



日本の福祉交通 デマンド交通の制度と事例

中央大学 研究開発機構 教授

秋山 哲男

(3) 日本の考え方

➡ 欧米の模倣からの出発 (1999年まで)

- ➡ 交通の計画はほとんど無く、様々な障害者・高齢者対策の福祉的交通メニューを薄く広くそろえる
- ➡ 運輸の施策と厚生労働の施策に分かれる

➡ 法的根拠

➡ 運輸部門：

- ➡ 1981年：運輸政策審議会 長期展望に基づく総合的な交通政策の 基本方向で交通弱者がはじめて入れられた
- ➡ 1981年：ガイドライン行政「公共交通ターミナルにおける身体障害者用施設整備ガイドライン」
- ➡ 2000年：「高齢者、身体障害者の公共交通機関を利用した移動の円滑の促進に関する法律」施行(交通バリアフリー法)
- ➡ 運輸は公共交通のバリアフリーデザイン中心で計画づくりはほとんど無かった。

➡ 厚生労働部門

- ➡ 福祉対策を推進する上で必要な交通対策：授産施設の送迎、養護学校の送迎
- ➡ 経済的対策：福祉タクシー券、ガソリン代減免など

(4) 運輸省の障害者交通対策室開設

■ 英国：1981年 Disability Unit（障害者交通対策室）

- 道路研究所：調査・研究開発
- 障害者輸送諮問委員会を通してガイドラインを作成
- 自治体・交通事業者・車両メーカーの啓発・説得
- 移動制約者に対する情報提供
- ヨーロッパ大臣交通会議（ECMT）を通じて共通の政策策定

■ 日本：1991年 交通消費者行政課

- 障害者の公共交通対策などのガイドライン・法律などを策定
- 鉄道駅におけるエスカレーター整備指針
- 「公共交通ターミナルにおける高齢者・障害者のための施設整備ガイドライン」
- 「高齢者、身体障害者の公共交通機関を利用した移動の円滑の促進に関する法律」施行(交通バリアフリー法)

移送サービスの事例とその制度

- ➡ 1. ボランティア団体の運行事例：1981年から
 - ➡ 世田谷ミニキャブ区民の会
- ➡ 2. 行政の運行事例 1973年から??
 - ➡ 事例2. 町田市やまゆり号
- ➡ 3. 道路運送法：
 - ➡ 2004年 構造改革特区 有償運送の一部認可へ
 - ➡ 2006年 道路運送法80条改訂 有償送還の禁止から認可へ
 - ➡ 2013年 地方分権化による 権原を市町村に移譲



1 ・ ボランティア団体の運行事 例：世田谷ミニキャブ区民の会

1. 世田谷ミニキャブ区民の会：概要

■ 成立

- 1981年、世田谷区の国際障害者年記念事業として誕生した。
- 利用者もボランティアも会員制です。
- 東京都より、2000年に特定非営利活動法人（NPO法人）の認証を受けた。
- 車椅子使用など、移動困難の方のお出かけを支援する移送サービス事業と、元気で長生きを支援する、支え合い・介護予防事業を運営している。
（自家用有償旅客運送者としての登録済です。）

■ 利用者

- 会員登録・車両利用・予約などの案内
- 通院・通所・買い物・旅行など、ご利用

2・世田谷ミニキャブ区民の会：移送サービス事業

- ➡ 利用できる方：世田谷区に在住で身体障害者、介護保険認定者等で、電車、バス等の公共交通機関の利用に困難をとまなう方。
- ➡ 初めての利用：会員登録必要。必要書類提出、入会金と年度会費を納入。利用料金：車に乗っている間の距離・時間に応じて、経費を負担。
- ➡ 会費・利用料金入会金 個人会員：3000円 団体会員：5000円
年度会費 個人会員：3000円 団体会員：5000円
- ➡ 利用料金：ひと月ごとにまとめて、翌月始めに、会報と一緒に請求書を送る。
- ➡ 運行の予約：利用日の前月始めより、受付ける。（例えば、8月20日の利用は、7月1日から予約できる。）予約電話は月曜日～金曜日 10：00～15：00
- ➡ 運転は、運転ボランティアが担当。運転、車の取り扱い、車椅子対応などの研修を受けたボランティアが運行する。

