

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(令和元年度 最終報告)

主任研究官 竹内 龍介
前主任研究官 岩元 崇宏
研究官 渡邊 幹

【調査研究の概要】

調査研究の背景と目的

高齢者における免許自主返納者等の増加によって、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の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。

本調査研究では、自家用有償旅客運送¹⁾及び許可又は登録を要しない運送²⁾について、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、短期及び中長期での事業継続の可能性について実態を把握するため、アンケート及びヒアリングを実施した。その結果、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、団体組織や輸送サービスの特徴、また事業実施上の課題について抽出することができた。

調査研究結果の概況

○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実態及び課題の概況

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。一方、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について確認できた。

○類型別の実態及び課題

市町村運営有償運送（交通空白）は、行政による補助や委託が確保でき、収支が保たれる限り財務面で輸送サービスを継続できる一方、市町村運営有償運送（福祉）は、継続していくための方策・手段を持たない状況において、事業を継続できるかの課題が存在する。公共交通空白地有償運送は、ドライバーの確保が輸送サービス継続上の大きな制約になっていると考えられる。福祉有償運送は、輸送サービス以外の事業収入を赤字補填に使われており、輸送サービス以外の事業への依存という実態が明らかとなった。

許可又は登録を要しない運送は、ドライバーの高齢化・不足に加え、運行安全管理が課題である団体が多く、安全管理への対応、ドライバーの確保を考えると、事業継続にあたっては有償運送への移行も選択肢として考えられる。

1. 調査の背景と目的

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 年に亘り実施したが、今年度は 1 年目の課題を踏まえ、昨年度調査結果、文献調査、NPO 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、ヒアリング及び昨今の監督部局における検討や施策の取組状況を調査した。

また、その結果に基づき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各類型の実態及び課題について、地域公共交通における役割と位置づけ及び、各類型別のサービスの特徴、課題及び解決策のための具体的な取組内容や項目についてとりまとめた。

本稿では、各類型の特徴及び事業の継続可能性の状況に関するアンケートの分析結果概要及び、ヒアリング調査結果概要より得られる各類型の特徴と課題について説明する。

2. アンケート調査概況

(1) 調査の構成と項目

今年度のアンケート調査では、昨年度調査における調査内容及び結果を踏まえ、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に重点を置き、調査票の設計を行った。

(2) 配布及び回収の状況

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した。配布及び回収は郵送により実施した。輸送サービス類型別の調査票の配布数及び回収数を表3に示す。

3. アンケート調査の結果概要

(1) 団体の事業内容

①輸送サービス以外の事業・活動の内容

輸送サービス以外の事業・活動の内容に関する結果を図 1 に示す。

表1 対象とする輸送サービスの種類³⁾

| 態様 | | 運営主体 | 運行主体 | 運送対象 |
|---------------|-------------|---------|------------------|-----------------------------|
| 自家用有償旅客運送 | 市町村運営有償運送 | 交通空白輸送 | 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 | 限定（会員等） |
| | 福祉有償運送 | | | 限定（要介護者等） |
| 許可又は登録を要しない運送 | | | | 交通空白地の住民や要介護者等の移動困難者が対象の運送等 |

表2 アンケート調査項目構成概要

| | | 質問項目・内容 |
|----|--------------------|--|
| 問1 | 団体の概要 | ・輸送サービスの法的位置づけ、・運行委託方法、団体の組織形態 ・従事者数（団体全体、輸送サービスに関与） |
| | 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、収入、行政補助額、収支状況（補助等含む／除く） |
| | 輸送サービス事業の収入等 | ・輸送サービス事業における昨年度収入、行政等からの補助等の金額・補助の根拠制度、収支状況（補助等含む／除く） |
| 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、行先、輸送範囲 ・主な利用者が乗降するエリア内の公共交通等の状況 ・公共交通がエリア内にある場合の、輸送サービスの実施理由 |
| 問3 | 輸送サービスのサービス内容 | 利用者から収受する金銭等（許可又は登録を要しない運送のみ） ・運送／運送対価以外の対価内容及び会費等の有無（有償のみ） ・会費、運賃を設定した考え方（有償のみ） |
| | | ・令和元年6月における輸送実績、利用者数 ・運転者、利用者、運転件数の1年前、3年前との比較 ・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 ・ドライバー確保に対する効果的な取組 ・ドライバー確保以外での工夫している取組 |
| 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）及び中期（5年後程度）の見通し |

表3 アンケート調査表の配布・回収サンプル

| 類型 | | 配布数 | 回収数 | 回収率 |
|-----------------------------|-----------------------------|-------|-----|-------|
| 自家用有償旅客運送 | 市町村運営有償運送（交通空白） | 125 | 83 | 69.6% |
| | 市町村運営有償運送（福祉） ^{※1} | 49 | 61 | |
| | 公共交通空白地有償運送 | 65 | 57 | |
| | 福祉有償運送 | 886 | 582 | |
| | 小計 | 1,125 | 783 | |
| 許可又は登録を要しない運送 ^{※2} | | 191 | 112 | 58.6% |
| 合計 | | 1,316 | 895 | 68.0% |

※1：市町村有償旅客運送（福祉）では、昨年度は1つの輸送サービスのみ回答の団体が、新たに複数輸送サービスを提供したこと等により、配布サンプル数より回収サンプル数の方が多くなっている。

※2：許可又は登録を要しない運送では、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。

1) 自家用有償旅客運送

市町村運営（福祉）及び福祉有償では、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（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（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、公共交通空白地および許可又は登録を要しない運送において、最も実施割合が高いのが「その他」で35.8%である。公共交通空白地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。

【「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

2) 許可又は登録を要しない運送

「その他」の回答割合が4割弱と最も割合が高い。

【「その他」の事業・活動として記述された内容】(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

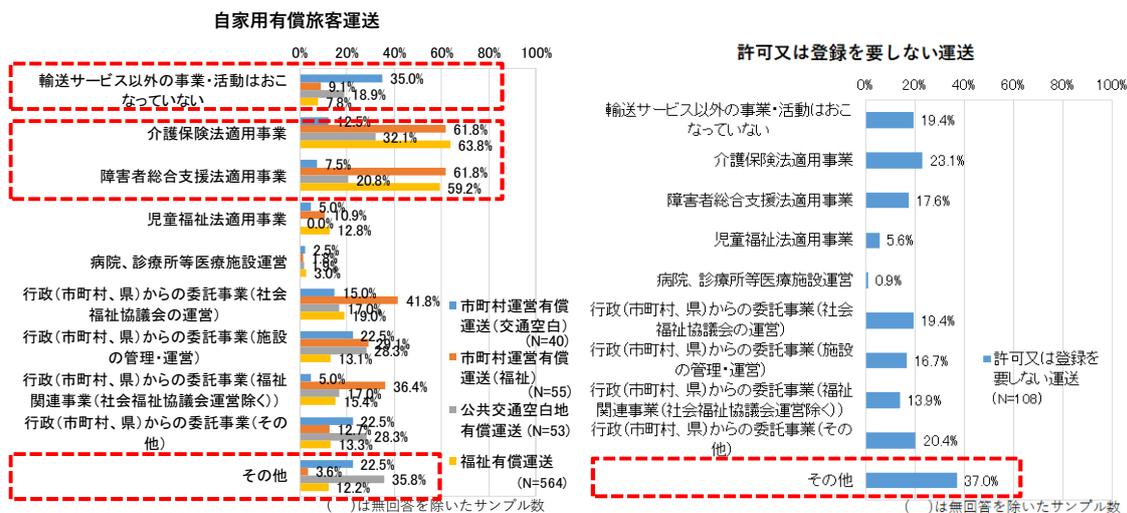


図 1 輸送サービス以外の事業・活動の内容

②輸送サービス以外の事業・活動による昨年度収入(行政等からの補助・委託等含む)

行政等からの補助・委託等含む輸送サービス以外の事業・活動による昨年度収入に関する回答結果を図 2 に示す。

1) 自家用有償旅客運送

市町村運営有償（福祉）及び福祉有償運送では、1億円以上の収入の団体が5割程度的一方、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（交通空白）、

