

KSKR 移動・送迎支援活動ニュース



《 2021 移動送迎支援活動セミナー 》

地域生活での移動・外出手段の現状と、 ニーズに合った取組みを考える！

2021年1月31日に、たかつガーデン（大阪府教育会館）において開催された恒例の「2021 移動送迎支援活動セミナー」（主催：NPO 法人 移動送迎支援活動情報センター、後援：NPO 法人 全国移動サービスネットワーク／関西 STS 連絡会）に、岡山県から駆けつけてくださった NPO 法人 移動ネットおかやまの横山和廣さんからの報告を中心に、セミナーの様子を報告いたします。（※報告文（講演録）の文責は、関西 STS 連絡会・事務局です。）

取組み報告「岡山県における・外出手段の確保と課題から見えること」

NPO 法人 移動ネットおかやま 横山和廣

岡山県内で福祉有償運送を軸に、かれこれ 20 年間、非常に厳しい財政の中で、地域の移動制約者をいかにして支援していくかという取組みを続けてきました。そして住民主体の移送サービスの立ち上げと同時に、活動を持続できずに止めざるを得ない団体も。そういう狭間も見てきました。この頃は、何か自分自身の気持ちの中に“ストーン”と落ちるようなものがあることを感じて、気を取り戻しながら「移動ネットおかやま」という中間支援組織を継続させてきたところです。

今日は「岡山県における・外出手段の確保と課題から見えること」ということで、岡山県での活動の事例報告として、①福祉有償運送の実態が、今の移動サービスに制度的にマッチしなくなっている現状について。②登録不要による住民主体の移動サービスが広がってきているが、この活動の重要性と制度上の問題点。それと、③通所付添サポート事業の普及・拡大の現状と厚生労働省の総合事業における課題。こ

の 3 つのパターンをおり混ぜながら、話をさせてもらいます。

福祉有償運送の井原市助成

—— NPO 法人 よしいかけはし

岡山県には、福祉有償運送で 67 団体が頑張っています。それと 4 年前に、岡山県として国土交通省から“登録の権限移譲”を受けています。これは西日本では初めてのケースなんです。つまり福祉有償運送について、自治体としては積極的に対応していると言えます。

しかしながら、県内 67 団体に対する公的助成は一切無く、「タクシーの 1 / 2」という運送の対価だけでは持続できないということを、前提でやっているわけですね。つまり NPO 法人でも、他の事業から何らかの補てんがなければ維持できない。それでも、地域に移動制約者がいて、公共交通が使えない人がいるから、自分たちで福祉有償運送を起ち上げざるを得ないわけですね。大阪と違って、免許を返納したら孤立する

しかないんです。

そこに、「タクシーの1/2なら、移動サービスをして良いですよ」ということは、制度的に最初から矛盾しているんです。15年前から、そういう制度のままで、私たちはずっとやって来ているんです。「今さら、何じゃ」と言われるかも知れないが…（笑い）。最初は、「あちこちに福祉有償運送を増やして、住民で共有し合おう」ということだった。だけど、広げれば広げるだけ赤字になるという仕組みになっている。こういうことを、行政に知ってもらう必要があるんですね。つまり現実の福祉有償運送そのものは、住民主体の活動ではない。移動送迎サービスによる“赤字分”を、自分の団体が抱え込んで他のサービス料をつぎ込んで、維持しているという現状があるんです。

そういう状況の中で、「NPO法人 よしいかけはし」というところから相談が入って、私は岡山県の運営協議会の構成メンバーでもあるので、公共交通もなくて困っている状況が解るので、「よし、やろう!」ということで、NPOを設立し、自家用有償旅客運送の登録をして、6年前に起ち上げたんです。そして、「せっかく福祉有償運送を起ち上げて、1年ほどでたたんでしまうことになれば、みんなが困る」ということで、井原市の担当者に相談をかけていきます。

井原市芳井町は、人口（芳井町）：4,318人、高齢化率：43.30%、介護認定者：405人、障害者：305人（2020年3月現在）であり、「福祉有償運送が無ければ、みんなが困る」ということで話を詰めていきました。そして、岡山県で唯一の「助成金の支給」が決まったのです。それまでは、赤字でも法人均等課税を払わされていました。まさに「溺れる子を、上から押さえる」ような状態だったところに、一部の行政で“助成金としてキックバックされた”というのが、岡山県での唯一の助成の事例だったんです。

「NPO法人 よしいかけはし」の2019年度の運行実績は、登録者数 63名、稼働日数 238日、対



▲横山和廣さん（NPO法人 移動ネットおかやま）

応件数 665件（月平均 55.4件）で、運送の対価が 1,181,210円（月平均 98,434円）、走行距離 17,753km（月平均 1,479km）、市の助成金 257,500円（月平均 21,458円）となっています。

井原市の福祉有償運送事業への助成金は「井原市福祉基金助成事業」として、①事務処理安定化事業：障害者、高齢者の送迎利用件数×助成額 250円。②事業設立事業：(1)新たに車両購入経費の3分の2以内（上限 50万円）（車椅子対応車両：上限 100万円）、(2)新たに福祉有償運送事業を実施するための必要経費 10分の10（上限 25万円）、③事業継続事業：事業を継続している法人が車両購入に必要な経費（②の(1)と同様）となっています。

