

平成23年度田原市福祉有償運送運営協議会会議議事録

1. 開催日時 平成23年8月19日(金) 午後2時00分から午後4時10分

2. 開催場所 田原市役所 302会議室

3. 出席者

会長	田原市健康福祉部長	河邊禎人
委員	渥美交通株式会社	鈴木 雅
委員	愛知県タクシー協会(豊鉄タクシー(株))	清水康朗
委員	田原市老人クラブ連合会会長	鈴木眞一郎
委員	田原市身体障害者福祉協会会長	森下達矢
委員	中部運輸局愛知運輸支局	西尾和晴
委員	タクシー乗務員代表(豊鉄タクシー(株))	田中義彦
委員	特定非営利活動法人コア・エンジェル	浪崎 綾
副会長	名古屋大学	加藤博和
委員	田原市社会福祉協議会会長	豊田慈證
委員	田原市民生児童委員協議会会長	山本民生

事務局	健康福祉部次長	白井英俊
	健康福祉部福祉課長	宮川裕之
	健康福祉部福祉課	高橋知子
	健康福祉部福祉課	清田篤史

4. 会義の内容

- 1 あいさつ
- 2 委員紹介
- 3 会議運営の確認、資料確認
- 4 福祉有償運送の通達について
- 5 協議事項
 - ・福祉有償運送の現状と必要性について
 - ・更新登録申請団体の審議
 - ① 社会福祉法人 田原市社会福祉協議会
 - ② 社会福祉法人 福寿園
 - ③ 社会福祉法人 成春館
 - ④ 特定非営利活動法人 NPO渥美の菜たね
 - ・今後の移動制約者の移動手段確保等について

6. その他

- 資料
1. 福祉有償運送運営協議会設置要綱、運営要綱
 2. 田原市ガイドライン
 3. 田原市の現状と福祉有償運送の必要性
 4. 校区別移動制約者の変化
 5. 市内タクシー事業者輸送実績
 6. 田原市交通網図

7. 福祉有償運送輸送実績
8. 公共交通等支援施策
9. 田原市地域公共交通戦略計画（概要）
10. 更新申請内容審査資料

【福祉課長】

時間となりましたので、ただ今より田原市福祉有償運送運営協議会を始めさせていただきます。本日は、お忙しいところお集まり頂きまして、ありがとうございます。私は進行役の福祉課長の宮川です。よろしくお願いいたします。

では、河邊健康福祉部長より一言あいさつをいただきますのでよろしくお願いいたします。

【健康福祉部長】

田原市健康福祉部長の河邊禎人でございます。本日は、お忙しいところ、また大変お暑いところ、お集まり頂きましてありがとうございます。

福祉有償運送運営協議会は、平成 18 年 1 月に立ち上がりまして、現在、6 つの法人が活動しており、重複はありますが、延べ 600 人程度の方が会員登録をして利用しておられます。福祉有償運送は、要介護のお年寄りや障害者の方の足の確保という面で、大きな役割を担っておりますので、この協議会の果たすべき役割も、大きなものとなってきていると思っております。

今後、田原市における福祉有償運送、そして公共交通全般につきまして、より良いものとしていけるよう、委員の皆様のご協力をお願いいたします。

【福祉課長】

それでは次に、第 2 の委員紹介でございます。今回、後任として新たに委員となった方の机に委嘱状が置いてございます。任期については平成 23 年 12 月 31 日までとなりますのでよろしくお願いいたします。新たに委員となった方には初めての協議会ですので、お互いにご存じない方もいらっしゃるかと思いますので、委員の皆様の自己紹介をお願いしたいと思います。

（自己紹介）

ありがとうございました。

次に 3 の会議運営の確認と資料確認を事務局お願いします。

【事務局】

それでは、会議運営の確認の報告をします。

田原市福祉有償運送運営協議会運営要綱第 4 条第 4 項に「協議会は、委員の過半数が出席しなければ、会議を開くことができない。」とあります。当協議会には、11 名の委員さんがいますが、本日は、全員の方に出席して頂きました。よって、本日の会議は、「成立」していることを報告致します。

【福祉課長】

続きまして、田原市福祉有償運送運営協議会運営要綱第 4 条の 2 でございますが、会議の議事及び会議録は原則として公開とし、会議録を作成するとなっておりますのでよろしくお願いいたします。つづきまして資料の確認をさせていただきます。

（資料確認）

それでは、次に 4 番の福祉有償運送の通達についてです。こちらは、本日お越しの中部運輸局愛知運輸支局の西尾委員さんから説明をお願いします。

【西尾委員】

愛知運輸支局の西尾と申します。運営協議会の冒頭、貴重な時間をいただきまして誠にありがとうございます。本日事務局にお願い致しまして「自家用有償旅客運送制度の着実な取り組みに向けた対応」ということで、通達が出されておりました、この写しを若干説明をさせていただきます。

まず、この有償運送の制度でございますけれども、登録制度ということで導入されておりますが、経過といたしまして、平成 15 年度構造改革特区の実証実験でありますとか、平成 16 年には全国展開の通達が出て、現在の平成 18 年 10 月の改正道路交通法の施行によって現在の制度になっております。

それまでは、改正前の道路法の80条の規制によって有償運送の例外的に、市町村が行うコミュニティバスとか身体障害者の輸送を行う一定の条件の中で許可を行ってきました。

移動制約者の輸送につきましては、タクシー事業者さんなどが福祉車両の導入が行われてきたということでありますけれども、供給が十分でなかったことに加えまして、高齢化の進展、移動制約者の社会参加の定着、また平成12年4月からは介護保険の施行によってニーズの増加によりまして、NPOなどによるボランティア活動の一環として、また、訪問介護事業者などの介護サービスに付随したサービスとして、有償無償問わず様々な形でサービスが提供されてきたという実態がございました。こういった状況を踏まえて、法改正を行って旅客利便でございませうとか、輸送の安全の遵守事項を明確にしたほか、タクシーなど公共交通機関を補完する輸送サービスとして位置づけがなされました。

自家用有償運送の登録制度が導入されておりまして、この要件のひとつとして、この運営協議会の協議が整っていることを要件としております。

運営協議会の運営につきましては、関係の通達などによって取扱を定めております。

制度が導入されてから、ほぼ5年が経過するところではありますが、ごく一部だと思っておりますが、運営協議会での協議が形骸化していたり、あるいは合意形成に必要な以上の制約が設けられていたり、協議会の開催の申し出があるにも関わらず、運営協議会が開催されないなど、地域の取り組みに格差が生じているという指摘もございました。

こういった状況を踏まえて今年の1月に、国土交通本省に学識経験者などによる運営協議会における合意形成のあり方検討会が設置をされました。副会長の加藤先生が委員としてご参画を頂いております。

この検討会で、課題や改善策につきまして、この6月に報告書として取りまとめが行われておりまして、説明させていただきます通達につきましては、このあり方検討会で示された方向性を踏まえた対応策ということになっています。

本省通達の概要を資料の一枚目に取りまとめさせていただきます。項目としては5項目ございまして、1つ目の自家用有償旅客運送制度の趣旨等の理解向上に向けた取り組みにつきましては、あり方検討会では、運営協議会の構成員の方が自家用有償旅客運送制度に精通していないため、運営協議会で制度の説明に時間が費やされてしまって、本来の協議が行われていないケースがあるということが指摘されている。そういったことからこの通達では運輸支局が主催市町村と連携して協力しつつ運営協議会を運営すること。また運輸支局は運営協議会の冒頭の時間をお借りして制度の趣旨や協議のポイントなどについて説明を行う。協議の質の向上のために運営マニュアルなどを活用していく。また、協議会は公開で開催しておりますけれども議事録などにも作成公表するように働きかけをしております。

2つ目は、自家用有償旅客運送の数量的なデータに基づく把握・判断についてでございますけれども、必要性の把握判断を行うに当たっては会議の中に数量的なデータに基づいた有償運送の必要性に関する協議をし、移動制約者に対する移動サービスが十分に提供されていない、そういったことをまずは確認してください。このようなことについて働きかけを行ってください。あり方検討会におきましても、福祉有償運送の必要性の判断に当たっては、移動制約者については、本来バスやタクシーなどの公共交通機関が担うべき認識のうえ、公共交通機関によっては十分なサービスが確保されないことをまずは確認した上で協議を進めることを前提として、長期的な対応について、議論を深めていくためには、数量的なデータの把握が必要であるとしております。

運営協議会が設立をされた当初においては、通達に基づくデータの収集をしていただいていると認識をしておりますが、今回の通達で改めて、可能な限り数量的なデータに基づく協議を進めるように求めています。この数量的なデータにつきましては本省通達で示されておりますガイドラインのほか、地域における福祉タクシー等を活用した福祉輸送のあり方を調査報告書において、考え方を示しているところでございます。

それから3つ目の「医療、保健、福祉専門職」の知見を活用した旅客対象の確認につきましては、まだ最終的な結論がでていなくて、国土交通省と厚生労働省で調整中ということでございますので、本省から通知がございましたら、事務局の方にご連絡をさせていただきます。