3・世田谷ミニキャブ区民の会：使用車種

セレナ：
リフトで
乗降する



エブリ：
シートが
外に出て
くる



車 種	利用定員 (運転者を除く)	装 置	特 徴
ニッサン H C	イス席 7名 車椅子席 2名	リフト	大きめの車椅子、長身の方も 利用できます。乗車定員も多いので 団体の利用にも適しています。
ニッサン キャラバン30	イス席 7名 車椅子席 2名	リフト	大きめの車椅子、長身の方も 利用できます。乗車定員も多いので 団体の利用にも適しています。
トヨタ ハイエース	イス席 7名 車椅子席 2名	リフト	大きめの車椅子、長身の方も 利用できます。乗車定員も多いので 団体の利用にも適しています。
ニッサン セレナ	イス席 4名 車椅子席 1名	リフト	天井が低く、コンパクト設計のため 長身の方、首が曲りにくい方や、 全長が長く、幅が広い車椅子の方は 利用できない場合があります。
トヨタ シエンタ	イス席 4名 (車椅子席 1名 イス席 2名)	スロープ	ワンボックスタイプではないので、 大型の車椅子は、利用できない 場合があります。
スズキ エブリー	イス席 3名 車椅子席 なし	回転シート (電動式)	車椅子のままでは乗れません。電動で 車外に座席が出てきて、乗り移った後、 車内に収納されます。車椅子を、 たたんで収納できるスペースがあります。

4・世田谷ミニキャブ区民の会：事業

➡ 支え合い・介護予防

- ➡ 2008年度から、世田谷区介護予防・地域支援課より、認知症予防プログラムの運営を受託。
- ➡ 元気で長生きを目標に、当会リビングルームにて、各種講座や同好会を主催
- ➡ メニュー
 - ➡ 俳句・短歌の会 かふえてらす文芸、大気香・太極拳教室
 - ➡ 健康マージャン 絵手紙教室 あいの会
 - ➡ 手編み教室 ニットパル

➡ 運転ボランティア募集中

- ➡ 免許：1種免許でも運転できるが、福祉有償運送運転者講習の受講が必要。
- ➡ その他
 - ➡ 1台づつ車椅子の固定方法などが違うので、事前に研修を受けていただく。
 - ➡ 利用者の方を乗せて、5分の運行もあれば、1日ばかりで地方に行く事もある。
 - ➡ 早朝、夜間の運行もありますが、ご自分が出来る日時、出来る条件を選んでいただける。
 - ➡ 保険に入っているので、もしもの時にも安心。
 - ➡ 少しの謝礼が出ます。

5・世田谷ミニキャブ区民の会：利用料金

➡ 一般的な運行の場合

- ➡ 1、維持費 + 2、燃料費 + 3、時間費 で、料金を算出。
- ➡ 1. 維持費：1回の基本手数料 500円
- ➡ 2. 燃料費：
 - ➡ 軽自動55円/1km
 - ➡ 普通自動車：65円/1km
- ➡ 3. 時間費：
 - ➡ 30分以内：250円
 - ➡ 30分～1時間以内：1000円

➡ その他の運行の場合

- ➡ 4. 待機時間費：原則として、区外の目的地利用の場合に適用
 - ➡ 20分～30分：200円
 - ➡ 30分～1時間：400円
- ➡ 5. 回送費：10km以上10～30km：500円
 - ➡ 30～60km：1000円
- ➡ 6. 割り増し料金：早朝及び深夜についての時間
 - ➡ 早朝：午前8時以前 1000円
 - ➡ 深夜：午後8時以降 500円
- ➡ 7. キャンセル料：運転者が倒壊の車庫を出てからキャンセルの連絡を受けたとき、1000円



事例 2. 行政事例 町田市やまゆり号

1・町田市福祉輸送サービス共同配車センター：車両

あなたの外出をお手伝いします

- ➡ 町田市福祉輸送サービス共同配車センター（以下センターという）では、お身体などが不自由で通院や外出が思うようにできない方のお手伝いをします。
- ➡ センターに登録できない方や急なご利用の場合は、町田市内の介護・福祉タクシーや福祉有償運送のご紹介を行います。この事業は、市民、事業者、町田市、及び社会福祉協議会が、地域社会での連携と相互協力により取組んでいます。



やまゆり号



あいちゃん号（市民外出支援サービス）

2・町田市福祉輸送サービス共同配車センター：登録

- 登録できる方：単独で公共交通機関の利用が困難な方
 - ア 身体障害者手帳1・2級 ウ 精神障害者保健福祉手帳1・2級
 - イ 愛の手帳1・2度 エ 総合支援法の障害程度区分4から6の方
 - オ 介護保険法に基づく要介護状態区分3から5の方
 - カ ア～オの各項目に該当されない方は、上記の方と同等程度に『単独で公共交通機関の利用が困難と認められる方』・・・ 医師等の診断書（意見書）等が必要です。
- 登録方法
 - 1 登録申請書を記入のうえ、手帳等の写し、または診断書、その他証明書等を提出してください。
 - 2 後日、乗降・移動等に必要な情報《玄関周り、交通状況、本人の状態など》の確認のため、ご自宅に伺います。
 - 3 その後、登録の可否を通知します。

