

障がい者・高齢者の福祉有償運送活動の立場から タクシー事業への期待 ～移動制約者の移動の確保と、地域創成・再生・まちづくりに向けたネットワークを～

柿久保 浩 次*

はじめに

私たちが関西でネットワークを組みながら地域で取り組んでいる福祉有償運送の原点は、地域の障がい者、高齢者、移動制約者の皆さんの“移動・送迎の手段”を確保するための市民活動です。1970年代に障がい者の日常生活における移動を支えるために、ボランティア団体により必要に駆られる形で移動送迎支援活動として全国的に取り組まれました。私たちも、そうした支援活動を取り組んでいた市民団体・個人、学者・研究者が集まり「情報交流をはじめ調査・研究・研修等の活動を行い、支援活動の力量を高め、障がい者や高齢者が地域で自由に移動して生活を豊かにする社会を実現する」ことを目指し、2001年11月に「関西 STS 連絡会」をスタートさせました。

※1. STS(スペシャル・トランスポート・サービス、Special Transport Service の略)：障がい者・高齢者など外出の困難な人(移動制約者)が、日常生活での移動手段として、リフト付車両などによるドア・ツー・ドアの個別移動送迎を行うサービス。

移動送迎支援サービスの提供者としては、NPOなどの非営利の市民団体、社会福祉協議会、タクシー等の事業者、介護保険事業者などがあります。移動送迎サービスを表す言葉としては、福祉輸送、ハンディキャブ、STS (Special Transport Service) など、様々な呼ばれ方がされています。



関西 STS 連絡会結成総会(2001. 11. 17)

* 関西 STS 連絡会

一方、地域生活における移動制約者への“移動手段の確保”に向けた国と地方自治体の施策については、「特定非営利活動促進法(NPO法) (1998年施行)にはじまり、「高齢者・障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律(交通バリアフリー法) (2000年施行)、「介護保険法」(2000年施行)と続き、特に福祉有償運送として「道路運送法」改正(2006年)以降、「交通政策基本法」(2013年)、「自家用有償旅客運送の事務・権限の地方公共団体への移譲」(2014年)、「改正・地域公共交通活性化・再生法」(2015年)～「地域公共交通網形成計画」という流れを創り出していきます。

私たち関西 STS 連絡会としては、情報交流とともに相談活動にも力を入れており、「地域での送迎をどうするか」という相談件数が、今までは年に2～3件であったものが、この1年間で10件を超えるようになってきています。「街の交通空白地域をどうしていくか」「住み続けるための送迎の確保をどうしていくか」という課題を抱え、「なにか方法はないか」という切実な相談です。地域生活の維持において「移動送迎の確保」がいかに重要であるかを、徐々に気づき始めてきていることを感じさせることが多くなってきました。

私たちの福祉有償運送は、市民活動の延長でのきわめて力量は小さいものですが、地域の移動制約者にとっては無くてはならない移動手段として定着してきていると、自他共に自負しているところです。

1. 少子高齢化、過疎化社会における 生活交通の確保に向けた福祉有償運送

「近年、過疎化が進行し少子高齢化が進展する中で、“どこでも、だれでも、自由に、使いやすく”と、現在各地で導入されつつあるコミュニティバス、乗合タクシー、デマンドタクシー、NPOによるボランティア有償運送などの新たな運送サービスが、地域の多様なニーズ

「的確に対応するための措置を講じる」と銘打って、「道路運送法の一部改正（登録制）」（2006年）が施行され、私たちの福祉有償運送は全国で「3,160団体」（2007年3月国土交通省統計）が登録を済ませて、「ドア・ツー・ドア」「ベッド・ツー・ベッド」の移動送迎の個別支援を開始しました。

現在、国交省・全国統計（2016年3月現在）によると、自家用有償旅客運送「3,107団体」（内訳は、1）福祉有償：2,458、2）市町村運営交通空白地有償運送：433、3）市町村運営福祉有償運送：117、4）交通空白地有償運送（NPO法人等）：99）が登録されています。

福祉有償運送における大阪府下での2006年度と2016年度の登録比較状況を見ると、「移動制約者数：2006年：773,019人→2015年3月末：1,089,571人」、「団体数：158団体→153団体」「車両数：433台→599台（うちセダン102台）」となっており、この10年間、移動制約者数の深刻な増加傾向と、福祉有償運送を取り組む団体の低迷状況が明らかになっています。

