

KSKR

移動・送迎支援活動ニュース



国交省「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」改訂版を作成

国土交通省は、2017年に「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」がまとめた「中間とりまとめ」を踏まえ、厚労省等関係省庁とも連携して、2018年に「道路運送法上の許可・登録を要しない輸送の制度とモデルについて」と、「高齢者支援サービスの提供に際しての交通・福祉制度及び事業モデルの整理と解説」を作成・発行していました。

新たに2020年11月に、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」等が一部改正されたことを受けて、この2022年3月に『交通』と『福祉』が重なる現場の方々へ～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改訂版（発行：国土交通省）を作成・発行しました。

※「制度・事業モデルパンフレット（2022年3月改訂版）」:

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001474492.pDf>



▲「制度・事業モデルパンフレット」（2022）

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 主な修正箇所	
修正箇所	修正後
P5	<p>自家用有償旅客運送は、運送の種別によって2種類に分かれます。</p> <p>●過疎地域等の交通が不便な地域における住民や来訪者のための輸送を担う「交通空白地有償運送」と障害者や要介護者等の福祉輸送を担う「福祉有償運送」の2種類があります。</p> <p>●どちらも、市町村や、NPO法人等の非営利団体が運送主体となります。</p>
P5	<p>自家用有償旅客運送を行うためには、地域公共交通活性化再生法または道路運送法に基づく“法定協議会”、“地域公共交通会議”または“運営協議会”において協議を調えた上で、道路運送法上の登録を受ける必要があります。</p> <p>また、地域においてこれらの会議が組織されていない場合は、持ち回りで関係者の了解を得る等の方法で会議による協議に代えることもできます。</p>
P6	<p>運送の対価の決め方</p> <p>「自家用有償旅客運送」において、利用者から収受可能な運送の対価には一定の制限があります。</p> <p>運送の対価の基準は、以下の3つです。</p> <p>① 旅客の運送に要する燃料費その他の費用を勘案して、実費の範囲内であると認められること</p>

P6	<p>② 合理的な方法により定められ、かつ、旅客にとって明確であること</p> <p>③ 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り、かつ、法定協議会、地域公共交通会議又は運営協議会において協議が調っていること</p>
P6	<p>運送の対価の目安</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 路線を定めて運行 当該地域や近隣の乗合バスの運賃 当該地域における撤退前の乗合バスの運賃 ・ 運送の区域を定めて運行 当該地域や近隣におけるタクシーの運賃の1/2 <p>なお、上記はあくまでも目安であり、運送の対価の上限ではありません。法定協議会、地域公共交通会議又は運営協議会において協議を調べれば、これを超える運送の対価を設定することも可能です。制度の詳細は市町村の交通部局又は運輸支局までお尋ねください。</p>
P8	<p>なお、営利を目的としない互助による運送のために、市町村から車両の購入費や維持管理経費の補助を受けることは可能です。</p> <p>また、「訪問型サービスD」においては、サービス運営に必要な間接経費（予約の受付や割り振りなどサービスの利用調整をする人件費など）や送迎前後の付き添い支援に係るボランティアに対する奨励金についても補助を受けることが可能です。</p> <p>ただし、運転者への報酬といった運転する行為への人件費について補助を受ける場合には道路運送法上の許可または登録が必要となりますのでご注意ください。</p>
P11	<p>訪問型サービスDの補助の対象者</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 基本チェックリスト該当者 ● 要支援1、要支援2 ● 継続利用要介護者
P11	<p>なお、介護保険法施行規則の一部を改正する省令（2020年10月22日厚生労働省令第176号）に基づき、2021年4月より、介護予防・生活支援サービス事業の対象者に、当該事業における補助により実施されるサービス（住民主体のサービス）を継続的に利用する要介護者（継続利用要介護者）が追加されました。</p>
P11	<p>訪問型サービスを補助でなく委託で行うことは可能？</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 住民主体の訪問型サービスおよび通所型サービスは補助による実施が一般的ですが、運行管理や運転業務の委託による実施も可能です。 ✓ 委託の場合は、市町村が事業の実施主体となり、仕様書・契約書の内容に基づき、市町村から団体等に対して運行管理や運転業務の委託費を支払います。 ✓ 人件費を含めて実施にかかる費用全額を市町村が委託費として団体等に支払う「委託契約」に基づき実施することが可能です。

.....

