厚生労働行政推進調査事業費補助金（障害者政策総合研究事業）
分　担　研　究　報　告　書

技術革新を視野に入れた補装具費支給制度のあり方のための研究

― 車椅子、電動車椅子、姿勢保持装置について補装具事業者を対象としたアンケート調査―

研究分担者　氏名：横井　剛　　所属：横浜市総合リハビリテーションセンター

研究要旨

車椅子、電動車椅子、姿勢保持装置に関する補装具費支給制度においては、令和6年度の告示改正で、算定基準が大幅に見直された。さらに、令和7年度には車載用姿勢保持装置が新たに設定され一部特例の導入、完成用部品の見直しなどが行われた。しかしこれらの改正による効果は十分に明らかとなっていない。本研究では補装具事業者を対象としたアンケート調査を実施し、制度変更後の運用状況と影響について検討した。その結果、車載用姿勢保持装置の成人への支給や一部特例の導入などにより実態に即した支給対応が可能となった一方、基準額と実勢価格の乖離、事務手続きの増加、地域差といった課題が示された。今後は基準項目や運用の整理を進め、より円滑な補装具費支給制度の運用を図る必要があると考えられる。

A．研究目的

本研究の目的は補装具費支給制度における車椅子・電動車椅子、姿勢保持装置に対して、補装具の種目、購入等に要する費用の額の算定などに関する基準［1］（以下「基準」）の改正の検討に資する基礎情報を提供することである。

令和６年度の基準改定において、車椅子、電動車椅子に関しては、製作に必要な採寸、適合等にかかる基本価格が新設されるとともに、モジュラー型車椅子を基準とし本体価格、加算要素価格を加える形で基準の見直しが行われた。

また令和７年度には一部特例の新設や車載用姿勢保持装置の項目が新たに定義されるとともに、姿勢保持装置について認められている完成用部品の中に車椅子の付属品が多数含まれている状況を踏まえ、大幅な見直しが実施された。

本研究ではこれらの改正が補装具の支給における影響を明らかにするため、基準変更後の状況について調査し、効果や課題について明らかにするとともに、今後の支給基準の見直しの方向性について検討することを目的とする。

B．研究方法

姿勢保持装置、車椅子、電動車椅子における令和６年の告示改正及び令和７年の指針改正で見直しがあった項目に関する調査

1．調査対象　日本車椅子シーティング協会に所属する補装具事業者とした。

2．調査方法 調査は、アンケート用紙を作成し電子メールにより配布した。回答は電子メール返信により回収した。調査期間は2025年12月から2026年１月までの２か月間とした。

3．調査項目

3-1．座位保持椅子が車載用姿勢保持装置と変更になり、障害児・者ともに支給できるようになった点について

3-2．構造フレームに車椅子及び電動車椅子としての機能を付加する場合、その価格を車椅子、電動車椅子の購入基準の本体価格により算定する点について

3-3．製作要素及び完成用部品によることができない構成要素が１つのみである場合、特例補装具

の定めにかかわらず「一部特例」として基準内の補装具として支給判定となる点について
3-4. 姿勢保持装置、車椅子、電動車椅子における令和 6 年の告示改正及び令和 7 年の指針改正で見直しがあった項目について
4. 分析方法（集計方法）本調査の回答は選択式回答および自由記載回答から構成されるため、それぞれ以下の方法で集計・整理した。
4-1. 選択式回答の集計
選択式回答は、項目ごとに回答数を集計し、全回答数を分母として割合（%）を算出した。
4-2. 自由記載の整理・集計
自由記載は質的内容分析により整理した。意味内容が類似する記述を統合し、カテゴリーを作成した。1 つの回答に複数の要素が含まれる場合は、それらを分割して集計し、割合（%）は全回答数を分母として算出した。

（倫理面の配慮）
本調査は事業者を対象とした匿名アンケートであり、個人情報を扱わないことから倫理審査の対象外と判断した。

C．研究結果
令和 7 年 12 月から令和 8 年 1 月にかけて、日本車椅子シーティング協会に所属する補装具事業者 129 社を対象にアンケートを実施し、78 社（60.5%）から回答を得た。回答事業者における令和 6 年度の車椅子作製件数は、「作製なし」が 5 社、「1～50 件」が 29 社、「51～100 件」が 16 社、「101～200 件」が 13 社、「201 件以上」が 15 社であった。また姿勢保持装置の作製件数は「作製なし」が 6 社、「1～50 件」が 35 社、「51～100 件」が 16 社、「101～200 件」が 10 社、「201 件以上」が 12 社であった。

