

「自家用有償旅客運送制度」の取組みについて

— 『交通空白地有償運送』を中心に —

調査研究部長 小室 文昭

目次

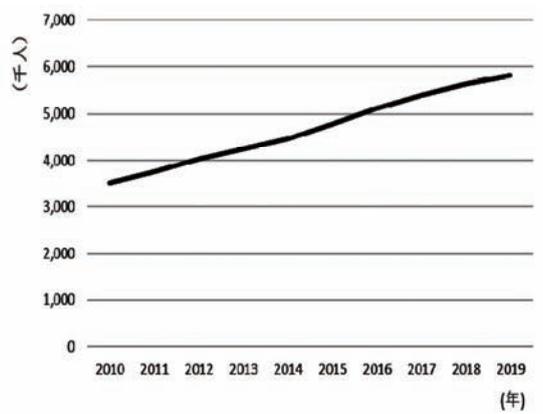
1. はじめに
2. 運送事例および国交省調査（追加調査を含む）から確認できること（抜粋）
3. 事業継続に向けて
4. おわりに

1. はじめに

我が国においては、高齢化の進展に伴い75歳以上の運転免許保有者数が増加を続けているが（図1）、加齢による身体機能や認知機能の低下を自覚し運転免許を自主的に返納する者も増加している。警察庁がまとめた「運転免許統計」によると2019年に運転免許を返納した人の数は前年比42.7%増の60万1,022件となり、制度開始以来最多で、このうち75歳以上が35万428人であった（前年比20.0%増、図2）。高齢ドライバーによる悲惨な交通事故の報道が相次ぎ、免許を返納する動きが加速したと考えられる。

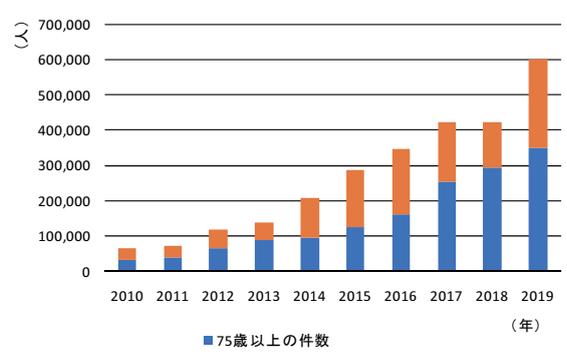
一方で、近年運転免許を返納することにより、新たな問題としていわゆる「移動難民問題」が挙げられている。人口減少から、公共交通機関が撤退、もしくは撤退していなくてもその利便性が著しく低下した地域においては、自家用車が主たる移動手段として位置付けられている。そのような地域においては、高齢者の免許返納が、即、日常生活において移動困難な状況を招き、通院、買い物等日々

（図1）75歳以上運転免許保有者数



（出所）警察庁「運転免許統計」より筆者作成

（図2）申請による運転免許の取り消し（自主返納）件数



（出所）警察庁「運転免許統計」より筆者作成

の暮らしに支障を来すこととなる。高齢者による免許返納の増加は、地域における高齢者を中心とした「移動難民」を増加させる一つの例と言えよう。

このような地域の移動難民問題に対して、高齢者を中心とした地域住民の足を確保する制度として平成18年に創設されたのが「自家用有償旅客運送制度」であり、名前の通り自家用車を活用し、地域住民の移動を支援する制度である（表1）。同制度に関しては、熊沢（2021）¹がその制度の概要と動向について詳細に述べていることから、本稿においては、同制度の中で特にNPO法人等地域の団体が地域住民の移動支援のために取り組む「交通空白地有償運送」（旧公共交通空白地有償運送）²について、令和元年度に国土交通省（以下「国交省」）がとりまとめた実際の運送

事例（以下「運送事例」）³や、同じく国交省が平成30年度に実施した「高齢者の移動ニーズに対応した旅客運送サービスに関する調査研究」および令和元年度の追加調査（以下「国交省調査」とし、追加調査の内容については「追加」と記す）⁴をもとに、交通空白地有償運送サービス運営の持続可能性（持続するために必要な要素・条件等）について考えることとしたい。

