

訪問介護事業所等の

協同の
発見

ケア輸送に関わる留意点

緒方 満（福岡自交労協理事長）

介護事業に伴う「ケア輸送」の現場で混乱が起きています。「協同の発見 7 月号 (No. 156)」で大分自交労協の高野さんが、道路運送法との関連で旅客輸送と自家輸送、または無償輸送との違いを整理し、今後の課題についても併せて指摘されていましたが、私は、訪問介護事業所や居宅介護事業所（以下訪問介護事業所等）の介護福祉士やホームヘルパー、居宅介護従業者（以下訪問介護員等）が、道路運送法に抵触せずに利用者の輸送をどう確保していくか、何をどうすればよいのかについて以下具体的に報告します。

1 介護に伴う輸送（違反）の実態について

訪問介護員等は、家事援助や身体介護などの本来業務のほかに、利用者からの要望を断りきれずに通院や通所、買い物や銀行・郵便局などへの輸送を行っているケースが多々あると思います。しかし、一旦、交通事故を起こせば、「好意でやったこと」では済まされず、訪問介護員本人に対する道交法上の処分はもとより、被害者に対する賠償責任や道路運送法上（白タク行為）の責任を問われるこ

とも考えておかねばなりません。

道路運送法上の事業許可を受けずに、「運賃」「料金」「報酬」などの名目如何にかかわらず、また直接・間接（家事援助や身体介護に輸送コストを含めて保険請求する場合など）を問わず有償で、反復・継続して輸送を行っているケースであれば、告発や交通事故で発覚し、法違反として摘発されることもあり得る、ということをご承知しておく必要があります。因みに、道路運送法第4条違反（白タク行為）は懲役3年以下、罰金300万円以下であり、「またはこれを併科する」となっています。現場の「軽い認識」とは裏腹に、かなりの「重罪」であるといえます。

なお、デイケアやショートステイ、病院などの患者等輸送はそれが生業の範囲内（不特定多数の人を対象としないこと）である限り、道路運送法が適用されない「自家輸送」に該当し、白ナンバー車による輸送でも法違反ではないとする見解が国土交通省から示されたところです。しかし、この場合でも通所に関わる送迎加算が運賃に該当するかどうかは今後も検討できるかぎり道路運送法による許可を受けた旅客運送事業

者に委託することとする条件を付しています。

2 道路運送法上の介護輸送（支援費制度を含む）に関わる許可区分

前記の実態を踏まえて国土交通省は2004年3月、厚生労働省と協議の上、NPOを含む福祉・介護輸送の取り扱いについて新たな方針を示したところです。

NPOによる輸送は、道路運送法第80条を拡大解釈して許可するものですが、原則はその地域に福祉・介護輸送に携わる旅客自動車運送事業者や代替輸送機関がないことを前提としており、許可に当たっては地方自治体が主宰する「運営協議会を開催しなければならない」としています。

この項ではNPOの許可に関しては省略しますが、両省は介護輸送の今後の取り扱い方針を「訪問介護事業者等が行う要介護者等の輸送については、道路運送法上の事業許可によることを原則とする」としました。また、今年になって厚労省は、「旅客自動車運送事業の許可を得ない訪問介護事業者等の通院等乗降介助の保険請求（1回当たり1000円）は来年4月以降認めない」よう各県に指導するとともに、訪問介護事業者等に対して道路運送法上の事業許可を取得するよう促しており、その間は「直ちに介護保険法や道路運送

法による行政処分や刑事告発は行うものではなく、業務適正化、許可取得等に係わる指導、啓発を重点的に実施する」としています。つまり、「来年の改正介護保険法の施行までは大目に見ます」ということです。

なお、この場合の道路運送法の事業許可とは以下の3種です。

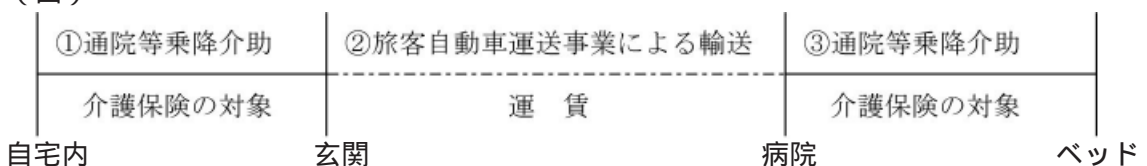
- 道路運送法第4条による許可(乗合バス、貸切バス、タクシー)
- 道路運送法第43条による許可(特定旅客自動車運送事業)
- 道路運送法第80条による許可(NPO等)

3 訪問介護事業者等が介護輸送を行うために

訪問介護事業者等が安心して介護輸送を行うためには、結論から言うと、道路運送法第4条の一般乗用旅客自動車運送事業(タクシー)の患者等輸送限定の許可を取得することをお勧めします。資格要件や申請手続きもずいぶん簡素化されており、行政と相談しながら許可を得ることはそれほど難しいことではないでしょう(介護輸送の許可要件や申請に関わる手続きの詳細は各運輸局のホームページに掲載されています)。

