

2007年12月22日

全国移動ネット

2007年度移動サービス利用実態調査 集計結果（速報）

I. 調査概要

調査目的 道路運送法第79条登録（みなし団体の場合は80条許可）という合法化の手続きを経て、従前の活動規模、活動の態様がどのように変化したかをアンケート調査し、2006年10月施行の道路運送法の改正前後の活動実態および問題点を顕著にする。

調査対象 自家用有償旅客運送を実施している団体

調査方法 自家用有償旅客運送を実施している全国移動ネット会員及び実施団体に対して、郵送もしくはインターネット（メーリングリスト等）を通じて調査票を配布し、回収した。よって、全都道府県に実施したものではなく、かつ、配布枚数は把握していない。

回答団体数 37都道府県449団体

調査期間 2007年10月11日～11月16日

分析視点 ・本調査は、旧80条許可を含む法適用以前のサービス提供状況と2007年9月現在のサービス提供状況の比較を中心に分析している。

・分析項目として、車両、運転者、利用者、運行件数、現状の問題点の5点である。

・なお、2007年8月時点での各都道府県電話調査（共同通信社配信独）では、福祉有償運送の登録数は2296団体、過疎地有償運送は45団体、計2341団体となっている。

II. 調査結果

	2007年8月現在登録数			調査回答状況（2007年9月末現在）							参考回答率（B/A）
	福祉	過疎地	合計（A）	回答数（B）	車両数	運転者数	利用者数	運行件数（年間）			
北海道	246	10	256	31	155	233	2,269	64,012	12%		
青森	61	1	62	—	—	—	—	—	—		
岩手	26	1	27	—	—	—	—	—	—		
宮城	30	0	30	22	106	264	1,561	13,494	73%		
秋田	7	1	8	5	15	29	376	1,120	63%		
山形	35	1	36	17	126	169	872	19,289	47%		
福島	20	0	20	3	56	75	171	450	15%		
茨城	60	3	63	10	191	235	1,379	43,066	16%		
栃木	76	0	76	12	136	171	467	11,502	16%		
群馬	95	1	96	—	—	—	—	—	—		
埼玉	175	1	176	16	154	208	1,351	15,391	9%		
千葉	99	1	100	2	45	49	155	3,251	2%		
東京	149	0	149	26	204	509	3,476	100,682	17%		
神奈川	174	0	174	42	506	674	7,640	102,837	24%		
新潟	23	0	23	—	—	—	—	—	—		
富山	7	1	8	4	10	33	147	4,012	50%		
石川	38	0	38	1	20	20	260	18,000	3%		
福井	14	0	14	7	19	33	277	3,116	50%		
山梨	23	0	23	—	—	—	—	—	—		
長野	90	8	98	6	55	265	2,890	34,537	6%		
岐阜	40	1	41	—	—	—	—	—	—		
静岡	60	2	62	1	12	32	70	4,300	2%		
愛知	114	1	115	83	915	1,151	4,549	75,322	72%		
三重	87	0	87	13	125	159	1,784	45,082	15%		
滋賀	19	0	19	1	2	5	3	120	5%		
京都	53	4	57	3	18	35	1,041	7,478	5%		
大阪	154	2	156	20	82	157	1,888	50,750	13%		
兵庫	78	0	78	9	38	74	557	34,053	12%		
奈良	19	1	20	8	31	63	346	140	40%		
和歌山	5	0	5	—	—	—	—	—	—		
鳥取	16	1	17	11	96	108	390	6,310	65%		
島根	5	0	5	4	39	49	338	20,478	80%		
岡山	57	2	59	51	146	305	3,226	45,030	86%		
広島	9	0	9	5	22	33	168	1,981	56%		
山口	2	0	2	2	8	16	88	348	100%		
徳島	0	1	1	—	—	—	—	—	—		
香川	1	0	1	1	1	2	11	600	100%		
愛媛	3	1	4	5	31	64	446	11,116	125%		
高知	2	0	2	5	20	30	225	7,396	250%		
福岡	19	0	19	5	51	54	258	8,851	26%		
佐賀	30	0	30	9	19	92	368	13,572	30%		
長崎	7	0	7	2	61	60	72	2,056	29%		
熊本	18	0	18	1	3	2	70	400	6%		
大分	1	0	1	—	—	—	—	—	—		
宮崎	19	0	19	1	1	6	45	1,517	5%		
鹿児島	29	0	29	5	10	17	151	1,042	17%		
沖縄	1	0	1	—	—	—	—	—	—		
合計	2,296	45	2,341	449	3,529	5,481	39,385	772,701	19%		

<コメント>

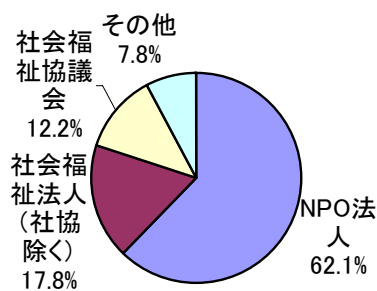
- ・37都道府県、449団体から回答を得ている。登録数と比較すると割合は低くなるが、活動休止もしくは廃止団体を含んでいるのではなく、基本的にはサービス提供を続けている団体からのデータという点が本調査結果のポイントである。
- ・「参考回答率」をつけたが、これは回答団体の中に市町村運営有償運送団体や申請中の団体も回答に含まれたの

でこのような表現とした。

1. 回答団体属性

(1) 法人格

法人格	回答数	割合
NPO法人	279	62.1%
社会福祉法人（社協除く）	80	17.8%
社会福祉協議会	55	12.2%
その他	35	7.8%
合計	449	100.0%

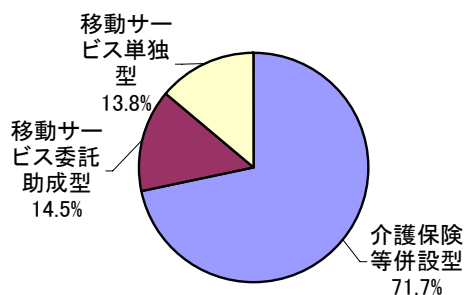


<コメント>

- NPO法人が全体の約6割を占め、残りの約3割が社会福祉法人となった。また、社会福祉法人の中でも、社会福祉協議会の占める割合は12.2%となっている。

(2) 活動タイプ別

法人格	回答数	割合
介護保険等併設型	322	71.7%
移動サービス委託助成型	65	14.5%
移動サービス単独型	62	13.8%
合計	449	100.0%



<コメント>

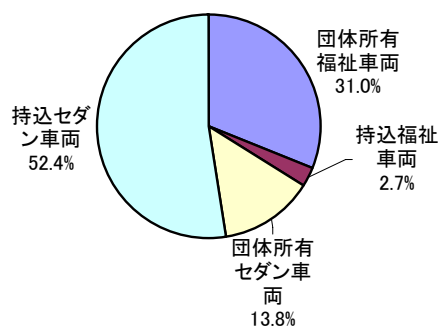
- 活動タイプを見ると、約7割が介護保険または自立支援法対象事業者となっており、単独で移動サービスを実施している団体は13.8%に止まっている。

