



第53回まちべん資料

豊田市における 障がい者の移動の実態と 課題について

～福祉有償運送の現場から～

NPO法人豊田ハンディキャブの会
NPO法人ユートピア若宮 野下 浩平



移動困難者は外出を『あきらめている』



福祉タクシー部門を持つ会社様は、コスト的に
これ以上は・・・と撤退が相次いでいる



2015/11/16

2

豊田ハンディキャブの会の設立は、22年前の平成5年12月1日。
スバルサンバーを豊田パブリックゴルフ場様よりご寄贈いただき、
1ヶ月の利用数5件、お断り件数5件、運転ボランティアさん数名
というところから始まりました。



現在では数え切れないほどの送迎が行われています。

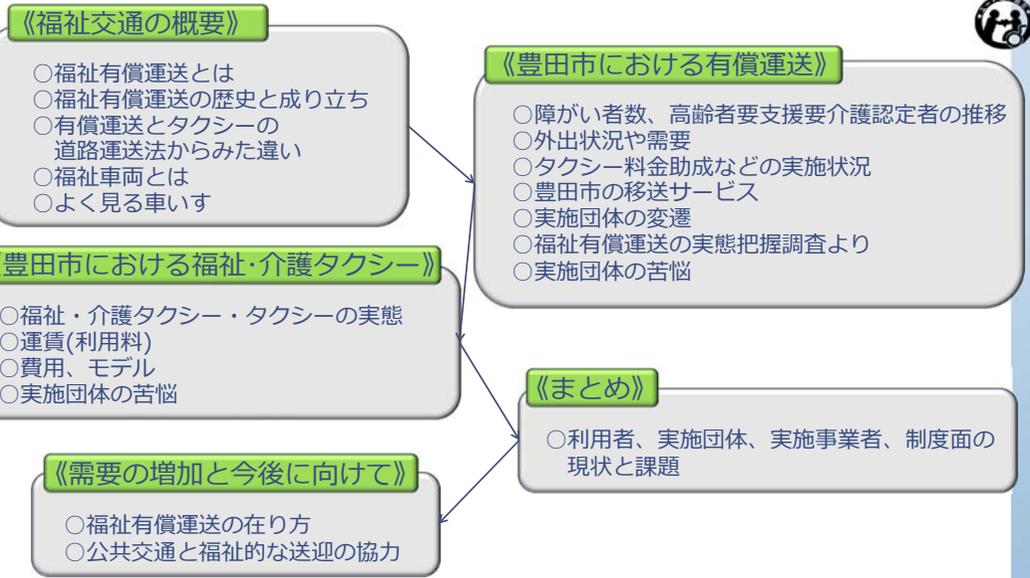


今後も増え続けていく需要への課題は
“障がい者の移動の実態の把握”
“担い手不足の解消”
“移動の権利の概念の確立”
です。

今回のまちべんが
福祉交通の実態を知る**きっかけ**に・・・

2015/11/16

3



2015/11/16

4

福祉有償運送とは

“移動困難者、移動制約者”と呼ばれる

- 単独で移動が困難な方達
- 単独でタクシーや公共交通機関を利用することが困難な方達 に対して提供するもの

『移送サービス』

公共交通の特殊な形式で、障がい者・高齢者に対して組織的に交通サービスを提供しうるもので、個人的な送迎は除外する。

諸外国では、STS（スペシャル・トランスポート・サービス）やSTとも呼ばれる。

《運送の主体の要件》

営利が目的の団体ではないこと

- ・市町村
- ・NPO法人
- ・商工会
- ・一般財団法人
- ・社会福祉法人
- ・権利能力なき社団 など
- ・一般社団法人
- ・生活協同組合

《運転者の要件》

- ・第2種免許所持者が望ましい
- ・第1種免許所持者は国交大臣の認定する機関が行う大臣認定講習（運転協力者講習）を受講する
※過去2年以内に行政処分を受けている場合は2年間運転不可。

《利用者(運送の対象者)の要件》

- ・身体障がい者手帳、療育手帳、精神手帳などの手帳の所持者。
- ・要支援要介護などの介護保険適用者や基本チェックリストによる対象者。
⇒単独では公共交通機関の利用が困難な移動制約者であって、あらかじめ登録した者。

福祉有償運送の歴史と成り立ち

1972年 やまゆり1号 運行開始

1975年 ボランティアによる送迎が始まる 新宿福祉の家

1977年 国内自動車メーカー4社が合同で福祉車両の開発



http://www.city.machida.tokyo.jp/iryosyougai_hukushi/syougaitorikumi/yamayurigou.html

