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＜概要＞

令和元年6月8日

国土交通政策研究所
担当チーム

1.調査の概要ー調査の背景

- 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
- 「地域包括ケアシステム」の構築が目指され、ボランティア等の多様な主体による生活支援・介護予防サービスにも一定の役割が期待されている
- 自家用有償旅客運送の活用の推進が必要とされ、営利を目的としない「互助」による輸送も注目されている
- 地域における移動手段の確保にあたっては、公共交通機関の確保・充実が基本である一方で、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

1.調査の概要ー調査の目的

- 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する
- 団体の特徴に応じて持続可能なサービスを提供するための工夫等について示す
- 今後の高齢者の移動ニーズの拡大等を見据え、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

【自家用有償旅客運送】

- 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について、それらがバス・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て有償で運送できることとする制度

【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、自発的な謝礼）

2.アンケート調査概要

- 自家用有償旅客運送、許可又は登録を要しない運送を行う団体へ調査票を配布
- 設立経緯、サービス内容、車両・運転者、収支状況、課題、見通し等について調査

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

※1　アンケート配布対象が、許可又は登録を要しない運送を行う団体の中でも市区町村等が把握している団体に限られ、市区町村等との 関わりがある団体の回答が多い可能性がある点に留意が必要である
※2　集計の対象外とした回答は、類型化に使用するため必須とした設問に無回答だった90団体である
※3　「4条ぶら下がり許可」による運送を行う団体を発送リスト作成時には対象としていたが、今回の集計時には集計の対象外としている。
集計の対象外とした回答は、法的位置づけについて「4条ぶら下がり許可」と回答した5団体、「整理・把握していない」と回答した19団体と、無回答等の35団体である。

2.1類型ごとの特徴（0）類型化ー自家用有償旅客運送

運行形態	運営	運行（委託先）	備考	類型	サンプル数
市町村運営有償運送（交通空白）（福祉）	市町村	市町村（直営）	市町村が嘱託職員などを活用して直営で行うケース	市町村有償（交通空白）直営等	111
		バス・タクシー事業者	市町村が地元のバス・タクシー事業者に委託するケース	市町村有償（福祉）直営等	23
		NPO法人等	市町村が運営主体として団体に運行委託しているケース 実質的に運営自体を社協やNPO法人が担っていることもある	市町村有償（交通空白）NPO等	14
				市町村有償（福祉）NPO等	26
公共交通空白地有償運送	NPO法人等		バス・タクシー等の公共交通が不便な地域で地元NPO法人等が行うケース	交通空白地有償	65
福祉有償運送	NPO法人・社会福祉法人等		輸送サービス以外に、輸送サービスより収入の大きな事業がある団体	福祉有償（より大規模の別事業有）	740
			輸送サービスのみ、もしくは輸送サービスが最も大きな収入の団体	福祉有償（より大規模の別事業無）	151

※市町村運営有償運送のうち、市町村（直営）及びバス・タクシー事業者への委託（以降「市町村有償直営等」とする）については、NPO法人等の団体が主体となる運送とは性質が大きく異なることから、本調査の中心的な研究対象とはせず、参考データとして掲載する。

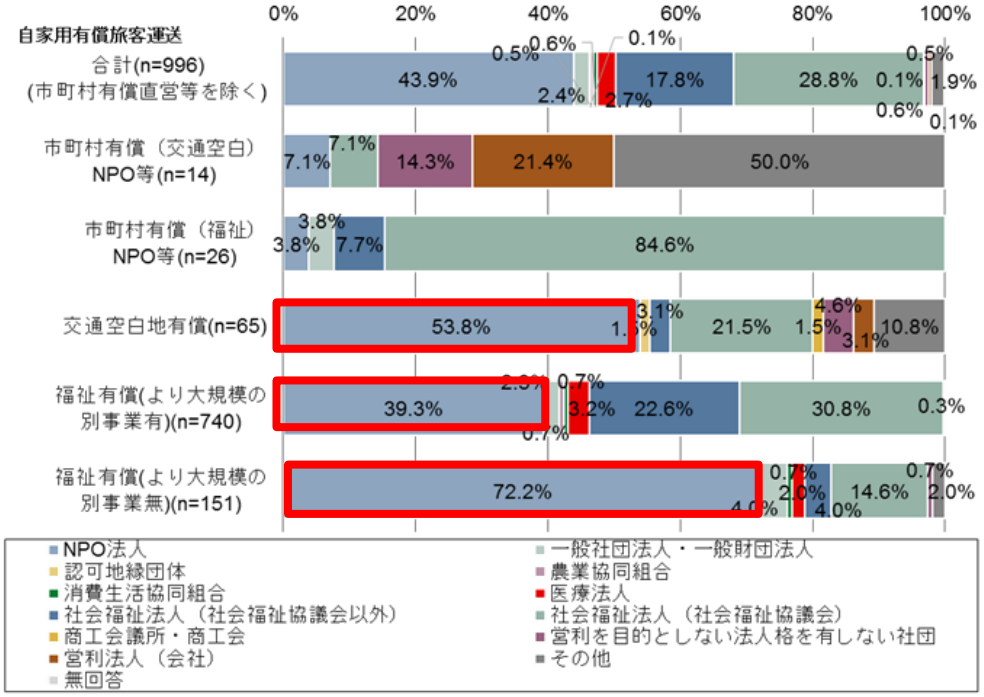
2.1類型ごとの特徴（0）類型化ー許可又は登録を要しない運送

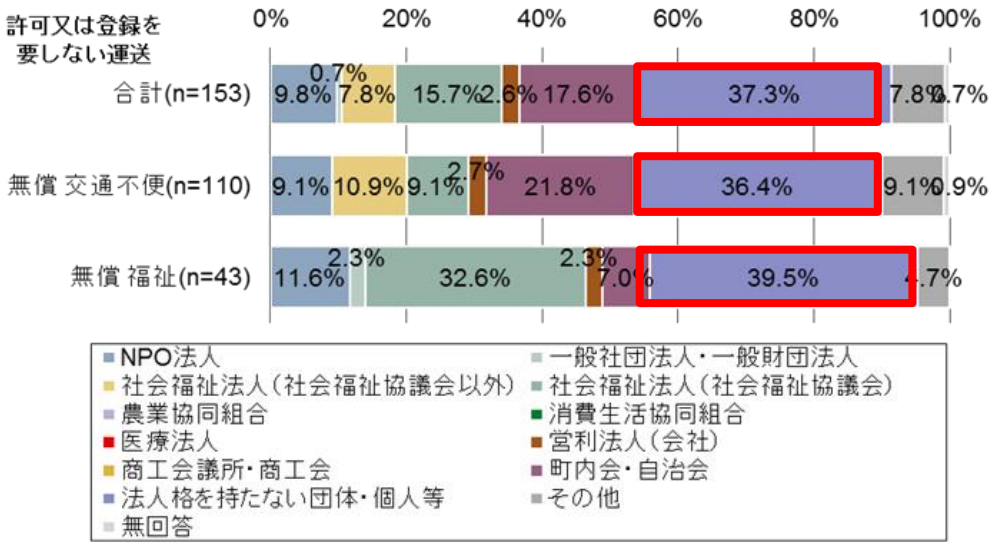
運行形態	運営・運行	現在の目的	類型	サンプル数
許可又は登録を要しない運送	NPO法人等	バス・タクシーがない・使いづらいことへの対応として運行しているケース	無償　交通不便	110
		身体障害者や要介護認定者などへの対応として運行しているケース	無償　福祉	43

※法的位置づけ等に基づく類型を軸とした許可又は登録を要しない運送のアンケート分析では、輸送サービスの現在の目的について、無回答及びその他と回答したサンプルを集計の対象外としている

2.1類型ごとの特徴（1）組織形態

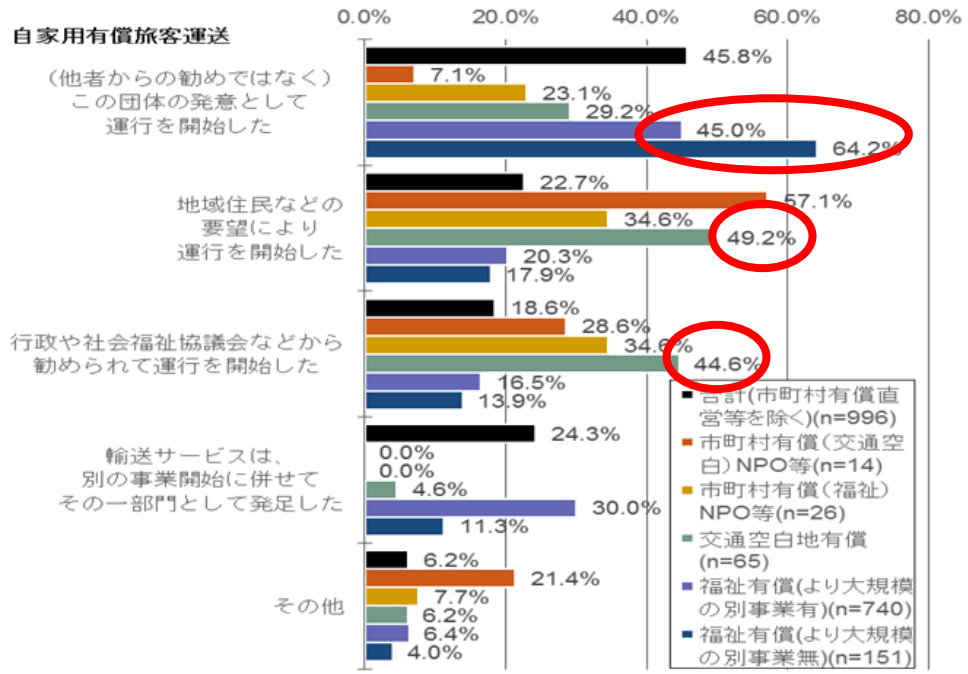
- 交通空白地有償、福祉有償は「NPO法人」が最も多い
- 許可又は登録を要しない運送は「法人格を持たない団体・個人等」が約4割

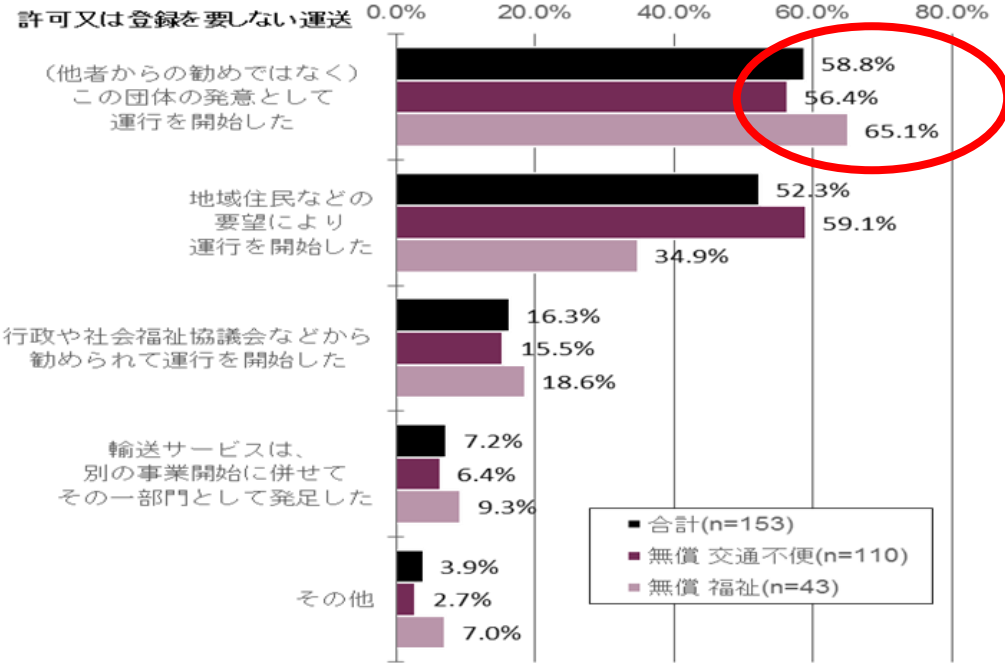




2.1類型ごとの特徴（2）輸送サービスの設立経緯

- 交通空白地有償は「地域住民などの要望により運行を開始した」と「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」が多い
- 福祉有償、許可又は登録を要しない運送は「この団体の発意として運行を開始した」が多い