2. 車両数

(1) 使用車両内訳

使用車両内訳	回答数	割合
団体所有福祉車両	1,057	31.0%
持込福祉車両	93	2.7%
団体所有セダン車両	470	13.8%
持込セダン車両	1,786	52.4%
合計	3,406	100.0%

※ 回答団体数 423団体



<コメント>

- セダン型車両の使用が66.2%を占めており、福祉有償運送等の主流の使用車両タイプとなっている。福祉車両の使用状況は33.7%に止まっている。

(2) 制度化前との比較

使用車両内訳	1団体あたり平均車両数			車両数		
	制度化前 (A)	07年9月 (B)	制度化前比 (B/A)	制度化前 (A)	07年9月 (B)	制度化前比 (B/A)
団体所有福祉車両	2.39	2.50	104.4%	996	1,057	106.1%
持込福祉車両	0.21	0.22	106.3%	86	93	108.1%
団体所有セダン車両	1.21	1.11	91.7%	504	470	93.3%
持込セダン車両	4.32	4.22	97.7%	1,798	1,786	99.3%
合計	8.13	8.05	99.0%	3,384	3,406	100.7%

※ 制度化前車両数の回答団体数は416団体、07年9月現在の車両数回答団体数は423団体

<コメント>

- 本調査での使用車両数の集計を比較すると07年9月現在の車両数は微増となっているが、回答団体1団体あたりの平均で比較すると微減している状況である。
- ただし、制度化前比を比較しても大きな数値の差はないことから、制度化前と現在の車両数には大きな変化はないと考えられる。

3. 運転者数

(1) 07年9月現在の運転者数と制度化前との比較

	1団体あたり平均運転者数			運転者数		
	制度化前 (A)	07年9月 (B)	制度化前 比 (B/ A)	制度化前 (A)	07年9月 (B)	制度化前比 (B/A)
運転者数	13.12	12.78	97.3%	5,499	5,481	99.7%

※ 制度化前運転者数の回答団体数は419団体、07年9月現在の運転者数回答団体数は429団体

<コメント>

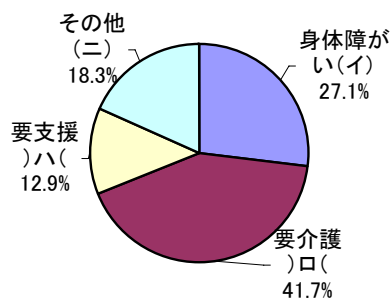
- ・ 運転者数は全体的に減少傾向となっている。

4. 利用者数

(1) 利用者数内訳

利用者属性内訳	回答数	割合
身体障がい(イ)	10,519	27.1%
要介護(ロ)	16,212	41.7%
要支援(ハ)	5,027	12.9%
その他(ニ)	7,117	18.3%
合計	38,875	100.0%

※ 回答団体数 412団体



<コメント>

- ・ 利用者の属性は通達上で定義している「イ・ロ・ハ・ニ」の分類を使用した。
- ・ 全体の54.6%を要介護・要支援高齢者で占めており、高齢者福祉のニーズの高さが窺える。

(2) 制度化前との比較

利用者属性内訳	1団体あたり平均利用者数			利用者数		
	制度化前 (A)	07年9月 (B)	制度化前 比 (B/ A)	制度化前 (A)	07年9月 (B)	制度化前比 (B/A)
身体障がい(イ)	21.83	25.53	116.9%	8,515	10,519	123.5%
要介護(ロ)	33.14	39.35	118.7%	12,924	16,212	125.4%
要支援(ハ)	7.68	12.20	158.8%	2,996	5,027	167.8%
その他(ニ)	15.70	17.27	157.2%	6,124	7,117	116.2%
合計	78.36	94.36	120.4%	30,559	38,875	127.2%

※ 制度化前利用者数の回答団体数は390団体、07年9月現在利用者数の回答団体数は412団体

※ 「Ⅱ. 調査結果」冒頭の都道府県別の利用者数合計と違っているが、ここではイ・ロ・ハ・ニに属さない、もしくは不明については集計して提示している。

<コメント>

- ・ 利用者数は車両数や運転者数と違い、明らかに増加傾向にある。
- ・ 1団体あたりの平均利用者数を見ると、特に「要介護(ロ)」「要支援(ハ)」の伸びが高くなっている。

5. 運行件数

(1) 07年9月現在の運行件数と制度化前との比較

	1団体あたり平均年間運行件数			利用者1名あたり平均年間運行件数			年間運行件数		
	制度化前 (A)	07年9月 (B)	制度化前 比 (B/ A)	制度化前 (A)	07年10 月 (B)	制度化前 比 (B/ A)	制度化前 (A)	07年9月 (B)	制度化前 比 (B/ A)
運行件数	####	####	101.1%	21.9	19.9	90.7%	669,778	772,701	115.4%

※ 制度化前運行件数の回答団体数は291団体、07年9月現在運行件数の回答団体数は332団体

<コメント>

- ・ 年間の運行件数は増加傾向にある。
- ・ 運行件数の増加に反比例して、利用者1名あたりの年間運行件数は減少傾向にある。

6. 現状の問題点

事務処理、運転者、車両、運営協議会の協議・行政やタクシー等との関係、利用者、組織の財政運営、運行管理の7点について、現状の問題点をカテゴリー別に整理した。

事務処理

回答内容	回答数	割合
市町村・運営協議会・運輸支局への申請・登録・更新などの事務量	130	76.5%
市町村への(報告や要件の確認のための)提出書類が多い	22	12.9%

事務処理にかかる人員等の経費が負担	16	9.4%
報告書類が活動実態と乖離している	2	1.2%
回答団体数	170	100.0%

運転者

回答内容	回答数	割合
運転者要件が厳しい、講習（時間、場所、日程）が負担	81	59.6%
運転者が不足している	25	18.4%
運転者講習の費用負担が大きい、	26	19.1%
運転者の年齢制限を付けられている	4	2.9%
回答団体数	136	100.0%

車両

回答内容	回答数	割合
車両の維持費・修理代・メンテナンス等の経費が負担	54	45.4%
セタン、持込車両が認められない	23	19.3%
車両が不足している	20	16.8%
駐車禁止指定除外が適用されない	16	13.4%
車両が老朽化している	4	3.4%
代車の使用が認められない	2	1.7%
回答団体数	119	100.0%

運営協議会の協議

回答内容	回答数	割合
利用者不在、福祉有償運送の現場を知らない委員ばかり、申請内容のチェックに終始している	42	36.5%
タクシー業界の主張に左右される、タクシー会社との調整が困難	29	25.2%
自治体職員が無関心・必要以上に細かい、職員や自治体によって対応が違い過ぎる	21	18.3%
開催が不定期・少ない、設置されていない	19	16.5%
自治体とスムーズに話ができた	4	3.5%
回答団体数	115	100.0%

