

広島における福祉有償運送の現状について

近畿大学工学部 正会員 高井 広行

1 はじめに NPO 等の自家用車による有償運送については、平成 16 年 3 月以後、道路運送法第 80 条 1 項の許可を所定の要件のもとに実施する国交省通達が出された。しかし、平成 18 年の通常国会にて道路運送法の改正がなされ、同年 10 月に施行された。福祉有償運送とは訪問介護事業者や NPO 等が、高齢者や障害者等公共交通機関を使用して移動することが困難な方を対象に、通院、通所、レジャー等についてタクシー運賃の 2 分の 1 程度の代価をもらって行う車両による移送サービスのことである。

※特定非営利活動法人等が乗車定員 11 人未満の自動車を使用して行う。

※特定非営利活動法人等の会員で、身体障害者、要介護・要支援認定者、その他肢体不自由などの障害を持つ方で、他人の介助によらず移動することが困難であることが認められ、かつ単独でタクシーなど公共交通機関を利用することが困難である方を輸送する。その法律には福祉有償運送等運営協議会の設置を義務付けている。運営協議会は、福祉有償運送の必要性並びにこれらを行う場合における安全の確保及び旅客の利便の確保に係る

方策等を協議するためのものである。

運営協議会設置許可の前提として地方公共団体(市町村等)が、当該地域の輸送の現状に照らしてタクシー等の公共交通機関によっては、移動制約者または住民等に係る十分な輸送サービスが確保できないと認められたときであり、交通の状況、交通機関空白の状況、移動制約者の状況、輸送ニーズの状況などを調べる必要がある。

2 広島における福祉有償運送等運営協議会

広島市においても福祉有償運送等運営協議会は、東広島市で始めて平成 17 年 8 月に開催された。その後、広島市(平成 18 年 2 月)、呉市(平成 18 年 2 月)、熊野町(平成 18 年 2 月)の 4 都市において設立されている。この状況を見ても、東広島市の協議会が他都市のお手本として各種の運営に当たっている。そこで、現在の状況を東広島市の協議会で議論した内容について紹介する。

東広島市の運営協議会は昨年度 7 回開催され、その間に 2NPO 法人の申請が出された。本協議会の中心的な議題は許可基準の設定内容であり長時間議論が行なわれた。本市においては、平成 18 年 5 月 8 日にセダン特区の 80 条許可を得た。

表1 広島における福祉有償運送運営協議会の開催状況

自治体名	協議会名	設立年月日	構成員	開催状況	協議内容	備 考
東広島市	東広島市福祉有償運送等運営協議会	平成17年8月23日	学識経験者(会長) 広島運輸支局 バス・タクシー等関係交通機関代表 ボランティア団体代表 住民代表 利用者代表 広島県 東広島市	H17. 8. 23 (第1回) H17. 9. 22 (第2回) H17. 10. 20 (第3回) H17. 11. 26 (第4回) H18. 1. 17 (第5回) H18. 2. 8 (第6回) H18. 3. 29 (第7回)	福祉有償運送等の意義 東広島市の現状 等 制度等の説明 NPO法人の概要等 NPO法人との意見交換 許可基準の協議 許可基準の協議 許可基準の協議・承認	NPO法人(1法人)80条許可 (H18. 5. 8)
広島市	広島市有償運送運営協議会	平成18年2月13日	学識経験者(会長) 利用者代表 ボランティア関係団体 バス・タクシー等関係交通機関代表 広島運輸支局 広島市	H18. 2. 13 (第1回) H18. 3. 9 (第2回)	制度等の説明 有償運送の必要性 等 許可制度の仕組み 運営指針(案)協議 等	
呉市	呉市福祉有償運送運営協議会	平成18年2月10日	学識経験者(会長) 広島運輸支局 バス・タクシー等関係交通機関代表 住民代表 利用者代表 ボランティア団体代表 広島県 呉市	H18. 2. 10 (第1回) H18. 2. 23 (第2回) H18. 3. 28 (第3回) H18. 5. 11 (第4回)	有償運送の意義 等 NPO法人の概要 許可制度等の説明 等 NPO法人の審議	
熊野町	熊野町福祉有償運送等運営協議会	平成18年2月27日	学識経験者(会長) 広島運輸支局 バス・タクシー等関係交通機関代表 住民代表 利用者代表 ボランティア団体代表 広島県 熊野町	H18. 2. 27 (第1回) H18. 3. 27 (第2回)	有償運送等の意義 熊野町の現状 等 承認基準の作成・協議	
竹原市	竹原市福祉有償運送等運営協議会	設立準備中(5月頃)				

