

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

(抜粋版)

平成 2 1 年 6 月

国土交通省自動車交通局  
旅客課新輸送サービス対策室



## 抜粋版について

この抜粋版は、福祉有償運送に係る運営協議会において、地域の実情を踏まえた福祉輸送サービスに係る議論、検討が十分に行われるよう、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調査した「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20年度）の中から、序編「調査の概要」、第1編「福祉輸送ニーズの把握」のうち第3章「モデル地域における検討」、及び第Ⅱ編「運営協議会のあり方」のうち第2章「運営協議会のあり方の検討」を抜粋したものです。

本抜粋版を運営協議会へ参画する際などに活用し、運営協議会における必要な協議等が適切かつ円滑に行われるよう、是非役立てて頂きたいと思っております。

平成21年6月

国土交通省自動車交通局旅客課  
新輸送サービス対策室

# 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3章 モデル地域における検討	3
3.1 需要推計の手順	3
3.2 モデル地域の選定	11
3.3 モデル地域における分析	13
3.3.1 埼玉県ときがわ町	13
3.4 モデル地域における分析のまとめ	28
第Ⅱ編 運営協議会のあり方	
第2章 運営協議会のあり方の検討	31
2.1 関係者の役割	31
2.2 福祉有償運送の必要性の判断方法	32
2.3 協議の進め方	34
2.4 その他	36

## 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<sup>注1</sup>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<sup>注2</sup>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。