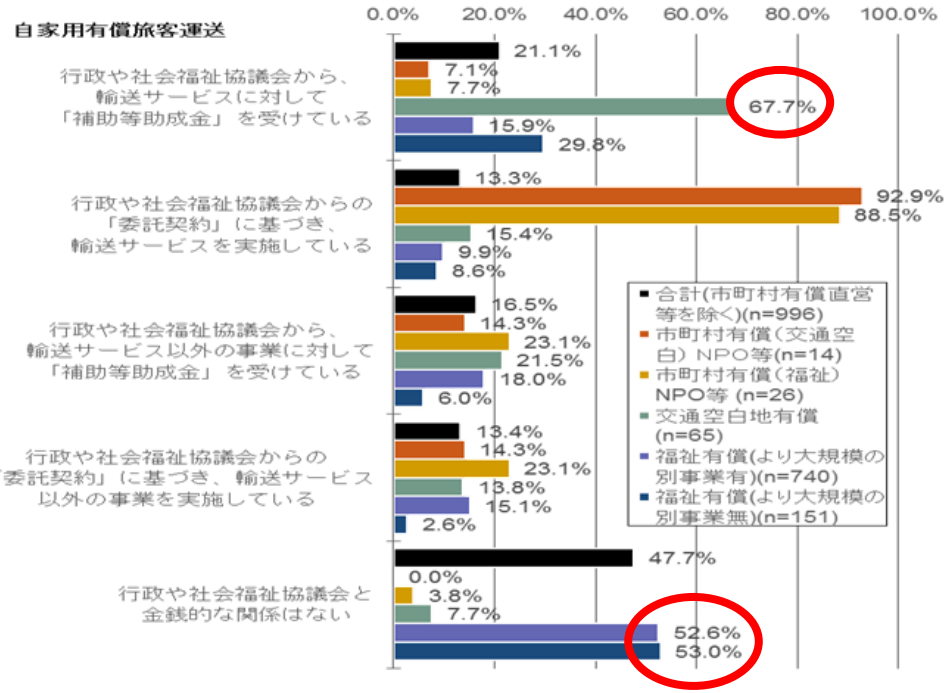


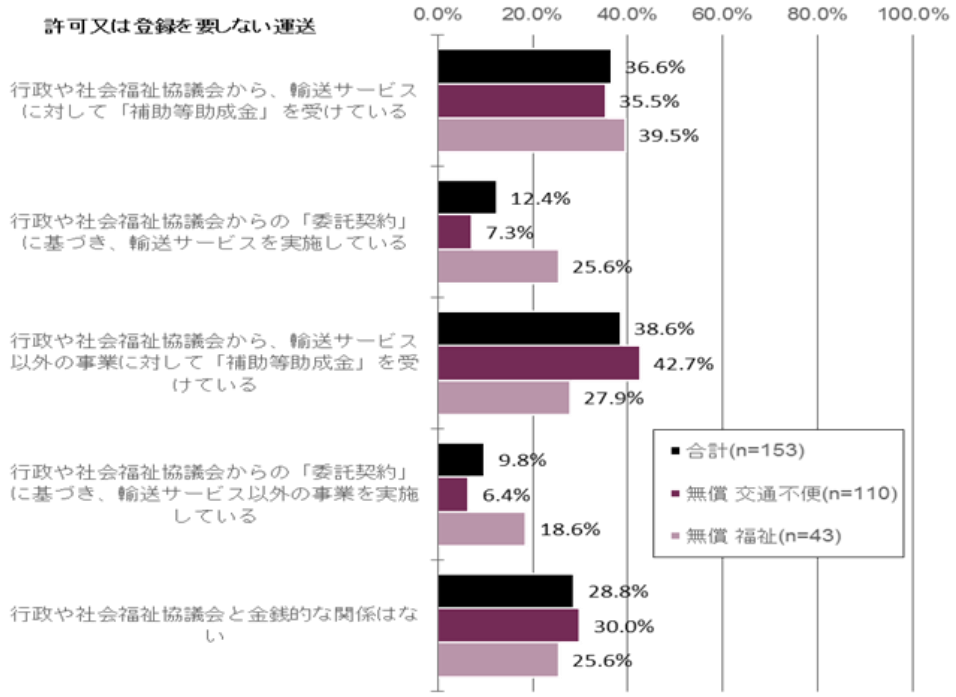


※無回答は各グラフ中に表示していない

2.1類型ごとの特徴 (3) 行政や社会福祉協議会との関係

- 交通空白地有償は「行政や社会福祉協議会から輸送サービスに対して「補助等助成金」を受けている」が多い
- 福祉有償は「行政や社会福祉協議会と金銭的な関係はない」が多い

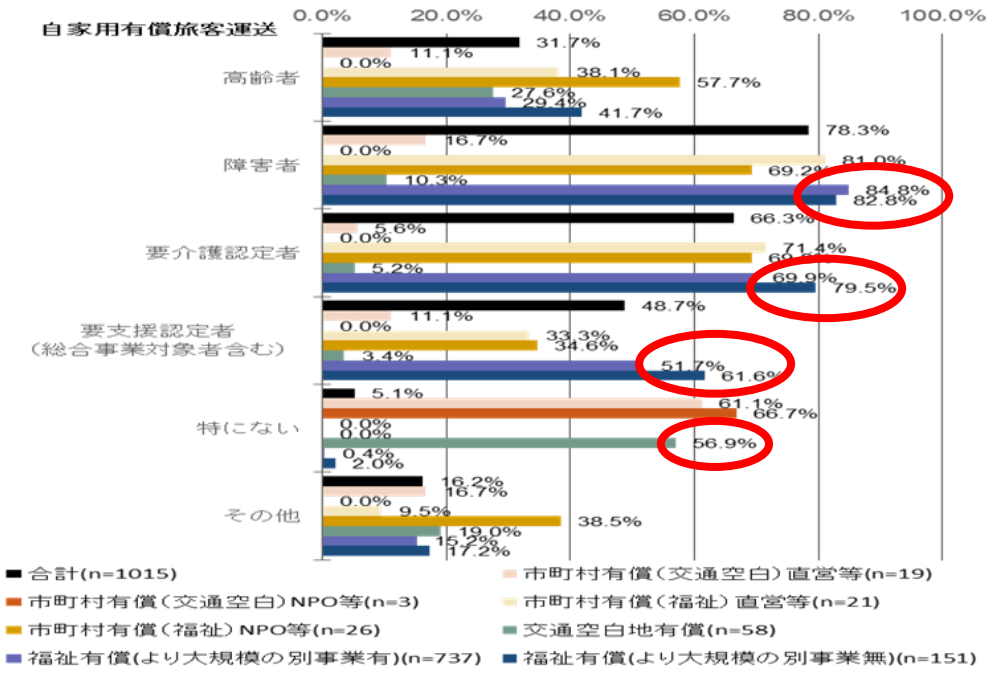


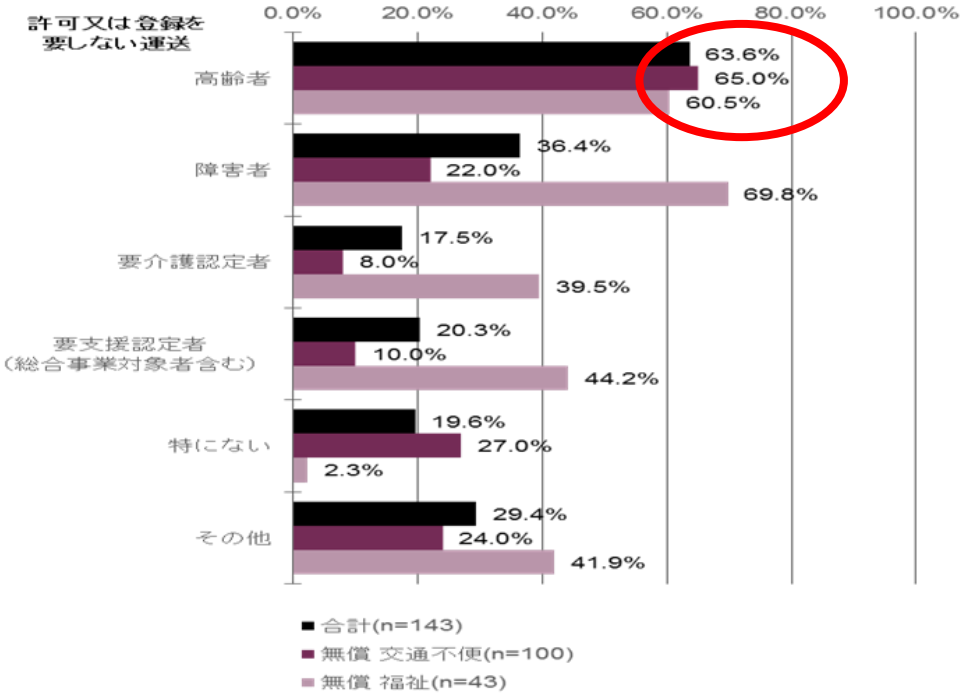


※無回答は各グラフ中に表示していない

2.1類型ごとの特徴（4）利用者となるための条件

- 交通空白地有償は「特にない」が多い
- 福祉有償は「障害者」「要介護認定者」「要支援認定者」が多い
- 許可又は登録を要しない運送は交通空白地有償、福祉有償に比べ「高齢者」が多い

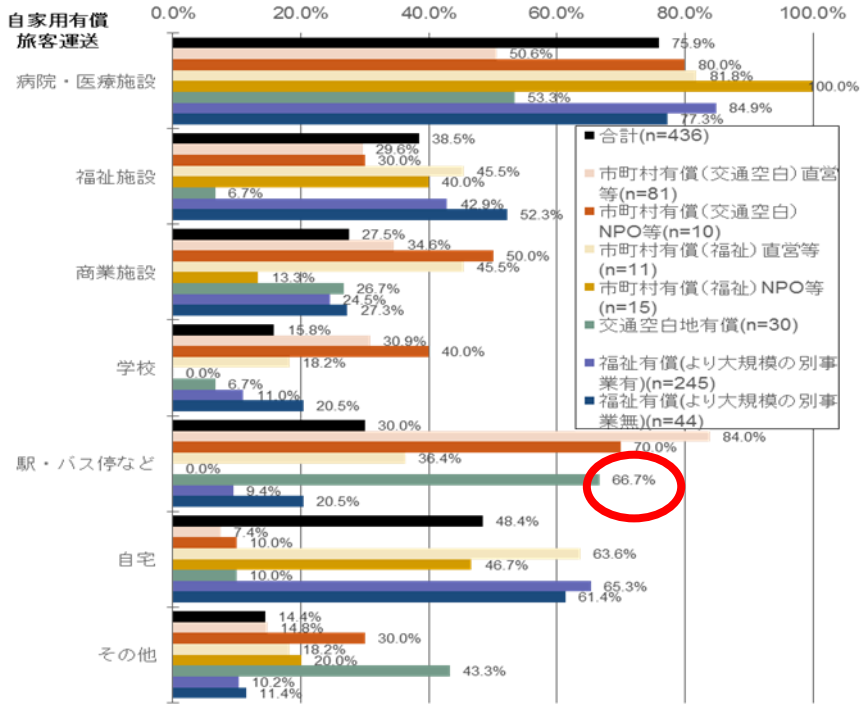


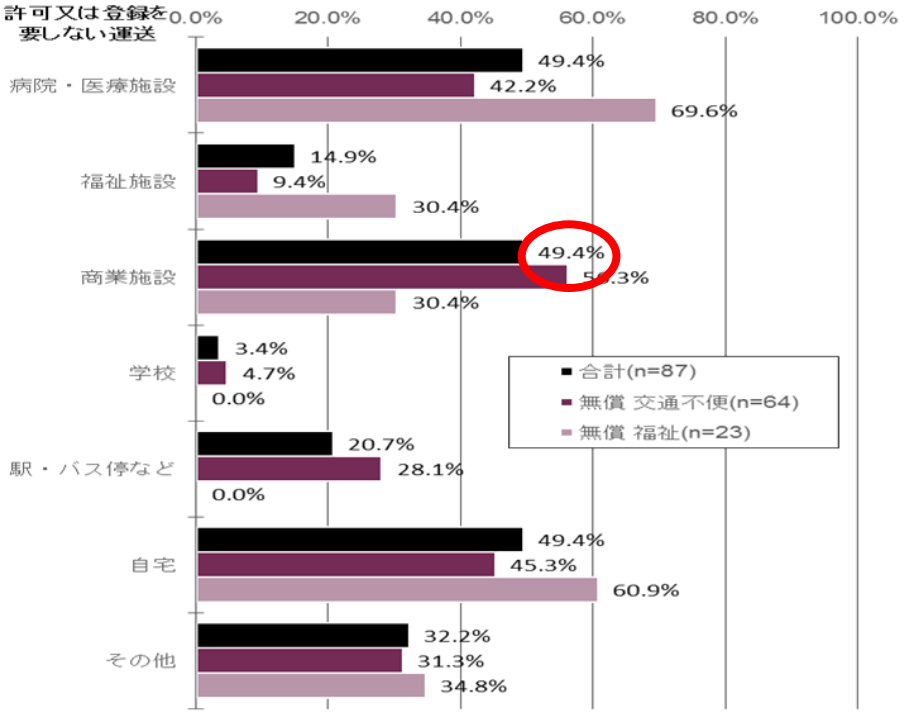


※この設問は輸送サービスの利用者の範囲について、「利用者が限定されている」と回答した団体のみが回答することとしている。無回答は各グラフ中に表示していない

2.1類型ごとの特徴（5）降車場所として設定した地点

- 交通空白地有償は「駅・バス停など」「病院・医療施設」が多い
- 福祉有償は「病院・医療施設」「自宅」が多い
- 許可又は登録を要しない運送は「病院・医療施設」「商業施設」「自宅」が多い

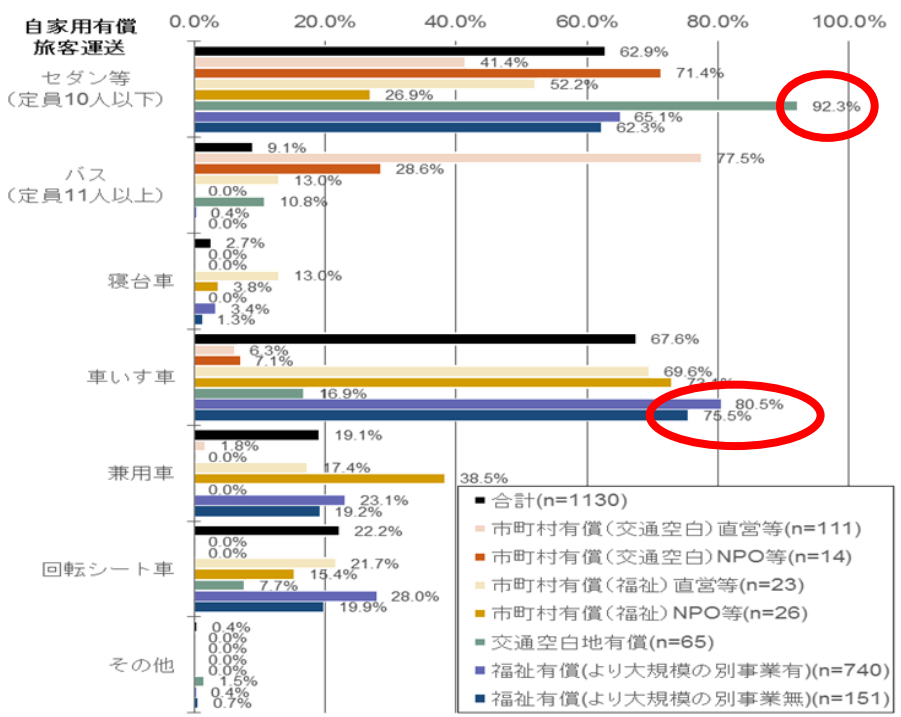


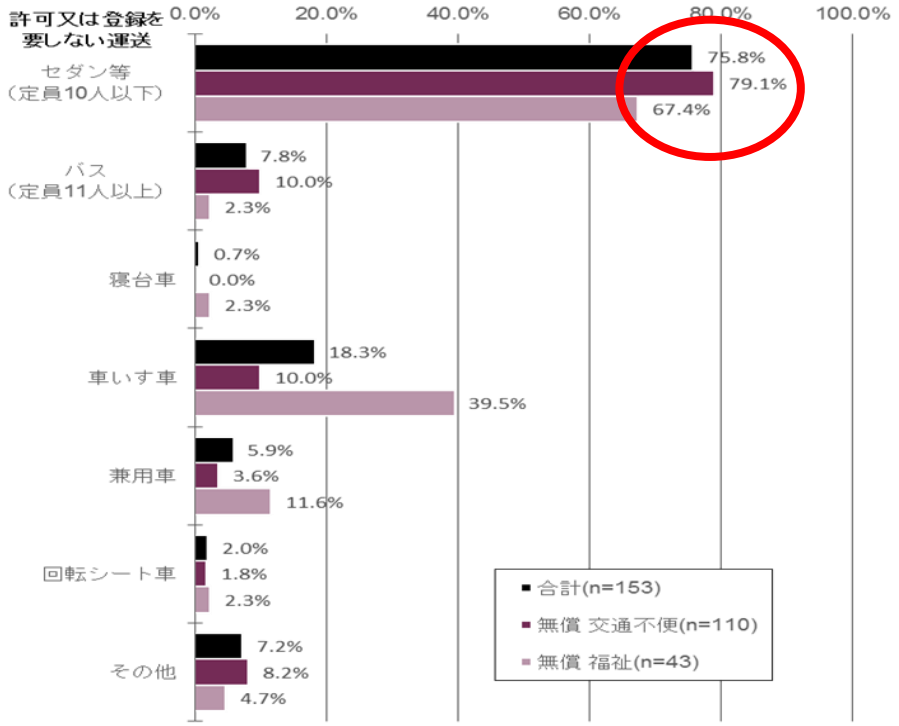


※この設問は輸送サービスの降車場所について「降車場所は特定の地点に限定している」と回答した団体のみが回答することとしている。無回答は各グラフ中に表示していない

2.1類型ごとの特徴（6）使用する車両

- 交通空白地有償は「セダン等」を使用する団体がほとんど
- 福祉有償は「車いす車」「セダン等」を使用する団体が多い
- 許可又は登録を要しない運送は「セダン等」を使用する団体が多い

