

研究ノート

高齢者及び障害者に対する移動サービスに係る NPO の現状と課題

日米の差異・共通性の比較による一考察

NPO 法人 移動サービスネットワークみやぎ

伊藤 壽朗

2009年2月10日

研究ノートの目的

2002年、宮城県において移動サービスの重要性を認識し、その推進を目的としたグループが任意団体として活動を開始して以来、NPO法人ネットワークみやぎ(略称：移動ネットワークみやぎ)として活動を継続・発展している現在に至るまで、メンバーの一人として参加している。

移動ネットワークみやぎは、実際に利用者に対して移動サービスを提供している実施団体38団体が参加する中間支援団体として、全国の関連情報収集・提供、介護技術と安全運転技術を組み合わせた技術研修やシンポジウムの計画・実施、行政との協働、IT技術の開発・普及、利用者の意見をくみ上げ社会システムに反映させる等を実施している。

しかし、宮城県の間接支援組織であるNPO法人移動サービスネットワークみやぎ(略称：移動ネットワークみやぎ)の会員団体からは、「経営が苦しく、持続するのが難しい」との声が上がっている。さらに、NPO法人全国移動サービスネットワーク(以後、「全国移動ネットワーク」と略す)の調査[全国移動ネットワーク, 2008]においても、同様のデータが示されている。本研究では、移動サービスに従事するNPOを対象として経営上の種々の観点から現状を把握し、背景となっている社会制度・法制度なども含めて検討・分析する。加えて、同様の活動を行っている米国の状況を調査し、比較検討する。最後に、福祉有償運送に係る省庁の今後の方針などを踏まえて、実行可能と考えられる施策を提言する。

目次

研究ノートの目的	2
1 はじめに	3
1.1 日本における移動サービスの歩み	3
1.2 本稿について	4
2 移動サービスに従事するNPOの経営	7
2.1 福祉有償運送の概要	7
2.2 移動サービスに従事するNPOの収支状況	10
3 移動サービスのニーズ	13
3.1 人口統計	13
3.2 その他の要素	14
4 移動サービスを取り巻く環境	18
4.1 道路運送法	18
4.2 介護保険法・障害者自立支援法	19
4.3 税制上の制約	20
5 米国における輸送サービスの状況	21
5.1 NPO訪問調査(メリーランド州)	21
5.2 地方や小都市のコミュニティにおける輸送サービス	25
5.3 関連する制度	34
6 分析とまとめ	39
6.1 日米の移動サービスに関する共通性と差異	39
6.2 日本の移動サービスにおける問題点	40
6.3 関係省庁における取組と今後の方針	42
6.4 まとめと提言	44
参考文献	48

1 はじめに

1.1 日本における移動サービスの歩み

年代順に主な事項を要約すると次の通り

1970 年代	車両を使用した市民の手による外出支援活動は、自動車の普及が進む中、全国各地で自然発生的に始まった。
1975 年	「新宿福祉の家」矢田氏の主導でリフト付き福祉車両（ハンディキャブ）が開発され、移動困難な障害者のニーズに応じて自主運行が開始された。
1977 年	NHK 厚生文化事業団が、ハンディキャブ 10 台をボランティア 8 団体に寄贈。
1980 年代	ハンディキャブ普及の運動：厚生労働省の施策に外出支援や福祉車両運行が盛り込まれた。各地の社会福祉協議会やタクシー事業者がリフト付き車両によるサービスを開始。一部自治体では、ボランティアによる福祉輸送活動に対して助成金を出すようになった。「移送サービス」という呼称が使われ始めた。
1990 年代	ハンディキャブ運行のボランティア活動団体が増えた。市民活動でのマイカー使用が増え、「移動サービス」という呼称が使用され始めた。
1994 年	日本財団が NPO に対し、福祉車両の寄贈を開始。
1998 年	NPO 法施行、NPO 法人全国移動サービスネットワーク結成。
2000 年	介護保険法が施行され、介護保険適用型の介護タクシーや訪問介護事業者が参入。急速にサービス提供者が増加。法制度として外出支援を位置づけ、市民事業、介護事業と一体化したサービスへと変化。
2004 年	国土交通省は NPO による福祉輸送を黙認できなくなり、道路運送法 80 条許可による有償運送を、許可条件（ガイドライン）のもとに実施できるよう法的に位置づけた。介護保険のサービスに、通院等のための乗降介助設定。
2006 年	「自家用自動車による有償旅客運送の創設、乗合旅客の運送に係る規則の適正化」等を目的とした改正道路運送法の施行。バリアフリー新法、障害者自立支援法、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の施行。〔全国移動ネット, 2007 年〕

1.1.1 なぜボランティア輸送は始まったのか

自家用自動車を使用した移動支援の活動は、自動車の個人所有が広がった 1970 年代から、地域のたすけあい活動として、身体に障害のある人の家族や仲間たちの間で自然に始まった。1970 年代後半には日本でも車いすのまま乗車できるリフト付きのワゴン車が開発され、これらの車両の寄贈を受けた一握りの団体が障害者の社会参加を目的に輸送サービス提供を始めている。1980 年代になると、障害のある人に対する社会参加の支援策として、国からの補助金が予算化され、主に全国各地の社会福祉協議会が運転ボランティアを募集して、福祉輸送サービス（移動サービス）の提供を始めた。さらに 1990 年代後半から、非営利活動の NPO 法人化や介護保険の準備がなされ、2000 年（平成 12 年）に介護保険制度がスタートして以降は、福祉輸送のニーズが急激に表面化したのである。

福祉輸送は、利用者を自宅に迎えに行き、病院や会場場所などの目的地まで車で送迎して、その前後の乗降介助を行うサービスであるが、一般的には出庫・帰庫の 1 回あたりのサービス提供に 1～2 時間の時間を要し、これを 1 日数回繰り返す程度の事業活動になる。つまり、一般のタクシー事業と比べて、車 1 台あたりのサービス提供の効率が非常に悪いため、営利事業として成り立ちにくい性格を持っている。また、利用者にとっても通常のタクシー料金は高額なものとの認識があり、日常的な利用が困難だった。このような状況の中で、移動困難者のニーズに応えるために、地域のたすけあい活動を動機としたボランティア活動や非営利のサービス提供事業が始まったわけである。〔全国移動ネット, 2007〕

1.1.2 高齢者福祉と移動支援の現状

(1) 変化する高齢者福祉と移動問題

高齢者及び障害者に対する移動サービスに係る NPO の現状と課題

わが国の人口数は減少に転じ、その一方で高齢者の占める割合が急速に高くなり、本格的な少子高齢社会を迎えた。介護現場でも要介護者など移動に困難を伴う人たちのニーズが顕在化し、介護タクシーの出現(2003年に通院等乗降介助として介護報酬が設定)や福祉限定輸送事業者(福祉車両等を使用した道路運送法4条限定事業者)の供給量が近年増加している。

(2) 公共交通機関だけでは頼れない要介護者等の心理

なぜ要介護者や要支援者には介護タクシーだけでなく、さまざまな交通手段が必要となるのだろうか。福祉有償運送の必要性とは何なのだろうか。

現状では、福祉輸送の需要に対して、圧倒的に供給が足りないと言っても過言ではない。要介護者にとっては、ドア・ツー・ドアで対応できる輸送手段が望ましいし、そうなるとタクシーが主体となるのは必然であるが、人口の5%とも言われている移動制約者の移動ニーズすべてにタクシーが対応することは難しい。要介護者側にも公共交通機関に対する抵抗がある。それは、「人・物・金」という言い回しがあるが、まさにこの三要素に集約できるだろう。「人」は要介護者への接遇・介助等、「物」は対応車両や移動補助具等、「金」は運賃等である。さらに、日常的に移動手段を確保しなければならない場合には、そのすべてをタクシーで対応できるか、経済的な側面も心配される。利用者の状態を理解した上での適切な「人・物・金」を提供できれば、移動ニーズを持つすべての移動制約者の移動の権利を確保できるが、現実には公共交通だけでは対応できない。だからこそ、福祉有償運送等の非営利団体による輸送の確保が必要不可欠なのである。

(3) 福祉交通に対する行政の現状と課題

介護に伴う移動だけでなく、公共交通空白地区の高齢者を対象とした交通サービスが地方自治体の福祉部局・交通政策部局で実施されている。交通政策部局の施策としては、既存の公共交通サービスの充実や車両及び交通施設のバリアフリー化、コミュニティ・バスの導入などがある。

一方、福祉部局では、高齢者を対象に無料でバスを利用できるチケットやバスを発行している自治体が多く、また、要介護高齢者や障害者手帳保有者に対してはタクシーの運賃助成など、移動に制約がある特定の人に対する補助・サービスの提供を実施している。しかし、財源に限られている現在の情勢では、必ずしもこれらの交通手段が必要でない利用者があるため費用対効果の観点から非効率であるという指摘がされている。また、交通政策部局が行っている施策と福祉部局が行っている施策についても、各々の部局で個別に行われており、効率的な運用という面では課題がある。[全国移動ネット, 2007]

1.2 本稿について

1.2.1 本稿の構成

第1章では、日本における移動サービスの歴史、背景、現状を概観する。

第2章では、移動サービスに係る NPO がどのように運営されているかを確認するために、道路運送法で規定される福祉有償運送の概要を把握する。その上で、NPO の経営状態を理解し、赤字要因を分析する。

第3章では、移動サービスのニーズについて、NPO 活動の現状、人口統計、関連法律の規定などを基に検討する。

第4章では、移動サービスを取り巻く環境として、関連法律の制約や問題点を整理・検討する。

第5章では、長い歴史と実績とを有する米国「輸送サービス」について、輸送サービスに従事する NPO の状況や、それを支える法制度、さらには、連邦政府のリーダーシップと支援状況などを報告する。

第6章では、分析とまとめをおこなう。日米の移動サービスに関する共通性と差異についての日米比較を行い、日本の問題点を検討する。そして、国交省など関連省庁の取り組みや今後の方針などを提示する。最後に、課題を解決するため、現在の制度のもとで実現可能な解決案、現行制度の延長線上で解決可能な施策などを提言する。

1.2.2 本稿で用いられる主な用語について

1. 第5章を除くすべての章で使用されている用語の中で、主な用語を簡略に説明する。(表1-1)

高齢者及び障害者に対する移動サービスに係る NPO の現状と課題

表 1-1 用語の説明 (1)

用語	説明
NPO	特定非営利活動促進法（以下 NPO 法）で定義される「特定非営利活動法人（以下 NPO 法人）を指す。
QOL	生活の質（Quality of Life : QOL）のことで、ある人がどれだけ人間らしい望み通りの生活を送ることが出来ているかを計るための尺度として働く概念である。
STS	Special Transport Service の略。移動困難者を対象として、車両や介助など個々のニーズに対応する移動サービスをいう。利用者の自宅から目的地までの「ドア・ツー・ドア」、介助を伴う「ベッド・ツー・ベッド」などのサービスがある。
コミュニティ・バス	地域住民の利便向上のため、一定地域内を運行するバスで、車両、運賃、スケジュール、乗車地点などその地域の要請に従って定められる。自治体が運行にかかわっていることが多い。
デマンド・バス	バスとタクシーの中間的な交通システムの一つ。利用者から予約を受けた停留所に予約を受けた時刻に停車するなど、運行時間、路線を利用者の要望に合わせて変更できるバス。
ドア・ツー・ドア	特定の地点から目的地まで直接輸送すること。（利用者がドアの前で乗車し、目的地のドアの前で下車する、など）。
移動サービス	単独で公共交通機関を利用して移動できない移動困難者（移動制約者ともいう）の支援を目的として、車などの交通機関を使って提供されるサービスを指す。STS（スペシャル・トランスポート・サービス）ともよばれる。1970 年代にボランティアや助けあい活動としてスタートしたこの活動は、ハンディキャブ、移送サービス、移動サービス、などと呼ばれていたが、1990 年代からは移動サービスと表現されることが一般的になっている。
介護タクシー	ヘルパー資格を持つ運転者（2 種免許所持者）が運転するタクシーのこと。
乗合タクシー	バスとタクシーの中間的な交通システムの一つ。乗車定員は 10 人以下で相乗りが可能なタクシーといえる。
福祉タクシー	車いす・ストレッチャーのまま乗降できる装置を備えた車両のタクシーのこと。
福祉有償運送	NPO による有償移動サービスが提供されている実態を受けて、国土交通省では、「福祉有償運送及び過疎地域有償運送に係る道路運送法第 80 条第 1 項による許可の取扱いについて」（国自旅第 240 号）の通達を出し、一定の手続・条件のもとで、NPO などが有償運送を実施できるようになった。平成 18 年 10 月改正道路運送法が施行され、「自家用有償旅客運送」というカテゴリーの中に、福祉有償運送、過疎地有償運送、市町村運営有償運送の 3 類型が位置づけられた。

2. 第 5 章以降で使用される用語の中から主な用語を簡略に説明する。(表 2-2)

高齢者及び障害者に対する移動サービスに係る NPO の現状と課題

表 1-2 用語の説明 (2)

用語	説明
AAA 財団	American Automobile Association (AAA) Foundation for Traffic Safety。1947 年創設された NPO で、交通安全に関するリサーチと、安全教育の実施・支援を行っている。創設以来、170 以上のプロジェクトを支援している。
ADA	アメリカ人障害者法 (Americans with Disabilities Act の略)。1990 年に制定された連邦法で、一般に ADA とも呼ばれる。この法律は障害による差別を禁止する適用範囲の広い公民権法の一つである。固定ルートを行っている輸送機関は、障害者がアクセスできるような設備を備え、停留所では車内外に聞こえるようにアナウンスするなどの配慮が求められる。また、固定ルートを利用できない障害者などには相補的 paratransit サービスを用意しなければならない。本稿では、「障害者法」と略して使用する。
FTA	連邦運輸省 (Department of Transportation) に属する連邦輸送局 (Federal Transit Administration、FTA と略す) で、年間 100 億ドル以上の予算を持ち、全米のバス、地下鉄、ライトレール、フェリー、ケーブル鉄道などの管理・支援を行う。
Paratransit	Paratransit は、固定ルート、定時に運行されるバスなどの輸送機関を利用できない人々のために用意された代替輸送手段を意味し、バンやミニバス、そしてタクシーや無許可のタクシーなど単独で、又はそれらの組み合わせで提供されている。Paratransit の用語は、世界各地で用いられている。
SAFETEA-LU	SAFETEA-LU(Safe, Accountable, Flexible and Efficient Transportation Equity Act: A Legacy for Users)は、2005～2009 年度までの 5 年間を計画期間とする米国の次期陸上交通長期法である。名前が示すとおり、安全 (Safe) で効率的(Efficient) な交通システムを、利用者への遺産(Legacy for Users)として、説明責任 (Accountable)、弾力性(Flexible)、公平性(Equity)をもって実現するための法律である。
アクセシブル・車両	リフト、スロープ付きの車両で、車いすなどの利用者を安全に乗降・輸送できる機能を備えている状況を表す。ADA Accessibility Guideline による細かい規定がある。
カーブ・ツー・カーブ	事前に定められた停留所から停留所まで輸送すること。カーブとは、道路の縁石の意味。(curb to curb)
ドア・スルー・ドア	利用者の家に入り、介助しながら車に乗せて運行し、目的地まで輸送すること。日本では、「ベッド・ツー・ベッド」サービスと言われている。(door through door)
ドア・ツー・ドア	特定の地点から目的地まで直接輸送すること。(利用者がドアの前で乗車し、目的地のドアの前で下車する、など)。
固定ルート	Fixed route / Fixed route & schedule の意。バス、その他の公共交通機関が、決められたルートを決められた時刻に走行する定時定路線のことをいう。
相補的 paratransit	ADA Complementary Paratransit Service / ADA Paratransit Service と呼ばれる。1990 年に成立した ADA は、障害者が健常者と同じレベルで公共交通機関を利用できることを保証している。相補的 paratransit のサービス形態は、米国各州、各地方自治体で異なっているが、基本的に、相乗り、カーブ・ツー・カーブのサービスで、事前予約を必要とする。

2 移動サービスに従事する NPO の経営

2.1 福祉有償運送の概要

2.1.1 改正道路運送法の特徴

平成 18 年 10 月 1 日に施行された道路運送法は大別して次の 2 つの特徴がある。

1. コミュニティ・バス、乗合タクシーの普及促進
2. 市町村バスや NPO によるボランティア有償運送の制度化

旧道路運送法では例外規定として位置づけられていた福祉有償運送と過疎地有償運送、そして構造改革特区として実施されていた「セダン特区」を法制度化したものである。バスやタクシーなど公共交通機関では対応できない福祉有償のニーズに対し、法的に正式な事業として位置づけている。

改正道路運送法（78 条第 2 号）では、自家用旅客運送として①市町村運営有償運送、②過疎地有償運送、③福祉有償運送の 3 種が規定されている。（表 2-1）

本稿では、上記 3 種の中の福祉有償運送を中心にして、論を進める。

表 2-1 自家用有償旅客運送の種別(道路運送法施行規則 49 条)

市町村運営有償運送	市町村が運営主体となり、専らその区域内の住民の運送を行うもの ①交通空白輸送 交通空白地域において住民の生活に必要な旅客運送を確保するため、市町村自らが行う輸送 ②市町村福祉輸送 市町村の住民のうち移動困難者の会員及びその付添人に限定した輸送 →「地域公共交通会議」での協議が必要
過疎地有償運送	NPO 等が主体となり、過疎地等において、当該地域内の住民の運送を行うもの →「運営協議会」での協議が必要
福祉有償運送	NPO 等が主体となり、乗車定員 11 人未満の自動車を使用して、移動困難者の会員及びその付添人の運送を行うもの →「運営協議会」での協議が必要 (身体障害者、要介護認定者、要支援認定者、その他肢体不自由、内部障害、知的障害、精神障害、その他の障害を有する者)

☆内部障害とは、現行の身体障害認定基準で身障手帳の交付の受けられる、心臓機能、腎臓機能、呼吸器機能、ぼうこう・直腸の機能、小腸機能、H1V による免疫機能の障害

2.1.2 福祉有償運送の主な要件

福祉有償運送とは、タクシー等の公共交通機関によっては身体障害者、要介護認定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おいて、NPO 等の非営利法人が、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 人未満の自家用自動車を使用して、会員に対して行う原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送サービスである。

道路運送法で規定される主な要件はつぎのとおりである；

1. 必要性

・運営協議会において、当該地域内の輸送サービスの現状に照らして、タクシー等の公共交通機関によっては移動制約者に対する十分な輸送サービスが確保されていないと認められ、その必要性について同意が得られていることが必要。

2. 運営協議会

・運送の必要性、条件等について判断するために設置。

・市町村が主宰することを基本とするが、必要に応じ、複数市町村の共同主宰、又は都道府県的主宰も可。

高齢者及び障害者に対する移動サービスに係る NPO の現状と課題

- ・ 構成員は、地方公共団体（主宰者）、地方運輸局（支局）、関係交通機関の代表、地域住民もしくは利用者の代表、当該地域内で福祉有償運送を行なう NPO 等の代表、その他主宰者が認める人。
- 3. 運営主体
 - ・ NPO 法人、社会福祉法人、医療法人等の非営利法人。
- 4. 旅客の範囲
 - ・ 次に掲げる者のうち他人の介助によらずに移動することが困難であり、単独で公共交通機関を利用することが困難な者、かつ、会員として登録されている者、及びその付添人。
 - イ 身体障害者福祉法第 4 条に規定する身体障害者
 - ロ 介護保険法第 19 条第 1 項に規定する要介護認定者
 - ハ 介護保険法第 19 条第 2 項に規定する要支援認定者
 - ニ その他肢体不自由、内部障害、知的障害、精神障害その他の障害を有する者
 - ・ 運営協議会が認めた場合は、1 回の運行で複数の会員の運送（複数乗車）を実施できる。
 - ・ 運営協議会において協議が調った市町村もしくは運営協議会が認めた範囲の市町村を単位とし、運送の発地又は着地のいずれかが運送の地域にあること。
- 5. 使用車両
 - ・ NPO 等が所有もしくは運送の間、使用権限を有するもの。乗車定員 11 人未満の自動車に限る。
 - リフトや回転シート等の乗降装置を設けた福祉車両
 - セダン
 - ・ 貨物用、事業用の車両は不可。
- 6. 運送の対価
 - ・ 実費の範囲内であり、営利と認められない範囲。具体的には、「運送の対価（時間制・距離制・定額制）＝当該地域のタクシーの上限運賃の概ね 1/2 を目安」と「運送の対価以外の対価（迎車料、待機料、回送料など）＝実費の範囲」で利用者にわかりやすく明示。

表 2-2 は、以上を簡単にまとめたものである。

表 2-2 福祉有償運送(サマリー)

