

## 高齢者・障害者を対象とした屋外移動支援制度の現状と課題

棚 橋 嘉 美 (北海道科学大学 保健医療学部 理学療法学科)

本研究では、少子高齢化社会を迎えた我が国にとって、高齢者・障害者の自立した生活を支援するための施策の充実が重要になると考え、その中でも特に、屋外移動支援サービスに着目した調査を実施した。介護保険制度・障害者手帳制度・福祉タクシー制度・福祉有償運送制度の4つの制度毎の移動支援サービスについての比較・検討及び、高齢者・障害者の屋外移動支援制度の充実のために必要となる要素の考察を目的とした制度調査を、web検索を含む文献調査にて行った。

制度調査の結果、我が国の屋外移動支援制度は、それぞれ特徴と問題点が異なり、単独の制度利用だけでは十分な移動支援サービスを提供することは難しい状況が見られた。

これらの調査結果から、我が国の屋外移動支援制度の充実のためには、現在の各制度をうまく組み合わせ、問題点を補い合えるような仕組みを作ることが重要であると考えられ、今後、実地調査も含めた更なる調査・研究が行われることが望まれる。

**キーワード：**介護保険、障害者手帳、福祉タクシー、福祉有償運送、屋外移動支援

### 1. はじめに

平成25年10月時点で、我が国の総人口に占める65歳以上人口の割合は25.1%となっており<sup>1)</sup>、更に少子化も同時進行しておりかつてない人口減少社会を迎えている。また、平成21~23年の厚生労働省の調査では、我が国では国民のおよそ6%が何らかの障害を有している<sup>2)</sup>。このことから、高齢者も障害者も関係なくあらゆる人々が自分の意思決定で社会活動に参加出来る共生社会の実現（ノーマライゼーション）が重要になると考えられ、そのためには、高齢者や障害者の自立した生活を支援するための施策が必要である。

本研究では、その中でも特に、ドア・ツー・ドアの移動手段を提供する屋外移動支援サービスに着目した。現在、我が国で移動支援サービスを提供している制度として代表的なものは、介護保険制度、障害者手帳制度、福祉タクシー制度の3つがあげられるが、その他の制度として、平成18年に施行された改正道路運送法により制定された「福祉有償運送制度」がある。これは、「タクシー等の公共交通機関によっては要介護者、身体障害者等に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合に、NPO、公益法人、社会

福祉法人等が、実費の範囲内であり、営利とは認められない範囲の対価によって、乗車定員11人未満の家用自動車を使用して会員に対して行うドア・ツー・ドアの個別輸送サービス<sup>3)</sup>とされており、高齢者・障害者の屋外移動支援サービスの充実のためには重要な制度であると考えられる。しかし、制定以降有効活用されていないという現状があり、この制度について研究した文献も非常に少ない。

以上の背景から、我が国の屋外移動支援制度として代表的な3つの制度に福祉有償運送制度を加え、それぞれの制度について調査を行う事として本研究を計画するに至った。

### 2. 目的

本研究における目的を、以下の2点とする。

- ①介護保険制度・障害者手帳制度・福祉タクシー制度・福祉有償運送制度による移動支援サービスの特徴について、比較・検討を行う。
- ②高齢者・障害者の屋外移動支援制度の充実のために、我が国で必要となる工夫や要素について、考察を行う。

### 3. 方法

本研究では、介護保険制度・障害者手帳制度・福祉タクシー制度・福祉有償運送制度による移動支援サービスについての制度調査を行う。調査方法は、国土交通省・厚生労働省などが開示している資料を中心とした文献調査（Web 検索を含む）とする。調査の具体的内容は、①該当制度の概要、②該当制度による移動支援サービスの内容、③該当制度の現在の利用状況、とする。

### 4. 結果

#### (1) 介護保険制度による移動支援サービス

##### 1) 介護保険制度の概要

以下に、介護保険制度の概要について概説する。

##### ①基本理念<sup>4)</sup>

介護保険制度の基本理念として、以下の項目がある。

介護の社会化、利用者本位とサービスの総合、社会保険方式の導入  
市町村中心の制度運営、社会保障構造改革の第一歩

##### ②被保険者（加入者）

介護保険制度では、65歳以上の者を第1号被保険者、40～64歳までの医療保険加入者を第2号被保険者としている。受給条件は、第1号被保険者は要介護・要支援者であること、第2号被保険者は初老期認知症・脳血管障害等の老化に起因する疾病であること、となっている<sup>5)</sup>。

