

市民の手による移動サービス情報誌

# MOVERE

| モヴェーレ | 2008 | NO.10 |

国土交通省「フォローアップ検討会」の経過報告 ..... 2

**特集** 1. 福祉有償運送に関する実態調査結果 ..... 4

2. 担い手が「相互理解から相互作用」する制度設計・運用を ..... 9

**連載** 鬼ちゃんの諸国漫遊記 ..... 14

市川市地域福祉支援課・富島淳一さん

私の主張 ..... 15

南部 進

「運送の対価要件は無意味、まず一般タクシーが積極的に対応考えるべき」

山野上啓子

「消えていくボランティアによる移動支援」

中野啓子

「80条許可を廃止し、無償運送から見えてきたもの」

全国移動ネット事務局だより ..... 19

階段昇降のポイントは、  
介助者の技術＋  
利用者との信頼関係



# 国土交通省 「フォローアップ検討会」の経過報告

2003年の構造改革特区に始まった自家用有償運送の規制改革により、移動サービスの社会認知度が増したことは確かである。福祉タクシー券を登録団体で使うことが可能となるなど利用者利便が高まった地域もある。しかしながら、規制改革を推進するために改正された法により新たな規制が生じ、移動サービスから撤退する団体が出るなど皮肉な結果となっているのも事実である。個人が社会参加しやすい環境を整備することにより移動制約のない地域社会をつくる、という改正法の主旨は実現するのだろうか。国土交通省は、法施行2ヵ月後の2006年12月に、制度の定着および直面する課題を検討するため「自家用有償旅客運送フォローアップ検討会」を設置した。検討会のメンバーは、全国福祉輸送サービス協会、全国乗用自動車連合会、NPO等のネットワーク組織、移動サービス実施団体、自治体、タクシー労組、厚労省、旅客課、運輸局・支局などで、これまで半年ごとに3回開催された。

国は、検討会ごとに、運営協議会の設置地域数、許可および登録団体数、車両数（うちセダン数）などを報告してきた。その数字は、次のようになっている。

	設置数（地域）	団体数	車両数（台）	うち、セダン（台）
<b>●福祉有償運送</b>				
06.9月末	497	2,136	12,671	6,932
07.3月末	520	2,266	13,190	7,365
07.9月末	543	2,300	13,543	7,393
<b>●過疎地有償運送</b>				
06.9月末	46	40	355	
07.3月末	47	44	383	
07.9月末	49	56	392	

福祉有償運送、過疎地有償運送ともに伸びは顕著ではない。NPO等による移動サービスがありながら未だ運営協議会が設置されない地域や、運営協議会が制度を超えるローカルルールを設けた結果、これまでの利用者が利用できなくなった地域、また許可を受けたものの継続が困難となり登録を取りやめた団体もある。全国移動ネットは、地域から寄せられる声を受けて「検討会」でこれらの問題を指摘し改善を迫ってきた。「検討会」での議論と国の対応、全国移動ネットの動き、その経過をたどってみる。

第1回の検討会（2006年12月）では、次のような問題提起があった。

- ・改正法等においては、ガイドライン時代にくらべて自治体の役割が不明確だ（神奈川県山崎課長補佐）
- ・現場では、制度が厳しすぎてモチベーションが下がっている。NPOの撤退が始まっている（全国移動ネット杉本理事長等）
- ・利用者の安全と安心について、運営協議会で自治体がきちんと指導をしていない（タクシー関係者）。これらを受けて、藤田旅客課長は、
- ・国は登録団体の実態などを把握することはできるが、利用者までは見えない。自治体には、利用者ニーズの実態やNPOと制度をつなぐ役割を担ってほしい
- ・制度については、NPOが具体的な形で事例を挙げてくれれば見直しを行う
- ・タクシーには、地域の公共交通を担う当事者として期待していると締めくくった。

第1回の議論を受けて、全国移動ネットは、「NPOからみた自家用有償旅客運送実施にあたっての課題」を次の

ようにまとめ、第2回「検討会」に備えた。

- ・問題点：（1）制度自体が厳しい（手続き、書類、コスト、運送区域）（2）制度の運用が厳しい（ローカルルールの上乗せ、登録不要の団体、協議の場）
- ・生じている事態：（1）有償運送からの撤退（2）運転者の減少（3）現場の声として道路運送法による位置づけに疑問、代替講習の取り扱い、弾力的な運用、要件の緩和、自家輸送との制度的矛盾など

第2回検討会（2007年6月）では、

- ・上記の「課題」や、神奈川県大和市の数値、移動ネットあいち、ネットワークみやぎの調査報告書を提出して意見を述べた（全国移動ネット）
- ・通達が画一的で細部にわたっているため、事務管理手法では立ち行かない。運営協議会では、目的である移動困難者の移動が促進するような協議が行われていない（市川市富島主幹）
- ・道路運送法の土俵に希望して上がってきたのはNPOのほうだ。ルールを緩めたら誰が利用者の安全と安心を担保するのか（全福協、全自交等）

などの意見が続出した。藤田旅客課長は、「議論が先祖がえりして戸惑っている」と笑いを誘ったあとで、

- ・全福協等の立場論も分かる。移動制約者のために協力してもらいたい
- ・運営協議会が行司不在で相撲を始めるのは困る。利用者は自治体が、対価は支局が事前にチェックするなどして、運営協議会に諮ることはできないか
- ・今後は、具体的なデータなり事実に基づいて議論をしたい。見直す事項を検討したい

と述べた。

これを受けて、全国移動ネットは「実態調査検討委員会」を設置し、全国調査に入った（本誌別掲）。

この調査結果は、第3回検討会（2007年12月）で杉本理事長から報告された。

第3回検討会で、旅客課は、自家用有償旅客運送について、「地方分権改革推進委員会」の「中間的な取りまとめ」において、必要な交通が確保されるよう登録要件の緩和を検討すべきとの指摘があったことや、「内閣府規制改革会議」の「規制改革推進のための3ヵ年計画」のなかで、「関係者の制度の理解不足や運営協議会の設置・運営をめぐる混乱などが指摘されている」ことから、ボランティア有償運送のより一層の促進を図るという観点から、以下の具体的施策を講じることにしたと、資料を付けて明らかにした。

- ア) 施行状況のフォローアップの実施（実施中）
- イ) ガイドブックの作成等を通じた制度の理解促進（2007年度中に実施）
- ウ) 相談窓口の明確化と問題解決に向けた関係者への働きかけ（2007年度中に実施）
- エ) 相談事案等のホームページ上での公表を通じた情報提供（2008年度中に実施）

第3回検討会においては、タクシー事業者は「利用者の安全と安心」を理由に有償運送の拡大を問題視しているが、特に地方においてタクシーが厳しい事業展開であることを受けて、実は、タクシー事業のフォローアップを国に求め続けていることが見えてきた。

国は「フォローアップ検討会」で制度の見直しにかかる具体的な議論を行うのは難しいと判断し、旅客課長から、別途ワーキンググループを設置して、施行規則や通達等の改定作業を行うことが提案され了承された。今後は、ワーキンググループの検討結果を受けて「検討会」が半年ごとに開催される見込みだ。全国移動ネットは、3月24日の第1回ワーキング開催に向けて、見直すべき施行規則や通達等の作業に入った。移動制約のない社会をつくっていくために、引き続き議論の経過を見守ることが必要だ。

ワーキンググループのメンバー：佐藤雅一氏（全国福祉輸送サービス協会副会長）、岡本八重子氏（全国乗用自動車連合会理事）、杉本依子氏（全国移動サービスネットワーク理事長）、笹沼和利氏（日本移送・移動サービス地域ネットワーク連合会理事）、山下晴樹氏（全国自動車交通労働組合東京地方連合会書記次長）、山崎郁子氏（神奈川県地域保健福祉課課長補佐）、富島淳一氏（千葉県市川市地域福祉支援課主幹）、藤田耕三氏（国土交通省自動車交通局旅客課長）、阿部竜矢氏（同 地域交通政策企画官）、二井田春喜氏（同 新輸送サービス対策室長）、日置滋氏（同 新輸送サービス対策室専門官）、品田豊仁氏（同 調整係長）、鎌塚俊充氏（関東運輸局自動車交通部旅客第二課指導係長）