1. 座位保持椅子が車載用姿勢保持装置と変更になり、障害児・者ともに支給できるようになった点について

「補装具費支給制度で車載用姿勢保持装置を障害者に対して作製を行いましたか？」という質問に対して「はい」と答えたのは 51 社で、回答事業者の 65.3%であった。また車載用姿勢保持装置を障害児・者ともに支給できるようになったことにより、影響があった点や改善した点、変更後の課題について複数の補装具事業者から寄せられた回答について、主なものをまとめたのが表 1 である。

表 1　座位保持椅子が車載用姿勢保持装置と変更になり、障害児・者ともに支給できるようになった点について

変更後の評価（良かった点）	件数
成人も支給可となった	11
移動が安全になり、移動の選択肢が増えた	3
姿勢保持装置と別枠になり作製しやすくなった	2
制度変更後の課題・問題点	
制度基準額が実勢価格に追い付かない	17
差額負担が発生	8
姿勢保持装置との算定の違い、修理の扱い	8
部品・オプション（ベルト、パッド等）の扱い	6
特例補装具扱いが必要	5
周知不足（病院・利用者に伝わっていない）	3

評価として最も多かったのは「成人（障害者）にも支給可能になった」という内容で、これまでは 18 歳になる前に作製を急いで検討するなどの問題があったが、時期をみて相談できるようになったとの意見があった。また姿勢保持装置の枠と別に作製できるようになり選択の幅が増えたとの意見があった。その一方で、制度基準額と現状で利用できる製品の価格が見合っていないことや、ベルト、パッド、足台など姿勢保持装置では算定できる項目が算定できないことから、差額負担や特例補装具の扱いとなることが挙げられていた。またその他、利用者、医療機関などが制度変更を知らないといった課題が挙げられた。

2. 構造フレームに車椅子及び電動車椅子としての機能を付加する場合、その価格を車椅子及び電動車椅子の購入基準の本体価格により算定する点について

「構造フレームの選択に変化はありましたか」という質問に対して「はい」と答えたのは 30 社で、「取

扱なし」などの回答を除いた回答事業者のうち41.1%であった。また本改正により影響があった点や改善した点、変更後の課題について複数の補装具事業者から寄せられた回答について、主なものをまとめたのが表2である。

表2　姿勢保持装置の構造フレームが車椅子の場合、その価格を車椅子の購入基準の本体価格により算定する点について

変更後の評価（良かった点）	件数
選択肢が広がり、見積もりが現実に即して可能	4
制度変更後の課題・問題点	
支給決定までの期間が長くなった	15
理由書などの書類や問い合わせなどが増加した	14
完成用部品のフレームが減り特例判定や自己負担などが増加した	12
地域差（複数台支給について、運用のばらつきなど）	11
フレームの選択肢が減った、変更が必要になった	5

評価（良かった点）として最も多かったのは「選択肢が広がり、見積もりが現実に即して可能」という内容で、車椅子のフレームの基準にモジュラーが追加されたとともに、見積項目もそれに合わせて変更となったといった意見があった。その一方で、理由書などの書類や問い合わせが増加した、支給決定までの期間が長くなったといった、判定から支給に至るまでの手続きが煩雑になったという意見が多く見られた。また完成用部品のフレームが減り特例判定や自己負担などが増加したという意見もあった。さらに地域差に関する指摘や、姿勢保持装置の完成用部品のフレームで車椅子に分類されるものは告示の上限価格により算定となったため、フレームの選択が減少した、または変更が必要になったとの意見もあった。

3.製作要素及び完成用部品によることができない構成要素が1つのみである場合、特例補装具の定めにかかわらず「一部特例」として基準内の補装具として支給判定となる点について

「一部特例を利用して、障害児・者に対して車椅子・電動車椅子・姿勢保持装置の製作を行いましたか？」という質問に対して「はい」と答えたのは64社で、回答事業者の82.1%であった。また「実際に一部特例として支給をされた、もしくは支給はされなかったが、一部特例の検討をした項目」に関しての質問に対する回答から、主なものをまとめたのが表3である。多く挙げられのは、頸部継手、クッション、ベルト部品であり、その他、支持部、パッド類、電動足台エレベーティングといったの回答であった。

表3　一部特例の支給/検討例について

項目	件数
頸部継手	27
クッション	15
ベルト部品（胸ベルト、骨盤ベルトなど）	14
支持部（頭部、体幹部など）	10
パッド類（体幹パッドなど）	6
電動足台エレベーティング	4

