

平成 28 年度第 2 回香川県福祉有償運送運営協議会 議事録

日時：平成 29 年 3 月 1 日（水）13:30～15:20

場所：県庁本館 12 階 第 6 会議室

出席者：多田会長、川畑委員（代理：古家専務理事）、猪塚委員、横井委員、寺師委員、村瀬委員、矢野委員、豊島委員、岡村委員、湊委員、佐野委員（代理：鈴木首席専門官）、安藤委員、小瀧委員、坂東委員（代理：伊賀課長補佐）、冨田委員（代理：横田課長補佐）、田尾委員、塩田委員（代理：中添主査）

内容：

○会長挨拶の後、議事に入る。

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

○申請者による説明

資料 1 に基づき、前回質問のあった事項について、申請者 多田羅氏（明日に架ける橋理事長）が説明を行った。

○質疑応答

（委員）鉄道は鉄道、バスはバス、それぞれの分野があって、タクシー事業者もそれぞれの駅に点在している。鉄道と一緒に争うということではない。

（申請者）タクシー事業者がいる以外のところ、JR、ことでん、路線バス、コミュニティバスが無いところもある。その他のところはタクシーと補完している。そうでないところはタクシー以外の公共交通機関が全くないので更に必要性がありますということをお願いしたい。

（委員）該当する綾川町ですが、タクシー車両が 36 台もある。そのなかの 1 台が明日に架ける橋さんが福祉限定で入られている。福祉限定の車両は、綾川町の社協が 3 台、昨年末に河田工務店さんが 1 台申請で増えて合計で福祉限定の車両が 5 両ある。それと我々のような一般のタクシー車両が 31 台ある。そういう中において、それぞれ 3 社が町の委託を受けてかなり遠方までデマンドタクシーで詳細に行けるように走っているし、私どもの乗務員も 2 級のヘルパーを持った者もデマンドタクシーに乗務させている。末端のところまで公共交通機関が配備されているように思うが、それでもまだこれだけ足りないということは、明日に架ける橋さんも事業用を取っている中で、自分自身も不備なところがあるから自家用に転換して走らそうということか。

（申請者）福祉限定というのは、いわゆるケアプランだけで 5 台が動く。皆さんの介護タクシーは福祉限定以外はどんな場合でも使える。

（委員）福祉限定の許可の取り扱いをみると、先ほど言われた身体障害者、介護保険法に属するもの、その他のところにある。その該当するもののほか肢体不自由、内部障害、知的障害、精神障害その他の障害を有する等単独で移送が困難であって単独でタクシーその他の公共交通機関を利用することが困難な者も許可する条件がある。

（申請者）1 台の本体があり、あと、ぶらさがりであるのはケアプランで決まってる。

（委員）なぜ、それは自社で対応できないのか。

（申請者）何度も申し上げますが、綾川町で 36 台ある中で、障害者・高齢者は何人いるのか。おそらく何千人もおられると思う。それが 36 台で間に合うというのは私は不思議

に思う。私どもの施設でも40人はいる。それが36台あるから十分でいけるというが、いわゆる高齢者、精神障がい者、肢体不自由者、身体障害者、それから要支援・要介護あわせてどのくらいいるのか。36台でできると思うか。

(委員) 36台の中に多田羅氏の台数も含まれている。

(申請者) それでは全然できない。困ったときの対応ができないので助け合いの制度を是非活用させてくださいということである。全体の必要な人たちの人数がどれくらいいるか。36台あるが、1%の3,600人ということはないと思う。おそらく、町の資料を見せてもらって、万に近かったと思う。

(委員) 第1回の協議会において、車の営業の関係で、どうして許可を取らないかという話があった。当時は保安基準の関係で福祉車両についてはある程度の基準がないと営業できなかった。当時は申請者の方も費用の面のお話が出ていて、自家用となった後に今、福祉限定1台持っている。ところが、現在は今の一般車両の車であれば営業用に即可能である。当時は福祉車両、8ナンバー、特殊車両については保安基準が適合してないと営業できなかったのが、現在は去年から改正になって一般車の自家用登録に関してその車を営業用にすることも可能になった。わざわざ福祉の自家用でなくて、自社の自家用を営業用に変えれば自家用有償は必要ないと思う。

