

令和4年度宮城県福祉有償運送運営協議会 会議録（要旨）

1. 日時：令和4年8月8日（月）午前10時から正午まで

2. 場所：宮城県行政庁舎11階 第二会議室

3. 出席委員（敬称略）

武山 泰	（会長）	（八戸工業大学教授）
志水 多鶴子	（副会長）	（仙台白百合女子大学准教授）
及川 孝		（一般社団法人宮城県タクシー協会）
伊藤 美紀子		（一般社団法人宮城県タクシー協会）
伊藤 壽朗		（特定非営利活動法人移動サービスネットワークみやぎ理事長）
木内 俊典		（東北運輸局宮城運輸支局 首席運輸企画専門官）
後藤 正樹		（宮城県保健福祉部長寿社会政策課長）
松本 賢治		（宮城県保健福祉部障害福祉課総括課長補佐）

4. 出席臨時委員（敬称略）

（特定非営利活動法人ドリーム・ゲート協議時）

阿部 守 （多賀城市保健福祉部介護・障害福祉課長）

（特定非営利活動法人移動支援 Rera 協議時）

三浦 義彦 （石巻市保健福祉部保健福祉総務課長）
小山 隆 （東松島市保健福祉部高齢障害支援課長）
伊藤 富士子 （女川町健康福祉課長）

5. 公開の可否 公開

6. 傍聴者 0名

1 開会

○事務局

定刻になったので、令和4年度宮城県福祉有償運送運営協議会を開催する。本日はお忙しい所、お集まりいただき、感謝申し上げます。

本日の資料は、次第、出席者名簿、資料1、資料2-1、資料2-2、資料3-1、資料3-2、資料3-3である。不足している資料があれば事務局に申出願う。

次に定足数についてご報告する。宮城県福祉有償運送運営協議会条例第5条第2項の規定により、定足数は委員の半数以上、本会においては5人以上となっている。本日は委員9名中8名の出席をいただいている。また協議事項については、すべての臨時委員が出席していることから、本協議会が有効に成立していることを報告する。

次に、会議の公開についてご説明する。宮城県情報公開条例第19条の規定により、附属機関等の会議は原則として公開により行うこととなっているので、ご了承願う。

2 あいさつ

○武山会長

世間的には七夕で人出も出ているようである。この会議も10年以上続けているが、更新のたび、3年に1回の開催から団体が増え年に1回程度となっている。自分はずももとは土木だが交通関係ということで、八戸市でも公共交通会議と福祉有償運送の運営協議会の会長を務めている。

福祉有償運送団体として登録はしたものの、一度も移動の支援をせずに登録抹消したところもあり、これまで申請した所でも継続は厳しいということで取り消した所もある状況である。

本日は1件の変更と1件の新規登録ということだが、まずは実績について報告いただくということで進めていきたいと思う。よろしくご審議をお願いする。

3 報告事項

令和3年度福祉有償運送移送実績報告について

○武山会長

事務局の方から説明をお願いする。

○事務局

資料1をご覧ください。宮城県の福祉有償運送協議会では医療法人社団秀成会と特定非営利活動法人ドリーム・ゲートの2団体を認定している。

はじめに「医療法人社団秀成会」の実績について簡単にご説明する。記載の上半分が第1四半期ごとの移送会員数や人数、回数、距離、移送金額等の実績となっている。下を書いてあるのが第1四半期から第4四半期までの令和3年度移送実績の合計となっている。移送回数が672回、移送人数が4567人、移送距離が3万3866キロメートル、移送金額は388万8,950円とであり、前年度と同様の推移となっている。

次に特定非営利活動法人ドリーム・ゲートの移送実績についてご報告する。令和3年度の実績は移送

回数が132回、移送人数が177人、移送距離が695キロメートル、移送金額が10万1,000円となっており、こちらも昨年度と比較して大きな変動はない。

○武山会長

ただいまの説明について、ご質問などあったらお願いしたい。

(質問等なし)

○武山会長

報告事項は以上として、続いて協議事項の方に入りたい。

4 協議事項

特定非営利活動法人ドリーム・ゲートの変更登録申請 について

○武山会長

初めに特定非営利活動法人ドリーム・ゲートの変更登録申請について協議を行う。

ここからは条例第3条に基づき、臨時委員にもご参加いただき審議を進める。臨時委員にお入りいただくので、しばらくお待ちいただきたい。

(臨時委員・関係者入室)

○武山会長

それでは、事務局より臨時委員の紹介をお願いします。

○事務局

それでは、臨時委員のご紹介をさせていただきます。

(臨時委員の紹介)

○事務局

なお、条例第6条に基づき申請団体の特定非営利活動法人ドリーム・ゲートの田中様にも関係者としてご出席いただいている。

○武山会長

それでは、協議事項の審議を進める。

初めに申請者の方から申請内容の概要等についてご説明いただいた後、事務局の方から協議事項の概要についてご説明いただく。質疑についてはすべての説明が終了した後に一括で行い、その後、申請内容の承認の採決を行う。

それでは申請者である特定非営利活動法人ドリーム・ゲートより、法人の概要と変更登録申請に至った経緯等についてご説明をお願いします

○ドリーム・ゲート。

区域を広げる申請をした理由としては、多賀城市の方に当法人のヘルパーを使っている利用者がおり福祉有償運送を使いたいという希望があったため、このような申請をさせていただいた。

○武山会長

法人の性格などをもう少し詳しく説明いただけないか。

○ドリーム・ゲート

当法人はヘルパー派遣事業をしており、その利用者に対し福祉有償運送を行っている。

○武山会長

それでは今回の変更登録申請の概要について事務局から説明をお願いします。

○事務局

右上の方に資料2-2と書いてある資料をご覧ください。先ほど話があったが、今回の変更点は、運送の区域が仙台市及び名取市の2市となっているところを、多賀城市を加え3市とするものである。