# 1. 福祉有償運送に関する 実態調査結果

改正道路運送法が施行されて1年が過ぎた。この1年は認定講習機関の整備と講習会の開催が盛んに行われていたが、実際の福祉有償運送は制度化されたことで活発になるどころか、逆に「運営しづらくなった」という声が多い。場合によっては「活動を中止した」「活動を控えている」という団体もある。

現在、国土交通省は「フォローアップ検討会」を開催して制度化後の福祉有償運送の状況を定期的に確認しているが、12月21日の検討会では、全国移動ネットの杉本理事長より「2007年度移動サービス利用実態調査 集計結果（速報）」（以下「全国調査」）が報告され、あらためて移動サービス団体の厳しい状況が報告された。今回の特集では、この全国調査結果について分析し、現状の課題を整理する。

## 確実に増えている団体・運転者の負担

今回の全国調査は、改正道路運送法が施行される前の活動規模・態様が、制度化後の現状と比較してどのように変化したかを、全国移動ネット会員および自家用有償旅客運送（市町村・過疎地・福祉）の実施団体に郵送やインターネットを通じて調査したものである（図表1）。インターネット（メール等）を通じて呼びかけたため厳密な配布数は確定できないが、その中でも38都道府県460団体から回答を得ることができた。

なお、2007年9月現在での福祉有償運送登録数は2,300団体。登録数からすると、今回の回答割合は20%程度となるが、2,300団体の中にはすでに活動を休止もしくは中止した団体も含まれている。その意味では、今回の回答団体の特性は継続して移動サービスを実施してきた団体のデータということになる。全国的な平均データではなく、現在でもサービスを提供している活動団体の平均データとして捉えながら、回答分析を見てもらいたい。

図表1 調査概要

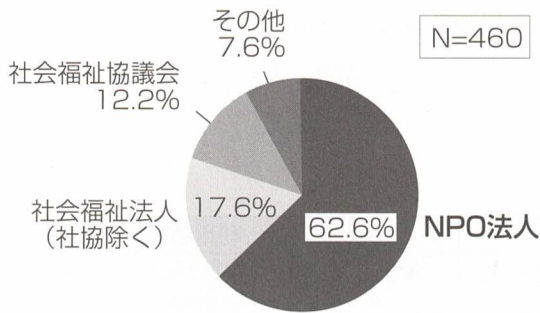
調査目的	道路運送法第79条登録（みなし団体の場合は80条許可）の手続きを経て実施されている活動が、以前の活動規模、活動の態様から、どのように変化したかをアンケート調査し、2006年10月施行の改正道路運送法の問題点を明確にする。
調査対象	自家用有償旅客運送を実施している団体
調査方法	各地の移動サービス関連ネットワークを通じ、郵送もしくはEメールで調査票を配布し、回収した。よって、全都道府県に実施したものではなく、かつ、配布枚数は確定できない。
回答団体数	38都道府県460団体（※このうち2団体は過疎地有償運送、1団体は市町村運営有償運送（市町村福祉輸送）を実施）
調査期間	2007年10月11日～11月16日

では、今回の調査結果を確認してみよう。

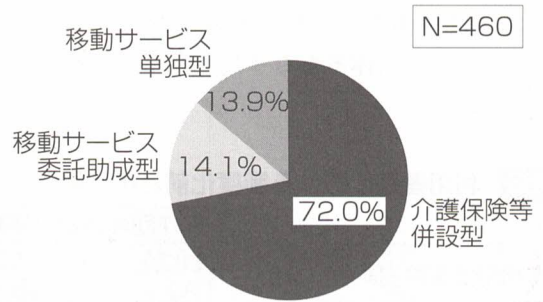
### (1) 回答団体属性

回答を得た460団体のうち、NPO法人は288団体（62.6%）、社会福祉法人（社会福祉協議会を除く）は81団体（17.6%）、社会福祉協議会は56団体（12.2%）となった（図表2）。また、活動タイプでみると、331団体（72.0%）が介護保険や自立支援法に関する事業を行っており、助成金を受けずに移動サービスを行っている団体（他の助け合い事業ありを含む）は64団体（13.9%）にとどまっている（図表3）。移動サービスは介護保険法施行を機に急激に伸びた背景があり、特に2000年の介護タクシーの登場が、訪問介護（ホームヘルプサービス）を実施している介護保険事業者に大きな影響を与えたのは間違いないだろう。移動サービスの本質には、単なる輸送手段としての送迎サービスだけではなく、乗降前後の介助や利用者宅での介護行為も必要になる。介護保険事業を併設している事業者が多いのは、そのようなことが影響していると考えられる。

図表2 法人格の種類



図表3 活動タイプ



## (2) 車両数

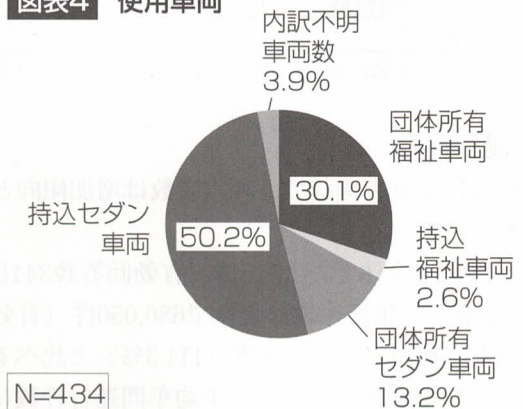
車両数（有効回答数434団体）を集計したが、2007年9月現在の総車両数は3,562台。このうち、福祉車両は団体所有・持込合わせて1,167台（32.8%）、セダン型車両は団体所有・持込合わせて2,256台（63.0%）、車両総数のみ回答（内訳不明）が139台（3.9%）となった（図表4）。2004年3月に出了たガイドライン（国自旅第240号通達）では使用車両として福祉車両のみが認められ、セダン型車両は構造改革特区に限って規制緩和されたが、実際はセダン型車両のほうが移動サービスを担っていることが、このデータから窺えるだろう。

また、改正道路運送法が施行された2006年10月以前の車両数も同時に調査し（有効回答数427団体）、1団体あたりの平均使用車両数も集計した。その結果が図表5である。

この「制度化前」と「07年9月」を比較すると、団体所有・持込に限らず、福祉車両が増加してセダン型車両が減少傾向となっているのがわかるだろう。1団体あたりの合計使用車両数を見ると「制度化前」が8.11台に対し、「07年9月」は8.21台。制度化前比をみると101.2%で、横ばいとなっている。

改正法施行によりセダン型車両の使用が全国的に認められたのに、セダン型車両は減少し、総車両数も横ばいになったのはなぜか。この答えを見つけるには、車両だけでなく、その他の調査結果も踏まえながら検証してみよう。

図表4 使用車両



図表5 使用車両における制度化前との比較

使用車両内訳	1団体あたり平均車両数			車両数		
	制度化前 (A)	07年9月 (B)	制度化前比 (B/A)	制度化前 (A)	07年9月 (B)	制度化前比 (B/A)
団体所有福祉車両	2.38	2.47	103.9%	1,016	1,073	105.6%
持込福祉車両	0.21	0.22	103.9%	89	94	105.6%
団体所有セダン車両	1.18	1.08	91.4%	505	469	92.9%
持込セダン車両	4.26	4.12	96.6%	1,820	1,787	98.2%
内訳不明車両数	0.08	0.32		34	139	
合計	8.11	8.21	101.2%	3,464	3,562	102.8%

## (3) 運転者数

運転者数は全体で5,578名（有効回答数440団体）。1団体あたりの運転者数は12.68名となったが、「制度化前」の運転者数は全体で5,608名（有効回答数430団体）。1団体あたりの運転者数は13.04名であり、「制度化前」と比較すると97.2%で減少傾向となった。

#### (4) 利用者数

運転者と反比例して、着実に増えているのが利用者数だ（図表6）。利用者数は全体で40,181名（有効回答数423団体）。1団体あたりの利用者数は94.99名となった。「制度化前」の利用者数は全体で34,136名（有効回答数400団体）となり、1団体あたり平均利用者数は85.34名。1団体あたり9.7名の利用者増であり、比率で見ると111.3%となっている。

