

平成 2 5 年度
日進市移動支援に関する調査研究等
受託研究報告書

平成 26 年 3 月

名城大学理工学部社会基盤デザイン工学科

松本 幸正

～ 目 次 ～

1 事前調査の概要

1.1	目的	1
1.2	調査日と場所	1
1.3	調査方法	1

2 アンケート調査の概要

2.1	調査の背景と目的	1
2.2	調査日と場所	1
2.3	調査方法と項目	1
2.4	アンケートの配布枚数と回収枚数	1

3 アンケート内容と集計結果

3.1	記入者について	2
問 1	この調査票にご回答いただく方は誰ですか？	2
3.2	ご本人のことについて	2
問 2	性別と年齢を教えてください	2
問 3	居住地の住所を教えてください	3
問 4	現在どなたと暮らしていますか？	3
問 5	お持ちの運転免許を教えてください	4
問 6	いつでも使える交通手段を教えてください	4
問 7	ご自身の就業月収はいくらですか？	5
問 8	障がい者手帳の種類と等級を教えてください	5
問 9	現在どのような身体的障害がありますか？	6
問 10	40歳以上の人にお聞きします。要介護認定の種類は次のうちどれですか？	7
問 11	自分だけでは活動が大変だと感じるものはどれですか？	7
3.3	外出のことについて	8
問 12	外出する際に利用する福祉器具を教えてください。	8
問 13	外出する際、介助者の付き添いは必要ですか？	8
問 14	付き添う介助者の方は主に誰ですか？	9
問 15	介助を頼む際、ためらうことはありますか？	9
問 16	外出の為に直接支払う移動費は一ヶ月あたりいくらで、行政からの補助額はいくらですか？	10
問 17	移動に対する行政からの補助額についてどう思われていますか？	11
問 18	公共交通で乗り合うにあたって、何に不安を感じますか？	11
問 19	バス利用を考えた際、次のうち困難・できないものはどれですか？	12
3.4	日常生活の外出について	13

問 20	どのような目的での外出が日常では最も多いですか？	13
問 21	日常の外出で、最もよく使う交通手段は次のどれですか？	13
問 22	どのぐらいの頻度で日常は外出しますか？	13
問 23	家を出発する主な時間帯はいつですか？	14
問 24	日常でよく出かける場所の数と、具体的な場所の上位 3 つを教えてください	14
問 25	日常生活で外出したいと思っときに外出できていますか？	15
問 26	日常の外出環境で、妨げになっていることはどれですか？	15
問 27	日常生活における外出についてどう思われていますか？	15
3.5	休日の外出について	16
問 28	どのような目的での外出が休日には最も多いですか？	16
問 29	休日の外出で、最もよく使う交通手段は次のどれですか？	16
問 30	どれぐらいの頻度で休日は外出しますか？	16
問 31	よく出かけられる時間帯はいつですか？	17
問 32	休日でよく出かける場所の数と、具体的な場所の上位 3 つを教えてください	17
問 33	休日に外出したいと思ったときに外出できていますか？	18
問 34	外出の外出環境で、妨げになっていることはどれですか？	18
問 35	休日における外出についてどう思われていますか？	18
3.6	新しい交通手段について	19
問 36	新しい交通手段について	19

4 クロス集計結果

4.1	運転免許証と外出意識	24
4.2	身体障がい者手帳と外出意識	25
4.3	療育手帳と外出意識	26
4.4	精神障がい者手帳と外出意識	27
4.5	外出度の介助と外出意識	28
4.6	交通手段と外出意識	29

5 事例調査

5.1	調査の目的	31
5.2	地域特性からみた交通サービス運行地域の分類	31
5.2.1	データ収集	31
5.2.2	データの分析	32
5.3	交通サービスの分類	36
5.3.1	日進市に類似した地域の交通サービス	36
5.3.2	各グループの交通サービスの比較	38
5.4	まとめ	41

6 国内外の特徴的な事例	
6.1 ボランティアによる事例	42
6.2 福祉有償運送の事例	47
6.3 特徴的な事例	49
6.4 日進市と同じクラスターに含まれる地域の事例	51
6.5 事例まとめ・評価	53
6.6 海外の事例	56
7 日進市への導入が考えられる移動サービスの検討	
7.1 アンケート集計より得た課題	60
7.2 アンケート自由記述より得た実態	61
7.3 まとめ	62
8 付録	
調査対象市町村一覧	63
アンケート	65

1 事前調査の概要

1.1 目的

アンケートを作成するにあたり、障がい者ならびに障がい者に関わりのある方の意見を聞くために事前調査を実施した。

1.2 調査日と場所

日程：平成 25 年 9 月 2 日(月)

時間：9：30～11：00

場所：日進市役所

1.3 調査方法

対象団体：身体障がい者福祉協会，ハッピーマップ，あいあいの家

方法：ヒアリング

2 アンケート調査の概要

2.1 目的

障がい者を対象に外出状況に関する調査を実施し、どのような人が外出できているのか、できていないかを、個人属性に着目し、平日・休日でどのように異なるのかを明らかにする。

2.2 調査日と場所

日程：平成 25 年 11 月 21 日(木)

時間：9：30～11：00

場所：日進市中央福祉センター

2.3 調査方法と項目

対象者：障がい者団体に所属している障がい者の方

方法：アンケート

項目：個人属性 障がい者等級 外出目的 移動手段 外出頻度 外出意識など

2.4 アンケート配布部数と回収部数

配布枚数：435 部

回収枚数：193 部回収

回収率：44.4%

3 アンケート内容とその集計結果

ここでは設問内容とその集計結果について述べる。なお、図中の N は回答者人数を表している。

3.1 記入者について

問1. この調査票にご回答いただく方は誰ですか？

家族の代筆が最も多く全体の 64% を占めている。施設職員、ボランティアによる代筆はともに 1 件ずつである。

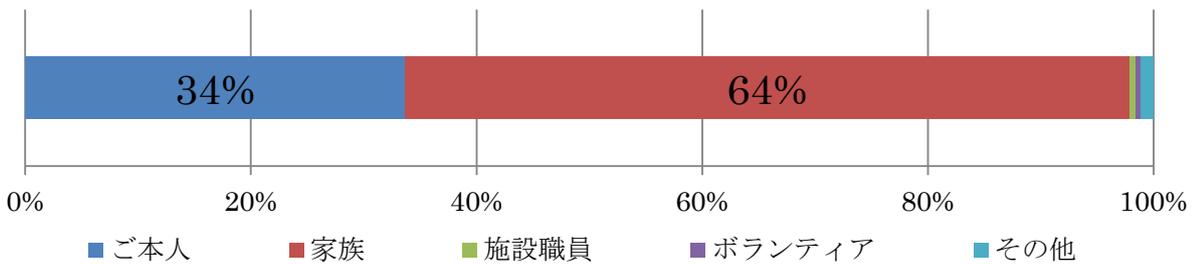


図 3.1 記入者 (N=187)

3.2 ご本人のことについて

問2. 性別と年齢を教えてください。

男女比率では男性がやや多く全体の 57% を占めている。年齢では 40 歳代の回答者が最も多い 17% で、65 歳以上の高齢者の割合は 24% で全体の約 4 分の 1 を占めている。

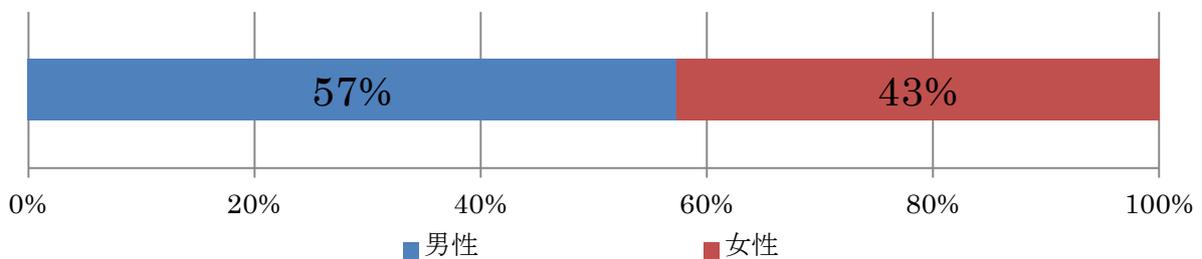


図 3.2 性別 (N=178)

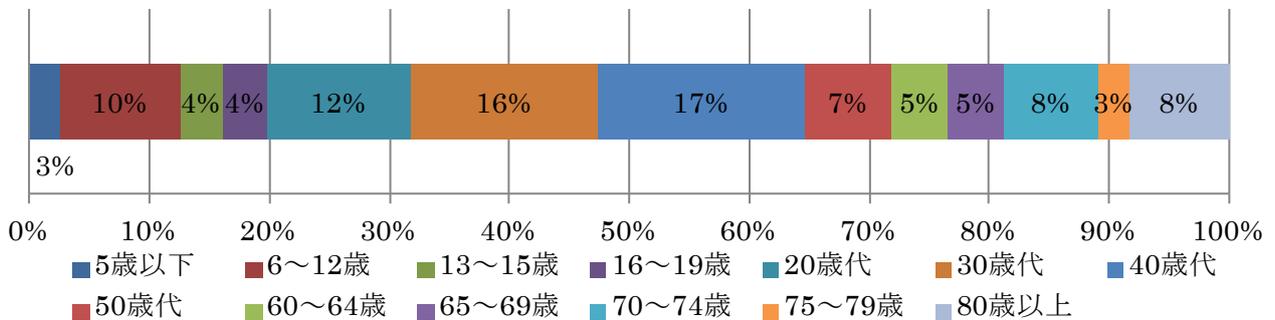


図 3.3 年齢 (N=192)

問3. 居住地の住所を教えてください。

日進市内にお住まいの回答者は全体の 79%である。

表 3.1 お住まいの地区 (N=181)

日進市内 (79%)				日進市外 (21%)	
栄	8	浅田	25	名古屋市	12
蟹甲	4	東山	12	豊明市	11
岩崎	16	藤枝	5	豊田市	1
岩崎台	3	藤塚	10	みよし市	3
岩藤	5	藤島	4	長久手市	7
五色園	2	南ヶ丘	1	東郷町	3
香久山	6	梅森台	10	尾張旭市	1
赤池	16	米野木	11		
折戸	5				

問4. 現在どなたと暮らしていますか？ (複数回答可)

現在同居人がいる回答者の割合は 94%で、大多数が同居人のいる状況である。また、同居人として最も多かったのが親の 56%である。

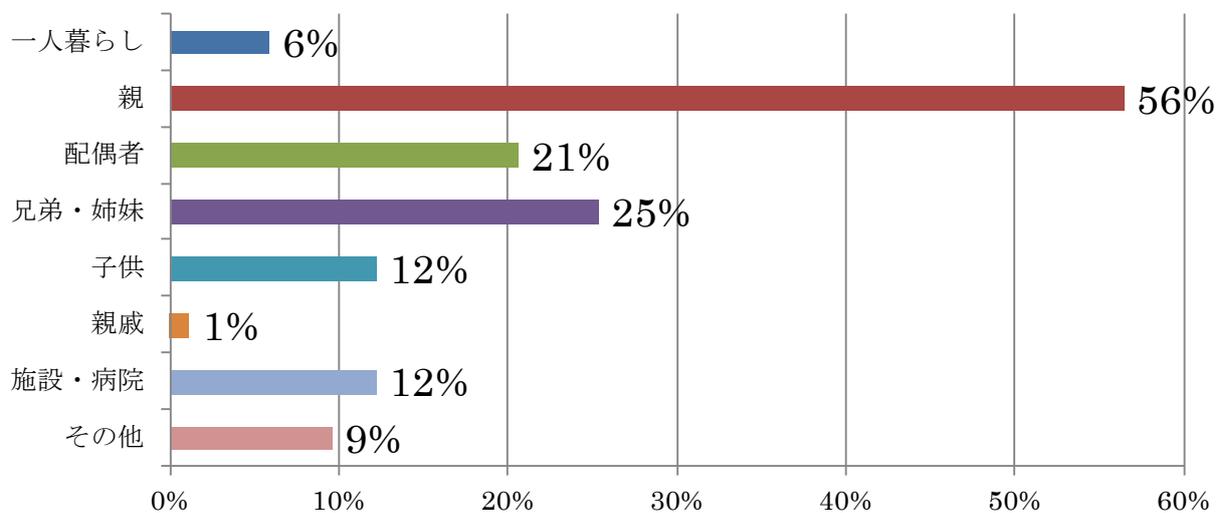


図 3.4 同居人の有無 (N=190)

問5. お持ちの運転免許を教えてください。(複数回答可)

77%の回答者は免許を持っておらず、自分で運転はできない状況である。運転免許を持っている回答者の多くは普通自動車免許を保有している。

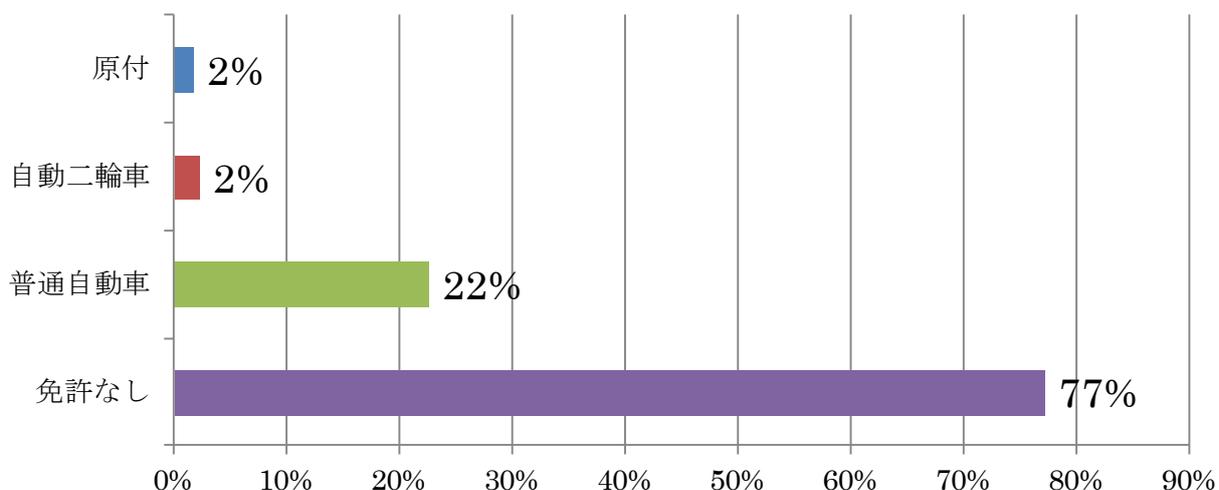


図 3.5 運転免許保有状況 (N=187)

問6. いつでも使える交通手段を教えてください。(複数回答可)

いつでも使える交通手段は家族による送迎が最も多い 57%，次いで自動車の 26%ある。一方、交通手段がない回答者も 18%いる。

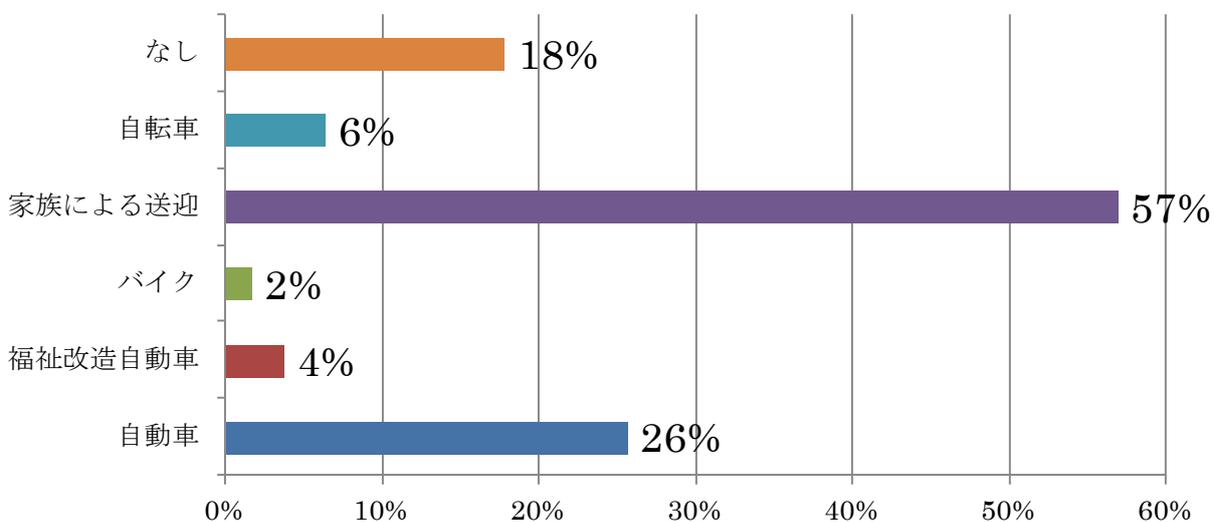


図 3.6 いつでも使える交通手段 (N=192)

問7. ご自身の就業月収はいくらですか？

50%の回答者が就業月収のない状況で、5万円未満と合わせると82%を占める。

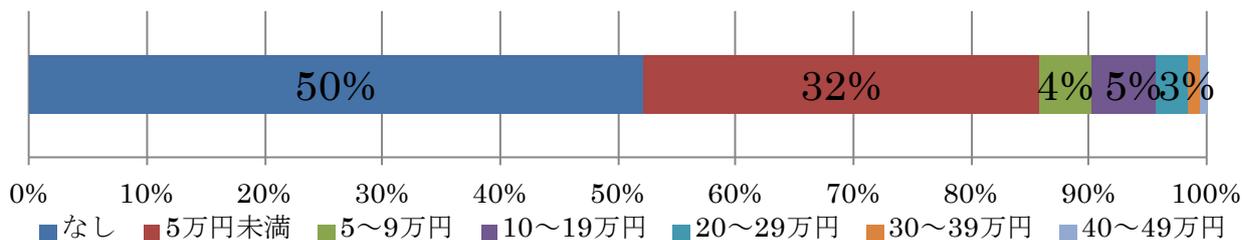


図 3.7 就業月収 (N=184)

問8. 障がい者手帳の種類と等級を教えてください。(複数回答可)

障がい者手帳の種類ごとの保有状況を図 3.8 に示す。身体障がい者手帳と療育手帳の保有割合はほぼ同数である。重複で手帳を保有している回答者は12%である。

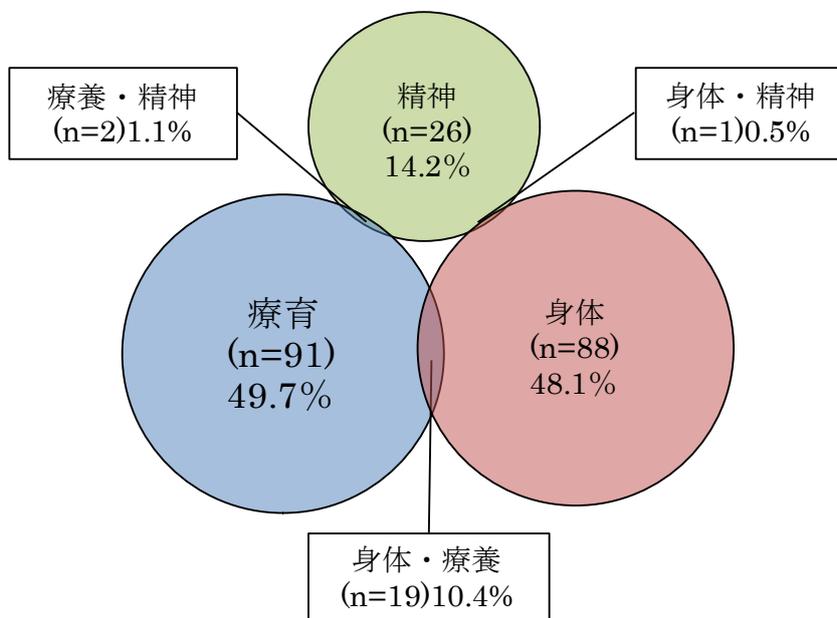


図 3.8 障がい者手帳保有状況 (N=183)

(ア) 身体障がい者手帳

身体障がい者手帳の等級で最も多いのが2級の31%、次いで1級の28%である。1級・2級を合わせた回答者は59%である。

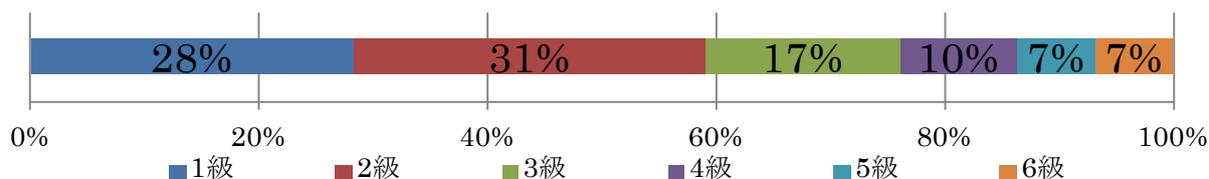


図 3.9 身体障がい者手帳等級 (N=88)

(イ) 療育手帳

療育手帳の等級でもっとも重い障害となる A 判定が 79%である。ついで B 判定の 15%、C 判定の 5%となっている。

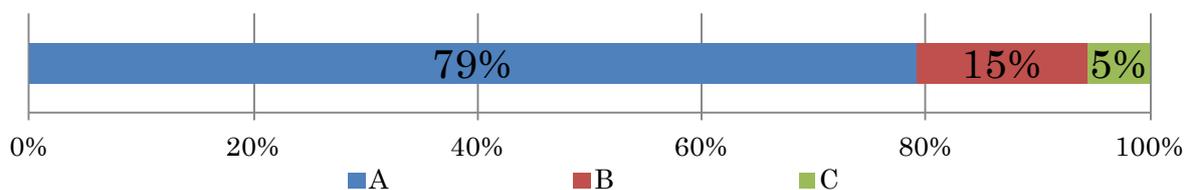


図 3.10 療育手帳等級 (N=91)

(ウ) 精神障がい者保健福祉手帳

精神障がい者保健福祉手帳の等級では 58%が 2 級である。1 級と 3 級の割合はほぼ同数である。

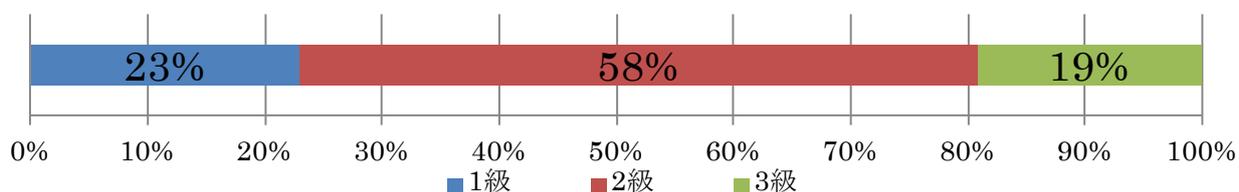


図 3.11 精神障がい者保健福祉手帳等級 (N=26)

