

兵庫県立福祉のまちづくり工学研究所 正会員 ○ 谷内 久美子
兵庫県立福祉のまちづくり工学研究所 正会員 市原 考

1 研究の背景と目的

高齢者や障害者を含め、すべての人が自立した社会生活を享受するためには、交通環境を整備することが欠かせない。鉄道や道路等の移設は整備されつつあるが、なおも移動が困難な高齢者や障害者があり、アクセシブルな交通サービスの充実が求められている。

福祉タクシーと移送サービスは、運行形態等は異なるものの、同じドア・ツー・ドアの車両を用いた高齢者・障害者等の移動困難者を対象とした交通サービスである。そこで、本研究においてはそれぞれの交通サービスが持っている性格を明らかにすることを目指し、実施しているサービス内容をアンケート調査により検証する。

2 調査の概要

兵庫県内で福祉タクシー事業所及び移送サービスを実施している団体に対し、アンケート調査を行った。調査時期は平成 15 年 12 月であり、配布・回収は郵送によるものとし、調査回収結果は表 1 のとおりである。

表 1 調査回収結果

	配布数	回収数	回収率(%)
福祉タクシー事業者	105	51	48.6%
移送サービス実施団体	126	94	74.6%

3 調査結果

3.1 サービス実施回数

1 ヶ月間のサービス実施回数は、福祉タクシー、移送サービスとも 50 件未満の団体が 4 割となっており、稼働状況が低い様子が窺える。

表 2 1 ヶ月間のサービス実施回数

	福祉タクシー		移送サービス	
	団体数	構成率	団体数	構成率
50 件未満	18	37.5	36	40.4
50～100 件未満	15	31.3	21	23.6
100～500 件未満	9	18.8	28	31.5
500～1000 件未満	4	8.3	1	1.1
1000 件以上	2	4.2	3	3.4
合計	48	100.0	89	100.0
平均値/中央値	232.4 件/70 件		149.9 件/61 件	

3.2 主な利用目的

主な利用目的は、福祉タクシー、移送サービスとも通院が最も多く、100%に近い団体で行われている。次いで、入退院、公共施設が多くなっている。移送サービスを実施している団体の 57%が利用目的を通院や福祉施設の利用等に制限しているが、福祉タクシーは利用目的には制限がないのにも関わらず、移送サービスと同様に買物や娯楽等の利用は少ない。

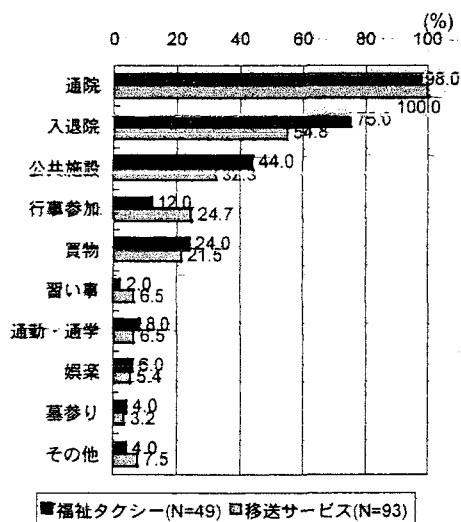


図1 主な利用目的 (3項目まで複数回答)

3.2 1回あたりの利用料金

福祉タクシーでは、1,000～3,000 円が 77%であるが、移送サービスでは、1,000 円未満の団体が 58%となっている。それぞれの平均値を見ると、福祉タクシーでは 2,620 円と移送サービスの 1,066 円の約 2 倍である。

移送サービスは、利用者が実費程度の負担で済む料金設定にしている団体が多く、概ね長距離の移動は移送サービスの方が運賃は安くなる。

表3 1回あたりの平均利用料金

	福祉タクシー		移送サービス	
	団体数	構成率	団体数	構成率
無料	0	0.0	9	10.2
1,000円未満	1	2.3	42	47.7
1,000～2,000円未満	18	41.9	27	30.7
2,000～3,000円未満	15	34.9	4	4.5
3,000～4,000円未満	1	2.3	1	1.1
4,000～5,000円未満	3	7.0	2	2.3
5,000円以上	5	11.6	3	3.4
合計	43	100.0	88	100.0
平均値/中央値	2620.9円/2100円		1066.3円/800円	

