

テーマ別評価

福祉車両の整備事業への補助

公益財団法人 JKA

1. JKA補助事業における福祉車両の整備について 福祉車両の整備事業への補助の目的

● JKA補助事業における福祉車両の整備について (2020年度補助方針より)

- ✓ JKA補助事業の「公益事業振興補助事業」のうち、「社会福祉の増進」のための支援のひとつとして、下記を目的とし、福祉車両への補助を行っている。
- ✓ 現在、5種類の福祉車両の整備事業に対し支援を行っている。
(下記一覧「対象となる車両について」参照 ※車種の限定はなし)

● 福祉車両整備事業の目的

- ✓ 施設利用者の活動への支援及び生活の質の向上に資する福祉車両の整備など、地域に関わる活動及び幸せに暮らせる福祉社会を創る活動を支援する

● 対象となる車両について

| 種類 | 特別装備 | 概要 |
|-------|---------------------------------------|---|
| 訪問入浴車 | 入浴サービス設備 | 訪問先で入浴サービスを行うため、特別装備として「入浴サービス設備」を有する車両 |
| 移送車1 | 助手席リストアップ または セカンドシートリフトアップ | 助手席もしくはセカンドシートが車両の外側に回転し、低い位置まで下がる特別装備 |
| 移送車2 | 車いす仕様 (スロープ式) | 車両に装備したスロープにより、車いすに座ったまま乗り降りできる特別装備 |
| 移送車3 | 車いす仕様 (リフト式) | 車両に装備したリフトにより、車いすに座ったまま乗り降りできる特別装備 |
| 移送車4 | 送迎用の乗用車で、乗車定員7人以上、10人以下の車両(ワゴンタイプに限る) | |

1. JKA補助事業における福祉車両の整備について 福祉車両の整備事業への補助の目的

● 対象となる車両の種類

移送車1



移送車3



移送車2



訪問入浴車



1. JKA補助事業における福祉車両の整備について 他の補助団体（福祉車両補助）との比較

- 他の補助団体の福祉車両補助と比較すると、対象車両の幅広さと車種指定がないことが特徴的である。これにより、各事業者が必要とする車両の幅広いニーズに対応できていると考えられる。

| 団体 | 対象者 | 対象車両 | 補助率・上限金額 |
|----------------------------------|---|---|--|
| JKA (2020年度・ 2021年度) | 財団法人、社団法人 社会福祉法人 更生保護法人 商工会、商工会議所 特定非営利活動法人（NPO） 私立特別支援学校を運営する学校法人 特別の法律に基づいて設立された法人 | <ul style="list-style-type: none"> 移送車1 (助手席、セカンドシートリフトアップ) 移送車2 (車いす仕様 スロープ式) 移送車3 (車いす仕様 リフト式) 移送車4 (送迎用乗用車 7~10人) 訪問入浴車 | 補助率： 種類、排気量クラスによる 基準単価の3/4 上限金額：315万 |
| 日本財団 (2021年度) | 社会福祉法人 特定非営利活動法人（NPO） 公益財団法人、公益社団法人 一般財団法人、一般社団法人 (一般社団法人・一般財団法人は、税制上、非 営利が徹底されて法人) | <ul style="list-style-type: none"> 車いす対応車（車いす4名） 送迎車（普通車） ※それぞれ車種の指定あり。 | 車いす対応車（車いす4名）277万円 送迎車（普通車）156万円 |
| 中央競馬馬主社会 福祉財団 (2021年度) | 社会福祉法人 社会福祉事業を行っている公益財団法人、公益 社団法人等 社会福祉事業を行っている特定非営利活動法人 (NPO) | <ul style="list-style-type: none"> 福祉車両 送迎車両（送迎・運搬車両） | 補助率：総事業費の3/4以内 |
| 24時間テレビ チャリティー委員会 (2022年度) | (一般・公益) 財団法人・社団法人 社会福祉法人（社協以外） 社会福祉協議会 特定非営利活動法人（NPO） 地方公共団体 医療法人、学校法人 任意団体（非法人） ボランティア団体 など ※電動車いす は上記団体に加え個人可 | <ul style="list-style-type: none"> リフト付きバス スロープ付き自動車 訪問入浴車 電動車いす 福祉サポート車 例) 野菜などの移動販売車:障害者作業所 ※それぞれ車種の指定あり。 | 贈呈 |

