平成 26 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 27 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 アンケート調査の概要

1.1 調査の背景と目的 …… 1
1.2 調査日と場所 …… 1
1.3 調査方法と項目 …… 1
1.4 アンケートの配布枚数と回収枚数 …… 1

2 アンケート内容と全集計結果

2.1 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
問 2 この調査票の回答は，どなたのお考えに基づいていますか …… 2
2.2 あなたご自身のことについて …… 2
問 3 性別を教えてください …… 2
問 4 年齢を教えてください …… 3
問 5 お住まいの場所（小学校区）を教えてください
小学校区が分からない方は丁目または小字名まで教えてください …… 3
問 6 現在どなたと暮らしていますか …… 4
問 7 お住まいから最も近い鉄道駅・バス停を教えてください
そこまでのおおよその距離を教えてください …… 4
問 8 短い距離をどのように移動することができますか …… 5
問 9 普段，自動車を運転していますか …… 5
問 10 いつでも使える交通手段を教えてください …… 5
問 11 ご自身の就業月収を教えてください …… 6
問 12 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 …… 6
問 13 問 12 で身体障害者手帳をお持ちの方にお伺いします
手帳の障害種別を教えてください …… 7
問 14 40 歳以上の方にお聞きします．要介護度を教えてください …… 8
問 15 自分だけでは活動が大変だと感じるものはどれですか …… 8
2.3 普段のお出かけについて …… 8
問 16 外出意識について教えてください．また，外出したくない方はその理由を教えてください 8
問 17 日頃どのような“お出かけ”をされていますか …… 9
2.4 バスの利用状況と利用する際に妨げになっていることについて …… 17
問 18 １人でバスを利用しているかを教えてください
利用している方は，利用頻度と満足度を教えてください …… 17
問 19 １人でバスを利用してご自宅から目的地まで移動するとした場合，
どのような支障が存在または想定されますか …… 18
問 20 もし問 19 の支障が改善された場合，バスの利用は今よりも増えますか …… 21
2.5 新しい交通手段の導入の必要性について …… 21
問 21 もし，新しい交通手段が導入されることになった場合，
どのようなサービスであれば利用したいと思いますか …… 21

問 22　問 21 でお聞きした新しい交通手段が導入された場合，市内の移動 1 回について，
いくらまでなら支払ってもよいと思いますか …… 23
問 23　会員登録制の移送サービス（福祉有償運送やボランティア輸送）が使えるとしたら，
利用したいですか …… 23
2.6　ご意見・ご希望など …… 25
問 24　公共交通の利用が可能となるアイデアや，
ご意見・ご希望などを自由に記入してください …… 25

3　アンケート内容と障害種別集計結果

3.1　記入者について …… 29
問 1　この調査票にご回答いただく方は誰ですか …… 29
問 2　この調査票の回答は，どなたのお考えに基づいていますか …… 29
3.2　あなたご自身のことについて …… 30
問 3　性別を教えてください …… 30
問 4　年齢を教えてください …… 30
問 5　お住まいの場所（小学校区）を教えてください
小学校区が分からない方は丁目または小字名まで教えてください …… 31
問 6　現在どなたと暮らしていますか …… 32
問 7　お住まいから最も近い鉄道駅・バス停を教えてください
そこまでのおおよその距離を教えてください …… 33
問 8　短い距離をどのように移動することができますか …… 34
問 9　普段，自動車を運転していますか …… 35
問 10　いつでも使える交通手段を教えてください …… 35
問 11　ご自身の就業月収を教えてください …… 36
問 12　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 …… 36
問 13　問 12 で身体障害者手帳をお持ちの方にお伺いします
手帳の障害種別を教えてください …… 36
問 14　40 歳以上の方にお聞きします．要介護度を教えてください …… 36
問 15　自分だけでは活動が大変だと感じるものはどれですか …… 37
3.3　普段のお出かけについて …… 37
問 16　外出意識について教えてください．また，外出したくない方はその理由を教えてください 37
問 17　日頃どのような“お出かけ”をされていますか …… 39
3.4　バスの利用状況と利用する際に妨げになっていることについて …… 51
問 18　１人でバスを利用しているかを教えてください
利用している方は，利用頻度と満足度を教えてください …… 51
問 19　１人でバスを利用してご自宅から目的地まで移動するとした場合，
どのような支障が存在または想定されますか …… 53
問 20　もし問 19 の支障が改善された場合，バスの利用は今よりも増えますか …… 56
3.5　新しい交通手段の導入の必要性について …… 56
問 21　もし，新しい交通手段が導入されることになった場合，
どのようなサービスであれば利用したいと思いますか …… 56

問 22　問 21 でお聞きした新しい交通手段が導入された場合，市内の移動 1 回について，
いくらまでなら支払ってもよいと思いますか …… 58
問 23　会員登録制の移送サービス（福祉有償運送やボランティア輸送）が使えるとしたら，
利用したいですか …… 58
3.6　ご意見・ご希望など …… 62
問 24　公共交通の利用が可能となるアイデアや，
ご意見・ご希望などを自由に記入してください …… 62

4　バス利用困難者の抽出と新たな交通手段のニーズ把握

4.1　概説 …… 80
4.2　バス利用可否の分類 …… 80
4.3　既存バスの改善すべき点 …… 81
4.4　バス利用可能者とバス利用困難者の属性比較 …… 81
4.5　バス利用可否に与える要因分析 …… 84
4.6　バス利用困難者に対するニーズを考慮した交通手段の検討 …… 86
4.7　まとめ …… 90

5　バス利用困難者に対するニーズを考慮した交通手段の検討

5.1　概説 …… 91
5.2　車両携帯 …… 91
5.3　運行形態 …… 92
5.4　バス利用困難者に対するニーズを考慮した交通手段の検討 …… 95
5.5　まとめ …… 99

6　運行形態ごとの事例

6.1　概説 …… 100
6.2　運行形態「1」: 定時定路線の一般的な路線バス「水窪ふれあいバス」 …… 100
6.3　運行形態「3」: 着地特定施設限定型の定時定路線バス「つくばねバス」 …… 101
6.4　運行形態「6」: 不定時迂回ルート型バス「武豊町事前予約制バス(乗合タクシー)」 …… 102
6.5　運行形態「9」: 定時自由経路型バス「予約バス（宇連長江線、三都橋豊邦線）」 …… 103
6.6　運行形態「10」: 不定時自由経路型バス「飛島乗合タクシー」 …… 104
6.7　運行形態「11」: 着地特定施設限定型の定時自由経路バス「飛島乗合タクシー」 …… 105
6.8　運行形態「13」: 着地特定施設限定型の定時自由経路タクシー「おかタク」 …… 106
6.9　運行形態「14」: 着地乗り継ぎ施設限定型の不定時タクシー「いこまいかー」 …… 107
6.10　運行形態「15」: 着地特定施設限定型の定時タクシー「竜タク」 …… 108
6.11　運行形態「16」: 着地特定施設限定型の不定時タクシー「南部おでかけ号」 …… 109
6.12　運行形態「17」: 福祉タクシー「赤ふんバス」 …… 110

7　参考文献

8　付録

1　アンケート調査の概要

1.1　目的

障害者および要介護認定の認定者の方の移動支援の在り方を検討するため，地域公共交通（鉄道，路線バス，くるりんばすおよびタクシー）に関する利用実態や，利用にあたっての問題点・改善点などを把握することを目的としてアンケートを実施した.

1.2　調査日

日程：平成 26 年 10 月 24 日(金)～平成 26 年 11 月 7 日(金)

1.3　調査方法と項目

対象者：日進市内に在住する障害者手帳等の所持者および要介護認定（要介護 1 および要介護 2）の認定者

方法　：アンケート（郵送配布・郵送回収）

項目　：個人属性　障害者等級　外出目的　移動手段　外出頻度　外出意識
地域公共交通の利用実態　新しい交通手段の必要性など

1.4　アンケート配布部数と回収部数

配布枚数：3000 部　　回収枚数：1612 部回収　　回収率　：53.7%

2　アンケート内容とその全集計結果

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 は有効回答数を表している．

2.1 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.

本人の記入が最も高く 63%を占めている．ボランティアによる代筆はいなかった．

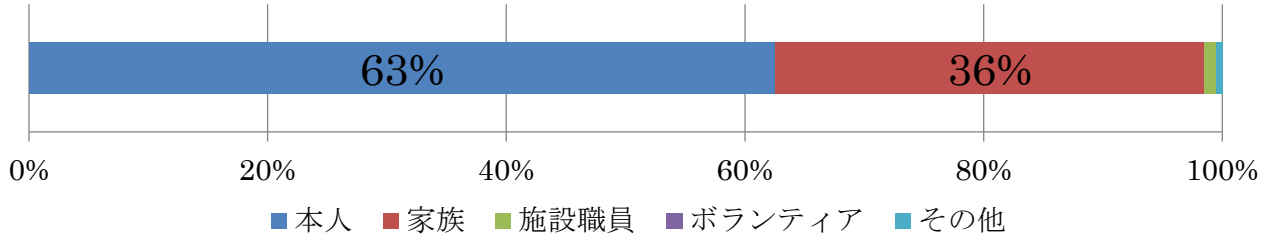


図 2.1　記入者（N=1585）

問2. この調査票の回答は，どなたのお考えに基づいていますか．〇を 1 つつけてください.

回答者本人が最も高く 71%，次いで「代理者が本人の考えを察して」と回答されたのが 22%である．代理者の考えは 7%で最も低く本調査における回答のほとんどは本人の考えが反映されている．

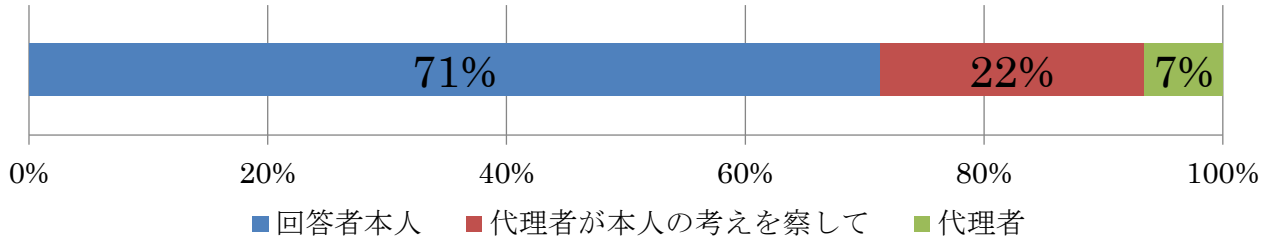


図 2.2　記入者（N=1559）

2.2 あなたご自身のことについて

問3. 性別を教えて下さい．〇を 1 つつけてください.

男女比率ではほとんど差がなく男性が 49%，女性が 51%である．

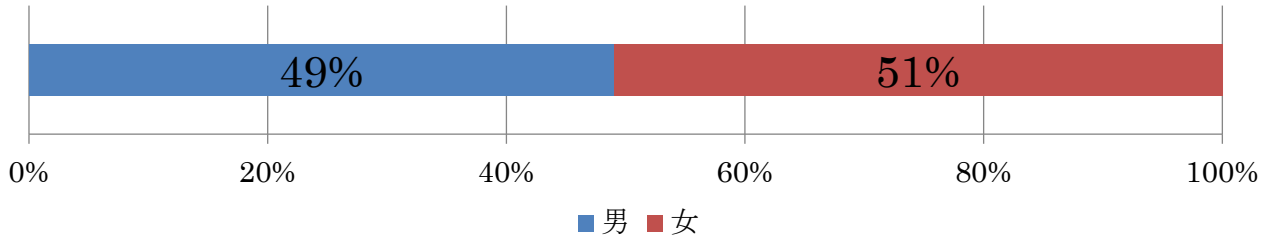


図 2.3　性別（N=1589）

問4. 年齢を教えて下さい．〇を１つつけてください．

80 歳代以上の回答者が 30%と最も高く，若年になるほど回答割合が低くなっている．

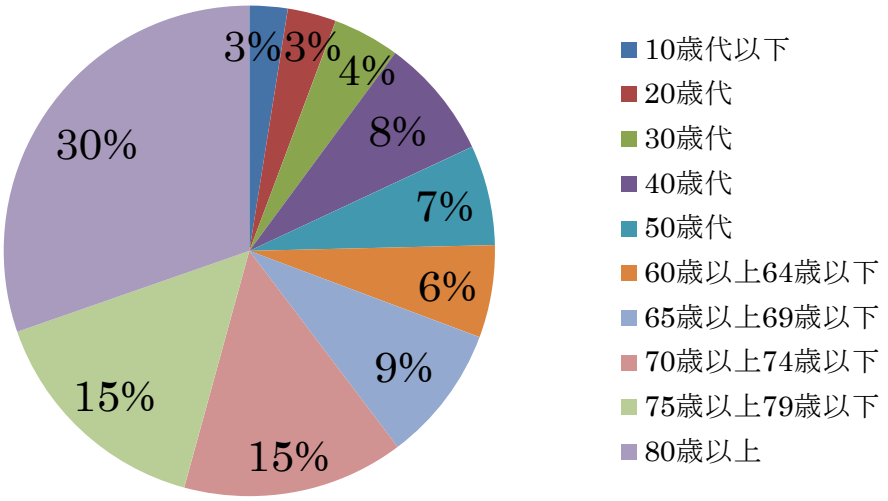


図 2.4　年齢（N=1592）

問5. お住まいの場所（小学校区）を教えてください．〇を１つつけてください．小学校区が分からない方は丁目または小字名まで教えてください．

南小学校区が最も高く全体の 19%で，小学校区がわからない回答者は全体の 8%である．表 2.1 に小学校区がわからない人の地名と人数とその内訳を示す．浅田平子にお住まいの人が 13 人(11%)である．

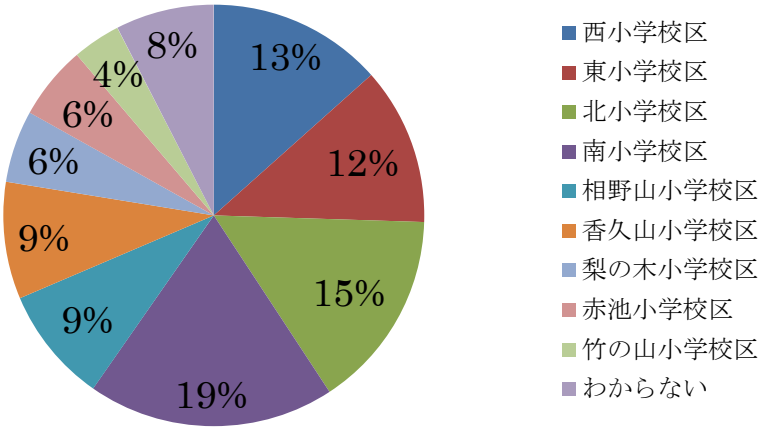


図 2.5　お住まいの場所（N=1573）

表 2.1　小学校区がわからない方の項目（N=117）

小字名	人数(%)	小字名	人数(%)	小字名	人数(%)
栄	3 人(3%)	浅田	4 人(3%)	南ヶ丘	4 人(3%)
折戸	5 人(4%)	浅田平子	13 人(11%)	三本木町	1 人(1%)
岩崎	9 人(8%)	東山	12 人(10%)	米野木	11 人(9%)
岩崎台	11 人(9%)	藤塚	10 人(9%)	竹の山	2 人(2%)
五色園	4 人(3%)	藤島	6 人(5%)	野方	1 人(1%)
赤池	4 人(3%)	梅森	6 人(5%)	本郷	1 人(1%)

問6. 現在どなたと暮らしていますか．あてはまる全てに○をつけてください．（複数回答）

多くの人が同居人のいる状況である．また，同居人として最も高かったのが配偶者の 53%である．

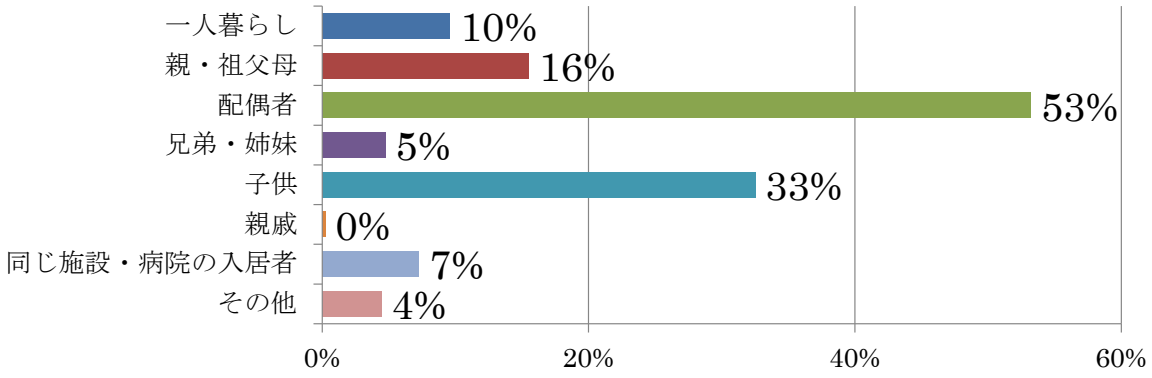


図 2.6　同居人の有無（N=1593）

問7. お住まいから最も近い鉄道駅・バス停を教えてください(具体的な名前もご記入ください)．また，そこまでのおおよその距離を教えてください．

図 2.7 に最寄りの鉄道駅・バス停を示す．バス停が最寄りとなる人が 87%となっており，その中でも最寄りのバス停が「くるりんばす」との回答が最も高く 44%となっている．また，約半数の人が 500m以内に鉄道駅・バス停が存在する．

表 2.2 に最寄りの鉄道駅・バス停名における各項目の上位 5 つを示す．図より割合が最も高くなっている，くるりんばすの中で 1 番利用されているバス停は「藤塚」である．

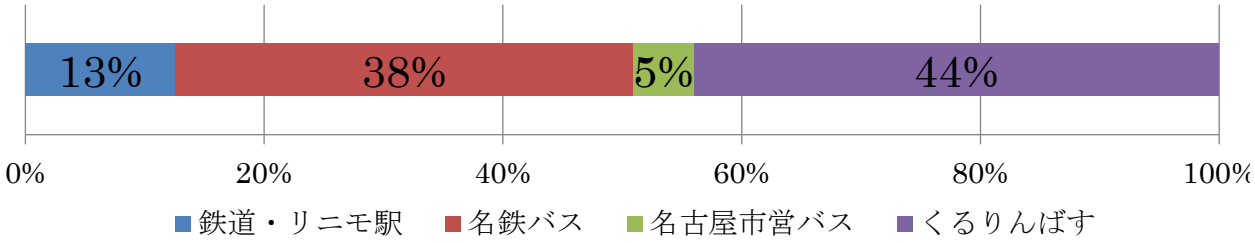


図 2.7　最寄りの鉄道駅・バス停（N=1526）

表 2.2 最寄りの鉄道駅・バス停名

	鉄道・リニモ駅	名鉄バス	名古屋市営バス	くるりんばす
1	日進(N=91)	岩根(N=42)	梅森台三丁目(N=19)	藤塚(N=36)
2	赤池(N=54)	石神(N=42)	猪高緑地(N=12)	日進駅(N=27)
3	米野木(N=29)	かえで台(N=36)	梅森荘(N=9)	日生東山(N=26)
4	平針(N=13)	和合ゴルフ(N=32)	梅森台一丁目(N=9)	浅田(N=24)
5	黒笹(N=3)	岩崎橋(N=28)	東名古屋病院(N=7)	栄(N=20)

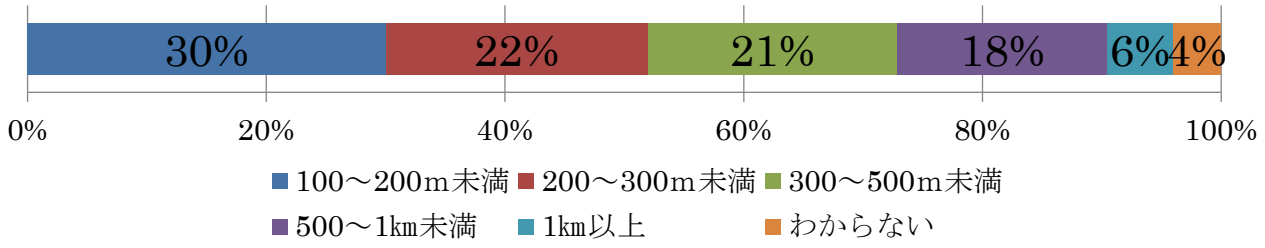


図 2.8　最寄りの鉄道駅・バス停の距離（N=1472）

問8. 短い距離をどのように移動することができますか．○を１つつけてください．

補助器具等も用いれば移動できる人が 87%である．一方，移動できない人は 9%となっている．

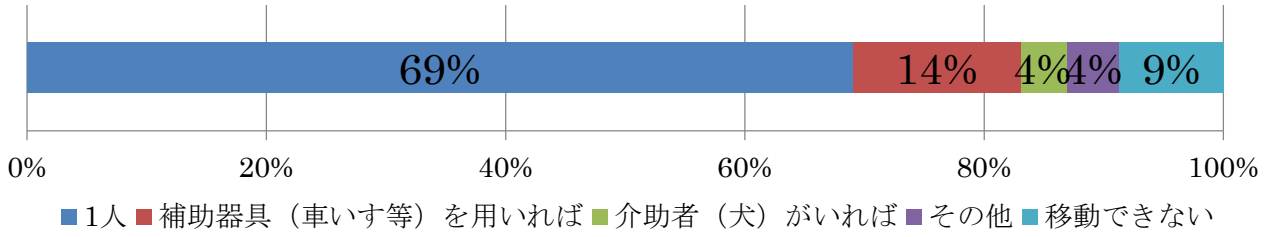


図 2.9　短い距離の移動（N=1573）

問9. 普段，自動車を運転していますか．○を１つつけてください．

「免許を持っていないため，運転していない」が最も高く 39%，次いで「運転している」が 34%となっている．

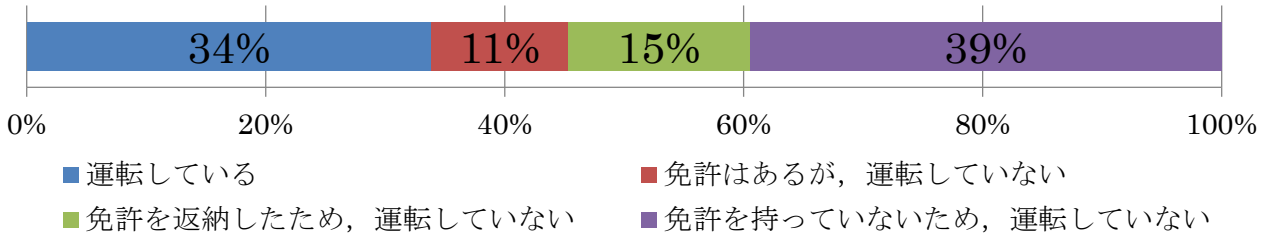


図 2.10　自動車運転の有無（N=1570）

問10. いつでも使える交通手段を教えてください．あてはまる全てに○をつけてください．（複数回答）

家族等による送迎が最も高く 49%，次いで「自分で運転」が 40%である．一方，交通手段がない人は 18%である．

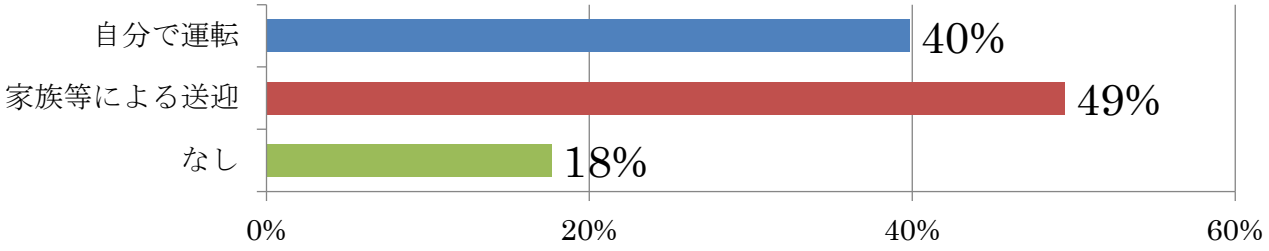


図 2.11　いつでも使える交通手段（N=1539）

問11. ご自身の就業月収を教えてください．〇を１つつけてください．

最も高いのは年金収入のみで 58%である．また，10 万円以上は 15%であり，収入なしは 18%である．

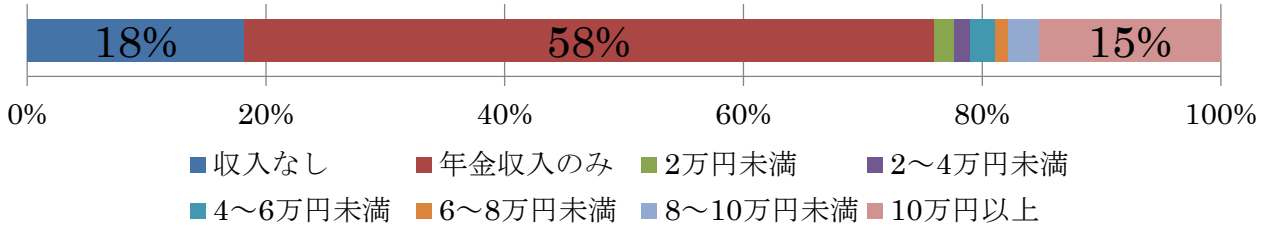


図 2.12　ご自身の就業月収（N=1576）

問12. 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．あてはまる全てに〇をつけてください．（複数回答）

身体障害者手帳を保有している人が 79.1%, 次いで精神障害者保健福祉手帳を保有している人が 10.4%である．障害手帳を重複保有している人は合わせて 4.4%である．

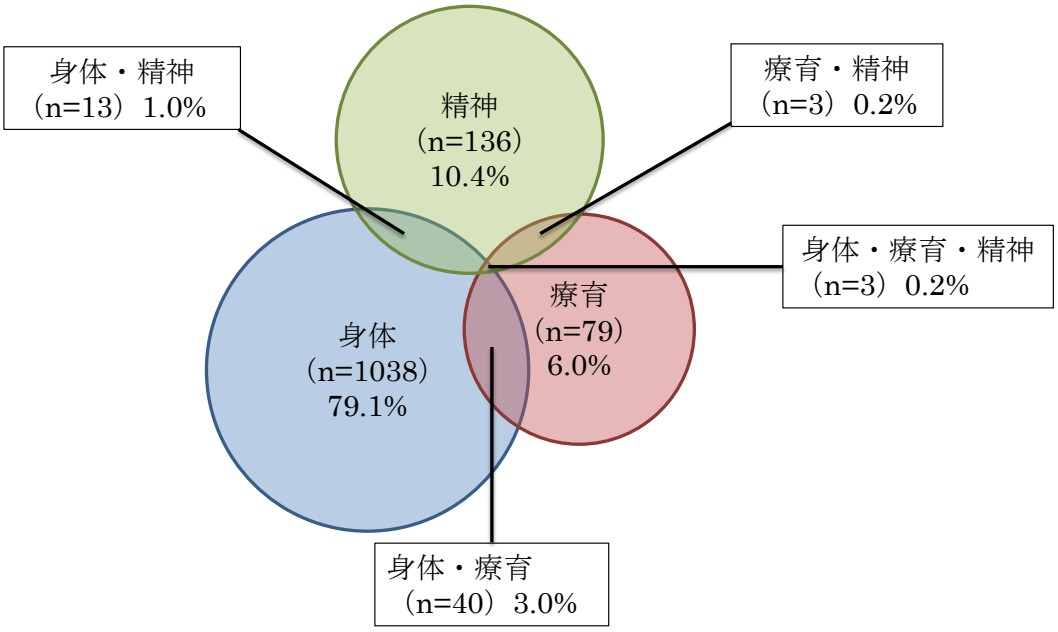


図 2.13　障害者手帳の保有状況

i.　身体障害者手帳

１級に近づくほど障害程度は重くなる．障害程度の重い１級が最も高く 29%である．

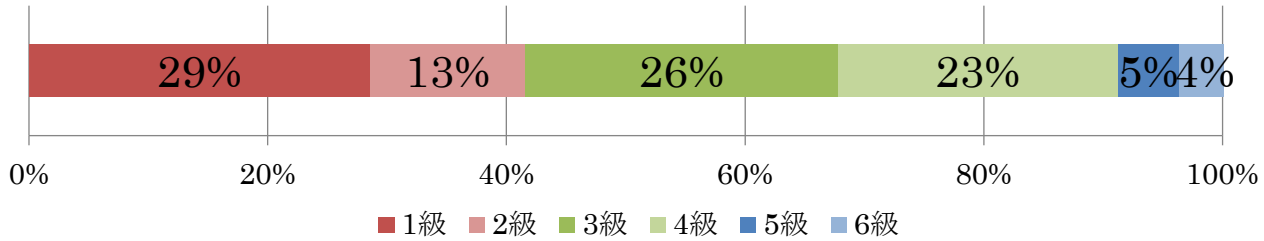


図 2.14　身体障害者手帳の等級内訳（N=1084）

ii.　療育手帳

A判定に近づくほど障害程度は重くなる．図より障害程度の重いA判定が最も高く 49%である．

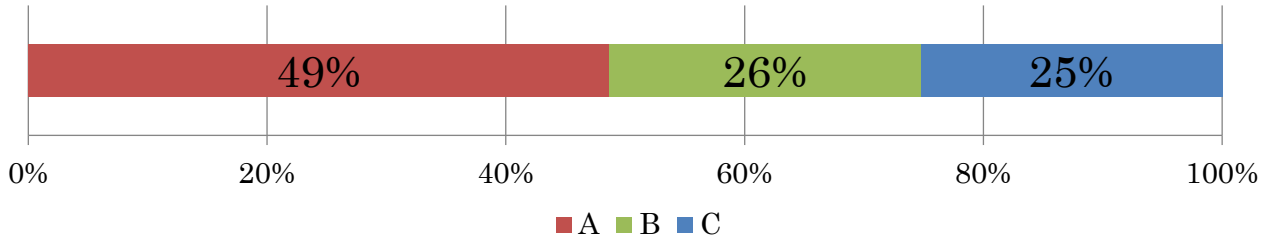


図 2.15　療育手帳の等級内訳（N=115）

iii.　精神障害者保健福祉手帳

身体障害者手帳と同じく 1 級に近づくほど障害程度は重くなる．図より 2 級が最も高く 59%である．

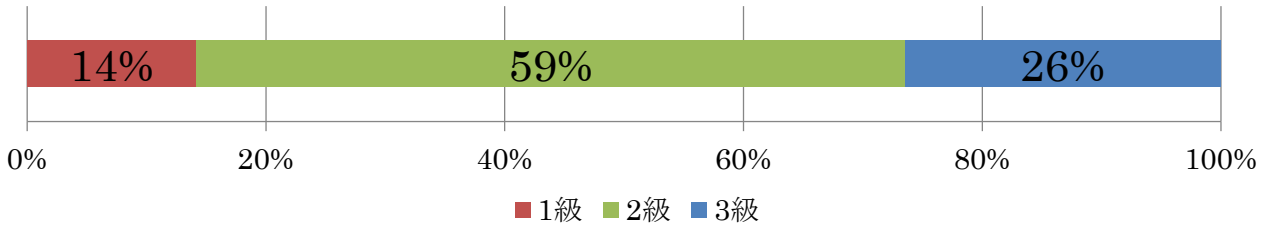


図 2.16　精神障害者保健福祉手帳の等級内訳（N=155）

問13. 問 12 で身体障害者手帳をお持ちの方にお伺いします．手帳の障害種別を教えてください．あてはまる全てに〇をつけてください．（複数回答）

身体的障害の中で割合が高いのが下肢不自由であり 41%である．次いで内部障害の 39%である．

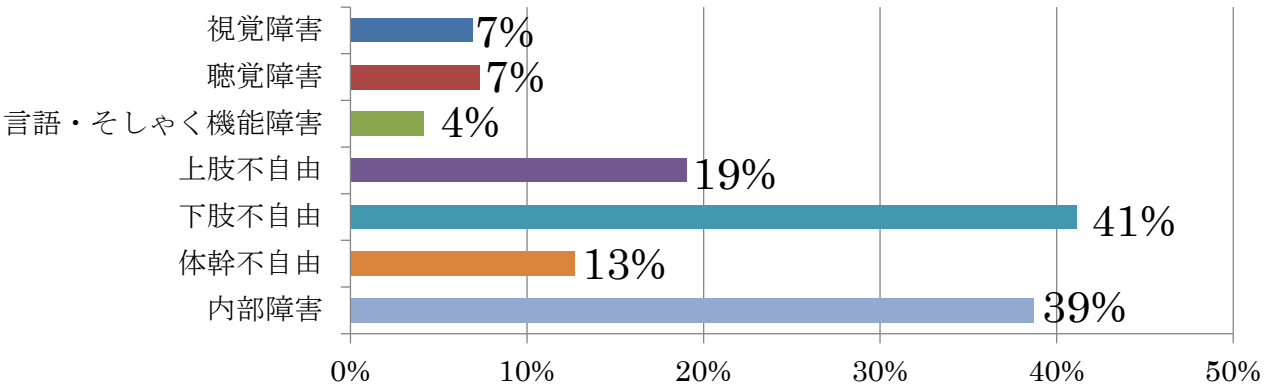


図 2.17　身体障害者手帳の障害種別（N=938）

問14. 40 歳以上の方にお聞きします．要介護度を教えてください．○を 1 つつけてください．

要介護 5 に近づくほど要介護度が重くなる．要介護認定を受けている人は 40%，そのうち最も高いのが要介護 2 の 15%である．一方，要介護認定を受けていない人は 46%である．

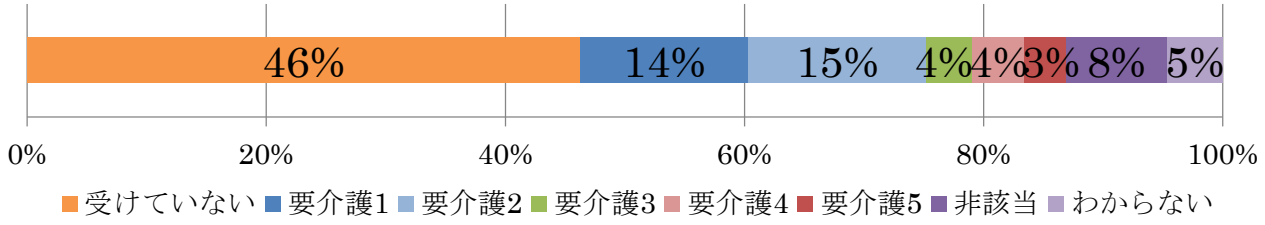


図 2.18　要介護の認定状況（N=1334）

問15. 自分だけでは活動が大変だと感じるものはどれですか. あてはまる全てに○をつけてください.（複数回答）

「風呂に入る」「家の中を歩く」「階段を 2，3 段上がる」は日常生活を送る上で行う基本的な動作（ADL）とされており，この中で最も高かったのは「階段を 2，3 段上がる」の 45%である．

「電話をかける」「日用品の買い物をする」は，ADL より複雑で高度な動作（IADL）であり，この中で最も高かったのは日用品の買い物の 80%である．

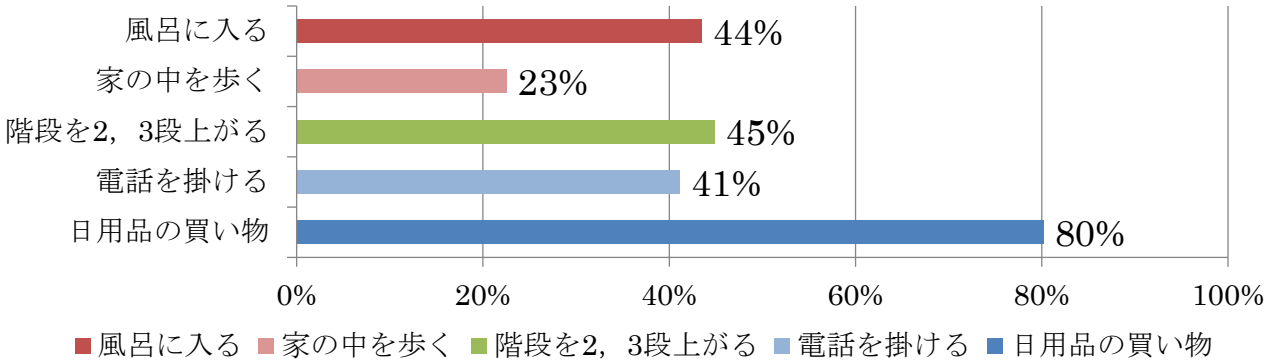


図 2.19　自分だけでは活動が大変なこと（N=1027）

2.3 普段のお出かけについて

問16. 外出意識について教えてください．また，外出したくない方はその理由を教えてください．

i.　外出意識（○を 1 つ）

「現状のままで良い」が最も高く 55%，次いで「もっと外出したい」が 27%である．一方，「外出したくない」は 13%である．

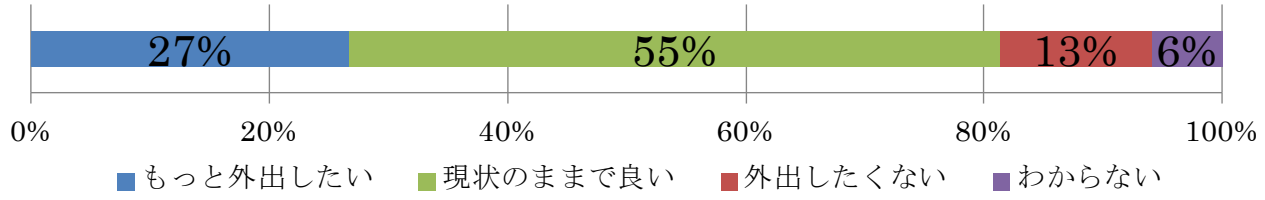


図 2.20　外出意識（N=1479）

ii.　外出したくない方の理由（全てに〇）（複数回答）

前項ｉ.で外出したくないと回答した人の理由である.移動が困難なために外出したくないという回答が最も高く 54%である.

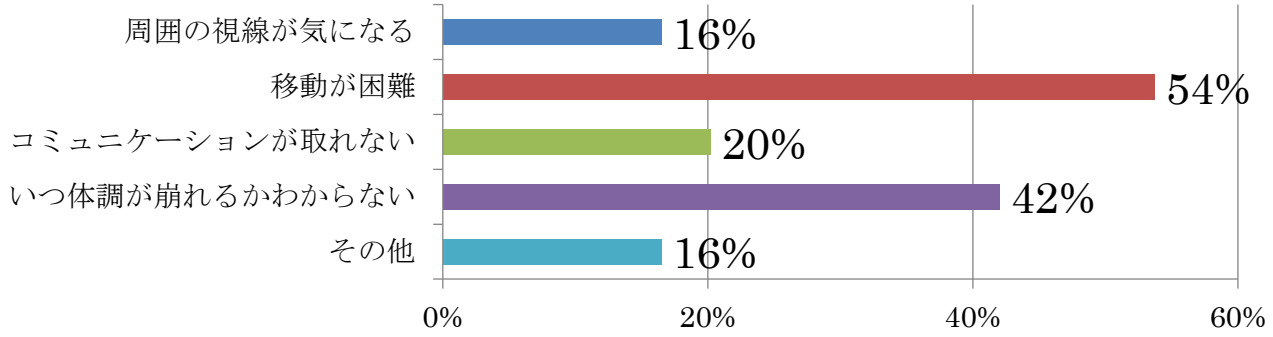


図 2.21　外出したくない理由（N=188）

問17. 日頃どのような“お出かけ”をされていますか. 平日・休日の主なお出かけを各項目ごとに教えてください。外出の機会がない方は空欄で結構です.

①　目的（〇を１つ）

図 2.22 に平日の外出目的，図 2.23 に休日の外出目的を示す．平日の外出目的で最も高いのは「通院」の 43%であり，半数近くの人は病院が欠かせないものになっている．休日の外出目的で最も高いのは「買い物」の 51%である.

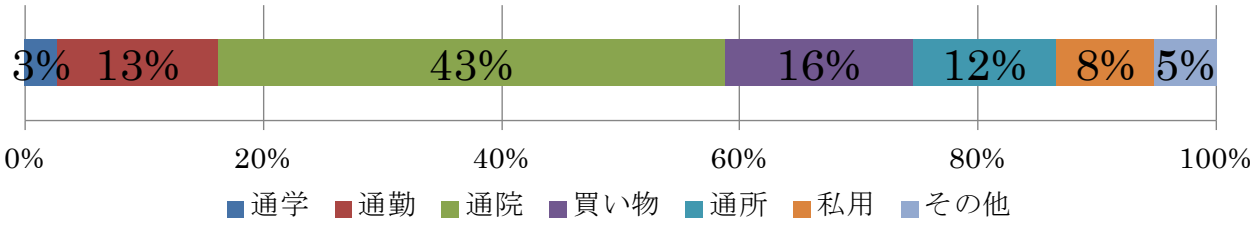


図 2.22　平日の外出目的（N=1464）

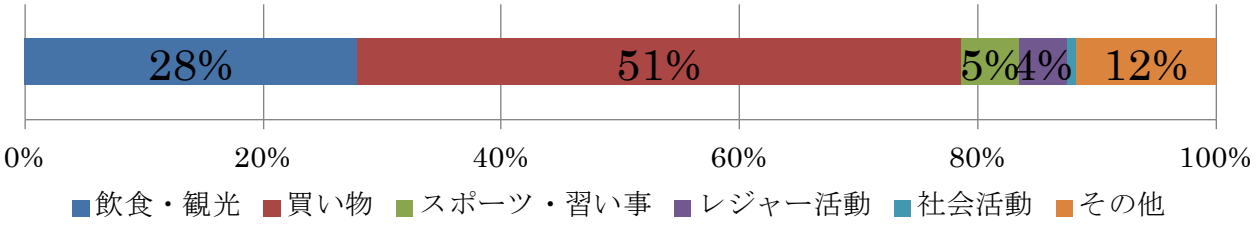


図 2.23　休日の外出目的（N=1080）

② 交通手段（全てに○）

図 2.24 に平日の交通手段，図 2.25 に休日の交通手段を示す．平日も休日も自家用車での移動が大半を占めている．特に家族等による送迎が多く，平日は 41%，休日は 52%となっている．

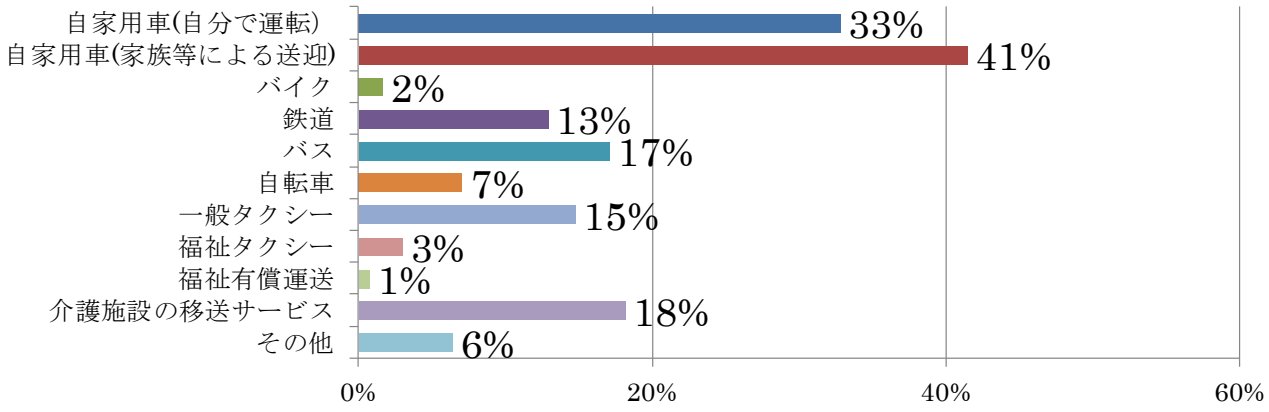


図 2.24　平日の交通手段（N=1498）

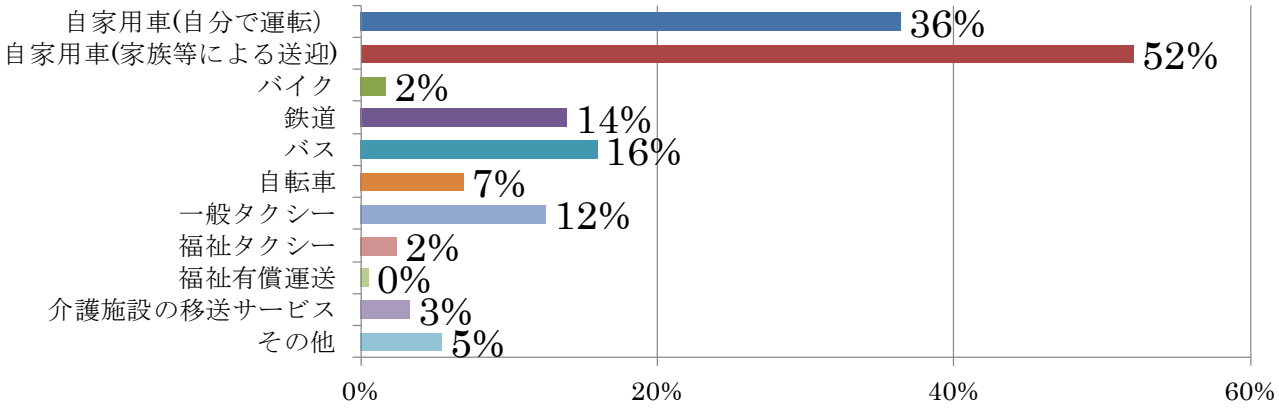


図 2.25　休日の交通手段（N=1254）

③ 頻度（○を 1 つ）

図 2.26 に平日の外出頻度，図 2.27 に休日の外出頻度を示す．平日の外出頻度で最も高いのは「週に数日」の 38%，休日で最も高いのは「週に 1 日」の 22%である．週に 1 日以上外出している人の割合は，平日で 78%，休日で 61%であることから休日よりも平日のほうが外出できている状況にある．