今後の課題としては、①まずは運営を軌道に乗せること（色々な事業所との連携）、②継続性を維持するための後継者育成などが、重要になっていくと思います。

福祉無償運送「^{おとしま}乙島ボランティアらんらん」
——乙島コミュニティ協議会

8000～9000人のコミュニティである岡山県倉敷市乙島地域で、公共交通のバス路線が無くなったあと、たった8kmの生活圏のところをコミュニティタクシーが遠回りでも30分以上もかかることから中止となり、「買い物難民」が多発したのです。そして倉敷市の公共交通政策が上手くいかずに、住民が困っているという状況の中で、地域のコミュニティ団体から相談が入ってきました。

この乙島小学校区は、①人口：6,325人、②世帯数：2,750世帯、③高齢化率：32.2%（2020年3月現在）でした。その小地域ケア会議に提唱して、ここは福祉有償運送と違って「福祉無償運送をやるよ!」ということで、2015年からNPO法人による「乙島らんらん」のデモ運行を2年間開始していきました。

2017年には、国土交通省岡山運輸支局旅客課を訪問して、「コミュニティの車で」「運転ボランティアが」「利用料はガソリン代実費+ボランティアへ

目次

■ 報告：2021 移動送迎支援活動セミナー	1
■ 福祉有償運送運転講習会・案内	5
■ 《レポート》「道路運送法」法令改正等	7
■ 報道資料（日本経済新聞）	10
■ 報道資料（東京交通新聞）	11
■ 会費納入のお願い	12

の任意の謝礼」というシステムで、福祉無償運送を実施すると報告しました。一方、国交省から運輸支局宛には「住民がやる移動サービスには、積極的に相談にのりなさい」という指示が下りていたんです。

2019年度の運行実績は、①運転ボランティアの数：5名、②運行日数：103回、③実利用者数延：2,031人、④送迎回数：8.9回（1日平均）、⑤用途 通院：1401回、買い物：630回となっています。運営経費は、基本的に倉敷市コミュニティ協議会からの補助金と、本事業への賛同者及び利用者等からの任意の寄附金です。

岡山県内「通所付添サポート事業」

岡山県保健福祉部長寿社会課が「通所付添サポート事業」として実施しているもので、2020年9月現在、10市町村で開始されています。これは、第7期岡山県高齢者保健福祉計画・介護保険事業支援計画によるモデル事業を経て、通所付添サポートが住民互助の付添活動として取り組まれています。

この仕組みは「介護予防サービス」として、引きこもりによる虚弱防止の誘い出しを目的として、自宅から通所への移動支援、歩行の見守りや、移動支援サービス、降車後の誘導などを、元気な世代の高齢者が二人一組（付添者・運転者）で有償ボランティアとして取り組んでいます。このサポート者養成講習は、岡山県が担っています。そして車両台数の不足分は、リース車両を利用し、リース料は町が地域支援事業交付金で対応しています。送迎サービスの利用料は無料で、付添に対する対価として総合事業の「一般介護予防事業」として補助されることになっています。

また岡山県の通所付添サポート事業の使用車両を対象とした自動車保険は、岡山県通所付添サポート者制度向けの「移動支援サービス自動車保険」（限定活動のボランティア保険）として損保ジャパン日本興亜が取り扱い、社会福祉法人等が市町村に

車両の提供を行い、市町村を通じて社会福祉法人等の車両を利用したボランティア活動として、自宅と通いの場への移動支援サービスを取り組んでいるのです。

ここで活動したサポーターの人たちは、必ず次は、車イスとか介助を伴う福祉有償運送の担い手になっていくであろう“金の卵”であり、これからの地域支援の貴重な担い手になっていくものと思いをはせているところです。

総合事業を活用して移動支援サービスを

普及するための具体策

総合事業を市町村に普及させるためには、住民、自治体が理解し易い制度・仕組みに改定し、丁寧な説明ができるものをつくるのが、どうしても必要であることを、私たちは痛感してきました。

そこで「介護予防のための外出支援を普及させる」という目的で、「道路運送法の“許可・登録”と“登録不要”と、総合事業の種類の整合性の検証」「移動支援に係る公的補助の整理と、公助助成（介護保険・自治体助成）の情報提供」へのフォーラムを実施していきます。

その中で、課題として「介護保険法総合事業の種類」と「道路運送法登録不要の種類」の重なる部分の判断が、曖昧で分かり難く、住民主体のサービスを住民の誰でもが理解できる制度に編集することが必要であることを明らかにしてきました。

全国移動ネットの調査「総合事業活用の有無と道路運送法の種類（2020年1月）」で、道路運送法の種類では、①許可・登録不要、②登録、③許可により、総合事業の種類では、①訪問型サービスB（ケース1、2）、②訪問型サービスD、③（ケアマネジメント不要の）一般介護予防事業を実施している状況であること。

また、総合事業による補助可能な経費として、①訪問型サービスB（ケース1、2）、②訪問型サービスD、③一般介護予防事業それぞれで、補助が可能な経費として「コーディネーター人件費」「家賃・通信費等」「車両維持購入費」「ガソリン代」の可否があること。「補助対象となる利用者」「ケアマネジメントの要否」「利用者負担」などの違いがある状況も、整理されつつあります。

