

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2年6月24日

国土交通省 国土交通政策研究所

竹内 龍介

1. 概要 (1) 本調査研究の背景及び目的

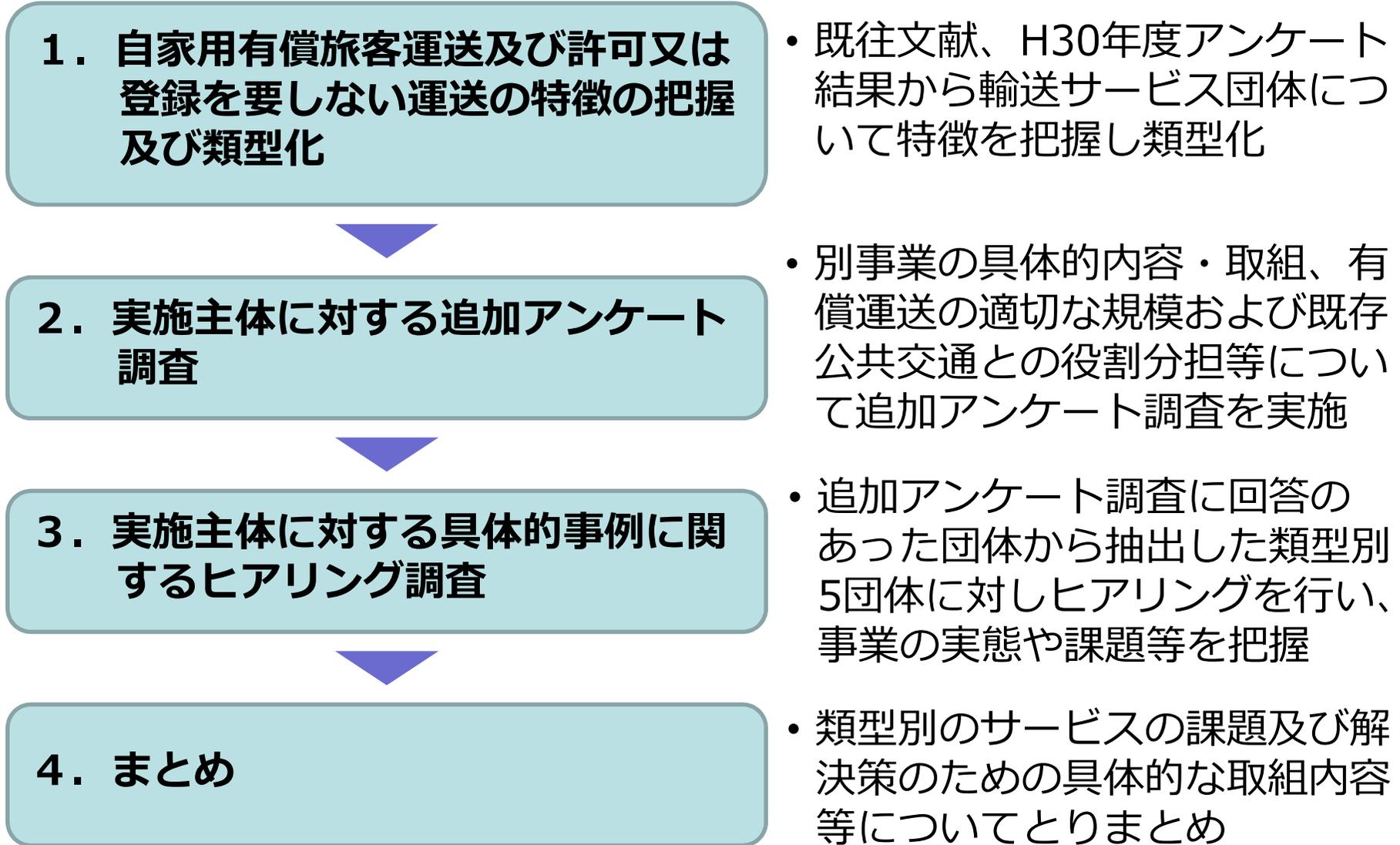
○社会的背景

- 高齢化の進展やそれに伴う免許返納の増加にと見ない、高齢者の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。
- 自治体等によるコミュニティバスやデマンド交通等の地域公共交通の担う役割は大きいものの、将来にわたり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。
- 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みられる。

○本調査研究の目的

- 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、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や項目について、アンケート調査、ヒアリング等を通しとりまとめる。

1. 概要 (2) 調査フロー



○自家用車による有償運送

- ・ 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を、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有償で運送できることとする制度。
- ・ 現行制度下では4種類（市町村有償：交通空白・福祉、交通空白地有償、福祉有償）に分かれるが、市町村有償運送は乗合バスの廃止を代替する観点、NPO等による運送は、障害者の外出支援の観点から制度化。

○許可又は登録を要しない運送

- ・ 地域の移動手段の確保のため、道路運送法の許可又は登録を要しない助け合いによる運送（収受することが可能な範囲は、運転者が実際の運送に要するガソリン代、道路通行料、駐車場料金）。

態様	運営主体	運行受託者	運送対象
市町村運営有償運送	市町村	市町村、交通事業者、非営利団体等	不特定
交通空白輸送			限定(要介護者等)
市町村福祉輸送			限定(会員等)
公共交通空白地有償運送	NPO法人等	NPO法人等	限定(要介護者等)
福祉有償運送			交通空白地の住民をや要介護者等の移動困難者を対象とする運送等
許可又は登録を要しない運送			

○自家用有償旅客運送の登録

- ・市町村有償運送は「地域公共交通会議」、公共交通空白地有償運送及び福祉有償運送は、「運営協議会」による協議が整っていることが必要。
- ・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」は重要なポイントである。

運営協議会のプロセス

「①地域の移動ニーズに対応した交通の導入に関する既存交通事業者の提案」「②提案内容に関する協議」「③自家用有償旅客運送の実施に関する協議」「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

○交通政策審議会交通体系分科会 地域公共交通部会

- ・令和2年2月の中間とりまとめである「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」では、郊外・過疎地等における移動手段の確保において、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ている。

郊外・過疎地等における移動手段の確保（自家用有償旅客運送制度）

- ・「地域旅客運送サービス継続事業（仮称）」の創設（コミュニティバス、乗合タクシー、タクシー（乗用）等の運行のほか、自家用有償旅客運送の活用及び、福祉輸送等の積極的活用）
- ・交通事業者が協力する自家用有償旅客運送制度の創設
- ・観光ニーズへの対応のための輸送対象の明確化

○協議会制度の活用方策

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

- ・移動に困難や制約を抱える市民はその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」により発生するとした上で、各々プレイヤーが「暗黙の守備範囲」を少しでも広げあい「ニッチ」のカバーが重要。「守備範囲」をどこまで広げるか対話する運営協議会や地域公共交通会議が十分機能していないケースが多い。

対応策

公共交通網形成計画策定のプロセスの自家用有償旅客運送導入へのツールとしての活用が有効

○持続的に運営していく上での課題と対応策

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

- ・運賃収入に対し支出超過の状態での公的補助金に依存した状態といった課題の存在。

対応策

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事業を展開し、公的補助金に依存しない仕組みを構築や、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計画策定から実現までの体制を確保

○高齢化に係る課題である運転手不足

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

- ・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。

対応策

「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」で対応

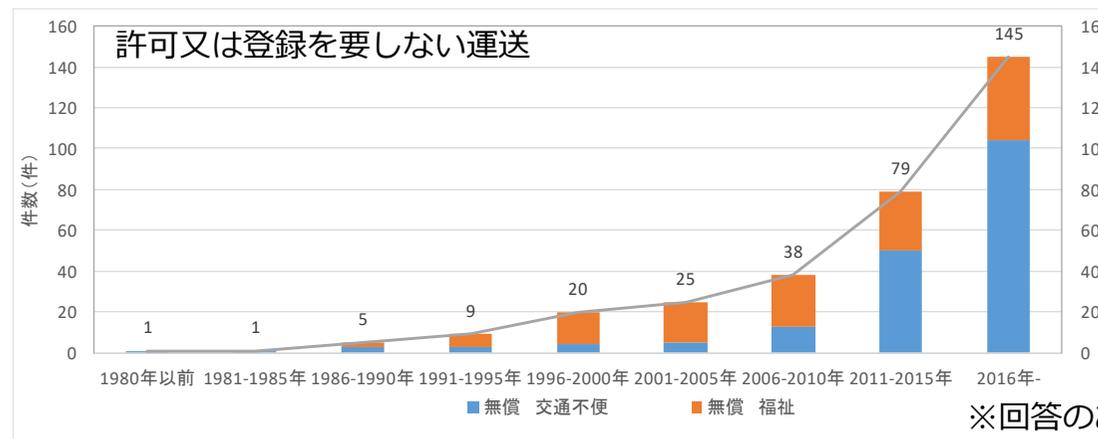
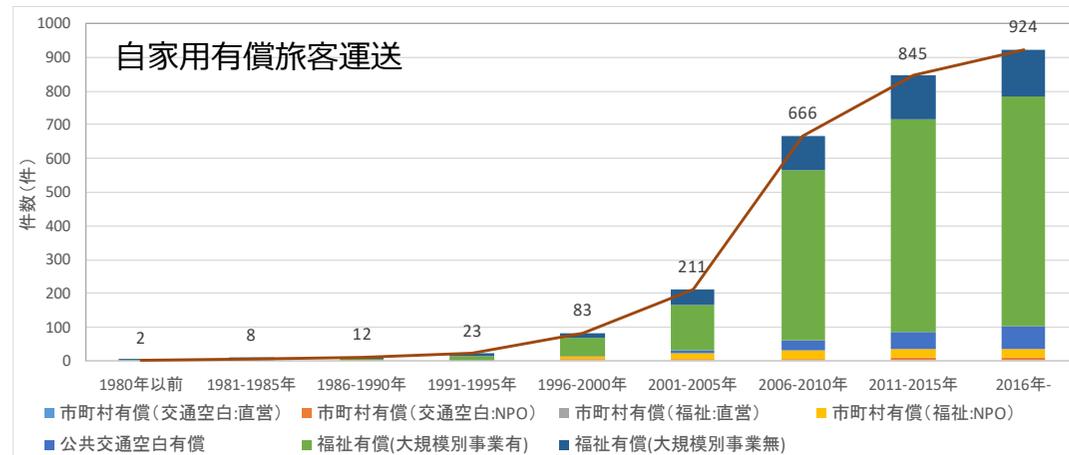
○ 自家用車による運送の年次別累積導入状況

