

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

2021 年 1 月

国土交通省 国土交通政策研究所

主任研究官	竹内 龍介
前主任研究官	岩元 崇宏
研究官	金原 章夫
研究官	渡邊 幹

要旨

高齢化が進展する我が国において、高齢者が健康を維持していくためには、日常生活の中であらゆる機会を通して外出することが重要と考えられる。このような高齢者の生活を支える仕組みとして、行政、住民、NPO 法人等による自家用有償旅客運送や許可又は登録を要しない運送に関する取組が行われている。

本調査研究は、平成 30 年度から令和元年度の 2 か年調査の 2 年目であり、平成 30 年度に実施した自家用有償旅客運送及び許可又は登録を要しない運送に関するアンケート調査及びヒアリング調査により、運送サービスを提供する団体の実態、課題及び対応策を把握した。その結果、団体の別事業活動の人材及び車両の活用、団体規模と運送サービスのバランス等が事業の継続に重要であること等が分かった。その一方で、別事業の具体的内容・取組、有償運送の適切な規模および既存公共交通との役割分担、許可又は登録を要しない運送のより具体的な実態、ドライバー確保の対策等について十分把握できていないこと等が課題として残った。

そのため、令和元年度における調査研究では、平成 30 年度におけるアンケート回答団体に対し、追加アンケート調査・ヒアリング調査を実施し、各団体が実施している輸送サービスについて、地域公共交通における役割や位置づけ、輸送サービスを継続していく上での課題等の実態について詳細な把握を行った。本調査研究の成果の概要は以下のとおりである。なお、本調査における自家用有償旅客運送の分類については、調査時点のものであり、令和 2 年 11 月の省令の改正に関する内容は含まれない。

■自家用有償旅客運送

○市町村運営有償運送（交通空白）

市町村運営有償運送（交通空白）は、毎日運行されるバス路線がない地域や、バス路線があったとしても路線や停留所といったサービスが利用者ニーズに対応しきれない地域において実施されている傾向が見られた。

ヒアリングを実施した地域では、市の地域公共交通網形成計画において自家用有償旅客運送が住民の移動を支える移動手段の一つであることが行政の計画として位置づけられており、行政からも助成金等が拠出されていた。また、市町村運営有償運送（交通空白）を実施している団体の約 4 割は、輸送サービス以外の事業・活動を行っていない団体であった。輸送サービスにおける収入構造を見ると、収入のうち行政等からの補助・委託等が占める割合が 7 割以上である団体が全体の 70%程度あった。

そのため、輸送サービスを継続していく上での課題として、ドライバーの高齢化・確保を回答した団体が多かったのに加え、行政において補助等の確保が難しくなっていることを課題として挙げている団体が見られ、このような団体は短期（3 年後程度）の輸送サービスの継続性が困難とした割合が高い傾向であった。

○市町村運営有償運送（福祉）

市町村運営有償運送（福祉）は、バス路線やタクシーが利用できる地域で導入されている傾向が見られた。市町村運営有償運送（福祉）の利用者は、身体的に公共交通を利用することが難しい人を対象としているため、既存の公共交通と競合するような状況は生じて

いないと考えられる。

また市町村運営有償運送（福祉）を実施している団体の6割以上は、介護保険法適用事業や障害者総合支援法適用事業を行っている団体であった。また、これらの事業に加え行政等から福祉関連の委託事業を受けている団体も4割程度存在していることが分かった。

輸送サービスを継続する上での課題としては、ドライバーの高齢化・確保を挙げた団体が多かったが、現状の輸送サービスにおける収支が赤字であっても、輸送サービスを継続できると考えている団体が存在することが分かった。

ヒアリングを行った団体では、福祉輸送においても複数人の乗合ができないかを運輸局に相談したり、ドライバーにヘルパーの資格を取得してもらい、交通空白輸送のドライバーが福祉輸送も担当できるようにするなど生産性を向上させるような取組が見られた。このような団体は現状で赤字であっても今後収支が改善することが期待できると考えられる。しかしながら、収支改善に向けて積極的な取組を行っている団体ばかりとは限らず、条件に関わらず事業が継続できると考えている団体もいるものと推測される。

○公共交通空白地有償運送

公共交通空白地有償運送は、毎日運行されるバス路線がない地域やタクシーが利用しづらい（利用できない）地域で導入されている傾向が見られた。また、公共交通空白地有償運送を行っている団体のうち約4割は、行政等からの委託ではない事業に取り組んでいることが分かった。また、行政等から施設の管理・運営等の委託事業を受けている団体も見られた。

輸送サービスを継続する上での課題としては、8割以上の団体がドライバーの高齢化を挙げており、ドライバーに関する課題は共通する課題となっていることが分かった。また、現状における輸送サービス収支が黒字・収支均衡であるにも関わらず、短期（3年後程度）における輸送サービスの継続性が困難とした団体があることが分かった。収支は成立しているものの、ドライバーが確保できず継続が危ぶまれる団体が一定程度いることが明らかとなった。

ヒアリングを実施した団体において、近年の退職年齢の引き上げ等がドライバーの確保を難しくしているとの声が聞かれた。このような状況を踏まえると、ドライバー確保できるような仕組みを作らなければ、サービスの存続が難しくなる可能性が高いことを指摘した。

○福祉有償運送

福祉有償運送は、バス路線やタクシーが利用できる地域で導入されている傾向が見られた。市町村運営有償運送（福祉）同様、利用者は身体的に公共交通を利用することが難しい人を対象としているため、既存の公共交通と競合するような状況は生じていない。

福祉有償運送を実施している団体の6割以上は、介護保険法適用事業や障害者総合支援法適用事業を行っている団体であった。市町村運営有償（福祉）に比べ、行政等から福祉関連の委託事業を受けている団体の割合は低かった。

現状の輸送サービス収支が赤字であっても、輸送サービスを継続できると考えている団体が存在することが分かった。ヒアリングを行った団体では、輸送サービスにおける赤字を、介護保険適用事業による収入で補填しており、そのために介護保険事業に携わる従事者の給料を低くしているとの意見が聞かれた。このような輸送サービス以外での事業で赤

字補填をすることで、輸送サービスを継続している団体が多いことが推察される。

事業を継続する上での課題として、他の輸送サービスとしてドライバーの高齢化・不足を挙げた団体が多かったものの、「現在の運行の対価では運送サービスの経費が賄えない」、「車両の確保・更新が難しくなっている」を挙げた団体も多く、これらを課題として挙げた団体は短期の輸送サービスの継続性が低い傾向であった。また、福祉有償運送を行っている団体の、輸送サービスにおける収入構造を見ると、行政等からの補助・委託等が占める割合が非常に低い団体が多いことから、運行による収入を必要経費や車両の維持・更新に充てる必要があるものの、それが現状の運送の対価の設定では賄えないことから、継続性が低くなっているものと推察される。

なお、ヒアリングを実施した団体では、ドライバーの不足により需要はあるものの、サービスを供給できない事態が生じていることや、車両の維持・更新のため福祉車両維持基金を設立し寄付を募る取組を行っていることが分かった。

■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、タクシーの利用がしづらい（利用できない）地域で導入されている傾向が見られた。ヒアリングを実施した団体がサービス提供する地域では、自家用有償旅客運送も行われているが、明確に対象とする利用者を分けており役割分担がなされていることが分かった。

輸送サービスを継続する上での課題としては、他の輸送サービスと同様に、ドライバーの高齢化・不足を挙げた団体が多かったが、運行に当たっての安全管理の確保に関する課題を挙げた団体も多くみられた。輸送サービスにおける収支が黒字・収支均衡と回答した団体割合よりも、短期の事業継続性が可能と回答した団体割合の方が高い結果であった。すなわち、赤字でも輸送サービスが継続できると考えている団体がある。

ヒアリングを実施した団体からは、ドライバーはボランティアであるため人件費がかかっていないとの回答があったが、公共交通空白地有償運送でも述べたように、退職年齢の引き上げ等でドライバーの確保が難しくなる中で、無償ボランティアということを前提とし続けた場合、より一層厳しい状況になるのではないかと考えられる。また、運行における安全管理が課題となってきたり、運行のみでなく管理に関わるための人材を確保する上でもそれなりの人件費・資金が必要になると考えられる。

したがって、許可又は登録を要しない運送を行う団体においては、輸送サービスを継続していく上でも資金面での課題が、他の輸送サービスを提供する団体以上に深刻化する可能性が危惧されることが指摘された。

目次

本編

第1章 調査研究の目的

第1節	背景・目的	1
第2節	実施内容と調査研究フロー	2

第2章 自家用有償旅客運送及び許可又は登録を要しない運送の類型化

第1節	自家用車による運送について	3
第2節	平成30年度調査結果の概要	17
第3節	平成30年度調査結果に基づく運行団体の特徴の類型化	35
第4節	自家用車による運送を担うドライバーの年齢層	40

第3章 NPO 法人等実施主体に対する旅客運送サービスに関する追加アンケート調査

第1節	調査項目の検討	41
第2節	調査票の設計	43
第3節	調査の実施	43
第4節	調査の結果	44

第4章 NPO 等実施主体に対する旅客運送サービスの具体的事例に関するヒアリング調査

第1節	ヒアリング対象の選定	103
第2節	ヒアリング実施概要	104
第3節	ヒアリング結果の概要	106

第5章 調査研究のまとめ

第1節	輸送サービスの地域における役割	110
第2節	輸送サービスの今後の見通しと継続に当たっての課題	111
第3節	まとめ	114
第4節	提言・今後の課題	114

本編

第1章 調査研究の目的

第1節 背景・目的

高齢化が進展する我が国において、高齢者が健康を維持していくためには、日常生活の中であらゆる機会を通して外出することが重要と考えられる。このような高齢者の生活を支える仕組みとして、行政、住民や NPO 法人等による運送サービスの提供の取組みもみられる。

高齢者における免許自主返納者等の増加に伴い、自ら運転して外出が困難な高齢者は今後増加し、買物・通院等外出支援が必要な地域が拡大していくことが予想される。また、自治体等によるコミュニティバスやデマンド交通など地域公共交通の担う役割は大きいものの、運行コスト削減及び予算確保といった課題並びに運行受託者であるバス・タクシー事業者の置かれた厳しい環境を踏まえると、将来にわたって従来水準での公共サービスを提供し続けることが困難になることが予想される。

本調査研究は、平成 30 年度から令和元年度の 2 か年調査の 2 年目であり、平成 30 年度に自家用有償旅客運送及び許可又は登録を要しない運送について、アンケート調査及びヒアリング調査を行い、運送サービスを提供する団体の実態、課題及び対応策を把握した。その結果、団体の別事業活動の人材及び車両の活用、団体規模と運送サービスのバランス等が事業の継続に重要であること等が分かった。その一方で、別事業の具体的内容・取組、有償運送の適切な規模および既存公共交通との役割分担、許可又は登録を要しない運送のより具体的な実態、ドライバー確保の対策等について十分把握できていないこと等が課題として残っている。なお、対価設定等といった現行の自家用有償旅客運送について、その制度の活用方策を検討することにより課題が解決される可能性についても検討の余地がある。

以上の問題意識のもと、2 年目である令和元年度の調査研究では、平成 30 年度におけるアンケート回答団体に対し、追加アンケート調査・ヒアリング調査を実施し、各団体が実施している輸送サービスについて、地域公共交通における役割や位置づけ、輸送サービスを継続していく上での課題等の実態について詳細な把握を行った。

第2節 実施内容と調査研究フロー

本調査研究での実施内容を以下に示す。

(1) 自家用有償旅客運送及び許可又は登録を要しない運送の類型化

自家用有償旅客運送及び許可又は登録を要しない運送の類型化を行うにあたり、はじめに自家用車による運送の概要および近年の動向について整理する。次に、平成 30 年度調査において実施したアンケート調査結果の概要について整理を行った上で、輸送サービスを提供する団体の輸送サービス以外の別事業や行政等より受けている補助等助成金の種類の観点から輸送サービス団体の類型化を行い、類型別の特徴について分析を行う。

(2) NPO 法人等実施主体に対する旅客運送サービスに関する追加アンケート調査

上記(1)で整理・分析された平成 30 年度調査結果を参考にしつつ、追加アンケート調査の設計・実施・結果の分析を行う。追加アンケートは、主として平成 30 年度調査において十分な把握ができていない、輸送サービス提供団体における別事業の具体的な内容・取組、有償運送の適切な規模および既存公共交通との役割分担、許可又は登録を要しない運送のより具体的な実態、ドライバー確保の対策等について把握することを目的に実施する。なお、追加アンケートは、平成 30 年度調査において回答のあった団体（自家用有償旅客運送：1,125 団体、許可又は登録を要しない運送：191 団体）を対象に実施する。

(3) NPO 等実施主体に対する旅客運送サービスの具体的事例に関するヒアリング調査

上記(2)で回答のあった輸送サービス提供団体を対象に、輸送サービスや輸送サービス以外の事業内容および収支状況、地域内における公共交通との役割分担、輸送サービスを継続していく上での課題等を詳細に把握するため、ヒアリング調査を実施する。調査対象は、輸送サービスの種類や輸送サービスの継続見通し、輸送サービス以外の事業・取組内容等の観点から選定を行う。

市町村運営有償運送では、交通空白輸送および福祉輸送のいずれも実施している団体の中から選定を行う。また、公共交通空白地有償運送では、今後の輸送サービス事業継続の見通しが行政等の支援等がなくても継続可能と回答した団体の中から選定を行う。

福祉有償運送では、平成 30 年度調査における輸送サービスよりも収入の大きい事業の有無による傾向を踏まえ選定する。具体的には、輸送サービスよりも収入の大きい事業を行っている団体では、今後の輸送サービス事業継続の見通しが行政等の支援があったとしても困難と回答している団体を選定する。一方、輸送サービスよりも収入の小さい事業を行っている団体では、今後の輸送サービス事業継続の見通しが行政等の支援がなくても継続可能と回答している団体を選定する。

許可又は登録を要しない運送については、輸送サービス以外に特色ある事業・取組を行っている団体を選定する。

(4) まとめ

上記(1)から(3)までの内容を受け、自家用有償旅客運送および許可又は登録を要しない運送の地域公共交通における役割と位置づけ、各類型別のサービスの課題及び解決策のための具体的な取組内容等についてのとりまとめを行う。

第2章 自家用有償旅客運送及び許可又は登録を要しない運送の類型化

第1節 自家用車による運送について

(1) 自家用車による運送の概要

自家用自動車による運送は、2006年改正の道路運送法第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（自家用有償旅客運送）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。なお、同法の施行規則51条において自家用有償旅客運送の種別は、市町村が運営する「市町村運営有償運送」、NPOなど非営利団体が運営し公共交通空白地を対象とした「公共交通空白地有償運送」と要介護者など移動困難者を対象とした「福祉有償運送」がある。さらに、市町村運営有償運送については、公共交通空白地を対象とした「交通空白輸送」と要介護者など移動困難者を対象とした「市町村福祉輸送」に分けられる。

自家用有償旅客運送において国土交通大臣の登録を受けることが定められている理由は、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を許可又は登録の際に確認する必要があるためである。

一方、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。

以上を整理したのが表2-1-1、2-1-2である。

表2-1-1 自家用有償旅客運送の様態¹

態様	運営主体	運行受託者	運送対象
市町村運営有償運送※			
交通空白輸送	市町村	市町村、交通事業者、 非営利団体等	不特定
市町村福祉輸送			限定（要介護者等）
公共交通空白地有償運送	NPO法人等	NPO法人等	限定（会員等）
福祉有償運送			限定（要介護者等）

※：令和2年11月の省令改正により、「公共交通空白地有償運送」及び「福祉有償輸送」に統合。

表2-1-2 許可又は登録を要しない運送

態様	運営主体	運行受託者	運送対象
許可又は登録を要しない運送	NPO法人等	NPO法人等	交通空白地の住民を対象とする運送や要介護者等の移動困難者を対象とする運送等

¹ 吉田樹：地方分権と地域公共交通－自家用有償旅客運送を例として、都市問題 2019年3月号, pp.44-57より引用

(2) 自家用車による運送の制度概況

① 道路運送法施行規則（令和2年11月の改正以前による）

自家用車の有償運送の実施できる範囲は道路運送法第78条で定めており、自家用有償旅客運送の分類、利用者・利用範囲、車両定員及び運営主体といった具体的な旅客の運送については、道路運送法施行規則第49条で定めている。概要を表2-1-3に示す。

また、自家用有償旅客運送の登録について道路運送法第79条に定めているが、協議の必要性及び対価等の具体的な内容は、道路運送法施行規則第51条で定めている。概要を表2-1-4に示す。

表2-1-3 自家用有償旅客運送の関連制度(道路運送法第78条・同法施行規則第49条)

法による分類		利用者・範囲	車両定員	運営主体
道路運送法	自家用有償旅客運送 (法第78条第2号)	市町村運営有償運送 (規則第49条第1項第1号) ※1	—	市町村 (規則第49条第1項第1号)
		公共交通空白地有償運送 (規則第49条第1項第2号)	—	特定非営利活動法人等※2 (規則第49条第1項第2号)
		福祉有償輸送 (規則第49条第1項第3号)	乗車定員11人未満(規則第49条第1項第3号)	特定非営利活動法人等※2 (規則第49条第1項第3号)
	公共の福祉の確保のためやむを得ない場合 (法第78条第3号)	・地域又は期間を限定 (法第78条第3号)	—	—
登録・許可を要しない運送		(道路運送法の枠外)		

※1：令和2年11月の省令改正により、「公共交通空白地有償運送」及び「福祉有償輸送」に統合。

※2：特定非営利活動法人（NPO）の他、以下の団体が対象となる

① 一般社団法人・一般財団法人、② 認可地縁団体、③ 農業協同組合、④ 消費生活協同組合、⑤ 医療法人、⑥ 社会福祉法人、⑦ 商工会議所、⑧ 商工会、⑨ 任意団体（権利能力無き社団）

表2-1-4 自家用有償旅客運送の関連制度(道路運送法第79条・同法施行規則第51条)

法による分類		協議の必要性	対価
道路運送法	自家用有償旅客運送 (法第79条第2条第1項第2号)	市町村運営有償運送 (規則第51条第1項第1号)	<ul style="list-style-type: none"> 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 合理的な方法で定められ、旅客にとって明確であること (公共交通空白地/福祉有償運送の場合) バス運賃を勘案して営利目的でない妥当な範囲内であり、かつ、運営協議会で協議が整っていること (法第79条の8第2項、規則第51条の15)
	公共交通空白地有償運送 (規則第51条第1項第2号)	<ul style="list-style-type: none"> 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、地域公共交通会議又は協議会(市町村運営有償運送の場合)又は運営協議会(公共交通空白有償運送、福祉有償運送の場合)において協議が整っていること (法第79条の4、規則第51条第7号) 	
福祉有償輸送 (規則第51条第1条第3号)			
	公共の福祉の確保のためやむを得ない場合 (法第78条第3号)	—	—
登録・許可を要しない運送		(道路運送法の枠外)	

※：令和2年11月の省令改正により、「公共交通空白地有償運送」及び「福祉有償輸送」に統合。

これらは、過疎地域での輸送や福祉輸送といった、地域住民の生活維持に必要な輸送について、それらがバス・タクシー事業によっては提供されない場合に、例外的に市町村やNPO法人等が自家用車を用いて有償で運送できることとする点に留意が必要である。

現行制度下では3種類(市町村運営有償、交通空白地有償、福祉有償運送)に分かれるが、市町村運営有償運送は乗合バスの廃止を代替する観点から、1970年の「道路運送法101条(1989年以降80条、2006年以降78条)の運用について」という通達により、乗合バスを失った集落の救済のため、大型1種免許証での運転を認める等の緩い条件の下で、市町村が自家用バスにより有償運送を行うことを許可した²ことが発端である。

NPO等による運送(交通空白地有償運送及び福祉有償運送)については、1970年代より自家用車等を利用した障害者などの外出支援を行う「外出支援活動」が開始されたとされている。2000年の交通バリアフリー法の成立、介護保険制度の開始により、高齢者・障害者等の移動支援へのニーズが高まり³、2003年4月より「構造改革特別区域法(平成14年法律第189号)」による構造改革特別区域における措置として実施した。

その後、2004年には「福祉有償運送及び過疎地有償運送⁴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)」という通達より、道路運送法による位置づけがされた。

² 寺田一薫(2005)「バス産業の規制緩和」pp.159-160

³ 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 pp.57-63

⁴ 現在の「公共交通空白地有償運送」に該当

② 関連通達（令和2年11月の改正以前による）

2006年の道路運送法改正による自家用有償旅客運送の制度化に合わせ、対象範囲、対象利用者、運行形態や運賃設定等においては、別途通達により定められている。

対象利用者や運行形態については、自家用有償旅客運送の種類別に通達が出されており、市町村運営有償運送では、「市町村運営有償運送の登録に関する処理方針について」（国自旅 第141号 平成18年9月15日）、公共交通空白地有償運送は「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（国自旅 第142号 平成18年9月15日）」、福祉有償運送については、「福祉有償運送の登録に関する処理方針について（国自旅第143号 平成18年9月15日）」がある。

表2-1-5 自家用有償旅客運送及び許可又は登録を要しない運送の関連通達の概要(その1)

法による分類		位置づけ	利用者	
道路運送法	自家用有償旅客運送	市町村運営有償運送※1 交通空白輸送	<ul style="list-style-type: none"> 当該市町村内過疎地域や一部の都市地域など交通空白地帯でのバスでの輸送確保が困難な場合 	<ul style="list-style-type: none"> 当該地域内の住民、その親族、その他当該地域内に日常の用務を有する者 当該区域への来訪者等（市町村長が認めた場合※2）
		市町村福祉輸送	（身体障害者、要介護認定者の外出支援）	<ul style="list-style-type: none"> 市町村の住民のうち利用登録を行った身体障害者等 身体障害等を有する来訪者（市町村長が認めた場合※2）
		公共交通空白地有償運送	<ul style="list-style-type: none"> タクシー等の公共交通機関で住民へ十分サービスが確保できない場合※3 	<ul style="list-style-type: none"> 団体への会員登録を行った地域住民等 当該区域への来訪者等（市町村長が認めた場合※2）
		福祉有償輸送	<ul style="list-style-type: none"> タクシー等の公共交通機関では要介護者、身体障害者等の輸送が確保できない場合。※4 	<ul style="list-style-type: none"> 団体への会員登録及び利用登録を行った身体障害者等 身体障害等を有する来訪者等（市町村長が認めた場合※2）
		公共の福祉の確保のためやむを得ない場合	<ul style="list-style-type: none"> 訪問介護事業所等の指定を受けたタクシー事業者との契約に基づき訪問介護員等が行う介護輸送等（4条ぶら下がり）※5 	<ul style="list-style-type: none"> 要介護者等
	登録・許可を要しない運送	<ul style="list-style-type: none"> 主として、ボランティア活動における送迎行為等を念頭におく 	<ul style="list-style-type: none"> 登録された会員等 	

※1：令和2年11月の省令改正により運営主体での分類はなくなり、「公共交通空白地有償運送」及び「福祉有償輸送」に統合された。

※2：当該市町村（市町村運営の場合は隣接市町村を含む。）の区域内に営業所を有するすべてのバス・タクシー事業者において輸送サービスの提供が困難であると確認された場合。

※3：運送区域は運営協議会の協議が整った市町村を単位とする。

※4：運営協議会における合意にもとづき交通空白地運送区域を市町村内の一部区域に限定可能

※5：福祉限定許可については割愛

4条ぶらさがり⁵⁾は一般乗用旅客自動車運送事業（福祉輸送事業限定）の許可等の取扱いについて（国自旅第169号 平成18年9月25日）」及び「公示 訪問介護事業所等の訪問介護員等による自家用自動車の有償運送の許可基準について（平成18年9月27日）」がある。

また、道路運送法の対象外であるボランティアなどの輸送は、「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（国自旅第338号 平成30年3月30日）」により定められている。

また、自家用有償旅客運送に関する対価設定については、「自家用有償旅客運送者が利用者から収受する対価の取扱いについて（国自旅第144号 平成18年9月15日）」により定められている。

表2-1-6 自家用有償旅客運送及び許可又は登録を要しない運送の関連通達の概要(その2)

法による分類			運行形態	使用車両	対価設定
道路運送法	自家用有償旅客運送	市町村運営有償運送	交通空白輸送 ・路線運行 ・区域運行：発着地のいずれかが運送区域（市町村の区域）内	・バス ・普通自動車※5	・（路線運行の場合）撤退バス運賃等を目安 ・（運送区域を定める場合・福祉輸送の場合）タクシーの1/2を目安※7
		市町村福祉輸送	・発着地のいずれかが運送区域内※1 ・ドアツードアの個別輸送を原則	・普通自動車（寝台車、車いす車、セダン等）※5	
		公共交通空白地有償運送	・発着地のいずれかが運送区域内※2・3	・バス ・普通自動車※6	・タクシー上限運賃の概ね1/2の範囲内等※7
		福祉有償輸送	・ドアツードアの個別輸送を原則※4	・普通自動車（寝台車、車いす車、セダン等）※6	
		公共の福祉の確保のためやむを得ない場合	・ケアプラン等に基づき訪問介護サービス等と連続、一体的に行う輸送	・普通自動車	—
登録・許可を要しない運送			—	—	・ガソリン代、駐車代等の実費にもとづく

※1：令和2年11月の省令改正により運営主体での分類はなくなり、「公共交通空白地有償運送」及び「福祉有償輸送」に統合された。

※2：運送区域は運営協議会の協議が整った市町村を単位とする。

※3：運営協議会における合意にもとづき交通空白地運送区域を市町村内の一部区域に限定可能。

※4：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の輸送で運営協議会で認められた場合複数乗車が可能。

※5：市町村が所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ち込み自動車（バスについては事業用自動車の持ち込み可能）

※6：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自家用車

※7：令和2年11月の通達一部改正により「ただし、地域公共交通会議等において調った協議結果に基づき、1/2を超える運送の対価を設定することも可能である」が追加された。

⁵⁾ 訪問介護事業所等の指定を受けたタクシー事業者との契約に基づき訪問介護員等が行う介護輸送等（4条ぶらさがり）

③ 制度の運用について

自家用有償旅客運送の登録にあたっては、表 2-1-4 に示したように、市町村運営有償運送については地域公共交通会議による協議、公共交通空白地有償運送及び福祉有償運送については、運営協議会による協議が整っていることが前提となる。

特に、運営協議会での協議事項である、自家用車有償旅客運送の「必要性」、「運送の区域」、「旅客から収受する対価」は、前出のように道路運送法（79 条）及び同施行規則（49 条及び 51 以上）に則った登録を行う上で重要な事項となる。

なお、「運営協議会に関する国土交通省としての考え方について(国自旅第 145 号 平成 18 年 9 月 15 日、一部改訂 国自旅第 212 号 平成 30 年（2018 年）3 月 30 日)」において、運営協議会の設置及び運営に関するガイドラインが示され、また自家用有償旅客運送ハンドブック⁶においてもこの内容が反映された。自家用有償旅客運送の実施にあたっての関係者間の合意形成に関する考え方の周知に対する取組がなされている。

以下に、運営協議会の設置及び運営に関するガイドライン、自家用有償旅客運送ハンドブックにおける協議・調整事項、並びに関連する論点を整理する。

A) 運営協議会の設置及び運営に関するガイドライン

ガイドラインでは、「1.運営協議会の目的」、「2.運営協議会の設置及び運営」、「3.協議を行うに当たっての具体的指針」、「4.運営協議会の構成員」、「5.運営協議会の合意」、「6.運営協議会において定められた独自の基準（ローカルルール）に対する考え方」の 6 項目について示されている。

その中で、自家用有償旅客運送の導入に関する基本的な考え方において、地域交通の検討で、まず既存のバス・タクシーといった交通事業者の活用を十分に検討する必要があるが、需要が希薄となり、従来の民間の交通事業者ではサービス提供が困難な場合においては、自家用有償旅客運送や互助による輸送等も含めて交通ネットワークのあり方を考えることが必要である。運営協議会における協議事項のポイントに関してガイドラインでの取り扱いについて、その概要を表 2-1-7 に示す。

また、運営協議会との合意については、地域の移動ニーズに対応した交通（乗合タクシー等）を適切な役割分担により円滑に導入するために、運営協議会から地域の交通事業者に対し提案を求めるための、「①地域の移動ニーズに対応した交通の導入に関する提案」、交通事業者からの提案の有無を含めた「②提案内容に関する協議」、運行内容や対価等の「③自家用有償旅客運送の実施に関する協議」、既実施の自家用有償旅客運送に関する具体的提案等の「④更新登録における検討プロセスによる協議」、「⑤検討プロセスの運用」の 5 項目が挙げられている。特に①、②については期間を定めている点に留意が特徴と考えられる。概要を表 2-1-8 に示す。

なお、ローカルルールについては、移動制約者や公共交通機関の状況を踏まえ、合理的な理由に基づき合意され設けられたローカルルールは自家用有償旅客運送に過度な制限を加えない限り排除されるものではないものの、このため、運営協議会ごとに主宰者である市町村が自家用有償旅客運送の運営実態等を踏まえながら適切性について改めて検証

⁶ 国土交通省自動車局旅客課：自家用有償旅客運送ハンドブック，平成 30 年 4 月 令和元年 12 月改定

を行い、これらに基づいて定められていない不合理なローカルルールについては適宜適切に見直しを行うこととされている。

表 2-1-7 ガイドラインにおける協議事項のポイントの考え方⁷

事項	概要
導入に関する基本的な考え方	<p>①公共交通空白地有償運送</p> <ul style="list-style-type: none"> ・実質的にタクシー等では当該地域の住民に必要な旅客輸送の確保が困難な状況があると認められる場合や、そのような事態が起こることが明らかな場合など。 ●過疎地域や交通が著しく不便な地域において、バス、タクシー等による輸送サービスの供給量が地域住民の需要量に対して十分に提供されていないと認められる場合。 ●当該地域におけるタクシー等の営業所が存しない場合や、タクシー等の営業所が遠隔地にあり旅客の需要に的確に応じることが困難となっている場合など。 <p>②福祉有償運送</p> <ul style="list-style-type: none"> ・タクシー事業者等による福祉輸送サービスが実施されていないか、直ちに提供される可能性が低いと認められる場合。 ・地域に福祉輸送サービスを実施しているタクシー事業者等は存在するものの移動制約者の需要量に対し供給量が不足していると認められる場合。
運送の区域	<ul style="list-style-type: none"> ・運営協議会が主宰される市町村を単位とし、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。 ・複数市町村の合同又は都道府県により運営協議会が主宰される場合、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、また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。 ・公共交通空白地有償運送の場合、当該市区町村の交通空白等の状況から、運送の区域を市町村内の一部の地域に限定できる。
旅客から収受する対価	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客から収受しようとする対価が、道路運送法施行規則第 51 条 15 各号の規定及び関係通達の規定に基づき、適切な実費に基づく営利に至らない範囲で定められているものと認められること。 ・申請者に対し、旅客から収受する対価の額等について、議論に必要な資料の提出を求めるとともに、設定しようとする対価について、必要に応じ申請者から説明等を聴取する。

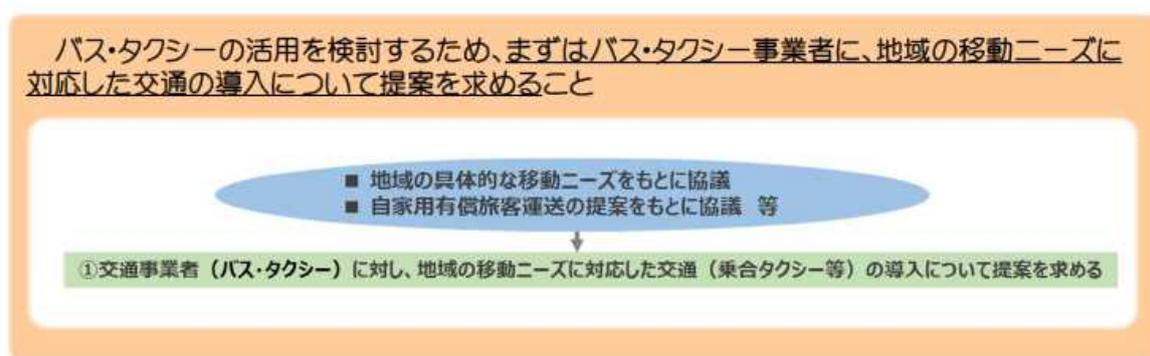
⁷ 「運営協議会に関する国土交通省としての考え方について(国自旅第 145 号 平成 18 年 9 月 15 日、一部改訂 国自旅第 212 号 平成 30 年 (2018 年) 3 月 30 日)より抜粋

表 2-1-8 運営協議会の検討プロセス⁸

事項	概要
①地域の移動ニーズに対応した交通の導入に関する交通事業者の提案	<ul style="list-style-type: none"> 地域の移動ニーズに対応した交通の導入に関し、具体的な提案（運行内容、運賃料金、実施時期）を2ヶ月以内に提出するよう、運営協議会から地域の交通事業者に対して求める。 期限内に具体的な提案がない場合は、一般旅客自動車運送事業者による地域の移動ニーズに対応した交通の提供が困難なことについて、運営協議会の協議が調ったものとみなす。
②提案内容に関する協議	<ul style="list-style-type: none"> 運営協議会に対し提案があった日から最長4ヶ月間の協議を行うものとし、実施するとの協議結果となった場合は、運営協議会における協議が調ったものとみなす。 4ヶ月間の期間内に実施するとの協議結果に至らなかった場合は、一般旅客自動車運送事業者によることが困難なことについて、運営協議会の協議が調ったものとみなし、③の協議を行う。
③自家用有償旅客運送の実施に関する協議	<ul style="list-style-type: none"> NPO 等による公共交通空白地有償運送又は福祉有償運送（運行内容、利用者から収受する対価、実施時期等）について協議する。
④更新登録における検討プロセスによる協議	<ul style="list-style-type: none"> 現に実施されている自家用有償旅客運送に対して、提案者から、交通事業者による困難性が認められないとの意見を付した上で、具体的な提案を行う場合、提案者は現に実施されている自家用有償旅客運送の有効期間の満了日の4ヶ月前までに協議会に提案を行い、②及び③に基づき検討を行うものとする。
⑤検討プロセスの運用	<ul style="list-style-type: none"> 運営協議会設置要綱において、検討プロセスに基づく協議結果は運営協議会において議決されたものとする旨を、あらかじめ定める。 ただし、現に行われている協議の状況や段階等を踏まえ、検討プロセスに基づく協議結果は運営協議会で議決されたものとする旨を、あらかじめ、議決することも可能とする。

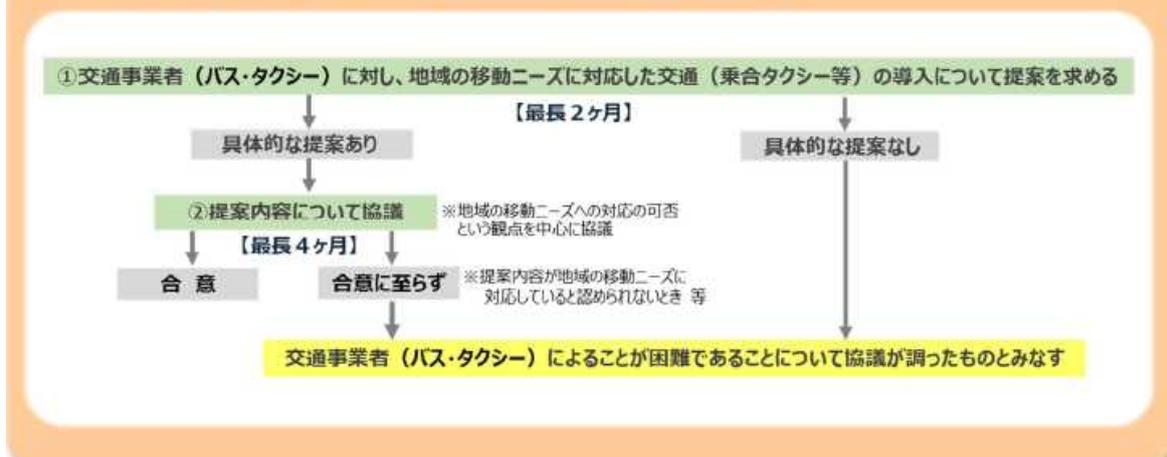
B) 自家用有償旅客運送ハンドブック

ハンドブックにおいては、上記のガイドラインに則り、要点をとりまとめており、検討プロセスについては、以下のように示されている。



⁸ 「運営協議会に関する国土交通省としての考え方について(国自旅第145号 平成18年9月15日、一部改訂 国自旅第212号 平成30年(2018年)3月30日)より抜粋

バス・タクシー事業者からの具体的な提案に対して、最長4ヶ月協議を行い、合意に至らない場合や、最長2ヶ月間で具体的な提案がなされなかった場合には、バス・タクシー事業者によることが困難であることについて、協議が調ったものとみなすこと



(3) 近年の動向

1) 検討会、通達等

平成30年（2018年）11月より、国土交通省（総合政策局公共交通政策部、自動車局旅客課）では、「地域公共交通フォローアップ・イノベーション検討会」を立ち上げ、持続可能で利便性の高い交通ネットワークを維持・確保するための政策について検討が行われてきた。

この検討会では、平成31年（2019年）3月7日に開催された第24回未来投資会議において、自家用有償旅客運送に関し利用者の視点に立った制度の見直しとしての論点が示されたことも踏まえ、自家用有償旅客運送について以下の提言がなされた⁹。

- ・ 自家用有償旅客運送に自動車運送事業者のノウハウを活用しやすくするため、交通事業者が委託を受ける、あるいは実施主体に参画する場合について、手続きを容易化すべきである。
- ・ 自家用有償旅客運送の輸送対象について、地域住民のみならず、観光客等来訪者も対象となることを明確化すべきである。
- ・ 自家用有償旅客運送の対象地域の考え方について、一定の目安を示し、判断の枠組みについてガイドラインを策定すべきである。
- ・ 自家用有償旅客運送に関する現在の運用について、制度を利用しやすくするための見直しを検討すべきである。

この提言を受け、交通政策審議会交通体系分科会 地域公共交通部会の中間とりまとめとして2020年1月に「持続可能な地域旅客運送サービスの提供の確保に向けた新たな制

⁹ 地域交通フォローアップ・イノベーション検討会提言について～令和元年。地域交通におけるさらなる連携・協働とイノベーションに向けて～、令和元年6月

度的枠組みに関する基本的な考え方～地域交通のオーバーホール～」がとりまとめられた¹⁰。その中で、郊外・過疎地域等における移動手段確保について、自家用有償旅客運送制度の実施の円滑化等がまとめられ、(3)郊外・過疎地等における移動手段の確保の中で以下に抜粋する内容がとりまとめられている。

**持続可能な地域旅客運送サービスの提供の確保に向けた新たな制度的枠組みに関する
基本的な考え方～地域の足のオーバーホール（仮称）～より抜粋**

【具体策①】「地域旅客運送サービス継続事業（仮称）」の創設

- ・鉄軌道、路線バス、コミュニティバス、旅客船の廃止が増えている中で、地域住民等にとって必要な旅客運送サービスを継続していくためには、多様な選択肢を検討・協議し、真に効果的・効率的な事業を実施する必要がある。
 - ・このため、鉄軌道、路線バス、コミュニティバス、旅客船の維持が困難と見込まれる段階で、以下を内容とする法的スキームを創設し、法律の特例措置等によりその円滑かつ確実な実施を担保する必要がある。
- ✓ 地方公共団体が、既存の鉄軌道事業者、乗合バス事業者、タクシー事業者、旅客船事業者を含めた関係者とサービスの継続のあり方を協議したうえで実施方針（仮称）を策定すること
- ✓ この実施方針（仮称）に基づき、公募の手続を経て、既存の事業者を含む応募事業者の中から、継続するサービスを提供する事業者を総合評価により選定すること
- ✓ 鉄軌道、路線バス、旅客航路の継続（縮小・変更を含む。）に加え、コミュニティバス、デマンド交通、タクシー（乗用事業）、自家用有償旅客運送等の多様な手段を選択的に活用して地域の移動手段を確保すること

【具体策③】自家用有償旅客運送制度の実施の円滑化

- ・現行の地域公共交通活性化再生法では、自家用有償旅客運送の位置づけが明らかになっていないが、公共交通機関を補完して、地域における旅客運送サービスを担う手段として明確に位置づけることが重要である。
- 交通事業者が協力する自家用有償旅客運送制度の創設
- ・交通事業者が委託を受ける等により実施主体に参画し、運行管理を含む運行業務を担う「交通事業者協力型自家用旅客運送制度（仮称）」を創設し、合意形成手続きや申請手続きの簡素化等の特例措置を講じるとともに、交通事業者が委託等を受けやすくなるよう委託環境を整備する。
 - ・自家用有償旅客運送の実施に当たって必要な地域の合意について、関係者の全員合意が必要であるという誤解により建設的な協議が行われにくいケースが見られるため、そのような事態が生じないように整理する。

¹⁰ 交通政策審議会交通体系分科会 地域公共交通部会中間とりまとめ（案）「持続可能な地域旅客運送サービスの提供の確保に向けた新たな制度的枠組みに関する基本的な考え方～地域の足のオーバーホール（仮称）～」,第5回（第19回）交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会 資料3,令和元年12月24日

○観光ニーズへの対応のための輸送対象の明確化

- ・ 現行の自家用有償旅客運送における輸送対象では、地域住民以外に、市町村が認めるときにおいて観光客を含む来訪者も含まれるようになっている。地域住民だけでなく観光客を含む来訪者も対象とすることを法律において明確化することを検討。

【具体策④】ラストマイル対策

- ・ 地方部を中心に、高齢者等の外出機会を確保するためには、ドア to ドア型のサービスを含め、いわゆる「ラストマイル」の移動手段を確保することが重要である。
- ・ このため、需要規模に応じた路線バス、デマンド交通、タクシー（乗用事業）等の組合せの最適化を図るとともに、自家用有償旅客運送の活用や、地方公共団体の関係部局の連携等によるスクールバス、福祉輸送等の積極的活用を推進する必要がある。

2)論文関係

自家用有償旅客運送に関する検討プロセス、輸送サービス継続のための課題（運転者確保、収入源確保）に関する論説、研究論文についてレビューする。

吉田（2019）¹¹は、地域公共交通における地方分権の現状と課題について、自家用有償旅客運送に関する事務・権限委譲と協議会制度の観点から論説している。事務・権限移譲に関する観点からは、2013年12月20日の閣議決定を受け、自家用有償旅客運送の登録などに関わる11の事務・権限について、希望する市町村への移譲を基本とし、事務・権限の委譲を希望しない市町村の区域については希望する都道府県にも移譲することとなったものの、地方公共団体が受けるメリットが明らかでないことから、移譲を希望する市町村が多くないことを指摘している。

一方、協議会制度の観点からは、移動に困難や制約を抱える市民は、「助け」となるプレイヤーの「暗黙の守備範囲」により生じる「ニッチ」によって発生するとした上で、各々のプレイヤーが「暗黙の守備範囲」を少しだけ抜けあい「のりしろ」をつくることにより「ニッチ」をカバーすることの重要性を説いている。しかしながら、「守備範囲」をどこまで抜けあうのかを対話する運営協議会や地域公共交通会議が「不合理なローカルルール」により十分に機能していないケースが多いことを指摘している。

このような課題に対し、地域公共交通網形成計画において自家用有償旅客運送を地域の移動を支えるための選択肢として位置づけた茨城県猿島郡五霞町や埼玉県飯能市での事例を挙げ、網形成計画策定のプロセスを自家用有償旅客運送導入へのツールとして活用することの有効性を説いている。

¹¹ 吉田樹(2019)：地方分権と地域公共交通－自家用有償旅客運送を例として、都市問題 2019年3月号、pp.44-57

輸送サービス継続のための課題に着目した研究としては、村上ら(2019)¹²、大野ら(2019)¹³が挙げられる。

村上らは、NPO 法人により地域交通が運営されている事例に着目し、持続的に運営していく上での課題として、①運営組織メンバーの高齢化が進行している、②運賃収入に対し支出超過の状態であり公的補助金に依存した状態であることを指摘している。このうち②の課題に対して、移動だけでなく地域住民の住生活を総合的に支援する独自の事業を展開することで公的補助金に依存しない仕組みを構築している事例や、自家用有償旅客運送を行政計画の中で位置づけ公共性を持たせることにより計画策定から実現までの体制を確保している事例があり、これらが課題解決に寄与する施策になり得る可能性があることを指摘している。

一方、大野らの研究は先の①の運営メンバーの高齢化に係る課題である運転手不足に着目した研究となっている。高齢化により運転者の候補となり得る人の絶対数が減少してきていること、また報酬額が少ないことが運転手不足の原因になっていることを指摘した上で、有効な運転手確保策として「多様な属性の住民に協力を得ること」、「個別勧誘を行っていくこと」、「地域に必要な取組であるという理解を広めること」、「労働環境や勤務形態・報酬体系を改善すること」を移動サービス運営主体によるアンケートから明らかにしている。

以上のように既往論説、研究論文を概観すると、自家用旅客運送による輸送サービスの持続性を高めるためには、行政計画の中に明確に位置づけ、関係者で協議及び合意形成を諮ること、また、公共性の高いサービスであることを住民全体に認識してもらい協力を得ること、さらに輸送サービス以外の事業展開等により出来る限り公的補助金に頼らない経営体制を整えることが重要であることが読み取れる。また、自家用有償旅客運送における輸送サービスの提供が地域にとって必要であることを住民全体に認識してもらうことは、ドライバー確保の点でも重要であることが分かる。

3) 事例等

① 兵庫県養父市¹⁴

兵庫県養父市は、平成 16 年 4 月に兵庫県養父郡八鹿町、養父町、大屋町、間宮町の 4 町が合併し誕生した市であり、東西に長い市域となっている。平成 27 年国勢調査による総人口は 24,288 人、高齢化率 36.2%である。

市内の間宮地域、大屋地域は定期バス路線があるもののタクシー空白地となっており、交通手段の充実が求められてきた。そのような中、国家戦略特区を活用し、市民ドライバーが旅客運送を担う新たな自家用有償旅客運送事業に取り組んでいる。

平成 30 年 1 月には、市内タクシー事業者、バス事業者、観光関連団体、地域自治組織などで構成される「養父市マイカー運送ネットワーク」が、タクシー事業者が対応困難な大屋・間宮地域で登録ドライバーによる短距離有償運送を実施する組織として設立された。

¹² 村上早紀子，北原啓司，土井勉(2019)：住民主体の地域交通における包括的施策の可能性と課題，第 59 回土木計画学研究発表会・講演集，

¹³ 大野悠貴，加藤博和，横山光祐，大石直毅(2019)：中山間地域における住民主体型移動サービスの運転者確保に関する調査分析，第 60 回土木計画学研究発表会・講演集，

¹⁴ 特定非営利活動法人養父市マイカー運送ネットワーク，養父市企画総務部 国家戦略特区・地方創生課：国家戦略特区を活用した新たな自家用有償観光旅客等運送事業について。

