

KSKR

移動・送迎支援活動ニュース



地域での“移動・外出手段”の確保に向けた 取組みの連携を！！

きびしい“新型コロナウイルス禍”の猛威が2年にわたり今も続いており、介護予防の重視、買物難民問題、高齢者の免許返納促進、交通空白地域への対策など、地域生活における“移動・外出手段”の確保に向けた取組みが、ますます逼迫した状況の中で、2022年を迎えました。皆さま方の現場では、いかがお過ごしでしょうか。（関西 STS 連絡会・事務局）

地域における“移動・外出手段”の確保に向けた国や自治体での施策については、交通バリアフリー法、介護保険法（2000年）にはじまり、改正「道路運送法」（2006年）以降は、登録制の“福祉有償運送”や“公共交通空白地有償運送”という形で合法化されました。制度運用上のローカルルール（上乘せ基準）や、赤字体質に悩む団体が多い中でも、“許可・登録を要しない互助（実費）による輸送”や、介護保険制度の地域支援事業に基づく“移動支援（訪問型サービスD）”“通所B・C、一般介護予防との一体型”などでは、徐々に広がりを見せてきています。

「高齢者の移動手段の確保に関する検討会・中間とりまとめ（国土交通省：2017年6月）」では、①「自家用有償運送の活用」（市町村の自家用有償運送の活用の円滑化、地方公共団体等に制度の周知徹底など）や、②「許可・登録を要しない輸送の明確化」（実施にあたっての条件整備、「互助

による輸送の導入に関する情報提供など）と共に、③「地域における分野横断的連携」や④「介護サービスと輸送サービスの連携」の促進に向けた「通達」（2018年3月）も発出されています。

厚生労働省でも、2020年に「介護保険関係」法制度において地域支援事業の交付金を見直し、住民主体の移動支援・ボランティア活動奨励金（謝礼金）を総合事業で補助できるように改正。どのサービス類型であっても、送迎前後の付き添い支援を対象に奨励金を補助することが可能となり、以前からあった一般介護予防事業での「介護予防に資するボランティアポイント」の付与も活用できると広報されています。

※ 資料参照：2020年、2021年に三菱UFJリサーチ&コンサルティングが作成した、老健事業の報告書「総合事業の移動支援・送迎における奨励金の類型」の表で整理。

①「介護保険制度等を活用した高齢者の移動支援・送迎のための手引き」（2020年3月 三菱UFJリサーチ&コンサルティング）

https://www.murc.jp/wp-content/uploads/2020/06/koukai_200424_17.pdf

●9頁：図表1-7手引きで用いる4つの類型「主にどのような料金を受け取ることができるか？」

②「介護予防・日常生活支援総合事業等に基づく移動支援サービスの創設に関する調査研究事業・報告書」（2021年3月 三菱UFJリサーチ&コンサルティング）

https://www.murc.jp/wp-content/uploads/2021/04/koukai_200423_13.pdf

●31頁：「図表2-3総合事業の制度からみた移動支援・送迎の類型」

しかし「福祉有償運送」の現状の推移（国土交通省：集計）を見てみると、団体数は2006年～2020年の間、福祉有償運送（約2,500団体／2021年3月末：2,539団体）、交通空白地（約500団体／2021年3月末：601団体）と、ほぼ横ばい状態です。この15年間、そんなに変わってはいないのです。

総合事業の「サービスD」の実施状況においても、2019年度では市町村数が「62」、「他のサービス（通所B・C、一般介護予防）と一体的に実施」が「106」と、まだまだ広がっているとは言い難い状況があります。

厚労省の調査では、地域ケア会議の中で「移動手段の確保に関する問題提起」が「ある」「たま

にある」が全自治体の「74.5%」もあるのですが、移動支援をやっていない1,677市町村では「今後は増やす」が「2.4%」という現状です。

「候補となる団体自体がなかった（43.8%）」「核となって動く人材がいなかった（43.8%）」など、担い手の確保が大きな課題となっているといえます。

しかしながら、利用者のニーズは、①要介護者数「350万人（2006年）」から「450万人（2020年）」、②身体障がい者数「350万人（2006年）」から「430万人（2016年）」、③知的障がい者数、④精神障がい者数も右肩上がりでも推移しており、顕著なのは65歳以上の高齢者の障がい者が増えているという実態があるのです。

一方で公共交通機関はというと、法人・個人・限定タクシー車両合計が「27.5万台（2006年）」から「23万台（2018年）」に激減。それにコロナ禍が追い打ちをかける形で、2021年2月の「輸送人員」は前年度同月比が路線バス「66.9%」、タクシー「48.9%」という最悪の状況があります。

