

会議	世田谷区福祉有償運送運営協議会 (平成24年度第1回)		日時	平成24年7月30日(月)13時30分～14時30分
			会場	世田谷区役所第3庁舎3階ブライツホール
協議会委員	出席者	小佐野(NPO法人 自立の家) 木村(重症心身障害児(者)を守る会) 櫻井(NPO法人 ハートフルかみんぐ) 高橋(NPO法人 サポート出合い) 川上(世田谷ケアマネジャー連絡会) 吉田(さくら介護タクシー) 石毛(関東運輸局東京運輸支局輸送部門運輸企画専門官) 金澤(世田谷区保健福祉部計画調整課長) 神子(世田谷区交通政策担当部交通政策課長) 伊藤(世田谷区地域福祉部高齢福祉課長) 瓜生(世田谷区保健福祉部障害者地域生活課長) 会長	説明者	碓井・羽石・鬼塚(NPO法人 ハンディキャブを走らせる会) 3名
			傍聴者	荻野・伊藤(NPO法人 ミニキャブ区民の会) 2名
	欠席者	村田(荏原交通株式会社) 山下(関東旅客自動車交通労働組合東京地方連合会)	事務局	廣瀬係長、松橋、藤井、雨宮 4名
出席者合計 22名				

1. 開会(会長)

【瓜生会長】本日はお忙しいところ、又お暑いところお集まりいただき、お礼を申し上げます。平成24年度世田谷区福祉有償運送運営協議会を始める。次第に記載のあるとおり、事前に世田谷区の福祉有償運送運営協議会設置要綱と委員名簿をお送りしている。本来、委嘱状は手渡しすべきだが、事前の郵送とさせて頂いたこととお詫びする。委員は13名で構成され、7月1日からの1年間の任期である。一年間、よろしくお願ひしたい。本日は、残念ながら荏原交通株式会社の村田委員と、関東旅客自動車交通労働組合連合会東京地方連合会の山下委員の2名について、欠席の連絡をいただいているが、過半数以上の出席があるため、本会は成立となる。要綱第5条により、障害者地域生活課長が会長として議事を行うのでご了承いただきたい。では、事前に送付した名簿の順番に自己紹介をお願いしたい。

(自己紹介 省略)

福祉有償運送運営協議会は、設置要綱の第1条により、「地域での福祉有償運送の必要性」や「旅客から収受する対価その他福祉有償運送の適正な運営の確保のために必要となる事項」を協議するものである。

本日は、新たな申請や更新登録の法人はないものの、現に運送を行っている法人から料金改定について相談があったので、協議をさせていただきたい。

今年度は特に更新が必要となる法人や新規申請の予定もないので、1回のみ開催となると思われる。後ほどそれぞれのお立場からの、有償運送に関するご意見等をお聞かせ願えればと考えているので、ご協力をお願いしたい。今年から新たに委員になられた方もいらっしゃるので、福祉有償運送運営協議会の位置づけや目的について、説明させていただく。

2. 福祉有償運送運営協議会の役割について

【瓜生会長】道路運送法第79条及び、道路運送法施行規則の第51条によって、福祉有償運送の登録にあたっては、地域における運営協議会での協議が調っていることが要件と定められている。具体的には、関係通達の145号通達で、運営協議会の目的や、協議する内容が定められている。本日お配りした資料の145号通達の2ページ目をご覧ください。別紙の、「運営協議会の設置及び運営に関するガイドライン」として、運営協議会の目的とは、“旅客から収受する対価その他の自家用有償旅客運送を実施するにあたり必要となる事項を協議するため設置するもの”とし、“地域福祉の向上に寄与するよう、自家用有償旅客運送者に、必要な指導・助言を行うよう努めるものとする”となっている。

協議内容については、同じくガイドラインの第3条で協議を行うにあたっての具体的な指針が示されている。

具体的には、(1) NPO等による、自家用旅客運送事業の必要性 (2) 運送の区域 (3) 旅客から収受する対価 (4) 運送しようとする旅客の範囲 (5) その他必要と認められる措置という5点について、協議を行うことになっている。そしてこれらの内容で、協議が調った事項を変更する場合も協議を行うということになっている。

