

近畿大学大学院 学生員○大塚 祐司

近畿大学理工学部 正会員 三星 昭宏

近畿大学理工学部 正会員 北川 博巳

1. はじめに

我が国では急速に高齢社会を迎え、高齢者・障害者の社会活動の活発化、外出機会の増加などが予想され、交通環境の交通弱者対応の重要性が高まっている。そこで既存の交通システムの改善などが必要であるが、既存の交通機関において高齢者・障害者は、身体条件などにより交通機関の利用に困難を感じている人が少なくないというのが現状である。これらの交通困難層に対して早急にスペシャル・トランスポート・サービス（STS）システムの改善、整備が必要である。大阪府下ではドア・ツー・ドア型のSTSとしてリフト付き車両が運行されている。既存の研究では、社会福祉協議会（社協）やボランティア団体によって運行されているリフト付き車両の福祉移送サービスについては調査されているが、タクシー会社によって運行されている福祉タクシーについてはその実態がはっきりしていない。そこで本研究ではタクシー会社によって運行されている福祉タクシーの運行実態を把握し、現状課題の整理を行うことを目的とする。

2. 調査概要

研究方法としては、大阪府下で福祉タクシーを運行している51のタクシー会社に対して聞き取り方式のアンケート調査を行い、既存の社協・ボランティア団体に対して行ったアンケートデータと比較しながら考察を行う。調査は1998年11月に実施し、回収数は30票、有効サンプル数は30票であった。

3. 調査結果

福祉タクシーの運転手は、普段は一般タクシーを運転している運転手、営業所などで管理職・事務職に就いている運転手、福祉タクシー専属で運転している運転手に分けることができる。福祉タクシーはこの3つの運転手形態により運行されている。

図1は運転手形態別にみた1年あたり1台の利用件数である。専属ドライバーの運転で運行しているタクシー会社の利用件数は管理・事務職員、普通のタクシードライバーと比較して多いことがわかる、表1のように、専属ドライバーの運転によって運行しているタクシー会社は、平均2台の車両で運行しており実際の利用件数は非常に多い。また複数台の車両を持つことで効率的に運行でき利用件数が多いともいえる。

図2は運転手形態別にみた運行規模拡大意識である。専属ドライバーの運転で運行している全てのタクシー会社が、今後運行規模を拡大したいと回答し、福祉タクシーの運行に積極的であるといえる。逆に管理・事務職員、普通のタクシードライバーの運転で運行しているタクシー会社は、現状のままでよいと回答した割合が高く、消極的であるといえる。

今後、専属ドライバーの運転で運行しているタクシー会社は、利用件数をさらに増加させると考えられ、それに伴い車両数も増加し、ますます利用件数が多くなると考えられる。逆に、管理・事務職員、普通のタクシードライバーでの運転で運行しているタクシー会社の利用件数はほとんど増加しないと考えられる。

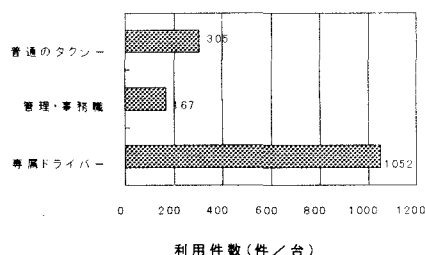


図1 運転手形態別利用件数

表1 運転手形態別平均車両数

専属ドライバー	2.3台
管理・事務職	1.1台
普通のタクシー	1.3台

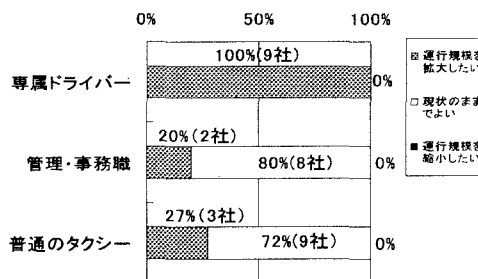


図2 運転手形態別運行規模拡大意識

図3はサービスを実施する上での問題点をタクシー会社と社協・ボランティア団体と比較したものである。社協・ボランティア団体は全体として問題を多く抱えており、中でも特に運転手不足が問題となっている。これに対してタクシー会社では、運転手による介助負担が問題となっている。これらの問題を解決するためには、タクシー会社と社協・ボランティア団体相互の連携が必要であると思われる。

