

# 平成21年度 第3回長崎地域福祉有償運送運営協議会

## 議 事 録

事務局

本日はお忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。  
ただいまから平成21年度第3回長崎地域福祉有償運送運営協議会を開催いたします。  
まず始めに、長崎市介護保険課長の佐藤がご挨拶申し上げます。

課長

皆様こんにちは。介護保険課長の佐藤でございます。  
委員の皆様におかれましては、大変ご多用の中にご出席をいただきまして誠にありがとうございます。  
本日は平成21年度第3回目の長崎地域福祉有償運送運営協議会の開催となります。今回の協議会では社会福祉法人恵仁会さんの有効期間満了に伴う更新登録、今年度の上半期における実績報告、身体等状況票の見直しについてご協議をお願いするものでございます。また、前回の協議会でお話のあった複数乗車につきまして、資料を提供し、勉強会という形で知識を深めていただく機会を設けております。どうぞ皆様から忌憚なきご意見をいただきますようお願いいたします。

事務局

本日は、都合により2名の委員がご欠席されておりますが、委員20名のうち18名が出席されており、委員数の半数を超える皆様のご出席がございましたので、長崎地域福祉有償運送運営協議会設置要綱第7条第2項により本日の運営協議会は成立することをご報告いたします。

なお、本日は九州運輸局長崎運輸支局からオブザーバーとして出席がなされておりますので、併せてご報告いたします。

次にこの運営協議会は原則公開となっております。本市のホームページにおいて傍聴を募集したところ、1名の応募があり、来場されております。また、本日の会議録につきましては、後日本市のホームページにて公開することとなります。

続きまして、本日の配付資料の確認です。

お手元に4種類の資料を配布いたしております。A4縦1枚の本日の「次第」、「座席表」、「資料①」及び「資料②」の4種類となります。お手元にあることをご確認ください。

それでは、議事に移りたいと思います。ここからの議事進行につきましては杉山会長にお願いいたします。

会長

皆様こんにちは。本日は平成21年度第3回目の運営協議会でございます。皆様方お忙しい中ご参集いただいておりますので、活発なご議論をいただきますようどうぞお願いいたします。

それでは、議事に入りたいと思います。まずは、「登録の有効期間満了に伴う更新登録について」です。事務局から説明をお願いいたします。

事務局

それでは資料①及び②を使って説明いたします。  
資料①は恵仁会さんからいただいた更新登録申請内容を抜粋したものを掲載しております。資料②はご提出いただいた申請書等の写しを綴じております。

まずは資料①の1ページをご覧ください。表の左側は登録申請時の内容を、右側は更新登録申請時の内容となります。対価や旅客の範囲については変更ありません。会員数は登録申請時から4名増えて16名となっております。

次に資料②をご覧ください。恵仁会さんからいただいた更新登録に係る提出書類となります。1ページは協議会会長あての申請書。2～3ページは運輸局に提出する申請書となります。先ほど述べたとおり登録申請時と内容は変わっておりません。次のページからは運輸局に対する更新登録申請に添付する書類となります。4～16ページは定款、登記事項証明書及び役員名簿となります。20～22ページは運送に使用する自動車の車検証。23～48ページは運転者に関する書類。49ページは運転者等の名簿となります。52～55ページは自動車の保険証となります。56ページは運営協議会で定めた身体等状況票となりますが、恵仁会さんは前回の平成20年度における実績報告時から新規の登録会員及び登録内容が変更した会員がいませんでしたので、この様式は省略となります。最後は対価を証する書類となります。説明は以上です。

会 長                    それでは何かご質問等ありませんか。

E 委員                    恵仁会さんの利用料につきまして、待機料金を設定しているのは恵仁会さんだけなのですが、今回の更新登録において、協議会で合意を得ないといけないという状況の中で、この料金はどのような内容のものなのか、車両を待機している間の料金のことなのか、料金設定は時間制なのか。乗車地点まで車両を回送させる時間も含まれるのか。またこれまで通りこの料金を認めていいものか、見直しを行うべきではないのかといった議論が必要だと思うのですが。

事務局                    ガイドラインに、待機料金と迎車回送料金はそれぞれ異なるものとして例示されており、待機料金とは、「旅客の都合により車両を待機させた場合に適用する料金」であり、迎車回送料金とは「旅客の要請により乗車地点まで車両を回送する場合に適用する料金」とあります。また、その他の料金としまして「介助料や添乗料、ストレッチャーや車いす等の設備使用料など」との例示があります。なお、詳細につきましては、本日申請者がお見えですので、説明をいただくこともできるかと思えます。

E 委員                    では、待機料金とはどういう形で設定しているのか。説明してほしい。

申請者                    待機料金の対象となるのは利用者が病院内にいる間の時間となります。その時間が30分未満であれば0円なのですが、30分以上かかった場合は500円を待機料金としていただいております。1時間でも2時間でも500円という設定であります。

E 委員                    時間制ということであれば、わかりやすいように待機料金は30分以上で500円と(協議が調ったことを証する書類に)明記すべきではないか。

