

市民の手による移動サービス情報誌

MOVERE

モヴェーレ | 2008 | NO.11 |

旅客課長が語る今後のビジョン「移動制約者の足と担い手を確保するために」……………2

特集 座談会「混迷する福祉有償運送のあり方を問う～行政の責任と今後の移動サービスの展開～」…8

連載 鬼ちゃんの諸国漫遊記〈横浜移動サービス協議会・山野上啓子さん〉……………13

気になる話題あれこれ……………14

生活支援サービスとしての移動サービスの可能性
全国社会福祉協議会地域福祉部・全国ボランティア活動振興センター 渋谷篤男
野川南台コミュニティバス―自治会活動から生まれた住民相互の助けあい―
川崎市宮前区企画課 太尾斉

「新たな公共サービスとしての移送サービスの可能性を考える研修会」
北海道移送・移動サービス連絡会 齋藤光弘

全国移動ネット事務局だより……………18

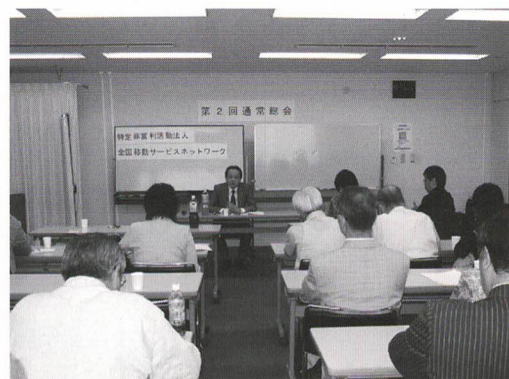


運転ボランティアの
マイカーで病院に到着

旅客課長が語る今後のビジョン

「移動制約者の足と担い手を確保するために」

2008年6月1日、第2回通常総会において、国土交通省の藤田旅客課長（現：内閣官房参事官）にご講演をいただいた。藤田氏は、現状の課題解決策を考える際のキーワードとして「タクシーとの競合」「安全性の確保」「誰がコスト負担するか」の3つを挙げ、今後の取り組みについて、「登録要件の見直し」「運営協議会を理念どおりに機能する機関にすること」「青ナンバーの可能性の模索としてのUDタクシー開発」を行うと述べた。この3つの取り組みは、それぞれワーキング等が設置され2008年度末をめざして検討作業が続いている。利用者本位の福祉輸送が広がっていくよう、全国移動ネットとしても参画、注視したい。



タクシーを含め公共交通機関は 今後も存在しなければならない

まず、私たち国土交通省の仕事について、少しご紹介しますと、移動のニーズを満たすことができるような環境を作っていくことが私たちの最終的な目的です。速くとか、安くとか、色々とニーズはありますが、そういったニーズに応えられる移動手段を確保するのが私たちの仕事です。そのために公共交通機関が安心して利用できるようにすることが大事だと考えています。

ここ数十年の間に、自家用車の普及率が高くなって、移動したい時に移動できるという人は増えたと思います。ただ、誰もが自家用車で移動するわけではありません。自家用車には乗らない人、乗れない人もいます。また、環境保護などの観点から公共交通機関の利用を促進すべきという考え方もあります。ですから、公共交通機関は現在も重要な役割を担っていますし、今後も存在しなければなりません。そのような観点から、私たちは、地域で安全に利用できる乗り物として、バスやタクシーがあるべきと考えています。

そして、それらをつかさどる法律が道路運送法です。大きく法の性格を説明しますと、以下のようになります。

道路運送法の役割とは

1) 安全性を確保する：主には、安全性の確保を目的とした条件設定。たとえば、運行管理の要件、過労運

転の防止、車両の要件の確保など。

2) 消費者、利用者を保護する：たとえば、認可運賃制、運送の引き受け義務などによって利用者が不利益を被ることを防止すること。

以前は、安定的な供給を確保するなどの目的で需給調整を行っていました。しかし、既得権益の保護ではないかなどの批判を受けて、6年前から数の上では規制を失くなりました。その分、公正な競争を確保するための条件整備が以前にも増して重要になっており、私たちの大きな仕事の一つになっています。

安全性の確保と利用者の保護という2点をもって安全で質の高いサービス提供ができるようにしていこう、そのための前提として、公正な競争条件を確保していこうというのが私たちの仕事であり道路運送法の考え方です。ただ、既存の公共交通機関が移動ニーズに十分に対応できているかということ、残念ながらそうではない部分があります。

公共交通機関の問題点（1） 採算性

日本は、基本的には民間事業者がバスなどを運営しています。もちろん公営交通はありますが、基本的に財政は別、つまり独立採算になっています。これに対して、欧米は、お客さんからの運賃収入では、半分くらいしか運行費用が回収できないのが当たり前で、公共交通を走らせるための費用の半分は地方公共団体などが補助する

もの、という考え方が主流です。

日本では、40年前が利用者のピークで、それ以降はバスが100億人から40億人、タクシーが40億人から20億人へと減っています。バスやタクシーなどの公共交通から自家用車へ移行しているのです。バスやタクシーは採算の取れない地域では運行できませんが、なくなってしまっただけで困る人がいる、そのため、国家予算70億円を投じて、赤字路線のバスの維持を補助している現状があります。都道府県と国が折半ですから、合計140億円の補助金額になります。市町村単独で地域のバス事業者に補助を出しているケースもありますから、合計で数百億円くらいが全国で出しているはずで、そうした補助や財政支出で民間のバスやコミュニティバスが運行されていても、まだ十分ではないんです。抜け落ちている地域、こぼれている利用者があると思われま。その人たちの移動の確保をしていかなければならないと考えています。

今後についても、高齢者の免許保有率はこれからまだまだ上がっていくと思いますし、バスから自家用車利用への移行が進み、一層バス離れが進むことも考えられます。そうしたとき、高齢運転者による事故が増えるのではないかと、他方、バスは採算性の点で、サービスが維持できないケースが多々生じるのではないかと、色々考えられるわけです。

公共交通機関の問題点(2) 移動制約者のニーズへの対応

公共交通は、最近まで、率直に言って、主として健常者が念頭に置かれており、移動制約者の利用はそれほど意識されていなかったといわざるを得ません。

交通バリアフリーという考え方が浸透してきたのは、ここ10年くらいのことです。ユニバーサル化もまた同様です。現在では、国としてもバス会社がノンステップバスを導入する際の補助金を出すなどバリアフリー化に力を入れており、普及も進んでいますが、都市部と地方の格差は大きいのが現状です。バス会社の経営が厳しく買い替えできないとか、道路環境や施設の面から導入が難しいとかの問題もあります。福祉(車両の)タクシーへの取り組みも一部では行われていますが、必ずしも十分ではありません。

以上のように、公共交通による移動については、採算の面でサービス自体が提供されていない地域がある、また、既存の公共交通機関では、必ずしも移動制約者の移動ニーズに対応できていない、というのが現状だろうと認識しています。

今後重要になるサービスが 不明瞭ではいけない=法制化

その中で重要な役割を果たしてきたのが、NPOなどの移動サービスです。現場の必要性から生まれてきたサービスで、法律は後追いついてきたことも事実です。道路運送法は、もともと、有償=お金を取る場合は安全性や利用者保護のために青ナンバーを取って下さいというのが基本的な考え方ですが、現に青ナンバーでは対応できていないニーズがあり、そういう領域ではNPOの活動が重要なので、2004年には80条許可では例外的に「やってもいいよ」ということで認められました。

しかし、80条には「公共の福祉」としか書いておらず、どのような場合に認められるのか、法律上明確ではありません。今後さらに重要になっていくというサービスについて、法律上の位置づけが不明瞭ではいけないだろう、法律上の扱いを明確化し、もっと透明な手続きを整備することにより、適切にサービスの普及が図られるべきという考え方から登録制度になったと理解しています。

必要性を確認するのが運営協議会だが、 理念どおりに制度が機能していない

ただし、有償運送については、安全性等の確保のために、原則的に青ナンバーを取って下さいというのは基本的には変わっていない。つまり、公共交通機関の補完としての位置づけなので、本当に青ナンバーでは足りないのか、NPOの活動が必要とされているのか、確認することが必要です。そのために運営協議会という機関を作りました。制度の理念としては、運営協議会は、利害調整のための機関ではなく、地域のためにどのようなサービスが必要とされているのか、公共交通機関では必要性が満たされないとした場合に、どういう対策が必要なのかなどを地域の関係者で協議する機関です。

問題は、理念のとおり動いているかということだと思います。現状は、必ずしも理念どおりに制度が機能していない部分があるということだと思っています。

NPOから色々なご意見をいただいているところでは、手続きが煩雑になった、事務処理をする負担が増えた、運営協議会が設置されない、このままでは撤退するといったことがあります。タクシー業界からの不満としては、タクシー業界の意見を聞いてもらえない。NPOが本来の移動制約者以外の人の輸送をしているのではないかと原則1/2の対価を超えて徴収しているのではないかなど、声寄せられます。自治体からは、戸惑いの声、たとえば自治体の役割は何か不明瞭、運営協議会を開く手間暇

が大変、もう少し明確に運用方法を示してほしいなどがあります。三者三様です。もちろん、利用者はどうなっているのか？ということも重要です。

もっと制度の目的や趣旨を ご理解いただきたい

関係するみなさんにそれぞれに不安や戸惑いがあることは事実だと思います。この問題は政府の中でも、規制緩和、地方分権など、色々な観点から、もっとうまくいく制度にすべきではないかと指摘を受けています。だからといって、自由にしたらいいというわけにはいきません。公共交通との関係をどう考えていくのかななどを、整理しなくてはならないのです。では、色々なご意見がある中でやろうとしていることは何か。