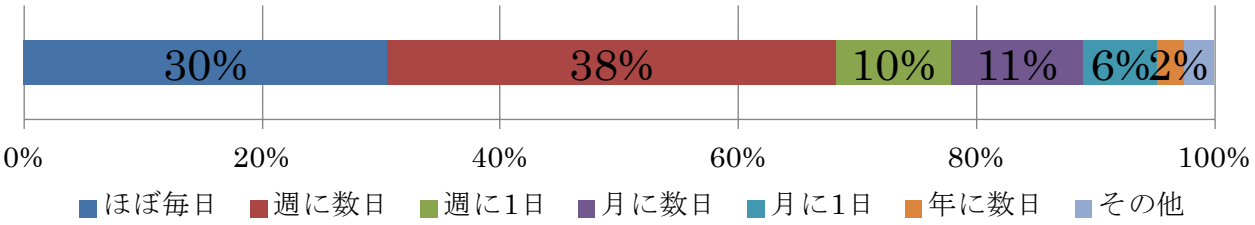


図 2.26　平日の外出頻度（N=1456）

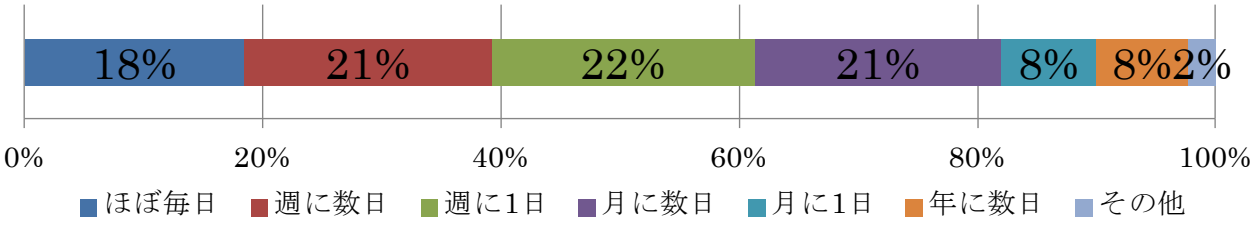


図 2.27　休日の外出頻度（N=1160）

④　家を出発する時間

図 2.28 に平日に家を出発する時間帯，図 2.29 に休日に家を出発する時間帯を示す．平日の外出時間帯で最も割合が高いのは 8・9 時台で 46%，休日は 10・11 時台で 41%である．全体的にみても，平日よりも休日のほうが外出する時間帯が遅くなっている．

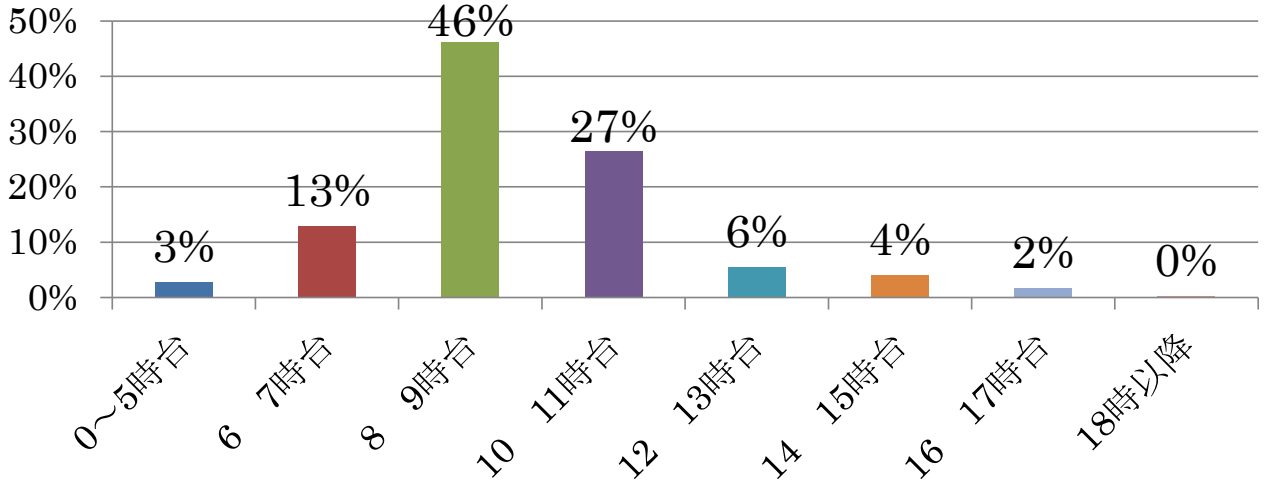


図 2.28　平日に家を出発する時間帯（N=1133）

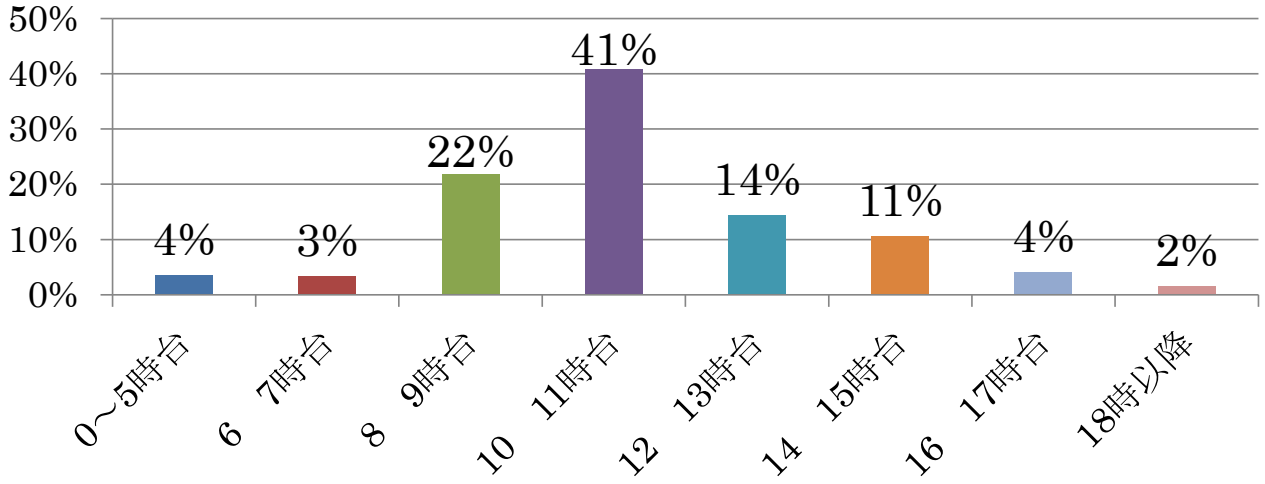


図 2.29　休日に家を出発する時間帯（N=732）

⑤　よく行く施設等名称（上位 3 つまで記入）

図 2.30 に平日によく行く施設等名称，**図 2.31** に休日によく行く施設等名称を示す．平日に 1 番よく行く施設で最も高いのは「福祉施設」の 37%である．次いで高いのは「病院」の 24%である．休日に 1 番よく行く施設で最も高いのは「福祉施設」で 31%である．次いで高いのは「病院」で 26%である．

表 2.3 に平日によく行く施設等名称における各施設の上位 3 つを示す．施設等名称 1 で最も割合が高いのが「福祉施設」でありその中でも多くの人が利用しているのは愛泉館(21 人)とデイサービス(21 人)である．

表 2.4 に休日によく行く施設等名称における各施設の上位 3 つを示す．施設等名称 1 で最も割合が高いのは平日と異なり「買い物施設」でありその中でも多くの人が利用しているのはスーパー(83 人)である．

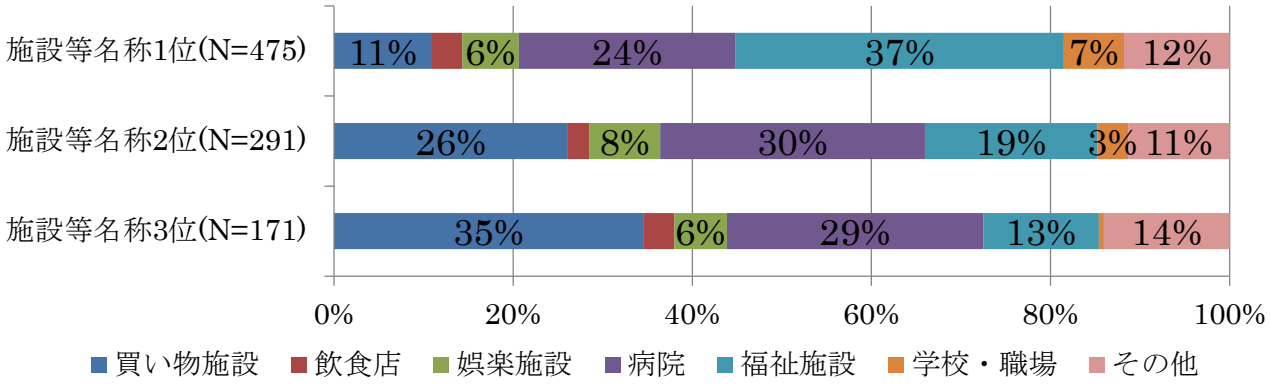


図 2.30　平日によく行く施設等名称（N=937）

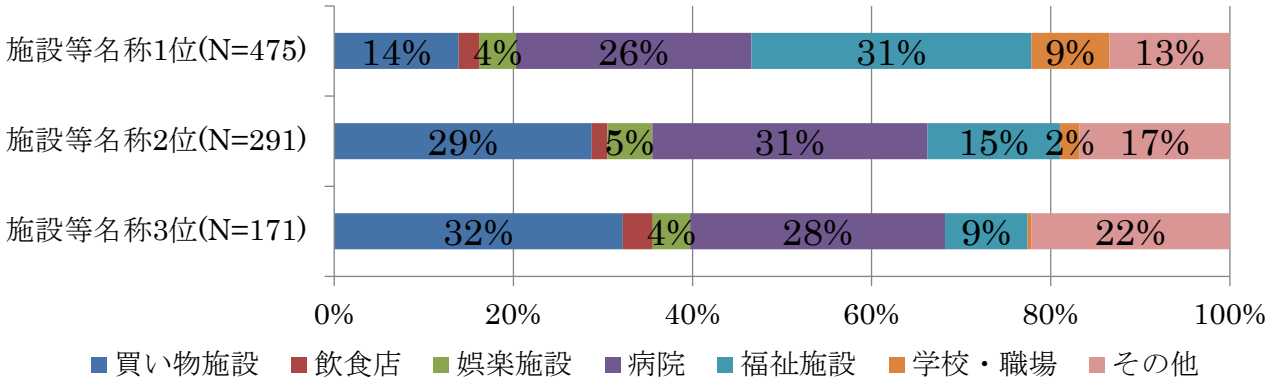


図 2.31　休日によく行く施設等名称（N=774）

表 2.3　平日によく行く施設等名称

施　設　等　名　称　1					
1.福祉施設		2.病院		3.買い物施設	
順位	施設名称(回答数)	順位	施設名称(回答数)	順位	施設名称(回答数)
1	愛泉館，デイサービス(21)	1	病院(55)	1	スーパー(40)
2	日進ホーム(18)	2	おりど病院(15)	2	ピアゴ(18)
3	日進老人保健施設(11)	3	愛知医科大学病院(14)	3	アオキスーパー(12)
施　設　等　名　称　2					
1.病院		2.買い物施設		3.福祉施設	
順位	施設名称(回答数)	順位	施設名称(回答数)	順位	施設名称(回答数)
1	病院(25)	1	スーパー(25)	1	日進ホーム，デイサービス(5)
2	おりど病院(13)	2	アオキスーパー(12)	2	福祉会館，中央福祉会館(4)
3	愛知医大(12)	3	コンビニ(9)	3	はじめの一歩，愛泉館，東部福祉会館(3)
施　設　等　名　称　3					
1.買い物施設		2.病院		3.福祉施設	
順位	施設名称(回答数)	順位	施設名称(回答数)	順位	施設名称(回答数)
1	スーパー(8)	1	病院(10)	1	ショートスライのぞみ(1)
2	アピタ(6)	2	東名古屋病院(5)	2	デイサービス(1)
3	アオキスーパー，ピアゴ，フランテ(4)	3	おりど病院，愛知国際病院(4)	3	デイサービスげんき(1)

表 2.4　休日によく行く施設等名称

施　設　等　名　称　1					
1.買い物施設		2.娯楽施設		3.公共施設	
順位	施設名称(回答数)	順位	施設名称(回答数)	順位	施設名称(回答数)
1	スーパー(83)	1	美術館(3)	1	図書館(12)
2	アオキスーパー，ピアゴ(27)	2	美容院(2)	2	日進市立図書館(7)
3	香久山 Mio(18)	3	友人宅(2)	3	日進スポーツセンター(4)
施　設　等　名　称　2					
1.買い物施設		2. 娯楽施設		3.飲食店	
順位	施設名称(回答数)	順位	施設名称(回答数)	順位	施設名称(回答数)
1	スーパー(16)	1	入浴施設(18)	1	飲食店(4)
2	アオキスーパー(13)	2	美術館・博物館(3)	2	喫茶店(4)
3	デパート(8)	3	映画館，東山動植物園(2)	3	レストラン(3)
施　設　等　名　称　3					
1.買い物施設		2.娯楽施設		3.福祉施設	
順位	施設名称(回答数)	順位	施設名称(回答数)	順位	施設名称(回答数)
1	ピアゴ(6)	1	MOVIX 三好(1)	1	図書館(3)
2	スーパー(5)	2	ゴルフ場(1)	2	エコドーム(1)
3	コンビニ(4)	3	フォレスタヒルズ(1)	3	公民館(1)

⑥　外出の際，利用する福祉用具（全てに〇）（複数回答）

図 2.32 に平日に利用する福祉器具，図 2.33 に休日に利用する福祉器具を示す．平休日ともに福祉器具を利用しない人が最も高く平日は 58%，休日は 63%であり．約 60%の人が福祉用具を利用していない.一方，利用している福祉器具の中では，杖を利用している人が最も高く平日は 25%，休日は 23%である．

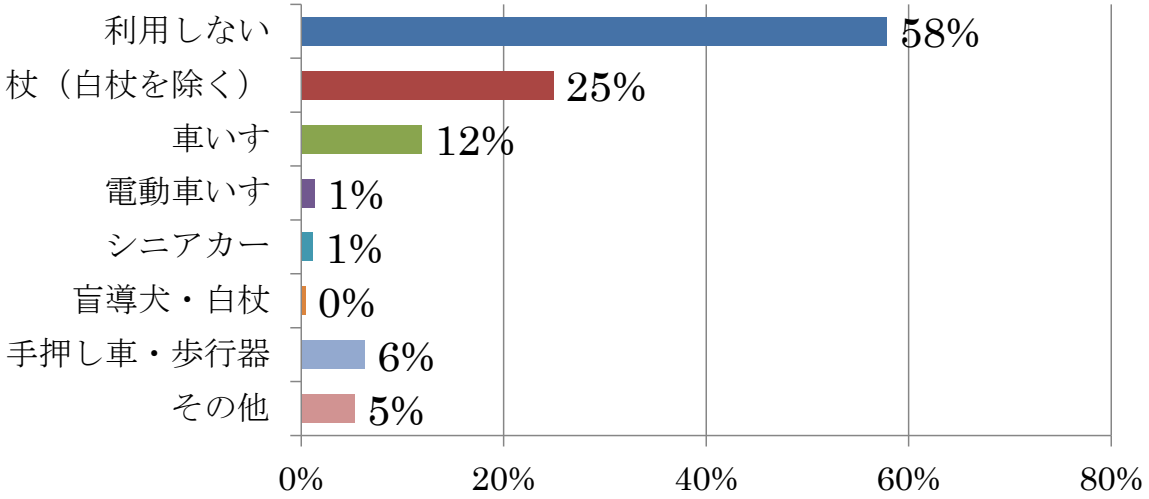


図 2.32　平日に利用する福祉器具（N=1381）

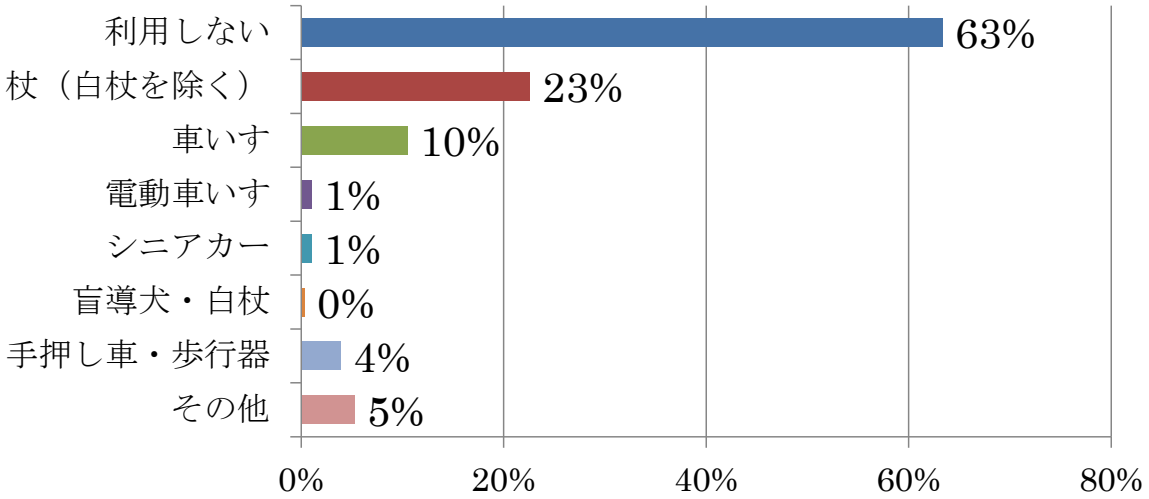


図 2.33　休日に利用する福祉器具（N=1097）

⑦　外出の際，介助者の必要性（○を１つ）

図 2.34 に平日の介助者の必要有無，図 2.35 に休日の介助者の必要有無を示す．平休日であまり差はなく，介助者が必要な人と必要ない人でほぼ半々である．平日で介助者が必要な人は 50%，休日は 48%である．

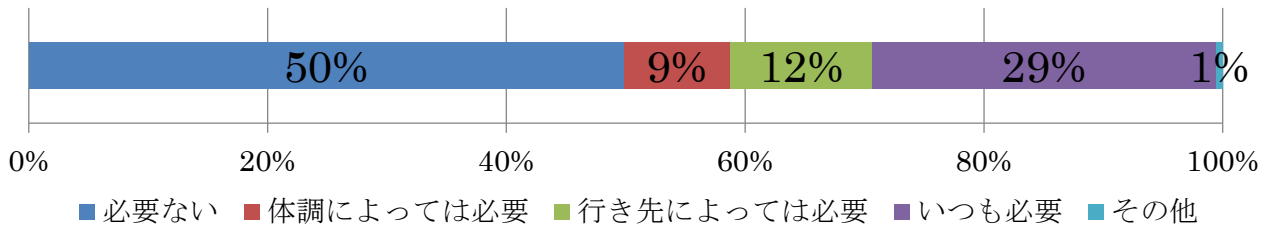


図 2.34　平日の介助者の必要有無（N=1381）

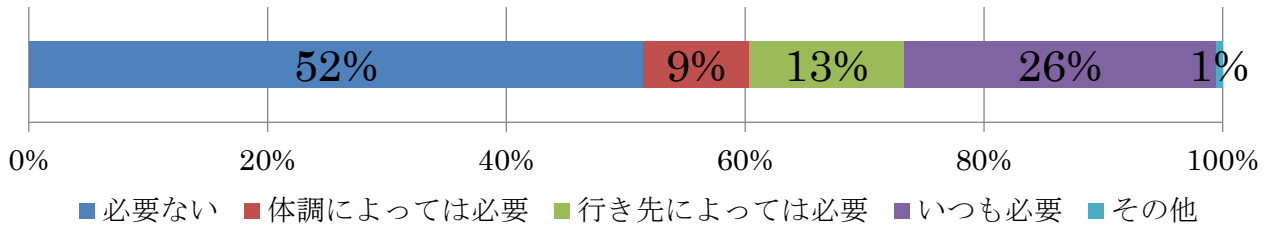


図 2.35　休日の介助者の必要有無（N=1066）

⑧　付き添う介助者の方（全てに○）（複数回答）

前問の⑦で介助者が必要と回答した人の中で，平日に付き添う介助者の割合を図 2.36，休日に付き添う介助者の割合を図 2.37 に示す．平休日ともに家族内での介助が多くなっている．また，平日は施設職員の割合も高く 25%となっている．

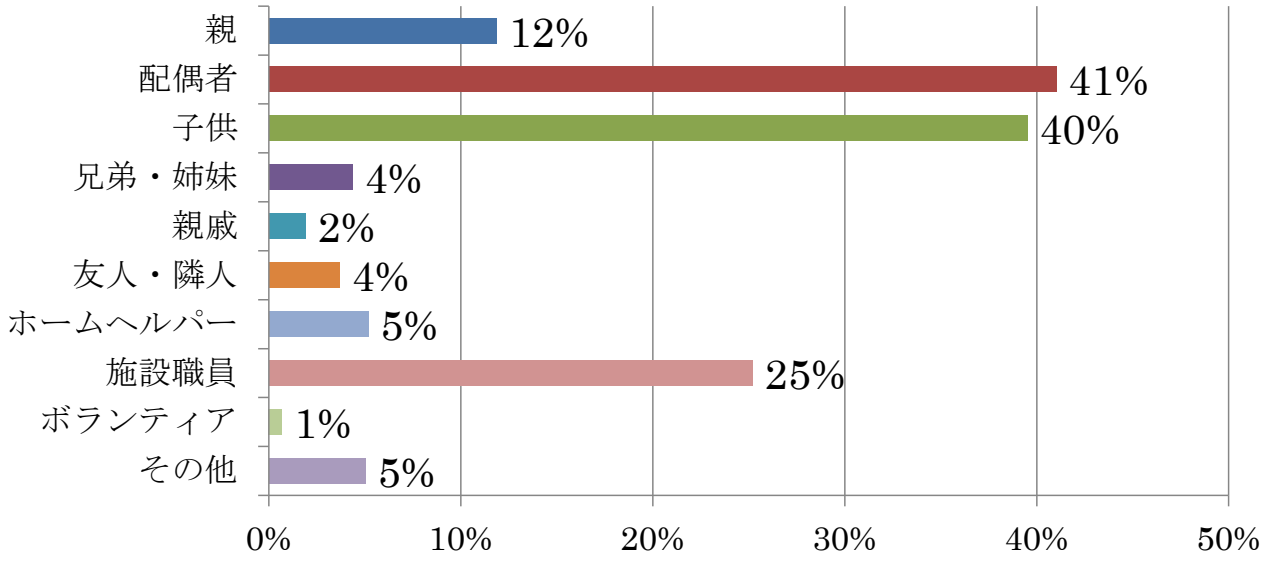


図 2.36　平日に付き添う介助者（N=734）

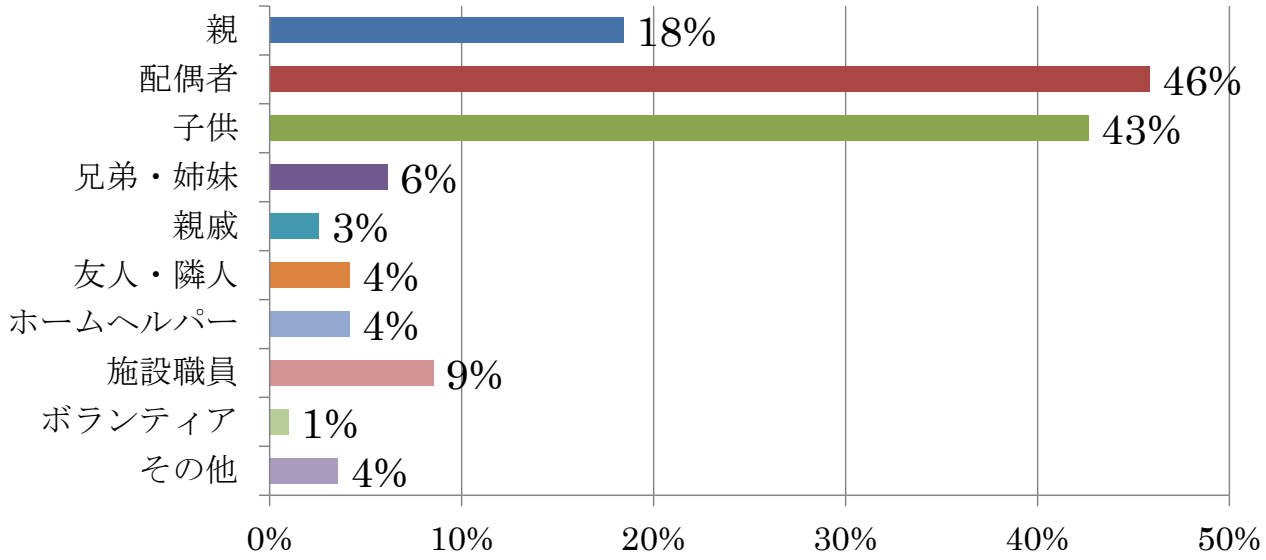


図 2.37　休日に付き添う介助者（N=504）

⑨　お出かけに関しての満足度（○を１つ）

図 2.38 に平日の外出満足度，図 2.39 に休日の外出満足度を示す．平休日であまり差はなく，平日の外出に満足しているのは 46%と高く，「やや満足」と合わせると 80%以上の人が平日の外出に満足している.休日で最も高いのは満足の 49%である．平休日ともに外出に満足している割合が高い．

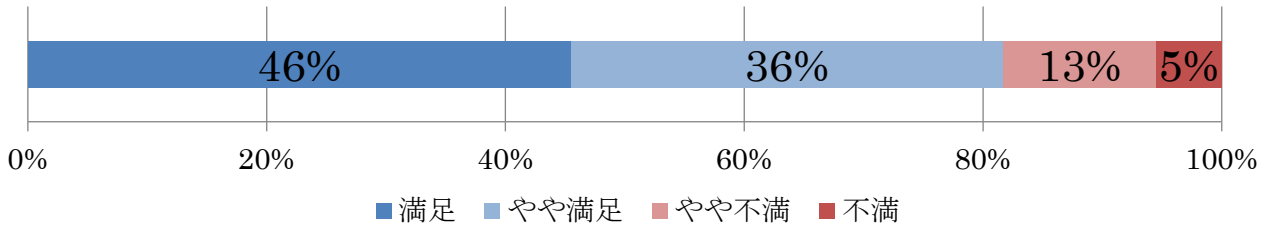


図 2.38 平日の外出満足度（N=1386）

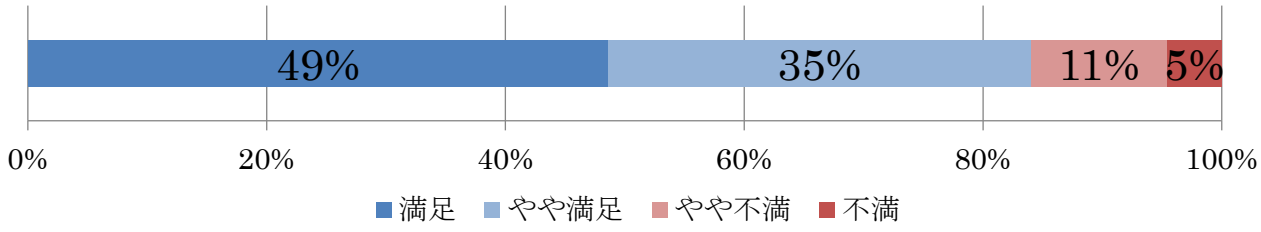


図 2.39　休日の外出満足度（N=1100）

2.4 バスの利用状況と利用する際に妨げになっていることについて

問18. 1人でバスを利用しているかを教えてください．また，利用している方は，利用頻度と満足度を教えてください．○を１つつけてください．

i.　バスの利用有無（○を１つ）

現在，バスを「利用している」，利用できる状態にあるが，利用していないの「利用できるが，利用していない」，「利用していない」の３択である．バスを利用していない人の割合が最も高く 59%である．

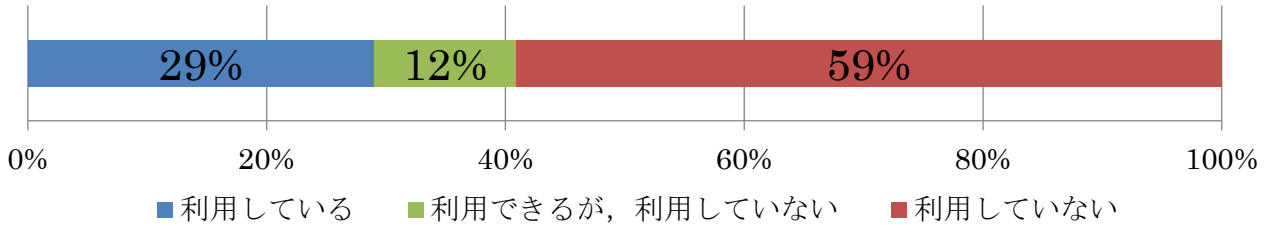


図 2.40　バスの利用有無（N=1444）

ii.　バスの利用頻度（○を１つ）

「年に数日」が最も高く 26%，次いで「月に数日」が高く 23%である．「週に１日」以上利用している人は 40%である．

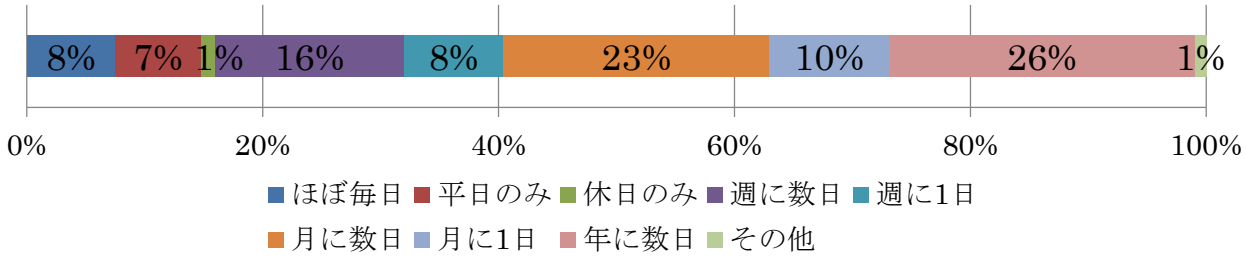


図 2.41　バスの利用頻度（N=579）

iii.　バスの満足度（○を１つ）

「満足」と「やや満足」を合わせると 73%であり，バスを利用している人の大半がバスに満足している．一方，不満と回答した人は 6%であり，強い不満を持っている人は少数である．

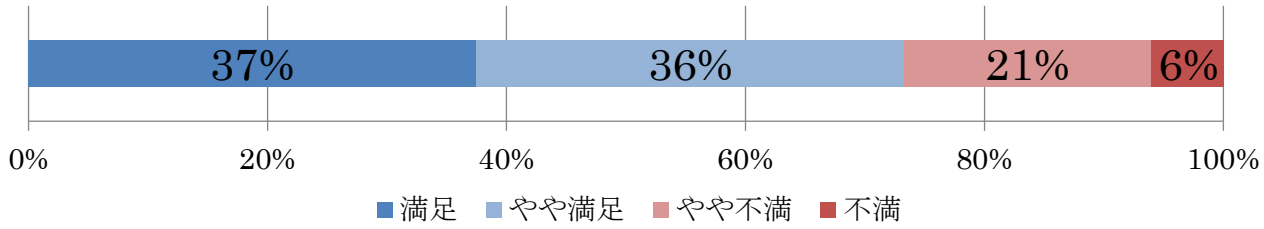


図 2.42　バスの満足度（N=579）

問19. １人でバスを利用してご自宅から目的地まで移動するとした場合，どのような支障が存在または想定されますか．①～③のそれぞれの要因であてはまる全てに○をつけてください．（複数回答）

① 環境要因（全てに○）（複数回答）

バス環境の支障でバス利用の妨げとなっているのは「運行本数が少ない」が 43%で最も高い．次いで高いのが「バス停で休憩や雨風を防げる施設がない」の 31%である．また，環境要因以外によってバス利用で支障を感じている人は 10%である．

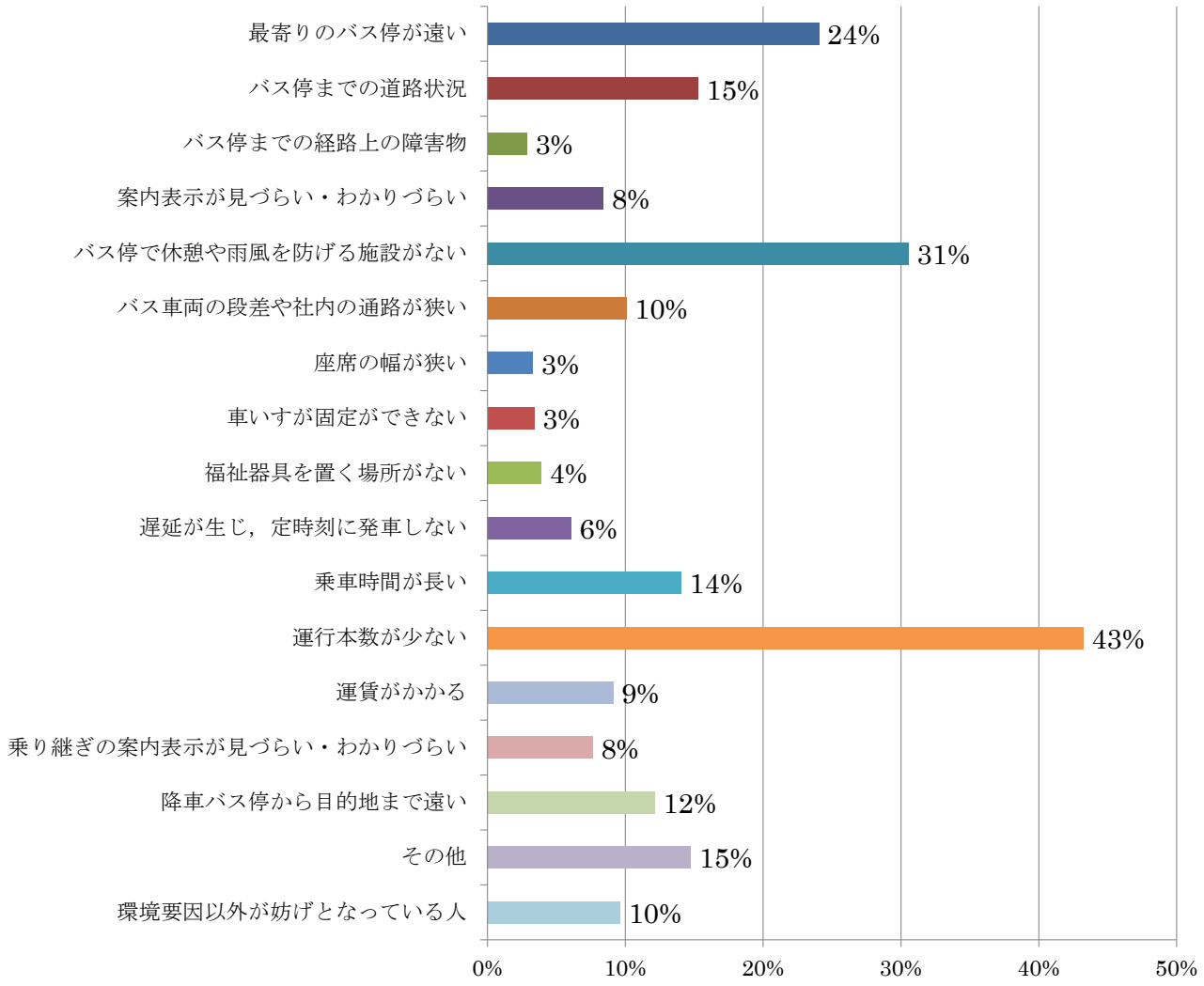


図 2.43　バスを利用する際の支障「環境要因」（N=1152）

②　身体的要因（全てに〇）（複数回答）

身体的な支障によってバス利用の妨げとなっているのは「最寄りのバス停まで移動できない」が 20%と最も高い．しかしながら，どの要因も割合に大きな差がない状況となっている．また，身体的要因以外によってバス利用で支障を感じている人は 42%である．

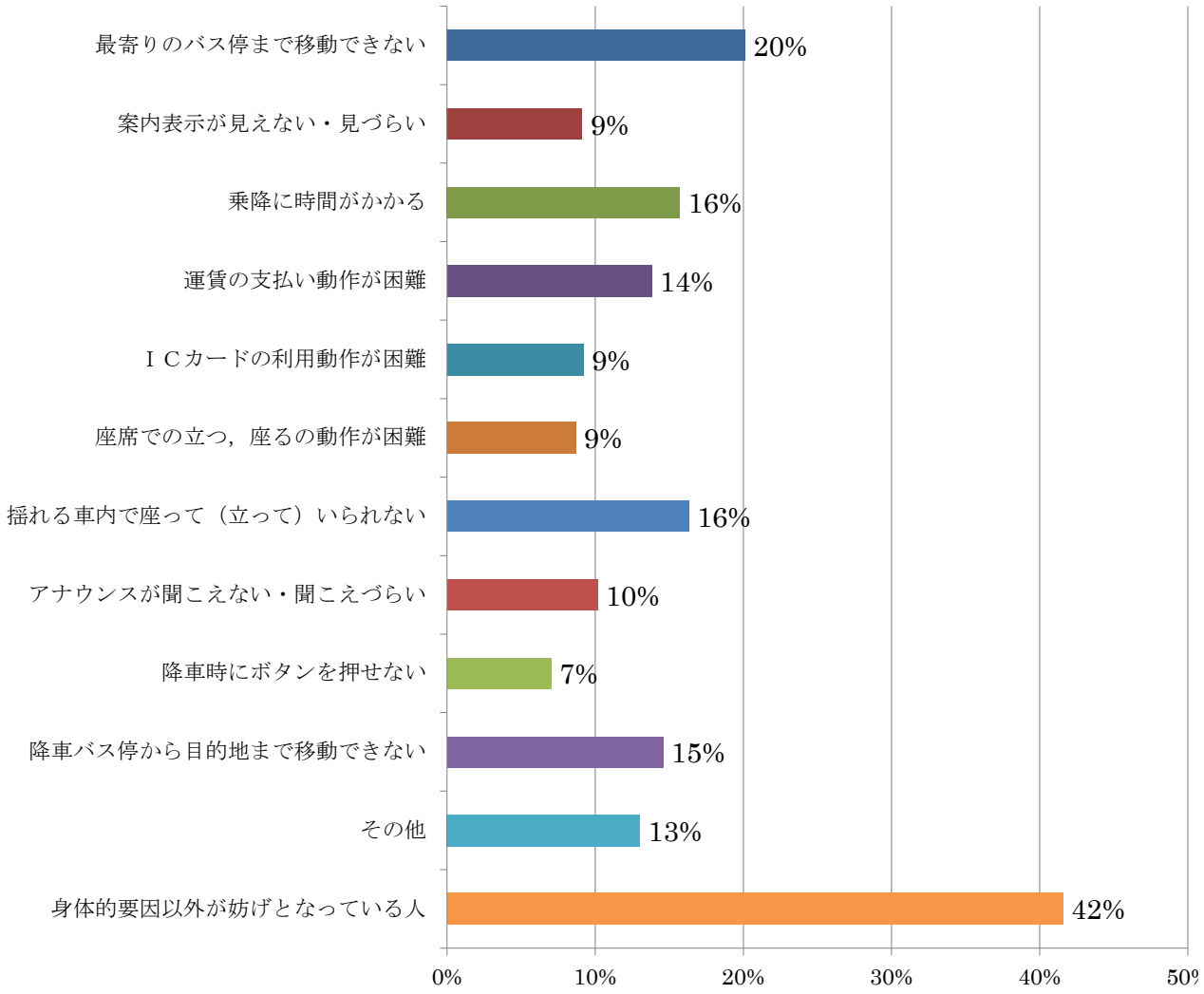


図 2.44　バスを利用する際の支障「身体的要因」（N=1152）

③　心理的要因（全てに〇）（複数回答）

心理的な支障によってバス利用の妨げとなっているのは「乗り継ぎの仕方がわからない」が 16%と最も高い．全体的に利用方法の面においての要因の割合が高くなっている．また，心理的要因以外によってバス利用で支障を感じている人は 48%である．

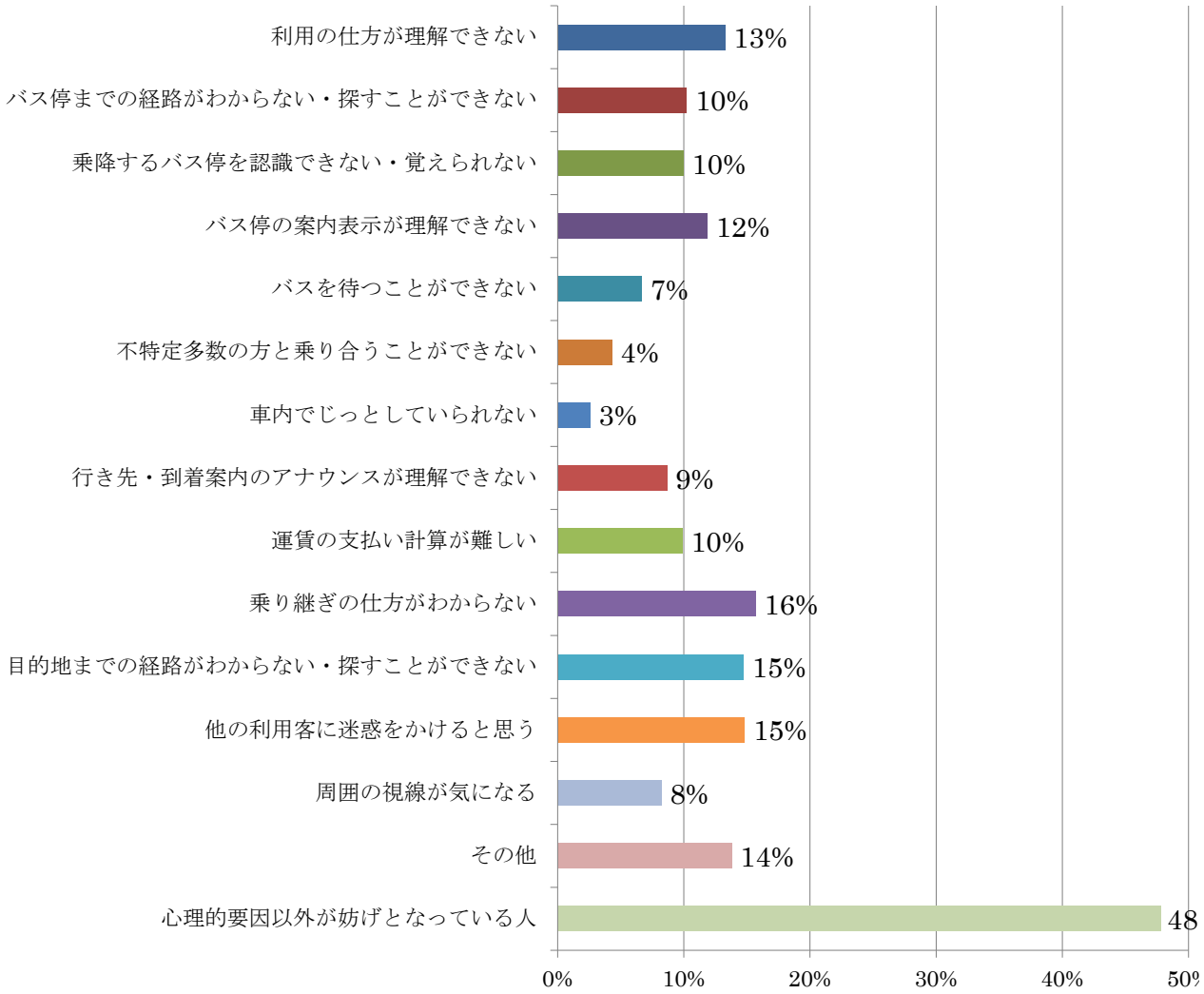


図 2.45　バスを利用する際の支障「心理的要因」（N=1152）

問20. もし問 19 の支障が改善された場合，バスの利用は今よりも増えますか．○を 1 つつけてください．

「変わらない」が最も高く 61%である．一方，「少しだけ増える」と「増える」を回答したのは 39%である．

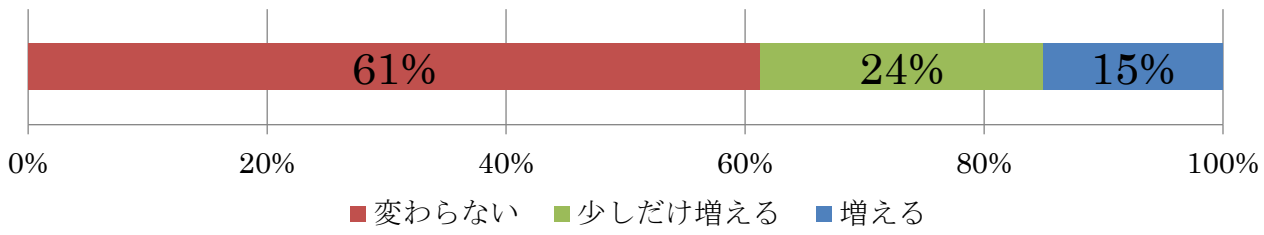


図 2.46　支障改善後のバスの利用頻度（N=1137）

2.5 新しい交通手段の導入の必要性について

問21. もし，新しい交通手段が導入されることになった場合，どのようなサービスであれば利用したいと思いますか．下記のサービス内容から重要だと思う順番に，３つまで番号を記入してください

i.　最も重要だと思うサービス

「固定ダイヤ」が最も高く 34%，次いで「家の近くまで迎えに来てくれる」が 31%となっており，決まった時間に家の近くまで来てくれるような運行形態を重要視している．

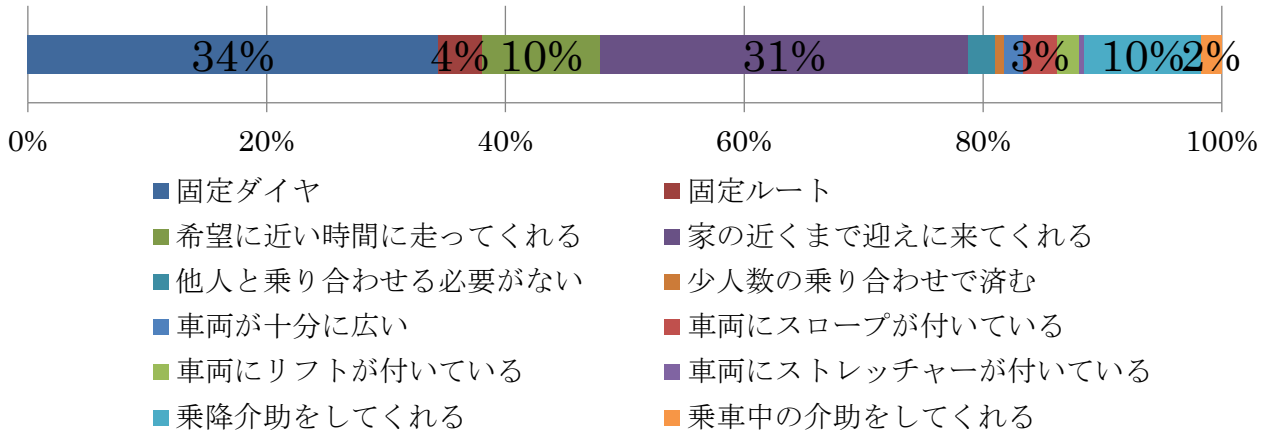


図 2.47　最も重要だと思うサービス（N=1034）

ii.　2 番目に重要だと思うサービス

「固定ルート」の割合が最も高く 26%，次いで「希望に近い時間に走ってくれる」が高く 15%である．また，乗降介助をしてくれるが 14%である．

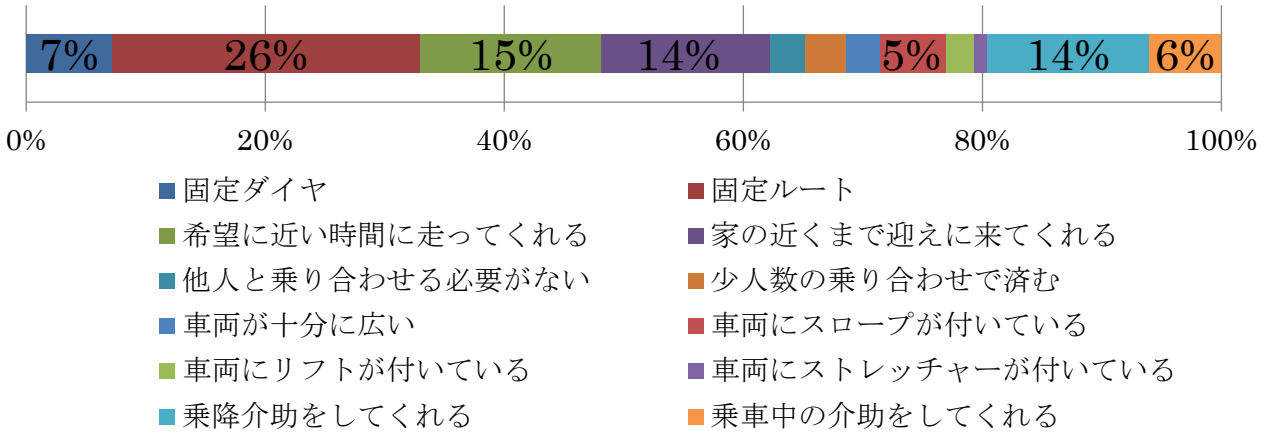


図 2.48　2 番目に重要だと思うサービス（N=964）

iii.　3 番目に重要だと思うサービス

前項の 1 番目や 2 番目と比べるとスロープ等の特殊装備搭載や介助に対するニーズが高い．また，どの項目も 10～15%程度で均等にわかれている．

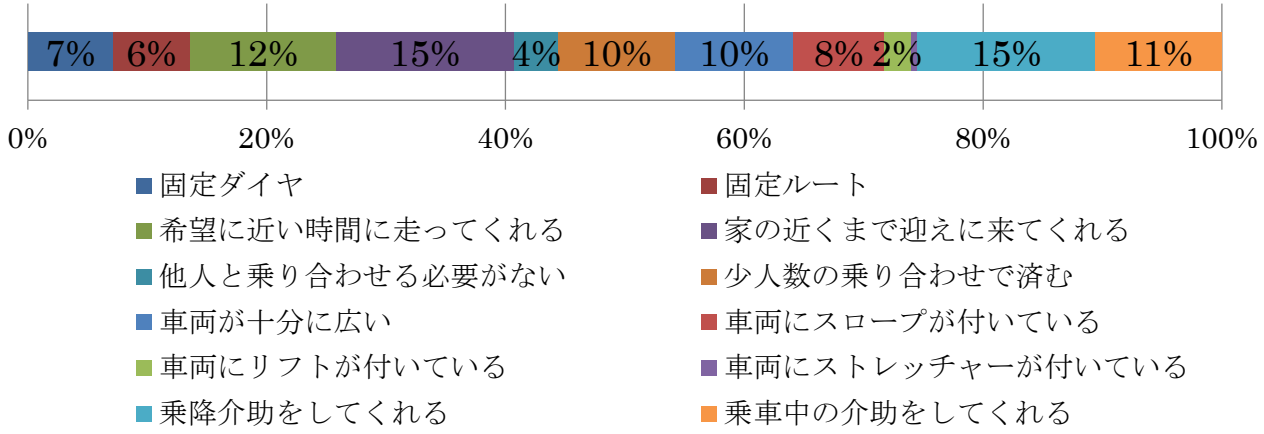


図 2.49　3 番目に重要だと思うサービス（N=795）

問22. 問 21 でお聞きした新しい交通手段が導入された場合，市内の移動 1 回について，いくらまでなら支払ってもよいと思いますか.

