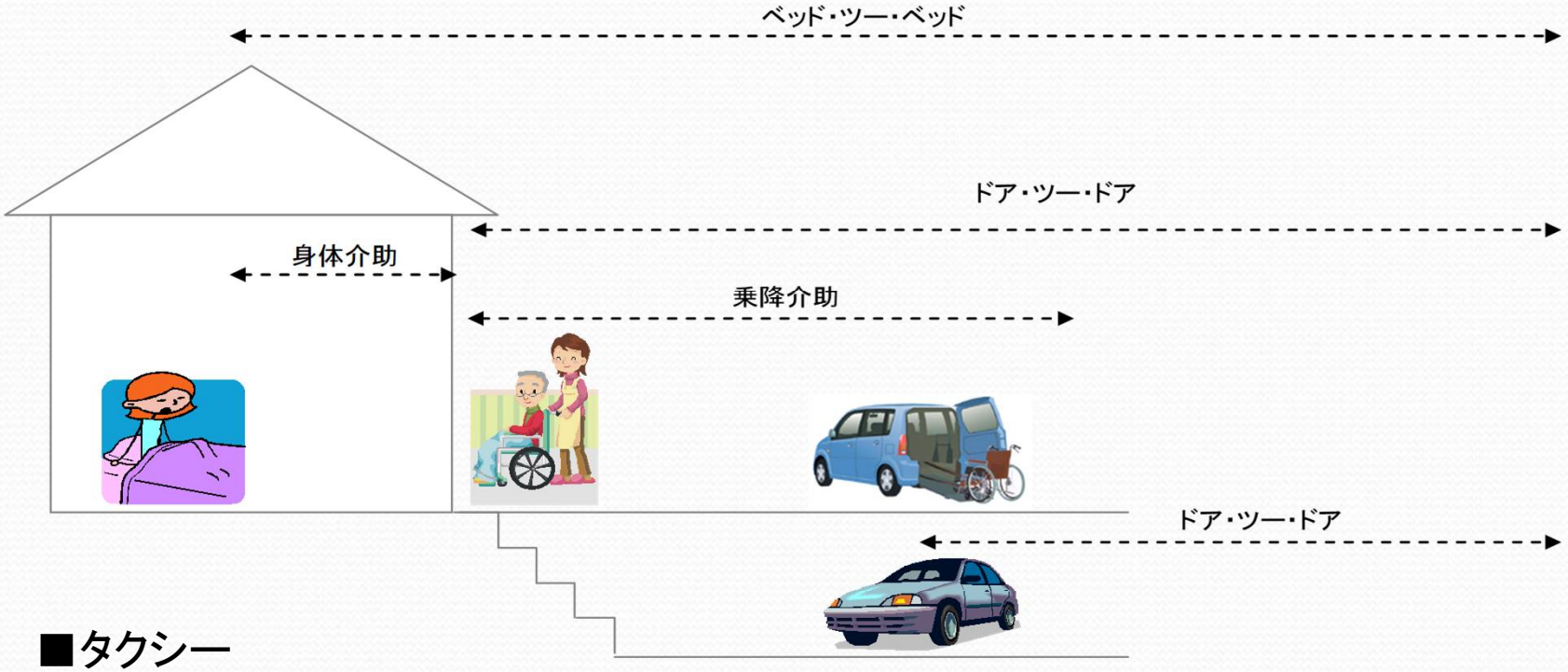
# 移動困難者・移動制約者を取り巻く状況と福祉有償運送の実態

2012年12月6日

NPO法人　全国移動ネット作成

# どんなサービスがあるの？
## －多様化する移動・交通手段－




■タクシー
ユニバーサルデザインタクシー
介護タクシー（乗務員兼ヘルパー）
福祉タクシー（福祉車両）
デマンドタクシー（定時定路線・door to door）

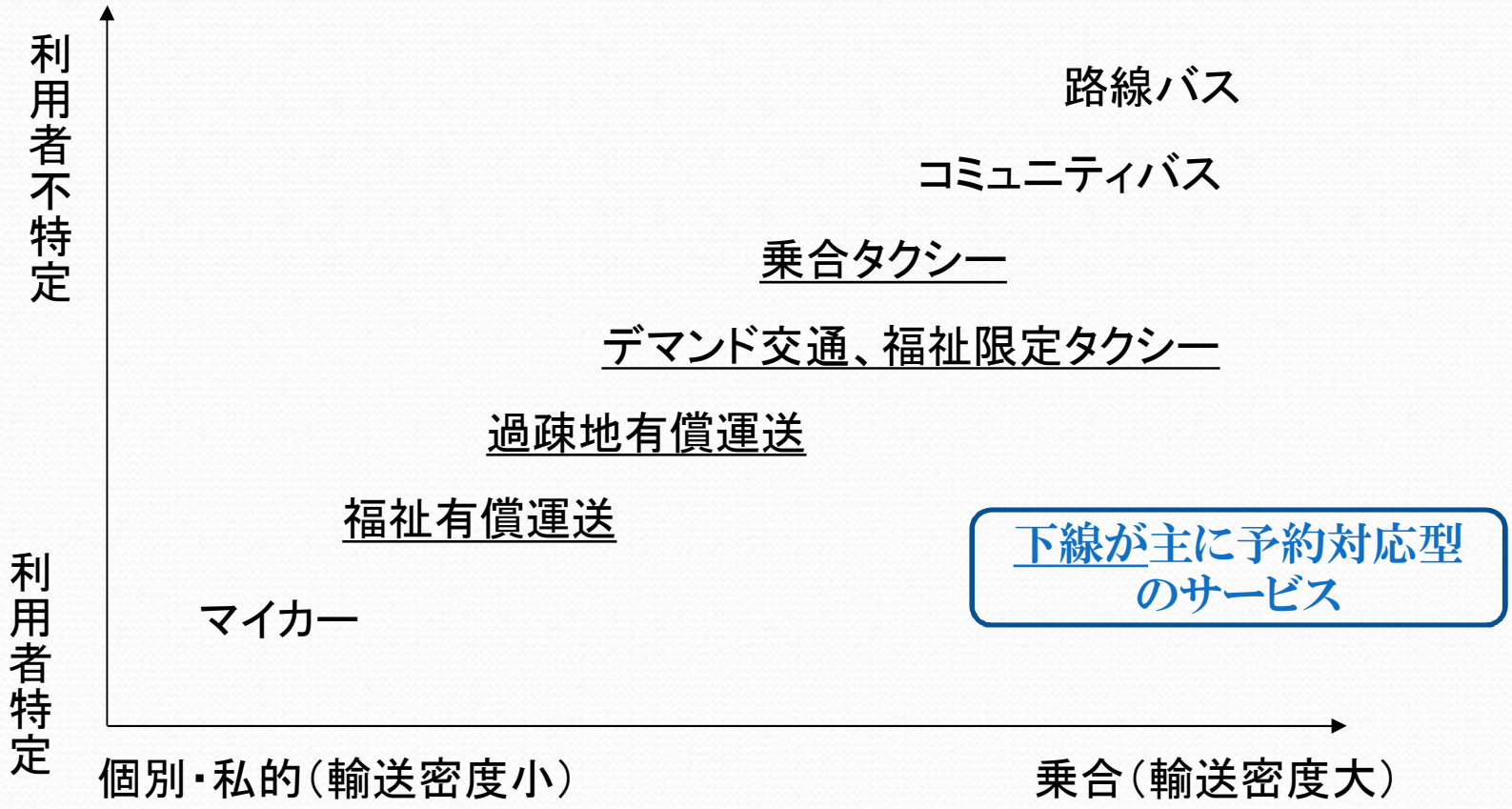
デマンド型

バス

■バス
ノンステップバス、デマンドバス（予約制）、コミュニティバス等（市町村による）

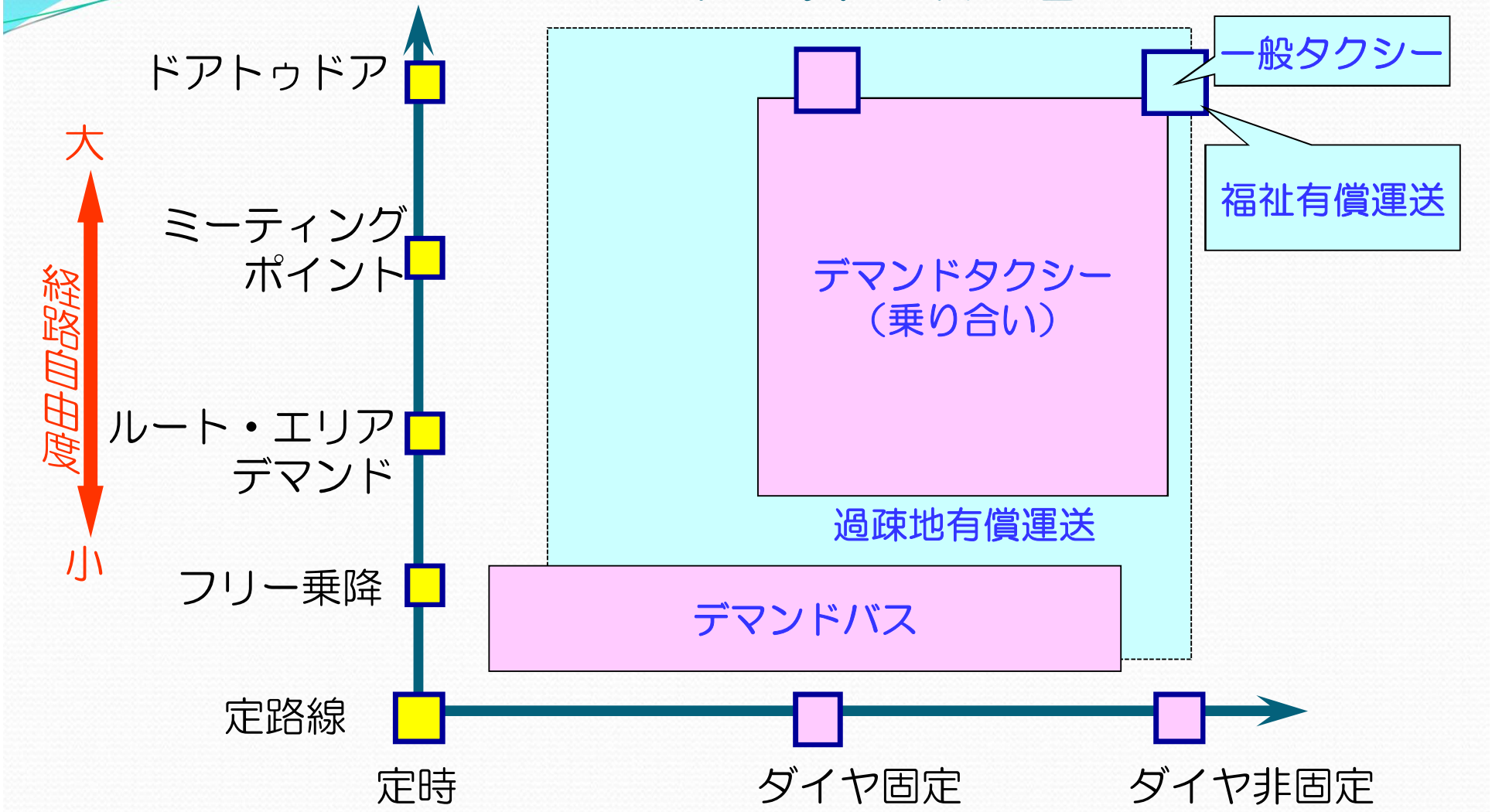
# 生活を支える主な交通手段の整理

参考：大阪大学猪井博登助教作成資料より




- 移動困難者・移動制約者は、人によって、地域によって、どの交通手段も利用しており、どの交通手段も利用できない。