項目	内 容
必要性	運営協議会の合意
運送主体	NPO 法人、市町村、その他国土交通省で定めるもの
運送区域	旅客の発着地の何れかが、当該市町村の区域内にあること
使用車両	福祉車両、及びセダン車両
運転者	普通第 2 種免許所持者(原則)、又は、普通第 1 種免許所持者で国土交通大臣の認定する講習受講者
利用者	身体障害者、要介護認定者、要支援認定者、その他肢体不自由、内部障害、知的障害、精神障害その他の障害を有する者及びその付添人で事前登録した者
運送の対価	当該地域のタクシーの上限運賃の概ね 1/2 の範囲内

2.1.3 福祉有償運送の現状

1. 自家用有償旅客運送の現状

福祉有償は道路運送法の規定により3種類に分けられるが、市町村運営有償運送の中に交通空白輸送と市町村福祉輸送の2つが含まれる。H19年9月30日国土交通省調査によれば4種類の登録団体数及び車両数は次の通り；[全国移動ネット,2008]

自家用有償旅客運送登録団体数(全国計)

福祉有償：	2,300
市町村福祉：	241
交通空白：	476
過疎地有償：	56

自家用有償旅客運送車両数() 数値は軽自動車数。内数として記載)

福祉有償：	13,543	(5,456)
市町村福祉：	690	(268)
交通空白：	476	(1,822)
過疎地有償：	56	(392)

本稿では、福祉有償を対象として分析を進める。

2. 福祉有償運送に関する実態調査報告書

NPO法人全国移動サービスネットワーク(全国移動ネット)が平成19年に実施した全国460団体の調査[全国移動ネット,2008]から、福祉有償運送に係る法人格の種類や、使用車両数などのリソースの状況が見えてくる。

1) 法人格の種類と利用者のカテゴリー

法人格の種類では、NPO法人が63%、高齢者や障害者の福祉施設を有する社会福祉法人が18%、社会福祉協議会が12%などである。

利用者カテゴリーでは、要介護認定者が41%、要支援認定者が13%と介護保険関連の利用者が半数以上を占めている。また、身体障害者が27%、その他が18%である。(図2-1)(図2-2)

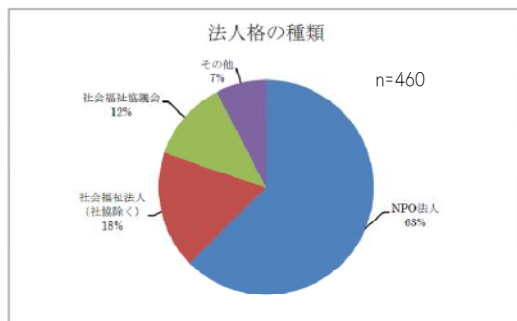


図2-1 法人格の種類

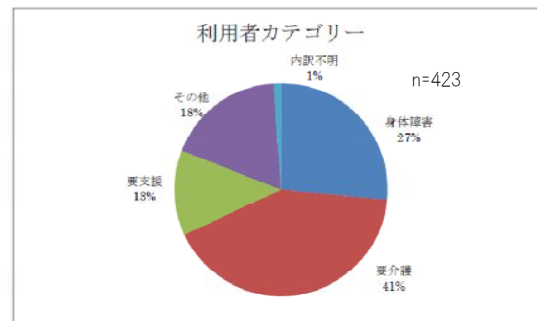


図2-2 利用者のカテゴリー

2) 1団体あたりのリソース (2007年9月現在)

	平均値	n=回答団体数
使用車両数	8.2	(n=434)
運転者数	12.7	(n=440)
利用者	95.0	(n=423)
年間運行回数	2,296	(n=341)

使用車両数は、国土交通省調査の車両数(13,543)/登録団体数(2,300)から求められる平均5.9台より約40%大きいことから、今回回答した団体は、全体の中でも規模の大きい団体であると推定できる。また、年間活動日数を250日とすれば、1台あたり1日の平均運行回数は1.1回である。

2.2 移動サービスに従事する NPO の収支状況

2.2.1 全国の NPO における収支状況

全国移動ネットの調査 [全国移動ネット, 2008]によれば、収入と支出の回答団体数は若干異なっているが、2005 年、2006 年の団体種別ごとの年間収支と収支差額の状況が理解できる。第 1 章第 3 項で示された車両台数より、回答団体の規模は比較的大きいことが推測されるが、社会福祉協議会を除くと、平均年収 300 万円以下の小規模の団体が、福祉有償運送を実施していること、そして、収支差額はマイナスが殆どで、収入に対する割合が全回答団体平均で 2006 年、2007 年いずれもマイナス 15%を超えていることが分かる。(表 2-3) (表 2-4)

表 2-3 2005 年度団体分類別・事業収支

団体種別	回答団体数		団体あたり(単位：円)			対収入比
	収入	支出	収入	支出	収支差額	
介護保険併設型	132	114	2,424,364	3,153,769	-729,405	-30.1%
移動サービス単独型	32	32	2,103,672	2,082,644	21,028	1.0%
社会福祉協議会	38	38	3,203,555	3,157,119	46,436	1.4%
移動サービス委託助成型	22	23	4,798,023	5,172,459	-374,436	-7.8%
上記合計	224	207	2,845,487	3,276,410	-430,923	-15.1%

表 2-4 2006 年度団体分類別・事業収支

団体種別	回答団体数		団体あたり(単位：円)			対収入比
	収入	支出	収入	支出	収支差額	
介護保険併設型	212	179	2,066,149	2,638,030	-571,881	-27.7%
移動サービス単独型	42	41	1,741,918	1,518,716	223,202	12.8%
社会福祉協議会	30	30	4,824,084	4,780,934	43,150	0.9%
移動サービス委託助成型	38	35	3,732,729	4,013,769	-281,040	-7.5%
上記合計	322	285	2,540,607	2,965,162	-424,555	-16.7%

上記の全国平均の値が特定の地域(都道府県)に偏っていないかどうかを見るため、全国移動ネットの調査に含まれる団体の中から入手可能であった愛知県(移動ネットあいち)と宮城県(移動ネットみやぎ)のデータをそれぞれ取り出してみると、次のようになる。

表 2-5 全国移動ネット団体事業収支

事業収支(月平均)(単位：万円)	2005 年度 (N=207)			2006 年度 (N=285)		
	収入	支出	収支差額	収入	支出	収支差額
介護保険等併設型	20.2	26.3	-6.1	17.2	22.0	-4.8
移動サービス単独型	17.5	17.4	0.2	14.5	12.7	1.9
社会福祉協議会	26.7	26.3	0.4	40.2	39.8	0.4
移動サービス委託助成型	40.0	43.1	-3.1	31.1	33.4	-2.3
平均	26.1	28.3	-2.2	25.8	27.0	-1.2

表 2-6 移動ネットあいち 団体事業収支

移動ネットあいち調査データ

収支状況(月平均)	2007年6月調査(N=43)			2007年12月調査(N=61)		
団体種別	収入	支出	収支差額	収入	支出	収支差額
全団体平均/月 (単位:万円)	13.2	19.5	-6.3	34.9	39.7	-4.8
介護保険関連 (13 団体)				54.3	54.7	-0.4
障害者自立支援関連 (14 団体)				72.7	71.3	1.4
暮らし・助け合いのみ (34 団体)				12.0	21.0	-9.0

表 2-7 移動ネットみやぎ 団体事業収支

移動ネットみやぎ調査データ

収支状況(月平均)	2005年度(N=11)			2006年度(N=18)		
団体種別	収入	支出	収支差額	収入	支出	収支差額
全団体	21.2	26.6	-5.4	16.5	17.7	-1.2
介護保険等併設型 (8 団体/15 団体)	11.9	15.7	-3.8	16.7	18.3	-1.6
移動サービス単独型 (2 団体)	27.3	26.5	0.8	22.9	20.2	2.7
委託助成型(1 団体)	1.0	4.2	-3.2	0.5	3.8	-3.3

上記データは各団体あたりの月平均収支状況を表したものである。これらのデータから、規模のばらつきはあるものの、福祉有償運送に従事する団体は構造的な赤字体質が推定される。

2.2.2 収入の内訳

2007年10月の全国移動ネットの調査では、参加団体に対し収入項目内訳や支出項目内訳についての質問が含まれていなかった。NPOの活動が、移動サービス単独で行っている場合と他の事業と合わせて行っている場合で収支構造が異なり、さらに、他の事業の種類が多岐にわたっているなどの理由による。

1. 移動ネットあいちの事例

全国移動ネットの集計データのうち、入手可能だった愛知県（移動ネットあいち）のデータを参考までに示す（図 2-3）（図 2-4）（図 2-5）。団体種別により、介護保険/障害者自立支援からの収入、運送の対価、運送の対価以外の対価、の構成割合が分かる。「暮らし助けあい」以外の団体では、助成金などの収入が 59%、88%であり、「運送の対価」、「運送の対価以外の対価」の割合が 41%、12%である。〔全国移動ネット, 2008〕

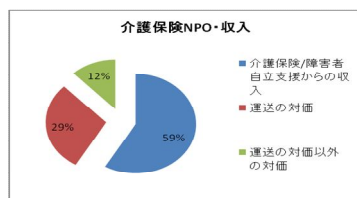


図 2-3 介護保険 NPO 収入

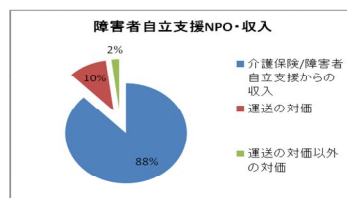


図 2-4 障害者自立支援 NPO 収入

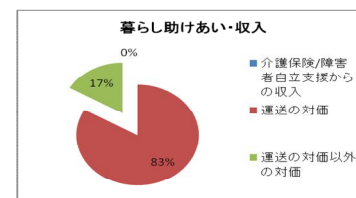


図 2-5 暮らし助けあい NPO 収入

表 2-6 で見たように、移動ネットあいちの介護保険 NPO、障害者自立支援 NPO の収支状況は極めて厳しい状況であり、暮らし助けあい NPO の収支状況は赤字である。それらの状況を踏まえて上記(図 2-3)～(図 2-5)をみると、介護保険法や障害者自立支援法による助成がなければ、障害者自

高齢者及び障害者に対する移動サービスに係る NPO の現状と課題

立支援 NPO 団体を含め、ほとんどすべての NPO が赤字体制になることが明らかとなる。

2. 東京・神奈川 3 団体の事例

平成 17 年に全国移動ネットが調査した東京・神奈川における NPO 3 団体の収入の事例は図 2-6 の通りである。[鬼塚, 2006]

NPO の収入の内訳は、次の 6 種類に分けられている。寄付金、□助成金、□介護保険等、□受託事業、□運行事業、□会費など、収入項目の多様性が理解できる。

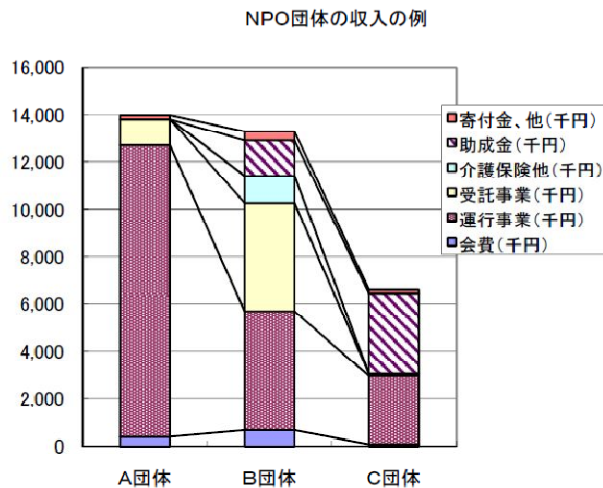


図 2-6 東京・神奈川 3 団体収入例

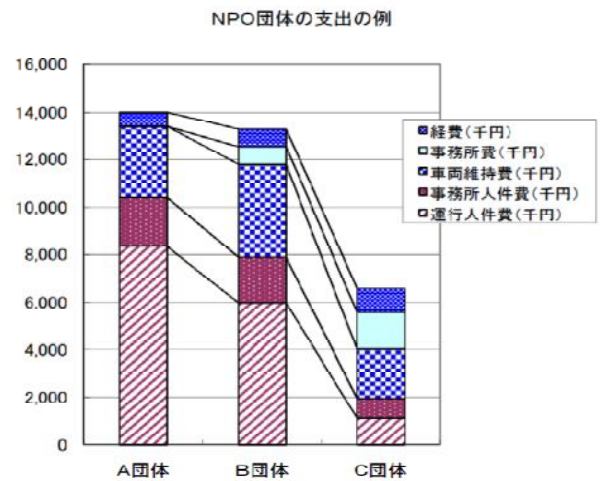


図 2-7 東京・神奈川 3 団体支出例

2.2.3 支出の内訳

1. 移動ネットあいちの事例

全国移動ネットの集計データのうち、入手可能だった愛知県（移動ネットあいち）のデータを参考までに示す。(図 2-8)(図 2-9)(図 2-10)。団体種別にかかわらず、人件費が 75% 以上を占めている。この人件費の内訳は示されていないが、運転スタッフ（職員、ボランティア）に加え、管理業務やコーディネート業務のスタッフに対する費用が含まれていると考えられる。また、諸経費の内訳も示されていないが、燃料費、保険料、車検代、運転者教育費、その他から構成されていると考えられる。[全国移動ネット, 2008]

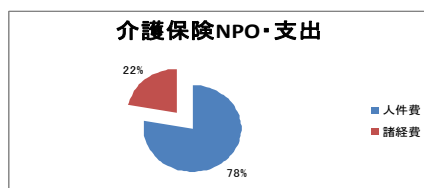


図 2-8 介護保険 NPO 支出

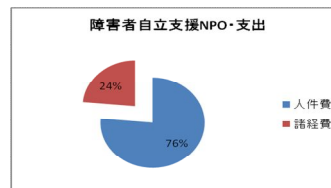


図 2-9 障害者自立支援 NPO 支出

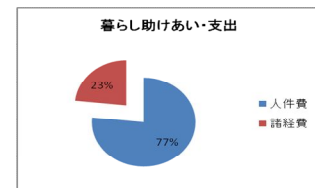


図 2-10 暮らし助けあい NPO 支出

2. 東京・神奈川 3 団体の事例

第 2 項収入の内訳と同様、東京・神奈川における NPO 3 団体の収入の事例は図 2-7 に示されている。ここでは、NPO の支出の内訳が、①運行人件費、②事務所人件費、③車両維持費、④事務所費、⑤経費、の 5 つに分類されている。[鬼塚, 2006]

移動ネットあいちの事例から見ても分かるように、A、B 両団体と同じく人件費、それも運行人件費が経費の中で大きな割合を占めているのが一般的である。

3 移動サービスのニーズ

移動サービスのニーズについては、下記の特性要因図で示したように種々の要素が複雑に作用しているが、特に関連性が強いと考えられる項目を丸印で示した。その中から主な項目の状況を順次説明していくが、総合的に検討するとそのニーズはかなり高いことが理解できる(図3-1)。



図3-1 特性要因図（移動サービスのニーズ）

3.1 人口統計

3.1.1 高齢化の推移と将来推計

総務省の統計によると、平成20年6月1日現在の日本人人口は125,949(千人)であり、65歳以上は27,844(千人)で全体の22.1%、75歳以上は13,045(千人)で10.4%に当たる。

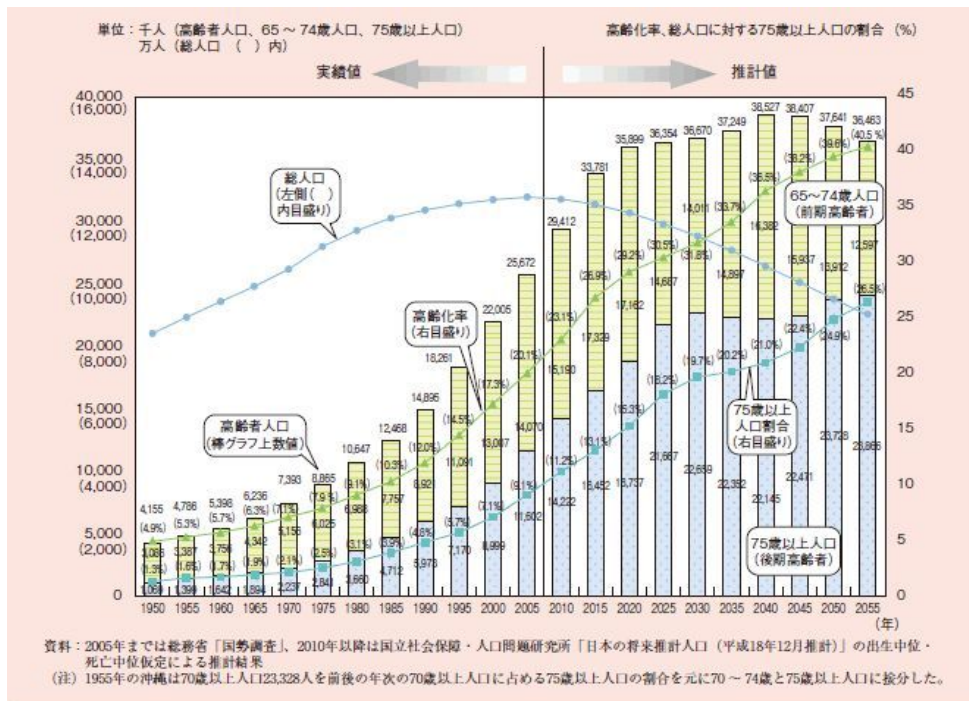


図3-2 高齢化の推移と将来推計（出典：平成20年版高齢社会白書）

高齢者及び障害者に対する移動サービスに係る NPO の現状と課題

平成 20 年版高齢者白書の推計によれば、高齢者人口のうち、前期高齢者人口（65 歳～74 歳は平成 28 年（2016）年の 1,744 万人でピークを迎える。一方、後期高齢者人口（75 歳以上）は増加を続け、平成 29（2017）年には前期高齢者人口を上回り、その後も増加傾向が続くものと見込まれている。（図 3-2）

3.1.2 要介護・要支援認定者数

平成 19 年 12 月末現在の要支援、要介護認定者数（第 1 号被保険者）は 4,354（千人）である（表 3-1）。

これら認定者数は高齢者の人口増加に比例して増加すると推定される [厚生労働省, 2007 年] ので、移動困難者数も増加することが理解できる。

表 3-1 要介護・要支援認定者数

区分	要支援	要介護	総数
第1号被保険者	1,130,008	3,223,819	4,353,827
65歳以上75歳未満	189,648	470,211	659,859
75歳以上	940,360	2,753,608	3,693,968
第2号被保険者	30,338	121,765	152,103
合計	1,160,346	3,345,584	4,505,930

（出典：厚生労働省介護保険事業状況報告 H19.12 より作成）

（注）65 歳以上を第 1 号被保険者といい、40 歳から 65 歳未満の医療保険加入者を第 2 号被保険者という。

3.1.3 障害者数

下表より、すべての障害者数が増加しており、特に知的障害者、精神障害者の増加率がふた桁と大きいことが分かる。障害の種類と移動困難者の割合は一律に捉えられないが、移動サービスのニーズは今後とも確実に高まるものと推定される。

なお、厚生労働省の統計では、身体障害者数、知的障害者数、精神障害者数が別々に集計されているので、最新の情報を基に下表（表 3-2）を作成した。

表 3-2 障害者数の推移

	総数(万人)	総数(万人)	増加率
身体障害児・者	H13 年	H18 年	4.1%
	351.6	366	
知的障害児・者	H12 年	H17 年	19.8%
	45.9	55	
精神障害者	H14 年	H17 年	17.3%
	258.4	303	

（出典：下記資料より作成）

資料：厚生労働省「身体障害児・者実態調査」（平成 18 年）

厚生労働省「知的障害児(者)基礎調査」（平成 17 年）

厚生労働省「患者調査」（平成 17 年）

3.2 その他の要素

3.2.1 国連における障害者の権利条約

2006 年 12 月に採択された「国連障害者の権利条約」は、障害のある人の基本的人権を促進・保護すること、固有の尊厳の尊重を促進することを目的とする国際的原則である。2008 年 4 月 3 日、エクアドルが批准し、批准国 20 カ国に達したことにより 30 日後の 5 月 3 日、障害者の権利条約は発効した。[外務省, 2007]

日本においては、権利条約が 2007 年 9 月末に署名、同時に政府仮訳が公表され、外務省を中心に関係省庁が批准のための準備をしているという段階にある。日本政府仮訳文の第 1 条(目的)と第 20 条(個人的な移動を容易にすること)を次に示す。

高齢者及び障害者に対する移動サービスに係る NPO の現状と課題

第 1 条 目的 この条約は、すべての障害者によるあらゆる人権及び基本的自由の完全かつ平等な享有を促進し、保護し、及び確保すること並びに障害者の固有の尊厳の尊重を促進することを目的とする。