少子高齢化、人口減、移動制約者の増加、悪循環による公共交通の縮小によって交通空白地の広がりがますます深刻さを増しているなかで、私たちは国交省・厚労省や各自治体の移動制約者への“移動・送迎手段の確保”をめぐる施策をチェックするため、全国各地のSTS実施団体・グループが連携して、2005年にはNPO法人全国移動サービスネットワーク（以下「NPO法人全国移動ネット」）を設立しました。

そして2006年の「改正・道路運送法」施行を機に、関西STS連絡会とNPO法人移動送迎支援活動情報センターが共同して、国交省認定の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」（2日間：470分）を実施しています。足元から福祉有償運送を担う運転協力者を育成し、移動送迎支援活動のすそ野を広げていくための取り組みです。現在まで関西圏の運転協力者5,147名（2016.12末）が、国交省認定の「運転協力者講習会」を修了して、それぞれの地域で移動制約者の移動送迎支



国交省認定運転研修

援活動に取り組んでおられます。

2. 相次ぐ自然災害と被災地における 移動制約者への移動送迎活動から見えてくる課題

関西STS連絡会の発足の大きなきっかけになったもう一つの要因は、阪神淡路大震災（1995年）です。私たちは阪神淡路大震災の苦い経験と教訓を生かしながら、2011年の東日本大震災下での被災地（宮城県、岩手県、福島県など）での移動送迎支援活動から、生活支援としての移動送迎サービスを、全国のSTS実施団体と連携して、共同で取り組んできました。

※「東日本大震災下での移動送迎支援活動から生活支援としての移動送迎サービスを考える」（『交通科学 Vol.43』2012年）参照

こうした被災現地に拠点を置き、全国からの移動送迎支援活動を取り組む団体をネットワークする展開は、被災者の多くが移動制約者となり、被災地での緊急避難や、医療機関への通院、仮設住宅への入居においても“移動手段の確保”が緊急課題となり、震災が起こるたびに“衣・食・住の確保”と同様に、“移動手段の確保”がいかに大切かということが明らかになっていきました。

そして私たちは、これからも想定される広域での自然災害（地震、噴火、台風、豪雨など）における被災地での移動制約者の“生活移動支援の確保”に向けた一つの基盤を創り出すことが必要であるという考えに至り、NPO法人ゆめ風基金、全国移動ネット災害支援の会（NPO法人全国移動ネット）など全国のSTS実施団体と連携して、2015年には「被災地における障がい者、移動制約者への移動送迎支援活動基金」（略称：“ももくり送迎基金”）の発足にこぎ着けました。

いうまでもなく被災現地においては、日常生活の“移動”や“外出・社会参加”を支えるための交通インフラが一時、壊滅状態に陥ります。初動期での被災地における移動送迎支援活動は、現地の連絡事務所（拠点）の設定と、被災地の障がい者、移動制約者との連絡、各ネットワークを通じた行政・医療・支援団体との連携、そして福祉車両の機能的な配置などを確保できるようにしなければなりません。

そして被災地における支援活動の経験は、茨城県常総大水害（2015年）、熊本地震（2016年）へと受け継がれていきました。

2015年9月、茨城県常総市を襲った台風17、18号（関

障がい者・高齢者の福祉有償運送活動の立場からタクシー事業への期待

東・東北豪雨)による利根川・鬼怒川水系の決壊では、現地の NPO 法人コモンズさんを軸にしながら、NPO 法人 全国移動ネット、茨城福祉移動連絡会と“ももくり送迎基金”が連携して、ローテーションを組みながらの移動送迎支援活動では、10~12 月統計で、利用者数：のべ 1181 人、送迎回数（往復：2）：993 回（9 月内訳：避難所から通院（24%）、通園（22%）、通学（17%）、被災宅（15%）、買物その他（22%））、スタッフ：407 人となっています。

また 2016 年 4 月には、熊本地方を震源とした震度 7 の大地震が 2 度にわたり発生。余震が断続的に発生するなかで、益城町や西原村を中心に甚大な被害が出ました。約 35,000 棟の家屋が全壊・半壊、一部損壊も含めると 160,000 棟を超える被害となり、約 3,700 人が避難生活を強いられ(7 月 26 日現在)、移動送迎支援活動では、5~7 月統計で 246 回の支援出動を数えています。