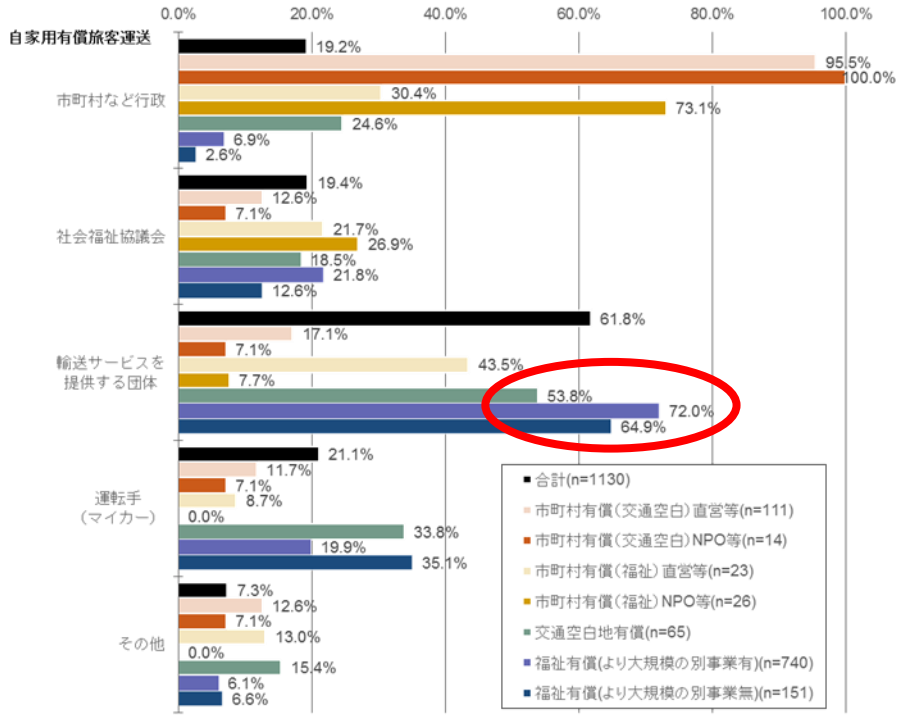


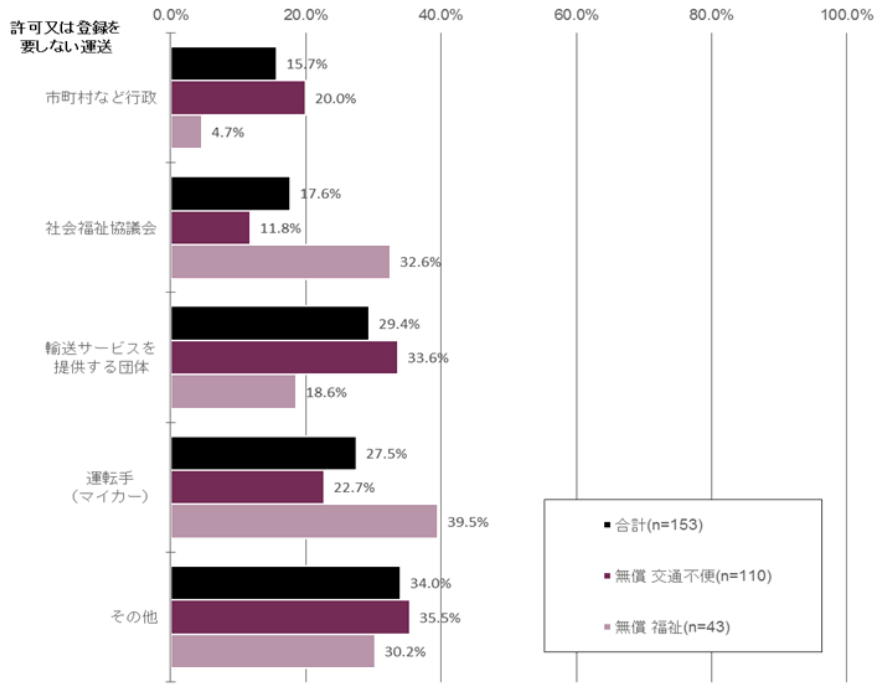


※無回答は各グラフ中に表示していない

2.1類型ごとの特徴（7）車両の保有者

- 交通空白地有償、福祉有償は「輸送サービスを提供する団体」の車両を使用している団体が多い

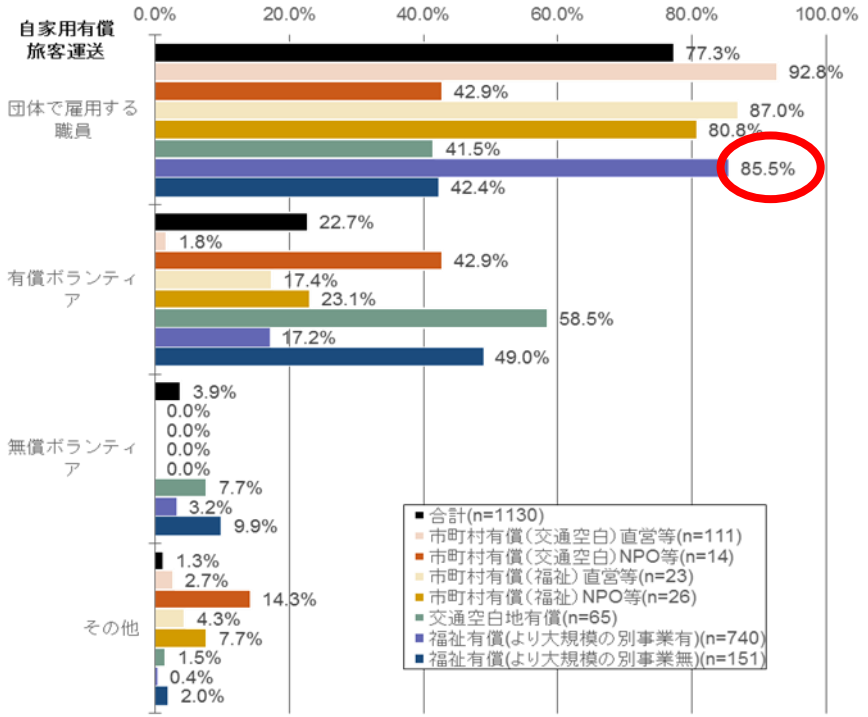


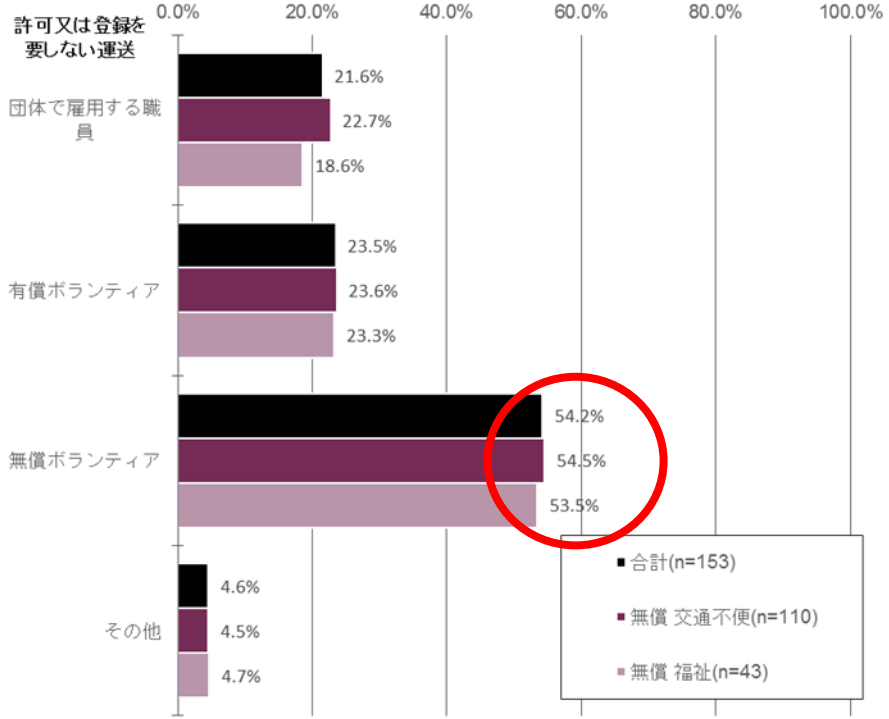


※無回答は各グラフ中に表示していない

2.1類型ごとの特徴（8）運転者の雇用形態

- 福祉有償（より大規模の別事業有）は「団体で雇用する職員」が多い
- 許可又は登録を要しない運送は「無償ボランティア」が約半数

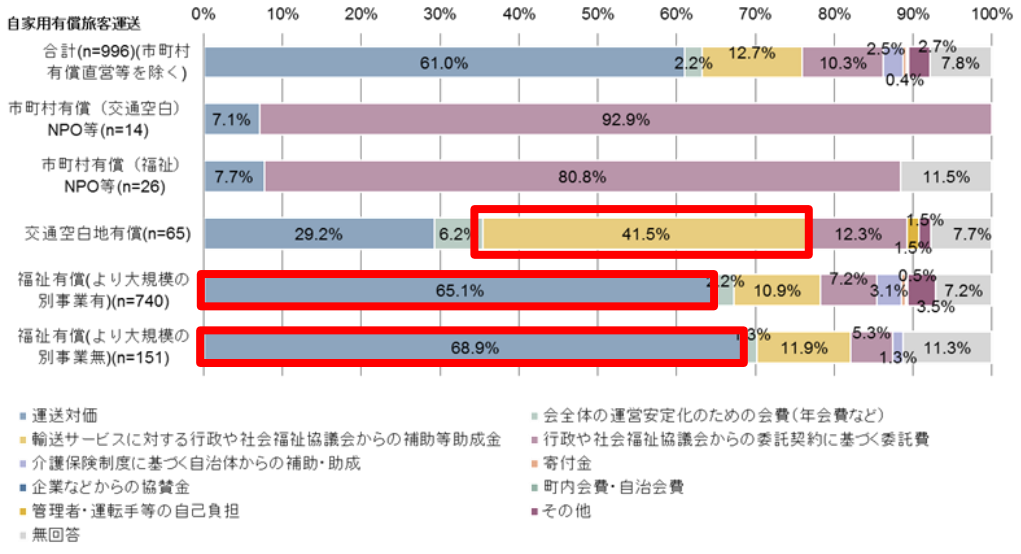


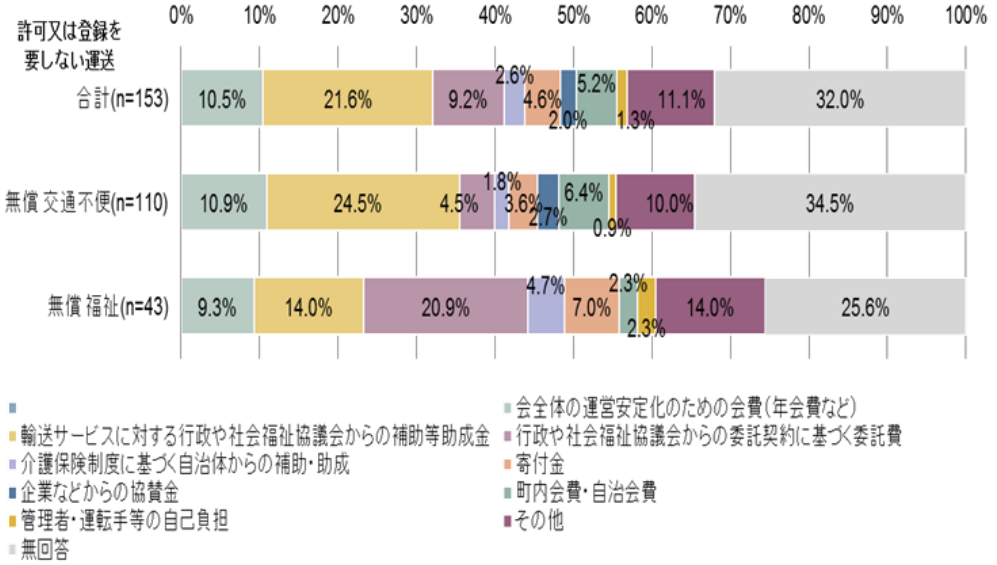


※無回答は各グラフ中に表示していない

2.1類型ごとの特徴（9）最も大きい収入費目

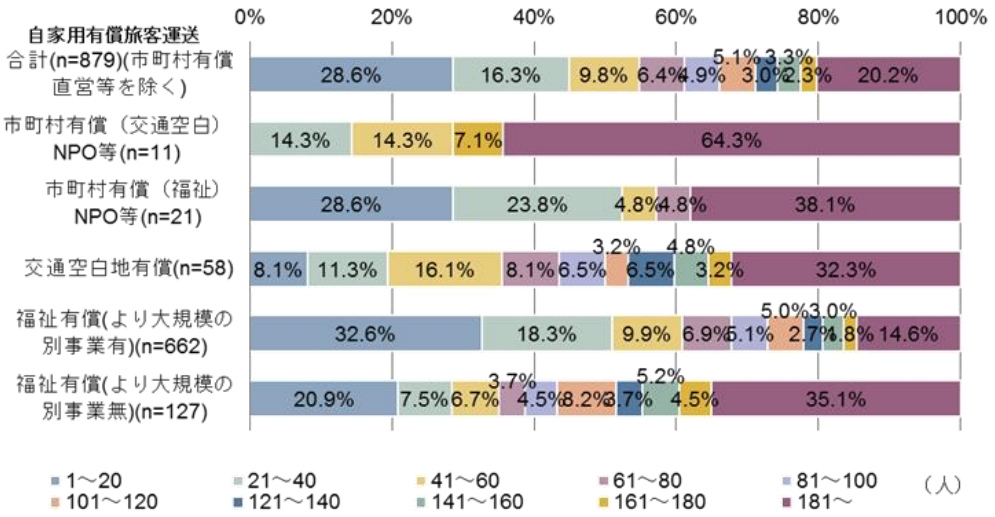
- 交通空白地有償は「輸送サービスに対する行政や社会福祉協議会からの補助等助成金」が最も大きい収入である団体が約4割
- 福祉有償は「運送対価」が最も大きい収入である団体が6割強