本日はこのうちの(3)の対価について変更があるため、協議をさせていただくものである。対価が何を指すかについては、事前にお送りしている144号通達をご確認いただきたい。自家用運送旅客事業者が利用者から収受する対価について定められている。対価の設定方法については2ページ目をご確認いただきたい。対価の設定にあたっての考え方だが、距離制・時間制があり、対価の水準は、実費の範囲内であると認められること、営利を目的としているとは認められない妥当な範囲として、地域におけるタクシー上限運賃のおおむね二分の一の範囲内であることなどが挙げられる。運送の対価以外の対価は、実費の範囲内であることが示されている。本日は、登録されている法人の対価の変更について協議をいただく。

3. 傍聴の確認・個人情報の取扱い

【瓜生会長】本協議会は公開であり、会場内後方に傍聴席を設けており、傍聴者は13時30分以降の入室となる。傍聴者の写真撮影、録音は禁止とする。また、議事の妨げになるような場合には退場させる場合がある。事務局は、議事録作成のため会議を録音させていただくがご了承いただきたい。議事録については、委員の個人名を入れたものを記録として残し、区ホームページ等での公開となるので、この点についても予めご了承いただきたい。本日の資料内容について、後ほど事務局から説明するが、法人の登録証の写しについては、個人情報となってくるので協議終了後、事務局が回収するので机の上に置いたままにさせていただきたい。その他の資料はお持ち帰りいただくようお願いする。

【事務局 廣瀬】事前に送付した資料、及び本日机上に配布した資料を確認させていただく。事前に送付している資料について、本日お持ちでない委員がいたら事務局からお渡しするのでおっしゃっていただきたい。

(資料の確認 省略)

4. 報告事項

【事務局 廣瀬】事務局から口頭での報告とさせていただく。NPO 法人エンジェルグループは、昨年の運営協議会で更新の協議を調べたところであるが、平成 24 年 3 月いっぱいまで事業を廃止したという報告があった。理由としては、NPO 法人エンジェルグループが、株式会社「うめケア」のエンジェルケアサービスに変わったため、有償運送の事業から撤退したということである。この法人は、数人の利用者しかおらず、利用件数も極めて少ない実績であった。このため、もともと他の輸送手段を利用するなどしていた利用者であり、ケアマネ等を通じて、他の移動手段を確保しているとの報告である。この法人の廃止により、区内で福祉有償運送を行う法人は 8 法人となる。

【瓜生会長】この点について、何かご意見ご質問等はあるか。特に無いようなので、協議事項に入りたい。

5. 料金改定の協議

【瓜生会長】本来なら、世田谷区における移動困難者の状況についての説明があった方がよいが、本日は、料金改定のための協議ということと、途中退席の委員もいるので、後ほど、意見交換の前に説明させていただく。それでは、協議に入るので、NPO 法人ハンディキャブを走らせる会の方は、説明者席へ願いたい。委員の皆様は、事前にお配りしている、法人の料金改定にかかる資料をご覧ください。

NPO 法人ハンディキャブを走らせる会

【鬼塚】なぜ、燃料費を値上げするかについてだが、まずは当会代表の碓井から、法人の概要や料金改定についての説明を申し上げる。

【碓井】この事業について、30 年間やってきてとうとうここまで来たと感じる。私たちの事業はタクシー事業ではないということを皆さんによく考えていただきたい。利用者の声からすると、タクシーでは利用できないのである。このために NPO が事業を行ってきたという状況を考えていただきたい。

【鬼塚】私達の心情は碓井の申し上げたとおりである。30 年前に活動を始めた頃は、道路運送法の規定もなく、助け合いの一環として活動を行ってきた。今でもその姿勢を保ちつつ事業を行っている。料金改定についてどこかに申請したつもりはないが、障害者地域生活課に、料金を値上げするという話をしたところ、運営協議会での協議が必要とのことで、そのための資料も作成した。どのような料金改定かというと、燃料費を 30 円から 40 円に