公共交通空白地有償運送については、市町村運営（福祉）及び福祉有償運送の実施団体に比べ、輸送サービス以外の事業収入が少ない傾向にある。

2) 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 割である。

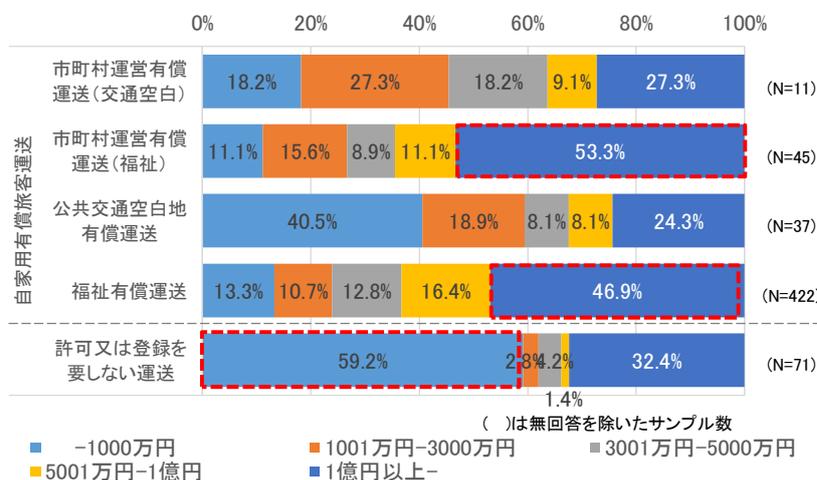


図 2 輸送サービス以外の事業・活動による昨年度収入（行政等からの補助・委託等含む）

③収入に対する補助・委託費等の占める割合

収入に対する補助・委託費等の占める割合の結果を図 3 に示す。

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、福祉有償は 31.3%である。なお、市町村運営（福祉）の実施団体の方が、福祉有償の実施団体に比べ、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（福祉）を行っている団体は、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が要因していると考えられる。

また、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、団体が多い傾向が見られた 1000 万円以下帯に着目すると、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、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。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が要因と考えられる。

2) 許可又は登録を要しない運送

サンプル数が十分確保されている収入 1000 万円以下の範囲を見ると、収入に占める補助・委託等の割合が 7 割以上の団体が 31.0% を占める。

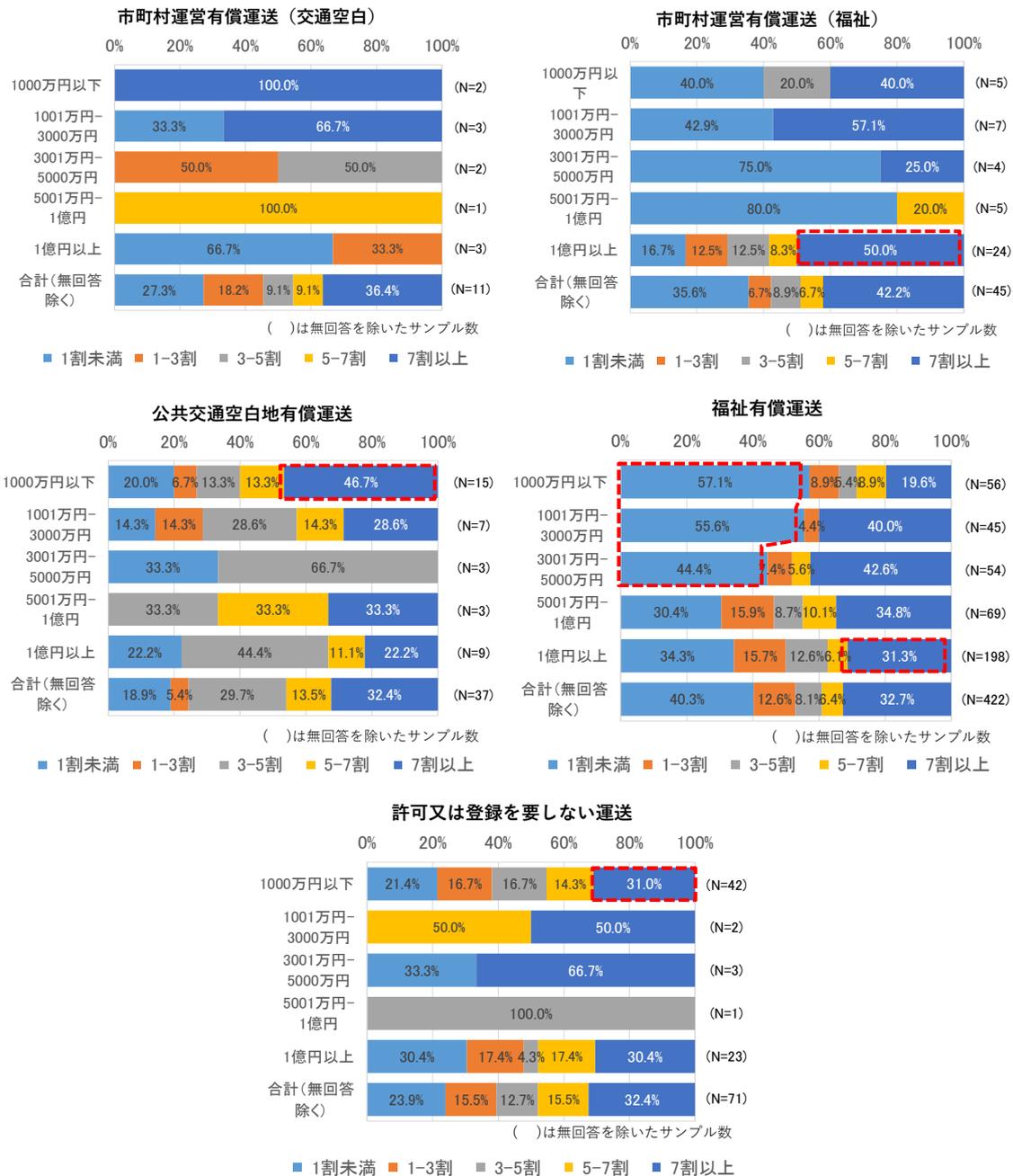


図 3 輸送サービス以外の事業・活動による昨年度収入

④ 収支状況(補助・委託費等含む)

補助・委託費等含む収支状況を図 4 に示す。

1) 自家用有償旅客運送

輸送サービス以外の事業収支の赤字割合を見ると、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%、福祉有償が34.5%と違いがある。なお、補助・委託等を除いた場合の輸送サービス以外の事業収支状況では、福祉有償運送、許可又は登録を要しない運送は、約3割が赤字になると回答している。

2) 許可又は登録を要しない運送

輸送サービス以外の事業収支の赤字割合は22.0%と低い水準にあり、約8割が黒字もしくは収支均衡となっている。

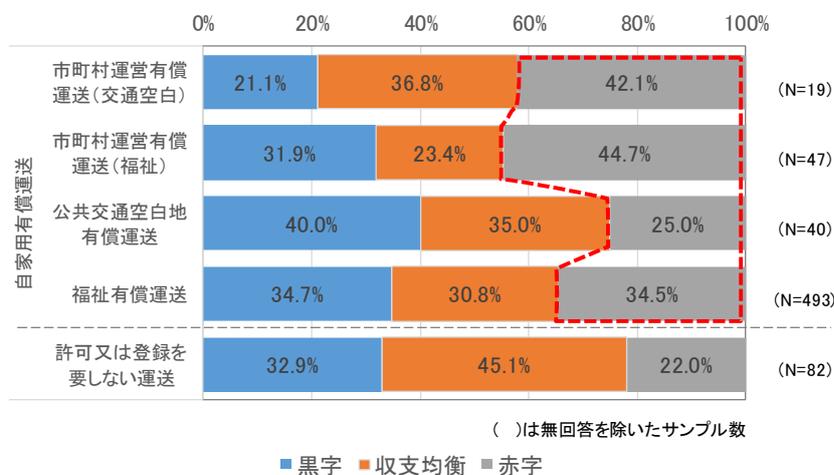


図 4 収支状況（補助・委託費等含む）

⑤ 輸送サービスに関わる従事者数

輸送サービスに関わる従事者数の回答結果を図5に、輸送サービスに関わる従事者数が全従事者数に占める割合の回答結果を図6に示す。

1) 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。市町村有償運営有償運送（交通空白）及び公共交通空白地有償運送では、輸送サービスに関わる従事者数が多く、輸送サービスに関わる従事者割合が5割以上である団体が4割程度を占めており、従事者の多くが輸送サービスに関与していることがわかる。

また、福祉有償運送及び市町村有償運営有償運送（福祉）では、従事者の割合が低い場合が多く、団体内の業務分担（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。