つまり「利用の対象者」は増え続けているが、「提供数」を増やしたくても増やせない実態がそこにあり、「外出ができない状態の慢性化の懸念」が重たく横たわっているのです。



【レポート①】

「道路運送法」改正に伴う
変更について

●No.1：
運送の対価の取扱いが明確化され、1／2を超える運送の対価設定も可能であることが通達

目次

- 地域での“移動・外出手段”の確保に向けた取組みの連携を!! 1
- 福祉有償運送運転講習会・案内 7
- 報道資料（読売新聞） 9
- 会費納入のお願い 10

に明記されました。

※「自家用有償旅客運送者が利用者から収受する対価の取扱いについて」

(国自旅第 315 号 2020 年 11 月 27 日)

<https://www.mlit.go.jp/common/001374823.pdf>

「イ. 運送の対価は、当該地域におけるタクシーの上限運賃（ハイヤー運賃を除く。）の概ね 1 / 2 の範囲内であること。ただし、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。」

● No.2 :

運営協議会および地域公共交通会議の運営について、「合意が調う」という記載が「協議が調う」に変わり、全会一致でなくていいことが明確になりました。

※「地域公共交通会議及び運営協議会に関する国土交通省としての考え方について」（国自旅第 315 号 2020 年 11 月 27 日）

<https://www.mlit.go.jp/common/001374841.pdf>

「5. 会議等における協議 (1) 会議等において協議を調える方法：

議決に係る方法は、必ずしも全会一致を意味するものではなく、多数決など会議等の設置要綱に定められた議決方法により決することにより、協議が調ったものとする。」

● No.3 :

運転者講習の受講科目が合理化されました。

※「自家用有償旅客運送自動車の運転者に対して道路運送法施行規則第 51 条の 16 第 4 項の基準に適合すると認められる者が行う講習の認定要領等について」（国自旅第 315 号 2020 年 11 月 27 日）

<https://www.mlit.go.jp/common/001374824.pdf>

「(2) (1) -②講習の種類に“福祉有償運送運転

者講習”又は“自家用有償観光旅客等運送運転者講習”が記載された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。」

● No.4 :

自家用有償運送団体の更新時における提出書類のうち、「定款・登記簿謄本・役員名簿」「路線図（福祉有償運送除く）」「車検証、使用承諾書等（持込車両の場合）」が省略可能になりました。

※「福祉有償運送の登録に関する処理方針について」（国自旅第 317 号 2020.11.27）

<https://www.mlit.go.jp/common/001374836.pdf>

「(2) 添付書類：

更新登録申請書には、施行規則第 51 条の 10 第 2 項に定める書類は、2. (3) に定める添付書類に準ずるものとする。ただし、以下の書類については、当該更新の前後においてその内容に変更がない場合に限り、添付を省略することができるものとする。①定款等の書類 ②自家用有償旅客運送自動車についての使用権原を証する書類（ただし、当該自家用有償旅客運送に使用する車両の一覧を除く。）」

● No.5 :

基本チェックリストで「介護保険法施行規則 140 条の 62 の 4 ②に該当する被保険者」が対象になることが、これまでは通達レベルでの記載でしたが省令に記載され、より明確化されました。

※「道路運送法施行規則」

<https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=326M50000800075>

「第 49 条 法第 78 条第 2 号の国土交通省令で定める旅客の運送は、市町村又は特定非営利活動促進法（1998 年法律第 7 号）第 2 条第 2 項に規定する特定非営利活動法人若しくは前条各号

に掲げる者（以下「特定非営利活動法人等」という。）が行うものであつて、次に掲げるものとする。

[へ] 介護保険法施行規則（1999年厚生省令第36号）第140条の62の4第2号の厚生労働大臣が定める基準に該当する者。」

● No.6 :

協議の場として、地域公共交通会議又は運営協議会のいずれでも地域の実態に応じて認められ、未設置の場合の代替方法（関係者持ち回り）が明確化されました。

※「交通空白地有償運送の登録に関する処理方針について」（国自旅第316号2020.11.27）

<https://www.mlit.go.jp/common/>

001374833.pdf

「2. 登録の申請：

地域公共交通会議等が組織されていない場合にあっては、申請者は以下の関係者と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できる。

- ・ 関係地方公共団体の長
- ・ 一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
- ・ 住民又は旅客（当該市町村において選定した代表者）
- ・ 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
- ・ 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」

● No.7 :

福祉有償運送について、4ナンバーの貨物用の車両（軽トラックを含む）も活用できるようになりました。地方によっては軽トラックしかないという場合もあり、そういった事情を反映できるようになりました。