3・町田市福祉輸送サービス共同配車センター：利用

- 利用日・時間：月曜日～土曜日、午前 8 時～午後 5 時（自宅発着の時間）
- 利用料：やまゆり号運行サービスは利用料の免除規定がある。
やまゆり号運行サービス及び市民外出支援サービスは町田市心身障がい者の通院
及び通所訓練交通費助成制度を利用することが出来る。
- 利用範囲・目的
 - 《やまゆり号運行サービス》：原則市外で、ご利用者宅より概ね片道で2時間以内の範囲で利用でる。：ストレッチャー、車いす固定席 2 台利用の場合は市内も運行する。
 - 《市民外出支援サービス》（あいちゃん号）：市内及び市外の同等地区（距離的に同等の地域、運転手の同意が必要）
 - ※定期的な通勤、通学、通所（ディサービス、授産施設等）には利用できない。
 - ※介護保険法に基づく通院等の乗降介助の送迎加算を得ているサービスは利用できない。
 - ※乗車、降車のいずれかが町田市内でなければ利用できない。
- 利用回数：
 - 「やまゆり号運行サービス」「市民外出支援サービス（あいちゃん号）」については、それぞれ、週 1 回の往復（片道の場合は 2 回）利用できる。

4.町田市福祉輸送サービス共同配車センター：予約

■ 予約方法：1 ヶ月単位の予約申込で行います。

- 1 ※前月の1日（土日、祝日の場合は翌日）から20日までを申込期間
- 1週間に市外1往復（片道2回）、市内1往復（片道2回）の基準で1ヶ月分の予約申込ができる。
- 期間以外でも※ 申込3配車は通院が優先です。キャンセル等により配車ができる場合もあります。ご利用になりたい場合はセンターへご相談ください。
- ※ご利用者の外出機会の拡大、公平で、計画的・効率的なご利用ができるように皆様のご協力をよろしくお願いします。
- <予約受付時間>月～金 午前9時～12時 午後1時～午後5時

■ 利用の当日は

- ●運転手は乗降場所までの介助は行いません。
- ●介助者及び家族等の付き添いの方は同乗できます。
- ●ご利用終了後は、利用明細に基づき利用料金をお支払ください。
- ※料金の支払方法は「やまゆり号運行サービス」は現金、「市民外出支援サービス（あいちゃん号）」については郵便振込になります。
- 「センターに登録されていない（できない）方」、また急な利用や予約が重なり「やまゆり号運行サービス」または「市民外出支援サービス（あいちゃん号）」が利用できない場合は、町田市内の介護・福祉タクシーをご紹介します。一般の介護・福祉タクシーご利用の場合は実費をご負担していただきます。

5・町田市福祉輸送サービス共同配車センター：利用当日

➡ 利用の当日

- ➡ ●運転手は乗降場所までの介助は行いません。
- ➡ ●介助者及び家族等の付き添いの方は同乗できます。
- ➡ ●ご利用終了後は、利用明細に基づき利用料金をお支払ください。
- ➡ ※料金の支払方法は「やまゆり号運行サービス」は現金、「市民外出支援サービス（あいちゃん号）」については郵便振込になります。
- ➡ 「センターに登録されていない（できない）方」、また急な利用や予約が重なり「やまゆり号運行サービス」または「市民外出支援サービス（あいちゃん号）」が利用できない場合は、
- ➡ 町田市内の介護・福祉タクシーをご紹介します。一般の介護・福祉タクシーご利用の場合は実費をご負担していただきます。