初めに、資料の(1)必要性の判断について説明をさせていただく。NPO等による福祉有償運送の必要性が認められる場合とは、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、又は直ちに提供できる可能性が低いと認められる場合、地域に福祉輸送サービスを実施しているタクシー事業者等は存在するものの、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となっている。

次項をご覧ください。今回、運送区域の追加を予定している多賀城市の状況について、いわゆる移動制約者と言われる方々については、要介護者、要支援認定者、障害者関係であるが、身体障害者、知的障害者、精神障害者の合計であり、5,381人である。

さらにタクシー関係等の状況について、多賀城市内は法人タクシーが82台、介護タクシーが8台、合計90台である。また、区域内のボランティア輸送の状況については、令和3年度の実績はない。

区域内の外出支援サービス事業の実施状況については、身体障害者手帳の所持者などを対象に、1枚600円のタクシー利用券を1ヶ月あたり4枚ほど交付している。令和3年度の支給人数は1,332人となっている。

ガイドラインでは、これらの状況を踏まえ福祉有償運送の必要性を総合的に判断することとされているが、移動制約者を輸送サービスの供給が充足しているか、或いは不足しているかの数的判断基準が特段は示されていない。したがって事務的、或いは機械的に供給量が充足している、或いは不足しているということを、断定的に申し上げることは難しい。

しかしながら、先ほどドリーム・ゲートから話があったように、福祉有償運送を望む障害者の方がお

り、今回の変更登録申請により、区域の追加を考えている多賀城市に住んでいる方を含め、合わせて11人の方々が会員となっている実態がある。その方々の利便性を考慮したときに、障害のある方にとって、移動というのは非常に大変なリスクを伴い、当事者でないと感じ取ることのできない不安があり、福祉有償運送はセーフティーネットのような役割を果たす部分もあると考えている。そういった点を考慮いただき、総合的に判断をいただきたい。

続いて資料2-2(2)の運送の区域についてご説明をさせていただく。運送の区域は、運営協議会において協議が整った市町村を単位とするものとし、旅客の発地又は着地のいずれかが運送の区域にあることを要するとともに、複数圏域にまたがる場合の運送の区域は、当該協議会の地域全域とするのではなく、利用者の居住地、或いは目的に照らし合理的であり、かつ、当該団体の運行管理が適切かつ確実に実施されると認められる範囲の市町村であることとされている。今回の変更登録申請における運送の区域の追加については、会員の居住する多賀城市を新たに運送の区域とするものである。

続いて(3)旅客から収受する対価についてご説明をさせていただく。対価については、距離制、時間制、定額制から選択するものとし、複数を定めることも可能となっており、当該地域のタクシーの料金の上限運賃の概ね2分の1の範囲内であることとされている。

資料2-2、運送の対価のタクシー料金との比較表をご覧いただきたい。当該団体との運賃の比較表があり、仙台地区運賃と、それ以外の県内の地区の運賃、そしてドリーム・ゲートの運賃を比較している。いずれも、普通車運賃の比較であるが、時間制の運賃については、いずれの段階においても、タクシーの料金の5割以内の料金が設定されている。申請団体が定めている対価については、前回登録時と同様に、時間制の料金を定めており変更はない。運送の対価以外の対価についても変更はない。

続いて(4)、運送を必要とする旅客の範囲についてご説明させていただく。範囲については、身体障害者福祉法による身体障害者、介護保険法による要介護認定者、要支援認定者、その他肢体不自由児等の障害を有する者のうち移動困難者と認められる者及びその付き添い人となっている。

申請団体の旅客の範囲については、身体障害者となっており、会員については、資料2-1の名簿に黒塗りで記載のとおり、11人となっている。

最後に(5)、その他必要と認められる措置について説明させていただく。自家有償旅客運送に使用する自動車の種類ごとの数であるが、福祉車両、車椅子を後部の方に乗せられるような車両となっており、軽自動車1台を予定している。これまで使っている車を引き続き使用する。

運転者に求められる要件について、運転者の人数は8人となっており、一種免許の資格を所持している。なお、配布資料について、運転者講習受講状況、福祉有償運転者代替講習の受講者が6人となっているが、8人に訂正させていただきたい。運転される方8人全員が講習を受講している。

損害賠償の措置については、民間の損害保険会社の自動車保険に加入をしており、対人対物ともに無制限となっている。

運行管理、整備管理、事故時の連絡体制、苦情の処理体制については、資料の2-1に管理、運営、整備、管理の体制や、責任者の状況、運行管理整備にかかる指揮命令系統、連絡体制などを記入している。事務局からは以上である。

○武山会長

申請者と事務局の説明に対して質問、意見、コメント等はあるか。

○木内委員

資料2-1に添付の運賃表だが、前回更新されたときには、3時間45分から8時間までの15分刻みの運賃表を添付し協議会で了承している。今回の運賃表は3時間半、210分までの運賃しかないが、変更はないということによいか。変更がないのであれば、前回と同様に15分刻みで8時間までの運賃表を添付いただきたい。

○武山会長

申請時の添付について、よろしく願います。

○及川委員

車は福祉の車椅子移動車1台と伺っているが、実際に運行される車両は通常はどこに置いてあるのか。

○ドリーム・ゲート

名取市のドリーム・ゲートの事務所に置いてある。

○及川委員

登録してある住所に置いてあるということか。

○ドリーム・ゲート

そうである。

○及川委員

その場合、多賀城市の利用者から要望があった場合は、名取市から多賀城市に向かい、病院等に送った後に名取市に帰ってくることになると思うが、運賃の開始時間はどこからか。

