

高齢者・障害者等の生活支援に向けたコミュニティ交通のあり方に関する研究 (その1)

- 地方公共団体が実施している身体障害者に対する移動支援制度の選択要因に関する研究 -

Study on Community Transportation System Supporting the Elderly and Disabled (Part1)

- Study concerning the reason on choosing the support system of mobility (applied by the local government) by the disabled -

谷内久美子 宮崎貴久

TANIUCHI Kumiko, MIYAZAKI Takahisa

新田保次 猪井博登 中村陽子 (大阪大学大学院工学研究科)

NITTA Yasutsugu, INOI Hiroto, NAKAMURA Yoko (Graduate School of Osaka University)

キーワード:

地方公共団体、身体障害者、移動支援制度

Keywords:

Local government, Disabled people, Support system of mobility

Abstract:

The situations of the people who have received the restriction to the movement are various, it is impossible to deal with all the people by one service. Moreover, it costs a high cost to serve the type for individual to the people with high restriction level of the movement, and it is not possible to deal with the people with high restriction level of the movement by serving the consolidating type with a low cost.

Then, we paid attention to the movement support system of the physically handicapped person in Amagasaki City where both the service of the type for individual and the service of the consolidating type were targeted. We did the questionnaire survey to the recipient and non-recipient of the system. I understood that the influence of the body situation is larger than the

going out situation in the selection of the system. And we understood there are a lot of people in non-recipient who are not doing receiving because it doesn't acknowledge the system enough or because it uses other transportation such as private cars.

1 研究の背景

ノーマライゼーション理念の浸透を受け、身体状況や周辺環境を理由として移動に制約を受けている人(移動制約者)の移動手段の確保が求められるようになってきている。しかし、移動制約者の状況は多様であり、一つのサービスで全ての人に対応することは不可能である。また、個別対応型のサービスはコストがかかるが、移動の制約度の高い人にも対応できる。一方、集約型のサービスは、コストは低いが、移動の制約度の高い人には対応できない。そこで、移動の制約度が低い人にはコストが低い集約型のサービスを提供し、移動の制約度が高い人にはコストが高い個別対応のサービスを提供する必要がある。

そのため、地方自治体は、地域の特性と移動支援制度や交通サービスの持っている特性を考え合わせた上で、多様なサービスを複層的に行うことが望ま

れている。特に、都市部においては人口も多く集中し、都市基盤が充実しているため、複数のサービスを並存させることができる。

2 研究の目的

本研究では、都市部で適用できる身体障害者に対する移動支援制度の体系的整備についての方法論の構築を目指す。昨年度は尼崎市中央福祉事務所の身体障害者更生指導台帳をもとに、年齢、障害の種類、障害等級から移動支援制度の選択特性を把握した。本年度はそういった個人特性以外の特性を把握するため、身体障害者に対してアンケート調査を行った。その分析結果から、個別対応型のサービスを必要とする人、集約型のサービスで対応可能な人の特性を把握する。また、それにより、各制度が持つ性格について把握することを目的とする。

3 今回調査の対象とした移動支援制度

平成 15 年度に引き続き、今回も兵庫県尼崎市をケーススタディ地区として取り上げる。尼崎市は大阪市と隣接し、人口 47 万人を擁する都市である。

尼崎市では身体障害者の移動を支援する制度として、リフト付自動車派遣事業、福祉タクシー利用料助成事業、市バス特別乗車証交付事業のサービスレベルの異なる 3 つの制度を実施している。平成 15 年度に兵庫県内の市町に対して実施した調査によると、身体障害者に対する移動支援制度としてこれらの 3 制度と同様の制度は他都市でも実施されており、尼崎で得た知見は他の都市に応用可能であると考えられる。

各制度で利用できる交通サービスの概要を述べる。市バス特別乗車証交付制度で利用できる尼崎市営バスは尼崎市内の鉄道駅を結び、運行密度の濃淡はあるが、市内一円を網羅的に運行している。そのため、市営バスを乗り継げば尼崎市内のどこにでもいくことができる。また、尼崎市はノンステップバスの導入率が 45% を越えており、市民は日常的にノンステップバスを利用できる環境にある。

福祉タクシーチケット制度で利用できるタクシーは、一般のセダン型のタクシー車両が主である。回転式シートや車いす用リフトを備えた福祉車両も一部あるが、車両を特定して予約する必要がある、流しでの利用やタクシー乗り場からの利用は困難である。