● 自家用有償旅客運送

- 改正道路運送法成立の2006年以降に導入が進んでいる一方、自家用車による有償運送の伸びは近年小さい傾向がみられる。

● 許可又は登録を要しない運送

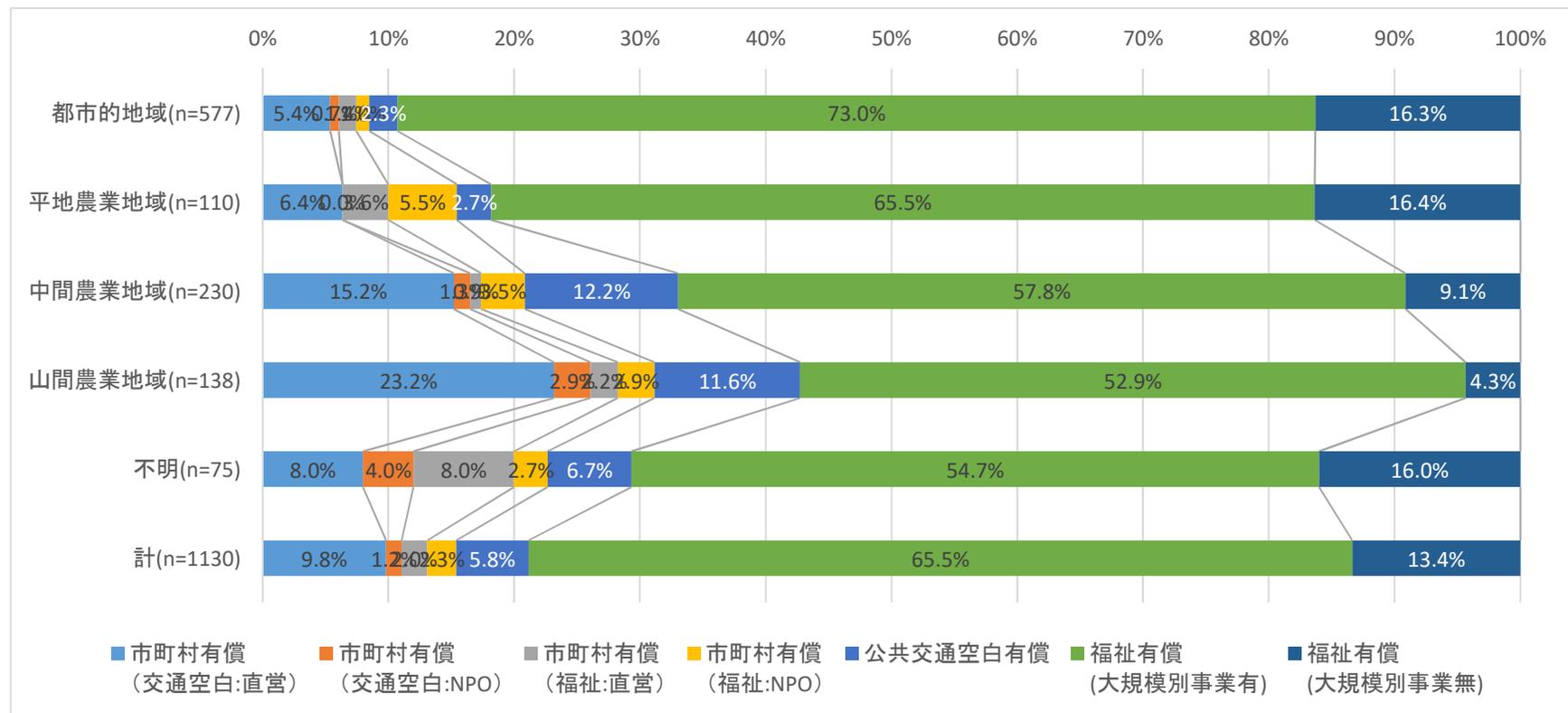
- 2011年以降の導入が増加している。



※回答のあった団体のみを集計

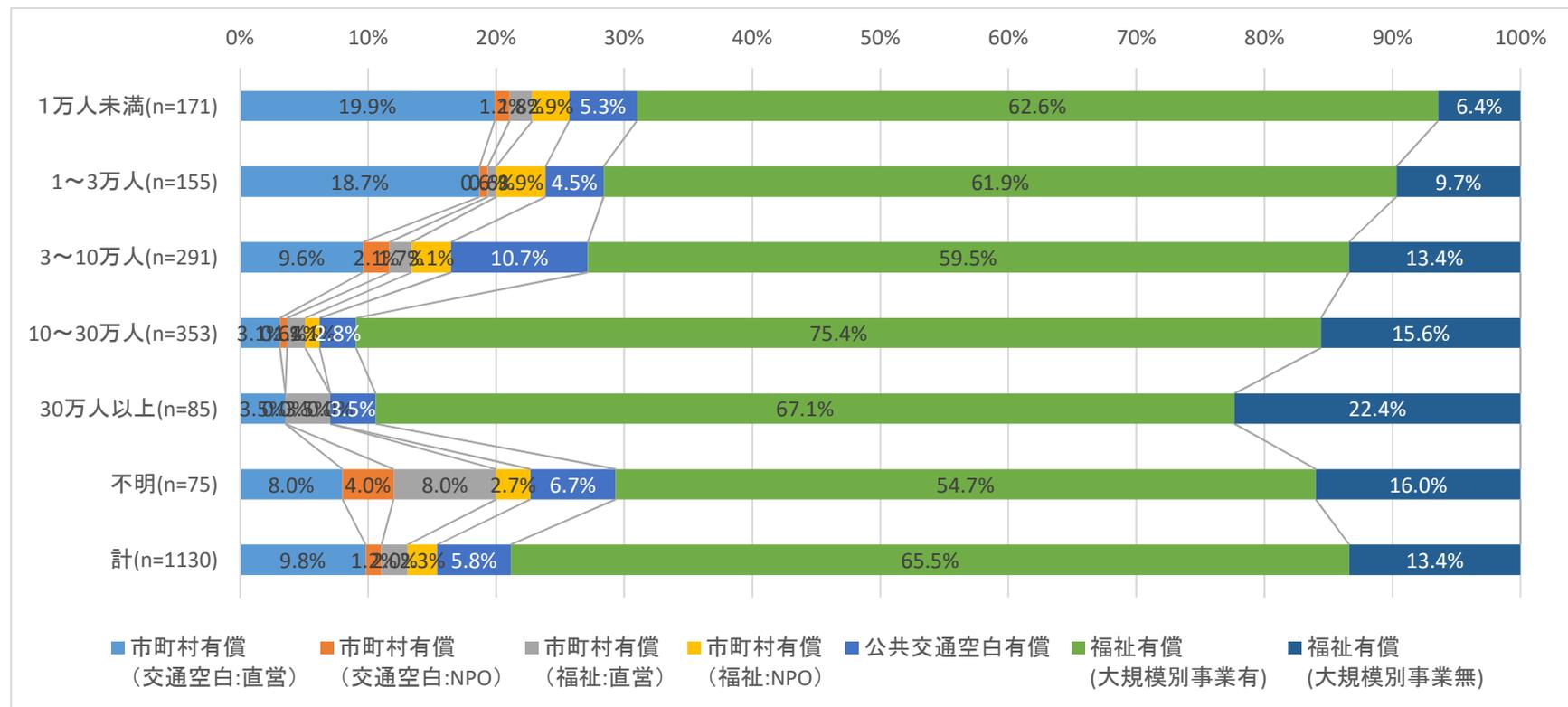
○ 自家用有償旅客運送の農業類型別導入状況

- 中間農業地域及び山間農業地域は、他の地域類型に比べて「市町村有償（交通空白：直営）」「市町村有償（交通空白：NPO）」「公共交通空白有償」の割合が高く、他の地域類型に比べ、交通空白地域等を解消する目的で自家用有償を導入する傾向が高い。



