

特集



少子高齢社会の進展の中、「住み慣れた地域で安心して暮らしたい」「生きがいを持って社会生活を送りたい」という願いを実現するために欠かせないのが＜移動の自由＞です。特に一人では外出が難しい高齢者や障害者にとっては、既存の公共交通機関は使いづらい場面が多いため、彼らの移動の自由を確保する福祉目的を持った非営利ベースの運送サービス＜移動サービス＞が全国で取り組まれてきました。

しかし、自家用乗用車を用いる有償運送は「白タク行為」として道路運送法で原則禁じられています。移動サービスについては実質的に黙認されてきましたが、ニーズ・要望の高まりを受けて、2004年3月にガイドラインが出され、これまで移動サービスを行ってきたNPOは許可を取得しなければならないこととなりました。一定の基準に沿った運送については、例外的に有償運送を許可するという制度が導入されたのです。

こうした状況の下で、愛知県では、移動サービスを行う約90もの非営利団体によるネットワーク（特定非営利活動法人移動ネットあいち／渡部 勝理事長）が結成され、愛知県、県下自治体、タクシー協会と協働しつつ、福祉有償運送サービスを継続するための仕組みづくりが行われてきました。

以下では、この動きと、今後に向けた課題についてまとめてみました。

移動ネットあいちの活動と、 セダン特区が移動サービスに与える影響

愛知県内で移動サービスを行う NPO 等は、移動サービスの制度化の動きに対応するために、2003 年5月に移動ネットあいちを結成、その後 2004 年3月に道路運送法第 80 条第 1 項に関するガイドラインの提示後は、それに基づき許可取得を目指すための活動を展開してきました。

ボランタリーネイバーズでは、移動ネットあいちの事務局として、許可申請のための地域での対話の促進、手続・安全運転等に関わる研修事業を理事団体・会員団体と共に取り組んできました。以下では、それらの取り組みを振り返りながら、制度化が移動サービスに与えた影響と、人々の移動の自由を確保する地域交通の意義について報告します。

岩尾憲治・木戸友美／(特)ボランタリーネイバーズ

1 移動サービスの概要

1) 移動サービス誕生の経緯・歴史

まず、移動サービス誕生の経緯・歴史について概観してみましょう。移動サービスは障害者の社会参加をめざす運動としてはじめられ、日本においては既に 30 年あまり活動が行われてきています。日本財団（2002）では、市民による移動サービスは、1975 年に福祉団体「新宿福祉の家」の矢田茂氏が在宅のためにリフト付車両（福祉車両¹）を製作し、ボランティアによる移動サービスを行ったことが初めとしています。1980年代に入ると、障害者の外出支援活動として、一部の自治体では運営費の助成が行われたことにより、各地で社会福祉協議会による移動サービスの団体が設立されています。テレビイベントや日本財団がリフト付車両を全国のボランティア団体に寄贈をはじめたことも、移動サービスが全国に広がるきっかけとなりました。

一方、1990年代の高齢化社会の到来とともに高齢者による移動サービスの利用が増え、その後 2000 年の介護保険法の施行されたことにより、高齢者の通院・通所の移動ニーズが顕在化しました。高齢者を対象とした移動サービスがこれまでと違う点は、セダン型の

¹ リフト等の特殊な設備またはリフトアップシート等の乗降を容易にするための装置を設けた自動車（軽自動車を含む）。

一般車両を使用することにあります。福祉車両は実際には乗り心地は良くないこともあり、また、車両の確保もセダン型車両に比べて相当に難しい状況にあります。そこで、ボランティアが所有しているセダン型車両を持ち込んでサービス時に使用するようになったのが、近年広まっている移動サービスの特徴になっているのです。

現在では、障害者や高齢者を対象とした移動サービスを行う団体は約 3,000 団体あるとされています。

2) 移動サービスの意義

①介護、暮らし助け合い的要素、会員制がもつタクシーとの違い

障害者や高齢者が自立した生活を送り、積極的に地域社会に参加するには自由な移動手段の確保が欠かせません。公共交通機関の中でタクシーが個別輸送を担っていますが、障害者や高齢者にとっては使いやすい移動手段とは言いがたい面があります。移動サービスは、ドア・ツー・ドアで単に移動するだけを目的とするタクシーとは違い、介助技術をもったボランティアがベット・ツー・ベットで移動をサポートし、病院への通院や買い物の同伴などの日常生活を助け合っているのが特徴です。また、会員サービスであるため、同じボランティアがいつもの利用者を受けもちます。そして、顔の見えるボランティアが利用者ひとりひとりの状態を理解した上で介助を行うため、安全性は高く、利用者は心理的に安心することができます。行き先もほぼ固定化しており、基本的にいつも同じコースを走ります。このように、利用者にとって「安全」「安心」なサービスの仕組みとなっており、高齢者福祉や障害者福祉の分野では、本来の介護事業と一体になって不可欠な事業を構成しています。

②有償性、僅かな謝礼金、低収入者への配慮

障害者や高齢者と対等な関係を築き、自立を促すという観点から、多くの移動サービスは有償で行われています。福祉 NPO 等が無償でやっていた時には、利用者から盆暮正月の届け物があり、お互いに遠慮しながらサービス提供をしていましたが、利用者から僅かながら謝礼金をいただくことで余計な気遣いをしなくても良くなったことが移動サービスが広がった要因だと言われています。しかし、利用者の中には障害のため働くことが出来なかったり、年金や生活保護を受けるなど、十分な収入がない人もいます。そのような理由から、利用者の金銭的負担に配慮して、全般的に安価な利用料で移動サービスが提供されているのが現状です。

③交通過疎地での役割、子育て支援ニーズ

また、最近では、移動サービスは福祉分野にとどまらず、公共交通機関やタクシーなどの移動手段が不足する非都市圏では、住民自身が助け合って弱者の移動手段を支える、地域交通の重要な担い手となっています。さらに子どもに対する犯罪が頻発する状況の下、

子どもの送迎のニーズも高まっています。共稼ぎの家庭が増える中、顔の見える地域住民が子どもの送迎を行うことは、両親にとって非常に大きな安心感を与えるからです。

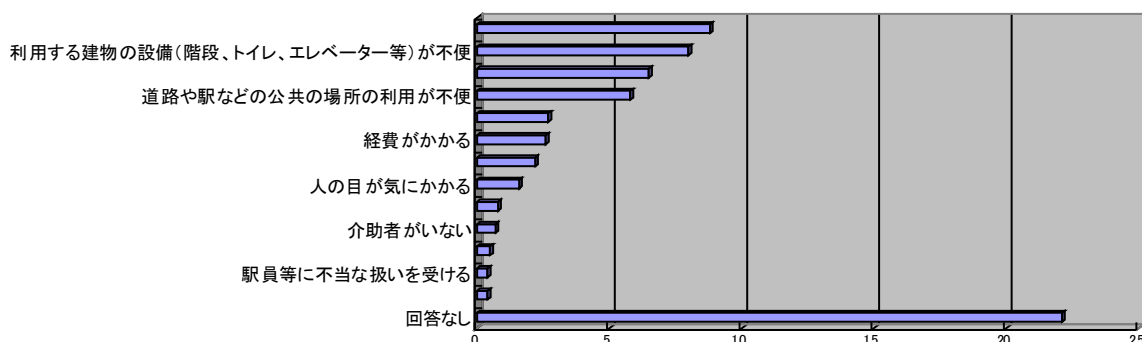
3) 障害者・高齢者の移動サービスに対するニーズの増大

では、障害者・高齢者は外出する際にどのようなニーズを抱えているか見てみましょう。厚生労働省（2001）によれば、障害者の中で、外出する際に困ることや不満に思うことがある人（42.3％）にその内容を調査したところ、電車・バス・タクシー等の乗り物の利用が不便（8.8％）、建物の設備が不便（8.8％）、車などに身の危険を感じる（6.5％）、介助者がいない（0.7％）、経費がかかる（2.6％）など、特に公共の場における移動に困難を感じていることが多いことがわかりました（グラフ1 参照）。