まず、制度の趣旨をみなさんにご理解いただく作業です。運営協議会を開いてくれないという地域がまだまだ多々あります。開かないのはまずい。聞いた上で、いろいろな判断があるのは、これはこれで地域の判断ですが、国からも自治体に働き掛けていきたいと考えています。制度の内容についても、たとえば運営協議会は全会一致でなければならない、地域の全タクシー事業者が参加しなければならないなどの誤解があります。そもそも、運営協議会が利害調整の場と理解されているとすれば、良い運営も期待できません。引き続き、正しい認識を受けるための取り組みをおこなっていきます。

制度の課題もある

(1) 登録要件が適切か

登録のための手続きが煩雑すぎる、登録要件のハードルが高すぎる、などの声があります。これについては、きちんと検証して必要があれば見直していきたいと考えています。ただ、単に負担が大きいということでは見直しはできない。目的に照らして過剰だとか、もっと簡便な方法がある、とかの提案をいただきたいと思っています。具体的には、フォローアップ検討会とワーキンググループの開催で取り組んでいます。

(2) 運営協議会がどうあるべきか

運営協議会については、地域によって、開かれ方やその内容に随分差があります。本来の意味に沿って議論がなされている地域、形式的になっている地域、利害関係者の双方の批判の応酬になっているところなど。理想は、「その地域で何が必要とされているか」「足りているのか」

「どうすべきなのか」、それを話し合えることです。そのために、ある種の指針を示していくことが必要ではないかと考えています。標準的なモデルを示していきたいと考えています。今の問題が過渡期だから起こっているのか、制度自体の問題なのかを見極めながら、今後さらに検討することが必要です。議論をする時に難しいこととして次の3点があります。

今後の議論のポイント

(1) 競争、競合するという問題

NPO側にそのような意識はないでしょうが、現実問題としてNPOとタクシーの競合が生じている。これまでタクシーを利用していた人がNPOを使った場合、タクシー事業者から見たらお客を取られたと感じるでしょう。それをどう考えるかです。現実には競合している事実がある限り、同じ条件でやらせてほしいとタクシー事業者は求めます。競争条件を同じにしてほしい、NPO側の条件を厳しくするだけでなく、たとえばタクシーも二種免許不要など、条件を緩やかにすることも含めてです。

タクシー経営が厳しい過疎地域などでは、病院通いの患者さんがタクシーの大事なお客さまです。その人たちがNPOを使うようになれば、タクシーにとっては深刻な問題になります。そういう地域が実際にあるのです。なんとか維持できていたタクシーが採算割れしてタクシーが消滅するという地域が限界的には生まれてくる可能性もあり、地域にとってそれでよいのかということになります。

その点を考えるのがまさに運営協議会です。両者が両立するのだろうか？ 地域の事情は地域それぞれですから、地域の足の確保という観点から、たとえばこのように組み合わせれば両立できる、という知恵を出し合うのが運営協議会だと思います。

(2) 安全性の確保

今、NPOに求めている安全性確保の手法は、いわば、バスやタクシーの手法を少しマイナスして決めた手法が中心です。

たとえば、運行管理については、4条許可事業者は運行管理者試験が必要ですが79条登録なら運行管理責任者の選任となり、運転者は事業者が二種免許で、登録団体は講習が必要だが一種免許でもいいとなっています。

そのような考え方はNPOに馴染まないのではないかと、いう疑念もありますが、別の手法は見出せていないのが現状です。たとえば、点呼について、タクシーではアルコール

ルチェッカーなどの機械を使ってチェックし、監査も厳しく行います。それに対して、対面点呼は無理とNPOから言われます。それで電話でもいいという運用をしてきました。一方、タクシー事業者はなぜ?と反論します。タクシーの安全確保において点呼は重要な手法だからです。でも、活動実態から言ってそこまで求められないという現実があると、どうしてもその折衷案になってしまいます。NPOの運転者はそれで生活しているわけなので、無理はしないとされますが、それを断定するだけの材料もありません。活動実態に合わせた合理的な方法があれば、ぜひご提案いただきたいと思っています。

(3) 経済的な問題

公共交通によって移動ニーズが充足されているかという判断に当たって、「タクシーの値段が高いから」というのは、現在認められていません。たとえば、車イスの輸送に適した設備がないからという理由なら通ります。経済的な負担の問題は、本当は、一番切実で難しい問題ではないかと思います。ただ、所得政策、福祉政策とも関連する問題であり、運輸政策だけで解決できる問題ではないのです。現時点では、社会全体で、この点についての合意ができていないわけではないと思います。

確かにタクシーは頻繁に利用しようと思えば高いです。ですが、今の運賃でも、福祉部門を持っているタクシー事業者に聞くと、儲かっていないと言われます。一般タクシー部分の収入で福祉タクシー部門を維持しているのが現状なのです。かといって、安いタクシーとして福祉有償運送をあてにするとすると、制度の考え方はまったく変わってくるでしょう。独立採算のタクシー事業の中だけでは移動が困難な方の輸送コストを誰が負担するかということを考えるのが難しいので、経済的な問題を社会全体で考えていかねばならないということです。

青ナンバーの世界がどこまで対応し どのような役割を果たしうるのか

NPOの活動はたいへん重要だが、他方で、移動に制約のある方々に十分な輸送サービスを提供するという量的な確保の問題として考えた場合に、青ナンバーでカバーできる範囲を広げていかなければ、全体としての十分な供給量の確保は困難ではないかと考えています。

しかし、タクシー事業者の大半は福祉輸送に関心を持っていないように私は思います。一部の会社が、昔から頑張っていて、今も一部の会社にとどまっている。その採算性も決して良いわけではなく、このまま何もしなければ福祉タクシーも減っていつてしまう、業界の中で福祉

輸送がボランティアのように思われているのではないかと。将来に向けて、タクシー事業の側で、この分野において、どのような対応が可能なのか、そのビジョンを明らかにすることが必要ではないかと思っています。

方向性(1) タクシー車両のユニバーサル化の模索

いくつかの方向性があり得ますが、ひとつの考え方としてタクシー車両のユニバーサル化というものがある。2007年に準備的な勉強をし、自動車メーカーと今年もその模索をしています。車いすに対応できるような福祉車両が街中を流しているというイメージです。

それが、今の車に比べてどのくらい高い値段になるか、どのくらいのロットなら値段が下がるのかという研究をしたいと思っています。

あわせて、乗務員の人材教育を含めたソフト面の問題も考えていく必要があります。その採算はどうとるかという点も重要です。今のタクシー車両よりも高いとしたら、その購入・維持コストをどうするのがいいか、考えていかねばなりません。今年度または来年度、時間をかけて勉強していききたいと思っています。

方向性(2) 地域交通全体を 視野に入れて話し合うこと

必要性に関する合意を得る際に、将来的には、運営協議会という枠を超えて、地域交通全体の中で話し合っていくべきであるという考え方もありうると思います。現在、交通については、規制緩和の方向、需給調整しないという方向で、市場に委ねるとするのが基本的な方向。ただ、それだけでうまくいくかということ、必ずしもそうでもないようです。たとえば、コミュニティバス。安くてもいいけれども、民間のバス路線と競合しているケースが少なくありません。また、既存の民間バスと接続を全然しないというような事例もあります。公的な負担で運行する以上、もっと有用な使い方はないのかという疑問が湧いてきます。ですから、交通のあり方を地域で考えるしくみをつくって、ある程度計画的に交通の整備に取り組む必要があります。

この地域は、だれの責任で、どんなサービスを作っていくか、関係者間で協議する必要があります。そのために、地域公共交通会議や公共交通再生活活性化法などの協議の場が設けられています。地域で公共交通に関する計画を作った場合に、国はその実施を支援していくこととしており、今年度は30億円の予算を組んでいます。地域で合

意に基づいて行われる取り組みを国が支援するという
ことです（実証運行等に対する補助を行う）。

地域の交通を考える際に、福祉輸送も含まれなくては、
全体（のデザイン）にはなりません。将来的には福祉有償
輸送もその延長線上に入ってくるのかなと考えています。

当面は今の制度を周知、要件に沿って協議するのが運営
協議会ですが、将来にわたっては、青ナンバーでどこま
でできるか、地域全体で地域の問題を話し合っていて決
めていくべきではないかと思っています。

以上

質疑応答

質問 多くの団体からは続けていけないという声があ
がっています。収入が倍に増やせれば、赤字が減
るといふ志向をしているわけではありませんが、タク
シーの1/2という規制に問題があるということです。

もう一点、後期高齢者は運転するのは危険だとい
うことで積極的に免許を返上した場合、足の確保はどうす
るかという問題です。元気であっても会員相互のサービ
スなら利用対象にしてもいいのではないのでしょうか。子
供も、預かりと一体となっている送迎しかありません、輸
送業者ではないのですから。