障害者には、長期的な身体的、精神的、知的又は感覚的な障害を有する者であって、様々な障壁との相互作用により他の者と平等に社会に完全かつ効果的に参加することを妨げられることのあるものを含む。

第 20 条 個人的な移動を容易にすること 締約国は、障害者ができる限り自立して移動することを容易にすることを確保するための効果的な措置をとる。この措置には、次のことによるものを含む。

障害者が、自ら選択する方法で、自ら選択する時に、かつ、妥当な費用で個人的に移動することを容易にすること。

障害者が質の高い移動補助具、装置、支援技術、生活支援及び仲介する者を利用することを容易にすること（これらを妥当な費用で利用可能なものとするを含む）。

障害者及び障害者と共に行動する専門職員に対し、移動技術に関する研修を提供すること。

移動補助具、装置及び支援技術を生産する事業者に対し、障害者の移動のあらゆる側面を考慮するよう奨励すること。

批准には、「条約に書かれた中身を国会で日本の法規として承認する」ことが必要とされるので、締約国は差別をなくし、教育や雇用などの分野と同様、移動の分野でも障害者に健常者と同じ権利を保障する義務を負う。日本においても、関連法律が上記趣旨に沿って整備され、移動サービスのニーズがより一層高まることが予想される。

3.2.2 共同配車センター

1. 枚方市共同配車センター [関西 STS 連絡会, 2007]

枚方市は、平成 15 年 4 月「構造改革特区」の認定を受け、全国に先駆けて「福祉移送サービス」を始めた。その後、平成 16 年 3 月に「福祉移送サービス」が全国展開され、同年 4 月に枚方市は新たにセダン型等一般車両を用いたセダン特区を許可された。

枚方市の福祉移送サービス「共同配車センター事業」は、福祉有償運送、介護タクシー事業者、NPO 等ボランティアの 3 事業者が協働して配車業務を担う全国初の試みであり、19 年度（H19 年 4 月～20 年 3 月）の月間平均は、3 事業者それぞれ、53 回、103 回、334 回の配車回数を記録した。移送ボランティアの担う比率が突出していることがわかる。また、目的別実績(月平均)としては、通院 244 回、施設・作業所への送迎 106 回、買い物・余暇など 122 回、その他 17 回である。通院が 50%で最大であるが、買い物などが 25%の割合を占めているのは注目に値する。

利用登録者は年初 253 人、新規登録者が年間 141 名、利用実人数は月平均 94 名である。輸送を担うのは移送ボランティアが 30 人、有償運送事業者が 7 社、福祉タクシー事業者が 8 社である。市福祉移送サービス運営協議会は、ボランティアの持ち込み車両（セダン車両も可能）に関して「共同配車センター」で一元管理する形を採っている。

(1) 共同配車センターとは？

共同配車センター登録事業所の中から、空いている車両や、利用者の希望に合わせた車両を手配する。なお、枚方市共同配車センターには、介護タクシー 11 社も参加している。

セダン車両導入にあたり、監督・管理が届きやすい福祉移送サービス法人名義の車両を先行認可し、個人車両は共同配車センターの一括登録管理を原則としている。

(2) サービス内容

発着地のいずれかが枚方市内にあれば、タクシー運賃のおおむね 2 分の 1 程度で目的地へ運んでもらえるサービスである。

(3) 利用方法

事前の会員登録が必要である。共同配車センター、各事業所に登録を済ませ、利用したい

高齢者及び障害者に対する移動サービスに係る NPO の現状と課題

日が決まれば、登録した事業所に利用申し込みをする。なお、送迎配車料金、待機料金等必要な場合もあるので、料金の詳細については必ず登録した事業所に事前に問い合わせる。

2. 町田市福祉輸送サービス共同配車センター

「福祉輸送サービス共同配車センター」は、単独では公共交通機関の利用が困難と認定される移動制約者を対象に外出支援を行っている。事業内容は、移動の相談、センターへの登録、やまゆり号運行サービス、市民外出支援サービスの予約などである。

市外に外出する場合、ストレッチャー使用の場合等は「やまゆり号運行サービス」(介護タクシー)を、市内に外出する場合は「市民外出支援サービス」(福祉有償運送)を利用できる。サービス利用には、共同配車センターへの事前登録が必要となる。(いずれも町田市の補助事業)

町田市障害福祉課に問い合わせたところ、H19年度の利用実績は、やまゆり号が2,486回(月平均207回)、NPO法人町田ハンディキャブが1,892回(月平均158回)の実績を挙げている。利用登録者は400名を超えている。[町田市, 2008]

以上2つの事例のほかに、東京都世田谷区、杉並区、神奈川県横浜市などでも配車・移動支援センターが設置され、相談、取次、配車、研修などの業務を行っている。

3.2.3 コミュニティ・バス

1. コミュニティ・バス

高齢者や身体障害者等が公共施設・医療機関に行きやすくするなど、地域住民の交通の利便性向上を目的として、地方公共団体が何らかの形で運行に関与している乗合バスを一般にコミュニティ・バスと呼ぶ。

通常の乗合バスですら高速バスを除き経常的な赤字の状況であり、ましてやコミュニティ・バスは乗合バス事業者が運行しない又は撤退した地域を運行し、しかも運賃は低廉であることから、収支均衡させることは極めて困難であるが、交通空白地帯の解消、公共交通の確保という公益的な観点から、市町村が運行費用の補助(赤字補填)を行うのが一般的である。市町村自身が、路線、便数、停留所位置などコミュニティ・バスの基本的な要素を計画したうえ、運行の委託を地元貸切バス会社やタクシー会社に委託することも多い。

2. 市町村運営有償運送(交通空白)、過疎地有償運送

福祉有償運送に関する実態調査報告書[全国移動ネット, 2008]によると、自家用運送登録団体数は、市町村運営有償運送(交通空白)476団体、過疎地有償運送56団体である。これらの殆どはコミュニティ・バスと考えられる。

3. 地域公共交通活性化・再生総合事業(平成20年度新設: 予算額30億円)

地域公共交通活性化・再生法の目的を達成するため、同法を活用し、地域の多様なニーズに応えるために鉄道、コミュニティバス・乗合タクシー、旅客船等の多様な事業に取り組む地域の協議会に対し、パッケージで一括支援する制度である。平成20年9月末現在第三次公募まで行われ、全国で合計245件が認定されている。[国土交通省, 2008]

	公募期間	調査事業件数	計画事業件数	合計件数
第一次公募	3月4日～3月28日	112件	59件	171件
第二次公募	6月2日～6月13日	35件	8件	43件
第三次公募	9月1日～9月12日	17件	14件	31件

3.2.4 介護タクシー/福祉タクシー [厚生福祉, 2008 年]

1. 介護タクシー

「介護タクシー」という名称は法律用語ではなく、通称である。厚生労働省管轄の介護と国土交通省管轄のタクシーが合体した用語といえる。正式名称を「一般乗用旅客自動車運送事業（福祉輸送事業限定）」と言う。

国土交通省の定める省令の「一般乗用旅客自動車運送事業（福祉輸送事業限定）」では介護保険や障害者自立支援法を適用する場合（通院等乗降介助）を「介護輸送サービス」といい、適用しない場合を「ケア輸送サービス」という。運賃の收受方法に差があるものの、共に「一般乗用旅客自動車運送事業（福祉輸送事業限定）」である。

- (1) 車両運転者：普通 2 種免許
- (2) 使用可能車両
 - ① 車椅子、ストレッチャーのリフト、スロープ、寝台等の設備を設けた福祉車両
 - ② 一般車両（セダン型等）の場合は、介護福祉士、訪問介護員、居宅介護従業者の資格を有する者のいずれかが乗務する自動車
- (3) 料金は、運賃＋乗降介助等の介護保険適用分となる。

2. 福祉タクシー

「福祉タクシー」という用語も介護タクシーと同様に法律で位置づけられるものではない。

介護保険を適用しないで、福祉輸送自動車を用い利用者を目的地まで輸送するサービス（ケア輸送サービス）を提供するタクシーを「福祉タクシー」と呼んでいる。介護保険を適用しないため、行き先・利用目的は自由である。

- (1) 車両運転者：普通 2 種免許
- (2) 使用可能車両：車椅子、ストレッチャーのリフト、スロープ、寝台等の設備を設けた福祉車両
- (3) 料金は、運賃＋その他（迎車料、介助料）になる。その他の料金を徴収しない業者もあるので、利用前に必ず確かめる必要がある。

福祉タクシー事業者数及び同事業者が使用する車両数は、H15 年 3 月末の 1,594 事業者、3,276 台から、19 年 3 月末の 6,590 事業者、9,651 台と事業者数は 4 倍強、車両数は 3 倍に増加している（図 3-3）。

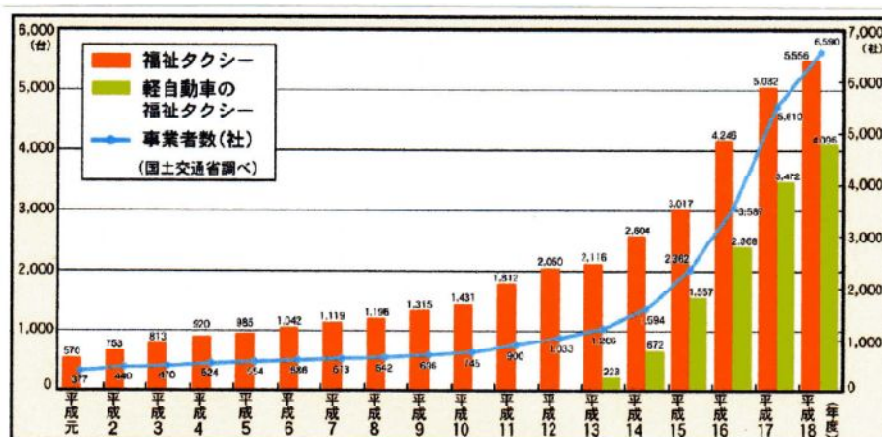


図 3-3 福祉タクシー事業者数と車両数（出典：全タク連「バリアフリー新法ガイドブック」）

4 移動サービスを取り巻く環境

4.1 道路運送法

4.1.1 福祉有償運送法に対する要望・不満

現在活動しているNPO団体から、次のような要望・不満が述べられている(実態調査報告書[全国移動ネット, 2008]より抜粋)。

- ① 運賃の上限規定
必要経費が多い、費用をねん出できない、赤字事業、単独事業として成り立たない。
- ② 利用対象者の制限
高齢者全般、障害者手帳を持たない障害者、傷病者、経済的弱者等の移動困難者が対象外となっている。
- ③ 運転者要件
運転者要件が厳しい、講習の費用負担が大きい、運転者が少ない、講習参加が負担。
- ④ 車両限定
維持費・修理代などの経費が負担、セダン・持ち込み車両が認められない、車両数不足。
- ⑤ 運営協議会の承認事項
利用者不在、申請内容のチェック中心、タクシー業界主導、自治体職員の対応不十分。
- ⑥ 運行管理
タクシー並みの運行管理は厳しすぎる、点呼等の方法が実情に合わない。
- ⑦ 事務処理など
申請、登録、更新などの事務量・提出書類が多い、事務スタッフの経費が負担。

4.1.2 「有償」とならない場合の規定

(1) 道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様について、国土交通省は次の様に規定している。[国土交通省, 2006]

1. 「好意に対する任意の謝礼」と認められる場合
2. 金銭的な価値の換算が困難な財物や流通性の乏しい財物などによりなされる場合
3. 運送行為が行われない場合には発生しないことが明らかな費用であって、客観的、一義的に金銭的な水準を特定できるものを負担する場合
4. 市町村が公費で負担するなどサービスの提供を受けた者は対価を負担しておらず、反対給付が特定されない場合など

(2) 登録の不要な福祉運送事例 ([国土交通省, 2006]より抜粋)

団体が、家事援助その他の助け合いのボランティア活動を行い、その一環として、自家用車による外出支援も行われている場合において、ボランティア活動に対する謝礼金は支払われるものの、その額が、移送をしたケースであるか否とにかかわらず同額であるときは、登録は必要がない。なぜなら、その謝礼金は運送の対価ではないからである。

同じ場合において、移送をしたケースでは加算額が支払われるときであっても、その加算額が、ガソリン代、道路使用料及び駐車場代の実費に限定されているときは、登録が必要ない。ただし、上記の「謝礼金」は、あくまで謝礼の意思表示にふさわしい額の範囲に止まっており、これが市場価格において「報酬」と認められるような額でないことを前提としている。

デイケアや居場所への送迎についても、移送についての謝礼はなく、あるいはガソリン程度実費であるときは、登録を必要としない。

4.2 介護保険法・障害者自立支援法

要介護者を病院などに移送する通院介助や通院など乗降介助は、介護保険法など厚生労働省所管の法令と、道路運送法など国土交通省所管の法令と密接な関係がある。

通院介助などの場合、乗車前後の介助に関する部分は厚生労働省の管轄。これに対し、通院介助などに使用する車の免許などの管轄は国土交通省。また、通院介助などに関連する報酬を介護保険で請求する場合は厚生労働省の管轄であるが、保険外で利用者から運賃などを徴収する場合は国土交通省の管轄となる。[厚生福祉, 2008 年]

4.2.1 介護保険制度における乗降介助の取り扱い

乗降介助の取り扱いに関する平成 16 年介護保険法改正の主な内容は次の通り；[全乗連, 2006]

(1) 「乗降介助」(通院等のための乗車又は降車の介助)の新設

乗降介助については身体介護とは別の項目として取り上げられ、1 回 1,000 円の介護報酬が認められる。この場合、身体介護の介護報酬は認められない。

要件として次の項目が挙げられている；

- ①対象は、要介護 1 以上の認定を受けた利用者に関し、要支援者には算定しない。
- ②移送即ち運転時間中は算定対象でなく、運賃は引き続き評価しない。
- ③片道を 1 回と算定し、乗車、降車のそれぞれについて区分して算定しない。
- ④具体的な介助行為が必要で、乗降時に車内から見守るだけでは算定対象としない。
- ⑤車両乗降介助(自ら運転する車両への乗降介助)だけでは算定対象とされず、「車両乗降介助」プラス「乗降前後の屋内外の移動の介助」か「通院先や外出先での受診等の手続き、移動等の介助」が必要。それぞれの介助行為は一連のサービスとしてとらえ、屋内外の移動介助で 2,310 円、乗降介助で 1,000 円というように区分して算定しない。
- ⑥「通院等」とは、通院、日常生活に必要な買い物、預貯金の引き下ろし等をいい、趣味、娯楽、遊興等のための外出は算定対象としない。
- ⑦適切な判定(アセスメント)に基づき、ケアプランに乗降介助が必要な理由等が明記されていること。

(2) 道路運送法等の遵守

乗降介助の額の算定に当たっては、「道路運送法等他の法令等に抵触しないよう留意すること」とされた。従って、乗降介助の報酬を請求できるのは、介護タクシー事業者や、福祉有償運送の許可を受けた NPO 等も指定訪問介護事業者の指定を受ければ可能である。

(3) 相乗りの許容

複数の要介護者を車に乗せ、乗降時に 1 人の利用者に対し 1 対 1 で乗降介助を行う場合はそれぞれ算定できる、いわゆる相乗りが認められているが、実施する場合には道路運送法上の乗合タクシーの手続(貸切事業許可プラス乗合運送許可)が必要である。

(4) 要介護 4 又は 5 の利用者の扱い

(省略)

(5) 2 人介護の取扱い

通院・外出の介助の際、一般のヘルパーとヘルパー資格を持ったタクシー運転者が 2 人で乗降介助を行い、一般のヘルパーが車両に同乗して移送中の介護を行う場合には、一般のヘルパーの身体介護は算定されるが、運転者の乗降介助は算定しない。

(6) 乗降介助と施設送迎

通所サービスや短期入所サービスにおける居宅と施設との送迎は、特別な事情のない限り通所サービス等の送迎加算(利用者 1 人当たり 470 円)を算定し、乗降介助は算定しない。

4.2.2 障害者自立支援法における乗降介助の取り扱い

1. 移動支援事業 [(独) 福祉医療機構, 2006]

2005 年 10 月 1 日に成立した障害者自立支援法により「地域生活支援事業」が創設された。その事業の中に「移動支援事業」が含まれ、屋外で移動することに制限を持っている障害者、一人で外出できない障害者を対象に移動に係る支援を行う。支援事業には、「個別支援型」「グループ支援型」「車両移送型」の 3 種類がある。

高齢者及び障害者に対する移動サービスに係る NPO の現状と課題

2. 通院等乗降介助 [厚生労働省, 2006]

通院等乗降介助は次のいずれの要件も満たす場合に算定される。

- ①自らの運転する車両への乗車又は降車の介助を行うこと。
- ②次のいずれかの介助などを行うこと。
 - ・乗車前もしくは降車後の屋内外における移動等の介助
 - ・通院先での受診等の手続き、移動等の介助

なお、報酬基準などの詳細については省略する。

4.3 税制上の制約

4.3.1 認定 NPO 法人制度

認定 NPO 法人制度とは、2001 年 10 月 1 日、NPO 法人の活動を税制面で支援するために制定された「NPO 法人に係る税制上の特例措置」(略称：NPO 支援税制)と呼ばれる制度である。しかしながら、その認定要件が煩雑で厳しく、平成 20 年 10 月 31 日現在、一般の NPO である認証 NPO 法人数は 35,858 団体であるのに、この認定 NPO 法人団体は僅か 89 団体にすぎない。

この制度のポイントを簡潔にまとめると以下のようになる； [内閣府, 2008]

- 1) NPO 法人のうち一定の要件を満たすものとして国税庁長官が認定した NPO 法人に対して「認定 NPO 法人」という資格を付与する。
- 2) 「認定 NPO 法人」に対して寄付金を拠出した個人および法人は、一定の金額までその寄付金を課税所得から控除(損金算入)することができる。また相続財産を寄贈した場合も、その寄贈した分は非課税となり、寄付者側にはその寄付金や寄附した相続財産に対して税金がかからない。
- 3) 「認定 NPO 法人」が実施した課税対象事業の法人税は軽減される。課税対象の事業から赤字が出ても、他の非課税事業に支出した場合には、所得金額の一定割合は寄付金とみなされ、損金として控除することができる(「みなし寄付金制度」)。

つまり一言で言えば、制度の理念は NPO 法人基本法ともいえる優れたものであるが、認定要件が厳しく、その理念が実現されていない状況である。

4.3.2 NPO 法人制度の税制改正に関する要望書

2008 年 11 月 14 日 NPO/NGO に関する税・法人制度改革連絡会は、来年度の税制改正を要望して NPO 法人制度の税制改正に関する要望書をまとめた。各党に要望書を提出していく予定。

NPO/NGO に関する税・法人制度改革連絡会は、1999 年に設立された全国 41 の NPO 支援センターの全国ネットワークで、NPO 法改正や認定 NPO 法人制度の改正について、NPO 側の意見をまとめたり、各地での制度改正の運動を展開している。 [NPO/NGO に関する税・法人制度改革連絡会, 2008]

NPO 法人制度の税制改正に関する要望書

【1】今回緊急的に取り組んでいただきたい改正要望

1. 初回および2回目申請の実績判定期間を選択制で2年でも可能とする措置の実施
2. 審査期間の短縮による申請団体の負担減の実施

【2】認定 NPO 法人制度の全般的な改正要望

1. NPO 法人の 50% (現在 0.25%) は認定が受けられるように、改正の数値目標を明確にすること
2. 認定要件の一層の緩和を(日本版パブリックサポートテストの要件緩和など6項目)
3. 認定申請書類の煩雑さを改善し、簡素化を図ること
4. 審査体制を充実し、認定手続きの迅速化をはかること
5. 税制優遇措置の一層の充実を図ること

【3】NPO 法人への税制支援措置の拡充

1. 1% 支援制度など市民が支援しやすい制度の創設を
2. 小規模法人に対する法人税の免税点制度と簡易申告制度の創設を

5 米国における輸送サービスの状況

5.1 NPO 訪問調査（メリーランド州）

フロリダに住む知人の紹介で、米国メリーランド州、アン・オランダ郡の NPO パートナース・イン・ケアに、2 週間、インターンとして受け入れてもらう機会を得た。パートナーズ・イン・ケアでは、輸送サービス業務を中心に、他の福祉事業も含めた総合的 NPO の運営、経営の実務を体験学習することができた。また、ハワード郡にある輸送サービスのみを事業とする NPO ネイバー・ライド、アン・オランダ郡の福祉輸送担当部門、全米最大の NPO の一つである AARP、などを訪問して、輸送サービスに関する事業の内容やその背景となる理念、重点活動目標などを学習する機会も得た。

5.1.1 パートナース・イン・ケア(Partners In Care, Inc.)

