

福祉有償運送事業者の運営実態をもととした

移送サービスの在り方に関する研究

猪井博登¹⁾

大阪府下の福祉有償運送事業所に対し、運営費の内容、赤字額を調査した。その結果、多くの事業所の運営が難しい実態を示した。さらに、赤字額が少ない事業所の特性を分析し、「運転手が有償」「輸送量が少ない」「サービスレベルが高い」の順序で赤字額に与える影響が大きいことを示した。以上の知見をもとに、今後の移送サービスの在り方について議論を行う。

ST サービス, 移送サービス, 費用分析

1. はじめに

2006年の道路運送法の改正により、自家用自動車による有償運送制度が創設され、公共交通を利用できない高齢者や身体障がい者を対象に福祉有償運送が認められるようになった。福祉有償運送の登録を行っている団体は2008年4月時点で166団体ある¹⁾。登録団体数は多いものの、各事業者から「経営は苦しく、持続しない」という意見があがっている。そこで、本研究では、福祉有償運送の事業実態、特に収支面について着目し把握する。また、赤字の発生額を把握し、赤字が比較的少ない事業所について考察を行う。なお、調査対象として、大阪府の福祉有償運送の事業所を対象とした。

2. 調査の概要

調査は、2007年10月に大阪府内で福祉有償運送の登録を行っている事業所に対し配布を行った。調査の詳細は表1に示した。

表1 調査の概要

配布の概要		回収の概要	
配布開始日	2007年10月19日	回収期限	2007年11月16日
配布方法	郵送配布	回収方法	郵送回収
配布数	176部	回収数(率)	83部(47.2%)

3. 収入

(1) 利用料金

料金の徴収体系を表2、金額を表3にしめした。

表2 料金の徴収体系

設定方法	設定事業所数	構成率
時間制のみ	29	37.2%
距離制のみ	24	30.8%
距離時間併用制	11	14.1%
定額制のみ	11	14.1%
その他	3	3.8%
計	78	100.0%

表3 料金の金額

	時間制運賃 (30分あたり)	距離制運賃 (1kmあたり)
度数	35	30
平均値(円)	764.7	117.4
中央値(円)	750	139
標準偏差	190.1	41.932
参考 タクシー1/2*	1,225	147

*大阪市内におけるタクシー上限運賃の1/2

料金徴収体系としては、時間制のみ、距離制のみが多く、タクシーの主な料金徴収方法である距離時間併用制は、14.1%と少なく、福祉有償運送とタクシー事業では、料金の徴収方法で大きく異なっていることがわかった。

料金の金額について、大阪府における運営協議

1)会員：大阪大学大学院工学研究科

会で、福祉有償運送の料金がタクシーの上限運賃の1/2以下になるよう厳しく議論される。しかし、現実には、時間制、距離制とも上限運賃の1/2を大きく下回る金額に設定している団体が多い。

これは、利用者の経済状況を考慮し低く設定していることが多い。ただし、タクシー運賃の1/2を意識して運賃設定している事業所も少なくない

(2) 収入の構成

主な収入源の収入総額は、平均値で 3,418,785 円となった。自治体からの介護収入の有無で収入の状態が異なったため、介護収入の有無で分類し収入源の構成を図 1 に示した。なお、福祉有償運送事業を開始して1年に満たない事業所や、収入に対する詳細な金額を把握していない事業所については集計から除外した。

