

# 高齢者の移動ニーズに対応した旅客輸送 サービスに関する調査研究(中間報告)

主任研究官 岩元 崇宏  
主任研究官 竹内 龍介  
研究官 金子 希美  
副所長 藤崎 耕一

## 【調査研究の概要】

### 調査研究の背景と目的

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

### 今回のアンケート調査結果の範囲で見られる類型毎の特徴、課題と工夫(中間報告)

- ①市町村有償運送…地域住民などの要望により運行を開始し、行政からの「委託契約」に基づき輸送サービスを実施している傾向がみられる。
  - ②公共交通空白地有償運送…9割以上の団体がセダン等を用いて輸送サービスを提供しており、駅・バス停などを降車地点として設定している団体が過半数を超えている。行政や社会福祉協議会との金銭的な関係がない団体は1割に満たない。
  - ③福祉有償運送…降車場所を限定しないとする団体が約7割である。約半数が団体の発意として運行を開始し、行政や社会福祉協議会と金銭的な関係がない団体が半数近い。最も多い収入が「運送対価」である団体が6割以上である。
  - ④許可又は登録を要しない運送…組織形態が「法人格を持たない団体・個人等」である団体が約4割、1か月利用者数20人以下の団体が約4割で、これらは自家用有償旅客運送よりもその割合が高い。運転手が無償ボランティアである団体が約半数ある。
- 課題…②～④ではドライバーのなり手が最大の課題で、車両の確保・更新、責任者のなり手も共通して意識される傾向にある。また、②及び③にあつては輸送サービス収入、事務作業の繁雑さが、④にあつては事故時の対応・保険が意識される傾向にある。
- 工夫…②～④では、地域通貨等ポイント付与及び配車効率化(アプリ)に現在取組む団体の割合は極めて少ない。また、会費制度の導入及び相乗りを取組む団体の割合は相当ある。これらいずれの工夫についても、関心を表明する団体の割合は、各類型毎に相当ある。従って、これらの工夫について、類型に応じた好例情報を参考に、地域の実情に応じた導入を検討することへのニーズが想定される。

## 1. 調査の背景と目的

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

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

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

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

本調査研究は、2 か年計画で 2018 年度に開始し、初年度は NPO 法人等を対象にアンケート調査及びヒアリング調査を行っている。本稿ではその中間報告として、旅客運送サービスを実施する NPO 法人等の団体を対象に実施したアンケート調査の結果の一部を紹介し、自家用有償旅客運送や許可又は登録を要しない運送を行う団体の特徴等について紹介する。

## 2. 道路運送法の枠組み

本調査研究では、自家用有償旅客運送と許可又は登録を要しない運送を主な調査対象とする。それらの制度上の位置づけについて整理する。

### (1) 自家用有償旅客運送

自家用有償旅客運送とは、市町村、NPO 法人等が国土交通大臣の登録を受け、例外的に自家用車を用いて有償で運送を行うことである。自家用有償旅客運送は大きく①市町村運営有償運送（交通空白）<sup>1</sup>、②市町村有償運送（福祉）<sup>2</sup>、③公共交通空白地有償運送<sup>3</sup>、④福祉有償運送<sup>4</sup>の4つに分類される。

自家用有償旅客運送の登録を受けるには、地域公共交通会議又は運営協議会において、バス・タクシー事業者による運送が困難であること、地域住民の生活に必要な旅客運送を確保するため必要であることについて、地域における関係者の合意を得なくてはならない。また、公共交通空白地有償運送、福祉有償運送においては、運送の区域、運送する旅客の範囲、旅客から収受する対価<sup>5</sup>、複数乗車を行う福祉有償運送<sup>6</sup>にあってはその必要性<sup>8</sup>等についても運営協議会で協議が行われる。自家用有償旅客運送を実施するために必要な車両の保有がなされていない場合、施行規則に定める要件を備える運転者<sup>7</sup>の確保がなされていない場合、運行管理や整備管理の体制の整備がなされていない場合、自家用有償旅客運送の運行により生じた損害を賠償するための措置が講じられていない場合などは、登録が認められない。

## (2) 許可又は登録を要しない運送

ボランティアや地域の助け合いといった活動において、運送の対価を得ないで輸送サービスを提供する場合は、道路運送法上の許可・登録を要しない運送であるとされている。「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」の中間とりまとめ（国土交通省, 2017）を受け、「道路運送法における許可又は登録を要しない運送の様態について（平成 30 年 3 月 30 日国自旅第 338 号）」は、許可又は登録が不要の場合の考え方の例を示している<sup>8</sup>。

<sup>1</sup> 市町村自らが、当該市町村内の交通空白地において、当該市町村内の住民等の運送を行うもの。

<sup>2</sup> 市町村自らが、当該市町村の住民等のうち、身体障害者等を対象に原則としてドアツードアの個別輸送を行うもの。身体障害者等とは、他人の介助によらずに移動することが困難であり、単独でタクシーその他の公共交通機関を利用することが困難な、身体障害者、要介護認定者、要支援認定者、その他肢体不自由、内部障害、知的障害、精神障害その他の障害を有する者を指す。

<sup>3</sup> NPO 法人等が、交通空白地において、地域の住民の運送を行うもの。

<sup>4</sup> NPO 法人等が、身体障害者等を対象に、原則としてドアツードアの個別輸送を行うもの。身体障害者等については市町村運営有償運送（福祉）に同じ。

<sup>5</sup> 旅客から収受する対価について、運送の対価は当該地域におけるタクシーの上限運賃の概ね 1/2 の範囲内であること、運送の対価以外の対価にあっては実費の範囲内であること、が目安として示されている。

<sup>6</sup> 福祉有償運送は、ドアツードアの個別輸送が原則であるが、透析患者の透析のための輸送、知的障害者、精神障害者の施設送迎等については、運営協議会で必要性が認められた場合には、1 回の運送で複数の旅客を運送することができるとされている。

<sup>7</sup> 自家用有償旅客運送の運転手は、第二種運転免許を受けておりその効力が停止されていない者、又は第一種運転免許を受けており、かつ、その効力が過去二年以内において停止されていない者であって、国土交通大臣が認定する講習を修了している者である必要がある。さらに、福祉自動車以外の自動車を使用して福祉有償運送を行う場合には、介護福祉士の登録を受けているか、セダン等運転者講習を受講している必要がある。

<sup>8</sup> 考え方の例として（1）サービスの提供を受けた者（以下「利用者」という。）からの給付が、「行為に対する任意の謝礼」と認められる場合（2）利用者からの給付が、金銭的な価値の換算が困難な財物や流通性の乏しい財物などによりなされる場合（3）当該運送行為が行われない場合には発生しないことが明らかな費用（同種の運送を行った場合には、運送目的、運送主体を問わず発生する費用に限る。）であって、客観的、一義的に金銭的な水準を特定できるもの（ガソリン代、道路通行料及び駐車場料金。以下、

### 3. アンケート調査の概要

#### (1) アンケート調査の配布先、回収数

アンケート調査票を配布した団体及び回収数等を表 1 に示す。許可又は登録を要しない運送の発送リストは、市区町村や社会福祉協議会からの紹介を受けて作成した。そのため、許可又は登録を要しない運送を行う団体の中でも市区町村等が把握している団体に限られ、市区町村等との関わりがある団体の回答が多い可能性がある点に留意が必要である。

表 1 アンケート配布先、回収数

	自家用有償旅客運送	許可又は登録を要しない運送
調査対象	自家用有償旅客運送の運営団体	許可又は登録を要しない運送の運営団体
発送リストの作成方法	全国の運輸支局 及び 権限移譲された市区町村から収集	全国の市区町村の企画・総務（公共交通担当）部署、市民活動担当部署、福祉担当部署及び社会福祉協議会を通じて紹介
配布数	3,003 件 市町村運営有償運送（交通空白）419 件 市町村運営有償運送（福祉）115 件 公共交通空白地有償運送 114 件 福祉有償運送 2,355 件	625 件
回収数	1,220 件（うち集計対象 1,130 件） <sup>9</sup>	256 件（うち集計対象 197 件） <sup>10</sup>
調査期間	2018 年 11 月 27 日～12 月 11 日	2018 年 12 月 19 日～2019 年 1 月 8 日

#### (2) アンケート調査の類型化の方法

自家用有償旅客運送と許可又は登録を要しない運送毎に類型化し、類型毎の特徴を見る。

自家用有償旅客運送については、法的位置づけ及び運行委託の有無や団体の中の位置づけに基づき、表 2 に示すとおり類型化した。許可又は登録を要しない運送については、上記の自家用有償旅客運送の分類を参考として、輸送サービスの現在の目的に基づき、表 3 に示すとおり類型化した。なお、類型欄の記述は、本調査の作業便宜のための名称である。

表 2 自家用有償旅客運送の類型

運行形態	運営	運行（委託先）	備考	類型	サンプル数
市町村運営有償運送（交通空白）	市町村	市町村（直営）	市町村が嘱託職員などを活用して直営で行うケース	市町村有償（交通空白）直営等	111
		バス・タクシー事業者	市町村が地元のバス・タクシー業者に委託するケース	市町村有償（福祉）直営等	23