**図表6** 利用者数における制度化前との比較

利用者属性内訳	1団体あたり平均利用者数			利用者数		
	制度化前 (A)	07年9月 (B)	制度化前比 (B/A)	制度化前 (A)	07年9月 (B)	制度化前比 (B/A)
身体障がい(イ)	21.65	25.23	116.5%	8,661	10,672	123.2%
要介護(ロ)	33.07	39.45	118.7%	13,227	16,688	126.2%
要支援(ハ)	7.68	12.20	158.8%	3,074	5,161	167.9%
その他(ニ)	15.54	17.03	157.2%	6,217	7,202	115.8%
内訳不明利用者数	7.40	1.08		2,958	458	
合計	85.34	94.99	111.3%	34,136	40,181	117.7%

※制度化前利用者数の回答団体数は400団体、07年9月現在利用者数の回答団体数は423団体

#### (5) 運行件数

運転者数は減少傾向で、利用者数は増加傾向という反比例の結果が出たが、運行件数をみると、より複雑な事情が表れている。

運行件数は全体で782,816件（有効回答数341団体）で、1団体あたりの平均運行件数は2295.65件。これに対し「制度化前」の運行件数は全体で680,050件（有効回答数300団体）となり、1団体あたり平均運行件数は2266.83件となった。利用者の増加比率（111.3%）と比べると、運行件数の増加比率は101.3%。

これを利用者1名あたりの平均年間運行件数に当てはめると、「制度化前」は年間26.6件の利用に対し、「07年9月」は24.2件となり、利用者の利用が低下傾向にあることがわかった。利用者数が増えていても、その利用者は利用回数を減らして福祉有償運送等を利用している、という結果である（図表7）。

**図表7**

	1団体あたり平均年間運行件数			利用者1名あたり平均年間運行件数			年間運行件数		
	制度化前 (A)	07年9月 (B)	制度化前比 (B/A)	制度化前 (A)	07年9月 (B)	制度化前比 (B/A)	制度化前 (A)	07年9月 (B)	制度化前比 (B/A)
運行件数	2266.83	2295.65	101.3%	26.6	24.2	91.0%	680,050	782,816	115.1%

(1) から (5) までのデータを見ると、運転者が減少傾向で、それに反比例した利用者増によって、結果的には利用者1人当たりの利用回数が少なくなっている、という結果が導き出せる。車両の減少はセダン型にあり、運転者が活動をやめることによって使用車両数も減少したと考えられる。

また、運転者の減少傾向に対して利用者が増加傾向となっていることから、2つの問題点が懸念される。

1つは、団体・運転者の負担増である。NPOが実施する福祉有償運送の運営体制は団体によってさまざま、常勤者のいるところもあれば、ボランティアのみで運営しているところもある。担い手（労働者）を組織的に統制して事業を行う企業経営と比べると、担い手（有給スタッフ・ボランティア）の自主性・自発性に主体を置くNPO運営のほうが体制強化は難しい。簡単にいえば、利用者が増えてくれば増員や業務効率の向上で対応するのが企業だが、有給スタッフやボランティアは労働意識よりも参加を目的とする意識が強く、「地域に貢献したい」と積極的に利用者増に対応する人もいれば「空いている時間を社会に貢献したい」という人もいる。また、退職後の男性や主婦層のボランティアが多い現状では、高齢化やライフスタイルなどによって運転者は簡単に減少してしまうため、各団体は講習受講の環境整備を行うなど積極的に確保に努めなければならない。需要（利用希望者）が増えてきても、供給体制は簡単に整わないのである。それゆえに、運転者や車両数の減少に反して運行件数を維持もしくは増

加させている現状は、結果的には運転者を含めた活動団体に大きな負担になっていると考えられる。

もう1つは、利用者の利用制限や利用自粛である。利用の問い合わせが来ても、供給体制が整わなければ、基本的には①運転者や車両を増やす②既存の運転者・車両の稼働を増やして対応する③新規の利用者には利用回数を制限する④断る・他団体を紹介する、という対応になるだろう。このうち、調査結果では①が難しく、②は前述したとおりの状況で対応が追いつかなければ③④となる。④の中で他団体が紹介できる状況があればよいのだが、そうでなければ利用抑制が始まることは想像に難くない。

全体集計の結果を見る限り、道路運送法が改正された成果についてはマイナス面の評価が多い。移動制約者の自由な移動を保障するには、それに対応した供給体制が必要不可欠だ。無論、この部分は公共交通機関の大きな使命だが、その公共交通機関では対応しきれない部分は非営利団体の力も求められる。つまり、非営利団体の活動の保障は移動制約者の移動の自由を保障する最後の砦といえる。そこの制度化が、逆に活動を萎縮させているのであれば、制度内容をもう一度見直す動きが必要となるだろう。

## セダン型車両や持込車両を認めない運営協議会もある

では次に、今回の調査結果の中でも、回答団体が問題点として指摘している事項について分析してみよう。

一番多く寄せられた意見としては「事務処理」に関する指摘である（図表8）。この中でも、特に運営協議会や運輸支局への申請・登録・更新などの事務量の多さについて、130団体がアンケートで意見・不満を述べている。特に、自治体によっては国が示した書類様式に加え、さらに詳細な資料の提出を求める場合もある。これによる事務作業の煩雑さが団体運営のネックになっていることが、回答文から分かる。

図表8 許可・登録取得に際し困ったこと、あるいは活動するうえで困っていることに関する回答傾向（上位3つ）

回答内容	回答数
市町村・運営協議会・運輸支局への申請・登録・更新などの事務量	130
運転者要件が厳しい、講習（時間、場所、日程）が負担	81
必要経費が多い、費用を捻出できない、赤字事業、単独の事業として成り立たない	67

また、提出資料だけでなく、独自の審査基準（いわゆる「上乘せ基準」）を設定する運営協議会もある。利用対象者の範囲や使用車両、運転者の年齢、任意保険の補償額引き上げなど、さまざまな制限を設けている。特に、法制度化によってセダン型車両の使用が全国的に認められたにもかかわらず、現在でもセダン型車両が認められていない地域もある。福祉有償運送の必要性を協議することが運営協議会の大前提だ。そこを踏まえているのに使用車両や運転者に必要以上の制限を設けること自体が、移動制約者の移動を制限していることに気づかない運営協議会がまだまだ存在するのである。タクシー代を払える人しか外出が認められない、という社会をつくらないためにも、移動制約者の声を聞き、それを支える団体運営の状況を、自治体や運営協議会の委員は理解する必要がある。

2番目に多かった意見が「運転者要件」である。81団体が「運転者要件が厳しい」と回答しており、関連して「運転者が不足している」「運転者講習の費用負担が大きい」という意見も出ている。法制度化によって、国が指定した運転者講習を受講することが義務づけられたが、これに関する費用負担や時間拘束（初任者講習の場合は一般的に2日間受講）がボランティアとして活動する場合には厳しい、というのが現状である。安全性を高めるための研修は必要不可欠だが、指定された研修団体への受講義務化と費用負担はボランティア意識を低下させ、逆に労働意識を高めることにつながるが多い。つまり、労働者としての報酬設定が求められることにつながっていく。そうすると「非営利であることの担保」として説明されることの多い「運送の対価（タクシー運賃の概ね1/2）」という前提自体が、そもそも成り立たない。その範囲で適正な労働報酬を支払うのが困難であることは、最近のタクシー運賃値上げ傾向から見ても明らかである。非営利の範囲として認めている福祉有償運送の制度が、実は非営利では成り立たない状況を生んでいる。いわゆる「制度矛盾」が生じている状況だ。

このことは、3番目に「必要経費が多い、費用を捻出できない、赤字事業、単独事業として成り立たない」といった意見が多かった（67団体）ことから、うかがうことができる。福祉有償運送を事業として成り立たせるのは、

現在の制度内容では収支構造上困難であり、だからといってボランティアを主体に活動を広げようとしても、数々の資格・手続・要件から活動が萎縮傾向になってしまう。普及させるための制度ではなく、抑制・縮小につながる危険性が非常に高いのである。

