

## 平成24年度第1回千葉市福祉有償運送運営協議会議事録

日 時 平成25年1月17日（木）14時00分から16時00分まで  
場 所 議会棟第3委員会室  
出席者 加藤委員、福岡委員、大前委員、田川委員  
龍崎運輸企画専門官（池田委員の代理）、白井会長  
事務局（高齢福祉課） 柴田課長、富田課長補佐、湯浅主査  
（介護保険課） 榎本主任主事  
（障害企画課） 北田主任主事  
（障害者自立支援課） 松澤主任主事  
（交通政策課） 初芝主任技師  
議 題 ・更新登録申請について（1件）（自動車の増車含む）  
・「千葉市福祉有償運送登録要件」について

（事務局）

委員の皆様、大変お待たせいたしました。皆様お揃いになりましたので、ただ今から平成24年度第1回千葉市福祉有償運送運営協議会を開会いたします。

委員の皆様におかれましては、大変お忙しいところ、ご出席いただきましてありがとうございます。

本日の司会を務めさせていただきます千葉市高齢福祉課の湯浅と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

本日のご出席の委員数は、総数7名のうち6名でございますので、会議は成立しておりますことをご報告いたします。なお、本日は、池田委員に代わり、千葉運輸支局龍崎運輸企画専門官にご出席いただいております。

また、本日の議題は「更新登録申請について」1件、「千葉市福祉有償運送登録要件（いわゆる千葉市ガイドライン）について」となっておりますが、そのうち更新登録申請に係る「申請等についての協議」は非公開ということにさせていただきますので、委員の皆様には、ご了承いただきたいと存じます。また、申請事業者（及び傍聴人）は退室していただきますので、よろしくようお願いいたします。

それでは早速ですが、本運営協議会の会長であります白井会長に議事の進行をお願いしたいと存じます。よろしくお願いいたします。

（白井会長）

委員の皆様、こんにちは。

今日は案件が更新申請は1件ということですがその後の議題でこれまでの福祉有償運送登録要件について、今まで制定していたものがこれまで見直しもされていない状況がありますのでその部分についてのものもありますので時間もかかるようですから、早速議事にはいたいと

思います。よろしくお願いいたします。

では最初に次第議題（１）「更新登録申請」について事務局から説明をお願いします。

（事務局）

高齢福祉課 柴田と申します。よろしくお願いいたします。

それでは説明させていただきます。

資料１をご覧ください。本日はNPO法人たすけあいサポートアイアイの更新登録申請につきましてご協議をお願いいたします。

なお、登録期限は平成25年2月27日でございます。

また、更新にあたり、自動車の増車がございます。

申請の主な内容については、資料２に記載のとおりでございます。

このあと、たすけあいサポートアイアイさんに申請内容などについて、説明をしていただいた後、疑問点等ございましたら直接質問をしていただく予定となっております。

質問終了後には、申請等に対する承認について、お諮りしたいと考えておりますのでよろしくお願いいたします。

概要の説明については以上でございます。

（白井会長）

事務局より概要の説明がございましたがこのところで特にわからないとかご質問等ございますか。

ないようですので、それでは早速たすけあいサポートアイアイさんのヒアリングを実施いたします。

（事務局）

それではNPO法人たすけあいサポートアイアイさんをお願いいたします。

（NPO法人たすけあいサポートアイアイ）

こんにちは。たすけあいサポートアイアイと申します。本日は私どもの申請に協議の場を設けていただきましてありがとうございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日は代表の岩橋と福祉有償担当ということで二人で参っております。どうぞよろしくお願いいたします。

（会長）

どうぞおかけ下さい。

（NPO法人たすけあいサポートアイアイ）

失礼いたします。

今日の申請は私どもの事業を続けていきたいということで、それを認めていただきたいとい

うことと、車両を2台、持ち込み車両を増車させていただきたいということで、この2点を協議していただきたいと思います。

車両の増車につきましては約2年間事業をやってまいりまして、少しずつ地域に私どもの存在が知られてまいりまして、申し込まれるお客様も増えてまいりまして、今の体制の中でお断りするということのようなことがちょっと出てきたりしております。

実際のニーズが病院への通院というニーズが多くございまして、だいたい朝お送りしまして、お帰りの時間が不定なんですね。それでその間お待ちするような形で1台を何回にも分けて回すということができませんので大体1台1件ということなので、重なってしまいますとお断りするようなことが出てまいります。