利用者

回答内容	回答数	割合
高齢者全般、手帳持たない障がい者、傷病者、幼児、経済的交通弱者、運営協議会の行政区域外居住者が、利用対象外となりサービス提供できない。	52	46.4%
運営協議会（または自治体事務局）ごとのルールにより、利用できない、または利用までの手続きに時間がかかる人がいる。	29	25.9%
法制化により、利用者から安いタクシーとの誤解を受けている。	14	12.5%
利用者のニーズ（同じ時間帯に希望が集中、難しい支援内容など）に対応しきれない。	12	10.7%
利用者が少なくなった（法制化によって利用料が上がった、他の福祉制度の影響など）	5	4.5%
回答団体数	112	100.0%

組織の財政運営

回答内容	回答数	割合
必要経費が多い、費用を捻出できない、赤字事業、単独の事業として成り立たない	64	85.3%
他の事業から福祉有償運送の赤字を補填しているが団体としても限界である	8	10.7%
利用料の値上げを検討せざるを得ない	3	4.0%
合計	75	100.0%

運行管理

回答内容	回答数	割合
タクシーと同様の運行管理の要件は厳しすぎる	25	41.7%
専従・有資格者の管理責任者を配置することは困難、無意味	20	33.3%
点呼方法や報告事項が実情にあわない	11	18.3%
運行管理者を配置する費用が捻出できない	4	6.7%
回答団体数	60	100.0%

国土交通省への要望

回答内容	回答数	割合
住民相互のたすけあいを道路運送法で規定するのは無理、登録不要の運行形態見直しと大幅拡大を、福祉行政で位置づけを、ボランティアが担うならもっと自由に	25	22.5%
本来は行政が行うべき事業であり行政からの財政的な支援や税制優遇措置をしてほしい	24	21.6%
登録の諸要件を緩和しもっと活動しやすくしてほしい	19	17.1%
必要経費からみて運送の対価がタクシー料金の1/2は理解できない、対価要件をかえてほしい	19	17.1%
運営協議会は不要	5	4.5%
国土交通省は移動制約の問題の大きさや地域の危機的状況を認識し利用者本位で制度を作してほしい、自治体やタクシー事業者を指導教育してほしい	12	10.8%
厚生労働省の所管事業（介護保険事業など）として運転を認めるべき、有給職員が担うサービスは真金・ビジネスとして認めるべき	7	6.3%
回答団体数	111	100.0%

全国移動ネット 団体状況調査データ集計 2007.12.08

県別回答データ集計値(2007年9月時点)

都道府県	回答団体数	車両数	運転者数	利用者数
23 愛知県	83	915	1151	4549
33 岡山県	51	146	305	3226
14 神奈川県	42	506	674	7640
01 北海道	31	155	233	2269
13 東京都	26	204	509	3476
04 宮城県	22	106	264	1561
27 大阪府	20	82	157	1888
06 山形県	17	126	169	872
11 埼玉県	16	154	208	1351
24 三重県	13	125	159	1784
09 栃木県	12	136	171	467
31 鳥取県	11	96	108	390
08 茨城県	10	191	235	1379
28 兵庫県	9	38	74	557
41 佐賀県	9	19	92	368
29 奈良県	8	31	63	346
18 福井県	7	19	33	277
20 長野県	6	55	265	2890
40 福岡県	5	51	54	258
38 愛媛県	5	31	64	446
34 広島県	5	22	33	168
39 高知県	5	20	30	225
05 秋田県	5	15	29	376
46 鹿児島県	5	10	17	151
32 島根県	4	39	49	338
16 富山県	4	10	33	147
07 福島県	3	56	75	171
26 京都府	3	18	35	1041
42 長崎県	2	61	60	72
12 千葉県	2	45	49	155
35 山口県	2	8	16	88
17 石川県	1	20	20	260
22 静岡県	1	12	32	70
43 熊本県	1	3	2	70
25 滋賀県	1	2	5	3
37 香川県	1	1	2	11
45 宮崎県	1	1	6	45
(合計)	449			

社協も分類

団体種別(社協含)	回答団体数
介護保険等併設型	286
移動サービス単独型	61
社協	55
移動サービス委託助成型	47
(合計)	449

(社協分類なし)

団体種別	回答団体数
介護保険等併設型	322
移動サービス委託助成型	65
移動サービス単独型	62
(合計)	449

団体の法人格	回答団体数
NPO法人	279
社会福祉法人	80
社会福祉協議会	55
その他	35

セダン特区	回答団体数
非セダン県域	274
セダン特区県域	174

愛知県、神奈川県、三重県、静岡県、埼玉県、栃木県、千葉県、熊本県

■ 1. 単純集計 ■

車両数	回答数(全車両)	全車両	福祉車両	福祉持込	セダン車両	セダン持込
許可登録以前	416	3,409	1,082	86	2,302	1,798
2007年9月	423	3,529	1,150	93	2,256	1,786

■ 運転者数	回答数	運転者数
許可登録以前	419	5,499
2007年9月	429	5,481

■ 利用者数	回答数(利用者総数)	利用者総数	身体障害	要介護	要支援	その他
許可登録以前	390	33,559	8,515	12,924	2,996	6,124
2007年9月	412	39,385	10,519	16,212	5,027	7,117

■ 79条登録を継続するか

今後の見通し	回答団体数
継続(福祉運送のみ)	299
無償運送も含む	63
無償運送のみ	12
取り下げる	10
分からない	65
	449

■ 2. 団体の事業形態別集計 ■

■ 車両数 ■

許可登録以前

団体種別	回答数(全車両数)	以前の全車両	以前の福祉車両	福祉持込	セダン車両	セダン持込
介護保険等併設型	266	2,264	683	53	1,537	1,162
移動サービス単独型	55	403	104	13	313	272
社協	51	380	190	9	190	159
移動サービス委託助成型	44	362	105	11	262	205

2007年9月

団体種別	回答数(全車両数)	07年9月の全車両	07年9月の福祉車両	福祉持込	セダン車両	セダン持込
介護保険等併設型	278	2,398	739	58	1,538	1,138
移動サービス単独型	51	388	113	19	284	258
社協	51	407	202	6	204	171
移動サービス委託助成型	43	336	96	10	230	219

■ 運転者数 ■

団体種別	以前の運転者	登録後の運転者数	回答数(以前)	回答数(登録後)
介護保険等併設型	3,197	3,298	267	279
移動サービス単独型	604	564	56	54
社協	1,099	1,054	53	51
移動サービス委託助成型	599	565	43	45

■ 利用者数 ■

許可登録以前

団体種別	回答数(利用者総数)	利用者総数	身体障害	要介護	要支援	その他
介護保険等併設型	254	17,672	4,399	6,452	1,665	3,961
社協	51	9,465	2,047	4,761	731	1,353
移動サービス単独型	45	3,222	832	714	359	318
移動サービス委託助成型	40	3,200	1,237	997	241	492