○ 自家用有償旅客運送の人口規模別導入状況

- いずれの人口規模でも福祉有償（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有償（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（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。



○ 自家用有償旅客運送の県別導入件数と主な目的施設数の関係

- 市町村有償（交通空白）及び公共交通空白地有償の県別導入件数と1km²あたり施設数の相関係数から、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。
- 市町村有償（福祉）、福祉有償の導入件数と人口10万人あたり施設数の間の相関係数から、人口に対する施設数が少ないほど福祉関連輸送の導入件数が多いという傾向が想定される。

	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
市町村有償(交通空白)、公共交通空白地有償関連輸送導入件数 (65歳以上人口10万人あたり)	-0.363	-0.336	-0.342

	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10万人あたり スーパーマーケット数
市町村有償(福祉)、福祉有償輸送導入件数 (要支援・介護認定者10万人あたり)	-0.314	-0.295	-0.254

○輸送サービス以外の事業

- 各団体の輸送サービス以外の事業についてその内容を把握し、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を検討するため、輸送サービス以外の別事業および補助・委託等助成金の内容を整理し類型化した。

類型	事業内容
介護保険法適用事業	介護保険法に基づいたサービス
障害者総合支援法適用事業	障害者総合支援法に基づいたサービス
児童福祉法適用事業	児童福祉法に基づいたサービス
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、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、草刈り、除雪など) ・防犯パトロール、防災活動など

2. バス等の事業の概況・制度 (3) 自家用車による運送

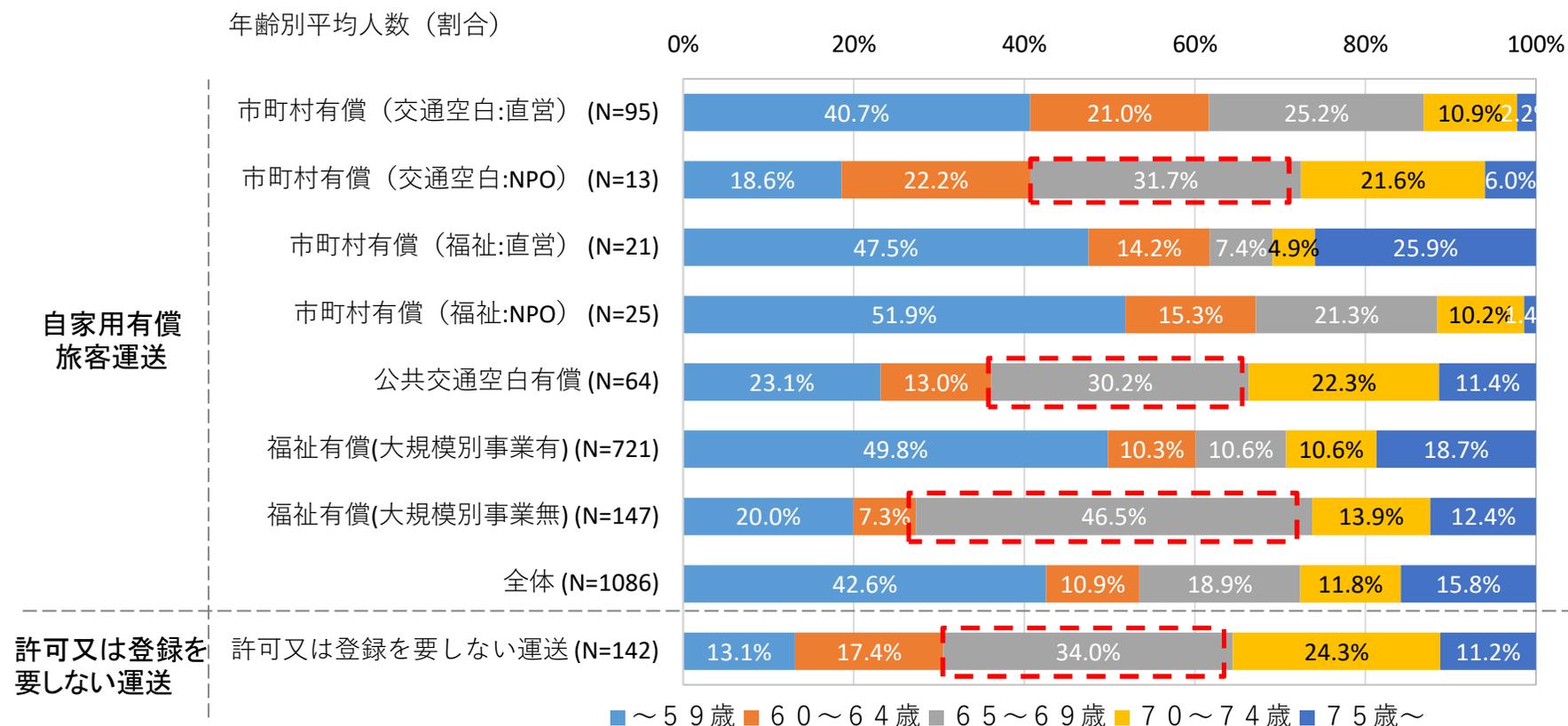
○ 運送を担うドライバーの年齢層 (類型別ドライバー年齢別平均人数の構成割合)

● 自家用有償旅客運送

- 市町村有償 (交通空白直営)、市町村有償 (福祉) 及び福祉有償 (大規模別事業あり) は59歳以下が多い。その一方、市町村有償 (交通空白:NPO) 交通空白地有償、福祉有償 (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。



3. 実施主体に対する追加アンケート調査 (1) アンケート調査の概要

○調査の目的

- ・昨年度の調査結果における課題をより具体的に把握するため、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、運送サービスの具体的な事業内容、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した。

○調査対象

- ・平成30年度アンケート調査で回答を得られた団体を対象とした。

○配布・回収状況

類型		配布サンプル数	回収サンプル数	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)	49	61	
	公共交通空白地有償運送	65	57	
	福祉有償運送	886	582	
	計	1,125	783	
許可または登録を要しない運送		191	112	58.6%
合計		1,316	895	68.0%

3. 実施主体に対する追加アンケート調査 (1) アンケート調査の概要

○ アンケート調査項目

		質問項目・内容
問1	団体の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・輸送サービス以外の事業・活動内容、収入、行政補助・委託等額、収支状況(補助・委託等含む／除く)
	輸送サービス事業の収入等	<ul style="list-style-type: none"> ・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・委託等の金額、補助・委託の根拠制度、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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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)
		<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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

