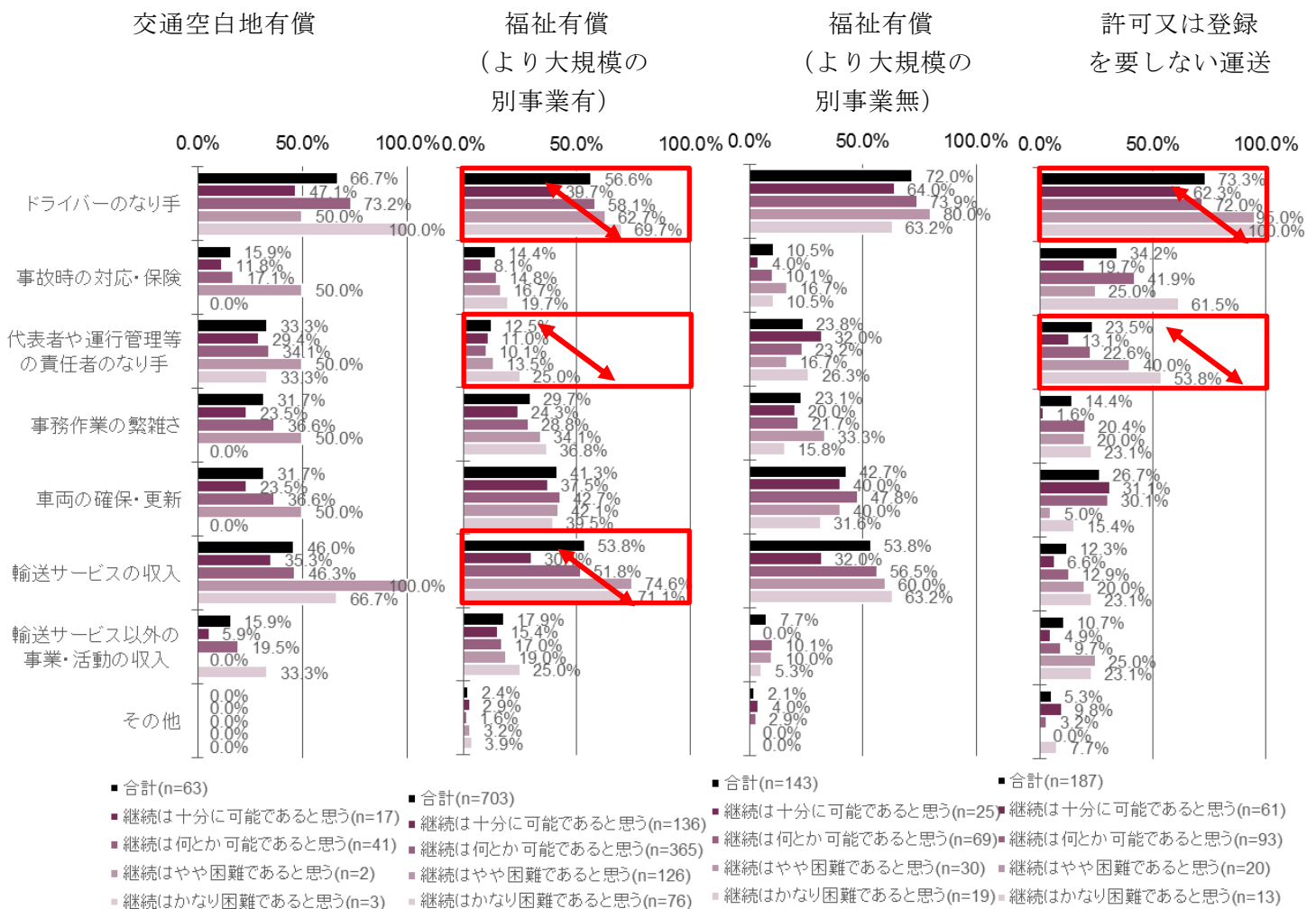


図 3-4 1 「3年後の継続見通し」と「課題（団体内部の状況）」の関係

【問6-1】この輸送サービスの課題について教えてください。～団体を取り巻く環境～(MA)

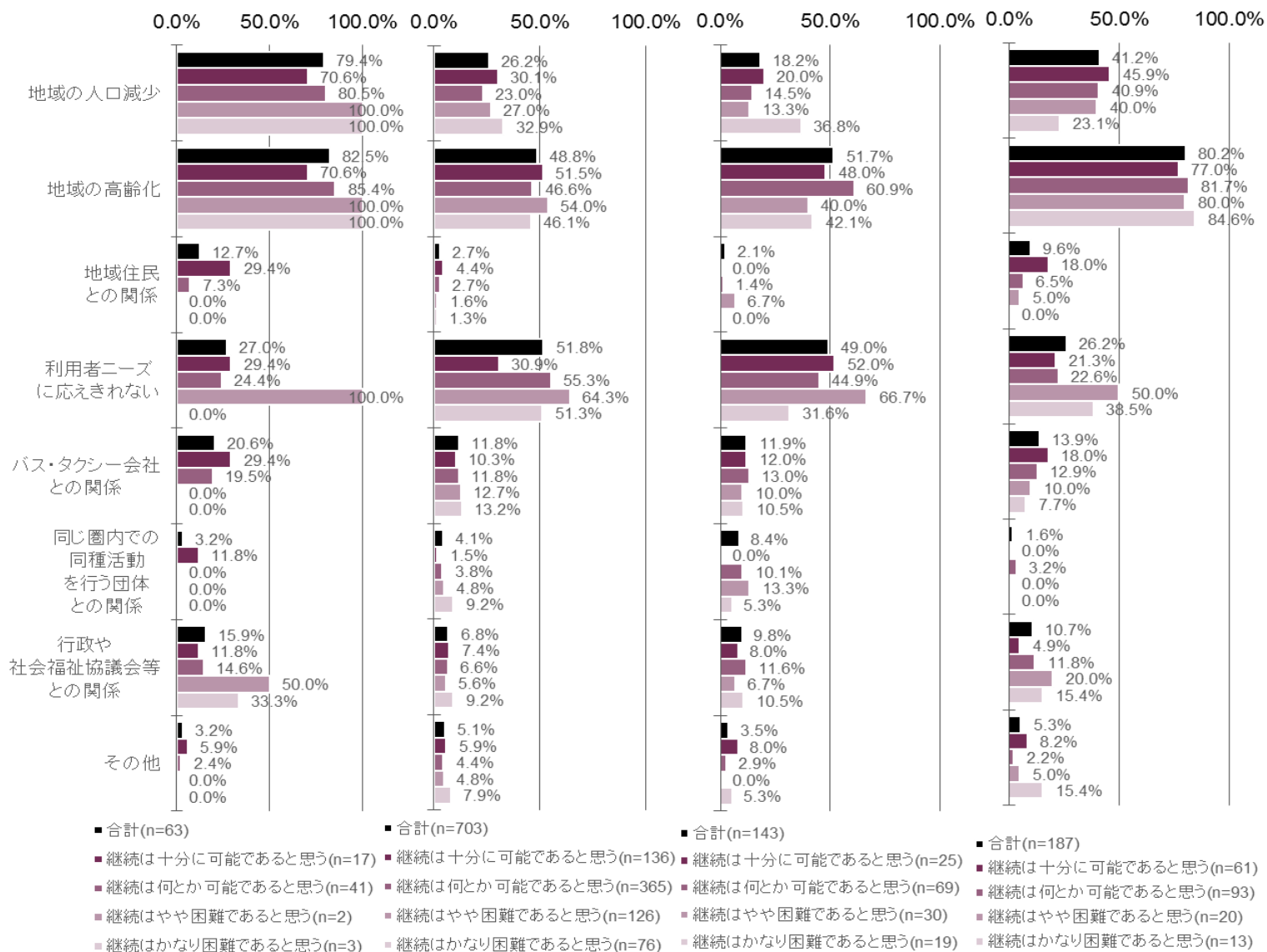
輸送サービスの課題（団体を取り巻く環境）と3年後の見通しとの間に関連はみられない。

交通空白地有償

福祉有償
(より大規模の別事業有)

福祉有償
(より大規模の別事業
無)

許可又は登録
を要しない運送



※無回答はグラフ中に表示していない

図 3-42 「3年後の継続見通し」と「課題（団体を取り巻く環境）」の関係

【問6－2】運転手確保に向けて行った対策について教えてください。～効果のあった対策～(M A)

運転者確保に向けて行った対策のうち効果のあった対策と3年後の見通しとの間に関連はみられない。

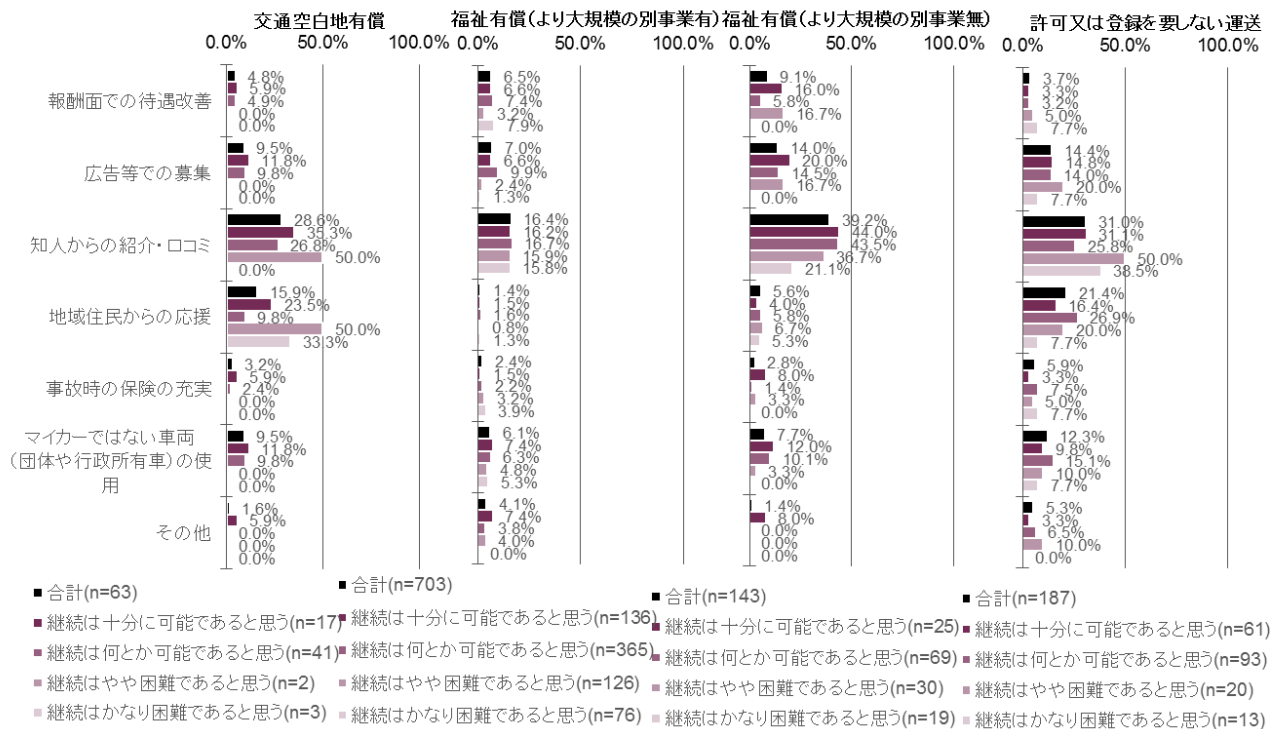


図 3-43 「3年後の継続見通し」と「運転者確保の対策」の関係

【問6－3】収入確保・経費削減に向けて行った対策について教えてください。～効果のあった対策～(MA)

収入確保・経費削減に向けて行った対策のうち効果のあった対策と3年後の見通しとの間に関連はみられない。

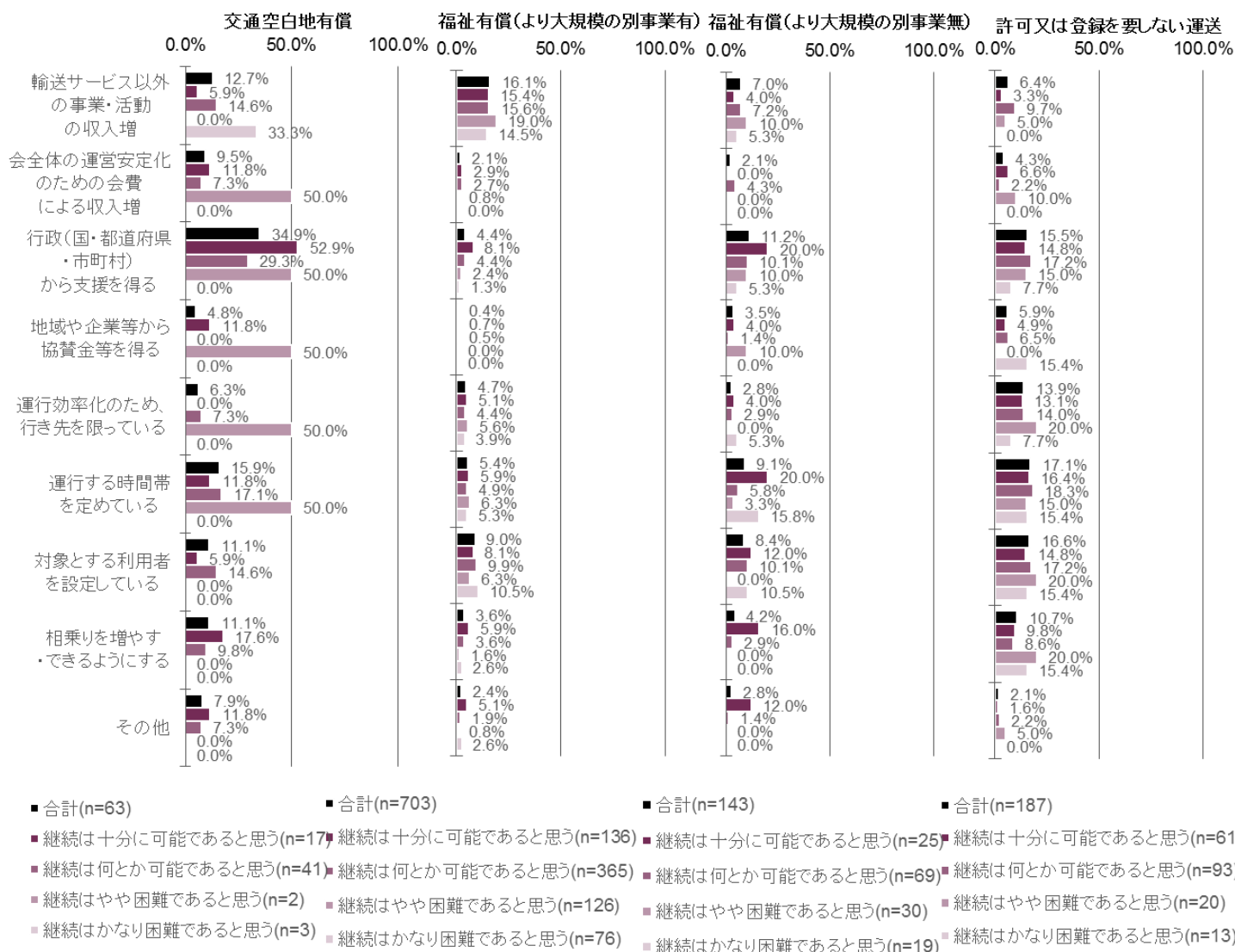


図 3-4 4 「3年後の継続見通し」と「収入確保・経費削減の対策」の関係

【問6-5】その他、この輸送サービスを維持して行く上で行った対策について教えてください。～効果のあった対策～(MA)

福祉有償（より大規模の別事業有）は継続が可能な団体で「団体の他の事業・活動の人材・車両を輸送サービスに活用する」の割合が高い

交通空白地有償、福祉有償（より大規模の別事業無）、許可又は登録を要しない運送、その他の輸送サービスを維持して行く上で効果のあった対策と3年後の見通しとの間に関連はみられない。



図 3-4 5 「3年後の見通し」と「維持して行く上での対策」の関係

第3項 許可又は登録を要しない運送の有償運送への変更について

(1) 自家用有償旅客運送

【問2－3】許可・登録を要しない運送ではなく、自家用有償旅客運送を選んだ理由を教えてください。(MA)

交通空白地有償では、「行政から勧められたため自家用有償旅客運送とした」が 50.8%で最も多く、「運送の対価を得るために自家用有償運送とした」が 30.8%、「許可・登録を要しない運送を検討しなかった」「安全管理体制を確保するため自家用有償旅客運送とした」が 21.5%である。

福祉有償運送では、「運送の対価を得るために自家用有償旅客運送とした」が約 3～4 割で最も多く、「許可・登録を要しない運送を検討しなかった」「安全管理体制を確保するため自家用有償旅客運送とした」が約 2～3 割、「行政から勧められたため自家用有償旅客運送とした」が約 2 割である。

自家用有償旅客運送

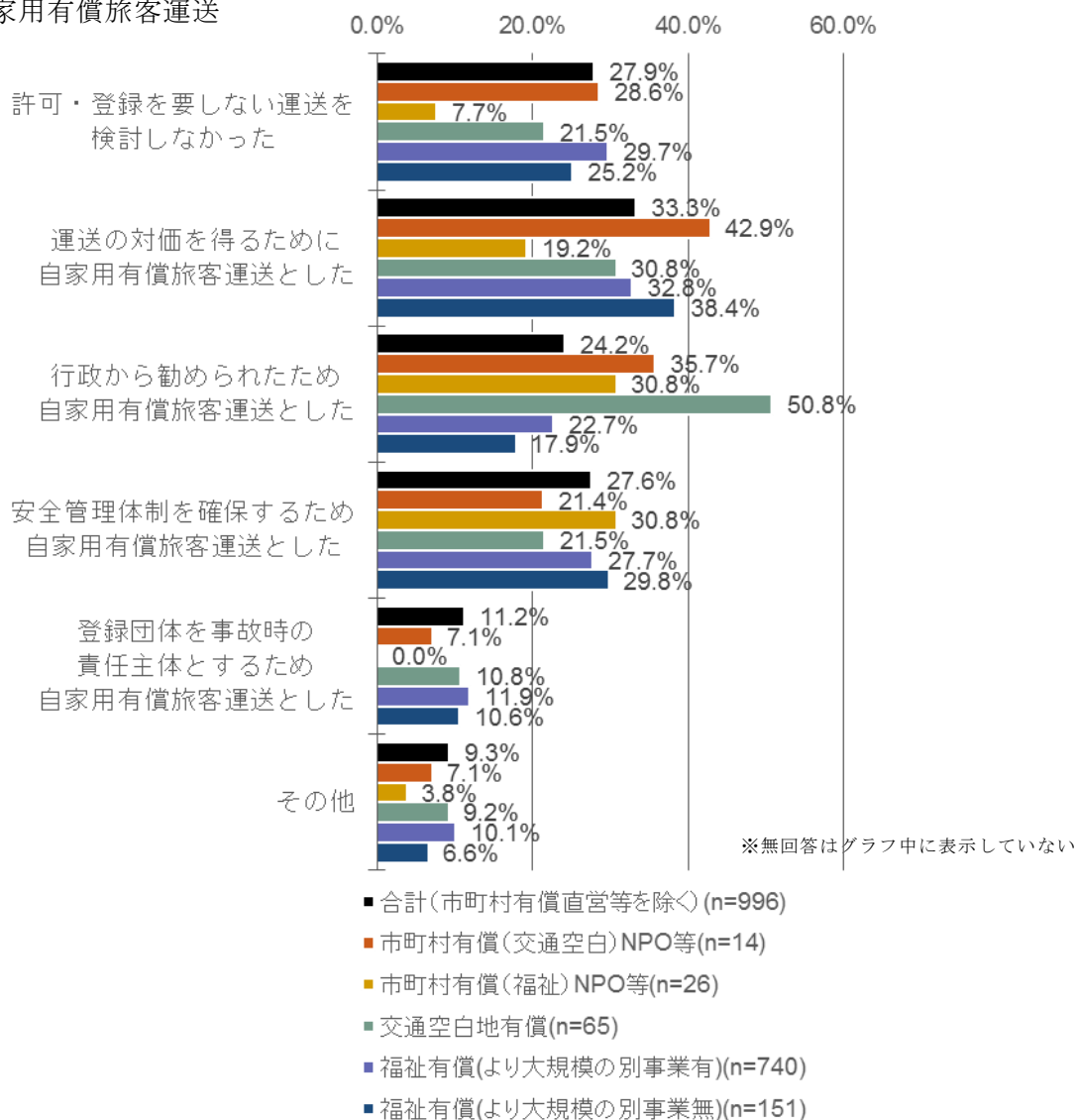


図 3-4 6 自家用有償旅客運送を選んだ理由

【問6-4】この輸送サービスを行う上で、**繁雑だと思ふ事務作業があれば教えてください。**

交通空白地有償では「更新・変更登録の申請時」が 49.2%で最も多く、「繁雑だと感じる事務作業はない」「登録の申請時（運行開始時）」が 24.6%、「日々の運行記録」が 15.4%、「配車手配（利用者と運転手のマッチング）」が 13.8%である。

福祉有償運送では、「更新・変更登録の申請時」が約 5 割で最も多く、「配車手配（利用者と運転手のマッチング）」が約 3～4 割、「登録の申請時（運行開始時）」が約 2～3 割、「煩雑だと感じる事務作業はない」が約 2 割である。

自家用有償旅客運送

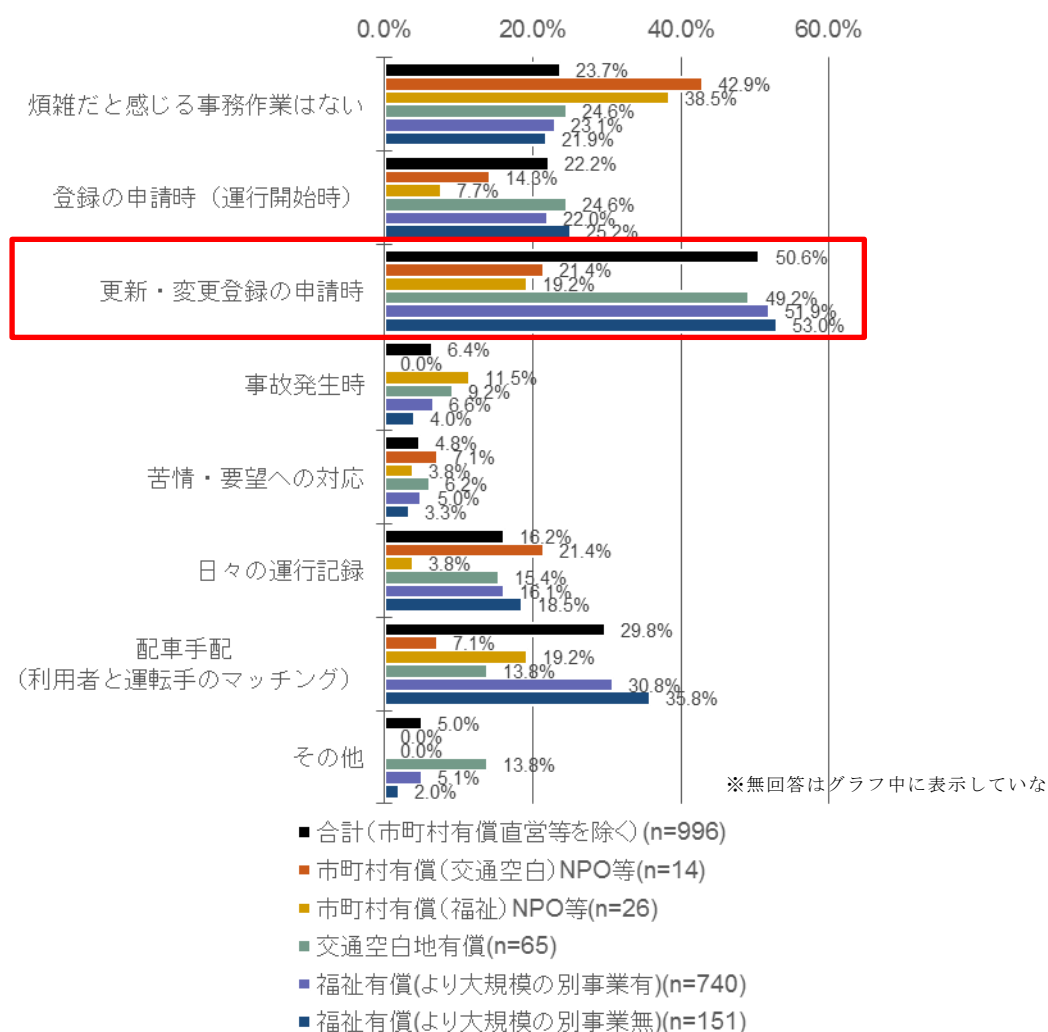


図 3-4 7 繁雑だと思ふ事務作業

(2) 許可又は登録を要しない運送

【問2-4】この輸送サービスを、運送対価の得られる「自家用有償運送」ではなく、許可・登録を要しない運送にした理由を教えてください。(MA)

「ボランティア精神で始めたため（運送対価を得るという発想がなかった）」が 7 割強で最も多い。「規模が小さいから」が約 2 割、「輸送サービスの利用対象者が市町村運営有償運送（福祉）と福祉有償運送のいずれの旅客の範囲にも該当しない」が 1 割強であり、無償交通不便では「早く事業を行いたかった」も 17.3%である。

許可又は登録を要しない運送

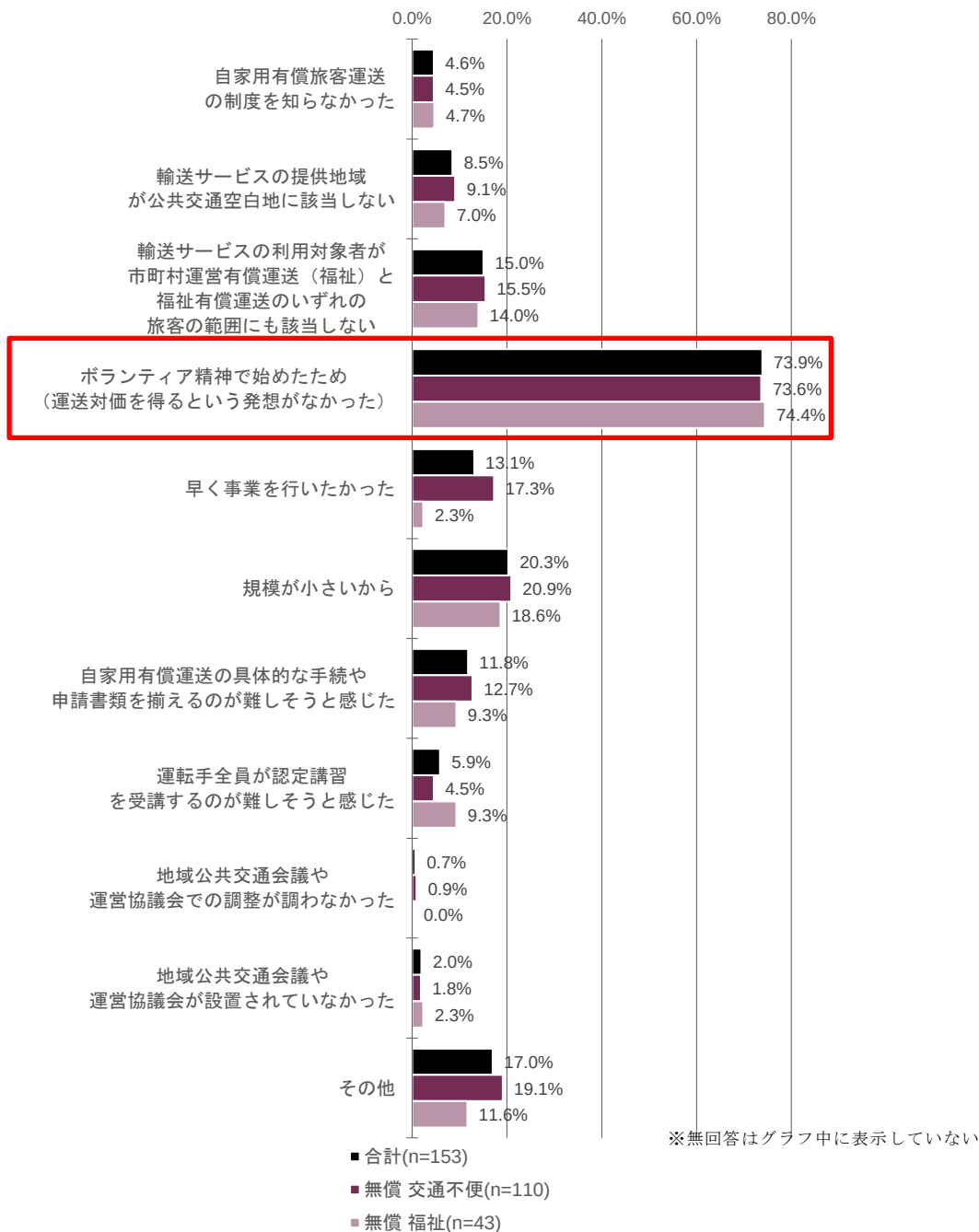


図 3-4 8 許可又は登録を要しない運送にした理由

【問6-7-1】この輸送サービスを「自家用有償運送」に変えたいと思いますか？（SA）

有償運送への変更意向については、7割以上が「特に変えたいと思わない」と回答しているが、「関心がある」「変えることを検討している」と回答した団体も約1割存在する。

許可又は登録を要しない運送

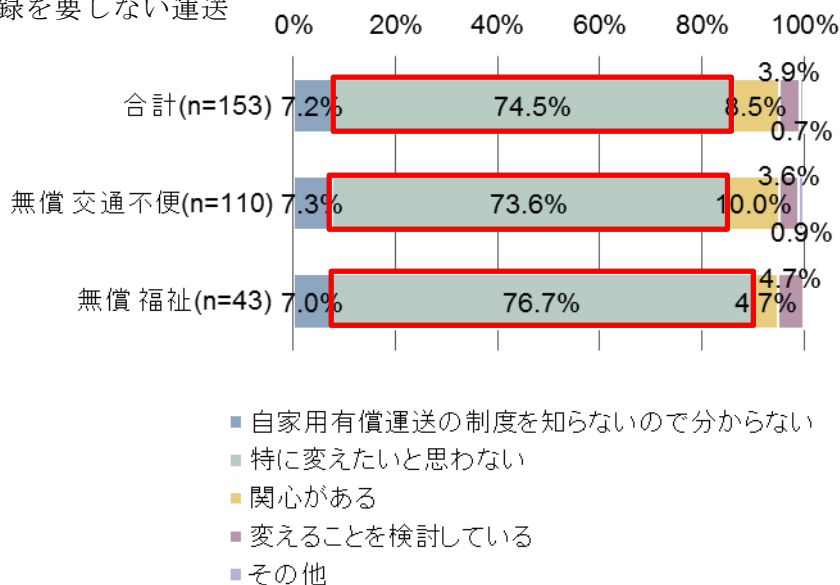


図 3-4-9 自家用有償運送への変更意向

第4項 運営継続の上での工夫

(1) 特定の工夫

有償【問6－7(1)】・無償【問6－8(1)】運転手ボランティアの活動の励みとなるように「地域通貨等ポイントの付与」を行う場合がありますが、そのような制度について団体のお考えをお聞かせください。(SA)

交通空白地有償では、「現在は取り組んでいないが関心がある」が30.8%、「現在取り組んでおらず関心もない」が66.2%である。福祉有償（より大規模の別事業有）では、「現在取り組んでいる」「現在取り組んではいないが今後取り組む予定がある」が0.9%、「現在は取り組んでいないが関心がある」が27.7%、「現在取り組んでおらず関心もない」が65.8%である。福祉有償（より大規模の別事業無）では、「現在取り組んでいる」が1.3%、「現在は取り組んでいないが今後取り組む予定がある」が0.7%、「現在は取り組んでいないが関心がある」が39.1%、「現在取り組んでおらず関心もない」が53.6%である。

許可又は登録を要しない運送では、無償交通不便では「現在取り組んでいる」が2.7%、「現在は取り組んでいないが関心がある」が34.5%、「現在取り組んでおらず関心もない」が60.9%である。無償福祉では「現在取り組んでいる」が7.0%、「現在は取り組んでいないが関心がある」が39.5%、「現在取り組んでおらず関心もない」が48.8%である。

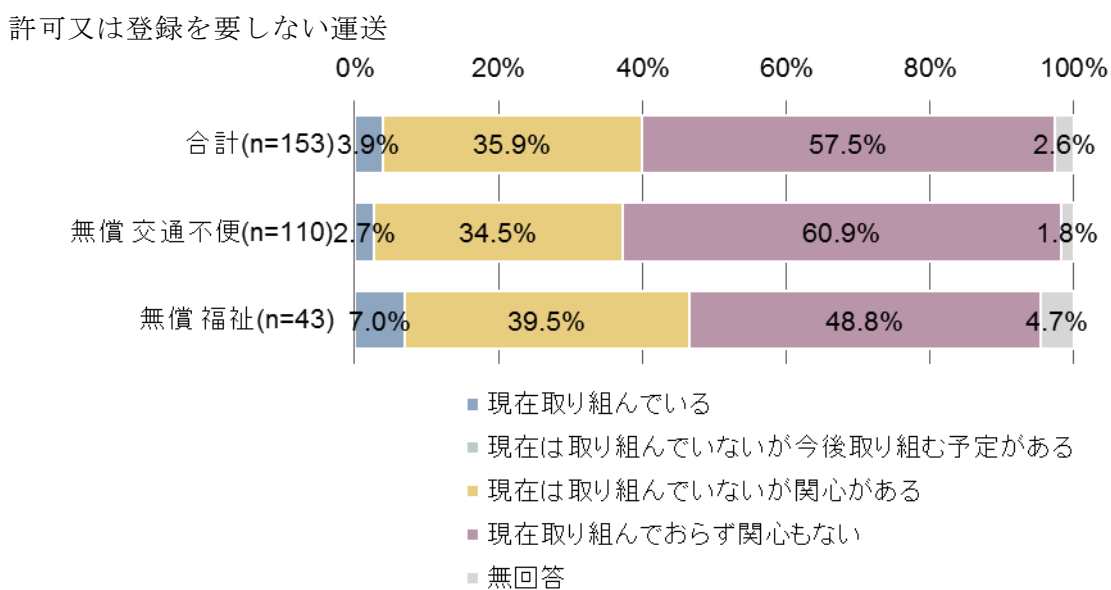
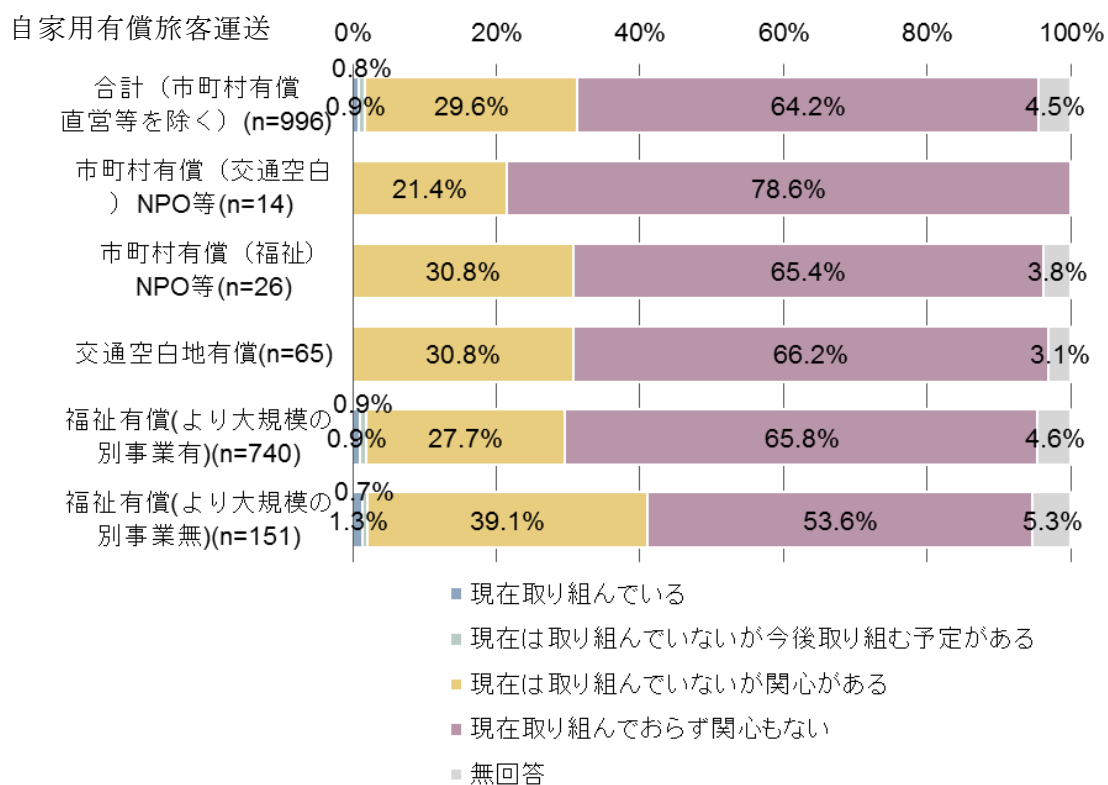


図 3-50 地域通貨等ポイントの付与への関心

有償【問6－7(2)】・無償【問6－8(2)】会全体の運営安定化のための「会費制度の導入」について団体のお考えをお聞かせください。(SA)

交通空白地有償では「現在取り組んでいる」が 47.7%、「現在は取り組んでいないが関心がある」が 18.5%、「現在取り組んでおらず関心もない」が 30.8%である。

福祉有償（より大規模の別事業有）では、「現在取り組んでいる」が 26.8%、「現在は取り組んでいないが今後取り組む予定である」が 0.9%、「現在は取り組んでいないが関心がある」が 18.5%、「現在取り組んでおらず関心もない」が 49.3%である。福祉有償（より大規模の別事業無）では、「現在取り組んでいる」が 36.4%、「現在は取り組んでいないが今後取り組む予定である」が 2.0%、「現在は取り組んでいないが関心がある」が 25.2%、「現在取り組んでおらず関心もない」が 31.8%である。

許可又は登録を要しない運送では、無償交通不便では「現在取り組んでいる」が 20.9%、「現在は取り組んでいないが今後取り組む予定がある」が 3.6%、「現在は取り組んでいないが関心がある」が 22.7%、「現在は取り組んでおらず関心もない」が 50.9%である。無償福祉では「現在取り組んでいる」が 37.2%、「現在は取り組んでいないが今後取り組む予定がある」が 2.3%、「現在は取り組んでいないが関心がある」が 9.3%、「現在取り組んでおらず関心もない」が 44.2%である。

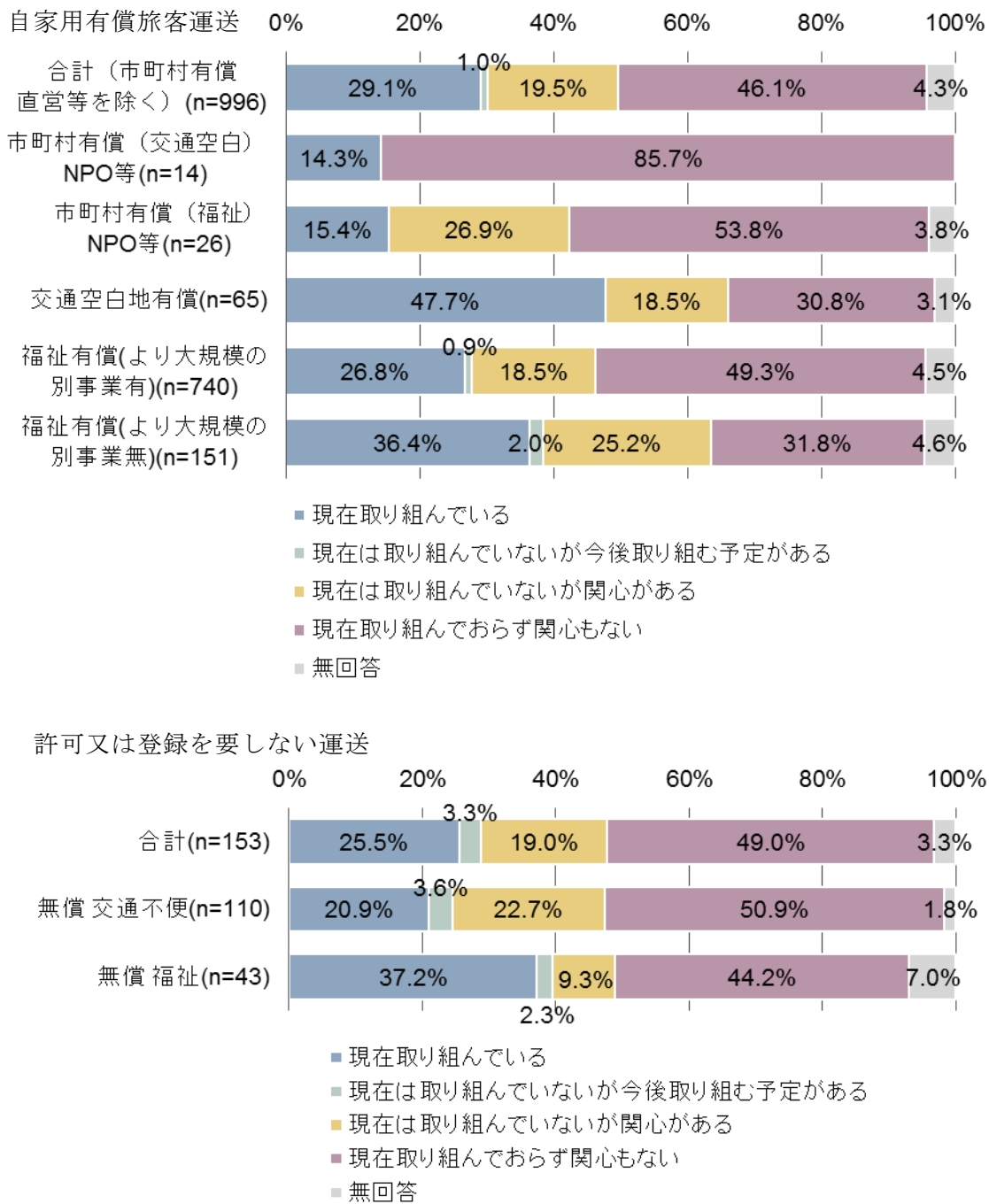


図 3-5 1 会費制度の導入への関心

**有償【問6－7(3)】・無償【問6－8(3)】「相乗り」について団体のお考えをお聞かせください。
(SA)**

交通空白地有償では「現在取り組んでいる」が 61.5%、「現在は取り組んでいないが関心がある」が 15.4%、「現在取り組んでおらず関心もない」が 18.5%である。

福祉有償（より大規模の別事業有）では、「現在取り組んでいる」が 17.2%、「現在は取り組んでいないが今後取り組む予定がある」が 2.7%、「現在は取り組んでいないが関心がある」が 34.1%、「現在取り組んでおらず関心もない」が 42.0%である。福祉有償（より大規模の別事業無）では、「現在取り組んでいる」が 19.9%、「現在は取り組んでいないが今後取り組む予定がある」が 3.3%、「現在は取り組んでいないが関心がある」が 37.7%、「現在取り組んでおらず関心もない」が 34.4%である。

許可又は登録を要しない運送では、無償交通不便では「現在取り組んでいる」が 40.9%、「現在は取り組んでいないが関心がある」が 14.5%、「現在取り組んでおらず関心もない」が 39.1%である。無償福祉では、「現在取り組んでいる」が 34.9%、「現在は取り組んでいないが関心がある」が 25.6%、「現在取り組んでおらず関心もない」が 32.6%である。

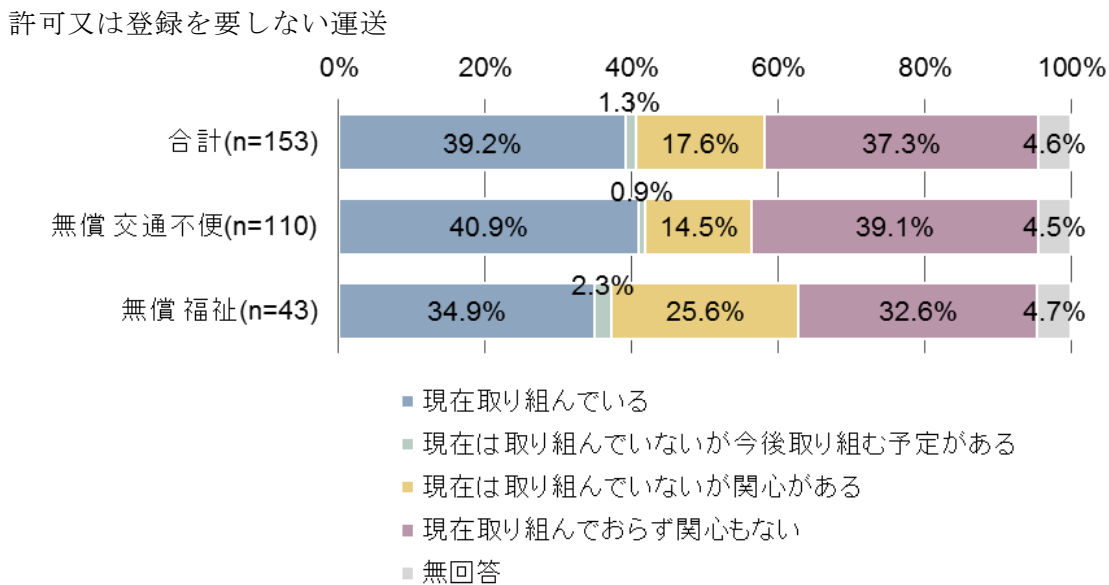
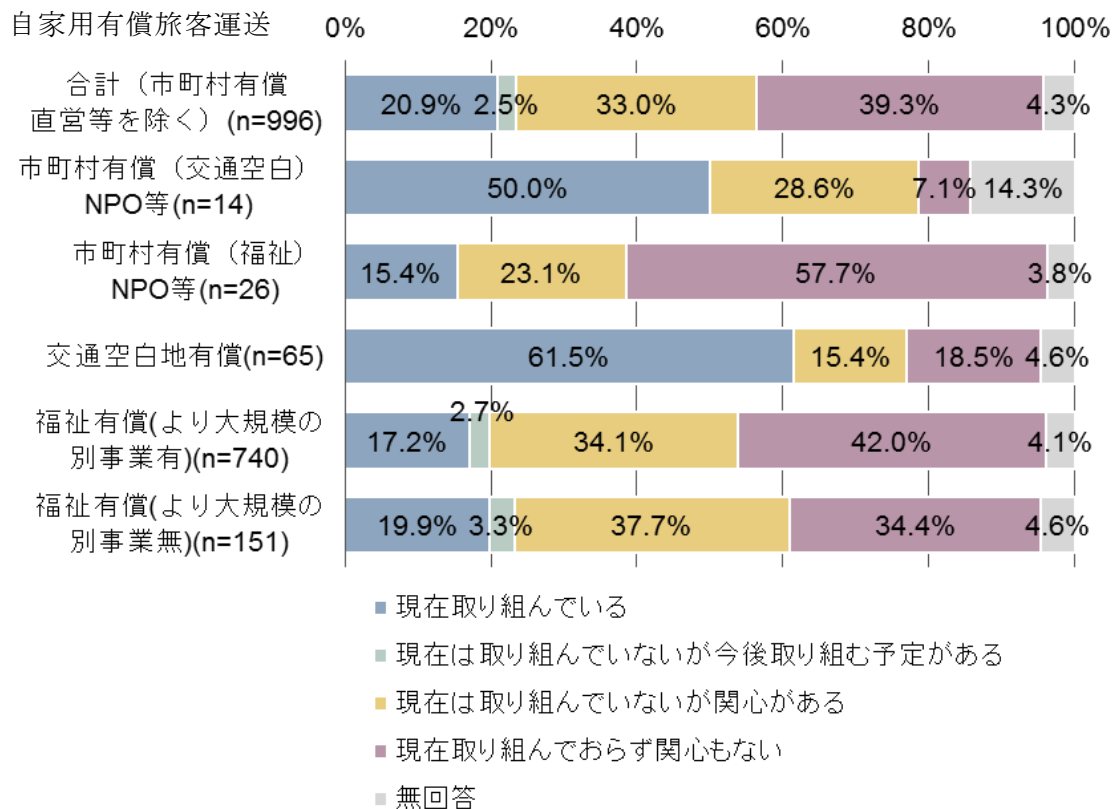


図 3-5 2 相乗りへの関心

**有償【問6－7(4)】・無償【問6－8(4)】車両運行のための「配車効率化(アプリ)」について団体
のお考えをお聞かせください。(SA)**

交通空白地有償では「現在取り組んでいる」が 4.6%、「現在は取り組んでいないが今後取り組む予定がある」が 1.5%、「現在は取り組んでいないが関心がある」が 35.4%、「現在取り組んでおらず関心もない」が 55.4%である。福祉有償（より大規模の別事業有）では、「現在は取り組んでいないが関心がある」が 32.8%、「現在取り組んでおらず関心もない」が 61.5%である。福祉有償（より大規模の別事業無）では、「現在取り組んでいる」が 4.0%、「現在は取り組んでいないが今後取り組む予定がある」が 3.3%、「現在は取り組んでいないが関心がある」が 39.1%、「現在取り組んでおらず関心もない」が 49.0%である。

許可又は登録を要しない運送では、無償交通不便では「現在取り組んでいる」が 3.6%、「現在は取り組んでいないが関心がある」が 22.7%、「現在取り組んでおらず関心もない」が 72.7%である。無償福祉では、「現在取り組んでいる」が 4.7%、「現在は取り組んでいないが今後取り組む予定がある」が 2.3%、「現在は取り組んでいないが関心がある」が 32.6%、「現在取り組んでおらず関心もない」が 55.8%である。

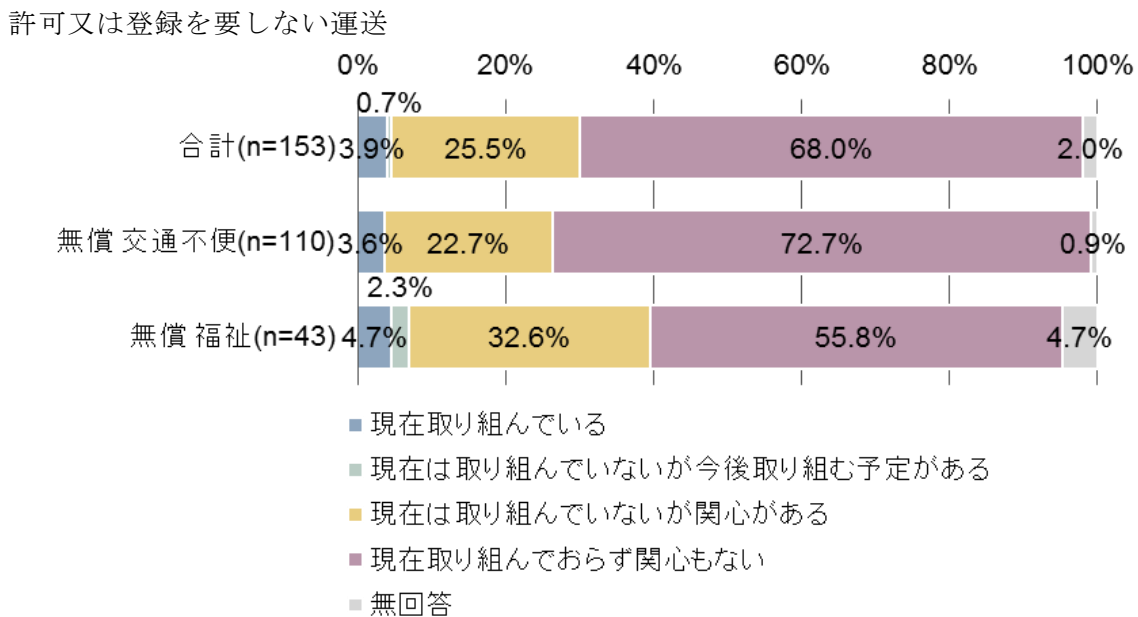
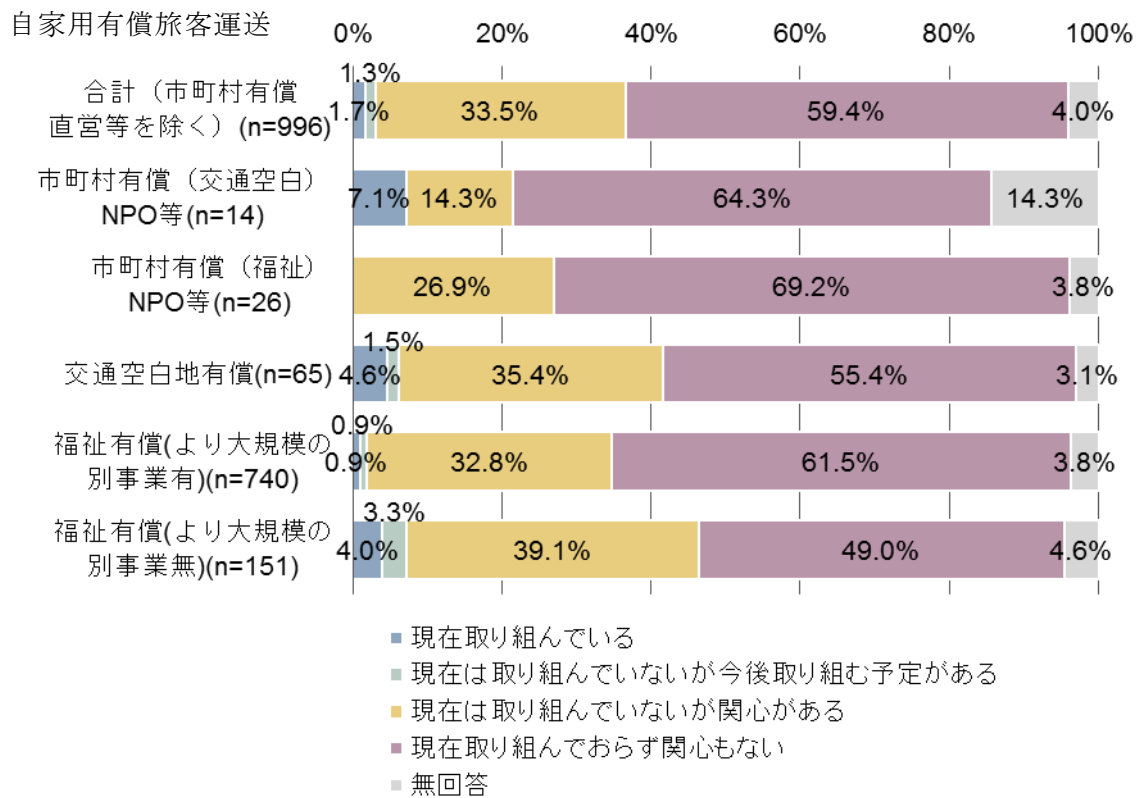