# DRTの種類と形態

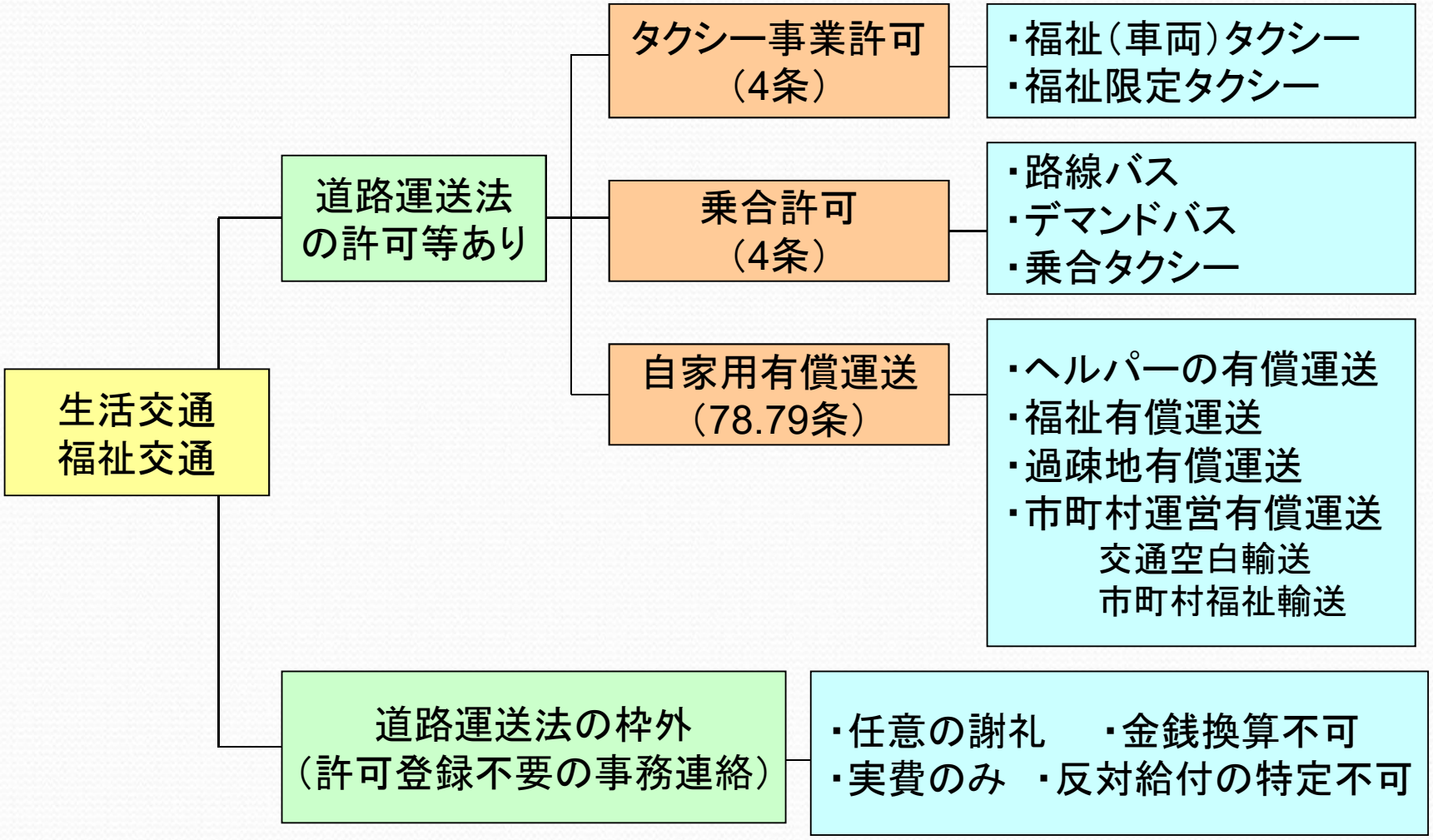



都市・地方の違いはシステム類型と直接関係しない

*名古屋大学　加藤博和准教授作成データを加工*

# 移動サービスの道路運送法上の位置づけ

## －介助等の支援が必要な人が対象となるサービス－



# 移動サービスの類型

## ー個別輸送を中心に、道路運送法に基づいて分類するとー

★それぞれに法的な制限や向き不向きがある。

①無償運送

ガソリン代等の実費程度を負担してもらう送迎。有償の運送に該当しないため、道路運送法での許可や登録を要しない形態。対象者も送迎を行う者も限定されない。

②福祉有償運送

対象者は介助が必要な高齢者や障がい者に限定。対価は営利に至らない範囲で、非営利の法人のみが、道路運送法79条による登録をして行う運送。法人が、介護事業者の指定を受けていれば、介護保険や障害者自立支援法の居宅介護も同様。

③過疎地有償運送

交通が不便な地域で、主に住民向けに、営利に至らない範囲で、NPOや社会福祉法人等の非営利法人のみが、道路運送法79条による登録をして行う。

## ④福祉限定タクシー（福祉輸送事業限定許可）

対象者を介助が必要な高齢者や障がい者、一時的なケガや病気の人に限定して行うタクシー。車両は営業用の青ナンバー、運転者は二種免許所持者。料金はタクシー運賃が基本。道路運送法4条による限定許可を得て行う。介護タクシーと呼ばれることも多い。

## ⑤ヘルパーによる有償運送

介護保険の利用者を対象に、ケアプランに基づきヘルパーが行う運送。介護保険が適用される。事業所に営業用の青ナンバー車両が1台以上あることを条件に、道路運送法78条の許可を得て行う。通称として「ぶら下がり」と呼ばれることもある。

## ⑥自家輸送

主となるサービスに付随して利用者から運送の対価を得ずに行う送迎。有償の運送に該当しないため、道路運送法での許可や登録を要しない。デイサービスでの利用者の送迎等がこの類型にあたる。