○ドリーム・ゲート

利用者に乗せた時間からである。

○及川委員。

下ろした時間までか。

○ドリーム・ゲート

そうである。

○及川委員

時間制でこの運賃を提供するというによいか。

○ドリーム・ゲート

そうである。

○及川委員

多賀城市を追加した理由は1人から依頼があったとのことだが、このような依頼を受けるのは素晴らしいことだと思うが、その方の利用頻度はどの程度か。

○ドリーム・ゲート

月1回程度である。

○及川委員

採算を求めてないと思うが、手間暇かけて1台の車で実施するとなると、他の仕事は出来なくなってしまわないかと思ったため、頻度についてお聞きした。前年度の実績では移送回数132回で人数が177人になっているが、車に乗せた会員の人数ということでよいのか。

○ドリーム・ゲート

そうである

○及川委員

その場合、運行規定によると、介助業務は行わず移動中の見回りなどが必要な利用者については介助者の同乗を要するとあるが、1人だけでは乗せないということか。

○ドリーム・ゲート

そうである。

○及川委員

運転手は介助を行わず、運転のみを行うということか。その場合、移送回数132回で人数177人となると、複数乗車もあり得るのか。

○ドリーム・ゲート

ヘルパーやご家族が乗ることもある。

○及川委員

ヘルパーとご家族の方は人数に入っていないのでは。移送回数と比べ人数が177人ということだが、複数乗車は行っていないのか。1回の移送で会員2人を同時に移送することはないのか。

○ドリーム・ゲート

行っていない。

○及川委員

それならば人数が177人になるのはなぜか。利用者1人にヘルパーが1人付くのであれば、人数は移送回数倍になると思うが、本当に複数乗車はないということでしょうか。

○ドリーム・ゲート

複数乗車は行っていない。

○武山会長

ヘルパーが付かない場合もあるのか。

○ドリーム・ゲート

それは無い。

○武山会長

移送人数の考え方をはっきりさせた上で、訂正がある場合には徹底願う。

○ドリーム・ゲート

承知した。

○武山会長

移送回数から見ても地域を限定した移送を多く行っているように思われるが、多賀城市の会員が同じ市内の目的地に行くような要望はあるのか。

○ドリーム・ゲート

ある。

○及川委員

多賀城市から仙台に来るのみであれば区域に多賀城市を追加する必要はないが、多賀城市のどこかへ行く場合には、加える必要がある。

○及川委員

先ほどの移送人数の点を確認していただきたいが、ヘルパーや家族も含めた移送人数という認識ということか。

○ドリーム・ゲート

そうである

○阿部委員

資料 2-2, 2 枚目の 2 号様式に今年の 3 月 31 日現在の介護関係の要介護, 要支援者数があるが, (3) の知的障害者と精神障害者の数について, 多賀城で押さえている知的が 479 人, 精神が 461 人であり, 資料と 50 人ほど異なるのはなぜか。

○事務局

一度確認をさせていただき, 必要があれば訂正したい。

○及川委員

資料 2-1 の様式 2-3 号 (3) 事業者協力型自家用車有償旅客運送を行うかどうかの別というのは, 今回初めて記載があったものと思うが, 必ず入れるものなのか。

○木内委員

事業者協力型というのはタクシー会社や運送事業者に運行管理を委託した場合のことであるが, 申請団体は実施しておらず空欄となる。あくまで変更のあった運送の区域のみ記載いただければ問題ない。

○武山会長

(2), (3) は空欄でよいのか。

○木内委員

そうである。

○武山会長

他に意見等はあるか。

(意見無し)

○武山会長

それでは, 特定非営利活動法人ドリーム・ゲートの変更登録申請について適当と判断される委員の方は挙手願う。

(全員挙手)

○武山会長

全員賛成であり, 特定非営利活動法人ドリーム・ゲートの変更登録申請については, 宮城県福祉有償運送運営協議会条項第五条第 3 項の規定により協議会として承認する。

事務局が案内するので申請者及び臨時委員はご退席願う。

(申請者・臨時委員退席)

4 協議事項

特定非営利活動法人移動支援 Rera の変更登録申請について

○武山会長

続いて二つ目の協議事項 特定非営利活動法人移動支援 Rera の新規登録申請について審議を進めたい。臨時委員と関係者にお入りいただくので、しばらくお待ちいただきたい。

(臨時委員・関係者入室)

○武山会長

それでは、事務局より臨時委員の紹介をお願いします。

○事務局

それでは、臨時委員のご紹介をさせていただきます。

(臨時委員の紹介)

○事務局

なお、宮城県福祉有償運送運営協議会条例第6条の規定により、申請団体の特定非営利活動法人移動支援 Rera の伊藤様、箕田様、植野様の三名も関係者として出席いただいている。

○武山会長

それでは特定非営利活動法人移動支援 Rera より、法人の概要と登録申請に至った経緯等について説明をお願いします。

○移動支援 Rera

「団体ご紹介」という資料に基づき、説明させていただきます。

「1 団体概要」として、私たちは移動支援 Rera という団体名で、石巻に事務所を置いて活動をしている。NPO法人として2013年の2月に設立した。移動困難な住民に対して送迎活動などを行うことで、生活に必要な移動手段を確保し、健全な生活の維持に寄与するという目的に基づいて活動を続けている。

「2 活動経緯」について2011年3月の東日本大震災発災直後、全国からボランティアが集まり、その中で札幌のポップという障害系の福祉団体が中心となり、車を失くした方、自ら運転ができないといった移動困難者に対し、主に病院や避難所から自宅での片付け、お風呂等、あらゆる送迎の目的に対して支援を行ってきた。2013年の2月にNPO法人格を取得し、地元のメンバーで石巻に根差した団体