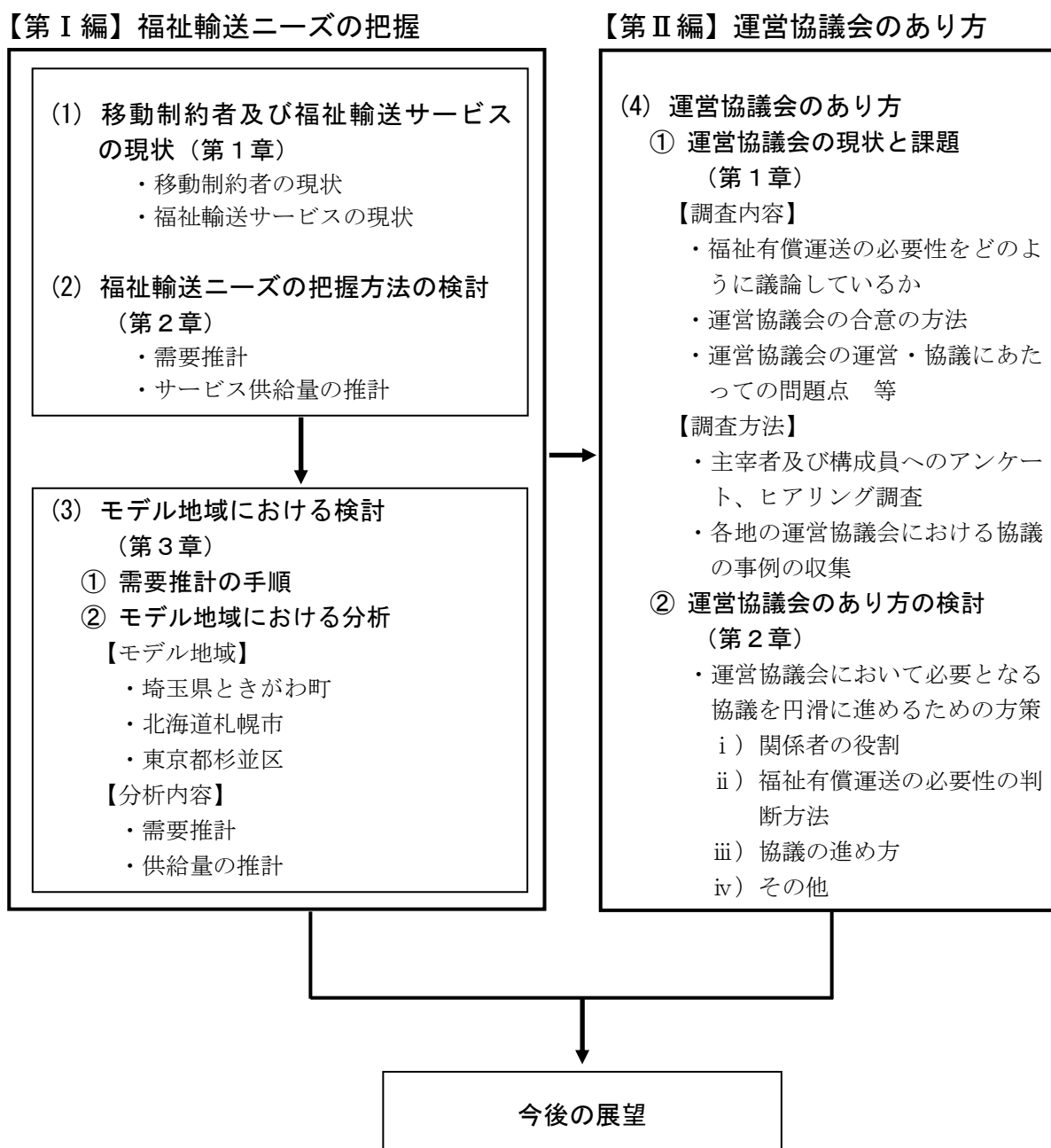


図 1 調査の構成

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。

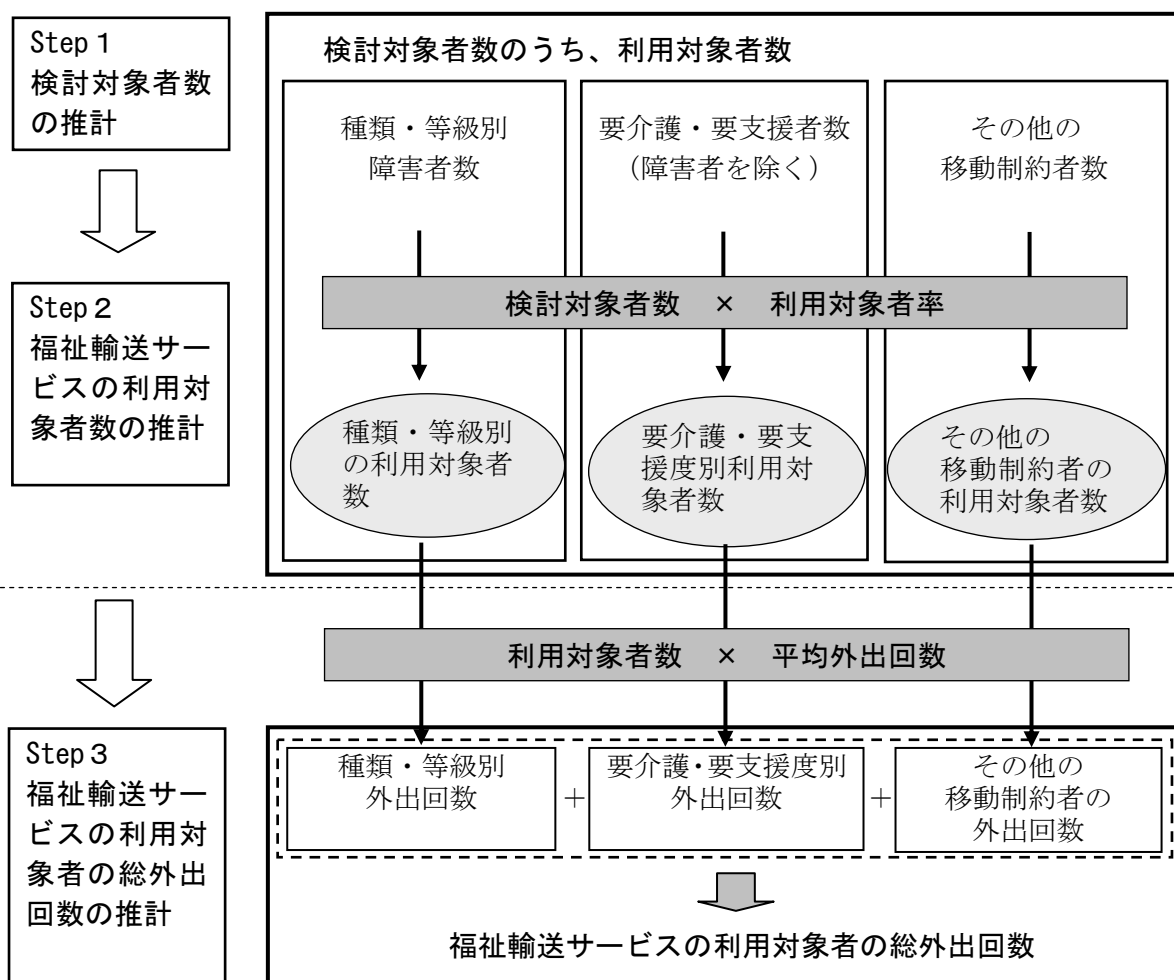


図 3-1 需要推計の手順

**(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。

<b>検討対象者数 = 障害者数 + 要介護・要支援者数 + その他の移動制約者数</b>
---

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 Step 1 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	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					
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）

- |                           |                   |
|---------------------------|-------------------|
| <u>1. 常時介助が必要</u>         | <u>2. 一部介助が必要</u> |
| 3. 見守り等が必要（時間をかければ一人で行ける） | 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○）

- |                   |                          |
|-------------------|--------------------------|
| <u>1. 常時必要である</u> | <u>2. 経路や目的地により必要である</u> |
| 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 |
| <u>3. 手を貸してもらいなど一部介助を必要とする</u> | <u>4. 全面的な介助を必要とする</u> |

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			
		要介護者・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	利用対象者が必要な	一部外出の際に必要	必要	外出の際に必要
		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	
						②×③	②×④	⑤+⑥	
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<br>(徒歩圏の外出もすべて含む)              | 月に | <input type="text"/> | 日 |
| ② 全外出のうち、交通機関を利用して<br>外出した日数 (徒歩圏の外出は除く) | 月に | <input type="text"/> | 日 |

表 3-3 Step 3 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		
		要介護者・要支援者	(重複対象者を除く)	常時外出の際に必要	一部外出の際に必要	利用時対象者が必要な	一部外出の際に必要	必要外出の際に必要	平均外出回数	必要外出回数	総外出回数	総外出回数
		(人)	(人)	(%)	(%)	(人)	(人)	(人)	(回/日)	(回/日)	(回/日)	(回/日)
		①	②	③	④	②×③	②×④	⑤+⑥	⑧	⑤×⑧	⑥×⑧	⑨+⑩
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 Step 3（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考えられる。

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 <sup>注</sup>	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 <sup>2</sup> 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 <sup>2</sup> 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 <sup>2</sup> 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56km<sup>2</sup>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。

