
障がい児・者の通学通勤支援プロジェクト報告書 [1]

障がい児の通学支援に 移動支援事業等の制度を活用するために



2022 年 6 月

NPO 法人 全国移動サービスネットワーク

目 次

| | |
|---------------------------------------|------------------------|
| はじめに..... | 2 |
| 調 査 の 背 景 | 4 |
| 調 査 の 概 要 | 7 |
| 障がい児・者の通学通勤に関するアンケート調査の実施 | 8 |
| アンケート調査の結果 | 9 |
| 市町村および実施団体への聞き取り調査 | 11 |
| 障がい児の通学に「移動支援事業＋福祉有償運送」が活用できる事例 | 12 |
| 1. 山形県東川西町..... | 12 |
| 2. 山形県長井市 | 14 |
| 3. 神奈川県横浜市..... | 18 |
| 4. 神奈川県川崎市..... | エラー! ブックマークが定義されていません。 |
| 5. 愛知県豊明市 | 22 |
| 6. 熊本県天草市 | 24 |
| 埼玉県 障害者生活サポート事業 | 27 |
| 医療的ケア児の通学支援 | 29 |
| 総括と今後に向けた期待 | 36 |

はじめに

障がい児の通学支援においては、スクールバスのエリアから外れている、高校生になったので自力通学に移行、などの理由により、一人で登下校が難しい児童生徒は、ご家族が日常的に送迎を担っています。障害者総合支援法に基づく地域生活支援事業の一つである「移動支援事業」においても、通学や通所目的の利用を認めていない自治体が多く、毎日の通学の送迎は、家族の大きな負担となっています。

福祉有償運送団体が通学を支援しているケースも多くありますが、全額自費負担となるため、ご家庭にとっては大きな障壁となり、誰もが気軽に利用できる仕組みにはなっていません。タクシー券を福祉有償運送団体にも使えるようになった自治体もありますが、それすら認められていない自治体も数多くあります。とはいえ、自治体によっては、通学支援を実施する福祉有償運送団体への補助制度や、地域生活支援事業の中で通学支援が認められている自治体があることもわかってきました。

一方、福祉有償運送については、年々ニーズが高まっているにも関わらず、志高く長く続けてきたメンバーの高齢化や、採算性の低さから、止む無く撤退する団体も増えてきており、国土交通省のデータによると、ここ数年は団体数・車両数共に減少しています。何も手を打たなければ衰退することは明らかであり、これからは自治体とも連携した、福祉有償運送の事業と柱となるような新たな取り組みが必要だと感じています。

そこで 2019 年度の総会において、福祉有償運送と、移動支援事業等の制度を組み合わせ、障がい児・者の通学・通勤を支援している自治体の事例や、自治体独自の制度の運用で支援が行われている事例を情報収集し発信するための調査研究プロジェクトの発足を方針化しました。このプロジェクトでは、市町村による通学や通所通勤の制度について調査することとし、全国の理事や会員団体、自治体の協力のもとアンケート調査を実施しました。

通勤支援は、国制度の動きも含めて幅広く検討していく必要があることから、2020 年度にはアンケート調査の回答の中から、通学支援を実施している先駆的な事例を絞り込み、さらに詳細を把握するため自治体や実施団体への電話によるヒアリングを実施し、この度、ようやく報告書を作成することができました。

今後は、この調査結果について関係各所への情報発信を進め、すでに取り組まれている好事例が、他の自治体にも波及することで、障がい児者の通学支援が広がり、福祉有償運送団体も持続可能な事業で元気になることを期待したいと思います。

今回の調査事業では盛り込まれていませんが、2021 年 6 月に「医療的ケア児支援法」が成立したことを受け、医療的ケア児の通学支援への大きな動きが作られようとしています。従前から通学支援事業を実施していた東京・大阪に続き、横浜市では福祉有償運送団体が送迎

業務を受託している事例があり、神奈川県でも、タクシーや福祉有償運送団体が医療的ケア児送迎を担う事業が始まりました。他の自治体でも始まっているかもしれません。

福祉車両を保有し、利用者の生活に寄り添った支援や介助で、高齢者や障がい児者の外出支援を長く続けてきた福祉有償運送だからこそ、支援できることを内外にアピールしていけたらと思います。

NP0 法人 全国移動サービスネットワーク
(障がい児・者の通学通勤支援プロジェクト)

調 査 の 背 景

- ・ 障がいの状況などからスクールバスに乗れない、スクールバスの送迎ルートから外れている、高校生になったので自力通学に移行、などの理由により、一人で登下校が難しい児童生徒の通学送迎は、家族が担っており、大きな負担となっている。
- ・ 障がい児の通学支援においては、地域生活支援事業の一つである「移動支援事業」での通学や通所を認めていない自治体が多い。
- ・ 就学奨励費があっても、利用できるサービスがない。タクシー代に充当する想定ではない地域もある。
- ・ 障害者総合支援法に基づく個別給付は通学や通勤には利用が認められていない。
- ・ 市町村事業である障害者地域生活支援事業のメニューの一つである「移動支援事業」は、条件付きで通学に利用できる地域が増えている。
- ・ 通勤支援も、国の動向に変化が見られ、自治体においても変化が期待できる
- ・ 通学や通勤の支援を条件付きで認める自治体では、以下のようなケースが散見されるが、実態として通学や通勤に利用できている自治体は一部にとどまるのではないか。

■通学利用を認める場合の条件（典型例）

1. 親の入院や出産、負傷により送迎することができない
2. 親が疾病により在宅療養中で、医師から運転を止められている
3. 社会的に親が参加することがやむを得ないと認められる事情がある
(例；冠婚葬祭、兄弟の学校行事など)
4. 親以外の家族で運転免許証をもつ者がいない
5. 虐待の疑いがあるなどの継続的に通学の支援が必要なケース

■通勤利用を認める場合の条件（典型例）

1. 主たる介護者の入院、疾病、負傷により送迎することができない
2. 主たる介護者が疾病により在宅療養中であるが、医師から運転を止められている
3. 社会的に主たる介護者が参加することがやむを得ないと認められる事情がある
(例；冠婚葬祭、地域行事への出席など)
4. 主たる介護者以外の家族で運転免許証をもつ者がいない
5. 通勤ルートを覚えるための、一時的な利用

福祉分野

～ 教育施策としての「通学支援」との「適切な役割分担としての福祉サービス」として提供するもの ～

障害者総合支援法（市町村が実施主体のサービス）

移動を伴う 障がい福祉サービス

居宅介護（通院等介助）

重度訪問介護

同行援護

行動援護

【制限する根拠】*1

「通年かつ長期にわたる外出」を除外
→国は「毎日の通学」と「通う頻度が高い習い事」
を想定している

市町村地域生活支援事業

移動支援事業

★サービス単価、委託・指定の要件は、
市町村が個別に決めることができる。

原則としては、通学には利用できない

地域の社会資源の状況、利用を希望する障がいのある児童生徒の
置かれている環境、保護者等の支援する者の状況等を勘案して、
市町村が例外的に認めている。

提供事業所として、市町村から委託・指定を
受ける必要がある※

通学には利用できない

※ただし、同行援護についてのみ視覚障
がいのある児童・生徒が、単独歩行で通
学するための訓練をヘルパーと行う場合
には支給されることがある。



例外的に通学に利用できる

- 保護者等の病気や入院（出産を含む）、社会通念上出席しなければならない行事（他の兄弟の学校行事など）、交代制勤務による急な勤務変更への対応など、回数や期間を限定して利用を認めているケース。
- 障がい福祉サービスの指定事業所が少なく、委託先を福祉有償運送団体にまで拡大して実施しているケース。
- 医療的ケアを必要とする児童・生徒の通学支援に特化したメニューを設定し、一般的な移動しえんとは異なる単価（可算を含む）で実施しているケース。

教育分野

学校設置者*2が実施する通学支援

スクールバスの運行

一般的には、決められた停留所で乗車、支援員の添乗あり。車内で騒
がいない、他害行為がないなどが条件になっている場合が多い。

【医療的ケア児の利用】

専用車両を利用したスクールバスの運行で、看護師・准看護師の添乗
ありのケースが多い。
児童・生徒の障がいの程度、発達段階、必要な医療的ケアの内容など
を勘案し、学校設置者で利用の可否を判断。乗車条件・規則がある場
合もある。

- 開校日のみの運行で、年間を通じて利用可能
- 費用は国からの地方交付税措置で対応



特別支援教育就学奨励費

「通学または帰省に必要な交通費」の補助

自力通学にかかる費用（電車・バスなどの公共交通機関の運
賃・料金、自家用車のガソリン代）に対する補助

- 学校設置者が地域の交通事情や、児童・生徒の発達段階、障
がい特性に応じて、福祉タクシーや福祉有償運送団体の車両
を利用しても、安全に通学・帰省できると判断した場合に
は、運賃・輸送の対価に対する支払いも認めている。



独自の補助・委託等

学校設置者による 通学手段への補助や委託、人員配置

- 学校設置者が通学手段を確保するため、福祉タ
クシー・福祉有償運送団体に通学のための送迎
を委託している（遠距離通学対策として）。
- 保護者が準備した福祉タクシー・福祉有償運送
団体の利用にかかる費用の1部を、特別支援教
育就学奨励費とは別に、実施団体等に支払う。
- 公共交通機関を利用した自力通学を可能にする
ための指導員の学校への配置など



注釈：*1 「通年かつ長期にわたる外出を除く」とは、『障害者の日常生活及び社会生活を総合的に支援するための法律に基づく指定障害福祉サービス及び基準該当障害福祉サービスに要する費用の額の算定に関する基準（平成18年9月29日厚生労働省告示第623号）の「第2 重度訪問介護 イ」に記載されている。*2 「学校設置者」とは、都道府県・市町村教育委員会、学校教育法に規定する教育機関を設置・運営する学校法人等である。

