

令和5年度 新居浜市福祉有償運送運営協議会 議事録

- 1 日 時 令和6年2月22日（木）10時30分～11時55分
- 2 場 所 新居浜市役所 3階 応接会議室
- 3 出席者 岡 熙美委員、高橋 意子委員、谷口 政賀津委員、古川 哲久委員、
三浦 玲子委員、渡邊 恵津子委員、吉川 貴士委員
- 4 欠席者 一色 利彦委員（代理 中村 菜月氏）、黒田 誠五委員、八田 祐樹郎
委員
- 5 事務局 介護福祉課 宇野課長 塩崎係長 渡邊主事
地域福祉課 久枝次長
- 6 傍聴者 なし
- 7 議 題 (1) 新居浜市における福祉有償運送実施状況及び必要性について
(2) 自家用有償旅客運送の更新登録申請について
(3) その他

(事務局) 定刻が参りましたので、ただいまから令和5年度「新居浜市福祉有償運送運営協議会」を開催いたします。

本日は、大変お忙しい中、ご出席いただきましてありがとうございます。「新居浜市福祉有償運送運営協議会設置要綱第6条」において、会長が議長になると規定されておりますが、本日は前回協議会設置時の会議から委嘱替えをしておりますので、会長が選出されるまでの間、福祉部介護福祉課長の宇野が会議の進行を務めさせていただきます。

(課 長) 皆さん、おはようございます。福祉部介護福祉課長の宇野でございます。会長が選出されるまでの間、会議の進行を務めさせていただきますので、よろしく願いいたします。

それでは、早速会議の方に移らせていただきたいと思います。まず、開会にあたりまして、福祉部長古川からご挨拶を申し上げます。

(部 長) (あいさつ)

(課 長) ありがとうございました。

会議に先立ちまして、本日、ご出席の委員の皆様から自己紹介をお願いしたいと存じます。お手元の資料の1ページ目にごございます名簿の順番に、それぞれ自己紹介をお願いします。

(委員自己紹介)

(課 長) 続きまして、事務局および関係職員の自己紹介をさせていただきます。

(職員自己紹介)

(課 長) 続きます。本日の委員の出席状況を報告させていただきます。「運営協議会設置要綱第6条」により、委員数10人に対し、出席委員8名で、本日の会議は、成立要件であります過半数以上の出席を満たしておりますことをご報告いたします。それでは、令和6年1月からの2年間の委嘱が変わっておりますので、会長の選出に移らせていただきます。「運営協議会設置要綱第5条」により、会長は委員の中から互選することとなっております。どなたか、ご推薦いただけますでしょうか。なければ、事務局から会長につきまして事務局案をお示しさせていただきますようお願いいたします。

(異議なし)

(事務局) それでは、僭越ではございますが、事務局より提案させていただきます。会長は、新居浜工業高等専門学校 教授 吉川貴士（よしかわたかし）様をお願いしたいと存じます。

(課 長) ただいま事務局の方から吉川様をお願いしたいとのご提案がございましたが、いかがでございましょうか。

(異議なし)

(課 長) ありがとうございます。皆様方のご賛同をいただきましたので、会長に吉川貴士様が選出されました。それでは吉川様、恐れ入りますが、前の会長席の方まで移動をお願いできたらと思います。それでは、吉川会長にご就任のご挨拶をお願いできればと思います。

(会 長) (あいさつ)

(課 長) ありがとうございます。なお、これからの議事進行につきましては、吉川会長をお願いしたいと存じます。よろしく願いいたします。

(会 長) それでは、「運営協議会設置要綱第5条」によりまして、副会長は、委員の中から会長が指名することとなっておりますので、副会長には、新居浜市福祉部長古川様をお願いします。前の席へお願いします。

(会 長) それでは審議に入りますが、まず、委員の皆様にお諮りいたします。新居浜市では審議会等の会議は、原則、公開となっておりますので、この新居浜市福祉有償運送運営協議会につきましても公開させていただきたいと思っております。

(異議なし)

