

**地域における福祉タクシー等を活用した
福祉輸送のあり方調査**

報 告 書

平成21年3月

国土交通省

地域における福祉タクシー等を活用した福祉輸送のあり方調査 委員会
委員名簿

(敬称略、順不同)

秋山 哲男	首都大学東京大学院 都市環境科学研究科 観光科学専修 教授
島津 淳	桜美林大学 健康福祉学群社会福祉専修コース 教授
佐藤 雅一	財団法人全国福祉輸送サービス協会 副会長 (日立自動車交通株式会社 代表取締役社長)
岡本 八重子	社団法人全国乗用自動車連合会 理事
杉本 依子	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
笹沼 和利	NPO法人日本移送・移動サービス地域ネット連合会 理事
山崎 育子	神奈川県 保健福祉部 地域保健福祉課 課長代理 (福祉人材・街づくり担当)
角来 富美枝	市川市 福祉部 地域福祉支援課長
岡田 誠	大田区 交通事業本部 交通事業課長
山下 晴樹	全国自動車交通労働組合東京地方連合会 書記次長
黒瀬 義雄	杉並区 保健福祉部 管理課長
長谷川 雅英	札幌市 保健福祉局 保健福祉部 高齢福祉課長
小澤 俊夫	ときがわ町 福祉課 課長
奥田 哲也	国土交通省自動車交通局 旅客課長
阿部 竜矢	国土交通省自動車交通局旅客課 企画調整官
二井田 春喜	国土交通省自動車交通局旅客課 新輸送サービス対策室長
日置 滋	国土交通省自動車交通局旅客課 新輸送サービス対策室 専門官
島田 利夫	国土交通省自動車交通局旅客課 新輸送サービス対策室 専門官
益森 芳成	社会システム株式会社 社会経済部 交通企画調査室長
金 載炅	社会システム株式会社 社会経済部 交通企画調査室
宇津木 里沙	社会システム株式会社 社会経済部 交通企画調査室

目 次

序編 調査の概要	1
(1) 調査の目的	1
(2) 調査の構成	2
第Ⅰ編 福祉輸送ニーズの把握	
第1章 移動制約者及び福祉輸送サービスの現状	3
1.1 移動制約者の現状	3
1.2 福祉輸送サービスの現状	7
第2章 福祉輸送ニーズの把握方法の検討	11
2.1 需要推計	11
2.2 サービス供給量の推計	15
第3章 モデル地域における検討	19
3.1 需要推計の手順	19
3.2 モデル地域の選定	27
3.3 モデル地域における分析	29
3.3.1 埼玉県ときがわ町	29
3.3.2 北海道札幌市	44
3.3.3 東京都杉並区	55
3.4 モデル地域における分析のまとめ	66
第Ⅱ編 運営協議会のあり方	
第1章 運営協議会の現状と課題	69
1.1 アンケート調査	69
1.2 ヒアリング調査	76
1.3 各地の運営協議会における協議の事例	86
第2章 運営協議会のあり方の検討	101
2.1 関係者の役割	101
2.2 福祉有償運送の必要性の判断方法	102
2.3 協議の進め方	104
2.4 その他	106
今後の展望	107
参考資料1. ときがわ町のアンケート調査結果詳細	109
参考資料2. 運営協議会の構成員等へのアンケート調査結果詳細	135

序編 調査の概要

(1) 調査の目的

近年、過疎化の進行や少子高齢化の進展により、地域や都市の構造も大きく変化しつつある中で、身体障害者や要介護者など、移動制約者の福祉輸送サービス^{注1}に対するニーズ（福祉輸送ニーズ）も急増し、また多様化しており、地域のニーズに的確に対応した福祉タクシー^{注2}等の福祉輸送サービスの確実な提供が求められている。このような中、福祉タクシー等のタクシー事業者による福祉輸送サービス及びタクシー等の公共交通機関で対応しきれない部分を補完するものとして、NPO等による福祉有償運送の重要性がさらに高まっていくものと考えられている。

こうした状況を踏まえ、平成18年10月に施行された改正道路運送法により、NPO等による福祉有償運送がより一層安全・安心な輸送サービスとして提供されるよう、新たに登録制度として法律上の位置づけが明確化された。

福祉有償運送については、その必要性について運営協議会において検討し、関係者間での合意を得ることとなっているが、潜在的な移動制約者を含めた地域全体における福祉輸送ニーズの的確な把握のための方法が確立されていないこと、また、地域によっては運営協議会のノウハウが不十分であること等から、地域の実情を踏まえた福祉輸送サービスに係る議論、検討が十分になされていないという状況等が指摘されている。

本調査は、福祉輸送ニーズの把握方法の検討、運営協議会のあり方等の検討を行い、地域における福祉タクシー等を活用した望ましい福祉輸送を提供するための方法について調査する。

注) 1. 福祉輸送サービスには、福祉タクシー、福祉有償運送、市町村福祉輸送、病院や高齢者・障害者施設による送迎サービス等があるが、本調査においては、福祉タクシー及び福祉有償運送をいう。

2. 福祉タクシーとは、道路運送法第4条の許可を受けた一般乗用旅客自動車運送事業者であって、一般タクシー事業者が福祉自動車を使用して行う運送や、障害者等の運送に業務の範囲を限定した許可を受けた福祉限定タクシー事業者が行う運送のことをいう。

(2) 調査の構成

本調査の構成は図1に示すとおりである。

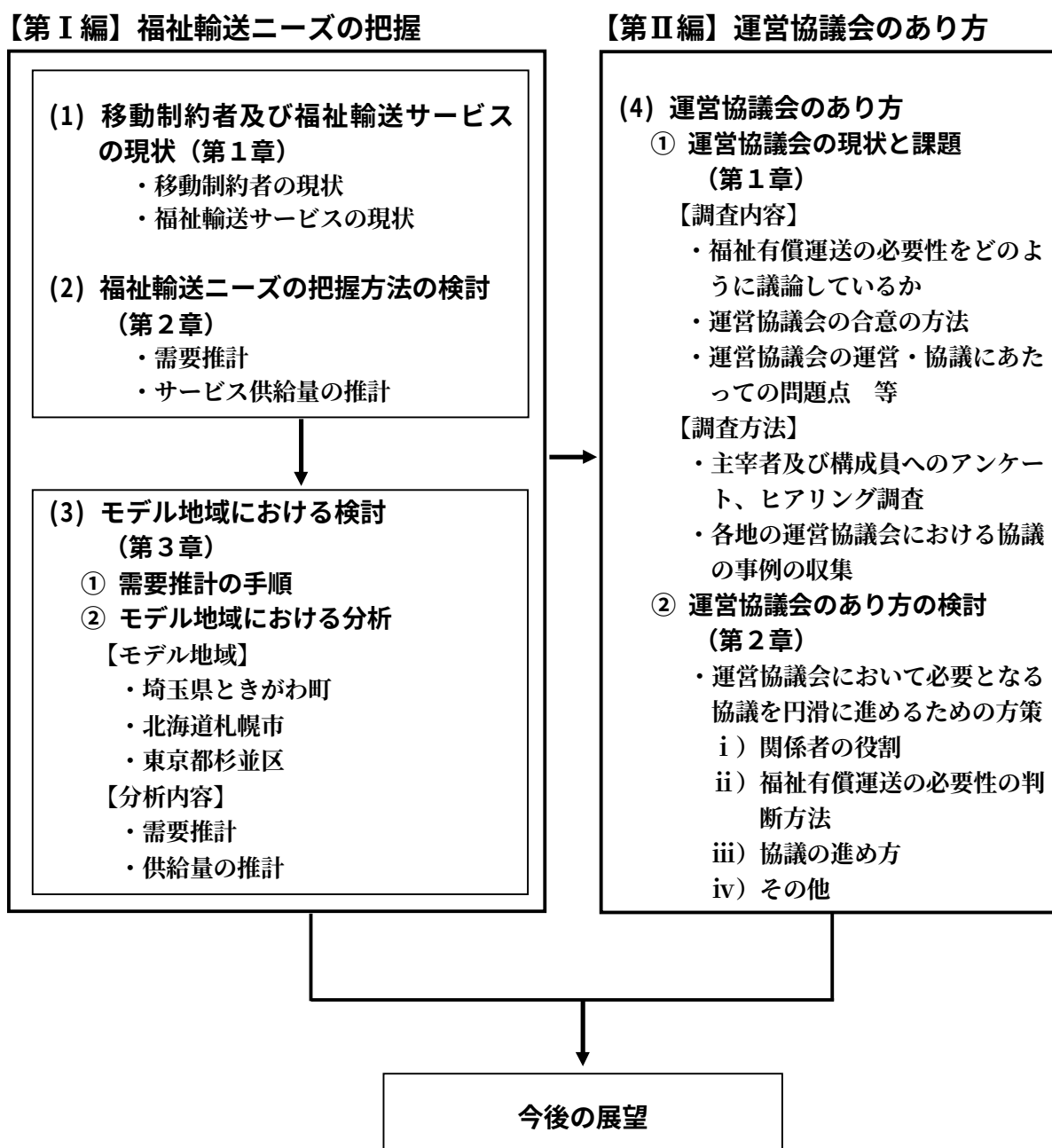


図1 調査の構成

注) 本調査において「障害（障がい）」、「障害者（障がい者）」の用語は、道路運送法、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）で用いられている「障害」、「障害者」と表記した。ただし、出典資料において「障がい」と表記されている場合は、そのまま表記した。（例えば、札幌市の資料においては、「障がい」と表記されている。）

第Ⅰ編 福祉輸送ニーズの把握

第1章 移動制約者及び福祉輸送サービスの現状

本章では、障害者・高齢者等の移動制約者数の推移及び外出状況、福祉輸送サービスの現状を整理した。

1.1 移動制約者の現状

(1) 身体障害者

① 障害の種類別にみた身体障害者数の推移

平成18年における身体障害者（18歳以上）の総数は3,483千人であり、年々増加傾向にある。障害の種類別にみると、肢体不自由者は1,760千人（身体障害者全体の50.5%）と最も多く、次いで内部障害者が1,070千人（30.7%）を占めている。特に内部障害者は年々増加傾向にある。

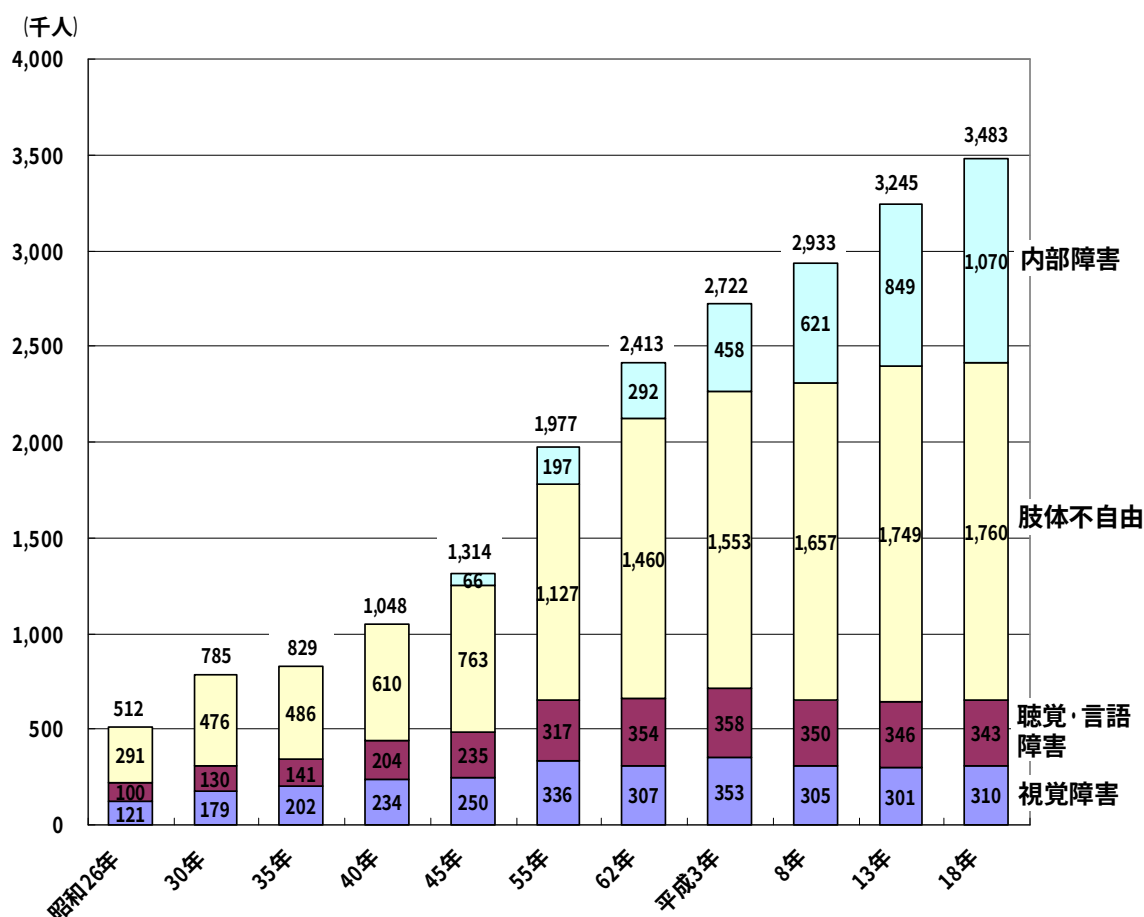


図 1-1 障害の種類別にみた身体障害者数の推移

出典：厚生労働省「平成18年身体障害児・者実態調査」

② 障害の種類別外出頻度

平成18年における身体障害者（18歳以上）の外出の状況をみると、ほぼ毎日外出した者が全体の35.6%、週2～3回が29.9%を占めている。

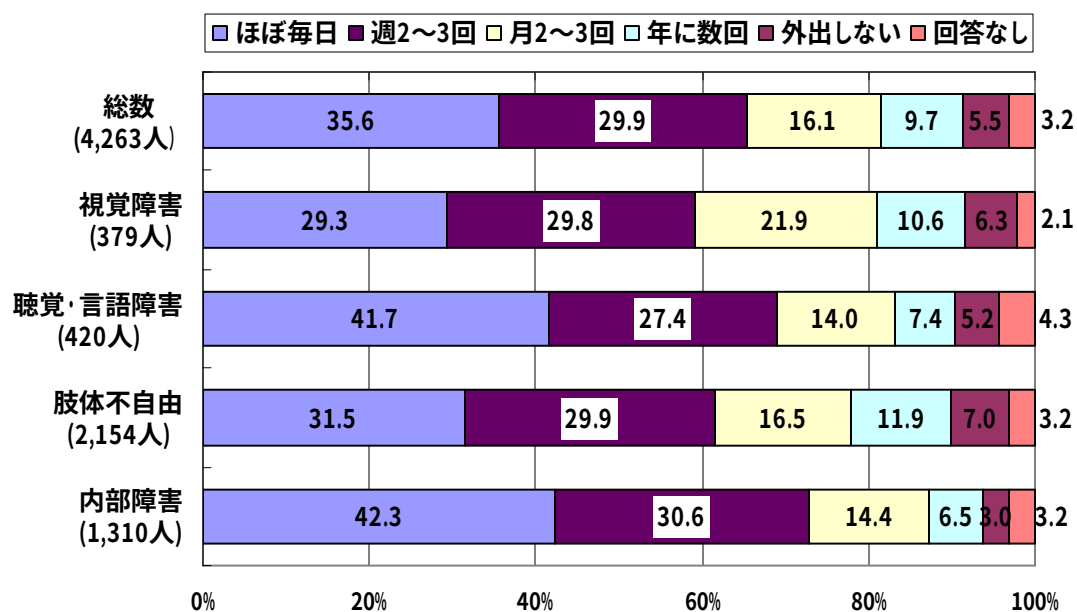


図 1-2 身体障害者の障害の種類別外出頻度

出典：厚生労働省「平成18年身体障害児・者実態調査」

(2) 高齢者及び要介護（要支援）者

① 高齢者数の推移

わが国の高齢者数は年々増加傾向にあり、平成 19 年（2007 年）には、65 歳～74 歳人口の割合が 11.6%、75 歳以上人口の割合が 9.9%となり、今後さらにその割合が増加すると予測されている。

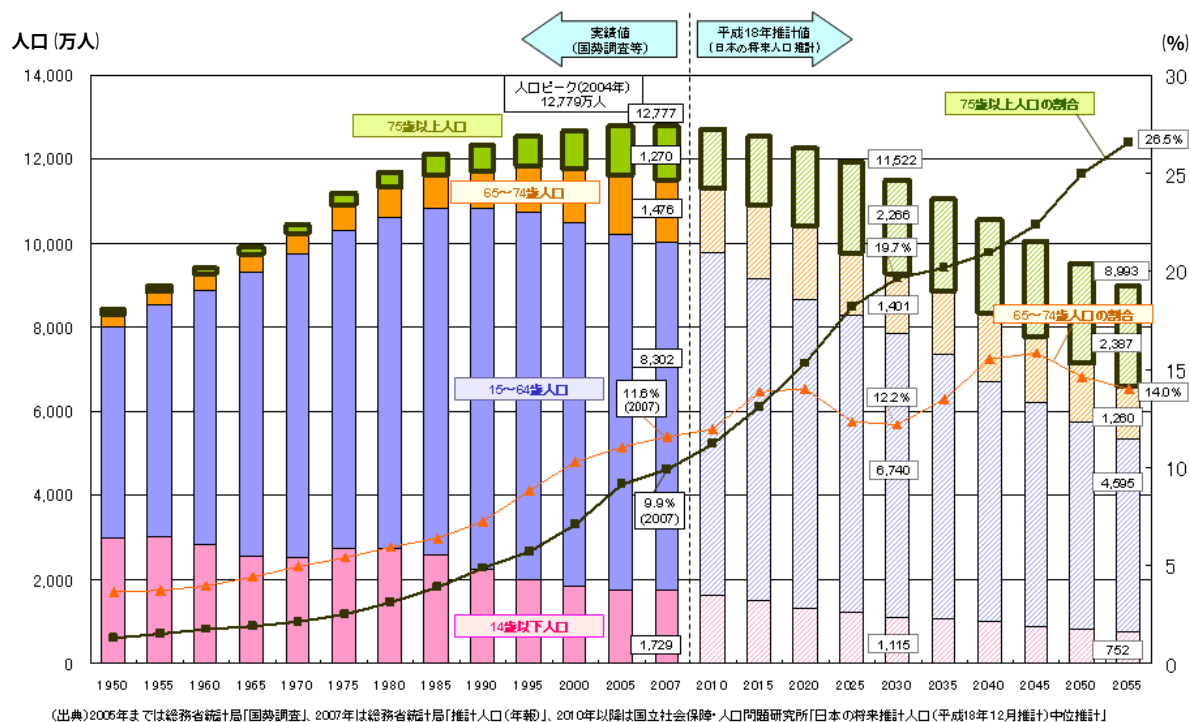


図 1-3 わが国の高齢者人口及び高齢化率の推移

出典：厚生労働省ホームページ

② 要介護・要支援者数の推移

高齢者人口の増加とともに、要介護・要支援者数も年々増加している。

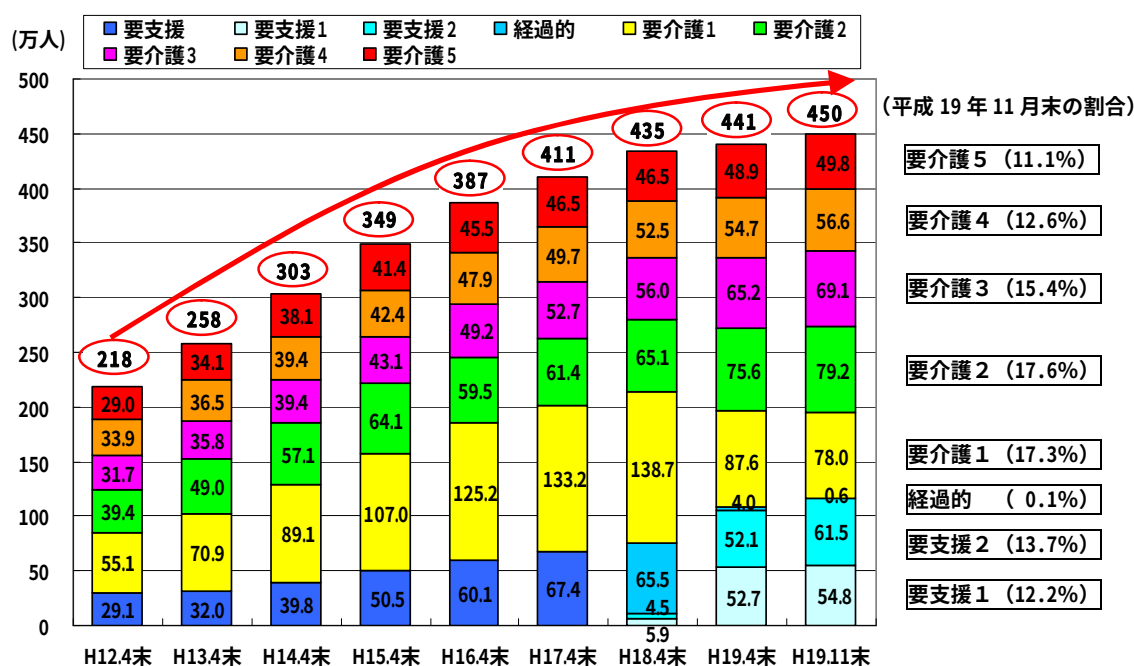


図 1-4 要介護・要支援者の推移

出典：厚生労働省ホームページより作成

③ 訪問介護サービスの内容

厚生労働省の「介護給付費実態調査月報」における訪問介護サービスの内容をみると、「身体介護」の利用回数の割合が6,433千回（43.2%）と最も高く、次いで「生活援助」が3,916千回（26.3%）、「身体介護・生活援助」が3,834千回（25.8%）を占めている。「通院等乗降介助」は701千回（4.7%）である。

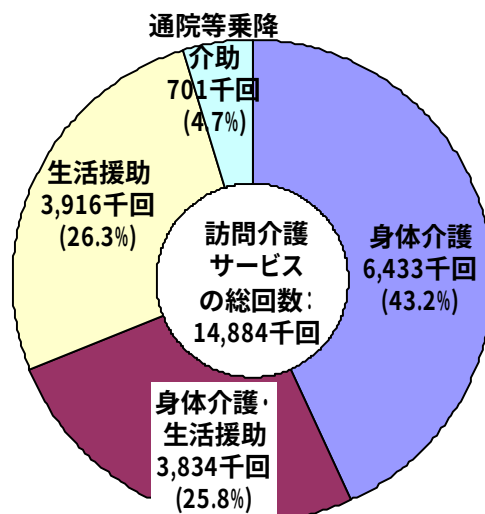


図 1-5 訪問介護サービスの内容

出典：厚生労働省「介護給付費実態調査月報（平成21年1月審査分）」より作成

④ 要介護状態区別の訪問介護サービスの内容

訪問介護サービスの内容について要介護状態区別にみると、要介護状態区分が高くなるに従って「身体介護」の利用回数及び割合が高くなっている。

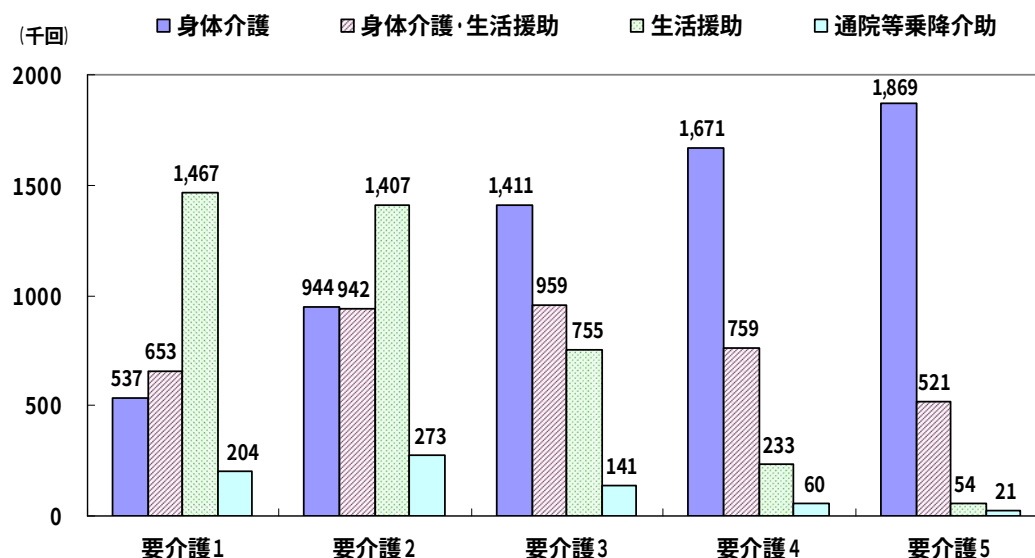


図 1-6 要介護状態区別の訪問介護サービスの内容

出典：厚生労働省「介護給付費実態調査月報（平成21年1月審査分）」より作成

1.2 福祉輸送サービスの現状

(1) 福祉タクシー

① 福祉タクシーの事業者数及び車両数の推移

福祉タクシーの事業者数及び車両数の推移をみると、ともに増加傾向にある。

福祉タクシーを運行する一般タクシー事業者数は、平成15年度の944者から毎年少しずつ増加し、平成19年度には1,265者となっている。一方、福祉限定タクシー事業者数は、平成15年度の1,418者から毎年大幅に増加し、平成19年度には5,890者と5年間で4倍以上に増加している。

車両数についても、一般タクシー事業者による福祉タクシーの車両数は、平成15年度の1,862台から平成19年度の3,190台に増加している。一方、福祉限定タクシーの車両数は、平成15年度の2,712台から平成19年度の8,345台に3倍以上増加している。

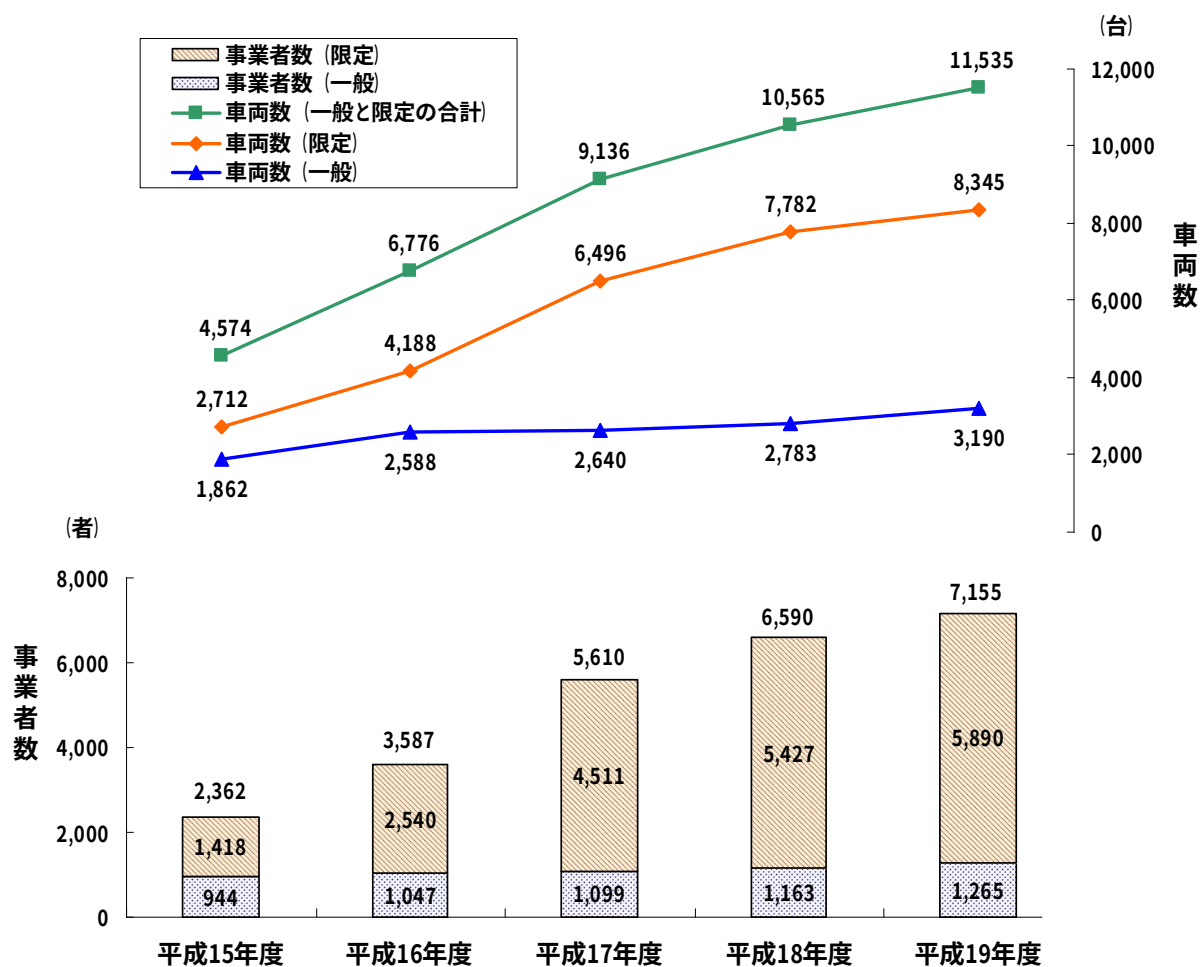
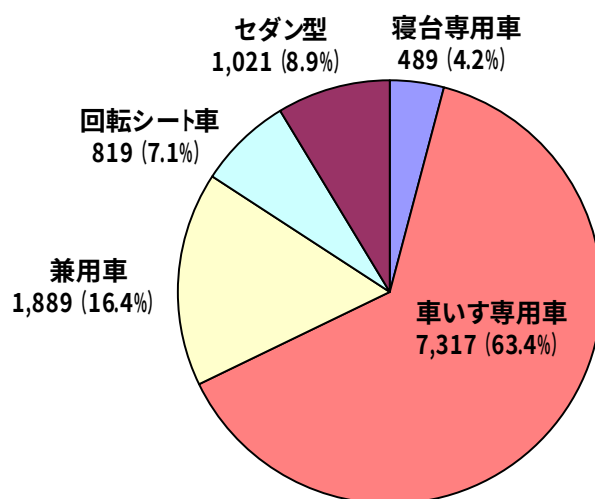


図1-7 福祉タクシーの事業者数及び車両数の推移

出典：国土交通省自動車交通局資料

② 福祉タクシーの車種別車両数

平成 20 年 3 月末現在、福祉タクシーの車種別車両数をみると、車いす専用車が 7,317 台（63.4%）と最も多く、次いで兼用車が 1,889 台（16.4%）を占めている。



総数: 11,535 台 (平成 20 年 3 月末)

図 1-8 福祉タクシーの車種別車両数

出典：国土交通省自動車交通局資料

- 注) 1. 寝台専用車は、寝台を使用している者のみを輸送することができる車両のことをいう。
2. 車いす専用車は、車いす使用者のみを輸送することができる車両のことをいう。
3. 兼用車は、寝台を使用している者及び車いす使用者のいずれをも輸送することができる車両のことをいう。
4. 回転シート車は、座席が回転等することにより、高齢者、障害者等が円滑に乗降することが可能な車両のことをいう。
5. セダン型は、訪問介護員等の必要な要件を満たす者が乗務する一般車両のことをいう。

(2) 福祉有償運送

① 福祉有償運送の登録団体数及び車両数の推移

平成 18 年 10 月に改正道路運送法が施行され、福祉有償運送の登録制度が創設された。登録制以降の福祉有償運送の登録団体数をみると、平成 19 年 3 月の 2,266 団体から、平成 20 年 9 月の 2,305 団体に微増している。また、車両数についても、平成 19 年 3 月の 13,190 台から、平成 20 年 9 月の 13,753 台に微増している。

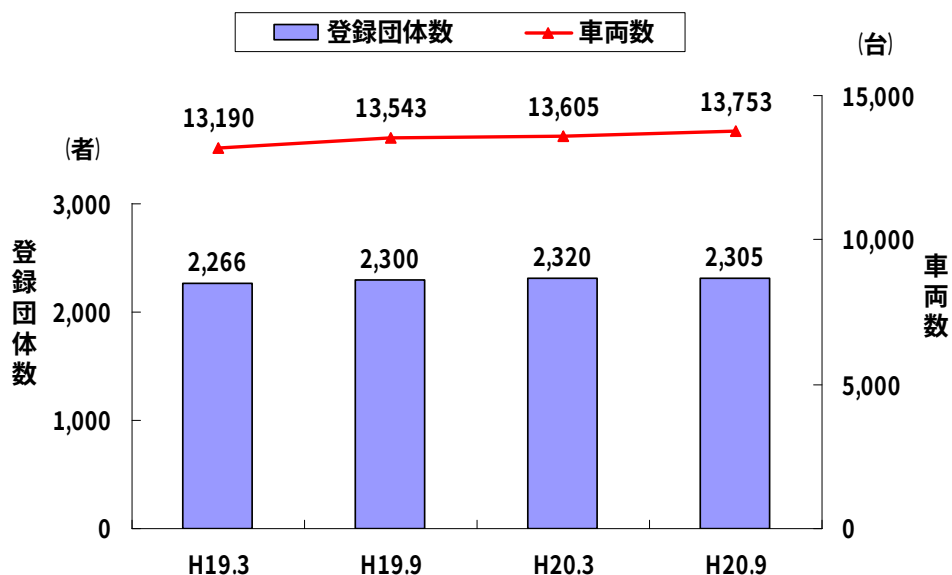
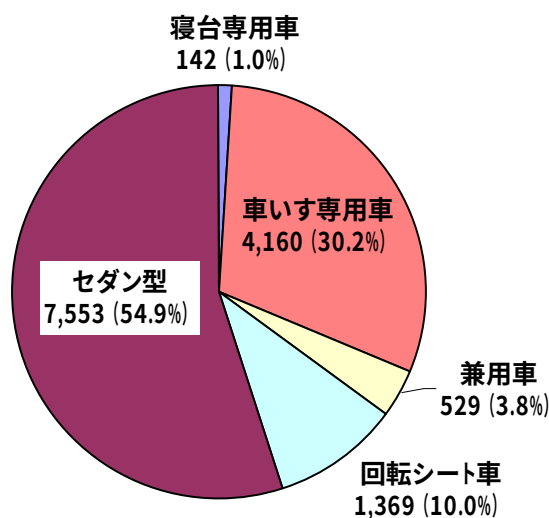


図 1-9 福祉有償運送の登録団体数及び車両数の推移

出典：国土交通省自動車交通局資料

② 福祉有償運送の車種別車両数

平成 20 年 9 月現在、福祉有償運送の登録車両の車種別車両数をみると、セダン型が 7,553 台（54.9%）と最も多く、次いで車いす専用車が 4,160 台（30.2%）を占めている。



総数：13,753 台（平成 20 年 9 月末）

図 1-10 福祉有償運送の登録車両の車種別車両数

出典：国土交通省自動車交通局資料

参考１．福祉輸送サービスに係る主な制度等の推移

昭和６３年１２月	○一般乗用（患者等輸送限定）旅客自動車運送事業の免許等について（地自第２７５号通達） ・福祉輸送にかかる審査基準の明確化 ・事業区域（現：営業区域）の範囲を、地域実情により都道府県単位まで拡大可能 ほか
平成１０年１２月	○特定非営利活動促進法（ＮＰＯ法）の施行
平成１２年 ４月 １１月	○介護保険法の施行 ○高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（交通バリアフリー法）の施行
平成１４年 ２月	○道路運送法の改正 ・需給調整規制の撤廃（免許制から許可制へ）
平成１５年 ３月 ４月	○構造改革特別区域法に係るＮＰＯによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第８０条第１項による申請に対する取扱いについて（国自旅第２３１号通達） ・特区地域において福祉有償運送を認める ・運営協議会の設置の明確化 ○介護保険報酬の改正（通院等乗降介助の追加）
平成１６年 ３月	○介護輸送に係る法的取扱いについて（厚生労働省、国土交通省） ○福祉有償運送及び過疎地有償運送に係る道路運送法第８０条第１項による許可の取扱いについて（国自旅第２４０号通達） ・福祉有償運送の全国展開 ・セダン車両については、セダン特区認定地域のみ可能 ○患者等の輸送サービスを行うことを条件とした一般乗用旅客自動車運送事業の許可等の取扱いについて（国自旅第２４１号） １．患者等輸送事業 ・営業区域の都道府県単位の明確化 ・最低車両数の明確化 ２．訪問介護事業所の訪問介護員等に係る有償運送の許可 ・訪問介護事業所等の指定を受けた旅客自動車運送事業者との契約に基づき訪問介護サービスを提供する訪問介護員等に係る自家用自動車による有償運送の許可の明確化
平成１８年１０月	○道路運送法の改正 ・福祉有償運送等を登録制度として創設 ○福祉有償運送の登録に関する処理方針について（国自旅第１４３号通達） ・福祉有償運送の申請に対する処理方針の明確化 ・セダン車両を全国展開

参考２．福祉有償運送の運転者に必要な要件

- 平成１８年１０月に改正道路運送法が施行され、福祉有償運送の運転者に必要な要件が明確化された。福祉有償運送の運転者には、第２種運転免許の保有、又は国土交通大臣が認定する講習（福祉有償運送運転者講習）の受講等が必要になっている。さらに福祉自動車以外の自動車を運転する場合には、介護福祉士、訪問介護員、又は国土交通大臣が認定する講習（セダン等運転者講習）の受講等が必要になっている。
- 国土交通大臣が認定する講習については、福祉有償運送者が安全で安心したサービスの提供ができるよう、講習内容、カリキュラム、講習時間数、講師の人材等について、一定の基準に基づき認定を行っている。
講習の主な内容は、障害の知識及び利用者の理解、基礎的な接客技術及び介助技術、安全・安心な運行と緊急時の対応、福祉自動車の特性及び運転方法、関係法令等である。

第2章 福祉輸送ニーズの把握方法の検討

本章では、地域における福祉輸送ニーズを的確に把握するため、障害者数、要介護・要支援者数、その他の移動制約者数から福祉輸送サービスの需要量を推計する方法及び総外出回数に対応するために必要な供給量を推計する方法について検討する。

2.1 需要推計

2.1.1 需要推計の手順

福祉輸送サービスの利用対象者の総外出回数の需要推計は、以下の3段階の手順で行う。Step1では、障害者数、要介護・要支援者数、その他の移動制約者数から検討対象者数を推計する。Step2では、利用対象者率を設定し、福祉輸送サービスの利用対象者数を推計する。Step3では、福祉輸送サービスの利用対象者の総外出回数を推計する。

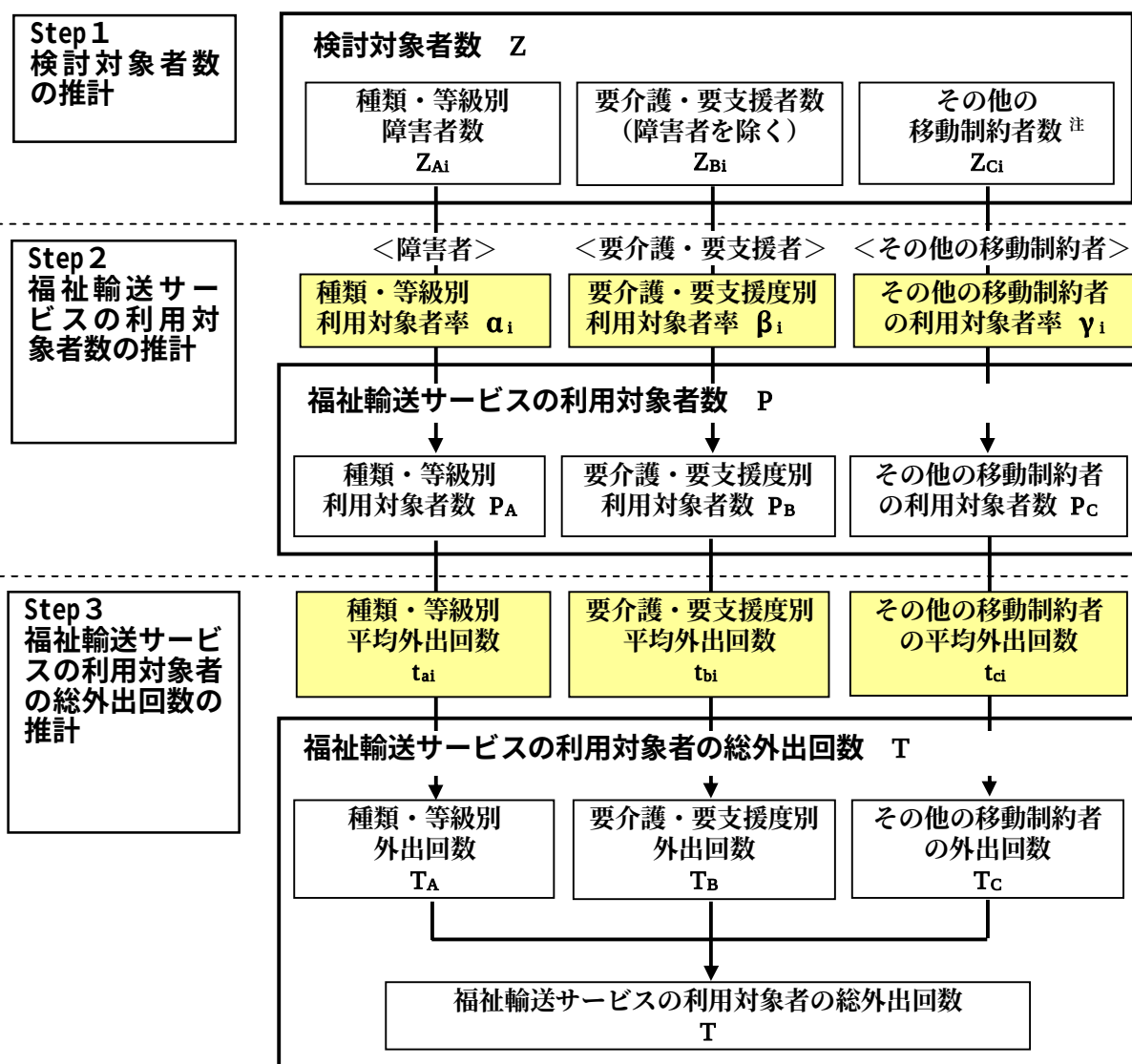


図2-1 需要推計の手順

注) その他の移動制約者数 (Z_{CI}) とは、障害者手帳、要介護・要支援認定を受けていないが、手帳所持者、要介護・要支援者と同等の移動制約者である。

2.1.2 推計に必要なデータ及びその入手方法

需要推計の各段階で必要なデータ及びその入手方法を以下の表 2-1 に示す。

表 2-1 需要推計にあたって必要なデータ及びその入手方法

推計段階	必要なデータ	入手方法
Step 1	Z_{Ai} ：種類・等級別障害者数	自治体のデータ
	Z_{Bi} ：要介護・要支援者数（障害者を除く）	
	Z_{Ci} ：その他の移動制約者数	
Step 2	α_i ：種類・等級別利用対象者率	利用対象者の外出時の介助の必要度に関する調査結果又は公共交通機関の利用（乗降）状況に関する調査結果等 2.1.3(2)②参照
	β_i ：要介護・要支援度別利用対象者率	
	γ_i ：その他の移動制約者の利用対象者率	
Step 3	t_{ai} ：種類・等級別平均外出回数	利用対象者の外出頻度に関する調査結果又は国、他市町村の既往調査結果等 2.1.3(3)②参照
	t_{bi} ：要介護・要支援度別平均外出回数	
	t_{ci} ：その他の移動制約者の平均外出回数	