許可の取得に関しては後述しますが、まず、通院等乗降介助の介護報酬と運賃・料金の区分について説明します(下図参照)。

(図)



上図のように、道路運送法による許可を持たない訪問介護事業者等が もしくは のみを行う場合は問題ありませんが、 の輸送と連動し、しかも運賃や料金を別途収受すれば明らかな違反となります。逆に、タクシー会社などには通院等乗降介助のほかに輸送に関しては「運賃」を収受するよう指導しています。もっといえば通院等乗降介助を含めたものを「運賃・料金とする」というのが当局の考え方です。もとより、この場合でも運賃は認可を受ける必要があります。

訪問介護事業者等が介護輸送を行う場合は、事業者がまず道路運送法第4条の「限定許可を」取得し、併せて訪問介護員等の自家用輸送による有償輸送の許可を得る必要があります。そうすれば、2種免許を持たない訪問介護員等の自家用車(白ナンバー)でも有償輸送を行うことが可能となります。

この場合の訪問介護員等の輸送は図の と または と 、 もしくは訪問介護サービスと連続して、または一体として行うことが必要となります。

つまり、「専ら輸送のみを行うものでないこと」が条件となります。運賃は事業許可に付随して認可される運賃(変更申請は随時)を収受しなければなりません。

概要は以下の通りです。

①患者等輸送限定許可の主たる条件(青ナンバー)

定款の変更

車両は、車椅子の固定やストレッチャー等の設備を要する

1台でも許可(5台以上は国家資格の運

行管理者が必要)

運転者は二種免許が必要

運行管理責任者や整備管理者、事故及び苦情処理体制

駐車場や前面道路の幅員

資金計画

損害賠償能力(対人8000万円、対物200万円以上の任意保険に加入していること)

運賃の認可(距離制、時間制、定額制など)

営業区域(都道府県単位)の特定

輸送の対象人数

事業許可を受けよとする者が道路運送法第7条の欠格事由(懲役または禁固1年以上の刑に処せられその執行を終わった日から2年以上経過していないとき、他)に該当しないこと

②契約(雇用)する訪問介護員等の自家用車(白ナンバー)による有償輸送許可の主たる条件

ケアプランや支援費支給決定に基づく訪問介護サービスと一体、または連続して行う輸送であること

事業者の責任において、運行管理、運転者の指導、監督、苦情処理、事故対応等の措置が行われるもの

使用する車両が対人8000万円、対物200万円以上の任意保険に加入していること
車体に許可を受けた車両であることを表示

事業所のみにおいて輸送を引受け
運転者が道路運送法第7条の欠格事由に該当しないこと

運転者が申請日前2年間、無事故及び免許停止処分を受けていないこと
 運転者が安全運転、乗降介助等の講習を受講していると、または予定であること
 訪問介護員が車両の使用権原(他人の車でも可)を有すること
 利用者にあらかじめ自家用車による有償輸送であることを告知すること
 による認可運賃・料金を収受すること

以上のことから結論は、1台でも事業許可を取得すれば、後は2種免許を持たないヘルパーさんの自家用車でも有償輸送が行えるということです。

4 最後に

私たちはタクシーの労協です。本来、旅客輸送はプロドライバーが担うべき、とする立場です。しかし残念ながら、全国のすべての地域に介護タクシー事業者が存在するわけではなく、高齢者や障害者が等しく安価で、安全に安心して移動する権利を有しているとは言いがたいことも事実です。しかも、来年4月以降は、要介護1の大部分と要支援の乗降介助は「移乗にかかる介助の必要性が乏しい」という理由から、介護予防訪問介護に包括する方向で検討されており、要介護1の乗降介助は打ち切られることとなります。

既存の介護タクシー事業者の利用者は、その6～7割が要介護1(すでに要支援の方は制度上の乗降介助を受けられない)と言われており、事業の継続か撤退かの決断を迫られています。一方、運輸行政は実態を追認する形で訪問介護事業者やNPOなどによる輸送

を容認してきました。つまり、「旅客自動車運送事業者だけでは移動制約者の輸送を担いきれない」とする判断からです。だからといって、安全輸送に対する不安が消えたわけではなく、訪問介護事業者等であっても一定の資格や設備を整えたうえで輸送に携わるべきと考えます。

新予防給付の対象となる方々の日常の「足」を誰がどのように担っていくのかが私たちの当面の課題ですが、同時に、制度としての福祉・介護輸送をどう確立していくのかが問われていると思います。「移動の自由」は人権に関わる問題であり、旅客自動車運送事業者や介護事業者、病院、施設、NPO、自治体、地域住民、その地域に関係するすべての人々の合意形成をはかりつつ、利用者本位の輸送手段を確立する必要があります。その先進例をモデルケースとして全国的な制度を確立する 私たち自交労協がその担い手となれば、と考えています。

(不明の点は福岡自交労協の緒方までお問い合わせください)