3. 実施主体に対する追加アンケート調査 (2) アンケート調査結果 1) 輸送サービス以外の事業について

① 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

● 市町村運営有償（福祉）福祉有償運送

- ・ 6割程度が「介護保険適用事業」「障害者総合支援法適用事業」を実施。

● 市町村運営（交通空白）

- ・ 輸送サービス以外の事業を行っていない団体の割合が最も高い。

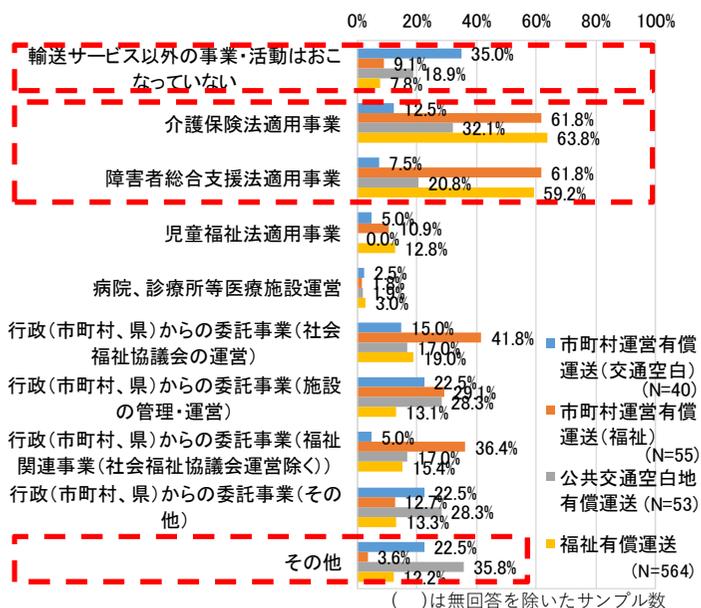
● 公共交通空白地有償運送

- ・ 「その他」が最も割合が高い。

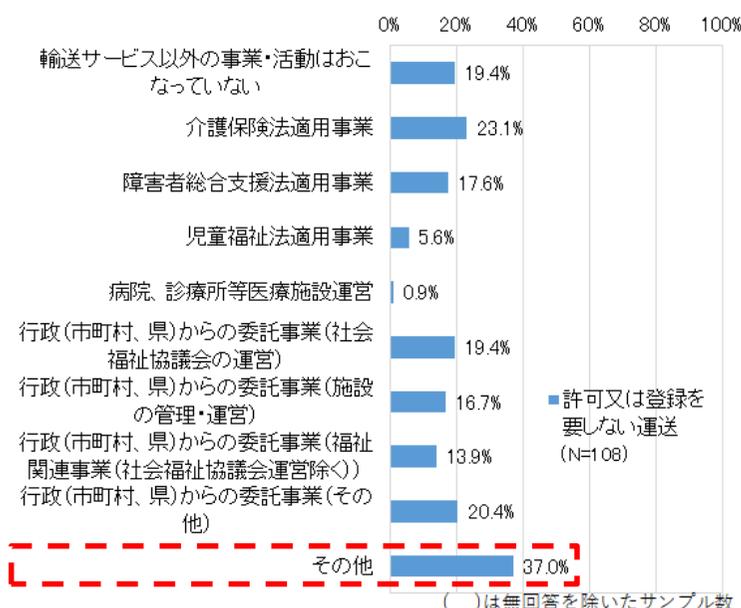
○ 許可又は登録を要しない運送

- ・ 「その他」が最も割合が高い。

自家用有償旅客運送



許可又は登録を要しない運送



【「その他」の内容】

- ・ 家事援助 ・リハビリツアー
- ・ 出版事業 ・コミュニティカフェ
- ・ コミュニティレストラン ・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

3. 実施主体に対する追加アンケート調査 (2) アンケート調査結果 1) 輸送サービス以外の事業について

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)

○ 自家用有償旅客運送

● 市町村運営（福祉）、福祉有償運送

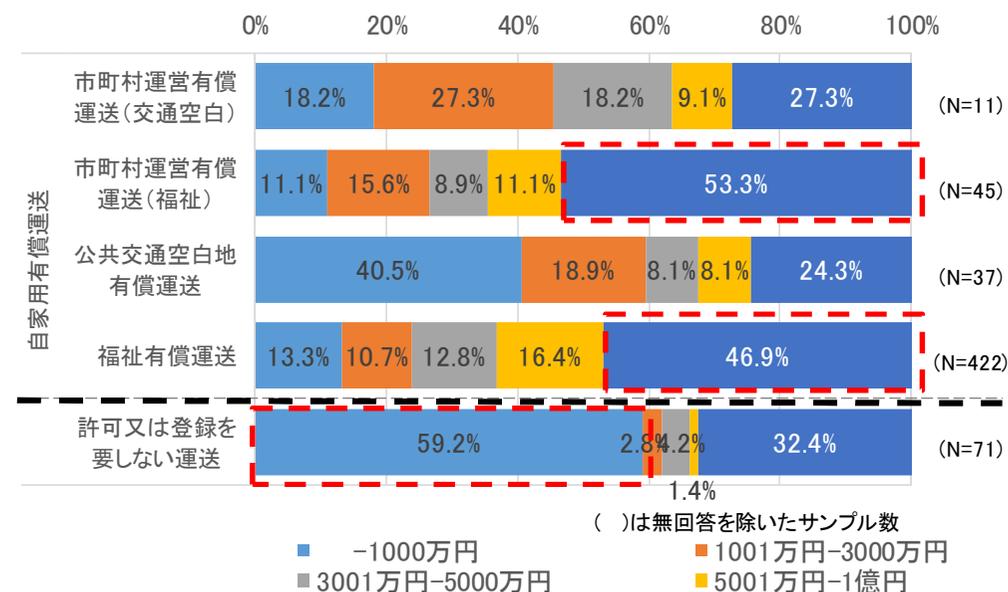
- ・ 1億円以上の収入の団体が5割程度の一方、1000万円以下の団体も1割程度存在。

● 市町村運営（交通空白）、公共交通空白地有償運送

- ・ 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。

○ 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。



3. 実施主体に対する追加アンケート調査 (2) アンケート調査結果 1) 輸送サービス以外の事業について

③ 収入に対する補助・委託費等の占める割合

○ 自家用有償旅客運送

● 公共交通空白地

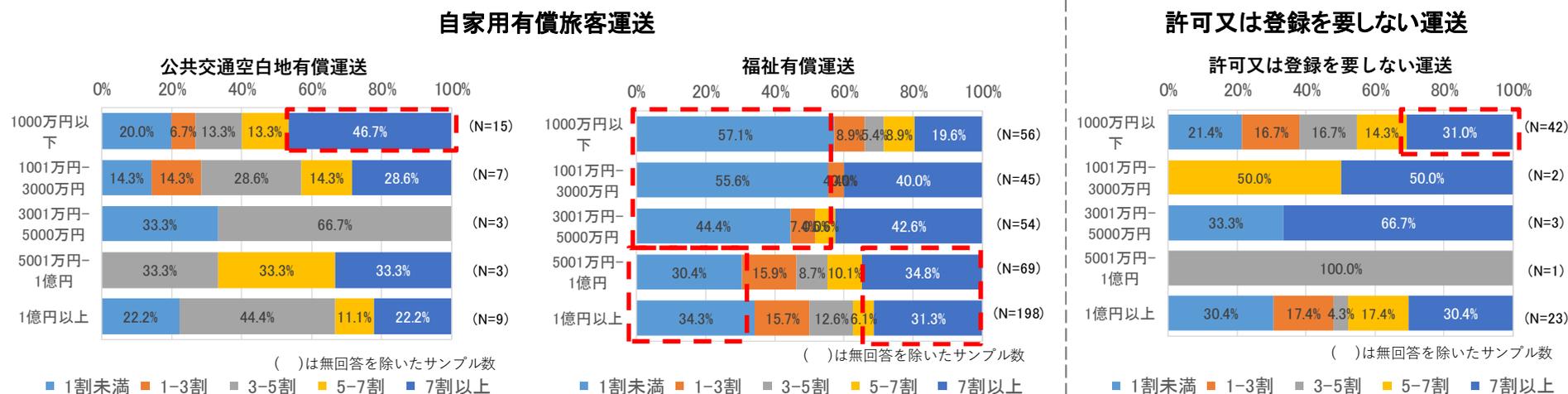
- ・ 収入1000万円以下で、収入に占める補助・委託等の割合が7割以上の団体が47%と半数程度である。

● 福祉有償運送

- ・ 収入が3000万円までは補助・委託料等割合が1割未満が多いが、収入が3001万円以上の場合、補助・委託費等割合が1割未満と7割以上が3~4割と同程度であり、同規模の収入でも行政等からの補助・委託等への依存度が大きく異なる団体が混在。

○ 許可又は登録を要しない運送

- ・ 収入1000万円以下にて、収入に占める補助・委託等の割合が7割以上の団体が31%。



3. 実施主体に対する追加アンケート調査 (2)アンケート調査結果 1) 輸送サービス以外の事業について

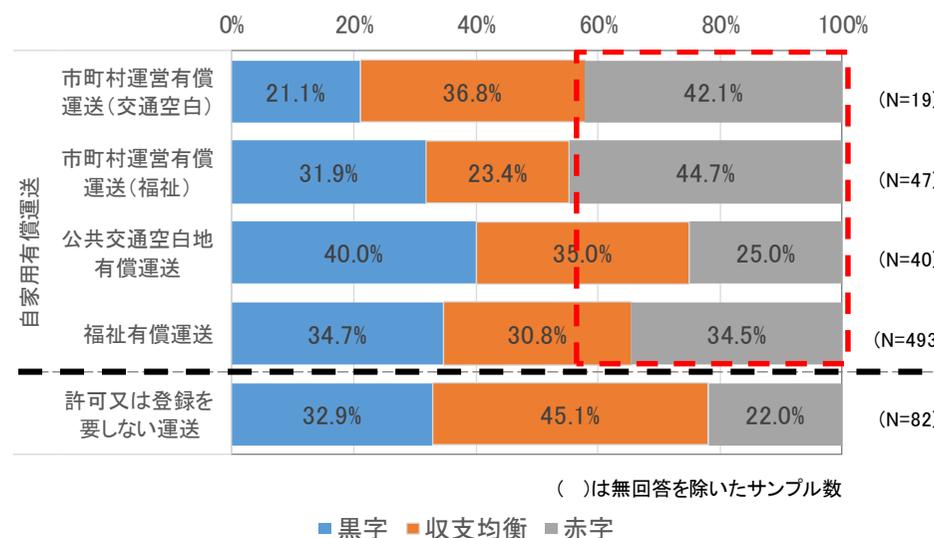
④収支状況（補助・委託費等含む）

○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%、市町村運営有償運送（福祉）が45%、公共交通空白地有償運送が25%、福祉有償が34%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。