(会 長) 新居浜市福祉有償運送運営協議会は公開させていただきます。それでは、議事に移ります。新居浜市における福祉有償運送の必要性及び特定非営利

活動法人の倫理生活指導センターにおける福祉有償運送の状況につきまして、事務局から説明をお願いいたします。

(事務局) (新居浜市における福祉有償運送の必要性と、特定非営利活動法人倫理生活指導センターによる福祉有償運送の状況について説明)

(会 長) ただいまの説明、必要性及び現状につきまして、何かご意見、ご質問等はありませんか。

(会 長) 私から質問してもよろしいでしょうか。
走行距離が年々減っていて、登録されている方が変わるなどいろんな事情があると思うのですが、この点についてどのように考えられていますか。

(申請団体) 今回このように減っているのは、登録している方が施設入所やご逝去等の理由で利用されなくなったということと、新規の希望者が少なくなっていることが要因だと考えております。また、経費や耐用年数等の事情で、使用車両が2台から1台になりましたので、そちらも影響して走行距離、輸送回数とも減っております。

(委 員) 利用されている方の目的は通院等と思うのですが、利用回数が減っているのは何故でしょうか。

(会 長) 一つは、やはり目的が通院の場合、時間が集中するというのもあって使いつらいのかもしれませんが。そうすると台数が減るということは非常に大きなことです。

(委 員) 令和2年2月頃からコロナが始まって、出歩く方が少なくなり、交通事故が減ったという統計がありますが、通院の際に使う車両については、人数はコロナ前と同程度ではないかと思えます。それなのに車両を減らしたのはいかがなものでしょうか。

(申請団体) 車両を昨年減らすことになってしまったのは、やはり経費の問題があります。当初は登録者数も多かったのですが、諸経費についても賄えていたのですが、登録者数や利用回数が減っていき、運営自体が難しくなっています。車両の耐用年数のこともあり、補助のないなかで、保有する2台の車検代や保険料、維持費などをすべて支払うのは難しくなりました。利用者数が減っているなかでできる範囲ということで、車椅子対応の1台に絞らせてもらいました。

(委 員) 私は両親の介護をしたのですが、今回委員をするまでこの制度を知りませんでした。介護認定されるとケアマネがついて、デイサービス等施設が送迎を行います。施設から病院に行く場合、施設は、利用者を送ってくれますが、家族は自分で行くようになります。先に病院に行き待つのは負担でした。家族も一緒に車に乗ることができる制度があればいいと思います施設に聞いて

も、返事はありませんでした。

(会 長) 福祉有償運送も同乗できませんよね。

(申請団体) 福祉有償運送では、利用者とあと一人同乗することができます。タクシー代わりではなく、付き添っていかなければ難しい方であるとの確認をしたうえで同乗となります。

福祉タクシーの中でも、介護保険を使う場合と介護保険を使わない場合とがあり、介護保険外だと付き添いの方も車に乗れます。光タクシーは、タクシーの台数も全く違いますので、臨機応変にその対応もしていただきます。福祉有償運送のほうで、同じ時間帯になり対応が難しい場合や、急なことで運行ができない場合など、状況に応じて光タクシーをお勧めして行ってもらっています。全てこちらでできますではなく、個々のケースによって、対応が難しい場合は、タクシー会社を勧めるということを行っております。

(会 長) 色々な棲み分けやルールがある中で、この福祉有償運送も誰もが使えるものではなく、登録された非営利活動法人、NPO法人等が補助のないなかでされているので、その団体の活動を支援される会員の方をベースにやっていくという形になっております。広く皆さんが頼めばよいということではなく、公共交通をご利用いただくケースもあります。

(委 員) 高齢者夫婦の場合、普通は運転免許証を返納しているので、タクシーを使います。利用者が介護タクシーで行って、家族がタクシーで行くよりも同じ車で一緒に行ける方が家族としては本当に安心できるのですが、ケアマネからの紹介もなく制度自体を知りませんでした。

(会 長) 倫理生活指導センターの活動自体を知らないという問題かと思いますが、あまりたくさん来られてしまうと困るということがあります。活動に対して賛同いただける方たちを対象としていますので、誰でもというわけではありません。この点について、申請団体の方ご説明をお願いします。