事業者を対象とする法律によって規制される事業と福
祉の世界がかみ合わないという思いを、どうしたら解消
できるでしょうか。

藤田) 子供は、移動だけなら、タクシーの仕事だと思
います。移動以外もパッケージされるなら別の考え方がで
きるかもしれません。タクシー事業でも子供を念頭に入
れたサービスも出てきているので、それでどこまで充足
できるか見極めることが先かと思います。青ナンバーの
話が馴染まないとおっしゃるけれども、活動実態が伴
うならNPOも青ナンバーを取ることを考えていただきたい
と思います。志と青ナンバーはなんら矛盾しません。事
業と福祉を別物と考えることに、むしろすんと落ちない
ものがあります。道路運送法は、車を使って人を運ぶ
ことを規定するだけであって、「事業」を規定する法律
ではないということでご理解下さい。

質問 高齢者マークを付けた場合に、利用者が不安に感
じて乗りたいがなくなることへの懸念がありま
す。協力会員がますます増えなくなるのではないかと。

藤田) タクシーの世界でも、もみじマークを付けたタク
シーにお客さんが喜んで乗るかどうかが、という問題があ
ります。業界からは、強盗などに遭いやすくなるとの反
対意見ももらっています。もみじマーク自体は警察庁の
仕事ですが、国交省としても75歳以上の個人タクシー
は、お勧めしません。後期高齢者の事故は一般的には多

いからです。平成14年以降に許可を取った個人タクシー
は、75歳以上になったら更新許可を出しません。それ以
前に許可（免許）を取った人は、75歳を迎えた場合、毎
年適性診断を受けるようお願いしているという状況
で、プロの運転者としては控えてほしいということ
です。したがって、もみじマークはタクシーの場合でもつ
けてもらうことになります。ですので、福祉有償輸送
でも同じことを申し上げざるを得ません。個人差はある
と思うが、その意味では若葉マークも同じでしょう。

質問 UDタクシーについて、購入費や維持費などを、誰
が費用負担をするのか、考えがあれば教えてください。
技術的な問題もあまり進んでいないようですが。

藤田) ユニバーサルタクシーは自動車メーカーが本気
になってくれないと進んでいかない話なので、自動車工業
会とも話し合っているところです。今年度調査を本格化
していきますが、今の段階で詳しいことは申し上げられ
ません。誰が負担するのか、開発の次の段階だと思いま
す。たとえば、170~180万円のタクシー車両が東京では
一般的です。黒いタクシーなら200万円ほどです。それ
と大差なければ、事業者の責任で導入することも非現実
的ではないと思います。台数を出す（市場を増やす）た
めに、まず義務化を図ると、保有台数が増えるので、製
造が延びて単価が下がるという場合もあります。経済的
な問題やソフト的な問題も進んでいくべきとは思って
います。

質問 ユニバーサル化が進んでいった場合、福祉有償運
送のNPOがどのような形で進んでいくとお考え
ですか。

藤田) まだ、それを考える段階ではありませんが、ユニ
バーサルタクシーと言っても、おおよそすべての移動制
約者に対応できるタクシーはできません。仮に公共交通
が担えることになれば、発展的に違う形になっていくとい
うことも選択肢としてあり得るのではないのでしょうか。

質問 要件を上乗せしているローカルルールの問題について、運営協議会で起こっている問題を解決しようと思っても責任の所在が分かりません。

藤田) 運営協議会の問題は、基本的には主宰者たる自治体に対応してほしい。個々の運営については自治体が掌握すべきことと考えていますので。ただし、制度の問題は国交省ですし、全国的に同じような問題があれば、国土交通省としても対応する必要があると思っています。そのような視点で、フォローアップ検討会のワーキンググループでも議論しています。

質問 運営協議会が地方自治体によって開かれなるときは、支局が強力なイニシアティブを取って別の方法でも開けるようにしてほしいと思います。県が設置開催するとか。また、運送の区域を解除して、旅行目的等の広域運行ができる仕組みを作してほしいです。

藤田) 運営協議会が開られない場合、地方分権との関係はありますが、国土交通省としても強力な働きかけをするつもりです。

広域運行は、発地着地のいずれかがあればいいのだから、遠方への旅行もできるのでは？ 運送の区域自体は、運行管理とも関係する問題であり、また必要性の判断の基礎にもなりますので、解除というわけにはいかないと思います。

質問 限定タクシーが仕事として成り立たないとよく聞きます。もっと成り立つように、要件緩和できないでしょうか。たとえば、時間を区切って限定解除する、つまり流しをしてもいいとか。

藤田) 限定許可事業者は1者1台で運行できます。その面で、一般タクシーよりも許可基準が緩やかなので、基本的には時間による限定解除は認められません。それ以外の限定タクシーの取り扱いについては、ここでは詳しく触れる時間がないのでお許し下さい。

質問 営利に至らないという範囲が、なぜタクシー運賃の1/2なのか、根拠を教えてください。対価以外の料金が実費というのは何が実費の対象？

藤田) 自家用有償旅客運送の運送の対価については、タクシー運賃の概ね1/2の範囲内であることとされていますが、運送の対価については、実費の範囲内であること、営利を目的としているとは認められない妥当な範囲内で

あることなどが求められており、実際に収受されている対価の額、雇用形態、タクシー事業者との責務の違いなどを踏まえつつ、その目安として、関係者とも協議して定めたものです。また、運送の対価以外の対価（迎車回送料金など）については、実費の範囲内であることとされていますが、これは、当該行為を行うために実際に要する費用が対象になります。

質問 一般的に認知が広がっていないと思います。登録した以上は、社会的な認知が進むように広報や関係法令の改定などを積極的に行なうべきではないでしょうか。

藤田) 制度の理解に加え、サービス自体の認知も、必要だと思います。国としてどういうことができるか難しい面もあり、自治体のみなさんの仕事でもあると思いますが、協働も必要ですね。

質問 そもそも移動困難者とは誰なのか、対象者の明示、きちんと定義し直せば、行うべきサービスの形や料金の問題も絞られてくるのではないのでしょうか。

藤田) 現行制度では対象者を一応、省令で明示していますが、そういう意味ではないのですね。定義しなおすということですか。現在の制度では、確かに、要支援の方々などについて、その範囲に不明確な点もあり、これは手続的なことも含め、良い解決策を見出していく必要があると思います。ただ、現場の団体の判断で問題がなかったかどうかは、一概には言えないのではないのでしょうか。現に、制度の趣旨を超えて、移動制約者とはいい難い人たちが福祉有償運送の対象になっているという指摘もあります。何らかの形で、その範囲を画することが必要です。

質問 身体的にタクシーに乗れる人をタクシーに振り分けるなら、結果として高額な負担を強いられる人には、人間として公平な生活を保障されていない状況を作り出してしまいます。税金の投入は無理というなら、その上での方策を考えなければならないと思います。

藤田) この点は、おそらくタクシー利用だけでなく、生活のいろいろな局面で、費用のかかる問題をどうするか、という課題ではないかと思います。所得配分のあり方にも関連しますし、福祉政策的な面から考える必要もあります。国民の税から負担するにしても、現在の財政状況はたいへん厳しく、そうした中で、より広い社会的な合意が必要な領域だと思っています。

以上

座談会

「混迷する福祉有償運送のあり方を問う～行政の責任と今後の移動サービスの展開～」

2006年10月施行の改正道路運送法に、「自家用有償旅客運送」が明記され、2年が経過した。座談会では、国土交通省が進めている制度の見直し作業を見据えながら、制度の問題はどこにあるのか、地域で起きている移動・外出の課題を解決する方策はあるのか、全国移動ネットの理事が議論した。

日 時：2008年8月17日

場 所：東京都池袋駅前 喫茶店貸会議室

司 会：中根 裕（移動支援ネットワークちば）

出席者：杉本 依子（NPO法人 ハンディキャブゆづり葉）

河崎 民子（NPO法人 かながわ福祉移動サービスネットワーク）

柿久保浩次（関西STS連絡会）

笹沼 和利（埼玉県移送サービスネットワーク）

鬼塚 正徳（NPO法人 ハンディキャブを走らせる会）



中根) 福祉有償運送が制度化されて2年が過ぎようとしています。その内容や運用状況にあたっては全国のNPOから批判の声が絶えません。具体的に何が問題なのか、どこを改善しなければならないか。この点について自由にご意見ををお願いします。

道路運送法改正だけでは「移動権」の保障は困難

鬼塚) 世田谷でも79条登録団体が1つ活動を中止したし、大田区でも4団体あったのが2団体になったり、杉並区でも多くのボランティア団体がやめてしまいました。東京近辺ではそんな話があって、やっぱり現在の道路運送法がうまく機能して、福祉有償運送の登録団体が増えていくのは無理だとはっきり思っているんですね。でも私たちはどうすればいいのか、この方向性はまだ見つからない。個人的には財源問題だと思っています。福祉輸送の財源はどこからか持ってこなくてはいけないし、タクシーと運賃の1/2議論をする前に、お互いがやるべきことを、やれるような状況を作っていかなきゃいけない。

柿久保) 法律自体が形づくられてきているのに、施策のほうがあまりにも出てきてないということを感じ

るね。介護保険にしたって、自立支援法にしたって、厚生労働省の法律として動いたときに、同時進行でお金の話も含めていろんな施策ができてきているけど、どうも福祉有償運送にはついてきていない。一体何が狙いなのかっていうのが、もう一つわからへん。ガイドラインの以前の話も含めて、国土交通省は何をしたかったのか、ということちょっと考え直さなあかん。

中根) 今回の道路運送法の関係では法は国が作ったけれども、施策は全部自治体でやりなさいっていう印象があります。施策が出てこないということは、移動の関係の施策を出せる自治体が少ないということでしょうか。

