

# 福祉有償運送に関する実態調査報告書



2008年3月

## はじめに

はじめに、今回の実態調査の回答にご協力いただいた460団体のみなさまに、心よりお礼を申し上げます。

2006年10月の改正道路運送法施行後、半年に一度の割合で国土交通省主宰の「フォローアップ検討会」が開催されています。全国移動サービスネットワークは、この検討会に「多くの移動サービス実施団体が、法改正により規制が強まり、これまでのような活動ができなくなっている」と全国各地から寄せられた実態や窮状を訴えてきました。これに対して国土交通省から、より具体的な数字等で現状・実態をNPO側が示すことで、改正道路運送法のフォローアップを図りたいと提起されたため、今回の「福祉有償運送に関する実態調査」を実施するに至りました。

2007年6月22日に閣議決定されている「規制改革推進のための3か年計画」では、法令上の制度として位置づけられたボランティア有償運送が、関係者の理解不足から発生する多くの問題を抱えており、これに対して具体的施策を講じ、より一層の促進を図ることが示されています。また、同年11月16日付けで出された、内閣府の地方分権改革推進委員会の「中間的な取りまとめ」の中でも、運営協議会において、なかなか円滑に合意が得られないといった現状を踏まえて、制度施行後の状況を検証し、登録要件の緩和等の検討が必要と記されています。

現状の把握を目的とした今回の調査では、法改正以前と以後の比較を中心に分析し、これまで曖昧だった活動実態と問題点がようやく見え始めました。いかにサービスを継続していくのか、よりよい「利用」を作るにはどうすればいいのか、地域交通とどう連携していくのかといったことの今後の指標の一つにできるのではないかと感じています。

国土交通省は「フォローアップ検討会」の下に具体的な制度の改訂作業を行う「ワーキング」を設置することを決めました。今回の調査結果を基に、このワーキングにおいて現場の実情に沿った制度の見直しを求めていきたいと思えます。

そして、改定道路運送法のフォローアップの議論だけでなく、移動サービス本来の問題、介護保険・障害者自立支援法といった他の要因も整理しつつ、今後もみなさまのご協力を得ながら活動を継続していきたいと思えます。

最後に、地域・団体の事情は一つとして同じではありませんが、この調査をそれぞれのお立場で検証・活用いただき、ご意見・ご助言をいただきますようお願いいたします。

特定非営利活動法人 全国移動サービスネットワーク  
理事長 杉本 依子

# 目次

1	調査概要	p3
	（1）調査目的	
	（2）調査対象	
	（3）調査方法	
	（4）回答数	
	（5）調査期間	
2	調査結果から見えてきた今後の課題	p4
	（1）法制度化により現れ始めた変化	
	（2）調査から見えて来た実態	
	（3）団体・地域によって活動実績の増減は異なる	
	（4）活動団体は既に減っている	
	（5）今後の活動継続の意向を決めるのは「登録要件の緩和」	
	（6）今後の課題	
3	調査結果概要	p7
	協力団体一覧	
4	集計結果	
	<団体属性>	p14
	<車両数>	p15
	<運転者数>	p17
	<利用者数>	p18
	<運行件数>	p20
	<利用料金の設定>	p22
	<事業収支>	p23
	<登録についての今後の見通し>	p24
5	資料	
	（1）アンケート調査票	p28
	（2）運輸支局別登録数・車両数（福祉）	p31
	（3）運輸支局別登録数・車両数（過疎）	p34

# 1、調査概要

---

## (1) 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)の手続きを経て実施されている活動が、以前の活動規模、活動の態様から、どのように変化したかを調査し、2006年10月施行の改正道路運送法の問題点を明確にする。

## (2) 調査対象

自家用有償旅客運送を実施している団体

## (3) 調査方法

各地の移動サービス関連ネットワークを通じ、郵送もしくはEメールで調査票を配布し、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、配布枚数は確定できない。

## (4) 回答数

38 都道府県 460 団体

※このうち1団体は過疎地有償運送、2団体は市町村運営有償運送(市町村福祉輸送)を実施、1団体は未登録団体。

## (5) 調査期間

2007年10月11日から2007年11月16日

## 2、調査結果から見えてきた今後の課題

本調査は、道路運送法80条許可の枠組みが作られた2004年3月以降、福祉有償運送団体の活動実態を、初めて全国規模で数値化した調査である。

国土交通省の資料によれば、2007年9月時点での登録団体は2,300団体であるが、そのうち、本調査には460団体（うち4団体は福祉有償運送ではない）、全体の2割の団体から回答を得た。

### （1）法制度化により現れ始めた変化

特定非営利活動法人 全国移動サービスネットワーク（以下、全国移動ネット）は、2006年5月に運営協議会の設置状況及び課題について調査した。この時点では、許可申請を希望すれば運営協議会が設置されるという地域が全国の約半数の自治体にとどまっておりに（2006年3月末・437地域／国土交通省調べ）、セダン車両も特区のみでの使用に限られていた。2006年10月に改正道路運送法が施行されたことにより、セダン車両が全国区で認められ、登録を希望すれば運営協議会が開かれるという状況ができつつあり、制度が徐々に普及していることは間違いのないだろう。

しかし、多くの団体が登録に臨んだことで、法制度化の影響が少しずつ活動実態に現れ始めている。

### （2）調査から見えて来た実態

調査では、「車両数」「運転者数」「利用者数」「運行件数」「収支」について、初めて登録（みなし登録団体の場合は80条許可）を受けた時点を境に、登録前と登録後の実績を質問した。その結果、各項目の合計値を回答団体の数で除して一団体あたりの数字を見ると、以下のようになった。

＜一団体あたりの活動状況＞

- ・利用者数は11.3%増加
- ・車両数は1.2%増加
- ・運転者数は2.8%減少
- ・運行件数は1.3%増だが、利用者一人あたりでは9.0%減少
- ・収支は悪化

運営協議会の設置数増加に伴って、未登録団体が登録に移行しているため、全体の合計数は当然増加している。しかし、一団体あたりでは、運転者数が減少し、利用者の外出機会の拡大にはつなげていないことが分かる。

### （3）団体・地域によって活動実績の増減は異なる

自由記述から分かるのは、運営協議会や事務局（自治体）の判断によって活動形態の変更を余儀なくされたり、活動が萎縮したケースが多く見られるということである。

例えば、利用者数は全体として増加しており、制度によって認知が高まったことは確かだが、運営協議会や自治体の判断で利用対象から外された人も合計1,519人に上っている。対象から外された人の内訳は、要支援認定や、経済的に困難な高齢者や、他の自治体に居住する障害者などとなっ

しており、制度的には認められているのに、運営協議会で削られている状況が見えてくる。使用車両として、セダン車両が認められないという記述も、運営協議会や自治体の判断によるものだ。また、運行件数は、都道府県によって増減の状況にばらつきがある（p21参照）。

#### （４）運行団体は既に減っている

今回の調査は、登録を受けた団体のみを対象としているため、移動サービスをやめた団体の撤退理由や、登録不要の活動に切り替えた団体の活動実態は把握できなかった。

しかし、2005年の調査段階で、地域のネットワークからは、各県で2、3団体が移動サービスをやめているという回答があっただけでなく、今回の調査実施時には、回答できない理由として、運営協議会が設置されず4条許可に踏み切った、活動が制限されたため80条許可を廃止（返上）したという団体が複数あった。登録は受けたが、まだ事業を開始していないという団体もある。

いわゆるガイドライン（2004年3月に出された国自旅第240号通達）が策定される以前は、移動サービスを実施している団体が全国に約3000近くあると言われていた（社会福祉協議会：1,300、NPO等の訪問介護事業所：1,000、移動サービス単独または在宅福祉サービス団体：500、その他草の根的な団体等）。仮に市町村合併で市町村社会福祉協議会が半減したとしても、新規に福祉有償運送を開始した団体があるのに登録数が2,300では少なすぎる。80条許可以前に活動していた団体の相当数がやめたか、登録不要の活動に切り替えたと見るべきだろう。

#### （５）今後の活動継続の意向を決めるのは「登録要件の緩和」

登録に関する今後の意向を「有償運送のみを今後も継続」「有償運送と無償運送を行う」「登録を取り下げる（無償運送のみを行う）」「活動をやめたい（有償無償を問わず）」「分からない」の5択で尋ねたところ、「有償運送のみ」と答えた団体が66%となった。登録団体のうち30%以上の団体が、有償運送登録の範囲だけでは、現在の移動ニーズに対応する活動ができないと考えていることが窺える。特に「登録を取り下げる」「活動をやめたい」「分からない」（=17%）と答えた団体の活動実績を見ると、利用者が減少、運行件数が減少している団体が多かった。車両や利用対象者などの種々の制限が加えられた地域では、活動が萎縮し、登録継続に消極的な意向になっているという流れが浮かび上がってくる。

また、問題点として自由記述で最も多く挙げられたのは、登録に伴う事務作業量、それを遂行する人員や経費の捻出だった。元々移動サービスは、他の事業収入で事務経費を補填したり、一部の役員・スタッフが無償で事務作業や運行管理を担ったりして実施されてきた。しかし、法制度化によって増加した事務作業や経費は、他の収入で補填しきれなくなっており、特に収益事業や受託事業を持たない団体では、負担を背負っている役員・スタッフが活動できなくなるとサービスの存続が即難しくなるという状況にある。

利用を断ったケースの記述に見られるとおり（p19参照）、現状ではサービスから撤退するとしても利用者に紹介できる他のサービス提供者は非常に少ない。移動制約者の外出・移動を保障していくためには、過度な法規制による担い手の減少を食い止めることが最優先課題である。

### (6) 今後の課題

移動制約者の外出移動の自由を保障していくという視点から、自家用有償旅客運送の制度の課題と対策として以下の4つが導き出された。

#### 1) 登録要件の緩和

- ・利用対象者の見直し（利用対象からはずされた人の再検討）
- ・料金設定の考え方の見直し（運行形態・地域事情に見合った料金設定、タクシーとの比較の撤廃）
- ・事務手続きの効率化（申請事項・申請書類・運行管理に必要な書類の見直し）
- ・資格要件の見直し（担い手を増やす方策の検討、運転者資格・管理責任者資格の実効性の検討）

#### 2) 登録不要の態様の整理

移動サービス提供においてガソリン代程度の実費の収受は、有償運送には当たらないとされていながら、ガソリン代を、利用者が反復利用できるように料金化することは登録を要するとされてきた。助け合い活動を通じて利用者の生活を支える担い手の裾野を広げるためには、登録不要の態様の再整理が必要である。

#### 3) 運営協議会の本来目的での適正運営

運営協議会は本来、移動制約者をどう支えるか、関係者で意見を出し合う場であるべきが、現在は、タクシー事業者によるNPOの参入規制に終始している側面が見受けられる。運営協議会の事務局である自治体職員の移動制約者の生活実態に対する理解と、課題解決のための知識獲得などにより、本来目的に則して運営されるようにしなければならない。

#### 4) 第三者による不服申し立て機関の設置

自治体や運輸支局の適正な制度運用、および本来目的での運営協議会の運営を担保するために、運営協議会に関わる行政とは別の第三者機関の設置が必要である。



### 3、調査結果概要

移動サービス情報誌「movere No.10」予定原稿より

改正道路運送法が施行されて1年が過ぎた。この1年は認定講習機関の整備と講習会の開催が盛んに行われていたが、実際の福祉有償運送は制度化されたことで活発になるどころか、逆に「運営しづらくなった」という声が多い。場合によっては「活動を中止した」「活動を控えている」という団体も少なくない。現在、国土交通省は「フォローアップ検討会」を開催して制度化後の福祉有償運送の状況を定期的に確認しているが、12月21日の検討会では、全国移動ネットの杉本理事長より「2007年度移動サービス利用実態調査 集計結果(速報)」(以下「全国調査」)が報告され、あらためて移動サービス団体の厳しい状況が報告された。今回の特集では、この全国調査結果について分析し、現状の課題を整理する。

#### 確実に増えている団体・運転者の負担

今回の全国調査は、改正道路運送法が施行される前の活動規模・態様が、制度化後の現状と比較してどのように変化したかを、全国移動ネット会員及び自家用有償旅客運送(市町村・過疎地・福祉)の実施団体に郵送やインターネットを通じて調査したものである。インターネット(メール等)を通じて呼びかけたため厳密な配布数は確定できないが、その中でも38都道府県460団体から回答を得ることができた。

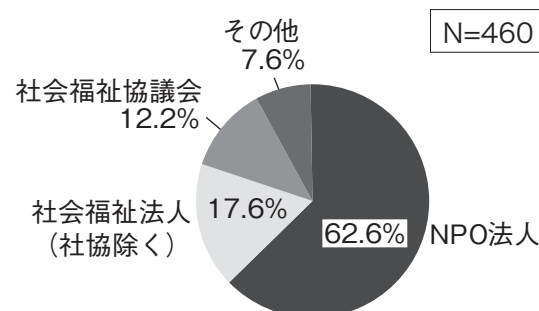
なお、2007年9月現在での福祉有償運送登録数は2,300団体。登録数からすると、今回の回答割合は20%程度となるが、この登録数の中にはすでに活動を休止もしくは中止した団体も含まれている。その意味では、今回の回答団体の特性は継続して移動サービスを実施してきた団体のデータということになる。全国的な平均データではなく、現在でもサービスを提供している活動団体の平均データとして捉えながら、回答分析を見てもらいたい。