4つ目のローカルルールの適時適切な見直しでございませうが、ローカルルールの考え方につき

ましては、平成21年5月に発動されています、福祉基準の考え方通達では、十分な検討と合理的な理由に基づいて合意されたルールについては、過度な制限を加えるものでない限り、排除されるものではないとされておりますが、他方では一度定められたローカルルールが前例となる状況が変化しているにも関わらず、長期間見直しを行わなければ、個別な事例として適用された取り扱いを、他の事例との違いを吟味せず、地域一律なローカルルールとして適用しているなどの取扱いが見られるという指摘をしています。今回の本省通達では、運輸支局において協議会ごとのローカルルールの検証を改めて行い、好意的な理由に基づいていないと判断される場合は、市町村さんに対して見直しの働きかけを行うこととしております。ローカルルールの再計上につきましては、運輸支局としましてもできる限り正確に把握したいと思っております、別途調査をお願いしたいと思っております。

それから、最後に運営協議会の適正な運営を図るための国土交通省の果たす役割に関しましては、通達の内容として、本省、運輸局、運輸支局それぞれの役割を期待しておりますが、運輸支局の新たな役割としましては、運営協議会の運営やローカルルールに関する申し出をしていく窓口を設けることとしております。この申し出は運営協議会の構成員や有償運送の申請団体から書面による申し出を行っていただき、運輸支局は書面による回答を行いたいと思っております。

運輸支局では、申し出があった場合は事実確認を把握するためのヒアリングなどを実施しまして、必要に応じて、市町村に見直し等の働きかけをするということとなっております。

以上が今回の取り組みの内容でございます。流れとしては、数量的なデータ、ローカルルールの見直しなどされておりますので、運営協議会の運営方法を示しておりますガイドラインの概略を資料の裏面にまとめてございます。本旨としては3つございますが、3つ目の項目の協議を行うにあたって、具体的指針という項目におきまして、有償運送の必要性でありますとか、運送の区域、運送の対価、旅客の範囲などの協議事項に関する留意点を規定しております、関係する通達などにおいても補足を行っております。そんな構成になっております。ここでは説明は省略させていただきますが、先ほどお話ししましたように再検証のお願いをさせていただきますので、今一度関係通達を含めたガイドラインの確認をしていただければと思います。

最後に3枚目の資料でございますが、自家用有償旅客運送の数量的なデータに基づく把握、判断に関しまして先ほども少し説明いたしました、関係通達や報告書の関係部分を抜粋して資料とさせていただきます。まずガイドラインにつきましては、関係部分の全文を掲載しておりますが、必要性をご判断するために活用することが望ましいという資料を示しております。それから地域における福祉タクシー等を活用したあり方調査報告書につきましては、前提となる条件とか計算式とか詳細に報告書の中に記載をされておりますので、資料では全体の流れを示したフローのみを記載させていただきます。

この報告書では、福祉輸送ニーズの把握の方法としまして、福祉輸送サービスの利用料から算出された必要なサービス供給量と現状の供給量を比較して提供を行う手法をとっております。数量的なデータについてはこの報告書によることを必須としているものではございませんけれどもモデル地区で行った検討結果などについても掲載しておりますので、参考としていただき数量的データの把握判断に活用していただくように思っております。

以上雑駁な説明で大変失礼いたしました、今回の本省通達は新たな取扱いを示したものではありません、これまでの通達の内容を着実に実施していくように求めているということでございます。そのためには運営協議会を主催する市町村だけではなく、運輸支局も連携、協力して進めていくことが必要だと思っております。運輸支局といたしましても十分にサポートできるかどうかということもございますが、皆さんのご協力を頂きながら対応していきたいと思っておりますのでよろしくお願いたします。それから資料の中に本省通達でございますとか、検討会の報告ですとか自家用有償運送の通達でございますとかは、国土交通省のホームページに掲載をされておりますので確認いただければと思います。よろしくお願いたします。

【福祉課長】

どうもありがとうございます。ただ今、福祉有償運送の通達についてお話ししていただきましたが、委員の皆様から何かご質問がございますでしょうか。

では、次の第5番目の協議事項でございますが、これからは会長の取り回しにより会議を進め

させていただきますが、会長につきまして、前健康福祉部長が会長を務めておりましたが、今回、健康福祉部長が新しく変更になったということで、そのまま今の健康福祉部長に会長職を引き継いで頂こうと思いますが、委員の皆様いかがでしょうか。

(異議なし。)

それでは協議事項の取り回しにつきまして、河邊健康福祉部長にお願いしたいと思います。

【健康福祉部長】

皆さんよろしくお願ひします。それでは次に第5の協議事項です。

まず、1つ目の「福祉有償運送の現状と必要性について」を事務局は説明をお願いします。

【事務局】

田原市の現状と福祉有償に必要性について説明させていただきます。資料ナンバー3から9まで要点をまとめてお伝えします。

田原市の現状と福祉有償の必要性ですが、地理的状況としまして、田原市は渥美半島に位置し、東西に細長い形です。太平洋側と三河湾側の海岸沿いに国道が東西に2つ走っています。半島の付け根よりの部分、中央よりちょっと東よりの部分に市役所や病院など人が集まる施設が集中しています。

次に田原市の人口と高齢化率は、平成23年4月1日現在66,148人で、その中で65歳以上の高齢者人口は14,353人で高齢化率は21.7%となっています。そのうち移動制約者は要介護者が1,613人、障害者2,623人となっており、合計すると4,236人です。

資料4の平成17年度と平成23年度の比較ですけれども、要介護者、障害者見比べていただきますと、合計として平成17年度は、4,011人、平成23年度は4,236人で、約200人増加しています。

資料4の2枚目の平成23年度校区別高齢化率及び移動制約者数が載っているものがあります。これは地区別の高齢化率も分かるようになっていきますので、確認をお願いします。

次に公共交通機関の現状は、資料5、6を使って説明させていただきます。

まず資料6ですが、田原市交通網図で豊鉄のバスや田原市で行なっている、ぐるりんバス、ライフランドの巡回バス、タクシーの営業所の交通網が載っています。田原市内の交通機関として、まず渥美線の電車が、三河田原駅から豊橋駅を結んでおります。バスについては豊橋駅から伊良湖駅を運行する豊橋鉄道のバスがあり、国道259号線の三河湾側を走る伊良湖本線と太平洋の42号線を走っている支線の2路線が運航しています。田原市内や内陸部の公共交通空白地帯を解消するのに、ぐるりんバスを運行しており、豊鉄ミディバス株式会社に委託しております。

旧渥美町の泉地区において、乗り合いタクシーを実証運行中であり、タクシーについては市内に2つの事業者がありまして営業所として三河田原駅に並んで2ヶ所、浦に1ヶ所、あと保美地区に1ヶ所となっております。また福祉車両は現在運航していないのが現状です。

資料5に田原市内のタクシー事業者の輸送実績をつけさせていただきました。こちら平成16年度末と平成22年度末で比較したものです。輸送回数、輸送人員とも減少しております。

続きまして福祉有償運送の現状ですが、資料7をご覧ください。田原市全体の福祉有償運送の利用者については、平成22年度はそのほとんどが通院目的で利用されています。利用目的の通院というのが71.9%で、7割以上が通院目的で利用されています。利用者につきましても平成22年度は全体が4,886回の輸送がありましたが、要介護者、身体障害者は9割以上を占めているのが現状です。

資料7を1枚めくって福祉有償運送の利用目的別利用者数は、通院の利用者が大部分をしめています。通所等もございしますが、要介護者、身体障害者の方については通院、通所がほとんどです。将来的にも要介護者、障害者については増加が見込まれており、福祉有償運送の移動の選択肢は増していくものと考えられまして、今後ますます重要な役割を担っていくと思われまします。

続きまして、田原市の外出支援策ということで、資料8をご覧ください。田原市の公共交通等の支援で、市でぐるりんバスとか、ライフランド巡回バスを行っております。公共交通利用者等のためにタクシー券の交付、バス券の交付、福祉有償運送の利用券を対象者の方にお配りしているというのが現状です。参考までに資料8を1枚めくって頂いたその他の外出支援施策ですが、障害をおもちの方の移動手段の支援、補助を一覧にまとめたものでございます。

次に、交通戦略的位置づけということで資料9をご覧ください。田原市地域公共交通戦略計画（概要）1ページ1のところで基本方針として、だれもが安心して移動できるまちということの基本方針としてございます。その中で資料9の5ページを確認していただきたいのですが、まん中やや下の（4）その他のところで、ドア・ツー・ドア輸送サービスの整備ということで、高齢者、障がい者や怪我などで駅やバス停までの移動が困難な市民が利用する場合のタクシー、福祉有償運送、観光客や自家用自動車を持たない市民が利用するタクシーをドア・ツー・ドアの地域公共交通として位置づけます。福祉有償についてもドア・ツー・ドアが公共交通として位置づけられております。