D 委員                    この待機料金については、新規申請の時点で問題提起がなされたものと記憶しています。当初は段々あがっていく料金形態であったので、駐車料金なのかという問題提起をしました。結局現在の500円という料金に落ち着いたものと記憶しています。

会 長                    この件で事務局から何かありますか。

事務局                    今おっしゃられたように、運営協議会の説明の中で待機料金について、30分以上は500円といった上限の設定があったものと記憶しています。また、E 委員ご指摘の「協議が調った書類」の中に30分以上500円という記載することについては特に問題はないと考えます。

会 長                    その他、ご質問等ありませんでしょうか。

E 委員                    15キロメートル以上は1,600円となっているが、運営協議会において上限を1,600円と決定していることなのか。他の事業者が対価を変更しようとした際には1,600円までは対価として認めることができるのか。

会 長                    運送の対価については、個別に協議を行った結果、合意に至ったものという認識でありませぬ。事務局の方どうでしょうか。

事務局                    恵仁会さんについてはここに記載のある料金が運送の対価であるということです。

E 委員                    他の事業者がこの金額で申請をすれば合意を得られるのか。

事務局                    対価の設定の参考にはなると考えますが、あくまでも事業所ごとの個別の協議になってくるものと思われませぬ。

会 長                    その他、ご質問等ありませんでしょうか。

A 委員                    実績報告書の輸送実績を見ていく中で、恵仁会さんは他の事業所と比較して明らかに運送回数1回あたりの対価の収入が高くなっているのですが、何か理由がありますか。

申請者                    私どもの事業所は東長崎にありまして、利用者を大学病院や聖フランシスコ病院等、遠く離れた病院に通院させることがあることから、このような実績になっているものと考えませぬ。

A 委員                    そうしますと、先ほどの待機料金と併せると、利用者にとっては負担が大きいのではないかと考えられませぬ。

会 長                    その他、ご質問等ありませんでしょうか。

無いようであれば、合意についての協議を行いますので、申請者の方のご退室をお願いいたします。

(申請者退室)

会 長 今回の恵仁会さんの更新登録について、何かご意見等ありますか。

B 委員 対価のことが問題となっていますが、現状のままで更新登録と理解していいのか。

会 長 事務局から冒頭に説明があったとおり、資料①の「登録内容等一覧」によると、会員数は変更していますが、それ以外の変更はありません。現状のままで更新登録となります。

E 委員 更新登録において、運送の対価についても合意を得る必要がある中で、料金の妥当性を判断する必要があるのではないかと。委員から指摘があったとおり、利用者負担が高額になることについて協議を行わないと合意には至らないのではないかと。

会 長 現在、その協議を行っているところです。

E 委員 1事業所だけ対価が突出して高く、待機料金も設定している。確か浦上の丘さんも待機料金は設定していないと思うが、この状況を委員の方々はどうのように考えているのかをお聞きしたい。

会 長 委員の皆様何かありませんか。

C 委員 待機料金の件について、介助員が2名のときはどうなるのか。1名のときと同じ500円となるのかを聞きたい。

会 長 そういうことは申請者が在室している間にお聞きいただきたい。申請者でないと分からない内容である。

D 委員 待機料金を設定した時の運営協議会の議事録があれば分かるのではないかと。あのときは金額が段々高くなる内容の申請であったと判断している。これは駐車料金なのかという質問をしたことを憶えているので、そのときの議事録で確認できるのではないかと思います。

会 長 事務局にそのときの資料はありますか。

そのあたりをはっきりする必要があるので、もう一度申請者のかたに入ってください、説明をお願いしたいと思います。

(申請者入室)

会 長 待機料金の設定についてもう一度確認したい内容がありますので、質問をお願いします。

C 委員 待機料金について再度お聞きします。介助員が2名の場合で、車内に1人で待っているとときに待機料金が生じるのか、車内には誰もおらず、車だけが残っているような状態でも待機料金が生じるのか、解釈をお聞きしたい。

申請者 利用者の状況にもよるのですが、介助員が1人でも2人でも、待機料金は生じることとなります。

C 委員 駐車場に車がある状態であれば待機料金が生じることになるのか。

申請者 その通りです。

会 長 他に何かありませんか。

B 委員 1回あたり500円ということは、2名や3名が乗った場合は、それぞれから500円をとるのか、500円だけという意味なのかを確認したい。

申請者 500円だけの負担となります。2名であっても3名であっても。1回500円となります。

A 委員 待機料金とは恒常的に生じているのか。

申請者 利用者によってはこの500円の負担が厳しいので、「一旦帰ってくれ」と言われる場合もあるが、どうしても介助が必要な利用者からは「帰らないでほしい」と言われる場合もあります。

D 委員 実績報告を見ると、4月は1,500円、5、6月が2,500円となっている。件数的には3～5件であるが、その程度なのか。

申請者 その通りです。

会 長 他に何かありませんでしょうか。

質問等がないようですので、申請者のかたは何度も申し訳ありませんが、もう一度退室をお願いいたします。

(申請者退室)

会 長 それでは協議に入りたいと思います。

E 委員 利用回数や頻度ではなく、運営協議会として待機料金を認めるかどうかが問題となる。また、3事業所の中で突出した利用料であり、利用者にとっては負担となっていることも問題である。