2. 運送事例および国交省調査（追加調査を含む）から確認できること（抜粋）

(1) 事例内容

運送事例については、旧公共交通空白地有償運送にかかる27事例の中から詳細な内容が確認できる8事例を取り上げた。国交省が、各運営主体に対し共通のヒアリングを行って

（表1）自家用有償旅客運送の種類

	現在の種類	令和2年11月見直し前までの種類
自家用有償旅客運送	交通空白地有償運送	市町村運営有償運送（交通空白）
		公共交通空白地有償運送
	福祉有償運送	市町村運営有償運送（福祉）
		福祉有償運送

（出所）国土交通省「自家用有償旅客運送ハンドブック」より筆者作成

1 熊沢由弘「地域の移動手段を確保するための制度「自家用有償旅客運送」の概要と動向—『公共交通空白地有償運送』を中心に—」（共済総研レポートNo.172 2020.12 PP.38-46）

2 自家用有償旅客運送制度における一般住民を対象としたサービスとしては、従来市町村の運営する「市町村運営有償運送（交通空白）」およびNPO等の団体が運営する「公共交通空白地有償運送」の2種類に分かれていたが、令和2年11月27日の省令・通達により、実施主体によらず「交通空白地有償運送」に一本化された。ただし、本稿ではNPO法人等民間団体の運営するサービスを対象として記載していることから、便宜的に従来の区分により取り扱う（資料として使用する国土交通省がとりまとめた運送事例および「高齢者の移動ニーズに対応した旅客運送サービスに関する調査研究」についても同様）。

3 国土交通省「自家用有償旅客運送事例集 令和2年3月」<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001338160.pdf>
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001338161.pdf>, <https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001338162.pdf>
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001338163.pdf>

4 国土交通政策研究第156号「高齢者の移動ニーズに対応した旅客運送サービスに関する調査研究」（令和3年1月）
<https://www.mlit.go.jp/pri/houkoku/gaiyou/pdf/kkk156.pdf>

(表2) 旧公共交通空白地有償運送にかかる運送事例(抜粋)