割合が高くなったのは「200～400 円未満」と「400～600 円未満」でそれぞれ 30%となっている.

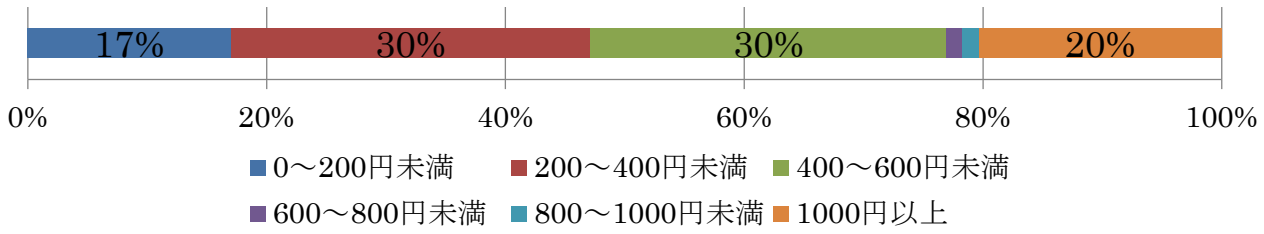


図 2.50　新しい交通手段の支払い限度額（N=959）

問23. 会員登録制の移送サービス（福祉有償運送やボランティア輸送）が使えるとしたら，利用したいですか.
〇を 1 つつけてください.

① 移送サービスの利用希望（〇を 1 つ）

「利用したい」と回答したのは 32%である．一方，「どちらともいえない」と「利用したくない」と回答したのは 68%である.

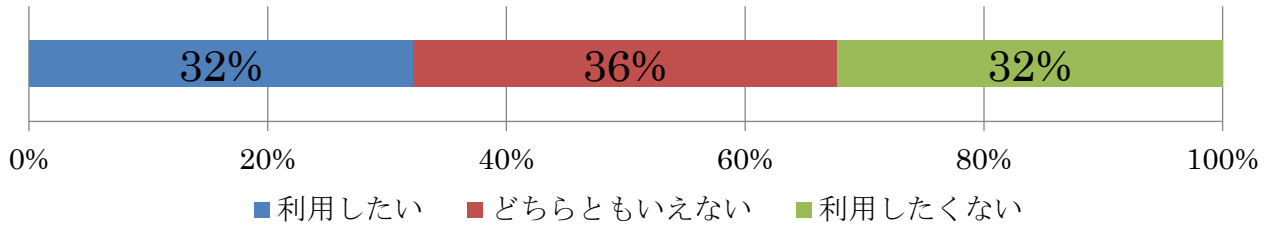


図 2.51　移送サービスの利用希望（N=1250）

② 利用する際の年会費（毎回の利用料金は別途必要です.）（〇を 1 つ）

「1000 円以内」の割合が最も高く 34%である．2000 円以上の回答者は 62%である.

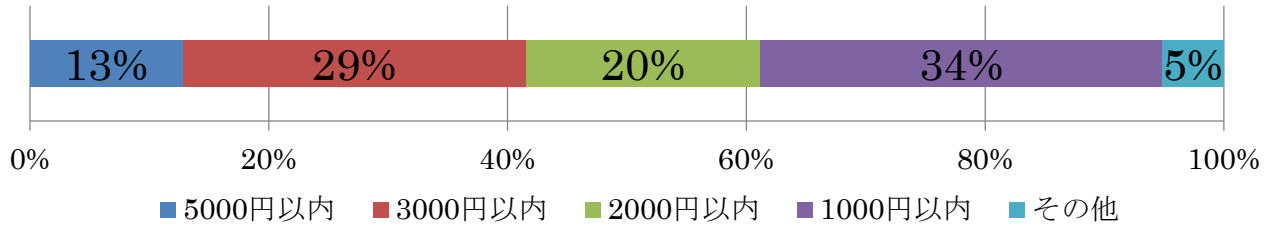


図 2.52　利用する際の年会費（N=760）

③　利用の目的（○を１つ）

「買い物」と「通院」での利用希望が高く，それぞれ 43%となっている．余暇活動での利用希望は 9%となっており，定期的な外出での利用希望が多い．

表 2.5 に目的別の主な行き先を示す．買い物施設の中でも「スーパー」を利用する人が 30 人と最も高く，「買い物」の中で，31%を占めている．

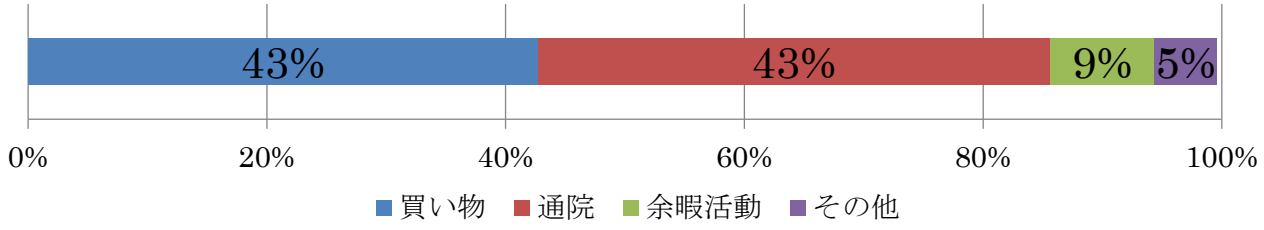


図 2.53　利用の目的（N=766）

表 2.5 目的別の主な行き先

目的別の主な行き先						
目的	施設名	人数(%)	施設	人数(%)	施設名	人数(%)
買い物	スーパー	30(31%)	アオキスーパー	19(20%)	ピアゴ	14(14%)
通院	折戸病院	31(21%)	病院	30(20%)	愛知国際病院	10(7%)
余暇活動	図書館	8(15%)	スポーツセンター	6(11%)	公園	3(6%)
その他	市役所	14(21%)	赤池駅	8(12%)	市民会館	6(9%)

④　希望する利用時間（○を１つ）

「30 分以内」が最も高く 48%である．「1 時間以内」も含めると 82%であり，大半は短時間での利用希望が高い．

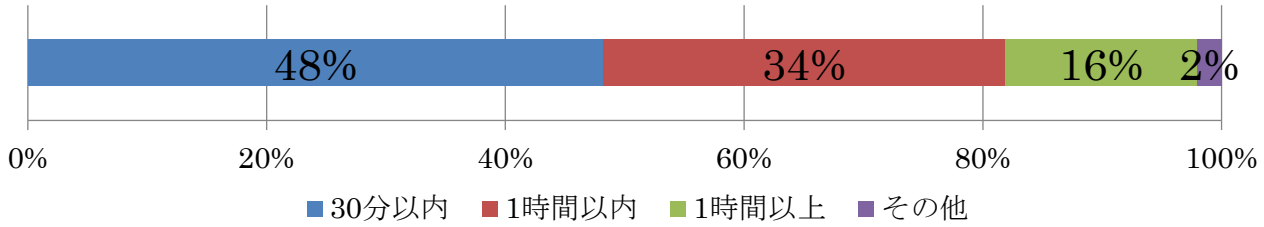


図 2.54　希望する利用時間（N=745）

⑤　利用する上で最も気になる点（○を１つ）

「利用料金」が最も割合が高く 60%であり，次いで高いのが「予約等の手続き」の 26%である．

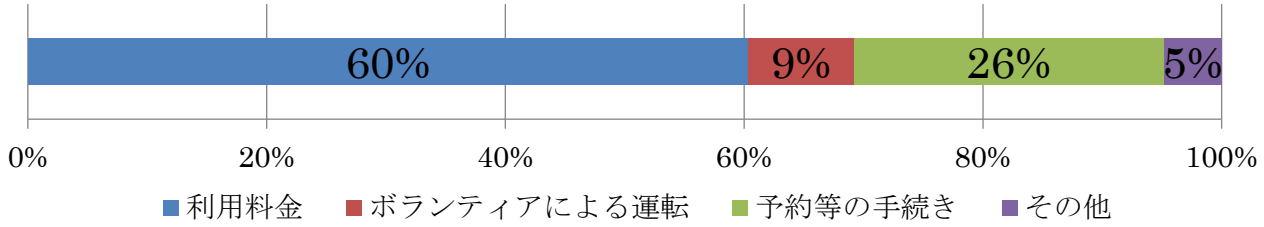


図 2.55　利用する上で最も気になる点（N=727）

⑥　利用したくない理由（全てに〇）

「利用する必要がない」が 57%で最も高くなっている．その他の項目に差はなく，大半の理由は利用する必要がないからとなっている．

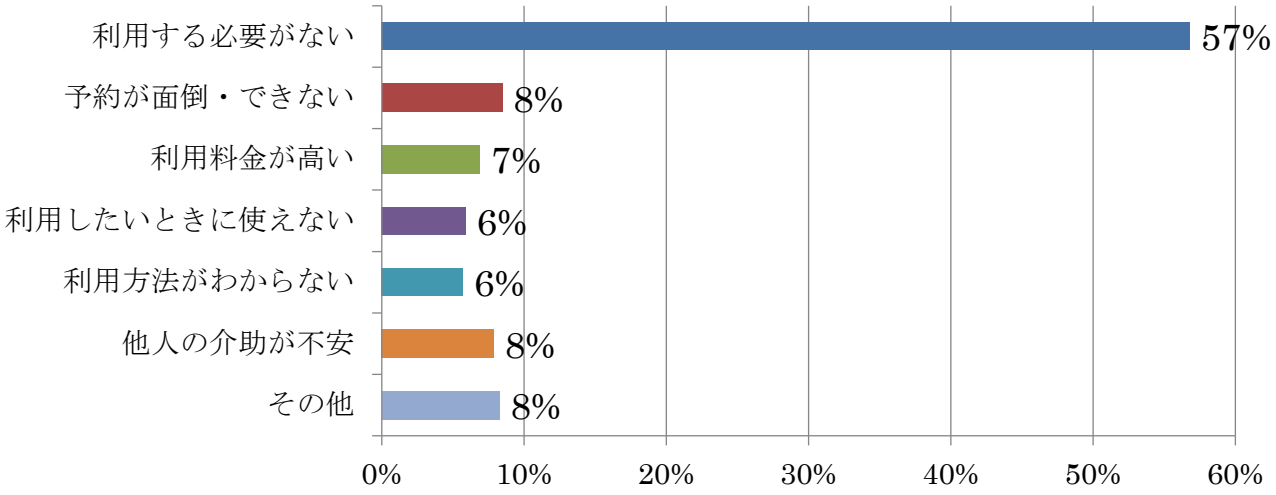


図 2.56　利用したくない理由（N=727）

2.6 ご意見・ご希望

問24. 公共交通の利用が可能となるアイデアや，ご意見・ご希望など自由に記入してください.

ここでは，要介護認定者のみの記載とする．障害者の「ご意見は・ご希望」は第３章で記載する．

- “大きなバス”ではなく、自家用車ぐらいのワンボックスカーで、自宅→目的地まで（病院など）などあると助かるかも。（乗り合いタクシーのようなかんじ）１時間単位で、行きは予約帰りは時間が合えば乗って帰れるようなしくみがあると、老人はありがたいと思う。
- お陰さまで歩く事は出来ます。唯、横を向いたらすぐ忘れる。何をしに行くかも忘れる。物事を考え込むと頭が痛くなり全く解らなくなる状態です。１人で出かけられないのは、それが理由であり、介助者さえあれば公共交通は、利用できます。唯、タクシーを使わなくても良いように東山グランド停、午前８時～８時半頃にバスが来てくれたら、いいなと、身勝手に思うのみです。月に一度ですからそれも申し訳けないな、と思います。
- 病院をまわってくれるルートがあるとよい→高齢だと役場より利用する。◎バス停に古い物でかまわないのでこしかけがあると便利。
- バスの時間が、工夫していただいていますが、まだタイムリーではないので、使い辛い。赤池～日進の名鉄を使うとよいですが、駅から家までの移動を考えるとタイムリーではないけれど、家の近くまでいくバスを使っているので、日進駅から　もしくは赤池駅ｏｒ平針駅からのバスの本数が増えるとうれしいです。
- 一方向の経路の為、現在は時間がかかる。両方行経路だと利用しやすい・運行時間の幅が大きすぎる。
- 介助のレベルアップ　・安い利用料
- 個人で利用が出来て、不安感が強くなったり体調不良になった時にはすぐ停車、休憩が出来る車だと、使いたくなります。ただ、収入が無いので利用料金が高ければ使わないかも…。身体障がいや手帳を持った重い精神系の人とは違い、見た目で気づかれにくい所も少しこまっています。
- アルツハイマーの為くるりんバスの利用出来ない
- いろいろありがたいですが、これは本人の子どもである私７０才へのアンケートだと又違った意見も出したいと思います。

- タクシーと同じ様に出発地と目的地で歩く必要のない公共交通が有れば利用したい
- バスが１時間に１回では少ない。藤塚から赤池駅迄　前よりも大廻りで時間がかかる。３５分位乗って駅に着く、だからどうしてもタクシーにたのみます。
- リハビリに行きたいが往復タクシーを使うとかなりお金がかかって行けません。整形の往復お願いしたいです。
- 運行本数を増してほしい。バス停を場所によっては増してほしい。（住宅地やマンションの多い場所では老人が多いと思います　足、腰が悪い人が多いと思いますので）
- 栄のバス停がもうすこし近くに有ると良いと思う（ナフコの場合）ヤマナカの様にすぐ近くに有ると足の悪い場合とても安心してバスに乗車出来ると思います。
- 家族の意見です→認知症の為１人での公共公通機関の利用は不可能かと思います。予約したり、迎えを待ったりするなら自分達で連れていく方が面倒がないです。ただし、具合が悪くなって、救急車を呼ぶレベルではないけれど病院まで家族が運べない場合など寝台の車が利用できたらありがたいです。
- 介護保険料をはらってるのに通院にタクシーなど自由にのれたらいいのに。
- 現在は入院中で外出は出来ません。１０年前ならアイデアもあったかも？ですが、気力、体力共に遅すぎです。
- 五色園から地下鉄がある星ヶ丘まで出掛ける手段として名鉄バス料金が高額なのでもっと安価で便利な方法があれば利用したいと思います。
- 公共交通のバス停まで一人で行けないので、送迎があると、いいと思います
- 公共交通の利用は、どんなにして頂いても無理　年令、症状が進むと特に…
- 今のところマイカーが使用できるから公共交通機関は使用しなくても移動できる
- 今はバスの利用はありません
- 今回ご本人様が記入できないため、ケアマネが代理で記入させて頂きました。判らないところは記入してありません。すみません
- 施設に入居しているので交通手段は、施設車両で移動をしている。このような調査は自宅におられる方の調査が望しい。
- 私の場合、足が両足とも折ってナンギなのでどこか行きたいときは家族がしてくれるし、現在９５才で希望する事もないし、休日にはドライブに連れていってくれるのでアイデアも出ない
- 私の病状を知っていてくださる方が同乗してくださるとありがたいです。
- 私は今年になって自動車運転免許を返上し必要に応じてクルリンバスを利用していますが、不便さを強く感じています。私の日常行動は市公共施設へ行くこともありますが、外食にどこかへ行くとか食料、日用品等の買物に行くことが多いのですが、現在のクリンバスでは不便です。多くの市民がそう感じていると思います。私の案を申上げます。クルリンバスを３種類用意し、１つは今のクルリンバスと同じ運行をする（市民を市役所に集め、市役所から家に返す　他の施設でもよい）２つは市役所に集めた市民を目的地である商業施設などへ送り、そこから市役所へ返す。３つは今の中央線を市内に３路線位に増強する。料金はアップしても利便性が高まれば利用が増えると考えます。多くの市民はそれを望んでいると思います。早急の上記の例の様な改善を強く希望していますよろしくお願いします。このやり方により、効率的に家から買物などへ１ないし２回の乗り換えでスピーディに移動可能と考えます。
- 私は梅森台に住んでおり、梅森台から平針間の市バスが使用するので、これを利用しているので、これを利用する事ができる方法が利用できれば良い。
- 耳の遠い人の予約手段があるとよいと思います。
- 自宅前に予約で来てくれるなら利用価値は大きいと思います。加令により自分の運転も限界もでてくると思うので。

- 自分で動けない者に移動の質問は？何のアンケート、弱者をいじめているとしか思えない。
- 主人がもう、２年ぐらいで車が乗れなくなります　きっとお世話になる時が来ます　よろしくお願いします
- 世話のしてくれる人が付い来てくれるといいと思う。
- 赤池行きの便を役場経由（乗継ぎなし）にして、赤池駅迄の走行ルートがなるべく短距離の便があれば、利用しやすい。
- 他の市町村でタクシー補助券が利用出来る、ところが有る。日進市でも有ると助かりますが。
- 待っている場所の安全とわかりやすい事
- 地下鉄星ヶ丘駅までのクルリンバスルートの設定か、名鉄バスの同駅までの利用券の発行、又は、地下鉄の日進市までの乗り入れをお願いしたい。
- 特にない。
- 特になし
- 日進市に住んで恵まれていると思う。しかし住民の多くが私と同時代の方々が多く、今後は皆様が同時に老いていかれるので、市の対応も大変だと思う。現在住んでいるこの地の今後は多分緑が破壊され想像出来ない地に変化するとも限りません。それを見て死ぬか見ずに死ねるか、運、不運が分かれます。
- 認知の人は利用はしない方がいいと思います。
- 認知症の為、外出で公共交通を使うことがありません。アンケートの参考にならず申し訳ありません
- 認知症の為回答出来ません。
- 認知症の母では利用は全く不可能です。私自身が使いたいのは赤池　平針や本郷駅にいくことです。でも長くかかりすぎるので利用したことがありません。朝や夕方など　香久山から地下鉄（赤池など）までのバスがあると便利です。
- 年令的に外出は無理である。
- 買物に不便近くに商店がない　都会の孤島の感じ運転出来ないので不便で便利な名古屋に戻したいと思っています　老人には住みにくい所です
- 夫の看病が長く、その為２０Ｋｇ以上やせてしまい、自分の糖尿病と高血圧の管理が出来なかった。そして、呑み薬も増し、ふらつきがあり立ったり座ったりすると、転んで、家の中でも体に打ちみが出来る。目も悪くなり、字も忘れて、誤字等お許し下さい
- 封筒の宛名本人の状況が難聴、高令（９５才）杖なし歩行が困難なので家族以外の交通手段は今のところ考えていませんので記入してないところもあります。悪しからず。
- 福祉タクシーの制度をよく知らないのですが、タクシーが通常よりも割安で利用できるのが一番ありがたいと本人は願っているのですが…家族より
- 福祉車輌の増便があればいい。ディサービス利用で今のままで助かっています。ありがとうございます。
- 歩けない移動できない→家族の世話になるしかない
- 本アンケートは、障害者、要介護者を対象にした質問であるが補助者への質問を加えると、ニーズを探す事が出来ると思います。市場サーチのコンサルタントを加え再考されたし。
- 本人（８７才母）は外出希望はあるのですが、家族が連れていないと外出は出きないので、アンケートに、ならなかったかもしれません　よろしくお願いします。
- 本人、入院中にてお答え出来ません。
- 本数を増してほしい。
- 問が多過ぎてまた複雑でつかれました　満足な回答ができず失礼しました。
- 要介護の本人を介助している家族としての希望ですが、くるりんバスはせめて３０分に１本は運行していただきたい。あるいは循環方式でなく両方向での運行にしていただきたい。

- 利用する方がもっと多くなって利用可能となると思う
- 利用料金が、高くなる可能性が多。
- 利用料金はその時にかわると思うのでわからない。

3　アンケート内容とその障害種別集計結果

ここでは設問内容とその集計結果について障害種別に述べる．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.

身体障害者と精神障害者はそれぞれ 72%と 70%の人が自分自身で記入しており最も高いが，知的障害者は家族の人による記入が 75%と最も高い.

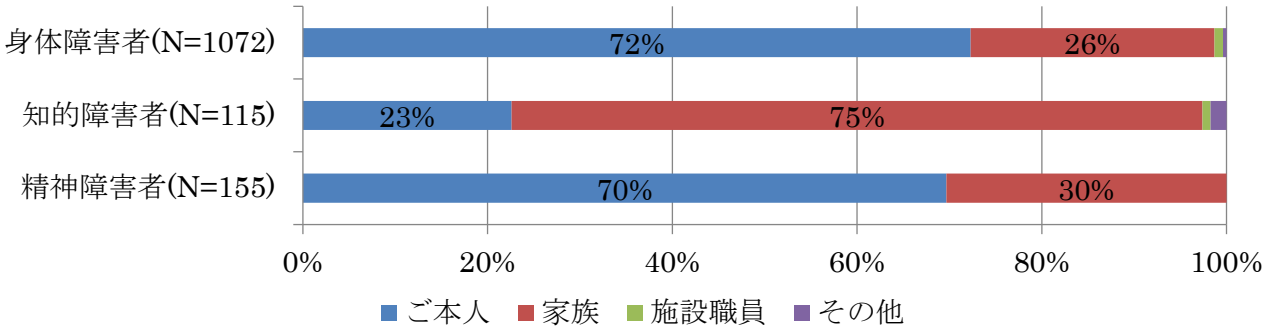


図 3.1　障害種別記入者 (N=1342)

問2. この調査票の回答は，どなたのお考えに基づいていますか．○を 1 つつけてください.

身体障害者と精神障害者はそれぞれ 81%，75%の人が自分自身で記入しており最も高い．知的障害者は「代理人が本人の考えを察して」という回答が 50%を占めている．さらに代理人の考えに基づいた回答が 23%とである.

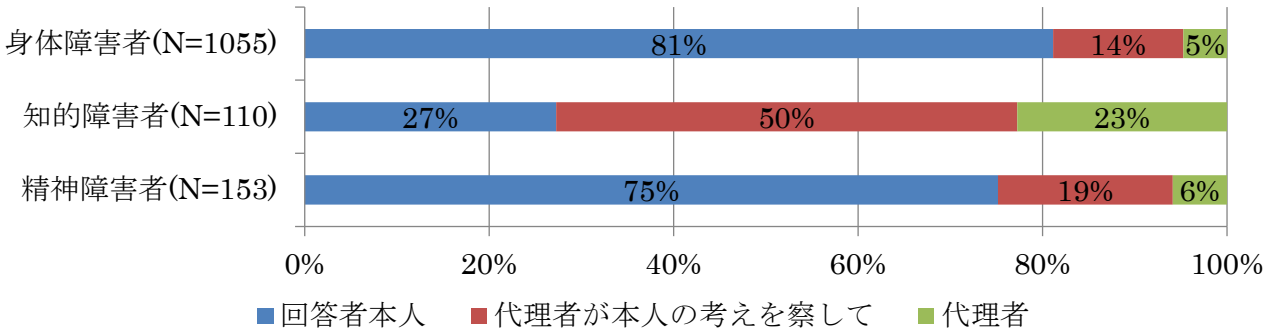


図 3.2　障害種別記入者 (N=1318)

3.2 あなたご自身のことについて

問3. 性別を教えて下さい．〇を１つつけてください．

身体障害者と精神障害者では男女比率にほとんど差がなく両者とも男は 51%，女は 49%である．知的障害者の男女比率は男が 68%，女が 32%であり，男性の回答者が女性の回答者のおよそ 2 倍である．

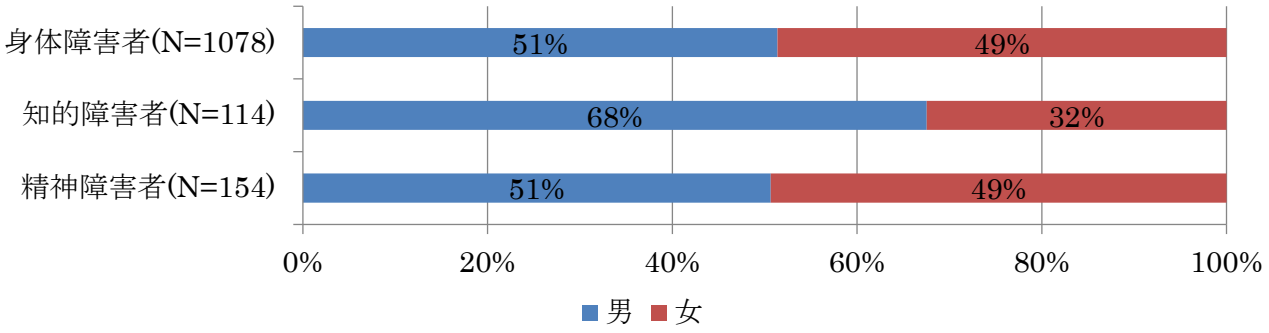


図 3.3　障害種別性別（N=1344）

問4. 年齢を教えて下さい．〇を１つつけてください．

身体障害者は 80 歳代以上の回答者が 25%と最も高く，若年になるほど割合が低い．一方，知的障害者は 10 歳代以下の回答者が 23%と最も高く，年齢が高くなるにつれて割合が低い．また，精神障害者は 40 歳代の回答者が 25%と最も高く，次いで，その前後の世代の回答者が高い．

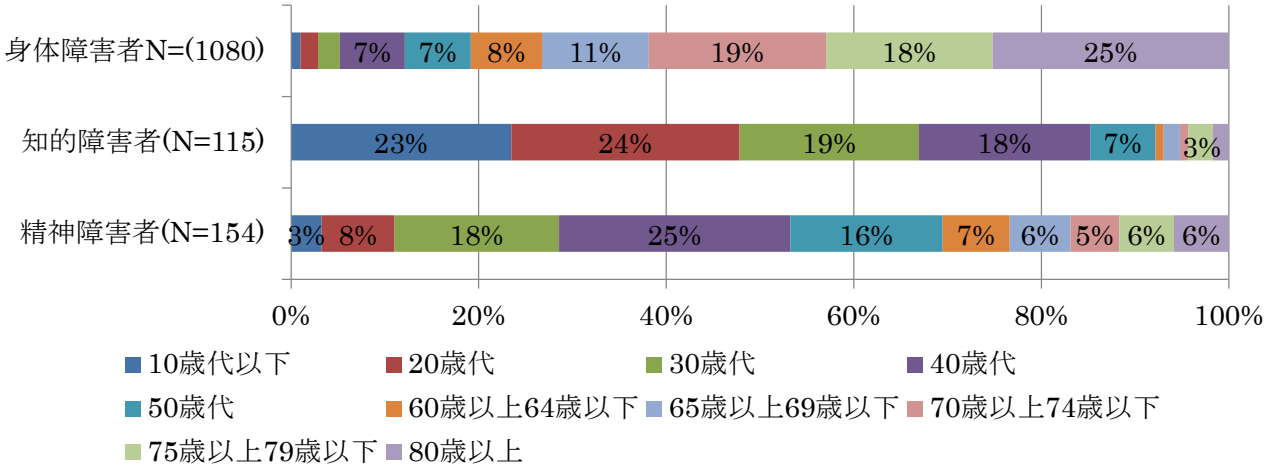


図 3.4　障害種別年齢（N=1349）

問5. お住まいの場所（小学校区）を教えてください．〇を１つつけてください．小学校区が分からない方は丁目または小字名まで教えてください．

図 3.5 に障害種別お住いの場所を示す．身体障害者と知的障害者は南小学校区が最も多く，それぞれ 19%と 24%である．また，精神障害者は西小学校区が最も多く 20%である

表 3.1 に小学校区がわからない方の項目を障害者別に示す．どの障害者をみても同じよう地名がある．

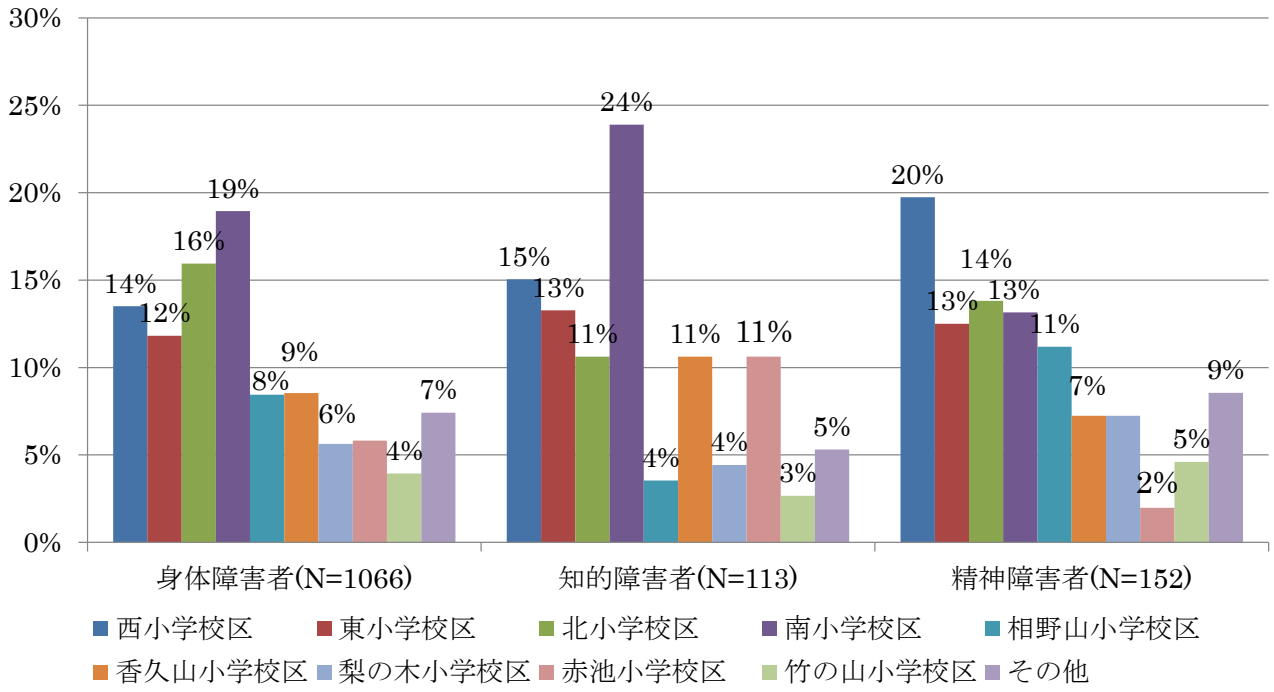


図 3.5　障害種別お住まいの場所（N=1331）

表 3.1　小学校区がわからない方の項目（N=117）

「身体障害者」わからない					
小字名	人数(%)	小字名	人数(%)	小字名	人数(%)
南ヶ丘	4(5%)	赤池南	1(1%)	藤島	3(4%)
栄	1(1%)	折戸	3(4%)	南山	2(3%)
岩崎	7(9%)	浅田	2(3%)	梅森台	6(8%)
岩崎台	7(9%)	浅田平子	7(9%)	梅森	3(4%)
五色園	3(4%)	竹の山	1(1%)	米野木	6(8%)
三本木	1(1%)	東山	7(9%)	本郷	1(1%)
赤池	1(1%)	藤塚	9(12%)	野方	1(1%)
「知的障害者」わからない					
小字名	人数	小字名	人数	小字名	人数
岩崎台	1(17%)	浅田平子	1(17%)	米野木	1(17%)
浅田	1(17%)	藤塚	1(17%)	西中学校区	1(17%)
「精神障害者」わからない					
小字名	人数	小字名	人数	小字名	人数
栄	1(8%)	赤池	2(15%)	竹の山	1(8%)
岩崎	1(8%)	折戸	1(8%)	東山	1(8%)
岩崎台	4(31%)	浅田平子	1(8%)	梅森	1(8%)

問6. 現在どなたと暮らしていますか．あてはまる全てに〇をつけてください．（複数回答）

1 人暮らしの割合が低い. また, 知的障害者と精神障害者は, 親・祖父母と暮らしている人が高くそれぞれ 83%, 44%である．身体障害者は配偶者と暮らしている人が 64%と最も高くなっている.

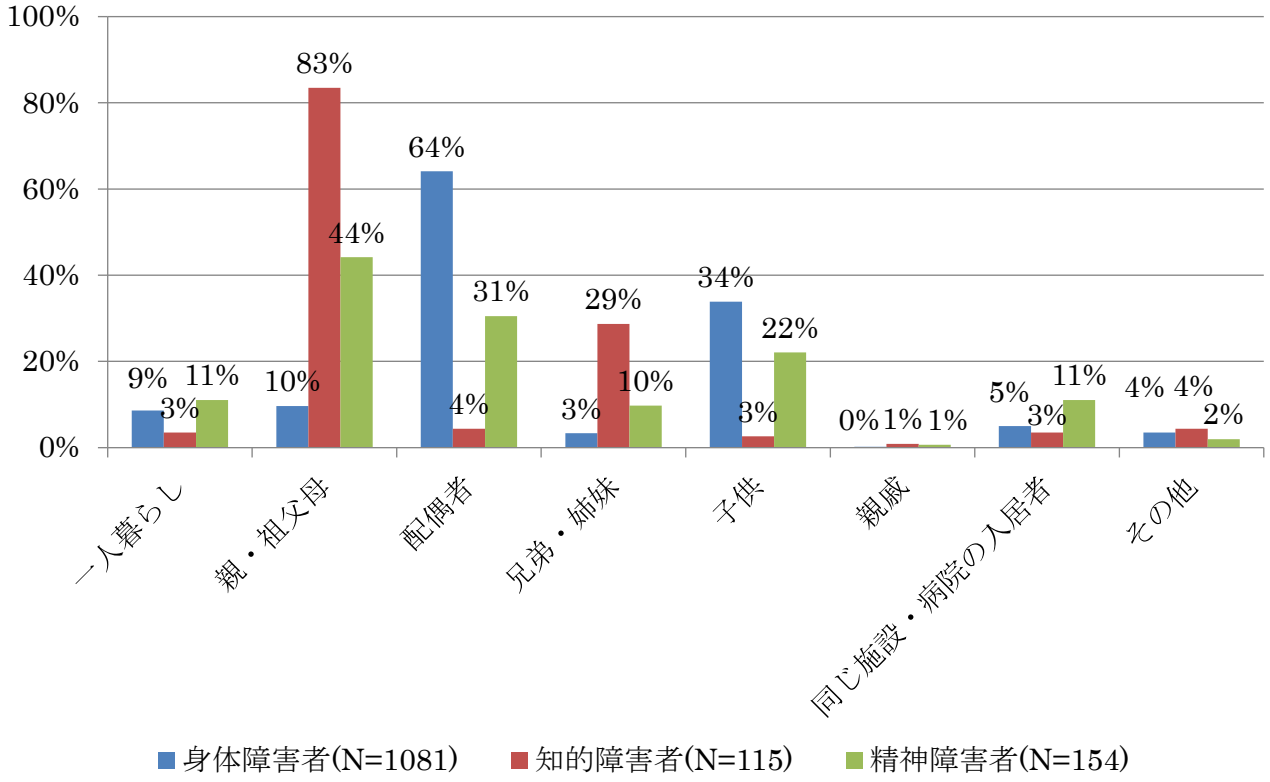


図 3.6　障害種別同居人の有無（N=1331）

問7. お住まいから最も近い鉄道駅・バス停を教えてください(具体的な名前もご記入ください). また, そこまでのおおよその距離を教えてください.

図 3.7 は障害種別最寄りの鉄道駅・バス停, 図 3.8 は障害種別最寄りの鉄道駅・バス停の距離を示す. 身体障害者と精神障害者は電車, リニモ駅が最寄りであるという人が約 20%であるのに対し, 知的障害者は約二倍の 25%となっている. また, 最寄りがバス停と回答した人のうち半数以上がくるりんばすのバス停が最寄りである. また, どの障害に関しても 500m 以内に鉄道駅・バス停があると回答した人が約 70%を占めている.

最寄りの鉄道駅・バス停名の上位 3 つを障害種別に, 表 3.2 に身体障害者, 表 3.3 に知的障害者, 表 3.4 に精神障害者を示す. どの表をみても最寄りとなるバス停や鉄道駅はほぼ同じ場所を利用していることがわかる.

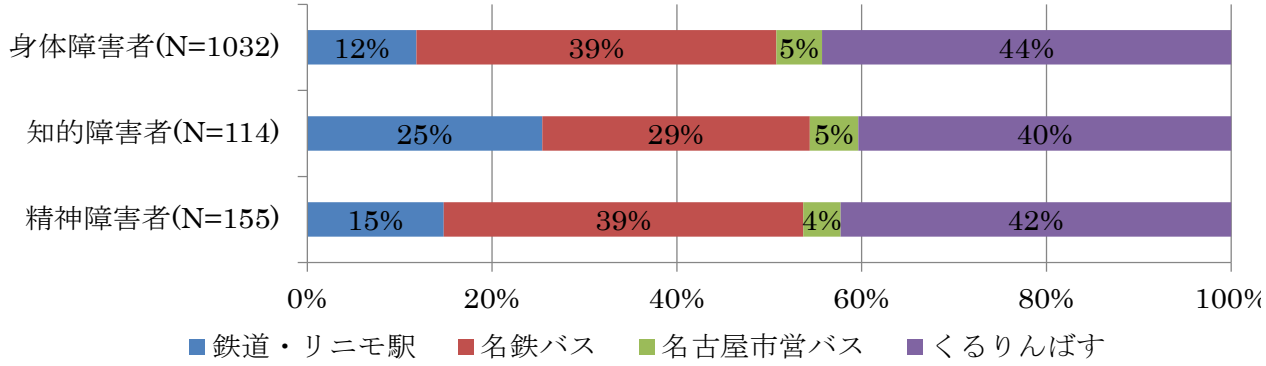


図 3.7　障害種別最寄りの鉄道駅・バス停（N=1295）

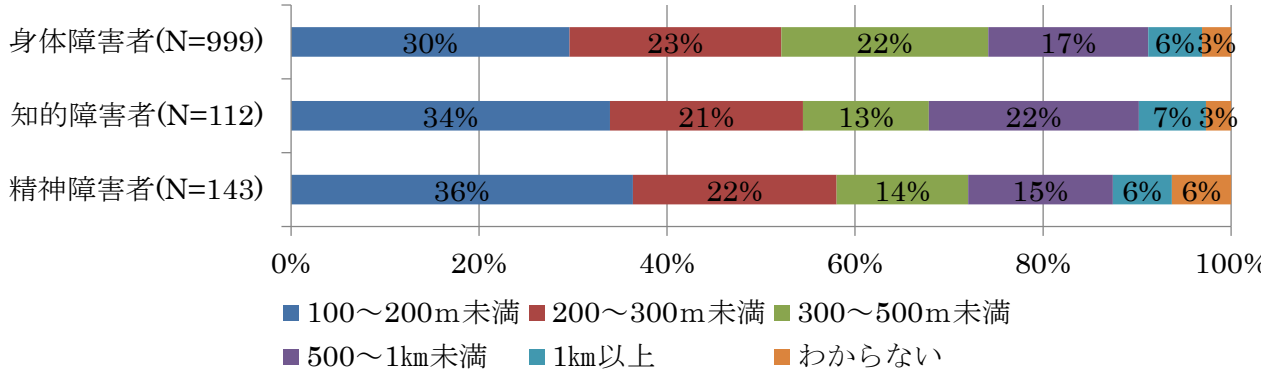


図 3.8　障害種別最寄りの鉄道駅・バス停の距離（N=1254）

表 3.2　身体障害者の最寄りの鉄道駅・バス停名

	鉄道・リニモ駅	名鉄バス	名古屋市営バス	くるりんばす
1	日進(N=59)	岩根(N=30)	梅森台三丁目(N=14)	藤塚(N=29)
2	赤池(N=38)	石神(N=27)	猪高緑地(N=9)	日進駅(N=20)
3	米野木(N=21)	かえで台(N=26)	梅森台一丁目(N=5)	日生東山(N=14)

表 3.3　知的障害者の最寄りの鉄道駅・バス停名

	鉄道・リニモ駅	名鉄バス	名古屋市営バス	くるりんばす
1	日進(N=14)	門木(N=3)	極楽東(N=2)	日進駅(N=4)
2	赤池(N=8)	岩根(N=2)	梅森台三丁目(N=2)	藤塚(N=4)
3	米野木(N=5)	美濃輪池(N=2)	梅森荘(N=1)	日進ニュータウン(N=3)

表 3.4　精神障害者の最寄りの鉄道駅・バス停名

	鉄道・リニモ駅	名鉄バス	名古屋市営バス	くるりんばす
1	日進(N=2)	岩根(N=1)	—	藤塚(N=2)
2	赤池(N=1)	かえで台(N=1)	—	かえで台北(N=1)
3	—	石神(N=1)	—	折戸(N=1)

問8. 短い距離をどのように移動することができますか．〇を１つつけてください．

精神障害者，知的障害者，身体障害者の順に１人で移動できている人が多い．身体障害者は補助器具を用いれば移動できる人が 14%である．

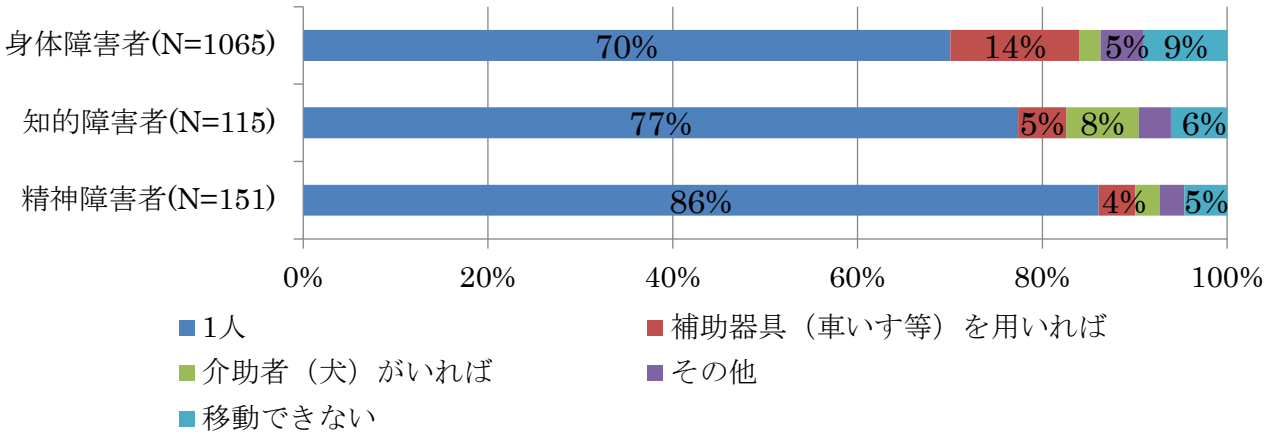


図 3.9　障害種別短い距離の移動（N=1331）

問9. 普段，自動車を運転していますか．〇を１つつけてください．

身体障害者と精神障害者は半数以上が免許を所持しており，そのうち身体障害者の多くは運転していると回答している．精神障害者は「運転している」「免許はあるが，運転していない」が約 30%である．また，知的障害者のほとんどは免許を持っていないと回答している．