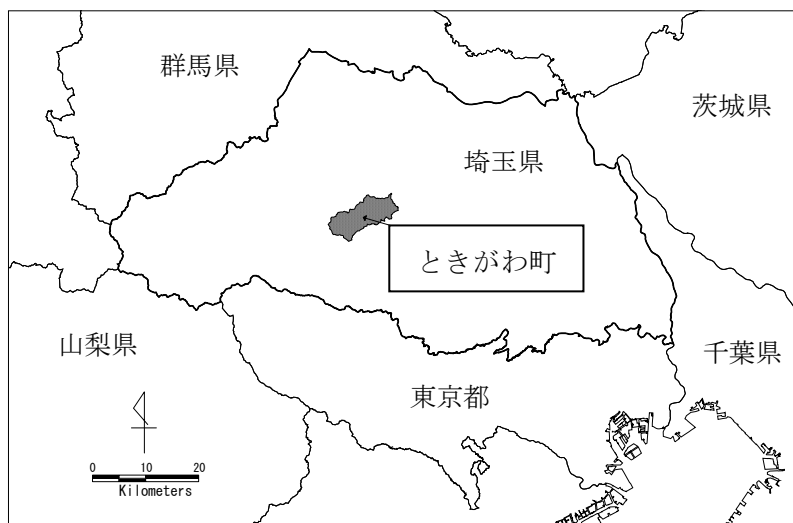


図 3-2 ときがわ町の位置図

##### 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

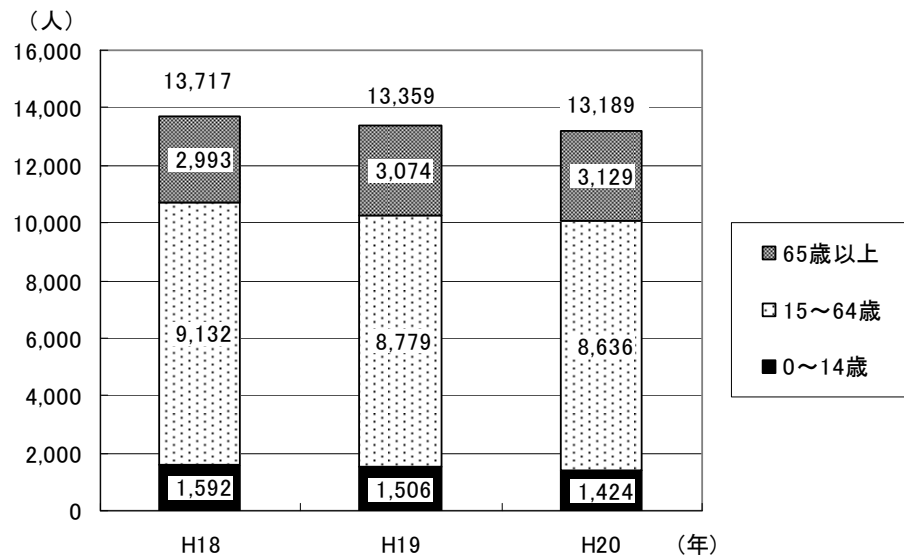


図 3-3 人口構成の推移

## 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
		その他障害	31
	知的障害者	8	3
	精神障害者	7	2
要介護・ 要支援者	要支援1～2	4	4
	要介護1～2	15	11
	要介護3～5	15	13
その他	12	11	
合計	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
		交通機関を利用した外出日数
	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） 付き添いや介助の有無
潜在需要	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
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

### Step 1 検討対象者数の推計

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

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 としがわ町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	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	<b>902</b> <b>(6.8%)</b>	

- 注) 1. ①障害者数及び要介護・要支援者数は、とし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ができる）

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		
			要 障 害 者 ・ 要 支 援 者	（ 検 討 対 象 者 を 除 く ）	常 外 時 出 介 助 が に 必 要	一 外 部 出 介 助 が に 必 要	利 常 外 用 時 出 介 助 が に 必 要 な	利 一 外 用 部 出 介 助 が に 必 要 な	必 常 外 要 時 出 な ・ の 利 一 際 に 介 助 が
			①	②	③	④	②×③	②×④	⑤+⑥
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			1,144	902			244	353	597
(人口比%)			(8.7%)	(6.8%)			(1.9%)	(2.7%)	(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	<input type="text"/>	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	<input type="text"/>	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 除 く)	常 外 時 出 介 助 が に 必 要	一 外 部 出 介 助 が に 必 要	利 用 対 象 者	常 時 出 介 助 が 必 要 な	利 用 対 象 者	一 部 出 介 助 が 必 要 な	必 要 な 利 用 対 象 者	平 均 外 出 回 数	常 時 出 介 助 が 必 要 な 回 数	一 部 出 介 助 が 必 要 な 回 数	常 時 出 介 助 が 必 要 な 回 数
						(人)	(人)	(%)	(%)	(人)	(人)	(人)	(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 (1~6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AD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AD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、AD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、AD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。

AD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AD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。