当組織は同年3月にNPO法人化され、同年5月より「養父市新たな自家用有償旅客運送事業（通称：やぶくる）」を開始している。NPO法人には、市内のタクシー・バス事業者自らが社員として参画し、市民ドライバー向けの講習の実施及び運行管理業務を市内タクシー・バス事業者に委託する等、安全性の確保に協力している。

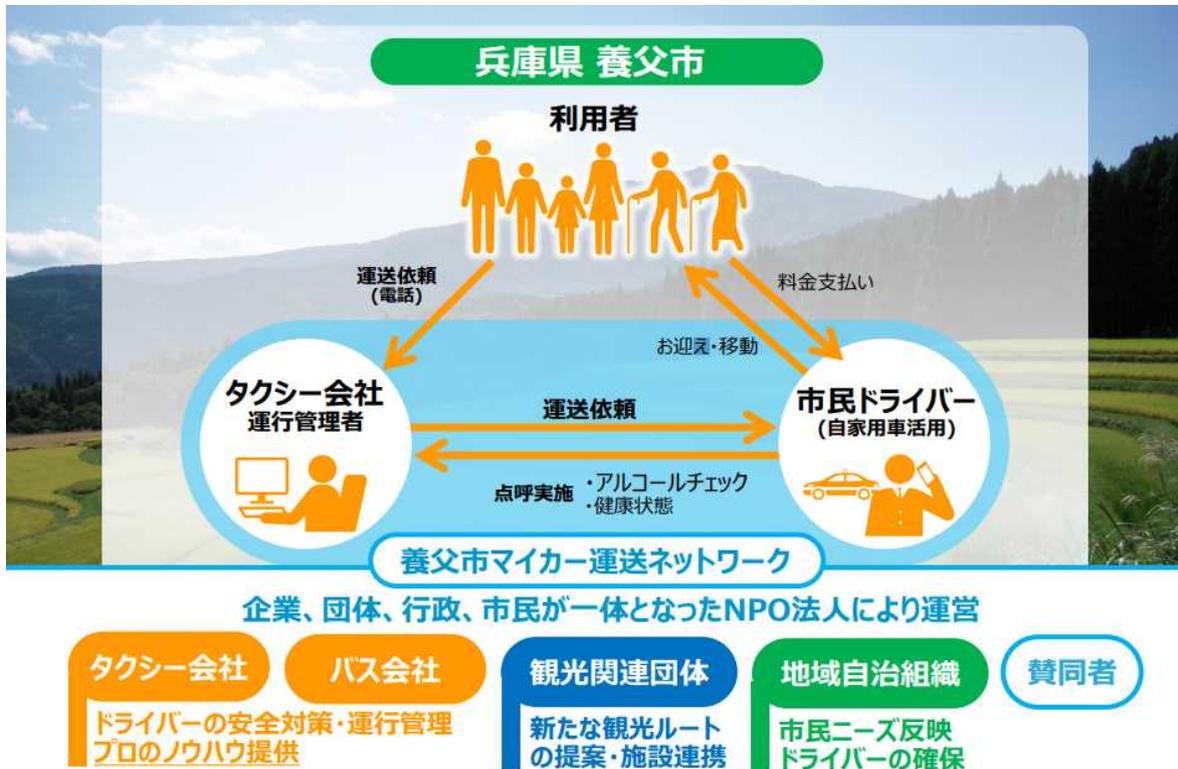


図 2-1-1 「やぶくる」の運営体制¹⁵

表 2-1-9 「やぶくる」のサービス内容¹⁶

サービス項目	内容
運行エリア	間宮地域内限定 大屋地域内限定 ※乗降場所がそれぞれの地域内でなければならない
運行日	毎日 受付 8 時～17 時
利用料金	○初乗り 2km まで 600 円 以後、「750m 毎に 100 円加算」 ○待機料金は 15 分毎 500 円（最初の 15 分は無料）

¹⁵ 国土交通省 総合交通メールマガジン第 118 号：「国家戦略特区を活用した新たな自家用有償観光旅客等運送事業について」(http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/seisakutokatsu_soukou_tk_000005.html) (閲覧日 2020 年 3 月 7 日)

¹⁶ やぶくるのホームページを参考に作成(<http://yabu-mycar-unsounet.com/>) (閲覧日 2020 年 3 月 7 日)

②長野県上高井郡高山村¹⁷

長野県上高井郡高山村では、平成 29 年 5 月に平成 29 年度から平成 35 年度を目標年度とする「高山村地域公共交通網形成計画」を策定した。この計画では、隣接する須坂市から村の中心部を結ぶ路線を「幹線交通軸」として村の公共交通の基本に位置づけ、そこから高井地域・中山地域の交通空白地域を面的に広くカバーする交通と、牧・奥山田地域を幹線交通に結ぶ交通を「支線交通」と想定している。

支線交通の乗り継ぎ拠点を村の中心部（YOU 遊ランド周辺）周辺に設定し、このほか、山田温泉、役場・公民館、千本松地区入口を「主要乗り継ぎ拠点」と位置づけている。

各交通軸における計画の概要は以下のとおりである。

<幹線交通軸>

須坂市（須坂駅）と村内の中心部（行政拠点）並びに交通結節点の YOU 遊ランド周辺を連絡し、高密度（30 分に 1 本程度）の運行により地域間交通を担う主動線として機能させるため、長電バス「山田温泉線」の運行改良を図る。

<支線交通軸①>

高井地域・中山地域については、交通結節点（YOU 遊ランド周辺）や、主要乗り換え拠点（役場公民館、千本松入口）を結び、幹線交通軸と連絡する面的な運行サービスとして機能させる。新たな交通サービスとしてデマンド型交通等を検討する。

<支線交通軸②>

牧・奥山田地域については、地域観光拠点として位置づける山田温泉と、交通結節点（YOU 遊ランド周辺）を結び、幹線交通軸と連絡する路線として機能させる。通勤・通学時間帯に配慮し、幹線交通軸との接続性を強化し、新たな交通サービスとして、公共交通需要が少ない地域に適した運行サービスとしてデマンド型交通等を検討する。

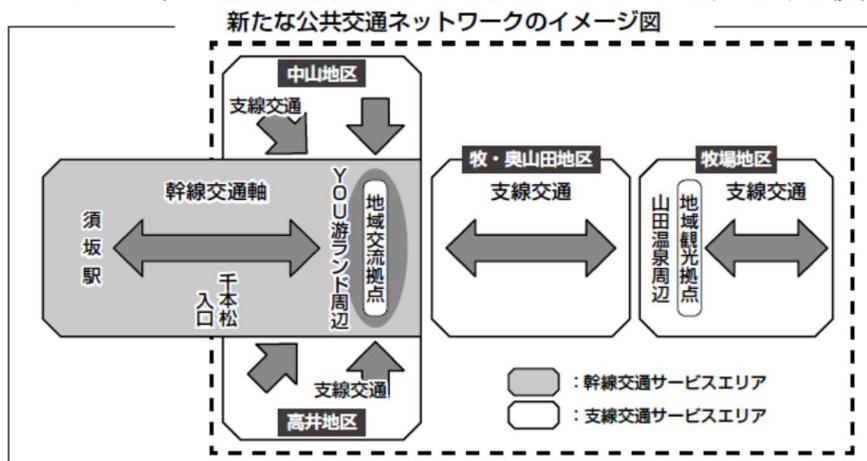


図 2-1-2 高山村における地域公共交通網形成計画の概要¹⁸

¹⁷ 広報たかやま 446 号,2017 年（平成 29 年）5 月 (<https://www.vill.takayama.nagano.jp/docs/250.html>) (閲覧日 2020 年 3 月 7 日)

¹⁸ 吉田樹(2019)：地方分権と地域公共交通－自家用有償旅客運送を例として，都市問題 2019 年 3 月号，pp.44-57

第2節 平成30年度調査結果の概要

(1) 類型別導入年

下図は、自家用有償旅客運送及び許可又は登録を要しない運送について、導入年別・輸送サービス類型別の集計を行った結果である。市町村運営有償は運行主体を直営とNPOにより分類し、福祉有償運送については、大規模他事業の有無により分類した。また、許可又は登録を要しない運送では、主な利用目的（交通不便、福祉）にて分類した。

① 自家用有償旅客運送

自家用有償旅客運送については、2006年～2010年において導入件数が非常に多く、その多くは福祉有償であることが見て取れる。これは、第2章第1節で見たように、平成18年（2006年）に道路運送法等の一部改正により、対象範囲、対象利用者、運行形態や運賃設定等が定められたことに起因するところが大きいものと推察される。

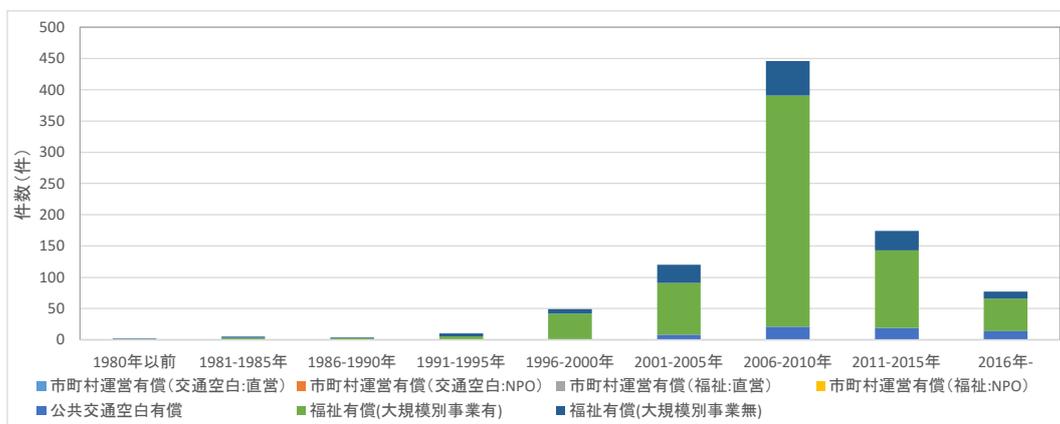


図 2-2-1 自家用有償旅客運送における輸送サービス類型別導入年

② 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、2011年以降に増加している。これは、2018年の「道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様について（国自旅第338号平成30年3月30日）」の通達の以前より、「道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様について」（平成18年9月29日事務連絡）及び「『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について』の細部取扱いについて」（平成22年9月1日事務連絡）がなされ、移送ボランティアの範囲が明確化されたことに起因すると推察される。

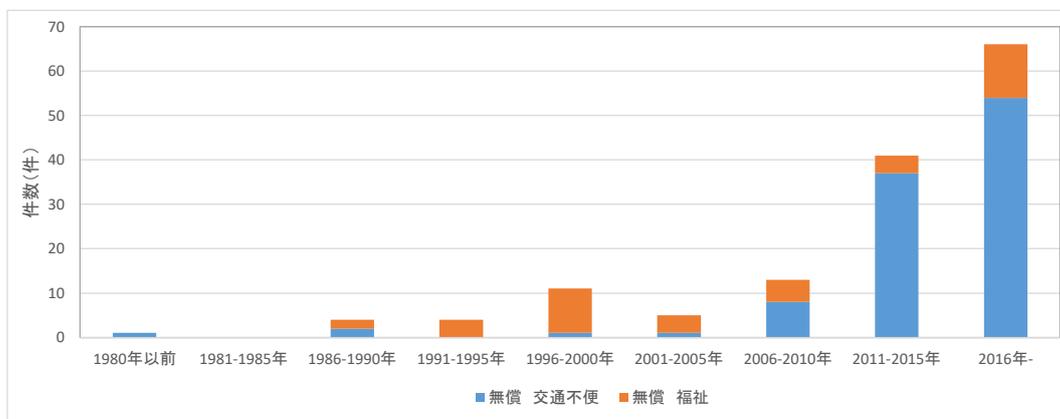


図 2-2-2 許可又は登録を要しない運送における輸送サービス類型別導入年

(2) 類型別・地域別導入状況

表2-2-1は、運輸局別・輸送サービス類型別に平成30年度調査において配布したアンケート票数を人口100万人当たりで整理したものである。

平成30年度調査では、アンケート票の配布に当たり、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旅客運送の事務について権限委譲された市区町村から情報を収集しリストを作成した。許可また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、全国の市区町村や社会福祉協議会からの紹介を受けてリストを作成している。

したがって、平成30年度作成された配布リストは概ね全国の輸送サービス提供団体を網羅できている一方、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。

アンケート票の配布数を地域別に見ることにより、各地域での導入状況の傾向を捉えることとする。(配布件数 市町村運営有償(交通空白)：419件、市町村運営有償(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、許可又は登録を要しない運送：604件)

各輸送サービス類型の地域別導入状況として以下の特徴が見て取れる。

○市町村運営有償運送(交通空白)

四国運輸局管内で最も多く12件/100万人となっている。次いで中国運輸局、北海道運輸局、東北運輸局、北陸信越運輸局となっており、関東運輸局管内が最も少ない。

○市町村運営有償運送(福祉)

北海道運輸局管内で最も多く4件/100万人となっている。次いで中国運輸局、九州運輸局、東北運輸局、中部運輸局、北陸信越運輸局となっており、関東運輸局管内が最も少ない。

○公共交通空白地有償運送

北陸信越運輸局管内で最も多く3件/100万人となっている。次いで中国運輸局、四国運輸局、北海道運輸局となっている。沖縄総合事務局運輸部管内は導入がない。

○福祉有償運送

北海道運輸局管内で最も多く55件/100万人となっている、他に比べ圧倒的に多い状況である。次いで北陸信越運輸局、関東運輸局、東北運輸局となっており、四国運輸局管内が最も少ない。

○許可又は登録を要しない運送

沖縄総合事務局運輸部管内で最も多く10件/100万人となっている。次いで北陸信越運輸局、中国運輸局、九州運輸局、四国運輸局となっており、関東運輸局管内が最も少ない。

表2-2-1 運輸局別・導入状況

配布	有償運送				計	許可又は登録を要しない運送
	市町村運営有償(交通空白)	市町村運営有償(福祉)	公共交通空白有償運送	福祉有償運送		
北海道運輸局(n=135)	7.99	3.90	1.30	55.37	68.57	5.20
東北運輸局(n=118)	7.79	1.11	0.78	20.48	30.17	5.01
北陸信越運輸局(n=125)	7.70	1.06	2.87	28.69	40.31	8.00
関東運輸局(n=321)	0.59	0.18	0.25	20.63	21.65	3.24
中部運輸局(n=89)	2.34	1.07	0.95	10.18	14.54	5.37
近畿運輸局(n=147)	1.79	0.39	0.96	17.13	20.26	4.29
中国運輸局(n=77)	8.34	2.29	2.55	16.27	29.44	6.45
四国運輸局(n=27)	11.70	0.52	2.34	1.82	16.38	5.46
九州運輸局(n=78)	3.23	1.77	0.54	10.14	15.67	6.07
沖縄総合事務局運輸部(n=2)	4.19	1.40	0.00	2.09	7.67	10.46
計(n=1130)	3.30	0.90	0.90	18.53	23.63	4.76

以下は、上記で用いたデータを都道府県単位にした場合の導入件数と、市町村運営有償運送（交通空白）、公共交通空白地有償運送および市町村運営有償（福祉）、福祉有償の利用者の主要な目的地となる施設数との相関関係（相関係数¹⁹を算出）について分析を行った。

○交通空白に関連する有償運送導入数と施設数

交通空白に関連する、市町運営有償運送（交通空白）及び公共交通空白地有償運送の導入件数（65歳以上人口10万人あたり）と1km²あたりの施設（病院・一般診療所²⁰、スーパーマーケット²¹）との相関係数を求めた結果を表2-2-1に示す。交通空白に関連する輸送導入件数と各施設の1km²あたり施設数の間には、負の相関があり、施設の立地が疎である都道府県ほど導入件数が多いという傾向が想定されることを表している。

表 2-2-2 市町村運営有償運送(交通空白)、公共交通空白地有償運送の導入件数と施設数との相関係数

	1km ² あたり病院数	1km ² あたり診療所数	1km ² あたりスーパーマーケット数
導入件数（65歳以上人口10万人あたり）	-0.363	-0.336	-0.342

○福祉に関連する有償運送導入数と施設数

福祉に関連する有償輸送である、市町村運営有償運送（福祉）、福祉有償運送の導入件数（要支援・介護認定者10万人あたり）と1km²あたりの施設（病院・一般診療所、スーパーマーケット）との相関係数を求めた結果を表2-2-3（その1）に示す。しかし、これらの間にはほとんど相関関係がないことが見て取れる。

人口10万人あたりの施設数との相関関係を表2-2-3（その2）に示す。これによると、市町村運営有償（福祉）、福祉有償の輸送導入件数と人口10万人あたり施設数の間には、負の相関があることが見て取れる。すなわち、人口に対する施設数が少ないほど市町村運営有償（福祉）、福祉有償の導入件数が多いという傾向が想定されることを表している。

表 2-2-3 市町村運営有償(福祉)、福祉有償の利用者導入件数と施設数との相関係数(その1)

	1km ² あたり病院数	1km ² あたり診療所数	1km ² あたりスーパーマーケット数
導入件数（要支援・介護認定者10万人あたり）	-0.135	-0.097	-0.083

表 2-2-4 市町村運営有償(福祉)、福祉有償導入件数と施設数との相関係数(その2)

	人口10万人あたり病院数	人口10万人あたり診療所数	人口10万人施設数
導入件数（要支援・介護認定者10万人あたり）	-0.314	-0.295	-0.254

¹⁹ 相関係数（r）の一般的な理解は次のとおりである。0≤r≤0.2：ほとんど相関がない、0.2≤r≤0.4：やや相関がある、0.4≤r≤0.7：かなり相関がある、0.7≤r≤1：強い相関がある（参考：石村貞夫：すぐわかる統計解析,東京図書）

²⁰ 厚生統計要覧（平成30年度版）に掲載された2017年の値を使用

²¹ 統計・データでみるスーパーマーケット（<http://www.j-sosm.jp/>）による、2020年2月末時点の値を使用（閲覧日：2020年3月7日）

(3) 類型別・都市特性格別導入状況

ここでは、都市特性を人口規模別で類型した場合と農業地域類型に準じて類型した場合について、輸送サービスの導入状況を分析する。農業地域類型における各区分の定義は以下のとおりである。

なお、平成 30 年度の自家用有償旅客運送を対象としたアンケートでは、輸送サービスを行っている団体において、輸送サービス以外に輸送サービスよりも収入の大きい（小さい）事業・活動を行っているかを質問している。そのため、以降ではサンプル数が多く取得された福祉有償運送については、輸送サービス以外の事業における収入の大小により分類を行うこととする。

また、市町村運営有償（交通空白、福祉）については、輸送サービスを自治体直営で行っているのか、NPO 法人等に委託しているのかにより分類する。

表 2-2-5 農業地域類型の定義²²

農業地域類型	基準指標
都市的地域	<ul style="list-style-type: none"> 可住地に占めるDID面積が5%以上で、人口密度500人以上又はDID人口2万人以上の旧市区町村又は市町村。 可住地に占める宅地等率が60%以上で、人口密度500人以上の旧市区町村又は市町村。ただし、林野率80%以上のものは除く。
平地農業地域	<ul style="list-style-type: none"> 耕地率20%以上かつ林野率50%未満の旧市区町村又は市町村。ただし、傾斜20分の1以上の田と傾斜8度以上の畑の合計面積の割合が90%以上のものを除く。 耕地率20%以上かつ林野率50%以上で、傾斜20分の1以上の田と傾斜8度以上の畑の合計面積の割合が10%未満の旧市区町村又は市町村。
中間農業地域	<ul style="list-style-type: none"> 耕地率20%未満で、「都市的地域」及び「山間農業地域」以外の旧市区町村又は市町村。 耕地率20%以上で、「都市的地域」及び「平地農業地域」以外の旧市区町村又は市町村。
山間農業地域	<ul style="list-style-type: none"> 林野率80%以上かつ耕地率10%未満の旧市区町村又は市町村。

²² 農林水産省「農業地域類型について」

(http://www.maff.go.jp/j/tokei/chiiki_ruikei/setsumei.html) (閲覧：2020年2月27日)

1)人口規模別

○自家用有償旅客運送

いずれの人口規模でも福祉有償運送（大規模別事業有）の割合が最も高い。

人口規模が小さいほど市町村運営有償運送（交通空白：直営）の占める割合が高く、また、人口規模が大きくなるほど福祉有償運送（大規模別事業有、大規模別事業無の合計）の割合が高くなるのを見て取れる。また、公共交通空白地有償運送については、3~10万人規模において1割を超えているが、他の人口規模では3~5%程度となっている。

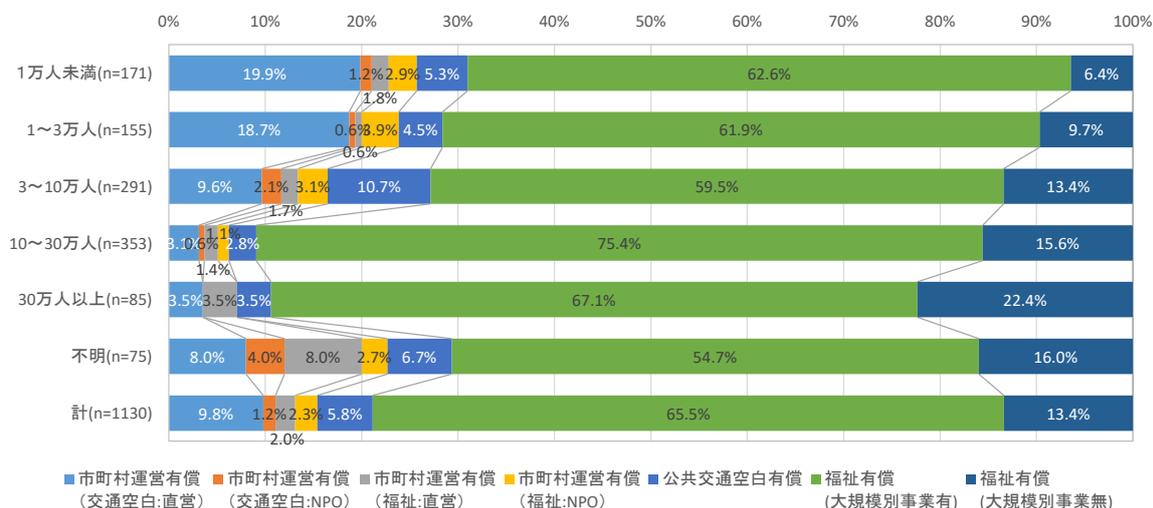


図 2-2-3 人口規模別・輸送サービス類型別構成比(自家用有償旅客運送)

○許可又は登録を要しない運送

いずれの人口規模でも交通不便を対象とする運送の割合が高くなっているものの、人口10~30万人規模においては福祉関連が4割程度占めている。

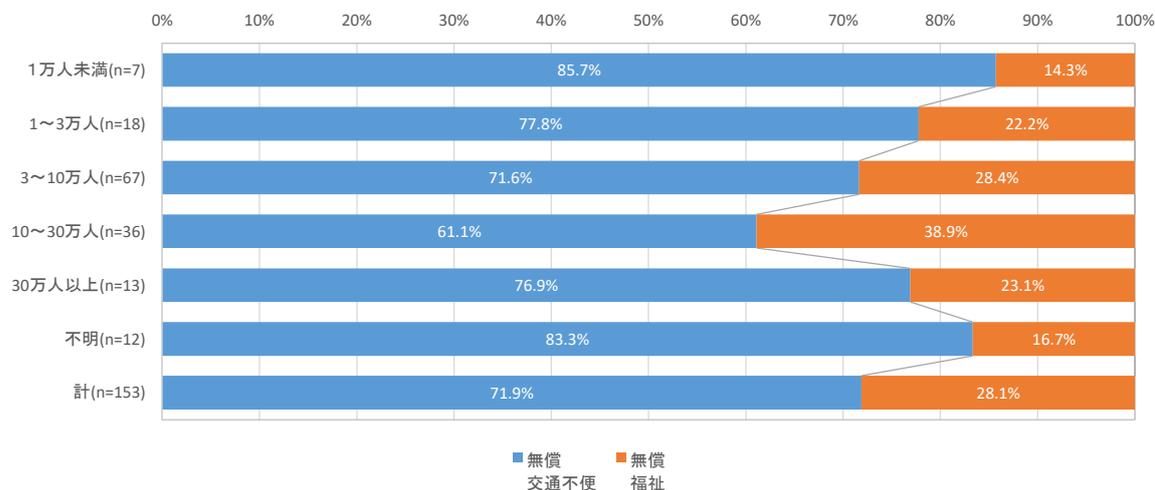


図 2-2-4 人口規模別・輸送サービス類型別構成比 (許可又は登録を要しない運送)

2) 農業地域類型別

○自家用有償旅客運送

人口規模別と同様、については、いずれの人口規模でも福祉有償運送（大規模別事業有）の割合が最も高い。都市的地域は他の類型に比べ、福祉有償運送（大規模別事業有、大規模別事業無の合計）の割合が高くなるのが見て取れる。

従来の過疎地有償運送が多く行われていたと考えられる中山間地域と呼ばれる中間農業地域、山間農業地域は、他の地域類型に比べ、市町村運営有償運送（交通空白：直営）、市町村運営有償運送（交通空白：NPO）、公共交通空白地有償運送の割合が高くなっている。中山間地域については、他の地域類型に比べ、交通空白を解消する目的で自家用有償旅客運送を導入する傾向が強いことが見て取れる。

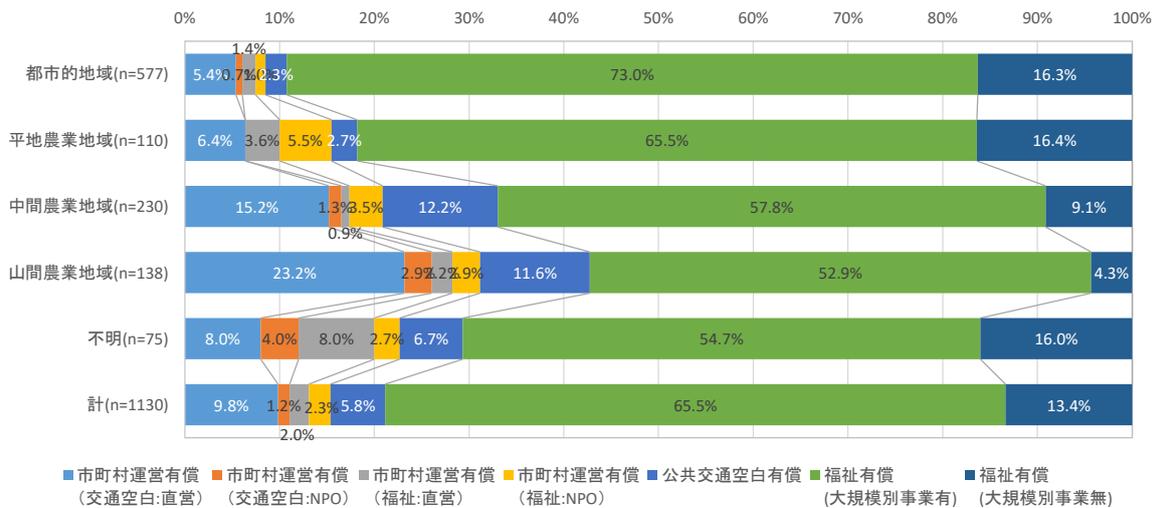


図 2-2-5 農業地域類型別・輸送サービス類型別構成比（自家用有償旅客運送）

○許可又は登録を要しない運送

人口規模別と同様、いずれの農業地域類型でも交通不便を対象とする運送の割合が高くなっているものの、都市的地域は他の地域に比べ、福祉輸送の割合が高い。

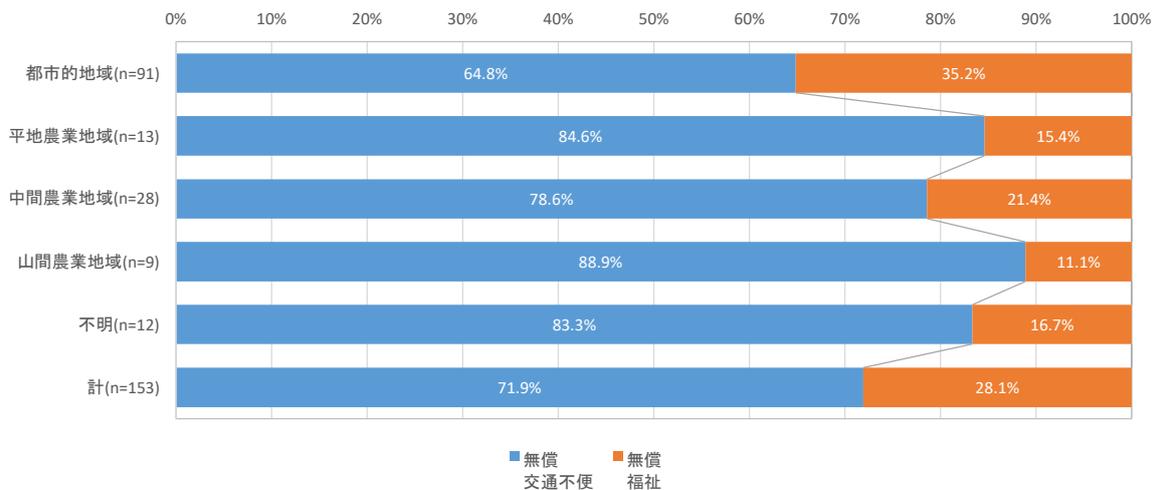


図 2-2-6 農業地域類型別・輸送サービス類型別構成比（許可又は登録を要しない運送）

(4) 類型別輸送実態及び収支状況

自家用有償旅客運送及び許可又は登録を要しない運送の輸送実態及び収支状況を以下に示す。市町村運営有償は運行主体を NPO のみを対象とし、福祉有償運送については、大規模他事業の有無及び、大規模他事業がない場合の事業有無で分類した。許可又は登録を要しない運送は、実際の輸送目的及び実費収受の有無（無料・有料）で分類した。

① 輸送実態の基本統計量

自家用有償旅客運送及び許可又は登録を要しない運送について、運転者数及び車両台数並びに走行距離及び利用者数について、それぞれの中央値の値を以下に示す。

A) 車両数

○自家用有償旅客運送

車両使用台数の中央値をみると、1 台から 5 台といった範囲であるが、市町村運営有償運送に比べ、公共交通空白地有償運送の台数が多く、また、公共交通空白地有償運送に比べ、福祉有償運送の台数が多い傾向にある。市町村運営有償運送では、交通空白に比べ福祉の方が台数の平均値及び中央値ともに高く、福祉有償運送での事業有無に着目すると、事業が有る場合は無い場合に比べ、台数が少ない傾向にある。

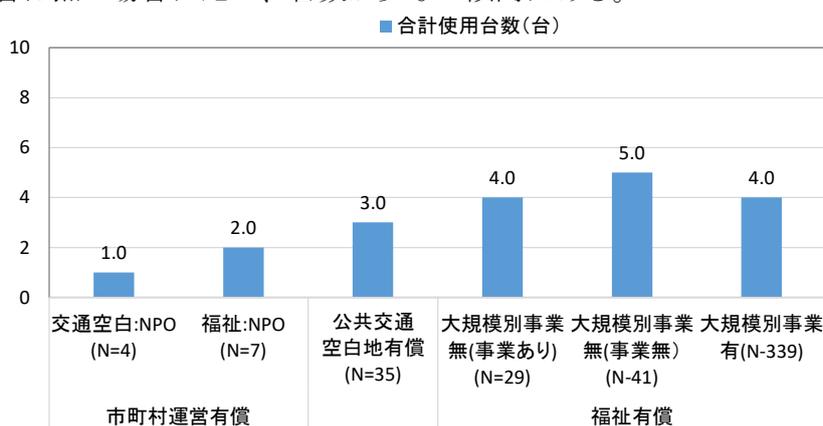


図 2-2-7 類型別の車両使用台数（自家用有償旅客運送）

○許可又は登録を要しない運送

車両使用台数の中央値をみると、1 台から 3 台の範囲であり、交通不便に比べ福祉の車両数が多い傾向にある。

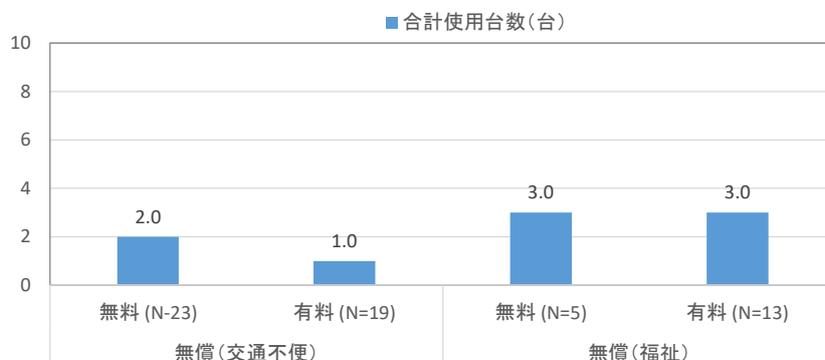


図 2-2-8 類型別の車両使用台数（許可又は登録を要しない運送）

B) 運転者数

○自家用有償旅客運送

運転者数の中央値をみると、最大人数で 4.5 人から 10 人、実人数は 3 人から 7 人の範囲であり、車両数と同様、市町村運営有償運送に比べ、公共交通空白地有償運送の台数が多く、また、公共交通空白地有償運送に比べ、福祉有償運送の台数が多い傾向にある。

市町村運営有償運送では、交通空白に比べ福祉の方が最大人数より実人数ともに大きい傾向にある。また福祉有償運送では、別事業がある場合に比べて、ない場合の人数が多い傾向にある。

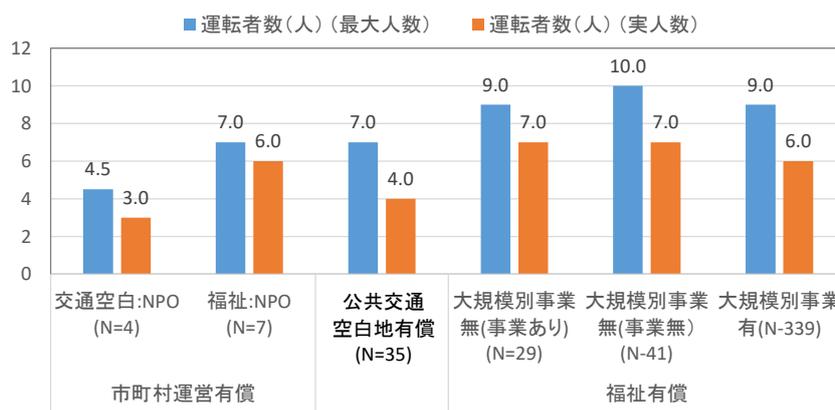


図 2-2-9 類型別の運転者数（自家用有償旅客運送）

○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では、最大人数で 6 人から 9 人、実人数では 3 人から 6 人である。また、運転者数の実人数でみると、無料より有料の人数が多い傾向にある。

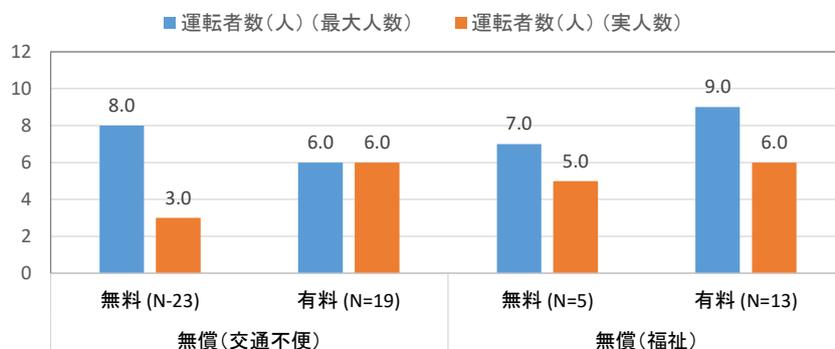


図 2-2-10 類型別の運転者数（許可又は登録を要しない運送）

C) 月間走行距離

○自家用有償旅客運送

月間走行距離の中央値についてみると、市町村運営有償（交通空白）が 2029km と最も大きく、公共交通空白地有償運送では 1729km となる。また、福祉有償運送（大規模別事業なし）では概ね 1400km～1850km に対し、市町村運営運送（福祉）及び福祉有償運送（大規模別事業有）では 600km 強であり、大規模別事業が無い場合では有る場合に比べ高い傾向にある。

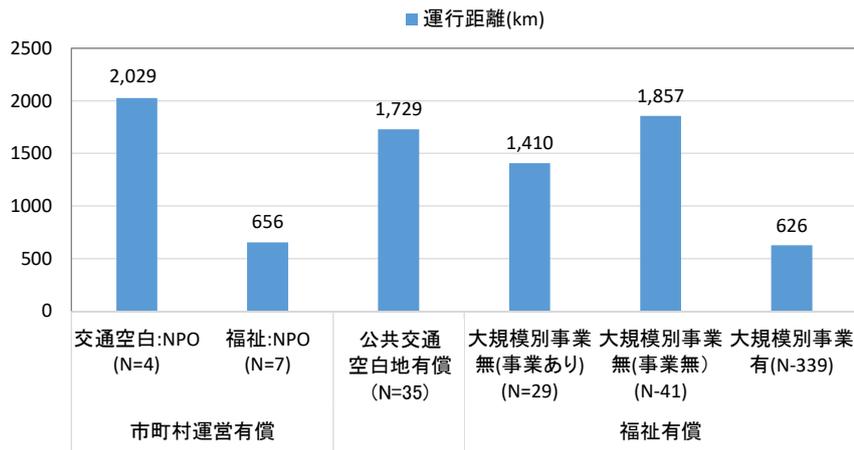


図 2-2-11 平成 29 年 6 月の月間利走行距離（自家用有償旅客運送：中央値）

○許可又は登録を要しない運送

自家用有償旅客と比較し低い傾向にあり、中央値で 200km～900km である。また、車両数同様に無料に比べて有料の走行距離が長い傾向にある。

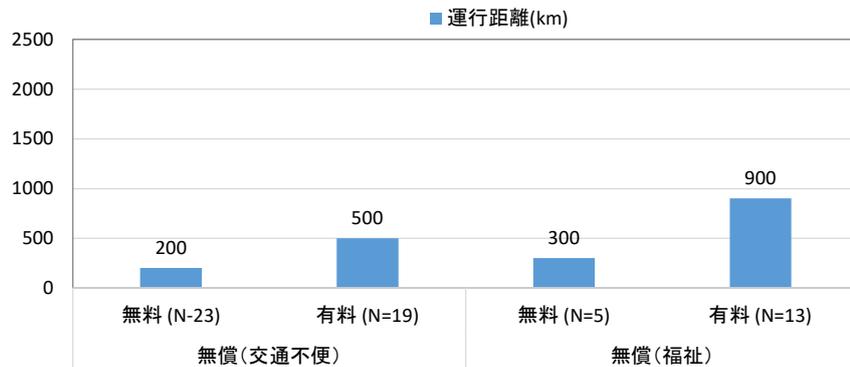


図 2-2-12 平成 29 年 6 月の月間利走行距離（許可又は登録を要しない運送：中央値）

D) 月間利用者数

○自家用有償旅客運送

月間利用者数の中央値に着目してみると、市町村運営有償（交通空白）が最も大きく 260 人であるが、公共交通空白地有償運送はその半分以下の 98 人である。つまり、走行距離に比べ両者の差が大きく、公共交通空白地有償運送の方が市町村運営有償（交通空白）に比べ輸送密度が小さい傾向があると考えられる。

福祉有償運送では、大規模別事業有は 49 人に比べ、大規模別事業なしの場合は 170～180 人と走行距離と同程度の差があることがわかる。

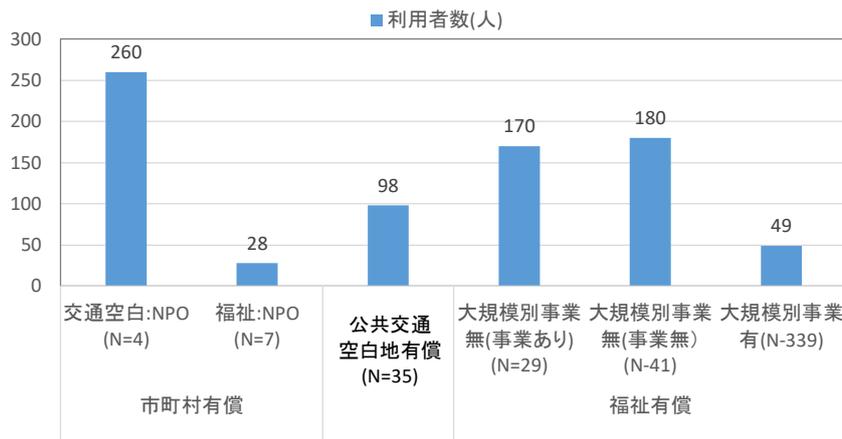


図 2-2-13 平成 29 年 6 月の月間利用者数（自家用有償旅客運送：中央値）

○許可又は登録を要しない運送

月間利用者数の中央値は 24 人から 70 人と低い傾向にある。

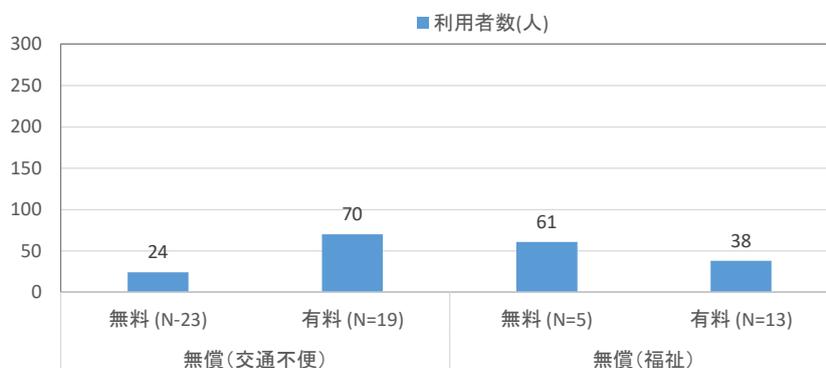


図 2-2-14 平成 29 年 6 月の月間利用者数（許可又は登録を要しない運送：中央値）

② 収支状況

A) 収支状況

○自家用有償旅客運送

輸送サービスの収入の中央値を見ると、市町村運営有償（交通空白）及び市町村運営有償（福祉）については、運送対価による収入が約 20 万円に比べ補助等助成金の方が倍以上大きい傾向にあり、公共交通空白地有償では、運送対価による収入である 71 万円に比べ補助等助成金 60 万円とが若干上回る傾向ある。

一方で、福祉有償運送については、収入は大規模別事業有に比べ大規模別事業無の方が運送対価による収入が大きく、補助等助成金の中央値は別事業無が 23 万円であるものの、その他は 0 円となり、補助等助成金がない場合が多い傾向にあることがわかる。

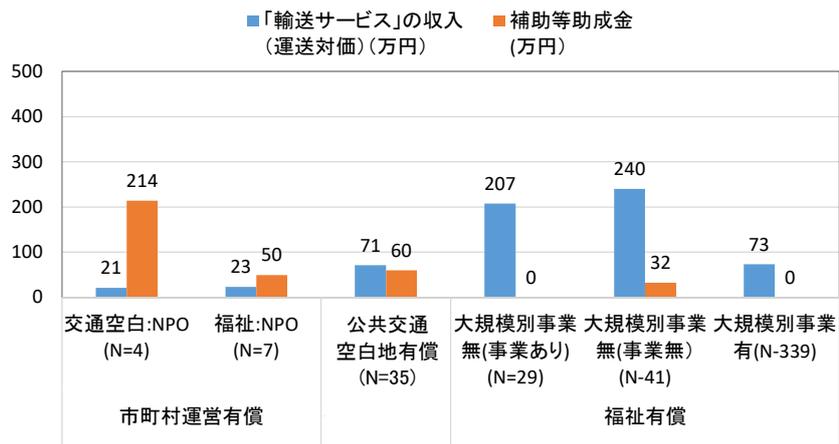


図 2-2-15 平成 29 年度の収入及び補助金（自家用有償旅客運送：中央値）

○許可又は登録を要しない運送（運送対価に関する調査が困難であり、補助金のみを収入として算出）
運送にかかる費用を収受する場合において、その値は 50 万円強にとどまる。

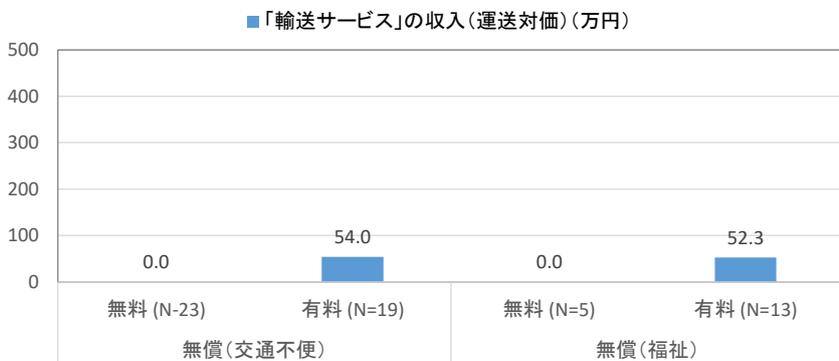


図 2-2-16 平成 29 年度の収入及び補助金（許可又は登録を要しない運送：中央値）

B) 輸送サービスの経費

○自家用有償旅客運送

輸送サービスの経費の中央値を見ると、市町村運営有償（交通空白）及び公共交通空白地有償運送では 228 万円から 289 万円であるが、福祉有償運送は、大規模別事業無は 306 万円から 402 万円であることから経費が高い傾向にあることがわかる。