では、今回の調査結果を確認してみよう。

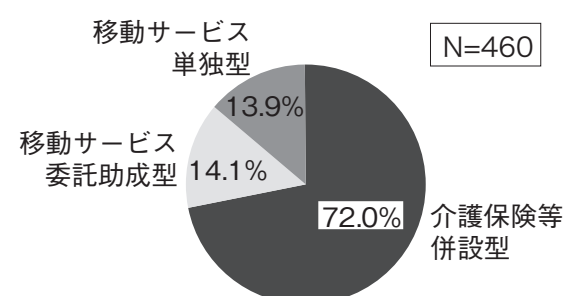
#### (1) 回答団体属性

回答を得た460団体のうち、NPO法人は288団体(62.6%)、社会福祉法人(社会福祉協議会を除く)は81団体(17.6%)、社会福祉協議会は56団体(12.2%)となった(図表2)。また、活動タイプでみると、331団体(72.0%)が介護保険や自立支援法に関する事業を行っており、助成金を受けずに移動サービスを行っている団体(他の助け合い事業ありを含む)は64団体(13.9%)にとどまっている(図表3)。移動サービスは介護保険法施行を機に急激に伸びた背景があり、特に2000年の介護タクシーの登場が、訪問介護(ホームヘルプサービス)を実施している介護保険事業者に大きな影響を与えたのは間違いないだろう。移動サービスの本質には、単なる輸送手段としての送迎サービスだけではなく、乗降前後の介助や利用者宅での介護行為も必要になる。介護保険事業を併設している事業者が多いのは、そのようなことが影響していると考えられる。

図表2 法人格の種類



図表3 活動タイプ





### 3 調査結果概要

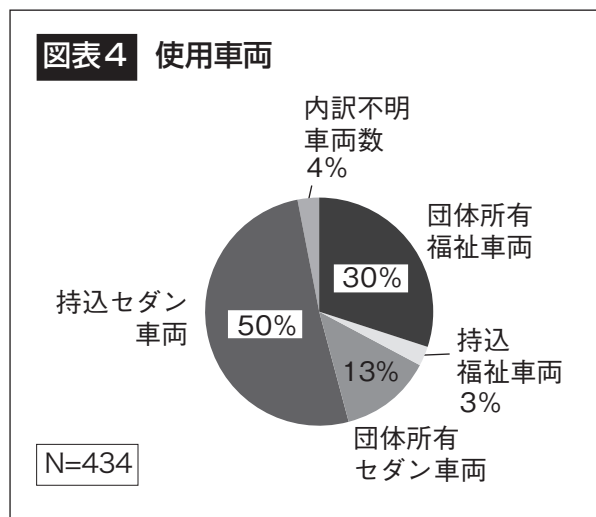
#### (2) 車両数

車両数（有効回答数 434 団体）を集計したが、2007 年 9 月現在の総車両数は 3,562 台。このうち、福祉車両は団体所有・持込合わせて 1,167 台（32.8%）、セダン型車両は団体所有・持込合わせて 2,256 台（63.0%）、車両総数のみ回答（内訳不明）が 139 台（3.9%）となった（図表 4）。2004 年 3 月に出されたガイドライン（国自旅第 240 号通達）では使用車両として福祉車両のみが認められ、セダン型車両は構造改革特区に限って規制緩和されたが、実際はセダン型車両のほうが移動サービスを担っていることが、このデータから窺えるだろう。

また、改正道路運送法が施行された 2006 年 10 月以前の車両数も同時に調査し（有効回答数 427 団体）、福祉車両のみが認められ、セダン型車両は 1 団体あたりの平均使用車両数も集計した。その結果が図表 5 である。

この「制度化前」と「07 年 9 月」を比較すると、団体所有・持込に限らず、福祉車両が増加してセダン型車両が減少傾向となっているのがわかるだろう。1 団体あたりの合計使用車両数も「制度化前」が 8.11 台に対し、「07 年 9 月」は 8.21 台。制度化前比をみると 101.2% となっている。

改正法施行によりセダン型車両の使用が全国的に認められたのに、セダン型車両は減少し、総車両数も横ばいになったのはなぜか。この答えを見つけるには、車両だけでなく、その他の調査結果も踏まえながら検証してみよう。



**図表 5 使用車両における制度化前との比較**

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	2.38	2.47	103.9%	1,016	1,073	105.6%
持込福祉車両	0.21	0.22	103.9%	89	94	105.6%
団体所有セダン車両	1.18	1.08	91.4%	505	469	92.9%
持込セダン車両	4.26	4.12	96.6%	1,820	1,787	98.2%
内訳不明車両数	0.08	0.32		34	139	
合計	8.11	8.21	101.2%	3,464	3,562	102.8%

#### (3) 運転者数

運転者数は全体で 5,578 名（有効回答数 440 団体）。1 団体あたりの運転者数は 12.68 名となったが、「制度化前」の運転者数は全体で 5,608 名（有効回答数 430 団体）。1 団体あたりの運転者数は 13.04 名であり、「制度化前」と比較すると 97.2% で減少傾向となった。

#### (4) 利用者数

運転者と反比例して、着実に増えているのが利用者数だ（図表 6）。利用者数は全体で 40,181 名（有効回答数 423 団体）。1 団体あたりの利用者数は 94.99 名となった。「制度化前」の利用者数は全体で 34,136 名（有効回答数 400 団体）となり、1 団体あたり平均利用者数は 85.34 名。1 団体あたり 9.7 名の利用者増であり、比率で見ると 111.3% となっている。

図表6 利用者数における制度化前との比較

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)	21.65	25.23	116.5%	8,661	10,672	123.2%
要介護 (ロ)	33.07	39.45	118.7%	13,227	16,688	126.2%
要支援 (ハ)	7.68	12.20	158.8%	3,074	5,161	167.9%
その他 (ニ)	15.54	17.03	157.2%	6,217	7,202	115.8%
内訳不明利用者数	7.40	1.08		2,958	458	
合計	85.34	94.99	111.3%	34,136	40,181	117.7%

※ 制度化前利用者数の回答団体数は400団体、07年9月現在利用者数の回答団体数は423団体

### (5) 運行件数

運転者数は減少傾向で、利用者数は増加傾向という反比例な結果が出たが、運行件数をみると、より複雑な事情が表れている。

運行件数は全体で782,816件(有効回答数341団体)で、1団体あたりの平均運行件数は2295.65件。これに対し「制度化前」の運行件数は全体で680,050件(有効回答数300団体)となり、1団体あたり平均運行件数は2266.83件となった。利用者の増加比率(111.3%)と比べると、運行件数の増加比率は101.3%。

これを利用者1名あたりの平均年間運行件数に当てはめると、「制度化前」は年間26.6件の利用に対し、「07年9月」は19.9件となり、利用者の利用が低下傾向にあることがわかった。利用者数が増えていても、その利用者は利用回数を減らして福祉有償運送等を利用している、という結果である(図表7)。

図表7

	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)
運行件数	2266.83	2295.65	101.3%	26.6	24.2	91.0%	680,050	782,816	115.1%

(1) から (5) までのデータを見ると、運転者が減少傾向で、それに反比例した利用者増によって、結果的には利用者一人当たりの利用回数が少なくなっている、という結果が導き出せる。車両の減少はセダン型にあり、運転者が活動を辞めることによって使用車両数も減少したと考えられる。

また、運転者の減少傾向に対して利用者が増加傾向となっていることから、2つの問題点が懸念される。

ひとつは、団体・運転者の負担増である。NPOが実施する福祉有償運送の運営体制は団体によって様々で、常勤者のいるところもあれば、ボランティアのみで運営しているところもある。担い手(労働者)を組織的に統制して事業を行う企業経営と比べると、担い手(有給スタッフ・ボランティア)の自主性・自発性に主体を置くNPO運営のほうが体制強化は難しい。簡単にいえば、利用者が増えてくれば増員や業務効率の向上で対応するのが企業だが、有給スタッフやボランティアは労働意識よりも参加を目的とする意識が強く、「地域に貢献したい」と積極的に利用者像に対応する人もいれば「空いている時間を社会に貢献したい」という人もいる。また、退職後の男性や主婦層のボランティアが多い現状では、高齢化やライフスタイルなどによって運転者は簡単に減少してしまうため、各団体は講習受講の環境整備を行うなど積極的に確保に努めなければならない。その中で需要(利用希望者)が増えてきても、供給体制は簡単に整わないのである。それゆえに、運転者や車両数の減少に反して運行件数を維持もしくは増加させている現状は、結果的には運転者を含めた活動団体に大きな負担になっていると考えられる。

### 3 調査結果概要

もうひとつは、利用者の利用制限や利用自粛である。利用の問い合わせが来ても、供給体制が整わなければ、基本的には①運転者や車両を増やす②既存の運転者・車両の稼動を増やして対応する③新規の利用者には利用回数を制限する④断る・他団体を紹介する、という対応になるだろう。このうち、調査結果では①が難しく、②は前述したとおりの状況で対応が追いつかなければ③④となる。④の中で他団体が紹介できる状況があればよいのだが、そうでなければ利用抑制が始まることは想像に難くない。

全体集計の結果を見る限り、道路運送法が改正された成果についてはマイナス面の評価が多い。移動制約者の自由な移動を保障するには、それに対応した供給体制が必要不可欠だ。無論、この部分は公共交通機関の大きな使命だが、その公共交通機関では対応しきれない部分は非営利団体の力も求められる。つまり、非営利団体の活動の保障は移動制約者の移動の自由を保障する最後の砦といえる。その制度化が、逆に活動を萎縮させているのであれば、制度内容をもう一度見直す動きが必要となるだろう。

#### セダン型車両や持込車両を認めない運営協議会もある

では次に、今回の調査結果の中でも、回答団体が問題点として指摘している事項について分析してみよう。

一番多く寄せられた意見としては「事務処理」に関する指摘である（図表 8）。この中でも、特に運営協議会や運輸支局への申請・登録・更新などの事務量の多さについて、130 団体がアンケートで意見・不満を述べている。特に、自治体によっては国が示した書類様式に加え、さらに詳細な資料の提出を求める場合もある。これによる事務作業の煩雑さが団体運営のネックになっていることが、回答文から分かる。

**図表8** 許可・登録取得に際し困ったこと、あるいは活動するうえで困っていることに関する回答傾向(上位3つ)

回答内容	回答数
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
運転者要件が厳しい、講習(時間、場所、日程)が負担	81
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	67

また、運営協議会については提出資料だけでなく、独自の審査基準（いわゆる「上乘せ基準」）を設定する自治体もある。利用対象者の範囲や使用車両、運転者の年齢、任意保険の補償額引き上げなど、自治体によってさまざまな制限を設けている。特に、法制度化によってセダン型車両の使用が全国的に認められたにも関わらず、現在でもセダン型車両が認められていない自治体もある。福祉有償運送の必要性を協議することが運営協議会の大前提だ。そこを踏まえているのに使用車両や運転者に必要以上の制限を設けること自体が、移動制約者の移動を制限していることに気づかない運営協議会がまだまだ存在するのである。タクシー代を払える人しか外出が認められない、という社会を創らないためにも、移動制約者の声を聞き、それを支える団体運営の状況を、自治体や運営協議会の委員は理解する必要がある。

二番目に多かった意見が「運転者要件」である。81 団体が「運転者要件が厳しい」と回答しており、関連して「運転者が不足している」「運転者講習の費用負担が大きい」という意見も出ている。法制度化によって、国が指定した運転者講習を受講することが義務付けられたが、これに関する費用負担や時間拘束（初任者講習の場合は一般的に 2 日間受講）がボランティアとして活動する場合には厳しい、というのが現状である。安全性を高めるための研修は必要不可欠だが、指定された研修団体への受講義務化と費用負担はボランティア意識を低下させ、逆に労働意識を高めることにつながるが多い。つまり、労働者としての報酬設定が求められることにつながっていく。そうすると「非営利であることの担保」として説明されることの多い「運送の対価（タクシー運賃の概ね 1 / 2）」という前提自体が、そもそ



も成り立たない。その範囲で適正な労働報酬を支払うのが困難であることは、最近のタクシー運賃値上げ傾向から見ても明らかである。非営利の範囲として認めている福祉有償運送の制度が、実は非営利では成り立たない状況を生んでいる。いわゆる「制度矛盾」が生じている状況だ。

このことは、三番目に「必要経費が多い、費用を捻出できない、赤字事業、単独事業として成り立たない」といった意見が多かった(67団体)ことから、窺うことができる。福祉有償運送を事業として成り立たせるのは、現在の制度内容では収支構造上困難であり、だからといってボランティアを主体に活動を広げようとしても、数々の資格・手続要件から活動が萎縮傾向になってしまう。普及させるための制度ではなく、抑制・縮小につながる危険性が非常に高いのである。

## 制度改正の視点は今後も重要な課題

今回の調査の中で、活動団体の収益状況については愛知県の移動サービスネットワークである「移動ネットあいち」が詳細な調査を実施している。その結果が図表9である。

**図表9** 愛知県福祉有償運送団体における収支状況

	介護保険あり	障害者自立支援あり	暮らし助け合いのみ	全体
回答団体数	13	14	34	61
① 1ヶ月の収入金額(1団体平均)	54.3万円/月	72.7万円/月	12.0万円/月	34.9万円/月
② 1ヶ月の人件費(1団体平均)	42.5万円/月	54.5万円/月	16.1万円/月	30.5万円/月
③ 1ヶ月の経費(1団体平均)	12.2万円/月	16.8万円/月	4.9万円/月	9.2万円/月
④ 1ヶ月の支出合計(1団体平均)	54.7万円/月	71.3万円/月	21.0万円/月	39.7万円/月
⑤ 1ヶ月の収支(1団体平均)	▲0.4万円/月	1.4万円/月	▲9.1万円/月	▲4.8万円/月

