

「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」等への取り組み経過

NPO法人全国移動サービスネットワーク
(河崎民子 伊藤みどり)

<p>2017 (1月)</p>	<p>全国移動ネットが総理大臣・総務大臣宛て要望書「改正道路交通法に向けた地域での移動手段の確保に対する要望書」提出（送付のみ） （①自家用有償旅客運送の急速な普及整備への尽力 ②公共交通空白地有償運送の設置基準緩和と生活者の移動手段の確保に向けた環境整備 ③自治体のモビリティ・マネジメント機能向上のための人材育成と体制整備 ④自動運転車の開発促進と法制整備、普及促進）</p>	
<p>検討会</p>	<p>検討会での全国移動ネットの主張等</p>	<p>国の対応、主張が反映された文書等 ※吹き出しは今後の課題</p>
<p>第1回 (3/10)</p>	<p>・交通モードからではなく、移動や外出が困難な高齢者の実態から議論すべき</p> <p style="text-align: right;">➡</p> <p>・厚労省の資料では訪問Dの実施状況はわずかに1.7%。総合事業と道路運送法の関係が複雑。厚労省と国交省、自治体の福祉行政と交通行政の連携が不可欠</p> <p style="text-align: right;">➡</p>	<p>第2回検討会に全国の事例・実態を提出するように委員に依頼</p> <p>「中間とりまとめ」の「5.福祉行政との連携(地域における分野横断的連携、介護サービスと輸送サービスの連携)」</p>
<p>第2回 (4/10)</p>	<p>・依頼を受けて全国移動ネット理事等から以下を収集し、検討会に事前提出</p> <p>(1)具合的な支障事例(地域の高齢者の実態、公共交通空白地有償運送および登録不要の活動、自家用有償旅客運送と運営協議会、福祉行政と交通行政との連携、デイサービスの空車両活用等)</p> <p>(2)要因分析・改善要望(運営協議会の見直し・適正化、ドア to ドアサービスの実現、公共交通空白地有償運送の要件の緩和と運用の弾力化、登録不要の活動の規制緩和と運用の弾力化、権限移譲の更なる推進等)</p> <p>※具体的な内容は下記</p> <p style="text-align: right;">➡</p>	<p>第2回検討会:交通計画課が当面のとりまとめの方向性を示す(1.高齢者向け輸送サービスの確保・充実 (1)コミバス・乗合タクシー (2)タクシーの活用 (3)自家用有償運送 (4)「共助」による輸送 (5)福祉との連携 2.その他の検討課題(高齢者に配慮した交通サービスのあり方)</p>

<p>・要支援・要介護認定者以外の高齢者も移動・外出に困難な状況が各地で起きている</p>	<p>第3回検討会：厚生労働省振興課が資料提出：訪問Dを事業対象者以外に対して行う際の考え方を明確化</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>(6/28)「介護予防・日常生活支援総合事業のガイドラインについて」の一部改正において、訪問Dは半数以上が要支援者であれば運営費全体を補助することが可能であり、下回る場合は、要支援者とその他の人数で按分する等により補助の対象となることを規定、明確化)</p>
<p>・自家用有償旅客運送の事務・登録権限移譲が19自治体に留まっているのは、実際の権限は国が握っているから。自治体の裁量権を拡大すべき</p>	<p>旅客課「自家用有償旅客運送の活用推進」という考え方を示す</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>(8/31)自動車局長通達 「市町村運営有償運送の登録に関する処理方針」一部改正(交通空白輸送において発地または着地が区域内も可能に、受託者の車両も使用可能に) 「自家用有償旅客運送者が利用者から收受する対価の取扱いについて」一部改正</p>
<p>・事例にあるように交通空白地有償運送に住民が取り組もうとしても運送の区域が限定されるなど運営協議会の議論に問題があるケースが多い</p> <p>・旅客課(案)の検討プロセスガイドライン(イメージ)は過疎的な地域についてのイメージなのか。福祉有償運送に適用するのは問題がある</p>	<p>「検討プロセスのガイドライン化」によって、協議に進展のない地域公共交通会議や運営協議会にタイムリミットを設定することを明確化することを資料提出</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>★(3/30)自動車局旅客課長通達 「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」 「運営協議会に関する国土交通省としての考え方について」 「自家用有償旅客運送ガイドブック」</p>

