

## 移動支援サービス法制度化の現状と課題（素案）

### 福祉輸送 と 移動支援サービス

#### ■ 福祉輸送 STS (Special Transport Service)

障がい者や高齢者を対象とした個別輸送の総称

##### 1) STSの担い手

- ① 法人タクシー事業者（道路運送法4条による事業許可&運転者は二種免許）  
…福祉タクシー（福祉車両）、介護タクシー（タクシーに回転シート）&ヘルパー資格を持った乗務員  
…普通のタクシー（セダン車両）も活躍
- ② 福祉輸送限定タクシー事業者（同43条許可等事業許可&運転者は二種免許）  
…軽の福祉車両、1事業者（個人）1~2両が多い
- ③ NPO&社会福祉協議会等（同79条登録&運転者は普通免許）  
…福祉車両&セダン車両

※福祉車両…リフトやスロープ、リフトアップシート等の乗降装置を搭載した車両  
※セダン車両…移動支援サービスでは、乗降装置のない車両を総称

##### 2) 移動支援サービスは、上記③にあたる

①②は高額である、③はセダンでも介助があること（bed to bed あるいは door to door）等の理由により、日本では、移動支援サービスに対するニーズが高い

※日本では、移動支援制度が貧弱

#### ■ 移動支援サービス（移送サービス、送迎サービス）とは

- ・ 普通のバスや電車の利用が困難な方を対象に、個別のニーズに応じて車を使って外出の支援を行うサービス。有償無償を問わないが、実態としては有償が多いと考えられる。
- ・ NPOの多くが、地域のニーズに押されるかたちで活動を開始
- ・ 道路運送法では、自家用有償旅客運送（福祉有償運送、過疎地有償運送、市町村運営有償運送）という
- ・ 有償の場合、利用料金は、1回500円程度~2,000円、1km20円~100円、1時間1,000~3,000円など、設定方法も金額もまで様々

移動制約者：（道路運送法では）他人の介助によらずに移動することが困難であり、単独でバス、電車、タクシー等の公共交通機関を利用することが困難な身体障がい者、要介護者、要支援者、その他の障がいを有する者をいう。

※日本では、子どもや妊産婦、健常者で怪我をした場合は含まない（課題）

※自家輸送（高齢者デイの送迎等）は、道路運送法の適用外

#### 利用者の声

- ・ デパートに来たのは 10 年ぶり（脳腫瘍で下肢障がいのある高齢者）
- ・ ぼくたち、友だちのウチに行くのは初めてだよ！（下肢障がい双生児の小学生）
- ・ 地域作業所へ娘を迎えに行く時間を気にせず、はじめて夫と鎌倉に行ってきた（知的障がい者の母） …etc

#### 移動支援サービスの果たして来た役割と意義

- ・ 受診や通所介護サービス利用を可能に、または円滑にする。
- ・ 若年障がい者の通勤や通学や通級を可能に、または円滑にする。
- ・ 介護家族の精神的身体的負担を軽減する（リフレッシュを含む）
- ・ 障がい者や要介護高齢者のおでかけ機会を提供し、QOL を維持する、ひきこもりを予防する
- ・ 低額のサービス提供により、利用者の生計維持を助ける
- ・ 移動制約者が外出し消費活動を行うことで、地域の経済やコミュニティを活性化

### 移動支援サービス 法制度化のあゆみ と 課題

#### ■ 法制度化のあゆみ

|               |   |
|---------------|---|
| 1970 年代<br>後半 | <ul style="list-style-type: none"><li>・ 日本でスロープ式福祉車両開発</li><li>・ 日本テレビが「24 時間テレビ」で福祉車両の寄贈を開始</li><li>・ 社会福祉協議会による福祉車両運行スタート(町田市)</li></ul>  |
| 1980 年代       | <ul style="list-style-type: none"><li>・ 全国各地の社会福祉協議会が移送サービスを始める</li><li>・ タクシー業界も福祉車両でサービスを事業化</li><li>・ 道路運送法に「患者等輸送限定」が導入される</li></ul>  |
| 1990 年代       | <ul style="list-style-type: none"><li>・ 「日本財団」がボランティア団体に福祉車両の寄贈をはじめる。全国各地に活動団体が増加</li><li>★旧道路運送法 80 条「自家用自動車(白ナンバー)は有償で運送の用に供してはならない(白タク行為の禁止条項)」が課題に</li><li>・ 運輸省(当時)は、白ナンバーによる移動サービスは厳密には違法行為としながら黙認。「福祉目的、かつ実費程度で運行している団体を取り締まることはしていない」(円卓会議で運輸省発言) 1997 年</li><li>・ 全国移動サービスネットワーク設立</li><li>・ 「特定非営利活動促進法」(NPO法)施行 98 年</li></ul> |
| 1999 年        | <ul style="list-style-type: none"><li>・ タクシー事業者が「介護タクシー」事業を開始</li></ul>   |