## ※その他の許可・登録不要の活動　（車と運転者の所属が同一の場合）

時間預託や物々交換等の金銭換算不可の送迎や、ファミリーサポート事業等の預り・買い物同行・家事支援等と一体化した送迎、任意の謝礼を受ける送迎行為。

# 福祉有償運送・過疎地有償運送団体の実態　－2009年度国交省調査結果より－

- 登録団体数の推移

  福祉有償運送　2007年度末 2，300→2010年度末 2，330→2011年度末 2,338

  過疎地有償運送　2007年度末 56　→ 2010年度末 66→ 2011年度末 77

- ほとんどの団体が赤字

  福祉有償運送の収支率　66.2%（収入3,60万円/費用544万円）

  過疎地有償運送の収支率52．5%（収入184万円/費用352万円）

- 運転者の人材確保が難しい
- 運営協議会対応に苦慮、事務が煩雑
- 福祉有償運送は、利用者が限定される

総数は微増だが、内訳をみると、参入と撤退を繰り返している地域が多い

・運営協議会での合意が必要な事項は・・・必要性、運送の区域、旅客から収受する対価

・協議事項（その他の事項）は・・・運送しようとする旅客の範囲、その他必要と認められる事項：自動車の種類ごとの数、運転者に求められる要件、損害賠償措置、運行管理の体制、整備管理の体制、事故時の連絡体制、苦情処理体制ほか

# 福祉有償運送団体の佇まい

(1) 介護保険法または障害者自立支援法に基づくサービスと一体的に実施

典型例：法に基づくサービス利用者に限定し、運転者は雇用職員。公的サービスと連動して送迎を提供。

(2) いわゆる地域の「助け合い活動」「支え合い活動」の一環で実施

典型例：利用者を限定せず、送迎以外も実施。運転者は有償ボランティア。

(3) 1＋2の両方を実施しつつ、福祉有償運送も独立した事業として実施

典型例：利用者を限定せず、送迎以外も実施。運転者は、有償ボランティア（雇用職員がボランティアを兼任する場合もあり）

(4) 移動サービス単独型（有償運送以外の外出支援も含む）

典型例：利用者を限定せず、送迎以外も実施。運転者は有償ボランティア。

# 福祉有償運送団体の利用実態

**【団体Aの場合／三重県】**

- 設立：1989年、介護保険施行前年の1999年5月に法人格取得。現理事長が一人で草の根助け合い活動から出発。現在は介護保険事業も行う。

- 理念は「誰もが安心して暮らせる　まちづくり」「困ったときはお互いさま」「いつでも　どこでも誰にでも」を合言葉に活動をしている。暮らしを良くするためコンビニ的な法人運営で。移動サービスは設立当初から実施。

- 市は近郊町村が合併して、人口13万人足らず、産業が無い（働く所がない）町。高齢化率は25％を超え、旧市中心部では30％近くにもなっている。

# 〈 事例 〉

## Ⅰ. 介護保険制度利用

1.通院　96歳♂　要介護2　認知症、車イス　　身体介護＋福祉有償運送
2. 通院　78歳♂　要介護5　認知症、車イス　　通院等乗降介助:リフト車
3. 通院　69歳♀　要介護2　人工透析3回／週　　通院等乗降介助
4. 通院　83歳♂　要介護1　下肢筋力低下　　通院等乗降介助
5. 通院　83歳♀　要介護1　認知症　　通院等乗降介助
6. 通院　88歳♀　要介護4　認知症　　身体介護＋福祉有償運送
7. 通院　　♀　要介護2　ギランバレー症候群　　通院等乗降介助

## Ⅱ. 高齢者制度:介護タクシー券支給

1. 通院93歳♀　要介護5　認知症、全介助　　福祉タクシー:リフト車
2. 通院71歳♂　要介護5　認知症、全介助　　福祉タクシー:リフト車
3. 通院81歳♀　要介護5　認知症、全介助　　福祉タクシー:リフト車

自分で移動手段を見つけたり、選定したり、申し込んだりするのが
難しい利用者がほとんど。移動サービスを熟知しているケアマネの
コーディネートが欠かせない。

Ⅲ. 障害者制度（移動支援事業）

1.53歳♂　区分3　　通院、買い物　　※隣市辺地

2.70歳♀　入居施設　→通院、買い物、自宅、公共施設、※神社…信仰

3. 48歳♀　区分4　　通院、遠足（友達として）

4. 28歳♀　知的　　映画鑑賞

5. 9歳　♀　重度心身　　通学…特例：母親の出産、育児

6. 63歳♀　区分5　　通院、買い物、施設入所している母親に面会

7.72歳♀　要支援1　　通院、娘：重度心身施設入所に面会

Ⅳ. 福祉有償運送のみ

1. 75歳♀　要支援2　骨粗鬆症　　通院

2. 79歳♀　要支援1　ガス交換不良　　通院、趣味サロン

3. 64歳♀　要介護2　高次脳機能障害　　隣町へ通院片道

4. 82歳♀　未申請　　呼吸器科通院

5. 76歳♀　特養入所：要介護5　お花見、お墓参り、伊勢祭り

7. 幼稚園送り

8. 75歳♀　要介護5　デイサービス送迎…地域の事業所に受入れ先がなかった

# 【団体Bの場合／神奈川県】

## 障害者を対象とした多様な「地域生活サポート事業」

- 相談支援：何でも相談、特定計画相談、児童計画相談
- ヘルパー派遣事業所：居宅介護（身体介護・家事援助・通院介助）、重度訪問介護、行動援護　〇利用者135名
- 地域生活支援事業：移動支援、あんしんサポート、通所通学支援障がい児ファミリーサポート、ふれあいガイド　〇利用者40名
- 児童デイサービス・幼児（2歳～就学）　〇定員10名
- 障害児者一時預かり・小学生：小学生の放課後支援（日中一時預かり）、日中短期入所（成人向け）　〇各定員10名
- タイムケア・中高生の放課後支援　〇定員10名
- 短期入所　〇定員　2名
- 生活介護施設　重度重複障害のある方の通所　〇定員20名
- 身体障害者のためのケアホーム　〇定員6名
- 福祉有償運送　〇福祉車両7台、持込みセダン7台、2012年度1,866件
- フリーサポート：制度を利用できない方を対象とした生活支援や預かり