笹沼) 埼玉のほうは、バス料金で利用できる移動サービスって、ずっと言っていたんだけど、現実にはバス料金でやっている団体なんてどこにもない。もう団体が維持できない状態です。無償でやればいいんですけど、無償で長く継続できるかといったら、継続できない。やっぱり基本的な人権として「移動権」を確立しないと、これは無理かなって話です。法律がないと財源ができないというのはすごくよくわかるので、どうしても民主党が提案している「交通基本法」のような法律がほしい。そういう法律を作って財源を手当てしてほしい。そうして

利用料金が安くなって、バス料金で誰でも外出できるようになれば、話はガラッと変わってくるような気がします。

河崎) 交通関係の基本法と、もう一つは障がい者の権利法が必要ですね。当事者の方々の中には、国連の障がい者の権利条約批准については相当時間がかかるだろうから、まず差別禁止法だっておっしゃる方もありますが、どちらでいくのか、あるいは両方でいくのか、そういうところも考えていく必要がありますよね。

中根) 全国移動ネットは発足当初から基本的人権の中に移動権を認めるべき、というスタンスですずっと活動してきましたが、2006年の道路運送法改正というのは現状を追認した法律だから、権利の問題も含め財源確保まで対応できない状況があるかと思います。

行政責任の不明確さが大きな問題

河崎) 有償とは何か、という定義ですが、これはたぶん市民活動が何かということと無縁ではないと思うんですけど、そこが法律の中のどこにも書かれていないことも大きな課題でしょう。移動サービスはタクシーとは明らかに違って、私たちがどんな社会を作りたいかということから出発していますが、タクシーをはじめとする市場の論理、特に対価性などの議論に引っ張られて、かなり本来のあるべきところから逸脱してきていると思います。それから嶋田暁文九州大学准教授が(※1)主張されているように、運営協議会の責任主体が、国なのか県なのか市町村なのか、一体どこがその責任主体なのか非常に曖昧なまま行われていることも問題です。行政不服申し立て制度の趣旨を生かしたルートづくりを国に問うていく、そのあたりが当面の課題かと思っています。

中根) タクシーとは違うということが理解されにくいのは、たぶんこの「市民活動の論理」というのが理解されていないんだと思うんですよ。その逆で、市場の論理は結構わかりやすい。市民活動の論理について、もうちょっとコメントいただけますか。

河崎) 今、生活スタイルは非常に多様化・複雑化していて、すべてのニーズを行政サービスが担うことは限界ですよ。移動サービスは、困っている人がいるから何とか市

民の力でサポートできないかと、地域のニーズに押される形で活動を始めてきたんです。ドアtoドアかベッドtoベッドか、サービスの性質については、利用者さん側には選択肢があって、全くの無償もあれば有償もある。それぞれの団体のポリシーに基づいて料金設定がなされてきたわけで、利用者さんは自分の外出ニーズが一番フィットした団体を選んでサービスを使っていると思うんですね。タクシーさんだけのサービスでも不足するし、市民活動団体のサービスだけでも不足する。それは、行政だけが担うシビルミニマムになりがちなサービスに比べて、事業者や市民も力を出しながらさまざまなサービスを作っていくって、利用者さんが選択できるということが重要だと思っています。

中根) つまり、行政の施策・民間等が提供するサービスだけでは必要なニーズは100%賄えないと。

河崎) 賄えない。量的にも賄えないし。

移動サービスの方向性は？どこに向かうべきか

中根) 今、国土交通省の自家用有償フォローアップ検討会ワーキンググループの中で、こういったところがどれくらいタクシー業界や国に伝わっているかがポイントになっていると思います。杉本さん、どうですか。

杉本) 私達の活動は、たぶん国土交通省の人たちには想像できない世界です。私たちの活動がこの道路運送法には馴染まないことをワーキングの中では毎回感じていて、現場の実情をどうしたら伝えることができるのか、理解してもらえるのかということが本当にまどろっこしいです。今回の法改正の作業に自分が直接参加する目的としては、今あるサービスは低下させないというところから



杉本 依子

ら始まっていたんですが、それがやっぱりこの法律の考え方では低下せざるを得ない部分があるんです。ただ一方で、法令と省令、施行規則を何回も見直しているんですけど、実にうまくできているんですね。文章の読み方によっては、私たちの活動が実は地域で

やっていける汎用性のある法律だなというのを感じて
るんです。行政も私たちNPOも、もう少し勉強していく
必要があります。国とか法律の責任にばかりせず、もう
少し自分達が勉強すれば、この制度をうまく使って前
に進めていけるんじゃないかと、もう片方で言えると思
います。

河崎 それともう一つ、登録をした団体も無償の運送を
もっと増やすべきだと思います。神奈川あたりは、一旦
登録をすると、例えば、行事の会場まで歩けないお年寄
りを何人か乗せてほしいという依頼があっても「あ、そ
ういうのはできません」とすぐ断ってしまう団体が増え
ていて残念です。

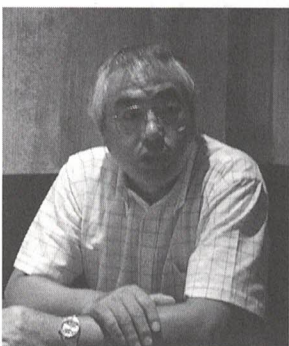
笹沼 登録要件以外のサービスはできないと思っている
んですよね。そうじゃないって、僕は講習のときに必ず
言ってます。無償は、登録を受けたって、できますからや
ってくださいと。お金がない人、困っている人のためにや
らないと意味がないですよ。

河崎 みんなすごく真面目なので、逆にもう、かちかち
になってやっているところがあって、私達自身もそこを意
識改革していかなければならないなと思っています。

中根 今の法律の中でも対応できる場所はあると。そ
れにはNPOも、例えば運営協議会でレベルアップして対
応できる力をつけたほうよい、という視点ですね。

財源の出所は福祉であるべきか道路であるべきか？

笹沼 僕もワーキングに出っていますが、最終的には、道
路運送法の問題ではなく、STSなんです。今は道路運
送法の俎上でやらざるを得ないんですが、正直言って限
界があると感じています。ホントいうと、やっぱり国土交
通省金出せよというのを、いつも根っこに思っているん
です。埼玉県には「生活サポ
ート事業」というのがあって、
県とか市町村が補助を出して
いるんですね。自分の少ない
お金でも外出できるとあって、



笹沼 和利

利用する人たちがものすごく増えている。サポート事業
というのは別に外出のための事業ではないんですけど、
利用実績の6割近くが外出に使われているですよ。要す
るに、国、県、市町村がきちんと金を出して移動困難な
人が外出できる社会環境を作ることで、またそれにきめ
細かく対応するNPO団体がいっぱい出てくれば、いろ
いろな形でカバーしてくれる。他県に比べて埼玉県の
NPO申請率が高いのは、そこだと思っています。

中根 行政がしっかり予算をつけて支援する姿勢を出す
ことが大事で、つけば必ず外出を諦めていた、通院を諦
めていた移動困難者が顕在化していきます。利用者のと
ころを底上げするフォローには、やっぱり行政の動きつ
てというのは大事だという視点ですね。

河崎 国の姿勢だけを見ると、移動の問題に財源をつけ
るべきだと迫ることはもちろん必要ですが、介護保険で
もかなり減らしにかかっているし、障害者自立支援法も
どんどん使いにくくなっている中で、現実にはなかなか
難しい。無駄遣いになりがちな国の補助金事業をなくし
て、自由な財源を地方に付けるべきでしょう。

笹沼 今の介護保険にしてもそうなんだけど、重要な
のは行政の姿勢なんです。本来はその上に政治があって
政治がきちんとリードしていけば行政の姿勢も違って
くるはず。もっと少ない予算で良いものがいくらでも
できるはずなんだけど、そのへんは無駄な使い方って多
すぎるんですよ。予算ないからじゃなくて、お金の使い
方が悪いからとしか思えません。

鬼塚 「生活サポート事業」の財源は福祉財源なんですね。

笹沼 福祉財源です。だから、今、埼玉県で議論になっ
ているのが福祉財源を移動に使っていいの、という点
です。本当は、交通財源でちゃんと使うべきではないか。
要するに「サポート事業」が予想外に外出に使われていて、
本当の福祉財源がなくなってしまうんですよ。

鬼塚 福祉輸送の交通財源っていうのは基本的にはない
んですよ。建設や道路の財源はあるけど。平等を保障
することを、福祉側の発想でやっているから、そうなる
んですよ。欧米であれば交通権というものを保障して、
そこから財源を確保しています。ロンドンなら交通局が

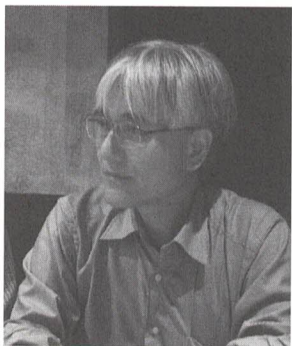
移動制約者への施策を実施しているわけで、これはやっぱりどこかで政治が考え方を変えるべきですよ。

柿久保) それでも各自治体はいわゆる地域交通というか、地域で移動するための予算は組んだらはず。タクシーチケットは福祉、地下鉄の無料パスも福祉やな。そういう福祉と違う部分もあるのかなとは思。交通施策のための大きな意味の予算投入があるはずやからね。だから移動のための交通財源を作ろうと思えば、あるにはあるんだろうね。