リフト付自動車派遣制度で利用できる交通サービスは、車いすやストレッチャーのまま乗車できるリフト設備がある車両である。利用者は事前に予約

が必ず必要である。

これらの 3 制度は利用者の移動制約の度合いを相互に補完しあう関係にある。身体障害者の中でも比較的身体的な制約が少ない人は市バス特別乗車証交付証を、身体状況等により市バスを利用するのが困難な人は福祉タクシーチケットを、一般のタクシー車両の利用が困難でリフト付車両が必ず必要な人はリフト付自動車派遣を選ぶことができる。また、1 人を 1 回移送するのにかかる市の負担額と利用者の移動制約の度合いは相関関係にあり、利用者の移動制約の度合いが高いほど、市の負担額は高くなる。最もコストが低いのは市バス特別乗車証であり、最もコストが高いのはリフト付自動車派遣である（表 2）。

表 1 移動支援制度の概要

Table1 The mobility support system

心身障害者等市バス特別乗車証交付制度	尼崎市営バスの全線を無料で乗車できる乗車証を交付する制度。 対象者：身体障害者 1~4 級 利用者の自己負担は一切ない。
重度心身障害者(児)福祉タクシーチケット制度	タクシーの基本料金相当額のチケットを助成する制度。 対象者：肢体不自由・視覚障害 1,2 級、内部障害 1 級 年間 48 枚のタクシーチケットを交付し、利用者は乗車料金から基本料金相当額を差し引いた金額を支払う。
重度身体障害者リフト付自動車派遣制度	車いすのまま乗車できるリフト付自動車を派遣する制度。 対象者：肢体不自由 1,2 級、内部障害 1 級 利用目的：市内の医療機関及び公的機関 年間 48 枚の利用券を交付。利用者の自己負担は一切ない。

表 2 移動支援制度の対象者と移送コスト

Table2 The recipient and cost of mobility support system

	市バス特別乗車証	福祉タクシーチケット	リフト付自動車派遣
1 人 1 回あたりの移送にかかるコスト	低コスト		高コスト
利用者の移動制約の度合い	移動の制約が小さい		移動の制約が大きい

4 研究の流れ

本研究の流れを図 1 に示す。

まず、尼崎市の移動支援制度の枠組みから外れている人がどのような人なのか非受給者の状況を捉える。非受給者の構成率を求め、制度を受給していない理由を把握する。

次に、3つの制度をそれぞれどのような人が選択しているのか把握するために、クロス集計と数量化2類により分析を行う。

これらを分析から出てきた課題と、また、制度の今後の展開に関するアンケート項目から、他都市での適用を含め、移動支援制度をよりよく整備していくためにどのようにすればよいのか考察する。

(尼崎市の制度の組合せに着目)

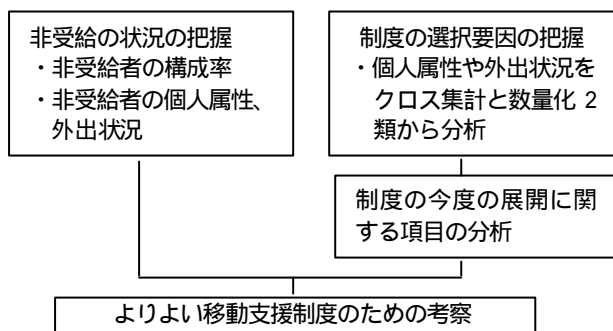


図1 研究の流れ

Fig.1 Process of research

5 調査の概要

5.1 移動支援制度の受給者に対する調査

調査は、尼崎市内の中央地区に在住している移動支援制度の受給者を対象としてアンケート調査を行った。中央地区は、尼崎市の中心部に位置し、都市施設も交通施設も充実しているおり、尼崎を代表していると考えた。

調査方法は、中央福祉事務所に制度の登録更新のために集まった受給者に、調査員から手渡しで調査票を配布し、回収は郵送とした。ただし、リフト付自動車派遣事業受給者は、中央福祉事務所の対象者は30人程度と少ないため、市全体の受給者を対象とした。調査票の配布・回収は郵送とした。

表3 調査回収結果

Table3 The returned rate of questionnaire

	交付者数	配布数	回収数	回収率
市バス特別乗車証受給者(1,2級)	513	211	105	49.8%
市バス特別乗車証受給者(3,4級)		242	131	54.1%
福祉タクシーチケット受給者	271	236	125	53.0%
リフト付自動車派遣受給者	107	107	61	57.0%
合計	891	796	422	53.0%

平成16年3月末日までに登録更新を行った人数である。

5.2 移動支援制度の非受給者に対する調査

昨年度の調査では、身体障害者手帳を有している人の7割がどの移動支援制度も受給していないという結果が得られた。この中には、高齢者の市バス特別乗車証や高齢者移送サービスを受給していたり、施設に入所しているため、受給資格がない人も含まれている。そのため、本来の意味での制度の非受給者がどのくらいいるのか把握する必要がある。また、制度を利用していない人の状況を把握することも、移動支援制度全体を考える上では重要であるため、制度の非受給者に対してもアンケート調査を行った。

