

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

主任研究官 岩元 崇宏
主任研究官 竹内 龍介
前研究官 金子 希美

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。本調査研究は、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う NPO 法人等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に資する現状整理を行うことを目的に、アンケート調査、ヒアリング調査を行った。

3年後の見通しに関する設問の回答を軸に分析したアンケート調査の結果について

2018 年度に実施したアンケートの調査結果よりみられた類型毎の特徴については PRI Review 72 号において紹介したとおりである。本稿では 3 年後の見通しに関する設問の回答 (①継続は十分に可能であると思う②継続は何とか可能であると思う③継続はやや困難であると思う④継続はかなり困難であると思う) を軸に分析した結果を主に紹介する。

①公共交通空白地有償運送…サンプル数は少ないが、継続は困難と回答する団体で運転者の雇用形態について無償ボランティアと回答する団体の割合が高い。

②福祉有償運送…福祉有償運送のうち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は、継続は困難と回答した団体で「ドライバーのなり手」「輸送サービスの収入」「代表者や責任者のなり手」を輸送サービスの課題とする団体の割合が高い。また、継続は可能と回答する団体で「団体の他の事業・活動の人材・車両を輸送サービスに活用する」を効果のあった対策として回答する団体の割合が高い。福祉有償運送のうち輸送サービスのみ若しくは輸送サービスが最も大きな収入の団体は、利用者数が多い団体で継続は可能と回答する団体の割合が高い。

③許可又は登録を要しない運送…利用者数が多い団体で継続は困難と回答する団体の割合が高い。また、継続は困難と回答する団体で「ドライバーのなり手」「代表者や運行管理等の責任者のなり手」を輸送サービスの課題として回答する団体の割合が高い。

自家用有償旅客運送と許可又は登録を要しない運送の関係

許可又は登録を要しない運送を行う団体の自家用有償旅客運送への変更意向は「特に変えたいと思わない」が約 7 割で、許可又は登録を要しない運送にした理由は「ボランティア精神で始めたため (運送対価を得るという発想がなかった)」が約 7 割である。

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、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。そのような中、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 2018 年 3 月に国土交通省及び厚生労働省により整理がなされた。

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事を目的とする。

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。アンケート調査結果の範囲でみられた、法的位置づけを基にした類型ごとの傾向、課題や工夫については、PRI Review 72 号「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）」にて紹介している。本稿では、3 年後の見通しを軸とした分析により、持続可能な団体の特徴について整理し、自家用有償旅客運送と許可又は登録を要しない運送の関係等についても分析を行う。

2. 法的位置づけに基づく類型毎の特徴

本調査研究では法的位置づけや団体の中での位置づけ、輸送サービスの現在の目的等に基づき類型化を行った上で分析をしている。類型の名称は本調査の作業便宜のためのものであるが、交通空白地有償運送を「交通空白地有償」、福祉有償運送のうち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を「福祉有償（より大規模の別事業有）」、福祉有償運送のうち輸送サービスのみ又は輸送サービスが最も大きな収入の団体を「福祉有償（より大規模の別事業無）」、許可又は登録を要しない運送のうちバス・タクシーがない・使いづらい事への対応として運行しているケースを「無償（交通不便）」、許可又は登録を要しない運送のうち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を「無償（福祉）」としている。

アンケート調査結果の範囲でみられた、法的位置づけを基にした類型ごとの傾向、課題や輸送サービスを継続していく上での特定の工夫については、PRI Review 72 号「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）」にて紹介している。

3. アンケート調査

(1) 調査方法

持続可能なサービスとなるための工夫等について把握するため、3年後の見通しに関する設問の回答（①継続は十分に可能であると思う②継続は何とか可能であると思う③継続はやや困難であると思う④継続はかなり困難であると思う）を軸にアンケートを分析した。

3年後の見通しを軸とした分析では、本研究の主な対象ではないこと、サンプル数が少ないことから、市町村運営有償運送は分析の対象外とした。なお、交通空白地有償についても、サンプル数が少ないことに留意する必要がある。また、許可又は登録を要しない運送では、サンプル数が少なくなることから、交通不便及び福祉の類型化は行わず分析した。

3年後の見通しについての回答のサンプル数を、法的位置づけに基づく類型ごとに示すと表 1 のとおりとなる。なお、本分析では、3年後の見通しについて、無回答であったサンプルは集計の対象外としている。

表 1 3年後の見通しを軸とした分析のサンプル数

	自家用有償旅客運送					許可又は登録を要しない運送
	市町村有償 (交通空白)NPO等	市町村有償 (福祉)NPO等	交通空白地有償	福祉有償(より大規模の別事業有)	福祉有償(より大規模の別事業無)	
①継続は十分に可能であると思う	7	8	17	136	25	61
②継続は何とか可能であると思う	7	17	41	365	69	93
③継続はやや困難であると思う	0	0	2	126	30	20
④継続はかなり困難であると思う	0	0	3	76	19	13