|               |   |
|---------------|---|
| 2000年         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・介護保険制度スタート</li> <li>・訪問介護事業者による通院送迎が社会問題に</li> <li>・「患者等輸送限定」免許、軽福祉タクシーに拡大</li> </ul>   |
| 2002年         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動支援サービス実施団体は、全国で約3,000団体に</li> <li>・宮城県のNPO法人が白タク容疑で自宅捜索を受ける</li> <li>★内閣府が「道路運送法80条1項」の規制緩和を「構造改革特別区域制度」に盛り込むと公表</li> </ul>   |
| 2003年         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・内閣府が、大和市、枚方市、世田谷区、岡山県など13自治体を有償運送特区に認定(80条1項の例外規定:ただし、災害時等・・・国土交通大臣の許可を得た場合は、その限りではない、を運用する形) ★特区ガイドラインは使用車両を福祉車に限定</li> <li>・厚生労働省、介護保険に乗降介助制度を新設</li> <li>・許可の前提となる「運営協議会」の設置&amp;制度を現場に近づけるため、各地でネットワーク組織の設立</li> </ul>                              |
| 2004年         | <ul style="list-style-type: none"> <li>★国土交通省、有償運送の規制緩和を全国化(2年以内に許可の取得が義務づけられる)。</li> <li>★セダン特区新設(4月)</li> <li>・タクシーにも白ナンバーの制度設置(ぶらさがり80条許可)</li> </ul>  |
| 2005年         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・全国的には、許可取得の前提となる「運営協議会」の設置すすまず</li> <li>・府県域でのNPO等のネットワークづくりやフォーラム等の開催が盛んにおこなわれる</li> <li>・国土交通省、タクシー等の反発など課題を整理するため、「NPO等ボランティアによる有償運送検討小委員会」を設置</li> <li>★社会福祉協議会や無償に近い団体などを中心に、移動支援サービスから撤退する団体が出始める</li> </ul>                                      |
| 2006年<br>5～6月 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・一部改正道路運送法等、衆参両院で可決。参議院は、無償運送の確保について付帯決議</li> <li>・「運営協議会」設置地域数:543、許可団体数:2,176(国土交通省調査)9月</li> </ul>  |
| 2006年<br>10月  | <ul style="list-style-type: none"> <li>★一部改正道路運送法等、施行。改正の柱は、①コミュニティ・バスの運行を容易にすること ②福祉有償運送の合法化。80条の例外規定による許可から「79条登録」へ</li> <li>・国土交通省旅客課長は、改正の目的を「少子高齢社会のなかで、個人の社会参加と環境整備が政策課題」と語る</li> <li>★<u>合法化されたことにより、安心してサービスの授受が行えるようになったが、一方で、新たな規制が(認定運転者講習の受講、運送の区域の規制、記録や作成書類の煩雑化など)</u></li> </ul> |

|       |  |
|-------|--|
|       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・国の規制よりさらに厳しいローカル・ルールを上乗せする地域もある(利用者の制限、使用車両の制限等)</li> <li>・国土交通省、課題を整理するため、「福祉有償旅客運送フォローアップ検討会」を設置(12月)、以後半年ごとに開催</li> </ul>                 |
| 2007年 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・撤退団体がさらに増える</li> <li>・「運営協議会」設置地域数:592、許可団体数:2,356(国土交通省調査)9月</li> <li>・国の「地方分権改革推進委員会」や「規制改革会議」から、制度理解の促進や要件の緩和をはかるよう意見書等が相次いで出る</li> </ul> |
| 2008年 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・国土交通省、制度の改定を検討するため、「ワーキング・チーム」を設置、具体的な検討にはいる</li> <li>★国土交通省、ローカルルールの上乗せは、地方分権の立場から違法とは言い難いとの見解を公表(フォローアップ検討会)</li> </ul>                    |

## ■ 現行法制度の問題点(課題)

### 1. 自家用有償旅客運送制度(特に福祉有償運送、過疎地有償運送)

- 1) NPO等による市民活動が、業としての道路運送法のなかに位置づけられたことによる諸問題 → タクシー事業をベースにした制度設計
  - ・ タクシーでは地域の福祉輸送が不十分であるとの証明
  - ・ 利用者の発地・着地の制限
  - ・ 料金が一般タクシーの1/2
  - ・ 点呼 等
- 2) 登録権限は国にあるが、市町村レベル(広域設置も多い)の運営協議会の合意が登録要件となっているため、行政責任の所在が不明確
- 3) 不服申立制度の不備、不十分な説明責任
- 4) 無償運送の過度な限定 ⇒ 利用者不在の制度
- 5) 利用者には高く、提供者には安い(財源手当がない)

### 2. 他の法制度による位置づけ

バリアフリー新法(2006年改正)には、福祉タクシーの目標整備台数が18,000台と記されているが努力目標にとどまっている。

「移動等円滑化の促進に関する基本方針」では、「また、複数の事業者間又は鉄道及びバス等複数の交通機関間を乗り継ぐ際の旅客施設内の移動等円滑化並びに当該市町村においてタクシー事業者及び自家用有償旅客運送者等が行っているスペシャル・トランスポート・サービス(要介護者等であって単独では公共交通機関を利用することが困難な移動制約者を対象に、必要な介護などと連続して、又は一体として行われる個別的な輸送サービスをいう。)の在り方にも十分配慮する。」と書かれているが具体的な施策はなし。

## 今後の運動展開（だれでも いつでも どこにでも…の社会をつくるために）

### 1 福祉輸送

#### 1) 市民やNPO等が参加しやすい制度設計

- ・「新しい公共」が浸透しやすい条件整備
- ・ 新たな法制度づくり  
(市民活動を推進する移動支援サービス単独法、  
移動の権利を保障する交通基本法や STS 法)

**参考資料** エコツーリズム推進法

#### 2) サービス供給側の連携 資源の効率的な活用

- ・ 福祉輸送情報一元化や共同配車センターなど

#### 3) ユニバーサル・タクシーの開発と導入の促進

- ・ 移動制約者も予約なしで乗れる ※ロンドンタクシー

### 2 地域生活交通の創出

- ・ 地域生活交通の定義と目標値の設定、
- ・ 地域生活交通の現状の調査方法、調査体制の確立
- ・ 公平で自由な移動を保障するための地域生活交通と個別輸送（ST 事業）の財源の確保