##### ③介護サービス利用の手続き

介護サービスの利用には、市町村の窓口から要介護

表1 各介護度で利用可能なサービスについて

介護度	サービス内容	給付の種類
要介護	施設サービス 居宅サービス 地域密着型サービス	介護給付
要支援	介護予防サービス 地域密着型介護予防サービス	予防給付
非該当	介護予防事業	地域支援事業

認定の申請を行う必要がある。医師の意見書と認定調査の結果から、コンピュータによる一次判定、介護認定審査会による二次判定が行われ、寝たきりや認知症で介護サービスが必要な者は要介護1～5、要介護状態になるおそれがあり日常生活に支援が必要な者は要支援1・2、それ以外のは非該当となる<sup>6)</sup>。各対象者の利用可能なサービスについては表1に示す通り<sup>6)</sup>。

##### ④介護サービスの種類

介護保険サービスの種類について、主なものは表2に示す通り<sup>7)</sup>。

#### 2) 介護保険制度における移動支援サービスの内容

〈訪問介護における「通院等の為の乗車又は降車の介助」<sup>8)</sup>〉

介護保険制度上の訪問介護（介護保険法〔平成9年法律第123号〕第8条第2項）に位置づけられる「通院等乗降介助」のサービス。居宅要介護者が通院等のために外出する際に、訪問介護員が運転する車両等への乗降、乗降前後の移動、外出先での移動や受診手続き等の介助を行った場合に、介護給付費の算定が可能になるものとされている。利用については、ケアマネー

表2 介護保険サービスの種類

介護給付を行うサービス	予防給付を行うサービス
◎施設サービス ・介護老人福祉施設、保健施設 ・介護療養型医療施設 ◎居宅サービス ・訪問サービス（訪問介護等） ・通所サービス（通所介護・通所リハ） ・短期入所サービス ◎地域密着型サービス ・定期巡回・臨時対応型訪問介護 ・夜間対応型訪問介護 ・認知症対応型通所介護 ・小規模多機能型居宅介護 ・認知症対応型共同生活介護 ◎他 ・特定福祉用具販売、福祉用具貸与	◎介護予防サービス ・訪問サービス（介護予防訪問介護等） ・通所サービス（介護予防通所介護等） ・短期入所サービス ◎地域密着型介護予防サービス ・介護予防認知症対応型通所介護 ・介護予防小規模多機能型居宅介護 ・介護予防認知症対応型共同生活介護 ◎介護予防支援 ◎他 ・特定介護予防福祉用具販売 ・介護予防福祉用具貸与

表3 介護保険制度の被保険者数

	平成12年4月末	平成24年4月末	増加数
65歳以上被保険者数	2,165万人	2,986万人	821万人(38%)
要介護(要支援)認定者数	218万人	533万人	315万人(144%)
要介護(要支援)認定申請件数	269万人 (平成12年度)	523万人 (平成24年度)	254万人(94%)

表4 サービス受給者の推移

	平成12年4月分	平成24年4月分	増加数
居宅サービス	97万人	328万人	231万人(238%)
地域密着型サービス		31万人	31万人
施設サービス	52万人	86万人	34万人(65%)

※平成24年4月分の居宅サービスは介護予防サービスを含む。

※地域密着型サービスは、地域密着型介護予防サービスを含む。

※介護予防サービス、地域密着型(介護予防)サービスは、平成17年に創設された。

ジャーによるケアプランの作成が必要となり、対象は要介護認定者のみとなる。しかし、これはあくまで乗降に対する介護サービスとなるため、運賃に関しては別途費用が必要となる。

### 3) 制度の利用状況について

介護保険制度の利用状況については、表3、表4に示す通りとなっており、介護保険制度の被保険者数、サービス受給者数いずれも増加している<sup>9)</sup>。

## (2) 障害者手帳制度による移動支援サービス

### 1) 障害者手帳制度の概要

障害者手帳には、身体障害者手帳・療育手帳、精神障害者保健福祉手帳の3種類がある。それぞれの手帳制度の概要については以下の通り。

#### ①身体障害者手帳

##### a) 概要

身体障害者福祉法(昭和24年公布)第15条が根拠となる、障害を証明するための手帳制度<sup>10)</sup>。都道府県知事、指定都市市長または中核市市長が交付する。交付対象は、身体障害者福祉法にて定められる障害に該当する者となる<sup>11)</sup>。

