

身体障害者の移動支援制度の選択特性に関する基礎的研究

－兵庫県尼崎市をケーススタディとして－

Research on tendency of the disabled's choice from the privilege of free transportation or STS

谷内久美子*・市原考**・新田保次***・猪井博登****・中村陽子*****

By Kumiko TANIUCHI*, Ko ICHIHARA**, Yasutsugu NITTA***, Hiroto INOI****, Yoko NAKAMURA*****

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、このような移動制約者に対する移動支援制度やサービスの配分方法等についてのノウハウは乏しく、実施主体である地方公共団体が場当たりに実施しているのが現状である。今後、地方分権が進むと同時に、財政の緊縮化が進む地方公共団体の情勢を鑑みると、それぞれの制度の持つ性格を把握しながら、移動支援制度やサービスを効率的にどのように整備すべきかを示すことが求められている。

一方、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、移動の制約度が高い人に対応する個別対応型のサービスは高いコストがかかり、コストが低い集約型のサービスでは移動の制約度が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、そのようなサービスでは対応できな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、多様なサービス

キーワード：交通弱者対策

*正会員、兵庫県立福祉のまちづくり工学研究所

（兵庫県神戸市西区曙町1070、

TEL078-925-9283、FAX078-925-9284）

**正会員、兵庫県土整備部まちづくり局土地政策室

（前兵庫県立福祉のまちづくり工学研究所）

***正会員、博士(工)、大阪大学大学院工学研究科土木工学専攻

（大阪府吹田市山田丘2-1、

TEL06-6879-7611、FAX06-6879-7612）

****学生会員、工修、大阪大学大学院工学研究科土木工学専攻

*****学生会員、大阪大学大学院工学研究科土木工学専攻

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、複数のシステムを並存させることができ、複層的な移動支援制度を行うことができる。

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。そのため、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し、分析することにより、それぞれの制度が持ちうる性格について把握することを目的とする。

今回、ケーススタディ地区として取り上げた兵庫県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、サービスレベルの異なる3つの移動支援制度を実施しており、利用者はこれらの中からいずれか一つを選択して受給することができる。利用者自身が制度を選択しているということは、選択した制度は、利用者の利用可能な範囲と選好を同時に示しているといえる。

3. 調査の概要

尼崎市では身体障害者の移動を支援する制度として、重度身体障害者リフト付自動車派遣事業、重度心身障害者（児）福祉タクシー利用料助成事業、心身障害者等市バス特別乗車証交付事業の3つの移動支援制度を実施している。利用者はこれら3つの支援制度からいずれか一つを選択して受給し、重複して受給することはできない。

リフト付自動車派遣制度、福祉タクシーチケット制度を受給している人については、交付申請時に申込書に記入するため、障害等級や障害種別などの個人属性を把握することができる。しかし、市バス特

別乗車証の交付の際には、交付者氏名のみしか残していないため、個人属性を把握することができない。そこで、個人属性などは、身体障害者更生指導台帳によることとし、年齢、障害種別、障害等級を調査した。なお、分析は尼崎市全体で行うべきであるが、作業量が多くなるため、中央福祉事務所管内の身体障害者厚生指導台帳に記載された 3,195 人を対象とした。

表 - 1 移動支援制度の概要

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。
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。
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。

4 . 身体障害者手帳の保持者の概要

障害種別の中で最も構成率が高いのは、肢体不自由であり、身体障害者手帳保持者のうち 58.4%を占めている。次いで多いのは内部障害で 24.4%である。

年齢層別手帳所持者数は 70 歳代の層まで年齢層が高くなるにつれて増加し、80 歳代の層で減少に転じている。70 歳以上が 55.2%となっており、障害者手帳所持者の多くは高齢者に偏っている様子が窺える。

