



通院送迎事業を考える

歴史的経過と将来への展望

相談役 江頭博幸

今回は、福祉移送サービスについて、その歴史的経緯を見ながら今後どのように進むべきかを、相談役 江頭博幸の見解を掲載します。個人的な見解ですので、皆様の忌憚のないご意見をお寄せ下さい。



はじめに

障害者の移動・移送の問題は、一九七〇年代から、人々の話題になり、福祉分野の人々が、運送をはじめました。それまでの福祉は主に、傷痍軍人等を中心とする、戦争による被害者の救済を目的にしたものでした。戦後処理が終る中、身体障害者の社会復帰や、ノーマライゼーションが叫ばれるようになりました。今回はその障害者のノーマライゼーションがどのような経過をたどったかを見ながら、将来への展望を提起します。

歴史的経過

一九七〇年代に入り、障害者のノーマライゼーションが福祉関係者の中で、問題提起され世間一般に広められました。ノーマライゼーションとは、

障害者が健常者と同等に、社会復帰をし、何処へでも自由に行けることを目的にして、その手立てをする事です。一九七〇年代から障害者の移送サービスが始まります。当時は、ボランティアによる移送サービスが中心で、低料金で障害者の送迎を行っていました。このボランティアによる移送サービスは、民間の善意に頼ったもので、経営規模も小さく、事業としてはほとんどその体をなしていませんでした。低料金で送迎しても料金を徴収する以上、道路運送法第八十条（当時）の白タク行為にあたりませんが、ボランティアによる送迎に対しては、世間では暗黙の了解（グレーゾーン）で、問題にされることはありませんでした。同時に福祉移送サ

グレーゾーンから

ービスでは財政的な面も含め、零細事業にとどまり、利益を追求するような大規模な組織に発展することは、望めませんでした。三十年間細々と事業を継続してきたというべきでしょう。車の燃料代、人件費、車庫代、車の維持費等を考えると、毎月赤字で、事業の成長、発展などは雲の上のような話でした。でも、全国の仲間たちは、コツコツとこの事業を続けてきたのです。

介護保険の導入

平成十一年四月一日から介護保険制度が導入されました。

その制度の中に、移送サービスが導入されタクシー業界が移送サービスをする事になりました。ここで、できたのが従来の福祉移送サービスとの問題です。

タクシー業界は福祉移送サービスを、白タク行為だと、問題にしたのです。タクシーよりも安い価格で乗客を移送されると、タクシーへの乗客が減るとの言い分です。同時に、介護保険制度で、移送サービスを導入したのは良かったので

福祉有償運送へ

すが、低料金でタクシーが使えると、多くの被保険者が、タクシーによる移送サービスを利用し始めました。

その結果、介護保険の中の移送サービスに支払われる費用が、多額に昇りました。厚生労働省は、これでは制度の崩壊に繋がると、移送サービスに対する規制を強化しました。

このことにより、タクシー業界は、福祉移送サービスに対してますます風当たりを強くしたのです。

タクシー業界の訴えに国土交通省は、省令で、福祉移送サービスは、①法人でなければならぬ。②自治体は「構造改革特区」を取得しなければならぬ。等々

道路運送法にはあてはまらない

ハートビル法と交通バリアフリー法について

前述のように情勢が推移している中で、同時進行的にハートビル法と交通バリアフリー法が法令化され、実施に移されました。ハートビル法は、建築基準法などから定められ、設計段階からハートビル法にあった構造物しか建設出来なくなり、法令が見事に守られ、

の規制をかけてきて、最終的には道路運送法第八十条を改正し、第七十九条として「福祉有償運送」という制度を確立しました。

そのことにより、福祉移送サービスは、今までグレーゾーンであったものが「福祉有償運送」として正式に法令で認められました。同時に多くの規制がかけられ、実質上は今まで通りの移送サービスは困難になりました。このことは、利用者にも当てはまることです。



今では障害者に対するバリアは、ほとんどなくなりました。いつてもいい程になりました。一方交通バリアフリー法はほとんど何の前進もありませんでした。障害者の社会復帰の為の移送サービスは、ほったらかしのままです。そこで、現在、新バリアフリー法が作られました。その実体は現状維持で、遅々として進んでいません。

新バリアフリー法とSTS法

何故、新バリアフリー法は先に進まないのでしょうか？

その第一は、福祉移送サービスは民間ボランティアに頼って細々とするのではなく、国家プロジェクトとして、また、地方自治体の制度・政策として、取り組まなければならない課題だからです。

第二に「福祉有償運送」のように道路運送法の中で、タクシーと同次元で捉える問題ではなく、新バリアフリー法の中で扱わなければならない問題です。

第三に、福祉移送サービスは民間ボランティアの善意に頼るのではなく、地方自治体と運輸局が連携して、街づくりの一貫として応分の予算措置を講じて行うものだと思います。

介護保険制度の中で、鮮明になったように、福祉移送サービスを本格的にやろうとすれば、多額の費用がかかります。それ故、今までは民間ボランティアによる細々とした事業として行われ、発展成長がなかったのです。

今後の展望

今年国連では、障害者人権

宣言が採択されました。日本政府も批准をせざるを得なくなるでしょう。欧州では、すでに障害者の移送サービスは、国の制度として、又は地方自治体の制度として、法制化され、国家や地方自治体によって、運営されています。

日本でも一日も早く国家や地方自治体による「街づくり計画」として福祉移送サービスを考えていかねばならない時期にきているのではないのでしょうか？

今話題に上っているのは、障害者移送サービス法(STS法 = Special Transport Service)の制定です。福祉移送サービスを、道路運送法の枠の中で考えるのではなく、STS法をはじめとする、障害者移送サービスを制度として確立し、地方自治体による、街づくりとして、取り上げてゆくべきことだと思います。

道路交通法の一部が改正

昨年6月に成立した改正道路交通法の一部が2008年6月1日から施行されます。送迎に関する部分をお知らせ致します。

後部座席のシートベルト着用が義務化!

従来、努力義務であった後部座席(セカンドシートより後)にもシートベルトの着用が義務付けになります。

警察による違反取締は当面高速道路のみ(違反点数一点)となっておりますが、送迎においては、必ず着用するようにしましょう。ボランティアの皆様も今一度着用方法を確認してください。



平成20年6月1日施行



改正前 後部座席などの同乗者(助手席以外の同乗者)は努力義務

改正後 後部座席など運転手・助手席以外の席でも完全義務化となります。当分の間、高速道路において違反した場合は、運転者に行政処分の点数が付されます。

「高齢運転者標識」の表示が義務化!

従来、七〇歳以上の運転者の方は、努力義務であった「高齢運転者標識」の表示が七五歳以上の運転者の方は義務付けになります。警察による違反取締は(違反点数一点、反則金四千元)となっております。



改正前 普通自動車(軽自動車を含む)を運転する場合、七〇歳以上のドライバーの方は「高齢運転者標識」の表示は努力義務

改正後 七五歳以上の運転者に義務化され、行政処分の点数が付され、反則金が発生します。七〇歳以上七五歳未満の運転者の方については今まで通り努力義務