国交省は「持続可能な運送サービス提供の確保に資する取組みを推進するため」と称して、道路運送法の一部改正を行い、自家用有償旅客運送の種類を現行の3種類から2種類、①交通空白地有償運送、②福祉有償運送に整理し、2020年11月



▲ 2021 移動送迎支援活動セミナー

に施行しています。

一方、厚生労働省関連では「移動支援（訪問型サービス D）のほか、住民主体による支援（訪問型又は通所型サービス B）」を対象に。そして「介護保険担当職員や生活支援コーディネーターが公共交通に関する協議の場に参加し、把握している高齢者の移動ニーズを共有している」場合も、2020年度の達成状況に応じた交付金を設定しています。

岡山の地では、今、誰でもが解りやすい推薦プランを作ろうと、“プロジェクト”を起ち上げる話をしているところです。そして、住民、自治体が可能な限り理解し易い制度・仕組みを示しながら、



■太子町社会福祉協議会（大阪府）・吉高賢司氏より「住民とともに作った移動手段のカたち」と題して、太子町における生活支援体制整備事業としての移動支援について「交流サロン（一般介護予防事業）+訪問型サービス D」「登録不要の移動・外出支援+訪問型サービス D」「通所型サービス C +訪問型サービス D」の取組みについて、形を創るにあたっての核になる「なぜ、移動手段なのか」や、「なぜ、マイカー・ボランティアを創ったのか」など、個別具体の活きいきとした取組みの報告をいただきました。



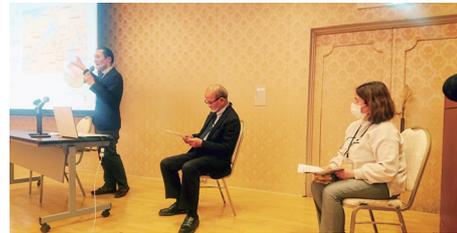
▲吉高賢司さん（太子町社会福祉協議会）

■東桜谷おしゃべり会・麻原喜代次氏、（滋賀県）日野町社会福祉協議会・橋元成子氏、（滋賀県）日野町長寿福祉課・山添史郎氏より、「東桜谷移動支援事業“おたすけカゴヤ”の取組み」と題して、日野町における登録不要の移動支援サービスとして日野町移動支援事業（訪問型サービス D + 町単独事業）の実施に向けた“東桜谷おしゃべり会”の起ち上げの経過から、“おたすけカゴヤ”の取組みから見えてきた生々しい課題、人件費、報酬費、保険料等。そして、必要な事業経費への日野町の補助制度などについて、報告をいただきました。

二つの貴重な「地域からの報告」を、有難うございました。

自宅と目的地間の「登録不要の活動」を企画する場合、「（乗降介助の）介助料」と「特定費用（ガソリン代・有料道路・駐車場）」を利用者負担として、介助料は公費助成を検討すること。また、活動団体加入会費やボランティアへの任意の謝礼がある場合も想定して、モデルのプラン作りを推し進めているところです。

ますます移動支援サービスの必要性が高まっている中で、常々、「少しでも解りやすいプラン・方法が無いのかなあ」と思いながら、みんなで知恵を出し合いながら、足元から移動支援サービスを広げていきたいと考えているところです。ご清聴ありがとうございました。



▲滋賀県日野町からの麻原、橋元、山添 3 氏

続いて、セミナー発言者全員と参加者を交え、お互いの質問をベースにした意見交換と交流をおこなった後、三星昭宏さん（近畿大学 名誉教授、関西 STS 連絡会 顧問）からセミナーの「まとめ」の発言をいただきました。

三星さんからは、①大阪府も、当初は福祉有償運送運営協議会の“座長連絡会”が定期的に開催されて、それぞれのブロックにおける課題の調整等がなされていたが、開催されなくなって久しい。こういう情報交換を伴う連絡会議がぜひとも必要だと思う。②岡山県での取組みは、実に素晴らしい。行政や住民に解りやすい移動支援サービスの実践は、現在の法制度の欠陥部分を照らし出している。③地域からの 2 団体の温かい取組み報告は、活きいきとしていて、実に素晴らしい。こうした人たちの取組みこそが、裾野を拡げていくことにつながると実感できた。——などを指摘され、セミナーを終えました。



▲三星昭宏さん（近畿大学 名誉教授）

国土交通省
認定講習

移動・送迎サービス 運転協力者講習会

福祉有償運送運転者及びセダン等運転者「運転協力者講習会」

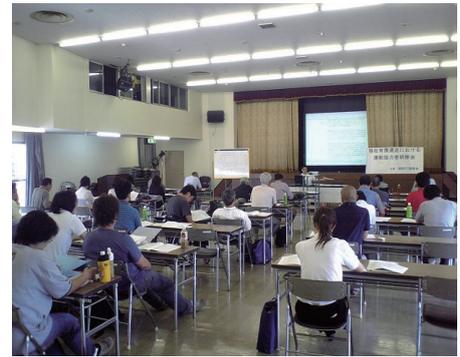
私たちが取り組んでいる福祉有償運送(移動送迎支援活動)は、非営利法人であれば改正「道路運送法79条」(2006年10月1日施行)に登録すれば可能となっています。