ニュース（2022.5.31）もくじ

- 国交省「パンフレット改訂版」紹介…… 1
 - 福祉有償運送運転講習会・案内 …… 4
 - 報道資料①（東京交通新聞） …… 6
 - 座談会・紹介（遠藤準司氏） …… 8
 - 報道資料②（毎日新聞） …… 10
 - 会費納入のお願い …… 12
-



P18	<p>利用者・対象者</p> <ul style="list-style-type: none"> ●交通空白地有償運送なら当該地域の住民や観光客を含む来訪者等（複数乗車も可能） ●福祉有償運送なら身体障害者、精神障害者、知的障害者、要介護者、要支援者、基本チェックリスト該当者等（複数乗車には地域における関係者の協議が必要）の会員等が対象となります。
P18	<p>運送車両</p> <p>運送主体が使用権原を有する自家用車（白ナンバー）を使用できます。 ※企業やボランティア個人の車両持込みも可能です。</p>
P18	<p>運転者への支払い</p> <p>運送主体である NPO 等は、運転者（ボランティア含む）に対して運転業務に対する報酬を支払うことができます。</p>
P18	<p>運行ルート・範囲</p> <ul style="list-style-type: none"> ●交通空白地有償運送：路線又は運送の区域を定める必要があります。 ●福祉有償運送：運送の区域を定める必要があります。ドア・ツー・ドアの個別輸送を行います。
P24	<p>介護予防・日常生活支援総合事業上の位置づけ</p> <ul style="list-style-type: none"> ●サービス運営に必要な間接経費（予約の受付や割り振りなどサービスの利用調整をする人件費など）や送迎前後の付き添い支援に係るボランティアに対する奨励金が補助対象となります。
P24	<p>運転者への支払い</p> <ul style="list-style-type: none"> ●運送主体である NPO 等は、運転者に対して運転業務に対する報酬を支払うことができます。
P24	<ul style="list-style-type: none"> ●補助に関する留意事項 》運転者への報酬といった運転する行為への人件費については補助することはできません。
P26	<p>介護予防・日常生活支援総合事業上の位置づけ</p> <p>通所型サービス・通いの場の運営主体と別の主体による送迎（訪問 D）について、必要な費用全額を市町村が運行管理や運転業務の委託費として団体等に支払う「委託契約」に基づき実施することが可能です。</p>
P30	<p>運営費用・助成</p> <ul style="list-style-type: none"> ●上記の利用者から燃料費、道路通行料、駐車場代負担を超える費用は、運送主体が別の活動で集める寄付金などで賄います。（「別事業の収益」と輸送サービスとの間に密接な関係が認められる場合や、「寄附金」が運送の対価にあたる場合には、許可登録が必要です。）
P31	許可登録不要モデル E（訪問型サービス B 又は D として 実施する送迎、運送主体は様々）
P34	<p>運行ルート・範囲</p> <p>助け合いサービスや診療サービスの一環として行われる送迎の範囲で、運送が可能です。</p>
P39	<p>交通空白地有償運送</p> <p>市町村や NPO 法人などが、交通が不便な地域の住民又は観光客等の来訪者に対して行う自家用有償旅客運送のことです。路線を定めて行う場合と、運送の区域を定めて行う場合があります。</p>
P39	<p>福祉有償運送</p> <p>市町村や NPO 法人などの団体が、高齢者や障害者などに対して行う自家用有償旅客運送のことです。利用者は、要支援や要介護など、外出にサポートが必要な人に限定されます。</p>

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 7月23日(土) (9時30分～18時00分 ※昼休憩45分含む)
(2022年) ② 7月24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)) など
※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)



《 資料（新聞報道①） 》

「登録不要」輸送の普及へ支援

—— 全国移動ネット・中根理事長に聞く ——

(2022.5.16 東京交通新聞)