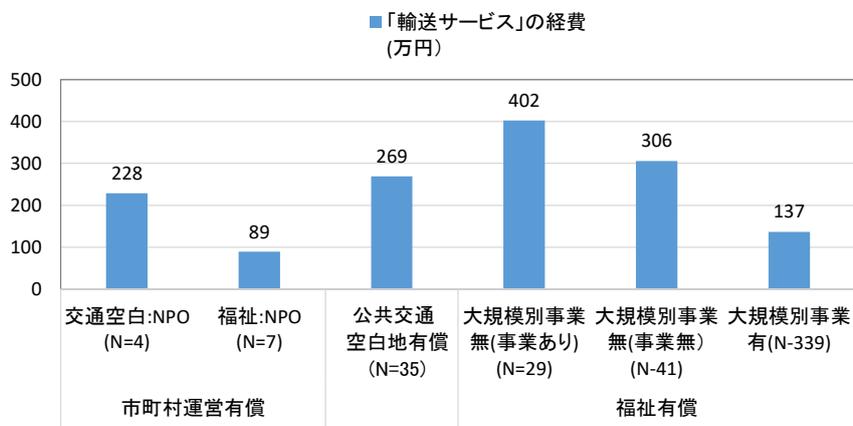


図 2-2-17 平成 29 年度の経費（自家用有償旅客運送：中央値）

○許可又は登録を要しない運送

輸送サービスの経費の中央値を見ると、43 万から 170 万円と低い傾向にある。

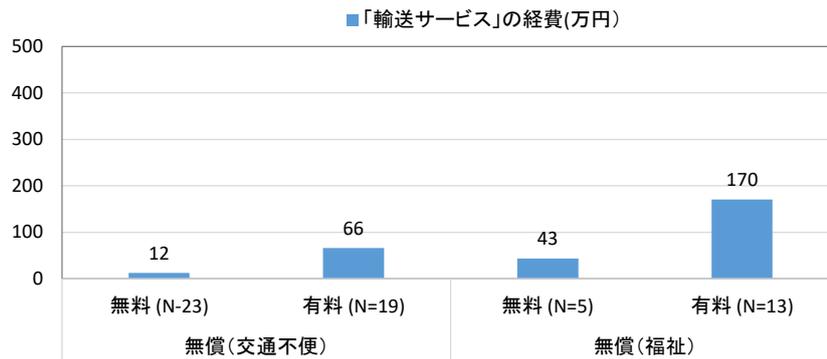


図 2-2-18 平成 29 年度の経費（許可又は登録を要しない運送：中央値）

C) 類型別輸送実態及び運送サービスの収支状況

下図は、自家用有償旅客運送及び許可又は登録を要しない運送について、輸送サービス類型別に収支率（支出／収入）をグラフ化したものである。自家用有償旅客運送については補助金等を含まない場合と含む場合を、許可又は登録を要しない運送については補助金等を含まない場合を示している。なお、市町村運営有償（交通空白：直営）、市町村運営有償（福祉：直営）は、収支状況を回答したサンプル数がないためグラフから割愛している。

○自家用有償旅客運送

補助金等を含まない場合のうち、市町村運営有償（交通空白：NPO、福祉：NPO）では、収支率が 100%を超える団体はなく、交通空白で最も高い団体でも 20～29%、福祉については 40～49%となっている。

また、公共交通空白有償運送では、収支率が 50%未満の団体が全体の約 60%を占めている。一方、収支率が 100%以上である団体が 10%強存在し。福祉有償運送では、大規模別事業有無にかかわらず、約 20%の団体が収支率が 100%もしくはそれ以上となっており、他の自家用有償旅客運送に比べ収支状況が高い場合が多い。

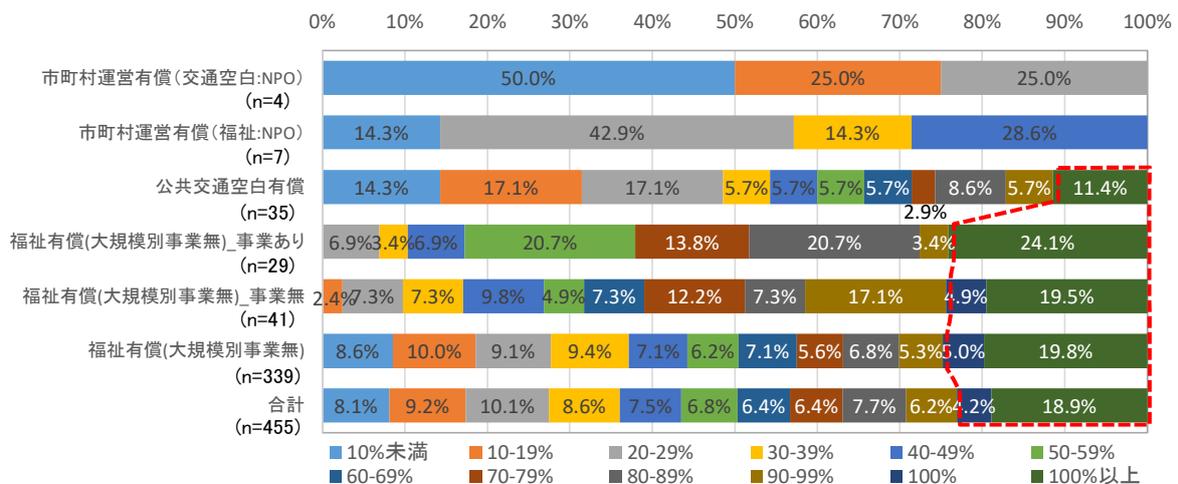


図 2-2-19 自家用有償旅客運送における収支率構成比（補助金等含まない場合）

補助金等を含む場合のうち、市町村運営有償（交通空白：NPO、福祉：NPO）では、収支率が100%もしくはそれ以上となる団体の占める割合が7~8割以上となる。

また、公共交通空白地有償運送については、収支率が100%もしくはそれ以上となる団体の占める割合が4割程度となり、福祉有償運送については、大規模別事業有無にかかわらず、収支率が100%もしくはそれ以上となる団体の占める割合が4割程度となる。

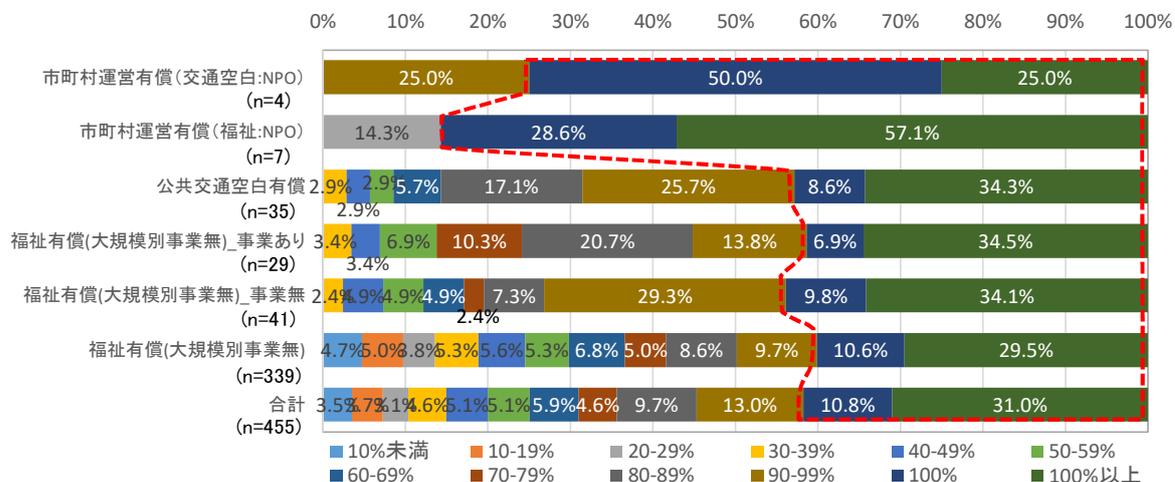


図 2-2-20 自家用有償旅客運送における収支率構成比（補助金等含む場合）

○許可又は登録を要しない運送（データ制約上、補助金のみを収入として算出）

無料では10%未満であるが、有料の場合には、交通不便にでは収支率が100%以上である割合が約30%、また福祉は50%弱となっており、収支状況にばらつきがある。

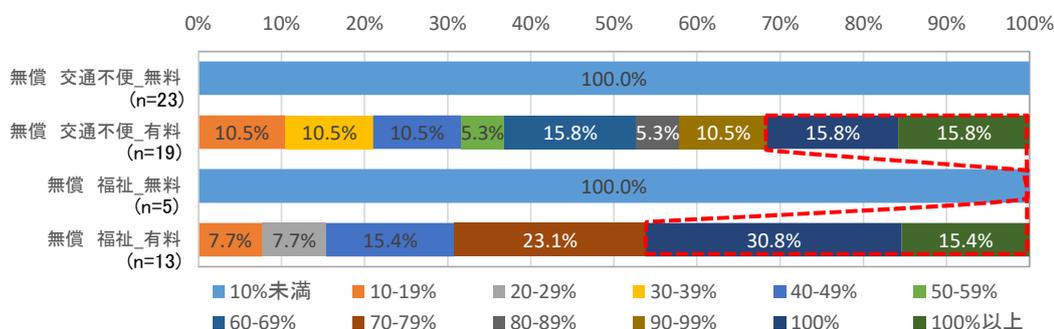


図 2-2-21 許可又は登録を要しない運送における収支率構成比

D) 類型別輸の単位当たりの収入及び支出（利用者あたり中央値）

○自家用有償旅客運送

利用者あたりの収入、補助費用及び支出額について類型別の中央値の結果を以下に示す。

市町村運営有償では収入に比べ支出額が高いものの、補助金はその分を補填している傾向が伺える。公共交通空白地運送有償運送では、収入に比べ経費が高いものの市町村運営有償（交通空白）に比べ輸送対価による収入が多く、逆に補助の割合が少ない。なお、市町村運営有償（交通空白）及び公共交通空白地有償運送の利用者あたり支出を見ると概ね1000~1500円/人である。一方で、市町村運営有償（福祉）は支出が6000円/人と他と比べ非常に高い。

福祉有償運送では、利用者あたり収入は概ね 1000 円／人、利用者あたり支出は 1500～2000 円／人となり、支出の方が若干高い傾向にあるが、補助はほとんど無い傾向にある。

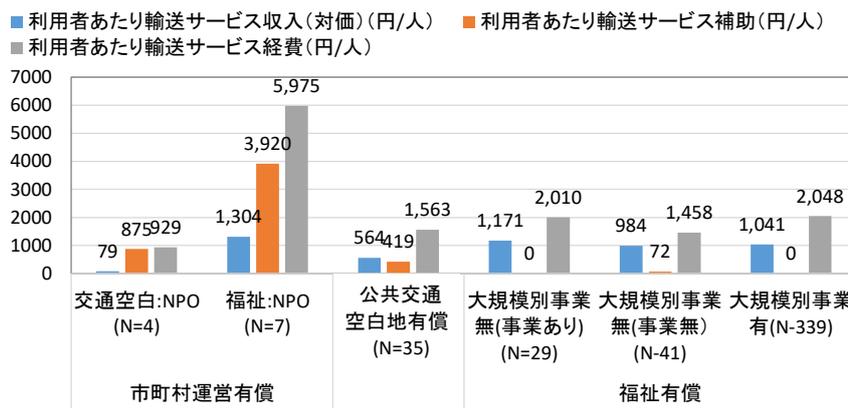


図 2-2-22 自家用有償旅客運送における利用者あたり収支（中央値）

○許可又は登録を要しない運送（データ制約上、補助金のみを収入として算出）

交通不便に比べ福祉目的で運行される方が、利用者あたりの収入及び経費が高い傾向にある。

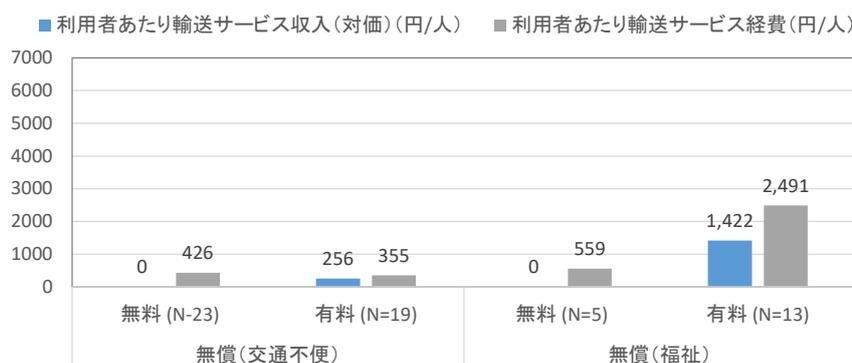


図 2-2-23 許可又は登録を要しない運送における利用者あたり収支（中央値）

E) 類型別輸の単位当たりの収入及び支出（走行 km あたり）

○自家用有償旅客運送

走行 km あたりの収入、補助及び経費を中央値でみると、市町村運営有償（交通空白）では、km あたりの収入が 11 円／km に対し、補助金と経費はそれぞれ 90 円／km 強であるが、市町村運営有償（福祉）は市町村運営有償（交通空白）に比べ km あたり収入、補助及び経費のすべてが高く、収入は 71 円／km に対し、支出は 275 円／km となる。

公共交通空白地有償運送は、収入 42 円／km に対し、補助 69 円／km、支出 133 円／km となり、市町村運営有償運送と比較して収入が大きい傾向にある。また、福祉有償運送については、収入は 85～124 円／km、支出は 137 円～176 円／km となり、他類型に比べ収入及び支出が高い傾向にある。

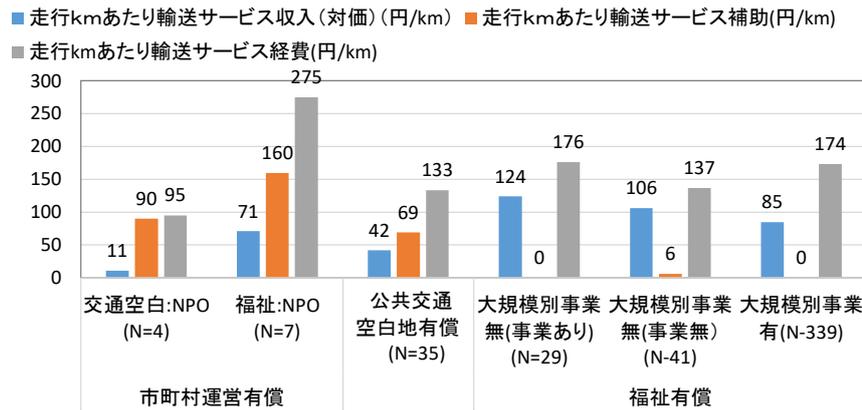


図 2-2-24 自家用有償旅客運送における走行kmあたり収支（中央値）

○許可又は登録を要しない運送（運送対価に関する調査が困難であり、補助金のみを収入として算出）
 福祉目的で運行されている方が収入及び経費が高い傾向にあり、運送にかかる費用を受受する場合には、福祉有償運送と同程度の収入及び支出となる。

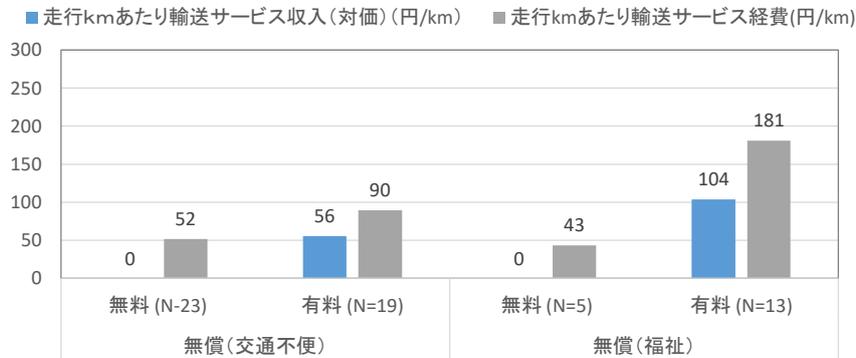


図 2-2-25 許可又は登録を要しない運送における走行kmあたり収支（中央値）

F) 類型別輸の単位当たりの年間収入及び支出（ドライバー実人数数あたり）

ドライバー人数（実人数）あたりの年間の収入、補助及び収入について中央値をみると、市町村運営有償（交通空白）では、収入が9万円／人年・年に対し、補助が70万円／人・年、支出は76万円／人・年となっている。また市町村運営有償（福祉）では、収入が5万円／人・年及び補助が11万円に比べ、支出が50万円／人・年であり、市町村運営有償（交通空白）に比べ低い傾向にある。

また、公共交通空白地有償運送では、収入は16万円／人・年、補助は13万円／人・年に対し、支出は56万円／人・年となっている。福祉有償運送についてみると、大規模別事業無の場合は、収入が概ね35万円／人・年に対し、支出が41～56万円／人・年とであるが、大規模別事業の場合はそれより小さく、収入が11万円／人・年に対し、支出が22万円／人となっている。

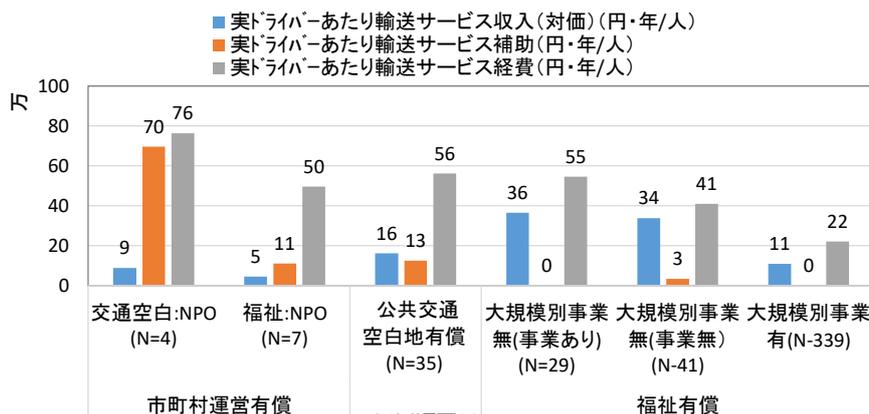


図 2-2-26 自家用有償旅客運送におけるドライバー実人数あたり収支（中央値）

○許可又は登録を要しない運送（運送対価に関する調査が困難であり、補助金のみを収入として算出）
 許可又は登録を要しない運送は規模が小さく、収入及び支出ともに、10万円／人・年以下である。

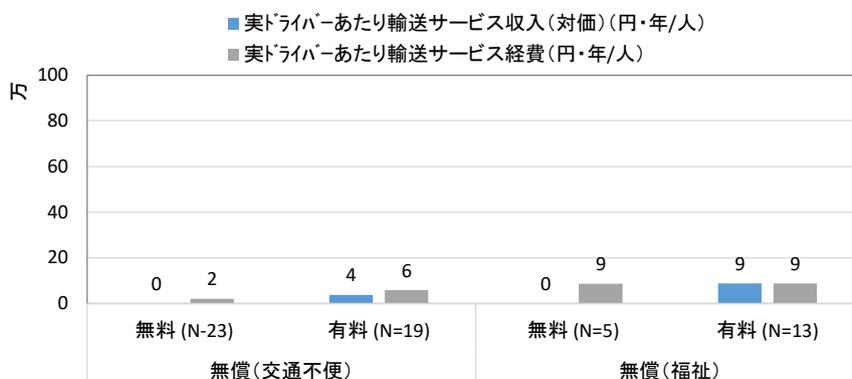


図 2-2-27 許可又は登録を要しない運送におけるドライバー実人数あたり収支（中央値）

G) 類型別輸送の収入と支出の関係

収入と支出の関係について、収入を横軸に、支出を縦軸にとり結果を図示した。収入と支出が均衡する 45 度線を付し、それより上の領域が赤字、下の領域を黒字の領域となる。

○自家用有償旅客運送

補助を除いた場合（各図の左側のグラフ）には赤字側（45 度線の上側）に各実績値および回帰直線があり、補助を含んだ収入額（各図の右側のグラフ）の回帰直線は、45 度線に沿って示された。このことから、自家用有償旅客運送は、輸送サービス収入のみでは成立が難しい傾向が読み取れる。しかし、補助を含む場合でも個々の実績値は赤字側にあることが多く、運営団体が経費を自己負担することが少なくない。

福祉有償運送の分析結果に着目すると、補助を除いた場合（図 2-2-30 の右側のグラフ）を見ると、収入の多い別事業無の場合は、補助を除いた場合の係数が他類型に比べ小さい。これは運送事業の単独での収入確保を前提であることと想定される。また、収入の多い別事業ありの場合は、決定係数の値が小さく、赤字側に各 NPO における運行の実績値が多くプロットされているが、赤字分を他事業による収入により確保することを示す結果であり言い換えれば他の活動との内部補助が常態化していることを示す

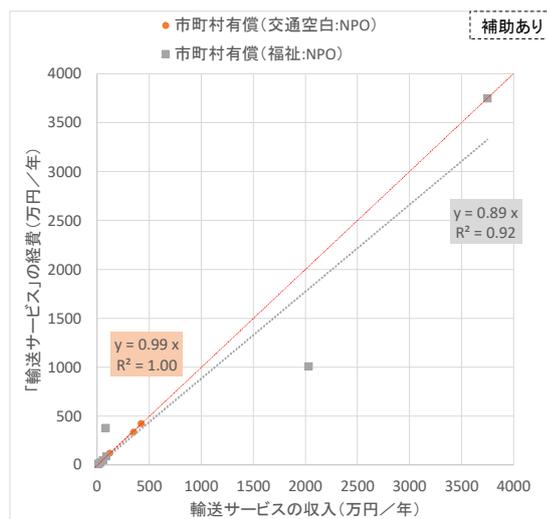
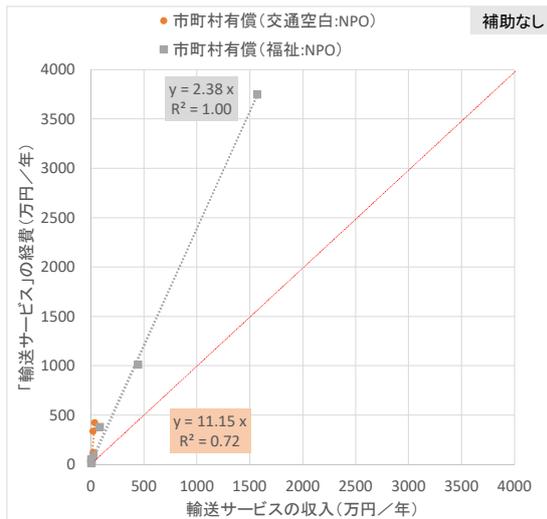


図 2-2-28 収入と支出の関係（市町村運営有償運送）

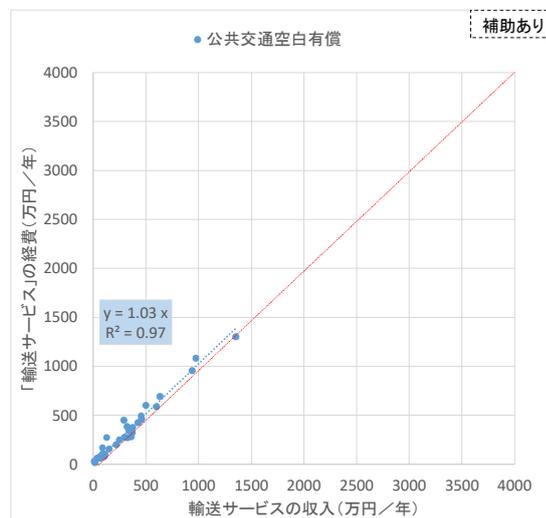
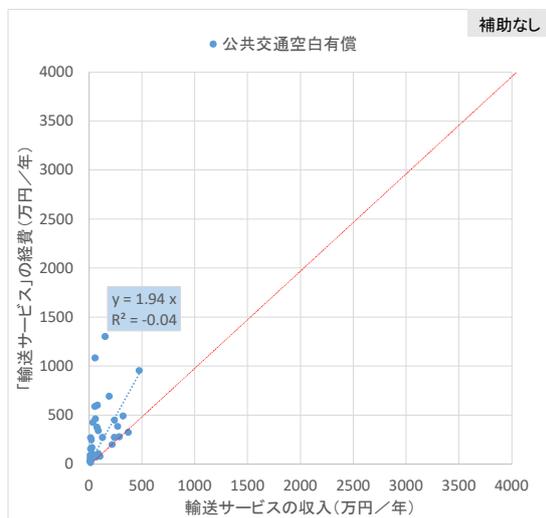


図 2-2-29 収入と支出の関係（交通空白地有償運送）

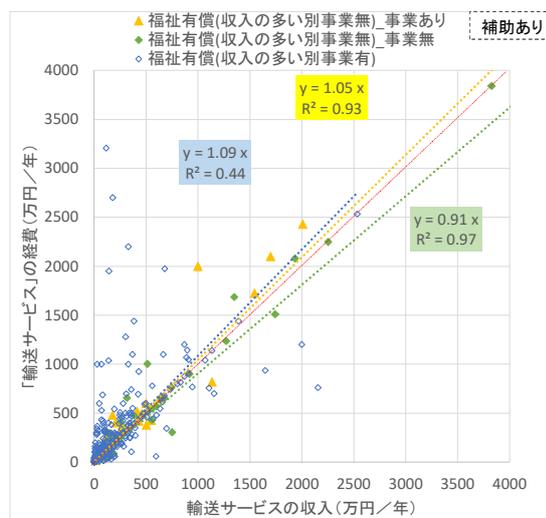
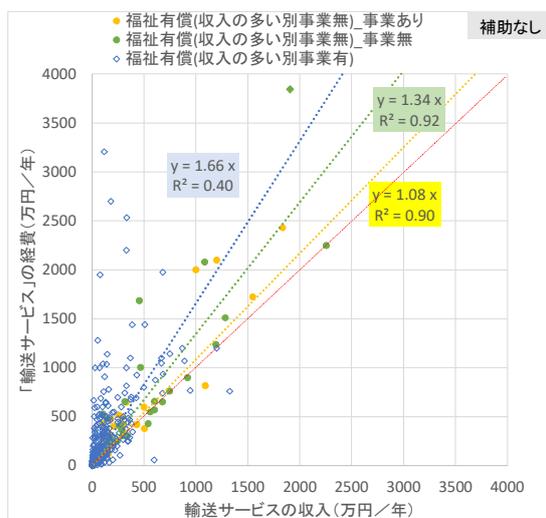


図 2-2-30 収入と支出の関係（交通空白地有償運送）

○許可又は登録を要しない運送

有償運送と同様，収入（運送対価に関する調査が困難であり，補助のみを取り扱う）と支出の関係を，収入を横軸に支出を縦軸にとり，回帰分析を補助の有無別に行った。交通不便では係数が1より小さく若干の黒字であり，福祉では係数が1より若干大きく赤字の領域となる。また，決定係数及びデータの分布状況を見ると，輸送に関する補助と経費で収支がバランスしている。

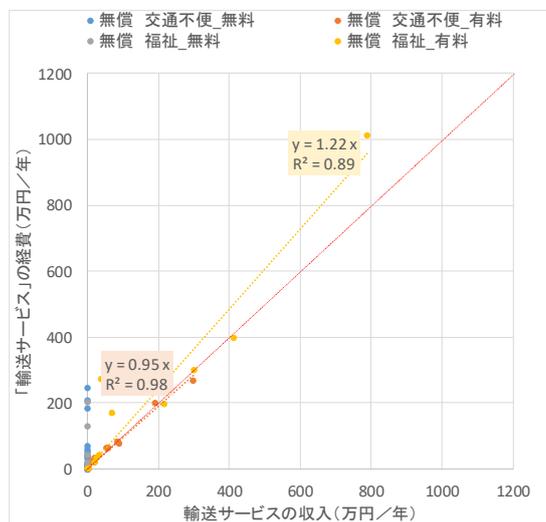


図 2-2-31 収入と支出の関係（許可又は登録を要しない運送）

第3節 平成30年度調査結果に基づく運行団体の特徴の類型化

(1) 輸送サービス以外の別事業および補助等助成金の類型化の目的

平成30年度調査において、輸送サービスを継続していく上で輸送サービス以外の事業での人材や車両を活用していくことが重要であると知見を得ている。本年度調査では、各団体の輸送サービス以外の事業についてその内容をより正確に把握し、どのような事業内容が輸送サービスの継続性等に効果的であるか等を明らかにすることが必要となる。

そこで、平成30年度調査における回答から、輸送サービス以外の別事業および補助等助成金の内容を整理し類型化することにより、本年度調査における調査票設計での選択肢設定の参考とする。

(2) 輸送サービス以外の別事業および補助等助成金の整理

1) 輸送サービス以外の別事業

平成30年度調査では、自家用有償旅客運送、許可又は登録を要しない運送ともに、輸送サービスを提供している団体の組織形態と、輸送サービスの団体の中での位置づけについて質問している。また、輸送サービスの位置づけについては、輸送サービス以外に事業・活動を行なっている場合に、その事業・活動の内容を記述式で回答してもらっている。

輸送サービスを提供している団体の組織形態が、「NPO法人」、「一般社団法人・一般財団法人」、「認可地縁団体」、「営利を目的としない法人格を有しない団体」、「営利法人（会社）」、「その他」のいずれかである団体を抽出し、それらの団体による輸送サービス以外の事業・活動に関する記述内容を整理したのが表2-3-1である（農業共同組合、消費者生活協同組合、医療法人、社会福祉法人、社会福祉協議会、商工会議所・商工会は対象外とした）。これによると、福祉に関連する内容や施設の運営・管理、まちづくりに関連する事業等が挙げられていることが見て取れる。なお、これらの事業・活動については、行政等からの委託によって実施されているものと、そうでないものがあると考えられることから、本年度調査設計においては、この違いが把握できるように選択肢を設定することが必要と考えられる。

2) 補助等助成金

平成30年度調査では、自家用有償旅客運送、許可又は登録を要しない運送ともに、輸送サービスを提供している団体と行政等との関係を質問しており、行政等より補助金、助成金、委託等がある場合には、その契約の名称を記述式で回答してもらっている。

表2-3-2は、記述されていた契約の名称をもとに、補助等の内容を大きく9つに区分し、それぞれに該当するサンプル数を集計した結果である。自治体独自の交通関連補助・助成や介護保険法や障害者総合支援法、児童福祉法に基づくもの等が挙げられている。

表 2-3-1 輸送サービス以外の事業・活動内容

事業・活動	具体例
交通事業	タクシー業、スクールバスの運行など
介護・福祉施設	有料老人ホーム、グループホーム、通所施設、学童等の運営など
その他施設	コミュニティセンター、公共施設、その他施設の運営や管理など
飲食	飲食店の運営など
自治会	自治会・町内会活動
まちづくり	まちづくり、地域づくりに関する活動
文化・スポーツ・教育	文化・スポーツの教室やイベント、祭り、生涯学習、広報誌等の発行など
農業	特産品や農業に関する支援など
環境	環境美化、環境保全、リサイクル活動など
サロン・カフェ・居場所	サロンやコミュニティカフェの運営、居場所づくり、食事会など
住環境	住宅改修、住環境整備など
人材育成・講習	ボランティア育成、救命講習、運転者講習、研修や人材育成など
就労・人材派遣	シルバー人材センターの運営、高齢者就労支援など
防犯・防災	防犯パトロール、防災活動など
その他活動	植栽、草刈り、除雪など
相談支援	相談支援
販売・小売	小売店、農産物や手芸の販売、朝市等の運営など
配食	配食サービス
家事援助・助け合い・見守り	家事・買い物・ゴミ出し等日常生活に関する支援、見守り、助け合い活動など
その他	※平成 30 年度アンケートでそれぞれ 1 件 トラック運送、医師会としての活動、IT 事業、調査、地域福祉情報提供、地域情報無線システム、透析者に関する啓もう活動、電気自動車の普及、路線検索サイト、交通利用促進、医業

表 2-3-2 輸送サービス以外の事業・活動内容

	回答サンプル数	
	有償	無償
自治体独自の交通関連補助・助成	86	19
介護保険法に基づく補助・助成	16	13
障害者総合支援法に基づく補助・助成	39	3
児童福祉法に基づく補助・助成	1	0
社会福祉協議会運営費	8	5
施設運営・管理	12	3
福祉事業への補助金（詳細不明）	32	28
その他	19	22
分類できない	18	11

(3) 輸送サービス以外の別事業および補助等助成金の整理を踏まえた類型化

輸送サービス以外の別事業および補助等助成金の整理を踏まえ、輸送サービス以外の事業・活動を表 2-3-3 のように類型化を行った。

表 2-3-3 輸送サービス以外の事業・活動内容の類型化

類型	事業内容
介護保険法適用事業	参考 1 参照
障害者総合支援法適用事業	参考 2 参照
児童福祉法適用事業	参考 3 参照
病院、診療所等医療施設運営	病院、診療所、介護老人保健施設、介護医療院など
行政からの委託事業 （社会福祉協議会の運営）	社会福祉協議会を運営するための経費など
行政からの委託事業 （施設の管理・運営）	施設の運営、管理（コミュニティセンター、公共施設、その他施設など）
行政からの委託事業 （福祉関連事業）	サロンやコミュニティカフェの運営、居場所づくり、食事会、見守り活動、助け合い活動など（社会福祉協議会運営は除く）
行政からの委託事業（その他）	<ul style="list-style-type: none"> ・まちづくり、地域づくりに関する活動 ・美化等活動（環境美化、環境保全、リサイクル活動、植栽、草刈り、除雪など） ・防犯パトロール、防災活動など

」

<参考 1 : 介護保険法適用事業の内容>

保険給付	介護給付 (要介護 1~5)	施設サービス	特養老人ホーム、など
		居宅サービス	訪問介護（ホームヘルプ）、訪問看護、通所介護（デイサービス）、短期入所（ショートステイ）、居宅介護支援（ケアマネジメント）など
		地域密着型サービス	定期巡回、小規模多機能型居宅介護、など
	介護予防給付 (要支援 1・2)	介護予防サービス	介護予防訪問看護、介護予防通所リハビリ、など
		地域密着型介護予防サービス	介護予防小規模多機能型居宅介護、など

地域支援事業	介護予防・日常生活支援総合事業	介護予防・生活支援サービス事業（要支援者またはチェックリスト該当者）	訪問型サービス A~D	A 緩和した基準によるサービス	例：調理、掃除、ゴミ出し、買い物等の生活援助など
				B 住民主体による支援	例：調理、掃除、ゴミ出し、買い物等の生活援助など（住民のボランティア、自主活動）
				C 短期集中予防サービス	日常生活へのアセスメント、保健師の相談や指導
				D 移動支援	例：通所型サービスの送迎、買い物や通院等外出時の支援など
			通所型サービス A~C	A 緩和した基準によるサービス	例：ミニデイサービス、レクリエーション、運動など
				B 住民主体による支援	例：日中の居場所づくり、サロン、会食など
	C 短期集中予防サービス	例：運動機能向上、栄養改善、口腔機能の向上など			
	生活支援サービス		配食、見守り、訪問・通所型サービスに準じる自立支援に資する生活支援		
	一般介護予防事業（65歳以上の入すべて）	地域介護予防活動支援事業		介護予防に資する住民運営の通いの場づくり（サロンなど）	
		地域リハビリテーション活動支援事業		リハビリテーション専門職等による介護予防の取り組みへの総合的な支援	
包括的支援事業					
任意事業					

<参考 2 : 障害者総合支援法適用事業の内容>

自立支援 給付	介護給付	訪問系	居宅介護（ホームヘルプ）	} 居宅系	
			重度訪問介護		
			同行援護		
			行動援護		
		日中活動系	重度障害者等包括支援		} 通所系
			短期入所（ショートステイ）		
	施設系	療養介護	} 通所系		
		生活介護			
	訓練等給付	居住支援系	施設入所支援		} 居住系
			自立生活援助		
		訓練系・就労系	共同生活援助（グループホーム）		} 通所系
			自立訓練（機能訓練）		
			自立訓練（生活訓練）		
就労移行支援					
就労継続支援（A型）					
就労継続支援（B型）					
就労定着支援					
地域生活 支援事業	市町村事業	理解促進研修・啓発、相談支援、成年後見人制度支援、意思疎通支援、移動支援、地域活動支援センター、日中一時支援事業、生活サポート事業、等			
	都道府県事業	専門性の高い相談支援、広域的な支援、等			

<参考 3 : 児童福祉法適用事業の内容>

障害児通所系	児童発達支援
	医療型児童発達支援
	放課後等デイサービス
	保育所等訪問支援
児童入所系	福祉型障害児入所施設
	医療型障害児入所施設
学童（放課後児童クラブ等）	

第4節 自家用車による運送を担うドライバーの年齢層

乗合バスでは昨今ドライバーの高齢化が問題になっているが²³、自家用車有償有償及び許可又は登録を要しない運送における年齢層別に団体に属するドライバーの人数について、各年齢層の平均人数の構成比を整理したものを以下に示す。

○自家用有償旅客運送

市町村運営有償運送（交通空白：直営）、市町村運営有償運送（福祉：直営、NPO）及び福祉有償運送（大規模別事業あり）は 59 歳以下が多いが、市町村運営有償運送（交通空白 NPO）交通空白地有償、福祉有償運送（大規模別事業なし）、では 65～69 歳の割合が最も多い。

○許可又は登録を要しない運送

65～69 歳の割合が最も多い。これは、ボランティアによるドライバーは定年退職後により実施されることが理由と考えられる。

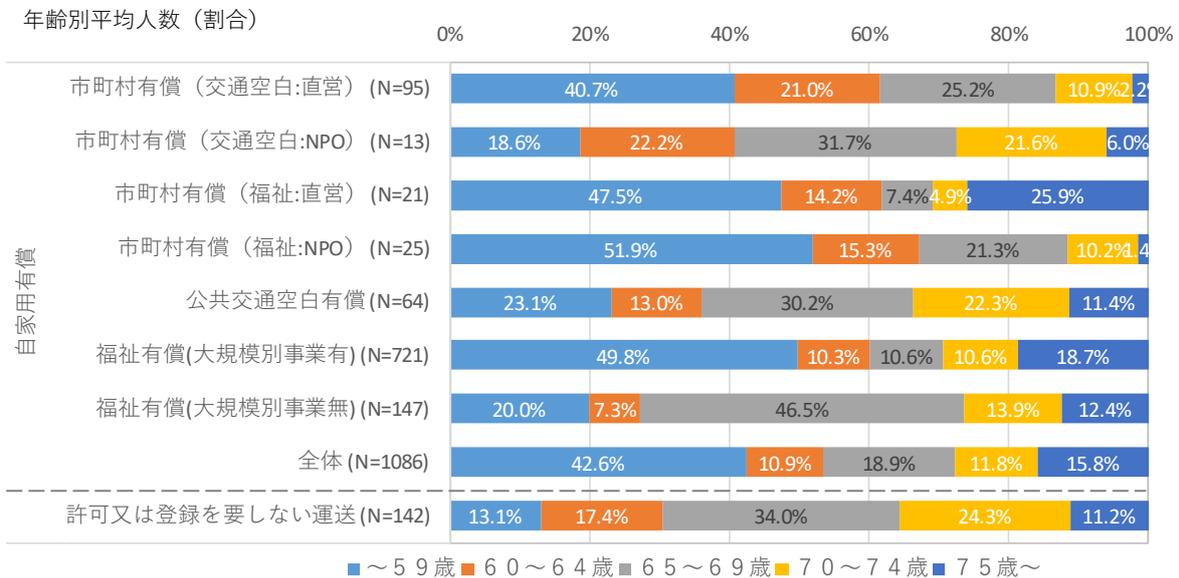


図 2-4-1 類型別ドライバー平均年齢の構成割合

²³ 国土交通省 自動車局（2014）「バス運転者を巡る現状について」

第3章 NPO法人等実施主体に対する旅客運送サービスに関する追加アンケート調査

第1節 調査項目の検討

(1) 調査目的

第2章で整理した平成30年度調査におけるアンケート調査結果および既往研究論文において、自家用有償旅客運送を継続していく上での課題として、サービス提供団体における別事業や、ドライバーの確保策、地域内での既存公共交通機関との役割分担等が挙げられた。

本年度調査では、上記の課題をより具体的に把握するため、平成30年度調査におけるアンケート調査に回答した団体に対し追加アンケートを実施する。具体的には、運送サービス以外の別事業活動の実態、公共交通との役割分担、運送規模といった運送サービスの具体的な事業内容や、事業継続の課題への対応策、また、短期及び中長期での主観的な事業継続の可能性を把握することを目的とする。

(2) 調査項目

令和元年度調査におけるアンケート調査票は、平成30年度調査における調査票を参考にしつつ、輸送サービス以外の事業・活動内容、地域内における既存公共交通との役割分担、ドライバーを確保する上での効果的な取組を把握することに重点を置き、調査票の設計を行った。

なお、自家用有償旅客運送については、同時期に本省内原局で輸送サービス提供団体を対象としたアンケート調査を実施することから、本調査と現局の調査の両方の対象となる団体については、両調査で重複する質問を本調査の調査票から割愛した。なお、第4節で行う集計分析に当たっては、本調査の調査票から質問を割愛した質問のうち平成30年度調査でも同様の質問をしているものについては、平成30年度調査結果より補填することとした。

調査項目は以下のとおりである。

表3-1-1 調査項目

		質問項目・内容	設問番号		
			有償		許可又は登録を要しない(無償)
			原局と重複なし	原局と重複あり	
問1	団体の概要	団体について	問1-1	問1-1	問1-1
		輸送サービスの法的位置づけ	問1-2	—	問1-2
		運行委託方法	問1-3	問1-2	問1-3
		団体の組織形態	問1-4	—	問1-4
		団体の全従事者数と輸送サービスに関わる従事者数	問1-5	問1-3	問1-5
	輸送サービス以外の事業内容等	輸送サービス以外の事業・活動内容	問1-6-1	問1-4-1	問1-6-1
	輸送サービス以外の事業・活動における平成30年度の収入および収入のうち、行政等からの補助等の金額	問1-6-2	問1-4-2	問1-6-2	

		質問項目・内容	設問番号		
			有償		許可又は登録を要しない(無償)
			原局と重複なし	原局と重複あり	
		輸送サービス以外の事業・活動における収支状況(補助等含む)	問 1-6-3	問 1-4-3	問 1-6-3
		輸送サービス以外の事業・活動における収支状況(補助等除く)	問 1-6-3-①	問 1-4-3-①	問 1-6-3-①
	輸送サービス事業の収入等	輸送サービス事業における平成 30 年度の収入および収入のうち、行政等からの補助等の金額・補助の根拠となっている制度	問 1-6-4	問 1-4-4	問 1-6-4
		輸送サービス事業の収支状況(補助等含む)	問 1-6-5	問 1-4-5	問 1-6-5
		輸送サービス事業の収支状況(補助等除く)	問 1-6-5-①	問 1-4-5-①	問 1-6-5-①
問 2	輸送サービスの地域内における役割	輸送サービスの主な利用者	問 2-1	問 2-1	問 2-1
		輸送サービスの主な利用者の行き先	問 2-2	問 2-2	問 2-2
		輸送サービスの利用者の輸送範囲	問 2-3	問 2-3	問 2-3
		輸送サービスの主な利用者が乗り降りするエリア内の公共交通等の状況	問 2-4	問 2-4	問 2-4
		エリア内に公共交通があるにもかかわらず、輸送サービスを実施している理由	問 2-4-①	問 2-4-①	問 2-4-①
問 3	輸送サービスのサービス内容	利用者から受け取る対価としての会費等の有無	問 3-1	問 3-1	—
		利用者から收受する金銭等について	—	—	問 3-1
		運送の対価の内容	問 3-2-1	—	—
		運送の対価以外の対価の内容	問 3-2-2	—	—
		会費、運賃を設定した考え方	問 3-3	問 3-2	—
		国で目安としている基準よりも大きな額を設定することに対する地域内での合意形成の内容	問 3-4	問 3-3	—
		令和元年 6 月における輸送実績	問 3-5	問 3-4	問 3-2
		利用者数	問 3-5-1	問 3-4-1	問 3-2-1
		運転者、利用者、運転件数の 1 年前、3 年前との比較	問 3-5-2	問 3-4-2	問 3-2-2
		輸送サービスに関して行政等から受けている金銭以外の支援内容	問 3-6	問 3-5	問 3-3
問 4	輸送サービスを継続していく上での課題	輸送サービスを継続していく上での課題	問 4-1	問 4-1	問 4-1
		ドライバー確保に対する効果的な取組	問 4-2	問 4-2	問 4-2
		ドライバー確保以外での工夫している取組	問 4-3	問 4-3	問 4-3
問 5	輸送サービスの今後の見通し	輸送サービスの短期(3年後程度)の見通し	問 5-1	問 5-1	問 5-1
		輸送サービスの中期(5年後程度)の見通し	問 5-2	問 5-2	問 5-2

第2節 調査票の設計

第1節で検討した調査項目をもとに、調査票の設計を行った。調査票については巻末参考に掲載する。

なお、輸送サービス以外の事業・活動の内容について質問する項目においては、選択肢に対する回答者の理解に差異が生じないように、第2章第3節で行った輸送サービス以外の事業・活動内容の類型化を説明資料として添付した。

第3節 調査の実施

(1) 調査対象

平成30年度調査において回答を得た団体を調査対象とした。輸送サービス類型別の調査対象サンプル数を表3-3-1に整理する。

表3-3-1 アンケート調査票の配布サンプル数

類型		配布サンプル数
自家用有償 旅客運送	市町村運営有償運送（交通空白）	125（3、122）
	市町村運営有償運送（福祉）	49（13、36）
	公共交通空白地有償運送	65（10、55）
	福祉有償運送	886 ²⁴ （867、19）
	計	1,125
許可又は登録を要しない運送		191 ²⁵
合計		1,316

※自家用有償旅客運送におけるカッコ内の数字は、左が旅客課と重複しない団体数、右が旅客課と重複する団体数である。

(2) 調査方法

郵送配布、郵送回収により実施した。

²⁴ 平成30年度調査における福祉有償運送の回収サンプルは891であったが、回収されたサンプルの団体名・住所不明が5件あったため、それらは追加調査の対象から除外した。

²⁵ 平成30年度調査における許可又は登録を要しない運送の回収サンプルは197であったが、回収されたサンプルに重複が6件あったため、それを除いた191を配布対象とした。

第4節 調査の結果

(1) 回収票数

回収票数を表3-4-1に整理する。

表3-4-1 アンケート調査票の回収サンプル数

類型		回収サンプル数	回収率 ²⁶
自家用有償 旅客運送	市町村運営有償運送（交通空白）	83（6、77）	69.6%
	市町村運営有償運送（福祉）	61 ²⁷ （45、16）	
	公共交通空白地有償運送	57（9、48）	
	福祉有償運送	582（568、14）	
	計	783	
許可又は登録を要しない運送		112 ²⁸	58.6%
合計		895	68.0%

※自家用有償旅客運送におけるカッコ内の数字は、左が旅客課と重複しない団体数、右が旅客課と重複する団体数である。

(2) 自家用有償旅客運送における原局と重複する団体における回答の補填

表3-1-1で示したように、自家用有償旅客運送における調査票は、本調査の調査対象でかつ現局の調査対象となっている団体については、いくつかの質問を割愛した調査票となっている。したがって、平成30年度調査票において同様の質問がある項目については、平成30年度調査結果をもとに補填を行った。具体的には以下のように対応を行っている。

表3-4-2 調査票で割愛した問に対する回答補填の本年度と平成30年度との対応

本年度問番号（自動車局旅客課と重複しない団体に対する調査票での問番号）	平成30年度問番号	
輸送サービスの法的位置づけ	問1-2	問1-3
輸送サービス提供団体の組織形態	問1-4	問1-5
輸送サービスに対する対価（会費、運賃）に設定した考え方	問3-3	問5-1、問5-2

(3) 集計分析結果

以下では、得られたアンケートデータを輸送サービスの類型別に集計した結果を示す。なお、平成30年度調査では、福祉有償運送を行っている団体については、輸送サービス以外に輸送サービスよりも収入の大きい別事業のあり・なしの回答結果をもとに、団体を分類して分析を行った。しかしながら、本年度調査において輸送サービス以外と輸送サービスの収入をそれぞれ質問したところ、表3-4-3に示すように福祉有償運送を行う団体の76%が、全収入に対する輸送サービス以外の収入割合が5割以上となっていたことから、