図 3-5 3 配車効率化（アプリ）への関心

第4節 アンケート結果まとめ

第1項 輸送サービスの類型ごとの特徴

(1) 各類型の結果

①公共交通空白地有償運送

○団体の特徴

組織形態は、「NPO 法人」が 53.8%、「社会福祉法人（社会福祉協議会）」が 21.5%である。

設立経緯は「地域住民などの要望により運行を開始した」が 49.2%、「行政や社会福祉協議会などから勧められて運行を開始した」が 44.6%、「(他者からの勧めではなく) この団体の発意として運行を開始した」が 29.2%である。

行政や社会福祉協議会との関係は、「行政や社会福祉協議会から、輸送サービスに対して「補助等助成金」を受けている」が 67.7%で最も多く、「行政や社会福祉協議会から輸送サービス以外の事業に対して「補助等助成金」を受けている」が 21.5%である。

○サービスの特徴

予約の有無について、「予約なし（定時定路線）」が 29.2%、「予約あり（デマンド型・ドアツードア型）」が 70.8%である。

利用者の範囲について、「利用者が限定されている（会員・登録者など）」が 87.7%、「誰でも利用できる（観光客等来訪者含む）」が 12.3%である。利用者となる条件は「特にない」が 56.9%で最も多く、「高齢者」が 27.6%、「障害者」が 10.3%、「要介護認定者」が 5.2%、「要支援認定者（総合事業対象者含む）」が 3.4%である。

居住エリアの交通の状況について、「バス路線（コミュニティバス含む）はあるが、日常生活上使いたい時間帯に便がない」が 56.9%、「バス路線（コミュニティバス含む）はないが、タクシーを呼べば来る」が 27.7%である。

降車場所について、「降車場所は特定の地点に限定している」が 46.2%、「限定していない」が 53.8%である。降車場所を特定の地点に限定している場合、降車場所として設定した地点は「駅・バス停など」が 66.7%で最も多く、「病院・医療施設」が 58.3%、「商業施設」が 26.7%である。

○車両や運転者等

使用する車両の種類について、「セダン等（定員 10 人以下）」を使用している団体の割合が 92.3%で最も多い。「車いす車」を使用している団体が 16.9%、「バス（定員 11 人以上）」を使用している団体が 10.8%である。車両の合計台数は「1～2」台である団体が 54.7%である。車の所有者は「輸送サービスを提供する団体」である団体の割合が 49.2%で最も多く、「運転手（マイカー）」である団体が 30.8%、「市町村など行政」である団体が 18.5%、「社会福祉協議会」がである団体が 15.4%である。

運転者について、運転できる最大人数が 8 人以下である団体が 53.2%で約半数であり、回答のあった全団体の運転者数を合計したところ、「65～69 歳」が最も多い。雇用形態が「有償ボランティア」である団体が 58.5%、「団体で雇用する職員」がである団体が 41.5%、「無償ボランティア」である団体が 7.7%である。

○収入と支出

収入について「運送対価」による収入があると回答した団体は 83.1%、「輸送サービスに対する行政や社会福祉協議会からの補助等助成金」による収入があると回答した団体は 61.5%、「会全体の運営安定化のための会費」による収入があると回答した団体は 47.7%、「寄付金」による収入があると回答した団体は 16.9%、「行政や社会福祉協議会からの委託契約に基づく委託費」による収入があると回答した団体が 15.4%である。最も大きい収入費目は「輸送サービスに対する行政や社会福祉協議会からの補助等助成金」である団体が 41.5%で最も多く、「運送対価」が最も多い団体は 29.2%、「行政や社会福祉協議会からの委託契約に基づく委託費」である団体は 12.3%である。

支出について、「燃料費」による支出があると回答した団体は 69.2%、「人件費（運転手、介助者等）」による支出があると回答した団体は 67.7%、「保険料」による支出があると回答した団体は 66.2%、「車両維持に関する費用（修繕費、車検費用等）」による支出があると回答した団体は 63.1%である。最も大きい支出費目については「人件費」と回答した団体が 61.5%で最も多い。

○運行の実績

平成 30 年 6 月の 1 か月間ののべ利用者数について、181 人以上が 32.3%、41 人～60 人が 16.1%、21 人～40 人が 11.3%である。

○3 年後の継続見通し、補助金等を除く運送対価などで経費を賄えているか

3 年後の継続見通しについて「継続は十分に可能」が 26.2%、「継続は何とか可能」が 63.1%、「継続はやや困難」が 3.1%、「継続はかなり困難」が 4.6%である。

輸送サービスに係る経費が「運送対価」「会費」「寄付金」「協賛金」だけで賄われているかについて、「賄われてない」が 80.0%、「賄われている」が 16.9%である。賄われていない場合、「市町村や社会福祉協議会からの補助等助成金や委託費」で賄っているとする団体が 78.8%、「他事業からの補填」で賄っているとする団体が 21.2%である。

○課題、行った対策・効果のあった対策

輸送サービスの課題のうち、団体内部の状況については、「ドライバーのなり手」を課題として挙げている団体が 67.7%、「輸送サービスの収入」を課題として挙げている団体が 46.2%、「代表者や運行管理等の責任者のなり手」「車両の確保・更新」を課題として挙げている団体が 33.8%、「事務作業の繁雑さ」を課題として挙げている団体が 32.3%である。団体を取り巻く環境については「地域の高齢化」を課題として挙げている団体が 81.5%、「地域の人口減少」を課題として挙げている団体が 78.5%である。

輸送サービスの維持のための対策については、運転者確保については「知人からの紹介・口コミ」を行った団体が 44.6%、そのうち効果があったとする団体が 27.7%、「地域住民からの応援」を行った団体が 24.6%、そのうち効果があったとする団体が 15.4%、「特に実施していない」という団体が 27.7%である。

収入確保・経費削減については「行政（国・都道府県・市町村）から支援を得る」を行った団体が 43.1%、そのうち効果があったとする団体が 33.8%、「運行する時間を定めている」を行った団体が 23.1%、そのうち効果があったとする団体が 15.4%、「対象とする

利用者を設定している」を行った団体が 16.9%、そのうち効果があったとする団体が 10.8%、「相乗りを増やす・出来るようにする」を行っている団体が 15.4%、そのうち効果があったとする団体が 10.8%、「輸送サービス以外の事業・活動の収入増」を行った団体が 13.8%、そのうち効果があったとする団体が 12.3%、「会全体の運営安定化のための会費による収入増」を行った団体が 13.8%、そのうち効果があったとする団体が 9.2%、「特に実施していない」という団体が 23.1%である。

その他、輸送サービスを維持していく上で行った対策については「地域住民に対して啓蒙活動を行う」を行った団体が 52.3%、そのうち効果があったとする団体が 36.9%、「行政や社会福祉協議会から車両の購入・維持に関する金銭的な支援を受ける」を行った団体が 41.5%、そのうち効果があったとする団体が 36.9%、「行政や社会福祉協議会等が保有する車両を利用する」を行った団体が 18.5%、そのうち効果があったとする団体が 15.4%、「特に実施していない」団体が 15.4%である。

②福祉有償運送（より大規模の別事業有）

○団体の特徴

組織形態は、「NPO 法人」が 39.3%、「社会福祉法人（社会福祉協議会）」が 30.8%、「社会福祉法人（社会福祉協議会以外）」が 22.6%である。

設立経緯は「（他者からの勧めではなく）この団体の発意として運行を開始した」が 45.0%、「輸送サービスは、別の事業開始に併せてその一部門として発足した」が 30.0%、「地域住民などの要望により運行を開始した」が 20.3%である。

行政や社会福祉協議会との関係は、「行政や社会福祉協議会と金銭的な関係はない」が 52.6%で最も多く、「行政や社会福祉協議会から、輸送サービス以外の事業に対して「補助等助成金」を受けている」が 18.0%、「行政や社会福祉協議会から、輸送サービスに対して「補助等助成金」を受けている」が 15.9%、「行政や社会福祉協議会からの「委託契約」に基づき、輸送サービス以外の事業を実施している」が 15.1%である。

○サービスの特徴

予約の有無については「予約あり（デマンド型・ドアツードア型）」が 95.4%、「予約なし（定時定路線型）」が 3.5%である。

利用者の範囲については、「利用者が限定されている（会員・登録者など）」が 99.5%で、ほぼすべての団体で利用者が会員等に限定されている。利用者となる条件は「障害者」が 84.8%、「要介護認定者」が 69.9%、「要支援認定者（総合事業対象者を含む）」が 51.7%、「高齢者」が 29.4%である。

居住エリアの交通の状況について、「バス路線（コミュニティバス含む）はあるが、日常生活上使いたい時間帯に便がない」が 65.0%、「バス路線（コミュニティバス含む）があり、便数も十分である」が 23.0%である。

降車場所について、「降車場所は特定の地点に限定している」が 32.8%、「限定していない」が 66.9%である。降車場所を特定の地点に限定している場合、降車場所として設定した地点は「病院・医療施設」が 84.9%、「自宅」が 65.3%、「福祉施設」が 42.9%、「商業施設」が 24.5%、「学校」が 11.0%である。

○車両や運転者等

使用する車両の種類について、「車いす車」を使用している団体の割合が 80.5%、「セダン等（定員 10 人以下）」を使用している団体の割合が 65.1%、「回転シート車」を使用している団体の割合が 28.0%、「兼用車」を使用している団体の割合が 23.1%である。車両の合計数は「1～2」台である団体が 22.3%、「3～4」台である団体が 41.1%である。車の所有者は「輸送サービスを提供する団体」である団体の割合が 71.5%で最も多く、「社会福祉協議会」が 19.7%、「運転手（マイカー）」が 18.2%である。

運転者について、運転できる最大人数が 8 人以下である団体が 54.4%で約半数であり、回答のあった全団体の運転者数を合計したところ「～59 歳」が最も多い。雇用形態が「団体で雇用する職員」である団体が 85.5%で最も多く、「有償ボランティア」である団体が 17.2%、「無償ボランティア」である団体が 3.2%である。

○収入と支出

収入について、「運送対価」による収入があると回答した団体が 90.9%、「会全体の運営安定化のための会費（年会費など）」による収入があると回答した団体が 27.8%、「輸送サービスに対する行政や社会福祉協議会からの補助等助成金」があると回答した団体が 17.3%である。最も大きい収入費目は「運送対価」である団体が 65.1%で最も多く、「輸送サービスに対する行政や社会福祉協議会からの補助等助成金」が 10.9%である。

支出について「燃料費」による支出があると回答した団体は 64.6%、「車両維持に関する費用（修繕費、車検費用等）」による支出があると回答した団体は 61.4%、「保険料」による支出があると回答した団体は 61.2%、「人件費（運転手、介助者）」による支出があると回答した団体は 60.8%、「車両導入に関する費用（車両購入費、リース料等）」による支出があると回答した団体は 41.2%である。最も大きい支出費目については「人件費」と回答した団体が 44.2%である。

○運行の実績

平成 30 年 6 月の 1 か月間ののべ利用者数について、1～20 人が 32.6%、21～40 人が 18.3%、181 人以上が 14.6%である。

○3 年後の継続見通し、補助金等を除く運送対価などで経費を賄っているか

3 年後の継続見通しについて、「継続は十分に可能」が 18.4%、「継続は何とか可能」が 49.3%、「継続はやや困難困難」が 17.0%、「継続はかなり困難」が 10.3%である。

輸送サービスに係る経費が「運送対価」「会費」「寄付金」「協賛金」だけで賄われているかについて、「賄われてない」が 68.8%、「賄われている」が 24.3%である。賄われていない場合、「他事業からの補填」で賄っているとする団体が 71.9%で最も多く、「市町村や社会福祉協議会からの補助等助成金や委託費」で賄っているとする団体が 24.8%である。

○課題、行った対策・効果のあった対策

輸送サービスの課題のうち、団体内部の状況については、「ドライバーのなり手」を課題として挙げている団体が 56.4%、「輸送サービスの収入」を課題として挙げている団体が 53.1%、「車両の確保・更新」を課題として挙げている団体が 41.2%、「事務作業の繁杂さ」を課題として挙げている団体が 29.1%である。団体を取り巻く環境については「利用

者ニーズに応えきれない」を課題として挙げている団体が 51.9%、「地域の高齢化」を課題として挙げている団体が 48.2%である。

輸送サービスの維持のための対策については、運転者確保については「特に実施していない」という団体が 44.5%で最も多く、「知人からの紹介・ロコミ」を行った団体が 25.5%、そのうち効果があったとする団体が 16.1%、「マイカーではない車両（団体や行政所有車）の使用」が 14.9%、そのうち効果があったとする団体が 5.9%、「報酬面での待遇改善」が 14.1%、そのうち効果があったとする団体が 6.2%である。

収入確保・経費削減については「特に実施していない」という団体が 40.1%で最も多く「輸送サービス以外の事業・活動の収入増」を行った団体が 29.2%、そのうち効果があったとする団体が 15.5%、「対象とする利用者を設定している」を行った団体が 22.4%、そのうち効果があったとする団体が 8.6%である。

その他、輸送サービスを維持していく上で行った対策については「特に実施していない」という団体が 37.4%で最も多く、「企業等から福祉車両の寄贈を受ける」を行った団体が 21.5%、そのうち効果があったとする団体が 16.1%、「団体の他の事業・活動の人材・車両を輸送サービスに活用する」を行った団体が 19.5%、そのうち効果があったとする団体が 13.5%、「行政や社会福祉協議会等から車両の購入・維持に関する金銭的な支援を受ける」を行った団体が 11.6%、そのうち効果があったとする団体が 7.7%である。

③福祉有償運送（より大規模の別事業無）

○団体の特徴

組織形態は、「NPO 法人」が 72.2%で最も多く、「社会福祉法人（社会福祉協議会）」が 14.6%である。

設立経緯は、「（他者からの勧めではなく）この団体の発意として運行を開始した」が 64.2%で最も多く、「地域住民などの要望により運行を開始した」が 17.9%、「行政や社会福祉協議会などから勧められて運行を開始した」が 13.9%である。

行政や社会福祉協議会との関係は、「行政や社会福祉協議会と金銭的な関係はない」が 53.0%で最も多く、「行政や社会福祉協議会から輸送サービスに対して補助等助成金を受けている」が 29.8%である。

○サービスの特徴

予約の有無について、「予約あり（デマンド型・ドアツードア型）」が 94.7%、「予約なし（定時定路線）」が 3.3%である。

利用者の範囲について、「利用者が限定されている（会員・登録者など）」が 99.3%で、ほぼすべての団体で利用者が会員等に限定されている。利用者となる条件は「障害者」が 82.8%、「要介護認定者」が 79.5%、「要支援認定者（総合事業対象者）」が 61.6%、「高齢者」が 41.7%である。

居住エリアの交通の状況について、「バス路線（コミュニティバス含む）はあるが、日常生活上使いたい時間帯に便がない」が 59.6%、「バス路線（コミュニティバス含む）があり、便数も十分である」が 24.5%である。

降車場所について、「降車場所は特定の地点に限定している」が 27.2%、「限定していない」が 70.9%である。降車場所を特定の地点に限定している場合、降車場所として設定し

た地点は「病院・医療施設」が 77.3%、「自宅」が 61.4%、「福祉施設」が 52.3%、「商業施設」が 27.3%である。

○車両や運転者等

使用する車両の種類について、「車いす車」を使用している団体が 75.5%、「セダン等（定員 10 人以下）」を使用している団体が 62.3%、「回転シート車」が 19.9%、「兼用車」が 19.2%である。車両の合計台数は、「1～2」台である団体が 25.5%、「3～4」台である団体が 26.9%である。車の所有者は「輸送サービスを提供する団体」である団体が 64.2%で最も多く、「運転手（マイカー）」が 35.8%、「社会福祉協議会」が 11.9%である。

運転者について、運転できる最大人数が 8 人以下である団体が 54.3%で約半数であり、回答のあった全団体の運転者数を合計したところ、「65～69 歳」が最も多い。雇用形態が「有償ボランティア」である団体が 49.0%、「団体で雇用する職員」である団体が 42.4%、「無償ボランティア」である団体が 9.9%である。

○収入と支出

収入について「運送対価」による収入があると回答した団体は 90.1%、「会全体の運営安定化のための会費（年会費など）」による収入があると回答した団体は 49.7%、「輸送サービスに対する行政や社会福祉協議会からの補助等助成金」による収入があると回答した団体は 33.8%、「寄付金」による収入があると回答した団体は 19.9%である。最も大きい収入費目が「運送対価」である団体が 68.9%で最も多く、「輸送サービスに対する行政や社会福祉協議会からの補助等助成金」が最も多い団体は 11.9%である。

支出について、「保険料」による支出があると回答した団体は 64.9%、「燃料費」による支出があると回答した団体は 61.6%、「車両維持に関する費用（修繕費、車検費用等）」による支出があると回答した団体は 59.6%、「人件費（運転手、介助者等）」による支出があると回答した団体は 58.3%、「車両導入に関する費用（車両購入費、リース料等）」による支出があると回答した団体は 37.1%である。最も大きい支出費目については「人件費」と回答した団体が 47.7%である。

○運行の実績

平成 30 年 6 月の 1 か月ののべ利用者数については 181 人以上が 35.1%、1 人～20 人が 20.9%である。

○3 年後の継続見通し、補助金等を除く運送対価などで経費を賄っているか

3 年後の継続見通しについて「継続は十分に可能」が 16.6%、「継続は何とか可能」が 45.7%、「継続はやや困難」が 19.9%、「継続はかなり困難」が 12.6%である。

輸送サービスに係る経費が「運送対価」「会費」「寄付金」「協賛金」だけで賄われているかについては、「賄われている」「賄われてない」とともに 46.4%である。賄われていない場合、「行政や社会福祉協議会からの補助等助成金や委託費」で賄っているとする団体が 40.0%、「他事業からの補填」で賄っているとする団体が 28.6%、「責任者・運転手等の自己負担」で賄っているとする団体が 27.1%である。

○課題、行った対策・効果のあった対策

輸送サービスの課題のうち、団体内部の状況については「ドライバーのなり手」を課題として挙げている団体が 72.2%、「輸送サービスの収入」を課題として挙げている団体が 54.3%、「車両の確保・更新」を課題として挙げている団体が 42.4%であり「代表者や運行管理等の責任者のなり手」「事務作業の繁雑さ」を課題として挙げている団体が 23.2%である。団体を取り巻く環境については「地域の高齢化」を課題として挙げている団体が 51.0%、「利用者ニーズに答えきれない」を課題として挙げている団体が 49.0%である。

輸送サービスの維持のための対策については、運転者確保について「知人からの紹介・口コミ」を行った団体が 50.3%、そのうち効果があったとする団体が 37.1%、「広告等での募集」を行った団体が 34.4%、そのうち効果があったとする団体が 13.2%、「報酬面での待遇改善」を行った団体が 16.6%、そのうち効果があったとする団体が 9.9%、「マイカーではない車両（団体や行政所有者）の使用」を行った団体が 15.2%、そのうち効果があったとする団体が 7.9%、「特に実施していない」という団体が 27.8%である

収入確保・経費削減については「特に実施していない」という団体が 37.7%で最も多く、「対象とする利用者を設定している」を行った団体が 22.5%、そのうち効果があったとする団体が 8.6%、「運行する時間帯を定めている」を行った団体が 19.9%、そのうち効果があったとする団体 9.3%、「輸送サービス以外の事業・活動の収入増」を行った団体が 15.2%、そのうち効果があったとする団体が 7.3%、「行政（国・都道府県・市町村）から支援を得る」を行った団体が 13.9%、効果があったとする団体が 10.6%である。

その他、輸送サービスを維持していく上で行った対策については「特に実施していない」という団体が 30.5%で最も多く、「企業等から福祉車両の寄贈を受ける」を行った団体が 23.2%、そのうち効果があったとする団体が 16.6%、「地域住民に対して啓蒙活動を行う」を行った団体が 19.9%、そのうち効果があったとする団体が 9.3%、「団体に登録しているドライバーのマイカーを使用する」を行った団体が 18.5%、そのうち効果があったとする団体が 12.6%、「責任者の育成を行う」を行った団体が 16.6%、そのうち効果があったとする団体が 9.3%、「行政や社会福祉協議会から車両の購入・維持に関する金銭的な支援を受ける」を行った団体が 15.2%、そのうち効果があったとする団体が 12.6%である。

④許可又は登録を要しない運送

○団体の特徴

組織形態については交通不便、福祉の両類型とも「法人格を持たない団体・個人等」が 3～4 割で最も多い。無償交通不便では、「町内会・自治会」が 21.8%、「社会福祉法人（社会福祉協議会以外）」が 10.9%、無償福祉では「社会福祉法人（社会福祉協議会）」が 32.6%、「NPO 法人」が 11.6%である。

設立経緯は無償交通不便では「地域住民などの要望により運行を開始した」が 59.1%、「この団体の発意として運行を開始した」が 56.4%である。無償福祉では「この団体の発意として運行を開始した」が 65.1%、「地域住民などの要望により運行を開始した」が 34.9%である。

行政や社会福祉協議会との関係は、無償交通不便では「行政や社会福祉協議会から輸送サービス以外の事業に対して「補助等助成金」を受けている」が 42.7%、「行政や社会福祉協議会から輸送サービスに対して補助等助成金を受けている」が 35.5%、「行政や社

会福祉協議会と金銭的な関係はない」が 30.0%である。無償福祉では「行政や社会福祉協議会から輸送サービスに対して「補助等助成金」を受けている」が 39.5%、「行政や社会福祉協議会から輸送サービス以外に対して補助等助成金を受けている」が 27.9%、「行政や社会福祉協議会からの「委託契約」に基づき、輸送サービスを実施している」「行政や社会福祉協議会と金銭的な関係はない」が 25.6%である。

○サービスの特徴

予約の有無について、無償交通不便では「予約なし（定時定路線）」が 24.5%、「予約あり（デマンド型・ドアツードア型）」が 73.6%、無償福祉では「予約なし（定時定路線）」が 4.7%、「予約あり（デマンド型・ドアツードア型）」が 88.4%である。

利用者の範囲について、「利用者が限定されている（会員・登録者など）」である団体が 9 割以上とほぼすべての団体に利用者が会員等に限定されている。利用者となる条件は、無償交通不便、無償福祉の両類型とも「高齢者」が 6 割を超えている。無償交通不便では「特にない」が 27.0%、「障害者」が 22.0%、「要支援認定者（総合事業対象者含む）」が 10.0%、「要介護認定者」が 8.0%である。無償福祉では「障害者」が 69.8%、「要支援認定者（総合事業対象者含む）」が 44.2%、「要介護認定者」が 39.5%である。

居住エリアの交通の状況について、無償交通不便では「バス路線（コミュニティバス含む）はあるが、日常生活上使いたい時間帯に便がない」が 67.3%、「バス路線はないがタクシーを呼べば来る」が 25.5%である。無償福祉では「バス路線（コミュニティバス含む）はあるが、日常生活上使いたい時間帯に便がない」が 62.8%、「バス路線（コミュニティバス含む）があり、便数も十分である」が 20.9%、「バス路線（コミュニティバス含む）はないが、タクシーを呼べば来る」が 14.0%である。

降車場所について、無償交通不便、無償福祉の両類型とも「降車場所は特定の地点に限定している」「限定していない」がそれぞれ約半数である。降車場所を限定している場合、降車場所として設定した地点は、無償交通不便では「商業施設」が 56.3%、「自宅」が 45.3%、「病院・医療施設」が 42.2%、「駅・バス停など」が 28.1%である。無償福祉では「病院・医療施設」が 69.6%、「自宅」が 60.9%、「福祉施設」「商業施設」が 30.4%である。

○車両や運転者等

使用する車両の種類について、「セダン等（定員 10 人以下）」を使用している団体の割合が約 6～8 割で最も多い。無償交通不便では「バス（定員 11 人以上）」「車いす車」が 10.0%、無償福祉では「車いす車」が 39.5%、「兼用車」が 11.6%である。車両の合計台数は、無償交通不便では「1～2」台である団体が 71.2%、無償福祉では「1～2」台である団体が 32.6%、「3～4」台である団体が 30.2%である。車の所有者は、無償交通不便では「輸送サービスを提供する団体」が 33.6%、「運転手（マイカー）」が 23.6%、「市町村など行政」が 20.0%、「社会福祉協議会」が 12.7%である。無償福祉では、「運転手（マイカー）」が 39.5%、「社会福祉協議会」が 32.6%、「輸送サービスを提供する団体」が 18.6%である。

運転者について、運転できる最大人数が無償交通不便では 6 人以下である団体が 52.9%で約半数であり、無償福祉では 8 人以下である団体が 56.2%で約半数である。回答のあった全団体の運転者数を合計したところ、無償交通不便、無償福祉ともに「65～69 歳」が最も多い。雇用形態は無償交通不便、無償福祉ともに「無償ボランティア」である団体

が約 54%、「有償ボランティア」である団体が約 23%、「団体に雇用する職員」である団体が約 20%である。

○収入と支出

収入について、無償交通不便では、「輸送サービスに対する行政や社会福祉協議会からの補助等助成金」による収入があると回答した団体が 29.1%、「会全体の運営安定化のための会費」による収入があると回答した団体が 23.6%、「寄付金」による収入があると回答した団体が 16.4%、「町内会費・自治会費」による収入があると回答した団体が 15.5%である。無償福祉では、「会全体の運営安定化のための会費」「輸送サービスに対する行政や社会福祉協議会からの補助等助成金」による収入があると回答した団体がそれぞれ 34.9%、「行政や社会福祉協議会からの委託契約に基づく委託費」による収入があると回答した団体が 25.6%、「寄付金」による収入があると回答した団体が 20.9%、「管理者・運転手等の自己負担」があると回答した団体が 11.6%である。無償交通不便では最も大きい収入費目が「輸送サービスに対する行政や社会福祉協議会からの補助等助成金」である団体が 24.5%、「会全体の運営安定化のための会費」である団体が 10.9%である。無償福祉では、最も大きい収入費目が「行政や社会福祉協議会からの委託契約に基づく委託費」である団体が 20.9%、「輸送サービスに対する行政や社会福祉協議会からの補助等助成金」である団体が 14.0%である。

支出について、無償交通不便では、「燃料費」による支出があると回答した団体は 52.7%、「保険料」による支出があると回答した団体は 50.9%、「車両維持に関する費用（修繕費、車検費用等）」による支出があると回答した団体は 30.9%、「人件費（運転手、介助者等）」による支出があると回答した団体は 29.1%である。無償福祉では、「保険料」による支出があると回答した団体は 67.4%、「燃料費」による支出があると回答した団体は 53.5%、「車両維持に関する費用（修繕費、車検費用等）」による支出があると回答した団体は 46.5%、「人件費（運転手、介助者等）」による支出があると回答した団体は 30.2%である。最も大きい支出費目については、「人件費」と回答した団体が 2 割強で最も多く、「燃料費」と回答した団体が 1 割強、「保険料」と回答した団体が約 1 割である。

○運行の実績

平成 30 年 6 月の 1 か月ののべ利用者数について、無償交通不便は 1 人～20 人が 37.5%、21 人～40 人が 14.6%である。無償福祉は 1 人～20 人が 45.9%、21 人～40 人が 13.5%、41 人～60 人が 16.2%である。

○3 年後の継続見通し・補助金等を除く運送対価などで経費を賄えているか

3 年後の見通しについて、無償交通不便では、「継続は十分に可能」が 29.1%、「継続は何とか可能」が 51.8%、「継続はやや困難」が 7.3%、「継続はかなり困難」が 7.3%である。無償福祉では、「継続は十分に可能」が 41.9%、「継続は何とか可能」が 34.9%、「継続はやや困難」が 14.0%、「継続はかなり困難」が 2.3%である。

輸送サービスに係る経費が「会費」「寄付金」「協賛金」だけで賄われているかについて、無償交通不便では「賄われている」が 25.5%、「賄われてない」が 54.5%、無償福祉では「賄われている」が 23.3%、「賄われていない」が 67.4%である。賄われていない場合、無償交通不便では、「市町村や社会福祉協議会からの補助等助成金や委託費」で賄ってい

るとする団体が 44.7%、「他事業からの補填」で賄っているとする団体が 34.2%であり、無償福祉では「市町村や社会福祉協議会からの補助等助成金等や委託費」で賄っているとする団体が 51.1%、「責任者・運転手等の自己負担」で賄っているとする団体が 20.0%である。

○課題、行った対策・効果のあった対策

輸送サービスの課題のうち、団体内部の状況については、無償交通不便、無償福祉とも「ドライバーのなり手」を課題として挙げている団体が約 7 割で最も多く、「事故時の対応・保険」を課題として挙げている団体が約 3 割、「車両の確保・更新」を課題として挙げている団体が約 2～3 割、「代表者や運行管理等の責任者のなり手」を課題として挙げている団体が約 2 割である。団体を取り巻く環境については無償交通不便では、「地域の高齢化」を課題として挙げている団体が 80.9%、「地域の人口減少」を課題として挙げている団体が 49.1%であり、無償福祉では「地域の高齢化」を課題として挙げている団体が 72.1%、「利用者のニーズに応えきれない」を課題として挙げている団体が 32.6%、「地域の人口減少」を課題として挙げている団体が 25.6%である。

輸送サービスの維持のための対策については、運転者確保については無償交通不便では「知人からの紹介・口コミ」を行った団体が 41.8%、そのうち効果があったとする団体が 31.8%、「地域住民からの応援」を行った団体が 29.1%、そのうち効果があったとする団体が 25.5%、「広告等での募集」が 26.4%、そのうち効果があったとする団体が 11.8%、「マイカーではない車両（団体や行政所有車）の使用」を行った団体が 24.5%、そのうち効果があったとする団体が 15.5%、「特に実施していない」という団体が 27.3%である。無償福祉では「知人からの紹介・口コミ」を行った団体が 41.9%、そのうち効果があったとする団体が 32.6%、「広告等での募集」を行った団体が 41.9%、そのうち効果があったとする団体が 20.9%、「地域住民からの応援」を行った団体が 16.3%、そのうち効果があったとする団体が 11.6%、「特に実施していない」という団体が 27.9%である。

収入確保・経費削減については、無償交通不便では、「運行する時間帯を定めている」を行った団体が 31.8%、そのうち効果があったとする団体が 18.2%、「対象とする利用者を設定している」が 25.5%、そのうち効果があったとする団体が 17.3%、「行政（国・都道府県・市町村）から支援を得る」を行った団体が 21.8%、そのうち効果があったとする団体が 15.5%、「運行効率化のため行き先を限っている」を行った団体が 21.8%、そのうち効果があったとする団体が 13.6%、「相乗りを増やす・出来るようにする」を行ったが 17.3%、そのうち効果があったとする団体が 11.8%、「特に実施していない」という団体が 32.7%である。無償福祉では、「行政（国・都道府県・市町村）から支援を得る」を行った団体が 32.6%、そのうち効果があったとする団体が 14.0%、「対象とする利用者を設定している」を行った団体が 23.3%、そのうち効果があったとする団体が 9.3%、「輸送サービス以外の事業・活動の収入増」を行った団体が 14.0%、そのうち効果があったとする団体が 0%、「会全体の運営安定化の為に会費による収入増」を行った団体が 11.6%、そのうち効果があったとする団体が 9.3%、「相乗りを増やす・出来るようにする」を行った団体が 11.6%、そのうち効果があったとする団体が 11.6%、「特に実施していない」という団体が 30.2%である。

その他輸送サービスを維持していく上で行った対策については「地域住民に対して啓蒙活動を行う」を行った団体が約 4 割、そのうち効果があったとする団体が 1 割強、「行

政や社会福祉協議会等が保有する車両を利用する」を行った団体が約 3 割、そのうち効果があったとする団体が約 2 割、「行政や社会福祉協議会等から車両の購入・維持に関する金銭的な支援を受ける」を行った団体が約 2 割、そのうち効果があったとする団体が約 2 割である。

(2) 自家用有償旅客運送と許可又は登録を要しない運送の比較

①交通空白地有償と無償交通不便の比較

交通空白地有償と無償交通不便の類型について各設問を比較し、一覧にしたものが表 3-5 である。

主な違いとしては、降車場所として設定した地点について、「駅・バス停など」が交通空白地有償では 66.7%であるのに対し、無償交通不便では 28.1%であった。また、「商業施設」が交通空白地有償では 26.7%であるのに対し、無償交通不便では 56.3%であった。

表 3-5 交通空白地有償と無償交通不便の比較

	交通空白地有償	無償交通不便
組織形態	「NPO 法人」が 53.8%、「社会福祉法人（社会福祉協議会）」が 21.5%	「法人格を持たない団体・個人等」が 36.4%、「町内会・自治会」が 21.8%、「社会福祉法人（社会福祉協議会以外）」が 10.9%、「NPO 法人」「社会福祉法人（社会福祉協議会）」が 9.1%
輸送サービスの設立経緯	「地域住民などの要望により運行を開始した」が 49.2%、「行政や社会福祉協議会などから勧められて運行を開始した」が 44.6%、「この団体の発意として運行を開始した」が 29.2%	「地域住民などの要望により運行を開始」が 59.1%、「団体の発意として運行を開始」が 56.4%、「行政や社会福祉協議会などから勧められて運行を開始」が 15.5%
行政や社会福祉協議会との関係	「行政や社会福祉協議会から輸送サービスに対して「補助等助成金」を受けている」が 67.7%、「行政や社会福祉協議会から輸送サービス以外の事業への「補助等助成金」を受けている」が 21.5%	「輸送サービス以外の事業に対して「補助等助成金」を受けている」が 42.7%、「輸送サービスに対して「補助等助成金」を受けている」が 35.5%、「行政や社会福祉協議会と金銭的な関係はない」が 30.0%
利用者となるための条件	「特にない」が 56.9%、「高齢者」が 27.6%、「障害者」が 10.3%、「要介護認定者」が 5.2%、「要支援認定者」が 3.4%	「高齢者」が 65.0%、「特にない」が 27.0%、「障害者」が 22.0%、「要支援認定者」が 10.0%、「要介護認定者」が 8.0%
降車場所として設定した地点	「駅・バス停など」が 66.7%、「病院・医療施設」が 58.3%、「商業施設」が 26.7%	「商業施設」が 56.3%、「自宅」が 45.3%、「病院・医療施設」が 42.2%、「駅・バス停など」が 28.1%
使用する車両	「セダン等」が 92.3%、「車いす車」が 16.9%、「バス」が 10.8%	「セダン等」が 79.1%、「バス」「車いす車」が 10.0%
車両の保有者	「輸送サービスを提供する団体」が 49.2%、「運転手（マイカー）」が 30.8%、「市町村など行政」が	「輸送サービスを提供する団体」が 33.6%、「運転手（マイカー）」が 23.6%、「市町村など行

	18.5%、「社会福祉協議会」が15.4%	政」が 20.0%
運転手の雇用形態	「有償ボランティア」が 58.5%、「団体で雇用する職員」が 41.5%、「無償ボランティア」が 7.7%	「無償ボランティア」が 54.5%、「有償ボランティア」が 23.6%、「団体で雇用する職員」が 22.7%
最も大きい収入費目	「輸送サービスに対する行政や社会福祉協議会からの補助等助成金」が 41.5%、「運送対価」が 29.2%、「行政や社会福祉協議会からの委託契約に基づく委託費」が 12.3%	「輸送サービスに対する行政や社会福祉協議会からの補助等助成金」が 24.5%、「会全体の運営安定化のための会費」が 10.9%
平成 30 年 6 月(1 か月間)の利用者数	「181～」が 32.3%、「41～60」が 16.1%、「21～40」が 11.3%	「1～20」が 37.5%、「21～40」が 14.6%
輸送サービスの課題（団体内部の状況）	「ドライバーのなり手」が 67.7%、「輸送サービスの収入」が 46.2%、「代表者や運行管理等の責任者のなり手」「車両の確保・更新」が 33.8%、「事務作業の繁杂さ」が 32.3%	「ドライバーのなり手」が 70.9%、「事故時の対応・保険」が 32.7%、「車両の確保・更新」「代表者や運行管理等の責任者のなり手」が 23.6%
3 年後の見通し	「継続は十分に可能」が 26.2%、「継続は何とか可能」が 63.1%、「継続はやや困難」が 3.1%、「継続はかなり困難」が 4.6%	「継続は十分に可能」が 29.1%、「継続は何とか可能」が 51.8%、「継続はやや困難」「継続はかなり困難」が 7.3%

②福祉有償と無償福祉の比較

福祉有償と無償福祉の類型について各設問を比較し、一覧にしたものが、表 3-6 である。

利用者となるための条件について、「障害者」が最も多いのは共通している。一方で、主な違いとしては、「要介護認定者」が福祉有償では約 7～8 割であるのに対し、無償福祉では 39.5%、「要支援認定者」が福祉有償では約 5～6 割であるのに対し、無償福祉では 44.2% であった。また、「高齢者」については福祉有償（より大規模の別事業有）で 29.4%、福祉有償（より大規模の別事業無）で 41.7%、無償福祉で 60.5%と違いがみられた。

表 3-6 福祉有償と無償福祉の比較

	福祉有償		無償福祉
	より大規模の別事業有	より大規模の別事業無	
組織形態	「NPO 法人」が 39.3%、「社会福祉法人（社会福祉協議会）」が 30.8%、「社会福祉法人（社会福祉協議会以外）」が 22.6%	「NPO 法人」が 72.2%、「社会福祉法人（社会福祉協議会）」が 14.6% 14.6%	「法人格を持たない団体・個人等」が 39.5%、「社会福祉法人（社会福祉協議会）」が 32.6%、「NPO 法人」が 11.6%
輸送サービスの設立経緯	「団体の発意として運行を開始」が 45.0%、「別の事業開始に併せてその一部門として発足」が 30.0%	「団体の発意として運行を開始」が 64.2%、「地域住民などの要望により運行を開始」が 17.9%、「行政や社会福祉協議会などから勧められて運行を開始」が 13.9%	「団体の発意として運行を開始」が 65.1%、「地域住民などの要望により運行を開始」が 34.9%、「行政や社会福祉協議会などから勧められて運行を開始」が 18.6%
行政や社会福祉協議会との関係	「行政や社会福祉協議会と金銭的な関係はない」が約 5 割		「輸送サービスに対して「補助等助成金」を受けている」が 39.5%、「輸送サービス以外の事業に対して「補助等助成金」を受けている」が 27.9%、「委託契約」に基づき輸送サービスを実施」「行政や社会福祉協議会と金銭的な関係はない」が 25.6%
	「輸送サービス以外の事業に対して「補助等助成金」を受けている」が 18.0%、「輸送サービスに対して「補助等助成金」を受けている」が 15.9%、「委託契約」に基づき、輸送サービス以外の事業を実施している」が 15.1%	「輸送サービスに対して「補助等助成金」を受けている」が 29.8%	
利用者となるための条件	「障害者」が約 8 割、「要介護認定者」が約 7 割～8 割、「要支援認定者」が約 5～6 割		「障害者」が 69.8%、「高齢者」が 60.5%、「要支援認定者」が 44.2%、「要介護認定者」が 39.5%
	「高齢者」が 29.4%	「高齢者」が 41.7%	

降車場所として設定した地点	「病院・医療施設」が約 8 割、「自宅」が約 6 割、「福祉施設」が約 4～5 割、「商業施設」が 2 割強		「病院・医療施設」が 69.6%、「自宅」が 60.9%、「福祉施設」「商業施設」が 30.4%
使用する車両	「車いす車」が約 8 割、「セダン等」が約 6 割、「回転シート車」が約 2～3 割、「兼用車」が約 2 割		「セダン等」が 67.4%、「車いす車」が 39.5%、「兼用車」が 11.6%
車両の保有者	「輸送サービスを提供する団体」が 71.5%、「社会福祉協議会」が 19.7%、「運転手(マイカー)」が 18.2%	「輸送サービスを提供する団体」が 64.2%、「運転手(マイカー)」が 35.8%	「運転手(マイカー)」が 39.5%、「社会福祉協議会」が 32.6%、「輸送サービスを提供する団体」が 18.6%
運転手の雇用形態	「団体に雇用する職員」が 85.5%、「有償ボランティア」が 17.2%、「無償ボランティア」が 3.2%	「有償ボランティア」が 49.0%、「団体に雇用する職員」が 42.4%、「無償ボランティア」が 9.9%	「無償ボランティア」が 53.5%、「有償ボランティア」が 23.3%、「団体に雇用する職員」が 18.6%
最も大きい収入費目	「運送対価」が 6 割強、「輸送サービスに対する行政や社会福祉協議会からの補助等助成金」が約 1 割		「行政や社会福祉協議会からの委託契約に基づく委託費」が 20.9%、「輸送サービスに対する行政や社会福祉協議会からの補助等助成金」が 14.0%
平成 30 年 6 月(1 か月間)の利用者数	「1～20」が 32.6%、「21～40」が 18.3%、「181～」が 14.6%	「181～」が 35.1%、「1～20」が 20.9%	「1～20」が 45.9%、「21～40」が 13.5%、「41～60」が 16.2%
輸送サービスの課題(団体内部の状況)	「ドライバーのなり手」が 56.4%、「輸送サービスの収入」が 53.1%、「車両の確保・更新」が 41.2%、「事務作業の繁雑さ」が 29.1%	「ドライバーのなり手」が 72.2%、「輸送サービスの収入」が 54.3%、「車両の確保・更新」が 42.4%、「代表者や責任者のなり手」「事務作業の繁雑さ」が 23.2%	「ドライバーのなり手」が 72.1%、「事故時の対応・保険」が 27.9%、「車両の確保・更新」が 27.9%、「代表者や運行管理等の責任者のなり手」が 23.3%
3 年後の見通し	「継続は十分に可能」が 18.4%、「継続は何とか可能」が 49.3%、「継続はやや困難」が 17.0%、「継続はかなり困難」が 10.3%	「継続は十分に可能」が 16.6%、「継続は何とか可能」が 45.7%、「継続はやや困難」が 19.9%、「継続はかなり困難」が 12.6%	「継続は十分に可能」が 41.9%、「継続は何とか可能」が 34.9%、「継続はやや困難」が 14.0%、「継続はかなり困難」が 2.3%

第2項 輸送サービスを支える要素

(1) アンケートの結果

①公共交通空白地有償運送

運転者の雇用形態でみると、サンプル数は少ないが、3年後の見通しについて「継続はかなり困難」又は「継続はやや困難」と回答する団体で「無償ボランティア」の割合が高い。

②福祉有償運送（より大規模の別事業有）

行政や社会福祉協議会との関係について、3年後の見通しについて「継続は十分に可能」又は「継続は何とか可能」と回答する団体で「行政や社会福祉協議会から、輸送サービス以外の事業に対して「補助等助成金」を受けている」の割合が高い。

輸送サービスの課題や対策について、3年後の見通しについて「継続はかなり困難」又は「継続はやや困難」と回答した団体で、「ドライバーのなり手」「輸送サービスの収入」「代表者や運行管理等の責任者のなり手」を課題として挙げる団体の割合が高い。また、3年後の見通しについて「継続は十分に可能」又は「継続は何とか可能」と回答する団体で「団体の他の事業・活動の人材・車両を輸送サービスに活用する」の割合が高い。

③福祉有償運送（より大規模の別事業無）

1か月ののべ利用者数との関係をみると、利用者数が多い団体で3年後の見通しについて「継続は十分に可能」又は「継続は何とか可能」と回答する団体の割合が高い傾向にある。

④許可又は登録を要しない運送

1か月ののべ利用者数との関係をみると、利用者数が多い団体で3年後の見通しについて「継続はかなり困難」又は「継続はやや困難」と回答する団体の割合が高い。

運転者の雇用形態でみると、3年後の見通しについて「継続はかなり困難」又は「継続はやや困難」と回答する団体で「無償ボランティア」の割合が高い。

輸送サービスの課題について「継続はかなり困難」又は「継続はやや困難」と回答する団体で「ドライバーのなり手」「代表者や運行管理等の責任者のなり手」を課題として挙げる団体の割合が高い。

(2) アンケートの結果より推測されるが、さらに吟味・検証が必要なこと

①公共交通空白地有償運送

特になし。

②福祉有償運送（より大規模の別事業有）

福祉有償運送（より大規模の別事業有）では、行政や社会福祉協議会との関係について、3年後の見通しについて「継続は十分に可能」又は「継続は何とか可能」と回答する団体で「行政や社会福祉協議会から、輸送サービス以外の事業に対して「補助等助成金」を受けている」の割合が高い。福祉有償（より大規模の別事業有）では、輸送サービス以外に収入の大きい事業が存在するが、その輸送サービス以外の収入の大きい事業に対して、補助等助成金を受けていると、継続が可能と考えている団体の割合が多いと推測される。

また、3年後の見通しについて「継続は十分に可能」又は「継続は何とか可能」と回答する団体で「団体の他の事業・活動の人材・車両を輸送サービスに活用する」の割合が高い。福祉有償（より大規模の別事業有）では、他の事業の人材・車両を輸送サービスに活用できると、継続が可能と考えている団体の割合が多いと推測される。

③福祉有償運送（より大規模の別事業無）

福祉有償運送（より大規模の別事業無）では、利用者数が多い団体で3年後の見通しについて「継続は十分可能」又は「継続は何とか可能」と回答する団体の割合が高い傾向にある。福祉有償（より大規模の別事業無）では、利用者数が増加するほど対価収入が増加し、継続が可能と考えている団体の割合が多いと推測される。その理由として、運送対価が輸送サービスの収入源の中でも影響が大きいこと（アンケート結果より、運送対価を最も大きい収入とする団体が6割強であること、行政や社会福祉協議会と金銭的な関係がない団体が約5割であることより推測）が考えられる。

④許可又は登録を要しない運送

許可又は登録を要しない運送は、利用者数が多い団体で3年後の見通しについて「継続はかなり困難」又は「継続はやや困難」と回答する団体の割合が高い傾向にある。許可又は登録を要しない運送では、利用者数が増えたと対応しきれず、継続が困難と考えている団体の割合が多いと推測される。利用者数の増加にともない、事務所の費用、マッチングを行う人員の人件費、通信費等の諸経費が増加することが考えられる。しかし、許可又は登録を要しない運送では、利用者から収受できる金銭等が限られている（ガソリン代、有料道路通行料、駐車料金の範囲内とされている等）ため、それらの経費を賄うことが困難であることが考えられる。

第3項 許可又は登録を要しない運送の有償運送への変更について

①公共交通空白地有償運送

自家用有償旅客運送を選んだ理由は、「行政から勧められたため自家用有償旅客運送とした」が 50.8%、「運送の対価を得るために自家用有償運送とした」が 30.8%、「許可又は登録を要しない運送を検討しなかった」「安全管理体制を確保するため自家用有償旅客運送とした」が 21.5%である。

繁雑だと思う事務作業については「更新・変更登録の申請時」が 49.2%、「繁雑だと感じる事務作業はない」「登録の申請時（運行開始時）」が 24.6%、「日々の運行記録」が 15.4%、「配車手配（利用者と運転手のマッチング）」が 13.8%である。

②福祉有償運送（より大規模の別事業有）

自家用有償旅客運送を選んだ理由は、「運送の対価を得るために自家用有償運送とした」が 32.8%、「許可・登録を要しない運送を検討しなかった」が 29.7%、「安全管理体制を確保するため自家用有償旅客運送とした」が 27.7%、「行政から勧められたため自家用有償旅客運送とした」が 22.7%である。

繁雑だと思う事務作業については「更新・変更登録の申請時」が 51.9%、「配車手配（利用者と運転手のマッチング）」が 30.8%、「煩雑だと感じる事務作業はない」が 23.1%、「登録の申請時（運行開始時）」が 22.0%である。

③福祉有償運送（より大規模の別事業無）

自家用有償旅客運送を選んだ理由は、「運送の対価を得るために自家用有償旅客運送とした」が 38.4%、「安全管理体制を確保するため自家用有償旅客運送とした」が 29.8%、「許可・登録を要しない運送を検討しなかった」が 25.2%である。

繁雑だと思う事務作業については「更新・変更登録の申請時」が 53.0%、「配車手配（利用者と運転手のマッチング）」が 35.8%、「登録の申請時（運行開始時）」が 25.2%、「繁雑だと感じる事務作業はない」が 21.9%である。

④許可又は登録を要しない運送

自家用有償旅客運送ではなく許可又は登録を要しない運送にした理由は、「ボランティア精神で始めたため（運送対価を得るという発想がなかった）」が 7 割以上で最も多い。「自家用有償旅客運送の制度を知らなかった」も約 5%存在している。

自家用有償旅客運送への変更意向については「特に変えたいと思わない」が 7 割以上となっている。「変えることを検討している」も 1 割弱、「自家用有償旅客運送の制度を知らない」のでわからない」も約 7%存在している。

第4項 運営継続の上での工夫

①地域通貨等ポイントの付与

地域通貨等ポイントの付与に「現在取り組んでいる」と回答した団体はほとんど存在しない。「現在は取り組んでいないが関心がある」と回答した団体は、交通空白地有償で 30.8%、福祉有償（より大規模の別事業有）で 27.7%、福祉有償（より大規模の別事業無）で 39.1%、無償交通不便で 34.5%、無償福祉で 39.5%である。

②会費制度の導入

会費制度の導入に「現在取り組んでいる」と回答した団体は、交通空白地有償で 47.7%、福祉有償（より大規模の別事業有）で 26.8%、福祉有償（より大規模の別事業無）で 36.4%、無償交通不便で 20.9%、無償福祉で 37.2%である。また、「現在は取り組んでいないが関心がある」と回答した団体は、交通空白地有償で 18.5%、福祉有償（より大規模の別事業有）で 18.5%、福祉有償（より大規模の別事業無）で 25.2%、無償交通不便で 22.7%、無償福祉で 9.3%である。

③相乗り

相乗りに「現在取り組んでいる」と回答した団体は、交通空白地有償で 61.5%、福祉有償（より大規模の別事業有）で 17.2%、福祉有償（より大規模の別事業無）で 19.9%、無償交通不便で 40.9%、無償福祉で 34.9%である。また、「現在は取り組んでいないが関心がある」と回答した団体は、交通空白地有償で 15.4%、福祉有償（より大規模の別事業有）で 34.1%、福祉有償（より大規模の別事業無）で 37.7%、無償交通不便で 14.5%、無償福祉で 25.6%である。

④配車効率化（アプリ）

配車効率化（アプリ）に「現在取り組んでいる」と回答した団体はほとんど存在しない。「現在は取り組んでいないが関心がある」と回答した団体は、交通空白地有償で 35.4%、福祉有償（より大規模の別事業有）で 32.8%、福祉有償（より大規模の別事業無）で 39.1%、無償交通不便で 22.7%、無償福祉で 32.6%である。

第4章 ヒアリング調査

第1節 調査の概要

第1項 調査対象

アンケート結果から得られたデータについての補足を得るため、各類型ごとに1件程度、ヒアリング調査を行った。

ヒアリング先の選定にあたっては、アンケート調査の問6-6にて「継続が十分可能」「継続は何とか可能」と回答した団体から、特徴的な団体を抽出した。

表 4-1 アンケート結果から抽出したヒアリング先

類型		抽出先	所在地
市町村運営有償運送 (交通空白) NPO 等		四万十市役所 勝間川地区部落 中村新生バス組合	高知県四万十市
公共交通空白地有償運送		特定非営利活動法人こやだいら	徳島県美馬市
福祉有償運送	より大規模 の別事業有	特定非営利活動法人野の花ネットワーク	神奈川県秦野市
		社会福祉法人愛成会	青森県弘前市
	より大規模 の別事業無	特定非営利活動法人活きる	茨城県取手市
許可又は登録を要しない運送	交通不便	特定非営利活動法人大網お助け隊	千葉県大網白里市
	福祉	寿喜菜の会 プラスワンサービス 桜草クラブ	大阪府太子町

第2項 調査項目

調査項目は以下のとおりである。

- 団体の概要について
- 輸送サービスの概要について
- 運行エリア・対象者とバス・タクシー会社との関係
- 輸送サービスの今後の見通し
- 輸送サービスの課題
- 特定の取組
(許可・登録を要しない運送のみ)
- 有償運送についてどう思うか

第2節 ヒアリング調査結果

(1) 市町村運営有償運送(交通空白)NPO 等

実施日時	2019年3月1日 10:15～11:30
場所	四万十市役所（高知県四万十市内）
ヒアリング先	四万十市役所 企画広報課企画調整係 勝間川地区部落、中村新生バス

1. 団体の概要

○団体としての設立経緯

- ・「勝間川地区部落」は、路線バス廃止を契機に、地域で運転手を確保することを条件に、市から勝間川線の運行受託する団体という形で始まった。
- ・「中村新生バス」は、有岡線（廃止代替）、江ノ村・森沢線（江ノ村線については新規、森沢線については廃止代替）の路線廃止の際に、市が運行委託先を探していたところ、当時のバス会社OBに市から依頼を行って団体として設立し、運行委託を受けることとなった。