受給者調査と同様に、中央地区在住の身体障害者とし、このうち、移動支援制度を受給していない人を対象とした。調査票の配布・回収は郵送で行った。

表4 調査回収結果

Table3 The returned rate of questionnaire

調査対象者数	配布数	回収数	有効回収数	有効回収率
1236	542	212	175	34.7%

制度の受給者および受給状況が不明な人を無効とした。

6 移動支援制度の非受給者の状況

6.1 各制度の受給者および非受給者の割合

非受給者に対する調査結果から、1~4級の身体障害者のうち高齢者の移動支援制度を利用している人の割合を把握した。その結果を踏まえ、調査票の回収率から中央福祉事務所管内全体に拡大して、各制度の受給者の割合を推計した。この結果、身体障害者のうち、約5割が身体障害者の制度を受給し、約3割が高齢者の制度を受給、約2%が施設に入所、残りの約2割が制度の受給資格がありながらも、どの制度も利用していない非受給者である。

表5 移動支援制度の受給者の割合の推計

Table4 The estimate of ratio of recipient of the mobility support system

		非受給者調査の回収数、実数(人)		全体(人)	構成率(%)
身体障害者の制度	市バス特別乗車証	20 ⁽¹⁾	(477 ⁽²⁾)	594	29.6
	福祉タクシーチケット	10 ⁽¹⁾	(273 ⁽²⁾)	331	16.5
	リフト付自動車派遣	1 ⁽¹⁾	(18 ⁽²⁾)	24	1.2
高齢者の制度	市バス特別乗車証	83	-	484	24.1
	高齢者移送サービス	14	-	82	4.1
施設に入所している		7	-	41	2.0
制度を利用していない		71	-	414	20.7
合計		212	(768)	2004	100.0

拡大係数 5.83 = 対象者数(1,236) / 回収数(212)

6.2 受給者と非受給者の比較

制度の非受給者の状況を明らかにするために、個人属性や外出状況に関する項目と制度の受給の有無でクロス集計を行った⁽³⁾。独立性のカイ2乗検定を行い、有意水準1%で有意な差があると考えた。検定結果を表6に示す。

年齢、障害の種類、等級、歩行を補助する用具といった個人属性に関わる項目で有意な差は見られなかった。

外出状況に関する項目では、外出頻度、外出目的で有意な差は見られなかった。しかし、外出手段で有意な差が見られた(図2)。非受給者は受給者に比べ路線バス、タクシーといった公共交通機関を主な外出手段としている人が少ない。その一方で、自分自身で車を運転する人が19.0%と受給者の8.4%よりも多い。

表6 個人属性および外出状況と制度の受給の有無の検定結果

Table6 Relation of receipt between the system and the individual attribute, and the going-out situation

項目		有意確率	
個人属性	年齢	52.1%	
	障害の種類	視覚障害	19.0%
		聴覚障害等	31.0%
		肢体不自由	11.0%
		内部障害	14.3%
		重複障害	38.3%
	障害等級	20.1%	
	歩行を補助する用具	車いす	43.9%
		車いす以外	22.8%
	外出状況	外出頻度	28.7%
外出目的		診察	15.1%
		通勤	29.1%
外出手段		バス	0.0%*
		タクシー	0.2%*
	自分が運転する車	0.0%*	

*有意水準1%で、有意な差があったもの

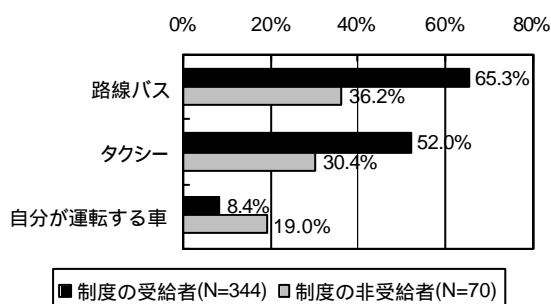


図2 受給者/非受給者の主な移動手段(複数回答)
Fig.2 The main move means

6.3 非受給者が制度を受給しない理由

非受給者に対し制度を受給しない理由を聞いたところ、「他の交通手段を利用しているため、制度を受給する必要がない」が47.6%と最も多かった。このことは、非受給者が主な外出手段として、公共交通機関を用いている人が少なく、自分が運転する車を利用している人が多いことと呼応している。

次いで、「制度自体知らなかった」が34.9%、「制度は知っていたが自分が見えるかどうかわからない」が12.7%であり、合わせて47.6%の人は制度を正しく認知していない。6.1の推計より非受給者は身体障害者の2割を占めているため、制度を正しく認知していない人は1割弱である。これらの制度を正しく認知していない人が制度を必要としているかどうか、今回の調査では把握できなかったが、制度の公平性の観点からは、制度の認知を高めた上で、制度を受給するかどうかを選択してもらう方がよい。