最後の必要性として、年間総需要トリップ数ですが、移動制約者は、最低でも月2回程度は病院に行って通院する必要があるだろうということで、移動制約者全体が福祉有償運送の対象になるとは限らないものですから、おおむね要介護3以上の方、下肢体幹機能の障害者手帳をお持ちの方が福祉有償運送の対象になってくるかと思われまます。

その場合、要介護者3以上の方が909人田原市内にいます。下肢体幹の身体障害の方が406人で、単純計算で、合計した1,335人が年に24回輸送しますと、掛ける往復分で、64,080回の最小限確実な年間需要トリップ数があるとみこまれます。通院以外の通所、家族・友人訪問、買い物等を含めれば、潜在需要はその倍以上であると想定されます。その需要量に対してサービスの供給量は平成22年度末現在、福祉有償運送の登録のある6法人による35台の車両が運行しており、35台の車両により1日3回輸送を行うとして、 $35 \times 3 \times 365 \text{日} \times 2$ の往復で76,650回となります。そうすると、潜在需要を含めた需要トリップ数に対し、サービス供給量は足りていない。さらに、今後移動制約者においては増加が見込まれるため、福祉有償運送での移動も増していくことが考えられます。田原市内の福祉タクシー等は現状としてないため、福祉有償運送については移動制約者の日常的な移動手段として重要な役割を担っていくものと考えられます。説明は以上です。

【健康福祉部長】

ありがとうございました。委員の皆様ただいまの説明にたいしてご意見、ご質問ございますか。

【加藤副会長】

先ほど西尾さんからも説明いただいた自家用運送制度発着あり方検討会に私も参加しました。いろいろな議論の中で、この福祉有償運営協議会が全国的にみると結果的には動きたいと思われる移動制約者の方に、あるいはそれに対して、私たちが運んであげるよと思っている人がいるのに、運んであげることが拒まれてしまうということが起こっている。その時に、主にそれを拒む、言い方に語弊があるのですが、それは運送事業者の方が多く訳です。

この会で何度も申し上げているのですが、運送事業者の方が、本来でしたら運ばなければいけない、それが仕事ですし、それが緑ナンバーの意味で、運送事業者の役割であるのですが、それがなかなか運んでもらえないという現状がある。

この有償運送は、全国的に見れば、拒むけれど運ばないことが実際起こっているということで、これはおかしいじゃないかということで、もう1回原点に立ちかえって、そもそも通常の公共交通を使えない、ここでいう公共交通はタクシーも含みます。一般的なタクシーも自分の足で使うことができない。たとえば、呼んだりできないとか、自分で乗ったりできない方がどのくらいおられて、それに対して、福祉タクシー的なサービスがどの程度供給できているのか、いろいろな行政がやっているようなサービスがどれだけできているかをチェックした上で、どれだけ足りないのかをみて、その上で、ここの協議会は、それに対してNPO等の方々がウチがこれだけできますよ、だからやらしてくださいと申し出ていただいて、それを認めていく。そういう位置づけなので、今資料3で説明していただいたのは、そもそも、田原市の中にどのくらい自分が動きたい、自分自身で動きたいと思っているけれども動けない方がおられるのか、それに対して、タクシーも含む公共交通で、どのくらい運びきれているのか、ということをはっきりと、最終的にはそのギャップを明らかにする。

その次にやることは何かというと、バス、タクシー会社さんにそういう人たちがいるのでなんとかしてくれませんか、という呼びかけをする。これは、この協議会でやってもいいのですが、地域公共交通会議があるとか、あるいはタクシー協議会もありますが、そういったところで、やっていく。地域公共交通会議でバスあるいは乗合バスは、これは難しいよねとなる。あるいは、

タクシー協議会もちょっとなかなか難しい。そしたらまた残る。そうしたら今度は、この有償運営協議会で、たとえば市がそれを強調するのか、あるいは、NPO等の団体の皆さんが協力してくださるのか、という選択肢になってくる。

そこで最後に、今日のそれがメインになる訳ですが、団体の皆さんが、そういったところの分をカバーしていただけるかチェックして、カバーしていただけるということです。そういうためのギャップがちゃんと明らかになっているかというのが、この資料3の一番大事なところなのですが、そういう観点からみると、実は私自身も、これやめた方がいいんじゃないですかという思いがあるんですが、西尾さんがくれた資料の3の数量的データに基づく把握なんかは、私はものすごく難しいものだと思っております。

具体的にいえば、ものすごく細かいZだとかPだとかいろいろ書いてあるのですが、要するに何かというと、移動制約をもっておられる方は、実はどのくらい動きたいと思っているかを聞いて、おれは毎日こっち行ったりあっち行ったりしたいんだ、だけどできないんだ、だからなんとかしてくれない、というのを聞きまして、合計するとどのくらいニーズがあるのか、で、それをバス会社さんできますか、タクシー会社さんできますか、NPOさんできますか、と聞いてきて、残りの部分が必要がある。でもそれってすごくむづかしいです。

実際、実はこのあり方調査報告書は2つの自治体でそれを無理やりやった結果でして、それも相当批判があり、要するに障害者とか、要介護者の方ですから、非常に難しい調査ですね。タクシーの場合でも、タクシーの運転手さんがそういう方にどうですかと聞いたりするということで、非常にややこしい調査だったと思います。これは難しいのではないですか、という話しをしていたのですが、この議論がほとんどできなかつたので、そのままこうなってしまった。

田原市さんは、これを読んでちょっと考えてみようかということで3ページの3分の2のところを出してもらえたのかなと思います。私の解釈は、もっとシンプルに、要するに、申請にでていようなNPO等のみなさんの運んでおられる輸送が、バス会社、タクシー会社でできるのかできないのか、そこをきちっと議論することを、ここではやれば十分だと思います。ただし、これだけだと、まったく気付かない人がいる可能性があるもので、資料7をみますと会員数は19年度466人、一方で移動制約者と国が定義するもの、いわゆる要介護者、障害者の方については、4,236人になっていて、あと、その他がグレーゾーンでして、その他をどう決めるかという時に、西尾さんの資料の3番の中に、厚生労働省と調整中というのがあるんですが、これがその話でして、障害者とか要介護者とかは定義がはっきりしているんですけども、そのほかがよくわからなくて、実はここにに入れるのが全国的にあるということなので、この人は本当に自分で動くのが大変な人、この人は何とかなるんじゃないかとか判断していただけるのは、やはり専門家ではないかということで、従前ですとこの協議会で議論したんですが、その方の症状、属性そのものなので、こういった公開の会議でやるのはおかしいし、専門でもない人が、こんなことを議論しても全く見当はずれのことしか出てこないの、専門家に任せましょうという意味で、ここに書かれています。

そういうことで、その他があるのですが、今資料を読んで見た限りでは4,836人いる。それに対して資料7で会員数は592人いる。だから2割にいてない。もちろん、4,236人プラスアルファの中には、手帳上はそうなのですが、おれは何とかなるよという人もおられるかもしれませんので、ここより少ないとは思いますが。とはいえ、それでも592人が会員とするとちょっと少ない。ただ、この592人が、何回利用しているかということ、4,886回ですので、1年にすると8回、1日2回だとすると、4回、年4日、3ヶ月に1回ということ、本当に3ヶ月に1回でいいのですかということですね。事務局の必要性ですと月2回ですね、月2回は出かけるでしょうということになっている訳ですが、ただ、もちろんこれは家族とかがおられたら、その方に送ってもらうとかそういうこともあるので、それができて、自分が望むのであればそれでもいいですよ。ただそうではなくて、私は、一個の人間として家族の手を借りたくない、しかし、出たいけれど出られない、そういうこともあります。

先ほどの3ページでいうアルファとかPとか難しいことを使わなくても、そういうことにあるのですが、といったことを考慮して決めるのですが、それにしたって、本来当てはまりそうの中、1割の十数パーセントしか登録してなく、なおかつ、その皆さんも3ヶ月に1回しか使

ってなく、やはり少ないだろうなと考えられるということなんで、田原市としては現状でも35台という話がでたのですが、35台まで稼働していない状態だし、会員としても、まだまだ自分で移動できる人もいるだろうし、会員になっていなくても、その方々が、よく使われる方は、よく使われるかもしれませんが、あまり使っておられない方もかなりおられます。というふうに見えるので、やはり、この制度を、もっと喚起していく必要があるだろうなと思い、そういったまとめでいいと思います。

これをやろうとしたらコンサルを入れなければならない。それが東京とか、神奈川とか、埼玉とか、先進的なところでやっていただいて、逆に言ったら、タクシー会社さんもそういうサービスをされていますし、NPOさんもたくさんあって、NPOとNPOの共同とか、NPOとタクシー会社の共同等いろんなものがあるので、やはりこういったことをきちんと整理しておかないと、どのくらい補助金を入れたり、認めたらいいのかわからないので、がりがりやらなきゃいけないのですが、田原市のレベルであれば、そこまで、がりがりやる必要はないと思います。いろいろ申しあげましたが、要するに、必要な輸送を行われているということ審議するということだろうなと思います。