2.1.3 需要推計

(1) 検討対象者数の推計（Step 1）

検討対象者数は、以下の推計式により、種類・等級別障害者数、要介護・要支援者数、その他の移動制約者数を合算して推計する。

$$Z = Z_{Ai} + Z_{Bi} + Z_{Ci}$$

Z_{Ai} = 種類・等級別障害者数（手帳所持者）

Z_{Bi} = 要介護・要支援者数（障害者を除く）

Z_{Ci} = その他の移動制約者数（障害者手帳、要介護・要支援認定を受けていないが、手帳所持者、要介護・要支援者と同等の移動制約者）

なお、 $Z_{Ai} \sim Z_{Bi}$ の重複者（ Z_{Ai} 中の重複者、 Z_{Ai} と Z_{Bi} の重複者）については、ダブルカウントにならないように、以下の方法により、重複者数を除外する。

- ・ 身体障害者の重複者：①肢体不自由者、②視覚障害者、③内部障害者の順でカウントする。
- ・ 身体障害者、知的障害者、精神障害者の重複者：①身体障害者、②知的障害者の順でカウントする。
- ・ 障害者と要介護・要支援者の重複者：障害者としてカウントする。

参考．福祉有償運送の旅客の範囲「道路運送法施行規則第 49 条 3 号」

特定非営利活動法人等が乗車定員 11 人未満の自動車を使用して行う、次に掲げる者のうち他人の介助によらずに移動することが困難であると認められ、かつ、単独でタクシーその他の公共交通機関を利用することが困難な者であつて第 51 条の 25 の名簿に記載されている者及びその付添人の運送（以下「福祉有償運送」という。）

イ 身体障害者福祉法第四条に規定する身体障害者

ロ 介護保険法第十九条第一項に規定する要介護認定を受けている者

ハ 介護保険法第十九条第二項に規定する要支援認定を受けている者

ニ その他肢体不自由、内部障害、知的障害、精神障害その他の障害を有する者

(2) 福祉輸送サービスの利用対象者数の推計 (Step 2)

福祉輸送サービスは、障害者、要介護・要支援者、その他の移動制約者の全てが必要としているわけではないため、検討対象者数に対して、福祉輸送サービスを必要とする者の比率（利用対象者率）を乗じて推計する。

① 推計式

福祉輸送サービスの利用対象者数は、以下の推計式により、検討対象者数に障害の種類・等級別、要介護・要支援度別、その他の移動制約者の利用対象者率を乗じて推計する。

$$P = \sum (Z_{Ai} \cdot \alpha_i) + \sum (Z_{Bi} \cdot \beta_i) + \sum (Z_{Ci} \cdot \gamma_i)$$

P = 福祉輸送サービスの利用対象者数

Z_{Ai} = 種類・等級別障害者数

α_i = 種類・等級別利用対象者率

Z_{Bi} = 要介護・要支援者数（障害者を除く）

β_i = 要介護・要支援度別利用対象者率

Z_{Ci} = その他の移動制約者数

γ_i = その他の移動制約者の利用対象者率

② 利用対象者率の求め方

利用対象者率は、当該地域において以下のような調査をして求めることや、当該地域の既往調査のデータを用いて推計することが望ましい。なお、利用対象者率に関するデータが入手できない場合は、人口規模や高齢化率等が類似した他市町村の既往調査のデータを活用することも考えられる。

a. 外出全般における介助の必要度から求める方法

外出や移動の際に介助が必要かどうか、自宅からバス停や鉄道駅までどのくらいの距離を歩けるか等、外出全般において介助が必要かどうかにより判断する。

b. 公共交通機関の利用（乗降）の状況から求める方法

公共交通機関（鉄道、バス、タクシー）に単独で乗降できるかどうか、単独で乗降できない場合、介助者がいれば乗降できるか、又は福祉車両（スロープ付、リフト付）が必要かどうかにより判断する。

(3) 福祉輸送サービスの利用対象者の総外出回数の推計 (Step 3)

福祉輸送サービスの利用対象者の総外出回数は、利用対象者別に平均外出回数を乗じ、障害者、要介護・要支援者（障害者を除く）、その他の移動制約者の外出回数を合算して求める。

① 推計式

福祉輸送サービスの利用対象者の総外出回数は、以下の推計式により、利用対象者数に障害の種類・等級別、要介護・要支援度別、その他の移動制約者の平均外出回数を乗じて推計する。

$$T = \sum (Z_{Ai} \cdot \alpha_i \cdot T_{ai}) + \sum (Z_{Bi} \cdot \beta_i \cdot T_{bi}) + \sum (Z_{Ci} \cdot \gamma_i \cdot T_{ci})$$

T = 福祉輸送サービスの利用対象者の総外出回数

Z_{Ai} = 種類・等級別障害者数

α_i = 障害の種類・等級別利用対象者率

T_{ai} = 障害の種類・等級別平均外出回数

Z_{Bi} = 要介護・要支援者数（障害者を除く）

β_i = 要介護・要支援度別利用対象者率

T_{bi} = 要介護・要支援度別平均外出回数

Z_{Ci} = その他の移動制約者数

γ_i = その他の移動制約者の利用対象者率

T_{ci} = その他の移動制約者の平均外出回数

② 平均外出回数の求め方

平均外出回数は、当該地域において外出頻度に関する調査を実施することや、当該地域の既往調査のデータを用いて推計することが望ましい。なお、平均外出回数に関するデータが入手できない場合は、人口規模や高齢化率等が類似した他市町村の既往調査のデータを活用することも考えられる。

また、以下の考え方により、平均外出回数を週2回と設定することも考えられる。

<平均外出回数を週2回と設定する考え方>

通院と買物は日常生活を営む上で必要度の高い外出と考えられ、そのための外出が週2回行われると仮定して、平均外出回数を週2回と設定する。

③ 潜在需要を考慮した場合の総外出回数

現状の外出の実態に基づいて需要量を推計するだけでは、福祉輸送サービスのすべてのニーズを捉えていないと考えられるため、潜在需要を考慮する必要がある。潜在需要については様々な捉え方があるが、潜在需要を「外出をあきらめた回数」と定義し、潜在需要を考慮した係数（ ε ）を、以下の式に基づいて求めることが考えられる。

$$\text{潜在需要を考慮した係数（}\varepsilon\text{）} = \frac{\text{現状の総外出回数} + \text{外出をあきらめた回数}}{\text{現状の総外出回数}}$$

潜在需要を考慮した総外出回数は、以下の式に基づいて求める。

$$\text{潜在需要を考慮した総外出回数} = \text{総外出回数}(T) \times \text{潜在需要を考慮した係数}(\varepsilon)$$

2.2 サービス供給量の推計

2.1 で得られた福祉輸送サービスの需要量に対して、必要なサービス供給量を推計する。福祉輸送サービスの利用対象者の外出行動を正確に捉えることは難しく、需要推計の結果は変動する。また、1 台当たり 1 日のサービス供給可能トリップ数（ S ）及び調整係数（ ρ ）の設定によっても供給量推計の結果が変動するため、推計された必要な供給量は、福祉輸送サービスを計画する際の目安とすることが必要である。

2.2.1 供給量推計の手順

福祉輸送サービスの需要量に対して必要な供給量の推計は、以下の 2 段階の手順で行う。

まず、福祉輸送サービスの利用対象者の総外出回数を総トリップ数に換算し、Step 1 では、1 台当たり 1 日のサービス供給可能トリップ数（ S ）及び調整係数（ ρ ）の条件の設定を行う。Step 2 では、必要なサービス供給量を推計する。

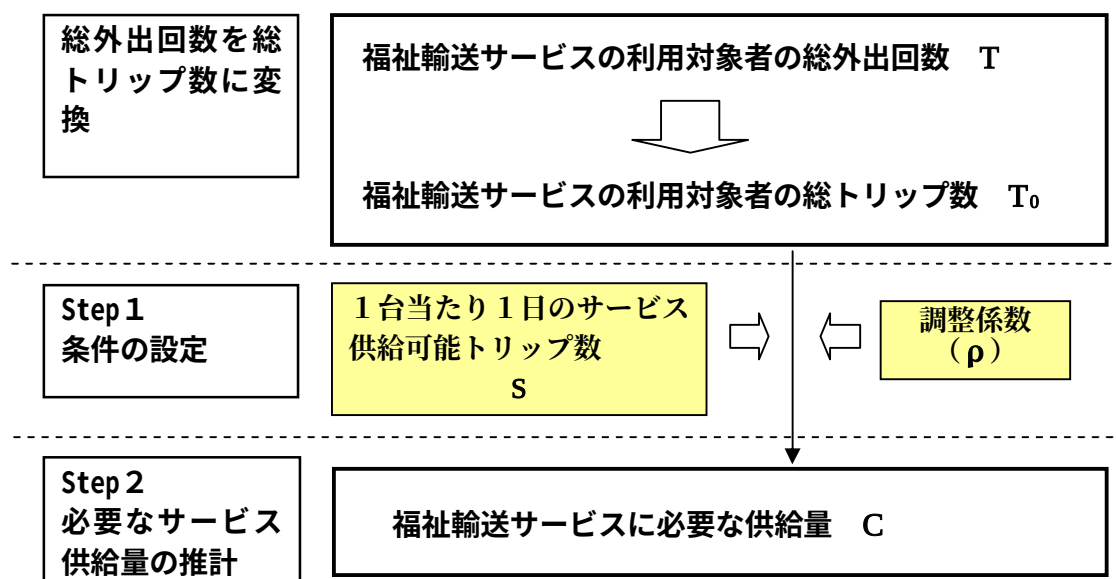


図 2-2 供給量推計の手順

2.2.2 必要なデータ及びその入手方法

供給量推計の各段階で必要なデータ及びその入手方法を以下の表 2-2 に示す。

表 2-2 供給量の推計にあたって必要なデータ及びその入手方法

推計段階	必要なデータ	入手方法
Step 1	T：福祉輸送サービスの利用対象者の総外出回数	需要推計の結果
	T₀：福祉輸送サービスの利用対象者の総トリップ数	$T_0 = T \times 2$ 注
	S：1 台当たり 1 日のサービス供給可能トリップ数	福祉タクシー等の運行データ
	ρ ：調整係数	実態調査結果から設定

注）外出は、通常、往復トリップのため、1 回の外出は 2 トリップとなる。

2.2.3 供給量の推計

① 推計式

福祉輸送サービスに必要な供給量は、以下の推計式により、利用対象者の1日の総トリップ数（ T_0 ）を、1台当たり1日のサービス供給可能トリップ数（ S ）で除して推計する。なお、家族送迎の実態等を考慮する場合は、調整係数（17 頁参照）を乗じて推計する。

$$C = \frac{T_0}{S} \times (\rho)$$

C : 福祉輸送サービスに必要な供給量（台／日）

T_0 : 福祉輸送サービスの利用対象者の総トリップ数（トリップ／日）

S : 1台当たり1日のサービス供給可能トリップ数（トリップ／台・日）

(ρ) : 調整係数

福祉輸送サービスの利用対象者の総トリップ数（ T_0 ）は、2.1.3(3) 需要推計の Step 3（13 頁参照）で得られた利用対象者の総外出回数（ T ）× 2 となる。（表 2-2 の注）15 頁参照）

② 1台当たり1日のサービス供給可能トリップ数（ s ）

1台当たり1日のサービス供給可能トリップ数は、1台の車両が1日で供給できるサービスのトリップ数である。算出方法は、当該地域における福祉タクシーや福祉有償運送の運行トリップ数を1日当たりの運行トリップ数へ換算して求める。

なお、1台当たり1日のサービス供給可能トリップ数は、都市の規模や施設の立地、移動距離、所要時間等によって異なってくるが、車両がフルに稼働した場合を想定して設定する。

参考．1台当たり1日のサービス供給可能トリップ数の簡便な推計方法（当該地域における福祉タクシー等の運行データが入手できない場合）

1台当たり1日のサービス供給可能トリップ数は、運行主体別・地域別に異なるが、午前1往復（2トリップ）、午後1往復（2トリップ）、プラス1トリップという運行を想定し、5トリップと設定することもある。

注） 1台当たり1日のサービス供給可能トリップ数は、各トリップの移動距離及び所要時間等によって変動するため、幅を持った数値として推計することが必要である。

③ 調整係数 (ρ)

供給量の推計においては、家族送迎の割合や、1日に2回以上外出する場合、1回の外出で複数の場所に立ち寄る場合等の外出の実態を考慮して、以下の調整係数 (ρ) を乗じることも考えられる。

i) ρ_1 家族送迎を考慮した調整係数

家族の車で外出する比率やその外出回数を考慮して調整係数を設定する。また、福祉輸送サービスの供給体制が整備されれば、家族送迎者のうち、一部が福祉輸送サービスに転換する可能性があることについても留意する必要がある。

ii) ρ_2 立ち寄り回数を考慮した調整係数

利用対象者の1回の外出は、往復2トリップで完結する場合だけでなく、通院後に買物をする等、いくつかのトリップによって行われることに留意する必要がある。こうしたトリップを考慮して調整係数を設定する。なお、このような連続的に行われるトリップを把握するためには、別途、日記形式のアクティビティ・ダイアリー調査 (AD調査) (32 頁参照) を実施する必要がある。

2.2.4 必要な供給量と現状の供給量の比較

福祉有償サービスに必要な供給量と現状の供給量を比較する。現状の供給量は、福祉タクシーの車両数、福祉有償運送の登録車両数等を用いて把握する。

第3章 モデル地域における検討

本章では、モデル地域における福祉輸送サービスの需要量と供給量の推計を行った。

3.1では、第2章の需要推計の考え方にに基づき、需要推計の手順をマニュアル形式に整理した。推計に必要なデータの入力シート、必要な調査を実施する場合の質問例、既存調査データの活用例等を具体的に示した。

3.2では、モデル地域（3地域）を選定し、3.3では、各モデル地域において、需要推計の手順に基づき、福祉輸送サービスの需要量の推計、必要な供給量の推計を行った。

3.1 需要推計の手順

3.1.1 福祉輸送サービスの需要推計の手順

地域における福祉輸送サービスの利用対象者数及び総外出回数の需要推計は、以下の3段階の手順で行う。

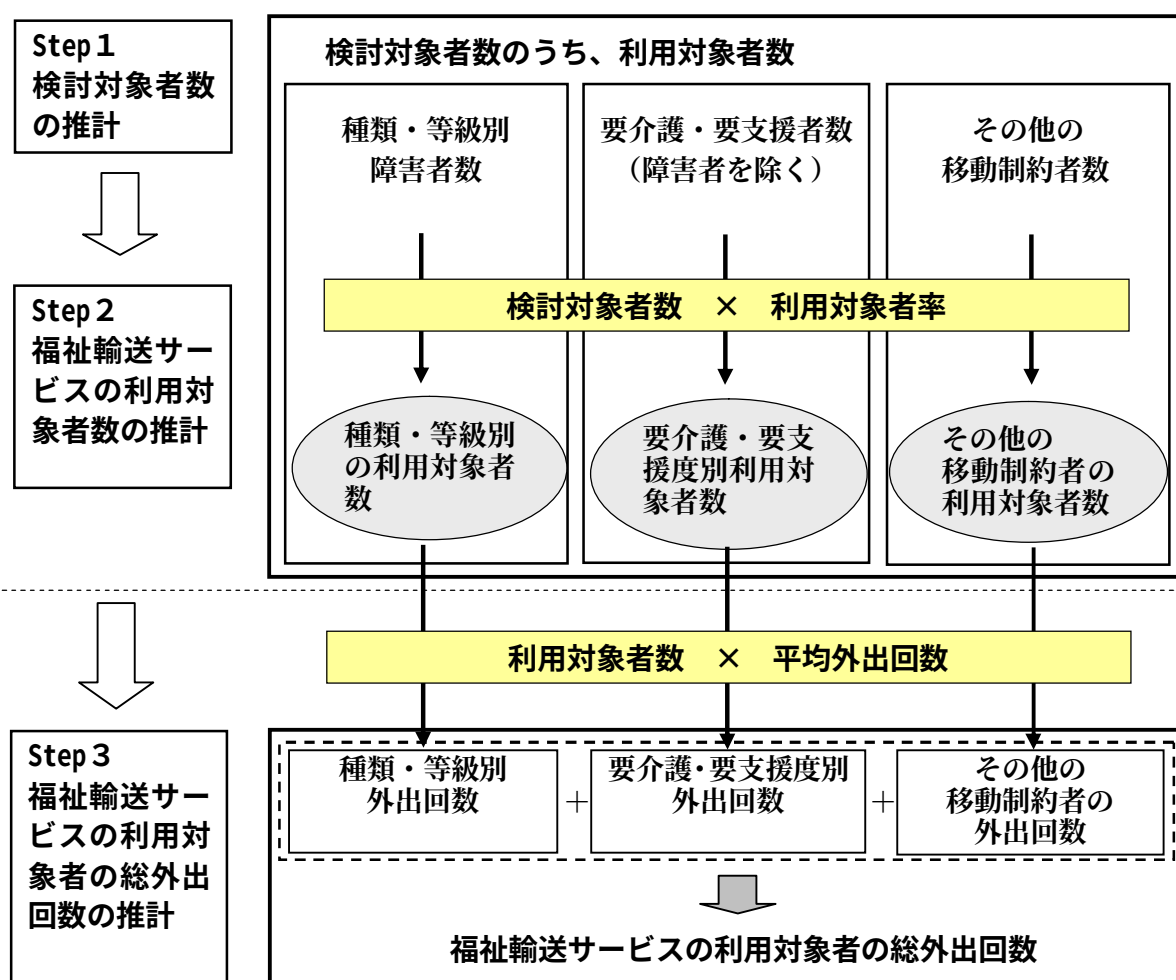


図 3-1 需要推計の手順

(1) Step1 検討対象者数の推計

検討対象者数の推計は、身体障害者数、知的障害者数、精神障害者数、要介護・要支援者数、その他の移動制約者数から重複者数を除外して求める。

$$\text{検討対象者数} = \text{障害者数} + \text{要介護・要支援者数} + \text{その他の移動制約者数}$$

それぞれの具体的な人数は、自治体の統計資料（身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳の交付者数、要介護・要支援者数）に基づいて表 3-1 のように整理する。

重複者（重複障害者及び障害者と要介護・要支援者の重複者）については、ダブルカウントにならないように、以下の方法により、重複者数を除外する。

- ・ 身体障害者の重複者：①肢体不自由者、②視覚障害者、③内部障害者の順でカウントする。
- ・ 身体障害者、知的障害者、精神障害者の重複者：①身体障害者、②知的障害者の順でカウントする。
- ・ 障害者と要介護・要支援者の重複者：障害者としてカウントする。

表 3-1 Step1 検討対象者数の推計

種類		等級	障害者、 要介護・要支援者数 ①	重複者数 (推計) ②	検討対象者数 (重複者を除く) ③＝① - ②
障害者	身体障害者	肢体不自由	1級		
			2級		
			3級		
			4級		
			5級		
			6級		
		小計			
		視覚障害	1級		
			2級		
			3級		
			4級		
			5級		
			6級		
		小計			
		聴覚・平衡 機能・音声 言語障害等	1級		
			2級		
			3級		
			4級		
			5級		
			6級		
		小計			
		内部障害	1級		
			2級		
			3級		
			4級		
			小計		
		小計			
	知的障害者	1度			
		2度			
		3度			
		4度			
		小計			
	精神障害者	1級			
		2級			
		3級			
		小計			
要介護・ 要支援者		要支援 1			
		要支援 2			
		要介護 1			
		要介護 2			
		要介護 3			
		要介護 4			
		要介護 5			
小計					
その他の移動制約者					
合 計					

(2) Step 2 福祉輸送サービスの利用対象者数の推計

① 推計式

福祉輸送サービスの利用対象者数は、以下の推計式により、Step 1 で得られた検討対象者数に障害の種類・等級別、要介護・要支援度別、その他の移動制約者の利用対象者率を乗じて推計し、表 3-2 のように整理する。

$$\text{利用対象者数} = \text{検討対象者数 (Step 1)} \times \text{利用対象者率}$$

② 利用対象者率の求め方

利用対象者率は、当該地域において以下のような調査をして求めることや、当該地域の既往調査のデータを用いて推計することが望ましい。なお、利用対象者率に関するデータが入手できない場合は、人口規模や高齢化率等が類似した他市町村の既往調査のデータを活用することも考えられる。

a. 外出全般における介助の必要度から求める方法

外出や移動の際に介助が必要かどうか、自宅からバス停や鉄道駅までどのくらいの距離を歩けるか等、外出全般において介助が必要かどうかにより判断する。

b. 公共交通機関の利用（乗降）の状況から求める方法

公共交通機関（鉄道、バス、タクシー）に単独で乗降できるかどうか、単独で乗降できない場合、介助者がいれば乗降できるか、又は福祉車両（スロープ付、リフト付）が必要かどうかにより判断する。

モデル地域（ときがわ町）では、以下の質問項目を設定して調査を行い、利用対象者率を、外出の際に「1. 常時介助が必要」及び「2. 一部介助が必要」の全回答者数に占める割合で設定した。

<ときがわ町における利用対象者率の設定に用いた質問>

Q. 外出の際に、介助が必要ですか？（○は一つ）

1. 常時介助が必要

2. 一部介助が必要

3. 見守り等が必要（時間をかければ一人でできる）

4. 必要ない（自立）

<参考．既往調査における質問例>

Q. 外出中の見守りが必要ですか？（あてはまるもの1つに○）

1. 常時必要である

2. 経路や目的地により必要である

3. 必要ではない

4. その他（ ）

出典：杉並区「障害者及び介護保険認定者への調査（平成 18 年）」

Q. 歩行について、現状に最も近いものを一つ選んでください。（○は一つ）

1. ひとりで不自由なく歩ける

2. 時間をかければ介助なしにひとりで歩ける

3. 手を貸してもらうなど一部介助を必要とする

4. 全面的な介助を必要とする

出典：厚生労働省「介護認定調査票」

表 3-2 Step 2 利用対象者数の推計

			Step 1		Step 2											
			検討対象者数		利用対象者率		利用対象者数									
			障害者 要介護・要支援者	(検討対象者 （重複者を除く）	外出の際に 常時介助が必要	外出の際に 一部介助が必要	外出の際に 常時介助が必要な 利用対象者	外出の際に 一部介助が必要な 利用対象者	外出の際に 常時・一部介助が 必要な利用対象者							
										(人)	(人)	(%)	(%)	(人)	(人)	(人)
														②×③	②×④	⑤+⑥
①	②	③	④	⑤	⑥	⑦										
障害者	身体障害者	肢体不自由 (1～3級)														
		肢体不自由 (4～6級)														
		視覚障害 (1、2級)														
		視覚障害 (3～6級)														
		聴覚・言語等 (1～6級)														
		内部障害 (1級)														
		内部障害 (2～4級)														
	(小計)															
	知的障害者(小計)															
	精神障害者(小計)															
要介護・要支援者	要支援 1															
	要支援 2															
	要介護 1															
	要介護 2															
	要介護 3															
	要介護 4															
	要介護 5															
	(小計)															
その他の移動制約者																
合 計																

- 注) 1. 身体障害者の区分は、杉並区の例である(60頁②参照)。
 2. 利用対象者率の「外出の際に常時介助が必要」、「外出の際に一部介助が必要」の区分は、ときがわ町の例である。
 3. 利用対象者率は、各地域のアンケート調査結果等から得られる数値である。ただし、調査対象者の属性、調査票の質問内容、選択肢の形式によってその比率は変化すると考えられる。

(3) Step 3 福祉輸送サービスの利用対象者の総外出回数の推計

① 推計式

福祉輸送サービスの利用対象者の総外出回数は、以下の推計式により、Step 2 で得られた利用対象者数に平均外出回数を乗じて推計し、表 3-3 のように整理する。

$$\text{総外出回数} = \text{利用対象者数 (Step2)} \times \text{平均外出回数}$$

② 平均外出回数の求め方

平均外出回数は、当該地域において外出頻度に関する調査を実施することや、当該地域の既往調査のデータを用いて推計することが望ましい。なお、平均外出回数に関するデータが入手できない場合は、人口規模や高齢化率等が類似した他市町村の既往調査のデータを活用することも考えられる。

また、以下の考え方により、平均外出回数を週 2 回と設定することも考えられる。

<平均外出回数を週 2 回と設定する考え方>

通院と買物は日常生活を営む上で必要度の高い外出と考えられ、そのための外出が週 2 回行われると仮定して、平均外出回数を週 2 回と設定する。

モデル地域（ときがわ町）では、以下の質問項目を設定して調査を行い、「②全外出のうち、交通機関を利用して外出した日数（徒歩圏の外出は除く）」に対する回答結果を用いて、平均外出回数を設定した。

<調査を実施する場合の質問例>

Q. 過去 1 ヶ月に、外出した日数をご記入ください。

① 外出した全日数 (徒歩圏の外出もすべて含む)	月に		日
② 全外出のうち、交通機関を利用して 外出した日数 (徒歩圏の外出は除く)	月に		日

表 3-3 Step3 利用対象者の総外出回数の推計

			Step 1		Step 2			Step 3							
			検討対象者数		利用対象者率		利用対象者数			平均外出回数	総外出回数				
			要 障 害 者 ・ 要 支 援 者	検 討 対 象 者 (重複者を除く)	常 時 外 出 の 際 に 必 要	一 外 出 の 際 に 必 要	利 用 時 外 出 の 際 に 必 要 な	利 用 時 外 出 の 際 に 必 要 な	必 要 な ・ 一 部 介 助 が 必 要 な	平 均 外 出 回 数	必 要 な ・ 一 部 介 助 が 必 要 な	総 外 出 回 数	外 出 の 際 に 常 時 介 助 が 必 要 な 対 象 者 の 回 数	外 出 の 際 に 一 部 介 助 が 必 要 な 対 象 者 の 回 数	外 出 の 際 に 常 時 ・ 一 部 介 助 が 必 要 な 対 象 者 の 回 数
(人)	(人)	(%)	(%)	(人)	(人)	(人)	(回/日)	(回/日)	(回/日)	(回/日)					
				②×③	②×④	⑤+⑥		⑤×⑧	⑥×⑧	⑨+⑩					
①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪					
障 害 者	身 体 障 害 者	肢体不自由 (1～3級)													
		肢体不自由 (4～6級)													
		視覚障害 (1、2級)													
		視覚障害 (3～6級)													
		聴覚・言語等 (1～6級)													
		内部障害 (1級)													
		内部障害 (2～4級)													
		(小計)													
		知的障害者(小計)													
		精神障害者(小計)													
要 介 護 ・ 要 支 援 者	要支援 1														
	要支援 2														
	要介護 1														
	要介護 2														
	要介護 3														
	要介護 4														
	要介護 5														
	(小計)														
その他の移動制約者															
合 計															

③ 潜在需要を考慮した場合の総外出回数

現状の外出の実態に基づいて需要量を推計するだけでは、福祉輸送サービスのすべてのニーズを捉えていないと考えられるため、潜在需要を考慮する必要がある。潜在需要については様々な捉え方があるが、潜在需要を「外出をあきらめた回数」と定義し、潜在需要を考慮した係数(ε)を、以下の式に基づいて求めることが考えられる。

$$\text{潜在需要を考慮した係数}(\varepsilon) = \frac{\text{現状の総外出回数} + \text{外出をあきらめた回数}}{\text{現状の総外出回数}}$$

潜在需要を考慮した総外出回数は、以下の式に基づいて求める。

$$\text{潜在需要を考慮した総外出回数} = \text{総外出回数}(T) \times \text{潜在需要を考慮した係数}(\varepsilon)$$

ときがわ町における潜在需要の推計に当たっては、以下の質問項目を設定して調査を行い、潜在需要を考慮した係数を求めた。

<ときがわ町における潜在需要に関する質問例>

◎ 外出をあきらめた日数

Q. 過去1ヶ月において、交通手段が確保されていなかった理由で、外出をあきらめた日はありますか。その日数をご記入ください。(徒歩による外出は除く)

○月に()日 外出をあきらめた

3.1.2 サービス供給量の推計

① 推計式

必要な供給量の推計に当たっては、利用対象者の総トリップ数（総外出回数×2）を、1台当たり1日のサービス供給可能なトリップ数で除して求める。なお、家族送迎の実態等を考慮する場合は、調整係数（26 頁参照）を乗じて推計する。

$$\text{必要な供給量 (台/日)} = \frac{\text{利用対象者の総トリップ数(トリップ/日)}}{\text{1台当たり1日のサービス供給可能トリップ数(トリップ/台・日)}} \times (\text{調整係数})$$

福祉輸送サービスの利用対象者の総トリップ数は、3.1.1 需要推計の Step3（23 頁参照）で得られた利用対象者の総外出回数×2となる。（表 2-2 の注）15 頁参照）

② 1台当たり1日のサービス供給可能トリップ数

1台当たり1日のサービス供給可能トリップ数は、1台の車両が1日で供給できるサービスのトリップ数である。算出方法は、当該地域における福祉タクシーや福祉有償運送の運行トリップ数を1日当たりの運行トリップ数へ換算して求める。

なお、1台当たり1日のサービス供給可能トリップ数は、都市の規模や施設の立地、移動距離、所要時間等によって異なってくるが、車両がフルに稼働した場合を想定して設定する。

参考．1台当たり1日のサービス供給可能トリップ数の簡便な推計方法（当該地域における福祉タクシー等の運行データが入手できない場合）

1台当たり1日のサービス供給可能トリップ数は、運行主体別・地域別に異なるが、午前1往復（2トリップ）、午後1往復（2トリップ）、プラス1トリップという運行を想定し、5トリップと設定することもある。

注） 1台当たり1日のサービス供給可能トリップ数は、各トリップの移動距離及び所要時間等によって変動するため、幅を持った数値として推計することが必要である。

③ 調整係数

供給量の推計においては、家族送迎の割合や、1日に2回以上外出する場合、1回の外出で複数の場所に立ち寄る場合等の外出の実態を考慮して、以下の調整係数を乗じることも考えられる。

i) 家族送迎を考慮した調整係数

家族の車で外出する比率やその外出回数を考慮して調整係数を設定する。また、福祉輸送サービスの供給体制が整備されれば、家族送迎者のうち、一部が福祉輸送サービスに転換する可能性があることについても留意する必要がある。

ii) 立ち寄り回数を考慮した調整係数

利用対象者の1回の外出は、往復2トリップで完結する場合だけでなく、通院後に買物をする等、いくつかのトリップによって行われることに留意する必要がある。こうしたトリップを考慮して調整係数を設定する。なお、このような連続的に行われるトリップを把握するためには、別途、日記形式のアクティビティ・ダイアリー調査（AD調査）（32頁参照）を実施する必要がある。

3.1.3 必要な供給量と現状の供給量の比較

福祉有償サービスに必要な供給量と現状の供給量を比較する。現状の供給量は、福祉タクシーの車両数、福祉有償運送の登録車両数等を用いて把握する。

3.2 モデル地域の選定

(1) 選定の視点

モデル地域の選定に当たっては、以下の視点に留意した。

- ・ 福祉輸送サービスに対する行政、タクシー事業者等の取り組みが活発であること。
- ・ 福祉有償運送が実施されており、運営協議会における協議の熟度が高いこと。
- ・ 各モデル地域の人口規模や交通条件、生活スタイル等の視点から、公共交通と福祉輸送サービスの範囲とサービス水準が大きく異なること。
- ・ 福祉輸送に関するデータの入手が容易で、かつ本調査への協力が得られること。

(2) 各地域の選定理由

① ときがわ町（埼玉県）

東京都心から約 60km に位置し、人口約 1 万 3 千人の地域である。路線バス（廃止代替バス）が運行していない山間部の交通空白地域がある。福祉有償運送は複数の団体によって提供されている。一方、タクシーは、通常、駅前に 1 台が待機する等、一般のタクシーがほとんど運行されていない地域といえる。埼玉県の障害児（者）生活サポート事業（障害児・者が移送サービスを利用する時に、県と市町村が利用額の 1/3 ずつを補助）は、ときがわ町でも実施されている。

② 札幌市（北海道）

北海道の中心都市であり、人口約 189 万の政令指定都市である。地方部に位置しながら公共交通機関のサービスレベルが高い地域である。平成 14 年度の国土交通省の S T S 実証実験調査では、タクシーと N P O の共同配車を実施した。福祉有償運送は複数の団体によって提供されており、移動制約者（旅客の範囲）を判定するための判定組織が設置されている。

③ 杉並区（東京都）

東京圏中心部に位置し、人口約 54 万の特別区で、公共交通機関のサービスレベルが高い大都市の地域である。福祉有償運送は複数の団体によって提供されており、杉並区の事業としてリフト付タクシー（福祉タクシー）の運行委託事業がある。福祉輸送サービスの利用者へ情報の提供、相談、取次（事業者の車両の空き状況を確認し、予約をとる）等を行う「移動サービス情報センター」が設置されている。

表 3-4 モデル地域の概要

地 域	人 口 ^注	自家用有償 旅客運送	福祉有償 運送の 団体数 (自治体、 社協、 NPO等)	福祉輸送に係 る自治体の取 り組みの状況	需要推計で用いた データ (Step2、Step3に 関するデータ)
	①人口 ②人口密度 ③65歳以上比率	①運営協議 会の設置 ②地域公共 交通会議 の設置			
ときがわ町 (埼玉県)	①13,189 人 ②240 人/km ² ③23.7%	①平成 18 年 ②平成 20 年	4 団体	障害児(者) 生活サポート 事業	本調査で実施した 調査データ
札幌市 (北海道)	①1,880,138 人 ②1,677 人/km ² ③18.8%	①平成 18 年 ②なし	59 団体	福祉有償運送 において、要 支援者等の判 定組織がある	札幌市が平成 19 年 度に実施した「札幌 市要介護(支援)認 定者意向調査報告 書」及び平成 18 年 度に実施した「札幌 市障がい福祉計画 策定にかかる障が い児者実態等調査 報告書」のデータ
杉並区 (東京都)	①536,657 人 ②15,774 人/km ² ③18.7%	①平成 17 年 ②なし	4 団体	移動サービス 情報センター を設置(平成 19 年 10 月)	杉並区が「福祉交通 システム」の構築の ために平成 18 年度 に実施した「心身障 害者及び介護保険 認定者対象アンケ ート調査」のデータ

注) 平成 20 年 4 月 1 日現在の住民基本台帳に基づく人口(外国人登録者を含む。)である。

3.3 モデル地域における分析

本節では、モデル地域における利用対象者数、総外出回数の需要推計を行い、その結果に基づきサービス供給量の推計を行った。各地域ともに①～③の構成で整理した。

① 地域の概要

地域の人口、公共交通機関、福祉輸送サービスの現状を整理した。

② 需要推計

需要推計に必要なデータを入手する方法、障害者、要介護・要支援者を対象とした調査方法等を整理した。利用対象者数、総外出回数の推計方法とその結果、各段階における留意点を具体的に示した。

③ 必要なサービス供給量の推計

②で推計した総外出回数（トリップ数）を各モデル地域における運行データに基づき設定した1台当たり1日のサービス供給可能回数（トリップ数）で除して、福祉輸送サービスに必要な供給量を推計した。

3.3.1 埼玉県ときがわ町

(1) 地域の概要

ときがわ町は、埼玉県のほぼ中央、東京都心から約60kmの距離に位置し、人口約1万3千人、面積は約56km²である。東部に住宅地、西部は山間地で人口密度が低い。平成18年2月1日に都幾川村、玉川村が合併した町である。

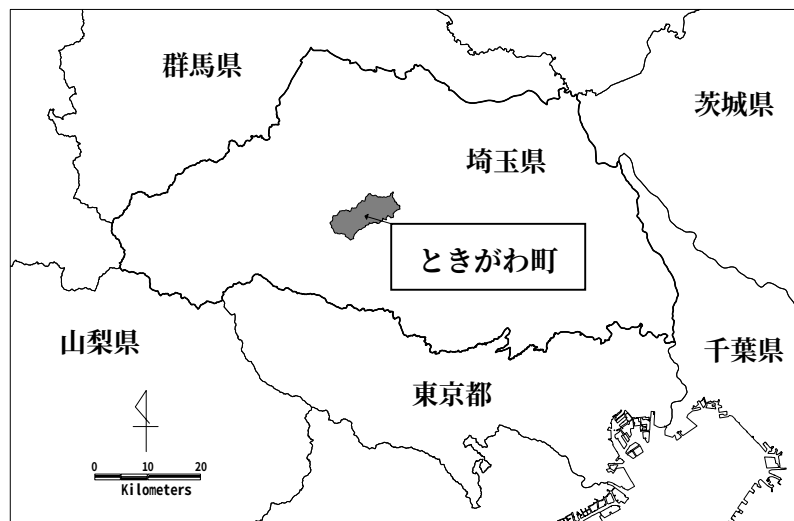


図 3-2 ときがわ町の位置図

1) 人 口

① 総人口

13,189 人（平成 20 年 4 月 1 日）

② 高齢者数（率）

3,129 人（23.7%）

③ 人口構成の推移

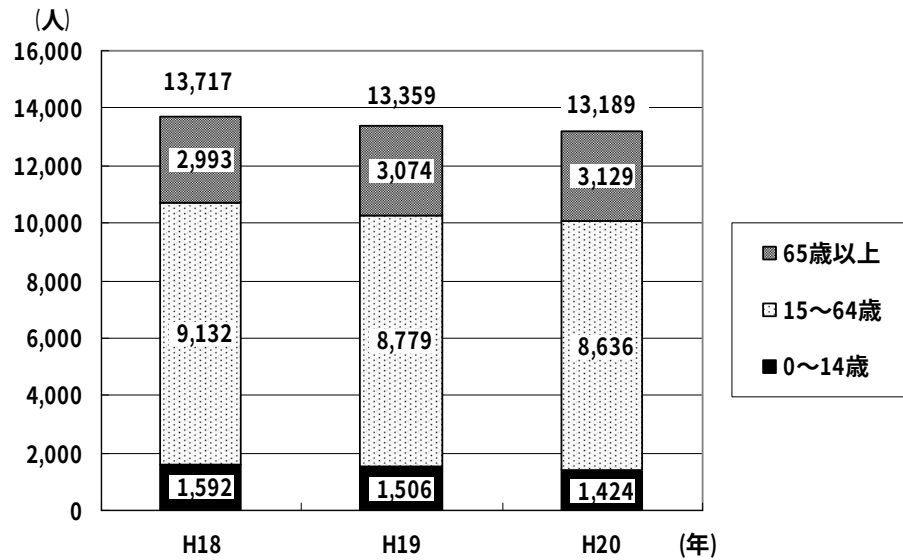


図 3-3 人口構成の推移

2) 公共交通機関

① 鉄 道

町内をJR八高線が運行しており1駅（明覚駅）ある。隣駅の小川町駅（小川町）で東武東上線に、越生駅（越生町）で東武越生線に接続している。

② バ ス

町内の明覚駅からは廃止代替バスが小川町駅、越生駅へ、民間路線バスが武蔵嵐山駅（嵐山町）へ運行している。



図 3-4 ときがわ町代替バス路線図

出典：ときがわ町ホームページ

③ タクシー

一般のタクシー1台が、通常、明覚駅前に待機している。

3) 福祉輸送サービス

① 福祉タクシー及び福祉有償運送の状況

ときがわ町は、福祉タクシー事業者は存在しない。社会福祉協議会とNPOによる移送サービスが提供されている。

表 3-5 福祉輸送サービスの現状（平成 21 年 3 月現在）

区 分	概 要
福祉タクシー	福祉タクシー事業者は存在しない。
福祉有償運送	町内の福祉有償運送は、4 団体、リフト付車両 6 台、セダン車両 22 台となっている。