表7 移動支援制度を受給しない理由(複数回答)

Table7 The reason non-recipients do not receive the system

(N=63)	人数(人)	構成率(%)
他の交通手段を利用しているため	30	47.6
制度自体を知らなかった	22	34.9
外出することができない	12	19.0
行政の助けを借りずに、なるべく自力で生活したい	12	19.0
制度は知っていたが、自分が受給できるかどうかわからない	8	12.7

7 移動支援制度の選択状況

7.1 受給制度別の個人属性

まず、受給している制度別に年齢、障害の種類等の個人属性をクロス集計し、どのような違いがあるのかを述べる。

7.1.1 年齢層

制度別に見ると、高齢者の割合が最も高いのはタクシーチケット受給者であり、87.1%の人が60歳以上、52.6%の人が75歳以上である。

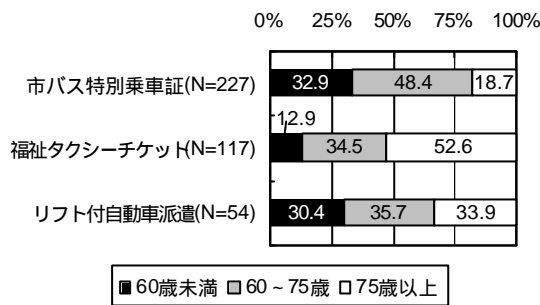


図3 年齢層
Fig.3 The age group

7.1.2 障害の種類

障害の種類を見ると、市バス特別乗車証受給者は肢体不自由者の割合が3制度の中で最も少なく47.2%である。ドア・ツー・ドアのサービスであるタクシーチケット受給者のうち肢体不自由者の割合は69.8%、リフト付自動車派遣受給者は100.0%である。

表8 障害の種類
Table8 the kind of disability

	市バス特別乗車証受給者 (N=214)		タクシーチケット受給者 (N=116)		リフト付自動車派遣受給者 (N=59)	
	人数(人)	構成率(%)	人数(人)	構成率(%)	人数(人)	構成率(%)
視覚障害	22	10.3	18	15.5	5	8.5
聴覚障害等	29	13.6	15	12.9	19	32.2
肢体不自由	101	47.2	81	69.8	59	100.0
内部障害	84	39.3	35	30.2	14	23.7
重複障害*	22	10.3	25	21.6	33	55.9

7.1.3 歩行時の補助具、介助者

歩行時の補助具の種類、有無を表9に示す。市バス特別乗車証受給者では補助具を用いていない人が47.9%であった。福祉タクシーチケット受給者では87.2%、リフト付自動車派遣受給者は94.4%と、ほとんどの人が何らかの補助具を使っている。しかし、福祉タクシーチケット受給者の方がリフト付自動車派遣受給者より、簡易な補助具を用いている人が多い。福祉タクシーチケット受給者で車いすを用いている人は、39.4%であるのに対し、リフト付自動車派遣受給者では88.9%である。

また、市バス特別乗車証受給者のうち、バスを使うのが困難であると考えられる車いす使用者が9.5%を占めている。尼崎市はノンステップバスの導入率が高いことが影響していると思われる。

歩行を介助する人の有無を表10に示す。市バス特別乗車証受給者は手伝ってもらうことはないという人が55.4%と一人で自由に外出できる人が半数を占

めている。一方、タクシーチケット受給者は介助者がいる人が88.0%、リフト付自動車派遣受給者では98.3%と、外出時に介助者が必要な人が多い。

表9 歩行時の補助具の種類、有無(複数回答)

Table9 The auxiliary implement

	市バス特別乗車証受給者 (N=211)		タクシーチケット受給者 (N=109)		リフト付自動車派遣受給者 (N=54)	
	人数(人)	構成率(%)	人数(人)	構成率(%)	人数(人)	構成率(%)
車いす	20	9.5	43	39.4	48	88.9
車いす以外	94	44.5	73	67.0	12	22.2
用いない	101	47.9	14	12.8	3	5.6

表10 歩行時の介助者の有無

Table10 The people who care for a walk

	市バス特別乗車証受給者		タクシーチケット受給者		リフト付自動車派遣受給者	
	人数(人)	構成率(%)	人数(人)	構成率(%)	人数(人)	構成率(%)
介助者が必要	83	44.6	95	88.0	58	98.3
手伝ってもらうことはない	103	55.4	13	12.0	1	1.7
合計	186	100.0	108	100.0	59	100.0

7.2 受給制度別の外出状況

7.2.1 外出頻度

外出頻度を見ると、市バス特別乗車証受給者がもっとも外出を頻繁にしており、次いで福祉タクシーチケット受給者、リフト付自動車派遣受給者では4割の人しか週に1日以上外出していない。また、どの受給者においても全く外出しないという人が存在している。