「特定費用」という。)を負担する場合(4)市町村が公費で負担するなど利用者は対価を負担しておらず、反対給付が特定されない場合など、の4つが示されている。

<sup>9</sup> 集計の対象外とした回答は、類型化に使用するため必須とした設問に無回答だった 90 団体である。

<sup>10</sup> 「4 条ぶら下がり許可」による運送を行う団体を発送リスト作成時には対象としていたが、今回の集計時には集計の対象外としている。集計の対象外とした回答は、法的位置づけについて「4 条ぶら下がり許可」と回答した 5 団体、「整理・把握していない」と回答した 19 団体と、無回答等の 35 団体である。

白) (福祉)		NPO 法人等	市町村が運営主体として団体に運行委託しているケース。実質的に運営自体を社協や NPO 法人が担っていることもある	市町村有償 (交通空白) NPO 等	14
				市町村有償 (福祉) NPO 等	26
公共交通空白地有償運送	NPO 法人等		バス・タクシー等の公共交通が不便な地域で地元 NPO 法人等が行うケース	交通空白地有償	65
福祉有償運送	大規模な NPO 法人・社会福祉法人等		輸送サービス以外に、輸送サービスより収入の大きな事業がある団体	福祉有償 (より大規模の別事業有)	740
	小規模な NPO 法人・社会福祉法人等		輸送サービスのみ、若しくは輸送サービスが最も大きな収入の団体	福祉有償 (より大規模の別事業無)	151

表 3 許可又は登録を要しない運送の種類

運行形態	運営・運行	現在の目的	類型	サンプル数
許可又は登録を要しない運送	NPO 法人等	バス・タクシーがない・使いづらいことへの対応として運行しているケース	無償 (交通不便)	110
	NPO 法人等	身体障害者や要介護認定者などへの対応として運行しているケース	無償 (福祉)	43

#### 4. アンケート調査の結果概要

各設問の集計結果について、自家用有償旅客運送を行う団体と、許可又は登録を要しない運送を行う団体の別に類型毎に比較した結果を本章にて示す<sup>11</sup>。

なお、市町村運営有償運送のうち、表 2 に示す市町村 (直営) 及びバス・タクシー事業者への委託については、NPO 法人等が主体となる運送とは性質が異なると考えられることから、本調査の中心的な研究対象とはせず、参考データとして補足としての掲載をした<sup>12</sup>。

##### (1) 団体の組織形態

自家用有償旅客運送の回答結果を図 1 に示す。交通空白地有償では「NPO 法人」が 53.8%、「社会福祉法人 (社会福祉協議会)」が 21.5%である。福祉有償 (より大規模の別事業有) では「NPO 法人」が 39.3%、「社会福祉法人 (社会福祉協議会)」が 30.8%、「社会福祉法人 (社会福祉協議会以外)」が 22.6%である。福祉有償 (より大規模の別事業無) では「NPO 法人」が 72.2%と最も多く、「社会福祉法人 (社会福祉協議会)」が 14.6%である。

許可又は登録を要しない運送の回答結果を図 2 に示す。無償の両類型とも、「法人格を持たない団体・個人等」が約 3~4 割で最も多い。また、無償 (交通不便) では、「町内会・自治会」が 21.8%、「社会福祉法人 (社会福祉協議会以外)」が 10.9%、無償 (福祉) では、「社

<sup>11</sup> 自家用有償旅客運送を行う団体と許可又は登録を要しない運送を行う団体で異なる質問票を送付しているため、集計結果のグラフは、自家用有償旅客運送と許可又は登録を要しない運送を分けて示す。また、複数回答の設問において、グラフ中に無回答は表示していない。

<sup>12</sup> 一部の設問では、回答の対象外としている。

会福祉法人（社会福祉協議会）」が 32.6%、「NPO 法人」が 11.6%である。

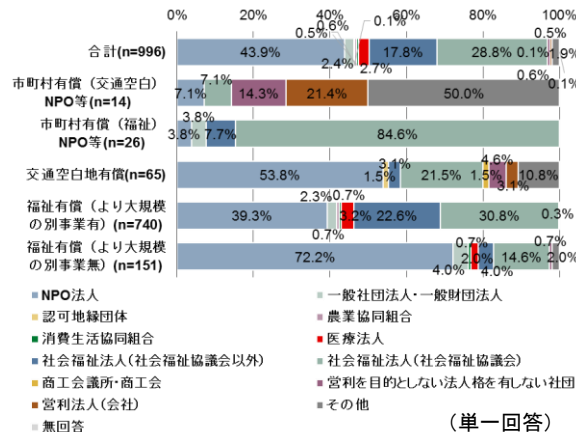


図 1 組織形態  
(自家用有償旅客運送)

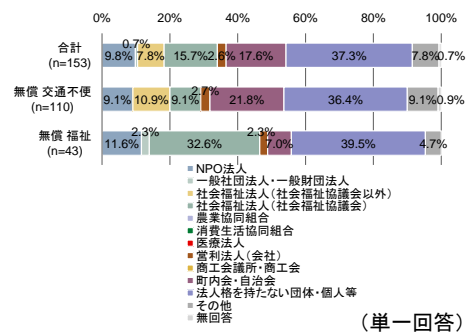


図 2 組織形態  
(許可又は登録を要しない運送)

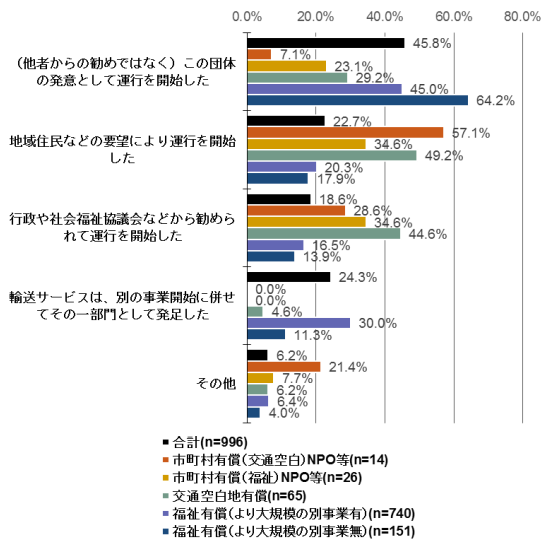


図 3 設立経緯  
(自家用有償旅客運送)

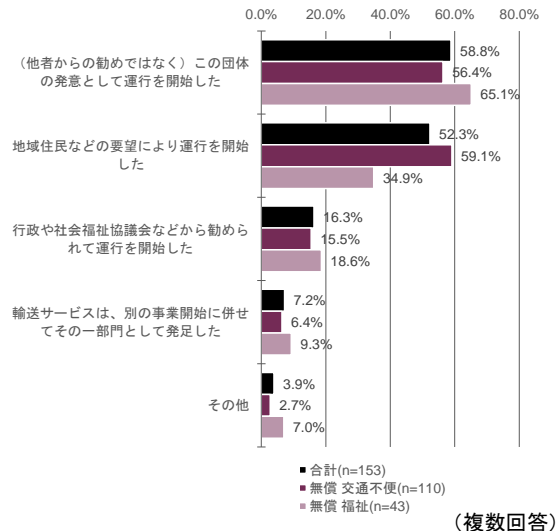


図 4 設立経緯  
(許可又は登録を要しない運送)

(2) 団体の設立経緯

自家用有償旅客運送の回答結果を図 3 に示す。交通空白地有償では、「地域住民などの要望により運行を開始した」が 49.2%、「行政や社会福祉協議会などから勧められて運行を開始した」が 44.6%、「この団体の発意として運行を開始した」が 29.2%である。

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

が 13.9%である<sup>13</sup>。

許可又は登録を要しない運送の結果を図 4 に示す。無償（交通不便）では、「地域住民などの要望により運行を開始した」が 59.1%、「この団体の発意として運行を開始した」が 56.4%である。無償（福祉）では、「この団体の発意として運行を開始した」が 65.1%、「地域住民などの要望により運行を開始した」が 34.9%である。両類型とも、「行政や社会福祉協議会などから勧められて運行を開始した」が 15%超ある。

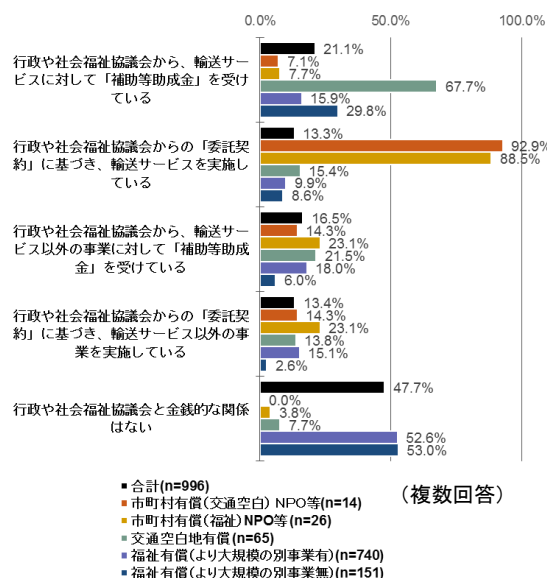


図 5 行政や社会福祉協議会との関係 (自家用有償旅客運送)