出典：ときがわ町資料

② 福祉タクシー利用券

歩行困難な心身障害者は、福祉タクシー券の交付を受け、タクシー等のサービスを利用することができる。

〔対象者〕

身体障害者手帳または療育手帳または精神障害者保健福祉手帳所持者。

ただし、同一年度内にときがわ町重度心身障害者自動車等燃料費の助成を受けた者は、受けることができない。

〔内 容〕

対象者への交付枚数は年間 36 枚であり、1 枚は初乗り料金相当額である。利用券は、1 回の乗車につき 1 枚使用できるが、メーター料金との差額が出た場合は現金で支払う。

③ 障害児（者）生活サポート事業

〔対象者〕

次のいずれかの該当者

- ① 3 障害（身体・知的・精神）いずれかの手帳の交付を受けている者。
- ② 知的障害者更生相談所または児童相談所において、知的障害者と判定された者。
- ③ 医師により発達に障害があると診断された者。

〔内 容〕

町に登録した民間団体が、障害児（者）の一時預かり、派遣による介護、送迎、外出援助等のサービスを提供する。サービス利用料金は、1 時間当たり 2,850 円であるが、利用者の自己負担額は 1 時間当たり 300 円である。

※ 年間 150 時間まで利用可能であるが、150 時間を超えた場合は、全額が自己負担となる。

※ 送迎、外出援助サービスについては、団体によっては、他に介助料などが発生する場合がある。

(2) 需要推計

1) 需要推計のためのアンケート調査の概要

① 調査の目的

ときがわ町の需要推計においては、障害者、要介護・要支援者に対して、外出調査（調査票A）と、継続した1週間の行動を記録するアクティビティ・ダイアリー調査（AD調査：調査票B）の2種類のアンケート調査を実施した。

a. 外出調査（調査票A）

外出調査は、主に以下の目的で実施した。

- ・ 需要推計に必要な利用対象者率や平均外出回数等の基礎データを得る。
- ・ 障害者、要介護・要支援者の外出の傾向及び外出に関する意識、福祉輸送サービスの利用状況を把握する。

b. アクティビティ・ダイアリー調査（調査票B）

アクティビティ・ダイアリー調査（AD調査）は、どのような人が、いつ、何の目的で、どこからどこへ、どのような交通手段で行動したかについて日記形式で記録し、継続した1週間の行動を分析することを目的として実施した。

需要推計で用いる福祉輸送サービスの利用対象者の平均外出回数について、外出調査（調査票A）とAD調査（調査票B）による調査結果を比較した。

② 調査の実施方法

社会福祉協議会の利用会員と福祉有償運送（NPO法人）の利用会員を対象に、平成21年1月9日～23日に面接調査を実施した。調査票の配布・回答数は以下のとおりである。

表 3-6 調査票の配布・回答数

団体名	利用登録会員数	配布数	有効回答数	
			調査票A	調査票B
社会福祉協議会	197	62	62	61
NPO法人	99	50	43	17
合 計	296	112	105	78

注）利用登録会員数は、平成20年9月30日現在である。

③ 調査の対象者

調査の対象者の属性別内訳は、以下のとおりである。

表 3-7 調査対象者の属性別内訳

区分			調査票 A	調査票 B
障害者	身体障害者	肢体不自由	34	31
		その他障害	8	3
	知的障害者		7	2
	精神障害者		4	4
要介護・ 要支援者	要支援 1～2		15	11
	要介護 1～2		15	13
	要介護 3～5		12	11
その他			10	3
合計			105	78

④ 調査の内容

a. 外出調査（調査票A）

外出調査では、調査対象者の属性、1ヶ月間の外出日数、目的地、利用交通手段、通院の実態、移送サービスの利用状況、福祉タクシーの利用意向、身体状況について質問した。（表3-8、巻末参考資料1参照）

なお、需要推計の利用対象者率等の算出には、以下の設問の回答結果を用いた。

利用対象者率：障害者、要介護・要支援者の外出時における介助の必要度

平均外出回数：交通機関を利用して外出した日数

表 3-8 調査票Aの設問

区 分		設 問
属性	基本属性	性別、年齢
	要介護度	要支援 1、2 要介護 1、2、3、4、5
	障害の種類と等級	身体障害者（肢体不自由、視覚、聴覚、内部）、知的障害、精神障害
	福祉タクシー利用券の利用	利用枚数
	自動車等燃料費の助成	助成の有無
I. 1ヶ月の全外出について	外出日数	全外出日数
		交通機関を利用しての外出日数
	最も頻繁に行った場所	名称、所在地、外出目的
	2番目によく行った場所	
	単独での外出の可否	外出の自立度（3段階）
	利用交通手段	外出に利用した交通手段（複数回答）
	潜在需要	付き添いや介助の有無 交通機関の確保ができないため、外出をあきらめた日数
II. 1ヶ月の通院について	通院時の特性	日数
		病院の名称、所在地
		通院先までの移動時間、滞在時間
		通院時の利用交通手段
		付き添いの有無
		通院時の交通費
III. 移送サービスの利用について	移送サービスの利用の有無	利用経験の有無
	利用日数	移送サービスの利用日数
	障害児（者）生活サポート事業	うち障害児（者）生活サポート事業での利用日数
	利用回数について	現在より利用回数を増やしたいか
	利用目的	外出目的
	介助が必要な場所（場面）	5段階
IV. 福祉タクシー等の利用意向	福祉タクシー等の利用意向	希望回数、希望する外出目的
	利用したい場合	30分〇〇円の場合の利用意向
V. 身体状況	介助の必要度、歩行能力等	外出時の介助の有無、歩行、座位の保持
	移動補助具の使用	外出時に使用している補助具

b. アクティビティ・ダイアリー調査（調査票B）

アクティビティ・ダイアリー調査では、a. 外出調査と同じ対象者の1週間の外出行動等を時間軸で記録する日記形式で行った。（表3-9、巻末参考資料1参照）

表3-9 調査票Bの設問

区 分		設 問
活動場所	自宅内	自宅にいた時間
	外出中	外出目的、利用した交通機関

2) 需要推計の結果

Step1 検討対象者数の推計

$$\text{検討対象者数} = \text{障害者数} + \text{要介護・要支援者数} + \text{その他の移動制約者数}$$

ときがわ町における検討対象者数は、障害者と要介護・要支援者の合計人数（1,144人）から重複者数（242人）を除いた902人（人口比6.8%）である。その内訳は、身体障害者（514人）、知的障害者（57人）、精神障害者（21人）、障害者手帳を所持していない要介護・要支援者（310人）である。重複者を調整した詳細は、表3-10注）に示す。

表 3-10 ときがわ町の検討対象者数の推計 (Step1)

種類			等級	障害者、 要介護・要支援者数 ①	重複者数 (推計) ②	検討対象者数 (重複者を除く) ③=① - ②
障害者	身体障害者	肢体不自由	1級	29	0	29
			2級	87	0	87
			3級	75	0	75
			4級	108	0	108
			5級	29	0	29
			6級	21	0	21
			小計	349	0	349
		視覚障害	1級	13	2	11
			2級	10	1	9
			3級	6	1	5
			4級	1	0	1
			5級	4	1	3
			6級	3	0	3
			小計	37	5	32
		聴覚・平衡 機能・音声 言語障害等	1級	0	0	0
			2級	17	6	11
			3級	9	3	6
			4級	5	2	3
			5級	0	0	0
			6級	5	2	3
			小計	36	12	24
		内部障害	1級	73	7	66
			2級	0	0	0
			3級	21	2	19
			4級	26	2	24
			小計	120	11	109
		小計	542	28	514	
	知的障害者	最重度	18	5	13	
		重度	20	5	15	
		中度	26	7	19	
		軽度	13	3	10	
		小計	77	20	57	
	精神障害者	1級	5	2	3	
		2級	22	8	14	
		3級	6	2	4	
		小計	33	12	21	
要介護・要支援者			要支援 1	17	6	11
			要支援 2	84	31	53
			要介護 1	38	14	24
			要介護 2	98	36	62
			要介護 3	96	36	60
			要介護 4	75	28	47
			要介護 5	84	31	53
			小計	492	182	310
合 計 (人口比%)			1,144 (8.7%)	242	902 (6.8%)	

- 注) 1. ①障害者数及び要介護・要支援者数は、ときがわ町の統計データ(平成20年11月1日現在)に基づいた。
2. 身体障害者のうち、肢体不自由者との重複者数は、厚生労働省「わが国の身体障害児・者の現状2001」の重複率を用いた。
3. 知的障害者のうち、身体障害との重複者数は、実際の重複者数を用いた。
4. 精神障害者のうち、精神障害と身体障害の重複者数、精神障害と知的障害の重複者数は、財団法人日本障害者リハビリテーション協会「重複障害に関する調査研究事業報告書2005」の重複率(36.9%)を用いた。
5. 要介護・要支援者のうち、身体障害者との重複者数は、アンケート調査の結果(37.0%)を用いた。

Step 2 福祉輸送サービスの利用対象者数の推計

福祉輸送サービスの利用対象者数は、検討対象者数に利用対象者率を乗じて推計した。

$$\text{利用対象者数} = \text{検討対象者数 (Step 1)} \times \text{利用対象者率}$$

① 利用対象者率の設定

ときがわ町では、福祉輸送サービスの利用対象者かどうかを判断する指標として以下の質問項目を設定してアンケート調査を行い、利用対象者率は、外出の際に「1. 常時介助が必要」、「2. 一部介助が必要」の全回答者数に占める割合で設定した。

<利用対象者率の設定に用いた質問>

Q. 外出の際に、介助が必要ですか？（○は一つ）

1. 常時介助が必要

2. 一部介助が必要

3. 見守り等が必要（時間をかければ一人で行える）

4. 必要ない（自立）

ときがわ町では、障害者数及び障害者の種類等級別の検討対象者数が少ないため、身体障害者については、「介助の必要度合い」の比率が大きく異なる肢体不自由とその他の身体障害者の2分類にして、知的障害者及び精神障害者については全数から利用対象者数を推計した。また、要介護・要支援者については、要支援1～2、要介護1～2、要介護3～5の3分類にして、各層別に利用対象者数を推計した。

② 利用対象者数の推計結果

ときがわ町の利用対象者数の推計結果を表 3-11 に示した。Step 2 で推計した利用対象者数（外出の際に常時・一部介助が必要な利用対象者数）は 597 人（ときがわ町の全人口比 4.5%）である。

表 3-11 ときがわ町の利用対象者数の推計（Step 2）

			Step 1		Step 2											
			検討対象者数		利用対象者率		利用対象者数									
			障害者・要支援者	（検討対象者を除く） （重複者を除く）	常時外出の際に必要	一部外出の際に必要	常時外出の際に必要な利用対象者	一部外出の際に必要な利用対象者	常時・一部外出の際に必要な利用対象者が							
										（人）	（人）	（％）	（％）	（人）	（人）	（人）
														②×③	②×④	⑤+⑥
										①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
障害者	身体障害者	肢体不自由（1～6級）	349	349	35.3%	29.4%	123	103	226							
		その他の身体障害	193	165	12.5%	50.0%	21	83	103							
	（小計）		542	514	-	-	144	185	329							
	知的障害者（小計）		77	57	57.1%	14.3%	33	8	41							
	精神障害者（小計）		33	21	14.3%	66.7%	3	14	17							
要支援者・要介護者	要支援 1～2		101	64	0.0%	20.0%	0	13	13							
	要介護 1～2		136	86	13.3%	46.7%	11	40	52							
	要介護 3～5		255	160	33.3%	58.3%	53	93	147							
	（小計）		492	310	-	-	65	146	211							
合 計 （人口比%）			1,144 (8.7%)	902 (6.8%)			244 (1.9%)	353 (2.7%)	597 (4.5%)							

- 注) 1. 精神障害者の利用対象者率は、ときがわ町の精神障害者保健福祉手帳 1 級の者（重複者を除く）を「外出の際に常時介助が必要」な者、2 級の者を「外出の際に一部介助が必要」な者とした。
2. ⑤～⑦は小数点以下の端数を処理したため、⑤+⑥=⑦が一致しない場合がある。

Step 3 福祉輸送サービスの利用対象者の総外出回数の推計

福祉輸送サービスの利用対象者の総外出回数は、利用対象者数に平均外出回数を乗じて推計した。

$$\text{利用対象者の総外出回数} = \text{利用対象者数 (Step 2)} \times \text{平均外出回数}$$

① 平均外出回数の設定

ときがわ町で実施したアンケート調査における次の質問のうち、「②全外出のうち、交通機関を利用して外出した日数（徒歩による外出は除く）」に対する回答結果を用いて、平均外出回数を設定した。

<平均外出回数の設定に用いた質問>

Q. 過去1ヶ月に、外出した日数をご記入ください。

① 外出した全日数 (徒歩圏の外出もすべて含む)	月に		日
② 全外出のうち、交通機関を利用して 外出した日数 (徒歩圏の外出は除く)	月に		日

(平均外出回数の算出方法)

1日当たりの平均外出回数を求めるため、1ヶ月当たりの外出日数の調査結果を次のように換算した。

(例)

- ・ 1ヶ月に20日外出した場合：平均外出回数は0.67回/日 (=20/30)。

② 平均外出回数及び総外出回数の推計結果

平均外出回数及び総外出回数の推計結果は、表 3-12 のとおりである。

総外出回数の推計結果をみると、福祉輸送サービスの必要度がより高いと考えられる利用対象者「外出の際に常時介助が必要な利用対象者」（244 人）の総外出回数は 92 回/日、「外出の際に常時・一部介助が必要な利用対象者」（597 人）の総外出回数は 221 回/日となった。

表 3-12 ときがわ町の利用対象者の平均外出回数及び総外出回数の推計結果（Step 3）

			Step 1		Step 2				Step 3								
			検討対象者数		利用対象者率		利用対象者数		平均外出回数	総外出回数							
			要障害者・要支援者	(検討対象者を重複者を除く)					平常外出の際に必要・一部利用対象者が	平均・必要・一部利用対象者の外出回数							
					常時外出の必要	一部外出の必要	常時外出の必要	一部外出の必要			常時・一部利用対象者の総外出回数	一部利用対象者の総外出回数	常時・一部利用対象者の総外出回数	一部利用対象者の総外出回数			
					(人)	(人)	(%)	(%)			(人)	(人)	(人)	(回/日)	(回/日)	(回/日)	(回/日)
											②×③	②×④	⑤+⑥		⑤×⑧	⑥×⑧	⑨+⑩
					①	②	③	④			⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪
障害者	身体障害者	肢体不自由(1～6級)	349	349	35.3%	29.4%	123	103	226	0.355	44	36	80				
		その他の身体障害	193	165	12.5%	50.0%	21	83	103	0.465	10	38	48				
		(小計)	542	514	-	-	144	185	329	-	53	75	128				
		知的障害者(小計)	77	57	57.1%	14.3%	33	8	41	0.548	18	4	22				
		精神障害者(小計)	33	21	14.3%	66.7%	3	14	17	0.548	2	8	9				
要支援者・要介護者	要支援1～2		101	64	0.0%	20.0%	0	13	13	0.323	0	4	4				
	要介護1～2		136	86	13.3%	46.7%	11	40	52	0.222	3	9	11				
	要介護3～5		255	160	33.3%	58.3%	53	93	147	0.313	17	29	46				
	(小計)		492	310	-	-	65	146	211	-	19	42	61				
合 計			1,144	902			244	353	597	総外出回数⇒	92	129	221				
(人口比%)			(8.7%)	(6.8%)			(1.9%)	(2.7%)	(4.5%)	総トリップ数⇒	184	258	442				

注) 1. 精神障害者の平均外出回数は、知的障害者の平均外出回数を用いた。

2. ⑤～⑦、⑨～⑪は、小数点以下の端数を処理したため、⑤+⑥=⑦、⑨+⑩=⑪が一致しない場合がある。

3. 総トリップ数は、総外出回数×2である。

参考 1．平均外出回数の外出調査と A D 調査の比較

需要推計で用いた利用対象者の平均外出回数について、外出調査（調査票 A）と A D 調査（調査票 B）による調査結果を比較した。

全回答者の平均外出回数をみると、外出調査（調査票 A）による平均外出回数（2.84 日/週）に比べて、A D 調査（調査票 B）による平均外出回数（3.86 日/週）が約 1 日（1.02 日/週）多くなっている。

一方、常時介助が必要な者の平均外出回数をみると、外出調査では 2.90 日/週に対し、A D 調査では 3.30 日/週となり、その差（0.40 日/週）がやや少なくなっている。

A D 調査による平均外出回数が外出調査の結果よりいずれも高くなっているが、これは外出調査は 1 ヶ月の記憶をたどって外出回数を回答するため、実際の外出回数よりも過小に回答された可能性のあることが推察される。なお、サンプル数は少ないものの、常時介助が必要な者については、外出調査と A D 調査の結果に大きな差はないため、需要推計においては外出調査の結果を用いた。

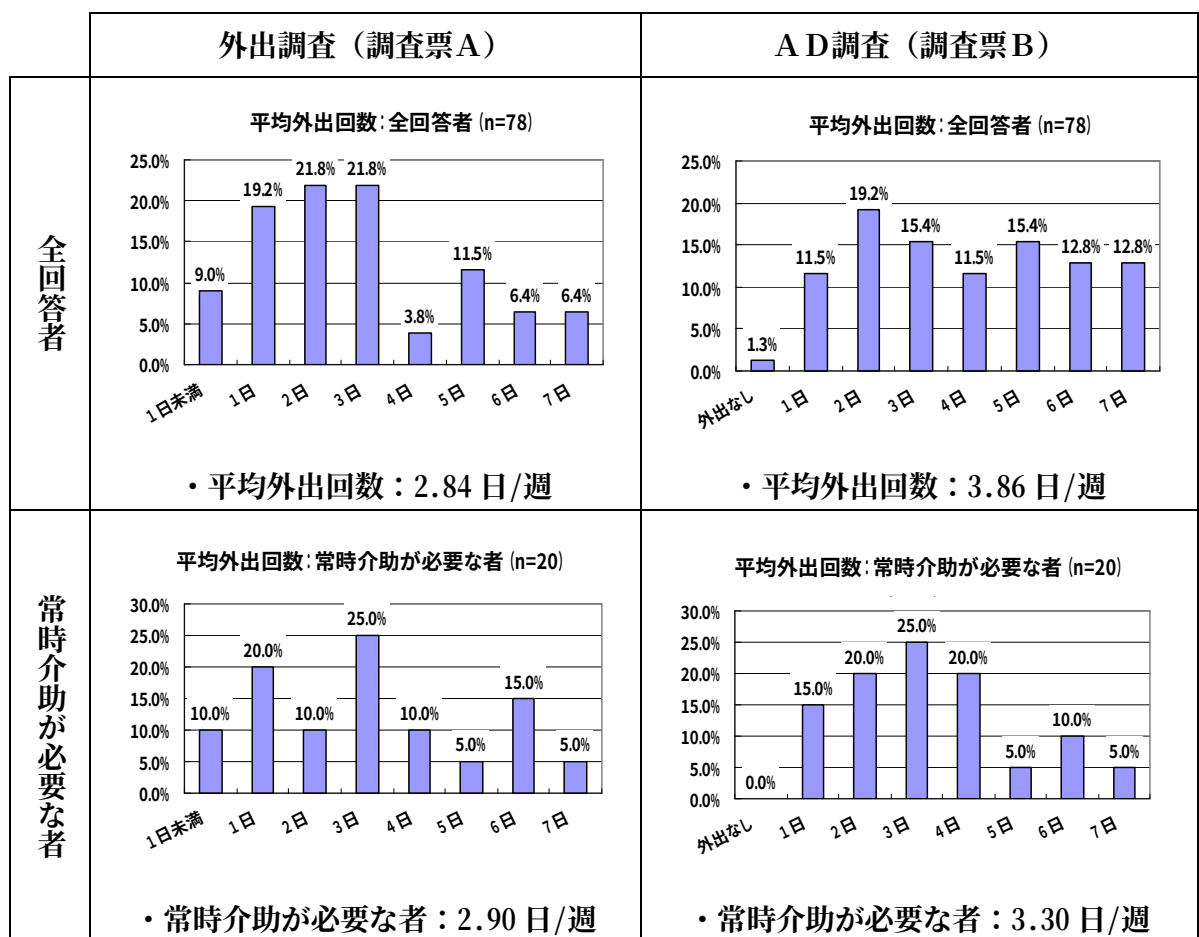


図 3-5 平均外出回数の外出調査と A D 調査の比較

③ 潜在需要を考慮した場合の総外出回数

本調査では潜在需要を、「外出をあきらめた回数」と定義し、潜在需要を考慮した総外出回数を以下の式で求めた。

$$\text{潜在需要を考慮した総外出回数} = \text{総外出回数} \times \text{潜在需要を考慮した係数} (\varepsilon)$$

潜在需要をとらえるために、ときがわ町において、次の質問形式によりアンケート調査を行った。

<潜在需要を考慮した係数を求めるため用いた質問>

◎ 外出をあきらめた日数

Q. 過去1ヶ月において、交通手段が確保されていなかった理由で、外出をあきらめた日はありますか。その日数をご記入ください。(徒歩による外出は除く)

○月に()日 外出をあきらめた

潜在需要を考慮した係数(ε)は、以下の式に基づいて求めた。

$$\varepsilon = \frac{\text{現状の総外出回数} + \text{外出をあきらめた回数}}{\text{現状の総外出回数}} \quad \left(\frac{562+15}{562} = 1.027 \right)$$

ときがわ町のアンケート調査結果によると、外出の際に常時・一部介助が必要な者の「現状の総外出回数」が562日、「外出をあきらめた回数」が15日であった。上記式に基づき、潜在需要を考慮した係数を算出すると、εは1.027となる。

このため、潜在需要を考慮した総外出回数は、「外出の際に常時・一部介助が必要な対象者の総外出回数」(221回/日)にε(1.027)を乗じ、227回となった。このうち、「外出の際に常時介助が必要な対象者」の潜在需要を考慮した総外出回数は94回(92回/日×1.027)となった。

(3) サービス供給量の推計

必要な供給量の推計に当たっては、利用対象者の総トリップ数（総外出回数×2）を、1台の車両当たりサービス供給可能なトリップ数で除して求めた。

$$\text{必要な供給量 (台/日)} = \frac{\text{利用対象者の総トリップ数 (トリップ/日)}}{\text{1台当たり1日のサービス供給可能トリップ数 (トリップ/日・台)}}$$

1) 1台当たり1日のサービス供給可能トリップ数の設定

1台当たり1日のサービス供給可能トリップ数は、1台の車両が1日で供給できるサービスの回数（フル稼働を想定して、最大に供給可能な回数）であり、ときがわ町では5トリップ（25頁②参照）と設定した。ただし、1台当たり1日のサービス供給可能トリップ数は、移動距離等によって変動する。

2) 供給量推計の結果

供給量の推計においては、利用対象者のうち、福祉輸送サービスの必要度がより高いと考えられる「外出の際に常時介助が必要な対象者」の総トリップ数に基づいて、必要な供給量を推計した。

表 3-13 ケース別の必要な供給量

検討ケース	総トリップ数	必要な供給量 ^{注1}
ケース1 (外出の際に常時介助が必要な対象者の総トリップ数に対応した場合)	184 トリップ	37 台
ケース2 (ケース1のうち、リフト・スロープ付車両を必要とする者の総トリップ数に対応した場合 ^{注2})	24 トリップ	5 台
ケース3 (ケース1のうち、自家用車（家族・知人の送迎）の利用者の総トリップ数を除いた場合 ^{注3})	82 トリップ	16 台
ケース4 (ケース1の者の総トリップ数に潜在需要を考慮した場合 ^{注4})	189 トリップ	38 台

注) 1. 必要な供給量は、各ケースの総トリップ数を5トリップで除した結果である。

2. ときがわ町アンケート調査結果によると、「外出の際に常時介助が必要な対象者」のうち、「リフト・スロープ付車両を必要とする者」が12.9%であったため、ケース1の総トリップ数に12.9%を乗じた結果である。

3. ときがわ町アンケート調査結果によると、「外出の際に常時介助が必要な対象者」のうち、「自家用車（家族・知人の送迎）の利用者」が55.5%であったため、ケース1

の総トリップ数に 44.5% (=100%－55.5%) を乗じた結果である。

4. ときがわ町アンケート調査結果によると、「潜在需要を考慮した係数(ε)」が 1.027 であったため、ケース 1 の総トリップ数に 1.027 を乗じた結果である。

3) 必要な供給量と現状の供給量の比較

ときがわ町の供給量推計では、ケースの設定によって 16～37 台が必要であると推計された。現状の供給量は 28 台である。

表 3-14 ときがわ町の必要な供給量と現状の比較

① 必要な供給量 ^{注1}	② 現状の供給量 ^{注2}
16 台～37 台	28 台

注) 1. 必要な供給量は、ケース 1 (外出の際に常時介助が必要な対象者の総トリップ数に対応した場合) を上限値、ケース 3 (外出の際に常時介助が必要な対象者のうち、自家用車(家族・知人の送迎)の利用者の総トリップ数を除いた場合) を下限値とした。

2. ときがわ町の福祉有償運送の登録車両数(福祉車両 6 台、セダン車両 22 台)である。

3.3.2 北海道札幌市

(1) 地域の概要

札幌市は、北海道の政治・経済の中心の政令指定都市である。面積は1,121km²である。

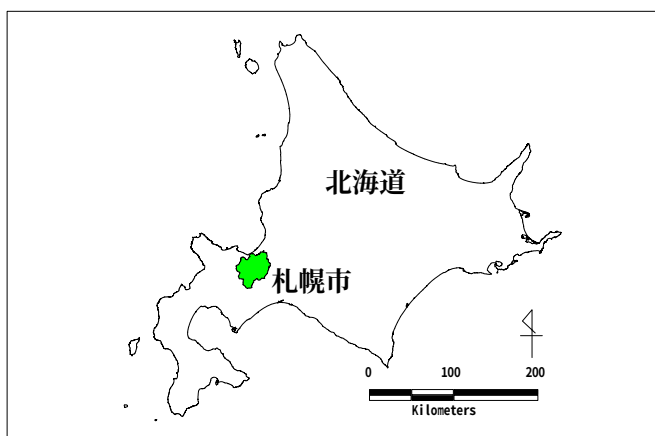


図 3-6 札幌市の位置図

1) 人 口

① 総人口

1,880,138 人（平成 20 年 4 月 1 日）

② 高齢者数（率）

352,986 人（18.8%）

③ 人口構成の推移

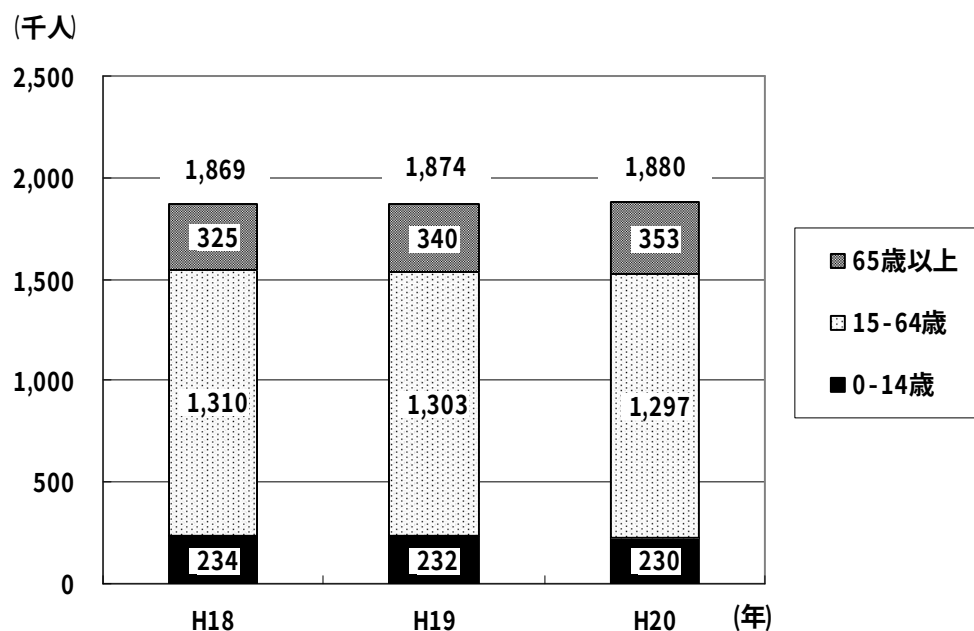


図 3-7 人口構成の推移

2) 公共交通機関

① 鉄 道

市内にはJR北海道、地下鉄（3路線）、路面電車（1路線）が運行している。札幌駅においては、将来の新幹線乗入れを見据えた駅前広場の拡張再整備等が完工している。

② バス

市内の路線バス事業者は、北海道中央バス、じょうてつバス、ジェイ・アール北海道バス、ばんけい観光バス、夕張鉄道（夕鉄バス）である。

③ タクシー

市内を営業エリアとするタクシーが多数運行している。

3) 福祉輸送サービス

① 福祉タクシー及び移送サービスの運行状況

札幌市における福祉輸送サービスは、福祉タクシー、社会福祉協議会とNPO等による移送サービスが提供されている。

表 3-15 福祉輸送サービスの現状（平成 21 年 1 月現在）

区 分	概 要
福祉タクシー	・ 一般タクシー事業者：1,298 社（法人・個人） 6,157 台（うち福祉車両 7 台） ・ 福祉限定タクシー事業者：154 社、199 台 （うち福祉車両 151 台）
福祉有償運送	・ 登録団体数：59 団体、294 台（うち福祉車両 155 台）

出典：札幌市資料

② 判定組織（判定チーム）

札幌市の福祉有償運送運営協議会では、医療・保健専門職で構成される判定組織（判定チーム）を設けており、要支援者の他、精神障害者、知的障害者等手帳を所持しない障害者について、旅客の範囲であるかどうかを判定している。判定にあたっては、介護保険の認定調査に使用する「認定調査票」の中の「歩行」、「移動」、「立ち上がり」、「日常の意志決定」の項目を用いて客観的に判定している。これらの項目は、ADL（日常生活動作）の視点から「全介助、一部介助、介助なし」等の 3～4 段階の度合いで分類されている。

福祉有償運送における対象者の判定基準

1 要支援者以外（運送の対象のイ、ロ、ニ）

- (1) 身体障害者手帳（1～6 級）、もしくは療育手帳（A、B、B-）、精神障害者保健福祉手帳（1～3 級）を所持している者
- (2) 介護保険法に基づく要介護認定によって、要介護 1 以上と認められている者
- (3) 手帳等は所持していないが、医師による診断書（知的障がいについては知的障害者更生相談所による判定書、精神障害については、当該障がいを事由とする年金（特別障害給付金も含まれる）、と移動困難申出書に基づき、運営協議会事務局（高齢福祉課）にて、対象の可否の判断を行う。

2 要支援者

本人が、要支援認定を受けていることを申請団体が確認し、移動困難申出書を提出させ、内容の確認をし、運営協議会事務局に提出する。

運営協議会事務局において、提出書類の内容を確認し、疑義があれば、申請団体と調整を行う。

提出書類については、要介護認定資料を入手した上で、下記の基準に基づき対象の可否を判断し、医師職及び保健師職の職員に最終判断をもらう。

【要支援者の判定基準】

- 1 要介護認定における訪問調査の結果、「歩行」をつかまらないうでできるかどうか、「移動」を見守りも要せず自力でできるかどうか、「立ち上がり」をつかまらないうでできるかどうか、「日常の意思決定」をできるかどうかを基準とし、いずれか1項目以上が見守り以上の介助を要する場合
- 2 上記調査項目上は、見守り以上の介助とはされていないが、特記事項に移動について、上記と同程度の記載がされている場合
- 3 上記調査票には、移動関係の介助の状況が記載されていないが、認定調査と申出書の内容に相違がなく、かつ移動困難申出書にタクシーの利用が困難と認められる理由が記載されている場合

※ 要支援・障がい者の判定結果（平成 21 年 1 月 31 日現在）

		判定人数	判定結果	
			利用可	利用不可
要支援 1		10	10	0
要支援 2		40	40	0
内部障害	特定疾患	1	1	0
	視力障害	2	2	0
	内臓疾患	1	1	0
	小計	4	4	0
合計		54	54	0

③ 福祉タクシー利用券

〔対象者〕

身体障がい者手帳 1～2 級のうち、下肢・体幹機能、乳幼児期以前の非進行性の脳病変による運動機能、心臓、腎臓、呼吸器、膀胱、直腸、小腸、免疫、視覚に障がいのある人。

知的障がい者（療育手帳 A 判定の人、療育手帳 B 判定かつ身障手帳 3 級の人）

精神障害者保健福祉手帳 1～2 級の人

※ 福祉乗車証（バス、地下鉄、電車等の公共交通利用の無料利用）又は福祉自動車燃料助成券との選択制。

〔内 容〕

対象者への交付枚数は年間 60 枚（年間利用可能額 39,000 円）であり、1 枚はタクシーの基本料金相当額（650 円程度）である。利用券は、1 回の乗車につき 1 枚使用できるが、メーター料金との差額が出た場合は現金で支払う。

平成 22 年度からは、1 回の乗車につき複数枚の利用もできるようにすることを検討中である。

(2) 需要推計

1) 需要推計に用いたデータ

札幌市の需要推計では、障害者手帳所持者数、要介護・要支援認定者数のデータ（Step 1）に加えて、札幌市が平成 19 年度に実施した「札幌市要介護（支援）認定者意向調査報告書」、平成 18 年度に実施した「札幌市障がい福祉計画策定にかかる障がい児者実態等調査報告書」の結果を用いた。

2) 需要推計の結果

Step 1 検討対象者数の推計

$$\text{検討対象者数} = \text{障害者数} + \text{要介護・要支援者数} + \text{その他の移動制約者数}$$

札幌市における検討対象者数は、障害者と要介護・要支援者の合計人数（164,147 人）から重複者（35,819 人）を除いた 128,328 人（人口比 6.8%）である。その内訳は、身体障害者（74,045 人）、知的障害者（6,895 人）、精神障害者（7,480 人）、障害者手帳を所持していない要介護・要支援者数（39,908 人）である。重複者を調整した詳細は、次頁の表 3-16 注）に示す。

表 3-16 札幌市の検討対象者数の推計 (Step 1)

種類			等級	障害者、 要介護・要支援者数 ①	重複者数 (推計) ②	検討対象者数 (重複者を除く) ③=① - ②	
障害者	身体障害者	肢体不自由	1級	10,975	0	10,975	
			2級	11,713	0	11,713	
			3級	6,351	0	6,351	
			4級	10,601	0	10,601	
			5級	4,098	0	4,098	
			6級	1,756	0	1,756	
			小計	45,494	0	45,494	
		視覚障害	1級	1,671	247	1,424	
			2級	1,425	211	1,214	
			3級	347	51	296	
			4級	301	44	257	
			5級	559	83	476	
			6級	429	63	366	
			小計	4,732	699	4,033	
		聴覚・平衡 機能・音声 言語障害等	1級	476	125	351	
			2級	1,739	455	1,284	
			3級	1,048	274	774	
			4級	1,482	388	1,094	
			5級	32	8	24	
			6級	1,759	460	1,299	
			小計	6,536	1,710	4,826	
		内部障害	1級	14,575	1,072	13,503	
			2級	259	19	240	
			3級	3,533	260	3,273	
			4級	2,889	212	2,677	
			小計	21,256	1,563	19,693	
		小計			78,018	3,973	74,045
		知的障害者	重度	4,617	1,607	3,010	
			中度	3,068	1,068	2,000	
			軽度	2,890	1,006	1,884	
	小計		10,575	3,680	6,895		
	精神障害者	1級	856	323	533		
		2級	7,224	2,724	4,500		
		3級	3,927	1,480	2,447		
		小計	12,007	4,527	7,480		
要介護・要支援者			要支援 1	5,966	2,219	3,747	
			要支援 2	11,785	4,384	7,401	
			要介護 1	12,109	4,504	7,605	
			要介護 2	11,831	4,401	7,430	
			要介護 3	8,680	3,229	5,451	
			要介護 4	6,443	2,397	4,046	
			要介護 5	6,733	2,505	4,228	
小計			63,547	23,639	39,908		
合 計 (人口比%)			164,147 (8.7%)	35,819	128,328 (6.8%)		

- 注) 1. ①障害者数及び要介護・要支援者数は、札幌市の統計データ(平成 20 年 4 月 1 現在)に基づいた。
2. 身体障害者のうち、肢体不自由者との重複者数は、厚生労働省「わが国の身体障害児・者の現状 2001」の重複率を用いた。
3. 知的障害者のうち、身体障害との重複者数は、杉並区が平成 17 年に実施した「障害者の外出等に関する調査」の結果(34.8%)を用いた。
4. 精神障害と身体障害の重複者数、精神障害と知的障害の重複者数は、杉並区が平成 17 年に実施した「障害者の外出等に関する調査」の結果(37.7%)を用いた。
5. 要介護・要支援者の障害者との重複者数は、札幌市が平成 19 年度に実施した「札幌市要介護(支援)認定者意向調査」の結果(37.2%)を用いた。

Step 2 福祉輸送サービスの利用対象者数の推計

利用対象者数は、検討対象者数に利用対象者率を乗じて推計した。

$$\text{利用対象者数} = \text{検討対象者数 (Step 1)} \times \text{利用対象者率}$$

① 利用対象者率の設定

札幌市においては、福祉輸送サービスの利用対象者かどうかを判断する指標である「外出時の介助の必要度」に関するデータがないため、次の調査データを用いた。

身体障害者については、厚生労働省の「平成18年身体障害児・者実態調査」の「外出時の介助の必要度」の調査結果を用いた。

知的障害者については、療育手帳所持者のうち、A（重度）に該当する者（重複者を除く）を「外出時に全部介助が必要」な者とし、B（中度）に該当する者を「外出時に一部介助が必要」な者とした。

精神障害者については、精神障害者保健福祉手帳の1級の者（重複者を除く）を「外出時に全部介助が必要」な者、2級の者を「外出時に一部介助が必要」な者とした。

要介護・要支援者については、ときがわ町の利用対象者率を用いた。

<身体障害者の利用対象者率の設定に用いた質問>

Q. 「外出する」の動作を自分一人ですみますか。

- | | |
|----------------------|------------------|
| 1. 一人で行ける | 2. 時間をかければ一人で行ける |
| 3. 一人ではできない（一部介助が必要） | 4. 全部介助が必要 |

出典：厚生労働省「平成18年身体障害児・者実態調査」

② 利用対象者数の推計結果

札幌市の利用対象者数の推計結果を次頁の表3-17に示した。

Step2で推計した利用対象者数（外出時に全部・一部の介助が必要な利用対象者数）は57,535人（札幌市の全人口比3.1%）である。

表 3-17 札幌市の利用対象者数の推計 (Step 2)

			Step 1		Step 2				
			検討対象者数		利用対象者率		利用対象者数		
			要 障 害 者 ・ 要 支 援 者	(検 討 対 象 者 を 除 く) (人)	介外 助出 が時 に全 部要 一部		利介外 用助出 が時 に全 部要 一部		利介外 用助出 が時 に全 部要 一部
(人)	(人)	(%)	(%)	(人)	(人)	(人)			
				②×③	②×④	⑤+⑥			
①	②	③	④	⑤	⑥	⑦			
障害者	身体障害者	肢体不自由	45,494	45,494	22.6%	16.1%	10,282	7,325	17,606
		視覚障害	4,732	4,033	24.3%	19.3%	980	778	1,758
		聴覚・言語障害	6,536	4,826	11.9%	9.5%	574	458	1,033
		内部障害	21,256	19,693	7.3%	9.3%	1,438	1,831	3,269
		(小計)	78,018	74,045	-	-	13,274	10,393	23,666
	知的障害者(小計)	10,575	6,895	43.7%	29.0%	3,010	2,000	5,010	
	精神障害者(小計)	12,007	7,480	7.1%	60.2%	533	4,503	5,036	
要介護・要支援者	要支援 1		5,966	3,747	0.0%	20.0%	0	749	749
	要支援 2		11,785	7,401			0	1,480	1,480
	要介護 1		12,109	7,605	13.3%	46.7%	1,011	3,552	4,563
	要介護 2		11,831	7,430			988	3,470	4,458
	要介護 3		8,680	5,451	33.3%	58.3%	1,815	3,178	4,993
	要介護 4		6,443	4,046			1,347	2,359	3,706
	要介護 5		6,733	4,228			1,408	2,465	3,873
	(小計)		63,547	39,908	-	-	6,570	17,253	23,823
合 計 (人口比%)			164,147 (8.7%)	128,328 (6.8%)			23,387 (1.2%)	34,148 (1.8%)	57,535 (3.1%)

- 注) 1. 身体障害者の利用対象者率は、等級別のデータがないため、等級別に区分していない。
2. 知的障害者の利用対象者率は、札幌市の療育手帳の A (重度) に該当する者 (重複者を除く) を「外出時に全部介助が必要」な者、B (中度) に該当する者を「外出時に一部介助が必要」な者とした。
3. 精神障害者の利用対象者率は、札幌市の精神障害者保健福祉手帳 1 級の者 (重複者を除く) を「外出時に全部介助が必要」な者、2 級の者を「外出時に一部介助が必要」な者とした。
4. 要介護・要支援者の利用対象者率は、ときがわ町の利用対象者率を用いた。
5. ⑤～⑦は、小数点以下の端数を処理したため、⑤+⑥=⑦が一致しない場合がある。