会 長 現在、それを協議しているところです。それについて皆様の意見をお伺いしている最中です。

H 委員 運送の対価の話が出ておりますので、対価についての国の考え方を事務局にお聞きしたい。

事務局 自動車交通局長通知によれば、運送の対価は当該地域におけるタクシーの上限運賃（ハイヤー運賃を除く）の概ね2分の1の範囲内とすることとなっております。

H 委員 事務局から説明があったとおり、その地域におけるタクシーの上限運賃の概ね2分の1が目安となっています。必ず2分の1にしないといけないというわけではありませんが、福祉有償運送の対価を決める上で1つの基準となるものと思います。

E 委員 昨年の5月21日、「福祉有償運送に係る運営協議会における協議に当たっての留意点等について」の(3)旅客から收受する対価に「NPO等が実施する自家用有償旅客運送において、旅客から收受しようとする対価が、道路運送法施行規則第51条の15各号の規定及び関係通達（「自家用有償旅客運送者が利用者から收受する対価の取扱いについて」平成18年9月15日付け国自旅第144号）の規定に基づき、適切な実費に基づく営利に至らない範囲で定められているものと認められること。この場合において、申請者に対し、旅客から收受する対価の額等について、議論のために必要となる資料の提出を求めるとともに、設定しようとする対価について、必要に応じ申請者から説明等を聴取するものとする。」ということで、説明してもらった内容で運営協議会において合意するかどうかを決めることになるので、タクシー運賃の2分の1以下にならなくても、運営協議会の合意があれば、設定できることとなります。

H 委員 私は先ほど言われたいわゆる突出した額について、その範囲を知っていただきたかったことから事務局に国の取扱いを示してもらったものです。

会 長 ここで犬淵副会長から補足説明をいただきたいと思います。

副会長 実費の範囲という話が出ましたが、タクシーの概ね2分の1という範囲が半分は収益の部分、もう半分は実費の部分という考えから概ね2分の1という設定がなされています。よって、2分の1の範囲内に設定していれば実費の範囲内に収まるのではないかと。それと運送の対価以外の対価については運営協議会において妥当性が判断される必要があります。全国的にも、それなりに必要とする人がいる中で、ハードルを上げ過ぎて運送を担うことができなかつたと

ころもあるので、そのあたりはバランスを考慮した議論をいただければと思っております。

会 長           ありがとうございます。

D 委員           障害者団体の者なのですが、この運送がないと動けないという状況の中で、待機料金500円は上限額が500円ということなので、仕方がないのかなと自分の心の中に収めたという印象はあります。

会 長           その他に何かありませんでしょうか。

                  今回の更新登録について、あまり多数決という方法はとりたくないのですが、他に何かご意見はありませんでしょうか。

G 委員           私は問題ないと思います。病院には立地や距離という問題もありますし、待機料金の30分以上500円についても、タクシーを30分以上停めている場合を考えると、決して高い料金ではないことから問題はないものと思います。

F 委員           利用者は安い料金がよく、運送者には高い料金がいいのは当たり前の話であると思うが、ここはどこかで折り合いを付けるといった意味で、これ以上上げないという前提でまとまってもいいのではないかと思います。

会 長           いかかでしょうか。反対意見等ありませんでしょうか。

                  無いということであれば、運営協議会において、今回の更新登録に合意するというところでよろしいでしょうか。

                  (意義無し)

会 長           どうもありがとうございます。

                  (申請者入室)

会 長           恵仁会さんの更新登録において、協議の結果、合意することで決定しました。

                  次に「平成21年度上半期における福祉有償運送実績報告について」に移ります。事務局から説明をお願いいたします。

事務局           先ほどと同様に資料①及び資料②を使って説明いたします。まずは資料①の2ページをご覧ください。3事業者の会員数の推移と運送実績について掲載しております。続きまして、資料②の57-2ページをご覧ください。3事業者の平成21年度上半期の実績報告に係る提



出書類の一覧となります。なお、事業者からいただいた提出書類の中で運転者の資格や損害賠償の保険に関わる部分については、既に事務局で書類審査を行った結果、要件を満たしていることを確認しておりますので、書類の添付はありません。

まず、ほほえみながさきさんについて、58ページの実績報告書をご覧ください。9月末時点での登録会員数は74名。自動車数は20台となっております。次に旅客の名簿となります。名簿上は78名の登録となっておりますが、上半期における実績報告となりますので、5月18日付け登録分までの74名となります。次に身体等状況票となります。今回の実績報告から新規に登録した会員又は登録内容に変更が生じた会員に係るものをご提出いただいております。新規登録会員の利用目的はこれまでにほほえみながさきさんが承認を受けている利用目的と同じく透析通院であることを確認しております。また、記載が不十分であった点については、事業者に対して聞き取りを行った上で事務局の方で補足しておりますのでご報告いたします。

次に浦上の丘さんについて、68ページの実績報告書をご覧ください。9月末時点での登録会員数は70名となっておりますが、ここに記載された数字は旅客範囲ごとの対象者数となり、利用者の述べ人数となります。実人数は下記にあるとおり53名となっております。次に72ページの身体等状況票をご覧ください。新規登録会員の利用目的はこれまでに浦上の丘さんが承認を受けている利用目的と同じく通院であることを確認しております。また、記載が不十分であった点については、事業者に対して聞き取りを行った上で事務局の方で補足しておりますのでご報告いたします。