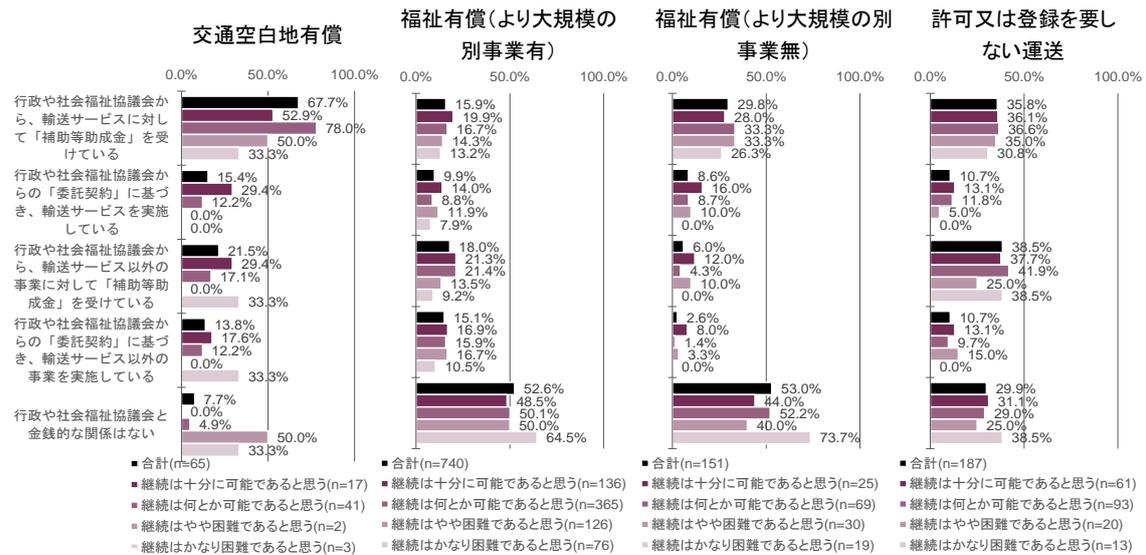
(2) アンケート結果－持続可能な団体の特徴

① 行政や社会福祉協議会との関係

行政や社会福祉協議会との関係についての回答を、3年後の見通しを軸に分析すると、図1のとおりとなる。

福祉有償(より大規模の別事業有)は3年後の見通しについて「継続は十分に可能である」「継続は何とか可能である」と回答する団体で、「行政や社会福祉協議会から、輸送サービス以外の事業に対して「補助等助成金」を受けている」と回答する団体の割合が高い。

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



(複数回答)

図 1 行政や社会福祉協議会との関係と持続可能性

②利用者数

利用者数についての回答を、3年後の見通しを軸に分析すると、図 2 のとおりとなる。

許可又は登録を要しない運送では、利用者数が多い団体で、3年後の見通しについて「継続はやや困難であると思う」「継続はかなり困難であると思う」と回答する団体の割合が高い。一方、福祉有償（より大規模の別事業無）は、利用者数が多い団体で、3年後の見通しについて「継続は十分に可能であると思う」「継続は何とか可能であると思う」と回答する団体の割合が高い。

許可又は登録を要しない運送は、利用者が増えると対応しきれず、継続が困難と考えている団体の割合が多いと推測される。利用者の増加にともない、諸経費（事務所の費用、マッチングを行う人員の人件費、通信費等）が増加することが考えられる。しかし、許可又は登録を要しない運送では、利用者から収受できる金銭等が限られているため、それらの経費を賄うことが困難であることが考えられる。

福祉有償（より大規模の事業無）では、利用者数が増加するほど対価収入が増加し、継続が可能と考えている団体の割合が多いと推測される。その理由として、運送対価が輸送サービスの収入源の中でも影響が大きいこと（アンケート結果より、運送対価を最も大きい収入とする団体が 6 割強であること、行政や社会福祉協議会と金銭的な関係がない団体が約 5 割であることより推測）が考えられる。