1978年 トヨタ自動車(株)からNHK厚生文化事業団を通じ全国に10団体寄贈
24時間テレビが全国に福祉車両を寄贈

1980年 ミニバンディキャブ（軽自動車）の開発開始

『車いす利用者が車いすに乗ったまま移動する』

ことが浸透し始める



<http://www.tvac.or.jp/news/15291.html>

福祉有償運送の歴史と成り立ち

1980年代後半 送迎サービスのネットワークが発足

愛知県では、愛知県ハンディキャブ連絡会、移動ネットあいち など
豊田市では、移送ネットワークとよた

1992年(平成4年) 第1回全国ボランティアフェスティバルにて福祉車両の分科会が行われる

障がい者や車いす利用者の外出支援、ボランティア活動の1つとして始まった移送サービスが、高齢化社会の到来により、高齢者向けのサービスとして一般に認識されていくこととなる。

1990年代後半 介護保険制度の開始を見越し、介護事業所が参画

2000年 介護保険制度開始

- ⇒ 介護保険の付帯サービスとしての認識が広まる
- ⇒ 爆発的な急増

2004年(平成16年) 国交省にて道運法第80条ガイドラインとして法整備化（みなし期間の開始）

2006年(平成18年) 道運法第78条・79条にて法整備化（みなし期間の終了）

認識の変化

有償運送とタクシーの道路運送法からみた違い

一般乗用旅客自動車運送事業（4条）

- (1) 一般乗合旅客自動車運送事業・乗合バス
- (2) 一般貸切旅客自動車運送事業・貸切バス
- (3) 一般乗用旅客自動車運送事業・タクシー
・法人タクシー
・個人タクシー
・福祉輸送限定・介護保険タクシー

特定旅客自動車運送事業（43条）・福祉タクシー

自家用有償旅客運送事業（78条・79条）・・・地域住民の生活維持に必要な輸送について、それらがバス・タクシー事業によって提供されない場合に、国土交通大臣の登録を受けた市町村やNPO等（の非営利な団体）が自家用車を用いて有償で運送できることとする制度

タクシーの種類	運転者の資格	車両の形状	予約	介助の範囲
福祉タクシー	2種免許	なし	要	door to door
介護タクシー	2種免許	ヘルパー2級 介護福祉士など	要	bed to bed
タクシー	2種免許	なし	不要	door to door

自家用有償旅客運送の種類	運転者の資格	使用車両	旅客の範囲	運送の対価	運送の範囲	
市町村福祉	1種免許	なし	制約なし	該当市町村在住本人とその親族 日常的にその地域に出入りする人	運行費用を勘案し、実費の範囲内	市町村ごと
交通空白地	1種免許	なし	×バス、貨物	当該市町村在住、移動制約者と認められる者 ※運行路線は決まっていることが多い	撤退前のバス運賃も参考にできる	
過疎地	1種免許	なし	制約なし	該当市町村在住本人とその親族 日常的に反復継続利用する人	営利に至らない範囲で地域バスも参考に 目安はタクシーの1/2以下	発着地のどちらかが運行範囲内にあること
福祉 福祉車両	1種免許	なし	福祉車両	単独で移動が困難な人	地域の状況等を勘案し、 運営協議会に諮った料金	
セダン型	1種免許	なし	×バス、貨物	障がい者手帳所持者、要介護要支援認定者 基本チェックリストによる利用者	目安はタクシーの1/2以下	

福祉車両とは

- ハンディキャブ（普通車）、ミニハンディキャブ（軽自動車）
- ハンディキャブ（handycab）とは handicap（障がい）+ cab（車両）をあわせた造語 障がい≠ディスアビリティ、チャレンジド
- リフトが付いた車両、スロープが付いた車両、低床化する車両
- シートリフトアップ車、座席回転シート車、当事者が運転するための設備がある車両



⇒福祉車両 と呼ぶ

(T社:ウェルキャブ、N社:L.V、D社:フレンドシップ)



http://www.daihatsu.co.jp/lineup/friend_tanto_w/index.htm



よく見る車いす

手動車いす



重量 約9 kg

電動車いす



重量 約40 kg

重量 約85 kg

簡易電動車いす



《福祉交通の概要》

- 福祉有償運送とは
- 福祉有償運送の歴史と成り立ち
- 有償運送とタクシーの道路運送法からみた違い
- 福祉車両とは
- よく見る車いす

《豊田市における有償運送》

- 障がい者数、高齢者要支援要介護認定者の推移
- 外出状況や需要
- タクシー料金助成などの実施状況
- 豊田市の移送サービス
- 実施団体の変遷
- 福祉有償運送の実態把握調査より
- 実施団体の苦悩