(申請団体) こちらで広報は行っておりません。対象となるのは移動困難事由がある方という制限もございますので、タクシーに乗れる方であればタクシーをお勧めしています。要支援の希望者に関しては、市役所の担当者と一緒に面接させていただき、移動困難者であるか確認しております。限定されているものなので、新居浜市の皆さんに広く知ってもらうものではないと思います。

(会 長) 市民としては教えてほしいところかと思いますが、マンパワーの面で難しい部分もあります。各制度の違いを理解していただけたらと思います。その他何かございますか。

(委 員) 介護タクシーであれ福祉有償運送であれ、いわゆる旅客と呼ばれている方は、運送対価を収受して運ばれている人のことを指しています。例えば介護

保険の話でいうと、保険が適用されるということは、イコールその介護報酬を運送者の方が得られますので、それが運送対価に当たります。保険が適用されるということは有償の運送で、適用されない方は無償のボランティアによる運送というようなイメージだと思います。ご家族の方が一緒に乗られるという状況は、有償のお客さんと、お客さんではないボランティアで運んでいる方が一緒に乗っているような状況ではないかと思います。ですから、複数乗車という意味ではなく、あくまで運んでいるのは要介護者等なので、一緒に乗っていけるというのを広くアナウンスできないのは、ボランティア輸送でお金を受け取ってない状態ですので、何かあった時に同乗されたご家族に対して責任が取れないことが要因の一つだと思います。そのようななか、お客さんと一緒にご家族の方もどんどん乗ってくださいというのは、かなりリスクが高いことであり、そこが公共交通機関との違いになると思いますので、この点をご理解いただいた方がいいと思います。

(会 長) ここには細かく出ていませんが、色々な問題があって、なかなか車両を増やせないということもあります。運転手には研修を受けてもらう必要があり、運転手の確保が非常に難しい。今日は駄目だからあの人に運転を頼むということもできない運営の難しさから、なかなか多くの人に周知することにはならないと思っております。この辺りもご理解いただいたうえで、団体のその他の活動に賛同いただいて、サービスを利用していただければと思います。

(委 員) 他の色々な障害者団体の人たちは、ほとんどのこの制度があることを知りませんでした。個人的に契約している人がいるかもしれませんが、会長達は知らなかったので、こういう制度があることを言える範囲で伝えたのですが、今後、会の人たちにはこの制度について話してもよいのでしょうか。

(会 長) こういう制度がありますので、詳しくは市の方に相談してみてくださいという声かけは全く問題ありません。

(委 員) 事業を行っていると、その経営が成り立つだけの収入がないとできないと思いますし、それには利用者が必要だと思います。どの程度話していけばよいのかというところが難しいです。

(会 長) 身体的に公共交通機関が利用しづらいというような条件もございますが、この点も含めて市が認定しますので、まずは市に相談してみてくださいと言っていたらと思います。それでは、新居浜市における福祉有償運送の必要性については、説明資料のとおりご承認いただけるということによろしいでしょうか。

(異議なし)

(会 長) 次に、自家用有償旅客運送の更新登録の申請について説明をお願いします。

- (事務局) (自家用有償旅客運送の更新登録の申請について説明)
距離制運賃の増額につきましては、申請団体様から説明をお願いいたします。
- (申請団体) 運賃はタクシーの半額以下ということが決められているところで、その確認はしております。平成27年に初乗り2キロまで280円、それ以降1キロごとに100円加算ということを決めております。現在の片道運賃は、乗降介助料250円と合わせて530円になります。
現状は、ガソリン代高騰と利用者数減少により、厳しい運営状況となっております。そのため、今回の更新を一つの区切りとして令和6年4月から片道運賃について70円増額とさせていただき、乗降介助料は据え置きで、初乗り2キロまでを600円とさせていただきたいと思っております。1回につき70円、往復すると140円増額になることを利用者の方に確認しましたところ、毎回送迎を利用するわけではないし、値上げしても大丈夫とお返事をいただいております。一応案ですので、検討いただけたらと思います。よろしく申し上げます。
- (会長) 何かご意見、ご質問等はございませんか。
- (委員) 保険は無制限なのか、8,000万円なのか、200万円なのかわからないのですが。
- (申請団体) 保険は対人、対物ともに無制限です。
- (委員) 対人8,000万円、対物200万円は最低基準であり、無制限であれば問題ありません。
- (委員) 運行管理者の責任者、整備管理者の責任者は就任予定となっておりますが、今は選任されていないのでしょうか。
- (申請団体) 現在も就任しております。現在の就任者は3月までとなり、4月からの後任者も決まっております。
- (委員) 運行管理のチェックはされていますか。
- (申請団体) 月曜日から土曜日まで運行の有無にかかわらず行っております。
- (委員) 運転手以外にも人件費が必要で、結構大変な事業と思いますが。
- (申請団体) 人件費に関しまして、運行管理責任者・整備管理責任者を兼任しております。運転手は二名おりますが、福祉有償運送だけで二名の人件費を賄うことは難しく、他の業務と兼任している状況です。

