

## 第1回浦安市福祉有償運送運営協議会(議事要旨)

開催日時：平成18年1月30日(火) 午後1:30~4:30

開催場所：健康センター第2会議室

出席者：藤城委員(城西国際大学教授)、井畑代理委員(千葉県運輸支局輸送課長)、中西委員(浦安市民生委員児童委員協議会代表)、小田委員(浦安市老人クラブ連合会代表)、三上委員(タクシー事業者代表)、飯田委員(介護タクシー事業者代表)、馬場委員(浦安市身体障害者福祉会代表)、川口委員(浦安市手をつなぐ親の会代表)、浦田委員(保健福祉部長)、村田委員(保健福祉部次長)、渡部委員(高齢者支援課長)、峯崎委員(障害福祉課長)

申請法人「特定非営利法人 パーソナル・アシスタンスとも」職員3名

事務局(高齢者支援課主幹、補佐、在宅支援係長、係員、障害福祉課係員)

一次第一

1. 委嘱状交付
2. 市長あいさつ
3. 委員紹介

議 題

事務局説明

1. 会長・副会長の選出について
2. 事務局説明
  - 1) 情報公開について
  - 2) 設置要綱について
  - 3) 福祉有償運送運営協議会について
  - 4) 本市の現状と福祉有償運送の必要性について
3. 審議
  - 1) 申請許可要件等の事前確認等について
  - 2) 運送主体による各要件の具体的説明
4. その他

議事の概要

1. 会長・副会長の選任  
委員の互選により、藤城委員が会長に選任され、小田委員が副会長に指名された。
2. 事務局説明

会議の公開について説明し、議事録の開示、次回からの会議の傍聴について承認された。

設置要綱、福祉有償運送運営協議会について説明し、質疑応答を行った。

浦安市における現状と福祉有償運送の必要性について説明し、浦安市の福祉有償運送運営協議会の基本的考えについて説明する。質疑応答、意見交換後、浦安市の福祉有償運送運営協議会の考え方について案のとおり承認された。

### 3. 審議

事務局より、申請許可要件についての事前確認について説明。

申請法人により、具体的説明がなされ、質疑、意見交換後、運転者全員が安全運転・乗降介助等に関する講習を受講する事を付帯要件に承認された。

### 4. その他

今後の協議会の開催については、申請はなくとも、一年に一度は開催していく事とする。

次回は本日申請がありました「特定非営利法人パーソナル・アシスタンスとも」の福祉有償運送の状況報告等も含めまして、秋頃に開催する。

新たな申請事業者があり、緊急性を要すると判断した場合には、調整し協議会を開催する。

### 5. 会議経過

- (1) 委嘱状交付
- (2) 市長あいさつ
- (3) 委員紹介

#### 議 題

- (1) 会長・副会長の選出について

—指名推薦の方法により会長の選出を行う。—

委 員： 会長につきましては、地域福祉について深い見識をお持ちであり、学識経験者でもあります藤城委員にお願いしたいと思います。

委 員： 意義なし(一同)

—要綱により、会長の指名をもって副会長を充てる。—

会 長： 会長の補佐役として、浦安市に深く関わり活動していらっしゃいます、老人クラブ連合会代表の小田委員にお願いいたしたいと思います。

委 員： 意義なし(一同)

- (2) 事務局説明

ア) 情報公開について

イ) 設置要綱について

ウ) 福祉有償運送運営協議会について

—ア～ウについて資料に基き、事務局より説明—

会 長： ただいまの説明に、ご質問はありますでしょうか。

委 員： 浦安市の基本的考え方の中で、運転者の運転歴は3年以上とし、年齢は概ね70歳以下（二種免許所持者を除く）と書いてあるが、よく意味がわからないので説明してください。

事務局： 通常、自家用車を運転されている方は普通自動車一種免許を取得してしまっていて、タクシーなど人を乗せて運転される方は、さらに普通自動車二種免許を取得しなくてはなりません。他にトラック等を運転する方は、大型免許が必要になります。

委 員： 浦安市の基本的考え方のなかで、「会員登録は当該団体で対応可能な会員数とし、むやみに会員数を拡大しないこと」と書いてありますが、もう少しその部分を詳しく説明してください。