2) 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割合をみると5人以下と半数を占める。

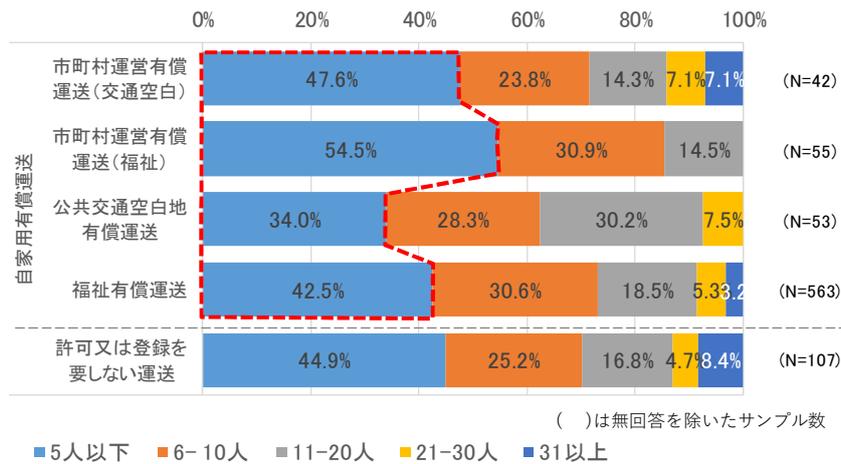


図 5 輸送サービスに関わる従事者数

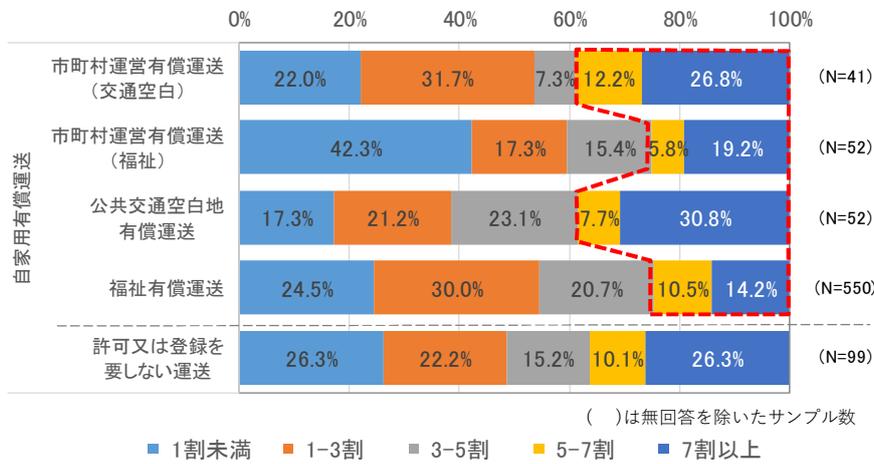


図 6 輸送サービスに関わる従事者数が全従事者数に占める割合

⑥輸送サービスの昨年度(2018年度)収入(行政等からの補助・委託等含む)

行政等からの補助・委託等含む輸送サービスの昨年度収入についての回答結果を図 7 に、(収入 500 万円以下を対象) 補助・委託等が占める割合を図 8 に示す。

1) 自家用有償旅客運送

輸送サービスの昨年度収入は各類型ともに 500 万円以下の団体が多く、市町村運営(福祉)及び福祉有償運送では 100 万以下である団体も 4~5 割程度存在する。また、収入 500 万円以下を対象にした補助・委託等が占める割合は、福祉有償運送以外では収入に占める補助・委託等の割合が 7 割以上の団体が 35~70%に対し、福祉有償運送は 15%に過ぎない。

2) 許可又は登録を要しない運送

輸送サービスの昨年度収入は、約 7 割が 100 万円以下。また収入 500 万円以下を対象にした補助・委託等が占める割合は、1 割未満が 4 割弱、7 割以上が 4 割強と分かる。

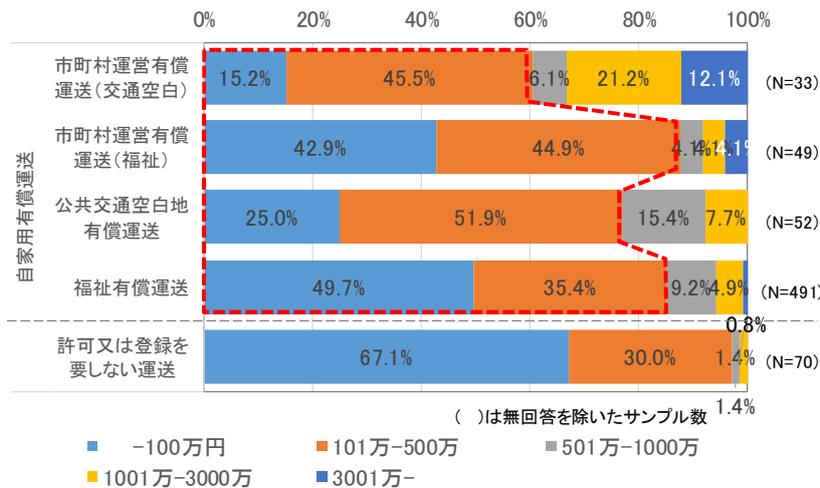


図 7 輸送サービスの昨年度（2018年度）収入

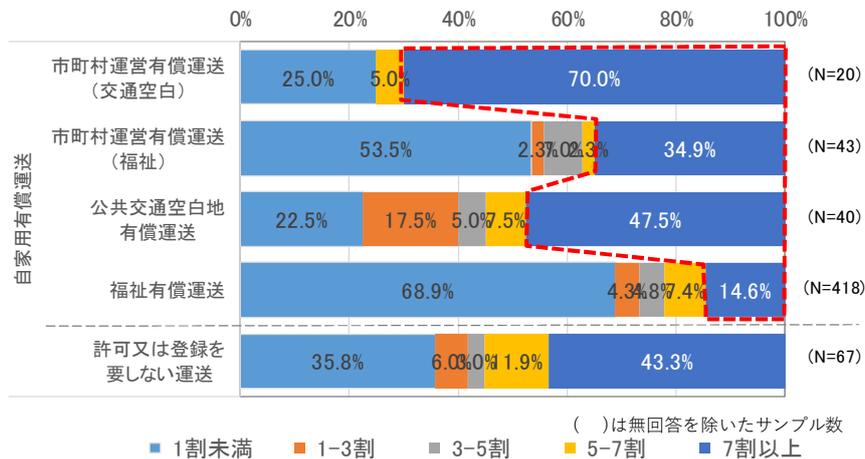


図 8 補助・委託等が占める割合（収入 500 万円以下を対象）

③収支状況(行政等からの補助・委託等含む)

行政等からの補助・委託等含む収支状況に関する回答結果を図 9 に示す。

1) 自家用有償旅客運送

輸送サービス事業収支の赤字割合は、市町村運営有償運送（交通空白）が 40.6%、市町村運営有償運送（福祉）が 50.0%、公共交通空白地有償運送が 30.2%、福祉有償が 66.2%と分かれる状況にある。

なお、行政の補助・委託等を含む収支が「黒字」「収支均衡」でも、補助・委託等を除くと、市町村運営有償運送（福祉）、公共交通空白地有償運送では 5 割以上が赤字と回答しており、母比率の差の検定（有意水準 5%、両側検定）の結果、福祉有償運送は他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悪い結果となった。

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では 42.6%と半分弱が赤字となる。

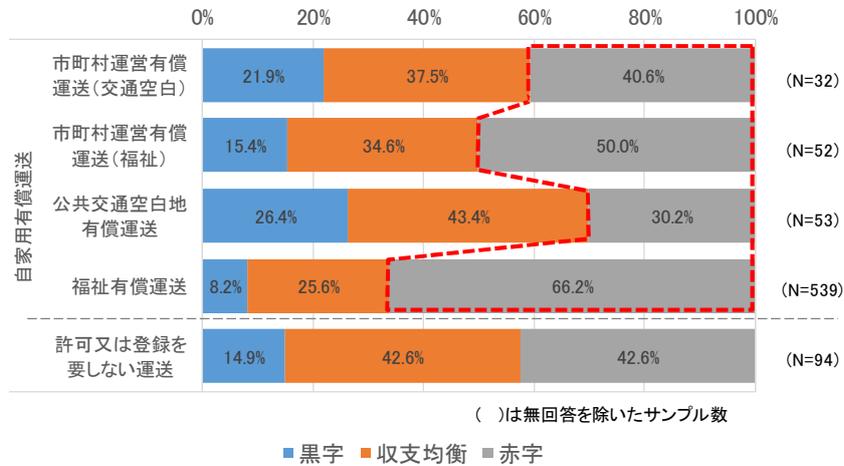


図 9 収支状況 (行政等からの補助・委託等含む)

(2) 公共交通等との役割分担

①輸送サービスが行われているエリアの公共交通等の状況

輸送サービスが行われているエリアの公共交通等の状況への回答結果を図 10 に示す。

1) 自家用有償旅客運送

いずれの類型も「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」の割合が高く、公共交通が一定程度整備されていることがわかる。

2) 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」の割合が高く、公共交通が全くないという状況ではないことがわかる。