南海トラフ地震や、都市直下型地震への対策が声高に叫ばれるなか、私たちは毎年、全国の STS 実施団体、そして学者・研究者の皆さんの協力もいただきながら、被災地での移動送迎支援活動の具体的なふり返りを通して、今後の取り組みに向けた課題を検証するセミナーを開催しています。

福祉送迎を研究しておられる吉田樹さん（福島大学）は、東日本大震災時には「災害時の交通確保は“地域防災計画”の中に書かれてはいるが、市営バス以外の民間バス、鉄道には有効には機能しなかった」とし、「“防災計画”の見直しと“災害時公共交通行動指針”の策定が必要である」と指摘されています。

また、NPO 法人ゆめ風基金の現地レポートでは、「東日本大震災から 3 年目。公共交通機関などが徐々に整備され、ニーズが減っていくのではという予測に反して、障がい者、高齢者への配慮が行き届いておらず、移動手段のニーズに対応しきれていないのが現状です」とありました。

発災後の被災地での緊急対応では、広域的な避難・入院・受診を余儀なくされるほか、“避難所からの送迎バス”では対応できないニーズが、山ほど出てきます。それは、



東日本大震災被災地（2011 石巻）



茨城県大水害被災地（2015 常総市）



熊本大地震（2016 益城町）

高齢者・障がい者・移動制約者の“移動手段の確保”が不可欠だからです。そのためには“地域”と“行政”と、“移動送迎実施団体等”が、積極的に対話をしていくこと。そして地域での“まち創りの地域力”をつなげていくこと。今こそ地域での日常での取り組みが問われてきているということを痛感させられるのです。

3. 「改正道路運送法」（2006 年）から「交通政策基本法」（2013 年）、「改正 地域公共交通活性化・再生法」（2014 年）、介護保険の新総合事業（2014 年）における移動送迎支援活動の流れ

私たちが取り組む福祉有償運送、交通空白地有償運送は、極めて脆弱な地域密着型の支援活動ではありますが、移動制約者や被災地での“移動手段の確保”、そして“地域のまちづくり（創成・再生）”における足元からのネットワーク形成において、無くてはならない一つの力量であると思っています。

2006 年の「道路運送法の一部改正」において、「近年、過疎化が進行し少子高齢化が進展する中で、“どこでも、だれでも、自由に、使いやすく”というユニバーサルデザインの考え方を踏まえた地域交通政策の展開が求められている。現在各地で導入されつつあるコミュニティバス、乗合タクシー、デマンドタクシー、NPO によるボランティア有償運送などの新たな運送サービスが、地域の多様なニーズに的確に対応」と謳われ、「コミュニティバスや NPO によるボランティア有償運送を可能とする制

度を創設（登録制）する」とされたのです。まさに「地域の多様なニーズに的確に対応し、活力ある地域社会を実現」という流れが見えてきます。

そして国交省は、2006年の「改正・道路運送法」の施行後、2009年通達「運営協議会・独自基準に対する考え方について」、2011年通達「自家用有償旅客運送制度の着実な取組みに向けての対応について」、2013年通達「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」、2014年「自家用有償旅客運送の事務・権限の地方公共団体への移譲等」と、矢継ぎ早に地域での福祉有償運送をめぐる法整備の施策を示していきます。

私たちが関西エリアのSTS実施団体から受ける相談内容で、件数も多く一番頭を悩ましていることに、各運営協議会の“ローカル・ルール”の存在があります。国交省が主催する「有償旅客運送フォローアップ検討会」の席上でも、しばしば取り上げられているものです。

※2. 「ローカル・ルール」：各運営協議会において関係法令・通達に定められていない独自の基準が定められ、自家用有償旅客運送に過度な制限を加えているものと指摘されています。

上記の各通達では、「ローカル・ルールについて、自家用有償旅客運送に過度な制限を加えることとなっているものは適当ではない」とされ、各運輸支局に対しても、「合理的でないと判定されるローカル・ルールについては、運営協議会において適切な見直しを推進し、進捗状況について運輸局に報告すること」とされています。