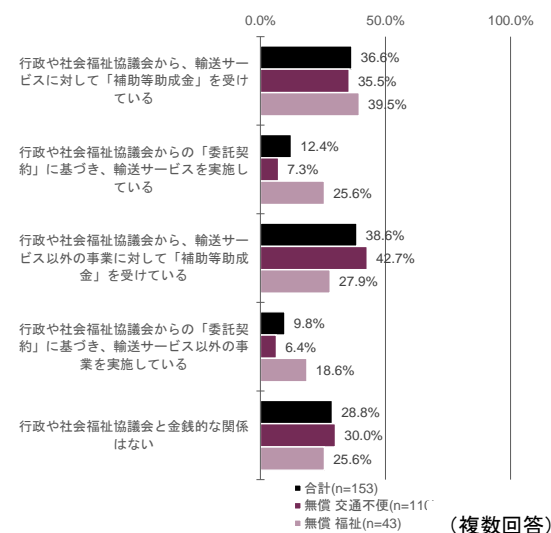


図 6 行政や社会福祉協議会との関係 (許可又は登録を要しない運送)

### (3) 行政や社会福祉協議会との関係

自家用有償旅客運送の回答結果を図 5 に示す。交通空白地有償では、「行政や社会福祉協議会から輸送サービスに対して「補助等助成金」を受けている」が 67.7%で最多、「行政や社会福祉協議会から輸送サービス以外の事業に対して「補助等助成金」を受けている」が 21.5%である。

福祉有償は両類型とも、「行政や社会福祉協議会と金銭的な関係はない」が約 5 割と最も多い。福祉有償（より大規模の別事業有）では「行政や社会福祉協議会から輸送サービス以外の事業に対して「補助等助成金」を受けている」が 18.0%、「行政や社会福祉協議会から、輸送サービスに対して「補助等助成金」を受けている」が 15.9%、「行政や社会福祉協議会からの「委託契約」に基づき、輸送サービス以外の事業を実施している」が 15.1%と続く。福祉有償（より大規模の別事業無）では、「行政や社会福祉協議会から、輸送サービスに対して「補助等助成金」を受けている」がその次に多く、29.8%である<sup>14</sup>。

<sup>13</sup> なお、市町村有償（交通空白）NPO 等では、「地域住民などの要望により運行を開始した」が 57.1%と最も多い。

<sup>14</sup> なお、市町村有償（交通空白）NPO 等及び市町村有償（福祉）NPO 等では、「行政や社会福祉協議会からの「委託契約」に基づき、輸送サービスを実施している」と回答した団体が約 9 割である。

許可又は登録を要しない運送の結果を図 6 に示す。半数近い団体について、選択された回答はなかった。無償（交通不便）では、「行政や社会福祉協議会から輸送サービス以外の事業に対して「補助等助成金」を受けている」が 42.7%、「行政や社会福祉協議会から輸送サービスに対して「補助等助成金」を受けている」が 35.5%、「行政や社会福祉協議会と金銭的な関係はない」が 30.0%である。無償（福祉）では、「行政や社会福祉協議会から輸送サービスに対して「補助等助成金」を受けている」が 39.5%、「行政や社会福祉協議会から輸送サービス以外の事業に対して「補助等助成金」を受けている」が 27.9%、「行政や社会福祉協議会からの「委託契約」に基づき、輸送サービスを実施している」「行政や社会福祉協議会と金銭的な関係はない」が 25.6%である。

#### (4) 輸送サービスのサービス内容

輸送サービスを利用するにあたっての予約の必要性について、自家用有償旅客運送の結果を図 7 に示す。交通空白地有償では、「予約なし（定時定路線型）」が 29.2%、「予約あり（デマンド型・ドアツードア型）」が 70.8%である。福祉有償運送では、両類型とも「予約あり（デマンド型・ドアツードア型）」が約 95%、「予約なし（定時定路線型）」が約 3%である<sup>15</sup>。

許可又は登録を要しない運送の回答結果を図 8 に示す。無償（交通不便）では、「予約なし（定時定路線型）」が 24.5%、「予約あり（デマンド型・ドアツードア型）」が 73.6%である。無償（福祉）では、「予約なし（定時定路線型）」が 4.7%、「予約あり（デマンド型・ドアツードア型）」が 88.4%である。

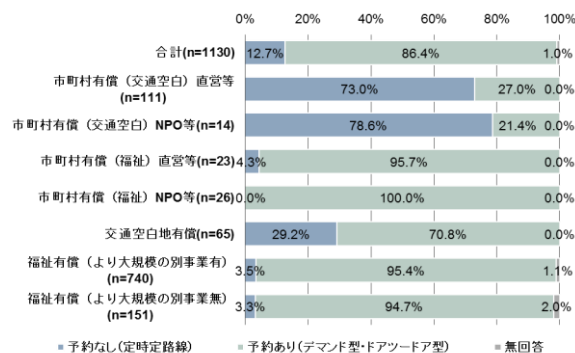


図 7 予約の必要性 (自家用有償旅客運送) (単一回答)

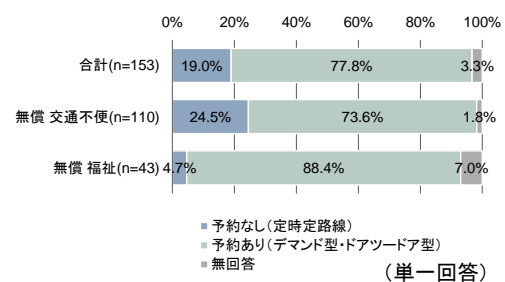


図 8 予約の必要性 (許可又は登録を要しない運送) (単一回答)

輸送サービスの利用者が限定されているかについて、単一回答でたずねた。市町村有償（交通空白）直営等、市町村有償（交通空白）NPO等の類型では、約 8 割が「誰でも利用

<sup>15</sup> なお、市町村有償（福祉）直営等、市町村有償（福祉）NPO等ではほぼすべての団体が、「予約あり（デマンド型・ドアツードア型）」であった。市町村有償（交通空白）直営等、市町村有償（交通空白）NPO等では「予約なし（定時定路線型）」が 7 割を超える。



できる（観光客等来訪者含む）」である。一方、それ以外の類型では、許可又は登録を要しない運送も含めほぼすべての団体で「利用者が限定されている（会員・登録者など）」である。

輸送サービスの利用者となるための条件について<sup>16</sup>、自家用有償旅客運送の回答結果を図9に示す。交通空白地有償では、「特にない」が56.9%で最多、「高齢者」が27.6%、「障害者」が10.3%、「要介護認定者」が5.2%、「要支援認定者（総合事業対象者含む）」が3.4%である。福祉有償は両類型とも、「障害者」が8割以上と最多、「要介護認定者」が約7～8割、「要支援認定者（総合事業対象者含む）」が約5～6割と続く。「高齢者」については福祉有償（より大規模の別事業有）では29.4%、福祉有償（より大規模の別事業無）では41.7%である<sup>17</sup>。

許可又は登録を要しない運送の回答結果を図10に示す。無償の両類型とも、「高齢者」が6割を超え、最も多い。無償（交通不便）では、「特にない」が27.0%、「障害者」が22.0%、「要支援認定者（総合事業対象者含む）」が10.0%、「要介護認定者」が8.0%である。無償（福祉）では、「障害者」が69.8%、「要支援認定者（総合事業対象者含む）」が44.2%、「要介護認定者」が39.5%、「特にない」が2.3%、「その他」が41.9%である。

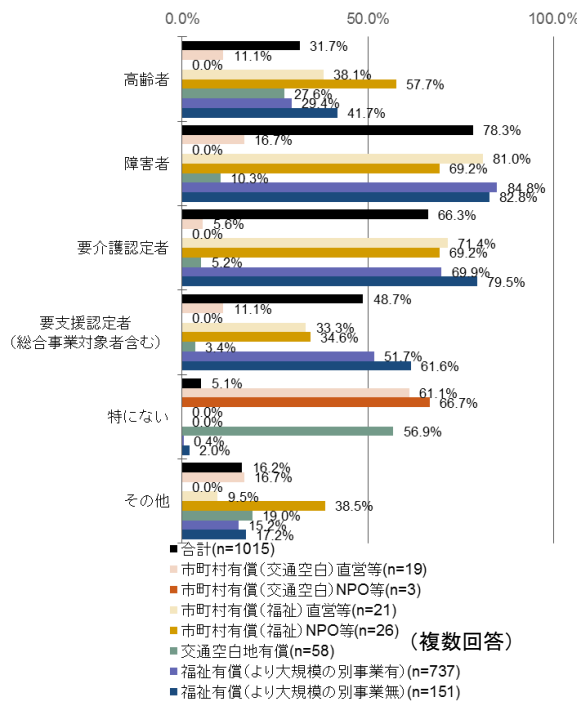


図9 利用者となるための条件  
(自家用有償旅客運送)