上げるというものである。その理由として、近頃ガソリン代がリッター130円から140円の間で推移しているが、私たちが事業を始めた頃はリッター100円くらいであった。料金設定は120円くらいまでを想定していたため、これまでは一度も値上げをしてこなかった。もともと私達は実費という考え方を基本としているので、ガソリン代が上がった分を利用者にも負担してもらいたいと考えている。これは去年、法人の総会で決めたことであり、仲間達の合意のもとにある話なので、このままやらせていただきたい。料金設定の基本は、車両を占有している時間に伴い、駐車場代や、保険料、車検代などを管理費として一時間300円。運転協力者への謝礼として一時間400円、また運転協力者への、弁当と交通費程度として、一回の出勤で400円という設定である。この料金体系で燃料費を10円上げた場合、現在年間の走行距離が1万4000km位なので、14万円位の収入増になる可能性がある。法人全体の収入は年間600万から700万円位なので、大体ガソリン代の実費が上がったくらいの金額を、これで補填できるかなと考えている。

先ほど通達の説明があったが、通達は法律ではないので、国民を縛るものではない。地域の実情に応じて、法人が営利に至らない範囲で必要と決めた対価は、極端な話、タクシー運賃の1/2でなくても、運営協議会の合意があれば、問題ないので、その認識は間違えないでいただきたいと感じている。

【瓜生会長】 ありがとうございます。協議に入る前に、事務局から、法人の福祉有償運送の実績等について、ご説明させていただく。

【事務局 廣瀬】 ハンディキャブを走らせる会からは、平成24年5月の一ヶ月間の運行実績を事前にいただいており、運行実績の詳細については本日机上にお配りした【資料3】、運行実績の平均などをまとめたものは【資料2】となっている。法人の料金改定と実績についてタクシー運賃と比較しているものが【資料2】なので、こちらをご覧ください。ハンディキャブを走らせる会の料金形態の基本をまとめている。片道200円の出動費や、1kmあたり30円という燃料代の設定もあるが、主な金額としては1時間700円という部分が大きいため、タクシー運賃の時間制と比較することになる。2の運行実績の1ヶ月分の平均値を見てもらうと、実車時間が18分、出庫帰庫にかかる時間が48分、実車距離が4.5km、出庫から帰庫までの距離が10.2km、利用料金が1,155円となっている。ハンディキャブを走らせる会の料金設定は、出庫から帰庫で算出しており、車両管理費や運転協力費、燃料代や出動費のすべてが運送サービスの利用に対する対価と捉えられるが、これらの金額を合計した料金で、燃料代を40円に変更した場合でも、料金改定後の平均想定額1,256円は、タクシー料金の4,550円と比較し、おおむね2分の1の範囲であるといえる。

【瓜生会長】 つづいて協議に入る。ただいまの法人の説明に関して、ご意見や質問等があればお願いしたい。

【石毛】 資料2の平均をまとめている実車時間についての確認をしたい。実車時間は出庫帰庫時間に含まれているのか？別立てとなっているのか？

【事務局 廣瀬】 実車時間の平均18分は出庫帰庫時間の平均48分の中に含まれている。

【石毛】 了解した。

【瓜生会長】 本日欠席の連絡をもらっている委員にも、事前に資料をお送りしたところ、ご意見を預かっているので、事務局から報告させていただく。

【事務局 廣瀬】 本日欠席の山下委員からは、事前送付の資料をご確認いただき、実績の平均値等を口頭でお伝えしたところ、「少し高いような気もするが、協議は一任する」とのことであった。

【瓜生会長】 その他、何かご意見等はあるか？特に異議がないので、協議が調ったものと確認させていただく。先ほど、法人からのご説明の中で、通達に縛られる必要はないというようなご意見もあったが、通達は法律に基づいて発せられたものであり、私達行政職員は、法律等に基づいて仕事をしているため、今回協議会を開催させていただいた。今年の協議会は、今回のみとなりそうなので、世田谷の移動困難者の状況を説明しながら、委員の皆様との意見交換の場とさせていただきたい。