○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、許可又は登録を要しない運送では22%である。



3. 実施主体に対する追加アンケート調査 (2)アンケート調査結果 2)輸送サービスについて

①輸送サービスに関わる従事者数

○自家用有償旅客運送

●市町村有償運営有償運送（交通空白）、公共交通空白地有償運送

- ・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。

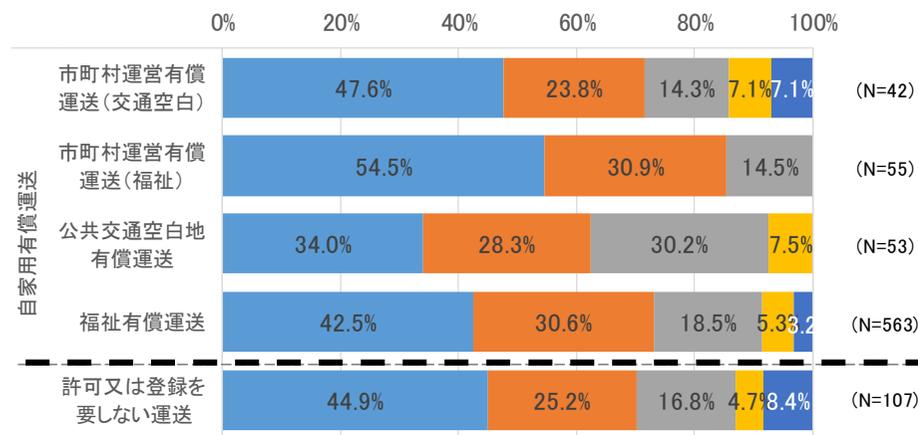
●福祉有償運送、市町村有償運営有償運送（福祉）

- ・従事者の割合が低い場合が多く、団体内において業務の分担（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。

○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に特徴は見られない。

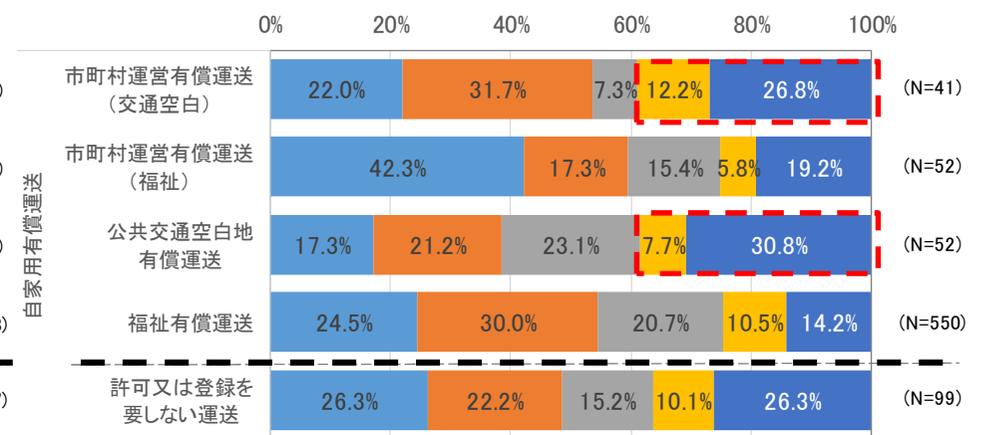
＜輸送サービスに関わる従事者数＞



()は無回答を除いたサンプル数

■ 5人以下 ■ 6-10人 ■ 11-20人 ■ 21-30人 ■ 31以上

＜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＞



()は無回答を除いたサンプル数

■ 1割未満 ■ 1-3割 ■ 3-5割 ■ 5-7割 ■ 7割以上

3. 実施主体に対する追加アンケート調査 (2)アンケート調査結果 2)輸送サービスについて

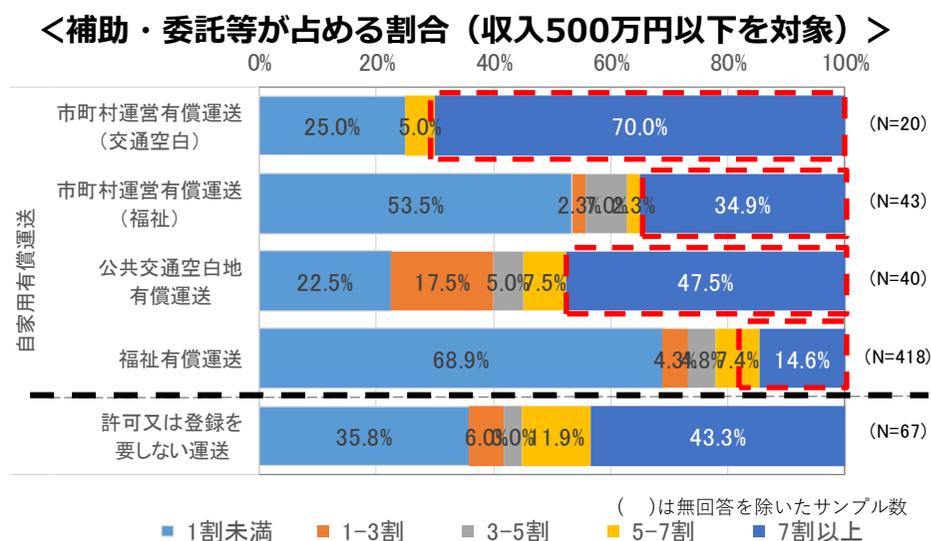
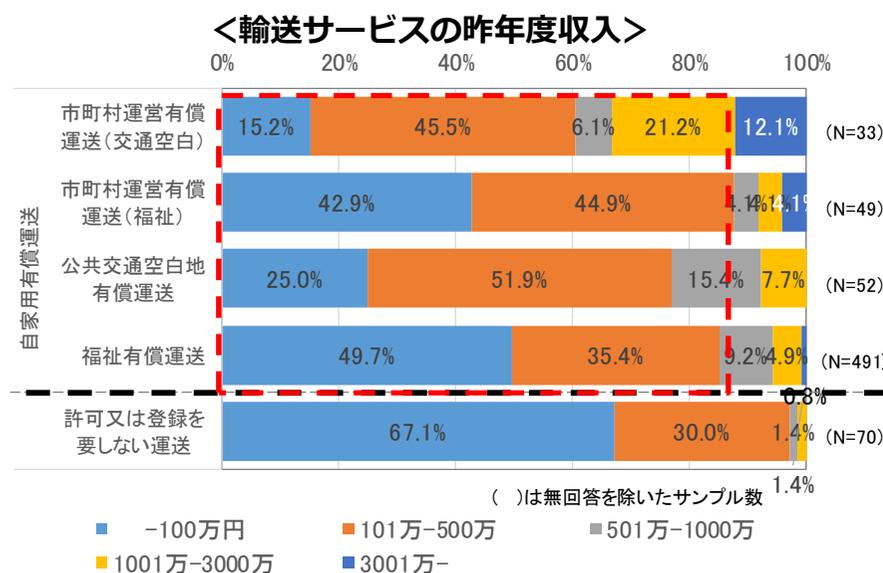
②輸送サービスの昨年度収入（行政等からの補助・委託等含む）

○自家用有償旅客運送

- ・輸送サービスの昨年度収入はいずれの輸送サービス500万円以下である団体が多く、市町村運営（福祉）、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。
- ・収入500万円以下を対象にした補助・委託等が占める割合について、福祉有償層以外では、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35～70%あるのに対し、福祉有償運送は15%に過ぎない。

○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割強と分かれる。



3. 実施主体に対する追加アンケート調査 (2)アンケート調査結果 2)輸送サービスについて

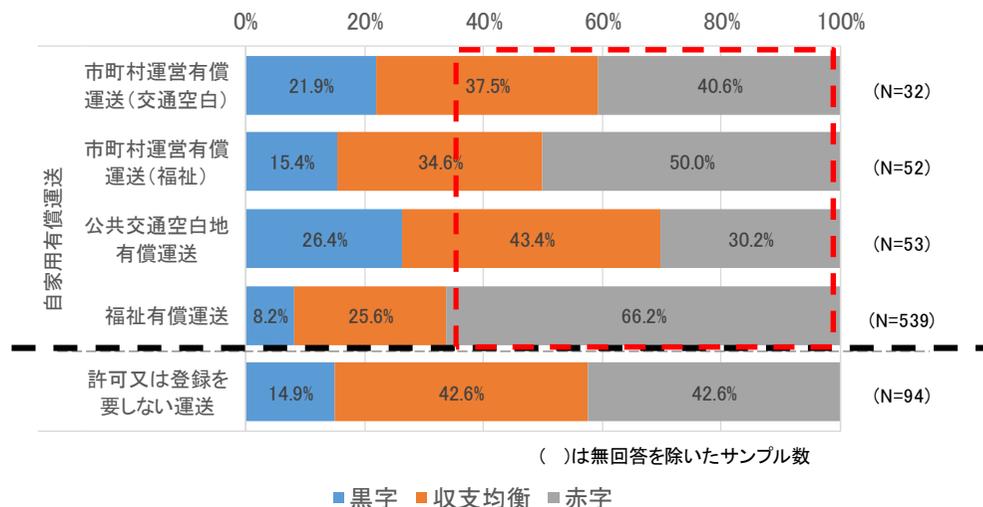
③収支状況（行政等からの補助・委託等含む）

○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%、福祉有償が66%と分かれる。
- ・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。
- ・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、他いずれの輸送サービス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。