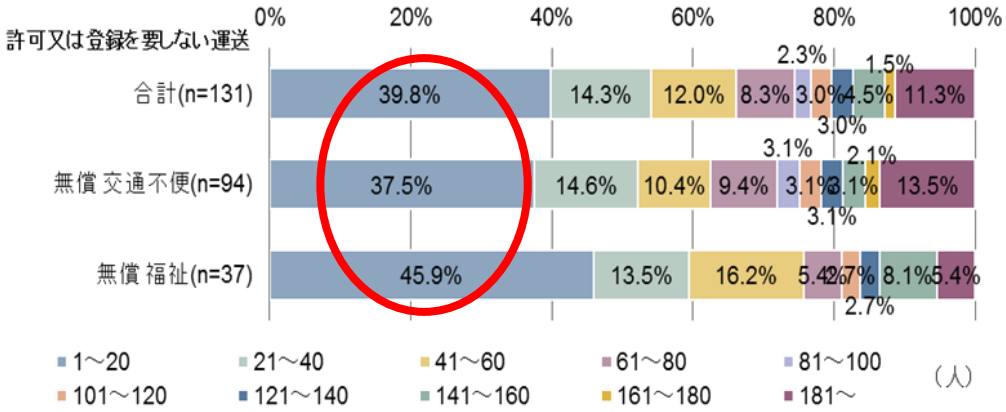




2.1類型ごとの特徴（10）平成30年6月（1か月間）の利用者数

- 交通空白地有償は利用者数20人以下の団体の割合が福祉有償、許可又は登録を要しない運送に比べ低い
- 許可又は登録を要しない運送は利用者数20人以下の団体の割合が交通空白地有償、福祉有償に比べ多い

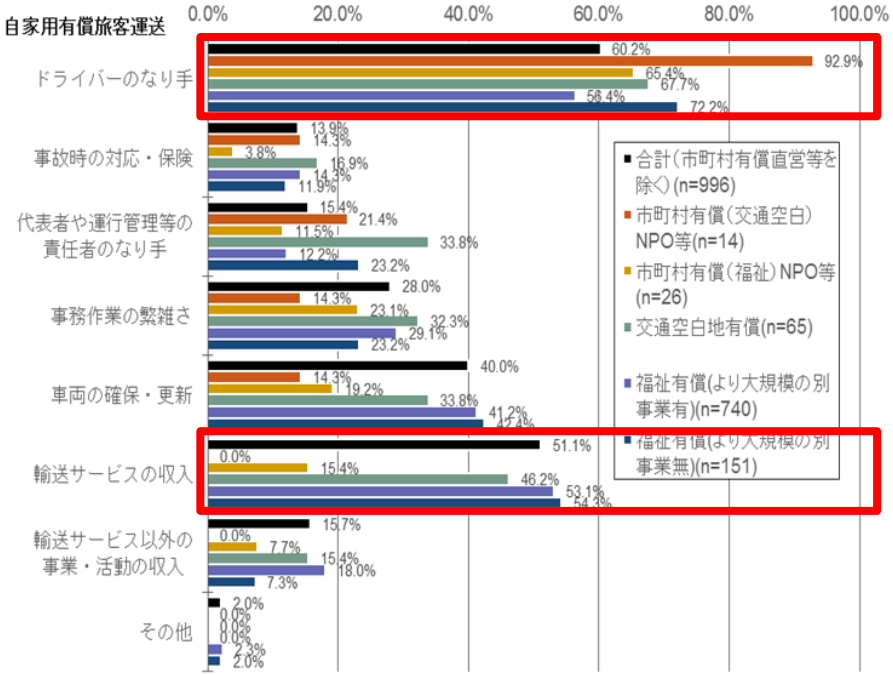


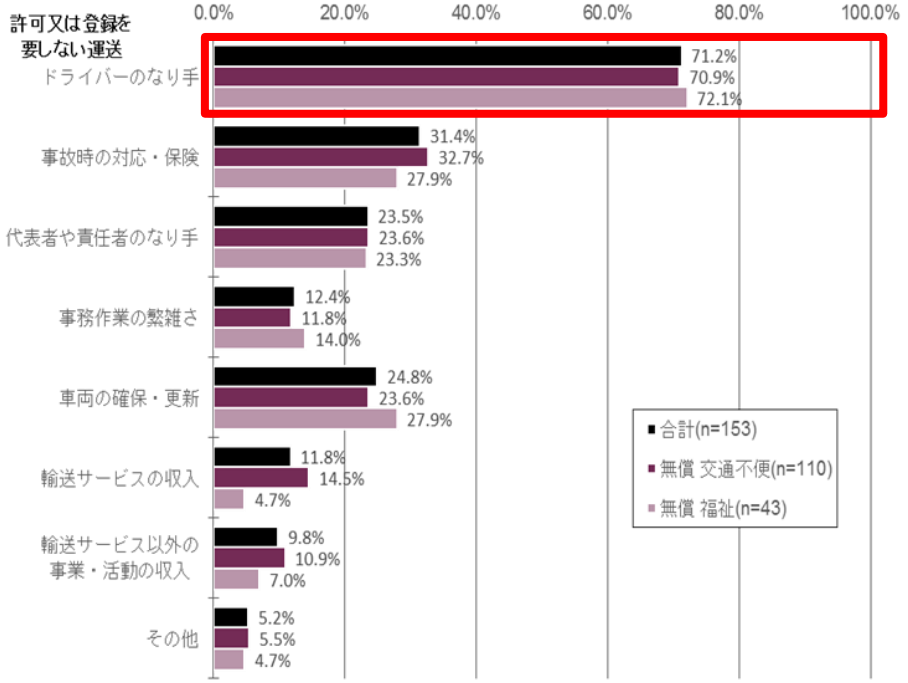


※利用者数について無回答もしくは「0」と回答した団体については集計対象としていない

2.1類型ごとの特徴（11）輸送サービスの課題（団体内部の状況）

- どの類型でも「ドライバーのなり手」を課題として挙げる団体が多い
- 交通空白地有償、福祉有償では「輸送サービスの収入」を課題として挙げる団体も多い

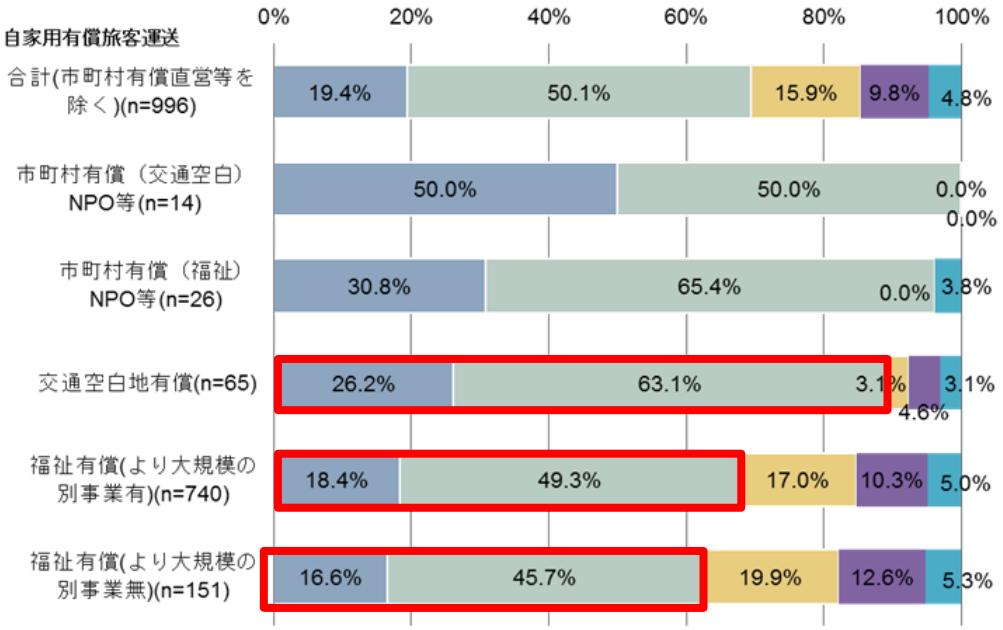


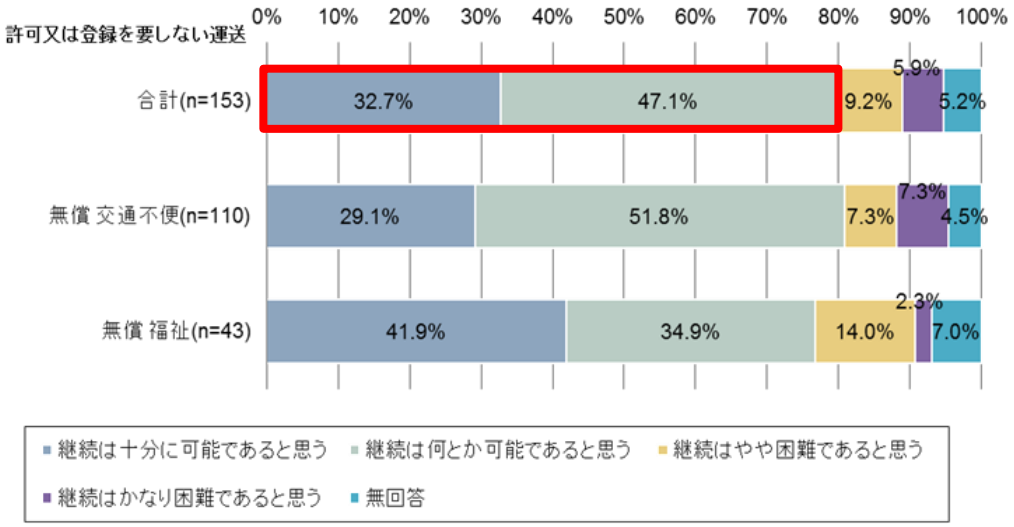


※無回答は各グラフ中に表示していない

2.1類型ごとの特徴（12）3年後の見通し

- 交通空白地有償は「継続は十分に可能」「継続は何とか可能」の団体が約9割
- 福祉有償は「継続は十分に可能」「継続は何とか可能」の団体が約6割
- 許可又は登録を要しない運送は「継続は十分に可能」「継続は何とか可能」の団体が約8割





2.2持続可能な団体の特徴（0）分析視点−3年後の見通し

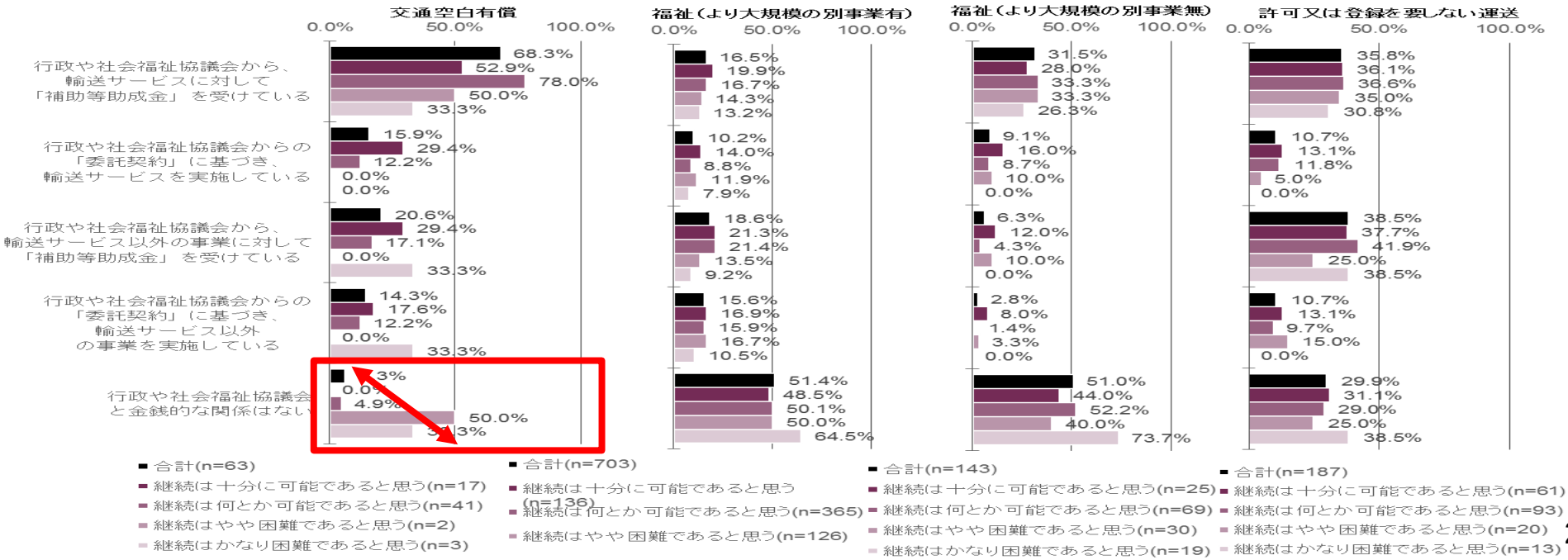
- 持続可能なサービスとなるための工夫等について把握するため、3年後の見通しに関する設問の回答を軸にアンケートを分析
- サンプル数の関係から、市町村有償を分析の対象としない。また、許可又は登録を要しない運送について、交通不便及び福祉の類型化は行わない