介護収入の有無に関わらず赤字補填の比率にほとんど差がないことが分かる。

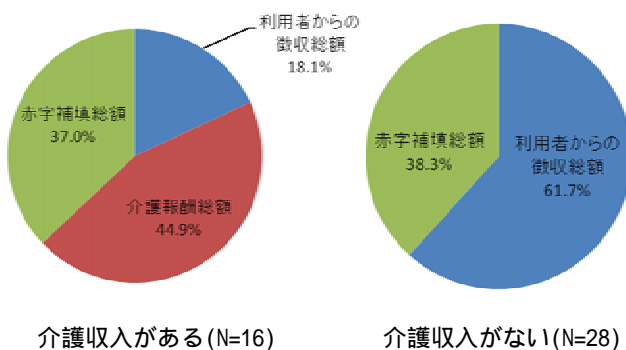


図 1 収入の構成

4. 支出

(1) 支出の構成

事業の支出状況を把握するため、主な支出先を、「運転手への報酬」、「燃料費」、「車両の維持管理費」、「保険費用」、「資格・研修のための費用」の5つに分類した。「車両の維持管理費」とは、車検代、駐車場代、自動車税等に掛かった費用であり、車両の購入費は除くものとして質問した。「保険費用」は、損害賠償保険、自動車保険やボランティア保険等の保険のために支出した費用として質問した。「資格・研修のための費用」は、福祉有償運送運転者講習等の事業を行う上で必要となる資格取得や講習のために支出した費用として質問した。なお、事務運営費については、事業所内で他の事業と重複するため、純粋に福祉

有償運送の事業のみの費用の算出が困難であることを考慮し、質問しなかった。これら5つの項目について、1年(2006年)あたりの金額を質問した。

主な支出先の支出額の総額は 1,881,513 円となった。3. で集計した主な収入項目の総額に比べて金額が少ないのは、支出に事務運営費等が含まれていないからである。

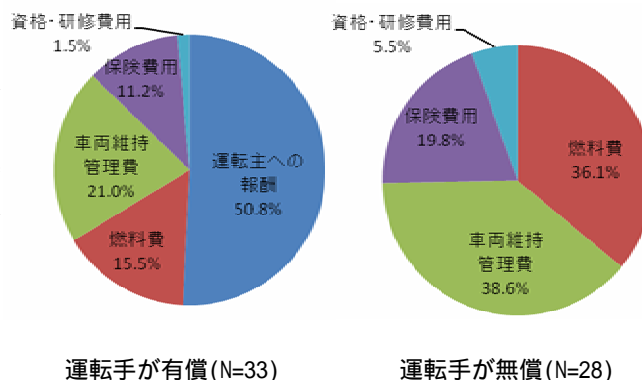


図 2 支出の構成

運転手が有償である事業所は、運転手への人件費が支出の中で大きな比率を占めていることが分かり、運転手への報酬がない事業所と支出の構成に大きな差異があることが分かる。

運転手が有償である場合、タクシー事業の支出の構成と類似している。また、燃料費のみを利用料金として収受した場合、費用の84.5%を賄うことができない。同様に、運転手が無償であった場合においても、燃料費のみを利用料金として収受しただけでは、63.9%を賄うことができない。

(2) 輸送にかかる費用

各事業所の「現在の設定運賃、利用料金」をもとに、「事業所の利用者収入」、「赤字の補填費用」の比率から求める。単位時間(30分)あたりの輸送にかかる費用を以下のように設定し、事業所ごとに算出し、表4に示した。

$$(\text{時間制運賃}) \times \frac{(\text{主な収入源の収入総額 (1年あたり)})}{(\text{利用者からの収入 (1年あたり)})}$$

ただし、外れ値と識別された2サンプルについては、集計結果から除外した。本研究では、この外れ値が真の値か、調査票記入者の記入ミスや算

出ミスが原因であるのか判断できなかった。しかし、集計結果の平均値等に大きく影響することから、対価水準を考察する際に不適当であると判断した（以降、外れ値については集計対象から除外することにする）。

表 4 輸送にかかる費用（30分あたり）

度数	24
平均値	2,178.4
中央値	1,683.4
標準偏差	1,753.9

30分あたりの平均値は2,178.4円である。タクシーの上限運賃（中型車両）は30分あたり2,450円であることから、平均値はタクシーの上限運賃の88.9%にあたり、1/2よりもかなり大きい割合になった。輸送コストがタクシーの上限運賃の1/2以下であった事業所は、10事業所で全体の41.7%であった。一方で、輸送費用が上限運賃を越える事業所は9事業所で全体の37.5%であった。