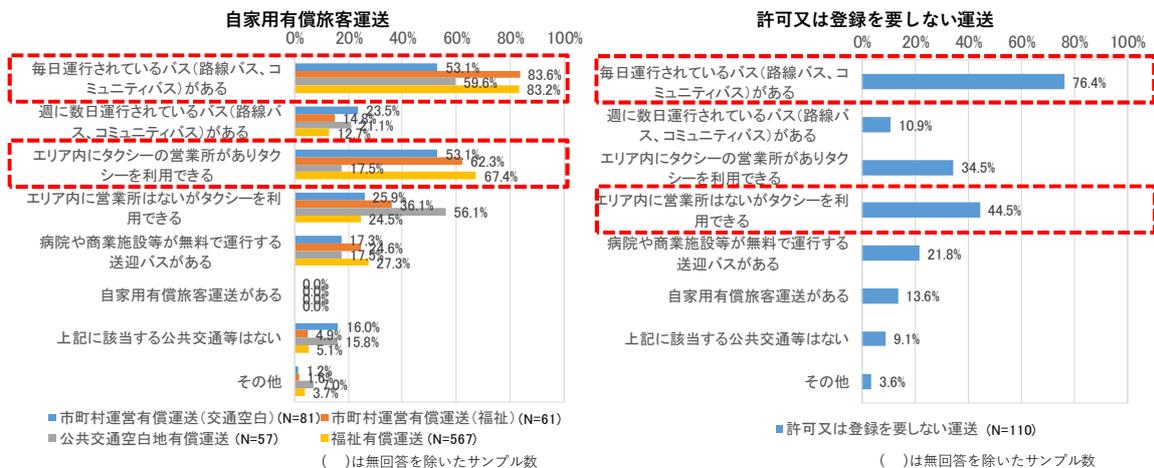


図 10 輸送サービスが行われているエリアの公共交通等の状況

②輸送サービスと公共交通の役割分担(実施理由)

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に関する回答結果を図 11 に示す。

1) 自家用有償旅客運送

福祉有償運送及び、市町村有償運送(福祉)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」といった移動への身体的負担感に関する割合が高い。

一方で、市町村有償運送(交通空白)及び公共交通空白地有償運送については、「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」「タクシーの料金が安い」といった公共交通の利便性に関する課題の割合が高い。

2) 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」と、移動への身体的負担感及び公共交通利便性の双方の割合が高い。

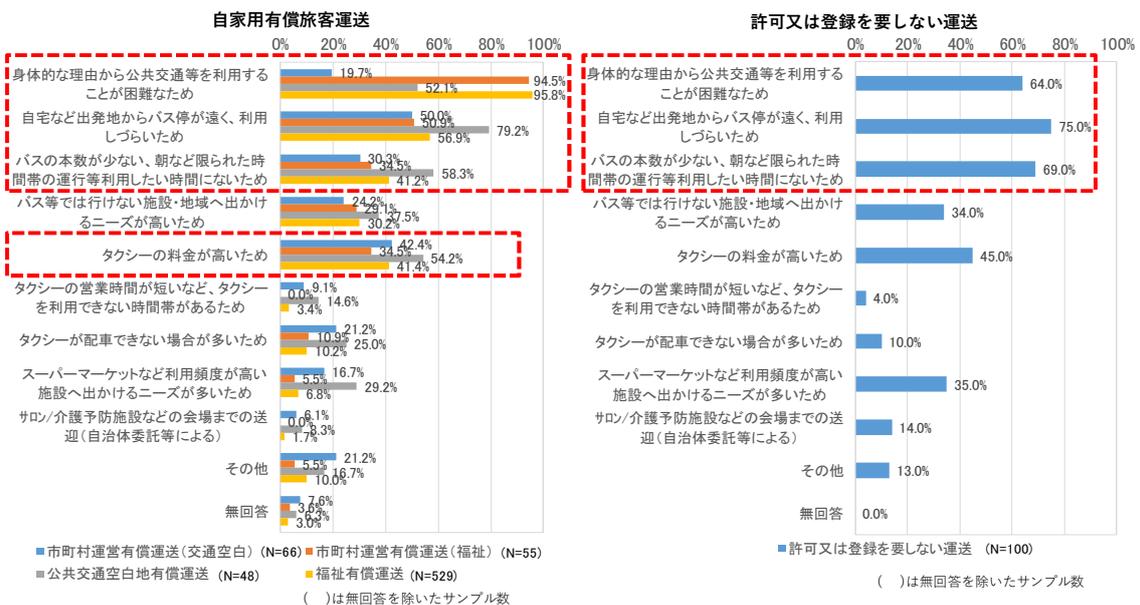


図 11 エリア内に公共交通等があるにもかかわらず輸送サービスを実施している理由

③令和元年6月の運行距離とのべ利用者数

令和元年6月の運行距離(上段)とのべ利用者数(下段)の回答結果を図 11 に示す。

1) 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、以下、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)と、交通空白地有償運送の方が運行距離は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。

2) 許可又は登録を要しない運送

運行距離は301km～500kmと比較的短い場合が多く、利用者数は1～20人/付及び21～40人/月と少ない人数の回答割合が多い。

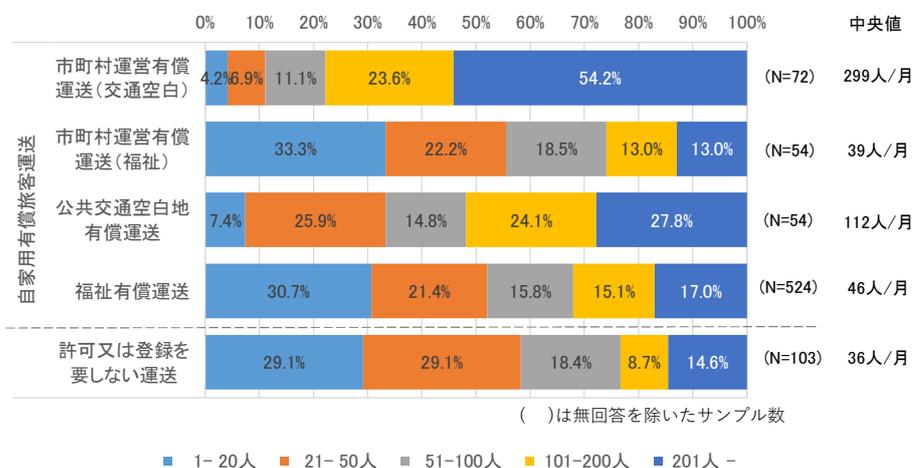
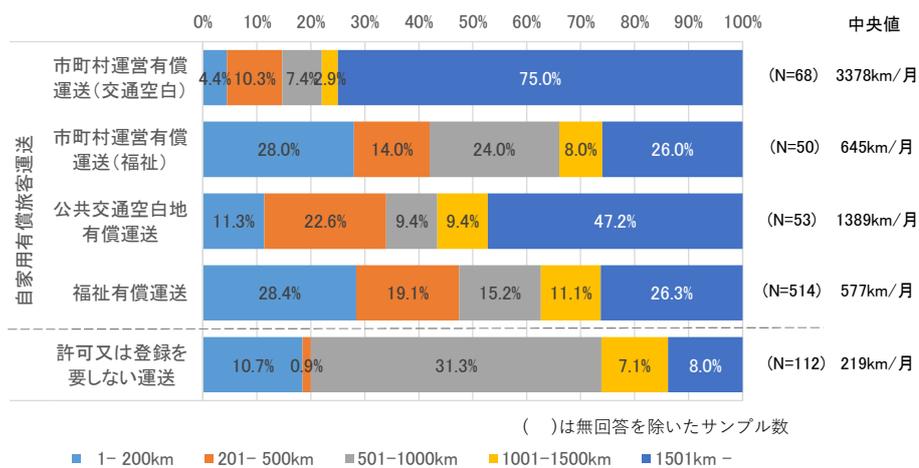


図 12 令和元年6月における運行距離(上段)との利用者数(下段)

②輸送サービスを継続する上での課題(上位5つ)

輸送サービスを継続する上での課題のうち回答率の高い上位5つの回答結果を表4に示す。

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」が、いずれの類型においても4割以上が回答しており、回答割合が高い傾向にある。また、「現在の運送の対価では運送サービスの経費が賄えない」も4割以上と高い傾向にある。

2) 許可又は登録を要しない運送

ドライバー不足や高齢化のほか、安全対策やドライバー以外人材・車両確保といったことが課題として回答されている割合が高い。

表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) |
|---|---|---|---|---|
| 市町村有償運送 (交通空白) (N=81) | 市町村有償運送 (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 なっている (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%) |

4. 持続可能性に関する分析

(1) 団体の今後の見通し

現在行われている輸送サービスの短期(3年後程度)の見通しの回答結果を図13に示す。

①短期(3年後程度)の見通し

1) 自家用有償旅客運送

現在行われている輸送サービスの短期(3年後程度)の見通しについては、「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。

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)により検証したが、有意な差が確認されなかった。

2) 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。

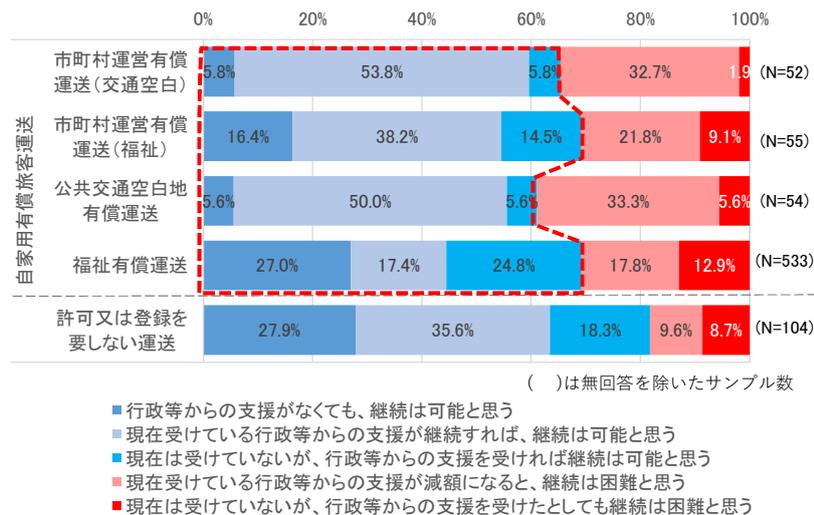


図13 輸送サービスの短期の見通し

②中期(5年後程度)の見通し

①の短期見通しにおいて、「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を対象に、輸送サービスの中期(5年後程度の見通し)の回答結果を図14に示す。