(会 長) 運転手だけ雇うとなるとやはり人件費がかかり非常に難しいです。そして、職員だから誰でも可ではなく、運転手として研修を受けていただいた方たちということで、ここ15年ほど事故なく無事にやっていただいています。ずっと同じ運転手ではなく交代しながらですが、ちゃんと引き継ぎながら、運用していただいている団体ということです。

その他にかありますか。

(委 員) 8番の対価について、アナウンスが十分行き届いておらず申し訳ないのですが、道路運送法のタクシーの概ね二分の一という基準が去年の12月末に見直しされております。もともと条文では禁止されている自家用車での旅客運送を可能にしているのがこの制度ですが、タクシー会社もなかなか経営が厳しくどんどん減っており、更新の度にこの輸送力の必要性を見直していただいております。最近では、各事業所の福祉車両の台数が減り、移動制約者のニーズを満たすための必要台数が不足している地域が多くなっております。自家用有償運送がなくてはどのような地域も増えてきている状況で、タクシー運賃の概ね二分の一では、有償運送自体の継続が難しいという声が全国で上がっております。そのため、昨年、有償運送をより使いやすくする改正が行われました。国交省が示す目安として、地域のタクシー運賃の8割程度は収受しても構わないという考え方に見直されました。この目安というのは、8割にしないといけないというものではなく、今後ニーズが増えていくのに運賃がネックとなってお断りするような事態が出てくるなら、運営協議会の場で運送の対価の見直しをして、それが8割程度の金額であれば、認めていこうという考え方が示されております。今回の協議会では、350円という金額で更新していただくとは思いますが、運営協議会は3年に一度しか開催してはいけないものではないので、今後事情が変われば適宜、皆さんで話し合っていていただくといいと思います。通達は後日メールで共有させていただきますので、そちらもご参考に今後検討いただけたらと思います。

(会 長) 車両台数を減らす方の審議は反対しても仕方ないという面があるなかで、増やすというのは非常に難しい面があります。人口は減っていきながら、移動制約者数は実は微増しております。新居浜の場合は、15年前と比較してタクシー業界は一社だけ減ってしまいましたが、現状、福祉車両を取り入れて概ね台数を維持していただいております。そのようななかで、まだまだ潜在的に利用したいと思われている方もおられると思っております。知らなかったというのが一番大きな面だと思いますので、その辺りも踏まえて今後、1団体だけではなく複数の団体に参入いただきたいです。今回、自家用有償旅客運送の車両1台減、そして運賃増額の説明がありました。更新登録の申請についてその他ご質問はありますか。

(委 員) 二点お聞きしたいです。まず、運送主体ですが、NPOや医療法人、社会福祉法人、商工会議所など限られていると思いますが、今後運送主体が増えていく予定はあるのでしょうか。先ほど言われた、複数団体参入いただきたい

ということに関連した質問でございます。

それから、運賃の値上げだけでこの協議会を開催することは可能でしょうか。

(会 長) 二つ目の運賃を変えたい場合に協議会を開催するかどうかについてですが、こちらは開催します。これまでは更新の際に変更しておりますが、開催することは可能です。