5. 収支

(1) 事業の採算性

事業の採算性について直接質問した結果を表5に示す。赤字である事業者が71.3%を占めており、多くの事業所が利用料金や介護収入だけでは事業を運営できていない状況である。

表 5 事業の採算性

	度数	構成率
赤字ではない	9	11.3%
赤字である	57	71.3%
判らない	7	8.8%
その他	7	8.8%
合計	80	100.0%

また、「判らない」、「その他」と回答した事業所は事業の収入額、収支額について詳細に把握できていない、事業を開始して1年に満たない事業所であると考えられる。

(2) 赤字の補填

赤字の補填の詳細を把握するため補填方法について、「財団・法人・個人からの補助・助成」、「他の事業からの内部補助」、「その他」の3つ

に分類した。「他の事業からの内部補助」とは、事業者が福祉有償運送以外の事業（訪問介護事業、居宅介護支援事業等）から得た収入による補填費用のことを指す。これらの1年（2006年）あたりの金額を事業の採算性が「赤字である」と回答した事業者に質問した。補填額の平均値の比率構成を表6に示す。赤字の補填方法としては、他の事業から得た費用でほとんど補填している。

表 6 補填方法ごとの補填額

	赤字補填 総額	補助・助 成	他の事業 からの 内部補助	その他
平均値 (円)	1,466,686	57,024	1,371,824	6,216
構成率	100%	4.0%	95.6%	0.4%

有効回答数 37

(3) 赤字額

輸送にかかる費用と同様に以下のように赤字額を設定し、事業所ごとに算出し、表7に示した。ただし、採算が取れている事業所については赤字補填費用を0円として算出してある。

$$= (\text{平均利用料金}) \times \frac{(\text{赤字の補填費用 (1年あたり)})}{(\text{利用者からの収入 (1年あたり)})}$$

平均利用料金は往復1回あたりを利用

表 7 赤字額：往復1回あたり

度数	43
平均値	2,027.9
中央値	650.4
標準偏差	3,027.3

(4) 赤字額の要因分析

赤字額と事業所の特性を明らかにするため、数量化1類を用いる。往復1回あたりの輸送で発生する赤字額を外的基準に設定し、説明変数については、運賃体系、利用件数、車両数、利用対象者、訪問介護事業所、居宅介護支援事業所の認定の有無、利用目的、提供する乗降介助サービス、介護収入收受の有無、運転手への報酬を設定した。説明変数間での相関分析を行ったところ、Kendallの順位相関係数が0.5以上となる相関がなかったことから、各説明変数間の関連性は低いと判断し、全ての変数を説明変数として用いることにする。