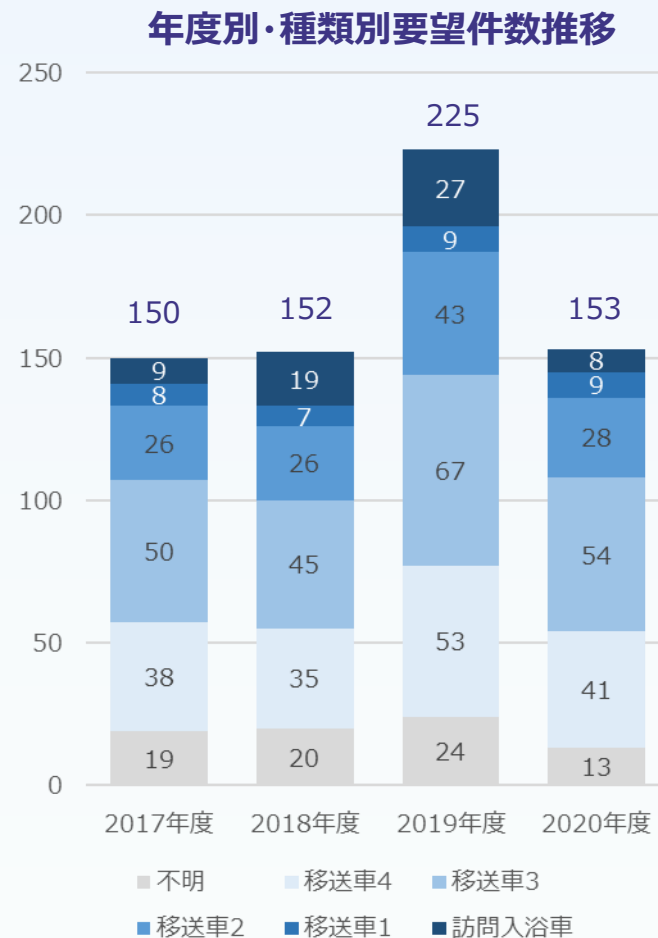
出所：JKA以外の団体については、各団体HPを参照し作成

2. 近年の補助概況

JKA福祉車両の整備への補助要望・内定状況の推移

- 直近4件間では、福祉車両の要望件数は、150件程度で推移している（2019年度除く）。
- 福祉車両の種類別では、毎年、移送車3、4の要望が他に比べて多くなっているものの、移送車1や訪問入浴車についても毎年要望が寄せられていることから、一定の需要があることがみてとれる。
- 高齢化が進むなか、福祉施設数・利用者が増加しており、今後も福祉車両への需要が続くと考えられる。

| 事業年度 | 2017年度 | 2018年度 | 2019年度 | 2020年度 |
|-----------|--------|--------|--------------------|---------|
| 要望件数 | 150 | 152 | 225 (25) | 153 |
| 訪問入浴車 | 9 | 19 | 27 (0) | 8 |
| 移送車1 | 8 | 7 | 9 (1) | 9 |
| 移送車2 | 26 | 26 | 43 (5) | 28 |
| 移送車3 | 50 | 45 | 67 (14) | 54 |
| 移送車4 | 38 | 35 | 53 (4) | 41 |
| 不明 | 19 | 20 | 24 (1) | 13 |
| 採択件数 | 46 | 40 | 28 (25) | 59 |
| 採択率 (%) | 30.7% | 26.3% | 12.4% (100%) | 38.6% |
| 内定金額 (千円) | 82,944 | 77,953 | 53,625 (40,925) | 102,525 |