自家用有償旅客運送関係のボランティア団体・個人で組織するNPO法人 全国移動サービスネットワークの中根裕理事長（移動支援ネットワークちば）は本紙のインタビューで、長野県など10自治体と連携し、道路運送法の枠外となる「許可・登録を要しない輸送」（「登録不要」の輸送、無償の助け合い活動）を広める計画を明らかにした。新型コロナウイルス禍で深刻化する孤独・孤立対策を重視し、地域住民のつながりづくりなどで移動サービスの真価を発揮したい考えを強調した。

——新型コロナウイルス禍2年の自家用有償旅客運送の状況を伺いたい。地域の移動ニーズはどのように変化しているか。

中根氏：

「コロナもあるが、自家用有償運送自体が今後どうなっていくか、不安な局面にきている。特に福祉有償運送の団体数・車両数が減っている。外的要因では、今だとガソリン代がすごく値上がりしていて、内的要因で言えば、担い手が高齢化し、世代交代できないといった問題がある。コロナで厳しさが顕著になった」

「コロナで外に出なくなった人が多いのは確かで、介護関係や障害者の方々の外出自粛は続いている。致し方ないが、何か手があるわけでもなく、外出を自粛するかしないかは、国の施策に基づいて行動するようなところしかないと思う。問題は、これを何年も続けるのかと。今はちょうど何も規制がないときで、これから人の動きは活発化するのか、安心感はどのように出てくるのか、よく見ていきたい」

——2020年11月施行の改正地域公共交通活性化・再生法では、移動ニーズにきめ細やかに対応すべく、「輸送資源の総動員」の考え方がうたわれ、自家用有償運送の役割、広がりも期待されている。制度改正の成果は出ているか。

中根氏：

「タクシーなどの交通事業者が、地域の事情や経

営事情に合わせて自家用有償運送に入ってくる入り口が作られたことは、いいこと。移動困難者にとって、乗れる選択肢が増えるほど、生活の満足度は高くなるはず。バス業界、タクシー業界がコロナ禍から元気になって、市民・利用者にいろいろな提案をする状況になってほしいと思う。新制度の成果はまだ出ているほどではなく、今はコロナでみんな痛拳を负っている」



中根裕理事長

長野など／10自治体と連携

——当面の課題、要望について。

中根氏：

「全国移動ネットとして四つの方針を作ろうとしている。1点目は、自家用有償運送に該当しない『登録不要』の輸送を導入する地域へのサポートだ。登録不要の輸送はここ2、3年で、すごく増えている。お金がもうかるわけではなく、厚生労働省の補助費などを組み合わせしていくもの。当団体は長野県、静岡県、奈良県など10カ所の自治体から委託を受け、アドバイザーを派遣し、担い手への講習などを手がける。しっかりと応援していく」

「2点目は自家用有償運送の改善。岐路に立って

いるとの問題意識を持っており、あらためて実態を整理し、課題の把握に努めたい。必要に応じて、いろいろ要望していく。3点目は継続して取り組んでいるが、障害のある方の通学・通勤に対する支援だ。地域によって対応がばらばらで、公的な制度をもっと充てられればと思う。パンフレットを作って事例を広めていきたい。4点目として、ホームページなど情報発信のあり方を見直す。われわれの活動が多くの人目に留まるようにしたい」

「各地の活動団体は今後、何年、何十年と続けられるかどうか。2006年に自家用有償運送が（道路運送法で）制度化され、全国で取り組める土壌が作られた。自治体が運営協議会を開いて決める仕組みには課題が出たが、大きなルールは敷かれた。ただ、現在は登録不要の輸送を含め、『国として勧めよう』という姿勢よりは、『基本的にできない』とか、『運賃を取らなければやっていい』といった、条件的な、マイナス思考的な考えが根底にあると感じる」

「登録不要の輸送を広げるために介護保険などの制度に絡めようとしても、自治体の判断が出てくる。有償運送のような法律的な仕組みとは異なり、なかなか弱い部分がある。モデルを全国に広げるといふより、地域ごとに福祉のニーズを捉えながら、オリジナルなものをオーダーメイドで作っていかねばいけない。骨が折れるのも実情だ」