笹沼) ある意味、そのあたりが僕らとしては突破口かなと思ってるんですね。

柿久保) 今の僕らは福祉有償運送やからな。過疎地有償運送、交通過疎地有償運送にせなあかんとちゃうかな。結構な地域でその書類を出さなあかんのではないか。そしたら、福祉予算じゃなくって、交通施策になるでしょ。やっぱり、タクシーだけでは移動困難者のニーズに応えられへんのは事実やからな。

鬼塚) バスが朝と夕方に一本ずつしか行かないようなところが、ものすごく広がっているんですよ。きっと、目の前でバスがどんどん消えていく、タクシー事業者さえ撤退したり、それに手を出さない状況がある。国土交通省はあわてているんですよ。だからNPOになんとかしてもらいたいと思っている。何百億円の金をバスに使っているとってましたよね。その金でさえもたないんですよ。バス一台あたり年間1000万円以上かけているのを自治体にまかせて、観光バスを乗り合いバスにして動かすような事をやらせてみると、500万円くらい減らすことができます。その運営の受け皿がNPOだったりしはじめちゃう。福祉輸送だけでなく、地域交通も次のステップはそこに行きますよ。



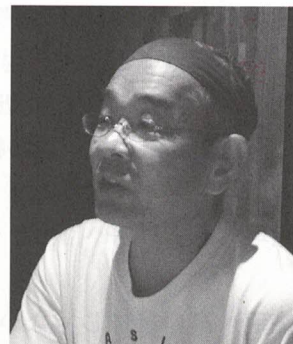
鬼塚 正徳

柿久保) そういうふうに、やっぱり出していかなあかんのや。杉本さんも言っていた法律の話でいうたらもう解釈次第やろ。それをタクシーさんとか国土交通省の役人と議論したって、行き着くところは78条・79条という法

律でしかないんですよ。それをなんぼ議論したって、ほんまに動くのに困っている人とか、どっか病院行くの困っている人とか、墓参り行くの困るとる人は、78条・79条では解決できへん。

キーワードは理念ある法律と行政の姿勢

柿久保) 話は変わるけど、僕らが移動について議論すると、介護保険とか、自立支援法とかの感覚に巻き込まれそうになる部分がある。例えば研修受けたら移送できるでしょ、という考え方。ボランティア活動は研修受けて資格があればできるというものではないやないですか。



柿久保 浩次

笹沼) 介護保険法や自立支援法は、みんな資格要件じゃないですか。みんな「事業所」なんですよ。僕らもだんだん「事業所」になってきているような気がして、本当は外出できない人をなんとかしたいって始まったはずなのに、やばいになってかなり思っているんですよ。私のところでは過疎地有償運送をできるだけやろうよと言っているけど、やってみると本当に大変なんですよ。過疎地の申請書類を書いて出してもすんなりいかないし、お金にもならないですからね。それでも地域の足をみんな考えるひとつのきっかけになると思っています。

柿久保) 介護保険の輸送と、自立支援法の輸送と、僕らのSTS輸送を分けないかと違いますか。福祉予算は介護のほうに渡してもらってええですけど、僕らのほう、つまりSTSは、ほんまは交通施策として、地域交通として自治体に考えてもらうようなやり方をせなあかんな。

笹沼) 僕はね、介護保険の中の輸送の部分は交通としてきちんと考えるべきだと思っています。本当は介護保険の輸送は福祉じゃないですよ。外出は、これはすべての人が関わりますから。ただハンディがある人だから福祉に乗るだけの話で、外出そのものはきちんと国が交通として保障すべきですよ。

河崎) そうはいつでも、横浜市みたいに大きなところは市バスがあるとして、多くの自治体は、交通の問題は民間に任せてきちゃったし、財政は苦しいから、交通に取り組む姿勢は薄いと言っていい。

笹沼) でも、市町村によってはもう必死ですよ。この間、南牧村(なんもくむら)という高齢化率日本一のところに行ったんですけど、自分たちの足をどうやって作るか役場の課長が一所懸命考えて、最終的に出てきた言葉、その言葉はすごいなと思ったんですけど「一週間に1回だけは、すべての人が外出できるように保障する」といったんです。それでバス路線を作ったんですよ。

鬼塚) あまり高い目標とも思えないけど……。

笹沼) 高い目標じゃない。けれど、小さなバスをすべての集落の中に、週に1回だけは走らせる。いくつか集落があるから1便ではなく4便だけど、でも一週間に月曜日に運行するのであれば、月曜日はその集落に必ずバスが行く。だから、利用者にとったら便利とはいえないけど、一回だけは保障する。それは知恵と覚悟の表れだよ。

中根) 福祉のほうをやっていると、移動のところは福祉だという自治体が結構あります。高齢者、障がい者のための日常生活を保障するために身体介護や生活援助が公的サービスとして位置づけられていて、外出もその一つだと。ところがその一つだという感覚でいながら、福祉輸送は急に交通行政にいつてしまった、そんな感覚があります。先ほど埼玉の「サポート事業」が福祉の予算というのは、なんとなく納得するんです。福祉の視点から作りやすかったということですよ。本当は両方が絡んでいるんですけど。

河崎) バス路線が撤退する中で、都市は都市で交通不便地域があって、地方には過疎地域があるから、どの自治体もコミュニティバス(=コミバス)に取り組まざるを得ないんだけど、福祉有償運送とか、コミバスとか、どのように足を確保していくかっていう問題を、もうトータルに考えていく必要がある。移動に



河崎 民子

制約がある人は福祉部で、それ以外は都市部みたいな、もうそういう時代じゃないと思うのね。コミュニティバスもDRT的(※2)な運行にするとか、コミバスで拾える人はSTSじゃなくコミバスで拾うかとか、それから、交通空白地域はやはり無償運送で、何か住民の力を活用できないかなどを検討すべきだと思います。

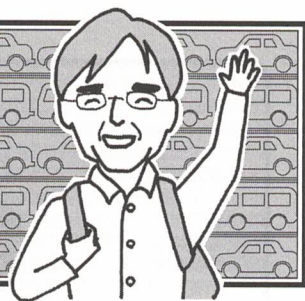
笹沼) そうですね。移動手段って、いろいろあっていいんで、それをうまく組みあわせて、そのなかに福祉有償輸送は必ず存在する、そう考えたほうがいいね。

中根) 今日の議論の中で、大事なキーワードが幾つかあって、その一つが行政の役割を明確にする、ということだと思います。さっきの河崎さんの言葉では、行政の責任をどこが担っているのか、どのように発揮するか、ということになってくる。それがあって、市民活動側はどんなことができるか、タクシー側はどんなことができるか、バス会社はどんなことができるかという話になる。きつときつと法律自体の理念や姿勢の問題ですよ。どちらにせよ、今のままでは最初の言葉どおり、活動団体が減ります。

柿久保) 自治体が変わってきてる、という話でいうとね、ある県が過疎地有償運送の特区を出したいんやと。NPOとか団体、法人格を持っていなかったらあかんというのを、取っ払ってくれというんや。あんたと僕がやりたいと思うとるんやけど、NPOをつくらなあかんのなら、もうせえへんと。その話がね、さっきの話も含めて、この法律はどう解釈していくんかということでしょう。自治体や現場の職員らが考え始めているということは、僕らも考えなあかんのや。

※1 嶋田暁文：九州大学大学院法学研究院准教授。行政学が専門で、地方分権・ガバナンスから見た既存の法制度の課題やあり方を研究している。2008年10月に日本政治学会にて、福祉有償運送制度の問題に着目した論文「制度化の政治学」を発表(このペーパーは、加筆修正し「自治総研」2009年1月号に掲載予定)。

※2 DRT：Demand Responsive Transport の略。我が国では、路線や時刻を依頼に応じて変更するデマンドバスや、乗合タクシーなど事例があり、現在全国で100～120の自治体で実施されている。行政、商工会、自治会などが運営主体となり、バス会社やタクシー会社などに運行を委託するケースが多い。



「横浜移動サービス協議会を心地よい場所という二児のお母さんの活動はしなやかです」

山野上啓子さんの本職は権利擁護を身上とする硬派な行政書士です。NPO 法人横浜移動サービス協議会の事務局長を務めて、現在は副理事長。お子さんが私立の幼稚園に通った時に、一緒に通園する障がい児のお母さん達と友達になった。このお母さん達のその後の通学送迎の問題を知ったことが、今の活動の根っこにあると話してくれました。



—山野上さんは、どうして移動サービスに関わるようになったのですか？—

7年ほど前、戸塚市で行政書士の無料相談会を担当した時に、介護保険や成年後見制度など福祉サービスに関わる相談が多かったのです。それで福祉のことを勉強するために知人に紹介されて「市民活動支援センターよこはま」を訪ねたら、丁度、全社協のインフォーマル協働事業として「移動サービスセンターのモデル事業」がスタートした時で、その事務局活動に参加したのが、移動サービスに関わるきっかけとなりました。

—NPO法人横浜移動サービス協議会について教えてください—

横浜移動サービス協議会は2000年に、福祉系の市民活動ネットワーク：市民セクターよこはまの移動支援プロジェクトが独立して発足したものです。私が参加した頃は、道路運送法の自主ガイドライン作りに取り組んでいました。今でも代表の岡村さんをはじめ多くの障がいを持った方々や障がい児のお母さん達と一緒にのんびり・ゆっくりやっています。2004年には、移動のボランティア活動を守るためにNPO法人格を取

