

ユニバーサル社会を目指して

これからのタクシー（バリアフリー新法ガイドブック）

～国土交通省自動車交通局旅客課監修～



社団法人 全国乗用自動車連合会
財団法人 全国福祉輸送サービス協会

◇はじめに◇

タクシー業界では、高齢者や障害者など手助けが必要な方々の外出支援サービスを「ケア輸送サービス」と呼称し、平成13年には逸早く(社)全国乗用自動車連合会内に「ケア輸送特別委員会」を設けるなど、積極的にケア輸送の導入に取り組んできました。現在、(財)全国福祉輸送サービス協会と協力し、24時間365日、いつでもどこでも安全・安心で快適なケア輸送サービスの提供を目指して活動を続けています。

平成18年12月のバリアフリー新法の施行に伴い、タクシー事業者は公共交通事業者として同法の対象となり、福祉タクシー車両の構造及び設備について定められるとともに平成22年までに約1万8,000台の福祉タクシーを導入することが目標とされ、さらに、職員に対するバリアフリー教育の実施に努めることとされています。

本書は、バリアフリー新法についてわかりやすく解説したものです。新法の趣旨を踏まえ、一人でも多くのタクシー業者が、お客様サービスの一環として「ケア輸送サービス」に取り組んでいただければ幸いです。

社団法人 全国乗用自動車連合会
会長 富田 昌孝

(財)全国福祉輸送サービス協会は設立以来、ユニバーサル社会の実現を目指して、高齢者や障害者等に対して福祉車両を活用した移動支援を進め、移動制約者の足として堅実な活動を続けてまいりました。あわせて、利用者に対し安全・安心・快適な「ケア輸送サービス」を提供するために、(社)全国乗用自動車連合会と協力してケア輸送サービス従事者研修を実施してまいりました。また、ケア輸送士が乗務するタクシー車両に「ケア輸送ステッカー」を貼付するなど、サービスの質の確保・向上に努めてまいりました。

「ケア輸送サービス」に携わる皆様には、本書で紹介したバリアフリー新法、さらには(財)全国福祉輸送サービス協会の設立趣旨等への認識を新たに、利用者から信頼される、より良いサービスの提供に努めていただきたいと思います。本書がその一助となれば幸いです。

財団法人 全国福祉輸送サービス協会
会長 関 淳一(全乗連ケア輸送委員長)

◇登場人物紹介◇



あすなるタクシー社長
檜田善治



常務
檜田勇樹



勝田部長



真下課長



秋本課長
(研修担当)



脇山
(ドライバー)

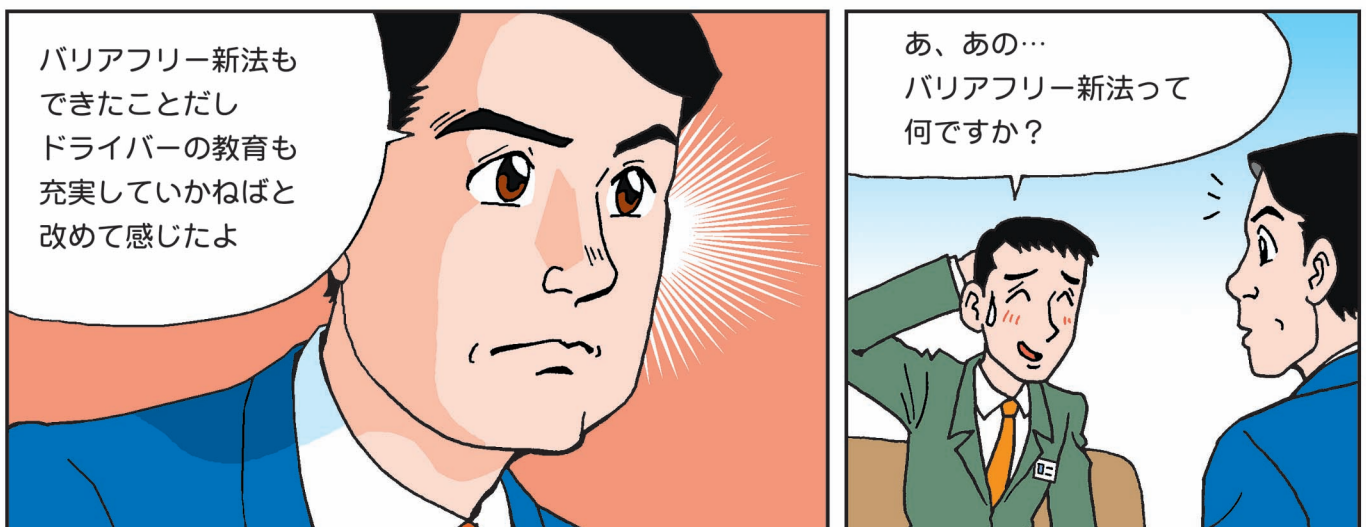
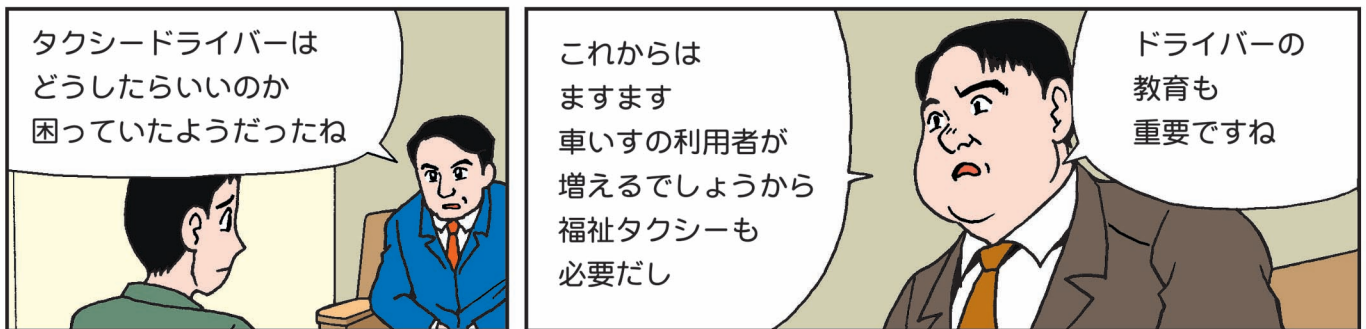
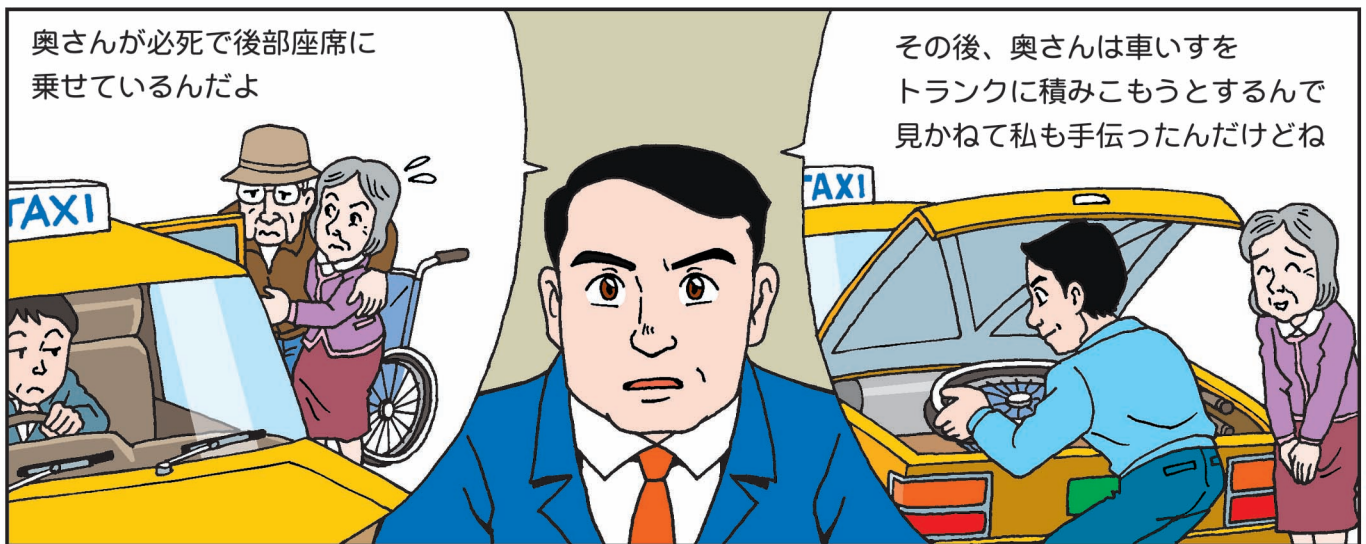
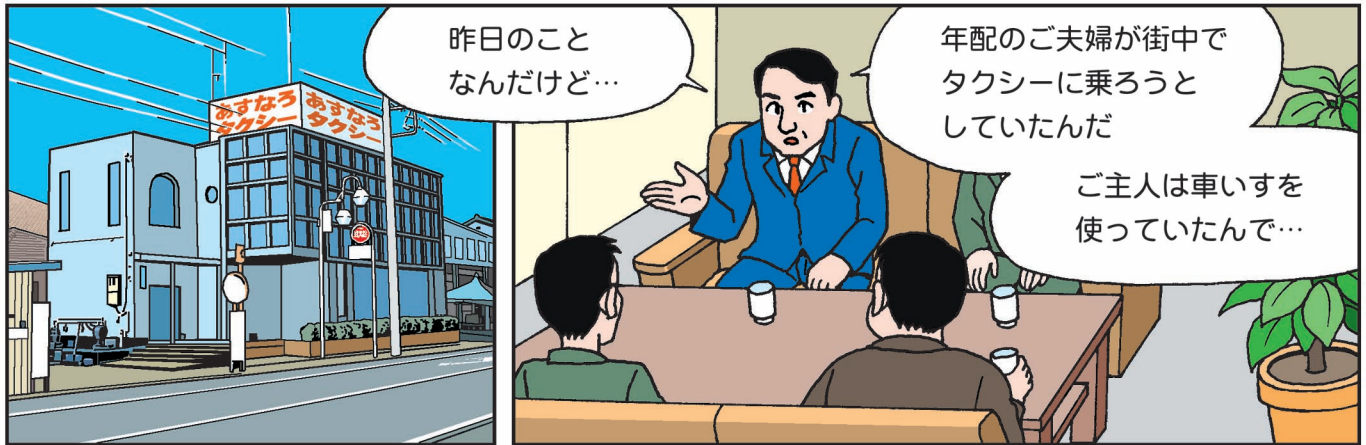