さらに「「一部特例」に関して、影響があった点や改善した点、変更後の課題」についての質問に対して複数の補装具事業者から寄せられた回答について、主なものをまとめたのが表4である。

表4　「一部特例」に関して、影響があった点や改善した点、変更後の課題について

変更後の評価（良かった点）	件数
必要性があれば完成用部品でなかった部品も基準内で申請できる	10
基準内となり、特例の判定が不要となり支給決定までの期間が短縮	4
制度変更後の課題・問題点	
更生相談所の照会、書類・カタログ添付・理由書など事務負担が増加した	18
個数制限があり、一部特例でなく特例や自己負担になる	17
支給決定までの期間が長くなった	11
地域差(運用のばらつき、一部特例の解釈についてなど)	8
頸部継手・ベルト・体幹パッド等が認められにくい	5

評価（良かった点）としては「必要性があれば完成用部品でなかった部品も基準内で申請できる」、「基準内となり、特例の判定が不要となり支給決定までの期間が短縮」といった意見が挙げられていた。一方で、課題・問題点としては「更生相談所からの照会や書類・カタログ添付・理由書などの記入が増え、事務負担が増加した」、「個数制限があり、一部特例でなく、特例補装具の扱いになる、もしくは

最終的に自己負担になる」といった意見が多く見られた。また「支給までの期間が長くなった」、「一部特例の解釈についてなど運用のばらつきがある、というように地域差がある」などの意見や「頸部継手、ベルト、体幹パッドなど一部特例の項目として認められにくい」との意見が複数の補装具事業者から挙げられていた。

D．考察

1. 座位保持椅子が車載用姿勢保持装置と変更になり、障害児・者ともに支給できるようになった点について

座位保持椅子が車載用姿勢保持装置と変更された背景としては、名称上は座位保持椅子と処方されているものの、多くが座位保持椅子（車載用）として座位保持椅子と頭部保持具の基準で処方されていたという実態がある。また、補装具費支給制度に関する団体ヒアリングにおいては、18 歳以上の肢体不自由者においても車載用姿勢保持装置を必要とする生活場面が存在することが指摘されていた。本改正はこうした実態を踏まえて実施されたものであり、制度変更により、小児期から成人期まで継続して車載用姿勢保持装置を利用できるようになり、利用者の需要に対応した制度となったことが示された。一方で利用者、医療機関において制度変更が十分に認知されていないという意見も複数あり、制度変更の周知が必要であると考えられた。

また基準額に関して主な課題としては、ベースとなる既製品を使用するとしても、それらのほとんどが基準額よりも高いため、特例にするか、差額自己負担のような対応が必要になることであり、早急に見直しが必要であると考えられる。

また、利用者本人の姿勢保持のためベルト類やカバーなどが必要になることがあるが、現在の基準では算定できないため、先ほどと同様に特例補装具や差額自己負担のような対応になる。そのためこのような項目に関しては基準に対応する項目を設定することが必要であると考えられる。またその範囲をどこまで設定するかについては実際に作製されている車載用姿勢保持装置を調査することなどが今後必要であると考えられる。

2.　構造フレームに車椅子及び電動車椅子としての機能を付加する場合、その価格を車椅子及び電動車椅子の購入基準の本体価格により算定する点について

制度運用面では、構造フレームの扱いが変更されたことで、手続きにかかる時間と負担が大きくなったという意見が多く見られた。その一方で各市町村において構造フレーム運用の理解が進み、処理がスムーズになったという意見もあった。また姿勢保持装置に関して指針で「構造フレームに車椅子又は電動車椅子を使用したものに加え、構造フレームに車椅子又は電動車椅子を使用していない姿勢保持装置を支給することは差し支えないこと。ただし、その場合、車椅子又は電動車椅子の種目を別に支給することは適切ではないこと。」と明記されたことで台数管理についても今までとは異なる扱いとなり、混乱が生じているといった意見も見られた。

今回の改正では構造フレームが車椅子及び電動車椅子の機能があるものは、車椅子及び電動車椅子の購入基準の本体価格により算定するということであり、基本的にはその範囲であれば、スムーズに手続きが進むものと考えられる。ただそうでないものに関しては姿勢保持装置の完成用部品で処理されていたものであっても必要性の記載が求められる、あるいは特例補装具の扱いとなることが考えられる。さらに、これについては地域差も指摘されており今後の経過を見ていく必要があると考えられる。