##### b) 障害の程度<sup>11)</sup>

身体障害者福祉法施行規則別表第5号「身体障害者障害程度等級表」において、障害の種類別に重度の側から1級とし、6級までの等級が定められている。

##### c) 手帳交付(認定)時期<sup>10)</sup>

手帳交付の対象が「永続する障害」であるので、交付時期については「原因疾患の治療終了と障害の固定」が前提となる。しかし、以下の例では、障害の永続性が明確であるため、手帳の認定がすぐに可能となる。

切断等の四肢欠損、両側無眼球、人工関節置換・人工骨頭置換、人工ペースメーカー・弁置換、腸管ストマの造設・尿路変更、小腸の大量切除

#### d) 取得手続き<sup>10)</sup>

指定医師が記載した身体障害者診断書・意見書、身体障害者手帳交付申請書、本人の写真1枚、の3点を持って福祉担当窓口へ申請し、手帳を受け取る。

#### ②療育手帳

##### a) 概要

知的障害のある人に対して一貫した相談・援助を行うと共に、各種サービスを受けやすくすることを目的とした手帳制度<sup>12)</sup>。「療育手帳制度について(昭和48年9月27日厚生省発児第156号厚生事務次官通知)」が根拠となる。都道府県知事または指定都市市長が交付する。交付対象は、児童相談所または知的障害者更生相談所において知的障害と判定された者<sup>11)</sup>。

##### b) 障害の程度・判断基準<sup>12)</sup>

以下の条件に該当する者が「重度(A)」とされ、それ以外の者は「重度(B)」となる。

- ・知能指数が概ね35以下であって、日常生活の介助を必要とする、もしくは異食・興奮などの問題行動を有する者。
- ・知能指数が概ね50以下であって、盲・聾啞・肢体不自由等を有する者。

##### c) 取得手続き<sup>12)</sup>

###### 申請者が18歳未満の場合

指定された日時に本人及び保護者が児童相談所で判定を受け、判定終了後に福祉担当窓口で手帳交付申請の手続きを行う。判定証明書・印鑑・本人の顔写真、重度(A)の場合はこれに加えて健康保険証、が必要。

### 申請者が 18 歳以上の場合

指定された日時に本人及び同行者が知的障害者更生相談所で判定を受け、判定終了後に福祉担当窓口から保護者に連絡があり交付される。印鑑・本人の顔写真が必要。

### ③精神障害者保健福祉手帳

#### a) 概要

平成 5 年に精神疾患を有する人の生活障害に対して福祉的サービスを講じるために定められた制度。精神保健及び精神障害者福祉に関する法律（精神保健福祉法）第 45 条が根拠となり、都道府県知事または指定都市市長が交付する。交付対象は、精神保健福祉法第 5 条により定義された精神疾患を有する者のうち、精神障害のため長期にわたり日常生活または社会生活への制約がある者。知的障害は対象に含まれない<sup>11),12)</sup>。

#### b) 等級・判定<sup>12)</sup>

等級は 1～3 級となり、判定は平成 7 年 9 月 12 日付健医発第 1133 号厚生省保健医療局長通知「精神障害者保健福祉手帳の障害等級の判定基準について」による。

#### c) 取得手続き<sup>12)</sup>

申請窓口は福祉担当窓口。精神障害者保健福祉手帳申請書・診断書の 2 点が必要となり、有効期限は 2 年間となる。

### 2) 障害者手帳制度における移動支援サービスの内容

#### ①身体障害者手帳のサービス内容<sup>13)</sup>

身体障害者手帳では、JR 乗車券の割引(介護人同伴の場合は介護人も)、民営バス運賃割引、地元タクシーの割引券交付や手帳開示での割引、などがある。JR では旅客鉄道株式会社旅客運賃減額欄に〈第 1 種〉又は〈第 2 種〉の記載が必要。

#### ②精神障害者保健福祉手帳・療育手帳

精神障害者保健福祉手帳では、地下鉄や自治体が運営する交通機関などで割引がある場合が多い一方、多くの地方道路公社では割引は行われていない(平成 23 年現在)。療育手帳では、近年 JR 運賃等の割引制度が設けられた。