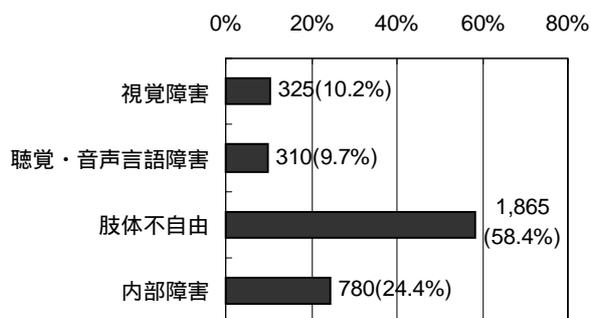


図 - 1 障害種別の手帳所持者（複数回答）

表 - 2 年齢層別手帳所持者数

	人数 (人)	構成率 (%)		人数 (人)	構成率 (%)
10 歳未満	22	0.7	50 歳代	395	12.4
10 歳代	28	0.9	60 歳代	678	21.2
20 歳代	64	2.0	70 歳代	897	28.1
30 歳代	90	2.8	80 歳代	576	18.0
40 歳代	152	4.8	90 歳代	290	9.1
			計	3,192	100.0

5 . 移動支援制度の受給状況

(1) 制度別の選択者数

各制度を選択した人数とその構成率を図 - 2 に示す。身体障害者手帳の所持者のうち 16.7%が市バス特別乗車証を受給しており、次いで福祉タクシーチケットの受給者が 9.7%となっている。リフト付自動車の派遣を受給している人は 0.6%となっている。また、受給する資格がありながらも、7 割以上の人々がどの制度も受給していない。

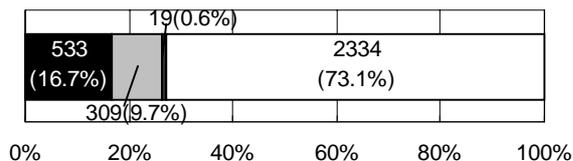


図 - 2 制度別の選択者数

(2) 個人属性別の制度の受給状況

どのような人が制度を受給し、どのような人が受給しないかを知るため、年齢別、障害等級別、障害種別に 3 つの制度の受給の有無をクロス集計した。ここでは制度を選択できる視覚障害、肢体障害、内部障害の 1,2 級に限定し分析を行った。独立性のカイ 2 乗検定を行い、有意水準 5%で有意な差があると考えた。

年齢層では老年層になればなるほど移動支援制度の非受給者が多くなる傾向がみられた（表-3）。尼崎市の制度は 1 年に 1 回福祉事務所に行き、更新手続きを行う必要があるが、高齢になるとそうした手続きが難しくなることが理由として考えられる。また、近年、高齢者になってから身体障害者手帳の交付を受けている人が増えており、市の制度について詳しく知らないということも考えられる。

表 - 3 年齢層別の制度の受給状況

	18歳未満	18～64歳	65～74歳	75歳以上	計
非受給者	10 (47.6%)	237 (53.6%)	216 (58.9%)	505 (75.8%)	968 (64.7%)
受給者	11 (52.4%)	205 (46.4%)	151 (41.1%)	161 (24.2%)	528 (35.3%)
計	21 (100%)	442 (100%)	367 (100%)	666 (100%)	1,496 (100%)

注) () 書きは構成率

* 独立性の検定のカイ 2 乗検定の有意確率は 0.0%で、年齢層によって受給の有無に有意な差がある。

障害等級別では、1 級と 2 級で有意な差が見られなかった(表-4)。

表 - 4 障害等級別の受給状況

	1 級	2 級	計
非受給者	601(64.6%)	367(65.0%)	968(64.7%)
受給者	330(35.4%)	198(35.0%)	528(35.3%)
計	931(100%)	567(100%)	1,496(100%)

注) () 書きは構成率

* 独立性の検定のカイ 2 乗検定の有意確率は 87.5%で、障害等級 1,2 級によって受給の有無に有意な差はない。

障害種別では、内部障害では内部障害のある人の方が受給している割合が高い傾向が見られたが、視覚障害、肢体不自由の有無では有意な差は見られなかった(図-3、表-5)。