大西
(ドライバー)



浅野
(事務員)

◇第1章：平成22年までに1万8,000台の福祉タクシー導入が目標となりました



正式には
こういうんだ



「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」

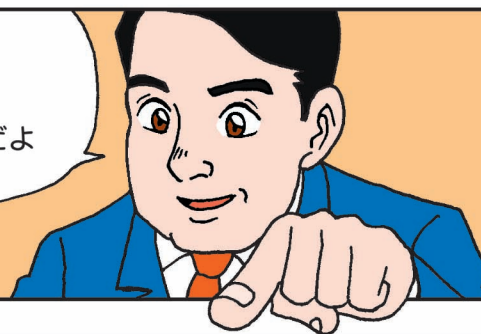
(平成 18年 6月 21日 公布、同 12月 20日 施行)

- これまでの「交通バリアフリー法(平成 12年 制定)と建築物のバリアフリー化を規定した「ハートビル法」(平成 6年 制定)を統合・拡充して制定。バリアフリー新法と呼ばれる。
- 高齢者や障害者、妊婦、けが人などの移動及び施設利用の利便性や安全性の向上を促進するために、公共交通機関、建築物、公共施設等のバリアフリー化を推進していこうというのが、この法律の主旨。
- バリアフリー新法でタクシーも公共交通機関として位置付けられた。

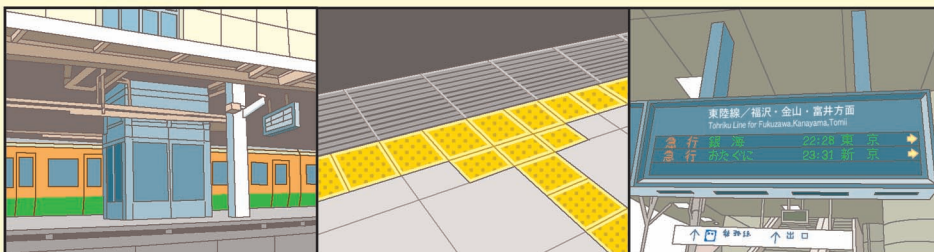
「バリアフリー化」って
どういうことですか？



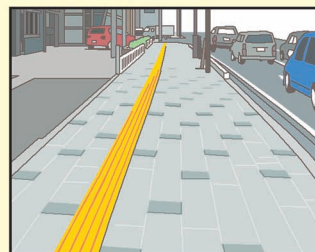
建築物や
公共施設は
こうなるんだよ



駅は…エレベーター、視覚障害者誘導用ブロック、情報提供設備など



歩道は…幅広く



病院・ショッピングセンター・老人福祉センターなどは…
スロープ、エレベーター、障害者用トイレなど



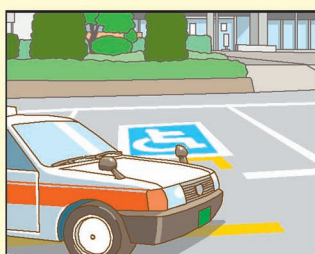
信号機は…音響式に



バスは…
ノンステップに



駐車場は…
障害者用駐車施設



なるほど！
全ての人が暮らしやすい
町づくりですね





バリアフリー新法が
施行されて国の基本方針
も定められたんだ



公共交通機関ごとに
目標が示されたん
ですね



そうだね
バスにはこんな
目標が課せられて
いるんだ

乗合バスについては

- 2015年(平成27年)までに
総車両数約6万台の100%
を低床化
- 2010年(平成22年)までに
総車両数の約30%にあたる
1万8,000台のノンステップ
バスを導入(平成19年3月
末現在の導入率は18%)



同じようなことが
タクシーにも
課せられるんですか

**福祉タクシー
18,000台**

そのとおり！
タクシー事業者は
2010年(平成22年)までに
1万8,000台の福祉タクシーの
導入目標が設定されたんだよ

国の基本方針

**☆公共交通事業者の講ずべき措置
としては……**

- 車両のバリアフリー化
- 高齢者などの乗降や車内移動を容易とするための措置
- 必要な情報提供設備の積極的な実施
- 利用者への適切な運賃案内などの情報提供
- 職員など関係者への教育訓練の実施

☆福祉タクシーとは……

福祉タクシーは、お年寄りや障害をお持ちの方で、一般のタクシーを利用し難い人のために工夫された車両で、具体的には、車いす対応車、寝台車、車いす・寝台兼用車、回転シート(リフトアップシートを含む)車をいいます。

これから新規に福祉タクシーを導入する場合は

基準適合義務が課せられることになったんだけどね

福祉タクシーを基準に適合させるというのはどういうことですか？



☆基準適合義務等（法8条）

- 新規に導入する福祉タクシー車両を基準に適合させ、維持する義務
- 既存車両を基準に適合させる努力義務
- 高齢者などへの適正な情報提供の努力義務
- 従業員に対する教育訓練の努力義務など……



具体的にはこんなことが義務づけられたということさ

車いす、または寝台などの用具を備えておくスペースを1カ所以上設けること

車いす、もしくは寝台使用者の乗降を円滑にする設備（スロープやリフト）を備えること

聴覚障害者が文字により意思疎通が図れるよう、筆記用具などを備えること



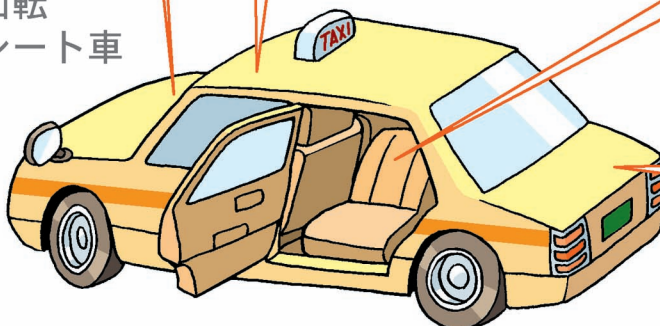
車いす対応車

事業者名、車両番号、運賃及び料金その他の情報を音、または点字により視覚障害者に示すための設備を設けること（運転手が情報提供できる場合は不要）

車いす、または寝台などを固定できる設備を設けること

助手席、または後部座席を回転させるための設備を設けること

回転シート車



折りたたんだ車いすを備えておくスペースを設けること

なんか、大変そうですね

それに、この厳しい経営環境下で、福祉タクシーを導入すると資金面でも収益面でも辛いですねえ

福祉タクシーの導入にあたっては国土交通省の補助制度や自治体の融資制度なども検討しようと思っっているんだ

でも、現実問題として数年前に導入した福祉タクシーをみても採算面では厳しいから、新たに導入すると…

ドライバーとしては走行距離や輸送回数も少なく

賃金ダウンにならないか心配です

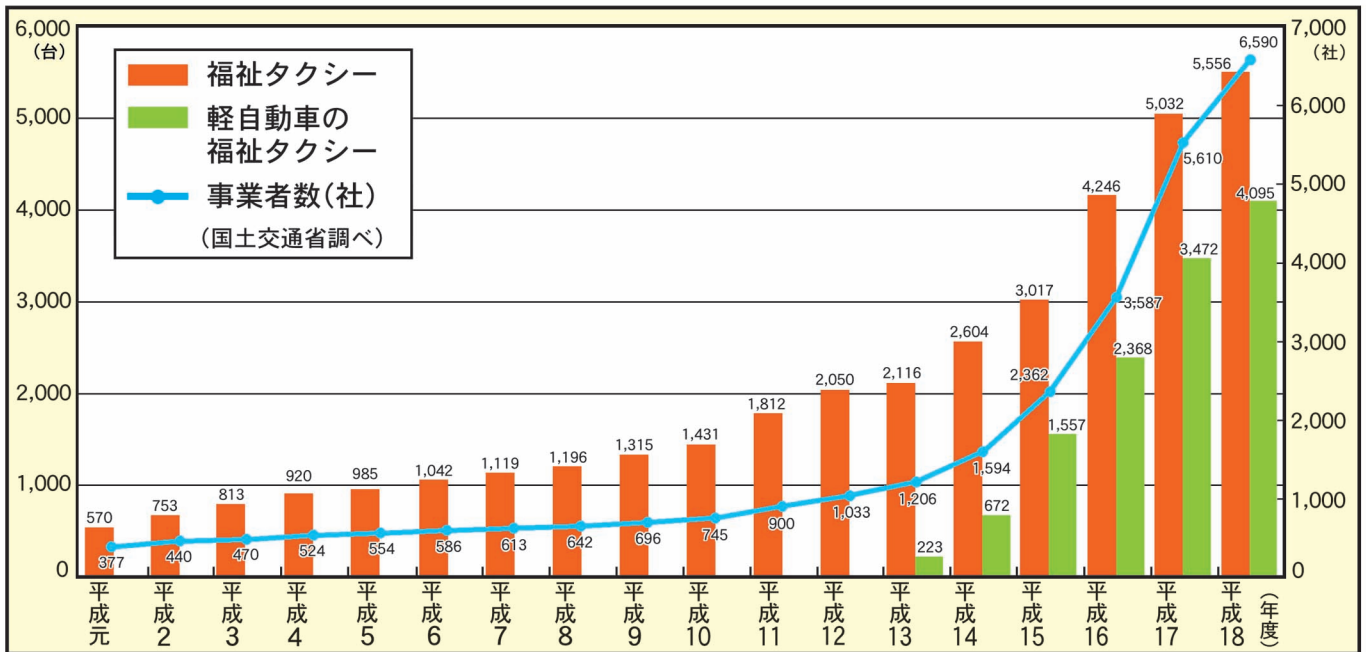
我々がそのように手をこまねしていると、高齢者や障害者といった今後益々増える大事なお客様を逃してしまう

