

# 中山間地域における身体障がい者の移動実態に関する研究

## —福祉交通の在り方に着目して—

社会システム計画学研究室2014年度修士研究 中原英明

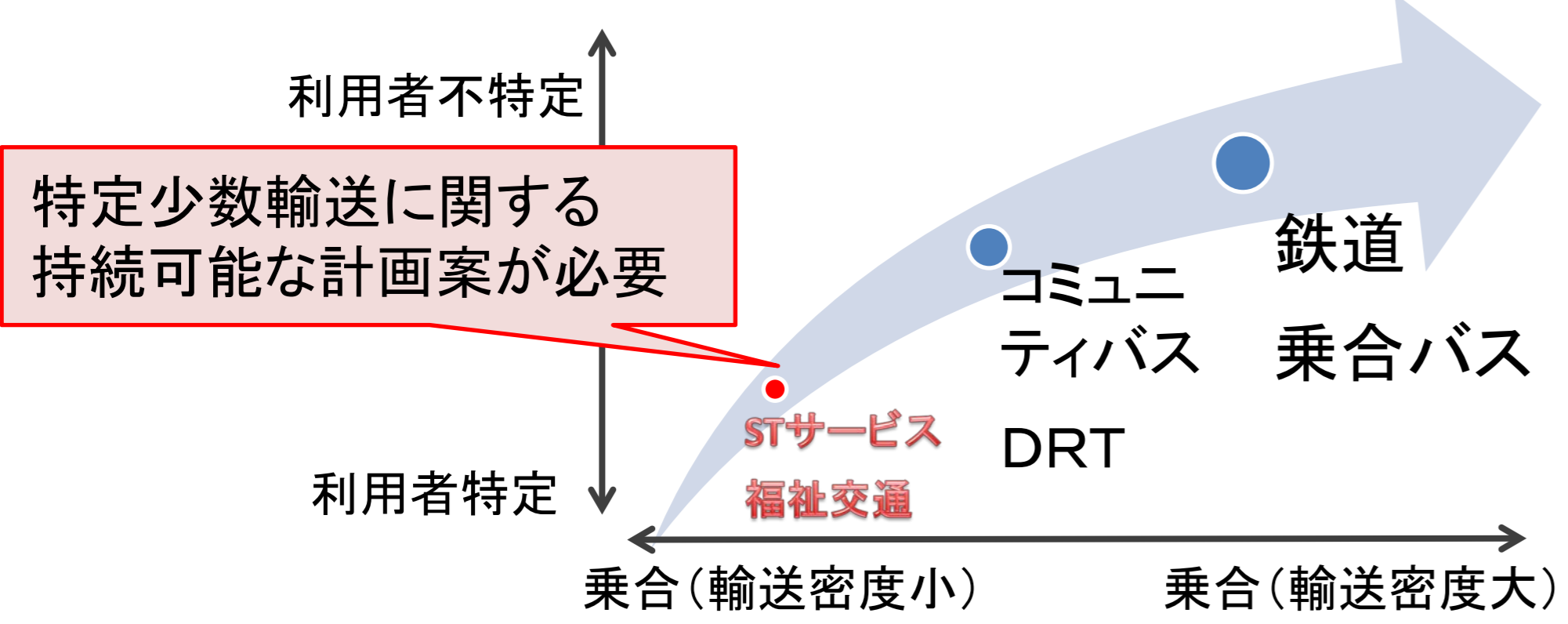
### 研究の背景

高齢化に伴い身体障がい者数は増加し、その内の98%が在宅  
 身体障がい者も移動できる社会の実現は**重要な課題**  
 しかし、中山間地域でどのような移動をしているのか不明