としての取組を改めてスタートした。この11年、送迎活動にひたすら取り組んできたというスタンスは一切変わっていない。

送迎活動以外にも、福祉送迎講習会という名目で移動の担い手を育成するための取組を札幌、茨城、横浜、大阪の移動支援団体の力も借りながら、毎年石巻で送迎講習会を開催してきた。組織基盤強化というのは、いわゆるスタッフの研修であり、目的を達するためお互いのスキルを上げるための取組を毎月研修会として実施してきた。

また、毎週日曜日に、付き添いの買い物や病院以外へのお出かけ、ドライブといったレクリエーション的な活動を行っている。

全国の移動に関する団体と連携する中で、東北の関連団体と一緒にフォーラムを立ち上げて勉強会の開催を行ってきた。申請内容に関してはこの後事務局からも説明があるので割愛させていただく。

「4 活動の必要性」に関して、発災直後から石巻を中心に、東松島市、女川町も含めた地域を対象エリアとして活動してきた。その中で石巻地域は震災前からマイカーに依存した地域性を持っており、それ故に公共交通機関の利便性があまり向上しない、あるいは十分にそれが活用されないというようなジレンマを抱えた地域であり、震災を契機に、地域コミュニティの喪失や高齢の単独世帯が増えるといった移動困難者が一気に噴出したと考えている。また社会的な背景として、免許返納といった機運の高まりも拍車をかけていると考えている。

石巻圏内において、医療機関や公共施設は石巻中心部に偏っており、そこに対し移動手段をどう確保するかということが、住民の方々の生活の質に直結していると考ええる。そういったものを補完するというのが我々の一つの使命ではあると考えている。

補足資料として送迎実績を添付しているが、2011年からの送迎の件数と人数、またスタッフの数の推移のイメージを書いたものであり、11年間で送迎した人数は20万人弱に達し、走行距離も200万キロに達している。

続いて送迎以外の取組についていくつか紹介する。付き添いのお出かけ送迎というのは買い物や、ドライブ、日帰り温泉、お彼岸でのお墓参りといったものに対して、利用者にスタッフが付き添い、日曜日の活動を休みの日を利用して活動をしている。

それから地域支援として、地域の移動の問題に関して一緒に考えていくような取組をしたいということで、女川町や石巻の赤十字病院とともに、勉強会や検討会を開催した。そういった中から、様々な課題を掘り起こし、我々にできること、地域として取り組むべきことを考えながら活動を進めてきた。

それ以外にも、地域の包括支援センターや事業所と情報交換を行い、今後の活動に対して様々な気づきや取組の必要性といったものを議論しながら、今後の連携をさらに密にするといったことを行ってきた。

地域の必要性の中でも触れたが、地域の移動に関しては、バス、電車、タクシーといった公共交通機関を生かした生活が必要だということを十分認識している。その中で、経済の困窮度や、或いは高齢や障害に伴う心身の困難度の高まりにより、どうしてもバスや電車、タクシーなどは利用できないといった方が存在する。資料では隙間という書き方しているが、このようなところを埋めるべく、我々の活動があると考えている。団体の紹介は以上になる。

○武山会長

複数乗車の件について説明していただけるか。

○移動支援 Rera

追加でお配りした資料に、昨年度利用者にアンケート調査を実施した結果がある。女性が77%と非常に多く、年代については70代、80代が半分以上を占めている。利用者のプロフィールについて、復興住宅にお住まいの方が42%、ご自宅にお住まいの方が42%となっており、家族構成を注目していただきたいが、一人暮らしの方が49%、その他親子夫婦のみ、いわゆる2人世帯が36%ということで、1人か2人暮らしの方が非常に多いという結果となっている。

次のページにReraとの関わりで当てはまるものに丸をつける設問があり、今後の生活、今の生活が楽になったといった回答をいただいている。次のページにも同様に、生活の方が前向きになった、家計が少しでも楽になったといった言葉をいただいている。

団体の収入状況について、昨年度の実績に基づく状況だが、Reraの運営資金は助成金が34%、補助金が23%となっている。補助金は国から、助成金は民間の助成団体からのものである。

その他の特徴として、寄付金が30%を占めるというような収入構成となっている。支出については、人件費やボランティア謝金が半分以上を占めている。

本日の申請に当たり、団体として複数乗車の申請をしており、それに基づいた資料として、他の有償運送団体を参考として、送迎のコストの試算と対価の設定資料を添付している。

○武山会長

今回の新規登録申請に係る協議事項の概要について事務局から説明をお願いします。

○事務局

資料の3-2をご覧いただきたい。

申請者の名称は特定非営利活動法人移動支援 Rera であり、事務局が石巻市にある。

使用する車両は7台であり、車検証は資料3-1に添付しているが、いずれも問題ないことを確認している。旅客の範囲は、石巻市、東松島市、女川町の3市町である。

名簿については黒塗りとしているが、対象者数が127人で、内訳は要介護者、要支援者、知的障害者、精神障害者、身体障害者等となっている。

必要性の判断について、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、あるいは福祉輸送サービスを実施しているタクシー業者が存在するものの、需要に対して供給が不足しているといった場合となっているが、運送区域の市町村の状況について、3市町の移動困難者は合計で2万3176人となっている。区域内のタタクシー台数の合計は335台、うち福祉介護タクシーは6台となっている。

区域内におけるボランティア輸送の状況について、石巻市と東松島市で福祉有償運送実施団体として2団体が認定されているが、いずれも令和3年度の運送実績はない。

区域内の市町村における外出支援サービスの事業実施状況について、各市町において、要介護者や障害者に、タクシーの助成券を交付するといった事業を行っており、支給人数は延べ4,495人、延べ件数は9万3,674件となっている。