3 高齢者の交通手段に関する意識調査と意識の実態

(1)アンケート調査 交通手段について周辺地区の黒瀬町(南方、乃美尾、宗近柳国)、安芸津町(木谷、風早)、志和町(志和堀)と志和東にある社会福祉施設及び西条中央公園で行われた老人会のゲートボール大会の参加者を対象に平成 18 年 11 月中旬から 12 月上旬にかけて実施した。

表 2 アンケート配布回収結果

配布地区	配布数 (世帯)	回収数(世帯) (全体回収に対する割合: %)	回収率 (%)	総票数
志和	250	185(24.48)	74%	200
黒瀬	250	191(25.26)	76.40%	270
安芸津	250	191(25.26)	76.40%	257
その他	250	189(25.00)	75.60%	189
合計	1000	756(100)	75.60%	916

(2)交通手段に関する意識の実態(表 3)

自家用車の必要性は全体で 78%が、年齢別では高齢者の 70%が「絶対必要」と回答している。バスの運行本数は全体で 23%が「不満」、26%が「やや不満」と、不満に感じている割合がほぼ過半数近くになっている。近所への買い物は 3 地区とも自家用車の割合が 80%前後と高く、高齢者では志和でバス 14%、黒瀬で自転車 13%、安芸津で徒歩、自転車 15%となっている。

表 3 地区と年代別近所への買い物の交通手段のクロス分析

地区	年代	非高齢者	高齢者	徒歩	自転車	バス	電車	タクシー	バイク	自家用車	その他	合計
志和	年代別	人数	人数	4	4	5	1	1	1	72	24	94
	年代別の %	4.3%	4.3%	4.3%	4.3%	5.3%	1.1%	1.1%	1.1%	84.0%	2.0%	100.0%
	高齢者	人数	人数	5	7	7	1	1	1	33	1	49
	年代別の %	10.2%	10.2%	2.0%	14.3%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	67.3%	2.0%	100.0%
黒瀬	年代別	人数	人数	9	5	12	1	1	2	112	1	143
	年代別の %	6.3%	3.5%	8.4%	3.5%	8.4%	0.7%	0.7%	1.4%	78.2%	0.7%	100.0%
	高齢者	人数	人数	7	14	1	1	1	5	106	1	138
	年代別の %	5.1%	10.1%	7.2%	10.1%	0.7%	0.7%	0.7%	3.6%	76.0%	0.7%	100.0%
安芸津	年代別	人数	人数	5	5	4	1	1	1	50	1	71
	年代別の %	7.0%	7.0%	7.0%	7.0%	5.6%	1.4%	1.4%	1.4%	70.4%	1.4%	100.0%
	高齢者	人数	人数	12	23	5	1	1	5	158	2	209
	年代別の %	5.7%	11.0%	2.4%	10.5%	2.4%	0.5%	0.5%	2.4%	75.6%	1.0%	100.0%
合計	年代別	人数	人数	4	4	3	1	1	3	93	1	111
	年代別の %	3.6%	3.6%	4.3%	4.3%	3.6%	0.9%	0.9%	2.7%	83.8%	0.9%	100.0%
	高齢者	人数	人数	11	11	2	1	1	4	45	1	76
	年代別の %	11.5%	11.5%	14.5%	14.5%	2.6%	1.3%	1.3%	5.3%	69.2%	1.3%	100.0%
合計	年代別	人数	人数	15	19	2	3	2	7	138	1	187
	年代別の %	8.0%	10.2%	1.1%	1.5%	1.1%	0.3%	0.3%	3.7%	73.8%	0.5%	100.0%

福祉有償運送の認知度は全体で「聞いたことがある」44%、「内容は知っている」は 12%と低くなっている。年齢が高くなるにつれて「認知度」は高くなっている。福祉有償運送非利用者の利用願望は全体で 45%が「利用したい」と回答しており、年代別では 50 代 36%、60～64 歳 41%、65 歳以上 54%と年代が高くなるにつれて割合が高くなっている。福祉有償運送の必要性は全体で 78%が必要と回答しており、50 代 85%、65 歳 80%と高いが、60～64 歳 71%と少し低くなっている。20 代、30 代と若い年代でも「必要」の割合は 70%を超えている。