<ul style="list-style-type: none"> ・福祉有償運送の対象外の高齢者や交通空白エリアの高齢者を救うためには、許可・登録不要の事務連絡を見直す必要がある 	<p>交通計画課:許可・登録不要の活動モデルとしてどのようなものがあるかを整理している旨を資料提出</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(8/25)自動車局旅客課長事務連絡 「営利を目的としない互助による運送のためにNPOが市区町村の自動車を利用する場合等の取扱いについて」 ・(3/30) 自動車局旅客課長通達 「道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について」
<ul style="list-style-type: none"> ・旅客課(案)の福祉と交通の連携で、生活支援体制整備事業の「協議体」と「運営協議会」「地域公共交通会議」との相互乗り入れは疑問。運協は広域設置の地域も多い。国交省と厚労省の相互理解が必要。「互助」「共助」の使い方や定義にもギャップがある 	<ul style="list-style-type: none"> ・(7/20)総合政策局公共交通政策部交通計画課長通知 「高齢者の移動手段の確保に向けた環境整備について」(「中間とりまとめ」含む) ・(6/24)振興課「介護予防・日常生活支援総合事業のガイドライン」一部改正(福祉部局と交通部局が連携した対応が重要であり、効果的であることを規定)
<p>第3回 (5/18)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中間とりまとめ案の検討プロセスは事業者優先になっており問題がある。輸送の担い手ではなく、高齢者の足をどう確保するか、利用者視点でガイドライン化すべき ・ガイドライン案は「登録更新の際にも上記1及び2を再検討」となっており、特に福祉有償運送の運営協議会は混乱が発生する ・そもそも運営協議会は利害関係者の調整の場になっている。廃止すべき ・市町村運営有償における区域運行可や持込車両の活用に期待 ・訪問Dの実施には法制度の知見が必要となり市町村のハードルが高い。ルールの特典化や国からの周知が必要 	<p>(2 ページ★印のとおり)</p> <p>←</p> <p>旅客課「市町村が主体となる自家用有償運送の活用の円滑化」という考え方を示す</p> <p>(4ページ★印のとおり)</p>

(5/26)	<p>中間とりまとめ(素案)への意見提出 (検討プロセスのガイドライン化、市町村が主体となる自家用有償運送の活用の円滑化、自治体等に対する制度の周知徹底、互助による輸送、地域における分野溶断的連携、介護サービスと輸送サービスの連携 等)</p>	
第4回 (6/19)	<p>「中間とりまとめ案」への意見 ・この検討会では、高齢者の移動・外出が切羽詰まった事態になっていることを踏まえて結論が出るものと期待していたが、肝心な個所が先送りされており遺憾（旅客課長から「ここまで来た」と解釈すべき」との反論あり）</p>	<p>・国交省「中間とりまとめ案」を事前送信</p>
	<p>・互助による輸送を拡大するために許可・登録不要の事務連絡は見直しが急務。第7期介護保険事業計画の策定に資するよう、遅くとも秋までに「互助」による輸送ルールの明確化や実施可能モデルについて情報提供すべき</p> <p>・登録不要のガソリン代実費の考え方も、道府県旅費条例等を参考に、キロあたり設定や定額制を可能にするなど至急に整理すべき</p>	<p>互助による輸送の明確化(事務連絡の見直し)は来年3月末までに結論と、先送りに</p> <p>↓</p> <p>(3/30) 通達発出「道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様」(ガソリン代実費にキロ設定可、釣り銭不要は任意の謝金で受取り可、運転者に還流しないことを前提に仲介手数料の設定を明確化)</p> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>ガソリン代定額設定は盛り込まれず (市町村による実証実験のみ)</p> </div>
	<p>・第2回検討会の資料では訪問Dのケース1についても車両購入費の補助を認める方向性であった。復活すべき</p>	<p>(8/25) 事務連絡「営利を目的としない互助による輸送のためにNPOが市区町村の自動車を利用する場合等の取扱いについて」(購入費や維持費の補助を受けても登録不要)</p>
	<p>・訪問Dの実施には法制度の知見が必要となり市町村のハードルが高い。ルールの明確化や国からの周知が必要</p>	<p>★(9/29) 振興課長通知「介護予防・日常生活支援総合事業の介護予防・生活支援サービスにおける訪問型サービスDの実施可能モデルについて」(5モデルを紹介)</p> <p>★(3/30) 国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課</p> <p>【高齢者の移動手段確保のための「互助」による輸送 ～道路運送法上の許可・登録を要しない輸送の制度とモデルについて～】</p>