【西尾委員】

数量的な話は先生がおっしゃられたように、実態調査を行わなければいけないかという書き込みがあり、難しいところですが、報告書の中では、企業データがあれば、それを使ってもいいと書いてありますが、そういうデータがなければ、資料が必要になる調査になります。もしかしたら、お金が必要なので、ちょっと気になったものですから、運輸省に確認しました。

先ほど言いましたように、この方向性の基づくことが必須ではないということは確認しておりますので、参考にできるところがあれば参考にさせていただくというところえ方をさせていただければと思います。

【鈴木委員】

加藤先生ちょっといいですか。

今、加藤先生のお話を伺ってわからない部分がありましたのでお伺いします。

最後に感知のお話がでたのですが、福祉利用者の立場から、やはり知らないわからない方が多いと思います。それぞれ私達にしても、障害の方にしても、なにかきっかけがあれば病院とかに行きたいという気持ちがあるかと思います。公共交通、民間交通、今の有償運送を含めてPRの主体は、どこがやるのか、これは公共的な立場でないといけないと思いますが、やはりこういう移動手段があるよということを、いわゆるバスを含めて、特に活用能力はまだあると思いますので、自分も家族の助けを受けながら、隣人の助けを受けながら、活用するPRを積極的にやる必要が、利用できる方々の福祉につながるのではないかと感じたのですが、加藤先生どうでしょうか。

【加藤副会長】

よく紹介しているのは杉並区の例で、杉並区の場合は、鉄道、路線バス、コミュニティバス、有償運送、ありとあらゆる移動サービスについて、区が、杉並区の場合、特別区ですから市と同じですけども、区が移動サービス全般についてのパンフレットなどを作って、転居してきた方にそれをお渡しする、その中に鉄道でしたらこういう路線がある、内容については、このホームページ見てねとか、携帯でQRコードは、これ見てね、というのがあるのですが、タクシー会社の一覧とか、福祉有償運送のやっておられる団体のリスト、すべてリストになって、電話番号ですとか、そういったものが全て書かれている分厚いパンフレットをお配りして、移動についてなにか困ることがあったら、それを見てね、ということをやっています。

もちろん区役所に行ったら置いてあり、杉並区の場合は福祉部局が全て作っていますが、田原の場合でしたら福祉部局でもいいし、地域公共交通会議のセクションでもいいと思います。どこかがきちっと移動について一元的に把握する、それからPRするというのをやられるのがいいと思います。

その時のポイントは、ぐるりんバスだけPRするとか、豊鉄の電車だけPRするとか、あるいは有償運送だけPRするとか、タクシーだけでなくではなく、ありとあらゆるものを網羅して、田原で動く時はレンタサイクルを全部網羅して、車以外の移動手段は全部わかるように整理して

おく。ホームページ化もしておく。その上で、要介護者の方、障害者の方に対しては、お配りする。そういったことは積極的にやる。ただそのためにはサービスが整っていないと、穴だらけだとまずいと思います。

それから関連して、資料9の戦略計画の5ページ目の、3分の1くらいのところに福祉車両の集中管理システムですが、これはこれだけ書くと無味乾燥なことです。要するにこれは何を言っているかという、移動制約をもっている方が、移動するのに、あなたは何が必要ですか。あなたはこのNPOさんに登録されると動きやすいですよと紹介してくれる機能をどっかにもつことで、それで車の融通ができるといったことをやる機能が、だんだんと整備されてくれば、ひとつひとつお問い合わせしていただかなくてもよくなる。これも市できちっとやる。これは北設楽あたりだとこういうことをやろうとしています。

【健康福祉部長】

ほかの委員のご意見はありませんか。

今まで3人の方からご意見をいただきましたが、今からの田原市においてですね、引き続き福祉有償運送が必要であるということによろしいでしょうか。

(必要だと思います)

ありがとうございます。

会議は2時間を予定しております。ちょうど1時間ほど経過をしておりますのでここで10分間休憩をとりたいと思います。3時10分から再開をさせていただきたいと思います。

(休憩)

【健康福祉部長】

次に更新登録申請団体の審議が4団体ありますので審議に入ります。

はじめに社会福祉協議会について協議を行いたいと思いますので、社会福祉協議会の方、前にでていただけますでしょうか。

【豊田委員】

私が社会福祉協議会の会長で利害関係者になりますので、退席させていただきます。

【健康福祉部長】

ただいま豊田委員から発言がありましたが、福祉有償運営協議会の運営要綱の4条7にあるとおり、特別な利害関係のある委員は、その議事の議決に加わることはできませんので、離席をお願いします。

【健康福祉部長】

それでは、事務局から社会福祉協議会の更新申請の説明をお願いします。

【事務局】

社会福祉協議会の更新申請の説明をさせていただきます。お手元の資料の確認をお願いします。1番の運送主体は、要件としては、NPO法人、公益法人、社会福祉法人等ありまして、社会福祉協議会さんは社会福祉法人です。

次の運送の対象については、身体障害者福祉法第4条に規定する身体障害者、介護保険法の要介護を受けている方、要支援を受けている方、その他肢体不自由、内部障害、知的障害、精神障害等々の障害を有する者とありますが、社会福祉協議会さんは、身体障害者24人、要支援認定者6人、要介護認定者119人、その他1名でこの方は精神障害をお持ちの方です。

続きまして、運送の形態は、運送の発着地のどちらかは田原市内でなければならない、会員のみならずすべて田原市在住で田原市発着での通所通院に使っております。

会員登録は、会員の氏名、住所、年齢、及び移動制約者・住民等であることの実態その他必要な事項を記入した会員登録簿を作成し、適切に管理するということですが、会員名簿を事務局で確認しております。

社会福祉協議会さんの使用車両は、福祉車両が全部で8台ございまして、車イス車5台、回転シート車3台、セダン型については、該当車両はございません。

次に使用権原として、使用する車両は、運送主体が使用権原を有しているとありますが、この場合、運転者等から提供される自家用自動車を使用する時は、運営主体が提供者と当該車両の使用に関する契約について書面をもって締結する必要がありますが、特に社協さんにはありません。

すべて法人の所有している車です。

次に表示は、外部から見やすいように、使用自動車の車体の側面に有償運送の登録を受けた車両である旨を表示することを要するとありますが、マグネットシートを車に貼ってあります。

次の運転者について、2種免許の場合その効力が停止されていないこととなっており、社会福祉協議会さんは該当者がございません。1種免許の場合は、国土交通大臣が認定した研修等を修了していることありますが、みなさんNPO移動ネットあいちさんの研修を修了しております。次に免停の項目で、申請日前2年間、運転免許停止処分をうけていないこととありますが、こちらも運転記録証明書、運転者の方すべてに提出していただき、確認してございます。

次の6番、損害賠償ですが、運送に使用する車両すべてについて、対人8,000万円以上及び対物200万円以上の任意保険、若しくは共済に加入していること又はその計画があることということですが、対人、対物とも無制限という保険に加入されています。

保険会社の承認で、保険契約者に福祉有償運送に使用することを申告して承認をえるとありますが、すべて社協さんの所有される車なので、こういったものは必要ないかと思えます。

次に運送の対価ですが、タクシーの上限運賃の概ね2分の1以下の範囲であることとございまして、社会福祉協議会さんは1.5kmまで300円、その後は料金表のとおりで10kmは1,340円、20kmは2,660円になっております。

すみません。「料金表のとおり」とありますが、料金表が付いておりません。事務局で料金表を確認した限りでは、すべて2分の1以下になっています。

次に管理運営体制ですが、運行管理、指揮命令、運転者に対する監督及び指揮、事故発生時の対応並びに苦情処理に係る体制、その他の安全確保及び旅客の利便の確保に関する体制が明確に整備されていることを要するとありますが、運行管理の体制を記載した書類を提出していただき、社会福祉協議会さんは3事業所あり、田原、赤羽根、渥美がありますが3事業所すべて提出していただいております。

運行管理責任者は事業所ごとに運行管理責任者を選任することとありますが、書類についても3事業所分提出していただいております。

最後に法令遵守ですが、許可を受けようとする者が、道路運送法第79条の第1号から第4号の欠格事由に該当するものでないことですが、宣誓書を頂いており確認をしております。

次に1枚めくって頂いて、社会福祉法人社会福祉協議会の運用体制の新旧比較表ですが、平成20年の前回の申請時と今回の申請を比べたものでございます。所有車両は前回は9台、今回は8台、内訳として車いす車6台、回転シート車3台とありまして、今回は車イス車5台、回転シート車3台、運転者の体制は、前回19人、今回14人です。

会員数には、前回135人から今回150人で15人の増になっています。次にタクシー料金の比較をした部分ですが、仮に2キロ利用した場合のタクシーの料金と社協さんの設定されている福祉有償運送の料金を比較した部分でございまして、2キロで合計するタクシーの半額以下でございまして。

最後に活動実績については、平成20年から21年22年と集計させていただき、1,086回、1,103回、1,157回で、それぞれ月平均90回以上となっております。以上です。