○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43%と半分弱が赤字。



3. 実施主体に対する追加アンケート調査 (2)アンケート調査結果 3)公共交通等との役割分担

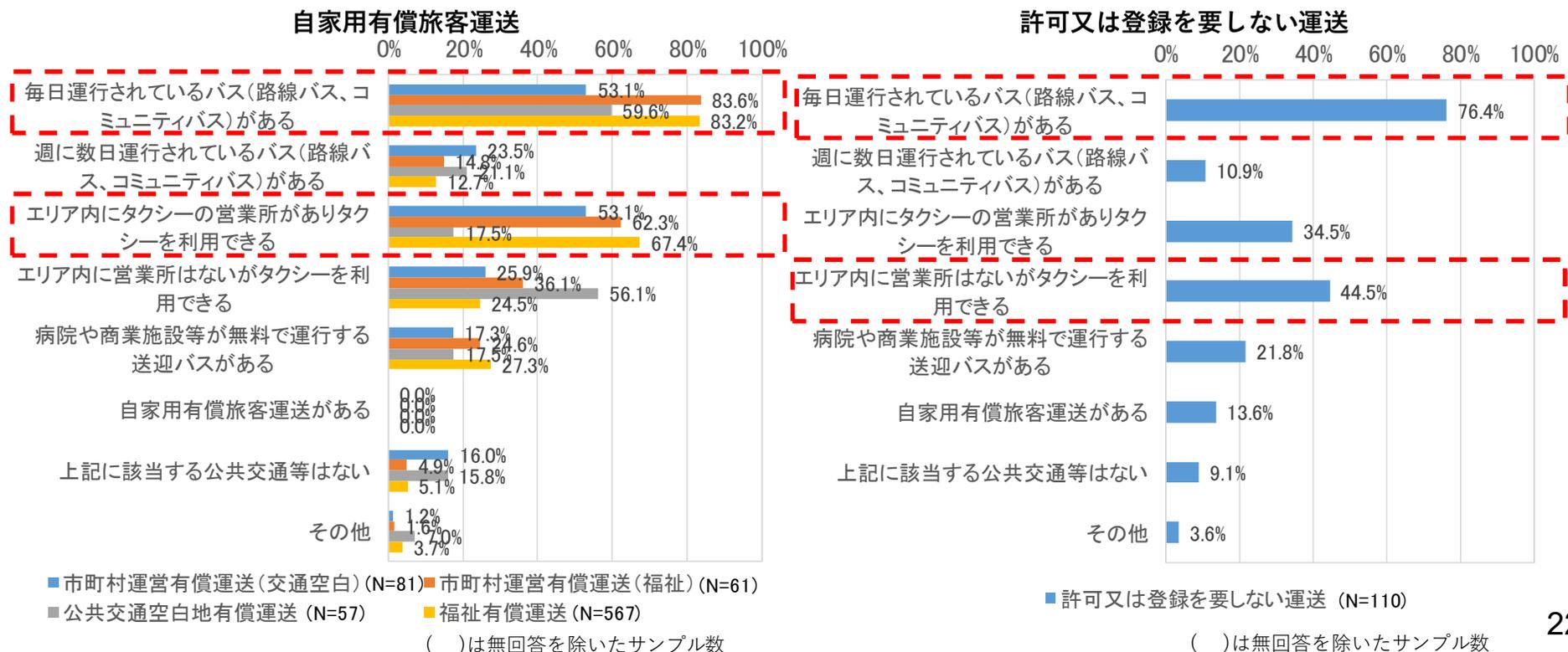
①輸送サービスが行われているエリアの公共交通等の状況

○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。



3. 実施主体に対する追加アンケート調査 (2)アンケート調査結果 3)公共交通等との役割分担

②輸送サービスと公共交通の役割分担（実施理由）

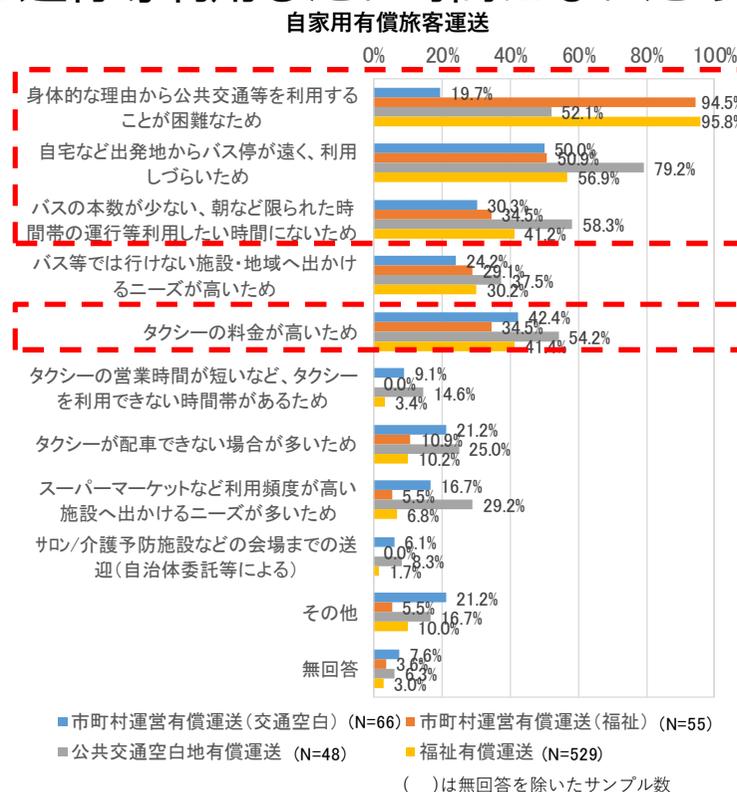
○自家用有償旅客運送

●福祉有償運送、市町村有償運営有償運送（福祉）

- ・「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」ニーズが高い」の割合が高い。

●市町村有償運営有償運送（交通空白）、公共交通空白地有償運送

- ・「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」の割合が高い。

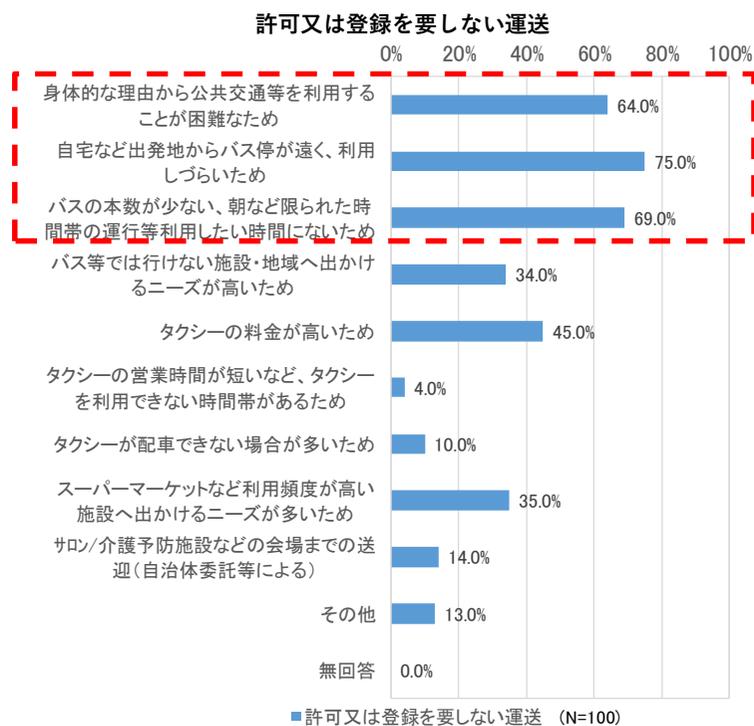


3. 実施主体に対する追加アンケート調査 (2)アンケート調査結果 3)公共交通等との役割分担

②輸送サービスと公共交通の役割分担（実施理由）

○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。



()は無回答を除いたサンプル数

3. 実施主体に対する追加アンケート調査 (2)アンケート調査結果 3)公共交通等との役割分担

②令和元年6月の運行距離とのべ利用者数

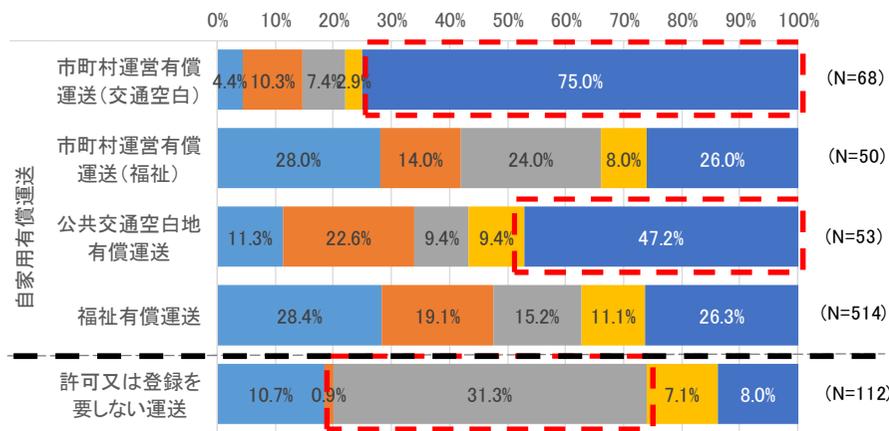
○自家用有償旅客運送

- ・ 運行距離及び利用者数ともに、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方が市町村運営有償運送（福祉）、福祉有償運送に比べて運行距離が長い傾向がみられる。