²⁶ 自家用有償旅客運送の回収率は、例えば福祉有償運送を実施している団体として発送したものの、アンケート結果が市町村運営有償（福祉）として回答されている等、発送時点と回収時点での類型が異なる団体があったことから、自家用有償旅客運送全体で回収率を計算している。

²⁷ 市町村運営旅客運送（福祉）については、平成30年度は1つの輸送サービスについてのみ回答していた団体が、新たに複数の輸送サービスを提供するようになったり、福祉有償運送として送付した団体が市町村運営有償（福祉）として回答する等により、配布サンプル数よりも回収サンプル数の方が多くなっている。

²⁸ 許可又は登録を要しない運送については、そのほかに「4条ぶらさがり許可」と回答した団体が2団体、「わからない」と回答した団体が9団体、無回答が2団体あった。

別事業の収入の大小による分類は行わず、分析内で全収入に対する輸送サービス（もしくは輸送サービス以外の事業・活動）の収入の割合別等の観点から集計を行うことで、収入の大小を考慮することとした。

表 3-4-3 輸送サービス以外の事業・活動による収入が全収入に占める割合別団体構成員

	市町村運営有償運送(交通空白)	市町村運営有償運送(福祉)	公共交通空白地有償運送	福祉有償運送	許可又は登録を要しない運送
1割未満	71%	20%	35%	21%	30%
1-3割	6%	0%	6%	1%	3%
3-5割	0%	0%	4%	2%	7%
5-7割	3%	2%	10%	3%	7%
7割以上	21%	78%	46%	73%	53%
合計(無回答除く)	100%	100%	100%	100%	100%
無回答を除くサンプル数	34	49	52	491	70

1) 輸送サービス以外の別事業の実態

① 団体における全従事者数

貴団体における全従事者数をお答えください。(NA)

【有償（重複なし）：問 1-5】 【有償（重複）：問 1-3】 【無償：問 1-5】

○ 自家用有償旅客運送

いずれの輸送サービスで、全従事者数が 20 人以下である団体が 4～5 割と最も多い。また、50 人以下の団体規模に着目すると、市町村運営有償運送（交通空白）で 70%、市町村運営有償運送（福祉）で 66%、公共交通空白地有償運送で 81%、福祉有償運送で 66% となっており、公共交通空白地有償運送では 50 人以下の団体規模が多く、事業規模が小さいことがわかる。

○ 許可又は登録を要しない運送

全従事者数が 20 人以下である団体が約 4 割と最も多く、50 人以下の団体の割合は 66.7% となっている。

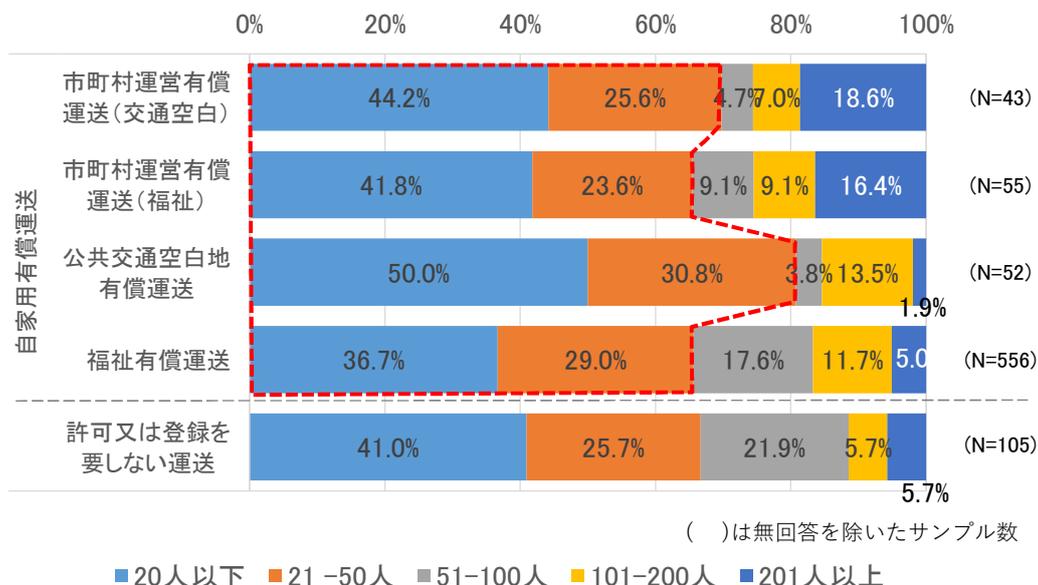


図 3-4-1 輸送サービス提供団体における全従事者数別団体構成員

②輸送サービス以外の事業・活動の内容

貴団体が輸送サービス以外に行っている事業・活動はありますか？ (MA)

【有償（重複なし）：問 1-6-1】【有償（重複）：問 1-4-1】【無償：問 1-6-1】

○自家用有償旅客運送

市町村運営有償運送（福祉）及び福祉有償運送では、6割程度の団体において「介護保険適用事業」、「障害者総合支援法適用事業」が行われており、市町村運営有償運送（福祉）では、4割程度の団体が行政から福祉関連（社協の運営、その他福祉関連事業）の委託を請け負っている。

その一方、市町村運営有償運送（交通空白）では、輸送サービス以外の事業・活動を行っていない団体の割合が35.0%と最も高く、公共交通空白地有償運送で、最も実施割合が高いのが「その他」で35.8%である。なお、公共交通空白地有償運送を行っている団体の3割程度は、施設の管理等行政からの委託事業を請け負っている。

○許可又は登録を要しない運送

最も実施割合が高いのが「その他」であり、その割合は37.0%である。

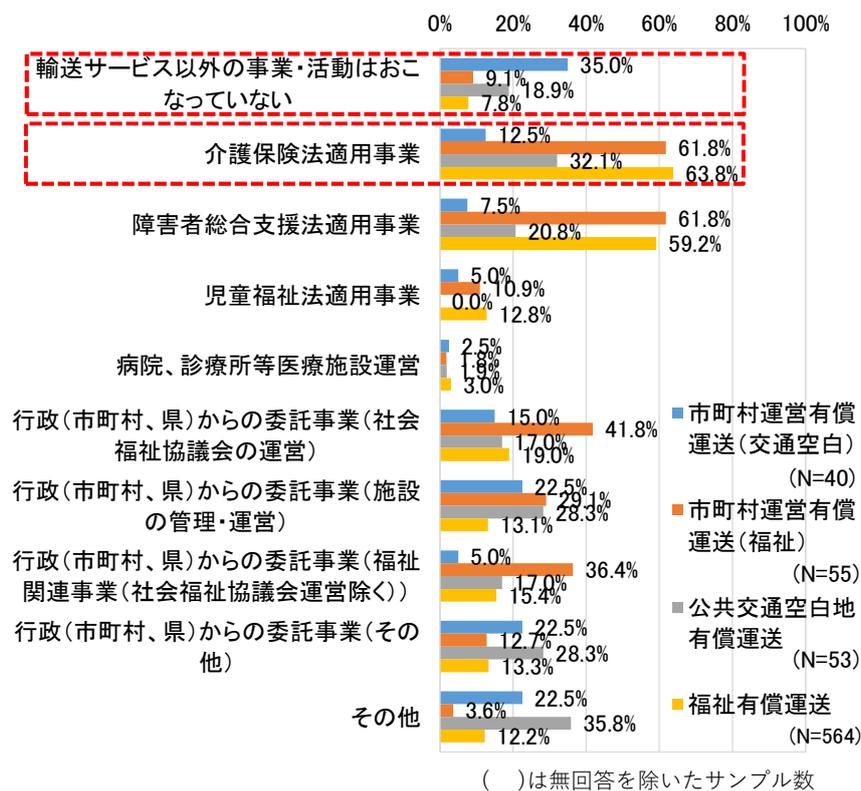


図 3-4-2 輸送サービス以外の事業・活動の内容（自家用有償旅客運送）

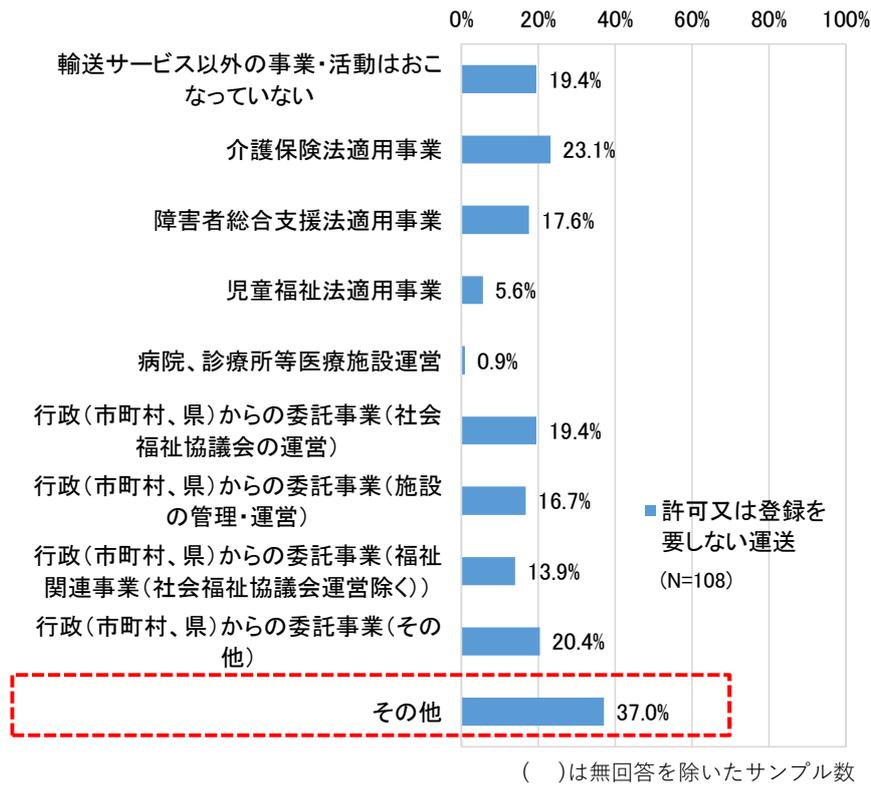


図 3-4-3 輸送サービス以外の事業・活動の内容（許可又は登録を要しない運送）

また、その他において記載された内容には、下欄内に示すような事業が挙げられている。日常生活の支援やまちづくりだけでなく、出版や教育、飲食、郵便局など多様な事業が展開されている。

【「その他」の事業・活動として記述された内容】

○自家用有償旅客運送

- ・家事援助 ・リハビリツアー ・出版事業 ・コミュニティカフェ・レストラン
- ・サロン ・シルバー人材センター事業 ・配食サービス ・清掃活動
- ・地域活動支援事業 ・簡易郵便局 ・宿泊体験事業 ・学童保育補助事業 など

○許可又は登録を要しない運送

- ・家事援助 ・コミュニティカフェ ・サロン ・配食サービス ・清掃活動
- ・地域住民による物品（手作り品、野菜）販売など

③輸送サービス以外の事業・活動における昨年度の収入（行政等からの補助・委託等含む）

貴団体における、昨年度の輸送サービス以外の事業における収入（行政等からの補助、助成、委託、給付等含む）を教えてください。（NA）

【有償（重複なし）：問 1-6-2】【有償（重複）：問 1-4-2】【無償：問 1-6-2】

○自家用有償旅客運送

市町村運営有償運送（福祉）、福祉有償運送を行っている団体では、1億円以上の収入がある団体が5割程度ある一方、1000万円以下の団体も1割程度存在している。その一方で、市町村運営有償運送（交通空白）及び公共交通空白地有償運送を実施している団体は、市町村運営有償運送（福祉）及び福祉有償輸送を実施している団体に比べ、輸送サービス以外の事業における収入が少ない傾向がみられる。

○許可又は登録を要しない運送

輸送サービス以外の事業による収入が1000万円以下である団体が全体の約6割となっており、収入が小さい傾向がみられる。

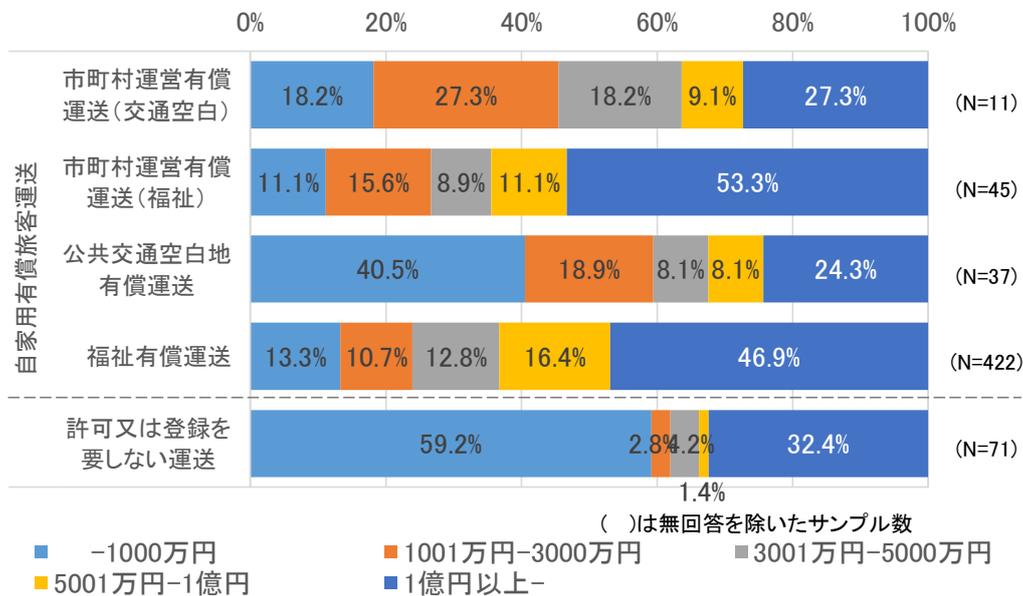


図 3-4-4 輸送サービス以外の事業・活動による収入（行政等からの補助・委託等含む）

④輸送サービス以外の事業・活動における行政等からの補助・委託等の額

貴団体における、昨年度の輸送サービス以外の事業における収入のうち、行政等からの補助、助成、委託、給付等がある場合はその金額を教えてください。(NA)

【有償（重複なし）：問 1-6-2】【有償（重複）：問 1-4-2】【無償：問 1-6-2】

以下は、上記の質問に対する補助・委託等の額と③輸送サービス以外の事業・活動における平成 30 年度の収入の結果をもとに、輸送サービス以外の事業・活動における収入に対する補助・委託等の割合を、輸送サービス以外の収入規模別にグラフ化したものである。

○自家用有償旅客運送

市町村運営有償運送（福祉）及び福祉有償運送において、1 億円以上の収入帯を比較すると、行政等からの補助・委託等が占める割合が 7 割以上である団体の割合が、市町村運営（福祉）は 50%に対し、福祉有償運送は 31.3%である。

なお、市町村運営有償運送（福祉）の実施団体の方が、福祉有償運送の実施団体に比べ、収入において行政等からの補助・委託等が占める割合が高い団体が多い傾向がみられるが、市町村運営有償運送（福祉）を行っている団体が、行政より福祉関連の補助・委託等を受けている団体が多いことに起因していると考えられる。

福祉有償運送における収入帯が「1000 万円以下」、「1001 万-3000 万円」の団体は、約 6 割の団体において補助・委託等の割合が 1 割未満となっており、行政等からの補助・委託等を受けていない団体が多くを占めている。その一方、「3001 万円-5000 万円」、「5001 万円-1 億円」、「1 億円以上」の団体については、補助・委託等の占める割合が 1 割未満と 7 割以上が同程度存在することが見て取れる。同規模の収入であっても行政等からの補助・委託等に対する依存度が大きく異なる団体が混在している。

公共交通空白地有償運送では、先の分析において収入が 1000 万円以下である団体が多い傾向が見られた。この収入帯に着目すると、公共交通空白地有償運送については、収入に占める補助・委託等の割合が 7 割以上である団体が 46.7%であり、収入において行政等からの補助・委託等が占める割合が高い団体が多い傾向が見られる。これは、公共交通空白地有償運送を行っている団体は、行政より施設の管理等の補助・委託等を受けている団体が多いことに起因しているものと考えられる。

○許可又は登録を要しない運送

先の分析において収入が 1000 万円以下である団体が多い傾向が見られたが、収入に占める補助・委託等の割合が 7 割以上である団体が 31.0%となっている。

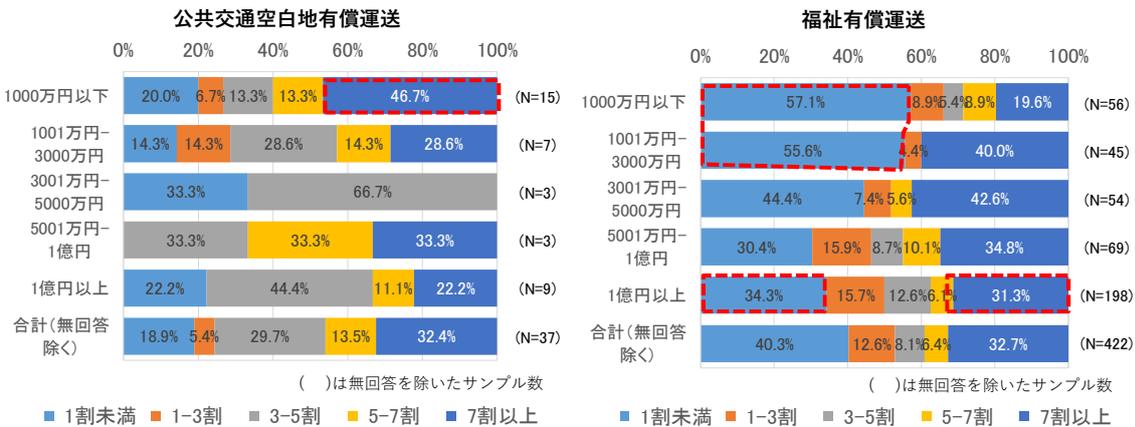
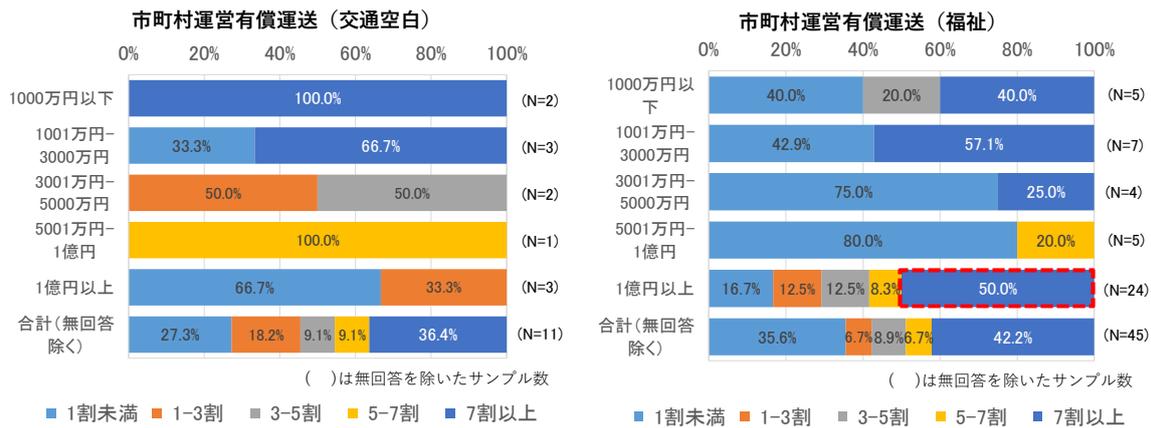


図 3-4-5 輸送サービス以外の事業・活動による収入に対する補助・委託等費等の割合（自家用有償旅客運送）

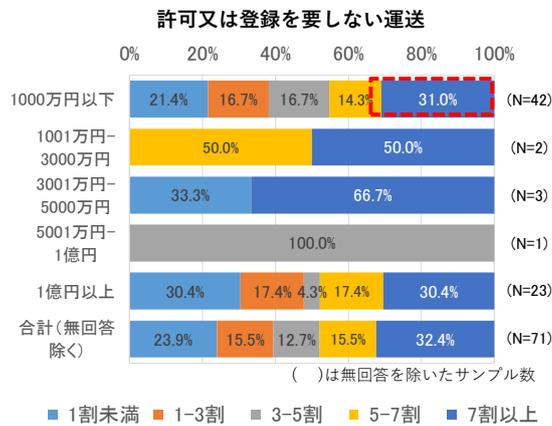


図 3-4-6 輸送サービス以外の事業・活動による収入に対する補助・委託等費等の割合（許可又は登録を要しない運送）

⑤輸送サービス以外の事業・活動の昨年度の収支状況（行政等からの補助・委託等含む）

貴団体における、昨年度の輸送サービス以外の事業における収支状況を教えてください。（SA）

【有償（重複なし）：問 1-6-3】【有償（重複）：問 1-4-3】【無償：問 1-6-3】

以下は、上記の質問に対する収支状況の回答（黒字、収支均衡、赤字）と、②における輸送サービス以外の事業・活動の回答のクロス集計を行い、輸送サービス以外の事業・活動内容別に収支状況をグラフ化したものである。

○自家用有償旅客運送

輸送サービス以外の事業収支（各グラフ内の「無回答を除くサンプル計」）について赤字の割合を見ると、市町村運営有償運送（交通空白）が 42.1%、市町村運営有償運送（福祉）が 44.7%、公共交通空白地有償運送が 25.0%、福祉有償運送が 34.5%と、輸送サービス間で輸送サービス以外の事業・活動の収支に差がみられる。これらの差が統計的に有意な差であるかを確認するため、母比率の差の検定（有意水準 5%、両側検定）を行った。その結果、有償運送の各類型間では、輸送サービス以外の収支において統計的な差は見られなかった。

一方で、輸送サービス以外の事業別に収支を見ると、全体での事業収支における赤字割合との差が生じている事業がみられる（例えば、市町村運営有償運送（交通空白）は全体での赤字割合が 42.1%に対し、その他事業を実施している団体は 14.3%となっている）。そこで、全体での赤字割合と各事業別の赤字割合について、母比率の差の検定（有意水準 5%、両側検定）を行い、有意な差であるかを検証した。その結果、全体の赤字割合と有意な差がある事業は見られなかった。このことから、同じ輸送サービスを提供する団体において、輸送サービス以外の事業・活動の内容による収支の差はないと言える。

○許可又は登録を要しない運送

赤字の割合を見ると、22%と低い水準にある。

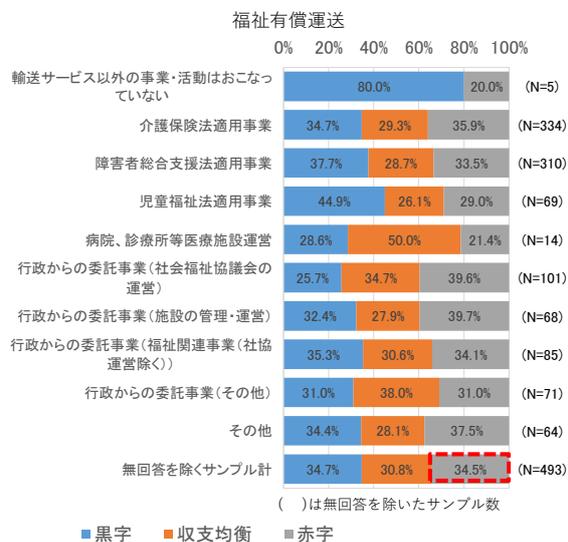
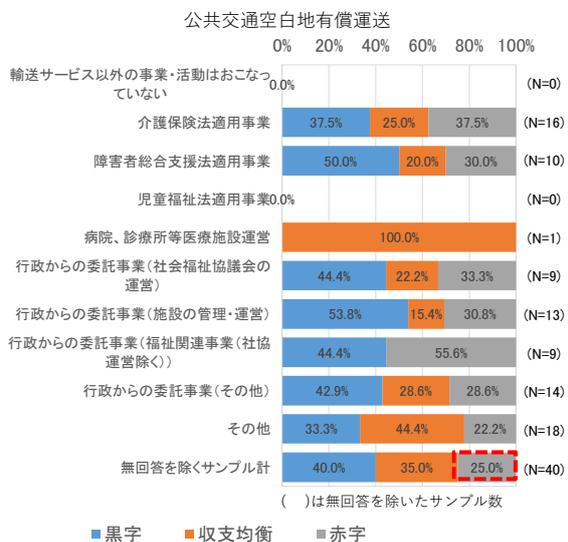
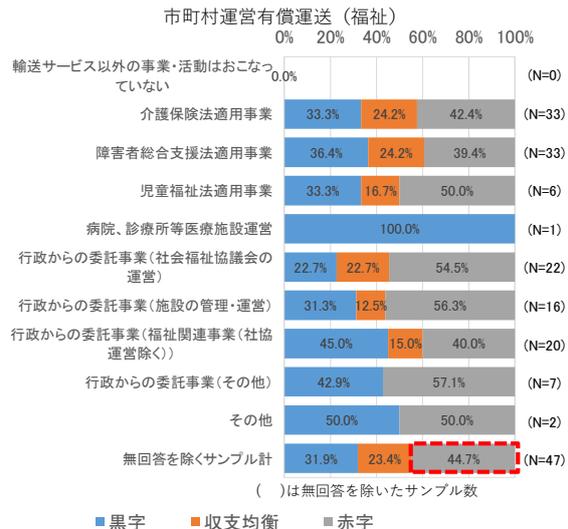
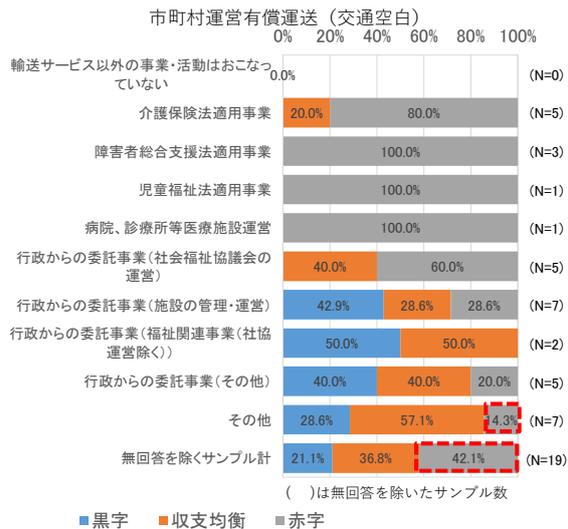


図 3-4-7 輸送サービス以外の事業・活動別収支状況（行政からの補助・委託等含む）
（自家用有償旅客運送）

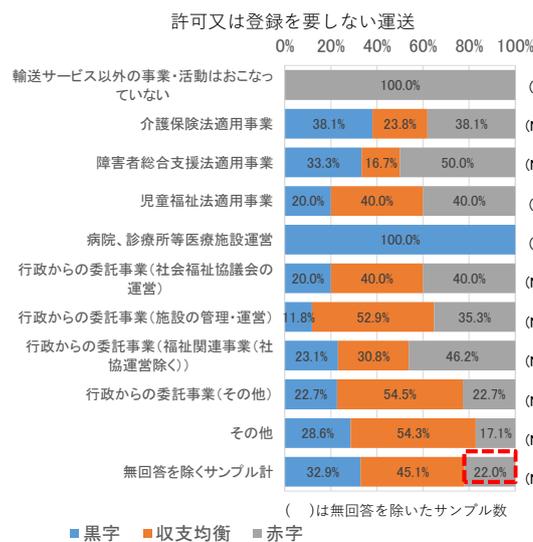


図 3-4-8 輸送サービス以外の事業・活動別収支状況（行政からの補助・委託等含む）
（許可又は登録を要しない運送）

⑥輸送サービス以外の事業・活動の昨年度の収支状況（行政等からの補助・委託等除く）

（【有償（重複なし）：問 1-6-3】【有償（重複）：問 1-4-3】【無償：問 1-6-3】で「黒字」「収支均衡」と回答したサンプル対象）

輸送サービス以外の事業に対する行政等からの補助、助成、補助・委託等、給付を除いた収支状況を教えてください。（SA）

【有償（重複なし）：問 1-6-3-①】【有償（重複）：問 1-4-3-①】【無償：問 1-6-3-①】

○自家用有償旅客運送

行政からの補助・委託等を含む収支において、「黒字」「収支均衡」と回答した団体に対し、補助・委託等を除いた場合の輸送サービス以外の事業における収支状況を質問したところ、福祉有償運送では、約 3 割が赤字になると回答している。また、市町村運営有償運送（福祉）についても、無回答が 2 割強を占めるものの、1 割弱が赤字になると回答している。

○許可又は登録を要しない運送

行政からの補助・委託等を含む収支が「黒字」「収支均衡」と回答した団体における、補助・委託等を除いた場合の輸送サービス以外の事業における収支状況は、約 3 割が赤字になると回答している。

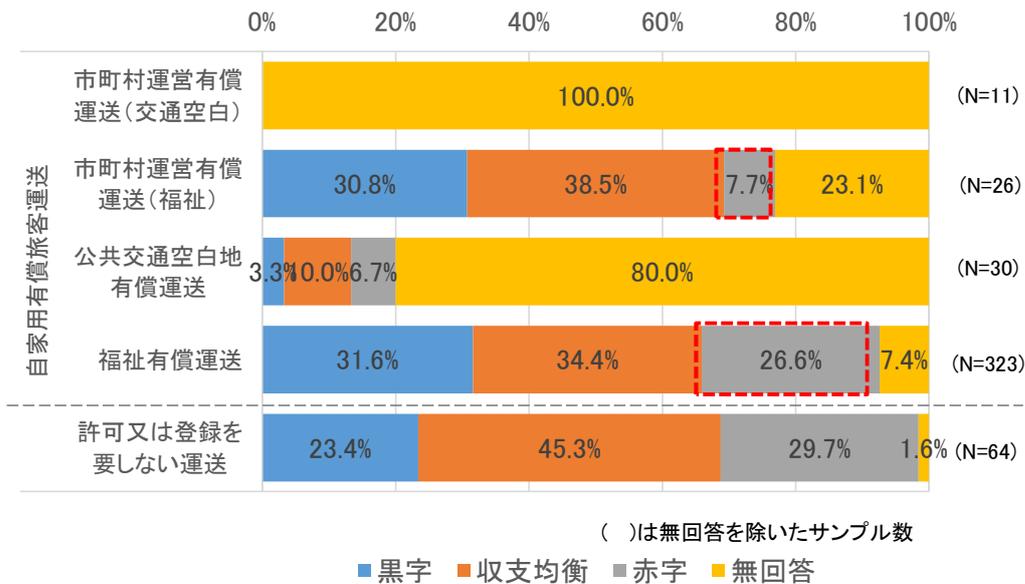


図 3-4-9 輸送サービス以外の事業・活動別収支状況（行政からの補助・委託等除く）

2) 輸送サービスの実態

① 団体における輸送サービスに関わる従事者数

貴団体における輸送サービスに関わっている従事者数をお答えください。(NA)

【有償（重複なし）：問 1-5】 【有償（重複）：問 1-3】 【無償：問 1-5】

○ 自家用有償旅客運送

いずれの類型においても、輸送サービスに関わる従事者数としては5人以下が最も多い。また、公共交通空白地有償運送は、他の類型に比べ、5人以下の割合が低いものの、団体における全従事者数も少ないことから、輸送サービスに関わる従事者数が多い傾向があるとみられる。

○ 許可又は登録を要しない運送

輸送サービスに関わる従事者数としては5人以下が最も多い。

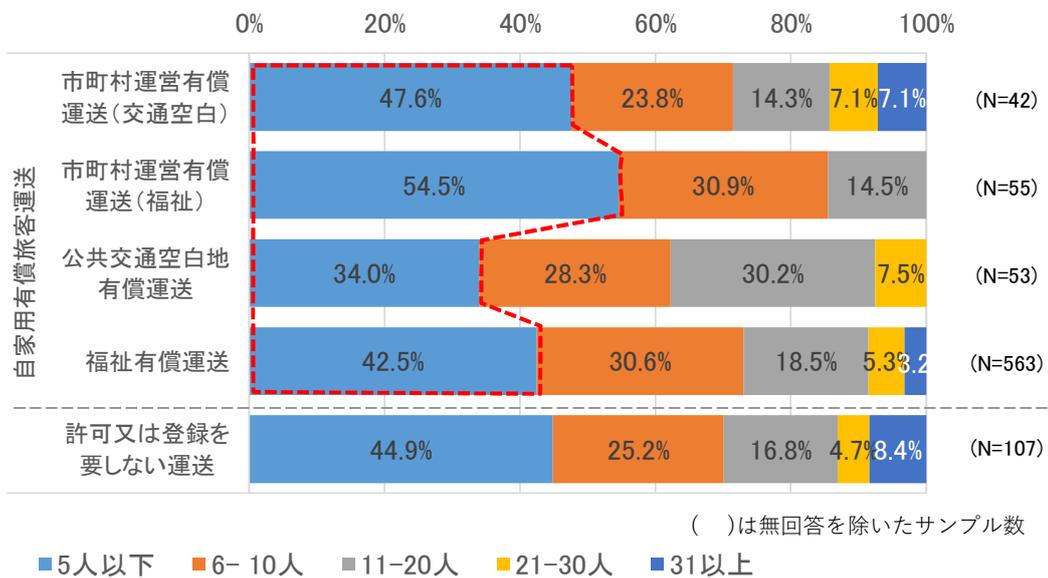


図 3-4-10 輸送サービスに関わる従事者数

以下は、全従事者数に対する輸送サービスに関わる従事者数の割合をグラフ化したものである。

○自家用有償旅客運送

交通空白を担う市町村運営有償運送（交通空白）、公共交通空白地有償運送については、輸送サービスに従事する従事者数の割合が5割以上である団体が4割程度を占めている一方、市町村運営有償運送（福祉）、福祉有償運送は25%程度となっている。

市町村運営有償（福祉）、福祉有償運送といった福祉関連の輸送を提供する団体の方が、全従事者数が多い傾向にあることから、これらの団体では業務の分担（運送業務と介護業務の分担等）が図られていると考えられる。また、市町村運営有償運送（交通空白）及び公共交通空白地有償輸送については、従事者の多くが輸送サービスに係わる状況で運営されていることから、輸送サービスに従事する従業員数の割合が高いと考えられる。

○許可又は登録を要しない運送

従事者の5割以上が輸送サービスに関わっている団体が4割程度あり、従事者の多くが輸送サービスに係わる状況で運営されているとみられる。

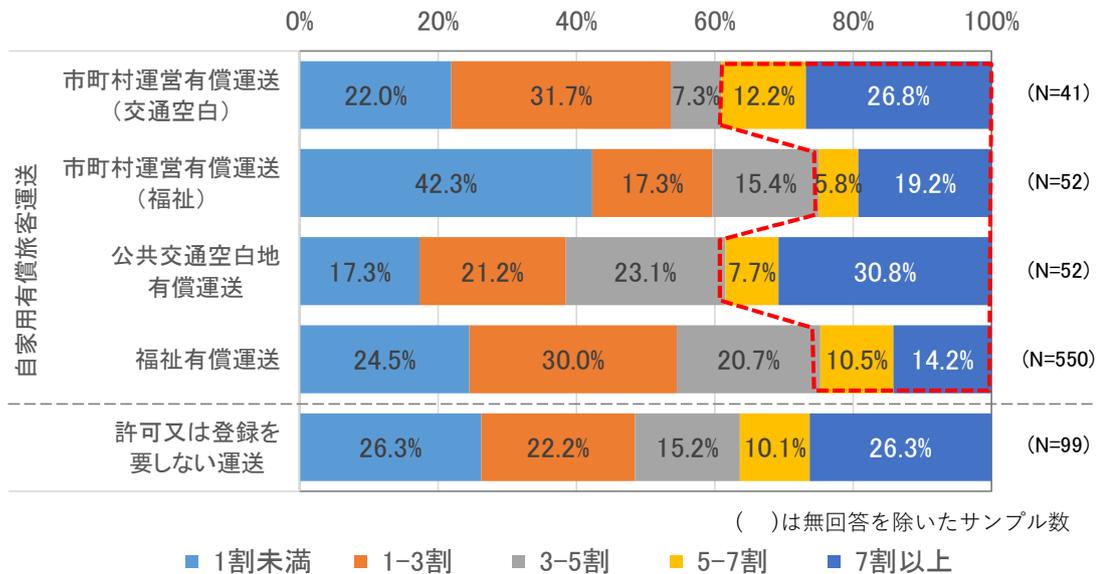


図 3-4-11 輸送サービスに関わる従事者数の割合

②輸送サービス事業における昨年度の収入（行政等からの補助・委託等含む）

貴団体における、昨年度の輸送サービス事業における収入（補助、助成、補助・委託等、給付含む）を教えてください。（NA）

【有償（重複なし）：問 1-6-4】【有償（重複）：問 1-4-4】【無償：問 1-6-4】

○自家用有償旅客運送

いずれの類型においても 500 万円以下である団体が多くを占めており、100 万円以下について着目すると、市町村運営有償運送（福祉）及び福祉有償運送では、4～5 割が 100 万円以下に該当する。

○許可又は登録を要しない運送

500 万円以下である団体が 9 割以上を占めており、また約 7 割が 100 万円以下である。

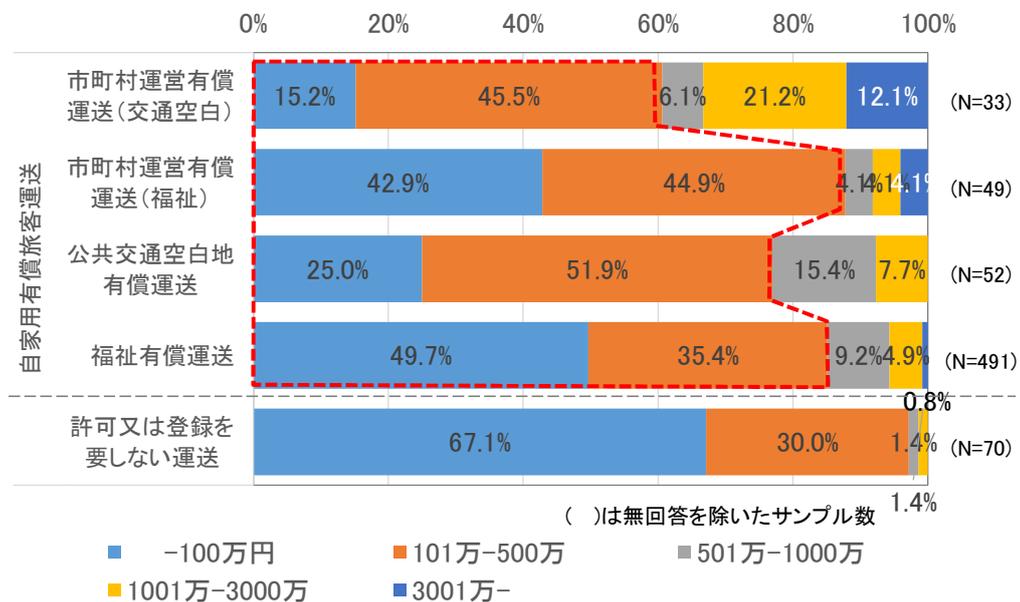


図 3-4-12 輸送サービス事業における収入（行政等からの補助・委託等含む）

③輸送サービス事業における行政等からの補助・委託等の額

貴団体における、昨年度の輸送サービス事業における収入のうち、行政等からの補助、助成、補助・委託等、給付等がある場合はその金額を教えてください。(NA)

【有償(重複なし)：問1-6-4】【有償(重複)：問1-4-4】【無償：問1-6-4】

以下は、上記の質問に対する補助・委託等費等の額と②の結果をもとに、輸送サービス事業における収入に対する補助・委託等費等の割合を、輸送サービスの収入規模別にグラフ化したものである。②において500万円以下の収入である団体が多くを占めることから、ここでは、500万円以下に着目し、補助が占める割合について考察する。なお、各収入帯における補助割合については参考にグラフを示す。

○自家用有償旅客運送

各類型で収入に対する補助・委託等の割合にばらつきがあるが、福祉有償運送では他の輸送サービスに比べ収入に対する補助の割合が低い団体が多い。特に他の輸送サービスでは、収入に占める補助・助成等の割合が7割以上である団体が35～70%あるのに対し、福祉有償運送は15%にとどまっている。

○許可又は登録を要しない運送

収入に対する補助・委託等の割合は、1割未満が36%に対し、7割以上も44%あり、ばらつきがある。

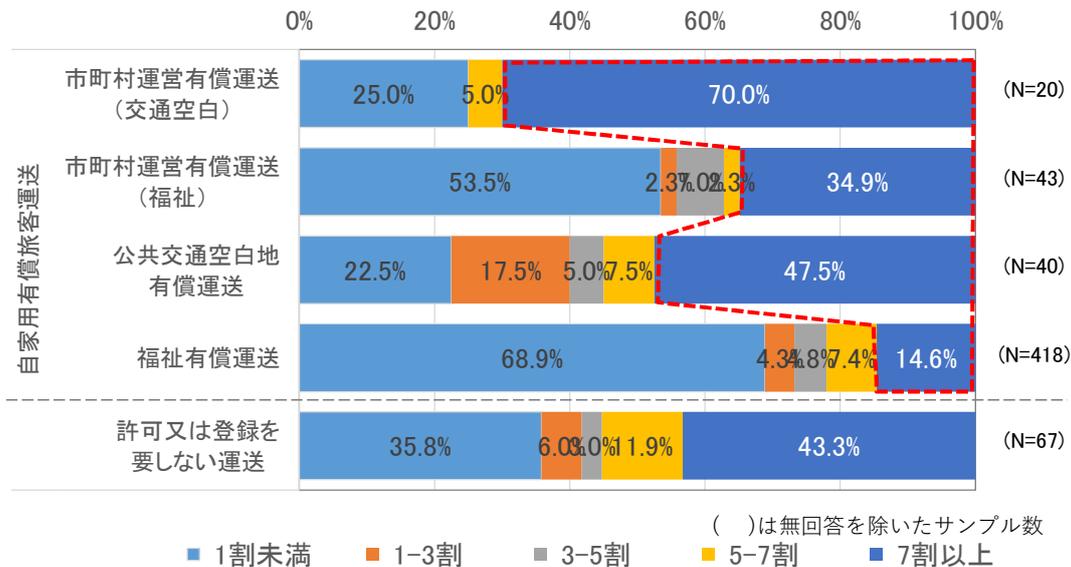


図 3-4-13 輸送サービス事業における収入に対する補助・委託等の割合
(収入500万円以下の団体対象)

【参考】 輸送サービスの収入帯別・輸送サービスに対する補助割合別・団体構成割合
 ○自家用有償旅客運送

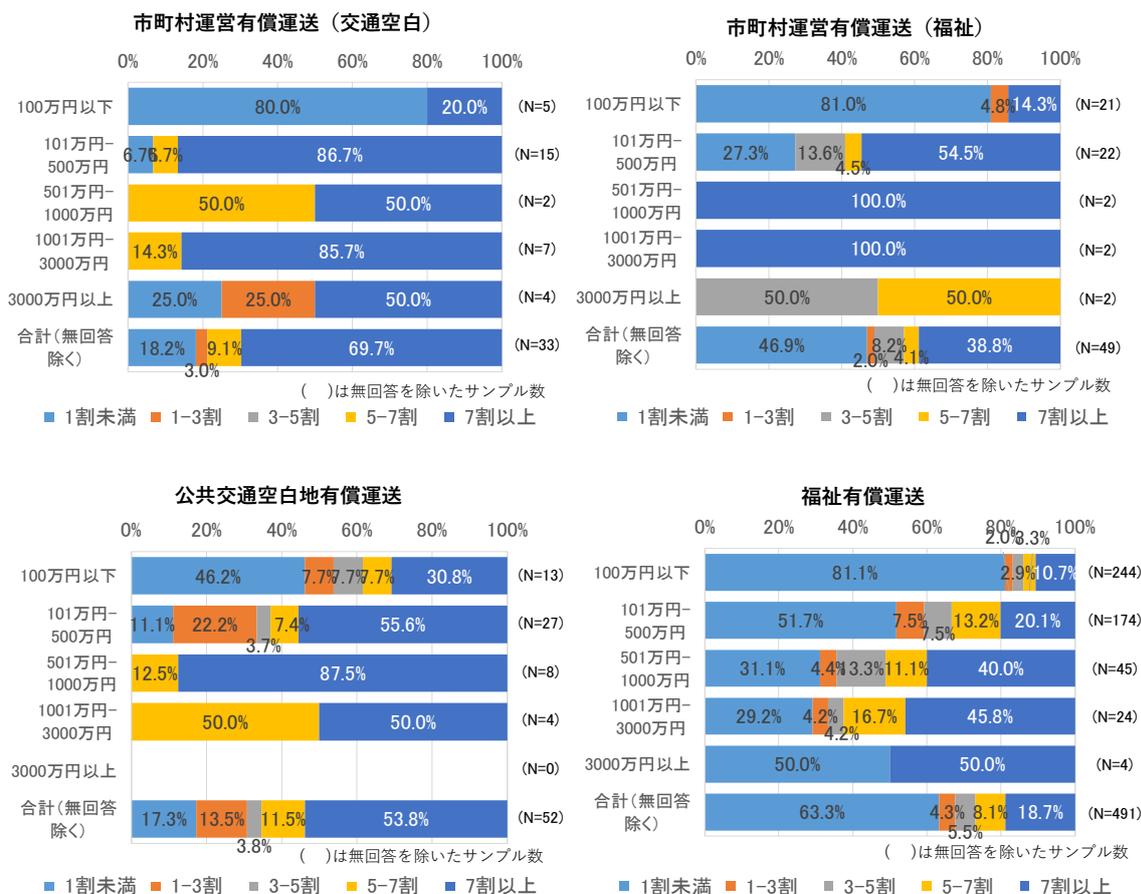


図 3-4-14 輸送サービスの収入帯別・輸送サービスに対する補助割合別・団体構成割合 (自家用有償旅客運送)

○許可又は登録を要しない運送

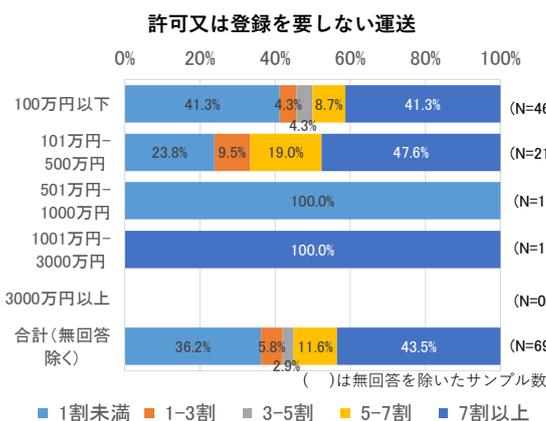


図 3-4-15 輸送サービスの収入帯別・輸送サービスに対する補助割合別・団体構成割合 (許可又は登録を要しない運送)