障がいのある児童・生徒の特別支援学校への通学を考える

○特別支援学校の在学者数（下段の数字は、医療的ケア児の人数）

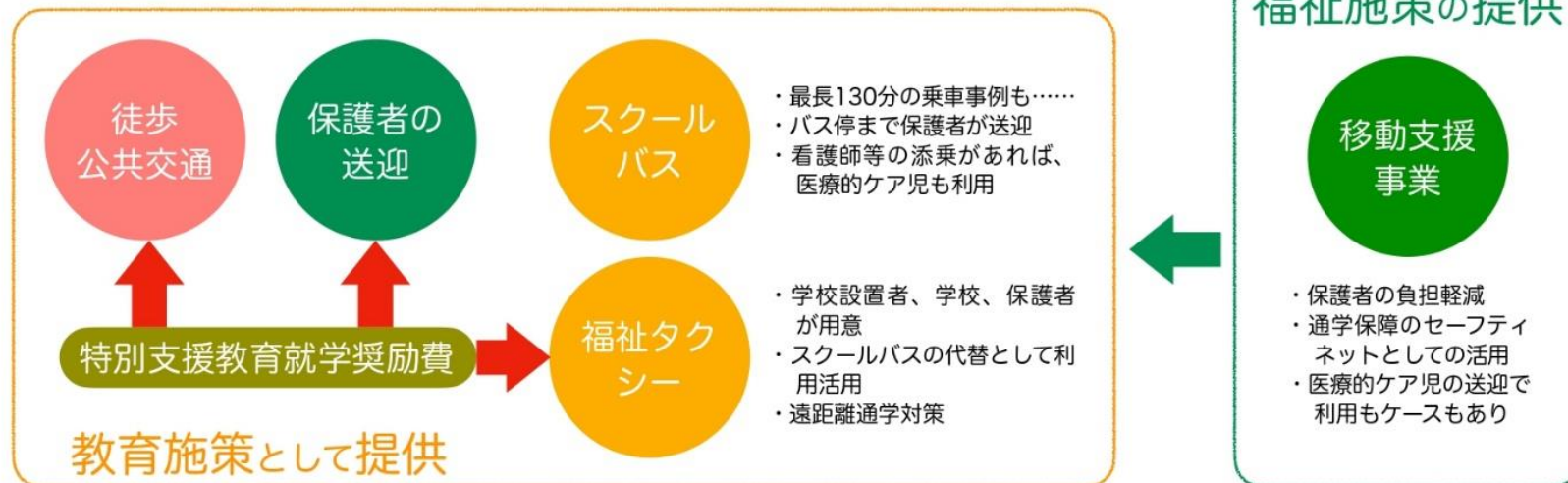
（単位：人）

| | 幼稚園 | 小学部 | 中学部 | 高等部 | 合計 |
|----|-------|---------|---------|---------|---------|
| 通学 | 1,438 | 43,228 | 29,620 | 67,325 | 141,611 |
| | (44) | (3,135) | (1,505) | (1,555) | (6,239) |

出典：令和元年度「学校基本調査」、同年度「学校における医療的ケアに関する実態調査」（文部科学省）より作成。

特別支援学校の在学者144,434人のうち、98%の児童・生徒が通学しています。

児童・生徒の自立と社会参加を目標に、自力で通学する力を付けることを前提として……



調 査 の 概 要

<調査の目的>

・障害者総合支援法に基づく個別給付は、通学や通勤には利用が認められておらず、地域生活支援事業の「移動支援事業」は市町村によって運用に大きなばらつきがある。先行する調査などから、条件付きで特例的に通学を認める市町村がだいたい増えてきたことが分かっているが、**実態としてどのくらい通学や通勤に利用できているかは不明である。**

・また、制度上は、指定障害福祉サービス事業所が福祉有償運送の登録(または4条ぶら下がり許可)を受ければ、車両を使った移動・外出の支援ができるとされているが、**該当する事業所がなかったり、スタッフ不足等で利用できるサービスがない地域も少なくない。**一方で、福祉有償運送の登録を受けていれば、指定障害福祉サービス事業所でなくても移動支援事業の委託を受け、日常的に通学支援を行っている市町村が出てきている。供給不足については、このような対応が効果的と考えられる。

・これらを踏まえ、移動支援事業において、①通学・通勤の利用を認めている市町村で、②福祉有償運送(または4条ぶら下がり許可)による送迎が認められている市町村を把握することを目的として、「障がい児・者の通学通勤に関するアンケート調査」を行うこととした。

・その後、①②を満たす市町村について、電話による聞き取りを行い、③実際に利用できている人の有無や、④要綱等で明記されているかどうか他の地域で実施する際に役立つ情報を把握し、発信していくこととした。

<調査の内容と進め方>

■プロジェクトチームの設置

↓

■障がい児・者の通学通勤に関するアンケート調査

↓

■電話ヒアリング調査

↓

■好事例の選定

↓

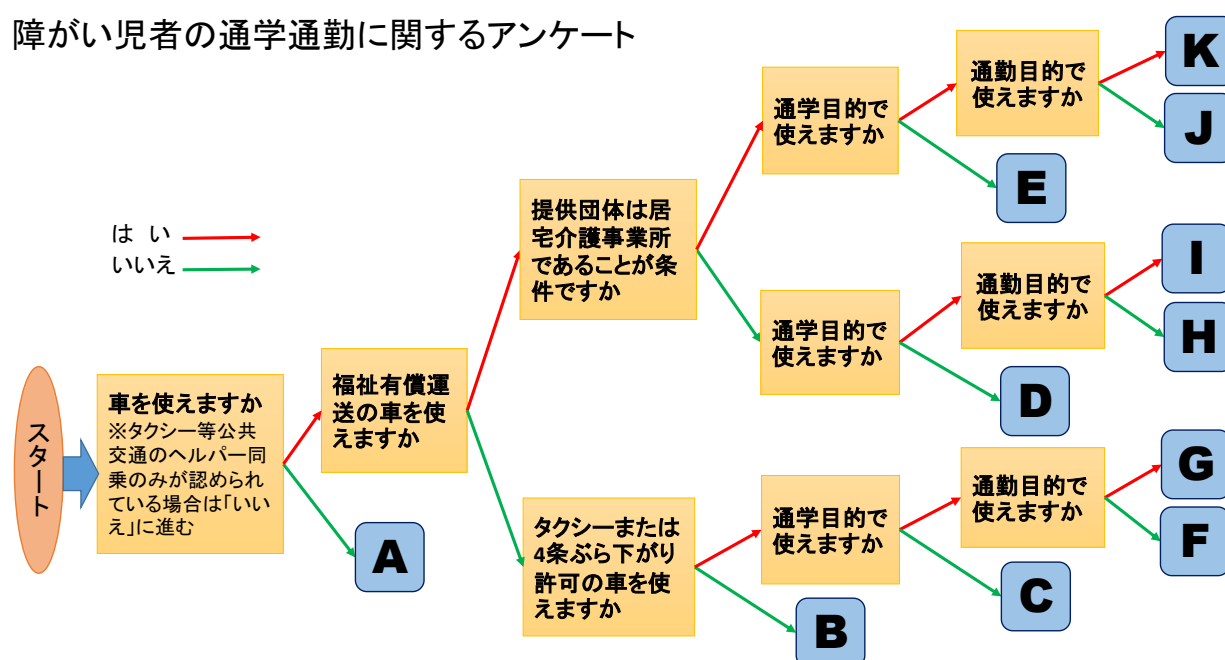
■報告書の作成

障がい児・者の通学通勤に関するアンケート調査の実施

- 実施時期：2021年1月15日～2月28日
- 対象：全国移動ネットの会員、全国移動ネットのメールマガジンに登録している市町村高齢福祉担当部署
- 手法：メールマガジンによりアンケート用紙のダウンロードURLをお知らせし、メール添付でご回答いただいた
- 回答者：会員団体または市町村障がい福祉担当

調査シート

障がい児者の通学通勤に関するアンケート



- 市町村が行う障害者地域生活支援事業の「移動支援事業」についてお尋ねします。
- 下記のチェックシートの質問に答えて、貴市町村の状況をご確認ください。
- チェックシートの結果（A～K）に該当する情報をご提供ください。
- 注1：「使えますか？」とは「移動支援事業のサービスとして認められていますか？」という意味とお考え下さい。
- 注2：条件付きで「はい」という場合は「はい」に進んでください。

アンケート調査の結果

<回答数>

18 都道府県の 53 市町村

| 都道府県名 | 市町村数 | 都道府県名 | 市町村数 | 都道府県名 | 市町村数 |
|-------|------|-------|------|-------|------|
| 青森県 | 1 | 東京都 | 3 | 大阪府 | 5 |
| 山形県 | 6 | 神奈川県 | 6 | 島根県 | 1 |
| 茨城県 | 2 | 長野県 | 2 | 広島県 | 2 |
| 栃木県 | 2 | 富山県 | 1 | 愛媛県 | 7 |
| 群馬県 | 1 | 岐阜県 | 3 | 福岡県 | 3 |
| 埼玉県 | 5 | 京都府 | 1 | 熊本県 | 2 |

<通学または通勤目的で移動支援事業を利用できる回答の内訳>

- ・ F：福祉有償運送の車両は使用できないけれど、タクシー又は 4 条ぶら下がり許可車両であれば通学が可能（2）
- ・ H：障害福祉サービスの指定事業所でない福祉有償運送の車両を使用して、通学は可能（3？）
- ・ I：障害福祉サービスの指定事業者でない福祉有償運送の車両を使用して、通学及び通勤が可能（4？）
- ・ J：障害福祉サービスの指定事業者であれば、福祉有償運送の車両を使用して、通学は可能（6？）
- ・ K：障害福祉サービスの指定事業者であれば、福祉有償運送の車両を使用して通学及び通勤が可能（4）

<その他の回答の内訳>

- ・ 「車両の使用を認めていない」という回答が最多（●）。「原則通学・通勤での利用は認められないが、やむを得ない事情があればケースに応じて認める可能性がある」という回答が●だった。
- ・ 「やむを得ない事情がある場合には認める」ケースでは、要綱等には書かれていると答えた市町村、要綱等に記載がなくても認めていると回答した市町村があった。要綱があっても、実際に認めた（活用された）ケースがないという回答もあった。「やむを得ない事情」としては、「親の入院や出産、負傷、疾病により送迎ができない場合」が最も多かった。

※移動支援事業ではなく、市町村単独事業で通学・通勤を支援している例だったり、移動支援事業を適用できず、団体独自で対応している例も複数あり。

＜通学または通勤目的で、車両を使用した送迎を認めている市町村＞

回答のうち、移動支援事業を通学目的で利用することを認めており、かつ、車両を使用することを想定した制度を持っている市町村は以下のとおり。

| | 都道府県 | 市 町 村 | 特 徴（単独事業の場合は事業名） |
|---|------|---|---|
| 1 | 山形県 | 南陽市、長井市、川西町、 白鷹町、小国町、高畠町、 飯豊町(実施中)、天童市、 山形市(R3／7月から) | 置賜地域の2市5町がほぼ共通(米沢市除く) 既に福祉有償運送で通学している児童がいるの でタクシーだけでなく福祉有償運送も枠に入れて いる。 |
| 2 | 栃木県 | 日光市 | 医療的ケア児は通学可能と要綱に明記 |
| 3 | 埼玉県 | 埼玉県内(7 市町村) | (県および市町村単独事業「障害者生活サポート 事業」、基準緩和あり、利用目的を問わない |
| 4 | 神奈川県 | 川崎市 | 指定の基準に緩和あり、通学支援を要綱で明記、 利用条件(制約)が少ない |
| 5 | 神奈川県 | 横浜市 | 指定の基準に緩和なし、通学支援を要綱で明記、 利用条件(制約)が少ない |
| 6 | 愛知県 | 豊明市 | 福祉有償運送の運営協議会で共有化、医療的ケ ア児のみ利用が認められた、移動中も算定可 |
| 7 | 広島県 | 安芸太田町 | タクシー運賃補助(市町村単独事業「安芸太田町 重度・重複障がい児特別支援学校高等部登下校 支援事業実施要綱」) |
| 8 | 愛媛県 | 東温市 | 幹線までのタクシー送迎(市町村単独事業) |
| 9 | 熊本県 | 天草市 | 福祉有償運送の運営協議会で共有化、通学支援 を要綱で明記、利用条件(制約)が少ない |