1. ミッション

パートナーズ・イン・ケアのミッションは、高齢者及び障害者が自宅で自立できるように、そして、相互扶助（サービス交換、時間預託）のコンセプトに基づいたコミュニティを樹立できるよう支援することである。

パートナーズ・イン・ケアの支援対象者は、主として 55 歳以上の高齢者であるが、疾病や障害のためにサービスが必要であるとスタッフが判断した場合には、それ以外の成人も支援する。パートナーズ・イン・ケアは人種、宗教、性別、国籍のゆえに差別を行わない。すべての相互扶助はボランティア・ベースで実施される。 [Partners In Care, Inc, 2008]

2. プログラムの種類

- (1) 輸送サービス (Ride Partner)
- (2) 家の修理・修繕 (Repair with Care)
- (3) 高齢者への非常時キット配布 (Emergency Kits for Seniors)
- (4) 持ち回り寄り会い所の開設 (Warm Houses)
- (5) 緊急コールシステムの配布 (Health Watch)
- (6) フティック運営 (The Boutique)
- (7) ビレッジ・コンセプトの実現化 (The Village)

(注)この論文では、輸送サービスのみを対象にして検討する。

3. 輸送サービスとは

ボランティアの運転者が自分の車を用い、利用者の家の前まで行き、必要に応じて手を貸すなどの支援をして乗車させ、医療機関、処方箋の受取り、買い物、参加する会合などの場所へ連れて行き、用事が終わるまで待機し、そして家まで送り届ける。時には、要求に応じて薬の受け取りや用事のために途中で立ち寄ることもある。2007 年度、輸送サービスはパートナーズ・イン・ケアの総活動時間のうち約 75% を占める主要な活動となっている。

輸送サービスは、パートナーズ・イン・ケアが活動開始以来、他のプログラムと同様に時間預託システムに基づいて実施されている。つまり、運転者は費やした時間を預託し、利用者は預託してある時間を費やす方式で、利用料金は原則無料である。しかし、燃料費の高騰と、ボランティア運転者に年金生活者が多いことを考慮して、2002 年から、長距離や週 3 回以上の利用者に対し、収入に応じた有料制（スライド制）を導入している。なお、運転者に対して、燃料費の一部を還元する制度も導入している。

1. 2007 年度実績

利用登録者：約 500 名

走行距離：52,568 Miles (84,109 km)

運行回数：3,567 回

時間総数：3,943 時間

輸送サービスのみの収支状況：収入：\$3,346 支出：\$56,141 収支差額：△\$52,795

高齢者及び障害者に対する移動サービスに係る NPO の現状と課題

2. 利用条件

- (1) ボランティア運転手の都合がつく場合のみサービス可能なので、人工透析などの患者はバックアップとしてタクシー利用や家族による輸送を考慮する必要がある。また、悪天候の場合は、事務局の判断で輸送をキャンセルする場合がある。
- (2) 利用5日前までに申し込み、前日までに受け入れの可否が連絡される。
- (3) サービス時間：午前9時～午後3時、月曜～金曜
- (4) 輸送キャンセルは原則24時間前
- (5) 運転手は希望すれば、月75マイル以上走行した場合25ドルの燃料引換券を還付される。

3. ボランティア運転手

- (1) 必要書類
 - ①運転免許証、②自動車保険証書、③医療機関の健康診断書、④経歴証明書、⑤マイレージ還付申込書
- (2) ボランティアは自分の車を使用する。
- (3) 運転者登録数：約100名（実働約30名）

4. 有料となる場合

次の3条件のうちのいずれかに該当する場合：

- ①往復50マイル以上の輸送
- ②郡域を超えて往復25マイルを超える輸送
- ③週3回以上の利用

5. 利用料金（長距離輸送など特定の場合）

利用料は原則1マイルにつき40セントであるが、収入に応じて下表のスライド方式が適用される。なお、料金は月末に請求されるが、支払困難な場合には相談に応ずる。（表5-1）。

表5-1 収入別スライド料金表

	収入/月(\$)	料金/マイル(\$)
単身	0 - 350	0.00
	351 - 700	0.15
	701 - 1,000	0.30
	1,001 -	0.40
夫婦	0 - 400	0.00
	401 - 800	0.15
	801 - 1,100	0.30
	1,101 -	0.40

出典：ボランティア・マニュアルより作成

6. マッチング（輸送希望日時とボランティアの可能日時との調整）

スタッフ3名（責任者1名、パート2名が交替で対応）がシステムを利用してマッチングを行う。

参考：2008年4月現在、職員12名のうちの3名が、AmeriCorps State および AmeriCorps VISTA プログラムからの派遣スタッフとして活動しているうえ、職員2名が AmeriCorps 派遣スタッフとして1年以上活動した後に正規職員として勤務している。

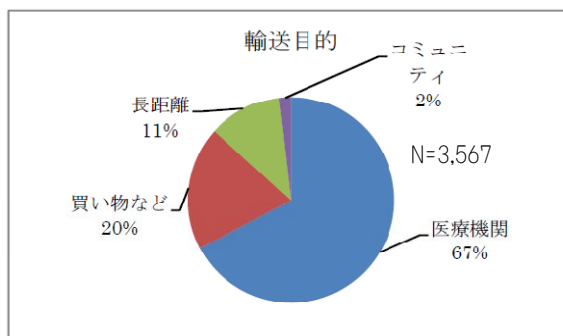


図5-1 パートナーズ・イン・ケア 輸送目的(2007)

5.1.2 ネイバー・ライド(neighbor Ride)

1. ミッション

ネイバー・ライドは、ハワード郡に居住する高齢者の孤立を防ぎ、QOL を向上させることを目的として、地域のボランティアと資源を利用して、妥当な料金で信頼できる補足的輸送サービスを提供する。 [Neighbor Ride, 2008]

2. 設立

ネイバーライドは、ボランティアを中心とした非営利の補足的輸送サービスで、2004年11月に Horizon 財団からの設立資金を得て事業をスタートした。地域住民の要望が高い、一般の人を対象にした個別対応の補足的輸送サービス（ドア・ツー・ドア）を行う。

3. サービス内容

- ・利用対象：60歳以上で事前登録した高齢者（車いす利用者、麻痺のある人には対応できない）
- ・利用目的：医療機関の利用、社会的活動、買い物および他日常の活動、地域のボランティア活動、エクササイズや教育関連の活動、宗教活動、そして、ビジネスなど個人的に必要な場合にも利用できる。
- ・サービスはボランティアの手配が可能な場合に限る
- ・利用申込みは、3日前まで。（土、日、祭日を除く）
- ・サービス時間：午前9時～午後2時、月曜～金曜
- ・悪天候のため、ハワード郡の学校が閉鎖された場合、すべての予約がキャンセルされる。
- ・支払方式：プリペイド方式
- ・利用料金：郵便番号による地域制固定料金

表 5-2 郵便番号による地域制固定料金

地 域	料金 (2008年6月1日改訂)
自宅の郵便番号地域 (ハワード郡内)	\$6.00
自宅と隣接する郵便番号地域	\$9.00
隣接しない郵便番号地域	\$12.00
郡外の地域で、郡境の郵便番号地域	\$21.00
その他の区域	\$33.00

(但し片道 35 マイル (56 km) 以内)

(注)：ある企業より \$500 の献金を受けたので、2008年10月1日から12月31日まで、ボランティアセンターで認められた活動を行うボランティアに対し、通常料金 \$6.00 を半額の \$3.00 で輸送サービスを提供する。

4. ボランティア運転手

- ・自分の車で輸送サービスを行う。
- ・運転可能な曜日と時間を連絡する。
- ・月に3時間以上の運転を行う。
- ・マイレージとして料金の25%、長距離の場合は40%が運転者に還付される。
- ・21歳以上でメリーランド州の運転免許証を所持して3年以上の運転経験を有する。
- ・週、隔週、又は一月ごとに3～4時間のまとまった時間の運転サービスを行う。

5. 実績：2007年度

登録された高齢者 430 人
年間約 6,000 回の運行
62,000 マイルを 175 人のボランティア・ドライバーが輸送

6. IT の活用

マッチングシステム（予約確定するためのデータベース）

7. Horizon 財団との結び付きが強い。

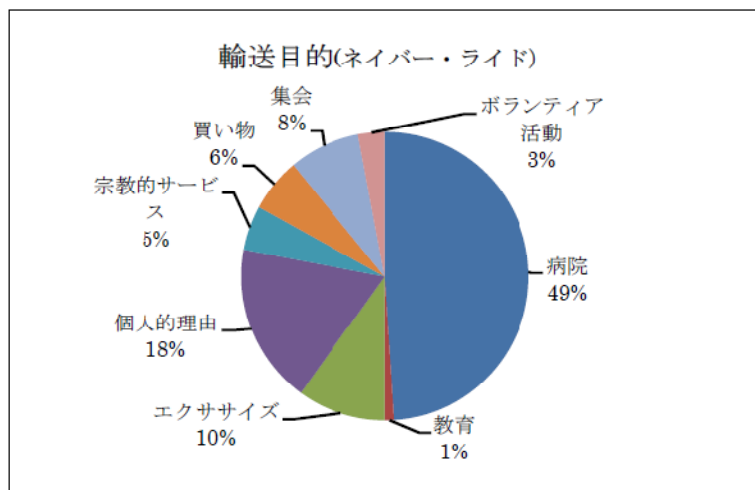


図 5-2 ネイバー・ライド輸送目的

5.1.3 NPO の収支分析

パートナーズ・イン・ケアとネイバー・ライドの収支状況を Charities Registered in Maryland [Maryland Secretary of State, 2008]のデータを基に下表の様に整理する(表 5-3)。

表 5-3 収支状況 (パートナーズ・イン・ケア及びネイバー・ライド)

		パートナーズ・イン・ケア		ネイバーライド
		合計(\$)	Ride Partners プログラム(\$)	合計(\$)
収入	慈善寄付金	237,360		70,667
	収入総額	630,663		120,197
	(利用料金)			(*2) 20,433
	(Ride Partners プログラム)		(*1) 2,139	
	(経費還付)		(*1) 1,206	
	(小計)		(*1) 3,345	
支出	慈善事業プログラム	507,374		79,669
	一般管理費 (資金調達費含む)	32,256		15,722
	支出総額	539,630	(*1) 56,141	95,391

(*1) パートナーズ・イン・ケア 損益計算書より作成

(*2) ネイバー・ライド資料より作成

上記表より、次のことが分かる：

- 1) パートナーズ・イン・ケアはいくつかの慈善プログラムを実施し、全体では助成金、寄付金、寄贈物品販売などの収入が支出を上回っている。しかし、輸送サービス (Ride Partners) プログラムはボランティアによる時間預託システムであり、利用料はスライド方式で設定されているけれども、「利用者が可能な範囲で献金する」という暗黙のルールを受け入れているため、直接の収入は費用の6%と少額である。

訪問調査して分かったことは、スタッフがブティックの商品を販売するために大学祭や地域のイベントなどへ週末にも意欲的に出かけていること、助成金担当マネージャーが新聞やホームページなどを毎日チェックして、応募・申請する機会を見つける努力をしていること、理事の多くが率先して寄付集めキャンペーンに参加するなど収入を増加させるための努力を

高齢者及び障害者に対する移動サービスに係る NPO の現状と課題

- して、輸送サービスを継続していることである。
- 2) ネイバー・ライドはボランティアによる移動サービス専門の NPO であり、前述したように地域ごとに設定された料金を課しているが、料金収入は収入全体の 17% であり、助成金や寄付金により事業を継続できている状況である。ボランティアの意欲を高め、組織の輪を広げるためにイベントを企画し、毎月、ニュース・レターをホームページで発行している。訪問した際、設立以来、Horizon 財団から多くの支援を受けているとの報告が得られた。
 - 3) 以上の 2 例、および後述する STP s のデータから判断すると、米国における輸送サービスの多くがボランティア個人の車を利用し、ボランティアによる運転によって行われているが、そのような環境においても利用者から受け取る料金及び寄付金・献金だけでは採算が取れず、行政、企業、個人からの助成金や寄付金などによる支援、および、NPO 内部の利益を充当することによって、初めて継続できていることが推察できる。

5.2 地方や小都市のコミュニティにおける輸送サービス

歴史的に見ると、地方(田舎)や小都市のコミュニティにおいて提供される輸送サービスは、高齢者、障害者、そして福祉プログラム (Human Service Programs) を受けているなど特別な人々からの要求に応じてスタートした。

5.2.1 輸送サービス発展に関する主な事象

新しい連邦の輸送関連予算が 1970 年代に議会で認められた結果、地域で拡大する輸送ニーズを満たすため、福祉輸送サービスが既存の輸送サービスを超越して成長した。[Easter Seals Project ACTION, 2006]

1. 1974 年、高齢者や障害者へのサービスを提供する NPO が、自動車、交信可能な無線装置、その他関連機器を購入する資金を助成するために、**セクション 5310** プログラムとして現在知られている予算が設立された。(§ 5-2-4 で詳述)
2. 1978 年、地方の公共交通サービスに必要な資金を供給するために、現在**セクション 5311** プログラムとして知られている予算が設立された。(§ 5-2-4 で詳述)
3. 1980 年代、高齢者や障害者に対しサービスを提供していた多くの NPO は、一般大衆をも含めるサービスへと範囲を拡大した。地方自治体の中では、主として移動困難者 (Transportation Disadvantaged) へサービスを提供するための担当部門を設置するところも出てきた。輸送の対象者は、低所得者、高齢者、障害者、そして、福祉プログラム (メディケイド、メディケアなど) を受けている人々である。
4. 1990 年の障害者法 (Americans with Disabilities Act of 1990, 略して ADA) の成立は、障害者に対して健常者と「同等な」サービスを提供しなければならないという内容であり、全国の輸送サービス (地方や小都市のコミュニティでのサービスを含む) における利便性と利用の容易性に重大な影響を与えた。伝統的な定時・定路線のサービスと同時に、定時・定路線サービスを利用することができない人々のために、車いすなどでアクセスしやすい設備を備えた車両 (Accessible Vehicle) への交換、および ADA **相補的** paratransit サービスを提供することが義務付けられた。
5. 2004 年 2 月、ブッシュ大統領は高齢者、障害者、低所得者に対する福祉輸送サービスを改善するために、福祉輸送サービスの調整に関する大統領令 #13330 (§ 5-2-6 で詳述) を発した。そして、その大統領令で規定されたプロジェクトを実現するために United We Ride (§ 5-2-6 で詳述) を組織した。

5.2.2 STP s の歴史

カリフォルニア州パサディナ市に本拠を持つ Beverly 財団は、ワシントン DC にある AAA 財団と協力して、「高齢者に対する**補完的**輸送プログラム (Supplemental Transportation Program for Seniors、略して STP s)」プロジェクトを、2000 年に 9 カ月の期間をかけて実施した。目的は、米国のコミュニティを中心として実施されている輸送プログラムの内容を調査し、評価して、その結果を関係団体に情報提供することであった。[The Beverly Foundation, 2001]

高齢者及び障害者に対する移動サービスに係る NPO の現状と課題

1. 調査結果

2000 年の第 1 回調査に参加した 236 団体の回答の中から、一部を紹介する。

- 1) 組織形態：非営利 82%、組織の一部 72%
- 2) サービスの対象：高齢者のみ 43%、高齢者と障害者 42%、一般市民 11%
- 3) 利用先：医療機関のみ 45%、どこへでも 44%、買い物など 30%
- 4) 利用料金：無料 67%、固定料金 21%、距離制 11%、所得別料金 9%
- 5) 運転者：ボランティアのみ 39%、有給者のみ 36%、ミックス 22%
- 6) 資金：助成金・補助金 67%、利用料/利用者の献金 43%、税金 19%
- 7) 開始年度：1937—1969 3%、1970—1979 30%、1980—1989 24%、1990—2000 39%

2. 輸送サービスを始めた理由

多くの回答者は、それらの輸送サービス・プログラムが地方の輸送システムにおける重大な欠陥を「補完」するため、または、「救済」の手段としてサービスを開始したと答えている。プログラムが開始された理由に関する典型的なコメントは：

- シニアには、どんな輸送手段の選択肢もなかった。
- 低収入の高齢者が、自分の家で独立して暮らし、それなりの生活ができるよう支援するため。
- 輸送サービスがなければ、他のどんなサービスにもアクセスできなかった。
- 自分自身で移動する手段を持たず、または従来の公共交通利用が不便な高齢者に対し、安全で信頼できる移動手段を用意するため。
- コミュニティにおいて、痴呆があり孤立している高齢者に、輸送サービスを、必要なら付き添いを含めて提供するため。

5.2.3 FTA の予算

1. 連邦輸送局 (Federal Transit Administration、略して FTA) の助成金

2005～2009 年度までの 5 年間で計画期間とする米国の次期陸上交通長期法(SAFETEA-LU 法)案は、2005 年 8 月 10 日、大統領の署名により 2004～2009 会計年度の予算総額 \$286.4 billion が承認された。その中には輸送関連として \$52.6 billion の予算が含まれている。その輸送関連の予算の中で、特に、国家的に必要な事業を成し遂げるために主として非営利組織体に与えられる助成金 (Formula Program) の総額は \$28,484.6 million で、セクション 5310、5311 の総額はそれぞれ \$674.7 million、\$2,186.5 million である (表 5-4)。

表 5-4 非営利組織体に与えられる助成金 (SAFETEA-LU)

PROGRAM	FY 2004 (Millions)	FY 2005 (Millions)	FY 2006 (Millions)	FY 2007 (Millions)	FY 2008 (Millions)	FY 2009 (Millions)	Six-Year Total (Millions)
Formula Programs Total	3,964.0	4,123.9	4,671.7	4,860.3	5,268.1	5,596.6	28,484.6
§ 5310 Elderly and Disabled	90.7	94.5	112.0	117.0	127.0	133.5	674.7
§ 5311 Rural Area	240.6	250.9	388.0	404.0	438.0	465.0	2,186.5

出典：[NAPTA, 2005]

因みに、2008 年度のセクション 5310、5311 について見てみると、連邦全体で \$127 million、\$438 million の予算が各州に配賦されているが、メリーランド州には、それぞれ \$2.2 million、\$4.7 million が配賦されている。

2. FTA セクション 5310 予算の歴史 [FTA, 2008]

セクション 5310 プログラムは 1975 年に自由裁量の資金援助プログラムとして設立された。この制度は、公共交通システムが不十分であるか、または不適當だった場合に、高齢者や障害者を対象として必要な輸送サービスを行っている NPO 団体に対し、助成金を付与するものであった。FTA(当時は UMTA)は、地方公共団体からの申請に従って各州に助成金を配分した。この制度の導入初期には、配分を受けた NPO の多くは、自分の団体の利用者輸送に必要な車

高齢者及び障害者に対する移動サービスに係る NPO の現状と課題

両を購入するためその助成金を使用した。

21 世紀に向けた輸送衡平法 (The Transportation Equity Act for the 21st Century (TEA-21)) が 1998 年に制定された中で、セクション 5310 は再認定された。TEA-21 はセクション 5310 プログラムの予算規模を増加させたが、内容的には変化がなかった。2005 年に、制定された SAFETEA-LU により、次のことが実施された：

- ①セクション 5310 で承認されたプロジェクトは、地域で計画された coordinate public transit-human service transportation plan に対して引き当てることができるという要請を受け入れた。
- ②もしも予算が 5310 の目的に沿って必要とされない場合、その予算はその会計年度においてセクション 5311 プログラムのために転用できるという柔軟性を排除した。
- ③7 つの州において、割り当てられた予算の 3 分の 1 までを運行支援に当ててよいというパイロットプログラムを実施した。
- ④セクション 5310 プログラム目的に選定されたプロジェクトに対してのみ、セクション 5307 または 5311 への転用を認めた。

3. FTA 助成金の主な種類 [FTA, 2008]

FTA の助成金は、名前と番号(米国における輸送機関の役割を定めた法律の章の番号：セクション)によって次の様に分類されている

- 都市や州全体の計画 (5303, 5304, 5305)
- 大都市(5307)
- グリーン燃料 (5308)
- 鉄道または固定式軌道の近代化(5309)
- バスとバス関連施設(5309, 5318)
- 高齢者や障害者の輸送 (5310)
- 地方や小都市地域(5311)
- 地方の輸送支援 (5311(b)(3))
- インディアン保留地の公共輸送(5311(c))、その他 10 項目

5.2.4 セクション 5310、5311

1. セクション 5310 [FTA, 2008]

高齢者と障害者に対する輸送の必要性を満たすため、非営利的組織に対し車両の購買を支援する。

(1) 応募資格者：

5310 の交付金プログラムで車両等の購買を申請することができるのは、

- ①高齢者または障害者にサービスを提供している NPO 団体
- ②その地域では移動サービスを提供する NPO 団体が存在していない場合か、または、高齢者や障害者にサービスを提供するために州政府によって認められた場合の公共団体 (地方自治体、郡役所)