——バスとタクシーには何を期待するか。

中根氏：

「福祉の観点だと、タクシー事業者が（2020年東京）オリンピックに向けて整備した（ユニバーサルデザイン仕様の）『JPN TAXI（ジャパントクシー）』は実際、車いすの障害のある方にどれくらい使われているのか、通勤・通学でどんなサポートができていくのか知りたい。データを表に出すと、地域で活躍していることが見えてくる。タクシー利用券もそうだが、成果をもっとアピールしていいのでは」

孤独・孤立対策に真価発揮

——国土交通省では現在、アフターコロナを見据

え、地域交通の「共創」「リ・デザイン」をテーマの一つに掲げている。移動サービスを地域の課題解決や維持・発展にどうつなげていくか。次の時代をどう思い描いているか。

中根氏：

「今、国の方で孤独・孤立対策が随分とうたわれている。野田聖子さん（自民党衆院議員）が担当大臣をやっていて、国主導で、いろいろな団体が参画して対応しようとしている。孤独・孤立化が高いと不健康な人が多くなり、国として金銭的な損害が大きいとの試算が出ている。これらの問題はわれわれの移動サービスでも、結局、同じで、外に連れ出すことで元気が出て、生活への意欲も出る。移動サービスはオンラインではなく、リアルに人と会い、人の集まる場に行く。移動サービスこそが、孤独・孤立を解消する手段になる。交通事業者も同じだと思う」

「例えば、頑固な人を病院やサロンに連れていくときは、いつも同じ人が迎えに行き、ちょっとお茶でも飲んで、話して、気分が少し楽になってからお連れする。自治会や地域の中の人たちがやっている、うちで言うと、河崎民子副理事長（かながわ福祉移動サービスネットワーク 神奈川）や伊藤みどり事務局長が一生懸命取り組んでいる。外出の先にある人と人のつながり、コミュニケーションを作っていくことが、今後の移動サービスの大事なポイントになる。孤独や孤立にしない地域づくりにどう貢献するかで、われわれのサービスも変わっていくだろう」

「自家用有償運送はなかなか厳しい状況で、登録不要の輸送も、地域ごとにオーダーメイドしないとイケない大変さがある。が、最終的にこれらはわれわれの事業というよりも、地域づくりやまちづくりにとって必要なものになっていくだろう。われわれはボランティア団体として粛々と取り組んでいく」

（4月25日 聞き手＝仁平英紀編集局長）



《 座談会・紹介 》

《 座談会 》

高齢者の移動を支える「第三の交通網」は形成できるか

遠藤 準司

(NPO 法人アクティブネットワーク代表理事、NPO 法人全国移動ネットワーク理事)

※「ニッセイ基礎研究所（座談会）レポート 2022.4.27」より、お馴染みの遠藤氏（関西 STS 連絡会）の“提言趣旨”を抜粋して、転載させていただきました。

高齢化によって、要介護者や身体障がい者は増加しているが、移動サービスは供給不足

—— 遠藤さん。これまでの制度では、公共交通でも介護保険でも、高齢者が利用しやすい移動サービスが不足していて、まさにそれが深刻な問題になっていると思います。

遠藤：私は全国移動サービスネットワーク（全国移動ネット）の理事を2006年に拝命しました。全国移動ネットの会員数は200団体で、その多くは福祉有償運送を行っています。理事は45人います。私自身は、大阪府茨木市でNPO法人アクティブネットワークの代表をしています。規模は小さいですが、在宅の介護保険サービスや自家用有償旅客運送を行っています。ライフワークは自家用車を使った移動支援です。

まず高齢者向けの移動サービスの歴史を説明したいと思います。始めに、介護保険の動きから紹介します。私は介護保険制度が始まった2000年から介護保険事業に従事していますが、当時、訪問介護のヘルパーが自らのマイカーを使って利用者の自宅から病院まで送迎する「通院介助」が全国的に大流行していました。利用者にとっては、馴染みのヘルパーさんが付き添ってくれるので安心だし、利用料も実質1割負担と低額でした。