3. 製作要素及び完成用部品によることができない構成要素が１つのみである場合、特例補装具の定めにかかわらず「一部特例」として基準内の補装具として支給判定となる点について

本調査では、「一部特例」を利用した補装具製作について、回答した補装具事業者の 82.1％が利用経験ありと回答しており、また、制度変更による評価としては、完成用部品でない部品についても必要性が認められれば基準内で申請可能となった点や、特例

補装具としての判定を経る必要がなくなり、支給決定までの期間が短縮される可能性がある点が挙げられていた。これらは利用者への補装具提供を円滑にする点で制度改正の一定の効果を示すものと考えられる。

一部特例として申請、検討されたものは、頸部継手、クッション、ベルト部品などに関する回答が多かった。これらについては対応する項目があるものの、実際には基準額を上回る製品を使用することが必要であったと考えられる。

また、一部特例として認められる個数に制限があることから、結果として特例補装具としての扱いや利用者の自己負担につながるケースがあることも指摘された。

これらの結果を踏まえると頸部継手、クッション、ベルト部品など使用頻度の高い付属品について、機能的な面から再分類し基準に含めることを検討する必要があると考えられる。そして現在クッションは一部特例の個数制限の対象外であるが、同様に基本的に使用しなければならないベルト等も対象外とする、もしくは一部特例の個数制限を再検討することも必要であると考えられる。

また異なる課題として、更生相談所からの照会対応や書類・カタログの添付、理由書作成といった事務的手続きが増加したことにより、事業者側の負担が増加しているとの意見が複数見られた。さらに、一部特例の解釈や運用について地域差があるとの意見もあり、制度の運用が自治体や更生相談所によって異なる可能性が示唆された。

今後は、実際の運用状況を踏まえながら、制度の周知や判断基準の整理を進めることにより、利用者と事業者双方にとってより利用しやすい制度とすることが求められる。

E．結論

本研究では、車椅子・電動車椅子・姿勢保持装置について、令和6年度の告示改正および令和7年度の指針改正により見直しが行われた項目を対象として、補装具事業者へのアンケート調査を実施し、制度変更後の効果と課題について検討した。

その結果、座位保持椅子が車載用姿勢保持装置として整理され障害児・者ともに支給対象となったこと、構造フレームに車椅子又は電動車椅子の機能を付加する場合、その価格を車椅子及び電動車椅子の購入基準の本体価格により算定すること、さらに「一部特例」が新設されたことは、いずれも実際の製作や支給の実態に一定程度対応した見直しであった。

これらの改正は、利用者のニーズに応じた柔軟な支給や現実に即した見積もり・申請を可能にする点で意義があることが示された。特に、一部特例については多くの事業者が利用経験を有しており、完成用部品のみでは対応が困難な部品への対応手段として使用されていることが明らかとなった。

一方で、各改正項目に共通して、基準額と実際の製品価格との乖離、照会や理由書作成等に伴う事務負担の増加、支給決定までの期間の長期化、さらに自治体や更生相談所による解釈・運用の差といった課題が認められた。これらの課題については、事務負担の軽減および支給決定までの期間の短縮を図ることが、利用者、補装具事業者、支給側のいずれにとっても有益であることから、照会手続きや理由書作成の簡素化および迅速な支給決定に向けた検討が必要であると考えられる。

また一部特例に関しては使用頻度の高い特定の項目が存在することや、一部特例の対象項目が複数となる場合には特例補装具としての扱いに支給に時間を要する点が課題として挙げられた。これらの課題に関しては一部特例として使用される頻度の高い部品や構成要素を基準項目へ適切に位置づけること、ならびに一部特例の個数制限の見直しを検討することが必要である。

あわせて、利用者、医療機関、行政、補装具事業者に対する制度変更の周知を進めることで、より円滑かつ公平な支給につなげていくことが求められる。

参考文献

[1] 厚生労働省．補装具の種目、購入等に要する費用の額の算定等に関する基準，第１７次改正令和７年３月３１日こども家庭庁・厚生労働省告示第５

号.
https://www.mhlw.go.jp/content/001683912.pdf

F．健康的危険情報

G．研究発表

１．論文発表

なし

２．学会発表

1) 横井剛、中村隆、西嶋一智、藤原清香、浅見豊子．補装具費支給制度に関する更生相談所へのアンケート調査(4) 姿勢保持装置と車椅子・電動車椅子について．第 41 回日本義肢装具学会学術集会 2025.11.新潟

H．知的財産権に出願・登録状況（予定を含む）

１．特許取得

なし

２．実用新案登録

なし

３．その他

なし