(2) 利用可能な費用:

設備機器、及び、賃貸契約か利用契約された機器サービス費用

(3) 配分の方法:

高齢者及び障害者の人口に基づいて州に割り当てられる比率による

(4) マッチング比：連邦 80%、州および地方自治体 20%

2. セクション 5311 [FTA, 2008]

このプログラムは、人口 5 万人未満の都市化していない地域における公共交通機関を支援する目的で、各州に提供する予算である。配賦された予算の一部がインディアン居留地と Rural Transit Assistance Program (RTAP) への直接支援用に取り除かれた後、残額の 80% は各州の非-市街地在住人口に比例して配分され、20 パーセントが各州の土地の広さに比例して分配されている。予算は、設備、運行、州の管理、およびプロジェクト管理費用に使用することができる。

各州は年間のプロジェクトの計画を作成し、インディアン居留地を含む州の中で公正な配分をしなければならない。また、他の連邦助成金によって支援されている輸送サービスとの

高齢者及び障害者に対する移動サービスに係る NPO の現状と課題

コーディネーションを最大限行わねばならない。

予算は、設備、運行、そして、州の出先機関、地方自治体の部門、そして、NPO 団体(インディアン居留地のグループを含む)、そして公共交通機関の運行者に対する管理支援のために使用できる。

各州は、知事が都市間を結ぶバス事業者との協議のうえ、その州においては輸送ニーズが適切に満たされていると判断しない限り、年間予算の 15%を都市間を結ぶバス事業に配賦しなければならない。

障害者法、クリーンエア法、または、自転車アクセスプロジェクトの要求に合致するプロジェクトは、連邦予算 90%の利用が可能である。運行支援のための最大の FTA シェアは、純運用経費の 50%である。

FTA セクション 5311 予算の配分を受けているすべての固定ルートサービス事業者(自治体、企業、NPO など)は、ADA 相補的 paratransit サービスを提供しなければならない。

5.2.5 障害者法

障害者法は、障害者に対する差別を禁止し、障害者が障害を持たない人と同じ機会を持ち、同じアクセスができることを保証している。その対象とする範囲は、就労、教育、医療、建造物、公共交通、など幅広く、かつ、詳細な規定がなされている。

輸送については、固定ルートサービスを提供している公共交通事業者が、障害のために固定ルートのバスや鉄道を利用できない障害者に対し、相補的 paratransit サービス(complementary paratransit services)を提供するよう規定している。障害者法は人権の一つとして、このサービスの利用を認められる人々を特別に定義している。[Easter Seals Project ACTION, 2008]

1. 相補的 Paratransit サービスの特性

相補的 paratransit サービスは、「出発地から目的地まで」のサービスであり、使用車両がバン、マイクロバス、タクシー、またはその組み合わせで提供される。

ADA に関する運輸省(USDOT)規則は、相補的 paratransit サービスが、サービスの基本的なレベルと品質の観点から、固定ルートサービスと「同等である」ことを求めている。

連邦運輸局規則(49CFR Part 37 セクション 37.131)で6つのサービス評価基準が設定されている。——①サービス地域、②対応時間、③料金、④利用目的、⑤サービスの時間帯と曜日、⑥利用できる人数。

交通システムがこれらの評価基準を満たす限り、担当する地域のニーズに対応した運行システムを自由に設定できる。例えば、(1)ある地域では、相補的 paratransit サービスが「ドア・ツー・ドア」であるが、別の地域では「カーブ・ツー・カーブ」である。(2)地域により輸送の予約や会員登録に関する規則が異なる。(3)そして、地域により、発着時間、所要時間、その他の条件について異なった規則がある。

2. 運用形態

相補的 paratransit サービスは、特定のバスのルートや鉄道の駅から 3/4 マイル以内の範囲で、同じ時間帯と同じ曜日、そして定期的な固定ルート料金の 2 倍以下で提供されなければならない。輸送機関は、出発地と目的地がバスルート/鉄道駅から 3/4 マイル以内の輸送に対して要求されるので、利用可能な範囲外に住んでいる paratransit の利用資格者は、利用可能な範囲に行けば利用することができる。

さらに、障害者法により、輸送事業者は、前日であれば利用資格者がいかなる時間に要求しても、パラトランジット・サービスを提供しなければならない。輸送事業者は、利用者が希望した時間の前後 1 時間の範囲で、その時間を利用者と調整することができる。

3. 障害者のカテゴリー

相補的 paratransit を利用できる資格には 3つのカテゴリーがある。

カテゴリー1: 障害のため、バスや列車にアクセスはできても、単独では乗降できない場合。

カテゴリー2: 車いす使用者やその他の障害者で、車いすなどを利用できるバスや鉄道が運行していない地域へ行きたい場合。

カテゴリー3: 特定の状況における障害を持つ場合。(大雪の時はバス停まで歩行できない、バスルートや鉄道駅へ行く唯一の道が、人工障害物のため利用できないなど)

高齢者及び障害者に対する移動サービスに係る NPO の現状と課題

4. タクシーへの適用

タクシーサービスは、主に人々を輸送するビジネスに従事し、要求に応える(demand-responsive)輸送を行う私企業として、ADA の要求に従わなければならない。

5. セクション 5311 との関連

セクション 5311 予算の配分を受けている全ての固定ルートサービス事業者（自治体、企業、NPO など）は、ADA 相補的 paratransit サービスを提供しなければならない。

5.2.6 大統領令 13330 号

2004 年 2 月、ブッシュ大統領は、国民生活における輸送の重要性を強調し、高齢者、障害者、そして低所得者に対する輸送サービスを改善するために、連邦政府が実施している数多くの輸送サービスを調整(coordinate)するよう命ずる大統領令(#13330)を発した。[The White House, 2004] その大統領令によって、11 の省庁からなる省庁間輸送調整審議会 (Interagency Transportation Coordinating Council on Access and Mobility, 略して CCAM) を設置した。CCAM の目的は、福祉輸送サービス支援の予算を持つ 9 省庁における 62 の連邦事業(プログラム)を調整することである。

1. United We Ride [United We Ride, 2004]

大統領令を実施するため、CCAM は United We Ride を組織した。United We Ride は福祉プログラム間の障壁を取り除き、輸送を必要とする全ての人々に対し良識ある解決手段(common sense solution)と、各地域において効率の優れた連携体制を樹立することを目的とする。

United We Ride のミッションは：

○大統領への報告

計画及び実施状況を年度ごとに大統領へ報告する。

○United We Ride 調整資金

州全体の行動計画を作成し、進行中の行動計画を促進するために州単位に配分する。

○行動のための枠組み (Framework)

地域や州における自己診断ツール

○リーダーシップ賞

2004 年に 5 州が表彰されて以降、毎年、州または地方自治体が表彰されている。

○実施過程での支援

各州で任命された United We Ride 代表 (Ambassador) を通じ、各種ツール提供や技術的支援を行う。

2. 福祉輸送サービス (Human Service Transportation)

福祉輸送サービス：高齢者、障害者、及び低所得者を含む移動困難者のニーズを満たすために、デザインされた幅広い輸送サービスの形態である。個人のニーズは多様であり、身体能力、環境、及び、各地域で利用可能な輸送サービスの種類に従い、いろいろなサービスの組み合わせを必要とする。

例としては、「dial-a-ride」(個人のドア・ツー・ドア輸送要求に対応する)、バスのトークン(代用貨幣)、固定ルート定時運行バスや鉄道の乗車バス、タクシー・バウチャー(引換券)、ボランティアへのマイレージ還付などがある。

3. 調整輸送 (Coordinated Transportation)

個々の福祉輸送サービス・プログラムを調整することにより、重複を避け、施設などの共通利用を促進して、限られた輸送資源を最も効率よく使用できるようにする。その結果、市民は、より幅広いサービス、低料金、そして、より容易なアクセスを得ることができる。特に、輸送事業者にとって、総額が限られていて十分でない助成金 (funding)と、人材不足に対する支援効果が期待できる。また、調整により、1 回あたりの運行経費を大きく減少させることができ、利用者は選択肢が広がった、質の高い輸送サービスを得ることができる。

4. 予算額

United We Ride の州調整助成金(State Coordination Grants)は、FTA の予算の中では、研究予算 (FY06: \$74M, FY07: \$61M, FY08: \$65M, FY09: \$70M)の 29 事業の一つとして、総額\$3.75M が計上されている。(M=百万) [FTA, 2008]。2004 年に United We Ride がスタートした際には、米国 50 州を含む 54 地域に、\$35,000 の行動計画策定費を配分している。その後は毎年予算の範囲内で、各州から申請される事業に従って配分されている。[United We Ride, 2004]

5. 事例紹介（メリーランド州の調整福祉輸送サービス）

2008 年度及び以降におけるセクション 5310、JARC¹、New Freedom² プログラムなど連邦助成金の利用について、FTA ガイダンスが発行された（2007 年 5 月 1 日発効）。メリーランド州の公共輸送と福祉輸送サービスを管理しているメリーランド州運輸局は、5310 など連邦助成金プログラムに加え、州内各郡で行われている輸送システムを含めた州全体の調整輸送計画と 6 つの地域ごとの調整輸送計画を策定した。また、これらの計画では、高齢者、障害者、低所得者の輸送ニーズを調査し、認識されたギャップとサービスの効率を改善するための方針を策定し、実施のための具体的な優先順位を定め、調整輸送計画を実施する上で 7 つの戦略を立てている。その 1 つに、「ボランティアの利用を拡大することにより、より一層多様な要望に沿った 1 対 1 のサービスを提供する」とボランティアの活用拡大を目指している。[KFH Group, Inc., 2007]

(1) メリーランド・シニア・ライド・プログラム(Maryland Senior Rides program) [Maryland State, 2007]

このプログラムは、低所得者及びそれに近い所得の人々を対象にしたボランティア輸送サービスを強化推進することに焦点を当てた助成制度である。このプログラムへ助成金申請できるのは、地方自治体、NPO 団体、宗教団体であり、かつ、内国歳入法 501(c)(3)の課税免除を受けている団体である。予算は 2007 年度から総額 \$500,000 で、1 団体の上限は \$100,000 に制限されている。なお、2007 年度から、パートナーズ・イン・ケアと、ネイバーライドはいずれもこの助成金（年額約 \$25,000）を受けている。

助成金を申請できる団体の要件は：

- 現存する輸送機関を利用することが困難な低所得者及び準じる人々に対するドア to ドア輸送を用意する。
- 自家用車を使用するボランティア運転手の利用を前提とする
- 利用希望に対して迅速な配送方式を用いる
- ドア to ドア輸送が可能である地域を明確にする。
- 運行費用の 25%を負担する。

(2) アン・オランダ郡の施策

A. ヴァン・輸送サービス [Anne Arundel County, 2008]

利用資格：55 歳以上、障害者（18 歳以上）
年間利用件数：142,000 回（片道）
利用登録者：4,200 名
利用目的：シニアセンター 31%、医療機関 29%、買い物 27%、人工透析 13%
ルート：事前に予約したルート
サービス時間：7 時～17 時、月曜～金曜
使用車両：ヴァン 40 台（うち、福祉車両 28 台）
IT：ルートマッチング・ソフトを使用

B. ハンディ・キャブ プログラム [Anne Arundel County, 2008]

利用資格：55 歳以上、障害者（18 歳以上）、低所得者
1 冊 \$10 のタクシーチケット綴りを \$4 で購入（最大 \$60/月まで）
年間発行冊数：37,000 冊(2007)
利用登録者：1,800 名

5.2.7 STP s の状況(2006-2008)

シニアへの補完的輸送プログラム（STP s）プロジェクトは、全米各地で実施されている草の根やコミュニティ・ベースの高齢者輸送プログラムの情報を集積し、評価し、その結果と重要性を広く社会に示すことを目的にして、ビバリー財団（Beverly Foundation）と米国自動車連盟財団によって 2000 年に実施された。初期の調査で、輸送プログラムの内容が多岐にわたっていることが分かったため、フォーマル、インフォーマルのプログラムを包含する名前として、高齢者への補完的輸送プログラム（Supplemental Transportation Programs for Seniors、略して STP s）と名付けられた。

¹ Job Access and Reverse Commute Program の略。(Section 5316) 生活保護受給者や低所得者の交通支援。

² New Freedom Program (Section 5317) は、障害者に対し、ADA でカバーされない輸送に関する支援。

高齢者及び障害者に対する移動サービスに係る NPO の現状と課題

ビバリー財団による第1回目の STAR (Senior Transportation Action Response) 調査が2000年に実施され、その後、2008年まで毎年継続して実施されている。調査は、自治体や関連ネットワークに登録されている輸送事業団体に対し、2007年までは質問票を郵送し、2008年は Web を利用して質問票を送り、回答を得る方式で行われた(表5-5)。そして、優れた活動をしている事業団体に対しては STAR 賞を与え、その活動内容を詳細に紹介している。

毎年の調査では、対象となる団体が偏らないよう工夫されている。例えば、2006年はカリフォルニア州の団体に絞り、2008年は STP Exchange というネットワークに参加している団体を対象にしている。また、各年とも基本的な質問に加え、その年独自の質問を行っている。最近の状況を把握するため、2006年と2008年における主要な項目の調査結果を表5-5にまとめて表示する。

2006年の調査において判明した主な事項は次の通り： [The Beverly Foundation, 2007]

- (1) 多くの輸送団体(ADA paratransit, paratransit, senior transit, and other human transit providers)は、自分たちが STP s であると考えている。
- (2) 自治体が主催する STP s は輸送サービスのみを行う傾向があるが、NPO などは多くの業務メニューの中の1つとして輸送サービスを行う傾向がある。
- (3) 高齢者のみの輸送を行っている STP s の割合は全体として多いが、高齢者と障害者の輸送を行っている STP s の割合も多くなっている。
- (4) 有償運転手のいる STP s とボランティア運転手のいる STP s では、利用者に提供する支援の種類が著しく異なる。
- (5) 利用目的の第1は医療機関であるが、多くの STP では QOL を維持するための他のサービスも行っている。
- (6) 地方自治体の STP s の多くは利用料を徴収して助成金を受けない割合が、NPO などより高い。
- (7) 平均16年の事業実績から判断して、継続的に輸送を行う能力があることを示している。

2008年の調査では、輸送サービスが各地で成長・拡大し、実績を積み重ねてきた過程において、どのような自己変革を行ったかを尋ねている。そして、回答を次の5つの分野に整理している。

①運営方針と手続き、②サービスの運用、③サービスの提供、④新しいプログラム、⑤特別の方式(特にボランティア運転手に関する内容が多い) [The Beverly Foundation, 2008]

そして最後に結論として次の7項目を挙げている。

- (1) STPs are Valuable.
103 団体の報告によると、8,667 名の運転手によって 1,503,360 名の利用者に対し 4,247,695 回の運行が提供された。
- (2) They are Sustainable.
運用実績が平均16年、そして20年以上の実績を持つ団体が多いことが、持続可能性を示している。
- (3) They Represent Many Types of Services.
2000年に調査を開始した時、STP s は活動も予算規模も小さく、福祉部門の小規模な仕事であると考えられていた。しかし、2008年の回答者の20%は、百万ドル以上の予算を持っている公共輸送部門やコミュニティ輸送部門の団体であることは、多数で多様な輸送サービス事業者が自分自身の活動を STPs であると認識していることを示している。
- (4) They Serve Populations in Need.
74%の回答者が、自分たちの主たるサービス領域を郊外と田舎地域であると認識している。サンプルは少ないけれども、非常に多くの高齢者輸送ニーズは田舎と郊外にあるといえる。
- (5) They Serve Seniors and Others.
回答団体の中には地域の高齢者に対するニーズに対応するために設立された団体もあるが、多数の団体は障害者や痴呆症の人たちへのサービスも実施している。
- (6) They Provide Assistance.
3分の2の団体はドア・スルー・ドアのサービスを行っており、60%以上の団体が目的地に到着してからの支援をしていることから、高齢者の特別なニーズに対応することで STP s は多くのコミュニティにおける輸送のギャップを埋めていることを示している。
- (7) They Promote Promising Practices.
回答団体は、方針と手続き、サービスの運用、サービスの提供、新しいプログラム、特別の方式等に関して、プログラムを改善したことを報告してきている。

表 5-5 STAR Research (2006, 2008)

	STPs(2006)	STPs(2008)
回答参加団体	80	103
対象団体の特性	STPs in California State	Members of STP Exchange
実施主体	NPOs(60%) Government(37%) Profit(3%)	NPOs(82%) Government(18%)
運送区域	Urban(28%), Suburban(21%), Rural(18%)	Rural(39%), Suburban(35%), Urban(26%)
予算規模	Less than \$50K(36%) \$50K-\$200K(30%) More than \$200K(23%)	Less than \$50K(28%) \$50K-\$100K(27%) \$100K-\$500K(21%) \$500K-\$1M(6%) \$1M-\$5M(13%) More than 5M(4%)
利用目的	Medical Service(85%) Shopping(74%) Social Services(34%) Recreational(21%)	Life-Sustaining Only(12%) Life-Enriching only(3%) Both(85%)
旅客の範囲	Seniors only(31%) Seniors & Disabled(43%) General Population(26%)	Seniors & Disabled(76%) Seniors & Dementia(54%) Adult(48%) Children(21%) Teens(17%)
支援のタイプ	Door-to-Door(78%) Curb-to Curb(36%) Door-thru-Door(28%)	Door-to-Door(64%) Door-thru-Door(64%) Stay at Destination(61%) Escorts(45%) Curb-to Curb(45%)
輸送の対価	Not Available(N/A)	No Rider Fees(39%) Rider Donation(28%) Flat Rate(9%) Mileage Rate(7%) Sliding Scale(3%) Other Fees(13%)
運転者のタイプ	Paid only(55%) Volunteer only(29%) Paid & Volunteer(16%)	Volunteer only(57%) Paid only(25%) Paid & Volunteer(18%)
収入源	Grants(66%) Fees(39%) Donations(30%) Taxes(20%) Other(52%)	N/A
活動開始年	1960-1979(25%) 1980-1999(45%) 2000-2006(30%)	1960-1979(19%) 1980-1999(45%) 2000-2006(36%)
運転者数(人)	3,158	8,667
利用者数(人)	108,347	1,503,360
運行回数(回)	15,304,091	4,247,695

(出典： [The Beverly Foundation, 2007]、 [The Beverly Foundation, 2008]より作成)

高齢者及び障害者に対する移動サービスに係る NPO の現状と課題

5.2.8 5つの“A”（「高齢者への優しさ」を評価する基準）

2000年のSTP's調査の後、ビバリー財団は高齢運転者、運転免許返上者、介護者などとの検討を重ねて、「高齢者に優しい輸送（senior friendly transportation）」に関する5つの“A”を定めた。その後、政府や、連邦、州のNPO機関などは調査研究を経て、5つの“A”を高齢者輸送に関する評価基準として採用している。[Beverly Foundation, 2007]

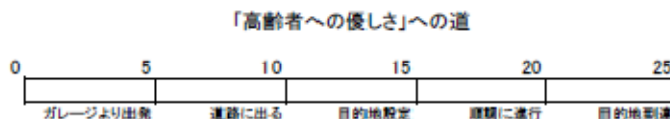
- アベイラビリティ(Availability): 高齢者が利用可能な輸送サービス
- アクセプタビリティ(Acceptability): 高齢者に喜ばれる輸送サービス
- アクセシビリティ(Accessibility): 高齢者が利用しやすい輸送サービス
- アダプタビリティ(Adaptability): 高齢者のニーズに対応する輸送サービス
- アフォードビリティ(Affordability): 高齢者とコミュニティにとって手ごろな値段の輸送サービス

これらの評価基準は、輸送サービスの有効性を測定するためのベースとしてどのような組織形態においても使用できる。5つの“A”のそれぞれについて重要な項目が、次の「高齢者への優しさ」評価ガイドに示されている。各項目をチェックし、該当する場合を1点として集計する。その合計点により最下段の“「高齢者への優しさ」への道”から自組織の状況を知ることができる。