6. 世田谷区における移動困難者の状況について

【事務局 廣瀬】 それでは、資料1、世田谷区の移動困難者の状況を説明させていただく。世田谷区の概要についてだが、現在、総人口が85万人から86万人の間くらいで推移している。65歳以上の高齢者が16万人くらいで、高齢化率は18.66%、6人に一人以上が高齢者であり、介護保険の要介護度認定者数は、年々増えているという状況である。要支援から要介護の合計で3万2000人をやや下回るという状況で、このうち要介護度3から5の方、すなわち福祉有償運送や福祉タクシーを利用されるような、寝たきりに近い方が1万2300人ということで、およそ4割の方が移動が困難と推測されるような状況になっている。介護保険の利用状況は、訪問介護、ショートステイといった在宅サービス以外に、福祉用具の貸与や、予防支援・介護支援の件数が非常に多くなっている。身体障害者手帳、愛の手帳、障害手帳の所持者の推移だが、平成23年度については、身体障害者手帳の所持者が、1万9000人となっており、これまで、1万8000人くらいで推移していたが、若干増えている。愛の手帳の所持者が約3600人、精神障害者が約1900人、難病の方が約6300人という状況である。身体障害者手帳所持者の障害種別は、重複があるものの、肢体不自由がおおよそ半分というような形になる。タクシー券の対象要件の人数については、1万4251名である。そのうち、福祉タクシー券を交付している人数は、8239人である。障害者自立支援法の支給決定状況であるが、平成24年度3月末で7044人に支給決定している。

続いて移動困難者の移送の状況であるが、福祉タクシー券の平成23年度の実績(2)では、登録者数が8239人に対し、タクシー券を使える事業者が111事業者である。タクシー券とどちらかを選択して利用できる燃料費助成の制度は、約2400人が受給している。この数字はあまり大きな変動はない。リフト付タクシー、車いす用タクシー補助券の利用実績は年々増えている。平成24年の4月現在の利用登録者数は1431人。23年度の利用件数は598件。車いす用タクシー補助券の運行事業者が59事業者であり、こちらの数は年々増えている。利用登録者数は1175人で、利用枚数が9654枚である。世田谷区内の契約事業者

が4月現在で、35事業者55台という状況である。福祉有償運送の8事業者の実績であるが、会員数1100名、トリップ数30128件。平成24年3月末には8法人で37台。この1トリップとは、片道1件を1トリップとして計算している。

次に(3)福祉有償運送の必要性について。障害者・高齢者の移動困難者について、障害者手帳の受給要件を満たす方が1万4251名で、その35%にあたる約5000人が65歳未満のタクシー券対象者と推計される。高齢者のうち要介護度3～5の合計人数は1万2302人。その中で介護保険の施設サービスを利用しているのが、3592名。この中には特養、老健、療養介護の施設に入所されている方がいるので、施設入所されている方を除いた人数が、65歳以上での在宅の要介護3から5の方、ということで約8700人。上記から、3500人と、8700人を足すと、大体、1万3000人から1万4000人の移動困難な方が在宅にいるという推計となる。この方々が月一回外出した場合、往復なので2トリップ×12ヶ月という計算で32万から33万トリップくらいの需要が見込まれる。これに対し、供給の試算は、車いす用のタクシーの運行をする区内の事業者で55台の車両がある。これらの車両が一日3往復6トリップの運行をしたとすると月24日の12ヶ月間の運行で、約9万9000件のトリップ数になる。借り上げ車両のリフト付きタクシーの1台の運行実績が約年間600トリップで、NPOの年間実績が大体3万トリップあるので、これをあわせると13万弱くらいのトリップ数になる。先ほどの需要者数が32万トリップなので、移動困難者が外出する際の福祉移動サービスの供給量は圧倒的に不足しているため、NPOには頑張っていたいただかなければいけない状況にある。

【瓜生会長】以上が世田谷区の移動困難者の状況であり、まだまだ需要に対する供給が不足し、福祉有償運送が果たす役割があるという説明をさせていただいた。1法人が撤退したという状況ではあるが、現在、8法人に頑張っていたいただいている。これらを踏まえて、世田谷区福祉移動支援センターの運営を行っているNPO法人せたがや移動ケアの方々、外出するためのニーズと外出に困っていることの報告書をまとめてくれたものがある。机上に配布した参考資料を後ほどご覧いただければと思う。

7. 意見交換

【瓜生会長】皆様方もそれぞれの立場から移動困難者の移動について、日頃感じている点や、こういう風にしたらよいのではないかとということ、意見交換をさせていただければと思う。

【小佐野】先ほど説明いただいた移動困難者の状況について、高齢者は介護保険、障害者は自立支援法のサービス利用状況や、タクシー券の利用実績についてまとめられていたが、実際には、利用していない高齢者や障害者がいる。厚生労働省の推定では人口の6%が障害者であるといわれているという現状からすれば、もっと多くの移動困難者が区内にいるのではないかと。自立支援法でも介護保険でも、現状ではまだサービスを受けにくい制度であると思うので、やはり潜在的なニーズはあると思う。机上の計算でも、これだけの不足分があるということなので、実際にはもっと足りていないのが現状であると思う。障害を持っている人はタクシーにはあまり頼めず、行き着いたのがNPOであった。今でこそ介護タクシーが増え、一般のタクシー会社も介護部門に門戸を広げてきているが、20年前はや

