

## 平成19年度第1回長崎地域福祉有償運送運営協議会議事要旨

【日時】平成19年8月27日(月) 午前10時から11時50分まで

【場所】長崎市男女共同参画推進センター 研修室1、2

【出席者】

【委員】杉山委員(運営協議会会長)、宮野委員(運営協議会副会長)、桑野委員、相川委員、小道委員、山下委員、井石委員、浜田委員、濱洲委員、四元委員、川添委員、藤原委員、合澤委員、山本委員、吉田委員、富永氏(水谷委員代理)

【事務局等】(長崎市介護保険課職員、長崎市障害福祉課職員、時津町福祉課職員)

【特定非営利活動法人代表者等】岩永(義)氏、岩永(芳)氏

### 【議事内容】

【事務局】ただいまから、平成19年度第1回長崎地域福祉有償運送運営協議会(以下「運営協議会」)を開催いたします。現在、15名の委員のご出席がございますので、委員数の半数を超える委員のご出席となり、本日の運営協議会が成立することとなります。本日の配付資料は「平成19年度第1回長崎地域福祉有償運送運営協議会資料(以下「資料」)」及び福祉有償運送登録申請者が作成した登録申請書類等の写し(以下「申請書類」)となっております。(協議時には、委員16名出席)

【会長】運営協議会は平成19年度としては第1回目の開催ですが、昨年度に設置され、すでに協議を行っております。福祉有償運送の制度的な概要や昨年度協議された事例等について、事務局から説明をお願いします。

【事務局】昨年度協議いただいた事例について説明します。また、今回、道路運送法(以下「法」)第79条に規定する登録を申請されています法人の概要を含めて説明いたします。

昨年度は本運営協議会を3回開催しまして、資料6ページのとおり合意いただき、「運営協議会において協議が調ったことを証する書類」を主宰者で交付しています。「特定非営利活動法人 ほほえみながさき」による福祉有償運送に係る主な合意内容は資料にあるとおりです。運送主体、運送の区域、旅客から収受する対価、運送の対象者等についてご協議いただきましたが、当該法人は透析患者に限った輸送サービスをされて、会員からは寄附ということで対価を収受しておりました。

今回、法第79条に規定する登録を申請している「特定非営利活動法人 浦上の丘福祉支援サービス(以下「申請者」)の法人の概要は資料7ページのとおりです。資料23ページ以降には申請者が作成した関係資料を掲載しており、移送人員数、登録会員数、運送が必要となる状況及び理由、身体障害者手帳の所持や要介護認定もしくは要支援認定の状況、旅客から収受する対価と積算根拠等を記載しております。移送実績が年々増加しているのは、透析患者である会員が増加していることが主な要因です。対価に関しては、昨年度合意した事例とほぼ同一の対価を設定しており、運送の距離が5キロメートル未満については、昨年度事例より細分化して設定しております。

本日は申請者の代表者にも出席いただいておりますので、今回の登録申請の内容等について後ほどご説明いただきます。

【会長】申請者は介護保険の訪問介護サービスを行っている事業者であるということですが、訪問介護サービスに連続して輸送を行うという点では、初めての協議事例です。介護輸送に係る取扱い等はどのようになっているのか事務局からの説明をお願いします。

【事務局】国土交通省及び厚生労働省から「介護輸送に係る法的取扱いについて」が示されています。介護保険サービスにおいて車両による移送が関係するサービスには、デイサービスやショートステイ等の施設介護事業者が行う要介護者等の送迎輸送、あるいは、訪問介護サービスの「通院等のための乗車又

は降車の介助」及び「身体介護」の通院・外出介助があります。

このうち、デイサービス等の施設介護事業者が行う送迎輸送は利用者が専ら施設利用のためだけに利用する輸送であり自家用輸送となります。したがって、福祉有償運送に関係する介護保険サービスとしては訪問介護サービスが対象となります。

通院等乗降車介助や身体介護の通院・外出介助は、利用者が通院等する際に利用するバス等の公共交通機関の乗車、降車の介助を訪問介護員が行うものです。これらのサービス提供時に、公共交通機関を利用せずに訪問介護事業者の車両で輸送を行う場合は、公的介護サービスと連続的・一体的となった輸送となり、輸送の対価は介護保険の介護報酬の対象外ですが、介護報酬が生じるために一連での有償運送とみなされます。また、法令上の扱いにより、輸送の対価が無償であっても、輸送の前後に介護報酬が生じるために、同様に有償運送となります。