(申請者) 私どもは営業したいと思っているのではない。障害があり運転免許を持っている人たちが、他の人の役に立てる仕組みにしたい。お互いの助け合いをしたいという意味であり、営業をしたいという申請を出しているわけではない。いわゆる地域の中の助け合いの制度を法律に基づいて申請しているわけであり、営業車の話になるのは非常に論外である。営業車とは関係ない、助け合いである。あくまでも自家用車を使ってする申請をしている。

(委員) 運賃についても一般車両については国の認可があってもかなり厳しいが、福祉限定についてはある程度弾力性がある。営業じゃなくて助け合いで自家用にしたいといっているが。

(申請者) 私どもは営業の申請をしているのではない。いわゆる助け合いの申請をしている。

(委員) 私の方の意見としては、自家用車を営業用にして、運賃も福祉限定については多様性が認められているので、そこで助け合いという形でできるのではないか。

(申請者) おっしゃっていることは法の趣旨をまるっきり否定されている。いわゆる自家用の助け合いの話をしているのであり、それに営業車を使いなさいとか、営業車だと2種免許があるのでそれを全部取ってしなさいというのは、法の趣旨からいうと私は解せない。あくまでも、地域の中で通勤に使っている、遊びに使っている、そういう車を助け合いに使ってはどうかというのが法の趣旨である。

(委員) 営業をしないと云ったが、お金を取るではないか、運賃を取るではないか。それを営業と言うのではないか。私どもはお金をいただくことを営業と考える。

(申請者) 違う。この有償の運賃の規定があるのは、いわゆる利益を取らないということでタクシー業者の半額にしている。営業の理論に入るとややこしいが、もともと利益は取らないということで、タクシー業者さんが半分取ってるかは知らないが、半額でしなさいということ。この制度自体に問題があるということは冒頭申し上げた。タクシー業者に自分の半額でやるところを認めなさいという協議と一緒にしなさいというのは、とても、なかなか難しいという話を私はした。

(委員) タクシーは630円か640円が基本料金である。そこを半額と言うが、1,500円となっている。半額という表現は非常に心外。

(申請者) 時間制である。1時間3,000円の半額程度ということ。私どもが以前調べたところ、だいたい30分で3千数百円というのが貸切料金である。要は貸切る時間制運賃である。

(委員) 中型で30分2,540円である。その半分ですと1,200円程度・・・

(申請者) どの程度が半分程度となるかということをご議論いただければいい。もともと半額程度ということなので、属に言う営利法人と違って、NPOは非営利法人なのでNPOがやる運送については半額程度というのが法の決められたことである。その半額でやれという認可を、倍取っているという表現が適切かどうかかわからないが、その人の意見を反映しなさいというその制度自体に問題がある。これは行政監察支局にも申し上げたが、この制度自体が半額でしなさいと言いながら半額の元の全額を取っておられるタクシー業者さんと一緒に協議会をやりなさいということで、非常に抵抗がある。そういう意味では制度としてまだまだ未熟と思っている。だが、地域の中で、あくまでも助け合いを育てたいということで、利益にならない、いわゆる実費で運営しなさいということで、NPO法人に申請が認められると私は認識している。

(委員) それでは、補足させてもらう。先ほどの運賃の話や、福祉輸送限定の範囲について、お話があったとおり、それぞれボタンのかけ違いがあるのかと思う。緑の方の話でいくと、説明があったとおり介護保険法に基づくところの要介護認定者及び支援認定を受けている者、身体障害福祉法に基づくところの身体障害者手帳の交付を受けている方、それと、その他身体の不自由な方。精神障害者なども含めて、独立して単独で公共交通を利用できない方についても認めている。それと、話には出ていなかったが、消防機関などから移送サービスの提供を受けるということもあるが、特定の区分だからこの場ではあまり関係ないかと思う。要は、緑の場合、旅客の範囲は、介護保険法とか障害者自立支援制度、乗降介助等にケアプランによる訪問介護サービスと連携して行える輸送に限らないということになっている。緑の事業者の下で自家用車を使って行える限定事業もある。それを言われたのが、ケアプランに基づいて輸送も一体となっている場合に限ることが必要になってくる。