表 4 年代別輸送サービスの必要性のクロス分析

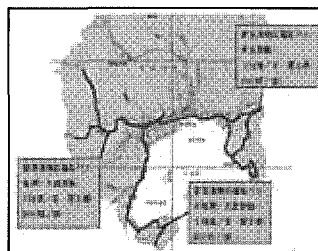
年代別	必要	必要でない	どちらでもない	合計
20歳未満	7	70.0%	3	10
20代	25	71.4%	2	35
30代	39	72.3%	1	54
40代	69	76.2%	3	87
50代	96	85.0%	3	113
60～64歳	95	70.9%	4	105
65歳以上	213	80.1%	53	341
合計	768	78.4%	178	1000

4 福祉交通の実態と利用願望

(1)タクシーの台数と割引券交付状況 東広島市内でタクシーを運行する事業は 28 社あり、所有台数は 259 台である。高齢者と障害者を対象としたタクシー割引乗車券交付事業の契約事業者は 22 社であり、利用状況は平成 16 年度実績で障害者の 1191 人、また平成 17 年度から開始された高齢者分の 12 月

末日までの実績は 730 人であった。

(2)福祉タクシー・福祉バスの状況 市内のタクシー事業者の福祉車両保有台数は 18 台となっており、介護事業者 6 者が



所有する 63 台の車両が通院等乗降介助で大きな役割を担っている。福祉バスは合併前の各町で運行されていたが、現在全市での運行が検討中である。

図 1 福祉巡回バスの運行地区

(3)福祉交通の利用願望 高齢者では「自由に乗れる自家用車の有無」によって福祉有償運送の利用願望に相違があり、所有していない高齢者の方が「利用したい」とする割合が高くなっており、その差は約 20%以上である。

表 5 福祉交通の利用願望

5 まとめ 本対象地区にお

年代	福祉有償運送の利用願望	利用したい	利用しない	合計
65～69歳	自由に乗れる自家用車の有無	人数	人数	人数
	持っている	44.6%	16.1%	39.3%
	持っていない	11	6	17
	車の有無の %	64.7%	35.3%	100.0%
70代	自由に乗れる自家用車の有無	人数	人数	人数
	持っている	36	9	45
	持っていない	49.3%	12.2%	38.4%
	車の有無の %	49.3%	25.3%	26.7%
80代	自由に乗れる自家用車の有無	人数	人数	人数
	持っている	27	2	29
	持っていない	75.0%	5.6%	19.4%
	車の有無の %	63	21	27
90代	自由に乗れる自家用車の有無	人数	人数	人数
	持っている	63	18.9%	24.3%
	持っていない	7	3	10
	車の有無の %	66.7%	20.0%	33.3%
合計	自由に乗れる自家用車の有無	人数	人数	人数
	持っている	21	5	26
	持っていない	60.0%	14.2%	25.7%
	車の有無の %	60.0%	14.2%	25.7%

いて高齢者の免許や自家用車の保有率は高く、殆どの高齢者の移動手段は自家用車が中心となっていた。バスでみると、「買い物」「通院」「通勤」の利用目的が多いが、実際の利用率は低く「運行本数」「運行時間」「バス停までの距離」「運賃」の要因が強く関

っている。また、市域が広大なため、基幹道路以外での路線バスの運行が難しい状況にある。そこで利用率を高めるために、利用率の低い路線ではデマンド型の乗り合いタクシーの運行やバスのニーズの高い路線でも新たに路線を増線・路線の変更、もしくは地域内拠点へのコミュニティーバスを運行させるなど需要を増やす必要がある。福祉有償運送輸送は高齢化率の高い周辺地区において有効な手段であり、彼らの積極的な社会参加のための手段として期待される。しかし、現在、許可認定を得るには使用車両、運転者などの各種の要件を満たす必要があり、許可までに時間を要するため移動サービスを止める団体や、無償運送に切り替える団体もある。将来、移動制約者のための STS の利用者ニーズの把握、利用意向と潜在需要の把握、高齢者や障害者の居住者分布の把握等積極的に調査すると共に、NPO 及びボランティア団体の運営協議会への参加、さらに地域での認知度を高めていく必要がある。また、タクシー等の事業者の理解も欠くことができない要件でも在る。

参考文献

- 1) 東広島市、統計でみる東広島 2006
- 2) 広島大学・大学院国際協力研究科交通工学研究室・東広島市、東広島市公共交通の実態と今後の公共交通施策について、平成 18 年
- 3) 高井広行、広島における福祉有償運送等運営協議会の状況について、日本福祉のまちづくり学会第 10 回大会 p389～390、平成 18 年