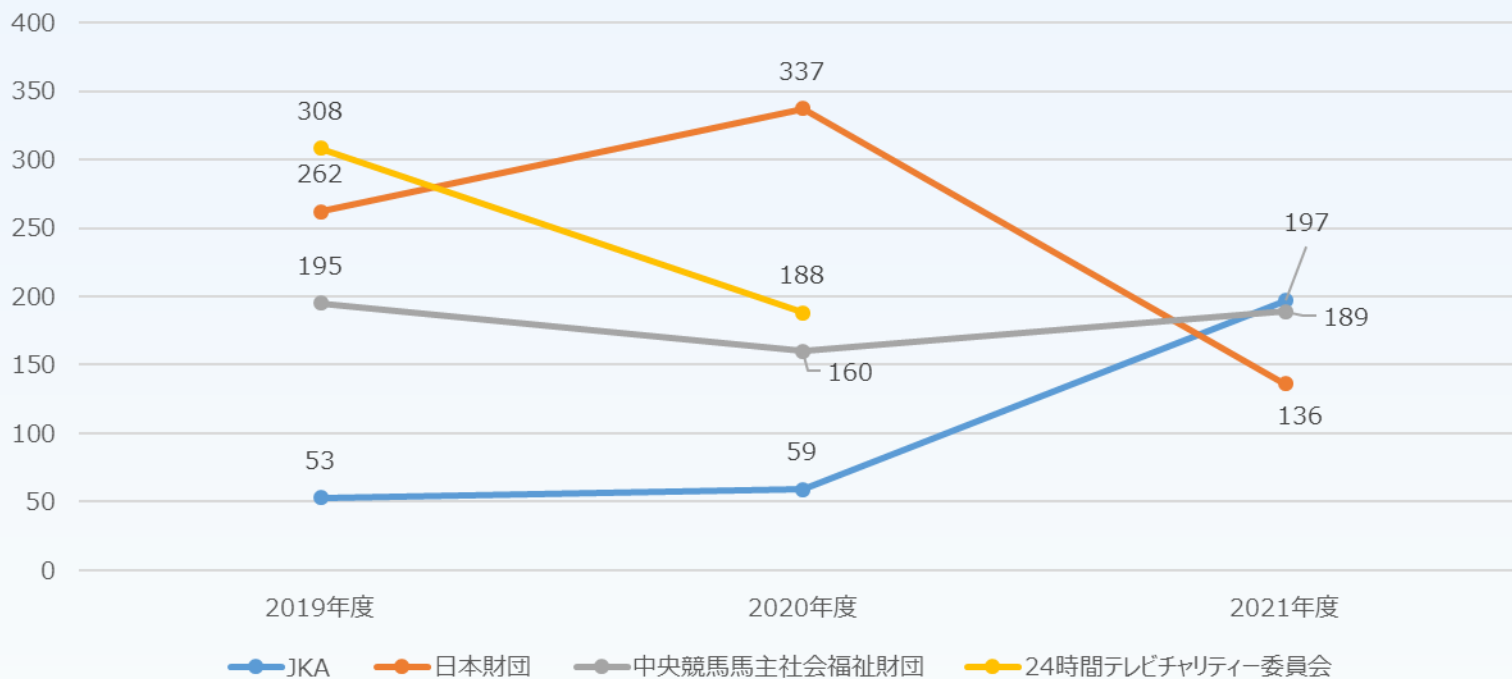


※2019年度の () は緊急支援の数値

2. 近年の補助概況

他の補助団体（福祉車両補助）の補助実績との比較

- 他の補助団体の2019年度～2021年度の動向をみると、福祉車両への補助件数はJKAよりも多いものの、補助件数を減らしている団体もみられる。



| 団体 | 2019年度 | 2020年度 | (参考) 2021年度 |
|------------------|---------|--------|----------------|
| JKA | 53 (25) | 59 | 197 (73) |
| 日本財団 | 262 | 337 | 136 |
| 中央競馬馬主社会福祉財団 | 195 | 160 | 189 |
| 24時間テレビチャリティー委員会 | 308 | 188 | — |

- ※JKAは2019年度・2021年度緊急支援含む件数を集計 ()は緊急支援の件数
- ※日本財団は、「車いす対応車」「送迎車」の件数を集計
- ※中央競馬馬主社会福祉財団は、「福祉車両」「送迎車両」の件数を集計
- ※24時間テレビチャリティー委員会は、「リフト付きバス」「スロープ付き自動車」「訪問入浴車」の件数を集計

出所：JKA以外の団体については、各団体HPを参照し作成

3. 福祉車両整備の補助による成果

| 種類 | 事業者の声（自己評価書より一部抜粋） |
|-------|--|
| 訪問入浴車 | <p>利用者の快適な入浴や利用者家族の負担軽減を実現</p> <ul style="list-style-type: none">新しい車両で訪問入浴事業を行うことで、新しい湯舟を使い利用者が安心してお湯につかることができ、身体の清潔、介護者の負担軽減につながる。 <p>訪問入浴事業者が減少するなかで、訪問入浴による高齢者福祉への貢献</p> <ul style="list-style-type: none">実施地域では、訪問入浴実施事業者の数が減少しており、在宅生活者への十分なサービス提供体制、広報などが実施できていない。補助事業を上手に活用することで、行政サービスでは行き届かないところへの支援が期待できる。 <p>訪問入浴サービス提供の安定化</p> <ul style="list-style-type: none">納車後は、訪問入浴車の故障等で訪問入浴サービスが提供できなくなるという不安もなくなり、安定的・継続的に訪問入浴サービスの提供が可能となった。 <p>緊急時への整備</p> <ul style="list-style-type: none">大規模災害時には訪問入浴サービスの提供が好評であることから、いざという時に訪問入浴サービスの提供が安定的に行える。 |