国交省は2015年に「ローカル・ルールの検証結果について」を公表し、2011、2012年度では“合理的：200件”“不合理：142件”とされており、そのうちの“2011年度に改善：10件”“2012年度に改善：17件”と指摘しています。“第二種運転免許の義務付け”“福祉車両以外の使用禁止”“迎車回送料金の設定禁止”“利用対象者の範囲限定”“短期間の実績報告”などが列記されています。

福祉有償運送の登録団体数（国交省統計）を見ると、全国“2,458団体”（2016年3月現在）のうち2015年の“新規：121団体”で、“抹消：84団体”となっています。



国交省認定運転研修

心が痛いのは大阪府では“153団体”のうち“新規：10団体”“抹消：3団体”ですが、登録団体数が“153団体”（2007年3月）→“140団体”（2014年3月）に減少しているということです。

もちろん、これらの現象がすべて“ローカル・ルール”に起因するということではなく、私たちのNPO法人や市民団体の脆弱さを物語っていることも真摯に受け止めているところです。なにはともあれ「改正・道路運送法」の趣旨を、地域の生活の場でしっかりと受け止めていきたいと思っています。

事業行政・監督行政から、やっとな“政策行政”に変わろうとしたと指摘されている「交通政策基本法」（2013年）に沿って、自治体が主体のバス、タクシー、自家用車有償運送などの組み合わせを含む「改正地域公共交通活性化・再生法」が、2015年11月に施行されました。

この法に基づく各自治体の形成計画には、1)まちづくりなど地域戦略との一体性、2)地域全体の総合的な公共交通ネットワーク、3)多様な交通サービスの組み合わせ、4)住民、関係者の連携——の四つが留意点とされています。

そして2015年4月からスタートした「自家用有償旅客運送の事務・権限の地方公共団体への移譲」における、1)実施団体の法人格緩和と拡大、2)旅客範囲の拡大、3)運営協議会の協議事項の整理なども絡んで、福祉交通体系を描く事務・権限が市町村にあずけられることになりました。

一方では、介護保険制度改正（2015年）と絡めた「新しい総合事業」の整備をめぐって、「介護予防・日常生活支援総合事業ガイドライン」（2014年7月）が発表され、“医療・介護・予防・住まい・生活支援が一体的に提供される地域包括ケアシステムを実現”し、“市町村が効果的かつ効率的に実施することができる新しい総合事業へと移行する”とされています。そしてサービスの中に“移動支援”も明記されました。

1)「自家用有償旅客運送の地方公共団体への権限移譲」、2)「交通政策基本法」「地域公共交通活性化・再生法改正」による「地域公共交通網形成計画」、3)「介護保険制度」改正に伴う「総合事業完全移行」（訪問型サービスD〔移動支援〕）が、各自治体において合流され、そこに福祉有償運送が位置付けられなければならないことが、各界各層から指摘されるようになってきました。

そして、しっかりと現状を把握し、それを乗り越えようとする各自治体の先進的な取り組みが、少しずつ私

ちのもとにも届けられつつあります。

佐賀県の「地域公共交通会議」や、横浜市の「地域交通サポート事業」「地域公共交通会議」、そして神奈川県大和市の「地域公共交通連絡協議会」、栃木県大田原市の「地域公共交通総合連携計画」などが、それです。

また私たちの足元でも、地域で生活されている移動制約者の“移動手段の確保”を真摯に受け止めようとする市町村（大阪市生野区、箕面市、富田林市、和歌山県橋本市、奈良県黒滝村、滋賀県米原市など）では、さまざまな制約を受けながらも、一つひとつの努力の足音が少しずつ伝わり始めてきているのです。

4. 地域の“福祉タクシー”“ユニバーサルデザインタクシー”の動きに期待するもの

赤字路線による鉄道やバス路線の廃止、減便が続き、公共交通の存続を危うくしているなかで、私たちは送迎事業を担っておられるタクシー事業者さんが、地域創成・再生における移動制約者の“移動手段の確保”に、丁寧にどう向き合っていくのかという姿勢が、今、求められていると思っています。