問9. 現在どのような身体的障害がありますか？（複数回答可）

身体的障害の種類として最も多いのが「言葉が不自由」の 29%、次いで「足が不自由」の 27%である。一方、「身体的障害なし」は 26%である。

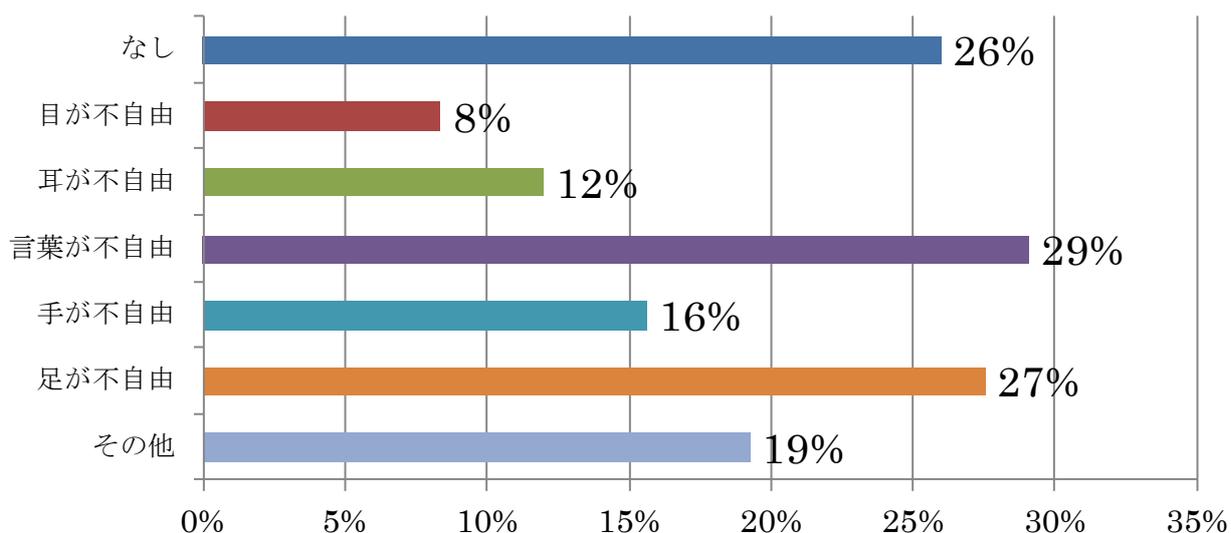


図 3.12 身体的障害内訳 (N=181)

問10. 40歳以上の人にお聞きします。要介護認定の種類は次のうちどれですか？

40歳以上で要介護認定を受けている回答者は約30%で、そのうち最も多いのが「要支援2」の9%である。一方、要支援認定を受けていない回答者は55%と半数以上が受けていない状況である。

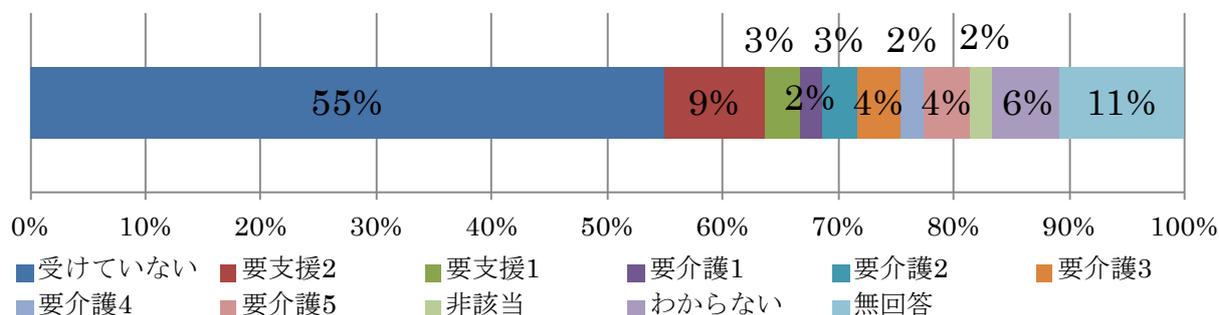


図 3.13 要介護認定状況 (N=102)

問11. 自分だけでは活動が大変だと感じるものはどれですか？（複数回答可）

「風呂に入る」「家の中を歩く」「階段を2, 3段上がる」といった、日常生活を送る上で行う基本的な動作（ADL）が大変だと感じている回答者は全体の49%で、最も多いのが「風呂に入る」の45%でADLの他の項目と比べて高い割合である。

「電話をかける」「日用品の買い物をする」「バスや電車に乗って外出する」といった、ADLより複雑で高度な動作（IADL）が大変だと感じている回答者は全体の77%で、項目間ではほぼ同じ割合である。

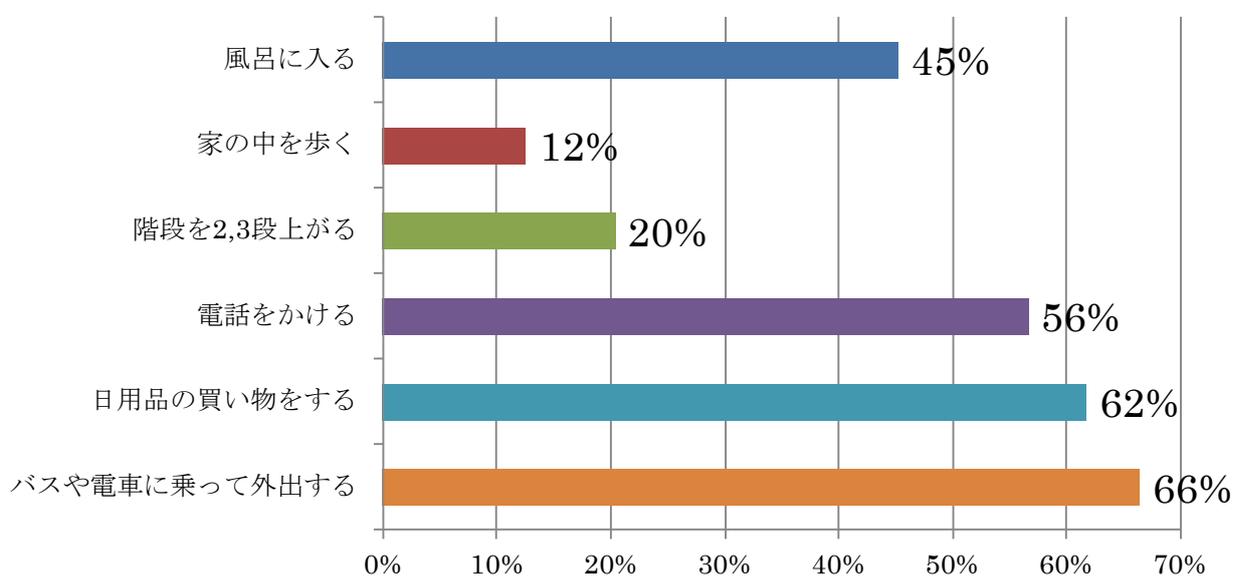


図 3.14 自分だけでは活動が大変なこと (N=193)

3.3 外出のことについて

問12. 外出する際に利用する福祉器具を教えてください。（複数回答可）

外出の際に福祉器具を利用する回答者は全体の27%で、最も多いのが車いすの10%である。一方、福祉器具を利用しない回答者は73%である。

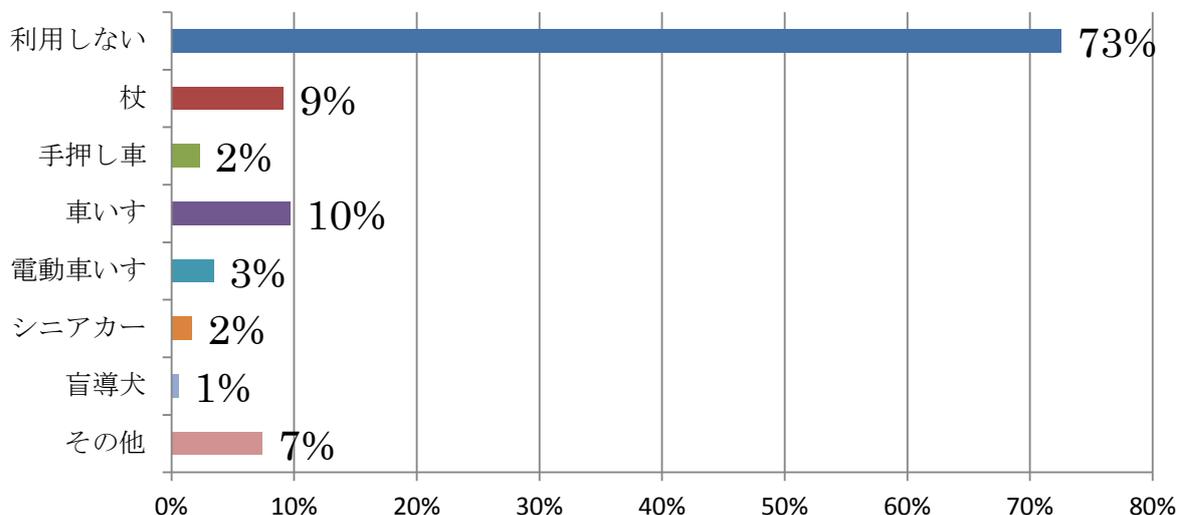


図 3.15 福祉器具の利用 (N=175)

問13. 外出する際、介助者の付き添いは必要ですか？（複数回答可）

外出時に介助が必要な回答者は全体の72%で、最も多いのが「いつも必要」の54%である。次いで「行き先によっては必要」の15%、「体調によっては必要」の4%となっている。

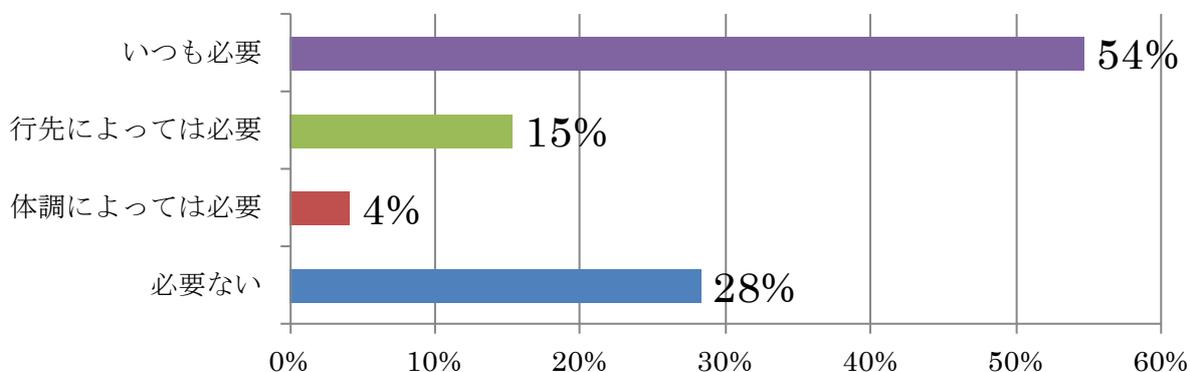


図 3.16 介助の必要性 (N=178)

問14. 付き添う介助者の方は主に誰ですか？（複数回答可）

外出時の介助者で、最も多いのが親の 51%である。次いで施設職員の 17%、配偶者の 10%である。

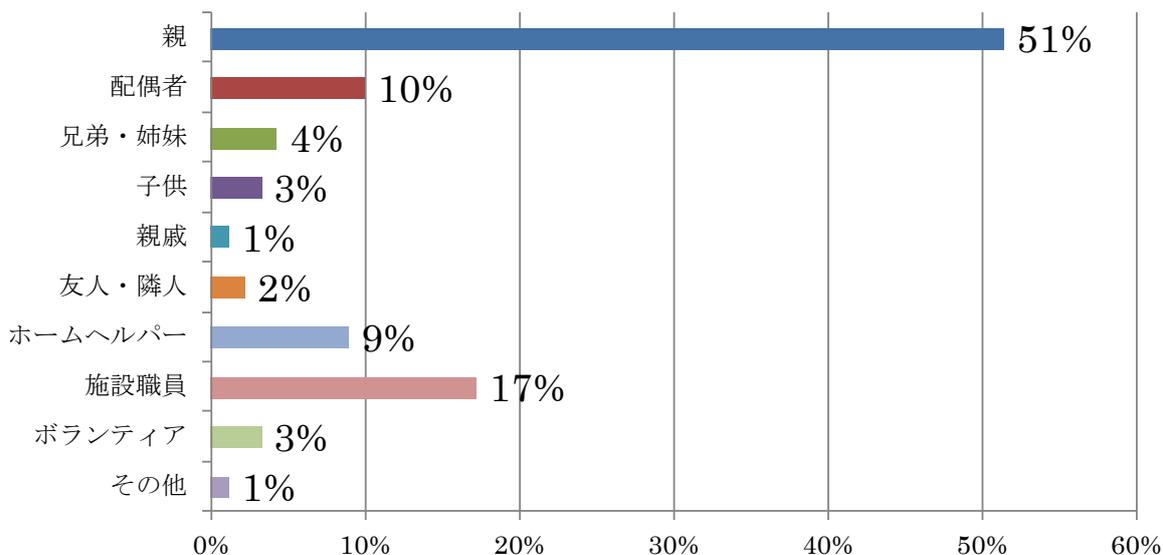


図 3.17 介助者の属性 (N=132)

問15. 介助を頼む際、ためらいことはありますか？

外出時の介助を頼む際に、ためらいことがある回答者の割合は 19%である。一方、ためらいことはない回答者の割合は 44%である。

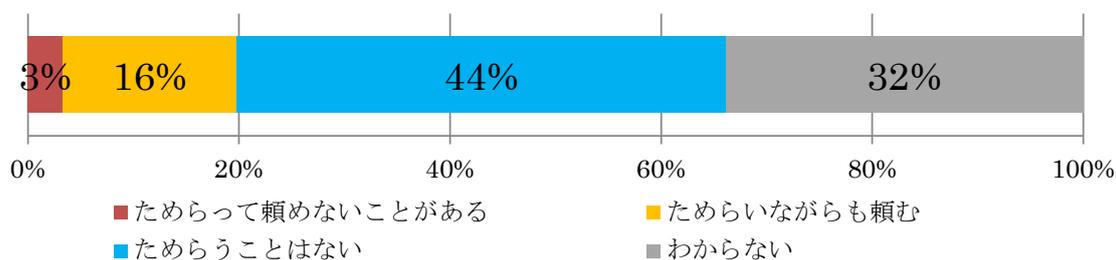


図 3.18 介助へのためらい (N=128)

問16. 外出の為に直接支払う移動費は一ヶ月あたりいくらですか？また行政からの補助額はいくらですか？

一ヶ月あたりに支払う移動費で最も多いのが「0円」で、次いで「10000円以上」となっている。移動費の平均は5135円である。

補助額については最も多いのが「0円」でほとんどの方が補助金をもらっていない状況である。補助額の平均は1088円である。

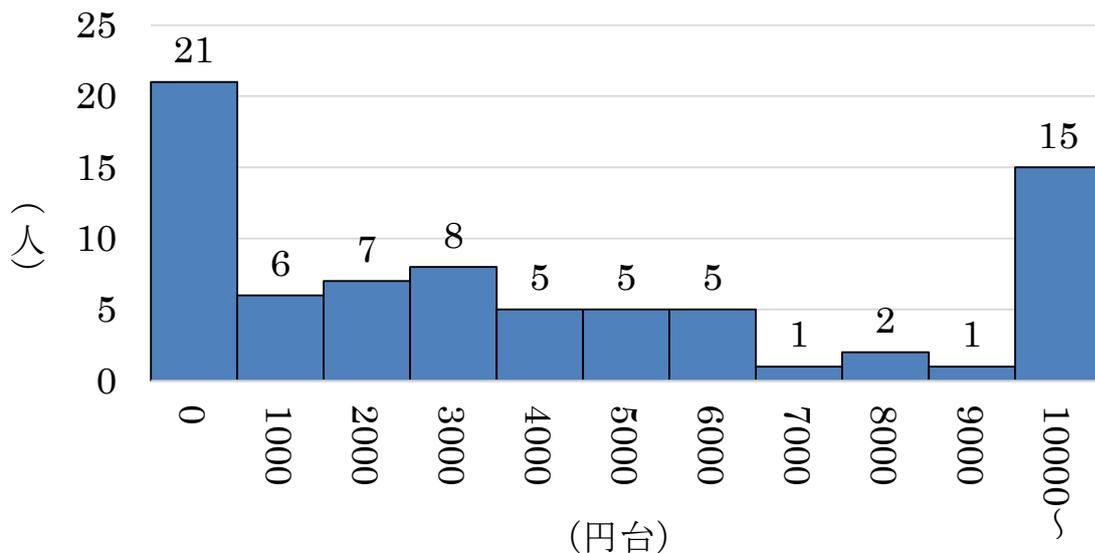


図 3.19 移動費 (N=79)

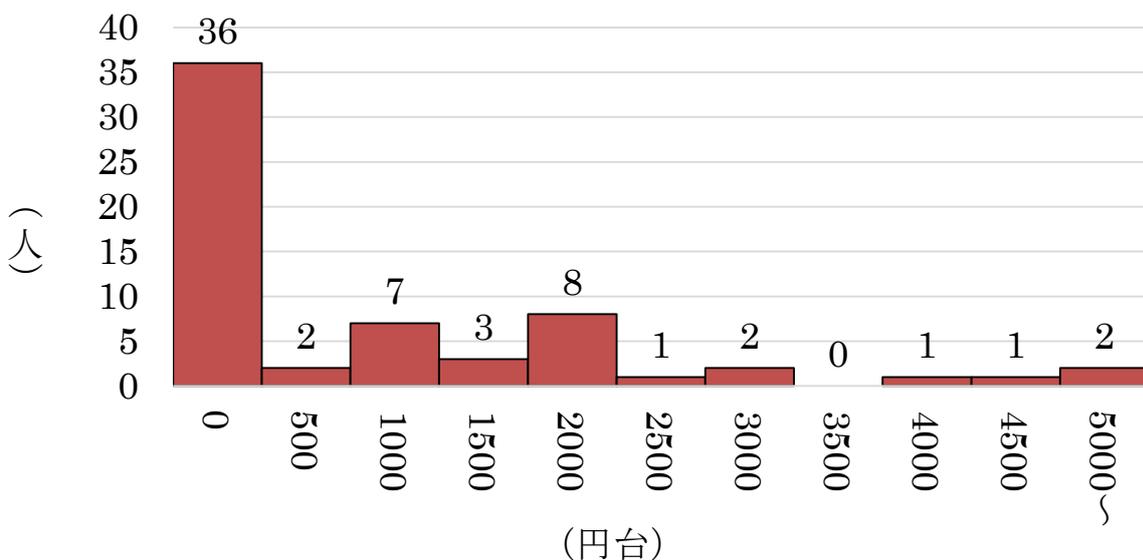


図 3.20 補助額 (N=64)

問17. 移動に対する行政からの補助額についてどう思われていますか？

補助額について「不満」と「やや不満」で全体の57%となっていて、全体的に補助額に対しては不満の割合が高い。

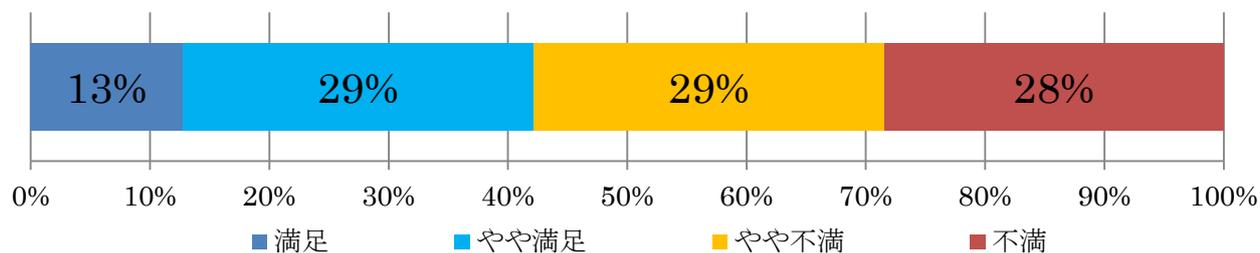


図 3.21 補助額に対する満足度 (N=102)

問18. 公共交通で乗り合うにあたって、何に不安を感じますか？ (複数回答可)

公共交通で乗り合うにあたって不安を感じる項目で、最も多かったのが「周囲の視線」の36%、次いで「乗車中の安全確保」の22%、「乗降に時間がかかる」の20%である。一方、「なし」の割合は32%で、公共交通の利用に不安を感じている割合が多い。

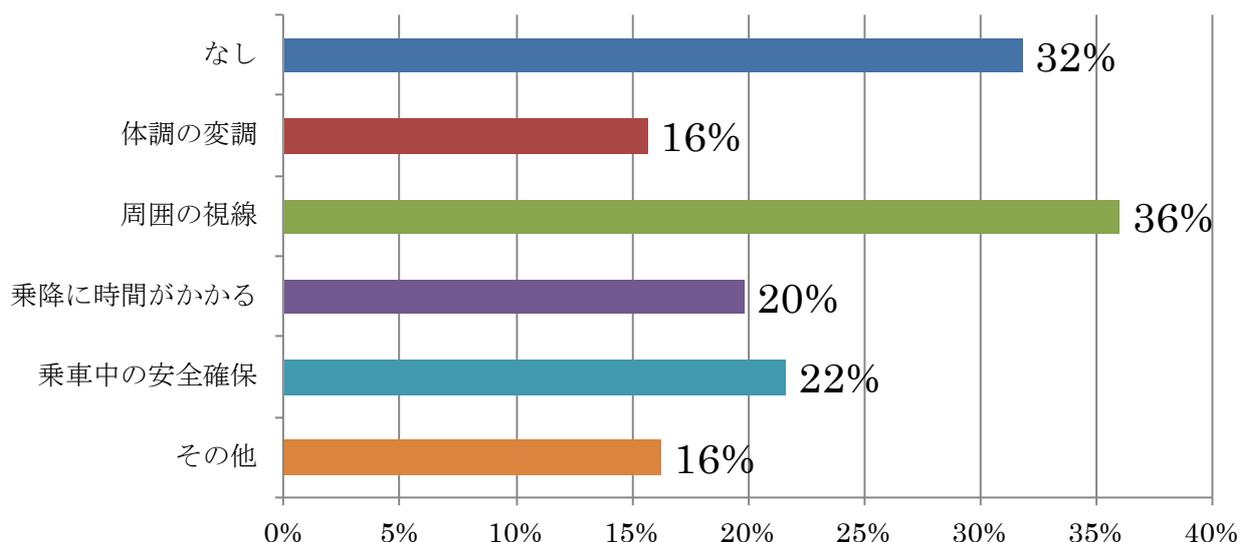


図 3.22 乗合の阻害要因 (N=167)

問19. バス利用を考えた際、次のうち困難・できないものはどれですか？（複数回答可）

バス利用を考えた際、困難・できないもので最も多いのが、「小銭の支払い動作」の44%である。次いで「バス停でバスを待つこと」の36%、「降車バス停から目的地までの移動」の35%である。多くの回答者がバスに乗る前後の行動が困難・できない状況となっている。

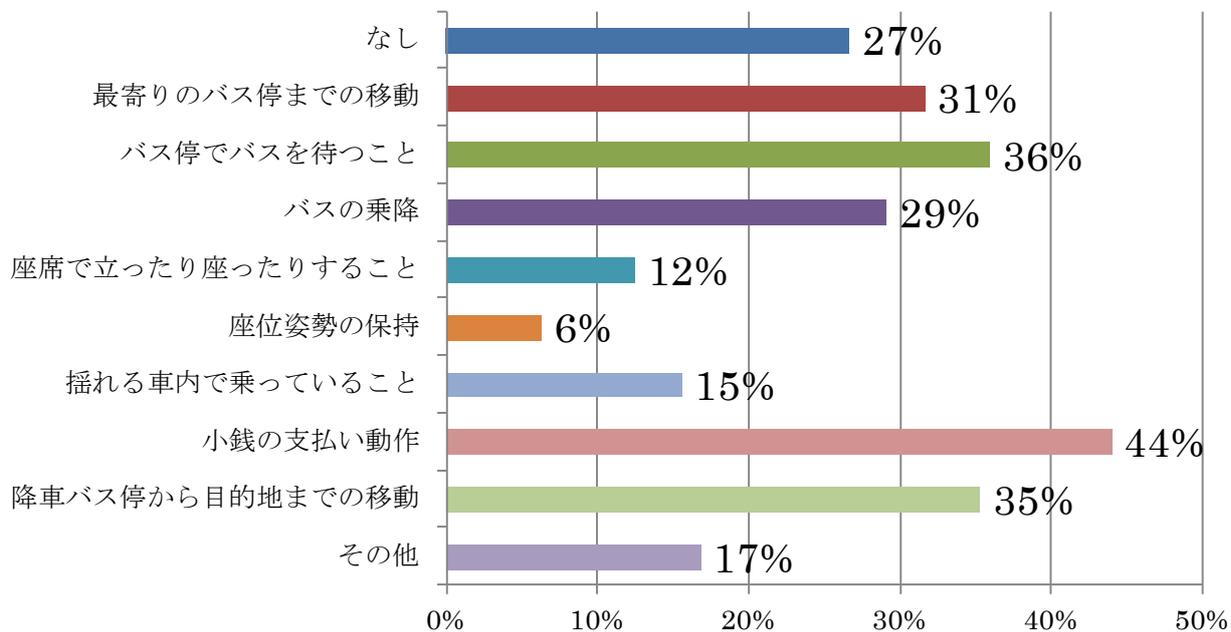


図 3.23 バス利用の阻害要因 (N=162)