ところが、2006年に「道路運送法」が改正され、ヘルパーがマイカーを使って通院送迎する場合には、「道路運送法」に基づく許可や登録が必要と周知されました。介護保険の運用に関しても、厚生労働省から「身体介護」区分の介護報酬が適用されないという通知があり、それを機に、通院送迎は一気に萎んでいきました。

いろんな側面があって法的整備が進んだので

すが、私の印象としては、保険者である自治体が、「何でタクシー代を介護保険財政で支給しないといけないのか」と反対したのが大きな引き金だったかと思います。

今のところ、介護保険による移動サービスは制度上ありませんが【注1】、「道路運送法」では自家用自動車を用いた有償の輸送として「自家用有償旅客運送」制度も設けられました。公共交通の無い交通空白地や、障がい者など公共交通を利用できない人が対象である場合に限り、自治体やNPOなどに実施が認められた、例外的な制度です。

【注1】2015年の介護保険制度改正によって新設された「訪問型サービスD」は、通院や日常の買物の付き添い支援として行う移送前後の生活支援サービスで、厳密には移送サービスではない。

2020年法改正で、交通空白地有償運送と福祉有償運送の2種類に整理されましたが、2006年の制度開始から15年、運営団体数はいずれもほぼ横ばいです。車両数は2016年をピークに減少しています。一方、福祉有償運送へのニーズを持つ対象者数はどうかと言うと、高齢化を背景に、要介護者や要支援者、障がい者数は当然、増えているのですが、供給する団体数が伸びていない。

次に、目的地まで送迎してくれるタクシーの供給量を見ると、法人、個人とも減少しています。4条の介護タクシー（福祉有償限定）だけ



遠藤 準司 氏

は若干、右肩上がりですが、全体を合計すると減少のトレンドです。

以上のように、道路運送法に基づく高齢者向けの移動サービスが不足している現状において、全国移動ネットが最近、力を入れているのは、道路運送法の許可・登録が不要なボランティアドライバーによる助け合いの活動です。全国的に、ニーズが高まっているからです。

これまでの地域の公共交通には合わない、
移動に付添いや介助を必要とする需要層が

遠藤氏：助け合いの移動支援の輪が広がってきたきっかけは、2016年、内閣官房に「高齢運転者による交通事故防止対策に関する関係閣僚会議」が設置されたことです。その方針を受けて、国交省にも「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」が設置され、ペーパーにも初めて「互助による輸送」が出てきました【注2】。それまでは国交省のペーパーに「互助による輸送」なんて一切、出てこなかったが、潮目が変わってきました。

【注2】国土交通省（2017）「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」（2017年6月）

「交通と福祉との連携」ということも、この頃から盛んに言われるようになってきました。2015年度以降、介護保険制度の新しい総合事業の中に「訪問型サービスD」という移動支援のメニューが設けられ、そういうものとも連携していけば、という話が出てきました。

今、なぜこの助け合いの移動支援が推進されているかということですが、これまで見て頂いた通り、高齢者や要介護者が利用しやすい福祉有償や個別輸送の供給が減少しているのに対して、需要は、確実に増え続けているからではないでしょうか。

実は、これまでの公共交通にも自家用有償旅客運送にもマッチしていない、移動に他人の付添いや介助を必要とする需要層が、もしかして出現しているのではないかと。結果的に、そのような需要が地域に染み出し、あふれている。

それに一番敏感な住民の方々が危機意識を持ち、送迎のボランティア活動に突き動かされて

いるのではないかとというのが、個人的な印象です。

この流れが進めば、今後、地域を走行する白ナンバーは、自分や家族の移動だけではなく、他人を運ぶ自家用車が多数を占めるという時代が到来するのではないかと。もはや、白ナンバーの自家用自動車も、一つの社会資源という捉え方が必要なのではないかと考えています。

交通と福祉の縦割りによって、
新しい移動サービスの創出につながらない

遠藤氏：先ほど申し上げた国土交通省の「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」の頃から、「交通と福祉の連携」と言うようになりました。私も現場へ行くと、立場上、市町村の福祉の担当者とお話することが多いですが、交通の方では何をやってるか分からないという状況なんです。小さい自治体の担当者とお話をしても、交通と福祉の縦割りで。