### 3) 制度の利用状況について

各障害者手帳の交付者数については以下の通り(H 21 年度末時点)<sup>11)</sup>。

①身体障害者手帳 5,107,947 人、②療育手帳 816,548 人、③精神障害者保健福祉手帳 544,314 人

### (3) 福祉タクシー制度による移動支援サービス

#### 1) 福祉タクシー制度の概要<sup>14)</sup>

「福祉タクシー」は、高齢者や障害者の外出を支援す

るタクシーおよび、そのサービスを指す。これはタクシー業界や政府においては「福祉輸送サービス」と呼ばれており、道路運送法上で基準が定められている。

### 2) 福祉タクシー制度の内容

#### 〈定義〉

福祉タクシーの定義は、『道路運送法第 4 条の許可を受けた一般乗用旅客自動車運送事業者であって、一般タクシー事業者が福祉自動車を使用して行う運送や、障害者等の運送に業務の範囲を限定した許可を受けた福祉限定タクシー事業者が行う運送のこと。』<sup>15)</sup>とされている。「一般乗用旅客自動車運送事業者」とは、道路運送法における道路運送事業分類の一つで、主にタクシー・ハイヤーなどがこれに該当する。

#### 〈福祉限定許可の取り扱い<sup>14)</sup>〉

国土交通省通達「一般乗用旅客自動車運送事業(福祉輸送事業限定)の許可等の取り扱いについて(国自旅第 169 号)」において定められている条件については以下の通りである。

#### ①輸送する旅客の範囲(以下に掲げる者およびその付添い人)

- ・身体障害者手帳の交付を受けている者
- ・要介護、要支援認定を受けている者
- ・上記に該当する者のほか、肢体不自由その他の障害を有する等単独での移動が困難な者であって、単独でタクシーその他の公共交通機関を利用することが困難な者
- ・消防機関又は消防機関と連携するコールセンターを介して、患者等搬送事業者による搬送サービスの提供を受ける患者

#### ②使用する事業用自動車

- ・道路運送法施行規則第 51 条の 3 第 1 項第 8 号に規定する福祉自動車(車いす等のためのリフト、スロープ、寝台等の特殊な設備を設けた自動車、又は回転シート、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。以下「福祉自動車」)
- ・福祉自動車以外のセダン型等の一般車両

#### ③福祉輸送自動車に乗務する運転者等

- a) 福祉自動車の運転者は以下の要件を満たすように努めなければならない。
- ・社団法人全国乗用自動車連合会等によるケア輸送サービス従事者研修(以下「ケア輸送サービス従事者研修」)を修了している
- ・財団法人全国福祉輸送サービス協会による福祉タクシー乗務員研修を修了している
- ・介護福祉士の資格を有している



- ・ 訪問介護員の資格を有している
- ・ サービス介助士の資格を有している
- b) セダン型等の一般車両の乗務者は、以下のいずれかの要件を満たさなければならない。
  - ・ ケア輸送サービス従事者研修を修了している
  - ・ 介護福祉士の資格を有している
  - ・ 訪問介護員の資格を有している
  - ・ 居宅介護従業者の資格を有している

④その他の条件

- ・ 期限は認可後2年間とする
- ・ 運送の引き受けを営業所において行う輸送に限る
- ・ 輸送に使用する事業用自動車には、事業者の名称又は記号・「福祉輸送車両」及び「限定」の文字を一文  
字縦横50mm以上の横書きで、車両両側面に表示する

〈福祉輸送サービスにかかる運賃及び料金の認可<sup>16)</sup>〉

ケア輸送サービスの運賃は、国土交通省通達「福祉輸送サービスを行う一般常用旅客自動車運送事業の運賃及び料金について(国自旅第170号)」において定められている。

①福祉輸送サービスに係る運賃の種類等

a) ケア運賃

福祉輸送サービス(b、cを除く)を行う場合。

b) 介護運賃

福祉輸送サービスのうち、資格を有する訪問介護員等が訪問介護サービス等と連続して又は一体として行う輸送を行う場合。

c) 民間救急運賃

福祉輸送サービスのうち、消防機関又は消防機関と連携するコールセンターを介して、患者等搬送事業者による搬送サービスにより患者の輸送を行う場合。

3) 福祉タクシー制度の現状<sup>17)</sup>

①福祉タクシーの事業者数及び車両数の推移

福祉タクシーを運行する一般タクシー事業者数は、平成15年度から平成19年度まで少しずつ増加している一方、福祉限定タクシー事業者数は4倍以上に増加している(図1)。福祉タクシー車両数についても、一般タクシー事業者の車両数と比べて、福祉限定タクシーの車両数が大幅に増加している(図2)。