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。

2) 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。

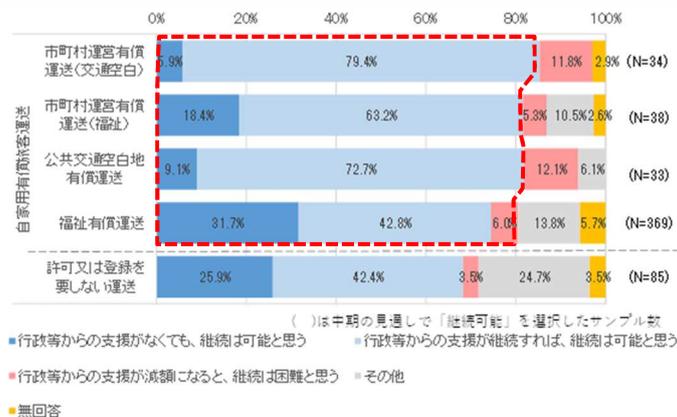


図 14 輸送サービスの中期の見通し

(2) 団体の今後の見通しと各指標の関係

①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

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を図 15 に示す。

1) 自家用有償旅客運送

各類型において、黒字の団体に比べ、収支均衡、赤字の団体の方が、「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。

その一方で、各類型ともに黒字の団体に比べ赤字の団体の方が「行政からの支援がなくても持続化が可能である」との回答が若干高い。

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・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、これらの団体は、収支以外の要因が輸送サービスを継続する上の大きな課題があると推測される。

2) 許可又は登録を要しない運送

現状における収支が黒字・収支均衡であるが、短期の見通しに「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割程度存在する。

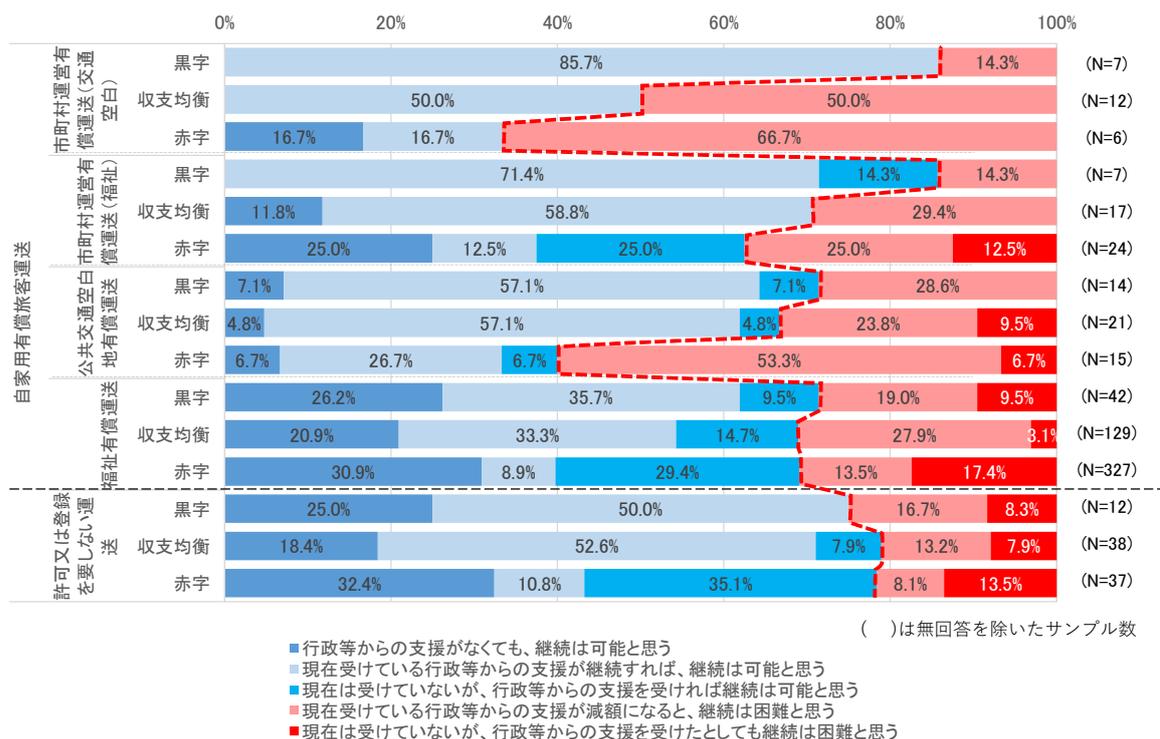


図 15 輸送サービスの収支状況（補助・委託等含）と短期（3年後程度）の見通しの関係

②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(3年後程度)の見通しの関係

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を図 16 に示す。

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¹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も輸送サービスの継続可能性が高まるとは言い難い。

③運行距離と短期(3年後程度)の見通しの関係

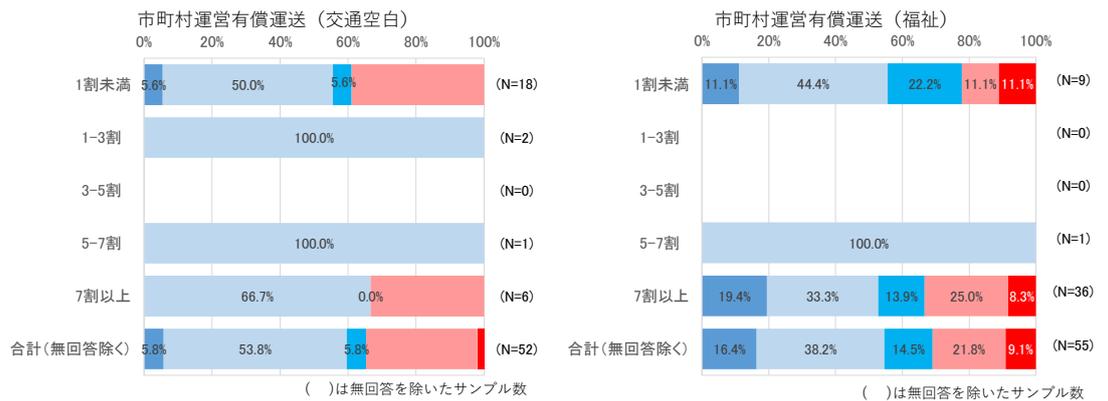
1 か月間の運行距離と短期の見通しの関係について集計した結果を図 17 に示す。

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と、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。

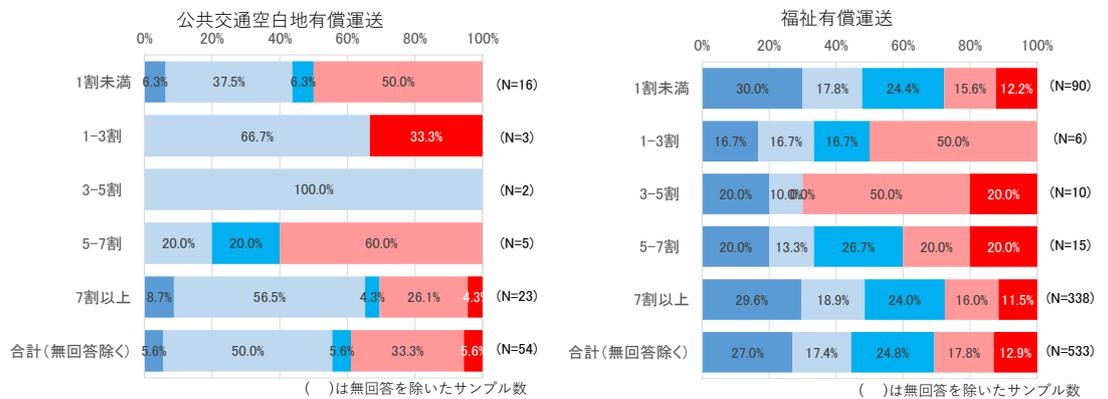
¹ 福祉有償の全 533 サンプル（無回答除く）の中から、どのくらいのサンプル数が抽出されていれば一定の誤差内に収まるかという観点から必要サンプル数を算出した（以下式）。その結果 r(抽出率)が 15.3%と算出され、それを 533 に乗じる 81 サンプルとなったことから、81 サンプル以上取得されている回答については一定の精度が担保されているとして比較が行えると考えた。