Step 3 福祉輸送サービスの利用対象者の総外出回数の推計

福祉輸送サービスの利用対象者の総外出回数は、利用対象者数に平均外出回数を乗じて推計した。

$$\text{利用対象者の総外出回数} = \text{利用対象者数 (Step 2)} \times \text{平均外出回数}$$

※ 札幌市では、潜在需要に関するデータがないため、潜在需要は考慮していない。

① 平均外出回数の設定

平均外出回数を推計するために、札幌市の次の既往調査データを用いた。

身体・知的・精神障害者については、札幌市の「札幌市障がい福祉計画策定にかかる障がい児者実態等調査報告書」の調査結果を用いた。

要介護・要支援者については、札幌市が平成 19 年 11～12 月に実施した「札幌市要介護（支援）認定者意向調査」調査結果を用いた。

<平均外出回数の設定に用いた質問>

Q. 普段どのくらいの頻度で外出しますか。

- | | | |
|-------------|-------------|-------------|
| 1. ほぼ毎日 | 2. 週に 2～3 日 | 3. 月に 4～5 日 |
| 4. 月に 2～3 日 | 5. 年に数回 | 6. 全く外出しない |

出典：札幌市「札幌市障がい福祉計画策定にかかる障がい児者実態等調査報告書」

Q. 普段どのくらいの頻度で外出をしていますか？

- | | | |
|-------------|--------------|-------------|
| 1. ほとんど毎日 | 2. 週に 3～4 回 | 3. 週に 1～2 回 |
| 4. 月に 1～2 回 | 5. ほとんど外出しない | |

出典：札幌市「札幌市要介護（支援）認定者意向調査」

(平均外出回数の算出方法)

1 日当たりの平均外出回数を求めるため、外出回数の調査結果を次のように換算した。

表 3-18 外出回数の換算値 (単位：回/日)：障害者

外出回数	ほぼ毎日	週に 2～3 日	月に 4～5 日	月に 2～3 日	年に数回	全く外出 しない
換算値	5/7	2/7	4/30	2/30	10/365	0

表 3-19 外出回数の換算値 (単位：回/日)：要介護・要支援者

外出回数	ほとんど 毎日	週に 3～4 回	週に 1～2 回	月に 1～2 回	ほとんど 外出しない
換算値	5/7	3/7	1/7	1/30	0

② 平均外出回数及び総外出回数の推計結果

平均外出回数及び総外出回数の推計結果は、表 3-20 のとおりである。

総外出回数の推計結果をみると、福祉輸送サービスの必要度がより高いと考えられる利用対象者「外出時に全部介助が必要な利用対象者」(23,387 人)の総外出回数は 6,572 回/日、「外出時に全部・一部介助が必要な利用対象者」(57,535 人)の総外出回数は 15,827 回/日となった。

表 3-20 札幌市の利用対象者の平均外出回数及び総外出回数の推計結果 (Step 3)

			Step 1		Step 2				Step 3					
			検討対象者数		利用対象者率		利用対象者数		平均外出回数	総外出回数				
			要 障 害 者 ・ 要 支 援 者	検 討 対 象 者 （ 重 複 対 象 者 を 除 く ）	介 外 出 が 必 要 に 全 部	介 外 出 が 必 要 に 一 部	利 介 外 出 が 必 要 に 全 部	利 介 外 出 が 必 要 に 一 部	利 介 外 出 が 必 要 な 全 部 ・ 一 部	平 要 障 害 者 ・ 要 支 援 者 の 均 外 出 ・ 回 数	総 外 出 回 数 の 対 介 助 が	必 要 な 時 に 全 部 の 対 介 助 が	必 要 な 時 に 一 部 の 対 介 助 が	介 外 出 が 必 要 な 全 部 ・ 一 部 の 対 介 助 が
(人)	(人)	(%)	(%)	(人)	(人)	(人)	(回/日)	(回/日)	(回/日)	(回/日)				
①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪				
障 害 者	身 体 障 害 者	肢体不自由	45,494	45,494	22.6%	16.1%	10,282	7,325	17,606	0.288	2,961	2,109	5,071	
		視覚障害	4,732	4,033	24.3%	19.3%	980	778	1,758	0.329	322	256	579	
		聴覚・言語障害	6,536	4,826	11.9%	9.5%	574	458	1,033	0.356	204	163	368	
		内部障害	21,256	19,693	7.3%	9.3%	1,438	1,831	3,269	0.405	582	742	1,324	
		(小計)	78,018	74,045	-	-	13,274	10,393	23,666	-	4,070	3,271	7,341	
		知的障害者(小計)	10,575	6,895	43.7%	29.0%	3,010	2,000	5,010	0.459	1,382	918	2,300	
		精神障害者(小計)	12,007	7,480	7.1%	60.2%	533	4,503	5,036	0.566	302	2,549	2,851	
要 介 護 ・ 要 支 援 者		要支援 1	5,966	3,747	0.0%	20.0%	0	749	749	0.237	0	178	178	
		要支援 2	11,785	7,401			0	1,480	1,480	0.192	0	285	285	
		要介護 1	12,109	7,605	13.3%	46.7%	1,011	3,552	4,563	0.190	193	676	868	
		要介護 2	11,831	7,430			988	3,470	4,458	0.163	161	567	728	
		要介護 3	8,680	5,451	33.3%	58.3%	1,815	3,178	4,993	0.144	262	459	721	
		要介護 4	6,443	4,046			1,347	2,359	3,706	0.097	131	229	360	
		要介護 5	6,733	4,228			1,408	2,465	3,873	0.050	71	124	194	
		(小計)	63,547	39,908	-	-	6,570	17,253	23,823	-	818	2,518	3,335	
		合 計		164,147	128,328			23,387	34,148	57,535	総外出回数⇒	6,572	9,255	15,827
(人口比%)		(8.7%)	(6.8%)			(1.2%)	(1.8%)	(3.1%)	総トリップ数⇒	13,144	18,510	31,654		

- 注) 1. ⑧平均外出回数は、「外出時に全部・一部介助が必要な利用対象者 (Step 2 ⑦)」の平均外出回数をを用いるところであるが、データがないため、「障害者、要介護・要支援者 (Step 1 ①)」の平均外出回数をを用いた。そのため、⑨～⑪の総外出回数がやや高く推計されている可能性がある。
2. ⑤～⑦、⑨～⑪は小数点以下の端数を処理したため、⑤+⑥=⑦、⑨+⑩=⑪が一致しない場合がある。
3. 総トリップ数は、総外出回数×2である。

(3) サービス供給量の推計

必要な供給量の推計に当たっては、利用対象者の総トリップ数（総外出回数×2）を、1台の車両当たりサービス供給可能なトリップ数で除して求めた。

$$\text{必要な供給量 (台/日)} = \frac{\text{利用対象者の総トリップ数 (トリップ/日)}}{\text{1台当たり1日のサービス供給可能トリップ数 (トリップ/日・台)}}$$

1) 1台当たり1日のサービス供給可能トリップ数の設定

1台当たり1日のサービス供給可能トリップ数は、1台の車両が1日で供給できるサービスの回数（フル稼働を想定して、最大に供給可能な回数）であり、札幌市では5トリップ（25頁②参照）と設定した。ただし、1台当たり1日のサービス供給可能トリップ数は、移動距離等によって変動する。

2) 供給量推計の結果

供給量の推計においては、利用対象者のうち、福祉輸送サービスの必要度がより高いと考えられる「外出時に全部介助が必要な対象者」の総トリップ数に基づいて、必要な供給量を推計した。

表 3-21 ケース別の必要な供給量

検討ケース	総トリップ数	必要な供給量 ^{注1}
ケース1 (外出時に全部介助が必要な対象者の総トリップ数に対応した場合)	13,144 トリップ	2,629 台
ケース2 (ケース1のうち、リフト・スロープ付車両を必要とする者の総トリップ数に対応した場合 ^{注2})	3,365 トリップ	673 台
ケース3 (ケース1のうち、自家用車及び公共交通機関の利用者の総トリップ数を除いた場合 ^{注3})	4,574 トリップ	915 台

- 注) 1. 必要な供給量は、各ケースの総トリップ数を5トリップで除した結果である。
2. 札幌市のデータがないため、杉並区のアンケート調査結果による「外出中の見守りが常時必要な対象者」のうち、「リフト・スロープ付車両を必要とする者」の割合（25.6%）を、ケース1の総トリップ数に乗じた結果である。
3. 札幌市のデータがないため、杉並区のアンケート調査結果による「外出中の見守りが常時必要な対象者」のうち、「徒歩、自転車、自家用車、公共交通機関（鉄道・バス）の利用者」の割合が65.2%であったため、ケース1の総トリップ数に34.8%（＝100%－65.2%）を乗じた結果である。

3) 必要な供給量と現状の供給量の比較

札幌市の供給量推計では、ケース設定によって 915～2,629 台が必要であると推計された。現状の供給量（福祉タクシー等）は約 800 台である。

表 3-22 札幌市の必要な供給量と現状の供給量の比較

① 必要な供給量 ^{注1}	② 現状の供給量 ^{注2}
915～2,629 台	約 800 台

注) 1. 必要な供給量は、ケース 1（外出時に全部介助が必要な対象者の総トリップ数に対応した場合）を上限値、ケース 3（外出時に全部介助が必要な対象者のうち、自家用車及び公共交通機関の利用者の総トリップ数を除いた場合）を下限值とした。

なお、需要推計における総外出回数がやや高く推計されている可能性があるため、必要な供給量も多く推計されている可能性がある。

2. 札幌市の現状の供給量

- ・一般タクシー車両による移動制約者の輸送を 5%と仮定：約 310 台
（需要推計の利用対象者数が全人口比 3.1%であることから、一般タクシーの 5%と仮定した。札幌市所在の一般タクシー事業者（法人・個人）の車両数：6,157 台）
- ・福祉限定タクシー：199 台
- ・福祉有償運送：294 台

3.3.3 東京都杉並区

(1) 地域の概要

杉並区は、東京都 23 区の西側に位置し、人口約 53.7 万人、面積は約 34km²、主な土地利用は住宅地である。

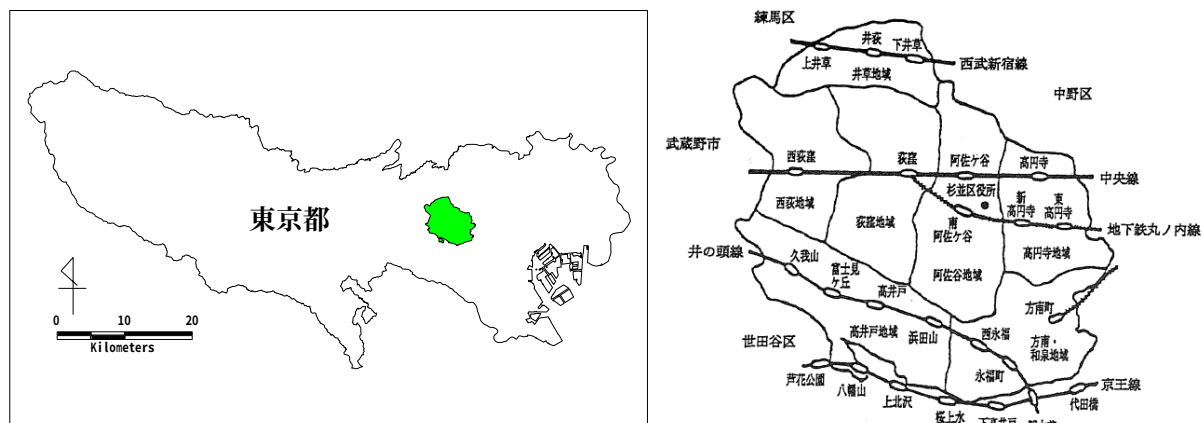


図 3-8 杉並区の位置図

1) 人 口

① 総人口

536,657 人（平成 20 年 4 月 1 日）

② 高齢者数（率）

100,289 人（高齢者率 18.7%）

③ 人口構成の推移

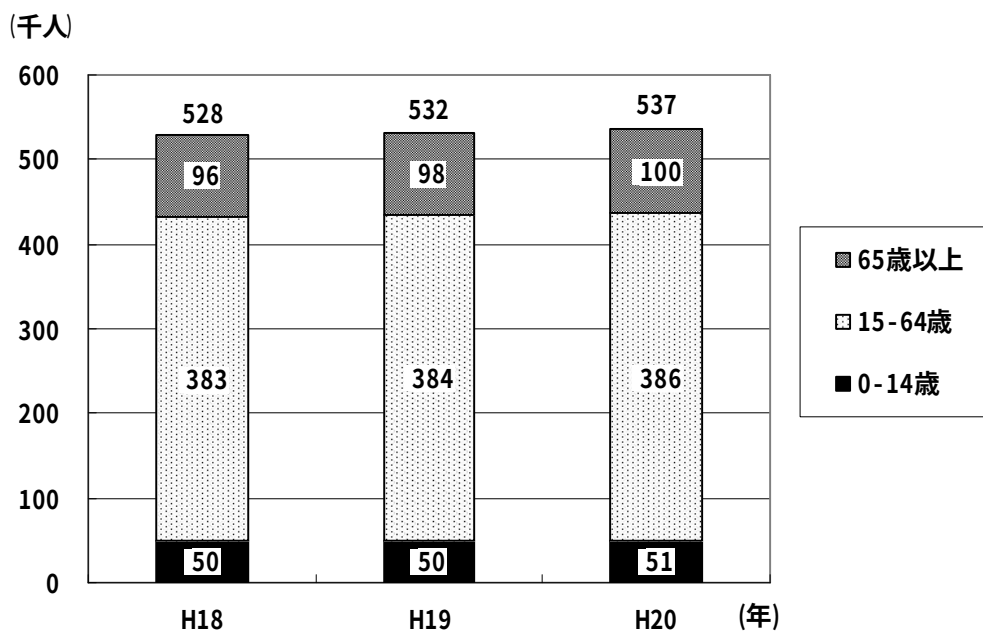


図 3-9 人口構成の推移

2) 公共交通機関

① 鉄 道

区内にはJR（中央線）、地下鉄（丸の内線）、京王線、京王井の頭線、西武新宿線が運行しており、ほとんどの鉄道駅はエレベーターの設置、段差の解消等バリアフリー化されており、車いす利用者等が利用できる幅広い改札口の整備率は、約9割（平成19年度89.5%）に達している。

② バ ス

区内の路線バス事業者は、都営バス、小田急バス、関東バス、京王バス、国際興業バス、西武バスであり、ノンステップバスの導入率は、約5割（平成19年度55.1%）となっている。また、コミュニティバスの「すぎ丸」が区内を南北に3路線運行している。

③ タクシー

東京都23区及び三鷹市・武蔵野市を営業エリアとするタクシーが多数運行している。

3) 福祉輸送サービス

① 福祉タクシー及び移送サービスの運行状況

杉並区における福祉輸送サービスは、福祉タクシー、NPO法人等による移送サービスが提供されている。

表 3-23 福祉輸送サービスの現状（平成21年3月現在）

区 分	概 要
福祉タクシー	・一般タクシー事業者：4社 ・福祉限定タクシー事業者：27社 ・区の委託事業：リフト付タクシー1台
福祉有償運送	区内の福祉有償運送は4団体、車両数は25台（リフト付車両7台、スロープ付車両7台、セダン車両11台）

出典：杉並区資料

② 移動サービス情報センターの設置

杉並区では、平成19年10月に「杉並区移動サービス情報センター もびーる」を開設し、公共交通機関を使っでの外出が難しい者への移動に関する相談・情報提供、取次を行っている。

移動サービス情報センターの協力事業者・団体は、一般タクシー事業者4社、福祉限定タクシー事業者27社、福祉有償運送2団体の合計33事業者・団体である。

（平成21年3月現在）

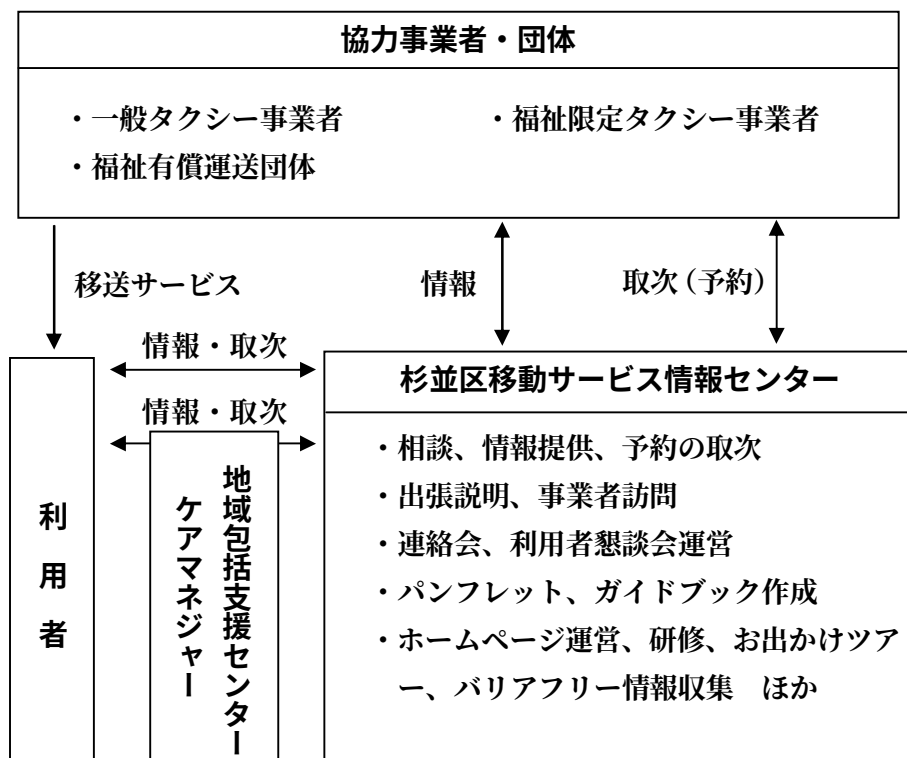


図 3-10 移動サービス情報センターの業務及び関係図

出典：杉並区移動サービス情報センターホームページより加筆修正

③ 福祉タクシー券

歩行困難な心身障害者は、福祉タクシー券の交付を受け、タクシー等のサービスを利用することができる。

[対象者]

身体障害者手帳 1 級から 3 級の下肢障害・体幹障害・内部障害者、身体障害者手帳 1 級・2 級の視覚障害者、愛の手帳 1 度・2 度（重度心身障害者手当受給者は 3 度まで）の人。

[内 容]

対象者には、一度に 1 冊（3 ヶ月分：500 円券 27 枚、100 円券 24 枚の綴り）が交付される。1 年に 4 冊まで交付される。利用方法は、乗車料金を 500 円券、100 円券で精算し、メーター料金との差額が出た場合は現金で支払う。なお、1 回の乗車につき福祉タクシー券の利用制限は特にない。

[サービス提供事業者]

一般タクシー（55 社）、福祉限定タクシー（47 社）、福祉有償運送（2 団体）

(2) 需要推計

1) 需要推計に用いたデータ

杉並区の需要推計では、障害者手帳所持者数、要介護・要支援者数のデータ（Step 1）に加えて、杉並区が「福祉交通システム」の構築のために平成 18 年度に実施した「心身障害者及び介護保険認定者対象アンケート調査」の結果を用いた。

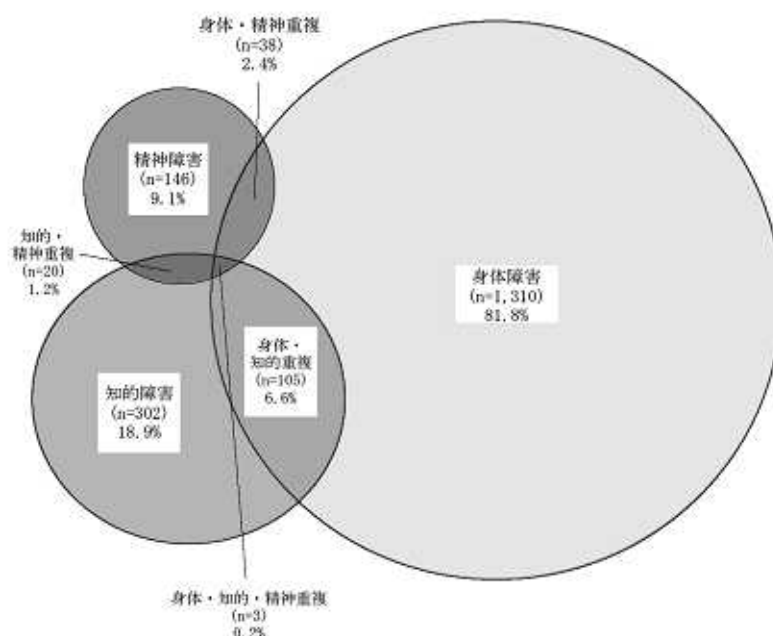
需要推計の Step 2 では「利用対象者率」を上記調査データの「障害者及び要介護・要支援者別の外出中の見守りの必要度合い」の集計結果から推計した。Step 3 では、利用対象者数に平均外出回数を乗じて総外出回数を推計した。

2) 需要推計の結果

Step 1 検討対象者数の推計

$$\text{検討対象者数} = \text{障害者数} + \text{要介護・要支援者数} + \text{その他の移動制約者数}$$

杉並区における検討対象者数は、障害者と要介護・要支援者の合計人数（33,716 人）から重複者（6,725 人）を除いた 26,991 人（人口比 5.0%）である。その内訳は、身体障害者（11,786 人）、知的障害者（1,202 人）、精神障害者（949 人）、障害者手帳を所持していない要介護・要支援者数（13,054 人）である。重複者を調整した詳細は、次頁の表 3-24 注）に示す。



※重複率の算出方法

- ・知的障害者の重複率：34.8% $(=105/302 \times 100=34.8\%)$
(知的障害者 n=302 のうち、身体障害との重複者数 n=105)
- ・精神障害者の重複率：37.7% $(=(38+20-3)/146 \times 100=37.7\%)$
(精神障害者 n=146 のうち、精神障害と身体障害の重複者数 n=38、精神障害と知的障害の重複者数 n=20、身体・知的・精神障害の重複者数 n=3)

図 3-11 各障害の重複率

出典：杉並区「障害者の外出等に関する調査（平成17年）」

表 3-24 杉並区の検討対象者数の推計 (Step 1)

種類			等級	障害者、 要介護・要支援者数 ①	重複者数 (推計) ②	検討対象者数 (重複者を除く) ③＝① - ②
障害者	身体障害者	肢体不自由	1級	1,470	0	1,470
			2級	1,390	0	1,390
			3級	1,254	0	1,254
			4級	1,563	0	1,563
			5級	479	0	479
			6級	193	0	193
			小計	6,349	0	6,349
		視覚障害	1級	367	41	326
			2級	262	29	233
			3級	85	10	75
			4級	82	9	73
			5級	128	14	114
			6級	68	8	60
			小計	992	111	881
		聴覚・平衡 機能・音声 言語障害等	1級	179	42	137
			2級	297	69	228
			3級	179	41	138
			4級	272	63	209
			5級	6	1	5
			6級	241	56	185
			小計	1,174	272	902
		内部障害	1級	2,452	156	2,296
			2級	135	9	126
			3級	566	36	530
			4級	750	48	702
			小計	3,903	249	3,654
		小計	12,418	632	11,786	
	知的障害者	1度	49	17	32	
		2度	543	189	354	
		3度	571	199	372	
		4度	680	236	444	
		小計	1,843	641	1,202	
	精神障害者	1級	183	69	114	
		2級	829	312	517	
		3級	512	194	318	
		小計	1,524	575	949	
要介護・要支援者		要支援 1	2,764	752	2,012	
		要支援 2	2,385	649	1,736	
		要介護 1	2,370	644	1,726	
		要介護 2	3,274	890	2,384	
		要介護 3	2,694	733	1,961	
		要介護 4	2,359	642	1,717	
		要介護 5	2,085	567	1,518	
		小計	17,931	4,877	13,054	
合 計 (人口比%)			33,716 (6.3%)	6,725	26,991 (5.0%)	

- 注) 1. ①障害者数及び要介護・要支援者数は、杉並区の統計データ(平成 20 年 4 月 1 現在)に基づいた。
2. 身体障害者のうち、肢体不自由者との重複者数は、厚生労働省「わが国の身体障害児・者の現状 2001」の重複率を用いて推計した。
3. 知的障害者のうち、身体障害との重複者数は、杉並区が平成 17 年に実施した「障害者の外出等に関する調査」の結果(34.8%)を用いた。
4. 精神障害と身体障害の重複者数、精神障害と知的障害の重複者数は、杉並区が平成 17 年に実施した「障害者の外出等に関する調査」の結果(37.7%)を用いた。
5. 要介護・要支援者の障害者との重複者数は、杉並区が平成 18 年に実施した「心身障害者及び介護保険認定者対象アンケート調査」の結果(27.2%)を用いた。

Step 2 福祉輸送サービスの利用対象者数の推計

利用対象者数は、検討対象者数に利用対象者率を乗じて推計した。

$$\text{利用対象者数} = \text{検討対象者数 (Step 1)} \times \text{利用対象者率}$$

① 利用対象者率の設定

福祉輸送サービスの利用対象者かどうかを判断する指標として、杉並区の既往調査（平成 18 年調査）における以下の質問結果から設定した。

利用対象者率は、外出中の見守りが「1. 常時必要である」と「2. 経路や目的地により必要である」の全体に占める割合で設定した。

<利用対象者率の設定に用いた質問>

Q. 外出中の見守りが必要ですか？ （あてはまるもの 1 つに○）

1. 常時必要である
3. 必要ではない

2. 経路や目的地により必要である
4. その他（ ）

出典：杉並区「障害者及び介護保険認定者への調査（平成 18 年）」

② 移動制約者の属性の分類

身体障害者程度等級表によると、肢体不自由者の場合、1～3 級と 4 級以下では歩行動作において著しく異なる状態にあると判断される。図 3-12 のように、肢体不自由 1～3 級と 4～6 級では「外出中の見守りの必要度合い」の比率が大きく異なっている。そのため、肢体不自由者は 2 区分、同様に視覚障害者は、視覚障害 1～2 級と 3～6 級の 2 区分に、聴覚・平衡・言語障害者は 1～6 級の 1 区分、内部障害者は内部障害 1 級と 2～4 級の 2 区分にし、需要推計した。要支援 1～2・要介護者 1～5 については、各層別に推計した。

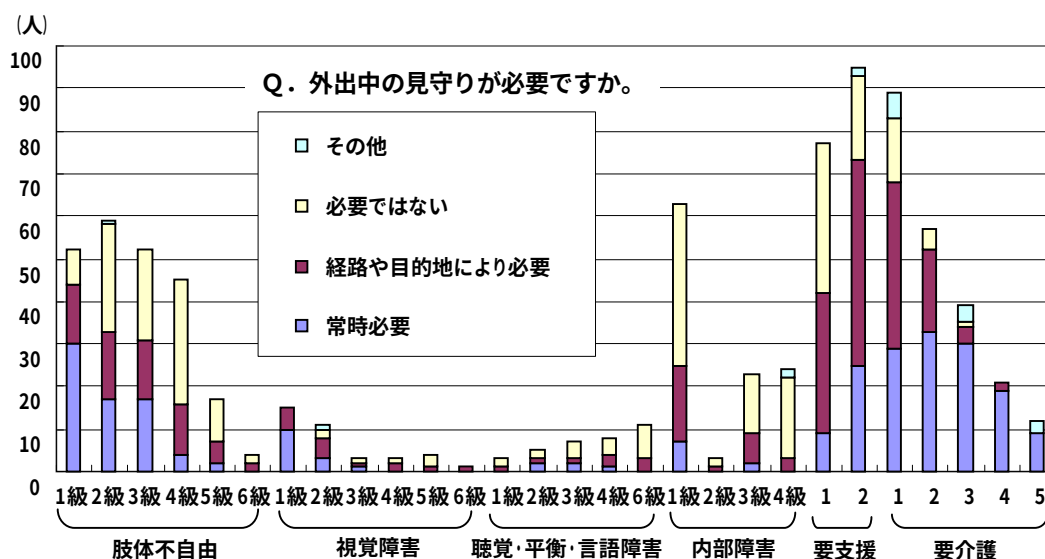


図 3-12 障害者・要介護・要支援認定者の「外出中の見守り」の必要度合い

出典：杉並区「障害者及び介護保険認定者への調査（平成 18 年）」より作成

③ 利用対象者数の推計結果

杉並区の利用対象者数の推計結果を表 3-25 に示した。

Step 2 で推計した利用対象者数は 18,129 人（杉並区の全人口比 3.4%）である。

なお、利用対象者率を「外出時の介助の必要度」ではなく、「外出中の見守りの必要度」を用いて推計したため、利用対象者数がやや多く推計されている可能性がある。

表 3-25 杉並区の利用対象者数の推計（Step 2）

			Step 1		Step 2											
			検討対象者数		利用対象者率		利用対象者数									
			要障害者・要支援者	（検討対象者 （重複者を除く）	常外出 時中の 見守り が 必要	一外出 部中の 見守り が 必要	利用常 時外出 対象中の 見守り が 必要	利用一 部外出 対象中の 見守り が 必要	利用常 時外出 対象中の 見守り が 必要							
										（人）	（人）	（％）	（％）	（人）	（人）	（人）
														②×③	②×④	⑤+⑥
										①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
障害者	身体障害者	肢体不自由（1～3級）	4,114	4,114	39.3%	27.0%	1,617	1111	2,728							
		肢体不自由（4～6級）	2,235	2,235	9.1%	28.8%	203	643	846							
		視覚障害（1、2級）	629	559	50.0%	38.5%	280	215	495							
		視覚障害（3～6級）	363	322	9.1%	45.5%	29	146	175							
		聴覚・言語等（1～6級）	1,174	902	14.7%	26.5%	133	239	372							
		内部障害（1級）	2,452	2,296	11.1%	28.6%	255	656	911							
		内部障害（2～4級）	1,451	1,358	3.9%	21.6%	53	293	346							
		（小計）	12,418	11,786	-	-	2,570	3,303	5,873							
		知的障害者（小計）	1,843	1,202	32.1%	30.9%	386	372	758							
	精神障害者（小計）	1,524	949	12.0%	54.4%	114	516	630								
要介護・要支援者	要支援1	2,764	2,012	11.7%	42.9%	235	862	1,097								
	要支援2	2,385	1,736	26.3%	50.5%	457	877	1,334								
	要介護1	2,370	1,726	32.6%	43.8%	562	756	1,318								
	要介護2	3,274	2,384	57.9%	33.3%	1,380	795	2,175								
	要介護3	2,694	1,961	76.9%	10.3%	1,508	201	1,709								
	要介護4	2,359	1,717	90.5%	9.5%	1,553	164	1,717								
	要介護5	2,085	1,518	95.0%	5.0%	1,442	76	1,518								
	（小計）	17,931	13,054	-	-	7,137	3,731	10,868								
合 計 （人口比%）		33,716 (6.3%)	26,991 (5.0%)			10,207 (1.9%)	7,922 (1.5%)	18,129 (3.4%)								

注）1. 身体障害者、要介護・要支援者の利用対象者率は、杉並区の既往調査（平成 18 年調査）から設定した。

2. 知的障害者の利用対象者率は、「外出中の見守りが常時必要」と「外出中の見守りが一部必要」を分類したデータがないため、杉並区の愛の手帳の 1 度（最重度）と 2 度（重度）に該当する者（重複者を除く）を「③外出中の見守りが常時必要な者」とし、3 度（中度）に該当する者を「④外出中の見守りが一部

必要な者」とした。

3. 精神障害者の利用対象者率は、「外出中の見守りが常時必要」と「外出中の見守りが一部必要」を分類したデータがないため、杉並区の精神障害者保健福祉手帳1級の者（重複者を除く）を「③外出中の見守りが常時必要な者」、2級の者を「④外出中の見守りが一部必要な者」とした。
4. 要支援1のうち、「外出中の見守りが常時必要」が11.7%となっているが、介護保険制度の介護認定区分による「心身の状態」と異なる回答があったものと考えられる。
5. ⑤～⑦は小数点以下の端数を処理したため、⑤+⑥=⑦が一致しない場合がある。

Step 3 福祉輸送サービスの利用対象者の総外出回数の推計

福祉輸送サービスの利用対象者の総外出回数は、利用対象者数に平均外出回数を乗じて推計した。

$$\text{利用対象者の総外出回数} = \text{利用対象者数 (Step 2)} \times \text{平均外出回数}$$

※ 杉並区では、潜在需要に関するデータがないため、潜在需要は考慮していない。

① 平均外出回数の設定

杉並区が実施した平成18年の調査における以下の質問結果から平均外出回数を設定した。

<平均外出回数の設定に用いた質問>

Q.あなたは普段どのくらい外出していますか？(あてはまるもの1つに○)

- | | | |
|------------|------------|-------------|
| 1. 週3日以上 | 3. 月2～3日程度 | 5. 年に数日程度 |
| 2. 週1～2日程度 | 4. 月1日程度 | 6. それ以下 () |

出典：杉並区「障害者及び介護保険認定者への調査（平成18年）」

(平均外出回数の算出方法)

1日当たりの平均外出回数を求めるため、外出回数の調査結果を次のように換算した。

表 3-26 外出回数の換算値 (単位：回/日)

外出回数	週3日以上	週1～2日程度	月2～3日程度	月1日程度	年に数日程度
換算値	3/7	1/7	2/30	1/30	10/365

② 平均外出回数及び総外出回数の推計結果

平均外出回数及び総外出回数の推計結果は、次頁の表 3-27 のとおりである。

総外出回数の推計結果をみると、福祉輸送サービスの必要度がより高いと考えられる利用対象者「外出中の見守りが常時必要な利用対象者」（10,207 人）の総外出回数は 2,262 回/日、「外出中の見守りが常時・一部必要な利用対象者」（18,129 人）の総外出回数は 3,937 回/日となった。

表 3-27 杉並区の利用対象者の平均外出回数及び総外出回数の推計結果（Step 3）

			Step 1		Step 2				Step 3						
			検討対象者数		利用対象者率		利用対象者数		平均外出回数	総外出回数					
			要 障 害 者 ・ 要 支 援 者	（ 検 討 対 象 者 を 除 く ）	常 外 時 必 要 の 見 守 り が	一 外 出 中 の 見 守 り が	利 常 外 用 時 出 対 象 者 の 見 守 り が	利 一 外 用 時 出 対 象 者 の 見 守 り が	常 外 用 時 出 対 象 者 の 見 守 り が	平 均 外 出 回 数	対 常 外 出 時 中 の 一 部 必 要 な 見 守 り が	総 外 出 回 数	常 外 出 時 中 の 一 部 必 要 な 見 守 り が	一 外 出 中 の 見 守 り が	対 常 外 出 時 中 の 一 部 必 要 な 見 守 り が
(人)	(人)	(%)	(%)	(人)	(人)	(人)	(回/日)	(回/日)	(回/日)	(回/日)					
①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪					
障 害 者	身 体 障 害 者	肢体不自由 （1～3級）	4,114	4,114	39.3%	27.0%	1,617	1111	2,728	0.224	362	249	611		
		肢体不自由 （4～6級）	2,235	2,235	9.1%	28.8%	203	643	846		45	144	190		
		視覚障害 （1、2級）	629	559	50.0%	38.5%	280	215	495	0.255	71	55	126		
		視覚障害 （3～6級）	363	322	9.1%	45.5%	29	146	175		7	37	45		
		聴覚・言語等 （1～6級）	1,174	902	14.7%	26.5%	133	239	372	0.308	41	74	115		
		内部障害 （1級）	2,452	2,296	11.1%	28.6%	255	656	911	0.199	51	131	181		
		内部障害 （2～4級）	1,451	1,358	3.9%	21.6%	53	293	346		11	58	69		
		（小計）	12,418	11,786	-	-	2,570	3,303	5,873	-	588	748	1,336		
		知的障害者（小計）	1,843	1,202	32.1%	30.9%	386	372	758	0.371	143	138	281		
		精神障害者（小計）	1,524	949	12.0%	54.4%	114	516	630	0.371	42	192	234		
要 介 護 ・ 要 支 援 者	要支援1	2,764	2,012	11.7%	42.9%	235	862	1,097	0.092	22	79	101			
	要支援2	2,385	1,736	26.3%	50.5%	457	877	1,334	0.127	58	111	169			
	要介護1	2,370	1,726	32.6%	43.8%	562	756	1,318	0.142	80	108	188			
	要介護2	3,274	2,384	57.9%	33.3%	1,380	795	2,175	0.252	348	200	548			
	要介護3	2,694	1,961	76.9%	10.3%	1,508	201	1,709	0.212	320	43	363			
	要介護4	2,359	1,717	90.5%	9.5%	1,553	164	1,717	0.256	398	42	440			
	要介護5	2,085	1,518	95.0%	5.0%	1,442	76	1,518	0.182	263	14	277			
	（小計）	17,931	13,054	-	-	7,137	3,731	10,868	-	1,489	597	2,086			
	合 計 （人口比%）	33,716 (6.3%)	26,991 (5.0%)			10,207 (1.9%)	7,922 (1.5%)	18,129 (3.4%)	総外出回数⇒ 総トリップ数⇒	2,262 4,524	1,675 3,350	3,937 7,874			

注）1. 精神障害者の平均外出回数は、外出回数に関するデータがないため、知的障害者の平均外出回数を用いた。

2. ⑤～⑦、⑨～⑪は小数点以下の端数を処理したため、⑤+⑥=⑦、⑨+⑩=⑪が一致しない場合がある。

3. 総トリップ数は、総外出回数×2である。

(3) サービス供給量の推計

必要な供給量の推計に当たっては、利用対象者の総トリップ数（総外出回数×2）を、1台の車両当たりサービス供給可能なトリップ数で除して求めた。

$$\text{必要な供給量 (台/日)} = \frac{\text{利用対象者の総トリップ数 (トリップ/日)}}{\text{1台当たり1日のサービス供給可能トリップ数 (トリップ/日・台)}}$$

1) 1台当たり1日のサービス供給可能トリップ数の設定

1台当たり1日のサービス供給可能トリップ数は、1台の車両が1日で供給できるサービスのトリップ数である。算出方法は、杉並区における福祉タクシーや福祉有償運送の運行トリップ数を1日当たりの運行トリップ数へ換算して求めた。

杉並区の各運行主体別のサービス供給可能トリップ数は以下のとおり、0.8～5.0（最小値～最大値）であることから、サービス供給可能トリップ数を最大値の5トリップ（25頁②参照）と設定した。ただし、1台当たり1日のサービス供給可能トリップ数は、移動距離等によって変動する。

（杉並区の1台当たり1日のサービス供給トリップ数）

- ・ 一般タクシー事業者が運行する福祉タクシー：1.5～4.0 トリップ/日・台
- ・ 福祉限定タクシー：4.0～5.0 トリップ/日・台
- ・ 区の委託事業（リフト付タクシー）：2.74 トリップ/日・台
- ・ 福祉有償運送：0.8～2.1 トリップ/日・台

2) 供給量推計の結果

供給量の推計においては、利用対象者のうち、福祉輸送サービスの必要度がより高いと考えられる「外出中の見守りが常時必要な対象者」の総トリップ数に基づいて、必要な供給量を推計した。

表 3-28 ケース別の必要な供給量

検討ケース	総トリップ数	必要な供給量 ^{注1}
ケース1 (外出中の見守りが常時必要な対象者の総トリップ数に対応した場合)	4,524 トリップ	905 台
ケース2 (ケース1のうち、リフト・スロープ付車両を必要とする者の総トリップ数に対応した場合 ^{注2})	1,158 トリップ	232 台
ケース3 (ケース1のうち、自家用車及び公共交通機関の利用者の総トリップ数を除いた場合 ^{注3})	1,574 トリップ	315 台

- 注) 1. 必要な供給量は、各ケースのトリップ数を5トリップで除した結果である。
2. 杉並区のアンケート調査結果によると、「外出中の見守りが常時必要な対象者」のうち、「リフト・スロープ付車両を必要とする者」が25.6%であったため、ケース1の総トリップ数に25.6%を乗じた結果である。
3. 杉並区のアンケート調査結果によると、「外出中の見守りが常時必要な対象者」のうち、「徒歩、自転車、自家用車、公共交通機関（鉄道・バス）の利用者」は65.2%であったため、ケース1の総トリップ数に34.8%(=100%－65.2%)を乗じた結果である。

3) 必要な供給量と現状の供給量の比較

杉並区の供給量推計では、ケースの設定によって315～905台が必要であると推計された。現状の供給量（杉並区及び隣接する市・区）は約260台である。

表 3-29 杉並区に必要な供給量と現状の比較

① 必要な供給量 ^{注1}	② 現状の供給量 ^{注2}
315 ～ 905 台	約 260 台

- 注) 1. 必要な供給量は、ケース1（外出中の見守りが常時必要な対象者の総トリップ数に対応した場合）を上限値、ケース3（外出中の見守りが常時必要な対象者のうち、自家用車及び公共交通機関の利用者の総トリップ数を除いた場合）を下限値とした。
2. 杉並区及び杉並区に隣接する市・区（練馬区、中野区、世田谷区、三鷹市、武蔵野市）の現状の供給量
- ・福祉タクシー：約 100 台
 - ・一般タクシー車両による移動制約者の輸送量を5%と仮定：約 80 台
（需要推計の利用対象者数が全人口比 3.4%であることから、一般タクシーの5%と仮定した。杉並区所在の一般タクシー事業者（法人・個人）の車両数：約 1,600 台）
 - ・福祉有償運送：約 80 台

3.4 モデル地域における分析のまとめ

3章では、福祉輸送サービスの需要推計、供給量の推計の手順を示すとともに、モデル地域（ときがわ町、札幌市、杉並区）において需要量と供給量の推計を行った。

(1) モデル地域における推計の手順

① 需要推計

モデル地域では次の手順で需要推計を行った。

・Step1 検討対象者数の推計

検討対象者数の推計は、当該地域の身体障害者数、知的障害者数、精神障害者数、要介護・要支援者数、その他の移動制約者数から重複者数を除外して求めた。

・Step2 福祉輸送サービスの利用対象者数の推計

福祉輸送サービスの利用対象者数は、Step1で得られた検討対象者数に、障害の種類・等級別、要介護・要支援度別、その他の移動制約者の利用対象者率を乗じて推計した。

利用対象者率は、検討対象者のうち「外出の際に介助が必要な者」の割合で設定することとし、ときがわ町ではアンケート調査を実施し、利用対象者率を求めて利用対象者数を推計した。一方、札幌市では利用対象者率の指標となるデータが存在しないため、厚生労働省及びときがわ町の既往調査のデータを用いて利用対象者率を設定し、利用対象者数を推計した。杉並区では、杉並区が実施した既往調査の「外出中の見守り」に関する調査結果から利用対象者率を設定し、利用対象者数を推計した。