※「福祉有償運送の登録に関する処理方針について」（国自旅第317号2020.11.27）

<https://www.mlit.go.jp/common/>

001374836.pdf

「⑦ 事務所ごとに配置する福祉有償運送の用に供する自家用自動車の種類ごとの数（木）セダン等（貨物運送の用に供する自動車を除く。）」

←この文言が削除され使用が可能に。

● No.8 :

「地域交通の把握に関するマニュアル」が発行され、既存の導入事例と比較して検討を進めている地域がどのような交通状況にあるかを把握できるようになりました。

※「地域交通の把握に関するマニュアル」（2021年12月国土交通省自動車局旅客課）

<https://www.mlit.go.jp/common/>

001380854.pdf



【レポート②】
許可・登録を要しない運送についての取扱いの変化

“福祉有償運送”では対象にならない利用対象者や、“交通空白地有償運送”の対象にならない地域の住民のニーズに応えることは難しい面もあり、結果として、“許可・登録が不要の形態での移動支援”を立ち上げる例も増えています。

「買い物弱者」「サロン等の居場所への参加が難しい人」「閉じこもりがちな高齢者」への支援は、ご近所同士の身近な支えあい・助け合いの延長で行われています。小さなエリアで小規模に、より安価に実施されるこうした活動は、むしろ自家用有償旅客運送には不向きです。地域包括ケアシステムの構築をめざす流れの中で、住民主体による多様な生活支援サービスを増やしていくことは喫

緊の課題であり、中でも住民互助による移動支援は、重要な役割を担っています。

国土交通省では、こうした状況を踏まえ、通達「道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について」を改正・発出したり、「高齢者の移動手段を確保するための制度・事業モデルパンフレット」を発行したりしています。特に、「制度・事業モデルパンフレット」は、国が、具体的に許可・登録を要しない形で実施できる活動モデルを初めて示したことで、活動を立ち上げようとする多くの市町村や団体等の助けになっています。

※「高齢者の移動手段を確保するための制度・事業モデルパンフレット」（2019年10月 国土交通省）

<https://kouseikyoku.mhlw.go.jp/>

[kantoshinetsu/houkatsu/000116661.pdf](https://kouseikyoku.mhlw.go.jp/kantoshinetsu/houkatsu/000116661.pdf)

2018年以降の「通達」見直しでは、次のような解釈の変更または明確化が図られています。

1. 車両の維持購入費や保険料は、市町村が運送主体に対して補助をしても有償運送とみなさない。
2. 自治体がボランティアポイントを運転者に付与しても、直ちに運送の対価とはみなさない。
3. ガソリン代のほかに任意の謝礼を受け取っても、有償運送とみなさない。
4. 家事・身辺援助サービスが中心となる場合は、有償ボランティア活動であっても運送に対する固有の対価を受け取らない限り、有償運送とはみなさない。
5. 市町村が委託実施する送迎は、利用者負担がゼロであれば、委託先の車両を使用しても許可・登録は不要。

※ 以上のレポート①、②は、「2020年道路運送法等と関連通達の改正による改善事項」（2021.12.2 NPO法人 全国移動ネット）を参考にまとめさせていただきました。



【レポート③】

福祉有償運送「旅客の範囲」変更・拡大時の取り扱いについて

2021年6月9日、NPO全国移動ネット主催の講演会「地域交通関連の法制度改正を、くらしの足の確保に活かすには」において、質疑応答があり、NPO かながわ福祉移動サービスネットから国交省旅客課に「旅客区分の明確化」という点についての質問が寄せられました。

内容は、「県内の団体に、4月からの知的障がい者への通学支援の依頼が入り、今までは“軽微な変更”で対応できていたものが、改正後の変更登録では“事前に運営協議会で協議を調える→支局に申請→承認”となっており、年に2回程程度の開催しかない運営協議会では“利用者の区分の登録が済むまでサービス提供ができない”という事態が起きている」という指摘でした。

国交省旅客課・答弁：「従前であれば“軽微な変更”は運営協議会での事前の協議は不要であったものが、今回、運営協議会での協議となり、柔軟な運用ができなくなっているということですが、ご指摘の通りでありまして、現在、具体的に運用面で柔軟に運用できるように検討しているところです」との表明がなされました。

その後、「申請日において運送しようとする旅客の中に該当する者がいない区分については、申請することができない」とされた部分について、9月に国交省旅客課より、各地方運輸局に“弾力運用が可能”であることを連絡したとの説明がありました。