2007年9月時点

団体種別	回答数(利用者総数)	利用者総数	身体障害	要介護	要支援	その他
介護保険等併設型	270	20,203	5,391	8,353	2,444	4,324
社協	49	10,377	2,202	5,179	1,407	1,492
移動サービス単独型	48	4,642	1,178	1,265	811	612
移動サービス委託助成型	45	4,163	1,748	1,415	365	689

■運行件数■

団体種別	以前の件数	登録後の件数	回答数(以前)	回答数(登録後)
介護保険等併設型	390,606	471,237	180	211
社協	106,814	115,772	44	44
移動サービス単独型	101,192	105,726	39	41
移動サービス委託助成型	71,166	79,966	28	36
(合計)	669,778	772,701		

■事業収支(円)■

団体種別	2005年度収入	2005年度支出	2006年度収入	2006年度支出
介護保険等併設型	309,721,090	348,084,625	428,482,842	461,209,146
社協	121,005,537	119,240,975	142,234,407	139,170,763
移動サービス委託助成型	105,556,498	118,966,556	141,843,719	140,481,913
移動サービス単独型	63,950,495	64,029,597	70,434,537	59,841,369
回答数(4種類合計)	216団体	203団体	314団体	276団体
1団体平均	277859.35	320355.432	2493616.256	2901098.521

■3. セダン特区県域と非セダン特区県域の違い■

セダン特区	回答団体数
非セダン県域	279
セダン特区県域	170

愛知県、神奈川県、三重県、静岡県、埼玉県、栃木県、千葉県、熊本県

■車両数■

許可登録以前

セダン特区	回答数(全車両数)	以前の全車両	以前の福祉車両	福祉持込	セダン車両	セダン持込
非セダン県域	257	1,501	703	48	790	539
セダン特区県域	159	1,908	379	38	1,512	1,259

2007年9月時点

セダン特区	回答数(全車両数)	2007/9/1の全車両	福祉車両	福祉持込	セダン車両	セダン持込
非セダン県域	267	1,633	741	62	817	600
セダン特区県域	156	1,896	409	31	1,439	1,186

■運転者数■

セダン特区	以前の運転者	2007年9月時点	回答数(以前)	回答数(登録後)
非セダン県域	3,073	3,035	255	268
セダン特区県域	2,426	2,446	164	161

■利用者数■

許可登録以前

セダン特区	回答数(利用者総数)	利用者総数	身体障害	要介護	要支援	その他
非セダン県域	240	19,887	6,220	6,235	1,835	4,236
セダン特区県域	149	13,672	2,295	6,689	1,161	1,888

2007年9月時点

セダン特区	回答数(利用者総数)	利用者総数	身体障害	要介護	要支援	その他
非セダン県域	259	23,299	6,990	8,052	2,750	4,450
セダン特区県域	153	16,086	3,529	8,160	2,277	2,667

■4. 都道府県別集計■

■回答団体の活動形態

都道府県	移動サービス委託助成型	介護保険等併設型	社協	移動サービス単独型
01 北海道	4	24	3	0
04 宮城県	1	13	5	3
05 秋田県	0	2	1	2
06 山形県	3	11	1	2
07 福島県	0	3	0	0
08 茨城県	1	7	2	0
09 栃木県	3	6	1	2
11 埼玉県	4	9	0	3
12 千葉県	0	1	1	0
13 東京都	10	10	3	3
14 神奈川県	4	11	18	9
16 富山県	1	3	0	0
17 石川県	0	1	0	0
18 福井県	1	3	2	1
20 長野県	1	3	2	0
22 静岡県	0	1	0	0
23 愛知県	2	71	2	8
24 三重県	0	10	0	3
25 滋賀県	0	1	0	0
26 京都府	0	2	0	1
27 大阪府	2	13	1	4
28 兵庫県	1	6	0	2
29 奈良県	0	7	1	0
31 鳥取県	1	8	0	2
32 島根県	0	4	0	0
33 岡山県	3	37	4	7
34 広島県	0	4	1	0
35 山口県	1	1	0	0
37 香川県	0	0	0	1
38 愛媛県	0	2	2	1
39 高知県	2	0	2	1
40 福岡県	1	2	0	2
41 佐賀県	0	5	3	1
42 長崎県	1	0	0	1
43 熊本県	0	1	0	0
45 宮崎県	0	0	0	1
46 鹿児島県	0	4	0	1

449

■回答団体の車両数

2007年9月時点

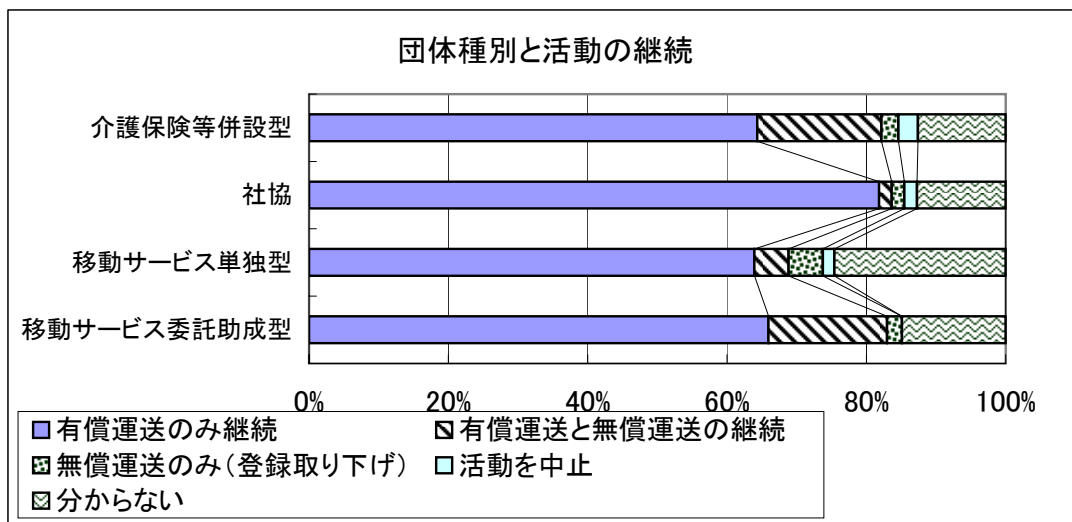
県別	回答団体数	2007/9/1の全車両	福祉車両	福祉持込	セダン車両	セダン持込
23 愛知県	83	915	172	17	694	539
33 岡山県	51	146	143	8	3	
14 神奈川県	42	506	136	4	370	317
01 北海道	31	155	56	12	94	53
13 東京都	26	204	110	9	86	81
04 宮城県	22	106	56	1	43	13
27 大阪府	20	82	73	7	2	1
06 山形県	17	126	22	3	97	81
11 埼玉県	16	154	37	3	119	113
24 三重県	13	125	33	1	91	57
09 栃木県	12	136	18	3	118	113
31 鳥取県	11	96	22	1	72	4
08 茨城県	10	191	29	2	161	140
28 兵庫県	9	38	32	8	2	2
41 佐賀県	9	19	18			
29 奈良県	8	31	14	1	11	7
18 福井県	7	19	11	1	4	4
20 長野県	6	55	38	1	18	11
05 秋田県	5	15	6	2	9	9
34 広島県	5	22	6		16	10
38 愛媛県	5	31	24	0	7	7
39 高知県	5	20	6	0	14	14