図4はサービスを実施するうえでの問題点を、タクシー会社の運転手形態、専属ドライバーによる運行と事務・管理職、普通のタクシードライバーによる運行に分けてみたものである。専属ドライバーの運転による運行は利用件数も多く、ここでの問題点が今後福祉タクシーが普及し利用件数が増加したときの問題点であると考えられる。専属ドライバーの運行で問題となるのは、財政の確保が困難であること、運転手による介助負担、法令による保護不足、時間通り運行できないであった。つまり運行件数が増えても財政の確保は難しいということであり、介助負担もますます増えるということである。

4. まとめ

調査結果を以下にまとめる。

1. 専属ドライバーの運転で運行しているタクシー会社は積極的であり、管理・事務職員、普通のタクシードライバーの運転で運行しているタクシー会社は消極的であるといえる。専属ドライバーの運転で運行しているタクシー会社は、ある程度利用件数があり今後も増加すると思われる。逆に、管理・事務職員、普通のタクシードライバーの運転で運行しているタクシー会社は、利用件数が少なく今後も増加しないと思われる。
2. 福祉タクシーの運行は運転手に介助の負担がかかることが多く、介助負担を取り除くためには社協・ボランティア団体と連携し、移動介助、乗車・降車介助のためのボランティアなど人材交流をおこなうべきである。
3. 今後はすべてのタクシー会社で専属ドライバーを導入し運行するのが望ましい。しかし、専属ドライバーの運転で運行し利用者が増加したとしても財政の確保は困難になることが予想され、行政による補助は必要不可欠である。

大阪府において、今後高齢者・障害者の増加を考慮すると、福祉タクシーは町や自治体単位といった地域と密着すべきである。行政からは財政の援助が必要であり、タクシー会社自身としては、会員制をとるなどしてきめ細かいサービスの充実を図り、社協・ボランティア団体とは人材の交流・連携をすすめるなど、総合的な発展が望まれる。

5. 今後の課題

今後の課題を以下にまとめる。

1. 福祉タクシーはタクシーチケットを使えば利用運賃の現金負担はある程度おさえられるが、利用者は実際どのように感じているのかわからない。また、どのような身体状況の利用者がいるのか、タクシー会社への調査でははっきりしなかったため、今後利用者にアンケートを実施し調査する必要がある。
2. 福祉タクシーと社協・ボランティア団体との連携、会員制についてさらに検討していく必要がある。
3. 今回の調査は大阪府のみであったので、他府県についても調査をおこなう必要がある。

参考文献

- 1) 大瀬功：潜在交通需要とスペシャルトランスポートサービスに関する基礎的研究，近畿大学修士論文，1997年
- 2) 東京ハンディキャップ連絡会：東京都内移送サービス実施団体ガイドブック，1997年

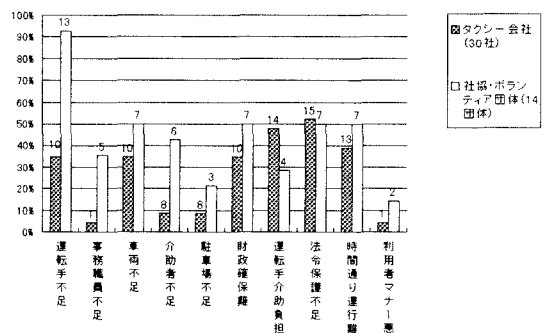


図3 サービスを実施する上での問題点

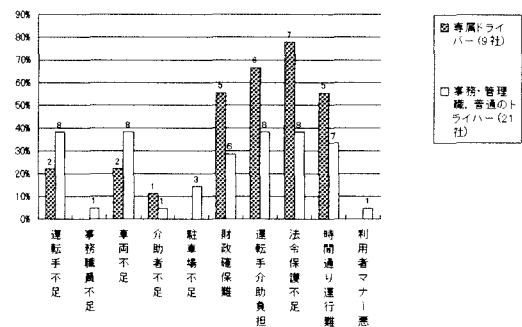


図4 サービスを実施する上での問題点 (タクシー会社)