#### 課題1

交通需要を満たすために**移動実態を把握する**  
 「誰が」「どんな目的で」「どの交通手段で」「どこからどこへ」

身体障がい者の移動はDRTやバス等の公共交通の整備やバリアフリーの整備のみでは解決できない



#### 課題2 持続可能な福祉交通の在り方について明らかにする

### 研究の目的

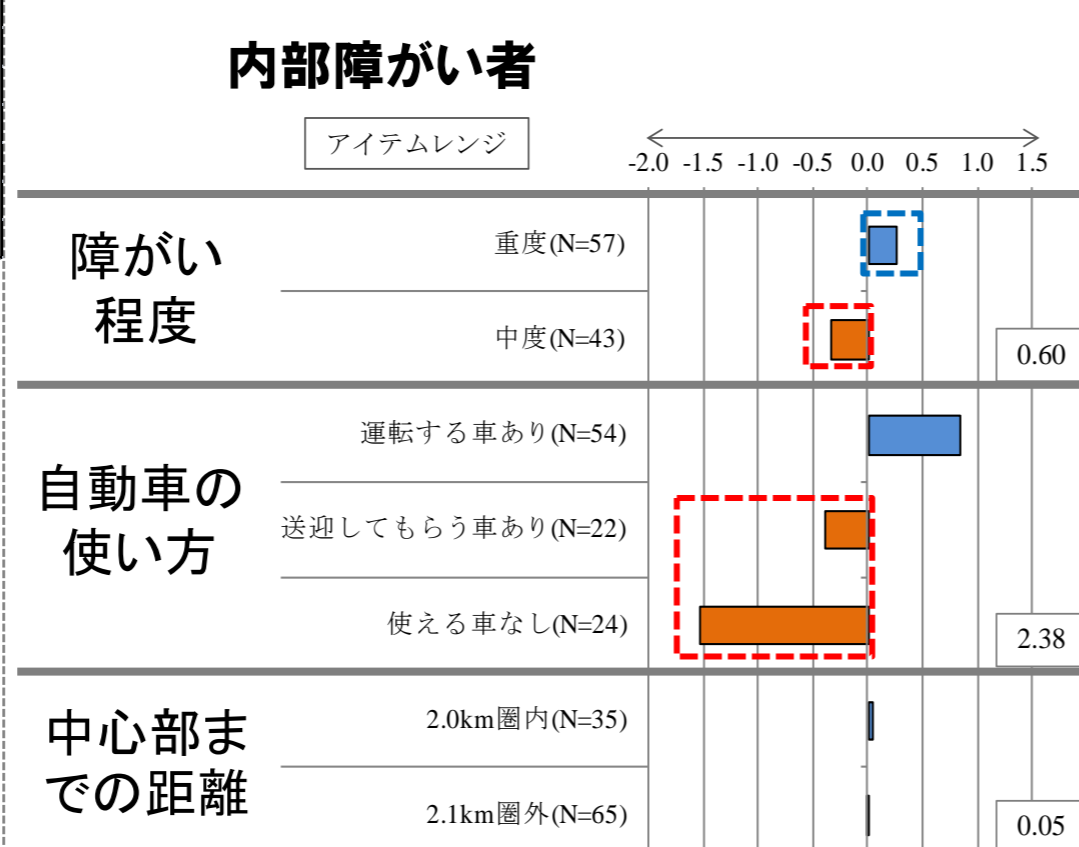
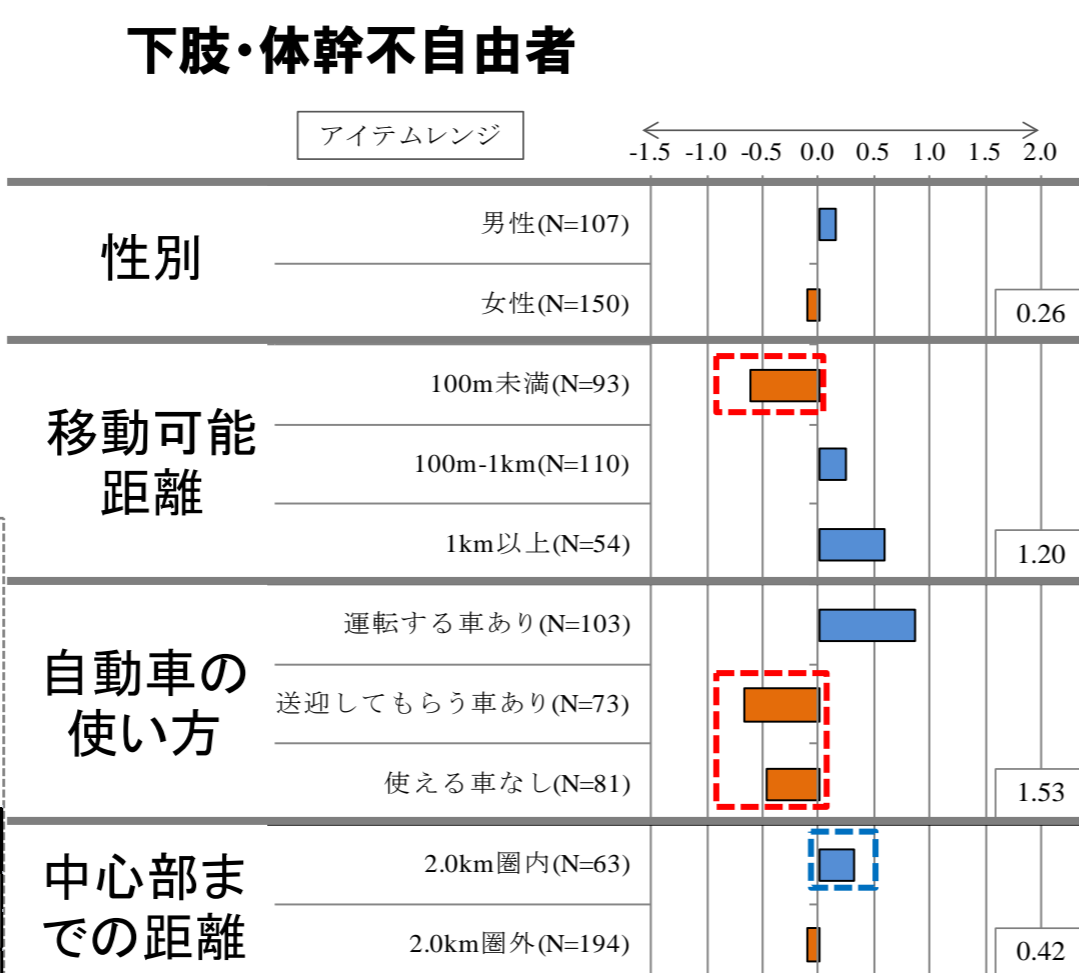
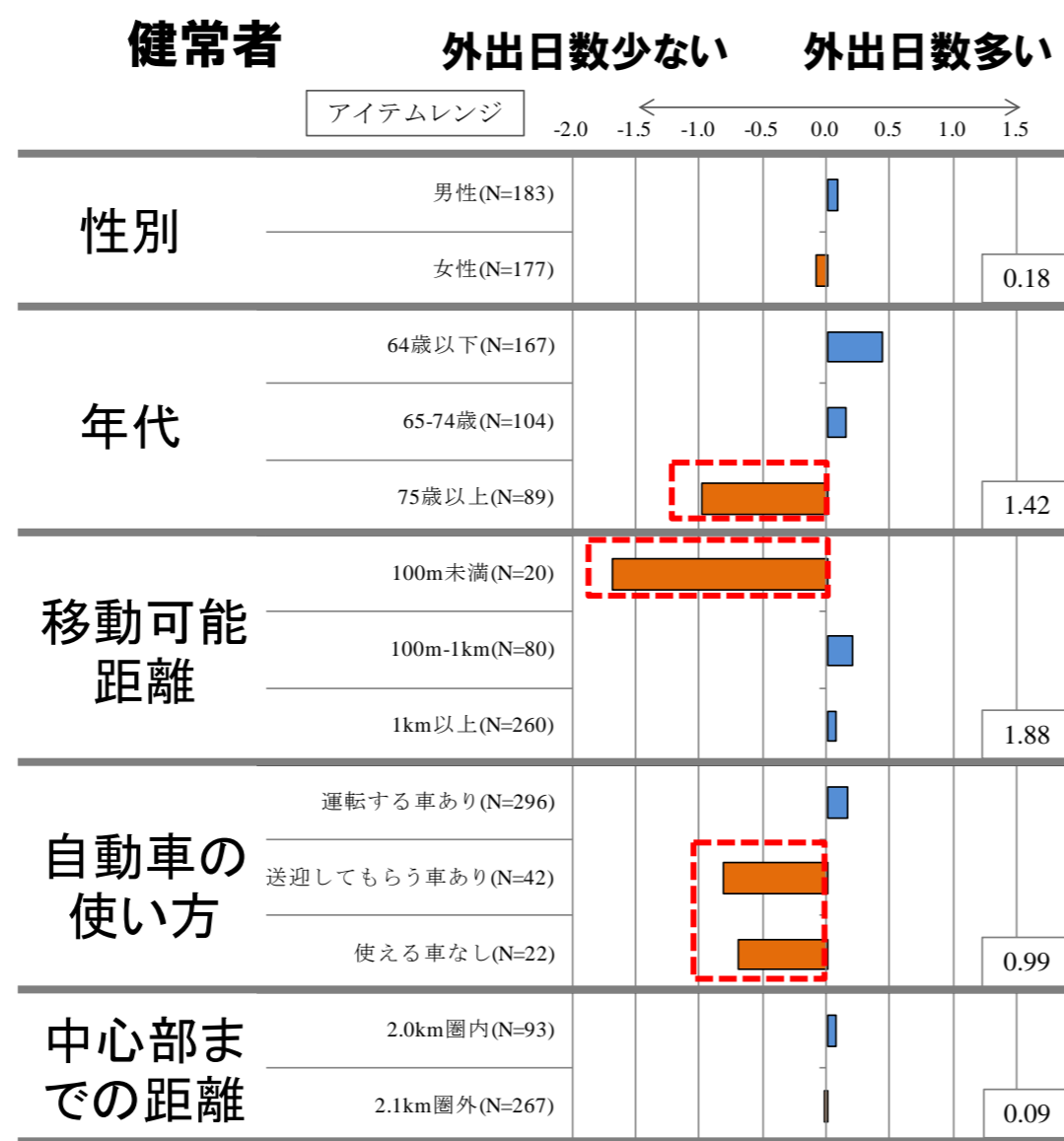
- ◆障害者の移動実態がどのようになっているのか明らかにする
- ◆持続可能な福祉交通の在り方を提言することを目的とする