また、居宅サービスの内の「外出支援サービス」の利用率を確認してみると、厚生労働省（2004）グラフ2では、全世帯（3.4％）と比較して、夫婦のみの世帯（4.5％）、高齢者世帯（4.2％）、核家族世帯（4％）の利用率が高いことが見てとれます（グラフ2 参照）。

このように、少子高齢化社会が進展し、高齢者のみの世帯が増え、家族の中で介助できる人が限られる中で、高齢者や障害者は移動に困難を感じている状況があります。社団法人シルバーサービス振興会（2004）でも、高齢者単身世帯、高齢者夫婦世帯など、高齢者のみ世帯は、少子高齢化社会が進展する中、今後更に増えることから、移動サービスへのニーズも高まることが予想されると指摘しています。

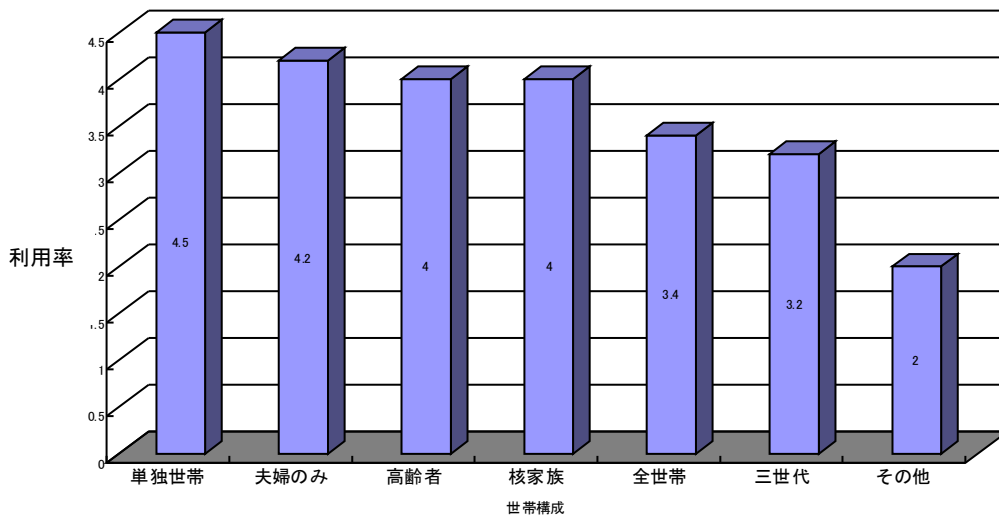
グラフ1: 外出するうえで困ること・不満に思うこと



出典: 厚生労働省(2001)『身体障害児・者実態調査結果』

グラフ 2: 世帯構造別にみた公的な外出支援サービスの利用状況(複数回答)

居宅サービスの利用状況を質問し、利用したサービスを「訪問系のサービス」「通所系のサービス」「通所系のサービス」「配食サービス」「外出支援サービス」「寝具類等洗濯乾燥消毒サービス」から選択。



4) 移動サービスの制度化

原則的に、自家用乗用車を用いる有償運送は「白タク行為」として、道路運送法第 80 条第 1 項で禁じられています。ただし、実質的には、移動サービスはその「違法行為」について取り締まりの対象とならず、黙認されてきました。

ところが、移動サービスが広がる状況下、2004 年 3 月、厚生労働省と国土交通省は連名で、道路運送法第 80 条第 1 項に関するガイドライン²を通達しました。その内容は、NPO 等の非営利法人に対し、「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であって国土交通大臣の許可を受けたとき」自家用自動車の有償運送を認めるという例外的な許可制度

出典: 厚生労働省(2004)『国民生活基礎調査』

で、移動サービスを実施している NPO 等は重点指導期間(2006 年 3 月末)が終わるまでに許可を取得できなければ、違法行為として処罰の対象となってしまうことになりました(後に、重点指導期間は 2006 年 9 月末まで延長)。

² 「福祉有償運送及び過疎地有償運送に係る道路運送法第 80 条 1 項による許可の取り扱いについて」(2004 年 3 月 16 日 国自旅第 240 号)

このガイドラインによれば、福祉輸送において使用する車両は、福祉車両に限定され、セダン型の一般車両を使用するに際しては、構造改革特別区域（通称、セダン特区）の認定を受けている限り認めることとされました（資料1「5 使用車両」参照）。

しかし、この使用車両制限は制度の最大の問題点であり、現場で活動する NPO から特区の全国化の要望が再三あったにも関わらず、先延ばしになってきました。移動ネットあいちが実施した実態調査（2006）によると、加盟団体が許可登録した車両約 1,000 台のうち、セダン型車両は75%を占めます。つまり、移動サービスの実施にセダン型車両の使用は必要不可欠な要素であることは明確でありながら、全国的に特区申請は進んでおらず、2006年2月までに149地域が認定されただけにとどまります。

資料1 ガイドライン概要

1 許可手続等
運輸支局長等は、要件を満たし、かつ、運営協議会の協議を経て地方公共団体から具体的な協力依頼を示して許可申請があった場合に条件を付して許可する。
2 運営協議会
運送の必要性、条件等について主宰者が判断するために各地域ごとに設置する。構成メンバーは、地方公共団体（主宰者）、地方運輸局、関係交通機関の代表、NPO等の代表、利用者代表、等。
3 運送主体
NPO法人、社会福祉法人、医療法人、公益法人等を含む非営利法人。
4 運送の対象
①福祉輸送 要介護者、要支援者、精神障害者、身体障害者、知的障害者等で単独では公共交通機関の利用が困難な移動制約者であってあらかじめ会員登録した者。
②過疎地輸送
5 使用車両
①福祉輸送 リフト等の特殊な設備またはリフトアップシート等の乗降を容易にするための装置を設けた自動車。 セダン型等の一般車両については、構造改革特区の認定を受けている場合に限り認める。
②過疎地輸送
6 運転者の要件
普通第2種免許を有することを基本とする。これによりがたい場合は、一定期間運転免許停止処分のないこと、安全運転・乗降介助等に関する講習の受講等十分な能力及び経験を有していると認められること。
7 損害賠償措置
対人 8,000 万円以上及び対物 200 万円以上の任意保険等に加入。