続きまして、恵仁会さんについて、79ページの実績報告書をご覧ください。9月末時点での登録会員数は21名。運送にかかる対価以外の対価として待機料金を設定しております。なお、この待機料金については運営協議会で承認を受けたものとなっております。なお、恵仁会さんについては、旅客の名簿でもお分かりのとおり平成21年3月17日以降の新規登録会員及び登録内容を変更する会員がありませんでしたので、身体等状況票の添付は省略しております。次に80～81ページが運行管理の体制等を記載した書類となります。説明は以上です。

会 長                    ありがとうございます。ただいまの説明について質問、意見等ありませんか。

C 委員                    79ページにある恵仁会さんの実績報告書の中の損害賠償措置状況にある搭乗者欄のところですが、補償無しとなっております。しかし、保険証券で見ると、1名あたり1,000万円の補償内容となっております。

会 長                    本日は更新登録でいらっしゃっていますので、恵仁会さんの方から説明いただけますか。

恵仁会                    申し訳ございません。報告書の記載が誤っております。

会 長                    ありがとうございます。他に質問や意見等ありますか。

無いようであれば、次の議題「身体等状況票の見直し」についてに移ります。事務局から説明をお願いします。

事務局

前回の協議会で議題となりました身体等状況票については、福祉有償運送の必要性や事業を行うに際しての安全輸送の観点から会員台帳として必要であります。しかしながら、過重な事務負担との意見もあがっていることから、省略できる項目については可能な限り省略し、様式の簡略化を図るとの内容が協議されました。

そこで、大変遅くはなりましたが、各委員の皆様の様式の様式事務局(案)を示し、文書にて意見をお伺いし、資料①の3ページにあるとおりの様式を作成いたしております。

なお、3人の委員から意見が提出されております。1点目は「(イ)身体障害者(ロ)要介護者については運営協議会での協議は必要ないのではないか」等の意見が出されておりますが、移動困難性の判断及び安全輸送の観点から身体等状況票は必要であると、これまでの運営協議会で決定されているところであります。

2点目は「項目を○で囲む方式の採用」、3点目は「記載例の文言修正」との意見が出されましたので、前回お示しました様式に内容を反映させております。説明は以上です。

会長

事務局からの説明について、質問等ありますか。

E委員

身体等状況票の報告書は運営協議会に提出するのか。

事務局

運営協議会に提出する書類であります。

E委員

運営協議会に提出してこれをどうするのですか。例えば、福祉有償運送が必要かどうかを判断するのですか。それとも必要性の協議を行うのですか。

事務局

必要性を協議するという事で運営協議会において決定しております。

E委員

運輸局へ問い合わせたところ、「運営協議会では審査や判定を行う必要はない。協議の場であるので、身体等状況票については事務局が把握して運営協議会に報告を行えばいい。特に審査や判定が必要な場合は、判定委員会を作って、その中で審査を行い、その内容を事務局が把握して、運営協議会に報告すればいい。」ということです。昨年5月21日の通知にもあります。

副会長

運輸局ということで発言がありましたので、説明をさせていただきます。多分ここでいう審査というのは福祉有償運送の登録申請の審査ということで、これはこの場で行うものではありません。あくまで必要性の協議を行うこととなります。先ほどの必要性の判断は単独では移動できないかたを対象にしているけれども、どの範囲を対象とするかはその地域ごとに異なります。基本的には公共交通機関で運んでいただくのが前提ですが、なかなかそれでは対応できないという地域によっていろいろ事情がありますので、どういう範囲のかたを運送の対象と

するのかを運営協議会で協議していただくこととなります。質疑応答の中にもありますが、判定委員会を作って判定するケースと運営協議会の中で協議するケースと地域によっていろいろありますが、長崎地域福祉有償運送運営協議会では過去の議事録を見ますと、運営協議会の中で判断するという議論があがっておりますので、そのような経緯で身体等状況票でもって必要かどうかを判断するものと考えております。

E 委員            ガイドラインを持ってきました。その中で判定組織を設置して判定する際の対象となるのが要支援者及びその他の障害者とあります。障害者と要介護者については判定は必要ない。

副会長            いや、判定が必要ないというか、別途質疑応答というものがあまして、ご存知だと思いますけれども、その中には全対象者を協議の対象としているという内容もありますので、むしろ、全体として、ここに書かれているからどうこうというよりは、運営協議会の過去の合意の中で本当に対応が必要かどうかをここで協議していくことが決められておりますので、国土交通省の通達がこれを出ているからこのとおりというより、その範囲については運営協議会で決めていいという話であるので、どこの協議会でも同じ取扱いではないと思います。

E 委員            ここは協議会の場なのです。審査会でも判定委員会でもないのです。だから、審査する必要はない。利用できる範囲は(イ)(ロ)(ハ)(ニ)ということです。障害者と要介護者の判定や福祉有償運送が必要かどうかというのは事務局で把握する。運営協議会で必要かどうかは問わないということです。確認しましたよ。