3.3 提供しているサービスレベルの違い

(1) 利用可能な時間帯

利用が可能な時間帯は、移送サービスは「朝～夕方」の団体が73.9%となっており、福祉タクシーに比べて利用できる時間が短い。

表4 利用可能時間帯

	福祉タクシー		移送サービス	
	団体数	構成率	団体数	構成率
24時間営業	9	18.8	9	9.8
早朝～夕方	4	8.3	7	7.6
早朝～夜	11	22.9	3	3.3
早朝～深夜	4	8.3	1	1.1
朝～夕方	13	27.1	68	73.9
朝～夜	3	6.3	4	4.3
朝～深夜	4	8.3	0	0.0
合計	48	100.0	92	100.0

(2) 利用可能な曜日

利用が可能な曜日は、福祉タクシーでは「毎日」が84.3%、移送サービスは「平日のみ」が51.6%となっている。曜日についても、福祉タクシーに比べて移送サービスの方が利用可能な曜日が少なく、利用者の選択の幅が狭い。

表5 利用可能曜日

	福祉タクシー		移送サービス	
	団体数	構成率	団体数	構成率
平日のみ	2	3.9	48	51.6
月～土曜日	5	9.8	17	18.3
毎日	43	84.3	23	24.7
その他	1	2.0	5	5.4
合計	51	100.0	93	100.0

(3) スタッフが行っている介護

スタッフが行っている介護は、福祉タクシーではベッドツーベッドまで行う団体が66%であるのに対し、移送サービスは36%と低く、福祉タクシーの方がサービスレベルの高い介護を行っている様子が窺える。

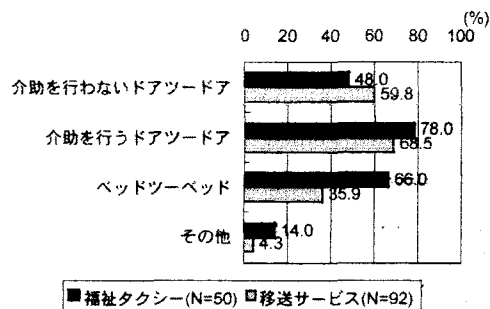


図2 スタッフが行っている介護（複数回答）

3.4 事業の採算性

福祉タクシーは営利団体であるため、利用料金（運賃）のみで運営を行うことが基本であるが、移送サービスを実施している団体は、利用料金のみで運営を行っている団体は13%に過ぎず、同団体が行っている事業や他団体からの補助金や助成金等で賄っている。

表6 移送サービスの採算性

	団体数	構成率
利用料金だけで賄っている	12	13.0
利用料金以外で赤字を補っている	80	87.0
合計	92	100.0

表7 移送サービスが赤字を補う手段（複数回答 N=80）

	団体数	構成率
他団体からの補助金や助成金	33	41.3
他に行っている事業	39	48.8
その他	24	30.0

4. まとめ

福祉タクシーの方が移送サービスよりも、概ね付加価値の高いサービスを提供していることがわかった。しかし、タクシーの方が利用料金は移送サービスの2倍と高く、サービスレベルが高くても実施回数には結びついていない。

現在、移送サービスは法的にはグレーゾーンに位置しており、保険や車両管理等に経費があまりかからず、財団等から車両の補助等も行われている。移送サービスと福祉タクシーは同様のサービスを提供しているのにも関わらず、経費面で大きな差がついている。移動困難者の自由な移動を確保するためには、交通手段が複層的に存在していることが望ましい。福祉タクシーと移送サービスがサービスを安定供給していくためには、行政等から共に財政面や事故等へのバックアップ体制が欠かせないものと考えられる。