8 運送の対価

タクシーの上限運賃の概ね 2 分の 1 以下を目安として地域の特性等を勘案して判断。

2 移動サービスの制度化への対応

1) 移動ネットあいち結成

愛知県の移動サービスを行う NPO 等は、これらの制度化への動きに対応するために、2003 年 5 月に 17 団体でネットワーク組織である移動ネットあいち（任意団体）を立ち上げました。設立当初は、移動サービスを制度化することに反対し、このまま「黙認」状態にしてほしいと要望していました。移動サービスが制度化されることで枠組みがはめられ、自由なボランティア活動ができなくなることを危惧したためです。しかし、前述のようにガイドラインが示され、福祉有償運送制度という枠が決められました。

移動ネットあいちは、このガイドラインが示されたことを受けて活動方針を再検討し、ガイドラインを遵守する前提で、2004 年 5 月に 59 団体で NPO 法人化のための設立総会を開催し、同年 8 月愛知県の認証を得ました。移動サービスを行う NPO 等には国の介護保険事業や支援費事業も行う団体が多くあります。従って、社会の中で責任ある立場として法令遵守（コンプライアンス）の姿勢を表明し、ガイドラインに基づき許可取得を目指すこととなりました。

特定非営利活動法人移動ネットあいち概要

目的	介護保険及び支援費の利用者あるいは介護保険及び支援費の対象とならない高齢者、障害者等で単独では移動困難な者（以下「移動困難者」という。）を対象に、ボランティアによる福祉有償運送（以下「移動サービス」という。）を実施している団体が参加して、移動サービスを実施する団体の活動を支援すること及び移動サービスを利用する移動困難者に安全性と利便性を提供することを活動の目的とする。その結果として、公共交通機関の役割を補完して移動困難者の移動の自由を保証することにより、移動困難者が、病院、施設等を容易に利用するなど、外出の機会や社会参加の機会を提供し、自宅で自立した生活を営むことが可能となることが期待される。
加盟団体	特定非営利活動法人・・・65 団体、 社会福祉法人・・・25 団体 法人格を持たない非営利活動団体・・・2 団体 計 92 団体（2006 年 3 月末）
主な事業	① セダン特区関連（全県一区でのセダン特区を実現する、など） ② 運転者の安全教育（国土交通省の基準に従い自主的に運転者の安全教育を実施する、など） ③ 各団体の事務局体制の整備（利用者の利便性を確保するため事務局員の専任体制を整備する、など）

移動ネットあいちの様々な活動の結果、愛知県下での許可取得は比較的順調に進めることができました。2006年2月までに、許可取得の前提となる運営協議会が設置されたのは、全国219地域に止まる状況下、移動ネットあいち加盟団体の9割が当初設定された重点指導期間（2006年3月末）が終わるまでに許可を取得できたのです。

2) 愛知県セダン特区への取り組み

①NPO ネットワークの力

移動ネットあいちの活動を始めた2003年当初は17団体だったネットワークは、2006年には92団体へ広がっています。その理由は、具体的で緊急性の高い共通の課題がはっきりと見えていたためこれだけの広がりにつながり、整然とした態度で法令遵守の姿勢を表明したことが信頼を作ったためだと考えられます。そして、このネットワーク力を背景に、セダン特区の実現を愛知県に働きかけ行政を動かすことに成功しました。

②行政との協働

移動ネットあいちの要望を受けて、愛知県は内閣府に愛知県全域によるセダン特区を申請し、2005年7月に特区認定を受けたため、県下全域において活動するNPO等がセダン型車両を使用して移動サービスを実施することが法的に認められることとなりました。

愛知県のセダン特区認定までに幾つかの自治体で特区が実施されていますが、県域での認定は神奈川県に続いて2例目でした。各市町村による特区申請となれば、申請の要望をするのに多大な労力と時間を要し、市町村の取り組み姿勢の違いによってはセダン型車両が使用できない地域が出てしまう恐れがあります。NPOと行政が協働しなければ実現できない全県一区の特区申請を愛知県が実行した効果は大きいと言えるでしょう。舞台裏では、県の3課長（高齢福祉課、地域振興課、社会活動推進課）が揃ってタクシー協会やNPOの事務所に来訪して下さったり、NPOへの説明会を開催し、関係者（NPO、タクシー、行政）の意見交換の場を作るといった様々なお骨折りがありました。

こうして、いったんは移動サービスの危機に直面しながらも、愛知県の関係部局と協働・連携してこの問題に取り組んだ意義は、全県一区の特区申請を実現したことの意味の他に、NPOの活動への理解を促進したという意味も持っています。ある担当者は人事異動の際、「ありがとう。この1年間NPOの方とお付き合いさせていただいて、NPOが何をしているのか、よく判りました。これからの地域福祉にとって、NPOの大切さがよく判りました」という言葉を残しています。

また、2005年度に愛知県社会活動推進課が公募した「NPO提案型協働モデル事業」に移動ネットあいちが提案した「ボランティアによる福祉有償運送（移動サービス）実施体制整備事業」が当選したことも、この取組みの大きな支えとなりましたが、これは同時に、そこに到るまでの協働の成果でもありました。

③タクシー業界との相互理解

今回の制度の根本的な問題点は、許可申請の前提となっている運営協議会の設置がタクシー業界の合意がないとできないことにあります。実際、全国の自治体で運営協議会の設置状況は2003年度10地域、04年度22地域、05年度（06年2月まで）187地域となっており、遅々として進んでいない状況にあります。

しかし、愛知県においては、移動ネットあいちと愛知県タクシー協会が話し合いを経て相互理解に達し、NPOとタクシーは役割も規模も違い棲み分けができるとの共通認識に到りました。移動ネットあいちが05年2月に加盟団体に実施した調査によると、県下で活動するボランティア・ドライバー約1,000名の平均活動時間は12時間/月/名とあり、常勤換算（8時間/日、20日/月）にしても、県下にわずか75名/月の実働であることが明らかになっています。つまり、プロとして働いているタクシー・ドライバーとは従事する時間も違えば、タクシー事業者とは規模も違うということです。こうした統計も示しながら、いわゆる「住んでいる世界が違う」との理解が得られるようになりました。

06年3月末時点で、愛知県内では、市町村の担当者の認識や準備不足によって、運営協議会の設置が遅れたり、設置されていない自治体もありましたが、移動ネットあいちの加盟団体が所在する市町村ではタクシー業界の反対によって設置されなかった市町村があるという報告は入っていません。

3 制度導入による問題点について

1) サービス対象者の限定

他方、制度導入によって生じた問題もあります。一つには、福祉有償運送制度としての移動サービスの対象者はガイドラインにより限定されてしまったという点です(資料 1「4 運送の対象」参照)。

ガイドラインでは、介護保険の認定を受けていないが外出には見守りや付添いを必要とする高齢者、障害者手帳を持たない障害者、乳幼児・児童が制度の対象外とされており、移動ネットあいちの実態調査(2006)によると、加盟団体の35団体(43.2%)が現在移動サービスを利用している人の中に対象外となってしまう人がいると答えています(表1参照)。その総数は、現利用者の14.6%にあたる567人です(表2参照)。

この「567」という数字が多いか少ないかという見方は色々あると思われませんが、問題は、これらの対象外とされた人たちの自由に移動する「権利」は誰がどのように保証するのかという点です。これらの人々は、移動サービスを必要とし、利用している利用者です。彼らに対して外出を控えるよう説得するか、移動に出費を割いてタクシーを使うよう説得するか、継続できるまでNPOが無償で頑張るのか。社会がどうこの問題に対処するのが問われることになるのです。

