

旭川市における福祉輸送サービスの需要量と供給量の推計について

市内の福祉輸送ニーズの推計にあたり「地域における福祉タクシー等を活用した福祉輸送のあり方調査(H21.3国土交通省)」に基づき推計した。

【推計方法概要】

- 1 市内における福祉輸送ニーズ量の推計（福祉輸送を必要とする方が一日あたり何回外出を必要とするか）
- 2 市内における需要量を推計（1の輸送を行うにあたり、必要な車両数はどれくらいか）
- 3 市内における供給量の推計（市内の福祉輸送の供給車両数はどれくらいか）

∴ 2 需要量 が 3 供給量 を上回るのであれば、市内における福祉輸送サービスが不足
 2 需要量 が 3 供給量 を下回るのであれば、市内における福祉輸送サービスが充足
 していると判断する。

1 福祉輸送ニーズ量の推計

Step 1 検討対象者数の推計

市内移動制約者（身体障害者、知的障害者、精神障害者、要介護・要支援者）について、異なる区分で重複して計上される者を除き、検討対象者（実人員）数を推計。

利用者区分	人数
身体障害者	16,761
知的障害者	2,992
精神障害者	2,117
要介護・要支援者	15,648
計	37,518

Step 2 福祉輸送サービスの利用対象者数の推計

福祉輸送サービスは、移動制約者のすべてが必要としているわけではないため、福祉輸送サービスを必要とする者の比率を乗じて「利用対象者数」を推計。

利用者区分	人数	利用対象者数	
		うち全部介助	
身体障害者	16,761	5,132	2,859
知的障害者	2,992	1,940	1,176
精神障害者	2,117	1,555	223
要介護・要支援者	15,648	8,514	2,189
計	37,518	17,141	6,447

Step 3 福祉輸送サービスの利用対象者の総外出回数の推計

「地域における福祉タクシー等を活用した福祉輸送のあり方調査報告書」で示された簡便な推計方法に基づき、「利用対象者数」が週2回外出するものとして、一日当たりの総外出回数を推計。

利用者区分	人数	利用対象者数		総外出回数	
		うち全部介助		うち全部介助	
身体障害者	16,761	5,132	2,859	1,472	820
知的障害者	2,992	1,940	1,176	556	337
精神障害者	2,117	1,555	223	445	64
要介護・要支援者	15,648	8,514	2,189	2,440	629
計	37,518	17,141	6,447	4,913	1,850
トリップ数変換（通常往復のため2倍）⇒				9,826	3,700

2 必要な供給量（需要量）の推計

必要な供給量の推計に当たっては、利用対象者の総トリップ数（総外出回数×2）を、1台の車両当たりサービス供給可能なトリップ数で除して求める。なお、利用対象者のうち、福祉輸送サービスの必要度がより高いと考えられる外出時に全部介助が必要な対象者の総トリップ数に基づいて必要な供給量を推計した。

(1) 1台当たり1日のサービス供給可能トリップ数の設定

「地域における福祉タクシー等を活用した福祉輸送のあり方調査報告書」で示された簡便な推計方法に基づき、午前1往復（2トリップ）、午後1往復（2トリップ）、プラス1トリップの運行を想定して、1台当たりの1日最大供給可能回数（5トリップ）を採用した。

(2) 供給量推計の結果

ケース1

全部介助者に対応する場合

必要な供給量（台数）

3,700	トリップ	／	5	トリップ	⇒	740	①
-------	------	---	---	------	---	-----	---

ケース2

ケース1のうち、自家用車及び公共交通機関の利用者（65.2%）を除いた場合

必要な供給量（台数）

3,700	トリップ	×	0.348	／	5	トリップ	⇒	258	③
-------	------	---	-------	---	---	------	---	-----	---

※東京都杉並区調査「外出中の見守りが常時必要な対象者のうち、徒歩、自転車、自家用車、公共交通機関（鉄道・バス）の利用者」の割合65.2%を採用

∴必要な供給量は、外出時に全部介助が必要な対象者に対応した場合を上限とし、外出時に全部介助が必要な者のうち、自家用車及び公共交通機関の利用者を除いた場合を下限値とし、**258台から740台**と推計した。

3 福祉輸送の供給量の推計

(1) 福祉事業限定 **143台** ※ぶら下がり白含む

考え方：福祉輸送事業限定の車両はすべて全部介助が必要な方の輸送に充てられるものとした。

(2) 福祉有償運送 **16台**

考え方：使用車両（セダン型含む）はすべて全部介助が必要な方の輸送に充てられるものとした。

(3) 特殊車両 **12台** ※福祉事業限定分を除く

考え方：一般常用旅客自動車運送事業者が所有する特殊車両はすべて全部介助が必要な方の輸送に充てられるものとした。なお、(1)との重複を除くため、福祉事業限定分の車両数を除している。

(4) 一般車両 **17台**

考え方：全部介助が必要な方についても、一般車両を一定程度利用することが想定される。

ただし、一般車両は移動困難者に限らず、誰でも幅広く利用されている車両であることから、全部介助が必要な方の輸送に充てられる台数を次のとおり算出した。

$$\text{一般車両台数(除UD)} \times \text{全部介助者数} \div \text{旭川市人口(R4.4.1)} \\ 662 \text{台} \times 6,447 \text{人} \div 326,057 \text{人} = 13 \text{台}$$

UDタクシーは、一般的な車両と比較して移動困難者の利用が多いことが想定されることから、その分を考慮する。

$$\text{UDタクシー台数} \times \text{全部介助者数} \div \text{旭川市人口(R4.4.1)} \times \text{補正係数(※)} \\ 95 \text{台} \times 6,447 \text{人} \div 326,057 \text{人} \times 1.84 = 4 \text{台}$$

※(一社)鳥取県ハイヤータクシー協会が実施した「UDタクシー導入効果に関する調査」参考

∴(1)から(4)の合計 **188台** を福祉輸送の現状の供給量と推計した。

考察	2の需要量258台（下限値）に対し、3の供給量が188台であり、全部介助を要する移動制約者の福祉輸送ニーズに限定しても、実際の供給量は需要量（下限値）に達していない。このことから、福祉輸送サービスは需要に対し供給が不足していると推測できる。
----	--