○団体としての活動内容

- ・2団体とも、市から受託した輸送に関する業務（スクールバス、園児バス）も行っている。また、中村新生バスは観光協会から、温泉輸送の業務も受託している。収入はこれら輸送業務に係る受託業務のみとなっている。
- ・勝間川地区部落は1種普通免許保有者のみであるが、中村新生バスは、バス・タクシー会社のOBであるため、大半の運転手が大型2種免許を保有している。

2. 輸送サービスの概要について

○輸送サービスの設立の経緯

- ・団体の設立経緯と同様である。

○対象の範囲

- ・運賃や路線については、従前のバス路線を踏襲している。（ただし10円単位の切り下げは行った。）
- ・対象者については、高齢者が多いものの特に制限していない。

○運行の状況

- ・勝間川地区部落は「①勝間川線（勝間川～鶴ノ江）」を月～土に1日2往復（100～300円）、中村新生バスは「②有岡線（中村駅～有岡駅）」を月・水・木に1日3往復（100～800円）、「③江ノ村・森沢線（中村駅～江ノ村）」を火・金に1日2往復（100～600円）運行している。先述のとおり、①②は廃止代替で、③は新規路線である。

○車両の保有者及び事故時の保険

- ・車両は、市所有の10人乗りハイエースである。保険料も市で負担している。

○収支の状況

- ・路線バスについて、勝間川地区部落については、市から年間140万円程度の委託費を払っている。運賃収入は年間2～3万円程度で、市の一般財源に入る。利用者の多くが障害者のため、運賃が半額となるため収入は少なくなる。
- ・中村新生バスについては、市から年間450万円程度の委託費を払っている。運賃収入は、有岡線が年間50万円程度、江ノ村・森沢線が年間7～8万円で、同様に市の一般財源に入る。
- ・運転手は週に3～4日程度運転して、月に7～8万円程度の収入となっている。

3. バス・タクシー会社との関係

- ・路線バスが廃止されたところを運行しており、棲み分けはできている。
- ・中村新生バスについて、メンバーの多くがバス・タクシー会社等のOBである。
- ・高齢者の行き先は、病院・スーパーが中心であり、基本的には市がルートを決めて、それに沿って運行している。病院・スーパーが中村地区にしかないため、この地区に連れてくるルートになっている。

4. 輸送サービスの今後の見通し

○3年後も継続見通しがあると回答した理由

- ・運転手も今のところ適度に在籍しており、3年後に直ちに困るという状況ではない。ただ、5年後・10年後については不安である。
- ・利用者について3年経てば多少減るかもしれないが、極端に減ることもないと考えている。そもそも市からの委託により実施しており、市の財源が続く限り大丈夫と考えている。

○安定的な財源

- ・市や観光協会からの委託費以外の収入はないが、委託費は安定的に入っている。

5. 輸送サービスの課題

○運転手

- ・5年後、10年後を見据えると最大の課題である。
- ・ボランティア精神を醸成すれば良いというものでもない。運転手に対する月7～8万円の収入を増やしたいが、市財政もゆとりがあるわけではない。
- ・当然ながらやりがいを感じる仕事である。ただし、やりがいだけで運転手確保は難しい。
- ・バス会社も定年延長で適齢期の人がボランティアに来ない。中村新生バスは独自の基準として2種免許保有者に絞っていたが、今後は1種免許保有者に大臣認定講習を受けてもらうことも視野に入れないといけないうかもしれない。
- ・運転手というのはなかなか大変な仕事である。勝間川地区部落の自主的な取組として、暴風雨の後では、運行の約2時間前に軽トラで路線を見回っている。石ころがあれば除去し、それでも対処できない際は道路管理者に依頼する等をしている。このように、単に運転をすれば良いものではないため、女性では引き受けるのが難しいのかもしれない。
- ・勝間川地区部落では、民生委員も引き受けている者もいる。地域を巡回する上で、バス運転手は適していると考える。

○事故を防ぐ方法、事故後の対応

- ・中村新生バスでは、毎日対面で確認し、車両点検を行っている。車両のほとんどが同じ車庫にあるため点呼はしやすい。アルコールチェックもしている。

○地域との関係

- ・地域との特別な関係は特にない。利用促進団体のようなものはないし、年会費のようなものもない。

6. 特定の取組

○「地域通貨等ポイント」「会費制」「相乗り」「配車効率化(アプリ)」

- ・特に行っていない。定時定路線のフリー乗降制（市街地を除く）であるため、アプリで効率的になるものでもない。買い物施設や病院とも連携しているわけではない。

○繁雑な事務作業

- ・市町村運営有償運送の登録・更新作業は市で行っているため、団体として特に煩雑と思うことはない。
- ・大臣認定講習について、市周辺では行われておらず、高知市内まで行かなければならず、一日がかりの手間となっている

(2) 公共交通空白地有償運送

実施日時	2019 年 3 月 6 日 13:30～14:30
場所	美馬市木屋平総合支所 3 階（徳島県美馬市内）
ヒアリング先	特定非営利活動法人こやだいら

1. 団体の概要

○団体としての設立経緯

- ・旧木屋平村では、移動手段を持たない住民（高齢者）のために、タクシー会社に委託して移動支援事業が行われていた。医療機関（診療所）への通院手段として、週1回1台を貸し切って提供していた。
- ・2005 年に木屋平村が美馬市に合併された際、行財政改革の一環として、2 年後の廃止が決定された。移動支援を地域自ら行うため、NPO を立ち上げることにした。

○団体としての活動内容

- ・「過疎地有償運送」として始めたのが始まりであり、当法人としては、今でもこの有償運送を最も重要な事業として位置づけている。
- ・このように重要な事業ではあるものの、この有償運送だけで法人を維持していくことは難しい。そこで、デイサービスセンターの管理業務や農林業作業支援事業等、住民の生活支援全般に係る多様な事業を行っている。

2. 輸送サービスの概要について

○輸送サービスの設立の経緯

- ・団体の設立経緯と同じである。

○対象の範囲

- ・NPO 法人の会員を対象としている。（現木屋平村の人口 593 人に対して会員数 339 人）

○運行の状況

- ・3 日前までの予約が基本だが、実際には当日・前日の予約も入ることがある。運転手の都合がつく限り対応している。年末年始は休みである。
- ・予約は、3 地区（三ツ木、川井、木屋平）それぞれを担当する理事（各 2～3 名ずつ）宛か、もしくは、法人事務所に電話が入るようにし、そこから利用者に適した運転手をマッチングさせている。

○車両の保有者及び事故時の保険

- ・基本的に運転手のマイカーを使っている。
- ・保険については、運転手自身に無制限の任意保険に入ってもらうことを義務付けている。法人が保険料を負担することはない。
- ・有償運送を 10 年近く続けてきたが、事故は一度もない。事故の場合、マイカーの方にとっては自己責任になるため、より安全運転をする意識が働いていると感じる。

○収支の状況

- ・輸送 1km あたり 130 円を対価として利用者から得ており、その 15%を法人が「事務経費」として受け取る仕組みだ。残りの 85%が運転手の収入になる。

3. バス・タクシー会社との関係

- ・木屋平地区において、現在はタクシー会社が営業所を廃止している。運営協議会でも特段何

もいわれていない。

- ・目的地が徳島市内になることもある。

4. 輸送サービスの今後の見通し

○3年後も継続見通しがあると回答した理由

- ・法人として、3年・5年・10年のスパンで計画を検討しており、3年後は運転手も住民にも大きな変化はないと予想している。
- ・しかしながら、10年後となると、現在の593人の人口は半分になることが見込まれている。そのような状況でも、NPOとして提供するサービスの質は維持していきたいが、本当にそのときに必要とされているのかどうか等、住民ニーズは常に吸い上げて行かなければならない。

○安定的な財源

- ・デイサービスセンターの管理業務が大きい（法人収入全体の約7割を占める）。そのほかには会員収入等だ。一方で、過疎地有償運送（公共交通空白地有償運送）は、法人として運営する上で安定的な収入とはいえない。
- ・行政からの補助金を受けようとは思わない。これはこの地域の総意だと考えている。

5. 輸送サービスの課題

○運転手

- ・運転手については、運転業務だけで採用しているわけではなく、生活支援業務全般の中で採用しているが、法人の担い手は継続的に入っている。多くは元行政職員、元農協職員、元郵便局職員等だが、定年退職に合わせて入ってきてくれる。

○事故を防ぐ方法、事故後の対応

- ・安全のため電話で点呼の確認を行っている。運転手の家族に聞くことで、アルコールを飲んでいないか、（運転を阻害するような）薬を飲んでいないか等を確認している。

○地域との関係

- ・地域自体が家族のような関係である。家族がお互いに支えるようにサービスが続いていくと感じる。

6. 特定の取組

○「地域通貨等ポイント」「会費制」「相乗り」「配車効率化(アプリ)」

- ・診療所利用については、診察予約に基づいて診療所が相乗りの最適な組合せを組んでくれる。それを基に、利用者同士で家からの距離応じて費用を配分したり、割り勘にしたりしている。
- ・利用者と運転手の相性も考慮できる配車・マッチングアプリがあるなら利用してみたいが、利用者がスマホの使用に抵抗があるため、導入は難しいだろう。

○繁雑な事務作業

- ・ちょうど今年が有償運送の更新時期であり、大変な手間となっている。
- ・特に、運転手の更新について、28人の運転手すべての必要な書類（車検証、免許証、住民票、保険等の写し）を集めて更新に必要な書面を作成するのだが、全部細かくチェックしないといけない。
- ・登録・更新について、運輸局等に運転手のデータベースがあって、そこで変化が確認でき、変化があったときのみWEB申請で済ませられれば、効率的になるかもしれない。

(3) 福祉有償運送(より大規模の別事業有)

実施日時	2019年3月4日 15:15~17:30
場所	特定非営利法人野の花ネットワーク 事務所
ヒアリング先	特定非営利法人野の花ネットワーク

1. 団体の概要

○団体としての設立経緯

- ・1994年から、任意団体として活動を開始した。かつては、「公民館活動」というものがあり、様々なことを学ぶ学習会に参加する主婦たちがいたが、その活動の中で、「学ぶだけでなく、地域で実践していく必要がある」という志のもと、様々な地域活動をボランティアで行うようになった。

○団体としての活動内容

- ・団体としての活動内容は、介護保険事業の「居宅介護支援事業」、「訪問介護事業」、「地域密着型通所介護事業」、「介護予防サービス事業」、障害福祉サービスの「居宅サービス事業」、さらに「地域サポート事業」という枠の中で、保険外の在宅介護に係るあらゆるサービスを提供している。
- ・外出支援は、この地域サポート事業の中に位置付けられ、この中に「福祉有償運送」と「無償運送」、さらに介護予防・日常生活支援総合事業（秦野市補助事業）の「訪問D」が含まれる。

2. 輸送サービスの概要について

○輸送サービスの設立の経緯

- ・2000年からスタートする介護保険制度に合わせて、1999年には訪問介護、通所介護、居宅介護支援の指定を受けた。訪問介護の1つとして、通院等乗降介助を行っていたが、2006年から福祉有償運送が道路運送法に明確に位置付けられた。

○対象の範囲

- ・福祉有償運送の対象は明確に決まっているが、無償運送は、対象者は限定していない。無償運送では、産前産後の方や免許返納者、要介護認定の申請中の方の移動支援も行う。利用者が多いのは、①高齢者・障害者の通院、②養護学校の送迎、③障害者の社会参加・余暇支援が上位3つである。

○運行の状況

- ・利用は、出発地・目的地のいずれかが「秦野市」「平塚市」「伊勢原市」にあれば利用できる。
- ・運行は365日で、時間帯は概ね7~20時であるが、緊急対応が必要な場合は夜間に送迎することもある。予約は前月の15日までとしているが、実際にはそれ以降に依頼されることも多い。
- ・料金は、10kmで300円であり、比較的低い料金設定と思われるが、バスと同じ位の料金で外出してほしいとの思いがある。本来であれば、社会がきちんと移動手段を整備すべきところをできていない。皆が当然にできるはずであることを、実際に出来るように手助けすることが目的である。
- ・運転手は32名おり、全員が有償運送のみでなく無償運送も行っている。また、原則として全員が介護職である。もともと訪問介護から派生したサービスであり、その人の在宅生活を守るための活動であるので、介護職であることは必須であると考えている。

○車両の保有者及び事故時の保険

- ・車両は団体保有のものが 6 台、運転手保有のもの（マイカー）が 27 台である。マイカーの場合は、使用の頻度が高いものについては、団体で保険・車検について補填されている。ただし、利用の頻度が低いマイカー車両については、個人負担となっている。
- ・介護の仕事もしながら運転も行う形をとっているため、運転手 1 人が 1 日に輸送するのは、1 人か 2 人程度である。1 人が何時間も何度も運転するよりは安全であると考えている。

○収支の状況

- ・団体としての収入の合計（年間）は、約 1.5 億円であり、輸送サービスの経費が約 200 万円であるので、輸送サービスが全体に占める割合は低い。輸送サービスの運賃収入は約 76 万円、補助金等が約 52 万円、あとはわずかであるが寄付金に相当するものもある。
- ・団体の活動規模全体の中に占める輸送の割合は、金銭的にはわずかであるが、高齢者の生活を支えていくための活動としては、外出支援の重要性はとて高いと考えている。

3. バス・タクシー会社との関係

- ・緊急の依頼の場合は、原則としてタクシーを利用してもらうようお願いしている。
- ・会議やイベントなどで一緒になることも多く、良好である。

4. 輸送サービスの今後の見通し

○3年後も継続見通しがあると回答した理由

- ・福祉有償運送は赤字であると考えているが、赤字であるから持続できないという考え方はない。もちろん、それには、介護保険事業や障害福祉サービスなどによる、その他の安定的な収益基盤があるからこそであるが、これらの事業はすべて「高齢者、障害児・者の在宅生活を幅広い側面から支える」ことを目的としており、輸送サービスを切り離して考えることはない。
- ・また、そのことは職員のモチベーションを高めることにもつながっている。外出支援では、訪問介護・通所介護だけではみえない、利用者さんの本当に良い笑顔を見ることが出来る。
- ・利用者の生活をトータルで支えることで、職員のモチベーションが高くなる。また、決まったことだけやるより、イレギュラー対応をするなど、様々な困難を乗り越えた方が、職員も成長する。
- ・したがって、輸送サービスを切り離して持続可能であるかどうかを考えることはなく、団体の活動全体で考えていることになる。

5. 輸送サービスの課題

- ・以前は、ドライバー確保の際に、どういう人が利用者であるかわからず不安だ、認知症が進んだ人や重度の障害のひとばかりなのか、という声を聞いていた。活動に参加している学生に作ってもらった実際の活動の様子の映像を認定研修の特に見せるようにしたところ、そういった声は減った。
- ・人は口コミ等を通じて自然と集まってきており、人手不足感はない。また、常勤で一人前になるためには 1 年程度かかるため、一度にたくさん来ても困るという現実もある。

6. 特定の取組

- ・最近では、若い方や利用者のご家族の方は LINE を利用されていることが多く、職員が個人のアカウントで LINE を通じて予約を承るケースも出ている。
- ・予約と配車スケジュールの調整にはとても手間がかかっていることから、効率化できないかと検討している。配車に関しても、効率の良い動かし方というものがあるのではないかと考えている。

7. 繁雑な事務作業

- ・更新時にも新規登録と同様の書類が必要というのは、面倒である。

実施日時	2019 年 3 月 12 日 13:30～14:30
場所	社会福祉法人愛成会事務室（青森県弘前市内）
ヒアリング先	社会福祉法人愛成会

1. 団体の概要

○団体としての設立経緯

- ・会社としては 100 年以上前に設立された。育児院として始まり、子どもを中心に活動してきたが、現在では高齢者を対象とした事業も行っている。

○団体としての活動内容

- ・数多くの児童福祉事業と老人福祉事業を運営しており、その中の「養護老人ホーム」と「ヘルパーステーション」にて福祉有償運送を実施している。

2. 輸送サービスの概要について

○輸送サービスの設立の経緯

- ・2006 年の制度創設時に、市の職員の方から制度を紹介されて開始した。

○対象の範囲

- ・「養護老人ホーム」と「ヘルパーステーション」の利用者のうち、要支援・要介護認定者や障害者のみを対象としており、約 170 人の登録者がいる。

○運行の状況

- ・養護老人ホームの福祉有償運送については、養護老人ホームの入所者が病院等に行きたいときに利用してもらうというのが基本である。運転手は基本的には施設に配属された職員であり、その職員が施設の仕事をしている中で、お連れしている。そのため、平日の昼間の運行となっている。
- ・ヘルパーステーションの福祉有償運送については、通常はヘルパーの仕事をされていて利用者のご自宅に伺うが、その合間に福祉有償運送も受け付けて、自宅にお伺いして病院等にお連れしている。
- ・目的地を定めているわけではないが、利用者が指定する目的地のほぼすべてが市内の病院である。市内には大学病院からクリニックまで幅広くあるため、ほとんど片道 3～4km 程度の運行（往復で 1000 円程度）となっており、定期的な利用が多い。買い物については、業者が施設に販売に来てくれるためその必要がない。

○車両の保有者及び事故時の保険

- ・すべて団体が保有する車であり、車いす対応車を使用することが多く、福祉有償運送以外の業務にも用いている。
- ・特にこれまで事故があったことは記憶にない。

○収支の状況

- ・今回、福祉有償運送に係る経費を切り出して調べてみたところ、経費と収入が概ね均衡しており、まったくの赤字事業ということではない。

3. バス・タクシー会社との関係

- ・特に何か関係が良い・悪いということはない。
- ・基本的には当法人の利用者のうち、要支援・要介護者や障害者等を限定した登録者のみとしており、タクシーの利用者とは違うものである。

4. 輸送サービスの今後の見通し

○3年後も継続見通しがあると回答した理由

- ・当法人における福祉有償運送は、基本的には介護事業に係る施設やサービスに付随しており、福祉有償運送単体で運行することは考えていない。
- ・これら介護事業に係る施設やサービスについては、3年で利用者がなくなるとは考えにくく、今後もニーズが続くと思われるため、それに合わせて福祉有償運送も続くと考えている。

○安定的な財源

- ・先述のとおり、介護事業に係る施設やサービスのニーズが続く限り、安定的に運営できるものと考えている。

5. 輸送サービスの課題

○運転手

- ・運転手については、運転業務のみ行っているのではなく、施設職員であったりヘルパーであったりする中で、その一部の業務として運転業務を行っている。
- ・職員が人手不足ということはないため、運転手確保についても特に課題とは感じていない。
- ・当法人は多様な施設を運営しており、職員においては施設間の異動がある。福祉有償運送を運営している施設に配属されれば、必ず大臣認定講習を受けさせて、福祉有償運送の運転手ができるようにしている。

○事故を防ぐ方法、事故後の対応

- ・これまで事故が起こったことは記憶にない。
- ・基本的に勤務時間中に運転を行うため、顔色が悪いかどうかは常に周囲の職員が確認しており、各施設では朝礼があるのでその場でも確認ができる。

6. 特定の取組

○「地域通貨等ポイント」「会費制」「相乗り」「配車効率化(アプリ)」

- ・相乗りについて、利用者のニーズは考えられる。複数の利用者が同時に同じ方面を希望する場合はあるだろう。2台運行するのは手間であるし、利用者も割り勘ができればありがたいだろう。

○繁雑な事務作業

- ・2017年2月に更新を行った。登録運転手が37人と多いので、書類の枚数自体は必然と多くなる。そうした中で、更新に係る書類一式を運営協議会に提出した後で、まったく同じ書類を東北運輸局にも提出しないといけないのは手間であった。
- ・運転手に関する書類は多いものの、基本的には当社の職員に関する書類であるため、勤務の合間に提出してもらえばそれで済む。大臣認定講習の修了書も当法人で預かっており、早めに提出してもらえればそれほど大変なことはない。
- ・日々の日報についても、運転手から不満の声は聞こえない。介護事業を行う上で必要な書類は様々存在しており、その中で福祉有償運送の日報が大変なものとはなっていないのではないかと。
- ・車両は福祉有償運送のみに使用しているわけではないため、実績表を作成するために集計するのは現場の事務職員は手間と感じているかもしれないが、業務の一環ととらえているのではないかと考えている。

(4) 福祉有償運送(より大規模の別事業無)

実施日時	2019年3月18日 13:00~14:30
場所	特定非営利活動法人活きる事務所(茨城県取手市内)
ヒアリング先	特定非営利活動法人活きる

1. 団体の概要

○団体としての設立経緯

- ・当団体は肢体不自由な障害者を中心とした「当事者団体」として平成17年2月に設立した。

○団体としての活動内容

- ・障害者支援活動をメインとする法人という認識ではあるが、事業規模からすると福祉有償運送の方がはるかに大きくなってしまっている。

2. 輸送サービスの概要について

○輸送サービスの設立の経緯

- ・平成17年の設立当時から輸送サービスを始め、当時は第80条第1項の例外に基づいて行っていたが、平成18年の福祉有償運送制度の設立に合わせて福祉有償運送を始めた。
- ・無償輸送もあり得たが、家族や知人以外の人を運ぶ仕組みとするには一定のルールのもとで活動をした方が良かったのと、安全確保を重視したことが福祉有償を選択した理由だ。知識が無かったので、ある意味では決められたルールに沿ってやれば良いという面もあった。

○対象の範囲

- ・対象は会員のみとしている。内訳は、高齢者(要介護者含む)80%、障害者10%、その他10%程度である。
- ・高齢化により利用者は年々増えている。

○運行の状況

- ・年間約8000件の輸送を行っており、これは茨城県の福祉有償運送では最も多いと思う。1日に直すと多いときで40件の予約(=実人数20人)が入るが、これ以上は受け付けないようにしている。
- ・95%は市内のみの輸送であり、大半の目的地が市内の病院で、定期的な利用が多い。

○車両の保有者及び事故時の保険

- ・団体保有の福祉車両が3台あり、車いすの方の輸送等で使用している。
- ・その他ボランティア運転手のマイカーを使っている。マイカーの保険料はドライバーが負担している。
- ・その他、移送サービスに対してはNPO保険に入っており、介助は社協の保険も入っている。
- ・ぶつけた等小さい事故はあるが、大きい事故は発生していない。

○収支の状況

- ・対価の設定は、5kmまで700円で、それから2kmごとに300円ずつ増えていく料金体系だ。そのうち8割が運転手に入り、2割が法人の収入になる。
- ・取手市では、市内の移送団体に利用者登録のある在宅の移動制約者で住民税非課税の人を対象に、年間48枚の700円券を配布する「移送サービス利用料金助成事業」を実施している。福祉有償運送が対象だが、このうち24枚はタクシーにも使える。(他にも別事業で障害者向け・透析患者向けに上乗せの制度あり)
- ・「移送サービス利用料金助成事業」があることで、福祉有償運送を気軽に使ってくれる。700円に収まるように使う人が多い。7月にチケットが配布開始されるため、7月に利用が集中するほどだ。
- ・別に市から1輸送あたり300円が迎車代として補助されている。この300円は非常に大きく、この福祉有償運送の維持に大変貢献しており(700円の8割(560円)が運転手に入り法人には440円(700円×0.2+300円)が入る)、市からの補助は年間200万円程度になっている。
- ・取手市は「訪問D」も始めてくれるようになったが、まだ対象者が少ない。参入事業者へ年

間 15 万円の補助金となっている。

3. バス・タクシー会社との関係

- ・ 2006 年の運行開始当初は色々調整が必要だったが、近年は特に問題ない。

4. 輸送サービスの今後の見通し

○3年後も継続見通しがあると回答した理由

- ・ 自分が動ける限りは大丈夫だろう。ただし NPO は代表の力に依存することが多い。営利事業であれば続くが、非営利事業は代が替わると設立当時の思いが継承されずなかなか続かない。
- ・ 事務局はすべて無償ボランティアのため非常に低い人件費だ。事務所も自分の家の敷地内にあり、日中しか開けないようにしているため光熱費も安い。車の駐車スペースも必要になる。
- ・ 運転手に対しては比較的高い謝礼を支払えていると思うが、市の支援なしでは絶対に無理だ。
- ・ 現在では「継続検討会」として、市と一緒にどうやったら継続していけるかを話し合っている。このように市との関係は持続可能の上で重要だが、市との関係を築くために 10 年近くかかった。
- ・ うまくやっていくためには、法人の規模と利用者のバランスが重要だ。運転手数だけでなく、配車や予約の担当者ができる範囲でやれることが重要だ。

○安定的な財源

- ・ 最大の収入は運送対価であるが、運送対価に付随する補助が非常に大きい。市からの補助がなくでは活動は難しくなると感じている。

5. 輸送サービスの課題

○運転手

- ・ 定年延長により、70 歳くらいにならないと新たなボランティアが入ってくれない。以前は運転は 70 歳までとしていたが、今は定年を設けていない。
- ・ 運転は、ボランティア業務としては責任の重い仕事であり、なかなか気軽にやってくれるものではない。
- ・ 運転手の確保では、口コミだけでなく、市の周知活動等も重要だ。最近では、市広報の表紙で当法人を紹介してくれたり、社会福祉協議会が開催する年 2 回の大正認定講習のポスター作成を通じて運転ボランティアのなり手を募集してくれたり、市や社協が運転手確保に積極的に協力してくれている。
- ・ 地域ケア会議の委員や各圏域の委員にもなることで高齢者関係の関係づくりをしている。障害者については色々な活動をしている。
- ・ 輸送対価をタクシーの 1/2 から値上げして、運転手の報酬を増やせば良いというものでもない。利用者の負担が増えて利用しづらくなってしまえば本末転倒だ。

○福祉有償運送制度の不安定さ

- ・ 福祉有償運送を、公共交通や福祉事業として認めてもらいたい。公共交通なら網形成計画に書かれるし、福祉事業なら助成金申請に有利になることもある。

6. 特定の取組

○「地域通貨等ポイント」「会費制」「相乗り」「配車効率化(アプリ)」

- ・ 配車は一人一人の診察の時間や行き先、必要な支援の内容、運転手と利用者の相性等を鑑みて手配している。
- ・ 相乗りは、移送サービス利用料助成券もあり、割り勘等の料金設定が難しく、実施していない。

○繁雑な事務作業

- ・ 更新に係る書類作成が大変だ。特に運転手に関する書類点数が多すぎる。
- ・ 普段から連携している市であれば事情がよく分かるので、権限移譲により負担が減るかもしれないと考えている。例えば定期的な会議の場で運転手の増減を共有できるのではないかな。
- ・ 日常的な運行管理をオンラインで報告できるようになると便利だと思う。

(5) 許可又は登録を要しない運送(交通不便)

実施日時	2019年3月7日 15:15～17:00
場所	特定非営利法人大綱お助け隊 事務所
ヒアリング先	特定非営利法人大綱お助け隊

1. 団体の概要

○団体としての設立経緯

- ・2010年に、まちづくりサポートセンターの理事が、地域の日常生活支援を行う団体として「まちサポお助け隊」を発足させたのが始まりである。
- ・2014年に市の「住民協働事業」に当団体の取組が採択され、そこで地域での認知度が高まり、利用会員が急激に増加した。支援件数は2013年の3倍程度に増加した。
- ・そして、2016年11月に「NPO 法人大綱お助け隊」として法人化した。

○団体としての活動内容

- ・団体としての活動内容は、地域の日常生活に困りごとを抱えている方たちへの支援であり、その内容は多様である。分類するとすれば、例えば「家事」、「子育て・育児」、「(移動支援を含む) 代行一般」、「大工」、「庭仕事」、「付き添い支援」等である。
- ・介護予防・日常生活支援総合事業としては、訪問型サービスBとDを行っている。

2. 輸送サービスの概要について

○輸送サービスの設立の経緯

- ・輸送を開始したのは、2013年である。支援の対象は生活全般であるが、その中でも移動支援のニーズは高い。現在は「許可又は登録を要しない運送」であるが、2019年4月以降は福祉有償運送も開始する。現在は社会福祉協議会が行っている福祉有償運送が、当団体に移管されるものである。

○対象の範囲

- ・対象は会員であり、会員は市内に在住する日常生活に困りごとを抱えている高齢者、障がい者、子育て世帯等である。しかしながら、介護予防・日常生活支援総合事業の対象となつてからは、原則として要支援認定者と総合事業対象者に新会員の入会を限定している。
- ・ただし、4月から福祉有償運送を開始すれば新規の利用者として受け入れられる人も増える。

○運行の状況

- ・利用の目的で多いのは、通院・買い物である。最も多い利用は、通院である。7割程度は市内(大綱病院等)であるが、東金市の浅井病院や茂原市の長生病院等の利用も多い。買い物は、東金市や茂原市の商業施設の方が近い地域も多く、それらの利用も多い。片道で30分程度である。
- ・利用の時間帯は、9時～16時ごろを目安としているが、特に制限はしていない。朝7時に駅に行きたい、夜18～19時に保育園に迎えに行きたいといったニーズにも可能な範囲で対応している。
- ・予約は、原則として3日前までにするというルールである。ただ、高齢者の方は3日前に予約するというのは難しい方も多い。実際には、直前に依頼がくることがある。
- ・また、支援を依頼する際に「あの人をお願いします」と協力会員を指名することは、色々なトラブルにつながる可能性もあるのでできないようにしている。ただ、実際には同じ人が行くことが多い。

○車両の保有者及び事故時の保険

- ・現在は、協力会員は 48 名であり、そのうち送迎を行っているのは 35 名である。それぞれ、ドライバーのマイカーで送迎しており、保険は個人が負担している。生活支援を行う中での軽微な事故（例えば、作業中に窓ガラスを割ってしまった等）は民間のボランティア保険に団体として加入している。

○収支の状況

- ・利用者からは、実費の範囲でいただいている。走行距離に燃費をかけた考え方で、ガソリン代を 20 円/km と団体の運営費として 10 円/km ということで、合計 30 円/km としている。そのうち、20 円がドライバーに支払われる。
- ・なお、4 月から開始する福祉有償運送は 50 円/km で対価を設定しており、20 円/km 上乗せしている。現在、社会福祉協議会が行っている福祉有償運送と同程度である。これにより、ドライバーに支払われる額がその分多くなる。

3. バス・タクシー会社との関係

- ・福祉有償運送で手に負えない場合は、タクシー会社の福祉タクシーを紹介するという形になる。協力会員はボランティアが前提であり、無理をさせたくはないと考えている。
- ・ただ、料金的にも福祉タクシーは高い。当団体の活動とは、根本的に異なると思う。

4. 輸送サービスの今後の見通し

○3年後も継続見通しがあると回答した理由

- ・担い手の確保と資金の確保は課題であるが、それを認識して何とかがんばっているところなので、何とか3年後も続けていけるのではないかと考えている。福祉有償運送を開始するのは、社会福祉協議会では対応が困難というのが直接の理由ではあるが、有償ボランティアの方に少しでも多く支払えるようにしたいということから、福祉有償運送を行うことは以前から考えていた。

5. 輸送サービスの課題

- ・担い手の確保は、一番の課題である。年々協力会員は高齢化していくので、常に新しい人を募集して新陳代謝を図っていく必要がある。利用会員も支援件数も増加しているが、協力会員の人数はそれほど増えていない。人材が確保できなければ、活動は無理である。
- ・お金の話も大事である。助成金がなければ赤字であるので、助成金がなくなったら持続は難しい。運営費としていただいている分の額を上げるか、入会金・年会費の額を上げるか、ドライバーの取り分を減らさなければならないが、そうすると利用もサービス提供も停滞する恐れがある。

6. 特定の取組

- ・毎日入ってくる支援の依頼を整理して、誰が対応するかをまとめて共有するためのツールとして、Office 365 の Shear point、Database、Ms OneNote というアプリを使っている。
- ・協力会員は誰でも自宅で同じ画面を見ることができ、また誰でも入力することができる。支援依頼と対応する協力会員のマッチング、協力会員間での情報の共有が非常に効率的になった。

7. 繁雑な事務作業

- ・福祉有償運送の開始にあたっては、運営協議会で了解を得ること、法律を理解すること、運行管理者をおくこと、申請書を作成すること、あらゆることが想像以上に大変であった。

(6) 許可又は登録を要しない運送(福祉)

実施日時	2019年3月15日 13:30～15:30
場所	太子町総合福祉センター(大阪府太子町内)
ヒアリング先	プラスワンサービス/寿喜菜(すぎな)の会/桜草クラブ 太子町社会福祉協議会/太子町

1. 団体の概要

○団体としての設立経緯・活動内容

- ・(プ) 配食・見守り活動から始まった有償ボランティア団体で、生活支援活動の中で輸送サービスも実施し、その他にも交流サロンを2か所運営している。
- ・(寿) 立ち上げに関する資金援助(地域支え合い体制づくり提案事業)をきっかけに、4年前に団体を設立した。それまでは小規模な無償ボランティアを行っていた。今では「見守り・話し相手」「部屋のお掃除」「庭の草取り」等年間約600件の様々な生活支援に対応し、サロンも1か所運営している。利用会員数は2月現在198名である。
- ・(桜) 中核となって活動しているのは3名の主婦の方だ。同じ時期に開発された住宅地の住民を対象とし、集会所を借りて活動している。週一回の体操等、サロン運営を1か所行っている。

2. 輸送サービスの概要について

○輸送サービスの設立の経緯

- ・生活支援体制整備事業の「協議体」や、生活支援の利用者からの声で、移動に係る課題があったため開始した。どの団体も基本は生活支援やサロン活動であり、移動支援はその一部として実施している。

○対象の範囲

- ・団体の会員のみである。

○運行の状況

- ・団体によって違うが概ね10～15kmの範囲としており、行き先は病院や買い物施設が多い。
- ・(プ) ドライバーは19名おり、全員認定講習を受講済みである。運転以外の業務にも携わっている。
- ・(寿) 移動支援を利用している人は2月現在39名で希望者が急増している。以前買い物代行を利用していた方が移動支援により買い物施設に行くようになり、だんだん外出の回数が増えた例もある。なお、移動支援に関しては安全を考え、輸送時間を往復1時間以内に制限し、17:00以降の送迎は行っていない。

○車両の保有者及び事故時の保険

- ・(プ) 社協の車を使っており、保険も社協で入っている。1台は移動支援のために確保しており、車いす対応車も貸出しの予約が入っていなければ使用できる。
- ・(寿・桜) 社協の移送中事故傷害保険(乗車定員×2000円/年)を任意保険に上乗せして加入している。さらにボランティア保険(ボランティア活動全般に適用)にも加入している。保険料は利用者からの利用料の中からで賄っているが、負担は大きい。

○収支の状況

- ・(プ) 最大の収入費目は介護予防・日常生活支援総合事業の「訪問D」である。その他にも「通所型サービスC」も年40回ほど得ている。そのほかにもサロン運営で町から「居場所づくり補助金」を得たり、利用者から利用料を得たりしている。生活支援は、最初20分300円で、以降10分100円、1時間で700円になる。

- ・(寿) 輸送サービスに限らずすべての生活支援について 800 円/時間・人を利用者から受け取っており、これが最大の収入費目である。そのうち 600 円がサポート会員に、200 円が事務局に入る仕組みだ。またサロンの運営に係る補助や、介護予防・日常生活支援総合事業のサービス B (住民主体型サービス) を受けている。それ以外にも、コーヒー販売やバザーを行い、事業費を補っている。
- ・(桜) 介護保険事業の一般介護予防事業の交流サロンに関する補助 (24 万円＋開催回数) を受けており、これが年間で最大の収入と思われる。そのほか、介護予防・日常生活支援総合事業の「訪問 D」や利用者からの年会費 (1200 円/年)、生活支援やサロンの利用料を得ているが微々たるものだ。

3. バス・タクシー会社との関係

- ・バスは駅を目的地として運行しているので、この輸送サービスと競合しているといったものではない。
- ・一般のタクシー会社の営業所が町内にはない。

4. 輸送サービスの今後の見通し

○3年後も継続見通しがあると回答した理由

- ・(ブ) 公用車を使っていること、大臣認定講習を受講していること、2 ヶ月に 1 回のヒヤリハットに関する話し合い等、事故予防に注力している。
- ・(寿) 生活支援サービスがあつての移動支援であり、生活支援の収入が無ければ移動支援だけでは団体を維持できない。サロン運営の補助金をいただいていることも大きい。
- ・(桜) 輸送サービスだけ行っているわけではなくて、あくまで移動支援は活動の一部である。こうした助け合い活動は今後も続くと思っている。

○安定的な財源

- ・団体によって異なるが、「生活支援に係る利用料」やサロンや総合事業等「介護保険からの補助」が中心であり、移動支援だけでは赤字である。

5. 輸送サービスの課題

○運転手・事故を防ぐ方法、事故後の対応

- ・(寿) 利用者は増えているが、それに対して運転手数が追いついていない (現在ドライバーは 5 名)。新しい運転手を勧誘してはいるが、事故時の責任等、家族の反対もあり、なかなか増えていない。また、元気な人ほど「収入が少ない」としてやりたがらない (利用料から事務費の一部を差し引いた額が支払われる仕組み)。個人の収入が見込める他団体の活動に参加してしまう。

6. 特定の取組

○配車効率化(アプリ)

- ・利用者がスマホを使って配車依頼をするというのは難しいだろう。エリアも狭く、助け合いのレベルの小規模な活動なので、配車アプリを使うほどではないと考えている。
- ・どの運転手が空いているかを電話して探すのは手間なので、予定の共有ができると良いかもしれない。

7. 有償運送について

- ・3 団体とも生活支援やサロン活動をベースに始めた組織であり、有償運送を始めるには組織・体制を変える必要があると考えるが、現状では難しい。
- ・制度が難しいと感じる。どこまでが白タクになる活動か分からず、移動支援を始めることに対してはためらいがあった。また、運輸支局による判断の違いもあり、活動の詳細を検討する際は苦労した。

第5章 まとめ

第1節 持続可能な輸送サービスに向けて

(1) 公共交通空白地有償運送

アンケート調査の結果では、設立経緯について、「地域住民などの要望により運行を開始した」が 49.2%、「行政や社会福祉協議会などから勧められて運行を開始した」が 44.6%と「この団体の発意として運行を開始した」よりも多く、他者からの勧めが運行の開始の動機となっていることが考えられる。また、降車場所として設定した地点についても「駅・バス停など」が 66.7%と他の類型に比べ割合が高くなっており、公共交通機関の代替に近い形で運行、利用されている可能性が考えられる。

行政や社会福祉協議会から輸送サービスに対して補助等助成金を受けている団体が 67.7%である。運送対価を得ている団体は約 8 割であるが、最も多い収入が輸送サービスに対する補助等助成金である団体は約 4 割である。

行政支援を受けずに運行を続けている「こやだいら」では、輸送サービスは、高齢者の生活支援で重要な役割を担っており、NPO 法人として最も重要な事業として位置づけているが、公共交通空白地有償の収入のみで維持していくのは難しく、生活支援全般に係る多様な事業を行いその収入を経費に充てているとヒアリングで聞いた。「こやだいら」では、行政からの補助金を一切受けずに輸送サービスを提供しているが、一方で支援を得なければ成り立たない団体も多いのではないかと意見も聞かれた。

公共交通空白地有償では、公共交通機関との連携等が輸送サービスの継続に重要である可能性が考えられる。また、行政からの助成金交付又は委託契約に依存している傾向がみられるが、輸送サービスのニーズが増加する中、今後も同様の助成金交付又は委託契約が期待できるかについては更なる検討が必要である。

(2) 福祉有償運送(より大規模の別事業有)

行政や社会福祉協議会と金銭的な関係がないとする団体が約 5 割である。また、輸送サービスの設立の経緯について「輸送サービスは、別の事業・活動の開始に併せてその一部門として発足した」とする回答が 30.0%存在しており、この類型に特徴的な傾向である。ドライバーが団体に雇用する職員である団体が 8 割強であり、団体の他の事業・活動の人材・車両を活用するとした団体で、3 年後の見通しについて継続は可能とする団体が多い傾向がみられる。また、継続が困難な団体で「ドライバーのなり手」や「代表者や運行管理等の責任者のなり手」を課題とする団体の割合が高い。福祉有償（より大規模の別事業有）では、他の事業・活動での人員をドライバーや輸送サービスの責任者に活用することで、課題に対する対応をしている団体があることが考えられ、団体の他の事業の人材・車両を活用していると、輸送サービスの継続が可能と考えている団体の割合が多いことが推測される。

「愛成会」へのヒアリングでは、当該団体では福祉有償運送は介護事業に係る施設やサービスに付随しており、福祉有償運送単体で運行することは考えていないという意見が聞かれた。また、「野の花ネットワーク」へのヒアリングでは、介護保険事業や障害福祉サービ

スを行い、輸送サービスだけを切り離して考えるのではなく、利用者の生活をトータルで支えることで職員のやりがいにつながり、福祉有償運送が赤字であってもその他の安定的な収益基盤があること福祉有償運送を行うこともできるとの意見が聞かれた。団体の他の事業・活動の人材・車両をどのように活用すると、輸送サービスの継続が可能となるのかについては、更なる検討が必要である。

(3) 福祉有償運送(より大規模の別事業無)

福祉有償(より大規模の別事業無)では、運送対価を最も多い収入とする団体が6割強であり、行政や社会福祉協議会との関係がない団体が約半数である。利用者数が多い団体ほど3年後の見通しについて継続は可能と回答する割合が高い傾向がみられた。この類型では、対価収入が輸送サービスの収入の中でも影響が大きく、利用者数が増加するほど対価収入が増加し、継続が可能と考える団体の割合が多くなると推測される。

「活きる」は、茨城県でも最大規模の福祉有償運送団体であり、10年以上の実績で運行に係るノウハウを有していた。しかしながらボランティア中心に運営しており、これ以上の規模拡大は困難との意見であった。また利用者からの収入だけでは法人の維持や運転者の確保は困難で、金銭的な補助だけでなく運転者確保の周知活動等、様々な行政支援を得ていた。

この類型では団体の規模と利用者のニーズのバランスが取れた状態であることが、輸送サービスの継続に重要である可能性が考えられる。

(4) 許可又は登録を要しない運送

輸送サービスの利用者を限定している団体がほとんどであり、利用者となる条件を「高齢者」としている団体が約6割と、公共交通空白地有償、福祉有償運送よりもその割合は高い。

組織形態が「法人格を持たない団体・個人等」である団体の割合が約4割であり、利用者数が20人以下である団体が約4割である。組織形態に着目すると地域内の助け合い等の活動として組織されている割合が多いことが考えられる。また、利用者数に着目すると小規模に活動する団体がサービスを提供している割合が多いことが考えられる。

利用者数が多い団体で継続が困難とする団体の割合が高い。利用者数の増加にともない、諸経費(事務所の費用、マッチングを行う人員の人件費、通信費等)が増加することが考えられる。しかし許可又は登録を要しない運送では、利用者から収受できる金銭等が限られているため、それらの経費を賄うことが困難であることが考えられる。

また、継続が困難とする団体で、運転者が「無償ボランティア」である団体の割合が高い。

月にのべ150人程度を輸送する「大網お助け隊」は、2019年4月より福祉有償運送を開始する。その目的の1つは、利用者数の伸びに比して運転者数がほとんど増加していない現状に対して、少しでも運転者の報酬を増やし、協力会員を確保することであった。生活支援の一部として移動支援を始めた「寿喜菜の会」では、利用者の増大の割に運転者のなり手が少なく、その理由の一つが報酬の少なさであるとの意見も聞かれた。

許可又は登録を要しない運送において、利用者が増加し、継続が困難となってきた団体が、持続可能な取組とするためには、利用者の増加にともない増加する諸経費を賄うことが必要であると考えられる。解決策としては、例えば、自家用有償旅客運送に切り替えることも考えられる。自家用有償旅客運送に切り替えると、運送対価を得られるため、得られた運送対価を諸経費にあてたり、ドライバーに比較的十分な報酬を還元したりすることが可能となる。

なお、許可又は登録を要しない運送のまま、持続可能な取組とする工夫を行う団体も存在するが、今回のアンケートを中心とする調査ではどの取組が持続可能な取組として有効であるのかについて、把握・特定に至らなかった。

※その他特記事項

- ① 3年後の見通しに関連して、「四万十市」へのヒアリングでは、3年後直ちに困るという状況ではないが、5年後・10年後については不安であるという意見が聞かれた。また、「こやだいら」へのヒアリングでは、人口が半分になると見込まれる10年後にも現在と同様の輸送サービスが必要か住民のニーズを把握する必要があるという意見が聞かれた。

輸送サービスを提供している現場では、3年後には運転者や地域住民に大きな変化はないため輸送サービスの継続は可能と回答しても、5年後・10年後といった期間で考えると輸送サービスは可能と回答する団体の割合が少なくなることが考えられる。

- ② 公共交通空白地有償運送に関して、「図 3-37 「3年後の継続見通し」と「行政や社会福祉協議会との関係」の関係」の結果からは、有意水準 0.1 を満たし、かつ、「①継続は十分に可能」「②継続は何とか可能」「③継続はやや困難」「④継続はかなり困難」の順に回答割合の増加若しくは減少の傾向がみられるものを読み取ることが出来なかった。しかし、ヒアリングでは、行政や社会福祉協議と金銭的な関係がないと輸送サービスの維持が困難となるのではないか等といった意見も聞かれたことから、行政や社会福祉協議会からの助成金交付又は委託契約があると、輸送サービスの継続が可能、と考えている団体の割合が多くなっている可能性が考えられる。

第2節 許可又は登録を要しない運送と自家用有償旅客運送との関係

(1) 許可又は登録を要しない運送の自家用有償旅客運送への変更意向

アンケートでは、許可又は登録を要しない運送を行う団体の自家用有償旅客運送への変更意向は「特に変えたいと思わない」が74.5%で最も多い。また、許可又は登録を要しない運送にした理由は、「ボランティア精神で始めたため（運送対価を得るという発想がなかった）」が73.9%で最も多い。

ヒアリングによると、生活支援等の一環として輸送サービスを開始した場合、許可又は登録を要しない運送から自家用有償旅客運送にするには事務手続等を行う人的余裕がないこと、活動の主な目的が変化することに対する懸念があること等の理由から、自家用有償旅客運送への変更に慎重になっているようである。

また、許可又は登録を要しない運送を行う団体の自家用有償旅客運送への変更意向について「自家用有償旅客運送の制度を知らないのでわからない」とする団体が約7%、許可又は登録を要しない運送にした理由について「自家用有償旅客運送の制度を知らなかった」とする団体が約5%存在する。こういった団体に対して、自家用有償旅客運送の制度を周知することも考えられる。

(2) 自家用有償旅客運送の手続等について

アンケートからは、公共交通空白地有償運送や福祉有償運送の約5割で「更新・変更登録の申請時」が繁雑との回答が見られた。具体的には提出書類が多い（特に車両・運転者に関する書類について、添付すべき書類の種類が多く、人数分・台数分の書類が必要である）こと、同一種類を複数（運営協議会と運輸支局等）に提出する必要があること、等がアンケートの自由回答やヒアリングで挙げられた。

書類に関する事務手続については、変更された内容のみの提出を求めること、日常的な運行管理を含めオンライン提出を可能とすること等がアンケートの自由回答やヒアリングでアイディアとして出された。

またヒアリングでは、大臣認定講習について地域内に受講先がないこと、受講機会が限られることが課題として挙げられた。ヒアリングをした団体には、他団体等と合同での講習を計画し、人数を集めて講師を派遣してもらうようにする方法をとる団体もあった。

第3節 輸送サービスを継続していく上での工夫

(1) 地域通貨等ポイントの付与

アンケートからは、現在取り組んでいる団体はほとんど存在しないが、関心があるとする団体が約3割いることがわかった。

(1) 会全体の運営安定化のための会費制度の導入

アンケートからは、交通空白地有償運送の約半数、福祉有償運送、許可又は登録を要しない運送の約2～3割が現在取り組んでいることがわかった。

ヒアリングから、実際に輸送サービスを利用しない人にも会員となってもらい、といった仕組みをとり入れる団体も存在することがわかった。

(2) 相乗り

アンケートからは、交通空白地有償運送の約6割、福祉有償運送の約2割、許可又は登録を要しない運送の約4割が取り組んでいることがわかった。

ヒアリングでは、割り勘とすることで利用者にも運送対価が安くなるというメリットがある一方、割り勘の際のルール等の設定が課題となっている面もあることがわかった。

(3) 配車効率化(アプリ等)

アンケートからは、現在取り組んでいる団体はほとんど存在しないが、関心があるとする団体が約2～3割いることがわかった。

ヒアリングでは、利用者の中心が高齢者であり、利用者がスマートフォン等を用いて予約を行うにはハードルが高いとの意見が聞かれた。一方で、運転者の予定確認には使えるかもしれないとの意見が聞かれた。

「大網お助け隊」では、リアルタイムで複数のユーザーと内容を共有するアプリケーションを活用し、運転者や事務局の間で、支援の依頼の内容、どの協力会員が対応するか、といった情報の共有を行っていた。こうした事務作業のIT化により、一定の効率化が図られるものと考えられる。

比較的实施割合の多い会費制度及び相乗り、実施割合が少ない地域通貨等ポイント及び配車効率化(アプリ)のいずれについても、各類型に適した取組の好例を探求して特定するとともに、類型に応じた好例情報を参考に、地域の実情に応じて導入を検討することが望ましい。この場合、配車効率化(アプリ)及び相乗りについては、費用面や技術面で負担が少なく持続可能に導入・運用していける方法について、実証実験の結果を含めた好例情報が含まれる。また、許可又は登録を要しない運送にあっては、導入を予定する取組について、道路運送法上の取り扱いを踏まえた検討が必要である。

第4節 今後の検討課題の素材

再掲となるが、今後の検討課題の素材について記載する。

○ 福祉有償（より大規模の別事業有）

福祉有償（より大規模の別事業有）の類型では、他の事業・活動での人材・車両を活用していると、輸送サービスの継続が可能と考えている団体の割合が高いことが推測された。しかし、団体の行う他の事業・活動にどのようなものがあるのか、他の事業・活動での人材・車両をどのように活用しているのかについて、今回の調査では把握・特定に至っておらず、今後更なる検討が必要である。

○ 福祉有償（より大規模の別事業無）

福祉有償（より大規模の別事業無）の類型では、団体の規模と利用者のニーズのバランスが取れた状態であることが、輸送サービスの継続に重要である可能性が考えられる。しかし、どれくらいの規模であれば利用者のニーズとバランスが取れた持続可能な状態といえるかについて、今回の調査では把握・特定に至っておらず、今後更なる検討が必要である。

○ 許可又は登録を要しない運送

許可又は登録を要しない運送について、利用者が増加し、継続が困難となってきた団体が、継続可能な取組とするためには、自家用有償に切り替えることも解決策のひとつであることを一例として示した。しかし、許可又は登録を要しない運送のまま持続可能な取組とする工夫については、今回の調査では把握・特定に至っておらず、今後更なる検討が必要である。

謝辞

本調査研究を進めるうえで、猪井博登氏（富山大学 都市デザイン学部 准教授）、服部真治氏（医療経済研究機構 研究部 主任研究員 兼 研究総務部 次長）、吉田樹氏（福島大学 人文社会学群 経済経営学類 准教授）に調査研究全般にわたり非常に有益なご助言をいただいた。また、アンケート調査、ヒアリング調査において、多くの輸送サービスを行う団体、地方自治体、社会福祉協議会のご担当者様にご協力をいただいた。ここに記して感謝の意を表したい。

参考文献

- 国土交通省(2017)「高齢者の移動手段の確保に関する検討会 中間とりまとめ」
<http://www.mlit.go.jp/common/001190834.pdf> (閲覧日 2018-12-28)
- 厚生労働省老健局振興課(n.d.)「介護予防・日常生活支援総合事業の基本的な考え方」
<https://www.mhlw.go.jp/file/06-Seisakujouhou-12300000-Roukenkyoku/0000192996.pdf>
(閲覧日 2018-12-28)
- 国土交通省自動車局旅客課(2018)「道路運送法における許可又は登録を要しない運送の様態について(平成30年3月30日国自旅第338号)」<http://www.mlit.go.jp/common/001231103.pdf>
(閲覧日 2018-12-28)
- 国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課, 国土交通省自動車局旅客課(2018)「高齢者の移動手段確保のための「互助」による輸送 ～道路運送法上の許可・登録を要しない輸送の制度とモデルについて～」<http://www.mlit.go.jp/common/001229932.pdf>(閲覧日 2018-12-28)
- 国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課, 国土交通省自動車局旅客課, 厚生労働省老健局振興課(2018)「「交通」と「福祉」が重なる現場の方々へ ～高齢者支援サービスの提供に際しての交通・福祉制度及び事業モデルの整理と解説～」
<http://www.mlit.go.jp/common/001236922.pdf> (閲覧日 2018-12-28)
- 加藤博和、福本雅之(2005)「地域公共交通サービスの運営からみた日本の道路運送関連制度の問題点」、第32回土木計画学研究・講演集 CD-ROM
- 秋山哲夫、吉田樹編著(2009)「生活支援の地域公共交通 路線バス・コミュニティバス・ST サービス・デマンド型交通」 学術出版社、p117
- 島田暁文(2010)「福祉有償運送をめぐる法政策論的考察～運営協議会問題を中心に～」自治総研, no.386
- 内閣府 第4回地方分権有識者会議(平成25年8月29日)「資料2-2 地域交通部会報告書」
<https://www.cao.go.jp/bunken-suishin/doc/kaigi04shiryou0202.pdf> (閲覧日 2019-04-04)
- 内閣府 第63回 提案募集検討専門部会・第4回地域交通部会合同会議(平成29年10月13日)「参考資料2 自家用有償旅客運送に係る登録等事務・権限移譲についての実態調査」
<https://www.cao.go.jp/bunken-suishin/kaigi/doc/teianbunkai63sanko-shiryou2.pdf> (閲覧日 2019-04-4)
- 国土交通省(2017)「高齢者の移動手段の確保に関する検討会 中間とりまとめ」
<http://www.mlit.go.jp/common/001190834.pdf> (閲覧日 2018-12-28)
- 厚生労働省(n.d.)「総合事業ガイドライン案に係る追加質問項目について」
<http://www.mhlw.go.jp/file/06-Seisakujouhou-12300000-Roukenkyoku/0000188230.pdf> (閲覧日 2019-04-24)
- 国土交通省自動車局旅客課(平成30年4月)「自家用有償旅客運送ハンドブック」
<http://www.mlit.go.jp/common/001233264.pdf> (閲覧日 2018-12-28)
- 西響太(2014)「過疎地有償運送の運営実態に関する研究－資金確保と運転者に着目して－」東京大学大学院修士論文
- 猪井博登、森有一郎(2008)「福祉有償運送の対価設定に関する研究」土木計画学研究・講演集 38 No.245
- 三星昭宏(2017)「福祉的側面からみる地域の足の確保－福祉有償運送サービスのあゆみと課題」、『運輸と経済』第77巻第12号

阿部名保子(2010)「福祉有償運送事業の運営実態から見た持続可能な移動サービスの現状と今後のあり方-神奈川県における運営実態調査から-」 運輸政策研究、13(3)、p.24-34

Cochran, W.G. 1954 Some methods for strengthening the common χ^2 tests.
Biometrics, Vol.10, Vol.4, p420

第1節 アンケート質問票

アンケートの実施にあたっては、回答者に対して、「この調査目的以外には一切使用せず、公表に当たっては統計処理を行い団体名等が特定されることはありません」といった旨の説明を書面で行い、アンケートへの協力を求めた。

アンケートに使用した質問票について示す。アンケート調査票は、自家用有償旅客運送を実施する団体用と許可又は登録を要しない運送を実施する団体用の2種類を作成した。

(1) 自家用有償旅客運送

高齢者の旅客輸送サービス実態調査(自家用有償運送) 回答用紙

問1 輸送サービスを提供している団体について

問1-1 輸送サービスを提供している団体について教えてください。☆

団体名	団体の住所
-----	-------

問1-2 この輸送サービスの概要を教えてください。※参考資料があれば添付していただくと幸いです。

--

問1-3 この輸送サービスの法的な位置づけを教えてください。(当てはまる番号1つに○) ☆

- | |
|--|
| ① 市町村運営有償運送(交通空白)(法78条第2号、規則49条第1項第1号) |
| ② 市町村運営有償運送(福祉)(同上) |
| ③ 公共交通空白地有償運送(法78条第2号、規則第49条第1項第2号) |
| ④ 福祉有償運送(法78条第2号、規則第49条第1項第3号) |

法: 道路運送法 規則: 道路運送法施行規則

問1-4 この輸送サービスは運行委託をしていますか?(当てはまる番号1つに○) ☆

- | |
|-----------------------|
| ① 直営(運行委託していない) |
| ② 交通事業者(バス・タクシー会社)に委託 |
| ③ NPO法人等その他団体に委託 |

→委託先の法人・団体の名称は?