ってくれなかった。タクシーがカバーしきれない部分を、助け合いとして支えてきたのであるから、もっと世田谷区にも NPO の取り組みを支援して欲しい。

【瓜生会長】潜在的ニーズはもっと多いというお話であった。平成 12 年に介護保険制度が始まって以来、認定者数は伸びているが、それでも潜在的ニーズを抱えている方はまだまだいるはずであるというご指摘であった。実際、介護タクシーなどが増え、外出する手段も増えてきているものの、社会参加や閉じこもりを防ぐという意味では、やはり福祉有償運送は重要なサービスであると思われる。対価について、営利を目的としてはいけないということで、本当にご尽力いただいている。区でも NPO さんに補助金を出して支援しているが、こうした福祉有償運送があって世田谷の移動困難者の運送が支えられているということが資料の中からも見ていただけたかと思う。

【川上】以前に比べると、かなり介護タクシーが増えているように感じる。「その日すぐに」、というような急の依頼でも対応していただき感謝している。介護タクシーは普通のタクシーとは違って、福祉のことを良くわかっているプロの方が、介助をしてくださるということで、このようなボランティアの活動とは違いがあると思う。利用者の方は、入退院や通院の必要性があると、「今日の今日依頼したい」という状況も生じてくる。そうすると、多少お金がかかっても病院に行ければよいから仕方がない」となってしまうので、それでは、大変節約して生活している方にとっては、負担が大きくなる。このようなボランティアな輸送を充実していただき、介護タクシーは急な依頼でも対応できるというような状況であれば、私たちケアマネとしては、安心して頼めると感じている。

【瓜生会長】そうした急な依頼にも対応できるように、世田谷では、「そとでる」という愛称の移動支援センターがあり、事前に登録をいただいた利用者には配車をしている。当日の配車でも手配ができるようにしている。

【川上】介護タクシーがスピーディに対応してくれることは、非常に感謝しているが、一つの団体が撤退するという説明もあったので、介護タクシーでもそういったことがありえそうなので心配ではある。

【高橋】NPO の有償運送は、2 年又は 3 年に 1 回の更新が必要だが、書類が非常に複雑である。NPO としては相当の労力をかけてやらなければならない。運転者台帳の写しなど、もっと簡素化して欲しいので、国交省にお願いしたい。

【瓜生会長】この協議会の場で議論する内容ではないと思うが、そういうご意見があるということは受けとめる。

【櫻井】先ほどの川上氏のお話について、やはり緊急の依頼はあり、われわれも出来る範囲で対応しているが、緊急の場合に備えて、車も人も空けておくわけにはいかない。運転手が無給で待機している余裕がないのが現状である。景気が悪いので、NPO の活動といえどある程度の内容に見合った報酬を要する運転手も多いのではないか。かつては年金受給

者が片手間で手伝うような運転手がいたのかもしれないが、今はそう安穩としていられない状況である。こうした状況を放置しておく、当日の対応が出来るような運転手がいなくなってしまう。

【瓜生会長】 当日配車の体制をどのように確保していけるのか、景気という部分を含め、ボランティア運転手の高齢化など、担い手についても課題がたくさんあると認識している。

【吉田】 世田谷には「そとでる」という配車センターがあるので、ぜひ活用して欲しい。私は介護タクシーをやっており、「今すぐ」という依頼も、6台という比較的多い台数で事業をしているので、ある程度対応できている。それでも病院の診察が終わる時間がまちまちであり、大体の予測を立てても大幅にずれることもあるので、自分が対応できない場合は「そとでる」に頼んだりしている。「そとでる」をもっと知ってもらい、ぜひ活用していただきたいと感じる。

【瓜生会長】 本日いただいたご意見を参考に今後とも世田谷の福祉有償運送が充実していくように努力していきたいと思うので、よろしく願います。
本日はお忙しい中ご出席いただきありがとうございました。

(14:30終了)