40 福岡県	5	51	7	3	44	37
46 鹿児島県	5	10	9	0	1	0
16 富山県	4	10	10	1	0	0
32 島根県	4	39	14	0	25	22
07 福島県	3	56	7	2	45	44
26 京都府	3	18	18	0	0	0
12 千葉県	2	45	6	3	39	39
35 山口県	2	8	5		3	
42 長崎県	2	61	1		60	60
17 石川県	1	20				
22 静岡県	1	12	5	0	7	7
25 滋賀県	1	2	2	0		
37 香川県	1	1	1	0	0	0
43 熊本県	1	3	2		1	1
45 宮崎県	1	1	1			

■回答団体の利用者数

都道府県	回答団体数	利用者総数	身体障害	要介護	要支援	その他
23 愛知県	83	4,549	804	1,740	713	1,267
33 岡山県	51	3,226	780	1,230	612	780
14 神奈川県	42	7,640	1,364	4,619	1,121	784
01 北海道	31	2,269	1,032	875	213	219
13 東京都	26	3,476	1,511	1,224	502	290
04 宮城県	22	1,561	531	414	70	638
27 大阪府	20	1,888	380	906	70	126
06 山形県	17	872	128	183	194	137
11 埼玉県	16	1,351	736	373	51	438
24 三重県	13	1,784	320	1,152	276	97
09 栃木県	12	467	182	199	70	32
31 鳥取県	11	390	49	137	31	74
08 茨城県	10	1,379	284	448	194	447
28 兵庫県	9	557	286	159	47	228
41 佐賀県	9	368	144	143	90	37
29 奈良県	8	346	104	104	64	105
18 福井県	7	277	79	145	28	47
20 長野県	6	2,890	918	926	353	627
05 秋田県	5	376	20	134	16	140
34 広島県	5	168	41	11	11	45
38 愛媛県	5	446	41	251	14	143
39 高知県	5	225	53	34	12	66
40 福岡県	5	258	76	126	53	3
46 鹿児島県	5	151	34	74	22	21
16 富山県	4	147	90	66	2	23
32 島根県	4	338	94	206	39	16
07 福島県	3	171	119	7	2	44
26 京都府	3	1,041	63	88	0	159
12 千葉県	2	155	56	36	27	36
35 山口県	2	88	11			33
42 長崎県	2	72	72			
17 石川県	1	260	15	135	110	0
22 静岡県	1	70	24	31	4	11
25 滋賀県	1	3	3			
37 香川県	1	11	4	4	1	2
43 熊本県	1	70	43	10	15	2
45 宮崎県	1	45	28	22		

団体種別(社協含)	有償運送のみ継続	有償運送と無償運送の継続	無償運送のみ(登録取り下げ)	活動を中止	分からない
移動サービス委託助成型	31	8	1	0	7
移動サービス単独型	39	3	3	1	15
社協	45	1	1	1	7
介護保険等併設型	184	51	7	8	36



県別の運行件数変化	(運行件数合計)		(実回答団体数)		団体あたりの運行件数	
	許可・登録以前	2011年9月	許可・登録以前	2011年9月	許可・登録以前	2011年9月
01 北海道	40,108	64,012	23	28	1,744	2,286
04 宮城県	20,803	13,494	13	16	1,600	843
05 秋田県	1,071	1,120	3	3	357	373
06 山形県	13,508	19,289	7	8	1,930	2,411
07 福島県	200	450	1	1	200	450
08 茨城県	47,550	43,066	8	9	5,944	4,785
09 栃木県	11,797	11,502	9	8	1,311	1,438
11 埼玉県	5,430	15,391	9	13	603	1,184
12 千葉県	4,527	3,251	2	2	2,264	1,626
13 東京都	94,352	100,682	21	22	4,493	4,576
14 神奈川県	96,418	102,837	32	35	3,013	2,938
16 富山県	6,578	4,012	4	4	1,645	1,003
17 石川県	15,000	18,000	1	1	15,000	18,000
18 福井県	1,894	3,116	3	3	631	1,039
20 長野県	33,429	34,537	2	4	16,715	8,634
22 静岡県	4,800	4,300	1	1	4800	4300
23 愛知県	79,834	75,322	57	60	1,401	1,255
24 三重県	35,862	45,082	8	5	4,483	9,016
25 滋賀県	120	120	1	1	120	120
26 京都府	5,043	7,478	3	3	1,681	2,493
27 大阪府	19,148	50,750	12	14	1,596	3,625
28 兵庫県	34,601	34,053	4	6	8,650	5,676
29 奈良県	700	140	3	2	233	70
31 鳥取県	3,312	6,310	3	8	1,104	789
32 島根県	19,164	20,478	4	4	4,791	5,120
33 岡山県	31,474	45,030	29	41	1,085	1,098
34 広島県	2,026	1,981	3	3	675	660
35 山口県		348	0	1		348
37 香川県	600	600	1	1	600	600
38 愛媛県	6,055	11,116	2	3	3,028	3,705
39 高知県	5,891	7,396	3	3	1,964	2,465
40 福岡県	12,220	8,851	3	3	4,073	2,950
41 佐賀県	11,420	13,572	6	9	1,903	1,508
42 長崎県	2,561	2,056	1	2	2,561	1,028
43 熊本県	400	400	1	1	400	400
45 宮崎県	1,433	1,517	1	1	1,433	1,517
46 鹿児島県	449	1,042	5	5	90	208