--

問1-5 輸送サービスを提供している団体の組織形態を教えてください。(当てはまる番号1つに○)

※運行委託をしている場合は、委託先の団体の活動形態を記入してください。

- | | | |
|---------------------|-----------------------|----------|
| ① NPO法人 | ② 一般社団法人・一般財団法人 | ③ 認可地縁団体 |
| ④ 農業協同組合 | ⑤ 消費生活協同組合 | ⑥ 医療法人 |
| ⑦ 社会福祉法人(社会福祉協議会以外) | ⑧ 社会福祉法人(社会福祉協議会) | |
| ⑨ 商工会議所・商工会 | ⑩ 営利を目的としない法人格を有しない社団 | |
| ⑪ 営利法人(会社) | ⑫ その他() | |

問1-6 輸送サービスは、団体の中でどのような位置づけですか?(当てはまる番号1つに○)

- | |
|---------------------------------------|
| ① 輸送サービス以外に事業・活動は行っていない |
| ② 輸送サービス以外に、輸送サービスより収入の大きい事業・活動を行っている |
| ③ 輸送サービス以外に、輸送サービスより収入の少ない事業・活動を行っている |

→その「事業・活動」とは何ですか?

(簡潔に記入してください)

--

※「収入」には、行政などからの補助等助成金も含まれます。

問1-7 この輸送サービスの事務所について教えてください。(当てはまる番号1つに○)

※事務所を用意することも必ずしも簡単ではないかもしれませんので、どのような方法があるか把握するためにお尋ねしています。

- | | |
|-------------------|-----------------------|
| ① 団体が保有する事務所 | ② 市町村が保有する施設内 |
| ③ 団体の構成員(代表者等)の自宅 | ④ 輸送サービスのために賃借した部屋・施設 |
| ⑤ その他() | |

問2 この輸送サービスの設立経緯について

問2-1 この輸送サービスの設立経緯を教えてください。（当てはまる番号全てに○）

- ①（他者からの勧めではなく）この団体の発意として運行を開始した
- ② 地域住民などの要望により運行を開始した
- ③ 行政や社会福祉協議会などから勧められて運行を開始した
- ④ 輸送サービスは、別の事業・活動の開始に併せてその一部門として発足した
- ⑤ その他（ ）

問2-2 この輸送サービスの開始年次を教えてください。（数値を記入）

※法的な位置づけに変更があった場合は、現在の法的な位置づけになった年次を記入ください。

西暦（ ）年

問2-3 許可・登録を要しない運送ではなく、自家用有償旅客運送を選んだ理由を教えてください。（当てはまる番号全てに○）

- ① 許可・登録を要しない運送を検討しなかった
- ② 運送の対価を得るために自家用有償旅客運送とした
- ③ 行政から勧められたため自家用有償旅客運送とした
- ④ 安全管理体制を確保するため自家用有償旅客運送とした
- ⑤ 登録団体を事故時の責任主体とするため自家用有償旅客運送とした
- ⑥ その他（ ）

問2-4 この輸送サービスは、設立当初に比べて法的な位置づけに変化はありましたか？（当てはまる番号1つに○）

- ① 設立当初から現行のままである
- ② 当初は「無償」の輸送であった
- ③ 当初は別の法的な位置づけであった
- ④ 自家用有償運送の制度ができる前から運行していた（①～③のいずれかに該当する場合を除く）
- ⑤ その他（ ）

→ 当初の法的な位置づけは？

- ① 市町村運営有償運送（交通空白）
- ② 市町村運営有償運送（福祉）
- ③ 公共交通空白地有償運送
- ④ 福祉有償運送
- ⑤ 4条事業者（バス・タクシー）

※問2-4で「②当初は「無償」の輸送であった」「③当初は別の法的な位置づけであった」と回答した方にお聞きします。

問2-4-1 法的な位置づけを変えた理由について具体的に教えてください。

問2-5 あなたの団体と行政や社会福祉協議会との関係を教えてください。

(当てはまる番号全てに○)

① 行政や社会福祉協議会から、輸送サービスに対して「補助等助成金」を受けている ② 行政や社会福祉協議会からの「委託契約」に基づき、輸送サービスを実施している ③ 行政や社会福祉協議会から、輸送サービス以外の事業に対して「補助等助成金」を受けている ④ 行政や社会福祉協議会からの「委託契約」に基づき、輸送サービス以外の事業を実施している ⑤ 行政や社会福祉協議会と金銭的な関係はない	「補助等助成金」「委託契約」の担当部局はどこですか？(当てはまる番号1つに○) <table border="1"> <tr> <td>① 企画・総務</td> <td>② 福祉</td> <td rowspan="5">市町村役場</td> </tr> <tr> <td>③ 都市計画・交通</td> <td></td> </tr> <tr> <td>④ 市民活動推進</td> <td></td> </tr> <tr> <td>⑤ 社会福祉協議会</td> <td></td> </tr> <tr> <td>⑥ その他 ()</td> <td></td> </tr> </table> 補助等助成金、委託契約の名称を教えてください	① 企画・総務	② 福祉	市町村役場	③ 都市計画・交通		④ 市民活動推進		⑤ 社会福祉協議会		⑥ その他 ()	
① 企画・総務	② 福祉	市町村役場										
③ 都市計画・交通												
④ 市民活動推進												
⑤ 社会福祉協議会												
⑥ その他 ()												

問3 この輸送サービスのサービス内容について ☆

問3-1 この輸送サービスの形態を教えてください。(当てはまる番号1つに○)

① 予約なし(定時定路線) ② 予約あり(デマンド型・ドアツードア型)	予約方法は何ですか？(当てはまる番号全てに○) ① 電話 ② FAX ③ スマートフォン等のアプリ ④ インターネット ⑤ メール ⑥ 対面 ⑦ その他 ()
---	---

問3-2 この輸送サービスの利用者の範囲を教えてください。(当てはまる番号1つに○)

① 利用者が限定されている(会員・登録者など) ② 誰でも利用できる(観光客等来訪者含む)

※問3-2で「① 利用者が限定されている(会員・登録者など)」と回答した方にお聞きます。

問3-2-1 会員・登録者は地域住民に限定されていますか？(当てはまる番号1つに○)

① 地域住民に限定されている ② 限定されていない

問3-2-2 利用者となる条件はほかに何かありますか？(当てはまる番号全てに○)

① 高齢者 ② 障害者 ③ 要介護認定者 ④ 要支援認定者(総合事業対象者含む) ⑤ 特にない ⑥ その他 ()

問3-3 この輸送サービスが対象とする利用者の「居住エリア」を教えてください。

「居住エリア」とは、対象とする利用者が住んでいる場所のことです。(デマンド型やドアツードア型の場合は、運輸支局に申請している「運送の区域」のうち、主な対象とする利用者が住んでいる場所のことです。)

(市町村名)	((市町村全域でない場合は)地区名・地域名・旧市町村名)
※地区・地域・旧市町村の判別のために、居住エリアの代表的な施設(郵便局など)の住所を以下に記入してください	

問3-4 「居住エリア」の公共交通の状況について教えてください。(当てはまる番号1つに○)

① バス路線(コミュニティバス含む)があり、便数も十分である ② バス路線(コミュニティバス含む)はあるが、日常生活上使いたい時間帯に便がない ③ バス路線(コミュニティバス含む)はないが、タクシーを呼べば来る ④ バス路線もなくタクシーも来ない

問3-5 この輸送サービスの降車場所について教えてください。（当てはまる番号1つに○）

① 降車場所は特定の地点に限定している ② 限定していない	▶降車場所として設定した地点は？（当てはまる番号全てに○）
	① 病院・医療施設 ② 福祉施設 ③ 商業施設 ④ 学校 ⑤ 駅・バス停など ⑥ 自宅 ⑦ その他（ ）

問3-6 問3-3の「居住エリア」と問3-5の「降車場所」の関係を教えてください。（当てはまる番号全てに○）

① 「居住エリア」の中に、全ての「降車場所」がある ② 「居住エリア」の外にも「降車場所」があるが、「居住エリア」も「降車場所」も全て1つの市町村の中にある ③ 「居住エリア」の市町村に隣接する市町村内にも「降車場所」がある ④ 「居住エリア」の市町村に隣接する市町村よりも更に先に「降車場所」がある

問4 この輸送サービスの車両や運転手について ☆

問4-1 この輸送サービスで使用する車両の種類を教えてください。（当てはまる番号全てに○）

（一般車両）	① セダン等（定員10人以下）	② バス（定員11人以上）
（福祉車両）	③ 寝台車 ④ 車いす車 ⑤ 兼用車※ ⑥ 回転シート車	
	⑦ その他（ ）	

※ストレッチャー及び車いすの双方に対応した自動車

問4-2 この輸送サービスで使用する車両について、車両の所有者ごとに教えてください。（BとCが同じ場合はCに記入してください）

車両の保有者	使用台数	保険の加入状況	保険の負担先
A 市町村など行政	() 台	a b c d e f	ア イ ウ エ オ
B 社会福祉協議会	() 台	a b c d e f	ア イ ウ エ オ
C 輸送サービスを提供する団体	() 台	a b c d e f	ア イ ウ エ オ
D 運転手（マイカー）	() 台	a b c d e f	ア イ ウ エ オ
E その他（ ）	() 台	a b c d e f	ア イ ウ エ オ
合計	() 台		

以下の中から選択（当てはまる番号全てに○）

a. 交通事故の相手（対人・対物）に対して補償する保険 b. 搭乗中の人に対して補償する保険 c. 「1日自動車保険」 d. ボランティア保険（移送以外に対する補償） e. 把握していない f. その他（ ）

下の中から選択（当てはまる番号全てに○）

ア 行政 イ 社会福祉協議会 ウ 団体 エ 運転手 オ その他

問4-3 この輸送サービスの運転手について教えてください。

人数 数値を記入	運転できる最大人数 () 人 ★				
	平成30年6月中に、実際に運転した実人数 () 人				
年齢別 人数 数値を記入	～59歳 () 人	60～64歳 () 人	65～69歳 () 人	70～74歳 () 人	75歳～ () 人

合計が★と等しくなるよう
をお願いします。

問4-4 運転手の雇用形態を教えてください。(当てはまる番号全てに○)

① 団体で雇用する職員 ② 有償ボランティア ③ 無償ボランティア ④ その他 ()	有償ボランティアの報酬の程度は？(当てはまる番号1つに○) ① 実費程度 ② 最低賃金程度 ③ その他 ()
--	--

問4-5 運転手とは別に、介助者は乗車しますか？(当てはまる番号1つに○)

① 乗車する ② 乗車することもある ③ 乗車しない	雇用形態は？(当てはまる番号全てに○) ① 団体で雇用する職員 ② 有償ボランティア ③ 無償ボランティア ④ その他 ()
----------------------------------	---

問4-6 運転手や介助者で、介護資格(介護福祉士、ホームヘルパー等)の保有者はいますか？

(当てはまる番号全てに○)

① 団体で雇用する職員の中に保有者がいる ③ 保有者はいない	② ボランティアの中に保有者がいる ④ 把握していない ⑤ その他 ()
-----------------------------------	---

問4-7 輸送に付随したサービスについて教えてください。(当てはまる番号全てに○)

① 車両への乗降を手助けしている ② 目的地での用事を手助けしている ③ 乗客の手荷物を車両から自宅まで運搬している ④ 支援・介助は特に行っていない(輸送のみの提供) ⑤ その他 ()
--

問5 この輸送サービスの収支状況や運行実績について

問5-1 利用者から受け取る「対価」の金額の程度を教えてください。(最も近い番号1つに○) ☆

① ガソリン代程度 ② バス運賃程度 ③ タクシー運賃の1/2程度 ④ タクシー運賃の1/2以上 ⑤ その他 ()
--

問5-2 利用者から受け取る「対価」の設定の考え方を教えてください。(当てはまる番号1つに○) ☆

① 経費を積算して算出した ② 地域で定められている基準に基づいて設定した ③ 利用者の支払い能力を考えて設定した ④ その他 ()
--

問5-3 平成 29 年度の「輸送サービス」の収入の費目について教えてください。

それぞれの費目について、収入があるか教えてください。(それぞれどちらか1つに○)

A～Jのうち、収入の大きい順に1～3位まで記入してください。

費目	各費目の収入があるか	収入の大きい順
A 運送対価	収入がある ・ ない	() 位
B 会全体の運営安定化のための会費 (年会費など)	収入がある ・ ない	() 位
C 輸送サービスに対する行政や社会福祉協議会からの補助等助成金	収入がある ・ ない	() 位
D 行政や社会福祉協議会からの委託契約に基づく委託費	収入がある ・ ない	() 位
E 介護保険制度に基づく自治体からの補助・助成	収入がある ・ ない	() 位
F 寄付金	収入がある ・ ない	() 位
G 企業などからの協賛金	収入がある ・ ない	() 位
H 町内会費・自治会費	収入がある ・ ない	() 位
I 管理者・運転手等の自己負担	収入がある ・ ない	() 位
J その他 ()	収入がある ・ ない	() 位

問5-4 運転手の大臣認定講習の受講費について、その負担先を教えてください。
(当てはまる番号全てに○)

① 運転手 ② 団体 ③ 行政 ④ 社会福祉協議会 ⑤ その他 ()

問5-5 平成 29 年度の「輸送サービス」に係る経費は、「運送対価」「会費」「寄付金」「協賛金」だけで賄われていますか？ (当てはまる番号1つに○)

- ① 賄われている
② 賄われていない
③ 分からない

→ 賄われていない場合、ほかに何を充てて賄っていますか。
(当てはまる番号全てに○)

- ① 他事業からの補填
② 市町村や社会福祉協議会からの補助等助成金や委託費
③ 責任者・運転手等の自己負担
④ その他 ()

問5-6 平成 30 年 6 月(1ヶ月間)の運行距離・稼働日数・利用者数を教えてください。
(数値を記入)

運行距離	() キロメートル/月		
稼働日数	() 日/月		
利用者数 (のべ人数)	() 人/月	週3日以上利用 した人(実人数)	() 人/月

問5-7 季節変動(雪など)で利用者数や稼働日数などに影響がある場合、その季節変動を教えてください。

記入例： 1 2 月～2 月は雪があり、1 年間の利用者数の約 2 / 3 を占めている

問6 この輸送サービスや団体の課題や今後の見通しについて

問6-1 この輸送サービスの課題について教えてください。（当てはまる番号全てに○）

団体内部の状況について	団体を取り巻く環境について
① ドライバーのなり手 ② 事故時の対応・保険 ③ 代表者や運行管理等の責任者のなり手 ④ 事務作業の複雑さ ⑤ 車両の確保・更新 ⑥ 輸送サービスの収入 ⑦ 輸送サービス以外の事業・活動の収入 ⑧ その他（ ）	① 地域の人口減少 ② 地域の高齢化 ③ 地域住民との関係 ④ 利用者ニーズに応えきれない ⑤ バス・タクシー会社との関係 ⑥ 同じ圏内での同種活動を行う団体との関係 ⑦ 行政や社会福祉協議会等との関係 ⑧ その他（ ）

問6-2 運転手確保に向けて行った対策について教えてください。（当てはまる箇所全てに☑）

	A.行った対策	B.Aのうち、効果のあった対策
① 報酬面での待遇改善	☐	☐
② 広告等での募集	☐	☐
③ 知人からの紹介・口コミ	☐	☐
④ 地域住民からの応援	☐	☐
⑤ 事故時の保険の充実	☐	☐
⑥ マイカーではない車両(団体や行政所有車)の使用	☐	☐
⑦ その他（ ）	☐	☐
⑧ 特に実施していない	☐	

問6-3 収入確保・経費削減に向けて行った対策について教えてください。

（当てはまる箇所全てに☑）

	A.行った対策	B.Aのうち、効果のあった対策
① 輸送サービス以外の事業・活動の収入増	☐	☐
② 会全体の運営安定化のための会費による収入増	☐	☐
③ 行政（国・都道府県・市町村）から支援を得る	☐	☐
④ 地域や企業等から協賛金等を得る	☐	☐
⑤ 運行効率化のため、行き先を限っている	☐	☐
⑥ 運行する時間帯を定めている	☐	☐
⑦ 対象とする利用者を設定している	☐	☐
⑧ 相乗りを増やす・できるようにする	☐	☐
⑨ その他（ ）	☐	☐
⑩ 特に実施していない	☐	

問6-4 この輸送サービスを行う上で、繁雑だと思ふ事務作業があれば教えてください。

(当てはまる番号全てに○)

① 煩雑だと感じる事務作業はない ② 登録の申請時 (運行開始時) ③ 更新・変更登録の申請時 ④ 事故発生時 ⑤ 苦情・要望への対応 ⑥ 日々の運行記録 ⑦ 配車手配 (利用者と運転手のマッチング) ⑧ その他 ()	繁雑と感じる具体的な内容を記入してください。
---	------------------------

問6-5 その他、この輸送サービスを維持していく上で行った対策を教えてください。

(当てはまる箇所全てに☑)

	A.行った対策	B.Aのうち、効果のあった対策
① 責任者の育成を行う	☐	☐
② 行政や社会福祉協議会等に事務作業の一部を担ってもらふ	☐	☐
③ 地域住民に対して啓蒙活動を行う	☐	☐
④ 予約・配車等に関して交通事業者の協力を得る	☐	☐
⑤ 会員・登録者の管理、予約・配車等のIT化を行う	☐	☐
⑥ 団体の他の事業・活動の人材・車両を輸送サービスに活用する	☐	☐
⑦ 行政や社会福祉協議会等から車両の購入・維持に関する金銭的な支援を受ける	☐	☐
⑧ 行政や社会福祉協議会等が保有する車両を利用する	☐	☐
⑨ 企業等から福祉車両の寄贈を受ける	☐	☐
⑩ 団体に登録しているドライバーのマイカーを使用する	☐	☐
⑪ その他 ()	☐	☐
⑫ 特に実施していない	☐	

問6-6 この輸送サービスの3年後の見通しを教えてください。(当てはまる番号1つに○)

※行政や社会福祉協議会と支援等の関係がある場合は、それが継続されることとしてお答えください。

① 継続は <u>十分に可能</u> であると思う	② 継続は <u>何とか可能</u> であると思う
③ 継続は <u>やや困難</u> であると思う	④ 継続は <u>かなり困難</u> であると思う

※行政や社会福祉協議会と支援等の関係がある場合のみお答えください。

問6-6-1 行政や社会福祉協議会との支援等の関係が継続されない場合、問6-6の回答は変わりますか。(当てはまる番号1つに○)

① 変わる	② 変わらない
-------	---------

問6ー7 輸送サービスの継続的な提供に当たっての工夫や方策への関心について教えてください。

※この設問において例示する工夫や方策は、許可又は登録が必要となる場合があります。

実際に個々の輸送サービスを検討・実施する際には、担当の運輸支局までご相談ください。

(1) 運転手ボランティアの活動の励みとなるように「地域通貨等ポイントの付与」を行う場合がありますが、そのような制度について団体のお考えをお聞かせください。(当てはまる番号1つに○)

① 現在取り組んでいる

② 現在は取り組んでいないが今後取り組む予定がある

③ 現在は取り組んでいないが関心がある

④ 現在取り組んでおらず関心もない

▶ ポイント制度の概要を記入してください

(2) 会全体の運営安定化のための「会費制度の導入」について団体のお考えをお聞かせください。(当てはまる番号1つに○)

① 現在取り組んでいる

② 現在は取り組んでいないが今後取り組む予定がある

③ 現在は取り組んでいないが関心がある

④ 現在取り組んでおらず関心もない

▶ 会費制度の概要を記入してください

(3) 「相乗り」について団体のお考えをお聞かせください。(当てはまる番号1つに○)

① 現在取り組んでいる

② 現在は取り組んでいないが今後取り組む予定がある

③ 現在は取り組んでいないが関心がある

④ 現在取り組んでおらず関心もない

▶ 取組の概要を記入してください

(4) 車両運行のための「配車効率化(アプリ)」について団体のお考えをお聞かせください。(当てはまる番号1つに○)

① 現在取り組んでいる

② 現在は取り組んでいないが今後取り組む予定がある

③ 現在は取り組んでいないが関心がある

④ 現在取り組んでおらず関心もない

▶ 取組の概要を記入してください

自由回答 この輸送サービスに関する、以下の点について自由にお答えください。 ☆

(苦勞している点・課題を教えてください)

(工夫点があれば教えてください)

ご連絡先について ☆

ご回答者様(運行している団体ではなく、このアンケートの送付先の団体)について教えてください。

団体名

団体の所在地

役職・部署

お名前

電話番号・e-mail

ご回答ありがとうございました。可能であれば、以降の設問にもお答えいただけますと幸いです。

※以下は細かい内容ですので、詳細な数値が分からない場合は、概数でも結構です。

問7 平成 29 年度(H29.4～H30.3)の1年間における団体や輸送サービスの収支状況について

問7-1 平成 29 年度における「団体」としての収入について教えてください。(数値を記入)

※輸送以外も含めた、法人・団体としての年間の収入の合計をお答えください。

団体としての 収入の合計	() 円／年
-----------------	---------

問7-2 平成 29 年度における「輸送サービス」の収入について教えてください。(数値を記入)

輸送サービスの「運送対価」 (運賃収入(待機料等含む))	() 円／年
輸送サービスに対する行政や 社会福祉協議会からの補助等助成金	() 円／年

※他の事業も含めて補助等助成金を受けており、「輸送サービス」のみ金額が分からない場合は、
案分するなど、輸送サービスに係る補助等助成金の金額をお答えください。概数で結構です。

問7-3 平成 29 年度における「輸送サービス」の経費について教えてください。(数値を記入)

※運転手は別事業でも勤務しているなど、「輸送サービス」のみの経費が分からない場合は、
案分するなど、輸送サービスに係る経費部分でお答えください。概算でも結構です。

経費の合計 (人件費・燃料費・保険等の合計)	() 円／年
---------------------------	---------

問7-3-1 輸送サービスに係る経費について教えてください。(数値を記入)

※運転手は別事業でも勤務しているなど、「輸送サービス」のみの経費が分からない場合は、
案分するなど、輸送サービスに係る経費部分でお答えください。

それぞれの費目について、支出があるか教えてください。(それぞれどちらか1つに○)

A～Fのうち、支出の大きい順に
1～3位まで記入してください。

費目	各費目の支出があるか	支出の大きい順
A 人件費(運転手、介助者等)	支出がある ・ ない	() 位
B 車両導入に関する費用(車両購入費、リース料等)	支出がある ・ ない	() 位
C 車両維持に関する費用(修繕費、車検費用等)	支出がある ・ ない	() 位
D 燃料費	支出がある ・ ない	() 位
E 保険料	支出がある ・ ない	() 位
F その他 ()	支出がある ・ ない	() 位

ご回答ありがとうございました。

同封の返信封筒に封入の上、12月12日(水)までに
ご返送(若しくは h30idou-shien@murc.jp までメール送付)ください。

(2) 許可又は登録を要しない運送

高齢者の旅客運送サービス実態調査(許可・登録を要しない運送) 回答用紙

問1 輸送サービス(送迎)を提供している団体について

問1-1 輸送サービスを提供している団体について教えてください。

団体名	団体の住所
-----	-------

問1-2 この輸送サービスの概要を教えてください。※参考資料があれば添付していただくと幸いです。

--

問1-3 この輸送サービスの法的な位置づけを教えてください。(当てはまる番号1つに○)

- | | |
|-----------------|-------------------|
| ① 4条ぶら下がり許可 | (道路運送法 78 条第 3 号) |
| ② 許可又は登録を要しない運送 | (道路運送法対象外) |
| ③ 整理・把握していない | |

問1-4 この輸送サービスは運行委託をしていますか? (当てはまる番号1つに○)

- | | |
|-----------------------|----------------|
| ① 直営(運行委託していない) | 委託先の法人・団体の名称は? |
| ② 交通事業者(バス・タクシー会社)に委託 | |
| ③ NPO 法人等その他団体に委託 | |

問1-5 輸送サービスを提供している団体の組織形態を教えてください。(当てはまる番号1つに○)

- | | | |
|---------------------|-------------------|-----------|
| ① NPO 法人 | ② 一般社団法人・一般財団法人 | |
| ③ 社会福祉法人(社会福祉協議会以外) | ④ 社会福祉法人(社会福祉協議会) | |
| ⑤ 農業協同組合 | ⑥ 消費生活協同組合 | ⑦ 医療法人 |
| ⑧ 営利法人(会社) | ⑨ 商工会議所・商工会 | ⑩ 町内会・自治会 |
| ⑪ 法人格を持たない団体・個人等 | ⑫ その他() | |

問1-6 輸送サービスは、団体の中でどのような位置づけですか? (当てはまる番号1つに○)

- | | |
|----------------------------------|-----------------------------------|
| ① 輸送サービス以外に事業・活動は行っていない | その「事業・活動」とは何ですか?
(簡潔に記入してください) |
| ② 輸送サービス以外に、
収入のある事業・活動を行っている | |
| ③ 輸送サービス以外に、
収入のない事業・活動を行っている | |

※「収入」には、行政などからの補助等助成金も含まれます。

問1-7 この輸送サービスの事務所について教えてください。(当てはまる番号1つに○)

※事務所を用意することも必ずしも簡単ではないかもしれませんので、どのような方法があるか把握するためにお尋ねしています。

- | | |
|-------------------|-----------------------|
| ① 団体が保有する事務所 | ② 市町村が保有する施設内 |
| ③ 団体の構成員(代表者等)の自宅 | ④ 輸送サービスのために賃借した部屋・施設 |
| ⑤ その他() | |

問2 この輸送サービスの設立経緯について

問2-1 この輸送サービスの設立経緯を教えてください。（当てはまる番号全てに○）

- ① （他者からの勧めではなく）この団体の発意として運行を開始した
- ② 地域住民などの要望により運行を開始した
- ③ 行政や社会福祉協議会などから勧められて運行を開始した
- ④ 輸送サービスは、別の事業開始に併せてその一部門として発足した
- ⑤ その他（ ）

問2-2 この輸送サービスの現在の目的を教えてください。（当てはまる番号1つに○）

- ① バス・タクシーがない・使いづらいことへの対応（公共交通が運行されていない、若しくは著しく運行頻度が少ない地域の足となること）
- ② 身体障害者、要介護認定者、要支援認定者及びその他の障害を有する者への対応（身体状況等により公共交通の利用が困難な人に対する支援）
- ③ その他（ ）

問2-3 この輸送サービスの開始年次を教えてください。（数値を記入）

西暦（ ）年

問2-4 この輸送サービスを、運送対価の得られる「自家用有償運送」ではなく、許可・登録を要しない運送にした理由を教えてください。（当てはまる番号全てに○）

- ① 自家用有償旅客運送の制度を知らなかった
- ② 輸送サービスの提供地域が公共交通空白地に該当しない
- ③ 輸送サービスの利用対象者が市町村運営有償運送（福祉）と福祉有償運送のいずれの旅客の範囲にも該当しない
- ④ ボランティア精神で始めたため（運送対価を得るという発想がなかった）
- ⑤ 早く事業を行いたかった
- ⑥ 規模が小さいから
- ⑦ 自家用有償運送の具体的な手続や申請書類を揃えるのが難しそうと感じた
- ⑧ 運転手全員が認定講習を受講するのが難しそうと感じた
- ⑨ 地域公共交通会議や運営協議会での調整が調わなかった
- ⑩ 地域公共交通会議や運営協議会が設置されていなかった
- ⑪ その他（ ）

問2-5 あなたの団体と行政や社会福祉協議会との関係を教えてください。（当てはまる番号全てに○）

- ① 行政や社会福祉協議会から、輸送サービスに対して「補助等助成金」を受けている
- ② 行政や社会福祉協議会からの「委託契約」に基づき、輸送サービスを実施している
- ③ 行政や社会福祉協議会から、輸送サービス以外の事業に対して「補助等助成金」を受けている
- ④ 行政や社会福祉協議会からの「委託契約」に基づき、輸送サービス以外の事業を実施している
- ⑤ 行政や社会福祉協議会と金銭的な関係はない

「補助等助成金」「委託契約」の担当部局はどこですか？（当てはまる番号1つに○）

- | | | |
|-----------|------|---------|
| ① 企画・総務 | ② 福祉 | } 市町村役場 |
| ③ 都市計画・交通 | | |
| ④ 市民活動推進 | | |
| ⑤ 社会福祉協議会 | | |
| ⑥ その他（ ） | | |

補助等助成金、委託契約の名称を教えてください

問3 この輸送サービスのサービス内容について

問3-1 この輸送サービスの形態を教えてください。（当てはまる番号1つに○）

- ① 予約なし（定時定路線）
② 予約あり（デマンド型・ドアツードア型）

→予約方法はありますか？（当てはまる番号全てに○）

- ① 電話 ② FAX ③ スマートフォン等のアプリ
④ インターネット ⑤ メール ⑥ 対面
⑦ その他（ ）

問3-2 この輸送サービスの利用者の範囲を教えてください。（当てはまる番号1つに○）

- ① 利用者が限定されている（会員・登録者など）
② 誰でも利用できる（観光客等来訪者含む）

※問3-2で ① に○をつけた方にお聞きします。

問3-2-1 会員・登録者は地域住民に限定されていますか？（当てはまる番号1つに○）

- ① 地域住民に限定されている ② 限定されていない

問3-2-2 利用者となる条件はほかに何かありますか？（当てはまる番号全てに○）

- ① 高齢者 ② 障害者 ③ 要介護認定者
④ 要支援認定者（総合事業対象者含む） ⑤ 特にない
⑥ その他（ ）

問3-3 この輸送サービスが対象とする利用者の「居住エリア」を教えてください。

「居住エリア」とは、対象とする利用者が住んでいる場所のことです。（デマンド型やドアツードア型の場合は、運輸支局に申請している「運送の区域」のうち、主な対象とする利用者が住んでいる場所のことです。）

（市町村名）

（（市町村全域でない場合は）地区名・地域名・旧市町村名）

※地区・地域・旧市町村の判別のために、居住エリアの代表的な施設（郵便局など）の住所を以下に記入してください

問3-4 「居住エリア」の公共交通の状況について教えてください。（当てはまる番号1つに○）

- ① バス路線（コミュニティバス含む）があり、便数も十分である
② バス路線（コミュニティバス含む）はあるが、日常生活上使いたい時間帯に便がない
③ バス路線（コミュニティバス含む）はないが、タクシーを呼べば来る
④ バス路線もなくタクシーも来ない

問3-5 この輸送サービスの降車場所について教えてください。（当てはまる番号1つに○）

- ① 降車場所は特定の地点に限定している
② 限定していない

→降車場所として設定した地点は？（当てはまる番号全てに○）

- ① 病院・医療施設 ② 福祉施設 ③ 商業施設
④ 学校 ⑤ 駅・バス停など ⑥ 自宅
⑦ その他（ ）

問3-6 問3-3の「居住エリア」と問3-5の「降車場所」の関係を教えてください。

（当てはまる番号全てに○）

- ① 「居住エリア」の中に、全ての「降車場所」がある
② 「居住エリア」の外にも「降車場所」があるが、「居住エリア」も「降車場所」も全て1つの市町村の中にある
③ 「居住エリア」の市町村に隣接する市町村内にも「降車場所」がある
④ 「居住エリア」の市町村に隣接する市町村よりも更に先に「降車場所」がある

問4 この輸送サービスの車両や運転手について

問4-1 この輸送サービスで使用する車両の種類を教えてください。(当てはまる番号全てに○)

(一般車両)	① セダン等 (定員 10 人以下)	② バス (定員 11 人以上)
(福祉車両)	③ 寝台車	④ 車いす車
	⑤ 兼用車※	⑥ 回転シート車
	⑦ その他 ()	

※ストレッチャー及び車いすの双方に対応した自動車

問4-2 この輸送サービスで使用する車両について、車両の所有者ごとに教えてください。

(BとCが同じ場合はCに記入してください)

車両の保有者	使用台数	保険の加入状況	保険の負担先
A 市町村など行政	() 台	a b c d e f	ア イ ウ エ オ
B 社会福祉協議会	() 台	a b c d e f	ア イ ウ エ オ
C 輸送サービスを提供する団体	() 台	a b c d e f	ア イ ウ エ オ
D 運転手(マイカー)	() 台	a b c d e f	ア イ ウ エ オ
E その他 ()	() 台	a b c d e f	ア イ ウ エ オ
合計	() 台		

以下の中から選択(当てはまる番号全てに○)

a. 交通事故の相手(対人・対物)に対して補償する保険
b. 搭乗中の人に対して補償する保険
c. 「1日自動車保険」
d. ボランティア保険(移送以外に対する補償)
e. 把握していない
f. その他 ()

下の中から選択(当てはまる番号全てに○)

ア 行政	イ 社会福祉協議会	ウ 団体	エ 運転手	オ その他
------	-----------	------	-------	-------

問4-3 この輸送サービスの運転手について教えてください。

人数 数値を記入	運転できる最大人数 () 人 ★				
	平成 30 年 6 月中に、実際に運転した実人数 () 人				
年齢別 人数	～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75歳～
数値を記入	() 人	() 人	() 人	() 人	() 人

合計が★と等しくなるよう記入してください。

問4-4 運転手の雇用形態を教えてください。(当てはまる番号全てに○)

① 団体に雇用する職員	② 有償ボランティア
③ 無償ボランティア	④ その他 ()

問4-5 運転手とは別に、介助者は乗車しますか？(当てはまる番号1つに○)

① 乗車する	② 乗車することもある	③ 乗車しない
--------	-------------	---------

問4-6 運転手や介助者で、介護資格(介護福祉士、ホームヘルパー等)の保有者はいますか？

(当てはまる番号全てに○)

- ① 団体で雇用する職員の中に保有者がいる ② ボランティアの中に保有者がいる
③ 保有者はいない ④ 把握していない ⑤ その他 ()

問4-7 輸送に付随したサービスについて教えてください。(当てはまる番号全てに○)

- ① 車両への乗降を手助けしている
② 目的地での用事を手助けしている
③ 乗客の手荷物を車両から自宅まで運搬している
④ 支援・介助は特に行っていない(輸送のみの提供)
⑤ その他 ()

問5 この輸送サービスの収支状況や運行実績について

問5-1 利用者から収受する金銭等について教えてください。(当てはまる番号1つに○)

- ① 何も受領しない
② 受領することがある

※複数の輸送サービスがある場合は、代表的な輸送サービスについてお答えください。

▶ 利用者から受け取っているものを教えてください。

(当てはまる番号全てに○)

- ① 好意に対する任意の謝礼
② 金銭的な価値の換算が困難な財物・流通性の乏しい財物
(このような性質を持つ自宅で採れた野菜、地域通貨等ポイントを含む)
③ 実費(ガソリン代、有料道路使用料、駐車場代)の範囲内
④ その他 ()

問5-2 平成29年度の「輸送サービス」の収入の費目について教えてください。

それぞれの費目について、収入があるか教えてください。(それぞれどちらか1つに○)

A～Iのうち、収入の大きい順に1～3位まで記入してください。

費目	各費目の収入があるか	収入の大きい順
A 会全体の運営安定化のための会費(年会費など)	収入がある ・ ない	() 位
B 輸送サービスに対する行政や社会福祉協議会からの補助等助成金	収入がある ・ ない	() 位
C 行政や社会福祉協議会からの委託契約に基づく委託費	収入がある ・ ない	() 位
D 介護保険制度に基づく自治体からの補助・助成	収入がある ・ ない	() 位
E 寄付金	収入がある ・ ない	() 位
F 企業などからの協賛金	収入がある ・ ない	() 位
G 町内会費・自治会費	収入がある ・ ない	() 位
H 管理者・運転手等の自己負担	収入がある ・ ない	() 位
I その他 ()	収入がある ・ ない	() 位

問5-3 平成29年度の「輸送サービス」に係る経費は、「会費」「寄付金」「協賛金」だけで賄われていますか？（当てはまる番号1つに○）

① 賄われている ② 賄われていない ③ 分からない	→ 賄われていない場合、ほかに何を充てて賄っていますか。 （当てはまる番号全てに○）
	① 他事業からの補填 ② 市町村や社会福祉協議会からの補助等助成金や委託費 ③ 責任者・運転手等の自己負担 ④ その他（ ）

問5-4 平成30年6月(1ヶ月間)の運行距離・稼働日数・利用者数を教えてください。

（数値を記入）分からない場合は概数で結構です。

運行距離	（ ） キロメートル/月		
稼働日数	（ ） 日/月		
利用者数 (のべ人数)	（ ） 人/月	週3日以上利用 した人(実人数)	（ ） 人/月

問5-5 季節変動(雪など)で利用者数や稼働日数などに影響がある場合、その季節変動を教えてください。

記入例： 12月～2月は雪があり、1年間の利用者数の約2/3を占めている

問6 この輸送サービスや団体の課題や今後の見通しについて

問6-1 この輸送サービスの課題について教えてください。（当てはまる番号全てに○）

団体内部の状況について	団体を取り巻く環境について
① ドライバーのなり手 ② 事故時の対応・保険 ③ 代表者や責任者のなり手 ④ 事務作業の繁雑さ ⑤ 車両の確保・更新 ⑥ 輸送サービスの収入 ⑦ 輸送サービス以外の事業・活動の収入 ⑧ その他（ ）	① 地域の人口減少 ② 地域の高齢化 ③ 地域住民との関係 ④ 利用者ニーズに応えきれない ⑤ バス・タクシー会社との関係 ⑥ 同じ圏内での同種活動を行う団体との関係 ⑦ 行政や社会福祉協議会等との関係 ⑧ その他（ ）

問6-2 運転手確保に向けて行った対策について教えてください。(当てはまる箇所全てに☑)

	A.行った対策	B.Aのうち、効果のあった対策
① 報酬面での待遇改善	☐	☐
② 広告等での募集	☐	☐
③ 知人からの紹介・口コミ	☐	☐
④ 地域住民からの応援	☐	☐
⑤ 事故時の保険の充実	☐	☐
⑥ マイカーではない車両(団体や行政所有車)の使用	☐	☐
⑦ その他 ()	☐	☐
⑧ 特に実施していない	☐	

問6-3 収入確保・経費削減に向けて行った対策について教えてください。

(当てはまる箇所全てに☑)

	A.行った対策	B.Aのうち、効果のあった対策
① 輸送サービス以外の事業・活動の収入増	☐	☐
② 会全体の運営安定化のための会費による収入増	☐	☐
③ 行政(国・都道府県・市町村)から支援を得る	☐	☐
④ 地域や企業等から協賛金等を得る	☐	☐
⑤ 運行効率化のため、行き先を限っている	☐	☐
⑥ 運行する時間帯を定めている	☐	☐
⑦ 対象とする利用者を設定している	☐	☐
⑧ 相乗りを増やす・できるようにする	☐	☐
⑨ その他 ()	☐	☐
⑩ 特に実施していない	☐	

問6-4 事故発生に備えて行っている対策を教えてください。(当てはまる番号全てに○)

① 運転手に大臣認定講習(第一種免許保有者が自家用有償運送を運転するために必要な講習)又はこれに準ずるものを受講させている
② 市町村や団体が独自に行う講習等を受講している
③ 運転手のマイカーを使用しないこととしている
④ 事故発生に備えて任意保険に加入している
⑤ 車両の点検、整備を行う責任者を選任している
⑥ 運行の管理を行う責任者を選任している
⑦ 事故発生時の対応を行う責任者を選任している
⑧ 事故発生時の連絡体制を明確にしている
⑨ 事故発生時の報告書類を定めている
⑩ 特に対策を行っていない

※問6-4で①に○をつけた方にお聞きします。

問6-4-1 受講費の負担先を教えてください。(当てはまる番号全てに○)

① 運転手	② 団体	③ 行政
④ 社会福祉協議会	⑤ その他 ()	

問6-5 その他、この輸送サービスを維持していく上で行った対策を教えてください。

(当てはまる箇所全てに☑)

	A.行った対策	B.Aのうち、効果のあった対策
① 責任者の育成を行う	☐	☐
② 行政や社会福祉協議会等に事務作業の一部を担ってもらう	☐	☐
③ 地域住民に対して啓蒙活動を行う	☐	☐
④ 予約・配車等に関して交通事業者の協力を得る	☐	☐
⑤ 会員・登録者の管理、予約・配車等のIT化を行う	☐	☐
⑥ 団体の他の事業・活動の人材・車両を輸送サービスに活用する	☐	☐
⑦ 行政や社会福祉協議会等から車両の購入・維持に関する金銭的な支援を受ける	☐	☐
⑧ 行政や社会福祉協議会等が保有する車両を利用する	☐	☐
⑨ 企業等から福祉車両の寄贈を受ける		
⑩ 団体に登録しているドライバーのマイカーを使用する	☐	☐
⑪ その他 ()	☐	☐
⑫ 特に実施していない	☐	

問6-6 この輸送サービスの3年後の見通しを教えてください。(当てはまる番号1つに○)

※行政や社会福祉協議会と支援等の関係がある場合は、それが継続されることとしてお答えください。

- | | |
|------------------|------------------|
| ① 継続は十分に可能であると思う | ② 継続は何とか可能であると思う |
| ③ 継続はやや困難であると思う | ④ 継続はかなり困難であると思う |

※行政や社会福祉協議会と支援等の関係がある場合のみお答えください。

問6-6-1 行政や社会福祉協議会との支援等の関係が継続されない場合、問6-6の回答は変わりますか。(当てはまる番号1つに○)

- | | |
|-------|---------|
| ① 変わる | ② 変わらない |
|-------|---------|

問6-7 この輸送サービスを「自家用有償運送」に変えたいと思いますか？

(当てはまる番号1つに○)

- | | |
|---|---|
| ① 自家用有償運送の制度を知らないので分からない
② 特に変えたいと思わない
③ 関心がある
④ 変えることを検討している
⑤ その他 () | } |
|---|---|

▶ 自家用有償運送に変えるために必要な支援は何ですか？

(当てはまる番号全てに○)

- | |
|---|
| ① 手続のための人的支援
② 申請書類の簡素化
③ 運転手の大臣認定講習の受講機会の拡大
④ 関係者(交通事業者等)との連携の支援
⑤ その他 () |
|---|

問6-8 輸送サービスの継続的な提供に当たっての工夫や方策への関心について教えてください。

※この設問において例示する工夫や方策は、許可又は登録が必要となる場合があります。

実際に個々の輸送サービスを検討・実施する際には、担当の運輸支局までご相談ください。

(1) 運転手ボランティアの活動の励みとなるように「地域通貨等ポイントの付与」を行う場合がありますが、そのような制度について団体のお考えをお聞かせください。(当てはまる番号1つに○)

- ① 現在取り組んでいる
- ② 現在は取り組んでいないが今後取り組む予定がある
- ③ 現在は取り組んでいないが関心がある
- ④ 現在取り組んでおらず関心もない

▶ ポイント制度の概要を記入してください

--

(2) 会全体の運営安定化のための「会費制度の導入」について団体のお考えをお聞かせください。(当てはまる番号1つに○)

- ① 現在取り組んでいる
- ② 現在は取り組んでいないが今後取り組む予定がある
- ③ 現在は取り組んでいないが関心がある
- ④ 現在取り組んでおらず関心もない

▶ 会費制度の概要を記入してください

--

(3) 「相乗り」について団体のお考えをお聞かせください。(当てはまる番号1つに○)

- ① 現在取り組んでいる
- ② 現在は取り組んでいないが今後取り組む予定がある
- ③ 現在は取り組んでいないが関心がある
- ④ 現在取り組んでおらず関心もない

▶ 取組の概要を記入してください

--

(4) 車両運行のための「配車効率化(アプリ)」について団体のお考えをお聞かせください。(当てはまる番号1つに○)

- ① 現在取り組んでいる
- ② 現在は取り組んでいないが今後取り組む予定がある
- ③ 現在は取り組んでいないが関心がある
- ④ 現在取り組んでおらず関心もない

▶ 取組の概要を記入してください

--

自由回答 この運送サービスに関する、以下の点について自由にお答えください。

(苦労している点・課題を教えてください)

(工夫点があれば教えてください)

ご連絡先について

ご回答者様(運行している団体ではなく、このアンケートの送付先の団体)について教えてください。

団体名		
団体の所在地		
役職・部署	お名前	電話番号・e-mail

ご回答ありがとうございました。可能であれば、以降の設問にもお答えいただけますと幸いです。

※以下は細かい内容ですので、詳細な数値が分からない場合は、概数でも結構です。

問7 平成 29 年度(H29.4～H30.3)の1年間における団体や輸送サービスの収支状況について

問7-1 平成 29 年度における「団体」としての収入について教えてください。(数値を記入)

※輸送以外も含めた、法人・団体としての年間の収入の合計をお答えください。

団体としての 収入の合計	() 円／年
-----------------	---------

問7-2 平成 29 年度における「輸送サービス」の収入について教えてください。(数値を記入)

輸送サービスに対する行政や 社会福祉協議会からの補助等助成金	() 円／年
-----------------------------------	---------

※他の事業も含めて補助等助成金を受けており、「輸送サービス」のみ金額が分からない場合は、
案分するなど、輸送サービスに係る補助等助成金の金額をお答えください。概数で結構です。

問7-3 平成 29 年度における「輸送サービス」の経費について教えてください。(数値を記入)

※運転手は別事業でも勤務しているなど、「輸送サービス」のみの経費が分からない場合は、案
分するなど、輸送サービスに係る経費部分でお答えください。概算でも結構です。

経費の合計 (人件費・燃料費・保険等の合計)	() 円／年
---------------------------	---------

問7-3-1 輸送サービスに係る経費について教えてください。(数値を記入)

※運転手は別事業でも勤務しているなど、「輸送サービス」のみの経費が分からない場合
は、案分するなど、輸送サービスに係る経費部分でお答えください。

それぞれの費目について、支出があるか教えて
ください。(それぞれどちらか1つに○)

A～Fのうち、支出の大きい順に
1～3位まで記入してください。

費目	各費目の支出があるか	支出の大きい順
A 人件費（運転手、介助者等）	支出がある ・ ない	() 位
B 車両導入に関する費用（車両購入費、リース料等）	支出がある ・ ない	() 位
C 車両維持に関する費用（修繕費、車検費用等）	支出がある ・ ない	() 位
D 燃料費	支出がある ・ ない	() 位
E 保険料	支出がある ・ ない	() 位
F その他 ()	支出がある ・ ない	() 位

ご回答ありがとうございました。

同封の返信封筒に封入の上、1月8日（火）までに

ご返送（若しくは h30idou-shien@muro.jp までスキャンしてメール送付）ください。

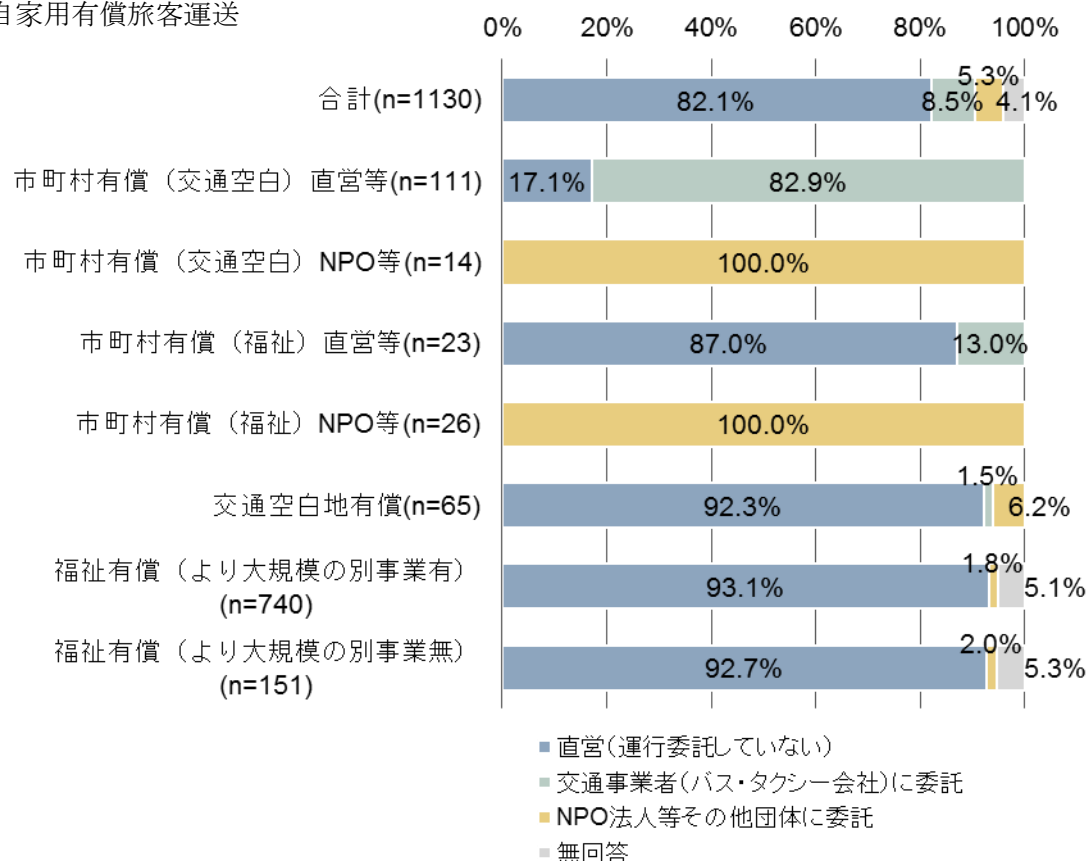
第2節 アンケート調査結果(本編へ未掲載分)

【問1-4】この輸送サービスは運行委託をしていますか？(SA)

市町村運営有償運送（交通空白）直営等は約 8 割が「交通事業者に委託」、市町村運営有償運送（交通空白）NPO 等、市町村有償（福祉）NPO 等はすべて「NPO 法人等に委託」である。

交通空白地有償、福祉有償（より大規模の別事業有）、福祉有償（より大規模の別事業無）、許可又は登録を要しない運送は、ほぼすべて「直営（運行委託していない）」となっている。

