

内外交差点

介護タクシー発祥と経緯のまとめ② 介護タクシーの残念な衰退と若い経営者に一言

貞包 健一氏（ほほえみグループ代表取締役） 第12/12回

1999年12月に福岡県タクシー協会が全県ネットで行った「ケアタクシー」サービスを開始しました。この時に、運輸当局は報告書の様式を定めて通知しました。サービスを開始する2週間前に提出すると定めた概要報告書と、毎年5月31日までに提出すると定めた利用実績報告書です。北九州タクシー協会内でも、各社に記入してもらい、後出しで提出したのを記憶しています。ただ、利用実績報告書を含めて、その後の介護タクシーに関する報告制度がどうなったかは定かではありません。

2000年4月から介護保険制度が始まるということで、介護タクシーに保険が適用されるのかに注目が集まりました。しかし、ニーズは高いものの、介護保険に適用される可能性は低いと考えられていました。実際始まった介護保険制度では移送サービスは対象ではなく、市町村が負担する「横出しサービス」があれば保険の対象になることになりました。千葉県鎌ヶ谷市や埼玉県志木市などが、独自の介護保険サービスとしてタクシー会社に移送サービスを認定しました。介護保険対象外となったものの、乗車時と降車時を身体介護として請求する事例が出てきました。乗降車時それぞれ2100円の介護料金（1割負担：210円）とタクシー代とで3倍近い収入となりました。その後に大きなインパクトを与えたのが、メディスのチラシです。

メディスは、2000年5月から移送を含む介護保険適用サービスを始めました。総額2100円、自己負担210円で介護タクシーが利用できるというものです。それに対し行政側の判断も求められ、当時の厚生省は「移送は訪問介護に該当しない」としたため、メディスはタクシー運賃を無料としました。次に、無料としたタクシー運賃に対して、当時の運輸省が判断を求められることになりました。九州運輸局は、「道路運送法に違反している」と指導しますが、メディスはサービスを継続していきました。2000年10月

には、弊社も訪問介護の指定を受けつつ、介護タクシーでの運賃の半額を提案しました。最終的には、2001年1月5日運輸省最後の日に、「タクシー運賃相当額が、事実上、当該事業の実施に伴う事業者の収入になっていけば、

認可運賃を収受しているという理解も可能であり、道路運送法直ちに違反とはいえない」と通知されました。

行政のお墨付きを得た210円の介護タクシー

の利用者は爆発的に増えていきました。ちょうどその頃、福祉車両については増車ができることになり、弊社でも24両のタクシーに対して、介護タクシーが30両に至るまで一気に増車しました。介護報酬の増加を憂慮した厚労省は、2003年度から通院等乗降介助という単位を作り、報酬を半分以下にしました。ここで、創設者のメディスも、他の多くのタクシー事業者も撤退していきました。また、運賃が無料になったことで、「無償」が道路運送法から外れることになり、厚労省が白タクでも介護保険の適用を認めると通知したことで、全国で各県の判断を2分割する問題へと発展しました。最終的に「介護輸送に係る法的取扱について」という中間整理が出され、道路運送法78条2項が追加されることとなります。厚労省が発表する通院等乗降介助の実績を当初から追っていますが、要介護者が増加する中、通院乗降だけは減少の一途をたどっています。

＜連載の最後に＞

24年4月から12回のコラムを書く機会をいただいた交通界と読んでいただいた方々に感謝申し上げます。最後に言いたいこと、考え始めたら沢山あるのですが、若い経営者の方に伝えたいことだけを書いて終わります。

鳥取県ハイヤー・タクシー協会（澤耕司会長）では、「若手経営塾」を毎年開催し、今年2月には私が2度目の講師として話をさせていただきました。このようにタクシー協会として勉強会を行う事例はほとんど聞いたことがなく、タクシー事業者はもっと協会内でも勉強の機会を設けるべきだと思います。また、地域公共交通に関するセミナーやシンポジウムなどにも、積極的に参加してタクシー屋としての意見を述べていくべきだと思います。

全タク連は、業界の発展や国への要望などの分野でその使命を果たしてくれていると理解していますが、役員の方々と我々中小との規模の違いによる考え方の相違は致し方ありません。そこで、中小の別組織を作るくらいの覚悟が必要だと思ってきました。「くらしの足を守る」タクシーであるために、ぜひ中小のタクシー会社が核となる組織を作って「交通空白解消」に向けた実効性のある対策を考えていくべきです。国も中小の経営者たちが現場で感じている意見を吸い上げて欲しいものです。