## 制度改正の視点は今後も重要な課題

今回の調査の中で、活動団体の収益状況については愛知県の移動サービスネットワークである「移動ネットあいち」が詳細な調査を実施している。その結果が図表9である。

**図表9** 愛知県福祉有償運送団体における収支状況

	介護保険あり	障害者自立支援あり	暮らし助け合いのみ	全体
回答団体数	13	14	34	61
① 1ヶ月の収入金額（1団体平均）	54.3万円/月	72.7万円/月	12.0万円/月	34.9万円/月
② 1ヶ月の人件費（1団体平均）	42.5万円/月	54.5万円/月	16.1万円/月	30.5万円/月
③ 1ヶ月の経費（1団体平均）	12.2万円/月	16.8万円/月	4.9万円/月	9.2万円/月
④ 1ヶ月の支出合計（1団体平均）	54.7万円/月	71.3万円/月	21.0万円/月	39.7万円/月
⑤ 1ヶ月の収支（1団体平均）	▲0.4万円/月	1.4万円/月	▲9.1万円/月	▲4.8万円/月

※人件費と経費のうち固定費は、可能な限り従事・使用時間で按分した金額を尋ねた

※「介護保険あり」には、障害者自立支援事業を併せて実施している団体を含む

※「暮らし助け合いのみ」は、介護保険や障害者自立支援事業を実施していない団体

### ※上記のうち、①1ヶ月の収入金額の内訳

	介護保険	障害者自立支援	暮らし助け合い
1ヶ月の「介護保険又は障害者自立支援」の収入金額	31.8万円/月	63.8万円/月	—
1ヶ月の「運送の対価」の収入金額	15.9万円/月	7.4万円/月	10.0万円/月
1ヶ月の「運送の対価以外の対価」の収入金額	6.7万円/月	1.5万円/月	2.0万円/月
1ヶ月の収入金額 合計	54.3万円/月	72.7万円/月	12.0万円/月

※「介護保険または障害者自立支援」の収入金額は、福祉有償運送と連続一体のサービスとして提供される「身体介護」「通院等乗降介助」「行動援護」「移動支援」等の収入のみを尋ねた

これを見てもわかるように、福祉有償運送の収支構造は事業として成り立っているものではなく、多くの団体が赤字構造を抱えたままサービスを提供している状況となっている。

愛知の実態調査を担当したNPO法人移動ネットあいちの岩尾憲治氏は次のように語っている。

「調査結果を見ると、福祉有償運送は利益を生み出さない事業であることが確認された。特に回答団体の56%を占める「暮らし助け合い活動のみ（介護保険または障害者自立支援事業を実施していない）団体」は平均毎月9.1万円の赤字が発生しており、団体経営上は継続が問題視される。担い手を確保し制度として定着させるため、何らかの補助を検討するか、不必要な管理業務を削減し人件費を抑えることが急務と考えている」

もし、この制度のまま福祉有償運送を続けるのであれば、岩尾氏の言葉のように活動団体に対する補助の検討か、構造的に活動が維持できるような基準緩和を実施する必要があるだろう。

構造改革特区から始まった福祉有償運送の制度化は、潜在的だった移動サービスの需要と供給の両側面を顕在化したことでは評価に値するが、制度化によって利用対象者が狭まったり、移動制約者の移動の支えとなっていた活動団体が廃止に追い込まれるようでは本末転倒である。残念ながら、このような状況が各地で見受けられるのが事実だ。移動制約者が安心して暮らせる社会を実現するためには、利用者の利便性と、それを支える活動団体への配慮を踏まえたさらなる制度改正が求められている。

## 2. 担い手が 「相互理解から相互作用」する 制度設計・運用を

セミナー「改正道路運送法から1年 地域生活支援活動の現状から福祉有償運送の今後の課題を探る」から

2007年11月11日、大阪市浪速区において関西STS連絡会と全国移動ネットが共催セミナーを開催した。福祉有償運送が道路運送法に基づく登録事業として位置づけられ1年が経過した時点で、サービス実施の現場ではどのような状況・課題が生まれているのか？ 福祉輸送・福祉有償運送の関係者8人によるリレー講演・報告が行われた。

### 【現場からの報告】

「大阪府の福祉有償運送に係る運営の現状」中村光延（大阪府健康福祉部健康福祉総務課・主査）

「三重県の福祉有償運送普及促進支援事業の模索」益野行輝（三重県健康福祉部長寿社会室・主査）

「大阪福祉タクシー総合配車センターの事業計画」黒田司郎（全国福祉輸送サービス協会近畿支局）

「枚方市・共同配車センター事業の現況と課題」長尾祥司（パーソナルサポートひらかた・理事長）

【講演】「改正道路運送法・自家用有償旅客運送の現状と課題」藤田耕三（国土交通省自動車交通局旅客課・課長）

【報告】「移送サービスの利用者評価に関する調査研究」猪井博登（大阪大学大学院工学研究科・助手）

【取り組み報告と問題提起】遠藤準司（関西STS連絡会事務局）、杉本依子（全国移動サービスネットワーク理事長）

【まとめ】「福祉有償運送の普及促進への現状と課題」北川博巳（兵庫県立福祉のまちづくり工学研究所）

### 行政としては“安全・安心”確保のため、運営協議会の“独自ルール”もお願いしている

大阪府健康福祉部の中村氏は、「大阪府ではすべての市町村が6ブロックの運営協議会に配置され、申請を受け付けている（2007年4月現在：申請件数176）。少子高齢化社会下では非常にありがたい」と前置きした上で、「行政の立場としては、薬、食、小児、妊産婦など“安全・安心”が迫られており、運営協議会の“独自ルール”として法令外の適性診断をお願いしている」と述べた。

また、「セダンの取扱いは各ブロックの運営協議会ごとで違い、（1）認めているところ（2）条件を付けているところ（3）現時点では受け付けない」の3つに分かれ、2007年4月でのセダン車は府下全域で8台にとどまっていると説明したが、これについて府から運営協議会に「セダンを認めるとは言えない」と語った。



一方で、中村氏は「人口は約820万人。要援護者さんが約80万人で、移動支援が必要な方が約15万人。それに対して車両：487台、利用会員：約1万人、運転者：1,200人という状況」で、「運営協議会ですでに8割が更新申請の協議だが、まだまだ充実していく必要がある」とも述べた。

## 誰もがこの制度のお世話になるときが来る、パートナーとして一緒にやりましょう

### 百建送法から1年 から福祉有償運送の



三重県健康福祉部の盆野氏は、三重県の福祉有償運送の実施状況を報告し、会員登録状況や使用車両数から推測できる利用状況及び運転者1人あたりの実施件数は、日に1回程度であると説明した。「ただし、法人の中には件数が多くかなり無理をしているのではないかと心配なところもある」「事故に関しては2006年度を見る限り6件であるがこの数字の多寡についての評価は皆様にお任せしたい」「苦情については、車体に有償運送の表示がされていないなど法令違反を指摘する苦情が多く届けられているが、これは地域で制度の認知度が上がったという見方もできる」「これからの県の具体的な取り組みについては模索の段階だが、福祉有償運送に何らかの形で引き続きかかわっていきたいと考えている」と述べた。

また、こうした福祉有償運送の実施状況をみて県として少し危惧していることは、安心・安全ということも大事であるが、それ以上にこの制度の定着・維持・継続ということであり、既に有償運送を廃止、休止の法人が出始めていることから、果たして20年後、30年後に福祉有償運送があるのか非常に心配であると述べ、誰もがこの制度のお世話になるときが来る、その意味においても「人のためではなく自分のためにやらなくてはならない」、30年後の私のために「“やってください”ではなく“パートナーとして一緒にやりましょう”が大切である」と強調した。

## 大阪府全域で福祉タクシーの即時配車1時間以内と予約配車を目標としセンター開設準備中

全国福祉輸送サービス協会の黒田氏は、大阪福祉タクシー総合配車センターについて、開設の準備状況を次のように報告した。

「まず、センター構想を、国交省の福祉輸送普及促進モデル事業補助制度として大阪府、大阪市、堺市に協力を依頼した。今年（2007年11月に）モデル事業として全国初の認定を受け、大阪府全域で福祉タクシーの即時配車1時間以内と予約配車を目標として開設準備をしている」。

センターのしくみについては「配車指示は携帯電話のメール機能でシステム化」。「配車センター経由での運行は統一料金で（1）迎車回送料金：一律1,000円（2）大型車：2,700円/30分（3）中型車：2,400円/30分（4）小型車：2,000円/30分。必要に応じて介助料金を設定する」「現在90社余りの126台が登録を済ませ、12月から利用者登録、運行をスタートする」と説明した。