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

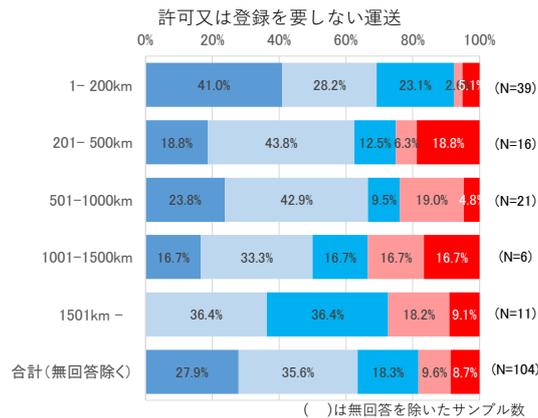
RSD：相対誤差(20%と設定)、K：信頼区間 95%と設定、ZK：カテゴリー数 2 と設定(継続可能、困難)、r：抽出率 N：母集団 (533 サンプル)



- ()は無回答を除いたサンプル数
- 行政等からの支援がなくても、継続は可能と思う
 - 現在受けている行政等からの支援が継続すれば、継続は可能と思う
 - 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と思う
 - 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

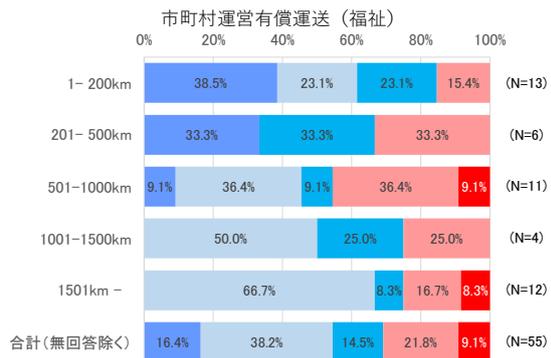
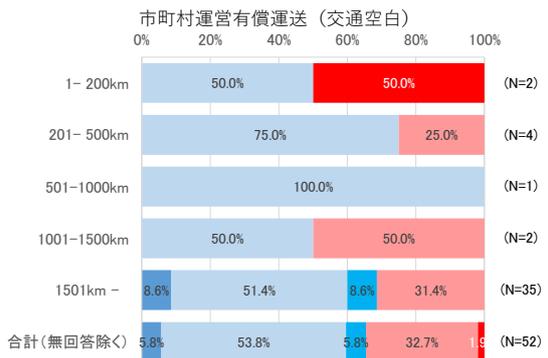


- ()は無回答を除いたサンプル数
- 行政等からの支援がなくても、継続は可能と思う
 - 現在受けている行政等からの支援が継続すれば、継続は可能と思う
 - 現在は受けていないが、行政等からの支援を受ければ継続は可能と思う
 - 現在受けている行政等からの支援が減額になると、継続は困難と思う
 - 現在は受けていないが、行政等からの支援を受けたとしても継続は困難と思う



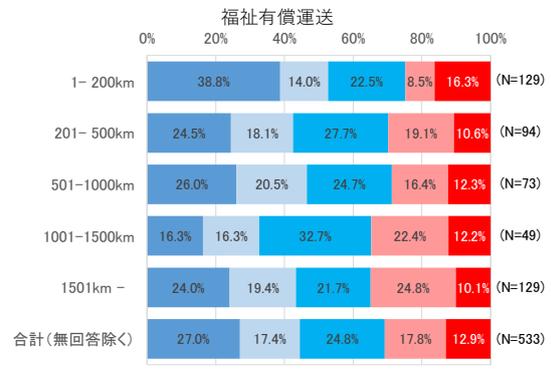
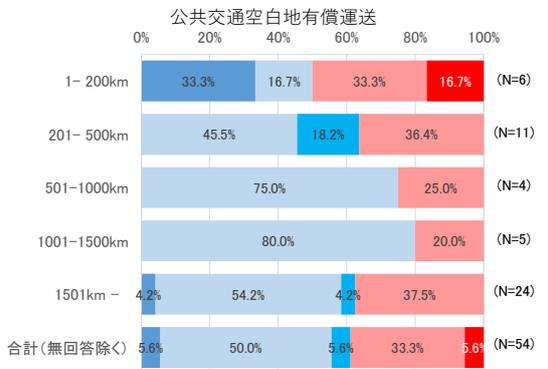
- ()は無回答を除いたサンプル数
- 行政等からの支援がなくても、継続は可能と思う
 - 現在受けている行政等からの支援が継続すれば、継続は可能と思う
 - 現在は受けていないが、行政等からの支援を受ければ継続は可能と思う
 - 現在受けている行政等からの支援が減額になると、継続は困難と思う
 - 現在は受けていないが、行政等からの支援を受けたとしても継続は困難と思う

図 16 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



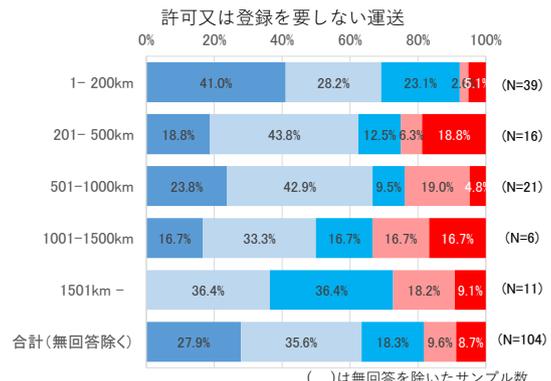
- ()は無回答を除いたサンプル数
- 行政等からの支援がなくても、継続は可能と思う
 - 現在受けている行政等からの支援が継続すれば、継続は可能と思う
 - 現在は受けていないが、行政等からの支援を受ければ継続は可能と思う
 - 現在受けている行政等からの支援が減額になると、継続は困難と思う
 - 現在は受けていないが、行政等からの支援を受けたとしても継続は困難と思う

- ()は無回答を除いたサンプル数
- 行政等からの支援がなくても、継続は可能と思う
 - 現在受けている行政等からの支援が継続すれば、継続は可能と思う
 - 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と思う
 - 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



- ()は無回答を除いたサンプル数
- 行政等からの支援がなくても、継続は可能と思う
 - 現在受けている行政等からの支援が継続すれば、継続は可能と思う
 - 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と思う
 - 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

- ()は無回答を除いたサンプル数
- 行政等からの支援がなくても、継続は可能と思う
 - 現在受けている行政等からの支援が継続すれば、継続は可能と思う
 - 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と思う
 - 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



- ()は無回答を除いたサンプル数
- 行政等からの支援がなくても、継続は可能と思う
 - 現在受けている行政等からの支援が継続すれば、継続は可能と思う
 - 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と思う
 - 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

図 17 運行距離と短期の見通しの関係

④利用者数と短期(3年後程度)の見通しの関係

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を図 18 に示す。各利用者数ランクに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、福祉有償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こと、ま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。

⑤継続する上での課題と短期(3年後程度)の見通しの関係

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を表 5 に示す。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。

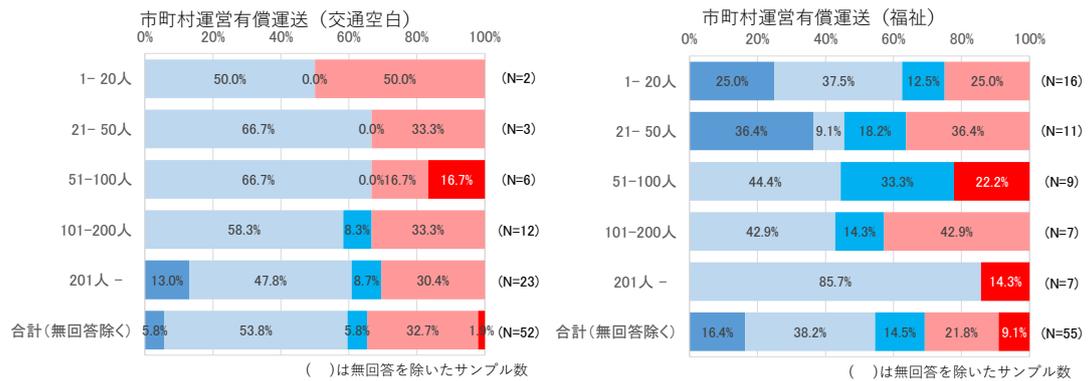
ここでは、各輸送サービスにおける継続可能性と、各輸送サービスを継続していく上での課題上位 5 つにおける継続可能性を比較し、両者に有意な差が見られるかを検証する。検証に当たっては母比率の差の検定を(両側検定、有意水準 5%)適用する。

下表における各輸送サービスのタイトル下に書かれた【 】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。