6・町田市福祉輸送サービス共同配車センター：システム

17

センターに車両が所属し、配車指示する

利用者（会員）

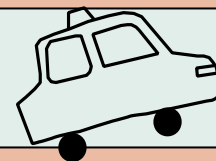
市の事業費補助

予約

町田市福祉輸送サービス共同配車センター
運営：町田市社会福祉協議会

配車指示

交通事業者／NPO法人



約320件／月

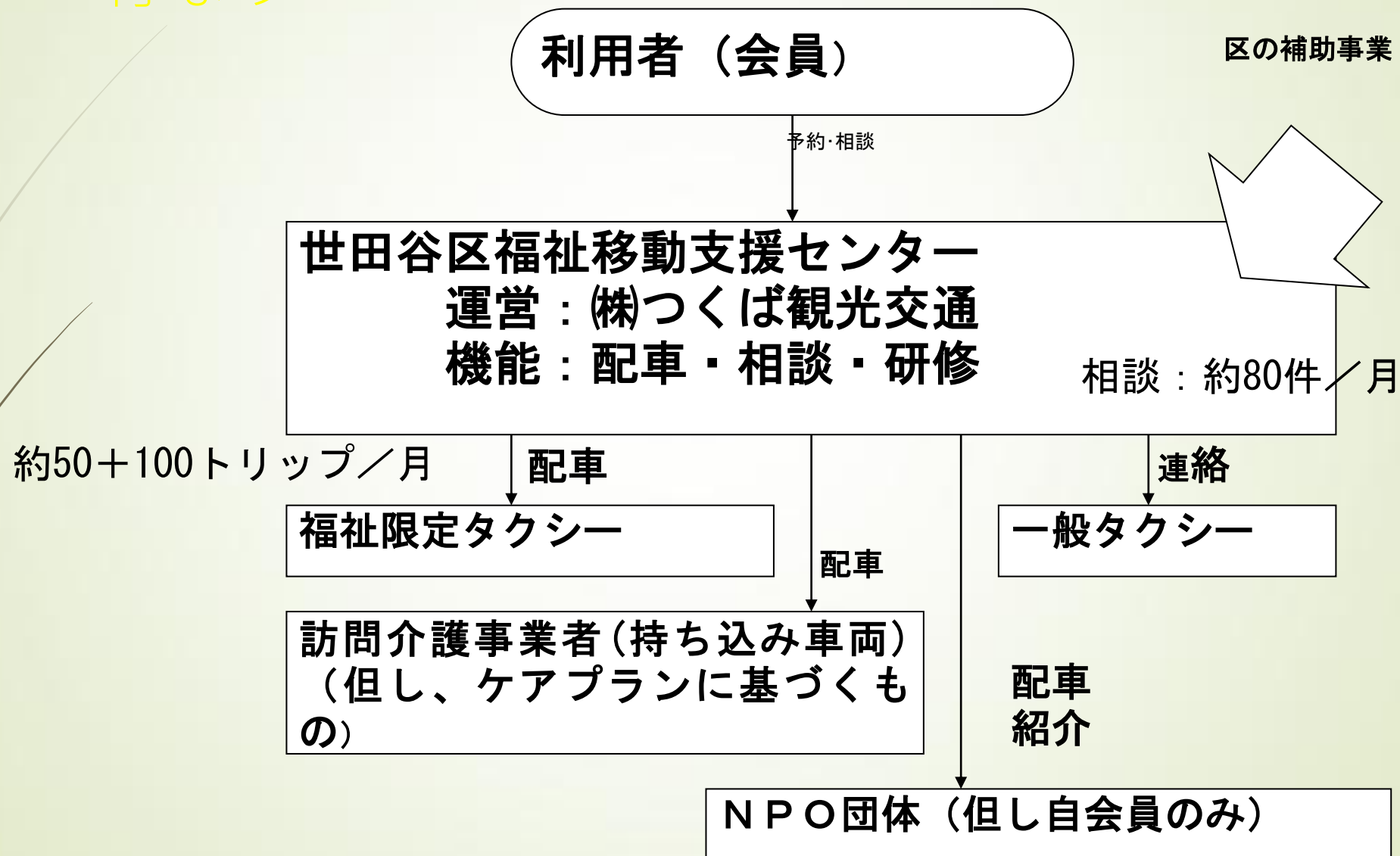
紹介

紹介

福祉有償運送事業者

福祉タクシーなど

7・世田谷区福祉移動支援センター：配車・取次を行なう



8 町田市福祉輸送サービス共同配車センター：移送実績

19

1 町田市の人口等(2007.1.1)

- (1) 町田市の人口 42,813人
- (2) 高齢者人口 88,465人(21.2%)
- (3) 介護保険認定者＋障害者等の人口
23,935人(5.9%)

＊ 身体障害者手帳所持者、愛の手帳所持者
精神障害者保健福祉手帳発行数
介護保険認定者

2 福祉移送の実績(2004年度) 計22,105

- (1) やまゆり号(町田市直営): 4,405人
- (2) 介護タクシー(6事業者): 6,800回(運行)
- (3) ボランティア輸送(8団体): 10,900回(運行)

9・町田市福祉輸送サービス共同配車センター

3 経緯

(1)やまゆり号の運行

- ・1972年よりリフト付車両を、市が直接運行。無料。

(2)課題

- ・**利用者の拡大**:現在は歩行困難な移動制約者
⇒歩行困難者以外に拡大(要介護者、精神・知的障害者)
- ・**利用基準・利用回数**:現在は基準や制限がない
⇒利用基準、利用回数基準の導入
- ・**申込み方法**:現在は前月の1～20日
⇒事前申込み期間の短縮、前日・当日利用ルール
- ・**利用料**:現在は無料
⇒コスト面の改善、自己負担の流れ、**民間事業への移行**
- ・**利用時間帯**:現状は8:30～17:00
⇒早朝、夜間、休日利用への拡大