輸送サービスの3年後の見通し	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）	許可又は登録を要しない運送
①継続は十分に可能であると思う	17	136	25	61
②継続は何とか可能であると思う	41	365	69	93
③継続はやや困難であると思う	2	126	30	20
④継続はかなり困難であると思う	3	76	19	13
合計	63	703	143	187

※3年後の見通しを軸としたアンケート分析では、3年後の見通しについて、無回答と回答したサンプルを集計の対象外としている

2.2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

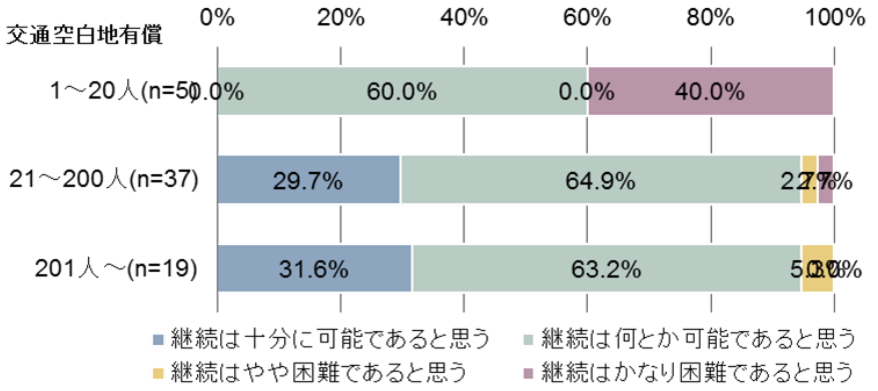
- 交通空白地有償はサンプル数は少ないが、継続が困難な団体で「行政や社会福祉協議会と金銭的な関係はない」の割合が高い
- 福祉有償（より大規模の別事業有）は継続が可能な団体で「行政や社会福祉協議会から、輸送サービス以外の事業に対して「補助等助成金」を受けている」の割合が高い

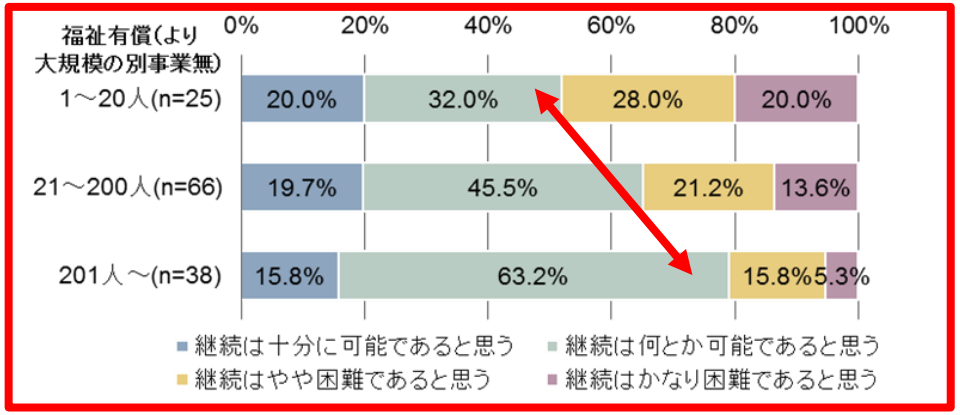


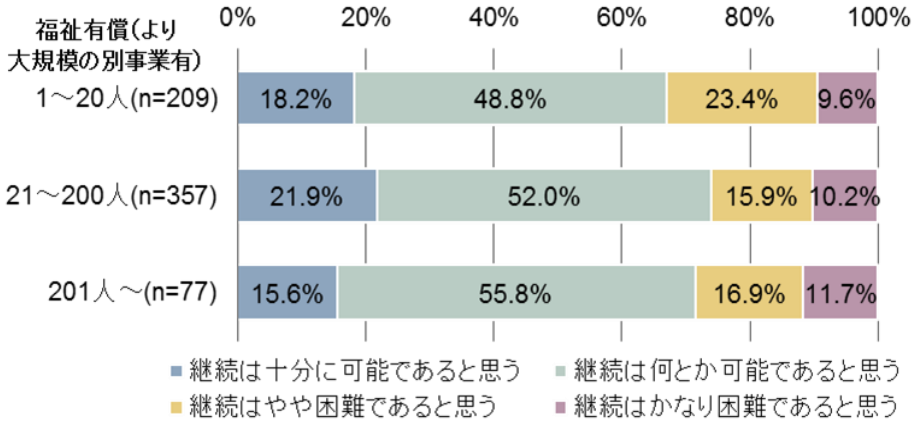
※無回答は各グラフ中に表示していない

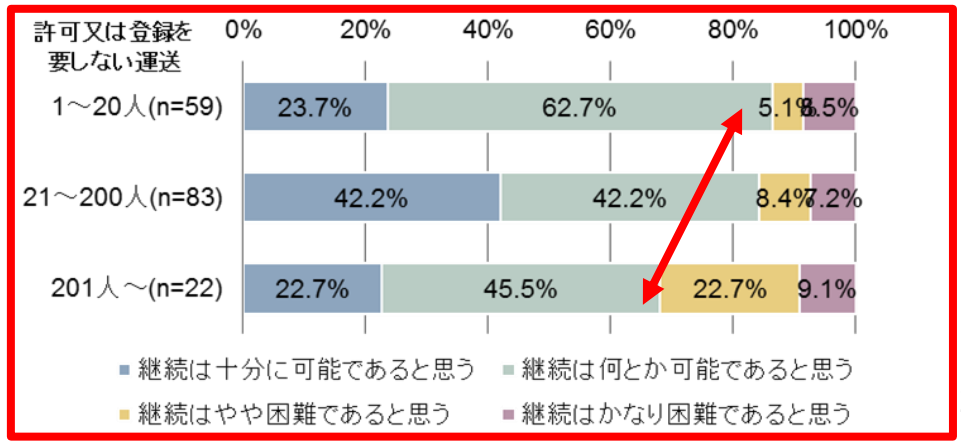
2.2持続可能な団体の特徴（2）平成30年6月の利用者数

- 許可又は登録を要しない運送は利用者数が多い団体で継続が困難とする団体の割合が高い傾向にある
- 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継続が可能とする団体の割合が高い傾向にある





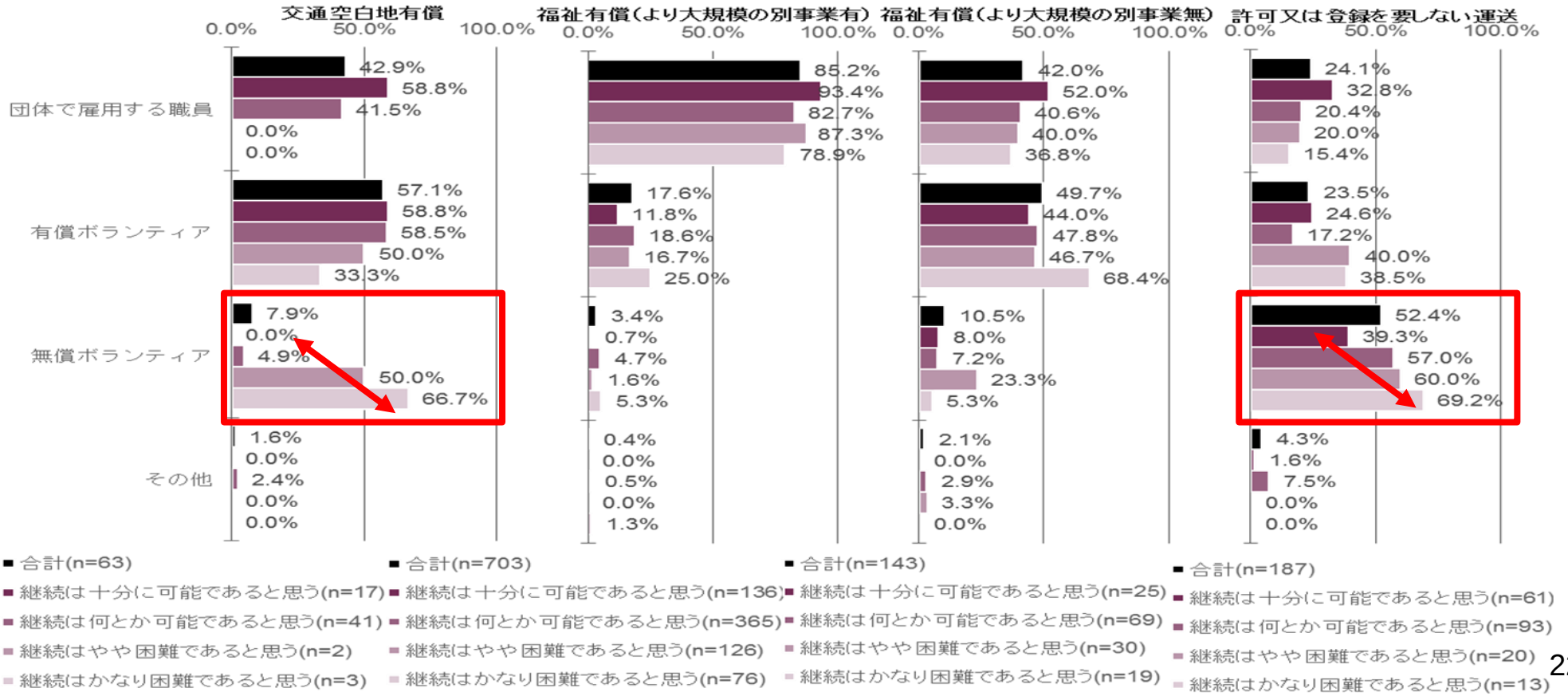




※利用者数について無回答もしくは「0」と回答した団体については集計対象としていない

2.2持続可能な団体の特徴（3）運転者の雇用形態

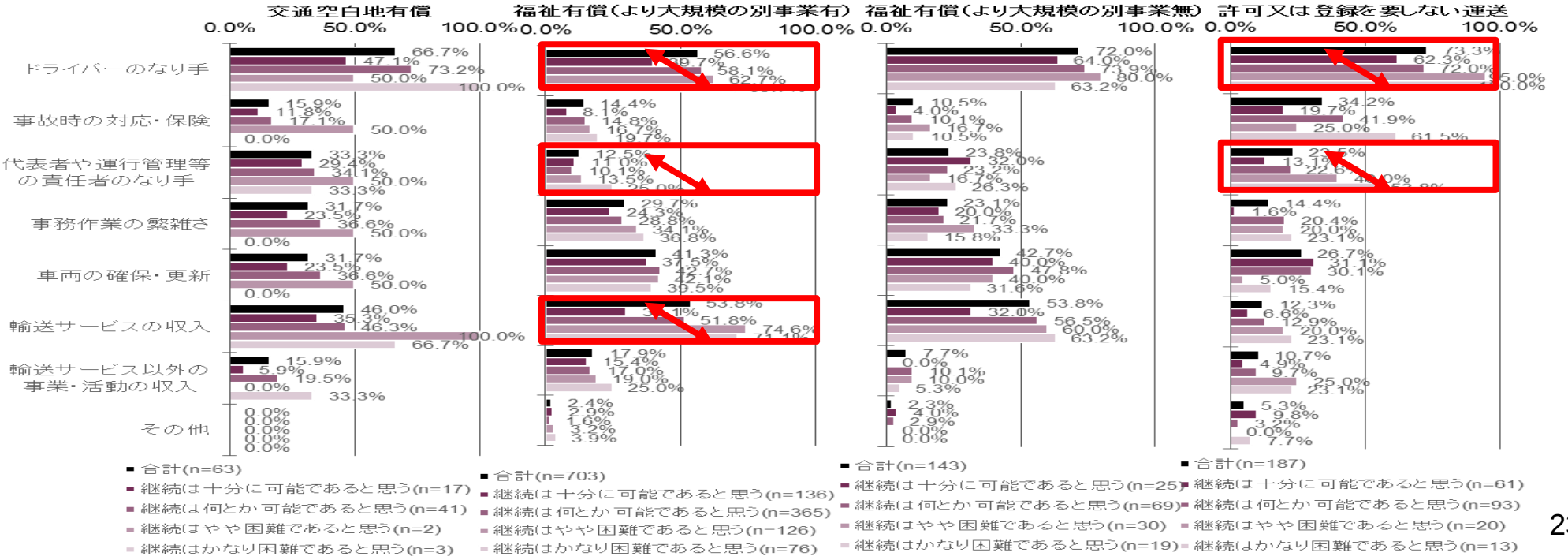
- 交通空白地有償はサンプル数は少ないが、継続が困難な団体で「無償ボランティア」の割合が高い
- 許可又は登録を要しない運送は継続が困難な団体で「無償ボランティア」の割合が高い