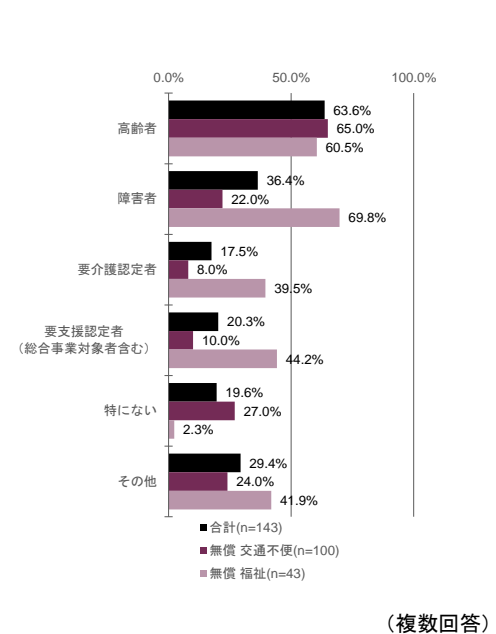


図10 利用者となるための条件  
(許可又は登録を要しない運送)

<sup>16</sup> この設問は利用者が限定されていると回答した団体のみが回答することとしている。

<sup>17</sup> なお、市町村有償運送（交通空白）は「特にない」が約6割、市町村有償運送（福祉）は「障害者」及び「要介護認定者」が約7～8割と多くなっている。

### (5) 輸送サービスの降車場所

輸送サービスの降車場所が限定されているかについて、自家用有償旅客運送の回答結果を図 11 に示す。交通空白地有償では、「降車場所は特定の地点に限定している」が 46.2%、「限定していない」が 53.8%である。福祉有償運送では、「降車場所は特定の地点に限定している」が約 3 割、「限定していない」が約 7 割である<sup>18</sup>。

許可又は登録を要しない運送の回答結果を図 12 に示す。両類型ともに「降車場所は特定の地点に限定している」「限定していない」がそれぞれ約半数である。

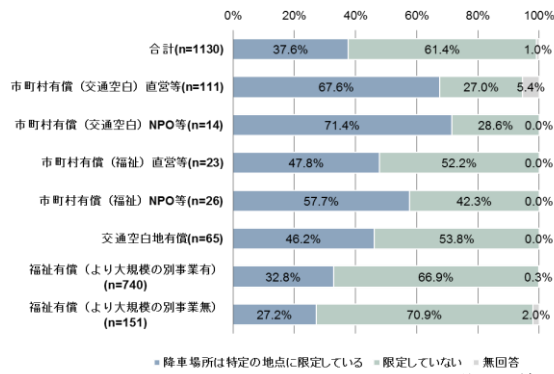


図 11 降車場所の限定  
(自家用有償旅客運送)

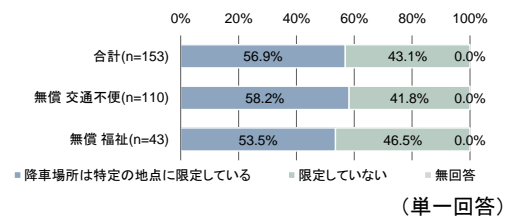


図 12 降車場所の限定  
(許可又は登録を要しない運送)

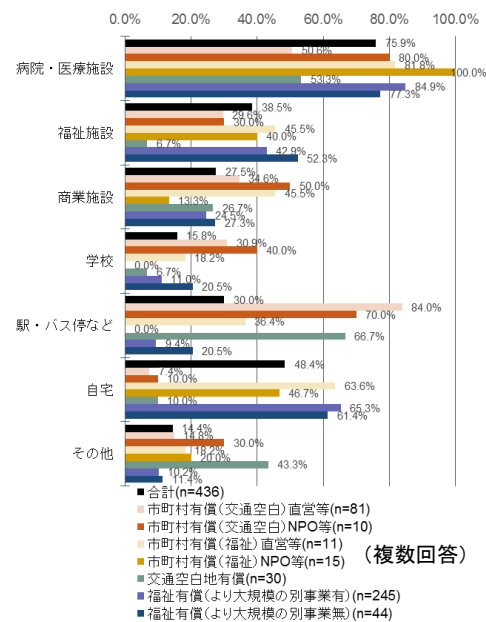


図 13 降車場所として設定した地点  
(自家用有償旅客運送)

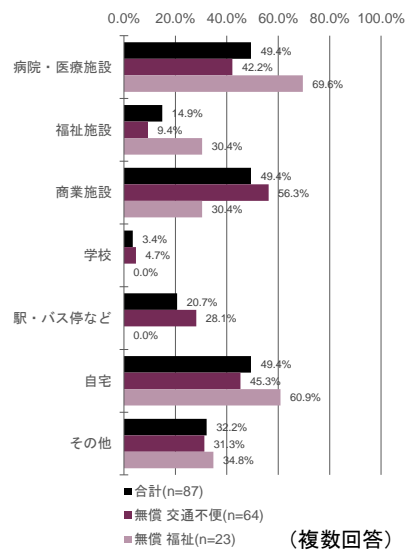


図 14 降車場所として設定した地点  
(許可又は登録を要しない運送)

<sup>18</sup> なお、市町村有償(交通空白)では約 7 割が「降車場所は特定の地点に限定している」である。

降車場所として設定した地点について<sup>19</sup>、自家用有償旅客運送の回答結果を図 13 に示す。交通空白地有償では、「駅・バス停など」が 66.7%で最も多く、「病院・医療施設」が 53.3%、「商業施設」が 26.7%、「自宅」が 10.0%、「福祉施設」「学校」が 6.7%、「その他」が 43.3%である。福祉有償（より大規模の別事業有）では「病院・医療施設」が 84.9%、「自宅」が 65.3%、「福祉施設」が 42.9%、「商業施設」が 24.5%、「学校」が 11.0%である。福祉有償（より大規模の別事業無）では、「病院・医療施設」が 77.3%、「自宅」が 61.4%、「福祉施設」が 52.3%、「商業施設」が 27.3%、「学校」「駅・バス停など」が 20.5%である。

許可又は登録を要しない運送の回答結果を図 14 に示す。無償（交通不便）では、「商業施設」が 56.3%、「自宅」が 45.3%、「病院・医療施設」が 42.2%、「駅・バス停など」が 28.1%、「福祉施設」が 9.4%、「学校」が 4.7%、「その他」が 31.3%である。無償（福祉）では、「病院・医療施設」が 69.6%、「自宅」が 60.9%、「福祉施設」「商業施設」が 30.4%、「駅・バス停など」が 28.1%、「その他」が 34.8%である。

## (6) 使用する車両

輸送サービスで使用する車両の種類について、自家用有償旅客運送の回答結果を図 15 に示す。交通空白地有償では、「セダン等（定員 10 人以下）」が 92.3%で最も多く、「車いす車」が 16.9%、「バス（定員 11 人以上）」が 10.8%である。福祉有償運送では、両類型とも「車いす車」が約 7～8 割で最も多く、「セダン等（定員 10 人以下）」が約 6 割、「回転シート車」が約 2～3 割、「兼用車」が約 2 割である<sup>20</sup>。

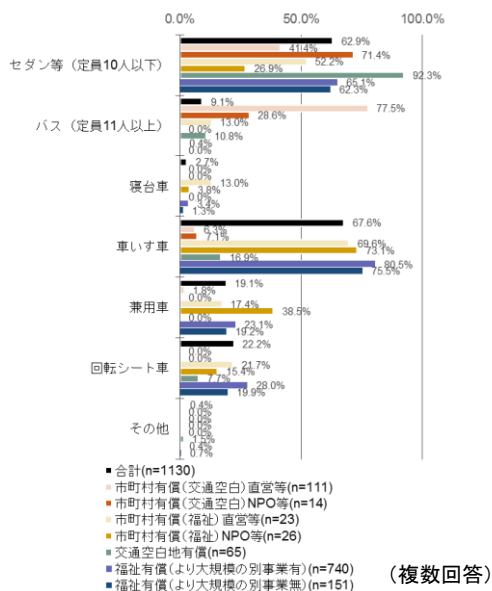


図 15 使用する車両の種類  
(自家用有償旅客運送)

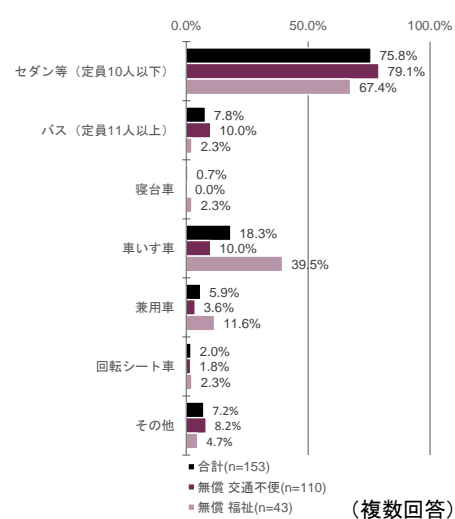


図 16 使用する車両の種類  
(許可又は登録を要しない運送)