■ 改正「道路運送法」では、「**運転者の要件**」として「国土交通大臣認定の講習修了者」という要件が新設され、講習内容も**最低470分(セダン車等研修を含む)**が規定されています。■

「道路運送法」改正の目的は、「**過疎地の生活交通や要介護者・身体障害者等の移動制約者の移動を確保**」(国土交通省)とされています。ものの、手続きの煩雑さゆえに各地ではやむなく撤収する団体も出ている状況です。

私たちは「福祉有償運送運転者及びセダン等運転者講習」として国交省認定(2006年12月1日)を済ませ、活動継続への支援と、**移動送迎支援活動**のすそ野を広げる努力を行っているところです。この機会に受講いただき、それぞれの地域で取り組みを継続・拡大されるようお願いいたします。

※カリキュラム全てに出席された方には、**運転協力者講習の「修了証」**を発行いたします。



■ 日 時: ① 7月17日(土) (9時30分～18時00分 ※昼休憩45分含む)
(2021年) ② 7月18日(日) (10時～11時30分:セダン講習

(介護資格の無い人:セダン講習希望者対象))

※いずれも開場・受付は20分前から

■ 会 場: NPO法人 日常生活支援ネットワーク 1階

大阪市浪速区敷津東3丁目6番10号【チラシ裏面:地図参照】

■ 定 員: 20名程度 (定員になり次第締め切らせていただきます【先着順】)

■ 参加費用: 9,000円/名 (関西STS連絡会非加入団体は15,000円/名)

※いずれもテキスト代が別途1,000円必要となります。

※セダン講習を希望される方は1,000円で実施します。

※運転適性診断を希望される方は1,500円で実施します。

(当日受付でお支払いください。)

■ 主 催: NPO法人 移動送迎支援活動情報センター

■ 共 催: 関西STS連絡会

【申込み・問合せ先】

NPO法人 移動送迎支援活動情報センター

(担当 えのきぞの、いらはら)

TEL: 06-4396-9189 FAX: 06-4396-9189

(お申し込みは別紙FAX用紙にて受け付けています)



福祉有償運送運転者及びセダン等運転者講習会

■ 講習内容 ■

【9時30分～18時00分（昼休憩45分含む）】

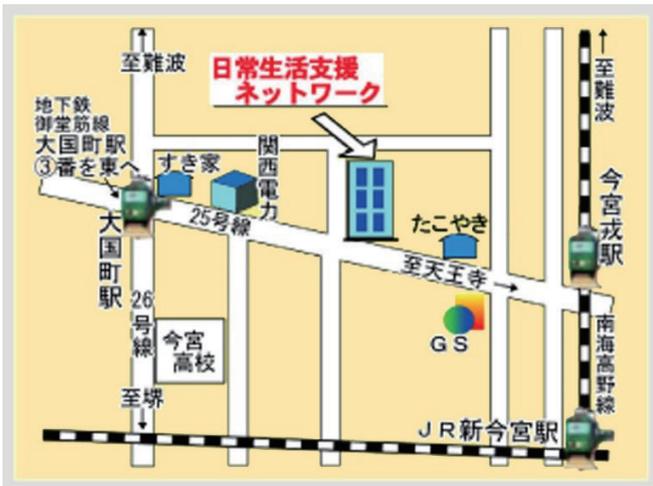
- 【第1章】 運転協力者研修の目的と研修の進め方
- 【第2章】 移動・送迎サービスとは
- 【第3章】 移動・送迎サービスの利用者を理解する
- 【第4章】 利用者の心理と接遇
- 【第5章】 必要とされる介助と活動の様子
ガイドヘルプ及び車イス体験・介助実習
- 【第6章】 移動・送迎サービスに必要な心構えとマナー
- 【第7章】 福祉車両について

- 【第8章】 移動・送迎サービス関連の交通法を理解する
- 【第9章】 福祉車両への乗降及び運転実技
—— 修了式 ——

※適性診断（希望者のみ）：18時00分～（多少変更有）

■セダン講習（希望者のみ）■ 【10時～11時30分】

- 【第9章】 セダン車両への乗降及び運転実技
セダン車両へ乗降・介助実習
- 【第10章】 セダン車等運転研修（座学）
—— 修了式 ——



地下鉄「大國町」駅・東側、南海線「今宮戎」駅、西側

・作業所内やサービスを提供中の賠償事故に備え

事業者総合賠償責任補償制度

・職員や活動中の支援者の事故に備え

傷害見舞金補償制度

障害者補償制度20余年の実績の

AIG 保険会社

ジェイアイシーウエスト(株)