⑤輸送サービス事業における行政等からの補助・委託等の根拠となっている事業制度

輸送サービス事業に対する行政等からの補助・助成・委託・給付の根拠となっている事業制度として当てはまるもの全てに○をつけてください。(MA)

【有償（重複なし）：問 1-6-4】【有償（重複）：問 1-4-4】【無償：問 1-6-4】

○自家用有償旅客運送

市町村運営有償運送（交通空白）では、自治体独自の関連事業（総務企画部局）が根拠となっている割合が最も高い。公共交通空白地有償運送では、自治体独自の関連事業（都市計画・交通関連部局）が最も高いが、他の部局における事業制度が根拠となっている割合も一定程度あり、様々な事業制度が根拠になっていることが見て取れる。

市町村運営有償運送（福祉）、福祉有償運送では、自治体独自の関連事業（福祉関連部局）が根拠となっている割合が高く、福祉有償運送については障害者総合支援法に基づく事業、介護保険法に基づく事業も割合が高くなっている。

○許可又は登録を要しない運送

自治体独自の関連事業（福祉関連部局）が根拠となっている割合がもっとも高いが、その他も多く見られる。

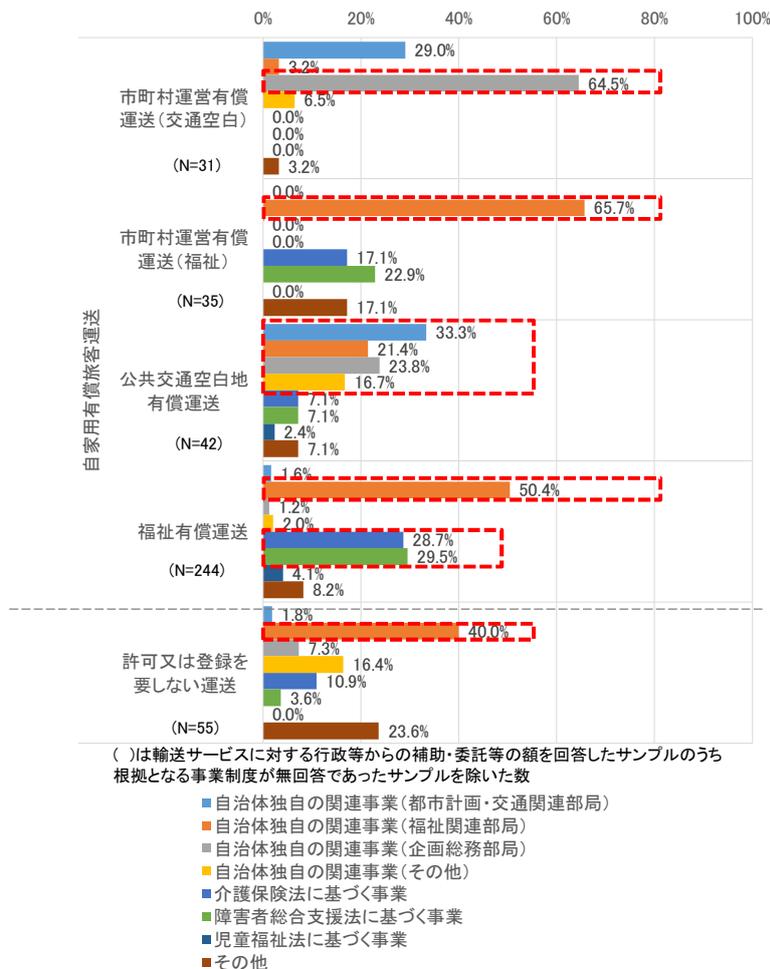


図 3-4-16 輸送サービス事業における収入に対する補助・委託等の割合 (収入 500 万円以下の団体対象)

⑥輸送サービス事業の昨年度の収支状況（行政等からの補助・委託等含む）

貴団体における、昨年度の輸送サービス事業における収支状況を教えてください。

（SA）【有償（重複なし）：問 1-6-5】【有償（重複）：問 1-4-5】【無償：問 1-6-5】

以下は、上記の質問に対する収支状況の回答（黒字、収支均衡、赤字）と、輸送サービス以外の事業・活動の回答のクロス集計を行い、輸送サービス事業の収支状況をグラフ化したものである。

○自家用有償旅客運送

（類型別の収支の差）

各類型での輸送サービス事業収支（各グラフ内の「無回答を除くサンプル計」）について赤字の割合を見ると、市町村運営有償運送（交通空白）が 41%、市町村運営有償運送（福祉）が 50%、公共交通空白地有償運送が 30%、福祉有償運送が 66%となっており、輸送サービス間で収支に差がみられる。

これらの差が統計的に有意であるかを確認するため、母比率の差の検定（有意水準 5%、両側検定）を行った結果、福祉有償運送は、他のいずれの類型と統計的に有意な差があり、福祉有償運送は他類型に比べ収支がよくないことを示している。図 3-4-2 で見たように、福祉有償運送を行っている団体は、輸送サービス以外の事業の実施割合が高いことと併せて考えると、輸送サービスにおける赤字を他事業で補っているとも考えられる。

（輸送サービス以外の事業・活動内容による輸送サービス収支への影響）

各類型での事業収支における赤字割合と差がある事業がみられ。例えば、公共交通空白地有償運送は全体での赤字割合が 30%に対し、行政からの補助・委託等事業（社会福祉協議会の運営）を実施している団体は 22%となっている。

母比率の差の検定（有意水準 5%、両側検定）を行い、有意な差であるかを検証した結果、福祉有償運送の以下事業は、福祉有償運送全体の収支と差があることが分かった。

- ・福祉有償運送における「児童福祉法適用事業」
→全体収支よりも当該事業を実施している団体の輸送サービス収支は悪い
- ・福祉有償運送における「行政からの委託事業（社会福祉協議会の運営）」、「行政からの委託事業（施設の管理・運営）」
→全体収支よりも当該事業を実施している団体の輸送サービス収支は良い

○許可又は登録を要しない運送

各類型での輸送サービス事業収支（各グラフ内の「無回答を除くサンプル計」）について赤字の割合を見ると 43%である。

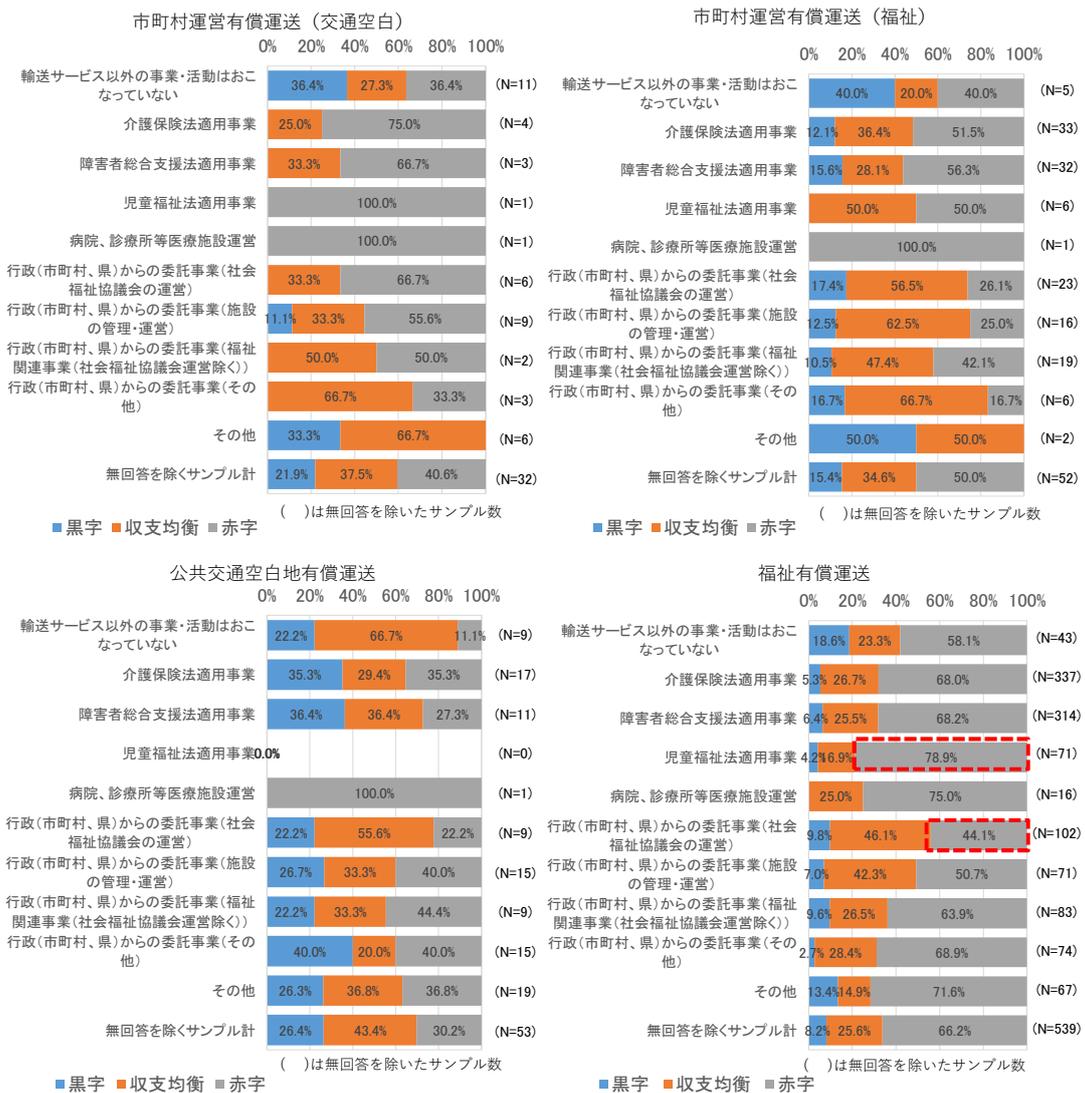


図 3-4-17 輸送サービス事業における収支 自家用有償旅客運送

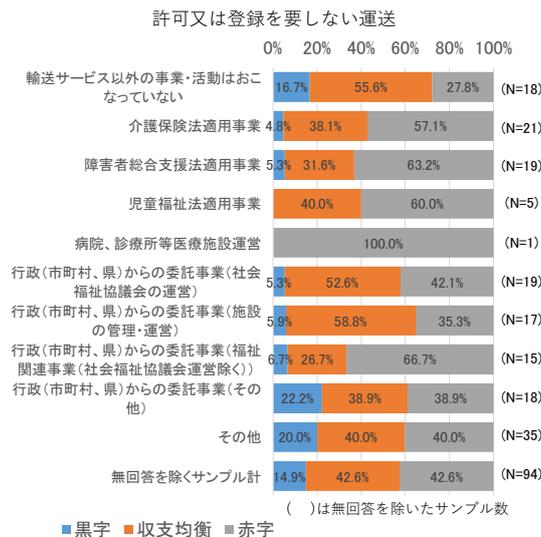


図 3-4-18 輸送サービス事業における収支 許可又は登録を要しない運送

⑦輸送サービス事業の昨年度の収支状況（行政等からの補助等除く）

【有償（重複なし）：問 1-6-5】【有償（重複）：問 1-4-5】【無償：問 1-6-5】で「黒字」「収支均衡」と回答したサンプル対象

輸送サービス事業に対する行政等からの補助、助成、補助・委託等、給付を除いた収支状況を教えてください。（SA）

【有償（重複なし）：問 1-6-5-①】【有償（重複）：問 1-4-5-①】【無償：問 1-6-5-①】

○自家用有償旅客運送

行政からの補助・委託等を含む収支を「黒字」「収支均衡」と回答した団体に対し、補助・委託等を除いた場合の輸送サービス事業における収支状況を質問したところ、市町村運営有償運送（福祉）、公共交通空白地有償運送は、5割以上が赤字になると回答している。

○許可又は登録を要しない運送

行政からの補助・委託等を含む収支を「黒字」「収支均衡」と回答した団体に、補助・委託等を除いた場合の輸送サービス事業の収支状況の質問では、3割弱が赤字になると回答している。

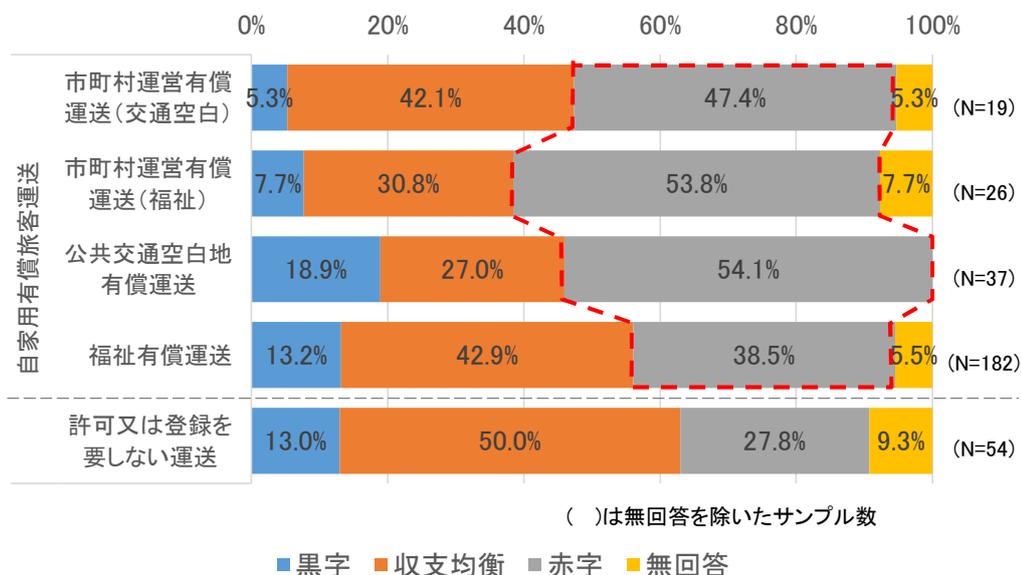


図 3-4-19 輸送サービス事業別収支状況(行政からの補助・委託等除く)

3) 輸送サービスと公共交通との役割分担

① 輸送サービスの主な利用者

輸送サービスの主な利用者を教えてください。(MA)

【有償（重複なし）：問 2-1】 【有償（重複）：問 2-1】 【無償：問 2-1】

○ 自家用有償旅客運送

各類型で多い利用者を見ると、市町村運営有償運送（福祉）、福祉有償運送では、「障害者」、「要介護認定者」が7割以上となっており、「要支援認定者（総合事業対象者を含む）」も4～5割と多い。

その一方で、市町村運営有償（交通空白）では、「高齢者」が40%強と最も多いが、「地域に居住する住民であれば誰でも」、「特に条件はない」も40%程度となっている。また、公共交通空白地有償運送についても、「高齢者」、「地域に居住する住民であれば誰でも」の割合が高く60～70%となっている。

○ 許可又は登録を要しない運送

主な利用者は「高齢者」が最も多く、8割以上である。

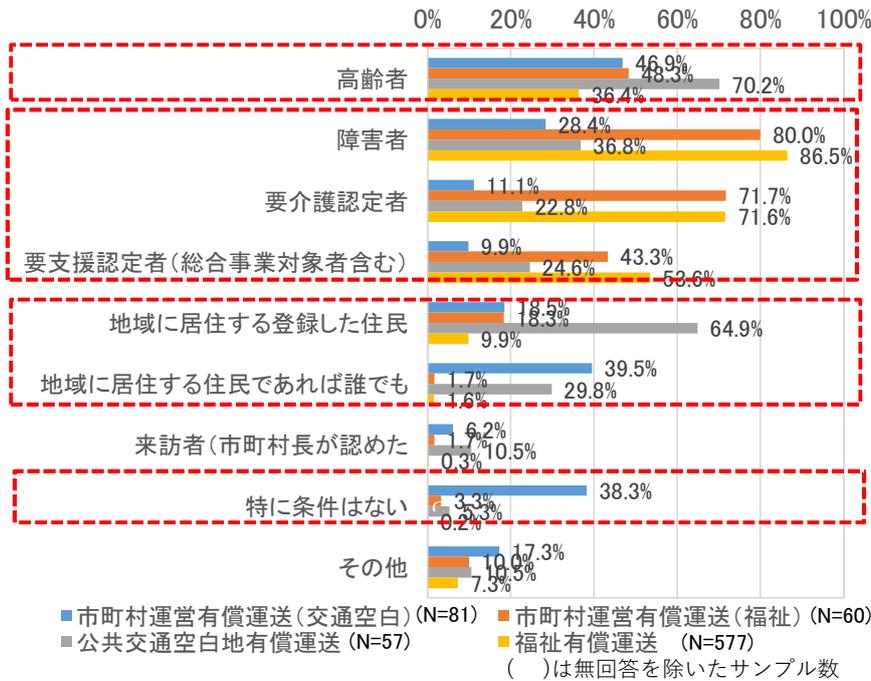


図 3-4-20 輸送サービスの主な利用者(自家用有償旅客運送)

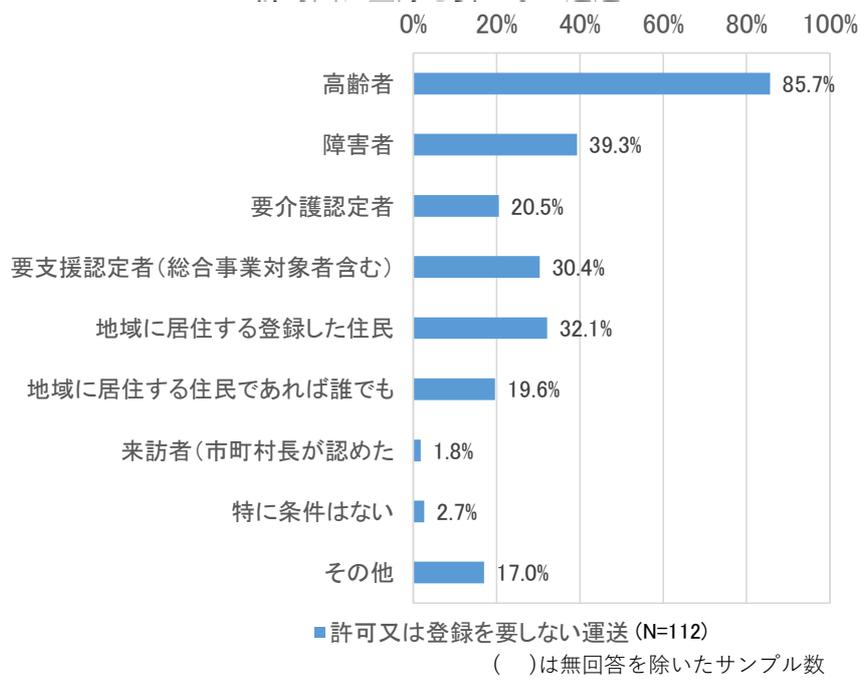


図 3-4-21 輸送サービスの主な利用者(許可又は登録を要しない運送)

②輸送サービスの主な利用者の行先

輸送サービスの主な利用者の行先を教えてください。(MA)

【有償（重複なし）：問 2-2】【有償（重複）：問 2-2】【無償：問 2-2】

○自家用有償旅客運送

いずれの類型も医療施設が約 9 割と高い割合を示しているが、市町村運営有償運送（福祉）及び福祉有償運送では、介護施設への利用が他の輸送サービスに比べて割合が高い。

また、市町村直営有償運送（交通空白）、公共交通空白地有償運送）では、商業施設、役所、金融機関、交通結節点への利用も多いのが見て取れる。

○許可又は登録を要しない運送

商業施設及び医療施設の割合が高く、約 7 割を占める。

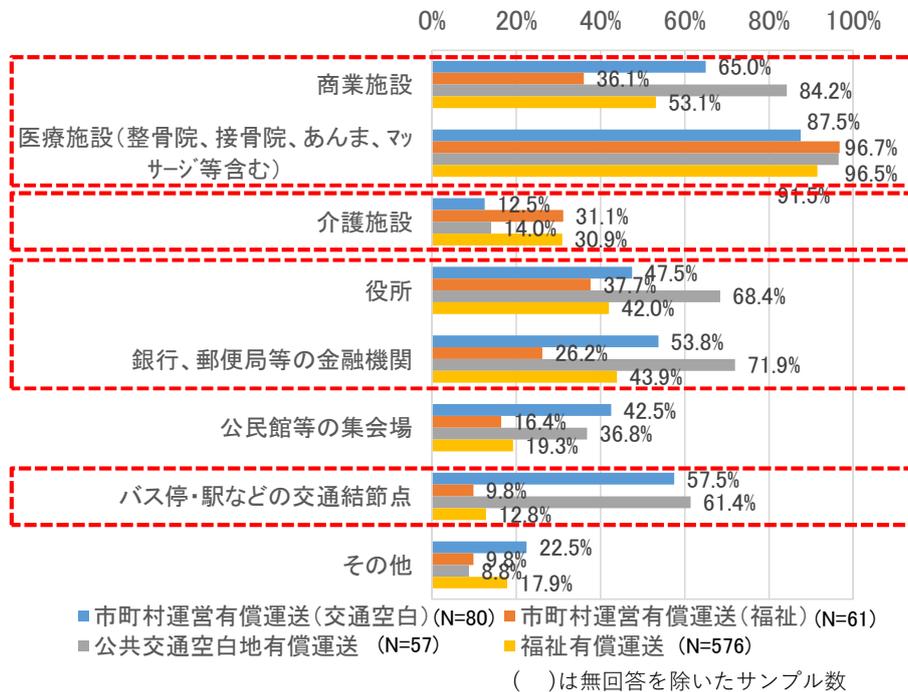


図 3-4-22 輸送サービスの主な利用者(自家用有償旅客運送)

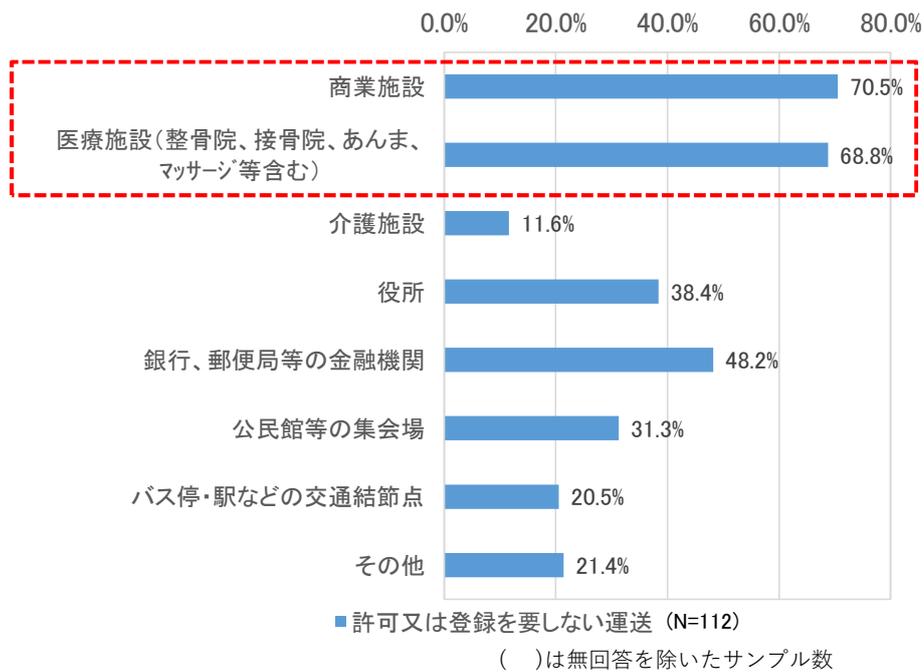


図 3-4-23 輸送サービスの主な利用者(許可又は登録を要しない運送)

③ 輸送サービスの主な利用者の輸送範囲

輸送サービスの利用者について、以下の輸送範囲それぞれに当てはまる利用者数の割合を記入下さい。

【有償（重複なし）：問 2-2】 【有償（重複）：問 2-2】 【無償：問 2-2】

○ 自家用有償旅客運送

市町村運営有償運送（交通空白）及び交通空白地有償運送では、地区内が約 5 割を占め、市町村内までの範囲で見ると 8 割以上を占める。その一方で、市町村運営有償運送（福祉）及び福祉有償運送では、地区内は約 2 割と低く、市町村内までの範囲で見ると約 7～8 割となり、隣接する市町村までの移動が市町村運営有償運送及び多く、輸送範囲が広範囲になっていることがわかる。

○ 許可又は登録を要しない運送

地区内が約 4 割を占め、市町村内までの範囲で見ると約 9 割以上を占め、市町村の範囲内が中心であることわかる。

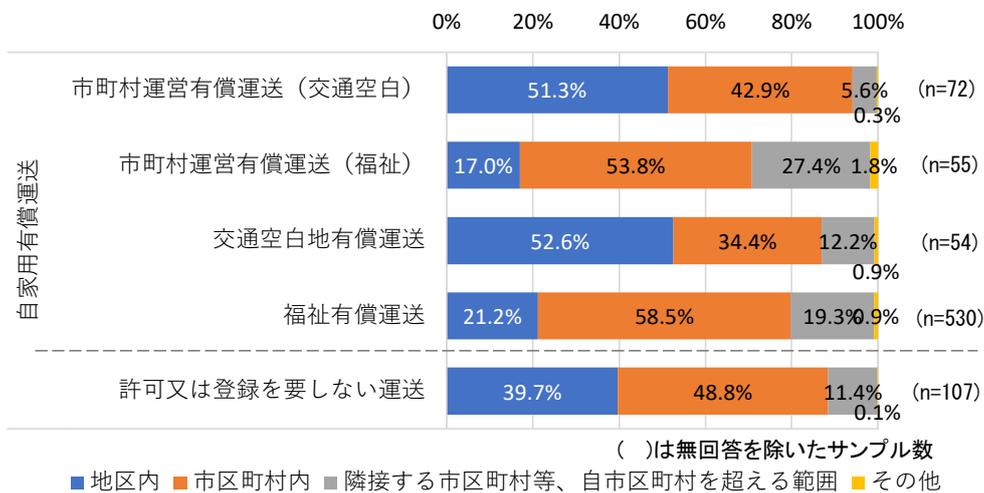


図 3-4-24 輸送サービスの利用者の輸送範囲

④輸送サービスの主な利用者が乗り降りするエリア内における公共交通等の状況

輸送サービスの主な利用者が乗り降りされるエリア内における、公共交通等の状況について教えてください。(MA)

【有償（重複なし）：問 2-4】【有償（重複）：問 2-4】【無償：問 2-4】

○自家用有償旅客運送

いずれの類型においても、「毎日運行されているバスがある」、「エリア内にタクシーの営業所がありタクシーを利用できる」、「エリア内に営業所はないがタクシーを利用できる」の割合が高い。

○許可又は登録を要しない運送

「毎日運行されているバスがある」「エリア内に営業所はないがタクシーを利用できる」の割合が高い。

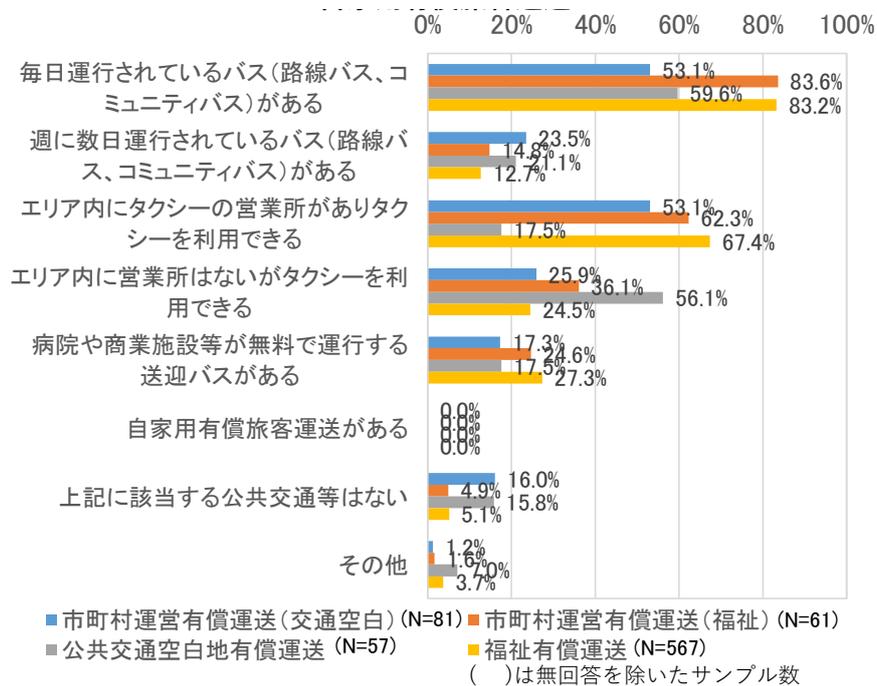
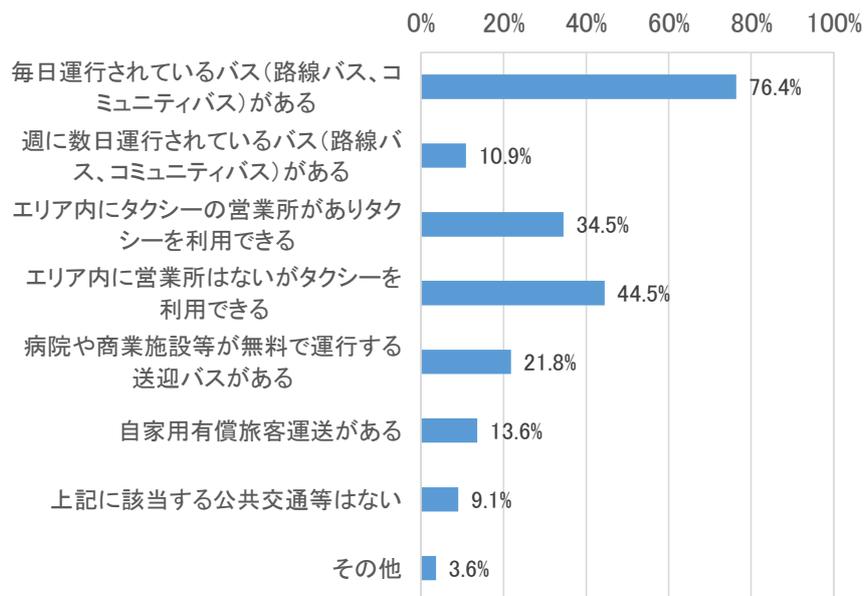


図 3-4-25 輸送サービスの主な利用者が乗り降りするエリア内における公共交通等の状況
(自家用有償旅客運送)



■ 許可又は登録を要しない運送 (N=110)

()は無回答を除いたサンプル数

図 3-4-26 輸送サービスの主な利用者が乗り降りするエリア内における公共交通等の状況
(許可又は登録を要しない運送)

⑤エリア内に公共交通等があるにもかかわらず輸送サービスを実施している理由

【有償（重複なし）：問 2-4】【有償（重複）：問 2-4】【無償：問 2-4】で「バス、タクシー等が利用できる」と回答したサンプル対象

エリア内に公共交通等があるにもかかわらず、輸送サービスを実施している利用として、当てはまる番号全てに○をつけてください。(MA)

【有償（重複なし）：問 2-4-1】【有償（重複）：問 2-4-1】【無償：問 2-4-1】

○自家用有償旅客運送

市町村運営有償運送（福祉）及び福祉有償運送では、「身体的な理由から公共交通等を利用することが困難なため」、「自宅など出発地からバス停が遠く、利用しづらいため」の割合が高い。その一方で、市町村運営有償運送（交通空白）及び公共交通空白地有償運送）では、「自宅など出発地からバス停が遠く、利用しづらいため」、「バスの本数が少ない、朝など限られた時間帯の運行等利用したい時間がないため」、「タクシーの料金が高い」の割合が高くなっている。

○許可又は登録を要しない運送

「身体的な理由から公共交通等を利用することが困難なため」「自宅など出発地からバス停が遠く、利用しづらいため」「バスの本数が少ない、朝など限られた時間帯の運行等利用したい時間がないため」の割合が高い。

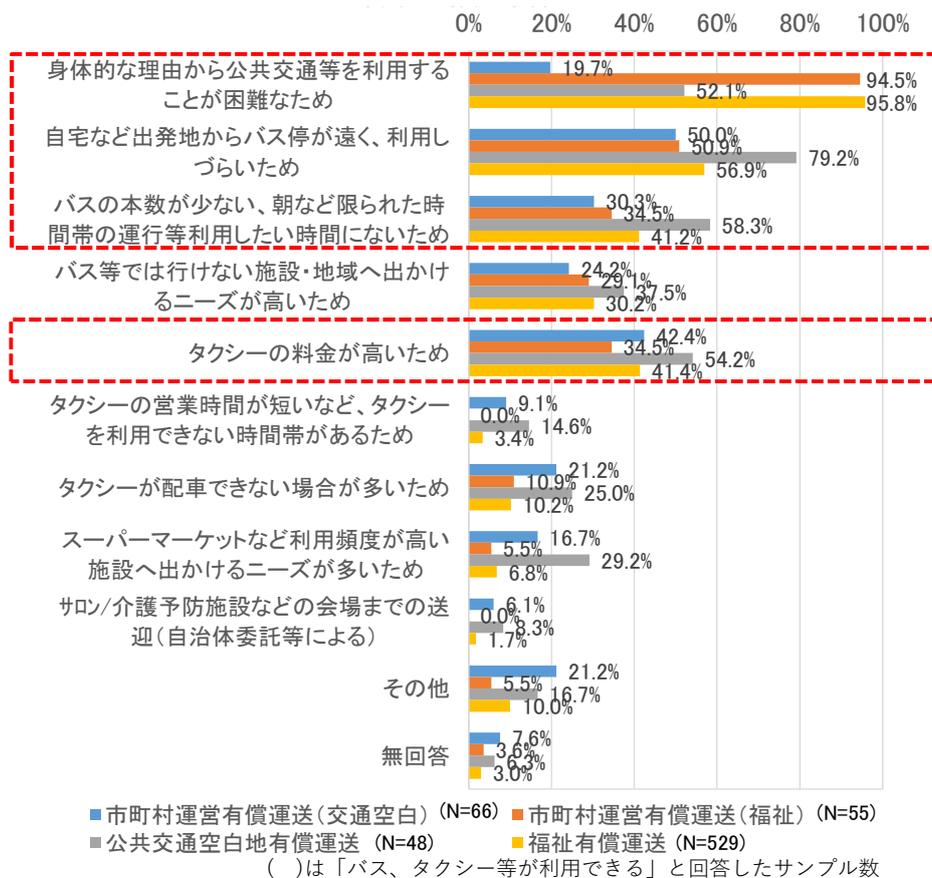


図 3-4-27 エリア内に公共交通等があるにもかかわらず輸送サービスを実施している理由 (自家用有償旅客運送)

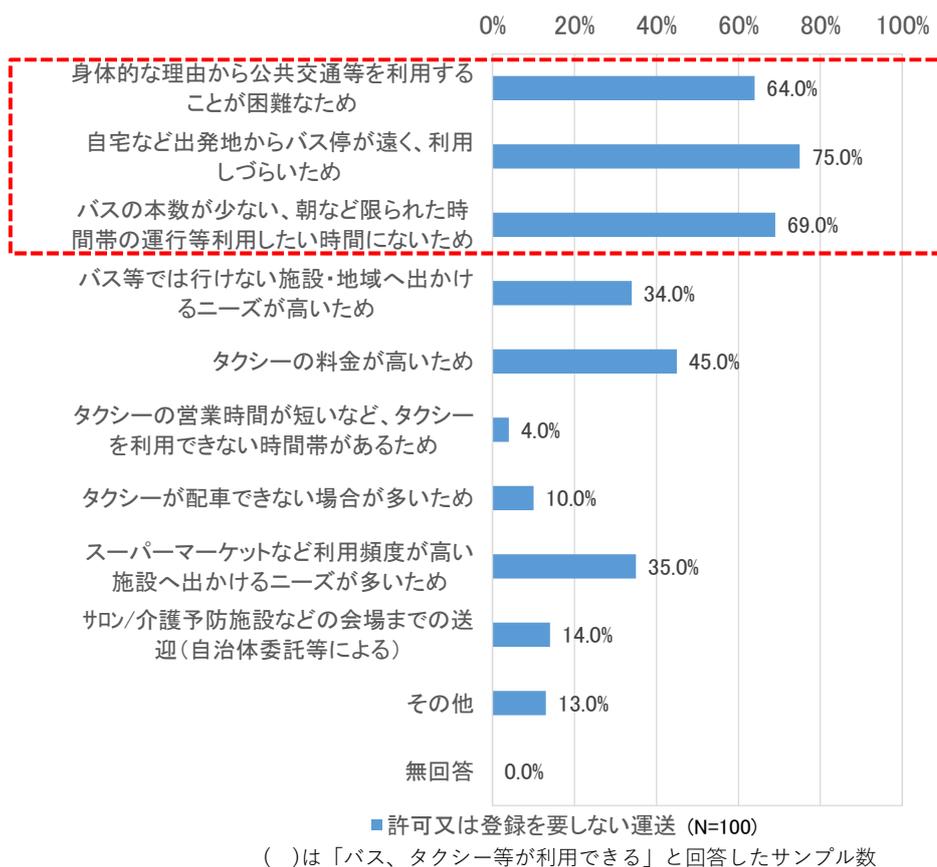


図 3-4-28 エリア内に公共交通等があるにも関わらず輸送サービスを実施している理由
 (許可又は登録を要しない運送)

⑥令和元年6月(1か月間)の運行距離とのべ利用者数

令和元年6月(1か月間)における運行距離(のべ人数)と利用者数を教えてください。(NA)

【有償(重複なし):問3-5】【有償(重複):問3-2】【無償:問3-2】

○自家用有償旅客運送

運行距離を見ると、市町村運営有償運送(交通空白)がもっとも長く(中央値:3378km)また、公共交通空白地有償運送(1389km)となり、市町村運営有償運送(福祉)、(645km)福祉有償運送は最も小さい(577km)。市町村運営有償運送(交通空白)及び交通空白地有償運送の運行距離が長くなっている傾向が見られる。また、利用者数も同様の傾向であり、市町村運営有償運送(交通空白)及び交通空白地有償運送が多い傾向がみられる。

○許可又は登録を要しない運送

運行距離は中央値が219kmと比較的短い場合が多く、利用者数は1~20人/付及び21~50人/月と少ない人数が多い。

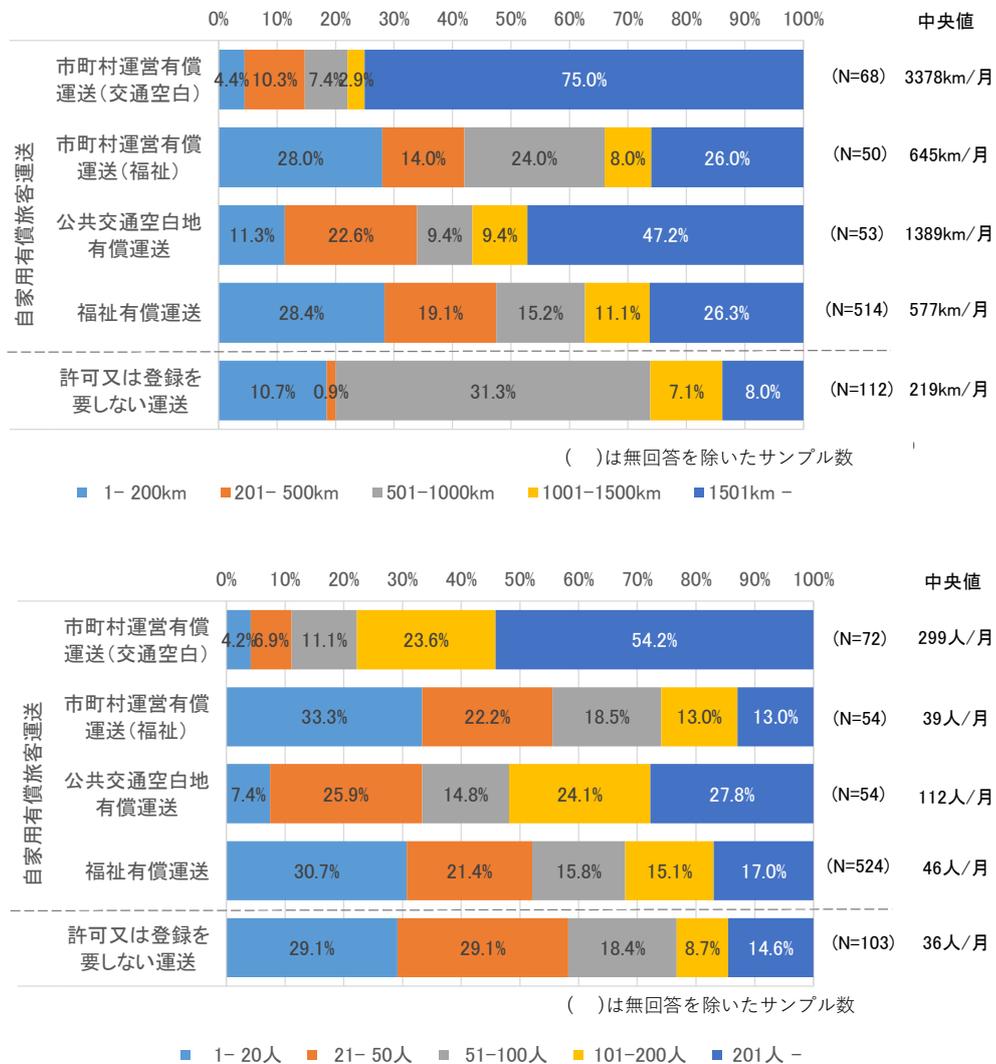


図 3-4-29 令和元年6月における運行距離(上段)とのべ利用者数(下段)

⑦エリア内に公共交通等の状況と輸送サービスの収支の関係

以下は、輸送サービスの運行エリア内における公共交通等の状況と、輸送サービスの収支状況との関係をグラフ化したものである。

エリア内における公共交通の状況が輸送サービスの収支に与える影響を見るため、エリア内の公共交通の状況別に輸送サービスの収支を分析した。各輸送サービス全体での赤字割合と差が生じている事業がみられる（例えば、市町村運営有償運送（福祉）は全体での赤字割合が50%に対し、「病院や商業施設等が無料で運行する送迎バスがある」地域では31%となっている）。

そこで、これらが有意な差であるかについて、母比率の差の検定（有意水準5%、両側検定）により検証した。その結果、各輸送サービス全体での赤字割合に対し有意な差があるものは見られなかった。すなわち、同じ輸送サービスの中では、エリア内の公共交通等の状況の差異が収支に影響を与えることはないと言える。

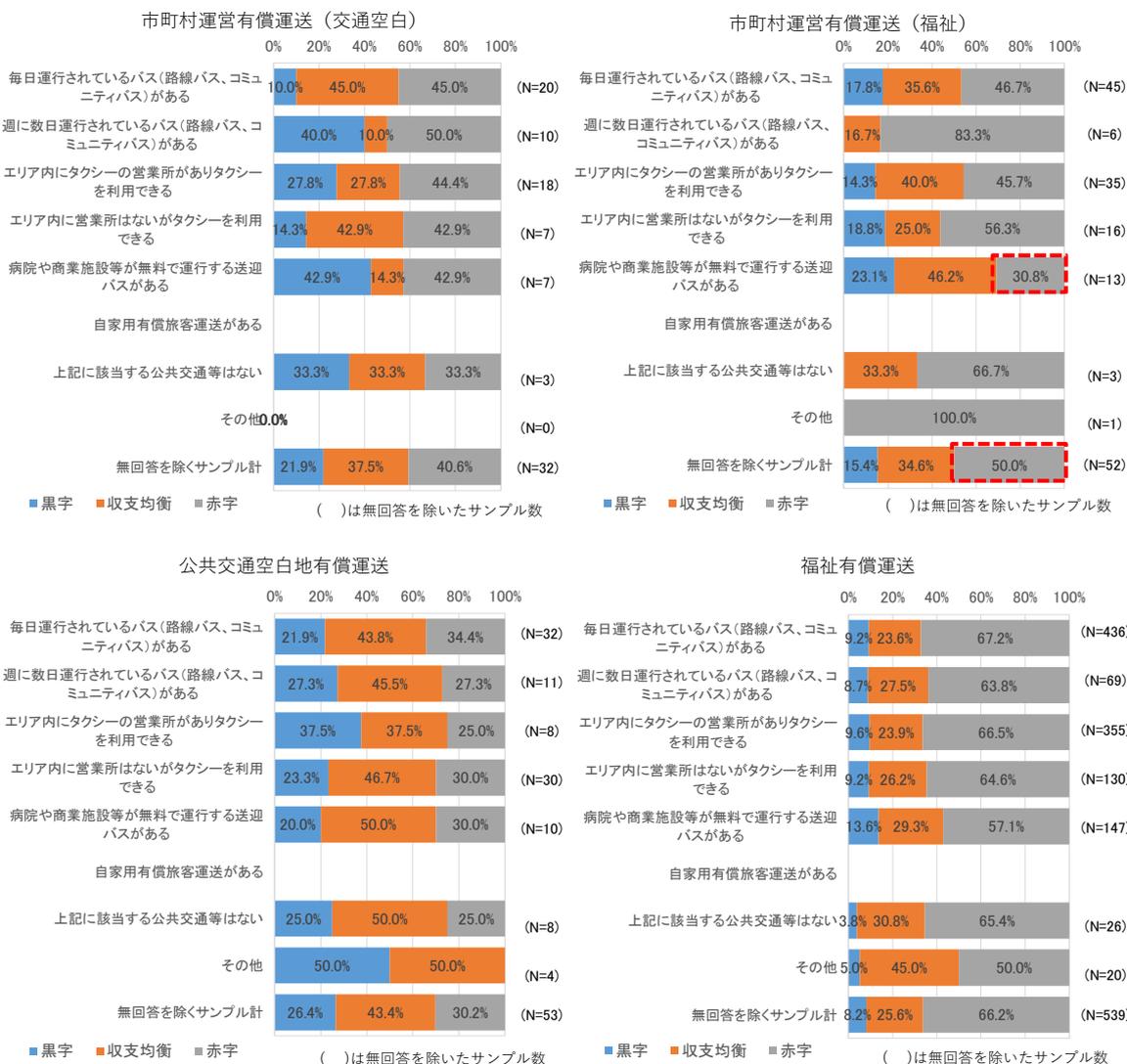
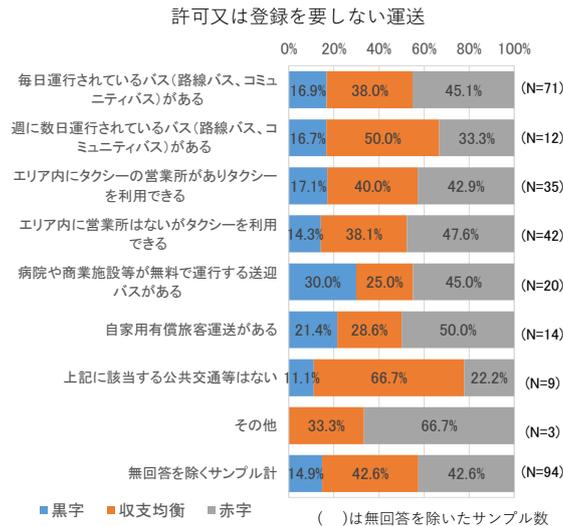