内容は、「将来の旅客出現が見込まれる場合に、

たとえ旅客が現状いない場合であっても、協議会において将来の輸送対象を協議対象とすることは可能」というもので、更新登録、新規登録時の申請手続きにおいて運輸支局に相談すれば柔軟に対応するということが明確になったのです。

(9月10日には、山形市内の運営協議会で、山形運輸支局より同じ主旨の連絡があったことが確認されています。)



【レポート④】

総合事業の対象者の弾力化について (厚労省老健局)

前述のNPO全国移動ネット主催の講演会(2021年6月9日)にて厚労省老健局より、「2020年夏の課長会議段階での、市町村の補助により実施される住民主体のサービスで“訪問型/通所型サービスB”“訪問型サービスD”の移動支援について、“継続的利用に関わりなく要介護者は総合事業を使える”という案内が、パブリックコメントや議論の中で、2021年の改正では“要支援等から継続的に利用する要介護者に限って利用が可能”となりました。混乱させたこととお詫びします」との発言がありました。

そして現時点では、「3年後の見直し」に向けて、総合事業の対象者の弾力化を運用していく中で、課題を整理していきたい」との表明がなされました。今後の審議の流れを注視していく必要があります。

※ 資料①「介護保険最新情報 Vol.885」

(2020年10月22日 厚生労働省老健局)

<https://www.zenkoku-ido.net/>

[_laws/2010ksvol.885.pdf](https://www.zenkoku-ido.net/_laws/2010ksvol.885.pdf)

※資料②「介護予防・日常生活支援総合事業の補助事業(B型・D型)の対象者の見直しに関するQ & A」:

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

[sogojigyominaoshiQ & A.pdf](#)

「介護予防・日常生活支援総合事業の補助事業(B型・D型)の対象者の見直しについて②

Q3: 介護給付を受けている要介護者ですが、現在でも、総合事業の補助を受けて実施されている住民主体のサービスを利用しています。

2021年4月の見直しにより、何か変わりますか?

A3: 今回の見直しの対象は、介護給付を受ける前から継続的に利用する要介護者(継続利用要介護者)の方々です。

要支援等からの継続的な利用ではなく、介護給付を受けている要介護者の方で既に利用している方は、2021年4月の見直し以降も、特に変わることはありません。」



全国的にも少子高齢化の流れが続き、移動制約者への“移動・外出手段”の確保に向けた地域での取組みが、介護予防の重視、買物難民問題、高齢者の免許返納促進、交通空白地域への対策など、ますます逼迫した状況を迎えています。

法・制度の改正と、地域現場におけるギャップが少しでも改善されることを願いながら、今回のレポートを作成いたしました。

2017年「高齢者の移動手段の確保に関する検討会・中間とりまとめ」につながって、2021年11月から「高齢者等の移動手段確保方策検討会」が再開されたということも届いています。

今年も、お互いに情報を共有し合いながら、一歩いっぽを共に歩んでいきたいと思えます。

(2022.2.18)

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)とされているものの、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 4月16日(土) (9時30分～18時00分 ※昼休憩45分含む)
(2022年) ② 4月17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 ■

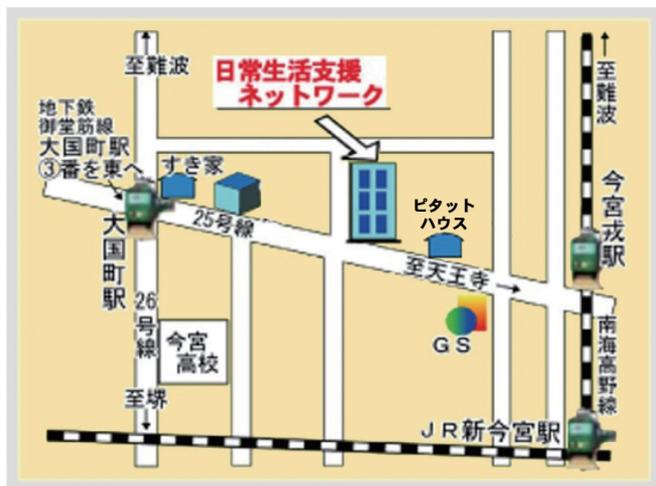
【9時30分～18時00分（昼休憩45分含む）】

- 【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「大国町」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

A I G 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)	(2022年) ①4月16(土) ②4月17日(日) (セダン講習希望者のみ) ③5月21(土) ④5月22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
	(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

《 資料（新聞報道） 》

公共交通なく「助け合い」／マイカー地域の足に 全国で拡大「自動」も活用

(2022.1.19 読売新聞)