《豊田市における福祉・介護タクシー》

- 福祉・介護タクシー・タクシーの実態
- 運賃(利用料)
- 費用、モデル
- 実施団体の苦悩

《まとめ》

- 利用者、実施団体、実施事業者、制度面の現状と課題

《需要の増加と今後に向けて》

- 福祉有償運送の在り方
- 公共交通と福祉的な送迎の協力

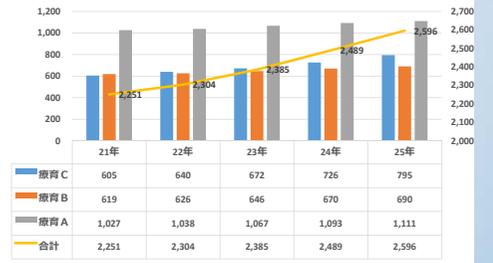


障がい者数の推移

(H26年度豊田市福祉有償運送運営協議会資料より)
身体障がい者（身体障がい者手帳所持者数）



知的障がい者（療育手帳所持者数）



精神障がい者（精神障がい者保険福祉手帳所持者数）

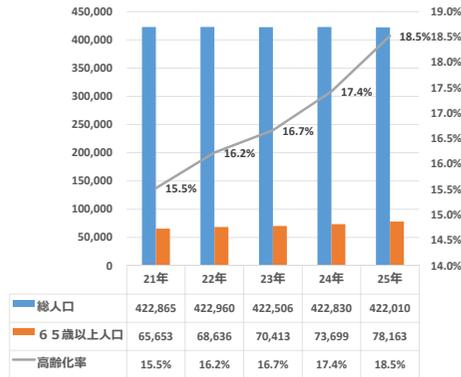


- 豊田市において、障がい者数はどの障がいも増加傾向にある。
- 精神障がい者数は4年間で140%増になっている。
- 重複を除いた実人数は6,793名である。

高齢者及び要介護認定者の推移

(H26年度豊田市福祉有償運送運営協議会資料より)

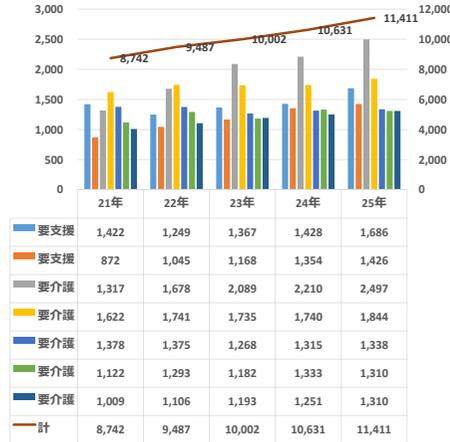
高齢者の状況



・豊田市において、65歳以上の人口及び高齢化率(65歳以上の人数が総人口に占める割合)は、平成21年の15.5%から3%増加している。



要介護者認定数の状況



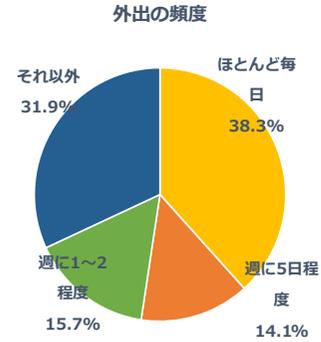
・高齢化に比例するように要介護認定者も増加しており、11,408名(障がいとの重複4,271名)である。
・障がい者と要介護認定者を合わせた実数は23,930名である。

障がい者の外出状況

(H26年度豊田市福祉有償運送運営協議会資料 H25実施豊田市実態調査より)