必要性についてはこれらの状況を踏まえ総合的に判断することとされているが、数値的な判断基準が

ないため一概に申し上げるのは難しい。当該事業者において現に127人の方が会員となっている実態があること、対象区域において他に福祉有償運送を実施している団体の実績がないこと、障害や要介護のなど移動に制約のある者にとって、福祉有償運送がセーフティネットの役割を果たしているというような事情を考慮した上で、必要性について総合的にご判断いただきたい。

続いて、運送の区域について説明させていただく。石巻市、東松島市、女川町の3市町を運送の区域とすることとして申請をしている。

続いて旅客から収受する対価について説明させていただく。移動制・時間制・定額制から選択することとなっており、本件については距離制となっている。国のガイドラインでは地域のタクシー運賃の概ね半額程度であることとされている。運送の対価とタクシー料金との比較表を添付しているが、申請団体は大型車両と普通車両の両方を所持しているため、両方の料金を比較している。概ねタクシー料金の半額以下であるが、2キロメートルまでは例外的に半額以下ではない。金額の妥当性については申請者の説明や今後の質疑応答を踏まえてご判断いただきたい。

次に運送を必要とする旅客の範囲について説明をさせていただく。対象予定者数については令和4年8月現在で127人となっている。市町村の内訳として、石巻市が115人、東松島市が8人、女川町が4人である。また複数乗車の有無について有りとしているが、国のガイドラインでは原則個別輸送によることとされており、場合によっては複数乗車も可能とされている。申請資料3-2に別紙として複数乗車を希望する理由書を添付しているが、必要性等については申請者からの説明や質疑応答を踏まえて妥当性をご判断いただきたい。

最後に、その他必要と認められる措置について説明をさせていただく。車両が7台、運転者の人数が15人となっており、そのうち2種免許の取得者が3人となっている。なお福祉有償運転者講習は15人全員受講している。また損害保険の会社については民間の自動車保険に加入しており、対人対物ともに無制限となっている。また進行管理、整理管理、事故の連絡体制、苦情体制、処理体制については、資料に記載のとおりである。事務局の説明は以上である。

○武山会長

今の説明について、何かご質問やご意見はあるか。

○木内委員

複数乗車を行うとのことであるが、福祉有償運送は移動制約者を個別に輸送することが原則であり、複数乗車は特例的なものである。国のガイドラインや他の地域の運営協議会で認められた事例として、透析患者の輸送、知的・精神障害の方の施設送迎等については認められている。さらに同一町内の身体障害者の方が同一の病院へ通院する場合や、障害のある複数の方を同じ施設から同じ病院まで輸送する場合、同居家族の会員の乗車地と目的地が同じである場合といった事例も国で示している。

理由書の最後に法人としては特段制限のない複数乗車の実施を認めていただきたいという記載があるので、複数乗車の必要性について説明いただくとともに、委員の皆様からの意見をいただきたい。

運賃について、個別輸送の場合2キロまで500円であるが、宮城県内、仙台市内のタクシー運賃と比較すると、2分の1を超えている。また複数乗車の運賃について料金表が添付されているが、2キロまで2人相乗りした場合、500円ずつ運賃を求めるということか。その場合、1,000円を徴収すること

になるが、これらの必要性を説明いただいたうえで営利に当たらないということを審議いただきたい。

○及川委員

福祉輸送運送について原則1契約1運送は理解している上で、利便性の確保、利用者にとって分かりやすい仕組み、活動の継続性、複数乗車の可否は実施段階で大きな影響を与える、そのため法人としては特段制限のない複数乗車の実施を認めていただきたいということであるが、失礼な言い方かもしれないが、複数乗車を行うための理由付けにしかなく感じている。

運賃表の前のページ、その他かかる料金として会費を半年ごとに2,000円を取ることとしている。これは運送の対価ではないが、待機料金が10分毎に200円、備品等の車椅子貸出し、ストレッチャー料、添乗料、キャンセル料をいただく他に、希望は複数乗車の場合も基本対価として、それが認められない場合は0.9掛けの料金を要望すると書いてある。

複数乗車の場合の料金を計算してきたが、10キロの場合は0.8掛けでも多い。20キロにすると0.7掛けでも多い。30キロになると全部オーバーしてしまうというような計算になっている。木内委員が言われたように、2人乗れば掛ける2という取り扱いで間違いないか。

○移動支援 Rera

そうである。

○及川委員。

月600回前後の走行回数のうち、15回程度が複数乗車となっている。今はコロナもあり、乗車は原則2人までとなっているようだが、複数乗車を認めると11人まで乗れる車に人数分が乗れることになる。これが認められると高額な運賃設定となるのではないか。

最大限利用した場合における対価の総額が、コロナが終わり乗車人数が3人、4人となってくると、3倍、4倍になる。仮に複数乗車の平均が4人となった場合に、対価に4を乗じた金額が同じ距離を走ったタクシー料金の概ね半分になると考えると、0.7掛けの料金でも高額ではないか。

言い方が悪いが、申し上げたいのは、タクシーが利益を追求しているような言い方をされると気持ちの良いものではないということである。我々は会費やストレッチャー利用料や待機料金を取っておらず、移動制約者に対して頑張っている。複数乗車の実施は難しい問題だと思うので、もう少し揉んだ後で結論を出すべきである。

○武山会長

複数乗車は議論が分かれるところであり、実施していないのがほとんどである。今のような議論が生じるので、それよりは、複数乗車はしないということである。

○移動支援 Rera

考え方を説明させていただきたい。我々はこれまで登録を要しない送迎を行ってきた。その中で複数乗車も当たり前のように行っており、対価も1人ずついただいていたというのが実態である。