※人件費と経費のうち固定費は、可能な限り従事・使用時間で按分した金額を尋ねた。

※「介護保険あり」には、障害者自立支援事業を併せて実施している団体を含む。

※「暮らし助け合いのみ」は、介護保険や障害者自立支援事業を実施していない団体

※上記のうち、①1ヶ月の収入金額の内訳

	介護保険	障害者自立支援	暮らし助け合い
1ヶ月の「介護保険又は障害者自立支援」の収入金額	31.8万円/月	63.8万円/月	—
1ヶ月の「運送の対価」の収入金額	15.9万円/月	7.4万円/月	10.0万円/月
1ヶ月の「運送の対価以外の対価」の収入金額	6.7万円/月	1.5万円/月	2.0万円/月
1ヶ月の収入金額 合計	54.3万円/月	72.7万円/月	12.0万円/月

※「介護保険または障害者自立支援」の収入金額は、福祉有償運送と連続一体のサービスとして提供される「身体介護」「通院等乗降介助」「行動援護」「移動支援」等の収入のみを尋ねた。

これを見てもわかるように、福祉有償運送の収支構造は事業として成り立っているものではなく、多くの団体が赤字構造を抱えたままサービスを提供している状況となっている。

愛知の実態調査を担当したNPO法人移動ネットあいちの岩尾憲治氏は次のように語っている。

「調査結果を見ると、福祉有償運送は利益を生み出さない事業であることが確認された。特に回答団体の56%を占める「暮らし助け合い活動のみ(介護保険または障害者自立支援事業を実施していない)団体」は平均毎月9.1万円の赤字が発生しており、団体経営上は継続が問題視される。担い手を確保し制度として定着させるため、何等かの補助を検討するか、不必要な管理業務を削減し人件費を抑えることが急務と考えている」

### 3 調査結果概要

もし、この制度のまま福祉有償運送を続けるのであれば、岩尾氏の言葉のように活動団体に対する補助の検討か、構造的に活動が維持できるような基準緩和を実施する必要があるだろう。

構造改革特区から始まった福祉有償運送の制度化は、潜在的だった移動サービスの需要と供給の両側面を顕在化したことでは評価に値するが、制度化によって利用対象者が狭まったり、移動制約者の移動の支えとなっていた活動団体が廃止に追い込まれたりするようでは本末転倒である。残念ながら、実際にはこのような状況が各地で見受けられるのが事実だ。移動制約者が安心して暮らせる社会を実現するためには、利用者の利便性と、それを支える活動団体への配慮を踏まえたさらなる制度改正が求められている。

## 協力団体一覧

アンケート調査票の配布および回収のとりまとめを、24 団体にご協力いただきました。

北海道移送・移動サービス連絡会

特定非営利活動法人 移動サービスネットワークみやぎ

特定非営利活動法人 あきたNPOセンター

やまがた福祉移動サービスネットワーク

茨城福祉移動サービス団体連絡会

栃木県移送サービス団体連絡会

埼玉県移送サービスネットワーク

移動支援ネットワークちば

世田谷移動サービス協議会

移動NET多摩

特定非営利活動法人 かながわ福祉移動サービスネットワーク

特定非営利活動法人 横浜移動サービス協議会

新潟県福祉移動サービスネットワーク

富山福祉移動サービスネットワーク

福井移動サービス研究会

特定非営利活動法人 ぎふ市民協

特定非営利活動法人 移動ネットあいち

特定非営利活動法人 市民福祉ネットワークみえ

関西STS連絡会

移動ネットおかやま

高知の移送サービスを考える会

市民協福岡

さが福祉移動サービス・ネットワーク

熊本外出支援ネットワーク

特定非営利活動法人 どこでもドアの会

かごしま外出支援ネットワーク



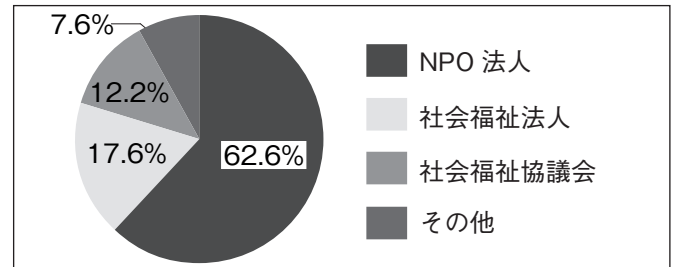
## 4、集計結果

### <団体属性>

#### 1-6 回答団体の法人格分類

法人格	回答数
NPO法人	288
社会福祉法人(社会福祉協議会を除く)	81
社会福祉協議会	56
その他	35
合計	460

#### 回答団体の法人格



#### 1-6-1 回答団体分類

団体種別	回答数	分類説明
介護保険等併設型	294	介護保険、障害者自立支援法に基づく移動サービスを行っている団体
移動サービス単独型	63	介護保険、障害者自立支援法に基づく移動サービスではなく、団体独自の移動サービス実施団体
社会福祉協議会	56	設問1-6で「社会福祉協議会」と回答した団体
移動サービス委託助成型	47	介護保険、障害者自立支援法に基づくサービスでなく、行政からの助成又は委託を受けた移動サービス事業実施団体

注：社会福祉協議会は独立で分類し、他の3つの種別には重複しない。

#### 1-6-2 回答団体分類県別

注：県名の数字はJIS X 0401都道府県番号

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

## <車両数>

### 2-1 活動に使用している車両数を教えてください。

#### 2-1-1 使用車両数の比較（許可登録以前／2007年9月）

車両数	回答数（全車両）	全車両	福祉車両	うち、福祉持込	セダン車両	うち、セダン持込
許可登録以前	427	3,464	1,105	89	2,325	1,820
2007年9月	434	3,562	1,167	94	2,256	1,787

➤ 保有車両数は横ばい。

➤ 全国展開されたはずのセダン車両数が減少している。

※ 「全車両」に回答があったものの、「福祉車両」「セダン車両」に無回答の団体があったため、「全車両」と「福祉車両」+「セダン車両」の合計値は一致していない。

#### 2-1-2A 使用車両数（許可登録以前）団体分類別

団体種別	回答数（全車両）	全車両	福祉車両	うち、福祉持込	セダン車両	うち、セダン持込
介護保険等併設型	274	2,291	700	55	1,547	1,172
移動サービス単独型	56	426	105	14	326	284
社会福祉協議会	52	385	195	9	190	159
移動サービス委託助成型	44	362	105	11	262	205

#### 2-1-2B 使用車両数（2007年9月）団体分類別

団体種別	回答数（全車両）	全車両	福祉車両	うち、福祉持込	セダン車両	うち、セダン持込
介護保険等併設型	296	2,417	750	59	1,538	1,139
移動サービス単独型	53	397	114	19	284	258
社会福祉協議会	52	412	207	6	204	171
移動サービス委託助成型	43	336	96	10	230	219

➤ 個々の数字にばらつきはあるが、車両数の増減について団体分類別には大きな違いは見られない。

#### 2-1-3A 使用車両数（許可登録以前）セダン特区分類

セダン特区	回答数（全車両）	全車両	福祉車両	うち、福祉持込	セダン車両	うち、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	170	1,963	402	41	1,535	1,281

#### 2-1-3B 使用車両数（2007年9月）セダン特区分類

セダン特区	回答数（全車両）	全車両	福祉車両	うち、福祉持込	セダン車両	うち、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	167	1,929	426	32	1,439	1,187

➤ セダン特区県域のほうがセダン車両数の減少傾向が強い。

※ 「セダン特区分類」は、全県一区でセダン特区の認定を受けた県（愛知県、三重県、静岡県、神奈川県、埼玉県、千葉県、栃木県、熊本県、岐阜県）とそれ以外の都道府県に分けて集計したデータである。2-4-2、2-7-2、2-14-2、2-22-2 も同様。

## 2-1-4 使用車両数（2007年9月時点）県別

県別	回答数（全車両）	全車両	福祉車両	うち、福祉持込	セダン車両	うち、セダン持込
01 北海道	31	155	56	12	94	53
04 宮城県	22	106	56	1	43	13
05 秋田県	5	15	6	2	9	9
06 山形県	17	126	22	3	97	81
07 福島県	3	56	7	2	45	44
08 茨城県	10	191	29	2	161	140
09 栃木県	12	136	18	3	118	113
11 埼玉県	16	154	37	3	119	113
12 千葉県	2	45	6	3	39	39
13 東京都	26	204	110	9	86	81
14 神奈川県	42	506	136	4	370	317
16 富山県	4	10	10	1		
17 石川県	1	20				
18 福井県	7	19	11	1	4	4
20 長野県	6	55	38	1	18	11
21 岐阜県	11	33	17	1	0	1
22 静岡県	1	12	5		7	7
23 愛知県	83	915	172	17	694	539
24 三重県	13	125	33	1	91	57
25 滋賀県	1	2	2			
26 京都府	3	18	18			
27 大阪府	20	82	73	7	2	1
28 兵庫県	9	38	32	8	2	2
29 奈良県	8	31	14	1	11	7
31 鳥取県	11	96	22	1	72	4
32 島根県	4	39	14		25	22
33 岡山県	51	146	143	8	3	
34 広島県	5	22	6		16	10
35 山口県	2	8	5		3	
37 香川県	1	1	1		0	
38 愛媛県	5	31	24		7	7
39 高知県	5	20	6		14	14
40 福岡県	5	51	7	3	44	37
41 佐賀県	9	19	18			
42 長崎県	2	61	1		60	60
43 熊本県	1	3	2		1	1
45 宮崎県	1	1	1			
46 鹿児島県	5	10	9		1	

➤ 持込のセダン車両数がほとんどない県がいくつか見受けられる。（岡山県、北陸3県、佐賀県、岐阜県等）

※ 無回答とゼロの記載が混在した場合は空欄とした。

## 2-2 使用車両数の変化

1) 増えた	99団体 (21.5%)
理由（複数回答可）	<ul style="list-style-type: none"> <li>①積極的に増やした 24</li> <li>②結果として増えていた 30</li> <li>③増やさざるを得なかった 25</li> <li>④運転者の持込車両を積極的に増やした 13</li> <li>⑤運転者の持込車両が結果として増えていた 13</li> <li>⑥運転者の持込車両を増やさざるを得なかった 4</li> <li>⑦その他 2</li> </ul>
2) 減った	70団体 (15.2%)
理由（複数回答可）	<ul style="list-style-type: none"> <li>①敢えて減らした 10</li> <li>②結果として減っていた 21</li> <li>③減らさざるを得なかった 12</li> <li>④運転者の持込車両を敢えて減らした 7</li> <li>⑤運転者の持込車両が結果として減っていた 14</li> <li>⑥運転者の持込車両を減らさざるを得なかった 8</li> <li>⑦その他 1</li> </ul>
3) 変わらない	194団体 (42.2%)
理由（複数回答可）	<ul style="list-style-type: none"> <li>①増減はあったが結果としてあまり変わらない 42</li> <li>②増減はあまりなく、ずっと変わらない 136</li> <li>③その他 16</li> </ul>
4) 無回答	97団体 (21.1%)

### 2-3 使用車両数の変化とその理由（自由記述）から分かること

「1団体あたりの所有車両台数は1%増加」という結果が出ているが、内訳を見ると「増えた」団体は全体の21.5%にとどまっている。個々の回答を見ると「増えた」団体は1-3両程度の増車が多いのに対し、「減った」団体は10台以上減っている団体が複数見られた。このことから、減少した団体の減少幅が大きいため、全体の平均値を押し下げていることが分かる。変化の理由としては、増えたケースでは、ニーズの増加やニーズの多様化に応えた結果という回答がほとんどで、減ったケースでは、順に運転者の減少、運営協議会を通過しやすくするためやむなく、利用者が減少したため、という回答が多かった。2-1-4からも自治体の姿勢でセダン車両数の状況が大きく変わることが分かる。

## <運転者数>

### 2-4 登録している運転者数を教えてください。

#### 2-4-1 運転者数の比較（許可登録以前／2007年9月）団体分類別

団体種別	運転者数		回答数		団体あたりの運転者数	
	許可・登録以前	2007年9月	許可・登録以前	2007年9月	許可・登録以前	2007年9月
介護保険等併設型	3,246	3,345	275	287	11.80	12.16
移動サービス単独型	626	578	58	56	10.79	10.32
社会福祉協議会	1,137	1,090	54	52	21.10	20.96
移動サービス委託助成型	599	565	43	45	13.93	12.55
合計	5,608	5,578	430	440	13.04	12.67

➤ 運転者数の総数は微減しているが、団体種別による大きな差異は見受けられない。

### 2-5 運転者数の変化

1) 増えた	114団体 (24.8%)
①積極的に増やした（チラシ配布や広報誌への掲載などにより）	25
②結果として増えていた（社会的な認知が高まり）	34
③増やさざるを得なかった（条件を変えるなどにより）	37
④その他	18
2) 減った	127団体 (27.6%)
①敢えて減らした	13
②結果として減っていた	86
③減らさざるを得なかった	26
④その他	6
3) 変わらない	142団体 (30.9%)
①増減はあったが結果としてあまり変わらない	48
②増減はあまりなく、ずっと変わらない	89
③その他	5
4) 無回答	77団体 (16.7%)

### 2-6 運転者数の変化とその理由（自由記述）から分かること

変化の理由として、増えたケースでは、利用者の増加に対応して、運転者や介護職員（運転者を兼務）を募集した結果という回答が多く、減ったケースでは、運転者の退職・退会という回答がほとんどだった。退職・退会の理由は記載されていないものが多いが、講習会等の運転者要件を満たせなかった、行政の指導で減らされた、運営協議会で年齢制限を設けられた、年齢や健康上の理由などが複数見られた。