10.町田市福祉輸送サービス共同配車センター：民間移行

4 民間移行の事業目標

(1) やまゆり号運行サービス

- ・大型車3台:4, 100トリップ／年
- ・普通車1台:1, 600トリップ／年（現状の1.3倍）
- ・主に「市外」「ストレッチャー使用者」に対応
- ・運賃＝150円／トリップ

(2) 市民外出支援サービス

- ・普通車1台:1, 600トリップ／年（又は大型車）
- ・主に「市内」「市外の同等地区」
- ・運賃＝90円／トリップ：大型車＝150円／トリップ

11. 町田市福祉輸送サービス共同配車センター：システム

22

利用対象者：単独で公共交通利用が困難と認定される移動制約者（重度）
センター（運行事業者）に登録

利用料：60～150円／km

2007年4月2日から運行予定

A 福祉輸送共同配車センター

- ・相談・登録・配車依頼・紹介
- ・運営責任者の配置
- * 市・事業者等による協議会の設置

配車指示

B やまゆい号運行サービス

- ・配車・運行・料金収納
- ・大型車3台、普通車1台所属
- * 道運法4条許可事業者

C 市民外出支援サービス

- ・配車・運行・料金収納
- ・福祉車両3台所属
- * 道運法79条登録事業者

町田市事業費補助

センター加盟事業者を配車

- ・介護タクシー、福祉タクシー
- ・一般タクシー

センター加盟以外事業者を紹介

- ・介護タクシー、福祉タクシー
- ・一般タクシー
- ・福祉有償運送事業者（NPO等）
- ・東京福祉タクシー総合配車センター
など

12.町田市福祉輸送サービス共同配車センター：サービスの件数

	4月	5月	6月	合計
やまゆり号運行サービス (リフト+ストレッチャー=3台、応援1台)	205	206	211	622
市民外出支援サービス (スロープ+座席回転=3台)	46	138	152	336
合 計	251	344	363	958

約 320件／月

	4月	5月	6月	合計
相 談 等	26件	42	28	96件
会 員 数	208人	——	254人	——



移動困難者の移動と移送サービス

1. 移動困難者の移動と移送サービスの歴史

- 1970年台～1990年代
 - 移動できない人のために⇒ボランティアで移送を始めたのが最初
 - 道路運送法(2004年まで)：有償送還の禁止、運賃を収受してはいけない(白タク禁止と同列に扱われていた)
 - N P O団体が500トリップを超えたところから問題が顕在化
 - 法的問題：法律違反(道路運送法80条、運賃を収受してはいけない)
 - 経営的問題；予約受付の事務所とスタッフ・送迎のドライバーの専従が必要。障害者等の会費や運賃だけでは経営が成り立たない。
 - 移送サービスでは食べられない
- 法的動き
 - 2004年：構造改革特区で運賃収受を認められる
 - 2006年：道路運送法で運賃の収受を認められる

2. 福祉交通の変遷

1. ボランティアの時代（1970～1999）・行政施策として考えなかった時代
 - ➡ ボランティア以外に見るべき担い手は極めて少なく特定の行政（例えば町田市）や行政委託・助成の送迎（社会福祉協議会など）がわずかに存在する程度であった。
2. 介護保険（2000～2003年）医療・保健の領域の制度化がスタート
 - ➡ 2000年の介護保険制度の施行に伴い介護保険を適用したヘルパー資格を持った運転手が介護事業を行う『介護タクシー』が各地で業務を開始した。
3. 福祉限定4条のタクシー：（介護保険に連動したタクシーの開発）
 - ➡ 2002年福祉輸送限定許可による「福祉限定タクシー」スタート
4. 構造改革特区
 - ➡ 2004年の白ナンバー車両の有償運送の特例許可をおこなう。ボランティアから組織としてはNPOとして運輸市場に参入。
 - ➡ 運賃がタクシーの1/2程度、ドライバーは1種免許あるいはは講習を受けること
5. 道路運送法改定：市町村バスやNPOによるボランティア有償運送の制度化（登録制）2006年10月