TEL : 06-6941-5187 FAX : 06-6944-1728
自動車保険等あらゆる保険の事はご相談ください

申し込み用紙

希望日 (○印を)	(2021年) ①7月17(土) ②7月18日(日) (セダン講習希望者のみ) ③9月18(土) ④9月19日(日) (セダン講習希望者のみ)
団体名	<input type="checkbox"/> 運営協議会に届出(予定を含む)の事業者 <input type="checkbox"/> 4条許可の事業者 <input type="checkbox"/> 43条許可の事業者
団体住所 及び連絡先	〒 _____ 電話番号(_____) FAX 番号(_____)
(ふりがな) 参加者氏名等	(ふりがな) 氏名 住所 〒 _____
	生年月日 年 月 日 移動送迎支援活動歴 <input type="checkbox"/> なし <input type="checkbox"/> 1年以下 <input type="checkbox"/> 1年以上
福祉に関する 免許・資格	例：ホームヘルパー2級
適性診断	要 ・ 不要

定員超過のため参加をお断りせざるを得ない場合のみ、こちらよりご連絡さし上げます。

個人情報保護法に基づき提供された個人情報は
その目的以外の用途には利用しません。

FAX.06-4396-9189

《「道路運送法・施行規則」及び「通達」の一部改正》

「自家用有償旅客運送に係る法令改正等について」

(国土交通省自動車局 2021年1月22日)

2020年11月27日付で施行された「道路運送法」の一部改正について、2021年1月22日に開催された「自家用有償旅客運送の制度改正についてのオンライン緊急勉強会」(主催:東京ハンディキャブ連絡会)にWEB参加し、国土交通省自動車局より提出された「自家用有償旅客運送に係る法令改正等について(国土交通省)」についてレポートし、報告するものです。(関西STS連絡会・事務局)

自家用有償旅客運送制度に係る改正事項

①自家用有償旅客運送の「種別の見直し」。

「交通空白地における住民輸送」と「福祉目的輸送」は内容が異なるため、運送目的に応じて見直す。

【改正後】

1) 住民等のための「自家用有償旅客運送」
(交通空白地有償運送)

- ・実施主体＝市町村、NPO等
- ・地域住民及び観光客を含む来訪者を対象

※「交通空白地有償運送の登録に関する処理方針について」：【公示第67号2020.11.27】

<https://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/jk/jk-sub84pdf/zikayou-koji67-r21127.pdf>

2) 身体障害者等のための「自家用有償旅客運送」
(福祉有償運送)

- ・実施主体＝市町村、NPO等
- ・身体障害者等に該当する、地域住民及び観光客を含む来訪者を対象

※「福祉有償運送の登録に関する処理方針について」：【通達第317号2020.11.27】

<https://www.e-sora.net/k-sts/kaiseisyorihosintutatu317.2020.11.27.pdf>

(改正前)

①実施主体＝市町村運営有償運送

(1)交通空白、(2)福祉

②実施主体＝NPO法人等

(1)公共交通空白有償運送、(2)福祉有償運送

②協議の方法に関する明確化。

(文言の改正「道路運送法79条の4第5号」)

【改正後】「協議が調う」(※全会一致が求められるとの誤認を回避する趣旨)。

(改正前)：「合意」。

③交通事業者が協力する自家用有償旅客運送制度の創設。

過疎地等で市町村等が行う自家用有償旅客運送について、バス・タクシー事業者が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設。

自家用有償旅客運送者(市町村等)が使用権を有する自家用自動車の「運行管理、車両整備管理」を、過疎地域等の交通事業者(バス・タクシー)に委託して、住民ドライバーが運行する。

※交通事業者がNPO等の構成員として参画し、運行管理、車両整備管理を担当する。

※「協力型自家用有償」の制度化により、「自家用有償主体(市町村等)」「交通事業者」両者にメリットのある着地点を提案し、合意形成を容易化させる。

※新規登録や、一定要件を満たす場合の更新登録の有効期間5年(通常は2年又は3年)とし、一部の提出書類の省略が可能。

※業務の受委託に際して、損害賠償責任の内部的な負担割合や、協力事業者の業務について明確化しておくことが望ましい。

④運転者講習の合理化。

【改正後】

○交通空白地有償運送運転者講習：

(対象)：交通空白地有償運送の運転者

○福祉有償運送運転者講習

(対象)：福祉有償運送の運転者

※複数種類の講習に共通する科目は、重複する受講が不要であることの明確化。

- ・「交通空白地有償運送運転者講習（市町村運営有償運送等運転者講習を含む）」を修了した者は、「福祉有償運送運転者講習」等のうち、一部の講習科目を修了したものとみなす。
- ・「福祉有償運送運転者講習」等の修了証を交付された者は、「交通空白地有償運送等運転者講習」についても修了したものとみなす。

※出張講習、遠隔システムを活用した講習に係る取り扱いの規定

- ・遠隔システムを活用した講習の実施にあたっては、演習を別途実施すること。

※「運転者」は、「国土交通大臣が認める」要件に、「協力事業者が行う指導監督」を追加。

⑤観光ニーズへの対応のための輸送対象の明確化。

(現行：輸送対象の考え方【省令に規定】)

- 市町村長が認めた場合（地域住民＋観光客を含む来訪者）

(法律規定で明確化)