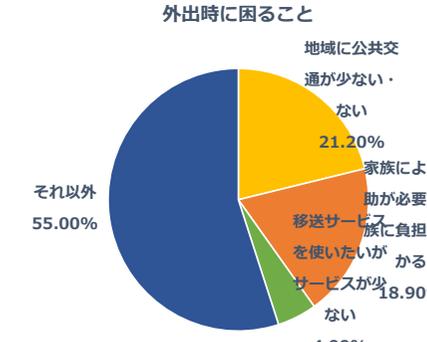
《外出頻度》

- ・ほとんど毎日外出する 38.3%
- ・週に5日程度外出する 14.4%
- ・週に1日～2日程度外出する 15.7%



《外出時に困ること》

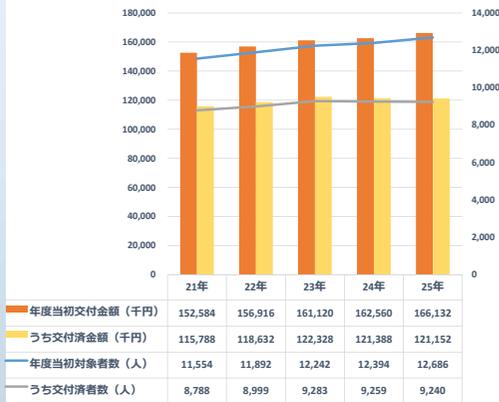
- ・地域に公共交通が少ない・ない 21.2%
- ・家族に負担がかかる 18.9%
- ・移送サービスなどを使いたいが少ない 4.9%



タクシー料金助成の状況

(H26年度豊田市福祉有償運送運営協議会資料より)

障がい者タクシー料金助成実績

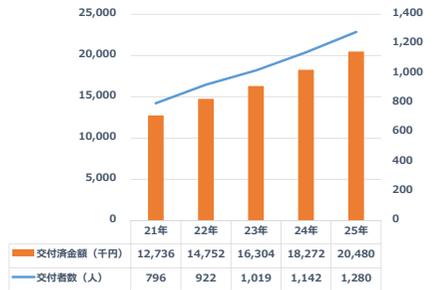


・障がい者及び高齢者の一定の方にタクシー助成金を交付しており、年々対象者と交付金額は増加している。



番外) ひとりぐらしの高齢者等移動費助成事業

ひとりぐらしの高齢者等移動費助成事業



自身が65歳以上で介護保険認定を受けている単身世帯又は世帯の構成員が次のいずれかに該当し、かつ在宅の方。
・介護保険認定者
・障がい者タクシー助成金の対象者
・満18歳未満の方

豊田市障がい福祉課も送迎をしています。

リフト付車両の移送サービス

利用方法

利用される方は、障がい福祉課で事前の登録が必要です。

利用料金

1車庫1人500円(自動車は無料)

お問い合わせ先

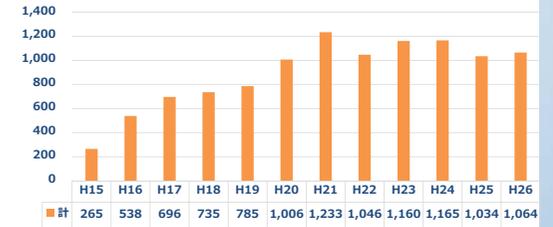
http://www.city.toyota.aichi.jp/kurashi/fukushi/shougaisha/I003245/I003253.html

《利用対象者》
市内在住で次のいずれかに該当しリフトによる乗車を必要とする人
・車いす及び電動車いすを移動手段としている人
・座位がとれずストレッチャーにより移動する人
・その他セダン型車両では移動が困難な人

《利用可能範囲》
原則豊田市内とし、運行可能時間(利用時間)内に帰着可能な範囲



豊田市 移送サービス実績 (件)



《運行体制》(平成14年7月開始)
専用車1台⇒利用時間(8時～22時)(平成16年度から専用で運行)
兼用車3台⇒豊田市福祉事業団

豊田市障がい者総合支援センター 暖が行うデイサービス送迎の時間帯(8時～10時、15時～17時)を除き、送迎している

《運転者数》
6名(平成26年度)

《主な使われ方》
自宅⇒通院
→リハビリ
→外出

《委託費》
22,015,025円(平成26年度)
※暖のデイサービス+移送サービス の合計 全体の約9割

豊田市の福祉有償運送 実施団体数と変遷

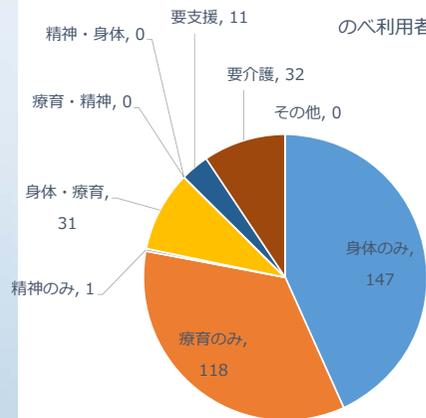
	みなし期間											
	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度
NPO法人いろりばた												
NPO法人さくらの社												
社会福祉法人輪音												
NPO法人さわやか豊田												
NPO法人スモールワン												
社会福祉法人オンリーワン												
NPO法人視覚障害者センターつえの里												
NPO法人はなご												
NPO法人ほっとほむよつといでん												
社会福祉法人麦の里												
NPO法人豊田ハンディキャブの会												
社会福祉法人みどりの里 豊水園												
NPO法人ふみだす												
一般社団法人ミニッツ												
NPO法人楽福祉会												
実施団体数	9	9	9	9	7	7	8	8	8	9	10	10