3. 福祉交通の法制度とその特徴

行政施策の展開		時代の特徴
1. 行政施策前史	(ボランティアの時代：1970～1999)	ボランティア以外に見るべき担い手は極めて少なく特定の行政（例えば町田市）や行政委託・助成の送迎（社会福祉協議会など）がわずかに存在する程度
2 本格行政施策の幕開け	介護保険の開始（2000年）医療・保健の領域がやっと制度化がスタート	2000年の介護保険制度の施行に伴い介護保険を適用したヘルパー資格を持った運転手が介護事業を行う『介護タクシー』が各地で業務を開始した
3. 限定4条のタクシー	福祉限定4条のタクシー（介護保険に連動したタクシーの開発）2002年	2002年の福祉輸送限定許可による「福祉限定タクシー」
4. 特区によるボランティア有償運送	構造改革特区（ボランティアの有償運送を可能に）2004年	2004年の白ナンバー車両の有償運送の特例許可をおこなう。ボランティアから組織としてはNPOとして運輸市場に参入。
5. ボランティア有償運送	市町村バスやNPOによるボランティア有償運送の制度化（登録制）2006年10月から	過疎地における住民の生活交通や移動制約者の移動手段など、バス・タクシー事業者によることが困難であり、地方公共団体、バス・タクシー事業者、地域住民等地域の関係者が必要と合意した場合、市町村、NPOによる運送サービス提供を可能に

4. 国の福祉交通と公共交通の対策の比較(1983～1999年)

➡ **運輸政策審議会** 長期展望に基づく総合的な交通政策の基本方向：交通弱者がはじめて入れられた

1. 公共交通は徐々にステップアップ：公共交通（鉄道・バス等の対策は80年代から90年代にかなり展開し、2000年の交通バリアフリー法で集大成したと考えられる。

2. 福祉交通は空白の時代：1999年までほとんど対策は行われず、ボランティアやほんの一部の行政のお任せ状態であった。空白の20年の間に英国・米国スウェーデンはしっかりした高齢社会に対応した対策を構築していた。

西暦 (年)	福祉 交通	公共交通のバリアフリー関連 (鉄道・バス・空港・旅客船ターミナル)
1983		■「公共交通ターミナルにおける身体障害者用施設整備ガイドライン」：日本初のガイドライン
1990		「心身障害者・高齢者のための公共交通機関の車両構造に関するモデルデザイン」
1990		神奈川県 鉄道駅にエレベーター設置補助 / 横浜市 鉄道駅エレベーター等設置補助要綱
1991		「鉄道駅におけるエスカレーター整備指針」：5m以上
1993		「鉄道駅におけるエレベーター整備指針」：5m以上
1994		■「公共交通ターミナルにおける高齢者・障害者のための施設整備ガイドライン」

➡ 運輸政策審議会

- ➡ 長期展望に基づく総合的な交通政策の基本方向：交通弱者がはじめて入れられた

➡ 1. 公共交通は徐々にステップアップ：

- ➡ 公共交通（鉄道・バス等の対策は80年代から90年代にかなり展開し、2000年の交通バリアフリー法で集大成したと考えられる。

➡ 2. 福祉交通は空白の時代：

- ➡ 1999年までほとんど対策は行われず、ボランティアやほんの一部の行政のお任せ状態であった。空白の20年の間に英国・米国スウェーデンはしっかりした高齢社会に対応した対策を構築していた。

➡ 3. 介護保険(医療・保健系の支援がようやく始まった)

- ➡ 2000年から介護保険により医療・保健系の支援が始まった（英国はアンビュランスサービス・米国はメディケイドなどでの経験がここ20年で大きく前進した）

5. 移送サービスの歴史の再確認2000年以降

4. 供給を民間ベースで増やすことが日本のやり方

- ➡ 福祉交通は民間ベースでできる範囲は限界がある。その理由は、ペイしないのが欧州・米国では前提に行政が責任を持っている（日本は責任を持つまでに至っていない）

5. 介護保険＋限定4条タクシー

- ➡ 空白の20年を経て2000年から制度を工夫することによって対応し始めて8年、効果は介護保険の行政支援＋運輸の限定4条が供給量の増加の効果をもたらしてきた。

6. 車両はタクシーが2006年の法律、2007年のガイドラインに規定され始めた。

西暦 (年)	福祉交通	公共交通のバリアフリー関連 (鉄道・バス・空港・旅客船ターミナル)
2000	介護保険の開始	■「高齢者、身体障害者の公共交通機関を利用した移動の円滑の促進に関する法律」施行(交通バリアフリー法)
2001		■「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン」
2002	福祉限定4条のタクシー (介護保険に連動したタクシーの開発)	
2004	構造改革特区（ボランティアの有償運送を可能に）	
2006	市町村バスやNPOによるボランティア有償運送の制度化（登録制）	■交通バリアフリー法改定
2007	バリアフリー整備ガイドライン（車両等編）のタクシー	①バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編）、正式名称は「公共交通機関の旅客施設の移動等円滑化整備ガイドライン」 ②バリアフリー整備ガイドライン（車両等編）、正式名称は、「公共交通機関の車両等の移動等円滑化整備ガイドライン」