・Step3 福祉輸送サービスの利用対象者の総外出回数の推計

福祉輸送サービスの利用対象者の総外出回数は、Step2で得られた利用対象者数に平均外出回数を乗じて推計した。

平均外出回数は、利用対象者の外出頻度に関するデータを用いて設定することとし、ときがわ町ではアンケート調査を実施し、平均外出回数を求めて総外出回数を推計した。一方、札幌市では「外出時に全部・一部介助が必要な利用対象者」の平均外出回数のデータがないため、「障害者、要介護・要支援者」の平均外出回数をを用いて、総外出回数を推計した。杉並区では、杉並区が実施した既往調査結果から平均外出回数を求めて、総外出回数を推計した。

② サービス供給量の推計

必要な供給量の推計に当たっては、需要推計のStep3で得られた福祉輸送サービスの利用対象者の総トリップ数（総外出回数×2）を、1台の車両当たりサービス供給可能なトリップ数（5トリップと設定）で除して求めた。ただし、1台当たり1日のサービス供給可能トリップ数は、移動距離等によって変動する。

(2) モデル地域における推計の結果

モデル地域における需要量とサービス供給量の推計結果を表3-30、3-31に整理した。

対象3地域における検討対象者数は、全人口の5.0%～6.8%、利用対象者数は、全人口の1.2%～1.9%となった。この値はモデル地域での推計結果であり、対象者が各地域でどの程度存在するかの目安になると考えられるが、他の地域でも適用できる参考値としていくためには、このようなデータを今後蓄積していくことが必要である。また、供給量の推計については、各モデル地域における現状の供給量を把握しきれない等の実態把握が不十分であることから、今後、十分な検証を行っていく必要がある。

表 3-30 モデル地域の需要推計結果（抜粋）

	Step 1		Step 2	Step 3	
	検討対象者数		利用対象者数	総外出回数	総トリップ数
	要介護・要 障害者・要 支援者	検討対象者 (重複者を除く)	外出時に 常時介助が 必要な 利用対象者	外出時に 常時介助が 必要な 対象者の総 外出回数	外出時に 常時介助が 必要な 対象者の総 トリップ数
	(人)	(人)	(人)	(回/日)	(トリップ/日)
ときがわ町 (人口比%)	1,144 (8.7%)	902 (6.8%)	244 (1.9%)	92	184
札幌市 (人口比%)	164,147 (8.7%)	128,328 (6.8%)	23,387 (1.2%)	6,572	13,144
杉並区 (人口比%)	33,716 (6.3%)	26,991 (5.0%)	10,207 (1.9%)	2,262	4,524

注) 1. 札幌市の Step 3 の総外出回数は、「外出時に常時介助が必要な利用対象者」の平均外出回数のデータがないため、「障害者、要介護・要支援者」の平均外出回数を用いて、推計した。そのため、総外出回数がやや高く推計されている可能性がある。

2. 杉並区の Step 2 の利用対象者数は、「外出時の介助の必要度」ではなく、「外出中の見守りの必要度」を用いて推計した。そのため、利用対象者数がやや多く推計されている可能性がある。

表 3-31 モデル地域の必要な供給量と現状の供給量の比較

	① 必要な供給量 ^注	② 現状の供給量
ときがわ町	16～37 台	28 台
札幌市	915～2,629 台	約 800 台
杉並区	315～905 台	約 260 台

注) 各地域における必要な供給量は、ケース 1（外出時に「常時介助が必要」、「全部介助が必要」、又は外出中の「見守りが常時必要」な対象者の総トリップ数に対応した場合）を上限値、ケース 3（上記ケース 1 のうち、自家用車及び公共交通機関の利用者の総トリップ数を除いた場合）を下限值とした。

第Ⅱ編 運営協議会のあり方

第1章 運営協議会の現状と課題

本章では、全国の運営協議会の主宰者、構成員を対象としたアンケート調査及び主に首都圏の主宰者、構成員にヒアリング調査を実施するとともに、各地の運営協議会における協議の事例を収集し、運営協議会の運営実態及び課題を整理した。

1.1 アンケート調査

(1) 調査の概要

1) 調査の目的

全国の運営協議会の運営実態を把握し、現状の問題点や課題を抽出することを目的として、運営協議会の主宰者及び構成員へアンケート調査を実施した。

2) 調査の実施方法

① 調査票

主宰者用と構成員用の2種類のアンケート用紙で調査を実施した。

② 配布

アンケート用紙（主宰者用、構成員用の両方）の配布は、運輸支局に依頼し、各運営協議会の主宰者（自治体担当者）にメールで送信した。なお、構成員には、各運営協議会の主宰者から配布していただいた。

③ 回収

アンケート用紙の回収は、主にFAXまたはメールで実施したが、一部は郵送でも行った。

④ 調査実施期間

平成20年11月19日～12月3日

3) 調査の対象

調査の対象は、全国の運営協議会の主宰者及び構成員である。回答数は以下のとおりである。

① 運営協議会の設置単位

表 1-1 運営協議会の設置単位別回答数

運営協議会の設置単位	単独市町村	複数市町村	都道府県 (ブロック)	都道府県	合 計
回答数	341	60	7	2	410

注) 全国の運営協議会の設置数は、662（平成 20 年 9 月 30 日現在）であり、61.9%の回答率である。

② 回答者数：2,151 名

アンケートの回答者の内訳は、下図のとおりである。

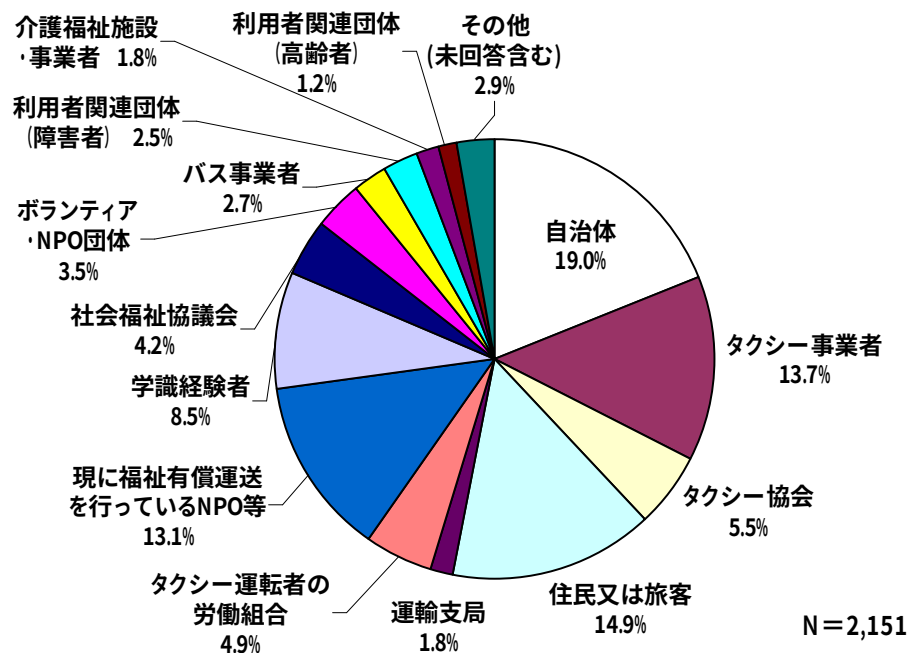


図 1-1 回答者の属性

運営協議会の構成員は、道路運送法施行規則第 51 条の 8 に掲げる者である。

(運営協議会の構成員等) 第五十一条の八

- 一 運営協議会を主宰する市町村長又は都道府県知事その他の地方公共団体の長
 - 二 一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
 - 三 住民又は旅客
 - 四 地方運輸局長
 - 五 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
 - 六 運営協議会を主宰する市町村長又は都道府県知事の管轄する区域内において現に過疎地有償運送又は福祉有償運送を行っている特定非営利活動法人等
- 2 運営協議会を主宰する市町村長又は都道府県知事は、必要があると認めるときは、前項各号に掲げる者のほか、運営協議会に、学識経験を有する者その他の運営協議会の運営上必要と認められる者を構成員として加えることができる。

4) 調査の内容（質問項目）

主宰者用と構成員用の共通項目として、運営協議会の協議において、特に問題が生じている内容、問題点を解決するための改善策や取り組み等について質問した。また、主宰者のみの質問として、運営協議会の構成員及び人数、需要推計及び供給量把握のためのデータ収集状況、運営協議会における合意の議決方法等について質問した。

なお、（５）（６）の調査結果については、巻末参考資料２に掲載した。

表 1-2 主宰者、構成員別アンケートの質問項目

質問項目		主宰者 (自治体)	構成員
(1)	運営協議会の構成員及び人数	○	
	構成員（回答者）の所属		○
(2) 需要推計のためのデータ収集状況		○	
(3) 供給量把握のためのデータ収集状況		○	
(4) 運営協議会における合意の議決方法		○	
(5) 運営協議会の協議において、特に問題が生じている内容		○	○
(6) 問題点を解決するための改善策や取り組み		○	○
(7) 福祉有償運送に関する意見・要望		○	○

(2) 調査結果

1) 運営協議会における協議の現状

① 運営協議会の構成員の人数

運営協議会の構成員について質問した。構成員の合計人数は「11～15人（41.1%）」が最も多く、次に「8～10人（30.8%）」、「7人以下（13.0%）」となっている。

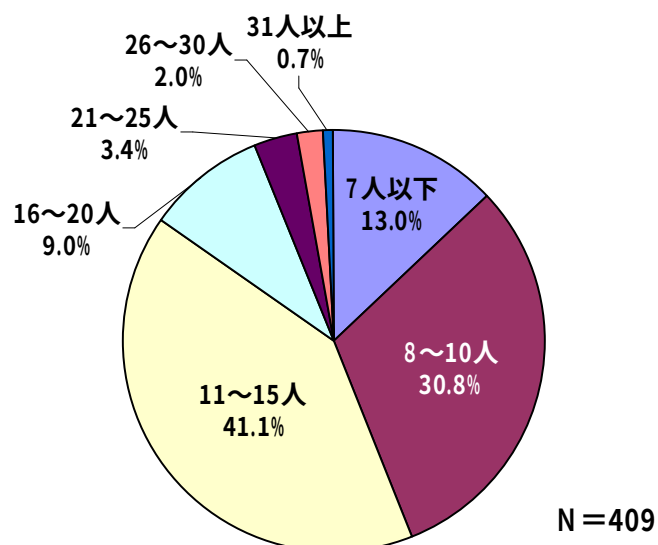


図 1-2 運営協議会の構成員の人数

② 需要推計のためのデータ収集状況

福祉有償運送の必要性について協議する場合、需要推計について、どのようなデータに基づいて協議しているか質問した。

「要介護者・身体障害者・その他の移動制約者の数」が96.3%と最も多い。

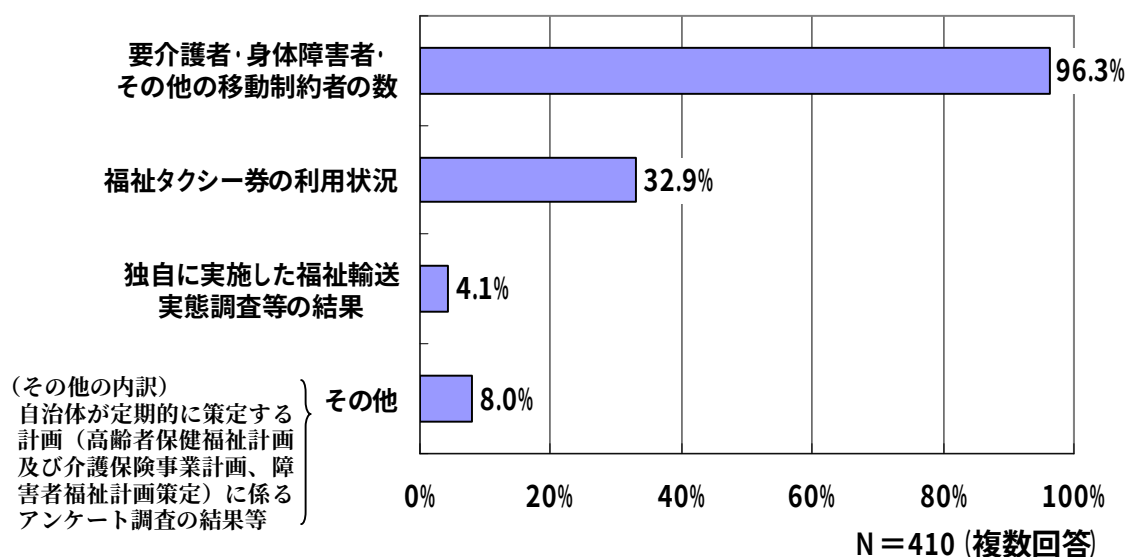


図 1-3 需要推計のためのデータ収集状況

③ 供給量把握のためのデータ収集状況

福祉有償運送の必要性について協議する場合、供給量について、どのようなデータに基づいて協議しているか質問した。

「NPO等による移動制約者に対する輸送サービスの活動状況（69.7%）」、「一般タクシー・福祉タクシーの台数及びこれらを含む公共交通機関が行う移動制約者の輸送状況（69.2%）」が多い。

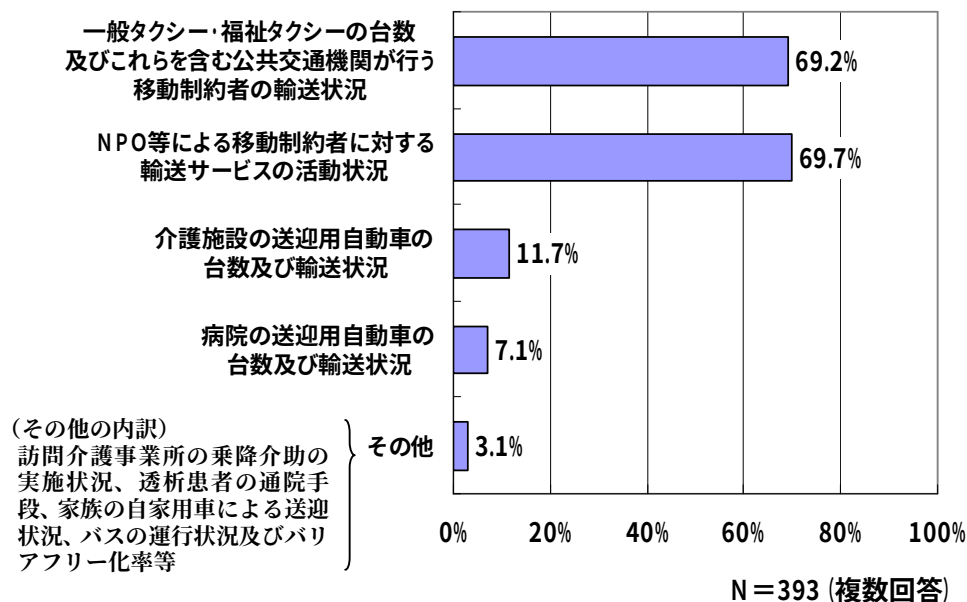


図 1-4 供給量把握のためのデータ収集状況

④ 運営協議会における合意の議決方法

運営協議会における合意の議決方法について質問した。

「多数決（41.4%）」が最も多く、次に「全会一致（25.1%）」となっている。その他の内容としては、「出席委員の過半数で決定し、同数の場合は議長が決定」が多いが、「原則として全会一致、困難な場合は多数決、可否同数の時は会長が決する。」、「委員の合議、協議が整わないときは、会長、副会長及び主宰する市町村の選任した委員の過半数、可否同数の場合は会長が決する。」等がある。

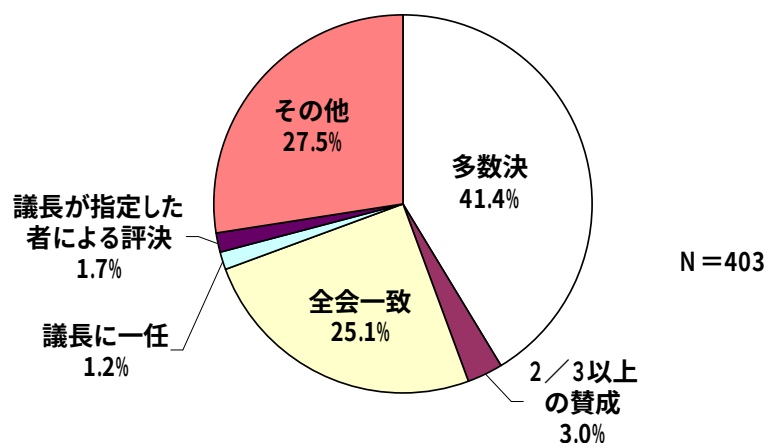


図 1-5 運営協議会における合意の議決方法

2) 運営協議会の協議において、特に問題が生じている内容

① 主宰者（自治体）

運営協議会における協議事項のうち、特にどの事項に問題が生じているか質問した。

「特に問題が生じている事項はない（58.8%）」が半数以上を占めた。

協議において問題を抱えている事項としては、「旅客から収受する対価（18.8%）」が最も多く、次に「旅客の範囲（13.0%）」となっている。その他の内容としては、「構成員に該当する組織の不在」、「開催回数」等がある。

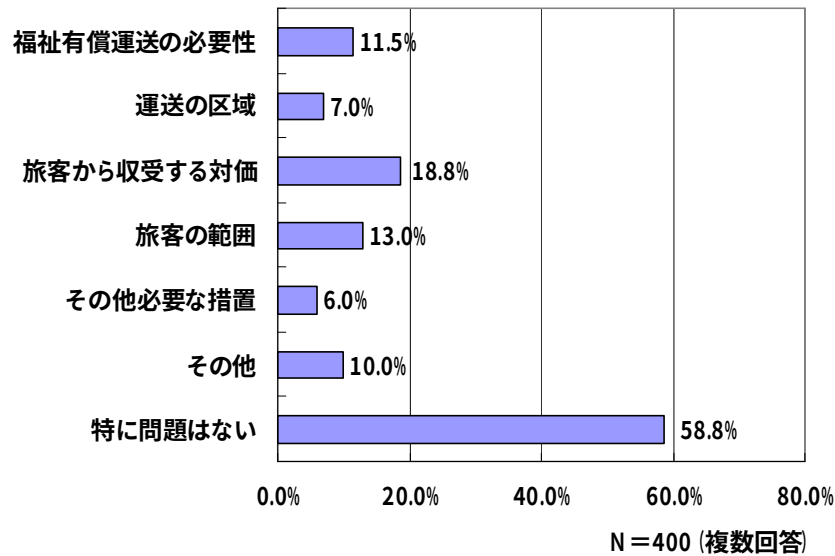


図 1-6 特に問題が生じている内容（主宰者）

② 構成員

運営協議会における協議事項のうち、特にどの事項に問題が生じているか質問した。

「特に問題が生じている事項はない（62.5%）」が半数以上を占めた。

協議において問題を抱えている事項としては、「旅客から収受する対価（17.4%）」が最も多く、次に「旅客の範囲（12.7%）」となっている。

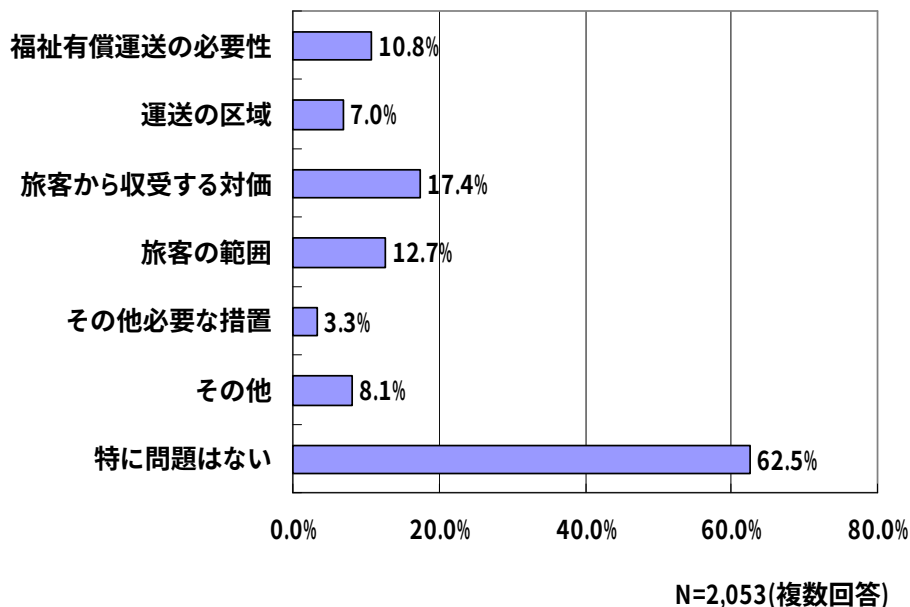


図 1-7 特に問題が生じている内容（構成員）

③ 属性別

属性別にみると、主宰者（自治体）や福祉有償運送団体等では「旅客から収受する対価（18.8%、26.3%）」が、タクシー事業者・協会等は「旅客の範囲（23.9%、26.4%）」がそれぞれ他項目に比べて多い。

表 1-3 特に問題が生じている内容（属性別）

	福祉有償運送 の必要性	運送の区域	旅客から 収受する対価	旅客の範囲	措置 その他必要な	その他	特に問題 はない
合計 (N=2,453)	10.9%	7.0%	17.7%	12.7%	3.7%	8.4%	61.9%
主宰者（自治体） (N=400)	11.5%	7.0%	18.8%	13.0%	6.0%	10.0%	58.8%
タクシー事業者 (N=276)	16.7%	8.3%	21.0%	23.9%	5.8%	5.8%	56.2%
タクシー協会 (N=110)	16.4%	5.5%	18.2%	26.4%	6.4%	9.1%	52.7%
住民又は旅客 (N=310)	9.4%	10.0%	15.2%	8.1%	3.5%	5.2%	67.7%
タクシー運転者の労働組合(N=103)	14.6%	9.7%	15.5%	16.5%	1.9%	7.8%	56.3%
現に福祉有償運送を行っているNPO等 (N=274)	14.2%	8.4%	26.3%	13.1%	3.3%	12.0%	50.4%
学識経験者 (N=178)	11.2%	10.1%	15.7%	12.4%	2.2%	9.0%	62.9%
その他 ^注 (N=802)	6.9%	4.1%	14.6%	8.1%	2.2%	8.5%	69.0%

N=2,453（複数回答）

注）その他には、主宰者でない自治体、運輸支局、社会福祉協議会、バス事業者及びバス運転者の労働組合、ボランティア団体、利用者関連団体、介護福祉施設事業者等がある。

1.2 ヒアリング調査

(1) 調査の概要

1) 調査の目的

福祉輸送ニーズの把握方法及び運営協議会のあり方に関する具体的な意見を収集するため、主に首都圏の運営協議会の主宰者及び構成員に対してヒアリング調査を実施した。

2) 調査の対象者及び実施方法

全国の運営協議会の構成員に実施したアンケート調査（第1章 1.1 参照）結果において、特徴的な取り組みが行われている運営協議会の構成員 31 名を選定し、平成 21 年1月から3月まで、訪問又は電話によるヒアリング調査を実施した。属性別の調査対象者数は、以下のとおりである。

表 1-4 ヒアリング調査対象者の属性と人数

調査対象者	人 数
主宰者（自治体）	12
学識経験者	4
タクシー事業者・協会	5
タクシー運転者の労働組合	1
福祉有償運送団体	4
住民等利用者	3
運輸支局	2
計	31

3) 調査の内容

調査の内容は、運営協議会における①関係者の役割、②必要性の判断方法、③協議の進め方、④その他についてである。

表 1-5 ヒアリング調査の質問項目

① 関係者の役割	・構成員の理解や発言を促すための工夫 ・構成員の参加意識、相互理解を深めるための方法 ・構成員、座長を選考する際の留意点 ・交通担当部局との連携
② 必要性の判断方法	・福祉輸送ニーズや供給量の把握 ・必要性の判断 ・移動制約者の移動確保の視点 ・移動制約者の身体状況等の変化に伴うサービス供給量 ・車両、旅客の範囲について議論する際の留意点 ・判定委員会の有無、利用者の判定方法 ・タクシー事業者が福祉輸送に取り組むための方策 ・福祉有償運送の運転協力者不足を解決するための議論 ・施設送迎車両等の既存ストックの活用
③ 協議の進め方	・協議を進める際の留意点 ・意見の相違が生じた場合の対応 ・運営協議会の開催頻度、意見交換する内容 ・開催前の協議事項に関する質問への対応
④ その他	・福祉有償運送に係る広報、啓発 ・「運営協議会の設置及び運営に関するガイドライン」への意見

(2) 調査結果

ヒアリング調査における主な意見は、次のとおりである。

① 関係者の役割

①－１ 構成員の理解や発言を促すための工夫

Q. 福祉有償運送の制度や構成員の役割等について、構成員の理解を促すためや、運営協議会で構成員の発言を促すためにどのような工夫をされていますか。また、そのために、どのようなことが考えられますか。

<主宰者>

- ・ 構成員の役割については、委員の委嘱を行う前に、福祉有償運送に対する地域の現状や考え方を含めて、事務局が直接説明を行っている。
- ・ 複数の市町村又は都道府県単位で運営協議会を設置する場合には、主宰する自治体は、地域全体の移動制約者、公共交通及び福祉輸送サービスがどのような状況にあるか把握することが重要である。

<構成員>

- ・ 利用者は遠慮がちなので意見を積極的に述べられるような場面、雰囲気（座長及び構成員全体が）作ることが大事である。
- ・ 制度上の説明の際は、最初から結論を示すのではなく、仕組み・基準や根拠等をガイドラインに基づいて明確に示すようにしている。

①－２ 構成員の参加意識、相互理解を深めるための方法

Q. 構成員の参加意識を高め、相互理解を深めるための方法として、どのようにされていますか。また、どのような事が考えられますか。

<主宰者>

- ・ 運営協議会における審議内容は、福祉有償運送の必要性等であるが、福祉輸送に寄与する地域独自の取組みについては、運営協議会の構成員を含めて、別途、会議を開催している。
- ・ 申請団体の審査終了後、委員同士の意見交換の場を設定し、運営協議会の運営方法等について協議した。

①－３ 構成員、座長を選考する際の留意点【主宰者の方へ】

Q. 構成員、座長をどのような点に留意して選考されましたか。また、苦勞された点がありますか。

- ・ 指定訪問介護事業者等、福祉輸送に取り組んでいるタクシー事業者を構成員にしている。
- ・ 構成員の人数を必要最小限（10 名）にしている。現在はオブザーバーとして自治体の交通部局職員 1 名を加えている。
- ・ 構成員の選定について、構成員に偏りがないように選考した。

①－４ 交通担当部局との連携【主宰者の方へ】

Q. 自治体の交通担当部局の担当者に、運営協議会への参加意識を高めてもらうために、どのような工夫をされていますか。また、どのようにすればスムーズに参画してもらえるとお考えですか。

- ・ 交通担当部局、高齢福祉部局、障害福祉部局が横断的に議論できる議題を工夫している。
- ・ 当協議会においては、事務局を交通担当部局が担っている。

② 必要性の判断方法

②－１ 福祉輸送ニーズや供給量の把握

Q. 潜在需要を含めた福祉輸送ニーズやタクシー等の供給量について、どのように議論されていますか。

<主宰者>

- ・ ケアマネジャーの福祉輸送に関する意識調査を実施した（介護タクシー、移送サービスの認知状況等）。

<構成員>

- ・ 供給が足りないかどうかの判断指標となりうる「タクシー事業者の今後の供給予定等」についても、資料を提出した上で、議論することが望まれる。

②－２ 必要性の判断

Q. 福祉有償運送の必要性はどのように判断されていますか。

<主宰者>

- ・ 介護認定者数、身体障害者の手帳所持者数等のデータを活用した需要データや福祉タクシー券の利用状況等から推計した供給状況について、年度当初の協議会で構成員に報告して、福祉有償運送の必要性を判断している。

②－３ 移動制約者の移動確保の視点

Q. 移動制約者の生活の足をいかに確保するかという視点についてどのように議論されていますか。また、構成員が問題意識を共有するためにはどうすれば良いと考えますか。

<主宰者>

- ・ 全体的に情報が不足しているため、福祉タクシーのみならず一般のタクシーが行う移動制約者の輸送実績等について情報を共有する必要がある。

<構成員>

- ・ 主宰者である自治体が福祉輸送についての将来展望やグランドデザインを提示してもらうことが重要である。

②－４ 移動制約者の身体状況等の変化に伴うサービス供給量

Q. 時間の経過とともに変化する、移動制約者の身体状況や、運転協力者数の変化に伴うサービス供給量の変化等について、どのように議論されていますか。

<主宰者>

- ・ 四半期ごとに福祉有償運送に登録している会員の状況や運転協力者数を把握している。
- ・ 運送団体の実績報告等を書面で（運営協議会の構成員に）定期的に行っている。

<構成員>

- ・ 福祉有償運送団体の会員のうち、身体状況に変化が生じた場合（例えば、要支援の方が要介護に変わった等）は定期的に報告することが必要である。

②－５ 車両、旅客の範囲について議論する際の留意点

Q. 福祉有償運送の車両、旅客の範囲について議論する際、どのような留意点が考えられますか。

<主宰者>

- ・ 要支援者等の旅客の範囲に含めるか判定が難しい利用者については、運営協議会で質問があった場合、NPO（申請者）が該当者の属性（身体状況等）の情報を説明する。個々の利用者の身体状況等の個人情報資料としては提示できないからである。

<構成員>

- ・ 利用者の身体状況に応じた福祉車両が提供されているかを確認する必要がある。

②－６ 判定委員会の有無、利用者の判定方法

Q. 運営協議会においては、移動制約者（困難者）に対して判定を行っているところであるが、障害者手帳を持たない障害者、要介護認定において要支援と判定された介護予防対象の高齢者等、判定は難しいものがある。そこで運営協議会では、判定チームを設けられることになっており、判定チームの構成メンバー、判定チームの判定の方法等内容について伺いたい。

①判定チームのメンバー

②判定チームの判定の方法等内容について

<主宰者>

- ・ 医療・保健・福祉専門職で構成される判定組織（判定チーム）を設けており、要支援者の他、精神障害者、知的障害者等手帳を所持しない障害者について、旅客の範囲であるかどうかを判定している。
- ・ 移動が困難である理由には、身体的理由だけでなく、置かれている周辺環境によるひきこもり等の精神的な問題や、経済的な理由が加味されて外出をより困難にしている等の事情もあるため、個別に判断している（判定チームはない）。

<構成員>

- ・ タクシー業界にとっては、旅客の範囲に要支援者まで含めることについて理解が得にくい。そのため、一般に非常に信頼度の高いと言われる医師や保健師等（行政職）で構成される判定チームによって、要支援者や障害者手帳を持たない障害者、難病の方等に対して、福祉有償運送の必要性の判断を行って貰えば、タクシー業界を含めた構成員全員が納得できるものと思われる。
- ・ 運営協議会における判定チームの位置づけを明確化することが必要である。

②－７ タクシー事業者が福祉輸送に取り組むための方策

Q. タクシー事業者に積極的に福祉輸送に取り組ませるために考えられる方策をお聞かせ下さい。また、既に行われていることがあれば、教えて下さい。

<主宰者>

- ・ 移動制約者の移動を支援するためには、セダン車両の活用の可能性を検討することが重要である。福祉タクシー券の位置づけも検討課題である。

<構成員>

- ・ 重度の障害者については、サービス面においてセダンのタクシーが対応しきれない部分があるが、判定外の人や軽度の障害者については、乗合型やデマンド型を工夫しながらセダンのタクシーでも対応できると思う。
- ・ タクシー関係者は、運転者がホームヘルパー２級講習等を受けて接遇サービスに対応できるように推奨している。
- ・ 福祉輸送は利用時間帯が朝・夕に集中するので採算面で厳しい。安定的なサービスを提供するためには、国や自治体の助成や支援が必要である。
- ・ 国や自治体によるより手厚い補助が必要と考えられる。例えば、共同配車センター等の初期立ち上げ時の補助のみならず、維持運営費についても軌道に乗るまでは補助が必要。また、福祉車両の導入時に、より手厚い助成が行われることが望ましい。

②－８ 福祉有償運送の運転協力者不足を解決するための議論

Q. 福祉有償運送の運転協力者不足を解決するためにどのような議論をされていますか。

<主宰者>

- ・ 運転者の講習会参加に対する助成金制度を取り入れている。

<構成員>

- ・ 供給が減少しても、承認、届出の必要がない等、運営協議会で議論していないことが問題である。

②－９ 施設送迎車両等の既存ストックの活用

Q. 運営協議会において、限られた既存ストック（介護施設や病院の送迎用車両等）を有効に活用するための方法について議論されていますか。また、議論する場合、どのような点に留意すれば良いと思いますか。

<主宰者>

- ・ 車両の空いている時間帯が限られており、小回りのきかない車両が多いため、高齢者のショートステイ等、施設送迎について議論したことはない。
- ・ 利用目的の7、8割が通院等で、病院の送迎車両と時間帯が重複する。

<構成員>

- ・ 運営協議会の枠組みは、地域交通全体まで議論できることとなっていない。そのため、運営協議会は運送団体の審査等が主になっているのが各地の現状である。

③ 協議の進め方

③－１ 協議を進める際の留意点

Q. 運営協議会を立ち上げ、協議を進める際、どのような点に気をつけて進めていけば良いと思いますか。これまで苦勞された点をお聞かせ下さい。

<主宰者>

- ・ 主宰者として、少なくとも福祉有償運送に対する自治体としてのスタンスをきちんと考えておく必要があると思う。法や通達を理解し、それを遵守していこうとするだけでは協議が進まないどころか、かえって混乱することも多い。主宰者としてこう考えて進めていくという意思をもってリーダーシップを発揮していかないと、調整や進行に苦勞することとなる。
- ・ 行政の担当者は運送団体の申請内容の確認を徹底するとともに、運送団体がどのような輸送サービスの展開を目指すのか十分把握しておく必要がある。地方では移動手段を自家用車に頼る割合が大きく、福祉輸送だけでは問題は解決できない。交通政策との連携をどう図るかしっかりと考える必要がある。

<構成員>

- ・ 2時間程度の運営協議会で結論を出すのは非常に難しい。自治体は、運送団体の書類をよく精査し、運営協議会に出す資料は最小限にとどめてほしい。

③－２ 意見の相違が生じた場合の対応

Q. 構成員間で意見の相違が生じた場合、どのようにすれば理解し合えると思いますか。また、相違した場合はどうされていますか。

<主宰者>

- ・ 全会一致を原則としている。協議が整わない場合、その原因を解決して次回の運営協議会で再協議する。なお、更新期限が迫っていて次回の運営協議会では間に合わない場合等の事情があれば、会長が委員を指定し、再協議を行う。

<構成員>

- ・ タクシー事業者、NPO等は、相互に事務所を訪問する等により、お互いの取組みに理解を深めることが重要である。
- ・ 議論を尽くして協議を続けていけば、問題の納得までは至らなくても理解できると思う。1回の議論で即結論を出そうとするのは無理がある。
- ・ 運送の対価の設定等について議論があったが、座長・事務局預かりや、持ち回り決済等、運営協議会では構成員全員の合意に向けて最後まで議論を尽くすことが重要である。多数決は良くない。

③－３ 運営協議会の開催頻度、意見交換する内容

Q. 運営協議会は協議事項がない場合でも開催し、有償運送について意見交換していくことが重要ではないかと考えますが、どうお考えですか。また、開催頻度、意見交換する内容には、どのようなものが考えられますか。

<主宰者>

- ・ NPOとタクシー事業者の相互理解を進めるということで考えると、委員となっていない運送団体にも出席いただき、運送団体の運送状況や、課題、問題点について情報交換し合い、解決策について話合うことが必要であると考えます。開催頻度は、通常の協議事項も含め、年2回は確保したい。
- ・ 意見交換のテーマは、運輸支局、県の方が出席している場合は、福祉交通を取り巻く旬なニュース、国・県の制度を紹介。また、事前に構成員から議題を募り、それについて議論する。

<構成員>

- ・ 勉強会を行うと、知的・精神障害者や認知症の方には特別なケアや配慮が必要であること、NPOの移送サービスが必要であること、これらをタクシー業界の方は理解するようになる。タクシー業界は、NPOがタクシーの領域を侵食していると認識しているので、地域において両者の棲み分けを用意してあげることが必要である。

③－４ 開催前の協議事項に関する質問への対応【主宰者の方へ】

Q. 構成員から開催前に協議事項について質問があった場合は、どのように対処されていますか。

- ・ 国土交通省のガイドラインに準じ、客観的立場に立つことが必要である。分からない事は運輸支局の担当者に質問している。事前の質問は運営協議会においても報告する。

④ その他

④－１ 福祉有償運送に係る広報、啓発

Q. 福祉有償運送に係る広報、説明会の開催、利用者を交えた座談会の開催等についてどのようにお考えですか。また、既に主催されたり、参加のご経験がございましたら、その内容や感想などについてお聞かせ下さい（予定でも結構です）。

<主宰者>

- ・ ホームページに福祉有償運送の制度の概要や登録団体一覧を掲載している。

<構成員>

- ・ バス、一般タクシーを含めた公共交通機関を利用できない人を対象としている制度の趣旨を理解してもらうことが必要である。
- ・ ある運営協議会では、第1回目の委員会後に、事務局主催でNPO、タクシー事業者、住民・利用者が集まり、意見交換会を開いたことがある。それぞれの立場の考え方について知ることができる。

④－２ 「運営協議会の設置及び運営に関するガイドライン」への意見

Q. 「運営協議会の設置及び運営に関するガイドライン」の枠組の中で、運営協議会をもっと良くするために、どのような事が考えられますか。また、ガイドラインについてご意見はありますか。

<主宰者>

- ・ 国土交通省のガイドラインには、運営協議会の運営のあり方の明確な基準がないため、「こんな場合はこのように対処します」といったQ&Aがあると便利である。
- ・ 地域公共交通会議の委員を兼務する構成員もあり、福祉輸送を公共交通と合わせて総合的に議論する必要がある。

<構成員>

- ・ ガイドラインは、多くの部分を運営協議会の裁量に任せて（例えば、運送の対価を1／2程度）おり、これが混乱を招いている。利用者の利便性と安全性の面から、地域の福祉輸送を誰がどの程度担うか等、国がより明確にその範囲を示す必要がある。

1.3 各地の運営協議会における協議の事例

(1) 調査の概要

① 調査の目的

各地の運営協議会における福祉有償運送に係る協議の事例について把握した。

② 調査の対象者及び実施方法

全国の運営協議会の主宰者に対して運輸支局を通じて調査を行い、収集した事例の中から、23 事例を整理した。

③ 調査の内容

調査の内容は、運営協議会における①協議において生じた問題点、②問題点を解決するために行った取り組み、③取り組みの結果、④その他、現在、協議において創意工夫している内容、又は今後、取り組もうとしている内容についてである。

(2) 調査結果

問題が生じた協議事項別の事例数は、表 1-6 のとおりである。

表 1-6 問題が生じた協議事項別の事例数

協議事項	事例数	掲載頁
ア. 運送の必要性	1	p.87
イ. 運送の区域	1	p.88
ウ. 旅客から収受する対価	5	p.89～91
エ. 旅客の範囲	8	p.92～95
オ. その他必要と認められる措置	1	p.96
カ. その他	7	p.97～99
合 計	23	

ア．運送の必要性

問題点：集客目的が本位の不適切な福祉有償運送者も存在する

① 協議において生じた問題点

福祉有償運送者の中に、「タクシーの半額」などの広告を打つなど、法の趣旨を理解せず集客目的が本位の不適切な福祉有償運送者も存在することから、福祉有償運送としての必要性に疑義が生じた。

② 問題点を解決するために行った取り組み

運営協議会を主宰する当県と関係市町村が連携して、運送者に対し３年に１度の周期で訪問指導を実施する取組みを行うこととした。

また、指導後に改善がされない運送者については、運輸支局と連携して指導する仕組みを構築した。この取組みにより、タクシー業界の理解を得やすい環境を整えることが期待されている。

③ 取り組みの結果

平成 20 年の 9 月頃からの取り組みであり、具体的な成果などは不明であるが、運営協議会でのタクシー業界の反対意見が減少傾向にあり、比較的協議を調える過程において運営がスムーズになったと見受けられる。

④ その他、現在、協議において創意工夫している内容、又は今後、取り組もうとしている内容

当県は福祉特区の流れから、県が運営協議会を主宰しているが、今後数年を目途に各市町村が主宰者となるよう働きかけを行っている。また、毎年「福祉移送ネットワーク講座」を開催し、市町村の福祉担当者や福祉有償運送者へ諸事項の説明や、講演、グループ討議などを通して、当県の福祉有償運送の総合的なレベルアップを図っている。

イ．運送の区域

問題点：市町村合併に伴う運送の区域、運送の対価の統一

① 協議において生じた問題点

平成 21 年 3 月 30 日付で、A 市・B 町が合併する。これに伴いそれぞれそれぞれの市・町で登録を受けていた A 市社会福祉協議会・B 町社会福祉協議会も合併するが、実態としては当面の間（合併後も）統合できないため、合併後における運送の区域及び運送の対価について、統一する必要があるのかが問題となった。