「3-1. 今後の意向」および「3-2. その理由」

※理由部分に記述のあったものをそのまま列記しています。

1. 登録を継続する（福祉有償運送のみ実施したい）	
1	送迎サービスの必要性、有償・安全を考慮
1	今後の充実を図る為
1	介護保険事業所の為
1	利用を希望する人がいる限り存在理由がある。
1	利用者に喜んでもらっている。必要としている為。
1	福祉有償運送を必要としている利用者がいる。
1	低、康で、利用者の生活資金の節約を図りたい。
1	これからも移動困難者、高齢者等地域住民の支援のため取り組んでいきたい。
1	今年8月に登録した。
1	住み易い地域社会の構築を目指す立場から必要性は減る事はない。社会の福祉制度として、定着するまで市民活動として頑張る必要がある。
1	無償運送は秋田ボランティア協会で実施している。（赤字にならない方法で）
1	需要があるので続ける（公共交通機関で全て受け入れることが可能なら、活動を中止）
1	ニーズがある以上、やめることは出来ない
1	必要としている利用者がいる為
1	やるしかない。
1	障害者が自宅で暮らすためには通院介助が不可欠、この法人が出来る範囲内で継続していきます。
1	利用者が増えているため継続する
1	移動制約者の選択肢を広げておきたい
1	利用者は少ないが、必要とする方々は多い。ただ知られてない。続ける意味があると感じているので。
1	利用者がサービス継続を望んでいること。
1	事業委託先の市の意向
1	移動制約者にとって必要な事業のため
1	本事業が地域の中で必要とされている実態があるため、法的裏付けがある中で、供給していきたいため
1	情報を得ることができる
1	現在の公共交通機関・公共施設等を利用する場合において、非常に制約された部分的な移動を強いられ、且つ精神的負担を生じる等移動手段に困難が生じている現状があります。その多くの利用者さんの為に登録を継続していきたいです。
1	利用者の移動介助に為少しでも外出機会を増やしてあげたい。
1	他の事業収益により赤字を埋め合せし、継続できる。利用者に期待されているサービスである。
1	地域に、歩行困難になった時利用できるNPOが1団体しかないので、己責任には活動は停止できない。他の事業で移動の部分の補い、無償運送にするには、まだまだ経済的には難しい。
1	有償運送は助成金がなければ黒字を出すのは難しいが地域での役割は大きいので、NPO全体でカバーしながら当面は継続する
1	運転協力者が安心して運行に携われるように制度のもとでの運行を継続する
1	大田区の高齢化率（19%）が高い数値を示しており、それに伴い移動困難者も増加傾向にあるので、はせさんずのたすけあい事業として、弱者（移動困難者）に手をさしのべるという基本理念により福祉有償運送を継続
1	継続責任
1	・この質問の主旨が理解できない。無償運送ってあり得るのですか？税金で？純粋な好意で？ ・自家用車で有償の運送を認める限り、ある種の「歯止め（登録）」は必須条件だと理解します。 ・但し、助成金が止まれば、撤退せざるを得ないと思っています。

「3-1. 今後の意向」および「3-2. その理由」

1	これからの社会に絶対必要な事後とだから。
1	利用したいとのニーズがあるため。
1	ご利用者ご家族からの需要は高い。
1	前述の高齢者、障害者（車イス利用者）の方が外出しやすいための支援を自身障害スマイルは活動理念としている。
1	高齢化の進中、町内には病院が少なく、年金受給者等の方が通院するにもタクシーを利用するしかなく、経済的に出費が高くつくため。
1	利用者の増加があると思われる。
1	障害を持っている方の外出には欠かせないサービスになってきつつあるため。
1	運転手も今以上に増やす予定もないため、とりあえずは今後も今の体制のまま継続していきたい。
1	自立支援法の利用者のサービスを打ち切るわけにはいかない。
1	運転者を増やして継続していきたい。
1	利用者のニーズがあるから。
1	高齢化が進み交通の便も悪く医療機関まで遠いため。
1	ニーズが多くあり、サービスを継続する必要がある。
1	現在利用されている方に引き続きサービスを提供するため。
1	本村は中山間地域であり、公共交通機関も少なく、移動する手段が不足しているため継続したいと考えている。
1	白タク違法行為とならないため。
1	法人の事業全体の位置付けの中で、必要性を判断。
1	ニーズが増えているため。
1	利用者が喜ばれているため。
1	社会福祉への貢献
1	登録会員の利便に供するため。
1	少しでも収益を増やすため。送迎希望があるのに送迎できない利用者にニーズに応えるため。
1	利用者への責任
1	運転協力者を確保するためには、有償運送が不可欠である。
1	現行の状況を維持するため
1	利用者からの要望が大
1	利用ニーズが多いため
1	需要があるため
1	利用者の希望が強いから
1	ニーズに対応するため
1	ニーズが増加しているのでできるだけ対応したい。
1	利用者ニーズ確保のため
1	介護保険と一緒に進めていきたいため。白タクにならないため。
1	他の事業を進めていく上で移送サービスは必須な目、多少条件が悪くても社会的に問題のない形で行うことが必要だからです。
1	現行のサービスを維持する。
1	継続予定だが、職員体制で今後対応は不明。
1	利用対象者数のニーズに沿った移動支援事業を行うには不可欠だから。
1	事業開始により時間があまり経過していないこと、社会福祉法人として地域福祉への貢献度が非常に高く事業実施の意義があることから、当面事業を継続する方針。
1	町内のみの活動で、他市町村への移送は中止する。

「3-1. 今後の意向」および「3-2. その理由」

1	ニーズがあるから
1	我々を必要とする方がいる限り続けたい、新規加入のボランティアが少なくなるのが心配
1	利用者がいるかぎり止められない
1	移動サービスを必要とする利用者に対応するため
1	国が認めた事業所として白ナンバーで福祉有償運送を継続し、市民の移動の自由に役立ちたい
1	将来自分たちが利用する際、使い勝手のよい福祉有償運送を作り上げるため。
1	地域に利用したいという人がいるため
1	必要とされているから
1	福祉有償運送のほうのもとで事業を継続したいと判断した
1	ニーズがあるうちは止めるわけにいかない
1	① 福祉有償運送活動を通じて、高齢や身体が不自由なために通院や買物などでご苦労を強いられている実態を真直にして、まだまだニーズの多さを感じている。②我々の活動は、まだ緒についたところではとの思いで
1	利用を希望する方が多く、必要とされているため
1	ニーズが継続的にあるため
1	移動困難者の通院等にはなくてはならない、社協らしいサービスとして今後継続的に実施するべき事業と考えている
1	暮らしに密着したサービスと支援体制を開発・実施を進める本会では、平成7年度から「移送サービス」を実施しており、今後においても移動制約者への利便を支援するために継続実施していく
1	送迎サービス事業利用希望者が多数いるため
1	横浜市や栄区からの委託も補助もあり、区利用者のニーズも増えていると思われるため
1	来年度も横浜市外出支援サービス事業を受託するため。
1	横浜市内外全区社協は横浜市より受託する外出支援サービス事業の実施主体として、サービスの実施や料金等を市内統一して活動しており、当面活動中止の方向性がないため。
1	利用者が400人にもなり、このままどう条件での送迎サービスの実施が望まれているため。
1	地域で暮らす利用者に出るだけ不便をかけないように続けていきたい。
1	利用者の利便と強い希望
1	福祉有償運送事業はまだ6ヶ月
1	福祉の切り捨てとなるのをさげたい。
1	利用者のニーズがあるため
1	障がいのある方にとって、車を使っての外出は地域で生活する上で必要不可欠であるため
1	会員福祉のため
1	利用している方がいる以上は辞められない（過疎地なので総合病院がなく、通院はなくてはならない）
1	本来の介護事業に不可欠な業務のため継続する
1	ニーズを無視出来ない為
1	特に変更の理由なし
1	経営的には赤字だが会員（＝肢体不自由児者）の要望に少しでも応えるため。
1	利用者のことを考えると大変だが、中止することは出来ない
1	ニーズがなくなる見込みはないので現行の運行体制を維持する。
1	タクシー事業者が撤退した為、社会福祉法人やNPO法人が事業者として継続しなくてはならないと思われる。
1	いずれ行政が地域交通について検討し、何らかの施策をするまでは誰も住民の要望に答えてくれないので、気がついた人が行動するしかありません。
1	当会では、運送事業を現状維持を保ち、大きくも小さくもしたくないと考えています。市町村合併の件も今後出てくるのでその時の状況で考えていきたいと思っています。