3. 福祉車両整備の補助による成果

| 種類 | 事業者の声（自己評価書より一部抜粋） |
|--------|--|
| 移送車1～3 | <p>利用者の乗降時の負担軽減</p> <ul style="list-style-type: none">• 助手席リフトアップシートの車両を整備する事により高齢化が進む施設入所利用者を中心に通院時の乗降時、身体的負担の軽減とつながった。 <p>利用者の活動の幅が拡大</p> <ul style="list-style-type: none">• 通院時間の改善を実施することにより通院が必要とされる利用者が安心して通院にいけるようになり待ち時間により発生していた利用者の不満や不穏を解消。• 車いす対応車を整備したことにより、歩行、移乗の困難な重度の障がいがある方の送迎や外出を可能にしている。 <p>職員の負担軽減</p> <ul style="list-style-type: none">• 軽車両であるため、狭い木戸口や山道なども運転しやすくなり、職員の負担が軽減されている。今後、下肢等体の不自由な方の受け入れ範囲を広げ、その方の社会との交流、生活圏の拡大を図っていきたい。 <p>コロナ禍の3密回避</p> <ul style="list-style-type: none">• 福祉車両増台により1台当たりの乗車人数が分散され、コロナウイルス対策の3密回避となった。 <p>JKAの宣伝効果</p> <ul style="list-style-type: none">• 市内を競輪のおしゃれなロゴと法人名が入った外装の車両で走行することにより、地域住民の方の目に留まり、問い合わせもありました。 |

3. 福祉車両整備の補助による成果

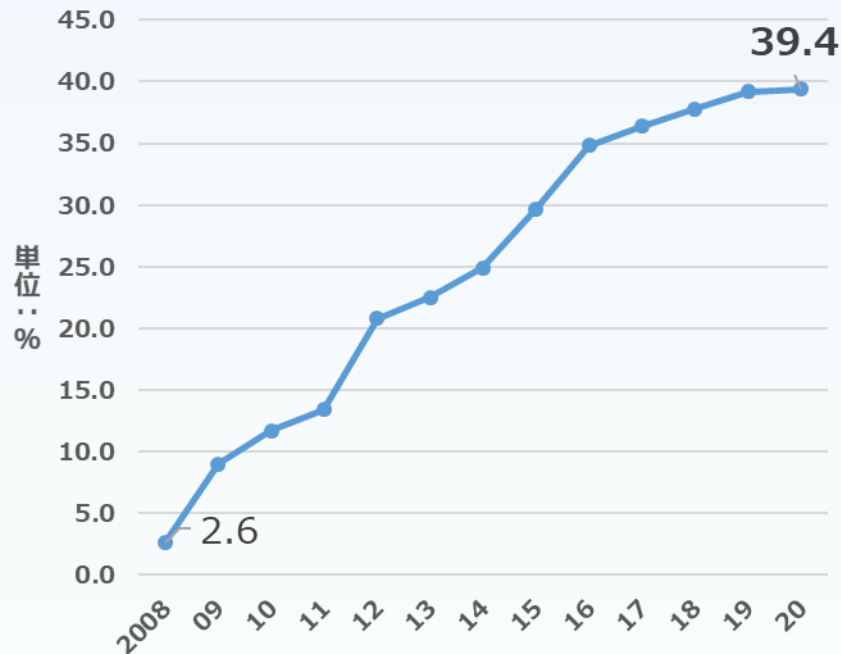
| 種類 | 事業者の声（自己評価書より一部抜粋） |
|------|---|
| 移送車4 | <p>送迎業務の安定化・職員の負担軽減</p> <ul style="list-style-type: none">今回10人乗り送迎車両を導入できたことで当該デイサービス利用者の輸送力が向上した。このことにより、限られたスタッフによる送迎業務という必要不可欠なサービスが無理なく提供できるようになったことは従業員の仕事に対する身体的な負担の軽減に繋がることは疑いない。このことが職員の定着率アップに反映されることを期待したい。 <p>利用者への快適なサービス提供</p> <ul style="list-style-type: none">利用者からの意見の中で「新しい車でよかった」「カッコいい」「キレイな車でうれしい」との意見もあった。現在は、コロナ過ということもあり、変化のない日常生活が多いと思われていますが、その中でも「新しい・カッコいい・キレイな車」の登場が利用者の皆様の非日常的体験となったことが、とてもうれしく思います。 <p>法人のPR</p> <ul style="list-style-type: none">本事業を実施できたことで、法人経営の健全性を評価してくれる利用者家族があり、送迎車の導入だけではなく、法人の評価を高めることもできた。 |