<sup>19</sup> この設問は降車場所を特定の地点に限定していると回答した団体のみが回答することとしている

<sup>20</sup> なお、市町村有償（交通空白）直営等では「バス（定員 11 人以上）」が 77.5%と多く、市町村有償（福祉）では「車いす車」が約 7 割と多い。

許可又は登録を要しない運送の回答結果を図 16 に示す。両類型とも「セダン等（定員 10 人以下）」が約 6～8 割で最も多い。また、無償（交通不便）では「バス（定員 11 人以上）」「車いす車」が 10.0%、無償（福祉）では「車いす車」が 39.5%、「兼用車」が 11.6%である。

車両の保有者について、自家用有償旅客運送の回答結果を図 17 に示す。交通空白地有償では、「輸送サービスを提供する団体」が 53.8%、「運転手（マイカー）」が 33.8%、「市町村など行政」が 24.6%、「社会福祉協議会」が 18.5%、「その他」が 15.4%である。

福祉有償運送では両類型とも「輸送サービスを提供する団体」が約 7 割で最も多い。また、福祉有償（より大規模の別事業有）では「社会福祉協議会」が 21.8%、「運転手（マイカー）」が 19.9%、福祉有償（より大規模の別事業無）では「運転手（マイカー）」が 35.1%、「社会福祉協議会」が 12.6%である<sup>21</sup>。

許可又は登録を要しない運送の回答結果を図 18 に示す。無償（交通不便）では、「輸送サービスを提供する団体」が 33.6%、「運転手（マイカー）」が 22.7%、「市町村など行政」が 20.0%、「社会福祉協議会」が 11.8%、「その他」が 35.5%である。無償（福祉）では、「運転手（マイカー）」が 39.5%、「社会福祉協議会」が 32.6%、「輸送サービスを提供する団体」が 18.6%、「市町村など行政」が 4.7%、「その他」が 30.2%である。

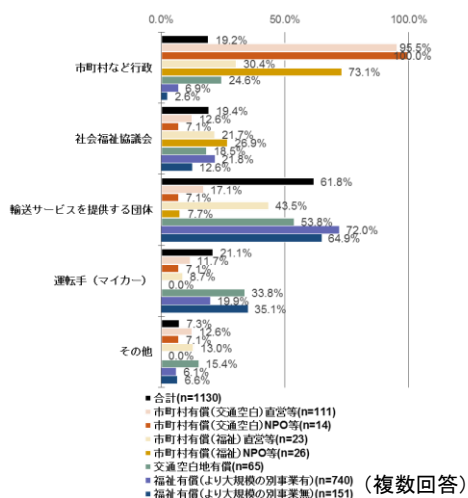


図 17 車両の保有者  
(自家用有償旅客運送)

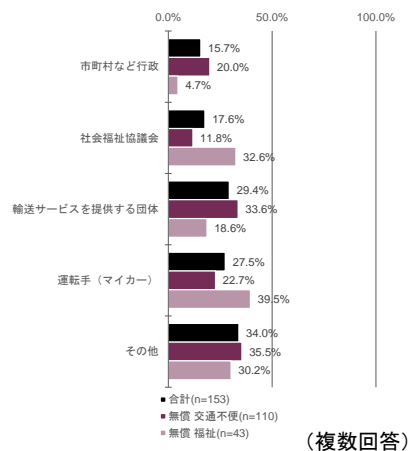


図 18 車両の保有者  
(許可又は登録を要しない運送)

### (7) 運転手の雇用形態

自家用有償旅客運送の回答結果を図 19 に示す。交通空白地有償では、「有償ボランティア」が 58.5%、「団体で雇用する職員」が 41.5%、「無償ボランティア」が 7.7%である。福祉有償（より大規模の別事業有）では、「団体で雇用する職員」が 85.5%で最多、「有償ボラ

<sup>21</sup> なお、市町村有償（交通空白）直営等及び市町村有償（福祉）直営等では、ほぼすべての団体が「市町村など行政」の車両を利用している。

ンティア」が 17.2%、「無償ボランティア」が 3.2%である。福祉有償（より大規模の別事業無）では、「有償ボランティア」が 49.0%、「団体に雇用する職員」が 42.4%、「無償ボランティア」が 9.9%である。

許可又は登録を要しない運送の回答結果を図 20 に示す。両類型ともに、「無償ボランティア」が約 54%で最多、「有償ボランティア」が約 23%、「団体に雇用する職員」が約 20%、その他が約 4%である。

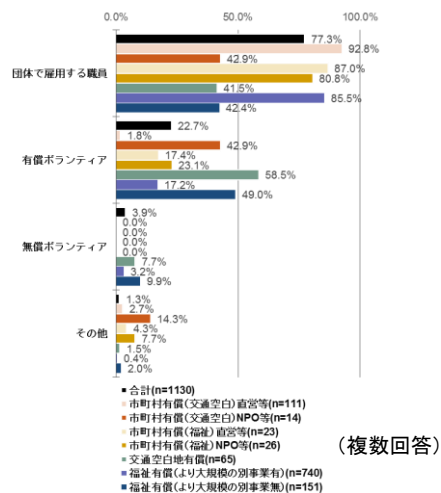


図 19 運転手の雇用形態  
(自家用有償旅客運送)

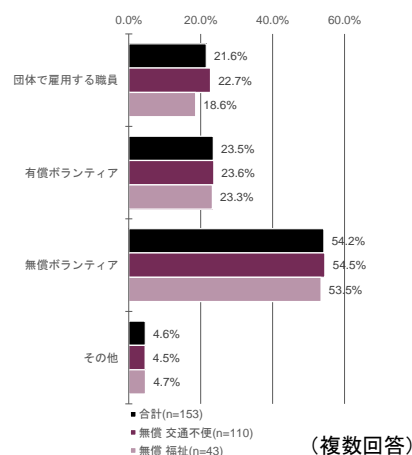


図 20 運転手の雇用形態  
(許可又は登録を要しない運送)

## (8) 収入

輸送サービスの収入費目の有無について<sup>22</sup>、自家用有償旅客運送の回答結果を図 21 に示す。交通空白地有償では、「運送対価」が 83.1%、「輸送サービスに対する行政や社会福祉協議会からの補助等助成金」が 61.5%、「会全体の運営安定化のための会費」が 47.7%、「寄付金」が 16.9%、「行政や社会福祉協議会からの委託契約に基づく委託費」が 15.4%である。

福祉有償（より大規模の別事業有）では、「運送対価」が 90.9%で最も多く、「会全体の運営安定化のための会費」が 27.8%、「輸送サービスに対する行政や社会福祉協議会からの補助等助成金」が 17.3%である。福祉有償（より大規模の別事業無）では、「運送対価」が 90.1%で最も多く、「会全体の運営安定化のための会費」が 49.7%、「輸送サービスに対する行政や社会福祉協議会からの補助等助成金」が 33.8%、「寄付金」が 19.9%である<sup>23</sup>。

許可又は登録を要しない運送の回答結果を図 22 に示す。無償（交通不便）では、「輸送サービスに対する行政や社会福祉協議会からの補助等助成金」が 29.1%、「会全体の運営安定化のための会費」が 23.6%、「寄付金」が 16.4%、「町内会費・自治会費」が 15.5%であ

<sup>22</sup> 許可又は登録を要しない運送では、選択肢に「運送対価」は含まれない。

<sup>23</sup> なお、市町村有償（交通空白）NPO等では、「運送対価」と回答した団体の割合が 35.7%と他の類型に比べ低い。また、市町村有償（交通空白）NPO等、市町村有償（福祉）NPO等では、「行政や社会福祉協議会からの委託契約に基づく委託費」が約 9割と他の類型に比べ、多くなっている。

る。無償（福祉）では、「会全体の運営安定化のための会費」、「輸送サービスに対する行政や社会福祉協議会からの補助等助成金」が 34.9%、「行政や社会福祉協議会からの委託契約に基づく委託費」が 25.6%、「寄付金」が 20.9%、「管理者・運転手等の自己負担」が 11.6% である。

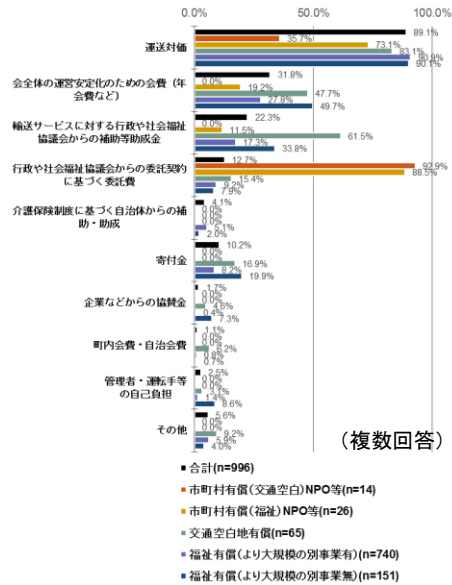


図 21 収入費目の有無 (自家用有償旅客運送)

