

特非)かながわ福祉移動サービスネットワーク

理事長 清水弘子

福祉と交通 ～外出支援活動を通して～

1. 福祉移動サービスとは…

- 高齢や、障がいを持った移動困難者を対象とした1対1の外出支援サービス
 運転・介助（身体介助、食事やトイレ介助、着替え、付き添い、）が一体となったサービス
- 福祉車両だけでなく、メンバーの自家用車も使ってサービス展開する団体が多い。
 （個人の車を社会資源として利用することで、社会貢献。また、利用負担のコストダウン）
- 障害当事者団体の運動、地域のたすけあいとして広がる。
 （*道路運送法の登録制となったことでの資格要件を満たすことが難しく、
 地域のボランティア団体は多くが撤退した。）
- 道路運送法に位置付けられたことで、運転者は2日間の座学、運転と介助の実技の研修が義務付けされた。その他、運転者の登録、運転履歴などの提出、車両登録など行う。

通院、通学通所、買物、趣味の外出（コンサート、美術館…）、友人との食事会、お墓参り…

<傾向>

- 高齢者へのサービスが多数を占めているが、障がい児・者の利用（特に通学）が増えている。
- 団体数は全国的に見ても微減傾向。
- 参加メンバーの高齢化

2. 福祉移動サービスのあゆみ

- 70年代後半 リフト付き車両が開発される
- 78年 24時間テレビが福祉車両の寄贈を始める。
 ボランティア団体による送迎サービスがスタート
- 80年代 全国各地の「社会福祉協議会」がリフト車両で送迎サービスを始める
- 88年 道路運送法に「患者輸送限定」タクシーが導入される
- 93年 日本財団が福祉車両の寄贈を始める。全国各地に活動団体が増加
 □運輸省は、白ナンバーによる有償運送は違法行為としながら黙認
- 99年ごろ 介護サービスを付加したタクシーが各地に登場
- 00年 介護保険制度がスタート。訪問介護事業者による送迎が行なわれ始まり、各地で混乱。
 □宮城県のNPO法人が白タク容疑で家宅捜索を受ける
- 02年 道路運送法80条1項（白タク行為の禁止）の規制緩和が構造改革特区メニューに盛り込まれる
- 03年 国土交通省、特区のためのガイドラインを公表（使用車両は福祉車限定）。

大和市など 13 自治体が特区認定

- かながわ福祉移動サービスネットワーク設立。国土交通省や神奈川県と対話や交渉を始める
- 04 年 ガイドライン全国化。セダン型特区新設
神奈川県が主導して全県で運営協議会設置&セダン特区認定。神奈川県モデルが全国に波及する一方で、タクシーの反発や認識不足の自治体により、運営協議会が設置されない地域も
- 06 年 「一部改正道路運送法等」施行。認定運転者講習の義務づけ、申請書類や記録の煩雑さ（事務量の増加）などにより、特に無償に近い団体の存続が危機に
□ 神奈川では現在 173 団体が登録（許可） * 減少傾向にある
- 09 年 □ 横浜市 55 団体（法人） * 06 年 59 団体

■ 交通＝マスの交通から、個別ニーズの対応へ。社会的な関心が広がってきた。

3. 移動サービスの活動から ～新たな課題の発見～

- 1) 養護学校・支援学級への送迎
 - 通学は親の責務
 - 生徒数が増えている。予算的に送迎バスを増やせず（学校増設などにも経費がかさんでいる）、知的障害の高校生は基本的に自主登校。
- 2) 交通不便地域の課題
 - 路線バスの撤退による交通空白地帯ができています
 - 車社会となって久しい。郊外型の大型店舗に行くには日常の買い物も車が必要な状況。古い住宅地域は高齢化が進み、外出困難が生じている。
⇒ 行政も課題ととらえているが、財政的に赤字を抱えてのバス路線の開設は困難
解決の方法として⇒ 市民運営・市民運行のコミュニティバス、ボランティア送迎の推進

4. 移動サービスを取り巻く社会情勢

- 1) 道路運送法の課題 * 別紙
移動サービス（STS）、市民運営のコミュニティバス
- 2) 移動の権利の保障 「交通基本法」へのアプローチ * 別紙
- 3) 障がい者自立支援法 車を使つての支援