【健康福祉部長】

ありがとうございました。ただ今の更新申請内容について、委員の皆さん、何か質問はございますでしょうか。

【加藤副会長】

料金表がみたいですね。それから確認ですが、それぞれ所有者録がないですが、所有はそれぞれの団体ですか、持ち込みはないですか。

【事務局】

社会福祉協議会さんはすべて法人の所有になっております。

【加藤副会長】

他のところも所有者を確認していただけますか。結構問題になるのは持ち込みという問題なので、皆さん自分で持っておられる車を、それぞれ使うということです。後で確認してください。

【宮川課長】

今回の社会福祉協議会については、すべて法人の所有ということでお願いします。

【加藤副会長】

発着地のところが、すべて田原市在住とありますが、発着地のどちらかが田原市でなければいけないということで、住んでいるか、いないかは関係ないです。だからすべて田原市在住だからマルというのは間違いです。たとえば東京の方が会員であっても極端に言えば、その方が田原市から東京に行ってもOKです。

【西尾委員】

料金表についてはもう少し詳細な表をお願いします。

運送対価の変更はありますか。

【社会福祉協議会】

ないです。

【西尾委員】

従前に比べてどこが変わったところがありますか。変更がなければ2分の1の確認は行なっているわけですので・・・。

【加藤副会長】

社協さんはどんな感じで使われていますか。

【社会福祉協議会】

そうですね。ほとんどが介護保険の利用者の方が多いです。身体機能が低下して、公共交通が使えない方で、主にケアマネージャーの方から利用希望したいという問い合わせが多いです。

【加藤副会長】

この制度はどうですか。こうやって輸送して、喜んでもらえるのか。もうちょっとなんとかならないかとか。

【社会福祉協議会】

この制度を初めてご利用頂いた方は大変喜んでおられます。今までは家族の方が、利用の必要な方を本当に苦勞して車に乗せて送迎していましたが、たまたまケアマネージャーから福祉有償制度があるよと紹介され、使いたいという方がほとんどです。

【西尾委員】

ひとつ確認ですが、5番目の運転者の欄ですが、2種免許の場合の講習の、国土交通大臣が認定した講習を修了していることという条件がございまして、社会福祉協議会さんの場合、NPO移動ネットあいちさんの認定講習を受けていただいているという確認を頂いていますけれども、実は移動ネットあいちさんの大臣の認定を受けられた日が、平成19年3月26日ということになっておりまして、これ以前も講習をやっておみえでして、それ以前の講習を受けた方については、補習の研修が必要になるわけです。その辺はクリアしていますか。

【社会福祉協議会】

ご指摘のとおりで、平成18年度に資格を受けた職員は、平成20年の5月に改めてフォローアップ研修を受けております。

【清水委員】

今回会員数が150人と増えているのに、所有車両が1台減っている。我々考えるに事業者は朝の時間帯は、通院通所で重なると思いますが、1台減ってもやっていけるという状況ですか。

【社会福祉協議会】

いや、厳しい時はあります。それはその時々によって条件は異なりますが、利用希望される方が、集中して重なる時は他の事業所の方に依頼することもあります。ただし、社会福祉協議会は平成21年度から福祉車両運転の専門の臨時職員の方を2名採用しました。それまでは職員が業務の間をぬって対応していましたが、専属でやって頂くようになったので、その点は比較的クリアになったと思います。

【山本委員】

この料金をみていますと、いくら社会福祉協議会でも、経営コストを考えたら辛いのではないですか。

【社会福祉協議会】

これは従前からの問題で、ほかの事業者の方も同じだと思いますが、収支はマイナスです。ただし、私どもは決して営利でやっている訳ではないので、加藤先生のおっしゃられたように困った人の支援になればという思いで事業しています。収支があうようにというのも考えにくいですが、運営としては非常に厳しい。ただ、介護状態で利用を必要としている人は厳しい収入で生活しているので、利用者から負担していただくのも考えにくいです。

【山本委員】

何で値上げといったかという、私はずっと民間にいたので、経営コストを少しは考えないといけないのではないか。赤字を出してまでやってくれるのはありがたいという意味です。

【加藤副会長】

ガイドラインの真ん中から上のあたり、(3) 旅客から収受する対価のところ、適切な実費の営利に至らない範囲、これがこの協議会で議論する対価、運賃の決め方の原則で、実はそれが、資料10をみますとタクシーの料金の概ね2分の1以下の範囲内であることになっており、これは非常に問題があり、これは検討会で何回でも確認しましたがけれども、あくまでも国としてはガイドラインで示したとおり、適切な実費に基づく営利に至らない範囲、要するにこれで儲けるのはやめてねということです。儲けるのだったらタクシー事業にしてねということ。そういうことで対価を決めてくださいねということです。ところが、タクシー会社と違いまして、福祉有償運送は、運送が主な仕事ではないので、そこだけ切り取って単価を出すとか経費を出すとか困難で、それ自体が非常に手間のかかることであり、国としては目安としてタクシーの上限運賃の2分の1ということを示しています。

資料10では要件として、タクシーの上限運賃2分の1ということですが、本当に苦しいので、実費はこうなので、見合うこの値段でやりたいということであれば、そう言っていただくという権利はある。概ね2分の1以上はだめということではなく、議論の余地はありますから、国の考え方において制限がかかるのであるなら、西尾さんが、これはだめだとおっしゃると思うので、きちんと伝えていただければいいです。我慢する必要はありません。ただ、それで儲かると、タクシー事業になってしまいます。概ね2分の1以内であれば、儲からないということで、いちいち確認しなくても分かるでしょということになります。名古屋市はそのことだけで1回会議を開いています。

【山本委員】

すいません。ありがとうございました。

【加藤副会長】

非常に重要なところですよ。

【健康福祉部長】

ありがとうございました。

他の委員さんから、ご意見、ご質問ございますでしょうか。意見も出尽くしたようですので、委員の皆さんに承認を得たいと思います。今回の社会福祉協議会の更新申請について、承認するという委員は挙手をお願いします。

(委員全員挙手)

ありがとうございました。

全員の方から挙手をいただきましたので、今回の承認申請は承認ということです。事務局については、承認の手続きをしてください。

【西尾委員】

協議を行うにあたって、資料10や概要を書いた紙だけでやっておりますので、実際私どものところに申請を出していただきまして、どうしても不備があったりした場合は、例えば運転手さんの場合ですと、この運転手さん資格がないので運転出来ないんじゃないのという指摘を差し上げる場合がありますので、そういった場合は、若干計画変更になってしまう場合があることだけご承知おきください。

【健康福祉部長】

ありがとうございました。それでは事業者の方からご意見を頂きたいと思います。

【社会福祉協議】

先ほど言っていたいただいた事は、課題、問題としてありましたけれども、ご指摘いただいたので、私としては特にありません。

【健康福祉部長】

わかりました。それではありがとうございます。

次に福寿園の更新申請を行いますので、豊田委員、席の方に戻っていただきますようよろしくお願ひします。

それでは事務局から資料の説明をお願いします。

【事務局】

それでは資料 10 で説明をさせていただきます。

福寿園さんは社会福祉法人です。1 番はよろしくお願ひします。2 番は身体障害者 9 人で、要介護認定者が 243 人です。3 番については発着地とありますが、田原市の方が 249 名、豊橋の方が 2 名、浜松の方が 1 名で、豊橋が 2 人とありますが、1 人の方は田原市内の施設におりまして、住民票上は豊橋においてあります。もう 1 人の方は豊橋の方で、田原の病院に通っています。浜松在住の方も住民票上は浜松にありますが、田原市に住んでいます。会員名簿は事務局で確認しております。

次に車両については車いす車 4 台、回転シート車 2 台で、福寿園は田原福寿園、渥美福寿園の 2 事業所でやっています。セダン型については該当車両なしでございます。

使用権原はなしということで、表示についてはマグネットシートをつけています。次の運転者は、2 種免許は該当者がおらず、1 種免許の講習は、NPO 移動ネットあいちさんの講習を受けています。さき程、西尾さんから確認がありました 19 年 3 月以降の国土交通大臣を講習をということですが、平成 20 年 5 月に講習を受けておられます。

免停についても、運転記録証明書 10 名分を提出いただいていますので、事務局で確認はとれております。損害賠償は、対人無制限対物 1,000 万円円で保険は加入していただいています。

次の運送の対価は、平成 20 年の時から変更はないです。1.5 km までは 300 円、10 km は 1,340 円、10 km は 2,660 円です。

管理運営体制ですが、運行管理体制等を記載した書類を田原と渥美の 2 事業所分、確認をさせていただきます。運行管理責任者についても 2 事業所分確認をしております。最後に法令遵守の宣誓書をいただき確認させていただきます。お願ひします。

2 枚めくって頂いて、社会福祉法人福寿園の運用体制新旧比較表ですが、前回申請時と今回申請時の所有車両については、すべて法人所有で 6 台です。台数は変わりないですけれども、車イス車が今回 4 台、回転シート車が 2 台になっております。