3.4 日常生活の外出について

問20. どのような目的での外出が日常では最も多いですか？

日常生活の外出目的で最も多いのが通所の33%である。通院，通学，買い物，私用といった外出目的はほぼ同じ割合で15%程度となっている。

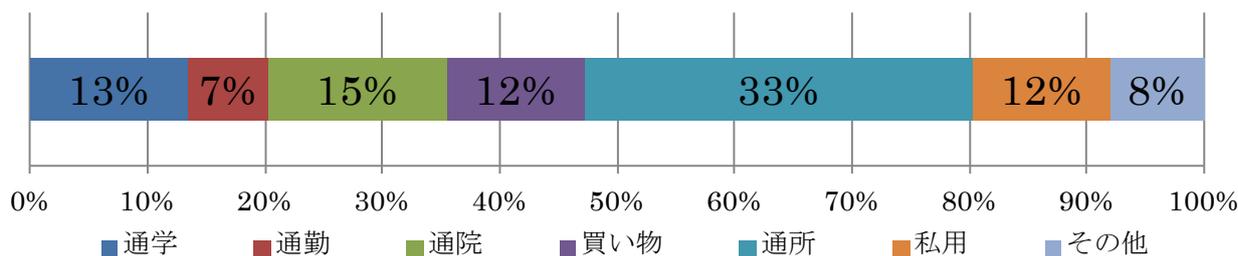


図 3.24 外出目的（日常生活）（N=163）

問21. 日常の外出で，最もよく使う交通手段は次のどれですか？

自家用車（他人による運転）の割合が最も多く半数を占めている。68%の回答者が何らかの形で自家用車を利用している。

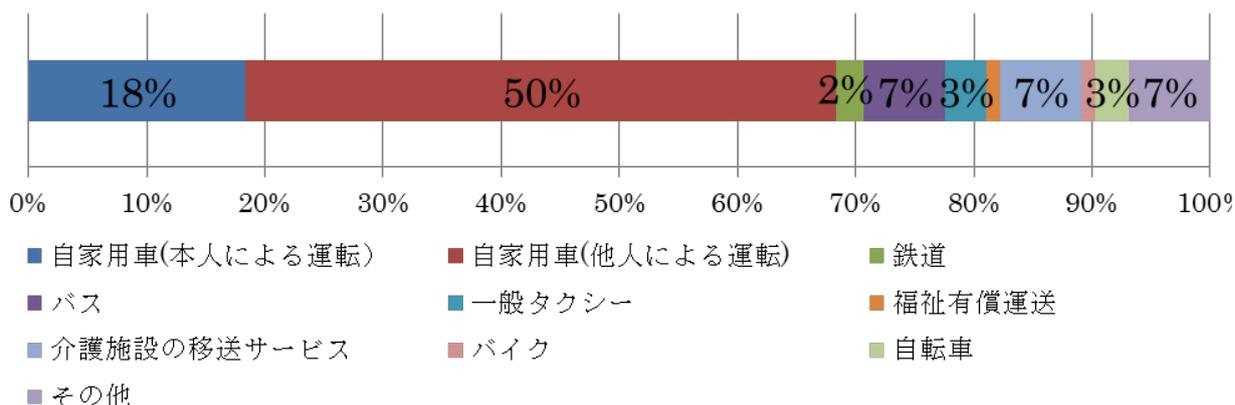


図 3.25 利用交通手段（日常生活）（N=174）

問22. どのぐらいの頻度で日常は外出しますか？

週5日以上の割合が最も多く61%である。多くの回答者が外出頻度の高い状況にある。一方、4%の回答者はほとんど外出していない。

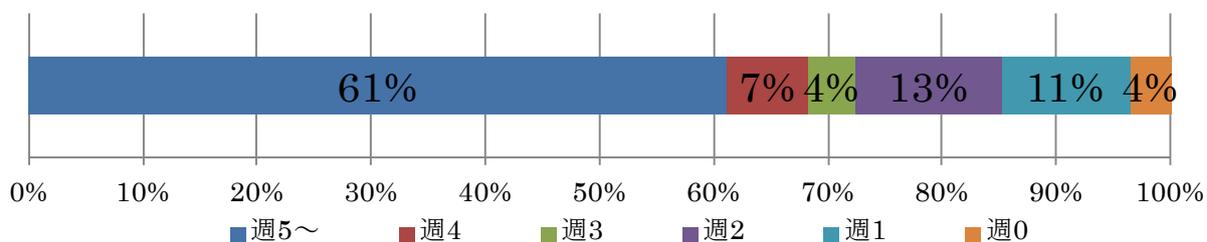


図 3.26 外出頻度（日常生活）（N=170）

問23. 家を出発する主な時間帯はいつですか？

8～9時台の外出が最も多く 60%である。日常生活の外出においては、多くの回答者は午前中に外出する傾向にある。

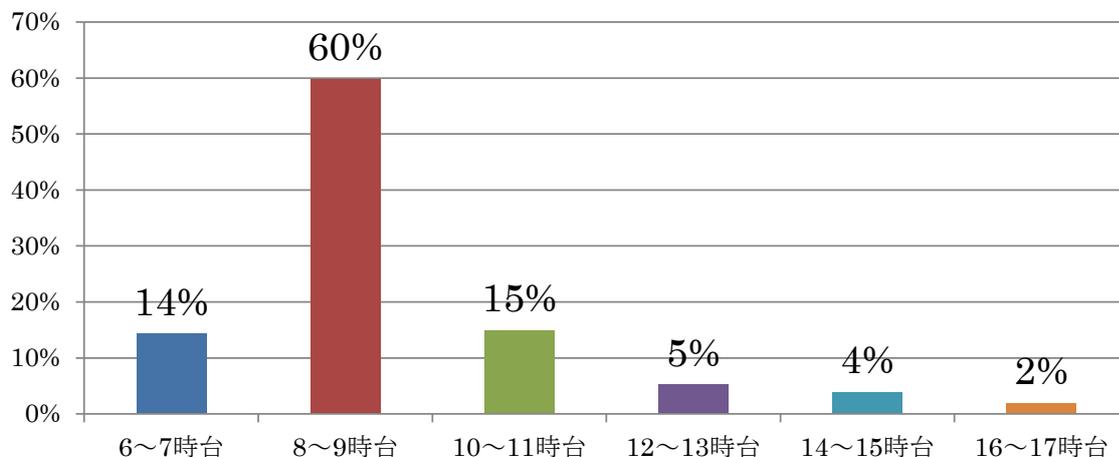


図 3.27 出発する時間帯（日常生活）（N=154）

問24. 日常でよく出かける場所の数と、具体的な場所の上位3つを教えてください。

よく出かける場所の数としては3ヶ所が最も多くなっている。1番多く行く場所としては、「福祉施設」が最も多く、「学校」や「幼稚園・保育園」といった日々行くことが繰り返される場所も多い。

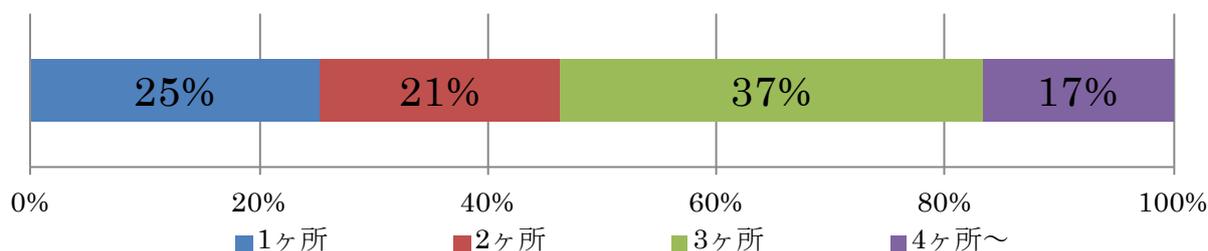


図 3.28 外出先の数（日常生活）（N=138）

表 3.2 日常生活でよく行く外出場所上位3つ（N=159）

1番よく行く場所		2番目によく行く場所		3番目によく行く場所	
場所	人数	場所	人数	場所	人数
福祉施設	57	買い物施設	42	買い物施設	22
学校	28	病院	23	飲食店	11
病院	27	福祉施設	23	福祉施設	10
買い物施設	14	娯楽施設	4	病院	8
幼稚園・保育園	5	公園	3	娯楽施設	3

問25. 日常生活で外出したいと思ったときに外出できていますか？

最も多いのが「まあできている」の37%，次いで「できている」33%である。外出したいときに外出できていると感じている回答者は全体の70%である。

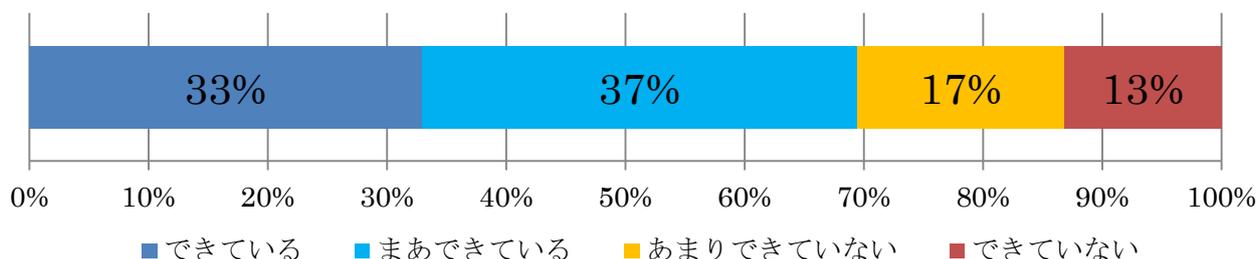


図 3.29 外出意識（日常生活）（N=167）

問26. 日常の外出環境で、妨げになっていることはどれですか？（複数回答可）

外出阻害要因として最も多かったのが、「介助者がいないこと」の24%，次いで「自分で行き先を探すこと」の20%，「交通手段がないこと」の19%である。一方、「なし」は34%である。

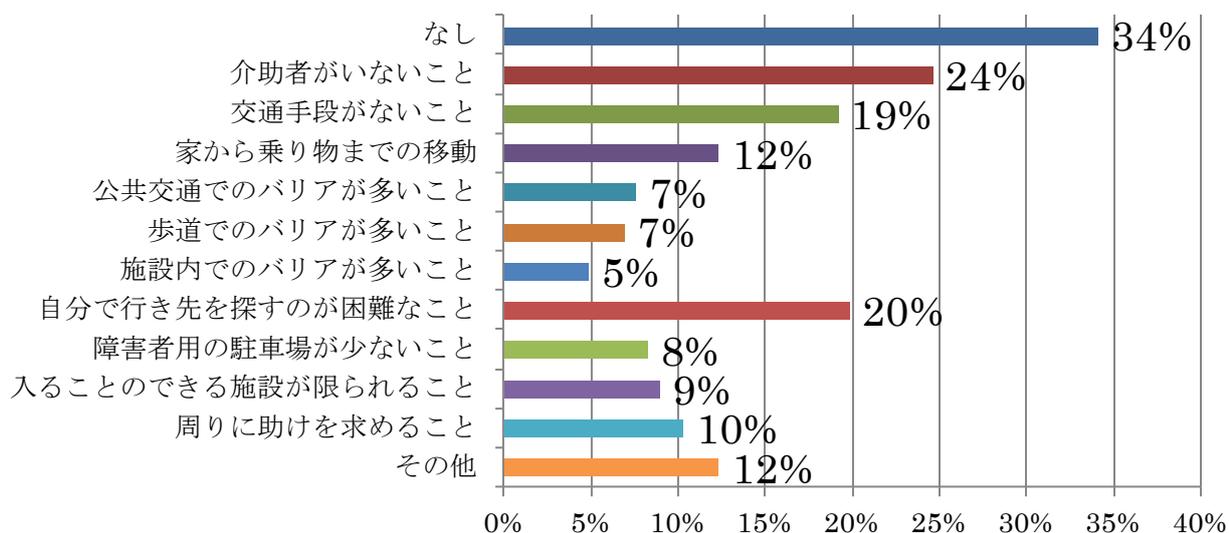


図 3.30 外出阻害要因（日常生活）（N=147）

問27. 日常生活における外出についてどう思われていますか？

最も多いのが「やや満足」の37%で、次いで「やや不満」の29%である。62%の回答者は平日の外出に満足している。

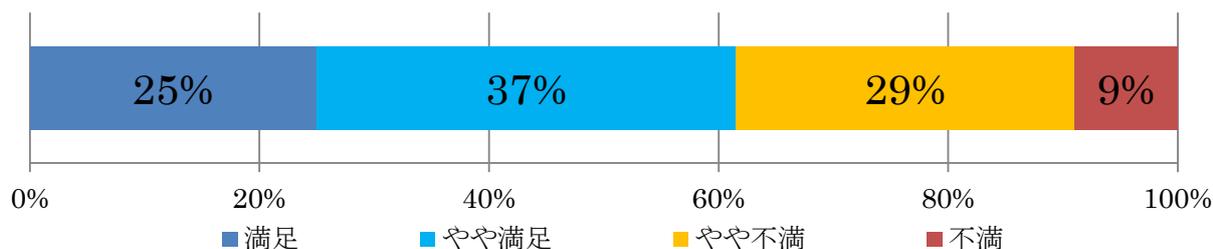


図 3.31 外出満足度（日常生活）（N=156）

3.5 休日の外出について

問28. どのような目的での外出が休日には最も多いですか？

休日の外出においては「買い物」での外出が44%を占めている。次いで「飲食・観光」といった外出が多く19%を占めている。

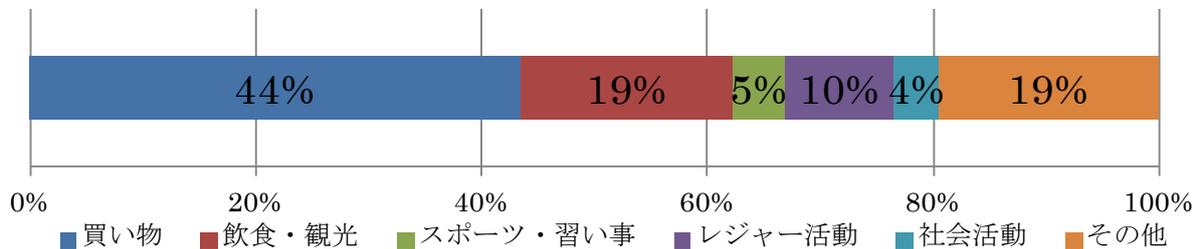


図 3.32 外出目的（休日）(N=154)

問29. 休日の外出で、最もよく使う交通手段は次のどれですか？

59%の方が交通手段として「自家用車（他人による送迎）」を利用している。平日の交通手段よりも自家用車に依存している割合は高い。

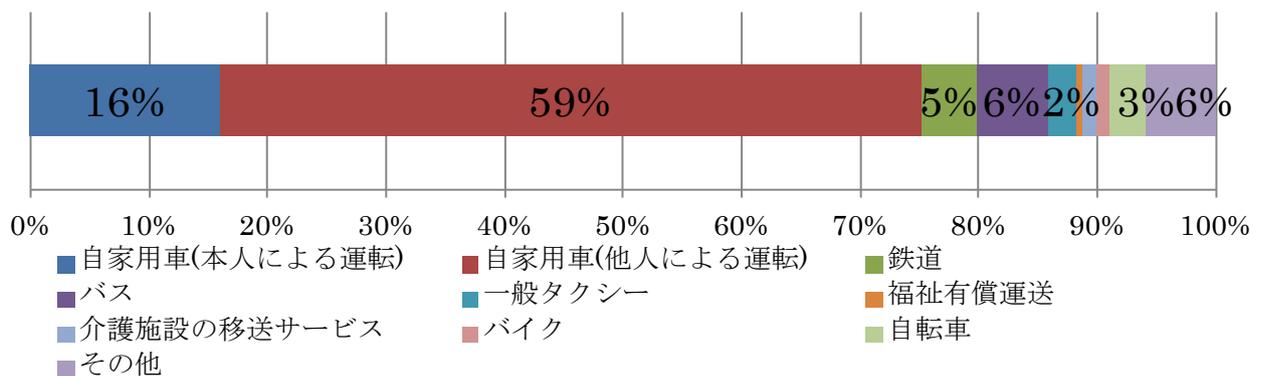


図 3.33 利用交通手段（休日）(N=169)

問30. どれぐらいの頻度で休日は外出しますか？

休日の外出頻度で最も多いのは「月7～」の34%で、次いで「月3～4」の33%である。約75%は週1回程度以上休日に外出している状況である。

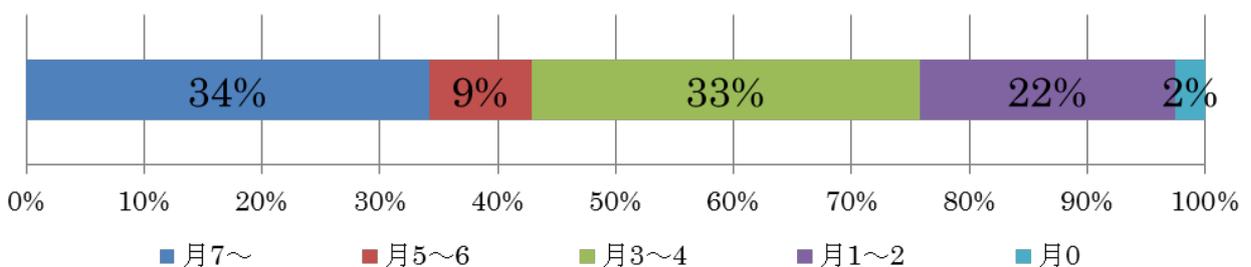


図 3.34 外出頻度（休日）(N=161)

問31. よく出かけられる時間帯はいつですか？

休日の外出時間で最も多いのは「10～11時台」の45%である。次いで「12～13時台」と「14～15時台」の外出であり割合はほぼ同じで、平日に比べ外出時間は遅い傾向にある。

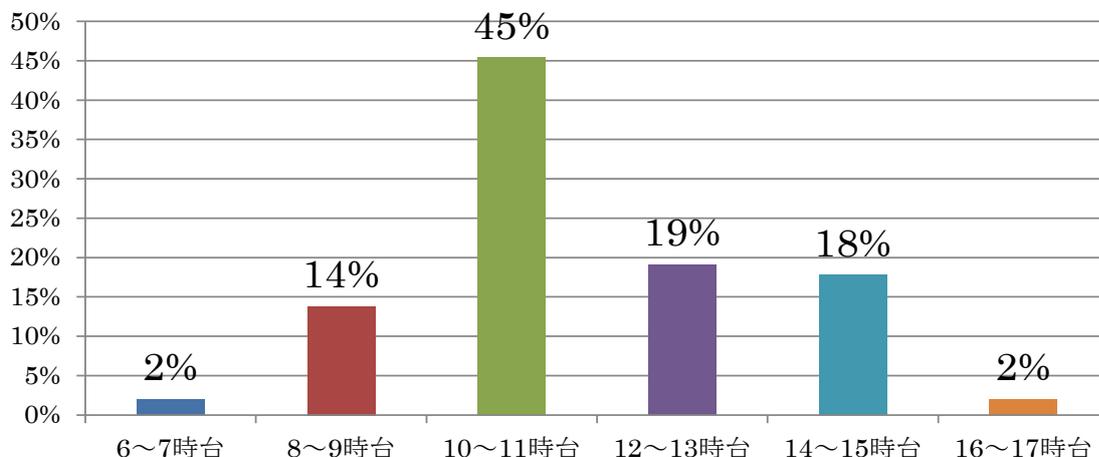


図 3.35 出発する時間帯（休日）（N=152）

問32. 休日でよく出かける場所の数と、具体的な場所の上位3つを教えてください。

外出先の数としては「2ヶ所」、「3ヶ所」、「1ヶ所」の順で割合が高い。また、よく行く場所としては買い物施設が多く、娯楽施設、飲食店といった休日を楽しむ場所への外出が多い。

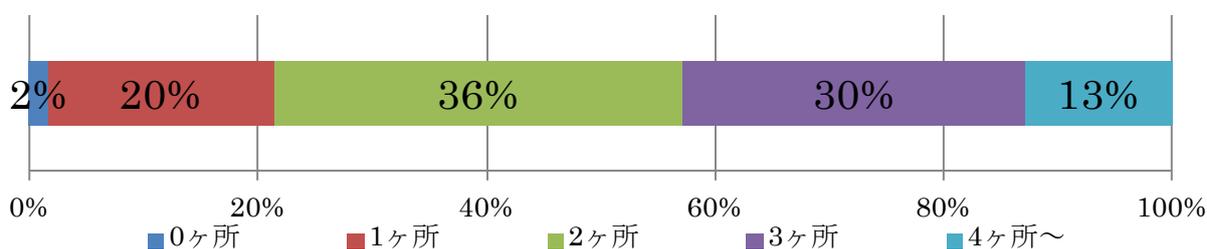


図 3.36 休日における外出先の数（休日）（N=117）

表 3 休日によく行く外出場所上位3つ（休日）（N=136）

1番目によく行く場所		2番目によく行く場所		3番目によく行く場所	
場所	人数	場所	人数	場所	人数
買い物施設	65	買い物施設	42	買い物施設	11
娯楽施設	9	飲食店	11	飲食店	7
公園	8	公園	11	福祉施設	5
飲食店	6	娯楽施設	10	図書館	3
福祉施設	5	福祉施設	3	娯楽施設	3

問33. 休日に外出したいと思ったときに外出できていますか？

最も多いのは「できている」の37%で、次いで「まあできている」の36%である。休日に外出できていると回答した割合は全体の75%であり、平日よりやや多い。

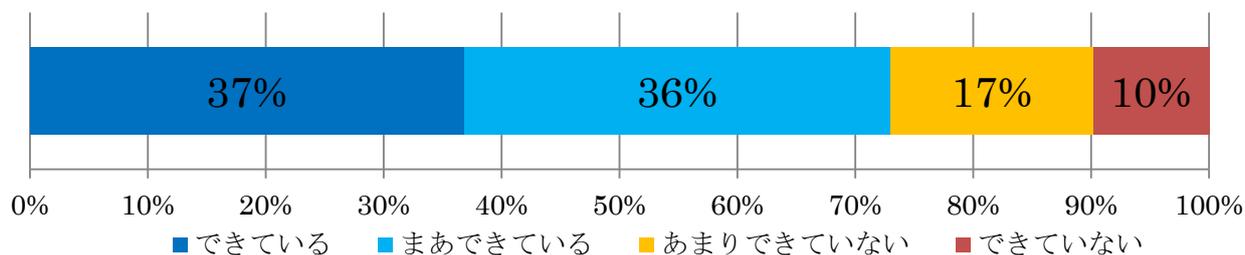


図 3.37 外出意識（休日）(N=163)