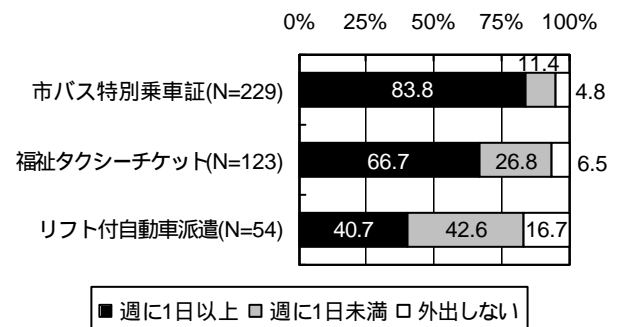


図4 外出頻度
Fig.4 Going-out frequency

7.2.2 外出目的

日常的に行っている外出目的から、他者で代替することが不可能であり、外出の必要性が高い診察と通勤に着目した。福祉タクシーチケット、リフトつき自動車派遣受給者は診察を日常的に受けている人

の割合がそれぞれ 98.4%、98.2%と、市バス特別乗車証交付者の 86.7%よりも高い。また、通勤は、市バス特別乗車証受給者では 15.5%となっているが、福祉タクシーチケット受給者では 3.4%、リフト付き自動車派遣事業者では 9.1%と低い。

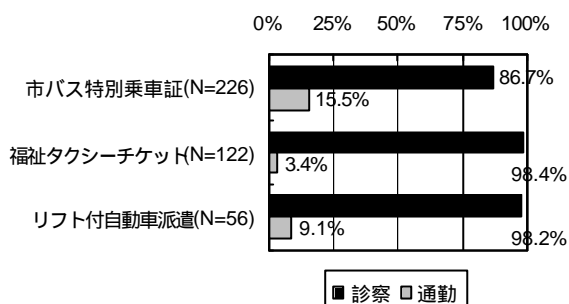


図5 診察、通勤をしている人の割合

Fig.5 The rate of those who are doing medical examination and commutation

7.2.3 日常的な移動手段と制度の利用状況

日常的に用いている移動手段について聞いたところ、市バス特別乗車証で路線バスを利用している人は91.0%であり、残りの9.0%の人は乗車証を受給しながらも路線バスを利用していない(図6)。同様に、福祉タクシーチケット受給者、リフト付自動車派遣受給者で、交付を受けたものの1枚も使っていない人もおり、それぞれ、9.1%、44.7%存在する(表11)。また、タクシーチケット、リフト付自動車派遣は年間の利用枚数が48枚と制限があり、往復で利用した場合、最大でも2週に1回の外出しかできない。しかし、チケットをすべて使いきる人は少なく、28.1%、リフト付自動車派遣で2.0%である。これらのことから、制度の受給者の中にも、受給している制度と実際の外出状況と合っていない人がいるのではないかと考えられる。

また、移送サービスを利用している人は、リフト付自動車派遣受給者で13.0%となっていた。移送サービスはリフト付自動車と同様の移動サービスであるが、運行主体がNPOやボランティア団体等である。リフト付自動車派遣で利用できない娯楽目的の外出や、チケットを使いきった人が利用しているのではないかと推察される。このように、移送サービスは行政が実施している事業が補えない範囲を補完する役割を担っているといえる。

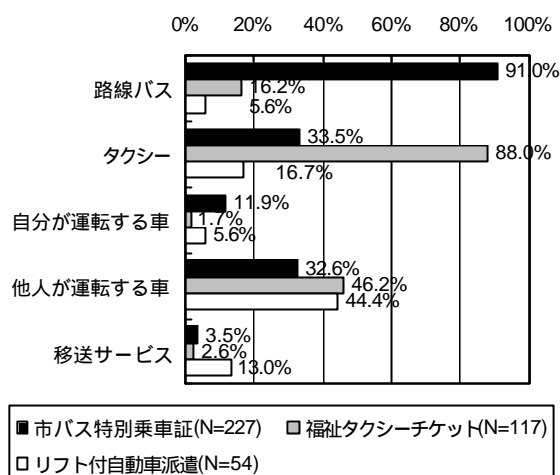


図6 主な移動手段(複数回答)

Fig.6 The main move means

表11 チケットの残部数

Table11 The number of the remainders of the tickets

	福祉タクシーチケット受給者		リフト付自動車派遣受給者 ⁽⁴⁾	
	人数(人)	構成率(%)	人数(人)	構成率(%)
全て使った	34	28.1	3	2.0
約5枚	13	10.7	8	5.3
約10枚	13	10.7	2	1.3
約20枚	23	19.0	18	12.0
約30枚	7	5.8	22	14.7
約40枚	9	7.4	30	20.0
48枚すべて残った	11	9.1	67	44.7
昨年度はもらっていない	11	9.1	-	-
合計	121	100.0	150	100.0