運転者の体制としては、運転者が 11 人から 12 人と 1 人増えています。

次の会員数については、174 人から 252 人ということで 78 名増えています。

次のタクシー料金との比較ですが、2 km 移動したときの比較ですが、タクシー料金の半分以下であるということです。最後の活動実績は、平成 20 年度から平成 22 年度の実績をまとめさせていただきますけれども、運行回数 1,265 回、1,334 回、1,553 回と、100 人単位で増えています。月平均にしても、月 105.4 回、111.1 回、129.4 回と 100 回以上行っているのが現状でございます。説明は以上です。

【健康福祉部長】

ありがとうございます。それでは委員の皆様方からご質問はございますでしょうか。

【清水委員】

資料 10 の 5 番の運転記録証明書が 10 名、運転者の体制は 12 人となっています。これは、2 人は証明書がないということでしょうか。

【事務局】

社会福祉法人福寿園の運用体制新旧比較表の今回更新時の 12 人というのは事務局の集計ミスでした。実際 10 人でした。申し訳ございませんでした。運転者就任承諾書件運転者名簿を提出していただいておりますが、こちら 10 人でした。事務局が出した新旧更新表の今回更新時 12 人から 10 人ということで訂正をお願いします。

【健康福祉部長】

清水委員よろしいでしょうか。
1名減ということですね。

【事務局】

はい、そうです。

【健康福祉部長】

他の委員さんご質問はよろしいでしょうか。

【加藤副会長】

運転記録証明書の話をしましたけれど、運転記録証明書は記録に出す必要はないです。法令遵守の観点から、この2年以上免停をうけていないことを、公的に確認する書類は、証明書しかなく、内部的にも本来やって頂くことです。

証明書を取るのにお金がかかるので、そのことで福祉有償運送を制約している訳ではなく、あくまでも法令遵守の観点からチェックしますので、ローカルルールではありません。これが、過度に制限を加えるローカルルールなのか、また協議していただき、今回、3申請なので支局、局、本省でしっかり見ていただければいいのですが、今、清水さんが指摘したことで、10部しかでなくても支局では通ってしまいます。もちろん10名だったので問題ないです。

【健康福祉部長】

車の所有について、所有なのか、持ち込みなのかという点はどとらですか。

【福寿園】

全部法人の所有です。

【健康福祉部長】

そのほかご質問ございませんでしょうか。

【加藤委員】

どういう利用が多いですか。月平均129回と多い利用ですが。

【福寿園】

3ヶ月に1回、利用状況を報告しておりまして、計算すると9割以上が車イスの方で、ほとんどが助成券利用の方です。現状としては、PRに関しましては田原市の福祉課の方が、福祉有償運送に関して、一覧表でケアマネさんとか市民の皆さんにPRをしていただいております。

発足した当時と比べれば、かなり浸透しておりまして、現状自分たちがやっておりましてまだまだ伸びしろは多く考えられます。

先ほど社協さんと同じように日によってはきつい日もありますが、加藤先生のおっしゃられたように、タクシー会社さんとうまく連携しながら、私どもだけではフォローできない部分がありますので、そのあたりも考えながらやっていきたいなと思っております。

【加藤副会長】

資料1の一番右の利用券交付が、全国的には少ないので、利用券があることで、経済的な理由で利用できない方もニーズがあります。

【健康福祉部】

他の委員さんご質問ございませんでしょうか。なければ委員の皆さんの承認をえたいと思います。それでは、今回の更新申請について承認をするという委員は挙手をお願いします。

(委員全員挙手)

ありがとうございました。

【福寿園】

先ほど加藤先生の質問にあったことが、現状ですので、今後この1年2年後は見えない部分がありますが、みなさんが利用しやすいよう、社会福祉法人として頑張っていきたいと思っております。

【健康福祉部長】

引き続きまして成春館の更新申請を行います。

それでは事務局から説明をお願いします。

【事務局】

では成春館さんの申請内容審査資料をご覧ください。

1番運送主体としては、社会福祉法人です。2番の運送の対象者は、身体障害者3人、要介護

認定者2人です。3番の運送の形態の発着地はすべて田原市から通所となっています。次に会員登録ですが、会員名簿で確認しております。4番の使用車両は福祉車両で、車イス2台を所有されております。

名義は法人名義です。セダン型の車については該当車両がございません。

表示につきましてはマグネットシートをつけています。5番の運転者は該当者はありません。記載が車両になっていますので、運転者に訂正をお願いします。1種免許の講習ですが、成春館さんもNPO移動ネットあいちさんです。こちらも平成19年3以降に研修を受けていることを事務局で確認しています。免停の方も運転記録証明書4名分提出していただいております。

6番の損害賠償は対人対物ともに無制限の保険に加入しています。7番の運送の対価ですが初乗運賃2kmまでは360円、その後1km追加するごとに80円です。平成22年の更新時と変更はございません。

8番の管理運営体制ですが、体制は運行管理の体制等を記載した書類を提出いただいております。運行管理責任者の方が1名いると書類で確認しております。最後法令遵守ということで、宣誓書をいただいております。

つきましてA4の社会福祉法人成春館さんの運用体制新旧比較表ですが、所有車両はいずれも2台、法人所有で、変更点等はございません。運転者については5人から4人の1名減となっています。会員数は6人から5人と1人減っています。

タクシー料金との比較については、2kmはタクシー料金の半額になっていることは確認いたしました。活動実績として、平成20年から平成22年までで平成20年度86回で月平均7回、平成21年度は87回で月平均7回、平成22年度は113回で月平均9回となっております。事務局からは以上です。

【健康福祉部長】

それでは更新申請内容についてご質問はございますでしょうか。

特になければ委員さんの承認を受けたいと思います。成春館の更新申請について承認するという委員さんは挙手をお願いします。

(委員全員挙手)

はいありがとうございました。

全員の方の挙手をいただきましたので、今回の承認申請は承認されました。事務局は更新の手続きの準備をお願いします。

それでは事業者の方よりご意見を頂ければと思います。

【成春館】

利用者の方が申し込みをされる時に、1ヶ所としか契約できないと思っている利用者の方がいたのですが、そういった決まりごとがありますか。それと運転記録ですが、免停があるかないかですが、違反があると協議に影響があるのかということをお聞きしたいです。

【健康福祉部長】

登録は1ヶ所としかできないかという質問でよろしいですか。

その辺は事務局どうですか。

【事務局】

事務局から回答させていただきます。1ヶ所しか登録できないことはないですし、実際複数箇所に登録されていらっしゃいます。

もう1つの質問ですが、資料10の運転者申請書類の5の運転者の免停というところですが、申請日前2年間運転免許停止処分を受けていないことというのが運転者としての影響が出てくる部分でございますので、それ以外の部分について、たとえば細かな信号無視だとかシートベルトしてないとかは特に影響はしてこないです。

【健康福祉部長】

事業者の方、質問に対する回答はよろしいでしょうか。

それではお疲れ様でした。

では最後の4番目の団体になります、渥美の菜たねの更新申請になります。それでは事務局か

ら説明をお願いします。

【事務局】

事務局から説明させていただきます。

事前に今お配りした資料ですが、渥美の菜たねさんは、運送の対価の部分について、前回の申請の時と変更があったため、その部分について資料をお配りしました。

1番の運送主体はNPO法人です。運送の対象は、身体障害者の方21人、要支援の方11人、要介護の方41人、その他10人ですけれども、その他については療育手帳をお持ちの方や精神障害の方がいらっしゃいます。

運送の携帯は、田原市の方が77名、豊橋市の方が6名ですが、豊橋市の方は豊橋から渥美病院を利用されていますので、豊橋から渥美病院、渥美病院から豊橋という利用をされています。会員名簿で確認させていただいております。

使用している車両については、車イス車2台、セダン型の乗用車8台です。

使用権原については法人所有が2台、個人所有が8台となっており、有償運送事業に係る自家用自動車の提供と使用に関する契約書を提出していただいております、その中で確認しています。

表示についてはマグネットシートを車体の側面に貼っております。

運転者の運転者講習については、豊田ハンディキャブの会の講習を受けています。すでに受講している方が1人います。この8月に受講予定の方が1人いますので、10人が受講済みで、1人が8月受講予定となっております。

免許は、運転記録証明書11名分提出していただき確認をとっております。

6番の損害賠償は、対人無制限、対物1,000万円の保険に加入しています。保険会社の承認は、任意保険証書で確認し、福祉有償運送使用申告承認書は個人所有の8台について提出いただいております、事務局で確認しております。

運送の対価は、1.5kmまで300円、そのあとは料金表のとおりで、10km走行すると800円、20kmだと1,600円です。

変更点としては、右上にH23とあるのが今回の申請で、H20とあるのが前回のものです。見比べていただくと、走行5kmは平成20年につきましては、走行5kmまで380円、その後、走行2.5kmごとは表のとおりでございます、1kmごとに80円になっています。平成23年、今回の更新については、1.5km以下の走行は300円、その後1.5kmを超え5kmまでは400円で、変更した点が走行5kmまで380円だったのが、1.5km以下と5kmまでと2つにわかれていてそれぞれ300円と400円に変わったということです。