マイナス面をあげつらう前に「ユニバーサル社会になろう」を実践していこうじゃないか！

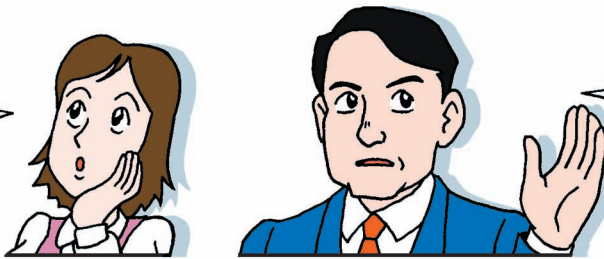
俺たちもがんばりますよ！

皆で知恵をだしあってプロジェクトチームを編成するとかしてベストな方法を模索していこうじゃないか！

◇第2章：タクシー業界は逸早く“ケア輸送サービス”に取り組んでできました



平成元年では
たった570台
だったんですね



最近は、だいぶ
増えてはいるん
だが……



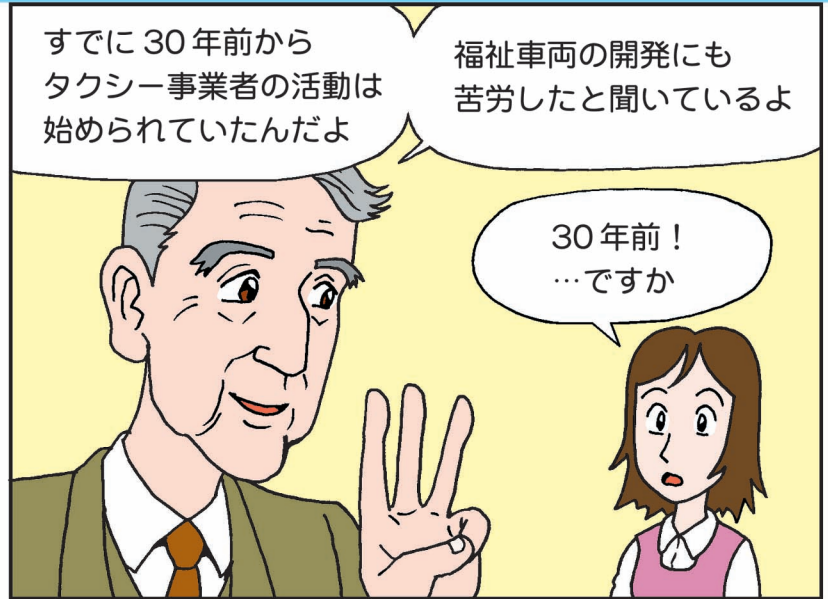
業界全体からみると福祉
タクシーの数はまだまだ
導入目標にはひらき
があるんだ

- タクシーの台数
27万 3,181 台
法人車両数 22万 7,252 台
個人タクシー 4万 5,929 台
- 福祉タクシーの台数
9,651 台
内軽自動車 4,095 台
(平成 19年 3月末現在)



あちこちで車いすの人を
見かけるのに福祉タクシーの
数って少ないんですね

業界の対応が
遅かったんで
しょうか?



(財)全国福祉輸送サービス協会 略年史

1977年(昭和52年)11月

全国身体障害者専用輸送車
連絡協議会として発足

1987年(昭和62年)11月

全国福祉乗用車協会と名称変更

1988年(昭和63年)5月

(社)全国乗用自動車連合会の
第三種会員として加盟

1990年(平成2年)4月

全国福祉乗用自動車協会
事務所開設

1992年(平成4年)11月

全国福祉輸送サービス協会と
名称変更

1998年(平成10年)10月

財団法人 全国福祉輸送
サービス協会 設立

2004年(平成16年)3月現在

賛助会員 309社 1444両
特別賛助会員 19社

○福祉車両取得に対する自動車税、
自動車取得税の減税及び消費税の
非課税など、福祉輸送事業者の活動
を容易にし、利用者の利便性を
向上させるためにさまざまな活動
をしている。

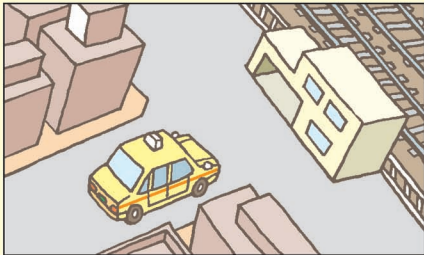
※「ケア輸送サービス」とは、タクシー
事業者が、高齢・障害・疾病などに
よって何らかの手助けが必要な方々
に提供する輸送サービスのこと。



今では積極的に
利用されているからね



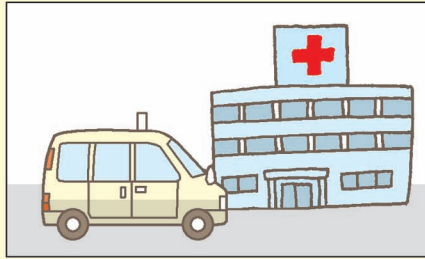
● 駅や空港への送迎



● 家族との小旅行、墓参、温泉治療
など（1日貸しも可）…… etc.



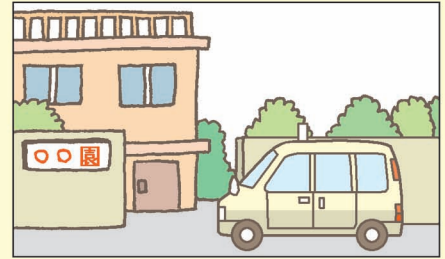
● 病院への通院、入退院に



● 趣味の会への出席や
観劇、お買い物に



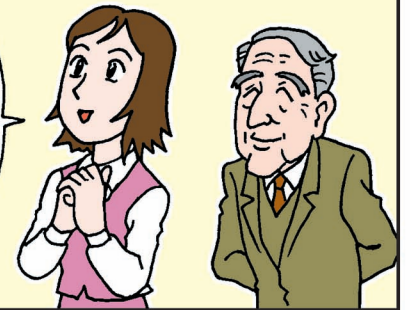
● 各種デイサービス施設や
養護施設への送迎、移送



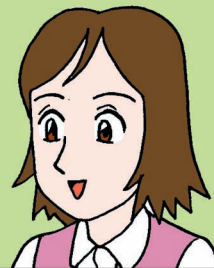
● 冠婚葬祭、親戚や友人宅
への訪問など



そういえば、わが社でも
車いすのおばあちゃんを
郷里まで送迎したことが
ありましたね



そうだったね
スーパーの社長
のご母堂だったかな

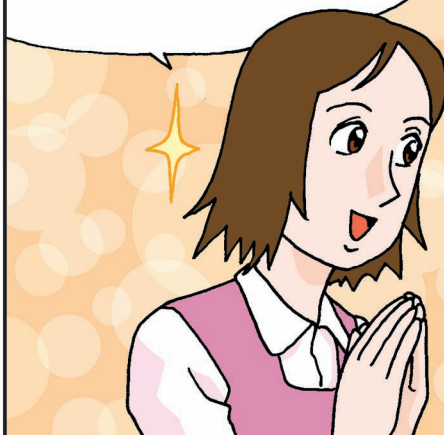


あのお客さまは
「いい親孝行ができた」
と随分感謝されて
いましたよ

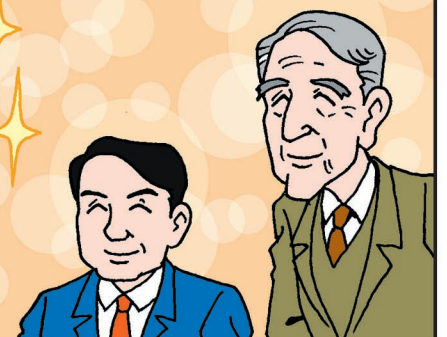
それこそが、ケア輸送
サービスの目的でも
あるんだ



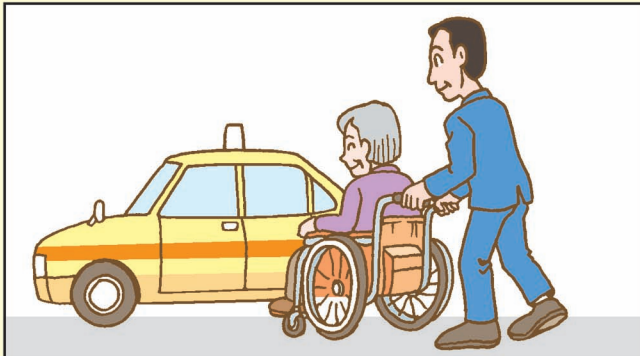
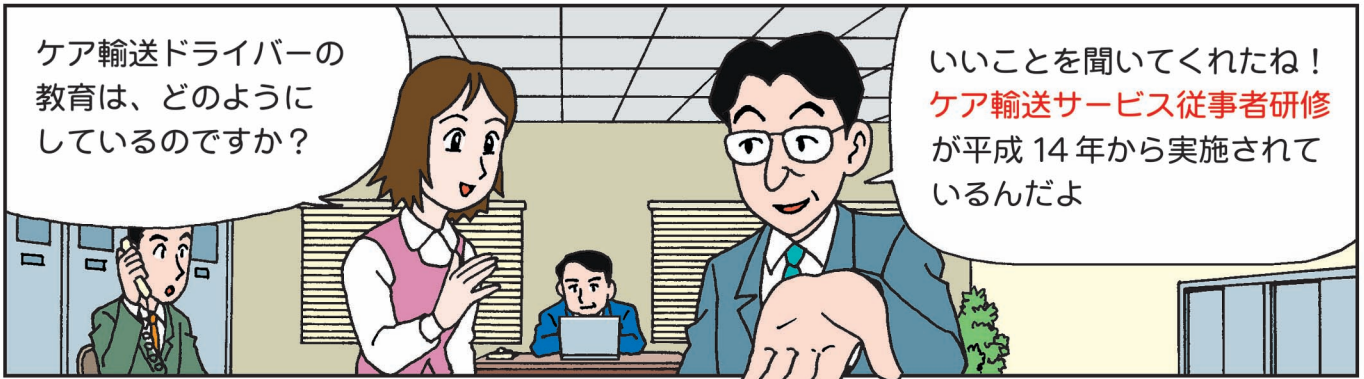
“ケア輸送サービス”の推進
は、ユニバーサル社会の
実現につながるわけですね