7.3 制度選択の要因分析

7.3.1 市バス特別乗車証とドア・ツー・ドアの交通サービス制度の選択の要因分析

各属性が制度の選択に影響を与えている度合いを見るために、数量化2類による分析を行った。

まず、ドア・ツー・ドアの交通サービスを対象とした福祉タクシーチケット、リフト付自動車派遣受給者をまとめ、大量輸送機関であるバスを使う市バス特別乗車証の受給者と特性の違いを分析した。外的基準は選択した制度を用い、説明変数は外出状況を表す「外出頻度」「診察」「通勤」と身体状況を表す「補助具」「介助者」「歩行可能な距離」を用いた。

分析結果を図7に示す。相関比は0.655であり、判別の中率は78.2%であった。図の棒グラフはカテゴリスコアであり、負の場合は市バス特別乗車証の選択への影響を意味し、正の場合は福祉タクシーチケット等の選択への影響を意味する。

この結果から、市バス特別乗車証と福祉タクシー

チケット等の選択に最も影響を与えているのは「歩行可能な距離」であり、「介助者の有無」、「補助具の有無」といった身体状況と関係する項目の影響が強かった。また、よく外出している人ほど市バス特別乗車証を選ぶ傾向があることがわかったが、「診察」、「通勤」といった外出目的による影響は小さいことがわかった。

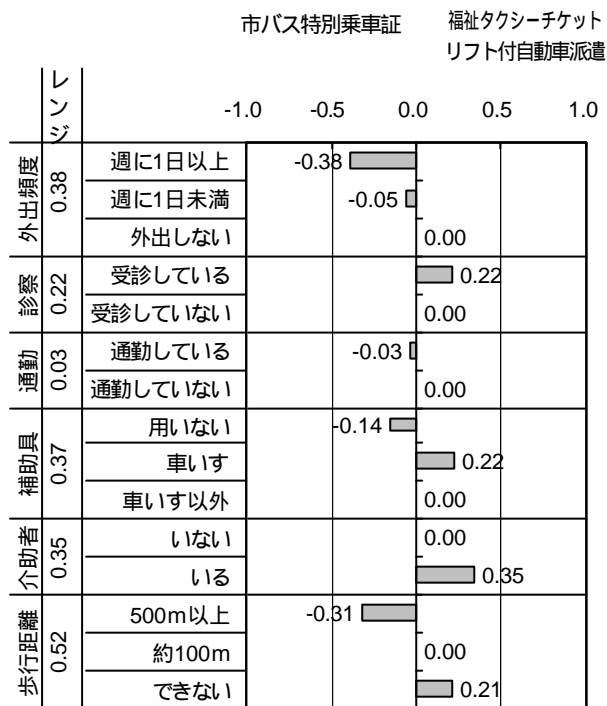


図7 制度の選択要因分析1

Fig.7 An institutional selection attribution analysis 1

7.3.2 福祉タクシーチケットとリフト付自動車派遣の選択の要因分析

次に、セダン型車両を用いるのが主である福祉タクシーチケット受給と、車いすのまま乗り込めるリフト付自動車派遣受給者の選択要因を分析した。外的基準は選択した制度を用い、説明変数は7.3.1と同様のものを用いたが、「診察」、「通勤」ではタクシーチケット受給者とリフト付自動車受給者の間に有意な差が見られなかったため、項目から削除した。また、身体状況を表す項目として「座席の移乗の可否」を用いた。これは、車いすのまま乗り込めるかどうか福祉タクシーチケットとリフト付自動車派遣との違いであるからである。

分析結果を図8に示す。相関比は0.576であり、判別率的中率は80.7%であった。負の場合は福祉タクシーチケットの選択を意味し、正の場合はリフト付自動車の選択を意味する。