3. 介護保険(医療・保健系の支援がようやく始まった)

- ➡ 2000年から介護保険により医療・保健系の支援が始まった（英国はアンビュランスサービス・米国はメディケイドなどでの経験がここ20年で大きく前進した）

4. 供給を民間ベースで増やすことが日本のやり方

- ➡ 福祉交通は民間ベースでできる範囲は限界がある。その理由は、ペイしないのが欧州・米国では前提に行政が責任を持っている（日本は責任を持つまでに至ってない）

5. 介護保険＋限定4条タクシー

- ➡ 空白の20年を経て2000年から制度を工夫することによって対応し始めて8年、効果は介護保険の行政支援＋運輸の限定4条が供給量の増加の効果をもたらしてきた。

6. 車両はタクシーが2006年の法律、2007年のガイドラインに規定され始めた。

E. 運営協議会の課題

1. 福祉有償運送だけでは食べられない？

- タクシーの1/2 運賃
 - 若者が就職して結婚・子育てをできない賃金である
 - 運行主体
 - 頑張っても赤字
 - やむを得ず介護制度などで穴埋め
- ユーザーに負担
 - 値上げをしたらユーザーがついてこれない
- ほかのビジネスを複合化する
 - 介護福祉
 - バス事業 [英国]

E. 運営協議会の課題

2. 道路運送法79条の運営協議会の役割

- ➡ ①運営協議会はNPOの審査だけでよいのか？
 - ➡ 審査だけなら⇒国土交通省＋市区町村でやればよいのでは
- ➡ ②自治体の移送問題・移送計画は議論されてない
 - ➡ 移送の計画を立てることを考えてない
- ➡ ③運営協議会は地域公共交通の中で議論がふさわしいのではないか
 - ➡ コミバス、デマンドバス、UDタクシーと移送サービスは接点があるので
- ➡ ④移送サービスの責任はだれが持つべきか
 - ➡ 民間だけに任せるのは問題である
 - ➡ 移動に対して介護保険の一部が公的に対応

E. 運営協議会の課題

3. 移送サービスの責任が誰なのか不明確

- ➡ 移送サービスの責任はだれが持つべきか
 - ➡ 民間だけに任せるのは問題である
 - ➡ 移動に対して介護保険の一部が公的に対応
- ➡ STSの計画
 - ➡ NPOの移送サービス：移動困難な人に着目しサービスしているが十分カバーできない
 - ➡ 行政は市民のモビリティニーズを把握しNPOでカバーできない行政の責任で領域を運行すべき
- ➡ 計画デザイン
 - ➡ システムとして行政が計画を作る

E. 運営協議会の課題

4. 移送サービスの制度化の概念図

制度化された移送サービス（タクシー・NPO許可制度で十分か？）
⇒不十分

欧米の移送サービスが
制度化されている

日本も制度化(STサービス法)が必要

日本

台湾、
香港

英国、米国、カナダ、ス
ウェーデン、仏

5. 移送サービスのボランティアの意味

5. 移送サービスのボランティアの意味

- ➡ 福祉の混合経済：英国の例
- ➡ 生活危機に際しての多重的なセーフティネット
 - ➡ 第1段階＝自助(セルフ・ヘルプ) プライベート
 - ➡ 倫理的に要求される実践
 - ➡ 第2段階＝互助（ミューチュアル・ヘルプ）
 - ➡ 主体的な生存戦略 パブリック
 - ➡ 第3段階＝チャリティ（共助）
 - ➡ 他者から与えられる救済
 - ➡ 第4段階＝公的救貧(救貧の守備範囲) オフィシャル
 - ➡ ミニマムかつ屈辱的だが包括的
- ➡ 福祉国家であるとともに、チャリティ大国であり続けるイギリス
- ➡ 歴史的、制度的条件のもとでシステム化：公共の厚み(現代日本へのヒント)

E. 運営協議会の課題

5. 関連法と移送サービス

- ➡ 法律としてどう考えるか？
 - ➡ 公共交通活性化再生法
- ➡ 法律の執行としてどう考えるか
 - ➡ 運営協議会（道路運送法79・78条）
 - ➡ 福祉部門が対応
 - ➡ 地域公共交通会議（公共交通活性化再生法）
 - ➡ 交通部局・都市計画部局が対応
- ➡ 障害者・高齢者福祉

A. 移送サービスの置かれている位置

1. 関連法

■ 法的条件の変化

- 2000年 介護保険
- 2006年 道路運送法
- 2012年 交通基本法・廃案
- 2012年 障害者制度改革
- 2013年 バリアフリー整備ガイドライン