事務局： 対応できないぐらい会員数を拡大してしまうと、利用者のニーズにあわせた対応が出来なくなる恐れがあるので、対応可能な会員数でサービスの提供をするようにという事です。

エ) 本市の現状と福祉有償運送の必要性について

—エについて資料に基づき、事務局より説明—

会 長： 浦安市の福祉有償運送運営協議会にかかるガイドラインの考え方等の説明がりましたが、ご意見ご質問はありますでしょうか。

委 員： 浦安市内で稼働しているタクシーが約400台近くありますが、駅にはタクシーが溢れており、うまく稼働できていない状況です。先ほどの説明でもありましたが、浦安市の移動制約者の方々がこれだけいらっしゃる状況で、まだまだタクシーを利用して頂けるのではないかと思います。今後はセダン型車両も運用できるという事を聞いておりますし、タクシーは障害者の方々には利用しづらいとも聞いておりますが、もう少し地域の交通の流れを良くし、障害者の方の利便性を図るという事で、もっとタクシーを利用して頂けるように啓発して頂けると、必要性の議論の中で、もう少し緩和できるのかと思っております。

もう1点は、市のガイドラインの中で、ある程度対象を絞った中で住み分けを考えて頂いておりますが、業界としても福祉有償運送と共存した形でやっていきたいと考えております。

委 員： 浦安市内で稼働しているタクシー運転手でヘルパー2級を持っている者が77名おりますし、移動困難者の対応も可能であります。資料の移動困難者の考え方と福祉有償運送の利用についても理解出来ますが、多動や行動障害等がある為慣れた車ではないと移動出来ないという事で、利用者がどんどん拡大する恐れがあるのではないかと危惧しております。浦安市の基本的考え方にあります、運送対象について、

運送主体同士が連携協力しながら実施していくとありますが、浦安市として、この連帯協力をどう考えているのでしょうか。

事務局： 移動困難者についてですが、要介護3以上、身体障害者1～3級としていますが、対象以外でも単独で公共交通機関を利用することが困難な者についても利用することができるので、それに関しては会員名簿のチェック等、定期的な監査で守られているかどうかの確認はできると思います。また、浦安市の基本的考えで、タクシー等の利用が可能な対象者については当該交通機関を勧めてくださいとあり、このことについては、申請法人に対して市のほうで事前にチェックしますし、チェックの段階で、どういう考えでどのような内容で申請するか確認し、その際に、運送主体には浦安市の基本的考えについては周知できると思います。

委員： 私の娘は障害者で障害者のタクシー券を利用していますが、車椅子を使用している娘とタクシーを利用した際、車椅子からタクシーの席に移動するのも、車椅子を格納するのも私の仕事です。トランクすら言わないと開けてもらえませんし、運転手さんは何もしないで見えています。ヘルパーの資格を持っている運転手が77人いるそうですが、お世話をしてくれた運転手のタクシーを利用したことがありません。利用者に対して、どのくらいのやさしさを持って対応して頂いているのか、利用者の目線にたてるか、そういう意味で今回申請してくださる事業者さんは、障害者の痛みのわかる方が移動にご協力くださるといふ事で非常にありがたいと思っております。そこでどちらを選択するかは利用者であり、より良い方を選ぶのは利用者だと思います。

委員： 先ほどの浦安市の基本的考えの事ですが、実際、移動困難者の対象から外れる方も対象として認めざるをえないと思いますので、その辺りを救済するという意味で、行政のほうで、対象として「その他市長の認めた者」として明記して頂けると業界に持ち帰りやすいと思います。

委員： 浦安市の福祉運送はタクシーと今回申請の法人の連携で十分と考えていますか。

事務局： 資料の浦安市の高齢者数・障害者手帳所持者数の推移から見ても分かるように、これからさらに障害者・高齢者が増える事があっても減ることは考えにくく、状況によって変わっていくので、その時点で考えていくしかないと思います。