# もう一つの柱「地域生活ネットワーク事業」

＝当事者や他の支援団体とのネットワークに係わる事業

○広報活動

○会員交流活動

○事務局

○当事者活動

○他団体とのネットワーク：「川崎市重唱心身障害児（者）を守る会」「豊かな地域療育を考える連絡会」「放課後ネットかながわ」「医療的ケアおーぷんネットワーク＊かながわ」「かながわ障害者支援事業者ネットワーク」ほか

★組織内で確認していること★

・医療的ケアのある人を含め、より障害の重い人への支援を引き受ける。

・ここでしかできないならがんばる。

・支援を総体で考える

（ヘルパー派遣事業以外はすべて赤字。各事業についている「送迎」が赤字の原因で、殆どの事業が赤字。だが、法人全体ではプラマイゼロ）

# 福祉有償運送に今何が起きているか？

移動サービス情報誌モヴェーレ17号　特集「利用が増えてる？減ってる？福祉有償運送のあり様と今日的役割」より

ニーズの総量は増えているが、供給状況は多様

## ★高齢者の通院ニーズはどこへいったか？

・・・介護保険事業や障がい者福祉サービスを利用している人のみを対象に、福祉有償運送を実施している団体も少なくない。・・・そのため、公的サービスを活用しない依頼も受けている団体に、緊急の依頼や重介護や目的地での付き添いを必要とする人からの依頼が集中・・・。

## ★障がい者が活用できる公的サービスが広がり、利用も増！

・・・「同行援護」がスタートしたものの、富山市及び隣接市での同行援護の実施団体が少ないことがその背景にはある・・・福祉有償運送＋同行援護のサービスを提供していることは広く視覚障害者に伝わっており、問い合わせが後を絶たない。

## ★地理的条件で急増するニーズと、対応力の限界

・・・坂が多く、登山電車（神戸電鉄）が市民の足・・・セダン型自動車に乗車できる方は、原則タクシー利用をお願いしているが、それでもなお、お断りせざるを得ないケースが多々発生している。・・・私どもの運行能力の上限に近い状態で推移・・・

# 移動制約者を取り巻く法制度

## ―厚生労働省所管―

道路運送法の許可・登録をした上で、都道府県に届出

### [1]介護保険法に基づくサービス

①訪問介護　対象：要介護1以上
「通院等乗降介助」＝車を使用、乗降時の介助1回100単位
「身体介護」としての通院介助＝30～60分402単位　運転中は除外

※要介護4・5で乗降前後の介助時間が長い場合は車を使用して「身体介護」が可能

②介護予防訪問介護　対象：要支援1・2

必要性が認められた場合に限り通院介助＝1日1220単位、通院等乗降サービスは不可

③地域支援事業＝要支援1、2またはそれ未満

市町村によって実施状況が異なる、外出支援サービスは含まれない？

④自治体レベルでの弾力的な運用（横出しサービス）
- 集合住宅の階段昇降に身体介護を適用
- 居室から道路までの昇降に身体介護を適用

# ③地域支援事業
## （介護予防・地域支え合い事業からH18年度に移行）

「要介護状態又は要支援状態（以下「要介護状態等」という。）になることを予防するとともに、要介護状態等となった場合にも、可能な限り、地域で自立した日常生活を営むことができるよう支援するための事業。」

⇒H24年度から「介護予防・日常生活支援総合事業」が追加。

⇒「介護予防・日常生活支援総合事業」を実施する市町村と、実施しない市町村で、事業構成及び事業内容が変わった

⇒要支援および二次予防（旧特定高齢者）事業対象者に対して、フォーマルサービスとインフォーマルサービスである「生活支援サービス」を一体的に提供することをイメージした新しい施策。

⇒「地域包括ケア」の概念に基づき、地域包括支援センターが中心になって実施

# 介護予防・地域支え合い事業（平成15年時点）

## 1. 介護予防・生きがい活動支援事業

## 2. 高齢者等の生活支援事業

外出支援サービス（送迎サービス）

しかし、移行される前（H17年度）に、「外出支援サービス」は、一般財源化され、メニュー事業から外れた。

（1）実施状況（平成15年度） 2,053市町村が実施。（有効回答3,189市町村中64.4％）

（2）事業内容（平成14年度／有効回答数 1,835市町村）

○送迎先 居宅と医療機関、在宅福祉サービスや介護予防事業提供場所との間の送迎1，587市町村97.2％ 居宅と医療機関との間の送迎1，021市町村62.6％ 居宅と在宅福祉サービスや介護予防事業提供場所との間の送迎1，267市町村77.6％

○送迎エリア 市町村内856市町村52.5％市町村を越えて実施737市町村45.2％

○利用対象者 要介護度を基準とした対象者選定は見られない（要介護者を対象と回答したのは66.7％、非該当者66.1％）

○実施体制 (1)直営・委託の別直営のみ86市町村5.3％委託のみ1，502市町村92.0％直営及び委託42市町村 2.6％

(2)主な委託先（複数回答） 市町村社協等995市町村64.4％シルバー人材センター71市町村4.6％社会福祉法人457市町村29.6％医療法人51市町村3.3％営利法人（タクシー会社等）207市町村13.4％NPO法人40市町村2.6％

# [2]障害者自立支援法に基づく主なサービス

＜介護給付＞

(1)居宅介護(身体介護、家事援助、通院等乗降介助)