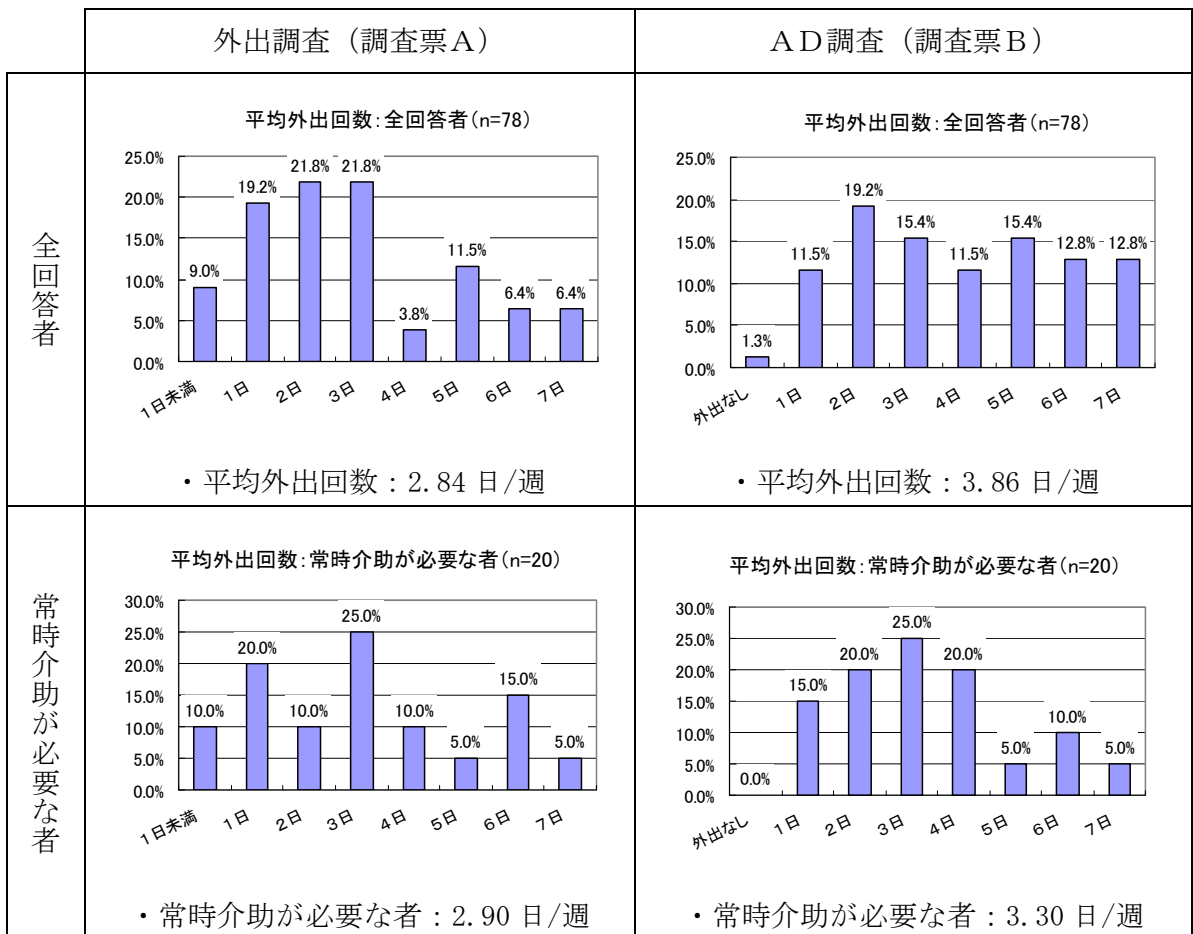


図 3-5 平均外出回数の外出調査とAD調査の比較

### 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 ( $\varepsilon$ ) は、以下の式に基づいて求めた。

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

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、 $\varepsilon$  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 $\varepsilon$  (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 $\times$ 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 <sup>注1</sup>
<b>ケース1</b> (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
<b>ケース2</b> (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 <sup>注2</sup> )	24 トリップ	5 台
<b>ケース3</b> (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 <sup>注3</sup> )	82 トリップ	16 台
<b>ケース4</b> (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 <sup>注4</sup> )	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 <sup>注1</sup>	② 現状の供給量 <sup>注2</sup>
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。

## 3.4 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、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、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 Step 3 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・要支援者 障害者	検討対象者 (重複者を除く)	利用対象者 常時介助が必要な 外出時に	対象者の総外出回数 常時介助が必要な 外出時に	対象者の総トリップ数 常時介助が必要な 外出時に
	(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 <sup>注</sup>	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) を下限値とした。

## 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。