福祉有償運送の実態把握調査

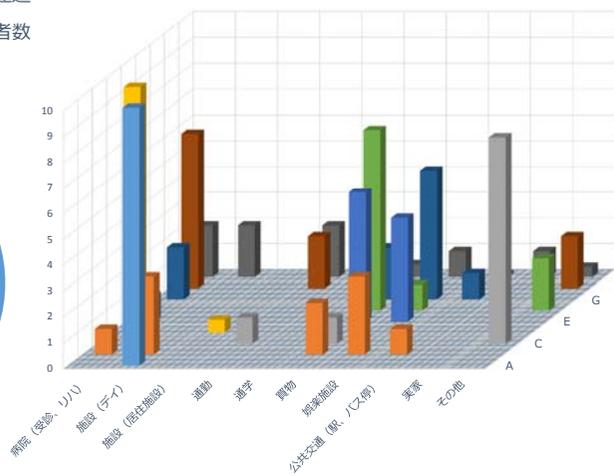
- 対象 : 豊田市内で福祉有償を行っている団体 (10団体)
- 調査日 : 平成27年9月
- 目的 : 現在の利用状況や「悩み・苦悩」などを把握するため、豊田ハンディキャブの会が主体的に実施
- 方法 : 郵送配布回収法

福祉有償運送 のべ利用者数と利用目的

福祉有償運送のべ利用者数

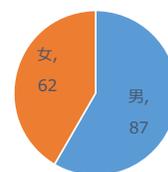


利用目的 (割合)



運転者の状況

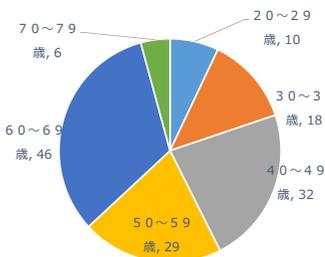
運転手 男女比 (名)



運転者 免許証の種類 (名)

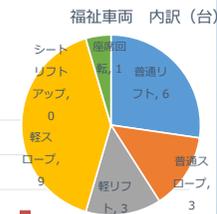


運転者 年代別 (名)



使用車両数と内訳

使用車両数 (台)



会員数、送迎件数、走行距離数の推移

(H26年度豊田市福祉有償運送運営協議会資料より)



会員数（人）と送迎件数（回）



会員数（人）と走行距離数（km）



送迎件数と走行距離数と収受した対価(利用料)

(H26年度豊田市福祉有償運送運営協議会資料より)



送迎件数（件）と走行距離（km）



送迎件数（件）と収受した対価（円）



実施団体の苦悩 ～負担感について～



《経営面から》

- ・車両の維持費や燃料費などの経費と収入のバランスが合わず、赤字が毎年100万円程度ある。
- ・遠方の方はコスト面で割りにあわない。（利用者にはとても言えないが）
- ・送迎したらただ赤字が増えていく。
- ・どうしても採算がとれない。

- ・利用者宅までが遠程、時間やガソリン代がかかるが、利用者に請求していない。その分を添加してしまうと、事業所の経営面は楽になるが、サービスを利用しづらくなってしまう。福祉有償運送だけでは成り立たないため、不本意がどうしてもケア（移動支援）付きの送迎にせざるを得ない。

- ・車両の買い替え時にとっても負担を感じ、赤字が減ると負担感も少し減る。

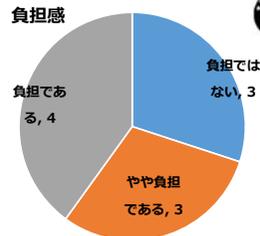
《運行形態から》

- ・もっと利用したいというニーズはあるが、前後のケア付きの送迎が基本であるため、ケアできる職員がいなくてできない。
- ・車内で利用者がパニックになってしまった時の対応。
- ・ヘルパーとの1対1の関係が必要なため、1日に対応できる人数は決まってしまう。
- ・福祉有償運送 = 安いタクシーと勘違いされている方が多過ぎる。
- ・待ち時間や病院の終了に合わせて迎えに行く時のロスタイムの調整が必要。

