

会議名： 平成 28 年度第 1 回香川県福祉有償運送運営協議会 議事録

開催日時： 平成 29 年 1 月 19 日（木）10:00～11:30

開催場所： 県庁本館 12 階 第 3 会議室

議題： 「特定非営利活動法人 明日に架ける橋」の福祉有償運送について

出席者： 多田委員(会長)、川畑委員(代理：芦田氏)、横井委員、寺師委員、村瀬委員、矢野委員、豊島委員、湊委員、佐野委員（代理：鈴木首席運輸企画専門官）、藪下委員、安藤委員、小瀧委員、板東委員、富田委員、田尾委員、塩田委員（代理：中添主査）

申請者： 特定非営利活動法人 明日に架ける橋 理事長 多田羅讓治

○協議経過

(会長) 挨拶

(申請者) 申請内容の概要について説明。

(事務局) 県内の移動制約者の状況、タクシー台数、関係市町の福祉タクシー券助成事業について説明。

(委員) 福祉有償運送は、タクシーやバスなどの公共交通機関が利用困難な方々に対して、地域においてその輸送が必要であると認められた場合にこの事業を行うことができる。費用については、基本的に非営利目的で、実費相当額を利用者に負担していただき、負担額が乗務員などへフィードバックされる仕組みである。地域のタクシー事業者がカバーしきれないところを補てんすることになると思っている。

(委員) 自家用有償ということなので、緑でなく白ナンバーで運送する。緑と白の違いは何かというと、緑の場合は許可を取っていただいて安全運行に努めていただく。一番分かりやすいのは島を想定した場合、島にタクシー会社がないので、移動困難者がどうしたらいいのかという場合に、登録された人に限って白ナンバーで運ぶもの。許可ではなく登録となる。

(会長) 移動困難者がいるので、何とか救おうとして作った制度。制度の狭間だが、地域でやむを得ないと認めた場合に限り行おうとするもの。

(申請者) 利用料金については、我々はタクシー事業者の半額で運送しており、タクシーより高いということはない。申し込みがあつてすぐ対応できる状態ではなく、まず、行ける人を探して、行ける人が見つかったらその人のサポートをお願いする。そう簡単に走れる仕組みではない。会員同士の助け合いである。

(委員) NPO 法人明日に架ける橋に入っている会員が乗るのか。それ以外は乗せないのか。

(申請者) そのとおりである。この制度はそれが条件となっている。乗る人の名簿も付けている。我々の NPO の趣旨に賛同してくれる方々、障害者や高齢者など、みんなで支えあつていける人たちである。この人たちが困ったときに運ぶということである。新しく会員になった場合は報告している。

(委員) 福祉有償運送が認められる条件として、タクシー等の公共交通機関で要介護者、身体障害者等に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合となっている。タクシー事業者は県内で 160 台ほどの福祉車両を運行している。申請者の輸送実績は高

松市だけで年間 282 人であり、1 日当たりに換算すると 1 人いるかいないかである。これをタクシー事業者で補えないかということ、補うことができるため、タクシー等の公共交通機関によって十分な輸送サービスが確保できないとはならない。まずタクシーを利用することを第一に考えていただきたい。

また、申請者は緑ナンバー(福祉車両限定)の許可を持っているので、そちらでやればよいのではないか。

(申請者)法律上の制約がまったく違う。福祉限定は、障害者総合支援法及び介護保険に基づく移送、いわゆるぶらさがり移送である。身体障害者は経済的困難者が非常に多いということをご理解いただきたい。また福祉車両は全県下で 160 台くらいしかない。我々に電話があるのは、病院の送迎は定期的に決まっているが、介護タクシーに電話しても空いていないなど、困難な現状がある。あくまでも(タクシー事業者を)補完する意味で、どうしても困ったときにできる体制を整えておきたい、というのがベースである。

実際の利用からすると、電話をしてすぐ予約できるタクシー事業者さんとは全然レベルが違う。お互いに顔を知っている者同士がサポートできる仕組みをつくりたい。

(委員) 自立支援法と介護保険法の話が出たが、介護保険では通院に限定されるが、自立支援法では移動介護が対象。移動介護で行うと通院以外の支援、社会参加ができるので、福祉限定の登録でカバーできるのではないか。