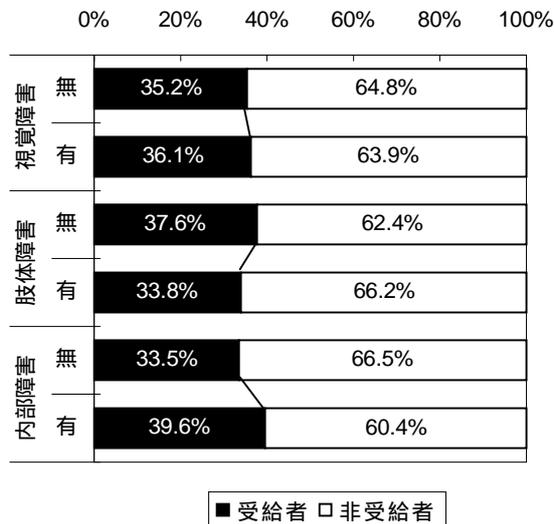


図 - 3 障害種別と受給状況

表 - 5 障害種別と受給状況の検定

項目	有意確率(%)
視覚障害の有無	81.6
肢体障害の有無	13.2
内部障害の有無	2.6*

* 有意水準 5%で、有意な差があったもの

(3) 移動支援制度の選択特性状況

次に、個人属性により、移動支援制度の選択に差があるのかどうかを知るため、障害種別、障害等級、年齢と受給している移動支援制度の種類のカロス集計を行った。ただし、3 つの制度のうち、リフト付自動車の派遣を選択している人は少ないため、市バス特別乗車証、福祉タクシーチケットの交付を選択している人のみを対象に分析した。(2)の制度の需給状況と同様に、独立性のカイ 2 乗検定により、有意水準 5%で有意な差があると考えた。

年齢層では、18～74 歳では福祉タクシーチケットより、市バス特別乗車証を選択している割合が高くなっているが、75 歳以上になると福祉タクシーチケットを選択している割合が高くなる(表-6)。福祉タクシーチケットは、利用枚数に制限がある反面、ドア・ツー・ドアで利用できるため身体面での負担が小さい。高齢になればなるほど外出の機会が少なくなり、身体面での制約が増えているのではないかと考えられる。

表 - 6 年齢層別の制度の選択状況

	18歳未満	18～64歳	65～74歳	75歳以上	計
市バス特別乗車証	6 (42.9%)	114 (53.3%)	76 (50.7%)	38 (23.8%)	234 (43.5%)
福祉タクシーチケット	8 (57.1%)	100 (46.7%)	74 (49.3%)	122 (76.3%)	304 (56.5%)
計	14 (100%)	214 (100%)	150 (100%)	160 (100%)	538 (100%)

注) () 書きは構成率

* 独立性の検定のカイ 2 乗検定の有意確率は 0.0%で、年齢層によって制度の選択に有意な差がある。

障害等級別では、(2)の制度の受給状況と同様に、有意な差は見られなかった(表-7)。

表 - 7 障害等級別の制度の選択状況

	1 級	2 級	計
市バス特別乗車証	144 (45.1%)	90 (41.1%)	234 (43.5%)
福祉タクシーチケット	175 (54.9%)	129 (58.9%)	304 (56.5%)
計	319 (100.0%)	219 (100.0%)	538 (100.0%)

注) () 書きは構成率

* 独立性の検定のカイ 2 乗検定の有意確率は 38.5%で、障害等級 1,2 級によって制度の選択に有意な差はない。

次に、障害種別で見たところ、視覚障害の有無では有意な差は見られなかったが、肢体不自由、内部

障害の有無で有意な差が見られた（図-4、表-8）。

肢体不自由の有無では、肢体不自由がある人の方が福祉タクシーチケットを選択している割合が高かった。障害が体のどの部位にあるかにより、移動に対する制約が異なると考えられるため、上肢障害、下肢・体幹障害の有無でクロス集計を行った。その結果、上肢障害がある人では、市バス特別乗車証を選択している割合が高かったが、下肢障害・体幹障害がある人では、福祉タクシーチケットを選択している割合が高くなっていった。