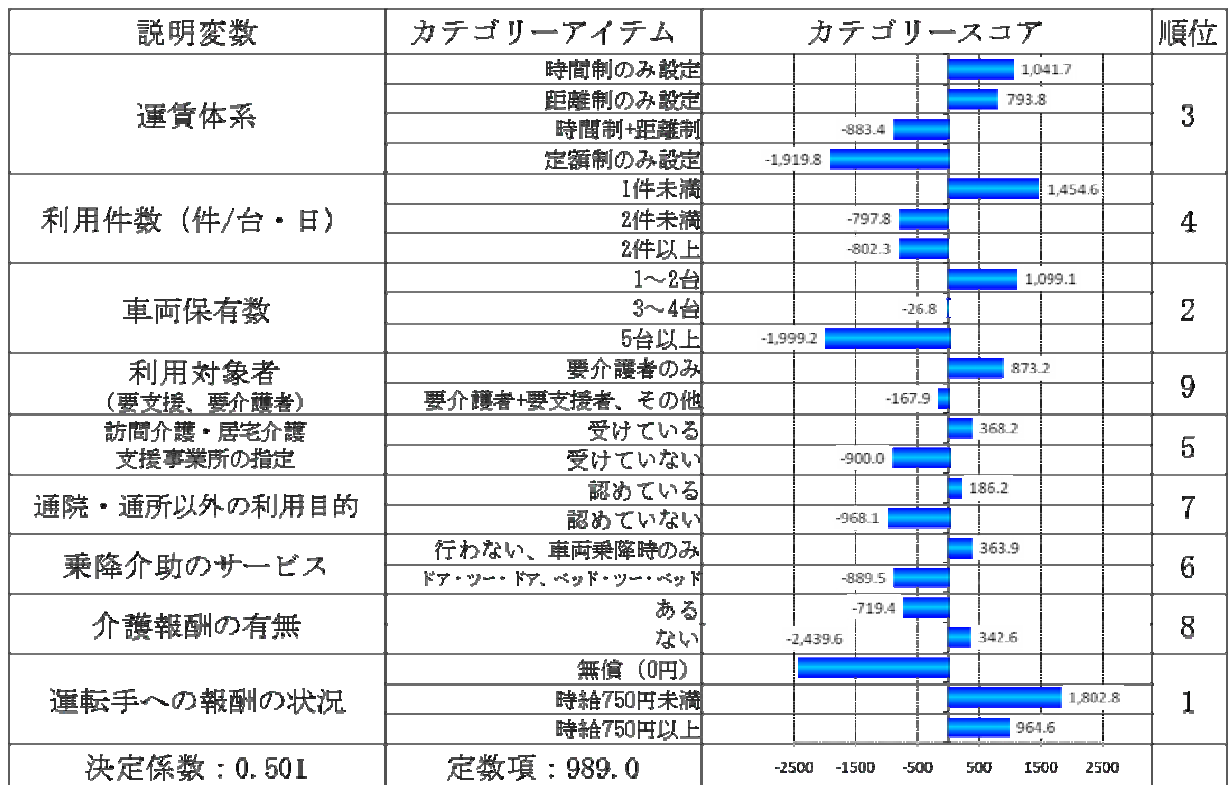


図 3 赤字額の要因分析

分析結果を図 3 に示した。

レンジと偏相関係数の順位は大まかに一致していること、決定係数が 0.501 であることから、まずまずの精度といえる。

運転手への報酬、車両の保有数 3 つの説明変数が特に赤字額の要因として大きいと考えられる。無償で多くのサービス(多くの運転手を必要とする)を行うことが求められる。すべて無償の運転手を求めることは難しく、赤字を削減することが非常に難しいことが読み取れる。

6. まとめ

本研究では、福祉有償運送のサービス対価の設定状況や事業収支を中心に、事業実態を把握した。大阪府の福祉有償運送事業者の多くは、事業の採算が取れておらず、事業所内の他の事業による収入に依存している現状である。しかし、現在の福祉有償運送の対価水準や利用者の経済状況から、容易に料金の値上げをできない事業所も少なくないことが分かった。

また、赤字額の分析から、赤字の削減には、無償の運転手を多く集めなければならないなど達成が非常に困難である。

以上のことから、事業の実態を考えると、安定した収支構造を得られるような対価設定や、事業に対する自治体等の補助施策を考えていくことが課題であると言える。

謝辞

調査にご協力いただいた関西 STS 連絡会の皆様にご感謝申し上げます。また、調査の企画・実施、分析などを行ってくれた大阪大学大学院博士前期課程森有一郎君(現：近畿日本鉄道)には感謝申し上げます。

参考/引用文献

- 1) 大阪府健康福祉部健康福祉総務課：大阪府福祉有償運送ホームページ 事業者一覧、<http://www.pref.osaka.jp/fukushiseisaku/yuso/for-user/us-03.html> (最終訪問日：2008.6.2.)