・・・障がい程度区分1以上の人が対象。身体介護のうちの「通院介助」と、「通院等乗降介助」が通院時に算定できる。介護保険とほぼ同じ。

(2)重度訪問介護

・・・重度の肢体不自由者を対象にしたホームヘルプ。外出介助には「移動加算」を算定できる。

(3)行動援護

・・・障がい程度区分3以上で行動関連の認定項目が8点以上の人が対象。外出時における移動中の介護を行う。

(4)同行援護

・・・移動が著しく困難な視覚障害者が対象。移動時や外出先での介助等を行う。

(5)重度障害者等包括支援

・・・障がい程度区分6で意思疎通に著しい困難を伴いかつ一定の基準をみたす人が対象。訪問系サービスと日中活動支援系(施設で行われる)サービスを組み合わせる給付。外出時の付き添いも含まれる。1日単位の包括給付。

＜地域生活支援事業＞

- 移動支援事業・・・自治体が実施する事業。全自治体で実施されているわけではなく、内容は自治体によって様々。通学・通所に利用できる地域とできない地域あり。

# 自治体の取り組み１

## －移動制約者が利用できる公的サービス－

例：東京都杉並区の場合

- 福祉有償運送団体の補助
- 移動サービスサービス情報センター運営
- リフト付きタクシー運行（委託）
- 福祉タクシー券交付事業（高齢者も対象）
- 移動支援事業
- 自動車燃料費の助成
- 自動車改造費の助成
- 障害者施設通所送迎
- コミュニティバスの運行補助

※地域大学（生涯学習）で福祉有償運送運転者を育成

⇒国や都では所管の異なる補助事業を、自治体が組み合わせて実施・デザイン・アレンジしている

# 自治体の取り組み2

## ー地域福祉計画における「移動」関連の施策や指標ー

- 市町村地域福祉計画策定状況

| | 改定済み（策定後） | 未改定（策定後） | 策定予定 | 未策定 |
|---|---|---|---|---|
| 市町村数 | 194 | 656 | 274 | 626 |

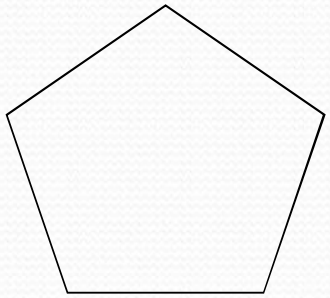
- 公共施設や公共交通手段のバリアフリー化や利便性向上、心のバリアフリーと並んで、「福祉交通システムの充実」「移動制約者への移送手段の確保」などが盛り込まれている

例：東京都杉並区　＝杉並区保健福祉計画＞だれもが社会参加し、交流できるために
＞福祉交通システムの充実
＞「①福祉交通交通システム充実②福祉有償運送団体の支援」
埼玉県川口市　＝地域福祉計画＞公共交通手段のバリアフリー
＞生活交通の確保・支援
＞「地域内公共交通（乗り合いタクシー等）や福祉有償運送など・・・」

# 福祉有償運送・過疎地有償運送
# 運営協議会にかかわる問題点

1．ローカルルール

3．協議事項・内容



2．構成員

4．理解不足

5．無責任

利用者不在

「合意形成に必要以上の制約が課され、
必要な輸送サービスが確保されない」

# 福祉有償運送・過疎地有償運送
# 運営協議会にかかわる問題点

合意形成に必要以上の制約が課されている主な例

・自治体がタクシーに乗合運行を委託しており乗車率が上がらないと問題になるためNPOによる運送を認めない

・“タクシーの利用者を奪う”という理由でNPOによる運送を認めない

・運営協議会の構成員の意向によってNPOの対価をコントロール

・団体数・利用者数に制限をする

・運営協議会を開催しない

⇩

利用者が本来受けられる利益を

自治体や事業者だけの都合で不当に理由なく制限

# 福祉有償運送・過疎地有償運送における ローカルルールの上乗せをどう見るか

①「法定事項以外でも協議することは妨げない」が、その遵守を法定三事項の審査の際に考慮することはローカルルールであり、「他事考慮」であり違法。

- 明文化されていなくても、個別協議で①の事実があったのなら、全てに適用される可能性があるため、ローカルルールである。
- 九州大・嶋田暁文准教授のコメントから（抜粋）・・・『行政手続法では、「明文化されていないとローカルルールと捉えない」といったことが行われないよう、不利益処分を行う際には、書面でその理由を明記しなければならないとしています（同法14条1項）。合意の拒否は「行政処分」そのものではありませんが、同様の効果を持つものです。』

②「必要性」を理由に、「旅客の対象」や「車両の種類」にローカルルールが設定される運営協議会の実態がある。

- ニーズが充足していると認められるため限定は問題なしというケースにおいては、どのような根拠で「充足している」としたのかを自治体が説明・証明すべき。たとえ一人でも利用希望があれば「必要性」はあるはずでは？

# 運営協議会の問題点の是正に向けた動き

▼2006年10月の制度化～2009年5月（計5回）
「自家用有償旅客運送フォローアップ検討会」
▼2011年1月～5月（計5回）
「運営協議会における合意形成のあり方検討会」

▼国土交通省・旅客課長名で発出された通達

- 平成21年「運営協議会において定められた独自の基準に対する考え方について　」
- 平成21年「福祉有償運送に係る運営協議会における協議に当たっての留意点等について」
- 平成23年「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」
- 平成24年「福祉有償運送の対象旅客の判断に際しての知見の活用について」

▼「自家用有償旅客運送」の登録権限と運営協議会の主宰者が異なる、二重権限の構造をどう捉えるか

⇒主人公は、市区町村

⇒運輸支局は、制度の趣旨を正しく伝えるコメンテーターであり運営のチェック担当者

「地域ごとに相談しながら作り、育て、使う」ことが生活交通整備の流れ？？

今後の主人公は国でも都道府県でもなく自治体
しかし・・・

①自治体に「福祉交通」を担当する部署は存在しない
- 長い間運輸支局の仕事だった鉄道やバス・タクシーとは会話できない
- 補助金は国か都道府県、市町村がコントロールできるのはコミュニティバスか福祉タクシー券くらい

⇒だからこそ、運営協議会はどこが担当してもいい？

②地域の足の確保は自治体の仕事、福祉交通も地域生活交通の一つ・・・。
- 介護予防の予算は地方交付税交付金に統合された
- 介護保険と障害者福祉制度は、「移動」のための予算を増やせない
- 地域公共交通確保維持改善事業は、乗り合いを想定した事業