### 1週間の外出日数に影響を及ぼす要因把握

対象者	N	相関比	的中率	
健常者	360	0.23	77.8%	
軸の重心	週に1-3日	週に4-7日	-1.1772	0.1988
下肢・体幹不自由者	257	0.16	66.2%	
軸の重心	週に1-3日	週に4-7日	-0.4917	0.3236
内部障がい者	100	0.23	77.0%	
軸の重心	週に1-3日	週に4-7日	-0.8103	0.2847

下肢・体幹不自由者は、より移動制約があるため中心部までの距離が影響する

内部障がい者は、より障がい種が特殊であるため障がい程度が重度程通院による外出日数が増える



### 福祉有償運送の実態調査ヒアリング調査の概要

	2013年調査	2015年調査
対象事業者	瀬戸内市：1事業者(NPO)	倉敷市：1事業者(NPO) 奈義町：1事業者(NPO)
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業を始めたきっかけ</li> <li>運営で抱える問題点</li> <li>収支状況</li> <li>運転に携わったきっかけ</li> <li>運転者のやりがい</li> <li>輸送にあたる困難点</li> <li>認定講習に関して等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業を始めたきっかけ</li> <li>運営で抱える問題点</li> <li>収支状況</li> <li>運転に携わったきっかけ</li> <li>運転者のやりがい</li> <li>輸送にあたる困難点</li> <li>認定講習に関して等</li> <li>5年後の継続意向等</li> </ul>