り協議会自体で有償運送事業を始めました。現在は4台の福祉車両を運用しています。

—道路運送法の改定をどのように考えますか？—

法改定は、行政や地域にとって有意義なワンステップと考えますが、ボランティア活動の人間的なところは法律ではうまく活かせないし、全国一律の制度では無理があります。ボランティアは思いがあるので、好きにやせてくれた方が良いのです。この法律の下では、移動サービス事業は成り立ち難いと思います。

—行政書士の立場からコメントしてください—

国民と法律の間において、法律の文言を噛み砕いて伝え、事実関係を秩序立てて書類にするのが行政書士の仕事です。「司法」が既に発生したもめ事に対応するとすれば、もめ事を未然に防ぐための契約書作りなど我々の仕事は「予防法務」とも言われています。79条登録の書類作成などは、本当は本業なんです。

—ガイドボランティア事業について教えてください—

正式な事業名称は「横浜市障がい

者ガイドボランティア事業」です。障がい児・者の外出を付き添いで支援するものですが、福祉有償運送とこれを組み合わせて県立養護学校の通学支援をしています。ボランティアを募集して、ガイドヘルプの講習会の実施や、通学する障がい児とのマッチングでてんでこ舞いになりました。それでも、登録してくれたボランティアさん達の温かさに感動させられ、この事業を一人一人のお子さんの自立支援につなげていくことに関係者みんなが、やりがいを感じています。



山野上さん（左）と、横浜移動サービス協議会の事務所にて

取材 帰途

インタビューの前に、ガイドボランティア事業の会議に参加しました。利用者や家族やボランティアの立場をちゃんと考えるピュアな議論は心地よかったです。多くの協力者が自然と集まってくる活動がそこにありました。



気になる 話題あれこれ

このコーナーでは、「気になる話題あれこれ」と題し、新しい動き、視点を広げてくれる動きをご紹介します。今回は福祉・介護から見た移動サービスの可能性、道路運送法によらない移動サービスの可能性、交通事業者との協働の中から見えてくる移動サービスの可能性についての事例です。

生活支援サービスとしての移動サービスの可能性

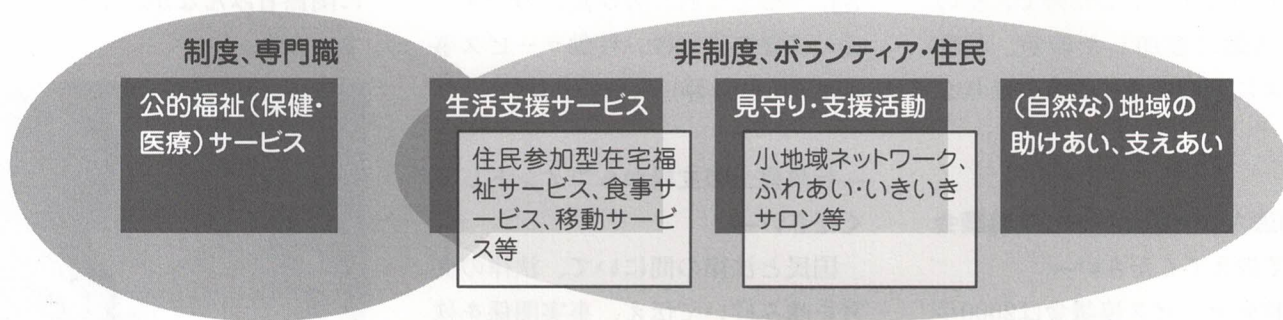
全国社会福祉協議会地域福祉部長・全国ボランティア活動振興センター
所長 渋谷 篤男

介護保険制度、障害者自立支援法による公的サービスは、それぞれ制度上の問題を指摘されているが、サービス量を増やしてきたことは事実である。しかし、いくら増えてもボランティア活動の必要性は変わらない。

これは二つの要因があると思う。一つは、「まだ足りない」ということであるが、もう一つは、公的サービスで担えないところは意外と大きいということである。

移動サービスは、公的サービスとして実施されるもの（行政からの委託を受けて民間団体が実施するものも含む）とボランティアに実施されているものとの両方が存在するし、必要である。移動サービスは他に比べて、公的対応が遅れている点もあるが、利用者のニーズに応えようとする、公的サービスでは応えにくいというケースも多いのではないだろうか。

私は、制度に基づくサービスと非制度のサポート・サービスの関係について、次のような図を思い描いている。



なぜ、「(自然な)地域の助けあい・支えあい」をわざわざ独立して挙げるのか。障害のある人は、障害があるから生活のしづらさが生じるだけでなく、障害があることによって、コミュニケーションが難しくなったり、人間関係が薄くなったり、時には疎外されることが生じる。これを意識的に地域社会につなげようとするのが、地域社会の助けあいを基盤にした、非制度のサポート・サービスだと思うからである。移動サービスも、けっして、移動を可能にすることだけが目的なのではなく、助けあいの「気持ちが伝わること」が重要ではないだろうか。公的サービスでは残念ながらこのようなことは期待しにくい。

そして、この図の4つの要素がお互いに幅を広げ、すきまをなくすことがお互いの課題である。

移動サービスは、この図の公的サービスと生活支援サービスの両方に存在している（同じNPOが両方担う場合もある）。一方で、公的サービスの柔軟化をはかりつつ、生活支援サービスのシステム化（利用者にとって、安定的・継続的にサービスが利用できる状態にする）を図っているということができないのではないだろうか。

現在、全国社会福祉協議会では、全国移動ネットの協力も得て、「生活支援サービスの充実・発展に関する研究」をすすめている。移動サービスも含めて、生活支援サービスの重要性を関係者に認知して欲しい、団体間で協働して担い手リクルート・養成する仕組みをつくりたい。そして、関係者が認知してくれるならば、財源を準備して欲しいということである。すぐに実現できることかどうか分からないが、介護保険の地域支援事業、障害関係の地域生活支援事業の趣旨は、生活支援サービスの財源として、ぴったりではないかと思うのだ。

全国社会福祉協議会地域福祉部・全国ボランティア活動振興センター
〒100-8980 千代田区霞が関3-3-2
Tel 03-3581-4655・4656 Fax 03-3581-7858

野川南台コミュニティバス—自治会活動から生まれた住民相互の助けあい—

大規模な集合住宅で住民の高齢化が進んだ場合、その集合住宅が商店街や公共交通機関から離れていけば、都市部であっても交通空白地が生まれてしまいます。「野川南台団地」は、「会員数が多い」「65才以上の方が7割と高齢化率が高い」「自治会予算が他の自治会に比べて多い」「自治会の結束力が強く、今運転できる人も、将来必ずコミュニティバスの世話にという問題意識を持っている」といった特長を生かし、無償のコミュニティバスを運行しています。(編集部)

川崎市 宮前区 企画課
主査 太尾 斉

1 はじめに (地域と交通の状況)

川崎市宮前区の県営野川南台団地は、高台の宅地にあり、メインのアクセス道路は、平均幅員6.3m、勾配13% (高低差35m) の急な坂道となっている。同団地においては入居者の高齢化が急速に進んでおり、周辺地域には商業店舗や医療施設がほとんどないことから、特に高齢者にとって日常生活に必要な移動が困難な状況であった。

2 これまでの経緯

平成5年頃「南台団地にバスを通す会」を設立し、バス事業者と協議するが実現しなかった。

平成17年2月に県営野川南台団地自治会が中心となって「南台コミュニティ交通導入推進協議会」を設立し、コミュニティ交通の導入に向けて、川崎市と協働しながら取り組みを進めた。

路線バスの運行は、走行環境や需要面から、乗合タクシーの運行は、採算性の面で確保が困難であると判断し、持続可能な運行形態として、地域で支え合う「ボランティアによる運送」を採択した。

3 試行運行開始

平成18年11月から1カ月間実施された試行運行においては、延べ利用者は863人、1日あたり72人、1便あたり6.5人であった。試行運行期間中、後半は利用者が増える傾向にあった。

平成19年7月から6カ月間実施された試行運行においては、延べ利用者は4,217人、1日あたり63.9人、1便あたり3.5人であったが、期間中にルートを見直したことにより1日あたり72人、1便あたり4.0人となった。

運行サービスによって、高齢者の近隣スーパーへの買物、通院などの利便性が向上した。また、利用者同士の移動中の会話など、地域のコミュニティづくりにも寄与している。

4 川崎市との調整

自治会と区役所の協働で作業を進め、自治会員の運営意識が高く保たれた。

自治会費により運営費用を負担する必要があるなど、地域住民の主体的な取組が不可欠であったことから、区役所と円滑な調整を心がけたことで、コミュニティバスの実現に向けて自治会員も一層積極的に取り組むように

なった。

5 本格運行の概要

平成20年7月18日より運行開始

- 1 運行日：月曜日・水曜日・金曜日（祝日、年末年始は運休）
- 2 運行時間：9時台～15時台（12時台を除く）
- 3 運行者：県営野川南台団地自治会
- 4 運転者：地域のボランティア
- 5 車両：10名乗りのワゴン車 日産キャラバン
- 6 利用者：自治会会員（運賃は無料）
- 7 協賛企業：地元スーパー・金融機関・地元企業など7社が協賛
- 8 その他：コンビニ、郵便局の駐車場を乗降場所として借用。発着場所に事務局員を配置