自家用有償旅客運送



許可又は登録を要しない運送

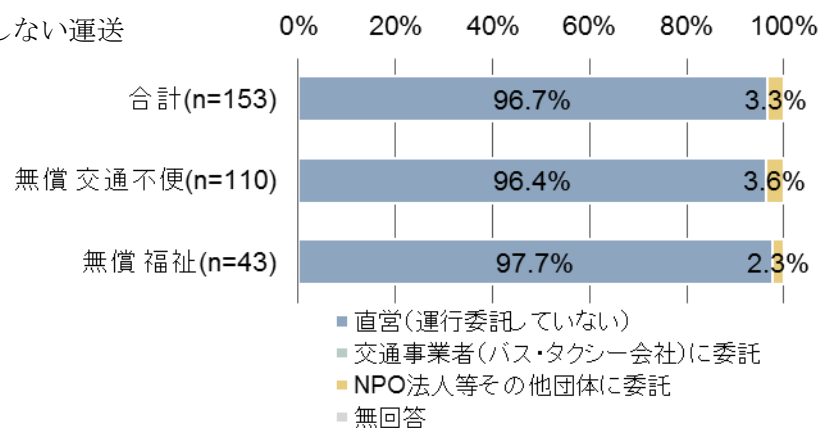


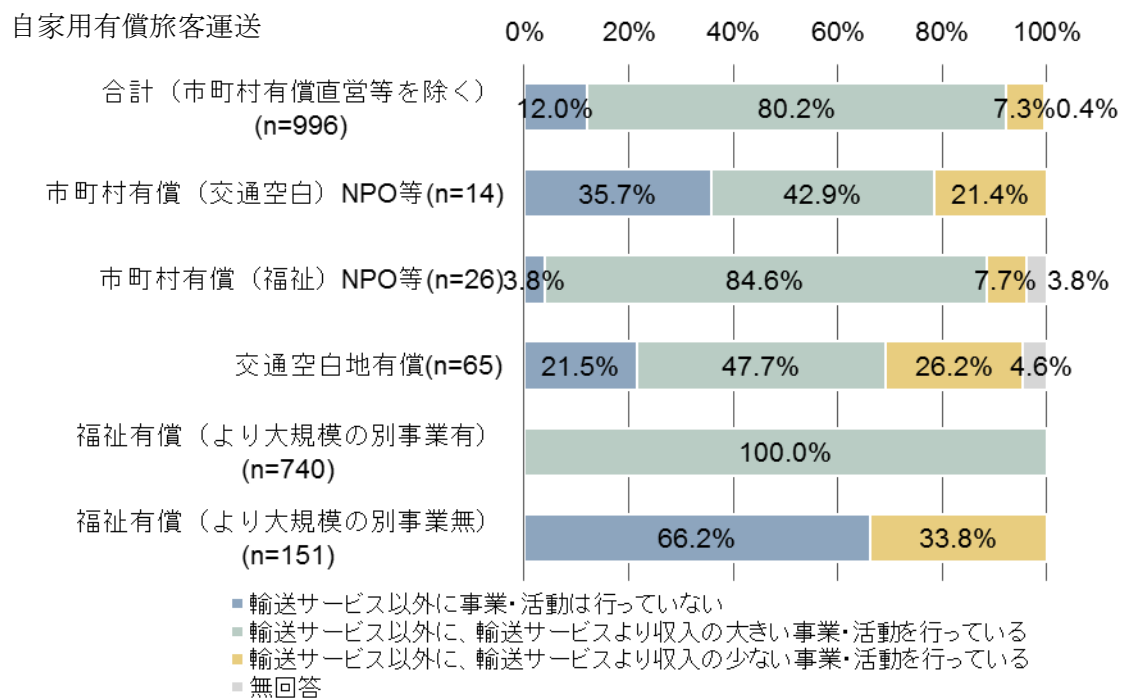
図 1 輸送サービスの運行委託の有無

【問1－6】輸送サービスは、団体の中でどのような位置づけですか？(SA)

交通空白地有償は、「輸送サービス以外に、輸送サービスより収入の大きい事業・活動を行っている」が 47.7%、「輸送サービス以外に、輸送サービスより収入の少ない事業・活動を行っている」が 26.2%、「輸送サービス以外に事業・活動は行っていない」が 21.5%である。

福祉有償（より大規模の別事業有）は、「輸送サービス以外に、輸送サービスより収入の大きい事業・活動を行っている」が 100%である。福祉有償（より大規模の別事業無）は、「輸送サービス以外に事業・活動は行っていない」が 66.2%、「輸送サービス以外に輸送サービスより収入の少ない事業・活動を行っている」が 33.8%である。

許可又は登録を要しない運送は、「輸送サービス以外に収入のある事業を行っている」が約 55%、「輸送サービス以外に事業・活動は行っていない」が約 25%、「輸送サービス以外に収入のない事業・活動を行っている」が約20%である。



許可又は登録を要しない運送

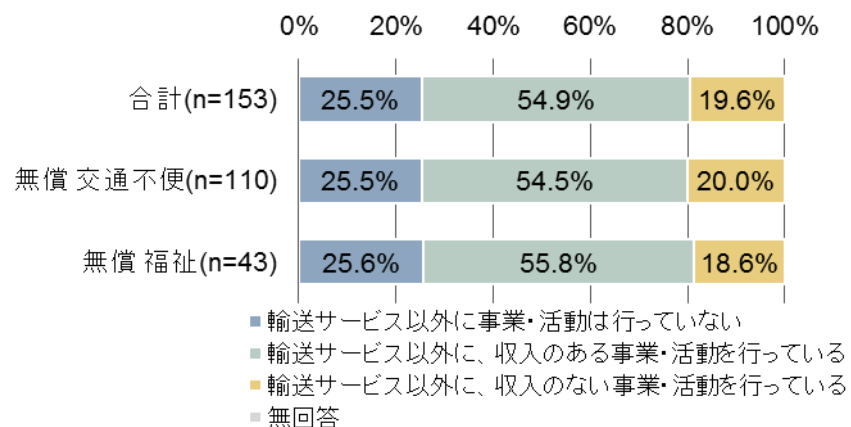


図 2 団体の中での位置づけ

【問1ー7】この輸送サービスの事務所について教えてください。(SA)

交通空白地有償は、「市町村が保有する施設内」が49.2%、「団体が保有する事務所」が27.7%である。

福祉有償（より大規模の別事業有）は「団体が保有する事務所」が66.9%、「市町村が保有する施設内」が16.8%である。福祉有償（より大規模の別事業無）は「団体が保有する事務所」が26.5%、「輸送サービスのために賃借した部屋・施設」が25.2%、「団体の構成員（代表者等）の自宅」が21.9%、「市町村が保有する施設内」が15.9%である。

許可又は登録を要しない運送は、無償交通不便では、「市町村が保有する施設内」が40.0%、「団体が保有する事務所」が30.9%、「団体の構成員（代表者等）の自宅」20.0%である。無償福祉では、「市町村が保有する施設内」「団体の構成員（代表者等）の自宅」が32.6%、「団体が保有する事務所」が25.6%である。

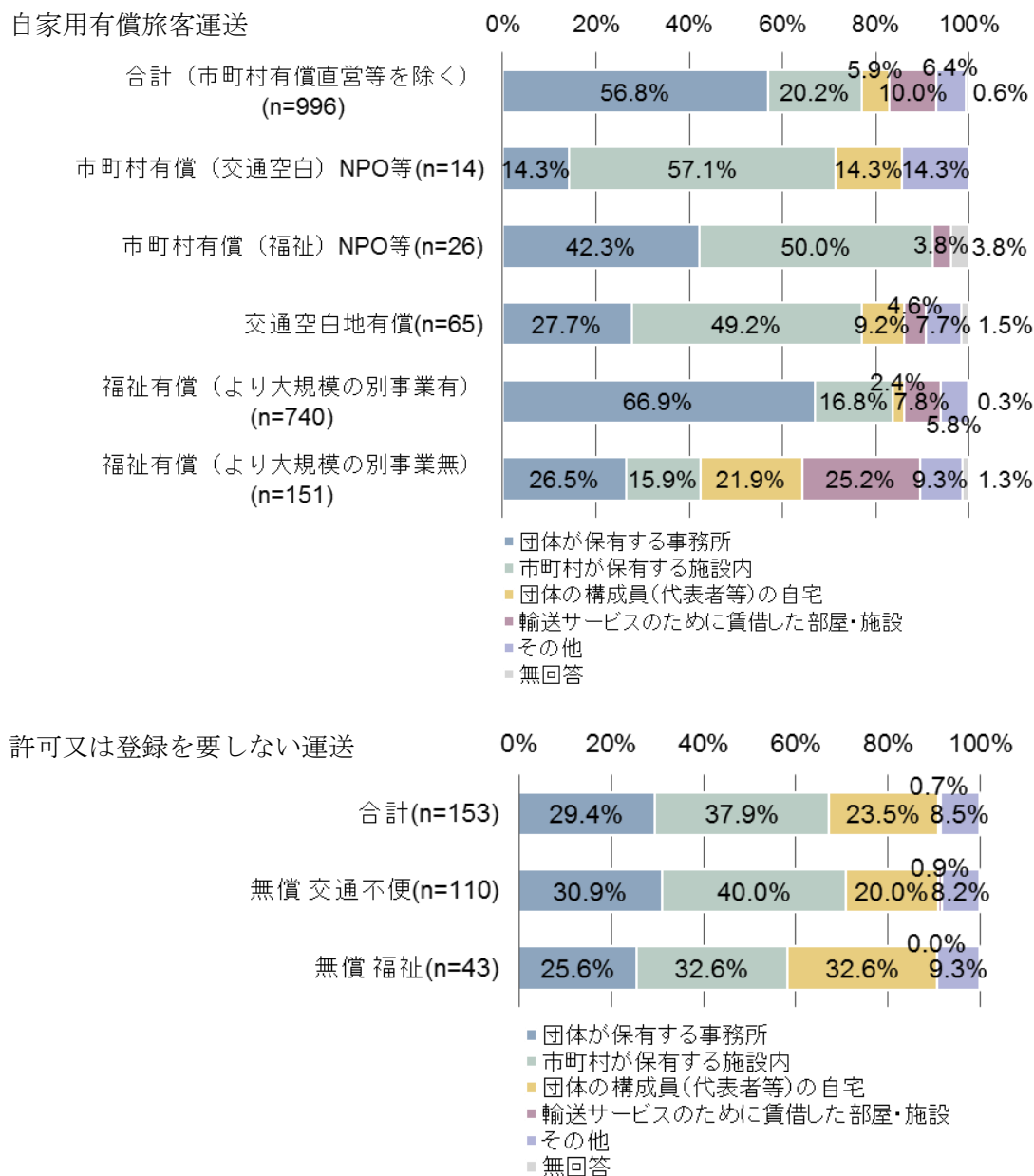


図 3 輸送サービスの事務所

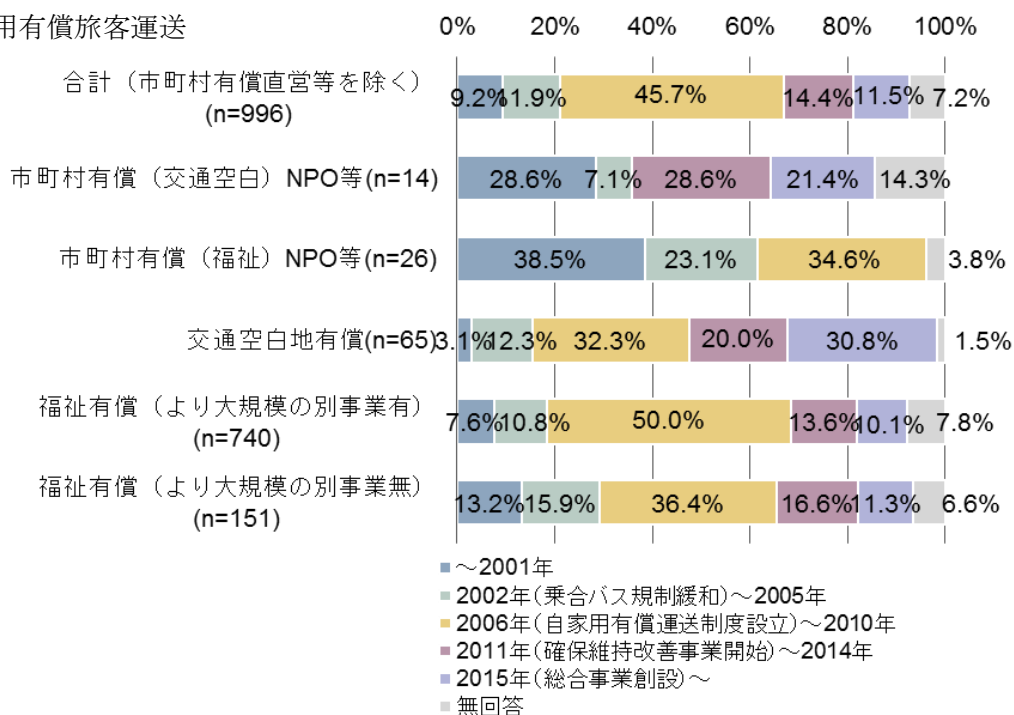
【問2ー2】この輸送サービスの開始年次を教えてください。(SA)

交通空白地有償運送は「2006年～2010年」が32.3%、「2015年～」が30.8%、「2011年～2014年」が20.0%である。

福祉有償運（より大規模の別事業有）は、「2006年～2010年」が50.0%、「2011年～2014年」が13.6%、「2002年～2005年」が10.8%、「2011年～2014年」が10.1%である。福祉有償（より大規模の別事業無）は「2006年～2010年」が36.4%、「2011年～2014年」が16.6%、「2002年～2005年」が15.9%である。

許可又は登録を要しない運送は、無償交通不便は「2015年～」が56.4%、「2011年～2014年」が26.4%である。無償福祉は「～2001年」が37.2%、「2015年～」が27.9%である。

自家用有償旅客運送



許可又は登録を要しない運送

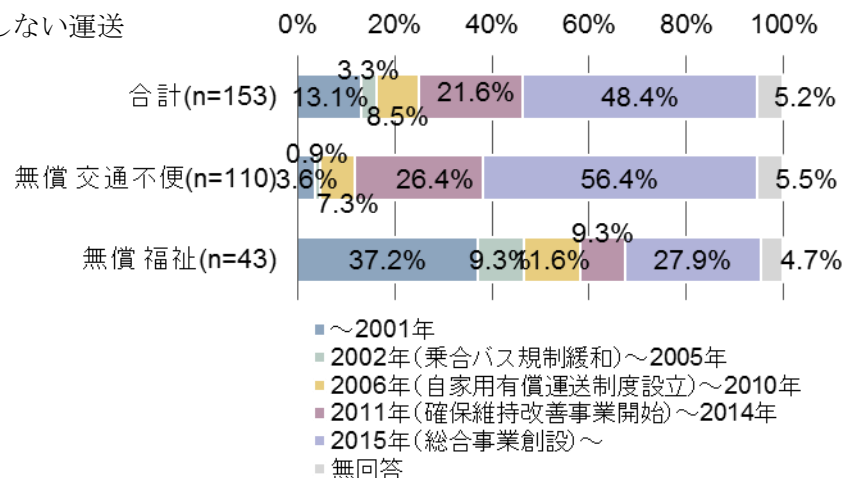


図 4 輸送サービスの開始年次

**有償【問2－4】この輸送サービスは、設立当初に比べて法的位置づけに変化はありましたか？
(SA)**

この設問は自家用有償旅客運送のみを対象とした設問である。

交通空白地有償では「設立当初から現行のままである」が 83.1%で最も多く、「当初は別の法的位置づけであった」「自家用有償運送の制度ができる前から運行していた」が 6.2%である。福祉有償（より大規模の別事業有）では、「設立当初から現行のままである」が 72.0%、「自家用有償旅客運送の制度ができる前から運行していた」が 13.6%、「当初は「無償」の輸送であった」が 6.8%である。福祉有償（より大規模の別事業無）では「設立当初から現行のままである」が 65.6%、「自家用有償運送の制度ができる前から運行していた」が 19.9%、「当初は「無償」の輸送であった」が 7.3%である。

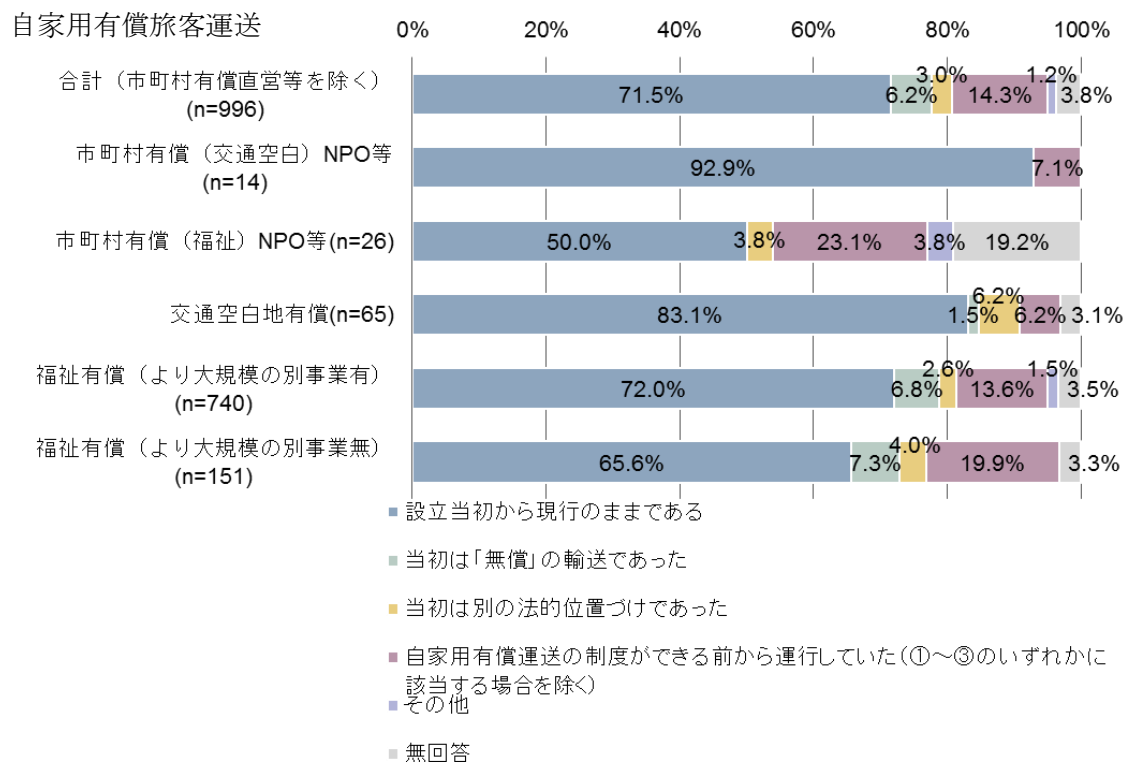


図 5 輸送サービスの法的位置づけの変化の有無

有償【問2-4-1】当初の法的位置づけは？(SA)

この設問は問2-4で「当初は別の法的位置づけだった」と回答した団体のみが回答する事としている。

サンプル数は少ないが、当初は福祉有償運送であった団体が約半数で最も多い。

自家用有償旅客運送

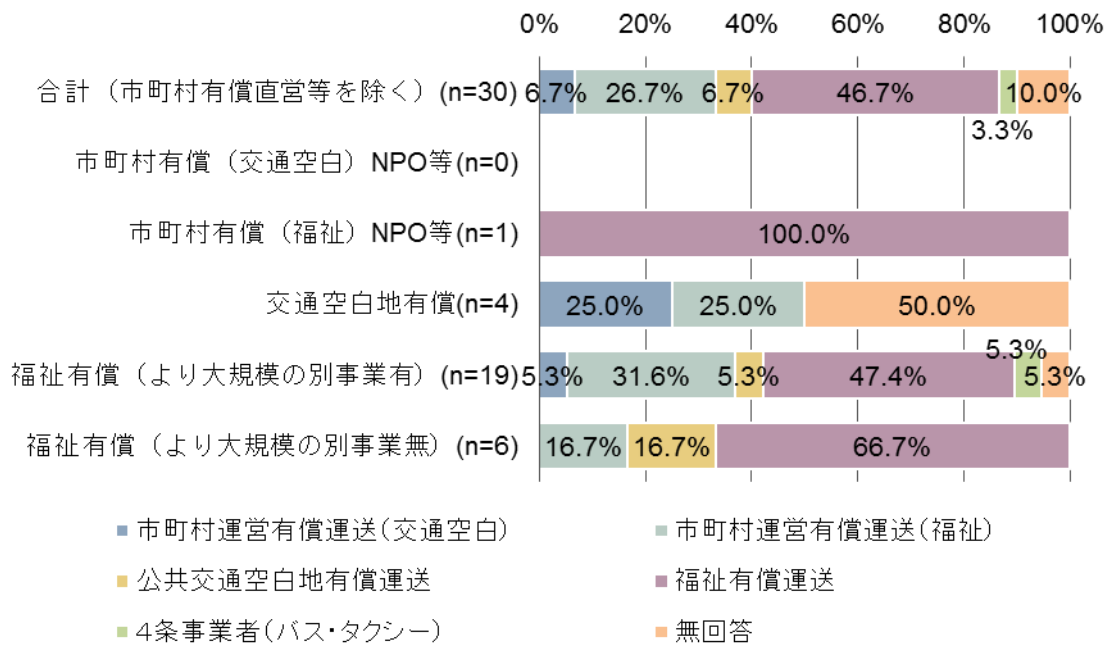


図 6 当初の法的位置づけ

【問2-5-1】「補助等助成金」「委託契約」の担当部局はどこですか？(SA)

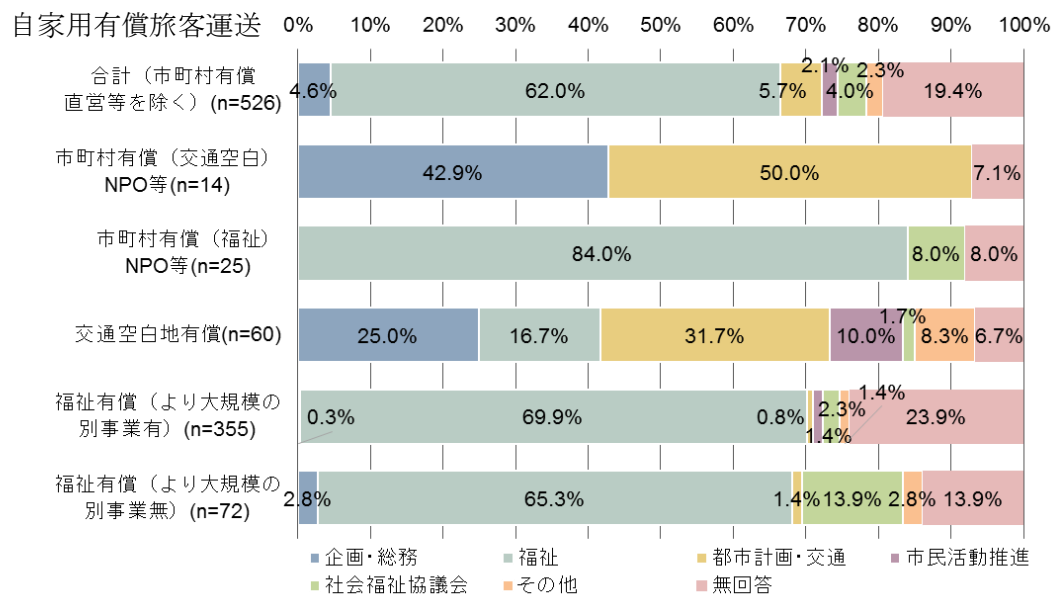
この設問は、問2-5にて、「行政や社会福祉協議会から、輸送サービスに対して「補助等助成金」を受けている」「行政や社会福祉協議会からの「委託契約」に基づき、輸送サービスを実施している」「行政や社会福祉協議会から輸送サービス以外の事業に対して「補助等助成金」を受けている」「行政や社会福祉協議会からの「委託契約」に基づき、輸送サービス以外の事業を実施している」のいずれかに回答した団体のみが回答することとしている。

市町村有償（交通空白）NPO等は「企画・総務」と「都市計画・交通」が約半分ずつである。市町村有償（福祉）NPO等は「福祉」が約8割で最も多い。

交通空白地有償は「都市計画・交通」が31.7%、「企画・総務」が25.0%、「福祉」が16.7%、「市民活動推進」が10.0%である。

福祉有償（より大規模の別事業有）は「福祉」が69.9%で最も多い。福祉有償（より大規模の別事業無）は「福祉」が65.3%、「社会福祉協議会」が13.9%である。

許可又は登録を要しない運送は、無償交通不便では「福祉」が24.4%、「社会福祉協議会」が19.2%、「企画・総務」が17.9%、「市民活動推進」が11.5%である。無償福祉では「福祉」が71.9%、「社会福祉協議会」が6.3%、「企画・総務」が3.1%である。



許可又は登録を要しない運送

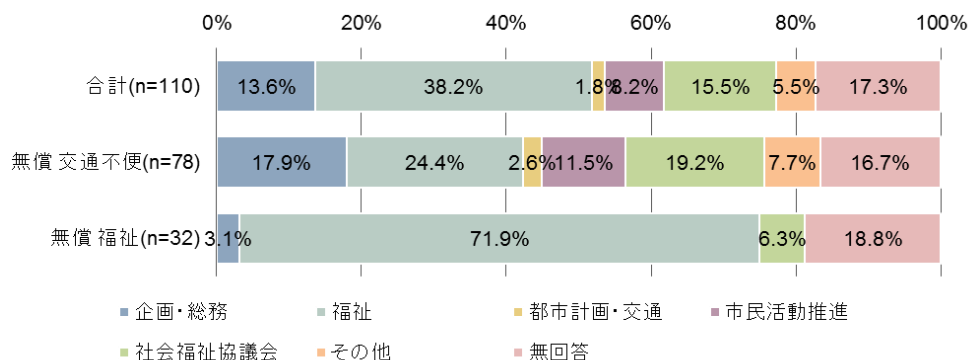


図7 「補助等助成金」「委託契約」の担当部局

【問3-1-1】予約方法は何ですか？(MA)

この設問は問3-1で予約が必要と回答した団体のみが回答することとしている。

自家用有償旅客運送も許可又は登録を要しない運送も、大半が「電話」となっている。

交通空白地有償運送は、「電話」が100.0%、「対面」が37.0%、「FAX」が13.0%である。
福祉有償（より大規模の別事業有）は、「電話」が88.0%、「対面」が44.8%、「FAX」が27.0%、「メール」が14.4%である。福祉有償（より大規模の別事業無）は、「電話」が92.5%、「対面」が29.5%、「FAX」が28.8%、「メール」が14.4%である。

許可又は登録を要しない運送は、「電話」が約8割～9割、「対面」が約3割～4割、「FAX」が無償交通不便で6.2%、無償福祉で26.3%である。

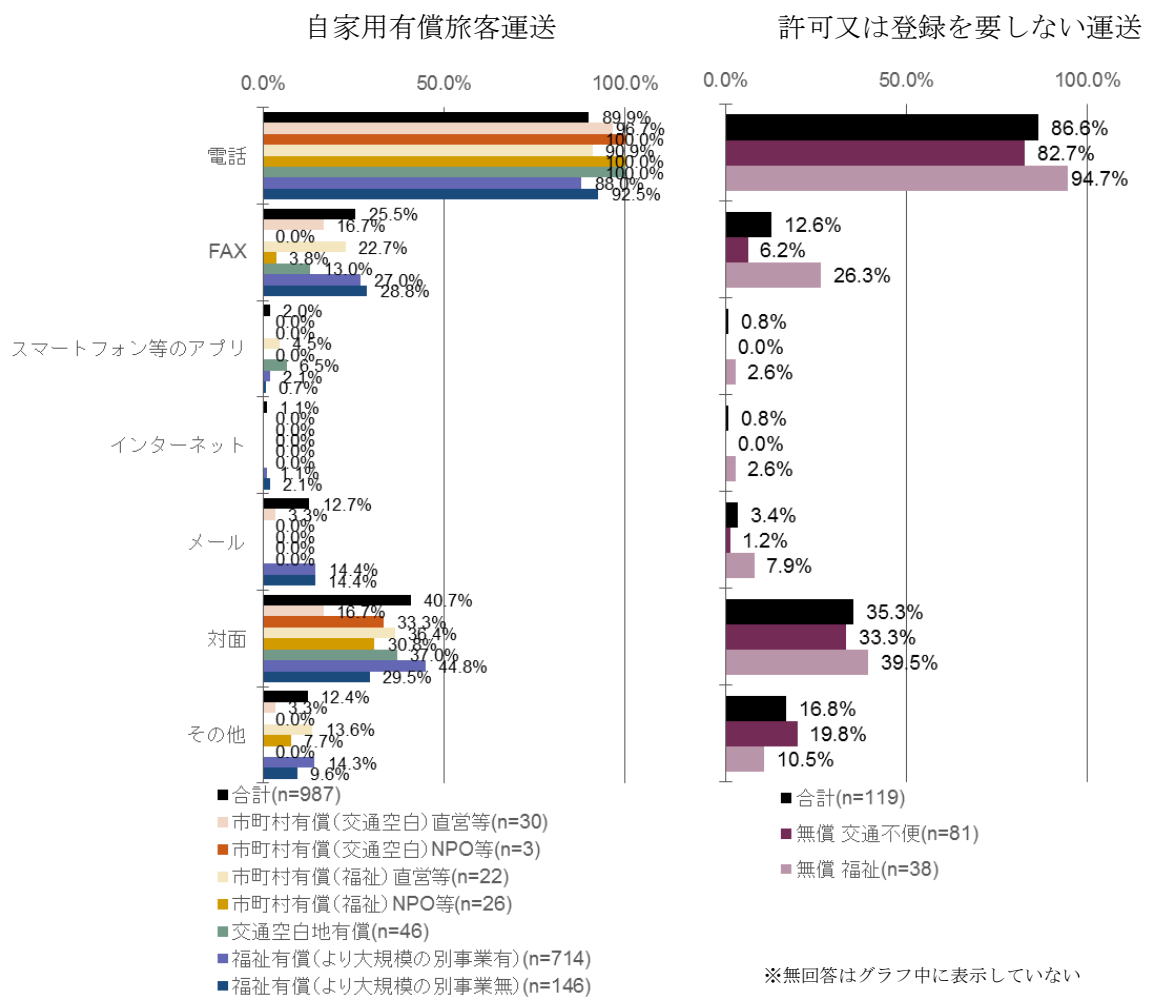


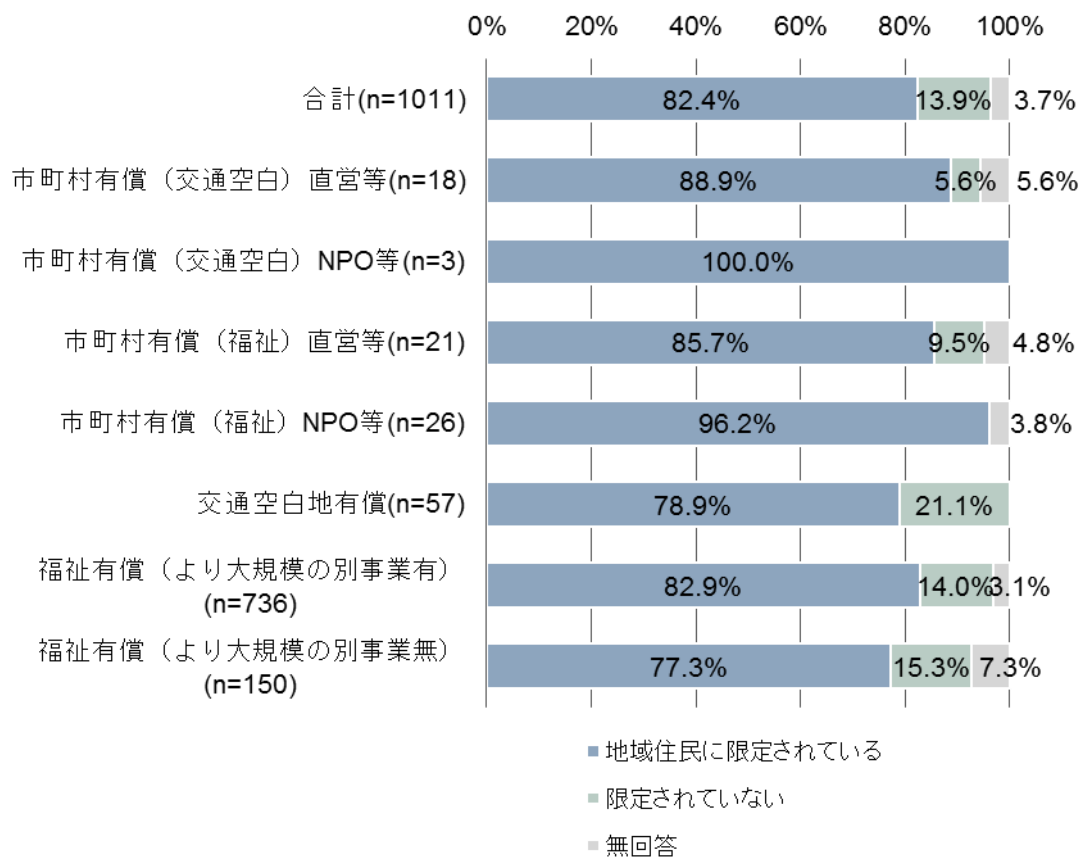
図 8 輸送サービスの予約方法

【問3-2-1】会員・登録者は地域住民に限定されていますか？(MA)

この設問は問3-2で利用者が限定されていると回答した団体のみが回答することとしている。

自家用有償旅客運送も許可又は登録を要しない運送も、大半が「地域住民に限定」となっているが、公共交通空白地有償運送や福祉有償運送では、「限定されていない」が約1～2割である。

自家用有償旅客運送



許可又は登録を要しない運送

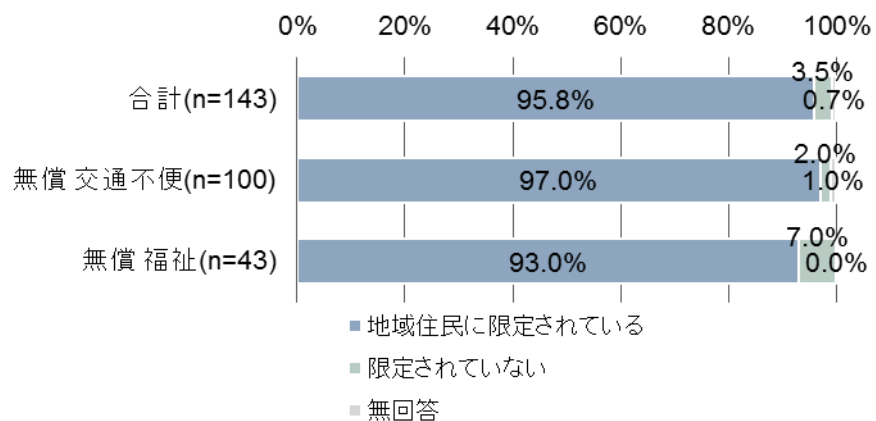


図 9 利用者が地域住民に限定されているか

【問3－6】問3－3の「居住エリア」と問3－5の「降車場所」の関係を教えてください。(MA)

市町村運営有償運送（福祉）NPO 等では「「居住エリア」の市町村に隣接する市町村にも「降車場所」がある」と回答する団体が 61.5%である。

交通空白地有償では、「「居住エリア」の中に全ての降車場所がある」が 43.1%で最も多く、「「居住エリア」の外にも「降車場所」があるが、「居住エリア」も「降車場所」も全て1つの市町村の中にある」が 27.7%、「「居住エリア」の市町村に隣接する市町村内にも「降車場所」がある」が 16.9%、「「居住エリア」の市町村に隣接する市町村よりも更に先に「降車場所」がある」が 13.8%となっている。

福祉有償（より大規模の別事業有）は、「「居住エリア」の市町村に隣接する市町村内にも「降車場所」がある」が 39.6%、「「居住エリア」の中に全ての「降車場所」がある」が 34.5%、「「居住エリア」の市町村に隣接する市町村よりも更に先に「降車場所」がある」が 24.3%、「「居住エリア」の外にも「降車場所」があるが、「居住エリア」も「降車場所」も全て1つの市町村の中にある」が 13.9%である。福祉有償（より大規模の別事業無）は、「「居住エリア」の市町村に隣接する市町村内にも「降車場所」がある」が 33.8%、「「居住エリア」の中に全ての降車場所がある」が 31.1%、「「居住エリア」の市町村に隣接する市町村よりも更に先に「降車場所」がある」が 25.2%、「「居住エリア」の外にも「降車場所」があるが、「居住エリア」も「降車場所」も全て1つの市町村の中にある」が 9.3%である。

許可又は登録を要しない運送は、無償交通不便では「「居住エリア」の外にも「降車場所」があるが、「居住エリア」も「降車場所」も全て1つの市町村の中にある」が 39.1%、「「居住エリア」の中に全ての降車場所がある」が 38.2%、「「居住エリア」に隣接する市町村内にも「降車場所」がある」が 25.5%、「「居住エリア」の市町村に隣接する市町村よりも更に先に「降車場所」がある」が 7.3%である。無償福祉では、「「居住エリア」の中に、全ての「降車場所」がある」「「居住エリア」の市町村に隣接する市町村内にも「降車場所」がある」が 32.6%、「「居住エリア」の市町村に隣接する市町村よりも更に先に「降車場所」がある」が 16.3%、「「居住エリア」の外にも「降車場所」があるが、「居住エリア」も「降車場所」も全て1つの市町村の中にある」が 14.0%である。

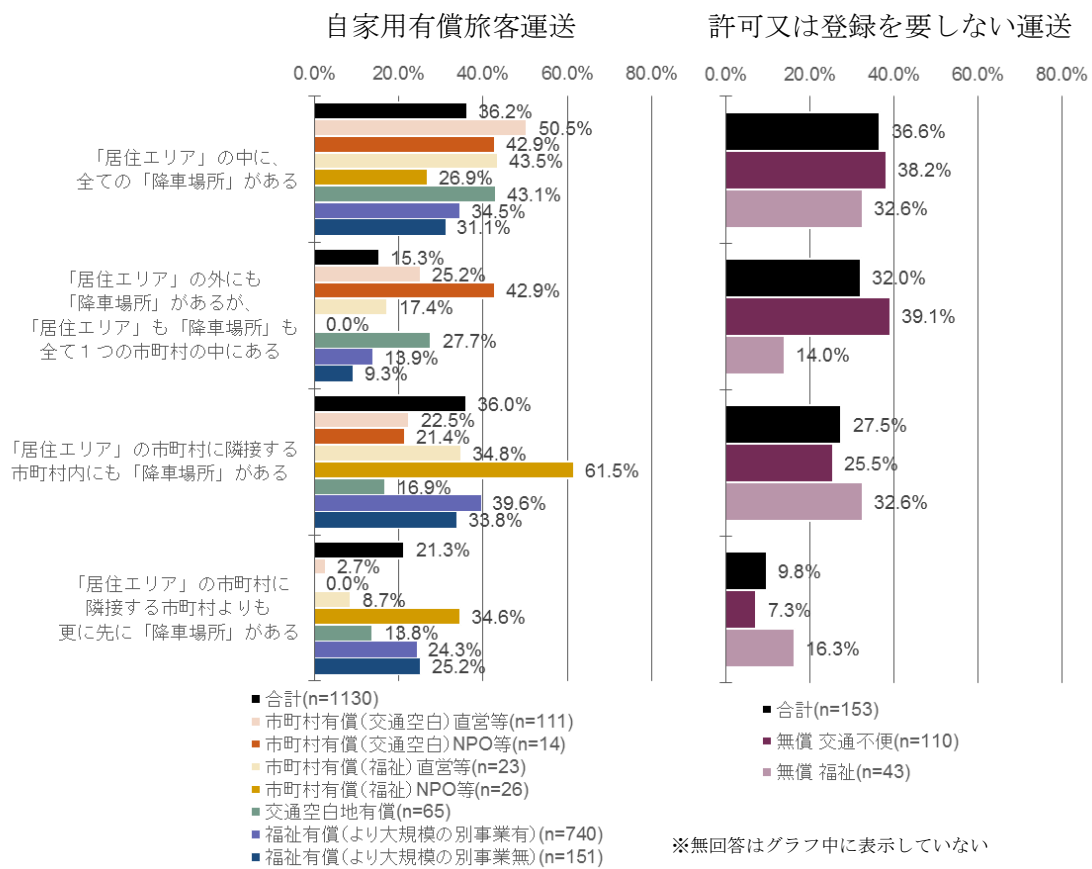


図 10 居住エリアと降車場所の関係

**【問4ー2】この輸送サービスで使用する車両について、車両の所有者ごとに教えてください。
～保険の加入状況～(MA)**

自家用有償旅客運送は、どの類型でも9割以上が「対人・対物の保険」に加入している。交通空白地有償では、「搭乗中の人に対して補償する保険」が81.5%、「ボランティア保険」が10.8%である。福祉有償（より大規模の別事業有）では、「搭乗中の人に対して補償する保険」が80.7%、「ボランティア保険」が13.9%であり、福祉有償（より大規模の別事業無）では「搭乗中の人に対して補償する保険」が77.5%、「ボランティア保険」が27.8%である。

許可又は登録を要しない運送では、「対人・対物の保険」「搭乗中の人に対する保険」が約7～8割にとどまっている一方で、「ボランティア保険」に約4～6割加入している。

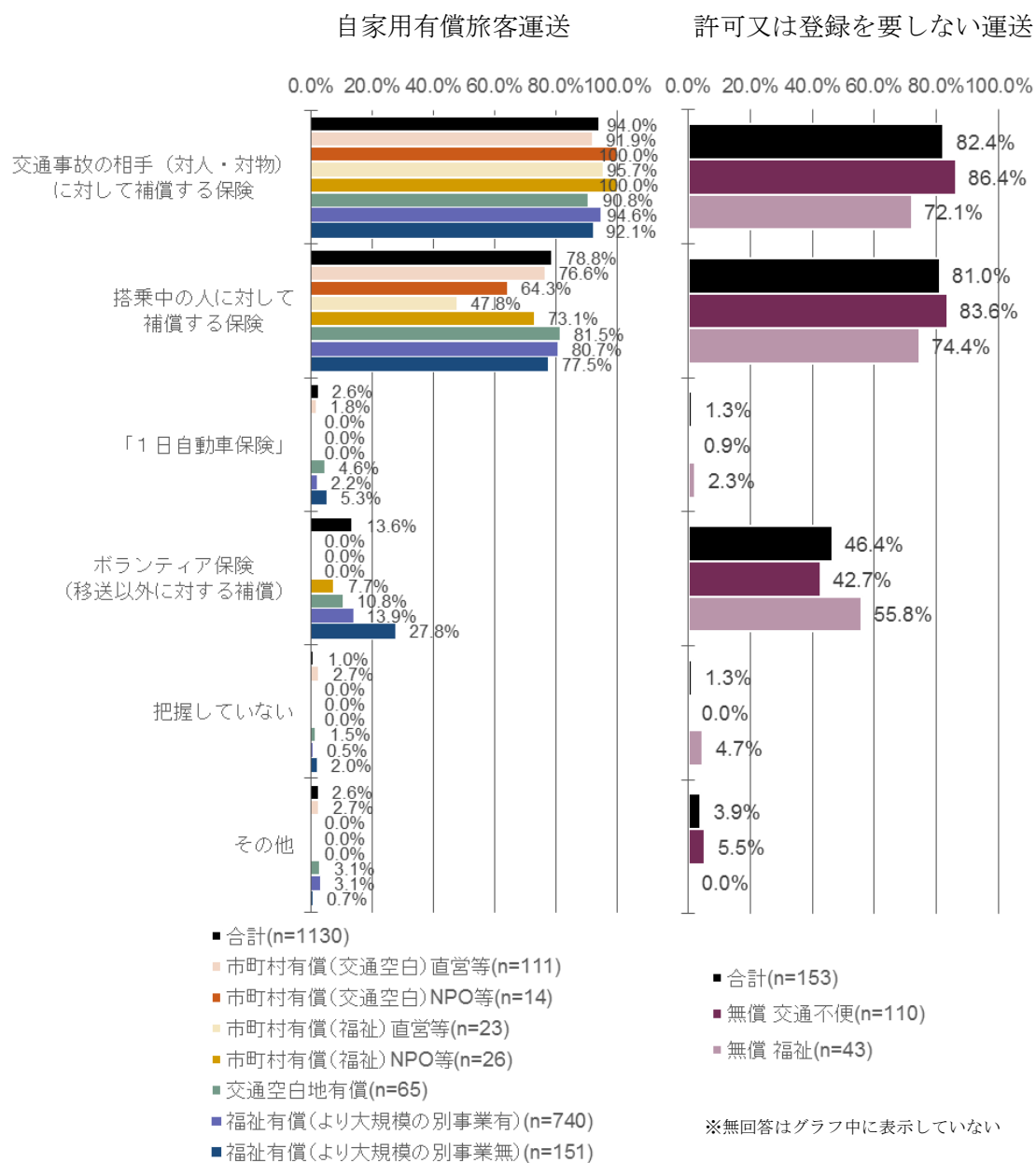


図 11 保険の加入状況

**【問4ー2】この輸送サービスで使用する車両について、車両の所有者ごとに教えてください。
～保険の負担先～(MA)**

市町村有償（交通空白）直営等、市町村有償（交通空白）NPO 等、市町村有償（福祉）NPO 等では約 7 割以上が「行政」が所有する車両を使用している。市町村有償（福祉）直営等は「団体」が 52.2%で最も多かった。

交通空白地有償では「団体」が 55.4%、「運転手」が 26.2%、「社会福祉協議会」が 16.9%、「行政」が 12.3%である。福祉有償（より大規模の別事業有）では「団体」が 66.8%、「社会福祉協議会」が 23.8%、「運転手」が 14.6%である。福祉有償（より大規模の別事業無）では「団体」が 64.2%、「運転手」が 30.5%、「社会福祉協議会」が 15.2%である。

許可又は登録を要しない運送は、無償交通不便では「団体」が 54.5%で最も多く、「行政」が 18.2%、「運転手」が 16.4%、「社会福祉協議会」が 15.5%である。無償福祉では「社会福祉協議会」が 39.5%で最も多く、「団体」が 32.6%、「運転手」が 27.9%である。

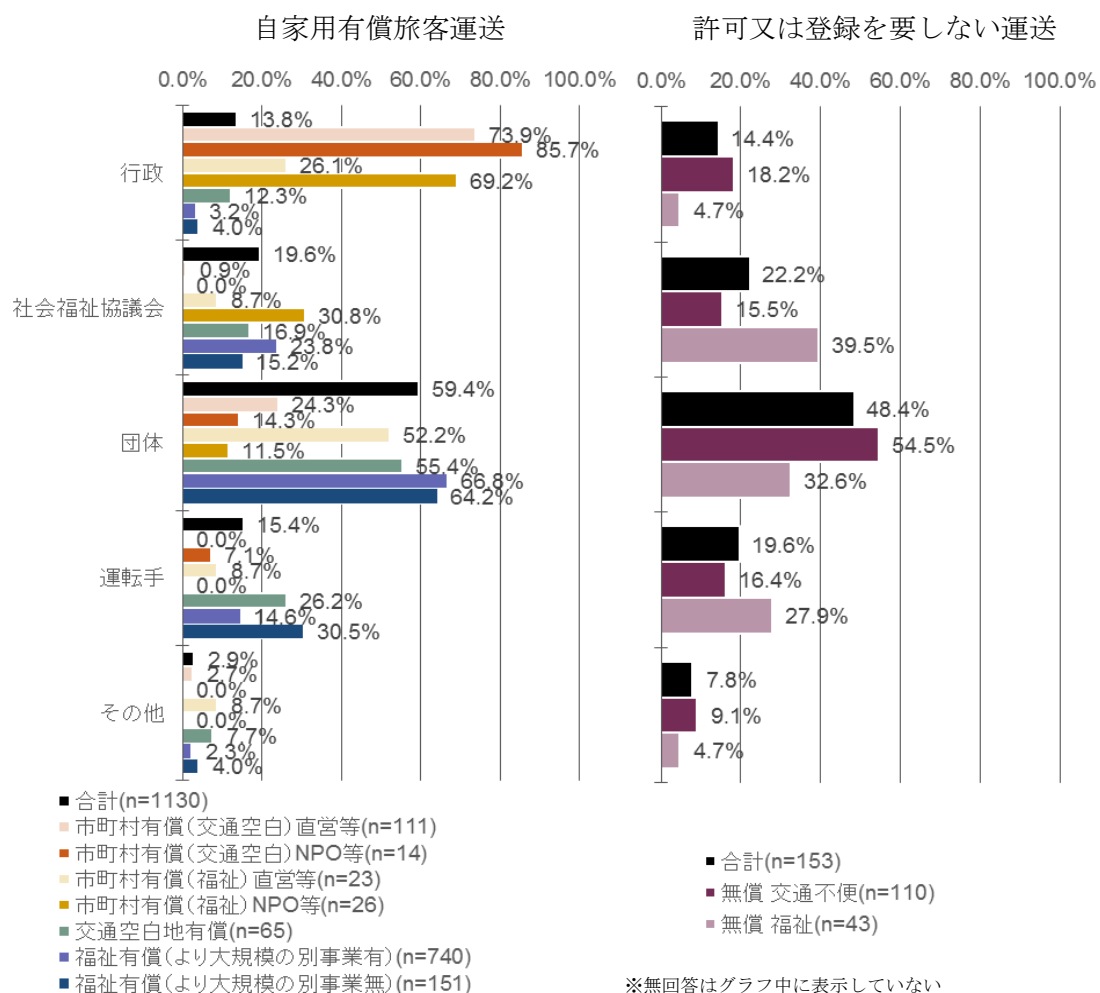


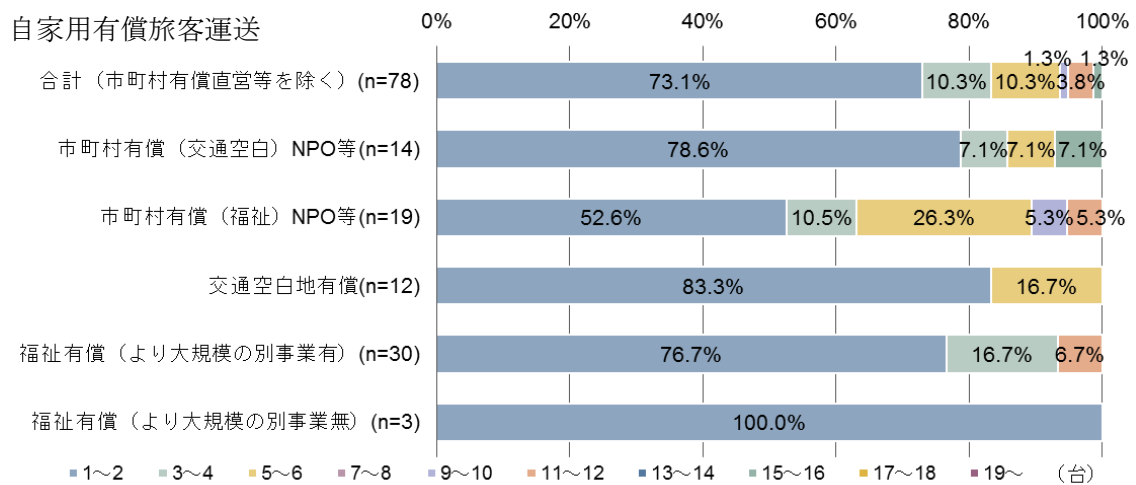
図 12 保険の負担先

【問4ー2】この輸送サービスで使用する車両について、車両の所有者ごとに教えてください。

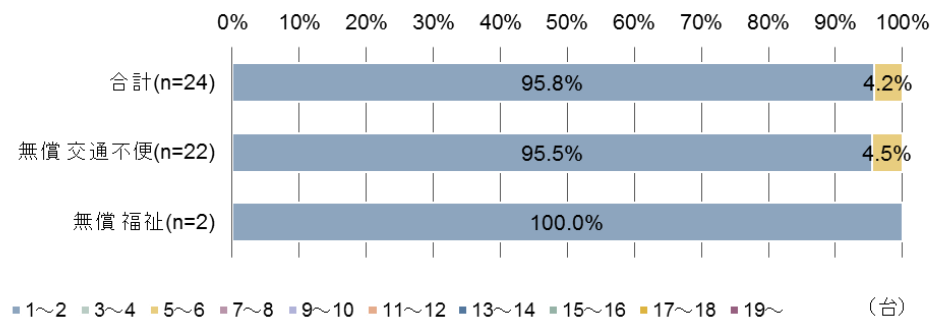
A市町村など行政 使用台数(NA)

市町村など行政が所有する車両の使用台数について、交通空白地有償は「1～2」が 83.3%、「5～6」が 16.7%である。福祉有償（より大規模の別事業有）は「1～2」が 76.7%、「3～4」が 16.7%、福祉有償（より大規模の別事業無）はサンプル数が少ないが、「1～2」が 100.0%である。

許可又は登録を要しない運送は、無償交通不便では「1～2」が 95.5%、無償福祉はサンプル数が少ないが、「1～2」が 100.0%である。



許可又は登録を要しない運送



※「0」や無回答は集計の対象外としている

図 13 市町村など行政所有車両の使用台数

市町村など行政が所有する車両の保険の加入状況について、「交通事故の相手（対人・対物）に対して補償する保険」はどの類型でもほぼ 100%が加入している。「搭乗中の人に対して補償する保険」は自家用有償旅客運送では約 7 割、許可又は登録を要しない運送では約 9 割が加入している。「ボランティア保険」については、交通空白地有償で 16.7%、福祉有償（より大規模の別事業有）で 8.8%、無償交通不便で 22.7%、無償福祉はサンプル数が少ないが 50.0%である。