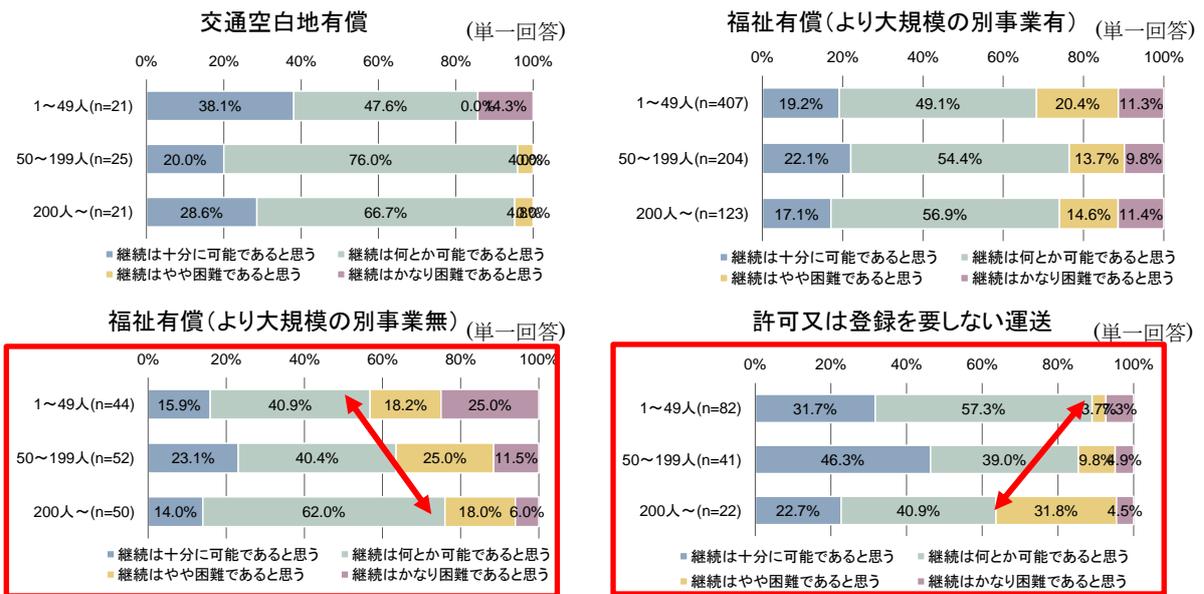
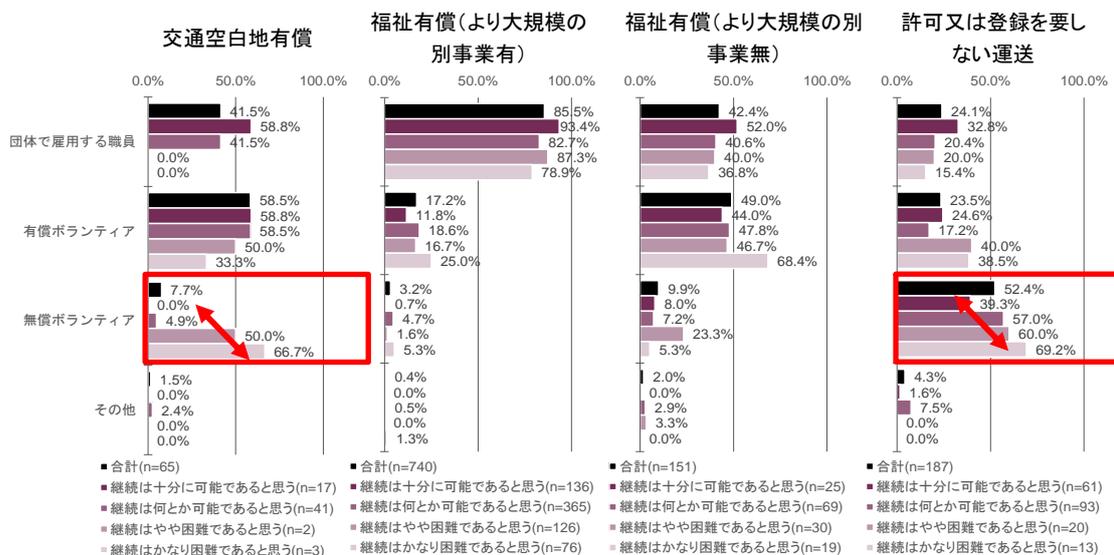


図 2 利用者数と持続可能性

③雇用形態

雇用形態についての回答を、3年後の見通しを軸に分析すると、図 3 のとおりとなる。

交通空白地有償は、サンプル数は少ないが、3年後の見通しについて「継続はやや困難である」「継続はかなり困難である」と回答する団体で、運転者の雇用形態を「無償ボランティア」と回答する団体の割合が高い。許可又は登録を要しない運送も、3年後の見通しについて「継続はやや困難である」「継続はかなり困難である」と回答する団体で、運転者の雇用形態を「無償ボランティア」と回答する団体の割合が高い。



(複数回答)