それから、あと実際に働く人なんですけれどもそれぞれに事情を抱えておりまして、遠くの実家の親の介護っていうのでしばらく留守にしてしまうような人とか、あと資格取得のための大学に入るということなので、今年から実際に働ける曜日が限定されるとかというような方も出てまいりまして、4名全部がフル回転できない状況が続いておりまして、できましたら実際のニーズにお答えするという意味で2台の増車をさせていただければ、ということなんですけれども、そういうことで是非認めていただければと思うんですがどうぞご協議よろしく願いいたします。

(白井会長)

はい、ありがとうございます。

それではアイアイさんからご説明いただきましたけれども、委員の皆さん何かご質問等ある方はいらっしゃいますでしょうか。

(加藤委員)

よろしいですか。そういう理由で増車するというのはたいへん費用もかかるし大変かとも思いますが、いままで認可を私どもがしたと思うんですけどちょっと料金のほうで引っかかるんでお聞きしますけど、迎車料金というのは予約をしたら全員からいただくお金ですか？

(NPO法人たすけあいサポートアイアイ)

はい、そうですね。

(加藤委員)

全員から？前もって予約ができていても？

(NPO法人たすけあいサポートアイアイ)

はい、戴きます。持ち込み車両ですのでそれぞれのメンバーが自宅に車庫がございまして。そこから実際に利用者さんのお宅に行くまでというのは距離としてはカウントされませんが実際のところ幸町から幕張西までお迎えに行くということも生じますので迎車料金というのは戴くということになっております。

(加藤委員)

今のお話ですと近いところも遠いところも300円という。

(NPO法人たすけあいサポートアイアイ)

そうです、はい。一律です。

(加藤委員)

近いところの300円というのと料金と合わせてちょっと高く感じませんか。

(NPO法人たすけあいサポートアイアイ)

近いところに関しては実際のところタクシーの半額という金額よりも少し高いかもしれません。距離がある程度いけば。

(加藤委員)

そこがひっかかったんです。タクシーは迎車というのは2キロまでのことを言っているんですが、遠いところも近いところも300円とすると料金が400円ですね、ちょっと高い感じがするんですが、その辺はお客さんからは問題は起きておりませんか？

(NPO法人たすけあいサポートアイアイ)

実際にですか？いいえ、一度も指摘されたことはございません。

(加藤委員)

ちょっと気になりました。はい、わかりました。

(大前委員)

実際の運営としては車庫から出てご自宅までお伺いして病院までお送りし、そこから距離の金額計算をし、そこから待機になるわけですね？

(NPO法人たすけあいサポートアイアイ)

待機の場合と、それから実際には戻ってきてもう1回呼ばれた時にお迎えに伺うという場合とございます。

(大前委員)

それは待機としてみるというのは例えば3時間なり4時間なりとわかっている場合でも待機時間というのは。

(NPO法人たすけあいサポートアイアイ)

わかってない場合が多いですけれども。ですから実際のところはまったく働いてはいない状

態ですが気持ち的には待機をしている状態となります。必ずお帰りはお迎えにいかないといけませんので。

(大前委員)

その時には待機料金をとるということで。待機で100円とられますよね。10分ごとに100円。

(NPO法人たすけあいサポートアイアイ)

実際に病院でそのままお待ちすれば待機料金で、はい。

(大前委員)

離れた場合には待機料金は戴かないということで。

(NPO法人たすけあいサポートアイアイ)

戴かないです。また呼ばれたら行くということで。

(大前委員)

その場合もまた迎車料金がでて。

(NPO法人たすけあいサポートアイアイ)

はい、そうです。

(田川委員)

いったん戻ってまた行く時にもまたその迎車料金が。

(NPO法人たすけあいサポートアイアイ)

300円の迎車料金で伺います。

(田川委員)

もしくはそこで待機していて10分間ごとに100円の待機料金を。

(NPO法人たすけあいサポートアイアイ)

そういうご希望を利用者さんがお持ちであればお待ちするということになります。

(福岡委員)

短い時間なら待っててもらったほうがいいですね。長かったらもったいないですね。1時間で600円ですから。

(NPO法人たすけあいサポートアイアイ)

そうですね、それはその場合々によって利用者さんがお決めになります。こちらはそれにお応えするという事です。

(加藤委員)

私はやっぱりこの問題がちょっと気になるんですけど、いま、迎車料金が行きも帰りも戴くと、そういう基準でやっていらっしゃるのであれば、例えばね、2 Km以内は迎車料金をとらないとかそういう基準を設けてくれればとても考慮しやすいんですけど。

(龍崎運輸企画専門官)