問34. 休日の外出環境で、妨げになっていることはどれですか？（複数回答可）

外出阻害要因として最も多いのが「介助者がいないこと」の22%で、次いで「自分で行き先を探すのが困難なこと」の18%となっている。

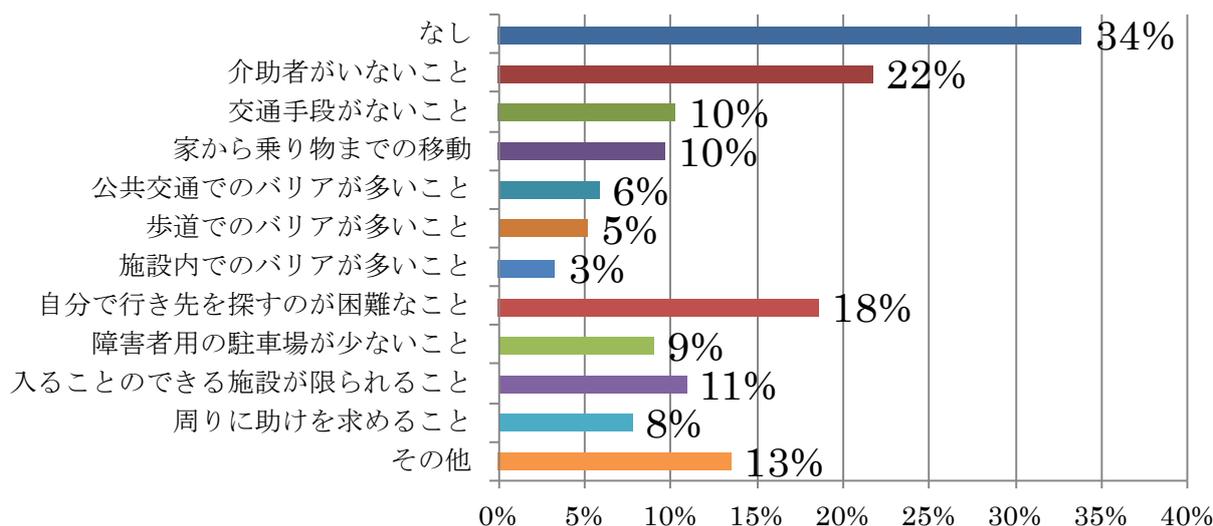


図 3.38 外出阻害要因（休日）(N=157)

問35 休日における外出についてどう思われていますか？

最も多いのが「やや満足」の42%で、次いで「満足」の27%である。69%の回答者は休日における外出に満足している。

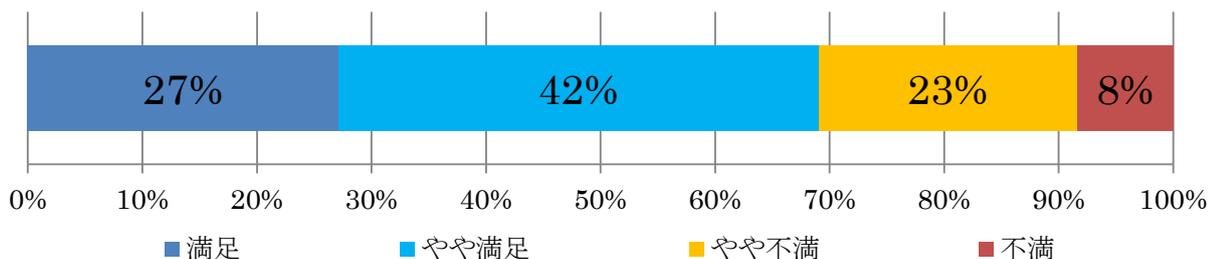


図 3.39 外出満足度（休日）(N=155)

3.6 新しい交通手段について

問36. 現在ある交通手段の他に、どのようなものがあれば外出がしやすくなりますか？車両設備、乗車場所、行き先、予約方法、費用、移動時の介助などに関して教えてください。

- 身体的にはなにも問題がないのですが、初めての場所など行けることが限られます。どのような物(道具)よりも、障がい児が気がねなく行ける場所が欲しいです。それから親以外の介助者。一回きりでなく、ずっといっしょに成長を見守ってくれる人が必要です。
- 介助タクシーが無料で使える事以外は自家用車での移動のみしかないとします。たくさんの荷物、他の兄弟も一緒、天気は左右されないなどの理由で、電車、バスは考えられません、ガソリン代の手当の充実を切に希望しております。
- 今はくるりんばすが主な交通手段ですが、時々子供に頼みます。運転手付きの福祉車があれば嬉しいです。市内で、一回乗車 500 円位で、2～3 日目の予約制を希望します。
- くるりんばすのオンデマンド方式を望みます。福祉タクシー券の枚数を名古屋市程度に増やしてほしいです。
- 駅のホームにエレベーターがそれぞれ 2 箇所は欲しいです。
- 移動時の介助が必要です。
- タクシーの乗り降りが大変なため出来る限り車椅子で行ける距離がいいです。スロープのあるところを主に利用しています。外食が好きのため出かけることが好きです。
- 私は障害が軽いので、あまり不便はないのですが、大雨の通院や、一人での遠出、体調の悪い時など困ることもあります。身体障害がい者手帳の 4～6 級は、ほとんどそういう時の扶助がありません。少しでもタクシー券などの扶助があればと思います。現在は主人が車で送ってくれるので問題ありませんが、もしいなくなったら全く動けません。
- 行先音声案内のないバスがあり困ります。バスの停車位置がずれると困ります。
- 外出は用事の他はしないことにしています。家の周囲に買物する店もなく配達しているところですからです。車両も利用することを控えてしまう生活になってしまいました。アンケートにならない泣き言で申し訳ありません。
- 12月23日で齢92才になりますので外出はあまりできません。
- 現在のままでいいと思います。
- バス停の設置を統一してほしいです。バス運行本数の増加と運行ルートの見直しを希望します。
- なるだけ歩きたくないです。
- どの施設でも身障者が大勢いるのに、段差のある所が多いです。道路も人が出入りするところの陥没がひどく、車椅子の私にとっては移動しにくいです。交通機関がタクシーしかない私はチケットの在り方などを考えてほしいです。チケットが少なすぎるとします。
- 現在は交通機関を利用することがあまりないので、実感として記入することが出来ません。
- 今はくるりんばすがあるので、大変ありがたいです。親は千種区から、バス、地下鉄、くるりんばすを乗り継ぎ施設に行っています。これがなくなるととても困りますので続けて運行してください。
- 外出するときは家族と一緒になのでほとんど自分では外出できません。
- 成人施設に払わなければならないので障害年金を上げてほしいです。
- 人の支援が欲しいです。知的障害なので、親の力に限界があります。

- 施設のバリアフリー化が必要です。障がい者のトイレ・エレベーターの利用、車椅子移動などを考慮してほしいです。
- 知的障がい者です。自宅は名古屋市昭和区です。昨年6月開所された上ノ山ホームにお世話になっています。母の私は毎週土・日曜帰宅日の送り迎えをしていました。しかし、この度病のため入院送迎が出来なくなりました。今後は暫くガイドヘルパーさんの力をお借りして一人で家まで帰れるようにしたいと思っています。しかし、赤池からのくるりんばすの本数が少なく利用できないため、タクシーか徒歩にしています。
- 重度の知的障がい者のため、本人の意思確認が難しいです。本人が外出したいと思っているかどうかよくわかりません。どこへ行きたいのか、何をしたいのか周囲に伝える手段が今のところありません。それが一番の問題です。外出は、「何かするためにどこかへ出かける」というよりは、「乗り物で移動する」のが楽しいように見えます。乗り物の中から外の風景を眺めるのは好きなようです。静かに席につけているのが難しいので、他の乗客の迷惑にならないような設備があれば、コミュニティバスやリニモには乗せてあげたいと思いますが、どんなものがあつたらいいか、ちょっと思いつきません。
- 本人が外出等の意志がもてないのでお答えできません。
- 電話予約が出来るシステムがいいです。タクシーの様な乗り物で行先は市内又は、名古屋など、日進市の周りの町まで行ってもらえると嬉しいです。介助者と二人で料金1人分だと有難いです。
- 知的障がい者の脳に働きかけて希望を聞きそれを行動に移せる、ロボットの知能付小型ヘリコプターがいいです。
- 子供は昨年より入所施設に入っており、昼間は以前いた通所に行き、仕事をしています。すべて車で送迎です。土・日は家に帰るので送迎しています。自閉者でもいろいろあって、我が子にはこのアンケートは不適です。ドライブは大好きで元気に暮らしています。ありがとうございました。
- 今はなんとか親で頑張っていますが、あと数年して今のような介助をしながら連れ歩くのに不安を覚えます。施設から帰省することもできなくなるのではないかと思うと、そんな時、一緒に行動してくれるガイドヘルパーがいればと思います。施設に入ると、無償でガイドヘルパーが使えないので、親が運転できなくなったり、足腰が弱くなったりした時は帰省できないです。
- 通学の移動支援（付き添い登下校）があると、親の負担軽減や本人の自立につながると思います。身体的障害はないですが、本人が1人での外出に不安があるため、どこに行くにも親の付き添いが必要です。言葉（発音）も不自由なので、外出先にて一人で困った時に、周りに助けを求めることも難しいので、やはり介助者が必要です。
- 自分だけでは何もできないので、今のところ親が見て、できるだけことはしております。あまり公共の交通手段での移動はしていませんのでこの回答もお役に立つかわかりません。しかし、障害のある方の為にこういった調査をして下さることに感謝いたします。
- 名鉄電車代を補助してほしいです。
- バス利用の際、路線が少ないので一時間に一本ぐらいに増やしてほしいです。
- バス停の数、バスの本数、障がい者専用のタクシー割引などを再考してほしいです。
- バスの本数を増やしてほしいです。
- 最寄りのバス停のバスの本数を多くして欲しいです。豊明市役所からのひまわりバスの本数を増やしてほしいです。
- 名鉄バスが高いです。
- バスの本数をもう少し増やしてほしいです。

- くるりんバスの来る本数を増やしてほしいです。
- バス（地域の巡回バス）の路線を増やしてほしいです。
- バスの乗車場所が近くに欲しいです。
- バスの本数・タクシーチケットの運送費無料を3メートルまで延ばしてほしいです。
- バス・鉄道が無料だと有難いです。（月3回以内に限るなど）
- 本人は電動車いすを常用しております。杜の家生活介護・自宅から杜の家まで電動車いすにて自分で通っています。中央福祉センターデイサービスセンターの送迎バスにて、名古屋の栄に出かけることが多いです。自宅から本郷までバスを。本郷から栄までは地下鉄を利用しています。
- 本人は車椅子を利用しています。現在使用している交通手段は①自家用車②福祉タクシー③くるりんバス。①は福祉車両の為自宅～駅や行先どこでもあまり無理なく利用できますが、家族の都合により難しい時があります。②スロープ式のタクシーを利用しています。予約しておくことが必要ですが、空いていないと利用できません。また、料金が高いので、タクシーチケット（市の補助）（820円）を補助していただいても負担金が多くて利用するのに困ることがあります。③バスは時間が合わなかったり、満員だと乗車できなかったり、乗降に時間がかかるので乗っている人に迷惑をかけるのではないかと思います。ほとんど利用していません。
- 知的障害の為答えることが出来ないことがありました。
- 近い所へ出るのが多いためタクシーを利用しようとしても断られてしまうことがあります。
- （母記入）問36とは関係ないですが、文面から身体障がい者のアンケートではないかと思えます。私のところは知的障がい者ですので、該当しないのではないかと思います。お送りします。
- 歩道と車道の区別を明確にして欲しいです。
- 交通機関利用での本人、介助者の体力的負担が大きい為自家用車での移動になりますが、外出先でも車内で留守番することが多いです。日曜日でもヘルパーが使えるといいと思います。
- 本人は一人では外出ができない為、家族が移動を手伝ってくれるので、今のところ不便はないです。公共の乗り物は一切利用していません。
- 安全に待ち時間を過ごせるスペースが欲しいです。
- 重度の重複障害の為親の運転での車が多くなっている。時々名大の学生によって、市営バスでの移動を楽しんでいます。但しノンステップバスが走っているところに限りませんが.... バスだけで移動は自宅の立地条件等を考えても到底無理。家の中はおおよそバリアフリーになっていますが、一歩外に出れば子供が大きくなった分1対1では無理になってきました。入所してしまうとヘルパーさんは使えないし、基本的に今の外出が可能な時は、親が元気な時だけしかできないものと思っています。さみしいことですが....
- 移動時の介助が必要ですけど入所をしている場合はそれが出来ませんので、親がついていなければなりません。本人は自閉症ですので受け答えが出来ません。入所している人も介助がついたらいいと思っています。
- 現在病院に通院しているが妻が病気になった時に施設利用（ガイドヘルパーの利用）は2ヶ月前に予約しなければいけないので利用不可能。
- 現在は自家用車が乗れるので他の方法は考えたことがない
- 介助者。付き添い。障がい者を理解して下さる方が一人でも多くあるとよい。重い子について。○休日等に遊びに付き添って下さる方があるとよい。調査して下さることに感謝いたします。
- 知的障害なのでどうにも介助者の問題が大きいです。老後の支援と移動がテーマになっています。

- ○通所（他地域への）の送迎サービス又は、ヘルパーでの送迎を可にしてほしい。
- 活動支援(二人体制)の時間数の確保。名古屋市はもらっている福祉パス。二人体制しか無理なので三人分で。費用がかさむ又はヘルパー（二人分）の交通費補助
- くるりんバス 1時間に一本は最低欲しい（同ルートに対して）折り返しは分かりにくい。バス停は野ざらしなので雨が降ると嫌がり、二度と乗りませんになってしまう。
- 福祉マナカが名鉄では使えないため、乗り越しが難しい。次乗る時の為に証明書を発行してもらって地下鉄で出札処理をしてもらわないといけない。
- 日進方面から長久手方面にぬける電車が通ると外出しやすい。
- タクシーがすぐによべない、よく出払っている。
- 移動時の介助について。来年度から小学校に入学します。通学時の介助費のサービスが欲しいです。健常児でも徒歩で30~40分かかります。（歩道橋がある。坂が多い。歩道が狭い。車道と歩道が分かれていないところがある。どぶがある。）電動車いすの利用も考えていますが、介助補助が必要です。
- アンケートの中で本人は介助者なしでは生活できない。移動できないので答えるのによくわからないことが多かった。
- 別にありませんが、福祉バスなどがいつでも使えるといいと思います。
- 今くるりんバスを週2回使っています。市役所に一度止まるので早く家に帰ろうと思うとうまく利用しにくい所があります。ヘルパーさんと二人きりでどこかへ遊びに行くということが苦手のようにどうしても親が休日はいろんな所へ連れて行きます。親もいい歳をとっていますのでいつまで続くか心配です。
- 親が元気なうちはどこでも連れて行けますが、親なき後は一人では無理だと思います。字が読めないので切符が買えない。行き先がわからない。電車バス等のフリーパスの様なものがあれば思ったりします。
- 本アンケートは身体障がい者が対象のように思われます。精神障がい者の場合の内容では項目に迷いがあります。
- 現在は親がいつも一緒に行動しているが親が動けなくなると息子はどこにも行くことができなくなってしまふ。男性のヘルパーが不足しているので移動支援をお願いしたくてもできない状態になっている。移動支援で車が使用できるとドライブの好きな子が満足できる。
- 豊明市在住ですが.... 現在、特別困っていることはありませんが、路線バスの本数や乗り換え地点などが近くにあったらもっと利用したいのに思うことがあります。
- くるりんバスに乗ると時間がかかり過ぎる。くるりんバスの本数が少ない。
- 身体的な問題はあまりないのですが、外出するにあたり介助が必要です。家族だけでは限界があるのでヘルパーの確保や利用するのに費用面での補助（自費分）があればいいと思います。
- 車椅子がコンパクトなおりにたためるようにデザインされていれば車にもつみやすくなります。
- 現在まだ小学生で、家族で行動することがほとんどです。一人で行動することはまだ難しいので特に新しい交通手段等は思い浮かびません。
- 外出先に貸出車椅子があると便利。最近店内に置いてあるところも多いですが、タイヤに空気が入っていないところが多くてびっくりしました。大きなショッピングセンターでもサービスカウンター1カ所だけに車椅子を置いているので、そこまで歩行不自由な子を連れて借りに行き戻すのは大変。
- 土・日・祝日の福祉サービスの充実。休みの所が多く、また利用可能枠が少なくサービスを受けられないことがほとんど。
- 家から駅までの移動でタクシーに同乗介助してくれるようなサービス

- 名古屋市営地下鉄のフリーパス券（介助者も）
- 移動支援をしてくれる事業所が増える事。くるりんばすがあっても、通学時間に合う時刻のバスがないので使えない。
- 行楽地など（店も含め）事前 TEL 予約で障がい者用駐車スペースを利用できると助かる。障がい者用トイレが少なく、困ることがあるので増えると有難い。
- 親以外との外出をもっとさせたいが（休日）作業所の支援員は平日のみなので考えていただきたい。

4 クロス集計結果

ここではクロス集計の結果を述べる。クロス集計は、問 25 の日常生活における外出意識別、問 33 の休日における外出意識別とその他の項目とで行った。

4.1 運転免許証（問 5）と外出意識

日常生活の外出意識とのクロス集計では、いずれかの免許証を保有している回答者は外出が「できている」「まあできている」と答えている。一方、外出が「あまりできていない」「できていない」回答者のすべてが運転免許証を持っていない。普通自動車免許証を保有している回答者は、外出が「できている」「まあできている」のみとなっている。

休日の外出意識とのクロス集計では、免許証を保有していても、外出できていない回答者がいる状況である。

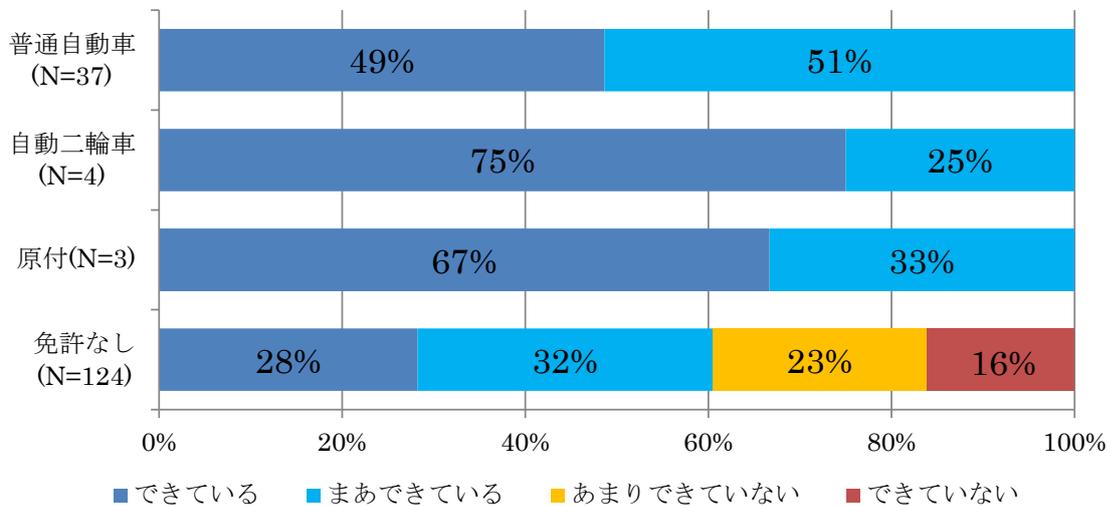


図 4.1 運転免許証と日常生活の外出意識

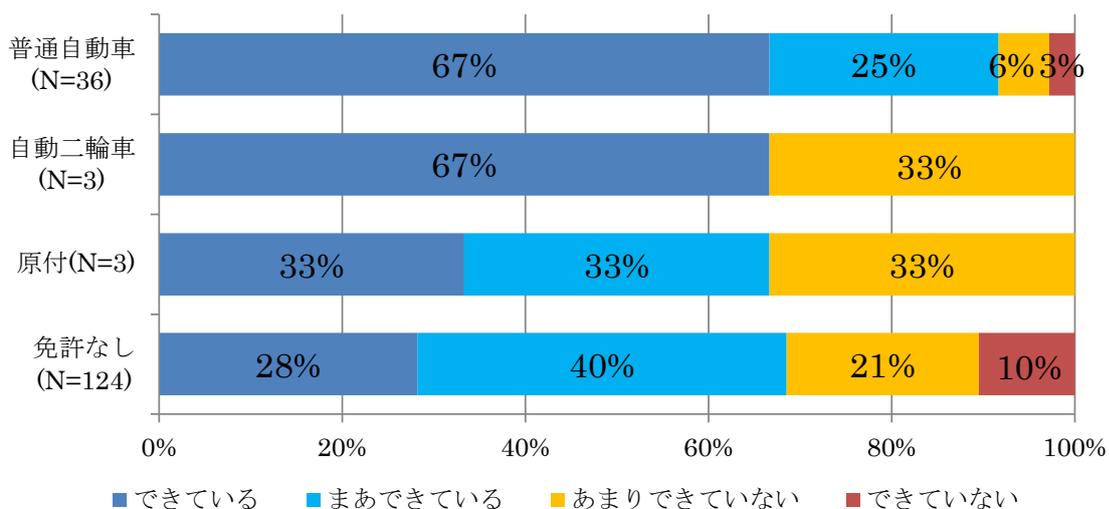


図 4.2 運転免許証と休日の外出意識

4.2 身体障がい者手帳（問 8）と外出意識

日常生活の外出意識とのクロス集計では、外出が「あまりできていない」「できていない」割合は、障がい者等級 1 級が最も大きく 39%となっている。

休日の外出意識とのクロス集計では、日常生活と同じく、外出が「あまりできていない」「できていない」割合は、障がい者等級 1 級が最も大きく、割合は 30%となっている。

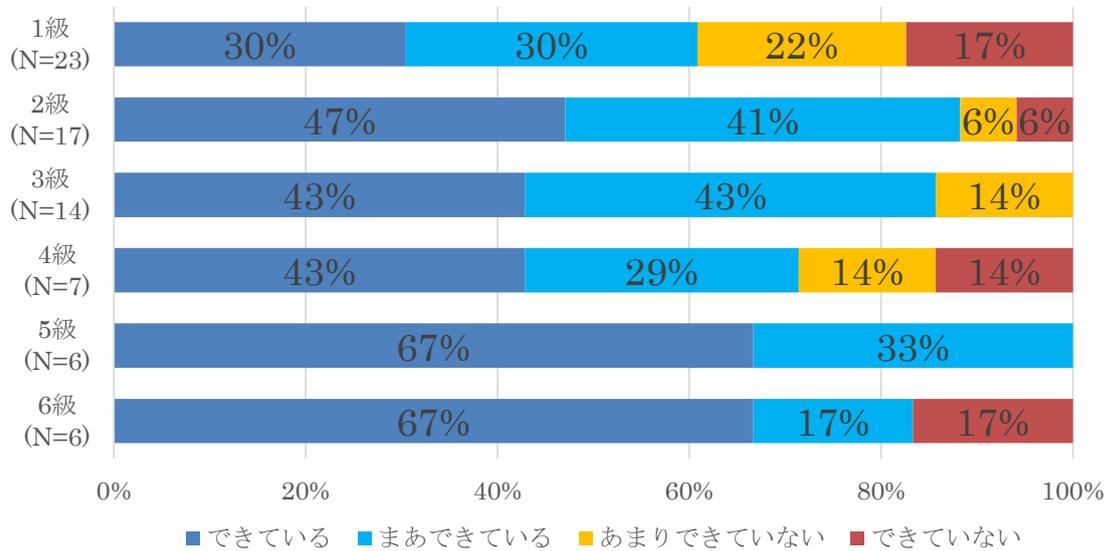


図 4.3 身体障がい者手帳と日常生活の外出意識

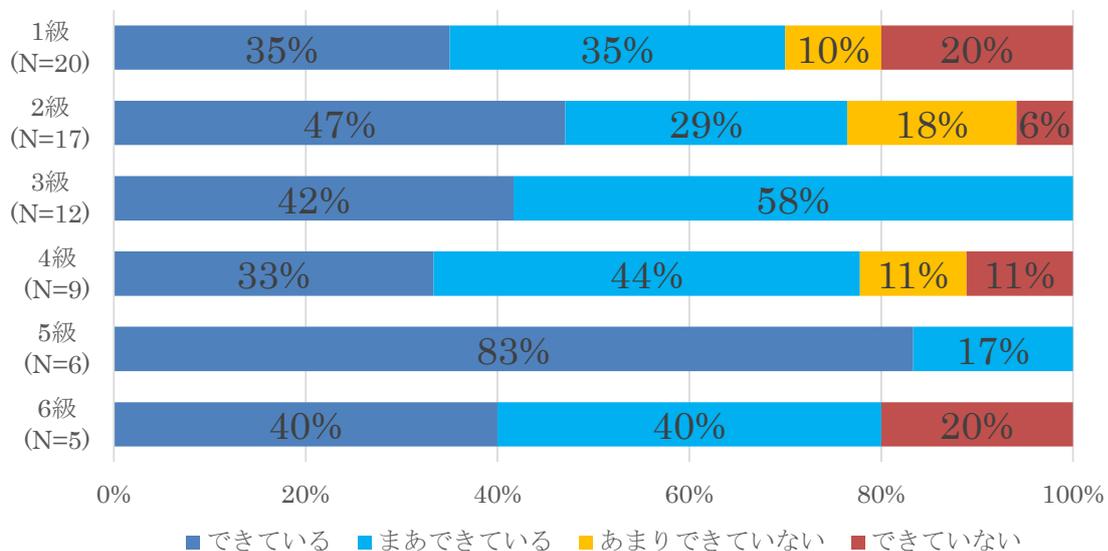


図 4.4 身体障がい者手帳と休日の外出意識

4.3 療育手帳（問 8）と外出意識

日常生活の外出意識とのクロス集計では、外出が「あまりできていない」「できていない」割合は、B判定とA判定の間にほとんど差はなく、約45%である。占める割合に大きな差はないものの、外出「できていない」回答者には最も程度の軽いC判定は少ない状況であった。