鎌田実・教授（東京大学）は、2017年新春論壇で「高度成長の延長線ではなく、成熟社会におけるまちづくりと移動をしっかりと考えるべき」であり、「適正な規模・領域で、人々がある程度の豊かさを感じて生きられるような社会を目指して、根本から変えていくことが求められている」（東京交通新聞 2017.1.1）とし、「サービス提供側の事業者は、これまでのビジネスモデルとは異なった社会適合を考えるべきだし、利用者である住民も、黙っていれば行政がコミュニティバス等を用意してくれるという甘えを捨て、地域の活性化のためにどういうまちづくりをして、自分たちがどのように貢献できるかをしっかり議論してほしい。国も新しいチャレンジに対して応援していこうとしている」（同上）と、檄を飛ばされています。

また小椋康裕・部長（関東運輸局自動車交通部）も、「自治体や住民と連携して、乗合タクシーなどのサービス展開を積極的に取り組むことが重要だ。私たちも地域の計画づくりなどを支援していきたい」（東京交通新聞 2017.1.1）とし、漢二美・会長（全国福祉輸送サービス協会）も「2016年から施行された障害者差別解消法は、障害のある方も、ない方も差別なく社会参加できるための

法律、仕組みです。（タクシーは自動運転で足りる等の記事を目にしますが、）高齢者・障がい者の方々が気軽に社会参加できる機会を保証するためには、単に運転だけができるロボットではなく、気配り、目配りができ、高齢者・障がい者の社会参加をお手伝いできる、文字通りのユニバーサルドライバーこそが求められる」（同上）と言い切っておられます。

そういう意味では長い間、「障がい者、高齢者等の移動円滑化の促進が求められ、あらゆる人が平等に社会資本から便宜を享受できる社会を目指したい」（「めざすは交通におけるユニバーサルデザイン」2007）と訴え続けてこられた、道野隆・代表取締役（(株)ふれ愛交通）の指摘には頭が下がる思いがします。

「公共交通機関が今まで、いかに多くの障害ある人々を排除してきたか」にはじまり、「日常生活において外出に影響のある人は全体の3.2%、408万人（厚生労働省2001）だが、2020年には移動制約者は27.9%と急増していく」「福祉輸送の運行形態が“ドア・ツー・ドア”“ベット・ツー・ベット”のトータルな介助（介護）が求められ」「大阪福祉タクシー総合配車センター（2007年開設）が、国、大阪府、大阪市、堺市の持ち寄りで開始された」と指摘されています。

そして「STSコストの社会的負担」については、「民間事業者の経営努力やボランティア団体の献身性だけに、この問題が任されているような日本の現状は憂うべき」とし、「各運営協議会で福祉有償運送の運行はタクシー料金のおおむね2分の1を対価とされている。これは欧米を参考にしていていると思われるが、障がい者や高齢者が通院、通所の頻度が高いということで利用者軽減の考えから公的補助がある諸外国と比べれば、あまりにもお粗末」「STSに係わるコストの社会的な負担を議論すべきところに来ている」と提言されています。

また道野さんは、「福祉タクシーはどこに向かうのか」（「週刊陸運新報」2012～13連載）で、「2007年には「地域公共交通の活性化および再生に関する法律」が成立し、1) 高齢者、障がい者等の交通弱者の外出支援は、地域生活の確保を図るうえにおいて重要な移動手段、2) 地域の活性化を図る「まちづくり」のために有効な手段、3) 市町村のモビリティマネジメント、地域活性化の方針化が求められている」と指摘され、「少なくとも高齢者や障がい者の移動は、事業者やボランティア任せではなく、まちづくりの一貫としてランドデザインを描く」ということが法の趣旨である訴えておられます。

そして「バス路線や鉄道駅を精査すると、STSが必要

な地域、個人が浮かび上がってくる。運行方法も“ドア・ツー・ドア型”なのか、“定時路線型”なのか、“ミックスタイプ”なのか、使用車両も地域の実情に応じて変わってくる。「福祉交通の整備に関するグランドデザインは、地方自治体が腹をくくって描かなければならない」「新福祉交通システムを創出するため、一般タクシーの福祉化、UD タクシーの増車を業界あげて取り組むべきところに来ている」(同上)と提言されています。