※無回答は各グラフ中に表示していない

2.2持続可能な団体の特徴（4）輸送サービスの課題（内部の状況）

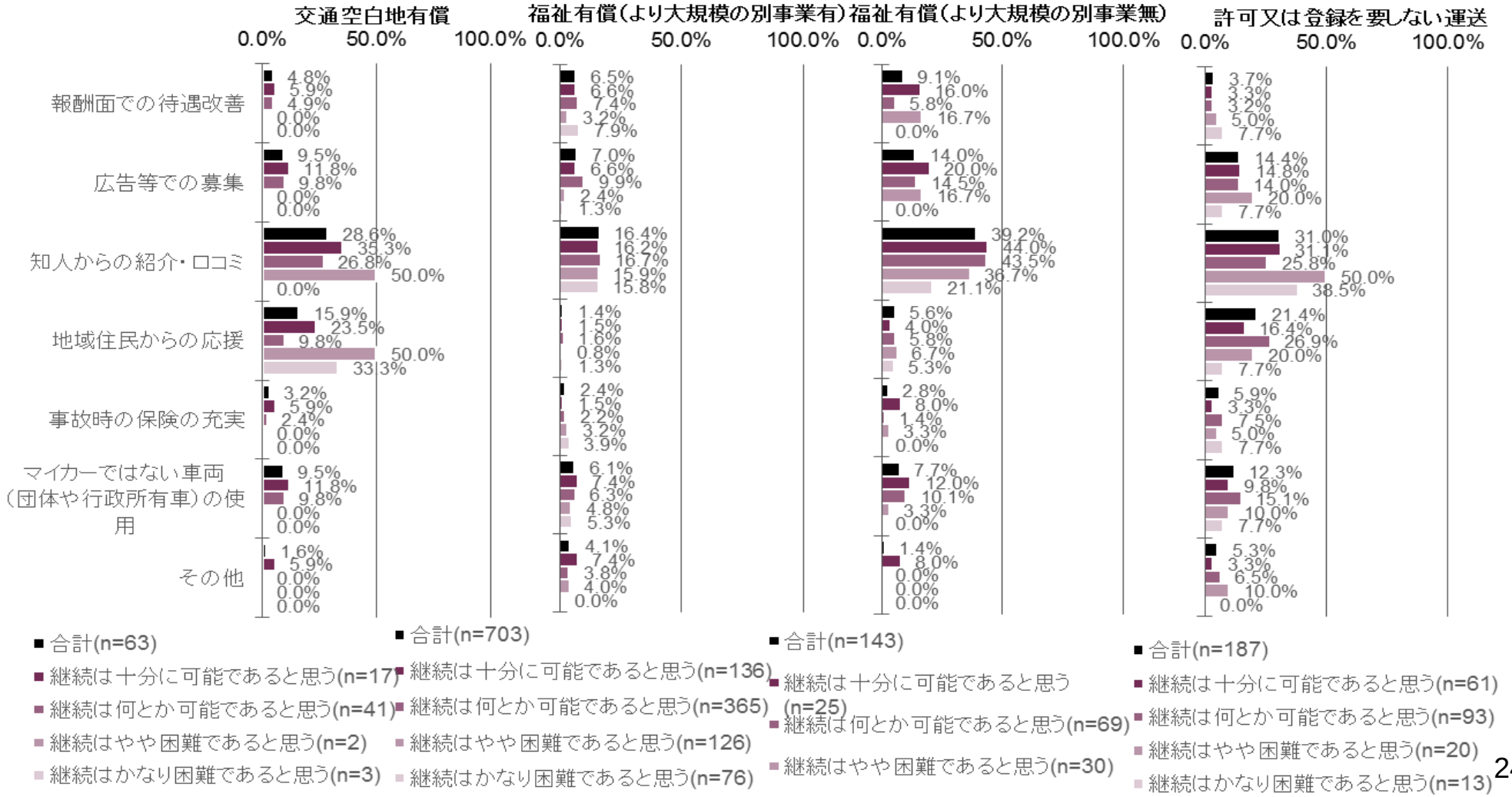
- 福祉有償（より大規模の別事業有）は継続が困難な団体で「ドライバーのなり手」「輸送サービスの収入」「代表者や運行管理等の責任者のなり手」の割合が高い
- 許可又は登録を要しない運送は継続が困難な団体で「ドライバーのなり手」「代表者や運行管理等の責任者のなり手」の割合が高い



※無回答は各グラフ中に表示していない

2.2持続可能な団体の特徴（5）運転者確保に向けての対策

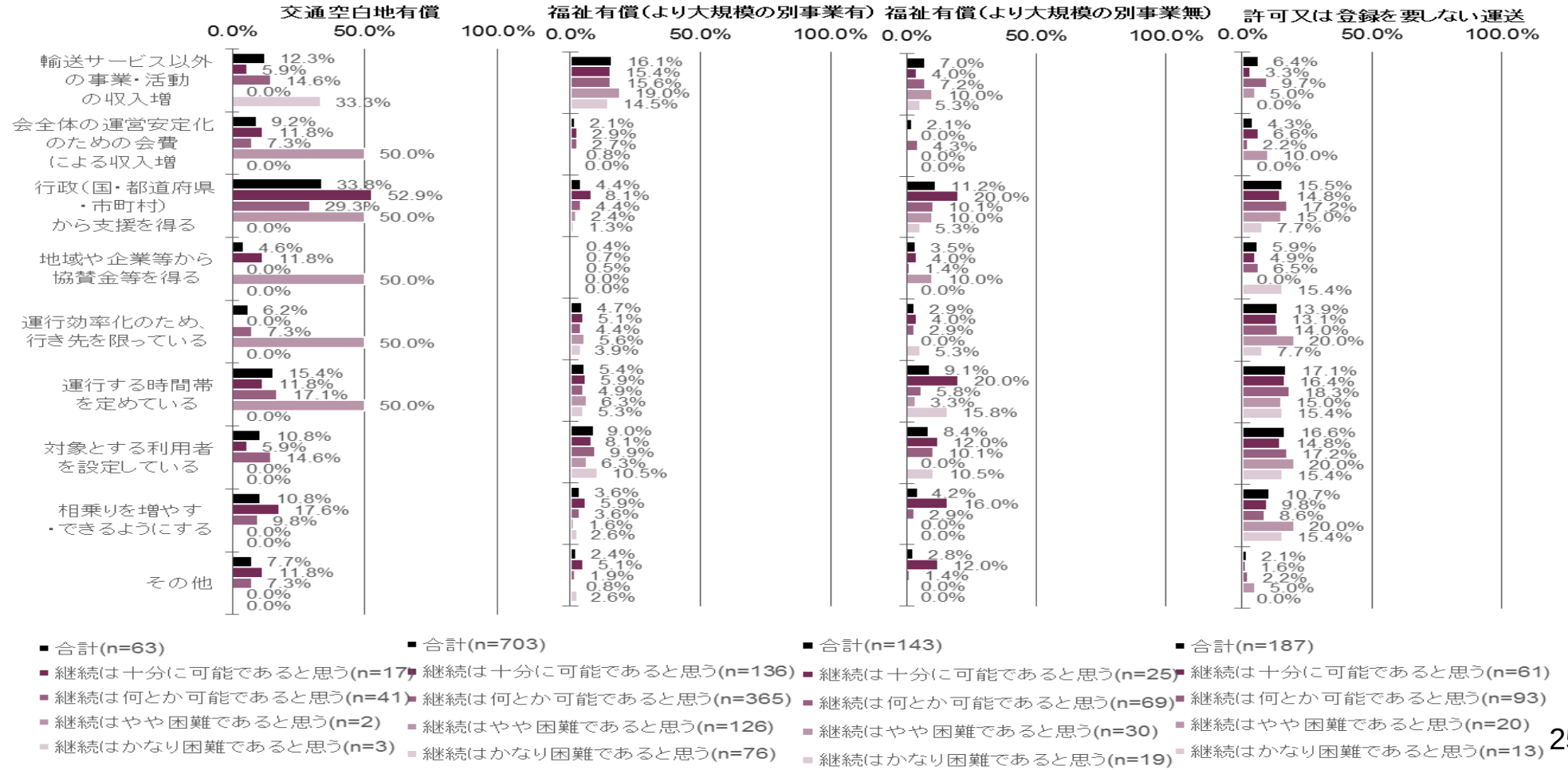
- クロス集計の結果からは、運転者確保に向けて効果のあった対策と3年後の見通しとの間に関連はみられなかった



※無回答は各グラフ中に表示していない

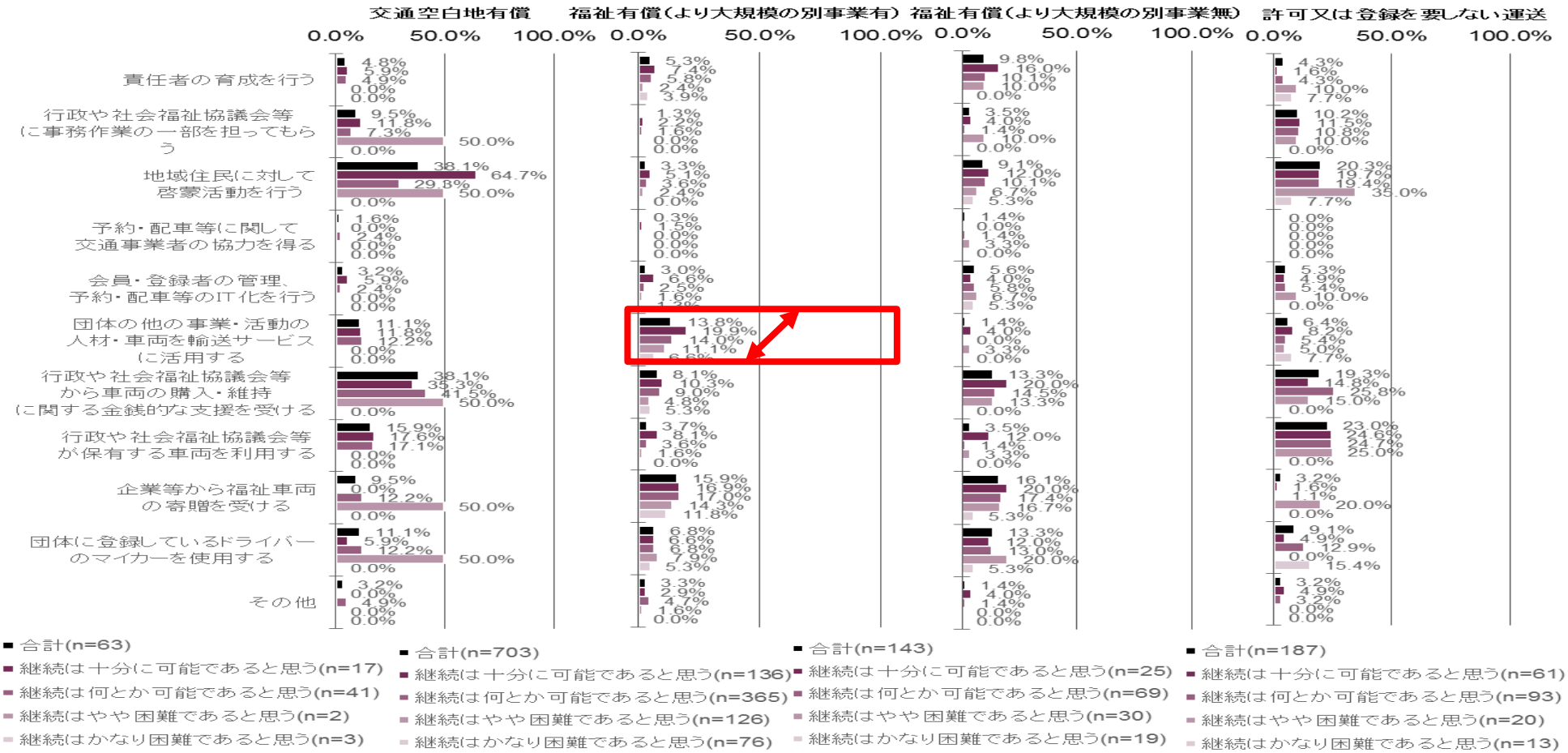
2.2持続可能な団体の特徴（6）収入確保・経費削減に向けての対策

- 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



※無回答は各グラフ中に表示していない

- 福祉有償（より大規模の別事業有）は継続が可能な団体で「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」の割合が高い