A. 移送サービスの置かれている位置

2. タクシー・ツーリズムの変化

- タクシーの変化
 - UDタクシー
 - 教育制度の指針
 - 介護タクシー
- ユニバーサルツーリズムの変化
 - 移送サービスが観光の一部に
 - NPO
 - 「日本バリアフリー観光推進機構」
 - 「日本UT推進ネットワーク」

A. 移送サービスの置かれている位置

3. 移送サービスの現状

- 1. 福祉有償運送だけでは食べられない？
 - 介護サービスなどを複合化
- 2. NPOのタクシーの1/2運賃では経営が立ち行かない
 - 障害者の支援の観点は継続しているが
 - ビジネス的傾向が強調され始めた
- 3. STSは福祉サービスと交通サービスの2つの側面を持つ
 - 交通サービスで対応する：移動そのもののみ
 - 福祉サービス：移動と福祉サービスが重なる部分
- 4. タクシーと移送サービスの競合が激化する
 - タクシーは教育を開始し、UD車両が増加する
 - 移送サービスは、ボランティアにビジネスが加わる
 - 主たる美辞根柢は介護保険

B. 移送サービスの将来の必要性

1. 高齢者の利用が高まる

- ロコモティブシンドローム（**運動器症候群**・廃用症候群）
 - 運動器官の障害によって日常生活で人や道具の助けが必要な状態、またはその一步手前の状態をいう。
- 患者数
 - 変形性関節症と、骨粗鬆症に限っても、推計患者数は4700万人
- 2010年：1億2585万人
- 2055年：8993万人
 - 65歳以上：40.5%

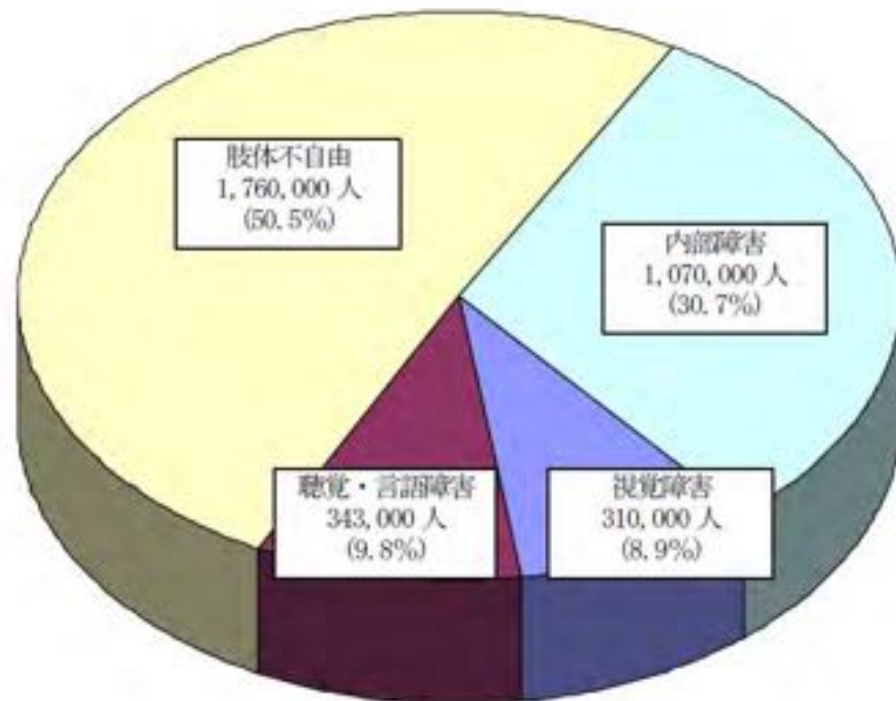
年 齢	%
0～50歳	56.3
50歳以上	43.6
65歳以上	30.5

B. 移送サービスの将来の必要性身体

2. 障害者の利用が高まる

- ➡ 身体障害者：
 - ➡ 348万人（人口の3%）
- ➡ 肢体不自由
 - ➡ 176万（50%）
- ➡ 障害者の増加

図2 障害の種類別にみた身体障害者数
(総数：3,483,000人)



C. 移送サービスはなぜ必要か？

1. 日常・非日常生活で必要

- ➡ 健康で文化的な最低限度の生活を保障
 - ➡ 移動は人間生活の基本は学び・働き・遊び、様々な人と交流する
- ➡ 日常生活をするための移動？
 - ➡ 通勤・通学・通所
 - ➡ 買物
 - ➡ 通院
 - ➡ 親戚・知人の訪問・お会いする
 - ➡ 散歩・花見・墓参り
- ➡ 非日常の移動？
 - ➡ 観光
 - ➡ 災害の避難

C. 移送サービスはなぜ必要か？

2. 移動サービスが必要な領域