図 3 雇用形態と持続可能性

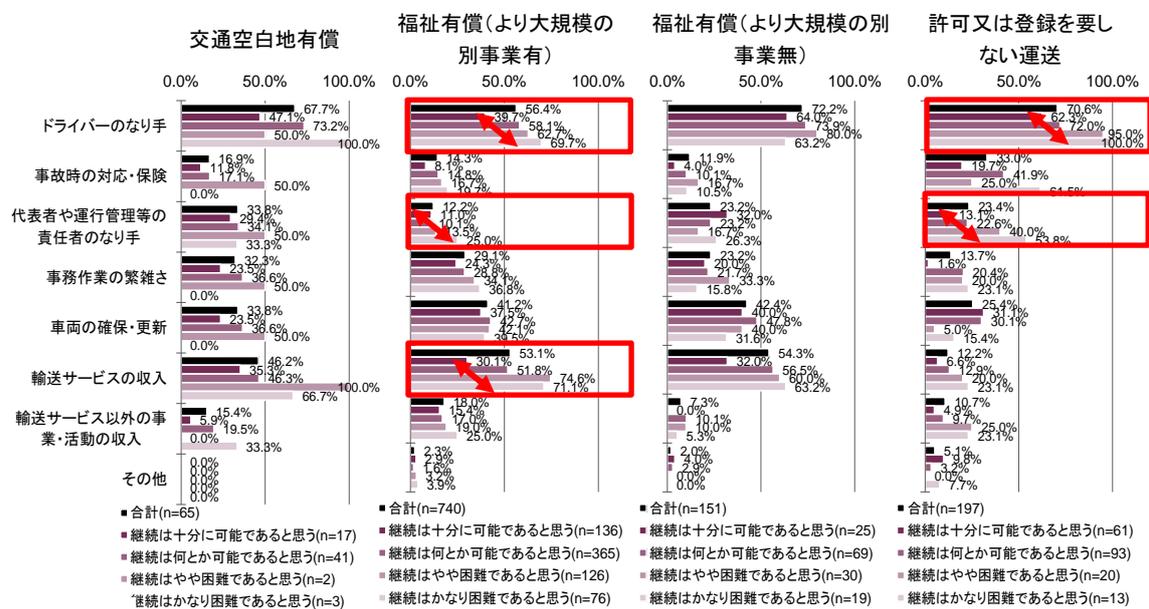
④ 輸送サービスの課題

輸送サービスの課題(内部の状況)についての回答を、3年後の見通しを軸に分析すると、図4のとおりとなる。

福祉有償(より大規模の別事業有)は3年後の見通しについて「継続はやや困難である」「継続はかなり困難である」と回答した団体で輸送サービスの課題を「ドライバーのなり手」「輸送サービスの収入」「代表者や責任者のなり手」と回答する団体の割合が高い。

許可又は登録を要しない運送は、3年後の見通しについて「継続はやや困難である」「継続はかなり困難である」と回答した団体で輸送サービスの課題を「ドライバーのなり手」「代表者や運行管理等の責任者のなり手」と回答する団体の割合が高い。

交通空白地有償、福祉有償(より大規模の別事業無)はクロス集計の結果からは輸送サービスの課題と3年後の見通しの間に関連はみられなかった。



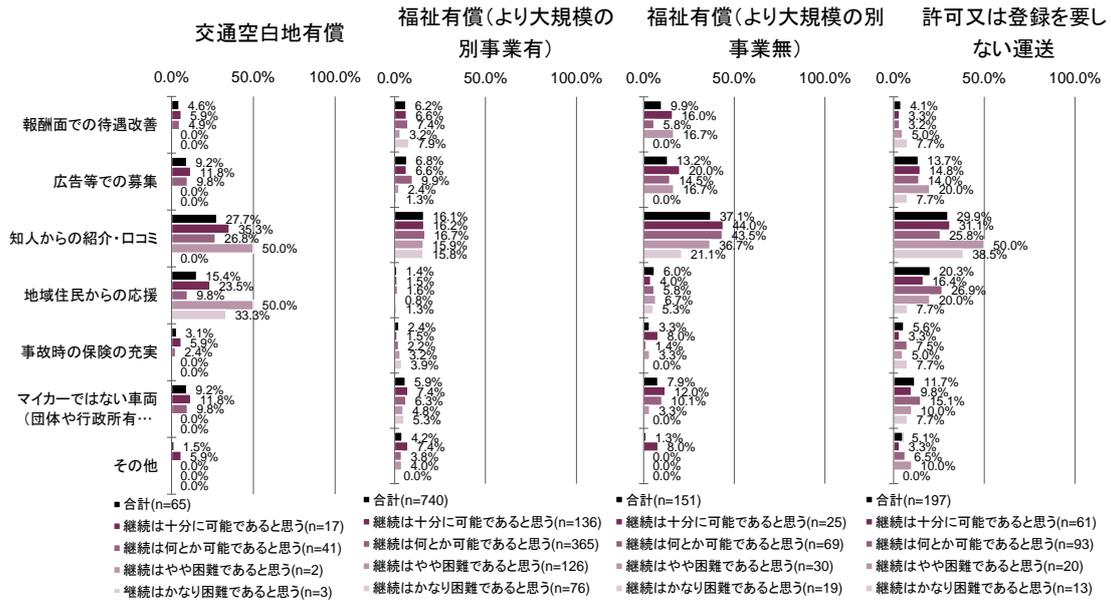
(複数回答)