ぜひ、がんばって
実現しましょう！



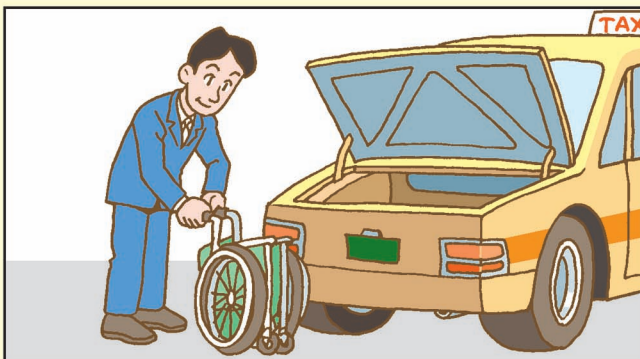
◇第3章：安心・安全な送迎を目指し“ケア輸送サービス”従事者研修を実施



車いすをゆっくり押すなど、タクシーまでの移動にも配慮する



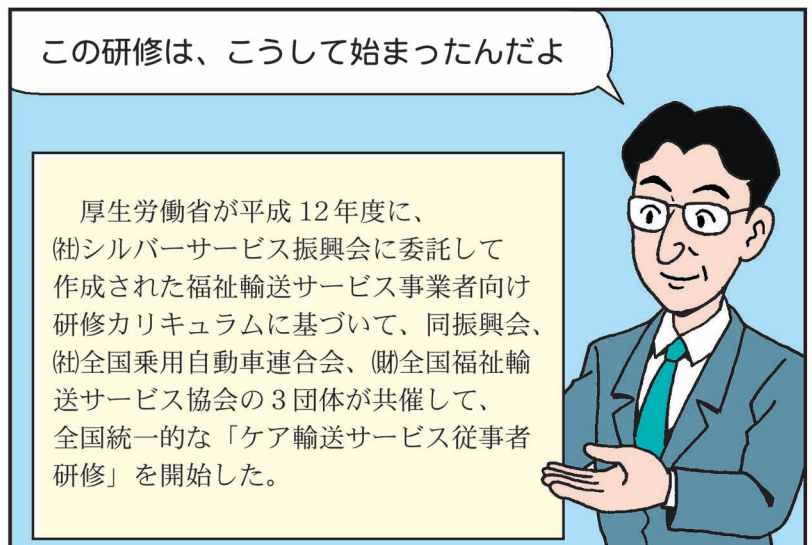
タクシーへの乗降に際してはお客様の頭をぶつけないように気をつける



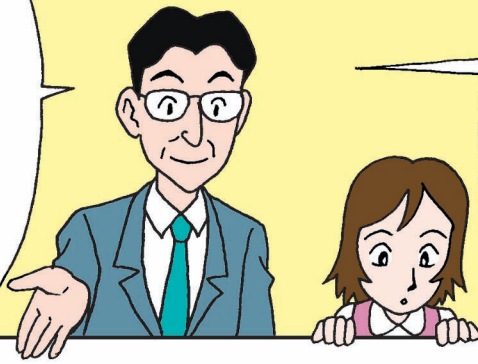
車いすのたたみ方、開き方をはじめ、基本的な構造や使い方を知っている



走行中は体勢が崩れやすいので、右左折の前などには事前に声をかける



「ケア輸送サービス従事者研修」では、歩行介助が必要な方、車いすを利用の方、視覚・聴覚障害のある方など、状況に応じた介助の仕方について学ぶんだ



下図を見てごらん
研修ではタクシー車両を使用したり
体験学習をしたりして
受講しやすいシステムになっているよ

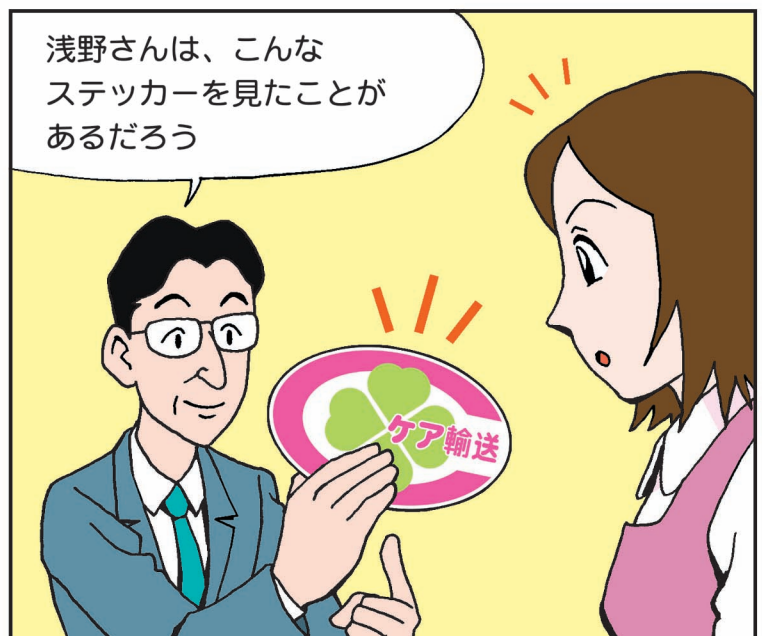
◆ケア輸送サービス従事者：研修カリキュラム

大項目	中項目
①ケア輸送サービスにかかわる基礎知識	福祉サービスの基本視点
	社会福祉の制度とサービス
	ケア輸送サービス概論と職業倫理
②サービス利用者の理解	医学・医療・看護の基礎知識
	障害・疾患の理解
	高齢者・障害者（児）の心理
③ケア輸送サービスの 方法と周辺知識	移動・移乗事例検討
	ケア輸送サービス遂行上の留意点
	住宅・街中のバリアフリー・福祉用具に関する基礎知識
④車両の運転・管理と事故防止	車両の運転・管理と事故防止
⑤ケア輸送における接客・接遇	ケア輸送サービスにおける接客・接遇の心得
⑥実技・実習編	ケア輸送にかかる基本技術

当社では、ケア輸送に従事するドライバーだけではなく、私も研修を受講し、ドライバーの教育にあたっているほどだから他社と意気込みは違うと思うよ



浅野さんは、こんなステッカーを見たことがあるだろう





ケア輸送サービス従事者
研修の修了者には
このステッカーが交付
されるんだよ



そのステッカーをはって
いる車両なら、安心・安全
というわけですね



業界あげて真摯に
取り組んでいることを
少しは理解して
もらえたかい

はい！
よく分かり
ました！

◇第4章：NPOと“ケア輸送サービス”どこが違うの



NPOなどが障害者や
要介護者などを車に乗せて
有料で送迎を行う福祉有償
輸送がありますね



彼らの活動については
いろいろな動きがあって
自分の中ではきちんと
整理されていないの
ですが……



それについては
筋立てて説明した
ほうがいいな

部長
お原泉いします

はい！

道路運送法には次のような条項があることは知っているよね

へえ～誰でもできるわけではないんですね

● **道路運送法第4条**
 一般旅客自動車運送事業を經營しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

● **道路運送法第78条**
 自家用自動車(事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。)は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

1. 災害のため緊急を要するとき。
2. 市町村(特別区を含む。以下この号において同じ。)、特定非営利活動促進法(平成10年法律第7号)第2条第2項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、次条の規定により一の市町村の区域内の住民の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送(以下「自家用有償旅客運送」という。)を行うとき。
3. 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。