## <利用者数>

### 2-7 登録している利用者数を教えてください。

※各列の合計値については、P9の図表6参照

#### 2-7-1A 利用者数（許可登録以前）団体分類別

団体種別	回答数 (利用者総数)	利用者総数	身体障がい	要介護	要支援	その他
介護保険等併設型	261	18,051	4,452	6,678	1,733	4,035
移動サービス単独型	52	9,575	2,124	4,789	734	1,355
社会福祉協議会	47	3,310	848	763	365	335
移動サービス委託助成型	40	3,200	1,237	997	241	492

#### 2-7-1B 利用者数（2007年9月）団体分類別

団体種別	回答数 (利用者総数)	利用者総数	身体障がい	要介護	要支援	その他
介護保険等併設型	278	20,679	5,484	8,663	2,506	4,386
移動サービス単独型	50	10,634	2,246	5,312	1,469	1,510
社会福祉協議会	50	4,705	1,194	1,298	821	617
移動サービス委託助成型	45	4,163	1,748	1,415	365	489

▶ 利用者数はどの種類の団体でも増加している。増加率が高いのは、順に社会福祉協議会の「要支援」211%、移動サービス単独型の「要支援」208%、社会福祉協議会の「その他」173%、「要介護」160%となっている。

#### 2-7-2A 利用者数（許可登録以前）セダン特区分類

セダン特区	回答数 (利用者総数)	利用者総数	身体障がい	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	159	14,249	2,441	6,992	1,238	1,981

#### 2-7-2B 利用者数（2007年9月）セダン特区分類

セダン特区	回答数 (利用者総数)	利用者総数	身体障がい	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	164	16,882	3,682	8,636	2,411	2,752

▶ 利用者数はセダン特区県域も非セダン県域も増加している。増加率が高いのは、順にセダン特区県域の「要支援」189%、「身体障がい」147%、非セダン特区県域の「要支援」139%となっている。

## 2-8 利用者の変化

1) 増えた	163団体 (35.4%)
理由 (複数回答可)	<ul style="list-style-type: none"> <li>①積極的に増やした (チラシ配布や広報誌への掲載などにより) 9</li> <li>②結果として増えていた (社会的な認知が高まり) 133</li> <li>③増やさざるを得なかった (他の団体からの受託などにより) 13</li> <li>④その他 9</li> </ul>
2) 減った	113団体 (24.6%)
理由 (複数回答可)	<ul style="list-style-type: none"> <li>①敢えて減らした 10</li> <li>②結果として減っていた 85</li> <li>③減らさざるを得なかった 13</li> <li>④その他 6</li> </ul>
3) 変わらない	89団体 (19.3%)
理由 (複数回答可)	<ul style="list-style-type: none"> <li>①増減はあったが結果としてあまり変わらない 47</li> <li>②増減はあまりなく、ずっと変わらない 37</li> <li>③その他 5</li> </ul>
4) 無回答	95団体 (20.7%)



## 2-9 利用数の変化とその理由（自由記述）から分かること

利用者総数は11%増だが、増減については、利用者増と答えた団体が35%に対し、利用者減と答えた団体も25%に上っており、団体によって差がある。変化の理由としては、増えたケースでは、認知度が高まったことにより利用希望や関係機関からの紹介が増えたという回答が最も多く、続いて利用しやすいサービスだから、他制度が利用できなくなって流入したという回答が複数見られた。減ったケースでは、順に利用者の入院や死亡、制度や運営協議会により制限されたという回答が大半を占め、他制度の負担増や利用制限によって関連する移動へのニーズも減少したという回答も複数見られた。特に、他制度との関係で流出した・流入したという正反対の回答が出ていることから、団体のサービス内容によって利用者の増減に違いが出ているのではないだろうか。

※「利用者総数」に回答があったものの、内訳に無回答の団体があったため、2-7では「利用者総数」と内訳の合計値が一致していない。特に、許可・登録前は「イロハニ」の区分で利用者を把握していない団体が多いと考えられる。

## 2-10 道路運送法の登録（または80条許可）によって、利用対象から外れた利用者はいますか。

- |        |               |                        |
|--------|---------------|------------------------|
| 1) いる  | 119団体 (25.9%) | …… その場合の人数 (合計) 1,519人 |
| 2) いない | 302団体 (65.6%) |                        |
| 3) 無回答 | 39団体 (8.5%)   |                        |

### 2-10-1 対象から外れた利用者がある場合の内訳（2つ以上の回答があったもの）

- ・ 要支援1の方
- ・ 要支援2の方
- ・ 要介護認定を受けていない方
- ・ 要支援認定から自立になった方
- ・ 傷病人・経済的に困難な高齢者
- ・ 障がい者(手帳有無不明)、生活保護受給者
- ・ 知的障がい者・他の市町村在住、入院・入所により他の自治体にいる高齢者
- ・ 障がい者・児童・乳幼児・過疎地域(一部エリア)に居住する高齢者
- ・ 妊婦
- ・ 一人暮らしか夫婦のみでお元気な高齢者
- ・ 精神疾患のある人、発達障がいのある人、一人では外出が不安な人

突出して要支援認定または要介護認定を受けていない高齢者が多く、次いで経済的に困難な高齢者や障がい者、知的障がい者、他の市町村の人、となっている。登録要件で認められていない利用者もいるが、「ハ：要支援認定」「ニ：その他の障害」に該当する人、発着地の要件を満たしている人も含まれ、運営協議会によって異なった判断がなされているようである。介護予防の要素を持った活動団体、交通空白の要素を持った地域では利用者が減少傾向にあるのではないだろうか。ただし、本調査では回答の地域偏在が激しいため、地域差を立証することは難しい。

### 2-11 2-10で利用対象から外れた利用者への対応

利用者への対応としては、説明して断ったという回答が最も多い。次いで順に「無料でサービス提供」「介護タクシー等他のサービスを紹介」「家族に対応してもらった」「要介護認定をもらうことを勧めた」という回答が多いが、「説明して断った」場合に代替手段が確保できたかどうか確認されていない。



## 2-12 道路運送法の登録（または80条許可）以後に、利用（依頼）を断ったことはありますか。

- 1) ある 181団体 (39.3%) …… その場合の延べ人数 1,013人  
 2) ない 193団体 (42.0%)  
 3) 無回答 86団体 (18.7%)

### 2-13 2-12の（利用を断った）理由

「予約が重なったりスケジュールがあわず、車両や運転者が手配できなかった」という回答が最も多く、次いで、利用者の状態により対応できる車両や運転者が手配できなかった」「予約制のため突発的な依頼を断った」「即対応や安さだけを求める人」「毎日同じ時間の連続利用希望」などとなっている。2-12（利用対象から外れた人への対応）で「断った」という回答が多かったことから、この設問でも2-10と同じ人も多かった。

## <運行件数>

### 2-14 運行件数を教えてください。 （道路運送法の登録以前の一年間と2007年9月末までの1年間）

#### 2-14-1 運行件数の比較（許可登録以前/2007年9月）団体分類別

団体種別	運行件数		回答数		団体あたりの運行件数	
	許可・登録以前	直近一年	許可・登録以前	直近一年	許可・登録以前	直近一年
介護保険等併設型	395,483	476,140	186	217	2,126	2,194
移動サービス単独型	107,851	118,456	45	45	2,397	2,632
社会福祉協議会	105,550	108,254	41	43	2,574	2,518
移動サービス委託助成型	71,166	79,966	28	36	2,542	2,221
合計	680,050	782,816	300	341	2,267	2,296

➤ 社会福祉協議会と移動サービス委託助成型の団体あたりの運行件数は減少している。

➤ 介護保険等併設型と移動サービス単独型の団体あたりの運行件数は増えている。

※ 「許可登録以前」に2005年度のデータを、「2007年9月」に2006年度のデータを回答した団体がある。

#### 2-14-2 運行件数の比較（許可登録以前/2007年9月）セダン特区分類

セダン特区	運行件数		回答数		団体あたりの運行件数	
	許可・登録以前	直近一年	許可・登録以前	直近一年	許可・登録以前	直近一年
非セダン県域	430,710	514,616	161	203	2,675	2,535
セダン特区県域	249,340	268,200	127	134	1,963	2,001

## 2-14-3 運行件数の変化（許可登録以前/2007年9月）県別

県別	運転件数合計		回答団体数		団体あたりの運行件数	
	許可・登録以前	2007年9月	許可・登録以前	2007年9月	許可・登録以前	2007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
21 岐阜県	10,272	10,115	10	10	1,027	1,012
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	0	348	0	1	0	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

➤ 運行件数の増減について、県別のばらつきが大きい。

## 2-15 運行件数の変化

1) 増えた	163団体 (35.4%)
理由 (複数回答可)	<ul style="list-style-type: none"> <li>①積極的に増やした 7</li> <li>②結果として増えていた (利用者の増加などにより) 146</li> <li>③増やすしかなかった 5</li> <li>④その他 6</li> </ul>
2) 減った	106団体 (23.1%)
理由 (複数回答可)	<ul style="list-style-type: none"> <li>①敢えて減らした 6</li> <li>②結果として減っていた 86</li> <li>③減らすしかなかった 14</li> <li>④その他 1</li> </ul>
3) 変わらない	86団体 (18.7%)
理由 (複数回答可)	<ul style="list-style-type: none"> <li>①増減はあったが結果としてあまり変わらない 48</li> <li>②増減はあまりなく、ずっと変わらない 33</li> <li>③その他 6</li> </ul>
4) 無回答	105団体 (22.8%)

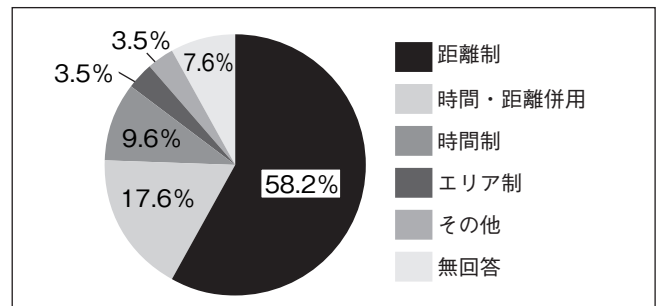
## 2-16 運行件数の変化とその理由（自由記述）から分かること

一団体あたりの運行件数は、増加したと回答している団体が35%に上っており、減少した団体の減少が大きいため、全体の運行件数が押し下げられていることが分かる。増加した理由としては、順に、利用者の増加、一人あたりの利用件数の増加、短距離利用の増加による対応件数の増加となっている。反対に、減少した理由は、順に利用者の減少、一人当たりの利用件数の減少、供給力の低下により断ったから、となっている。

## <利用料金の設定>

### 2-17 運送の対価の態様（2007年9月）

運送の対価の考え方	回答数
距離制	268
時間・距離併用	81
時間制	44
エリア制	16
その他	16
無回答	35
合計	460



### 2-19-1,2,3,4,5 運送の対価以外の対価の実態（2007年9月）

運送の対価以外の対価	回答数
介助料のみ	76
待機料のみ	58
介助料 + 待機料	32
迎車回送料のみ	27
迎車回送料 + 待機料	23
介助料 + 迎車回送料	16
その他のみ	10
介助料 + 迎車回送料 + 待機料	6
介助料 + その他	4
待機料 + その他	3
待機料 + 迎車回送料 + その他	2

運送の対価以外の対価	回答数
待機料 + 設備使用料	1
設備使用料のみ	1
介助料 + 迎車回送料 + 設備使用料	1
介助料 + 迎車回送料 + その他	1
介助料 + 迎車回送料 + 待機料 + その他	1
なし、無回答	198
合計	460

※その他として、たすけあいチケット、1回手配料、夜間休日加算、立寄料、車両管理料、時間超過料などがあつた。

### 2-20 運送の対価の変化（許可・登録以前/2007年9月）

1) 変わった	127団体 (27.6%)
2) 変わらない	239団体 (52.0%)
3) ケースによって異なる	25団体 (5.4%)
4) その他	10団体 (2.2%)
5) 無回答	59団体 (12.8%)

**2-21 運送の対価の変化とその理由（自由記述）から分かること**

対価が「変わった」理由は、順に「運営協議会の協議によって決まった」「補助金や助成金の減額」「経費の増大」「介護保険や自立支援事業から切り離れたため」となっている。「運営協議会の協議」を除くと、実質値上げと考えられる。「変わらない」が半数を占めているが、対価の考え方は、登録制度創設時に明確化されており、今後80条許可(みなし登録)から79条登録への更新時に設定を変更する団体が出てくると推測される。運送の対価、対価以外の対価ともに、組み合わせや金額が様々だったため、平均的な料金設定は明らかでない。

**<事業収支>****2-22-1 事業収支（2005年度）団体分類別（単位円）**

団体種別	2005年度		回答数		団体あたり	
	収入	支出	収入	支出	収入	支出
介護保険等併設型	320,016,090	359,529,625	132	114	2,424,364	3,153,769
移動サービス単独型	67,317,495	66,644,597	32	32	2,103,672	2,082,644
社会福祉協議会	121,735,099	119,970,537	38	38	3,203,555	3,157,119
移動サービス委託助成型	105,556,498	118,966,556	22	23	4,798,023	5,172,459
(上記合計)	614,625,182	665,111,315	224	207	2,845,487	3,276,410

**2-22-2 事業収支（2006年度）団体分類別（単位円）**

団体種別	2006年度		回答数		団体あたり	
	収入	支出	収入	支出	収入	支出
介護保険等併設型	438,023,692	472,207,282	212	179	2,066,149	2,638,030
移動サービス単独型	73,160,537	62,267,369	42	41	1,741,918	1,518,716
社会福祉協議会	144,722,517	143,428,017	30	30	4,824,084	4,780,934
移動サービス委託助成型	141,843,719	140,481,913	38	35	3,732,729	4,013,769
(上記合計)	797,750,465	818,384,582	322	285	2,540,607	2,965,162