発車時刻を統一し利用者に覚えてもらいやすい形にしたことで利用者が増えた。

3つのルートにかかる合計運行時間が1時間以内であり、1台の車で毎時3ルートの運行を行っている。

6 これからのあり方（運行費用負担）

約800世帯が納める自治会費によって運営費を賄うが、試行運行に係る費用の一部は川崎市が負担した。本格運行時の初期費用である車両購入費等については川崎市が補助したが、人件費、燃料油脂費、保険料等のランニングコストは年間130万円前後（初年度は70万円）と試算されており、これを自治会費で賄いつづけるための工夫と対策が必要である。



川崎市からの補助で購入した「みらい号」

県営野川南台団地自治会（738世帯）
〒216-0001 川崎市宮前区野川2245番地
Tel 044-751-8614
野川南台コミュニティバス運行協議会
代表 藤田 澄和

「新たな公共サービスとしての移送サービスの可能性を考える研修会」

北海道移送・移動サービス連絡会（STネット北海道）
事務局次長 齊藤 光弘

7月19～20日に、夕張市で営利・非営利を問わずSTSが果たし得る役割を考える研修会を行い、夕張市民を中心に約70名の参加がありました。地域で必要とされるサービスを追求していく姿勢をもつことによって「新しい公共サービスとしての移送サービスの可能性」は広がっていくこと、それが利用者に安心をもたらし、地域を元気付けることにもなるということが、各講師の発言の共通点だったと思います。

- 講師：神奈川総合リハビリテーションセンター地域支援センター生活支援工学研究室長 藤井 直人氏
総務省消防庁救急企画室 総務事務官 佐藤 幸弘氏
（有）三ヶ森タクシー 代表 貞包 健一氏（介護支援専門員）
近畿タクシー（株）社長 森崎 清登氏
夕張市福祉課地域包括支援チーム 鈴木 茂徳氏

藤井氏は、「STSの課題と展望」について、STSが必要とされる背景、福祉有償運送の明文化の経過、先進諸外国の状況を解説しました。今後の展望としては、「福祉移送サービスの量的拡大」「NPO団体が担っていくのかどうかの検討」「タクシー車両のユニバーサル化」「コミュニティバスのあり方の見直し」のすべてが必要であると述べ、移動制約者の移動を支える多様な担い手が必要という見解を示されました。

佐藤氏は、「地域の安全・安心に寄与するために～市民救急患者搬送の必要性～」と題して、「全国の救急出動の件数や実施体制」「救急隊員と救急救命士の役割の違い」などについて説明した後、救急需要の増大に伴って、適正利用啓発や患者等搬送事業による民間活用、救急業務の高度化への対応検討が行われていることを説明しました。「民間活用」の一つであるNPO等が患者搬送事業を行う場合は、あくまでも申請事業所に会員登録されている利用者で、且つ、緊急を要しない傷病者の搬送に限定されるので、緊急を要す場合は119番しなければなりません。それでも、会員利用者の利便を高めるため、①消防の行う講習の受講、②自動車の要件、③整備すべき資機材の確認を満たして認定申請する団体も出てきており、STSの可能性の一つになると考えられます。

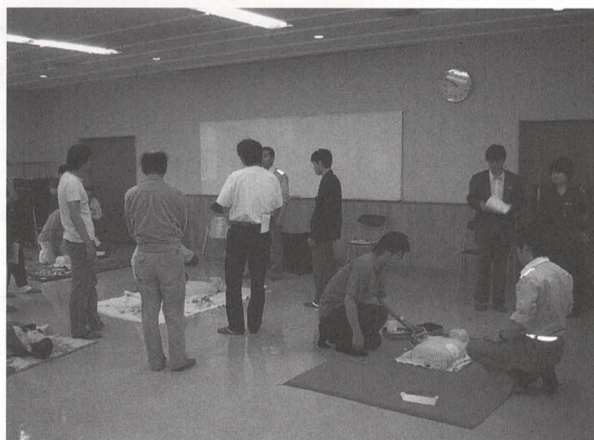
三ヶ森（さんがもり）タクシーの貞包氏は「誰もが安全な外出をいつでもできるように」というテーマで、これまで取り組んできたタクシー定期券やフリーパス、介護保険利用者へのサービスを紹介したほか、国土交通省と厚生労働省が「介護輸送の法的な整理」を出すに至った経過を解説しました。北九州市の福祉有償運送運営協議会委員も務める貞包氏は、運営協議会について、本来はどうやって本来の輸送体制を広めていくか調査研究をすべきと述べ、北九州市の自家用有償運送の実績調査結果や外出に関するニーズ調査の経過なども紹介しました。

近畿タクシーの森崎氏は「地域密着から生まれた観光タクシー」として（1）環境に関わる取り組み、（2）規制緩和に伴うアイデア豊かな取り組み、（3）まちづくりにかかわる取り組みを行ってきた経過を紹介しました。

具体的には、（1）として全国初の天然ガスタクシー運行、廃てんぷら油燃料でコミュニティバス運行、（2）としてお花見タクシー・安心かえるタクシーなど、（3）として神戸中心市街地活性化基本計画に基づく事業に出資参加から始まり、現在は「洋菓子店を巡る神戸スイーツタクシー」などの観光タクシーにも力を入れていることなどを話されました。

最後に、地元夕張市の鈴木氏が「地域サービスの現状と課題」を次のように報告しました。「平成20年6月末の夕張の人口は11,940名でこの50年で人口が1/10に減少し、65歳以上の割合は43%に上っている。財政再建市となった後、市立病院の閉鎖に伴い、透析を受けている患者さん26名が約1時間かけ、隣町の岩見沢市立病院まで通院しなければならない事態となった。市内にタクシー会社が2社あるが福祉車両は1台しかなく、平成19年3月から夕張市社協に送迎をお願いし、20年4月からは夕張鉄道バスに委託し送迎を行なっている。また、昭和50年から無料で行ってきた70歳以上の高齢者に対する外出支援（敬老乗車証）を、平成14年から1回300円にした。それでも交付対象者は4,000人おり月1,800回利用がある。観光施設の維持、点在している市営住宅（昔の炭住）に住んでいる市民の市街地への集約、小中学校の統合、市内の公共交通、高齢者・障害者の移送サービス等、今後の課題として考える。」

その後、北星学園大学経済学の鈴木克典教授の進行で「STSが果たす役割」について討議が行い、翌日7月20日は、夕張市消防本部救急隊員3名による「AED体験キットによる救命講習」と医療法人北志会札幌ライラック病院リハビリテーション科 科長中村孝司氏による「片麻痺疑似体験セット」による介助実技講習を行いました。



AED体験キットによる救命講習の様子

北海道移送・移動サービス連絡会（STネット北海道）

〒062-0008 札幌市豊平区美園8条1丁目3-23
 TEL: 011-842-9337 FAX: 011-82-9330
<http://www.stnet-hokkaido.jp/>
 e-mail: hokkaido.saitou@dpi-japan.org

新 理事・監事ご紹介

2008年度は、地域のさまざまな課題や情報を共有するため、富山と埼玉のネットワークからお二人の理事さんが加わりました。また、若林監事に代わって奈良さんが監事に就任しました。

▼森沢 恵美子（理事）／富山福祉移動サービスネットワーク 世話人代表

はじめまして！誰もがその人らしく生きていくことができる地域社会を願って福祉移動サービスを含む暮らしの助け合い活動に取り組んで10年になります。こうした活動を次代の人たちに引き継いでいくことの困難を感じており、地域のパワーをもっともっと引き出せるような社会のしくみを切に願う昨今です。

▼笹沼 和利（理事）／埼玉県移送サービスネットワーク 代表

知的障害者の施設で働いていたとき、できるだけ風通しのよい施設にと努力してきましたが、やはり施設は隔離されている空間です、ほとんどの寮生さんが「働いてアパートで暮らしたい」と言っていました。何とか実現したくて職安通いをしていました。また、通勤寮の就労問題研究会に参加したり、地域で暮らしていく基盤になる生活寮に関わったりもしてきました。

脱サラで百姓を始めても、ハンディのある人と同じ敷地の中で生活してきました。「だれもが自分の住みたいところで暮らしていける」を実現するためには、今の社会の制度は貧弱すぎます。とくに移動がなければ自由は保障されないと痛感しています。

▼奈良 環（監事）／NPO法人地域創造ネットワーク・ジャパン 理事・事務局長

昨年3月にさわやか福祉財団を卒業して、現在は、団塊・シニアの社会参画推進による地域力創出とそのネットワーク化を進めています。思い起こすと、全国移動ネットが発足した初期から数年間、理事をさせていただいたことがあり、その意味では古巣に戻ったような気もしますが、この間、移動サービスを取りまく社会的環境も大きく様変わりしており、毎回メールを通じて熱く議論していらっしゃる皆様の様子を拝見していて、頭が下がります。どうぞ、よろしくお願ひします。

発 足から10年 思いを新たに

事務局長 伊藤みどり

全国移動ネットは、1998年9月に「移動サービス市民活動全国ネットワーク」として発足しました。当時は、移動サービスの地域ネットワークが全国に数カ所しかなく、広域（遠方）でもスムーズに移動サービスを利用して外出できることを願ってネットワークが作られました。団体名称には、利用する人自身が「移動する」ことを主眼におき、当時は耳慣れなかった「移動サービス」という言葉が使われましたが、その結論に至るまで2時間以上議論したと聞き、一会員として皆さんの熱意に圧倒されたのを覚えています。