そういえば、数年前にNPOが白タク容疑で家宅捜査を受けたことがありましたね

そう、白タクと輸送サービスの法的な位置付けが問題となって運用通達が新しく出たわけだ

平成16年3月の「240号通達」のしくみ

移送サービスガイドライン(240号通達)によって、NPOなども輸送サービスができるようになったんだ

ただし、自治体から具体的な協力依頼を受けた後、運輸支局から許可をもらわなければいけなかったんだけどね

非営利団体
NPO・医療法人
社会福祉法人・公益法人
など

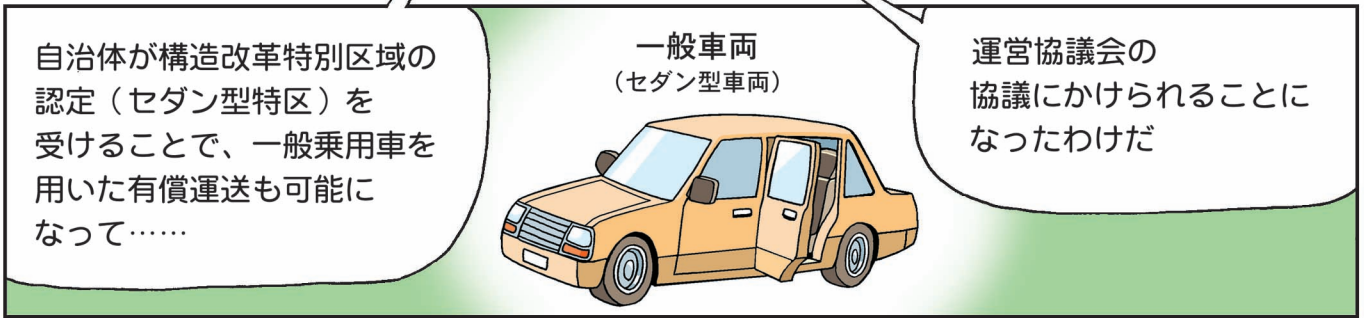
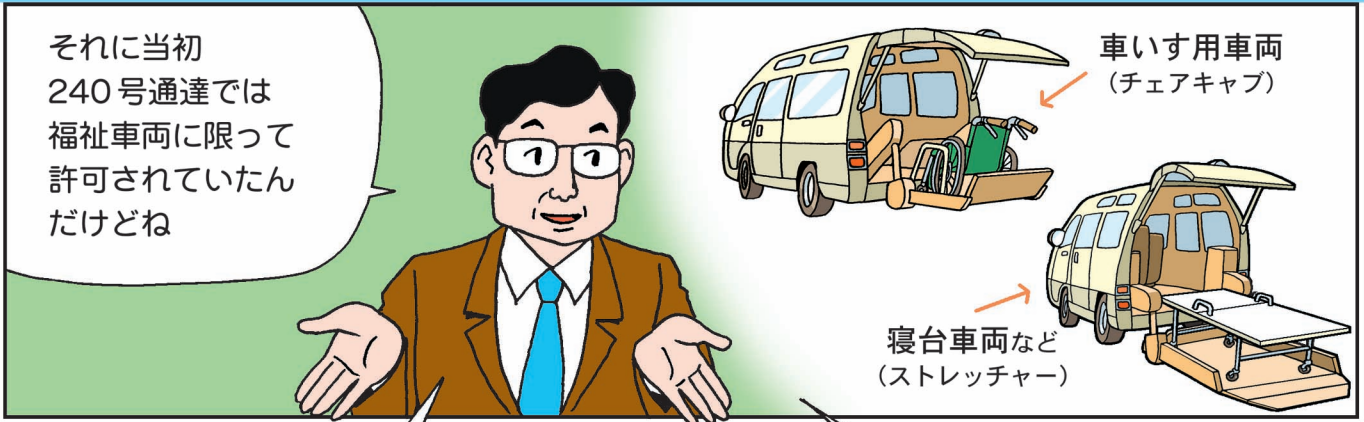
自治体で設置する「福祉有償運送運営協議会」

運輸支局

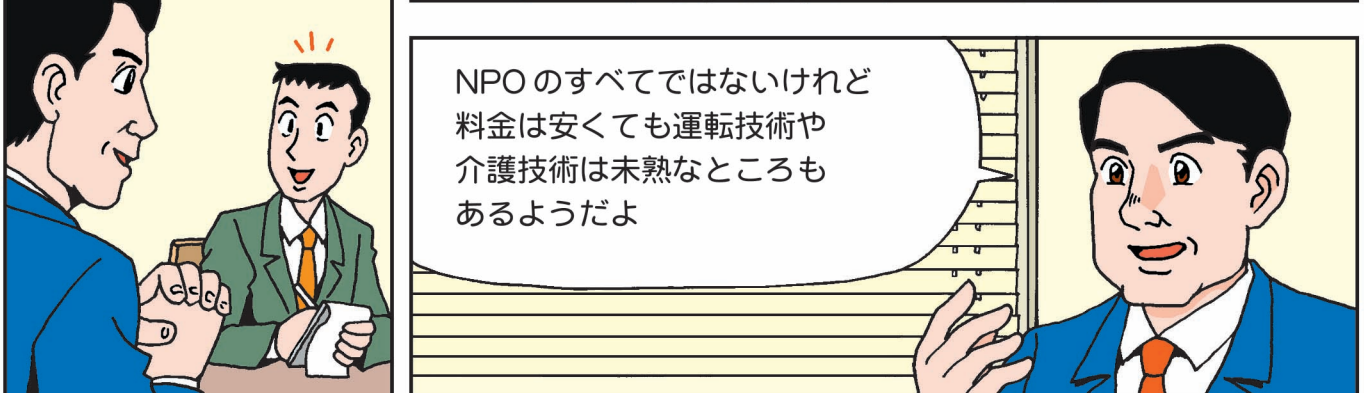
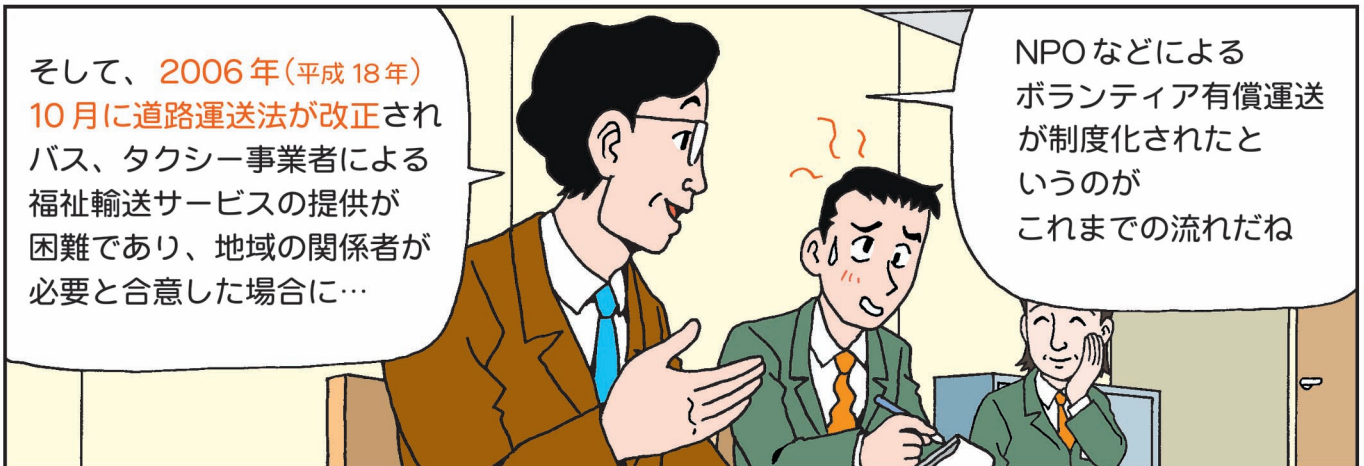
協議が整う

許可

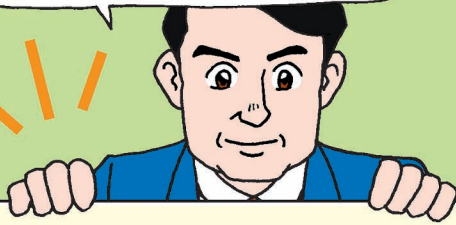
ケア輸送サービス実施



平成18年10月の道路運送法の改正による仕組み



それに比べ、当社の体勢は整っていると思うよ



- 安心、安全な運転技術
- 研修で習得した接客、介護技術
- 無線等を活用した配車ノウハウ

NPOをライバルと考えるより、我々のサービスの足りない部分を補っているということだ
とにかく、利用者から見れば、不足なくサービスを得ることになるからね
わが社を始めタクシー業界は今まで以上にケア輸送サービスの拡充に力を注いでいかなければね

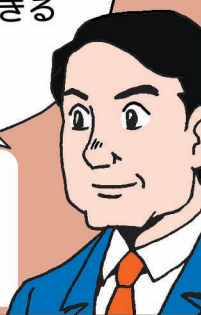
福祉タクシー導入プロジェクト定例会



今後は、NPOに頼らなくても我々が利用者にケア輸送サービスを十分に提供できるようにしなくては いけませんね

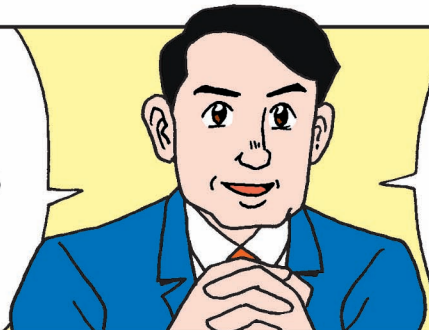


- 一般タクシー
- 福祉タクシー
- NPOなど



NPOのドライバーはどんな人たちなんですか？

運転者の要件として普通第二種免許が原則だけど、持たない場合、国土交通大臣が認定する講習会を修了していることなどが法律で決まっているよ



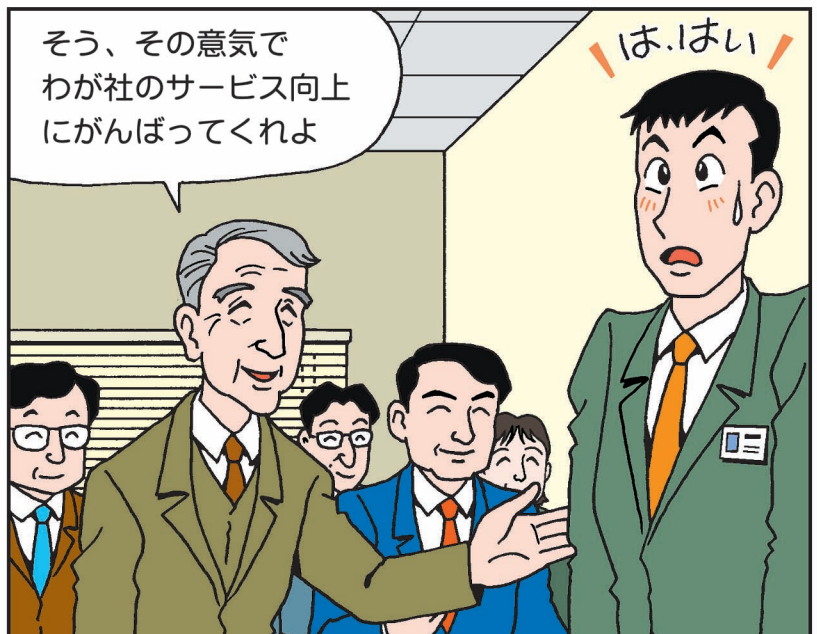
そのため、NPOなども大臣認定講習や乗降介助などのケア輸送サービス研修等を終了した運転者を福祉・過疎有償運送の運転協力者として乗務させることが必要になったわけだ