事務局            ガイドラインの中に協議を行うに当たっての具体的指針として5点ほどあがっています。NP O等による自家用有償旅客運送の必要性の中に、必要性を協議するに際しては、「具体的には地域の実情に応じて運営協議会において適切に判断されることが必要である。以上の点を協議・判断するため、当該地域における次に掲げる資料を用いて協議を行うことが望ましい。(イ)当該地方公共団体の区域における要介護者、身体障害者その他の移動制約者の状況」となっております。要介護者、身体障害者その他の移動制約者の状況の資料ということで、この資料を用いて運営協議会で適切に判断するために協議を行うことが謳っております。このガイドラインに沿って長崎市の運営協議会については、その資料に基づき運営協議会で判断を行うこととなります。

E 委員            運営協議会で身体等状況票を見て利用は可能か不可能かという判断をするのですか。審議をするのですか、判断をするのですか。

事務局            身体等状況票を用いて、各委員から質問や意見を受けることで、移動困難性を確認しながら、協議を進めていくこととなります。

E 委員            私は福祉有償運送を利用できるかできないかの判断をするのかしないのかということを知っている。

事務局

協議会ですので、必要性があるかどうかを判断することとなります。

E 委員

その必要性というのは、福祉有償運送を行う必要性があるかどうかということであって、それを利用できるかできないかではない。個人的な判断は運営協議会をするのではなく、判定組織委員会などの判定をする場を作って、しかもそれは事務局で把握して運営協議会に報告するとあります。また、「判定委員会では、市の健康福祉センターの保有する情報をもとに協議を行い、タクシーの利用が困難であり、福祉有償運送の利用が必要か否かについて判定。運営協議会へは年1回行われる運営状況に関する報告の際、毎月の登録者について報告」等、いろいろな事例が出されており、その中にはほとんど要支援者及びその他の障害者の判定を行うものとなっている。運営協議会とは、判定委員会ではないので、福祉有償運送が必要か必要でないかの協議やこのような人たちをいかにどういう形でスムーズに公共交通機関以外の機関を使って移送支援ができるかの提言、それから福祉有償運送を利用するときに負担がかかるか、かからないか、また、利益をあげるか、あげないかという対価についての協議、そして、利用者範囲といって運営協議会の設置されている地域内の利用者が利用しているか、地域外の利用者が利用していないかの協議を行う場であると、運輸局と話をする中で私はそう理解しております。

副会長

判定の方法は判定委員会を作って行うのも1つのやり方だと思いますけれども、平成21年5月21日の通達の中に全ての対象者の状態を判断するケースも出されておりますので、それぞれのやり方をそれぞれの運営協議会で決めていくことになるかと思えます。長崎市の運営協議会については、過去の協議の結果、身体等状況票に基づいて必要性を判断していくことと理解しています。運輸局がどういう回答をしたか分かりませんが、基本的に審査というのは有償運送の登録申請の部分で、そこは運輸局の方で行います。

E 委員

なぜ私が身体等状況票についてこんなにこだわるかという、施設などは変動が少ないが、我々はボランティアでしている、特に透析患者の方々は日頃から血圧の下がりやすいたがいて、それも福祉有償運送では会員でないと利用できないから、会員登録をしておいてくださいとお勧めしているのです。そうすると会員だけが増えて、利用しなくても会員登録は必要となる。その度に身体等状況票を利用者から聞き取って受け付けるのですが、病状や日常生活などそこまで聞けない部分があるのです。運輸局の方でも「申請者の負担の軽減に十分配慮し、提出書類が適切なものとなるよう取り扱うこと。」となっており、ボランティアで行っている我々にとって事務的負担、過重な負担となっている。全国的にもそのような状況が起きていて、全国移動支援ネットは運輸局に運営協議会の廃止の要望書を提出している。だから私は身体等状況票はもっと簡素化できないのか。とにかくボランティアで行うにはあまりにも過重すぎるということなのです。このことについて事務局はどのような心構えですか。