移動ネットあいちが、利用者の中に対象外になる人がいると答えた35団体に、その利用者にどう対応するかを聞いたところ、サービス提供を断る団体は17団体(48.6%)に上りました(表3参照)。無償でサービス提供する団体は、7団体(20.0%)ありますが、移動サービスの財政負担を他の事業からいつまで補填できるだろうかという問題と隣り合わせになります。移動サービスが広がる前のように、移動困難者が外出を控える社会に戻りしてしまうのでは…という懸念がぬぐえません。

2) 制度外サービスの違法行為化

二つ目は、一連の結果、移動サービスは「合法」と「違法(制度外)」サービスに明確に分けられ、制度を正しく理解していないために許可取得が遅れたり、法人化できないために許可申請を断念した結果、サービスを継続できなくなったNPO等の利用者に影響が出るのではという問題です。

そのまま制度外サービスを続ければ、違法行為とし団体が摘発されてしまうこともあり得ます。万一、そのような事態が発生すれば、移動サービスが利用者にとって日常生活に欠かせない部分を補っている実情から判断して、その利用者にとっては明日からの生活をどうすればいいのか大きな問題となります。

移動ネットあいちの加盟団体の場合には、当初法人格を取得していなかった団体の多くが法人化し、法人化しなかった2団体については、許可取得を断念しました。重点指導期間中に許可取得できなかった法人格を持たないNPOにとって、NPO法人の認証に4ヶ

月かかり、運営協議会は年に何度も開催されないので法人化してもすぐに許可申請できる制度とはなっていません。このように許可取得には時間がかかるため、NPO が許可を取るまでの間、または何らかの理由で許可がとれない場合は、その利用者をどうしたらいいのかというのが、考えておかなければならない課題の一つです。

3) 料金設定の画一化

3つ目は、制度対応のため NPO にとって様々なコストがかかる一方で、運送料金の上限基準が定められ、多様な料金体系、金額設定ができなくなるという点です。

移動ネットあいちの実態調査（2006）によると、コスト増のために、制度の導入に伴ってやむを得ず利用者負担を増やしたと回答した 36 団体（44.4%）に対して、その理由を尋ねたところ、①運営管理体制の整備にコストがかかる（33.3%）、②安全教育の受講にコストがかかる（30.6%）、③申請書類の作成にコストがかかる（16.7%）が主な理由に挙げられています（表 4 参照）。①運行管理体制の整備とは、具体的には、各種の管理書類の作成・保管、活動記録を残し報告する事務作業量が増えたことを指します。②「安全教育」については、移動ネットあいちが実施する「安全運転教育」は約 1,500 人が修了していますが、平均すると 1 団体につき 16~17 人が一人 7,000 円の受講料を支払っています。その内、51 団体（63.0%）が、その受講料をボランティア個人の負担とはせず、団体で全額負担したと答えています（表 5 参照）。

他方で、制度では、運送に係る料金は概ねタクシー料金の 2 分の 1 を上限とすることが定められました（資料 1「8 運送の対価」参照）。移動サービスは、元々単独では赤字の事業で、制度対応のためのコスト増を吸収するのは難しい状況にあります。さらに、介護保険制度や支援制度など継続した収益が見込みやすい事業を持っている団体は移動サービスへの補填が可能ですが、それができない団体もあります。移動ネットあいちの加盟団体（2006 年 3 月末現在）90 団体のうち、介護保険事業も支援費事業もやっていない、たすけあい活動だけをやっている団体は 10 団体（11.1%）あります。

このように、そもそも移動サービス自体は赤字事業であるにも関わらず、一律にこのような料金設定が強制されると、増大したコストに耐えられなくなり、活動を継続できなくなる団体が出る恐れがあります。移動ネットあいちは、制度化による「安全」「安心」も大切だが、「安定したサービス」という視点も非常に重要であると考えていますが、継続できる仕組みにしていかなければ制度にする意味に欠けます。NPO が枠組みの中で行う意義も見出せません。2006 年 4 月の介護保険改正でも、新設された小規模多機能型居宅介護がその制度のモデルとなった NPO に「使いにくい、使わない」と問題視されていますが、継続できるような制度の枠組みにする必要があります。

移動ネットあいち加盟団体に対する実態調査(2006年1月実施)

対象:82 団体 回答:81 団体(回答率 98.9%)

表 1: 制度外サービスの有無について(団体数)

	合計	なし	あり
合計	81	46	35
比率	100%	56.8%	43.2%

表 2: サービス対象者について(人数)

	申請(予定)人数の内訳(複数回答)				
	合計	要介護・要支援	身体障害者	その他移動困難者	無回答
合計	3,875	1,570	867	1,341	214
比率	100%	40.5%	22.4%	34.6%	5.5%
	現在利用者の中から制度の対象外となる人数の内訳(複数回答)				
	合計	高齢者	障害者	乳幼児・児童	その他
合計	567	272	110	103	82
比率	14.6%	7.0%	2.8%	2.7%	2.1%

表 3: 制度外サービスがある団体の対応(団体数、複数回答)

	合計	利用を断る	無償で提供	その他
合計	35	17	7	11
比率	100%	48.6%	20.0%	31.4%

表 4: 利用者負担が増えた理由について(団体数)

	合計	申請書類の作成	安全教育の受講	運営管理体制の整備	その他	無回答
合計	36	6	11	12	14	10
比率	100%	16.7%	30.6%	33.3%	38.9%	27.8%

* 利用者負担が「増えた」と答えた団体のみを集計(複数回答)

表 5: 安全運転教育の受講料負担について(団体数)

	合計	団体で全額負担	一定の割合で両者が負担	個人で全額負担	無回答
合計	81	51	19	8	3
比率	100%	63.0%	23.5%	9.9%	3.7%

4 まとめ

1) 制度化が移動サービスに与えた影響

制度の導入によって、安全上の基準が明確化され、NPO 等が行う一部の移動サービスが合法化されたことは、評価できると言えます。ただし、前述の問題点を考慮すると、制度の導入が人々の移動の自由を確保するための地域交通の多様性を阻害する可能性もあることを指摘しておきたいと思います。

また、福祉等の分野において、介護保険制度の設計に NPO が実施してきた家事援助サービスがモデルとなったように、今後も NPO の先駆的取り組みが制度化される場面が増えるでしょう。今回の移動サービスの制度化の過程を振り返ると、こうした制度化に対して NPO はどのように対処するべきなのか、制度化によって生じた問題をどう捉えればよいのかという点において、重要な教訓が含まれています。

最後にそのポイントを挙げておきたいと思います。

①制度外サービスへの配慮

NPO が取り組んできたサービスが、国の制度となって社会に認知されることは大きな意味を持ちますが、その反面、制度の対象外になる人が必ず出ることを忘れてはいけません。介護保険の対象外の人たちに対しては、NPO はたすけあい活動という枠で継続してサービスを提供することが可能で、その部分に規制はかかりません。しかし、移動サービスについてはサービス提供自体が違法行為になるため実施は不可能になってしまいます。移動困難者の絶対数が増えるという社会のニーズに應えると共に、制度外に置かれた人々の移動をどのように保証するのかという新たな社会的課題が残されています。