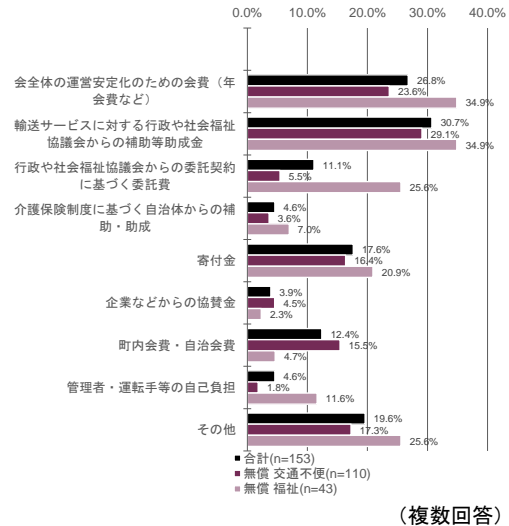


図 22 収入費目の有無 (許可又は登録を要しない運送)

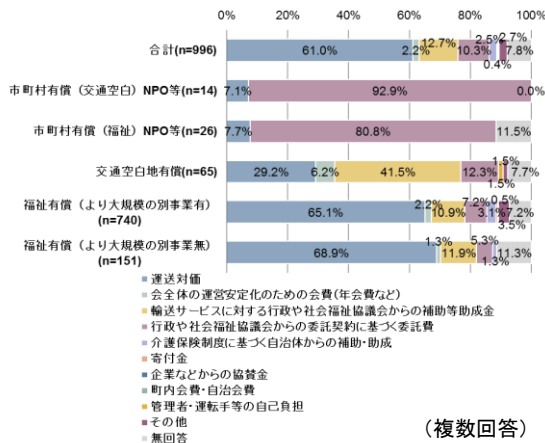


図 23 最も大きい収入費目 (自家用有償旅客運送)

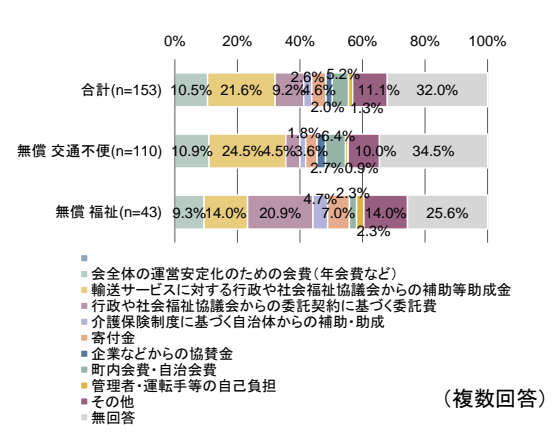


図 24 最も大きい収入費目 (許可又は登録を要しない運送)

輸送サービスの収入費目のうち最も大きい費目について<sup>24</sup>、自家用有償旅客運送の回答結果を図 23 に示す。交通空白地有償では、「輸送サービスに対する行政や社会福祉協議会からの補助等助成金」が 41.5%、「運送対価」が 29.2%、「行政や社会福祉協議会からの委託契約に基づく委託費」が 12.3%、「会全体の運営安定化のための会費」が 6.2%、「寄付金」「その

<sup>24</sup> 許可又は登録を要しない運送では、選択肢に「運送対価」は含まれない。

他」が 1.5%である。

福祉有償運送では、両類型とも「運送対価」が約 7 割で最も多く、「輸送サービスに対する行政や社会福祉協議会からの補助等助成金」が約 1 割である<sup>25</sup>。

許可又は登録を要しない運送の回答結果を図 24 に示す。無償（交通不便）では、「輸送サービスに対する行政や社会福祉協議会からの補助等助成金」が 24.5%、「会全体の運営安定化のための会費」が 10.9%である。無償（福祉）では、「行政や社会福祉協議会からの委託契約に基づく委託費」が 20.9%、「輸送サービスに対する行政や社会福祉協議会からの補助等助成金」が 14.0%、「会全体の運営安定化のための会費」が 9.3%である。

### (9) 運行実績(平成 30 年 6 月の 1 か月間の利用者数)

自家用有償旅客運送の回答結果を図 25 に示す。交通空白地有償では、「181～」が 32.3%、「41～60」が 16.1%、「21～40」が 11.3%である。福祉有償（より大規模の別事業有）は「1～20」が 32.6%、「21～40」が 18.3%、「181～」が 14.6%である。福祉有償（より大規模の別事業無）は「180～」が 35.1%、「1～20」が 20.9%である。

許可又は登録を要しない運送の回答結果を図 26 に示す。無償（交通不便）は「1～20」が 37.5%、「21～40」が 14.6%である。無償（福祉）は「1～20」が 45.9%、「21～40」が 13.5%、「41～60」が 16.2%である。

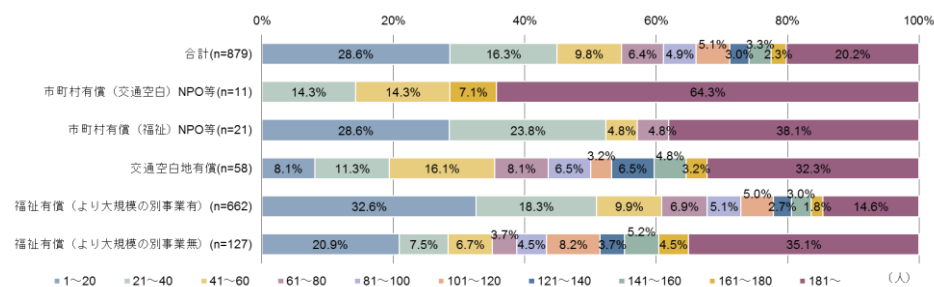


図 25 平成 30 年 6 月の利用者数（自家用有償旅客運送）

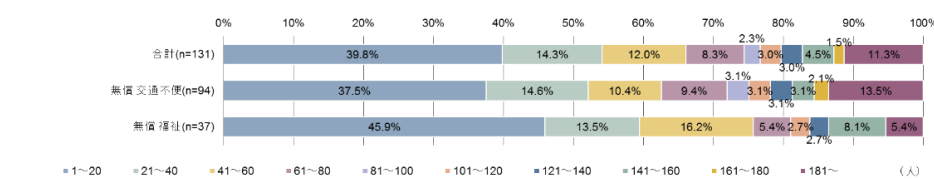


図 26 平成 30 年 6 月の利用者数（許可又は登録を要しない運送）

### (10) 輸送サービスの課題（団体内部の状況）

自家用有償旅客運送の回答結果を図 27 に示す。自家用有償旅客運送では、交通空白地有償、福祉有償の両類型とも、「ドライバーのなり手」が約 6～7 割で最多、「輸送サービスの

<sup>25</sup> なお、市町村有償（交通空白）NPO 等、市町村有償（福祉）NPO 等では、最も大きい収入が「行政や社会福祉協議会からの委託契約に基づく委託費」である団体がほとんどである。

収入」が約 5 割、「車両の確保・更新」が約 3～4 割、「事務作業の繁雑さ」が約 2～3 割である。「代表者や運行管理等の責任者のなり手」については、交通空白地有償で 33.8%、福祉有償（より大規模の別事業無）で 23.2%である。

許可又は登録を要しない運送の回答結果を図 28 に示す。両類型とも「ドライバーのなり手」が約 7 割で最も多く、「事故時の対応・保険」が約 3 割、「車両の確保・更新」が約 2～3 割、「代表者や運行管理等責任者のなり手」が約 2 割である。

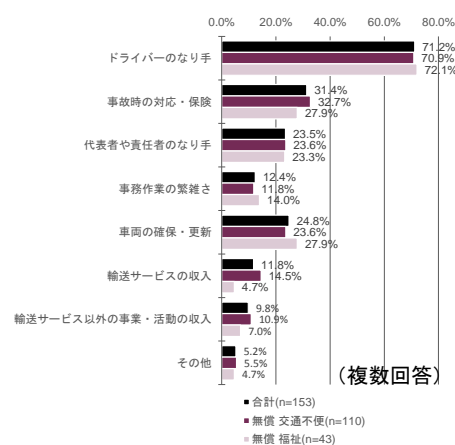
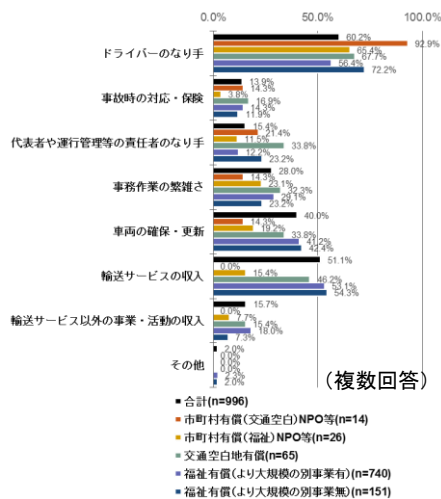


図 27 輸送サービスの課題(団体内部の状況) 図 28 輸送サービスの課題(団体内部の状況)  
(自家用有償旅客運送) (許可又は登録を要しない運送)