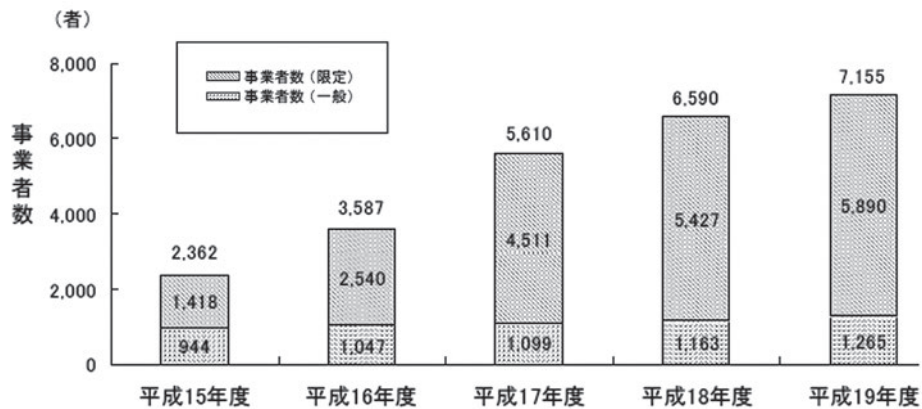


図1 福祉タクシー事業者数

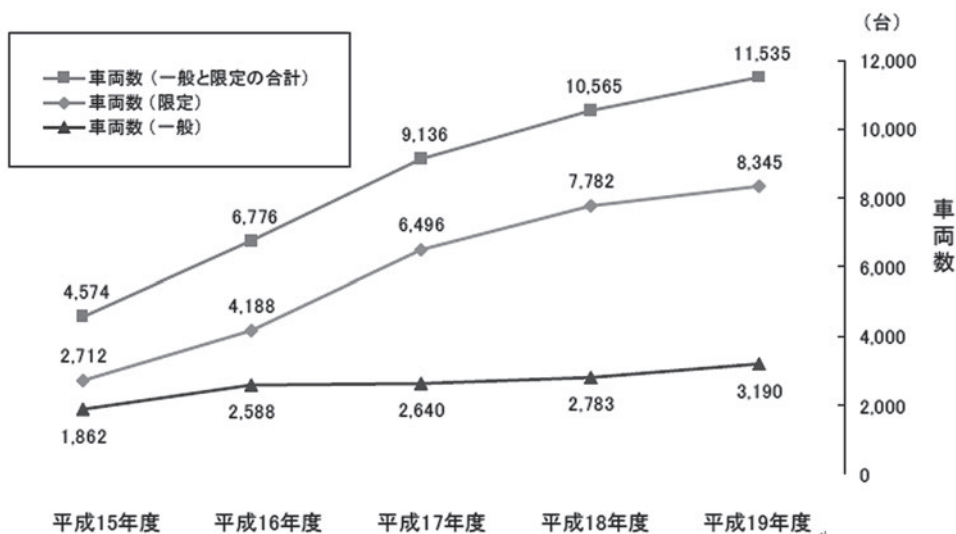
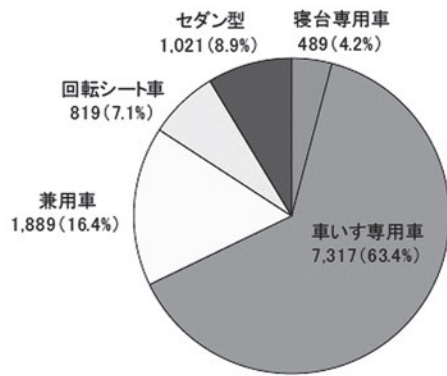


図2 福祉タクシー車両数



総数：11,535 台（平成 20 年 3 月末）

図 3 福祉タクシーの車種別車両数

## ②福祉タクシーの車種別車両数

平成 20 年 3 月末現在の福祉タクシーの車種別車両数をみると、車いす専用車が最も多く、次いで兼用車となっている（図 3）。

## (4) 福祉有償運送制度による移動支援サービス

### 1) 福祉有償運送制度の内容<sup>18)</sup>

福祉有償運送制度の内容については、以下①～⑧の通り。

#### ①登録要件

福祉有償運送を運用するには、運輸支局長等（兵庫県にあっては神戸運輸監理部長、沖縄県にあっては陸運事務所長を含む。以下「運輸支局長等」）の行う登録を受けなくてはならず、登録申請には市町村が主宰する「運営協議会」での合意が必要。