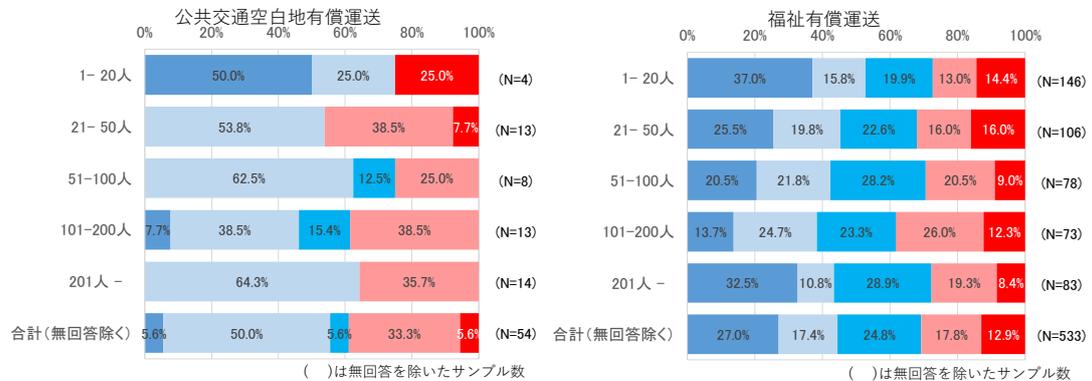
1) 自家用有償旅客運送

市町村運営有償運送(交通空白)では、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り、「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ものと考えられる。

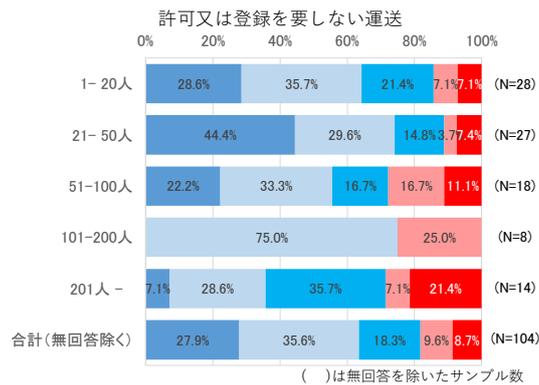
福祉有償運送では、輸送サービス事業の収入においては、行政等からの補助・委託等が占める割合が他の輸送サービスに比べて非常に低く、運送の対価による収入を必要経費や車両の維持・更新に充てる必要があることから、「ドライバーが不足している」、「現在の運送の対価では運送サービスの経費が賄えない」、については、福祉有償におけるこれらの項目を選択した団体の継続可能性が低くなったものと考えられる。



- 行政等からの支援がなくても、継続は可能と思う
- 現在受けている行政等からの支援が継続すれば、継続は可能と思う
- 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と思う
- 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



- 行政等からの支援がなくても、継続は可能と思う
- 現在受けている行政等からの支援が継続すれば、継続は可能と思う
- 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と思う
- 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



- 行政等からの支援がなくても、継続は可能と思う
- 現在受けている行政等からの支援が継続すれば、継続は可能と思う
- 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と思う
- 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

図 18 利用者数と短期の見通しの関係

表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

| | 市町運営有償運送(交通空白) 【59.6%】 | 市町村運営有償運送(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きた (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た (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いる (40.9%) | 自家用有償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た (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た (31.9%) | 車両の確保、更新が難しくなってきた (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た (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た (21.4%) (11番目) | — |

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。

なお、「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、福祉有償における「ドライバーの不足」のみであり、福祉有償では、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。

2) 許可又は登録を要しない運送

「ドライバーの不足」、「ドライバーの高齢化」の他に「安全管理や事故対応など、安全性向上が必要になってきている」という課題についての回答割合が高いが、全体平均との有意な差は見られなかった。

5. ヒアリング

(1) ヒアリング対象の選定

事業内容および収支状況、地域内の公共交通との役割分担、輸送サービスの継続上の課題等を詳細に把握することを目的とし、各類型について、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5団体を選定した。

表6 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

| 運行形態 | | 団体 | 選定理由 |
|----------------------------|------------------------|-----|--|
| 市町村有償 (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、福祉いずれも運行 利用者の内訳に違いがあり、使われ方が異なる。 |
| 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"> アンケートで3年後の見通しが「継続可能」であり、行政等との支援関係が継続されない場合も「継続可能」と回答 輸送サービス以外の事業を実施。福祉有償も運行 |
| 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 アンケートで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"> アンケートで3年後の見通しが「継続可能」であり、行政等との支援関係が継続されない場合も「継続可能」と回答 輸送サービス以外の事業を実施 |
| 許可又は登録を要しない 運送 | | 事例5 | <ul style="list-style-type: none"> 輸送サービス以外の事業・活動で多様な活動を実施 アンケートで短期・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 |

(2) ヒアリング調査

①サービス概況(輸送サービス以外の事業・活動/地域の公共交通等状況)

1) 自家用有償旅客運送

輸送サービス以外の事業・活動では全般的に「介護保険適用事業」「障害者総合支援等適用事業」を実施しており、交通空白地有償運送及び福祉有償運送はその他生活支援等の事業を実施している。また、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は、バスまたはタクシーが運行されているが、沿線以外では利用しづらいことや、福祉有償の対象者はそもそも利用が困難な場合である。

2) 許可又は登録を要しない運送

輸送サービス以外の事業・活動で特養関連の事業を実施しており、地域の公共交通等の状況は身体機能低下の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を対象と限定し、バス等の公共交通の他、その他の自家用有償運送と役割分担が図られている。

表7 ヒアリング結果①サービス概況

| | 自家用有償旅客運送 | | | 許可または登録を要しない運送 |
|---------------------|---|--|---|--|
| | 市町村有償(交通空白、福祉) | 公共交通空白地有償運送 | 福祉有償運送 | |
| 輸送サービス以外の事業・活動 | <ul style="list-style-type: none"> ・<u>介護保険適用事業、障害者総合支援法適用事業</u>を実施 | <ul style="list-style-type: none"> ・<u>介護保険適用事業</u>を行うとともに、非対象者にも会費という形態で協力してもらいサービス提供。 ・<u>行政のスクールバス運行受託。</u> ・<u>農林水産省交付事業の事務手続き、店舗での特産品販売、除雪や草刈り等生活支援実施。</u> | <ul style="list-style-type: none"> ・<u>介護保険適用事業、障害者総合支援法適用事業を実施</u>(輸送サービスのみでは継続できないため、上記事業を実施)(事例3)。 ・<u>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。</u>(全て介護保険適用外)(事例4)。 | <ul style="list-style-type: none"> ・<u>特別養護老人ホーム(特養)の環境整備事業</u>での収入。 |
| 輸送サービス提供地域の公共交通等の状況 | <ul style="list-style-type: none"> ・バス路線は住宅立地が少ない幹線道路沿い運行で、高齢者等にとって使いづらい。 ・地域公共交通網形成計画で「地域と連携した地域特性等に即した移動手段導入」が示され、自家用有償旅客運送を位置づけ。 | <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスは幹線道路沿いに運行されており、集落内には入らない。 ・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。 | <ul style="list-style-type: none"> ・バス、タクシーは利用できるが、福祉有償の対象者はこれらの交通手段を使うことが困難(事例3、4)。 ・病院の送迎バスもあるが、福祉有償対象者ほとんど使っていない状況(事例3)。 | <ul style="list-style-type: none"> ・自家用有償運送があるが、役割分担がなされている。 ・原則として身体機能低下の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を対象。 ・判断は地域包括支援センター等に行ってもらい、団体は利用者本人からの依頼は受けず。 |

②他事業及び課題(輸送サービス以外の事業・活動/地域の公共交通等状況)

1) 自家用有償旅客運送

福祉有償運送では、給与の抑制や講習収入による補填を課題としている。また、各類型の共通の課題にドライバー確保があるが、人づてでドライバー確保は実施する場合が多いものの、退職年齢引き上げ等でドライバー確保が困難な点や、ドライバー不足でサービス提供ができないといったことがみられる。

2) 許可又は登録を要しない運送

継続上の課題・対策について、ドライバー確保は人づてで実施する場合が多い。

表 8 ヒアリング結果②(サービス概況)

| | 自家用有償旅客運送 | | | 許可または登録を要しない運送 |
|-----------------|--|---|---|--|
| | 市町村有償(交通空白、福祉) | 公共交通空白地有償運送 | 福祉有償運送 | |
| 輸送サービスの収支、短期見通し | <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、交通空白輸送は行政が助成金を拠出。 | <ul style="list-style-type: none"> 収支は行政等からの委託等を含めると均衡している状況。 | <ul style="list-style-type: none"> 赤字は市の補填だが、人件費には充てられない。介護保険事業で輸送サービスを補填しており、介護保険事業従事者の給料を抑制。(事例3) 輸送サービス以外の事業は全て介護保険適用外で収入が少なく、福祉有償運送運転者講習の収入で穴埋め(事例4)。 | <ul style="list-style-type: none"> 行政等の助成金等の活用も考えられるが、手続きが非常に煩雑で、継続性が確約されない。継続が担保されるなら活用したい意向はある。 |
| 継続上の課題・対策等 | <ul style="list-style-type: none"> 人づてや紹介でドライバー募集。 ドライバーは講習受講でルパー資格を取得し、交通空白・福祉両方できるように対応。 福祉輸送の収支改善として、福祉輸送でも乗合輸送が出来ないかを運輸局に相談中。 | <ul style="list-style-type: none"> 退職年齢の引き上げ等の影響もあり、ドライバー確保が難しくなっている状況。 | <ul style="list-style-type: none"> ドライバー不足で需要はあるがサービス提供できない(事例3) 車椅子対応の車両は高額で法人として購入困難。理事長個人で購入し法人に貸与。福祉車両維持基金を創設し、会費とは別に寄付を募る(事例4)。 | <ul style="list-style-type: none"> 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。 |