➤ 介護保険等併設型の団体の収支の赤字が大きく、登録後も改善されていないことが分かる。

**2-22-3 事業収支（2005年度）セダン特区分類（単位円）**

セダン特区	2005年度		回答数		団体あたり	
	収入	支出	収入	支出	収入	支出
非セダン県域	375,295,083	405,886,322	136	124	2,759,523	3,273,277
セダン特区県域	239,330,099	259,224,993	88	83	2,719,660	3,123,193

**2-22-4 事業収支（2006年度）セダン特区分類（単位円）**

セダン特区	2006年度		回答数		団体あたり	
	収入	支出	収入	支出	収入	支出
非セダン県域	486,815,003	497,285,609	192	171	2,535,495	2,908,103
セダン特区県域	310,935,462	321,098,973	130	114	2,391,811	2,816,658

## 4 集計結果

### 2-23 収支の変化

1) 増えた	68団体 (14.8%)
①事業収入が増えた	52
②補助金や助成金が増えた	4
③経費が減った	8
④その他	4
2) 減った	115団体 (25.0%)
①事業収入が減った	51
②補助金や助成金が減った	13
③経費が増えた	50
④その他	2
3) 変わらない	79団体 (17.2%)
4) 無回答	198団体 (43.0%)

### 2-24 収支の変化とその理由（自由記述）から分かること

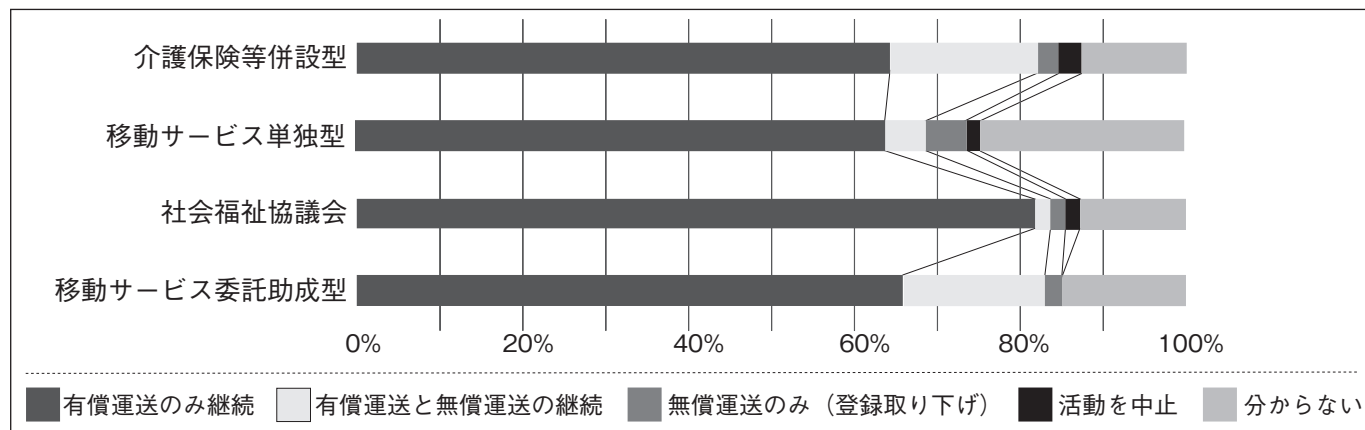
この設問は、福祉有償運送以外の事業と固定費・管理費が重なっているためか無回答が多かった。2006年度と2005年度の収支を尋ねたが、2007年度に登録を受けた団体が、2006年度と2007年度の半年分の収支を記載しており、回答されたものについても精度を欠いている。しかし、いずれのケースでも、従前から赤字で、法改正後も赤字という結果が出ている。しかも、登録後、さらに収支が悪化したとする団体が全体の25%に上っている。悪化した理由を見ると、「事業収入減少(利用者減少、供給力低下による)」と「経費の増加」を併記しているケースが大半を占めている。経費の内訳は、順にガソリン代、事務経費、講習受講料となっている。また、介護報酬を請求できるケースが減ったために収入が減少したという回答も複数見られた。

## <登録についての今後の見通し>

### 3-1 今後の登録についての見通し（団体分類別）

今後の見通し	回答数 (合計)	介護保険等 併設型	移動サービス 単独型	社会福祉 協議会	移動サービス 委託助成型
1) 登録を継続する（福祉有償運送のみ実施したい）	303	188	39	45	31
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）	66	53	4	1	8
3) 登録を取り下げたい（可能であれば無償運送のみを実施したい）	12	7	3	1	1
4) 許可を取り下げたい	11	8	2	1	0
5) 分からない	68	38	15	8	7
	460				

### 団体種別と登録の継続



### 3-2 登録継続に関する今後の意向から分かること

30%以上の団体が、有償運送登録の範囲だけでは、現在の移動サービスのニーズに対応できないと考えていることが見受けられる。特に、約20%の団体が「登録取り下げ」「活動をやめたい」「分からない」を選んでおり、これらの団体は、活動の継続が危ぶまれる。活動形態別に見ると、移動サービス単独型にこれらの回答を選んでいる団体が多く、財政基盤の弱い団体ほど不安が強いことが推察される。

#### 3-2 今後の登録について判断された理由を自由記述ください。

※選択肢1～5それぞれについて、記述の多い内容を大別した。

<b>1) 登録を継続する（福祉有償運送のみ実施したい）</b>		
利用者・地域から必要とされているので事業継続のために登録が必要	回答数	割合
	176	73.6%
違法行為にならないため、介護事業・受託・補助事業を継続するために登録が必要だから	17	7.1%
無償では事業継続・運転者確保が難しいから	13	5.4%
社会的にサービスが認知され安全なサービスが行われるように	10	4.2%
変更の理由が無い、登録したばかりだから当座は現状維持する	10	4.2%
運転協力者が安心して携われるように・増えるように	2	0.9%
その他	11	4.6%
合計	239	100%
<b>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）</b>		
現在の利用者にサービス提供を続けるため、登録しないと利用者に迷惑をかけると考えて	回答数	割合
	22	37.3%
ニーズがあるから、できるだけ多くの移動制約者に利用してもらいたいから	13	22.0%
有償運送の規定では対象外の人や実施できないサービスを実施したい	13	22.0%
NPO法人としての使命から無償も並行する	5	8.5%
その他	6	10.2%
合計	59	100%
<b>3) 登録を取り下げたい（可能であれば無償運送のみを実施したい）</b>		
制約が多いから、有償事業の維持が大変だから	回答数	割合
	5	41.7%
利用者負担が多いから、無償でも実施可能だから	3	25.0%
その他	4	33.3%
合計	12	100%
<b>4) 登録を取り下げたい（活動を中止したい）</b>		
役員・運転者・事務局への負担が大きすぎるため	回答数	割合
	4	26.7%
財政的に継続不可、他の事業の負担になる	5	33.3%
法の縛りやタクシーからの圧力で活動が変質・縮小しているから	2	13.3%
その他	4	26.7%
合計	15	100%
<b>5) 分からない</b>		
要件が厳しい、手続き・制度が複雑だから、採算が取れないから	回答数	割合
	12	35.2%
運転者の確保が困難だから	5	14.7%
状況を見て判断したい、検討中	5	14.7%
利用者の増減の見通しが立たないから	4	11.8%
法人本体、自治体の意向が定まらないため	2	5.9%
予想以上にニーズが多く対応が困難だから	2	5.9%
その他	4	11.8%
合計	34	100%



#### 4 集計結果

### 3-3 許可・登録取得に際し困ったこと、あるいは活動する上で困っていることは何ですか。

※ 回答の多かった選択肢「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項目について、内容別に整理した。この7項目に該当しない、あるいは分類の難しい回答については、除外して作表した。

#### 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	75.1%
市町村への（報告や要件の確認のための）提出書類が多い	25	14.5%
事務処理にかかる人員等の経費が負担	16	9.2%
報告書類が活動実態と乖離している	2	1.2%
回答団体数	173	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	55	45.1%
セダン、持込車両が認められない	24	19.7%
車両が不足している	21	17.2%
駐車禁止指定除外が適用されない	16	13.1%
車両が老朽化している	4	3.3%
代車の使用が認められない	2	1.6%
回答団体数	122	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	25.5%
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	67	85.9%
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	10.3%
利用料の値上げを検討せざるを得ない	3	3.8%
回答団体数	78	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	26	42.6%
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	32.8%
確認(点呼)方法や報告事項が実情にあわない	11	18.0%
運行管理者を配置する費用が捻出できない	4	6.0%
回答団体数	61	100.0%

## 国土交通省への要望

回答内容	回答数	割合
住民相互の助け合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	26	21.8%
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	20.2%
登録の諸要件を緩和しもっと活動しやすくしてほしい。	25	21.0%
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	16.0%
運営協議会は不要	6	5.0%
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	10.1%
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賃金・ビジネスとして認めるべき	7	5.9%
回答団体数	119	100.0%

# 5、資料

## (1) アンケート調査票

### ■福祉有償運送に関する実態調査（団体用）

調査票にある「移動サービス」とは、移動制約者・移動困難者を対象とし、車両を使って行なう外出・移動支援のサービスをさします。また、移動サービスのうち、道路運送法 79 条登録の対象と解される事業については「福祉有償運送」と表記しています。

### 1、団体について

1-1 記入日	年 月 日	1-2 記入者 (役職名)
1-3 団体名称		
1-4 所在地	(注：調査結果のご送付を検討していますので、正確にご記入ください)	
〒	都道府県	市区町村
1-5 連絡先	TEL:	FAX:
	E-mail:	
1-6 団体の組織形態 (該当するものに○を記入ください)	1) 社会福祉法人 (社会福祉協議会を除く) 2) 社会福祉協議会 3) NPO 法人 4) その他 ( )	
1-7 現在行っている移動サービスは何ですか。該当するものすべてに○を記入ください。	1) 介護保険・障害者自立支援事業と連続一体となった福祉有償運送 2) 自治体や関係機関からの受託事業の移動サービス (有償無償を問わない) 3) 自治体や関係機関から助成を受けている移動サービス 4) 自主事業 (上記 1,2,3 以外) の福祉有償運送 5) 自主事業で無償またはガソリン代のみ、登録が不要な範囲の移動サービス 6) その他 ( )	
1-8 登録の年月 ※80 条許可から 79 条登録へ移行する団体は「2」とお答え下さい。	1) 79 条登録 (200 年 月) 2) みなし登録 (80 条許可) (200 年 月)	
1-9 移動サービス以外の実施事業は何ですか。該当するものすべてに○を記入ください。	1) 介護保険事業 2) 障害者自立支援事業 3) 福祉サービス事業 (①自治体からの受託事業 ②自治体からの助成事業 ③いづれもなし) 4) 実施していない (移動サービスののみ) 5) その他 ( )	

### 2. 活動実績と変化

設問中の「道路運送法の登録 (または80条許可) の前と比較して」については、初めて運営協議会に申請した時点のデータをお答えください。登録制度創設前に80条許可を受けていた団体は、80条許可申請時となります。

2-1 車両数	活動に使用している車両数を教えてください。 道路運送法の登録 (または 80 条許可) 以前 2007 年 9 月末現在 全部で _____ 両 → _____ 両 内訳) ・福祉車両 _____ 両 (うち運転者の持込 _____ 両) (うち運転者の持込 _____ 両) ・セダン _____ 両 (うち運転者の持込 _____ 両) (うち運転者の持込 _____ 両)	
2-2 車両数の変化	車両数の変化として該当するものを○で囲んでください (複数可)。 1) 増えた ①積極的に増やした ②結果として増えていた ③増やさざるを得なかった ④運転者の持込車両を積極的に増やした ⑤運転者の持込車両が結果として増えていた ⑥運転者の持込車両を増やさざるを得なかった ⑦その他 2) 減った ①減らして減らした ②結果として減っていた ③減らざるを得なかった ④運転者の持込車両を減らして減らした ⑤運転者の持込車両が結果として減っていた ⑥運転者の持込車両を減らさざるを得なかった ⑦その他 3) 変わらない ①増減はあったが結果としてあまり変わらない ②増減はあまりなく、ずっと変わらない ③その他	
2-3 車両数が変化した理由を自由記述ください。(ニーズの増減、活動地域の拡大縮小、運営協議会の協議など)		
2-4 運転者数	登録している運転者数を教えてください。 道路運送法の登録 (または 80 条許可) 以前 2007 年 9 月末現在 全部で _____ 名 → _____ 名	

<p>2-5 運転者数の変化                  運転者数の変化として該当するものを○で囲んでください(複数可)。                  ①積極的に増やした(チラシ配布や広報誌への掲載などにより)                  ②結果として増やしていた(社会的な認知が高まり)                  ③増やさざるを得なかった(条件を変えるなどにより)                  ④その他                  ①増えて減らした                  ②結果として減っていた                  ③減らさざるを得なかった                  ④その他                  3) 変わらない                  ①増減はあったが結果としてあまり変わらない                  ②増減はあまりなく、ずっと変わらない                  ③その他</p>	<p>2-6 運転者数が変化した理由を自由記述ください。(二一ズの増減、資格要件、活動地域の拡大縮小、運営協議会の協議など)</p>
<p>2-7 利用者数                  登録している利用者数を教えてください。注：内訳は、重複して該当する利用者がある場合、複数箇所にご記入ください。イロハニの合計人数が、「全部」を上回る数字となります。                  2007年9月末現在                  道路運送法の登録                  (または80条許可)以前                  全部で _____名 → _____名                  内訳)                  イ=身体障がい者 _____名                  ロ=要介護認定者 _____名                  ハ=要支援認定者 _____名                  ニ=その他 _____名</p>	<p>2-8 利用者数の変化                  利用者数の変化として該当するものを○で囲んでください(複数可)。                  1) 増えた                  ①積極的に増やした(チラシ配布や広報誌への掲載などにより)                  ②結果として増やしていた(社会的な認知が高まり)                  ③増やさざるを得なかった(他の団体からの受託などにより)                  ④その他                  2) 減った                  ①増えて減らした                  ②結果として減っていた                  ③減らさざるを得なかった                  ④その他                  3) 変わらない                  ①増減はあったが結果としてあまり変わらない                  ②増減はあまりなく、ずっと変わらない                  ③その他</p>
<p>2-9 利用者数が変化した理由を自由記述ください</p>	