- ・安芸太田町と東温市は、移動支援事業の通学利用は特例的で利用が難しい反面、別に市町村単独事業があり、車両の使用を可能としている。ただし、現在は利用実績がない。
- ・埼玉県内の全市町村で実施されている「障害者生活サポート事業」は、自治体単独事業ではあるが、利用目的を問わず、車両を使うことが認められているため、移動支援事業よりも活用しやすい。
- ・ガイドライン等で、保護者の就労による利用を可能と明記している例としては、札幌市が知られているが、アンケート回答が得られず、市への問合せでも利用の実態がわからなかった。

札幌市「移動支援ガイドライン」に基づいて運用しており、保護者が就労していて通学の送迎ができない場合は、相談があれば移動支援事業を利用することができる。福祉有償運送の登録を受ければ、車両を使うことも可能(障がい福祉課)。市内の移動支援事業の実施事業所は、395か所、福祉有償運送団体は98(2021年●月時点)。

市町村および実施団体への聞き取り調査

＜聞き取り調査の対象＞

アンケート調査結果を踏まえ、以下の観点から、聞き取り先を絞った。

指定障害福祉サービス事業所が有償運送の許可又は登録を受けていれば、車両を使うことは認められている（実際はともかく建前上は）。しかし、利用の実態がない、または利用実態が分からない場合は、活用可能性を判断しにくい。また、市町村単独事業は、他の市町村での展開が難しい。これらを踏まえ、下記の４点にできるだけ多く該当する市町村への聞き取りを行うこととした。

-----聞き取り調査を行う市町村の選定で重視した点-----

1. 通学目的で移動支援事業が使えることを、特例でなく、要綱等に明記している
2. 指定障害福祉サービス事業所でなくても移動支援事業の適用を受けられる（基準緩和）
3. 車両（特に福祉有償運送）を想定した制度設計がされている
4. 実施例があり、喜ばれている

※埼玉県「障害者生活サポート事業」は県内全域で実施されていることから、参考になる事例として聞き取りを行った。

- 実施時期：2021 年●月～2022 年 2 月
- 対 象：下表の市町村の担当課または移動支援事業の実施団体
- 手 法：聞き取り項目シートを作成し、電話やメール添付でプロジェクトメンバー5 名が、聞き取りを行った。シートの作成は、プロジェクトメンバーが担当。

| 都道府県 | 市 町 村 |
|-------------------------|--|
| 山形県 | 南陽市、長井市、川西町、白鷹町、小国町、高畠町、飯豊町(実施中) 天童市、山形市(R3／7月から予定) |
| 神奈川県 | 横浜市 |
| 神奈川県 | 川崎市 |
| 愛知県 | 豊明市 |
| 熊本県 | 天草市 |
| (参考として)埼玉県「障害者生活サポート事業」 | |

障がい児の通学に「移動支援事業＋福祉有償運送」が活用できる事例

1. 山形県東川西町

| | |
|---|--|
| 実現の経緯 ※スクールバスの有無、学校の数や偏在度合い等も書いてください | 平成 18 年 10 月 1 日に「川西町障害者地域生活支援事業実施規則」は定められている。当時の担当者は既に福祉介護課を離れており（退職）不明。何故、川西町と南陽市で同一の規則を策定したのかどちらが先行したのか、相談して同時かなどは不明。 |
| 制度の内容（規定されている内容） | |
| 事業名と要綱名 | 川西町障がい者地域生活支援事業実施規則 |
| 制度ができた or 制度の運用見直しが実現した年 | 平成 18 年 10 月 1 日 |
| 利用できる目的地 | 通学先は米沢市、長井市の特別支援学校 |
| 利用できる条件・理由 | |
| 利用回数の上限 | 通学利用回数の制限なし |
| サービス単価、利用者負担 | 原則、利用者は 1 割負担 |
| 実施できる事業所の基準 | 指定障害福祉サービス事業者、または福祉有償運行許可事業者であること |
| 実際にサービス提供している団体の数 | 町内の福祉有償運送事業者は 1 団体のみ、川西町民の障がい児通学支援の希望者は同団体が実施 |
| 移動支援事業の年間予算 | 令和 2 年度の年間利用実績見込み約 2,749 千円（内 2,320 千円が通学） 令和 3 年度の年間利用見込み予算約 3,597 千円（内 2,074 千円が通学） |

| | |
|-------------|--|
| 1 事業所分の事例紹介 | |
| 法人名＆事業所名 | NPO 法人 はーとサービス川西 |
| 事業所の実施事業内容 | 福祉有償運送、許可・登録不要の運送 山間部・散居地域の過疎地有償運送事業者としてスタートした団体であったが、現在は町内唯一の福祉有償運送事業者として、障がい児者の通学通所支援を中心に行っており（障がい者の移動支援事業）、その収入で確保した運転者（約 10 名）が、通学通所支援の合間に、買い物や通院に困っている高齢者の送迎活動は無償運送（許可・登録不要の運送）の形態で実施している。 |

| | |
|----------------------------|--|
| 通学に利用している人数 （年間）と対象者の特徴 | 年間利用実人数13人（内8人が通学） 年間の利用時間2,197時間（内1,987時間が通学） |
| 目的地の数と利用者宅からの距離 | |
| 複数乗車しているかどうか | していることのほうが多い |
| 通学送迎に至る経緯等 | 福祉有償運送（2007年～現在）は福祉有償運送については高畠町の「NPO かたくりの会」からの斡旋で知的障害者コロニー（山形県総合コロニー希望が丘）から就労施設までの定期運送を始めたことがきっかけで、教育委員会や社会福祉協議会などからも紹介を受けている。川西町及び近隣地域の養護学校にはスクールバスがなかったため、各行政との移動支援事業委託契約を通学にも適用できた。知的障がい者を中心に32名→68名と大幅に増えている。 |

2. 山形県長井市

| | |
|-------------------------------|--|
| 実現の経緯 | <ul style="list-style-type: none"> ・スクールバスの運行がない地域 ・通学距離が 30 kmとなる県立米沢養護学校への通学を支援するため、タクシー事業者にジャンボタクシーでの通学送迎の運行を委託している。 <p>平成 26 年長井市内に米沢養護学校の分校が開校したため、現在は利用児童なし。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通学距離 40 kmから 50 kmとなる上山市内、山形市内の特別支援学校へ通学する児童の送迎を支援するため、福祉有償運送事業者等に送迎運行を委託している。 |
| 制度の内容（規定されている内容） | |
| 事業名と要綱名 | <ul style="list-style-type: none"> ・「障がい児通学支援事業」（県立米沢養護学校通学のみ、現在は通学児童がいないため利用なし） ・「特別支援学校通学支援事業」（山形市内および上山市内の特別支援学校通学支援） |
| 制度ができた年 | ●●● |
| 利用できる目的地 | 市外に立地する特別支援学校 |
| 利用できる条件・理由 | なし |
| 利用回数の上限 | なし |
| サービス単価、利用者負担 | 自己負担なし |
| 実施できる事業所の基準 | <ul style="list-style-type: none"> ・福祉有償運送（道路運送法第 79 条に基づく登録）、交通事業者（道路運送法第 4 条に基づく許可）を受けていること <p>※指定障害福祉サービス事業所であるかどうかは問わない</p> |
| 実際にサービス提供している団体の数 | 4 団体（長井市内：1、長井市以外：3） |
| 移動支援事業の年間予算 （うち、通学支援がわかれば） | 実績 12,535 千円（内 通学 1,773 千円） 年間利用実績 3,356 時間（内 通学 364 時間） |
| 1 事業所分の事例紹介 | |
| 法人名＆事業所名 | NPO 法人さわやかサービス |
| 事業所の実施事業内容（簡単に） | <ul style="list-style-type: none"> ・市の施設等の運営管理業務受託 ・高齢者サロン事業 ・福祉有償運送事業 |

| | |
|--------------------------|---|
| 通学に利用している人数（年間）と対象者の特徴 | 5名（2名は長井市在住、3名は飯豊町在住） 現在、長井市・飯豊町と通学支援の委託契約有 |
| 目的地の数と利用者宅からの距離 | 2校、距離5km～40km（片道） |
| 複数乗車しているかどうか | 単独（複数乗車も可能） |
| 見どころ&課題（ご紹介担当者の課題意識を交えて） | |
| 担い手が見つかりやすいかどうか | 運転者の高齢化と後継者不足に直面している。 |
| 利用希望者に情報が届きやすいか（広報等） | 市のホームページ掲載もわかりやすく、情報は届きやすいと思われる。 |
| 他の地域でも実施できそうか | 地域生活支援事業の要綱改正や新たな規則での対応ではなく、「特別支援学校通学支援事業」という市独自事業で対応している部分が参考になるように思われる。 |