資料10に戻りますが、管理運営体制として、運行管理の体制等を記載した書類と運行管理責任者1名と安全運転管理者届出証について事務局で確認させて頂いております。

最後に法令遵守は宣誓書で確認しております。

お配りした資料10のA4サイズの、一番最後のページの特定非営利活動法人渥美の菜たねさんの運用体制新旧比較表は、所有車両は個人所有のものも含まれておまして、前回は4台、今回の法人所有が2台で、個人所有が8台となっております。

運転者の体制としまして、前回9人から今回11人で、2人増えています。会員数は、前回は51人、今回は83人で32人増えています。

任意保険の加入状況は対人無制限で、対物は2,000万円から1,000万円になっています。

次にタクシー料金との比較ですが、2km利用した場合の金額ということで、合計の算出をしました。タクシー料金の半額以下でございます。

最後に活動実績として、平成20年から22年で、それぞれ946回、590回、935回で、月平均78回、49回、77回で推移しています。

事務局からは以上です。

【健康福祉部】

ありがとうございました。ただいまの更新申請の内容について委員の皆様いかがでしょうか。またご質問はございますでしょうか。

【西尾委員】

運転者の関係は、移動ネットあいちと同じ様に豊田ハンディキャブも19年9月の認定で、

もしそれ以前の受講がありましたらフォローアップの講習の受講が必要となりますので、その点だけ確認を願います。

もう一点ですが、運送対価が変わったということで、前回の更新の資料と今回の更新の資料と、今お配りを頂いたのですが、これを拝見すると、既存料金と書いて文字で説明してある部分は、変更になっているということが分かりますけれども、下の料金表を見ると変わってないように思いますが、実態としてはどうということでしょうか。ご説明いただけますか。

【渥美の菜たね】

今までは5km未滿380円にしていたけれども、皆さん1.5kmという表示が多かったので、うちも1.5km未滿300円安くして、あと5kmまではkm80円ですけど400円ときりよくしました。

【健康福祉部長】

下の料金表については？

【渥美の菜たね】

下はいっしょです。ほとんど一緒に5kmより先は変わる。20円とかおつりになるので、きりよくした。5kmまでは400円 前は未滿が380円でしたが、その間は20円アップした。

【健康福祉部長】

料金表の中に1.5km以下とか1.5kmを超えて5kmまでとか、その部分も入れ込んだらわかりやすくなるのではないですか、ということです。

【渥美の菜たね】

あそうですね。わかりました。

【加藤副会長】

あとはあえて言えばどうして1.5kmは以下で、あとは未滿なのか。

【渥美の菜たね】

ちょうどいいところから金額が変わるものですから未滿としました。12.5kmだと千円とかあがるので、それまでといたら、12.499となるので、未滿ということを使ったんですけども、それか12.5km以上でもいいんですけども、以上だけだと何キロという時どちらなのかなと一生懸命考えないといけないので、何キロとすぐ分かるように書いたんです。

【健康福祉部長】

今の加藤委員に意見だと、表は未滿とか〇〇を超えるとしてありますけど、上の文章の説明は1.5km以下ということですか。

【菜たね】

1.5km以下は1.5kmも入るのでそうしたのですが。

【加藤副会長】

それはあえてそうしているのですね。1.5kmまでは以下で、それからは未滿であえてそうしたい。別にいいですよ。ちょうど1.5km移動することはないと思うので、実際メーターでは1.5kmになるので、その時は1.4kmか1.5kmかになるので。

【渥美の菜たね】

きわどい時は安い方にしている。9.9kmなのでとよくいわれる、その時は9.9kmなので10kmにいかない600円にしていますね。

【加藤副会長】

そうすると、下の未滿も以下にした方がいいじゃないかな。

【渥美の菜たね】

まあそうですね。以下って書いてあるからこっただっていわれても困るかな。

【西尾委員】

距離の刻みは50kmまでは2.5kmごとにあがっていくのでいいですね。

【渥美の菜たね】

そうですね。

【西尾委員】

1kmごとに80円上がるという意味ではない。

【渥美の菜たね】

違います。2.5km ごと 200 円上がります。だから、その間は高い方だと、安くなっている。全部切り捨てるってことです。

【西尾委員】

100km 超えると 500 円とか 800 円ずつ上がっていくという意味ですね。

100km 超えるともっとやすくなるということですね。単価は安くなる。

50km を超えた時点で一気に上がる。

【森下委員】

主たる事務所の所在地はどこですか

【渥美の菜たね】

渥美病院の 6 階に事務局があります。

【健康福祉部長】

他に質問はございませんか。

それでは承認を得たいと思います。承認するという委員は挙手をお願いします。

(委員全員挙手)

はい、ありがとうございました。

全員挙手を得られましたので、承認が認められました。

事務局は手続きをお願いします。

事業者から意見がございましたらお願いします。

【渥美の菜たね】

マグネットプレートをつけていますけれども、1 字 1 編 5 cm 以上となっているが、大きくなって重たくなって、冬にかたくなって周りが剥がれて風で落ちたこともあって、もう少し小さくならいいな、運輸局のほうで丸いステッカーか、許可証のようなもの又は車イスのステッカーがありますが、そのようなものがあれば助かるのですが。

【西尾委員】

持ち込み車両があるとどうしてもマグネットでないと都合が悪いわけですよ。

【渥美の菜たね】

結構大きくなっています。

【加藤副会長】

全国的にはローカルルールでマグネットは不可のところもある。だから福祉有償運送協議会を開催するのですよ。

【西尾委員】

1 文次の大きさが 5 cm というのは、決められているとなれば、危険をともなうことなので、一度ご意見いただいたので、他のところの実態も踏まえて、またご連絡させていただきます。

【加藤副会長】

そういうこと自体が合理性かどうかわかりません。問題提起していただいて、国で基準ができたなら、もしかしたら変わるかもしれません。

【健康福祉部長】

他にございませんか。

はい、ご苦労様でした。

【事務局】

それでは、今後の移動制約者の確保について事務局の説明をお願いします。

資料 9 番を確認していただきたいと思います。5 ページ、先ほどの説明でもでてきましたが、(4) ドア・ツー・ドア輸送サービスの整備の中で、福祉輸送車両の集中配車システムというものがございまして、こちらは田原市地域公共交通戦略計画の中でうたわれております。福祉輸送車両の集中配車システムについてなんらかの検討を事務局として進めていかなければならないのですが、今までは何もしていなかったということがありまして、福祉輸送車両の集中配車システムが、田原市の実情にあっているものなのかかわからない部分が多くて、事務局でも利用者さんにアンケートをとったり、タクシー業者にアンケートをとったり、NPO 法人、社会福祉法人にも意見を聞く必要があるということで、集中配車システムについて検討していきたいと思っているのです。

が、今回タクシー事業者の方も見えますし、身体障害者協会の委員さんもいらっしゃいますので、こんなことをやっていくうえで、ご協力をお願いしたいと思いますのでよろしくお願いします。

【健康福祉部長】

ありがとうございました。先ほどの説明の中で、福祉有償とともにタクシーもドア・ツー・ドアの公共交通の位置づけがあるという説明がありましたが、タクシー業者についてはこの辺をどのようにお考えなのでしょう。

福祉車両について、市内に運行していないということもありますので、その辺のお考えをお伺いしたいと思います。清水委員さんにつきましては県のタクシー協会豊橋支部長であり豊鉄タクシーの取締役でもありますので、ご意見をお願いします。

【清水委員】

協会に立場というより一事業者の立場で意見を述べさせていただきます。協会としては必ずしも一致しているかどうかかわからないため。

タクシーは現状でも十分福祉車両として機能していると思います。ただ車イスの人を運ぶとなると乗ったままでは、現状だと機能できてないと思いますけれども、乗務員に対しては車イスの人の対応の仕方は教習して、車イスの方が座席にすわっていただいて、車イスを乗せていくという形で従来やっている。残念ながら専用車両が増えてきたので、どうしてもそういうことになります。

タクシー事業者が事業という意味で考えてみると車イス車両を持ってやるというのは採算性の問題から、採算が合わないのではなかなか踏み切れない部分があります。特に時間が集中する。

先ほどありました用に利用したい時間、病院に行く時間、通院、通所でだいたい8時から9時と診療から帰ってくる昼前後は集中しますので、どうしてもその時間大量の車がいる。それ以外の時はほとんど遊んでいるということを見ると難しい問題がある。

それから乗務員の問題で、介護保険が適用になるとヘルパーの資格が必要になるという資格の問題、ケア輸送での資格の問題、2種免許の資格の問題、それから先ほどからいわれている料金の2分の1の問題、福祉有償運送との料金の差というものがあまして、まず第一に利用者の側から安い方がいい、利用が2の次になって厳しいものがある。

以前豊橋に来る前に浜松でタクシー会社をやったんですけども、そこではすでに居宅介護の施設の許可をとって福祉車両をやっていましたが、浜松ではそれは成立したのですけれども、採算はどうかというと非常に厳しいものがある。