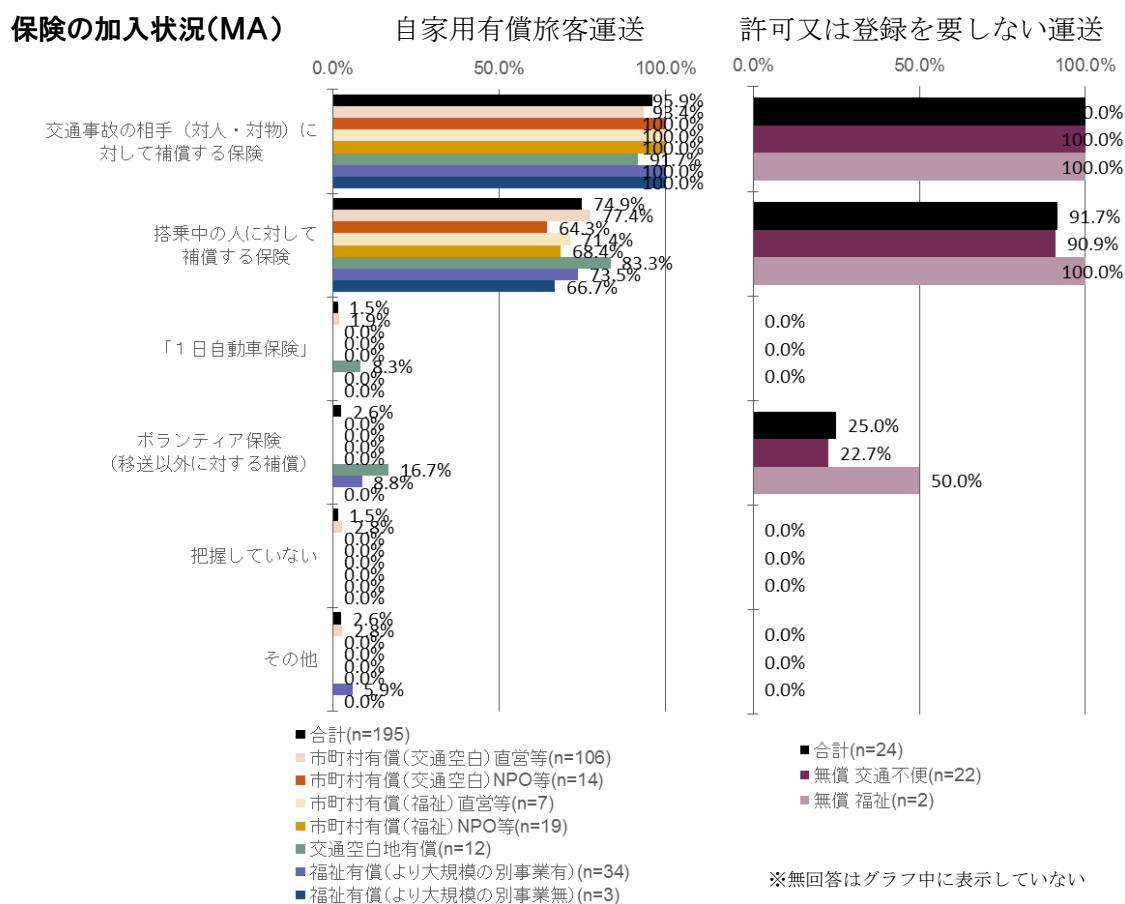


図 14 市町村など行政所有車両の保険の加入状況

市町村など行政が所有する車両の保険の負担先は、空白地有償運送は「行政」が負担している団体が 58.3%、「団体」が負担している団体が 33.3%、「社会福祉協議会」が負担している団体が 25.0%である。福祉有償（より大規模の別事業有）は「社会福祉協議会」が負担している団体が 47.1%、「行政」が負担している団体が 41.2%、「団体」が負担している団体が 14.7%である。福祉有償（より大規模の別事業無）はサンプル数が少ないが、「行政」「社会福祉協議会」「団体」が負担している団体がそれぞれ 33.3%である。

無償交通不便は「行政」が負担している団体が 72.7%、「団体」が負担している団体が 45.5%である。無償福祉はサンプル数が少ないが、「行政」「社会福祉協議会」「団体」が負担している団体がそれぞれ 50.0%である。

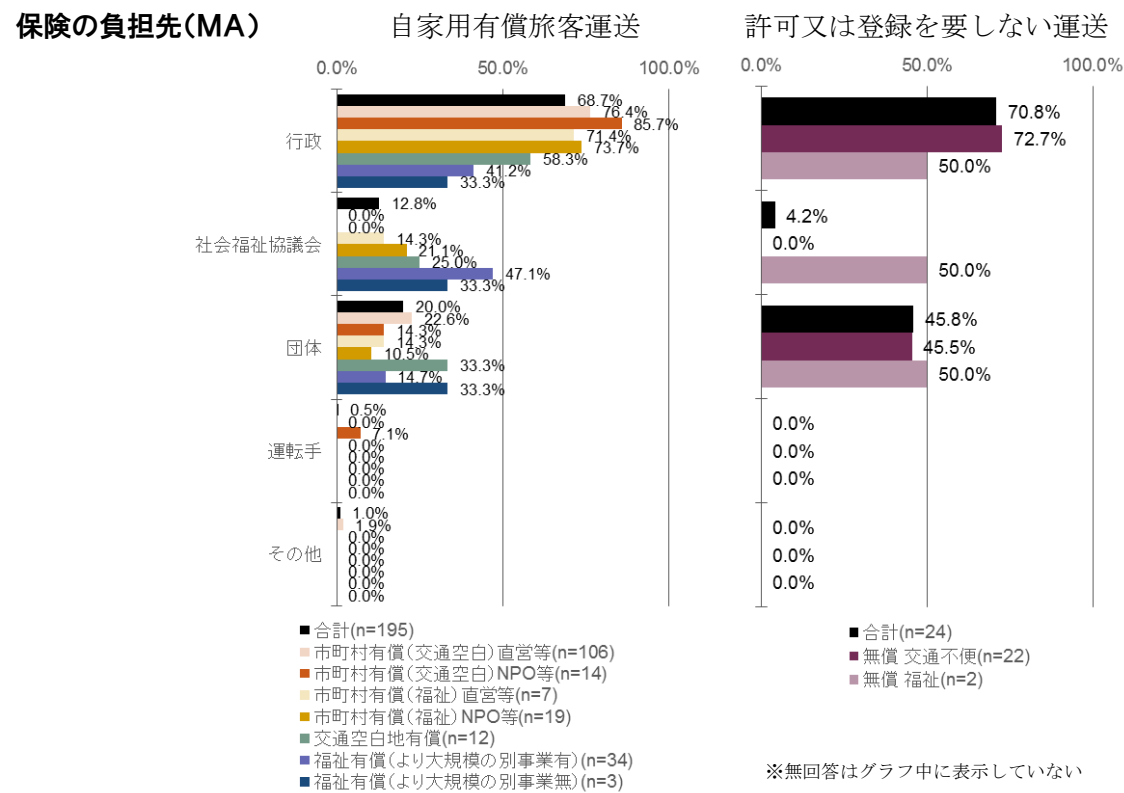


図 15 市町村など行政所有車両の保険の負担先

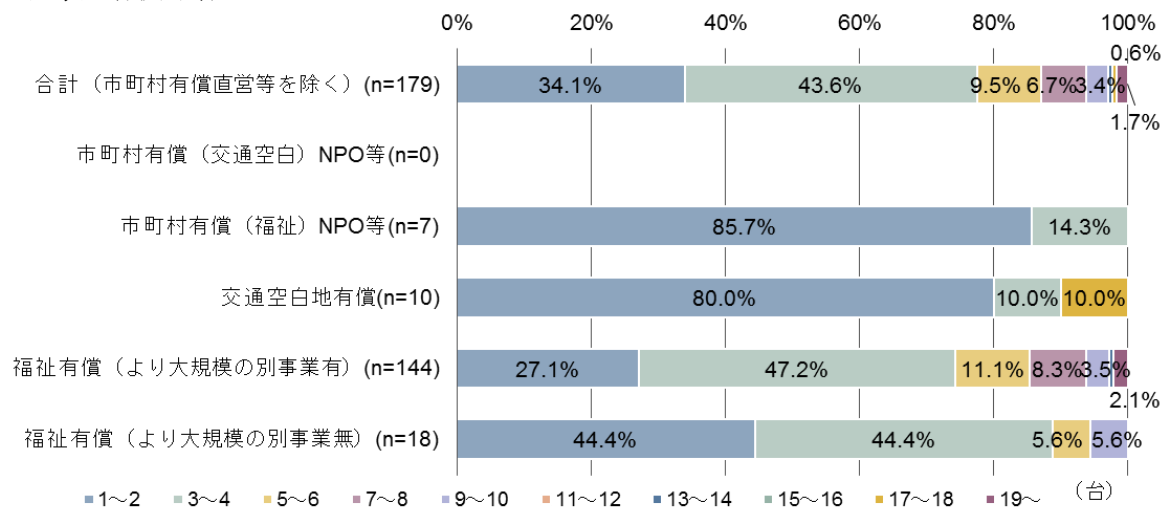
【問4ー2】この輸送サービスで使用する車両について、車両の所有者ごとに教えてください。

B社会福祉協議会 使用台数(NA)

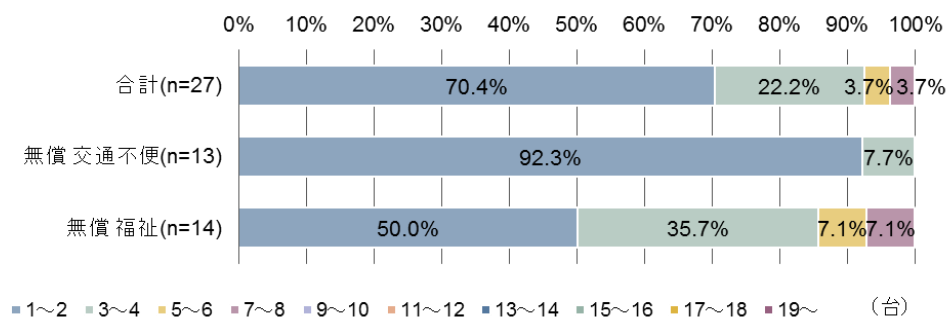
社会福祉協議会が所有する車両の使用台数について、交通空白地有償は「1～2」が 80.0%、である。福祉有償（より大規模の別事業有）は「3～4」が 47.2%、「1～2」が 27.1%、福祉有償（より大規模の別事業無）は「1～2」「3～4」がそれぞれ 44.4%である。

許可又は登録を要しない運送は、無償交通不便では、「1～2」が 92.3%、無償福祉では「1～2」が 50.0%、「3～4」が 35.7%である。

自家用有償旅客運送



許可又は登録を要しない運送



※「0」や無回答は集計の対象外としている

図 16 社会福祉協議会所有車両の使用台数

社会福祉協議会が保有する車両保険の加入状況について、自家用有償旅客運送では「交通事故の相手（対人・対物）に対して補償する保険」がどの類型でもほぼ全て加入している。「搭乗中の人に対して補償する保険」は約 8 割、「ボランティア保険」は約 2 割の団体が加入している。

許可又は登録を要しない運送では、「交通事故の相手（対人・対物）に対して補償する保険」は 7 割強、「搭乗中の人に対して補償する保険」は約 8 割、「ボランティア保険」は約 6 割の団体が加入している。

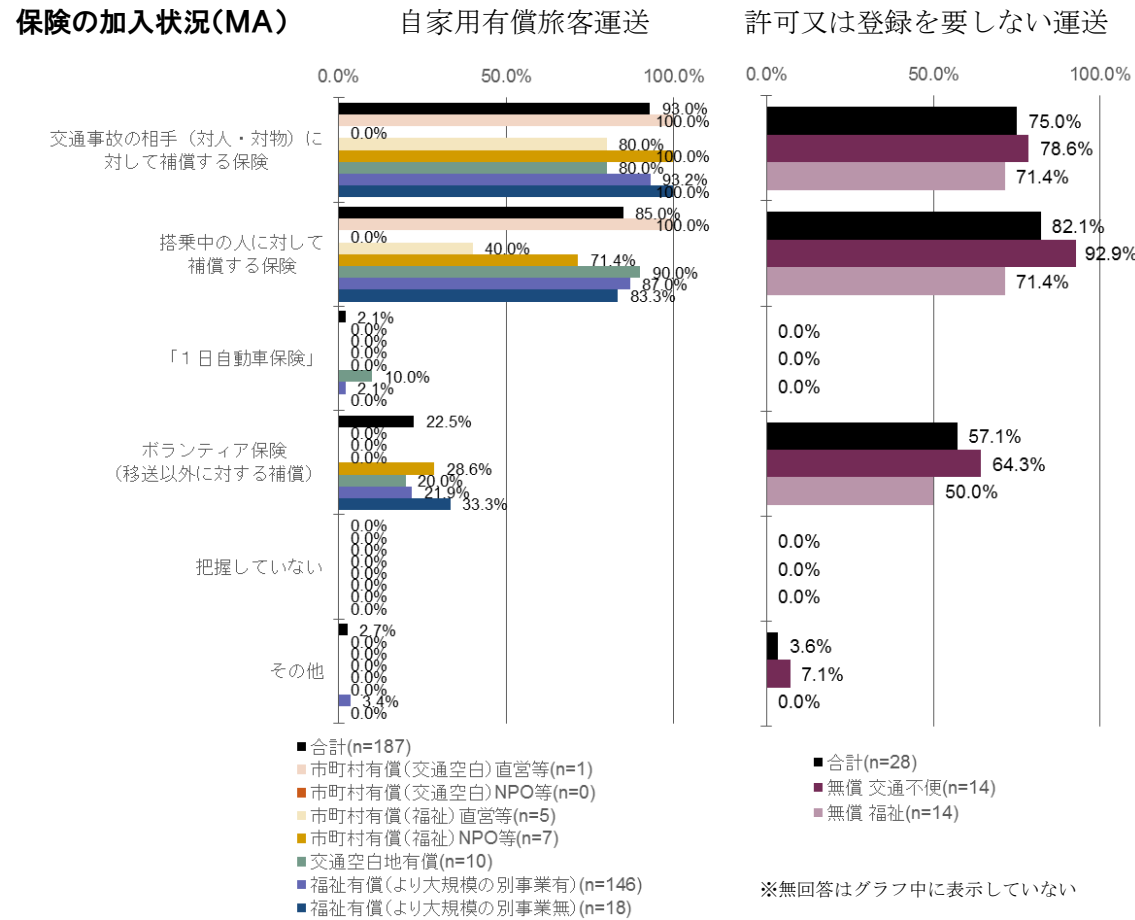
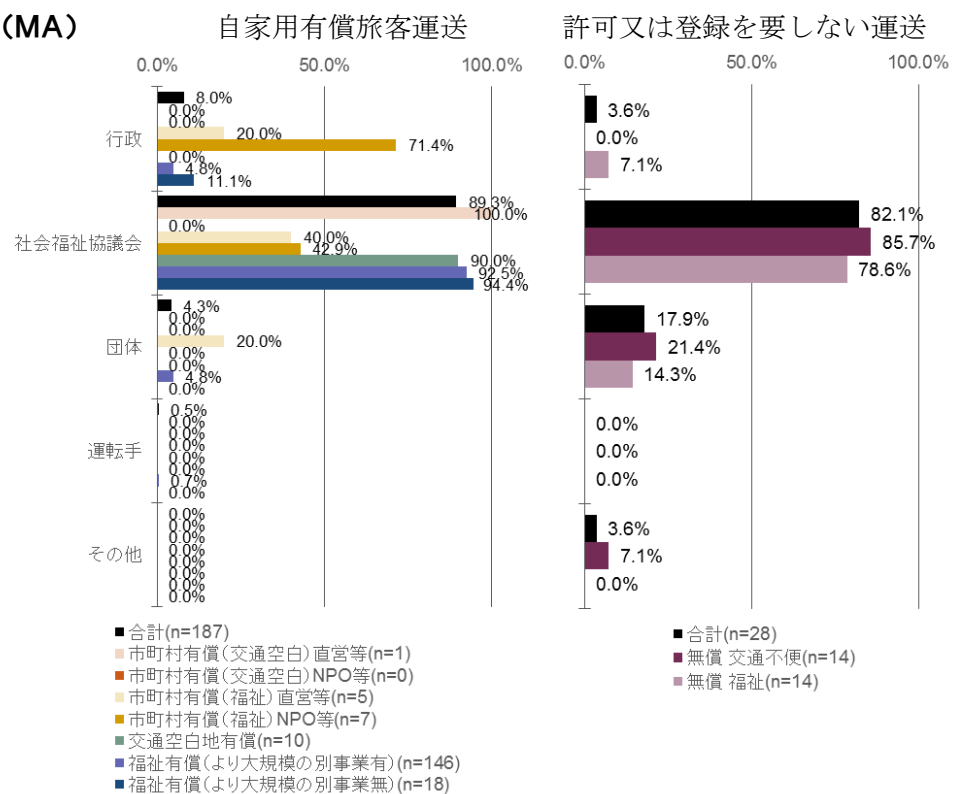


図 17 社会福祉協議会所有車両の保険の加入状況

社会福祉協議会が保有する車両の保険の負担先は、交通空白地有償は「社会福祉協議会」が負担している団体が90.0%である。福祉有償（より大規模の別事業有）は「社会福祉協議会」が負担している団体が92.5%、「行政」「団体」が負担している団体が4.8%である。福祉有償（より大規模の別事業無）は「社会福祉協議会」が負担している団体が94.4%、「行政」が負担している団体が11.1%である。

無償交通不便では、「社会福祉協議会」が負担している団体が85.7%、「団体」が負担している団体が21.4%である。無償福祉では「社会福祉協議会」が負担している団体が78.6%、「団体」が負担している団体が14.3%、「行政」が負担している団体が7.1%である。

保険の負担先(MA)



※無回答はグラフ中に表示していない

図 18 社会福祉協議会所有車両の保険の負担先

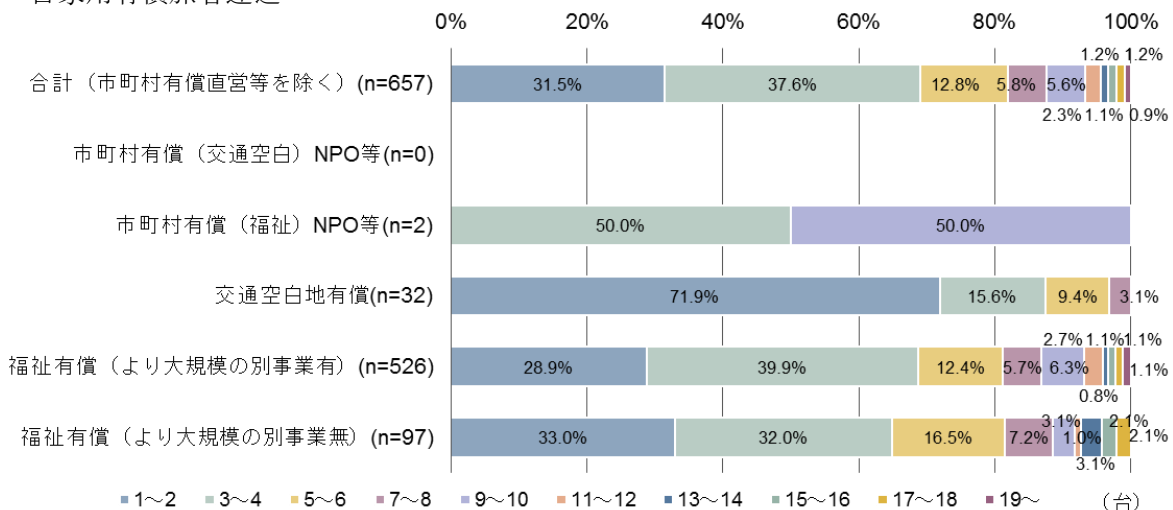
【問4ー2】この輸送サービスで使用する車両について、車両の所有者ごとに教えてください。

C輸送サービスを提供する団体 使用台数(NA)

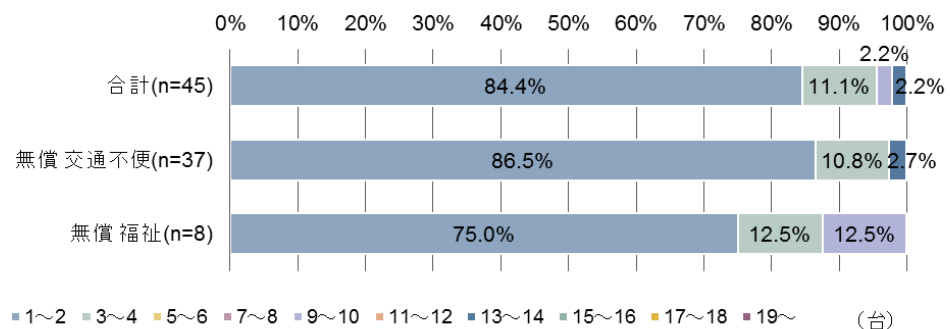
輸送サービスを提供する団体が所有する車両の使用台数について、交通空白地有償は「1～2」が 71.9%、「3～4」が 15.6%である。福祉有償（より大規模の別事業有）は「3～4」が 39.9%、「1～2」が 28.9%、福祉有償（より大規模の別事業無）は「1～2」が 33.0%、「3～4」が 32.0%である。

許可又は登録を要しない運送は、無償交通不便では「1～2」が 86.5%、「3～4」が 10.8%、無償福祉では「1～2」が 75.0%である。

自家用有償旅客運送



許可又は登録を要しない運送



※「0」や無回答は集計の対象外としている

図 19 団体所有車両の使用台数

輸送サービスを提供する団体が所有する車両の保険の加入状況について、自家用有償旅客運送では「交通事故の相手（対人・対物）に対して補償する保険」がどの類型でもほぼすべて加入している。「搭乗中の人に対して補償する保険」は約 8 割、「ボランティア保険」が交通空白地有償では 6.3%、福祉有償（より大規模の別事業有）では 11.9%、福祉有償（より大規模の別事業無）では 26.8%である。

許可又は登録を要しない運送では、「交通事故の相手（人・車両）に対して補償する保険」が約 9 割、「搭乗中の人に対して補償する保険」が約 8 割、「ボランティア保険」が約 4 割である。

保険の加入状況(MA)

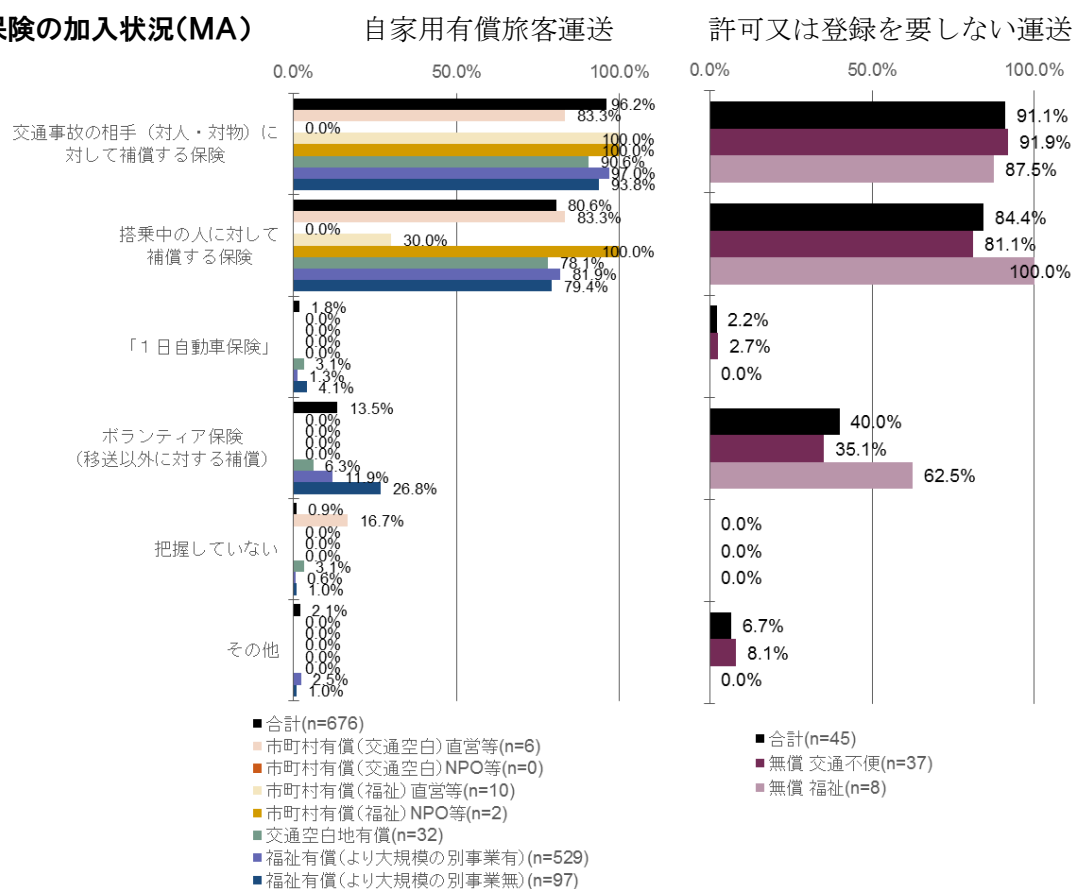


図 20 団体所有車両の保険の加入状況

輸送サービスを提供する団体が所有する車両の保険の負担先は、交通空白地有償は「団体」が負担している団体が 84.4%、「行政」が負担している団体が 9.4%である。福祉有償（より大規模の別事業有）は「団体」が負担している団体が 88.5%、「社会福祉協議会」が負担している団体が 6.2%である。福祉有償（より大規模の別事業無）は「団体」が負担している団体が 86.6%、「運転手」が負担している団体が 6.2%である。

許可又は登録を要しない運送は「団体」が負担している団体が約 8 割、「社会福祉協議会」が負担している団体が 1 割弱である。

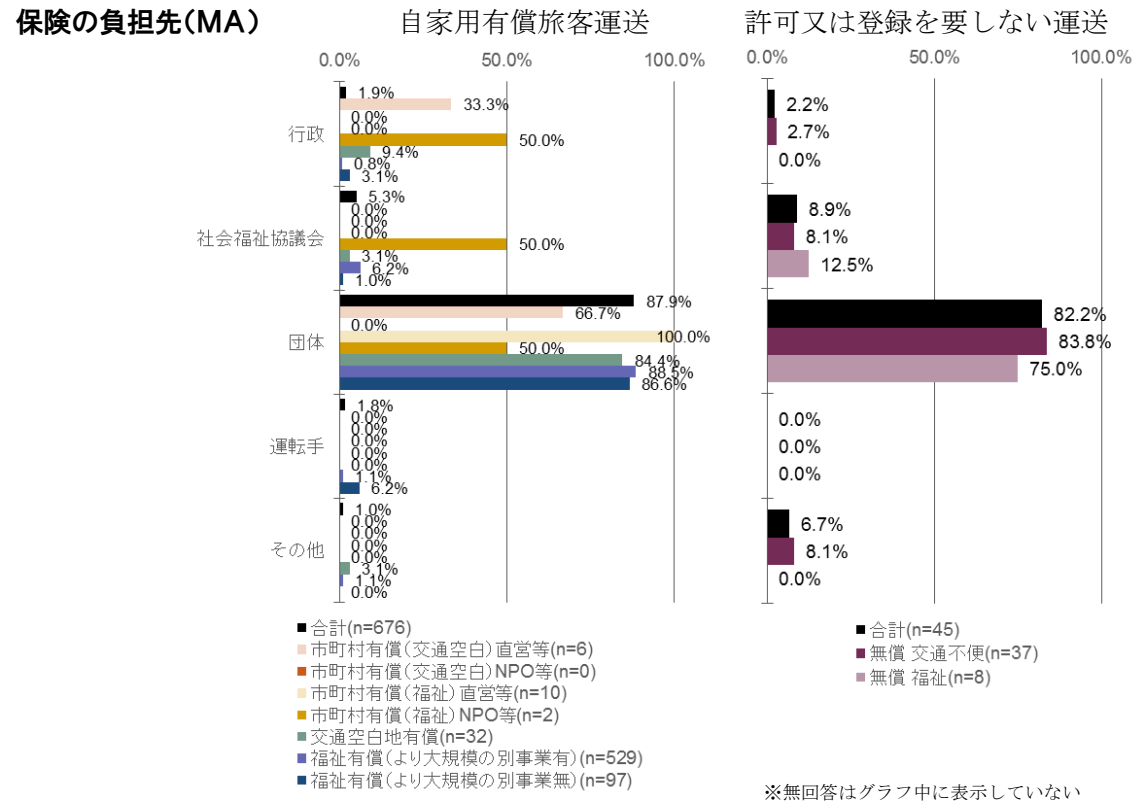


図 21 団体所有車両の保険の負担先

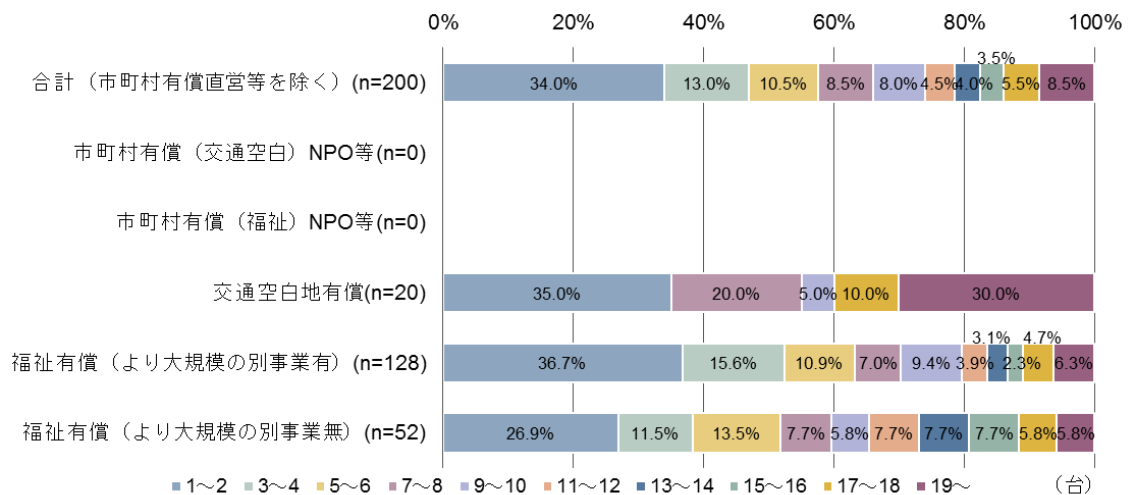
【問4-2】この輸送サービスで使用する車両について、車両の所有者ごとに教えてください。

D運転手(マイカー) 使用台数(NA)

運転手が所有する車両(マイカー)の使用台数について、交通空白地有償は、「1～2」が35.0%、「19～」が30.0%、「7～8」が20.0%である。福祉有償(より大規模の別事業有)は「1～2」が36.7%、「3～4」が15.6%、福祉有償(より大規模の別事業無)は「1～2」が26.9%、「5～6」が13.5%、「3～4」が11.5%である。

許可又は登録を要しない運送は、無償交通不便では「1～2」が24.0%、「3～4」が20.0%、無償福祉では「5～6」「19～」がそれぞれ29.4%、「1～2」が23.5%である。

自家用有償旅客運送



許可又は登録を要しない運送

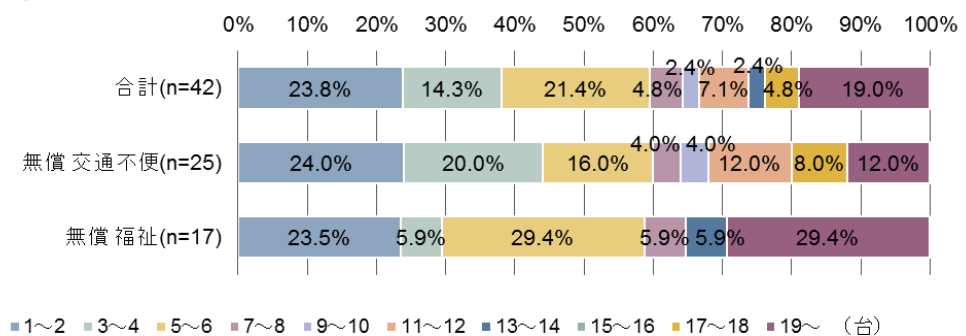


図 22 運転手所有車両の使用台数

運転手が所有する車両（マイカー）の保険の加入状況について、自家用有償旅客運送では、交通空白地有償、福祉有償では「交通事故の相手（対人・対物）に対して補償する保険」にほぼすべての団体が加入している。「搭乗中の人に対して補償する保険」に7割強、「ボランティア保険」は2割弱の団体が加入している。

許可又は登録を要しない運送は、無償交通不便では「交通事故の相手（対人・対物）に対して補償する保険」「搭乗中の人に対して補償する保険」にそれぞれ76.9%、「ボランティア保険」に69.2%の団体が加入している。無償福祉では「交通事故の相手（対人・対物）に対して補償する保険」「搭乗中の人に対して補償する保険」にそれぞれ52.9%、「ボランティア保険」に47.1%の団体が加入している。

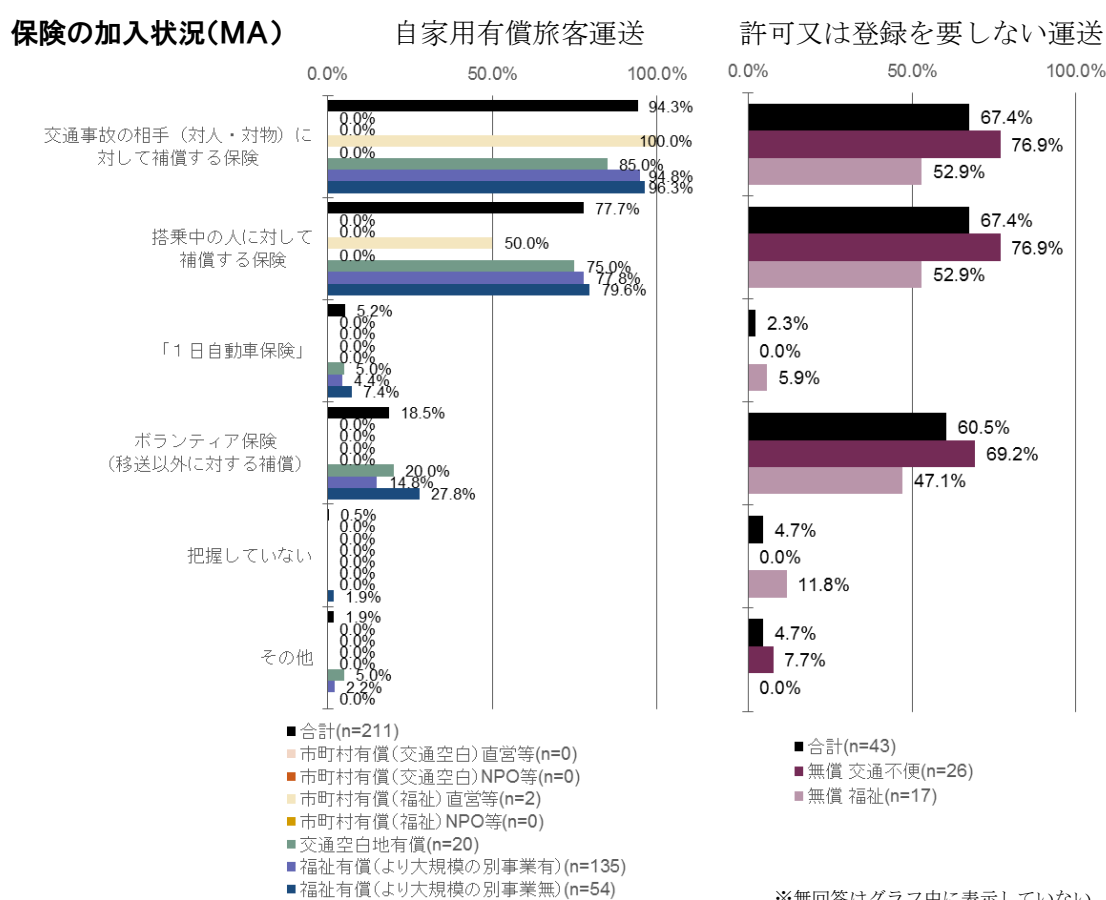


図 23 運転手所有車両の保険の加入状況

運転手が所有する車両（マイカー）の保険の負担先は、交通空白地有償、福祉有償では「運転手」が負担している団体が約8割、「団体」が負担している団体が約2割である。許可又は登録を要しない運送では、「運転手」が負担している団体が約7割、「団体」が負担している団体が約4割、「社会福祉協議会」が負担している団体が約2割である。

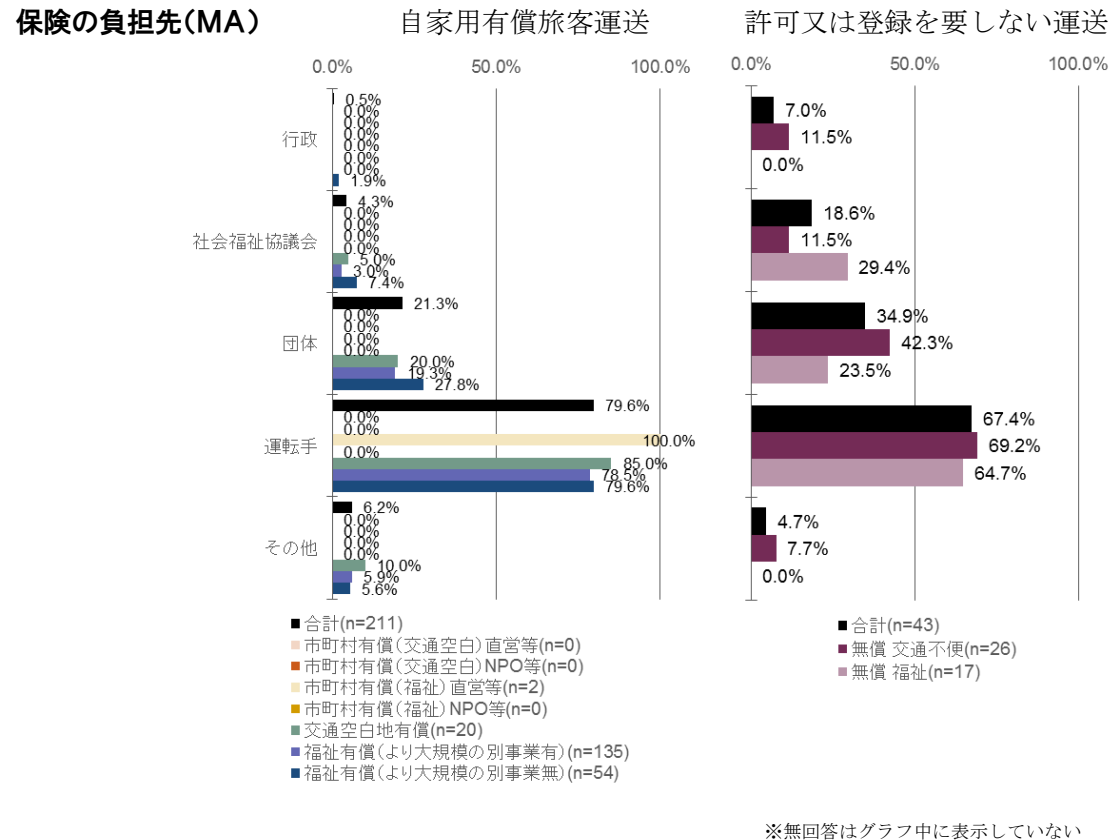


図 24 運転手所有車両の保険の負担先

【問4-2】この輸送サービスで使用する車両について、車両の所有者ごとに教えてください。

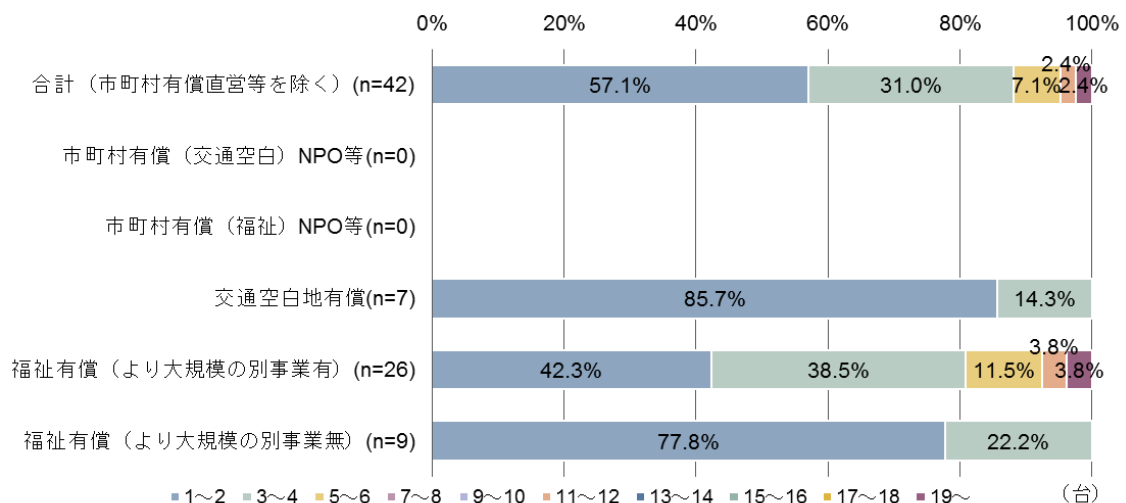
Eその他 使用台数(NA)

その他の所有者については、交通空白地有償では、「1～2」が 85.7%、「3～4」が 14.3%である。福祉有償（より大規模の別事業有）は「1～2」が 42.3%。「3～4」が 38.5%、福祉有償（より大規模の別事業無）は「1～2」が 77.8%、「3～4」が 22.2%である。

許可又は登録を要しない運送は、無償交通不便は「1～2」が 82.1%、「3～4」が 12.8%、である。無償福祉は「1～2」が 61.5%、「3～4」が 30.8%である。

なお、その他の所有者の具体的な内容としては、「リース会社」等が挙げられている。

自家用有償旅客運送



許可又は登録を要しない運送

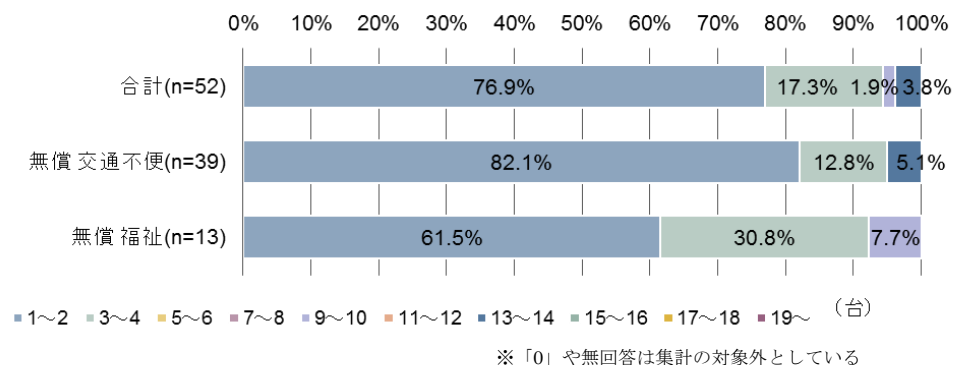


図 25 その他が所有する車両の使用台数

その他が所有する車両の保険の加入状況について、交通空白地有償は「交通事故の相手（対人・対物）に対して補償する保険」は100.0%、「搭乗中の人に対して補償する保険」は85.7%、「1日自動車保険」は14.3%である。福祉有償（より大規模の別事業有）は「交通事故の相手（対人・対物）に対して補償する保険」は87.1%、「搭乗中の人に対して補償する保険」は64.5%、「ボランティア保険」は6.5%である。福祉有償（より大規模の別事業無）は「交通事故の相手（対人・対物）に対して補償する保険」は90.0%、「搭乗中の人に対して補償する保険」は80.0%、「ボランティア保険」は40.0%である。

許可又は登録を要しない運送は「交通事故の相手（対人・対物）に対して補償する保険」が約3割、「搭乗中の人に対して補償する保険」が約3割である。「ボランティア保険」について無償交通不便は12.5%、無償福祉は38.5%である。なお、許可又は登録を要しない運送は保険の加入状況について無回答であった団体が6割以上であった。

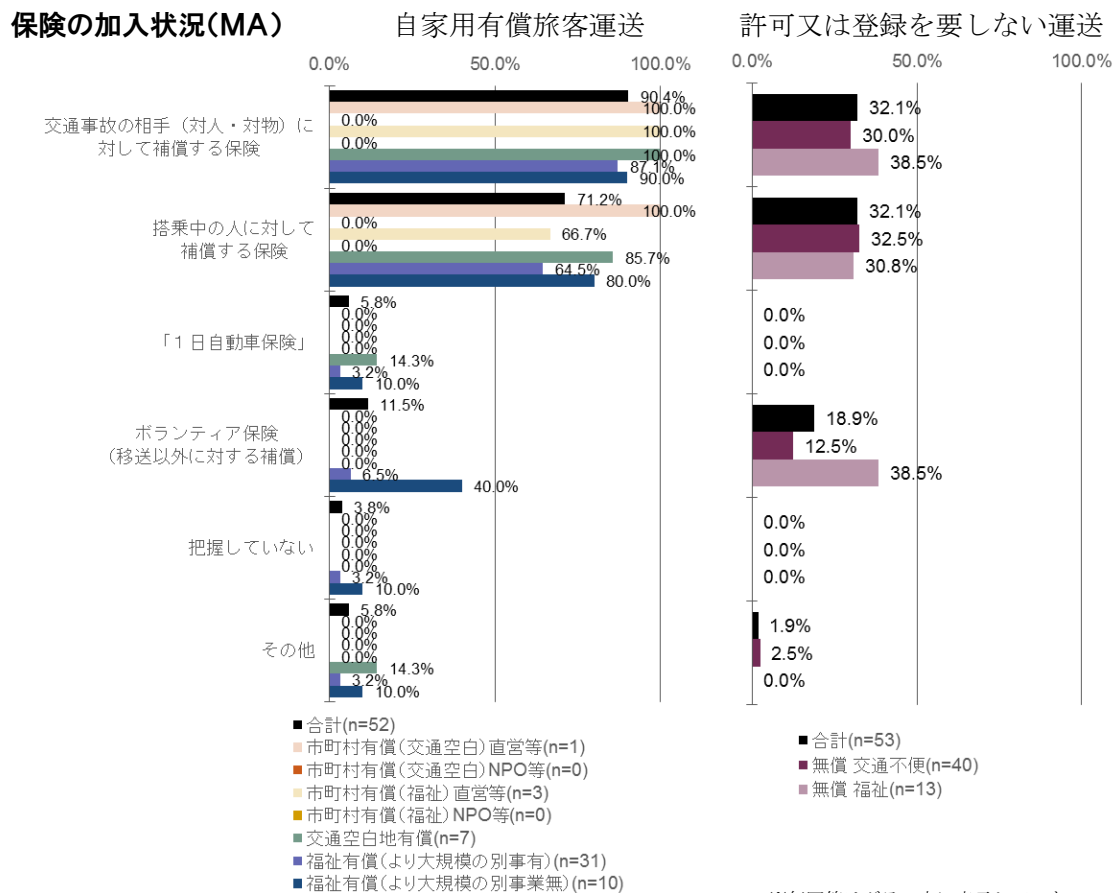


図 26 その他が所有する車両の保険の加入状況

その他が所有する車両の保険の負担先について、交通空白地有償は、「団体」が 57.1%、「その他」が 42.9%である。福祉有償（より大規模の別事業有）は「団体」が 58.1%、「社会福祉協議会」「その他」が 16.1%である。福祉有償（より大規模の別事業無）は「団体」「その他」が 40.0%である。

許可又は登録を要しない運送は、無償交通不便では「団体」が 20.0%、「その他」が 10.0%である。無償福祉では「団体」「その他」が 15.4%である。なお、許可又は登録を要しない運送は保険の加入状況について無回答であった団体が 6 割以上であった。

保険の負担先(MA)

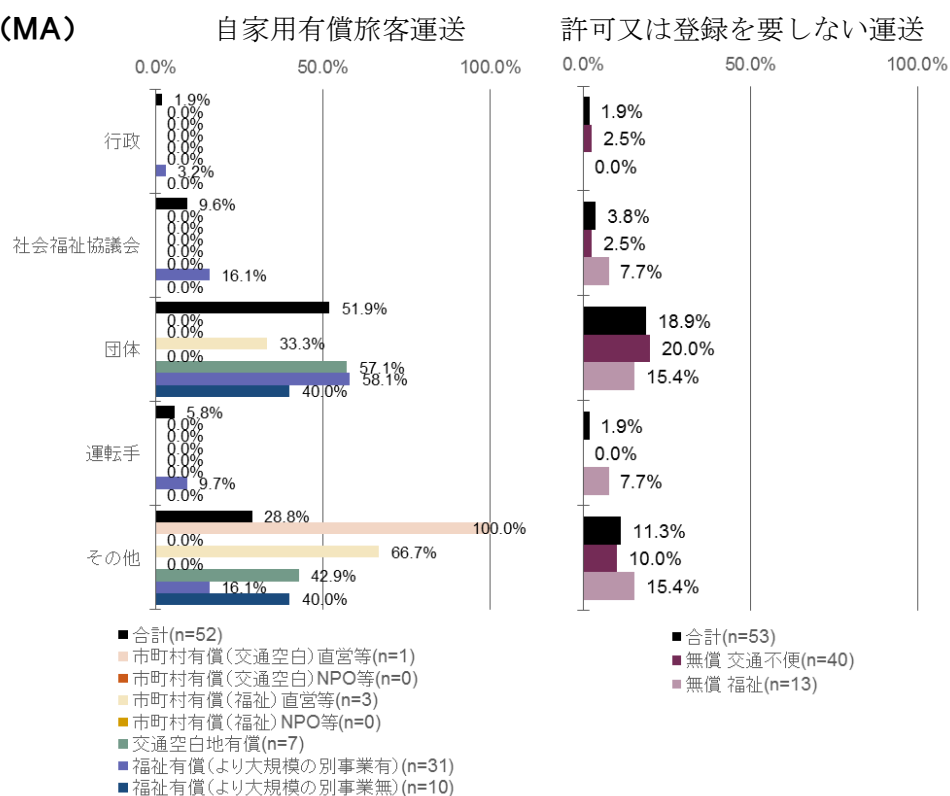


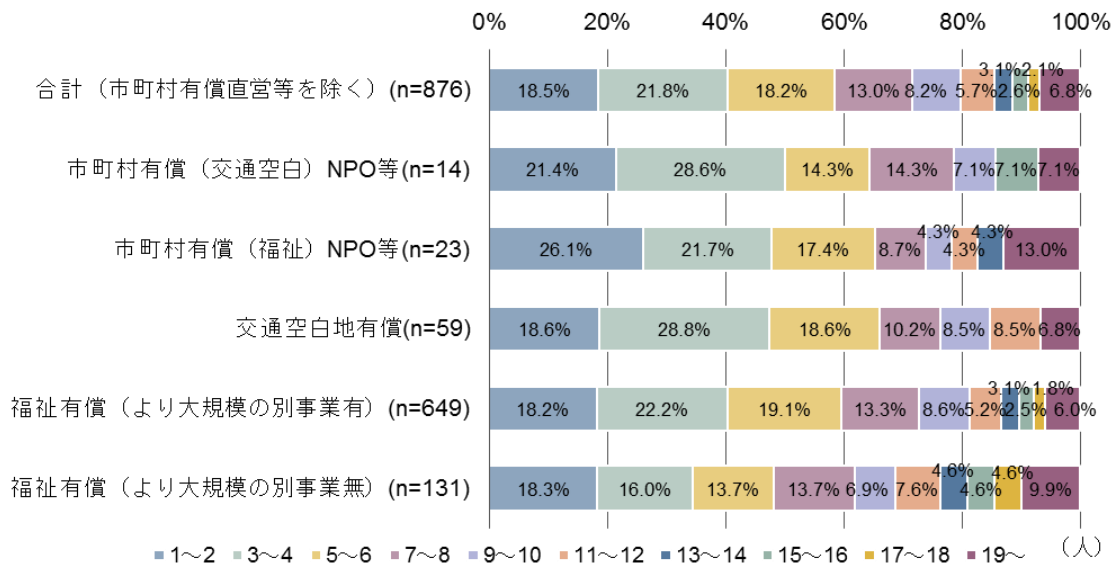
図 27 その他が所有する車両の保険の負担先

【問4-3】この輸送サービスの運転手について教えてください。～平成 30 年 6 月中に、実際に運転した実人数～(NA)

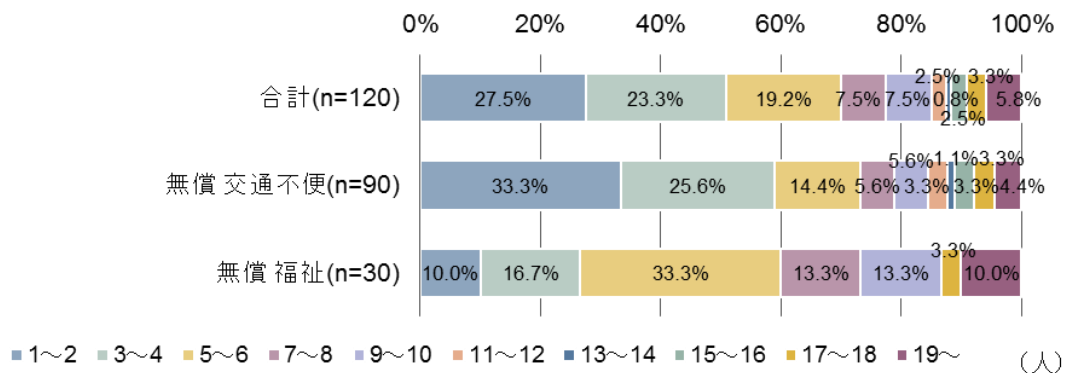
交通空白地有償は、「3～4」が 28.8%、「1～2」「5～6」が 18.6%、「7～8」が 10.2%である。福祉有償（より大規模の別事業有）は「3～4」が 22.2%、「5～6」が 19.1%、「1～2」が 18.2%、「7～8」が 13.3%である。福祉有償（より大規模の別事業無）は「1～2」が 18.3%、「3～4」が 16.0%、「5～6」「7～8」が 13.7%である。