「高齢者への優しさ」評価ガイド

- **アベイラビリティ(Availability)**
 - 高齢者に対する輸送サービスを準備する
 - コミュニティに住む大多数の高齢者が利用できる
 - いつでも利用できる（日中、夕方、週末、24時間週7日）
 - 市や郡の境界を越えて利用できる
 - 自治体の福祉局との協力関係が樹立されている
- **アクセプタビリティ(Acceptability):**
 - 高齢者がアクセスしやすい車両を使用する
 - 事前の予約なしで利用できる
 - 運転者が高齢者の接客訓練を受けている
 - 自宅や行先で利用者の待ち時間が短い
 - 車両の清潔さと確実なメンテナンス
- **アクセシビリティ(Accessibility)**
 - コミュニティに住む大多数の高齢者のニーズに対応できる
 - 高齢者輸送サービスに関する情報を周知徹底するプログラムを持つ
 - 必要な際は、ベッド・ツー・ベッドの輸送ができる
 - 生活に必須の行先（病院など）とそれ以外の行先（友人訪問など）への対応ができる
 - 高齢者の状況に応じ、他の選択肢を紹介する
- **アダプタビリティ(Adaptability)**
 - 必要に応じ、付き添いを行う
 - 個々の利用者に対し、複数停車をすることができる
 - 車いすや歩行補助器に対応する車両を利用することができる
 - 「高齢者のニーズに対応する」というポリシーを持っている
 - サービス向上のため、年に一回利用者による評価を行う
- **アフォードビリティ(Affordability)**
 - 高齢者に対し料金を割引（または無料）する
 - 高齢者への輸送サービスを行うために、特別の財源を確保する
 - 現金支払いの代わりに、1か月定期券を購入する機会を設ける
 - 電子メールやインターネットでチケットを購入するオプションを設ける
 - 輸送以外のサービスに対する費用を削減するため、ボランティア運転者を利用する

合計点 _____ （最高 25 点）



5.3 関連する制度

5.3.1 NPO に対する課税制度

1. 税制上の優遇措置の申請 [(財)日本システム開発研究所, 2006]

法人格の取得とともに重要になるのが、税制上の優遇措置の適用団体としての申請である。米国では、連邦政府と州政府がそれぞれ独立した課税権限を持っているため、免税団体としての申請も連邦政府と州政府それぞれに対して行う必要がある。

(1) 連邦政府への免税団体としての申請

連邦所得税の非課税団体としての認可は、内国歳入局 (Internal Revenue Service ; IRS) が、内国歳入法に基づき行う。内国歳入法では、セクション 501 (c) において、連邦所得税の免除申請ができる団体を 30 種類近くに分類しているが、認可の際に審査が必要となるのは、IRC501 (c) (3) に該当する団体のみであり、その他の団体は条件さえ満たせば審査は免除される。認可を受ければ一般的に、連邦政府からは連邦の法人所得税の支払いが免除される。

(2) 州政府への免税団体としての申請

州政府は連邦政府とは独自の課税権を有しているため、州税の免除申請は州政府に対して行う必要がある。州から非課税団体として認可を受ければ、売上税や消費税、財産税の控除などが受けられる。しかし手続の方法などは州によって異なり、免除となる税の種類や適用範囲も州ごとに様々である。また、税務上以外に、郵便料金、広告料、各種契約等において優遇措置を受ける場合が多い。

2. 寄付に対する税の優遇措置 [(財)日本システム開発研究所, 2006] [IRS, 2007]

内国歳入法 (IRC) による免税団体の中でも、IRC501 (c) (3) による団体は特に公共性・公益性が高いことから、これらの団体に対して行った寄付については確定申告から控除できるという「税制控除」の特典が受けられている。IRC501 (c) (3) による団体への「税制控除」は、大きく個人による寄付に対する措置と、企業などの法人による寄付に対する措置とに分かれる。

寄附提供者側の税の優遇措置

寄付提供者に対する税の優遇措置は、個人と法人、寄付金と資産寄付に大別される。

- ①個人による慈善団体、事業団体への寄付金に対しては、課税所得の 50% までが控除され、また事業財団以外の財団の場合は、課税所得の 30% までが控除される。
- ②個人による慈善団体、事業団体への土地、建物、美術品などの評価資産の寄付に対しては、その課税評価額の 30% までが控除され、また事業団体以外の財団の場合は、課税評価額の 20% までが控除される。
- ③法人による寄付については、非営利団体の種類に関係なく、また寄付金も資産寄付も、その控除限度は、一律、課税所得の 10% である。

5.3.2 ボランティア活動経費に対する税の優遇措置 [IRS, 2007]

(1) ボランティア・マイレージ税控除

非営利団体に対して行ったボランティア活動の際、自分の車を利用した場合は、ガソリン代などの実費、または、1 マイル当たり 14 セントの割合で確定申告時に課税標準から控除できる。

高速料金や駐車料金なども対象となる。ボランティアは自宅からボランティアを行う場所までのマイレージが対象となる。

(注) ボランティアに対するマイレージレートを、IRS が定めている 14 セントから、41 セントに変更するよう求める法案が、2008 年 8 月 1 日に Giving Incentives to Volunteers Everywhere Act of 2008 (GIVE ACT と呼ばれている) として 26 人の上院議員によって提案されている。

- #### (2) ボランティア活動に関して発生し、支払を受けていない旅費、電話代、などを確定申告時に課税標準から控除できる。

5.3.3 USA FreedomCorps [USA Freedom Corps, 2008]

ブッシュ大統領が 2002 年の一般教書演説で、全てのアメリカ人に対し自分たちより偉大な一つの大義に奉仕するよう呼び掛け、Freedom Corps(USAFC)の創設を発表した。それ以来、USAFC は、その呼びかけに答えるアメリカ人を支援し、多くのアメリカ人がその呼びかけに応じている。USAFC は、国家的サービスプログラムと協力し、非営利団体を強化し、ボランティアを認め、個々人にボランティアの機会を紹介することによって、アメリカにおけるボランティアサービスを推進している。

1. 強力な国家的サービスプログラム

ブッシュ大統領のリーダーシップの下、Corporation for National & Community Service は年間予算\$856M (2008 年度) を有する最大の助成機関とも言われ、AmeriCorps、Senior Corps、Learn & Serve America の 3 つのプログラムを通じて地域社会とボランティアの支援を行っている。

AmeriCorps は毎年 7 万 5000 人のメンバーを支援するために規模を倍増させ、Senior Corps は毎年、50 万人以上の高齢者ボランティアを支援し、そして、Learn & Serve America は毎年、100 万人以上の学生に対する活動を支援している。

2. ボランティアネットワーク

USAFC は、その地域で参加可能であるボランティア機会を見つけることができるよう web サイト、www.volunteer.gov とフリーダイヤル 1-877-USA-CORPS を提供している。この検索容易なデータベースには、国中の 400 万以上の組織におけるボランティアの機会が含まれている。

3. 大統領のボランティアサービス賞 [The White House, 2005]

大統領のボランティアサービス賞は、ブッシュ大統領が傑出しているボランティアを認めるために創設した (大統領令 #13285 1/29/2003)。この賞は、それぞれのコミュニティに対して優れたサービスを実施した全ての年齢のアメリカ人が対象となるもので、2003 年の制度発足以来、66 万 2000 人以上が大統領のボランティアサービス賞を受けている。

表彰対象者：

児童 (14 歳以下) : 50 時間以上のボランティア活動

青年 (14~25 歳) : 100 時間以上のボランティア活動

成人 : 100 時間以上のボランティア活動

家族・グループ : 200 時間以上のボランティア活動

また、4,000 時間以上のボランティア活動を行ったすべての人々も表彰される。

4. Greeter プログラム

大統領専用機が全国各地に到着する際、市民の生活を改善するために活動しているコミュニティのボランティアに感謝するために、ブッシュ大統領がボランティアに対して直接敬意を表す。2002 年 3 月以来、大統領は 600 人以上のボランティアに敬意を表している。この名誉に浴する人びとは地方のボランティア組織によって選出される。

5. USA Freedom Corps Kids の web サイト

2004 年に USA Freedom Corps は、若い人達がコミュニティ・サービスに参加し、その重要性を認めることができるように www.volunteerkids.gov を創設した。子供達は、学校や近所でどうしたら変化を起こすことができるのかを容易に理解できる種々のゲームや仕掛けを見つけることができる。

5.3.4 AmeriCorps プログラム [AmeriCorps, 2008]

AmeriCorps には、参加者自身や周囲の人々の生活に大きな変化をもたらす機会が数多く存在している。また、参加者が持つスキルとアイデアを、他の人々を支援してコミュニティに不可欠なニーズに対応させるためのチャンスが満ちている。毎年、AmeriCorps は、年齢に関係なく多様な経験を持つ成人に対し、地域や全国的な非営利団体とのネットワークを通じて活動できるように 75,000 の機会を提供している。AmeriCorps を通じた参加者の活動が、その地域を安全にし、何かに失敗した子ども達に次のチャンスを与え、環境保全にも役立つのである。

高齢者及び障害者に対する移動サービスに係る NPO の現状と課題

AmeriCorps メンバーは、アメリカ中のコミュニティにおいて、次のような緊急で不可欠なニーズに取り組んでいる。

- 恵まれない子供たちへの指導・相談
- 読み書きの出来ない人達への指導
- 健康診断や健康相談制度の改善
- 購入可能な家の建造
- コンピューター利用の指導
- 公園・河川の清掃
- 学校終了後プログラムの運用・管理
- 災害時のコミュニティ支援
- 組織の目的達成能力の確立

AmeriCorps の 3 つのプログラム：

- (1) AmeriCorps State and National
- (2) AmeriCorps VISTA
- (3) AmeriCorps NCCC (National Civilian Community Corps)

1 . AmeriCorps National

各種サービスプログラムを実施している非営利団体、宗教団体、高等教育機関、地方自治体などに直接助成金を用意する。

2 . AmeriCorps State

参加資格：17 歳以上の米国市民、正規の滞在許可を得ている外国人。

メンバーは 9～12 か月の期間、フルタイム、またはパートタイムで活動する。その期間、メンバーはいくらかの生活手当と健康保険、子供手当、などの支給を受ける。そして、任期終了後、\$4,725 の奨学金を受け取ることができる。

派遣先として応募できる団体：

- 非営利団体
- 地域や宗教団体
- 教育機関
- 州政府、自治体

3 . AmeriCorps VISTA (Volunteers in Service to America)

NPO 団体や自治体で、特定のプロジェクトのために 1 年間フルタイムの活動を行う。その期間、メンバーはいくらかの生活手当と健康保険の適用を受ける。そして、任期終了後、\$4,725 の奨学金か、または、\$1,200 の手当を受け取る。毎年、約 6,500 名の VISTA が全国の低所得地域における 1,200 以上のプロジェクトに派遣されている。

プロジェクトの事例：

- 読み書きできない成人の支援キャンペーンを行い、ボランティアの教師も採用する。
- ホームレスが生活態度を変更するのを支援するため、一時的な住まいを用意する。
- 低所得家族が健康保険を購入できるようにプログラムを拡大する。
- 投獄されている両親を持つ子供達へ相談者を採用する。
- 災害の被害者に対し、シェルターと仕事の機会を用意する。

因みに、Partners In Care には 2008 年 3 月現在 AmeriCorps から 3 名が派遣されており、ネイバーライドには同じく 1 名が派遣されている。

4 . AmeriCorps NCCC (National Civilian Community Corps)

18 歳～24 歳の男女が直接、チームを中心とした全国及び地域のサービスを通じて、リーダーを育て、コミュニティを強化するというフルタイムのプログラムである。

5.3.5 ボランティア・ドライバー

ドライバー・ライセンスの発行は州、地方自治体によって異なる。(WIKIPEDIA から引用)

1. STP s におけるボランティア・ドライバーの割合 (32 頁参照)

表 5-6 STP s におけるボランティア・ドライバーの割合

	STP s 2006	STP s 2008
ボランティアのみ	29%	57%
ボランティアと有給	16%	18%

2. ボランティア・ドライバーズ・ガイド ——最良の運転ガイド [WSDOT, 2008]

発行元：ワシントン州輸送局 対象：ボランティア運転者による輸送サービスをしている組織

このガイドは、ボランティア・ドライバー・プログラムを開発し、維持することによって、特別な輸送が必要な人々への乗客輸送サービスを提供する組織を支援する。

このガイドはボランティア・ドライバー・プログラムを開発して、維持するための枠組みを備えたツールキットである。

- ・目次
- ・はじめに
- ・支援組織になるには
- ・利用者にとっての重要な情報
- ・ボランティア・ドライバー組織の設立・管理
- ・運転実施
- ・運転ドライバーの訓練
- ・車両運行の管理
- ・車両機器とメンテナンス
- ・事故(偶発事故、衝突、など)
- ・運行記録
- ・利用者からの評価
- ・インターネットへのリンク
- ・参考書式と参考規約
- ・添付資料

3. ボランティア・ドライバーの要件(ワシントン州) [WSDOT, 2008]

輸送プロバイダーは、ボランティア車両のドライバーが信頼できて安全に運転することができることを保証しなければならない。

ボランティア車両のドライバーを採用する要件：

- ・応募者は、適切で有効なワシントン州運転免許証を所有している。
- ・州法により、16人乗り以上の車両を運転する場合は、商業運転免許証を必要とする。
- ・応募者は、車両運転上の交通違反もなく、また過去3年以内にどんな事故にもかかわっていない。応募者は身体的に安全に輸送サービス用の車両を運転することができる。これは医師の書面による証明が必要である。そのような書面が可能でないならば、他の形式の証明が必要である。
- ・応募者はワシントン州警察における成人もしくは児童虐待の非行歴を持っていない。
- ・運転者オリエンテーションコースを受講している。
- ・詳細については、Volunteers Drivers – A Guide to Best Practices (上記 2)を参照

5.3.6 タクシーの利用 [Easter Seals Project ACTION, 2007]

2006年、米国においてタクシーは約20億人の乗客を輸送した。その約10%は何らかの障害を持った移動困難者であった。米国全体で5,400万人の障害者が認められるが、健常者と同じように彼らも家族や仕事を持ち、通院、買い物、会議、旅行などのために移動するニーズは高い。

障害者に対する移動の権利は障害者法によって保障されており、タクシーサービスも、バスや鉄道と同じく ADA の規定に従わなければならない。

タクシーは ADA 相補的 paratransit サービスを拡大するためにも使用される。そして、必要な時に必要なだけ走行するという観点で、一般的に費用効率が高い。ADA 相補的 paratransit サービスの乗車申し込みが通常の容量を超えた場合や、他の輸送サービスではカバーできない長距離や田舎道などの輸送にもタクシーが利用される。

タクシー事業者及び運転者に対する ADA の主な規定を次に挙げる：

- タクシー事業者及び運転者は、車両や関連機器の安全な運転を行うとともに、障害者に対しては親切・丁寧に接し、必要な手助けをしなければならない。
- タクシー事業者及び運転者は、障害者がタクシーを利用できる状況にある場合、乗車拒否をしてはならない。また、車いすなどを使用している障害者に対し、車いすの収納場所があり、乗客が車いすから座席に移動できる場合はサービスを行わなければならない。
- 運転者は、乗車料金としてその地域における固定ルート・バス料金の2倍以上の料金を請求してはならない。
- 運転者は、ドラッグやアルコール・テスト、そして、ADA で定める運転者訓練、および、再訓練を受けなければならない。
- タクシー事業者が新車を購入・リースする場合は、その車は福祉車両でなければならない。中古車を購入・リースする場合はこの限りではない。

(参考1) 多くのタクシー会社において、サービスを提供する運転者はその会社の従業員ではなく、独立した契約者であるため、特別な訓練、特にドラッグやアルコール・テストなどを受けることを強制することができない。従って、ADA 補足 paratransit のサービスには従事できないタクシーが多い。

(参考2) サンフランシスコ・Paratransit プログラムは、サンフランシスコ市の Municipal Transport Agency による管理の下で運営されているが、その中の Ramp Taxi と呼ばれるタクシー部分は、ADA の規定する条件に適合していないので、ADA サービスではない。しかしながら、Ramp Taxi は、ADA paratransit サービスと類似しているうえ、ADA で認められた多くの利用者のニーズを満たしている。そして、中には、ADA paratransit よりも Ramp taxi を好んでいる人たちもいる。

6 分析とまとめ

6.1 日米の移動サービスに関する共通性と差異

6.1.1 日米の共通性

日米両国とも高齢化が進み、心身の衰えや病気などのために、ひとりで公共交通機関を利用することができない移動困難者が増加している。そして日米両国は、程度の差はあれ国民が自由に移動できることの重要性を認め、その自由を確保するための法律を制定し、その実現に努めている。一方、公共交通機関の利用者が減少し、採算性が悪化するなどの理由により、定期路線の廃止、便数の減少がみられる。加えて、両国とも人口の都市集中化、地方の過疎化が進み、交通空白地域が増加している。また、タクシー台数は増加しているにもかかわらず、利用客が減少している。そうした環境の中で、移動困難者のニーズに応え、NPO (Non Profit Organization) やボランティアによる移動サービスが実施され、需要が拡大している。

以上のことから、移動サービスのニーズとそれを取り巻く社会的インフラには、かなりの共通性がみられる。

1. 高齢者、障害者などの移動困難者にとって、移動（輸送）が QOL (Quality of Life) を維持するために必須の要件であることが、日米とも法律で明文化されている。
2. 5 つの“A” (§5-2-8) の評価基準から判断すると、日米の移動（輸送）サービスに従事する NPO はいずれもバス・タクシーなど他の事業者と比較して、「高齢者への優しさ」における評価が高くなる。
3. 移動（輸送）サービスに従事する NPO は、日米いずれにおいても単独では採算が取れないビジネスモデルであり、活動を持続するには、他の活動から得られる収益や、助成金、寄付金などによる補填が不可欠である。
4. その他、共通点をまとめると図 6-1 のようになる。

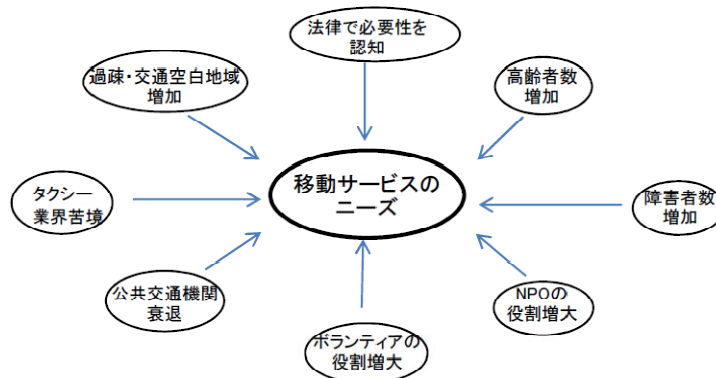


図 6-1 日米の移動サービス共通点

6.1.2 日米の差異

これまでに述べた日本の状況と米国の状況とを眺めると、両国の歴史、文化、法制度、社会システムなどの違いがあり、1対1の比較・評価することは難しい。しかしながら、移動困難者を支援している NPO の立場から、そして、筆者の米国訪問調査の結果も踏まえて比較してみると、米国には次のような違いが見られる。

1. 移動（輸送）サービス推進に対する連邦政府の関与が大きい。
 - (1) 大統領の強いリーダーシップが具体的に示されている。(§5-2-6)(§5-3-3)
Executive Order 13330 (Human Service Transportation Coordination)
Executive Order 13285 (President's Council on Service and Civic Participation)
 - (2) 省庁の壁を超えた総合的調整によりプロジェクトが推進されている。(§5-2-6)
11 省庁の代表による CCAM (Interagency Transportation Coordinating Council on Access and Mobility) の設置と 62 の連邦輸送プログラムの統括
United We Ride によるプロジェクト推進

高齢者及び障害者に対する移動サービスに係る NPO の現状と課題

- SAFETEA-LU (Safe, Accountable, Flexible and Efficient Transportation Equity Act; A Legacy for User)による
予算配分
Freedom Corps の設立とナショナルプログラムの推進
- (3) 国を挙げて、ボランティア活動参加推進と人材育成が計画・実施されている。(§5-2-6)
Freedom Corps (2002 年の一般教書演説)
National Service Programs: Senior Corps, Ameri Corps
President's Volunteer Service Award & Greeter Program
Volunteer Network: www.volunteer.gov
- (4) 移動(輸送)サービスに関する連邦運輸局(FTA)の予算の規模が大きく、NPOの輸送能力向上などのため重点的に配分されている。(§5-2-3)
SAFETEA-LU
Section 5310, section 5311
2. 法律により、きめ細かい施策が実施されている。
- (1) 障害者法(Americans with Disabilities Act of 1990: ADA)の遵守が徹底している。(§5-2-5)
FTA Office of Civil Rights: Responsible for civil rights compliance & monitoring to ensure non-discriminatory provision of transit service.
- (2) 内国歳入法により、NPOやボランティアに対して税の減免が実施されている。(§5-3-1)
内国歳入法(Internal Revenue Code) IRC 501(c)(3)
Federal & State Tax Exemption
Tax-deductible Contribution: IRC Section 170
Volunteer Tax Deduction for Expenses (Mileage, Travel Expenses, etc)
3. 多数の非営利団体が、単独で、時には政府機関とも協力して、移動(輸送)サービスのニーズ、運行方式、設備機器、ITC活用、などに関する研究・実験・実施を幅広く支援している。(§5-2-2)
次に、主な団体名を挙げる：
Beverly Foundation <http://www.beverlyfoundation.org/index.html>
Easter Seals Project ACTION <http://projectaction.easterseals.com>
AARP <http://www.aarp.org/>
APRIL http://www.april-rural.org/about_us.html
Points of Light Institute <http://www.pointsoflight.org/>
4. ボランティア運転手が、自分の車を使用して輸送サービスを行っている割合が高い。また、政府もそれを認めて関連する税金の控除制度を設けている。さらに、2008年10月現在、上院でボランティア輸送に対するマイレージ控除額を高める議案(GIVE Act)が提案されている。
STAR リサーチ 2006、2008 (§5-2-7)
内国歳入法 (§4-3-2)
GIVE Act <http://www.wisconsinnonprofits.org/content/GIVE-Act-Alert>