図4 輸送サービスの課題(内部の状況)と持続可能性

⑤ 運転手確保に向けて効果のあった対策

運転手確保に向けて行った、効果のあった対策についての回答を、3年後の見通しを軸に分析すると、図5のとおりとなる。

クロス集計の結果からは、運転手確保に向けて効果のあった対策と3年後の見通しとの間に関連はみられなかった。

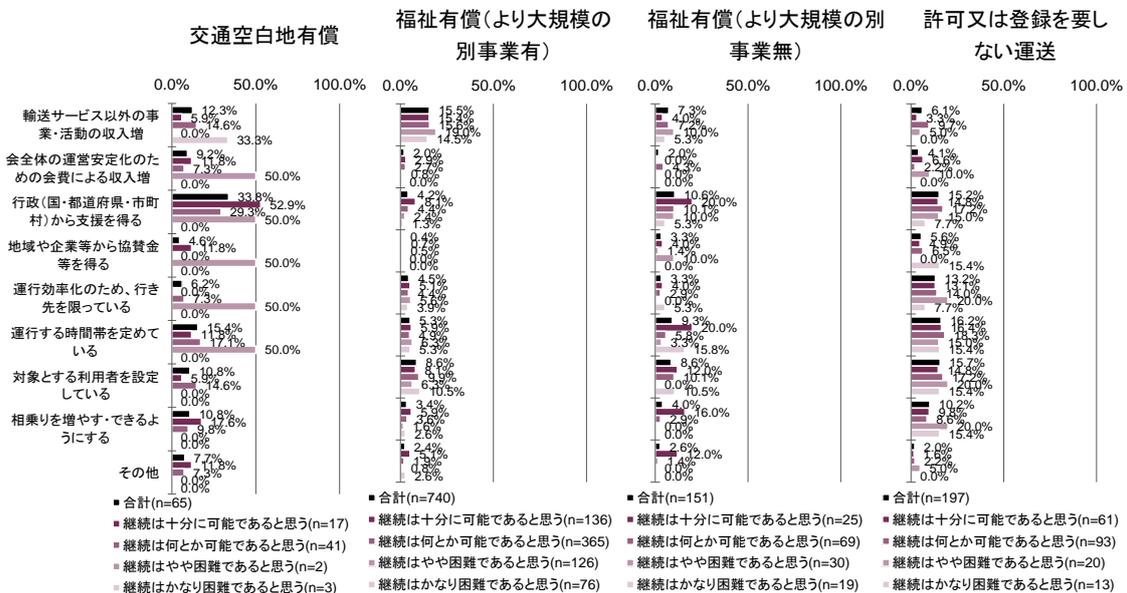


(複数回答) 図 5 運転手確保の効果のあった対策と持続可能性

⑥収入確保・経費削減に向けて効果のあった対策

収入確保・経費削減に向けて行った、効果のあった対策についての回答を、3年後の見通しを軸に分析すると、図 6 のとおりとなる。

クロス集計の結果からは、収入確保・経費削減に向けて効果のあった対策と 3 年後の見通しとの間に関連はみられなかった。



(複数回答) 図 6 収入確保・経費削減に向けて効果のあった対策と持続可能性

⑦その他の対策

その他の輸送サービスを維持していく上で行った、効果のあった対策についての回答を3年後の見通しを軸に分析すると、図7のとおりとなる。

福祉有償（より大規模の別事業有）では、3年後の見通しについて「継続は十分に可能であると思う」「継続は何とか可能であると思う」と回答する団体で、その他の輸送サービスを維持して行く上で行った効果のあった対策を「団体の他の事業・活動の人材・車両を輸送サービスに活用する」と回答する団体の割合が高い。

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

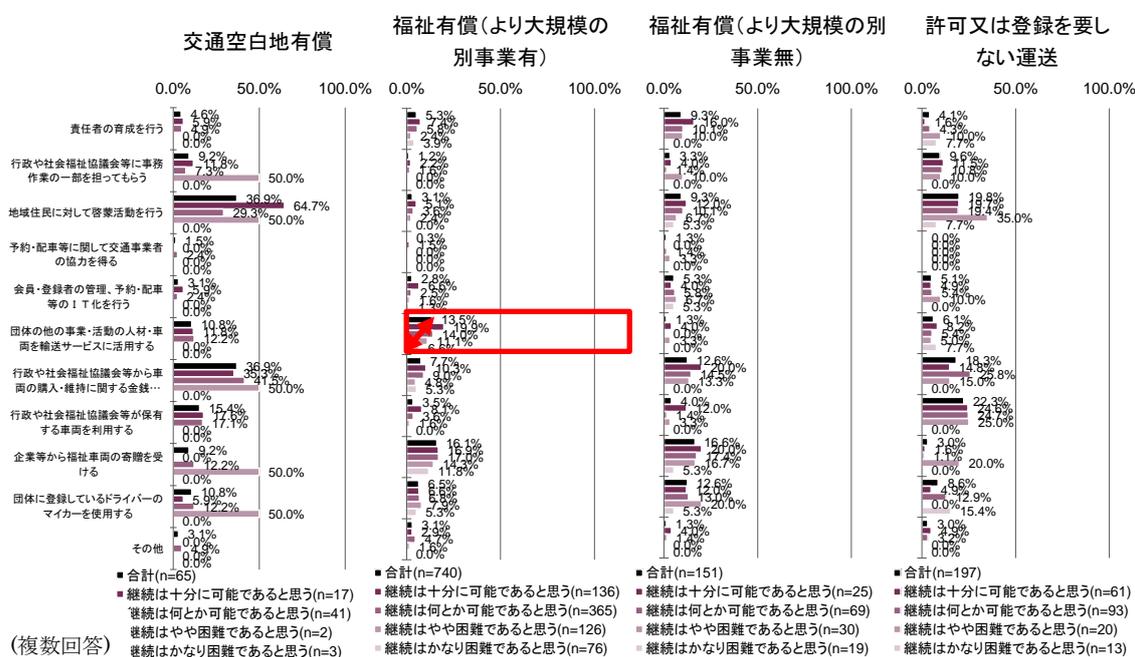


図7 その他輸送サービスを維持して行く上で効果のあった対策と持続可能性

(3) アンケート結果－自家用有償旅客運送と許可又は登録を要しない運送の関係

①自家用有償旅客運送を選んだ理由

自家用有償旅客運送を行う団体が、自家用有償旅客運送を選んだ理由についての回答は、図8のとおりである。

法的位置づけに基づく類型により傾向は様々である。交通空白地有償は「行政から勧められたため自家用有償旅客運送とした」が50.8%、「運送の対価を得るために自家用有償旅客運送とした」が30.8%、「許可・登録を要しない運送を検討しなかった」「安全管理体制を確保するため自家用有償旅客運送とした」が21.5%である。