バスやタクシーなど公共交通機関の空白地域で、高齢者らの外出を手助けするため、住民たちがマイカーなどで送迎する取り組みが広がっている。高齢化が進む地域では、運転免許証を自主返納する人も多い。将来を見すえて、「自動運転」のサービスに乗り出す村も出てきた。

病院やスーパーへ

秋田県のほぼ中央の山間部に位置する人口約2100人の上小阿仁（かみこあに）村。少子高齢化が進む同県の中でも最も高齢化率が高く、65歳以上が半数を占める。年金暮らしでマイカーを持たない世帯も目立つ。

「村内にタクシー会社はなく、助け合いの精神が大事となります」と、NPO法人「上小阿仁村移送サービス協会」事務局の萩野芳紀さん（73）は言う。

同協会は、主婦や元タクシー運転手、農家などの村民にドライバーになってもらい、マイカーで高齢者らを村外の病院やスーパーに送迎するサービスを実施している。入会金200円、年会費800円で、行き先ごとに定額の利用料を設定。2005年12月からスタートし、2020年の利用者数は延べ404人だった。

さらに2019年11月からは、同協会が主体となり、全国で初めて自動運転サービスの本格運用を開始した。7人乗りの自動運転車が、路面に埋殺された電磁誘導線に沿って時速約12キロで走行。運賃200円で村役場や郵便局などを結ぶ3ルートがあり、2021年10月には延べ228人が利用した。

萩野さんは「雪道でも順調に運行しており、高齢の村の日常生活に欠かせない存在になっている」と話す。



- ㊤ボランティアの住民が運転する車に乗って移動する高齢者（香川県丸亀市で）
- ㊦利用者を乗せて、雪道を走行する自動運転車（秋田県上小阿仁村で）＝国土交通省能代河川国道事務所提供

法改正

タクシーやバスのように有料で客を輸送する車両を運転する場合、第2種運転免許が必要だが、2006年の道路運送法の改正で、▽過疎地などの移動手段を確保する交通空白地輸送、▽障害者らを対象にした福祉輸送——であれば、国に登録すれば2種免許がなくても有償で送迎できる制度が導入された。

国土交通省によると、交通空白地輸送の登録は635団体、福祉輸送の登録は2502団体（いずれも2021年3月末時点）に上る。

都内でも

過疎地だけでなく、都市部でも送迎サービスのニーズは高い。人口約15万人の東京都武蔵野市は、2000年から住民同士の送迎サービスを実施している。地元の米穀店主が、配達先の高齢者らから「近くまで乗せてほしい」とたびたび依頼され、市に提案したのがきっかけだった。

黄色いワンボックスカーを使うことから、「レモンキャブ」の愛称で親しまれている。小型車で小回りが利くため、住宅地の狭い道路にも入ることができ、ドア・ツー・ドアのサービスを提供するのが特徴。利用料は30分ごとに800円で、運転免許のない高齢者や障害者ら914人が会員登録しており、今年度は12月末までに1万1472件の利用があった。

商店主や主婦ら43人がドライバーを務め、市所有の車両9台の管理も行っている。ドライバーの1人で、同市で生まれ育った主婦富岡昌世さん（47）は「お世話になった地元で頼りにされ、恩返しすることができるのはうれしい」と話している。

利用者負担なら許可不要

ガソリン代などの費用を利用者が負担したり、家事なども含む生活支援の一環で行われる輸送であれば、許可・登録は不要とされており、この枠

組みでのサービスも普及しつつある。

香川県丸亀市綾歌町の岡田地区では2019年から、1回100円で送迎を実施。現在は約15人のボランティアが、高齢者ら約60人の買い物や行事参加を手助けしている。大津市葛川地区でも同年、地域で車1台を共有し、ボランティアの住民が送迎する「コミュニティ・カーシェアリング」が始まっ

ている。

国交省の調査研究機関「国土交通政策研究所」によると、こうした許可・登録を要しない輸送を行う団体は2018年末時点で、全国で少なくとも153団体。NPO法人「全国移動サービスネットワーク」(東京)は「現在はその2～3倍に広がっている」としている。

2022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。

福祉有償運送の「登録団体数」(2021年3月国交省統計)は、全国で2,539団体ですが、2020年度は「抹消：136団体」とあり、近畿でも338団体(抹消：17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い合わせにも、可能な限り対応していきたいと考えています。また“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、地域で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、2021年度の温かいご協力に感謝すると共に、2022年度も変わらぬご協力と、ご支援のほどをよろしくお願いする次第です。

《 2022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」費用の割引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