図 3-4-30 エリア内の公共交通の状況別輸送サービス事業における収支（自家用有償旅客運送）



**図 3-4-31 エリア内の公共交通の状況別輸送サービス事業における収支
(許可又は登録を要しない運送)**

⑧1か月の運行距離と輸送サービスの収支の関係

以下は、輸送サービスにおける運行距離と、輸送サービスの収支状況との関係をグラフ化したものである。

運行距離が輸送サービスの収支に与える影響を見るため、運行距離別に輸送サービスの収支を分析した。全体的な傾向として、各輸送サービス全体での事業収支に比べ、1501km以上の運行距離帯は赤字の割合が小さくなっている傾向がみられる（例えば、公共交通空白地有償運送は全体での赤字割合が30%に対し、1か月の運行距離が1501km以上は21%となっている）。

そこで、各類型において全体での赤字割合と各距離帯での赤字割合の差が有意なものがあるかを、母比率の差の検定（有意水準5%、両側検定）により検定により検証を行った。その結果、市町村運営有償運送（福祉）における1501km以上の距離帯での赤字割合（9%）と全体での赤字割合（66%）には有意な差があることが分かった。すなわち、市町村運営有償運送（福祉）では、運行距離が1501km以上ある団体は赤字割合が低く、収支がよいと言える。

なお、次項（⑨）において、輸送サービスごとに利用者数により収支に差異が見られるかを分析しているが、利用者数では収支に有意な差がないことが確認されている。市町村運営有償運送（福祉）においては、対距離運賃を採用している団体が多いことを踏まえると、走行距離が長くなることで収入が増えることから収支がよくなっているものと推察される。

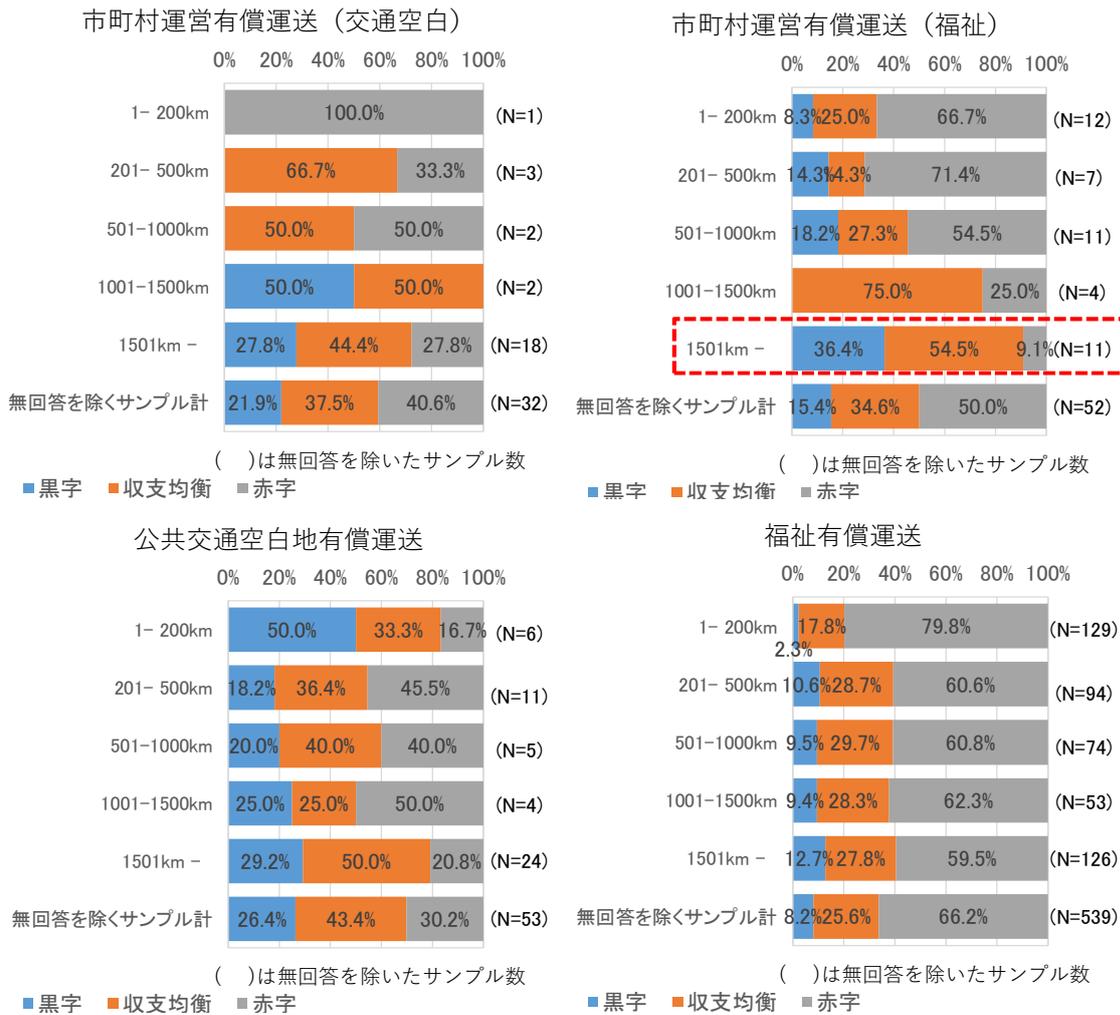


図 3-4-32 1か月の運行距離と輸送サービス事業における収支 (自家用有償旅客運送)

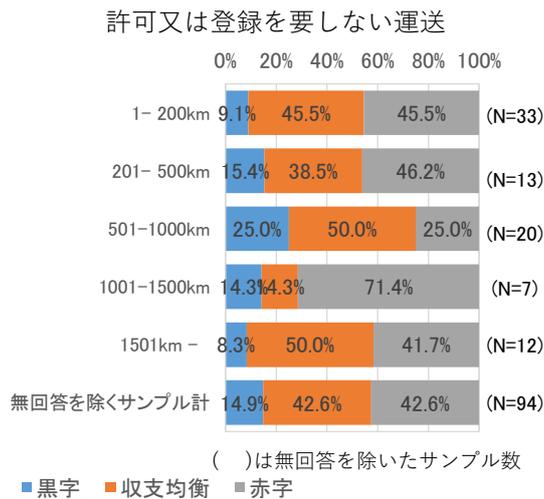


図 3-4-33 1か月の運行距離と輸送サービス事業における収支 (許可又は登録を要しない運送)

⑨1か月ののべ利用者数と輸送サービスの収支の関係

以下は、輸送サービスの利用者数（1か月ののべ人数）と、輸送サービスの収支状況との関係をグラフ化したものである。

利用者数が輸送サービスの収支に与える影響を見るため、利用者数ランク別に輸送サービスの収支を分析した。各輸送類型での全体での赤字割合と差がみられる利用者数ランクがある（例えば、福祉有償運送は全体での赤字割合が66%に対し、1か月ののべ利用者数が51～100人は58%となっている）。そこで、これらが有意な差であるかを母比率の差の検定（有意水準5%、両側検定）により検証した。

その結果、いずれの輸送サービス・利用者数ランクでも有意な差は確認されなかった。すなわち、同じ輸送サービス内においては、利用者数により収支状況に差異が生じることはないと言える。

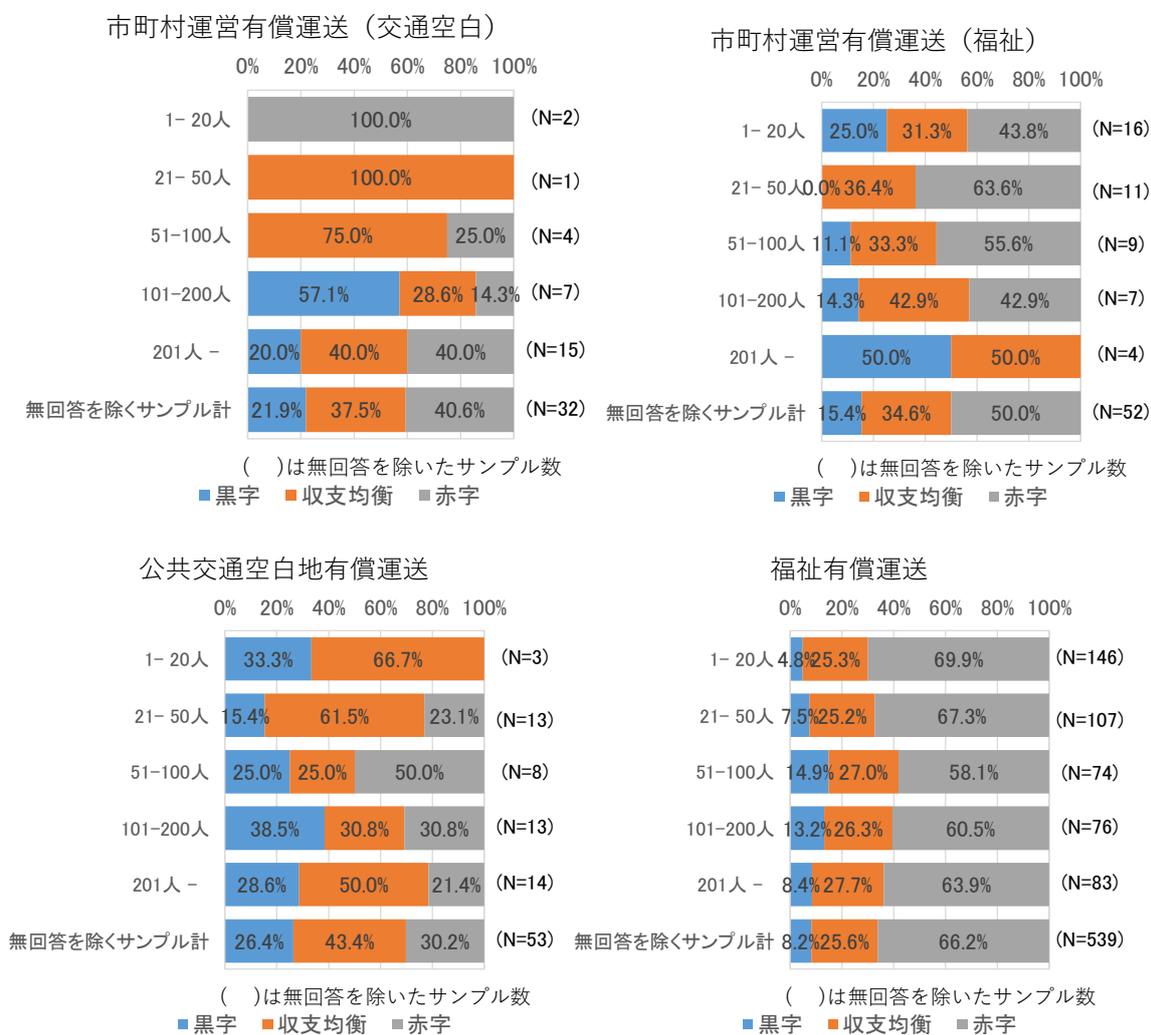


図 3-4-34 1か月ののべ利用者数と輸送サービス事業における収支
(自家用有償旅客運送)

許可又は登録を要しない運送

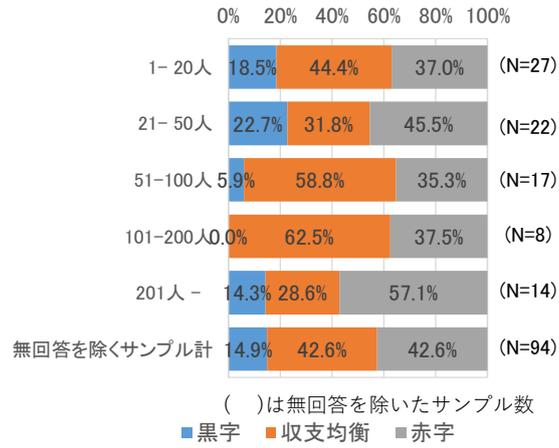


図 3-4-35 1か月ののべ利用者数と輸送サービス事業における収支
 (許可又は登録を要しない運送)

⑩利用者の内訳(属性別)

利用者数の内訳について教えてください。

【有償（重複なし）：問 3-5-1】【有償（重複）：問 3-2-1】【無償：問 3-2-1】

○自家用有償旅客運送

市町村運営有償運送（交通空白）及び交通空白地有償運送では、地域住民が 9 割を占めるが、市町村運営有償運送（福祉）、福祉有償運送で障害者、要介護認定者、要支援認定者が 9 割以上を占める。

○許可又は登録を要しない運送

地域住民が 9 割弱を占める。

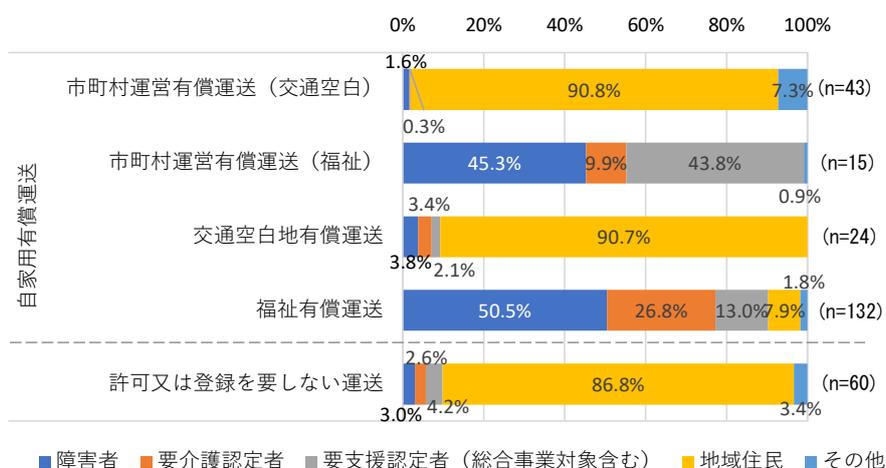


図 3-4-36 利用者の内訳(属性別)

4) 輸送サービスを継続するに当たっての課題

輸送サービスを継続していく上での課題を教えてください。(MA)

【有償（重複なし）：問 4-1】【有償（重複）：問 4-1】【無償：問 4-1】

○自家用有償旅客運送

「ドライバーが不足している」、「ドライバーが高齢化している」、「現在の運送の対価では運送サービスの経費が賄えない」について4割以上が回答している。

○許可又は登録を要しない運送

「ドライバーが不足している」、「ドライバーが高齢化している」、「安全管理や事故対応など、安全性向上が必要となってきた」を回答している割合も高い。

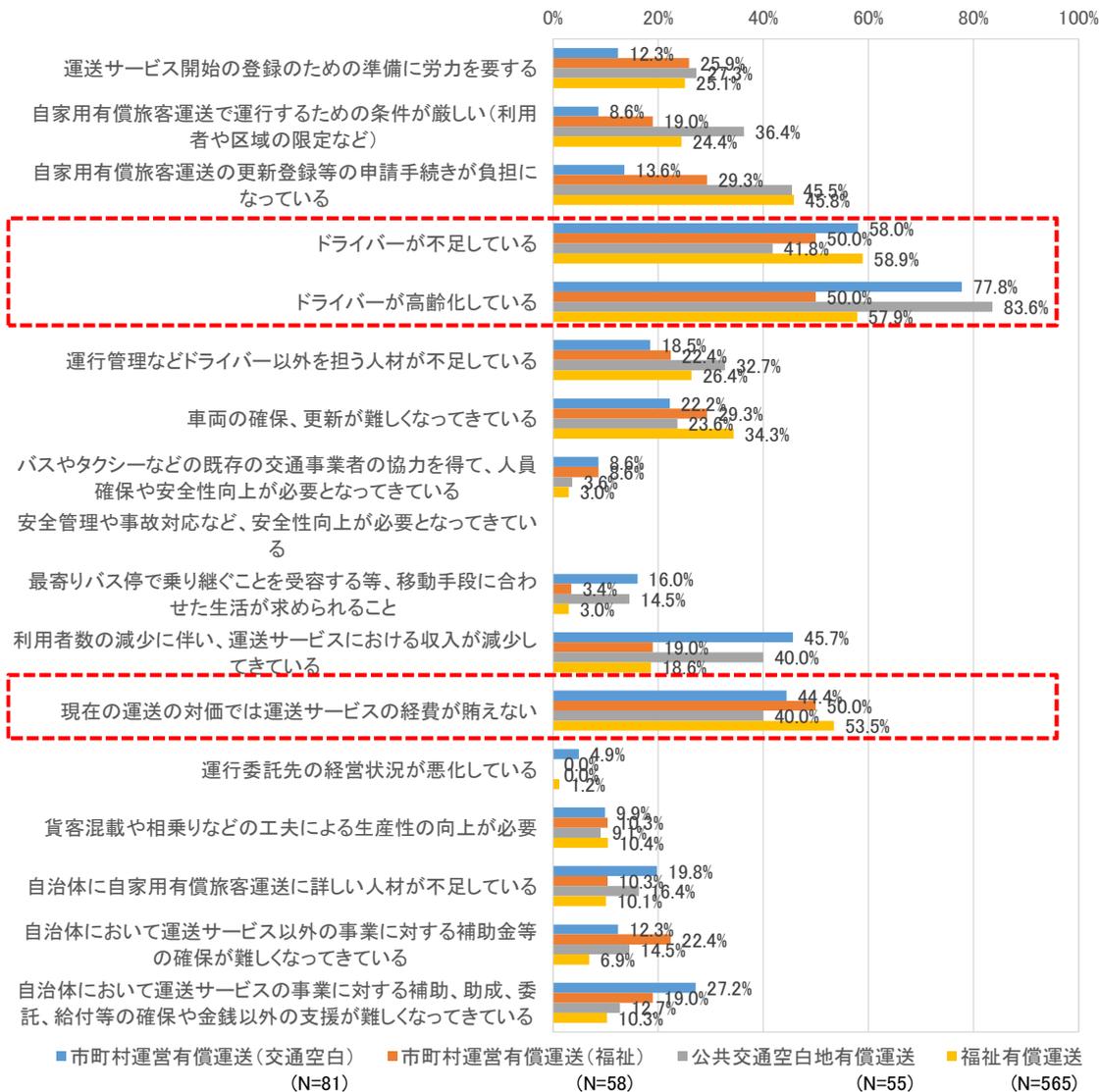
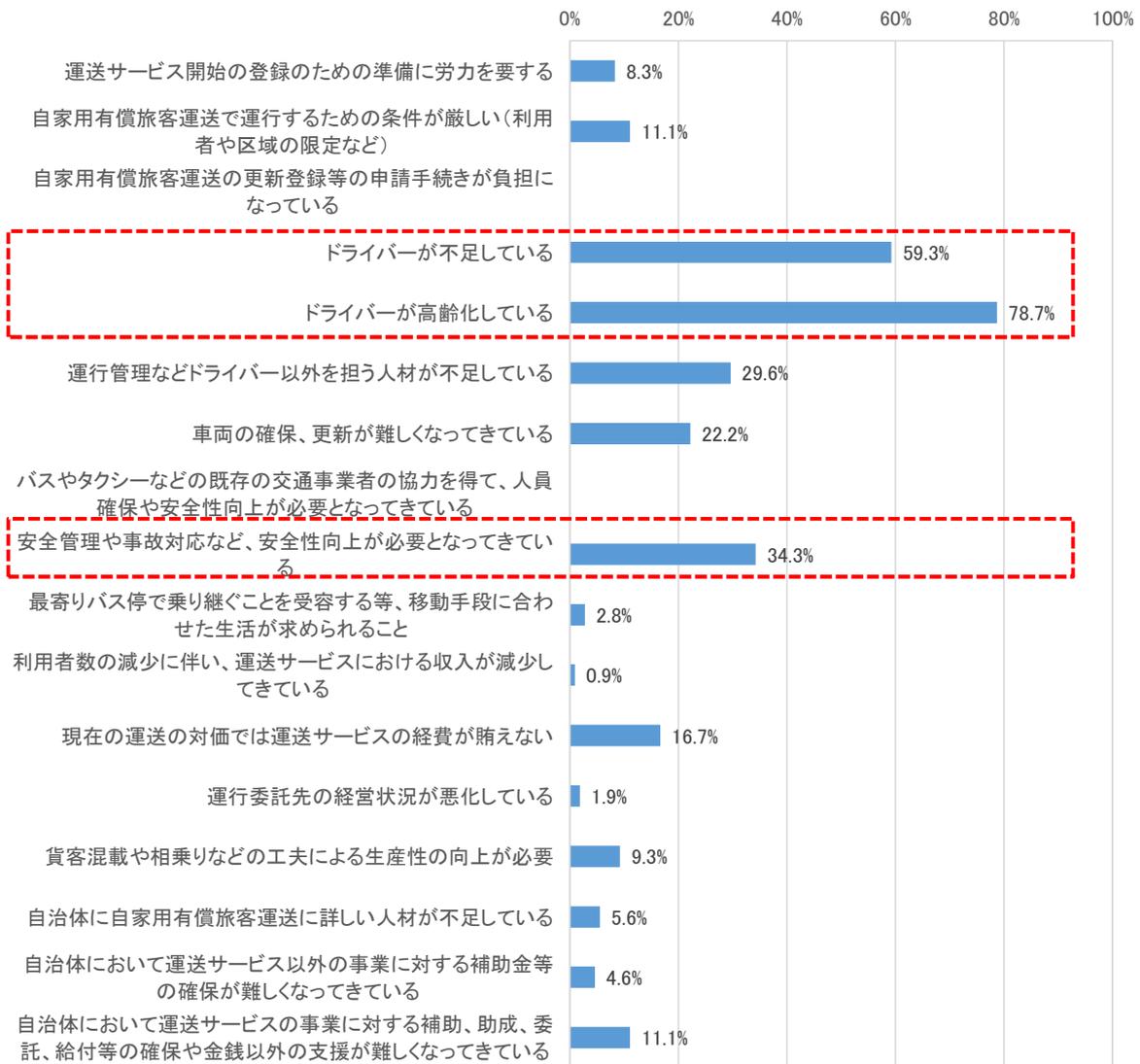


図 3-4-37 輸送サービスを継続するに当たっての課題
(自家用有償旅客運送)



■ 許可又は登録を要しない運送 (N=108)

()は無回答を除いたサンプル数

図 3-4-38 輸送サービスを継続するに当たった課題
(許可又は登録を要しない運送)

なお、各輸送サービスにおける継続するにあたっての課題として回答率が高かった上位5つを整理すると下表のようになる。

○自家用有償旅客運送

ドライバー不足や高齢化といった課題の割合が高く、その他対価や手続きに関する課題があげられている。

○許可又は登録を要しない運送

ドライバー不足や高齢化といった課題の割合が高く、安全対策やドライバー以外人材・車両確保の課題があげられている。

表 3-4-4 輸送サービスを継続する上での課題(回答率の高い上位5つ)

自家用有償旅客運送				許可又は登録を 要しない運送 (N=108)
市町村運営有償 運送(交通空 白)(N=81)	市町村運営有償 運送(福祉) (N=58)	公共交通空白地 有償運送 (N=55)	福祉有償運送 (N=565)	
ドライバーが高 齢化している (77.8%)	ドライバーが高 齢化している (50.0%)	ドライバーが高 齢化している (83.6%)	ドライバーが不 足している (58.9%)	ドライバーが高 齢化している (78.7%)
ドライバーが不 足している (58.0%)	ドライバーが不 足している (50.0%)	自家用有償旅客 運送の更新登録 等の申請手続き が負担になって いる(45.5%)	ドライバーが高 齢化している (57.9%)	ドライバーが不 足している (59.3%)
利用者数の減少 に伴い、運送サ ービスにおける 収入が減少して きている (45.7%)	現在の運送の対 価では運送サー ビスの経費が賄 えない (50.0%)	ドライバーが不 足している (41.8%)	現在の運送の対 価では運送サー ビスの経費が賄 えない (53.5%)	安全管理や事故 対応など、安全 性向上が必要と なってきたり (34.3%)
現在の運送の対 価では運送サー ビスの経費が賄 えない (44.4%)	自家用有償旅客 運送の更新登録 等の申請手続き が負担になって いる(29.3%)	利用者数の減少 に伴い、運送サ ービスにおける 収入が減少して きている (40.0%)	自家用有償旅客 運送の更新登録 等の申請手続き が負担になって いる(45.8%)	運行管理などド ライバー以外を 担う人材が不足 している (29.6%)
自治体において 運送サービスの 事業に対する補 助、助成、補 助・委託等、給 付等の確保や金 銭以外の支援が 難しくなってい る (27.2%)	車両の確保、更 新が難しくなっ てきている (29.3%)	現在の運送の対 価では運送サー ビスの経費が賄 えない (40.0%)	車両の確保、更 新が難しくなっ てきている (34.3%)	車両の確保、更 新が難しくなっ てきている (22.2%)

5) 輸送サービスの今後の継続の見通し

①短期(3年後程度)の見通し

現在行われている輸送サービスの短期(3年後程度)の見通しを教えてください。

(SA) 【有償(重複なし):問5-1】【有償(重複):問5-1】【無償:問5-1】

○自家用有償旅客運送

「現在受けている行政等からの支援が継続すれば、継続は可能」、「行政等からの支援がなくても、継続は可能」、「現在は受けていないが、行政等からの支援を受ければ継続は可能」を「継続可能」とすると、いずれの輸送サービスにおいても、6割以上は継続可能と回答している。また、上記より「現在は受けていないが、行政等からの支援を受ければ継続は可能」を「継続可能」を除いた場合、福祉有償運送は4割強にとどまる。

輸送サービス間で「継続可能」割合に差がみられることから、有意な差であるかを母比率の差の検定(有意水準5%、両側検定)により検証した。その結果、有意な差が確認されなかった。

○許可又は登録を要しない運送

継続可能の割合が8割程度と、自家用有償旅客運送に比べ高くなっている。

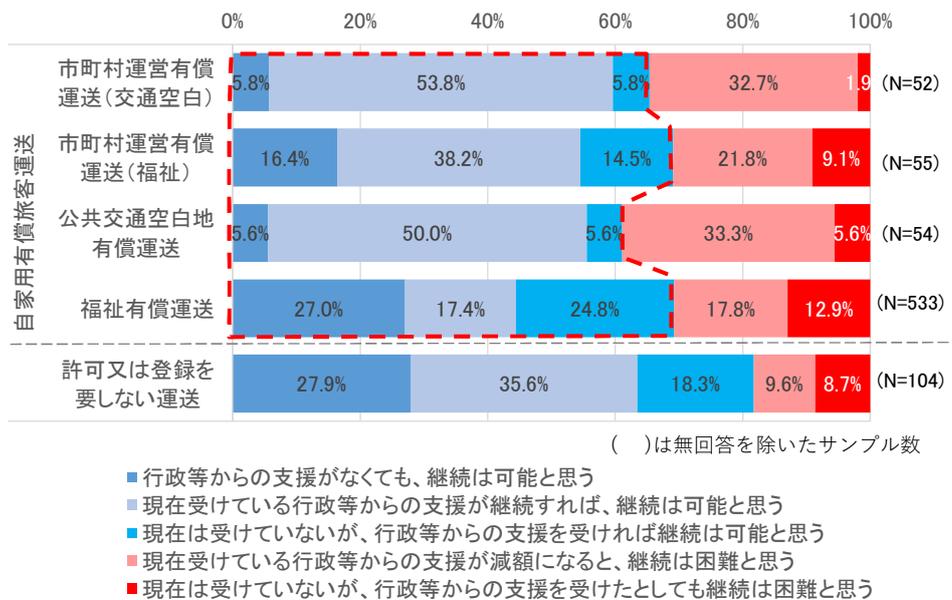


図 3-4-39 輸送サービスの短期の見通し

②中期(5年後程度)の見通し

(【有償(重複なし):問5-1】【有償(重複):問5-1】【無償:問5-1】で「行政等からの支援がなくても継続可能」「現在受けている行政等からの支援が継続すれば継続可能」「現在は受けていないが、行政等からの支援を受ければ継続は可能」を選択したサンプル対象)

中期(5年後程度)の見通しを教えてください。(SA)

【有償(重複なし):問2-4-1】【有償(重複):問2-4-1】【無償:問2-4-1】

○自家用有償旅客運送

「行政等からの支援がなくても、継続は可能」、「行政等からの支援が継続すれば、継続は可能」を継続可能割合とすると、7割以上が回答しており、自家用有償旅客運送の中では福祉有償運送が最も割合が低くなっている。

○許可又は登録を要しない運送

継続可能割合が7割弱にとどまり、自家用有償旅客運送に比べ低くなっている。

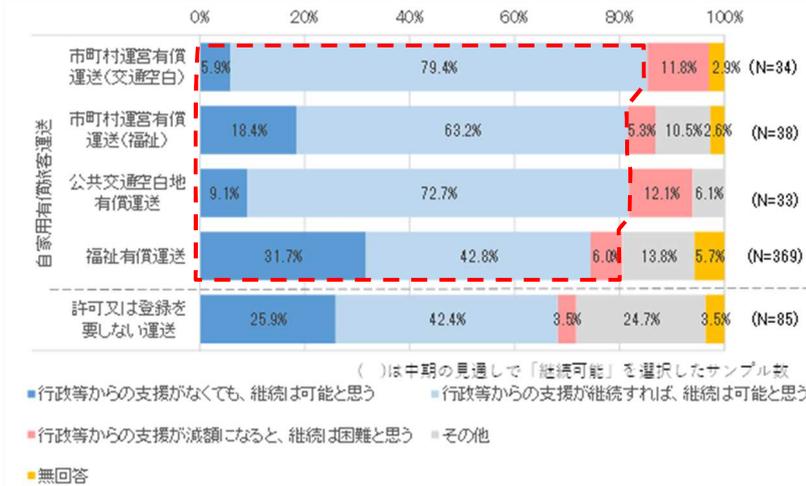


図 3-4-40 輸送サービスの中期の見通し

③輸送サービスの収支状況(補助・委託等含む)と短期(3年後程度)の見通しの関係

以下は、輸送サービス収支が黒字、収支均衡及び赤字と回答している団体に分類し、短期の見通しを集計した結果である。

○自家用有償旅客運送

各類型において、黒字に比べ、収支均衡、赤字の方が、「現在受けている行政等からの支援が減額になると継続は困難と思う」、「現在は受けていないが、行政等からの支援を受けたとしても継続は困難と思う」と「継続困難」を示す割合が高くなる傾向にある。

その一方、各類型ともに黒字に比べ赤字の方が「行政からの支援がなくても持続化が可能である」との回答が若干高く、収支によらず持続可能と考える団体も若干存在するということがわかる。

また、公共交通空白地有償運送、福祉有償運送では、現状における収支が黒字または収支均衡であるものの、短期の見通しとして「現在は受けていないが、行政等からの支援を受けたとしても継続は困難」と回答している団体が1割程度存在している。すなわち、これらの団体については、収支以外の要因が輸送サービスを継続する上での大きな課題になっていると推測される。

○許可又は登録を要しない運送

現状における収支が黒字・収支均衡であるものの、短期の見通しとして「現在は受けていないが、行政等からの支援を受けたとしても継続は困難」と回答している団体が1割程度存在している。

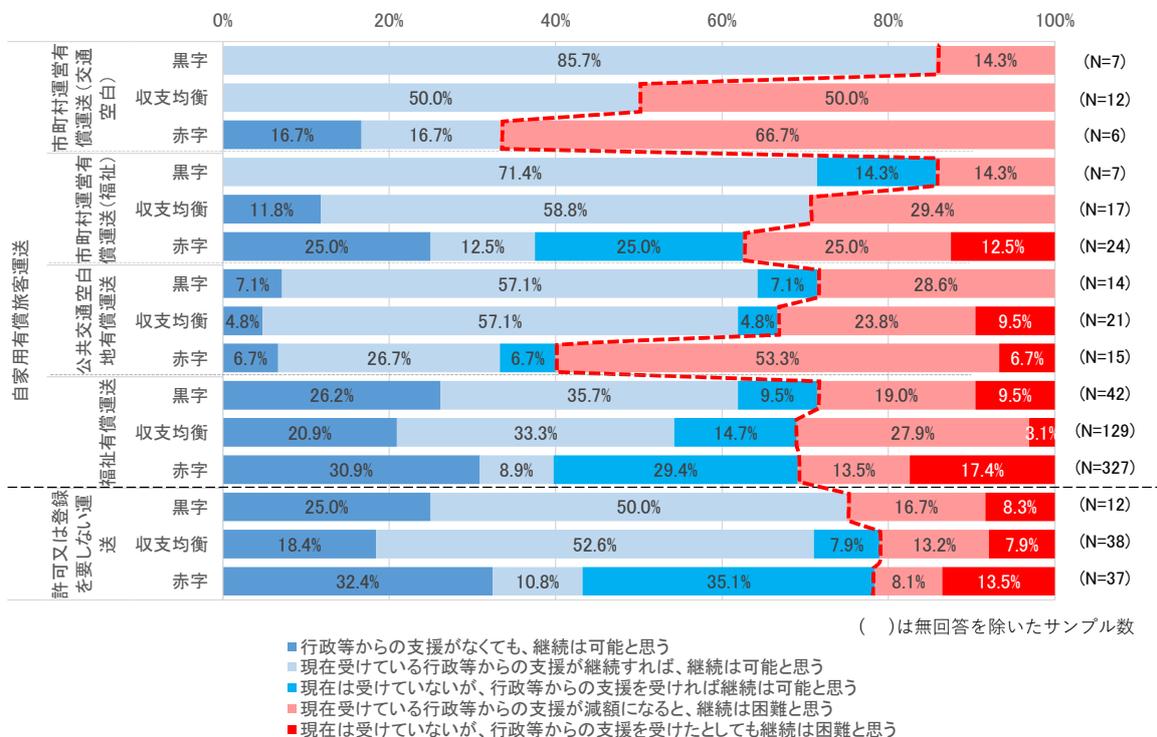


図 3-4-41 輸送サービスの収支状況(補助・委託等含む)と短期(3年後程度)の見通しの関係

④全収入に対する輸送サービス以外の収入が占める割合と短期(年後程度)の見通しの関係

以下は、全収入に対する輸送サービス以外の収入が占める割合別に短期の見通しを集計した結果である。

一定数以上サンプル数が取得された福祉有償運送の7割以上と1割未満に着目する²⁹。輸送サービス以外の収入割合が7割以上と1割未満に着目すると、短期の見通しの回答はほぼ同じような構成比であり、福祉有償運送では、輸送サービス以外の収入割合が高くととも輸送サービスの継続可能性が高まるとは言い難い。

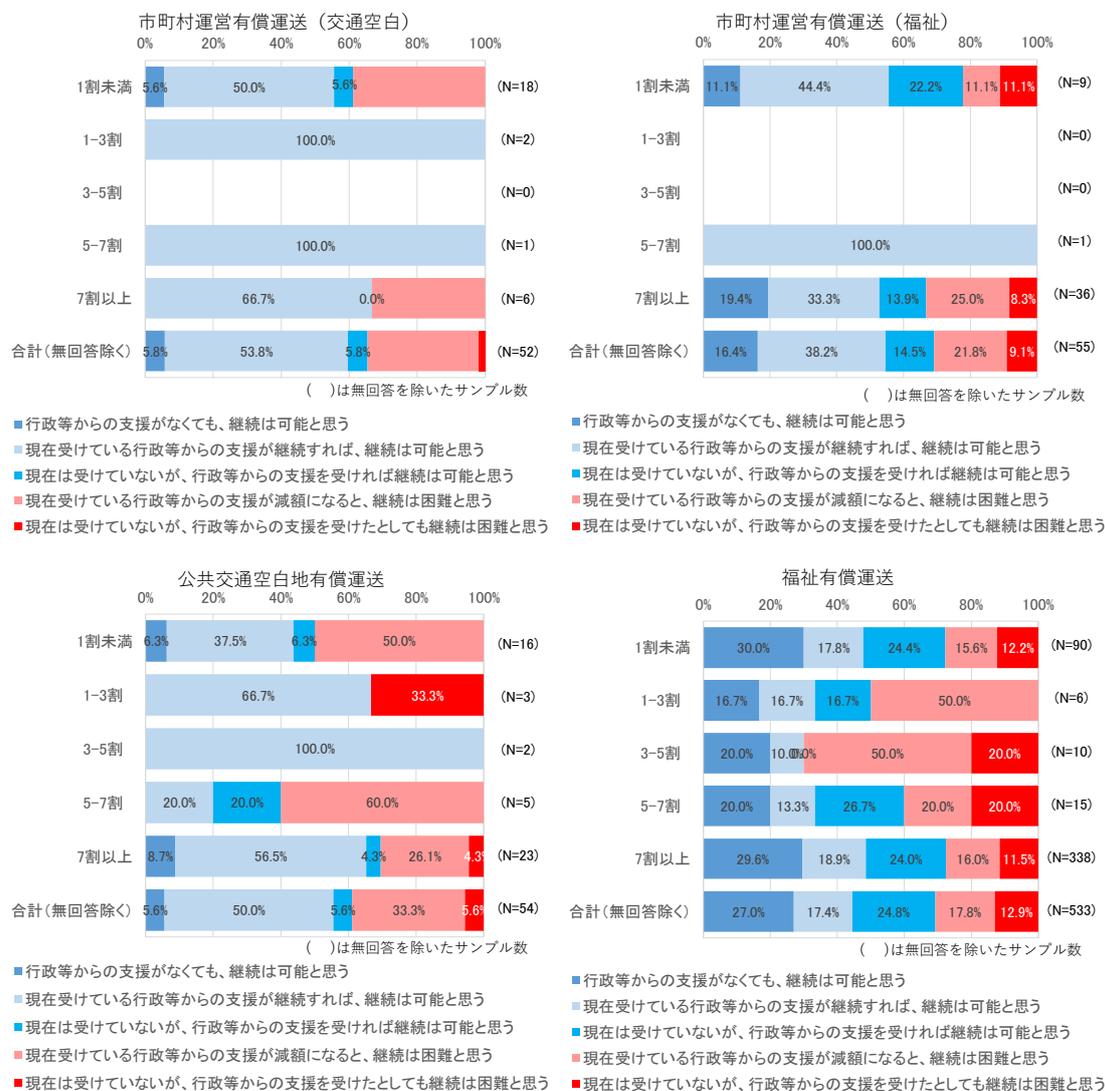


図 3-4-42 全収入に対する輸送サービス以外の収入が占める割合と短期の見通しの関係 (自家用有償旅客運送)

²⁹ 福祉有償運送の全 533 サンプル (無回答除く) の中から、どのくらいのサンプル数が抽出されていれば一定の誤差内に収まるかという観点から必要サンプル数を算出した (以下式)。その結果 r (抽出率) が 15.3% と算出され、それを 533 に乗じる 81 サンプルとなったことから、81 サンプル以上取得されている回答については一定の精度が担保されているとして比較が行えると考えた。

$$RSD = K \times \sqrt{(ZK - 1) \times \frac{1-r}{r} \times \frac{1}{N}}$$

RSD: 相対誤差(20%と設定)、K: 信頼区間 95%と設定、ZK: カテゴリー数 2 と設定(継続可能、困難)、r: 抽出率 N: 母集団 (533 サンプル)

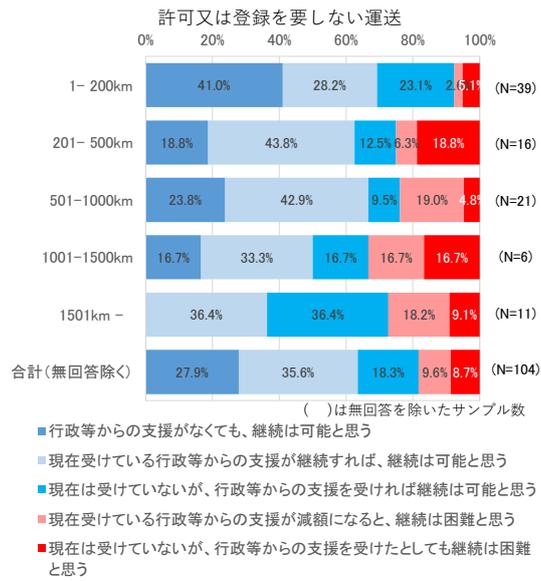


図 3-4-43 全収入に対する輸送サービス以外の収入が占める割合と短期の見通しの関係
(許可又は登録を要しない運送)

⑤ 運行距離と短期(3年後程度)の見通しの関係

以下は、1 か月間の運行距離と短期の見通しの関係について集計した結果である。

各距離帯において一定のサンプル数が取得されている福祉有償運送に着目する。いずれの距離帯においても回答構成はほとんど同様となっている。そのため、福祉有償運送については、運行距離が継続可能性に影響を与えているとは考えにくい。

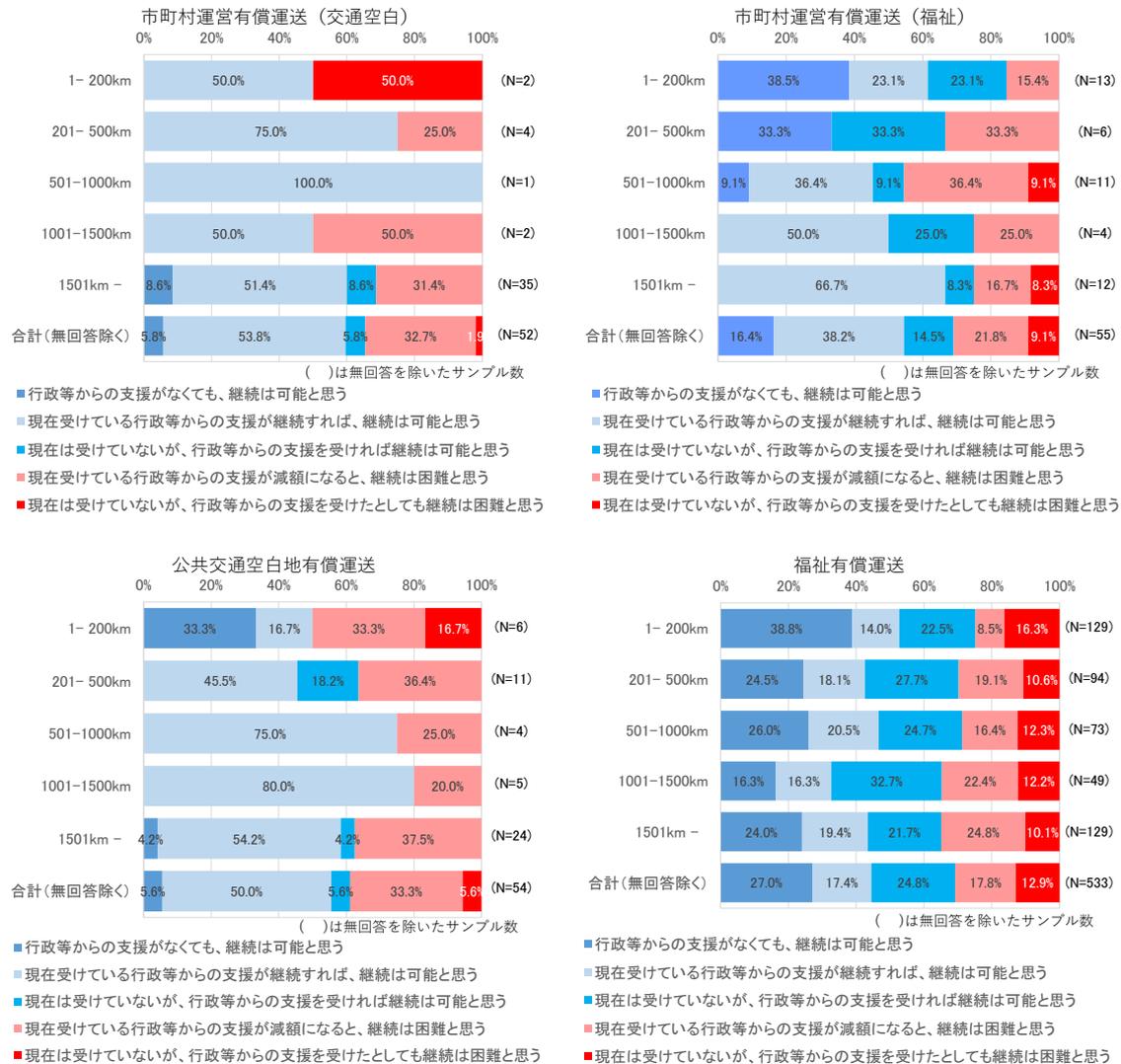


図 3-4-44 運行距離と短期の見通しの関係
(自家用有償旅客運送)

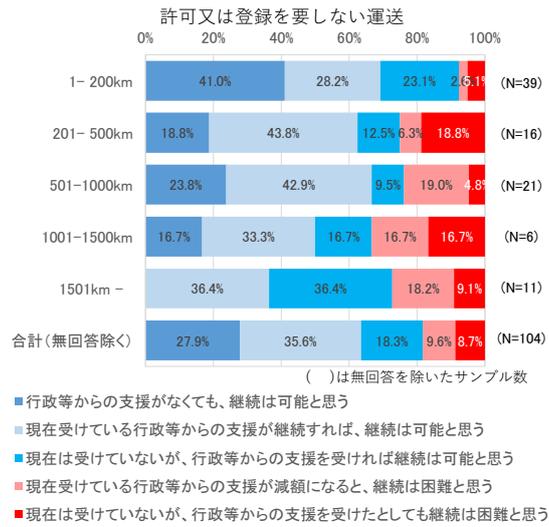


図 3-4-45 運行距離と短期の見通しの関係
(許可又は登録を要しない運送)

⑥利用者数と短期(3年後程度)の見通しの関係

以下は、1 か月間ののべ利用者数と短期の見通しの関係について集計した結果である。各利用者数ランクにおいて一定のサンプル数が取得されている福祉有償運送に着目する。

継続可能とする割合（行政等からの支援がなくても継続可能、現在受けている行政等からの支援が継続すれば継続可能、現在は受けていないが行政等からの支援を受ければ継続可能）が101～200人の利用者数ランクにおいて最も低い値を示している。

これは、図3-4-17で行った考察（福祉有償運送については輸送サービスの赤字を他事業で補填している可能性がある）や表3-4-4で整理した輸送サービスを継続する上での課題を踏まえると、輸送サービスとそれ以外の事業を含めた団体全体での収支を成立させることが難しい利用者規模であることや、必要となるドライバーを確保することが難しい団体規模である可能性が考えられる。