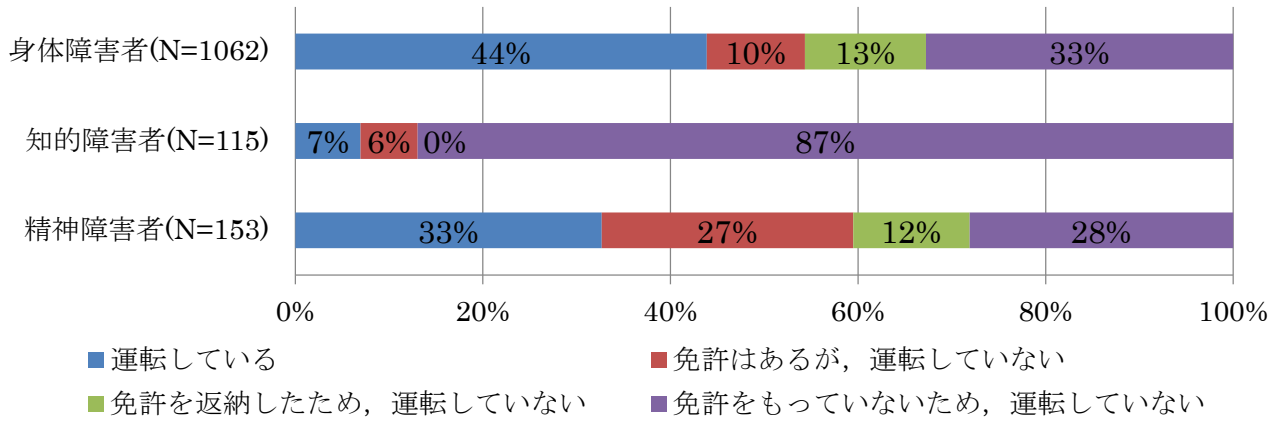


図 3.10　障害種別短い距離の移動（N=1330）

問10. いつでも使える交通手段を教えてください．あてはまる全てに〇をつけてください．（複数回答）

身体障害者と精神障害者は，「自分で運転」と「家族等による送迎」が約 50%で，知的障害者は「家族等に送迎」が 76%である．

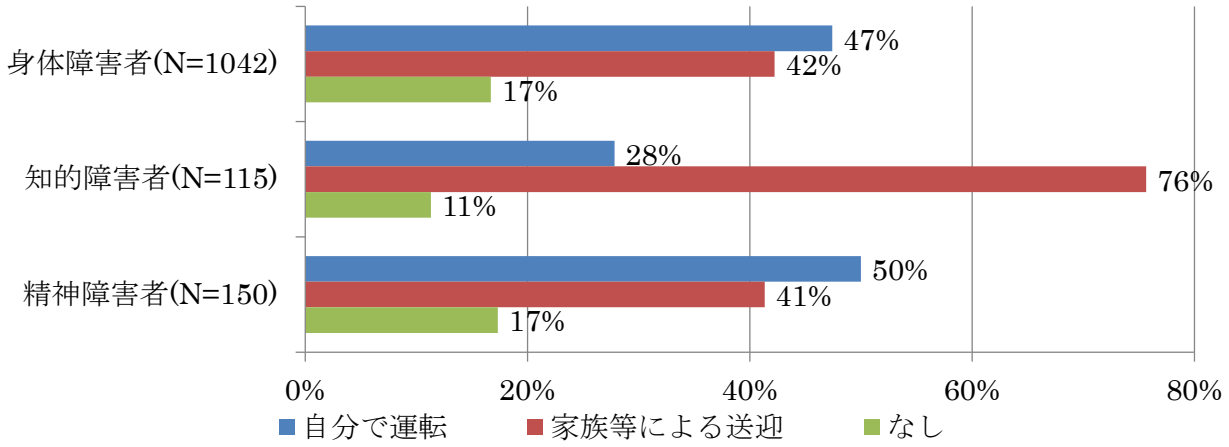


図 3.11　障害種別いつでも使える交通手段（N=1307）

問11. ご自身の就業月収を教えてください．〇を１つつけてください．

どの障害においても年金収入のみの回答が最も高く，約 60%である．一方で 10 万円以上の人も 15%程いる．

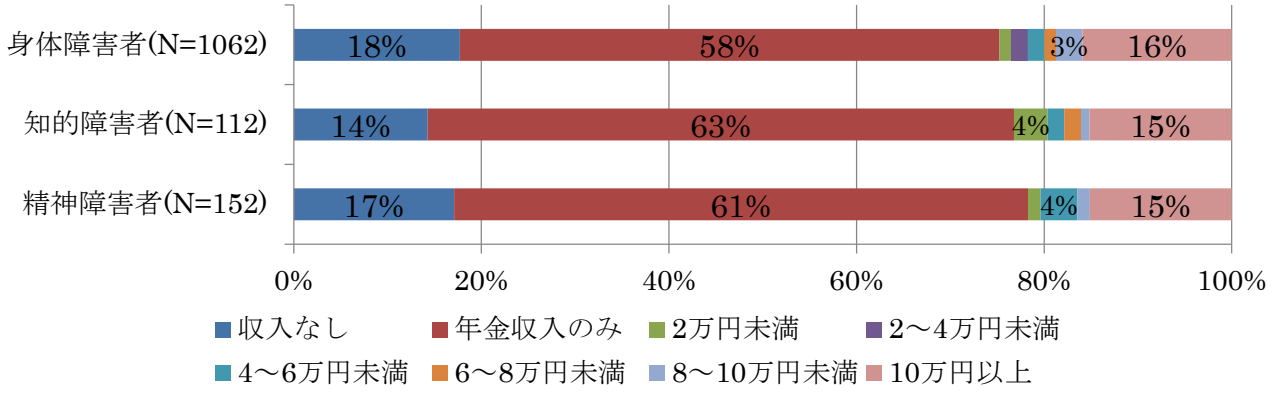


図 3.12　障害種別ご自身の就業月収（N=1577）

問12. 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．あてはまる全てに〇をつけてください．（複数回答）

全集計と同じため，割愛する．(P.6～P7)参照

問13. 問 12 で身体障害者手帳をお持ちの方にお伺いします．手帳の障害種別を教えてください．あてはまる全てに〇をつけてください．（複数回答）

全集計と同じため，割愛する．(P7)参照

問14. 40 歳以上の方にお聞きします．要介護度を教えてください．〇を１つつけてください．

要介護 5 に近づくほど要介護度が重くなる．知的障害者の人は要介護度が高くなるにつれ，割合が少なくなっている．一方，どの障害者も約 60%の人が介護を受けていない．

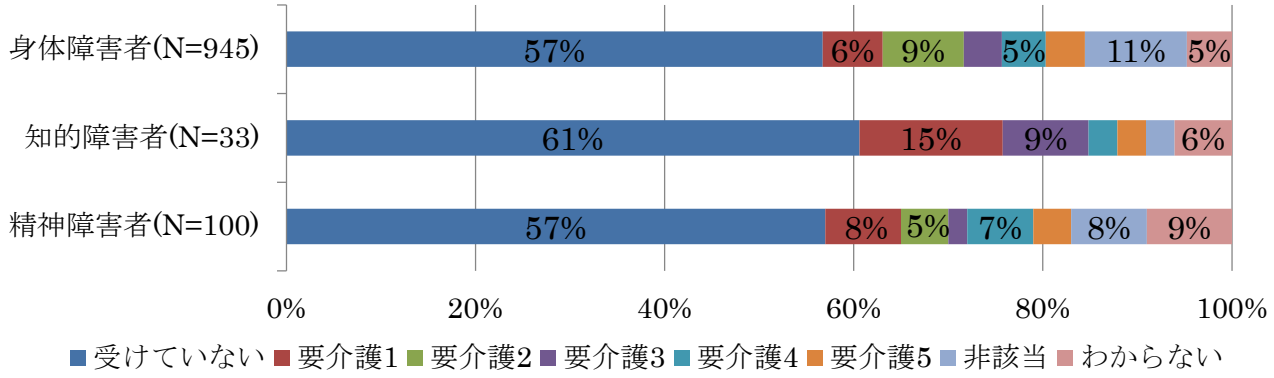


図 3.18　障害種別要介護の認定状況（N=1078）

問15. 自分だけでは活動が大変だと感じるものはどれですか. あてはまる全てに〇をつけてください.（複数回答）

「風呂に入る」「家の中を歩く」「階段を 2，3 段上がる」は日常生活を送る上で行う基本的な動作（ADL）とされており，身体障害者の人が最も大変と感じたのは「階段を 2，3 段上がる」の 51%である．知的障害者と精神障害者は「お風呂に入る」が大変だと 35%が回答している．

「電話をかける」「日用品の買い物をする」は，ADL より複雑で高度な動作（IADL）とされており，一貫して約 8 割の人が日用品の買い物が困難であると回答している．また，知的障害者は電話をかけることも困難であると，71%の人が回答している．

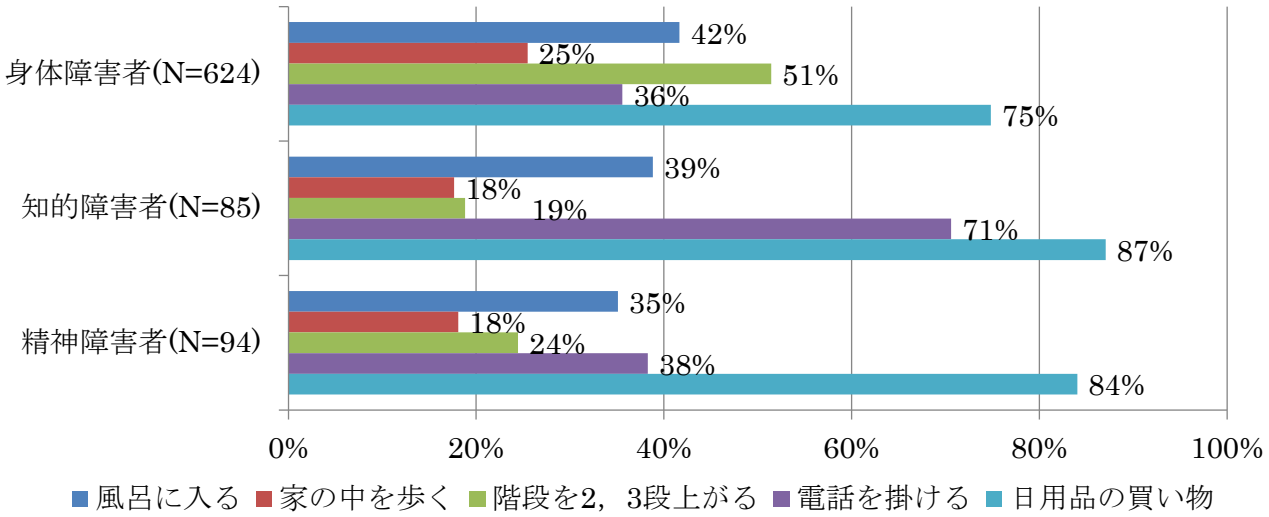


図 3.19　障害種別自分だけでは活動が大変なこと（N=803）

3.3 普段のお出かけについて

問16. 外出意識について教えてください．また，外出したくない方はその理由を教えてください.

i.　外出意識（〇を 1 つ）

障害に関わらず，約 30%の人が「もっと外出したい」と回答している．一方，「外出したくない」と答えた人は身体障害者と知的障害者は約 10%，精神障害者の人は約 20%いる．「現状のままでよい」」と回答した人は身体障害者が最も高く 60%であり，精神障害者は 37%を最も低い.

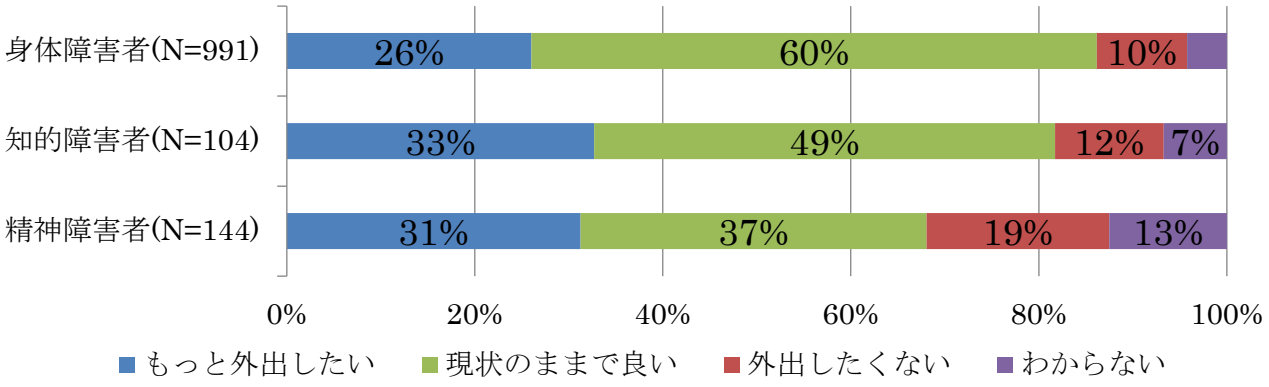


図 3.20　障害種別外出意識（N=1239）

ii.　外出したくない方の理由（全てに〇）（複数回答）

前項ｉ.で外出したくないと回答した人の理由である．身体障害者は，「移動が困難」と回答した人が最も高く 61%であり，次いで「いつ体調が崩れるかわからない」が 37%である．知的障害者の半数は「周囲の視線が気になる」，「移動が困難」，「コミュニケーションが取れない」と回答している．精神障害者は約 6 割が「周囲の視線が気になる」，「いつ体調が崩れるかわからない」と回答している．また，「コミュニケーションが取れない」と回答した人も半数近くである．

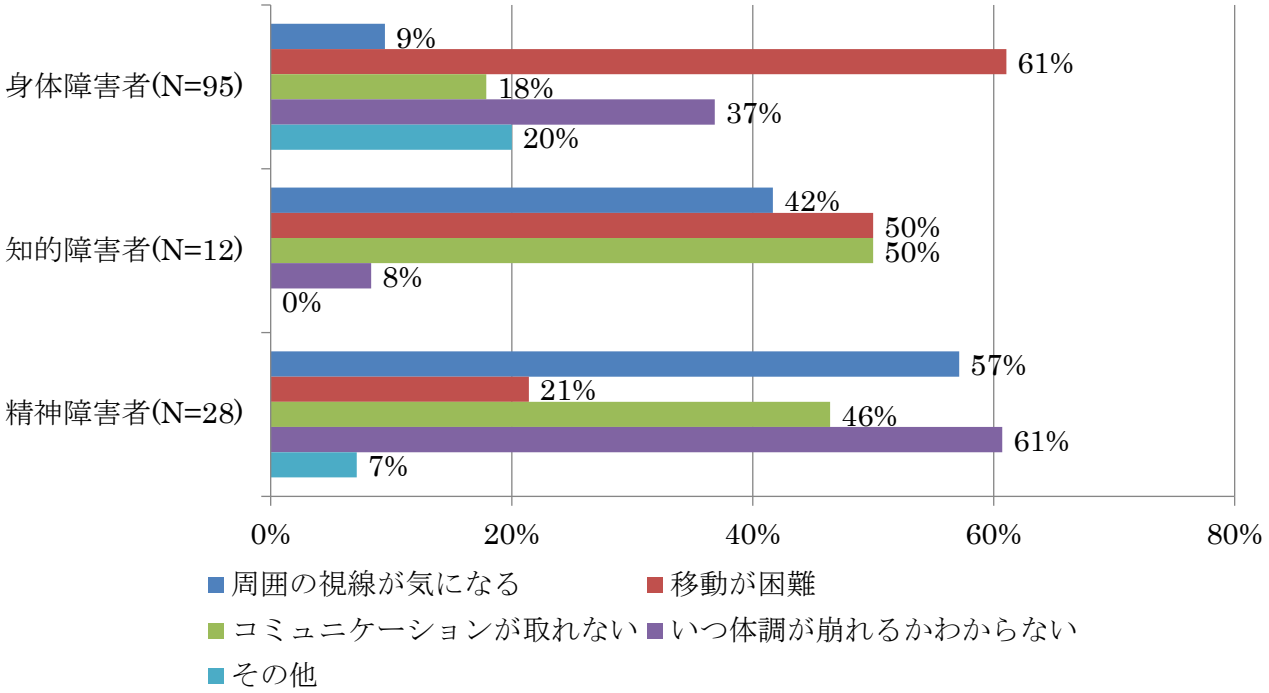


図 3.21　障害種別外出したくない理由（N=135）

問17. 日頃どのような“お出かけ”をされていますか．平日・休日の主なお出かけを各項目ごとに教えてください．
外出の機会がない方は空欄で結構です．

① 目的（○を１つ）

図 3.22 に障害種別平日の外出目的，図 3.23 に障害種別休日の外出目的を示す．平日では身体障害者と精神障害者は「通院」が最も高く約 40%であり，知的障害者は「通所」が 37%で最も高い．休日では障害の種別に関わらず「買い物」が半数ほどを占めている．

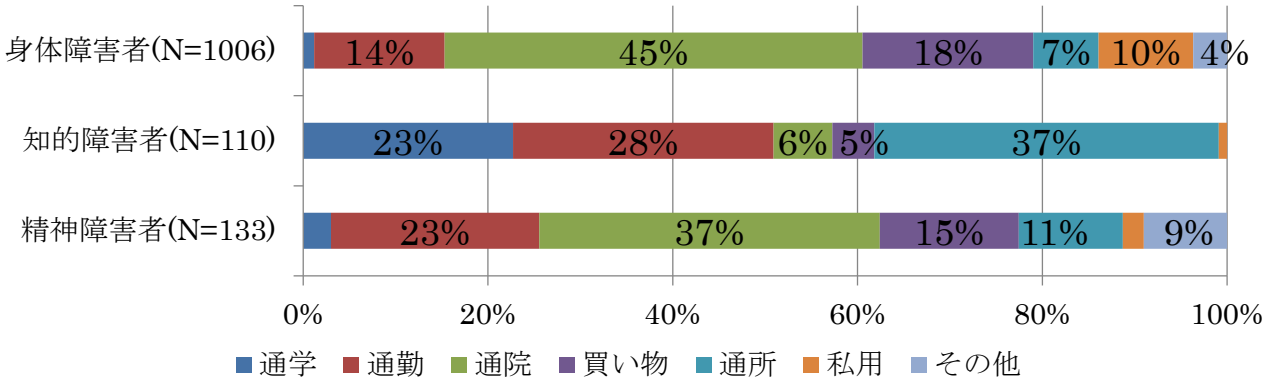


図 3.22　障害種別平日の外出目的（N=1249）

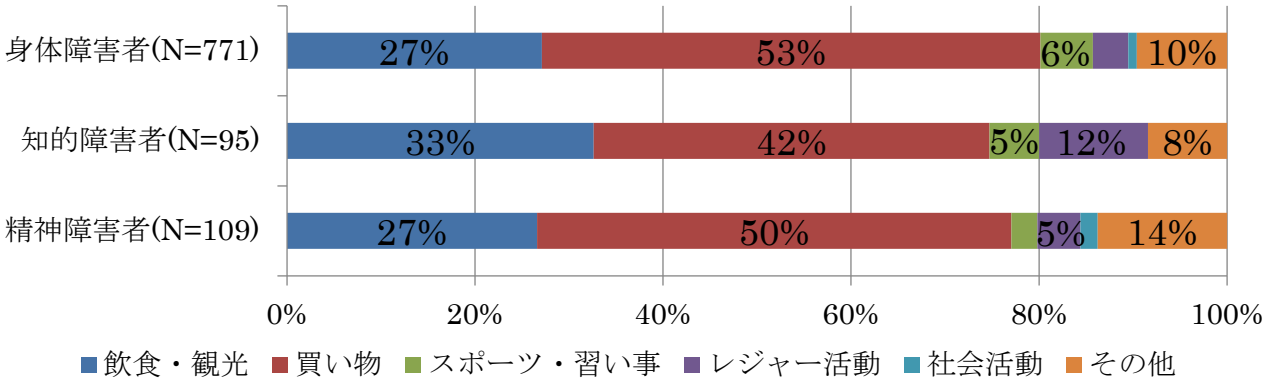


図 3.23　障害種別休日の外出目的（N=975）

② 交通手段（全てに〇）（複数回答）

図 3.24 に障害種別平日の交通手段，図 3.25 に障害種別休日の交通手段を示す．平日も休日も自家用車での移動が大半を占めている． 知的障害者はその中でもほとんどが家族による送迎が大半を占めている．

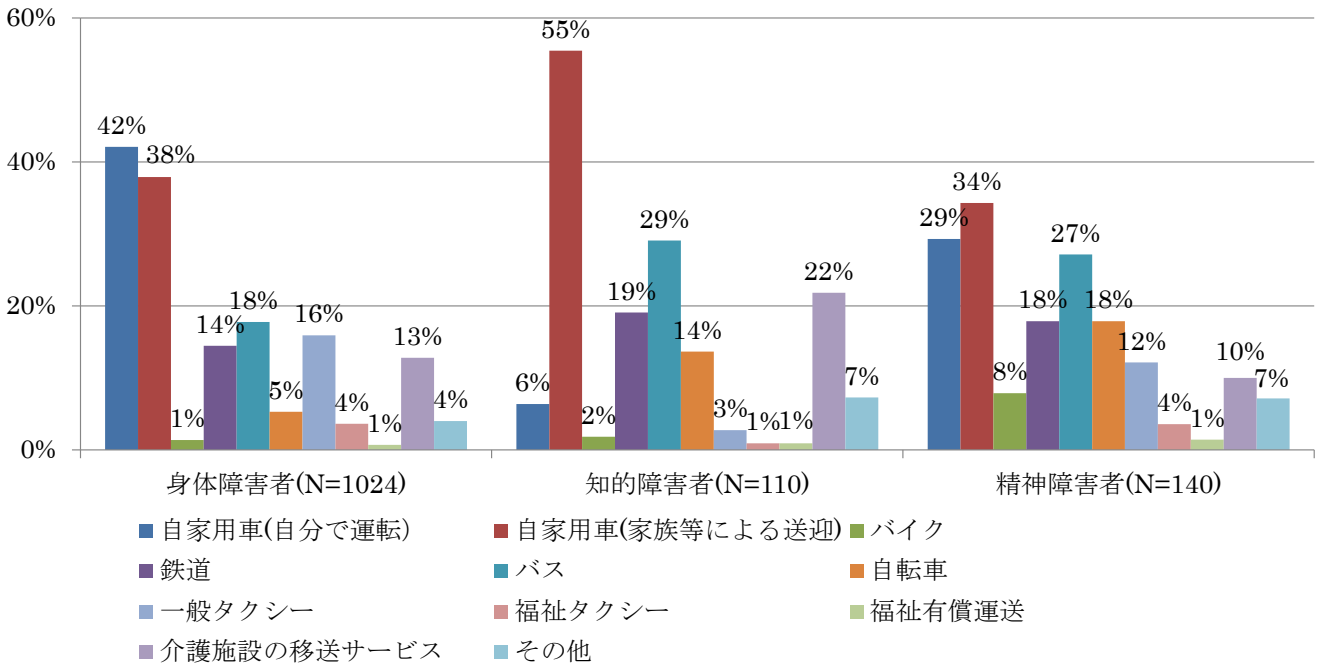


図 3.24 障害種別平日の交通手段（N=1274）

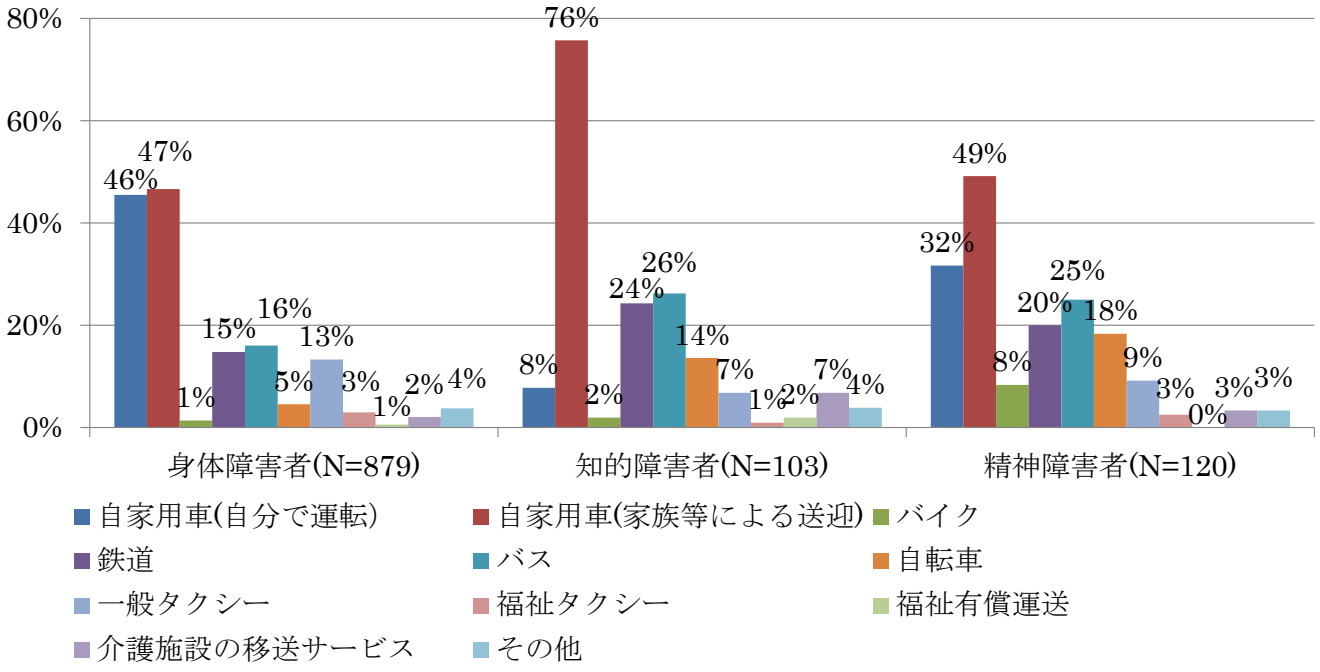


図 3.25 障害種別休日の交通手段（N=1102）

③　頻度（○を１つ）

図 3.26 に障害種別平日の外出頻度，図 3.27 に障害種別休日の外出頻度を示す．平日を見てみると，身体障害者，精神障害者は約 30%が，知的障害者は 70%がほぼ毎日外出していると回答している．それに対して「月に 1 日」以下の頻度で出かけている人はほとんどいないことがわかる．また休日では障害種別ごとに大きな差はなく一貫して約 20%が「ほぼ毎日」出かけていると回答し約 10%が「月に 1 日」以下の頻度でしか外出していないと回答している．

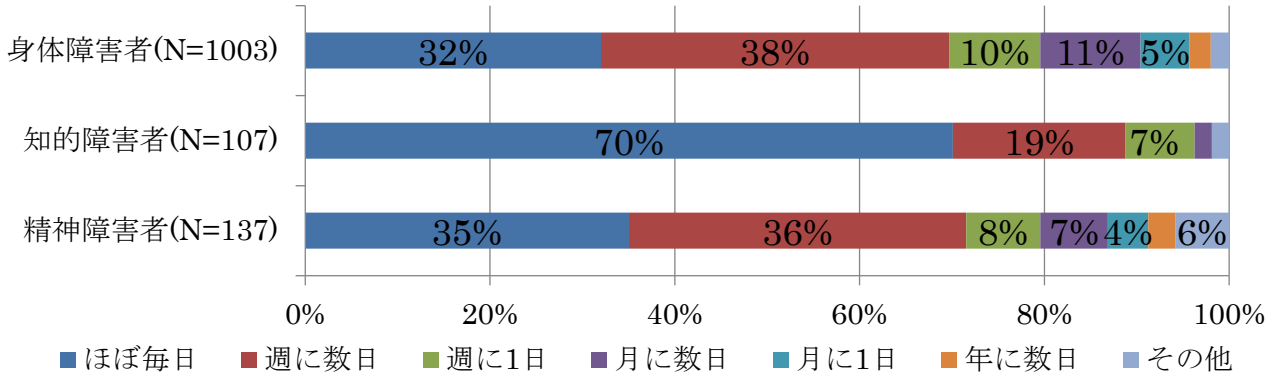


図 3.26　障害種別平日の外出頻度（N=1247）

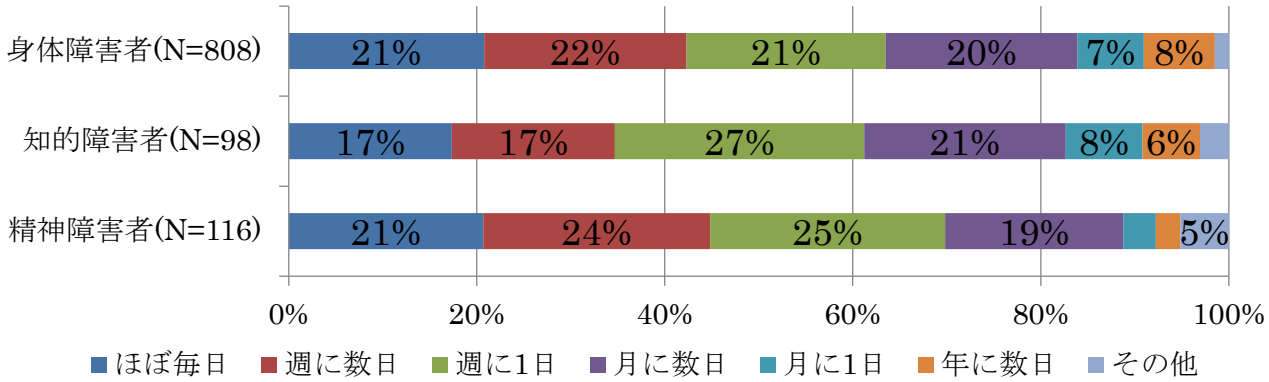


図 3.27　障害種別休日の外出頻度（N=1022）

④　家を出発する時間

図 3.28 に障害種別平日の家を出発する時間帯，図 3.29 に障害種別休日の家を出発する時間帯を示す．平日の外出時間帯で最も割合が高いのは 8・9 時台で 46%，休日は 10・11 時台で 41%である．全体的にみても，平日よりも休日のほうが外出する時間帯が遅くなっている．また，障害種別にみてみても最も高い割合となっている時間帯は同じである．

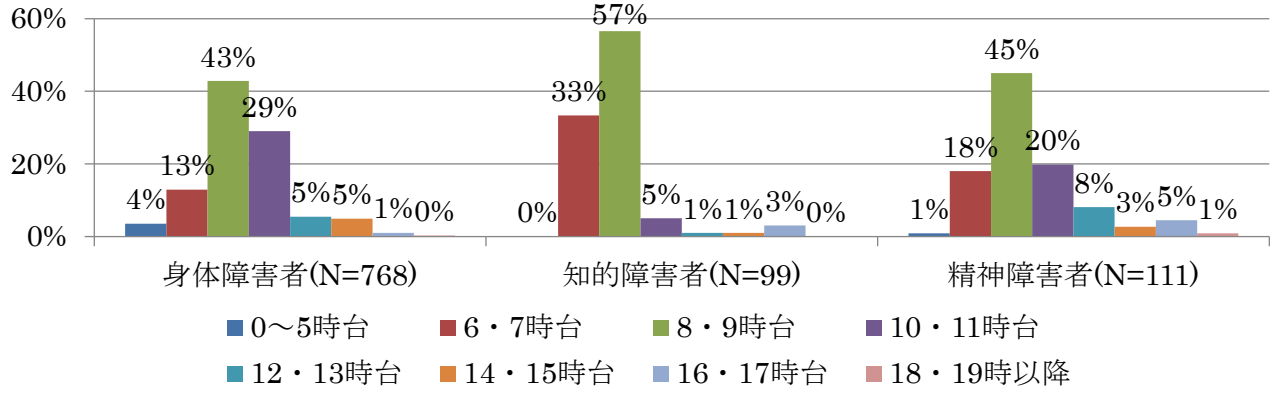


図 3.28　障害種別平日に家を出発する時間帯（N=978）

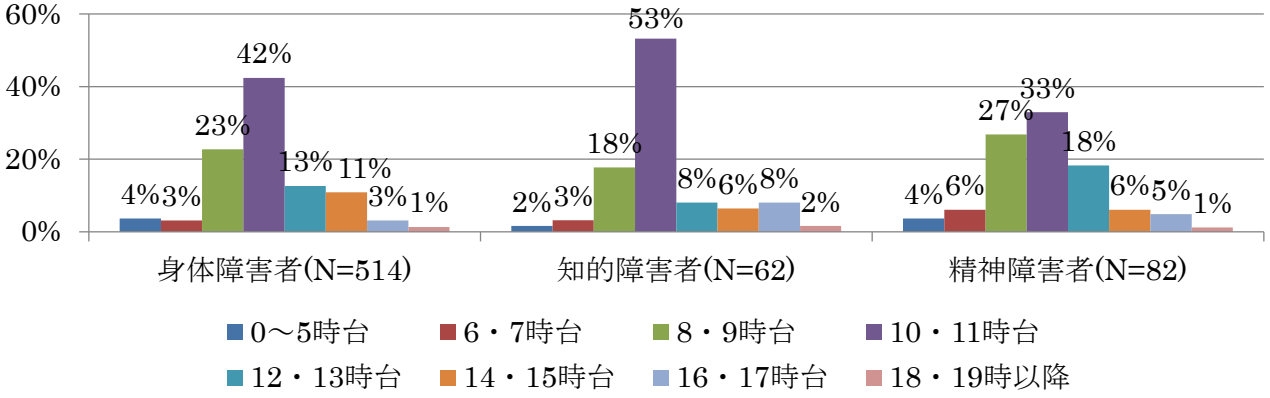


図 3.29　障害種別休日に家を出発する時間帯（N=658）

⑤　よく行く施設等名称

図 3.30 に障害種別平日によく行く施設等名称の割合を障害別に示す．この図から，平日によく行く施設等では，各障害別で目的地とする施設が分かれていることがわかる．身体障害者は主に「買い物施設」，「病院」，「福祉施設」，「学校・職場」を目的地としており，「買い物施設」が最も高い割合を占めている．知的障害者は，「病院」が最も高い割合を占めており，約半数は病院を目的地としている．精神障害者は，「買い物施設」，「娯楽施設」の 2 項目が全体の約半数を占めており，他の障害に比べて，福祉施設へ行くことは少ないといえる．

図 3.31 に障害種別休日によく行く施設等名称の割合を障害別に示す．この図から，障害別にほとんど差はなく，約半数は「買い物施設」を目的地にしていることがわかる．

表 3.5，**表 3.6**，**表 3.7** に平日によく行く施設等名称上位 3 つにおける各施設の施設名上位 3 つを障害種別に示す．**表 3.8**，**表 3.9**，**表 3.10** に休日によく行く施設等名称上位 3 つにおける各施設の施設名上位 3 つを障害種別に示す．

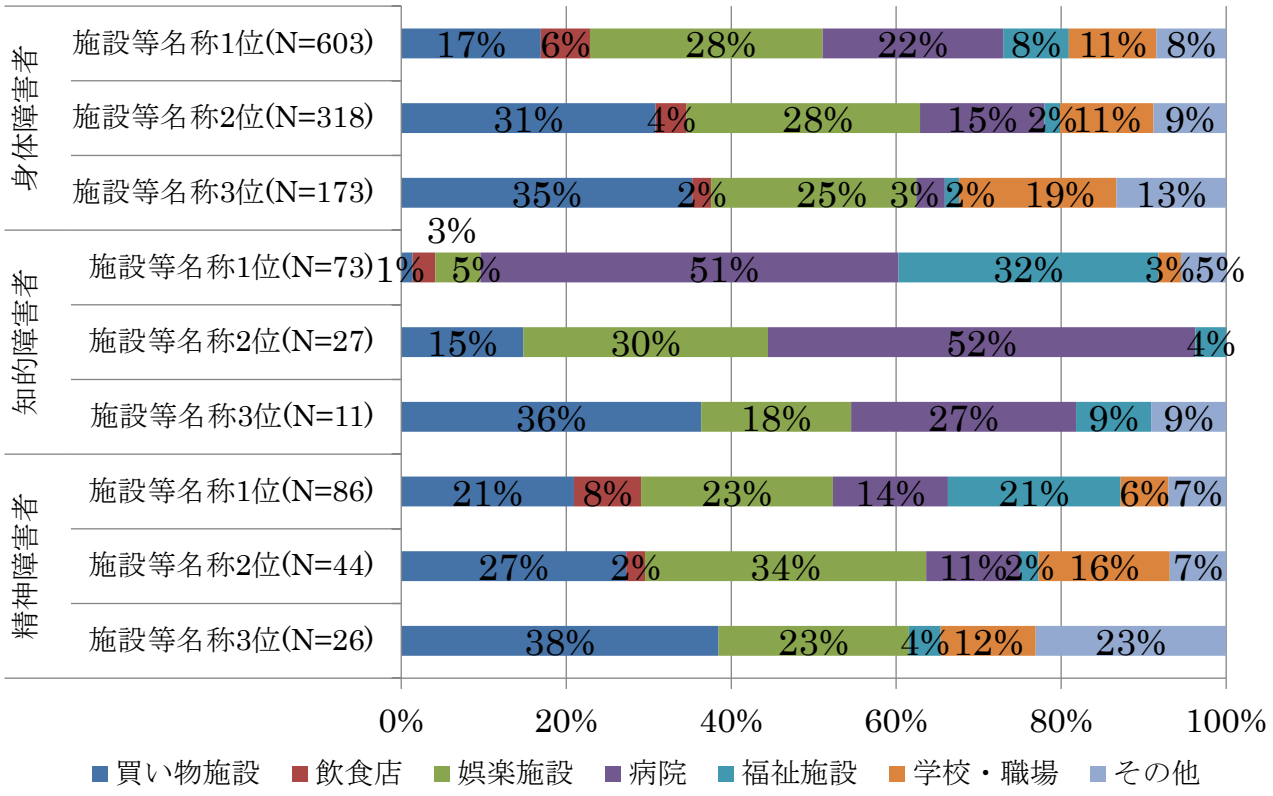


図 3.30　障害種別平日によく行く施設等名称（N=1361）

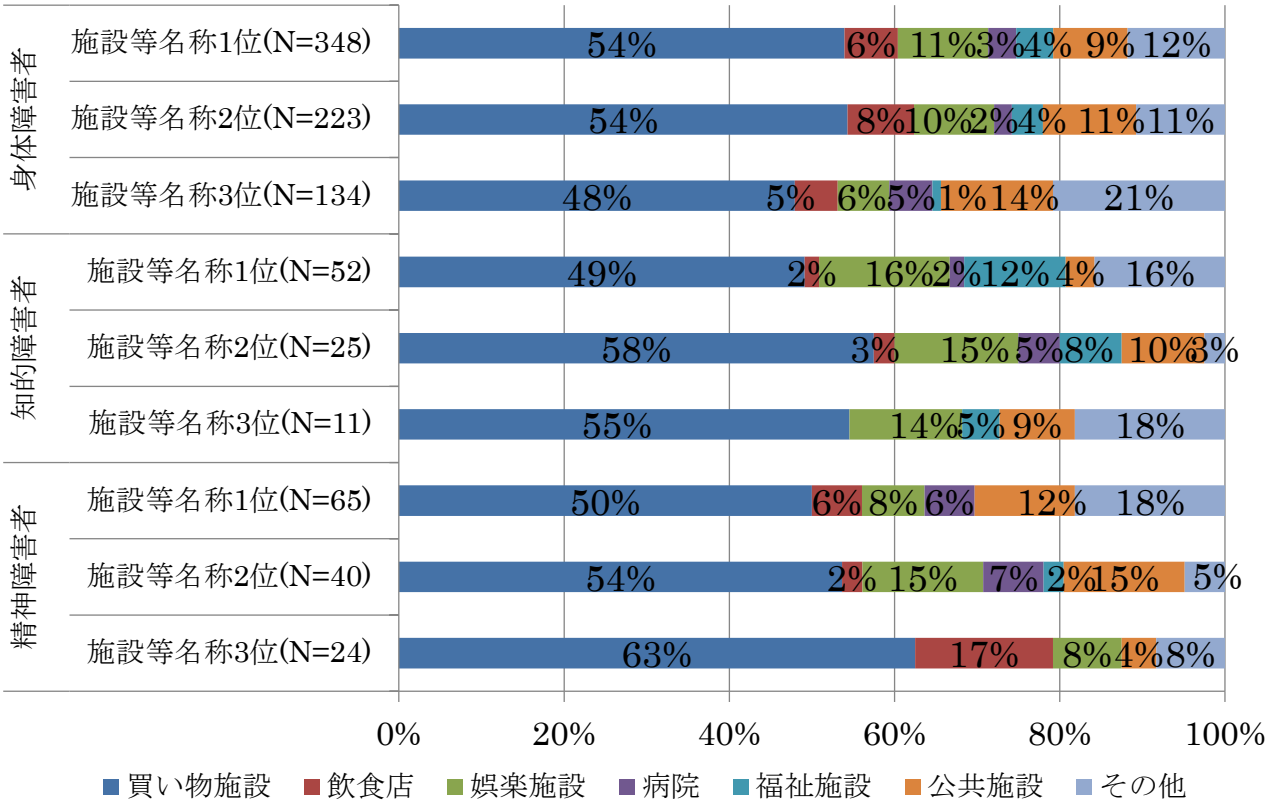


図 3.31　障害種別休日によく行く施設等名称（N=888）

表 3.5　身体障害者の平日によく行く施設等名称

施　設　等　名　称　1					
1.病院		2.福祉施設		3.買い物施設	
順位	施設名（回答数）	順位	施設名（回答数）	順位	施設名（回答数）
1	病院（43）	1	愛泉館（13）	1	スーパー（32）
2	日進クリニック（12）	2	デイサービス花の木（9）	2	ピアゴ（15）
3	愛知医大（11）	3	福祉会館（9）	3	ピアゴ香久山店（6）
施　設　等　名　称　2					
1.買い物施設		2.病院		3.福祉施設	
順位	施設名（回答数）	順位	施設名（回答数）	順位	施設名（回答数）
1	スーパー（18）	1	病院（17）	1	生涯学習センター（4）
2	アオキスーパー（11）	2	おりど病院（8）	2	中央福祉会館（3）
3	コンビニ（7）	3	愛知医大（5）	3	日進老人保健施設（3）
施　設　等　名　称　3					
1.買い物施設		2.病院		3.公共施設	
順位	施設名（回答数）	順位	施設名（回答数）	順位	施設名（回答数）
1	スーパー（7）	1	病院（10）	1	市民会館（3）
2	アオキスーパー（4）	2	東名古屋病院（3）	2	エコドーム（3）
3	アピタ長久手, フランテ（4）	3	おりど病院（2）	3	市役所，図書館（2）

表 3.6　知的障害者の平日によく行く施設等名称

施　設　等　名　称　1					
1.福祉施設		2.学校・職場		3.病院	
順位	施設名（回答数）	順位	施設名（回答数）	順位	施設名（回答数）
1	愛歩（11）	1	会社（5）	1	愛知国際病院（2）
2	ポレポレ（4）	2	三好特別支援学校（4）	2	日進クリニック（1）
3	ふれあい，あゆみ（3）	3	学校（3）	3	城山病院（1）
施　設　等　名　称　2					
1.福祉施設		2.病院		3.買い物施設	
順位	施設名（回答数）	順位	施設名（回答数）	順位	施設名（回答数）
1	ポレポレ（3）	1	病院（3）	1	三好イオン（1）
2	ふれあい（3）	2	歯科，内科，愛知医大（1）	2	パレ（1）
3	J クラス（2）	3	のだ整形外科，笹本内科医院（1）	3	タチヤ，コープ（1）
施　設　等　名　称　3					
1.買い物施設		2.福祉施設		3.病院	
順位	施設名（回答数）	順位	施設名（回答数）	順位	施設名（回答数）
1	JA（1）	1	J クラブ（1）	1	医者（1）
2	フランテ（1）	2	デイサービスげんき（1）	2	眼科（1）
3	パレ，ベイシア（1）	3	デイサービス（1）	3	—

表 3.7　精神障害者の平日によく行く施設等名称

施　設　等　名　称　1					
1.病院		2.買い物施設		3.学校・職場	
順位	施設名（回答数）	順位	施設名（回答数）	順位	施設名（回答数）
1	病院（8）	1	スーパー（6）	1	職場（3）
2	和合病院（2）	2	アオキスーパー（2）	2	ジョブウェル（2）
3	城山病院（2）	3	カネスエ（2）	3	会社，保育園（2）
施　設　等　名　称　2					
1.病院		2.買い物施設		3.公共施設	
順位	施設名（回答数）	順位	施設名（回答数）	順位	施設名（回答数）
1	おりど病院（3）	1	アオキスーパー（2）	1	市役所（2）
2	名古屋大学病院（2）	2	マックスバリュー（2）	2	東部福祉会館（2）
3	病院（2）	3	V - drug，ピアゴ（1）	3	口論義運動公園プール(1)
施　設　等　名　称　3					
1.買い物施設		2.病院		3.公共施設	
順位	施設名（回答数）	順位	施設名（回答数）	順位	施設名（回答数）
1	アピタ（2）	1	池下のすぎやま内科（1）	1	市役所（2）
2	サンドラッグ（2）	2	長久手南クリニック（1）	2	図書館（1）
3	イオン，しまむら（1）	3	日進メンタルクリニック(1)	3	—

表 3.8　身体障害者の休日によく行く施設等名称

施　設　等　名　称　1					
1.買い物施設		2.娯楽施設		3.公共施設	
順位	施設名（回答数）	順位	施設名（回答数）	順位	施設名（回答数）
1	スーパー（63）	1	スポーツセンター（43）	1	図書館（9）
2	ピアゴ（20）	2	日進スポーツセンター（4）	2	日進図書館（5）
3	アオキスーパー（16）	3	ゴルフ（3）	3	市民会館（4）
施　設　等　名　称　2					
1.買い物施設		2.公共施設		3.娯楽施設	
順位	施設名（回答数）	順位	施設名（回答数）	順位	施設名（回答数）
1	スーパー（11）	1	図書館（5）	1	風呂(3)
2	アオキスーパー（9）	2	農協，生涯プラザセンター(2)	2	スポーツセンター，東山動物園(2)
3	カーマ（4）	3	栄芸術文化センター（1）	3	MOVIX 三好(1)
施　設　等　名　称　3					
1.買い物施設		2.公共施設		3.娯楽施設	
順位	施設名（回答数）	順位	施設名（回答数）	順位	施設名（回答数）
1	ピアゴ，スーパー(4)	1	図書館(3)	1	MOVIX 三好(1)
2	ピアゴ平針店(3)	2	公民館(1)	2	ゴルフ場(1)
3	コンビニ(3)	3	市民会館(1)	3	フォレスタヒルズ(1)

表 3.10　精神障害者の休日によく行く施設等名称

施　設　等　名　称　1					
1.買い物施設		2.公共施設		3.娯楽施設	
順位	施設名（回答数）	順位	施設名（回答数）	順位	施設名（回答数）
1	スーパー（6）	1	エコドーム（1）	1	ニッケテニスドーム（1）
2	アオキスーパー（4）	2	図書館（1）	2	MOVIX 三好（1）
3	アピタ（3）	3	相野山福祉会館（1）	3	栄（1）
施　設　等　名　称　2					
1.買い物施設		2.公共施設		3.娯楽施設	
順位	施設名（回答数）	順位	施設名（回答数）	順位	施設名（回答数）
1	アオキスーパー（2）	1	日進市図書館（1）	1	カラオケ（1）
2	スーパー（2）	2	博物館（1）	2	ござらっせ温泉（1）
3	ピアゴ（2）	3	美術館（1）	3	映画館（1）
施　設　等　名　称　3					
1.買い物施設		2.飲食店		3.娯楽施設	
順位	施設名（回答数）	順位	施設名（回答数）	順位	施設名（回答数）
1	しまむら（2）	1	アバンセ（1）	1	日進市スポーツセンター（1）
2	三好イオン（2）	2	ミスタードーナッツ（1）	2	—
3	カーマ（1）	3	喫茶店（1）	3	—