また、斜面地等に居住する要介護者等の居宅から車道までの外出を介助する、長崎市の市町村特別給付の「移送支援サービス」があります。利用者の居宅から車道までをサービスの範囲としていますので、輸送はサービスの対象外ですが、輸送を行った場合は公的介護サービスと連続的・一体的となった輸送となり、訪問介護サービス同様に有償運送とみなされることとなります。

[会長]具体的な協議の前に、運営協議会での協議事項を確認したいと思います。

[事務局]国土交通省自動車交通局長通知のガイドラインにある事項について具体的な協議を行うこととなります。また、協議が調った事項を変更しようとする場合も同様に協議を行う事項となります。

「(1)NPO等による自家用有償旅客輸送の必要性」がある場合とは、タクシー事業者等による福祉輸送サービスが実施されていないか又は移動制約者の需要量に対して供給量が不足していると認められる場合のことですが、長崎地域の实情に応じて協議、判断をする必要があります。

「(2)運送の区域」ですが、今回の事例では長崎市内に限定されています。

「(3)旅客から収受する対価」ですが、先ほど説明しましたとおり対価が設定されています。この妥当性についてご協議願います。

「(4)運送しようとする旅客の範囲」については、旅客が他人の介助によらずに移動することが困難であると認められ、単独では公共交通機関を利用することが困難な者とされていますが、申請書類に旅客の移動制約の状況が記載されています。真に移動制約の状態かどうか判断をお願いいたします。

最後に、「(5)その他必要と認められる措置」ですが、道路運送法令上の規定や要件を別に記載しております。必要に応じ、体制や措置の内容について、申請者に対してご確認いただくこともあるかと思えます。

[会長]協議を進めますが、運営協議会での協議のあり方についてご意見はありませんか。

[A委員]福祉有償運送の必要性については、福祉輸送サービスの提供ができない事例があるのかどうか。タクシー事業者では運賃の福祉割引を実施している。なお、タクシー事業者は運賃の改定に係る申請を行っておりますが、タクシー事業者による運賃改定で値上がりした場合、福祉有償運送の対価はタクシー運賃のおおむね二分の一となっており、同様に対価を上げることになるのでしょうか。長崎市内における公共交通機関は充足している感がありますが、訪問介護事業者の輸送については判断が難しい点があると思えますし、運営協議会において問題点を整理しながら協議していきたいと思えます。

[会長]福祉有償運送の必要性に関する協議ですが、運送しようとする旅客の範囲とも併せて協議することになるかと思えます。特に会員の移動制約の状況を確認した上で具体的な協議に入りたいと思えます。

申請者の「特定非営利活動法人 浦上の丘福祉支援サービス」岩永理事長に説明をお願いいたします。

[申請者]会員の方のほとんどが長崎市江平地区にお住まいです。この地区は斜面地であり、バス停まで700～800メートルの坂道がある方や階段があり居宅が車道に面していないためにタクシーの利用が難しい状況の方がいらっしゃいます。

[会長]18名いる会員の方々の具体的な状況を、何人か抜粋して説明いただきたい。

[申請者]透析患者の方が13名いらっしゃいます。ある会員は入院中から寝たきりの状態で、在宅生活の希望からご自宅に戻られましたが、一日おきの人工透析のための通院が必要です。車道まで93段の階段があり、介助者が背負って移送しております。家族による介助があればいいのですが、介助がない方を主に担当しています。人工透析後には体調が崩れやすく、手配している福祉タクシーの時間まで待機できない状況があります。

基本的には、会員の増加は透析患者の増加が要因であり、市内の福祉タクシーの提供が通院等の時間帯に集中しますので、車両を所有する訪問介護事業者への手配ができないという居宅介護支援事業所からの依頼によりサービスを提供しています。私どもの法人の会員は独居又は高齢者のみの世帯の方がほとんどです。当法人の体制では現状以上の会員の増員は対応不可と考えており、これまで通院等を支援してきた現状を維持したいということです。