事務局

それは前回の運営協議会でご指摘がありましたので、私どもとしてはご意見に沿うかたちで可能な限りの簡略化を図ったところであります。

- E 委員                   それでここにある3ページの身体等状況票なのですよ。私としてはどういう状態であれば福祉有償運送を利用できて、どういう状態であれば利用できないのかの判断をどこであるのかが分からない。それに福祉有償運送を利用できるのは(イ)(ロ)(ハ)(ニ)ということで明記されている。その中でも要支援者及びその他の障害者は軽度なので、必要なかどうかを事務局がきちんと把握しなさいと出されている。また、こういうふうなものを運営協議会に出すと言ったら、名前の部分は黒く塗ってあるけれども、個人情報漏洩になりますとまで言われました。このことについて事務局の方でどのように判断されますか。
- 事務局                   住所、氏名等個人の特特定ができないよう配慮して提供しております。また、運営協議会の資料のみとして取り扱っております。
- 会 長                   よろしいでしょうか。
- E 委員                   もう1つ先ほど言いました現在の身体状況について、どのような判断で利用できるかできないかを皆さんに求めるのか。
- 事務局                   身体等状況票を出していただき、単独では公共交通機関等に乗車できない或いは移動できないという困難性を説明していただく。その中で協議をお願いしますというものです。
- E 委員                   福祉有償運送を利用できるかできないかは事務局が把握し、事業者から説明を求めて必要かどうかを事務局が判断して運営協議会に報告していただきとなっている。これをどのようにとらえますか。
- 事務局                   事務局の見解であります。当該運営協議会においては、福祉有償運送の必要性を協議するために移動困難性が分かる資料を提出していただき、それを基に協議を行っていただいております。E委員が言われるとおり、各地域の運営協議会においてそれぞれの取扱いがあることは承知いたしております。ただ、この運営協議会においてはこれまでの協議の結果、身体等状況票を用いて協議を行うこととなっております。
- E 委員                   私どもボランティアで行っている者にとって、過剰な負担となっていないとの判断なのでしょうか。過剰な負担とならないようにとの通達も出されています。それで「これらの情報を障害担当の職員が確認の上、判定。判定できない場合は障害担当の意見を聞きながら、運営協議会事務局で判定。」として、あくまでも事務局の判定となっております。このことは運輸局に確認しました。事務局でも運輸局に確認しましたか。運輸局に輸送対策室というのがあります。そこに確認しました。
- 副会長                   判定委員会を作って、その中で判断をするのも1つのやり方ですが、それ以外の方法を否定するものではありません。また、運輸局としてこうしないといけないというものでもない。今までの協議において、皆様の合意の中で長崎市の運営協議会としてこういうやり方をすると決

めているので、これについて運輸局が即駄目という判断は今の段階ではありません。やり方を変更にするにしろ、このままでいくにしろ合意をしながらやっていけばいいのかなと思います。

E 委員

事務局の方では身体等状況票を書かせることで過重な負担という感覚を持っているのかどうか。また、平成21年5月21日の「運営協議会における協議に当たっての留意点等について」において、事例をたくさん挙げた中で、障害者、要介護者については判定や必要性は問われていません。事例の中には1件もありません。ただ、要支援者及びその他の障害者についてはそれが重要です。但し、それも運営協議会においては判定や必要性は問う必要はない。運輸局の輸送対策室のかたがおっしゃってました。事務所に行けば誰と話したかも分かります。そういうことで、要支援者及びその他の障害者については軽度だから、本当に必要かどうかということだが、障害者及び要介護者について市の方で把握しています。障害者については障害福祉課が、要介護者については介護保険課が把握していることだから、事務局が把握して判定すべきです。それができない場合に初めて判定委員会を作って、事務局の方で把握しなさいという内容の回答でした。これは是非事務局でも運輸局に確認してほしいです。

事務局

過重な負担ということについては、これまでご意見がありましたので、その点につきましては、過重な負担とならないようにできるだけ簡素化を図っていきたくて考えております。但し、利用者のかたを運送するわけでありますので、そのかたの身体等の状況については事業所の方で把握していただくということも踏まえるのであれば、会員のかたの状況票というものは作っていただきたい。2点目につきましては、先ほどから各運営協議会については独自の取扱いと言いますか、独自の協議のあり方があるとうことで、私もこのような通知文は承知いたしております。その通知文の中で、「合理的な理由に基づいて合意され、設けられたローカルルールについては過度な制限を加えるものでない限り、排除されるものでない。」というものもありますので、こういうものを踏まえながら、協議会の中でお諮りしていくものではないかと思っております。

会 長

まだ別の議題もありますので、このあたりで意見を集約していくこととします。

①の資料の4ページに見直し前のものがあります。皆様の意見を踏まえた新しいものが3ページにあります。これを見ますと、当然、様式は簡素化されている。皆様の意見が反映されたものとなっています。以後こちらの様式を使用することとしていいでしょうか。

E 委員

あの、事業者の安全のために身体等状況票を出すという意見が出ましたが、その必要性はどこにあるのか。事業者の安全というのは、事業者が責任を持って安全に運送することではないのか。身体等状況票を提出することが安全につながるというものではない。

事務局

すみません。事業者の安全ではなく、利用者の安全になります。

E 委員

利用者の安全を図るのは、運送を行っている運送事業者です。身体等状況票を書いたか

ら利用者の安全につながるというのではなくて、利用者の安全を保つのは私たち運送事業者なのです。どういうふうにして利用者の安全を保つかというと、ボランティアに研修会を年3回行っています。このために私たちは10年間無事故無違反です。だから、これを身体等状況票を出したから、安全につながるというのはおかしいと思います。

事務局

E委員のおっしゃるとおり、事業所内で研修等を行うことはもちろん利用者の安全につながるものと理解しております。その一方で利用者の身体等の状況をしっかり把握することで安全に輸送をしていただくことも第一歩なのではないかと考えております。