許可又は登録を要しない運送について、無償交通不便は「1～2」が 33.3%、「3～4」が 25.6%、「5～6」が 14.4%である。無償福祉は「5～6」が 33.3%、「3～4」が 16.7%、「7～8」「9～10」が 13.3%、「1～2」「19～」が 10.0%である。

自家用有償旅客運送



許可又は登録を要しない運送



※「0」や無回答は集計の対象外としている

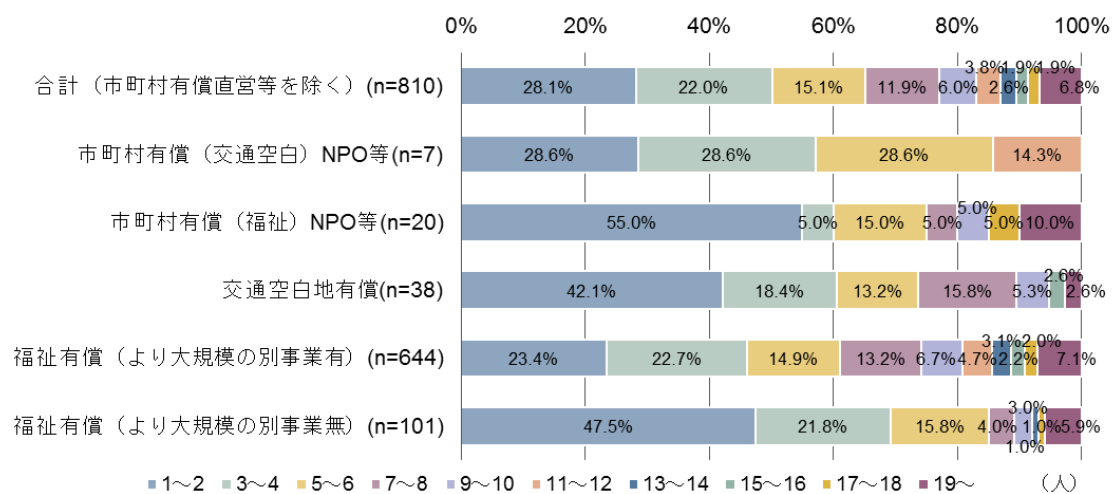
図 28 平成 30 年 6 月に運転した実人数

【問4-3】この輸送サービスの運転手について教えてください。～年齢別人数(～59 歳)～(N A)

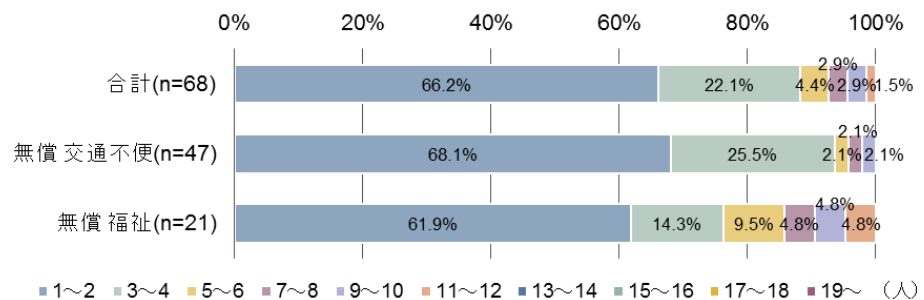
59 歳以下の運転手の人数について、交通空白地有償は「1～2」が 42.1%、「3～4」が 18.4% である。福祉有償（より大規模の別事業有）は、「1～2」が 23.4%、「3～4」が 22.7% である。福祉有償（より大規模の別事業無）は、「1～2」が 47.5%、「3～4」が 21.8% である。

許可又は登録を要しない運送は、無償交通不便で「1～2」が 68.1%、「3～4」が 25.5% である。無償福祉は「1～2」が 61.9%、「3～4」が 14.3% である。

自家用有償旅客運送



許可又は登録を要しない運送



※「0」や無回答は集計の対象外としている

図 29 ～59 歳の運転手人数

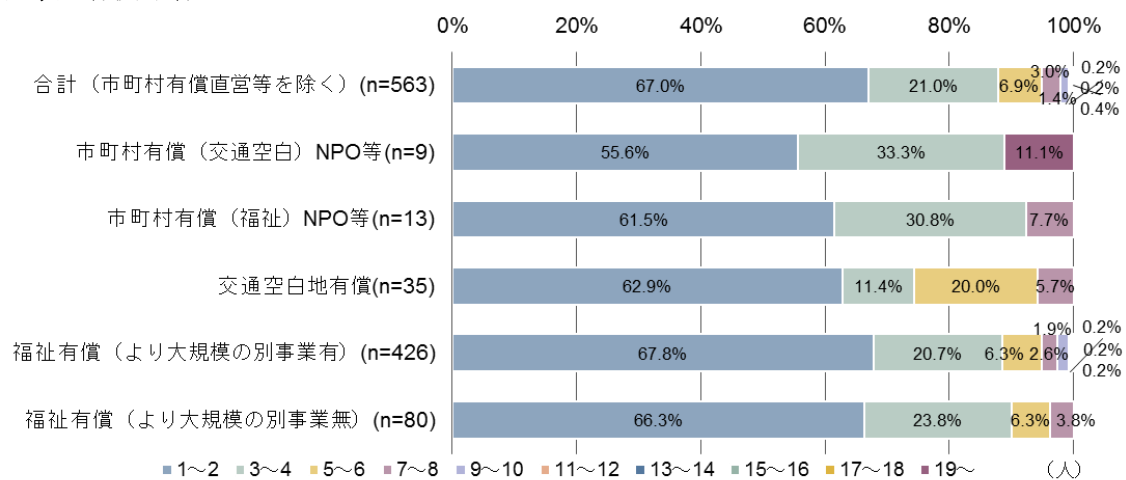
【問4－3】この輸送サービスの運転手について教えてください。

～年齢別人数(60～64 歳)～(NA)

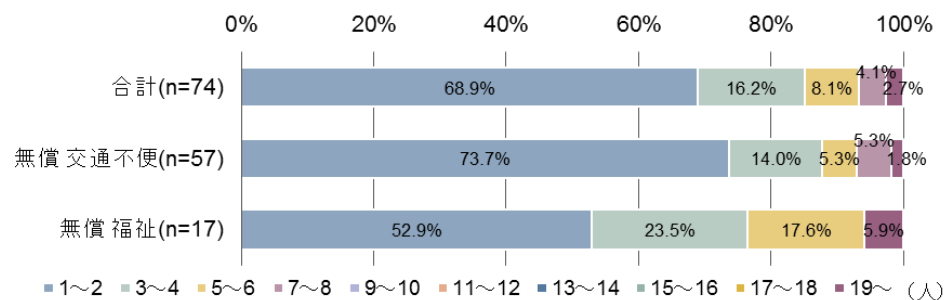
60 歳～64 歳の運転手数について、交通空白地有償は「1～2」が 62.9%、「5～6」が 20.0%である。福祉有償（より大規模の別事業有）は「1～2」が 67.8%、「3～4」が 20.7%である。福祉有償（より大規模の別事業無）は「1～2」が 66.3%、「3～4」が 23.8%である。

許可又は登録を要しない運送は、無償交通不便では「1～2」が 73.7%、「3～4」が 14.0%である。無償福祉では「1～2」が 52.9%、「3～4」が 23.5%、「5～6」が 17.6%である。

自家用有償旅客運送



許可又は登録を要しない運送



※「0」や無回答は集計の対象外としている

図 30 60～64 歳の運転手人数

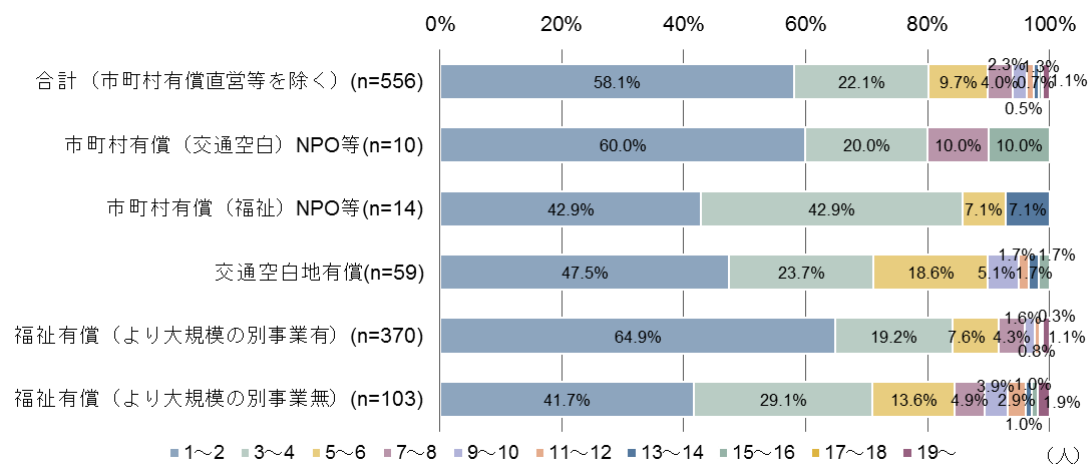
【問4-3】この輸送サービスの運転手について教えてください。

～年齢別人数(65～69 歳)～(NA)

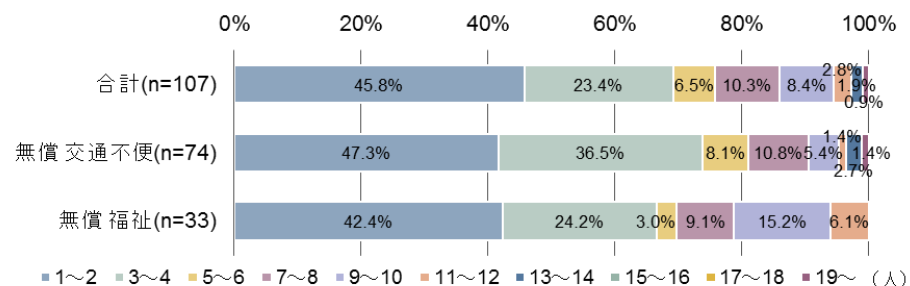
65～69 歳の運転手数について、交通空白地有償は「1～2」が 47.5%、「3～4」が 23.7%、「5～6」が 18.6%である。福祉有償（より大規模の別事業有）は「1～2」が 64.9%、「3～4」が 19.2%である。福祉有償（より大規模の別事業無）は「1～2」が 41.7%、「3～4」が 29.1%、「5～6」が 13.6%である。

許可又は登録を要しない運送は、無償交通不便では「1～2」が 47.3%、「3～4」が 36.5%、である。無償福祉では「1～2」が 42.4%、「3～4」が 24.2%、「9～10」が 15.2%である。

自家用有償旅客運送



許可又は登録を要しない運送



※「0」や無回答は集計の対象外としている

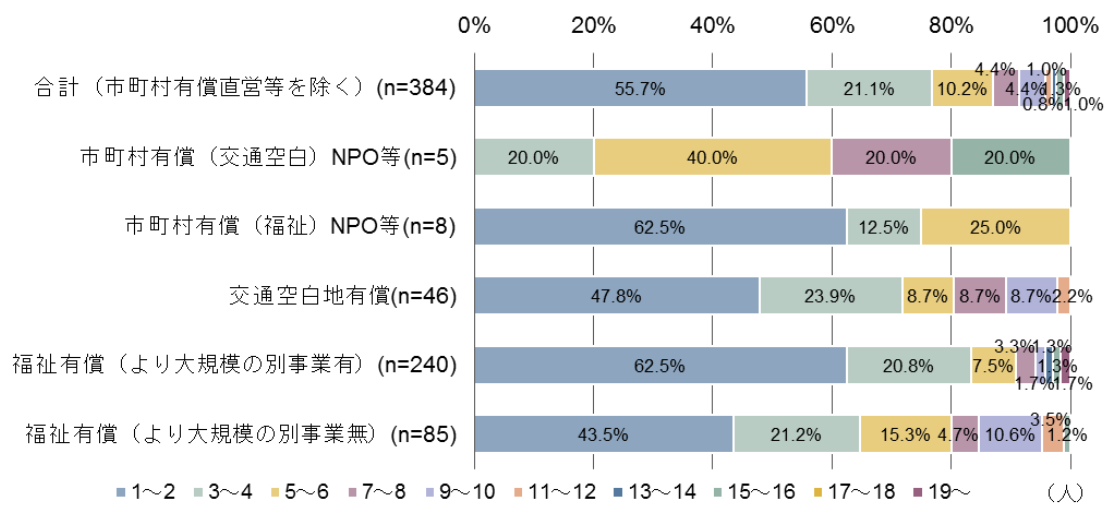
図 31 65～69 歳の運転手人数

【問4-3】この輸送サービスの運転手について教えてください。～年齢別人数(70～74 歳)～
(NA)

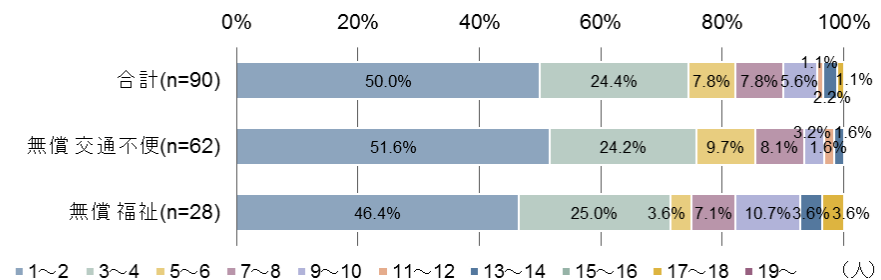
70～74 歳の運転手数について、交通空白地有償は「1～2」が 47.8%、「3～4」が 23.9%である。福祉有償（より大規模の別事業有）は「1～2」が 62.5%、「3～4」が 20.8%である。福祉有償（より大規模の別事業無）は「1～2」が 43.5%、「3～4」が 21.2%、「5～6」が 15.3%である。

許可又は登録を要しない運送は、無償交通不便では「1～2」が 51.6%、「3～4」が 24.2%である。無償福祉では「1～2」が 46.4%、「3～4」が 25.0%である。

自家用有償旅客運送



許可又は登録を要しない運送



※「0」や無回答は集計の対象外としている

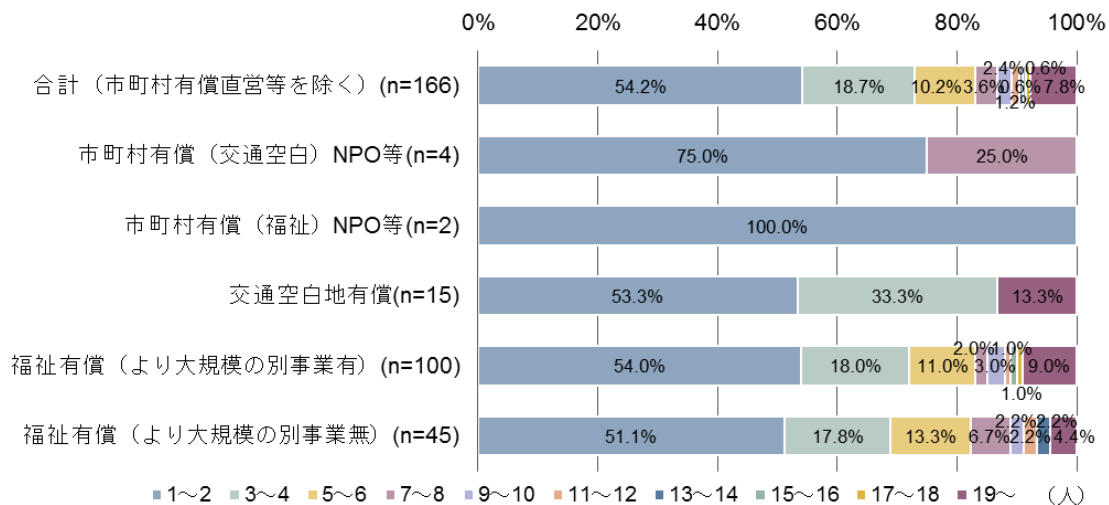
図 32 70～74 歳の運転手人数

【問4-3】この輸送サービスの運転手について教えてください。～年齢別人数(75～歳)～(N A)

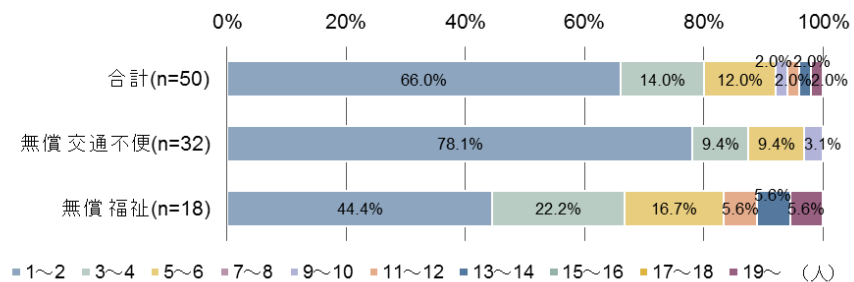
75 歳以上の運転手数について、交通空白地有償は「1～2」が 53.3%、「3～4」が 33.3%である。福祉有償（より大規模の別事業有）は「1～2」が 54.0%、「3～4」が 18.0%である。福祉有償（より大規模の別事業無）は「1～2」が 51.1%、「3～4」が 17.8%である。

許可又は登録を要しない運送は、無償交通不便では「1～2」が 78.1%である。無償福祉では「1～2」が 44.4%、「3～4」が 22.2%である。

自家用有償旅客運送



許可又は登録を要しない運送



※「0」や無回答は集計の対象外としている

図 33 75 歳～の運転手人数

有償【問4-4-1】有償ボランティアの報酬の程度は？(SA)

この設問は、自家用有償旅客運送のみを対象とした設問であり、問4-4で運転手の雇用形態を「有償ボランティア」と回答した団体のみが回答することとしている。

交通空白地有償は、「実費程度」が31.6%、「最低賃金程度」が26.3%、その他が39.5%である。福祉有償（より大規模の別事業有）は「実費程度」が52.8%、「最低賃金程度」が17.3%、その他が28.3%である。福祉有償（より大規模の別事業無）は「実費程度」が59.5%、「最低賃金程度」が20.3%、その他が16.2%である。

自家用有償旅客運送

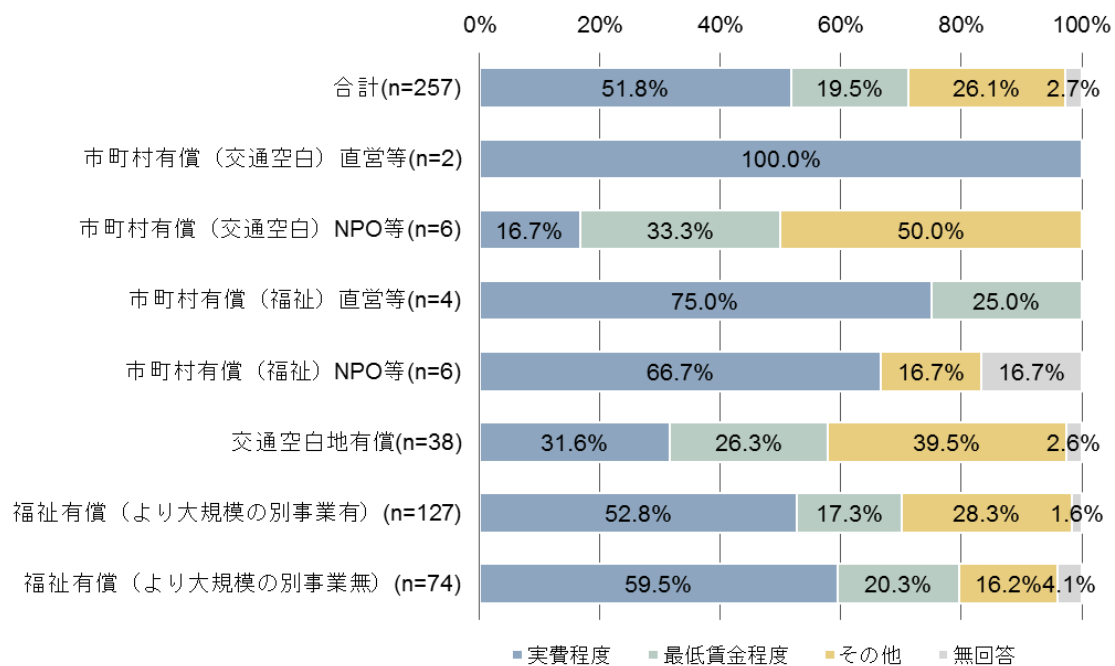


図 34 有償ボランティアの報酬の程度

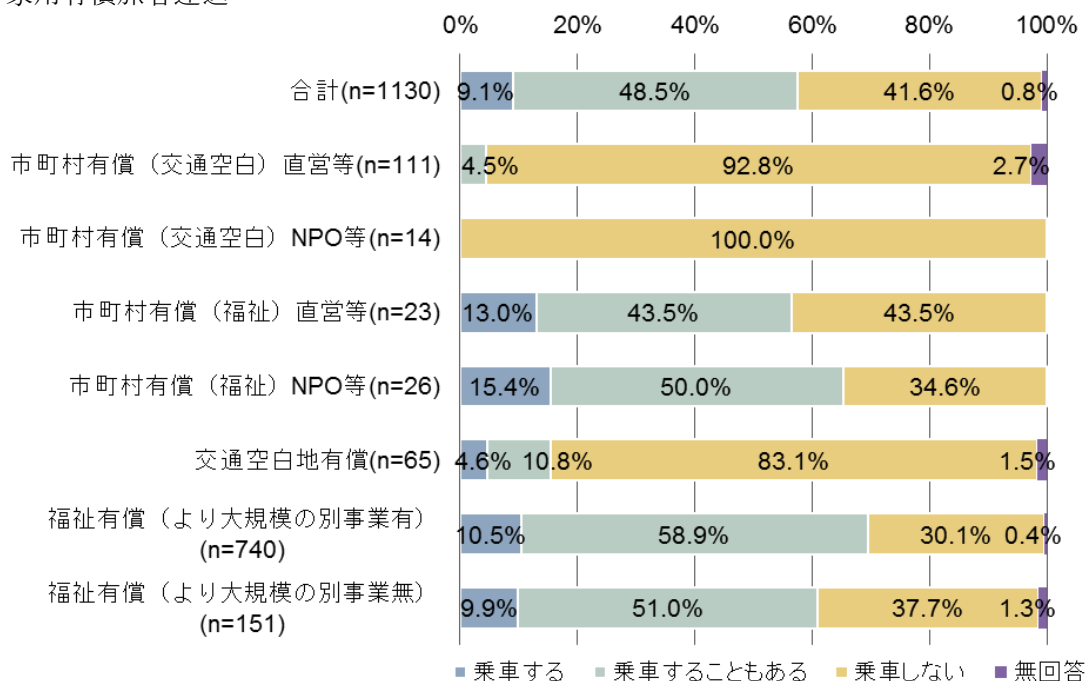
【問4ー5】運転手とは別に、介助者は乗車しますか？(SA)

市町村有償（交通空白）直営等、市町村有償（交通空白）NPO等では、ほぼ全ての団体が介助者は乗車しないと回答している。

交通空白地有償では、「乗車しない」が83.1%、「乗車することもある」が10.8%、「乗車する」が4.6%である。福祉有償運送では、約5～6割が「乗車することもある」で、「乗車しない」が約3～4割、「乗車する」が約1割である。

許可又は登録を要しない運送では、無償交通不便では、「乗車しない」が60.0%、「乗車することもある」が19.1%、「乗車する」が20.9%である。無償福祉では「乗車しない」が37.2%、「乗車することもある」が30.2%、「乗車する」が32.6%である。

自家用有償旅客運送



許可又は登録を要しない運送

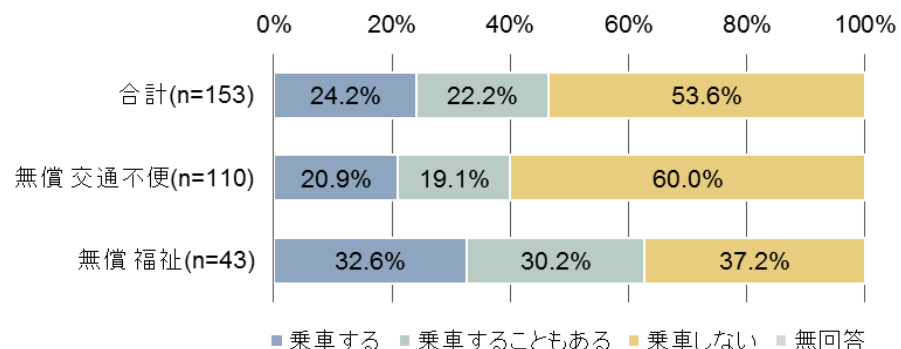


図 35 介助者の乗車の有無

【問4-5-1】介助者の雇用形態は？(MA)

この設問は自家用有償旅客運送のみを対象とした設問であり、問4-5で介助者が「乗車する」又は「乗車することもある」と回答した団体のみが回答することとしている。市町村有償（交通空白）NPO等は該当する団体が存在しなかった。

交通空白地有償では、「有償ボランティア」が30.0%、「団体に雇用する職員」が20.0%、「無償ボランティア」が10.0%、その他が50%である。

福祉有償（より大規模の別事業有）では、「団体に雇用する職員」が73.9%で最も多く、「有償ボランティア」が8.8%、「無償ボランティア」が2.5%、その他が25.1%である。福祉有償（より大規模の別事業無）では、「団体に雇用する職員」が39.1%、「有償ボランティア」が29.3%、「無償ボランティア」が7.6%、その他が39.1%である。

自家用有償旅客運送

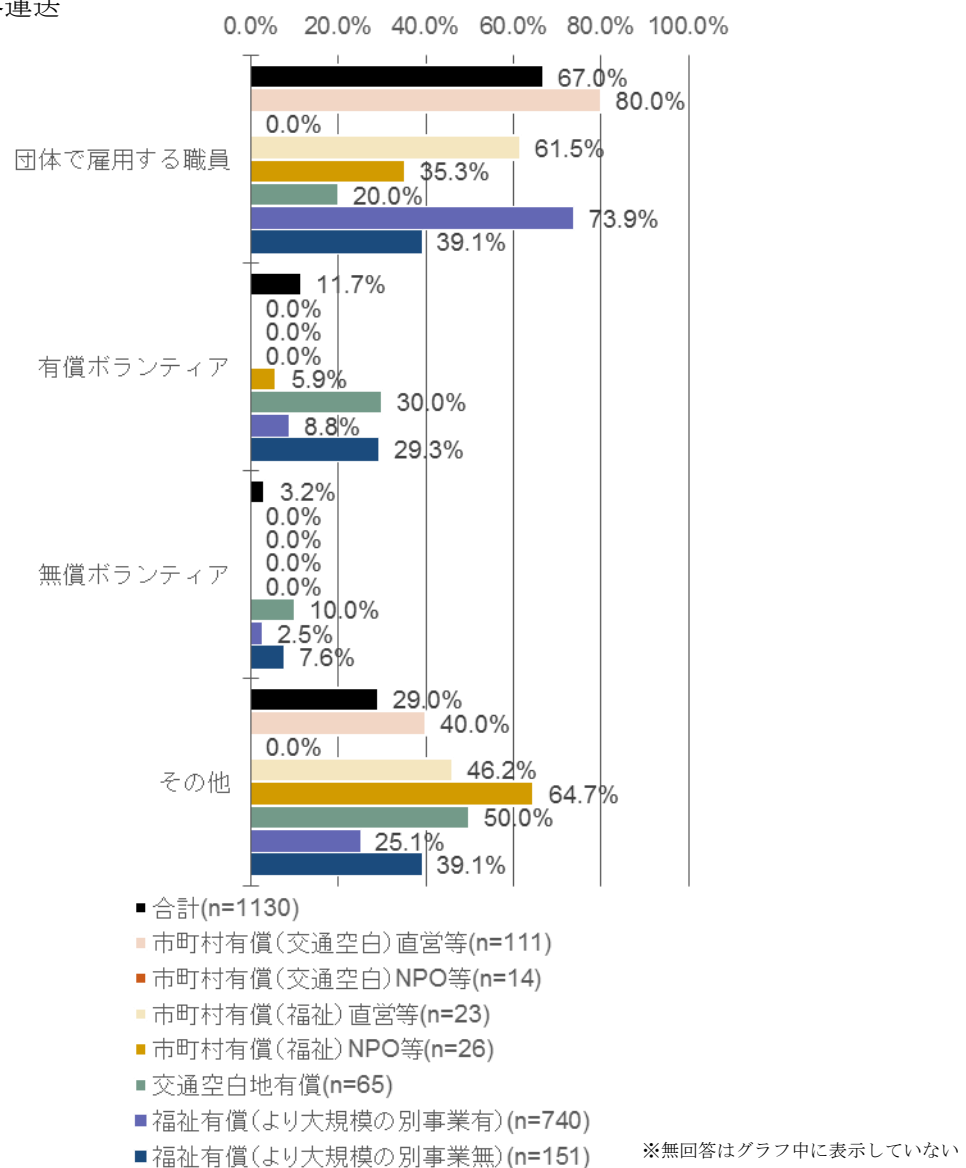


図 36 介助者の雇用形態

【問4－6】運転手や介助者で、介護資格(介護福祉士、ホームヘルパー等)の保有者はいますか？(MA)

市町村運営有償運送（交通空白）では、「保有者はいない」や「把握していない」の割合が他の類型に比べ多い。

交通空白地有償では、「保有者はいない」が 47.7%で最も多く、「団体で雇用する職員の中に保有者がいる」が 21.5%、「ボランティアの中に保有者がいる」が 12.3%である。

福祉有償（より大規模の別事業有）では、「団体で雇用する職員の中に保有者がいる」が 87.7%で最も多く、「ボランティアの中に保有者がいる」が 11.6%である。

福祉有償（より大規模の別事業無）では、「団体で雇用する職員の中に保有者がいる」が 47.7%で最も多く、「ボランティアの中に保有者がいる」が 30.5%、「保有者はいない」が 23.2%である。

許可又は登録を要しない運送では、無償交通不便で「保有者はいない」が 56.4%で最も多く「ボランティアの中に保有者がいる」が 18.2%、「把握していない」が 13.6%、「団体で雇用する職員の中に保有者がいる」が 11.8%である。無償福祉では「保有者はいない」が 34.9%、「ボランティアの中に保有者がいる」が 32.6%、「団体で雇用する職員の中に保有者がいる」が 16.3%、「把握していない」が 14.0%である。

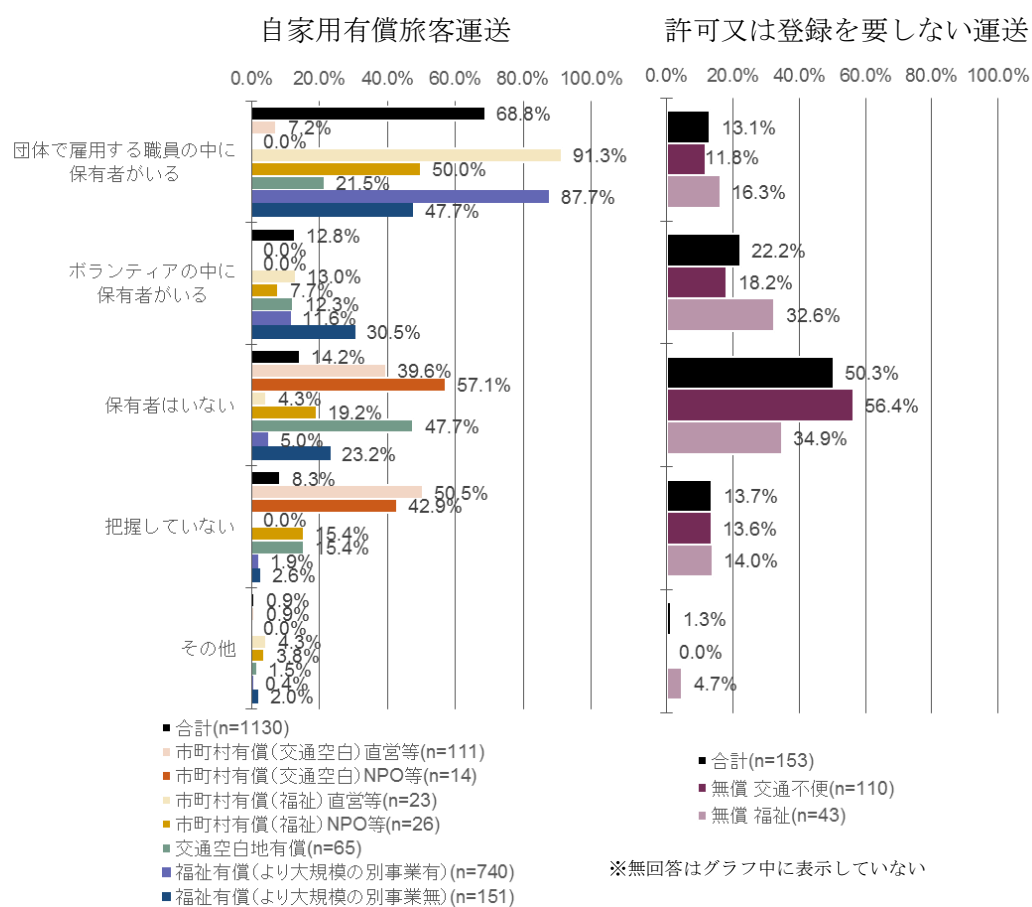


図 37 介護資格の保有者

【問4ー7】輸送に付随したサービスについて教えてください。(MA)

市町村有償（交通空白）直営等、市町村有償（交通空白）NPO 等では、「支援・介助は特に行っていない（輸送のみの提供）」が半数以上である。

交通空白地有償では、「車両への乗降を手助けしている」が 56.9%で最も多く、「支援・介助は特に行っていない」が 40.0%、「乗客の手荷物を車両から自宅まで運搬している」が 29.2%、「目的地での用事を手助けしている」が 18.5%である。

福祉有償運送では、「車両への乗降を手助けしている」が約 9 割、「目的地での用事を手助けしている」「乗客の手荷物を車両から自宅まで運搬している」が過半数である。

許可又は登録を要しない運送では、「車両への乗降を手助けしている」が約 6～7 割、「乗客の手荷物を車両から自宅まで運搬している」が約 4 割、「目的地での用事を手助けしている」「支援・介助は特に行っていない（輸送のみの提供）」が約 3 割である。

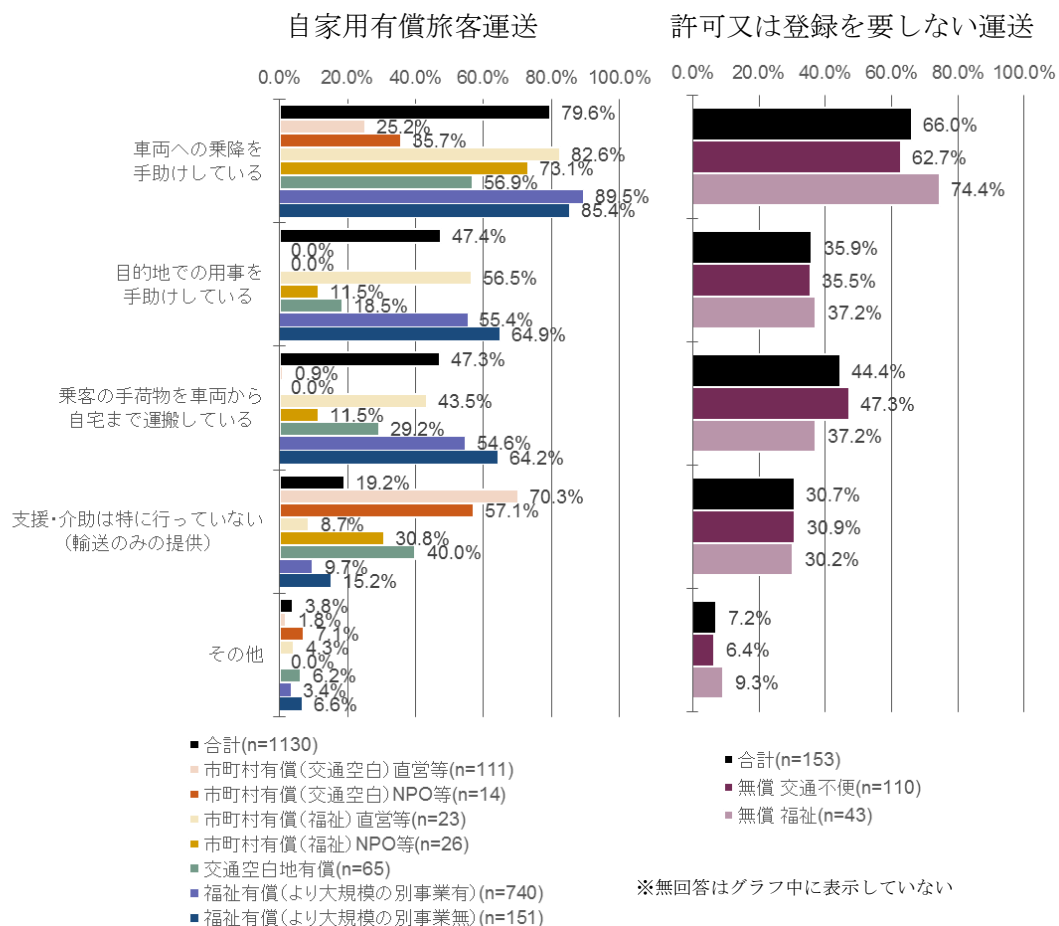


図 38 輸送に付随したサービス

有償【問5－1】利用者から受け取る「対価」の金額の程度を教えてください。(SA)

この設問は自家用有償旅客運送のみを対象とした設問である。

市町村有償（交通空白）直営等、市町村有償（交通空白）NPO等は、「バス運賃程度」が約6割と他の類型に比べて多い。

交通空白地有償では、「タクシー運賃の1/2程度」が30.8%、「バス運賃程度」が16.9%、「ガソリン代程度」が6.2%、その他が44.6%である。福祉有償（より大規模の別事業有）では、「タクシー運賃の1/2程度」が52.2%、「ガソリン代程度」が18.4%、その他が18.8%である。福祉有償（より大規模の別事業無）では「タクシー運賃の1/2程度」が74.2%で最も多く、「ガソリン代程度」が9.9%である。

自家用有償旅客運送

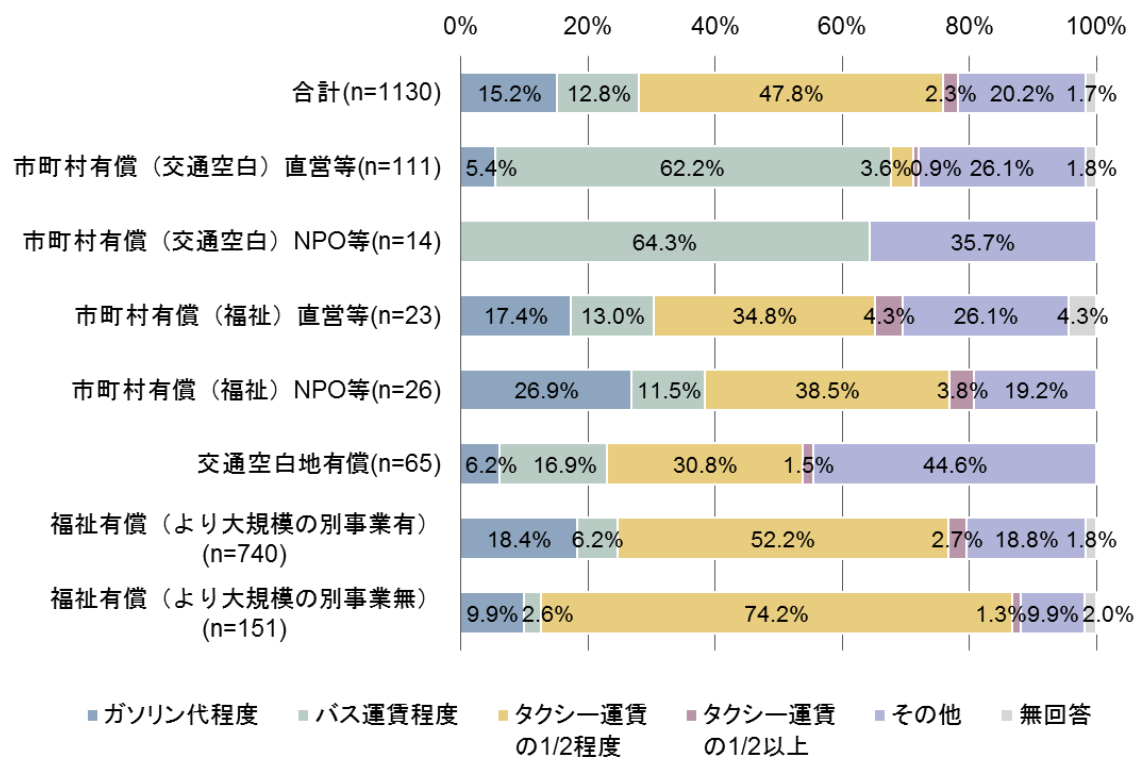


図 39 対価の金額の程度

有償【問5－2】利用者から受け取る「対価」の設定の考え方を教えてください。(SA)

この設問は許可又は自家用有償旅客運送のみを対象とした設問である。

交通空白地有償では、「地域で定められている基準に基づいて設定した」が 24.6%、「利用者の支払い能力を考えて設定した」が 16.9%、「経費を積算して算出した」が 12.3%、その他が 40.0%である。

福祉有償では、「地域で定められている基準に基づいて設定した」が 5 割弱、「経費を積算して算出した」が約 2 割、「利用者の支払い能力を考えて設定した」が約 1 割である。

自家用有償旅客運送

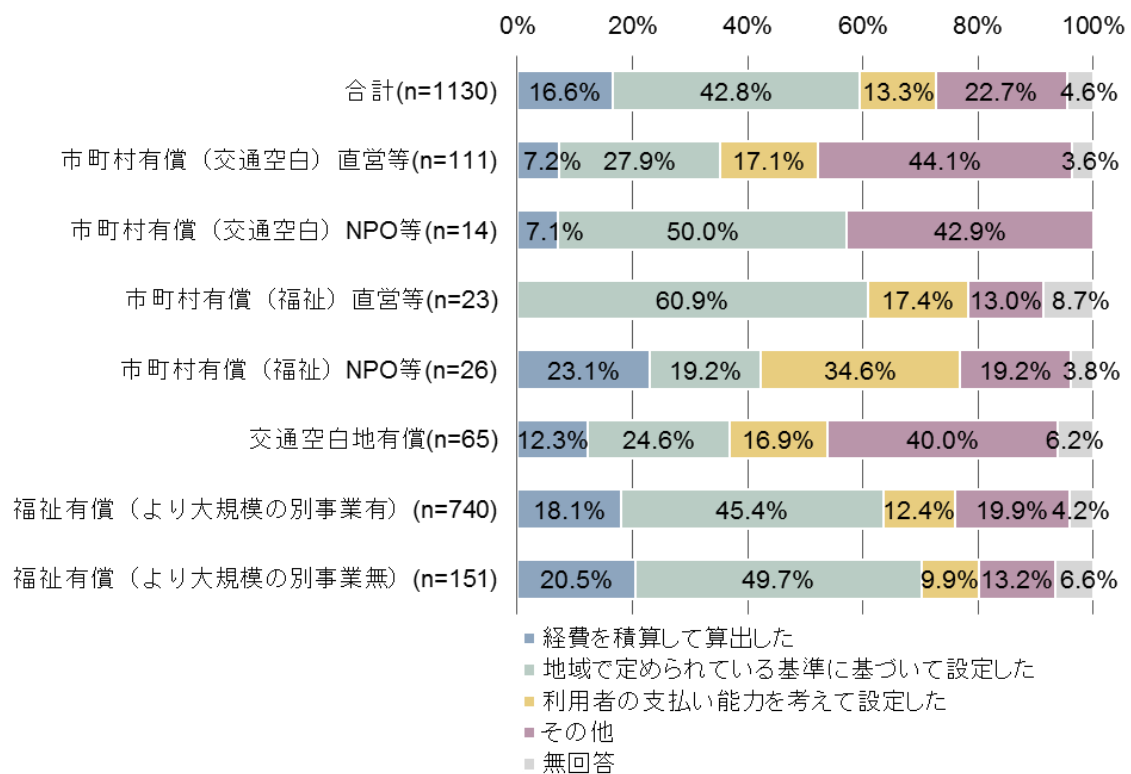


図 40 対価の設定の考え方

無償【問5－1】利用者から収受する金銭等について教えてください。(SA)

この設問は許可又は登録を要しない運送のみを対象とした設問である。無償交通不便では「何も受領しない」が 57.3%、「受領することがある」が 42.7%である。無償福祉では、「何も受領しない」が 41.9%、「受領することがある」が 58.1%である。

許可又は登録を要しない運送

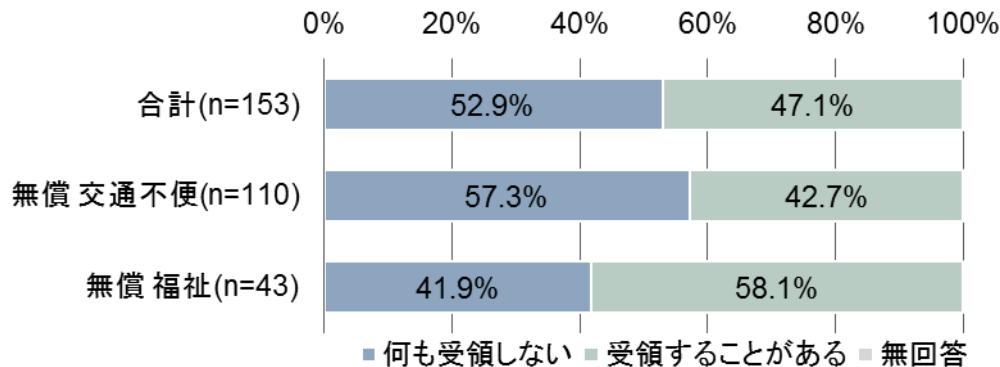


図 41 利用者から収受する金銭等の有無

無償【問5－1－1】利用者から受け取っているものを教えてください。(SA)

この設問は許可又は登録を要しない運送のみを対象とした設問であり、問5－1で「受領することがある」と回答した団体のみが回答することとしている。

無償交通不便では、「実費（ガソリン代、有料道路使用料、駐車場代）の範囲内」が 63.8%、「行為に対する任意の謝礼」が 23.4%、その他が 31.9%である。無償福祉では「実費（ガソリン代、有料道路使用料、駐車場代）の範囲内」が 72.0%、「その他」が 32.0%である。

許可又は登録を要しない運送

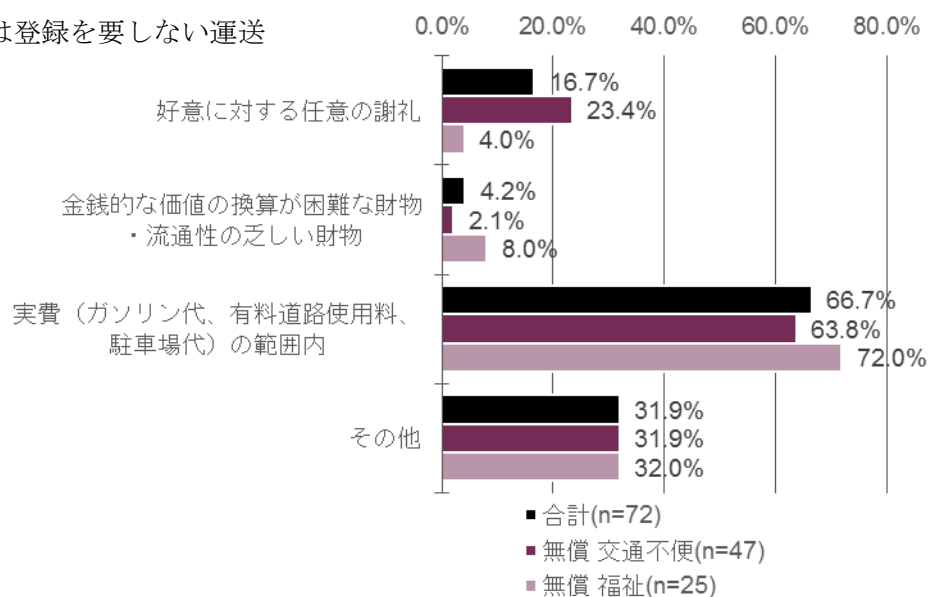


図 42 利用者から受け取っているもの

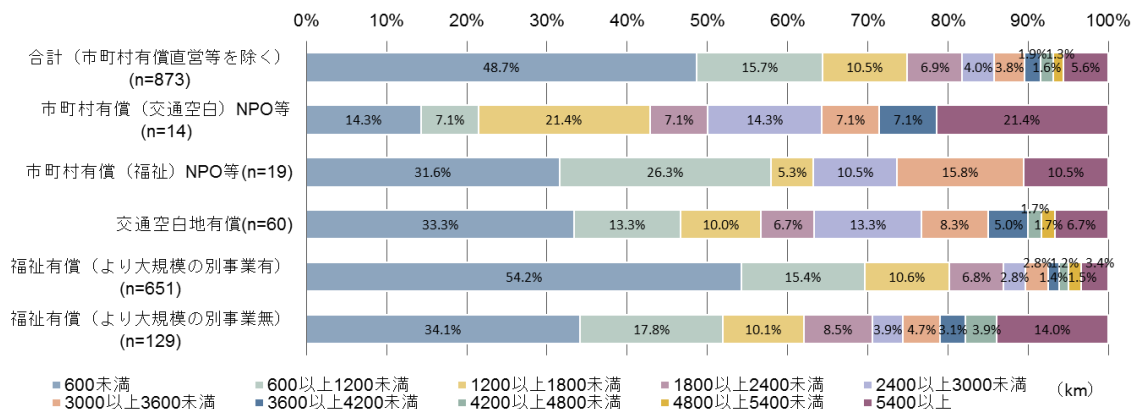
有償【問5－6】・無償【問5－4】平成 30 年 6 月(1ヶ月間)の運行距離・稼働日数・利用者数を教えてください。～運行距離～(NA)

交通空白地有償では、「600 未満」が 33.3%、「600 以上 1200 未満」「2400 以上 3000 未満」が 13.3%、「1200 以上 2400 未満」が 10.0%、「3000 以上 3600 未満」が 8.3%である。

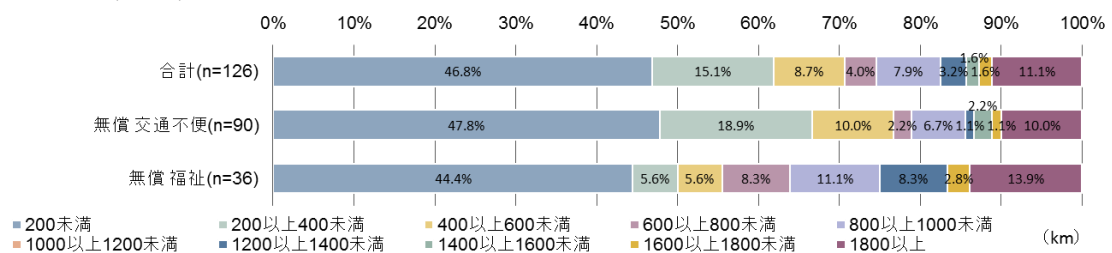
福祉有償（より大規模の別事業有）では、「600 未満」が 54.2%、「600 以上 1200 未満」が 15.4%、「1200 以上 1800 未満」が 10.6%である。福祉有償（より大規模の別事業無）では、「600 未満」が 34.1%、「600 以上 1200 未満」が 17.8%、「5400 以上」が 14.0%、「1200 以上 1800 未満」が 10.1%である。

許可又は登録を要しない運送は、無償交通不便は「200 未満」が 47.8%、「200 以上 400 未満」が 18.9%、「400 以上 600 未満」「1800 以上」が 10.0%である。無償福祉は「200 未満」が 44.4%、「1800 以上」が 13.9%、「800 以上 1000 未満」が 11.1%である。

自家用有償旅客運送



許可又は登録を要しない運送



※「0」や無回答は集計の対象外としている

図 43 平成 30 年 6 月の運行距離

有償【問5－6】・無償【問5－4】平成 30 年 6 月(1ヶ月間)の運行距離・稼働日数・利用者数を教えてください。～稼働日数～(NA)

交通空白地有償では、「21～25」が 27.9%、「26～30」が 21.3%、「16～20」が 19.7%、「11～15」が 16.4%である。

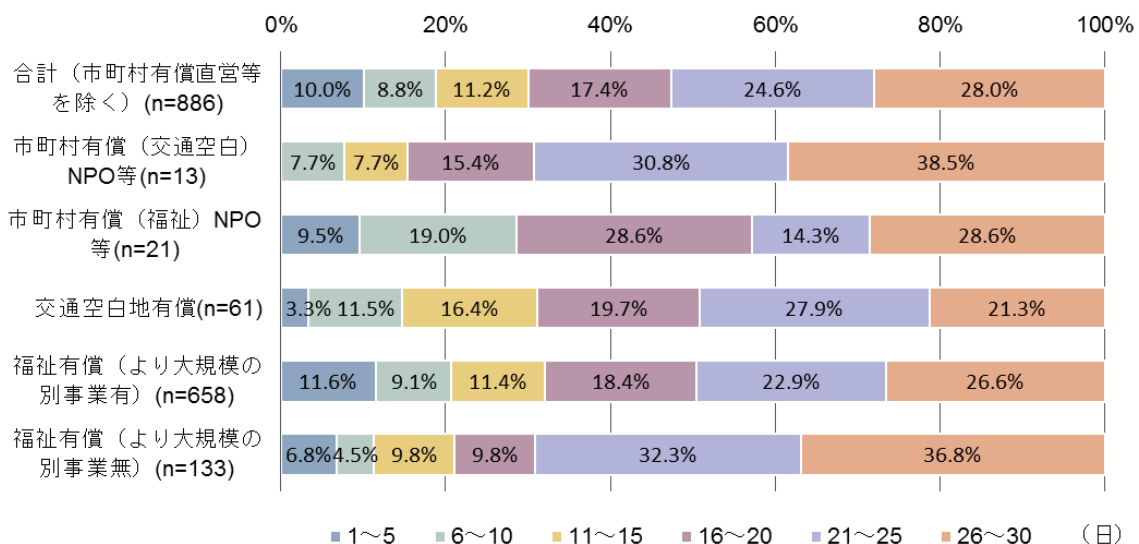
福祉有償（より大規模の別事業有）では「26～30」が 26.6%、「21～25」が 22.9%、「16～20」が 18.4%である。