事例	運送の特徴	運行形態	車両数	運送対価	ドライバー数	年間利用者数および主な利用者	主な目的地
A	<ul style="list-style-type: none"> 単独で移動が困難な方を対象 村内相互間や村外への利用も可能 運転は社会福祉協議会(社協)の職員が兼務 基本的には予約制だが、利用者ニーズに応じ柔軟に対応 	区域型	団体所有4台	地区・地域ごとに設定	4名	60人程度 要介護者、要支援認定者および単独移動が困難な者	病院、金融機関、郵便局、交流施設等
B	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者等の住民のほか、地域への来訪者も対象 事務員等はすべてボランティアで従事 令和元年11月より、道の駅から各集落へのルートで自動運転車の運送サービス開始 	区域型	持込10台	行先別定額運賃	10名	500人程度 高齢者、地域への来訪者等	病院が9割、そのほかスーパー、店舗、駅等
C	<ul style="list-style-type: none"> バス路線や駅待ちタクシーがない地区で運行。 市の公共交通網形成計画で、公共交通を補完する自家用有償旅客運送の導入と位置づけた。 「地区内の運送」、「地区内から地区外の運送」に限定することで、既存公共交通と役割分担し、双方の供給効率を担保。 	区域型	持込6台	距離制:3km未満500円(加算100円/1km)	6名	214人(運行開始後の半年間)	地区内の駅
D	<ul style="list-style-type: none"> 団地内において、買い物などのお出掛けに困っている高齢者を対象とした送迎サービスを実施。 グリーンスローモビリティの、自家用有償旅客運送による全国初の本格事業開始。 	区域型	団体所有2台	会費制:年間500円	2名	利用対象者は団地に居住する高齢者10名程度	団地内の商店街等
E	<ul style="list-style-type: none"> 地区で運行されるコミュニティバス 有償運送の導入と同時に従来の路線バスを統合し、学校バスはデマンド化したため、経費を削減できた。 乗車率のチェックに基づく時刻などを見直し、診療所の時間に合わせた運行や、小中学校との協議に基づく学校バスの運行により、効率性向上を図っている。 	路線型(運行ルートを設定)	団体所有5台	均一制:200円または300円/回	20名	18,000人程度	「小中学校」、「病院・診療所」、「スーパー・店舗」など
F	<ul style="list-style-type: none"> 地区のスポーツクラブが運行管理を行っている、コミュニティバスの一路線。 他路線と同様に、運行データが「標準的なバス情報フォーマット」に沿ってオープンデータ化され、経路検索アプリ等に対応している。 地区外からのバス路線と連携し、山間部の交通空白地に地区外からアクセス可能とするデマンド交通。 	路線・区域型(運行ルート・区域をともに設定)	団体所有1台	均一制:大人200円/回、小人100円/回	6名	2,100人程度	医院、店舗、金融機関(JA、信金、郵便局など)、公共施設、その他施設・観光地
G	<ul style="list-style-type: none"> 町内を運行するNPOタクシーとして、高齢化の進む町の足になっている。 土日祝日限定で、町内外を結ぶ「お出掛け支援事業」を実施。配車アプリを導入し、観光客の利用に対応している。 原則予約制であるが、当日利用は予約時間を調整しながら、極力送迎対応をしている。 	区域型(運行区域を設定)	団体所有2台	最短料金500円 で地区毎(距離をベースに算定)100円単位で加算	7名	2,800人程度	<ul style="list-style-type: none"> 病院、市役所、スーパー、郵便局、金融機関など。 土日祝日の会員による町外外出、観光誘致等一般外来客利用にも対応。
H	<ul style="list-style-type: none"> 住民と行政の協働による、移動手段確保の取組み。 NPO法人の運営を、市が交通、福祉、教育の各部署を通じて支援。定時定路線、域内デマンド、小中学校スクール輸送の3種のモードを運行し、複数のニーズに対応。 事務所は旧駐在所、駐車場も廃校になった旧中学校を利用し、地域の既存資源の活用を努めている。 	区域型(運行区域を設定)	団体所有3台、持込4台	定時定路線:出発地と目的地の区間制(100円~600円) 域内デマンド:1.5kmまで500円	8名	16,212人(一般4,510人、学生11,702人)	定時定路線の主な目的地は、市街地の病院やスーパーなど。 域内デマンドの主な目的地は、地区内の病院や友人宅など。