○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／月と少ない人数が多い。

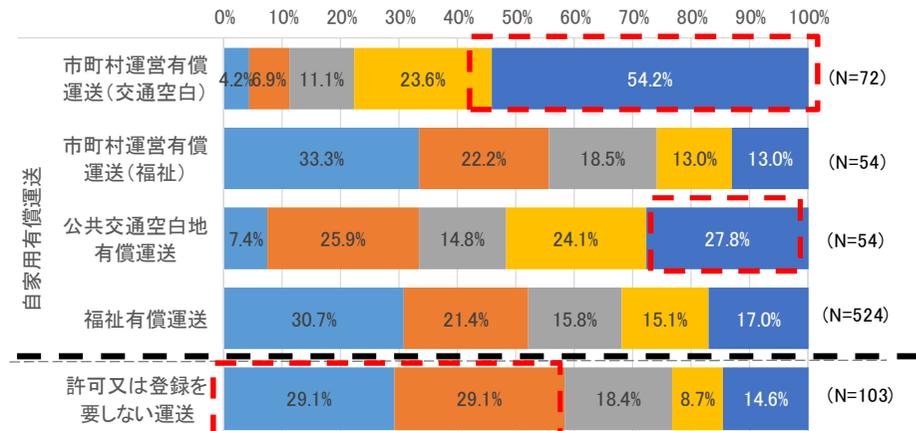
＜令和元年6月における運行距離＞



()は無回答を除いたサンプル数

■ 1-200km ■ 201-500km ■ 501-1000km ■ 1001-1500km ■ 1501km -

＜令和元年6月における利用者数＞



()は無回答を除いたサンプル数

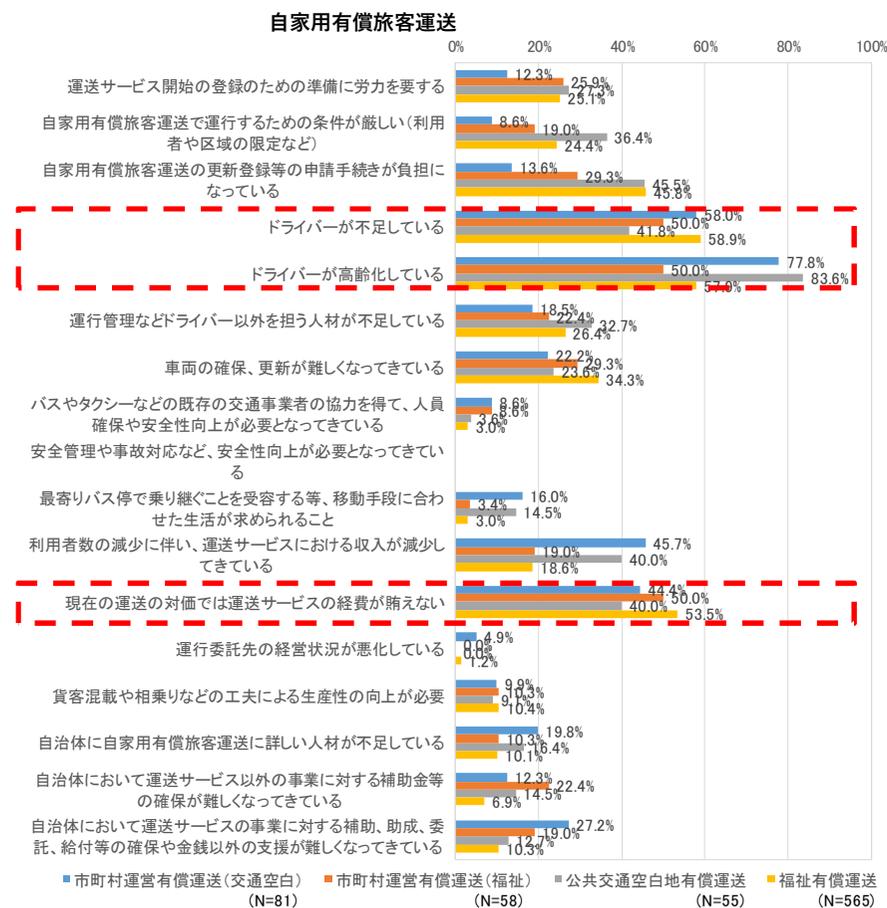
■ 1-20人 ■ 21-50人 ■ 51-100人 ■ 101-200人 ■ 201人 -

3. 実施主体に対する追加アンケート調査 (2)アンケート調査結果 4)輸送サービスの今後の見通し

①輸送サービスを継続する上での課題

○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。
- ・「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割以上である。

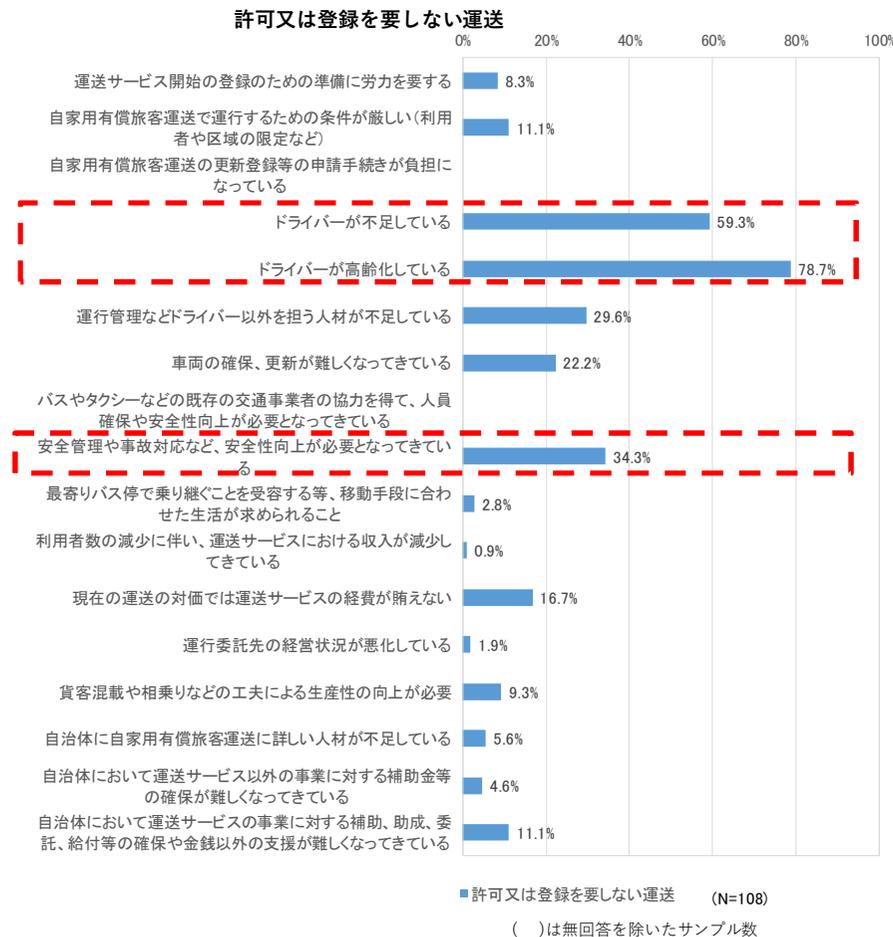


3. 実施主体に対する追加アンケート調査 (2)アンケート調査結果 4)輸送サービスの今後の見通し

①輸送サービスを継続する上での課題

○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」を回答している割合が高い。
- ・「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」を回答している割合も高い。



3. 実施主体に対する追加アンケート調査 (2)アンケート調査結果 4)輸送サービスの今後の見通し

②輸送サービスを継続する上での課題（上位5つ）

○自家用有償旅客運送

- ・ドライバー不足や高齢化のほか、対価や手続きに関する課題。

○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・車両確保が課題。

	市町村有償 (交通空白)	市町村有償 (福祉)	公共交通空白地	福祉有償	許可又は登録を要しない運送
1位	ドライバーが高齢化している(78%)	ドライバーが高齢化している(50%)	ドライバーが高齢化している(84%)	ドライバーが不足している(59%)	ドライバーが高齢化している(79%)
2位	ドライバーが不足している(58%)	ドライバーが不足している(50%)	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%)	ドライバーが高齢化している(58%)	ドライバーが不足している(59%)
3位	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%)	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%)	ドライバーが不足している(42%)	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%)	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%)
4位	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%)	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%)	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%)	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(46%)	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%)
5位	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(27%)	車両の確保、更新が難しくなってきた(29%)	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%)	車両の確保、更新が難しくなってきた(34%)	車両の確保、更新が難しくなってきた(22%)