モデル事業を検討する普及促進モデル地域協議会では、NPOから「この配車センターですべてが完了したと思わないでほしい」、利用者代表から「配車センターでNPOの配車もお願いできないか」という要望も出されたと述べた上で、センター経由での料金統一と、3日前の予約配車体制、そして、福祉有償運送団体には認められていない団体相互間のクロス配車については、NPOに対し国交省と共同協議してはどうかと提案した。



## 無秩序な運行を防ぐためセンターをつくったが、運転手確保が非常に困難



長尾氏は、大阪府枚方市での共同配車センター（福祉限定許可事業者と福祉有償運送が登録）の取り組みから次のように語った。

「道路運送法が許可制から登録制に変わり、運転者には、過去に講習を受けた人を含め全ての人に一定の研修が義務づけられた。その影響もあり、運転ボランティアの目減りが始まった。採算が取れずにやめていく福祉有償運送団体が出始めて、介護保険をやっている事業所が介護サービスとの抱き合わせでない utilization を断るケースもある。事業採算上安定していない問題は、非常に大きな課題である」と語った。

「今後は、各事業所の協力を得て課題を把握するための利用者アンケートを実施し、料金、事業所や運転手の対応、利用者の年齢や障がい状況、利用頻度と利用内容等について把握し、今後に必要な取り組みを検討をしていく」という。「セダン特区」の導入で、運営管理上の問題や個人の持込車が無秩序にならないように共同配車センターをつくったが、現状は運転手確保が非常に困難な状況だ」と話し、「今後は利用者のニーズに応えるためにも運転手のフォローアップをする必要がある。また、車両や運営費など財源確保の問題もあり、今できていない部分をどう補完するかという議論を運営協議会で検討していく必要がある」とまとめた。

## 自家用有償旅客運送の問題をきちんと受けとめて、制度の定着、改善、発展をめざす

藤田耕三旅客課長は「改正道路運送法・自家用有償旅客運送の現状と課題」と題し以下のように講演した。

- ・自家用有償運送ボランティア輸送がさらに重要性を増していくという認識が昨年の法律改正につながった。おかしな点があれば具体的にご指摘をいただきたい。それが目的に照らして過剰負担なのか、目的のためにやむを得ないのか、過渡期の問題なのか、区分けして対応することが必要である。
- ・最低限の安全性は確保していただきたい。公共交通機関だけでは対応できない世界であるかどうか。この確認を地域でやっていただきたい。運営協議会は地域でどういった方が輸送のニーズを持っておられて、どの程度充足されていて、何が足りないのか、それを解決するためにどうしたらいいのかを議論するのが理想の姿。たとえば、料金の水準の問題、輸送対象者の問題、資格要件などは必ずしも運営協議会で議論しなくても、確認ができればいい。それは運輸支局なり、市町村なりが責任を持って確認をした上で、運営協議会に報告し、確認ができればよいという考え方もあり得る。
- ・運営協議会の運営のあり方を考えるためのモデルを選び、漸進的な試みができれば他の地域の参考になり、新しい問題点も見つかる。2008年度は運営協議会の運営の仕方を俎上に乗せて議論をしてみたい。
- ・いろいろキャッチボール、意見交換をしながら、改善をしていかなないとなかなか前に進まないのが実態だと思う。具体的に各地域で起こっていることをご提案いただければ、行政としても考えるべき点は考えていきたい。そんなことで今の制度を定着、改善、それから発展をめざしていきたい。
- ・今年の通常国会で「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」ができた。地域の公共交通の問題は、地域づくり、街づくりの問題として考えていこうではないかという発想で。「地域公共交通会議」の中で

国土移動サービスネットワーク



移動制約者のことも含めて、地域の問題として議論をしていく必要がある。運営協議会のあり方もこういった方向で歩調を合わせながら運営されていくのが望ましい。

- ・登録不要の範囲、これは国会の付帯決議で謳われていたものだが、非常に難しい作業だった。登録制度になるべく多くの団体に参加していただきたいというのが率直な気持ちで、無償運送の範囲を広げるよりは、登録を使いやすくし、安心できる活動の環境をつくっていききたいのが基本的な私どもの考え方である。

## 取り組みをやめると困る方が現にいるのに、サービスの必要性を議論するのは疑問

大阪大学の猪井氏は、「移送サービスの利用者評価に関する調査研究」の経過報告と「移送サービスの現状と将来への考察」をテーマに講演した。調査については、大阪府内の利用者280人、福祉有償運送の全176団体にアンケートを実施中。運営協議会での対価の議論から浮上した「福祉有償運送とタクシーは同じサービスか否か」という問題について、「利用者さんの支払意思額（仮想市場法による）と福祉有償運送運営費を比較し、現状のままで持続可能なのかを把握したい」と述べた。



将来への考察については、「たとえば尼崎市の現況調査では、人口45万人で移送サービスが必要な障がい者数が約4%（18,000人）、実際に福祉車両のサービスを利用している障がい者がたったの120人だった。高齢者は調査に含まれていないので全く提供が足りていないことは明らかで、福祉有償運送だけでなく無償を含む実際の移送サービスの提供量をいかにして増やしていくのが課題」「本来は自主的な取り組みを促進するために協議会が存在するはずで、取り組みをやめると困る方が現におられるのにサービスの必要性を議論することには疑問を感じる」と強調した。さらに「国のビジョン、地域の交通のあり方を、地域住民、障がい当事者自身ももっと参画して議論してこそ初めて協議会制度は生きてくる。そうした議論が地域公共交通会議として結実することを期待するとともに、福祉タクシーの赤字問題も含めもっと頑張っている人たちを社会的に認めていくことがサービスの持続には必要である」とまとめた。

## 課題は、運営協議会の運営、自治体の過剰な助言・指導、財政難、講習受講など



関西STS連絡会の遠藤氏は、主に運営協議会や通達の問題点及びそれに対する取り組みについて報告を行った。問題点として、通達内容以上の厳しい規制（ローカルルール）の適用、運営協議会上程前の申請窓口での過剰な助言・指導、運営協議会実施要項の見直しの機会の少なさ、相乗りやセダン車両使用の取り扱い等通達の見直しをはじめ、研修のあり方として認定講習団体を増やす取り組み、福祉有償運送のみを行っている団体への公的支援の必要性を挙げた。

続いて、全国移動ネットの杉本理事長は、2007年10月に開始した「福祉有償運送に関する実態調査」について、調査内容と回収の途中段階で見えてきた状況として「運営協議会の判断で過剰な要件がつけられる地域が多い」「事務局自治体が事前の調整で、書類を増やしたり利用者の範囲を狭めたりする地域がある。逆に県の福祉施策と連動して法制化前から利用している人をそのまま認めている地域



もある」「社会福祉協議会の値上げや撤退が進んでいる地域が出始めている」「登録団体の中では年間収入が100万円未満の団体と300万円以上の団体に二極化している」ことを報告した。また、今回の調査だけでは見えにくい状況が種々あるので、経年で調査を続けていきたいと述べた。

## 福祉有償運送の普及促進には、行政による利用者把握と包括的な供給整備の視点が不可欠

北川氏は、研究者の立場から、福祉交通の国内外の制度や取り組み、各地の運営協議会の様子について総括し、次のように述べた。

まず、「自家用有償旅客運送については、法制度が整うと次は事業展開のはずだが、運営協議会では運輸行政の話が主流で福祉的な話が少なく、まだ制度を確立していく余地がある」と述べた。「そのためには、交通政策の中で福祉交通を位置づけ、福祉のセクションは交通のことを、交通のセクションは福祉のことを考えること、さらに交通システム全体の構築、すなわち一般タクシー・福祉タクシー・NPO・バス・デマンド交通などを1つの交通システムとして、多様化する利用者に合うように整理・調整していかなければならない、そこに市民参画をどう融合させていくかということを考えなければならない」と述べた。



潜在的な利用者は、子どもの学校送迎や引きこもり閉じこもりの人の外出支援、運転を断念した高齢者、特に認知症ドライバーのサポート、中山間地域の住民など多様かつ広範囲に広がっていることにも触れ、「行政は、利用者（特定多数、不特定多数、特定少数のいずれも）把握をし、地域公共交通会議などで包括的にニーズを捉えて考えることを求められている」と強調し、「相互理解から相互作用へ」をキーワードに、行政が仕組みづくりを考えて行くことが先決である」としめくくった。