表 3.9　知的障害者の休日によく行く施設等名称

施　設　等　名　称　1					
1.買い物施設		2.娯楽施設		3.福祉施設	
順位	施設名（回答数）	順位	施設名（回答数）	順位	施設名（回答数）
1	スーパー（3）	1	カラオケ（1）	1	あいあいの家（2）
2	ピアゴ（3）	2	スポーツジム（1）	2	Mio 香久山（1）
3	アピタ，イオン熱田店（2）	3	スポーツセンター（1）	3	レジデンス（1）
施　設　等　名　称　2					
1.買い物施設		2.娯楽施設		3.公共施設	
順位	施設名（回答数）	順位	施設名（回答数）	順位	施設名（回答数）
1	三好イオン（4）	1	ポケモンセンター（1）	1	相野山福祉会館（2）
2	スーパー（4）	2	映画館（1）	2	愛知県図書館（1）
3	ベイシア（2）	3	和合温泉湯楽（1）	3	—
施　設　等　名　称　3					
1.買い物施設		2.娯楽施設		3.公共施設	
順位	施設名（回答数）	順位	施設名（回答数）	順位	施設名（回答数）
1	カネスエ（2）	1	栄オアシス（1）	1	モリコロパーク（1）
2	GEE ストアショップ（1）	2	水族館，科学館（1）	2	—
3	アオキスーパー（1）	3	天白スポーツセンター（1）	3	—

⑥　外出の際，利用する福祉用具（全てに〇）（複数回答）

図 3.32 に障害種別平日に利用する福祉器具，図 3.33 に障害種別休日に利用する福祉器具を示す．平休日ともに利用しないが最も割合が高く身体障害者は 55%，知的障害者・精神障害者は 80%を超えている．

身体障害者は，平日休日ともに杖を利用するが 25%，車いすを利用するが 10%程度である．

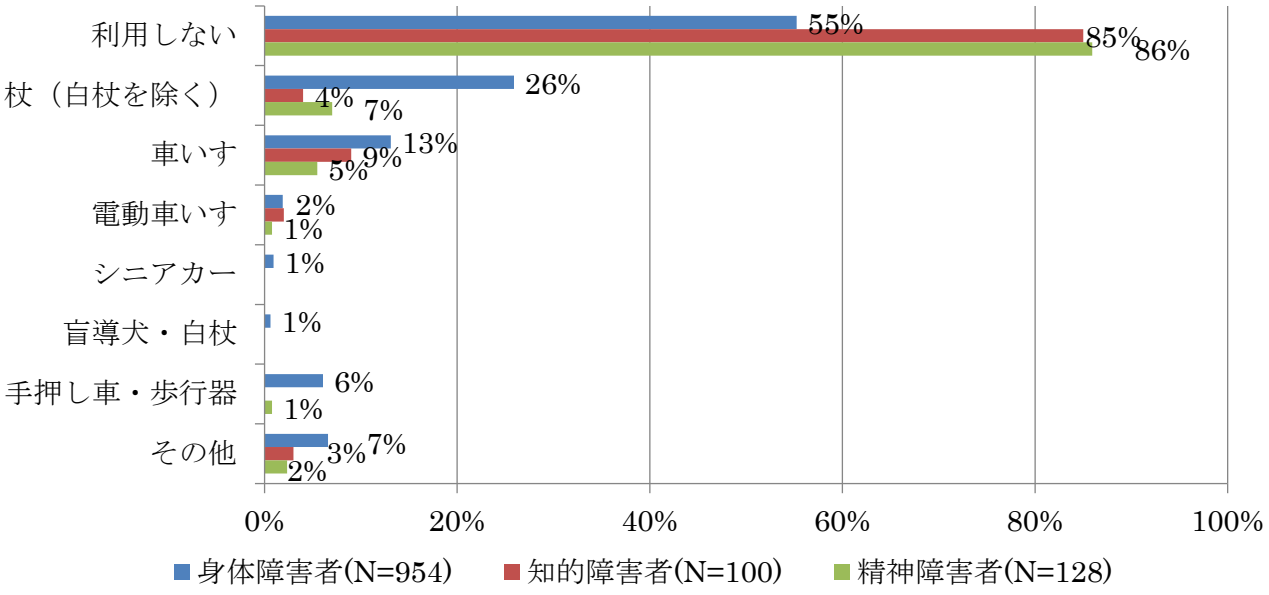


図 3.32　障害種別平日に利用する福祉器具（N=1182）

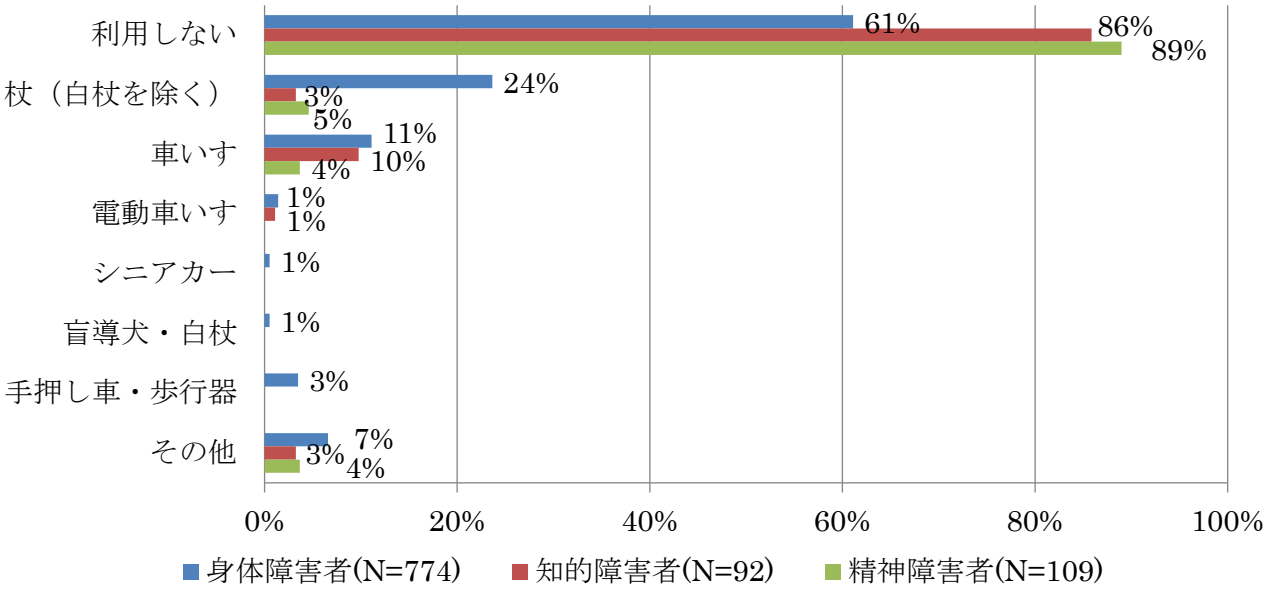


図 3.33　障害種別休日に利用する福祉器具（N=975）

⑦　外出の際，介助者の必要性（○を１つ）

図 3.34 に障害種別平日の介助者の必要有無，図 3.35 に障害種別休日の介助者の必要有無を示す．平休日であまり差はなく，身体障害者と精神障害者は介助者が必要な人と必要ない人でほぼ半々である．知的障害者では必要ない人より必要な人の方が 2 割程度低い．

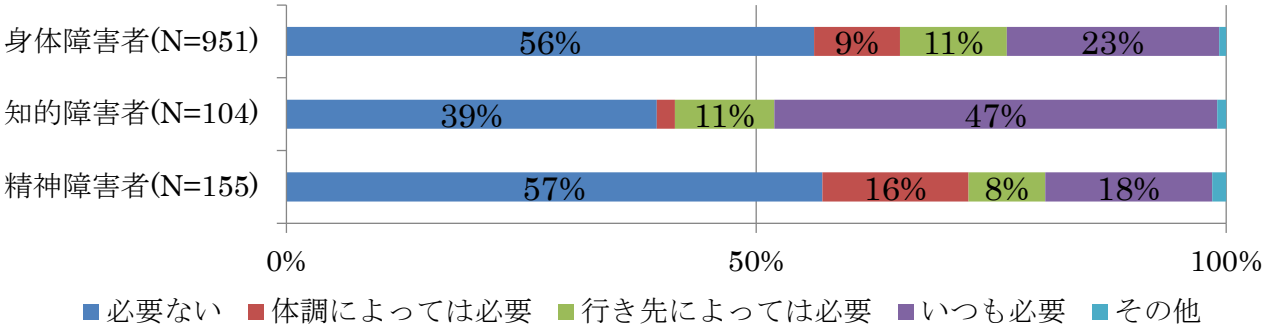


図 3.34　障害種別平日の介助者の必要有無（N=1190）

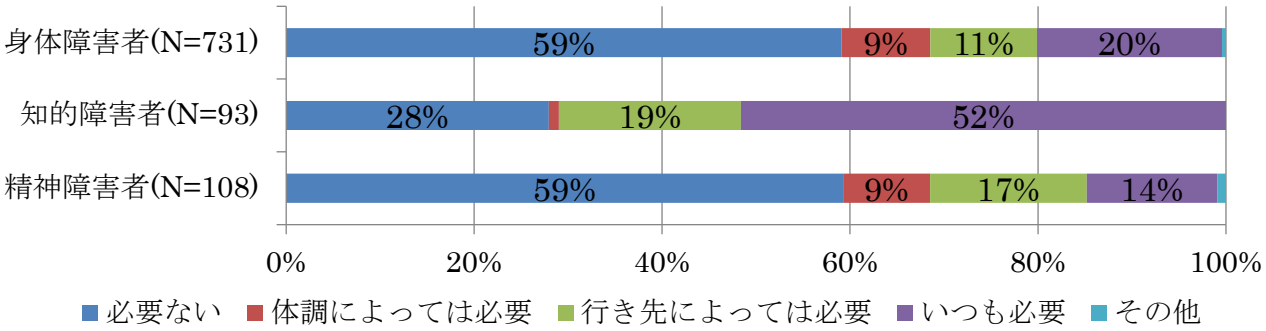


図 3.35　障害種別休日の介助者の必要有無（N=932）

⑧　付き添う介助者の方（全てに〇）（複数回答）

前問の⑦で介助者が必要と回答した人の中で，**図 3.36** に障害種別平日に付き添う介助者，**図 3.37** に障害種別休日に付き添う介助者の割合を示す．平休日ともに家族内での介助が多くなっている．知的障害者の人は平日で 81%，休日ではほとんどの人が親に介護してもらっていると回答している．

また休日では身内での介護が増え，施設職員など他人による介護が減っている．

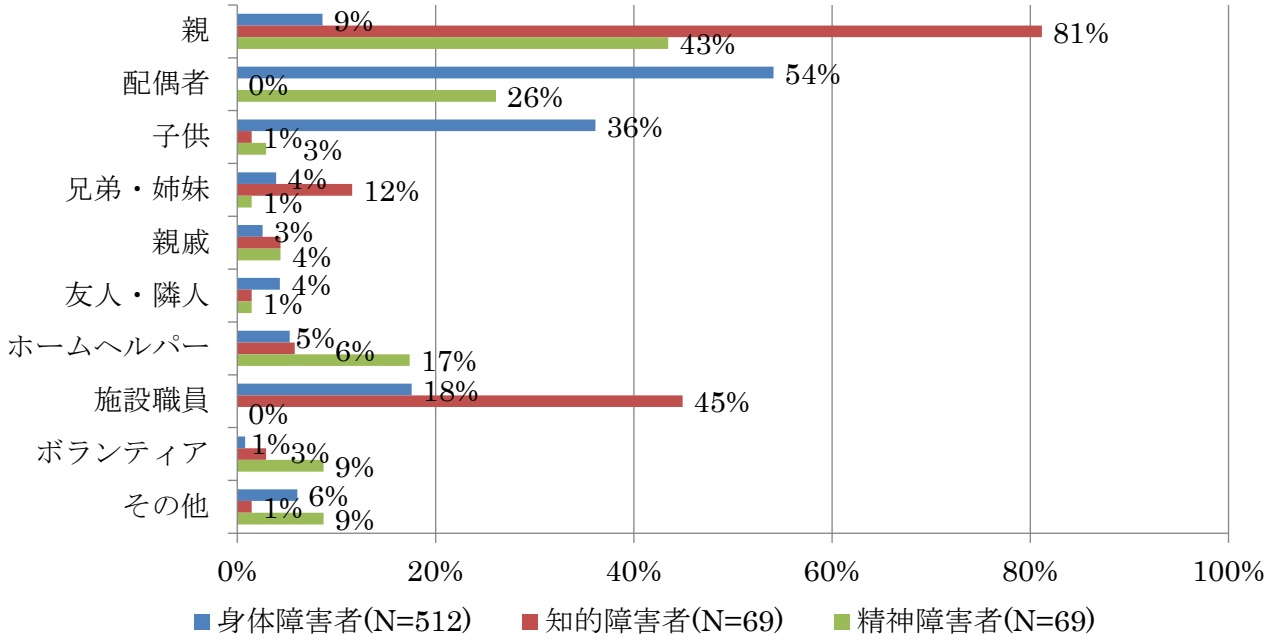


図 3.36　障害種別平日に付き添う介助者（N=650）

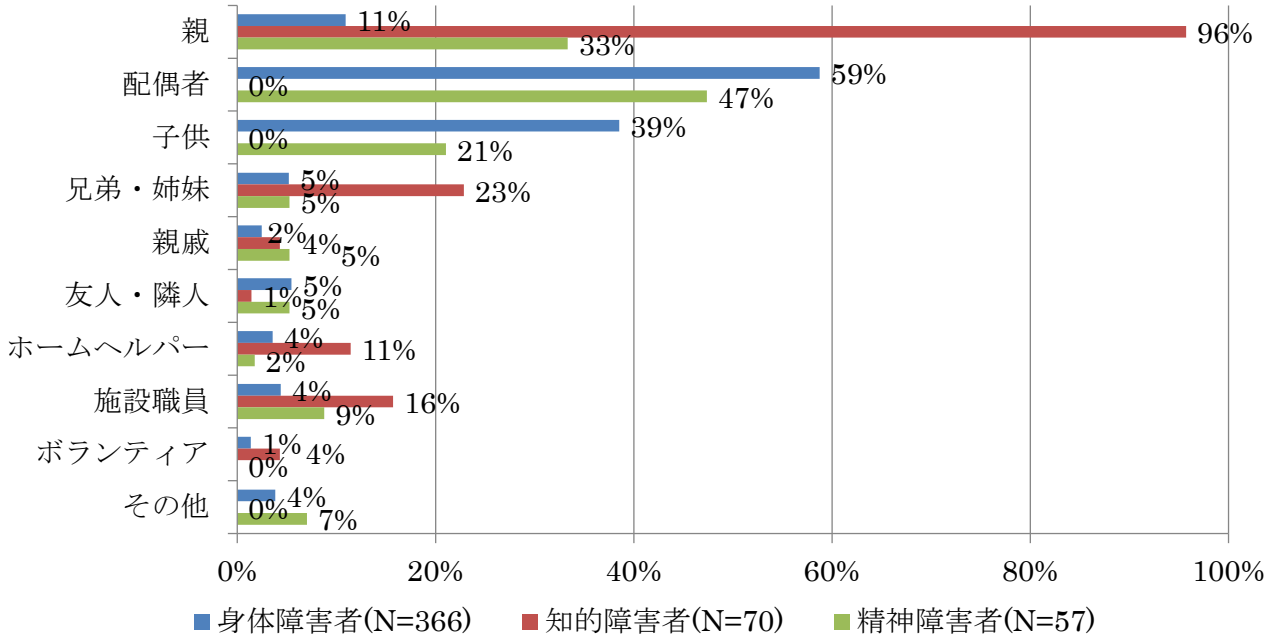


図 3.37　障害種別休日に付き添う介助者（N=493）

⑨　お出かけに関しての満足度（○を１つ）

図 3.38 に障害種別平日の外出満足度，図 3.39 に障害種別休日の外出満足度を示す．比較してみると，休日のほうが平日より不満が高く，「やや不満」「不満」を合わせると約 30%以上の人が不満だと回答している．さらにその中でも，知的障害者は最も高く 41%が不満だと回答している．平日では不満と答えた人は精神障害者が最も高く，28%が回答している．

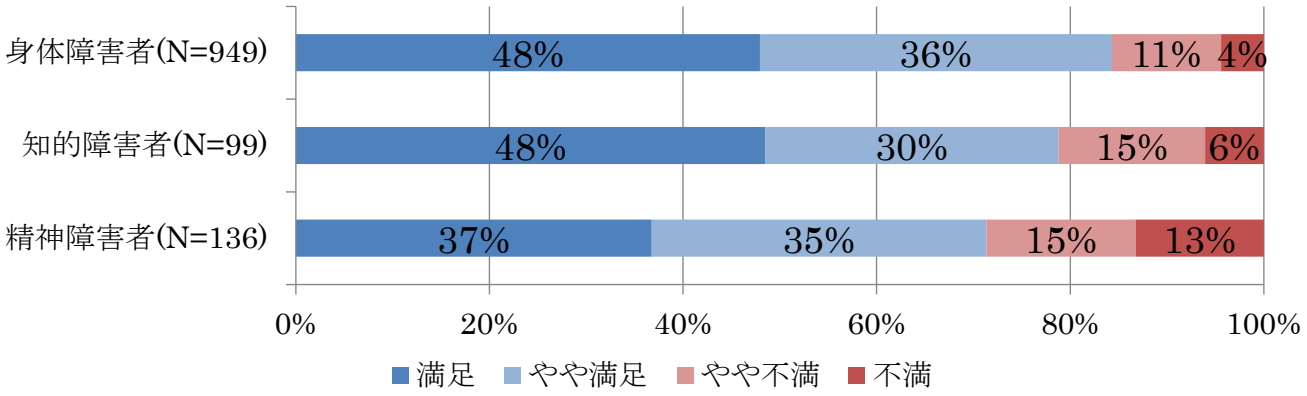


図 3.38　障害種別平日の外出満足度（N=1184）

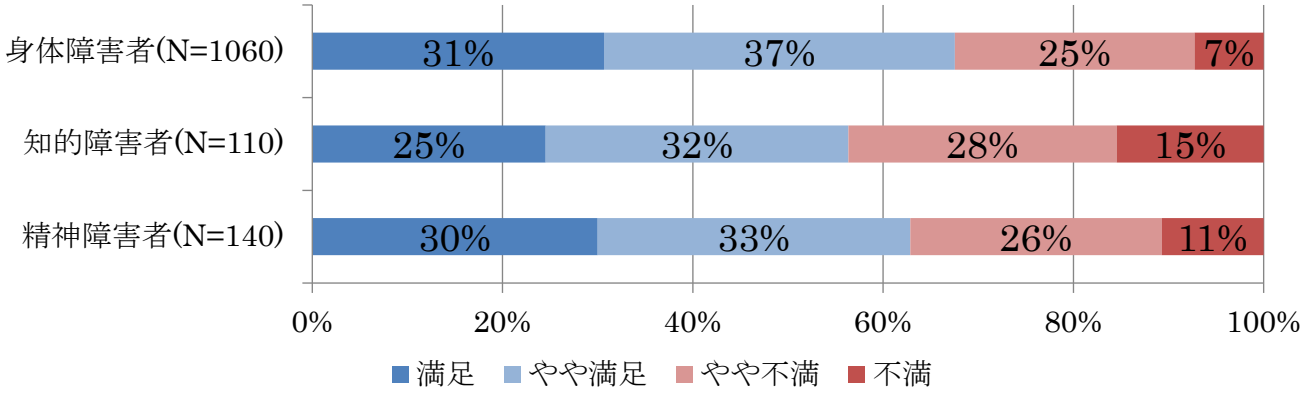


図 3.39　障害種別休日の外出満足度（N=1310）

3.4 バスの利用状況と利用する際に妨げになっていることについて

問18. １人でバスを利用しているかを教えてください．また，利用している方は，利用頻度と満足度を教えてください．○を１つつけてください．

i.　バスの利用有無（○を１つ）

現在，バスを「利用している」，利用できる状態にあるが，利用していないの「利用できるが，利用していない」，「利用していない」の３択である．障害にかかわらず約 70%の人が利用していないと回答している．

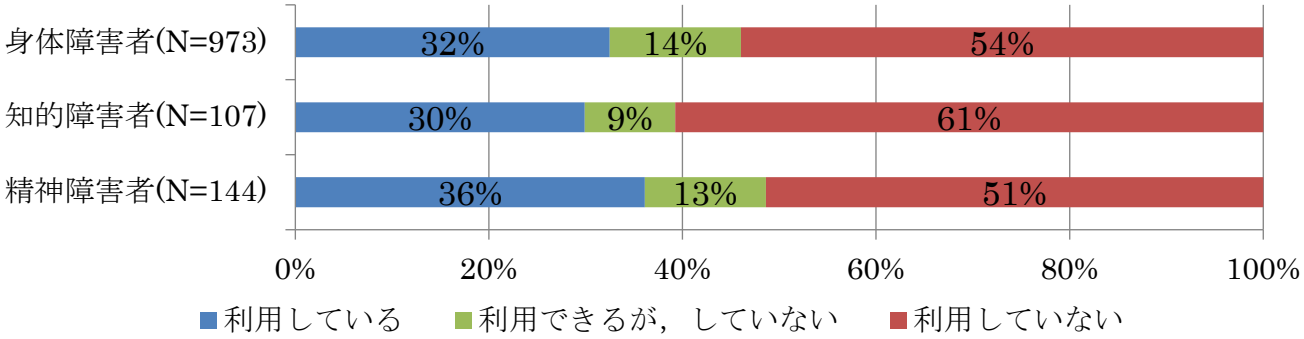


図 3.40　障害種別バスの利用有無（N=1224）

ii.　バスの利用頻度（○を１つ）

身体障害者は頻度が少ない傾向にあり，「年に数回」が最も高く 29%である．対照的に知的障害者の方は利用頻度が多い傾向にある，「ほぼ毎日」が最も高く 38%である．精神障害者は「週に数日」が最も高く 25%である．

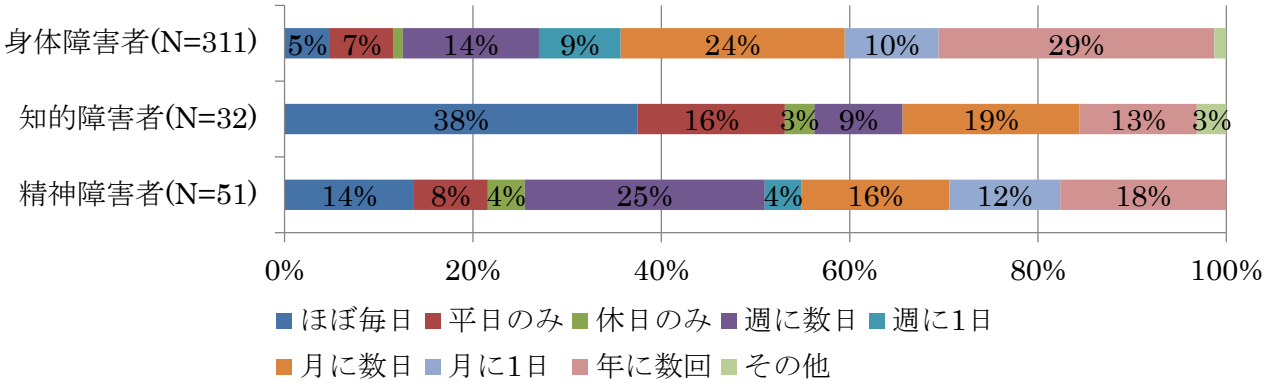


図 3.41　障害種別バスの利用頻度（N=394）

iii.　バスの満足度（○を１つ）

「満足」と「やや満足」を合わせると最も高いのは身体障害者の 77%であり，低いのは精神障害者で 60%である．「不満」と回答した人はどの障害者も 10%未満であるが，「やや不満」と回答した人をあわせると，最も高いのは精神障害者の 39%である．

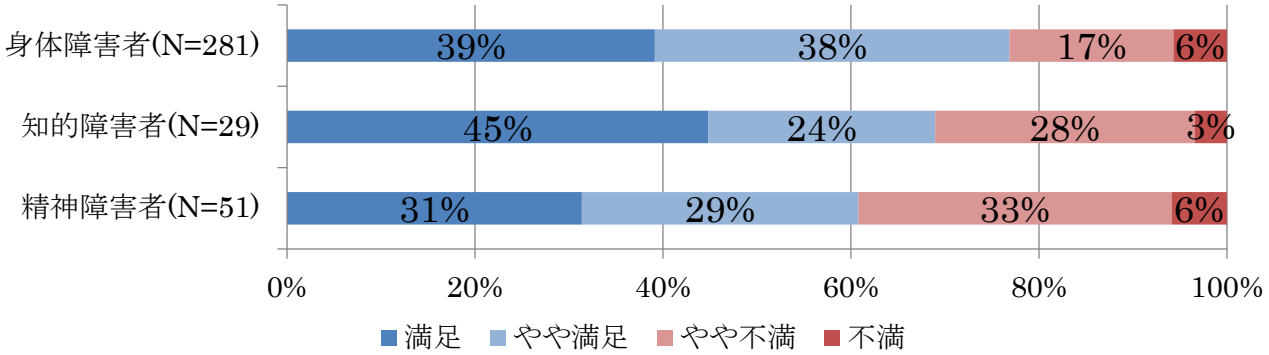


図 3.42　障害種別バスの満足度（N=361）

問19. １人でバスを利用してご自宅から目的地まで移動するとした場合，どのような支障が存在または想定されますか．①～③のそれぞれの要因であてはまる全てに○をつけてください．

① 環境要因（全てに○）（複数回答）

バスを利用する際のバスの環境要因による支障として，「運行本数が少ない」と回答した人が最も高い．その中でも，知的障害者の回答が最も高く 49%となっている．また，環境要因以外によってバス利用で支障を感じている人は身体障害者で 7%，知的障害者で 17%，精神障害者で 6%である．

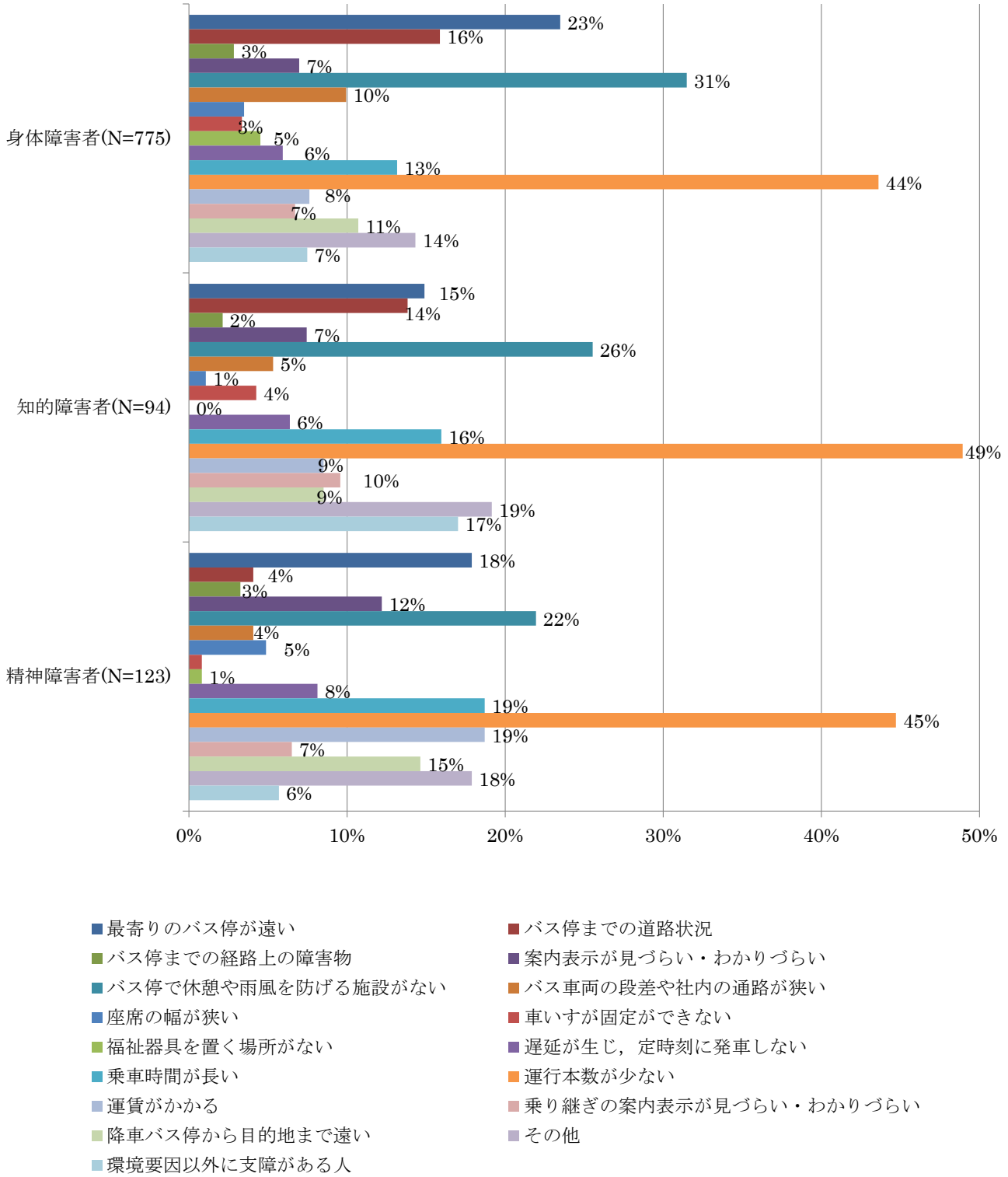


図 3.43　障害種別バスを利用する際の支障「環境要因」（N=992）

② 身体的要因（全てに〇）（複数回答）

身体的要因に関して，身体障害者で最も高いのは「最寄りのバス停まで移動できない」の 31%，次いで高いのは「揺れる車内で座って(立って)いられない」が 29%である．知的障害者は「運賃の支払い動作が困難」が最も高く 44%であり，次いで高いのは 31%の「最寄りバス停まで移動できない」である．精神障害者は「その他」を除き最も高いのは「降車バス停から目的地まで移動できない」の 27%である．また，身体的要因以外によってバス利用で支障を感じている人は身体障害者で 40%，知的障害者で 49%，精神障害者で 60%である．

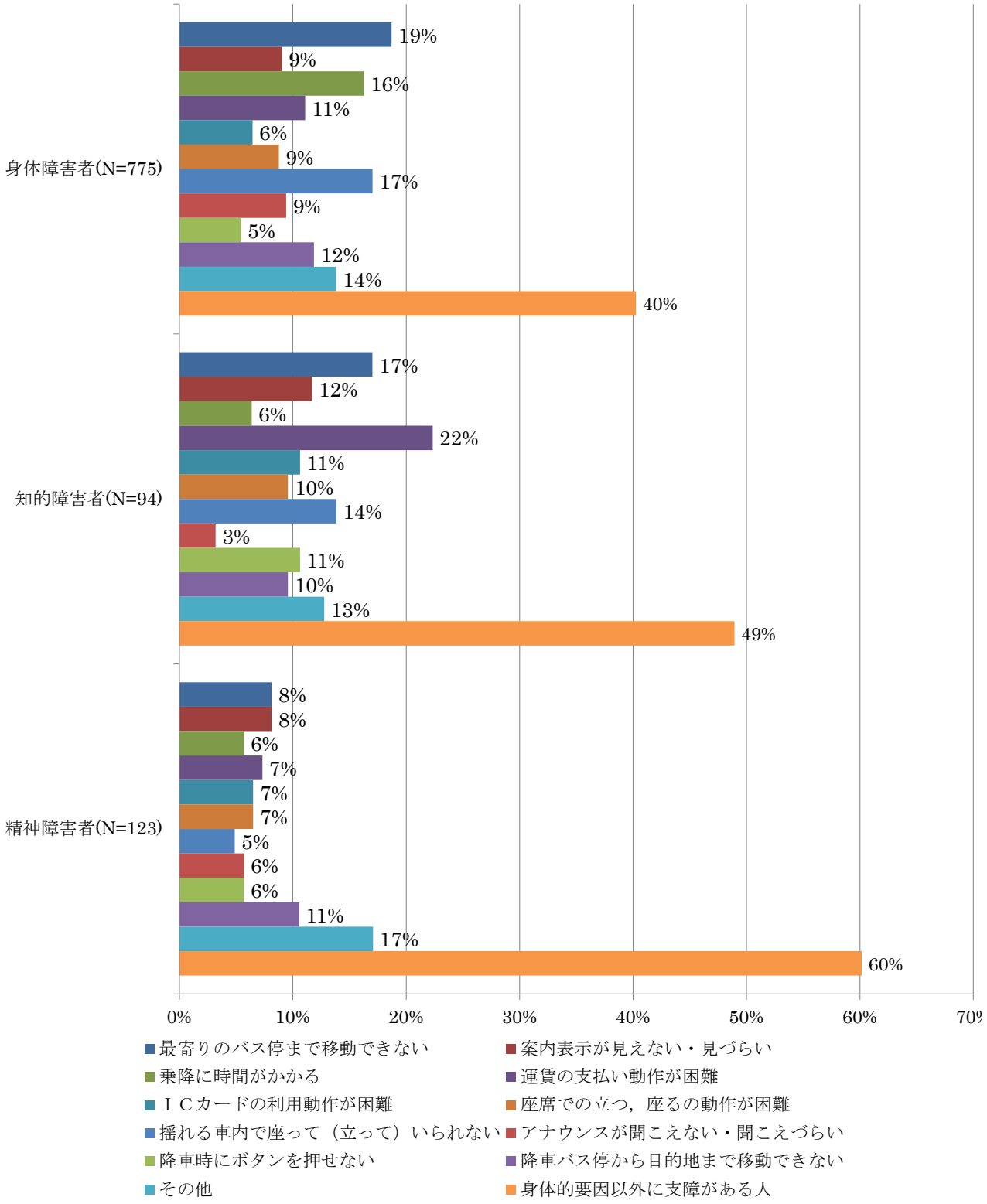


図 3.44　障害種別バスを利用する際の支障「身体的要因」（N=992）

③　心理的要因（全てに〇）（複数回答）

心理的要因に関して知的障害者は全体的に高く，その中でも高いのが「バス停の案内表示が理解できない」と「目的地までの経路がわからない探すことができない」で 32%である．身体障害者で高いのは「他の利用客に迷惑をかけると思う」で 13%である．精神障害者では「周囲の目線が気になる」が 26%と最も高い．また，心理的的要因以外によってバス利用で支障を感じる人は身体障害者で 55%，知的障害者で 27%，精神障害者で 30%である．

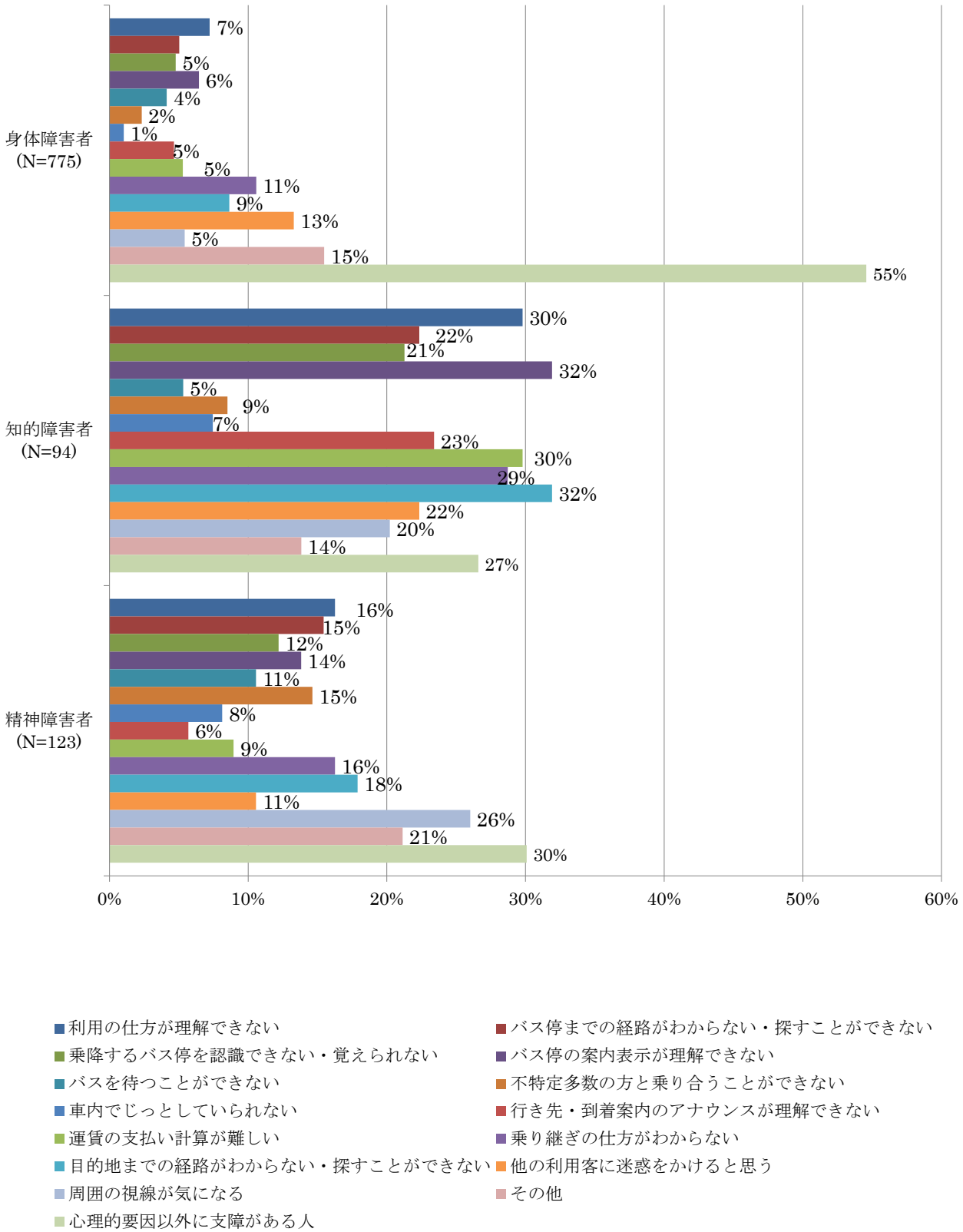


図 3.45　障害種別バスを利用する際の支障「心理的要因」（N=992）

問20. もし問 19 の支障が改善された場合，バスの利用は今よりも増えますか．○を 1 つつけてください．

「少しだけ増える」と「増える」合わせると，最も高いのは知的障害者の 51%である．

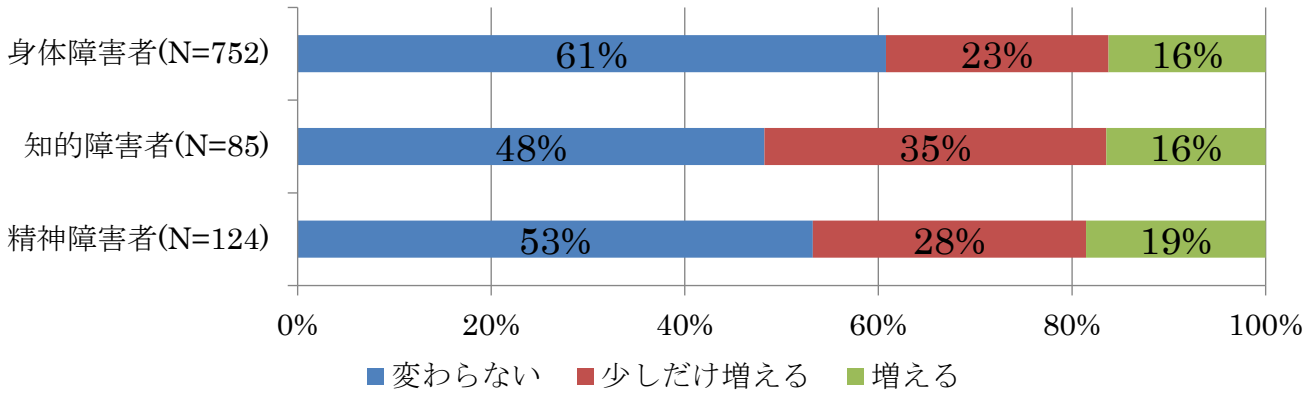


図 3.46　障害種別支障改善後のバスの利用頻度（N=951）

3.5 新しい交通手段の導入の必要性について

問21. もし，新しい交通手段が導入されることになった場合，どのようなサービスであれば利用したいと思いますか．下記のサービス内容から重要だと思う順番に，3 つまで番号を記入してください

i.　最も重要だと思うサービス

どの障害においても最も重要であると思われているサービスは「固定ダイヤ」であり 30%を超えている．次いで高いのは「家の近くまで迎えに来てくれる」であり 30%前後である．

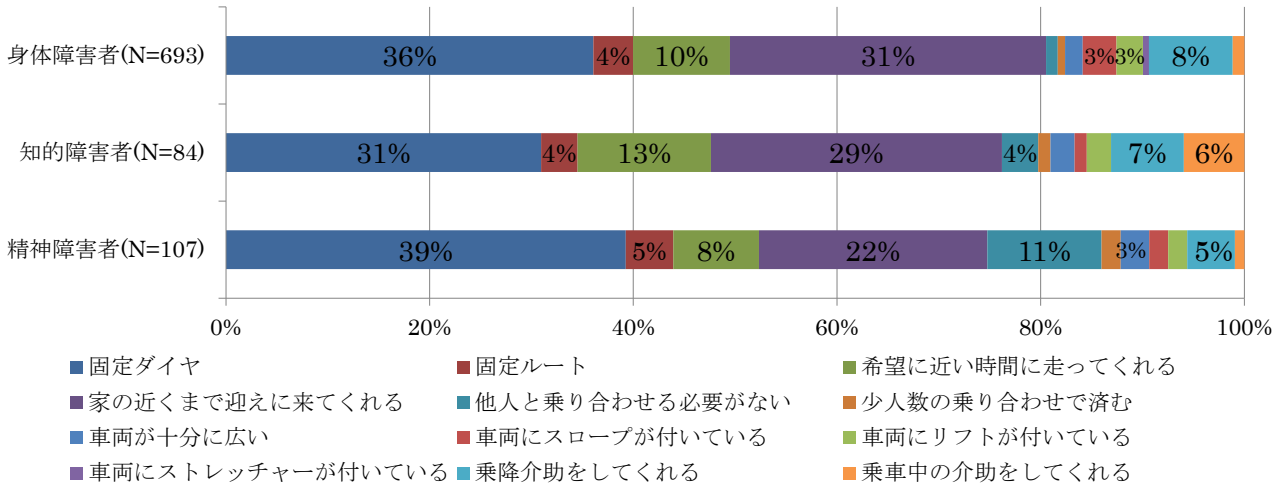


図 3.47　障害種別最も重要だと思うサービス（N=884）

ii.　2 番目に重要だと思うサービス

どの障害においても最も重要であると思われているサービスは「固定ルート」で，約 30%である．また身体障害者と知的障害者では「乗降介助をしてくれる」の割合も高く 14%と 12%である．

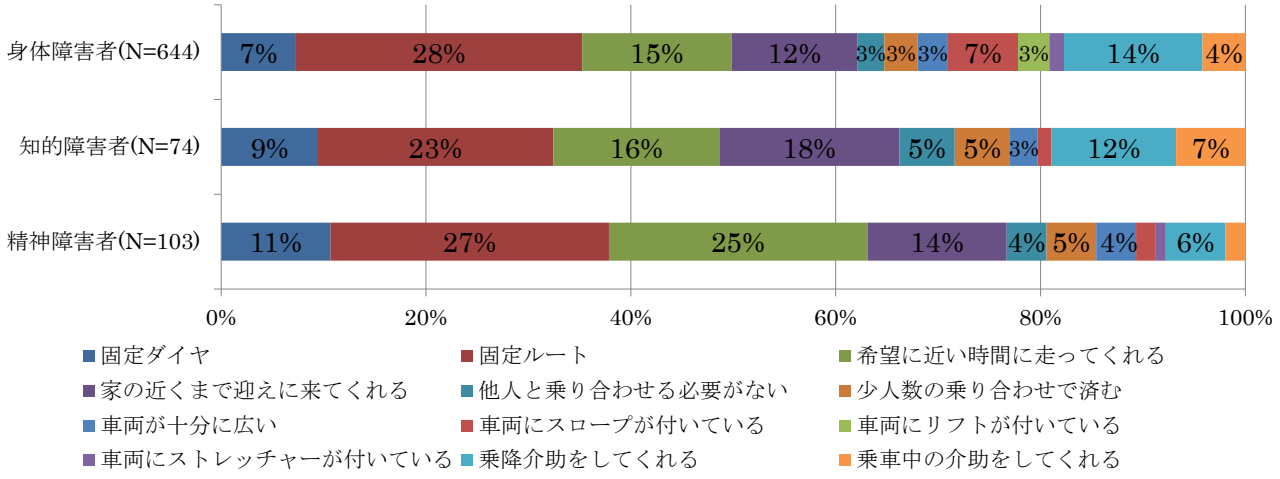


図 3.48　障害種別 2 番目に重要だと思うサービス（N=821）

iii.　3 番目に重要だと思うサービス

比較的，均等に分かれている中でも，「少人数の乗り合わせで済む」と「車両が十分に広い」が高く，15%前後である．

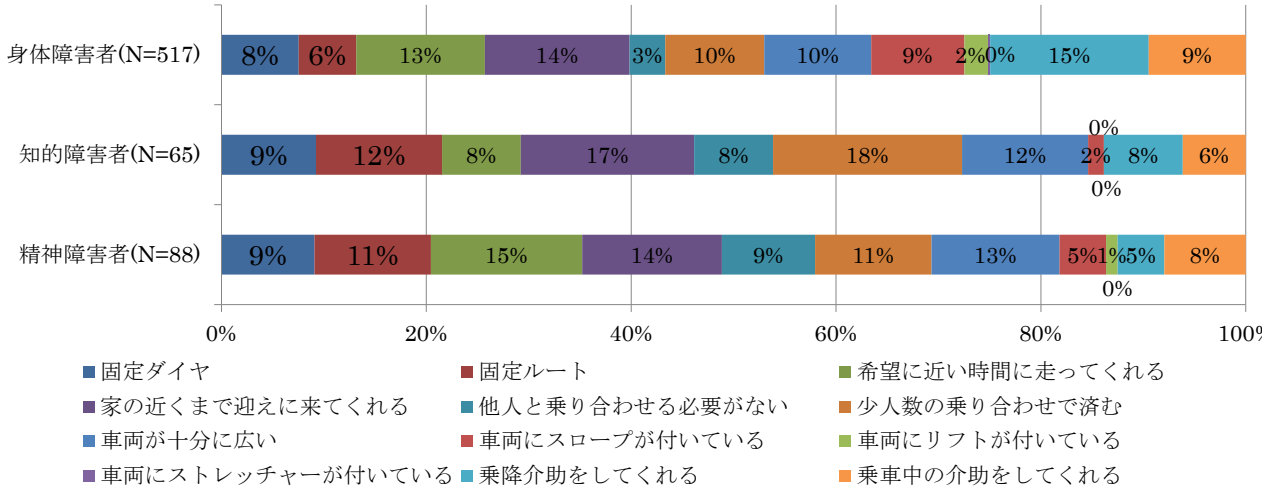


図 3.49　障害種別 3 番目に重要だと思うサービス（N=670）

問22. 問 21 でお聞きした新しい交通手段が導入された場合，市内の移動 1 回について，いくらまでなら支払ってもよいと思いますか.