[会長]具体的な協議項目の協議を進めていきたい。昨年度協議いただいた事例では対象者は透析患者の方に限定し、今回の事例では身体障害者、要介護認定者、要支援認定者、その他の障害を有する者の全ての方が対象者となっている点が異なりますが、この点も踏まえながら考えていきたいと思えます。

[B委員]利用者とタクシー事業者とでは、それぞれ認識の違いはあるかと思いますが、住民の立場からは福祉有償運送の制度を大いに活用したいという考えがあります。

[C委員]運送の安全面の体制等について具体的な状況の説明を受けたいのですが。

[事務局]申請書類1ページに自家用有償運送の登録申請に係る提出書類一覧を掲載しておりますが、ここにある申請書類及び添付書類で申請者の体制等を確認しております。

[C委員]第二種運転免許所持は1名で、その他の運転者は第一種免許ですね。

[D委員]運転者の要件として、法令に規定する講習の修了の問題はありますか。

[E委員]平たく言いますと、運転者が1人で乗務する場合に受講する講習のことですが、今回の申請の段階では講習の修了の有無は問いません。平成19年9月末日までは経過措置の期間になります。

[A委員]申請者がヘルパーを増員すると、利用者の公共交通機関への乗降の利便を図ることが可能になると考えますが。

[申請者]ヘルパーの増員は理想的ですが、実質は、利用者の状況として乗降が不便であったり、外出が計画的にできない利用者がいます。ヘルパーの増員だけをもって支援が充足される訳ではないと思えます。他事業所での輸送が可能な方は、他のヘルパー事業所をお願いしているケースもありますし、現行以上にヘルパーを増員する予定はございません。

[A委員]申請者が輸送されている対象者の方は、タクシーでの輸送が苦手とする部分ではないかと思えます。福祉タクシーでの介助はやはり手間が掛かります。介助時には自立支援の点から可能な限り、単なる手助けはできませんし、歩行訓練の一環であるべきとも考えています。

ただし、介護報酬は時間単位で算定され、ヘルパーの稼働時間もその算定の時間に影響されます。

福祉有償運送は、関係する法令を遵守し、制度が悪用されることがなければ認めることができると思えます。運営協議会や行政機関と法令等を確認しながら協議していきたい。

[F委員]タクシー事業者による供給量の視点だけでなく、会員の方々の状況を拝見すると、斜面地に居住し、移動介助に非常に手間が掛かる状況ですので必要性は解ります。タクシー事業者だけで全て対応可能か、という考えから、福祉有償運送の制度を利用して安心・安全な輸送が必要だと思えます。

[C委員]福祉有償運送は原則、個別輸送ですが、相乗り(複数乗車)や付添人の乗車はありますか。

[申請者]相乗りはありません。通院時の付添はあるが、付添人である家族の方も高齢者というケースがある。乗降車の介助や車いすの移乗介助は当職員が行いますが、病院内の介助等、可能な場合は家族に対応してもらっている。

[C委員]これまで、輸送中の事故はありましたか。

[申請者]ありません。

[会長]様々な意見をいただいたが、福祉有償運送の必要性は理解いただいたと考えてよろしいか。また、

運送の区域は長崎市となっていますが、

[C委員](大半が透析患者である)特定の方々ですので運送の区域は長崎市内だけですね。

[申請者]特定の医療機関への通院だけです。

[C委員]運送の距離が一番長い会員ではどのくらいの距離でしょうか。

[事務局]申請書類にある旅客の名簿に、会員ごとの運送の距離を記載していますのでご覧ください。

[会長]収受する対価についてのご意見はありますか。資料28ページや申請書類の26ページに実績ベースでの輸送距離ごとの利用者数を、対価と連動して記載してもらっていますが、

[G委員]昨年度合意した事例と比較して5キロメートル未満の対価が細分化されていますが、その理由は、

[申請者]会員の利用距離ごとの分布をもとに、短距離の利用者をより考慮して設定しています。これまでが輸送を無償で行っていたことが要因です。

[会長]続いて、運送しようとする旅客の範囲ですが、対象者に関する資料が提出されています。その資料で、身体障害者手帳所持の状況、要介護認定、要支援認定の状況、その他の障害の状況等が確認できます。ただし、認定区分や等級のみを基準として、通り一遍に審査することは合理性が難しいですし、会員個々の移動制約の状況を確認する趣旨にそぐわないと考えます。個々の身体状況や輸送が必要な理由についての詳しい資料が提出されているので今回の状況等は把握できています。これをもって移動制約の状況の判断を可としたいがいかがでしょうか。また、その他必要と認められる措置についてのご意見、ご質問はありますか。