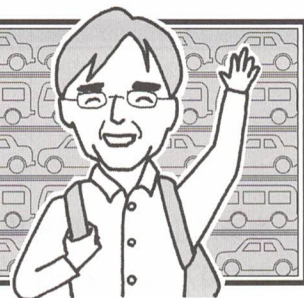
### まとめ

セミナーを通して、行政職員、NPO、タクシー事業者、研究者などそれぞれの現状認識にかなり開きがあることが顕著になった。研究者は自治体がビジョンを持たないために制度運用に問題が起こっていると指摘しつつ、交通システム全体を見通す必要性を指摘した。しかし、福祉有償運送団体や自治体は交通システムの構築に参画することを指向しているのだろうか。団体や運転者は、既に減少・撤退を始め、自治体は安全確保と権限がないことを理由にタクシー優位の運営協議会の結論を追認している。新しい取り組みとして注目を浴びている共同配車センターも試行錯誤が続く様相だ。藤田旅客課長が「自家用有償運送ボランティア輸送がさらに重要性を増していくという認識」を示し、移動制約者を取り巻く交通システム全体の構築をめざす大局的な講演を行ったことは大変有意義であったが、具体的な方策については「いろいろな意見交換をしながら」というにとどまった。

恐らく、具体的なビジョンを見出すためには、利用者と利用者を支えている団体がよりよい制度構築に向けた声を発し、関係者が立場を超えて包括的な議論をしていくほかない。北川氏がまとめているように、今後は行政を中心に「相互理解から相互作用」をめざして、あらためて議論を尽くす必要がある。

\*各講師の発言内容の詳細は関西STS連絡会の報告書をご覧ください。

\*講演記録担当者：田村幸二、伊良原淳也、大西良太、横山和廣、渡部勝、伊藤みどり



## 「新しいことを取り入れて感動しましょう」と戦略を考える行政マン

富島淳一さんは運営協議会の事務局を担当しながら、国土交通省のフォローアップ委員会の委員を務め、また国土交通省職員を対象とした福祉輸送に関する講師を2年続けて担当された方です。運営協議会の実績を評価されて市職員の表彰制度で「敢闘賞」を受賞されたそうです。山男でカラオケがうまく七福神のような笑顔をお持ちの方です。

—富島さんは、どうして移動サービス（福祉輸送）にかかわるようになったのですか？—

私は、2005年4月から福祉有償運送の所管課になった地域福祉支援課へ異動になり、そこで待っていたのが市民団体から市へのセダン特区申請の要望書でした。しかし、移動サービスのことは知らないことが多く、しかも役所は事務管理型のかたまりですから、新しいことは各団体の調査などボトムアップでやるしかないと思いました。

—市川市の運営協議会はどのように進められましたか？—

各団体の調査情報を基にして、初めての福祉有償運送の運営協議会を2005年11月に開催したのですが、推定値をいれて報告データをつくったら、地元タクシー側委員にさんざん追求されて、しどろもどろになりました。この委員を含め、運営協議会の委員は福祉に理解があり移動サービスを知っている方に極力お願いし、議論が拡散しないように10名程度で構成することなど、戦略的に人選したつもりです。これが今、効果を発揮していると思います。

—今後の運営協議会はどうあるべきですか？—

国土交通省の研修では、むやみにローカルルールをつくって地域の活動を制限してはいけないと話しました。現状は「認める、認めない」式の運営協議会となっていますが、議論すべき主人公を見失ってはいけない。移動サービスが地域のフォーマルなサービスになろうとしているときに、今の運営協議会のやり方は違うと思います。でも市町村が苦んでもどうにもならないのです。それで、年4回定期開催する市川市の運営協議会を、今回から運営協議会会長と相談して「市川市の移動困難者にかかわる諸問題を解決に向けて」議論する場とすることを提案し、タクシー側委員も含めて委員全員の了解を得ました。今後の進め方は大変かもしれませんが、やりがいはあると思います。

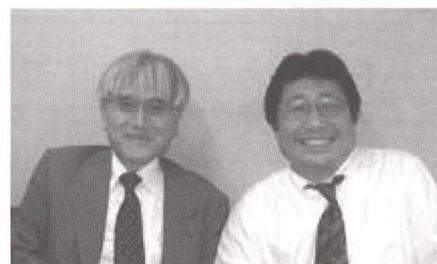
—自治体職員の立場を聞かせてください—

行政職員でも調整に徹するだけではなく、自分の意見（戦略）を持って臨むことが必要だと思います。それとともに、全国一律の制度として道路運送法に位置づけられたことにより、移動制約者の問題は社会的に

一般化したものとなったわけですから、国がもっとこの問題に関与していく必要があると思います。

—今後の移動サービス（福祉輸送）はどのように進めるべきだと思いますか？—

欧米は進んでいると聞きますが、どのようにしてそのレベルになったのか、日本が福祉輸送の到達点を設定していない現状は疑問です。福祉輸送にはコストがかかる。これをどのように対応するかが今後の課題だと思っています。



富島さん（右）と筆者（左）

### 取材帰途

市川市の3月の運営協議会では、タクシー側委員が福祉輸送に24時間対応するラスベガスと一緒に視察に行きませんかと発言する場面がありました。富島さんをはじめ上司の課長さんや市川市役所の文化がこの状況をつくり上げたのだと感じました。皆さんも一度市川市役所を訪ねてみてください。心地よさを感じますよ。



このコーナーは、先進的・意欲的な取り組みをされている方(団体)から、活動紹介や移動サービスに関する課題提起・アイデアなどを寄稿していただき、読者のみなさまの活動に役立てていただく、あるいは時流をつかむ一助にさせていただくコーナーとして新設しました。

今号は、移動支援を待っている人と、何とかして支えたいという思いを持った人の両方を見つめる3人の方から、福祉有償運送を問い直す寄稿です。

## 運送の対価要件は無意味、まず一般タクシーが積極的に対応考えるべき

南部タクシー  
南部 進

NPOが行う移動サービスの料金について、今も各地の運営協議会で議論されているようです。利用料金はタクシーであれ、NPOであれ、重要な問題です。しかし、その料金問題を両者の比較によって決することには異論があります。

「福祉有償運送の運送の対価がタクシーのおおむね2分1でなければならない」。このことには明らかにしなければならないことがいくつかあります。仮に「タクシーの売り上げのおよそ半分は乗務員の給料である。非営利事業のNPOは残りの半額でサービスが提供されるべきだ」、このようなことが根拠とされているならば、ずいぶん乱暴な根拠であると言わざるを得ません。

タクシーの営業とNPOの移動サービスとは内容が異なっており、それを比較すること自体に無理があります。少なくとも都市部では、タクシーは出庫から帰庫まで、時間あたり平均した売り上げがあるのではなく、深夜の割増し時間帯での売り上げが大きな割合を占めています。このことを無視してタクシーの売り上げの半額を算定しても無意味です。それでもタクシーの売り上げと比較したいのなら、移動サービスが行われる時間帯に(およそAM8時からPM5時)タクシーがいくら売り上げるか、このことを基準にしなければ実態的ではありません。そもそも一般タクシー事業者は、乗降に手間がかかりリスクもあり、さらに障害者割引を求められる移動困難者には、十分な対応をしてこなかった、だからこそNPOが活動を始めたのであり、福祉限定事業者が急増しているのです。

ではなぜ、一般タクシーが十分な対応をしてこなかったのか。極論を言えば「採算がとれないから」ということでしょう。その採算がとれない料金の半額で行うことをNPOに求めているのです。

18年から限定事業者の集まりである全国福祉輸送サービス協会が、東京都からの支援を受けて「東京福祉タクシー総合配車センター」という事業を始めています。その料金は時間制運賃を基にしたものであり、おおむね次の通りです。

- ・軽自動車を含む普通車は最初の30分2,600円、以後30分毎に2,600円。
- ・乗車7名以上の大型車は最初の30分3,100円、以後30分毎3,100円。
- ・このほかに迎車料金が一律1,000円。
- ・介助料金(事業者により異なる)1,000円。