休日の外出意識とのクロス集計では、A判定、B判定の外出が「できている」「まあできている」の割合が平日に比べて大きくなっている。C判定は日常生活と同じ割合である。

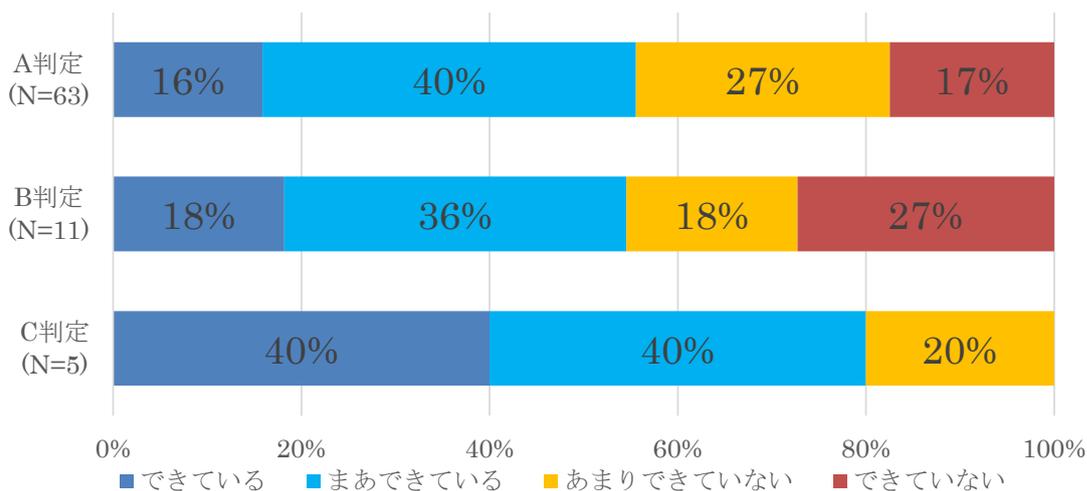


図 4.5 療育手帳と日常生活の外出意識

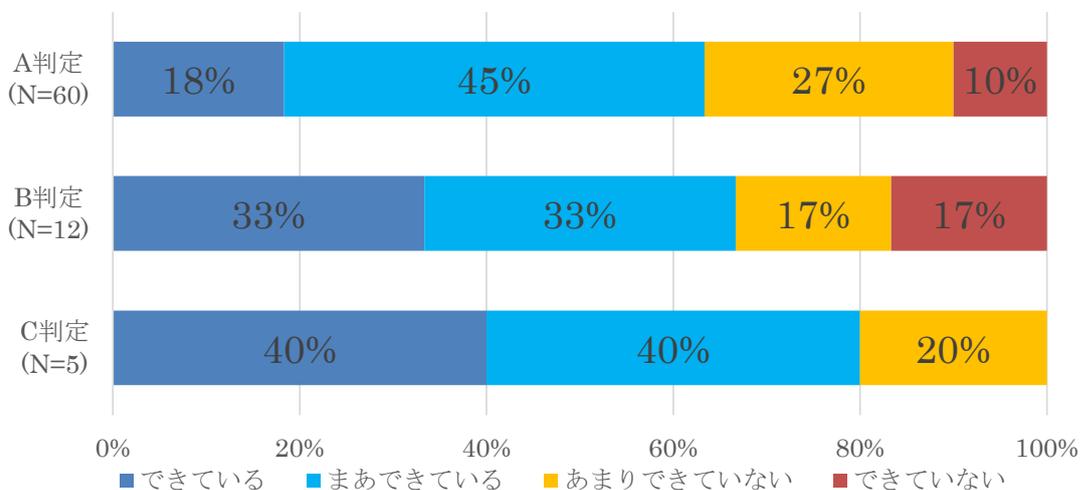


図 4.6 療育手帳と休日の外出意識

4.4 精神障害保健福祉手帳（問 8）と外出意識

日常生活の外出意識とのクロス集計では、外出が「できている」「まあできている」回答者は2級3級のみであった。一方、外出が「あまりできていない」「できていない」回答者は1級にしかない状況である。

日常生活において外出できていないと答えていた1級の方は、休日の外出において「まあできている」答えた割合が約20%である。一方、日常生活において外出できていると答えていた2級、3級の方は、休日の外出において2級の方は7%が「あまりできていない」、3級の方は20%が「できていない」と回答した。

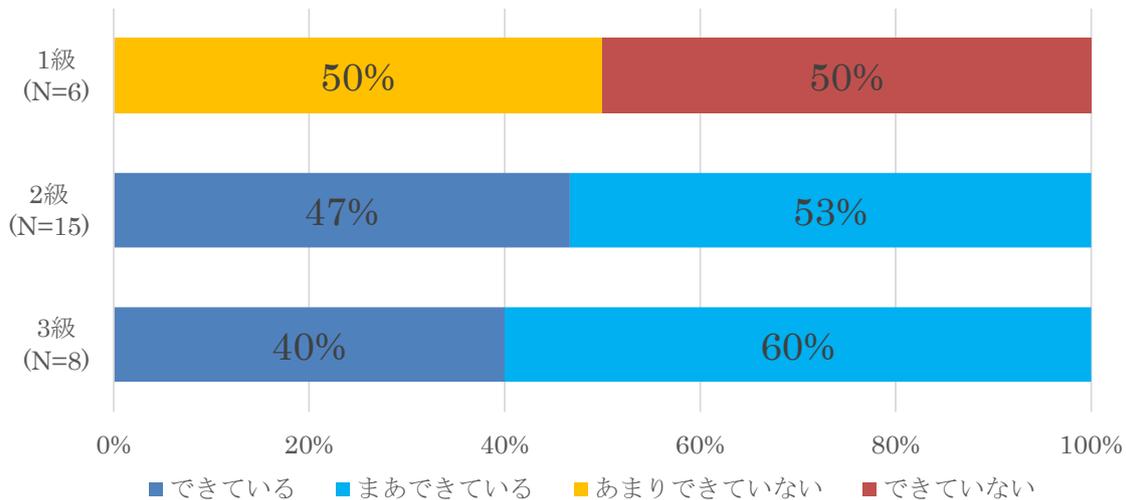


図 4.7 精神障害保健福祉手帳と日常生活の外出意識

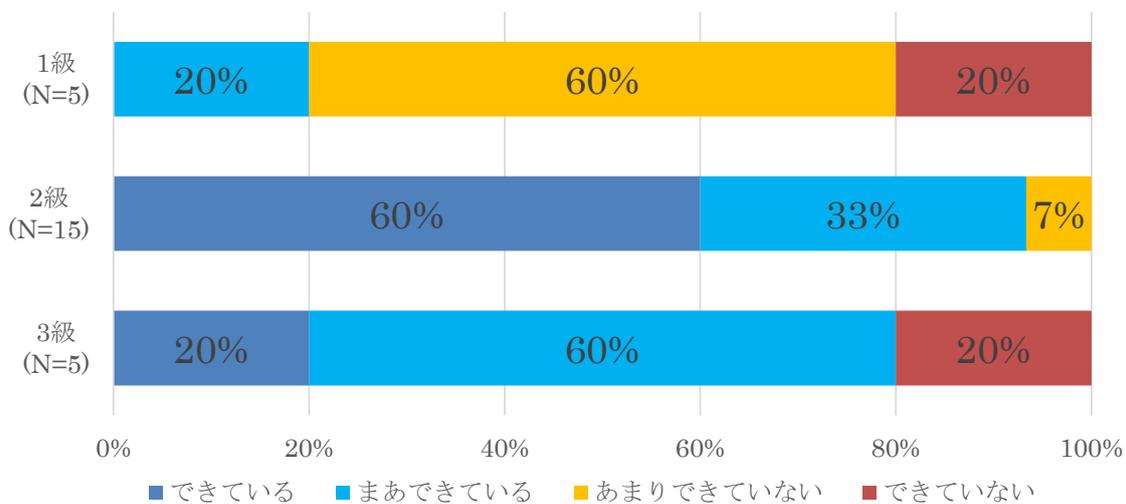


図 4.8 精神障害保健福祉手帳と休日の外出意識

4.5 外出時の介助（問 13）と外出意識

日常生活の外出意識とのクロス集計では、外出時に介助が必要な回答者は比較的外出できていない状況が見て取れる。外出が「あまりできていない」「できていない」割合が最も大きいのは、「いつも必要」の46%となっている。一方、外出時に介助が必要ない回答者は、「できている」「まあできている」と回答した割合が96%である。

休日の外出意識とのクロス集計では、日常生活とほぼ同じ割合だが、「必要ない」回答者の外出意識が若干下がっている。介助が必要な回答者は外出できている割合が全体的に増加するが、「必要ない」回答者の「できていない」、「あまりできていない」の割合がやや増加する。

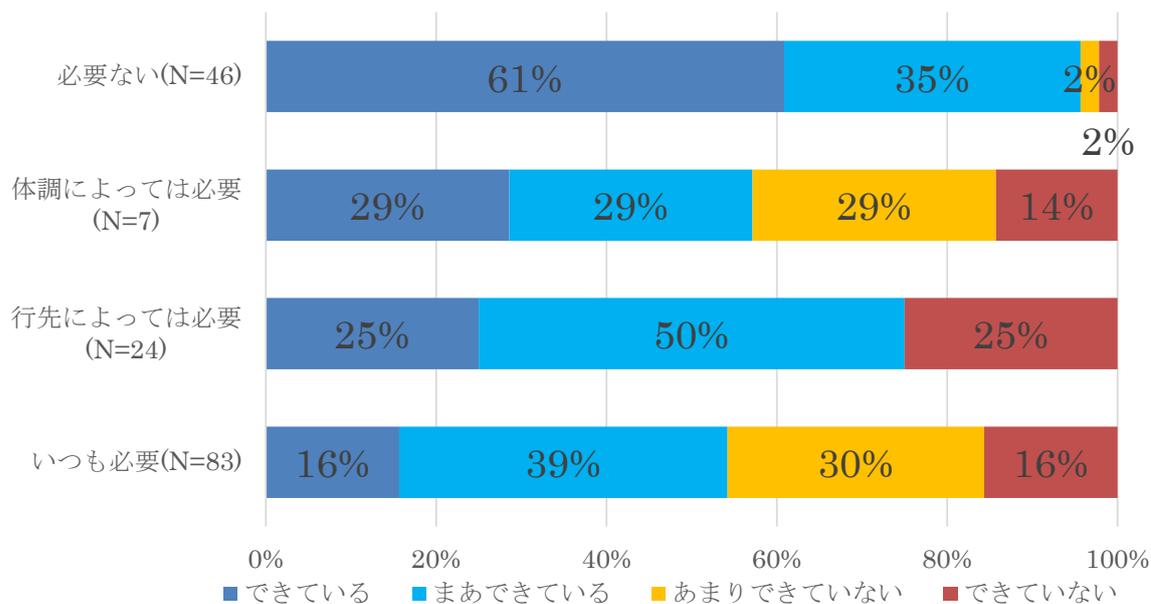


図 4.9 介助の必要性と日常生活の外出意識

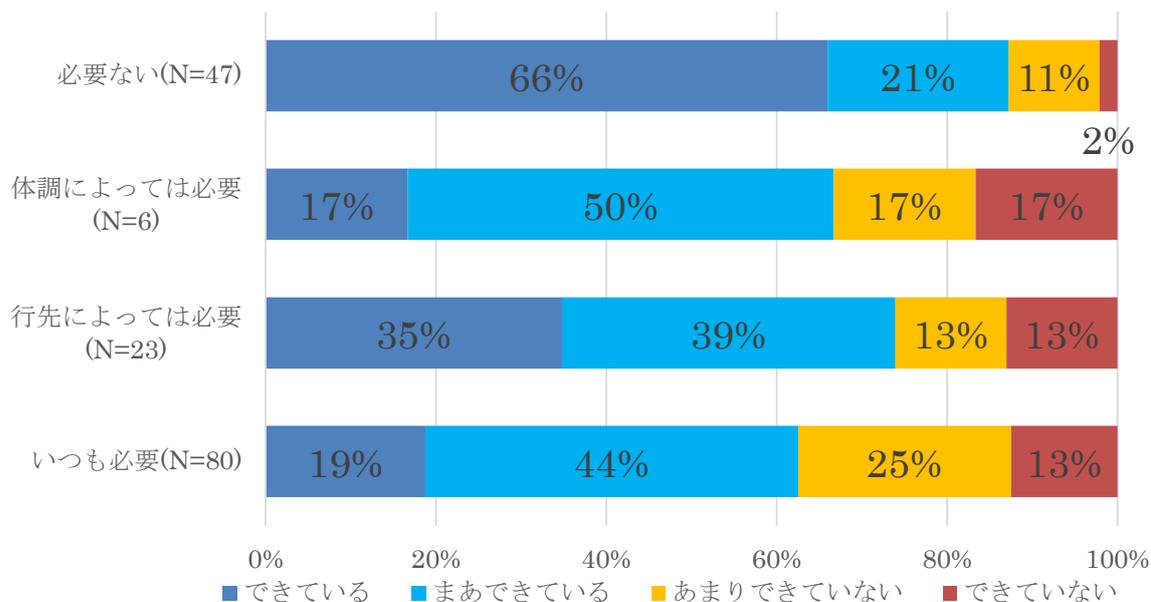


図 4.10 介助の必要性と休日の外出意識

4.6 利用交通手段（問 21・問 29）と外出意識

利用交通手段のクロス集計では、自家用車(本人)の外出が「できている」「まあできている」割合が 97%と高くなっている。タクシー、福祉有償では「できていない」「あまりできていない」の割合が高くなる。

休日のクロス集計では、同じ傾向だができない割合が減る。自家用車(本人)の外出が「できている」「まあできている」割合が日常生活とほぼ同じ 96%となっている。

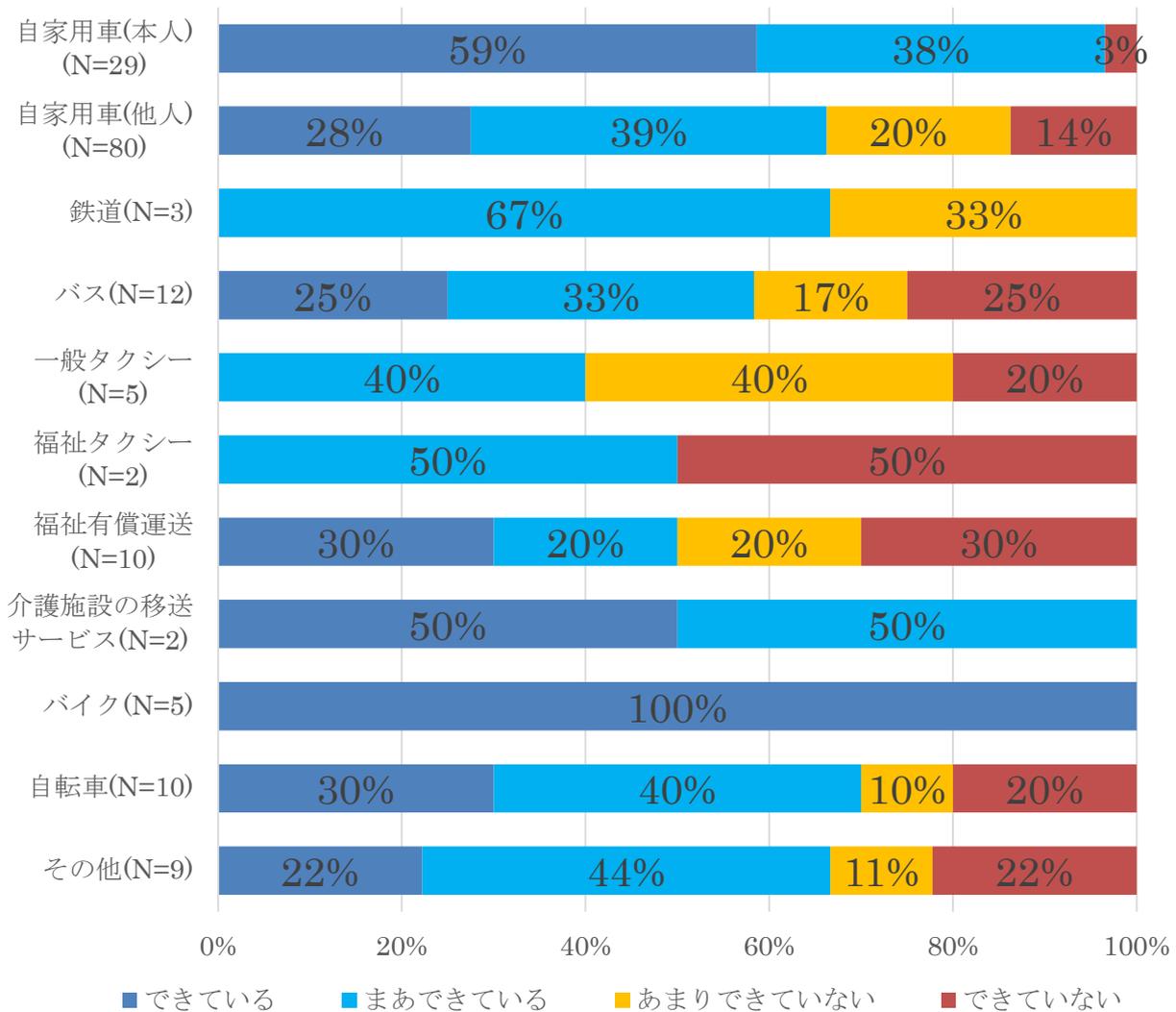


図 4.11 利用交通手段と日常生活の外出意識

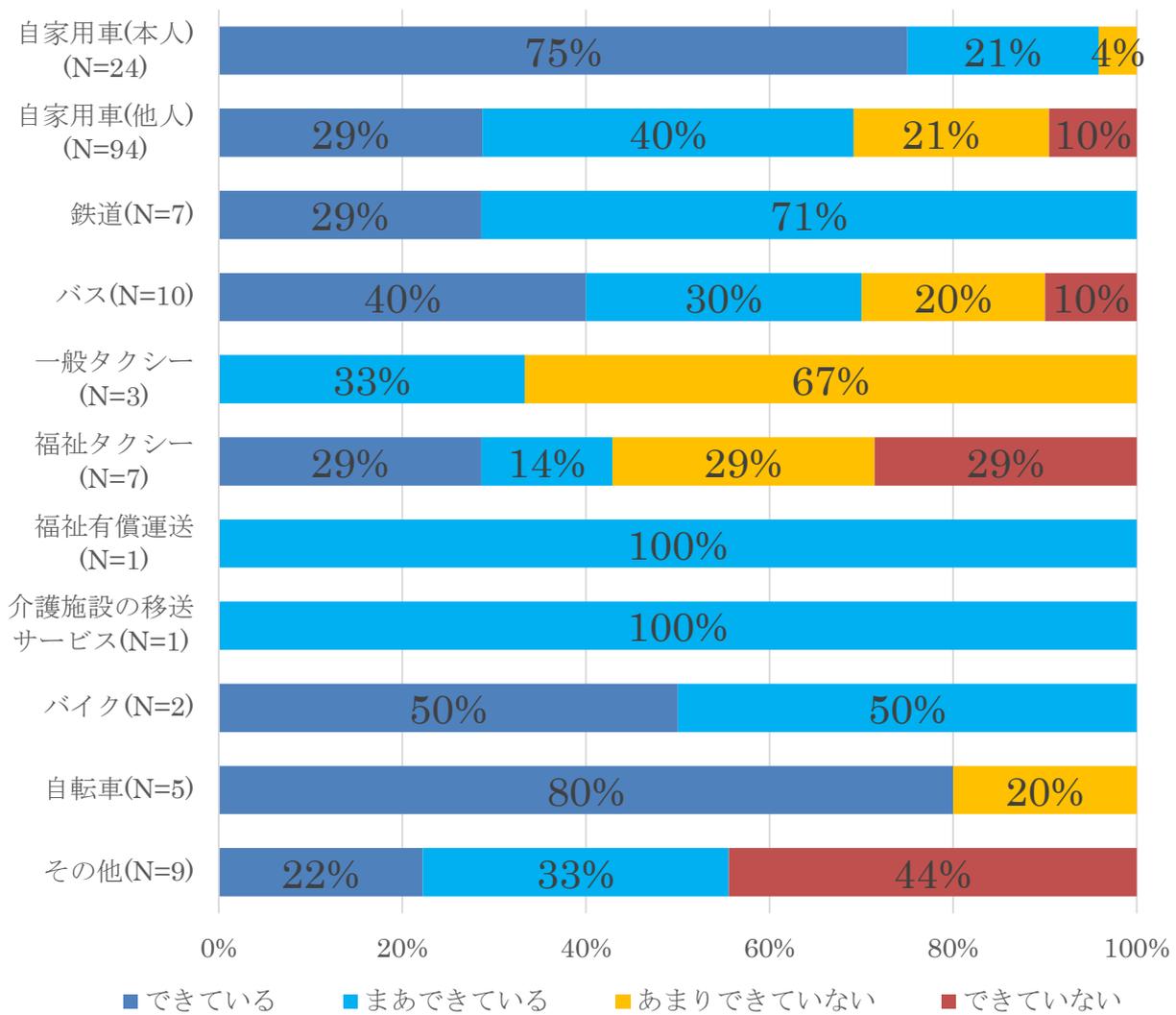


図 4.12 交通手段と休日の外出意識

5 移動制約者に対する交通サービスの実態把握と特性分析

5.1 目的

どのような地域でどのような交通サービスが運行されているのか、日本全国で交通サービス運行地域の地域特性及び交通サービス特性を収集し、特性把握を行う。その後、日進市がどの地域に分類され、同じ地域に分類された既存移動サービスから日進市に今後必要な交通システムを前章のアンケート結果も踏まえ考察する。

5.2 地域特性からみた交通サービス提供地域の分類

5.2.1 データの収集

日本全国で交通サービスが提供されている地域の地域特性及び交通サービス特性を収集するにあたり、47の都道府県からランダムに各5以上の市町村（交通サービスが提供されている）の計298市町村を対象としてデータを収集し、まずは地域特性によって地域を分類する。今回の調査のために収集した市町村の一覧は付録に示す。

市町村自体の規模や施設立地・地理環境による違いが交通サービスに影響があると考えられるため、地域特性として、規模・人口構成・生活施設・交通施設・環境の大きく分けて5分類として表5-1に示した項目のデータを収集した。