(出所) 国土交通省「自家用有償旅客運送事例集」(令和2年3月)をもとに筆者作成

導入の背景	収支状況等	利用者の声	関係者の声
<ul style="list-style-type: none"> 既存の公共交通だけでは十分な移動手段の確保ができなくなった。 高齢化等による移動手段の確保に困難が生じた人が増加等 	<ul style="list-style-type: none"> 費用合計62万円 収入は対価5.7万円と初回登録時に会費収入1人300円 収支差額は社協が事業費として支出 会員は現在27名 	<ul style="list-style-type: none"> 予約も混みあわないため、使いたい時に使えて便利（利用者からは、特に改善のニーズは出ていない）。 	<ul style="list-style-type: none"> タクシーが1社しかない地域で、この取組みは地域の役に立っていると思う。 対象区域が広いので大変。また天候にも悩まされる（猛吹雪でも病院に行かなければならない場合、通常は高速道路を使うところを、下道を使うなど）。
<ul style="list-style-type: none"> 生活に必要な店舗や病院などの施設が地域内に無いことが大きな要因。 移動にはドア・ツー・ドアの交通が必要な人が増加したこと、既存の公共交通では十分な移動手段を確保できなくなったことなど。 	<ul style="list-style-type: none"> 運送による収入で支出が賄われている。 運送の対価は、5割がドライバーの収入になる。残り5割は団体に入り、そこからガソリン代や保険などの経費を支払う。 	<ul style="list-style-type: none"> バス代よりは高いものの、タクシー代よりは安く外出できるのでありがたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者などとの協議が重要。
<ul style="list-style-type: none"> 従前より、住民懇話会の席などで地区の公共輸送サービスの必要性が話題になっていた。 平成23年から地域住民の組織が、サロン送迎、買い物ツアーのための無償の運転ボランティア事業を開始した。 無償の運転ボランティアではかなえられない個別の移動ニーズに対応するため、平成26年頃から公共交通空白地有償運送の実施に向けて動き始め、NPO法人を設立した。 	<ul style="list-style-type: none"> 運送の対価のほか、市からの補助金で運行経費を賄っている。 補助金は、主にドライバーの法定研修の受講費、ドライブレコーダーやステッカーなどの備品購入費に充当している。 	<ul style="list-style-type: none"> 「便利なサービス」と評価する声が多く、日常生活の足として年間を通じて利用する住民も多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ドライバーの一層の確保に努め、将来的に観光客や実家に里帰りする人など、居住者以外の人にも使いやすい運送にして、移動に困らない地区にしていきたい。
<ul style="list-style-type: none"> 買い物支援により、団地センター商店街や地域の施設の活性化を図り、団地の再生につなげることを目的とする。 移動手段を常設することにより、高齢者自ら買い物をすることで引きこもりを抑制し、併せて高齢者の免許返納を促す。 「団地地域支え合い連絡会」が中心となり「地区協議会」、「団地センター名店街」などの地域団体に運営し、UR都市機構とも連携して取り組んでいる。 	<ul style="list-style-type: none"> 市の地域活動の支援制度の補助金のほか、利用者からの会費と、広告の掲出費で運行費用を賄っている。 		<ul style="list-style-type: none"> 電動カートは自転車並みの速度で走り、オープンカーでもあるため、団地を走るだけでなく、乗客と歩行者とのコミュニケーションがとれることが特徴。顔見知りの人とすれ違った時に挨拶や会話が生まれ、街が明るく楽しくなっている印象がある。 現在の対象者は要支援認定を受けた高齢者であるが、子どもや近隣の大学の学生など、多くの世代の人々を巻き込み、地域を明るく活性化していければと考えている。
<ul style="list-style-type: none"> 導入のきっかけとして、「既存の公共交通だけでは十分な移動手段が確保できなかった」、「高齢化により、地域で移動手段の確保に困る人が増加した」などが挙げられる。 ニーズの把握は、居住者などへのアンケート、ヒアリングの実施により行った。 合意形成にあたっては、スムーズに合意できるよう、行政も交えて検討をした。 	<ul style="list-style-type: none"> NPO法人の会費収入と、市からの地域交通補助金で、運行経費を補填している。 	<ul style="list-style-type: none"> 「現状は路線バスへの接続であるが、直接目的地まで運行してほしい」、「自宅近くまで運行してほしい」などの要望が寄せられている。 	<ul style="list-style-type: none"> 乗車予約や支払いにおけるスマートフォン活用の活用や、貨客混載など「生活の足」としての複合的な活用を追求していきたい。
<ul style="list-style-type: none"> 導入のきっかけとして、「地区には鉄道がなく、他の既存公共交通も不十分だった」、「スーパーなど、生活に必要な店舗が減少した」などが挙げられる。 シルバー人材センターによる無償の巡回バスについて、より持続的な運行のため当団体が受け皿となり有償化を行った。 シルバーによる運行の頃から担当された運転手の方に継続して運転の依頼をし、そこに他の運転手の方を加える形で、混乱無く体制を移行することができた。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者からの対価と行政からの委託収入事業により、運行経費を賄っている。 	<ul style="list-style-type: none"> 困ったという意見はあまりなく、お礼を言われることが多い。 要望はあまり上がってこない（利用者を増やすにはどうしたらよいか考えているため、もっと様々な意見を言ってほしい）。 	<ul style="list-style-type: none"> 2020年4月から、運転手の時短勤務を検討中。しかし、運転手は利用者の利便性をまず大事にしたいと考えてくれている。 利用者の利便性確保が大切。 困ったという意見はあまりなく、お礼を言われることが多い。 要望はあまり上がってこない（利用者を増やすにはどうしたらよいか考えているため、もっと様々な意見を言ってほしい）。
<ul style="list-style-type: none"> 導入のきっかけとして、「町内にあったタクシー事業者が廃業した」などが挙げられる。 タクシー会社の廃業後、近所の人、知人などが送迎を手伝ってくれていたが、謝礼のことや、気軽に頼めない申し訳なきなどが重なり、外出を気兼ねなくしたいという声が強くなり、NPO法人を立ち上げた時はタクシーを運行することを理念とするとのPRをした。 移動手段確保のニーズは、居住者等を対象としたワークショップや意見交換会、個別の口コミや地域からの意見聴取などで把握した。 	<ul style="list-style-type: none"> 市からの補助で補填（赤字額の1/2かつ上限100万円） 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の要望（当日利用、運行時間外など）にも柔軟に対応していることもあり、利用者からはとても感謝されている。 	<ul style="list-style-type: none"> お互い顔見知りということもあり、利用者を「お客」として事務的に見ていないことが良い所。
<ul style="list-style-type: none"> 平成19年8月にバス事業者が、平成20年10月以降地区の全路線の段階的な廃止を進める意向を表明したことをきっかけに、翌町振興協議会が主体となり問題解決に取り組むことを決定。「過疎地有償運送事業の準備委員会」を立ち上げた。 平成19年10月、地区住民に対する「過疎地有償運送事業説明会」を実施し、地区内全戸に対してアンケート調査を実施。NPO法人による事業の実施について、多くの賛同を得た。 事務に関するサポートを行政から受け、平成20年3月にサービスを提供するNPO法人が誕生。 	<ul style="list-style-type: none"> 運行に係る費用は、「対価」、「行政からの委託事業収入」、NPO法人への入会金・年会費で賄っている。 ガソリン代や保険料など、運営費はすべて法人が負担。 車両の購入時のみ、市から補助を受けている。 	<ul style="list-style-type: none"> 感謝の声が非常に多く、地域内で表彰を受ける。 高齢者だけでなく、小学生からお礼のメッセージをもらう。 	<ul style="list-style-type: none"> 行政とよく協力していかなければいけない。関係作りやこまめな相談が大切。 感謝のメッセージをもらうと、やってよかったと思う。 行政と協働しながら赤字が出ない取組みを考えることが重要。