私たちは安全運転のプロです！それにケア輸送に関しては、ベテラン運転手が揃っていますから、負けませんよ！私も講習を受けますからね！

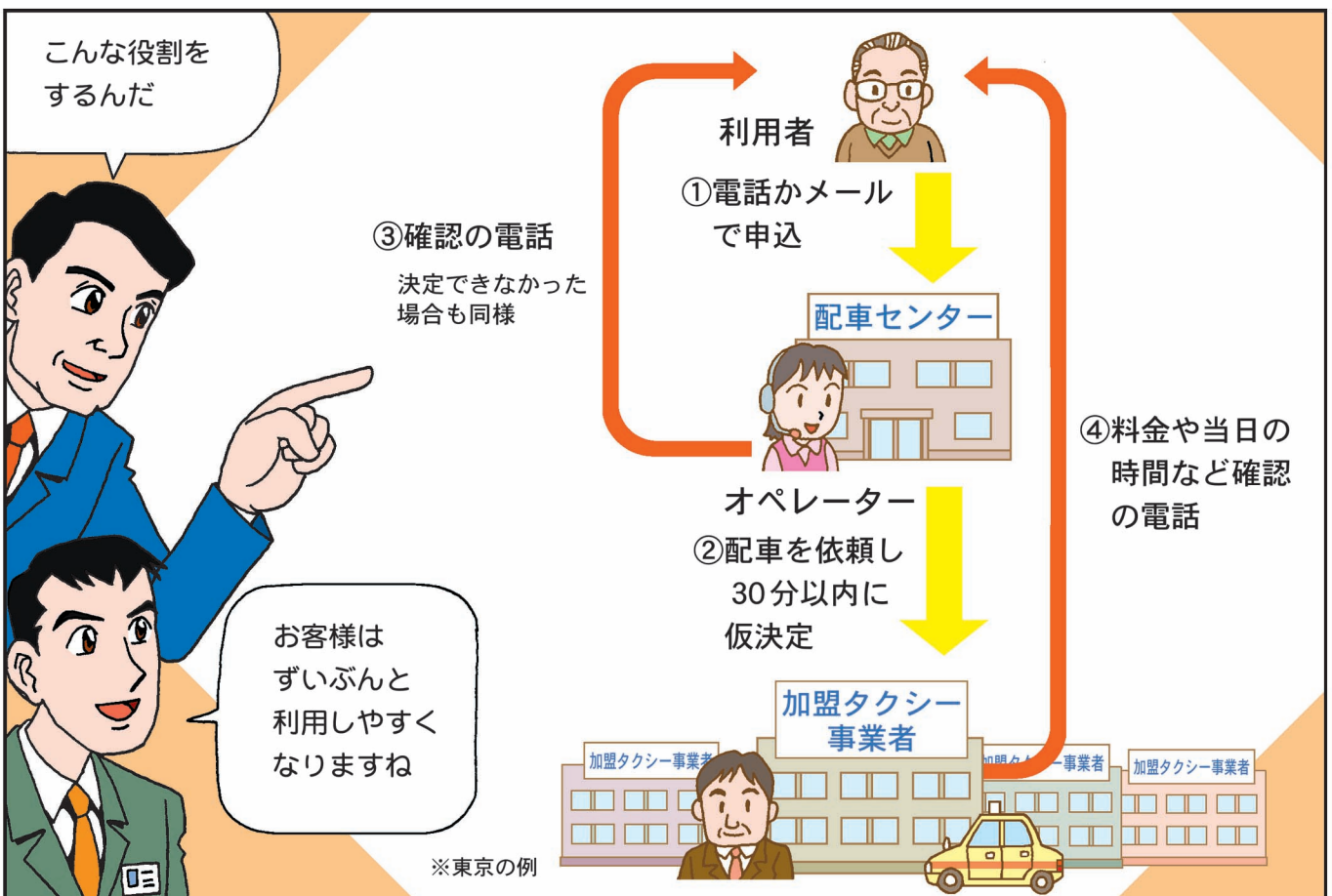
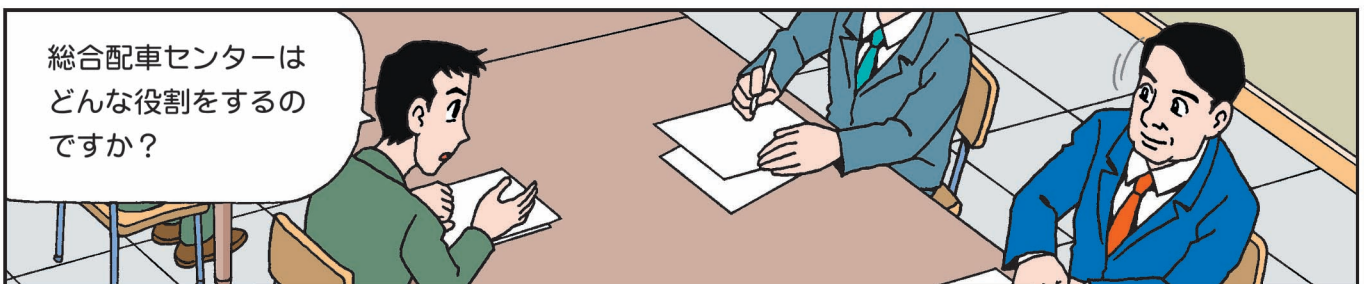


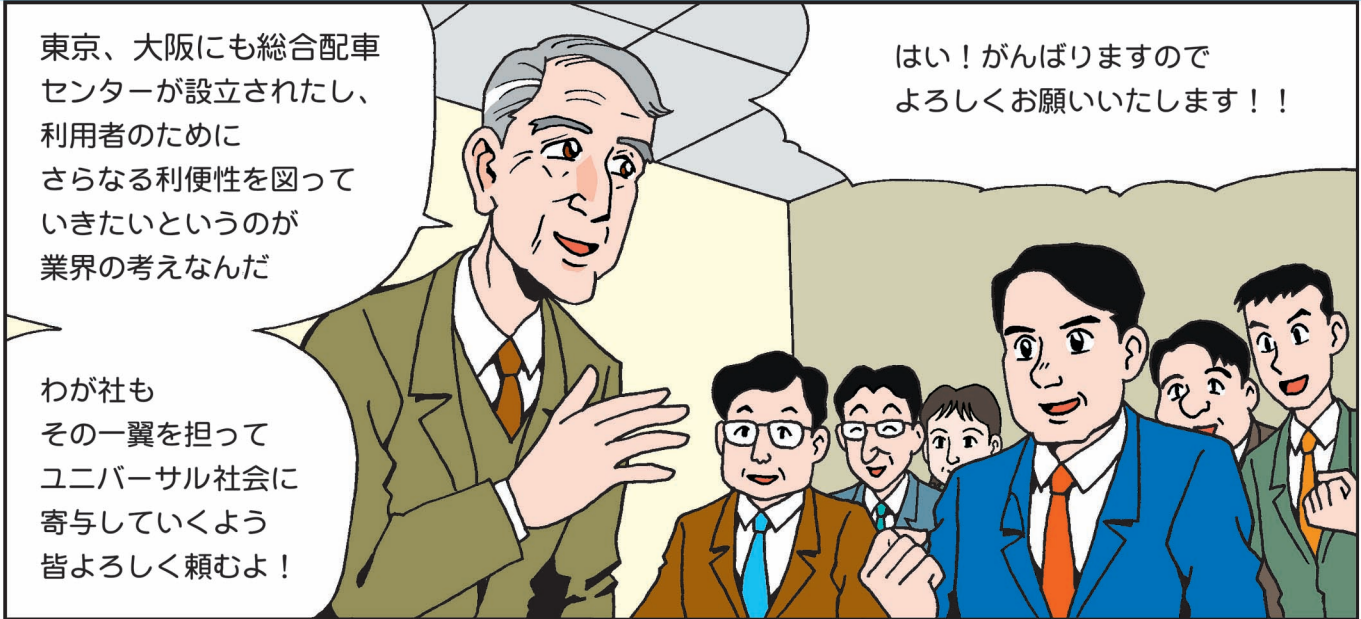
そう、その意気でわが社のサービス向上にがんばってくれよ

は、はい！！



◇第5章：タクシーの“ケア輸送サービス”を広げよう！





東京、大阪にも総合配車センターが設立されたし、利用者のためにさらなる利便性を図っていきたいというのが業界の考えなんだ

はい！がんばりますのでよろしくお願いいたします！！

わが社もその一翼を担ってユニバーサル社会に寄与していくよう皆よろしく頼むよ！

◇結びに…

国土交通省はバリアフリー新法を契機にして、新たに「バリアフリー整備ガイドライン（車両等編）」を平成19年に公表したので、紹介させていただきます。

同ガイドラインは、高齢者、障害者等をはじめとした多彩なニーズに応え、すべての利用者がより円滑に

利用できるよう、車両などの望ましい整備内容を示したものです（義務ではありませんが同ガイドラインを目安として整備することが望ましいとされています）。

同ガイドラインには、福祉タクシー車両だけでなく、一般タクシー車両についてもふれられています。



タクシーの将来に向けて「…高齢者、障害者等が他の旅客と同じように、予約制に限らず必要な時にいつでもいつでも利用できるよう『ユニバーサルデザインタクシー』の普及が図られることが望まれる」としています。