[E委員]登録申請自体はすでに長崎運輸支局あてになされていますが、運営協議会での協議が調ってから正式に審査を行う運びとなります。申請書類の記載内容について、必要と認められる措置に関して特段の指摘はありません。

[会長]それぞれの協議項目に関する協議は調ったと思いますが、その他全般的なご意見、ご質問は、

[C委員]今回の登録申請の理由は、訪問介護サービスに連続して輸送を行うことで有償運送となり、法に定められた事業許可又は登録を受けないと介護報酬の算定も問題になるからと考えていいのか。

[申請者]事業許可又は登録を受けないと、介護報酬の算定が問題となり、移動制約者の方への介助、輸送サービスが提供できなくなってしまうからです。タクシーを利用できる利用者の方には、タクシーを利用していただきたいと考えております。

[C委員]運送の対価がタクシー運賃に比べて安価に設定可能ということと、登録申請の理由とは関係はありませんか。対価は運賃のおおむね二分の一ということだが、今回の対価は厳格に言えば二分の一とはなっていませんが、

[申請者]これまで無償での輸送を行っていたことを踏まえての対価設定です。なお、移動介助については介助が必要な身体状況であるとケアマネジャーから依頼のある利用者だけを輸送しており、(介護保険サービスに連続しない)単独での輸送はありません。

[会長]ここからは、申請者ご退室の上で協議を行います。申請の内容について委員の方からの忌憚のないご意見や、附帯する条件の有無、さらなる協議のための追加資料の要望等がありますか。

[B委員]訪問介護事業者は他にもあり、後に続くということがあるのではないかと。その時のための歯止めのようなものは必要なのか。また、利用者の立場から、利用する事業者の輸送サービスが合法か非合法かすぐに分かるようにすることはできるのか。

[事務局]他の中核市と比較して、長崎市は非営利法人開設の訪問介護事業者の数や割合は非常に高い。そのため、今後、法第79条の登録申請の件数が増える可能性は否定できません。

[会長]事務局説明のとおり非営利法人開設の訪問介護事業者による登録申請の可能性はあるが、限定された移動制約者のための輸送が福祉有償運送の目的であり、事業者数やその登録申請の可能性だけで、歯止めの議論はできないと考えます。

[H委員]先ほどの質問のとおり利用者が見て分かる車両の表示はどのようになるのですか。

[E委員]車両外側の両側面に、運送主体の名称、「有償運送車両」の文字、登録番号を表示しなければなりません。直接表示か着脱式の標章を貼付することで可です。また、車両内には、運送主体の名称、運転者の氏名、登録番号、収受する対価等と運転者証のプレートを備え置くことになっております。法施行規則に定められています。

[会長]今後の歯止めの議論についてだが、各申請者の会員ごとの輸送の必要性に関して、一律に基準を設けて判断することは困難である。今回のような詳細な資料で態様や必要性は把握できるものであり、個々の事例ごとに判断を行うこととしたい。

[A委員]高齢化社会では必要な制度であることは認識しています。今後は、歯止めではなく限定という考え方はあるのではないのでしょうか。

[D委員]輸送の必要性や対象者の範囲をきちんと協議していけばいいのではないのでしょうか。

[会長]今後の方針について課題はあるかと思いますが、今回の事例としては必要性等に異議はないと考えてよろしいでしょうか。

[A委員]本日の協議の内容だけでなく、制度に関することも含めて関係事業者間で調整、周知を行いたいので、合意に係る結論は、次回までに取りまとめてきたいと思います。

[会長]他の委員からは異議はないようですが、結論は持ち越しとなると思います。

[事務局]結論が保留となっている委員の方から、今回の協議内容についての結論を事務局に連絡していただきます。その後、会長とともに次回開催の是非を含めて検討いたします。長時間に渡るご協議ありがとうございました。