財政的に全ての公的サービスを税金で実施するのが困難になってきている社会状況の下、営利事業では成り立たない公益性の高いサービスを提供する担い手として、近隣住民同士の助け合いの要素をもつ NPO は適任です。道路運送法のような事業者を規制するための法律で、ボランティア活動の手足を縛るような結果を招かないようにしなければなりません。

②NPO のネットワーク化の重要性

一連の取り組みの中で、NPO は、行政やタクシー業界、運営協議会の委員へ自分たちの活動を説明する際に、いかに NPO の認知度が低いか、移動サービスの実態が知られていないかを認識せざるをえませんでした。NPO 側も自分たちの世界で自己完結せずに、様々なセクターに働きかけ理解と協力を求めていく努力をしていかなければならないことを学びました。地域福祉が地方自治体に委ねられる時代において、NPO はそのパートナーとなり得るのか試される時代が来ています。

そうした視点で移動ネットあいちの取り組みを見ると、行政や企業と対話をする際に

NPO が作り上げたネットワークの力が大いに発揮されたと言えます。このネットワークが存在したからこそ、国に対するパブリックコメントや各種の要望書の提出という政策提言、全県一区のセダン特区実現や許可取得のための運営協議会立ち上げが実現しました。残念ながら、NPO 個々の力は他のセクターと比較するとまだまだ小さいのが現実であり、様々な場面で NPO 同士のネットワークを組むことが、課題解決の近道になります。

③行政との協働による制度づくり

NPO の先駆的な取り組みを制度化する際には、NPO と行政との協働の成否が成功要因として大きく影響します。成功のためには、制度設計または運用を担当する行政職員が、NPO の意義、実態を理解しておく必要があります。これまでは、NPO は、移動サービスに関して行政との関係をほとんど持たなかったため、町の片隅で行われている移動サービスを認識している行政はほとんどありませんでした。しかし、運営協議会の設置要請から準備までの過程をきっかけに NPO は何度も市町村の担当へ出向き、理解と協力を求めました。このプロセスによって、運営協議会がスムーズに運営された市町村、市町村と良い関係を築くことができた NPO も多くあります。制度設計及び運用を担う行政に、現場を良く知る者として、現場の声をしっかり届けることが、より実情に合った良い制度を作ることにつながるのです。

2) 福祉有償運送制度に残された課題と展望

道路運送法第 80 条第 1 項の例外規定として制度化された移動サービスは、2006 年 10 月の道路運送法一部改正により新たな局面を迎えます。これに対して、NPO 側はより実情に合った制度とするため改正法案への意見陳述を行いました。閣議決定後の法案を変更させるのは難しいのですが、衆議院では 7 つの付帯決議がされました。その中で最も注目すべきは、運営協議会に関連して「NPO 等関係者の意見等が反映されるよう必要に応じて構成員として含める」という文言が明記されたことです。

愛知県下の運営協議会においても、移動サービスについて最も理解している NPO が委員として議論に参加できないために、移動困難者にとって有意義な議論をすることができないといった状況がありました。ある運営協議会ではガイドライン以上の条件が付されたために、申請できなくなった団体も生じました。

移動困難者の自由に移動する「権利」に誰が責任を持つのか、明確になっていません。タクシー業界との相互理解と役割分担の模索、道路運送法改正による許可制から登録制への移行もある中で、いかに住民主体の交通手段を生かしていくのか、ということが今後の課題となりますが、運営協議会の役割の明確化と活性化がその鍵になります。そのためには、議論の場に NPO を加えることが必須だと言えるでしょう。

【参考文献】

愛知県（2005）『構造改革特別区域計画（愛知福祉郵送セダン特区）』。

厚生労働省（2001）『身体障害児・者実態調査結果』。

厚生労働省（2004）『国民生活基礎調査』。

国土交通省自動車交通局旅客課（2006）『NPO等によるボランティア有償運送検討小委員会報告書』。

社団法人シルバーサービス振興会（2004）『要介護者高齢者等に対する新たな移送サービスシステムの構築に関する調査研究事業 報告書』。

特定非営利活動法人移動ネットあいち（2005）『移動ネットあいち（ボランティアによる福祉有償運送）総会資料 平成17年9月6日（火）』。

愛知県（2006）『ボランティア福祉有償運送フォーラム報告書』。

特定非営利活動法人移動ネットあいち（2005）『NPO等によるボランティア福祉有償運送についての意見』。

日本財団（2002）『ここが知りたい移送サービスパーフェクトガイド』。

その 2

ボランティア福祉有償運送フォーラム

講演「これからの福祉交通について」

国土交通省自動車交通局旅客課長 田端 浩氏

〈レポート1〉に述べた経過を経て、05年7月、福祉有償運送でのセダン型一般車両の使用が、愛知福祉輸送セダン特区として、内閣府から認定されました。そこで、愛知県内のNPO等非営利団体は、許可取得期限の06年3月末までに、「福祉有償運送及び過疎有償運送に係る道路運送法第80条第1項」による許可を得て、セダン型一般車両での福祉有償運送をスタートすべく、各地域の運営協議会の設置と、実施体制整備に取り組むことになりました。

折りしも、移動ネットあいちでは、①80条許可取得を目指すNPOへの支援と人材育成、②NPO・行政・タクシー事業者などの関係機関の「協働」の取り組みを一つのモデルとして全国に発信すること、を目的に、愛知県NPO提案型協働モデル事業「ボランティアによる福祉有償運送（移動サービス）実施体制整備事業」を実施する機会に恵まれ、「申請の相談」「申請書類作成支援」「安全運転教育インストラクター養成」「運行管理コーディネーター研修」等に取り組むことができました。

以下は、同事業の締めくくりとして関係機関の協力を得て、2月10日に開催された、「ボランティア福祉有償運送フォーラム」で、国土交通省自動車交通局旅客課長の田端浩様より、今後の福祉有償運送の課題を考えるにあたり、現在、国土交通省で取り組まれている政策についてご講演をいただいたものをまとめたものです。



国土交通省自動車交通局旅客課長

田端 浩 氏

昭和32年生まれ。56年東大法学部卒。運輸省入省。国鉄水戸鉄道管理局旅客課長、在オーストラリア大使館一等書記官、岡山県警察本部警務部長、鉄道局総務課鉄道企画室長、総合政策局観光部旅行振興課長等を経て、平成16年7月より現職。

その 2

ボランティア福祉有償運送フォーラム

講演「これからの福祉交通について」

国土交通省自動車交通局旅客課長 田端 浩氏

〈レポート1〉に述べた経過を経て、05年7月、福祉有償運送でのセダン型一般車両の使用が、愛知福祉輸送セダン特区として、内閣府から認定されました。そこで、愛知県内のNPO等非営利団体は、許可取得期限の06年3月末までに、「福祉有償運送及び過疎有償運送に係る道路運送法第80条第1項」による許可を得て、セダン型一般車両での福祉有償運送をスタートすべく、各地域の運営協議会の設置と、実施体制整備に取り組むことになりました。