全乗連では国土交通省やタクシー車両メーカーに対し、ユニバーサルデザインタクシー開発の要望を提出しています。

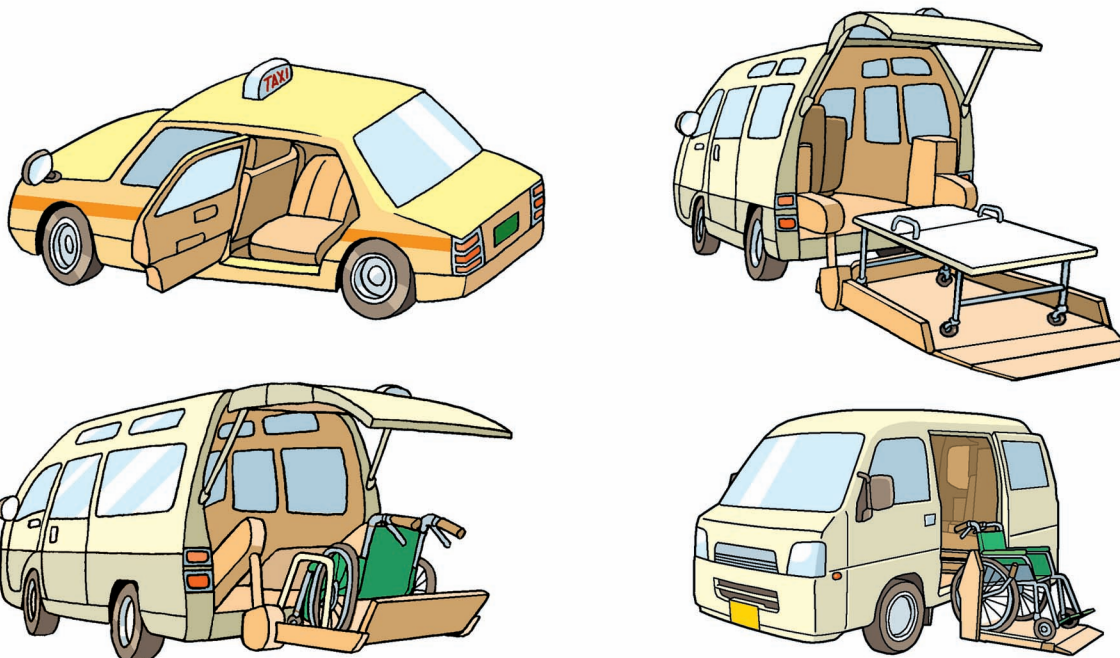
「ユニバーサルデザインタクシー」の開発・普及はタクシー業界がユニバーサル社会の進展に更に寄与するため必要不可欠と考えています。

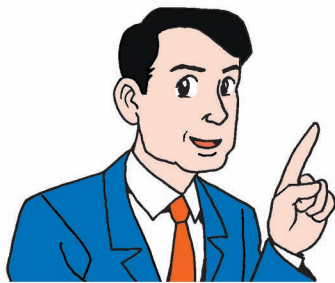
◇(車両等の)バリアフリー整備ガイドライン

国土交通省
平成19年7月公表

対象とする障害種別等	想定車種	配慮事項	基準上の位置づけ
1.車いす等対応		(乗降設備)	
①大型電動車いす ・ストレッチャー等対応	バン	・リフトによる乗降 ・大型の電動車いすやストレッチャーへの対応 など	福祉
②車いす対応 (①以外)	ミニバン	・リフトまたはスロープによる乗降など	福祉
③ユニバーサルデザイン タクシー	_____	・スロープによる乗降 ・流しの運行により障害者、高齢者など、またその他の旅客もいつでも利用可能 など	福祉
④肢体不自由者・高齢者等 対応	セダン	・回転シートへの移乗 ・車いすなど補装具収納スペースなど	福祉
⑤その他タクシー車両 おける車いす等対応	セダン	・固定シートへの移乗 ・車いすなど補装具収納スペースなど	一般
2.視覚障害者への対応	全車種	・点字表示 ・運賃の音声案内 ・見分けやすい表示(弱視、色覚)など	福祉・一般
3.聴覚障害者への対応	全車種	・筆談用具など	福祉・一般
4.知的・発達障害者への対応	全車種	・コミュニケーションボード	福祉・一般
5.高齢者、障害者等 その他 配慮事項	全車種	・利用しやすい座席 ・車内手すり	福祉・一般

* 今後の高齢化社会においては、「ユニバーサルデザインタクシー」の普及が図られることが望まれ、そのためのユニバーサルデザイン車両の開発の促進が望まれます。





◇タクシーとバリアフリー新法◇

タクシーが公共交通事業者等に
規定されました！

(平成 18 年 12 月 20 日施行)

★国土交通大臣の基本方針 (法第3条)

- 移動等円滑化の意義及び目標 → 平成 22 年までに福祉タクシー
約 18,000 台！
- 公共交通事業者等の講ずべき措置 → 車両のバリアフリー化の重要ポイント
 - ・高齢者等の乗降や車内移動を容易とするための措置
 - ・必要な情報提供設備の積極的な実施
利用者への適切な運賃案内等情報提供
職員等関係者への教育訓練の充実
- 市町村が作成する基本構想の指針 → 基本構想の留意事項として、タクシー事業者や自家用有償運送者等が行っている S T S のあり方にも十分配慮
- 促進施策に対する基本的な事項等

★公共交通事業者等の責務 (法6条)

- 移動等円滑化のために必要な措置の努力義務

★基準適合義務等 (法8条)

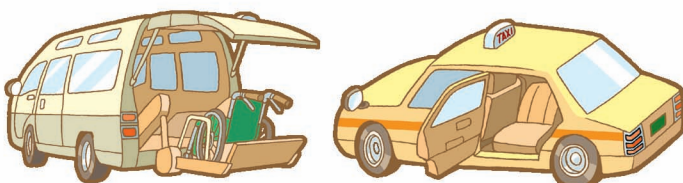
- 新規に導入する福祉タクシー車両を基準に適合させ、維持する義務
- 既存車両を基準に適合させる努力義務
- 高齢者等への適切な情報提供の努力義務
- 従業員に対する教育訓練の努力義務

●車いす等対応車

- ・スロープかりフトなどの乗降を円滑にする設備の備え付け
- ・車いす又は寝台等の備え付けスペース
- ・車いす又は寝台等の固定できる設備
- ・事業者名、車両番号、運賃及び料金その他の情報を音又は点字により視覚障害者に示すための設備。但し、乗務員が情報提供できる場合はこの限りではない
- ・聴覚障害者が文字により意思疎通を図るための設備

●回転シート車

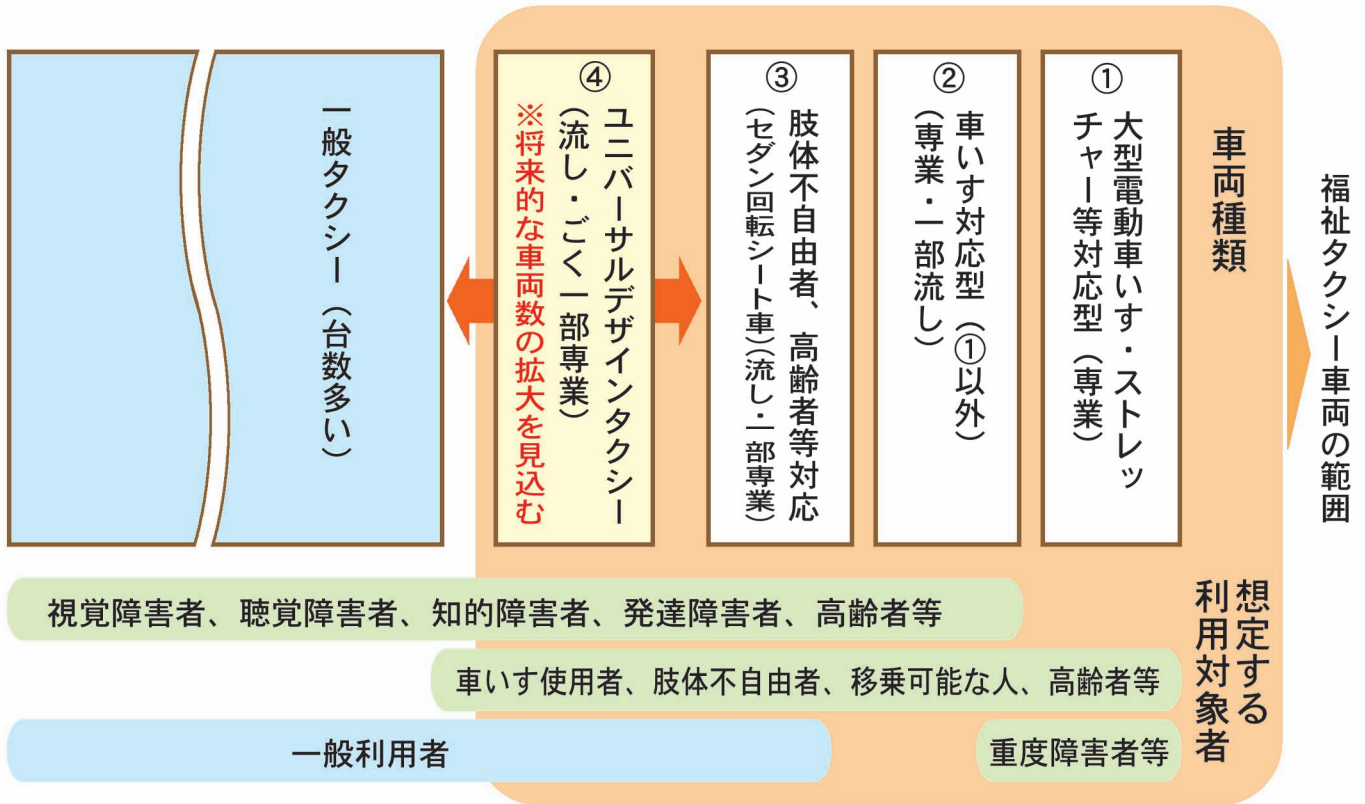
- ・折り畳んだ車いすの備え付けスペース
- ・事業者名、車両番号、運賃及び料金その他の情報を音又は点字により視覚障害者に示すための設備。但し、乗務員が情報提供できる場合はこの限りではない
- ・聴覚障害者が文字により意思疎通を図るための設備