- 地域住民、又は観光客を含む来訪者に。

⑥福祉有償運送の旅客の区分の明確化。

【改正後】

- イ. 身体障害者福祉法第四条に規定する身体障害者
- ロ. 精神保健及び精神障害者福祉に関する法律第五条に規定する精神障害者
- ハ. 障害者の雇用の促進等に関する法律第二条第四号に規定する知的障害者
- ニ. 介護保険法第十九条第一項に規定する要介護認定を受けている者
- ホ. 介護保険法第十九条第二項に規定する要支援認定を受けている者
- ヘ. 介護保険法施行規則第四百十条の六十二の四第二号の厚生労働大臣が定める基準に該当す

る者（基本チェックリスト該当者）

- ト. その他肢体不自由、内部障害、知的障害、精神障害その他障害を有する者

(改正前)

- イ. 身体障害者福祉法第四条に規定する身体障害者
- ロ. 介護保険法第十九条第一項に規定する要介護認定を受けている者
- ハ. 介護保険法第十九条第二項に規定する要支援認定を受けている者
- ニ. その他肢体不自由、内部障害、知的障害、精神障害その他障害を有する者

⑦運送の対価の取扱いの明確化。

【改正後】

《自家用有償旅客運送（路線型）》

- ・乗合バス運賃を目安
- ・地域公共交通会議等の協議が調った額

《自家用有償旅客運送（区域型）》

- ・タクシー運賃の1／2を目安
- ・地域公共交通会議等の協議が調った額

※改正通達に「地域公共交通会議等において調った協議結果に基づき、1／2を超える運送の対価を設定することも可能である。」と規定。

(改正前)

《自家用有償旅客運送（市町村が主体）》

- 路線型：乗合バス運賃を目安
- 区域型：タクシー運賃の1／2を目安

《自家用有償旅客運送（NPO等が主体）》

- 区域型：タクシー運賃の1／2を目安

：運営協議会で協議が調っていること

⑧協議の場の取扱いの見直し。

地域公共交通会議等で協議が調っているとき。

※地域において会議が組織されていない場合の取扱いの規定：

申請者は、以下の関係者に持ち回りで了解を得るなどの方法で協議を調えることにより地域公共交通会議等の協議に代えることが可能。
 (①関係地方公共団体の長 ②バス、タクシー事業者及びその組織する団体 ③住民又は旅客(市町村において選定した代表者) ④バス、タクシーの運転者が組織する団体 ⑤その他、当

該市町村において協議を調える必要があると判断する者)

⑨申請書類の簡素化。

【改正後】

- ・定款・登記簿謄本・役員名簿：省略可（変更が無い場合）
- ・路線図（※福祉有償運送は除く）：省略可（変更が無い場合）
- ・車検証、使用承諾書等（持込車両の場合）：省略可（変更が無い場合）

【新設】車両一覧表（参考様式イ）

【新設】運転者一覧表（参考様式ロ）

⑩各種様式の変更。

【改正後】

- ・事業用自動車の持ち込みをする場合の台数
- ・旅客の区分が変更
- ・旅客の名簿【参考様式ハ】（旧）【参考様式イ】
- ・車両一覧（参考様式イ）
- ・運転者一覧（参考様式ロ）
- ・事業用自動車の持ち込み実績（様式2-6）
- ・運転者要件に係る宣誓書（様式5）
- ・任意保険に関する宣誓書（様式9）



《 資料（国土交通省） 》

「自家用有償旅客運送登録団体数・車両数・登録件数（運輸支局別 2021.3 末）」

	運輸局	運輸支局	登録種別	団体等数	車両数計 (うち軽自動車)	登録件数			
						新規	更新	変更	抹消
2020.3 末	近畿	大阪	市町村福祉	1	2(2)	0	0	0	0
			福祉有償	139	402(195)	11	53	4	3
			計	140	404(197)	11	53	4	3
	近畿	近畿	市町村福祉	8	19(7)	0	0	0	0
			福祉有償	332	1,538(879)	13	104	11	7
			計	340	1,557(886)	13	104	11	7
	全国計		市町村福祉	108	350(148)	1	9	1	2
			福祉有償	2,431	14,756(7,778)	81	916	77	87
			計	2,539	15,106(7,926)	82	925	78	89
2019.3 末	近畿	大阪	市町村福祉	1	2(2)	0	0	0	0
			福祉有償	137	384(219)	7	32	2	15
			計	138	386(221)	7	32	2	15
	近畿	近畿	市町村福祉	8	19(7)	0	4	0	0
			福祉有償	353	1,576(940)	17	75	7	20
			計	361	1,595(947)	17	79	7	20
	全国計		市町村福祉	109	373(165)	0	16	5	5
			福祉有償	2,482	14,991(7,767)	98	454	83	81
			計	2,591	15,364(7,932)	98	470	88	86
2010.3 末	近畿	大阪	市町村福祉	1	2(2)				
			福祉有償	151	465(262)				
			計	152	467(264)				
	近畿	近畿	市町村福祉	8	26(6)				
			福祉有償	338	1,455(793)				
			計	346	1,481(799)				
	全国計		市町村福祉	135	468(195)				
			福祉有償	2,333	14,377(6,434)				
			計	2,468	14,845(6,629)				

《 資料（新聞報道） 》

《ドキュメント日本》「交通弱者」住民が送迎 居住者 285 人……福島・大熊町で実験

(2021.1.11 日本経済新聞)