山形県内市町村の移動支援事業（通学関係）の運用状況

| | 市町村 | 地域 | 根拠法や実施要綱、規則など | 実施要綱、規則等への記載 | 福祉有償 運送事業 者への委 託 | 通学利用回数制限 | 委託できる事業者等 | 備考 |
|---|-----|----|------------------------------|--|---------------------------|--|---|--|
| 1 | 南陽市 | 置賜 | 南陽市障害者地域生活支援事業実施規則 | 指定障害福祉サービス事業者、福祉有償運 行許可事業者、NPOに対して委託する | ○ | 制限なし | ・指定障害福祉サービス事 業者 ・福祉有償運送事業者 ・NPO法人 | ※実際の委託契約書コピー有 |
| 2 | 川西町 | 置賜 | 川西町障害者地域生活支援事業実施規則 | 指定障害福祉サービス事業者、福祉有償運 行許可事業者、NPOに対して委託する | ○ | 制限なし | ・指定障害福祉サービス事 業者 ・福祉有償運送事業者 ・NPO法人 | 原則利用者は1割負担 |
| 3 | 長井市 | 置賜 | ・障がい者通学支援事業 ・特別支援学校移動支援事業 | ・障がい者通学支援事業は米沢養護学校通 学児童のみ対象でジャンボタクシーでの通学 支援をタクシー会社へ運行委託（長井分校開 校以降は対象がいなくなり運行していない。） ・特別支援学校移動支援事業は米沢養護学 校以外の特別支援学校へ通学する児童を対 象に福祉有償運送事業者などに市が委託し て送迎 | ○ | 制限なし | ・指定障害福祉サービス事 業者 ・福祉有償運送事業者 | 平成26年に米沢養護学校の分校として長 井校が開校する以前と以後で状況が異なる。 ・【以前】米沢養護学校への通学は市がタ クシー業者に委託運行したジャンボタク シーで通学送迎し、米沢養護学校以外の 特別支援学校への通学は福祉有償運送 事業者委託して通学送迎していた。 ・【以降】長井校の開校以降は上山市のゆ きわり養護学校や山形市の特別支援学校 への通学を市内及び市外の福祉有償運送 事業者等へ委託して送迎している。 |
| 4 | 小国町 | 置賜 | 小国町地域生活支援事業実施規則 | 団体等に委託又は社会福祉法人等に補助す る | ○ | 制限なし | ・団体等に委託又は社会福 祉法人等に補助する | 特別支援学校への通学に支援が必要と町 長が認めた者 |
| 6 | 白鷹町 | 置賜 | 地域生活支援事業として実施 | タクシー（町内事業者）及び福祉有償運送事 業者（町内には実施事業者が居ないため他 市町の事業者）と委託契約 | ○ | 制限なし | タクシー業者 福祉有償運送事業者 | |
| 6 | 飯豊町 | 置賜 | 飯豊町障がい者移動支援事業実施要綱 | 適切な事業運営ができる社会福祉法人及び NPO法人へ委託する | ○ | 社会通念上必要な移動支援 の他に通学支援型だけで月4 6回迄利用可能 | ・指定障害福祉サービス事 業者 ・社会福祉法人及びNPO法 人 | 山形県立米沢養護学校及び山形県ゆきわ り養護学校への通学 ※実際の委託契約書コピー有 |
| 7 | 高島町 | 置賜 | 障がい児の地域生活支援事業 | 指定障害福祉サービス事業者（例外的に町 外に1福祉有償運送事業者と委託契約有） | △ | 通学・通所で月46回迄 | ・指定障害福祉サービス事 業者 ・福祉有償運送事業者（特例 扱いで隣接町の1事業者の み） | 川西町在住生徒の通学を担ってくれる事 業者が高島町にないため、川西町の福祉 有償運送事業者と例外的に委託契約締 結。 |
| 8 | 米沢市 | 置賜 | *1 | 指定障害福祉サービス事業者 | × | | | 原則通学支援なしだが日中一時支援事業 で一部対応している部分もあるらしい。 |

※米沢市：検討当時、置賜で唯一特別支援学校が立地している米沢市は30分以内の近距離通学となるので地域生活支援事業の移動支援を通学にも適用すべきではないと国から指摘され導入を断念した。

| | | | | | | | | |
|----|-----|----|------------------------------|-----------------------------------|---|------------------|-------------------------------|--|
| 9 | 山形市 | 村山 | 山形市特別支援学校通学支援事業 (令和3年7月～) | 委託契約したタクシー事業者、福祉有償運送事業者利用時の9割を補助 | △ | 年間48回迄 | 山形市内のタクシー事業者、個人タクシー、福祉有償運送事業者 | ・特別支援学校の小学部及び中学部並びに山形市立の小学校及び中学校に置かれた肢体不自由学級への通学 |
| 10 | 東根市 | 村山 | 隣接市の特別支援学校への通学に限定 | 各地域公民館等の集合場所と特別支援学校間の送迎をタクシー会社へ委託 | × | 利用者負担は1回380円 | | |
| 11 | 中山町 | 村山 | タクシーを利用した特別支援学校通学の利用者負担1割 | 地元タクシー会社へ事業委託 | × | 利用者負担は1割 | | |
| 12 | 天童市 | 村山 | 天童市特別支援学校送迎支援事業実施要綱 | タクシー、福祉有償運送事業者利用時の9割を補助 | △ | 年間96回迄(例外的に192回) | | |

3. 神奈川県横浜市

| | |
|---|--|
| 市町村名 | 神奈川県横浜市 |
| 実現の経緯 ※スクールバスの有無、学校の数や偏在度合い等も書いてください | 特別支援学校の小中学生はスクールバスがあるが、高等部は自主通学となる。学校が通いにくいところにあり、重度の知的障害児は公共交通機関での通学は難しい。車での送迎を頼めるガイドヘルパーは少なく、自費で福祉有償運送を利用する人は、ニーズを持った人のうち一握りの人である。福祉有償運送は、高齢者の月1～2回の通院と比較し、通所や通学の毎日の送迎費用は負担が大きい。そのような中。横浜市では、2013年改正の障害福祉サービスの移動支援事業の中で、一般的な「移動介護」のほかに、車両を使用した「通学通所支援」を新設した。 |
| 制度の内容（規定されている内容） | |
| 事業名と要綱名 | 横浜市障害者移動支援事業のうち「通学通所支援（乗降介助）」 https://www.city.yokohama.lg.jp/kurashi/fukushi-kaigo/fukushi/annai/gaishutsu/shien/haken.files/0084_20201002.pdf |
| 制度ができた or 制度の運用見直し が実現した年 ※変わっていない （明記されていない 場合は空欄で OK | 個別支援型、グループ支援型、乗降介助型、自立通学通所支援型の4つがあり、月30時間（30分単位）の利用ができる。例えば片道が30分なら、1ヶ月に20日間、毎日朝夕利用したとしても十分な時間数である。特に、「乗降介助型」は、サービス提供者が自らの運転する車両への乗降介助を行う20分未満の支援とされ、車での送迎に特化した施策である。要綱には、車による支援を行う場合には道路運送法上の許可または登録を受けていることが必要と記された。 |
| 利用できる目的地 （特別支援学校の み？） | ①通学：特別支援学校・養護学校への通学（登校・下校）、その他前号に準ずる外出 ②通所：普通校（個別級）等からも日中活動系サービス事業所への通所（生活介護、自立訓練（機能・生活）、就労移行支援、就労継続支援、地域活動支援センター、放課後等デイサービス事業所への通所（児童）、日中一時支援事業所への通所、その他前各号に準ずる外出 |
| 利用できる条件・理由 （保護者の就労や 疾病等） | ①身体障害者手帳1・2級で3肢以上の機能障害を有し外出時に主に車いすを使用する方 ②知的・精神障害のある方で、外出時に付添いが必要な方 ③障害者総合支援法の対象となる難病患者で①に準じる方 ※この制度を利用するには受給者証に区役所で「通学通所支援」の支給決定を新たに受ける必要がある。 |
| 利用回数の上限 | 月30時間（30分単位） 社会生活上必要不可欠な外出及び余暇活動等の外出をする際の移動支援と合わせて30時間を超える場合は48時間まで |

| | |
|---|--|
| サービス単価（種類と価格） | 乗降介助 1 回につき 1,096 円（※乗降介助では複数人乗車させた場合 3 人まで それぞれで請求可能） 0.5 時間 2,466 円、1 時間 3,945 円、1.5 時間 5,425 円 |
| 実施できる事業所の基準 | 障害福祉サービス指定事業者であること （有資格のサービス提供責任者を置くこと、活動メンバーがガイドヘルパーの資格を有すること） 道路運送法上の許可または登録を受けていることが必要 |
| 実際にサービス提供している団体の数 | 横浜市に登録している移動支援事業所 600 事業所のうち、 通学通所支援は 411 事業所、 さらにこのうち乗降介助を行っているのは 60 事業所 (令和 4 年 1 月現在) |
| 1 事業所分の事例紹介 | |
| 法人名&事業所名 | 認定 NPO 法人 移動サービスアクセス |
| 事業所の実施事業内容（簡単に） | 福祉有償運送、障害者移動支援事業の横浜市地域生活支援サービス通学通所支援（乗降介助） |
| 通学に利用している人数（年間）と対象者の特徴 | （令和 3 年度）登録者数 24 名 通学：6 名、通所：18 名 活動実績通学 332 件、通所 2,099 件 通学の場合 ①特別支援学校等は小中学生にはスクールバスがあるが、高校生は自主登校となるため ②家族が病気、就労 などの理由で送迎できない ③重度の知的障害で、公共交通機関は利用しにくい 通所の場合 ① 親が高齢になって送迎できなくなった ②通所先が遠くて通いにくい（ほとんどの通所先が区外にある） ③公共交通機関を使っては通えない |
| 目的地の数と利用者宅からの距離 | 通学：自宅から養護学校（1～7 km） 通所：日中活動系事業所等 10 か所（2～10 km） |
| 複数乗車しているかどうか | 現在は無し |
| 見どころ&課題 | |
| <p>これまで車両によるサービスを実施していなかった介護保険サービスや障害福祉サービス事業所は、車両の準備や福祉有償運送登録を行う必要があるため、大きな広がりには至っていない。一方、参画を志す福祉有償運送団体は、障害福祉サービス指定事業者になるための要件を整えなければならない。</p> <p>市のHPや発行する「障害福祉のあんない」に掲載されている</p> | |

4. 神奈川県川崎市

| | |
|---|---|
| 実現の経緯 ※スクールバスの有無、学校の数や偏在度合い等も書いてください | 2006 年に利用者からの要望に応え、通所通学支援制度が始まる。 2010 年には、福祉有償運送車両が公共交通機関として認められて移動支援事業に参画できることになった。福祉有償運送団が通所通学の移動支援を実施する際は、障害福祉サービスの事業所指定のうち、移動支援のみ実施する指定事業者として指定を受けることができる。 |
| 制度の内容（規定されている内容） | |
| 事業名と要綱名 | 川崎市障害児者移動支援事業実施要綱 https://www.city.kawasaki.jp/templates/outline/cmsfiles/contents/0000085/85050/idousienyokou.pdf (サービスの類型に以下がある) 通学又は通所のための支援が必要な場合のマンツーマンでの支援（通学・通所支援） |
| 制度ができた or 制度の運用見直しが生じた年 | 2006 年 9 月制定。2007 年 4 月施行。 その後 8 回にわたり制度の運用や報酬単価の見直しが行われている。 移動支援、通学通所支援の単価について、2021 年 1 月と、2021 年 6 月に改訂。通学通所は 100 単位から 268 単位に大きく見直された。 |
| 利用できる目的地 | 学校への通学支援、通所施設などへの通所支援 |
| 利用できる条件・理由 | ●通学又は通所 当該障害児者が単独での移動が困難で、かつ通学・通所の手段が他になく、さらに保護者の疾病・障害・就労等社会的にやむをえない事情により当該障害児者の通学通所に付添うことができない場合に、原則、居宅から学校又は通所先事業所の片道又は往復の移動の支援を行うもの ① 保護者の疾病・障害等やむをえない事情により付き添うことができないとき（10%負担）就労は認められない？ |
| 利用回数の上限 | 「社会生活上必要不可欠な外出及び余暇活動等社会参加のための外出」は 40 時間 通学・通所支援は、上記とは別に、1 ヶ月あたり 46 回まで利用することができる。ただし、1 日 2 回の利用を限度とする。 |
| サービス単価（種類と価格） | ●通学・通所支援 サービス提供時間 報酬単位 1 時間以内 268 単位/回 1 時間超 1 時間 30 分以内 375 単位/回 1 時間 30 分超 2 時間以内 470 単位/回 |
| 実施できる事業所の基準 | ・障害福祉サービス指定事業者であること。福祉有償運送団が通所通学の移動支援を実施する際は、障害福祉サービスの事業所指定のうち、移動支援のみ実施する指定事業者として指定を受けることができる。 道路運送法上の許可または登録を受けていることが必要 |

| | |
|------------------------|--|
| 実際にサービス提供している団体の数 | 川崎市に登録している移動支援事業所(平成31年給付実績あり) 120事業所 (令和2年9月現在) |
| 1 事業所分の事例紹介 | |
| 法人名&事業所名 | NPO 法人 ワークスコレクティブそよ風 |
| 事業所の実施事業内容 | 福祉有償運送、障害者移動支援事業通学通所支援 |
| 通学に利用している人数(年間)と対象者の特徴 | (2021年度)延べ1,044件 |
| 見どころ&課題 | |
| 担い手が見つかりやすいかどうか | |