福祉有償は「運送の対価を得るために自家用有償旅客運送とした」がより大規模の別事業

有で 32.8%、より大規模の別事業無で 38.4%、「安全管理体制を確保するため自家用有償旅客運送とした」がより大規模の別事業有で 27.7%、より大規模の別事業無で 29.8%、「許可・登録を要しない運送を検討しなかった」がより大規模の別事業有で 29.7%、より大規模の別事業無で 25.2%である。

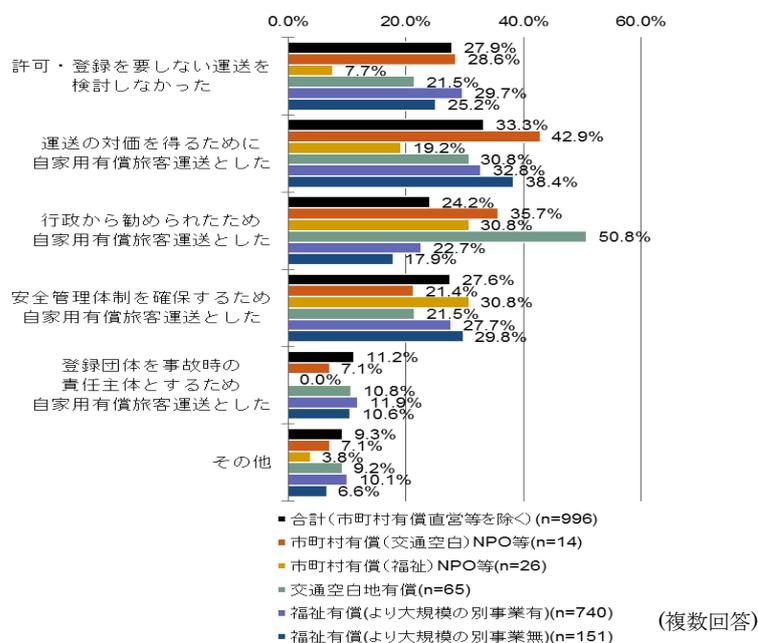


図 8 自家用有償旅客運送を選んだ理由

②許可又は登録を要しない運送にした理由

許可又は登録を要しない運送を行う団体が、許可又は登録を要しない運送を選んだ理由についての回答は、図 9 のとおりである。

許可又は登録を要しない運送にした理由は「ボランティア精神で始めたため(運送対価を得るという発想がなかった)」が約 7 割で最も多く、「規模が小さいから」が約 2 割、「輸送サービスの利用対象者が市町村運営有償運送(福祉)と福祉有償運送のいずれの旅客の範囲にも該当しない」が 1 割強である。「自家用有償運送の制度を知らなかった」も約 5%存在する。

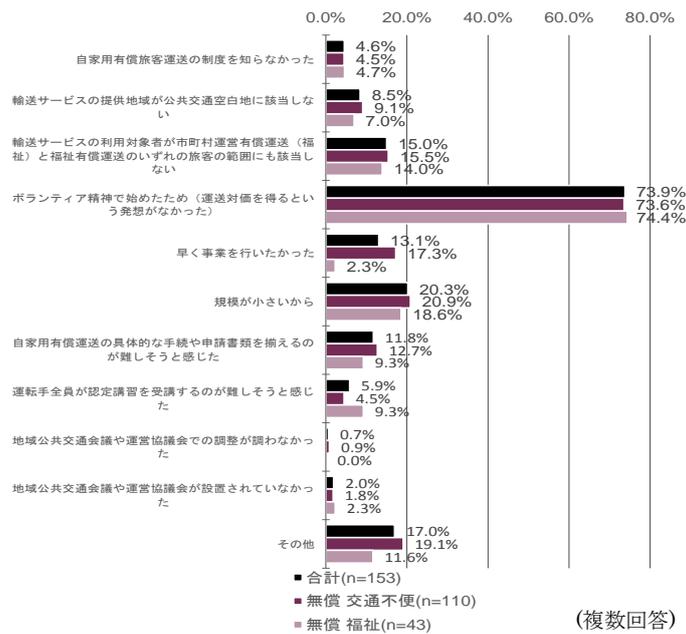


図 9 許可又は登録を要しない運送を選んだ理由

許可又は登録を要しない運送を自家用有償運送に変えたいと思うかについての回答は、図 10 のとおりである。

自家用有償旅客運送への変更意向については「特に変えたいと思わない」が約 7 割で最も多い。「関心がある」も 1 割弱であり、「自家用有償運送の制度を知らないので分からない」も約 7%存在する。