E委員

実を言いますとね、施設のかたはこのような身体等状況票を施設に置いておいて、施設を利用されているかたの安全対策をこの状況票に基づき講じていく必要があるわけですが、身体等の状況を聞いたり、病状や自宅周辺の状況であったり、こういうことを聞くこと自体、利用者にとって、苦痛なときもあるのです。自分の病気を言いたくないのです。それを無理に聞いて、このような状況票を書くというのは私はいかがなものかと思うのです。利用者にとっても、我々書くほうにとっても負担になります。先ほど事務局が言われたとおり、安全に輸送するためには事業者がいかに安全対策を講じているのか、そのためにどのような研修を行っているのか等を聞いたり、協議したりすることが運営協議会の協議の場なのです。あくまでも協議の場であって、判定委員会での審査委員会でもないのです。

G委員

いいでしょうか。私は思うのですけれども、この運営協議会というのは、有償運送ですので、適切に例えばNPO法人やボランティア等が運営を行っているのか、その1つに車に保険をかけているのか等、我々が見ていくわけです。適切な運営の中には恐らくこういう実際の利用者、こういう利用者を運送していることをちゃんと我々が理解した上で、ここに任せていいと認めるわけですので、やはり必要なのではないかと思います。

E委員

それは事務局が調べてすることということで、そういうことになっているのです。事務局が調べて運営協議会に報告するものです。その報告の中で運営協議会はどうするのかということなのです。私は何回も言ってますけれども、事例の中で事務局が障害福祉課や介護保険課に情報をもらって判断し、それを運営協議会に報告することとなっている。

A委員

おっしゃることは分からないわけではないのですが、運営協議会ができた経緯をご理解いただきたい。まず、道路運送法の中で第78条という条項をNPO法人に付与するということでできたのが運営協議会です。我々は道路運送法の第4条でタクシー事業を運賃を収受してやっている。そしてNPO法人が白ナンバー、我々タクシーは全部青ナンバーなのですが、白ナンバーでもやれるように法律が変わっております。青ナンバーと白ナンバーの住み分けをこの法律が行ったわけです。ではどこがどうするのかということが大事な話となって、NPOがやる部分については市町村の有償運送、過疎地の有償運送、それから今ここでいうタクシー輸送の3つをやるわけです。それで福祉輸送は他の市町村でも同じなのですが、やり方については運営協議会を立ち上げ、その中でそこが中心となって、判断や運営を行いなさい

ということになっている。ここに寄せられている皆様は経営者と同じなのです。また、色々言われていた旅客の範囲についてですが、範囲は明確に決められています。道路運送法の福祉輸送においては、輸送する場合の旅客の範囲というのは大体決まっており、それを準用するようなやり方で白ナンバーのNPOの有償輸送ができています。私どもも白ナンバーとタクシーの住み分けに関してどういうふうになるのか大変心配しておりました。旅客としてどういう人を運ぶのかという部分です。やはりはっきりとした旅客の範囲を決めることが必要であり、そのためには先ほど言いましたとおり、判定委員会というものを作らないといけないのではないかと。しかし、それでやれるかどうかを調べてみましたが、国が身体障害者手帳の1級や2級を決めるような客観的な審査の主体は必要ないのではないかと。そういう部分については要するに地方自治体の方が立ち上げて責任持って議論するわけですから、やはり市の福祉課が中心となって旅客の範囲等を我々に報告することになっているのです。ですから北川先生の言われる事務的な負担というのは全くの想定外の話であって、やはり我々は申請されたかたにスムーズに運営をしていただきたいと考えているのですけれど、根本に関わる問題については、この資料をここまで簡素化していただいたわけですから、この簡素化した資料でも我々は検討しますと思っているわけです。本当はもっと詳しい内容の報告が欲しいのですが、運営協議会の中であらためて方式が出たわけですから、これで進めていただいて、何か悪い点があれば改定していくというやり方でいいのではないかと考えております。確かに全てを運営協議会において色々協議して決めていくものです。ですから、北川先生がおっしゃるようなどこで誰がどうするかという話ではないのです。そのあたりを協議会の中で話し合いながら決めていくべきではないかと考えております。

会 長                   あまりにも時間がありませんので。

E 委員                   運営協議会の設置及び運営に関するガイドラインの運営協議会の目的において、運送者に必要な指導・助言を行うよう努めるものとするがありますが。

副会長                   ガイドライン上ではそうなっております。

皆さんがガイドラインをお持ちでないので、中々読んでも分からないと思いますが、目的は確かにそのとおりに書いております。ただ、設置や運営については後ろの方に書いてありまして、例えばNPO等による自家用有償旅客輸送の必要性等があります。このようなものについてもこの中でやっていくことが書かれています。ですから、このあたりの協議というものが現在ここで行われている協議ということになります。ガイドラインにある指導や助言といったものは目的として書かれていますが、それだけではなく、具体的なものがそれ以降に書かれてありまして、それについてはここで協議を行うということです。

会 長                   申し訳ありませんが、時間がありません。こういう議論をしていても、後にも議題がありますので、このあたりで締めさせていただきます。

何回も言いますが、今回は様式自体の話です。そのために各委員の皆様から意見をいただきまして、事務局で様式をまとめたものです。ただそれだけなのです。このような議論はして