おり、その内容（抜粋）は表2のとおりである。以下、重要と思われる要素について確認していきたい。なお、併せて全体の傾向として国交省調査の結果も必要に応じ触れることとし、最後の事業継続に関する課題等については、国交省調査の結果を中心に述べることにする。

(2) 事例に挙げられた各項目について

① 運送の特徴

各事例において公共の移動手段が無いが、利用困難な地域で運行されていることが確認される。また、実際の運行にあたっては、医療機関の時間にあわせた運行や、学校との協議に基づく運行、地区外からのバス路線との連携により山間部の交通空白地までの交通アクセスを確保するなど、効率的な運行を図る取り組みも見られる。なお、利用対象については、地区内住民のみならず地区外からの来訪者も利用可能とし、観光客の利用にも対応す

(写真) 自動運転車



(出所) 国土交通省「自家用有償旅客運送事例集」より

る例も見られた。

運行システムとして、定時定路線、域内デマンド、学校スクール輸送の3種のモード運行を並行して実施しているケースもあった。

ユニークな取り組みとしては、輸送手段としてグリーンスローモビリティ⁵の活用や道の駅から付近の各地区を結ぶ自動運転車⁶（所定の経路を低速走行）による運送サービスの導入も見られ、人員不足等を補う取り組みと考えられる。