「3-1. 今後の意向」および「3-2. その理由」

1	安心・安全の移動サービスをするため。
1	当法人の利用者の大半は知的障害（者）児であり、彼らのニーズは外出支援が圧倒的に多いので移動サービスは中止できない。また、管理面での煩雑さを考えると福祉運営に魅力を感じるが、赤字が大きくなりすぎる。
1	必要とされる利用者、サービスのつなぎとしての役割として考えている。
1	ご利用者の要請とともに必要性が感じられるため。
1	登録しないと利用者の移動手段がない。
1	75歳以上の高齢者も登録できるように。
1	町内に、鉄道以外の公共交通機関がない状態が続くため、移動手段の確保が引き続き必要なため。
1	高齢化でニーズが増大するため
1	利用者さんのニーズが根強く、移送サービス以外の事業が大きく変化しない限り、赤字幅をおさえたサービスを実施することとしている。これ以上、移送サービス拡充は経営的に無理である。
1	移動困難者を援助するため
1	現在の福祉車両保有数のみの活動範囲にとどめたい。
1	必要としてくれているが、利用者がある限り、継続していきたい。
1	福祉有償運送をまわすために介護保険事業への着手を検討
1	ニーズがなくなることはなく、継続が必要不可欠
1	当会にとって社会的責任がある。
1	利用者があるかぎり、人間関係のできた団体が移動支援するのが当たり前ではないかと思う。
1	多くの利用者の期待にこたえるためにも登録は継続する
1	廃止する理由がない
1	サービスを利用されている方を優先に活動する。
1	地域のニーズが高い。低料金での移送、移動を確保したい。
1	ニーズが高いが、経費もかなりかかる
1	とりあえず、利用者があるので、サービスを中止することはできない。よほどのことがあれば、検討する。
1	必要だから
1	長年グレーゾーンでの運行。ようやく改正道路運送法でNPOの参加が認められた。ハードルが高くて、当団体の目的（困ったときはお互い様）がゆらぎそう。
1	利用者ニーズに応えるため。
1	障害を持つ方の社会参加の増進をめざす目的なので、これからも活動を継続していくため。
1	行政（街）と連携を取りながら勧めている事業であり、移動制約者の福祉向上を図る上からも継続して実施していきたい。
1	バス、タクシーも無い島なので、今止めることはできません。少しでも社会参加へ導ければ、また通院に困っている人の助けになればと思います。
1	住民からのニーズが高いため
1	サービスを提供し続けるため
1	利用者様が必要としているので継続していかなくてはならない
1	1、今後、公共交通機関等の利用が難しい障害者、高齢者がますます増えていくこと 2、移送サービスの実施により、地域住民による支え合いの意識をより高めていくため。
1	必要な方がいる限り、会の理念としても。
1	行政側の過疎地有償層の対応、人工透析者への支援を見守りながらももう少し頑張りたい。
1	本来事業の助け合い活動（家事援助）が、状況変化によって低迷している。困難はあるが掲げてきたミッションを果たすためにも継続してゆく。
1	決められたことは守らねばとの重いからですが、この方法については納得していません。事務量が多く、それ

「3-1. 今後の意向」および「3-2. その理由」

1	全国的にタクシーの運賃値上げが認可されており、当県で値上げ許可が下りれば、もう少し、細かに試算した運賃、料金の値上げ申請することで、運営が可能になると考えている。(利用者に迷惑を掛けないためにも継続が必要)
1	すべてサービスでは行えないため
1	利用対象者が主として透析患者の移送であるため
1	財政上非常に厳しいが利用ニーズがある以上、やめるわけにはいかない。財政が許す限り、続けていく。
1	無償では継続運営は不可能なので、しかたなく有償登録をした。
1	現状の運行では、収入が少なく困っている。
1	サービスを継続したい
1	交通の便が悪い。公共の乗り物不備。1人暮らしの高齢者が多い。養護学校のバスがきていないなどの理由につき、見離すことができない。
1	人件費が出せないから
1	横浜市や各区の支援を受けてサービス化したことで各区社協の移送サービスは飛躍的に増えた。利用料が上がるなどの多少の弊害は止むを得ないし、セダン特区としての潜在的支援要請は変わらず推移すると思う。だがタクシーが充実するならそれに任せたいし、ボランティアの方と二人三脚ですすめる事業形態では事実上なくなっている。
1	福祉有償運送と福祉運送の両立はむづかしい。福祉運送が100円/kmぐらいになればそちらに移行したい。
1	運営上相当に問題がある。運営協や支局への報告等雑多な事務処理等収支にあっていない点が多いため運営する側はやめたい意向があるのは事実。
1	交通の便が悪い。公共の乗り物不備。1人暮らしの高齢者が多い。養護学校のバスがきていないなどの理由につき、見離すことができない。
1	人件費が出せないから
1	これからも大東市またはその付近の障害のある人や高齢者の方々のお役に立てばすばらしいと考えています。
1	ニーズは増えている。可能な限り努力
1	実施団体が他に少ない
1	リスクを考慮し、無償活動は困難
1	有償で責任を持ったサービスの実施をしっかりと継続させていきたい
1	現行サービスは地域の中で不可欠～高齢者、障害者の枠に限定せずに
1	苦勞して出来上がった法制度の維持と利用者の移動の自由を守る為
1	公共交通手段がないため継続する
1	手続きなど簡素化してほしい
1	事務処理は大変だが必要な人がいるから
1	訪問介護事業が優先になりニーズがあっても対応できない
2. 登録を継続する(福祉有償運送と可能であれば無償運送の両方を実施したい)	
2	自分達ができる範囲で多くの方々に利用してもらいたいため
2	移動困難者にとって必要不可欠な福祉サービスだから。
2	①有償の場合に福祉有償運送に登録せざるを得ないから②福祉有償運送に該当しないニーズにも応えていく為(無償と併行)
2	現実に利用している人、必要としている多くの障害者がいる。
2	一人でも利用される方がいる限り活動していきたいと思えます
2	利用者があるためと地域に公共交通機関が少ない
2	これまで行ってきた活動を止めると困る方がいるため。
2	利用者の足の確保