5. 愛知県豊明市

| | |
|--------------------------|--|
| 実現の経緯 | <p>＜港特別支援学校に通学する児童と保護者の状況＞</p> <p>港特別支援学校に通学する重度心身障がいの児童生徒は 10 名程度だが、同校のスクールバス利用には条件(定員、学年、障がい程度)があり、何人かは保護者の送迎で通学。片道 1 時間、登下校 4 往復は保護者の就労や兄弟への影響が大きい状況が長年続いていた。</p> <p>＜豊明市の状況＞</p> <p>居宅介護(移動支援)サービス提供事業所が少なく、登下校時支援のように毎日同時間帯に対応できる事業所もスタッフも不足していた。福祉有償運送事業者は隣接町に 1 箇所のみだった。</p> |
| 制度の内容（規定されている内容） | |
| 事業名と要綱名 | |
| 制度ができた or 制度の運用見直しが生じた経緯 | <p>移動ネットあいちの関わりは以下の通り。</p> <p>：2020 年 12 月中旬</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NPO 法人くるみの会より新規「福祉有償運送」行なう為、認定講習問合せあり。 <p>：2020 年 12 月 25 日</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NPO 法人くるみの会と豊明市担当部署長寿課に訪問、豊明市は「福祉有償運送」を行なう団体なく、運営協議会の構成メンバー選出・申請書類等アドバイスをおこなった。 <p>運営協議会の有識者として「大同大学の樋口氏」を紹介</p> <p>：2021 年 2 月 22 日</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運営協議会開催され新規申請書類・運送対価等の協議が調った。 <p>運送対価は、定額 1 回 500 円（港特別支援学校への通学の送迎に限定）</p> <p>運送対価以外の対価は、豊明市地域生活支援事業（移動支援事業）を利用</p> <p>：2021 年 4 月 1 日 ・「福祉有償運送」開始</p> <p>注：港特別支援学校から帰路は「くるみの会」の放課後デイの送迎で対応</p> |
| 利用できる目的地 | 港特別支援学校 |
| 利用できる条件・理由 | 医療的ケア児 |
| 利用回数の上限 | 16 回/月まで(片道換算) |
| サービス単価（種類と価格） | <p>(港特別支援学校への通学の送迎に限定)</p> <p>＜身体介護を行う場合＞</p> |

| | |
|------------------------|---|
| | <div> 0.5 時間未満 2,540 円 0.5 時間以上 1 時間未満 4,020 円 1 時間以上 1.5 時間未満 5,840 円 </div> } 延長 0.5 時間ごと 830 円 <身体介護を伴わない場合> <div> 0.5 時間未満 1,050 円 0.5 時間以上 1 時間未満 1,970 円 1 時間以上 1.5 時間未満 2,760 円 </div> } 延長 0.5 時間ごと 700 円 |
| 実施できる事業所の基準 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 指定障害福祉サービス事業所であることが必要 ・ 福祉有償運送の登録を受けていること ・ 非営利の法人であること |
| 実際にサービス提供している団体の数 | 1 団体 |
| 移動支援事業の年間予算 | 1 年目のため実績はこれから。 |
| 1 事業所分の事例紹介 | |
| 法人名 & 事業所名 | NPO 法人くるみの会(障害福祉サービス事業所も運営) |
| 事業所の実施事業内容 | 生活介護事業所、放課後等デイサービス、日中一時支援 |
| 通学に利用している人数(年間)と対象者の特徴 | 利用者 2 名(いずれも医療的ケア児)、登録車両 4 台 |
| 目的地の数と利用者宅からの距離 | 目的地は、港特別支援学校 1 か所 |
| 複数乗車しているかどうか | 利用者 2 名が一緒に乗車することもある |
| 見どころ & 課題 | |
| 担い手が見つかりやすいかどうか | 障害福祉サービス事業所のスタッフの中で対応しており、それ以外に担い手は不要。運転中も含めて報酬の算定が可能とされているため、 |
| 利用希望者に情報が届きやすいか(広報等) | くるみの会だけが、当事者の要望もあって認められた状態であり、広報は積極的に行われていない。医療的ケア時に限定されており、くるみの会のように看護師が必要に応じて同乗するといった体制が取れるかどうか、という点で、他の地域や団体で実施することには課題が残る。 |

6. 熊本県天草市

| | |
|--|--|
| <p>実現の経緯</p> <p>※スクールバスの有無、学校の数や偏在度合い等も書いてください</p> | <p>平成 23 年 4 月 1 日より天草地域福祉有償運送協議会を設置。</p> <p>平成 23 年 4 月 25 日に天草地域福祉有償運送運営指針を定め運営を行っており、2つのNPO法人が福祉有償運送を登録している。障がい児者の通学通所を天草市移動支援事業として委託し、実施している。</p> <p>以下、実施団体（NPO 法人 ステップバイステップ）より。</p> <p>平成 16 年当法人が活動開始以前の支援学校（当時養護学校・特殊学級）の児童にとって、学校までの通学手段・放課後並びに長期休暇中の過ごす場の確保は、家族にとっては大きな課題だった。天草圏域の支援学校が中心部に 1 か所、放課後・長期休暇中は、家庭の犠牲によって支えられていた。特に支援学校への通学手段がなく、また福祉制度においても、児童の居宅サービスはなく、唯一のサービスが措置制度による児童入所であった、そのためスクールバスの配置が困難な天草圏域においては、在宅での就学の為には、家族が送迎をするしかなかった。結果的に障害を持つ児童は入所することを余儀なくされていた。</p> <p>きっかけとしては、当時45キロの自宅からの送迎をされていた保護者が健康に支障をきたし、当法人に相談されてきたことから始まっている。当法人でまったくのボランティア（無償）での送迎を開始した。またその状況を知った保護者から多くの相談も受けるようになって行った。</p> <p>また、その年総理府による認証で福祉特区制度の試みが開始され、熊本でも宇城地域で福祉特区申請により、福祉有償運送が開始された旨、市役所福祉課から情報提供を受け、行政との協働にて、天草圏域の特区申請と有償運送の許可申請を行った。当事業は、障害福祉制度の入所から地域への施策の転換が契機になったと考えている。</p> |
| <p>制度の内容（規定されている内容）</p> | |
| <p>事業名と要綱名</p> | <p>天草地域福祉有償運送運営指針</p> |
| <p>制度ができた or 制度の運用見直しが実現した年</p> | <p>平成 23 年 4 月 25 日</p> |
| <p>利用できる目的地</p> | <p>特別支援学校・特別支援学級・施設</p> <p>※利用の 6 割が特別支援学校通学利用者</p> |
| <p>利用できる条件・理由・利用者負担額</p> | <p>・利用者負担 その殆どが市の福祉制度（移動支援事業・通所通学型）に適応されている為、距離によって単価が設定されて</p> |

| | |
|--------------------------|--|
| | <p>いる。25キロを超える場合 児童1,000円、者が800円。25キロ以下 児童650円、者540円となっており、利用者負担はその一割となっている。(上記単価は、一回当たりの単価、家庭の経済状況により、負担額免除あり)複数乗車しても一人一人から利用料は受け取れる。</p> <p>＊上天草市、苓北町のそれぞれの単価は以下の通り</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上天草市 25キロを超える場合 800円/回 25キロ以下 540円 ・苓北町 距離に関係なく 児童 800円 者 540円 |
| 利用回数の上限 | 1月当たり46回(1日2回まで) |
| サービス単価(種類と価格) | 上記の通り |
| 実施できる事業所の基準 | 送迎に関するドライバーは指定事業所のみ。 福祉有償運送の登録が必要 |
| 実際にサービス提供している団体の数 | 2団体(いずれもNPO法人) |
| 移動支援事業の年間予算 | 令和3年度10,180,000円(通学・通所の内訳なし) |
| 1 事業所分の事例紹介 | |
| 法人名&事業所名 | NPO法人 ステップバイステップ ※同法人含めNPO法人2か所と上天草社協の3事業所が天草圏域では福祉有償運送の登録を受けている。 |
| 事業所の実施事業内容(簡単に) | 障がい児者の通学通所を天草市移動支援事業として委託し、実施している。 |
| 通学に利用している人数(年間)と対象者の特徴 | <p>【令和2年度実績】利用実人員48人、延べ回数1,022回 ※利用の6割が特別支援学校通学利用者</p> <p>広域である天草圏域内をほぼ学校開設日、10ルートでのドアツードアでの送迎となっている。乗合での送迎となる。1台に4～5人乗車。1日約40～50人対応。</p> <p>但し、帰りは放課後デイの送迎で対応。最長は、牛深町の45キロ、車両は16台、ドライバー13人(殆ど職員が兼務)、利用登録者約60名</p> |
| 複数乗車しているかどうか | している |
| 見どころ&課題(ご紹介担当者の課題意識を交えて) | |

| | |
|----------------------|---|
| 利用希望者に情報が届きやすいか（広報等） | 市ホームページに掲載。 障がい福祉サービス利用ガイドブックに掲載し、手帳交付時などを主に配布。 |
| 他の地域でも実施できそうか | <p>・理想の利用単価 採算面での損益分岐点はおおよそ、一回当たり 2,030 程度</p> <p>年間の移送サービスのみの収入では、例年大きく損失を計上している。</p> <p>それでも続ける理由に関しては、家庭及び生まれ育った地域での障がい児・者の生活基盤が守れないため続けている。支援学校への通学手段がなくなることにより児童が、従前の入所中心の生活となることを、家族が望んでいない。障がい者の合理的配慮を堅持したい法人の指針による。</p> <p>とはいえ、事業開始当初からは、行政にはご努力いただいている。障害児・者本人・ご家族には多くが経済的な課題をお持ちであり、利用者負担金増は難しい。また、ベースとなる福祉有償運送の考え方から、人件費の取り扱いによっては、含めることが適正なのかが検討が必要。</p> |