表5-1 地域特性の収集データ項目

分類	項目	出典
規模	総人口	H22年国勢調査
	世帯数	H22年国勢調査
	面積	H22年国勢調査
人口構成	高齢者人口	H22年国勢調査
	高齢者単身世帯数	H22年国勢調査
	障がい者人口	各市町村HP H22年時データ
	昼夜人口比	H22年国勢調査(国土交通省)
生活施設	施設世帯数	H19年商業統計 [※]
	食品関係商業施設数	H19年商業統計 [※]
	衣服関係商業施設数	H19年商業統計 [※]
	医療関係施設数	国土交通省国土政策局国土情報課 (H22年)
	福祉関係施設数	国土交通省国土政策局国土情報課 (H23年)
交通施設	鉄道駅数	国土交通省国土政策局国土情報課 (H24年)
	バス停数	国土交通省国土政策局国土情報課 (H22年)
	高速IC・JCT数	国土交通省国土政策局国土情報課 (H22年)
環境	最低最高標高差	国土交通省国土政策局国土情報課 (H22年)
	最大最小傾斜角度差	国土交通省国土政策局国土情報課 (H22年)
	森林面積	国土交通省国土政策局国土情報課 (H23年)
	農耕地面積	H22年農林水産関係市町村別統計

※H26年3月現在での最新統計データ

5.2.2 データの分析

収集した市町村別の特性データを用いて、地域特性を把握する。今回収集した項目は数が多く、相関性などを考えると分類分けが複雑になる恐れがあるため、多くのデータ情報を合成し、新たな指標を作成することで、地域特性をまとめる。

分析をおこなう上で特性データを標準化するため、表5-2のように変換した。

表5-2 変換後の地域特性データ

分類	変換後項目	内容
規模	人口密度	総人口÷面積 (人/km ²)
	世帯密度	世帯数÷面積 (世帯/km ²)
人口構成	高齢者率	高齢者人口÷総人口 (%)
	高齢者単身世帯率	高齢者単身世帯÷世帯数 (%)
	障がい者率	障がい者人口÷総人口 (%)
	昼夜人口比	変換なし (%)
生活施設	施設世帯密度	施設世帯数÷面積 (世帯/km ²)
	商業施設密度	(衣服関係商業施設数+食品関係商業施設数) ÷面積 (店舗/km ²)
	医療関係施設密度	医療関係施設数÷面積 (カ所/km ²)
	福祉関係施設密度	福祉関係施設数÷面積 (カ所/km ²)
交通施設	鉄道駅密度	鉄道駅数÷面積 (駅/km ²)
	バス停密度	バス停数÷面積 (カ所/km ²)
	高速IC・JCT密度	高速IC・JCT数÷面積 (カ所/km ²)
環境	最低最高標高差	変換なし (m)
	最低最高傾斜角度差	変換なし(°)
	森林面積比率	森林面積÷面積 (%)
	農地面積比率	農地面積÷面積 (%)

表5-2の項目を用いて、主成分分析を行った結果を表5-3に各主成分の固有値と寄与率を示し、表5-4に各主成分の固有ベクトル値を示す。表5-3から、固有値が1.0以上であり、第4主成分までの累計寄与率が60%を超えていることから、新たな指標として第4主成分までを採用することにする。表5-4より新たな指標として、固有ベクトル値が絶対値で0.2以上のものを考慮する。

主成分No.1は「人口密度」「福祉関係施設密度」「鉄道駅密度」「バス停密度」「商業施設密度」「高速IC・JCT密度」「医療関係施設密度」の固有ベクトル値が正、「高齢化率」「森林面積比率」が負の値をとっている。このことから、プラスの数値をとるほど人口・施設密度も高く、交通の発達した地域、マイナスの数値をとるほど高齢化が進み、自然が多い地域といえるので市街化度合に関する指標であると考えられる。

主成分No.2は「高齢者単身世帯率」「高齢化率」「森林面積比率」「障がい者率」の固有ベクトル値が正、「平均世帯数」「農地面積比率」が負の値をとっている。このことから、プラスの数

値をとるほど高齢他単独世帯も高く、高齢者の多い自然豊かな地域、マイナスの数値をとるほど平均世帯数が多く、農耕の盛んな地域といえるので中山間の地域度合に関する指標であると考えられる。

主成分No.3は「最低最高標高差」「最低最高傾斜角度」「高速IC・JCT密度」の固有ベクトル値が正の値をとっている。このことから、プラスの数値をとるほど山林地帯であるといえるので山林地域度合に関する指標であると考えられる。

主成分No.4は「昼夜人口比」「商業施設密度」「高速IC・JCT密度」の固有ベクトル値が正、「バス停密度」が負の値をとっている。このことから、プラスの数値をとるほど自動車による交通が発達し、昼夜人口の差が大きい地域であるといえるのでベッドタウンとして発展した郊外住宅団地度合に関する指標と考えられる。

表5-3 各主成分の固有値と寄与率

	固有値	寄与率	累積寄与率
主成分No1	5.441	34.00%	34.00%
主成分No2	2.468	15.42%	49.43%
主成分No3	1.825	11.41%	60.83%
主成分No4	1.369	8.55%	69.39%
主成分No5	0.949	5.93%	75.32%
⋮	⋮	⋮	⋮

表5-4 各項目の固有ベクトル値

主成分負荷量	主成分 №1	主成分 №2	主成分 №3	主成分 №4
福祉関係施設密度	0.394	0.040	0.048	-0.161
人口密度	0.392	0.067	0.049	-0.157
鉄道駅密度	0.372	0.144	0.170	0.169
バス停密度	0.368	0.021	-0.003	-0.261
商業施設密度	0.302	0.189	0.188	0.312
医療関係機関密度	0.258	0.004	-0.084	-0.363
高速IC・JCT密度	0.237	0.124	0.201	0.499
高齢単身世帯率	-0.116	0.548	-0.152	-0.013
高齢化率	-0.226	0.398	-0.118	0.025
森林面積比率	-0.222	0.257	0.022	-0.024
障がい者率	-0.084	0.196	-0.082	0.096
最低最高標高差	-0.161	0.071	0.643	-0.169
最小最大傾斜角度 差	-0.159	0.085	0.638	-0.165
昼夜人口比	0.013	-0.043	0.015	0.535
平均世帯人数	-0.178	-0.342	0.135	0.079
農地面積比率	-0.001	-0.477	0.005	0.127

各市町村の17の地域特性データを4つの指標に集約することができたので、この指標を用いて各市町村の主成分得点を算出し、クラスター分析を行う。地域特性の似ている市町村をグループ化するため分類感度の高いウォード法による、変数クラスター分析を行った。

その結果を表5-5に、各クラスターにおける指標の平均値、表5-6に各クラスターの地域特性項目の平均値を示す。

クラスター1に分類されたグループの指標平均値は「市街化度合」「郊外住宅団地度合」が正の値、「中山間地域度合」「山岳地域度合」が負の値をとっている。各地域特性項目の平均値を見てみると「最低最高標高差」「最小最大傾斜角度」の平均値が最も低く、唯一「昼夜人口比」の平均値が100%を上回っている。このことから土地の起伏が大きくなり、それなりに人口規模で昼間の人口が夜間より多い傾向にある地域であるといえることからこのグループを「郊外型」と名付けることにする。

クラスター2に分類されたグループの指標平均値は「中山間地域度合」が正の値、「市街化度合」が負の値をとっている。各地域特性項目の平均値を見てみると、「高齢者単身世帯率」「高齢化率」「最低最高標高差」「最小最大傾斜角度」が最も高い値をとっている。このことから、山間部などで高齢者の多い傾向にある地域であるといえることからこのグループを「中山間型」と名付けることにする。

クラスター3に分類されたグループの指標平均値は「都会度合」「中山間地域度合」が正の値、「郊外住宅団地度合」が負の値をとっている。各地域特性項目の平均値をしてみると、「人口密度」「各種施設密度」「公共交通施設密度」が最も高い値をとっている。「都会度合」の平均値が3つのクラスターの中で最も高いことから交通網が発達し、施設立地環境も良い地域であるといえることからこのグループを「都市型」と名付けることにする。

表5-5 各クラスターの指標平均値

クラスター No.	グループ編成数	市街化度合	中山間度合	山岳地帯度合	郊外住宅団地度合
クラスター 1	47	0.729	-1.956	-0.799	0.521
クラスター 2	177	-0.865	0.422	0.167	-0.068
クラスター 3	20	5.945	0.861	0.398	-0.620

表5-6 各クラスターの地域特性項目の平均値

	クラスター 1	クラスター 2	クラスター 3
	郊外型	中山間型	都市型
福祉関係施設密度	0.66	0.34	3.02
人口密度	1,128.9	394.3	6,496.6
鉄道駅密度	0.04	0.03	0.34
バス停密度	1.39	0.74	5.73
商業施設密度	0.78	0.51	9.41
医療関係機関密度	1.70	0.83	8.97
高速IC・JCT密度	0.01	0.01	0.05
高齢単身世帯率	0.06	0.11	0.09
高齢化率	21.2%	28.2%	20.3%
森林面積比率	47.9%	65.5%	44.8%
障がい者率	3.7%	5.9%	4.0%
最低最高標高差	33.3	76.4	43.8
最低最高傾斜角度差	7.6	15.2	9.9
昼夜人口比	102.8%	97.7%	94.7%
平均世帯人数	2.82	2.71	2.35
農地面積比率	29.1%	13.2%	10.5%

5.3 日進市に類似した地域特性の交通サービス

地域特性に基づきクラスター分析を用いて市町村を分類した。その中で愛知県日進市はクラスター3「都市型」に分類された。そのほかクラスター3「都市型」に分類された20の市を表5-7に示す。

表5-7 クラスター3グループ詳細

都道府県	市町村		
愛知県	清須市	知立市	日進市
宮城県	塩竈市		
広島県	府中市		
埼玉県	草加市		
神奈川県	川崎市		
静岡県	三島市		
千葉県	我孫子市	八千代市	
大阪府	大阪市	東大阪市	枚方市
東京都	国分寺市	西東京市	武蔵野市
福岡県	福岡市		
兵庫県	神戸市	西宮市	明石市

5.3.1 交通サービスによる特徴収集

各クラスターに分類された市町村ではどのような形式で交通サービスが運行されているのかを把握するため表5-8に示すような項目に対して、既存運行サービスの情報を収集した。なお、今回対象とした交通サービスは移動制約者のためのものとしており、路線バスやコミュニティバスといったものは集計データの対象外としている。(ただし、コミュニティバスでも、自治体が導入目的として「福祉目的(障がい等移動制約者のため)」としている場合には対象とした。)

表5-8 既存運行サービス収集情報

項目	説明
路線タイプ	「路線固定型」「起終点固定型」「完全デマンド型」「福祉有償運送型」
使用車両タイプ	「バス」「ワゴンタクシー」「セダntaxi」「自家用車」「福祉車両」
運行形式	「定時制」「事前予約制」「会員制」
運行日数	「毎日」「平日のみ」「週○曜日のみ」
乗車対象者	利用できる対象者の条件
料金制度	「無料」「距離加算制」「一律料金」「会費」
特殊車両特性	「介助者付き」や「リフト付き」などの車両装備

「路線タイプ」は「固定路線型」「起終点固定型」「完全デマンド型」「福祉有償運送型」の特徴的な4つの形態に分類した。その特徴を表5-9に示す。

表5-9 路線タイプ概要

	ルート	ダイヤ	乗降場所	利用可能者
路線固定型	固定	固定	バス停	制限なし
起終点固定型	基本固定	基本固定	バス停	制限なし
完全デマンド型	非固定	自由	指定ポイント	制限なし
福祉有償運送型	非固定	自由	ドアツードア	基本的には 要介護者・障がい者

「固定路線型」は路線バスのような決まったルートを決まったダイヤで運行する形態であるのに対し、「起終点固定型」は「固定路線型」をベースとして利用者の需要に応じて運行ルートの迂回や運行ダイヤを変更する運行形態である。「完全デマンド型」は運行ルートが決まっておらず完全に利用者の需要に応じて運行ルートを決める形態である。「福祉有償運送型」は最も利用者の需要に運行ルートや運行ダイヤを合わせられる運行形態といえるが、誰もが利用できるわけではない。

そのほかは既存交通サービスに使用されている「車両タイプ」、利用できる条件として定時制（条件なし）・事前予約制・会員制等の「運行形式」、「運行日数」、「料金制度」、移動制約者（要介護者・障がい者）に対する「車両装備」の特徴などを収集した。

5.3.2 各グループの交通サービスの比較

収集した既存運行サービスの情報をクラスター分析によって分類されたグループごとに比較する。

① 路線タイプ

図5-1に路線タイプのグループ別集計結果を示す。どのグループの市町村も「路線固定型」の交通サービスは一定数存在していることがわかる。特に「都市型」においては「福祉有償運送」を行っている地域が多いといえる。

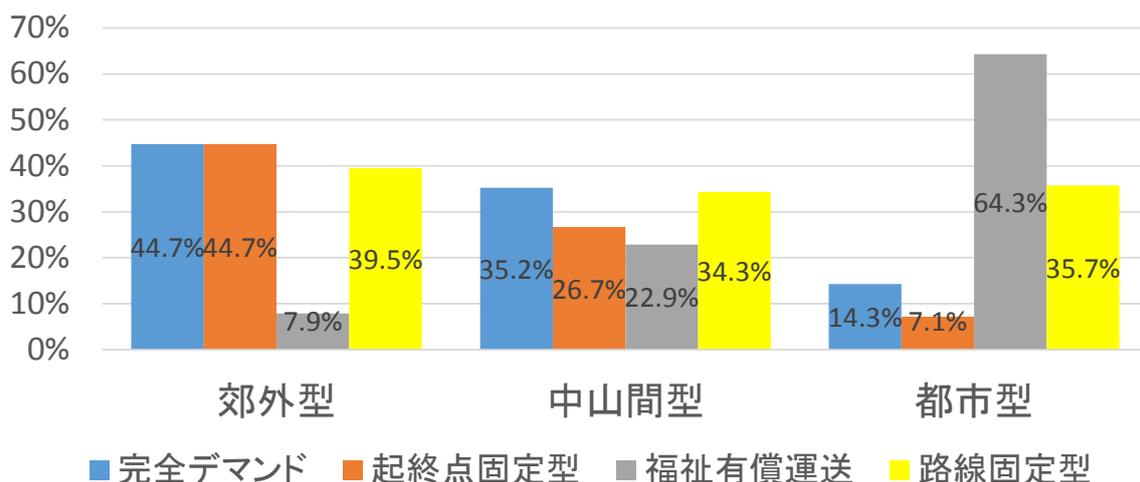


図5-1 路線タイプ

② 使用車両タイプ

図5-2に使用車両タイプのグループ別集計結果を示す。「都市型」においては、「福祉有償運送」を行っている地域が多かったことから「福祉車両」の使用が多く、ほかのグループでは「ワゴン」「セダン」タイプのタクシーによる運行サービスが多いことがわかる。

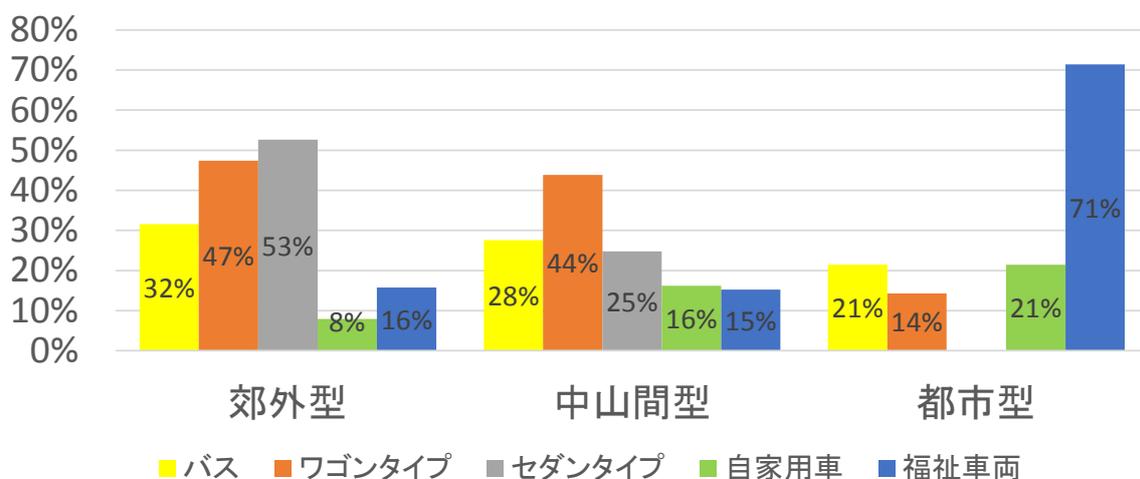


図5-2 使用車両タイプ

③ 運行形式

図5-3に運行形式のグループ別の集計結果を示す。どのグループも約半数が「会員制」となっており、特に「都市型」においては「定時制」の運行サービスが少ないといえる。

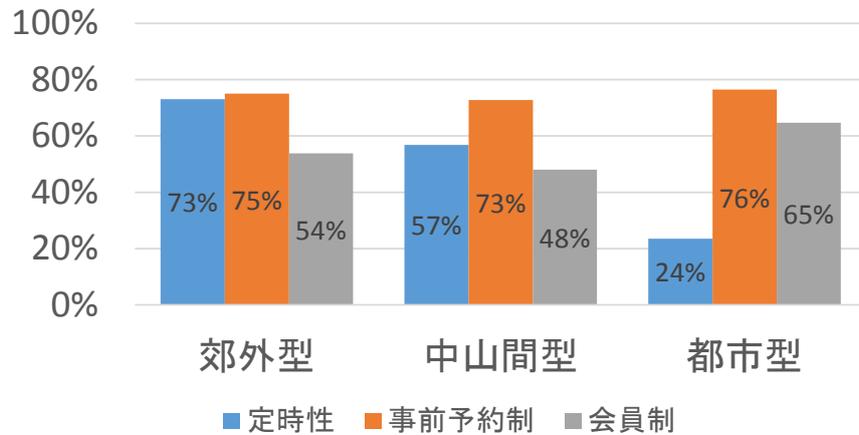


図5-3 運行形式

④ 運行日数・頻度

図5-4-1、図5-4-2に運行日数と頻度のグループ別の集計結果を示す。「運行日数」を見ると「中山間型」は特に「平日のみ」の運行が多いことがわかる。「運行頻度」では、「週5」の運行が多いが「郊外型」に関しては「週7（毎日）」で運行している交通サービスが多いといえる。

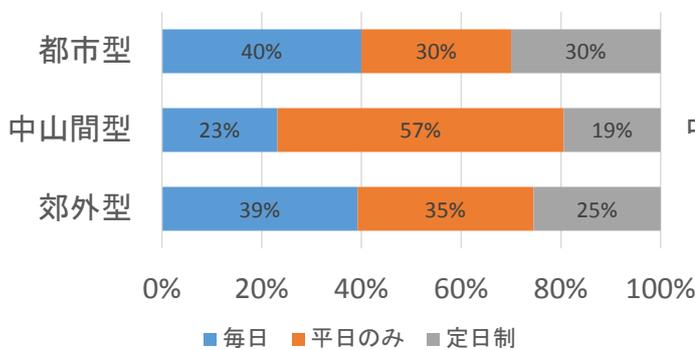


図5-4-1 運行日数

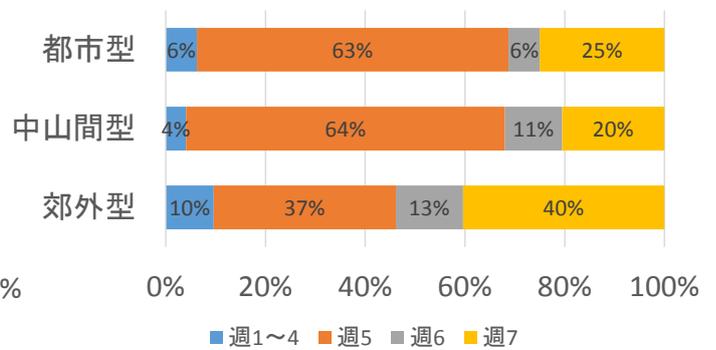


図5-4-2 運行頻度

⑥ 運賃の料金制度

図5-5に料金制度についてのグループ別の集計結果を示す。「都市型」は利用した距離によって料金が異なる「距離制」の割合が65%と高いことがわかる。また、「中山間型」「郊外型」は53%、55%が「一律」であるのに対して「都市型」は12%であり、大きく差があることがわかる。

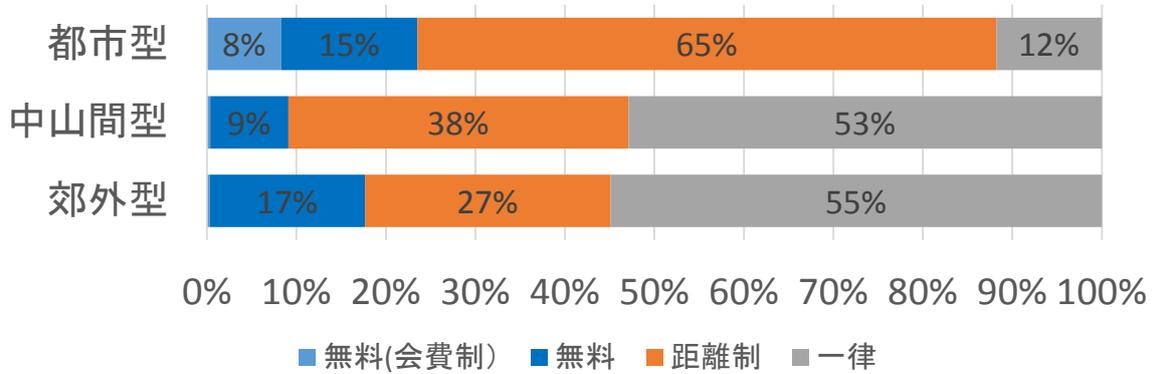


図5-5 料金制度

⑦ 特殊車両特性

図5-6に車両特性についてグループ別の集計結果を示す。特殊車両を用いている中では、どのグループも「リフト付き」の車両が最も多いといえる。「都市型」は「スロープ付き」の車両比率も高い。「介助者」が同乗しているケースはほとんどないといえる。

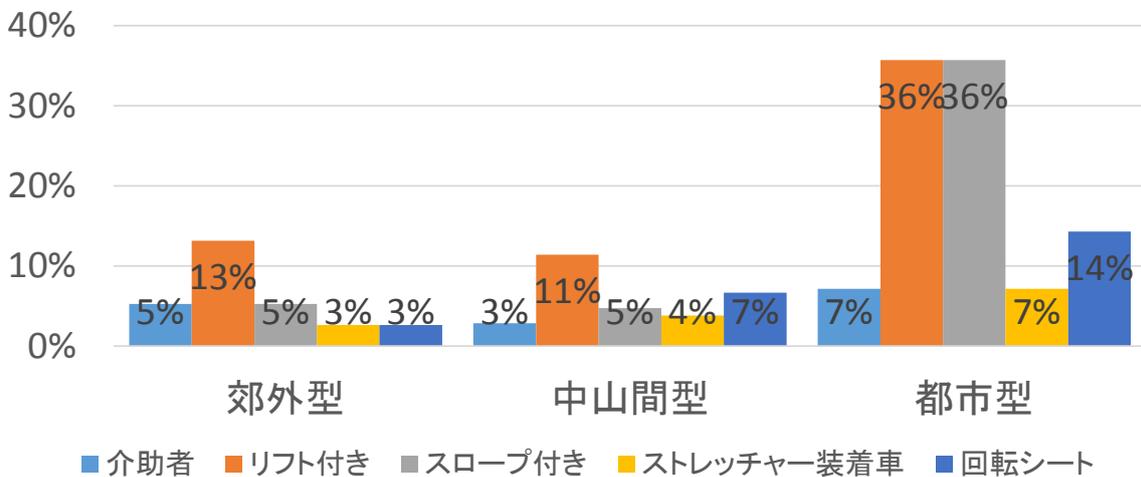


図5-6 特殊車両の特殊装備

5.4 まとめ

地域特性を4つの指標で表し、各市町村を3つのグループに分類した。そして、各グループ間での既存交通サービス特性を比較した。

地域特性から日進市は施設立地・交通網の充実している「都市型」のグループに分類された。「都市型」の移動制約者に対する既存交通サービス特性の特徴は、使用車両は特殊装備の搭載された福祉車両、利用には事前予約が必要で会員制、運賃の料金制度は移動距離制といった「福祉有償運送サービス」の形態が多いといえた。