(申請者) 障害者であれば誰でも移動支援を出してもらえるわけではなく、ごく一部である。移動支援でカバーできる会員は非常に少ない

(委員) 要支援の人とか内部障害の人は車を運転できる方もいらっしゃる。移動制約者の範囲からいうと、私どもは三豊市観音寺市で運行しているが、利用を申し込まれてほとんど断ったことはない。福祉車両 6 台で、ヘルパー兼 2 種免許を持っている者 10 名ほどで、深夜までカバーする体制で、困った方の移動を請け負っている。

(申請者) 身体障害者等が三豊市であれば 8,000 人おられるが、経済的困難のある世帯がおそらく相当おられると思っている。そういう方々が実際出かけていくときに、顔見知りの障害のある人がサポートできる、車と車の運転に関する体制を整えていく。タクシー事業者さんとは対象者が違っている。助け合いは現実には行われているが、白タクであるとの誤解を生じないためにきちんと申請している。ボランティアがちゃんと車に保険をかけているか、少なくとも最低限の講習をしているか、これを確認したボランティアでやっていきたいという申請内容である。

(委員) 運賃については、ワゴンと大型車は 30 分 1,800 円、仮に 1,500 円はいただいているとしても、27 年度の実績では運送回数が 282 回で収受した対価が 326,400 円、割ると 1,150 円ほどにしかない。高松市で認められた運賃を守れていないのではないか。

(申請者) 集計の確認をしてみる。

(委員) 運賃についてははっきりさせていただかないと、今高松市でやっているのも問題である。早急に明確にならないか。この会議の中で答えが出ないか。

(申請者) 帳簿を見ないとわからないので、次回までに明らかにする。

(委員) ドライバーの雇用条件はどうしているのか。最低賃金など。

(申請者) 雇用ではない。営業行為をやっているわけではないので雇用関係にはない。地域のボランティアとしてやっている。

(会長) 会員相互でやっていくうえで、白タク行為としての指摘を受けまいよう、申請しているという趣旨でよいか。

(申請者) そのとおりである。

(委員) 生活困窮者は会員の中で何人いるのか。

(申請者) ほぼ全員が年金暮らしである。障害者年金は1級で月10万円程度。2級で6万円、3級になると6,000円になる。障害者年金は厚生年金など働いた分とは違う。

(委員) 厚生年金は200万円の人もあるし、300万円の人もある。身体障害者の中でも厚生年金をかけている人もいる、

(申請者) 一般のタクシーを使えない人が申し込む。

(委員) 年282回、ひと月20回程度、1日1回出ないのなら、7台も8台もいらぬのではなからぬか。

(申請者) 空いている車で行くので、すぐ使える体制を整えたい。

(委員) 登録しておいて、どの車で行くか分からないということか。

(申請者) たまたま空いている車があっても、それが登録していない車であった、ということ避けたい。

(委員) 7台保管しておいて、1日1,000円余りしか入ってこぬ。

(委員) 運行管理者には給料が発生するのではなからぬか。

(申請者) 介護タクシーの運行管理者を兼務させている。営業行為とは違うので誤解のないようにしたいが、NPOの職員に資格を取らせて兼務させている。

(委員) 運行管理者ではなく、運行管理責任者ではなからぬか。運行管理者までは必要ないのではなからぬか。

(委員) この段階では必要ない。

(申請者) 綾川の場合は台数が多いので、運行管理責任者を置いている。三豊の場合は、台数が5台以下だが、運行管理者に今、運行管理責任者の講習に行かせている。

(委員) 半額程度といったが、半額になっていない。

(申請者) 高松の場合も同額で申請したが、乗る方の都合から言うと、高松の場合は小型車1,200円となっている。1,500円まで認めていただければありがたいと思っている。あくまでも地域のボランティア体制を制度に基づいて認可をいただきたいという趣旨であり、営業をするという話とは違う。

(委員) タクシー事業者も儲けているという状況ではなく、実際は非営利ぐらい儲けていない。時間帯もカバーして、いろんな人も受け入れて、この金額でも給料を払えるだけの収入を得られるかというのは難しい話。