身体障害者と精神障害者で最も高いのは「200～400 円」であり，どちらも 32%である．知的障害者で最も高いのは「400~600 円」であり，32%である．また，身体障害者では 23%の人が「1000 円以上」と回答している．

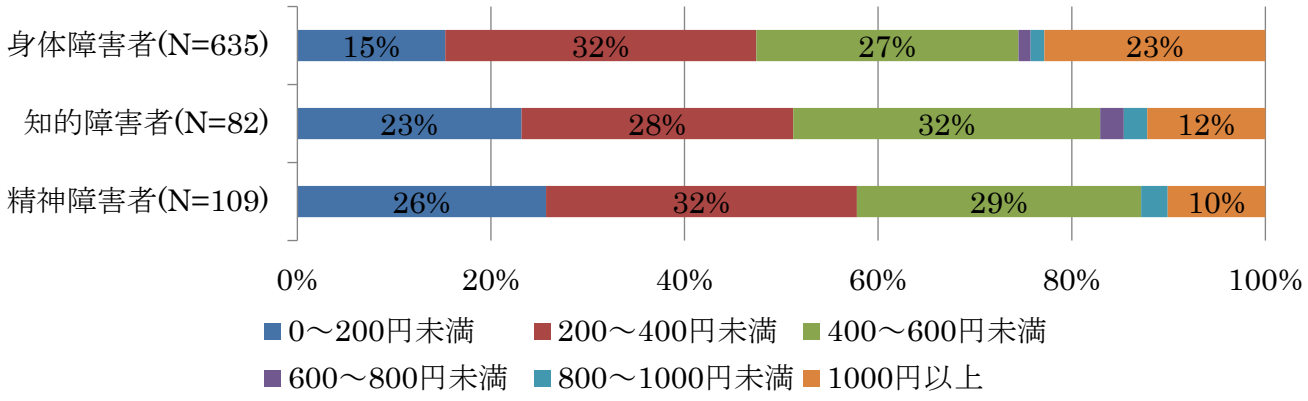


図 3.50　障害種別新しい交通手段の支払い限度額（N=826）

問23. 会員登録制の移送サービス（福祉有償運送やボランティア輸送）が使えるとしたら，利用したいですか.
〇を 1 つつけてください.

① 移送サービスの利用希望（〇を 1 つ）

どの障害においても「どちらともいえない」が高く，身体障害者は 35%，知的障害者は 38%，精神障害者は 42%である．

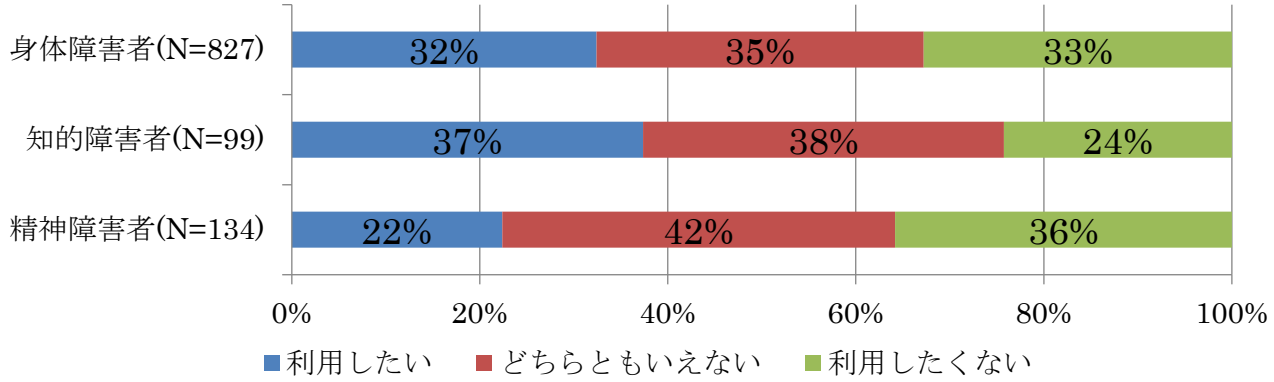


図 3.51　障害種別移送サービスの利用希望（N=1060）

② 利用する際の年会費（毎回の利用料金は別途必要です.）（○を１つ）

身体障害者と知的障害者は回答割合が似ており，ともに最も高いのは「1000 以内」である．精神障害者は「1000 円以内」が最も多く 42%で，次で「3000 円以内」が 23%である．

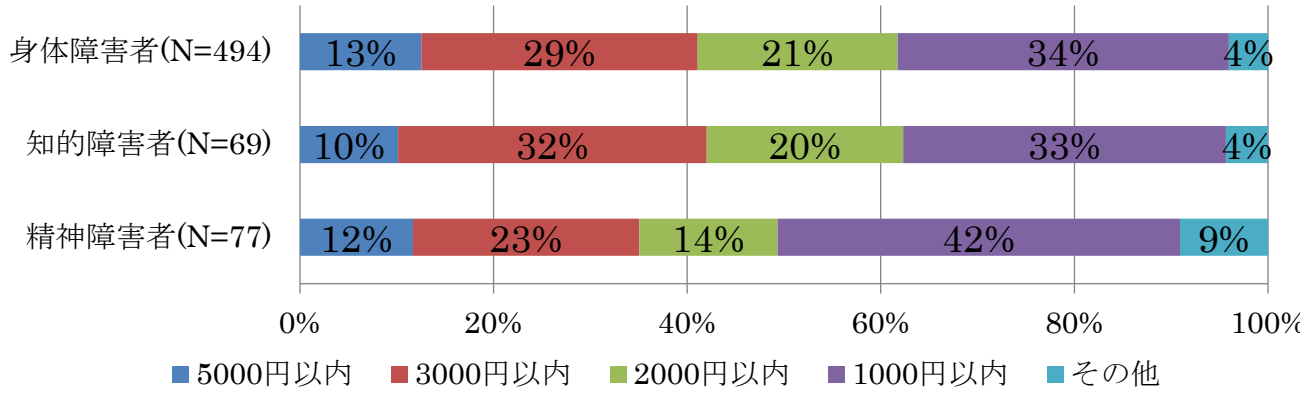


図 3.52　障害種別利用する際の年会費（N=640）

③ 利用の目的（○を１つ）

身体障害者と精神障害者はほぼ同じような割合であり，「買物」と「通院」が 45%程度である．知的障害者では全て同じくらいの割合で約 20%から 30%である．

目的別主な行き先を障害者別に表 3.11，表 3.12，表 3.13 に示す．

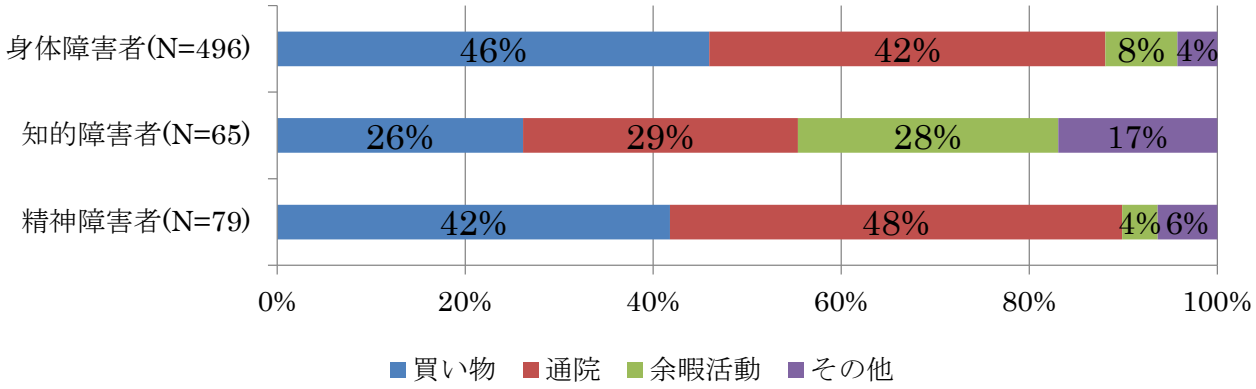


図 3.53　障害種別利用の目的（N=640）

表 3.11　身体障害者の目的別主な行き先

目的別主な行き先「身体障害者」						
目的	施設	人数	施設	人数	施設	人数
買い物	アオキスーパー	19	スーパー	19	ピアゴ	9
通院	おりど病院	21	病院	18	愛知医科大学	9
余暇活動	図書館	7	市民会館	4	公園	3
その他	市役所	7	赤池駅	6	日進駅	3

表 3.12　知的障害者の目的別主な行き先

目的別主な行き先「知的障害者」						
目的	施設	人数	施設	人数	施設	人数
買い物	イオン	3	スーパー	19	ピアゴ	9
通院	愛知国際病院	2	東尾張病院	1	愛知医科大学	9
余暇活動	図書館	7	市民会館	4	公園	3
その他	三好養護学校	2	自宅	2	日進駅	1

表 3.13　精神障害者の目的別主な行き先

目的別主な行き先「精神障害者」						
目的	施設	人数	施設	人数	施設	人数
買い物	スーパー	3	アオキスーパー	2	ピアゴ	1
通院	病院	6	おりど病院	2	愛知医科大学	2
余暇活動	レストラン	1	ゆったり工房	1	心障者スポーツセンター	1
その他	市役所	3	赤池駅	2	長久手古戦場	1

④　希望する利用時間（○を１つ）

どの障害においても 30 分以内が最も多く，約 50%である．次に多いのは 1 時間以内で約 35%である．

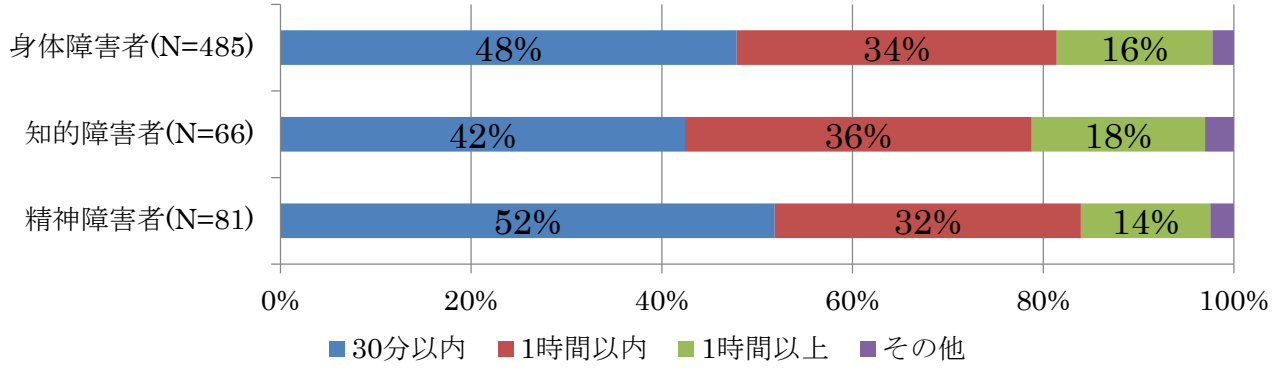


図 3.54　障害種別利用の目的（N=632）

⑤　利用する上で最も気になる点（○を１つ）

どの障害においても「利用料金」が最も割合が高く約 60%である．次に多いのは「予約の手続き」である．

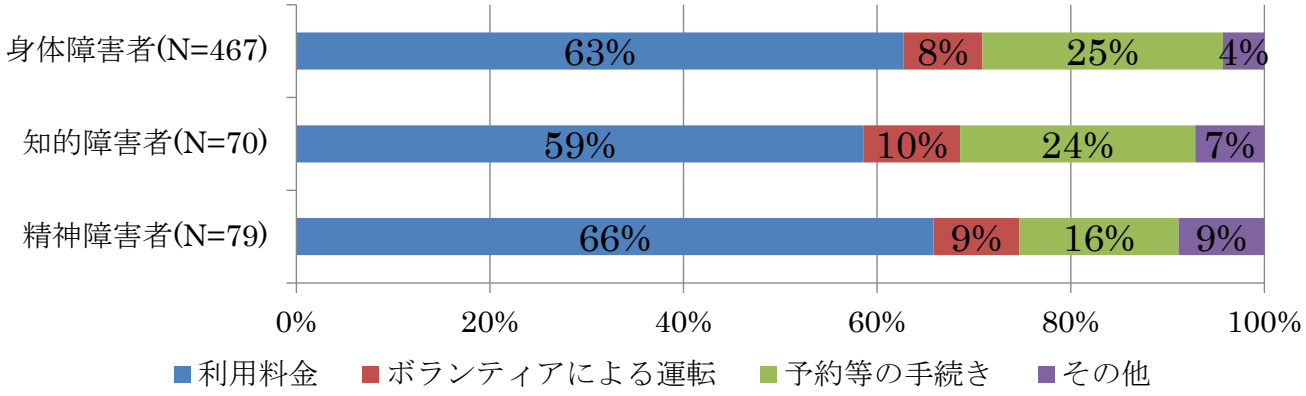


図 3.55　障害種別利用の目的（N=616）

⑥　利用したくない理由（全てに〇）

どの障害においても「利用する必要」がないが最も高く 60%以上である．知的障害者では「予約が面倒・できない」という回答が多く 21%である．精神障害者では，「利用料金が高い」が最も高く 28%である．

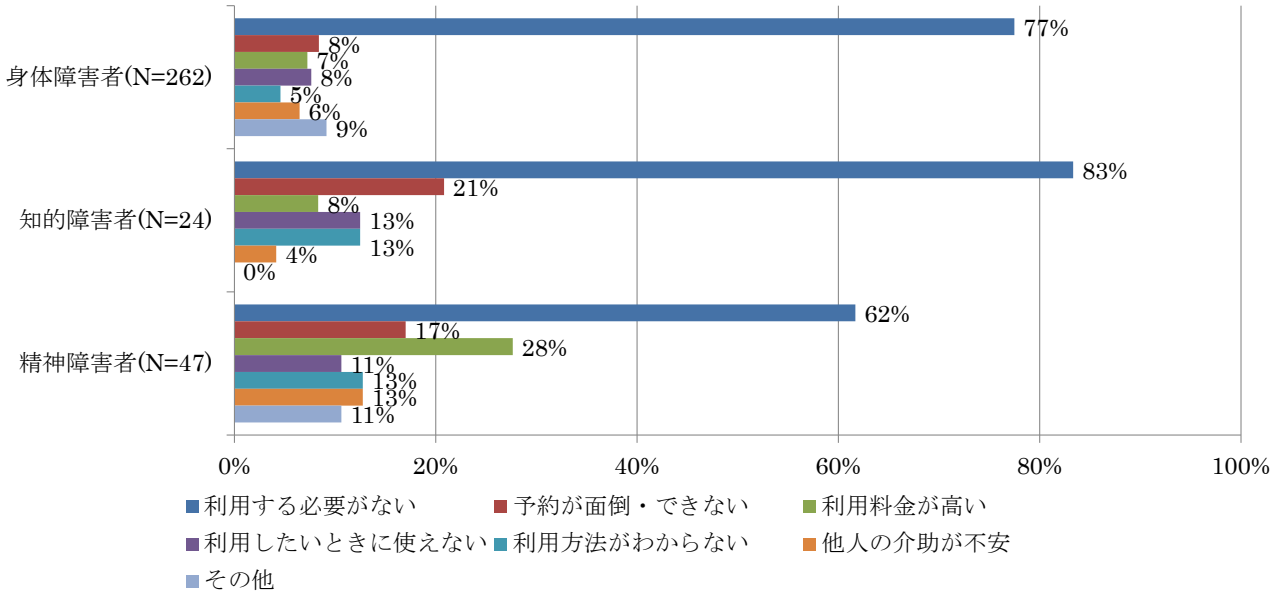


図 3.56　利用の目的（N=333）

3.6 ご意見・ご希望

問24. 公共交通の利用が可能となるアイデアや，ご意見・ご希望などご自由に記入してください．

ここでは，障害種別での記載とする．

①　身体障害者

- ミラの設置をお願いしたいので◎ミラの設置をお願いしてあるが車の出るのに見えにくい
- いつもお世話になっております。今のところ、自分でほとんどしておりますので、いろいろ思いつけません。悪くなってからでは遅いかも知れませんが、想像（頭が悪くて）ができませんので、この位の書き方でいいのか？…現状は身症者としては割合に動けますので、維持に努力したいと思います。
- くるりんバスでリニモの駅まで出るには出ても（現在）帰りが１時間に１本で不便であり又往きの場合でもリニモとの連絡がうまく出来ていないので考えていただきたい・くるりんバスの本数を増やしていただきたいのと各コースへの連絡が市役所中心になっているがもう少し幅をもたせて市内の数ケ所で縦横に連絡出来るようにしていただきたい。
- くるりんバスについて（利用できない人は福祉、介護サービスで）①本数増②地下鉄駅、公共施設経由③距離、時間の短縮④ステップ段差解決⑤車椅子の乗降可⑥椅子道路幅広く
- くるりんバスの朝、晩の本数を増す。・駅と役場のくるりんバスのルートを増す。
- くるりんバスの利用がもっとできるとよりバスの本数を増やしてほしい・日進市内の移動が今は、バスでの利用では全然無理なので道路が広くない市内バスを増やしてほしい
- くるりんバスは南西の時は日進市役所から浅田右廻りより先に赤池を廻って下さい・中コースはガスタンク西廻りで名古屋市バス近くだと利用者が多くなると思います　日進駅廻りは名古屋へ行く交通費が高いのでもっちょっと考へて下さい。

- バス停を近場で！・片道通行でなく往復通行でお願いしない。
- 以前福祉タクシーで予約した際のこと。行きの病院迄送ってくれたのは良いが、途中別の利用客から送迎の要請があったからと病院におきざりにされた。すぐ別のタクシーをよこすと言ったものの 2 時間後にしか来ず、その間真冬の 2 月にトイレにも行けず大変な思いをした。介護する方の良識、マナーをしっかりしてほしい。利用するのは重度介護者もいるのだから…。
- 現在のクルリンバスは、市役所が拠点になっている為非常に不便で、利用する気になれません。（どこへ行くにも市役所での乗り換えが必要となる）駅を拠点としたルート、方法を検討してほしい。・タクシーではお願いしずらい近い所への送迎サービスを希望します。（徒歩 10 分程度のクリニックなど、体調不良の際送迎してもらえるとありがたいです）
- 交通の便を良くして欲しい。・バス停、地下鉄へのアクセスを良くして下さい。・利用料金を無料もしくは格安
- 公共施設の障害者用駐車場に雨にぬれないように屋根をつけてほしいです。・家の前にくるりんバスのバス停があるのですが、車を出す時にじゃまなので場所を変えてほしいです。（赤池南、南コース右回り）
- 高齢になると歩くのがおっくうになる為、近くまで行けるタクシーとかマイカーが便利ですが、運転が出来なくなった時、割安に利用出来るシステムがあったら経済的に助ります。現在、タクシー券が大変助っています。
- 妻が車の運転が出来ない為免許返納すれば、何処えも行く事が出来ない　何時まで自分で運転出来るか一番の不安です。（H27、8 月免許更新です）
- 使用頻度路線を調査し路線本数を変えコストダウンも考える事。・公共、（公私共）路線との接続を考えれば、利用考が増すか。・始発、終発、の利用も調査してみてはどうか。
- 地下鉄星ヶ丘駅へはバス運行（名鉄）されていますが、地下鉄平針駅ｏｒ地下鉄赤池駅への路線運行していただきたい。（岩崎・岩根在住）
- 名古屋市バス名鉄バスとのリンク強化－乗り継ぎが簡単、相互乗入れ・くるりんばすの乗りかえが可能なように、バスセンター（集積地）を何ヶ所か作る。・「くるりんばす＋（プラス）」などの名称で、料金を高くして（￥1000 程度）、希望の時間ｏｒ行き先指定ができる交通機関、重度障害者には利用券を何枚か配る
- 目的地（例：米野木→スポーツセンター→市役所）まで出来る、限り短い距離で行けるとよい。・バスを小型化して、住宅の中にも走ってバス停を細かくして利用しやすくしてほしい。
- ✧ 運行本数が多い事（１時間に 3 本位）２．どこでもバス停（手を上げたら止まってくれ乗車出来る）３．ボランティアがバスに乗車して②の手助けをする（運転者１人ではむづかしいから）
- １００％介護必要　入院する際介護タクシー利用　市で難病患者の送迎望む
- ➢ ウォークラリー、花見などとの組み合せによるくるりんばすの利用②くるりんばすの利用に応じたポイントで市内で買い物が出来る
- ➢ くるりんバスのルート（市役所、施設中心→駅、スーパーなど）②片道切符のルート③運転が荒い。座席が固すきて体にこたえる。
- １人で１歩も移動出来ないので今回のアンケートは答え様が無いです。（全く見えない）歩行訓練も受けてないので家の中のみ手さぐりで移動
- ➢ 西コース、クルリンバス午後帯　左回り７便（梅森西１５：００）の後にもう一便増加して頂きたい、終便が少し早すぎる。②中央線のように座席を前向きにできないか（理由は、ゆれが著しいから）ＬＣＣ航空会社の例を検討して下さい（座席数は殆んど足らない筈）

- 日進駅、又は米ノ木駅まで地下鉄ダイヤの乗り入れを希望。（赤池駅から１５分乃至は２０分おきになっている。）②長久手古戦場駅（リニモ駅）まで行ける路線（ぐるりんバス）を設けて欲しい。（愛知医大病院に行くのに長久手のバスと接続するため）
- ＮＯＴＨＩＮＧ
- あまり外にでかける目的がない
- いつも御苦労様です。私車に乗っており、あまりバスはよう無しでいます。足に不便な方は、大変喜こんで又助かっていると思います。人があまり乗っていない場合、バスもったいない…と思う事もあります。大きなバスでなくてもいいのでは。
- お世話さまになります。現在私事日常生活において自分の事は自分で出来て居りますので公共交通の利用については、時刻表に伴い名鉄バスも１人で利用し乍ら星ヶ丘他へも出かけて居ります。通常の通院等は（坂野内科）１人で行けます。遠方の通院時には予約時に合わせて、子供等々家族に送って貰って居ります。其の他は今のところ坂道を歩く時に少し息苦しさを感じますが来る１１月２２日で満８７才を迎えますが年なりの生活が出来る幸をかんじ居ります。
- グリーンハイツ（竹ノ山）に住んでいますが年をとった人には、（１人住い）会員登録制の移送サービスをして下さると、喜ばれると思います。
- くりんバスは、行きと帰へりのバス停がちがい、帰へりのバス停が遠い為利用出来ません。
- クルリン、バス初めの頃は、老人が無料がいつの間にか子供が無料で老人か有料年金が減り物価が上昇、これでは、買物も気楽に出来ない
- グルリンバス　バスが１５分置きに運行してくれるとありがたいです
- グルリンバスあまりにも回数が少ない
- くるりんバスが、星ヶ丘又は本郷・藤ヶ丘駅へ行ってほしい
- くるりんバスがグリーンハイツまできてくださるので感謝しております。ありがとうございます。
- くるりんバスがニュタウンに入って来てくれて本当におかげ様です　バスと向いの奥さんのおかげで御飯が食べれます　心から感謝感謝です
- くるりんバスがバス停以外の所で乗降できると良いですが…
- くるりんバスが遠すぎるし名鉄バスも遠いし、信号機まで歩けない　くるりんバスを白土まで来るようにしてほしい。
- クルリンバスで１時間に１本ではいかんです　日進市役所でのりかえ無駄でないでしょうか　せめて１時間に２本位そして安くしてもらいたい　クルリンバスをただにしてわいかが？
- グルリンバスの運営費用と効果について、本当に必要なのか疑問を感じる　理由、乗客が少ない、本数が少ない
- くるりんばすの回数をふやしてほしい。
- くるりんバスの経路図一覧表があれば良い
- くるりんばすの南コースの一部変更・現行　寺脇～日生東山～笠寺山～市民会館　・変更　寺脇～南部福祉会館（南小学校）～おりど病院～市民会館　（注）日生東山は市役所～日進駅コースの立寄りで救済可能
- くるりんバスの便数がふえればありがたいです。
- クルリンバスの本数の増加。
- くるりんバスの本数を増やしてほしい
- くるりんばすは、ルートが細かく設定されていて便利だと思う。本数を増やす、双方向ルートにする。（一方向だけだと不便）の２つをすればかなり利用したくなる気持ちが高まる

- くるりんバスは、梅森台１丁目から平針北へ行くバスはあるのに、帰りのバスがありませんので平針から、梅森へ帰れるようにしていただきたいです。
- くるりんバスはどの方面でも遅延が多いみたいですので雨の日は特にこまります。市内の主要な店等には乗りつぎなしで直接１本のバスで行ける方法はないでしょうか。例　アオキスーパー等に行くときは半日以上時間がかかります。
- クルリンバスは通らない。名鉄バスは赤池まで行けるが、バスの利用方法は普通に支払いするのみ。
- くるりんバスは名鉄バスの様に路線を決め列日進駅から古戦場をどこかを経由しし３０分１回ぐらい走ると一般の方も乗車するように何か工夫するといい
- ぐるりんバスを 100%利用して、助っています。現状の侭で満足しています。ありがとう御座います。
- くるりんバスを利用させて載き大変助けられており有難うございます。白山のバス停で消防署で乗る場合はとても便利なのですが反對側で乗る時は信号は遠いので大変なんです。西コースもバス停が遠いので押し車の私には一寸出掛けるのを控えてしまいます。時々タクシーを利用しております。どうぞ宜しくお願い致します
- くるりんパスを利用したいですが、目的地までにかなり時間がかかる（例えば市役所に行く時　いろいろなコースを回りながら市役所に到着、図書館に行くにも乗りかえが必要、バス停まで遠いなど）結局、控えている自動車を今のところ使用していますが、いずれ自分で運転できなくなる時、また使えない期間があると、どこへも行けず徒歩範囲の移動しかできなくなるのが不安です。公共施設や病院近くに停留所があり本数を増やしてもらえたらもっと利用できるかと思います。
- くるりんバスを利用上本数が少ないのでせめて朝の時間帯だけでも（Ａｍ８：００～１０：００）増えてほしいと思います
- くるりんバス停ももう少し考えてコースを決めてほしいです　？？？のアンケートでした。
- このアンケートが、どんな移送サービスを提供しょうとしているのかのイメージがつかめなくて理解ができにくいようにおもえた。もっと具体的にこんな風な車でこんな風に考えているけどそれについてどうおもうか等だと答えやすいとおもいました
- このアンケートによるまとめが生かされることを希望します
- せめて往復ともに１時間に１本は出て欲しい。
- タクシーの半額以下くらいでないと利用できないです。
- タクシーの福祉券（820 円）が意外に使えない。赤池→市役所でも１０００円以上かかります。私は二足歩行出来るのでまだ良いですが、歩けない方は本当につらいと思います。タクシー券を複数枚使えるように改善して下さい。是非とも改善して下さい。歩けない方は移動に制限がかかり、どこに行くにも不便だと思うので、改善して下さい。
- タクシー券の枚数を増して、利用金額が現状に合わない。医療機関は５Ｋ以上あるので￥１０００位にしてほしい。
- タクシー券をいただいてます一回の利用が 820 円で追加料金を払うことが多く、一度に一枚でなく何枚も使えれば有りがたいです。おつりは出なくても良いので８２０円では不足です。結局家族が自車を運転できない時も使えず不便です。
- タクシー助成チケットの枚数を増やしてほしいです。
- タクシー利用割引料金を 1000 円－にして欲い。
- なし
- なし。
- なるべく安く
- のりつぎの時間を見当してダイヤを組んでもらいたい。特に中央線との関係等

- バスが小さい時移動が大変である。カート利用の方が多いため移動がつらく思う時がある
- バスの時間（ダイヤ）間かくがあらい為利用できない。買物　病院、用たしに行くにも便利がよければ利用する。
- バスの小型化で自宅近くの乗降。
- バスの中で、座席が空いていない時、運転手が席をゆずるよう、強く言ってほしい
- バスの本数が少なく、夜の時間が早く不便である。
- バスの本数を多くして下さるなら歩るけるうちは自分の事は自分でしたいです　年齢的にも無利です
- バスの利用は①時間が読めない（本数が少ない）②揺れが危ないなどで難しい。最寄りの公共交通機関（駅）まで行ければ電車は問題が少ない（上記①②）のでタクシーチケットの枚数がどうしても必要となってくる。バスでも少人数の乗り地やで時間の調整が可能であれば（チケット利用なくて）ハードルは下がると考える。
- バスは利用出来ません。いろいろと有難うございます。宜しくお願いします。
- バス時間、待つ間１時間位なら市内であれば、特別に荷物がたくさんだとか、重いとか以外散歩と思い歩くことにしていますので、今の所交通面では不満や、希望はありません。良くやっていただいていると思います。
- バス停に屋根（雨天時対策）、日よけ（暑さ対策）等の設置することにより利用度が高まるのでは？
- バス停まで１人で行きたい。１人で歩ける体力が造りたい。
- ハトバスの様に年４回くらいくるりんばすの日進観光地ツアー（ケーキ屋さんとかでも、おもしろいし、岩崎城ははずせませんし、白山神宮、花しょうぶ（スパ銭）・みせん（中華）やさん　電車のはくぶつ館、トヨタ研修所　天白川ぞいを散歩）
- ほとんどねたきりなので、後半の質問にはお答えできません
- まだ自分の車で運転しているが、必要になった時、１．ルートが遠まわりでないこと。２．バス停が近くにあること。（手をあげたら止まってくれるとか）３．星が丘・藤ヶ丘まで行ってくれること。
- もし、導入されましたら、お買い物、他、一緒に商品を見ていただきながら説明してもらう介助もほしいと思いました。
- 安価な、介助付き、福祉タクシー、バスを増やしてほしい。
- 以前も何かこのようなアンケートを記入した事がありますが記入するだけしてその後どうなったのかの回答が全くないのがおかしいと思います。わざわざお金をかけてこのようなアンケートをとるなら、その結果を必ず書面で送ってほしいです。
- 意味の無いアンケート　寝たきりの人に送ってくるアンケートですか？
- 一ルートの運行距離は短かい程便利となります。理想は一ルート（市役所～バス停～市役所）３０分程度が利用しやすいと思います。
- 一度出さないと２度目が来ると言うのは福祉の方で確認されているからでしょう　一度来た時に体調が悪いと回答が出来ないので２度は結構です　アンケートは出来る人のみするものでしたくない人には出さない様にお願いします。いくら答えても回答がないのに出しても仕方がないです。
- 一般の人と介護の必要な人と同乗出来るスロープや乗降介助のある介護サービスを付けた名古屋市の市バスの様な大型バスを作り、アンケートで行きたい目的地に多かった施設や、スーパー近くに、バス停を作り、時刻表通りに日進市内を１週出来るように運行する。一般の人も、介護の必要な人も、とても便利になると思います。
- 雨の日は特にタクシーがつかまらないことが多い。介護タクシーは行きは時間指定も出来るが、帰りの時間指定が難しかったり、往復利用が難しいのが難点。車イス専用のリフト付き車の乗り合いが出来る

と、通院が少し楽になるかも。（いつも家族対応ができるとも帰らないので。ヘルパーさん利用可もうれしい。）

- 駅までの車椅子での移動の際　歩道がきちんと整備されていないのでなかなか交通事故などが心配で利用できない。
- 駅前の信号は点線が埋められるか、音声が出たら安心して渡れると思いますので宜しくお願い致します。
- 横断歩道がバス停より遠い。坂も多い。苦労している。杖なしでは歩けないので四足の歩行器のようなものを使っている。夫は体力が衰えたので何時まで乗せてくれるかわからない。
- 屋内での日常生活はなんとかやっていける障害者でも、バスを降りてから目的地（病院など）までの距離は健常者には考えられない程、遠く感じられるものです。現行のくるりんバスでは、その近辺までは行けるけどそこから目的地の玄関先まで行くのが苦痛です。小さいバンのような車で、玄関先まで連れていってくれたら、利用しやすいです。
- 家族がそばにいるから困まらない
- 家族と同居しているので必要とあれば家族で誰れかに頼めば用件が足せると思っているが、最終的にはタクシーの様に使いたい時に利用ればと…
- 会員登録の予約の仕方はどうすればいいのですか。
- 外出する場合、時間に余裕がありますので、現在のクルリンバスで満足しています。できれば１時間に１本が発着して、時刻表がより簡単になれば有難い。記憶力がだんだん劣化し、時刻表の持ち歩きも面倒ですので。
- 各行政区から役所・駅に最短で行けるコースを検討して下さい。今のクルリンバスの運行を再検討のこと。
- 各老人会で専用車を保有（市の支援）し、希望目的地、時間等をまとめ乗り合せる方法（病院等の予約の関係）。料金は目的地別に決める。
- 基本１人で行動出来ないので、公共の交通を利用する事はない。
- 帰りはタクシーを利用することが多いばす（くるりん）の時間がないため
- 近所に名鉄バス停が無いため、特に年配の方など都合が悪いので、本当は、バス停を必要ですので、早めにお願い致します。
- 近隣市町村との共通パスなど、ターミナルへの乗り入れ（平針駅など）大病院は名古屋市や長久手市にあり日進市だけでは不便　名鉄赤池・日進・米野木週辺は栄てきたが沿線より北東は名古屋・長久手に近い為、公共機関・クルリンバスなどのルート、本数が少ない
- 携帯酸素が必要なので外出は車で予備を持って出なくてはならないので何々出かけれません
- 県内の交通関係利用優待券があるとよい。
- 元気で歩ける人は利用出来るが、介助が必要の老人は、家族がかなり大変な思いをしている。介護・介助される老人だけでなく介護している方の援助が少しあるといいです。８０才すぎた老人は一人でバスにのる事はまずないです！！どこに行くにも家族が付いていないといけない為！！（家族がかなり大変です）…
- 現在　地下鉄（豊田線）クルリンバス、タクシー（早朝・深夜）　クルリンバスの本数が増えればよいが、予算的に無理か？
- 現在のクルリンバスのコース（経路）の柔軟な変更と、乗降の場所の随時化。
- 現在は、自分で車を運転しているが、運転に支障が起きた場合は、オンデマンド方式による、予約して出掛ける事の出来る様になれば良いと考える。
- 現在は自家用車で運転出来るので問題ないのですが車を運転出来なくなったら非常に不便な場所になってしまう。

- 現在は利用していませんが将来は利用するかと思います。市の財政状況も大変と思います。費用対効果も考えて市民ニーズを考え運行路線、停留場の摘切な配分が必要と思います。日常クルリンバスを見ると乗客が少く〔もったいなく〕思う事が多々見受られます。
- 現在は両親が、運転可能なのでいいのですが、今後どうなるかわかりません。今でも大変お世話になっていますが、ますますお世話になると思います。よろしくお願い致します。
- 現在主人（健康）なので必要がないです。2 世帯住宅ですので多分良い状帯だと思います。独居の方が大変だと思います。御配慮ありがとうございます。
- 現在入院中で何もできません
- 現在利用するくるりんバスは行きと帰りのコースが違うこと非常に利用しにくい。
- 現時点では、不自由していないのでありません。
- 現状は、自分一人で、運転して居ますので良いのですが、年令を重ねて免許が持てなくなった時バスを利用すると思います。その時に機会を与えて頂きお答え致します。本回はお答え出来ず済みませんでした。
- 現状特にナシ
- 言葉が話せないので　それと歩けないので
- 午前９時頃迄と午後 5 時～7 時迄の本数を増していただければ幸いです。
- 御親切に有難うございます。当面は自家用車の利用で間に合ってます。
- 公共交通（バス）を福祉に光をあてすぎるのではなく、市民全員の足という考え方に基づいた運行を考えたら…と思う。通勤時間帯（通学共）の早朝は駅へのルート、昼間は主婦や老人の為の役所、図書館、スポーツセンター方面、夕時は買物に重宝に、その后は帰宅者の為の早朝と逆方向に…時間帯毎に変則的に運行するのはいかが。障害者は別途予約制で。
- 公共交通だと不便になる。
- 公共交通で気になる事、運転手のその日の気分、技術？で急発進、急停止が体に負担が大きい。
- 公共交通に介護タクシーがほしいが、値段がむつかしいですね。又ボランティヤには必ずたよれないですね。介護タクシーのような少人数で使用出来るのがいいですね。
- 公共交通ののり場がわからない
- 公共交通の利用は人様に迷惑をかけるリスクが多くなるので考えたことがありませんでした
- 公共交通は現在ほとんど利用していません。自分で運転できるので、新しい公共交通手段の導入より、ガソリン代金の補助などがあれば、とても助かります。
- 公共乗物が少ないので不便を感じます　もっと本数を増やしていただいと思います
- 香久山、竹の山、など発展した土地なのに主要な駅がない。大学も多数あるので、名駅などに２．３つの停車で行ける交通機関が出来てほしい。ＪＲみたいな…。
- 今のところ１人で自動車の運転ができるため移送サービスは必要ありませんが将来は必要となるかも知れません。その時は収入も減ると思われますので１回の利用料金が高いと負担です。公共交通の固定ダイヤは覚えやすくて利用したくなります。いつもお世話様です。ありがとうございます。
- 今のところ自分で運転も出来るので良いが将来のことを考えて解答した
- 今の所は家族が助けてくれますので助ります　感謝をしております
- 今の所交通に支障はありませんが運転者（配偶者）高年令ですので、年々運転が難かしくなると思いますので今後が心配ですので移送サービスも必要かと思います
- 今は（母）が居るので日常はこまらないのですが…ゆくゆくは彼女が１人で（介助者必要）生活するようになったらどこまで支援で移動できるか　１／月回の通院１／月回の歯科通院　予防接種　買い物…等々、全てを公共交通で考えるっと課題は…例えばポレポレ　レジデンス　．愛歩ゆったりーっと作

業所を廻る　トヨタ市は全ての作業所の前に市のバス停が有りますよ！福祉ルートがあると安心かもです。

- 今は、車で、日進市内その周辺は、自分ひとりで移動できるが、運転できなくなった場合、どうなるのか、とても不安に思っている。
- 今はあまり利用しなくてもいいのでよくわからない。
- 今はいいけど今後の仮題です。
- 今は運転が自分で出来る為、利用する為のいろいろが思いあたりません。申しわけありません。
- 今は考えられないがそのようになった時は助けて頂きたいと思っている
- 今は自家用車でどこまでも出かけていますが、乗れなくなった時の不安があります。くるりんバスの回転場所が団地の入口にあるのに乗降車をさせてくれないのはどうかと思う　広い用地があるのに…是非可能にして下さい。又は団地内に乗り入れて下さい。岩崎みたけ団地内
- 今は主人の運転で近くはお願いしておりますが、主人も（78 才）ですのでバスやタクシーを利用する日も近くなります。名古屋市「便利だ」とよく聞く事もありましたが、日進市内はくるりんバスにも乗ったことがありません。考へて行きたいと思います。
- 今は大丈夫ですが、加令や急病の時、間単に連絡の出来る方法があれば有難いです。タクシーを呼ぶ方法等、ＦＡＸですぐに返事が頂けるか不安です。経験がありませんので…。
- 左半身視覚障害を持ってますのでほとんど利用出来ないのですが介護者がいれば不可能ではないかと思いますが、やはり人にめいわくがかかると思うと乗れません。正常者の方にいやな顔をされた事もあります。もし希望できれば障害者専用があれば気をつかわなくてすむのではと考えます。視覚障害を持っていなければリハビリとして一人で利用したいと願っていますが今は１人では出来る事も少なく残念です。
- 最寄の駅（地下鉄）までのアクセスの充実をはかってほしいです。
- 最初に出来た一方行一時間に１本でしたが右廻り左廻りになって返って不都合になった　毎時何時にバスが来る時間が分って買物していても次の時間迄に戻れば良いので大変便利でした　最初に戻して頂きたい　右廻り左廻りになって大変不便になりました
- 最低、日進駅か赤池駅に１本で行けることが重要。
- 昨年迄は教会にいくのに 780 円でよかったのですが今年利用したところ組合で決ったからといわれて 1500 円でした。それでは経済的にこまるので…福祉タクシーではなくタクシーを利用するようにしています。
- 三好中央病院に入院中です
- 始発をもっと早い時間にしてほしい！　夜ももう少し時間の巾を持たせてほしい！
- 市の各課からアンケートが何度も送られてきますが、同じような内容も多く、記入する負担が大です。横の連絡をとって資料を共有すれば経費削減にもなると思います。
- 市営地下鉄くるりんバスは障害者手帳（4 級）での割引きがあるが名鉄バスは割引きがない。
- 市外に出掛時地下鉄駅までのバス時間、又歩いて行く事が、困難になる年が近ずき、出来ればタクシー？ボランテア等で家から駅に送って欲しい。今、タクシー会社に予約して地下鉄駅までは無理。特に早朝はダメな為、近場での送り　今は自由に運転出来、不便は無いが
- 市内のマーケットや病院の前に停留場を作ることが必要です。
- 市内巡回バスは公平的に欠けるコースも少なくない。バスが大き過ぎ小廻がきかない
- 市役所までのくるりんバスは、それぞれ良いと思います。市役所から直通バス赤池駅、星ヶ丘（藤ヶ丘）駅が出来れば行動範囲が広がり楽しく過ごせるようになると思います。

- 支払がなれてない　なにもしたくない　面倒くさい　さみしい　楽しくない　死ぬのを待っているだけ
- 私が今利用したいです。今 85 才ですからどうぞよろしくお願いします。妻。
- 私は１人で移動出来るので、私の考えは参考にならないと思います。他の方のアンケートを参考にして下さい。
- 私はパーキンソン病と言れてから 15 年目です。9 月 29 日に入院して薬の調整をしています。１人で通院する事も買物を出掛けれません　地域公共交通アンケートに少し記入しましたが無理と思います。タクシー券が頂ける人はどうゆう方でしょうか。配偶者が用事があると一番こまります。介ごタクシーの利用、費用を知りたいと思います。香久山１丁目 2414　市川　満子　バス停に上屋・ベンチ・植樹をしていただきたい。
- 私はまだ目が見えないので栄に行っても右から左からの人にぶつかりますけどすみませんと云って謝まればすみますがこれ以上見えなくなると大変です。今も目がねをはめて、格大鏡を使ってこれを書いています。脂膜色素変性症と云う病気です。
- 私は家族に世話になっていますから全くわかりません申し訳ありません　ほとんど家の中にいます必要な時に送り迎えを頼んで居ますから
- 私は急性心筋梗塞による心臓機能障害者ですが、現在のところ普段の生活には、まったく支障がありません。
- 私は今はあまり人の手を借りないで色々なことが出来ていますがこれから先はわからないので不安です。もし家まで向かえに来ていただけるならどんなにか嬉しいか。
- 私は車運転出きるので今は自分でほとんどの事できます　でも足がわるいので（こかんせつ）両ほうつえつかってます。毎日、歩く、プール、買物してます。今はほんとうにありがたいです　右（１１年　左７年です
- 私個人のこですが、自宅から名鉄新線赤池駅より日進駅へ出る方が近いのですがくるりんバスだと長時間かけて赤池駅しかありません。日進駅へ行けるバスがあるとありがたいです。
- 時間が少ない
- 時間をもう少し考えてほしい（あいだをあける）バス停に座るイスがあると便利です。（ある所、ナイ所）ヤネつきで。
- 自家用乗用車の運転により公共交通の利用は、運転者本人は無用です。車両の故障等については、販売会社の対応と、ＪＡあいち尾東、日進支店共済課のドライバー確認カードによります。
- 自宅に車がないのでくるりんバスの存在はありがたい交通機関です。時間に合うように予定をとり、バスを利用しているので満足していますがはずれた時はバス停で待つことになります。次の車まで立ちんぼうでまつのがしんどいことです。利用者が少人数なので本数をふやすことは経営上大変なことゝ思いますが待ち人のために小さい椅子のような台を置いて下さるとありがたいです。思いついた事を書きました御判読下さい。
- 自宅前まで送迎して頂けると助かります。
- 自宅前迄使用したいタクシー並に
- 自分で運転出来る内はベターハーフ殿と行動するのが、最高と想う。
- 自分で外出移動が出来ない外出する時は、すべて夫が附添する。（自家車にて）自分で出来ない人には、このアンケート内容が合わない。次回は上記の様な人に合った内容にして下さい（多数の人がいると思います）
- 自分で自家用車が運転できる間は利用しない。
- 自分の必要とアンケートの意味が解らない

- 自分まだ移動が出来ますのでわかりませんが移送サービスがあったらいいと思います
- 自分一人の場合は交通手段がない為予約制にしても自宅からの送励があればたいへん助かります。
- 車イス生活なので外出するのが大変で、ほとんど外出（遠出の）することができない。
- 車イス利用車が通院、市役所等に出かけ易くするには、その人が利用する時間に家まで迎えに来ていただくのが一番よい。そのためには、利用者が利用したい時間に家まで送迎してくれるような制度がよい。
- 車の運転が出来る為いまのところバスを利用していません。自分が出来なくなればバスのお世話になると思います。その時、考えます。
- 車椅子利用の外出をしたいのですが、公共の交通手段の乗り降りや天候のことを思うと、どうしても親の送迎が必然となっています。知的、自閉傾向もあり、対人関係、緊急の時の判断能力の問題もあり、介助者も必要です。ヘルパーさんによる車の送迎、外出ができたら助かります。
- 車内で立ちっ放しの乗車が辛い身障者・高齢者などに対して、座席の確保（利用）が容易になることを望みます。
- 主人は認知証　私は障害者いずれにしても現代のパソコンも出来ません簡単な利用ならと思います
  10/29（豊島）
- 手術のため入院してをりまして遅くなり申訳ありません
- 重度の知的障害がある為常に介助者と移動しているので一人でバスに乗る事が想像できませんが、バスの中に介助者がいて目的地で降ろしてくれたら利用する事も可能になるのかもしれません。
- 順廻バスの無料）グルリンバス等）
- 勝手な希望ですが、くるりんバスがあと少し低かったら乗降がらくにできます。？
- 障害者に対する市の気くばりで十分です。障害者になってもなんとか自分で出来ることは自分での心で日々を過すことをモットーにしてます。
- 乗用者を一人で運転しなければなりません。タクシーチケットに変わる、ガソリン代割引など考へてほしいです
- 常日頃よりくるりんバスを以前の様に利用できたら、外出が広がるように思います。地図上はくるりんバス停が自宅に近いことになっていますが、通学路としての階段を通行した場合のみなので、実際には、使用不可能です。①高令でしんどい②身障でしんどい③お金がなくしんどいのバランスが④利用意欲低下とつりあいがとれてきましたので以前より残念とか不満とか少なくなりました。
- 色々とご協力をしていただいており有難く感謝しています　現在は急用でなければ何とか自力で動くことに努力しています　今後認知などの病気にならない様がんばりたいと思います
- 新しい交通手段とはどの様なものか？その交通手段によってのアイデア、希望が違うと思うので。
- 申訳ないが入院中為、充分な回答が出来ません
- 親切な運転手さんもたまにはみえるが、同じ距離なのに料金がまちまちで時に不満を覚えます。
- 身障者の為、交通手段は家族の自家用者が程んです。家族の自家用者が支障の場合はタクシーを使用します
- 身体者に手厚いサービスをして下さり感謝しています
- 身体障害者１級の者ですが、お陰様で今の所、クルリンバスとタクシー券にての利用で事足りています。ありがとうございます。
- 身体障害者だのでたすかります　有りがとうございます
- 身体的に不自由になった場合、キメ細かいサービスが求められますが、コストとの折り合いが大きな課題となる。できることからすすめてほしい
- 人工コカンセツの手術をしていますので、交通機関への乗降は大変ですから…。外出します時は娘か、タクシーを利用しています。