注：

医療的ケアを必要とする児童、強度行動障害を呈する児童、また就労していないご家族での送迎がされているケースもあり。また校区内での通学に関して家庭で実施されているケースも多数見られている。移送サービスがすべてになっているわけではありません。

その他：

今般の車両に関する経費の中で、燃料費の高騰はかなりの負担増となっている。

移送サービスは、現在基本的に、実施団体に他の収入基盤がないと難しい厳しい現状がある。基本的にボランティアによる送迎に関しては、人員確保が安定しないこと、また障害特性への理解・スキルがないと難しい。但し地域の公共交通機関としての巡回バス・タクシー事業者も経営が厳しい中、通常の運営・事業の実施に支障がなければ、行政と契約いただき、ともにこの事業を継続していける体制が整うことを祈っています。

埼玉県 障害者生活サポート事業

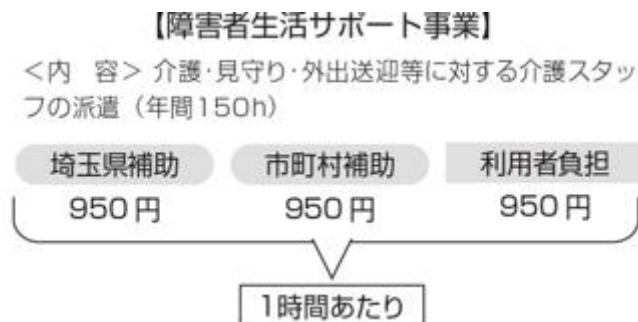
1998 年埼玉県の独自事業として始まった。在宅の障がい児者が年間 150 時間のタイムケアを受けることができる制度。一時預かり、介護サービス、送迎サービス、外出援助サービスなどに使われている。

本人がサービス内容を選べるというのが最大の特徴で、障害福祉サービスの個別給付などのように市町村などの審査はない。（ただし目的外使用は×）

県内のほとんどの市町村が行っている。在宅の障がい児者が年間 150 時間介護職員の派遣を受けることができ、障がい児者が必要と考えること（遊びでも、移動でも可能）に使うことができる。利用者、市町村、県がそれぞれ 950 円ずつを負担するが、市町村によっては利用者負担分も補助しているところが多い。

県内のすべての福祉有償運送の運営協議会では、障害者生活サポート事業を使って送迎することが認められている。サポート団体（福祉有償運送団体）は 1 時間 2,850 円を受け取ることができる。現在、生活サポート事業の半分近くは移動（送迎）に使われており、福祉有償運送団体にとっては収入源になっている。

本事業の利用者負担分については、県内の福祉有償運送運営協議会において、福祉有償運送の運送の対価とすることが認めている。現在、埼玉県では福祉有償運送団体約 230 団体の 8 割以上が生活サポートでの送迎を行っており、埼玉県が福祉有償運送団体が全国で一番多いのは、この制度があるためと考えられる。市町村の福祉有償運送の担当課もほとんどが障害福祉課であることからこの制度の存在の大きさがうかがえる。



しくみと課題

在宅の障がい児者が年間 150 時間介護職員の派遣を受けることができ、障がい児者が必要と考えること（遊びでも、移動でも可能）に使うことができる。

障害福祉サービス事業所でなくても実施できることを追記

本人負担は 1 時間 950 円、市町村は 950 円、県は 950 円それぞれ 3 分の 1 ずつ負担、ただし市町村によっては本人負担分の補助をしているところも多い。この仕組みによって、サポート団体（福祉有償運送団体）は 1 時間 2850 円を受け取ることができる。

問題点としては、使い勝手がよく、移動（送迎）に使えるため、要介護高齢者が障がい手帳を取

るケースもあり、また、県が負担総額に上限を設けているため、市町村の負担が増えていることが挙げられる。とはいえ、現在のところ市町村でこの事業からの撤退はない。

<事例>

1. 所沢の団体

事業所の内容—居宅、重度訪問介護、移動支援、生活サポート

利用者—57 名、身体、知的、精神、

移動支援について—車での送迎は生活サポートで、公共交通機関は移動支援で行っている

通学支援は—利用者は大人が中心のため少なく、また児童デイによって放課後の移動は減少傾向。

その他の問題点—市の担当者によって可能、不可能の基準が変わる

2. 秩父市の団体

事業所の内容—生活サポート

利用者—約 500 名、身体、知的、精神、主な利用は通院など

通学支援—春休みなどの放課後学童クラブから自宅への送迎（通学はバスで、放課後は学童クラブの送迎で行っている）

3. 坂戸市の団体

事業所の内容—居宅介護、行動援護、同行援護、移動支援、生活サポート、訪問介護

利用者—43 名うち通学支援利用者は 4 名（通学支援は通学バスがあるため通学バスが使えない場合のみ）現在放課後デイが増加しそちらでの対応が増えている

医療的ケア児の通学支援

たんの吸引や経管栄養など医療的ケアが日常的に必要な“医療的ケア児”は、厚生労働省の2019年の推計で約2万人とされていますが、従来の障害児福祉制度では想定されていなかったために、多くの学校では通学の際に一定期間または長期の“親の付添い”を保護者に求めるという状態が続いていました。

■「医療的ケア児支援法」の成立（2021年6月）

2021年6月「医療的ケア児及びその家族に対する支援に関する法律」（「医療的ケア児支援法」）により“医療的ケア児”を法律上で明確に定義し、9月の法施行とともに改正「障害者総合支援法」で国や地方自治体が医療的ケア児の支援を「努力義務」から「責務」と明文化され、予算も付くことになりました。

各自治体は、医療的ケア児が家族の付添いなしで希望する施設に通えるように、保健師、看護師等、又は喀痰吸引等を行うことができる保育士等を配置、「医療的ケア児支援センター」も設置し相談に応じることなどが盛り込まれました。

全国 1,272校を対象に
アンケート調査を実施
(分校、分教室を含む)



回答 1,006校
(全体の79.0%)



内訳：
①本校 828校
②分校 104校
③分教室 74校

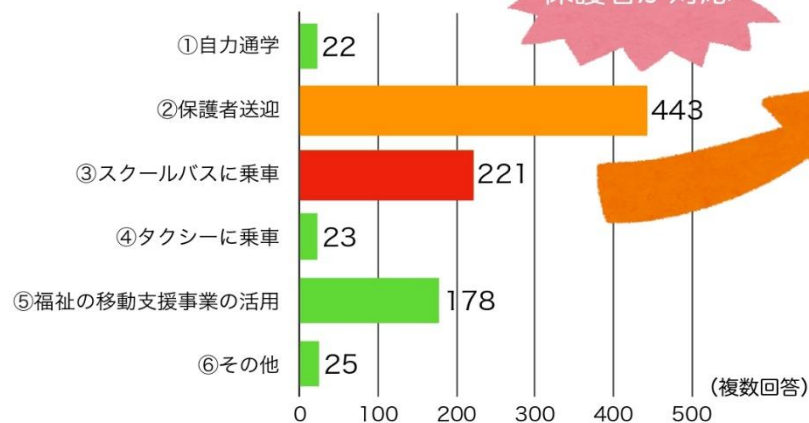
特別支援学校へのアンケートで見えてきた 医療的ケア児の通学の状況

医療的ケアを実施している特別支援学校
491校
(回答全体の48.8%)



医療的ケアを実施している 特別支援学校に聞きました

登下校の移動手段は……



スクールバスに乗車
221校



スクールバスに
看護師が添乗
12校 (5.4%)



スクールバスへの乗車条件

- 介助者なしで座席に座っていただけること、乗車中には、あらかじめ医療的ケアが必要ないことが医師の指示としてあること、緊急時マニュアルが作成されていること。
- バスのなかでは医療的ケアをしないので、①呼吸状態が不安定な状態が続けば保護者送迎に切り替える、②気管切開があっても15分以内の乗車時間で吸引が必要なければ乗車可能。など

出典：大崎・新平・小澤・齋藤，“特別支援学校における医療的ケアに関する実態調査報告”，国立特別支援教育総合研究所ジャーナル 第6号，2017年3月，pp.33～38. より作成。

“大阪府医療的ケア通学支援事業”の意義と課題

■大阪府の「医療的ケア通学支援事業」の現状

国に先立ち、大阪府では「介護タクシー等に看護師等が同乗して、登下校中に医療的ケアが必要なために通学が困難な児童生徒を学校へ送迎します」と銘打ち、「大阪府医療的ケア通学支援事業」が始まりました。

事業内容として「介護タクシー等に看護師等が同乗し、児童生徒の医療的ケアを実施することにより通学を支援する」とし、対象者は「府立学校に在籍している」「①口腔内又は鼻腔内の喀痰吸引、②気管カニューレ内部等の喀痰吸引、③酸素療法や人工呼吸器の管理等、④ ①～③と同等の医療的ケアが必要と判断された児童生徒」となっています。

そして医療的ケアの実施者は、1) 看護師【看護師免許（国家資格）を有する者】、2) 介護職員【対象児童生徒に必要な医療的ケアを実施できる認定特定行為業務従事者】とし、道路運送法に基づく移動送迎事業者を、1) 旅客自動車運送事業（一般乗用自動車運送事業等）を実施している事業者、2) 自家用有償旅客運送（福祉有償運送）を実施している事業者とされています。

移動送迎事業者は、利用区間を「自宅⇔学校間」とし、手続きは「保護者と事業者との同意書」で、1) 支援学校の場合は「特別支援教育就学奨励費のうち、通学費分の受領及び支払いを学校長に委任」、2) 大阪府立中、高校の場合は「通学費用の受領を保護者から事業者に委任」となっています。（キャンセル料が発生する場合は、保護者負担となります。）

そして支援事業への登録事業者一覧（2022年1月時点）ですが、「大阪府下13市!」「15事業所のみ!!」であり、同乗者の実績として「看護師のみ」「介護職員のみ」「看護師・介護職員の両方」と分類され、肝心の車両の手配については「可」「応相談」「不可!!」の3分類となっているのが現状だといえます。