⇒知恵と工夫で乗り切るしかない

③ブロック制の都道府県では、県にとっても市町村職員の育成が課題

④上手に運営協議会を活用している自治体もある
- タクシー事業者も一緒に、地域の移動ニーズにどう応えていくか議論（千葉県市川市、福岡県北九州市）

⇒自治体職員の育成には時間がかかる。地域主権への過渡期。

# NPOにできること　－縦割りに横糸を－

**(1)ニーズに寄り添う関係者とのネットワーク構築の「場」づくり**

- 障がい者支援に取り組む組織や機関
- 障がい児・者や難病患者の当事者団体や親の会
- ケアマネジャー
- 地域包括支援センター
- 福祉限定タクシー

**(2)感度のいい人・セクションを探す**

①都道府県と県域ネットワークの協働・連携(岡山県、神奈川県)

②運輸支局と研究者と県域ネットワークの対話(茨城県)

③県社協と県域ネットワークの協働・連携(三重県)

④福祉有償運送団体と市区町村が要介護高齢者や障がい者のために独自施策(東京都多摩市、神奈川県横浜市や川崎市)

# 移動制約者に必要な支援と視点
## －めざすべき水準－

（茨城大学：山田稔准教授の言葉から）

- すべての人の、健康で文化的な生活を守ること
  - 生活に必要なサービスを受けられる
  - サービスに要する各種コストを節減できる
- さまざまな拘束からの自由を守る手段のひとつ
- 自己表現・自己実現に有用な手段のひとつ
- 健康増進の手段のひとつ
- 社会や地域コミュニティの活性化
- 経済の活性化