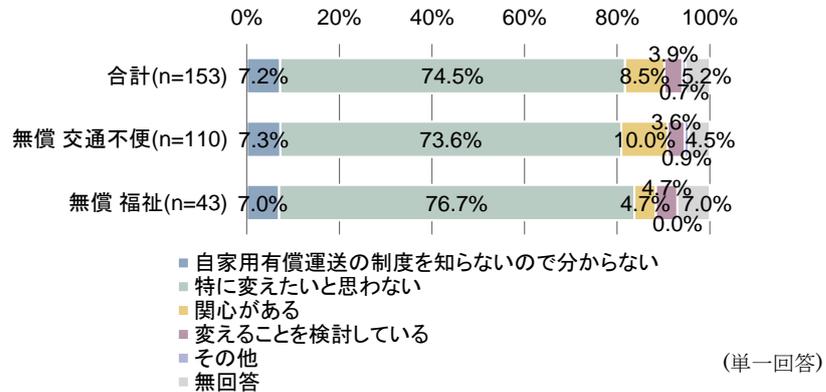


図 10 許可又は登録を要しない運送を自家用有償旅客運送に変えたいと思うか

③ 繁雑だと思う事務手続

自家用有償旅客運送を行う団体が、繁雑だと思う事務作業についての回答は、図 11 のとおりである。

交通空白地有償、福祉有償とも、繁雑だと思う事務手続は「更新・変更登録の申請時」が最も多く、約 5 割近くになる。福祉有償では「配車手配（利用者と運転手のマッチング）」がその次に多く、より大規模の別事業有で 30.8%、より大規模の別事業無で 35.8%である。

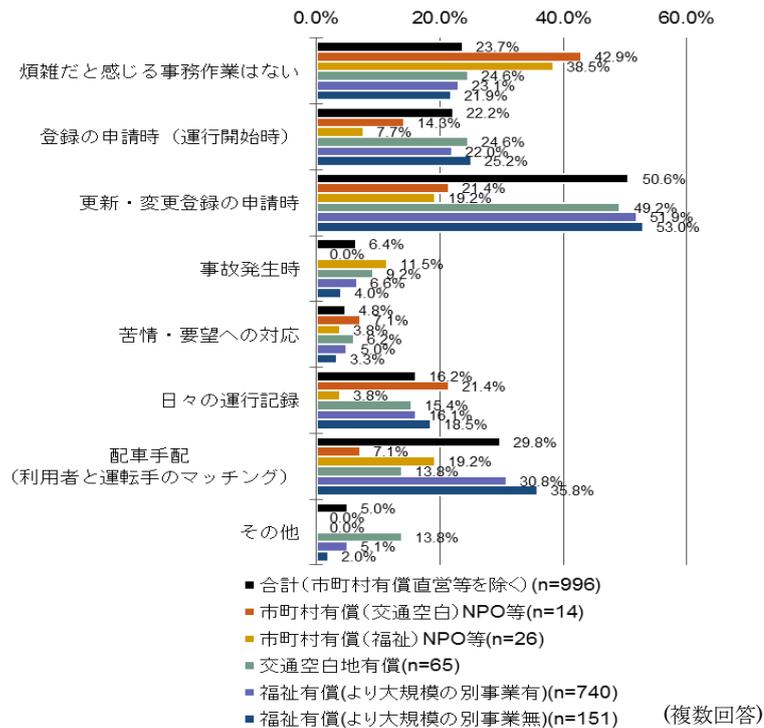


図 11 繁雑だと思う事務手続

4. ヒアリング調査

3年後の見通しについて、「継続は十分に可能」「継続は何とか可能」と回答した団体のうち、表 2 の団体にヒアリング調査を行った。法的位置づけに基づく類型や地域に大きな偏りが出ないように、特徴のある取組をしている団体を選定した。なお、ヒアリング調査の内容については、国土交通政策研究第 152 号をご覧ください。

表 2 ヒアリング先

法的位置づけに基づく 類型	団体名	所在地	ヒアリング 日
市町村有償（交通空白）	・中村新生バス組合 ・勝間川地区部落	高知県四万十市	2019.3.1
交通空白地有償	・NPO こやだいら	徳島県美馬市	2019.3.6
福祉有償（より大規模 の別事業有）	・NPO 野の花ネットワーク	神奈川県秦野市	2019.3.4
	・社会福祉法人愛成会	青森県弘前市	2019.3.12
福祉有償（より大規模 の別事業無）	・NPO 活きる	茨城県取手市	2019.3.18
許可又は登録を要しな い運送	・NPO 大網お助け隊	千葉県大網白里市	2019.3.7
	・寿喜菜の会	大阪府太子町	2019.3.15
	・桜草クラブ		
	・プラスワンサービス		

5. まとめ・考察

(1) 持続可能な輸送サービスに向けて

PRI Review 72 号にて紹介した類型ごとの傾向や課題と、本稿で紹介した 3 年後の見通しを軸とした分析の結果を踏まえ、類型ごとにまとめと考察を記す。

① 交通空白地有償

アンケート調査の結果では、設立経緯について「地域住民などの要望により運行を開始した」とする団体が約 5 割、「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、行政や社会福祉協議会から輸送サービスに対して補助等助成金を受けている団体が 6 割強である。輸送サービスの利用者を限定している団体がほとんどであるが、利用者となるための条件が「特になし」団体が過半数で、福祉有償、許可又は登録を要しない運送に比べその割合は高い。また、降車場所として設定した地点についても「駅・バス停など」が 6 割強で、福祉有償運送、許可又は登録を要しない運送に比べその割合は高い。運送対価を得ている団体は約 8 割であるが、最も大きい収入が輸送サービスに対する補助等助成金である団体は約 4 割にのぼる。（PRI Review 72 号参照）これらより、交通空白地有償運送