内部障害がある人では、市バス特別乗車証を選択している割合が高い。内部障害のある人は慢性的な病気を有していることが多いため、通院の頻度が高く外出する機会が多く、回数に制限のない市バス特別乗車証を選んでいないのかと考えられる。

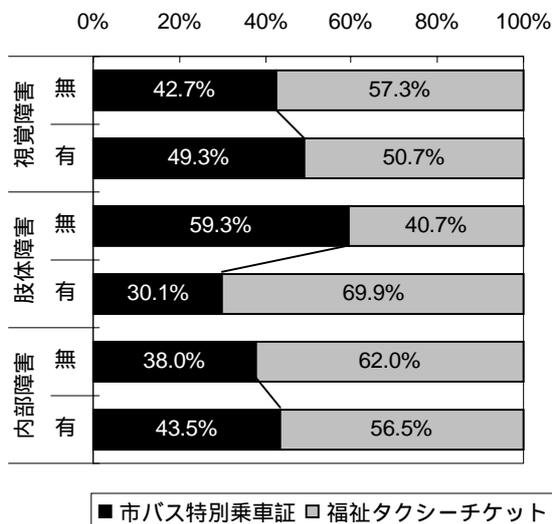


図 - 4 障害種別と制度の選択状況

表 - 8 制度選択と障害種別の検定

項目	有意確率(%)
視覚障害の有無	11.3
肢体障害の有無	0.0*
上肢障害の有無	0.3*
下肢障害の有無	0.0*
体幹障害の有無	0.1*
内部障害の有無	1.0*

*有意水準 5%で、有意な差があったもの

7. まとめ

(1) 移動支援制度の受給状況

身体障害者手帳を有している人の約7割がどの制度も受給していなかった。また、個人属性別の移動支援制度受給の有無は、年齢層と内部障害の有無が影響しており、障害等級、視覚障害・肢体不自由の

有無が影響していることは関係が認められなかった。年齢層では老年層で非受給者が多くなっており、内部障害では内部障害のある人の方が受給している比率が高くなる傾向がある。

受給する資格がありながらも、どの制度も受給していない理由は、制度を知らないためなのか、何らかの支援を必要としながらも現在の制度では利用できないのか、そもそも支援を求めておらず使う必要がないのかなど探る必要がある。

(2) 移動支援制度の選択状況

身体障害者が福祉タクシーチケットと市バス特別乗車証のうちどちらの移動支援制度を選択するかは肢体障害・内部障害の有無、年齢層により差があることがわかった。一般に移動の制約が大きいと考えられる下肢障害・体幹障害のある人・老年層が、ドア・ツー・ドアのサービスである福祉タクシーチケット制度を選択し、制約が小さいと考えられる上肢障害がある人・内部障害がある人が市バス特別乗車証を選択する傾向が強い結果となった。

(3) 制度の選択要因のさらなる分析の必要性

障害等級は、制度の受給および選択にあまり影響を与えていないことがわかった。障害等級は、多くの地方公共団体が行っている移動支援制度の利用要件になっているが、個々の移動の状況をもとにして判定しているものではないため、新たな指標が必要ではないかと考えられる。

また、制度の選択要因分析について、今回は障害種別や年齢などに限定された分析に終わっている。様々な身体状況による要因や身体状況以外のものに関する要因なども含めて調査を行う必要がある。これは、移動支援制度の選択要因の把握のみならず、身体障害者の交通手段選択の要因分析にもつながり、より効率的な交通システム構築の一助になるものと考えられる。

参考文献

- 1) 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
- 2) 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