今回の申請にあたって、通達関係も把握しているが、及川委員のご指摘のとおり我々の都合も書いてお

り、10年間活動してきた中で、どういった方に送迎の支援が必要かというものを常に考え、未だに答えが出ない状況で続けている。というのも、我々が活動している石巻市、東松島市、女川町は、タクシー会社もかなりの数が営業されている地域であり、山間地域でタクシーがなければNPOの活動や住民組織の活動が必要であるのが明らかであるが、そうではない地域のため、どういった方に送迎の支援をすべきか、常にタクシーを意識して活動してきた。

今回の複数乗車にあたって、会費の2,000円は利用者側にとって利便性は下がると考えている。1回利用するには会費に加え運賃が必要になるので、その場合はタクシーを使った方が必ず安くなる。その中で、長期的に利用する中では我々の方が安くなるような仕組みというように考え、会費2,000円という形で設定している。

複数乗車の理由については資料のとおりだが、全国的にも透析の患者が認められているといった事情はあるかと思う。我々からすれば、強引ではあるが透析患者が良くて他の病気の方は駄目だとか、親子や夫婦がともに利用しているケースにおいては、同じ家から違う病院に行く場合に複数乗車でないと、団体の効率面では著しく損なわれるということと、利用者にとっても、予約時間が被ると提供できる送迎のキャパシティが減ってしまうことになるので、その部分では利便性が低下すると考えている。複数乗車の運賃については、及川委員のご指摘のとおりと思っている。

ご指摘のあった、タクシーが利益を追求としているとは我々も考えていない。我々は営業時間を8時から16時までとしており、16時を過ぎた依頼は断るという形で厳正にやっている。

資料には書いていないが、原則週2回の利用回数制限を持たせている。福祉有償運送は回数の制限というものは法的には何も書いてないが、週2回の上限は継続していこうと考えている。この制限が利便性と相反しており、辻褄が合わない部分もあるかと思うが、10年間活動してきた中では週2回というのが実態としてある。

団体の運営を考えても、現在車両7台を持っているがこれを維持するのはほぼ不可能であり、今後は減車になると考える。その分、サービスを提供できる幅が落ちる。それでも続けていきたいというのが我々の考えであるが、どのように運営資金を確保するかといった方針があり、その中で複数乗車を認めていただきたいというものである。その点が営利だと思われるかどうかを議論していただきたいというのが団体の本音である。様々な事情があるので、どのような議論になるかは分からないが、運営資金については少しでも確保していかないと活動自体が長く続かないと考えている。

国の補助金や民間の助成金をいただきながら、この10年続けてこられたというのはあるが、震災から10年が過ぎ、そういった補助金や助成金も大幅に縮小される中で、長く続けていくためどうすべきかというのが実態としてある。通常の福祉有償団体とは違い介護事業をせず輸送を専門でやっている状況で、何とか続けたいという思いで進んでいるところであり、そういった事情も加味していただければと思う。

2キロで500円の対価について、追加でお渡しした資料に送迎コストの試算がある。現在のガソリン代、ドライバーへのボランティア謝金などを諸々計算するとこれぐらいのコストになるということを示している。実態として2キロから6キロまでの県内の利用者が半分以上であり、その部分がコアな輸送距離ということで収受する対価が一番多いという現状である。

そういったことも踏まえて、これまで2キロ100円を運送の対価としてきたが、500円であれば、利用者も負担できる範囲であるとよく聞いていた。それを踏まえ、団体の運営、利用者が最低限どれくら

い払えるのかといったことも加味してこの運賃設定となった。

○及川委員

定款では年会費が正会員3,000円とあり、料金表では半年ごとに2,000円となっているが何故か。

○移動支援 Rera

定款の方はあくまで法人としての会費となり、2,000円は福祉有償運送の利用者に対する別の会費である。

○及川委員

車両番号5705の車が平成15年の初年度登録となっているが大丈夫か。

○移動支援 Rera

大阪の方からお借りした車であり、確かに車歴が古く、2年ごとの車検で整備はしているが、オルタネーターの故障といった不具合が最近出始めており、あまり長くは使えないという認識である。

○及川委員

予定運転者数が15人となっているが、初任者研修やヘルパーの資格は持っているのか。

○移動支援 Rera

5人はヘルパーの資格を持っている。

○及川委員

団体の案内を見ると懇切丁寧に世話をされているようだが、この方たちは全員がヘルパーの資格を持っているわけではないということか。

○移動支援 Rera

全員ではない。

○及川委員

決算状況を見ると福利厚生もあるようだが、従業員は社会保険や雇用保険には入っているのか。

○移動支援 Rera

現在法人のスタッフは15人いるが、そのうち5人が雇用契約を結んでおり、5人については一般企業と同じく雇用保険や社会保険に加入している。残りは有償ボランティアという形である。

○及川委員

県へ苦言を呈するが、膨大な資料を受け取ったのが4日だと思う。今日が8日であり、資料を読み解いて審議と言われても、まだ完全に見きれていない。もっと早く資料を出していただきたい。また7台の車両について担当は確認したか。初年度登録から20年が経過しているが大丈夫かとこちらから聞く以前に、どういう車両で運送するのか、そういうところの確認をお願いしたい。

もう一点、今まで127人も一気に登録する運営協議会はない。これだけの人数をこの場の1時間で採決してくださいと言われても厳しい。

一番申し上げたいことは、タクシー業者と話し合いを持たれたのか。Reraのことは以前から活動内容も承知しており、非常に良いことやっていると思っている。ただこの内容が福祉有償運送という形となり、我々が認めたということになると、石巻の業者からなぜ相談もなく認めたのかと言われたら何も言えない。