「3-1. 今後の意向」および「3-2. その理由」

2	利用されている方がいるので継続したい。
2	高齢化社会に向けて、ニーズは非常に高い。
2	NPO法人として他のサービス提供の兼会がある
2	利用者の経済状況や利用頻度により、両方の実施が必要
2	介護保険の乗降介助などは福祉有償運送で継続して他の移送は福祉移送で続けていく(検討中です)
2	・利用者の継続希望 ・子育て中の親の負担軽減
2	緊急時の利用
2	利用者が多数存在し、大変重要で必要な支援と思われるので継続いたします。
2	この町で年をとっても安心して暮らせる地域にしたい。多少持ち出しになってもこれがNPOの役割を志すてまよ
2	今までの利用者からたよりにされていることと交通事情の悪い当市にとって少しでも役に立ちたい。
2	せっかくの制度なので・・・
2	利用者さん限定が当初の目標と少しずつれがあるよう思える。
2	理事長の移行のため。
2	登録手続きやその後の変更届など煩雑なのでできれば登録したくないのだが、現状の事業所の収支状況では福祉有償運送をしないと、とてもやっていけそうにないため。
2	ニーズがある為。
2	ニーズがあるから。
2	現利用者の継続と新たには利用希望者の問い合わせがあり、助け合い活動の枠内で出来ることが理想であり、実現したい為。
2	今までの利用者様に必要なので、できるだけ赤字を少なくして運営していきたい。
2	行動援護・移動支援の学校後の利用については、福祉乗車が認められないため、無償とせざるを得ない。
2	利用者に今まで通りのサービスを提供するには登録する数かないのでやむを得ない。
2	登録を受けないと正式な形で活動が出来ない、それでは利用者の方々にも迷惑がかかるとおもうので。
2	無償のところを地域通貨で考えたい
2	困っている利用者のために、たとえわずかでも継続していきたいと考えた。ニーズが高まっている。
2	会の理念である「地域の助け合い」を実現するためには、法の枠内サービスでは対応できない。外出困難の原因は財政的な問題をはじめさまざまな理由がある。
2	公的な認定を受けていない方で、ひとり暮らしの高齢者、弱者で自立して頑張っている生活をしている方も多く、また下肢が不自由な方々等、交通手段で困っていらっしゃる方の手助けが必要と思うから。
2	現任、定期利用者(透初志者等)をむけにできない。しかし現在本当に困っておられる高齢者を元括くつれない
2	利用者(会員)の不安は「足の確保」だと思います。当法人の理念として「閉じ込めない」「閉じこもらない」介護を目指しています。私たちと一緒に出かけたり、通院することで、笑顔が戻ってくると現場で実感しているからです。
2	現在、79条登録している事業者がどれほどいるのか、また吹田市無いで、有償車両の79条の看板の自動車を見ないので本当に今後必要になるのか、とらなくてよいのか、法律に縛られるだけで、現在何のメリットも
2	顧客?を守るため
2	福祉有償運送継続と福祉運送への移行を迷っています。
2	福祉有償運送継続と福祉運送への移行を迷っています。
2	ニーズがあれば継続させる必要あり
1. 無償運送のみを実施したい	
3	障害者自立支援法での利用者負担も厳しいので、可能であれば無償で実施したい
3	有償運送では経営上合わない。ボランティアで行う方がいい
3	出来れば、法的に認められた活動を望んだ。 利用料金として100円でも貰う以上は、登録が必要要件

「3-1. 今後の意向」および「3-2. その理由」

4. 許可・登録を取り下げたい（活動を中止したい）	
4	登録取り下げ手続き済み。当市ではタクシー会社の方が強く、行政もこの事業（活動）に協力しにくい（行政担当者の言葉）中で、今後益々会員（対象者）を減らされる状況を踏まえ、この事態は本来掲げていたボランティア活動としての移動サービスとは異質な活動となるため。
4	介護保険適用者（介護度4、5）の方のみ運送に切り替えたいと考え検討中
4	現在ある行政の委託事業へ移行し効率化を図ることにより、移動困難者へのサービスを充実させることが望ましいと考えている。
4	道路運送法では民意・ニーズがいかされない
4	1、人員配置、管理体制の対処が困難。 2、申請書類作成の煩雑さ。 3、依頼件数が少なく、また距離も短いため、福祉運送で赤字を最小限に抑えることが出来る。
4	福祉有償運送を継続していける人員体制ができなかったため、実施できず現在に至っている。
4	リスクが大きくなり大変気疲れや体力の消耗が大きい。ドライバーさんが都合が悪いと、代表が穴を埋めることが多々あり、団体全体の運営に影響する。
4	利用者数の減少
4	財政、人的の運営の困難と継続するためのエネルギーが不明。
4	財政的に継続不可
4	運営上相当に問題がある。運営協や支局への報告等雑多な事務処理等収支にあっていない点が多いため運営する側はやめたい意向があるのは事実。
4	福祉有償運送のみを実施しているので、減収による赤字を補填することが難しく事業継続が厳しい状況である。ただ利用者ニーズはあるので経費の見直しをするべく車両2台を登録抹消し支出を抑え継続することも考え必要最低限に押さえた。
5. 分からない	
5	利用者のニーズがあるので実施しているが、どんな人でも公共交通機関が受け入れ移動について保障して欲しい
5	とりあえず登録継続の手続きをしてその期間に事業の継続や内容について検討したい
5	運転者ハードルが高く、確保が困難。利用者数が少ない。
5	現状維持
5	採算性からせめて収支零にならない限り、継続は不可能。単独の事業としては、今の法のもとでは限界を超えています。
5	運転者不足と利用者のニーズに応えられない。
5	社会福祉協議会としての関わり方として、方向性が決まっていないため
5	町受託事業として実施しているが、町内の状況（利用者・支援団体）などの動向を踏まえ、委託者である町との協議により今後の方向性は現時点では不明である
5	継続していきたいとは考えていますが、訪問看護事業と業務で双方のスケジュール調整がむずかしく（訪問看護の利用者数の伸びにともない）。移送のスタッフ確保は人材不足（地域性もあり）継続出来るか不安に思う事があります
5	事業所利用者のニーズに差がある
5	赤字幅が拡大し、法人自信の存続に影響を及ぼすようであれば3年後の更新はしない。福祉運送も撤退する。
5	必要性を判断して決定したい
5	検討中
5	現在の利用の状況から、煩雑な登録手続き、後進手続きの手間を考えると、継続は現実的ではない。しかし、福祉運送の任意で支払われる謝礼の幅が狭い現実もあり、登録を継続することで移動困難者の支援につながるなら、苦しいながらも続けていかなければいけないと思う。
5	利用者が増える見通しもなく、運転者の確保が困難なため

「3-1. 今後の意向」および「3-2. その理由」

5	<p>継続について現在協議中。 運転協力者としては、このようなたくさん条件をクリアしなくてはならないのであれば無償で活動するのもいいのではないかという意見もある。しかし、運転協力者がこのままでは減少し、逆に利用希望者が増加することになれば、需要と供給のバランスが崩れてしまい継続して活動するのは難しいという意見もある。 しばらくは継続し、今後について考えていきたい</p>
5	2, 9, 10
5	<p>福祉有償運送のみを実施しているので、減収による赤字を補填することが難しく事業継続が厳しい状況である。ただ利用者ニーズはあるので経費の見直しをするべく車両2台を登録抹消し支出を抑え継続することも必要最低限に押さえた。</p>
5	活動を辞めたい気もしている
5	有償化することで運転者の「資格」が問われ、今までのような自由な活動ができなくなる。
5	検討中
5	継続に不安
5	担い手不足+経費欠損
その他	
	現在も将来も非登録。行政の意図に賛同できないため