福祉の担当者たちは、「今、目の前で困っている人をどうしたら移動支援できるか」というゲリラ的発想ですが、それに対して交通はいろんな規制で守られていて、どちらかと言うと、計画が優先される世界だと思います。そういう世界は、予算の裏付けがあります。同じ移動困難な方を対象にして施策を打つ立場なのに、アプローチが違う。

今、公共交通会議や運営協議会など、いろんな縦割りの会議体がありますが、なかなか福祉と交通を連携させて、なおかつ機能させられている、問題に対処できているというところは少なく、横串をどう通すかはすごく課題です。

私は介護のエッセンシャルワーカーで、福祉の人間ですが、交通の関係者と話す機会もあります。現場レベルで福祉と交通の相互理解を深めるためには、つきなみですが、やはりお互いを知り合う継続的な対話しかありません。問題の本質は、交通と福祉、双方に共通して言えるのですが、移動に対するニーズとしっかり向き合っているかと言うと、どちらも急速な変化に対応出来ていないような気がしています。

—— 最後に、地域の移動サービスの実現に向けて、今後、何が求められるかを、皆さんからお

伺いたいと思います。

遠藤氏：全国移動ネットの歴史は、法制度との闘いの歴史と言えるぐらい、これまでも国交省や厚労省にいろんな提言をしてきました。正直言って、この10年～20年、これまで我々が費やした労力に比べれば、法制度の歩みは小さいと思いますが、これだけ全国で公共交通が縮減し、地域によっては総力戦の様相を呈している状況では、法整備というところまでは、なかなか大きな期待はできませんが、時代のニーズによって、変わって行かざるを得ないと思います。

今日、出たお話で、「高齢者のニーズを理解すべきだ」というのは、自戒する点もあります。例えば、高齢者の方でも、普段の生活に必要な移動支援をして、通院や買い物が充足してくると、人間って「今度は、ちょっと旅行したいな」と広がりが出てくるんです。一言で「移動支援」といっても、余暇活動も含めた発展的活動になるように見ていく必要があるんじゃないかと思いました。高齢者ということで、支援の対象とするのではなく、一消費者としての視点を供給側は持つておく必要があるかと思えます。【了】

《 資料（新聞報道②） 》

デイサービス送迎車で行きたい所に 地域の足へ実用化目指す

(2022.4.29 毎日新聞)

デイサービスの送迎車を、「オンデマンド」の相乗り交通機関として活用する先進的な試みが群馬県で進んでいる。

お年寄りが身近な病院やスーパーなどへの送迎を依頼すると、情報通信技術（ICT）を使って複数の利用者や目的地を効率的に巡るコースを瞬時に組み立て、近くを走る車を配車する。

事業所の垣根を越えた運用も試行しており、「お年寄りのための新たな地域の交通網になれば」と関係者は意気込む。

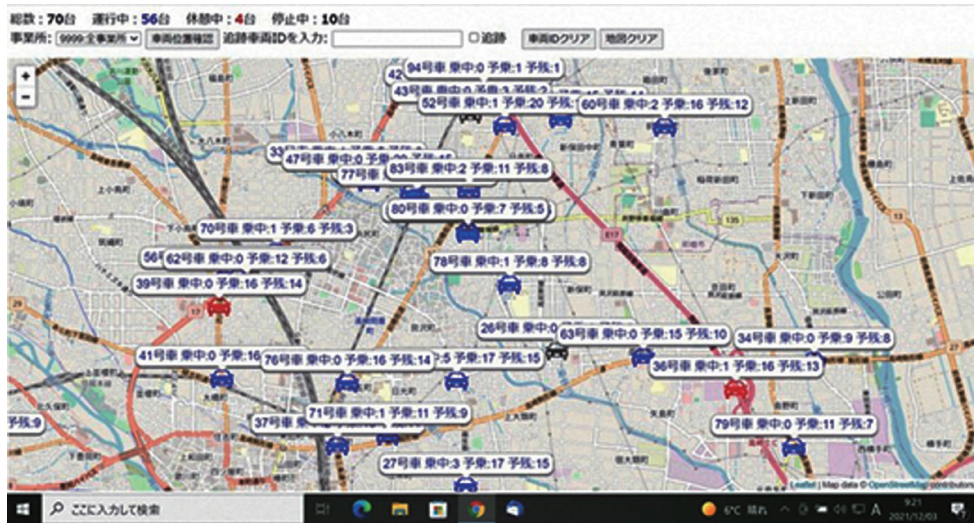
始めたのは介護会社「エムダブルエス日高」（高崎市）。群馬県内でデイサービス12カ所を運営し、車椅子用リフト付き送迎車計約200台を保有する。2016年から、「福祉Mover（ムーバー）」と名付けた自社開発の配車システムの運用を始めた。