他の市町村の既存交通サービスの組み合わせから考慮すれば、現在運行されているコミュニティバス（くるりんばす）でカバーできない移動制約者に対する交通サービスとしては「福祉有償運送サービス」の形態が無難であるといえる。しかし、あくまで現在運行されている交通サービスの中から比較・分析した結果での話であるため、この形態が移動制約者にとって最適であるとは断言できない。この結果は、新しいシステムとして導入するうえでの導入しやすさを表しているともいえる。

6 国内の特徴的な事例

今回得られた分析の結果から「特殊車両」・「介助者」・「低運賃」といったキーワードを基準とし、国内で行われている交通サービスの事例を紹介していく。

6.1 ボランティアによる事例

社会福祉法人 平群町社会福祉協議会 (奈良県生駒郡平群町)

社会福祉協議会は地域福祉を推進する中核的な団体として、地域住民・関係機関・関係団体と連携しながら、地域担当者とともに介護保険以外の福祉サービスも取り入れ、誰もが安心して暮らすことができる福祉の町づくりを目指している。

表 6-1 社会福祉協議会 福祉サービスの概要

利用対象者	他人の介助に頼らずに移動することが困難であると認められ、単独で交通公共機関等を利用することが困難な方。
利用者登録の方法	福祉有償運送利用申請書に必要書類(介護保険被保険者証および障がい者手帳の写し等)を提出 有効期限が1年間で毎年の更新申請が必要
運送内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 診察のために医療機関への通院または入退院するとき ● 社会福祉施設などを利用するとき
利用方法	申し込みは電話等で利用日、行き先を知らせる。(申し込み先着順) ※原則として利用日の属する月の前月から一週間前までに連絡する必要がある。
利用できる日時と回数	<ul style="list-style-type: none"> ● 月曜日から金曜日の午前8時45分～午後4時00分 ● 国民の休日、祝日や年末年始は休業 ● 利用回数は、原則お一人月4回まで
利用料金	初乗り2kmまで300円、以後1kmごとに100円 有料道路通行料や有料駐車場利用料は、利用者が負担。 利用料金は利用日ごとに負担
注意事項	施設等入所者は利用不可 介助者が必要な利用者は、同伴者が必要 福祉器具は各自用意(車いすは貸出可)

社会福祉法人 内灘町社会福祉協議会 (石川県河北郡内灘町)

内灘町福祉有償運送は内灘町内にお住まいの方でバス・電車等の公共交通機関を利用することが困難な要介護高齢者や障がい者の外出を支援します。運転は社会福祉協議会に登録している運転ボランティアの方が行う。

URL : <http://uchisyakyo.jp/index.html>

表 6-2 社会福祉法人 外出を支援の概要

利用対象者	内灘町に住んでおり、自分でバスや電車などの公共交通機関を利用することが難しく、障がい者手帳等を持っている人
利用者登録の方法	「福祉有償運送利用登録申請書」に必要事項を記入し、提出 各種障がい者手帳や認定を受けている方のみ
運送内容	移送サービスの範囲は、内灘町、金沢市、津幡町、かほく市
利用方法	<ul style="list-style-type: none"> ● 2ヶ月から3日前までに、社協に利用したい日時を伝える ● 受付時間は、月曜日から金曜日の午前9時～午後5時 ※受付後、社協は運転ボランティアと車両を調節
利用できる日時と回数	<ul style="list-style-type: none"> ● 月の利用回数は、5回までとなります。 (1日1往復は、1回と数える) ● 利用できる時間は、午前9時～午後6時 ● 年末(12/29～1/3)を除く全ての日で利用可能
利用料金	1kmごとに130円。(上限1000円)、年会費1500円 ※利用料金の始終点は社協ではなく、利用者の乗降場所となる <ul style="list-style-type: none"> ・送迎料は無料 ・支払い方法は、口座引き落とし(手数料は、社協が負担) ・有料道路代やその他の諸費用においては、自己負担
運転ボランティア	運転ボランティアは、ドライバーズクラブうちなだの方々 国土交通大臣が認定する講習(福祉有償運送運転者講習)を修了しているドライバーが運転を行う。

地域乗合交通創出支援事業 西鶴間・上草柳地域「のりあい」(神奈川県大和市)

9自治会(約2,400世帯)の地域住民が中心となって組織する「地域と市との協働“のりあい”」が、10人乗りのワゴン車(運転者、添乗者、利用者8人乗り)を使い、地域と鉄道駅や商業施設などを結ぶ移動手段の提供をはじめ、コミュニティ活性化に資する地域活動を行っている。組織の運営に係る経費は、9自治会に属する各世帯からの協力金と、個人による賛同支援金、企業からの協賛金、バザーなどの収益で賄っている。市の支援は「大和市地域乗合交通創出支援事業要綱」に定める車両の確保と広報活動を行っている。

URL : <http://www.city.yamato.lg.jp/web/t-soumu/noriai.html>

表 6-3 地域乗合交通創出支援事業 「地域と市との協働“のりあい”」の概要

利用対象者	全ての方
利用者登録の方法	-
運送内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 1周約9キロの周回コース ● 1日15周(午前10周、午後5周)※7・8月は午後6周 ● 乗降場所は21か所
利用方法	-
利用できる日時と回数	平日のみ
利用料金	無料
運転ボランティア	<ul style="list-style-type: none"> ● 道路運送法上の登録や許可を要さない、ボランティアによる無償運送。 ● 運転や添乗等は地域のボランティアが担っている。 ● 住民組織と市との協働事業として協定を締結。(役割分担等を規定)

上勝町有償ボランティア輸送事業（徳島県勝浦郡上勝町）

上勝町は過疎化が進む中，バス・タクシー等の移動手段が縮小していることから，町の登録ボランティアと自家用車等を活用し，路線バスへのアクセス，診療所通所や買い物等のための移動サービスを充実することにより，住民へのサービス向上を図ることを目的として，上勝町有償ボランティア輸送事業を実施している。

URL : <http://www.kamikatsu.jp/docs/2011012800135/>

表 6-4 上勝町有償ボランティア輸送事業の概要

利用対象者	全ての方
利用者登録の方法	-
運送内容	下図参照
利用方法	下図参照
利用できる日時と回数	-
利用料金	走行 1km ごとに 100 円，迎車料金 300 円
事業主体	NPO 法人 ゼロ・ウェイストアカデミー

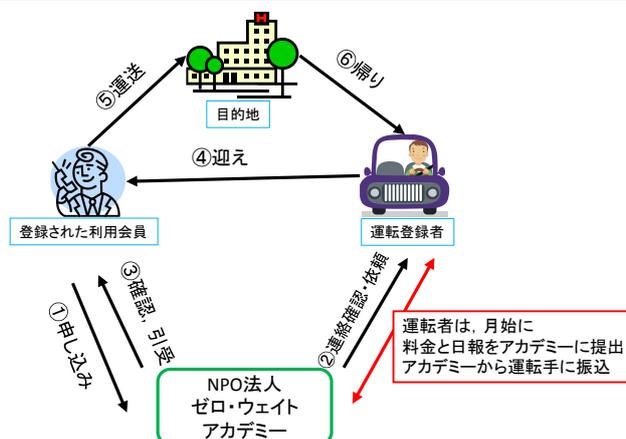


図 7-1 有償ボランティア輸送事業の基本的な流れ

特定非営利活動法人 中原たすけあいの会（佐賀県三養基郡みやき町）

中原たすけあいの会は、昨年 10 月に会員をはじめ多くの地域の皆様の支援を受けて認定 N P O 法人格を取得.

URL : <http://nakabarutasukeai.jimdo.com/>

表 6-5 特定非営利活動法人 中原たすけあいの会 福祉有償運送の概要

利用対象者	鳥栖市，みやき町，上峰町在住の一人では外出が困難な方
利用者登録の方法	-
運送内容	ドアツードア・単独利用
利用方法	予約制
利用できる日時と回数	-
利用料金	タクシー料金の半額を目安に設定

表 6-6 特定非営利活動法人 中原たすけあいの会 もやい号の概要

利用対象者	みやき町中原校区在住の方限定 福祉有償運送対象者を除く，車への乗降が一人のできる方
利用者登録の方法	-
運送内容	<ul style="list-style-type: none"> ● みやき町中原校区内のみの運行 ● ドアツードア・相乗り
利用方法	予約制
利用できる日時と回数	火，木，土のみの運行
利用料金	ガソリン代のみ

6.2 福祉有償運送の事例

特定非営利活動法人 みたかハンディキャブ

東京・三鷹市在住で単独で公共交通機関による外出が困難な方（車椅子使用の方、視覚障がい者の方、高齢で歩行困難な方など）が通院・通所、ショッピング、レジャーなどの目的で外出する機会を少しでも多く、また外出をスムーズにそして快適に過ごすことが出来るよう、あおぞら号の愛称を持つリフト付ワゴン車などによる移動サービスを運営するボランティアグループである。

URL : <http://www1.parkcity.ne.jp/mitaka-hcab/>

表 6-7 特定非営利活動法人 みたかハンディキャブの概要

利用対象者	三鷹市民または三鷹市内の病院などの施設への移動が必要な方で、お一人では公共交通機関の利用が困難な方
利用者登録の方法	1.面談で本人の身体状況、使用器具の確認 2.使用車両の選別、乗降介助時の必要性の検討 3.福祉車両、乗降場所の確認と決定 4.書類提出、最終判定後に入会可否の連絡
運送内容	三鷹市より片道3時間以内 市内から市外の運行、市外から市内の運行は可 市外から市外への運行は不可
利用方法	利用したい日の1ヶ月前～3日前までに予約 一度に5件(1日単位)まで予約可
利用できる日時と回数	月曜日～土曜日の午前9時～午後5時 1週間に4件(1日単位)まで利用可能
利用料金	市内：一律一運行（片道）500円 市外：一運行（片道）500円+100円×距離(km) 有料道路料金、駐車料金は利用者負担
運転ボランティア	福祉有償運送運転者の資格が必須。資格がない方は入会時に講習会を受講
活動ボランティア	車両運転を除き、当法人の運営、活動や行事などに参加する方
運行車両	24時間テレビや日本財団法人等より寄贈

特定非営利活動法人 毛呂山サポートセンター福祉有償運送 (埼玉県毛呂山町)

この法人は、子育て中の母親、高齢者及び障がい者に対し、生活上の助言と支援を行い、子どもの健全育成と障がい者及び高齢者の福祉の増進に寄与して、地域社会に貢献することを目的にしている。

URL : <http://fields.canpan.info/organization/detail/1434827448>

表 6-8 特定非営利活動法人 毛呂山サポートセンター福祉有償運送の概要

利用対象者	障がい者手帳等保持者 要支援・要介護認定を受けている方など
利用者登録の方法	-
運送内容	通院, 買い物, ドライブ, 観光, 法事など, 自由 利用範囲は埼玉県西部 坂戸市, 鶴ヶ島市, 日高市, 飯能市, 毛呂山町, 越生町, 鳩山町, ときがわ町, 県内, 都内, 近県
利用方法	-
利用できる日時と回数	-
利用料金	<ul style="list-style-type: none"> ● 時間制料金, 距離制料金の併用 ● 1時間 1400円, 出車から帰車 1km40円 ● 介助料金 200円, 待機料金 15分 175円 ● 降車後同行援助 1時間 1000円

6.3 特徴的な事例

【地域通貨】

NPO 法人 まちづくり活性化土浦活性化バス「キララちゃん」(茨城県土浦市)

まちづくり活性化バス「キララちゃん」は、平成19年から本格運行を開始し、中心市街地とともに、バス利用不便地域の緩和、公共交通利用の促進を目的に運行されている。

表〇にまちづくり活性化バス「キララちゃん」の概要を示す。定時定路線で基本的には通常のコミュニティバスと同じであるが、運営がNPOであるということが特徴的な点の一つであると言える。特徴的な点の二つ目としては、地域活性化の目的で、地域通貨制度を採用している点である。この地域通貨「キララ」はまちづくり活性化バス「キララちゃん」の1人1乗車分の運賃として利用することができる。地域通貨「キララ」はまちづくり活性化バス「キララちゃん」を利用することによってもらえる、当日乗車証明券を持参して、協賛店舗などで1回1,000円以上の買い物をすると1枚もらうことができる。地域活性化、利用者増加のための工夫がなされている事例であることがわかる。

URL : <http://npo-kirara.org/>

表 6-9 NPO 法人 「キララちゃん」の概要

利用対象者	全ての方
利用者登録の方法	なし
運送内容	-
利用方法	事前予約必要なし
利用できる日時と回数	運休日なし、運行時間：8：20～19：50
利用料金	1人1乗車 大人：100円、子供：50円 障がい者手帳をお持ちの方は無料



写真 1〇 地域通貨券

【目的別バスの利用】

市之倉トライアングルバス（岐阜県多治見市）

市之倉トライアングルバスは、タクシーの便利さとコミュニティバスの低料金とを合わせた交通システムである。バスは、不定時不定路線型の区域限定乗合バスである。高齢者の買い物・通院の足に郊外から市街地へ往復運行している。この事例で特徴的な点は、昼は「買い物・通院」を、主な移動目的とした市之倉トライアングルバス、朝・夜は「通勤・通学」を主な移動目的とした古虎溪よぶくるバスを走らせているのである。これにより、収支改善、コストダウンがはかれ、効率の良い運行方法だといえる。

URL : <http://mojar.jp/kokokeibus/price.html>

表 6-10 市之倉トライアングルバスの概要

利用対象者	全ての方
利用者登録の方法	PC等で個人情報の登録
運送内容	-
利用方法	利用日の前月初日から前日 PM3:00 までに受付
利用できる日時と回数	平日，土曜日
利用料金	一乗車ごとに 210 円，深夜(PM10:00 以降)割増料金：210 円 1ヶ月定期券(一般，学生)，回数券あり

【グループでの利用】

総合保健福祉センター「あいあい」 事前予約制施設送迎サービス（三重県亀山市）

事前予約制施設送迎サービスは総合保健福祉センター「あいあい」への無料送迎サービス。「あいあい」からは市内中心部を走る 100 円バス「さわやか号」が利用可能。亀山温泉「白鳥の湯」や医療センターへお越しのほか、お買物や通院等に利用できる。

URL : http://www.city.kameyama.mie.jp/syoko/traffic/bus_aiai.html

表 6-12 介護福祉タクシー 優愛ケアステーションの概要

利用対象者	市内にお住まいの高齢者及び障害者の方
利用者登録の方法	ご利用日の 2 時間前までに電話等で連絡
運送内容	市内の指定乗降場所から「あいあい」まで直接送迎。
利用方法	予約制 3 人以上での同時利用に限る
利用できる日時と回数	日曜・祝日と 1 月 1 日～1 月 3 日を除き、毎日（9：00～15：00）
利用料金	無料

6.4 日進市と同じグループに含まれる地域の事例

介護・福祉サービス「みかわ」（愛知県知立市）

愛知県知立市を中心に刈谷，豊田，安城など三河地方で活動中の介護タクシーである。

URL : <http://m-k-w.jp/index.html>

表 6-11 介護・福祉サービス「みかわ」の概要

利用対象者	身体障がい者や知的障害などの障害を有する等により単独での移動が困難な方であって、単独でタクシーその他の公共交通機関を利用することが困難な方
利用者登録の方法	HP，メール等で予約
運送内容	最大で車椅子の方一名＋付き添いの方二名で乗車可能 市外へのお迎えは時間制運賃となる
利用方法	HP，メール等で予約
利用できる日時と回数	年中無休，24 時間対応可能
利用料金	<p>【距離制運賃】</p> <p>初乗運賃：最初の 1.5km まで 650 円 加算運賃：278m ごとに 80 円</p> <p>【時間距離併用運賃】</p> <p>時速 10km 以下の運行時間について 1 分 40 秒ごとに 80 円 障がい者割引，高齢者割引等あり</p>

介護福祉タクシー 優愛ケアステーション（千葉県八千代市）

成田空港，茨城空港や羽田空港をご利用になられる海外の方にもグローバル・バリアフリーケアの視点から英語対応している．外国の方にも安心して介護タクシーを利用していただける．

URL : <http://www.care-station.com/index.html>

表 6-12 介護福祉タクシー 優愛ケアステーションの概要

利用対象者	身体障がい者，肢体不自由により移動が困難な方で、タクシー等の公共機関の利用が困難な方など
利用者登録の方法	電話等で連絡
運送内容	病院や空港，ディズニーランド等への送迎 乗車地もしくは降車地が千葉県内であれば東京都、埼玉県、神奈川県、茨城県、群馬県、栃木県、その他、全国どこでもご利用可
利用方法	予約制（2週間前から予約可） 1人での乗車も家族・友人の同乗も可
利用できる日時と回数	-
利用料金	【初乗運賃】1 km : 350 円 【迎車回送料金】1 kmまで無料 【加算運賃】2 kmまで : 250m 毎に 90 円 【加算運賃】2 km以降 : 297m 毎に 90 円 その他，フルリクライニング式車椅子や寝台(ストレッチャー)などオプション有障がい者割引や福祉タクシー券の利用が可能*

*助成金の受けられる市町村： 千葉市（全域）、船橋市、四街道市、印西市、佐倉市、成田市、八街市、富里市、山武市、酒々井町、栄町、多古町、 他

6.5 事例まとめ・評価

ここではまず、路線タイプによる各項目の評価をおこなう。評価結果と各項目を表 6-13 に示す。「時間カバー」は運行時間帯、「目的カバー」は目的地のバリエーション、「ネットワーク形成」は交通サービス網の形成のし易さ、「時間任意性」「目的地任意性」は利用者の要望に合わせてくれるのかを、「アクセス」「イグレス」は交通サービス乗車前・降車後の移動を、「買物等の荷物」は大きな荷物を持っていても利用できるのかを、「理解しやすさ」は交通サービスのわかりやすさを尺度として評価している。なお、評価は以下のように記号で表している。

評価 ○：便利・良い △：どちらでもない ×：不便・悪い

表 6-13 障がい者からみた路線タイプ別の評価

		路線固定型	起終点固定型	完全デマンド型	福祉有償運送型
運営者 視点	対象者	○	○	△	×
	時間カバー	○	○	△	△
	目的カバー	△	△	○	×
	ネットワーク形成	○	△	△	×
	運行経費	×	△	○	×
利用者 視点	乗降場所環境	×	×	△	○
	料金	○	△	△	×
	予約必要性	○	△	×	×
	買物等の荷物	×	×	○	○
	安全性	○	○	△	△
	理解しやすさ	△	×	×	×
	乗合必要性	×	×	△	○
	輸送人数の多さ	○	○	△	×

表 6-14 に、利用者の立場から、障がい者別に路線タイプを総合的に評価した結果を示す。介助者が必要という点では「福祉有償運送型」が最も利用しやすいと考えられる。「完全デマンド型」も障がいの度合いによっては、目的地・時間の自由度が高く、多くの障がい者のニーズに答えることができるといえる。

表 6-14 総合評価

	路線固定型	起終点固定型	完全デマンド型	福祉有償運送型
知的障がい	×	×	△	○
下肢障がい	×	△	○	○

国内で行われているこれまで挙げた事例を表 6-14 にまとめる。まとめた項目は、利用者が指定できる「目的地」・「介助者の有無」・「運行日」・「利用上限回数」・「基本運賃」である。「目的地」・「運行日」は以下の数字に対応している。

● 目的地	1：医療・福祉関係施設のみ	2：市内付近固定	3：自由
● 運行日	1：平日のみ	2：年末年始以外	3：指定日のみ
			4：運休日なし

表 6-14 国内事例まとめ

事例名	目的地	介助者	運行日	利用上限	基本運賃
平群町社会福祉協議会 (入所者の利用不可)	1	なし	1	月 4 回	2 km まで 300 円 +100 円/km
内灘町社会福祉協議会	3	運転手次第	2	月 5 回	130 円/km 年会費 1500 円
西鶴間・植草柳地域 「のりあい」	2	添乗者	1	なし	無料
上勝町 有償ボランティア運送	3	運転手次第	不明	なし	100 円/km 送迎料金 300 円
中原たすけあいの会「福祉有償運送」	3	あり	不明	なし	タクシー料金 の半額
中原たすけあいの会「もやい号」	3	なし	3	なし	ガソリン代実費
みたかハンディキャブ	3	あり	1	週 4 回	市内 500 円 市外 500+100 円/km
毛呂山サポートセンター 福祉有償運送	3	不明	不明	不明	1400 円/h +40 円/km 介助料金 200 円
まちづくり活性化バス 「キララちゃん」	2	なし	4	なし	大人 100 円 子供 50 円
市之倉トライアングルバス	2	なし	1	なし	210 円
介護・福祉サービス 「みかわ」	3	なし	4	なし	1.5 km まで 650 円 +80 円/278m
優愛ケアステーション	3	なし	不明	なし	350 円/km

表 6-14 を参考に、今回のアンケート集計・データ分析結果から「知的障がい者」「下肢障がい者」の視点から、評価する。評価結果を、表 6-15 に示す。表より、全体的に条件付きで利用可能（△）な事例が多いことがわかる。また、知的障がい者への対応が少なく、下肢障がい者は多いことがわかる。知的障がい者・下肢障がい者の両方に対応しているのは『中原たすけあいの会「福祉有償運送」』と『みたかハンディキャブ』であり、共に福祉有償運送として運行している事例であり、障がい者にとって利用しやすいシステムになっていることが考えられる。なお、評価は以下のように記号で表している。

評価	○：利用できる	△：条件付き利用可能	×：利用し難い
-----------	---------	------------	---------

表 6-15 交通サービス評価

事例名	知的障がい者	下肢障がい者	デメリット
平群町社会福祉協議会	△	○	介助者がいない
内灘町社会福祉協議会	△	○	運転手による
西鶴間・植草柳地域 「のりあい」	×	△	乗降位置固定
上勝町 有償ボランティア運送	△	○	運転手による
中原たすけあいの会「福祉有償運送」	○	○	-
中原たすけあいの会「もやい号」	×	△	乗り合い
みたかハンディキャブ	○	○	-
毛呂山サポートセンター 福祉有償運送	△	△	公表データ不足
まちづくり活性化バス 「キララちゃん」	×	×	乗り合い 乗降位置固定
市之倉トライアングルバス	×	△	乗り合い
介護・福祉サービス 「みかわ」	△	○	介助者がいない
優愛ケアステーション	×	○	身体障がい者のみ

6.6 海外の事例

ここでは、日本国外で運行されている移動制約者に対する交通サービス事例を紹介する。

デマンド・レスポンス・システム（ベルギー・ハッセルト市）

Demand Responsive System: 基本ルートを持ち、電話予約により迂回する運行システム

1) Hasselt 市の概要

ハッセルト市はベルギーフランドル地方リンブルグ州の都市で、人口 7 万人。ブリュッセルから鉄道で 80 分の距離に位置する。州の人口は約 80 万人で、ハッセルトと隣接のゲンクを合わせてリンブルグ都市圏を形成している。

2) Hasselt 市の公共交通、移動の特徴

ハッセルト市の交通は、国鉄と市内のバスのみ。1997 年から市内の公共交通（＝バス）は全て無料化となった。利用者相当分の費用は市から交通局に支払われている。ハッセルト市における世帯当たりの自家用車保有台数 2.36 台である。

3) Hasselt 市の DRS 導入の背景

- オフピーク時間帯の過疎地のバス運行維持が困難になり、廃止代替交通が必要。
- 様々な個別の目的地ニーズに対応できるシステムが必要。
- 幹線ルートをいちいち経由しないで、目的地間の移動時間を最小化できるシステムが必要とされた。

4) システム概要

1992 年運行を開始し、基本ルートを持ち、電話予約により迂回する運行方法を取っている。ドア・ツー・ドアではないが、予約は 1 時間前までにすればよく、誤差は 5 分程度。障害のある人に対しては、ドライバーが玄関までの迂回を行う。