地域の実情というものもあり、石巻でも山間部や人がいない地域を移送するのであれば良いことと思うが、市内の方を移送するということであり、石巻、東松島の業者の方と連絡を取り申請について話し合いを持たれたのか。私としては運輸局を挟んだうえで話し合いを行い業界の意見を上げてもらえば、非常に通りやすいというか、スムーズにいくと思う。石巻を知らない者が審査をしてくださいといわれても、当然時間がかかるものである。

○移動支援 Rera

補足だが、1月に宮城県タクシー協会会長の池田氏と石巻市の福祉部長にご説明とご挨拶に伺った。その際、会長からはタクシー業界もコロナで各会社大変な状況にあり、弱者支援だからもろ手で応援して頑張ってくれとはいかないという言葉を受けていた。

我々の根回しが不足しており、1月以降お会いする機会を設けておらず、その後の状況がわかっていなかった。この会議自体もどのような形で行われるかというのが調査不足であり、その点を懸念していた。地元のタクシー会社が実際どのような判断をされたのか、1月以降、話し合いの結果が我々のもとにも届いていないまま、今日の日を迎えているのが実態である。

○武山会長

Reraのホームページを見ると、福祉有償運送に移行することと併せて、今のスキームである無償の移動サービスもできれば復活したいという話も書かれていたが、全て福祉有償運送に移行するのか、将来的には無償サービスも復活させたいのかを教えてほしい。

○移動支援 Rera

今のご質問の前に、タクシーとの関係について、心身の困難度とか経済の困窮度を踏まえて、いわゆる社会的、交通弱者の方に向けて支援すべきだというのが根本原則として考えている。その中で石巻地域の現状は、駅周辺に山下の乗り合いタクシーが走っており、水明、水押地区にも乗り合いタクシーがある。その他、稲井タクシーのいない号も稲井地区で走っている。東松島市では、らくらく号というものが市内を走っており、女川町にも町民バスという形で町内を巡っている。

基本そのエリアについては、利用者から相談あった場合はそちらを利用するようご案内している。そこ

がカバーできない移送範囲，例えば女川町であれば，日赤病院に来るといった地域を超えるような依頼で，なおかつタクシーを利用できない方となると，身体的な理由のほか，経済的理由もあると考えているが，その経済的理由の判断がすごく難しいと思っている。

利用者とヒアリングをする時に，どれくらいの頻度で日赤に通っているかを聞いており，月1回タクシーで行っている方は基本的にお断りしている。月1回のタクシー料金が出せるか出せないかというのは，その方の生活状況によっても異なるが，いろいろお話した上で，月1回というようなものを基準としている。

それを踏まえ，通院頻度が上がる，複数の病院に通っているといったことを全てタクシーでとなると生活にも少し影響を及ぼすのではないかと考えている。それをReraのみで対応することが限界にきており，昨年度から市内全域の地域包括支援センターを回り，居宅のケアマネジャーや住民と直接関わりのある方々のご意見も得ながら，福祉有償運送としてどういった方に支援を向けていくかを考えている。そういったことを原則として利用者とのヒアリングを重ね判断をしていきたい。

無償送迎サービスについてであるが，市内の他のNPO法人や子育て支援を行っている団体から，学習支援を行っている子供の送迎や，子育ての母親の送迎支援も必要という訴えもある。そういったものに対応するのがNPOの本分と考えているので，福祉有償運送の対象にならない方についても，行政の担当部署と話をしながら，必要という判断であれば無償の範囲内での送迎の提供を検討していきたいと考えている。医療困難者，移動困難の身体障害者などは基本的に福祉有償運送に移行する。

○武山会長

例えば女川から雄勝に行きたいといった要望があった場合，迎えに行った上でさらに遠くまで送ることとなるが，そのようなサービスをするのかどうか。その点を考えると，発着地は石巻に限定した方が良いのではないかとと思うが，どのように考えているか。

○移動支援 Rera。

女川町から東松島市にある病院に行くといった市をまたぐ送迎が元々あったので2市1町としている。

○及川委員

月1回の方はお断りしている，16時までで終わりにしているなど，乗る方を選んでいるように思うが，それであれば，計画的な運行も出来るのではないかと。突発で予約があり，どうしても複数乗車でないと困るというのであれば分かるが，初めから複数乗車ありきとなっているのではないかと。複数乗車は限定的であり，こういう場合しか使えないといったことであれば，まだ話は進められると思う。

○武山会長

資料3-2(4)のところが今の状況とダンプ出来ないように思う。また福祉有償運送へ移行すると制約が増え，これまでのように出来なくなる部分も増えてくるので，果たしてどちらが良いのかということもある。

○移動支援 Rera

福祉有償運送を申請したのは団体の維持のためというのが第一義にある。我々も自己収入を少しでも増やしていかないと団体の維持ができないと考えている。福祉有償運送を始めたものの、取り消している団体もあり、制度開始から20年経っているが、全国的に見ても実施団体が増えていないという話も全国移動ネットの総会で聞いている。

ただしタクシーとの共存・住み分けは、よく理解しているつもりである。複数乗車が認められていないことも、タクシーが認められてないことが前提にあると理解をしている。計画的にやれば移送できないものではないとも考えているが、現在すでに透析の患者を乗り合いで送迎しており、親子・夫婦がそれぞれ別の病院に行くというようなケースがあるので、妥協案として最低限2人だけ認めていただくといったことが可能であればその部分は最低限認めていただきたいと思う。

○及川委員

複数乗車を無条件で認めてしまうと、今後同じことを言い出す団体が出ないとは限らない。この場でよしとした場合、取り返しがつかなくなるのではないか。原則としてこういう場合に限り認めるといったことであれば、まだ話できると思う。