② 問題点を解決するために行った取り組み

合併前の運営協議会において、運送の区域及び運送の対価については、現行のまま継続することで一致。ただし、登録簿上の運送区域については、合併後の新しい市に統一し、合併後に開催する運営協議会において統合等の状況を確認することで調整を図った。

③ 取り組みの結果

進行中の事案であり、実際に合併した後でないと分からない部分もあるが、一方の旧自治体住民が、他方のサービスを利用したいという要望が出るまでは、合併後における同一市町村内で 2 本立ての対価を設定することもやむを得ないと考えている。

ウ.旅客から収受する対価

問題点：運送の対価の算定が車庫から車庫間となっている

- ① 協議において生じた問題点
運送の対価の算定が車庫から車庫間であることから、実車間にすべきではないかとの意見があり合意されなかった。
- ② 問題点を解決するために行った取り組み
運営協議会后に事務局と協議し、申請団体より車庫から車庫にせざるを得ない具体的な方法を次の運営協議会において説明することとし、当該理由を基に再度協議することとした。
- ③ 取り組みの結果
車庫から車庫の対価とせざるを得ない具体的な理由が申請団体から説明されたものの、当該理由では車庫から車庫によらざるを得ないとまでは言えないということとなり、再度協議した結果、協議は成立させつつ、当該団体の今後の1年間の実績を基に、タクシー料金と比較して適正な対価であるか等を協議することとなった。
- ④ その他、現在、協議において創意工夫している内容、又は今後、取り組もうとしている内容
各委員の意見が対立することもあるが、活発な協議がなされているからであり、合意ありきの協議とならないよう、合意に向け前向きな議論がされている場合は継続協議を認めるようにしている。

問題点：運営協議会で運送の対価を統一する必要があるか

- ① 協議において生じた問題点
運送の対価にばらつきがあれば、運送者、旅客それぞれに不利益が出るため、運営協議会として統一料金を定めるのが望ましいのではないか、との意見が出た。
- ② 問題点を解決するために行った取り組み
事務局として周辺の各市町村を調査したが、運送の対価を統一している運営協議会はなく、それぞれの団体や地域の実情もあると思われ、統一料金は設定しないことに決定した。
- ③ 取り組みの結果
有償運送団体がタクシー料金の概ね1／2の範囲内において、それぞれの実情に合わせた運送の対価を設定できている。また、運送の対価のばらつきに対して利用者からの苦情等はない。
- ④ その他、現在、協議において創意工夫している内容、又は今後、取り組もうとしている内容
有償運送団体から、運送行為外の迎車や回送の負担が大きいとの意見もあるため、迎車回送料金の導入・検討について取り組んでいる。

問題点：構成員から「安易に値上げをしている」という意見が出された

① 協議において生じた問題点

運送の対価について、値上げをしたいという要望があったが、一部の構成員から安易に値上げをしているという意見が出された。当該運送者は、他の運営協議会の管轄にも事務所があり、そちらでは運送の対価の変更について合意を得ていた。

② 問題点を解決するために行った取り組み

運送者の収支状況について書面を送り、各構成員より運送の対価の値上げについて承認を得ることができれば、運送の対価の変更を承認することとした。

③ 取り組みの結果

後日、運営協議会より、運送の対価の変更について、構成員全員の合意により、協議が調った。

問題点：時間制料金が 30 分単位で、5 分から 10 分程度の利用の場合、タクシーの上限運賃の 1／2 を上回るのではないかな

① 協議において生じた問題点

時間制で最初の 30 分まで 800 円、以後 30 分毎に 500 円を加算する内容で運送の対価を設定しようとする案件があり、5 分とか 10 分の利用では、タクシー運賃の 1／2 を上回るのではないかとの意見が出され合意されなかった。

また、距離制で最初の 1.5 km まで 500 円とする案件では、1 km 利用しても 500 円かかるのでタクシー運賃の 1／2 を上回るのではないかとの意見が出され合意されなかった。

② 問題点を解決するために行った取り組み

運送の対価は、時間制及び距離制で設定することができることからタクシー運賃の概ね 1／2 となるよう運送団体において検討し、設定の時間や距離を細分化することで、後日、書面協議し合意を得ることができた。

③ 取り組みの結果

運送の対価等について変更等を行おうとする場合、これまでは運送団体等からの事前相談等が少なく、運営協議会において円滑な協議ができず合意を得るのに時間を要していたが、事務局等への事前照会がなされることにより協議の円滑化が図られるものとする。

問題点：遠距離の利用者に対する迎車回送料金の収受

① 協議において生じた問題点

運送者から、片道のみ 30km 以上の利用客に限り、1 km 毎に 60 円の迎車回送料金を収受したいとの申し出があった。

しかし、「30km 以上」とする根拠が乏しいとして継続審議となった。

② 問題点を解決するために行った取り組み

迎車回送料金について継続審議することとなったことを受け、年 4 回の定例会の開催を早めて審議するとともに、臨時会を 1 回開催するなどの対応を行った。

また、今回の事案に関する基礎資料が不足しているとして詳細な算出基礎を提出させることとなった。

基礎資料について検討を進める中で、利用者が 2 人に限られ、その利用回数も年間に 2 ～ 3 回程度と特殊な事例であることが明らかとなったため、一定の制限をかけて承認するという方法について提案がなされた。

③ 取り組みの結果

協議の結果、今回の事案については迎車回送料金について、利用者 A 及び B の 2 人に限定（利用者名簿に明記）して、30km 以上の利用に限り 1 km 毎に 60 円の迎車回送料金を承認し、ただし、これ以外に 30km 以上の利用が出てきた場合は、その都度報告することとなった。

エ.旅客の範囲

問題点：要支援者等の旅客としての妥当性

① 協議において生じた問題点

要支援者、その他肢体不自由、内部障害、知的障害、精神障害、その他障害を有する者について、運営協議会において妥当性の確認を行う必要があったが、その手法について明確に定まっておらず運送者に一任されていたため、タクシー関係の構成員を中心に妥当性に対する疑問が噴出し、合意が調わないおそれが生じた。

② 問題点を解決するために行った取り組み

旅客の範囲の妥当性の確認が問題となったため、運営協議会後に事務局である市が旅客の確認方法を考案し、後日構成員に対して方法を提案した。

③ 取り組みの結果

事務局からの提案を構成員が了承し、当日の運営協議会において合意が調った。後日、事務局から確認方法について各構成員に対し個別に説明がなされ、構成員全員から了解を得るかたちで問題が解決された。

問題点：旅客の範囲について、一部の構成員から異議が出された

① 協議において生じた問題点

旅客の範囲について、一部の構成員から異議が出され、協議が調わず、合意を得られなかった。

② 問題点を解決するために行った取り組み

運営協議会事務局側から運送の必要性を再度説明するとともに、運輸支局においてタクシー事業者と運送者それぞれの棲み分けを考えてもらい、その上で本当に必要であれば福祉有償運送を実施することとした。

③ 取り組みの結果

再度運営協議会を開催し、旅客の範囲を確認し、合意が得られた。

④ その他、現在、協議において創意工夫している内容、又は今後、取り組もうとしている内容

運送者に対して、機会ある毎に適正な運営を指導している。

問題点：旅客の範囲の判断基準を定めるべきとの意見が出された

- ① 協議において生じた問題点
複数の構成員から、旅客の範囲の判断基準を定めるべきとの意見が出された。
- ② 問題点を解決するために行った取り組み
運営協議会事務局が中心となってガイドラインを策定することとなり、運営協議会の下部組織である連絡調整会議で議論を重ね、次回の運営協議会でガイドライン（案）を諮った結果、合意が得られた。
- ③ 取り組みの結果
ガイドラインが策定されたことにより、運営協議会事務局における事前審査や運営協議会における協議をスムーズに進めることができるようになった。

問題点：タクシー事業者等では対応できない場合の具体的な基準を検討

- ① 協議において生じた問題点
福祉有償運送の対象者については、「運営協議会の運営指針」の中に基本的な規定はあるが、障害者や要介護認定者であっても、タクシー等の公共交通機関の利用が可能な方もいることから、タクシー事業者等では対応できない場合の具体的な基準を別に定めるため、幹事会の中でその基準を検討してきた。
- ② 問題点を解決するために行った取り組み
「当市福祉有償運送の対象者基準」
 - ・ 意志の疎通が困難な方が対象
車両の乗降可能なものの、意志伝達能力が低下しており、他人とのコミュニケーションに著しい支障がある場合
 - ・ 危険回避の方策を講じる必要がある方が対象
車両の乗降は可能なものの、強いこだわりや独自の意志伝達方法等により、突然、予測できない行動を起こすことがある場合
※これらに該当しない場合は、原則としてタクシー等を利用する。
- ③ 取り組みの結果
タクシー事業者との良好な関係を保っている。

問題点：判定委員会を設ける必要があるとの意見（チェックシートを作成）

① 協議において生じた問題点

福祉有償運送の旅客の範囲であるかどうかの判断について、ガイドラインの趣旨等から判定委員会を設ける等の必要があるといった意見があった。

② 問題点を解決するために行った取り組み

事務局においてチェックシートを作成し、当該チェックシートを基に単独では公共交通機関を利用することが困難であるかの確認を行うことを次の運営協議会において説明することとなった。

③ 取り組みの結果

旅客の範囲であるかどうかの判断を当該チェックシートで行うことで合意が得られたことから、その後協議が円滑に行われることとなった。

④ その他、現在、協議において創意工夫している内容、又は今後、取り組もうとしている内容

当該事例を他の運営協議会でも一例として紹介し、活用できるよう情報提供している。

問題点：「その他障害を有する者」について運営協議会構成員では障害の度合いにより単独での移動が困難であるかの判断ができない（判定委員会の設置）

① 協議において生じた問題点

旅客の範囲については道路運送法施行規則第 49 条第 3 項により定められているが、「その他障害を有する者」について運営協議会構成員では障害の度合いにより単独での移動が困難であるかの判断ができない。

② 問題点を解決するために行った取り組み

運営協議会の下に判定委員会（委員 4 名）を設置し、専門的な知識を有する医師（運営協議会事務局市の市民病院の専門医師）に委員として参画してもらうことで、障害の状況や単独での移動について判断する。

③ 取り組みの結果

現在まで判定委員会が開催されたことはないが、専門医師に確認することにより少しでも多くの移動困難者の移動手段の確保に繋がるものとする。

④ その他、現在、協議において創意工夫している内容、又は今後、取り組もうとしている内容

運送者には、登録申請時に運転者全員の運転記録証明を提出させている。これは免許停止処分の有無を確認するだけでなく、免許停止にはならなくとも交通違反を繰り返している場合には個別の指導を運送者へ要請するためである。

問題点：旅客の名簿の備考欄の記載内容では公共交通の単独利用が困難であることが分からない

① 協議において生じた問題点

旅客の名簿の備考欄の記載内容、及び確認方法について、不足している市町村があったことから、一部の構成員から備考欄の記載内容では公共交通の単独利用が困難であることが分からない、また、確認は確実に行うようにとの意見が度々出されていた。

② 問題点を解決するために行った取り組み

運営協議会の幹事市並びに各市町村の担当者と協議し、備考欄への記載の徹底と新たな会員については、各市町村の担当者が身体障害者、要介護者、要支援者の認定担当者との協議により適否の判断を行うこととした。

③ 取り組みの結果

一部に記載不備などが見受けられるものの、その他は詳細に記載されているため、以前よりは協議が円滑に進むようになっている。

④ その他、現在、協議において創意工夫している内容、又は今後、取り組もうとしている内容

運営協議会の市町村の担当者が上記②のように担当者会議を開き意見交換を行い、運営協議会内の取り扱いの統一を図ることにより、円滑に協議を進めるようにしている。

問題点：単独で公共交通が利用できない理由書の添付

○ その他、現在、協議において創意工夫している内容、又は今後、取り組もうとしている内容

過去に問題となっていることはないが、新たな利用者については、身体障害者、要介護者、要支援者を認定する際の手続きを確認して判断し、疑義のある者についてはヒアリングを行っている。また、協議において、要支援者、その他の障害者については、旅客の名簿に単独で公共交通が利用できない詳細な理由を記載した別紙を添付し説明している。そのため、構成員から意見は出されず円滑な進行となっている。

オ.その他必要と認められる措置

問題点：「対面点呼のみを認め、電話点呼を認めないよう」という意見があった

① 協議において生じた問題点

タクシー事業者委員より、運行管理の体制において、対面点呼のみを認め、電話点呼を認めないこととするよう意見があった。

② 問題点を解決するために行った取り組み

運営協議会事務局では、各委員に対して国の規定を上回る対面点呼のみとするのか、国の規定と同じ内容とするのか文章で意見集約を行い、その結果を運営協議会で議論した。

③ 取り組みの結果

結果として国の規定と同じ内容とすることに概ね各委員の了解を得られたが、タクシー側委員は反対であったところ多数決であればやむを得ないとのことであった。

④ その他、現在、協議において創意工夫している内容、又は今後、取り組もうとしている内容

運送団体等が実際どのように福祉有償運送を行っているのか、運営協議会で運送団体から報告していただいた。

カ.その他

問題点：広域の運営協議会の設置

① 協議において生じた問題点

県は、運営協議会については、市町村単位を基本としたが、介護輸送サービスが市町村の区域を超えて行われることが多いことから、広域的な取り組みが必要と考え、市町村に設置の意向を調査したところ、県に設置して欲しい旨の要望があった。このため、県は、保健福祉圏域単位で設置を検討した。

② 問題点を解決するために行った取り組み

運営協議会立ち上げの際に、県の福祉部高齢対策課が主導となり、もともと県内5地域にあった健康福祉センターを活用して、高齢対策課を含めた6ブロック（保健福祉圏域単位）で運営協議会を設置した。また、県内各市町村は地域ブロックごとに各運営協議会の一委員となっている。

③ 取り組みの結果

- ・ 運営協議会を市町村ごとに実施するのに比べ、複数の協議案件を一運営協議会で取りまとめて行うことができることから、運輸支局の会議出席等の負担軽減にも繋がっている。
- ・ 県が主導していることから、各運営協議会とも統一的な認識のもとで協議が諮られており、地域による取り扱いのばらつきもない。
- ・ 運営協議会数が少ないことから、運輸支局・各事務局で緊密に連携を図ることができることにより、協議事項に対しても十分な事前チェック機能（及び調整）を果たすことが可能となり、運営協議会上においては問題が生じることはほぼない。

④ その他、現在、協議において創意工夫している内容、又は今後、取り組もうとしている内容

各運営協議会での検討内容（運送の対価等）を高齡対策課で取りまとめ、県内運送者情報の共有化を図っている。

問題点：協議事項の資料を事前に各委員に送付

① 協議において生じた問題点

運送の対価について、一部の委員から、タクシー運賃の概ね1／2を超えているのではないかと意見が出され、合意が得られるまで時間を要した。

② 問題点を解決するために行った取り組み

運営協議会後に関係者で協議し、運営協議会開催前に事前に資料を各委員に送付し、運送の対価を始め協議事項をチェックし疑問等あった場合は、運営協議会事務局に報告することとした。

③ 取り組みの結果

協議事項を事前にチェックすることで、問題点を指摘された場合もスムーズに協議が進行できるようになった。

問題点：セダン車両の導入

① 協議において生じた問題点

当運営協議会ではタクシー事業者からの要望で、福祉有償運送で使用する車両については、福祉車両のみとしていた。しかし、NPO団体から、福祉車両は高額であるため購入できないので、現に団体及びボランティアに参加する人が所有するセダン車両を導入したいと申し出があった。

② 問題点を解決するために行った取り組み

会員からの輸送依頼がどの程度あり、現在の車両台数では対応できないかを検証。タクシー事業者からの申し出により、要支援者が単独で公共交通機関が利用できないことを確認。

③ 取り組みの結果

現在の福祉車両の台数では、輸送依頼に対応できないことが判明し、要支援者が公共交通機関を単独で利用できないことの確認を行い、セダン車両が導入された。

④ その他、現在、協議において創意工夫している内容、又は今後、取り組もうとしている内容

要支援者が公共交通機関を単独で利用できないことの確認について、どのような方法をとっているのかを運営協議会の場で公開し、より良いものにしていくたい。

問題点：上乗せ基準の解除「運転者の年齢制限」

① 協議において生じた問題点

本市では、輸送の安全を確保する観点から、いわゆる上乗せ基準により運転者の年齢制限（70 歳以下）を設け運用していたところ、各団体において運転者の確保が困難な状況になったため、本市登録団体が連名で運営協議会に対し、基準撤廃に係る要望書を提出した。

② 問題点を解決するために行った取り組み

運営協議会事務局は、登録団体からの要望書を受け運営協議会の協議により見直しを図るべく運営協議会を開催し協議した。

③ 取り組みの結果

協議では、一部の委員から安全性の確保の観点から引き続き年齢制限は必要であるとの意見も出たが、登録団体が運転者の確保に苦慮している現況を鑑みれば、福祉有償運送の必要性及び安全性の確保は登録団体の責において行うものである等の意見により、年齢制限は設けないことが妥当であるとの協議結果となった。

なお、運営協議会としては、70 歳以上の運転者について、自動車事故対策機構が実施する適齢診断の受講を奨励することとした。

問題点：運行管理体制等について十分ではないとの意見が出された

① 協議において生じた問題点

福祉車両がない、運行管理体制等の不備、個人所有者の車両管理体制等について十分ではない、との意見が出され、これらの点について再検討が必要となり、合意を得るに至らなかった。

② 問題点を解決するために行った取り組み

運営協議会事務局、運輸支局、タクシー協会、福祉関係の構成員による協議を別途行うことで了解をもらい、後日協議を行った。

再検討を要する項目ごとに改善内容が提示され、協議を行った結果、運営協議会での合意に向けて概ね問題ないクリアできると判断されたことから、次回の運営協議会において再協議し、合意を得るに至った。

③ 取り組みの結果

運営協議会の重要性、尊重性が各構成員に十分に認識され、それぞれの構成員の立場の違いにおける意見についても、合意に向けた建設的な意見が出るようになった。

問題点：利用者名簿を各構成員が持ち帰っていることが個人情報の漏洩にならないか

① 協議において生じた問題点

旅客の範囲について、運輸支局への申請書を添付しており、利用者名簿を各構成員が持ち帰っていることが個人情報の漏洩にならないか問題となった。

② 問題点を解決するために行った取り組み

利用者名簿について、

i) 名前等の個人情報欄について、マジック等で消し構成員に配布する

ii) 会議終了後、申請書ごと回収する

iii) 住所については字名まで記載する

の3つを提案

③ 取り組みの結果

会議終了後各構成員に周知を図り、議事録を除き、全て運営協議会事務局で回収を行うことにしている。

問題点：各運送者は情報交換等話し合う場がない

① 協議において生じた問題点

各運送者は、協会等もなくそれぞれ個別に活動しており、他の運送者等と情報交換をする場がなく、運営に際しての問題等を話し合う場がない。

② 問題点を解決するために行った取り組み

運営協議会事務局では、運送者等との意見交換会を実施した。

③ 取り組みの結果

運営協議会事務局は、各構成員に意見交換会の要旨を連絡し、運送者等の実態把握の参考とした。

第2章 運営協議会のあり方の検討

福祉有償運送については、タクシー等の公共交通機関によっては移動制約者に対する十分な輸送サービスの確保が困難であると認められる場合において、公共交通機関を補完するものとしてその必要性等について運営協議会において協議し、関係者で合意を得ることとなっている。しかしながら、潜在的な移動制約者を含めた福祉輸送ニーズの的確な把握のための方法が確立されていないこと、地域によっては運営協議会のノウハウが不十分であること等から、地域の実情を踏まえた福祉輸送に係る議論、検討が十分になされていないという指摘がある。

このため、これらの問題点を改善していくために、主宰者である自治体はどのような点に留意して運営協議会を運営すべきか、構成員はどのような役割を担うべきか、どのように協議を進めれば良いか等について、全国の運営協議会の主宰者、構成員に対するアンケート調査及び主に首都圏の主宰者、構成員にヒアリング調査を実施するとともに、各地の運営協議会における協議の事例を収集した。

これらの調査結果及びこれまでの検討を踏まえ、運営協議会において、地域の実情を踏まえた有益かつ責任ある議論を行うために必要と考えられる関係者の役割、福祉有償運送の必要性の判断方法、協議の進め方等について、その望ましいあり方を整理した。

2.1 関係者の役割

(1) 主宰者及び構成員の役割

《主な問題点》

- ・ 運営協議会の構成員に、地域における移動制約者の実情、福祉有償運送の制度を十分に理解していない人が加わっている場合がある。また、自治体においても福祉有償運送の制度が十分理解されていないことがある。
- ・ 福祉有償運送について、地域の福祉輸送ニーズを踏まえた必要性の議論が十分に行われていない。
- ・ 運送の対価等の議論に多くの時間が割かれている。

《対 応》

・ 構成員への十分な説明：

主宰者は、構成員に対して、福祉有償運送の制度、運営協議会の目的、構成員の役割、福祉タクシー等の状況、自治体の移動制約者に対する外出支援策の現状と今後の福祉輸送計画等について、十分な説明を行うことが必要である。

・ 地域の実情を理解した構成員の選任

主宰者は、福祉有償運送に関する知見に加えて、地域の実情を理解している者を委員として選任することが望まれる。

・ 移動制約者の移動支援を念頭に置いた議論：

主宰者及び構成員は、運営協議会が、移動制約者の生活、移動に対するニーズ等を

踏まえて、移動制約者の移動を支援することについて検討する場であることを念頭に置いて議論することが重要である。

- **地域の実情を考慮した議論：**

主宰者及び構成員は、地域における福祉タクシー等の福祉輸送サービスの実態、病院・施設の分布等、福祉輸送に係る地域の実情を十分踏まえて議論することが重要である。

- **福祉輸送サービスに関連した施策への構成員の参画**

主宰者は、福祉タクシー、福祉有償運送に関連した地域福祉の向上に寄与する福祉施策を検討する際、構成員に参画を求めていくことが望まれる。

- **福祉有償運送制度に対する理解の促進：**

国土交通省は、福祉有償運送制度の仕組み、基準や根拠等について、「福祉有償運送の登録に関する処理方針について（平成18年9月15日付け国自旅第143号通達）」等に基づいて説明するなど、主宰者となる自治体等関係者及び構成員に対して制度への理解を促進することが重要である。

(2) 自治体における関係者との連携

《主な問題点》

- 主宰者には福祉の担当が多く、福祉輸送について地域交通の観点から検討していくという視点が弱くなりがちである。

《対 応》

- **交通担当部局、地域交通との連携：**

主宰者は、福祉輸送を地域交通の観点から総合的に検討できるよう、交通担当部局と十分な調整を図るとともに、必要に応じ、委員として、交通担当部局や地域のバス事業者の参画を得ることが必要である。

2.2 福祉有償運送の必要性の判断方法

(1) 福祉有償運送の必要性の判断

《主な問題点》

- 福祉輸送サービスの需要に対して供給量が不足していると判断する基準が明確でない。

《対 応》

- **需要と供給に基づいた判断：**

福祉有償運送は、タクシー等の公共交通機関だけでは移動制約者に対する十分な輸送サービスの確保が困難であると認められる場合に、公共交通機関を補完するものであり、その必要性は、需要と供給を的確に把握し、判断することが必要である。

(2) 福祉輸送ニーズの把握

《主な問題点》

- ・ 外出をあきらめている人等の潜在需要を含めた福祉輸送ニーズの把握が不十分である。
- ・ NPO等申請者から提出された利用実績（利用者数）を福祉輸送ニーズとみなし、必要性の議論をしている場合がある。
- ・ 構成員が移動制約者の障害や認知症等の表れ方、置かれている生活環境等を十分に理解していない。
- ・ 構成員は移動制約者が公共交通機関をどの程度利用困難な状況にあるかを、書類及び主宰者の説明だけでは理解しにくい場合がある。

《対 応》

- ・ **潜在需要を含めた福祉輸送ニーズの把握：**

主宰者は、地域における潜在需要を含めた福祉輸送ニーズを把握するため、移動制約者の状況、福祉タクシー券の利用状況等の関係資料を収集・分析するとともに、本調査結果において試行した需要推計方法も参考にして、運営協議会における議論の参考となる客観的な福祉輸送ニーズを把握することが必要である。

- ・ **「判定委員会」の活用**

運営協議会は、運送する旅客の妥当性の確認を公正・中立的に行うため、「判定委員会」の活用を検討していくことが望まれる。判定委員会は、例えば、行政に所属する医師や保健師等で構成し、要支援者や障害者手帳を所持しない障害者、難病患者等の旅客の障害の状況等について科学的に判定し、運送の対象とすることの適否について審査することを目的とすることが考えられる。

(3) 福祉タクシー等の供給の実態把握

《主な問題点》

- ・ 福祉タクシー等の供給体制、供給量の把握が不十分である。
- ・ 一般タクシーの輸送実績やその活用の可能性についての議論が不十分である。
- ・ 福祉有償運送に対する利用者の意見の把握が不十分である。

《対 応》

- ・ **福祉輸送サービスの供給量の把握：**

主宰者は、福祉タクシー（今後の見込みも含む）、登録された福祉有償運送の供給量について、タクシー事業者やNPO等運送者の協力を得ながら把握するとともに、本調査結果において試行した推計方法も参考にして、運営協議会における議論の参考となる客観的な福祉輸送サービスの供給量を把握することが必要である。

- ・ **公共交通機関の供給量の把握：**

主宰者は、バス、タクシー等公共交通機関の供給量（今後の見込みも含む）を公共交通機関に対する移動制約者の福祉輸送ニーズと合わせて把握することが重要である。

- ・ 福祉有償運送に対する利用者の評価：

主宰者及び構成員は、既存の福祉有償運送のサービスに対する利用者の意見を聞く等、福祉有償運送に対する利用者の評価を把握していくことも重要である。

(4) 福祉タクシー等の活用

《主な問題点》

- ・ 地域における福祉タクシーと福祉有償運送の役割分担が不明確である。
- ・ 地域において福祉輸送サービスを効率的に提供するための方法等についての議論が不十分である。
- ・ 介護施設の送迎や病院送迎等も地域の福祉輸送サービスの重要な担い手であることの議論が不十分である。
- ・ 福祉タクシー、福祉有償運送についての周知・広報が不足している。

《対応》

- ・ タクシー事業者の福祉輸送への積極的な参画：
主宰者及び構成員は、地域における福祉輸送サービスの重要な担い手であるべきタクシー事業者の福祉輸送への積極的な参画を促していくことが必要である。
- ・ 福祉輸送サービスの効率的な提供：
主宰者及び構成員は、共同配車センター等、地域における福祉輸送サービスを効率的に提供するための方法等について議論することが必要である。
- ・ 福祉タクシーと福祉有償運送等の役割分担：
主宰者及び構成員は、地域における福祉タクシー、福祉有償運送等の役割分担について、グランドデザイン（全体構想）を関係者と協議していくことが望まれる。
- ・ 施設送迎車両等の輸送サービスの活用：
主宰者及び構成員は、福祉タクシー、福祉有償運送以外の他の輸送サービス（介護施設や病院の送迎用車両、スクールバス等）を有効に活用するための方法について、関係制度を踏まえて検討することが望まれる。
- ・ 福祉タクシー、福祉有償運送等の周知、広報：
主宰者及び構成員は、福祉タクシー、福祉有償運送等の福祉輸送サービスに関する情報を、説明会の開催、利用者を交えた座談会の開催等を通じて、利用者に積極的に周知・広報することが重要である。

2.3 協議の進め方

(1) 構成員相互のコミュニケーション

《主な問題点》

- ・ 構成員相互の情報交換、情報の共有が不足している。
- ・ 協議の時間が足りない。開催回数、頻度が少ない。
- ・ 福祉輸送サービスの担い手に対する構成員の理解が不十分である。

《対 応》

- ・ 運営協議会の定期的な開催：

主宰者は、地域における移動制約者、福祉輸送サービスの状況等について、情報交換、相互理解等を図るため、登録申請等の協議事項がない場合でも運営協議会を開催することが重要である。

- ・ 福祉輸送サービスの担い手に対する理解促進：

主宰者及び構成員は、福祉輸送に取り組んでいるタクシー事業者及びNPO等の輸送の現場の見学、運送の状況や課題等について報告を求めること等により、福祉輸送の担い手の状況について理解を深めるとともに、課題の解決策について意見交換することが重要である。

- ・ タクシー業界、NPO団体が主催するセミナー等への参加：

国土交通省、主宰者は、タクシー業界、NPO団体が主催するセミナー等へ参加し、福祉有償運送についての理解を促進することが重要である。

(2) 協議の進め方

《主な問題点》

- ・ 協議を早く終わらせようとする姿勢が見えたり、直ぐに議決に入ろうとする協議会もある。
- ・ 利害関係者間の意見の対立を調整することのみに力点が置かれている。
- ・ 運送の対価等の議論に多くの時間が割かれている。
- ・ 住民等利用者の意見が十分に考慮されていない協議会もある。
- ・ 構成員の意見を取り入れ、運営協議会の協議の進め方について継続的に改善していくことが不十分である。

《対 応》

- ・ 事前の質問の受付：

協議を円滑に進めるために、主宰者は、構成員から事前に質問を受け、その内容を確認するとともに、主宰者としての考え方についても検討しておくことが望まれる。

- ・ 行政による事前の確認：

運営協議会を効率的に運営するためには、輸送の安全確保のための運行管理体制、運送の対価等、客観的な基準に基づき、事前に適否の判断が可能な事項については、主宰者及び国土交通省の運輸支局において事前に確認を行うことが望まれる。

- ・ 徹底した議論：

主宰者は、少数意見も尊重し、構成員の合意が得られるよう議論をつくし、意見の相違が生じた問題については、試行的に実施してみる等、継続的に議論を行うことが重要である。

- ・ 主宰者、申請者のわかりやすい説明：

主宰者は、地域における移動制約者の状況、NPO等申請者の活動内容等をわかりやすく報告するとともに、申請者であるNPO等にも活動内容について報告できる機会を与えることが重要である。

- ・ **構成員が考えてもらえる議事進行：**
 主宰者は、構成員に問題点を投げかける等、構成員が問題意識を持って協議に参加できるような議事進行を行うことが重要である。
- ・ **構成員からの提案、情報交換の場の設置：**
 主宰者は、構成員に協調・協働の機会を与え、構成員の参加意識が高まるように、構成員からの提案や情報交換の場を設けることが望まれる。
- ・ **適正な構成員の人数、発言機会の確保：**
 主宰者は、構成員の人数を適正なものとし、限られた時間の中でも全ての構成員に発言の機会が与えられるように運営を工夫する。また、申請者にも構成員からの質問に対して発言できる機会を与えるようにすることが望まれる。
- ・ **P D C Aサイクルに基づく継続的な改善の実施：**
 主宰者及び構成員は、運営協議会の協議の進め方、運営における課題や改善策等についてP D C Aサイクルによって継続的に検討し、改善を行うことが重要である。

2.4 その他

運営協議会に関する相談窓口の明確化

《主な問題点》

- ・ 主宰者にとって、運営協議会において生じた問題点や疑問点を相談する方法がわかりにくい。

《対 応》

- ・ **相談窓口の明確化：**
 国土交通省の各運輸局及び運輸支局に設置されている相談窓口について、周知・徹底を行うことが重要である。
- ・ **都道府県と市町村の連携：**
 都道府県と市町村は、移動制約者の状況等を踏まえた広域の運営協議会の設置、運営協議会に関する相談や問合せに対する相談窓口の設置等、連携して取り組むことが望まれる。

今後の展望

本調査では、地域における福祉タクシー等を活用した望ましい福祉輸送を提供するための方法を明らかにするため、福祉輸送ニーズの把握方法、運営協議会のあり方等について検討した。

今後は、各地域において障害者等の移動制約者の福祉輸送ニーズに関するデータの把握を進めるとともに、福祉輸送を地域における公共交通全体の中で総合的に検討していくことが望まれる。その際、地域公共交通会議との連携や、平成 20 年度に創設された「地域公共交通活性化・再生総合事業」を活用することも考えられる。

また、福祉輸送の供給量を増やし充実させていくためには、その担い手であるタクシー事業者、福祉有償運送団体と自治体等の関係者が連携して取り組んでいくことが重要であり、自治体における福祉輸送計画の策定、支援措置の検討も望まれる。

一方、移動制約者に配慮した車両の導入も必要であり、国土交通省において平成 20 年度から検討が行われているユニバーサルデザインの車両の開発についても早期実現が望まれる。

最後に、本調査報告書が、行政、タクシー事業者、福祉有償運送団体等、福祉輸送に係る関係者の間で広く活用され、移動制約者にとってより利用しやすい福祉輸送サービスが提供されていくことを強く期待するものである。

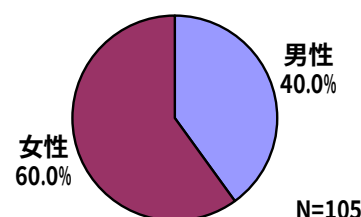
参 考 資 料

参考資料１．ときがわ町のアンケート調査結果詳細

問1. ①性別

性別については、女性（60.0%）、男性（40.0%）となっている。

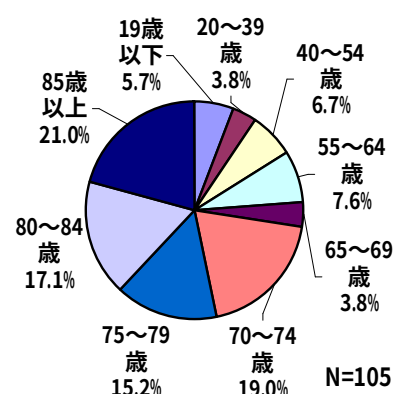
項 目	件 数	%
男性	42	40.0%
女性	63	60.0%
サンプル数	105	100.0%



問1. ②年齢

年齢は、85歳以上（21.0%）が最も多く、次いで70～74歳（19.0%）、80～84歳（17.1%）、75～79歳（15.2%）で、75歳以上の後期高齢者が53.3%となっている。

項 目	件 数	%
19歳以下	6	5.7%
20～39歳	4	3.8%
40～54歳	7	6.7%
55～64歳	8	7.6%
65～69歳	4	3.8%
70～74歳	20	19.0%
75～79歳	16	15.2%
80～84歳	18	17.1%
85歳以上	22	21.0%
サンプル数	105	100.0%

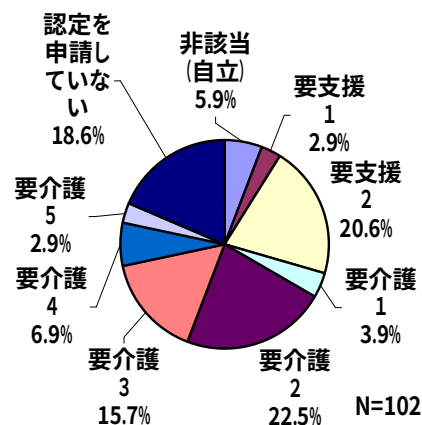


問2. 要介護度

要介護度は、要介護2（22.5%）が最も多く、次いで要支援2（20.6%）要介護3（15.7%）となっている。

なお、認定を申請していない回答者も18.6%いる。

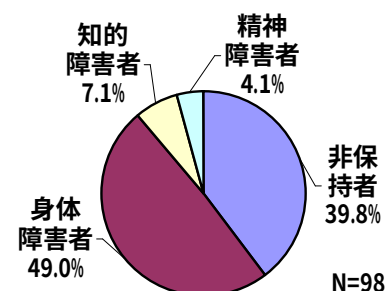
項 目	件 数	%
非該当（自立）	6	5.9%
要支援1	3	2.9%
要支援2	21	20.6%
要介護1	4	3.9%
要介護2	23	22.5%
要介護3	16	15.7%
要介護4	7	6.9%
要介護5	3	2.9%
認定を申請していない	19	18.6%
サンプル数	102	100.0%



問3. 障害者手帳の有無

障害者手帳の保持者は、全回答者の6割となっている。その内訳は、身体障害者（49.0%）が最も多く、次いで知的障害者（7.1%）、精神障害者（4.1%）となっている。

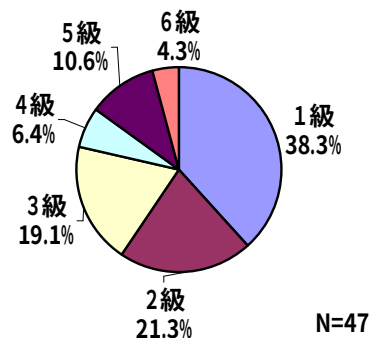
項 目	件 数	%
非保持者	39	39.8%
身体障害者	48	49.0%
知的障害者	7	7.1%
精神障害者	4	4.1%
サンプル数	98	100.0%



問3-2. ①身体障害の等級

身体障害者の等級は、重度の1級(38.3%)が最も多く、次いで2級(21.3%)、3級(19.1%)となっている。

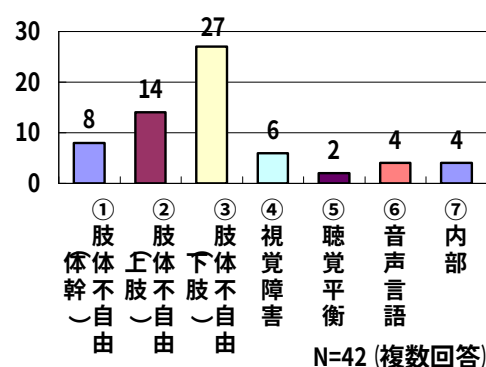
項 目	件 数	%
1級	18	38.3%
2級	10	21.3%
3級	9	19.1%
4級	3	6.4%
5級	5	10.6%
6級	2	4.3%
サンプル数	47	100.0%



問3-2. ②身体障害の種類（複数回答）

身体障害者の種類（複数回答）は、肢体不自由（下肢、上肢、体幹）が最も多い。

項 目	件 数	%
①肢体不自由(体幹)	8	19.0%
②肢体不自由(上肢)	14	33.3%
③肢体不自由(下肢)	27	64.3%
④視覚障害	6	14.3%
⑤聴覚平衡	2	4.8%
⑥音声言語	4	9.5%
⑦内部	4	9.5%
サンプル数	42	100.0%



問3-3. 知的障害者の等級

知的障害者は、A(重度)が4名、B(中度)が3名、C(軽度)が1名となっている。

項 目	件 数	%
A(重度)	4	50.0%
B(中度)	3	37.5%
C(軽度)	1	12.5%
サンプル数	8	100.0%

問3-4. 精神障害者の等級

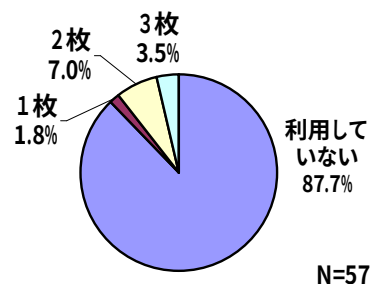
精神障害者は、2級が3名、3級が1名となっている。

項 目	件 数	%
1級	0	0.0%
2級	3	75.0%
3級	1	25.0%
サンプル数	4	100.0%

問4. 福祉タクシー利用券の月当たり利用枚数（障害者のみ）

障害者（身体障害者、知的障害者、精神障害者）のうち、福祉タクシー利用券を利用している者は12.3%と少なく、87.7%が利用していない。

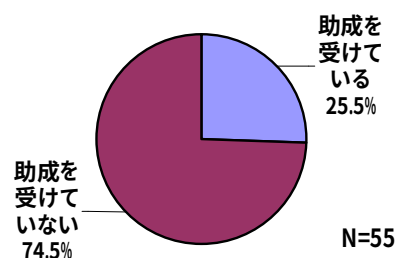
項 目	件 数	%
利用していない	50	87.7%
1枚	1	1.8%
2枚	4	7.0%
3枚	2	3.5%
サンプル数	57	100.0%



問5. 自動車等燃料費の助成有無（障害者のみ）

障害者のうち、自動車等燃料費の助成を受けている者は25.5%である。

項 目	件 数	%
助成を受けている	14	25.5%
助成を受けていない	41	74.5%
サンプル数	55	100.0%

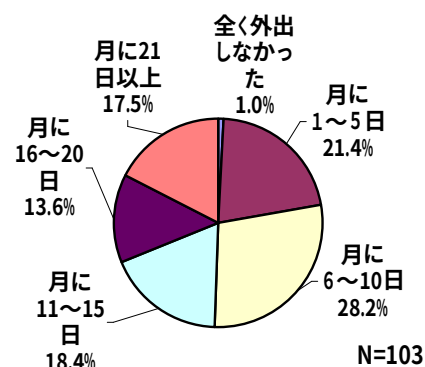


問6. ①外出した全日数（12月）

※徒歩圏の外出を含む

過去1ヶ月の間に外出した日数は、月に6～10日 (28.2%) が最も多く、1～5日 (21.4%)、11～15日 (18.4%)、21日以上 (17.5%) の順である。

項 目	件 数	%
全く外出しなかった	1	1.0%
月に1～5日	22	21.4%
月に6～10日	29	28.2%
月に11～15日	19	18.4%
月に16～20日	14	13.6%
月に21日以上	18	17.5%
サンプル数	103	100.0%

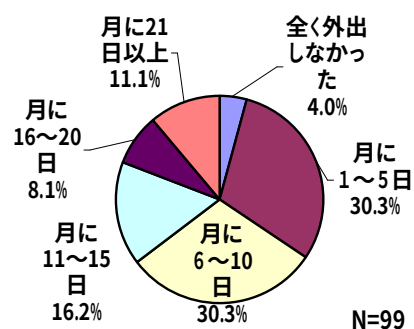


問6. ②交通機関を利用して外出した日数（12月）

※徒歩圏の外出を除く

過去1ヶ月の間に外出した日数のうち、交通機関を利用して外出した日数（徒歩圏の外出を除く）は、月に1～5日と6～10日 (30.3%) がともに最も多く、次いで11～15日 (16.2%) の順となっている。
問6①（徒歩圏を含む外出日数）に比べ、21日以上の割合が少ない。