もいいのかとは思いますが、協議会とは別の場で行っていただきたい。少なくとも、この場で今後の様式として見直されたものを使用するかどうかを決定しないといけません。

E 委員 様式を出すかどうかの議論をせずに様式だけを作ってしまうのですか。

会 長 前回の運営協議会の中で様式を簡素化しますとありました。それを受けての今回の協議となります。

E 委員 出すか出さないかということは以降の問題となるのか。

会 長 それは別途協議が必要となれば、問題としていいと思います。

H 委員 それは事業者としての立場で発言しているのか、この様式が出しにくいものとして一般論を言っているのか。

E 委員 一般論としてです。

H 委員 であれば、その論議をこの場でお願いします。ですから、一般論としてこの様式がどうなのかということで議論をお願いします。

F 委員 今の議論の中で出す、出さないというのは、事業者が提出したくないというのであれば、提出しないままになると思います。もし、書類が事業者用と実質用と違うようであれば、過剰な事務の負担がかかると思うが、そこを1つの書類でどちらにも利用できるようにする。もし、私が事業者であったら、そういうことを考えて取り組んでいきます。

C 委員 E 委員から色々出ていますが、我々も運送を行っておりまして、透析患者を抱えておる今では、この身体等状況票ははっきり言って出せる状況にあります。なぜならケアマネが付いているからです。ケアマネとの連携で簡単に作成できます。E 委員が一生懸命言われていますけど、ケアマネが付いているから我々はできると思います。なぜできないのかというのが不思議でたまらない。

E 委員 それはボランティアだからです。ボランティアにはケアマネがいません。

C 委員 こうやって簡素化していただいて、我々にとってはより簡単に出せるので、いいと思います。

会 長 そういってよろしいでしょうか。簡素化した様式を作っておいてありますので、それを今後利用していただくこととします。

次に「複数乗車について」でございます。今回はあくまでも情報提供というかたちで資料の説明をお願いいたします。

事務局

複数乗車について説明いたします。資料①の5ページをご覧ください。

複数乗車については、自動車交通局長通知において、「運営協議会で必要と認めた場合には1回の運行で複数の旅客を運送することができる」とあります。しかしながら、これまでの運営協議会において、複数乗車に関することが協議されたことはなく、委員の皆様においても、複数乗車がどういうものかを把握できていない状況ではないかと考えられます。また、委員の方からも前回の協議会においてまずは勉強会のような機会を設けてはどうかとのご指摘を受けましたので、今回の協議会において、資料を用意させていただきました。資料①の5ページとなります。

この表には福祉有償運送における原則規定と例外規定(複数乗車の場合)を記載しております。福祉有償運送の原則はドア・ツー・ドアの個別輸送となっており、複数乗車は運営協議会が必要と認めた場合のみの例外的な取扱いとなっております。

また、対価については、乗車定員を最大限に利用した場合における対価の総額がタクシー運賃の概ね2分の1の範囲内にあることが運営協議会において複数乗車の対価を判断する基準となっております。さらに運営協議会は安全性の確保のために必要な措置を講ずるよう求めることができるとなっております。

最後に複数乗車は例外的な取扱いであり、運営協議会が必要と認めた場合に限り、運送ができるものです。その際に運営協議会における協議内容としては、①旅客の範囲②運送の対価③安全性の確保の3点に留意する必要があるものと思われまます。説明は以上です。

会長

ただいまのご意見について質問等はありませんか。

D委員

この場合ですと、途中で乗車するという形態はとれないということですよ。同じところから出発ということですよ。

事務局

複数乗車については色々なケースが考えられると思いますので、同じ場所から同じ目的地や、最初は1人で乗車、1キロ過ぎたところでBさんを乗車させる等といったように色々なケースがあるということを情報で聞いております。

D委員

できるということなのですね。

事務局

一番おさえていただきたいことは運営協議会で認められた場合ということです。

会長

基本は運送者の方がこういうかたちで複数乗車を行いますと申請していただいて、それを協議会に諮るというかたちになります。

E委員

福祉有償運送の複数乗車については同じ施設から同方向に運送するもの、同じ施設に運送するものとあります。

会 長 具体的には運営もありますし、実際に申請があった段階で、資料や情報を集めていただいて、この協議会で協議を行うこととなります。

C 委員 我々、事業者の立場で言わせていただきますと、事務局に申請をしていいのでしょうか。

会 長 計画を立てていただいて、事務局に対し、このような形で運用したいと考えていますが、どうでしょうかということになるのでしょうか。

事務局 1つだけよろしいでしょうか。本日は意見交換や勉強会ということで資料は提供しました。しかしながら、10分程度の時間では複数乗車の方向性に関する議論まで達していないことから、事務局判断はできないという状況であります。

C 委員 たたき台ということで申し上げていいのか。

事務局 事務局に出していただければと思います。

事務局 複数乗車の件でもう一度確認したい内容があります。  
今、C 委員からたたき台ということで1つの事例を事務局へ提案するということでした。これは次回の7月の定例会でもう一度複数乗車について議論をいただきまして、その後受付を行い、実際に議題として取り上げていくということでよろしいでしょうか。

(意義無し)

会 長 事務局から他に何かありますか。

事務局 これで本日の議題等の協議は終了しました。次回の協議会は7月を予定しています。協議内容としましては平成21年度下半期における福祉有償運送実績報告及び複数乗車についての協議を行う予定としております。長時間に渡るご協議ありがとうございました。