折りしも、移動ネットあいちでは、①80条許可取得を目指すNPOへの支援と人材育成、②NPO・行政・タクシー事業者などの関係機関の「協働」の取り組みを一つのモデルとして全国に発信すること、を目的に、愛知県NPO提案型協働モデル事業「ボランティアによる福祉有償運送（移動サービス）実施体制整備事業」を実施する機会に恵まれ、「申請の相談」「申請書類作成支援」「安全運転教育インストラクター養成」「運行管理コーディネーター研修」等に取り組むことができました。

以下は、同事業の締めくくりとして関係機関の協力を得て、2月10日に開催された、「ボランティア福祉有償運送フォーラム」で、国土交通省自動車交通局旅客課長の田端浩様より、今後の福祉有償運送の課題を考えるにあたり、現在、国土交通省で取り組まれている政策についてご講演をいただいたものをまとめたものです。



国土交通省自動車交通局旅客課長

田端 浩 氏

昭和32年生まれ。56年東大法学部卒。運輸省入省。国鉄水戸鉄道管理局旅客課長、在オーストラリア大使館一等書記官、岡山県警察本部警務部長、鉄道局総務課鉄道企画室長、総合政策局観光部旅行振興課長等を経て、平成16年7月より現職。

■ 地域との協働による実現

本日の一番大事なテーマは、「政策やサービスを地域との協働で実現する」ということです。

私は若いころ、当時、国鉄の水戸鉄道管理局で、旅客の鉄道の仕事をしました。従来の国鉄から JR にかわる年でした。当時、国鉄はたいへん評判が悪く、ストも多いというときに、地域に根付いた鉄道にかわっていくため、地元の住民のニーズを探り、どのようにそこと一緒にやっていくか、どう社会的な貢献ができるかということに取り組みました。

また、オーストラリアの大使館に勤務していたときには、日本とオーストラリアの人的な交流をベースにした両国の友好をアップさせるため、初めて日本とオーストラリアの観光交流の協議会を立ち上げ、相互交流を進めていく試みを行いました。今、ちょうど小泉総理の下で、「ビジット・ジャパン・キャンペーン」を進めてきており、ようやくオーストラリアも日本へどんどん来てもらう重点国になり、当時進めてきたものが実を結び、また日豪の観光交流年という形で進んできております。

一方、毛色はちょっと違いますが、岡山の警察本部に勤務したときには、警察官だけで治安を守るのではなく、地域の皆さんと協働で、地域の安全を守っていくということに取り組んでいました。

このような経験から、どのセクションであろうと、協働の仕組みで、政策やサービスアップを実現していくということが非常に大事ではないかと考えています。

■ 地域協働型輸送サービスの実現

今後の地域福祉交通を考えるにあたって、まさに地域協働型輸送サービスをどう実現していくかということだと思います。ですから、地域の住民のニーズ、特に高齢化社会における福祉関係ニーズはどのような点に取り組んでいかなければいけません。その中で、福祉輸送サービスあるいは輸送サービスを現実に提供しているプロのサービス会社の役割として、臨機応変な内容のいいサービスをやってもらうという、地域の皆様方の非常に大きな期待があります。今後、ニーズが高まる中で、タクシー会社の活躍は重要なことだと思います。

さらにニーズ等の関係で、NPO によるボランティア有償運送、移送サービスというものの機能も充実をしていく必要がありますし、プロの輸送サービスと相まって、補完的な役割とともに重要な役割を果たしていくと思います。これらが一体として機能して、ようやく地域社会において、福祉と交通の政策が融合したものとして実現していくのでしょう。結果、住民ニーズに答えていけるのだらうと思います。ですからそういう視点で、ぜひ有償運送の本日のテーマのいろいろな課題について、関係者の皆さんが共通の課題として一体となり取り組んでいただければと思います。

■高齢化社会の中で

では、現在私どもが取り組んでいる政策内容のご説明を順次行います。

P.19のグラフ(1)「高齢者人口の将来予測」のとおり、日本は急速な高齢化あるいは少子化が同時進行しております。人口減少社会という変動期を迎えておりますが、今後は、特に一人ひとりが活力ある社会を築いていくために、自由に社会活動に参画して自己実現を図っていくというような環境整備が必要だと思っております。ですから、こういう高齢化社会の中で、要介護者あるいは身体障害者など、なかなか単独では公共交通輸送機関を利用することが困難な移動制約者に対して、ドア to ドアサービスを提供するスペシャルトランスポートサービスが非常に重要な役割を果たしていくでしょう。社会活動に参画していく中で、移動を実現していくというサービスですから、そのスペシャルトランスポートサービスの普及促進というのが非常に重要な課題となっております。

国土交通省では、ユニバーサルデザイン政策大綱というものを昨年7月に作成し、公表しております。インフラ整備の旧建設省の政策と運輸の政策を融合して進めていく中で、どこでも誰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て、各種の政策を進めてきているところであります。ですから、このユニバーサルデザイン政策大綱というものをどのように実現していくかという点が、本日のテーマにも直接結びついてくるものだと思っております。

このグラフによると、高齢化人口が今後増え、例えば2010年では22.4%の方が65歳以上になり、今後この比率は高まります。これに対応して、プロの輸送サービスを行っているタクシー会社が取り組んでおられる福祉タクシーの事業者の数が、近年急増してきております。車両数では6,300台、事業者の数も非常に増えてきております(P.19(2) グラフ「福祉タクシーの推移」参照)。今後もニーズに対応してこういうことをどんどん進めていく必要があると思っております。また、車両だけの改善あるいは投入というだけでは実現ができず、やはりヘルパー資格を取得しているタクシードライバーがたくさんスペシャルトランスポートサービスの提供に従事していくことが必要です。現在、8,505名の方がヘルパー資格を取得しておられるということでございます(p.19 グラフ「タクシー運転者によるヘルパー資格取得者数」参照)。

■現在のスキーム

NPOによる福祉有償運送は、現在、道路運送法に基づく80条の有償運送の許可という、特例の許可のスキームをガイドラインという形で実行しております。この中で「運営協議会」というものを立ち上げ、地域におけるニーズ、旅客運送事業でのサービスの現在の状況、どういう輸送サービスが必要であるか、その運営主体となれるNPOの会員の方々がどういう形であるか、安全対策をどのように担保していくか、という点をご議論いただき、その上で許可申請をしていただくというスキームになっております。

運営協議会が、平成17年度の実績で見ますと187地域、これを過去の15年度からトータルしますと219地域というところまで立ち上がっております(P.21(3)「運営協議会(福祉有償運送)の開催状況(速報版)」参照)。特に最近、各地で、地域の自治体と関係の地域住民の方々と一緒になって、運営協議会が立ち上がってきております。この219地域というのは、平成18年2月の速報ベースでありますけれど、本日初めてお示しをしている最新の数字でございます。また3月末に向けて、どんどん立ち上がってくるだろうと思います。

一方、セダン特区の関係は、現在、構造改革特区の申請をして、内閣府において認定、その上で運営協議会を立ち上げて、そこでのご議論を踏まえた上で、運輸支局の方に80条の許可申請をしていただくというスキームになっております。これも17年度の認定状況は135地域、トータルで149地域と、セダン特区の認定状況も、着実に増えてきています(P.21(4)「セダン特区の認定状況(18.2.現在)」参照)。