仮にNPOの料金と比較するならば、この料金と比較するべきです。

次に、私の経験からNPOの料金を考えてみます。移動サービス1回当たりの平均売り上げは1,500円ほどで、利用者の乗車から降車までが30分程度、実車距離は5～6kmになります。組織の運営形

態などに応じて継続可能な料金として設定された料金が、この金額です。これを、移動サービスに特化したタクシー事業者が行うと、迎車料1,000円、運賃2,600円、介助料金1,000円（ほど）の最低でも4,600円かかることとなります。

もし、NPO事業者が排除された場合、タクシー事業者はどうするのでしょうか。仮に限定事業者がタクシーの通常料金で移動サービスを行った場合、移動困難者はタクシーを使って外出するのでしょうか。公的な個別移動手段の担い手として、本来はタクシー事業者が行わなければならない移動サービスの一部をNPO事業者が肩代わりしてくれていると考え、圧倒的な数のセダン型タクシー事業者が本気になって移動サービスに取り組まない限り、問題の解決にはならない、と考えています。



南部タクシー（ユニバーサルタクシー）を操作する南部さん（右）

#### 南部タクシー（個人タクシー）

〒154-0011 世田谷区上馬1-33-15

tel: 090-2646-9263

fax: 03-3421-6055

## 消えていくボランティアによる移動支援

特定非営利活動法人 横浜移動サービス協議会  
事務局 山野上 啓子

当協議会は、設立当初より、地域の小さなボランティア団体が集まり、互いに声掛け合って、「断らなくて済むシステムづくり」に取り組んでまいりました。市民活動団体、社会福祉協議会、行政などの様々な社会資源をつなぎ、点から線へ、線から面になるようにと、当事者と共に協働システムづくりを目指しています。

国土交通省のガイドラインに先立ち、自主ガイドラインを示し、ボランティア活動の自発性・自主性、そして自己責任の基に行われる活動であることも訴えてきました。

ところが、晴れて道路運送法改定に伴い、インフォーマルからフォーマルへと立場が変わるとともに、会員団体の様子が変わってきたのです。当協議会会員の状況を見ると、平成18年4月時点で、会員58団体中46団体が移動サービスを提供していましたが、そのうち、80条許可を取った団体は32団体、更に79条更新登録したのは、19団体となっています。それでも会員数は60団体ですので、移動に対する関心の高さを感じます。

平成12年度の移動サービス調査では、回答42団体の活動総数633台の内自家用車569台でしたが、平成19年度には、60団体総数537台中自家用車327台と大幅に減っています。替わって介護タクシー及び一般タクシー事業者37社から福祉輸送941台という情報提供がありました。

公に認められながら自家用車による福祉有償移動サービスが減少しているのはなぜでしょう。地域

のたすけあい活動としてスタートした移動サービスのうち、当該法体系に合致せず、活動の縮小または撤退する団体が少なからずあったのです。

先ず町内会単位の小さな団体はNPO法人にすることを躊躇しました。既に地域で認知され、今更法人格取得に労力をかける意義を見いだせない、と。

次に、活動者のモチベーション低下の声が聞こえてきます。講習の義務付け、運転履歴の提出、誓約書等々、「役に立てるなら」「できる事なら」と始めた人たちが、契約書を前にして萎えていく気持ち…。「3丁目のばあちゃん、長い付き合いなのに、俺を信じられんのか？」違います。利用者が疑っているのではありません。第1関門、第2関門を突破できたとしても、4半期毎の報告、車体への許可番号表示、運転者の車内掲示。「利用者、体調いかがと聞く前に、時間と距離を記録せにゃ(汗!)」、これでは正に業者です。

しかし、これまで地域で支えあってきた、怪我人の通勤支援、障がい児者の家族の送迎、共働き家庭の支援など、柔軟な市民活動による支援は今でも求められています。特に、障がい児の通学送迎には、保護者が負担できる金額に限界があり、無償のボランティアさんに、個人的に依頼するしか術が無くなっています。助けを求める微かな声に耳を澄まし、そっと受け止める野に咲くすみれのような小さな活動が今でも沢山あります。そのような活動の安心と安全の為に支援こそ、多くの知恵やノウハウ・情報を集められるネットワーク団体の使命と考えています。

また、障がい児者・高齢者の社会参加の促進に寄与する外出支援活動に於けるガソリン代以外にも掛かる活動謝金・車両維持費や保険料等の実費負担については、全てボランティアに頼るのではなく、行政や当事者を交えた、更なる協議の必要を感じます。

法改正というスポットライトが当たったために、更に濃くなった影にこそ光を当てなくてはならないと思っています。



同協議会の移動サービスで、久里浜のコスモス園を散策中

**特定非営利活動法人 横浜移動サービス協議会**  
 〒231-0062 横浜市中区桜木町1-1-56  
 みなとみらい21クリーンセンタービル7階  
 横浜市市民活動共同オフィス内  
 tel: 045-212-2863 fax: 045-212-2864  
 活動時間 平日10:00～17:00

## 80条許可を廃止し、無償運行から見えてきたもの

特定非営利活動法人 さわやかいいね金沢  
 理事長 中野 啓子

本法人は平成13年3月からたすけあい活動を始めています。もちろん移送は欠かせないものでした。当初からガソリン代1キロ30円、1時間700円目安としてホームヘルプサービス、ベビーシッター、

移送をしていました。福祉有償運送許可申請が必要になり金沢市では平成18年に運営協議会が設置され、最初の運営協議会でようやく許可を得て福祉有償運送を始めていましたが、平成19年4月に廃止届を提出して福祉有償運送をやめ、車に乗っている間は完全無償運行で移送することに致しました。廃止の理由は4半期の報告書の提出に大変時間が取られることと、79条の許可申請の説明を受けに行った時、許可を取得するときの必要条件がきつと思ったからです。本法人のように少人数で活動をしていて、それに移送の利用者様が少ないなどを考慮したとき、いっそ無償運行にしようかと理事会、スタッフと相談の結果、無償運行にしてご利用者に気楽に利用していただくことにしたのです。

しかし、移送の問い合わせは後を絶ちません。どうしてもすべてをお受けすることが困難なので、現在は本法人の会員様か訪問介護のご利用者様のみとさせていただきます。

あくまでも、ついでのと看ということ、ホームヘルプサービスが終わったときやサービス前に移送のご依頼があればご利用していただくというもので、介護保険と連動してはいません。車に乗っている間はガソリン代も時間の料金もいただきません。但し、2キロ位までの場合でお乗せしています。まー、言ってみれば隣の奥さんがちょっと乗せてあげるといったものです。だから、大変な報告書も要らないし登録も必要ありません。スタッフと利用者様が合意すればそれで移送します。もし、事故が起きたときのことを考慮すると安易に無償運行の移送をスタッフに依頼することは事業所としても出来ません。事業所としてもスタッフに無理強いはいしません。

たとえば、ちょっと買物に行きたい、銀行に行きたい等、ちょっと手助けがあれば行けるのというご利用者様のお供には、無償運行で行きますが待ち時間だけ謝礼金をいただきます。(当法人は5分ごとに計算しています。)

通院介助も車を降りてからの介助費(1時間700円)をいただきますが移送中の料金はいただきません。今一番困っていらっしゃる利用者様は通院時や外出時に一人では出かける自信がなくて身内等と一緒にしてくれる人が居ない人です。そんな利用者様達には大変喜ばれています。

現在の有償運送許可に関しては利用料金が小額の割には手続きや許可や必要条件が厳しすぎと思いませんか? もともと、移送は別途の保険金が掛かることや低い料金設定で一番赤字になっていました。それでも移送を続けていたのは、必要としている利用者様がいらっしゃるからです。最近はかなり離れた地域からも相談や依頼があります。出来ればもっと広い範囲でお手伝いできればと思いますが、何せ人手不足なので依頼をお受けするのに限りがあるのが申し訳ないです。

今、移送を無償運行にして見えてきたものは、本当に困っている利用者様の立場にたった有償運送の必要条件であって欲しいということです。本法人は「気兼ねなく申し出て欲しい」という思いから1時間700円の利用料にして有償ボランティアを7年間しています。なのに、今は移送だけは無償運行にするしかなくなりました。