居宅介護をやりながらであるため、居宅介護である程度利益を出していかないと輸送だけではやっていけない、そのような状況であってタクシー会社だけでやっていこうというのは非常に厳しい問題がある。将来的には必要であろうということで全国では京都と多治見で福祉輸送専門の会社があるんですけども、そこは多治見東濃地区7社のタクシー会社が出資をいたしまして、また持っている福祉車両を集めまして、そこで集中して共同配車している。多治見市民病院の隣にあり、介護の輸送だけでは成り立たないため、居宅介護の許可をとって両方やりながら輸送している。そのような方法に持っていけば、福祉車両というのはそれぞれ個々でやるのではなくて、1つのところで配車をしていくのがいいのだろうと思います。ただその時までには時間がかかるんだろうと思います。それぞれの医療機関、介護事業所、施設と連携、協力を含めやっていく必要があると思います。

【健康福祉部長】

ありがとうございました。それでは渥美交通取締役鈴木委員さん同じ質問ですがお考えはどうですか。

【鈴木雅委員】

タクシーも人間がやっているもの、人がやっているとどうしても車イスの問題だとか、どうしてもレベルアップがなかなかむづかしい、車イスなら車イス対応の車両だとかになってきているのも現実です。タクシーとしてできることはユニバーサル使用ということと、いかに運転手のケア技術のアップを図るかということで、基本的には清水委員さんのおっしゃるとおりです。

【健康福祉部長】

ありがとうございました。お二方の事業者の方々からご意見を頂いたわけですが、加藤先生に

はたびたびご意見を伺っているのですが、こういった視点についてなにかお気づきの点がありますでしょうか。

【加藤副会長】

これから考えていかなければいけないのですが、需要のある時間が集中するということは、その時間をすべて個別輸送でなければならないことに無理があるかもしれません。十分動ける方については、朝は乗合で運び、帰りはタクシーという、集約でデマンド乗合いタクシーのようなものを考えていかなければならないかもしれないです。そこで出てきた余力で、一方これから何年かのうちにタクシーのユニバーサルデザイン化という、人が乗ったまま運べるものもでてきますので、ころあいを見ながら考えていく。

そこに集中した時間の余力をつぎ込めるか、それはどうやっても不採算、小さいタクシー会社一社でやろうとするとできない。共同で、隣番でまわしていくとリスク分散と逆にユーザーの方にはそこにワンストップで体制をとる、更に、そこと福祉有償運送事業社と連携していく。

逆に伸びしろがあるけど、今のままだと対応できない、あるいは福祉有償は福祉有償で、もともと採算どがえしで、大きくしていこうとしたら誰かが赤字を覚悟してという話になります。いろんな所をどうやって突破するかということを見なさんでうまく、都合を付けて考えられるような枠組みでつくっていかなければいけない。

田原ぐらいの規模の市では、こういう協議会みたいなところできちんとして議論して、タクシー会社の力、福祉有償運送事業者の力を生かして、それから田原市さんは、資料8であげているようなタクシー券、福祉有償運送券などセーフティネットもあるので、こういうものをうまく使って、まだまだ伸びしろがあるはずの、つまり逆のニーズを満たしていない、伸びしろがあるはずの移動制約者輸送のところをもっと喚起して、全体としては市場を広げることをする。

移動制約者の方はこれからどんどん増えていくので、そういう方々が、もちろん人に頼ることもあるんですが、自分たちの意志で動いて、活動ができる社会をつくっていく。1つの環境づくりをやっておくことは重要だと思います。いづれにしても個別の努力は大事ですが、個別だけでは間に合わないので、きちっと、この会議であるいは地域公共交通会議で情報を出して、情報交換して、移動をどのように確保していったらよいか、いかなければならないということ、先進的な事例とか情報を収集しながら機敏に対応していくことが必要かなと思います。

私自身もいろんな情報収集をしながらいきますので、それとともに利用した団体、みなさんが何に困っているか、こういうふうにしてもらったらもっとありがたいとかいうことを、遠慮せず、最初から遠慮すると、全部満たされることはないのですが、こういうことは出していただいて、それが今の制度でどれだけ達成できるのか、ぜひそういう議論ができる会議の場をつくれたらいいのかなと思います。

田原ぐらいがそれをやるのに非常にいい大きさとか、環境的にいいのではないかなと思います。そういう議論を深めていってもらいたいと思います。

【健康福祉部】

ありがとうございました。

【清水委員】

今の加藤先生の話ですけど、やはり我々、豊橋市と違うんですね、豊橋市でやるとそれはタクシーがやるんだろうという議論になってくる。やはり我々もやりたいけれど、やるには田原ではちょっとパイが小さいので儲からない。これが、大都会でやるとまだやれるだろう。だからそういう面では、田原は連携が取りやすいのかなという気はします。本来、我々事業者がお願いするようなことではないですが、こういう議論の場で福祉有償運送、福祉輸送をどうするか、福祉運送全体のことについて、皆さんのご意見をお聞かせいただくとありがたいなと思います。

我々も事業者としてそれができるかできないか、やはり事業者ですので、ある程度利益を追求していかなければならないという部分はありますが、ある程度お金を払える、今後の社会の中でお金を払えるけれども、移動ができないという人が出てくると思います。そういう人たちには、対応できていくのではないかなと思いますので、必ずしも福祉有償運送だけが、福祉、介護だとか、そういう人たちの輸送じゃないということで、我々もある程度は切り開いていかなければならない部分ではあるけれども、それは採算の部分で二の足を踏んでしまうのですが、また皆さんのお

知恵をぜひとも貸していただいて、我々も発展していただきたいと思いますのでよろしくお願いしたいなと思います。

【加藤副会長】

タクシー協議会だと、東三河南部、豊橋市とかも入るとちょっと違うのですが、タクシー協議会だと議論が難しいかも知れないですね。そちらもマクロな需給をみて、それはそれでやりながら、田原の中ではどういうふうに、移動制約者も含めて個別にカバーしていくか、この会議で緻密にやっていく、そういう仕訳がいいですね。

【西尾委員】

このあいだ、タクシー協議会を開催した時に、会長さんでしたか、福祉タクシーの導入にかかると協議会として地元でやるという方法があるのかなのかというご質問をいただいたのですが、もしかしたら配車システムがそうした活用していただけるのであればこちらの方で、福祉タクシーの導入も含めて考えていくことは可能ではないかと思っています。

【加藤副会長】

福祉タクシーとか配車システムを全国的に導入する時には、国の補助がえられるシステムがありますが、自治体で協議組織を作る必要があります。それをこの会議が兼ねることも可能で、通常ですと地域公共交通会議とか、田原市もありますが、田原市の場合は地域公共交通会議が、地域交通地域活性化再生法の協議会を兼ねていて、いろいろな補助金をもらう受け皿となるような仕組みになっていますが、福祉有償協議会の補助金を得ることの協議会となることは要綱で可能だと思います。

【鈴木委員】

利用者の立場からですけど、議題もいろいろ出たのですが、福祉有償が高齢者でも世帯も小さくなって老々介護とかいろいろありますが、お困りの方、体的なものがあって、やっぱり平等に外に出たいという気持ちがあると思いますが、その手段として、やっぱり今、会社の関係の人がおっしゃったように連携して、福祉有償、営業タクシー、公共交通機関で自分のからだの動ける範囲とかお金の支払う範囲だとかそういうことで自分が外に出たいというような仕組をこれから考えていくべきで、ますますそういう時代がくると思うんですね。

単身世帯、老々世帯、家族で助ける人がないという団塊の世帯が増えると思いますので、そういう体制を田原がモデルケースでつくっていくという、夢では話になりませんが、そんな感じがしました。

【健康福祉部長】

他の委員からご意見はございませんか

今いろいろ問題課題等だしていただきましたけれども、福祉有償の集中配車システムについても、今後も検討を続けていくということによろしいでしょうか。

【西尾委員】

ひとつよろしいでしょうか。もっと早くに言わなければいけなかったのですが、先ほどタクシー事業者さんの利用実績の中で、現在、福祉タクシーが全然ありませんというお話だったのですが、事業所さんで、福祉限定でやっているところは、田原はないですか。

【事務局】

ないです。豊橋市はあります。

【健康福祉部長】

それでは5番の協議事項を終えまして、最後にその他でございますが、委員の皆さんからこの際、何かございますでしょうか。

特になければいろいろな貴重なご意見ありがとうございました。

本日は時間もまいったようでございますので、これにて終わりにしたいと思います。

今回更新の協議の整った4団体につきましては、利用者が多い団体があり移動制約者が移動手段として、重要な役割を担って これまでも重要な活躍をしていただきたいと思います。また委員の皆様方、本日は長時間にわたりおつきあいをいただきまして大変ありがとうございました。移動制約者の方の足の確保ということにおきましては、市のとっても重要な課題のひとつだと認識しておりますので、今後とも委員の皆様方のご協力をお願いしたいと思います。長時間あ

ありがとうございました。