○武山会長

制限がないというのは難しいと感じる。特例としてこういう場合には上限2人までといった形で、2人乗車の料金表を作ってもらい、それが著しくタクシー料金を超えないということを示していただきたい。

○移動支援 Rera

複数乗車も同一料金として申請した理由について、現在、透析患者が2人おり、送迎は基本2人同時であるが、体調や検査日の都合によっては1人になる場合がある。そこで対価が1人の時と比べ複数乗車の場合は半額となると、利用者にとっては理解しがたい事象である。今日は同乗者がいるから半額になるかどうかといったことを決めるのは我々なので、利用者との関係性に影響が生じる懸念があり、同一の価格とした。

一方で、複数から料金を取ることが営利に属するか問題視されることも理解はしているが、透析の患者や、親子・夫婦で複数乗車を行っているという現実もあるので、その部分はどうかというのが一つある。対価については本当に難しい課題であると認識しているので、折半すべきということになればそう説明するしかないとは考えている。

○武山会長

最近、会費を徴収している団体は減ってきている。議論が分かれるところだが、なぜ有償で対価を得る他に会費を取るのかという話がある。取らないよう変更している団体が増えているのは所感としてある。

○移動支援 Rera

会費については、タクシーを意識しており、会費がないとタクシー代の半額ということでしか利用者側は見ない。我々の福祉有償運送がそういうものではないという意味も込め、半年ごとに2,000円の会

費を設定しているが、無くても良いという意見があれば廃止も検討していこうとは思う。

○及川委員

許可または登録を要しない運送として、お墓参りを含めて、子育ての支援、その母親の送迎など、様々なことをされていると思う。福祉有償輸送になると決まった範囲でしかできないが、許可または登録を要しない運送の中で、どうにかできないものなのか。

○後藤委員

冒頭に及川委員から指摘があったが、確かに4日にこれだけの資料を渡して、8日にこの中身について審議というのは無理な話だと思うので、以後気をつけさせていただきたい。

いろいろ議論があり1人の委員として意見を申し上げるが、制度の部分でまだ課題が解決してないとか、論点が整理されてない部分があるのではないかと思う。この状況で承認云々という話になるとまた問題ではないかと思う。Reraの事情もあると思うが、可能であれば、一旦調整をさせていただいて、申請内容の指摘や提示された論点に対して改めて回答する形で、もう一度協議会を開催した方がよいのではないか。

○移動支援 Rera

実施側としては9月1日からの運行を開始したいと思っている。去年から宮城県や関係自治体の方にお邪魔をして、話をさせていただいていた。ただ、我々としても協議会がどのような形で行われるか調査不足もあり、今日このような流れになったことは大変申し訳なく思う。

9月1日実施ということで利用者にも去年から案内しており、現在利用者は認知している状況である。我々としては9月1日から開始したいと考えているが、複数乗車はなかなか難しいということで9月開始時点では個別輸送を基本としたオペレーションを行い、複数乗車の問題については今後解消していく中でできればと考えているがどうか。

○木内委員

福祉有償運送については運輸支局の登録制度になっており、許可を受けないとできないものである。この運営協議会で了承を得て、了承を得た旨の証明証を添付し申請いただくこととなるが、標準処理期間は1ヶ月である。申請内容を改めて審議されるという話だが、見直した案をもとに運営協議会を再度開かれるということでよいのか。ただし、それから申請となると9月1日の承認は難しいので、その点のスケジュールを加味していただきたい。

○後藤委員

複数乗車を止めるとしても、様々な部分で書類の修正や差替えも出てくると思う。何より、議論がかみ合っていないとまでは言わないが、見ているところが違う状況だと、思いは分からないでもないが、もう一度議論した方がよいのではないかと申し上げたい。ただ昨年からの周知をされているという事情も分かるので、それを踏まえて協議会としてどういう判断するかだと思う。

○武山会長

落としどころとしては、こういう内容をやると提示した上で、事業者に納得いただくということになるかと思う。基本的にはタクシーの利用を勧めているなど、話し合いをすれば納得いただける部分もあるかとは思いますが。

○及川委員

例えば、運輸支局に間に入って事業者と詰めた話をしてもらい、業界の意見を上げてもらえば通りやすさは違う。地域の福祉有償運送であり、そのあたりの了解を得た方が良い。

○武山会長

複数乗車を認めた場合に今の料金設定だとタクシー料金をオーバーしてしまうため、そこが担保されるかという部分がある。料金体系、或いは2人までしか乗車しないという点を書き込んでもらう必要があるのではないかと。

○木内委員

申請書類に運転者名簿と資格のコピーをつけているが、セダン型の講習受けてない方がいる。この方は軽のセダンは乗らないということによろしいか。

○移動支援 Rera

5 1 条の 1 6 第 1 項, 第 1 号または第 3 項第 2 号に掲げる講習という書き方の修了証については、セダンを網羅している形となる。

○木内委員

両方の資格を持っているということか。

○移動支援 Rera

そうである。

○事務局

事務局から申し上げる。この状態での採決は非常に難しく、また皆様の了諾も得られてない状態での審議となるのは宜しくないと思っている。関係者と調整のうえ、早急に次回の審議の場を設けさせていただきたいと思うので、申し訳ないがご協力いただきたい。

○武山会長

それでは本件は審議継続として、事務局に調整いただき改めて委員の皆様にご連絡することによいか。

(異議なし)

○武山会長

それでは以降の進行を事務局にお返しする。

5 閉会

○事務局

委員の皆様においては、長時間にわたりご審議いただき、感謝申し上げます。また、事前配付の資料の不手際、本日の進行の中での説明、資料の説明等でご不便お掛けしたことを合わせてお詫び申し上げます。以上をもって令和4年度宮城県福祉有償運送運営協議会の一切を終了する。