		【「交通」と「福祉」が重なる現場の方々へ～高齢者支援サービスの提供に際しての交通・福祉制度及び事業モデルの整理と解説～】
	・検討会は今回で終了予定だが、継続すべき	
(12/19)	<p>国交大臣宛て「総合事業における訪問型サービスDの推進を踏まえた高齢者の移動手段の確保に関する要望書」提出</p> <p>(①運営協議会の廃止、更新登録の見直し、公共交通空白地有償運送の基準見直しなど実情に合わせた運用緩和を図るべき ②訪問型サービスDの実施主体の決定は自治体が主体的にかつ地域事情にあわせた判断ができるよう改善すべき ③登録不要の活動は「特定費用」に保険料等を認めるべき ④登録不要の活動のガソリン代は定額設定や旅費条例を用いる等してキロ設定を可能とすべき)</p>	<p>旅客課： ①②③④ ともに趣旨は理解</p>
2018 (2/8)	<p>厚労省振興課長宛て「訪問型サービスDの推進等高齢者の移動手段の確保に関する意見書」提出</p> <p>(①要介護者も訪問型サービスDの利用対象者に認めるべき ②一般介護予防事業の通いの場の送迎費用 ③介護予防通所介護の包括払いを1回ごとの出来高払いに改めるべき ④通所型サービスBにおいて買物場所に寄ることが可能であることの明示 ⑤訪問型サービスDのコーディネーター人件費の補助は定額設定可能であることを明示すべき)</p>	<p>振興課： ②④⑤は可能 ①③は検討に時間が必要。</p>
(3/16)	<p>旅客課パブコメ「地域公共交通会議等に関する国土交通省の考え方」等の一部改正について意見を提出(検討プロセスのガイドライン)</p>	<p>課題提起にもかかわらず、市町村運営有償、交通空白地有償、福祉有償ともに検討プロセスのガイドラインを发出</p> <p>↓</p> <p>(3/30)自動車局長通知「運営協議会に関する国土交通省としての考え方について」「地域公共交通会議に関する国土交通省の考え方について」</p> <p>特に福祉有償運送の運営協議会で、今後混乱が起きることが懸念される</p>
(3/16)	<p>旅客課パブコメ「道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様」の一部改正について意見を提出(仲介手数料、ガソリン代算出方法の明確化、運転者への謝金等)</p>	(4ページ★印のとおり)

<p>第5回 (4/25)</p>	<p>中間とりまとめを受けた通達等について意見と質問を事前提出(当日配付)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・検討プロセスのガイドライン化 ・許可・登録を要しない輸送の明確化 ・実施にあたっての条件整備(保険)等 	<p>中間とりまとめを受けた通達等についての趣旨を改めて説明</p>
	<p>・検討プロセスのガイドライン化の発端は、主として交通空白地有償運送の合意が調うまで半年以上を要するケースが多々あるからと一定の評価をする。しかし、協議会等が決議をしなければ検討プロセスを踏むことになるのか。中間とりまとめ 6.では「高齢者の移動手段の確保は、地方公共団体が創意工夫を行いながら主体的な役割を果たす必要」とされており、国から事業者優先のプロセスを押し付けることは問題がある</p>	<p>検討プロセスに基づいて協議を行わないことを運営協議会であらかじめ議決(決議)することも可能と説明</p>
	<p>・福祉有償運送の更新登録にもガイドラインを適用するのか(質問)</p>	
	<p>・今回の許可・登録不要の見直しは、規制改革実施計画への対応が中間とりまとめより優先されており非常に残念。2025年が迫っているが、これでは運転ボランティアのすそ野は広がらない</p>	<p>訪問Dを維持継続させるには、登録不要であってもワンコインくらいはドライバー人件費として必要。保険料も不可？</p>
	<p>・地方運輸局の役割や助言、調整、情報提供等による支援が縷々方針化されているが、ボランティアポイントなど間違った指導が行われている。今後どのような教育プログラムで意識変革や啓発を進めるのか(質問)</p>	<p>市町村が従事者に付与するボランティアポイントは運送の対価には当たらないのでは？</p>