会長： その他質問・意見ございませんでしょうか。

一意見・質問なし

会長： それでは 浦安市の福祉有償運送協議会に係る有償運送運営協議会の考え方については、御了承頂いたと言うことで、これに基づいて議題3審議に入りたいと思います。

### (3) 審議

(ア) 申請許可要件等の事前確認等について

(イ) 福祉有償運送運営協議会申請団体要件確認表の説明。

(ウ)福祉有償運送申請書事前確認チェックシートについて。

—ア～ウについて資料に基づき、事務局より説明—

(エ)運送主体による各要件の具体的説明。

—「特定非営利活動法人パーソナル・アシスタンスとも」の代表挨拶—

- ① 業務計画書説明
- ② 運送対象は、利用会員として登録している方で、市内に居住する要介護高齢者・身体・知的・精神障害者（児）・移動困難者
- ③ 運賃及び料金一覧説明。

距離・時間併用性をとっています。初乗り走行2kmまで送迎料金を含み400円、以後1km単位ごとに100円となっており、時間制については、初乗り走行30分まで無料、以後30分単位ごとに100円となっております。市外の場合のみ車両待機料金として30分500円頂いております。乗り合いについては、上記料金を人数で按分し適用します。乗り合いの必要性については、資料にある通りです。

- ④ 運送対価と一般タクシー料金との比較ということで載せております。私どもは距離時間制をとっておりますが、主に、市内の生活圏での利用が多く30分以内での利用がほとんどです。

- ⑤ 運行管理マニュアル説明

当法人の整備管理責任者は整備技師の資格を有していないので、整備工場に車両の整備は委託しております。

—エについて資料に基づき、「パーソナル・アシスタンスとも」職員による説明—

会長： ただいまの説明に対してご意見、ご質問はありますでしょうか。

委員： 基本的に市内で運行しているとのことですが、乗り合いとしては、どこからどこまでの運送が多いのでしょうか。

申請者： 車の使用頻度としては市内が多く、乗り合いとしては養護学校から「とも」までの送迎が多いです。

委員： 輸送対価について、国のガイドラインに基づいて地域タクシーの運賃額のおおむね1/2を目安にという事になっておりますが、距離制運賃にすると、初乗り走行が2kmまで400円、一般タクシーでいうと660円で1/2超、時間制運賃30分100円ということになると、1/2というガイドラインからは逸脱されたものと思いますが、いかがでしょうか。

主に30分以内ということですが、距離と時間制をとっているということについて、どういう事が教えて下さい。

申請者： 2kmまで30分以内で到着すれば400円（距離）、渋滞していて40分かかれば400円（距離）+100円（時間）ということで、距離と時間の併用制です。

事務局： 事前確認を行った事務局として発言させていただきます。「運送対価と一般タクシー

料金」ということで、料金については資料に載せておりますが、時間制、距離制、距離時間併用制等様々なわけですが、浦安地区が属する京葉支部の一般タクシー（ほとんど中型）は、距離制初乗り走行2kまで660円。以降、285m毎に80円加算され、距離・時間併用性の場合、走行速度10km以下になった場合、時間メーターが作動して、1分45秒毎に80円加算されるという事です。今回申請のあった「パーソナル・アシスタンスとも」は、距離時間併用制をとっていて、資料に比較表がのっていますが、2km3kmまでは確かに1/2の料金を超えています。5km以上いった場合には、1/2を下回っております。ただし、ともの場合には距離時間併用制をとっておりますので、2kmで30分以内は400円ですが、2kmを60分かかると併用制ですので500円という事になります。

委員： 概ね1/2というアバウトな基準ではありますが、一般タクシー660円の1/2、330円にするという事は考えていないのですか。

申請者： 料金につきましては、ガイドラインで概ねとなっているところで、きっちり330円とは考えていません。なぜかという、元々「とも」の福祉輸送の考え方は、移動困難者に対する福祉車両や移動サービスが地域の中で足りていないという事がある、これをタクシーや公共交通以外の、非営利の団体が行う必要があるだろうという発想で始められたものです。しかし、非営利とはいえども400円で事業を回していく事は本当に難しいところでして、利益が出ないのは当然でありながら、今回料金を決めるにあたって議論を重ねましたが、他を見ても料金を5分乗っても1時間2,500円とか、安いところでも、800円・1,000円という考え方のところほとんどでした。理由を聞いてみると、タクシーは貸し切りになると1時間2,000円～3,000円くらいするそうです。考え方によって違うとは思いますが、介護を必要な人を乗せるという事は、事実上は貸し切りになるという事で、「とも」としては、400円という料金設定はぎりぎりの料金設定でして、概ね1/2から大幅に逸脱しているとは考えておりません。