は、公共交通機関の代替に近い形で運行、利用されている可能性が考えられ、行政や社会福祉協議会からの助成金交付又は委託契約に依存している傾向がみられる。

公共交通空白地有償では、公共交通機関との連携等が輸送サービスの継続に重要である可能性が考えられる。また、行政や社会福祉協議会からの助成金交付又は委託契約に依存している傾向がみられるが、輸送サービスのニーズが増加する中、今後も同様の助成金交付又は委託契約が期待できるかについては議論の余地がある。

②福祉有償(より大規模の別事業有)

行政や社会福祉協議会と金銭的な関係がないとする団体が約 5 割である。また輸送サービスの設立の経緯について、「別の事業開始に併せてその一部門として発足した」とする回答が 3 割存在し、他の類型にはみられない特徴である。ドライバーが「団体で雇用する職員」である団体が 8 割強である。(PRI Review 72 号参照) 団体の他の事業・活動の人材・車両を活用するとした団体で、3 年後の見通しについて継続は可能とする団体の割合が高い。

福祉有償(より大規模の別事業有)では、団体の他の事業・活動の人員・車両を活用していると輸送サービスの継続が可能と考えている団体の割合が多いと推測される。団体の他の事業・活動の人材・車両をどのように活用すると、輸送サービスの継続が可能となるのかについては更なる検討が必要である。

③福祉有償(より大規模の別事業無)

運送対価を最も多い収入とする団体が 6 割強であり、行政や社会福祉協議会と金銭的な関係がないとする団体が約 5 割である。(PRI Review 72 号参照) 利用者数が多い団体ほど 3 年後の見通しについて継続は可能と回答する団体の割合が高い。

福祉有償(より大規模の別事業無)では、利用者が増加すると対価収入の増加にともない、輸送サービスの継続可能性が高まることが考えられると推測される。団体の規模と利用者のニーズのバランスが取れた状態であることが、輸送サービスの継続に重要である可能性が考えられる。

④許可又は登録を要しない運送

輸送サービスの利用者を限定している団体が多い。利用者となる条件を「高齢者」としている団体が約 6 割であり、交通空白地有償、福祉有償よりその割合は高い。降車場所として設定した地点について、交通空白地有償と無償交通不便を比較すると、交通空白地有償では「駅・バス停など」が最も多いが、無償交通不便では「商業施設」が最も多い。福祉有償と無償福祉を比較すると、福祉有償も無償福祉も「病院・医療施設」が最も多い。(PRI Review 72 号参照)

組織形態が「法人格を持たない団体・個人等」である団体の割合が約 4 割である(交通空

白地有償、福祉有償ではほとんどみられない)。(PRI Review 72 号参照) 組織形態に着目すると地域の助け合い等の活動として組織されている割合が多いことが考えられる。

利用者数が 20 人以下である団体が約 4 割で、交通空白地有償、福祉有償よりその割合は高い。(PRI Review 72 号参照) 利用者数に着目すると、小規模に活動する団体がサービスを提供している割合が多いことが考えられる。

3 年後の見通しについて継続が困難とする団体で、運転手の雇用形態が「無償ボランティア」である団体の割合が高い。ドライバーが無償ボランティアであると、継続が困難と考えている団体の割合が多い。

利用者数が多い団体で、3 年後の継続見通しが困難とする団体の割合が高い。利用者数が増えると対応しきれず、継続が困難と考えている割合が多いと推測される。利用者数が増加し、継続が困難となってきた団体が、持続可能な取組とするためには、利用者の増加にとともに増加する諸経費を賄うことが必要であると考えられる。解決策としては、例えば、自家用有償旅客運送に切り替えることも考えられる。自家用有償旅客運送に切り替えることで、運送対価を得ることができ、得られた運送対価を諸経費にあてたり、ドライバーに比較的十分な報酬を還元したりすることが可能となる。

(2) 許可又は登録を要しない運送の変更意向

アンケートでは、許可又は登録を要しない運送を行う団体の自家用有償旅客運送への変更意向は「特に変えたいと思わない」が約 7 割で最も多い。また、許可又は登録を要しない運送にした理由は「ボランティア精神で始めたため(運送対価を得るという発想がなかった)」が約 7 割で最も多い。

ヒアリングをした団体には、生活支援等の一環として輸送サービスを開始しており、許可又は登録を要しない運送から自家用有償旅客運送に変更するには事務手続等を行う人的余裕がないこと、活動の主な目的が変化することに対する懸念があること、少人数での活動には適さないと団体が考えていること等の理由から、自家用有償旅客運送への変更には慎重になっている団体もあった。

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

(3) 自家用有償旅客運送の手続等について

アンケートでは、繁雑だと思ふ事務手続について、「更新・変更登録の申請時」が最も多い。具体的には提出書類が多い(特に車両・運転手に関する書類について、添付すべき書

類の種類が多く、内容の変更の有無にかかわらず人数分・台数分の書類が必要である) こと、同一書類を複数(運営協議会と運輸支局等)に提出する必要があること等がアンケートの自由回答やヒアリング等で挙げられた。書類に関する事務手続については、変更された内容のみの提出を求めること、日常的な運行管理を含めオンライン提出を可能とすること等がヒアリングでアイデアとして出されていた。

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

6. おわりに

本調査研究は、2 か年計画で実施しており、2019 年度も引き続きアンケート調査、ヒアリング調査を通して、自家用有償旅客運送や許可又は登録を要しない運送を行う NPO 団体等の抱える課題やその解決策等について調査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>

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