2008年3月、理事会にて

事務局だより

それから10年、NPO法成立や介護保険制度スタート、道路運送法による制度化など法制度の変革により、移動サービスを行う市民活動も大きな変化を遂げました。複数の介護・福祉事業の一つとして移動支援を行う団体もあれば、ボランティア活動のみを継続しているグループ、タクシーとして事業化している方々もいます。全国移動ネットはNPO法人化し、会員は地域ネットワーク組織の参加団体を含めると600団体を超える大所帯になりました。歴代の代表や代行として、大下京子さん、阿部司さん、菅原雄一郎さん、碓井英一さん、市川笑子さん、牧野史子さん、みなさんが利用当事者あるいは利用者に寄り添う市民活動のリーダーとして、本当に必要とされる移動サービスを追求してこられました。



2008年10月、第2回地域交通シンポジウムにて、
発言する理事の面々

しかし、今も「誰もが自由に外出・移動できる社会」とは程遠い状況が続いています。高齢化によってニーズが増加する一方で、公共交通機関が撤退したり、商店や病院などの生活に必要な施設や機能が一極集中して遠くなったりと、生活の足の確保が困難な地域が増えています。私がこの活動に参加したきっかけは、透析患者の通院問題でしたが、福祉・医療・介護・交通のそれぞれの担い手が移動を支援しているようでいて、そのいずれも善意や余力に頼って不安定な供給を強いられており、その状況は10年前も今も変わらないように思います。移動・外出を支援するサービスの重要性やコスト負担について、国民的コンセンサスが得られ、移動の権利保障が確立されるよう、多くの関係者ひいては世論を喚起する運動が必要だと感じる毎日です。

今年10月に山形で開催した全国移動ネットの理事会では、今後の活動の方向性として「サービスの多様な担い手が増えること」「福祉交通から視点を広げ、地域の生活者の足の確保を地域が自ら解決できる力をつけること」「それらを方向付け、移動・外出を保障する個別法を創ること」が議論されました。発足10年目で、各地の関係者が地域ネットワークを構築し、組織内外を問わず課題を共有できるようになってきた結果、このような方向性が見えてきたのだらうと思います。

登山なら2合目、畑なら種蒔きをしたところでしょうか。これからも風雨にさらされるでしょうが、生活者の視点で「移動」をとらえると、誰もが住み続けられる地域づくり、持続可能な社会保障制度の構築、次世代に安全で豊かな地球環境を残すこと、色々な課題がつながって見えてきます。主たる目的のための手段でしかない「移動」は、いつも制度の狭間に置き去りにされてきましたが、本当は様々な社会問題の解決策の鍵となる重要な課題だと多くの人が気づき始めています。

全国移動ネットの活動を通して得た多くのすばらしい出会いに感謝しつつ、今後も「自由な移動・外出」をテーマに、知恵と課題を共有できる仲間の輪を広げていきたいと思っています。

市民の手による移動サービス情報誌

「モヴェーレ-MOVERE」第11号

2008年12月15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

U R L / <http://zenkoku-ido.net>

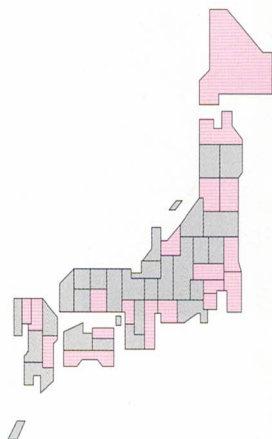
定 価 / 500円 (送料別)

●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思いが込められています。

理事の連絡先・所属団体一覧

各地の移動サービスの状況を知りたい時、活動団体をお探しの時など、お問合せにご利用ください。



団体名	理事名	住所	TEL	FAX
NPO法人 ホップ障害者地域生活支援センター	竹田 保	〒065-0020 北海道札幌市東区北二十条東1丁目5-1 大西ビル1F	(011) 748-6220	(011) 748-6221
青森県移送サービスネットワーク	越谷 秀昭	〒038-0004 青森県青森市富田4-18-24 シティポーター内	(017) 761-2560	(017) 761-2561
NPO法人 移動サービスネットワークみやぎ	菅原 ふじ子	〒980-0011 宮城県仙台市青葉区上杉1-4-25 大立ビル3階	(022) 264-2578	(022) 264-2578
アイケア福祉サービス	榊枝 清吉	〒982-0805 宮城県仙台市太白区鉤取本町2-11-10 西多賀社会訓練センター内	(022) 245-1741	(022) 245-1741
やまがた福祉移動サービスネットワーク	齋藤 丈夫	〒990-0832 山形県山形市城西町1-7-19 山形県NPO支援センター内	(023) 645-9512	(023) 645-9512
茨城福祉移動サービス団体連絡会	高松 志津夫 (担当:かたばみ)	〒310-0022 茨城県水戸市梅香2-1-39 労働福祉会館2階 コモンズ内	(029) 300-4321	(029) 300-4320
埼玉県移送サービスネットワーク	笹沼 和利	〒355-0366 埼玉県比企郡幾川村大野1251	(0493) 67-1678	(0493) 67-1678
移動支援ネットワークちば	中根 裕	〒273-0116 千葉県鎌ヶ谷市馬込沢11番36号 NPO法人しいの木倶楽部気付	(047) 419-7064	(047) 419-7064
イーザーライダー	長谷川 清	〒121-0813 東京都足立区竹の塚6-15-6 プルミエ803	(03) 5242-6965	(03) 5242-6966
NPO法人 ハンディキャブを走らせる会	鬼塚 正徳	〒154-0043 東京都世田谷区松原6-34-12-105	(03) 5376-6609	(03) 3308-1353
有限会社 移動サポート	山本 憲司	〒181-0013 東京都三鷹市下連雀5-1-7	(0422) 70-6441	(0422) 70-6442
NPO法人 ハンディキャブゆづり葉	杉本 依子	〒206-0041 東京都多摩市愛宕4-7-12 シャングリラ21-106	(042) 389-2677	(042) 389-2718
NPO法人 かながわ福祉移動サービスネットワーク	河崎 民子	〒227-0043 神奈川県横浜市青葉区藤が丘1-27-5 アサミハウス第5-1D	(045) 973-6341	(045) 972-0810
富山福祉移動サービスネットワーク	森沢 恵美子	〒939-8025 富山県富山市大島2-490	(076) 420-0207	(076) 420-0271
NPO法人 ボランティアネイバース	大西 光夫	〒461-0005 愛知県名古屋市中区東桜2-18-3-702	(052) 979-6446	(052) 979-6448
NPO法人 移動ネットあいち	渡部 勝	〒458-0041 愛知県名古屋市中区鳴子町1丁目6番地 鳴子団地第80号棟	(052) 899-0833	(052) 899-0800
NPO法人 伊勢まごころ	大西 良太	〒516-0035 三重県伊勢市勢田町911-22	(0596) 22-6681	(0596) 27-3268
関西STS連絡会	柿久保 浩次	〒556-0012 大阪府大阪市浪速区敷津東3-6-10	(06) 4396-9189	(06) 4396-9189
NPO法人 アクティブネットワーク	遠藤 準司	〒567-0810 大阪府茨木市宮元町1番29号	(072) 626-0911	(072) 626-0922
移動ネットおかやま	横山 和廣	〒719-3701 岡山県新見市哲西町矢田3604 NPOきらめき広場内	(0867) 94-2143	(0867) 94-2100
NPO法人 地域教育福祉会・花さき山	笠井 則男	〒761-2101 香川県綾歌郡綾川町畑田552-4	(087) 877-0600	(087) 877-2882
NPO法人 地域サポートの会 さわやか高知	片岡 朝美	〒780-0064 高知県高知市和泉町2番地15号	(088) 821-0550	(088) 821-0780
NPO法人 ふれあい福祉北九州	永田 秀雄	〒802-0802 福岡県北九州市小倉南区城野1-9-23	(093) 931-8378	(093) 931-9313
さが福祉移動サービスネットワーク	平野 征幸	〒849-0937 佐賀県佐賀市鍋島3-3-20 鍋島シェストビル3F ふくしの家気付	(0952) 36-6865	(0952) 36-6865
有限会社 エスペリエンツァ (NPO法人 どこでもドアの会)	時任 博之	〒880-0036 宮崎県宮崎市花ヶ島町入道2240-3 どこでもホームヘルプサービス内	(0985) 26-1396	(0985) 31-8366

所属の地域組織がない理事は掲載していません

福祉有償運送や福祉タクシーを利用したいときには、都道府県単位で作っているこんなサイトもご利用ください。

- 〈青森県〉 福祉・過疎地有償運送に係る運営協議会設置状況等 (PDF)
<http://www.pref.aomori.lg.jp/soshiki/kikaku/shinko/files/20uneikyougikaitiran.pdf>
- 〈埼玉県〉 埼玉県移送サービスネットワーク/移送サービス地区別一覧表
<http://www.saitamaiso-net.com//isosever/iisouneindex.htm>
- 〈神奈川県〉 福祉輸送情報 NPO & TAXI
<http://www.npo-taxi.net/>
- 〈岡山県〉 福祉有償運送登録運送者一覧表
<http://www.pref.okayama.jp/hoken/shofuku/newpage/iso/iso06.html>
- 〈佐賀県〉 佐賀県内福祉有償運送実施(登録)団体一覧 (PDFにリンク)
http://www.pref.saga.lg.jp/web/_14162.html