委員： そうであれば、貸し切り料金で中型タクシー30分2,700円なので、時間制の料金体系にした方が利用者さんも分かりやすいと思いますし、時間制運賃をきちんと定めてやった方がいいのではないかと思います。

委員： 運送についてですが、病院等に行く場合、ともから病院までの料金でいいのですね。

申請者： はい。ともから迎えに行って病院までで、そこまでが一連の運賃です。

委員： 病院にいて、診療が終わるまで待って、連れて帰るという運送もありますか。

申請者： 勿論あります。例えば通院介助でリハビリ病院に行く送迎があるのですが、降りてからリハビリの介助に付き添って帰るという場合、1時間かかったとして、タクシーのように降りて帰りにまた呼んでということになると余計お金がかかってしまいますので、ここで車両待料金30分500円というのを発生させています。料金

は、迎えに行つて病院までの料金と、介助料金は別で待機料金と、病院から帰りの料金で3段階の料金となります。

委員： 車にはメーターがありますか。

申請者： ないです。

委員： 距離とか時間とか測るのは非常に難しいし、逆に利用者さんとのトラブルの原因になるのではないですか。

申請者： 今まで5年間、ともがNPOをはじめた時から行っている事業で、一度もトラブルになったこともありませんし、車の普通のメーターで、出発地でメーターをゼロにして記録して、着地で記録して距離を測るという方式をとっています。メーターではありませんが、利用者さんとの信頼関係の下にやってきましたし、そのような方式になっていることもご了承頂いて5年間やってきましたが・・・。

委員： 他の例も見ていますが、どこの団体さんでも時間制をとっていますし、距離制で大丈夫なのだろうかと心配です。

委員： 距離制をとっているのは近場が多いからですか。時間制でしたら、タクシーの貸し切り料金1時間の1/2の最低1,350円ぐらい徴収出来ますよね。

申請者： やはり、この事業を提供させて頂くに当たり、移動困難者の方に必要だという事で提供させて頂いております。まず利用者さんにとって利用しやすいものになりたいという事でやっていますので、生活圏域での利用が多いので、時間制をとってしまうと金額的に高くなってしまいますし、400円という金額が利用して頂きやすい金額ではないかと思つて設定させて頂いております。

委員： 三井住友海上火災の損害賠償保険に入っているという事ですが、もし事故を起こした場合、どのような対応をするのか教えてください。やはり、対人賠償となりますと、事業者としての利用者への接し方がとても大切だと思うのです。損害賠償保険にかかっているからということで対応されてしまうと、それでは困るわけで、対人事故の時にはどのような対応をされるのかご披露ください。

申請者： 今まで事故を起こした事はありませんので、私たちは安全であることを、どう安全を確保していくかという事を重視していました。ただし、もし事故が起こってしまった場合、事故後、こういう手続きで速やかに連絡しなさいという緊急のマニュアルが車に備えてありまして、それは、人の命の確保とか、安全の確保、救急車・警察への連絡などについてマニュアル化されております。保険にすぐにつなげばいいとは勿論思っておりませんし、まず状況がどうであったかを速やかに確認することが重要だと思います。その上でこちらに加害があればきちんと謝罪するのは当然ではありますが、NPO法人という事もあり、会社として賠償できることは保険でやっていくという事で考えております。何でも保険で解決すれば良いとは考えておりませんし、どうやって安全を確保するか、事故を起こした場合どう対応するかと言うところに苦心しております。

委員： 運行管理責任者・整備管理責任者は法律的に届け出をすればいいのか、それとも何か資格が必要なのでしょうか。

申請者： 現状、法的に資格がなければできないという縛りはありません。安全責任者については、道路運送法に規定されておりまして、いくつかの審査基準があります。私も今年の6月に行われる安全管理者講習を受講し選任して頂き、日々安全管理に勤めるという事になります。