3. 実施主体に対する追加アンケート調査 (2)アンケート調査結果 4)輸送サービスの今後の見通し

①短期（3年後程度）の見通し

○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、補助・委託等の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、いずれの類型も6割以上は継続可能と回答。
- ・行政からの支援がなくても支援が可能と思う割合を見ると、福祉有償運送は3割弱、その他は1割弱～2割弱にとどまる。

○許可又は登録を要しない運送

- ・8割以上は上記の定義で「継続可能」と回答であるが、行政からの支援がなくても支援が可能と思う割合は3割弱にとどまる。



()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

3. 実施主体に対する追加アンケート調査 (2)アンケート調査結果 4)輸送サービスの今後の見通し

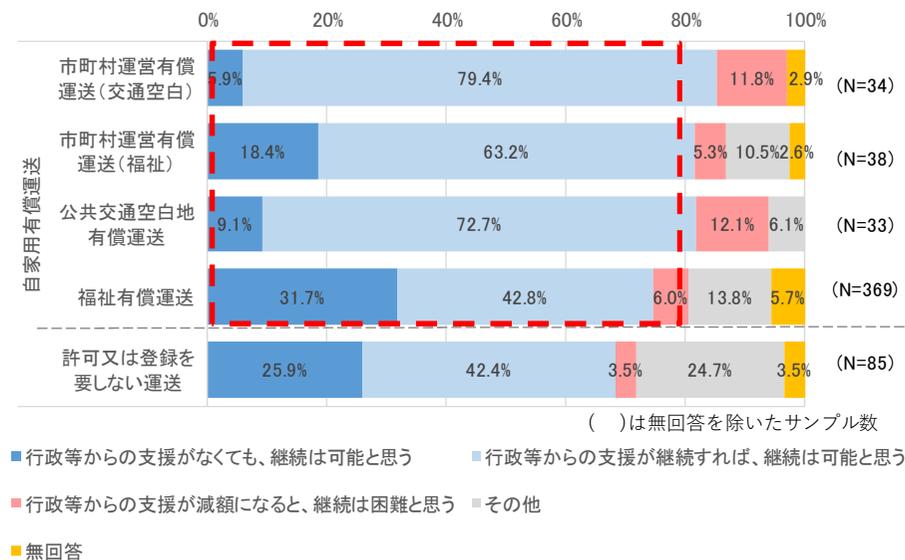
②中期（5年程度）の見通し

○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」とすると、約8割が「継続可能」と回答しているが、福祉有償運送が最も割合が低い。

○許可又は登録を要しない運送

- 「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」に着目すると、7割弱が「継続可能」と回答。



3. 実施主体に対する追加アンケート調査 (2)アンケート調査結果 4)輸送サービスの今後の見通し

②継続する上での課題と短期（3年後程度）の見通しの関係

- 継続する上での課題の上位5つについて、それぞれを回答している団体の3年後の継続可能性（行政等からの支援がなくても継続可能、現在受けている支援が続けば可能を回答している割合）を集計（各項目内の（ ）の値）。
- 全体での継続性（各表タイトル内にある【 】の値）と比較し、有意差が認められたものに黄色のハッチングをつけている。これらを選択している団体は、全体の傾向よりも継続性可能性が低い。

	市町村有償(交通空白) 【60%】	市町村有償(福祉) 【55%】	公共交通空白地 【56%】	福祉有償 【44%】	許可又は登録を要しない運送 【63%】
1位	ドライバーが高齢化している(51%)	ドライバーが高齢化している(37%)	ドライバーが高齢化している(53%)	ドライバーが不足している(37%)	ドライバーが高齢化している(59%)
2位	ドライバーが不足している(45%)	ドライバーが不足している(44%)	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%)	ドライバーが高齢化している(39%)	ドライバーが不足している(58%)
3位	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(48%)	現在の運送の対価では運送サービスの経費が賅えない(43%)	ドライバーが不足している(43%)	現在の運送の対価では運送サービスの経費が賅えない(34%)	安全管理や事故対応など、安全性向上が必要となってきている(61%)
4位	現在の運送の対価では運送サービスの経費が賅えない(48%)	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%)	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(41%)	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%)	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(52%)
5位	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(18%)	車両の確保、更新が難しくなっている(53%)	現在の運送の対価では運送サービスの経費が賅えない(52%)	車両の確保、更新が難しくなっている(32%)	車両の確保、更新が難しくなっている(52%)

4.実施主体に対する具体的事例に関するヒアリング調査 (1)ヒアリング調査の概要

○調査の目的

- ・ 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、輸送サービスを継続していく上での課題等を詳細に把握することを目的とした。

○ヒアリング対象団体の選定

- ・ それぞれの運行形態について、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。

運行形態		ヒアリング団体	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」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」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・活動として多様な活動を実施 ・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

4.実施主体に対する具体的事例に関するヒアリング調査 (2)ヒアリング調査結果(その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。
- ・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。

○許可又は登録を要しない運送

- ・輸送サービス以外の事業・活動は、特養関連の事業を実施。地域の公共交通等の状況は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を対象と限定。

	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、非対象者に対して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</u>も実施。 	<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(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)(団体3)。 ・<u>生活支援、地域交流サロン、福祉有償運送運転者講習</u>を実施。(全て介護保険適用外)(団体4)。 	<ul style="list-style-type: none"> ・企業からの寄付金。 ・<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。 ・地域公共交通網形成計画にて「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、その一つとして自家用有償旅客運送が位置づけ。 	<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(団体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(団体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。 ・その判断は地域包括支援センター等に行ってもらい、団体に要請があり、団体は利用者本人からの依頼は受付けず。

4.実施主体に対する具体的事例に関するヒアリング調査 (2)ヒアリング調査結果(その2)

○自家用有償旅客運送

- ・輸送サービスの収支、短期見通し、継続上の課題について、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。
- ・人づてでドライバー確保は実施するケースが多いが、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課題がみられる。

○許可又は登録を要しない運送

- ・輸送サービスの収支、短期見通し、継続上の課題について、ドライバー確保は人づてで実施するケースが多い。

	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。(団体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(団体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している。 ・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(団体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(団体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. 調査研究のまとめ

(1) 類型別特徴整理 ①市町村運営有償運送(交通空白)

○輸送サービスの特徴及び地域における役割

- 毎日運行のバス路線がある地域の割合が低く、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。

- 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。**

○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。
- 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、自治体が輸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の3年後の継続可能性は、全体平均に比べ顕著に低い。

- 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。

5. 調査研究のまとめ

(1) 類型別特徴整理 ②市町村運営有償運送(福祉)

○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、福祉関連輸送は公共交通と競合するような位置づけにはなっていない。
- ドライバーがヘルパーの資格を取得することで交通空白・福祉の両方を担えるようにする方法や、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。
- **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、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。**

○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。
- 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。その一方で、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。
- **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。**

5. 調査研究のまとめ

(1) 類型別特徴整理 ③ 交通空白地有償運送

○ 輸送サービスの特徴及び地域における役割

- 毎日運行のバス路線がある地域の割合が低いが、運行されていても、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。

- 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、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。

○ 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。
- 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く、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。

- 交通空白地有償輸送を確保していくため、**運送対価等の収入確保に対する考え方についても検討が必要**である。輸送サービスを担う団体の一定の収入を確保できることが、ドライバー確保や事業継続につながると考えられる。

5. 調査研究のまとめ

(1) 類型別特徴整理 ④ 福祉有償運送

○ 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思われる。

(※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はできない)

- 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、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。

○ 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。
- 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。

- 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を踏まえると、**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取り組みがある。

5. 調査研究のまとめ

(1) 類型別特徴整理 ⑤ 許可又は登録を要しない運送

○ 輸送サービスの特徴及び地域における役割

- 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。
- 自家用有償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。
- **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実証実験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。**

○ 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。
- 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。ボランティア精神から開始した団体が多く、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、それなりの人材及び資金が必要となる。
- **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資金面での課題が、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。**

○全体の課題

- 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。
- 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。

○各類型別の課題

【自家用有償旅客運送】

①市町村運営有償運送（交通空白）

- 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金銭面で輸送サービスを継続できる。

②市町村運営有償運送（福祉）

- 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。

③公共交通空白地有償運送

- 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。

④福祉有償運送

- 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。ドライバーの確保や輸送サービスの収支改善を鑑みると、運送効率化等を伴う運送に対する対価の工夫等再検討する必要がある、ドライバーの確保にもつなげる課題と考えられる。

【許可又は登録を要しない運送】

⑤許可又は登録を要しない運送

- 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。