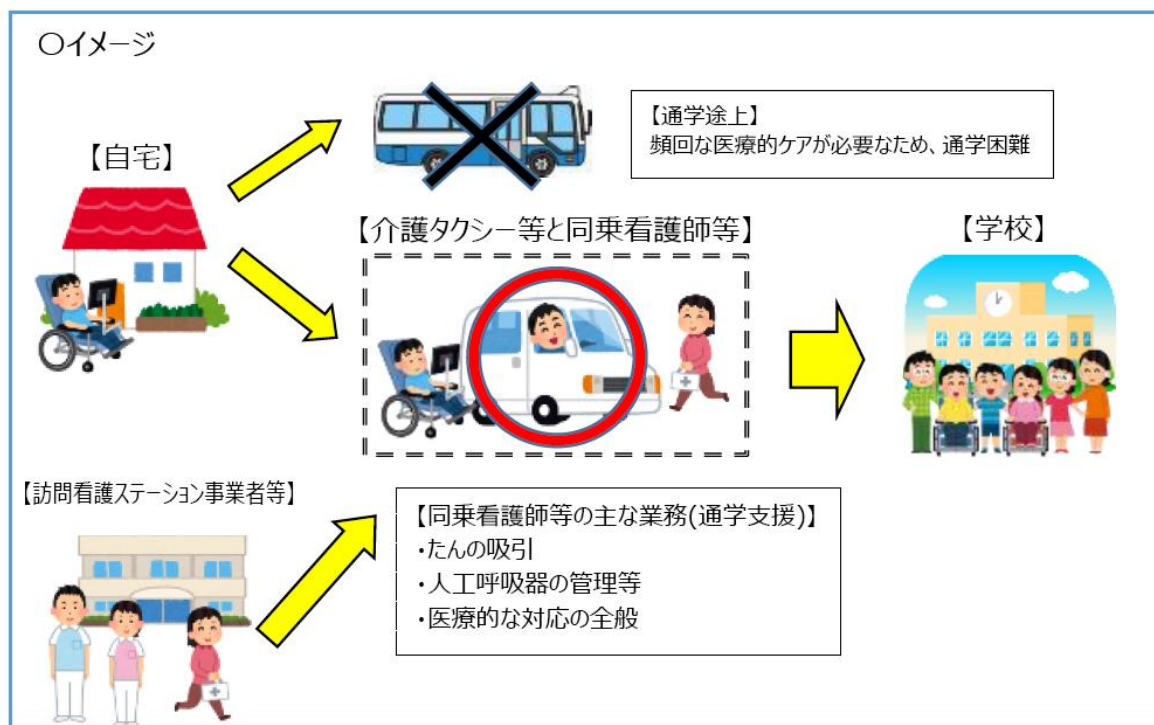
■大阪府が「医療的ケア通学支援事業」開始1年目の実態調査

2021年10月実施の大阪府による利用状況調査（大阪府立支援学校に在籍し、利用を希望する全180人を対象に実施）では、未利用の保護者120人のうち50人、利用中の保護者60人のうち35人が回答。未利用の保護者の4割が「事業者が見つからない」と答え、利用者でも「事業者を見つけるのに1ヵ月以上かかった」が多数を占めるなど、大阪府教委支援教育課も「より丁寧な情報提供や相談のための関係機関との連携強化が必要」としています。

医療的ケア通学支援事業は、保護者が見つけた事業者（車両と看護師）と大阪府が契約を結び、サービスを提供することになっていますが、「事業者が見つからない」「どこに相談すればいいかわからない」「学校に保護者の同伴を求められている」などや、事業者の方も車両、看護師ともに「業務に支障が出る（人員確保が困難）」「金銭面で採算がとれない」などを挙げるなど、制度の課題が浮き彫りになっています。

大阪府内の支援学校では2019年10月現在で、医療的ケア児約490人のうち約160人がスクールバスに乗ることができていないようです。そして約160人のうち約130人は保護者の送迎で登下校しているが、残りは送迎手段がないために学校に通うことができず、教諭による訪問教育を受けているというのが現状のようです。

「医療的ケア児支援法」はあくまでも理念法であり、今後、施行令・施行規則の検討に入っていくとありますが、医療的ケア児への「医療的ケア者」に対する支援体制の不足や、「放課後デイサービス（学童保育）」の不足なども背景にあるようですが、私たちは“移動制約者の移動送迎支援”という視点からも、医療的ケア通学支援事業の充実に向けた検討を進めていく必要があると思っています。



（大阪府ホームページより）

神奈川県・横浜市における医療的ケア児の通学支援

神奈川県では令和４年度から、「県立特別支援学校における医療的ケア児通学支援事業」が始まりました。運行するのはタクシー事業者と福祉有償運送団体です。この事業に参画するために、これまで医療的ケア児の支援をしてきた機関や団体が、新たに福祉有償運送登録申請をするなどの動きもあります。横浜市では令和元年度からモデル事業として医療的ケアが必要な児童生徒への福祉車両による通学支援を実施しています。現在横浜市立特別支援学校で７コース運行しており、福祉有償運送団体も運行主体となっています。横浜市では今年度は２０コースの運行を目指しています。

【神奈川県】令和４年度県立特別支援学校における医療的ケア児通学支援事業

１．医療的ケア児通学支援事業の制度概要

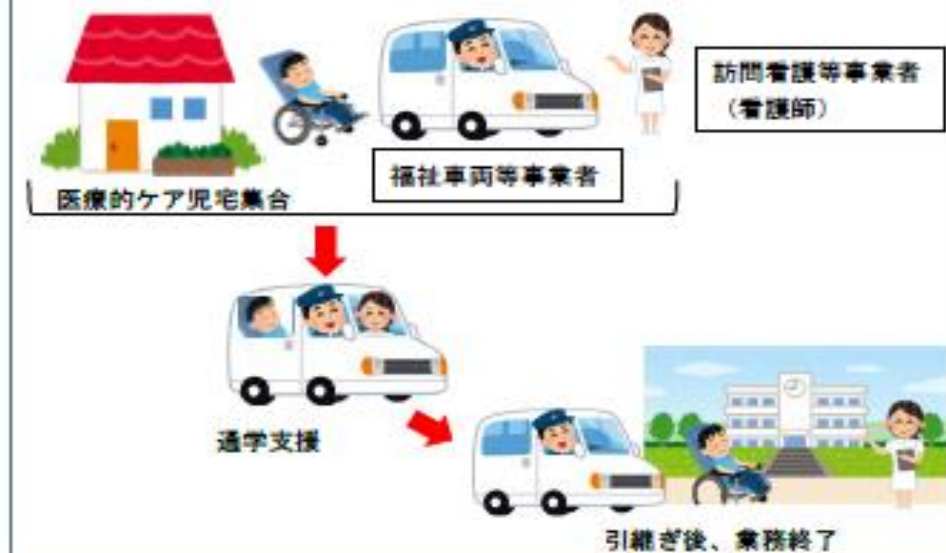
（１）目的

医療的ケアが必要なため保護者が送迎をしている医療的ケア児に対して、スクールバスもしくは福祉車両等により登校時の通学を支援します。

（２）事業内容

・スクールバスに学校の看護師が同乗、もしくは福祉車両等に訪問看護ステーション等の看護師が同乗し、医療的ケア児の見守り及び医療的ケアを実施することにより通学を支援する。（スクールバスについては学校が対応します）

イメージ



（３）対象となる医療的ケア児

- ・現在、医療的ケアが必要なため登下校でのスクールバス利用ができていない医療的ケア児
- ・体調が安定しており、定期的に登校することができる
- ・保護者から、課題があった際には中止する場合があること、試乗の際に同乗をお願いすることについて同意を得ている

車内で実施する医療的ケア

吸引（鼻腔内、口腔内、気管カニューレ内）、酸素療法や人工呼吸器の管理
その他学校が認めたもの

| |
|--|
| <p>(4) 対象となる事業者</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路運送法に基づき、旅客自動車運送事業（一般用自動車運送事業等）を実施している事業者（例：タクシー事業者等） ・同法に基づき、自家用有償旅客運送（福祉有償運送）を実施している事業者 <p>※車両を保有していても、運送事業を実施していない場合、この事業の活用はできません。</p> |
| <p>(5) 同乗者（医療的ケアの実施者）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象となる医療的ケア児の医療的ケアを実施できる看護師（訪問看護ステーション、放課後等デイサービス事業所、病院等の看護師） |
| <p>(6) 実施する医療的ケア</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主治医からの指示（指示書）に基づく医療的ケア |
| <p>(7) 利用区間</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自宅－学校（本事業は登校のみ実施となります） |
| <p>(8) 手続きの流れ</p> <p>①保護者が事業者をさがして相談、内諾を得る 内諾を得た場合、保護者は事業者のご担当者様氏名、連絡先を学校に伝えます</p> <p>②契約手続き 学校はご担当者様に連絡をして契約手続きを進めます （保護者、事業者、学校の三者で契約）</p> <p>③打合せ 学校にて、保護者、学校、訪問看護等事業者と一緒に打合せを行います</p> |
| <p>(9) その他</p> <p>○利用期間 次ページ「2. 令和4年度の通学支援の流れ」で示すように、利用期間は各学校の福祉車両等対象者数により異なります。</p> <p>○料金 タクシー事業者においては、各地区で定められた時間制運賃での契約となります。また、福祉有償運送においては、事業者が定めている金額となります。</p> <p>○看護師 保護者は訪問看護等事業者との内諾・契約も必要となります。そのため、訪問看護等事業者との契約も決まってからの実施となります。 その他、細かい内容につきましては、相談時・契約時等に話し合われます。</p> |

資料提供：神奈川県教育委員会教育局支援部特別支援教育課

福祉車両（医ケア）

- 喀痰吸引等、医療的ケアが必要な児童生徒が対象
 - 医療的ケアが実施できる看護師が同乗
 - 医師の指示書が必要
 - 看護師が同乗できない場合は、保護者が同乗
 - 保護者同乗の場合は、保護者をご自宅まで送迎
 - 医療的ケアを実施する場合、車両を安全な場所へ停車させる



20

福祉車両（人工呼吸器）

- 人工呼吸器を利用している児童生徒が対象
 - 人工呼吸器の対応ができる看護師が同乗
 - 医師の指示書が必要
 - 看護師が同乗できない場合は、保護者が同乗
 - 保護者同乗の場合は、保護者をご自宅まで送迎
 - 医療的ケアを実施する場合は、車両を安全な場所へ停車させる



21

資料提供：横浜市教育委員会事務局学校教育企画部特別支援教育課

総括と今後に向けた期待

福島県移動サービスネットワーク 大山重敏

自治体は創意工夫で利用者本位の制度運用を！ ～国が制限していない事柄は見直すべき～

医療的ケア児を含む障がいのある児童・生徒が、地域の特別支援学校に通学する手段を、福祉有償運送団体を含む地域のありとあらゆる社会資源を活用する方策を模索する。このようなことをテーマに、本調査事業は始まりました。しかし、議論を深めていく過程のなかで、どうしても避けて通れなかったのが、通学支援施策の現状でした。