6.2 日本の移動サービスにおける問題点

6.2.1 NPO 団体の赤字経営

1. NPOによる移動サービス事業は、現行制度上、採算が取れない事業モデルである。
- (1) 収入増加が困難である
- ① 利用料金がタクシー料金の上限1/2以内に制限されている。
 - ② 迎車、乗降介助などを含むサービス形態は、時間と手間を要するので、運行における経済的効率が低く、運行回数が上がらない。
 - ③ NPO 団体は、各々の団体に予め登録された利用者を、限られた地域でのみサービスすることが義務付けられているので、配車センターを設置しても他のNPOに登録している利用者を相互に輸送する(クロス配車)ことができない。
- (2) 利用者の支払意志額が低い
- ① 2007年10月、大阪大学大学院工学研究科猪井博登氏などが、大阪府下の福祉有償運送事業所16の利用者250名を対象に調査を行ったところ、64(26%)の回答が寄せられ

高齢者及び障害者に対する移動サービスに係る NPO の現状と課題

た。推定モデルから支払意志額を算出したところ、平均値で、時間制運賃ではタクシー上限運賃 1/2 の 33%、距離制運賃では 74%といずれも低い額であった。このことから、福祉輸送を利用している利用者の利便性に対する負担の割合が非常に低く、利用料金を値上げすることの難しさが推定できる。〔猪井, 2008〕

- ②交通政策審議会・タクシー事業を巡る諸問題に関する検討ワーキンググループ会合の資料によれば、平成 13 年から平成 18 年にかけてタクシー車両数は 206,191 台から 222,316 台と 7.8%増加しているのに対し、輸送人員は 193,948 (万人) から 194,110 (万人) と微増に留まっている。その理由の一つとして、料金が高くて「タクシーを頻繁に使えない」状況が考えられる。つまり、タクシーに対する利便性と費用とを考慮した場合、消費者が負担してもいいと考える支払意志額が現行のタクシー料金よりかなり低いと考えられる。〔国土交通省, 2008〕

6.2.2 国土交通省の移動サービスに対する見解

国土交通省は、「福祉有償運送はもともと採算が取れないことを前提」という理解で、道路運送法の改正を行っている。平成 20 年 3 月、国土交通省発行「福祉有償運送ガイドブック」〔国土交通省自動車交通局旅客課, 2008〕7 頁、「運送の実施主体」の項《留意事項》には、「福祉有償運送は、採算性などの面からバス、タクシー事業者が参入しないような場合に行われるものであり、また、輸送の安全や旅客の利便を確保するためには、運行管理の体制や事故後の処理体制の整備などある程度組織的な基盤が必要と考えられるため、運送主体は、NPO 法人等に限られています。」と記載されている。

福祉有償運送は、無償、または無償に近い費用でボランティアを活用し、低料金で移動制約者に提供される移動サービスであるとの前提で、道路運送法が制定されていると考えざるを得ない。

6.2.3 道路運送法における運営協議会の役割

運営協議会の役割は、道路運送法施行規則(51 条)では「地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するために必要な過疎地有償運送及び福祉有償運送に関する協議を行うために、一または複数の市町村長又は都道府県知事が主宰する協議会をいう。」と規定されている。しかし、運営協議会は、「地域での輸送ニーズはどのくらいか、何がどのような形でどの程度充足されているか、何がどの程度不足しているか、などを把握し、その解決策を議論する」という本来の議論を行うよりは、タクシー事業者と福祉有償運送事業者の利害調整、あるいは、要件適合の確認の場になっている。次に、NPO 団体から指摘されている問題点を例示する。

1. 法令上の協議事項は①福祉有償運送の必要性、②運送の区域、③旅客から収受する対価の 3 事項である。しかし実際には、利用対象者の制限、セダン車の制限、増車の制限、運転者適性診断の義務付け、年齢制限、任意保険補償の増額などそれ以外事項の規制、いわゆる上乗せ規制を行っている。
2. 本来、「相互の助け合い」であるはずの NPO による移動サービスが、営利事業であるタクシー事業との関係で捉えられ、運営協議会においてはタクシー業界の意見が中心となっている。
3. 運営協議会が合意しなかった場合、NPO は運営協議会に不服申し立てを行うことができない。〔嶋田, 2008〕、〔全国移動ネット, 2008〕

6.2.4 地域公共交通活性化協議会

交通政策審議会・地域公共交通部会報告書「地域による地域のための公共交通の活性化・再生を目指して」〔国土交通省, 2007〕では、第 3 章今後の取組みのあり方について、第 1 項多様な主体の連携・協働についての中に次の記述がある。

(1) 地域の関係者の合意形成のための仕組みづくり

地域公共交通に関する問題の解決は各地域ごとの対応が必要となるものであるため、市町村を中心に、交通事業者、公安委員会、道路管理者、意欲と能力のある NPO、地域の住民等の利用者、その他様々な地域の主体が、輸送の安全の確保を前提としつつ、まちづくり等の観点も踏まえ、地域公共交通のあり方について主体的に考え、それに基づく取組みや創意工夫を総合的かつ一体的に推進するための仕組みづくりが必要である。

高齢者及び障害者に対する移動サービスに係る NPO の現状と課題

(2) 「新たな公」による取組み

こうした状況のもと、住民、NPO、企業等の多様な民間主体を地域づくりの担い手ととらえ、これらの多様な民間主体と行政の協働により、従来の公の領域に加え、公共的価値を含む私の領域や公と私の中間的な領域に、その活動を広げることできめの細かなサービスを提供する「新たな公」の概念を基軸とした地域経営や地域課題の解決システムの構築が求められている。

地域公共交通活性化・再生総合事業（§3-2-3）で認定された245件の中に、福祉有償運送に従事するNPOとの協働が検討されていない。例えば、路線バス廃止に際し、移動困難者に対する代替交通機関としてコミュニティ・バスや乗り合いタクシーと同時に、NPOによる福祉有償輸送も当然考慮されるべきであるが、地域公共交通活性化協議会のメンバーとして関連NPOの代表が入っていないと、十分な対策が検討できない。

6.2.5 障害者の権利条約

日本は、2007年9月、国連における障害者の権利条約に署名した。国連においては、批准が20カ国に達したので2008年4月3日この条約は発効した。（§3-2-1）

この条約に関連する福祉輸送については国土交通省と厚生労働省、地域公共交通活性化法については国土交通省と総務省が所管とのことである。この条約を反映した関連法律を改正する調整作業が関係省庁を中心に実施されているが、法律改正や批准を行う日程などの見通しは立っていない。

なお、日本の障害者団体11から構成されるNGO日本障害フォーラム（JDF）は、第3回政府意見交換会において、障害者権利条約厚生労働省関連の項目についての意見書を提出した。[JDF（日本障害フォーラム）,2008] その中の「個人の移動性の確保と移動支援」の項目では次の様に要望している。第20条では、「障害のある人が選択する方法及び時に、かつ、負担可能な費用で、障害のある人の個人の移動性を容易にすること」とされている。しかし、各種の利用制約やその費用負担により移動が困難になるなど条約に反する状態も生じていることにつき、見解を明らかにされたい。

6.3 関係省庁における取組と今後の方針

6.3.1 国土交通省関連

1. 道路運送法関連

(1) 自家用有償旅客フォローアップ検討会

平成19年度、NPO、タクシー事業者団体、タクシー関係労働組合、地方自治体、厚生労働省などによる自家用有償旅客フォローアップ検討会を設置・開催し運営協議会や登録要件の運用面の現状と課題を検討した。その後、ワーキンググループを設けて20年度も引き続き議論している。[国土交通省,2008]

(2) 福祉タクシーなどを活用した福祉輸送の在り方委員会

平成20年10月21日、第1回会合。地域ごとに需要・供給を推計できる手法を開発して需給のミスマッチを数量的に把握し、タクシーや自家用有償運送の供給拡大を促す方策を検討する。平成21年3月結論を出す計画である。[東京交通新聞,2008]

2. 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）関連

(1) 移動等円滑化の促進に関する基本方針[総務省など,2006]の中で、移動等円滑化の目標として、「タクシー車両 平成二十二年までに、約一万八千台の福祉タクシーを導入する。」が設定されている。

(2) 同基本方針の「基本構想作成に当たっての留意事項」の中、「各種事業の連携と集中実施」の一つとして、次の記述がされている。

移動等円滑化に係る各種の事業が相互に連携して相乗効果を生み、連続的な移動経路の確保が行われるように、関係する施設設置管理者、都道府県公安委員会等の関係者間で必要に応じて十分な調整を図って整合性を確保するとともに、事業の集

高齢者及び障害者に対する移動サービスに係る NPO の現状と課題

中的かつ効果的な実施を確保する。

また、複数の事業者間又は鉄道及びバス等複数の交通機関間を乗り継ぐ際の旅客施設内の移動等円滑化並びに当該市町村においてタクシー事業者及び自家用有償旅客運送者等が行っているスペシャル・トランスポート・サービス（要介護者等であって単独では公共交通機関を利用することが困難な移動制約者を対象に、必要な介護などと連続して、又は一体として行われる個別的な輸送サービスをいう。）の在り方にも十分配慮する。

（注：太字は筆者による）

6.3.2 社会福祉法関連

社会福祉協議会(略して社協)は、社会福祉法で規定されている社会福祉法人で、民間福祉事業やボランティア活動の推進・支援を目的としている。全国、都道府県、特別区、政令指定都市（行政区＝地区）、市町村単位で組織され、その数は平成17年度で2,530を数える。[全社協, 2006]

(1) 社協の理念や方向は法制度的には社会福祉法などによって規定されているが、福祉行政の変化に対応して、規制改革・民間開放推進3カ年計画(H16年3月19日閣議決定)や社会保障審議会(H16年12月)において、社会福祉協議会の役割の見直しが議論されている。さらに、北海道、栃木、神奈川、高知、福岡など多くの県や市町村において「外郭団体の見直し」の対象団体として社会福祉協議会が取り上げられている。

(2) 平成17年度には、全国1,110の市区町村社協で移動(移送)サービスが行われている。(表6-1)。下記の表から、移送サービスを実施している社協数1,110のなかで、自主財源を使用している社協数は375と約34%であり、財源として他からの多額の助成金、補助金、委託金を受けて移送サービスを実施していることが分かる。

表6-1 軽度者（要支援・要介護1程度の者）へのサービスの財源(社協数)

	全体	助け合い活動	介護予防地域 支え合い事業	その他 行政からの委託	その他 の助成	行政からの補助	自主財源	その他	無回答
生活(家事)援助(訪問)	1469	243	322	832	23	230	195	52	19
身体介護(訪問)	668	91	88	358	12	116	112	38	20
相談・助言・話し相手(訪問)	1097	275	146	436	39	214	312	65	31
デイサービス	904	15	217	584	6	112	88	31	18
配食、会食サービス	1577	152	303	647	114	369	533	145	26
外出時の付き添い	528	179	47	161	16	90	146	51	20
移送サービス	1110	133	149	507	34	184	375	57	20
住宅リフォーム	112	17	12	30	8	27	25	11	5
福祉用具の貸与	1441	54	26	69	39	86	1035	206	95
ふれあいいきいきサロン	1355	226	160	254	167	323	689	151	35

(出典：[全社協, 2006])

(3) 規制改革・民間開放推進3カ年計画（平成16年3月19日閣議決定）

「社会福祉協議会の役割の見直し」の措置内容として、次の様に記述されている。

平成12年に改正された社会福祉法は、市区町村社会福祉協議会が、地域福祉の推進のための中心的な役割を担うことを明確にした。このため、社会福祉協議会については、他の民間事業者、社会福祉法人では行いにくいサービスについて、重点的に取り組んでいく役割を担うものとする。なお、在宅福祉サービスの実施に当たっては、公的助成のみに依存することなく、当該地域におけるサービスの実態を踏まえて、ほかの事業主体の参入による競争を妨げることをないよう、適切な運営に努めるよう、周知徹底を図る。[行政改革推進本部, 2004]

6.4 まとめと提言

6.4.1「補完型」移動サービスから「相補型」移動サービスへ

これまで見てきたように、移動サービスは、政府の施策によってカバーされない公共サービス（経済学でいう価値財又はメリット財³）のニーズを、NPO が**補完**する形で満たしてきたといえる。しかし、先述のように構造的な赤字体質のため新たに起業する NPO が予想より少なく、また、事業から撤退する NPO も増加しており、ニーズに対して供給が追いついていない状況である。

一方、自家用車の普及や過疎化による乗客減少のため採算割れとなり、各地でバス路線の削減、廃止が進んでいる。また、全国各地においてタクシーの台数が増加しているにもかかわらず利用者が減少している。国土交通省は地域公共交通活性化・再生総合事業を新設し、地方自治体とバスやタクシー事業者との協働によるデマンド・バスや乗り合いタクシーなどの利用拡大を図っているが、ここには、移動サービスのニーズが高い状況と、それに従事する NPO と協業するという視点が抜け落ちている。

NPO の代表を地域公共交通活性化協議会に参加させて、移動困難者の利便性を向上させ、かつ、移動サービスに従事する NPO が活動する機会を拡大するための相補的連携システムを検討実施することが必要である。

多様な人々のニーズと地域固有の環境に対応したこれからの移動サービスは、政府・自治体、企業と NPO が互いの強みを生かして協力し合う**相補的**なアプローチの必要な局面に入ったといえる。 [Boris, 2006] [E.T.ボリス/C.E.スターリ, 2007]

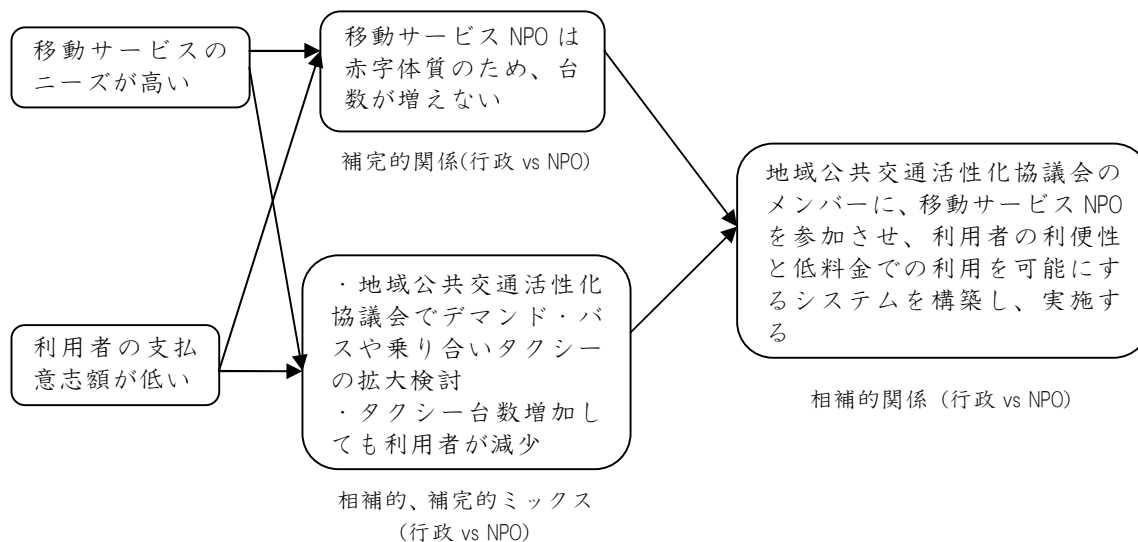


図 6-2 「補完型」移動サービスから「相補型」移動サービスへ

6.4.2 解決案を提言するにあたって

前章の問題点で指摘したように、現行制度の下での移動サービスは、単独事業のビジネスモデルとして赤字を解消することは極めて難しいが、官民の相補的な協働ができれば不可能ではない。下記の特性要因図は、各地で実施されている、又は、実験的に行われている多種多様な制度・方式の中から移動サービス事業の赤字を解消することに資すると考えられるものを選択してまとめたものである。実線の丸で囲まれた部分は、現行制度の中で解決可能と考えられる項目として解決案（1）、及び（2）で取り上げている。点線の丸で囲まれている部分は、今後、行政、企業、NPO、利用者が協働して取り組む項目として解決案（3）で取り上げている。

³ 公共財（サービス）は非競争性、非排除性の双方を持ち、私的財は両方を有しない。私的財であるが、ある種の公共性を有する医療、教育等を価値財（メリット財）という。これらのサービスはあらゆる人々がこれを享受する権利を持つと考えられている。

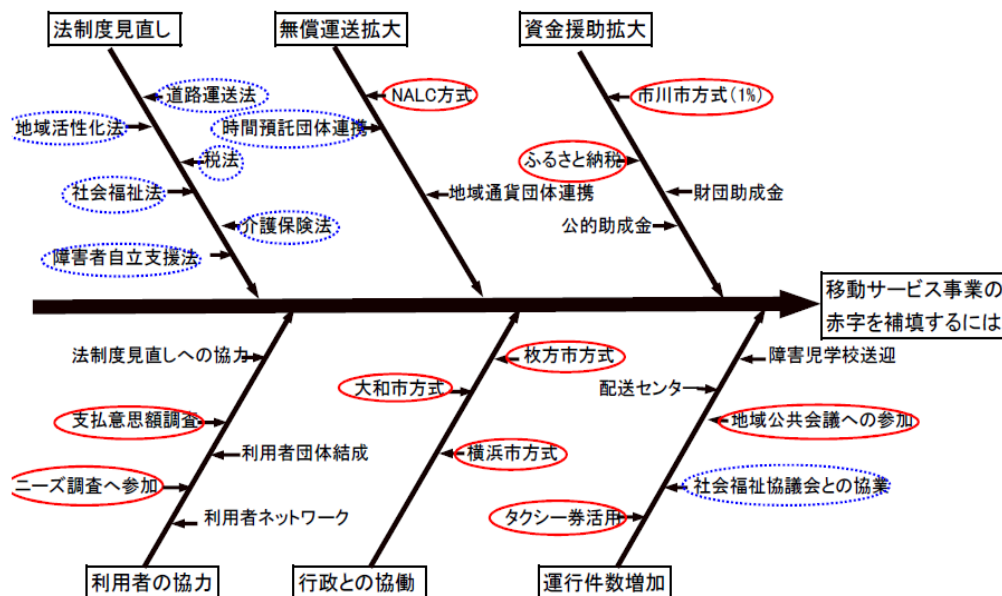


図 6-3 特性要因図：移動サービス事業の赤字を補填するには

6.4.3 解決案（1）（現行の制度・事例を参考にして解決する案）

1) 運行件数増加

- タクシー券の利用を NPO にも拡大する。
殆どの市町村で実施されている福祉タクシー券、障害者タクシー券などの利用可能な事業者として介護タクシー事業者などに加え、NPO も含めるように働きかける。
(横浜市他で実施されている。)
- デマンド・バスや乗り合いタクシーなどの運行を計画・実施している地域公共交通会議、又は、同様の会議へ、NPO が参加できるように地方自治体に働きかける。例えば、平成 20 年度国土交通省に認定された地域公共交通活性化・再生総合事業（平成 20 年度新設：予算額 30 億円）245 件の中に、NPO との協働を行うよう働きかける。

2) 行政との協働

- 地方自治体が、各地域で実施されている次のような事例を参考にして、ボランティア、NPO、タクシー事業者と共同で移動サービスを実施するよう働きかける。
- 枚方市方式：市のプログラムとして、ボランティアとボランティアの車を登録し、NPO、介護タクシーを含めた配車を共同配車センターが行っている。
 - 町田市方式：市の事業として共同配車センターが、介護タクシーと NPO の配車を実施している。
 - 横浜市方式：横浜市と NPO 法人横浜移動サービス協議会の協働事業で、移動サービスやお出かけ相談室など幅広い事業を行っている。（平成 19 年度末で終了）

3) 資金援助の多様化を促進する

- 市川市方式：市川市における「市民活動団体支援制度（1%支援制度）」は、地域づくりの主体であるボランティア団体や NPO など、市民の自主的な活動に対して、個人市民税納税者等が支援したい団体を選び、個人市民税額の 1%相当額等（団体の事業費の 2 分の 1 が上限）を支援できる制度である。（君津市の「文化のまちづくり市税 1%支援事業補助金」も同様の制度）
- ふるさと納税システムを活用する。