4. 自動車に関する外部環境変化 次世代自動車の普及

- 近年、次世代自動車の普及率が上昇しており、2020年は新車販売台数に占める割合が約39%となっている。
- 政府による「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」でも、「2035年までに、乗用車新車販売で電動車100%を実現する」方針が定められており、今後次世代自動車の普及がより加速すると考えられる。

● 次世代自動車の動向 (ハイブリッド車、プラグインハイブリッド車、電気自動車、燃料電池自動車、グリーンディーゼル乗用車など)

新車販売台数（乗用車）に占める
次世代自動車の割合



日本における次世代自動車の普及目標と現状

| 車種 | 2020年 (新車販売台数) | 2030年 (政府目標) |
|----------------|---------------------------|-----------------|
| 従来車 | 60.58% (231万台) | 30~50% |
| 次世代自動車 | 39.42% (150万台) | 50~70% |
| ハイブリッド自動車 | 37.77% (132万台) | 30~40% |
| プラグインハイブリッド自動車 | 0.39% (1.5万台) | 20~30% |
| 電気自動車 | 0.38% (1.5万台) | |
| 燃料電池自動車 | 0.02% (0.08万台) | ~3% |
| グリーンディーゼル自動車 | 3.86% (14.7万台) | 5~10% |

出所：一般社団法人日本自動車工業会「日本の自動車工業2021」

参考：経済産業省「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」（2021.6）

4. 自動車に関する外部環境変化 次世代自動車の導入による事業者のメリット考察

- JKA2021年度補助事業「福祉車両の整備」支援の第2回募集では、「ハイブリッド車種」に限定した募集を実施。
- 第2回募集の要望から、次世代自動車を導入することで、環境に配慮しているという対外的なアピールのみならず、事業者の経費削減という経済的なメリットがあることが分かる。

● 次世代自動車導入の目的

- ✓ HVを配備することで環境に配慮した社会貢献を実施
- ✓ 地球に優しいHVを使用していることによる環境意識の向上が期待できる
- ✓ ガソリン車やディーゼル車を配置していたが、環境に配慮したHVを導入することにより燃費等の経費削減を図る

● 事業者の経費削減の試算（シエンタの場合）

- ✓ シエンタの場合、走行距離1万kmあたりのガソリン代は、ハイブリッド車の方がガソリン車よりも約2万円程度安く抑えられ、事業者の経費削減という経済的なメリットがあることが分かる。

| | | 燃費 (JC08モード) | 走行距離 1万kmあたりの ガソリン代 |
|---------|-----------|-----------------|---------------------------|
| ガソリン車 | シエンタX(2W) | 20.0km/L | 65,000円 |
| ハイブリッド車 | シエンタX | 28.8km/L | 45,139円 |
| 差額 | | | 19,861円 |

※130円/Lとして試算

5. まとめ

● これまでの取組みの評価

- ✓ 福祉車両導入により、利用者の送迎範囲拡大による利用者の負担軽減、事業者のサービス提供安定化、職員の負担軽減などがはかられた。また、JKAのロゴが入った外装により、補助事業の認知の効果があつたとの声もあつた。
- 「施設利用者の活動への支援や生活の質の向上のために福祉車両整備事業への補助を行う」という事業目的に合致している。また、ロゴの貼付された車両で走行することにより、地域においてJKA補助事業を認知いただく効果はあると考えられる。
- ✓ 他の補助団体の福祉車両と比較すると、JKAの福祉車両の整備は、対象車両の幅広さと車種指定がないことに特徴がある。
- 福祉車両整備事業への補助は、各事業者が必要とする車両の幅広いニーズに応えることができてきたと評価できる。

● 今後に向けての考え方

- ✓ 他の補助団体では、福祉車両への補助件数を減らしている団体もみられる。一方で、JKAの近年の補助要望の推移をみると、ほぼ横ばいとなっていることから、今後も高齢化が進むなか、福祉車両に対する需要は一定程度継続すると考えられる。
- 福祉車両整備事業への補助については、少なくとも現在の規模を継続することが良いと思われる。
- ✓ カーボンニュートラルに向けて、自動車の電動化がより一層推進されることが想定される。こうした電動化に対応した次世代自動車の整備は、社会的な環境配慮への要請への対応といった側面のみならず、事業者にとって経費削減といった経済的なメリットが存在している。
- 福祉車両整備事業への補助は、これまで車種を指定しない特徴があり、これにより各事業者の幅広いニーズに対応してきた。一方で、世の中動向を踏まえると、次世代自動車（特にハイブリッド）に車種を限定したメニューを検討することが望ましいと思われる。