### (11)3年後の見通し

自家用有償旅客運送の回答結果を図 29 に示す。交通空白地有償では、「継続は十分に可能であると思う」が 26.2%、「継続は何とか可能であると思う」が 63.1%、「継続はやや困難であると思う」が 3.1%、「継続はかなり困難であると思う」が 4.6%である。

福祉有償（より大規模の別事業有）では、「継続は十分に可能であると思う」が 18.4%、「継続は何とか可能であると思う」が 49.3%、「継続はやや困難であると思う」が 17.0%、「継続はかなり困難であると思う」が 10.3%である。福祉有償（より大規模の別大事業無）では、「継続は十分に可能であると思う」が 16.6%、「継続は何とか可能であると思う」が 45.7%、「継続はやや困難であると思う」が 19.9%、「継続はかなり困難であると思う」が 12.6%である<sup>26</sup>。

許可又は登録を要しない運送の回答結果を図 30 に示す。無償（交通不便）では、「継続は十分に可能であると思う」が 29.1%、「継続は何とか可能であると思う」が 51.8%、「継続はやや困難であると思う」が 7.3%、「継続はかなり困難であると思う」が 7.3%である。無償（福祉）では「継続は十分に可能であると思う」が 41.9%、「継続は何とか可能であると思

<sup>26</sup> なお、市町村有償運送はほぼすべての団体が、「継続は十分に可能であると思う」若しくは「継続は何とか可能であると思う」である。



思う」が 34.9%、「継続はやや困難であると思う」が 14.0%、「継続はかなり困難であると思  
う」が 2.3%である。

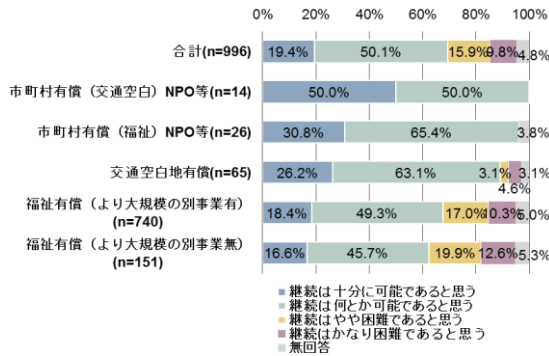


図 29 3年後の見通し (単一回答)  
(自家用有償旅客運送)

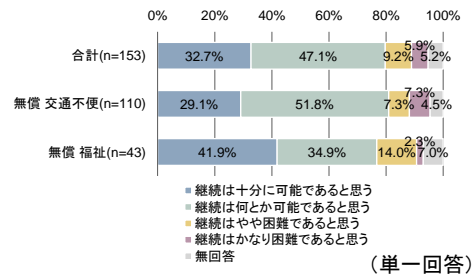


図 30 3年後の見通し  
(許可又は登録を要しない運送)

(12) 特定の工夫について

① 地域通貨等ポイントの付与に関する団体の考え

自家用有償旅客運送の回答結果を図 31 に示す。交通空白地有償では、「現在は取り組んでいないが関心がある」が 30.8%、「現在取り組んでおらず関心もない」が 66.2%である。福祉有償（より大規模の別事業有）では、「現在取り組んでいる」「現在は取り組んでいないが今後取り組む予定がある」が 0.9%、「現在は取り組んでいないが関心がある」が 27.7%、「現在取り組んでおらず関心もない」が 65.8%である。

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

許可又は登録を要しない運送の回答結果を図 32 に示す。無償（交通不便）では、「現在取り組んでいる」が 2.7%、「現在は取り組んでいないが関心がある」が 34.5%、「現在取り組んでおらず関心もない」が 60.9%である。無償（福祉）では、「現在取り組んでいる」が 7.0%、「現在は取り組んでいないが関心がある」が 39.5%、「現在取り組んでおらず関心もない」が 48.8%である。

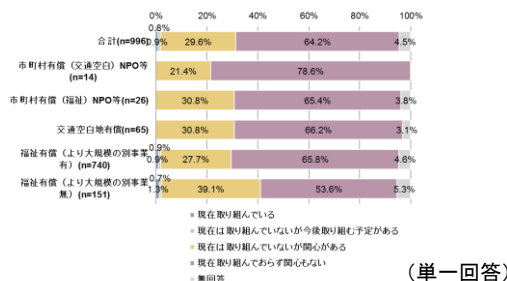


図 31 地域通貨等ポイントの付与  
(自家用有償旅客運送)

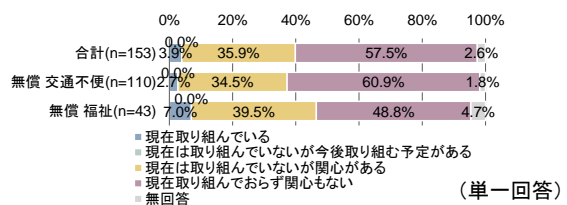


図 32 地域通貨等ポイントの付与  
(許可又は登録を要しない運送)

## ②会費制度の導入に関する団体の考え

自家用有償旅客運送の回答結果を図 33 に示す。交通空白地有償では、「現在取り組んでいる」が 47.7%、「現在は取り組んでいないが関心がある」が 18.5%、「現在取り組んでおらず関心もない」が 30.8%である。

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

許可又は登録を要しない運送の回答結果を図 34 に示す。無償（交通不便）では、「現在取り組んでいる」が 20.9%、「現在は取り組んでいないが今後取り組む予定がある」が 3.6%、「現在は取り組んでいないが関心がある」が 22.7%、「現在取り組んでおらず関心もない」が 50.9%である。無償（福祉）では、「現在取り組んでいる」が 37.2%、「現在は取り組んでいないが今後取り組む予定がある」が 2.3%、「現在は取り組んでいないが関心がある」が 9.3%、「現在取り組んでおらず関心もない」が 44.2%である。

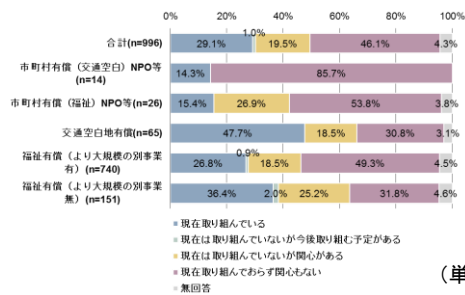


図 33 会費制度の導入  
(自家用有償旅客運送)

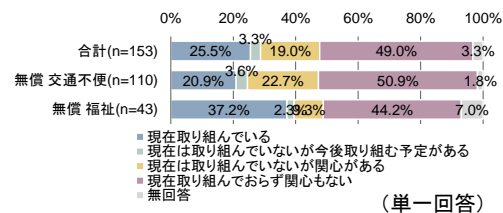


図 34 会費制度の導入  
(許可又は登録を要しない運送)

## ③相乗りに関する団体の考え

自家用有償旅客運送の回答結果を図 35 に示す。交通空白地有償では、「現在取り組んでいる」が 61.5%、「現在は取り組んでいないが関心がある」が 15.4%、「現在取り組んでおらず関心もない」が 18.5%である。

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

許可又は登録を要しない運送の回答結果を図 36 に示す。無償（交通不便）では、「現在取り組んでいる」が 40.9%、「現在は取り組んでいないが関心がある」が 14.5%、「現在取り組んでおらず関心もない」が 39.1%である。無償（福祉）では、「現在取り組んでいる」が 34.9%、「現在は取り組んでいないが関心がある」が 25.6%、「現在取り組んでおらず関心もない」が 32.6%である。

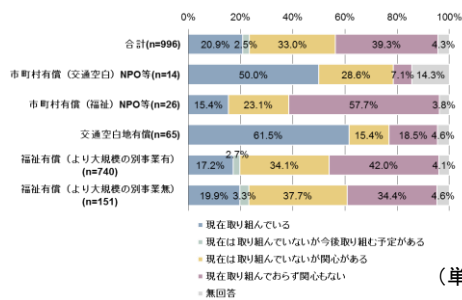


図 35 相乗り  
(自家用有償旅客運送)

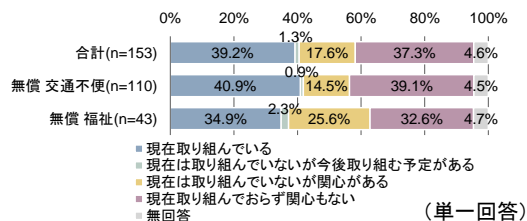


図 36 相乗り  
(許可又は登録を要しない運送)

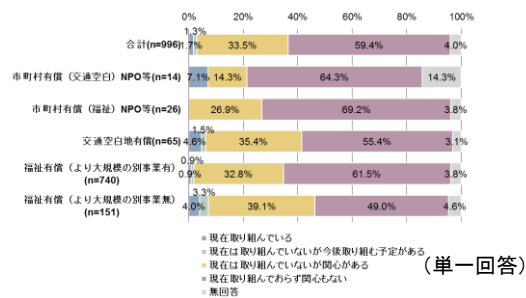


図 37 配車効率化(アプリ)  
(自家用有償旅客運送)