(申請者) 制度の矛盾があるのは承知している。制度上、半額でやりなさいという一方、タクシー事業者からすると半額で営業することを認めなさいということになり、制度自体に問題があるが、地域の中での助け合いを広げていきたいという趣旨であると私は理解している。障害者を送って謝礼もらって白タクだと言われるような誤解のないようにしたい。認証を受けたいだけである。

(委員) 白ナンバーで業として対価を得た場合の保険はどうしているのか。

(申請者) 対価ではない

(委員) 対価になる。運送行為に対していただく料金である。自家用を運転した人に対する賃金ではないが、還元されるもの。NPOには手取りがない。

(会長) 儲けが発生しないという認識だが、福祉有償という制度を使う以上、たとえ半額であつても入った金額は対価となる。いったん入ったお金は基本的に儲けにはならず、経費に充ててしまうため対価ではないと申請者は言っている。

(申請者) 白ナンバーでやっているから、緑でしなさい、ということにはならない。

(委員) 緑でしなさい、白でしなさい、という判断はこちらではできない。条件さえ合えば、緑でやってもいいし、白でやってもいい。その代わり、白でやるには、冒頭で言っているように、地域の住民が公共交通を使えないということがまず第一前提であり、先ほど言っていた生活困難者という概念は、ここには発生していない。金銭的に運賃が払えないから、という部分は想定されていない。車に乗りたいが、誰かに助けてもらってやっと移動できるという方は、タクシーでも場合によれば運びたくても運ぶことができないので、NPOが運べるという話であれば、制度の狭間の中ではあるが、困難者を救っていかうとするもの。それをご理解いただきたい。

(委員) タクシー事業をやっているが、公共機関に安心して乗っていけないと、厳しいことを言われた気がしている。事業所にお邪魔して、障害者の方がいろいろな自立支援をされており、申請者のやりたいことが分からなくはない。自家用車を有償運送でやるということだが、長野の格安スキーバスなど、運賃の対価と命を天秤にかけて、命の方が非常に軽くなり、国交省からの指導の下に、事業者はものすごく改善している。申請者は事業ナンバーを持っているのに、自家用車で敢えて運送する理由をお伺いしたい。

(申請者) 障害者が中心となった地域でのつきあい、困ったときに声をかけるなど、地域で自然に発生する助け合いを、白タクと認定されては困るということである。持ち込み車両で障害者自身が運転する車でサポートしたいというのが我々の本心である。法人が所有する車も使えるようにしておきたい。

(委員) その日にならないとどの車になるか分からないのは、運行管理上どうか。

(申請者) 何日か前に申し込みがあつてどうするか対応。営業とは違う。

(委員) 持ち込み車両が5台あるが、もし何かあつた場合、任意保険に入っているとしても最終責任は所有者に行く。

(申請者) 分かつたうえで参加してくれている。最低限の保険は入っている

(委員) 無保険車の無制限といつても上限2億円であるし、搭乗者保険はケガ等の程度によつて出ない場合がある。人身傷害だと過失割合なしで全部とりあえずみてる。そういつた点で、不安な部分がある。運行形態についても、障害者同士がやるのも分らないが、他人の命を預かってやるので心してやってもらわないと大変なことになる。命を運ぶわけで、私どもはこれを専門でやっているのだから、そのあたりをもう少し考えてもらいたい。申請者の運行形態に不安な部分がある。

(申請者) 心得ておく。保険の部分も保険会社に確認する。

(委員) 我々のタクシーを利用できないところがあるということなので、改善しないといけない部分はある。

(委員) 綾川は人工透析以外にもいろいろと補助があると聞いた。観音寺市も市が 9 割負担で個人が 1 割負担という制度があるが、障害者すべてが対象となるのか。

(委員) 支給決定を受けた方が利用できる。手帳を持っているからといって受けられるのではなく、市で認められた方が利用できる。

(委員) 前回の福祉有償運送協議会が開催されてから何年も経っており、事業者の対応は大きく変わってきている。行政の補助なども増えていると思われる。

(会長) 申請者のご説明に関してのご意見等を一旦ここで集約したいと思うが、他にご意見等は。

(委員) 持ち込み車両は個人の保険で事故対応、3 か月点検などもして管理するのは難しいのではないかと。相当努力しないと安全確保できないのではないかと。事故があったときにいろいろな問題が出てくるのではないかと。