もう一つのご質問は、市の方にお答えいただけたらと思います。

(事務局) 現状申しあげると、特にそういった相談等も市の方には来ておりませんので、今のところ運送主体が増える予定はございません。

(会 長) 相談というのはニーズの方ではなくて、「やりたい」「やってもいいよ」という方の相談がないということです。

非常に厳しい条件をクリアする必要があるなかで、責任を持って踏み切れないというのが現状で、増えるとはあまり予想できておりません。近隣の市、行政でもございません。

そのほか何かありますか。

(委 員) 利用者数が減少し、運賃値上げということですが、今後、他に助成金等が増える予定はないのでしょうか。

(会 長) 助成金等はありませんが、新居浜市が単独で何か考えられていることはありますでしょうか。

(委 員) 交通に関する広い意味での助成というご質問かと思いますが、前提にありますように、まず問題にすべきところというのが、移動制約者に対して、どのように助成するかということです。免許返納者への補助制度等、対象者や状況に応じた色々な制度があるなかで、交通利用に関しては、例えば今年度、地域交通課が交通体系の計画の見直しをしておりますが、あらゆる制度を動員して、地域の交通体系を維持していかなければならないという前提で、その一つに、この福祉有償運送も入っているという状況です。ですから、障害なら障害、介護なら介護、その中での介護タクシーであるとか、一つ一つの制度でそのニーズに応じたものがあって、もちろんそこには隙間やエアポケットのように、利用することが不便な方もいらっしゃいますし、先ほどの議論であったように、福祉有償運送に関して、どうしても実施者のキャパの問題から積極的に広報できない。広報できない以上、知らなかったという方がいらっしゃるの、もう手一杯のところであれば仕方ない側面もあると思います。先ほど会長も言われていたように、公共交通フル動員してもまだ交通環境が整わずニーズを満たせてない状況となれば、福祉有償運送に手を挙げる事業者が増えてくる。そして、市も「キャパを増やす方法はないか」「広報を積極的にしていかないとニーズに応えられない」という動きに段々シフトしていくところだと思います。やはり、公共交通に関しては、それを業と

している事業者がいらっしゃるのです、まずはその業が成り立つというところを確保した上で、ニーズとのギャップを他の制度でどうやって埋めていくかというところで、地域交通課も大変苦労しながら、福祉部と意見交換しつつ交通体系を計画しております。ですので、他の補助制度はないですかということについては、概論的に言うと、ないわけではないですが、十分かどうかというのは、個々のニーズに対してご相談させていただきますというお返事になります。そこで、不足していると思われたことに対しては、積極的に地域交通課や福祉部にご連絡いただいて、「それだったらこの制度を紹介しましょう」とか、「あそこについてはこういう条件で制約があって利用が難しいです」とか、「ここは制度的に欠けているところです」ということをお互い確認しながら、よりよい制度化を図っていくところでご協力いただけたらと思います。よろしく願いいたします。

(委 員) 対象者は介護が必要な方、障害のある方ということですが、高齢になって、運転免許証を返納しなければならない、要介護にはならない方で、出かけたという方は、この制度を利用できないですね。

(会 長) できません。その場合は、ぜひタクシーを使っていたきたい。新居浜市にはデマンドタクシーもあります。

(委 員) デマンドタクシーは利用しづらい状況のような気がします。

(委 員) デマンドタクシーや別子山区域の送迎もそうですが、新居浜市は市民の足を守る取り組みは結構進んでいるように思います。

一点お伝えしたいのですが、業務で手一杯になった場合にはどうしても安全が蔑ろにされてしまいます。運行管理や整備管理を蔑ろにされてしまう事業者もいらっしゃいますので、市民の足を守ると同時に安全も守っていただけたらと思います。よろしく願いいたします。

(申請団体) タクシー協会もされていると思いますが、同じように、点呼・点検など、必ず安全確認をしております。できる範囲で安全確認させていただくことと、利用者さんの安全を第一に確保することは、今後も十分に気をつけていきたいと思っております。

(会 長) 前々回にも運転手の意識をとというご意見をタクシー業界の方からいただき、点呼もそうですが、有償運送の時はステッカーを車両に貼るなどしております。民間のほうで安全確保のために行われているようなこともまたお聞かせいただいたら、それを協議会で内規的なルールとしてやっていただいております。無事安全に事故なく10年以上運営していただいております。あと、この団体は福祉有償運送だけをされているわけではないので、母体がなくなると、この事業もなくなります。そういう意味で、行政が一団体を紹介するという事は難しい面もあり、皆さんの口コミになるところもあろうかと思っております。