特定非営利活動法人 さわやかいいね金沢  
〒921-8163 石川県金沢市横川4丁目153-1  
tel: 076-247-9117  
fax: 076-247-9118

# 全国移動ネット 事務局だより

## 「移動よろず電話相談」にご質問・ご相談をお待ちしています！

移動・外出に関するご相談なら何でもOK。「行ってみたいところがあるけど、車椅子でも大丈夫？」「最近、団体の運営が難しくして…」「運転好きな自分をいかして、人の役に立ちたいけどどうすれば？」などの相談に移動サービスの達人“おぎちゃん”がお答えします。

〈相談受付日時〉毎週月曜日10：30～12：30 第1、3火曜日14：00～16：00

〈電話番号〉全国移動ネット事務所 03-3706-0626

〈相談員〉荻野陽一（おぎのよういち）

自ら脳性麻痺という障がいをもちながらも電動車椅子を駆使して街を闊歩する行動派。現在は、NPO法人世田谷ミニキャブ区民の会事務局長、また、東京ハンディキャブ連絡会副代表として移動サービスにかかわっている。障がい当事者の立場から、世田谷区においてユニバーサルデザインのまちづくり活動にも参画。

## 事務局新メンバー紹介・大木節子さん

2006年5月から事務局を担当して下さった津田直美さんが、2007年10月末に残念ながら退職されました。代わって、2007年8月から大木節子さんが事務局員に加わりました。団体事務の経験が豊富で移動サービスにも関心をお持ちの大木さんは、笑顔と気配りで事務局会議を和ませてくれるムードメーカーです。現在、水野さんと大木さんが事務局員として日替わりで勤務し、岡本さんが会計として週1～2日出勤しています。

## 外出に困っている人に役立つ情報を届けたい！自治体における新しい移動の支援

### ●冊子「おでかけガイド」／杉並区移動サービス情報センター

東京都杉並区が2007年10月に開設した「杉並区移動サービス情報センターもび〜る」が、「おでかけガイド」を発行しました。移動・外出に困難を感じている人が区内で利用できるタクシー・NPOの移動サービス・福祉限定タクシーなどの紹介とその選び方、介護保険などの制度活用の方法や、「もび〜る」が行う取り次ぎサービスのしくみがわかりやすくまとめられ、自分にあったサービス利用の方法がこの一冊で見つかります。困ったらココに相談すれば外出できる、「もび〜る」のような支援拠点がどこの市区町村にもあったらいいですね。

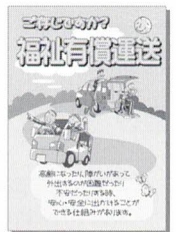


(問合せ先：杉並区移動サービス情報センター・もび〜る tel: 03-5347-3154)

### ●リーフレット「ご存じですか？福祉有償運送」／神奈川県とかながわ福祉移動サービスネットワーク

かながわ福祉移動サービスネットワークでは、多くの人に福祉有償運送を知ってもらおうと、福祉有償運送の概要をまとめたリーフレットを作成しました。神奈川県内の福祉有償運送団体は、2008年1月末現在で約170団体あります。団体ごとにサービス内容やしくみが異なり、わかりにくいと言われる福祉有償運送ですが、利用したい人、活動したい人が一人でも多くどこかの団体につながってくれたら！そんな願いを感じるリーフレットです。

(問合せ先：NPO法人かながわ福祉移動サービスネットワーク tel: 045-973-6341)



市民の手による移動サービス情報誌  
「モヴェーレ-MOVERE」第10号  
2008年5月13日発行

発行人／杉本 依子  
編集・発行／特定非営利活動法人 全国移動サービスネットワーク  
〒156-0055 東京都世田谷区船橋1-1-2 山崎ビル204号  
Tel: 03-3706-0626 Fax: 03-3706-0661  
E-mail: info@zenkoku-ido.net

定 価／500円(送料別)

U R L／<http://zenkoku-ido.net>

●購読希望の方は、裏面をご参照ください。

●「モヴェーレ-MOVERE」ネーミングの由来 移動サービスは「運送(transport)」するのではなく、外出のための「移動(movement)」を支援する活動です。「モヴェーレ(movere)」はラテン語で「動く」の意。このネーミングには、移動困難者を含めたすべての人々に移動権が保障されることを目指す全国移動ネットの強い想いが込められています。

## 全国移動ネットのホームページをご利用ください

全国移動ネットのホームページでは、本紙掲載記事に関連する資料を掲載しています。また、全国的な動きだけでなく、各地の動きの分かる資料・情報を随時収集し、掲載情報を増やしていく予定です。耳寄りな情報や掲載ご希望の情報がありましたら、ぜひ事務局までお知らせください。

### 【ホームページ掲載している資料】

- ・本紙p2-p3掲載の「道路運送法フォローアップ検討会」配布資料  
[http://www.zenkoku-ido.net/\\_action/pdf/071221followup.pdf](http://www.zenkoku-ido.net/_action/pdf/071221followup.pdf)
- ・本紙p4-p8掲載の「福祉有償運送に関する実態調査報告書 (全文)」  
[http://www.zenkoku-ido.net/\\_action/pdf/080228houkokusho.pdf](http://www.zenkoku-ido.net/_action/pdf/080228houkokusho.pdf)
- ・本紙p9-p13掲載の「セミナー」配布資料  
<http://www.zenkoku-ido.net/action#action9>
- ・道路運送法79条に基づく認定講習団体一覧  
[http://www.zenkoku-ido.net/\\_semminer/pdf/ninntaidantai.pdf](http://www.zenkoku-ido.net/_semminer/pdf/ninntaidantai.pdf)



## 車いす利用の方、飛行機を使ったおでかけのご相談に乗ります

全国移動ネットの笠井理事は、「NPO法人 地域教育福祉会・花さき山」と同じ事務所の中に車いすの方や高齢の方のための、旅行社も併設しており、飛行機を使ったおでかけの切符や宿泊先の手配、移動・介助サービスの確保のお手伝いを行います。遠距離のおでかけの計画や準備にお困りの方は、お気軽にご相談ください。

**問い合わせ先** 地域教育福祉会・花さき山(銀ちゃん旅行社) 電話:087-877-0600 FAX:087-877-2882

## 全国移動ネットの会員になりませんか？

全国移動ネットでは、一緒に活動する仲間(正会員)、支援して下さる方(賛助会員)を随時募集しています。私たちの活動の趣旨に賛同していただければどなたでも入会できます。現在は、非営利の移動サービス団体を中心に、移動サービスに関心をお持ちの個人、福祉・介護タクシー会社の関係者などが加盟しています。会員のみなさまには、移動サービスを知る、利用する、実施するために役立つ情報をお届けします。また、みなさまの声を政策提言に活かします。

### 〈主な会員向けサービス・特典〉

- ・情報誌「モヴェール」無料送付
- ・書籍の会員割引
- ・メールニュース配信(月1回程度)
- ・移動サービス団体の運営相談
- ・移動サービスの利用相談とコーディネート
- ・講習会受講料、イベント参加費の会員割引

**年会費** 団体正会員 5,000円 団体賛助会員一口5,000円  
個人正会員 5,000円 個人賛助会員一口3,000円

**ご入会方法** 入会申込書にご記入の上、FAXまたは郵送にてお送り下さい。あわせて郵便振替口座にご希望の会員種別の年会費をお振込みください。

\*入会申込用紙は、下記事務局へご連絡いただければお送りいたします。またホームページからもダウンロードできます。[http://www.zenkoku-ido.net/\\_info/join](http://www.zenkoku-ido.net/_info/join)



## 書籍・モヴェールのお申し込みは…

1. 事務局までお問い合わせ下さい。書籍注文用紙をご送付いたします。注文用紙はホームページからもダウンロードできます。
2. 注文用紙にご記入の上、FAXまたはE-mailでご注文下さい。書籍と郵便振替用紙を同封してご送付いたします。

### お申し込み・お問い合わせ

特定非営利活動法人 全国移動サービスネットワーク (全国移動ネット)

〒156-0055 東京都世田谷区船橋1-1-2 山崎ビル204号

TEL: 03-3706-0626 / FAX: 03-3706-0661

E-mail [info@zenkoku-ido.net](mailto:info@zenkoku-ido.net) <http://zenkoku-ido.net>