この結果から、福祉タクシーチケットとリフト付自動車の選択に最も影響を与えているのは「車いす

の利用の有無」であり、次に「移乗ができるかどうか」であることがわかった。

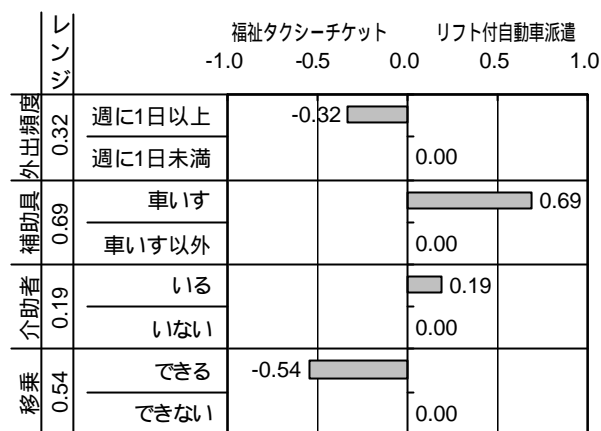


図8 制度の選択要因分析2

Fig.8 An institutional selection attribution analysis 2

7.4 移動支援制度の内容に関して

7.4.1 制度の選択に対する認知

自分が受給できる制度を正しく認知しているかどうか把握するために、回答者に「選ぶ権利がある制度をすべて」選んでもらった。

正しく認知している人は全体で37.6%だけであった。2種類から選択できる人は正解が11.8%、3種類から選択できる人は17.6%と、正解率が低かった。このように制度が選択可能であるということが認知されていないことが、制度を受給しながらも利用していないという状況につながっているのではないと思われる。

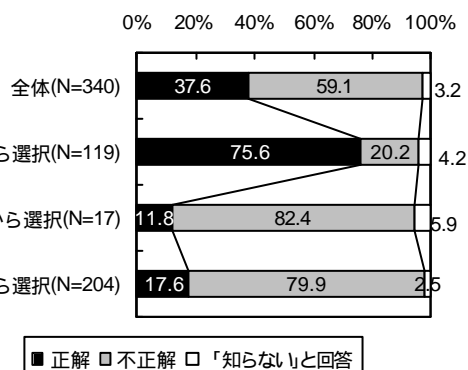


図9 制度の認知状況

Fig.9 Institutional cognition

7.4.2 バスの利用増加に関して

尼崎市では今後新たに導入する車両は全てノンステップバスにすることとしている。ノンステップバ

スは、身体障害者のみならず、高齢者、子供連れなど多くの人にとって乗りやすい車両であるが、一般の車両よりも高価であり、市としての施策の一貫性の観点からも、バスの利用を増加させることは重要である。

そこで、路線バスや町がどのように変われば路線バスの利用が増えるか質問した。この結果を見ると、「ノンステップバス」の導入率が上がれば、市バス特別乗車証受給者だけでなく、タクシーチケット受給者、リフト付自動車派遣受給者でもバスの利用の増加が見込めるといえる。車両の次に要望として高いのは、「バスの乗り継ぎなしに目的地までいけることができる」であり、移動の制約度が高い身体障害者にとってバスの乗り継ぎは大きな負担になっていることが想像できる。

また、「どのように変わっても路線バスの利用回数が増えることはない」は福祉タクシーチケット受給者では 36.9%、リフト付自動車派遣受給者では 55.3%と多くなく、周辺環境を変えれば路線バスの利用が増える人が多くいるといえる。

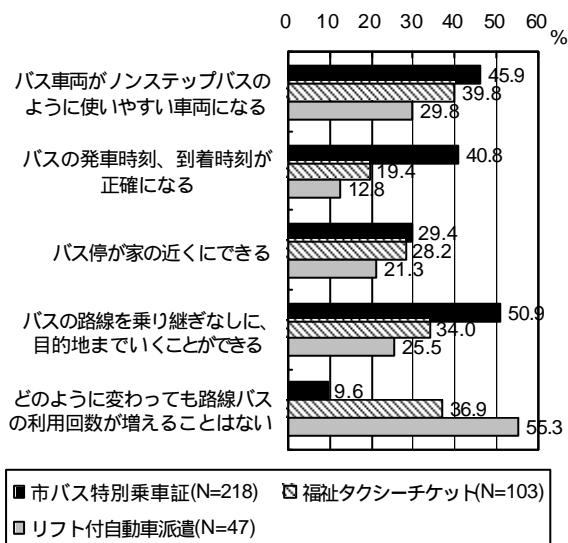


図 10 バス利用増加のための条件 (複数回答)
Fig.10 The conditions for the increase in bus use

7.4.3 リフト付自動車派遣制度に関して

福祉タクシーチケット制度とリフト付自動車派遣制度の大きな違いは利用する車両であったが、近年、一般のタクシー会社であってもリフト付等の車いす対応車両を保有している会社が増えており、その違いが少なくなりつつある。尼崎市の福祉タクシーチケット制度の対象の 24 社・協会のうち 7 社が車いす対応車両を保有している。

福祉タクシーチケット受給者でリフト付等の車い

す対応車両を用いている人は 27.6%であり、このような利用の場合はリフト付自動車派遣制度との違いは利用目的と自己負担の有無になる。

しかし、リフト付自動車派遣受給者に対し、タクシー運賃のように自己負担分がある代わりに自由な外出目的に対して利用できるほうがよいのか、現状のままのほうがよいのか質問した。その結果、「今のままの外出目的が限られても良い」と回答している人が 66.7%と多数を占めており、現状の制度内容で満足している人が多い。