<p>2-10 道路運送法の登録(または80条許可)によって、利用対象から外れた利用者はいいますか。                  1) いる → 具体的にどのような方が何人くらいですか (約 _____人)                  (内訳: _____)                  2) いない → 設問2-11は飛ばしてください</p>	<p>2-11 道路運送法の登録(または80条許可)によって、利用対象から外れた利用者による対応をしたか、自由記述ください</p>
<p>2-12 道路運送法の登録(または80条許可)以後に、利用(依頼)を断ったことはありますか。                  1) ある → 具体的にどのような方が何人くらいですか (約 _____人)                  (内訳: _____)                  2) ない → 設問2-13は飛ばしてください</p>	<p>2-13 2-12の(利用を断った)理由は何か。</p>
<p>2-14 運行件数                  運行件数を教えてください。                  道路運送法の登録                  (または80条許可)以前の                  1年間                  全部で _____件/年間 → _____件/年間                  2007年9月末までの1年間</p>	<p>2-15 運行件数の変化                  運行件数の変化として該当するものを○で囲んでください(複数可)。                  1) 増えた                  ①積極的に増やした                  ②結果として増やしていた(利用者の増加などにより)                  ③増やすしかなかった                  ④その他                  2) 減った                  ①取って減らした                  ②結果として減っていた                  ③減らすしかなかった                  ④その他                  3) 変わらない                  ①増減はあったが結果としてあまり変わらない                  ②増減はあまりなく、ずっと変わらない                  ③その他</p>
<p>2-16 運行件数が変化した理由を自由記述ください                  (供給力が上がった・下がった、利用者が増えた・減った、一人あたりの依頼件数が増えた・減った、1件あたりの時間や距離が長くなった・短くなったなど)</p>	

3. 登録の意向と問題点

3-1	<p>今後の登録についての見通しを、以下から選んでください。</p> <p>1) 登録を継続する(福祉有償運送のみ実施したい)</p> <p>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)</p> <p>3) 登録を取り下げたい(可能であれば無償運送のみを実施したい)</p> <p>4) 許可・登録を取り下げたい(活動を中止したい)</p> <p>5) 分からない</p>
3-2	<p>今後の登録について判断された理由を自由記述ください。</p>
3-3	<p>許可・登録取得に際し困ったこと、あるいは活動するうえで困っていることは何ですか。(あてはまるものすべてに○をつけ、それぞれ具体的な問題点を( )内にご記入ください。)</p> <p>1) 利用者 ( )</p> <p>2) 使用車両 ( )</p> <p>3) 事務処理 ( )</p> <p>4) 運営協議会の協議 ( )</p> <p>5) 運転者要件 ( )</p> <p>6) 運行管理体制 ( )</p> <p>7) 法人格取得 ( )</p> <p>8) 会員・理事会など組織内の調整 ( )</p> <p>9) 行政、タクシー、運輸支局等外部との関係 ( )</p> <p>10) 組織の財政運営 ( )</p> <p>11) その他 ( )</p>
3-4	<p>「国土交通省」や「全国移動ネット」への、ご要望やご意見を自由にお書きください。</p>

ご協力ありがとうございました。

2-17	<p>現在の「運送の対価」について、該当するものを○で囲んでください。</p> <p>1) 距離制 2) 時間制 3) エリア制 4) 時間・距離併用制 5) その他 ( )</p>									
2-18	<p>現在の「運送の対価」の額をご記入ください。</p> <p>円/km 円/時間 円/km 円/時間 円/につき 円/につき</p> <p>(2種類以上ある)</p>									
2-19	<p>現在の「運送の対価以外の対価」の額をご記入ください。</p> <p>(乗降介助料 円/につき) (迎車回送料 円/につき) (つき)</p> <p>(待機料 円/につき) (設備使用料 円/につき) (つき)</p> <p>(その他 円/につき)</p>									
2-20	<p>利用料金の設定(運送の対価含む)の変化 道路運送法の登録(または80条許可)の前と、現在の運送の対価を比較して、該当するものを○で囲んでください。</p> <p>1) 変わった(以前の設定: )</p> <p>2) 変わらない 3) ケースによって異なる 4) その他 ( )</p>									
2-21	<p>利用料金の設定(運送の対価含む)が変化した理由をご記述ください。 (運行経費の増減、運営協議会での可否など)</p>									
2-22	<p>有償運送の収支</p> <p>有償運送の収支を教えてください。</p> <table border="0"> <tr> <td>2005年度</td> <td>2006年度</td> <td></td> </tr> <tr> <td>収入 約 円</td> <td>→ 約 円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>支出 約 円</td> <td>→ 約 円</td> <td></td> </tr> </table>	2005年度	2006年度		収入 約 円	→ 約 円		支出 約 円	→ 約 円	
2005年度	2006年度									
収入 約 円	→ 約 円									
支出 約 円	→ 約 円									
2-23	<p>団体全体の収入に占める有償運送の収入の割合は何%位ですか 約 %</p> <p>有償運送の収支差額の変化 道路運送法の登録(または80条許可)の前と、現在を比較して、収支差額の変化とその内訳に該当するものを○で囲んでください(複数可)。</p> <p>1) 増えた → ①事業収入が増えた ②補助金や助成金が増えた ③経費が減った ④その他 ( )</p> <p>2) 減った → ①事業収入が減った ②補助金や助成金が減った ③経費が増えた ④その他 ( )</p> <p>3) 変わらない</p>									
2-24	<p>有償運送の収支が変化した理由と思われることを自由記述ください。</p>									



(2) 運輸支局別登録団体数・車両数 (福祉)

19年9月30日現在  
国土交通省調べ

自家用有償旅客運送登録団体数・車両数 (運輸支局別)

運輸局	運輸支局	登録種別	団体等数	自家用自動車					計 (うち軽自動車)						
				寝台車 (うち軽自動車)	車椅子車 (うち軽自動車)	兼用車 (うち軽自動車)	回転シート車 (うち軽自動車)	セダン等 (うち軽自動車)							
北海道	札幌	市町村福祉	9	0	(0)	4	(1)	5	(0)	0	(0)	14	(1)	23	(2)
北海道	札幌	福祉有償	108	0	(0)	149	(46)	12	(4)	79	(25)	134	(44)	374	(119)
北海道	札幌	計	117	0	(0)	153	(47)	17	(4)	79	(25)	148	(45)	397	(121)
北海道	函館	市町村福祉	2	0	(0)	1	(0)	1	(0)	0	(0)	0	(0)	2	(0)
北海道	函館	福祉有償	15	0	(0)	20	(11)	7	(0)	21	(14)	44	(25)	92	(50)
北海道	函館	計	17	0	(0)	21	(11)	8	(0)	21	(14)	44	(25)	94	(50)
北海道	旭川	市町村福祉	9	1	(0)	5	(1)	3	(0)	0	(0)	14	(4)	23	(5)
北海道	旭川	福祉有償	32	0	(0)	47	(22)	5	(0)	20	(11)	88	(33)	160	(66)
北海道	旭川	計	41	1	(0)	52	(23)	8	(0)	20	(11)	102	(37)	183	(71)
北海道	室蘭	市町村福祉	8	0	(0)	11	(0)	0	(0)	0	(0)	11	(5)	22	(5)
北海道	室蘭	福祉有償	36	0	(0)	70	(18)	3	(0)	20	(9)	143	(67)	236	(94)
北海道	室蘭	計	44	0	(0)	81	(18)	3	(0)	20	(9)	154	(72)	258	(99)
北海道	釧路	市町村福祉	7	3	(0)	1	(1)	3	(0)	4	(1)	17	(2)	28	(4)
北海道	釧路	福祉有償	15	2	(0)	18	(4)	1	(0)	13	(5)	143	(50)	177	(59)
北海道	釧路	計	22	5	(0)	19	(5)	4	(0)	17	(6)	160	(52)	205	(63)
北海道	帯広	市町村福祉	0	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)
北海道	帯広	福祉有償	21	0	(0)	31	(7)	0	(0)	29	(14)	44	(27)	104	(48)
北海道	帯広	計	21	0	(0)	31	(7)	0	(0)	29	(14)	44	(27)	104	(48)
北海道	北見	市町村福祉	2	0	(0)	4	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)	4	(0)
北海道	北見	福祉有償	19	0	(0)	25	(2)	1	(0)	18	(14)	87	(43)	131	(59)
北海道	北見	計	21	0	(0)	29	(2)	1	(0)	18	(14)	87	(43)	135	(59)
北海道	北海道	市町村福祉	37	4	(0)	26	(3)	12	(0)	4	(1)	56	(12)	102	(16)
北海道	北海道	福祉有償	246	2	(0)	360	(110)	29	(4)	200	(92)	683	(289)	1,274	(495)
北海道	北海道	計	283	6	(0)	386	(113)	41	(4)	204	(93)	739	(301)	1,376	(511)
東北	青森	市町村福祉	3	4	(0)	5	(1)	0	(0)	0	(0)	0	(0)	9	(1)
東北	青森	福祉有償	65	13	(1)	116	(47)	22	(0)	39	(30)	7	(5)	197	(83)
東北	青森	計	68	17	(1)	121	(48)	22	(0)	39	(30)	7	(5)	206	(84)
東北	岩手	市町村福祉	0	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)
東北	岩手	福祉有償	27	0	(0)	52	(19)	0	(0)	26	(13)	4	(1)	82	(33)
東北	岩手	計	27	0	(0)	52	(19)	0	(0)	26	(13)	4	(1)	82	(33)
東北	宮城	市町村福祉	8	3	(2)	12	(3)	0	(0)	0	(0)	2	(2)	17	(7)
東北	宮城	福祉有償	30	0	(0)	72	(16)	3	(0)	9	(4)	57	(6)	141	(26)
東北	宮城	計	38	3	(2)	84	(19)	3	(0)	9	(4)	59	(8)	158	(33)
東北	秋田	市町村福祉	6	0	(0)	11	(1)	1	(0)	3	(1)	0	(0)	15	(2)
東北	秋田	福祉有償	7	1	(0)	23	(8)	5	(0)	5	(5)	0	(0)	34	(13)
東北	秋田	計	13	1	(0)	34	(9)	6	(0)	8	(6)	0	(0)	49	(15)
東北	山形	市町村福祉	2	1	(0)	0	(0)	1	(1)	0	(0)	0	(0)	2	(1)
東北	山形	福祉有償	36	5	(0)	32	(16)	6	(5)	7	(5)	232	(106)	282	(132)
東北	山形	計	38	6	(0)	32	(16)	7	(6)	7	(5)	232	(106)	284	(133)
東北	福島	市町村福祉	0	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)
東北	福島	福祉有償	21	0	(0)	39	(31)	6	(1)	19	(17)	37	(15)	101	(64)
東北	福島	計	21	0	(0)	39	(31)	6	(1)	19	(17)	37	(15)	101	(64)
東北	東北	市町村福祉	19	8	(2)	28	(5)	2	(1)	3	(1)	2	(2)	43	(11)
東北	東北	福祉有償	186	19	(1)	334	(137)	42	(6)	105	(74)	337	(133)	837	(351)
東北	東北	計	205	27	(3)	362	(142)	44	(7)	108	(75)	339	(135)	880	(362)
関東	茨城	市町村福祉	0	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)
関東	茨城	福祉有償	55	1	(0)	187	(7)	2	(0)	7	(3)	418	(36)	615	(46)
関東	茨城	計	55	1	(0)	187	(7)	2	(0)	7	(3)	418	(36)	615	(46)
関東	栃木	市町村福祉	2	0	(0)	5	(1)	1	(0)	0	(0)	0	(0)	6	(1)
関東	栃木	福祉有償	78	0	(0)	188	(80)	0	(0)	27	(19)	255	(113)	470	(212)
関東	栃木	計	80	0	(0)	193	(81)	1	(0)	27	(19)	255	(113)	476	(213)
関東	群馬	市町村福祉	1	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)	2	(0)	2	(0)
関東	群馬	福祉有償	97	5	(0)	111	(83)	24	(12)	62	(49)	410	(205)	612	(349)
関東	群馬	計	98	5	(0)	111	(83)	24	(12)	62	(49)	412	(205)	614	(349)
関東	埼玉	市町村福祉	0	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)
関東	埼玉	福祉有償	182	3	(0)	285	(101)	25	(13)	45	(27)	890	(280)	1,248	(421)
関東	埼玉	計	182	3	(0)	285	(101)	25	(13)	45	(27)	890	(280)	1,248	(421)
関東	千葉	市町村福祉	5	0	(0)	4	(4)	3	(0)	0	(0)	3	(2)	10	(6)
関東	千葉	福祉有償	96	5	(3)	154	(66)	27	(7)	47	(20)	526	(95)	759	(191)
関東	千葉	計	101	5	(3)	158	(70)	30	(7)	47	(20)	529	(97)	769	(197)
関東	東京	市町村福祉	3	0	(0)	12	(7)	0	(0)	2	(2)	0	(0)	14	(9)
関東	東京	福祉有償	146	1	(0)	311	(117)	25	(3)	31	(0)	161	(25)	529	(145)
関東	東京	計	149	1	(0)	323	(124)	25	(3)	33	(2)	161	(25)	543	(154)
関東	神奈川	市町村福祉	0	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)
関東	神奈川	福祉有償	178	6	(0)	318	(131)	43	(8)	107	(43)	1,186	(230)	1,660	(412)
関東	神奈川	計	178	6	(0)	318	(131)	43	(8)	107	(43)	1,186	(230)	1,660	(412)
関東	山梨	市町村福祉	2	0	(0)	3	(0)	0	(0)	1	(0)	1	(1)	5	(1)
関東	山梨	福祉有償	25	2	(0)	46	(26)	16	(13)	13	(5)	92	(41)	169	(85)
関東	山梨	計	27	2	(0)	49	(26)	16	(13)	14	(5)	93	(42)	174	(86)
関東	関東	市町村福祉	13	0	(0)	24	(12)	4	(0)	3	(2)	6	(3)	37	(17)
関東	関東	福祉有償	857	23	(3)	1,600	(611)	162	(56)	339	(166)	3,938	(1,025)	6,062	(1,861)