対価としては、ガソリン代などの実費に相当する額ということで、どれくらい必要なのかということで大まかな目安としてタクシー運賃の半額程度であるということ。それを本来であれば明日に架ける橋さんに、原価計算などを例にして現状はこうである、これだけ費用がかかっている、だから運賃としてこれだけ頂きたいという資料説明があれば、皆さん納得されるのかなと思う。

先ほど言われていた、気軽にどこかへ出かけたという話の中でどれだけ頻度があるのか、現実的にどれだけ必要とする方々がいるのかは把握していない。実際、日々何か助け合うことが必要だと言っていたが、その時にタクシーに断られたから次はタクシーを頼まないではなく、タクシーの方としても営業活動を行うという意思を示しているの、そこはお互いもう一度話をさせていただくことも必要ではないかと思う。そうは言っても過去これだけ利用を申し込んだがこれだけ断られているという具体のものを提示していただければ、ここにお集まりの方々も納得されるのではないかと思う。

(申請者) 四国運輸局の話が前回の担当者ともまるっきり違うので、私は不思議に思っている。もともとこの申請の前は、私どもが助け合いでやった時にお心任せの寄付をいただいていた。それは対価ではない。対価だと乗ったときだが、こういうことで我々の活動に協力してくださいということで寄付の申込書だけ渡した。それをいわゆるきちっとした制度の下でやれるということなので、私どもは皆さんが駄目というのであれば全部寄付で

やる。地元の助け合いを否定するということはありませんので、どんなところでもみんなが応援に行って寄付用紙だけ配布する。それは100円の寄付でも1万円の寄付でも結構である。それは白タク行為ではなく、対価ではなく運動に対する寄付は構わないということになっている。そういう風にしなさいと四国運輸局がおっしゃるのであれば、私どもはそうする。

(委員) その場合、白ナンバーですか。

(申請者) 助け合いなので。近所の人を乗せるもの。あなたは運転ができるのでいいが。

(委員) 白ナンバーでお客さんを運んで、その時事故がなければいいが、もし事故があったときは、営業車がかけているのと同等の保険か？

(申請者) 十分な保険をかけている。保険会社から、遜色がないと聞いている。

(委員) どこの保険会社か

(申請者) ○○(保険会社名)である。文書も出ている。

(委員) 営業用と同等の保険か。

(申請者) 営業車の方が過失相殺される可能性はあるが、これはその分も特約でカバーしていると言われている。もともと自家用車で近所の困った人を運んであげると一緒である。そういうことを言うのは、その時に近所の人を運ぶなどと言うのと一緒である。要は、困ったときに助け合いする、その時にキチツとした制度の下でちゃんと保険も含めて全部カバーしておこうとしている。何度も申し上げたが、私方が大々的にというか、この活動はホームページも含めてどこにも周知していない。それはなぜかという、申し込みがあった時でも、例えば高松市であれば初乗り運賃が今は1000円より安くなっているが、タクシー券を使った方が安いから、地元のタクシーに言いますよという説明もしている。あくまでも助け合いを最低限安心できる制度の中でやりたいということであり、そうでないと言われるなら私どもはそうでない対応をさせていただく。私どものNPOはどこへでも何があっても皆さんの応援に行き、これはサポートである。そうでなく、制度上の申請をしている。制度上の申請をしているのに、制度外のことを次々持ち込まれるのは非常に問題だと思う。一度キチツとしてもらえますか。一応、この運営協議会に示した以上のことの条件を付けるのはよくないという見解が出ている。何とも言えない。