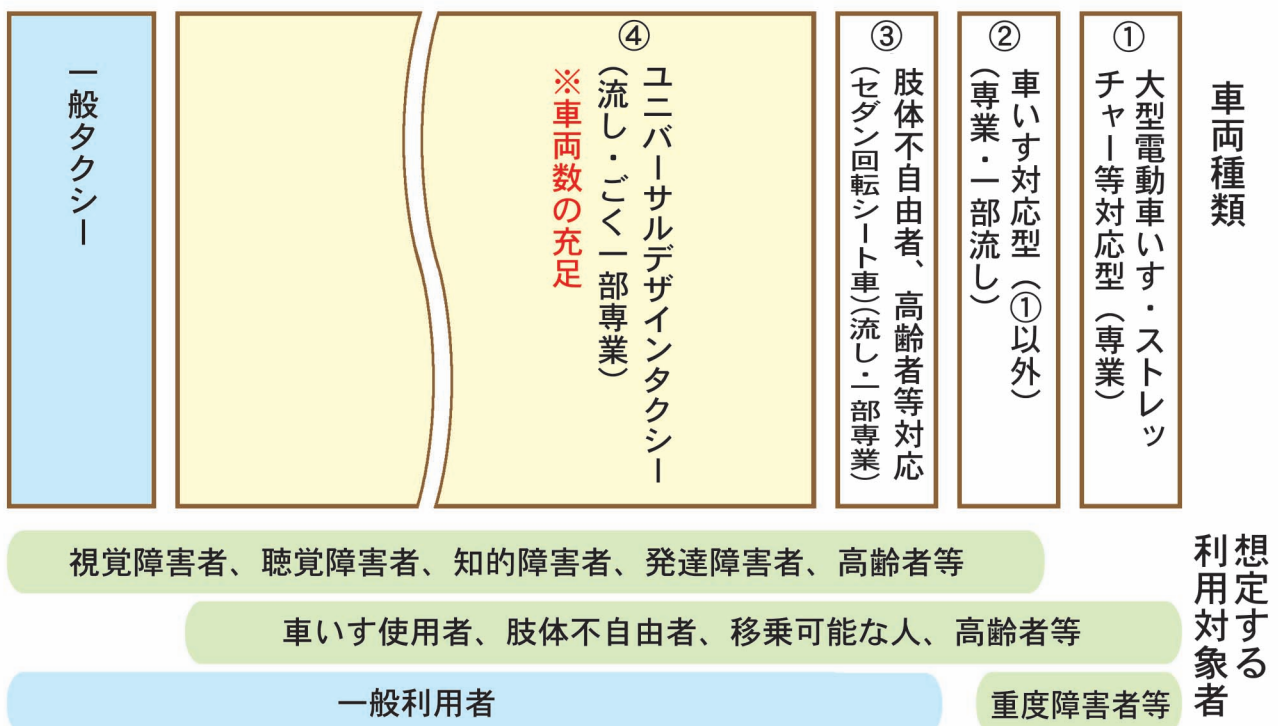
福祉タクシーとは
・車いす等対応車
・回転シート車

◇タクシーイメージ図

現状



将来目標



社団法人 全国乗用自動車連合会 会長 殿
財団法人 全国福祉輸送サービス協会 会長 殿

国土交通省自動車交通局長

バリアフリー新法の施行に伴いタクシー事業者が講ずべき措置等について

平成18年12月20日施行の「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号。以下「バリアフリー新法」という。）」において、一般乗用旅客自動車運送事業者（以下「タクシー事業者」という。）及び福祉タクシー車両が、それぞれ同法に規定する「公共交通事業者等」及び「車両等」に位置づけられ、今後、タクシー事業者が導入する福祉タクシー車両について、「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令」（平成18年国土交通省令第111号。以下「公共交通移動等円滑化基準」という。）への適合義務を負うこととなる等バリアフリー新法の適用対象となったところである。

貴協会においては、タクシー事業者が下記の点を十分に踏まえ、バリアフリー新法に対応した適切な事業の遂行に努めるよう、傘下事業者に対し周知徹底を図ることとされたい。

記

1. 福祉タクシー車両の移動等円滑化基準への適合

（バリアフリー新法第8条第1項～第3項関係）

タクシー事業者が、福祉タクシー車両を新たに導入し事業の用に供する場合には、別添の「公共交通移動等円滑化基準」第三章第四節に規定する基準に適合したものを導入しなければならないこととされている。

また、既存の福祉タクシー車両についても、公共交通移動等円滑化基準に適合させるために必要な措置を講ずるよう努めなければならないとされている。

特に、公共交通移動等円滑化基準においては、視覚障害者に音又は点字により事業者名等利用に当たり必要となる情報を提供するための設備（これらの情報を提供できる者が乗務している場合を除く。）及び聴覚障害者が文字により意思疎通を図るための筆談等が可能となる設備を有している車両とすることが必要とされているので留意されたい。

なお、公共交通移動等円滑化基準に適合した福祉タクシー車両を導入した場合には、バリアフリー新法施行規則第23条の規定に基づき、移動等円滑化実績等報告書を提出することが必要であるので遺漏なきよう取りはからわれたい。

2. 利用者に対する情報の適切な提供（バリアフリー新法第8条第4項関係）

タクシー事業者は、高齢者、障害者等に対し、これらの者がタクシーを利用して移動するために必要となる情報を適切に提供するよう努めなければならないこととされている。

例えば、保有する福祉タクシー車両の種類ごとの数、セダン型車両を使用する場合であっても訪問介護員資格やケア輸送サービス従事者研修を修了した乗務員により利用者のニーズに対応できる場合はその旨、割引運賃の有無等利用する高齢者、障害者等のニーズに対して

提供できるサービスの内容等の情報について、利用者の特性に応じた方法で適切かつ確実に提供することが望ましい。なお、高齢者、障害者等から運送の申し込みが行われた際には、事業者名、車両番号、運賃及び料金その他の利用に当たり必要となる情報について営業所の職員が適切に提供することが望ましい。

また、音又は点字等により情報を示すための設備を有さない福祉タクシー車両に視覚障害者が乗車する場合にあっては、事業者名、運転者名、車両番号、運賃及び料金その他の利用に当たり必要となる情報について、乗務員が音声により適切かつ確実に提供することが必要である。

聴覚障害者を運送する場合には、目的地、経由地、運賃その他の利用に当たり必要となる情報についての意思疎通を図るため、筆談等文字による対応が可能となる設備を設けることが必要である。また、運送の引受に当たっても、会話によることなく運送の申し込みや予約等が可能となるよう、携帯電話、FAX、インターネット等の通信手段等文字による申し込み方法を活用することが望ましい。

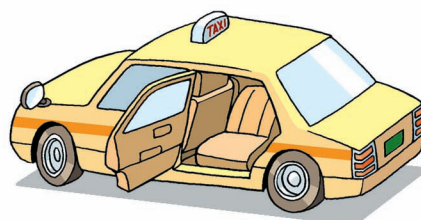
3. 職員に対する適切な教育訓練の実施（バリアフリー新法第8条第5項関係）

タクシー事業者は、職員に対し、移動等円滑化を図るため必要な教育訓練を行うよう努めることとされている。また、職員に対する教育訓練を行うに当たっては、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」（平成18年12月15日、国家公安委員会、総務省、国土交通省共同告示第1号。以下「基本方針」という。）「二.3 職員等関係者に対する適切な教育訓練」において、「職員等関係者が高齢者、障害者等の多様なニーズ及び特性を理解した上で、これらの者による施設及び車両等の利用を正当な理由なく拒むことなく、円滑なコミュニケーションを確保する等適切な対応を行うことができるよう、計画的な研修の実施及び高齢者、障害者等の意見を反映した対応マニュアルの整備等により職員等の関係者の教育訓練を更に充実させるよう努める」こととされている。このため、乗務員、運行管理者、配車係等の職員に対し、障害に対する知識、障害の態様に応じた対応等への理解を深めるため、指導主任者を通じた教育を行うだけでなく、ケア輸送サービス従事者研修等の外部の教育機会を活用する等教育訓練の実施に努めることが必要である。

4. その他

福祉タクシー車両については、基本方針において、これまでの導入実績等に基づき今後の導入目標を定めたところであるが、今後のさらなる高齢社会の進展を踏まえると、バス・鉄道等を利用することが困難な高齢者等にとって、タクシーは唯一の公共交通機関と言っても過言ではないことから、タクシー事業者においては、福祉タクシー車両の積極的な導入に努めることが望ましい。

また、福祉タクシー車両以外の一般タクシー車両によって、高齢者、障害者等の利用者の運送を行う場合においても、乗車中の不安感の軽減や乗降の際の付き添いなど適切な措置を講ずる等乗務員によるきめ細やかな対応が行われることが望ましい。



ユニバーサル社会を目指して

これからのタクシー（バリアフリー新法ガイドブック）
～国土交通省自動車交通局旅客課監修～

社団法人 全国乗用自動車連合会

〒102-0074 東京都千代田区九段南 4-8-13

TEL.03-3239-1531

<http://www.taxi-japan.or.jp/>

財団法人 全国福祉輸送サービス協会

〒102-0074 東京都千代田区九段南 4-8-13

TEL.03-3222-0347

<http://park16.wakwak.com/~zenfuku/>

平成 20 年 3 月発行