② 運行形態

区域型（運行ルートやバス停を設けず、指定区域内で予約のあったところを巡回する形態等）が多いが、一部の事例においては路線型（決められた運行ルートを走行して、所定のバス停で乗降する形態等）や、区域型と路線型の併用がみられる。高齢者を中心とした輸送サービスを想定していることから、線ではなく面的な区域型の運行が多いと思われる。

(国交省調査)

(追加) 主な利用者の輸送範囲は地区内とする団体が約5割を占め、市区町村内までの団体が8割以上を占める。(n=54)

③ 使用車両数

運転者等個人の自家用車の持ち込みがある場合は5台以上のケースもみられるが（最大は10台）、団体所有の場合は全て5台以下であった。

5 電動で、時速20km未満で公道を走ることが可能な4人乗り以上のパブリックモビリティ

6 電磁誘導線を敷設した全長4kmの専用区間を電動カートで走行

(国交省調査)

調査対象回答団体において、中央値は3.0であった。(n=35)

ほとんどの団体が数台規模で運営していると思われる。

④ 運送対価

均一制(例:1回200円)や行先別定額運賃のケースが多くみられたが、距離による加算制の事例も複数みられ、年間の会費制の例もあった。

⑤ ドライバー数等

20名の団体が1団体あるものの、他の団体は10名以下であった。

(国交省調査)

調査回答団体において、ドライバーの中央値は実人数4.0人であった。(n=35)

また、ドライバーの年齢層は65~69歳の割合が一番高く(30.2%)、65歳以上の割合が63.9%に及ぶ。(n=64)

ドライバー数が一けた台の団体が多いと思われる。

⑥ 年間利用者数等

事例により60人から16,000人まで幅があり、病院、金融機関、店舗、駅等までの利用のみの場合は、比較的用户数が少数に留まっているが、地域外への利用や、地域外からの来訪者の利用(観光も含む)も可能としている場合は、利用者が千人単位に達している事

例もみられる。さらに、通学時の利用も行われている事例においては、利用者数が一万人単位まで達する事例が複数みられる。

(国交省調査)

- ・ 年間利用者数について、中央値は98人であった(単純に12倍すると年間想定1,176人)。(n=35)
- ・ (追加) 主な利用者を高齢者と地域に居住する登録した住民とする団体が60~70%に達する。(n=57)
- ・ (追加) 実際の利用者9割を地域住民が占める。(n=24)

通学利用も含めたケースでは、輸送規模が大きくなることが窺える。

⑦ 主な目的地

目的地の特徴としては、病院、スーパー、郵便局、金融機関、駅、公共施設、学校等、日常生活に必要な行き先を対象としているケースが多くみられる。なお、地域外からの来訪者を対象としている事例において観光利用も対象としているものもある。

(国交省調査)

(追加) 医療施設が含まれる場合が9割を占める。(n=57)

⑧ 導入の背景

既存の交通手段だけでは十分な移動手段の確保ができなくなったことや、高齢化により、地域で移動手段の確保に困る人が増加したケースが多くみられる。さらに、移動手段を常

設することにより、高齢者自ら買い物をする
ことで引きこもりを抑制し、併せて高齢者の
免許返納を促すことまで想定し、サービスを
開始した事例もみられた。他にスーパーなど、
生活インフラの減少等地域の事情もあること
が窺える。

(国交省調査)

- ・(追加) エリア内における公共交通等の状
況については、毎日運航されているバス
がある(59.6%)、タクシーの事業所はな
いが、タクシーを利用できる(56.1%)
となっている。(n=57)
- ・(追加) 公共交通がエリア内にあるにもか
かわらず輸送サービスを実施している理
由については、自宅など出発地からバス
停が遠く利用しづらいため(79.2%)、バ
スの本数が少ない(58.3%)、タクシーの
料金が安い(54.2%)等の割合が高くな
っている。(n=48)

(国交省調査)