教育施策としての通学支援と、福祉サービスを利用しての通学支援。その役割分担のなかで、現在のわが国の特別支援教育の通学支援は実施されています。学校設置者である都道府県・市町村教育委員会の準備したスクールバスに乗車して登下校する児童・生徒もいますが、障がいが重くなるにつれ、親の送迎で登下校しています。親が送迎できない場合に、例外的に福祉サービスを利用できる仕組みとはなっていますが、この役割分担のなかで、地域の移動手段の確保を目指す福祉有償団体や福祉・介護タクシー事業以下にかかわることができるかが大事なポイントとなってくると思います。

そこで、国（文部科学省・厚生労働省）の見解を紹介しながら、どのようにして医療的ケア児を含む障がいのある児童・生徒の通学手段を確保することが可能か、もう一度考えてみたいと思います。

1 教育施策としての通学支援

文部科学省の所管する特別支援学校への通学支援は、スクールバスでの通学手段の確保と特別支援教育就学奨励費の活用、医療的ケア児の通学時の看護師等の確保のための補助と、おおきく3つあります。

スクールバスの確保については、国は地方交付税交付金でスクールバスの確保のための予算措置を実施していますが、利用する（あるいは利用できる）児童・生徒が限られてしまっていることから利用している人数は全国でも約1400人程度にとどまっています。スクールバスの利用に「座席に座っていただけること」とか「他害行為がみられない」といった条件が乗車条件となっていること、学校長の許可がないと乗車できないなどの理由が原因として考えられます。また、特別支援学校高等部に進学するとスクールバスに乗車できないという課題もあります。国は、高等部生徒のスクールバス利用は学校設置者の判断であるとの見解を示していますは、生活訓練の一環として公共交通機関を利用しての通学が望ましい生徒もいれば、物理的にあるいは環境的に公共交通機関の利用が困難な生徒もいること考えると、一律の利用制限には疑問が

残ります。

次いで、特別支援教育就学奨励費の活用です。この奨励費で支出することが認められている「通学又は帰省に要する交通費」は旅客運賃等を想定されています。したがって、福祉タクシーや福祉有償運送団体の車両であっても、学校設置者が地域の交通事情や、児童生徒の発達段階、障がい特性に応じて、この方法でも安全に通学・帰省できると判断した場合には支出を認めるという見解を国は示しています。

最後に、医療的ケア児の通学時の看護師等の確保です。スクールバスへの医療的ケア児の乗車が進まないなかで、国は毎年度「切れ目ない支援体制整備事業」として、特別支援学校で医療的ケアを実施するために必要な看護師等の確保のための補助金制度を設けています。この補助事業で確保されたすべての看護師等がスクールバスに添乗しているわけではありませんが、毎年度100人以上の看護師等の増員ができる規模の予算を確保しているわけですから、利用しない手はないと考えます。さらに、介護タクシー（福祉有償運送団体も含む）の車両については、（厚生労働省としては）看護師等の添乗を義務付けてはいないとの見解も示しています。

2 福祉サービスを利用しての通学支援

主に障害者総合支援法に関連するサービスの利用について、国の見解を紹介します。

移動を伴う障がい福祉サービス（重度訪問介護、同行援護、行動援護）を通学に利用することは、原則できず、その根拠として「介護報酬の算定基準」に書かれている「通年かつ長期にわたる外出」を挙げています。この「通年かつ長期にわたる外出」とは、『毎日の通学』と『通う頻度の高い習い事』を想定しています。ただし、視覚障がい児者の移動支援目的とするサービスである同行援護については、「視覚障がい者の単独歩行（一人で白杖をついて歩行する）を可能にするため、期間を限定しての訓練（道順を覚える、危険箇所を知るなど）ための利用は可能」としているため、通学の訓練目的に利用することも可能だと考えます。

次に市町村生活支援事業での移動支援事業を利用しての通学については、全国の市町村が地域の実情に合わせた創意工夫がみられます。①保護者等の病気や入院（出産を含む）、冠婚葬祭など社会通念上欠席できない行事（他の兄弟の学校行事も含む）への出席、交代制勤務による急な勤務変更などといった際に、移動支援事業での通学を認める例外、②通学支援に合わせた通常とは別の単価を設定してサービス提供を実施している市町村があるなど、あくまでも例外的にはありますが通学のための利用を実施している事例がみられます。

しかし残念なことに、移動支援事業のサービス提供事業所の多くが、指定障害福祉サービス事業所（居宅介護、重度訪問介護、同行援護、行動援護）への“委託”、あるいは市町村が定める独自の基準による“指定”という形をとっているため、福祉有償運送団体が取り組むには大きなハードルが残っていることも事実です。

国は、移動支援事業が障害者総合支援法のなかで、市町村地域生活支援事業の必須事業（サービス提供が市町村に義務づけられている事業）である以上、「移動支援を必要としている障がい児者がいるのに、社会資源が少ない（たとえば、指定事業所の数が少ない）ということだけを理由にして、事業を実施しないというわけにはいかない」との見解も示されています。

また、障がいのある大学生などへの支援策として、市町村地域生活支援事業にプラスする形

で、２００７年から始まった「地域生活支援促進事業」の市町村メニューに任意事業として創設されたサービスがあります。大学（大学院・短大）、高等専門学校、専修学校、各種学校（以下、「大学等」という）」に就学する重度訪問介護サービス対象者に対して、学内での支援（食事、排せつ等の支援を含む）、大学等への通学の支援を指定重度訪問介護サービス事業所が提供できるというものです。しかし、課題もあります。まず利用が限定されていること、大学等の側がこれらの支援を提供する、あるいは提供するための体制をつくることが前提条件となっていることで、全国的には拡大されていません。

３ 関連する課題

とある県の障がい当事者団体が、Ａ市の障がい福祉課長に「通学を移動支援事業のメニューに入れてほしい」と要望したことがあります。その時の回答は、「会計検査院の会計検査で不適切な支出という指摘を受ける可能性がある。指摘を受けると国庫への返納を命じられるので、メニューに入れ込むことはできない」というものでした。

しかし、会計検査院が公表している会計検査情報から、移動支援事業についての不適切な支出という指摘内容を見てみると、前年度分の移動支援事業託費の支払いを、翌年度の国庫補助金で支払い、翌年度分の国庫補助金請求額に二重計上していたという事例のみでした。さらに、移動支援事業で例外的な通学への利用が行われたことを理由とする指摘は見つけることができませんでした。

次に、スクールバスなどに添乗する看護師等の確保の課題です。看護職の人手不足のなかで、給与の上昇がみられ、福祉有償運送団体等が車両に添乗する看護師を確保するのが難しくなっている課題も聞かれます。ある特別支援学校の教員からは、「病棟勤務は時間的に身体的にもきついのでしたくないが、添乗する看護師ならやってもよいと言ってくれる人もいます」という話も聞きました。しかし、現状では慢性的な人手不足で医療機関との看護師確保の競争になっているのが現状だと思います。

４ 自治体の創意工夫で実現する通学支援

これまで通学支援にかかわる国の見解を紹介してきました。この調査を進めていく過程でも、通学支援にかかわる国の通知や文書がたくさんあること、実態を知るための調査があまりにもされていないことに、今更ながら驚かされました。

自分の住んでいる地域を見てみると、通学手段の確保ができず訪問学級を選択している医療的ケア児、家族（ときには祖父母まで）が働く時間を割いて特別支援学校の送迎をしている、自宅からスクールバスの乗車場まで移動するのに時間がかかる、最長２時間以上スクールバスに乗り続けていなければならない中山間地域に暮らす障がいのある児童・生徒など、通学手段を確保することが困難なケースは全国的にもたくさん見られています。まだまだ創意工夫も可能なように思えてなりません。

そこで注目されるのが、「教育施策と福祉施策の適切な役割分担」です。福祉施策として進められて移動支援事業の担い手を増やす方策として、福祉有償運送団体に移動支援事業を委託す

る、あるいは指定要件を緩和して指定することも可能でしょう。なぜなら、国の地域生活支援事業実施要綱には、「移動支援事業は、障害福祉サービスの指定事業所が実施する」との記述がないのですから、可能なはずです。また、医療的ケアを必要としないが何らかの理由で通学手段に困っている（たとえば、スクールバスに乗車できない）障がいのある児童・生徒の通学を福祉有償運送団体に学校設置者が委託することも可能でしょう。

医療的ケア児のスクールバス乗車も看護師の確保が難しいということであれば、看護協会が「看護師等の人材確保の促進に関する法律」に基づいて実施している職業紹介事業に医療的ケア児の通学支援のための看護師の確保を自治体がメニューとして入れてもらうよう働きかけることもできるでしょう。なぜなら、国の医療的ケア児の通学支援のための看護師等の確保を求める通知に書かれている「看護師等」の定義の根拠として、この法律、すなわち「看護師等の人材確保の促進に関する法律」が挙げられているのですから・・・。

私たちは、通学に困難を抱える障がいのある児童・生徒とその保護者の目線に立って、自治体にこうした創意工夫を呼びかけ、粘り強く働きかけていく必要があると考えています。国も地域共生社会の実現に大きく舵を切りました。高齢者ばかりが注目されますが、本当の意味での共生社会の実現には、障がいの有無で分け隔てられない社会の実現も含まれるはずです。通学手段の確保も地域の移動サービスの一つであることは間違いありません。いまこそ、できることからみんなでアイデアを出し合って、通学困難者を生み出さない社会をつくっていきましょう。

プロジェクトチームメンバー

(五十音順) ★は全国移動ネット理事

有賀 絵里／茨城県地方自治研究センター 研究員

石山 典代／認定 NPO 法人 かながわ福祉移動サービスネットワーク 代表

伊良原淳也／関西 STS 連絡会 代表

大山 重敏／福島県移動サービスネットワーク 事務局長

小出 照幸／熊本外出支援ネットワーク 代表

笹沼 和利／埼玉県移送サービスネットワーク 代表世話人

杉本 依子／NPO 法人 ハンディキャブゆづり葉 顧問

武田 行雄／NPO 法人 あいはぶ・I have 理事長

本間 博／やまがた福祉移動サービスネットワーク 代表

伊藤みどり／NPO 法人 全国移動サービスネットワーク 事務局長

この冊子は、朝日生命保険相互会社からの寄付を受けて作成しました。

~~~~~  
特定非営利活動法人 全国移動サービスネットワーク

(全国移動ネット)

〒156-0055 東京都世田谷区船橋 1-1-2 山崎ビル 204 号

TEL : 03-3706-0626 FAX : 03-3706-0661

E-mail : [info@zenkoku-ido.net](mailto:info@zenkoku-ido.net)

URL : <https://www.zenkoku-ido.net>  
~~~~~