全車両の位置をリアルタイムで把握して送迎のコース作成を自動化し、大幅な省力化を実現した。車椅子の使用や要介護度など、各利用者の特性も加味して組み合わせる。



※エムダブルエス日高の車椅子用リフト付き送迎車。オンデマンドの交通機関としての活用を目指す＝ソーシャルアクション機構提供

この配車システムを、世界で導入が進む「MaaS（マース）」と呼ばれる次世代移動サービスの「福祉版」として普及させようと、一般社団法人「ソーシャルアクション機構」を設立して移管。さらにオンデマンドの相乗りに進化させ、経済産業省と組んだ実証実験を2020年10月～2021年2月、



※送迎車の位置や状況がリアルタイムで把握できる「福祉 Mover」の画面
＝ソーシャルアクション機構提供

高崎市と前橋市の一部や、太田市と栃木県足利市などで行った。趣旨に賛同した他の 11 法人もシステムの提供を受けて加わった。

デイサービスの利用者計 300 人が参加し、配車を依頼するためのスマートフォンアプリの使い方は職員が訪問して教えた。

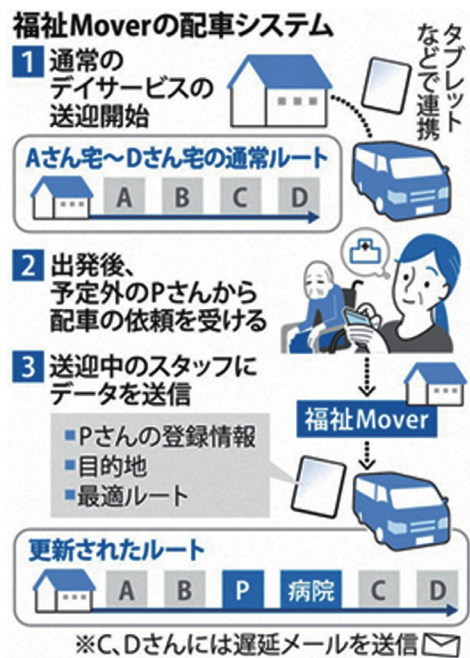
利用者は前もって自宅とよく行く場所の計 5 カ所を登録し、車に乗りたい時に乗車場所と行き先を指定して申し込めば、平均 20 分で送迎車が到着。

利用者からは「近所のスーパーにも行けるようになり、生活を自分でコントロールできるようになったのがうれしい」「つえを使っているので雨の日は傘が持てなかった。外出する機会が増えて充実している」などと感想が寄せられた。

実証実験では利用は無料だったが有料での実用化を目指しており、今後も実験を積み重ねるほか、将来はタクシー業界との連携も目指す。

プロジェクトを主導したソーシャルアクション機構の北嶋史誉（ふみたか）代表理事（53）は「お年寄り是最も弱い交通弱者だが、介助に慣れているデイサービス職員が同乗するので安心して外出でき、健康寿命の延伸が期待できる。

介護業界には地域の交通インフラを担える潜在能力がある」と話す。 【錦織祐一】



※ C1201・配車システム .eps



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。

「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となりました。この法改正を受けて、国交省は「制度・事業モデルパンフレット改訂版」（2022年3月）を作成・発行しました。【本通信1頁「レポート」参照】

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。

しかしながら、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拓げていく”ための「運転協力者認定講習」（修了者5,756名：2022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「〇九九支店：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