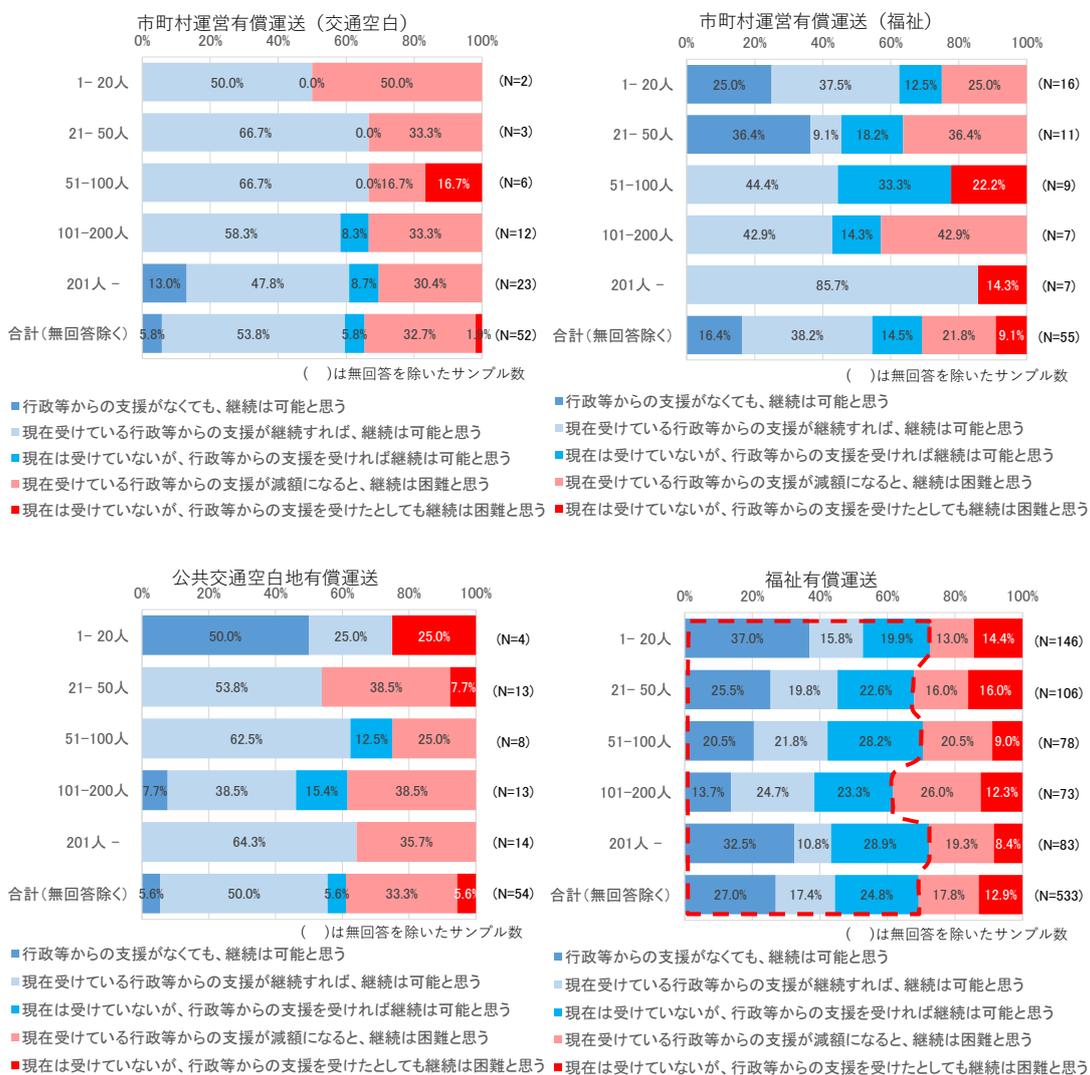


図3-4-46 利用者数と短期の見通しの関係
(自家用有償旅客運送)

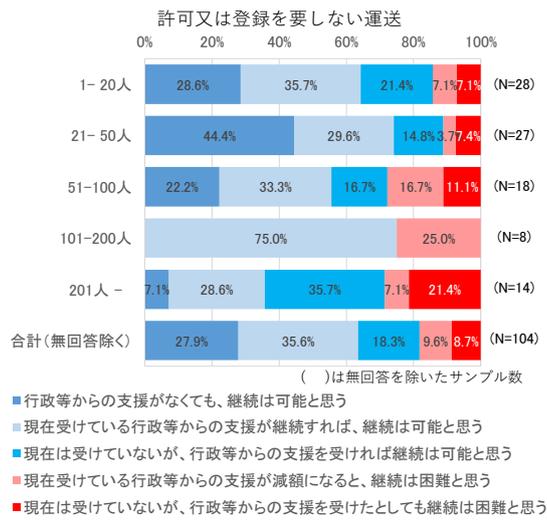


図 3-4-47 利用者数と短期の見通しの関係
(許可又は登録を要しない運送)

⑦継続する上での課題と短期(3年後程度)の見通しの関係

以下は、輸送サービスを継続するに当たっての課題別に、各課題を選択している団体の短期の見通しを集計した結果である。なお、以下の考察において用いる「継続可能性」は、「行政等からの支援がなくても継続可能」、「現在受けている行政等からの支援が継続すれば継続可能」の2つの割合を合計したものを指しており、現在の運営体制が継続した場合に継続可能と考えている団体の割合を表していることになる。

ここでは、図 2-4-23 で示した集計結果から得られる各輸送サービスにおける継続可能性と、表 3-4-4 で示した各輸送サービスを継続していく上での課題上位 5 つにおける継続可能性を比較し、両者に有意な差が見られるかを検証する。検証に当たっては母比率の差の検定を(両側検定、有意水準 5%)適用する。

下表における各輸送サービスのタイトル下にかかれた【 】が各輸送サービスにおける回答サンプル全体での継続可能性(全体平均)であり、各項目内にある()は当該選択肢を選んだ団体における継続可能性を表している。また、母比率の差の検定を行い、これらに有意な差が認められた項目については黄色のハッチングをかけている。

○市町村運営有償運送(交通空白)

図 3-4-13 で見たように、輸送サービスにおける収入に対する行政等からの補助・委託等の割合が他の輸送サービスに比べ非常に高い状況にあったことから、「自治体において運送サービスの事業に対する補助、助成、補助・委託等、給付等の確保や金銭以外の支援が難しくなっている」を選択した団体の継続可能性が有意に低くなったと考えられる。

○福祉有償運送

図 3-4-13 で見たように、福祉有償運送における輸送サービス事業の収入においては、行政等からの補助・委託等が占める割合が他の輸送サービスに比べて非常に低く、運送の対価による収入を必要経費や車両の維持・更新に充てる必要があることから、「ドライバーが不足している」、「現在の運送の対価では運送サービスの経費が賄えない」、「車両の確保、更新が難しくなっている」を選択した団体の継続可能性が、全体平均よりも有意に低い結果となっている。特に、「現在の運送の対価では運送サービスの経費が賄えない」、「車両の確保、更新が難しくなっている」については、これらの項目を選択した団体の継続可能性が低くなったものと考えられる。

また、上記と同様に「運行管理などドライバー以外を担う人材が不足している」「自治体において運送サービスの事業に対する補助、助成、委託、給付等の確保や金銭以外の支援が難しくなっている」を選択した団体の継続可能性が、全体平均よりも有意に低い結果となっている。前者は、組織自体の継続性に関する問題であり、後者については、運送の対価収入以外の自治体からの補助・助成等が確保できない場合においても、団体の継続可能性が低くなることといえる。

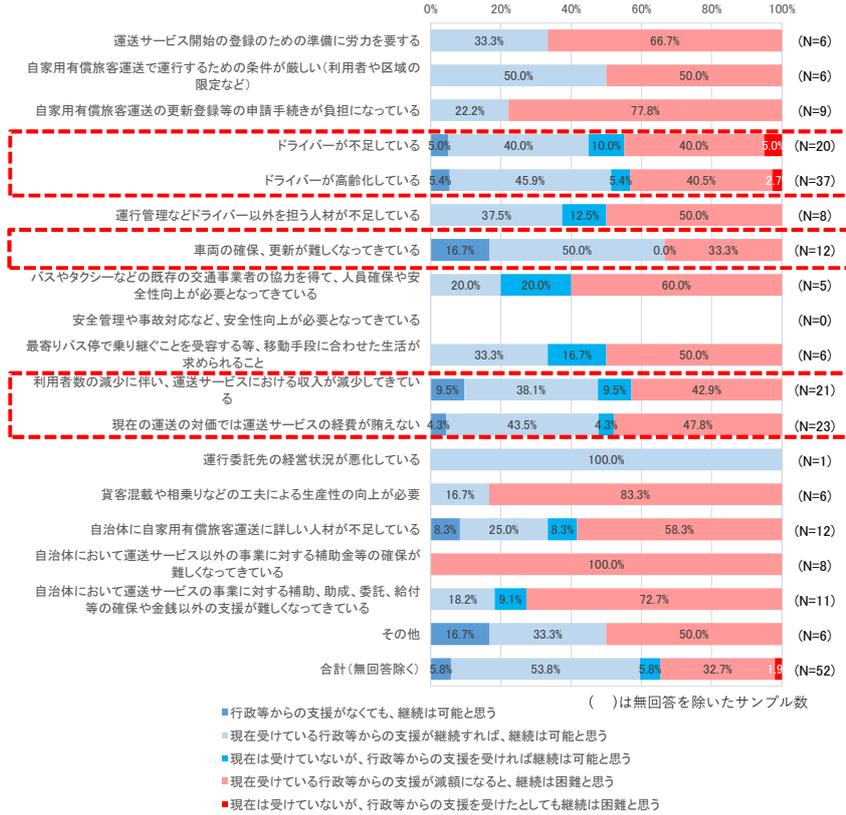
○全般

「ドライバーの不足」、「ドライバーの高齢化」は、いずれの輸送サービスでも継続していく上での課題として上位に挙げられているが、継続可能性が全体平均と比べ有意に低くなったのは、福祉有償運送における「ドライバーの不足」のみであり、福祉有償運送では、ドライバー不足が継続上での大きな課題として捉えている団体が多いことが読み取れる。

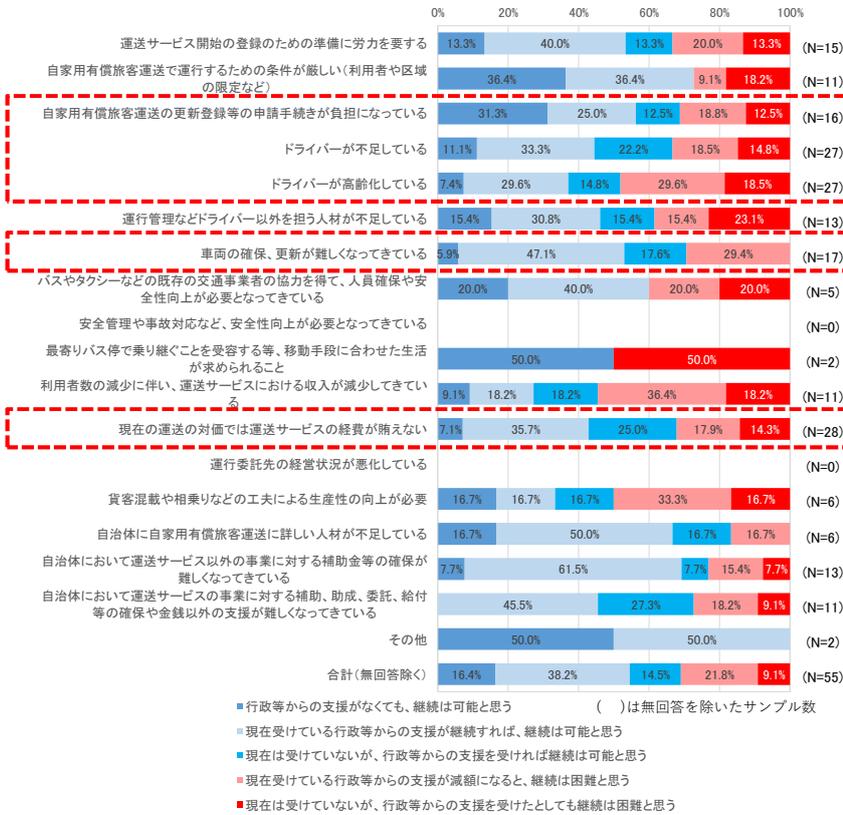
表 3-4-5 輸送サービスを継続する上での課題と短期の継続可能性

	市町村運営有償 (交通空白) 【59.6%】	市町村運営有償 (福祉) 【54.5%】	公共交通空白地 有償運送 【55.6%】	福祉有償運送 【44.5%】	許可又は登録を 要しない運送 【63.5%】
1	ドライバーが高 齢化している (51.4%)	現在の運送の対 価では運送サー ビスの経費が賄 えない(42.9%)	ドライバーが高 齢化している (53.5%)	ドライバーが不 足している (37.2%)	ドライバーが高 齢化している (59.0%)
2	現在の運送の対 価では運送サー ビスの経費が賄 えない(47.8%)	ドライバーが不 足している (44.4%)	自家用有償旅客 運送の更新登録 等の申請手続き が負担になって いる(50.0%)	ドライバーが高 齢化している (38.7%)	ドライバーが不 足している (57.6%)
3	利用者数の減少 に伴い、運送サ ービスにおける 収入が減少して きている (47.6%)	ドライバーが高 齢化している (37.0%)	ドライバーが不 足している (43.5%)	現在の運送の対 価では運送サー ビスの経費が賄 えない(33.6%)	安全管理や事故 対応など、安全 性向上が必要と なっている (60.6%)
4	ドライバーが不 足している (45.0%)	車両の確保、更 新が難しくなっ てきている (52.9%)	利用者数の減少 に伴い、運送サ ービスにおける 収入が減少して きている (40.9%)	自家用有償旅客 運送の更新登録 等の申請手続き が負担になって いる(40.1%)	運行管理などド ライバー以外を 担う人材が不足 している (51.6%)
5	車両の確保、更 新が難しくなっ てきている (66.7%) 自治体に自家用 有償旅客運送に 詳しい人材が不 足している (33.3%)	自家用有償旅客 運送の更新登録 等の申請手続き が負担になって いる(56.3%)	現在の運送の対 価では運送サー ビスの経費が賄 えない(52.4%)	車両の確保、更 新が難しくなっ てきている (31.9%)	車両の確保、更 新が難しくなっ てきている (52.4%)
6 番目以下 (有意な結果のみ)	自治体において 運送サービスの 事業に対する補 助、助成、委託、 給付等の確保や 金銭以外の支援 が難しくなって きている (18.2%) (6番目)	—	—	運行管理などド ライバー以外を 担う人材が不足 している31.4% (6番目)	—
	—	—	—	自治体において 運送サービスの 事業に対する補 助、助成、委 託、給付等の確 保や金銭以外の 支援が難しくな ってきている (21.4%) (11番目)	—

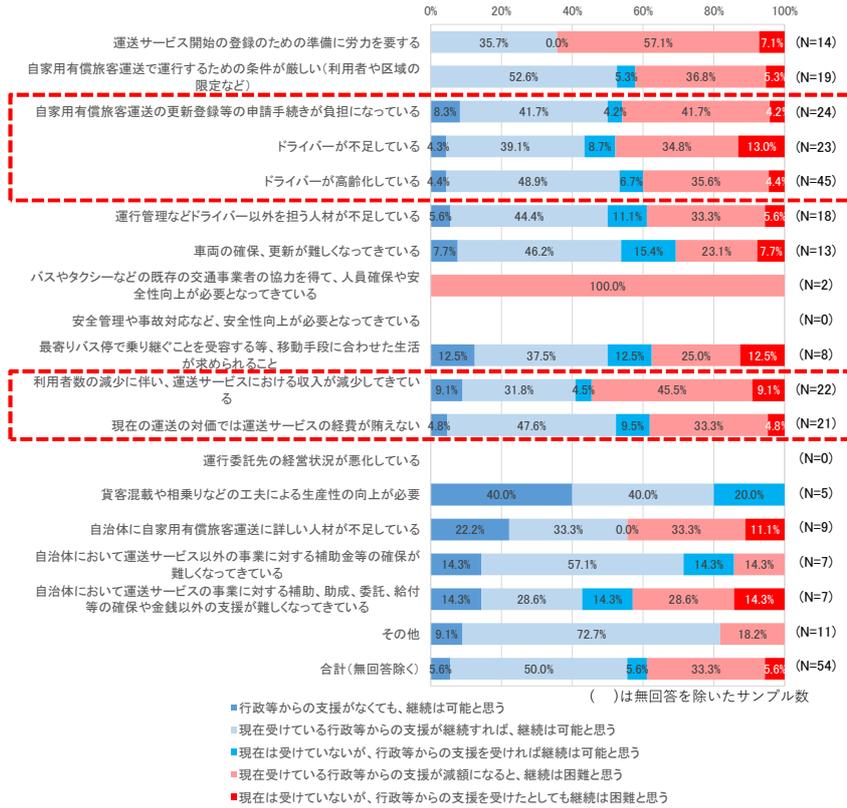
市町村運営有償運送（交通空白）



市町村運営有償運送（福祉）



公共交通空白地有償運送



福祉有償運送

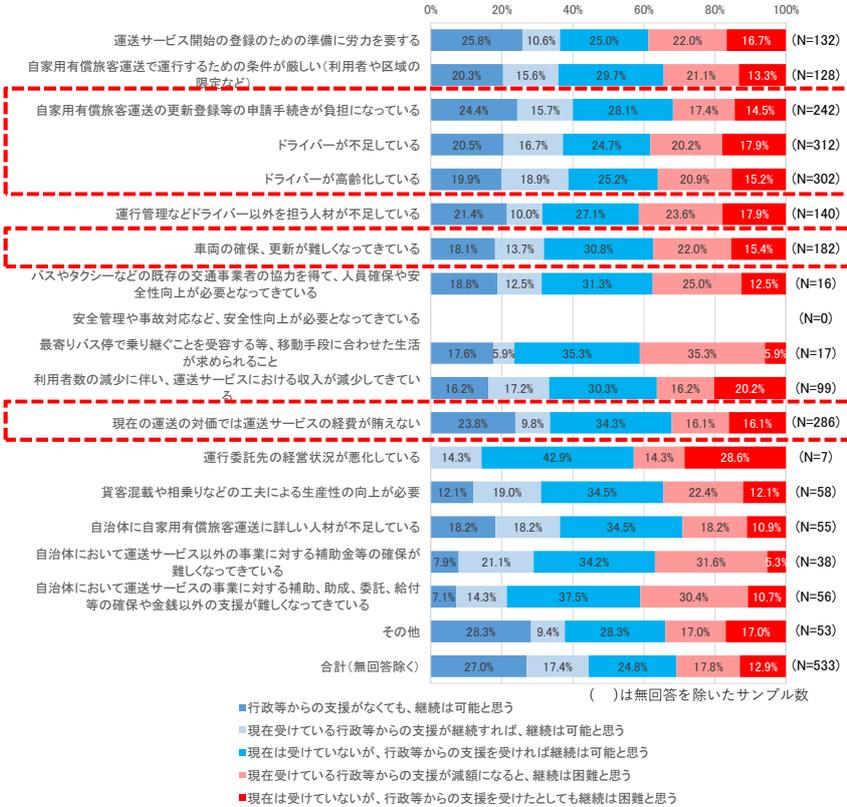


図 3-4-48 継続する上での課題と短期の見通しの関係 (自家用有償旅客運送)

図中の赤い枠は、表 3-4-4 で整理した各輸送サービスを継続していく上での課題上位 5 つ

許可又は登録を要しない運送

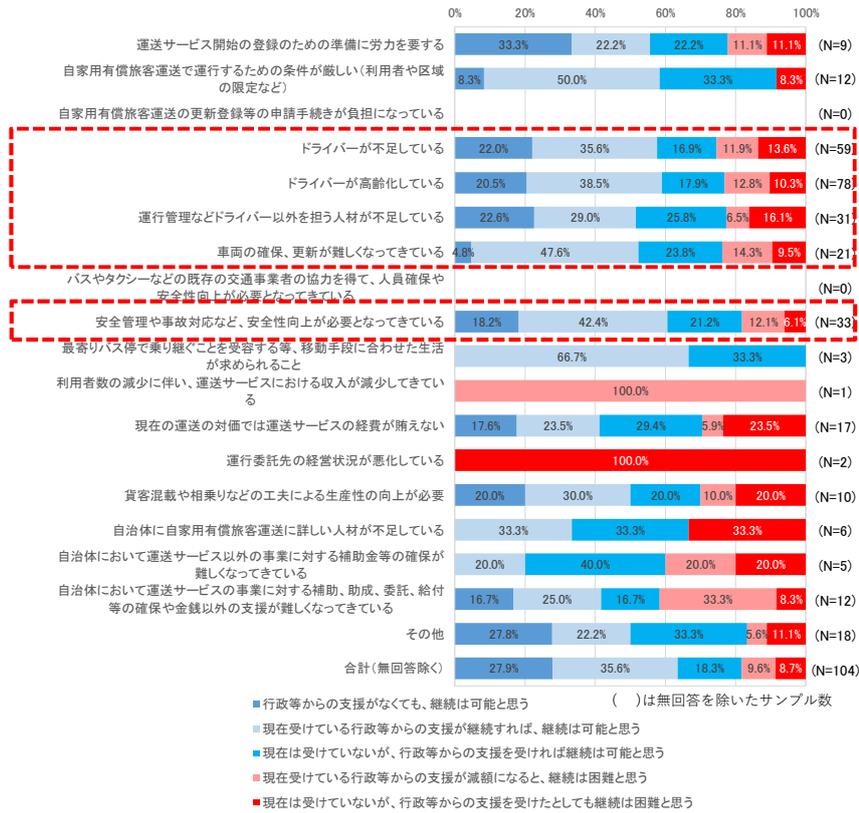


図 3-4-49 継続する上での課題と短期の見通しの関係 (許可又は登録を要しない運送)

6)追加アンケート結果のまとめ

下表は、上記における追加アンケート結果の概要を整理したものである。追加アンケート調査結果から読み取れる各輸送サービスの実態について以下に整理する。

1)市町村運営有償運送(交通空白)

①輸送サービス以外の事業・活動

市町村運営有償（交通空白）を実施している団体は、輸送サービス以外の事業・活動を行っていない団体が最も多い。また、輸送サービス以外の事業・活動を行なっている団体は、行政等からの補助・委託等事業を請け負っている。

②輸送サービスが提供されている地域の公共交通等の状況

市町村運営有償運送（交通空白）が行われている地域は、他の輸送サービスが実施されている地域に比べて、毎日運行されているバスがある割合が低い。これは、第2章で示したように、市町村運営有償（交通空白）は、乗合バスを失った地区への移動手段を確保するために自家用有償旅客運送を許可したことに端を発しているためである。

③輸送サービスの事業内容

市町村運営有償運送（交通空白）は、市町村運営有償運送（福祉）に比べ、全従事者数が少なく、また従事者の中で輸送サービスに関わる人の割合が高い状況となっている。これは、上記①で示したように輸送サービス以外の事業を行っていない団体が多いことが理由である。

提供されている輸送サービスは、他の輸送サービスに比べ、運行距離が長く、利用者数も多い。これは先述のように廃止されたバスの代替として導入される場合が多いことに起因しているものと考えられる。

④輸送サービスにおける収支、短期の見通し、継続する上での課題

市町村運営有償運送（交通空白）を実施している団体の輸送サービスに関する収支（補助・委託等・補助等含む）については、60%の団体が黒字・収支均衡と回答している。また、短期（3年後程度）の継続可能性としては60%の団体が継続可能と回答しており、黒字・収支均衡の割合と短期の継続可能性の割合がほぼ等しくなっている。

その一方で、輸送サービスにおける収入のうち行政等からの補助・委託等・補助等が占める割合が5割以上ある団体が79%となっており、他の輸送サービスに比べその割合は高い。また、輸送サービスを継続していく上での課題として、「ドライバーが高齢化している」を回答した割合が78%、「ドライバーが不足している」の回答割合が58%となっており、多くの団体においてドライバーの確保が輸送サービスを継続していく上での主要な課題となっている。一方、「自治体において運送サービスの事業に対する補助、助成、補助・委託等、給付等の確保や金銭以外の支援が難しくなっている」を選んだ団体の継続可能性が低く、全団体で集計した継続可能性よりも有意に低い結果となった。

以上を踏まえると、市町村運営有償（交通空白）については、金銭的な面では、行政において補助や補助・委託等が確保できそれにより収支が成立している限りは継続できると認識されているものと推察されるが、ドライバーの確保が大きな制約になってきているものと考えられる。

2)市町村運営有償運送(福祉)

①輸送サービス以外の事業・活動

市町村運営有償運送(福祉)を実施している団体は、介護保険適用事業や障害者総合支援法適用事業を実施している団体が多く、行政等から福祉関連(社会福祉協議会の運営、それ以外の福祉事業)の補助・委託等事業を受けている団体も多い。

②輸送サービスが提供されている地域の公共交通等の状況

市町村運営有償運送(福祉)が行われている地域は、他の輸送サービスが実施されている地域に比べ、「毎日運行されているバスがある」割合が高く、第2章で整理したように、市町村運営(福祉)は、身体障害者、要介護認定者等公共交通を利用できない人々を対象としているからである。

③輸送サービスの事業内容

市町村運営有償運送(福祉)は、市町村運営有償運送(交通空白)に比べ、全従事者数が多く、また従事者の中で輸送サービスに関わる人の割合が低い状況となっている。輸送サービス以外の福祉関連の事業が団体の主たる事業・活動であり、輸送サービスに関わる従事者の割合が低くなっているものと考えられる。

提供されている輸送サービスは、市町村運営有償運送(交通空白)及び、公共交通空白地有償運送に比べて、運行距離が短く、また利用者数も少ない。これは、市町村運営有償運送(福祉)においては1度に多くの人数を輸送することができないこと、ドライバーの不足等がサービス供給の制約になっていることが原因と考えられる(継続する上での課題として「ドライバーの不足」の回答割合が高い)。

④輸送サービスにおける収支、短期の見通し、継続する上での課題

市町村運営有償運送(福祉)を実施している団体の輸送サービスに関する収支(補助・委託等・補助等含む)については、50%の団体が黒字・収支均衡と回答している。また、短期(3年後程度)の継続可能性としては55%の団体が継続可能と回答しており、黒字・収支均衡の割合よりも短期の継続可能性の割合が若干上回っている。これは、収支は成立していないが、継続していけると考えている団体があることを意味している。

収支が成立していないにも関わらず継続が可能としている理由については、追加アンケートの結果より見出すことが困難であるため、第4章におけるヒアリング結果も踏まえ、第5章で考察することにする。

3)公共交通空白地有償運送

①輸送サービス以外の事業・活動

公共交通空白地有償運送を実施している団体は、他の団体に比べ全従事者数が少ない傾向にあり、実施している輸送サービス以外の事業・活動としては、行政等からの補助・委託等ではない事業(「家事援助」、「サロン」、「配食サービス」等)を実施している団体が最も多い。また、輸送サービス以外の事業・活動における収入は、他の輸送サービスを行っている団体に比べ低い。

②輸送サービスが提供されている地域の公共交通等の状況

公共交通空白地有償運送が行われている地域は、他の輸送サービスが実施されている地域に比べ、「エリア内にタクシーの営業所がありタクシーを利用できる」割合が低い。したがって、タクシーを利用しづらい（利用できない）地域において導入されている傾向が読み取れる。

③輸送サービスの事業内容

公共交通空白地有償運送は、先述のように全従事者が少ないものの、全従事者のうち輸送サービスに関わる従事者の割合は市町村運営有償（福祉）及び福祉有償運送に比べ高くなっている。すなわち、ドライバー等で輸送サービスに携わりつつ、様々な補助・委託等事業にも従事している人が多いことが読み取れる。

提供されている輸送サービスは、市町村運営有償運送（交通空白）ほどではないものの、運行距離や利用者数は福祉有償輸送及び市町村運営有償運送（福祉）に比べると大きい。

④輸送サービスにおける収支、短期の見通し、継続する上での課題

輸送サービスにおける事業収支が黒字・収支均衡である団体割合が70%、短期の見通しとして継続可能と回答した団体割合が56%となっている。現状で黒字・収支均衡であっても3年後の継続が難しいと感じている団体があることが読み取れる。

事業を継続する上での課題として、ドライバーの高齢化を挙げた団体が84%、ドライバーが不足していることを挙げた団体が42%存在していることを踏まえると、ドライバーの確保が輸送サービスの継続性を難しくしている大きな要因になっていると推察される。

4)福祉有償運送

①輸送サービス以外の事業・活動

福祉有償運送を実施している団体は、市町村運営有償運送（福祉）と同様に、全従事者数が多く、輸送サービスに関わる従事者の割合は小さく、多くの団体は、介護保険適用事業や障害者総合支援法適用事業を実施している。

また、市町村運営有償運送（福祉）を実施している団体と比べると、行政等から補助・委託等事業を行っている割合は低い。

②輸送サービスが提供されている地域の公共交通等の状況

福祉有償運送が行われている地域は、市町村運営有償運送（福祉）が行われている地域同様、「毎日運行されているバスがある」割合が高い。福祉有償運送は、公共交通を利用できない身体障害者、要介護者を対象としていることから、公共交通と競合するものではないことがこの結果からも読み取れる。

③輸送サービスの事業内容

提供されている輸送サービスは、市町村運営有償運送（福祉）と同様、市町村運営有償（交通空白及び公共交通空白地有償運送）に比べ、運行距離が短く、また利用者数も少ない。これは、個別輸送を原則としており、1度に多くの人数を輸送することができないこと、ドライバーの不足等がサービス供給の制約になっていることが原因と考えられる（継続する上での課題として「ドライバーの不足」の回答割合が58%と高い）。

④輸送サービスにおける収支、短期の見通し、継続する上での課題

輸送サービスにおける事業収支が黒字・収支均衡である団体割合が34%、短期の見通しとして継続可能と回答した団体割合が44%となっている。輸送サービス自体の収支が赤字であっても3年後も継続できると考えている団体があることが読み取れる。

福祉有償運送を行っている団体の64%は介護保険法適用事業を実施し、59%は障害者総合支援法適用事業を実施しており、これらにより輸送サービス以外での収入を得ている団体が多い。輸送サービスに対する行政等からの補助・委託等・補助の割合が他の輸送サービスに比べて低いことを踏まえると、これらの法律に基づく事業による利益を輸送サービスへと内部補填することにより継続が可能としているのではないかと推察される。

また、事業を継続する上での課題としては、「ドライバーが不足している」「現在の運送の対価では運送サービスの経費が賄えない」「車両の確保、更新が難しくなっている」を挙げた団体の継続可能性が、全体平均よりも有意に低いことが確認された。福祉有償運送における輸送サービス事業の収入においては、行政等からの補助・委託等が占める割合が他の輸送サービスに比べて非常に低く、運送の対価による収入を必要経費や車両の維持・更新に充てる必要があることから、これらの項目を選択した団体の継続可能性が低くなったものと考えられる。

5)許可又は登録を要しない運送

①輸送サービス以外の事業・活動

許可又は登録を要しない運送を実施している団体は、公共交通空白地有償運送を行っている団体と同様、行政等からの補助・委託等ではない事業を実施している団体が最も多い。また、輸送サービス以外の事業・活動を実施していない団体が2割程度ある。

②輸送サービスが提供されている地域の公共交通等の状況

許可又は登録を要しない運送が行われている地域は、「毎日運行されているバスがある」割合が76%と高く、また「エリア内に営業所はないがタクシーを利用できる」「エリア内にタクシーの営業所がありタクシーを利用できる」の割合が3~4割と続く。これらのことから、許可又は登録を要しない運送は、バス路線はあるものの、ドアツードアでの移動が必要な人たちがバス路線を使うことは難しく、タクシーがそれを補えていない地域であると言える。

③輸送サービスの事業内容

提供されている輸送サービスは運行距離、利用者数ともに他の輸送サービスに比べ少ない。これは、対象とする利用者の規模が小さいからと推察される。

④輸送サービスにおける収支、短期の見通し、継続する上での課題

輸送サービスにおける事業収支が黒字・収支均衡である団体割合が57%、短期の見通しとして継続可能と回答した団体割合が63%となっている。輸送サービス自体の収支が赤字であっても3年後も継続できると考えている団体があることが読み取れる。

許可又は登録を要しない運送を実施している団体はボランティアでの取組からスタートするした団体であるなど、輸送サービス自体の収支を継続していく上での大きな課題として認識している団体が少ないのではないかと考えられる。

その一方で、輸送サービスを継続する上での課題として、ドライバーの高齢化（79%）、ドライバーの不足（59%）が高い割合を示しているとともに、運行に当たっての安全管理に関する課題を挙げた団体割合も高い（安全管理や事故対応など、安全性向上が必要となってきた：34%）。

これらのことから、許可又は登録を要しない運送については、団体スタート時の目的・問題意識から今後も継続していく意思が示されているものの、ドライバー不足や安全管理の問題が徐々に深刻化してきていることが読み取れる。

表 3-4-6 追加アンケート結果の概要(団体規模・輸送サービス以外の別事業の内容)

		市町村運営 有償 (交通空白)	市町村運営 有償 (福祉)	公共交通空 白地有償運 送	福祉有償運 送	許可又は登 録を要しな い運送
団体規模	全従事者数(50人以下の団体割合)	70%	65%	81%	66%	67%
輸送サービス以外の別事業の内容	事業内容(実施率が高い上位5つ)	行っていない(35%)	介護保険法適用事業(62%)	その他(36%)	介護保険法適用事業(64%)	その他(37%)
		補助・委託等事業(施設の管理・運営)(23%)	障害者総合支援法適用事業(62%)	介護保険法適用事業(32%)	障害者総合支援法適用事業(59%)	介護保険法適用事業(23%)
		補助・委託等事業(その他)(23%)	補助・委託等事業(社協の運営)(42%)	補助・委託等事業(施設の管理・運営)(28%)	補助・委託等事業(社協の運営)(19%)	補助・委託等事業(その他)(20%)
		その他(23%)	補助・委託等事業(福祉関連)(36%)	補助・委託等事業(その他)(28%)	補助・委託等事業(福祉関連)(15%)	補助・委託等事業(社協の運営)(19%)
		補助・委託等事業(社協運営)(15%)	補助・委託等事業(施設の管理・運営)(29%)	障害者総合支援法適用事業(21%)	補助・委託等事業(その他)(13%)	行っていない(19%)
	収入(5,000万円超(補助・委託等費等含む)の団体割合)	36%	64%	32%	63%	34%
	収入に対し補助・委託等が占める割合(5割以上の団体割合)	45%	49%	46%	39%	48%
	収支(補助・委託等含む)(黒字・収支均衡の団体割合)	58%	55%	75%	66%	78%
	収支(補助・委託等除く)(補助・委託等費等含む収支で黒字・収支均衡と回答した団体のうち、補助・委託等費等を含む収支が黒字・収支均衡の団体割合)	-(全サンプル無回答)	69%	13%	66%	69%

表 3-4-7 追加アンケート結果の概要(地域の交通状況・輸送サービス事業内容)

		市町村運営 有償 (交通空白)	市町村運営 有償 (福祉)	公共交通空 白地有償運 送	福祉有償運 送	許可又は登 録を要しな い運送
輸送サービ スが提供さ れている地 域の公共交 通等の状況	毎日運行されているバス(路線バス、コミュニティバス)がある	53%	84%	60%	83%	76%
	週に数日運行されているバス(路線バス、コミュニティバス)がある	23%	15%	21%	13%	11%
	エリア内にタクシーの営業所がありタクシーを利用できる	53%	62%	18%	67%	35%
	エリア内に営業所はないがタクシーを利用できる	26%	36%	56%	25%	45%
輸送サービ ス事業の内 容	輸送サービスに関わる従事者数割合(5割以上の団体割合)	39%	25%	38%	25%	36%
	1か月間(令和元年6月)の運行距離(1000km超の団体割合)	78%	34%	57%	37%	15%
	1か月間(令和元年6月)のべ利用者数(100人超の団体割合)	78%	26%	52%	32%	23%
	収入(500万円超(補助・委託等費等含む)の団体割合)	39%	12%	23%	15%	3%
	収入に対し補助・委託等が占める割合(5割以上の団体割合)	79%	43%	65%	27%	55%
	収支(補助・委託等含む)(黒字・収支均衡の団体割合)	59%	50%	70%	34%	57%
	収支(補助・委託等除く)(補助・委託等費等含む収支で黒字・収支均衡と回答した団体のうち、補助・委託等費等を含む収支で黒字・収支均衡の団体割合)	47%	38%	46%	56%	63%

表 3-4-8 追加アンケート結果の概要(輸送サービスの継続)

		市町村運営 有償 (交通空白)	市町村運営 有償 (福祉)	公共交通空 白地有償運 送	福祉有償運 送	許可又は登 録を要しない 運送
輸送サー ビスの継続	継続する上での 主な課題 (回答率が高い 上位5つ) ※1【 】は回 答割合(全サ ンプルのうち 当該選択を選 んだ割合)、 ()は当該選 択肢を選んだ 団体の短期 の継続可能 性(※3)	ドライバーが高 齢化している 【78%】 (51%)	ドライバーが高 齢化している 【50%】 (37%)	ドライバーが高 齢化している 【84%】 (53%)	ドライバーが不 足している 【59%】 (37%)	ドライバーが高 齢化している 【79%】 (59%)
		ドライバーが不 足している 【58%】 (45%)	ドライバーが不 足している 【50%】 (44%)	自家用有償旅 客運送の更新 登録等の申請 手続きが負担 になっている 【45%】 (50%)	ドライバーが高 齢化している 【58%】 (39%)	ドライバーが不 足している 【59%】 (58%)
		利用者数の減 少に伴い、運送 サービスにお ける収入が減 少してきている 【46%】 (48%)	現在の運送の 対価では運送 サービスの経 費が賄えない 【50%】 (43%)	ドライバーが不 足している 【42%】 (43%)	現在の運送の 対価では運送 サービスの経 費が賄えない 【53%】 (34%)	安全管理や事 故対応など、安 全性向上が必 要となっている 【34%】 (61%)
		現在の運送の 対価では運送 サービスの経 費が賄えない 【44%】 (48%)	自家用有償旅 客運送の更新 登録等の申請 手続きが負担 になっている 【29%】 (56%)	利用者数の減 少に伴い、運送 サービスにお ける収入が減 少してきている 【40%】 (41%)	自家用有償旅 客運送の更新 登録等の申請 手続きが負担 になっている 【46%】 (40%)	運行管理など ドライバー以外 を担う人材が不 足している 【30%】 (52%)
		車両の確保、 更新が難しく なっている (66.7%)	車両の確保、 更新が難しく なっている 【29%】 (53%)	現在の運送の 対価では運送 サービスの経 費が賄えない 【40%】 (52%)	車両の確保、 更新が難しく なっている 【34%】 (32%)	車両の確保、 更新が難しく なっている 【22%】 (52%)
	自治体に自家 用有償旅客運 送に詳しい人 材が不足して いる(33.3%)			運行管理など ドライバー以外 を担う人材が不 足している (31.4%) (6番目)		
	自治体におい て運送サービ スの事業に対 する補助、助 成、委託補助 ・委託等、給付 等の確保や金 銭以外の支援 が難しくなっ てきている 【27%】 (18%)			自治体におい て運送サービ スの事業に対 する補助、助 成、委託、給付 等の確保や金 銭以外の支援 が難しくなっ てきている (21.4%) (11番目)		
短期(3年後 程度)の見通 し(「継続可 能」に関する 選択肢 (※3)を選ん だ団体割合)	60%	55%	56%	44%	63%	

※3「行政等からの支援がなくても継続可能」と「現在受けている行政等からの支援が継続すれば継続可能」を選択した割合

第4章 NPO等実施主体に対する旅客運送サービスの具体的事例に関するヒアリング調査

第1節 ヒアリング対象の選定

それぞれの運行形態について、平成30年度アンケート調査の結果等から、継続可能性や輸送サービス以外の事業、利用状況について特徴のあった以下の5団体をヒアリング先として選定した。

表4-1-1 ヒアリング団体と選定理由

運行形態		ヒアリング団体	選定理由
市町村運営有償（交通空白、福祉）		事例1	<ul style="list-style-type: none"> 市町村運営有償運送の交通空白、福祉いずれも行っている（交通空白についてはH31年度より）が、全従事者数が7名、そのうち運送従事者が3名となっている。 利用者の内訳をみると、交通空白は市町村内が10割に対し、福祉は地区内が5割、市町村内が3割、隣接する市町村が2割となっており、使われ方が異なっている
公共交通空白地有償運送、福祉有償運送		事例2	<ul style="list-style-type: none"> 平成30年度調査において、3年後の見通しが「継続可能であり」かつ、行政等との支援関係が継続されない場合でも「継続可能」となっている 輸送サービス以外の事業として、「スクールバスの運行補助・委託等（市教委）」「農業関連組織の業務補助・委託等」を挙げており、特徴的な事業を行っている 福祉有償運送も行っている
福祉有償運送	輸送サービスより収入の大きい事業あり	事例3	<ul style="list-style-type: none"> 有識者ヒアリングで紹介 追加アンケートにおいて、短期の継続可能性として支援があったとしても困難と回答
	輸送サービスより収入の小さい事業あり	事例4	<ul style="list-style-type: none"> 平成30年度調査において、3年後の見通しが「継続可能であり」かつ、行政等との支援関係が継続されない場合でも「継続可能」となっている 輸送サービス以外の事業として、「生活支援」「運転者講習」「地域サロン」を挙げており、特徴的な事業を行っている
許可又は登録を要しない運送		事例5	<ul style="list-style-type: none"> 平成30年度調査において、輸送サービス以外の事業・活動として、「自宅敷地内の植木剪定」、「草取り」、「家屋内外の小修理」、「老人施設の植木剪定」、「芝刈り」、「行事支援」、「地域障害者団体の活動支援」、「病院内の付き添い」が挙げられており、多様な活動を実施している。 追加アンケート調査において、短期・中期ともに、「行政等からの支援がなくても、継続可能」と回答

第2節 ヒアリング実施概要

(1) ヒアリング項目

各団体の本年度追加アンケート調査の回答状況を踏まえ、その回答をを補足する形でヒアリング項目概要について表 4-2-1 のように設定した。

表 4-2-1 団体ごとのヒアリング項目概要

団体	設問番号	ヒアリング項目
事例 1	—	輸送サービス開始までの経緯
	1-5	・輸送サービスにかかわる従業者数の内訳 ・ドライバーの募集方法
	1-6-3	・市町村運営有償（交通空白）と市町村運営有償（福祉）での輸送サービス以外の事業における収支状況
	2-3	・サービス日時や本数等の設定方法 ・2種類の輸送サービスを提供する上での工夫
	3-1	・市町村運営有償（福祉）の会費の徴収方法
	3-2	・福祉有償（対距離、対時間制）で利用者が支払う平均的な料金
	3-2, 3-3	・市町村運営有償（交通空白）を均一運賃と設定した考え方
	3-5	・市町村運営有償（交通空白）の現在の利用者数
	5-2	・福祉有償に加えて交通空白を始めたきっかけ
	—	・市町村運営有償の交通空白、福祉の両方を担う立場として困っていること、課題、改善してほしい点
事例 2	—	輸送サービス開始までの経緯
	1-5	・輸送サービスにかかわる従業者数の内訳 ・ドライバーの募集方法
	1-6-1	・輸送サービス以外の事業の内容
	1-6-2	・輸送サービス以外の事業における収入の内訳 ・スクールバスの運行、農業関連組織の業務補助・委託等の事業内容
	1-6-4	・輸送サービスに対する行政からの補助額
	2-2, 2-3	・公共交通空白地有償運送、福祉有償運送のサービス日時や本数等の設定 ・2種類の輸送サービスを提供する上での工夫
	2-4-1	・タクシーが配車できない理由 ・タクシーや路線バスとの関係（時間帯、地区、対象者等の具体的な補完）
	3-5	・公共交通空白地有償運送の利用者増加の要因
	3-6	・車両の無償借入期間終了後の車両の手配方法
	4-1	・自家用有償旅客運送で運行するための条件で厳しい点 ・ドライバーの高齢化について（現在の平均年齢、年齢の上限） ・ドライバー確保のための取組 ・今後会費や運賃の値上げを行う可能性
	—	・公共交通空白地有償運送、福祉有償運送の両方を担う立場として困っていること、課題、改善してほしい点
事例 3	—	輸送サービス開始までの経緯
	1-5	・輸送サービスにかかわる従業者数の内訳 ・ドライバーの募集方法
	1-6-2	・団体全体における収入と輸送サービス以外の事業における収入
	1-6-4	・行政からの補助額の対象、内訳
	2-4	・病院や商業施設等が運行する無料送迎バス、他の公共交通と福祉有償運送の役割分担
	3-5-2	・利用者数が減少してきている理由 ・1年前、3年前と比べた運転手の減少理由

団体	設問番号	ヒアリング項目
	4-1	・ドライバーの高齢化について（現在の平均年齢、年齢の上限）
	4-1	・今後会費や運賃の値上げを行う可能性 ・自治体の支援が難しくなっている理由（人材の不足、財源の不足）
	4-2	・ドライバー確保の対策 ・70歳以上の方からの問い合わせで雇用につながったケースの有無
事例4	—	輸送サービス開始までの経緯
	1-5	・輸送サービスにかかわる従業者数の内訳 ・ドライバーの募集方法
	1-6-1	・輸送サービス以外の事業の内容
	1-6-2, 4	・輸送サービス以外と輸送サービスにおける収入の内訳
	3-2-2	・待機料金や介助料、ストレッチャー等の設備使用料の徴収状況
	3-2-2	・介助専門の職員が乗車するのか、ドライバーが介助も行うのか
	3-5-2	・運転者及び利用者数が増加している要因
	4-1	・自家用有償旅客運送で運行するための条件で厳しい点
	4-1	・ドライバーの高齢化について（現在の平均年齢、年齢の上限）
	4-1	・現在の車両の確保方法
	4-1	・今後会費や運賃の値上げを行う可能性
5-1, 5-2	・今後の見通しについて	
事例5	—	輸送サービス開始までの経緯
	1-5	・輸送サービスにかかわる従業者数の内訳
	1-6-1, 2	・輸送サービス以外の事業の収入
	1-6-3~5	・従事者数が大きいながらも収支を確保している点について
	2-4	・輸送サービスエリア内の自家用有償旅客運送について ・団体のサービスを自家用有償で行おうという議論はあったか ・自家用有償旅客運送と貴団体で実施している運送の役割分担
	3-2-2	・ドライバー募集方法
	4-2	・ドライバーの確保のための工夫としての「情報交換」について
	5-2	・現在、どのような企業からどの程度の寄付を受けているか

(2) ヒアリング日程

ヒアリングは以下の日程で実施した。

表 4-3-1 ヒアリング日程

団体	地域	日程
事例1	関東	2020年1月28日 10時
事例2	東北	2020年1月17日 14時
事例3	近畿	2020年1月30日 15時
事例4	北海道	2020年1月23日 14時
事例5	関東	2020年2月26日 10時