こういう中で、道路運送体型におけるスキームをガイドラインというベースで進めてまいりました。

■改正法施行までの歩み

今般、新しい仕組みをつくっていかうということで、この月曜日（2月6日）に閣議決定をしておりますが、その経緯をご説明したいと思います。

続いてボランティア福祉有償運送の背景と経緯をご覧ください（P.24（1）参照）。繰り返しになりますが、まずは平成15年4月に福祉車両によるボランティア有償運送が、構造改革特区という仕組みで実施できることになりました。平成16年4月には、福祉車両によるボランティア有償運送について全国展開をすることが決まりました。一方これと同じ時期に、セダン型車両によるボランティア有償運送については、構造改革特区のスキームにのっとり行うということになりました。

こういう中で、17年度の上半期に構造改革特区の評価委員会でも、セダン型車両によるボランティア有償運送について今後どのように考えていくかという議論がありました（P.24（2）参照）。構造改革特区の評価委員会と国土交通省の方でも何度か意見交換を行い、いずれにしても、ボランティア福祉有償運送の活動については、現在の道路運送法の80条の特例の許可というスキームをベースにガイドラインで対応してきています。その過程を経た上で、この大事な福祉交通という仕組みについては、福祉車両の部分も含めて全体として内容の評価をきちんと行い、今後どんなスキームで取り組んでいったらいいかということを検討したいと申し上げました。

次に（P.24（3））をご覧ください。17年9月21日、NPO等によるボランティア有償運送検討小委員会というものを、私どもの局長の私的諮問機関という形で立ち上げました。これにつきましては、P.25に「別添1」としてメンバーのリストをおつけしています。座長は山内先生にお願いして、学識経験者、利用者代表、あるいは利用者の視点からのご発言をいただく方々、タクシー会社として福祉輸送サービスに取り組んでおられる全国福祉輸送サービス協会の関会長、現在福祉輸送を行っておられる視点からタクシー会社の複数の方々、NPOで活動されておられる方々、地方自治体の関係者に入っただき、この議論を進めてきたところであります。検討小委員会はメンバーが多岐にわたっておりますが、これは冒頭申し上げましたように、みんなでどのように共通目的のために協働して取り組んでいくかという点が大事ですから、メンバーが多い中で、問題点ややり方などについて闊達な議論をしながら進めていかうということでもあります。

（P.24（3））に戻りますが、この小委員会が、10月11月12月と4回議論を重ねてきて、第4回目、平成17年12月に、検討報告書案として、内容について基本的な合意をしました。この内容につきましては、必要な諸修正を山内先生に一任され、了解がいただけましたので、18年1月に最終報告書という形で公表をさせていただいております。この内容を、平成17年12月13日に構造改革特区の評価委員会の方にも報告して、実は来週になろうかと思いますが、構造改革特区の本部の決定が予定されております。特にセダン型の車両によるボランティア有償運送についての全国展開というものの決定が行われるということです。

（P.24（4））の「道路運送法の一部改正案」をご覧ください。今週の月曜日に閣議決定

が行われて、国会へ提出されております。この内容は、現在、80 条の例外許可というスキームで使っているものを、制度としてより明確化した形で道路運送法の中に位置づけ、この福祉有償運送のやり方というものを法律上、整備をさせていただいたということでもあります。今後、衆議院・参議院の審議を経た上で、18 年 10 月に改正法の施行をしたいと考えているところであります。もちろんこの国会審議の過程で時間がかかれば、この 10 月というのが若干変動することはありますが、10 月を目標に施行していきたいと思っております。この国会審議と並行して、国土交通省令や、関係の規定類の整備を精力的に並行して進めていくことを考えています。

■現スキームを踏襲した仕組み

それでは新しい仕組みについて、P.27 の資料に基づいてご説明させていただきます。新しい法律的な仕組みをつくと申し上げておりますが、ボランティア有償運送については15年4月から、各地域で、運営協議会において議論をして進めてきている実績とやり方がありますので、基本的にそのやり方を踏襲して考えております。ですから、新しい仕組みができるといっても、今まで取り組んでいるものが全部なくなってもう一度新たなものを取り直さなくてはいけないとかいうことではありません。福祉交通をどのように実現するかという大事なテーマですから、特例条項をガイドライン通達というベースでやっているというような仕組みではなく、法律上も明確な形で位置づけした上でやっていこうということです。ですから、P.27 の資料を見ていただきますと、今までやってきている仕組みと基本的には同じスキームだと多分皆様思われることでしょう。

まず運営協議会で、地方公共団体が主催者になっていただくということ。これは何度も申し上げますが、地域における福祉政策と交通政策が融合した形での政策の実現でありますから、地方公共団体がその主催者としてやっていただくということが大事な点だろうと思います。それから地方運輸局。交通行政の観点、特に輸送サービスという視点、および安全安心対策をどのように確保するかというきわめて大事な視点から地方運輸局。そして、学識経験者、利用者、地域住民、移送に関係するボランティア団体、バス・タクシーなど関係交通機関の方々、という形で構成されます。関係者間で、福祉有償運送の必要性、輸送サービスの内容、現在、会員移送という形になっておりますが、会員の方々の範囲、あるいは対価を含む輸送サービスの水準、こういうものについてご議論をいただき、合意をした上で運輸局・支局に申請をするというスキームでございます。今、ガイドラインでやっているベースと基本的には同じであります。

ここで自家用自動車による福祉有償運送が可能になりますが、もちろん対象となる方は、単独では公共交通機関の移動が困難であって、会員としての登録をしている人。そして、セダン型車両で行うということも可能になります。

■遵守事項

それでは何を登録申請という形で行うかという登録の要件というものがあります。まず、運営協議会において内容についてご議論いただいた上での合意があるという点。そして、遵守事項の中の1点目、**安全の確保・利用者利便の確保**という点が大事な点です。まず運転者は、基本的には道路交通法に基づく旅客運送というものを有償で行う輸送サービスに従事する「二種免許」をとらなくてはなりません。この道路交通法の対象となっている二種免許というものが、基本的には旅客の運送の安全といった面には大事だろうと思います。ただ、有償運送の輸送サービスの実態、あるいはその頻度から考え、二種免許まではなかなか難しい、あるいは取得が困難であるようなケースがございます。この場合は、一種免許プラス、一定の認定講習を終了しているときは、運転者として従事することができます。これは現在も基本的には同じで、講習を終了していることとなっております。この講習をどのような内容にするかということが非常に大事な点です。国土交通省でも、秋山哲男先生（首都大学東京大学院教授）、NPOの皆さんにも入っていただき、講習のテキスト・カリキュラムをつくっており、国土交通省においての認定講習というもののレベルにしたいと思っています。詳細は今後議論してまいります、一定の認定講習を終了していることが必要だということです。

それから**運行管理の体制、車の点検など整備管理体制、あるいは事故処理体制などを整備していくことが必要**です。これも今のガイドラインに入っています。あとは、大事な点として損害賠償措置。自賠償は強制保険ですが、損害賠償措置として、任意保険に入っていることが必要不可欠であります。これも現在のガイドラインに入っています。各方面に、法律のご説明をするときにも、もし事故があった場合の保険の関係というものを、登録の要件に入れることについて、ご質問が多くあります。今のガイドラインですと対人800万とかですが、レベルは今後また決めてまいりますけれど、基本的にそういう考え方を踏襲したいと思います。