#### ②実施主体・区域

NPO 法人、公益法人、農業協同組合、消費生活協同組合、医療法人、社会福祉法人、商工会議所、商工会が福祉有償運送の運用が可能。運送区域は、運営協議会の協議が調った市町村を単位とし、旅客の運送の発着地いずれかが運送の区域内にあることが必要。

#### ③自動車の種類

- ・福祉自動車：寝台車、車椅子者、兼用車、回転シート車
- ・セダン車：自動車検査証の用途欄が「貨物」の自動車以外の自動車

#### ④旅客の範囲

旅客の範囲は、次うち単独での移動および、タクシー等の公共交通機関を利用することが困難であり、運送しようとする旅客の名簿に記載されている者及びその付添人。

- ・身体障害者福祉法第 4 条に規定する身体障害者
- ・介護保険法第 19 条第 1 項に規定する要介護認定を受けている者

- ・介護保険法第 19 条第 2 項に規定する要支援認定を受けている者
- ・その他肢体不自由、内部障害、知覚障害、精神障害、その他の障害（発達障害、学習障害を含む）を有する者

#### ⑤運転者の要件

運送者は、自動車の種類に応じて、次の要件のいずれかを備えている必要がある。

##### a. 福祉自動車

- ・第二種運転免許を受けており、その効力が停止されていない者
- ・第一種運転免許を受けており、かつ、その効力が過去 2 年以内において停止されていない者であって、次の要件のいずれかを備える者
  - i) 国土交通大臣が認定する福祉有償運送運転者講習を修了していること
  - ii) 「ケア輸送サービス従事者研修」を修了していること

##### b. セダン型

福祉自動車を運転させる場合の要件に加えて、次の要件のいずれかを備える者（又はいずれかの要件を備える者の乗務）

- ・介護福祉士
- ・国土交通大臣が認定するセダン等運転者講習を修了していること
- ・「ケア輸送サービス従事者研修」を修了していること
- ・訪問介護員など

#### ⑥自動車に関する表示

運送者は、自動車の両側面に運送者の名称・「有償運送車両」の文字・登録番号、を記載した標章を表示しなければならない。文字は一文字縦横 50 mm 以上の横書きとする。

#### ⑦登録の有効期間

- 有効期間の満了日の翌日から 2 年となるが、次の全てに該当するときは 3 年となる。
- ・福祉有償運送の業務について、是正のための命令を受けていない
  - ・福祉有償運送自動車重大事故等を引き起こしていない
  - ・業務の全部又は一部の停止命令を受けていない

#### ⑧対価について

運送者は旅客から収受する対価を定め、適切な方法で説明しなくてはならない。

##### 対価の基準

- a. 旅客の運送に要する燃料費その他費用を勘案して実費の範囲内であると認められる
- b. 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

- c. 当該地域におけるタクシーの運賃及び料金を勘案して、営利を目的としない妥当な範囲内であり、かつ、運営協議会において協議が調っている

**対価の範囲等**

- a. 運送の対価：運送サービスの利用に対する対価  
 b. 運送の対価以外の対価：運送サービスと連続、又は一体として提供される役務の利用・設備の利用に対する対価。迎車回送料金、待機料金、設備使用料などが考えられる。

**対価の設定方法**

運送の対価は、原則として距離制・時間性・定額制の3つ中から選択する。

**対価の水準**

- a. 運送の対価は、タクシーの上限運賃のおおむね1/2の範囲内であること  
 b. 運送の対価以外の対価は、実費の範囲内であること  
 c. 均一制など定額制による運送の対価については、近距離利用者の負担が過重となるなど、利用者間の公平を失するような対価の設定となっていないこと  
 d. 距離制又は時間制で定め、車庫を出発した時点からの走行距離で対価を算定する場合は、当該旅客をタクシーが運送した場合の実車運賃に迎車回送料金を加えた合計額と比較して概ね1/2の範囲内であること。この際、迎車回送料金を徴収してはならない。

2) 福祉有償運送制度の現状<sup>19)</sup>

①福祉有償運送の登録団体数及び車両数の推移

平成18年10月に改正道路運送法が施行され、福祉有償運送の登録制度が創設された。登録制以降の福祉有償運送の登録団体数・車両数ともに、平成19年3月から平成20年9月にかけて微増している(図4)。