- 事務処理量・・・市町村・運営協議会・運輸支局へ提出義務
- 金銭面・・・自治体からの補助なし、他事業や従業員の給料から赤字を補填している。

移動制約者の利用する福祉有償運送は持続可能な交通システムとは言えない

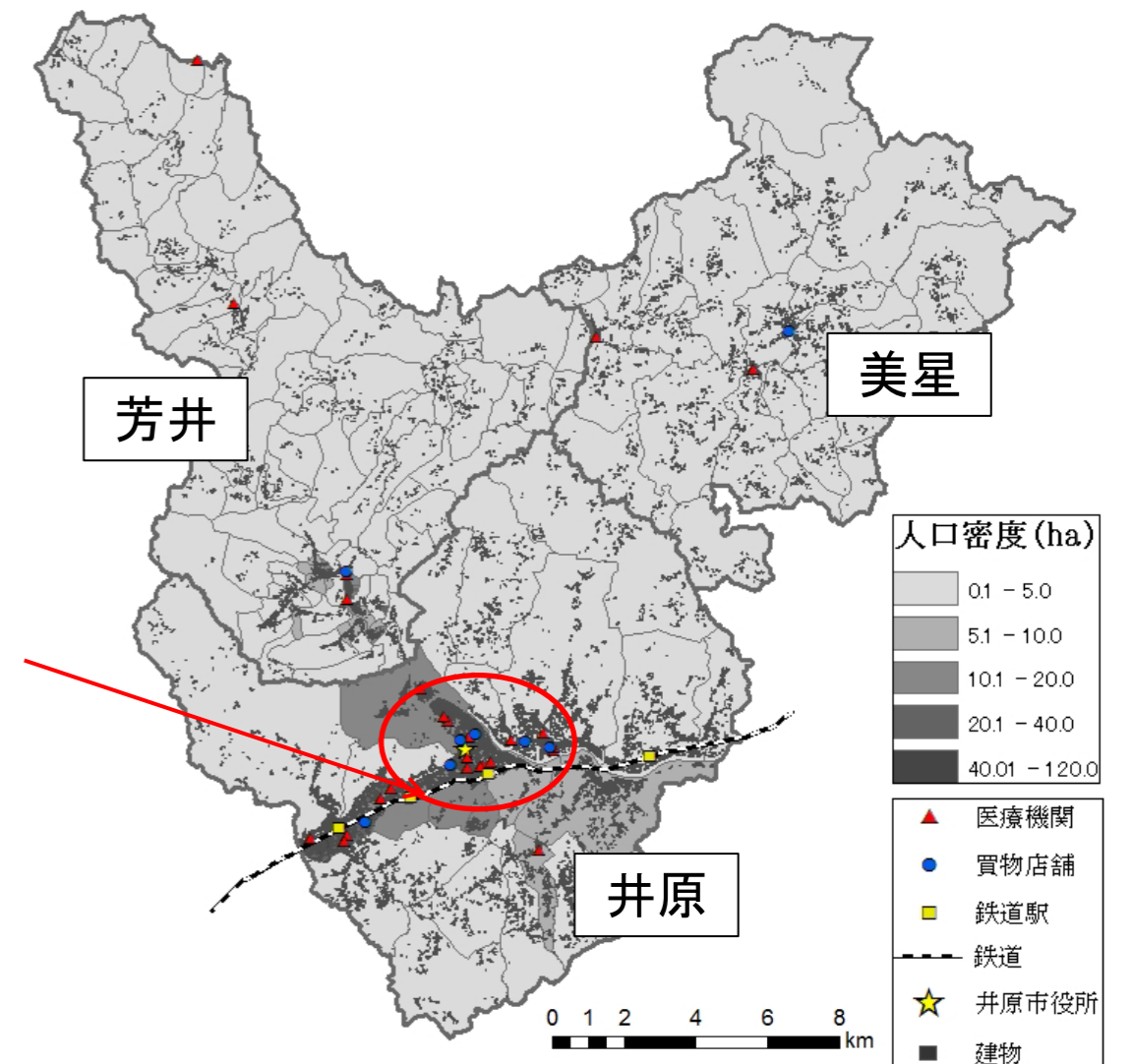
### 分析対象地域と使用データ

#### 岡山県井原市

岡山県南西部、広島県との県境に位置する

南部に位置する井原町  
 北西部に位置する旧芳井町  
 北東部に位置する旧美星町  
 合併(平成17年度)