表 12 福祉タクシーチケット受給者が利用するタクシー車両

	人数(人)	構成率(%)
普通の自動車	76	65.5
回転シート付車両	8	6.9
リフト付等の車いす対応車両	32	27.6
合計	116	100.0

表 13 リフト付自動車の自己負担分の可否

Table13 Individual coverage of the expense of a car with a lift

	人数(人)	構成率(%)
自己負担分が増えても、自由な外出目的で利用できるほうがよい	16	29.6
自己負担分が増えるくらいなら、外出目的が限られていてもよい	36	66.7
その他	2	3.7
合計	54	100.0

8 まとめ

8.1 制度の認知向上の必要性

身体障害者のうち、移動支援制度の受給資格がありながらもどの制度も利用していない非受給者は約 2 割であることがわかった。非受給者は、年齢や身体状況に関わる項目で、受給者と有意な差が見られなかった。非受給者が制度を受給しない理由としては、自家用車等他の交通手段を用いているため必要ない人もいるが、制度を十分に認知していないことを理由としてあげている人が多い。

また、制度の受給者においても、制度を受給していても利用していない人がおり、自分が選択できる制度を正しく認識している人は少ないことがわかった。

これらのことから、制度の公平性を高め、制度が本来の目的である移動制約者の移動を支援する役割を十分に発揮させるためにも、制度の認知を高める必要がある。

8.2 移動支援制度の選択要因の把握

市バス特別乗車証の選択には、「歩行距離」や「介助者の有無」、「補助具の有無」といった身体状況と関係する項目の影響が強いことがわかった。しかし、市バス特別乗車証の受給者のうち、車いす利用者は1割を占めている。このことから身体状況に合わせて一方的に制度を付与するのではなく、対象者本人に選ばせることが重要であることがわかる。

福祉タクシーチケットとリフト付自動車の選択に最も影響を与えているのは「車いすの利用の有無」であり、次に「移乗ができるかどうか」であることがわかった。しかし、一般のタクシー会社においてもリフト付等の車いす対応車両が増えている現状では、利用できる車両に関して、福祉タクシーチケットとリフト付自動車派遣の制度の境目はなくなっていくものと考えられる。そこで、今後、制度の改正も検討する必要があるが、リフト付自動車受給者に福祉タクシーチケットと同様に自己負担分を求めると反発が出るものと思われるので、制度の改正の際には受給者との間に十分な合意がとれるようなプロセスを踏む必要があるだろう。

謝辞

調査を進めるにあたり多大なご支援とご協力をいただいた尼崎市役所の皆様、調査票の作成にあたり快くヒアリングを受けてくださった尼崎市身体障害者福祉センターの作業療法士 井上由美氏、尼崎障害者連盟の方々に対して心から謝意を表します。

補注：

(1) 非受給者アンケート調査の回答者の中には、制度の受給者も含まれていたため、これらの人についても同時に拡大した。制度の受給者が含まれていた理由としては、平成16年度になって新たに制度を受給し始めた人や転居した人等、平成15年度のデータでは対応していなかったためであると思われる。

(2) 身体障害者の制度の受給者数の実数は平成15年度の調査によるものである。2003年度の報告書の数字と異なっているのは、対象者を1~4級に限定したこと、平成16年に再度調査を行ったところ、身体障害者台帳の記載者のうち1,184人が住民基本台帳と住所が一致していなかったり、死亡していたりすることが判明したことによる。

(3) 制度の受給者には、リフト付自動車派遣受給者が実際の割合よりも多く含まれていることと、リフト付自動車派遣受給者が受給者の中で占める割合が少ないことから、この項では、リフト付自動車派遣受給者のデータを省いて分析する。制度の非受給者は、制度の受給資格がありながらもどの制度も利用していない71名を分析対象とする。

(4) リフト付自動車派遣受給者のチケットの利用状況は、平成14年度の運行台帳から集計した実測値である。

参考文献

- 1) 市原考、谷内久美子、新田保次、猪井博登、中村陽子：「地方公共団体が実施している高齢者・障害者に対する移動支援制度の実施状況について」、福祉のまちづくり工学研究所報告集平成15年版、pp.56-62、2003
- 2) 秋山哲男：「高齢者の住まいと交通」、日本評論社、pp26-27、1993
- 3) 秋山哲男、三星昭宏：「講座高齢社会の技術 6 移動と交通」、日本評論社、1996
- 4) 秋山哲男：「タクシー・STサービスの交通政策・交通システム」、第27回土木計画学研究・講演集、2003
- 5) 三星昭宏：「高齢者・障害者に対応した交通システムの現状と課題」、土木学会誌 Vol.88、pp26-27、2003
- 6) 交通エコロジー・モビリティ財団：「高齢者・障害者向け地域福祉交通サービスの整備方策に関する調査」、2003