②福祉有償運送の車種別車両数

平成20年9月現在、福祉有償運送の登録車両の車種別車両数をみると、セダン型が最も多く、次いで車い

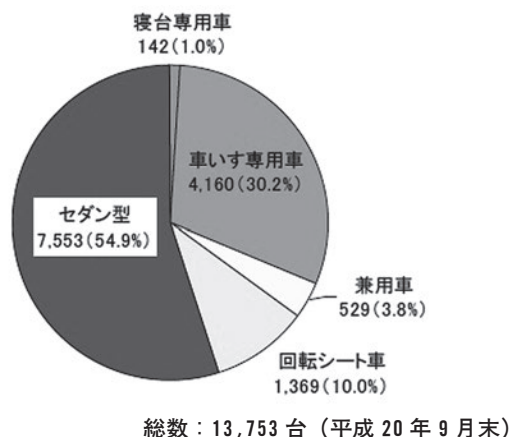


図5 福祉有償運送の登録車両の車種別車両数

す専用車が占めている(図5)。

5. 考察

(1) 我が国の移動支援制度の特徴について

制度調査の結果に基づき、各制度の特徴を以下にまとめる。

1) 介護保険制度によるサービス

介護保険制度による移動支援サービスの特徴は「外出時の車両への乗降介助を受けることが出来る」ことだが、「外出理由が限定される」「移動そのものに対するサービスの提供が難しい」といったことが問題点としてあげられる。

しかし、要介護認定の対象となる者は、介護必要度が高いためその判定を必要としており、外出にも介助を要する場合が多いと考えられる。そのため、外出理由は通院などの必要最低限のものになり、それ以外の理由で外出する際に介助サービスを利用するのは、現状の介護保険制度では困難であると考えられる。

2) 障害者手帳制度によるサービス

障害者手帳制度全体としての移動支援サービスの特徴は「外出の理由等に制限無くサービスを受けることが出来る」「介護人も割引対象になるため、移動先で介助を要する場合でも外出が出来る」ことがあげられる。しかし、「通常の公共交通機関の利用が難しい場合はサービスが利用出来ない」「自治体毎にサービス内容に差が生じている可能性や、利用者の混乱を招く恐れがある」といったことが問題点としてあげられる。

3) 福祉タクシー制度

福祉タクシー制度による移動支援サービスの特徴は、「公共交通機関の利用が難しい人でも外出が可能になる」「ドア・ツー・ドアの移動支援を受けることが出来る」ことがあげられ、事業者数・車両数共に平成15年から平成19年の間に増加している<sup>17)</sup>。しかし、国

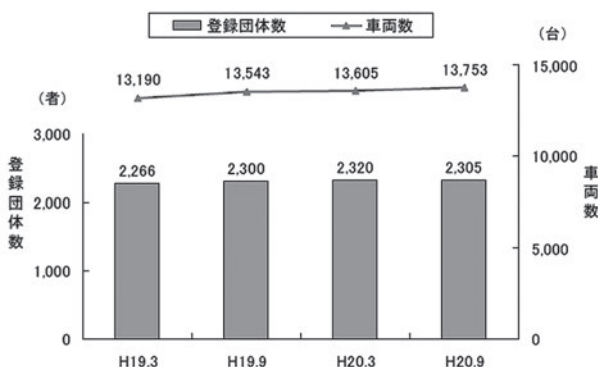


図4 福祉有償運送の登録団体数及び車両数の推移



土交通省が設定した目標値を達成するに至っていない。

福祉タクシーは、福祉自動車を使用する場合は乗務員に対する規定は努力義務であり、福祉自動車を用意すれば運用が可能となっているが、セダン型などの一般車両を使用する場合は、乗務員は指定の要件を満たさなければならない。このことから福祉タクシーの車両数が目標値を達成できていない原因として、福祉自動車を用意することが困難な場合と、乗務員が必要な資格等を取得することが困難な場合が考えられる。また、福祉タクシーを利用するためには、利用者側が事業者に予約を行う必要があるが、予約が取りにくいなど不便な状況も続いている。以上の点から、福祉タクシーの問題点は「事業者数・車両台数が需要に対して不足している」「利用者にとっての利便性に欠けるところがある」といったことがあげられる。