2つめの運送の対価につきましても、現在のガイドライン上、事前にきちっと利用者に説明がされるようなもの、あるいは対価の考え方などについても、ガイドライン的にお示ししたいと思います。問題がある場合は、変更命令がかかることとなります。

それから3つめの**白タク防止措置**があります。これは、自家用自動車による有償運送を運営協議会あるいは安全の確保措置をとった上で実行できるということですが、会員登録という対象の範囲で、安全対策を取った上で、移動制約者の移動サービスを実現するという内容ですから、そういうことを普通に行っておられるNPOの活動であれば、別に何も問題はありませぬ。法令遵守を徹底していかななくてはならないと思います。せっかくみんなが一生懸命やっていくというときに、ルールを守らなければ、ルール自身、スキーム自身が信頼をなくしてしまうということになるので、これは非常に大事な点だと思います。白タク防止措置というのは、違法なことが行われないような形をどう確保するかという点ですから、団体名や、福祉有償運送である旨を車体に表示するとか、あるいは運転者がどういう方であるかという運転者証を車内に掲示するとか、また、この有償運送の登録証を

国土交通省の方で発行いたしますから、それを表示するというのが、この措置として必要になっていきます。

■事後チェック機能

残念ながら、いろいろ不具合なやり方で行われることも出てきます。その場合は、**運輸局などにおける監査や行政処分**が必要となります。何のためにやるかという、利用者利便の確保のため。事故の再発防止策、あるいは利用者保護という観点からのスキームでございます。

今、申し上げたようなスキームで登録ということですから、基本的に登録というのは更新制になります。この中で、地方公共団体におかれましては、主催者あるいは地域福祉サービスを実現する行政という立場からも、実態把握あるいはフォローアップというものでその役割を果たしていただきたい。指導やご助言、あるいは事後のチェック、うまくいっているかどうかの結果のフィードバックなども見ていただき、運営協議会を経た上で更新していくというスキームであります。

冒頭申し上げましたが、現在の 80 条の許可の仕組みに基づいたガイドラインでやっていることと、基本的な考え方ややり方は同じです。それを制度としても明確化してきたということでございます。こういう内容を入れております道路運送法の改正案は、今週の月曜日(2月6日)に閣議決定をしておりますので、これをスムーズに国会審議を経た上で10月に実行していきたいと思っております。

■普及支援の予算措置など

「福祉輸送普及支援策」をご覧ください(P.31)。法律上の仕組みはこのような形で、道路運送法の改正を国会に提案しておりますけれど、実際は移送サービスをどのように実現するかというのが非常に大事な点でありますから、この普及支援策に一生懸命取り組んでいこうとしております。

予算的な措置、あるいは税制とか財投の措置というものは、今まで国土交通省の関係ではございませんでした。今、国会で審議中ですけれど、この18年度予算で新しいモデル事業として整備をしております。それが p.25「別添1」と資料P.32~33「別添2」に「福祉輸送普及促進モデル事業」ということで書いてあります。なかなか予算も厳しい中でございますけれど、1億2千4百万の新しい予算項目として、財務省との折衝を経て、予算案として閣議決定をしております。

内容は何かというと、福祉輸送普及促進モデル地域協議会という形で、自治体・タクシー事業者・NPO・運輸局等により、地域でモデル事業という形での考えを整理していただいて、その中で共同配車センターというものをつくっていく。ということで、共同配車センターについての補助と、それから福祉車両を購入される方、通常タクシー会社が福祉車

両を買われると思いますが、普通の車より高いので、その差額の補助という形で行っていきたくて思っております。

共同配車センターについては、国が3分の1、地方自治体との協調補助ですから、自治体の方で3分の1、そしてこのセンターを運営されている運営主体としては3分の1というように、3分の1ずつになります。福祉車両の補助は、差額分の補助ですが、これも国と地方の協調の補助ですから、国が2分の1、地方が2分の1でございます。

こういうことで今、補助要項をつくっております、4月以降、募集をします。ここ中部圏でもいくつか関心のある自治体の方、あるいはNPOの方からもお問い合わせがきております。急がせるつもりはありませんが、結構早い者勝ちでありますから、あらかじめ準備するなどしてください。予算ですので、足りなくなったらすみません。また拡充をしていきたいと思っております。

自治体との協調補助でございますので、自治体が出せないとなりますと、国は出す気があっても出せません。自治体の関係者がいらっしゃいましたら、ぜひがんばって予算を確保しておいていただきたいと思っております。

P.31の資料に戻っていただいて、税制の措置は、特別償却という形の法人税のスキームがあります。これはどちらかという、タクシー会社の方のものが延長されております。財政投融资も新聞その他でご存じのように財投改革が非常にたくさん行われておりましたが、ここも新しく制度を創設いたしました。

ということで、福祉輸送関係は、予算、税制、財投、ほぼ満額、勝ち取っておりますので、今後ともこの普及支援策を行っていきたくて思っております。

■地方公共団体の支援措置

次にP.31の資料(4)の「地方公共団体の支援措置」。これが非常に大事な点だろうと思っております。共同配車センターに関しての国庫補助との協調補助というのは今説明申し上げたとおりであります。自治体によっては独自にいろいろ取り組まれておられるところもあります。例を書いておりますが、東京都とか枚方市などが、このような取り組みを行っております。こういう自治体独自の支援措置もどんどん拡充していただきたいと思います。

市町村によるタクシー利用助成、いわゆる福祉タクシー券の助成も、13年時点での調べですが、1,770市区町村で実施されております。こういうような支援方策で、タクシー会社の福祉輸送を活用助成するというスキームも、非常に重要な点だと思います。

福祉タクシー車両購入の助成措置というものも、各地でいろいろ行っているケースもございますので、また引き続き、各自治体においてもこういう支援方策の拡充に取り組んでいただきたいと思います。財政事情が厳しいというのはどこでも同じですけど、国の方も引き続き進めていきたいと思っております。

■利用者利便のために協働で

最後に、申し上げてきました各種の支援方策、あるいは制度的な仕組みは、最終的には利用者の利便のためであります。安全安心な輸送を利用者が望む形で行うということでもあります。それを守っていかないと、例えば建築関係でのいろいろな不具合のような社会問題になっていきますから、みんなでスキームを守っていいものにしていくことが必要だと思います。

ですから、この協働型のスキームを生かし、住民の期待に応えていくために、プロのタクシー会社の取り組み、NPOの活動の役割、社会的な貢献、そして、地方公共団体が、このテーマを非常に重要なものとして認識を持って、その認識をよりレベルアップしていただくことが必要です。私ども運輸局も、従来型の許認可行政ではなくて、いわゆる福祉政策と交通政策の融合したものをどのように取り組んでいくかということであり、かつ安全安心の考え方というのは運輸局がプロでありますからの確にアドバイスをして、利用者にとって良い安全安心のサービスができるという面でのアドバイスチェックをきっちりやる。こういうふうに、関係者がみんなできちっと取り組んでいくということで、この協働のスキームが実現していけるだろうと思います。

本日はご参画の皆様方、一緒の目的に向かって、移動制約者の輸送サービスのレベルアップということと、それにおきます政策実現というものに取り組んでいただきたいと思います。