また、「課題としては、電車、バスなどの公共交通機関の改良と福祉タクシー等の発展を組み合わせ、多種類の交通機関がすべての市民の移動をカバーし、障害の度合いに応じて利用できる交通を自ら選んで利用できるように、ユニバーサルな福祉交通体系を確立していきたい」とし、その中で「障がい者、高齢者の移動に取り組むことが、地域社会に根付いた高度なサービスの提供ができる産業への転換となる」とも明言されています。

「公共交通空白地での移動の問題に、もっと関心を持つべきだ」と訴えておられる田中亮一郎・社長(第一交通産業グループ)は、“おでかけ交通(乗合タクシー)”を運行して以来、「ひきこもりがちだったお年寄りが肩を寄せ合い、グループで乗合タクシーに乗って外出するようになった」「まちの変化に気づき、外出欲求が生まれている」。「まちの中心部に行くのに4人で相乗りすれば、10000円かかるところも2500円で済む。行方不明の高齢者が見つければ、タクシーに乗って現場に駆けつけてくれるようになった」「コツコツと、地道な活動を積み上げていくしかない」。「“移動問題で困ったら、全タク連加盟の各社に相談を”というキャンペーンを張るべきだ」「地域交通をどうするかは、もはや国民的問題。東京都内にも交通空白地はあるはずだ」(東京交通新聞 2017.1.1)と訴えておられます。

また現在の配車アプリの統合問題についても、「現在の配車アプリを廃止してまで、新しいアプリに乗り換える必要性はない。今のアプリの拡充版として“らくらくタクシー”にグレードアップして、ライフスタイルに合わせた改良も行っていく」(同上)と触れられています。

「タクシーで地方創成を」と訴えられる楠瀬賢一・会長(四国ハイタク協議会)は、「昨年は、ライドシェア問題に明け暮れ、業界にとっては有史以来最大の危機感迫る年でした」とされ、「四国の業界は零細であり、人口の急減に加えて、乗務員不足と高齢化、中山間地域での福祉限定タク、乗合タクによる実質減などにより、休減車廃業が進んでいる」と訴えられ、「タクの走る街には活力がある。“地方創成”に全力で取り組み、地域の公共交通

の役割を果たし続けようとしているのが、今日の姿である」(2017.1.1 東京交通新聞)と語られています。

今回の寄稿にあたり、タクシー事業者の皆さんの必死の努力を少ない資料でしか触れることができませんでした。こういう機会を得ることによって、少しでも状況を把握していく必要があるということを感じさせられた次第です。

私たちの移動送迎支援活動は、きわめて小さい力量でのネットワークによる取り組みですが、地域の移動制約者の皆さんの地域生活支援計画に向けた取り組みから目を背けずに、ユニバーサルな福祉交通体系を確立していく中で、福祉タクシー、デマンドタクシー、福祉有償運送などの特徴が、役割として発揮される道を目指していきたいと思っています。

5. まとめにかえて

関西 STS 連絡会が主催したセミナー「改正地域公共交通活性化・再生法(2014年)、介護保険・新しい総合事業(2015年)における移動の確保」(2015年)において、猪井博登・助教(大阪大学)は講演「タクシーの現状と福祉有償運送」のなかで、「近畿圏パーソントリップ調査(2010年)に“外出困難の有無”が入り、歩行不能:0.9%、歩行困難:4.6%、車いす使用:0.8%、付添い・介助要:2.1%、公共交通利用不可能:0.7%、視聴覚不自由:1.1%」という結果報告を示しました。

「重複を考慮すると全体人口の約0.5%が外出困難であり、0.7%が公共交通を利用できず、近畿地方人口2,300万人の15万人の“移動手段の確保”が必要となる」とし、「タクシーと福祉有償運送は、強い点、弱い点が異なっており、補完し合う関係であるべきだ。福祉有償運送が“半額タクシー”ではなく、移動制約者の“移動の確保”であることを鮮明にしなが、乗合交通にせよ、福祉有償運送にせよ、長いスタンスでの計画が課題だ」とまとめられました。

私たちが、この10年余り交流と取り組みを共有してきた橋本市、そして STS 提供団体のいる和歌山県では、「高齢者らの送迎支援・3年で和歌山県の全市町村整備へ」(『紀伊民報』2015.8.1)という報道がなされました。

和歌山県長寿社会課高齢者生活支援室が目標を立てて、「福祉有償運送で、移動困難な要介護・要支援者、障がい者らを戸口から戸口まで送迎する」「すでに田辺市本宮町や、すさみ町、北山村など7市町村で運行されており、