- ・収入について、中央値として運送対価71
万円に対し、補助金等が60万円であり、
運送対価が若干上回る結果が出ている。
一方経費の中央値は269万円となってい
る。(n=35)
- ・(追加) 収入が500万円以下の団体が75%
程度を占める。(n=52)
- ・補助金等を考慮しない場合の収支率(収
入/支出)が50%未満の団体が全体の
60%を占める。一方100%以上の団体も
11.4%存在する。補助金等を含む場合は
100%以上の団体が4割程度となってい
る。(n=35)
- ・(追加) 輸送サービスにおける前年の収支
状況(補助金等を含む)について黒字お
よび収支均衡の団体は合計7割程度であ
った。(n=53)

輸送サービスの収入のみでは、事業が成立
し難い傾向がみられる。さらに補助金等を充
てても赤字のケースは多く、運営団体が経費
を自己負担するケースも少なくない状況が窺
われる。

⑨ 収支状況

収支のマイナス部分を自治体からの補助金
や委託業務収入(以下「補助金等」)により賄
っている団体がほとんどであった。ほかには
輸送以外の事業も営む団体において他事業か
らの支出を収支差額に充てている事例がみら
れたが、中には補助金等の記載はなく運送に
よる収入で支出を賄っていると思われる事例
もみられた。

⑩ 利用者の声

便利なサービスとの意見が多い。またバス
よりは高いものの、タクシーより安いのであ
りがたい等、利用者の要望に柔軟に対応して
いること等から感謝の声も多く寄せられてい
る。一方、一部の利用者の要望として、自宅
近くからの運行やバス路線への接続運行のみ
ならず直接目的地まで運行してほしいとの声
も寄せられている。運営団体側は総じて利用

者からの要望は少ないと認識しており、運行内容を改善するためにも、利用者からの要望を期待する声も挙がっている。

⑪ 関係者（運営実施主体）の声

ドライバーの確保が重要、行政との協力関係やこまめな相談が必要との声が多い。また、交通事業者との協議も重要との指摘もなされている。希望としては将来的に観光客、実家への里帰り者など居住者以外への利用拡大に努め、移動に困らない地域にしたいとの声が寄せられている。なお、収支面では行政との協働の重要性の指摘もなされている。ユニークな意見としては、輸送手段として電動カート（前述のグリーンスローモビリティ）導入の利点（自転車並みの速度で、オープンカーであることから乗客と歩行者のコミュニケーションが図れ、町が明るくなる印象が持たれる）が挙げられている。

(3) 国交省調査における事業継続の課題等

上記(2)においては、運送事例における各項目の状況と、それに関連する国交省調査結果について、特徴的な点を述べた。国交省調査における令和元年度の追加調査においては、運送サービスの具体的な事業内容等とともに、事業運営団体としての事業継続の課題認識や、短期、中長期での主観的な事業継続の可能性への考え等についても把握を試みている。ここでは、その結果を取り上げ、実際の運営団体が何を考えているかを確認することとする。

① 輸送サービスにあたっての課題について

ドライバーが高齢化している（83.6%）、自家用有償旅客運送の更新登録等の申請手続きが負担となっている（45.5%）、ドライバー不足（41.8%）、利用者減による収入減（40.0%）、現在の対価では賄えない（40.0%）といった課題が挙げられている。（n=55）

収支を課題とするよりも、サービス提供におけるドライバー問題を挙げる回答が多かったのは意外であった。高齢化によるスタッフ不足を懸念する実態が窺われる。

② 今後のサービスの継続の見通し（短期：3年程度）

継続可能と予測している回答が約6割である。内訳としては、行政支援等がなくても可能（5.6%）、現在受けている行政支援等が継続すれば可能（50.0%）、現在受けていないが行政支援等を受ければ可能（5.6%）等となっている。（n=54）

短期的には継続可能との回答が6割に上ったが、そのうち前提として行政からの支援を必要とする回答が5割超となっており、当輸送サービスにおける行政支援等の重要性が窺われた。

③ 今後のサービスの継続の見通し（中期：5年程度）

前述の②にて短期（3年程度）的には継続可能と回答した団体を対象とし、さらに中期（5年程度）を想定し、継続見通しについて確認をした。その結果継続可能が8割（行政支援等がなくても可能9.1%、現在受けている