5. アンケート及びヒアリングによる各類型別の特徴と課題の整理

(1) 市町村運営有償運送(交通空白)

① 輸送サービスの特徴及び地域における役割

地域の特徴についてみると、毎日運行のバス路線がある地域の割合が低く、また運行されていても住宅立地が少ない幹線道路沿いのみで使いづらく場合もあり、補完として市町村有償(交通空白)が運行されている。また、そのような中で、地域公共交通会議や公共交通網形成計画の策定を通じ、地域の交通を協議し、既存のバスを補完しつつ、利用者のアクセス性を高めるような運送システム等、自家用有用旅客運送の位置づけ地域における交通の役割分担がみられる。

② 輸送サービスの今後の見通しと継続に当たっての課題

継続上での課題に「ドライバーの高齢化」及び「ドライバー不足」を挙げた団体が多い。また、輸送サービスの収支が黒字・収支均衡の団体の割合と、3年後も輸送サービスを継続可能という団体の割合は約6割でほぼ等しいが、自治体が運送サービス事業への補助、助成、委託、給付等の確保や金銭以外の支援が困難になってきていることを継続上での課題とした団体における3年後の継続可能性は、全体平均に比べ顕著に低い。

これは、市町村が運営主体であり、行政等の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が要因と考えられ、市町村有償(交通空白)の実施団体が輸送サービスを継続するには、行政による補助や委託が確保でき、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。

(2) 市町村運営有償運送(福祉)

① 輸送サービスの特徴及び地域における役割

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であるが、対象者が福祉関連に限定された輸送であり、公共交通と競合するような位置づけにはなっていない。

地域公共交通会議や公共交通網形成計画の策定を通じ、地域の交通についての協議を図り、利用者の利便性と輸送効率性の双方を両立できるような運送システム等、自家用有用旅客運送の位置づけ地域における交通の役割分担がみられる。

また、ドライバーがヘルパーの資格を取得する交通空白・福祉の両方を担えるような方法や、福祉輸送の乗合輸送を検討する等の生産性及び収支の改善検討も見られた。

② 輸送サービスの今後の見通しと継続に当たっての課題

継続上での課題に「ドライバーの高齢化」「ドライバー不足」を挙げた団体が多い。また、輸送サービスの収支が黒字・収支均衡の団体の割合より、3年後も輸送サービスを継続可能な団体の割合の方が高く、収支が赤字でも継続可能と考えている団体が存在している一方で、現在の運送対価では経費が賄えないという団体も半数存在している。。

つまり、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、継続していくための方策・手段を持たない状況で継続できると考えている団体があるとも考えられる。

(3) 交通空白地有償運送

① 輸送サービスの特徴及び地域における役割

対象地域の特徴をみると、毎日運行のバス路線がある地域の割合が低いですが、運行されている、タクシーを利用しづらい（できない）地域でもあり、路線バスへのフィーダー交通としての役割など補完として交通空白地有償が運行されている。

また、地域の交通状況を踏まえ運営協議会等で協議し、既存の路線バス等を補完しつつ、利用者のアクセス性を高めるような運送システム等の位置づけで地域における交通の役割分担がみられる。

② 輸送サービスの今後の見通しと継続に当たっての課題

継続上での課題として「ドライバーの高齢化」を挙げた団体が多い。高齢化の回答割合は市町村有償（福祉）及び福祉有償に比べて高い傾向にあり、近年退職年齢の引き上げ等の影響もあり、ドライバー確保が困難になったとの意見もある。また、当該輸送の実施団体は、従事者数が少なく規模の小さい団体が多いこともあり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。

輸送サービスの収支が黒字・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ことは、現状輸送サービスの収支バランスが均衡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ことを示している。

したがって、交通空白地有償輸送を確保していくためには、課題としてあげられている収入の確保も必要である一方で、安定したドライバーの確保が事業を継続につながると考えられる。

(4) 福祉有償運送

① 輸送サービスの特徴及び地域における役割

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、福祉関連輸送は公共交通と役割分担を行っていると考えられる。その一方で、福祉有償運送の対象にならない高齢者等の利用者への対応が困難な点は課題であるとみられる。

地域の交通状況を踏まえ協議し、既存の路線バスやタクシー等では対応できない障害者等の移動を確保できるような運送システム等の位置づけで地域における交通の役割分担がみられる。

② 輸送サービスの今後の見通しと継続に当たっての課題

継続上の課題に「ドライバーの高齢化」「ドライバー不足」を挙げた団体が多い。

また、「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」という団体では、全体平均よりも団体の継続可能性が低い。これらの、輸送サービス事業の収入は、行政等からの委託等が占める割合が他類型に比べ非常に低く、運送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い。

輸送サービスの収入のみで事業継続が困難であり、半数以上の団体では「介護保険法適用事業」「障害者総合支援法適用事業」を実施し、その収入で輸送サービスの赤字補填をする場合や、福祉車両の維持基金を設立し寄付を募る取組等が行われている。

したがって、輸送サービス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低いことからみると、他事業による利益等を輸送サービスへと内部補填することにより継続可能性を高めることにつながると考えられる。

(5) 許可又は登録を要しない運送

①輸送サービスの特徴及び地域における役割

地域の特徴をみると、毎日運行されるバス路線があるが、運行時間帯の問題やバス停までのアクセスの困難さにより利用しづらい地域（郊外部等）での高齢者の買物支援の役割を果たしている。また、自家用有償旅客運送の導入地域でも、自家用有償の対象から外れる層をカバーする役割もある。

つまり、既存の路線バスやタクシー等並びに自家用有償運送の活用を前提にしつつも、地域の足についての更なる確保の試みができるような試験運行といった要素での運送システム等といった、地域における交通の役割分担がみられる。

②輸送サービスの今後の見通しと継続に当たっての課題

継続上の課題には、「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、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。また、輸送サービスの収支は黒字・収支均衡と回答した団体割合より、3年後も継続可能と回答した団体割合の方が高く、赤字でも継続可能と考えている団体が存在している。また人件費がかかっていない状況もある。

「公共交通空白地有償運送」でも示したように、退職年齢の引き上げ等により、今後ドライバーの確保今以上に困難になることが予想され、さらに、運行に当たっての安全管理に関する課題への対応を行うためには、人材及び資金が必要となる。

したがって、既存の制度下の運送を補完する役割があるものの、安定的な輸送サービス継続のための財務面での課題が、他類型の団体以上に深刻化するのではないかと考えられる。

6. まとめ

本稿は、自家用有償旅客運送及び許可又は登録を要しない運送の実態について把握をするため、アンケート調査を通し、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検討した。

その結果、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おり、類型別にみると、以下の実態及び課題が明らかになった。

自家用有償旅客運送のうち、市町村運営有償運送（交通空白）では、行政による補助や委託が確保でき、収支バランスを維持している限り財務面で輸送サービスを継続できる。一方で、市町村運営有償運送（福祉）については、継続していくための方策・手段を持たない状況で継続できるかの課題が存在する。

公共交通空白地有償運送は、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と考えられる。

福祉有償運送は、輸送サービス以外の事業収入が輸送サービスの赤字補填に使われており、輸送サービス以外の事業への依存という実態が明らかとなった。ドライバー確保や相乗りによる運送効率化等のための運送対価の設定方法といった工夫等を再検討する必要がある、それがドライバー確保にもつながると考えられる。

許可又は登録を要しない運送では、ドライバーの高齢化・不足に加え、運行における安全管理を課題とする団体が多く、安全管理への対応、ドライバーの確保を考えると、事業継続にあたって有償運送への移行も選択肢として考えられる。

また、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ない地域において、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についても確認できた。

さらに自治体計画での位置づけの明確化を行うことにより、各地区における導入の円滑化を図るとともに、知人などへの積極的な声かけによるドライバー確保、また、他事業による収入確保といった方策が、自家用有償旅客運送の導入や継続に望まれる点も把握した。

参考文献

- 1) 国土交通省自動車局旅客課（2019）：自家用有償旅客運送ハンドブック
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001321704.pdf> 2020年9月7日閲覧
- 2) 国土交通省中部運輸局（NA）：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 <https://www.tb.mlit.go.jp/chubu//tsukuro/manager/pdf/H30/04.pdf> 2020年9月7日閲覧
- 3) 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.44-51
- 4) 金子希美、岩元崇宏、竹内龍介（2019）：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、PRI Review 第74号 pp.8-23