(申請者) 自家用車をお互いの助け合いに充てるという制度。より安全であるような方策を検討する。

(委員) 事業者の保険と自家用の保険は同じなのか。違うのであれば、今の話に問題が出てくる。

(委員) 全く違う。緑ナンバーのセダンであれば、自賠責で年間 12 万円、任意保険が 30～35 万円なので、合わせて 50 万円かかる。車検は 1 年。

(委員) 2 種免許を持っているのが原則か。

(申請者) 普通免許で、講習を受けさせている。講習は 2 日間。

(委員) 福祉有償運送は大変ありがたいと感じているが、関係者の話を聞いていると、NPO 法人も大変だと思っている。どうぞよろしくお願ひしたい。

(委員) 高松市でも数年前同じような会議を行った。タクシー事業者の立場からすると、タクシーのサービスがあるところでなぜこのようなことをやるのかというのが本音。一方、行政の方から見ると、タクシーで賄いきれない部分をやっていただくのは、数は少ないものの、制度の趣旨に鑑みると、しなくていいという立場にもない。ただ、一応対価を取るわけなので、安全というのはかなり重い話。タクシー会社は 2 種免許を取って命を運んでいるのに、そこが欠けている。高松市では認めるときに、運転手は 2 種免許を取るとか、安全には万全の体制をとることを条件にしていることをお伝えしておく。それができないのであれば、先ほど言われたような問題がやった後で発生してくる。

(委員) 前回の協議会以降で 2 種免許を取った人はいるか。

(申請者) NPO の職員には取らせているが、ボランティアで 2 種免許を取らせるのは無理があるので、毎年講習を受けてもらっている。ボランティアの 2 種免許はこの制度にはなじまない。

(委員) ボランティアとは無償、対価が発生しないことではないか。今回の場合は、30 分 1,800 円の対価をとることになっている。

(会長) あくまでも有償運送であるので事業性を認めている。認可があれば、ボランティアではなく、業ということとなる。

(委員) 事業と認められれば、タクシーであれば許可、このような協議会で認められれば登

録ことになる。登録することによって、はじめて福祉有償運送ができるし、登録できないければ、福祉有償運送はできない。

(委員) 申請者とタクシー事業者の見解の相違がはっきりしたところである。障害者福祉の立場から言えば、移動支援事業やタクシー券配布事業等がある中で、福祉有償運送の制度があれば、利用者としては選択肢が増えるのではないかと思う。

(委員) 三豊市では障害者移動支援事業を行っており、もしNPOさんが福祉有償運送をやるとなれば、障害者の人がどちらを優先するか、おそらく安い方になると思う。

(申請者) 障害者の申し出があれば、基本的に全部受けるが、福祉有償運送は、運転手が空いているかどうか、困っている人がいるので助けてあげる、人と車を登録してやっていこうとするものであり、使い道は全く違う。本当に必要なものは行政にやってもらい、日常的に地域の中で発生する助け合いを制度としてやっていくのが趣旨である。

(委員) 移動支援は目的が限られる部分があり、カバーできない部分を福祉有償運送でできるのではないかと感じている。地元のタクシー事業者さんは福祉車両を持っていて、ニーズには応えられているという状況があるので、考え方の擦り合わせが必要。

(委員) 選択の幅は広がる。会員登録は、利用者か提供側か。

(申請者) どちらもである。

(委員) 障害者が乗務員の場合、要介護者の方をセダンに乗せるのか。

(申請者) 当然、その乗務員が乗せることができる人しか乗せない。運転はできるが、乗降介助はできない。

(会長) 事業者と申請者の意見は相反するところがあるので、今日いただいたご意見やご質問を踏まえ、課題となっている対価の話や、運送実績を確認していただき、事務局の方でも論点を明確にしていく。

この会議は冒頭でもお話ししたとおり、原則全会一致であり、対立する部分は一定乗り越えていかないと結論が出ない仕組みになっている。事業者の皆様は、補いきれない部分があるのであればカバーしていく部分も一定必要。申請者の方は理念的な話ではなくもう少し分かりやすくご説明いただく。事業の必要性について、なぜ補え切れない部分があるのかということをもう少し説明していただかないと、理解が得られないのではないかと感じている。今回一旦これで終了し、日を改めて案内させていただく。

終了