(委員) 制度上の話の中で食い違いが出てきているという話か。

(申請者) いや、担当レベルの話。前回、運輸局で高松での協議に当たった方とはそんな話はなかった。例えば、原価計算で出して半額認めてくれるのであれば、福祉輸送は大赤字である。なぜかという、そのために車を置いて。原価を認めますという話とは違う。要は概算で半額程度というのは原価を出しなさいという話とは違う。原価を出したら認めてくれるのか。出しますよ。

(委員) そうではなく、ここにお集まりの方々が、半額程度という話の中で、実際はどうかという疑問点がある。

(申請者) 実際は半額では運用できない。

(委員) それを、数値でお示ししてはどうかという提案だけである

(申請者) もともと、半額程度と決められてきた経緯をご承知でないのかと思う。半額程度という言い方でやってきた経緯を確かめていただきたい。

(委員) そこは理解しているが、半額までだったらいいよということではなく、半額程度まで、極端な話、タクシー運賃と同等頂くことになった場合、目安として半額程度となっているという…

(申請者) 運賃が高いから、200円にしる300円にしると言うなら、ボランティアでやるので構わない。もともと損得でやっているのではない。営業、営業というが。困っている人がいるからそのサポートに入ろうというだけの話で、サポートに入るのに白タク行為とみなされたらかなわないので、少なくともキチツとした申請を出してやりましょうということである。

(委員) 第三者を通して人を運ぶということであれば当然営業活動であると見てしまう。そこで、緑でなくて自家用(白ナンバー)でもできるのは、前回も話したように、公共交通機関が無いとか、極端な話、一つの島でタクシーがない、バスも走っていないというような状況であるとか、タクシーはあるが頻度的に困難であるとか、緊急的な対応が事業者ではまかなってもらえない。だから自分たちで助け合うという説明をしていただくことが必要かと思う。緑と自家用とそれぞれ制度があって、補てんしあいながら地域の障害等のある方々がいかに楽に生活していけるような環境を整えるかというのを目指しているのであって、そこは皆さん一緒だと思う。やり方をどう組み合わせるか。出っ張ったところや引っ込んだところがあるが、そこをうまくパズル合わせではないが、いかに組み合わせるかというのがこの場だと私は思っており、私の方から言えるのはこの程度である。制度がおかしいと言われていたが、この制度自体相反するところがある。

(申請者) もともと妥協の産物であり、今までの運輸行政とのからみの中でこういう形で落ち着いているというのが現状だと思う。

(委員) そこもまず、皆さんで検討していただきたい。

(委員) 例えば、女木とか直島、男木とかいうところで海上タクシーがある。あれは許可があるのか。

(委員) 海上は海上である。自分が動ける水域を面で捉えて出している。需要予測的なものを出してもらっている。

(委員) 多田羅さんの話は県でも、前回の高松市でも聞かせてもらって、明日に架ける橋の中での助け合いだということはわかるが、福祉有償運送は公共交通がいき届かない場所での補完的役割である、ある意味公共交通であると思う。内部の助け合いが果たして公共交通なのかということ…

(申請者) それが法の矛盾である。内部の助け合いで会員に限定しているというのがこの制度である。会員間に限定してやりなさいというのに、会員に限定してというのに公共交通と言えるのかと言われたら何とも言いようがない。

(委員) あくまで200円300円でやれというならボランティアでやりますと言われたが、内部で本当の助け合いという形でできるのであれば、されたらいかがか。例えばお客様を飲食店とかホテルとかマイクロバス(白ナンバー)で送迎しているが、あれは飲食代とかホテル代の中にその経費が入っている。そのような形で何かされたらいいのではないかと思う。

(申請者) 運輸局が、会員さんの助け合いだったら自由にやってよろしい、実費をもらってよろしいというなら良いが、この制度はそうではないと思う。制度の上でキチツと使う車を誰もが確認できるレベルにする。運転者も必要な講習はキチツとやっている。いわゆる制度としての運用を申し込んでるいるわけで、いやいやそんなこといりませんよというならそれで結構である。