（副次的な要素として）

⇒担当者不在　or予算を持っていない自治体で、どこまでめざせるか？

# 外出すれば違う世界が見えてくる

- 人と繋がること　⇒認知症の発症率に影響

スウェーデンの疫学調査では、友人や家族が訪ねてくる頻度が・・・

週に1度もない　160／1000人

週1度以上ある　20／1000人

⇒<u>孤独は人を8倍ぼけさせる</u>

訪ねていく？訪ねてくる？

他に、歩行距離や歩行速度に比例して認知症発生率が下がるという調査も。

- 商店街への経済効果も　～福岡県久留米市内のタウンモビリティ～

送迎も行う移動制約者のための有償ボランティア活動で。

- 17年度延べ408人について調査　<u>総額　1、562、641円</u>

1人（1回）あたり3,830円　↑うち、126万円が飲食関係

- 18年度述べ675人について調査　<u>総額　1、832、126円</u>

1人（1回）あたり2,714円

# 登録不要の（送迎）活動の広がり

## 道路運送法の枠組みに該当しないスタイル

①他のサービスとの組み合わせによる活動
「ふれあい・いきいきサロン」、「ファミリーサポート」、「家事援助」活動との組み合わせ

②車両を所有しない活動
空いている車両の活用や運転者の派遣、運行管理サービス

③車両を所有するが運転を伴わない活動
カーシェアリングやレンタカー

④車両を運行しない活動
移動介助、情報提供センター、予約配車センター

# 「登録不要の（送迎）活動」の具体例

## ～市民活動団体・互助団体等の事例調査の結果から～

（1）「完全無償」のスタイル　５

（2）「無償運送」のスタイル　２０

（3）介護・家事身辺援助等のサービスとの一体型　１３

（4）「サロン送迎」のスタイル　２

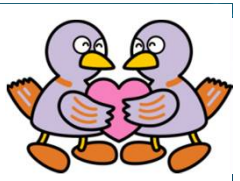
例：埼玉県　埼玉県地域支え合いの仕組み推進事業

＜事業内容＞元気な高齢者等のボランティアが、援助の必要な高齢者等を支えるとともに、ボランティア自身の介護予防と地域の商業振興等につながる事業

＜実施主体＞商店街振興組合、商工団体、社会福祉法人、特定非営利活動法人など

例：島根県　中山間地域対策として「自治会等輸送事業」を展開。

# 「地域支え合い（共助）の仕組み」の普及・拡大



## 介護保険など公的制度の対象とならない人

・一時的なケガ・病気により
　日常家事が困難な高齢者等
・足腰が弱ってきた高齢者

など

## 介護保険の適用とならないサービス

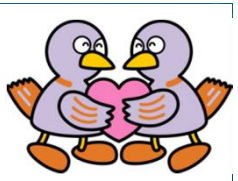
・庭の草むしり
・障子の張り替え
・窓ふき

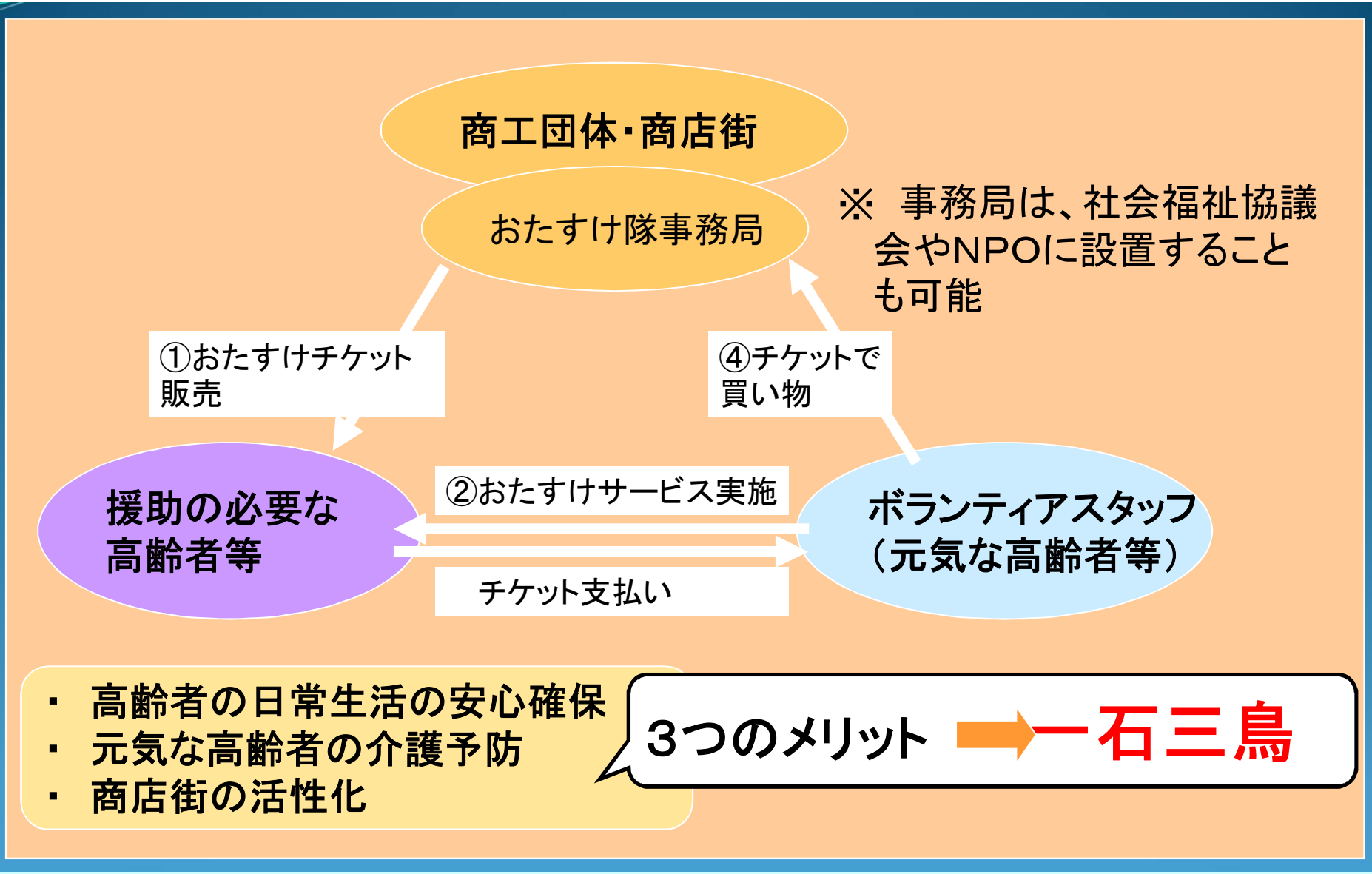
など

公的制度では対応できないニーズに応える

**地域支え合いの仕組み**

# 一石三鳥の「地域支え合いサービス」





# 福祉輸送・福祉交通の共通課題「持続可能性」

▼福祉輸送・福祉交通に関わる団体・事業者すべての共通課題。

▼サービス供給の持続可能性が、ニーズ把握の難しい移動困難者・移動制約者の権利の保障と直結している。

・他の事業から赤字を補てん

・増分コストで、利用者のニーズに対応できる価格とサービスを実現

・道路運送法　（2006年改正）の目的

第一条　この法律は、・・・中略・・・並びに道路運送の分野における利用者の需要の多様化及び高度化に的確に対応したサービスの円滑かつ確実な提供を促進することにより、輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益の保護及びその利便の増進を図るとともに、道路運送の総合的な発達を図り、もつて公共の福祉を増進することを目的とする。

# 4条許可＆訪問介護事業者の取り組み

## 通院等乗降介助利用時の運賃（北九州市内の事業者C）

| 平成18年3月まで | | 平成20年3月まで | | 平成20年4月以降 | |
|---|---|---|---|---|---|
| 5kmまで470円、以後3km毎に500円加算。 | | 3kmまで470円、以後1km毎に200円加算。 | | 3kmまで520円、以後1km毎に220円加算。 | |
| 3km | 470円 | 3km | 470円 | 3km | 520円 |
| 5km | 470円 | 5km | 870円 | 5km | 960円 |
| 8km | 970円 | 8km | 1470円 | 8km | 1620円 |

一般タクシーとの運賃比較（円）

| | 3km | 5km | 8km | 10km |
|---|---|---|---|---|
| 一般タクシー | 1,050 | 1,530 | 2,250 | 2,730 |
| 介護タクシー | 520 | 960 | 1,620 | 2,060 |

※介護タクシー運賃＋介護保険の1割負担分

# 4条許可＆訪問介護事業者の取り組み例
## 一般タクシーのメニュー（北九州市内の事業者C）

| | |
|---|---|
| 1．時間距離併用運賃 | タクシーメーターによる通常の運賃<br>初乗　1．6kmまで650円　以後330m毎に80円 |
| 2．定期券 | 同じ区間を毎日乗車するような方におすすめ。 |
| 3．高齢者フリーパス券 | 65歳以上限定。近距離の移動を自家用車代わりに利用したい方におすすめ。 |
| 4．のりのり100 | 月額1万円以上利用される方におすすめ。 |
| 5．のりのり150 | 月額1万5千円以上利用される方におすすめ。 |
| 6．ちくタクきっぷ | 筑鉄で三ヶ森⇔黒崎間を利用する方におすすめ。 |

# いつ、誰が、何から着手するか

▼予算の見直し、事業者の提案、計画の策定、当事者からの要請等により、生活交通の「維持改善確保」は始まっている。

「地域公共交通会議：地域のニーズに即した乗合運送サービスの運行形態（市町村運営バスの必要性を含む）、サービス水準、運賃等についての協議。必要に応じて、例えば地域の交通計画を策定」

（地域公共交通をよりよいものとするためのガイドライン／中部運輸局より）

▼多数派のために・・・少数派のために・・・一人のために・・・

福祉有償運送・過疎地有償運送の運営協議会が、「地域福祉交通会議」になる日は来ない？

▼交通基本法は成立するのか、交通基本計画と地域交通計画の行方は？

▼厚生労働省との共管の可能性は？