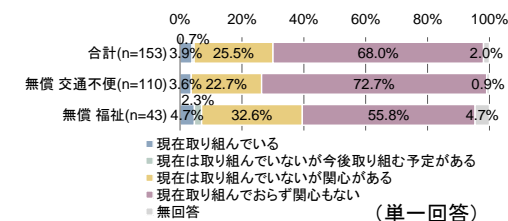


図 38 配車効率化(アプリ)  
(許可又は登録を要しない運送)

#### ④配車効率化(アプリ)に関する団体の考え

自家用有償旅客運送の回答結果を図 37 に示す。交通空白地有償では、「現在取り組んでいる」が 4.6%、「現在は取り組んでいないが今後取り組む予定がある」が 1.5%、「現在は取り組んでいないが関心がある」が 35.4%、「現在取り組んでおらず関心もない」が 55.4%である。

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

許可又は登録を要しない運送の回答結果を図 38 に示す。無償（交通不便）では、「現在取り組んでいる」が 3.9%、「現在は取り組んでいないが今後取り組む予定がある」が 0.7%、「現在は取り組んでいないが関心がある」が 25.5%、「現在取り組んでおらず関心もない」

が 68.0%である。無償（福祉）では、「現在取り組んでいる」が 4.7%、「現在は取り組んでいないが今後取り組む予定がある」が 2.3%、「現在は取り組んでいないが関心がある」が 32.6%、「現在取り組んでおらず関心もない」が 55.8%である。

## 6. まとめ

### (1) 類型毎の特徴

アンケート調査結果の範囲では、法的位置づけを基にした類型毎に次の傾向がみられた。

#### ① 市町村運営有償運送

市町村運営有償運送では、行政の「委託契約」に基づき輸送サービスを実施しているケースがあり、最も多い収入が「行政からの委託費」である団体が多い。輸送サービスの3年後の見通しについて、ほぼすべての団体が「継続は十分に可能であると思う」又は「継続は何とか可能であると思う」と回答している。

#### ② 公共交通空白地有償運送

組織形態は、「NPO 法人」が 5 割強と最も多く、次に「社会福祉法人（社会福祉協議会）」が 2 割強である。設立経緯は「地域住民などの要望により運行を開始した」が約 5 割と最も多く、次に「行政や社会福祉協議会などから勧められて運行を開始した」が 4 割強である。行政や社会福祉協議会との関係では「行政や社会福祉協議会から輸送サービスに対して「補助等助成金」を受けている」が 7 割弱で最も多い。

サービス内容と提供方法について、利用者となる条件は「特にない」が 6 割弱で最多、降車場所として設定した地点は「駅・バス停など」が 7 割弱で最も多い。使用する車両は「セダン等（定員 10 人以下）」が 9 割以上で、車両の保有者は「輸送サービスを提供する団体」が約半数である。運転手の雇用形態は「有償ボランティア」が 6 割弱、「団体に雇用する職員」が 4 割強である。

収入の種類については「運送対価」が 8 割強と最も多く、次に「輸送サービスに対する行政や社会福祉協議会からの補助等助成金」が約 6 割であった。一方、額が最も多い収入を「輸送サービスに対する行政や社会福祉協議会からの補助等助成金」とする団体の割合が約 4 割である。利用者数が 1 か月あたりの 181 人以上の団体が約 3 割である。輸送サービスの課題は「ドライバーのなり手」が 7 割弱と最も多く、次に「輸送サービスの収入」が 5 割弱である。

#### ③ 福祉有償運送

組織形態は、福祉有償（より大規模の別事業有）で「NPO 法人」が約 4 割と最も多く、以下「社会福祉法人（社会福祉協議会）」が 3 割、「社会福祉法人（社会福祉協議会以外）」が 2 割強である。福祉有償（より大規模の別事業無）では、「NPO 法人」が 7 割強と最も多い。設立経緯は「この団体の発意として運行を開始した」が両類型とも約半数であり、福祉有償（より大規模の別事業有）では、「別の事業開始に併せてその一部門として発足した」

も3割である。行政や社会福祉協議会との関係は、両類型とも「行政や社会福祉協議会と金銭的な関係はない」が約5割で最も多い。

サービス内容と提供方法について、利用者となるための条件は両類型とも「障害者」が8割以上と最も多く、「要介護認定者」が約7～8割、「要支援認定者（総合事業対象者含む）」が約5～6割と続く。降車場所として設定した地点は「病院・医療施設」が約7～8割で最も多い。使用する車両は「車いす車」が約7～8割で最も多く、「セダン等（定員10人以下）」が約6割である。車両の保有者は「輸送サービスを提供する団体」が約7割で最も多い。運転手の雇用形態は、福祉有償（より大規模の別事業有）では「団体で雇用する職員」が8割強、また福祉有償（より大規模の別事業無）では「有償ボランティア」が約5割と最も多く、次に「団体で雇用する職員」が4割強である。

収入の種類については、両類型とも「運送対価」を得ている団体が9割以上であり、額が最も多い収入を「運送対価」とする団体が約7割である。輸送サービスの課題は「ドライバーのなり手」が福祉有償（より大規模の別事業有）で6割弱、福祉有償（より大規模の別事業無）で7割強と最も多く、「輸送サービスの収入」が両類型ともに5割強である。

#### ④許可又は登録を要しない運送

組織形態は、「法人格を持たない団体・個人等」が約3～4割で最も多い。設立経緯は、交通不便の類型では「住民などの要望により運行を開始した」が約6割、「この団体の発意として運行を開始した」が6割弱で最も多い。福祉の類型では「この団体の発意として運行を開始した」が6割強で最も多い。

利用者となるための条件は「高齢者」が6割以上で最も多い。降車場所として設定した地点は「商業施設」が6割弱で最も多い。使用する車両は「セダン等（定員10人以下）」が約6～8割で最も多い。運転手の雇用形態は「無償ボランティア」が過半数である。

1か月あたりの利用者数が20人以下である団体が約4割である。輸送サービスの課題は「ドライバーのなり手」が約7割、「事故時の対応・保険」が約3割である。

#### (2)輸送サービスの課題(再掲)

交通空白地有償、福祉有償及び許可又は登録を要しない運送ともに「ドライバーのなり手」を課題として意識する団体の割合が約6～7割で最多である。また、いずれの類型ともに、「車両の確保・更新」、「代表者や運行管理者等責任者のなり手」も2～3割が課題として意識している。また、交通空白地有償及び福祉有償にあつては「輸送サービスの収入」が約5割、「事務作業の繁雑さ」が約2～3割、許可又は登録を要しない運送にあつては、「事故時の対応・保険」が約3割で課題として意識されている。

#### (3)特定の工夫方法

地域通貨等ポイントの付与、配車効率化（アプリ）について、すでに実施している団体の割合は極めて小さいが、関心を表明する団体の割合は、交通空白地有償、福祉有償及び許可又は登録を要しない運送ともに、約3割ある。会費制度の導入については、交通空白地有償

の約半数が、また、福祉有償及び許可又は登録を要しない運送ともに約 2～3 割がすでに実施しているとしており、現在実施していなくても関心を表明する団体も約 1～2 割ある。相乗りについては、交通空白地有償の約 6 割、福祉有償の約 2 割、許可又は登録を要しない運送の約 4 割がすでに実施しており、現在実施していなくても関心を表明する団体は約 1～4 割ある。

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

#### (4) 今後の展開

本報告では、自家用有償旅客運送や許可又は登録を要しない運送を行っている団体に対するアンケート調査の結果をもとに、法的位置づけに基づく類型別にその特徴をみた。

今後は持続可能となる取組の特徴について、アンケート回答者による 3 年後の見通しを軸に分析を行い、定量的なアンケート調査では把握しきれない点について団体に対するヒアリング調査から補足をする。さらに、許可又は登録を要しない運送が自家用有償旅客運送に転換する際の課題等についても考察し、報告書としてまとめて公表する予定としている。

#### 参考文献

厚生労働省老健局振興課（n.d.）「介護予防・日常生活支援総合事業の基本的な考え方」 厚生労働省サイト 2019 年 3 月 18 日 閲覧 <https://www.mhlw.go.jp/file/06-Seisakujouhou-12300000-Roukenkyoku/0000192996.pdf>

国土交通省（2017）「高齢者の移動手段の確保に関する検討会 中間とりまとめ」 国土交通省サイト 2019 年 3 月 18 日 閲覧 <http://www.mlit.go.jp/common/001190834.pdf>

国土交通省自動車局旅客課（2018 a）「道路運送法における許可又は登録を要しない運送の様態について（平成 30 年 3 月 30 日国自旅第 338 号）」 国土交通省サイト 2019 年 3 月 18 日 閲覧 <http://www.mlit.go.jp/common/001231103.pdf>

国土交通省自動車局旅客課（2018 b）「自家用有償旅客運送ハンドブック」 国土交通省サイト 2019 年 3 月 18 日 閲覧 <http://www.mlit.go.jp/common/001233264.pdf>