東日本大震災から間もなく 10 年。長らく全町避難を余儀なくされた福島県大熊町が、住民ら有志による自家用車での輸送サービスの実証実験を始めた。高齢者の「足」に育てて町に帰還を促し、東京電力福島第 1 原子力発電所事故で離散したコミュニティを再構築する狙いもある。ドライバー確保など課題は多いが、実用化を模索する。(村田篤史)

「36 度 1 分。大丈夫ですね」。昨年 12 月 11 日午前、町南部の大川原地区。山あいの民家に住む女性(70)が検温後、町職員が運転するマイカーの後部座席に乗り込んだ。実証実験の初の利用者だ。

目的地は約 4 ㎞離れた JR 大野駅。昨年 3 月に常磐線の全線再開に伴い、同駅が利用可能になった。原発事故から全域で避難指示が続いた大熊町だが、これに先立ち 2019 年春には大川原地区など町面積の約 4 割で指示が初めて解除された。

町は、かつて 1 万 1 千人超が暮らしたが、1 月 1 日現在の居住者は 285 人ととどまる。このうち帰還者は 137 人で半数が 65 歳以上だ。女性も 90 台の母親と昨年帰還したが、車や免許証を持たない。買い物や通院は、いわき市に住む親族らに送迎してもらう。地区内の町役場や隣町の商業施設を回る無料町営バスはあるが、右足が悪く、最寄りのバス停まで約 1 ㎞を歩くのは難儀だ。「なかなかタイミングも合わず、送迎があれば助かる」。

自家用車での無償運送には道路運送法上の許可



▲自家用車で送迎する実証実験で、車に乗り込む住民（2020 年 12 月、福島県大熊町）

や登録が必要ない。実験では帰還困難区域をのぞく町内と隣町のコンビニへの送迎を無料で行う。町が費用を拠出し、事業委託を受けた都市再生機構（UR）などが協力。タクシーの配車支援を手がける電腦交通（徳島市）が運行システムを提供し、依頼があれば運転手のタブレット端末にルートなどを通知する。

担い手確保 模索続く

2020 年 12 月～2021 年 2 月の計 6 日間で試し、2021 年度も続ける。今後、帰還した住民ら居住者から運転手を募る。損害保険ジャパンの移動支援向け自動車保険に町側が加入し、事故の際にはドライバー個人の保険に優先し適用される。事前に運転講習も受けてもらう。

需要を見極め、2022 年春ごろの実用化を探る。除染やインフラ整備を集中的に進める「特定復興再生拠点区域」の避難指示解除を見込み、居住エリアが広がるタイミングだ。町営バス運行には年 4 千万円以上の経費がかかり、今の頻度では継続できない可能性もある。

町は 2027 年に人口を約 4 千人とする目標を掲げる。帰還や移住を促すため、自動運転車の活用など交通の利便性を高める施策の検討を進めており、実験もその一環となる。

手探りではある。初回となった 2019 年 12 月 11～12 日に帰還住民の利用は 70 代の 2 人だけ。帰還した人の多くが暮らす大川原地区の災害公営住宅からの利用はなく、浸透はこれからだ。町内の県立病院は休止したまま。行き先は限られるが、地区内では 2 月に週 1 回開く診療所、春にはコンビニや電気店が入る商業施設が開業する。

町は持続可能な仕組みとするため、有料化の是非も検討する。将来は費用面で協力しながら、運行管理を近隣で営業するタクシー会社に委託する想定だ。無償ドライバーに意欲を示す居住者は、現在 2 人で、インセンティブとして地元商店で使えるポイントを付与する案も出ている。

住民互助の仕組みが根付けば、コミュニティの再構築につながる。大川原地区に住む元町議で、

運転手応募を検討する松永秀篤さん（68）は「取組みをやっていかなければ、住む人は増えていかない。このまま誰も来ないのは寂しい」と語る。

高齢者の移動切実さ増す

警察庁によると、運転免許の自主返納は2019年に前年比4割増の60万1022件。70歳以上が85%を占め、高齢者の移動問題は各地で切実さを増す。

路線バスなどの維持が難しくなる中、NPO法人・全国移動サービスネットワークの伊藤みどり事務局長は、「地域住民を担い手とする移動支援の活用

機運は高まっている」と話す。

富山県朝日町は2020年8月から福島・大熊町と似た実証実験を始めた。地元タクシー会社に運行管理を委託し、マイカーで送迎を担う住民と高齢者らをマッチング。無料で始め、2021年から道路運送法の登録を受け、対価を収受できる「自家用有償旅客運送」を活用し、有料化した。

片道最大5*。ほどで各地区と町中心部を結び1回600円(1人で利用時)。住民ドライバーは7人で、さらに増える見通し。20年は週10～20人ほどの利用があり、年間運行コストは500万円という。

《 資料（新聞報道） 》

一人ひとりの「復興」／大きな格差感じる

NPO 移動支援 Rera・村島代表

(2021.3.8 東京交通新聞)

東日本大震災の被災地・石巻で、通院や外出など高齢者・障がい者の日常生活を支えてきたNPO法人「移動支援 Rera（レラ）」。村島弘子代表に、今の思いを語ってもらった。