・一部の送迎しか引き受けられず、どうしても親御さんやご親戚に頼らざるを得ない。

《事務作業から》

- ・事務処理量、書類整理量が膨大すぎる。



運行に係わる費用 ～豊田ハンディキャブの会の場合～



《車両購入費（新車、軽自動車）》

- 助成金なし・・・約160万円
- 日本財団助成有・・・約32万円（NPO法人は2割、社会福祉法人は3割負担）
- 24時間テレビ助成有・・・約5万円（リサイクル料、各種税金のみ）

《1台あたりの経費（軽、600件/年）》

- 任意保険（個人用）・・・約8万円
- 車検代（2年に1回）・・・約10万円(1/2)
- 点検代（半年に1回）・・・約1万円×2
- 税金（自賠責、重量税など）・・・約3万円

- 燃料代・・・約20万円
- 修繕費・・・約5万円
- 駐車場・・・約6万円

合計・・・約49万円(a)

《収受した対価》

年間約200万円
⇒1台あたり約40万円(b)

《差し引き》

(a)-(b)=▲9万円
例えば、対価(b)を1.5倍にした場合
(a)-(b)×1.5=11万円

送迎だけで経営を成り立たせることは不可能である。

実施団体の苦悩 ～事業所からの要望～

《制度面》

- ・タクシーチケットを利用できるようになると、サービスなどを利用できる回数が増えるようになる。
- ・タクシーチケットを「何かあったときのため」と言ってまったく使わない方が多くいる。
- ・送迎の出発地が目的地のどちらかが登録した市町村内に無いといけないため、運行の範囲を申請を出した地域の相互性の確保や区域などになるという。
- ・利用者がいない地域への申請を出せるようになるという。

《運営協議会》

- ・もっと手軽に開けるようになるという。
- ・諮らないといけない案件（旅客の種別の変更、収受する対価の変更、運送の範囲の拡大）については、迅速にできるようにしたい。
- ・事務局の負担の軽減の模索。
- ・諮らなければいけない案件について、その重要性により回覧方式でもよいのではないかと。

《日々》

- ・ケアをできる資格のある運転者を見つけてくるのが難しい。
- ・介護職員初任者研修（旧ヘルパー2級養成講座）を豊田市で定期的に行けるようになるとう運転者不足をなんとかしやすくなる。
- ・運行管理者の確保。
運転者は確保しているが、何人も講習を受けることは時間も金銭面でも負担が大きい。
- ・運転者不足のため送迎をお断りしているが、使いたい人はかなり多い。
- ・運転ボランティアさんの継続的な確保の難しさ。



《福祉交通の概要》

- 福祉有償運送とは
- 福祉有償運送の歴史と成り立ち
- 有償運送とタクシーの道路運送法からみた違い
- 福祉車両とは
- よく見る車いす

《豊田市における福祉・介護タクシー》

- 福祉・介護タクシー・タクシーの実態
- 運賃(利用料)
- 費用、モデル
- 実施団体の苦悩

《需要の増加と今後に向けて》

- 福祉有償運送の在り方
- 公共交通と福祉的な送迎の協力

《豊田市における有償運送》

- 障がい者数、高齢者要支援要介護認定者の推移
- 外出状況や需要
- タクシー料金助成などの実施状況
- 豊田市の移送サービス
- 実施団体の変遷
- 福祉有償運送の実態把握調査より
- 実施団体の苦悩

《まとめ》

- 利用者、実施団体、実施事業者、制度面の現状と課題

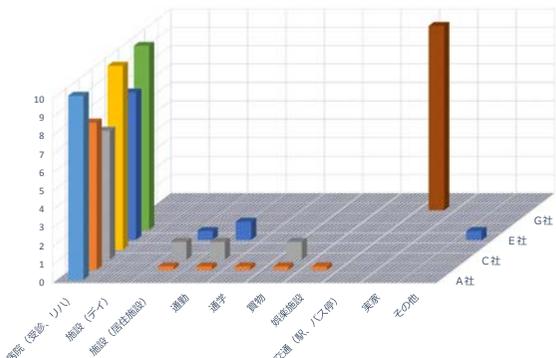


福祉・介護タクシー

平成25年度タクシーチケット対象事業所の19社に対して実態調査のアンケートを実施

返信数 9社
返信率 47%

利用目的

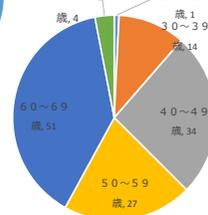


通院等乗降介助 (介護保険サービス) の平成24年度の利用数は約11,500件あった。

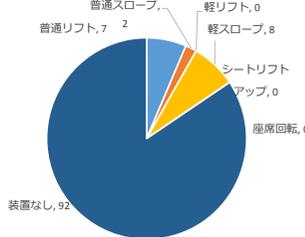
運転手 男女数 (名)