障がい者・高齢者の福祉有償運送活動の立場からタクシー事業への期待

県内39カ所にある地域包括支援センターの管内1カ所ずつを目安に、全市町村をカバーしたい考え」とされています。

また、私たちがこの3年間、共に施策の討議を続けてきた生野区役所（高齢化率：29% [大阪市平均 24.2%]）では、やっと地域まちづくり課で「高齢者、障がい者の移動に支援が必要と想定される方々に対する安定的な交通環境の実現が必要と考え、福祉有償運送事業の育成や支援の取り組みを進めています」（区役所ホームページ）との広報がなされ始めています。

私たち自家用有償旅客運送の法律上の位置づけが明確化されて10年が経過しました。

2015年の国交省通達「NPO等が実施する福祉有償運送の対象者、対価の明確化及び運営協議会の運営方法について」には、やっと「9年間に発出された6つの通達等により広く登録が行われ、地域の移動困難者の生活を支えているところである」「今後の福祉有償運送の実施にあたっては、市町村と連携を図り、取扱いの地域差により（福祉有償運送の）実施が妨げられることがないように努められたい」とされたのです。

私たち関西STS連絡会がネットワークで取り組む地域での移動送迎支援活動はまだまだ脆弱ですし、抱えている課題も山積み状態です。しかし私たちは、福祉有償運送やタクシー事業が自分の業績を守ることだけに汲々とするのではなく、お互いの違い、特徴、得手・不得手を理解し合って、例え小さな接点であっても、共通の課題を大切に共同で支えあっていきたいものです。

昨年来、高齢ドライバーの事故が社会問題化し、免許の返上問題が浮上しています。しかし一方では、電車・バス・タクシー事業の縮小や撤退など、生活者の移動手段の不足はますます深刻になっています。地域の移動制約者をはじめとした生活での移動手段の確保は、ここでも大きく課題として問われてきています。

東京杉並区に、外出支援相談センターと地域包括支援センターが共同で情報を掲載した冊子『杉並の付添サー



2016. 11. 5 関西 STS 連絡会 15 周年セミナー



茨城県大水害被災地支援活動（2015 常総市）

ビス』というものがあります。これは「だれでも、いつでも、どこへでも、あなたのおでかけを応援します」と銘打った情報誌で、移動送迎手段（福祉タクシー、福祉有償運送など）、付添サービス、制度内・制度外サービス内容、料金、問合せ先などが網羅されており、「病院やリハビリに行きたい」「目的地や散歩に付き添ってほしい」などの本人、家族、ケアマネジャーなどからの相談に答えるための情報が更新されるといいます。保健福祉部管理課、障害者施策課、介護保険課もリンクされているようです。

私たちは、移動制約者の移動手段の確保の問題は、住民総体の健康や生活とも密接に関係しており、“新たなまちづくり”と“福祉交通網・移動送迎支援サービス”とは、一体であるべきと考えているところです。

そして、1月の「移動・外出を多様な生活支援サービスで推進させるセミナーIn 大阪」を終えて、現在は「地域での日常生活を応援する移動支援のあり方研究会（仮称）」の立ち上げに向けて準備にかかっています。

そうした作業を共同で積み上げていくなかで、地域の福祉交通についての日常的な“地域”“行政”“運行主体”“研究者”“当事者”の積極的な対話につなげ、“移動制約者を含めた外出・移動送迎”と、“地域の創成・再生を視野に入れたまちづくり”を連携させながら、ネットワークを組んで一歩ずつ前に進めるきっかけになればという想いを込めて、このレポートを締めます。拙い文章表現をお許しください。

今般の『交通科学』の「特集：公共交通としてのタクシー事業」に、福祉有償運送の立場から「タクシー事業への期待」と題した寄稿のお声かけを、大阪大学の猪井博登さんよりいただきました。慌てて諸資料を調べる中で、タクシー事業者さんの福祉輸送やUDタクシーの導入を含めた地域福祉交通への悪戦苦闘を、再認識させられた次第です。

こういう貴重な機会を提供して下さった、猪井さんに改めて感謝を申し上げます。ありがとうございました。

（平成29年2月7日受付）（平成29年2月7日受理）