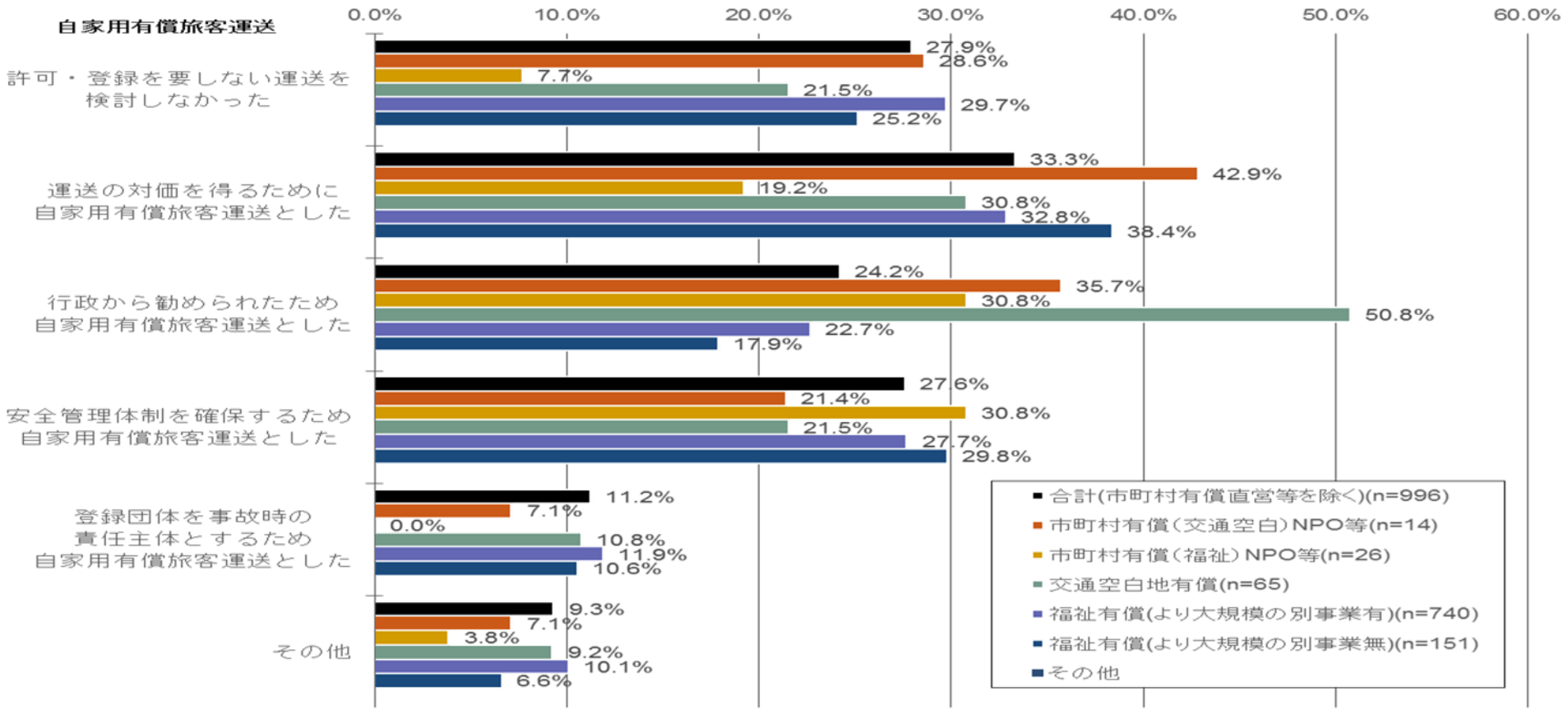


※無回答は各グラフ中に表示していない

2.3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

- 法的位置づけに基づく類型により、自家用有償旅客運送を選んだ理由は様々である

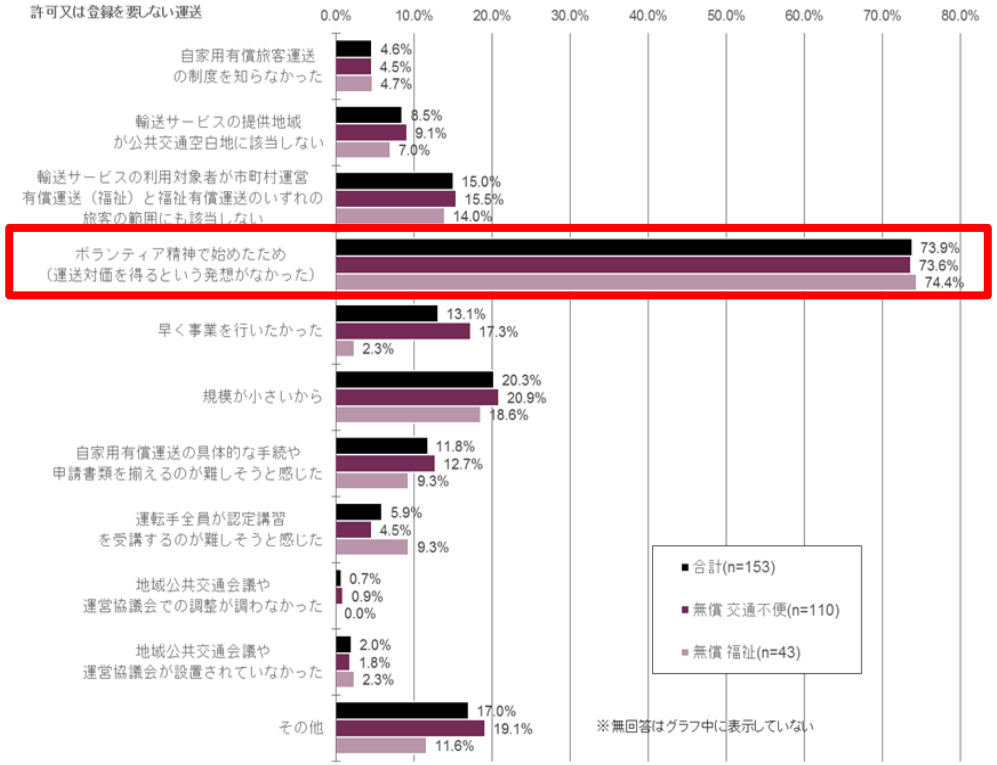


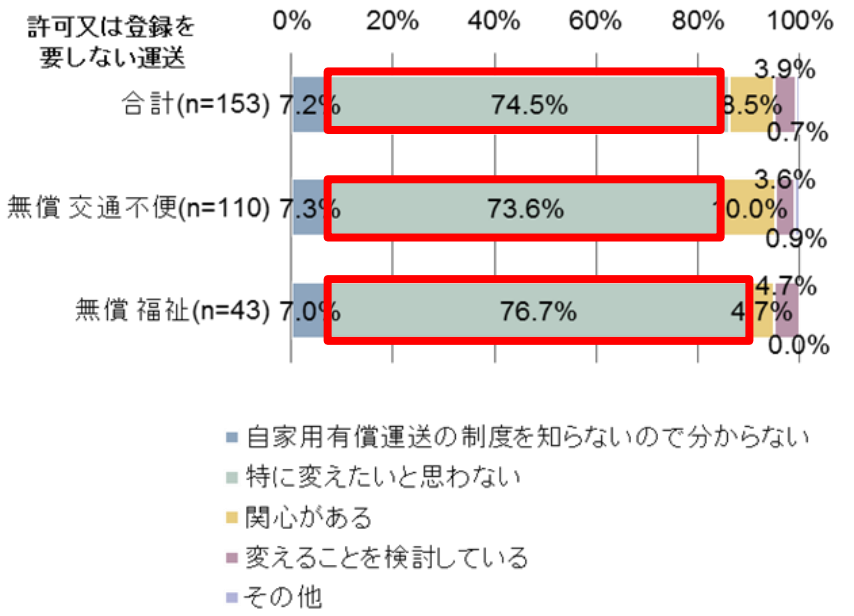
※無回答は各グラフ中に表示していない

2.3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

(2) 許可又は登録を要しない運送にした理由、自家用有償旅客運送への変更意向

- 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
- 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

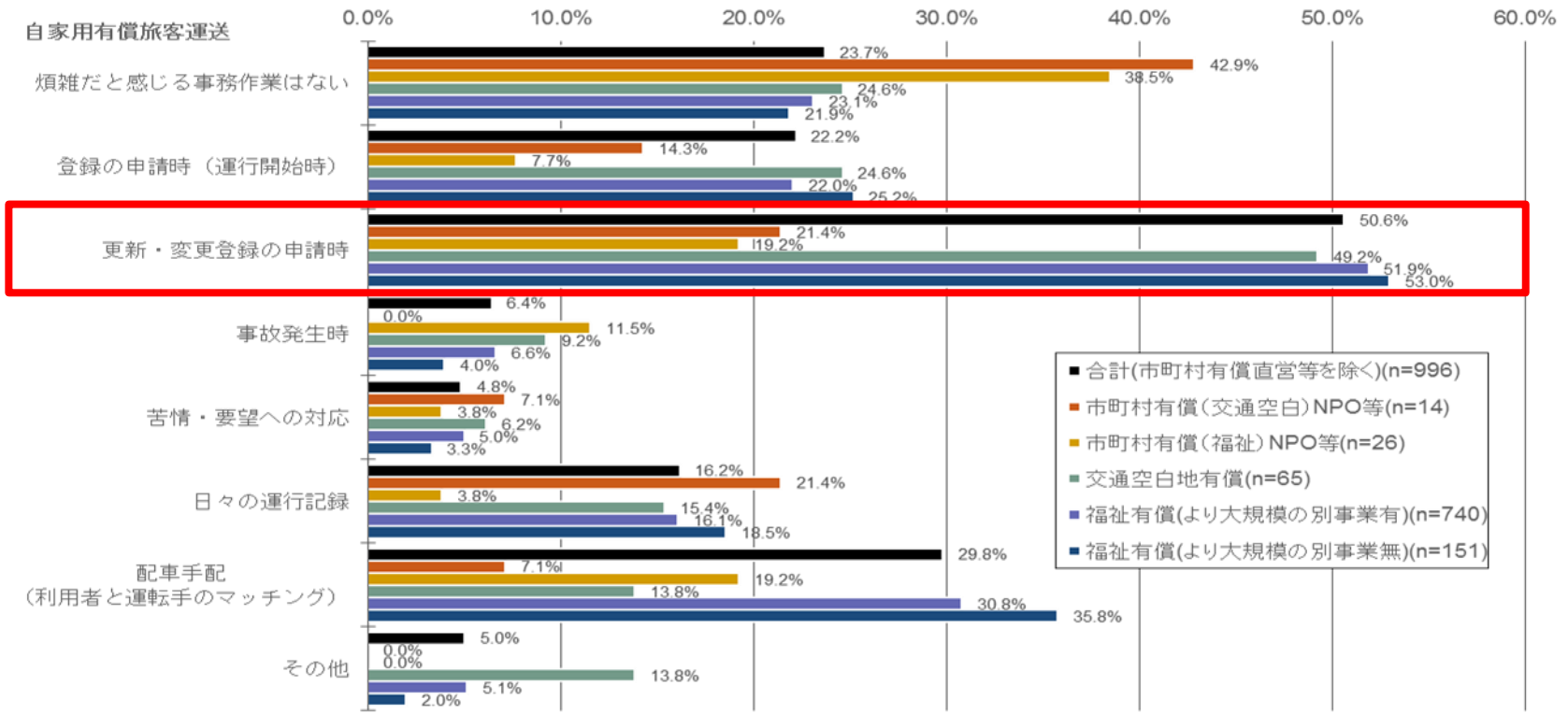




2.3自家用有償旅客運送と許可又は登録を要しない運送の関係

(3) 繁雑だと思う事務手続

- 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」が約5割で最も多い



※無回答は各グラフ中に表示していない

3.ヒアリング調査の概要

- 持続可能なサービスとなるための工夫等について、アンケート結果の補足等のため、ヒアリング調査を行う
- 3年後の見通しを「十分継続可能」と回答した団体を中心に、特徴的な取組を行っている団体を訪問先として選定

類型		ヒアリング先	所在地
市町村運営有償運送 （交通空白）NPO等		四万十市役所 勝間川地区部落 中村新生バス組合	高知県四万十市
公共交通空白地有償運送		特定非営利活動法人　こやだいら	徳島県美馬市
福祉有償運送	より大規模の別事業有	特定非営利活動法人　野の花ネットワーク	神奈川県秦野市
		社会福祉法人　愛成会	青森県弘前市
	より大規模の別事業無	特定非営利活動法人　活きる	茨城県取手市
許可又は登録を要しない運送	交通不便	特定非営利活動法人　大網お助け隊	千葉県大網白里市
	福祉	寿喜菜の会 プラスワンサービス 桜草クラブ	大阪府太子町

3.ヒアリング調査結果

	市町村有償運送（交通空白）NPO等	公共交通空白地有償運送	福祉有償運送			許可又は登録を要しない運送	
			より大規模の別事業有		より大規模の別事業無	交通不便	福祉
ヒアリング先	四万十市役所 勝間川地区部落 中村新生バス （四万十市）	NPO法人こやだいら （美馬市）	NPO法人野の花ネットワーク （秦野市）	社会福祉法人愛成会 （弘前市）	NPO法人活きる （取手市）	NPO法人大網お助け隊 （大網白里市）	寿喜菜の会プラスワンサービス 桜草クラブ （大阪府太子町）
運行開始の経緯・動機	・路線バスの廃止代替として、市からの委託事業として運行開始	・市町村合併を機に、地域の移動手段がなくなったため、自ら移動手段確保を行う事とした	・介護保険制度の開始を機に通院等乗降介助を行い、2006年から福祉有償運送に位置づけられた	・法人が運営する養護老人ホームの入所者を病院等に送迎することが目的	・当初は障害者の支援として始めたが、今では有償運送の方が事業規模が大きくなった	・生活支援の一つとして移動支援を行うこととした ・2019年4月からは福祉有償運送も開始予定	・生活支援やサロン活動の中で、移動支援の必要性が出てきた
持続可能の理由	・市からの委託事業であり、安定的な委託費収入が得られている ・その他にも市の様々な輸送サービスを受託	・生活支援に係る様々な事業による収入がある ・行政のOB等が、継続的に法人に入ってくれている	・生活全体を支える支援をしており持続可能性を輸送のみで考えない ・そのような支援は職員のモチベーションも高める	・施設の人・車両を利用でき、空き時間に手間のない範囲で実施が可能	・事務局はボランティアにより安価に運営 ・市の補助により安定的な収入が確保できている ・運転者募集も市や社協が積極的に支援	・担い手と資金の確保は課題であるが、それを認識して何とかがんばっている ・有償運送の開始で運転者への支払いを増やせる	・生活支援やサロン活動等の母体の収入や、「訪問D」等の介護保険による支援が大きい ・大臣認定講習を受講する等安全対策を行っている
課題	・運転者不足であり、やり甲斐は大きいが、それだけでは運転者は増えていかない	・10年後に地域の人口が半分人なった際の法人のあり方	・特に課題はない	・施設の人・車両を利用でき、特に課題はない	・運転者が入ってこない	・担い手の確保が課題 ・行政からの助成金がなくなれば持続は難しい	・利用者は増えているが、運転者数が追いついていない。マイカーでは運転者家族の反対がある
特定の取組	・特に行っていない	・特に行っていない	・個人アカウントでLINEで予約を受けるケース有	・相乗りができるようになるとありがたい	・利用者の状況に合わせた配車をするためIT化は難しい ・相乗りは料金設定が難しい	・依頼の共有のためOffice365の「OneNote」を活用	・どの運転者が空いているか予定表の共有ツールがあるとよい

4.まとめ（1）交通空白地有償運送

（1）組織形態	「NPO法人」が53.8%、「社会福祉法人（社会福祉協議会）」が21.5%
（2）輸送サービスの設立経緯	「地域住民などの要望により運行を開始した」が49.2%、「行政や社会福祉協議会などから勧められて運行を開始した」が44.6%、「この団体の発意として運行を開始した」が29.2%
（3）行政や社会福祉協議会との関係	「行政や社会福祉協議会から輸送サービスに対して「補助等助成金」を受けている」が67.7%、「行政や社会福祉協議会から輸送サービス以外の事業に対して「補助等助成金」を受けている」が21.5%
（4）利用者となるための条件	「特にない」が56.9%、「高齢者」が27.6%、「障害者」が10.3%、「要介護認定者」が5.2%、「要支援認定者」が3.4%
（5）降車場所として設定した地点	「駅・バス停など」が66.7%、「病院・医療施設」が53.3%、「商業施設」が26.7%
（6）使用する車両	「セダン等（定員10人以下）」が92.3%、「車いす車」が16.9%、「バス（定員11人以上）」が10.8%
（7）車両の保有者	「輸送サービスを提供する団体」が53.8%、「運転手（マイカー）」が33.8%、「市町村など行政」が24.6%、「社会福祉協議会」が18.5%
（8）運転者の雇用形態	「有償ボランティア」が58.5%、「団体で雇用する職員」が41.5%、「無償ボランティア」が7.7%
（9）最も大きい収入費目	「輸送サービスに対する行政や社会福祉協議会からの補助等助成金」が41.5%、「運送対価」が29.2%、「行政や社会福祉協議会からの委託契約に基づく委託費」が12.3%
（10）平成30年6月（1か月間）の利用者数	「181～」が32.3%、「41～60」が16.1%、「21～40」が11.3%
（11）輸送サービスの課題（団体内部の状況）	「ドライバーのなり手」が67.7%、「輸送サービスの収入」が46.2%、「代表者や運行管理等の責任者のなり手」「車両の確保・更新」が33.8%、「事務作業の繁雑さ」が32.3%
（12）3年後の見通し	「継続は十分に可能」が26.2%、「継続は何とか可能」が63.1%、「継続はやや困難」が3.1%、「継続はかなり困難」が4.6%