DRS の基本的な停留所は 400m 間隔で設置されており、州政府基準の最寄りバス停までの許容距離が 750m 以内（但し図上の直線距離）に適合する。

18 市町村 35 のエリアで 32 台のバスが運行中で、そのうち 48%は予約によるトリップ。予約トリップの迂回運行で、1 人あたりの乗車時間が長くなるものの、細かい目的地ニーズへの対応と乗り継ぎの利便性にも考慮し、小都市や大都市のオフピーク時間帯の交通手段として機能している。反復トリップ、長期トリップの予約も可能であるが、概ね 2 ヶ月までを目途にしている。



写真 7-1 ハッセルト市で用いられている車両

パーソナルバス（イタリア、フィレンツェ市）

1) フィレンツェ市の概要

イタリアの北西部トスカーナ地方の首都。人口約 45 万人の都市。

2) フィレンツェ市の公共交通、移動の特徴

ATAF (Azienda di Trasporto Area Fiorentina) がバスを運行しており、フィレンツェコムーネの交通事業体として 9 市をカバーしている。9 つの自治体地域の面積は 538km²、人口は約 600,000 人である。ATAF コンソーシアムはフローレンス地域での全ての地域公共交通を統括している。

フィレンツェ市街地は自家用車が多く、慢性的な渋滞がある。

3) パーソナルバス導入の背景

DRS は 5 市で導入されており、いずれも郊外部のバス便確保のために、一般路線バスがカバーできない低密度な地域などをパーソナルバス (Personal Bus) として運行している。郊外からの車の乗り入れ抑制を導入目的のひとつとする等都心部の渋滞対策も考慮したシステムである。

4) システム概要

「パーソナルバス」サービスは、平日の朝 6 時半から夜 7 時半まで運行されている電話呼び出し式のバスサービスであり、1997 年から運行開始された。

Campi Bisenzio 地区内 (地区内人口 4 万人) におよそ 200 の停留所を設け、利用 30 分前までに電話をしてリクエストする方式である。一年前から乗車 5 分前予約を導入し、バスが運行中であれば待たずに乗れることが多い。同地区は全人口に対する高齢者比率が 30%を越える。

車両は現在小型バス 8 台で、申し込みの電話では乗車停留所と降車停留所を知らせ、希望の利用時間を知らせる。オペレーターは利用者に予想される範囲で正確な乗降時刻を伝える。予約電話はフリーダイヤルで料金はかからない。

予約のある停留所にバスが来る際、今のところ車載コンピューターはなく携帯電話で連絡をとっている。ただし、現在は電話予約件数が多くなり、ドライバーが対応しきれず問題になっている。11 月から INVETE というジェノバで既に導入された車載端末システムを使用し、運行管理する。運賃は通常の ATAF の路線と同様で、1 時間チケットが 1 ユーロである。



写真 7-2 パーソナルバスと路線バスの両方が発着するバス停

フレックス・ルート（スウェーデン・イエーテボリ市）

1) イェーテボリ市の概要

イエーテボリ市はスウェーデン第2の都市で、人口はおよそ50万人である。近年は公共交通の刷新という点で評価を得ている都市でもある。

2) フレックス・ルートの運行開始の経緯

フレックス・ルートは、フレキシブルなサービス・ルートの呼称である。通常のSTSとは別に運行されている。STSのより効率的な運行方法を検討するために、個別交通のきめ細かな利便性とバス車両による効率性を組み合わせたサービスとして位置づけられる。両者の効率性とコスト面の課題を積極的に解決し、さらに利用者をSTSの利用資格をもった者に限定することなく、これまで公共交通を利用していただいていた高齢者を広く取り込むこともねらいとされた。

3) フレックス・ルートの運行システムの概要

3-1) 利用資格

地域に居住する65歳以上の高齢者は、利用可能である。65歳未満でも通常の公共交通機関の利用では介助を必要とする人ならば利用することができる。

3-2) 利用方法（予約方法）

利用する場合は、乗車及び降車するミーティングポイント（停留所に類似しているが必ずバスが来るわけではないのでこう呼ばれている：以下MP）の番号を告げて予約を入れる。MPには、そこで乗降する利用者の予約が入っていない限りバスが経由することはない。予約受付は利用日の2週間前から可能である。月曜日から金曜日までの朝7時から夕方5時まで受け付けられている。

3-3) 運賃

運賃の設定は通常の公共交通と同じで、利用者は定期券またはその都度10Skr（スウェーデン・クローナ1Skr=約14円と換算すると140円）を支払う。イエーテボリ市にはタクシーによるSTSがあり、通院目的でSTSを利用する場合には60Skr（840円）がかかり、通院以外の利用の場合は25Skr（350円）である。こうした既存のSTSの運賃と比較すれば、フレックス・ルートの運賃設定は利用のインセンティブとして働いていると考えられる。

3-4) 運行時間と運行経路

運行時間は平日の9時から17時までである。予め高齢者の居住状況を地理的に把握し、さらにSTS利用者がよく行く利用先の情報と合わせて主な運行エリアが設定されている。その上で高齢者の住宅から、最大でも150m歩けばMPに到達できるような配慮がなされている。



写真 7-3 フレックスルートで用いられている車両

7 日進市への導入が考えられる移動サービスの検討

アンケート結果と交通サービスの分析により見えてきた課題をそれぞれまとめる。

7.1. アンケート集計より得た課題

- 記入者は 6 割以上が本人以外で主に家族
 - (ア) クロス集計の結果、50 歳以下かつそのうち 6 割以上が家族と同居
 - (イ) 日常での主な介助者・交通手段は「家族による送迎」がほとんど
 - (ウ) 本人の収入は、5 万円以下もしくは、ほとんどない
 - (エ) 運転免許は 7 割以上が持っていない

- 20 歳以上でも自立し生活することが困難で、家族に頼るしか手段がない状況であるといえ、移動に関して家族の負担が大きいといえる。

- 知的・身体・精神障がい者の中では、知的・身体障害が 8 割以上を占める
 - (ア) 身体障害でも、内部系障がい者が約 3 割、音声・言語障がい者・下肢障害者も約 3 割を占める
 - (イ) 日常で困る動作としては、「買い物」「電話」「公共交通利用」と回答した方が各項目ともに全体の 5 割以上
 - (ウ) ほとんどの方が福祉用具なしに外出可能だが、介助者が必要な方が多い
 - (エ) バス利用を考えたとき困難になるのは「移動」「待機」「乗降」「運賃の支払」の項目が多く挙げられた

- 移動制約者としては、下肢が不自由なことによる「移動自体が困難」という要因と知的・言語障がいによる「1 人でのコミュニケーションが困難」という要因の 2 パターンが考えられる。

- 外出状況は良く、おおむね現状で満足している
 - (ア) 外出先としては「買物施設」「福祉施設」「病院」、休日にはこの他に「飲食店」「公園」といった娯楽施設の回答率が増える
 - (イ) 主な外出時間は午前中
 - (ウ) 外出時に妨げになるのは、「介助者の不在」「交通手段がない」「行き先が探せない」の項目の回答率が高い
 - (エ) 段差等のバリアに関する抵抗はほとんどないようである
 - (オ) 乗り合いに抵抗があるようで、特に周囲の視線が抵抗となっている

- 病院・福祉施設よりも、買物・娯楽施設への移動意欲が高いといえる。しかし、知的障がいの回答者が多いためか「行き先が探せない」という問題がある

- **まとめ**

日進市の移動制約者のアンケート結果から、移動に制約のある方というのは「知的・言語障がい」によるコミュニケーションの困難な方が多いことが分かった。

必要となる交通サービスとしては、そのような方を始終見守る「介助者付き」もしくは、「家族と一緒に」移動できるようなサービスが望まれているといえる。

既存の交通サービスでは「移動費に関する助成金を受けていない方が多い」・「移動制約者本人の収入がない」という点を考慮すると、毎日の利用には経済的に大きな負担になると考えられる。

7.2. アンケート自由記述により得た実態

- **家族**

(ア) 今はいいが将来、親が介助できる状態じゃなくなったときや障がい児が大きくなった時の不安

(イ) 介助が必要な状態ではあるが、親以外ではカバーしきれない

➤ 今回アンケートに回答してもらった回答者の方のほとんどが、親と同居している障がいを者であったためか、家族関係のコメントが多く寄せられた。

- **介助者**

(ア) ほとんどの回答者は介助者が必要

(イ) 入所してしまうと、介助者を頼むことができない

(ウ) 予約が2か月前

➤ 知的障がい・下肢障がいの方がアンケート集計結果からも多かったように、交通サービス以前にそれを利用するために介助者の存在が非常に需要であることが伺える。しかし、現実には介助者の利用に条件があったり、事前予約が早すぎたり、自分の親以外はなかなか受け入れられないなどの問題があるようである。

- **コミュニケーション**

(ア) 知的障がいのため、意志がもてない・理解できない

(イ) 切符や料金が使えない

(ウ) 文字が読めない

➤ 介助者が必要な理由として最も多かった項目といえる。1人では何もできないという状態の障がいが多い。

● 公共交通利用

(ア) 下肢障がい者の回答者のほとんどは、「くるりんばす」の便数が少ない・バス停が遠いといった理由

(イ) 車いす利用の方(特に電動車いす)は特に、乗車前・降車後の移動距離と段差等のバリアがボトルネックとなっている。

(ウ) 知的障がいの方は、公共交通の単独利用は不可能という意見が多い。

(エ) 交通費の問題が多い。(タクシーチケットがあっても、スロープ付き等の特殊車両は原価が高額)

(オ) タクシーの近くの利用だと断られてしまうことがあり、障がい者に対する理解を得られない。

➤ 運賃・コミュニケーションなど様々な原因で現在運航中の公共交通ではカバーしきれない移動制約者がいるといえる。ただ、社会としての障がい者の理解不足によって発生している問題も多いようで、そこが改善されれば移動制約者はもっと減るのかもしれない。

7.3. まとめ

今回のアンケート結果から、「下肢障がい者」「知的障がい者」が既存公共交通ではカバーしきれない移動制約者であるといえた。交通サービスの導入という点から考えれば、「下肢障がい者」の方は、スロープやリフトといった装備を搭載した車両の導入によって改善することができ、分析の結果からも地域特性から日進市に類似した市町村はそういった特殊車両を用いた交通サービスが多く導入されていることが分かった。しかし、「知的障がい者」というのはそのような交通サービスを導入しても、行き先や意志を伝えることが難しく、何よりも「介助者」の存在が重要になるといえる。

移動だけならば特殊車両を用いた、介助者付きの低運賃な交通サービスが理想なのかもしれないが、その前後、目的地までのバリア(段差や周りの目・対応)といった問題点がまだまだ多いといったコメントも今回のアンケートから得られている。

付録

付録表1 調査対象市町村 (都道府県五十音順)

都道府県	市町村					
愛知県	田原市	刈谷市	豊川市	江南市	武豊町	小牧市
	碧南市	知立市	豊田市	西尾市	飛島村	清須市
	知多市	日進市	蒲郡市	設楽町	瀬戸市	
青森県	弘前市	平川市	五所川原市	佐井村	三沢市	
秋田県	仙北市	秋田市	上小阿仁村	湯沢市	大館市	
石川県	小松市	珠洲市	加賀市	輪島市	七尾市	
茨城県	土浦市	牛久市	かすみがうら市	神栖市	稲敷市	筑西市
	桜川市	東海村	常陸太田市	坂東市	笠間市	
岩手県	雫石町	釜石市	陸前高田市	遠野市	盛岡市	
愛媛県	愛南町	内子町	新居浜市	伊予市	上島町	
大分県	由布市	杵築市	豊後大野市	宇佐市	中津市	
大阪府	大阪市	東大阪市	河内長野市	大東市	茨木市	和泉市
	高槻市	堺市	泉佐野市	枚方市	吹田市	池田市
	交野市					
岡山県	玉野市	岡山市	瀬戸内市	倉敷市	備前市	
沖縄県	南城市	名護市	石垣市	那覇市	読谷村	
香川県	綾川町	丸亀市	小豆島町	三木町	高松市	
鹿児島県	中種子町	鹿児島市	南さつま市	姪良市	日置市	
神奈川県	二宮町	秦野市	海老名市	川崎市	藤沢市	横浜市
	中井町	松田町				
岐阜県	養老町	下呂市	美濃加茂市	多治見市	郡上市	
京都府	舞鶴市	綾部市	福知山市	宇治市	亀岡市	
熊本県	長洲町	熊本市	南阿蘇村	合志市	菊池市	
群馬県	前橋市	桐生市	みどり市	富岡市	太田市	
高知県	日高村	大月町	四万十市	香美市	高知市	
埼玉県	草加市	加須市	ときがわ町	久喜市	北本市	鳩山町
佐賀県	唐津市	佐賀市	鳥栖市	小城市	鹿島市	
滋賀県	彦根市	大津市	米原市	栗東市	草津市	
静岡県	三島市	富士市	富士宮市	湖西市	浜松市	静岡市
	磐田市	裾野市	川根本町	菊川市	森町	浜松市
島根県	雲南市	浜田市	出雲市	美郷町	松江市	
千葉県	東金市	我孫子市	八千代市	市原市	佐倉市	
東京都	台東区	檜原村	世田谷区	西東京市	武蔵野市	国分寺市

付録表 2 調査対象市町村 (都道府県五十音順)

都道府県	市町村					
徳島県	美馬市	徳島市	上勝町	神山町	三好市	
栃木県	さくら市	那珂川町	益子町	芳賀町	高根沢町	茂木町
	真岡市	市貝町	下野市	壬生町		
鳥取県	伯耆町	鳥取市	倉吉市	岩美町	米子市	
富山県	魚津市	黒部市	射水市	滑川市	南砺市	
長崎県	長崎市	島原市	佐世保市	五島市	松浦市	
長野県	東御市	栄村	安曇野市	飯田市	茅野市	須坂市
	中川村	富士見町				
奈良県	宇陀市	天理市	三郷町	奈良市	桜井市	
新潟県	三条市	長岡市	糸魚川市	新潟市	見附市	
兵庫県	神戸市	小野市	淡路市	明石市	丹波市	西宮市
	三田市	養父市				
広島県	呉市	広島市	安芸太田町	北広島町	府中市	
福井県	高浜町	鯖江市	南越前町	大野市	あわら市	
福岡県	福岡市	豊前市	北九州市	八女市	朝倉市	
福島県	いわき市	南相馬市	二本松市	西会津町	白河市	
北海道	当別町	安平町	札幌市 東区	中札内村	和寒町	旭川市
	栗山町	ニセコ町	帯広市	玉城町		
三重県	鈴鹿市	伊賀市	名張市	南伊勢町	松阪市	大台町
	川越町	津市	四日市市	志摩市		
宮城県	石巻市	角田市	東松島市	大崎市	仙台市	塩竈市
宮崎県	宮崎市	小林市	延岡市	日向市	川南町	
山形県	酒田市	川西町	山形市	三川町	遊佐町	庄内町
山口県	山口市	萩市	下関市	宇部市	下松市	
山梨県	北杜市	身延町	富士川町	甲州市	上野原市	
和歌山県	有田市	みなべ町	田辺市	橋本市	すさみ町	

移動が困難な方の外出状況に関するアンケート

問1. この調査票にご回答いただく方は誰ですか？

- 1.ご本人が記入 2.家族の方が代理で記入 3.施設職員が代理で記入
4.ボランティアの方が代理で記入 5.その他()

ご本人のことについて

問2. 性別と年齢を教えてください。

- 1.男性 2.女性

1. 5歳以下 2. 6～12歳 3. 13～15歳 4. 16～19歳 5. 20歳代
6. 30歳代 7. 40歳代 8. 50歳代 9. 60～64歳 10. 65～69歳
11. 70～74歳 12. 75～79歳 13. 80歳以上

問3. 居住地の住所を、丁目または(旧)小字名まで教えてください。

() (例: 東山1丁目, 蟹甲町池下など)

問4. 現在どなたと暮らしていますか？(複数回答可)

- 1.一人暮らし 2.親 3.配偶者 4.兄弟・姉妹 5.子供 6.親戚
7.同じ施設・病院の入居者 8.その他()

問5. お持ちの運転免許は次のうちのどれですか？(複数回答可)

- 1.普通自動車 2.自動二輪車 3.原動機付自転車 4.免許なし

問6. いつでも使える交通手段は次のうちのどれですか？(複数回答可)

- 1.自動車 2.福祉改造車両 3.バイク 4.家族による送迎 5.自転車 6.なし

問7. ご自身の就業月収はいくらですか？

1. なし 2. 5万円未満 3. 5～9万円 4. 10～19万円
5. 20～29万円 6. 30～39万円 7. 40～49万円 8. 50万円以上

問8. 障害の手帳をお持ちの方は種類と、等級を教えてください。(複数回答可)

- | | | | | | | | | | | | | |
|-------------|-------|----|-------|----|-------|----|-------|----|-------|----|-------|----|
| 身体障害者手帳 | ----- | 1級 | ----- | 2級 | ----- | 3級 | ----- | 4級 | ----- | 5級 | ----- | 6級 |
| 療育手帳 | ----- | A | ----- | B | ----- | C | | | | | | |
| 精神障害者保健福祉手帳 | ----- | 1級 | ----- | 2級 | ----- | 3級 | | | | | | |

問9. 現在どのような身体的障害がありますか？(複数回答可)

- 1.なし 2.目が不自由 3.耳が不自由
4.言葉が不自由 5.手が不自由 6.足が不自由
7.その他()

問10. 40歳以上の方にお聞きします。介護認定の種類は次のうちどれですか？

- 1.受けていない 2.要支援2 3.要支援1 4.要介護1 5.要介護2
6.要介護3 7.要介護4 8.要介護5 9.非該当 10.わからない

問11. 自分だけでは活動が大変だと感じるものはどれですか？(複数回答可)

- | | |
|---------------|-------------------|
| 1.風呂に入る | 2.家の中を歩く(居間から玄関口) |
| 3.階段を2, 3段上がる | 4.電話をかける |
| 5.日用品の買い物をする | 6.バスや電車に乗って外出する |

外出のことについて

問12. 外出する際に利用する福祉用具を教えてください。(複数回答可)

- | | | | | |
|---------|-------|----------|-------|---------|
| 1.利用しない | 2.杖 | 3.手押し車 | 4.車いす | 5.電動車いす |
| 6.シニアカー | 7.盲導犬 | 8.その他() | | |

問13. 外出する際、介助者の付き添いは必要ですか？

- | | | | |
|-----------------------|--------------|---------|--|
| 1.必要ない ⇒ 問16 へ | | | |
| 2.体調によっては必要 | 3.行き先によっては必要 | 4.いつも必要 | |

問14. 付き添う介助者の方は主に誰ですか？

- | | | | | | |
|-----------|--------|----------|-----------|------|---------|
| 1.親 | 2.配偶者 | 3.兄弟・姉妹 | 4.子供 | 5.親戚 | 6.友人・隣人 |
| 7.ホームヘルパー | 8.施設職員 | 9.ボランティア | 10.その他() | | |

問15. その方に介助を頼む際、ためらうことがありますか？

- | | |
|------------------|--------------|
| 1.ためらって頼めないことがある | 2.ためらいながらも頼む |
| 3.ためらうことはない | 4.わからない |

問16. 外出のために直接払う移動費は1ヶ月あたりいくらですか？また行政からの補助額はいくらですか？

移動費：月 円位(例: **月 3000 円位**)

補助額：月 円位(例: **月 1500 円位**)

問17. 移動に対する行政からの補助額についてどう思われていますか？

- | | | | |
|------|--------|--------|------|
| 1.満足 | 2.やや満足 | 3.やや不満 | 4.不満 |
|------|--------|--------|------|

問18. 公共交通で乗り合うにあたって、何に不安を感じますか？(複数回答可)

- | | | | |
|------------|----------|---------|---------------|
| 1.なし | 2.体調の変調 | 3.周囲の視線 | 4.乗降に時間がかかること |
| 5.乗車中の安全確保 | 6.その他() | | |

問19. バス利用を考えた際、次のうち困難・できないものはどれですか？(複数回答可)

- | | | |
|------------|-------------------|-------------------|
| 1.なし | 2.最寄りバス停までの移動 | 3.バス停でバスを待つこと |
| 4.バスの乗降 | | 5.座席で立ったり座ったりすること |
| 6.座位姿勢の保持 | 7.揺れる車内で乗っていること | |
| 8.小銭の支払い動作 | 9.降車バス停から目的地までの移動 | |
| 10.その他() | | |

ここでは日常生活の外出についてお聞きします

問20. どのような目的での外出が日常では最も多いですか？(1 つのみに○)

1.通学 2.通勤 3.通院 4.買い物 5.通所 6.私用 7.その他()

問21. 日常の外出で、最もよく使う交通手段は次のどれですか？(1 つのみに○)

1.自家用車(本人による運転) 2.自家用車(他人による送迎) 3.鉄道
4.バス 5.一般タクシー 6.福祉タクシー
7.福祉有償運送 8.介護施設の移送サービス 9.バイク
10.自転車 11.その他()

問22. どのぐらいの頻度で日常は外出しますか？

月・週 (どちらかに○) 回

問23. 家を出発する主な時間帯はいつですか？(例:14 時台 など)

時台

問24. 日常でよく出かける場所の数と、具体的な場所の上位3つはどこですか？

① 日常生活でよく行く外出先の数 : 約()ヶ所
その上位3つの具体的な場所 () () ()

問25. 日常生活で外出したいと思ったときに外出できていますか？

1.できている 2.まあできている 3.あまりできていない 4.できていない

問26. 日常生活の外出環境で、妨げになっていることはどれですか？(複数回答可)

1.なし 2.介助者がいないこと 3.交通手段がないこと
4.家から乗り物までの移動 5.公共交通でのバリアが多いこと
6.歩道でのバリアが多いこと 7.施設内でのバリアが多いこと
8.自分で行き先を探すのが困難なこと 9.障害者用駐車場が少ないこと
10.入ることのできる施設が限られること 11.周りに助けを求めること
12.その他()

問27. 日常生活における外出についてどう思われていますか？

1.満足 2.やや満足 3.やや不満 4.不満

ここでは休日の外出についてお聞きします

問28. どのような目的での外出が休日には最も多いですか？(1 つのみに○)

1.買い物 2.飲食・観光 3.スポーツ・習い事 4.レジャー活動
5.社会活動 6.その他()

問29. 休日の外出で、最もよく使う交通手段は次のどれですか？(1 つのみに○)

1.自家用車(本人による運転) 2.自家用車(他人による送迎) 3.鉄道
4.バス 5.一般タクシー 6.福祉タクシー
7.福祉有償運送 8.介護施設の運送サービス 9.バイク
10.自転車 11.その他()

問30. どのぐらいの頻度で休日は外出しますか？

月・週 回
(どちらかに○)

問31. よく出かけられる時間帯はいつですか？(例:14時台など)

時台

問32. 休日でよく出かける場所の数と、具体的な場所の上位3つはどこですか？

① 休日によく行く外出先の数 : 約()ヶ所
その上位3つの具体的な場所 () () ()

問33. 休日に外出したいと思ったときに外出できていますか？

1.できている 2.まあできている 3.あまりできていない 4.できていない

問34. 休日の外出環境で、妨げになっていることはどれですか？(複数回答可)

1.なし 2.介助者がいないこと 3.交通手段がないこと
4.家から乗り物までの移動 5.公共交通でのバリアが多いこと
6.歩道でのバリアが多いこと 7.施設内でのバリアが多いこと
8.自分で行き先を探すのが困難なこと 9.障害者用駐車場が少ないこと
10.入ることのできる施設が限られること 11.周りに助けを求めること
12.その他()

問35. 休日における外出についてどう思われていますか？

1.満足 2.やや満足 3.やや不満 4.不満

新しい交通手段について

問36. 現在ある交通手段の他に、どのようなものがあれば外出がしやすくなりますか？

車両設備(例:スロープ、リフト等)、乗車場所、行き先、予約方法、費用、移動時の介助などに関しても教えてください。