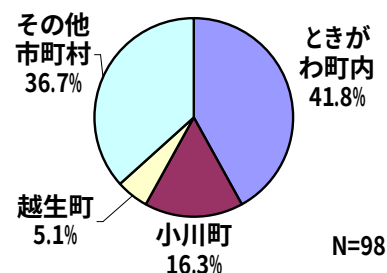
項 目	件 数	%
全く外出しなかった	4	4.0%
月に1～5日	30	30.3%
月に6～10日	30	30.3%
月に11～15日	16	16.2%
月に16～20日	8	8.1%
月に21日以上	11	11.1%
サンプル数	99	100.0%



問7-1.(2)最も頻繁に行った外出先（所在地）

1ヶ月の間に交通機関を利用した外出のうち、最も頻繁に行った外出先の所在地は、ときがわ町内（41.8%）が最も多い。

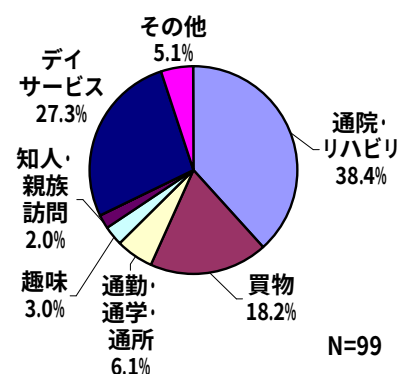
項 目	件 数	%
ときがわ町内	41	41.8%
小川町	16	16.3%
越生町	5	5.1%
その他市町村	36	36.7%
サンプル数	98	100.0%



問7-1.(3)最も頻繁に行った外出の目的

外出目的は、通院・リハビリ（38.4%）が最も多く、次いでデイサービス（27.3%）、買物（18.2%）となっている。

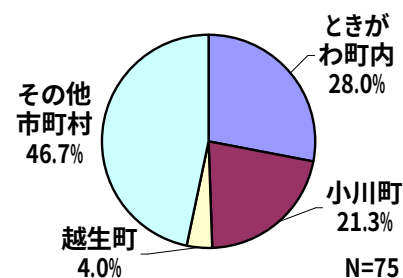
項 目	件 数	%
通院・リハビリ	38	38.4%
買物	18	18.2%
通勤・通学・通所	6	6.1%
趣味	3	3.0%
知人・親族訪問	2	2.0%
デイサービス	27	27.3%
その他	5	5.1%
サンプル数	99	100.0%



問7-2.(2)2番目によく行った外出先（所在地）

2番目によく行った外出先の所在地も、ときがわ町内（28.0%）が最も多い。

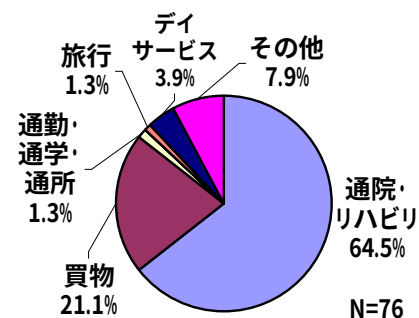
項 目	件 数	%
ときがわ町内	21	28.0%
小川町	16	21.3%
越生町	3	4.0%
その他市町村	35	46.7%
サンプル数	75	100.0%



問7-2.(3)2番目によく行った外出の目的

2番目によく行った外出の目的は、通院・リハビリである。

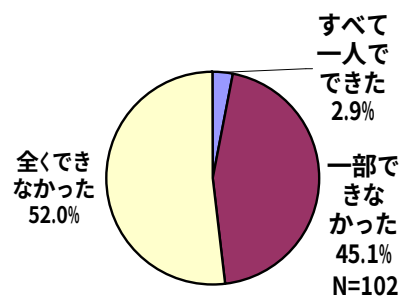
項 目	件 数	%
通院・リハビリ	49	64.5%
買物	16	21.1%
通勤・通学・通所	1	1.3%
旅行	1	1.3%
デイサービス	3	3.9%
その他	6	7.9%
サンプル数	76	100.0%



問8. 一人（単独）での外出の可否（1ヶ月）

一人ですべての外出ができた者が3名（2.9%）と非常に少なく、一部又は全くできなかった者が99名（97.1%）となっている。

項 目	件 数	%
すべて一人でできた	3	2.9%
一部できなかった	46	45.1%
全くできなかった	53	52.0%
サンプル数	102	100.0%



問9. 利用交通手段（問8で外出をすべて一人でできた者）

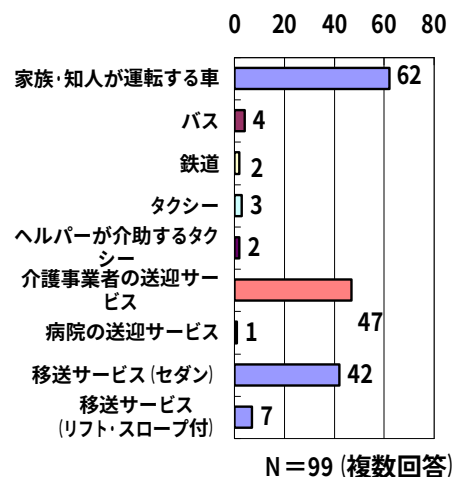
問8で「すべて一人で外出ができた」と回答した3名の利用交通手段は、バスが2名、鉄道1名となっている。

項 目	件 数	%
自分が運転する車	0	0.0%
自転車	0	0.0%
バイク	0	0.0%
バス	2	66.7%
鉄道	1	33.3%
タクシー	0	0.0%
サンプル数	3	100.0%

問10-1. 利用交通手段（問8で外出を一人でできなかった者）（複数回答）

問8で「単独での外出が一部又は全くできなかった」者（99名）の利用交通手段は、家族・知人の車（62名）が最も多く、次いでデイスサービス（47名）、セダンの移送サービス（42名）である。

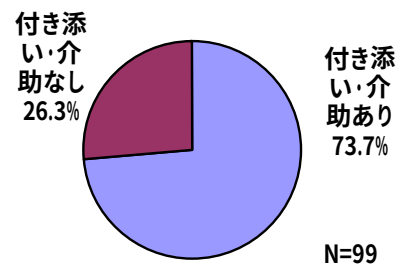
項 目	件 数
家族・知人が運転する車	62
バス	4
鉄道	2
タクシー	3
ヘルパーが介助するタクシー	2
介護事業者の送迎サービス（デイスサービス）	47
病院の送迎サービス	1
移送サービス（セダン）	42
移送サービス（リフト・スロープ付）	7
サンプル数	99



問10-2. 家族・知人による付き添い・介助の有無

問8で「単独での外出が一部又は全くできなかった」者（99名）のうち、外出の際に家族や知人による付き添い・介助がある者が73.7%である。

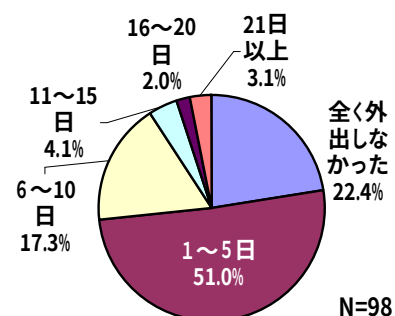
項 目	件 数	%
付き添い・介助あり	73	73.7%
付き添い・介助なし	26	26.3%
サンプル数	99	100.0%



問10-3. 家族・知人の送迎による外出日数

家族・知人の送迎により外出した日数は、1ヶ月に1～5日が50名(51.0%)と最も多く、全く外出しなかった者(22.4%)もいる。

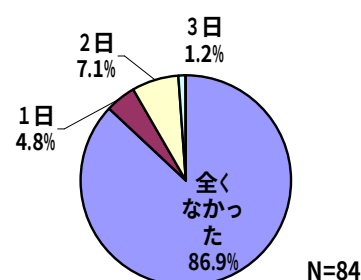
項 目	件 数	%
全く外出しなかった	22	22.4%
1～5日	50	51.0%
6～10日	17	17.3%
11～15日	4	4.1%
16～20日	2	2.0%
21日以上	3	3.1%
サンプル数	98	100.0%



問11. あきらめた外出日数（1ヶ月の潜在外出需要）

交通手段が確保されていなかった理由で外出を1日でもあきらめた者は、全回答者の11名(13.1%)となっている。

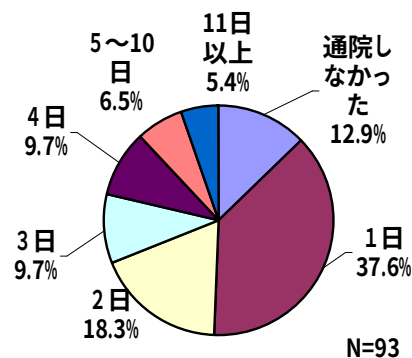
項 目	件 数	%
全くなかった	73	86.9%
1日	4	4.8%
2日	6	7.1%
3日	1	1.2%
サンプル数	84	100.0%



問12. 通院日数（12月）

過去1ヶ月の間に交通機関を利用して通院した日数は、1日(37.6%)が最も多く、次いで2日(18.3%)となっている。

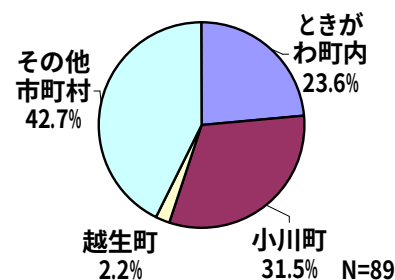
項 目	件 数	%
通院しなかった	12	12.9%
1日	35	37.6%
2日	17	18.3%
3日	9	9.7%
4日	9	9.7%
5～10日	6	6.5%
11日以上	5	5.4%
サンプル数	93	100.0%



問13-1. (1)最も頻繁に行った通院先の所在地

最も頻繁に行った通院先の所在地は、小川町(31.5%)が最も多く、次いでときがわ町内(23.6%)となっている。

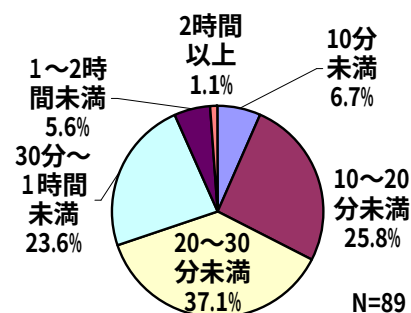
項 目	件 数	%
ときがわ町内	21	23.6%
小川町	28	31.5%
越生町	2	2.2%
その他市町村	38	42.7%
サンプル数	89	100.0%



問13-1. (2)最も頻繁に行った通院先までの移動時間（片道）

最も頻繁に行った通院先までの移動時間は、20～30分が最も多い。

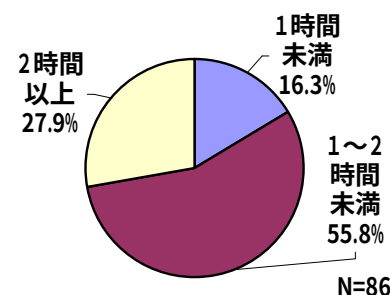
項 目	件 数	%
10分未満	6	6.7%
10～20分未満	23	25.8%
20～30分未満	33	37.1%
30分～1時間未満	21	23.6%
1～2時間未満	5	5.6%
2時間以上	1	1.1%
サンプル数	89	100.0%



問13-1. (2)最も頻繁に行った通院先での滞在時間

最も頻繁に行った通院先での滞在時間は、1～2時間が最も多い。

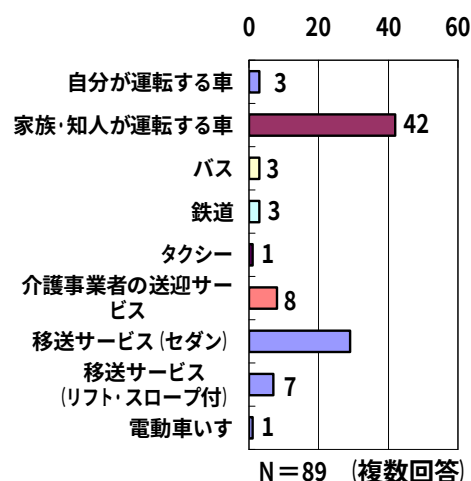
項 目	件 数	%
1時間未満	14	16.3%
1～2時間未満	48	55.8%
2時間以上	24	27.9%
サンプル数	86	100.0%



問13-1. (3)最も頻繁に行った通院先への交通手段（複数回答）

最も頻繁に行った通院先までの交通手段は、家族・知人が運転する車である。

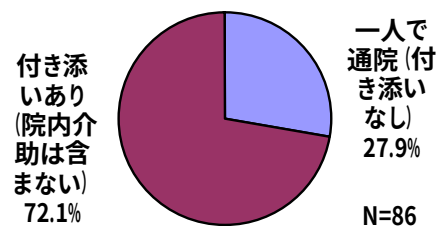
項 目	件 数
自分が運転する車	3
家族・知人が運転する車	42
自転車・バイク	0
バス	3
鉄道	3
タクシー	1
ヘルパーが介助するタクシー	0
介護事業者の送迎サービス (デイサービス)	8
病院の送迎サービス	0
移送サービス (セダン)	29
移送サービス (リフト・スロープ付)	7
電動車いす	1
サンプル数	89



問13-1. (4)最も頻繁に行った通院での付き添いの有無

最も頻繁に行った通院の際に付き添いがあった者は72.1%である。

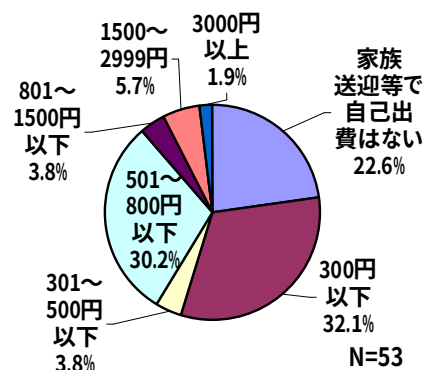
項 目	件 数	%
一人で通院 (付き添いなし)	24	27.9%
付き添いあり (院内介助は含まない)	62	72.1%
サンプル数	86	100.0%



問13-1. (5)最も頻繁に行った通院先までの交通費（片道）

最も頻繁に行った通院先までの交通費（片道）は、300円以下が最も多い。

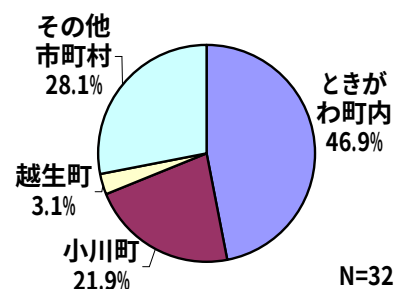
項 目	件 数	%
家族送迎等で自己出費はない	12	22.6%
300円以下	17	32.1%
301～500円以下	2	3.8%
501～800円以下	16	30.2%
801～1500円以下	2	3.8%
1500円～2999円	3	5.7%
3000円以上	1	1.9%
サンプル数	53	100.0%



問13-2. (1) 2 番目によく行った通院先の所在地

2番目によく行った通院先の所在地は、ときがわ町内（46.9%）が最も多い

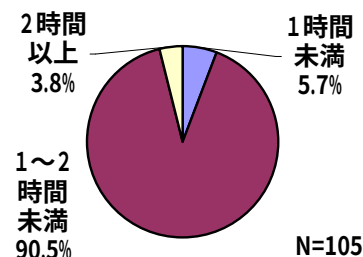
項 目	件 数	%
ときがわ町内	15	46.9%
小川町	7	21.9%
越生町	1	3.1%
その他市町村	9	28.1%
サンプル数	32	100.0%



問13-2. (2) 2 番目によく行った通院先での滞在時間

2番目によく行った通院先での滞在時間は、1～2時間未満が最も多い。

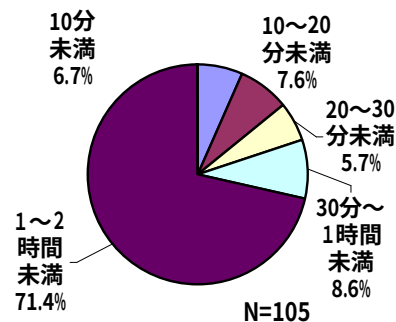
項 目	件 数	%
1時間未満	6	5.7%
1～2時間未満	95	90.5%
2時間以上	4	3.8%
サンプル数	105	100.0%



問13-2. (2) 2 番目によく行った通院先までの移動時間（片道）

2番目によく行った通院先までの移動時間（片道）は、1～2時間未満が最も多い。

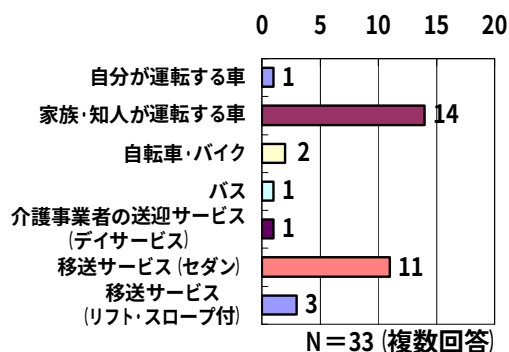
項 目	件 数	%
10分未満	7	6.7%
10～20分未満	8	7.6%
20～30分未満	6	5.7%
30分～1時間未満	9	8.6%
1～2時間未満	75	71.4%
2時間以上	0	0.0%
サンプル数	105	100.0%



問13-2. (3) 2 番目によく行った通院先への交通手段（複数回答）

2 番目によく行った通院先への交通手段は、家族・知人が運転する車が最も多い。

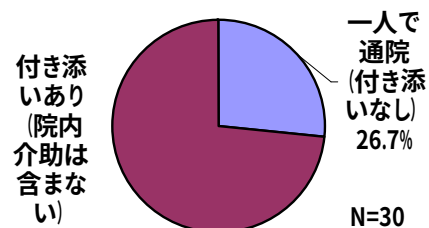
項 目	件 数
自分が運転する車	1
家族・知人が運転する車	14
自転車・バイク	2
バス	1
介護事業者の送迎サービス (デイスサービス)	1
移送サービス (セダン)	11
移送サービス (リフト・スロープ付)	3
サンプル数	33



問13-2. (4) 2 番目によく行った通院での付き添いの有無

2 番目によく行った通院の際に付き添いがあった者は73.3%である。

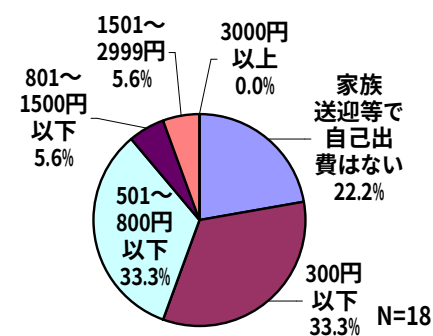
項 目	件 数	%
一人で通院 (付き添いなし)	8	26.7%
付き添いあり (院内介助は含まない)	22	73.3%
サンプル数	30	100.0%



問13-2. (5) 2 番目によく行った通院先までの交通費（片道）

2 番目によく行った通院先までの交通費（片道）は、300円以下と501～800円が最も多い。

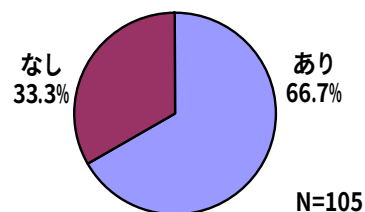
項 目	件 数	%
家族送迎等で自己出費はない	4	22.2%
300円以下	6	33.3%
301～500円以下	0	0.0%
501～800円以下	6	33.3%
801～1500円以下	1	5.6%
1501～2999円	1	5.6%
3000円以上	0	0.0%
サンプル数	18	100.0%



問14. 移送サービスの利用経験

移送サービスの利用経験がある者は66.7%である。

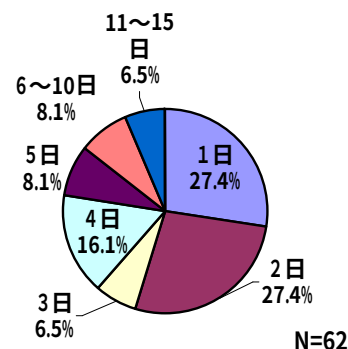
項 目	件 数	%
あり	70	66.7%
なし	35	33.3%
サンプル数	105	100.0%



問15. ①移送サービスの利用回数（1ヶ月当たり）

移送サービスの利用回数は、1ヶ月当たり1日、2日が（各27.4%）最も多い。

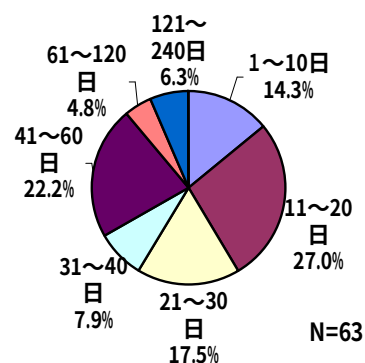
項 目	件 数	%
1日	17	27.4%
2日	17	27.4%
3日	4	6.5%
4日	10	16.1%
5日	5	8.1%
6～10日	5	8.1%
11～15日	4	6.5%
16日以上	0	0.0%
サンプル数	62	100.0%



問15. ②移送サービスの利用回数（1年当たり）

移送サービスの利用回数（1年間）、11～20日（27.0%）が最も多く、次いで41～60日（22.2%）が多い。

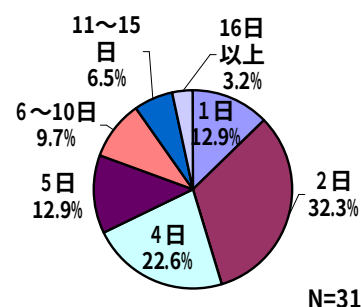
項 目	件 数	%
1～10日	9	14.3%
11～20日	17	27.0%
21～30日	11	17.5%
31～40日	5	7.9%
41～60日	14	22.2%
61～120日	3	4.8%
121～240日	4	6.3%
サンプル数	63	100.0%



問16. ①障害者サポート事業の利用回数（1ヶ月当たり）

障害者サポート事業の利用回数（1ヶ月当たり）は、2日（32.3%）が最も多い。

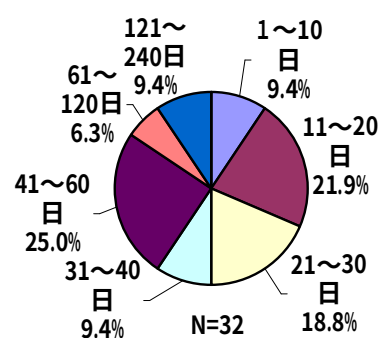
項 目	件 数	%
1日	4	12.9%
2日	10	32.3%
3日	0	0.0%
4日	7	22.6%
5日	4	12.9%
6～10日	3	9.7%
11～15日	2	6.5%
16日以上	1	3.2%
サンプル数	31	100.0%



問16. ②障害者サポート事業の利用回数（1年当たり）

障害者サポート事業の利用回数（1年当たり）は、41～60日（25.0%）が最も多い。

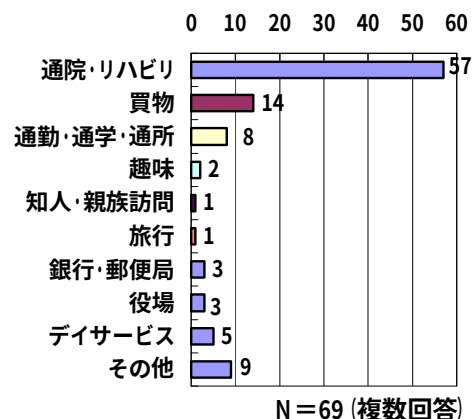
項 目	件 数	%
1～10日	3	9.4%
11～20日	7	21.9%
21～30日	6	18.8%
31～40日	3	9.4%
41～60日	8	25.0%
61～120日	2	6.3%
121～240日	3	9.4%
サンプル数	32	100.0%



問17. 移送サービスの利用目的（複数回答）

移送サービスの利用目的は、通院・リハビリが最も多い。

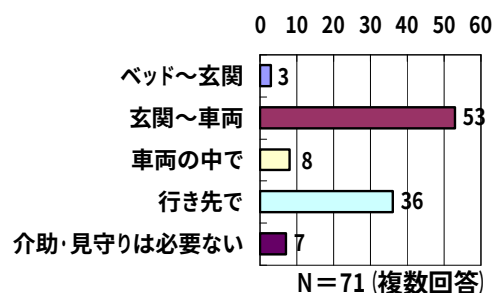
項 目	件 数
通院・リハビリ	57
買物	14
通勤・通学・通所	8
趣味	2
知人・親族訪問	1
旅行	1
銀行・郵便局	3
役場	3
デイサービス	5
その他	9
サンプル数	69



問18. 移送サービスの利用の際に介助・見守りが必要な場所（複数回答）

移送サービスを利用する際に介助・見守りが必要な場所は、玄関～車両が最も多い。

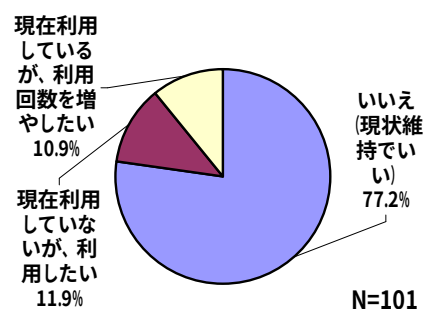
項 目	件 数
ベッド～玄関	3
玄関～車両	53
車両の中で	8
行き先で	36
介助・見守りは必要ない	7
サンプル数	71



問19. 福祉タクシー・移送サービスの今後の利用意向

今後、福祉タクシー・移送サービスを利用したい、又は利用回数を増やしたいと回答した者は、22.8%である。

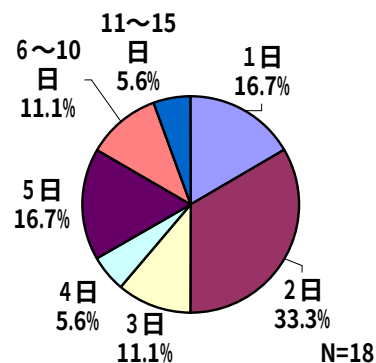
項 目	件 数	%
いいえ (現状維持でいい)	78	77.2%
現在利用していないが、利用したい	12	11.9%
現在利用しているが、利用回数を増やしたい	11	10.9%
サンプル数	101	100.0%



問19-2. 利用を増やしたい人の希望利用回数（1ヶ月当たり）

今後、利用したい、又は利用回数を増やしたい者の最も多い希望利用回数は、月に2日 (33.3%) である。

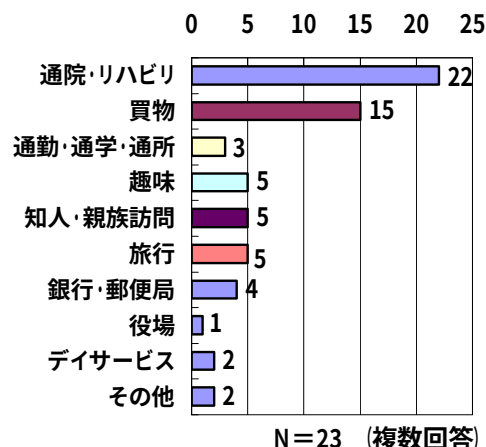
項 目	件 数	%
1日	3	16.7%
2日	6	33.3%
3日	2	11.1%
4日	1	5.6%
5日	3	16.7%
6～10日	2	11.1%
11～15日	1	5.6%
サンプル数	18	100.0%



問20. 利用を増やしたい人の利用目的（複数回答）

今後、利用したい又は利用回数を増やしたい者の利用目的は、通院・リハビリが最も多い。

項 目	件 数
通院・リハビリ	22
買物	15
通勤・通学・通所	3
趣味	5
知人・親族訪問	5
旅行	5
銀行・郵便局	4
役場	1
デイサービス	2
その他	2
サンプル数	23

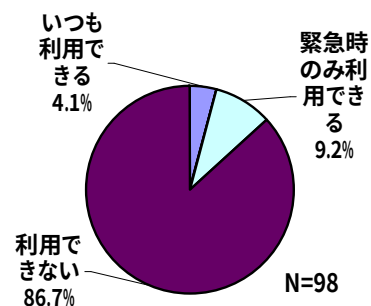


問21. 福祉タクシー・移送サービスの料金の希望額

30分3,000円、2,000円の場合は、「利用できない」が86.7%、82.7%である。30分1,000円の場合は、「利用できない」が54.5%、「緊急時のみ利用できる」が29.3%である。

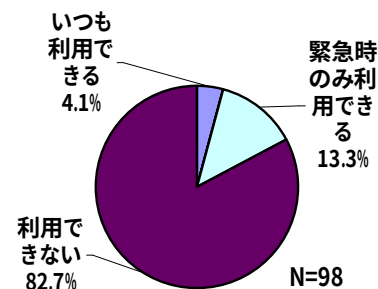
① 30分3,000円

項 目	件 数	%
いつも利用できる	4	4.1%
時々利用できる	0	0.0%
悪天候時のみ利用できる	0	0.0%
緊急時のみ利用できる	9	9.2%
利用できない	85	86.7%
サンプル数	98	100.0%



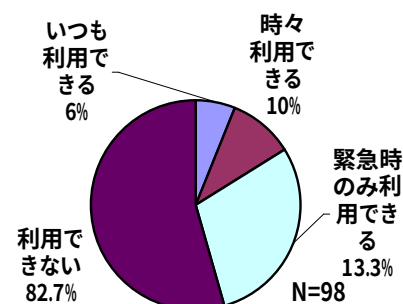
② 30分2,000円

項 目	件 数	%
いつも利用できる	4	4.1%
時々利用できる	0	0.0%
悪天候時のみ利用できる	0	0.0%
緊急時のみ利用できる	13	13.3%
利用できない	81	82.7%
サンプル数	98	100.0%



③ 30分1,000円

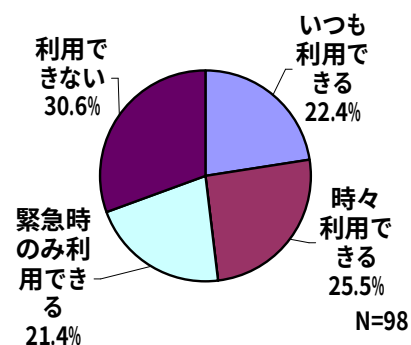
項 目	件 数	%
いつも利用できる	6	6.1%
時々利用できる	10	10.1%
悪天候時のみ利用できる	0	0.0%
緊急時のみ利用できる	29	29.3%
利用できない	54	54.5%
サンプル数	99	100.0%



問21. ④ 30分500円

30分500円の場合、「時々利用できる(25.5%)」、「いつも利用できる(22.4%)」となっている。

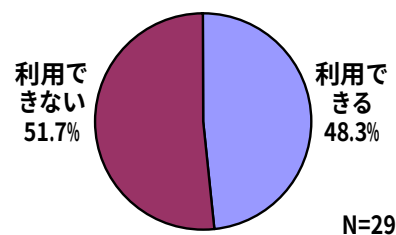
項 目	件 数	%
いつも利用できる	22	22.4%
時々利用できる	25	25.5%
悪天候時のみ利用できる	0	0.0%
緊急時のみ利用できる	21	21.4%
利用できない	30	30.6%
サンプル数	98	100.0%



問21. ⑤ 30分500円以下の場合の利用の意向

30分500円以下の場合の利用の意向は、料金に関係なく「利用できない(51.7%)」が多い。

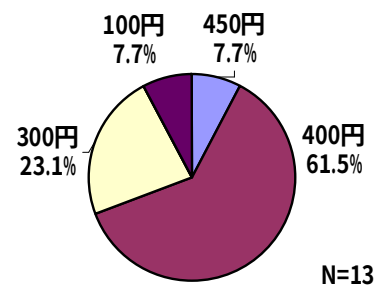
項 目	件 数	%
利用できる	14	48.3%
利用できない	15	51.7%
サンプル数	29	100.0%



問21. ⑥ 30分500円以下で利用の意向ありの人の料金の希望額

30分500円以下で利用の意向ありの者の料金の希望額は、「400円」なら利用できる(61.5%)が最も多い。

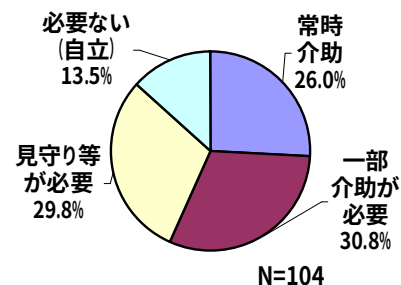
項 目	件 数	%
450円	1	7.7%
400円	8	61.5%
300円	3	23.1%
100円	1	7.7%
サンプル数	13	100.0%



問22. 外出の際の介助の必要度

外出の際の介助の必要度は、「一部介助が必要 (30.8%)」が最も多く、次いで「見守り等が必要 (29.8%)」、「常に介助が必要 (26.0%)」となっている。

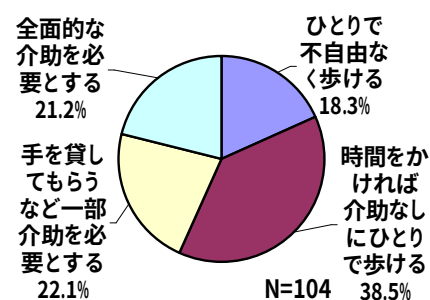
項 目	件 数	%
常時介助	27	26.0%
一部介助が必要	32	30.8%
見守り等が必要	31	29.8%
必要ない(自立)	14	13.5%
サンプル数	104	100.0%



問23. 歩行の状況

歩行は、「時間をかければ介助なしにひとりでできる (38.5%)」が最も多い。

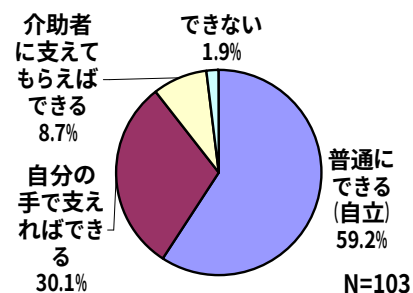
項 目	件 数	%
ひとりで不自由なく歩ける	19	18.3%
時間をかければ介助なしにひとりで歩ける	40	38.5%
手を貸してもらなど一部介助を必要とする	23	22.1%
全面的な介助を必要とする	22	21.2%
サンプル数	104	100.0%



問24. 座位保持

座位保持については、「普通にできる (59.2%)」が最も多い。

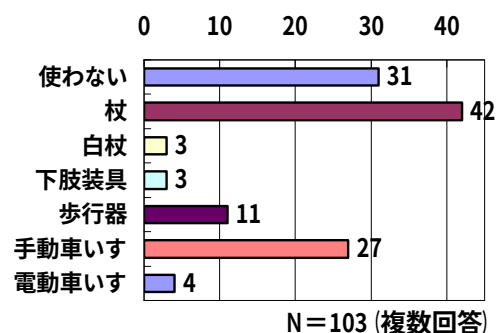
項 目	件 数	%
普通にできる(自立)	61	59.2%
自分の手で支えればできる	31	30.1%
介助者に支えてもらえばできる	9	8.7%
できない	2	1.9%
サンプル数	103	100.0%



問25. 移動時に使う補助具（複数回答）

移動時に使う補助具は、杖が最も多い。

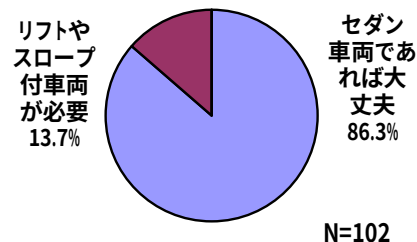
項 目	件 数
使わない	31
杖	42
白杖	3
下肢装具	3
歩行器	11
手動車いす	27
電動車いす	4
サンプル数	103



問26．必要な車両の種類（セダン、リフト・スロープ付車両）

車で外出するとき、必要な車両の種類は、「セダン車両であれば大丈夫（86.3%）」が最も多く、「リフトやスロープ付車両が必要」は13.7%である。

項 目	件 数	%
セダン車両であれば大丈夫	88	86.3%
リフトやスロープ付車両が必要	14	13.7%
サンプル数	102	100.0%



参考．外出の際の介助の必要度（障害の種類・等級別、要介護・要支援度別）

	常時介助	一部介助が必要	見守り等が必要	必要ない(自立)	合 計
肢体不自由1～6級	12 35.3%	10 29.4%	10 29.4%	2 5.9%	34 100.0%
その他の身体障害	1 12.5%	4 50.0%	1 12.5%	2 25.0%	8 100.0%
知的障害者	4 57.1%	1 14.3%	2 28.6%	0 0.0%	7 100.0%
精神障害者	0 0.0%	0 0.0%	2 50.0%	2 50.0%	4 100.0%
要支援1～2	0 0.0%	3 20.0%	7 46.7%	5 33.3%	15 100.0%
要介護1～2	2 13.3%	7 46.7%	6 40.0%	0 0.0%	15 100.0%
要介護3～5	4 33.3%	7 58.3%	1 8.3%	0 0.0%	12 100.0%
合計	23 24.2%	32 33.7%	29 30.5%	11 11.6%	95 100.0%

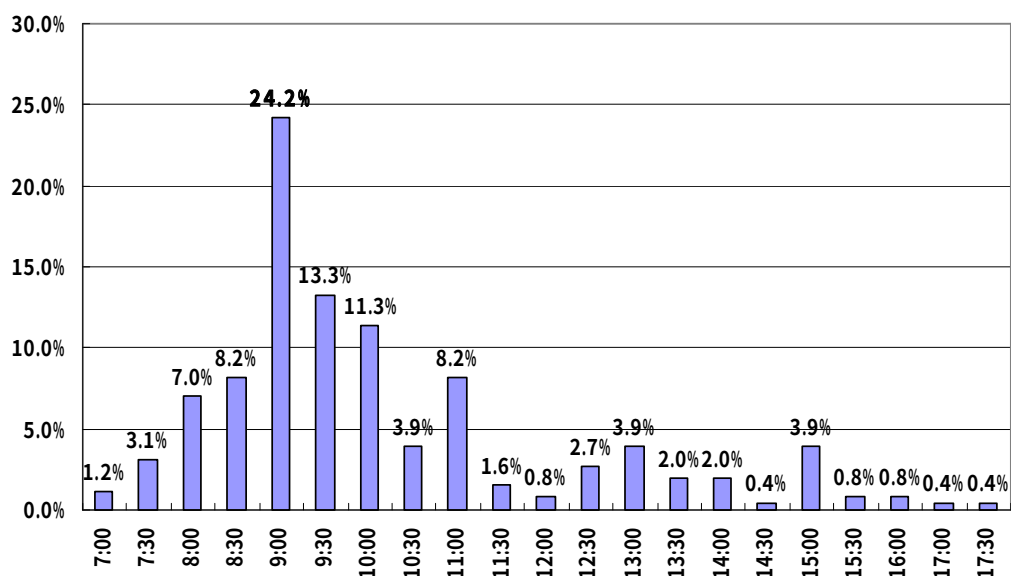
※ AD調査による集計結果

アクティビティ・ダイアリー調査（AD調査）は、どのような人が、いつ、何の目的で、どこからどこへ、どのような交通手段で行動したかについて、日記形式で記録し、継続した1週間の行動を分析することを目的として実施した。

① 自宅出発時刻（外出時間帯）

自宅からの外出時間帯は、9時～9時半（24.2%）が最も多く、次に9時半～10時（13.3%）となっており、9時から10時までの1時間で全トリップ数の37.5%（24.2%+13.3%）となっている。

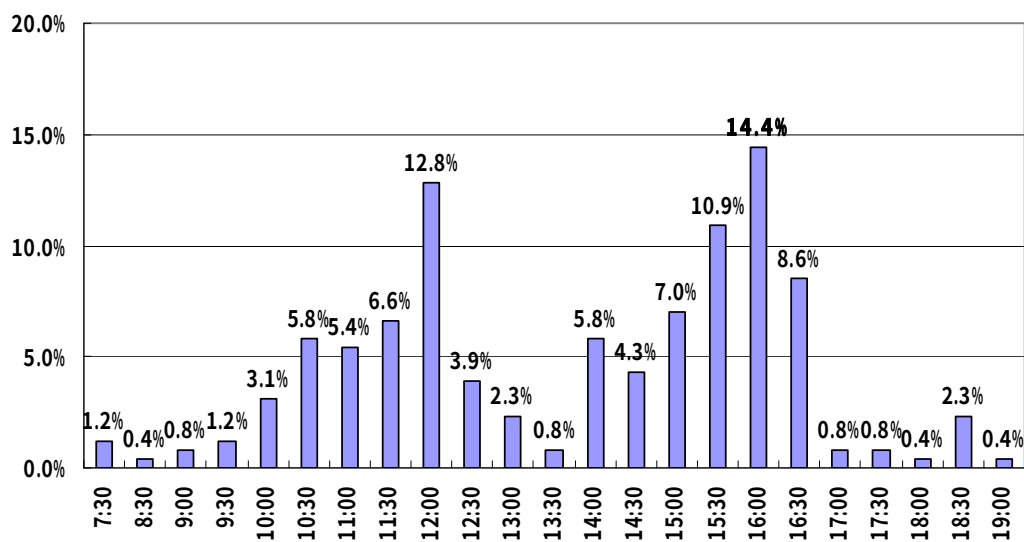
自宅出発時刻（外出時間帯） n=256



② 目的地出発時刻（帰宅時間帯）

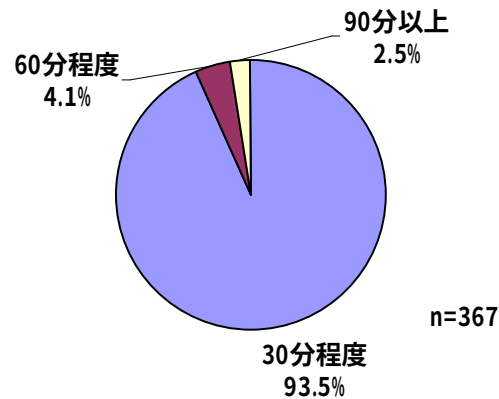
目的地からの帰宅時間帯は、1日に2回のピークがある。最も多い時間帯は16時～16時半（14.4%）で、次に12時～12時半（12.8%）が多い。