(会 長) それでは、自家用有償旅客運送の更新登録の申請については、説明資料のとおりご承認いただけるということによろしいでしょうか。

(異議なし)

(会 長) その他の事項になりますが、事務局からございますか。

(事務局) 最後に、新居浜市におけるローカルルールにつきまして、現状変更はございませんが、再度説明させていただきます。

(事務局) (新居浜市におけるローカルルールについて説明)

(会 長) ただいま説明のありました、新居浜市のローカルルールにつきまして何かご質問等ありますでしょうか。

(委 員) 自家用有償運送の手続きというのは、絶対に守らないといけないことは条文や通達で示されているところなのですが、その地域の実情に合わせて、ローカルルールを設定することは特に駄目ということはございません。ですが、もしローカルルールがネックとなって柔軟なことができなくなっている場合は、極力、過度な制限は排除していくべきだと思います。このローカルルールは、平成26年の監査で指摘されたということでしょうか。

(事務局) はい。この8項目につきまして、監査の際に改めてローカルルールであるとの指摘がございました。

(委 員) 以前からあったルールであるが、監査の時にこれらが公式な制度上のものではなく、ローカルルールであると区分していただいたということです。

(委 員) 有償運送の制度は、結構な頻度で変わります。ローカルルールが、今の実情と照らし合わせて必要なルールということであれば存在することは問題ないかと思います。ですが、例えば「使用車両を福祉車両に限定していること」とありますが、セダン等の一般車両も、運転者の要件は追加されますが、法律上は使用可能です。理由があって福祉車両に限定しているのであればよいのですが、ルールにこれがあるからできないという状況になるようであれば、見直していった方がよいと思います。平成の県のマニュアル自体が古い可能性は大いにあります。今の法律で、できるのかできないのかという目線で、不要であれば、ローカルルールを排除してください。逆にローカルルールを追加しても当然構いません。設定にあたっての経緯が、今では関係ないものなのであれば、なくしていけばよいと思いますし、地域のタクシー会社との棲み分けをするために設定されたルールなどであれば、今も必要ということで残していただいてよいと思います。ローカルルールというのは、柔軟な運営を妨げる原因にもなりかねないところがありますので、その都度見直

していただければと思います。

(会 長) そういったこともありまして、今回も承認いただくべき事項として考えております。

先ほどの福祉車両限定につきましては、当初民業の方にこの運営を認めていただくときに、いわゆる代行業も認めたら一気に広がって民業が非常に厳しいということもあり、このような条件が必要であると皆さんの了解を得て規定し、今回も継続しております。新居浜市のタクシー業界では、平成27年から今も変わらず福祉車両の台数をキープして頑張っていたいただいており、タクシー会社も一社のみの減少にとどまっております。タクシー業界と福祉有償運送主体、お互いにメリットがある状況になっているのではないかと考えております。

他に何かご意見はありますでしょうか。

(会 長) それでは、新居浜市のローカルルールにつきましては、現状維持ということでご承認いただけるということによろしいでしょうか。

(異議なし)

(会 長) その他、事務局から何かございますか。

(事務局) 今後の会議の予定についてですが、申請団体から運賃増額の相談等や新規団体からの申請等がございましたら、必要に応じ、随時開催したいと存じます。以上です。

(会 長) この事業は大変な事業ですので、今後も安全に運営していただきたいと思っております。有難いことに、新居浜市では1団体ですが、この制度を担っていただけの団体がありますので、本日委員としてご参加いただいた皆様方には、各団体にこのような制度があること、詳しくは、市や運送主体に聞いてくださいということをお伝えいただければと思います。そして、タクシー業界の方におかれましては、進化されている運営のなかで、安全等について我々のヒントになるようなことがありましたら、教えていただければと思います。以上で、令和5年度新居浜市福祉有償運送運営協議会を終了させていただきます。ありがとうございました。