行政支援等が継続すれば可能72.7%)に上った。(n=33)

短期見通しにおいて、継続可能と予測している団体の多くは中期的にも継続可能との見通しを持っていると窺える。

④ 収支状況と短期見通しの関係

現在黒字の団体が、短期的に継続可能と予測している割合は7割(行政支援等なくても可能7.1%、現在受けている行政支援等継続すれば可能57.1%、現在受けていないが行政支援等受ければ可能7.1%)に達する。(n=14)

次に収支均衡の団体で、短期継続可能と予測している割合は7割弱(行政支援等なくても可能4.8%、行政支援等継続すれば可能57.1%、現在受けていないが行政支援等受ければ可能4.8%)である。(n=21)

最後に現在赤字の団体は、短期的に継続可能との予測が4割(行政支援等なくても可能6.7%、現在受けている行政支援等継続すれば可能26.7%、現在受けていないが行政支援等受ければ可能6.7%)に留まる。(n=15)

現在の収支状況が良好な団体ほど短期的に明るい見通しを持っていることが窺える。ただし、調査結果においては黒字・収支均衡団体でも、継続は困難と予測している団体が一定程度存在しており、収支以外で輸送サービスを継続する上での大きな課題を抱えていると考えられる。

3. 事業継続に向けて

運送事例における「利用者の声」等からも、交通空白地有償運送は、公共交通等の利用が

困難な地域において、利用者から高い評価を受けていることが確認された。しかしながら、事業を継続する上で重要となる収支状況については、補助金などの行政支援等がなければ、収支率が50%未満の団体が全体の6割を占める状況であり、輸送サービスによる収入のみでは、事業継続が困難な団体が多いことが確認された。さらに行政支援等が行われても赤字のケースは多く、運営団体が併営する他の事業等からの収入により経費を自己負担するケースも少なくないと予測された。より低廉な対価を設定することは、利用者の利便性を向上し評価も高めることになると思われるが、収支状況を改善するためには、対価の見直し等も必要な場合が生じると考える。

一方、前述の通り黒字・収支均衡団体が7割に達する(補助金等を含む)にも関わらず、短期的に事業継続が難しいと予測している団体も4割程度存在することから、短期的な事業継続において収支以外の大きな課題を抱えているケースがあることが考えられる。前述の通り国交省調査によるとドライバーの問題が大きく、人口減少・高齢化の進展により、地域の輸送サービスにおいてもドライバーの高齢化、人材確保が課題になっていると推測される。この点については、現在我が国における健康寿命の延伸から、多方面でより元気な高齢者の活躍が期待されているが、冒頭の状況の通り、加齢による運転時の身体機能や認知機能の低下のおそれを考えれば、単純に解決できる課題とは言い難いであろう。

このような中、世界的に自動運転車の開発も進められており、地域の移動問題を解消す

る手段となることが期待されている。また、一気に高レベルの自動運転車でなくても、運送事例に見られたグリーンスローモビリティや所定の経路の電磁誘導線上を低速で走行する自動運転車の活用等、現状の技術においても工夫することにより輸送手段の一つとして採用することも考えられる。自動運転車にかかる今後の技術の進展とともに、輸送サービス運営者の創意工夫についても期待したい。

4. おわりに

今回は、国交省がとりまとめた運送事例や調査結果等の資料により交通空白地有償運送の実態把握と課題への考察を試みた。よって、当サービス自体における各要素のおおよその傾向等について確認することはできたが、運送事業を継続的に実施していくうえで少数ながら独自の取組みを行っていると思われる個別の事業運営を行っている団体について、その詳細な事情等について確認するまでは至らなかった。また、今回は触れなかったが、事業継続に関しては、当該事業運営団体が行う輸送サービス事業以外の事業も大きく影響を与えていることが推測される。今後実際の輸送サービスの現地調査も含め、これらの点についても確認していくことで、民間団体が主体として運営する交通空白地有償運送の持続可能性についてさらに考えていくこととした。