#### 4) 福祉有償運送制度

福祉有償運送制度による移動支援サービスの特徴は「NPO 法人やボランティア団体が福祉タクシーのサービスを行うことが可能となり、ニーズの高さに応えることが出来る」といったことがあげられる。しかし、登録団体数・車両数は制度が創設された後の平成 19 年 3 月～平成 20 年 9 月の間で微増に留まっている<sup>19)</sup>。

これは、福祉有償運送では福祉自動車を使用する場合でも運転者に必要な要件があり、セダン型自動車を使用する場合はさらに要件が多くなるのが原因として考えられる。また、利用者が事前に制度を運用している事業者には会員登録をしたうえで車両予約を行う必要があり、福祉タクシーよりも自由に利用することは難しい状況となっている。利用者の安全に配慮するためにこのような仕組みになっていると考えられるが、これでは利用者の条件に合った事業者を探すことが困難となり、福祉有償運送を利用したくても利用出来ない人が出てしまう恐れがある。

以上の点から、福祉有償運送制度の問題点は「制度制定以降事業者数・車両台数が微増にとどまり有効活用されていない」「福祉タクシーよりも事業者要件や利用のための手続きが多く利便性が低い」といったことがあげられる。

#### (2) 我が国での高齢者・障害者の移動支援サービスに必要な工夫・要素について

これらを踏まえ、我が国での高齢者・障害者の移動支援サービスに必要な取り組みは、以下のようなものがあげられる。

①乗り物への乗降や荷物の運搬、目的地での移動などでも対象者を介助すること

②福祉車両などの特別な移動手段を確保しやすい環境を作ること

③利用者が、状況に合わせて様々な方法を選択出来るようにすること

④利用者が、移動の目的を限定されず、日常生活でいつでも使用出来るようにすること

⑤福祉タクシー制度や福祉有償運送制度を運用する事業者側が、必要最低限の安全面は確保しつつも、制度運用への参入・維持が負担になり過ぎないようにすること

## 6. 結語

これまでの内容を踏まえ、我が国における高齢者・障害者の屋外移動支援サービスについての今後の研究課題として以下のようなものがあげられる。

本研究では制度調査のみを行ったが、実際の制度の利用者や運用者の意見・要望などを調査することで、さらに我が国の移動支援サービスの現状の把握と今後必要な取り組みが明らかになると考えられる。このためには、実際にその地域へ赴いての実地調査を行うことも必要となる。また、国内の事例だけではなく、福祉制度が充実している海外の事例調査を行い、我が国とどのような違いがあるのかを考察することも、今後の展望として重要であると考えられる。

以上のように、我が国において、高齢者も障害者も関係なくあらゆる人々が自分の意思決定で社会活動に参加出来るノーマライゼーションの実現に向けて、今後更なる調査・研究が行われることが望まれる。

## 引用文献

- 1) 内閣府：平成 26 年版 高齢社会白書, p 2～3
- 2) 内閣府：平成 26 年版 障害者白書, p 25
- 3) 国土交通省自動車交通局旅客課：福祉有償運送ガイドブック, p 5, 2012
- 4) 鬼崎信好・他編：介護保険キーワード事典, (株)中央法規, p 10, 2001
- 5) 厚生労働省老健局総務課：公的介護保険制度の現状と今後の役割, p 12, 2013
- 6) 前掲 5), p 18
- 7) 前掲 5), p 20
- 8) 医学通信社：介護報酬早見表 [2014 年 4 月版], p 21, 2014
- 9) 前掲 5), p 33～35
- 10) 札幌市地域リハビリテーション推進協議会：地域リハビリテーションハンドブック 2010, p 15～17, 2010
- 11) 内閣府：各種障害者手帳制度の概要
- 12) 前掲 10), p 41～44



- 13) 内閣府：平成 17 年度版 障害者白書, p 188~189
- 14) 一般乗用旅客自動車運送事業(福祉輸送事業限定)の許可等の取扱いについて(国自旅第 169 号, 国自旅第 192 号), 2006, 一部改正 2009
- 15) 国土交通省：地域における福祉タクシー等を活用した福祉輸送のあり方調査 報告書, p 1, 2009
- 16) 福祉輸送サービスを行う一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金について(国自旅第 170 号), 2006
- 17) 前掲 15), p 7~8
- 18) 前掲 3), p 6~22
- 19) 前掲 15), p 9

## Actual situation and problem of the outing support system that I made elderly and disability person the subject

Yoshimi TANAHASHI

(Hokkaido University of Science, Faculty of Health Sciences, Department of Physical Therapy)