福祉有償（より大規模の別事業無）では「26～30」が 36.8%、「21～25」が 32.3%である。

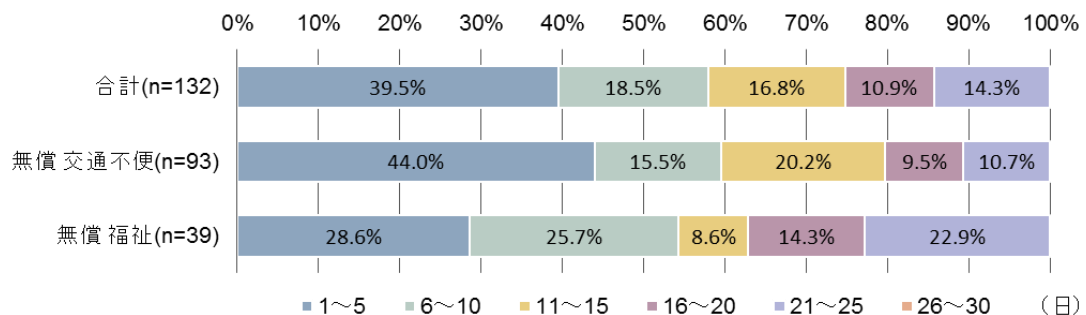
許可又は登録を要しない運送は、無償交通不便は「1～5」が 44.0%、「11～15」が 20.2%、である。無償福祉は「1～5」が 28.6%、「6～10」が 25.7%、「26～30」が 22.9%である。

※ なお、平成 30 年 6 月の日数は 30 日、平日日数は 21 日である。30 よりも大きい回答についてはこの設問の集計対象より除外している。

自家用有償旅客運送



許可又は登録を要しない運送



※ 「0」や無回答は集計の対象外としている

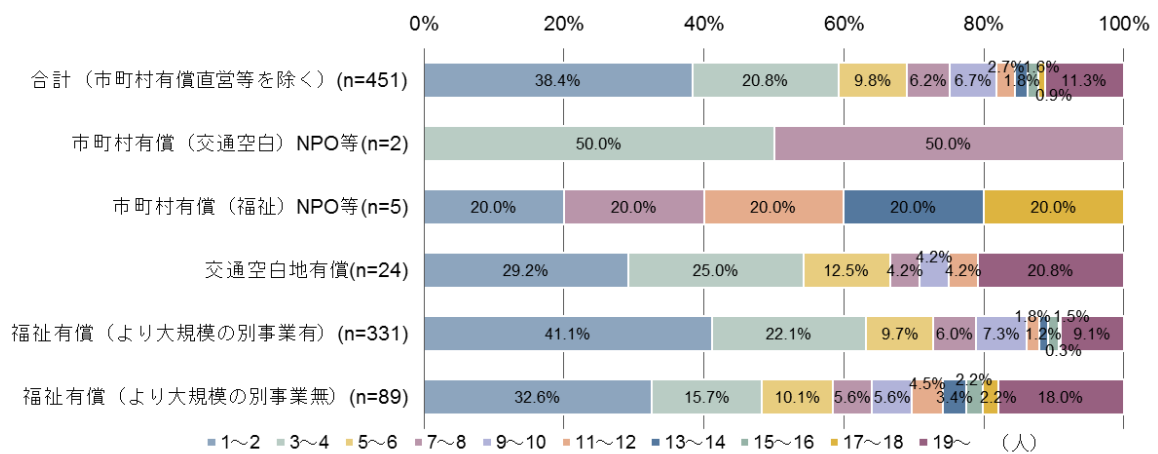
図 44 平成 30 年 6 月の稼働日数

有償【問5-6】・無償【問5-4】平成 30 年 6 月(1ヶ月間)の運行距離・稼働日数・利用者数を教えてください。～週3日以上利用した人(実人数)～(NA)

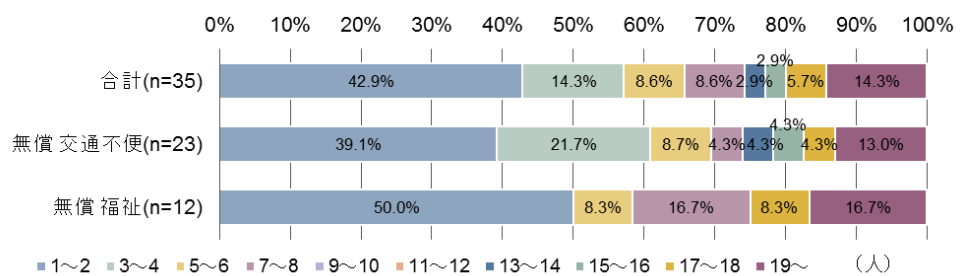
週 3 日以上利用した実人数について、交通空白地有償は、「1～2」が 29.2%、「3～4」が 25.0%、「19～」が 20.8%である。福祉有償（より大規模の別事業有）は、「1～2」が 41.1%、「3～4」が 22.1%、福祉有償（より大規模の別事業無）は「1～2」が 32.6%、「19～」が 18.0%、「3～4」が 15.7%である。

許可又は登録を要しない運送は、無償交通不便では、「1～2」が 39.1%、「3～4」が 21.7%、「19～」が 13.0%である。無償福祉では、「1～2」が 50.0%、「7～8」「19～」が 16.7%である。

自家用有償旅客運送



許可又は登録を要しない運送



※「0」や無回答は集計の対象外としている

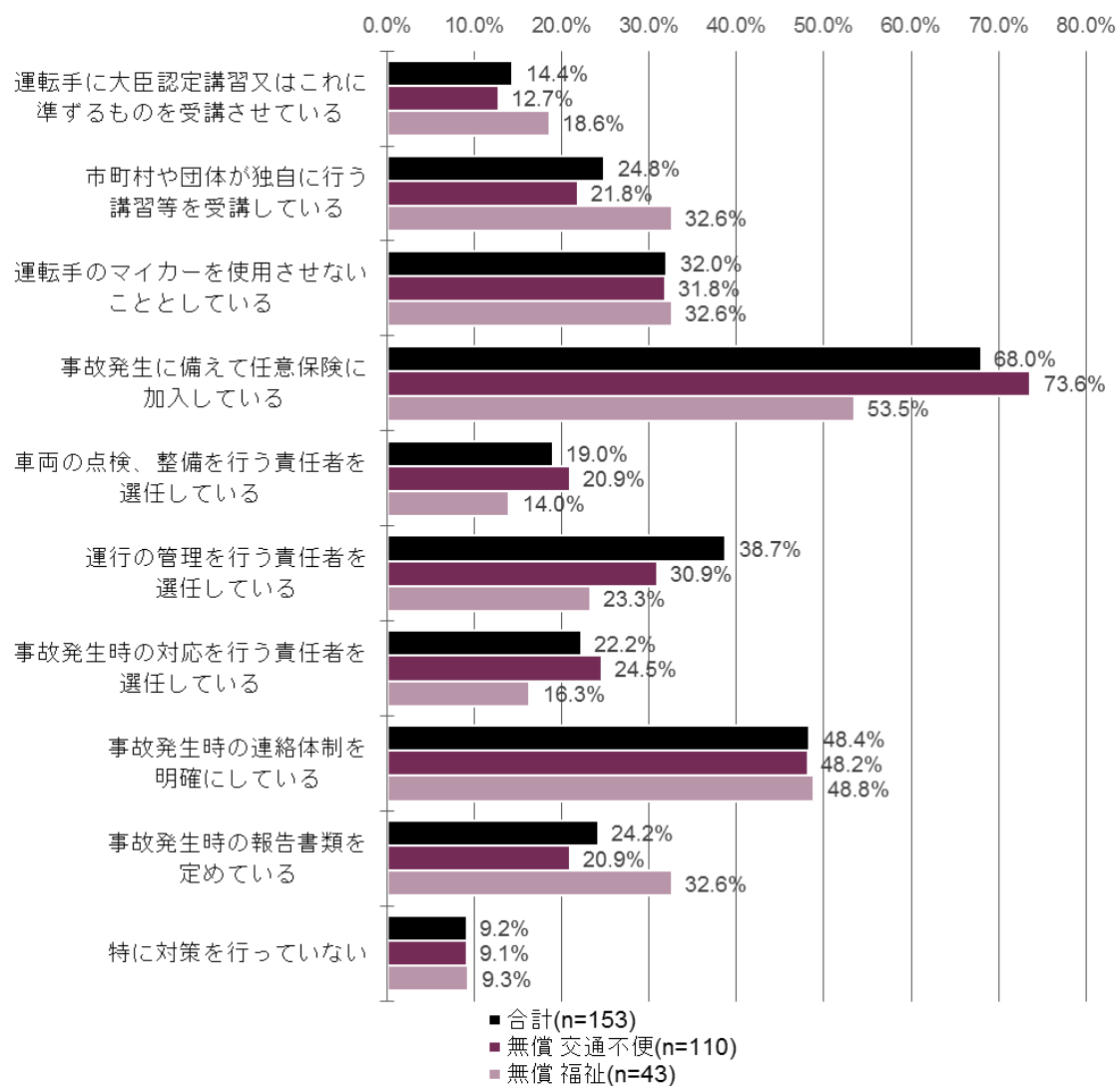
図 45 平成 30 年 6 月に週 3 日以上利用した人

無償【問6ー4】事故発生に備えて行っている対策を教えてください。(MA)

この設問は許可又は登録を要しない運送のみを対象とした設問である。

無償交通不便では、「事故発生に備えて任意保険に加入している」が 73.6%、「事故発生時の連絡体制を明確にしている」が 48.2%、「運転手のマイカーを使用させないこととしている」が 31.8%、「運行の管理を行う責任者を選任している」が 30.9%、「事故発生時の対応を行う責任者を選任している」が 24.5%、「市町村や団体が独自に行う講習等を受講している」が 21.8%、「車両の点検、整備を行う責任者を選任している」「事故発生時の報告書類を定めている」が 20.9%である。

無償福祉では、「事故発生に備えて任意保険に加入している」が 53.5%、「事故発生時の連絡体制を明確にしている」が 48.8%、「市町村や団体が独自に行う講習等を受講している」「運転手のマイカーを使用させないこととしている」「事故発生時の報告書類を定めている」が 32.6%、「運行の管理を行う責任者を選任している」が 23.3%である。



※無回答はグラフ中に表示していない

図 46 事故発生に備えて行っている対策

有償【問5－4】運転手の大臣認定講習の受講費について、その負担先を教えてください。(MA)
無償【問6－4－1】(運転手が大臣認定講習を受講している場合)受講費の負担先を教えてください。(MA)

公共交通空白地有償は、「団体」が 53.8%、「行政」が 23.1%、「社会福祉協議会」が 12.3%、「運転手」が 7.7%である。福祉有償（より大規模の別事業有）は「団体」が 68.5%、「社会福祉協議会」が 22.0%、「運転手」が 11.6%である。福祉有償（より大規模の別事業無）は「団体」が 69.5%、「運転手」が 22.5%、「社会福祉協議会」が 11.9%である。

許可又は登録を要しない運送は、問6－4で事故発生に備えて行っている対策について「運転手に大臣認定講習（第一種免許保有者が自家用有償運送を運転するために必要な講習）又はこれに準ずる者を受講させている」と回答した団体のみが回答することとしている。無償交通不便では「団体」が 57.1%、「行政」が 21.4%、「社会福祉協議会」が 14.3%である。無償福祉では「団体」が 50.0%、「社会福祉協議会」が 25.0%、「運転手」が 12.5%である。

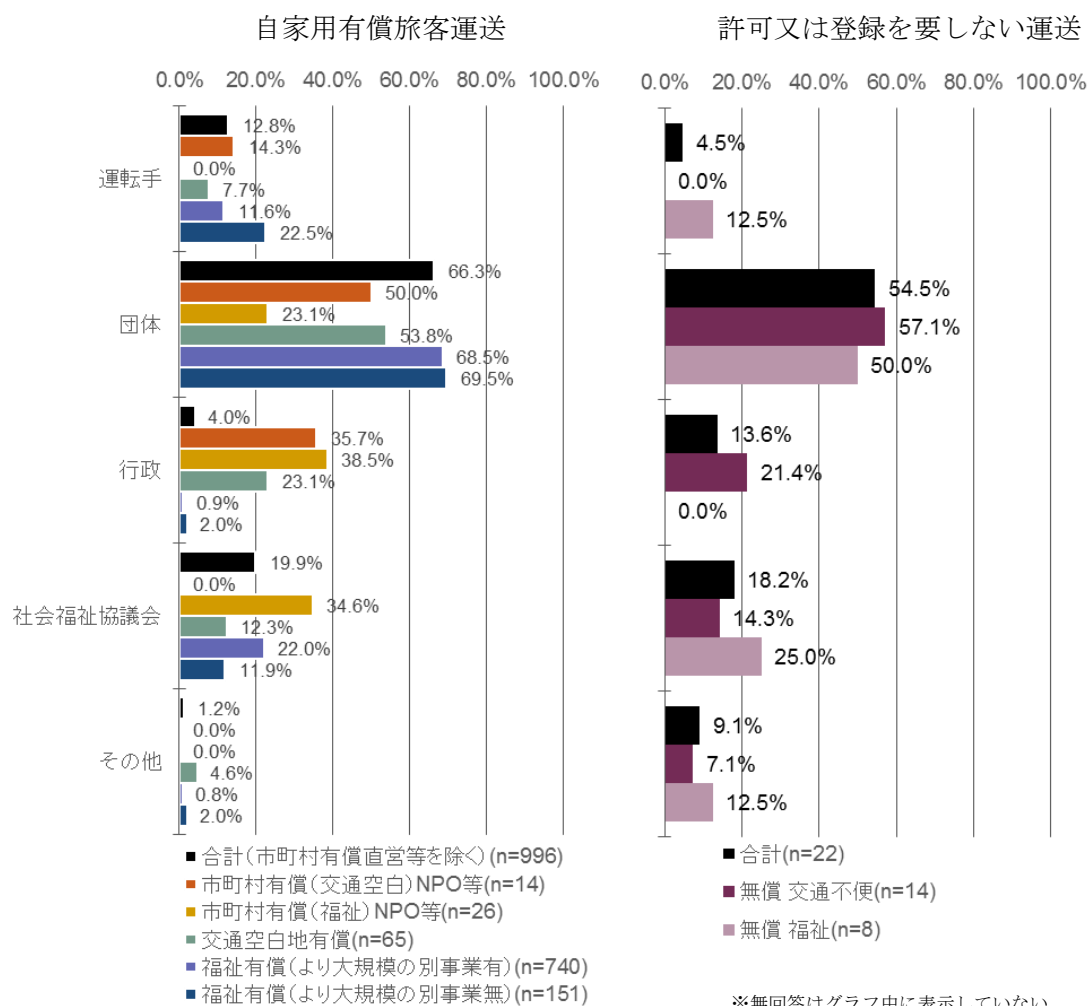


図 47 大臣認定講習の受講費の負担先

【問6－6－1】行政や社会福祉協議会との支援等の関係が継続されない場合、問6－6の回答は変わりますか。(SA)

市町村有償（交通空白）NPO等、市町村有償（福祉）NPO等は8割以上が「変わる」と回答している。

交通空白地有償運送は「変わる」が82.5%、「変わらない」が11.1%である、無回答が6.3%である。

福祉有償（より大規模の別事業有）は、「変わる」が27.6%、「変わらない」が32.3%、無回答が40.1%である。福祉有償（より大規模の別事業無）は「変わる」が44.1%、「変わらない」が23.8%、無回答が32.2%である。

許可又は登録を要しない運送は、「変わる」が約5割、「変わらない」が約3割である。

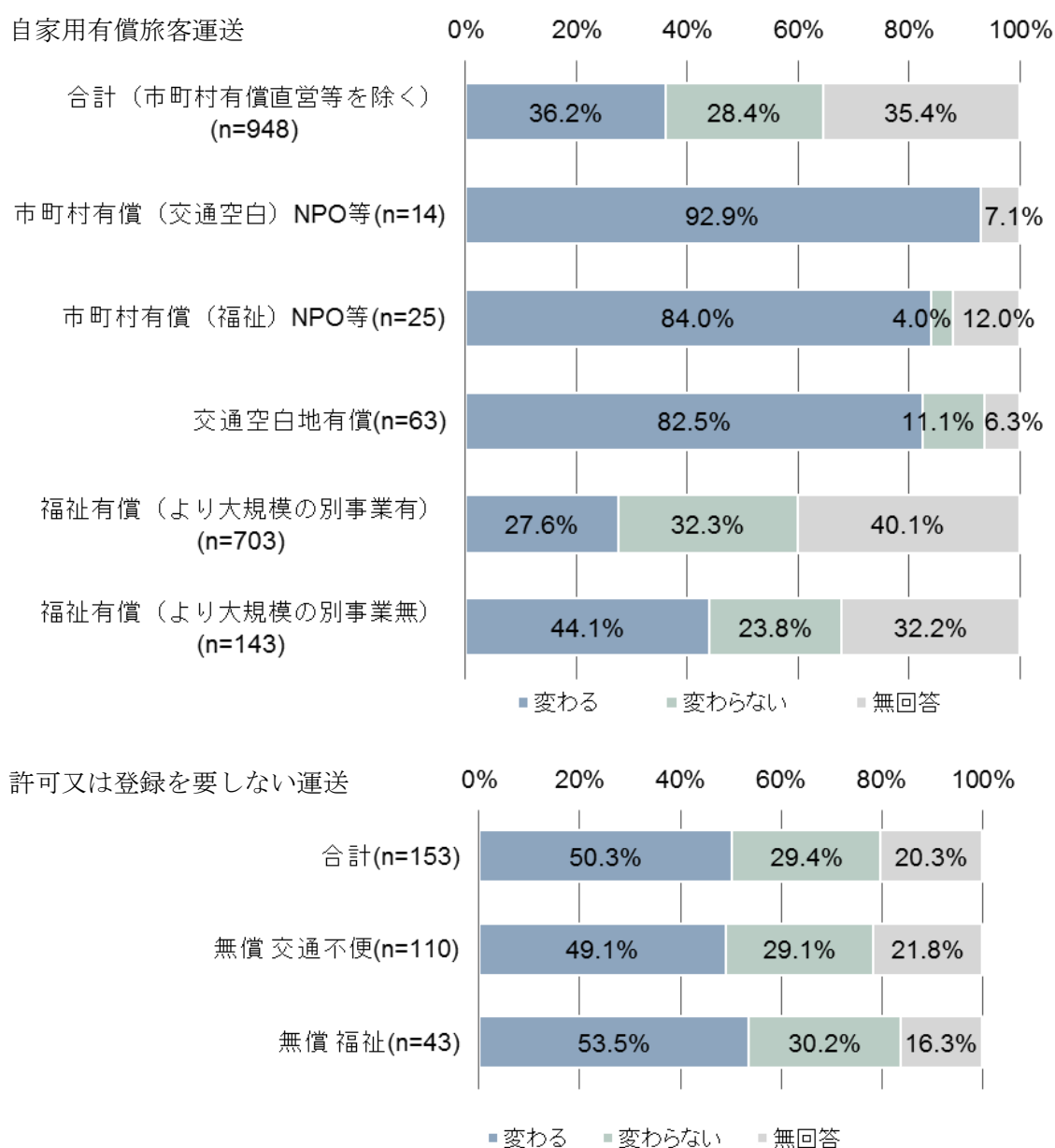


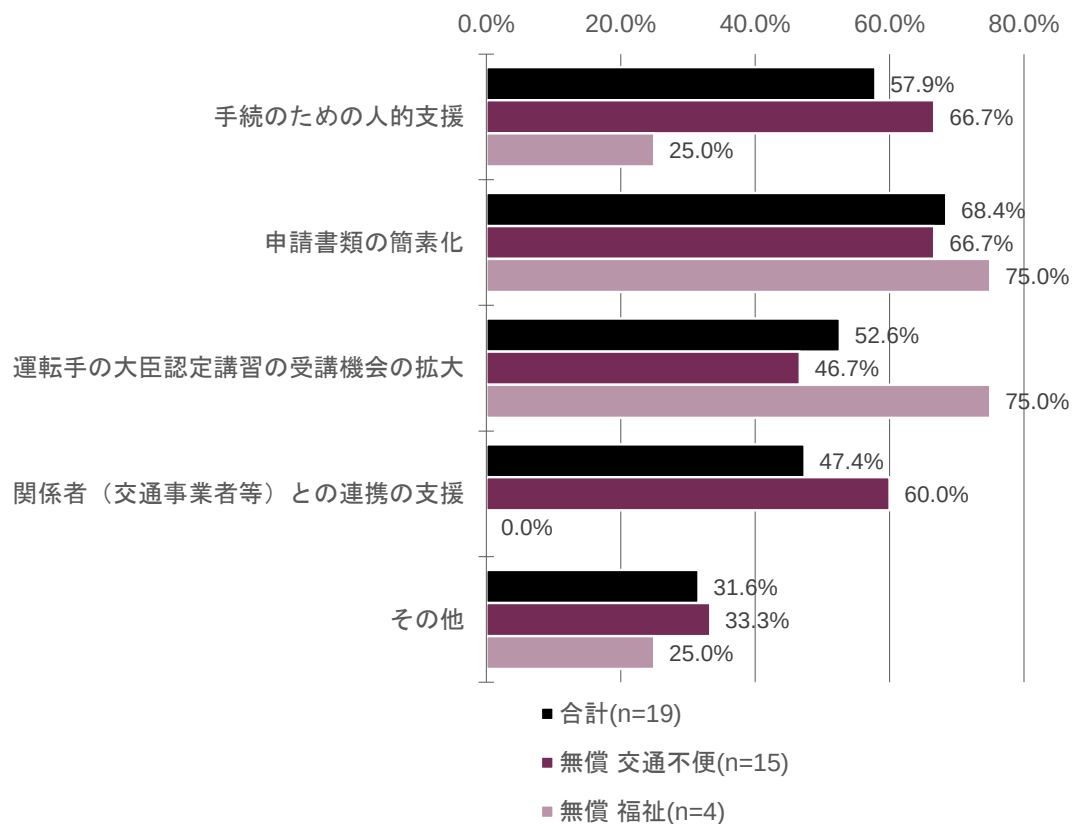
図 48 行政や社会福祉協議会との支援等の関係が継続されない場合の3年後の継続見通しの変化

無償【問6－7－2】自家用有償運送に変えるために必要な支援は何ですか？(MA)

この設問は許可又は登録を要しない運送のみを対象としており、問6－7－1で現在の輸送サービスを自家用有償旅客運送に変えることについて「関心がある」「変えることを検討している」と回答した団体のみが回答することとしている。

サンプル数は少ないが、無償交通空白では「手続きのための人的支援」「申請書類の簡素化」が66.7%、「関係者（交通事業者等）との連携の支援」が60.0%、「運転手の大臣認定講習の受講機会の拡大」が46.7%である。無償福祉では「申請書類の簡素化」「大臣認定講習の受講機会の拡大」が75.0%、「手続きのための人的支援」が25.0%である。

許可又は登録を要しない運送



※無回答はグラフ中に表示していない

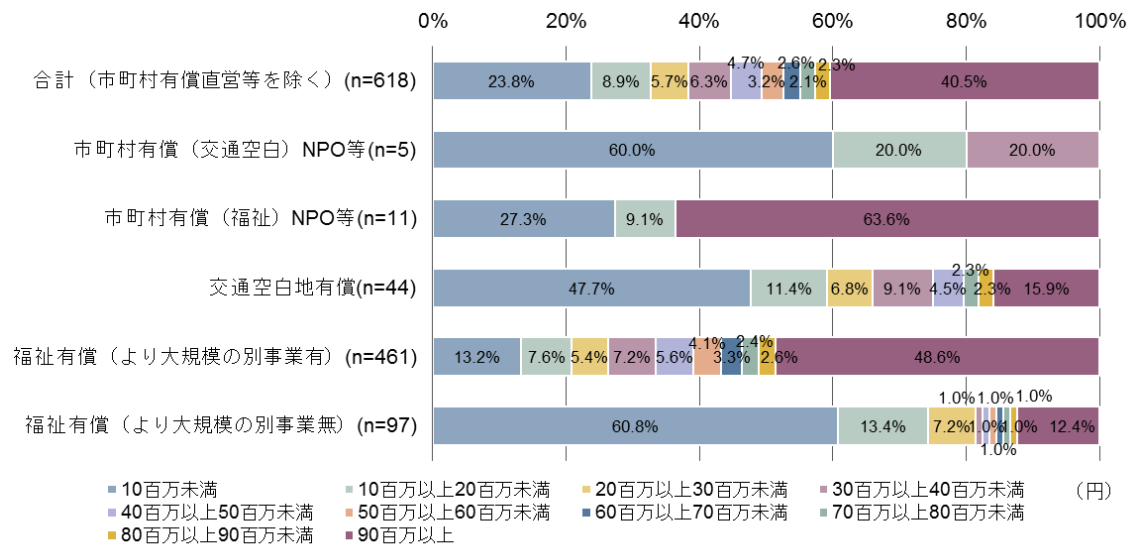
図 49 自家用有償運送に変えるために必要な支援

【問7-1】平成 29 年度における「団体」としての収入について教えてください。(NA)

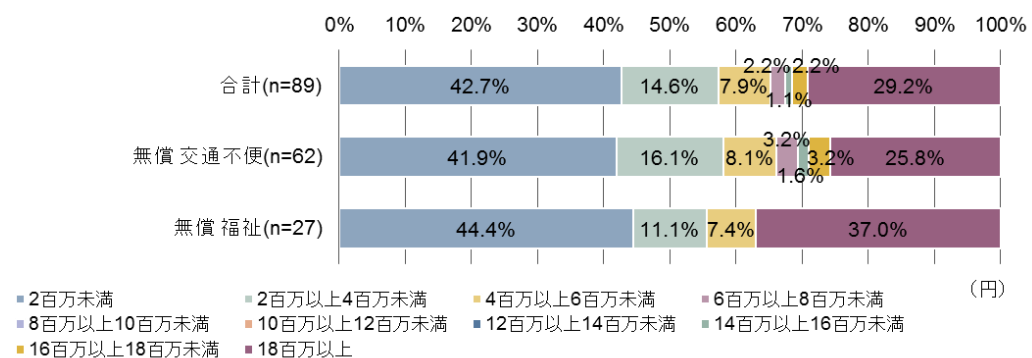
交通空白地有償は、「10 百万未満」の団体が 47.7%、「90 百万以上」の団体が 15.9%である。福祉有償（より大規模の別事業有）は「90 百万以上」の団体が 48.6%、「10 百万未満」の団体が 13.2%である。福祉有償（より大規模の別事業無）は「10 百万未満」の団体が 60.8%、「10 百万以上 20 百万未満」の団体が 13.4%、「90 百万以上」の団体が 12.4%である。

許可又は登録を要しない運送では、無償交通不便では「2 百万未満」の団体が 41.9%、「18 百万以上」の団体が 25.8%である。無償福祉では「2 百万未満」の団体が 44.4%、「18 百万以上」の団体が 37.0%である。

自家用有償旅客運送



許可又は登録を要しない運送



※「0」や無回答は集計の対象外としている

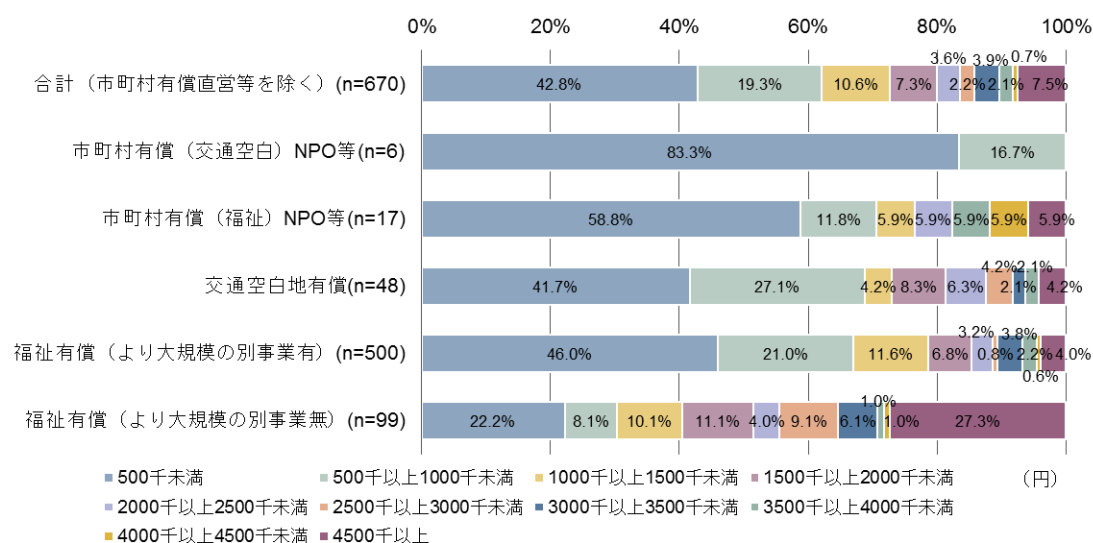
図 50 団体としての収入

有償【問7ー2】平成 29 年度における「輸送サービス」の収入について教えてください。～輸送サービスの「運送対価」(運賃収入(待機料等含む))～(NA)

この設問は自家用有償旅客運送を行う団体のみが回答することとしている。

交通空白地有償では、「500 千未満」の団体が 41.7%、「500 千以上 1000 千未満」の団体が 27.1%である。福祉有償（より大規模の別事業有）では、「500 千未満」の団体が 46.0%、「500 千以上 1000 千未満」の団体が 21.0%である。福祉有償（より大規模の別事業無）では、「4500 千以上」の団体が 27.3%、「500 千未満」の団体が 22.2%である。

自家用有償旅客運送



※「0」や無回答は集計の対象外としている

図 51 輸送サービスの運送対価による収入

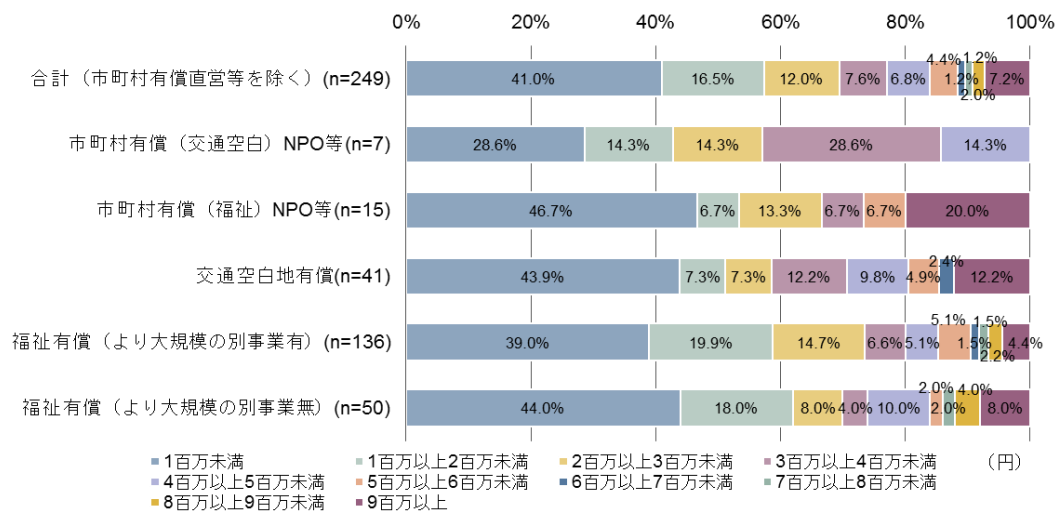
有償【問7ー2】平成 29 年度における「輸送サービス」の収入について教えてください。～輸送サービスに対する行政や社会福祉協議会からの補助等助成金～(NA)

交通空白地有償は「1 百万未満」が 43.9%、「3 百万以上 4 百万未満」「9 百万以上」が 12.2%である。

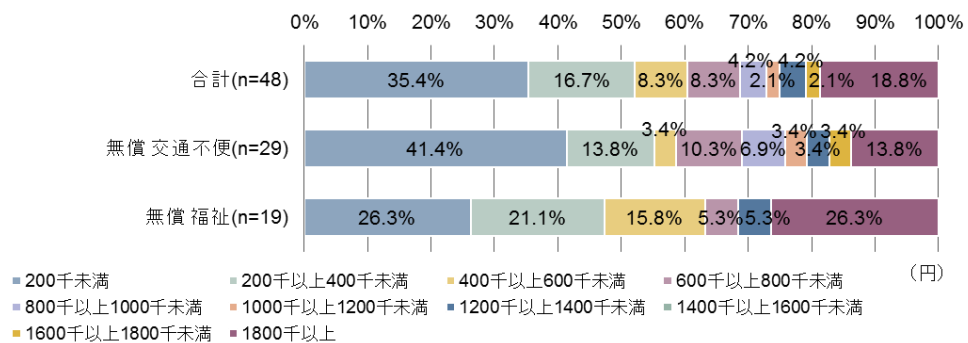
福祉有償（より大規模の別事業有）は、「1 百万未満」が 39.0%、「1 百万以上 2 百万未満」が 19.9%、「2 百万以上 3 百万未満」が 14.7%である。福祉有償（より大規模の別事業無）は「1 百万未満」が 44.0%、「1 百万以上 2 百万」が 18.0%である。

許可又は登録を要しない運送は、無償交通不便では「200 千未満」が 41.4%、「200 千以上 300 千未満」「1800 千以上」が 13.8%である。無償福祉では「200 千未満」が 26.3%、「1800 千以上」が 26.3%、「200 千以上 400 千未満」が 21.1%、「400 千以上 600 千未満」が 15.8%である。

自家用有償旅客運送



許可又は登録を要しない運送



※「0」や無回答は集計の対象外としている

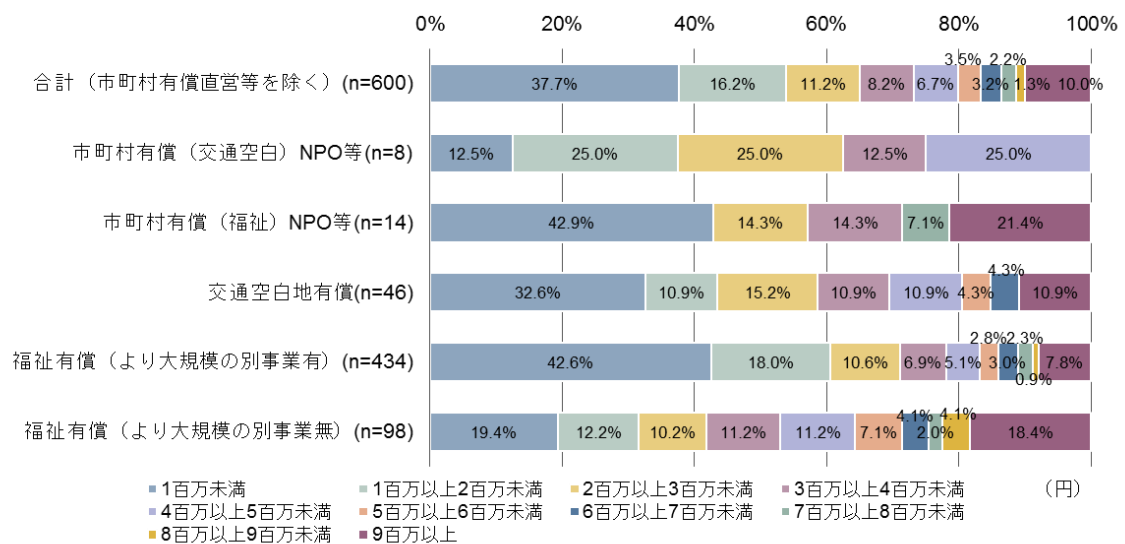
図 52 輸送サービスの補助等助成金による収入

有償【問7-2】平成 29 年度における「輸送サービス」の経費について教えてください。～経費の合計(人件費・燃料費・保険料等の合計)～(NA)

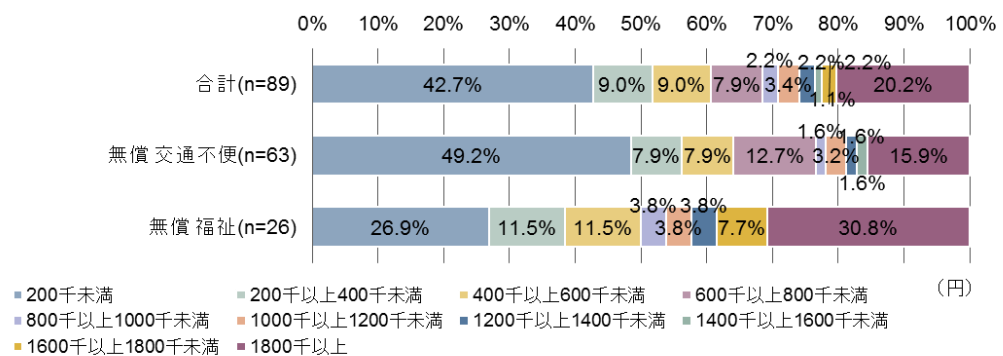
交通空白地有償は、「1 百万未満」が 32.6%、「2 百万以上 3 百万未満」が 15.2%である。福祉有償（より大規模の別事業有）は「1 百万未満」が 42.6%、「1 百万以上 2 百万未満」が 18.0%である。福祉有償（より大規模の別事業無）は、「1 百万未満」が 19.4%、「9 百万以上」が 18.4%である。

許可又は登録を要しない運送は、無償交通不便が「200 千未満」が 49.2%、「1800 千以上」が 15.9%である。無償福祉は「1800 千以上」が 30.8%、「200 千未満」が 26.9%である。

自家用有償旅客運送



許可又は登録を要しない運送



※「0」や無回答は集計の対象外としている

図 53 経費の合計

第3節 クロス集計の検定の結果

本編第3章第3節第2項で行ったクロス集計のカイ二乗検定及びフィッシャーの正確確率検定の結果を設問ごとに以下に示す。本編において言及している結果については、表中に網掛けで示す。

有償【問5－5】平成 29 年度の「輸送サービス」に係る経費は「運送対価」「会費」「寄付金」「協賛金」だけで賄われていますか？(SA)
無償【問5－3】平成 29 年度の「輸送サービス」に係る経費は「会費」「寄付金」「協賛金」だけで賄われていますか(SA)

カイ二乗検定

	P 値	検定結果
交通空白地有償	0.511	
福祉有償（より大規模の別事業有）	0.708	
福祉有償（より大規模の別事業無）	0.518	
許可又は登録を要しない運送	0.537	

†:10%有意、*:5%有意、**:1%有意

フィッシャーの正確確率検定

	P 値	検定結果
交通空白地有償	0.3453	
福祉有償（より大規模の別事業有）	0.7258	
福祉有償（より大規模の別事業無）	0.5225	
許可又は登録を要しない運送	0.5921	

†:10%有意、*:5%有意、**:1%有意

【問2－5】あなたの団体と行政や社会福祉協議会との関係を教えてください(MA)

カイ二乗検定

	交通空白地有償		福祉有償（より大規模の別事業有）		福祉有償（より大規模の別事業無）		許可又は登録を要しない運送	
	P 値	検定結果	P 値	検定結果	P 値	検定結果	P 値	検定結果
行政や社会福祉協議会から輸送サービスに対して「補助等助成金」を受けている	0.130		0.535		0.912		0.982	
行政や社会福祉協議会からの「委託契約」に基づき輸送サービスを実施している	0.297		0.289		0.336		0.434	

行政や社会福祉協議会から輸送サービス以外の事業に対して「補助等助成金」を受けている	0.587		0.028	*	0.284		0.568	
行政や社会福祉協議会からの「委託契約」に基づき輸送サービス以外の事業を実施している	0.676		0.617		0.317		0.490	
行政や社会福祉協議会と金銭的な関係はない	0.010	*	0.113		0.117		0.859	

†:10%有意、*:5%有意、**:1%有意

フィッシャーの正確確率検定

	交通空白地有償		福祉有償（より大規模の別事業有）		福祉有償（より大規模の別事業無）		許可又は登録を要しない運送	
	P 値	検定結果	P 値	検定結果	P 値	検定結果	P 値	検定結果
行政や社会福祉協議会から輸送サービスに対して「補助等助成金」を受けている	0.0799	†	0.5605		0.9352		0.994	
行政や社会福祉協議会からの「委託契約」に基づき輸送サービスを実施している	0.3291		0.2956		0.3542		0.5793	
行政や社会福祉協議会から輸送サービス以外の事業に対して「補助等助成金」を受けている	0.4839		0.0239	*	0.279		0.5782	
行政や社会福祉協議会からの「委託契約」に基づき輸送サービス以外の事業を実施している	0.5201		0.6234		0.2569		0.553	
行政や社会福祉協議会と金銭的な関係はない	0.3844		0.112		0.1168		0.8461	

†:10%有意、*:5%有意、**:1%有意

有償【問5－6】・無償【問5－4】平成 30 年 6 月(1 ヶ月間)の運行距離・稼働日数・利用者数を教えてください。～利用者数(のべ人数)～(MA)

カイ二乗検定

	P 値 (4 分類)	検定結果	P 値 (2 分類)	検定結果
交通空白地有償	0.015	*	0.026	*
福祉有償 (より大規模の別事業有)	0.348		0.219	
福祉有償 (より大規模の別事業無)	0.289		0.079	†
許可又は登録を要しない運送	0.042	*	0.135	

†:10%有意、*:5%有意、**:1%有意

フィッシャーの正確確率検定

	P 値 (4 分類)	検定結果	P 値 (2 分類)	検定結果
交通空白地有償	0.1044		0.0544	†
福祉有償 (より大規模の別事業有)	0.3635		0.2213	
福祉有償 (より大規模の別事業無)	0.2806		0.0805	†
許可又は登録を要しない運送	0.0475	*	0.1393	

†:10%有意、*:5%有意、**:1%有意

【問4－4】運転手の雇用形態を教えてください。(MA)

カイ二乗検定

	交通空白地有償		福祉有償 (より大規模の別事業有)		福祉有償 (より大規模の別事業無)		許可又は登録を要しない運送	
	P 値	検定結果	P 値	検定結果	P 値	検定結果	P 値	検定結果
団体で雇用する職員	0.136		0.008	**	0.720		0.269	
有償ボランティア	0.852		0.094	†	0.362		0.081	†
無償ボランティア	0.000	**	0.081	†	0.080	†	0.075	†

†:10%有意、*:5%有意、**:1%有意

フィッシャーの正確確率検定

	交通空白地有償		福祉有償 (より大規模の別事業有)		福祉有償 (より大規模の別事業無)		許可又は登録を要しない運送	
	P 値	検定結果	P 値	検定結果	P 値	検定結果	P 値	検定結果
団体で雇用する職員	0.1459		0.0051	**	0.7257		0.3035	
有償ボランティア	0.8695		0.0904	†	0.3723		0.0695	†
無償ボランティア	0.0040	**	0.0620	†	0.1172		0.0775	†

†:10%有意、*:5%有意、**:1%有意

【問6-1】この輸送サービスの課題について教えてください。～団体内部の状況～(MA)

カイ二乗検定

	交通空白地有償		福祉有償（より大規模の別事業有）		福祉有償（より大規模の別事業無）		許可又は登録を要しない運送	
	P 値	検 定 結果	P 値	検 定 結果	P 値	検 定 結果	P 値	検 定 結果
ドライバーのなり手	0.140		0.000	**	0.456		0.004	**
事故時の対応・保険	0.463		0.081	†	0.503		0.004	**
代表者や運行管理等の責任者のなり手	0.944		0.004	**	0.604		0.004	**
事務作業の繁雑さ	0.444		0.164		0.466		0.007	**
車両の確保・更新	0.444		0.739		0.601		0.078	†
輸送サービスの収入	0.302		0.000	**	0.106		0.222	
輸送サービス以外の事業・活動の収入	0.434		0.324		0.384		0.035	*

†:10%有意、*:5%有意、**:1%有意

フィッシャーの正確確率検定

	交通空白地有償		福祉有償（より大規模の別事業有）		福祉有償（より大規模の別事業無）		許可又は登録を要しない運送	
	P 値	検 定 結果	P 値	検 定 結果	P 値	検 定 結果	P 値	検 定 結果
ドライバーのなり手	0.1289		0.0003	**	0.4502		0.0019	**
事故時の対応・保険	0.5514		0.0646	†	0.5389		0.0036	**
代表者や運行管理等の責任者のなり手	1		0.0088	**	0.5967		0.0041	**
事務作業の繁雑さ	0.4801		0.1612		0.5135		0.0009	**
車両の確保・更新	0.4801		0.7448		0.6224		0.0638	†
輸送サービスの収入	0.3575		0.0000	**	0.1096		0.1569	
輸送サービス以外の事業・活動の収入	0.3673		0.3136		0.4035		0.0272	*

†:10%有意、*:5%有意、**:1%有意

【問6-1】この輸送サービスの課題について教えてください。～団体を取り巻く環境～(MA)

カイ二乗検定

	交通空白地有償		福祉有償（より大規模の別事業有）		福祉有償（より大規模の別事業無）		許可又は登録を要しない運送	
	P 値	検 定 結果	P 値	検 定 結果	P 値	検 定 結果	P 値	検 定 結果
地域の人口減少	0.546		0.186		0.132		0.947	
地域の高齢化	0.396		0.442		0.187		0.947	
地域住民との関係	0.108		0.446		0.247		0.058	†
利用者ニーズに応えきれない	0.082	†	0.000	**	0.086	†	0.325	
バス・タクシー会社との関係	0.546		0.913		0.974		0.432	
同じ圏内での同種活動を行う団体との関係	0.133		0.055	†	0.288		0.561	
行政や社会福祉協議会等との関係	0.442		0.778		0.876		0.142	

†:10%有意、*:5%有意、**:1%有意

フィッシャーの正確確率検定

	交通空白地有償		福祉有償（より大規模の別事業有）		福祉有償（より大規模の別事業無）		許可又は登録を要しない運送	
	P 値	検 定 結果	P 値	検 定 結果	P 値	検 定 結果	P 値	検 定 結果
地域の人口減少	0.7141		0.1778		0.1639		0.9591	
地域の高齢化	0.4906		0.4449		0.1889		0.9447	
地域住民との関係	0.1276		0.5469		0.2668		0.0835	†
利用者ニーズに応えきれない	0.1179		0.0000	**	0.0867	†	0.3121	
バス・タクシー会社との関係	0.7141		0.8972		1		0.5867	
同じ圏内での同種活動を行う団体との関係	0.2232		0.0568	†	0.2819		0.6552	
行政や社会福祉協議会等との関係	0.2929		0.7399		0.9099		0.0712	†

†:10%有意、*:5%有意、**:1%有意

【問6－2】運転手確保に向けて行った対策について教えてください。～効果のあった対策～(M A)

カイ二乗検定

	交通空白地有償		福祉有償（より大規模の別事業有）		福祉有償（より大規模の別事業無）		許可又は登録を要しない運送	
	P 値	検 定 結果	P 値	検 定 結果	P 値	検 定 結果	P 値	検 定 結果
報酬面での待遇改善	0.960		0.391		0.096	†	0.860	
広告等での募集	0.890		0.006	**	0.258		0.801	
知人からの紹介・口コミ	0.554		0.995		0.324		0.180	
地域住民からの応援	0.229		0.921		0.978		0.256	
事故時の保険の充実	0.887		0.647		0.317		0.728	
マイカーではない車両（団体や行政所有車）の使用	0.890		0.830		0.305		0.717	

†:10%有意、*:5%有意、**:1%有意

フィッシャーの正確確率検定

	交通空白地有償		福祉有償（より大規模の別事業有）		福祉有償（より大規模の別事業無）		許可又は登録を要しない運送	
	P 値	検 定 結果	P 値	検 定 結果	P 値	検 定 結果	P 値	検 定 結果
報酬面での待遇改善	1		0.352		0.0891	†	0.5756	
広告等での募集	1		0.0038	**	0.2146		0.8383	
知人からの紹介・口コミ	0.546		0.9985		0.3273		0.1773	
地域住民からの応援	0.1279		0.9621		1		0.3038	
事故時の保険の充実	0.5801		0.6061		0.2569		0.6182	
マイカーではない車両（団体や行政所有車）の使用	1		0.8557		0.3473		0.7979	

†:10%有意、*:5%有意、**:1%有意

【問6－3】収入確保・経費削減に向けて行った対策について教えてください。～効果のあった対策～(MA)

カイ二乗検定

	交通空白地有償		福祉有償（より大規模の別事業有）		福祉有償（より大規模の別事業無）		許可又は登録を要しない運送	
	P 値	検 定 結果	P 値	検 定 結果	P 値	検 定 結果	P 値	検 定 結果
輸送サービス以外の事業・活動の収入増	0.514		0.785		0.836		0.307	
会全体の運営安定化のための会費による収入増	0.217		0.283		0.350		0.263	
行政（国・都道府県・市町村）から支援を得る	0.186		0.062	†	0.433		0.840	
地域や企業等から協賛金等を得る	0.005	**	0.730		0.150		0.317	
運行効率化のため行き先を限っている	0.050	†	0.931		0.700		0.784	
運行する時間帯を定めている	0.463		0.931		0.081	†	0.977	
対象とする利用者を設定している	0.657		0.621		0.313		0.949	
相乗りを増やす・できるようにする	0.697		0.289		0.011	*	0.460	

†:10%有意、*:5%有意、**:1%有意

フィッシャーの正確確率検定

	交通空白地有償		福祉有償（より大規模の別事業有）		福祉有償（より大規模の別事業無）		許可又は登録を要しない運送	
	P 値	検 定 結果	P 値	検 定 結果	P 値	検 定 結果	P 値	検 定 結果
輸送サービス以外の事業・活動の収入増	0.4707		0.7941		0.9263		0.405	
会全体の運営安定化のための会費による収入増	0.2462		0.3459		0.7296		0.2291	
行政（国・都道府県・市町村）から支援を得る	0.1537		0.0868	†	0.5206		0.9374	

地域や企業等から協賛金等を得る	0.0217	*	1		0.1276		0.3418	
運行効率化のため、行き先を限っている	0.121		0.9239		0.642		0.8096	
運行する時間帯を定めている	0.5514		0.8917		0.0711	†	0.9876	
対象とする利用者を設定している	0.8158		0.6295		0.211		0.9517	
相乗りを増やす・できるようにする	0.6776		0.3266		0.0348	*	0.3812	

†:10%有意、*:5%有意、**:1%有意

**【問6－5】その他、この輸送サービスを維持していく上で行った対策について教えてください。
～効果のあった対策～(MA)**

カイ二乗検定

	交通空白地有償		福祉有償（より大規模の別事業有）		福祉有償（より大規模の別事業無）		許可又は登録を要しない運送	
	P 値	検 定 結果	P 値	検 定 結果	P 値	検 定 結果	P 値	検 定 結果
責任者の育成を行う	0.960		0.292		0.367		0.391	
行政や社会福祉協議会等に事務作業の一部を担ってもらう	0.217		0.270		0.150		0.654	
地域住民に対して啓蒙活動を行う	0.038	*	0.213		0.826		0.260	
予約・配車等に関して交通事業者の協力を得る	0.909		0.039		0.692		—	
会員・登録者の管理、予約・配車等の IT 化を行う	0.887		0.044	*	0.978		0.657	
団体の他の事業・活動の人材・車両を輸送サービスに活用する	0.878		0.040	*	0.349		0.898	
行政や社会福祉協議会等から車両の購入・維持に関する金銭的な支援を受ける	0.528		0.260		0.264		0.082	†
行政や社会福祉協議会が所有する車両を利用する	0.795		0.008	**	0.075	†	0.243	

企業等から福祉車両の寄贈を受ける	0.100		0.658		0.567		0.000	**
団体に登録しているドライバーのマイカーを使用する	0.266		0.909		0.517		0.136	

†:10%有意、*:5%有意、**:1%有意

フィッシャーの正確確率検定

	交通空白地有償		福祉有償（より大規模の別事業有）		福祉有償（より大規模の別事業無）		許可又は登録を要しない運送	
	P 値	検 定 結果	P 値	検 定 結果	P 値	検 定 結果	P 値	検 定 結果
責任者の育成を行う	1		0.2939		0.374		0.2429	
行政や社会福祉協議会等に事務作業の一部を担ってもらう	0.2462		0.3516		0.1276		0.7852	
地域住民に対して啓蒙活動を行う	0.0218	*	0.2007		0.8788		0.3021	
予約・配車等に関して交通事業者の協力を得る	1		0.0807	†	0.7689		—	
会員・登録車の管理、予約・配車等の IT 化を行う	0.5801		0.0783	†	1		0.726	
団体の他の事業・活動の人材・車両を輸送サービスに活用する	1		0.0426	*	0.266		0.8566	
行政や社会福祉協議会等から車両の購入・維持に関する金銭的な支援を受ける	0.6005		0.2749		0.2164		0.0840	†
行政や社会福祉協議会が所有する車両を利用する	1		0.0106	*	0.0784	†	0.2009	
企業等から福祉車両の寄贈を受ける	0.1171		0.6879		0.5753		0.0037	**
団体に登録しているドライバーのマイカーを使用する	0.3596		0.9187		0.5653		0.1067	

†:10%有意、*:5%有意、**:1%有意