運転手 2年性別 (名)



使用車両 内訳 (台)



タクシーの運賃

小型車		
初乗運賃	1.5kmまで	670円
加算運賃	271mまでごとに	80円
時間距離併用運賃	時速10km以下となった場合1分40秒までごとに	80円
時間制運賃	30分までごとに	2,890円
待料金	1分40秒までごとに	80円
大型車		
初乗運賃	1.5kmまで	770円
加算運賃	245mまでごとに	100円
時間距離併用運賃	時速10km以下となった場合1分30秒までごとに	100円
時間制運賃	30分までごとに	4,110円
待料金	1分30秒までごとに	100円

<http://www.aitakyo.com/charge/index.html>

介護タクシーの実際の運賃形態

愛知県タクシー協会が定める上限運賃の時間制運賃が適用されていることが多い。

- 《A社》○小型車 2,760円/30分 (軽)
○大型車 3,900円/30分 (1BOX)

車内の車いす利用 +500円
ストレッチャー無料、介助料無料
2人対応の際は +1,000円

- 《B社》○小型車 2,850円/30分
○大型車 3,800円/30分

- 《C社》○ハイエース 3,640円/30分
7,110円/60分

車いす、リクライニング車いす、
ストレッチャー 等 無料



福祉タクシー費用

《共通費用 車両・装備品購入費（新車、1BOXの場合）》
 ○車両購入費 約350万円 ○メーター代 約15万円

《1台あたりの経費（年間3万km走行）》
 ○任意保険（業務用）・・・約10万円
 ○車検代（毎年）・・・約12万円
 ○点検代（3ヶ月毎）・・・約1万円×3
 ○税金（自賠責、重量税など）・・・約2万円

○燃料代・・・約60万円
 ○修繕費・・・約10万円
 ○駐車場（月1万円）・・・約12万円

合計・・・約109万円
 1ヶ月あたり・・・約9万円

《介護タクシー 収入参考モデル》

○1人事業の場合・・・対価(b)×12-経費(a)=約110万円(d)
 ○3人事業の場合・・・対価(c)×12-経費(a)×3=約800万円/3=約265万円(e)

《介護タクシー 共通費用等の差し引き(年間3万km走行)》

5年間(15万km)で車両を乗り換える場合、年間約73万円(f)の経費がかかる(※4年間の場合は約92万円)
 ○1人事業の送迎の利益・・・収入(d)-経費(f)=37万円/年⇒3万円/月
 ○3人事業の送迎の利益・・・収入(e)-経費(f)=192万円/年⇒16万円/月

介護タクシー費用

《1台あたりの経費（年間3万km走行）》
 ○任意保険（業務用）・・・約10万円
 ○車検代（毎年）・・・約12万円
 ○点検代（3ヶ月毎）・・・約1万円×3
 ○税金（自賠責、重量税など）・・・約2万円

○燃料代・・・約60万円
 ○修繕費・・・約10万円
 ○駐車場（月1万円）・・・約12万円
 ○装備品リース代・・・約2万円×12
 （痰吸引、酸素など）

合計・・・約133万円(a)
 1ヶ月あたり・・・約11万円

《介護タクシー 収受可能な対価》

○1人事業の場合・・・約20(b)～30万円/月
 ○2～3人事業の場合・・・約50～100(c)万円/月



事業所の苦悩 ～事業所の負担感～

《利用者へ》

・予定が決まったら、前日でもいいから連絡(予約)をくれるとやってほしいことに対してやれるようになる。
 ・利用される皆様は「待ってくれる精神」を持ってもらえると助かります。
 ・「45分くらい待っても仕方ない」と思ってもらえると運行がスムーズにできます。
 ・(車両数の関係もあり)一般のタクシーのように呼んだら5分で到着できるようなサービスでは決してありません。
 ・依頼の混み合う時間帯は、みなさん同じ。
 9:00～10:30 12:00～14:00 16:00～17:00
 この時間は毎日混んでいるため、できれば少し避けてほしい。