5 資料 (2) 運輸支局別登録団体数・車両数 (福祉)

19年9月30日現在  
国土交通省調べ

自家用有償旅客運送登録団体数・車両数 (運輸支局別)

運輸局	運輸支局	登録種別	団体等数	自家用自動車					計 (うち軽自動車)
				寝台車 (うち軽自動車)	車椅子車 (うち軽自動車)	兼用車 (うち軽自動車)	回転シート車 (うち軽自動車)	セダン等 (うち軽自動車)	
関東	関東	計	870	23 (3)	1,624 (623)	166 (56)	342 (168)	3,944 (1,028)	6,099 (1,878)
北陸信越	新潟	市町村福祉	2	0 (0)	3 (1)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	3 (1)
北陸信越	新潟	福祉有償	23	0 (0)	27 (9)	0 (0)	3 (1)	169 (81)	199 (91)
北陸信越	新潟	計	25	0 (0)	30 (10)	0 (0)	3 (1)	169 (81)	202 (92)
北陸信越	富山	市町村福祉	3	1 (0)	4 (2)	0 (0)	2 (0)	0 (0)	7 (2)
北陸信越	富山	福祉有償	7	0 (0)	19 (11)	0 (0)	2 (0)	0 (0)	21 (11)
北陸信越	富山	計	10	1 (0)	23 (13)	0 (0)	4 (0)	0 (0)	28 (13)
北陸信越	石川	市町村福祉	7	0 (0)	13 (5)	1 (0)	4 (3)	0 (0)	18 (8)
北陸信越	石川	福祉有償	49	0 (0)	117 (40)	0 (0)	41 (30)	1 (1)	159 (71)
北陸信越	石川	計	56	0 (0)	130 (45)	1 (0)	45 (33)	1 (1)	177 (79)
北陸信越	長野	市町村福祉	10	3 (2)	20 (10)	0 (0)	5 (0)	0 (0)	28 (12)
北陸信越	長野	福祉有償	89	6 (0)	221 (132)	6 (0)	66 (53)	108 (62)	407 (247)
北陸信越	長野	計	99	9 (2)	241 (142)	6 (0)	71 (53)	108 (62)	435 (259)
北陸信越	北陸信越	市町村福祉	22	4 (2)	40 (18)	1 (0)	11 (3)	0 (0)	56 (23)
北陸信越	北陸信越	福祉有償	168	6 (0)	384 (192)	6 (0)	112 (84)	278 (144)	786 (420)
北陸信越	北陸信越	計	190	10 (2)	424 (210)	7 (0)	123 (87)	278 (144)	842 (443)
中部	福井	市町村福祉	0	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
中部	福井	福祉有償	14	1 (0)	39 (20)	6 (0)	6 (3)	7 (1)	59 (24)
中部	福井	計	14	1 (0)	39 (20)	6 (0)	6 (3)	7 (1)	59 (24)
中部	岐阜	市町村福祉	15	0 (0)	34 (14)	12 (0)	3 (1)	3 (1)	52 (16)
中部	岐阜	福祉有償	40	8 (2)	122 (65)	32 (9)	20 (6)	14 (2)	196 (84)
中部	岐阜	計	55	8 (2)	156 (79)	44 (9)	23 (7)	17 (3)	248 (100)
中部	静岡	市町村福祉	13	3 (0)	15 (5)	6 (0)	4 (1)	20 (5)	48 (11)
中部	静岡	福祉有償	62	0 (0)	128 (61)	4 (0)	30 (13)	155 (59)	317 (133)
中部	静岡	計	75	3 (0)	143 (66)	10 (0)	34 (14)	175 (64)	365 (144)
中部	愛知	市町村福祉	4	0 (0)	2 (0)	0 (0)	1 (0)	12 (1)	15 (1)
中部	愛知	福祉有償	114	9 (0)	183 (93)	11 (8)	35 (17)	866 (338)	1,104 (456)
中部	愛知	計	118	9 (0)	185 (93)	11 (8)	36 (17)	878 (339)	1,119 (457)
中部	三重	市町村福祉	0	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
中部	三重	福祉有償	89	10 (2)	195 (143)	25 (0)	47 (34)	405 (291)	682 (470)
中部	三重	計	89	10 (2)	195 (143)	25 (0)	47 (34)	405 (291)	682 (470)
中部	中部	市町村福祉	32	3 (0)	51 (19)	18 (0)	8 (2)	35 (7)	115 (28)
中部	中部	福祉有償	319	28 (4)	667 (382)	78 (17)	138 (73)	1,447 (691)	2,358 (1,167)
中部	中部	計	351	31 (4)	718 (401)	96 (17)	146 (75)	1,482 (698)	2,473 (1,195)
近畿	滋賀	市町村福祉	4	2 (0)	7 (4)	3 (0)	1 (1)	1 (1)	14 (6)
近畿	滋賀	福祉有償	18	0 (0)	68 (38)	3 (1)	24 (19)	0 (0)	95 (58)
近畿	滋賀	計	22	2 (0)	75 (42)	6 (1)	25 (20)	1 (1)	109 (64)
近畿	京都	市町村福祉	0	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
近畿	京都	福祉有償	51	9 (0)	122 (67)	14 (6)	30 (27)	258 (108)	433 (208)
近畿	京都	計	51	9 (0)	122 (67)	14 (6)	30 (27)	258 (108)	433 (208)
近畿	大阪	市町村福祉	4	0 (0)	7 (6)	0 (0)	2 (2)	0 (0)	9 (8)
近畿	大阪	福祉有償	153	1 (0)	304 (174)	13 (1)	92 (61)	68 (18)	478 (254)
近畿	大阪	計	157	1 (0)	311 (180)	13 (1)	94 (63)	68 (18)	487 (262)
近畿	兵庫	市町村福祉	11	0 (0)	25 (6)	0 (0)	0 (0)	10 (3)	35 (9)
近畿	兵庫	福祉有償	73	18 (0)	176 (93)	7 (2)	38 (14)	6 (1)	245 (110)
近畿	兵庫	計	84	18 (0)	201 (99)	7 (2)	38 (14)	16 (4)	280 (119)
近畿	奈良	市町村福祉	2	0 (0)	1 (1)	1 (1)	0 (0)	0 (0)	2 (2)
近畿	奈良	福祉有償	20	0 (0)	35 (23)	0 (0)	16 (14)	7 (4)	58 (41)
近畿	奈良	計	22	0 (0)	36 (24)	1 (1)	16 (14)	7 (4)	60 (43)
近畿	和歌山	市町村福祉	0	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
近畿	和歌山	福祉有償	7	1 (0)	7 (2)	1 (1)	11 (9)	19 (10)	39 (22)
近畿	和歌山	計	7	1 (0)	7 (2)	1 (1)	11 (9)	19 (10)	39 (22)
近畿	近畿	市町村福祉	21	2 (0)	40 (17)	4 (1)	3 (3)	11 (4)	60 (25)
近畿	近畿	福祉有償	322	29 (0)	712 (397)	38 (11)	211 (144)	358 (141)	1,348 (693)
近畿	近畿	計	343	31 (0)	752 (414)	42 (12)	214 (147)	369 (145)	1,408 (718)
中国	鳥取	市町村福祉	3	0 (0)	2 (1)	0 (0)	2 (2)	3 (3)	7 (6)
中国	鳥取	福祉有償	16	3 (0)	19 (9)	4 (1)	12 (11)	77 (40)	115 (61)
中国	鳥取	計	19	3 (0)	21 (10)	4 (1)	14 (13)	80 (43)	122 (67)
中国	島根	市町村福祉	5	5 (0)	5 (3)	1 (0)	2 (0)	0 (0)	13 (3)
中国	島根	福祉有償	5	3 (0)	14 (11)	0 (0)	3 (1)	5 (0)	25 (12)
中国	島根	計	10	8 (0)	19 (14)	1 (0)	5 (1)	5 (0)	38 (15)
中国	岡山	市町村福祉	5	2 (0)	13 (7)	2 (0)	7 (5)	19 (10)	43 (22)
中国	岡山	福祉有償	58	5 (1)	84 (56)	9 (0)	70 (44)	0 (0)	168 (101)
中国	岡山	計	63	7 (1)	97 (63)	11 (0)	77 (49)	19 (10)	211 (123)
中国	広島	市町村福祉	6	0 (0)	19 (15)	7 (4)	0 (0)	0 (0)	26 (19)
中国	広島	福祉有償	9	0 (0)	8 (4)	0 (0)	4 (2)	50 (35)	62 (41)
中国	広島	計	15	0 (0)	27 (19)	7 (4)	4 (2)	50 (35)	88 (60)
中国	山口	市町村福祉	6	0 (0)	13 (10)	5 (4)	2 (2)	1 (0)	21 (16)
中国	山口	福祉有償	3	0 (0)	8 (4)	0 (0)	1 (1)	13 (10)	22 (15)
中国	山口	計	9	0 (0)	21 (14)	5 (4)	3 (3)	14 (10)	43 (31)
中国	中国	市町村福祉	25	7 (0)	52 (36)	15 (8)	13 (9)	23 (13)	110 (66)

19年9月30日現在  
国土交通省調べ

自家用有償旅客運送登録団体数・車両数 (運輸支局別)

運輸局	運輸支局	登録種別	団体等数	自家用自動車										計 (うち軽自動車)	
				寝台車 (うち軽自動車)		車椅子車 (うち軽自動車)		兼用車 (うち軽自動車)		回転シート車 (うち軽自動車)		セダン等 (うち軽自動車)			
中国	中国	福祉有償	91	11	(1)	133	(84)	13	(1)	90	(59)	145	(85)	392	(230)
中国	中国	計	116	18	(1)	185	(120)	28	(9)	103	(68)	168	(98)	502	(296)
四国	徳島	市町村福祉	1	0	(0)	1	(0)	0	(0)	1	(0)	0	(0)	2	(0)
四国	徳島	福祉有償	0	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)
四国	徳島	計	1	0	(0)	1	(0)	0	(0)	1	(0)	0	(0)	2	(0)
四国	香川	市町村福祉	2	0	(0)	0	(0)	2	(2)	0	(0)	1	(1)	3	(3)
四国	香川	福祉有償	1	0	(0)	1	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)	1	(0)
四国	香川	計	3	0	(0)	1	(0)	2	(2)	0	(0)	1	(1)	4	(3)
四国	愛媛	市町村福祉	1	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)	1	(0)	1	(0)
四国	愛媛	福祉有償	3	0	(0)	15	(10)	0	(0)	8	(7)	0	(0)	23	(17)
四国	愛媛	計	4	0	(0)	15	(10)	0	(0)	8	(7)	1	(0)	24	(17)
四国	高知	市町村福祉	1	1	(0)	1	(1)	0	(0)	0	(0)	0	(0)	2	(1)
四国	高知	福祉有償	2	0	(0)	4	(2)	0	(0)	1	(1)	0	(0)	5	(3)
四国	高知	計	3	1	(0)	5	(3)	0	(0)	1	(1)	0	(0)	7	(4)
四国	四国	市町村福祉	5	1	(0)	2	(1)	2	(2)	1	(0)	2	(1)	8	(4)
四国	四国	福祉有償	6	0	(0)	20	(12)	0	(0)	9	(8)	0	(0)	29	(20)
四国	四国	計	11	1	(0)	22	(13)	2	(2)	10	(8)	2	(1)	37	(24)
九州	福岡	市町村福祉	18	1	(0)	14	(5)	9	(4)	1	(0)	9	(3)	34	(12)
九州	福岡	福祉有償	19	0	(0)	39	(15)	4	(1)	3	(3)	120	(56)	166	(75)
九州	福岡	計	37	1	(0)	53	(20)	13	(5)	4	(3)	129	(59)	200	(87)
九州	佐賀	市町村福祉	1	0	(0)	1	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)	1	(0)
九州	佐賀	福祉有償	29	1	(0)	44	(27)	0	(0)	19	(6)	26	(19)	90	(52)
九州	佐賀	計	30	1	(0)	45	(27)	0	(0)	19	(6)	26	(19)	91	(52)
九州	長崎	市町村福祉	6	4	(1)	4	(4)	4	(0)	1	(1)	2	(1)	15	(7)
九州	長崎	福祉有償	0	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)
九州	長崎	計	6	4	(1)	4	(4)	4	(0)	1	(1)	2	(1)	15	(7)
九州	熊本	市町村福祉	25	3	(0)	27	(11)	1	(0)	1	(1)	51	(36)	83	(48)
九州	熊本	福祉有償	19	0	(0)	26	(16)	2	(0)	3	(3)	31	(10)	62	(29)
九州	熊本	計	44	3	(0)	53	(27)	3	(0)	4	(4)	82	(46)	145	(77)
九州	大分	市町村福祉	1	2	(0)	1	(1)	0	(0)	0	(0)	0	(0)	3	(1)
九州	大分	福祉有償	1	0	(0)	2	(2)	1	(0)	0	(0)	0	(0)	3	(2)
九州	大分	計	2	2	(0)	3	(3)	1	(0)	0	(0)	0	(0)	6	(3)
九州	宮崎	市町村福祉	7	0	(0)	1	(0)	0	(0)	0	(0)	3	(2)	4	(2)
九州	宮崎	福祉有償	21	0	(0)	61	(25)	0	(0)	10	(7)	30	(13)	101	(45)
九州	宮崎	計	28	0	(0)	62	(25)	0	(0)	10	(7)	33	(15)	105	(47)
九州	鹿児島	市町村福祉	0	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)	0	(0)
九州	鹿児島	福祉有償	15	0	(0)	14	(11)	8	(0)	10	(5)	0	(0)	32	(16)
九州	鹿児島	計	15	0	(0)	14	(11)	8	(0)	10	(5)	0	(0)	32	(16)
九州	九州	市町村福祉	58	10	(1)	48	(21)	14	(4)	3	(2)	65	(42)	140	(70)
九州	九州	福祉有償	104	1	(0)	186	(96)	15	(1)	45	(24)	207	(98)	454	(219)
九州	九州	計	162	11	(1)	234	(117)	29	(5)	48	(26)	272	(140)	594	(289)
沖縄	沖縄	市町村福祉	9	0	(0)	8	(3)	3	(0)	1	(0)	7	(5)	19	(8)
沖縄	沖縄	福祉有償	1	0	(0)	0	(0)	3	(0)	0	(0)	0	(0)	3	(0)
沖縄	沖縄	計	10	0	(0)	8	(3)	6	(0)	1	(0)	7	(5)	22	(8)
沖縄	沖縄	市町村福祉	9	0	(0)	8	(3)	3	(0)	1	(0)	7	(5)	19	(8)
沖縄	沖縄	福祉有償	1	0	(0)	0	(0)	3	(0)	0	(0)	0	(0)	3	(0)
		計	10	0	(0)	8	(3)	6	(0)	1	(0)	7	(5)	22	(8)
全 国 計	市町村福祉	241	39	(5)	319	(135)	75	(16)	50	(23)	207	(89)	690	(268)	
	福祉有償	2,300	119	(9)	4,396	(2,021)	386	(96)	1,249	(724)	7,393	(2,606)	13,543	(5,456)	
	計	2,541	158	(14)	4,715	(2,156)	461	(112)	1,299	(747)	7,600	(2,695)	14,233	(5,724)	