(委員) 保険をしっかりと掛けているということだが、万が一事故が起こったときに保険でカバーできるのは民事的な責任の部分であって、会社としての社会的責任とか実際に二種

免許は持たずに講習をされてるということだが、事故は起こりうるわけで事故を起こした方の刑事的な責任とか行政責任とか出てくるが、そのあたりはどうか。

(申請者) そうおっしゃるなら、皆、免許返上されたらどうか。隣の人を乗せるのと一緒にある。それを実費までは構いませんということで半額程度という話。それは誰にでも言えることである。近所の人を助け合いで乗せて事故があつたらどうなるのかと…

(委員) 無償であれば。ボランティアと福祉有償運送は違う。

(申請者) その議論になったらなんとも言えない。

(委員) そのあたりをどうお考えかということを知りたい。

(申請者) 基本的には、万が一そういうことになったら、皆さんの会社が対応するのと同程度のこととする。

(委員) 同等というのは。

(申請者) 必要な経費が出るのであればそれは全体で持つし、タクシー業者の内情を知らないが、事故が起きた時の対応がこれだけかかると言われれば、同じようにする。

(委員) お金の話だけではないわけですが。

(申請者) タクシー運転士さんがぶつけてもし亡くなったらその人は大変である。それと同じことである。道義的な責任は残る、それと同じことである。タクシーだったら道義的な責任が残っても仕方がないが、助け合いでは道義的な責任があるのが駄目と言われると何とも言えない。助け合いというのはリスクがある。それに対して色んな考えられる、保険も含めてカバーをしていく。

(委員) 前回雇用を持たないとおっしゃっていた。雇用関係を結ばないのか。

(申請者) 年に1回助け合いに出てくる人と雇用関係を結べるのか。

(委員) そういう雇用関係を結ばない運転士さんに対して、そこまでの会社として責任をどういう風にされるのか。

(申請者) うちの事業部は全て福祉賠償保険にも入っておりますし、その他にも…

(委員) 賠償責任保険はみんな義務である。

(申請者) タクシー業者さんでは義務かもしれないが、施設賠償だけでなく外の…少なくとも我々の関係者が起こしたことについては私が責任取る。法人で取ります。それは皆さんの会社と同じだと思う。カバーできないからそれは知りませんとは言わない。会社の資財を投げ打ってでもする。それは当たり前の話である。

(会長) 他に何かご質問などありますか。

(委員) タクシー事業は道路運送法に定められており、福祉限定も同様である。安全面では、運行管理者、整備管理者の選任が必要となっている。貸し切りバスの事故があつたが、タクシーも同じ法律の中でやっている。福祉車両は県内で167台、全体の5%が福祉車両となっている。福祉割引は、身体障害者、知的障害者、精神障害者、被爆者、戦傷病者、運転免許返納者について1割引きでやっている。5.5%の3,600万円を割り引いているが、一切補助はもらっていない。忙しい時はお待ちいただくこともあるかもしれないが、できるだけご要望に応えられるようサービスを提供している。

交通弱者の中に高齢者が入っている。高齢者は福祉有償運送には入れないが、高齢者のご利用も非常にある。病院へ行ったりするのに割引はなく、正規運賃をいただいている。タクシー事業は非常に高い安全性、利用者保護が求められている。

(会長) 他にどなたかいますか。

(委員) 運転者の中に障害者は何割くらいいるのか。

(申請者) 今回の申請では、半分くらいいる。

(委員) 申請は16人となっているが、8人くらいか。

(申請者) そのくらいはいる。いわゆる身体障害者である。その人たちが地域の助け合いに参加するというのが本質である。

(会長) 多田羅さん、ありがとうございました。

(申請者) やかましく言ったが、私は福祉有償運送の対象ではないので、タクシーを利用させていただいている。よろしくお願いします。