・料金は一般のタクシーとさほど変わらないが、お客様は年受給者、生活困窮者が多く、少しでも安く送迎してほしいという要望が圧倒的に多い。
 だが、トラブル、手間、介護技術、リスク回避と様々な中で、反比例して値段は安くというのは難しい。

・車いすをトランクに乗せること。

《制度へ》

・通院頻度、料金に応じてタクシー券の給付額に変動を持たせてほしい。
 足りない方は2～3ヶ月でなくなるが、使わない方は1円も使わない。
 障がい等級によって支給額を決めている意味がないです。
 ・タクシー券の支給量を増やしてほしい。

・タクシー券の換金を1ヵ月後の振込にしてほしい。
 ・車両購入時に補助してほしい。

《内部へ》

・2種免許の取得
 ・運行管理者の選任、整備管理者の選任、2年毎の講習。

・アルコールチェッカーの購入（あるいはレンタル）

～利用者からの要望～

《介助面から》

・降車時に車から降りられなくなってしまいう時があり、立ち上がりが大変である。
 ・車両から降りる→家の中へ連れ添う→車に戻る→荷物を運ぶ→整理を手伝う・・・という介助を毎回お願いできると助かる。

《利用方法から》

・電話してからあまり待ちたくない。

・1社断られると他の業者に何度も聞いていかないといけない。

・なるべく安い料金で送迎してほしい。
 ・ハンディキャブの様に料金が安いと助かる。
 （他のタクシーは負担が大きい）

《その他》

・車が揺れないようにしてほしい。

《福祉交通の概要》

○福祉有償運送とは
 ○福祉有償運送の歴史と成り立ち
 ○有償運送とタクシーの道路運送法からみた違い
 ○福祉車両とは
 ○よく見る車いす

《豊田市における福祉・介護タクシー》

○福祉・介護タクシー・タクシーの実態
 ○運賃(利用料)
 ○費用、モデル
 ○実施団体の苦悩

《需要の増加と今後に向けて》

○福祉有償運送の在り方
 ○公共交通と福祉的な送迎の協力

《豊田市における有償運送》

○障がい者数、高齢者要支援要介護認定者の推移
 ○外出状況や需要
 ○タクシー料金助成などの実施状況
 ○豊田市の移送サービス
 ○実施団体の変遷
 ○福祉有償運送の実態把握調査より
 ○実施団体の苦悩

《まとめ》

○利用者、実施団体、実施事業者、制度面の現状と課題



まとめ

利用者側の現状・課題：移動をあきらめている

・タクシーを利用すると3,000円程度かかってしまう。(日常的な移動手段としてどうか)
 ・予約ができなければ利用できない。(混む時間帯はどこも混んでいる)
 ・選べるほど選択肢がない。(ケアが必要な時は選択できない)

実施団体・事業者側の現状・課題：

移動したいときに移動してもらえない

・深刻な運転手の担い手不足。
 ・需要に供給が追いつかない。

経営面・事務処理などの負担

制度面の現状・課題：

各制度やサービスの位置づけ・担う役割が不明瞭

需要が増える今後に向けて（事業者の立場から）

- ✓ 行政が担えない部分や、公共交通でフォローできない部分に対して福祉有償運送が存在。
- ✓ 障がい者の生活（通院・通学・デイサービス）に直結する移動を福祉有償が担っている。特に“通院”は、利用者の生死にかかわることにもなる。

これらの移動について、NPO法人や社会福祉法人等がどこまで支えていくことができるか？
福祉有償運送が担い続けていくことが適切かどうかの判断が必要である。

《今後の方向性》

- 本当に必要な方が利用できるような環境づくりに向けて、『対象者の実態を把握し、利用者の明確化』を行うべきではないか。
- そのうえで、現在展開されている移動に関する支援政策・福祉有償運送・公共交通などについて、地域特性を踏まえながら再建していくことが望まれる。

公共交通と福祉的な送迎が協力した受け皿(移動の手段や制度)を！！

2015/11/16

33



出かける・・・

みなさんなら**何人**で出かけますか？

障がいのある方は 1人で出かけることを選ぶことができる方もいます。

1人で出かけたくてもそれを選べない方もいます。

2人で出かけることが当たり前の方もいます。

少しの改善や心のバリアフリーなど
少しの配慮で移動が可能になるのでは・・・

2015/11/16

34



ご清聴ありがとうございます。

大変お忙しい中、アンケートやヒアリングにご協力いただきました方々、感謝申し上げます。