- 世帯内の（学生、社会人）の公共交通利用を全て把握できれば、次の案が浮かぶのでは。
- 星ヶ丘より地下鉄延長出来れば良いと思う
- 正直、自分は必要ではない。だが、どのようなサービスになるかによっては利用したいと思う。
- 生活用品買う目的でバス停が家の近くである事とスーパーの前であるのが本当に良いと思う。
- 赤池駅のバリアフリー対策を拡充してほしい。
- 折角アンケート書類を送付していただいたのですが、現常自分は車の運転が出来るので回答については余り参行にならないと考えます。ただ、こう言ったアンケート調査を行う事は非常に大切だと思います。これからも色々とご迷惑をお掛けするかと思いますがよろしくお願いいたします。
- 折戸病院通院の際は循環器・整形・脳外科・耳鼻科に掛って居りますが最近５回転んでひざを痛めて不自由になって居ります　向井　美津子
- 先ずは、クルリンバスの本数をふやす。１時間に１本は走らせて頂きたいと思います。バス停をふやす。おりど病院・大きなスーパー前（ピアゴなど）。
- 先日の大雨で名古屋駅水没での名鉄バス運転士さんの対応が大変ていねいですばらしかったです。７：３０くらいの南口バス停（高速バス名古屋駅行き）で乗車しました。これからもこの運転士さんのような人の心に残るサービスを期待しています。ありがとうございました。
- 千差万別でむづかしいと思います。雨の場合等は通院等に都合良く行けるといいかと思いますが人は自分勝手になるので大変じゃないでしょうか。電話一本で動いてくれる機関があったら少しばかり待っても（10 分～20 分）ありがたいと思います。私は足が悪いので余計そう思います
- 全く該当しないのでさっぱり分からない。
- 全盲の人に対してのアンケートはいかがかと思います。アンケート対象を考慮していただきたいと思います。
- 足が不自由で意見を云う事ない
- 足腰の痛みの為バス停までがつらいから利用出来ない
- 他県に出るただ１つの手段は、米野木の高速バスを走っているバスで空港に行き、出かける事だけです。（新幹線は、地下鉄等歩けないので）高速バス日進駅停は、上の道路（高速道路）まで行くのに一方（加藤歯科側）階段もなく（丸田の段のみ）障害者は登れません。日進に話しましたら中日本の会所に電話してくれとの事で、一度はしましたが～。この場所は考えて下さい。ぜひ階段（手すり付）作って下さい。
- 体が不自由で肩の骨を折り両足も動けなく何事も自分１人では出来ず私も７５才になり心配する毎日です。（カイゴに）
- 大雨の日にタクシーがどこの会社もことわられ、大事な通院ができなかったことがあり、そういうときにも対応してくれる施策がほしいです。
- 只今は入院中
- 段さのない所
- 知的障害、療育手帳Ａ判定のため、介助無しでは公共交通の利用は無理。両親高令の為、前もって介助者依頼では時間かかりすぎる。
- 地下鉄で日進市役所から名古屋市市役所へ通ずる方法があればよいが。
- 地下鉄とリニモの接続を行うとよいと思う
- 地下鉄駅に通じるバスを増す（経路を含め）
- 中コースですが、愛知学院大学方面（近く）まで延びてほしいです。
- 通院でも買物でも、目的地の近くまで行く運行ルートが有りません。一本で目的地に行けたらなーと思います。

- 通院などが必要になった場合、回数、距離などにより　支払う金額も変わると思う。
- 通院時は診療終了時間が未定なので、帰宅する時に困る事が多く、市のタクシーチケットも適用外のタクシーかの確認をしなければならず、すべてのタクシー会社で日進市のタクシーチケットが使える事を望みます。
- 電光掲示板による案内があるバスや電車がほとんどとなり、乗り過ごしがなく安心して乗れるようになりました。バスは時間の前後があるので、行ってしまったのか不安になることがあり、名古屋市のような「間もなく到着」表示があれば良いと思います。
- 電動車椅子で、日進市内は通院出来ます。買物、集会もまだ楽しんで暮しています。元気だから、介護認定も受けていません。（口腔内黒色腫瘍癌で手術成功して、１０年間生かされています。）
- 電動車椅子を使用している自分です　人様にめいわくがかかるので公共交通は使用したくないです。
- 電話で地下鉄行き　スーパー行き　バス停がもう少し近いといい
- 東南、東、南などの路線で、行きと帰りでおなじ停りゅう場で時間が倍かかる。反対コースでも、同じ時間につけるスケジュールコースを考えるべき
- 藤塚５丁目に住んでいるのがクルリンバスが近くを通らないので、利用が不便　藤塚東の交差点を北上する路線を考えてほしい。
- 同方向　定時運行望む（過去の方法に）
- 道路が危険でわたれないので、信号機や点字ブロックがあればいい
- 道路整備が先、車イス（自走でも）が利用できる道が少ない　安全な交通をまずは整備すべき。
- 特にありません
- 特になし
- 特になし。
- 特に今は思いうかばないです。
- 特定の場所出発や、有償でいいので目的地付近に降してくれる、バイク便やタクシーの様な物が欲しいです。
- 日進の公共施設に、もっと、オスメイト（ストマ用）トイレを作って欲しい。そしたら、出かけやすくなる安心して。
- 日進駅から中央福祉センターまで東コースのくるりんバスに乗る前に東コースのバスが反対のコースになってるので東コースに乗れない事があります。（東コースの順番をちゃんと表示できるようにお願いしたい。）
- 日進駅から長久手方面（藤ヶ丘）へ行くバスがあるとよいと思う。名鉄バスとくるりんバスなどの時間が都合よく連携されているとよい。
- 日進市と隣接している市町村の地下鉄やバス、タクシーを利用する場合乗車料金が高くなる時があります。乗車してから降りる時に気付くことがありますので。
- 日進市の障害者のためのタクシーがあったら気楽に外出が出来ると思います。
- 日進市障害者タクシー料金助成利用券を利用させていただいております。手厚い障害者福祉に感謝の思いでいっぱいです。ありがとうございます。介護保険のお世話にならないよう気をつけて生活します。今後ともよろしくお願いします。夫は視力が弱いので代理記入しました。
- 日進市内に名古屋市バスが走っており、市バスのパスが使える様にして欲しい。
- 年令、知的障害を考えると、公共交通の利用は無理と思います。
- 年令に伴いポストまでの巨離が遠くなり返信用のアンケートが多いが出すまでが大変の人が居ることを理由して下さい。（独居又は老々の生活者が多い）
- 年齢を問わず年間パスを￥5000 位で発行するとよいと思う（２０才）以上。（クルリンバスに限る）

- 買物・通院の（以外は外出せず）場合、介助者が必須です。現状配偶者が介助、独居の場合全く行動の自由がありません
- 膝人工関節置換手術をしていますが、日常生活に支障なく生計していますので、くるりんバスの利用をよくしています。夫の運転で、飲食、買物にも週３回は出掛け友達と、くるりんバス巡りを楽しんだりもしています。
- 病院とスーパー専用路線が有ると良い。
- 病院はタクシーで行っています。
- 福友病院－保健施設ふくゆうでお世話になってます　２３年～６月からです。
- 別に無い。
- 歩道と車道がわかりにくいのでハッキリしてほしい。くるりんバスの本数が少ない。
- 豊田新線、リニモ割引きがきかないから、きく用にしてほしい。
- 名古屋市に通学している為、地下鉄までのバスがあるといい。
- 名古屋市民の「無料パス」のようなものがあるとうれしい。都心へいくと２０００円くらいかかる。（往復すると）年金だけになると外出を控えたくなると思う。
- 名古屋市民の様に、高齢者（70 才以上）は無料にすべきと思います。
- 名鉄、くるりんのバス停が近く、杖使用でも５分以内恵まれています。
- 名鉄バス→土、日、回数が少い事　足の悪い方、荷物の多い方の時、運転手の方が少し手伝って下さると好いと思います。私も昨年ヒザの手術のあと手をさしのべて下さると好いと思いました。特に名古屋→香久山の場合、階段が高いため
- 名鉄バス１時間に１回だが、まあまあ何とか満足しています。クルリンバス往復で便利、買物も１時間あれば何とかなる。免許を返納したあと、クルリンバスで大変助かっています。
- 名鉄バスは同じ色なので同じバス停に行き先のちがうバスが来ると、漢字が読めないので、乗りまちがえてしまう。（時間のズレもあるので）行き先の他に、わかりやすい数字等での表示もあると、本人はおぼえやすい。
- 問 18 以降はくるりんバスの利用等と思いますがまだ一度も利用した事がないので調査には控えさせて頂きます。
- 問 19～問 22 までは現在当てはまらないと思い記入しませんでしたが、問２３については「これから」「いつか…」を思い回答しました。お役に立てれば幸いです。
- 問 21～23 は現在有料介護福祉タクシーを利用し通院している。しかしこれは市補助があるため助かっていますので改ためて必要はなく現状で有りがたく利用させてもらっています　そのために無回答です
- 問 21 以後は今自分には不自由さが分からないので今後希望であります。これからも安心安全に行動が出来る様にと願っています。
- 問 22　移動１回につきは少々の年金収入のみのため考える　きついと思います　バス停に屋根が有るとありがたい。
- 問 23 では現在のところ必要ありませんが先はどうなるのか不明です
- 問 23 の場合、事前予約なしでタクシー感覚で利用出来る事が出来れば良いと思う。
- 役場の入口スロープのゆるやかな事　石段の高さが少し緩和されればと思います。注、以前記入に出した気がしますが私が忘れたのでせう　すみません
- 要介護としては〈2〉ですが身体の状況は公共交通の利用は不可能ですので記入出来ません。御苦労様です。
- 利用していない部分が多い為回答ができないのがあります

- 利用してないのでわからない
- 利用する人々の、色々な意見、希望が、かなうには、それなりのお金が、多くかかるでしょう。ありがたい事だと思います。障害者や、低得者が安く、利用できる様よろしくお願いします。
- 隣り近所の人と少人数で利用したい
- 例えば、竹の山のエディオンの前にあるバス停はブロックが邪魔でバスに乗りこめない。だから乗らない。考えもしない。自力でなんとかするしかない
- 老人会の同好会などの折、話題になるのは、病院と日常の買物が大変と云うことです。私も今は車の運転が出来ているのですが５年後はあやしくなると思います。〇〇スーパーに行くには？〇〇病院に行くには？このルートで乗継ぎはこうですよ。という様な具体的な案内があると便利に思いますが地域によって異るのでむづかしいでしょうか。病院・スーパーさんを特定する場合それぞれからバスに対し、広告料として少し補助金を頂けるといいな！と思います。思いつくまま、勝手なことでごめんなさい。
- 高齢かつ身体に障害をもつものは金銭的に余裕のある人は、ほとんどいないと考えられる　従っていくら便利でも高額であれば利用不可能と考えます。

② 知的障害者

- くるりんばすの本数が少なく、学校が４時間で終わって帰るときに雨天時、雷時に赤池駅より帰って来られないときがあります。赤池駅を往復する名鉄バス、名古屋市バスはないので、くるりんバスの本数を増やして頂けると便利です。・すべてのくるりんバスが終始市役所というのは…何かメリットがあるのでしょうか？
- 障害に理解があり安心して介助して下さる方が付き添って下さること。
- 年末年始のくるりんバス、数本でいいので、運行してほしい。（料金は正月料金。）
- １時間運行本数を増やしてほしい。地下鉄のように運行時間の幅を広げてほしい。
- くるりんバスですが、赤池駅に行く時間がはじめの時よりも少なくなったので、のっていない。病院に行く時にのろうと思ってもバスがないのでのっていけない。
- くるりんバスの利用をもっとしてみたいが、運行本数を増やしてほしい。特に、日進駅や赤池駅行きが多いと助かる。
- くるりんバスの利用本数をもう少し増やすか、双方向にしてほしいです。
- バスコースの種類が多すぎて、本人は理解できません。もっと単純化して（例、右まわりコースと左まわりコースのみ）誰にもわかるようにして頂ければ利用しやすくなるのですが…。
- バスの車内での介助ボランティアの人が同乗するような福祉バスがあれば、利用頻度は増えるかもしれない。
- ボランティア・介助ヘルパーなどを利用した場合、障害者の人権などをしっかり考慮できるよう教育・訓練を受けている人（受けられるような指導）が望ましい
- 以前も何かこのようなアンケートを記入した事がありますが記入するだけしてその後どうなったのかの回答が全くないのがおかしいと思います。わざわざお金をかけてこのようなアンケートをとるなら、その結果を必ず書面で送ってほしいです。
- 移動支援を通学にも使いたい。
- 駅までの車椅子での移動の際　歩道がきちんと整備されていないのでなかなか交通事故などが心配で利用できない。
- 家の近くに使いたい時間のバス停が無く本数が少ないので使えません。タクシーも利用する方が増えてきているせいか予約でも来てもらえない事があります。家族が送迎出来なくなったら家に引きこもるし

か仕方無いです　福祉マナカが名鉄では使えないのでわかりにくいです　地下鉄があれば一番良いのですが日進駅市役所近辺に

- 近隣市町村との共通パスなど、ターミナルへの乗り入れ（平針駅など）大病院は名古屋市や長久手市にあり日進市だけでは不便　名鉄赤池・日進・米野木週辺は栄てきたが沿線より北東は名古屋・長久手に近い為、公共機関・クルリンバスなどのルート、本数が少ない
- 現在は両親が、運転可能なのでいいのですが、今後どうなるかわかりません。今でも大変お世話になっていますが、ますますお世話になると思います。よろしくお願い致します。
- 公共交通の利用が難かしいので、タクシー券も難しくなっていくようなら、せめて各タクシー会社共通の（どのタクシー会社が選択できない）カード等があるようになったら助かります。その際どのタクシーにのり、運転手は誰かもわかると同じ経路なのに、値断の違いもわかるので、いいのですが。
- 行きだけでなく、帰りの事も視野に入れてほしい。（送迎）乗車券（会員登録制）を首から下げるか、荷物に下げるタイプにし、行き先（家←→○○）・名前・連絡先・ニーズなど記名し、ボランティアもしくは運転手に分かりやすくする。（回数券や一回○○円より、乗車券が好ましい。）※事故・災害時にも活用。
- 今は（母）が居るので日常はこまらないのですが…ゆくゆくは彼女が１人で（介助者必要）生活するようになったらどこまで支援で移動できるか　１／月回の通院１／月回の歯科通院　予防接種　買い物…等々、全てを公共交通で考えるっと課題は…例えばポレポレ　レジデンス　．愛歩ゆったりーっと作業所を廻る　トヨタ市は全ての作業所の前に市のバス停が有りますよ！福祉ルートがあると安心かもです。
- 自宅に車がないのでくるりんバスの存在はありがたい交通機関です。時間に合うように予定をとり、バスを利用しているので満足していますがはずれた時はバス停で待つことになります。次の車まで立ちんぼうでまつのがしんどいことです。利用者が少人数なので本数をふやすことは経営上大変なことゝ思いますが待ち人のために小さい椅子のような台を置いて下さるとありがたいです。思いついた事を書きました御判読下さい。
- 車椅子利用の外出をしたいのですが、公共の交通手段の乗り降りや天候のことを思うと、どうしても親の送迎が必然となっています。知的、自閉傾向もあり、対人関係、緊急の時の判断能力の問題もあり、介助者も必要です。ヘルパーさんによる車の送迎、外出ができたら助かります。
- 重度の知的障害がある為常に介助者と移動しているので一人でバスに乗る事が想像できませんが、バスの中に介助者がいて目的地で降ろしてくれたら利用する事も可能になるのかもしれません。
- 障害の特性上、バス、電車に乗るのが恐くて利用しにくいです。今就活中ですが、勤務地までの移動を親の送迎にたよるしかないので困っています　料金の安いタクシーがあれば理想です。
- 障害者手帳を所用する人をひとまとめにして対応する事は適切とは思えない。身体と精神知的は別々に対応する必要あり。
- 知的障害、療育手帳Ａ判定のため、介助無しでは公共交通の利用は無理。両親高令の為、前もって介助者依頼では時間かかりすぎる。
- 知的障害者でいずれ入所かグループホームを希望している為回答で出来ませんでした。
- 電話で地下鉄行き　スーパー行き　バス停がもう少し近いといい
- 日進市にはガイドヘルパーの仕組がないので親以外の方との外出は大変困難で外出ができない　早くこのシステムを作って下さい
- 米野木駅が発達してきたので、市役所から、直接米野木駅へ行けるルートを考えて欲しい。通勤、通学の朝、夕の時間を充実、本数を増やして欲しい。あまり遠回りをしないで欲しい。

- 名古屋市に住めば地下鉄市バス無料券もらえた地下鉄無料がうれしかった　もしもできるならすぐにでもひっこしたい
- 名鉄バスは同じ色なので同じバス停に行き先のちがうバスが来ると、漢字が読めないので、乗りまちがえてしまう。（時間のズレもあるので）行き先の他に、わかりやすい数字等での表示もあると、本人はおぼえやすい。

③　精神障害者

- （香久山、竹ノ山、星ヶ丘、藤が丘、名古屋駅）へ行けるバスのルートがあれば便利
- バスの時刻表が分かりづらいので、バスは利用していませんが、バスの時刻表の見方を、もう少し分かりやすくしてもらいたい。・タクシーの料金をもっと安くしてもらいたい。
- 往復の便があると良いと思います。・行き、帰り。
- 日進市市内から名鉄本線まで行ける「くるりんばす」路線・日進市市内を走しる名鉄・地下鉄の割り引き制度
- 民家から遠く離れたバス停の廃止・運行本数の増便・ルートの再検討
- １ＢＯＸなどの車を利用すればコストが安くなるのではないのでしょうか。
- アクセスがいいので名鉄バス（高速バス含む）をよく利用します。が…運賃が一番のネックです。タクシー料金助成利用券より名鉄バス料金の助成金をお願いしたい。
- あまり外にでかける目的がない
- くるりんバスのルートがおかしい。日常生活で市役所へ行く用事はほとんどない。赤池駅や香久山ユニーといったところを起点にすべきだ。
- くるりんバスの障害者無料は大変助かっています。障害や医療に関わる手続で、市役所に行く必要が定期的にありますので。コストを下げていただくことが、手続きに行くハードルを下げることに、やはり直結しています。
- くるりんバスの本数をせめて 40 分～30 分間隔にしてほしい。1 時間では待てないし、出先の用事次第では待ち時間を気にして、自転車で遠くまで行く事になっている。
- くるりんバスも左回りと右回りが設定されたことにより、非常に不便になった系統があります。利用状況を考えてのことですが、以前の方が利用しやすかったような気がします。日進市も地下鉄（名古屋市営地下鉄）を無料にしてほしいです。
- くるりんバスを大型車両ではなく、ハイエースぐらいの車にして、本数、路線を増やしてほしい。軽い精神障がいの人は、障がい車専用等、他の人に障がい者だと思われやすい手段を使いたがらないと思います。「障害」という表記は好きではありません。
- この度は意見を慕って下さってありがとうございます　私の障害が理由で現在子どもを保育園へ通わせております。自宅近くはどこもいっぱいであったため遠方の園へ何とか通わせておりますが、いざ体調不良で運転できないとなるととても困ってしまいます…ファミサポ（1時間あたり 800 円）をもっと気軽に利用できる体制であったり、もしくは近隣の園へスムーズに移行できると大変助かります。通院はいざとなれば支給頂いておりますタクシーチケットの活用、買い物はネットスーパー等代用がきくと考えています。
- タクシーチケットの数を増してほしい。
- タクシーチケットを頂いて感謝はしております。しかし、名古屋に出る度に名鉄バスと名古屋市営地下鉄を利用しますし、市内の移動はくるりんバスです。タクシーチケットではなく名鉄バスや名古屋市営地下鉄を安く利用できるようなチケットを頂けると外出時に助かります。名古屋市に住む障害者は市営バスも地下鉄も無料です。私は日進市内でも名古屋に近い所に住んでいますので。

- タクシーの運賃を手帳により、もう少し安くしてもらえたら自分では行くのに困難な場所（大通りを走る等）へもっと気軽に行けるのになと常日頃思っております。
- タクシー利用助成チケットを１乗車で 1500 円補助してほしい。今の助成チケットでは、タクシーを気軽に利用することは、難しい。
- たぶん名鉄バスにいたくして運営していると思いますが私の母は、どうしてもの時は、タクシーをＴＥＬでたのんで利用しています。各タクシー会社にも協力してもらい何かスムーズに行動できるようにならないか、ボタン１つで、たとえば買物、通院ボタン体調不良時、病院ボタンなどをおしたら自動的にどこから発しているか、かいわができるとか機器をつけてもらうとか？
- とにかくアクセスの手段が便利な所と不便な部分の差がありすぎる。名駅や栄等は高速バスがあるので便利ですが、その他の駅に行こうとすると東山線にしかいけない。
- バスの本数が少ない　もっと増してほしい。
- バスは利用しない　車やバイクがあるのでいらない　ムダな税金をバスにかけんでほしい。
- バス内でラジオが流れていると、おもしろそうですね。うん！！本当に良さそう！！
- 一般タクシーを使用する際送迎料が負担があるのと、送迎料がかからないタクシーは予約がとれないため、不便である。
- 私が今利用したいです。今 85 才ですからどうぞよろしくお願いします。妻。
- 質問の意味が理解できないところがけっこうあって家族にせつめいしてもらいながらじゃないとキチンとせいかくに答えるのは無理です　もう少し具体的に書いてもらえると助かります
- 若者の公共交通の利用が増えるよう考えてほしい。年の多い方々が乗車しているばかりである。
- 障害の特性上、バス、電車に乗るのが恐くて利用しにくいです。今就活中ですが、勤務地までの移動を親の送迎にたよるしかないので困っています　料金の安いタクシーがあれば理想です。
- 乗車する時は、バス停で乗るが、降りる時はルート上ならバス停以外の途中でも家の近くで降りられると荷物が増えたりした時も楽だと思います。急にトイレに行きたくなったりして、車内を汚しても申し訳ないですし。
- 晴れの日は、事業所まで行くのに長久手古戦場まで自転車で行けるが雨の日、くるりんバスで行こうとすると、ちょうどよい時間のがない。7：30～8：00 までの北コース（かえで台）があると良い。リニモがマナカを使えると良い。名古屋市のように障害者は利用料金がいらなくなると助かる。親亡き後は、どこかに行きたい時どのように行けばよいか教えてくれる人がいると助かる。
- 精神の為、体がだるく、外に出るのが（一人で）むずかしく、公共ではなく、家族による車での移動が主となるので、今は、使用、利用できない。
- 精神障害の為、一切利用不可の為、アンケートの参考にならず申し訳ありません。
- 送迎が家まで来るといい。
- 地下鉄までの公共交通があるか　地下鉄の階段の登り降りがしんどい　一人で無事病院へ行って帰られること
- 中学生が通る時間はこわくて外に出られない
- 通所については、最短の時間で通える様にして欲しい。現在は、親の車で 25 分位で行けるが、くるりんバスを利用すると、1 時間 30 分位かかり、待ち時間、及びバス停までの時間を含めると、2 時間近くかかる。作業所の送迎が、住居の近くまであればいいが、現状のスタッフ等難しいと思われる。
- 特にありません
- 特にありません。
- 特になし
- 特に無し

- 夫が、アッシィとなり、いつでも援助してもらえるから現状態では必要性なし。
- 名古屋市内と同様の条件（65 才以上月会費で一年間無料で交通機関が使用出来る）日進市から名古屋市バス停、地下鉄停までの交通機関を希望します。
- 名古屋地下鉄にしょうがい者の割引がほしい。
- 名鉄バスの無料乗車券か割引券がほしい
- 問 23 であったサービス実現する様、期待しています。
- 役所まで岩崎台方面から（ほぼ）直通で行ける手段が欲しいです。

4　バス利用困難者の抽出と新たな交通手段のニーズ把握

4.1 概説

平成 26 年度の障害者の外出状況に関する調査をもとに，バスの利用状況からバス利用可否の分類と新たな交通手段のニーズ把握を行う．バスの利用状況から得られた利用有無と利用する際の支障，支障改善後の利用頻度から分類を行い，バス利用困難者の抽出を行う．その後，バス利用可能者とバス利用困難者の属性比較を行い，バス利用困難者を対象にした新たな交通手段のニーズを把握する．

4.2 バス利用可否の分類

図 4.1 にバス利用可否の分類フローを示す．図の手順に従い，「バス利用可能者」と「バス利用困難者」に分類する．現在，バスを「利用している」と回答した人をバス利用可能者とする．次に利用していない中でも，現在，利用できる状態にあるが，利用していないという「利用できるが，利用していない」と回答した人もバス利用可能者とする．「利用できるが利用していない」以外の「利用していない」と回答した人については，バスを利用する際の支障をアンケートから把握する．その後，「身体的要因」と「心理的要因」のためにバスを利用していない人は，バス利用困難者に分類する．また，「環境要因（バス環境）」のみのためにバスを利用していない人には，「支障が改善された場合に利用するか」で，「利用する」と回答すれば「バス利用可能者」，「利用しない」と回答すれば「バス利用困難者」に分類する．そのため，「身体的要因」か「心理的要因」のいずれかで支障があれば，「バス利用困難者」とする．本調査では，有効回答 805 であり，バス利用可能者は 56%，バス利用困難者は 44%という結果になっている．

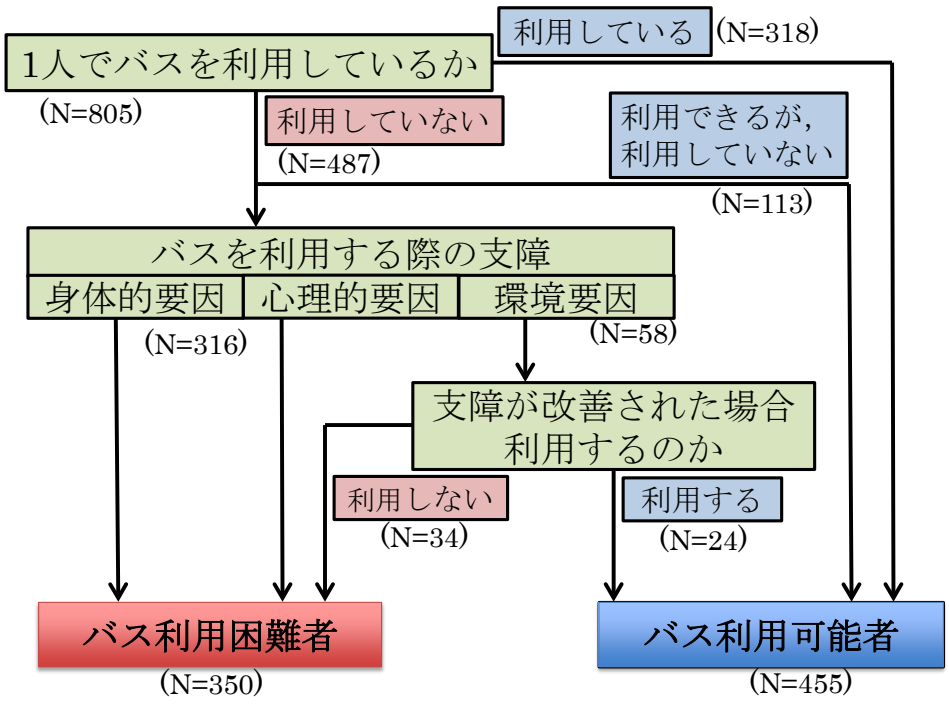


図 4.1　バス利用可否の分類フロー

4.3 既存バスの改善すべき点（複数回答）

図 4.2 に既存バスの改善すべき点を示す．「支障が改善された場合利用するのか」の問いで「利用する」と回答した「改善すれば利用できる人」の環境要因について述べる．分類された約半数の人が内部障害を患っていることから「運行本数が少ない」が最も多い．その理由として，急に体調が変化しても対応できるように運行本数を増やしてほしいという要望があるのではないかと考えられる．それ以外に関しては，個々によって回答が分かれているため，似たような割合となっている．「最寄りのバス停が遠い」が 2 番目に多くなっており，バス停までの移動に困難を抱えていることが考えられる．3 番目に多くなっているのは「乗車時間が長い」であり，これも内部障害を患っている人が多いために割合が高くなっているのではないかと考えられる．

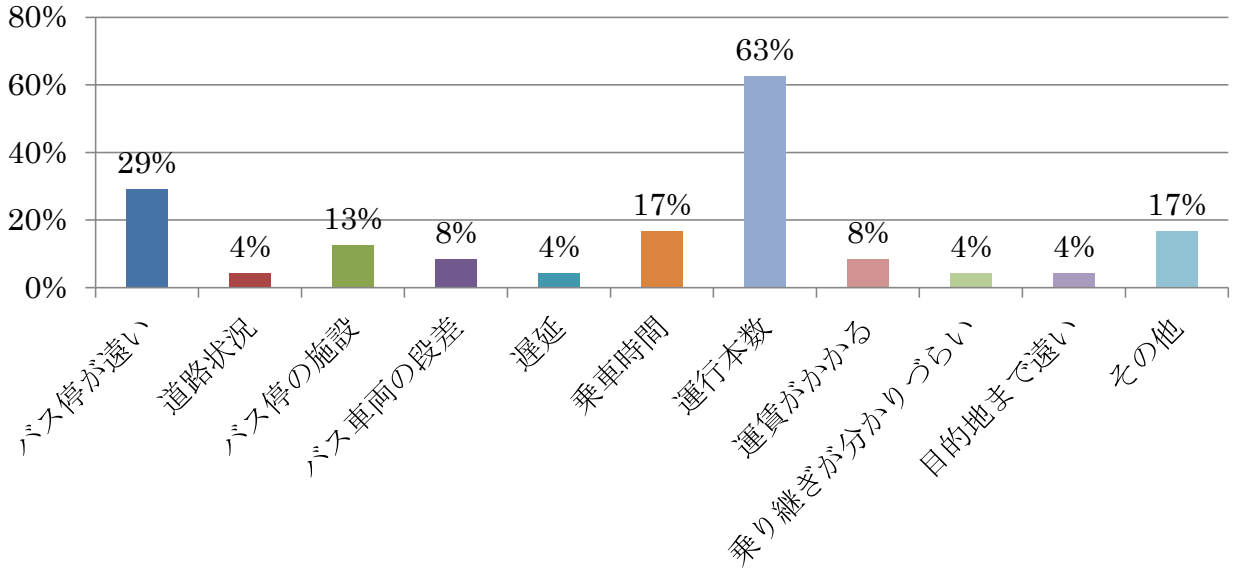


図 4.2　既存バスの改善すべき点（N=24）

4.4 バス利用可能者とバス利用困難者の属性比較

前項で分類した，バス利用可能者とバス利用困難者の属性比較を行い，どのような傾向にあるのか考察する．

4.4.1　障害種別

図 4.3 にバス利用可否別障害者手帳の保有状況を示す．バス利用可能者は，身体障害者と知的障害者の割合が高く，それぞれ 56%，61%である．バス利用困難者は，精神障害者が高く 61%である．

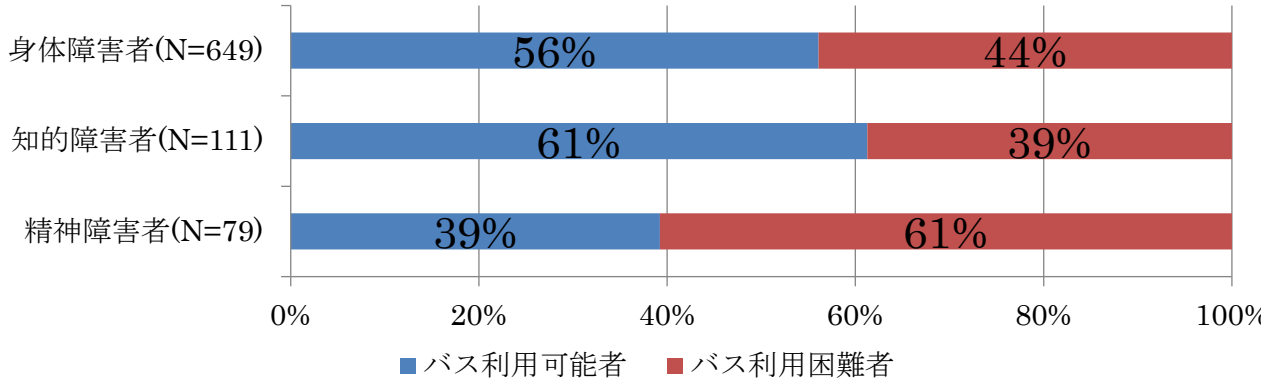


図 4.3　バス利用可否別障害手帳の保有状況（N=839）

4.4.2　障害等級

図 4.4 にバス利用可否別身体障害者の障害等級，**図 4.5** にバス利用可否別知的障害者の障害等級，**図 4.6** にバス利用可否別精神障害者の障害等級を示す．全障害種別で 1 級に近づくほど障害程度が重くなる．図より全障害種別で比較的バス利用困難者の障害程度がバス利用可能者よりも重くなっている．特に知的障害者ではその差が顕著である．これらより，どの障害種別でも障害程度が重くなるほど，バス利用が困難であることがわかる．

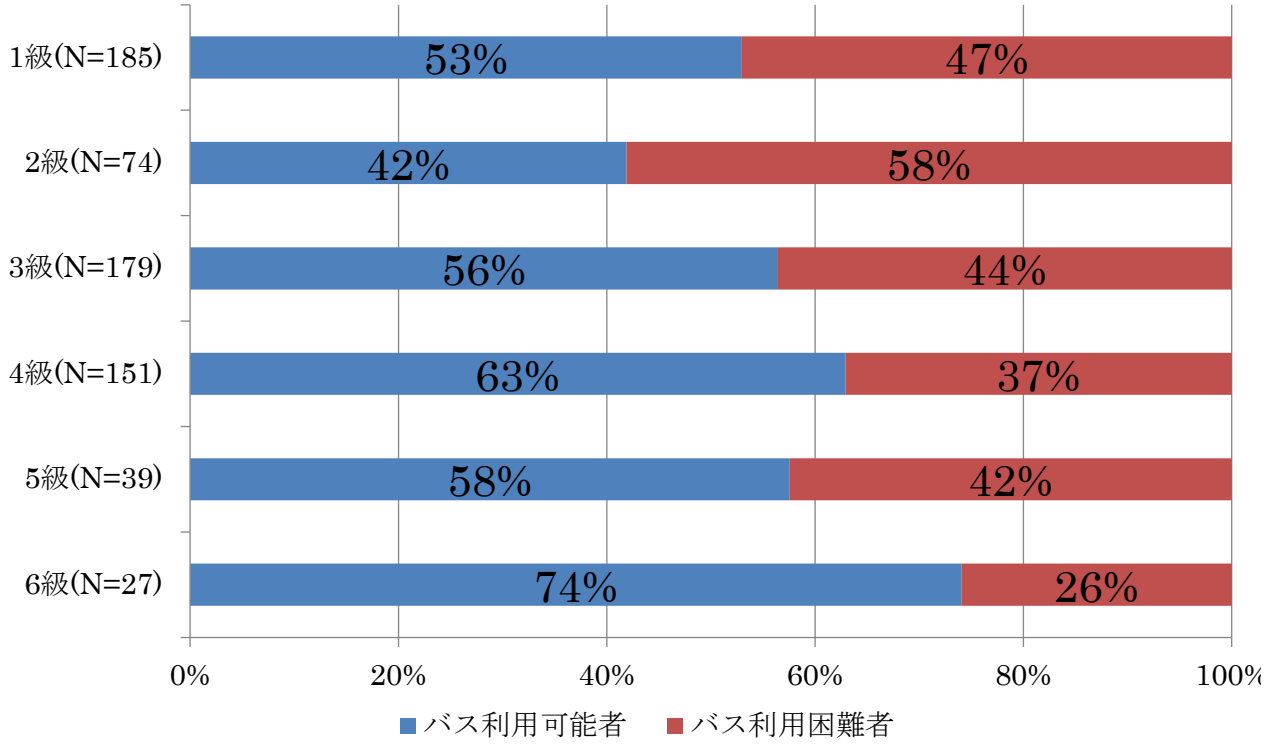


図 4.4　バス利用可否別身体障害者の障害等級（N=649）

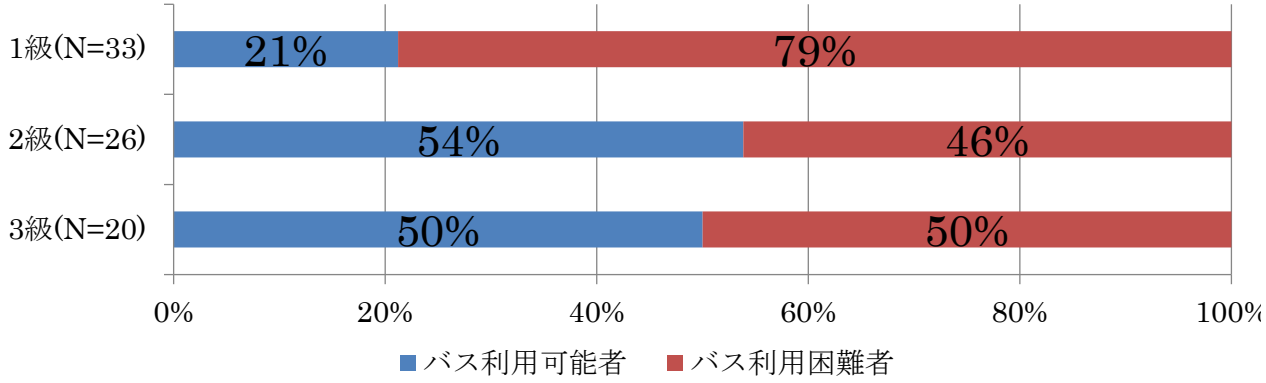


図 4.5　バス利用可否別知的障害者の障害等級（N=79）

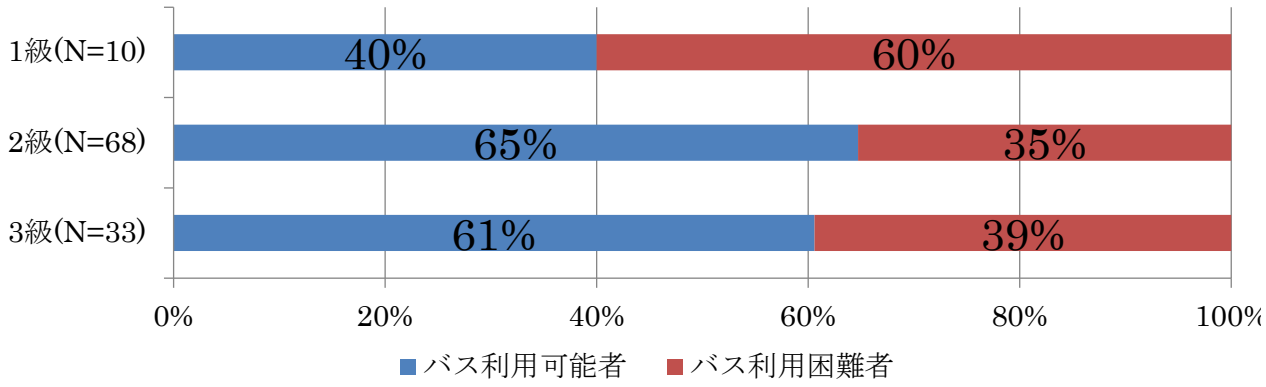


図 4.6　バス利用可否別精神障害者の障害等級（N=111）

4.4.3　生活の質（複数回答）

図 4.7 に日常生活での支障を示す．日常生活上基本的な動作（ADL）である「風呂に入る」から始まり，「日用品の買い物」になるにつれて日常生活を送る上で複雑な動作（IADL）となっていく．両分類で最も割合が高いのは「日用品の買い物」となっており，バス利用可能者で約 60%，バス利用困難者で約 80%となっている．IADL が大変だと感じていることがわかる．ADL である「階段を 2,3 段上がる」「家の中を歩く」「風呂に入る」もバス利用困難者のほうが割合が高い．

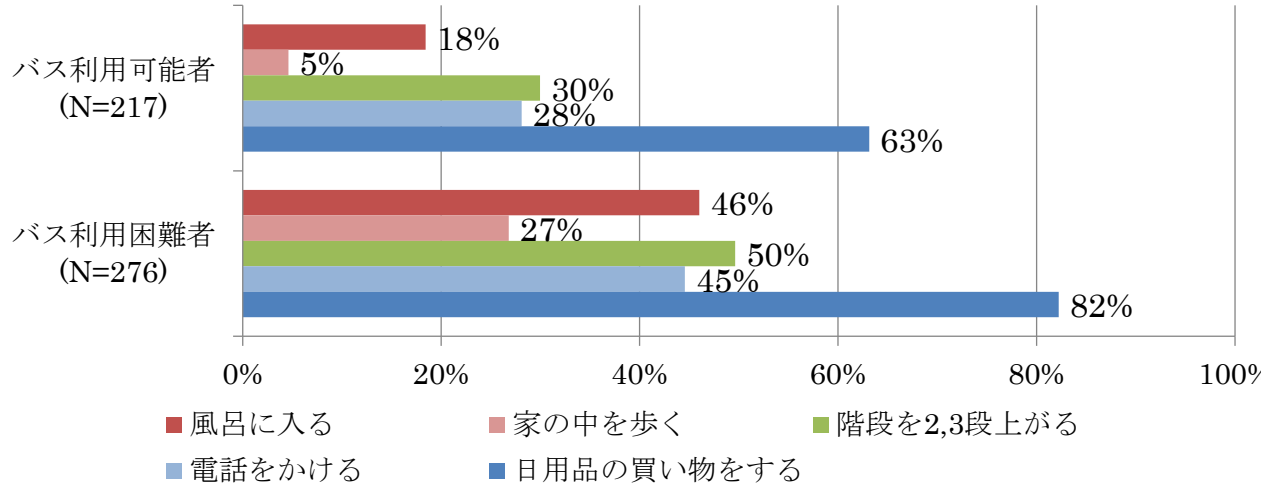


図 4.7　バス利用可否別日常生活での支障

4.4.4　外出意識

図 4.8 に外出意識を示す．バス利用可能者は「現状のままで良い」が最も高く 64%である．バス利用困難者は「外出したくない」「わからない」の割合が高い．「外出したくない」が 66%，「わからない」が 68%である．

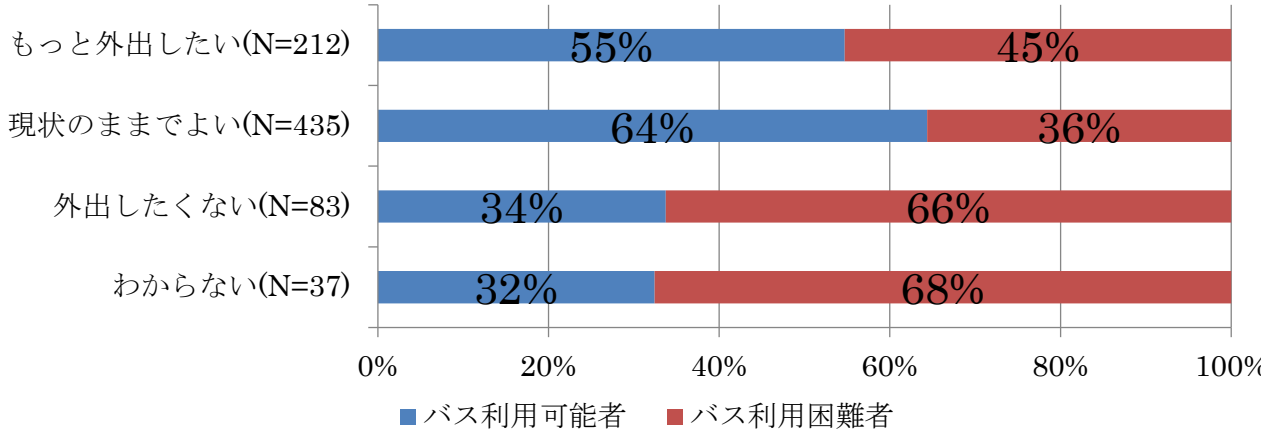


図 4.8　バス利用可否別外出意識

4.5 バス利用可否に与える要因分析

数量化理論第Ⅱ類を用いて，バス利用可否に与える影響の要因分析を行う．外的基準を **4.2** で分類した，バス利用可能者とバス利用困難者の 2 分類とする．説明変数として，個人属性と外出状況を用いる．

表 4.1 に数量化理論第Ⅱ類の分析結果，**図 4.9** にバス利用可否の要因分析結果を示す．横軸にアイテムごとのカテゴリ，縦軸にカテゴリ数量を表している．この分析結果において，カテゴリ数量の値が小さくなるほどバス利用の可能性は高くなり，反対に値が大きくなるほどバス利用の可能性は低くなることを表している．相関比は 0.38，判別的中率は 76%である．

レンジが高くなったのは「介助の必要性」「聴覚障害の有無」「知的障害者の認定有無」である．「介助の必要性」をみてみると，介助に頼らざるを得ない人ほどバス利用が困難となることがわかる．「聴覚障害の有無」では「聴覚障害有り」がバス利用可能者に判別されている．これは，聴覚障害を患っていたとしても視覚的に情報を得ることが可能なため，それがバス利用を困難にさせる要因にはならないからであると考えられる．反対に，「視覚障害有り」の人はバス利用が困難になっているため，整合性は取れていると考えられる．「知的障害者」については認定されているとバス利用困難者に判別されており，カテゴリ数量の値も高いことから知的障害者の認定がなされているとバス利用の可能性はとても低くなってしまうと考えられる．知的障害者の場合，自分で考え，状況に応じた判断を下すことが難しいという特徴があるため，乗降するバス停を理解できない・支払い計算ができない等，1 人でバスに乗ることを難しくしてしまっているのではないかと思われる．また「身体障害者」の不認定はマイナス値が大きくなっており，身体障害者であるかどうかがバス利用可否に大きな影響を与えていることがわかる．