商業地域・医療機関等の生活施設は中心部に集積している



### アンケート調査の概要

調査名	井原市の交通体系を考えるためのアンケート調査	井原市の公共交通及び持続可能性を考えるためのアンケート調査
調査対象地域	岡山県井原市全域	岡山県井原市全域
対象者	身体障がい者手帳を所持している肢体不自由者及び内部障がい者	井原市在住の住民
配布・回収方法	郵送配布・郵送回収による全数調査	無作為抽出後、郵送配布・郵送回収
調査時期	2012年12月	2012年12月
配布票数	1,744部	2,470部
回収票	908部	1,131部
回収率	51.2%	45.8%
主な調査項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>●個人属性について</li> <li>●通院、買物、余暇行動について</li> <li>●福祉交通について</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●個人属性について</li> <li>●通院、買物行動について</li> </ul>

### 分析結果

\*視覚障がい者や聴覚障がい者や知的、精神障がい等を重複している者については、移動実態、制約状況が特殊であることを考慮し、本研究では除外

	上肢	下肢・体幹	内部	複数障がい	健常者
通院行動の有無 (通院している人の割合%)	78%	90% **(+)	95% **(+)	94% **(+)	50% **(-)
うち回数を減らしている障がい者: 7%					
買物行動の有無 (買物している人の割合%)	75%	74%	80% **(+)	58% **(-)	74%
うち回数を減らしている障がい者: 22%					

### 諸外国の福祉制度比較

	日本	イギリス	アメリカ	スウェーデン
移動制約者に対する移動への補助	なし 通院等乗降介助	あり	あり	あり
補助の主体	原則なし	国、自治体	国、自治体	県
外出目的制限	通院・選挙等	自由目的	自由目的	自由目的
事業者への負担	介護報酬・障害者総合支援報酬分算定	事業者への負担あり	事業者への負担あり	事業者への負担あり

#### 日本

介護に対する保障をし、公的補助は少ない  
 移動制約者の外出は通院以外の目的を行えない。

#### 福祉交通先進国

移動に対する保障をし、公的補助は多い  
 移動制約者の外出数増、自由目的増 事業者の活動も活発化

### 必要な公的補助の算定

#### 福祉交通の必要な移動制約者を抽出

「移動可能距離が500m未満である」かつ「車の所持状況で自分で運転できる車を持っていない」と定義

#### 福祉輸送サービス利用対象者のトリップ数の定義

通院→アンケートより得られた実際の通院頻度から抽出買物→1週間に2回の外出を行うと定義

#### 福祉輸送サービス利用対象者の総費用

- 通院と買物を行っている場合、中心部に施設が集積しているため、同時に行くと推定
- 岡山県内で認可されるタクシー運賃を適用し、字の重心から施設までの直線距離×1.2を実際に走る運行距離と設定

#### 必要な総車両数

1台あたり1日のサービス供給可能トリップ数は、午前1往復、午後1往復+1トリップ、計5トリップと推定

タクシー運賃の半額を補助するとして、約34,700,000円/年の公的補助が必要

### 持続可能な福祉交通の在り方

- ✓DRT等に福祉車両を用い、高齢者の利用する生活交通と兼用にする
- ✓STサービスを高齢者も利用できるものにし兼用にする

▶ 過疎化の進展等、人口が少なくなる中で.....  
 ▶ まとめて計画を行い利用者を増やし、資金を投入することが重要

### 結論

▶ 健常者・高齢者の移動を対象とした「地域公共交通総合計画」と障がい者を対象とした「地域福祉計画」を同時に行うことが必要

外出頻度・免許の所持状況・歩行可能距離は

肢体不自由者<内部障害者<健常者であることが分かった。

外出日数に影響を及ぼす要因は、下肢・体幹不自由者では「中心部までの距離」が影響し、内部障がい者では「障がい程度」が重度の人ほど通院による外出が増加する。

今の福祉交通のシステムでは持続可能ではなく、移動制約者のシビルミニマムの定義と共に、高齢者の交通システムにも障がい者も利用できるシステムの導入等兼用化を行う計画が必要である。