目的地出発時刻（帰宅時間帯） n=257



③ 目的地までの平均移動時間（片道）

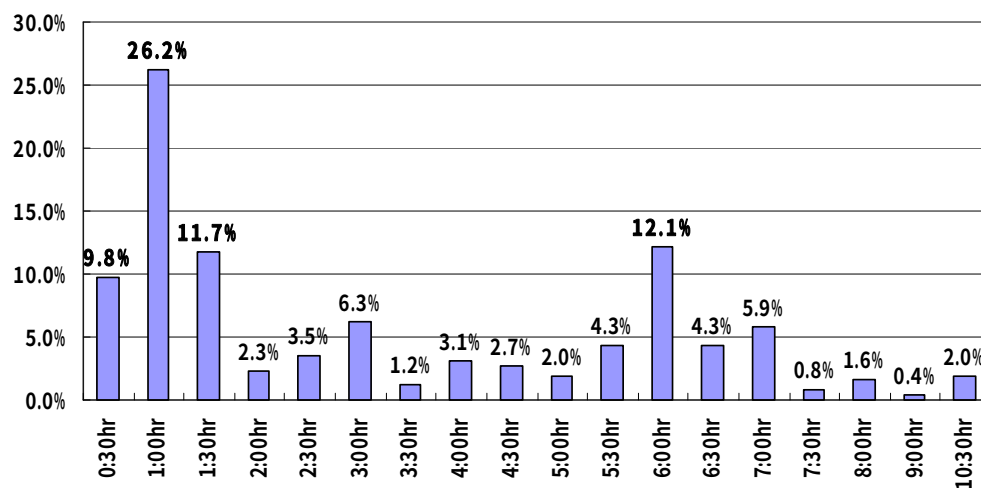
目的地までの平均移動時間は、ほとんどが 30 分程度（93.5%）となっている。



④ 外出先での滞在時間

外出先での滞在時間は、1 時間（26.2%）が最も多い。

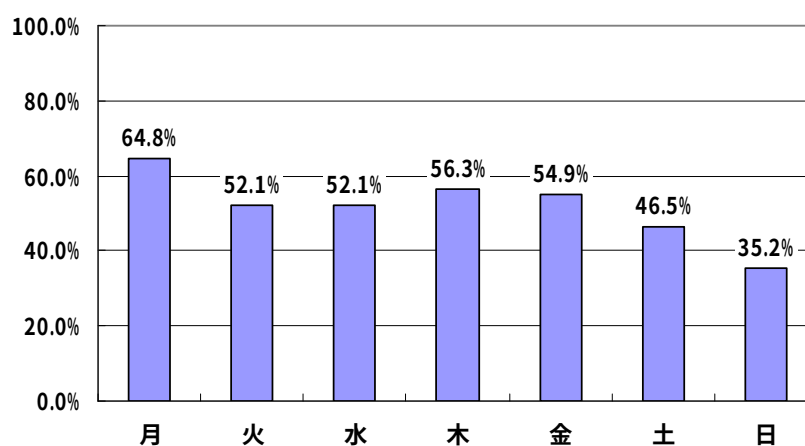
外出先での滞在時間 n=256



⑤ 曜日別外出の割合

曜日別外出の割合は、月曜（64.8%）が最も多く、日曜（35.2%）が最も低い。

曜日別外出の割合 n=71



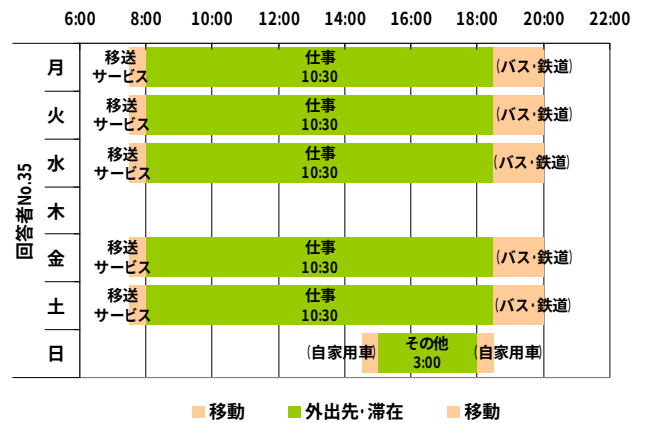
⑥ 1週間の外出行動のサンプル

外出の際に常時介助が必要な利用対象者の属性別に、1週間の外出行動のサンプル（6事例）を示した。

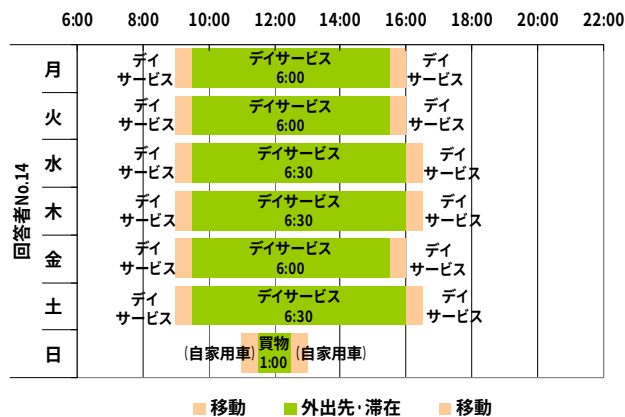
例 1. 肢体不自由1級、要介護5、女性、40-54 歳



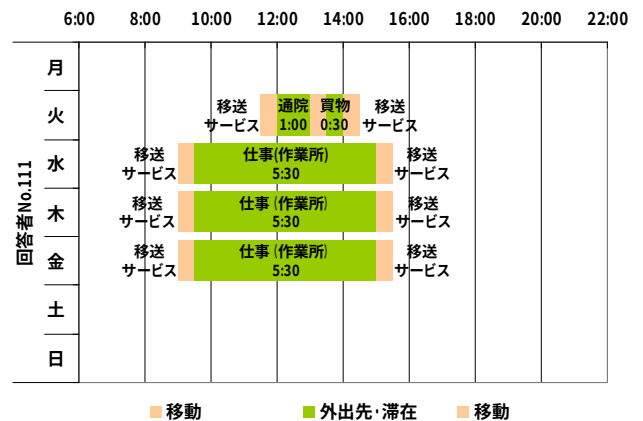
例 2. 肢体不自由1級、要介護4、女性、55-64 歳



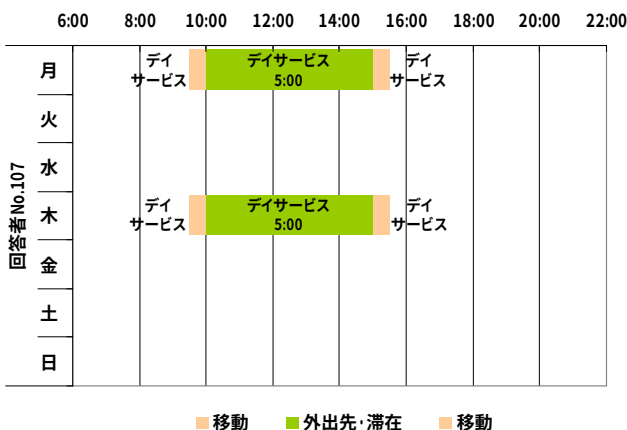
例 3. 内部障害1級、要介護2、男性、85 歳以上



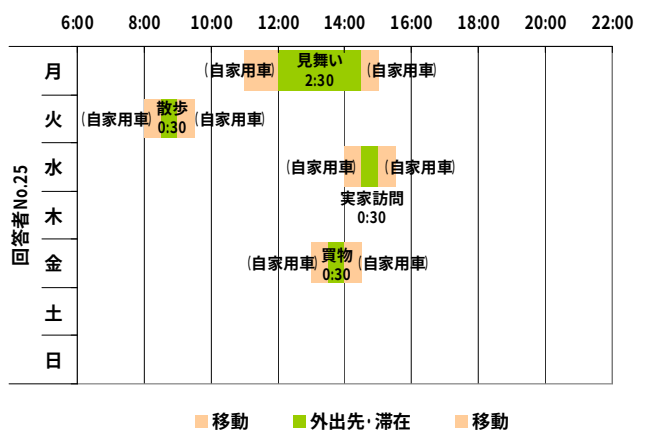
例 4. 知的障害 A（重度）、女性、20-29 歳



例 5. 要介護5、男性、80-84 歳



例 6. 要介護2、男性、65-69 歳



ときがわ町高齢者・障害者等の外出調査

問1．あなた（ご本人）の性別と年齢をお答えください。（○は1つ）

（1）性別

1．男性 2．女性

（2）年齢

（平成21年1月1日現在）

1．19歳以下 2．20～39歳 3．40～54歳
4．55～64歳 5．65～69歳 6．70～74歳
7．75～79歳 8．80～84歳 9．85歳以上

問2．現在の要介護（支援）度はいくつですか。（○は1つ）

1．非該当（自立） 2．要支援1 3．要支援2 4．要介護1
5．要介護2 6．要介護3 7．要介護4 8．要介護5
9．認定を申請中 10．認定を申請していない

問3．障害者手帳はお持ちですか？

（複数の障害がある方は、それぞれの障害等級に○をつけてください）

1．もっていない（⇒ 問6へ）

2．身体障害者手帳をもっている

1級 2級 3級 4級 5級 6級 7級

↳ お持ちの方は、障害名を教えてください。（あてはまるものすべてに○）

1．肢体不自由（体幹） 2．肢体不自由（上肢） 3．肢体不自由（下肢）
4．視覚 5．聴覚・平衡機能 6．音声・言語・そしゃく機能
7．内部（じん臓以外） 8．内部（じん臓 透析あり） 9．内部（じん臓 透析なし）

3．療育手帳をもっている

A（最重度） A（重度） B（中度） C（軽度）

4．精神障害者保健福祉手帳をもっている

1級 2級 3級

※問4と問5は、障害者手帳をお持ちの方のみにお伺いします。

問4．「福祉タクシー利用券」を平均して月に何枚利用していますか？

1．利用していない 2．1枚 3．2枚 4．3枚 5．4枚以上

問5．「自動車等燃料費」の助成を受けていますか。

1．助成を受けている 2．助成を受けていない

I. 過去1ヶ月（12月）の全外出についてお伺いします。

問6. 12月に外出した日数を①、②についてそれぞれご記入ください。

① 外出した全日数
(徒歩圏の外出もすべて含む) 12月に 日

② 全外出のうち、交通機関を利用して
外出した日数 (徒歩圏の外出は除く) 12月に 日

問7. 12月の交通機関を利用した外出 (徒歩圏の外出は除く) のうち、①最も頻繁に行った場所、②2番目によく行った場所の名称と所在地、外出目的をそれぞれお答えください。

	①最も頻繁に行った場所	②2番目によく行った場所
(1) 場所の名称		
(2) 場所の所在地	1. ときがわ町内 2. 小川町 3. 越生町 4. その他市町村 ()	1. ときがわ町内 2. 小川町 3. 越生町 4. その他市町村 ()
(3) 外出の目的	1. 通院・リハビリ 2. 買物 3. 通勤・通学・通所 4. 趣味 5. 知人・親族訪問 6. 旅行 7. 銀行・郵便局 8. 役場 9. デイサービス 10. その他 ()	1. 通院・リハビリ 2. 買物 3. 通勤・通学・通所 4. 趣味 5. 知人・親族訪問 6. 旅行 7. 銀行・郵便局 8. 役場 9. デイサービス 10. その他 ()

問8. 12月の外出 (徒歩圏の外出は除く) は、一人で (単独で) できましたか。

1. すべて一人でできた 2. 一部できなかった 3. 全くできなかった

問9. すべての外出を一人でできた方にお伺いします。
利用した交通手段のすべてに○をつけてください。

1. 自分が運転する車 2. 自転車 3. バイク
4. バス 5. 鉄道 6. 一般のタクシー

問10へ

問 10. 一部又はすべての外出が一人ではできなかった方にお伺いします。

1. 外出の際に、利用した交通手段のすべてに○をつけてください。

- | | | |
|---------------------------|-----------------------|--------------|
| 1. 家族・知人が運転する車 | 2. バス | 3. 鉄道 |
| 4. タクシー | 5. ヘルパー等が介助するタクシー | |
| 6. 介護事業者の送迎サービス（デイサービスなど） | | 7. 病院の送迎サービス |
| 8. 移送サービス（セダン）※ | 9. 移送サービス（リフト・スロープ付）※ | |

※移送サービスとは、社会福祉協議会、ゆうゆうの会、ふきのとう、ふれあい福祉会など NPO 等が単独で公共交通を利用して外出することが困難な方に提供する福祉有償運送を指します。

2. 外出の際に、家族や知人による
付き添いや介助はありましたか。

1. はい 2. いいえ

3. 家族や知人の送迎により

外出した日数をご記入ください。 1 2 月に 日

問 11. 交通手段が確保されていなかった理由で、外出を
あきらめた日はありますか。その日数をご記入ください。 1 2 月に 日

Ⅱ. 過去1ヶ月（12月）の通院についてお伺いします。

問 12. 1 2 月に交通機関を利用して病院や診療所まで
通院した日数をご記入ください。 1 2 月に 日

問 13. 1 2 月に交通機関を利用して通院した時のことについてお伺いします。

	①最も頻繁に行った病院	②2 番目によく行った病院
(1) 病院の 名称と 所在地	名称 () 1. ときがわ町内 2. 小川町 3. 越生町 4. その他 ()	名称 () 1. ときがわ町内 2. 小川町 3. 越生町 4. その他 ()
(2) 病院までの 移動時間 など	片道で平均 () 分 病院で () 分 滞在	片道で平均 () 分 病院で () 分 滞在
(3) 通院の際に 利用した 交通手段 (あてはまる ものすべて)	1. 自分が運転する車 2. 家族・知人が運転する車 3. 自転車・バイク 4. バス 5. 鉄道 6. タクシー 7. ヘルパー等が介助するタクシー 8. 介護事業者の送迎サービス 9. 病院の送迎サービス 10. 移送サービス（セダン） 11. 移送サービス（リフト・スロープ付）	1. 自分が運転する車 2. 家族・知人が運転する車 3. 自転車・バイク 4. バス 5. 鉄道 6. タクシー 7. ヘルパー等が介助するタクシー 8. 介護事業者の送迎サービス 9. 病院の送迎サービス 10. 移送サービス（セダン） 11. 移送サービス（リフト・スロープ付）
(4) 付き添いの 有無	1. 一人で通院 2. 付き添いや介助者と一緒に通院 (院内介助は含まない)	1. 一人で通院 2. 付き添いや介助者と一緒に通院 (院内介助は含まない)
(5) 通院時の 交通費	片道で平均 () 円 (自家用車、自転車・バイクの場合は除く)	片道で平均 () 円 (自家用車、自転車・バイクの場合は除く)

Ⅲ. 移送サービスの利用状況および利用意向についてお伺いします。

現在、ときがわ町では、社会福祉協議会やNPO団体（ゆうゆうの会、ふきのとう、ふれあい福祉会）が、移送サービス（車いす使用者等の利用者の自宅から目的地の玄関までを送迎する）を運行しております。

問 14. いままで移送サービスを利用したことがありますか。

1. はい （⇒ 問 15～18）

2. いいえ （⇒ 問 19 へ）

※問 15～18 は、移送サービスを利用したことがある方のみお答えください。

問 15. 移送サービスの利用日数をご記入ください。

月に 日 合計年間 日

問 16. 問 15 の日数のうち、「障害児（者）生活サポート事業」で移送サービスを利用した日数をご記入ください。

月に 日 合計年間 日

問 17. 移送サービスの利用目的を教えてください。（あてはまるものすべてに○）

- | | | |
|------------|------------|-------------|
| 1. 通院・リハビリ | 2. 買物 | 3. 通勤・通学・通所 |
| 4. 趣味 | 5. 知人・親族訪問 | 6. 旅行 |
| 7. 銀行・郵便局 | 8. 役場 | 9. デイサービス |
| 10. その他 | | |

問 18. 移送サービスを利用して外出する際、どのような場所で介助・見守り等が必要ですか。（あてはまるものすべてに○）

- | | | |
|----------------|----------------|----------|
| 1. ベッドから玄関まで | 2. 玄関から車両まで | 3. 車両の中で |
| 4. 行き先での介助・見守り | 5. 介助・見守りは必要ない | |

Ⅳ. 福祉タクシー・移送サービスの利用意向についてお伺いします。

福祉タクシーとは、自宅から目的地の玄関までを送迎するサービスで、移送サービスとの違いは 24 時間利用したいと思ったときに電話で手配して利用できることです。車いすを使用したまま乗降できる車両も選択できます。

※次ページ、問 19 からは、全員の方へお伺いします。

問 19. 今後、福祉タクシー・移送サービスを利用したいと思いますか、または現在の利用回数を増やしたいと思いますか。

1. いいえ（現状維持でいい）

2. 現在利用していないが、利用したい

3. 現在利用しているが、利用回数を増やしたい



月に

日利用したい

（現在の利用日数を含む）

問 20. 問 19 で今後、福祉タクシー・移送サービスを利用したい、または利用回数を増やしたいとご回答した方にお聞きします。どのような外出目的で利用したいと思いますか。（あてはまるものすべてに○）

1. 通院・リハビリ

2. 買物

3. 通勤・通学・通所

4. 趣味

5. 知人・親族訪問

6. 旅行

7. 銀行・郵便局

8. 役場

9. デイサービス

10. その他

問 21. 今後、①～④の各条件の「福祉タクシー・移送サービス」があった場合、どの程度利用できますか。それぞれについて、あてはまるものを選んでください。

①30 分に 3,000 円の料金で利用できる福祉タクシー・移送サービス（○は一つ）

1. いつも利用できる

2. 時々利用できる

3. 悪天候の時のみ利用できる

4. 緊急の時のみ利用できる

5. 利用できない

②30 分に 2,000 円の料金で利用できる福祉タクシー・移送サービス（○は一つ）

1. いつも利用できる

2. 時々利用できる

3. 悪天候の時のみ利用できる

4. 緊急の時のみ利用できる

5. 利用できない

③30 分に 1,000 円の料金で利用できる福祉タクシー・移送サービス（○は一つ）

1. いつも利用できる

2. 時々利用できる

3. 悪天候の時のみ利用できる

4. 緊急の時のみ利用できる

5. 利用できない

④30 分に 500 円の料金で利用できる福祉タクシー・移送サービス（○は一つ）

1. いつも利用できる

2. 時々利用できる

3. 悪天候の時のみ利用できる

4. 緊急の時のみ利用できる

5. 利用できない

1. 円なら利用できる。

2. 料金に関係なく利用できない。

V. 最後に、あなたの身体状況についてお伺いします。

問 22. 外出の際に、介助が必要ですか？（○は一つ）

- | | |
|---------------------------|-------------|
| 1. 常に必要（全介助） | 2. 一部介助が必要 |
| 3. 見守り等が必要（時間をかければ一人でできる） | 4. 必要ない（自立） |

問 23. 歩行について、現状に最も近いものを一つ選んでください。(○は一つ)

- | | |
|-------------------------|------------------------|
| 1. ひとりで不自由なく歩ける | 2. 時間をかければ介助なしにひとりで歩ける |
| 3. 手を貸してもらうなど一部介助を必要とする | 4. 全面的な介助を必要とする |

問 24. 『座位（座ったままの姿勢）をとる』ことはできますか？（○は1つ）

- | | |
|-------------------|-----------------|
| 1. 普通にできる (自立) | 2. 自分の手で支えればできる |
| 3. 介助者に支えてもらえばできる | 4. できない |

問 25. 移動のときに、使っている補助具すべてに○をつけてください。

- | | | | |
|---------|----------|----------|------------|
| 1. 使わない | 2. 杖 | 3. 白杖 | 4. 下肢装具 |
| 5. 歩行器 | 6. 手動車いす | 7. 電動車いす | 8. 電動スクーター |

問 26. 車で外出するとき、必要な車両の種類について教えてください。(○は1つ)

1. セダン車両であれば大丈夫 2. リフトやスロープ付車両 3. 外出できない

問 27. 現在、外出するにあたって困っていることがありましたらご記入ください。

[illegible]

アンケートは以上です。 ご協力ありがとうございました。

A D調査（調査票B）

< 生活行動日記 >

平成 21 年 1月____日（月曜日）

時 間	何をしていましたか？									
	家		外出						備考	
	睡眠・食事・家事	仕事	買物	通院・リハビリ	デイスサービス	スポーツ・趣味	その他外出	移動中	外出の際に、利用した交通手段 (例：徒歩、自転車、バイク、自分の車、家族の車、知人の車、タクシー、バス、鉄道、移送サービス、デイスサービス車、病院の車など)	
午前 5:00	1	2	3	4	5	6	7	8		
5:30	1	2	3	4	5	6	7	8		
6:00	1	2	3	4	5	6	7	8		
6:30	1	2	3	4	5	6	7	8		
7:00	1	2	3	4	5	6	7	8		
7:30	1	2	3	4	5	6	7	8		
8:00	1	2	3	4	5	6	7	8		
8:30	1	2	3	4	5	6	7	8		
9:00	1	2	3	4	5	6	7	8		
9:30	1	2	3	4	5	6	7	8		
10:00	1	2	3	4	5	6	7	8		
10:30	1	2	3	4	5	6	7	8		
11:00	1	2	3	4	6	6	7	8		
11:30	1	2	3	4	5	6	7	8		
12:00	1	2	3	4	5	6	7	8		
12:30	1	2	3	4	5	6	7	8		
午後 1:00	1	2	3	4	6	6	7	8		
1:30	1	2	3	4	5	6	7	8		
2:00	1	2	3	4	5	6	7	8		
2:30	1	2	3	4	5	6	7	8		
3:00	1	2	3	4	5	6	7	8		
3:30	1	2	3	4	5	6	7	8		
4:00	1	2	3	4	5	6	7	8		
4:30	1	2	3	4	5	6	7	8		
5:00	1	2	3	5	5	6	7	8		
5:30	1	2	3	4	5	6	7	8		
6:00	1	2	3	4	5	6	7	8		
6:30	1	2	3	4	5	6	7	8		
7:00	1	2	3	4	5	6	7	8		
7:30	1	2	3	4	5	6	7	8		
8:00	1	2	3	4	5	6	7	8		
8:30	1	2	3	4	5	6	7	8		
9:00	1	2	3	4	5	6	7	8		
9:30	1	2	3	4	5	6	7	8		
10:00	1	2	3	4	5	6	7	8		

	今日、行きたかったけど行けなかった場所・目的	行けなかった理由を記入してください。
①		
②		
③		

< 生活行動日記 >

平成 21 年 1月____日（火曜日）

時 間	何をしていましたか？									
	家		外出						備考	
	睡眠・食事・家事	仕事	買物	通院・リハビリ	デイスサービス	スポーツ・趣味	その他外出	移動中	外出の際に、利用した交通手段 (例：徒歩、自転車、バイク、自分の車、家族の車、知人の車、タクシー、バス、鉄道、移送サービス、デイスサービス車、病院の車など)	
午前 5:00	1	2	3	4	5	6	7	8		
5:30	1	2	3	4	5	6	7	8		
6:00	1	2	3	4	5	6	7	8		
6:30	1	2	3	4	5	6	7	8		
7:00	1	2	3	4	5	6	7	8		
7:30	1	2	3	4	5	6	7	8		
8:00	1	2	3	4	5	6	7	8		
8:30	1	2	3	4	5	6	7	8		
9:00	1	2	3	4	5	6	7	8		
9:30	1	2	3	4	5	6	7	8		
10:00	1	2	3	4	5	6	7	8		
10:30	1	2	3	4	5	6	7	8		
11:00	1	2	3	4	6	6	7	8		
11:30	1	2	3	4	5	6	7	8		
12:00	1	2	3	4	5	6	7	8		
12:30	1	2	3	4	5	6	7	8		
午後 1:00	1	2	3	4	6	6	7	8		
1:30	1	2	3	4	5	6	7	8		
2:00	1	2	3	4	5	6	7	8		
2:30	1	2	3	4	5	6	7	8		
3:00	1	2	3	4	5	6	7	8		
3:30	1	2	3	4	5	6	7	8		
4:00	1	2	3	4	5	6	7	8		
4:30	1	2	3	4	5	6	7	8		
5:00	1	2	3	5	5	6	7	8		
5:30	1	2	3	4	5	6	7	8		
6:00	1	2	3	4	5	6	7	8		
6:30	1	2	3	4	5	6	7	8		
7:00	1	2	3	4	5	6	7	8		
7:30	1	2	3	4	5	6	7	8		
8:00	1	2	3	4	5	6	7	8		
8:30	1	2	3	4	5	6	7	8		
9:00	1	2	3	4	5	6	7	8		
9:30	1	2	3	4	5	6	7	8		
10:00	1	2	3	4	5	6	7	8		

	今日、行きたかったけど行けなかった場所・目的	行けなかった理由を記入してください。
①		
②		
③		

調査票B 表(記入例)

< 生活行動日記 >

平成 21 年 1 月 5 日 (月曜日)

時 間	何をしていましたか？								備考 外出の際に、 利用した交通手段 (例：徒歩、自転車、バイク、 自分の車、家族の車、知人 の車、タクシー、バス、鉄道、 移送サービス、デイサービス 車、病院の車など)
	家		外出						
	睡眠・ 食事・ 家事	仕事	買物	通院・ リハビリ	デイサ ービス	スポー ツ・趣 味	その他 外出	移動 中	
午前 5:00	1	2	3	4	5	6	7	8	
5:30		2	3	4	5	6	7	8	
6:00		2	3	4	5	6	7	8	
6:30		2	3	4	5	6	7	8	
7:00		2	3	4	5	6	7	8	
7:30		2	3	4	5	6	7	8	
8:00	1	2	3	4	5	6	7	8	
8:30	1	2	3	4	5	6	7	8	移送サービス
9:00	1	2	3	4	5	6	7	8	
9:30	1	2	3	4	5	6	7	8	
10:00	1	2	3	4	5	6	7	8	
10:30	1	2	3	4	5	6	7	8	
11:00	1	2	3	4	5	6	7	8	
11:30	1	2	3	4	5	6	7	8	
12:00	1	2	3	4	5	6	7	8	移送サービス
12:30	1	2	3	4	5	6	7	8	
午後 1:00	1	2	3	4	5	6	7	8	
1:30		2	3	4	5	6	7	8	
2:00		2	3	4	5	6	7	8	
2:30		2	3	4	5	6	7	8	
3:00		2	3	4	5	6	7	8	
3:30		2	3	4	5	6	7	8	
4:00		2	3	4	5	6	7	8	
4:30		2	3	4	5	6	7	8	
5:00		2	3	4	5	6	7	8	
5:30		2	3	4	5	6	7	8	
6:00		2	3	4	5	6	7	8	
6:30		2	3	4	5	6	7	8	
7:00		2	3	4	5	6	7	8	
7:30		2	3	4	5	6	7	8	
8:00		2	3	4	5	6	7	8	
8:30		2	3	4	5	6	7	8	
9:00		2	3	4	5	6	7	8	
9:30		2	3	4	5	6	7	8	
10:00		2	3	4	5	6	7	8	

	今日、行きたかったけど 行けなかった場所・目的	行けなかった理由を 記入してください。
①	午後、小川町へ買物に行き たかった	交通手段が手配できな かったため
②		
③		

< 生活行動日記 >

平成 21 年 1 月 6 日 (火曜日)

時 間	何をしていましたか？								備考 外出の際に、 利用した交通手段 (例：徒歩、自転車、バイク、 自分の車、家族の車、知人 の車、タクシー、バス、鉄道、 移送サービス、デイサービス 車、病院の車など)
	家		外出						
	睡眠・ 食事・ 家事	仕事	買物	通院・ リハビリ	デイサ ービス	スポー ツ・趣 味	その他 外出	移動 中	
午前 5:00	1	2	3	4	5	6	7	8	
5:30		2	3	4	5	6	7	8	
6:00		2	3	4	5	6	7	8	
6:30		2	3	4	5	6	7	8	
7:00		2	3	4	5	6	7	8	
7:30		2	3	4	5	6	7	8	
8:00		2	3	4	5	6	7	8	
8:30		2	3	4	5	6	7	8	
9:00		2	3	4	5	6	7	8	
9:30		2	3	4	5	6	7	8	
10:00		2	3	4	5	6	7	8	
10:30		2	3	4	5	6	7	8	
11:00		2	3	4	5	6	7	8	
11:30	1	2	3	4	5	6	7	8	
12:00	1	2	3	4	5	6	7	8	知人の車
12:30	1	2	3	4	5	6	7	8	(外食)
午後 1:00	1	2	3	4	5	6	7	8	知人の車
1:30		2	3	4	5	6	7	8	
2:00	1	2	3	4	5	6	7	8	デイサービス車
2:30	1	2	3	4	5	6	7	8	
3:00	1	2	3	4	5	6	7	8	
3:30	1	2	3	4	5	6	7	8	
4:00	1	2	3	4	5	6	7	8	
4:30	1	2	3	4	5	6	7	8	デイサービス車
5:00		2	3	4	5	6	7	8	
5:30		2	3	4	5	6	7	8	
6:00		2	3	4	5	6	7	8	
6:30		2	3	4	5	6	7	8	
7:00		2	3	4	5	6	7	8	
7:30		2	3	4	5	6	7	8	
8:00		2	3	4	5	6	7	8	
8:30		2	3	4	5	6	7	8	
9:00		2	3	4	5	6	7	8	
9:30		2	3	4	5	6	7	8	
10:00		2	3	4	5	6	7	8	

	今日、行きたかったけど 行けなかった場所・目的	行けなかった理由を 記入してください。
①		
②		
③		

参考資料２．運営協議会の構成員等へのアンケート調査結果詳細

(1) 運営協議会の協議において、特に問題が生じている内容

運営協議会の協議において、特に問題が生じている内容について、その内容を具体的に記入していただいた。主な意見は次のとおりである。

① 主宰者（自治体）の回答

事 項	問題の内容
福祉有償運送の必要性	移動制約者の需要量に対して供給量が不足していると認められる判断基準がはっきりしていない。
	タクシー料金等の約半額程度で利用できることから、タクシーでの利用が可能な者が福祉有償運送へ流れてしまい、タクシー利用者の減少に繋がり、タクシー業界の経営を圧迫してしまうのではとの意見もある。そのため、利用者のすみ分けについては、かなりの時間を費やさなければならなかった。
旅客から収受する対価	迎車料金、介助料金等運送の対価以外の対価の基準が、国の通知だと「実費」の範囲内という表現にとどまり、不明確である。 収支面、運転者不足等の理由から福祉有償運送をやめる団体が出てきており、道路運送法等の規定が実態に合っているのかという議論がある。
旅客の範囲	交通手段のない一般高齢者が利用できない。
	旅客の範囲において、身体障害者、要介護認定者および要支援認定者については明確に限定できるが、その他障害を有する者については明確な規定がない。
	福祉有償運送についての必要性は理解されているが、実際に運送する上で、旅客が本当に他の公共輸送（鉄道、バス及びタクシー）を利用することが困難であるのかということを、書類及び担当者の説明だけでは判断しがたい面がある。
その他必要な措置	損害賠償措置では、法定の賠償額以上の規定を設ける事を求められた。また、タクシー事業者からセダン車両の増は報告して欲しいと要望されている。
	総じて安全運行管理に関する議論が多い。例えば、少ないスタッフで運営する団体が多いため、運行管理の責任者が不在になった場合の補完体制のあり方について。（点呼体制、事故対応等が適切に行われるのか）

② 構成員の回答

事 項	問題の内容	所属
福祉有償運送の必要性	毎回料金の設定方法が議事を中心に、本来話し合うべき問題（移動困難者をどうやって地域でサポートすべきか）について議論する時間がない。	タクシー事業者
旅客の範囲	介護保険法が改正され、要支援１・２が設定されたが、もともと要介護１の人の多くが要支援２に回されたので、本件の「旅客の範囲」に該当することは理解できる。しかし、要支援１の人は、「単独では公共交通機関を利用できない状況」であるかどうか、個別に審査する必要がある。	タクシー協会

(2) 問題点を解決するための改善策や取り組み

運営協議会の協議において、問題点を解決するために行われている改善策や取り組みについて、その内容を具体的に記入していただいた。主な意見は次のとおりである。

① 主宰者（自治体）の回答

事 項	改善策や取り組みの内容
福祉有償運送の必要性	運営協議会は、利用者にとっての福祉有償運送の必要性等を議論する場であるはずが、議論される内容は利用者不在のものになっているため、運営協議会がタクシー関係者と運送団体との対立、利害関係を調整する場となっており上手く機能していない。タクシー関係者と運送団体（福祉有償運送）がお互いの存在を尊重し合い、それぞれの役割について認識し、組織や機能の特性を理解し合い、両者の特性を活かせる連携・協力の方法を確立することでタクシー（公共交通）と運送団体（福祉有償運送）との住み分け（役割分担）ができる環境づくりに取り組むことが政策的に必要である。
運送の区域	福祉有償運送団体が複数の運営協議会に所属していることから、各協議会での運営方法（設置要綱・運営要領）が異なるため、戸惑うケースがある。ある程度の輸送範囲での運営協議会（合同）の設置が必要ではないかと思う。ただし、地域の運送の実情があるので、どの範囲での合同設置が良いのか検討が必要。
旅客の範囲	旅客の名簿の追加等について、当協議会では、運営協議会の中でタクシー協会、運送団体、行政、それぞれから１名で構成している判定委員会を設けて、旅客の範囲や旅客の追加に対応している。判定委員会では、運送団体が提出してきた名簿に対し、要支援者等については、介護認定時の調査票とチェックシートの内容に整合性がとれているかの確認も行っており、事務上、大変手間がかかっているのが現状である。 対象利用者の範囲については、手帳所持状況、介護保険認定状況等に加え、心身の状況により判断をしているが、心身の状況を確認できる統一した調査票（簡易的なもの）があれば、より厳密にできるのではないかと思う。

事 項	改善策や取り組みの内容
その他必要な措置	運送団体全体で、安全運転・輸送に関して「ヒヤリハットによる事故防止喚起」や「定期的な安全講習会」等を実施する。 65歳以上の高齢者ドライバーは適性検査を実施する。
その他	運輸支局主導による運営協議会の運営、または運輸支局による運営協議会のあり方についての委員教育・研修の実施が望まれる。
	現行の道路運送法では、福祉有償運送、過疎地有償運送については運営協議会、市町村運営有償運送は地域公共交通会議において事前協議を行う必要があり、市町村では所管課が異なることから、調整が困難との意見がある。一市町村の交通施策を検討するうえで、同市町村にそれぞれ会議を設置するのではなく、一つの会議で移送サービス全体を網羅でき、住民に対しても分かりやすい制度構築が今後求められる。 また、国土交通省から福祉有償運送についての制度周知をお願いしたい（全国事例集の作成等）。
	県が主宰で県内において運送主体が所在せず、かつ登録者が10人未満である市町村の協議を行っている。県運営協議会及び県内に偏在している運営協議会について、生活圏、交通圏を勘案し、圏域ごとの設置に再編し、地域住民がもっと参画したうえで、当該地域の住民ニーズや福祉輸送の実施状況をもとに、その地域のより良い移送サービスを協議会にて検討する必要がある。
	当運営協議会では、特別なことがない限り多数決を採用しておらず、関係者が納得できるまで協議している。

② 構成員の回答

事 項	改善策や取り組みの内容	所属
福祉有償運送の必要性	判断基準を明確に示すとともに、各運営協議会を主宰する市町村（事務局）は、当該地域におけるケア輸送サービスについてタクシー業界が担っている実績等を的確に把握し、客観的指標に基づき協議するべきである。	その他
	福祉有償運送の必要性や地域で果たすべき役割について、運営協議会の構成員間で共通の認識を持つことが重要と考える。また、福祉有償運送が既存の運送事業者と競合しないものであることの理解や配慮が必要なのではないか。	学識経験者
	問題が多い時は承認せず、話し合いを継続する。一人の輸送のために区域を拡大することなく、タクシー事業者等で輸送を分担する方法等について協議を継続することが考えられる。	タクシー事業者
その他	問題点、事故、苦情がなく、協議する事項が存在しない場合は6ヵ月ごとに会議を開催しなくてもよいとされているが、内容の公開等を含めて開催して意見交換すべきである。	住民又は旅客
	補助を出して福祉タクシーを増やし、利用者に対して利便性があるように考えていくのが得策。	住民又は旅客
	例えば認知症等について、勉強会や研修会を合同で行ってはどうか。	有償運送団体
	福祉輸送全体の議論をどうやって行っていくか考える必要がある。当市では、利用者や事業者向けに実態調査を行ったり、「福祉有償運送検討会」という分科会を作って、福祉輸送を育てていくための問題点と対策を検討している最中。	タクシー協会
	制度の運用面でもボランティア活動であることを前面に出す必要があるのではないか。	その他
	市の広報、民生委員等を通して、福祉有償運送についての広報が必要。	その他

問1. 運営協議会の構成員について、() 内に人数をご記入下さい。

1. 主宰する市町村（ 名）又は都道府県（ 名）
2. タクシー事業者（ 名）又はタクシー協会（ 名）
3. 住民又は旅客（ 名）
4. 運輸支局（ 名）
5. タクシー運転者の労働組合（ 名）
6. 現に福祉有償運送を行っている NPO 等（ 名）
7. 学識経験者（ 名）
8. その他（具体的に ）（ 名）
9. 合 計（ 名）

福祉有償運送の必要性について

福祉有償運送は、タクシー等の公共交通機関のみによっては、移動制約者に対する輸送サービスの確保が困難であると認められる場合において、それらを補完するものとして認められるものです。

福祉有償運送の必要性が認められる場合とは、移動制約者の需要量に対して供給量が不足していると認められる場合等がありますが、具体的には地域の実情に応じて適切に判断する必要があります。

問2-1. 福祉有償運送の必要性について協議する場合、需要量については、どのようなデータに基づいて協議されていますか。該当するものすべてに○を付けて下さい。

1. 要介護者・身体障害者・その他の移動制約者の数
2. 福祉タクシー券の利用状況
3. 独自に実施した福祉輸送実態調査等の結果（※）
4. その他（具体的に：

※独自に実施された調査について、調査内容の分かる資料等を送付していただけると幸いです。

問2-2. 福祉有償運送の必要性について協議する場合、需要量について、どのようなデータがあると良いと考えますか。お考えを記入して下さい。

問3-1. 福祉有償運送の必要性について協議する場合、福祉タクシーなど、供給量については、どのようなデータに基づいて協議されていますか。該当するものすべてに○を付けて下さい。

1. 一般タクシー・福祉タクシーの台数及びこれらを含む公共交通機関が行う移動制約者の輸送状況（今後の実施予定も含む。）
2. NPO等による移動制約者に対する輸送サービスの活動状況
3. 介護施設の送迎用自動車の台数及び輸送状況
4. 病院の送迎用自動車の台数及び輸送状況
5. その他（具体的に： ）

問3-2. 福祉有償運送の必要性について協議する場合、供給量について、どのようなデータがあると良いと考えますか。お考えを記入して下さい。

問4. 運営協議会における合意の議決方法はどのように定めていますか。該当するものに○を付けて下さい。

1. 多数決 2. 2／3以上の賛成 3. 全会一致
4. 議長に一任 5. 議長が指定した者による評決
6. その他（具体的に： ）

問5-1. 運営協議会における協議事項のうち、特に、どの事項に問題が生じていますか。該当するものに○を付け、その内容を枠内に記入して下さい。

1. NPO等による自家用有償旅客運送の必要性 2. 運送の区域
3. 旅客から収受する対価 4. 旅客の範囲
5. その他必要と認められる措置（自動車の種類ごとの数、損害賠償措置など）
6. その他（具体的に： ）
7. 特に問題が生じている事項はない

問5-2. 問5-1で生じている問題点を解決するために必要な改善策、また、運営協議会における協議を円滑に進めていくために必要と考えられる取り組み等について記入して下さい。

問6. その他、福祉有償運送について、ご意見等ございましたら記入して下さい。

以上で質問は終わりです。ご回答いただき大変ありがとうございます。

あなた様のご氏名・ご所属・電話番号・運営協議会の名称及び設置単位を記入して下さい。

※設置単位については、該当する番号に○を付けて下さい。

ご氏名： _____

ご所属： _____

電話番号： _____（ ）

運営協議会の名称： _____

運営協議会の設置単位： 1. 単独市町村 2. 複数市町村 3. 都道府県（ブロック）

4. 都道府県

1. タクシー事業者 2. タクシー協会 3. 住民又は旅客
4. タクシー運転者の労働組合 5. 現に福祉有償運送を行っている NPO 等
6. 学識経験者
7. その他（具体的に： ）

1. NPO等による自家用有償旅客運送の必要性
2. 運送の区域
3. 旅客から収受する対価
4. 旅客の範囲
5. その他必要と認められる措置（自動車の種類ごとの数、損害賠償措置など）
6. その他（具体的に： ）
7. 特に問題が生じている事項はない

--

運営協議会の所在地（都道府県のみ）： 都・道・府・県

地域における福祉タクシー等を活用した福祉輸送のあり方調査 報告書

平成 21 年 3 月発行

発行 国土交通省自動車交通局旅客課

〒100-8918 東京都千代田区霞が関 2 丁目 1 番 3 号

電話 03-5253-8111（代表）