※ 市町村福祉＝市町村運営有償運送（市町村福祉）、福祉有償＝福祉有償運送

※ ( )数値は軽自動車。内数として記載。

### (3) 運輸支局別登録団体数・車両数 (過疎)

19年9月30日現在  
国土交通省調べ

自家用有償旅客運送登録団体数・車両数 (運輸支局別)

運輸局	運輸支局	登録種別	団体等数	自家用自動車		計
				バス (乗車定員11人以上)	普通自動車 (乗車定員11人未満)	
北海道	札幌	交通空白	10	30	0	30
北海道	札幌	過疎地有償	3	0	12	12
北海道	札幌	計	13	30	12	42
北海道	函館	交通空白	2	9	0	9
北海道	函館	過疎地有償	2	0	25	25
北海道	函館	計	4	9	25	34
北海道	旭川	交通空白	22	66	0	66
北海道	旭川	過疎地有償	1	1	5	6
北海道	旭川	計	23	67	5	72
北海道	室蘭	交通空白	5	18	0	18
北海道	室蘭	過疎地有償	4	0	21	21
北海道	室蘭	計	9	18	21	39
北海道	釧路	交通空白	5	19	0	19
北海道	釧路	過疎地有償	0	0	0	0
北海道	釧路	計	5	19	0	19
北海道	帯広	交通空白	6	34	0	34
北海道	帯広	過疎地有償	0	0	0	0
北海道	帯広	計	6	34	0	34
北海道	北見	交通空白	12	34	0	34
北海道	北見	過疎地有償	0	0	0	0
北海道	北見	計	12	34	0	34
北海道	北海道	交通空白	62	210	0	210
北海道	北海道	過疎地有償	10	1	63	64
北海道	北海道	計	72	211	63	274
東北	青森	交通空白	8	8	0	8
東北	青森	過疎地有償	1	0	10	10
東北	青森	計	9	8	10	18
東北	岩手	交通空白	14	57	6	63
東北	岩手	過疎地有償	1	0	3	3
東北	岩手	計	15	57	9	66
東北	宮城	交通空白	22	94	0	94
東北	宮城	過疎地有償	0	0	0	0
東北	宮城	計	22	94	0	94
東北	秋田	交通空白	5	6	4	10
東北	秋田	過疎地有償	1	0	12	12
東北	秋田	計	6	6	16	22
東北	山形	交通空白	25	94	0	94
東北	山形	過疎地有償	1	0	7	7
東北	山形	計	26	94	7	101
東北	福島	交通空白	12	49	0	49
東北	福島	過疎地有償	0	0	0	0
東北	福島	計	12	49	0	49
東北	東北	交通空白	86	308	10	318
東北	東北	過疎地有償	4	0	32	32
東北	東北	計	90	308	42	350
関東	茨城	交通空白	1	1	0	1
関東	茨城	過疎地有償	3	0	41	41
関東	茨城	計	4	1	41	42
関東	栃木	交通空白	11	55	1	56
関東	栃木	過疎地有償	0	0	0	0
関東	栃木	計	11	55	1	56
関東	群馬	交通空白	7	15	0	15
関東	群馬	過疎地有償	1	0	10	10
関東	群馬	計	8	15	10	25
関東	埼玉	交通空白	5	14	0	14
関東	埼玉	過疎地有償	1	0	6	6
関東	埼玉	計	6	14	6	20
関東	千葉	交通空白	2	6	0	6
関東	千葉	過疎地有償	1	0	57	57
関東	千葉	計	3	6	57	63
関東	東京	交通空白	2	8	0	8
関東	東京	過疎地有償	0	0	0	0
関東	東京	計	2	8	0	8
関東	神奈川	交通空白	0	0	0	0
関東	神奈川	過疎地有償	0	0	0	0
関東	神奈川	計	0	0	0	0
関東	山梨	交通空白	10	29	4	33
関東	山梨	過疎地有償	0	0	0	0
関東	山梨	計	10	29	4	33
関東	関東	交通空白	38	128	5	133
関東	関東	過疎地有償	6	0	114	114
関東	関東	計	44	128	119	247

自家用有償旅客運送登録団体数・車両数 (運輸支局別)

運輸局	運輸支局	登録種別	団体等数	自家用自動車		計
				バス (乗車定員11人以上)	普通自動車 (乗車定員11人未満)	
北陸信越	新潟	交通空白	13	21	0	21
北陸信越	新潟	過疎地有償	0	0	0	0
北陸信越	新潟	計	13	21	0	21
北陸信越	富山	交通空白	11	48	0	48
北陸信越	富山	過疎地有償	1	2	0	2
北陸信越	富山	計	12	50	0	50
北陸信越	石川	交通空白	5	18	1	19
北陸信越	石川	過疎地有償	0	0	0	0
北陸信越	石川	計	5	18	1	19
北陸信越	長野	交通空白	48	99	12	111
北陸信越	長野	過疎地有償	8	0	57	57
北陸信越	長野	計	56	99	69	168
北陸信越	北陸信越	交通空白	77	186	13	199
北陸信越	北陸信越	過疎地有償	9	2	57	59
北陸信越	北陸信越	計	86	188	70	258
中部	福井	交通空白	4	8	1	9
中部	福井	過疎地有償	0	0	0	0
中部	福井	計	4	8	1	9
中部	岐阜	交通空白	14	36	0	36
中部	岐阜	過疎地有償	1	0	15	15
中部	岐阜	計	15	36	15	51
中部	静岡	交通空白	11	26	7	33
中部	静岡	過疎地有償	2	0	3	3
中部	静岡	計	13	26	10	36
中部	愛知	交通空白	10	43	1	44
中部	愛知	過疎地有償	1	0	22	22
中部	愛知	計	11	43	23	66
中部	三重	交通空白	11	19	11	30
中部	三重	過疎地有償	0	0	0	0
中部	三重	計	11	19	11	30
中部	中部	交通空白	50	132	20	152
中部	中部	過疎地有償	4	0	40	40
中部	中部	計	54	132	60	192
近畿	滋賀	交通空白	2	0	5	5
近畿	滋賀	過疎地有償	0	0	0	0
近畿	滋賀	計	2	0	5	5
近畿	京都	交通空白	7	49	4	53
近畿	京都	過疎地有償	14	21	18	39
近畿	京都	計	21	70	22	92
近畿	大阪	交通空白	0	0	0	0
近畿	大阪	過疎地有償	2	0	5	5
近畿	大阪	計	2	0	5	5
近畿	兵庫	交通空白	2	3	1	4
近畿	兵庫	過疎地有償	0	0	0	0
近畿	兵庫	計	2	3	1	4
近畿	奈良	交通空白	7	30	8	38
近畿	奈良	過疎地有償	2	0	3	3
近畿	奈良	計	9	30	11	41
近畿	和歌山	交通空白	5	10	1	11
近畿	和歌山	過疎地有償	0	0	0	0
近畿	和歌山	計	5	10	1	11
近畿	近畿	交通空白	23	92	19	111
近畿	近畿	過疎地有償	18	21	26	47
近畿	近畿	計	41	113	45	158
中国	鳥取	交通空白	8	38	2	40
中国	鳥取	過疎地有償	1	0	2	2
中国	鳥取	計	9	38	4	42
中国	島根	交通空白	18	171	13	184
中国	島根	過疎地有償	0	0	0	0
中国	島根	計	18	171	13	184
中国	岡山	交通空白	14	58	2	60
中国	岡山	過疎地有償	2	1	3	4
中国	岡山	計	16	59	5	64
中国	広島	交通空白	5	14	5	19
中国	広島	過疎地有償	0	0	0	0
中国	広島	計	5	14	5	19
中国	山口	交通空白	9	7	38	45
中国	山口	過疎地有償	0	0	0	0
中国	山口	計	9	7	38	45
中国	中国	交通空白	54	288	60	348
中国	中国	過疎地有償	3	1	5	6
中国	中国	計	57	289	65	354



自家用有償旅客運送登録団体数・車両数 (運輸支局別)

運輸局	運輸支局	登録種別	団体等数	自家用自動車		計
				バス (乗車定員11人以上)	普通自動車 (乗車定員11人未満)	
四国	徳島	交通空白	8	47	4	51
四国	徳島	過疎地有償	1	0	21	21
四国	徳島	計	9	47	25	72
四国	香川	交通空白	12	37	1	38
四国	香川	過疎地有償	0	0	0	0
四国	香川	計	12	37	1	38
四国	愛媛	交通空白	11	29	6	35
四国	愛媛	過疎地有償	1	0	9	9
四国	愛媛	計	12	29	15	44
四国	高知	交通空白	13	65	0	65
四国	高知	過疎地有償	0	0	0	0
四国	高知	計	13	65	0	65
四国	四国	交通空白	44	178	11	189
四国	四国	過疎地有償	2	0	30	30
四国	四国	計	46	178	41	219
九州	福岡	交通空白	8	32	2	34
九州	福岡	過疎地有償	0	0	0	0
九州	福岡	計	8	32	2	34
九州	佐賀	交通空白	1	1	2	3
九州	佐賀	過疎地有償	0	0	0	0
九州	佐賀	計	1	1	2	3
九州	長崎	交通空白	4	12	0	12
九州	長崎	過疎地有償	0	0	0	0
九州	長崎	計	4	12	0	12
九州	熊本	交通空白	4	6	0	6
九州	熊本	過疎地有償	0	0	0	0
九州	熊本	計	4	6	0	6
九州	大分	交通空白	9	30	0	30
九州	大分	過疎地有償	0	0	0	0
九州	大分	計	9	30	0	30
九州	宮崎	交通空白	8	29	0	29
九州	宮崎	過疎地有償	0	0	0	0
九州	宮崎	計	8	29	0	29
九州	鹿児島	交通空白	1	1	0	1
九州	鹿児島	過疎地有償	0	0	0	0
九州	鹿児島	計	1	1	0	1
九州	九州	交通空白	35	111	4	115
九州	九州	過疎地有償	0	0	0	0
九州	九州	計	35	111	4	115
沖縄	沖縄	交通空白	7	37	10	47
沖縄	沖縄	過疎地有償	0	0	0	0
沖縄	沖縄	計	7	37	10	47
沖縄	沖縄	交通空白	7	37	10	47
沖縄	沖縄	過疎地有償	0	0	0	0
		計	7	37	10	47
全国計		交通空白	476	1,670	152	1,822
		過疎地有償	56	25	367	392
		計	532	1,695	519	2,214

※ 交通空白＝市町村運営有償運送（交通空白）、過疎地有償＝過疎地有償運送

本書の作成にあたり、国土交通省自動車交通局旅客課から資料をご提供いただいたほか、調査実施時には各地の運輸支局のみなさまが、福祉有償運送の登録団体の照会にご協力くださいました。ありがとうございました。

#### 「福祉有償運送に関する実態調査報告書」

- 発行年月 ● 2008年3月
- 頒 価 ● 200円（印刷費として）
- 発 行 元 ● 特定非営利活動法人 全国移動サービスネットワーク  
〒156-0055 東京都世田谷区船橋 1-1-2 山崎ビル 204号  
TEL 03-3706-0626 FAX 03-3706-0661  
Email : info@zenkoku-ido.net  
<http://www.zenkoku-ido.net/>