表 4.1　数量化理論第Ⅱ類の分析結果

	レンジ	単相関係数	偏相関係数
性別	0.2035	0.0274	0.0743
年齢	0.1505	0.0692	0.0237
身体障害者有無	0.5338	0.0623	0.0683
知的障害者有無	0.5396	0.1505	0.0869
精神障害者有無	0.1806	-0.1302	0.0259
視覚障害	0.3221	0.1075	0.0530
聴覚障害	0.7975	0.2054	0.1130
言語・そしゃく機能障害	0.1438	0.0793	0.0189
上肢不自由	0.0541	0.1223	0.0141
下肢不自由	0.0168	-0.0826	0.0039
体幹不自由	0.0530	-0.1366	0.0101
内部障害	0.1065	0.0139	0.0228
風呂	0.2357	0.2940	0.0684
歩く	0.2876	-0.2635	0.0569
階段	0.3258	0.2403	0.0956
電話	0.0062	-0.1254	0.0017
日用品	0.0784	0.1961	0.0233
外出目的(平)	0.4099	-0.0289	0.0631
介助の必要性	2.0802	0.5764	0.4357
福祉器具利用の有無	0.0364	0.2001	0.0107
		相関比	0.3842
		判別的中率	76.3%

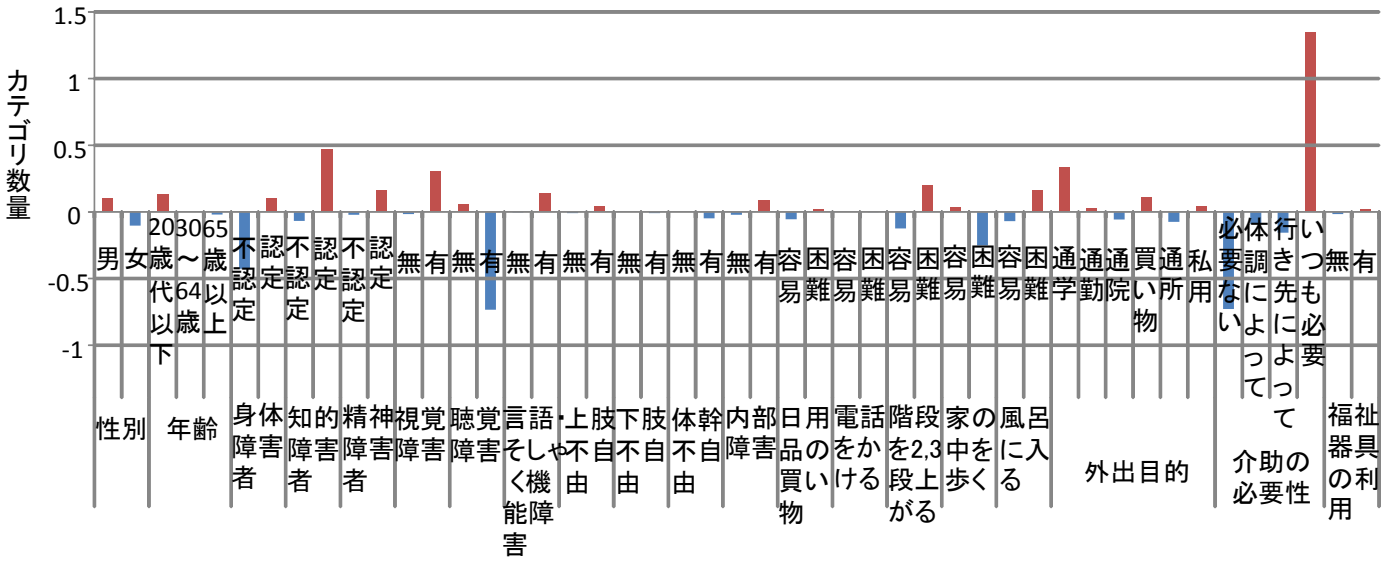


図 4.9　バス利用可否の要因分析

4.6 バス利用困難者に対するニーズを考慮した交通手段の検討

バス利用可能者とバス利用困難者とで交通手段に対するニーズに差異があるのかを把握した後，バス利用困難者のニーズを明らかにする．

4.6.1 バス利用可能者とバス利用困難者の新たな交通手段に対するニーズの差異

コレスポンデンス分析により散布図でバス利用可否別のニーズを視覚化し，交通手段の検討を行っていく．アンケートにより得ている新たな交通手段の運行サービスと，前節で分類したバス利用可能者・バス利用困難者を変数に用いる．

表 4.2 にコレスポンデンス分析の結果, **図 4.10** にバス利用可能者とバス利用困難者の交通手段に対するニーズを示す．1 軸で表され，原点からの方向が同じものと，それぞれのプロットの近さが関連の強いものとされる．特異値は 0.39 で寄与率は 100%である．図よりバス利用可能者はマイナス側に，バス利用困難者はプラス側にプロットされており，両者のニーズは異なっていることがわかる．バス利用可能者は「固定ルート」「固定ダイヤ」等のプロットが近いことから，主に運行ルートや運行時間に関するニーズが高くなっている．バス利用困難者は「車両にストレッチャーがついている」「乗降介助をしてくれる」のプロットが近いことから車両の特殊装備や介助者へのニーズが高くなっていることがわかる．

表 4.2　コレスポンデンス分析の結果

軸	特異値	固有値	寄与率	累積寄与率
第 1 軸	0.3890	0.1513	1.0000	1.0000

行･列の要素	第 1 軸
バス利用可能者	-0.544
バス利用困難者	0.715
固定ダイヤ	-0.690
固定ルート	-0.556
希望に近い時間に走ってくれる	-0.253
家の近くまで迎えに来てくれる	0.358
他人と乗り合わせる必要がない	0.401
少人数の乗り合わせで済む	-0.044
車両が十分に広い	-0.319
車両にスロープが付いている	0.139
車両にリフトが付いている	1.108
車両にストレッチャーが付いている	0.545
乗降介助をしてくれる	1.051

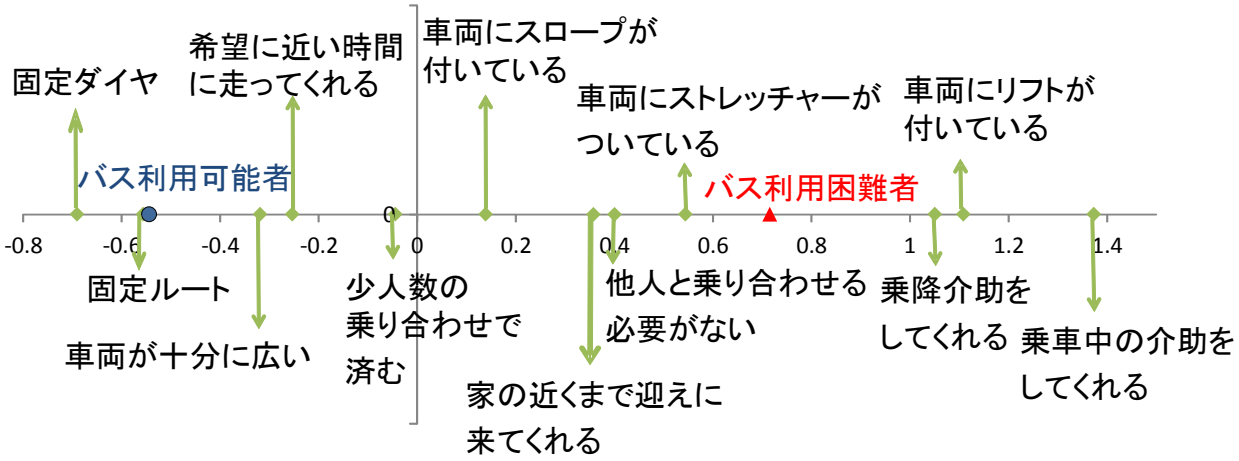


図 4.10　バス利用可能者とバス利用困難者の交通手段に対するニーズ

4.6.2　バス利用困難者の新たな交通手段に対するニーズ把握

バス利用困難者の中でも障害種別や生活レベルによってニーズそのものが異なると考えられる．そのため，前項と同様にコレスポンデンス分析を用いて障害別に詳細な分析を行う．変数には前節のバス利用可否に与える要因分析でバス利用困難者に判別された個人属性と運行手段のニーズを用いる．個人属性はバス利用困難者に判別された中でも，カテゴリ数量の値が高い「知的障害者」「視覚障害」「介助がいつも必要」を用いる．

表 4.3 にコレスポンデンス分析の結果, **図 4.11** に抽出された個人属性と新たな交通手段に対するニーズの散布図を示す．特異値と寄与率に関して，第 1 軸は特異値が 0.27 で寄与率が 80.6%，第 2 軸は特異値が 0.13 で寄与率が 19.4%である. 結果の読み取り方は, 関連の強いカテゴリは近くに, 弱いカテゴリは遠くにプロットされる．また，原点から見て同じ方向にあれば，一見距離があっても，同様の意味づけが可能である．第一象限は，介助をいつも必要とする人のニーズが分類されており，「乗車中の介助をしてくれる」「乗降介助をしてくれる」「車両にリフトが付いている」「車両にストレッチャーが付いている」が関連の強いものとなっていることがわかる．介助がいつも必要な人は，身体的制約が大きいため，車両の特殊装備や介助者とともに分類されていると考えられる．第二象限は，知的障害者のニーズが分類されており，「少人数の乗合で済む」「他人と乗り合わせる必要がない」「固定ルート」が関連の強いものとなっている．知的障害者は，コミュニケーションの面において困難を抱えていることから第三者との乗合が少ないことが重要となることが考えられる．第三象限は，視覚障害の人のニーズが分類されており，「希望に近い時間に走ってくれる」「家の近くまで迎えにきてくれる」が関連の強いものとなっている．視覚障害の人は，視覚からの情報を得ることが難しい分，より柔軟な交通手段によって制約をカバーしたいのではないかと考えられる．

表 4.3　コレスポンデンス分析の結果

軸	特異値	固有値	寄与率	累積寄与率
第 1 軸	0.2701	0.0730	0.8059	0.8059
第 2 軸	0.1326	0.0176	0.1941	1.0000

行･列の要素	第 1 軸	第 2 軸
知的（困）	-0.923	0.288
視覚障害	-0.231	-0.823
介助がいつも必要	0.363	0.111
固定ダイヤ	-0.849	-0.099
固定ルート	-1.052	0.073
希望に近い時間に走ってくれる	-0.237	-0.509
家の近くまで迎えに来てくれる	-0.053	-0.084
他人と乗り合わせる必要がない	-1.016	0.648
少人数の乗り合わせで済む	-0.654	0.469
車両が十分に広い	0.398	-0.812
車両にスロープが付いている	0.438	-0.824
車両にリフトが付いている	0.580	0.552
車両にストレッチャーが付いている	1.345	0.838
乗降介助をしてくれる	0.558	0.060
乗車中の介助をしてくれる	0.203	0.468

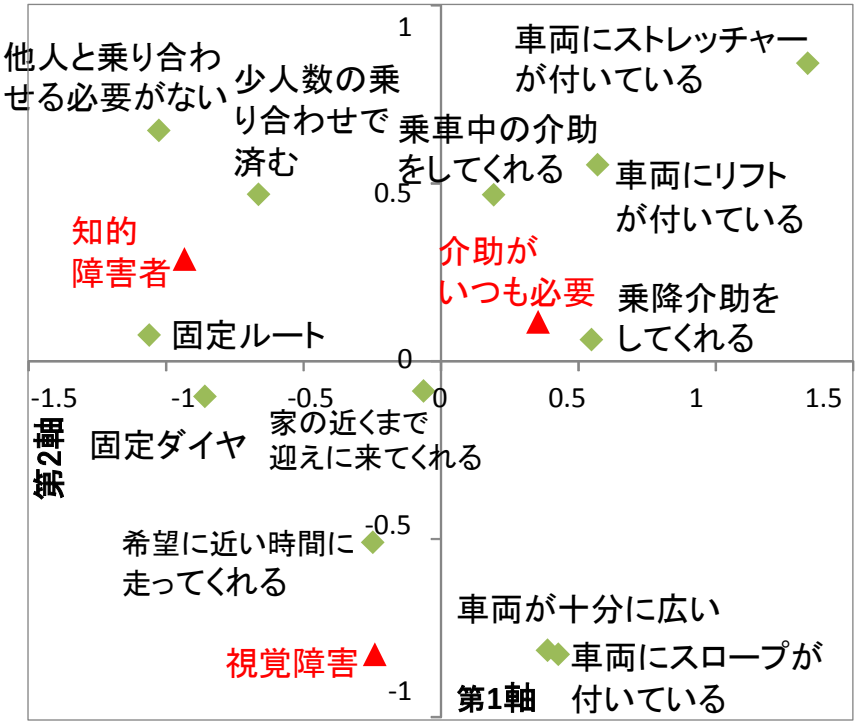


図 4.11　個人属性と新たな交通手段に対するニーズの散布図

4.7 まとめ

本章では，平成 26 年度の障害者の外出状況に関する調査より得られたバスの利用状況から，バス利用可否の分類と属性比較を行うとともに，バス利用困難者を対象にした新たな交通サービスのニーズを明らかにした．

アンケートよりバスの利用状況から得られた利用有無と利用する際の支障，支障改善後の利用頻度からバス利用可否の分類をし，バス利用困難者の抽出を行った．有効回答 805 であり，バス利用可能者は 56%で，バス利用困難者は 44%になった．次にバス利用可能者とバス利用困難者の属性比較をした．バス利用困難者は障害程度が重く，日常生活における支障も大きいことがわかった．次に，バス利用可否に与える要因分析を行った．バス利用可能者は，介助者が不要の人，身体障害者が不認定の人，聴覚障害を患っている人であった．聴覚障害に関して，聴覚障害を患っていたとしても視覚的に情報を得ることが可能なため，それがバス利用を困難にさせる要因にはならないからであると考えられた．バス利用困難者は，いつも介助に頼らざるを得ない人，視覚障害を患っている人，知的障害者などであった．特にいつも介助に頼らざるを得ない人は，バス利用の困難度合いが大きくなることがわかった．

次にアンケートにより得た，新たな交通手段の運行サービスで重要だと思うものとバス利用可能者とバス利用困難者を変数に用いてコレスポンデンス分析を行った．分析結果より，バス利用可能者とバス利用困難者には，新たな交通手段に対するニーズに差異があることを把握した．そこから，バス利用困難者の中にも障害種別や生活レベルによってニーズそのものが異なると考えられるため，同様にコレスポンデンス分析を用いて詳細な分析を行った．分析結果より，介助をいつも必要とする人は「乗車中の介助をしてくれる」「乗降介助をしてくれる」「車両にリフトが付いている」「車両にストレッチャーが付いている」が重要なニーズになっていると考えられた．知的障害者は「少人数の乗合で済む」「他人と乗り合わせる必要がない」「固定ルート」が重要なニーズになっていることがわかった．視覚障害の人は「希望に近い時間に走ってくれる」「家の近くまで迎えにきてくれる」が重要なニーズになっていることがわかった．

5　バス利用困難者に対するニーズを考慮した交通手段の検討

5.1 概説

前章で把握したバス利用困難者のニーズと現在考えられる交通手段とのマッチングを行う．大きく分けて車両形態と運行形態に着目し，バス利用困難者に最適となる新たな交通手段を考える．この章では，「デマンド型交通の手引き」[1)]を参考とする．

5.2 車両形態

一般的に利用されている福祉車両「マイクロバス」「ワゴン車」「ミニバン」「コンパクトカー」「軽自動車」の5種類についての車両形態の特徴を述べる．車両形態の一覧を**表 5.1** に示す．それぞれの車両のイメージ図は**付録**に示す．車種には一例として車名を記載し，車いすまたはストレッチャー搭載の有無，搭載時の定員数，車いすのまま乗車できるか等も紹介する．車いすを最も多く乗せることができるのはマイクロバスの6台である．一方，軽自動車は1台であるが，乗せない場合には収納式の座席を出すことができるため，3名が乗車できるようになる．ストレッチャーは，ワゴン車のみ乗せることが可能となるが，その場合，車いすは乗車不可能となる．スロープについては，ミニバン・コンパクトカー・軽自動車に標準装備されているが，マイクロバス・ワゴン車には装備されていない．しかし，別途，移動用スロープを利用することで対処できるため，表には「△」と記載する．リフトは，マイクロバス・ワゴン車に装備されている．どの車種においても車いすのまま乗車でき，車いすから座席に乗り換える必要はない．車両の大きさで判断すると，マイクロバスのみ細い道には入れないことからドアツードアには適さない．ドアツードアについては後の「運行形態」で詳しく説明する．

表 5.1　車両形態の一覧

車両形態	マイクロバス (コースターロングボディモデル)	ワゴン車 (ハイエースロング S-3 型)	ミニバン (ノア)	コンパクトカー (ラクティス)	軽自動車 (タント)
定員 (車いす搭載時)	15名 (うち車いす6台)	10名 (うち車いす2台)	5名 (うち車いす2台)	5名 (うち車いす1台)	3名 (うち車いす1台)
定員(ストレッチャー搭載時)	–	9名(うちストレッチャー1台)	–	–	–
スロープ	△	△	○	○	○
リフト	○	○	×	×	×
ストレッチャー	×	○	×	×	×
車いすでの乗車	○	○	○	○	○
ドアツードア	×	○	○	○	○

5.3 運行形態

5.3.1 運行形式

運行形式の一覧を**表 5.2**，それぞれの運行形式のイメージ図を**図 6.1**，**図 6.2**，**図 6.3**，**図 6.4** に示す．運行形式は「定路線型」「迂回ルート・エリアデマンド型」「自由経路ミーティングポイント型」「自由経路ドアツードア型」の 4 つに分けられる．定路線型は，予約がある場合のみ運行する．自由経路ドアツードア型は，運行エリアは決まっているが，一般的なタクシー事業のように運行ルートを定めず，需要に応じ乗降場所の指定も行わない形式である．これらの中間に位置する運行方式として，需要に応じ予め定められた迂回ルートやエリアへ運行する，迂回ルート・エリアデマンド型と，運行ルートは定めず，予約に応じ予め定められたバス停等間を結ぶ，自由経路ミーティングポイント型がある．

表 5.2　運行形式の一覧

運行形式名	説明	メリット	デメリット
A：定路線型	路線バスやコミュニティバスのように所定のバス停等で乗降を行うが，予約があった場合のみ運行し，予約がなければ運行しない方式	座れる可能性が高い	他人と乗り合わせる場合がほとんど
B：迂回ルート・エリアデマンド型	定路線型をベースに予約に応じて，所定のバス停等まで迂回させる運行方式 既存バス停のほかに，いくつかバス停を加える	迂回することで利用者によっては移動距離を減らせる	自宅位置によっては迂回しても最寄りバス停の距離は変わらない
C：自由経路ミーティングポイント型	運行ルートは定めず，予約に応じ所定のバス停等間を最短経路で結ぶ方式 既存バス停よりも数多くのバス停を設置	ほとんどの利用者は移動距離を減らせる	予約が多い場合，希望の時間に利用不可
D：自由経路ドアツードア型	運行ルートやバス停等は設けず，指定エリア内で予約のあったところを巡回するドアツードアのサービスを提供する運行方式	移動しなくてよい 乗り合いが少ない	予約が多い場合，運行ルートが複雑

図 6.1　定路線型のイメージ図

図 6.2　迂回ルート・エリアデマンド型のイメージ図

図 6.3　自主経路ミーティングポイント型

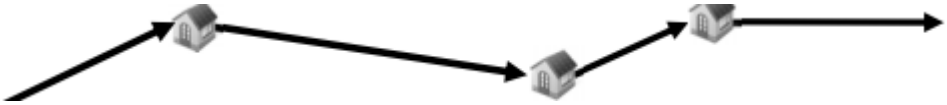


図 6.4　自由経路ドアツードア型

5.3.2　運行ダイヤ

運行ダイヤの一覧を表 5.3 に示す．運行ダイヤは大きく分けて「固定ダイヤ型」と「非固定ダイヤ型」がある．固定ダイヤ型は，路線バスやコミュニティバスのように予め運行ダイヤが定められており，予約があった場合のみ運行する形式である．非固定ダイヤ型は，運行ダイヤは存在せず，運行時間内であれば，需要に応じて随時運行する形式である．

表 5.3　運行ダイヤの一覧

運行ダイヤ名	特徴
1：固定ダイヤ型	予め定められたダイヤに基づき，予約があった場合のみ運行
2：非固定ダイヤ型	運行時間内であれば，需要に応じて随時運行

5.3.3　発着地

発着地の一覧を表 5.4 に示す．路線としての位置づけにより着地（発地）が特定のバス停等に限定されている場合，一般タクシーとの差別化を図るために着地（発地）が限定されている場合，着地（発地）が全く限定されていない場合など 3 つの要素の組み合せにより 5 つのタイプに分類できる．

表 5.4　発着地の一覧

発着地の名称	特徴
a：BT バス停等(BusStop) ⇔乗り継ぎ施設(Transfer)	予め設置されている全バス停等での発着が可能なタイプ
b：BF バス停等(BusStop) ⇔着地固定(Fix)	発地は全バス停等の利用が可能であるが，着地は病院など特定の施設またはエリアに限定されているタイプ
c：DT ドア（自宅・施設）(Door) ⇔乗り継ぎ施設(Transfer)	発地は利用者の自宅（玄関口）や特定の施設であるが，着地は幹線バスの最寄りバス停等に限定されているタイプ
d：DF ドア（自宅・施設）(Door) ⇔着地固定(Fix)	発地は利用者の自宅（玄関口）や特定の施設であるが，着地は病院など特定の施設またはエリアに限定されているタイプ
e：DD ドア（自宅・施設）(Door) ⇔ドア(自宅･施設)直行型(Door)	発地着地とも制限が無く，自宅（玄関口）や特定の施設から目的施設（玄関口）まで移動できるタイプ

5.3.4　運行形態の組み合わせ

前項で示した運行形式・運行ダイヤ・発着地と，それぞれの表記を**表 5.5** にまとめる．運行形式を「A・B・C・D」，運行ダイヤを「ⅰ・ⅱ」，発着地を「a・b・c・d・e」で分類している．

次に運行形式・運行ダイヤ・発着地から運行形態を考える．**表 5.6** に運行形態の組み合わせを示す．組み合わせとして運行可能な形態としては，17 パターンが考えられる．それぞれのパターンですでにある地域で運行されている場合は，6 章で紹介および説明することとする．

表 5.5　表記の説明

運行形式	運行ダイヤ	発着地
A：定路線型	ⅰ：固定ダイヤ型	a：BT
B：迂回ルート・エリアデマンド型	ⅱ：非固定ダイヤ型	b：BF
C：自由経路ミーティングポイント型		c：DT
D：自由経路ドアツードア型		d：DF
		e：DD

表 5.6　運行形態の組み合わせ

運行形態	運行形式	運行ダイヤ	発着地	特徴
1	A	ⅰ	a	定時定路線型の一般的な路線バス
2	A	ⅱ	a	不定時定路線の路線バス
3	A	ⅰ	b	着地特定施設限定型の定時定路線バス
4	A	ⅱ	b	着地特定施設限定型の不定時定路線バス
5	B	ⅰ	a	定時迂回ルート型バス
6	B	ⅱ	a	不定時迂回ルート型バス
7	B	ⅰ	b	着地特定施設限定型の定時迂回ルートバス
8	B	ⅱ	b	着地特定施設限定型の不定時迂回ルートバス
9	C	ⅰ	a	定時自由経路型バス
10	C	ⅱ	a	不定時自由経路型バス
11	C	ⅰ	b	着地特定施設限定型の定時自由経路バス
12	C	ⅱ	b	着地特定施設限定型の不定時自由経路バス
13	D	ⅰ	c	着地乗り継ぎ施設限定型の定時タクシー
14	D	ⅱ	c	着地乗り継ぎ施設限定型の不定時タクシー
15	D	ⅰ	d	着地特定施設限定型の定時タクシー
16	D	ⅱ	d	着地特定施設限定型の不定時タクシー
17	D	ⅱ	e	福祉タクシー

5.4 バス利用困難者に対するニーズを考慮した交通手段の検討

4 章で把握したバス利用困難者のニーズと前項で組み合わすことのできた交通手段とのマッチングを行う．

5.4.1 バス利用困難者の新たな交通手段に対するニーズ

表 5.7 に，4 章のコレスポンデンス分析の結果より得られたバス利用困難者の新たな交通手段に対するニーズを示す．知的障害者は固定ルートで乗り合わせが少ないことを望んでおり，視覚障害の人はより柔軟な交通手段を，介助がいつも必要な人は介助者と車両の特殊装備を望んでいる．

表 5.7 バス利用困難者の新たな交通手段に対するニーズ

	ニーズ			
知的障害者	固定ルート	少人数乗り合わせで済む	他人と乗り合わせる必要がない	
視覚障害有り	希望に近い時間に走ってくれる	家の近くまで迎えに来てくれる		
介助がいつも必要	乗車中の介助をしてくれる	乗降の介助をしてくれる	車両にリフトが付いている	車両にストレッチャーが付いている

5.4.2　知的障害者に適した交通手段

運行形態「1」「2」「5」「6」は大人数が乗車すると考えられるため「ミニバン」「コンパクトカー」「軽自動車」では対応できない．また，運行形態「13」「14」「15」「16」「17」はドアツードアで細い道を運行しなければならないこともあるため「マイクロバス」では対応できない．そのため，これらの項目では運行が困難と考えられることから「－」とし，組み合わせからは外すこととする．

知的障害者に適した交通手段を**表 5.8** に示す．表の見方としては，「○が適した交通手段」「△が一部のニーズに応えた交通手段」「×が適さない交通手段」として分類している．まず，知的障害者のニーズは，「乗り合いが少ない」であるため供給過多を避けるために車両形態では軽自動車もしくはコンパクトカーで考える．運行形態では，最も乗り合いが少なくなるのは「17」であるが，固定ルートのニーズを考慮すると「△」となる．運行形態のニーズでは固定ルートであるため「3」「4」となるが，特定施設への乗り合いがある可能性も高いことから「△」とする．

表 5.8　知的障害者に適した交通手段

運行形態	マイクロバス	ワゴン車	ミニバン	コンパクトカー	軽自動車
1	×	×	－	－	－
2	×	×	－	－	－
3	×	×	×	△	△
4	×	×	×	△	△
5	×	×	－	－	－
6	×	×	－	－	－
7	×	×	×	×	×
8	×	×	×	×	×
9	×	×	×	×	×
10	×	×	×	×	×
11	×	×	×	×	×
12	×	×	×	×	×
13	－	×	×	×	×
14	－	×	×	×	×
15	－	×	×	×	×
16	－	×	×	×	×
17	－	×	×	△	△

5.4.3　視覚障害の人に適した交通手段

視覚障害に適した交通手段を**表 5.9** に示す．**表 5.8** と同様に「－」「○」「△」「×」で表す．視覚障害は柔軟な交通手段に対するニーズがあるため，適しているのは「16」「17」で「○」とする．他に関しては，「10」「12」「14」は非固定ダイヤであるが，最寄りのバス停までは移動しなければならないため「△」とする．なお，「6」「8」も非固定ダイヤであるが，自宅によっては迂回しても最寄りバス停が遠いことも考えられるために「×」とする．どの車両においても視覚障害は乗車可能なことから全車両に対応できる．「15」は家まで迎えに来てくれるが，ダイヤに融通がきかないため「△」とする．

表 5.9　視覚障害の人に適した交通手段

運行形態	マイクロバス	ワゴン車	ミニバン	コンパクトカー	軽自動車
1	×	×	－	－	－
2	×	×	－	－	－
3	×	×	×	×	×
4	×	×	×	×	×
5	×	×	－	－	－
6	×	×	－	－	－
7	×	×	×	×	×
8	×	×	×	×	×
9	×	×	×	×	×
10	△	△	△	△	△
11	×	×	×	×	×
12	△	△	△	△	△
13	－	×	×	×	×
14	－	△	△	△	△
15	－	△	△	△	△
16	－	○	○	○	○
17	－	○	○	○	○

5.4.3　介助がいつも必要な人に適した交通手段

介助がいつも必要な人に適した交通手段を**表 5.10** に示す．表 5.8 と同様に「－」「○」「△」「×」で表す．介助がいつも必要な人はストレッチャーの装備が必要であり，ワゴン車での運行は必須となる．その中でも，介助がいつも必要な人に適しているのは，「15」「16」「17」であり「○」としている．ニーズの中には「家の近くまで来てくれる」はなかったがストレッチャーが必要な人は移動できないことが想定されるため，ドアツードアの運行形態でなければならないことが考えられる．また，それ以外の「9」「10」「11」「12」「13」「14」「15」「16「17」」の「△」は車いすで移動ができる人で，ごく身近なバス停までなら移動可能な場合である．

表 5.10　介助がいつも必要な人に適した交通手段

運行形態	マイクロバス	ワゴン車	ミニバン	コンパクトカー	軽自動車
1	×	×	－	－	－
2	×	×	－	－	－
3	×	×	×	×	×
4	×	×	×	×	×
5	×	×	－	－	－
6	×	×	－	－	－
7	×	×	×	×	×
8	×	×	×	×	×
9	△(車いす)	△(車いす)	△(車いす)	△(車いす)	△(車いす)
10	△(車いす)	△(車いす)	△(車いす)	△(車いす)	△(車いす)
11	△(車いす)	△(車いす)	△(車いす)	△(車いす)	△(車いす)
12	△(車いす)	△(車いす)	△(車いす)	△(車いす)	△(車いす)
13	－	△(車いす)	△(車いす)	△(車いす)	△(車いす)
14	－	△(車いす)	△(車いす)	△(車いす)	△(車いす)
15	－	○	△(車いす)	△(車いす)	△(車いす)
16	－	○	△(車いす)	△(車いす)	△(車いす)
17	－	○	△(車いす)	△(車いす)	△(車いす)

5.5 まとめ

本章では，車両形態と運行形態に着目し，新たな交通手段を考えた．その後，前章で把握したバス利用困難者の新たな交通手段に対するニーズとのマッチングを行った．知的障害者は乗り合いの少なさから車両形態では軽自動車やコンパクトカーを用いることがよいといえた．運行形態では，乗り合いの少なさか，固定ルートのどちらを優先するかで選択する運行形態が異なった．乗り合いの少なさを重要視すれば，固定ルートではなくタクシーのような自由ルートとなり，固定ルートを重要視すれば，少数乗り合いの可能性は低くなってしまう．知的障害者のニーズから考えると，適した交通手段は少人数乗合型定路線バスであるが，実現は車両形態・運行形態から考えると難しい．その中でも，本調査で知的障害者のニーズを考慮した交通手段は，固定ルートを重要視すれば「着地限定型の定時定路線バス」「着地限定型の不定時定路線バス」となり，少数乗り合いを重要視すれば「福祉タクシー」となることを把握した．いずれも軽自動車やコンパクトカータイプであった．視覚障害は，幅広く車両を利用できることがわかった．視覚障害を考慮した交通手段は，車両形態が自由の「発地自由着地限定型のタクシー」「福祉タクシー」であることを把握した．介助がいつも必要な人は，ストレッチャーの装備が必要であり，ワゴン車での運行は必須となることがわかった．また「乗車中の介助をしてくれる」「乗降の介助をしてくれる」のニーズも重要視していることから介助者も必要不可欠である．介助がいつも必要な人を考慮した交通手段はワゴン車タイプの「介助者付き発地自由着地限定型の定時タクシー」「介助者付き発地自由着地限定型のタクシー」「介助者付き福祉タクシー」であることを把握した．

6　運行形態ごとの事例

6.1 概説

前章で組み合せた運行形態で，すでに運行されている事例を挙げていく．

6.2 運行形態「1」: 定時定路線型の一般的な路線バス「水窪ふれあいバス」

表 6.1 に水窪ふれあいバスの概要 [2]，図 6.1 に水窪ふれあいバスを示す．水窪地域の「市営バス」および「患者バス(市営の通院移送サービス)」が，平成 22 年 10 月 1 日から事前予約制（デマンド）による「水窪ふれあいバス」に変更された．

表 6.1　水窪ふれあいバスの概要

運行の県・市町村	静岡県浜松市
対象者	全員
運行ルート・エリア	4
車両	マイクロバス(7 台)等
運行日数	週 1～週 3 (路線による) （日曜・祝日・年末年始は運休)
運行ダイヤ	2～3 便(路線による)
利用方法	電話による事前予約制
運賃	200 円～400 円(小学生以下・障害者手帳提示者は半額)

図 6.1　水窪ふれあいバス

6.3 運行形態「3」: 着地特定施設限定型の定時定路線バス「つくばねバス」

表 6.2 につくばねバスの概要[3)]，図 6.2 につくばねバスを示す．石野地区内の移動や基幹バス・鉄道に乗り継ぐための移動手段として運行する地域バスである．

表 6.2　つくばねバスの概要

運行の県・市町村	愛知県豊田市
対象者	全員
運行ルート・エリア	1
車両	ワゴン車(定員 9 名)
運行日数	週 2(火曜・木曜日)　(年末年始は運休)
運行ダイヤ	午前 8 時～午後 7 時(午前 9 時～午前 10 時は定時定路線バス)
利用方法	電話による事前予約制
運賃	100 円(子供・障害者は 50 円)

図 6.2　つくばねバス

6.4 運行形態「6」: 不定時迂回ルート型バス「武豊町事前予約制バス(乗合タクシー)」

表 6.3 に武豊町事前予約制バス(乗合タクシー)の概要[4], 図 6.3 に武豊町事前予約制バス(乗合タクシー)を示す．一般のタクシー車両を活用した事前予約制の公共交通であり，指定された乗合タクシー停留所から各経路によって指定されているバス停留所までの間を運行している．平成 23 年 9 月 1 日から試行運行開始しており，平成 24 年 9 月 1 日からは 8 つの停留所を増設し，交通の利便性の向上を図っている．

表 6.3　武豊町事前予約制バス(乗合タクシー)の概要

運行の県・市町村	愛知県武豊町
対象者	全員
運行ルート・エリア	9
車両	一般タクシー車両
運行日数	毎日(コミュニティバスが運休の場合・年末年始は運休)
運行ダイヤ	5～6 便(路線による)
利用方法	電話による事前予約制(利用したい 30 分前までに予約)
運賃	100 円(未就学児・障害者の介助者は無料)

図 6.3　武豊町事前予約制バス(乗合タクシー)

6.5 運行形態「9」: 定時自由経路型バス「岐南町コミュニティタクシー」

表 6.4 に岐南町コミュニティタクシーの概要[5)]，図 6.4 に岐南町コミュニティタクシーを示す．大野町では，すべての民間バス路線は町の中心部にある「大野バスセンター」に接続している．また，公共施設や医療機関等もこのエリアに集中しているため，町内の各所と町の中心部を結ぶ公共交通が求められていた．

表 6.4　岐南町コミュニティタクシーの概要

運行の県・市町村	岐阜県岐南町
対象者	会員登録者(満 65 歳以上・障害者・妊婦・運転免許返納者等)
運行ルート・エリア	1
車両	セダン型タクシー(定員 4 名)
運行日数	平日(土曜・日曜・祝日・年末年始は運休)
運行ダイヤ	9 便
利用方法	電話による事前予約制(利用する 2 時間前までに予約)
運賃	200 円(未就学児は無料，障害者手帳提示者は半額)

図 6.4　岐南町コミュニティタクシー

6.6 運行形態「10」: 不定時自由経路型バス「おばら桜バス」

表 6.5 におばら桜バスの概要[6]，図 6.5 におばら桜バスを示す．豊田市小原地区内を区域運行する交通手段である．必要なときに乗り降りしたいバス停間を効率的に移動でき，利便性が高く環境にも優しいバスとなる．

表 6.5　おばら桜バスの概要

運行の県・市町村	愛知県豊田市
対象者	全員
運行ルート・エリア	1(バス停 158 ヵ所)
車両	中型タクシー車両(定員 4 名)
運行日数	平日(日曜・祝日・年末年始は運休)
運行ダイヤ	午前 6 時～午後 7 時
利用方法	電話による事前予約制
運賃	200 円(小学生・障害者は半額，未就学児は無料)

図 6.5　おばら桜バス

6.7 運行形態「11」: 着地特定施設限定型の定時自由経路バス「飛島乗合タクシー」

表 6.6 に飛島乗合タクシーの概要 [7]，図 6.6 に飛島乗合タクシーを示す．平成 21 年 10 月 1 日から病院へ通院する人の移動手段として「飛島乗合タクシー（海南病院通院支援タクシー）」の運行を開始した．事前の電話予約をもとに一般のタクシー車両を活用して，村内にあるコミュニティバスのバス停から病院までの間を運行している．

表 6.6　飛島乗合タクシーの概要

運行の県・市町村	愛知県飛島村
対象者	全員
運行ルート・エリア	2
車両	一般タクシー車両(定員 4 名)
運行日数	毎日(祝日および年末年始は運休)
運行ダイヤ	5 便
利用方法	電話による事前予約制(利用する 2 時間前までに予約)
運賃	500 円(小学生未満の同乗者は無料)

図 6.6　飛島乗合タクシー

6.8 運行形態「13」: 着地乗り継ぎ施設限定型の定時自由経路タクシー「あいのりくん」

表 6.7 に飛島乗合タクシーの概要[8]，図 6.7 に飛島乗合タクシーを示す．大野町では，すべての民間バス路線は町の中心部にある「大野バスセンター」に接続している．また，公共施設や医療機関等もこのエリアに集中しているため，町内の各所と町の中心部を結ぶ公共交通が求められていた．

表 6.7　あいのりくんの概要

運行の県・市町村	岐阜県大野町
対象者	会員登録者(満 65 歳以上・障害者・妊婦・運転免許返納者等)
運行ルート・エリア	3
車両	ミニバン(定員 4 名)
運行日数	平日(土曜・日曜・祝日・年末年始は運休)
運行ダイヤ	7 便
利用方法	電話による事前予約制(利用する 1 時間前までに予約)
運賃	300 円(未就学児は無料)

図 6.7　あいのりくん

6.9 運行形態「14」: 着地乗り継ぎ施設限定型の不定時タクシー「いこまいかー」

表 6.8 にいこまいかーの概要[9]，**図 6.8** にいこまいかーを示す．交通が不便な地域の人のご自宅から，既存のタクシー車両を使って，最寄りの駅やバス停までを結ぶサービスである。

表 6.8　いこまいかーの概要

運行の県・市町村	愛知県西尾市
対象者	市民
運行ルート・エリア	17
車両	一般小型タクシー車両(定員 4 名)
運行日数	毎日(年末年始は運休)
運行ダイヤ	午前 8 時から午後 5 時
利用方法	電話による事前予約制(利用したい 1 時間前までに予約)
運賃	300 円(未就学児は無料)

図 6.8　いこまいかー

6.10運行形態「15」: 着地特定施設限定型の定時タクシー「竜タク」

表 6.9 に竜タクの概要[10]，図 6.9 に竜タクを示す．通院や買い物など日常生活に必要な移動手段を確保するため，地区住民と市が一緒になって考えた新しいタイプの公共交通である。高齢者や運転免許のない人など移動が困難な人をはじめ，竜洋地区の住民の利用により，地域の生活の足として活用されている．

表 6.9　竜タクの概要

運行の県・市町村	静岡県磐田市
対象者	竜洋地区住民の会員登録者(無料)
運行ルート・エリア	2
車両	一般小型タクシー車両(定員 4 名)
運行日数	平日(土曜・日曜・祝日・年末年始は運休)
運行ダイヤ	6 便
利用方法	電話による事前予約制(利用したい 1 時間前までに予約)
運賃	500 円～1500 円(未就学児は無料，障害者および付添人の運賃は半額)

図 6.9　竜タク

6.11運行形態「16」: 着地特定施設限定型の不定時タクシー「南部おでかけ号」

表 6.10 に南部おでかけ号の概要[11]，**図 6.10** に南部おでかけ号を示す．決められた時間に決められたルートを走る「路線バス」と異なり，時間や乗車場所，目的地を利用者が指定し，それに応じて運行する便利な乗り物（タクシー）である．自宅等の希望する場所と，役場・診療所・金融機関・駅・商店等の公共性のある場所とを結ぶ.

表 6.10　南部おでかけ号の概要

運行の県・市町村	静岡県川根本町
対象者	町民（ただし，病院の付添いなどで町民の人と同乗する場合，町外の人も利用可能）
運行ルート・エリア	4
車両	一般タクシー・ワゴン車
運行日数	毎日(年末年始は運休)
運行ダイヤ	午前 8 時～午後 6 時
利用方法	電話による事前予約制(利用したい 1 時間目までに予約)
運賃	200 円～500 円(中・高生および 75 歳以上の方は半額，幼児・小学生および障害者の方は 4 分の 1)

図 6.10　南部おでかけ号

6.12運行形態「17」: 福祉タクシー「赤ふんバス」

表 6.11 に南部おでかけ号の概要[12)]，図 6.11 に南部おでかけ号を示す．平成 23 年 12 月 5 日～平成 24 年 3 月 30 日の期間で実証実験(PR 運行)という形で実施しており「オンデマンドバス」の本格運行が決定した．4 月からは愛称を「赤ふんバス」として新スタートした．

表 6.11　赤ふんバスの概要

運行の県・市町村	福井県高浜町
対象者	町民（ただし，病院の付添いなどで町民の人と同乗する場合，町外の人も利用可能）
運行ルート・エリア	4
車両	ワゴン車(定員 9 名)
運行日数	平日(土曜・日曜・祝日・年末年始は運休)
運行ダイヤ	7 時 30 分～17 時 30 分
利用方法	電話による事前予約制(利用したい 1 時間前までに予約)
運賃	300 円

図 6.11　赤ふんバス

7　参考文献

1) 国土交通省中部運輸局：デマンド型交通の手引き，2013 年 3 月
http://wwwtb.mlit.go.jp/hokkaido/bunyabetsu/tiikikoukyoukoutsuu/31manyuaru/09demandotebiki_tyuubu.pdf，アクセス 2015 年 2 月 24 日

2) （有）水窪タクシー：ふれあいバス，
http://www.misakubo-taxi.com/%E3%81%B5%E3%82%8C%E3%81%82%E3%81%84%E3%83%90%E3%82%B9/，アクセス 2015 年 2 月 25 日

3) 豊田市：地域バス（つくばねバス），http://www.city.toyota.aichi.jp/division/ad00/ad11/1262691/01.pdf，アクセス 2015 年 2 月 25 日

4) 武豊町：武豊町事前予約制バス（乗合タクシー）について，
http://www.town.taketoyo.lg.jp/disaster/town/townTraf/entry-1304.html，アクセス 2015 年 2 月 25 日

5) 岐南町：岐南町コミュニティタクシーについて，
http://www.town.ginan.gifu.jp/guide/koutu/taxi/pdf/riyouannai2010.pdf，アクセス 2015 年 2 月 25 日

6) 豊田市：小原地域バス「おばら桜バス」，
http://www.city.toyota.aichi.jp/division/ad00/ad09/1252846_7074.html，アクセス 2015 年 2 月 25 日

7) 飛島村：飛島乗合タクシーのご案内，
http://www.vill.tobishima.aichi.jp/bus/taxi.html，

8) 大野町：大野デマンドタクシー「愛称　あいのりくん」の運行方法について
http://www.town-ono.jp/0000000092.html，アクセス 2015 年 2 月 25 日

9) 西尾市：デマンド型乗合タクシー「いこまいかー」について
http://www.city.nishio.aichi.jp/index.cfm/6,23818,70,345,html，アクセス 2015 年 2 月 25 日

10) 磐田市：竜タク
http://www.city.iwata.shizuoka.jp/shimin/koutsu/demand/ryuutaku.php，アクセス 2015 年 2 月 25 日

11) 川根本町：南部デマンド「おでかけ号」
http://www.town.kawanehon.shizuoka.jp/profile2/file/minami_odekake_riyou.pdf，アクセス 2015 年 2 月 25 日

12) 若狭たかはま観光情報：町内のバス交通
http://www.wakasa-takahama.jp/file/access05.html，アクセス 2015 年 2 月 25 日

付録１　マイクロバスのイメージ図

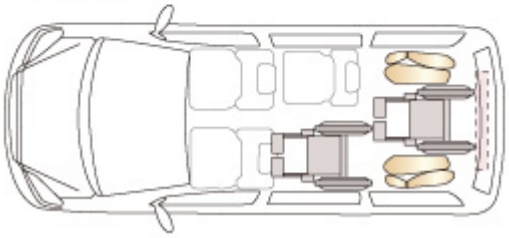
付録２　ワゴン車のイメージ図

SD7型	定員6名/うち車イス1台
	車椅子2台搭載時定員5名

車種：ボクシー・ノア

ガソリン車　2,000cc・2WD・AT
全長　4,580mm
全幅　1,695mm
全高　1,850mm

□車椅子解除時



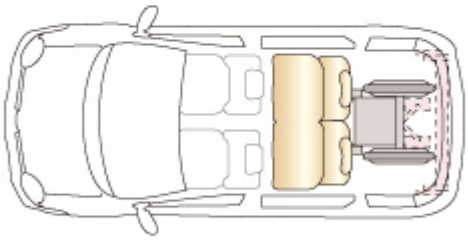
付録３　ミニバンのイメージ図

SD6型	定員6名/うち車イス1台

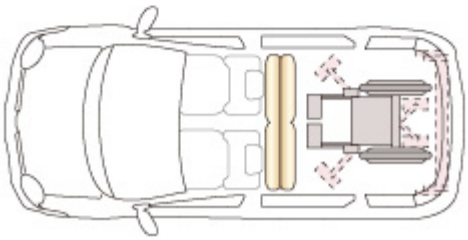
車種：シエンタ

ガソリン車　1,300cc・2WD・AT
1,500cc・2WD・AT全長　4,100mm
全幅　1,695mm
全高　1,670mm

□リアシート使用時



□リアシート収納時



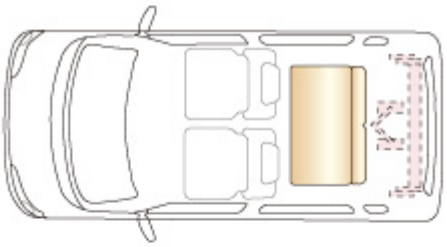
付録４　コンパクトカーのイメージ図

SD3型	定員4名
	車椅子1台搭載時定員3名

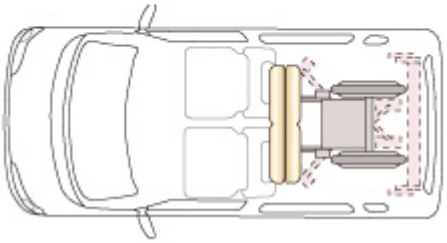
車種：タント

ガソリン車　660cc・2WD・AT
全長　3,395mm
全幅　1,475mm
全高　1,725mm

□通常シート使用時



□車椅子搭載時



付録５　軽自動車のイメージ図