第3節 ヒアリング結果の概要

第3章における追加アンケートの結果から分かった各輸送サービスの全体的な傾向(6追加アンケート結果のまとめより)と対比する形で、ヒアリング対象団体の追加アンケート結果・ヒアリング結果から分かった個別・具体的実態を整理した。

(1) 市町村運営有償(交通空白、福祉)

事例1に関するアンケート結果・ヒアリング結果をもとに整理を行った。

表 4-3-1 市町村運営有償(交通空白、福祉)に関するヒアリング結果のまとめ

	追加アンケートで分かった 全体の傾向	対象団体のアンケート回答・ヒア リングで分かった個別・具体的実態
輸送サービス以外の事業・活動	<p>■交通空白</p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送サービス以外の事業を行っていない団体が多い。行っている団体は行政からの補助・委託等事業が中心。 <p>■福祉</p> <ul style="list-style-type: none"> 介護保険適用事等の法制度に関連する事業のほか、行政等からの福祉に関連する補助・委託等事業を実施している団体が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 介護保険適用事業、障害者総合支援法適用事業を実施。
輸送サービスが提供されている地域の公共交通等の状況	<p>■交通空白</p> <ul style="list-style-type: none"> 毎日運行されているバス路線がある地域は少ない。 <p>■福祉</p> <ul style="list-style-type: none"> バス、タクシーが利用できる地域が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> バス路線はあるものの、住宅の立地が少ない幹線道路沿いを運行しており、高齢者等にとっては使いづらい(バス停まで行きづらい)状況 地域公共交通網形成計画において、「地域と連携した地域特性等に即した移動手段の導入」が謳われており、その手段の一つとして自家用有償旅客運送が位置づけ。
輸送サービスの事業内容	<p>■交通空白</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行距離が長く、利用者が多い。 <p>■福祉</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行距離が短く、利用者が少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> 交通空白は、定時定路線として運行しており、利用者のニーズにあわせきれていない。 福祉は、1台に1人を乗せて輸送している。ヘルパーの合間に行っていた時は体力的にきつい状況であった。
輸送サービスにおける収支、短期の見通し、継続する上での課題	<p>■交通空白</p> <ul style="list-style-type: none"> 金銭的な面では、行政において補助や補助・委託等が確保できそれにより収支が成立している限りは継続できると認識している傾向。 金銭面以外では、ドライバーの確保が大きな制約。 <p>■福祉</p> <ul style="list-style-type: none"> 収支が成立していないにもかかわらず継続可能としている団体が存在。 	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通会議で、自家用有償の必要性・重要性が認識され、交通空白輸送については行政が助成金を拠出。 ドライバーは人づてや紹介で募集。 ドライバーには講習を受けてもらいヘルパーの資格を取ってもらうことで、交通空白・福祉両方に対応できるようにしている。 福祉輸送の収支改善として、福祉輸送でも乗合が出来ないかを運輸局に相談中。

(2) 公共交通空白地有償運送

団体 2 に関するアンケート結果・ヒアリング結果をもとに整理を行った。

表 4-3-2 公共交通空白地有償運送に関するヒアリング結果のまとめ

	追加アンケートで分かった 全体の傾向	対象団体のアンケート回答・ヒアリングで分かった個別・具体的実態
輸送サービス以外の事業・活動	<ul style="list-style-type: none"> 行政等からの補助・委託等ではない事業（「家事援助」、「サロン」等）を実施している団体が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 介護保険適用事業を行うとともに、当事業の対象とならない人に対しても年会費という形で協力してもらい、サービスを提供。 行政からスクールバスの運行を受託。 中山間等直接支払制度の事務手続きや、店舗での特産品販売、除雪や草刈り等の生活支援も実施。
輸送サービスが提供されている地域の公共交通等の状況	<ul style="list-style-type: none"> タクシーが利用しづらい（利用できない）地域において導入されている傾向 	<ul style="list-style-type: none"> タクシーを配車すると空車距離が長くなり料金が高くなる。 路線バスが運行されている。そのフィーダーとし、補完的に公共交通空白地有償運送が運行されている。
輸送サービスの事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 運行距離が長く、利用者は多い傾向（市町村運営有償運送（福祉）、福祉有償運送）及び輸送に比べ） 	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスがあるため、地区内でのみの運行。 ただし、土日はバスが運休であるため、市内の3箇所（買い物ができる施設など）に輸送可能。
輸送サービスにおける収支、短期の見通し、継続する上での課題	<ul style="list-style-type: none"> 現状黒字・収支均衡であっても3年後の継続が難しいと感じている団体がある。 その大きな要因としてドライバーの確保が挙げられる。 	<ul style="list-style-type: none"> 収支は行政等からの補助・委託等を含めると均衡している状況。 ドライバーが退職年齢の引き上げ等の影響もあり、確保するのが難しくなっている状況。

(3) ③福祉有償運送

団体 3、4 に関するアンケート結果・ヒアリング結果を中心に整理を行った。

表 4-3-3 福祉有償運送に関するヒアリング結果のまとめ

	追加アンケートで分かった 全体の傾向	対象団体のアンケート回答・ヒアリングで分かった個別・具体的実態
輸送サービス以外の事業・活動	<ul style="list-style-type: none"> ・団体の多くは、介護保険適用事業、障害者総合支援法適用事業を実施している。 ・市町村運営有償(福祉)に比べ、行政からの補助・委託等事業を行っている団体の割合は低い。 	<ul style="list-style-type: none"> ■事例 3 ・介護保険適用事業、障害者総合支援法適用事業を実施。(輸送サービスのみでは継続できないため、これらの事業を実施) ■事例 4 ・生活支援、地域交流サロン、福祉有償運送運転者講習を実施。全て介護保険適用外。
輸送サービスが提供されている地域の公共交通等の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・バス、タクシーが利用できる地域が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・バス、タクシーは利用できるものの、福祉有償運送の対象となる利用者はこれらの交通手段を使うことが困難な人たちである。(事例 3、4) ・病院の送迎バスもあるが、福祉有償運送の対象となる人はほとんど使っていない状況(事例 3)
輸送サービスの事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・運行距離が短く、利用者が少ない傾向。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市町村内を運行エリアとしている(事例 3,4) ・要介護の人でも自分で歩ける人は普通の車両で輸送(事例 4)
輸送サービスにおける収支、短期の見通し、継続する上での課題	<ul style="list-style-type: none"> ・輸送サービス自体の収支が赤字であっても、3年後も継続できると考えている団体が存在。 ・介護保険適用事業等での収入を内部補填することで継続しようとしている可能性が考えられる。 ・行政等からの支援が少ないことから、運送の対価から得た収入を必要経費や車両の維持・更新等に充てる必要があり、それが難しい団体の継続可能性が低くなっている可能性が考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> ■事例 3 ・赤字になっている部分は、市が補填してくれるが、それは人件費には充てられない。 ・介護保険事業でも輸送サービスの補填を行っており、介護保険事業に携わっている従事者の給料を下げている状況。 ・ドライバーが不足しており、需要はあるがサービスを供給できない状況。 ■事例 4 ・輸送サービスは収支均衡。但し、輸送サービス以外の事業は、全て介護保険適用外であるため収入が少なく、その穴埋めを福祉有償運送運転者講習の収入で行っている状況。 ・車椅子対応の車両は高額であり、法人として購入することは困難であったため、理事長が個人で購入し法人に貸している状況。 ・福祉車両維持基金を創設し、会費とは別に寄付を募っている。

(4) 許可又は登録を要しない運送

団体5に関するアンケート結果・ヒアリング結果をもとに整理を行った。

表 4-4-4 許可又は登録を要しない運送に関するヒアリング結果のまとめ

	追加アンケートで分かった 全体の傾向	対象団体のアンケート回答・ヒア リングで分かった個別・具体的実態
輸送サービス以外の事業・活動	<ul style="list-style-type: none"> 行政等からの補助・委託等を行っている団体が多い。 輸送サービス以外の事業を行っていない団体が2割程度ある。 	<ul style="list-style-type: none"> 特養の環境整備事業で収入がある。
輸送サービスが提供されている地域の公共交通等の状況	<ul style="list-style-type: none"> バス路線はあるものの、ドアツードアでの移動が必要な人たちがバス路線を使うことは難しく、タクシーがそれを補えていない地域 	<ul style="list-style-type: none"> 自家用有償旅客運送があるが、役割分担がなされている。 自家用有償旅客運送は、バスを利用する本人もしくは家族からの依頼を受けて行っているが、当団体の運送は、利用者本人からの依頼は受付けていない。 当団体の運送は、原則として身体機能低下者でかつ経済的に余裕がなくタクシーが利用できない人としている。その判断は地域包括支援センター等に行ってもらっており、これらから当団体に要請がある。
輸送サービスの事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 運行距離が短く、利用者が少ない傾向。 利用者からの要請があったときのみ運送するという運営になっている団体が多いためと考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> 病院に行く移動を対象として、ドアツードアのサービスを提供。 買い物に関する移動は対象としていない。 依頼は前月までに受け付けているが、直前に追加の依頼が入ることもあり、ドライバーの調整が難しい場合もある。
輸送サービスにおける収支、短期の見通し、継続する上での課題	<ul style="list-style-type: none"> 輸送サービス自体の収支が赤字であっても、3年後も継続できると考えている団体が存在。 ボランティアから始まった団体が多いことから、輸送サービスにおける収支を継続していく上での大きな課題と捉えていない可能性が考えられる。 継続していく上での課題としてドライバーの高齢化・不足に加え、運行に当たっての安全管理に関する課題を挙げた団体が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 企業からの支援がいつまで続くかの不安がある。行政等の助成金等を活用することも考えられるが、手続きが非常に煩雑であり、継続性が確約されない。継続性が担保されるなら活用したい意向はある。 ドライバーはボランティアであるため、人件費はかかっていない。 ドライバーは、日常的な話し合い等の中で候補となりそうな人に関する情報を得ている。

第5章 調査研究のまとめ

以上の検討結果を踏まえ、以下に本調査研究の成果を整理する。

第1節 輸送サービスの地域における役割

(1) 自家用有償旅客運送

① 市町村運営有償運送(交通空白)

追加アンケート結果より、各輸送サービスが実施されている地域内における公共交通等の状況を把握したところ、毎日運行されているバス路線がある地域の割合が低いことが分かった。これは、市町村運営有償運送が、廃止されたバス路線の代替手段として導入が認められたことに端を発しているためである。

ヒアリングを実施した団体の運行地域では、路線バスが運行されているものの、住宅の立地が少ない幹線道路を走っており、利用者にとって使いづらいものになっており、それを補う形で市町村運営有償運送(交通空白)が実施されていることが分かった。地域の資源が効率的に活用できていない状況である。

しかしながら、当地域は、公共交通網形成計画を策定し、また地域公共交通会議を設置しており、地域の交通を議論・検討する“ツール”を有している。公共交通網形成計画では、「地域と連携した地域特性等に即した移動手段の導入」が謳われており、その一つの手段として自家用有償旅客運送が位置づけられている。これらの“ツール”を活用し、地域における交通の役割分担を明確にしていくことが今後望まれる。

② 市町村運営有償運送(福祉)

追加アンケート結果より、比較的バスやタクシーが利用できる地域で導入されている傾向が見られた。市町村運営有償(福祉)(福祉有償輸送)の利用者は、公共交通を利用できない人を対象としていることから、地域内において公共交通と競合するような位置づけにはなっていないことを意味している。

ヒアリングを実施した団体地域においては、病院への送迎が多いものの、高齢者の進展に伴い、免許返納等による外出困難な人への対応について、民生委員にサインをもらい認定取得する方法で対応している、

③ 公共交通空白地有償運送

市町村運営有償運送(交通空白)と同様に、各輸送サービスが実施されている地域内における公共交通等の状況を把握したところ、毎日運行されているバス路線がある地域の割合が低いことが分かった。なお、公共交通空白地有償運送が行われている地域は、市町村運営有償(交通空白)が実施されている地域に比べ、タクシーを利用しづらい(利用できない)地域であることが分かった。

ヒアリングを実施した公共交通空白地有償運送を行っている団体の地域では、路線バスが運行されていることから、公共交通空白地有償運送は地域内のみの運送となっており、バス路線へのフィーダー交通としての役割を果たしていることが分かった。なお、土日においてはバス路線が運休となることから、土日のみは運行エリアが市内の主要施設までとなっており、曜日による公共交通の空白を補完する役割を果たしていることも分かった。

④福祉有償輸送

市町村運営有償運送（福祉）と同様に、追加アンケート結果より、福祉有償輸送の利用者は、公共交通を利用できない人を対象としていることから、比較的バスやタクシーが利用できる地域で導入されている傾向が見られた。

なお、ヒアリングを実施した団体（団体3）の地域では、病院の無料送迎バスも運行されているが、福祉有償輸送の対象となる人はほとんど利用していない状況であることが分かった。車椅子等の利用者にとっては、ドアツードアで輸送してくれ介助も行ってくれる福祉有償輸送の方が使いやすいためと推察される。

(2)許可又は登録を要しない運送

追加アンケート結果より、許可又は登録を要しない運送については、毎日運行されるバス路線があるが、タクシーの利用がしづらい（利用できない）地域で導入されている傾向があることが分かった。また、ヒアリングを実施した団体が運行する地域は、他に自家用有償旅客運送が導入されている地域であるが、明確な役割分担が図られていた。

すなわち、自家用有償旅客運送の対象から外れてしまうような層をカバーする役割を担っている。自家用有償旅客運送は、サービスを利用する本人もしくは家族からの依頼を受けて輸送を行うが、当団体の運送は、原則として身体機能低下者でかつ経済的に余裕がなくタクシーが利用できない人としているため、その判断を地域包括支援センター等が行い、これらから依頼があった場合に輸送を行う仕組みとなっていた。また、郊外部における高齢者の買物支援等、既存の公共交通が運行されていても、そこまでのアクセスが高齢化による身体機能が低下し、利用が困難な場合の買物支援といったことも考えられる。

第2節 輸送サービスの今後の見通しと継続に当たっての課題

(1)自家用有償旅客運送

①市町村運営有償(交通空白)

追加アンケート結果より、継続していく上での課題として、ドライバーの高齢化、ドライバー不足を挙げた団体が多く見られた。

また、市町村運営有償（交通空白）においては、輸送サービスにおける収支が黒字・収支均衡である団体の割合と、3年後も輸送サービスを継続可能と回答している団体の割合がほぼ等しい結果であった。その一方で、継続していく上での課題として「自治体において運送サービスの事業に対する補助、助成、補助・委託等、給付等の確保や金銭以外の支援が難しくなっている」を選択した団体における、3年後の継続可能性は全体平均に比べ顕著に低いことが分かった。これは、市町村運営有償（交通空白）は、市町村が運営主体であるため、運行する行政等からの補助・委託等による収入割合が他の輸送サービスに比べ非常に高いことに起因していると考えられる。

つまり、市町村運営有償（交通空白）を実施している団体が、輸送サービスを継続していくためには、行政による補助や補助・委託等が確保でき、収支が成立している限りは金銭的な面で輸送サービスを継続できると捉えている団体が多いことが読み取れる。

なお、ヒアリングを実施した団体においては、ドライバー確保の方法として人づてや紹介で直接的に本人にドライバーを行う意向がないかを問い合わせる方法がとられていた。

②市町村運営有償(福祉)

追加アンケート結果より、継続していく上での課題として、ドライバーの高齢化、ドライバー不足を挙げた団体が多く見られた。

市町村運営有償(福祉)においては、輸送サービスにおける収支が黒字・収支均衡である団体割合よりも、3年後も輸送サービスを継続可能と回答した団体割合のほうが高い結果であった。すなわち、収支が赤字であっても継続できると考えている団体が存在している。

また、ヒアリングを実施した団体は、市町村運営有償(交通空白)も行っており、ドライバーにヘルパーの資格を取ってもらうことで、交通空白・福祉の両方を担えるようにして生産性を高める工夫がなされていた。また、福祉輸送において複数人での乗合ができないかを運輸局に相談するなど、収支を改善しようとする姿勢も見られた。このような取組がある団体は現状が赤字であっても、継続できるとの意向をもっているものと考えられる。

しかしながら、このような団体は極めて稀で、多くの団体が、継続していくための方策・手段を持たない状況で、盲目的に継続できると考えている可能性も考えられる。

③公共交通空白地有償運送

追加アンケート結果より、継続していく上での課題として、ドライバーの高齢化、ドライバー不足を挙げた団体が多く見られが、その回答割合は他の輸送サービスに比べてきわめて高い。(ドライバーが高齢化しているという回答をした団体は全体の84%)

また、公共交通空白地有償運送においては、自家用有償旅客運送の更新登録等の手続きの負担を挙げている団体も多く見られた。公共交通空白地有償運送を実施している団体は、従事者数が少なく規模の小さい団体が多いことから、従事者1人の負荷が大きくなっているものと推察される。

公共交通空白地有償運送においては、輸送サービスにおける収支が黒字・収支均衡である団体割合のほうが、3年後も輸送サービスを継続可能と回答した団体割合よりも高い結果であった。これは、現状輸送サービスの収支が成立していても継続できないと考えている団体が存在している。

また、ヒアリングを実施した団体からは、ドライバーの確保について、近年の退職年齢の引き上げ等の影響もあり、確保が難しくなっているとの声も聞かれた。社会的な制度の改正が、輸送サービスを継続していく上での課題を深刻化しつつあることが分かった。

このような状況がある中、交通空白地における輸送を確保していくためには、運送の対価に対する考え方についても検討が必要である。地域における輸送サービスを担う団体においても一定の収入を確保できることが、運航を継続していくためにも重要であると考えられる。

④福祉有償運送

追加アンケート結果より、継続していく上での課題として、ドライバーの高齢化、ドライバー不足を挙げた団体が多く見られた。

輸送サービスにおける事業収支が黒字・収支均衡である団体割合よりも、3年後も輸送サービスを継続可能と回答した団体割合のほうが高い結果であった。すなわち、赤字でも継続できると考えている団体が存在している。

福祉有償運送を行っている団体の64%は介護保険法適用事業を実施し、約6割は障害

者総合支援法適用事業を実施しており、これらにより輸送サービス以外での収入を得ている団体が多い。輸送サービスに対する行政等からの補助・委託等・補助の割合が他の輸送サービスに比べて低いことを踏まえると、これらの法律に基づく事業による収入を輸送サービスへと内部補填することにより継続が可能としようとしているのではないかと推察される。実際にヒアリングを行った団体では、輸送サービスだけでは団体が継続できないため、介護保険適用事業も行っており、その収入で輸送サービスの赤字を補填しているとの意見があった。また、これにより介護事業に携わっている従事者の給料を低くしているとの意見もあった。赤字であっても継続できると回答している団体のなかには、少なくともこのような状況である団体が他にもいるものと考えられる。

また、追加アンケートにおいて、事業を継続する上での課題として、「ドライバーが不足している」、「現在の運送の対価では輸送サービスの経費が賄えない」、「車両の確保、更新が難しくなっている」を挙げた団体の継続可能性が、全体平均よりも有意に低いことが確認された。福祉有償運送における輸送サービス事業の収入においては、行政等からの補助・委託等が占める割合が他の輸送サービスに比べて非常に低く、運送の対価による収入を必要経費や車両の維持・更新に充てる必要があることから、これらの項目を選択した団体の継続可能性が低くなったものと考えられる。

実際にヒアリングを行った団体では、車椅子対応の車両を法人では購入できない（経営的な面から）ため、理事長が購入し法人に貸しているという意見が聞かれた。なお、この法人では、このような状況を改善しようと福祉車両維持基金を設立し寄付を募る取組が行われていた。また、ヒアリングを実施した団体において、ドライバーの不足により需要があってもサービスを提供できない事態が発生していた。ドライバーの不足によりサービスを供給できず、収入が得られないことから車両の維持更新も難しくなるといった負のスパイラルが生じていることも明らかとなった。

(2) 許可又は登録を要しない運送

追加アンケート結果より、継続していく上での課題として、ドライバーの高齢化、ドライバー不足を挙げた団体が多く見られた。また、運行に当たっての安全管理に関する課題を挙げた団体も多く見られた。

輸送サービスにおける収支としては、黒字・収支均衡と回答した団体割合よりも、3年後も継続可能と回答した団体割合の方が高い結果であった。すなわち、赤字でも継続できると考えている団体が存在している。許可又は登録を要しない運送は、ボランティアをk本として始まっている団体が多いことから、このような結果になっているとも解釈できる。実際にヒアリングを実施した団体においては、ドライバーはボランティアであるため人件費はかかっていないとの意見が出されており、上記の解釈を裏付けている。

しかしながら、先の「公共交通空白地有償運送」でも述べたように、退職年齢の引き上げ等により、今後ドライバーを確保することが今以上に難しくなっていくことが予想される。そのような中で人材を確保するためには一定の収入が必要ではないかと考えられる。さらに、運行に当たっての安全管理に関する課題を挙げた団体が多く見られたが、これらへの対応を行うためには、それなりの人材及び資金が必要となる。

そのため、許可又は登録を要しない運送を行う団体においては、輸送サービスを継続していく上での資金面での課題が、他の輸送サービスを提供する団体以上に深刻化するのではないかと推察される。

第3節 まとめ

本調査研究では、平成30年度実施したアンケート調査結果、既往研究・事例、追加アンケート調査結果、ヒアリング結果をもとに、自家用有償旅客運送および許可又は登録を要しない運送について、地域公共交通における役割と位置づけ、各輸送類型別の輸送サービスを継続していく上での課題、解決策について検討を行った。

各地域の中で、輸送サービスの位置づけ・役割が明確にされているところもあれば、そうでないところもあり、明確にされていない地域においては地域公共交通網形成計画の策定や地域公共交通会議等を通じて、地域交通内での各移動手段の位置づけを明確にすることの重要性が、既往研究論文やヒアリング調査を通じて示された。

また、いずれの輸送サービスにおいてもドライバーの高齢化・ドライバーの不足が深刻な課題となっているが、その中でも特に、公共交通空白地有償運送を行っている団体においては、輸送サービスを継続していく上でドライバーの確保が大きな制約になっている可能性が示された。さらに、福祉有償運送については、輸送サービス以外の事業での収入が輸送サービスでの赤字の補填に使われており、輸送サービス以外の事業に大きなしわ寄せが来ている実態が明らかとなった。ドライバーの確保、輸送サービスの収支改善という観点から考えると、運送に対する対価の考え方を再検討する必要があることを指摘した。これは、今後さらに深刻化すると予想されるドライバーの確保にもつながる課題であると考えられる。

許可又は登録を要しない運送については、ドライバーの高齢化・不足に加え、運行における安全管理が課題になっている団体が多いことが分かった。このような安全管理への対応、ドライバーの確保を考えると、許可又は登録を要しない運送については、他の輸送サービスに比べ、資金面での課題がより深刻化すると予想される。

第4節 提言・今後の課題

本調査研究については、平成30年度より2カ年調査の2カ年目であり、1年目の調査研究を踏まえてとりまとめた。

公共交通活性化再生法の改正（令和2年6月公布、公布から6ヶ月以内に施行）に合わせ、地域公共交通計画（仮称）作成の努力義務化その策定が義務化することが考えられるが、その中で、住民及びNPO主体の自家用有償旅客運送及び許可又は登録を要しない運送についても地域公共交通の役割を担うことが期待される。

そのような中、自家用車による有償運送については、その類型ごとの役割を踏まえ、既存の公共交通を補完する形での役割を担うことが期待される。また、その導入・維持に関して、地域公共交通会議や運営協議会での議論及び合意形成を踏まえ、関係者間で維持できるような体制づくりが期待される。

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。

付録

自家用有償旅客運送に関するアンケート調査

問 1 貴団体について教えてください

問 1-1 自家用有償旅客運送（以下、輸送サービス）を提供している貴団体について教えてください。

貴団体名	
担当部署	
ご担当者名	
電話番号	
e-mail	

以下、貴団体および提供されている輸送サービスの状況、貴団体における課題等についておたずねします。昨年度からの状況の変化等を確認したいことから、昨年度調査と一部重複する質問もございます。お手数をおかけしますが、ご回答のほどよろしくお願いいたします。

問 1-2 貴団体に提供されている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）	（道路運送法 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	（道路運送法 78 条第 2 号、規則 49 条第 1 項第 2 号）
4. 福祉有償運送	（道路運送法 78 条第 2 号、規則 49 条第 1 項第 3 号）

問 1-3 問 1-2 で回答いただいた輸送サービスの運行委託方法について教えてください。

（当てはまる番号全てに『○』）

1. 自治体直営（嘱託職員等を活用して直営で運行）
2. 貴団体（NPO 法人）が実施
3. 貴団体（交通事業者）が実施
4. 貴団体（上記以外の団体）が実施
5. その他 []

★問 1-4～問 1-6-5-①は、問 1-3 で「2」「3」「4」「5」を回答した方が対象です。

「1」のみを回答された方は 6 ページ問 2 へお進みください。

「2」「3」「4」「5」を回答した方は、次ページ問 1-4 へお進みください。

【前ページ 問 1-3 で「2」「3」「4」「5」を回答した方がご回答ください。】

問 1-4 貴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. 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団体	11. 営利法人（会社）	
12. その他（	）	

問 1-5 貴団体における、全従事者数とそのうち輸送サービスに関わっている従事者数をお答えください。

貴団体の全従事者数	人	そのうち輸送サービスに関わっている従事者数	人
-----------	---	-----------------------	---

問 1-6 貴団体における、輸送サービス以外の事業、収入等についておたずねします。

問 1-6-1 貴団体が輸送サービス以外に行っている事業・活動はありますか？

なお、各選択肢に該当する事業・活動内容については、別紙 1 に例を示していますので参考にしてください。（当てはまる番号全てに『○』）

1. 輸送サービス以外の事業・活動はおこなっていない	
2. 介護保険法適用事業	3. 障害者総合支援法適用事業
4. 児童福祉法適用事業	5. 病院、診療所等医療施設運営
6. 行政（市町村・県）からの委託事業（社会福祉協議会の運営）	
7. 行政（市町村・県）からの委託事業（施設の管理・運営）	
8. 行政（市町村・県）からの委託事業（福祉関連事業（社会福祉協議会運営除く））	
9. 行政（市町村・県）からの委託事業（その他） →委託内容をお書きください（	）
10. その他（	）

★「1」を回答された方は、4 ページ問 1-6-4 へ

「1」以外を回答された方は、次ページ問 1-6-2 へ お進みください。

【前ページ 問 1-6-1 で「1」以外を回答された方がご回答ください。】

問 1-6-2 貴団体における、昨年度の輸送サービス以外の事業における収入（行政等からの補助、助成、委託、給付含む）を教えてください。また行政等からの補助、助成、委託、給付等がある場合はその金額を教えてください。

貴団体の昨年度の輸送サービス以外の事業における収入（行政等からの補助、助成、委託、給付含む）	円
収入のうち、行政等からの補助、助成、委託、給付の金額	円

問 1-6-3 貴団体における、昨年度の輸送サービス以外の事業における収支状況を教えてください。（当てはまる番号 1 つに『○』）

貴団体における、昨年度の輸送サービス以外の事業における収支状況		
1. 黒字	2. 収支均衡	3. 赤字

次ページ問 1-6-4 へお進みください

【問 1-6-3 で「1.黒字」、「2.収支均衡」を回答された方のみお答えください】

問 1-6-3-① 輸送サービス以外の事業に対する行政等からの補助、助成、委託、給付を除いた収支状況を教えてください。

貴団体における、昨年度の輸送サービス以外の事業における収支状況 （補助、助成、委託、給付を除いた場合の収支）		
1. 黒字	2. 収支均衡	3. 赤字

【前ページ問 1-6-5 で「1.黒字」、「2.収支均衡」を回答された方のみお答えください】

問 1-6-5-① 輸送サービス事業に対する行政等からの補助金、助成金を除いた収支状況を教えてください。

貴団体における、昨年度の輸送サービス事業における収支状況
(補助、助成、委託、給付を除いた場合の収支)

1. 黒字 2. 収支均衡 3. 赤字

問 2 輸送サービスの地域内における役割について教えてください

問 2-1 輸送サービスの主な利用者を教えてください（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. 地域に居住する登録した住民 | 6. 地域に居住する住民であれば誰でも |
| 7. 来訪者（市町村長が認めた） | 8. 特に条件はない |
| 9. その他 | [] |

問 2-2 輸送サービスの主な利用者の行先を教えてください。（当てはまる番号全てに『○』）

- | | | |
|-------------|-------------------------------|-----------------|
| 1. 商業施設 | 2. 医療施設（整骨院、接骨院、あんま、マッサージ等含む） | |
| 3. 介護施設 | 4. 役所 | 5. 銀行、郵便局等の金融機関 |
| 6. 公民館等の集会場 | 7. バス停・駅などの交通結節点 | |
| 8. その他 | [] | |

問 2-3 輸送サービスの利用者について、以下の輸送範囲それぞれに当てはまる利用者数の割合を記入してください。

輸送範囲	利用者割合（●割）
地区内	割
市区町村内	割
隣接する市区町村等、自市区町村を超える範囲	割
その他 []	割

問 2-4 輸送サービスの主な利用者が乗り降りされるエリア内における、公共交通等の状況について教えてください。（当てはまる番号全てに『○』）

1. 毎日運行されているバス（路線バス、コミュニティバス）がある。
2. 週に数日運行されているバス（路線バス、コミュニティバス）がある。
3. エリア内にタクシーの営業所がありタクシーを利用できる。
4. エリア内に営業所はないがタクシーを利用できる。
5. 病院や商業施設等が無料で運行する送迎バスがある。
6. 上記に該当する公共交通等はない。
7. その他 []

【問 2-4 で「1.」～「5.」のいずれかを回答された方のみお答えください】 ←

（※上記以外を回答された方は次ページ問 3 へお進みください。）

問 2-4-1 エリア内に公共交通等があるにもかかわらず、自家用有償旅客運送を実施している理由を教えてください。（当てはまる番号全てに『○』）

1. 身体的な理由から公共交通等を利用することが困難なため
2. 自宅など出発地からバス停が遠く、利用しづらいため
3. バスの本数が少ない、朝など限られた時間帯の運行等利用したい時間がないため
4. バス等では行けない施設・地域へ出かけるニーズが高いため
5. タクシーの料金が高いため
6. タクシーの営業時間が短いなど、タクシーを利用できない時間帯があるため
7. タクシーが配車できない場合が多いため
8. スーパーマーケットなど利用頻度が高い施設へ出かけるニーズが多いため
9. サロン／介護予防施設などの会場までの送迎のため（自治体からの委託などによる）
10. その他 []

問 3-3 上記の金額（会費等、運賃）に設定した考え方を教えてください。

（当てはまる番号全てに『○』）

- | | |
|--|--------------------|
| 1. 運行にかかる経費を算出し設定 | 2. 利用者の支払い能力を考えて設定 |
| 3. 国で目安としている基準（タクシー運賃の 1/2 程度）に基づき設定 | |
| 4. 国で目安としている基準（タクシー運賃の 1/2 程度）よりも大きな額を設定 | |
| 5. 他団体の設定金額を参考に設定 | |
| 6. その他 [] | |

★「4」を回答された方は問 3-4 へ

「4」以外を回答された方は問 3-5 へ お進みください。

【問 3-3 で「4」を回答された方のみお答えください。】

問 3-4 国で目安としている基準（タクシー運賃の 1/2 程度）よりも大きな額を設定することに対し、地域内でどのように合意形成を図ったかを教えてください。（当てはまる番号全てに『○』）

- | |
|-------------------------------|
| 1. 地域公共交通会議等の会議体において合意形成を図った |
| 2. 関係者（行政、交通事業者、住民）と個別に協議を行った |
| 3. わからない |
| 4. その他 [] |

問 3-5 令和元年 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	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 3-5-1 利用者数の内訳について教えてください。

	貴団体の制度 サービス利用者	貴団体の制度 サービス利用者以外
a. 障害者	人/月	人/月
b. 要介護認定者	人/月	人/月
c. 要支援認定者（総合事業対象者含む）	人/月	人/月
d. 地域住民	人/月	人/月
e その他	人/月	人/月

問 3-5-2 運転者、利用者、運行件数は1年前、3年前と比べてどのように変化しましたか。

（それぞれ当てはまる番号1つに『○』）

	1年前と比べて	3年前と比べて
a. 運転者	1. 増加 2. 減少 3. 変化なし	1. 増加 2. 減少 3. 変化なし
b. 利用者	1. 増加 2. 減少 3. 変化なし	1. 増加 2. 減少 3. 変化なし
c. 運行件数	1. 増加 2. 減少 3. 変化なし	1. 増加 2. 減少 3. 変化なし

問 3-6 輸送サービスに関して、貴団体が行政等（自治体、社会福祉協議会等）から受けている金銭以外の支援がありましたら、以下に具体的にお書きください。

【行政等から受けている金銭以外の支援の内容について具体的にお書きください】

例：車両の貸し出し、周知・広報、車両を貸与可能な社会福祉法人等とのマッチング、など

問 4 輸送サービスを継続していく上での課題について教えてください

問 4-1 輸送サービスを継続していく上での課題を教えてください。

(当てはまる番号全てに『○』)

1. 自家用有償旅客運送の登録のための準備（非営利団体の設立、運転者講習など）に労力を要する。
2. 自家用有償旅客運送で運行するための条件が厳しい（利用者や区域の限定など）
3. 自家用有償旅客運送の更新登録等の申請手続きが負担になっている
4. ドライバーが不足している
5. ドライバーが高齢化している
6. 運行管理などドライバー以外を担う人材が不足している
7. 車両の確保、更新が難しくなっている
8. バスやタクシーなどの既存の交通事業者の協力を得て、人員確保や安全性向上が必要となってきた
9. 最寄りバス停で乗り継ぐことを受容する等、移動手段に合わせた生活が求められること
10. 利用者数の減少に伴い、自家用有償旅客運送における収入が減少してきている
11. 現在の運送の対価では自家用有償旅客運送の経費が賄えない
12. 運行委託先の経営状況が悪化している（経営状況が悪化している理由を以下にお書きください）
〔 〕
13. 貨客混載や相乗りなどの工夫による生産性の向上が必要
14. 自治体に自家用有償旅客運送に詳しい人材が不足している
15. 自治体において自家用有償旅客運送以外の事業に対する補助金等の確保が難しくなってきた
16. 自治体において自家用有償旅客運送の事業に対する補助、助成、委託、給付等の確保や金銭以外の支援が難しくなってきた
17. その他〔 〕

問 4-2 貴団体におけるドライバーの確保についておたずねします。

貴団体において、ドライバーを確保するうえで効果的な取組があれば教えてください。

【ドライバーを確保するうえで効果的な取組の内容】

<運行開始の段階>

<運行開始以降>

問 4-3 ドライバーの確保以外で、貴団体が工夫している取組があれば教えてください。

また、その取り組みは、問 4-1 で回答されたどの課題に対する取組かを教えてください。

問 4-1 のどの課題に対応した取組ですか？
あてはまる番号を右にお書きください。

【取組内容】

<運行開始の段階>

<運行開始以降>

許可又は登録を要しない運送に関するアンケート調査

問 1 貴団体について教えてください

問 1-1 貴団体で提供されている輸送サービスのご担当者様について教えてください。

貴団体名	
ご担当者名	
電話番号	
e-mail	

以下、貴団体および提供されている輸送サービスの状況、貴団体における課題等についておたずねします。昨年度からの状況の変化等を確認したいことから、昨年度調査と一部重複する質問もございます。お手数をおかけしますが、ご回答のほどよろしくお願いいたします。

問 1-2 貴団体で実施されている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. わからない	

問 1-3 輸送サービスは、貴団体が直営で運行されていますか？なお、運行委託を行っている場合は、委託先の法人・団体名をお書きください。(当てはまる番号全てに『○』)

1. 貴団体直営 (団体職員やボランティア等が担当し直営で運行)	
2. 貴団体より交通事業者 (バス・タクシー会社) に委託	【委託先名】_____
3. 貴団体より NPO 等その他団体に委託	【委託先名】_____

問 1-4 貴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. 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団体	11. 営利法人 (会社)	
12. その他 (_____)		

問 1-5 貴団体における、全従事者数とそのうち輸送サービスに関わっている従事者数をお答えください。

貴団体の全従事者数	人	そのうち輸送サービスに関わっている従事者数	人
-----------	---	-----------------------	---

問 1-6 貴団体において、輸送サービス以外の事業、収入等についておたずねします。

問 1-6-1 貴団体が輸送サービス以外に行っている事業・活動はありますか？

なお、各選択肢に該当する事業・活動内容については、別紙 1 に例を示していますので参考にしてください。（当てはまる番号全てに『○』）

1. 輸送サービス以外の事業・活動はおこなっていない	
2. 介護保険法適用事業	3. 障害者総合支援法適用事業
4. 児童福祉法適用事業	5. 病院、診療所等医療施設運営
6. 行政（市町村・県）からの委託事業（社会福祉協議会の運営）	
7. 行政（市町村・県）からの委託事業（施設の管理・運営）	
8. 行政（市町村・県）からの委託事業（福祉関連事業（社会福祉協議会運営除く））	
9. 行政（市町村・県）からの委託事業（その他）	
→委託内容をお書きください〔 〕	
10. その他〔 〕	

★「1」を回答された方は、4 ページ問 1-6-4 へ

「1」以外を回答された方は、次ページ問 1-6-2 へ お進みください。

【前ページ 問 1-6-1 で「1」以外を回答された方がご回答ください。】

問 1-6-2 貴団体における、昨年度の輸送サービス以外の事業における収入（行政等からの補助、助成、委託、給付含む）を教えてください。また行政等からの補助、助成、委託、給付等がある場合はその金額を教えてください。

貴団体の昨年度の輸送サービス以外の事業における収入 （行政等からの補助、助成、委託、給付含む）	円
収入のうち、行政等からの補助、助成、委託、給付の金額	円

問 1-6-3 貴団体における、昨年度の輸送サービス以外の事業における収支状況を教えてください。（当てはまる番号 1 つに『○』）

貴団体における、昨年度の輸送サービス以外の事業における収支状況		
1. 黒字	2. 収支均衡	3. 赤字

次ページ問 1-6-4 へお進みください

【問 1-6-3 で「1.黒字」、「2.収支均衡」を回答された方のみお答えください】

問 1-6-3-① 輸送サービス以外の事業に対する行政等からの補助、助成、委託、給付を除いた収支状況を教えてください。（当てはまる番号 1 つに『○』）

貴団体における、昨年度の輸送サービス以外の事業における収支状況 （補助、助成、委託、給付を除いた場合の収支）		
1. 黒字	2. 収支均衡	3. 赤字

問 2 輸送サービスの地域内における役割について教えてください

問 2-1 輸送サービスの主な利用者を教えてください。(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. 地域に居住する登録した住民	6. 地域に居住する住民であれば誰でも
7. 来訪者（市町村長が認めた）	8. 特に条件はない
9. その他	

問 2-2 輸送サービスの主な利用者の行先を教えてください。(当てはまる番号全てに『○』)

1. 商業施設	2. 医療施設（整骨院、接骨院、あんま、マッサージ等含む）	
3. 介護施設	4. 役所	5. 銀行、郵便局等の金融機関
6. 公民館等の集会場	7. バス停・駅などの交通結節点	
8. その他		

問 2-3 輸送サービスの利用者について、以下の輸送範囲それぞれに当てはまる利用者数の割合を記入してください。

輸送範囲	利用者割合（●割）
地区内	割
市区町村内	割
隣接する市区町村等、自市区町村を超える範囲	割
その他	割

問 2-4 輸送サービスの主な利用者が乗り降りされるエリア内における、公共交通等の状況について教えてください。（当てはまる番号全てに『○』）

1. 毎日運行されているバス（路線バス、コミュニティバス）がある。
2. 週に数日運行されているバス（路線バス、コミュニティバス）がある。
3. エリア内にタクシーの営業所がありタクシーを利用できる。
4. エリア内に営業所はないがタクシーを利用できる。
5. 病院や商業施設等が無料で運行する送迎バスがある。
6. 自家用有償旅客運送がある。
7. 上記に該当する公共交通等はない。
8. その他 []

【問 2-4 で「1.」～「6.」のいずれかを回答された方のみお答えください】 ←

（※上記以外を回答された方は次ページ問 3 へお進みください。）

問 2-4-1 エリア内に公共交通等があるにもかかわらず、許可又は登録を要しない運送を実施している理由を教えてください。（当てはまる番号全てに『○』）

1. 身体的な理由から公共交通等を利用することが困難なため
2. 自宅など出発地からバス停が遠く、利用しづらいため
3. バスの本数が少ない、朝など限られた時間帯の運行等利用したい時間がないため
4. バス等では行けない施設・地域へ出かけるニーズが高いため
5. タクシーの料金が高いため
6. タクシーの営業時間が短いなど、タクシーを利用できない時間帯があるため
7. タクシーが配車できない場合が多いため
8. スーパーマーケットなど利用頻度が高い施設へ出かけるニーズが多いため
9. サロン／介護予防施設などの会場までの送迎のため（自治体からの委託などによる）
10. その他 []

問 3 輸送サービスのサービス内容について教えてください

問 3-1 利用者から收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
→以下の当てはまる番号全てに『○』をつけてください
 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
(自宅で採れた野菜、地域通貨等ポイント等含む)
 3. 実費(ガソリン代、有料道路使用料、駐車場代)の範囲
サービスの利用調整に関する人件費や付添い支援費に対する補助
 4. (コーディネート費用、乗降の介助費用など)
 5. その他 []

問 3-2 令和元年 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	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 3-2-1 利用者数の内訳について教えてください。

	貴団体の制度 サービス利用者	貴団体の制度 サービス利用者以外
a. 障害者	人/月	人/月
b. 要介護認定者	人/月	人/月
c. 要支援認定者(総合事業対象者含む)	人/月	人/月
d. 地域住民	人/月	人/月
e その他	人/月	人/月

問 3-2-2 運転者、利用者、運行件数は 1 年前、3 年前と比べてどのように変化しましたか。
(それぞれ当てはまる番号 1 つに『○』)

	1 年前と比べて	3 年前と比べて
a. 運転者	1. 増加 2. 減少 3. 変化なし	1. 増加 2. 減少 3. 変化なし
b. 利用者	1. 増加 2. 減少 3. 変化なし	1. 増加 2. 減少 3. 変化なし
c. 運行件数	1. 増加 2. 減少 3. 変化なし	1. 増加 2. 減少 3. 変化なし

問 3-3 輸送サービスに関して、貴団体が行政等（自治体、社会福祉協議会等）から受けている金銭以外の支援がありましたら、以下に具体的にお書きください。

【行政等から受けている金銭以外の支援の内容について具体的にお書きください】

例：車両の貸し出し、周知・広報、車両を貸与可能な社会福祉法人等とのマッチング、など

問 4 輸送サービスを継続していく上での課題について教えてください

問 4-1 輸送サービスを継続していく上での課題を教えてください。

(当てはまる番号全てに『○』)

1. 輸送サービス開始のための準備（組織や団体の設立など）に労力を要する
2. 自家用有償旅客運送で運行するための条件が厳しい（利用者や区域の限定など）
3. ドライバーが不足している
4. ドライバーが高齢化している
5. 運行管理などドライバー以外を担う人材が不足している
6. 車両の確保、更新が難しくなっている
7. 安全管理や事故対応など、安全性向上が必要となっている
8. 最寄りバス停で乗り継ぐことを受容する等、移動手段に合わせた生活が求められること
9. 利用者数の減少に伴い、輸送サービスにおける収入が減少している
10. 現在の運送の対価では輸送サービスの経費が賄えない
11. 運行委託先の経営状況が悪化している（経営状況が悪化している理由を以下にお書きください）
〔 〕
12. 相乗りなどの工夫による生産性の向上が必要
13. 自治体に自家用有償旅客運送等に詳しい人材が不足している
14. 自治体において輸送サービス以外の事業に対する補助金等の確保が難しくなっている
15. 自治体において輸送サービス事業に対する補助、助成、委託、給付等の確保や金銭以外の支援が難しくなっている
16. その他〔 〕

問 4-2 貴団体におけるドライバーの確保についておたずねします。

貴団体において、ドライバーを確保するうえで効果的な取組があれば教えてください。

【ドライバーを確保するうえで効果的な取組の内容】

<運行開始の段階>

<運行開始以降>

問 4-3 ドライバーの確保以外で、貴団体が工夫している取組があれば教えてください。

また、その取り組みは、前ページ問 4-1 で回答された、どの課題に対する取組か教えてください。

問 4-1 のどの課題に対応した取組ですか？

あてはまる番号を右にお書きください。

【取組内容】

<運行開始の段階>

<運行開始以降>

参考文献

- ・ 寺田一薫：バス産業の規制緩和、pp.159-160、日本評論社、2005
- ・ 三星昭宏：福祉の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、pp.57-63、2017
- ・ 吉田樹：地方分権と地域公共交通－自家用有償旅客運送を例として、都市問題 2019 年 3 月号 pp.44-51、2019
- ・ 村上早紀子、北原啓司、土井勉：住民主体の地域交通における包括的施策の可能性と課題、第 59 回 土木計画学研究・発表会、CD-ROM、2019
- ・ 大野悠貴、加藤博和、横山光祐、大石直毅：中山間地における住民主体型移動サービスの運転者確保に関する調査研究」第 60 回 土木計画学研究・発表会、CD-ROM、2019
- ・ 国土交通省自動車局旅客課：自家用有償旅客運送ハンドブック 平成 30 年 4 月 令和元年 12 月改定、2019
- ・ 国土交通省：地域交通フォローアップ・イノベーション検討会提言について～令和元年。地域交通におけるさらなる連携・協働とイノベーションに向けて～、令和元年 6 月、2019
- ・ 国土交通省：交通政策審議会交通体系分科会 地域公共交通部会中間とりまとめ（案）「持続可能な地域旅客運送サービスの提供の確保に向けた新たな制度的枠組みに関する基本的な考え方～地域の足のオーバーホール（仮称）～」、令和元年度第 5 回（第 19 回）交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会 資料 3、令和元年 12 月 24 日、2019
- ・ 国土交通省運営協議会に関する国土交通省としての考え方について(国自旅第 145 号 平成 18 年 9 月 15 日、一部改訂 国自旅第 212 号 平成 30 年（2018 年）3 月 30 日）より抜粋、2019
- ・ 金子希美、岩元崇宏、竹内龍介：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、国土交通政策研究 第 152 号、2019
- ・ 特定非営利活動法人養父市マイカー運送ネットワーク、養父市企画総務部 国家戦略特区・地方創生課：国家戦略特区を活用した新たな自家用有償観光旅客等運送事業について。<http://yabu-mycar-unsounet.com>、2020 年 3 月 7 日閲覧
- ・ 国土交通省 総合交通メールマガジン第 118 号：「国家戦略特区を活用した新たな自家用有償観光旅客等運送事業について」http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/seisakutokatsu_soukou_tk_000005.html、2020 年 3 月 7 日閲覧
- ・ 広報たかやま 446 号、2017 年（平成 29 年）5 月
<https://www.vill.takayama.nagano.jp/docs/250.html>、2020 年 3 月 7 日閲覧