4) 無償運送のボランティア・システムを拡大する

- NALC（宮城）方式：会員に対してサービス提供した時間はいかなるサービスでも 1 時間 1 点として記録。自分が必要となったときに何時でも引き出して使える。NALC 宮城では、送迎の割合が活動の 80%を超えている。無償ボランティアを基本としているので、

高齢者及び障害者に対する移動サービスに係る NPO の現状と課題

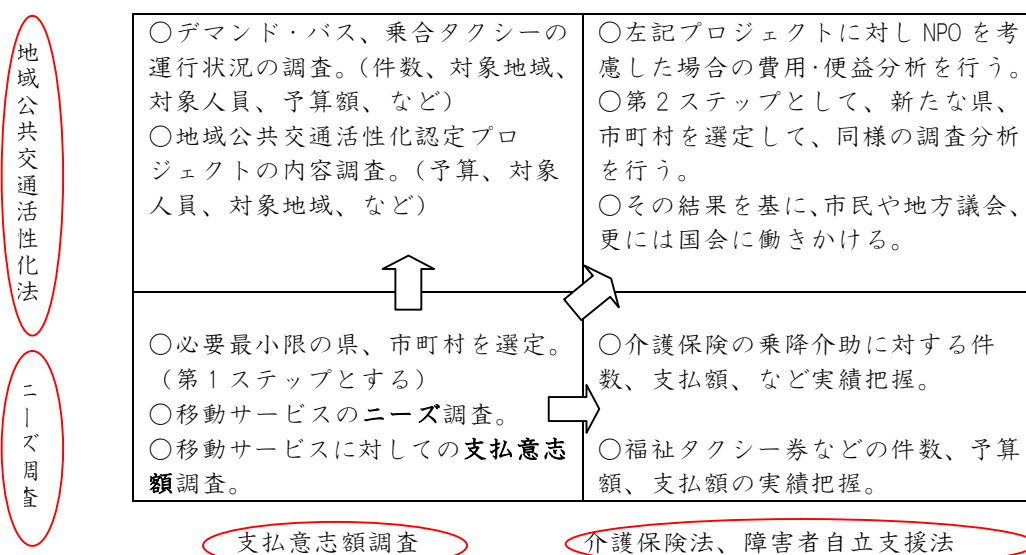
提供者は交通費など実費以外の金銭は一切受領しないが、預託時間がなくなった会員は、500 円（寄付金）でサービスを受けることができる。

- 各地で行われているボランティア、助けあい、時間預託、地域通貨、町内会などの移動支援活動を活性化させる。（島根県自治会等支援モデル事業、など）
- 国家公務員、地方公務員のボランティア休暇・休職状況を調査し、発表するとともに、時間預託システムの構築を呼びかける。

6.4.4 解決案（2）（相補的調査プロジェクト案）

- 1) NPO（例えば、全国移動サービスネットワークなど）が、NPO、地方自治体、国土交通省・厚生労働省などの協力を得て次のような調査を行い、その結果を基に政策提言する。高齢化率、人口密度、交通空白地、団地などの項目を基に、第1ステップとして必要最小限の数の県、市町村を選定し、世帯を対象とした移動サービスのニーズ、移動サービスに対する支払意志額を調査する。支払意志額については、できれば現実に移動サービスを利用している人々が支出している金額も調査する。
 - 2) 選定された県、市町村において実施されている介護保険の乗降介助の件数、支払額、及び福祉タクシー券などを配布している人数とその費用などを調査する。
 - 3) 選定された県、市町村において実施されているデマンド・バスや乗り合いタクシーの実施件数、対象地域、対象人員、予算(実績)額、等の運行状況を調査する。また、同時に、国土交通省で認定された地域公共交通活性化プロジェクトの内容を調査・分析する。
 - 4) 上記3)で調査した地域公共交通活性化プロジェクトに対し、NPOによる移動サービスを考慮した場合の費用・便益分析を行う。利用者の増加、運行時間の短縮、運行経費の減少、利用者の満足度向上など、多くの効果が殆ど追加費用なしで期待できる。（例えば、2008年度の認定事業245件にNPOの活動をリンクするケース）
 - 5) 必要に応じ、第2ステップとして新たな県、市町村を選定し、同様の調査分析を行う。
 - 6) その結果を基に市民や地方議会に対し説明を行い、アドボカシー活動を展開する。必要に応じて全国展開を行い、国会に対する政策提言を行う。
- 以上の流れを図示すると、図6-2になる。

表6-2 相補的調査プロジェクト(案)



6.4.5 解決案（3）（新しいアプローチにより解決する案）

- 1) 社会福祉協議会との協働推進
 - (1) 従来のような幅広い事業型社会福祉協議会の性格を改めて、行政に近い社会福祉協議会から市民に近いNPOの支援等に役割の重心を移行する。社会福祉協議会では重点的な福

高齢者及び障害者に対する移動サービスに係る NPO の現状と課題

社事業のみを担当し、他の多くの事業は実行能力のある NPO に委任するなど、重点志向を強める。例えば、社会福祉協議会の移動サービスに関する活動を全面的に NPO 団体に委託するか、又は、NPO 団体との協働体制を組む。

現在、社会福祉協議会のサービスは、特別の場合を除き、週日の 9 時～16 時に行われている。協定を結ぶことにより、対象人員を登録し、運営協議会の協議を経て、夜間、週末、祭日等に NPO がサービスを提供して利用者の利便を図ることも可能となる。

- (2) 全国 2,530 の市区町村社会福祉協議会が会費として住民から集めている月額 100 円～300 円のうち、例えば 10%を原資としても、移動サービスのレベル向上は画期的に期待できる。多くの県や市町村で実施されている社会福祉協議会の役割見直しの中で、上記(1)とともに検討する。

2) 法律の改正要求

- (1) 「移動サービス」は福祉の観点から必須の公共サービスであるとの認識で、国連憲章批准に向けた法整備（介護保険法、障害者自立支援法、地域公共交通活性化法など）を早急に行う。そして、企画段階から実施に至るプロセスで NPO とのパートナーシップを強化し、その活動に必要な予算措置を講ずる。
- (2) 認定 NPO 法人の認定要件（NPO に対する税の減免、寄付控除、など）を緩和し、バリアフリー新法と同じ様に目標値を設定する。（例えば、2011 年までに認定 NPO 法人を 500 団体にするなど）。
- (3) NPO 活動を通じてボランティア活動を行った個人に対し、還付されない出張交通費、ガソリン代やパーキング料金など自家用車利用交通関連費、タクシー料金などの活動関連費用などに対し、確定申告を通じて課税控除を行う。

3) 無償運送 NPO 団体の連携・ネットワーク化

- (1) 自分の車を利用して移動サービスを実施している時間預託やタイムバンキングの団体、地域通貨の団体、ボランティア休暇・休職を活用している企業ボランティア団体、公務員ボランティア団体等の掘り起こしとネットワーク化を図り、その活動と実績を PR する。
- (2) 上記団体のネットワークを生かし、複数の地域で特定地域、特定利用者を対象とする「ボランティアによる移動サービス(無償)デモンストレーション・プロジェクト(仮称)」を計画、実施して、その活動と実績を広く広報する。

6.4.6 おわりに

日本における問題点をまとめるに当たり、「日米の差異」で示した次のような項目を取り上げなかった。高齢者・障害者等に対する輸送の重要性を認識して調整すること、ボランティアの促進とその活動を通じて人材を育成すること等を目的とした大統領令の発布、11 省庁間の壁を取り払って統括・実施した輸送プロジェクトの推進、NPO に対し重点的に配布して輸送車両などの購入・設置を拡大した FTA 予算、セクション 5310 などである。

日本においても、上記項目は本稿の課題を解決する重要なインフラとして位置づけされるものであり、移動困難者の立場や、移動サービス事業者としての立場からいえば、すぐにでも導入実施してほしい内容である。しかしながら、日本の政治システム、社会システム、法制度、国民性などを考慮すると、それらの要望が受け止められる可能性は極めて低いと言わざるを得ない。従って、解決案としては、現行の法制度のもとで実現可能性の高い「官民の相補的な協働」を基にした提言を行うに留め、その他の要望については、国連障害者権利条約批准の状況や、関連省庁における取り組みの経緯を見ながら適宜訴えを続けていきたい。

最後に、論文作成にあたって的確な指導を頂いた栗山規矩教授に厚く感謝を申し上げますとともに、米国調査の計画から実施に至る過程でお世話になった日米の協力者の方々、そして、日本における関連データの収集過程において様々な形でお世話になった NPO 全国移動サービスネットワークの理事や関係者の方々にも心から感謝の意を表する。

参考文献

(財) 日本システム開発研究所. (2006 年 3 月). マネジメント能力の育成に関する諸外国の先進事例調査報告書. 参照日: 2008 年 7 月, 参照先: 文部科学省:

http://www.mext.go.jp/a_menu/shougai/chiiki/chousa/06051210.htm

(独) 福祉医療機構. (2006 年 12 月). 障害者自立支援法早わかりガイド. 参照日: 2008 年 11 月, 参照先: http://www.wam.jp/shienhou_guide/category4/index.html

AmeriCorps. (2008). What Is AmeriCorps? 参照日: 2008 年 6 月, 参照先: About AmeriCorps:

<http://www.americorps.org/about/ac/index.asp>

Anne Arundel County. (2008 年 2 月). Handy Cab Program. 参照日: 2008 年 4 月, 参照先:

<http://www.aacounty.org/Aging/agingServices/handyCab.cfm>

Anne Arundel County. (2008 年 2 月). Van Transportation Medical and General Purpose Transportation. 参照日: 2008

年 5 月, 参照先: <http://www.aacounty.org/Aging/agingServices/transportation.cfm>

Beverly Foundation. (2007 年 1 月). Transitions to Options (APTA Report 2007). 参照日: 2008 年 10 月, 参照先: Beverly

Foundation: http://www.beverlyfoundation.org/library/transportationoptions/TransitionsToOptions_Report.pdf

BorisE.T./Steuerle,C.E. (2006). Nonprofits & Government Second Edition. The Urban Institute Press.

E.T.ポリス/C.E.スターリ. (2007). NPO と政府. ミネルヴァ書房.

Easter Seals Project ACTION. (2007 年 8 月). The Americans with Disabilities Act and You. 参照日: 2008 年 10 月, 参照先: Easter Seals Project Action:

http://projectaction.easterseals.com/site/DocServer/TAXI_ADA_print-ready11-2_2_.pdf?docID=17743

Easter Seals Project ACTION. (2006 年 8 月). Transportation Services for People with Disabilities in Rural and Small Urban Communities. 参照日: 2008 年 6 月, 参照先:

http://projectaction.easterseals.com/site/DocServer/Rural_Solutions_Summary_Report.pdf?docID=31023

Easter Seals Project ACTION. (2008 年 1 月). What is ADA complementary paratransit? 参照日: 2008 年 5 月, 参照先:

http://projectaction.easterseals.com/site/PageServer?pagename=ESPA_faq_what_is_ADA_paratransit

FTA. (2008 年 1 月). Grants Programs. 参照日: 2008 年 6 月, 参照先:

http://www.fta.dot.gov/funding/grants_financing_263.html

FTA. (2008 年 6 月). RESEARCH PROGRAM PLAN (FY 2008 - FY 2012). 参照日: 2008 年 8 月, 参照先:

http://www.fta.dot.gov/documents/Multi-Year_Research_Program_Plan_2008-12.pdf

FTA. (2008 年 1 月). Rural and Small Urban Areas (5311). 参照日: 2008 年 6 月, 参照先:

http://www.fta.dot.gov/funding/grants/grants_financing_3555.html

FTA. (2008). Section 5310 Program Overview. 参照日: 2008 年 10 月, 参照先:

http://www.fta.dot.gov/funding/grants/grants_financing_8348.html

FTA. (2008 年 1 月). Transportation for Elderly Persons and Persons with Disabilities (5310). 参照日: 2008 年 6 月, 参照先:

http://www.fta.dot.gov/funding/grants/grants_financing_3556.html

高齢者及び障害者に対する移動サービスに係る NPO の現状と課題

IRS. (2007). Publication 526, Charitable Contributions. 参照日: 2008 年 8 月, 参照先: IRS:
<http://www.irs.gov/pub/irs-pdf/p526.pdf>

JDF (日本障害フォーラム). (2008 年 5 月 26 日). 障害者権利条約厚生労働省関連の項目についての意見書. 参照日: 2008 年 8 月, 参照先: JDF: <http://www.normanet.ne.jp/~jdf/yobo/20080526.html>

KFH Group, Inc. (2007 年 9 月). Maryland State & Regional Coordinated Transportation Plans for SAFETEA-LU. 参照日: 2008 年 9 月, 参照先: http://www.baltometro.org/reports/PublicTransit_HumanServices.pdf

Maryland Secretary of State. (2008 年 6 月). Charities Registered in Maryland. 参照日: 2008 年 6 月, 参照先:
<http://www.sos.state.md.us/sos/search/charity.cfm>

Maryland State. (2007 年 10 月). HB 1189 Transportation - Maryland Senior Rides Program - Grant Limitations. 参照日: 2008 年 8 月, 参照先: http://mlis.state.md.us/2007RS/fnotes/bil_0009/hb1189.pdf

NAPTA. (2005 年 9 月). SAFETEA-LU - Transit-Related Provisions. 参照日: 2008 年 6 月, 参照先:
http://www.napta.net/safetea_lu_provisions.asp

Neighbor Ride. (2008 年 7 月). Welcome to Neighbor Ride. 参照日: 2008 年 10 月, 参照先: <http://www.neighborrider.org/>

NPO / NGO に関する税・法人制度改革連絡会. (2008 年 11 月 14 日). NPO 法人制度の税制改正に関する要望書. 参照日: 2008 年 12 月 5 日, 参照先: <http://www.npoweb.jp/pdf/NPOTaxSystemRevision.pdf>

Partners In Care, Inc. (2008 年 1 月). Building Community With Time Exchange. 参照日: 2008 年 12 月, 参照先:
<http://www.partnersincare.org/>

The Beverly Foundation. (2008 年 9 月). STAR SEARCH SURVEY & STAR AWARDS FOR EXCELLENCE 2008 REPORT. 参照日: 2008 年 9 月, 参照先: http://www.beverlyfoundation.org/library/STARawards/2008star_search_report.pdf

The Beverly Foundation. (2001). Supplemental Transportation Programs For Seniors. The Beverly Foundation.

The Beverly Foundation. (2007 年 2 月). THE CALIFORNIA CLEARINGHOUSE OF STPS A PROJECT REPORT. 参照日: 2008 年 6 月, 参照先: http://www.beverlyfoundation.org/awards/pdf/Clearinghouse_Report.pdf

The White House. (2005 年 1 月 27 日). Executive Order: Amendments to Executive Order 13285. 参照日: 2008 年 8 月, 参照先: <http://www.whitehouse.gov/news/releases/2005/01/20050127-4.html>

The White House. (2004 年 2 月 24 日). Executive Order: Human Service Transportation Coordination. 参照日: 2008 年 9 月, 参照先: <http://www.whitehouse.gov/news/releases/2004/02/20040224-9.html>

United We Ride. (2004 年 12 月). 2004 UWR Coordination Grant Applications. 参照日: 2008 年 5 月, 参照先:
<http://www.t-tap.org/strategies/transport/UWRAmbassadorassignments12.07.04.pdf>

United We Ride. (2004). FAQ. 参照日: 2008 年 6 月, 参照先: http://www.unitedweride.gov/1_72_ENG_HTML.htm

USA Freedom Corps. (2008). About USA Freedom Corps and the President's Call to Service. 参照日: 2008 年 4 月, 参照先: About USA Freedom Corps : http://www.usafreedomcorps.gov/about_usafc/call/index.asp

WSDOT. (2008). Volunteer Driver Selection Guidelines. 参照日: 2008 年 10 月, 参照先: WSDOT:
www.wsdot.wa.gov/NR/rdonlyres/C8603F37-9146-4A20-9D8F-AF888141498C/0/f10a.doc - 2008-12-25

WSDOT. (2008). Volunteer Drivers Guide - A guide to Best Practices. 参照日: 2008 年 10 月, 参照先: WSDOT:
<http://www.wsdot.wa.gov/Transit/Training/vdg/>

高齢者及び障害者に対する移動サービスに係る NPO の現状と課題

外務省.(2007年9月28日).「障害者の権利に関する条約」(仮称)への署名について.参照日:2007年10月27日,参照先:http://www.mofa.go.jp/mofaj/press/release/h19/9/1175598_812.html

関西 STS 連絡会.(2007).地域生活支援活動の現状から福祉有償の今後の課題を考える.関西 STS 連絡会.

鬼塚正徳.(2006).セダン特区の全国展開などに向けた取組み.地域科学研究会.

厚生福祉.(2008年).特集 介護経営の現状と課題(129)「介護タクシーとは何か.厚生福祉(2008年5月13日),2-9.

厚生労働省.(2007年年12月).介護保険事業状況報告(暫定).参照日:2008年6月,参照先:厚生労働省:<http://www.mhlw.go.jp/topics/kaigo/osirase/jigyom08/0803.html>

厚生労働省.(2006年8月4日).平成18年10月以降における通院介助の取り扱いについて 事務連絡.参照日:2008年9月,参照先:厚生労働省:<http://www.jupiter.sannet.ne.jp/to403/tsuuin.html>

行政改革推進本部.(2004年3月16日).規制改革・民間開放推進3か年計画.参照日:2008年8月,参照先:自由民主党:<http://www.jimin.jp/jimin/gyo/koremade/kisei/160319a.html>

国土交通省.(2007年7月5日).「地域による地域のための公共交通の活性化・再生を目指して」について.参照日:2008年6月,参照先:http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/01/010705_.html

国土交通省.(2008年2月22日).交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会 タクシー事業を巡る諸問題に関する検討ワーキンググループ.参照日:2008年10月,参照先:国土交通省:<http://www.mlit.go.jp/singikai/koutusin/rikyou/jidosha/taxijigyou/02/images/04.pdf>

国土交通省.(2008年2月28日).自家用有償旅客運送フォローアップ検討会ワーキンググループの開催に際してのお願い.参照日:2008年7月,参照先:国土交通省:<http://www.eonet.ne.jp/~hyogo-isonet/info/kkokou-working3.pdf>

国土交通省.(2006年9月29日).道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様について.参照日:2008年9月,参照先:国土交通省:<http://www.mlit.go.jp/jidosha/sesaku/jigyo/jikayouyushoryokaku/styleoftransportwithoutlicense.pdf>

国土交通省.(2008年9月30日).平成20年度「地域公共交通活性化・再生総合事業計画」等の公募結果について.参照日:2008年10月,参照先:http://www.mlit.go.jp/report/press/sogo12_hh_000006.html

国土交通省自動車交通局旅客課.(2008年3月).福祉有償運送ガイドブック.参照日:2008年6月,参照先:国土交通省:<http://www.mlit.go.jp/jidosha/sesaku/jigyo/jikayouyushoryokaku/GB-honbun.pdf>

全国移動ネット.(2007年).移動サービス(自家用有償運送)認定 運転者講習テキスト.NPO法人全国移動サービスネットワーク.

全国移動ネット.(2007).自家用有償旅客運送の手続き完全マニュアル.NPO法人全国移動サービスネットワーク.

全国移動ネット.(2008).福祉有償運送に関する実態調査報告書.NPO法人全国移動サービスネットワーク.

全社協.(2006年10月).平成17年度社会福祉協議会基本調査結果.参照日:2008年7月,参照先:全国社会福祉協議会:http://www.miyagi-sfk.net/main/DD_61161431442620.pdf

高齢者及び障害者に対する移動サービスに係る NPO の現状と課題

全乗連.(2006年9月).平成15年度以降の介護タクシーの取扱い.参照日:2008年8月,参照先:全乗連:<http://www2u.biglobe.ne.jp/~zenzyo/CARE6.html>

総務省など.(2006年12月15日).移動等円滑化の促進に関する基本方針.参照日:2008年5月,参照先:<http://www.mlit.go.jp/barrierfree/transport-bf/shinpou/kihonhoushin.html>

猪井博登.(2008).福祉有償運送事業者の運営実態をもととした移送サービスの在り方に関する研究.日本福祉のまちづくり学会.

町田市.(2008).福祉輸送サービス共同配車センター(やまゆり号運行サービス・市民外出支援サービス).参照日:2008年8月,参照先:町田市:
<http://www.city.machida.tokyo.jp/kurashi/kotsu/kyoudouhaisya07.04/index.html>

嶋田暁文.(2008).原稿・福祉有償運送制度の問題点と改革への方向性.NPO法人全国移動サービスネットワーク.

東京交通新聞.(2008年10月27日).福祉輸送あり方調査委が初会合.東京交通新聞.

内閣府.(2008年6月).内閣府NPOホームページ.参照日:2008年10月,参照先:
http://www.npo-homepage.go.jp/support/nintei_2.html