千年に一度と言われた巨大災害によって、宮城県石巻地域は壊滅しました。住民の多くが車を流され、重要な外出手段を失ってしまいました。「10台の車両のうち、8台が流された」。そんな言葉があちこちから聞こえてくるような、大きな被災を受けた多くのタクシー会社の前には、乗車数時間待ちという長い行列ができ、誰もが生きること必死でした。

私たちは北海道より持ち込んだ車両を使い、震災の数週間後から、移動手段を持たない住民を送迎するボランティア活動を始めました。「交通弱者のために、一緒に取り組んでいきましょう」と、タクシー協会の石巻支部の五十嵐支部長（当時）が固く握手を交わしてくださり、みんなで一丸となって夢中で石巻の道を走り続けました。

送迎の車の中では「生き残らずに、私も流されればよかった」と涙する住民に、乗り合わせた他の住民が「そんなことはない、生きていてくれて良かったよ」と励ます姿、一緒に泣きながら走るドライバーという光景が、幾度となく繰り返され

てきました。

年月が過ぎ、予想よりも時間はかかっていますが、まちは少しずつ新しい道路や建物ができてきて、見た目の「復興」はどんどん進んでいるように見えます。しかし、一人ひとりの「復興」には大きな格差が生まれているように感じられます。

高齢化は進み、都会へ出て行った人は戻らず、抽選で見知らぬ復興住宅に入った住民は、誰にも頼ることができずに孤立を深めて、社会の片隅に見えなくなっています。

頻発する孤独死は、もはやニュースにも出なくなりました。

被災地では、「復興完結」などという言葉を高らかにうたう政治家もいますが、一体何をもってして復興が完結するといえるのか、今でもまるで昨日の出来事のように震災の傷を抱えて生きている住民に寄り添いながら、答えは分からないままの10年目です。

一つだけ言えるのは、10年目の日が過ぎても、ほとんど変わらない11年目が続くのだということです。

私たちの活動も、一緒に続いていきます。



2021年度 関西STS連絡会・会費納入のお願い

それぞれの生活の場、持ち場において新型コロナウイルスの猛威が吹き荒れる中、各地で障がい者、高齢者等の「誰もが自由に移動できる地域社会を」と、日常的な取組みに汗を流されている皆さま方に、心よりお見舞いを申し上げます。

「急速な高齢化と少子化が同時進行し、ドア・ツー・ドアの移動を提供するSTSの普及促進が緊急の政策課題」（国土交通省：2006年）とした改正「道路運送法」以降、2013年の「交通政策基本法」、2014年「改正・地域公共交通活性化・再生法」施行、そして2020年11月には「道路運送法」施行規則の一部改正【本通信「レポート」参照】となりました。一方、厚労省では2015年“介護保険制度”改正を期に、「新しい総合事業」で“移動支援”が明記されるようになりました。国交省も「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」を受けた通達（2018年3月）で、「地方運輸局等を通じ、地方公共団体等に対して、さらなる周知徹底を図る」とされています。

しかしながら福祉有償運送の「登録団体数」（2020年3月国交省統計）は、全国で2,539団体ですが、2019年から「抹消（撤収・解散）：89団体」とあり、近畿でも340団体（抹消：7団体）という現状があります。各都道府県統計の“移動制約者総数”は年々増加しており、それぞれの地域の現場での悪戦苦闘の様子が目に浮かびます。

私たち関西STS連絡会は、今後も地域生活と結びついた取組みをネットワークを通して情報発信しながら、セミナーの開催、調査・研究の取組み、新たに事業を立ち上げる団体への相談・支援活動や、移動送迎サービス利用者からの問合わせにも、可能な限り対応していきたいと考えています。また私たちの“生きいきとした移動送迎支援活動のすそ野を拡げていく”ための「運転協力者認定講習」（修了者5,677名：2021年3月末現在）を、地域の移動送迎サービスの充実につなげていきたいと考えています。

各参加団体の皆さん方の、2020年度の温かいご協力に感謝すると共に、2021年度も変わらぬご協力と、ご支援のほどをよろしく願います。

《 2021年度 関西STS連絡会・会費納入のお願い 》

関西STS連絡会加入団体・個人の皆様へ

※年会費：3,000円です。（郵便振替によるご入金をよろしく!!）

関西STS連絡会に未加入の皆様方へ

※団体・個人を問わず年会費：3,000円です。（「加入届」にも、ご記入してください!）

会費を入金済みの加入団体・個人の皆様方には、

※様々な情報の提供と、「運転協力者講習会」費用の割り引き措置をおこなっております。

郵便振替口座：「00950-9-160204 / 関西STS連絡会」

銀行振込の場合：ゆうちょ銀行 当座「099支店：0160204」

※すでにお支払いを済まされている団体・個人様には、行き違いです。申し訳ありません。

編集人：

編集人／NPO法人 日常生活支援ネットワーク 移動・送迎支援活動ニュース編集部

〒556-0012 大阪市浪速区敷津東3丁目6-10 TEL・FAX 06-4396-9189

発行人／関西障害者定期刊行物協会

〒543-0015 大阪市天王寺区真田山町2-2 東興ビル4F

定価／100円