委員： 発地・着地の意味がよくわからないので教えてください。

申請者： タクシーとは違いますので、いきなり今来て下さいというのではなく、介護・介助と付随したものなので事前に予約が入って、ともから車を出して迎えに行つて、どちらかにお連れするという、その個人個人にあわせた発着となっています。

委員： 料金の問題ですが、今回1社だけがエントリーしているが、今回OKだとして次に違う事業者が出できた時、どういう形の基準となるのでしょうか。例えば運送対価についても1/2という基準がありますが、とも運賃を基準にするのでしょうか。

事務局： 基本的に料金体制については運送主体が決めます。ただ、それを決めるにあたって基準となる考え方は国のガイドラインで定めてありますので、「パーソナル・アシスタンスとも」の料金を基本に考えるものではありません。その都度申請の上がった運送主体の料金表を基本に個々の事情に合わせて決めて頂きます。それは利用者によっても違いますし、目的地や活動頻度によっても違いますので、実情に合わせて、その都度判断する必要性があると思います。

委員： 活動日はどうなっているのでしょうか。

申請者： 24時間365日のサービスをしていますので、それに付随した送迎であれば、24時間365日いたします。

委員： 緊急の場合は想定していますか。

申請者： 基本は予約を入れて頂きますが、本人にかかる緊急だとか、本人の家族の緊急のため急を要する場合には対応します。

委員： 夜間の緊急は、運転者が飲酒していないか十分注意する必要がありますが、緊急時の点呼はどうされるのですか。

申請者： 管理責任者が市内に在住しておりますので、その者が対応できると思います。

委員： 運転管理マニュアルのなかで、運転者について、過去3年間運転免許停止処分を受けていないこと。とありますが、浦安市の示しましたガイドラインでは2年間という事になっていますが、それは、それより厳しくみているということですね。

申請者： はい

会長： では、ここで質疑応答を終了させて頂きます。申請法人の方は退出してください。

会長： それでは、協議会として今回申請のありました「パーソナル・アシスタンスとも」に対して、適切であるという事で、ご同意頂けますでしょうか。



委員： 資料のなかで、タクシー料金については距離・時間併用制と書いてあるが、時間運賃は渋滞等やむをえない場合だけ適用されるものなので、併用ではありません。タクシーの料金は距離か、貸し切りかという事で考えてください。距離制は示されている通りですが、一方貸し切りの概念は、中型30分、2,700円、1時間5,400円となっており、この場合この料金が基準になるのではないかと思います。これに対して1/2かどうかという事で考えるのが妥当だと思いますし、距離時間併用制というのはそぐわないのではないかと私は思います。

浦田委員： ここで、結論を出すのは難しいかと思いますが、「とも」の料金体制を見てみると、ベースは距離で、若干時間がかかってしまうものについては、基本の400円ではカバーできないので時間料金を加算するという考え方だと思います。そういう意味ではタクシーと同じ考え方で、「とも」はメーターがないので距離+時間という事でルールを決めて行っているのではないのでしょうか。

会長： 初めての事ですし、これから事業を始めてみて皆さんと一緒に問題点を見直していくという事で原案に基づいて了承を頂いてよろしいでしょうか。

浦田委員： 運転者について、研修が終了していないという事なので、全員研修を終了するという事を付帯条件に了承という事でお願いします。

会長： そういう事でよろしいですか。

委員 了承いたします。(一同)

#### 4、その他

事務局： 今後の協議会の開催についてですが、申請はなくとも、一年に一度は開催していく事とします。次回は本日申請がありました「パーソナル・アシスタンスとも」の福祉有償運送の状況報告等も含めまして、秋頃に開催させて頂きたいと考えておりますので宜しくお願い致します。また、新たな申請事業者があり、緊急性を要すると判断した場合には、調整させて頂いて開催させて頂きたく場合もあるということをご了承ください。

会長： それでは、これをもちまして第1回浦安市福祉有償運送運営協議会を終了いたします。

〈問い合わせ先〉 保健福祉部高齢者支援課在宅支援係(八田) 電話047-351-1111 (内線2112)

以上