4.まとめ（1）交通空白地有償運送

- 住民の要望、行政や社会福祉協議会の勧めにより運行を開始したとする団体が約5割ずつ存在
- 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
- 輸送サービスの利用者を限定している団体がほとんどだが、利用者となるための条件が「特にない」団体が過半数
- 予約不要の団体が約3割、「駅・バス停など」を降車場所に設定する団体が6割強
- 運送対価を得ている団体は約8割だが、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
- サンプル数は少ないが、行政や社会福祉協議会と金銭的な関係はないと回答する団体で、3年後の見通しについて継続は困難と回答する団体の割合が高い

4.まとめ（1）交通空白地有償運送

- 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る
- 行政や社会福祉協議会からの助成金交付又は委託契約があると、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

4.まとめ（2）福祉有償運送

(1) 組織形態	【より大規模の別事業有】「NPO法人」が39.3%、「社会福祉法人（社会福祉協議会）」が30.8%、「社会福祉法人（社会福祉協議会以外）」が22.6% 【より大規模の別事業無】「NPO法人」が72.2%、「社会節法人（社会福祉協議会）」が14.6%
(2) 輸送サービスの設立経緯	【より大規模の別事業有】「団体の発意として運行を開始」が45.0%、「別の事業開始に併せてその一部門として発足」が30.0%　【より大規模の別事業無】「団体の発意として運行を開始」が64.2%、「地域住民などの要望により運行を開始」が17.9%、「行政や社会福祉協議会などから勧められて運行を開始」が13.9%
(3) 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金銭的な関係はない」が約5割 【より大規模の別事業有】「輸送サービス以外の事業に対して「補助等助成金」を受けている」が18.0%、「輸送サービスに対して「補助等助成金」を受けている」が15.9%、「「委託契約」に基づき、輸送サービス以外の事業を実施している」が15.1%　【より大規模の別事業有】「輸送サービスに対して「補助等助成金」を受けている」が29.8%
(4) 利用者となるための条件	「障害者」が約8割、「要介護認定者」が約7割～8割、「要支援認定者」が約5～6割 【より大規模の別事業有】「高齢者」が29.4%　【より大規模の別事業無】「高齢者」が41.7%
(5) 降車場所として設定した地点	「病院・医療施設」が約8割、「自宅」が約6割、「福祉施設」が約4～5割、「商業施設」が2割強 【より大規模の別事業無】「学校」「駅・バス停など」が20.5%
(6) 使用する車両	「車いす車」が約8割、「セダン等（定員10人以下）」が約6割、「回転シート車」が約2～3割、「兼用車」が約2割
(7) 車両の保有者	【より大規模の別事業有】「輸送サービスを提供する団体」が72.0%、「社会福祉協議会」が21.8%、「運転手（マイカー）」が19.9%　【より大規模の別事業無】「輸送サービスを提供する団体」が64.9%、「運転手（マイカー）」が35.1%
(8) 運転者の雇用形態	【より大規模の別事業有】「団体で雇用する職員」が85.5%、「有償ボランティア」が17.2%、「無償ボランティア」が3.2% 【より大規模の別事業無】「有償ボランティア」が49.0%、「団体で雇用する職員」が42.4%、「無償ボランティア」が9.9%
(9) 最も大きい収入費目	「運送対価」が6割強、「輸送サービスに対する行政や社会福祉協議会からの補助等助成金」が約1割
(10) 平成30年6月（1か月間）の利用者数	【より大規模の別事業有】「1～20」が32.6%、「21～40」が18.3%、「181～」が14.6% 【より大規模の別事業無】「181～」が35.1%、「1～20」が20.9%
(11) 輸送サービスの課題（団体内部の状況）	【より大規模の別事業有】「ドライバーのなり手」が56.4%、「輸送サービスの収入」が53.1%、「車両の確保・更新」が41.2%、「事務作業の繁雑さ」が29.1%　【より大規模の別事業無】「ドライバーのなり手」が72.2%、「輸送サービスの収入」が54.3%、「車両の確保・更新」が42.4%、「代表者や責任者のなり手」「事務作業の繁雑さ」が23.2%
(12) 3年後の見通し	【より大規模の別事業有】「継続は十分に可能」が18.4%、「継続は何とか可能」が49.3%、「継続はやや困難」が17.0%、「継続はかなり困難」が10.3%　【より大規模の別事業無】「継続は十分に可能」が16.6%、「継続は何とか可能」が45.7%、「継続はやや困難」が19.9%、「継続はかなり困難」が12.6%

4.まとめ（2）福祉有償運送

- 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
- 利用者となるための条件を「障害者」「要介護認定者」「要支援認定者」としている団体が多い
- 降車場所を限定しないとする団体が7割近く、「病院・医療施設」を降車場所に設定する団体が約8割
- 運送対価を最も大きい収入とする団体が6割強

4.まとめ（2）福祉有償運送（より大規模の別事業有）

- 別の事業開始に併せて輸送サービスを発足した団体が3割
- ドライバーが団体で雇用する職員である団体が8割強
- 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、継続は可能と回答する団体の割合が高い

- 団体の他の事業・活動の人材・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

4.まとめ（2）福祉有償運送（より大規模の別事業無）

- 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

- 利用者数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

4.まとめ（3）許可又は登録を要しない運送

(1) 組織形態	【交通不便】「法人格を持たない団体・個人等」が36.4%、「町内会・自治会」が21.8%、「社会福祉法人（社会福祉協議会以外）」が10.9%、「NPO法人」「社会福祉法人（社会福祉協議会）」が9.1% 【福祉】「法人格を持たない団体・個人等」が39.5%、「社会福祉法人（社会福祉協議会）」が32.6%、「NPO法人」が11.6%
(2) 輸送サービスの設立経緯	【交通不便】「地域住民などの要望により運行を開始」が59.1%、「団体の発意として運行を開始」が56.4%、「行政や社会福祉協議会などから勧められて運行を開始」が15.5% 【福祉】「団体の発意として運行を開始」が65.1%、「地域住民などの要望により運行を開始」が34.9%、「行政や社会福祉協議会などから勧められて運行を開始」が18.6%
(3) 行政や社会福祉協議会との関係	【交通不便】「輸送サービス以外の事業に対して「補助等助成金」を受けている」が42.7%、「輸送サービスに対して「補助等助成金」を受けている」が35.5%、「行政や社会福祉協議会と金銭的な関係はない」が30.0% 【福祉】「輸送サービスに対して「補助等助成金」を受けている」が39.5%、「輸送サービス以外の事業に対して「補助等助成金」を受けている」が27.9%、「「委託契約」に基づき輸送サービスを実施」「行政や社会福祉協議会と金銭的な関係はない」が25.6%
(4) 利用者となるための条件	【交通不便】「高齢者」が65.0%、「特にない」が27.0%、「障害者」が22.0%、「要支援認定者」が10.0%、「要介護認定者」が8.0% 【福祉】「障害者」が69.8%、「高齢者」が60.5%、「要支援認定者」が44.2%、「要介護認定者」が39.5%
(5) 降車場所として設定した地点	【交通不便】「商業施設」が56.3%、「自宅」が45.3%、「病院・医療施設」が42.2%、「駅・バス停など」が28.1% 【福祉】「病院・医療施設」が69.6%、「自宅」が60.9%、「福祉施設」「商業施設」が30.4%
(6) 使用する車両	【交通不便】「セダン等（定員10人以下）」が79.1%、「バス（定員11人以上）」「車いす車」が10.0% 【福祉】「セダン等（定員10人以下）」が67.4%、「車いす車」が39.5%、「兼用車」が11.6%
(7) 車両の保有者	【交通不便】「輸送サービスを提供する団体」が33.6%、「運転手（マイカー）」が22.7%、「市町村など行政」が20.0% 【福祉】「運転手（マイカー）」が39.5%、「社会福祉協議会」が32.6%、「輸送サービスを提供する団体」が18.6%
(8) 運転者の雇用形態	「無償ボランティア」が約55%、「有償ボランティア」が約25%、「団体で雇用する職員」が約20%
(9) 最も大きい収入費目	【交通不便】「輸送サービスに対する行政や社会福祉協議会からの補助等助成金」が24.5%、「会全体の運営安定化のための会費」が10.9% 【福祉】「行政や社会福祉協議会からの委託契約に基づく委託費」が20.9%、「輸送サービスに対する行政や社会福祉協議会からの補助等助成金」が14.0%
(10) 平成30年6月（1か月間）の利用者数	【交通不便】「1～20」が37.5%、「21～40」が14.6% 【福祉】「1～20」が45.9%、「21～40」が13.5%、「41～60」が16.2%
(11) 輸送サービスの課題(団体内部の状況)	「ドライバーのなり手」が約7割、「事故時の対応・保険」が約3割、「車両の確保・更新」が約2～3割、「代表者や運行管理等の責任者のなり手」が約2割
(12) 3年後の見通し	【交通不便】「継続は十分に可能」が29.1%、「継続は何とか可能」が51.8%、「継続はやや困難」「継続はかなり困難」が7.3% 【福祉】「継続は十分に可能」が41.9%、「継続は何とか可能」が34.9%、「継続はやや困難」が14.0%、「継続はかなり困難」が2.3%

4.まとめ（3）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。利用者となるための条件を「高齢者」としている団体が約6割
- 組織形態が「法人格を持たない団体・個人等」である団体が約4割
- 利用者数が20人以下である団体が約4割
- ドライバーが無償ボランティアである団体が約半数
- 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困難と回答する団体の割合が高い
- 3年後の見通しについて継続が困難と回答する団体ほど、ドライバーが無償ボランティアの団体の割合が高い

4.まとめ（3）許可又は登録を要しない運送

- 交通空白地有償、福祉有償に比べ、高齢者を対象としている団体の割合が多い
- 組織形態に着目すると地域内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
- 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団体の割合が多いと推測される
- 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

4.まとめ（4）3年後の見通しを軸とした分析のまとめ①

アンケートの結果	結果より推測されるがさらに吟味・検証が必要なこと
行政や社会福祉協議会との関係と3年後の見通しのクロス集計	
• 交通空白地有償はサンプル数は少ないが、継続が困難な団体で「行政や社会福祉協議会と金銭的な関係はない」の割合が高い • 福祉有償（より大規模の別事業有）は、継続が可能な団体で、「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」の割合が高い	• 交通空白地有償では、行政や社会福祉協議会からの助成金交付又は委託契約があると、継続が可能と考えている団体の割合が多い • 福祉有償（より大規模の別事業有）では、輸送サービス以外に収入の大きい事業が存在するが、その輸送サービス以外の収入の大きい事業に対して、補助等助成金を受けていると、継続が可能と考えている団体の割合が多い

4.まとめ（4）3年後の見通しを軸とした分析のまとめ②

アンケートの結果	結果より推測されるがさらに吟味・検証が必要なこと
利用者数と3年後の見通しのクロス集計	
• 許可又は登録を要しない運送は、利用者数が多い団体で継続が困難とする団体の割合が高い傾向にある	• 許可又は登録を要しない運送では、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団体の割合が多い →利用者数の増加にともない、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（ガソリン代、有料道路通行料、駐車料金の範囲内とされている等）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（より大規模の別事業無）は、利用者数が多い団体で継続が可能とする団体の割合が高い傾向にある	• 福祉有償（より大規模の別事業無）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 →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。規模の経済が働いている可能性も考えられる

4.まとめ（4）3年後の見通しを軸とした分析のまとめ③

アンケートの結果	結果より推測されるがさらに吟味・検証が必要なこと
運転者の雇用形態と3年後の見通しのクロス集計	
• 交通空白地有償運送、許可又は登録を要しない運送では、継続が困難な団体で「無償ボランティア」の割合が高い	
輸送サービスの課題（内部の状況）と3年後の見通しのクロス集計	
• 福祉有償（より大規模の別事業有）は、継続が困難な団体で「ドライバーのなり手」「輸送サービスの収入」「代表者や運行管理等の責任者のなり手」の割合が高い • 許可又は登録を要しない運送は、継続が困難な団体で「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」の割合が高い	• 許可又は登録を要しない運送では、ドライバーや責任者等のなり手が課題である団体ほど継続が困難と考えている団体の割合が多い
輸送サービスを維持していく上で効果のあった対策と3年後の見通しのクロス集計	
• 福祉有償（より大規模の別事業有）は、継続が可能な団体で「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」の割合が高い	• 福祉有償（より大規模の別事業有）では、他の事業の人材・車両を輸送サービスに活用することができると、継続が可能と考えている団体の割合が多い

4.まとめ（5）自家用有償旅客運送への変更意向

- アンケートによると、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
- アンケートによると、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等の理由から、自家用有償旅客運送への変更に慎重になっている団体もあった

4.まとめ（5）自家用有償旅客運送の手続等について

- アンケートでは、繁雑だと思う事務手続について、「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」「同一書類を複数に提出する必要がある」等が挙げられた
  - 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、オンライン提出を可能とすること等がアイディアとして出されていた

- ヒアリングでは、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挙げられた
  - 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

5.考察①ー交通空白地有償運送

- 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る（再掲）
- 行政や社会福祉協議会からの助成金交付又は委託契約があると、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（再掲）

- 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
- 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

5.考察①ー福祉有償(より大規模の別事業有)

- 団体の他の事業・活動の人材・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ことが推測される（再掲）

- 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

5.考察②ー福祉有償（より大規模の別事業無）

- 利用者数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（再掲）

- 団体の規模と利用者のニーズのバランスがと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

5.考察②ー許可又は登録を要しない運送

- 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団体の割合が多いと推測される（再掲）
- 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（再掲）

- 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、利用者の増加にともない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
  - 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

国土交通省国土交通政策研究所ホームページ

http://www.mlit.go.jp/pri/index.html

ご清聴ありがとうございました