皆さんがご心配されているのは、迎車料金が1回、いちいち300円ということで例えば事務所から100m先のところに行っても300円、1 Km行っても300円、例えばタクシーの運賃がよく御存知かと思うんですけども、全てスリップ制で乗ったところでしか迎車、回送料金がつかからない制度なんですね。要するに今回例えばタクシーが2 Km先に迎えに行きました、その時初乗り710円を戴くんですけども、要は2 Km乗って初めて710円貰いますということなんですね。

これですと100m進んでも300円貰っちゃいますという話です。そこからじゃあ、2 Km行きました、といいますが2.1 Km走りましたと、700円料金がかかります、ということになりますと非常にタクシーと同等額の金額になるケースが、というところに皆さん気にされているところなので、この迎車をある程度段階制をひくとか、1 Km未満はとらないとかいうことが望ましいのかな、というご意見なのかと。

(NPO法人たすけあいサポートアイアイ)

迎車に段階制をひく、というか、病院までお迎えに行く迎車って相当数の距離になるんですが、利用者さんはとても金額的に大変な感じになるのではないかな、と心配いたしますけれども。

(加藤委員)

だから、迎車料金はいま言ったように、料金はとってよろしいんですよ、それをね、2 Km以内は迎車料金をとりませんよと、何か備考欄があればもっとよろしいかな、ということなんですよね。

(NPO法人たすけあいサポートアイアイ)

すいません、ちょっとよろしいでしょうか。料金を最初、決定いたします時に、陸運局のほうにもご相談し、行政のほうの担当の方にもご相談した時に、おおむね半額とあるけれども、全ての距離において半額である必要はないので、トータルとしておおむねになっていればいいんですよ、というご指導もいただきまして、その料金に決定させていただいて、前回お認めいただいたという経過がございますので、その点は私達は今回も変えておりませんのでその旨ご

理解いただければと思います。

(加藤委員)

それは、前はそこに気付かなかったものがあったかもしれない、でも今回、資料を送ってもらってこの辺を見た時にちょっとそれ、ひっかかるなという気がしたので、陸運局が指導でいいと言ったからいいんじゃないかと言うんだったらこの会議は意味がなくなっちゃいそうで。

(大前委員)

それともう一つ先ほどご説明いただいたとおり、2 Kmでスリップ制なんですよ、タクシーの場合は。ですから、迎車かけて2 Kmで710円、で、実際そこから料金が297mごとに上がっていくというのがタクシー料金の料金設定なんです。

ですから、迎車かけました、お客さんのところへ伺いました、そこで300円貰いました、そこから1 Kmごとに今度とっていくんなら話はわかるんです、まだ。そこから200円、400円という初乗りが出てくるというのも、私としてはちょっとおかしいんじゃないかなという気がしたので。

タクシーの運用とは違うから、その辺はちょっと協議の必要があるのかなと私は考えますけれども。

タクシーのスリップというのは要は2 Km行ったらそこでスリップしますよと。そこから距離制ですよというのがタクシー料金の設定の仕方なので、それとはちょっと違うのかな、と。

だから初乗りが700円ですよ、この場合は。そうするとタクシーの半額以上になっちゃう、ほとんど同額ですよ、同額になってるのかな、と。

(福岡委員)

迎車料金が発生しないことはないわけでしょう。100mでも必ず迎車には行くわけだから最初2 Km乗った時に700円には最低なるんですよ。そういうことですよ。

(田川委員)

「おおむね半額」というのはぴったり半額でなくてはいけないということではないので確かに多少の幅はあっていいと思うんですね。ただ、確かに迎車が短くて300円でそこから距離が1 Kmということだったらそこは400円ですよ。で、300円プラス400円で迎車の距離が短くて移動距離も短い場合にタクシー料金の半額相当というよりほぼイコールになるということはちょっと「おおむね」という幅ではない感じがしますね、確かにね。

(加藤委員)

だから、迎車料に備考欄を設けて極端に近いところ、あるいは2 Km以内は迎車料金なしとかいうような。

(田川委員)

実際の運用面ではそういうケースは多いんですか？

(NPO法人たすけあいサポートアイアイ)

ほとんどありません、短いところは。

(田川委員)

ないんだったらもう、今おっしゃっているように短いところは迎車料金をとらないとかされたらいがですか。そうされると私たちとしても認めやすくなるというか。

(NPO法人たすけあいサポートアイアイ)

ゼロではありませんけれども。

(龍崎運輸企画専門官)

いちばん近いのでどれぐらいですか。

(NPO法人たすけあいサポートアイアイ)

磯辺から海浜病院です。そうですね、1 Kmぐらい。

(田川委員)

「おおむね半分」ということであれば、1 Km 300円、710円の半額以下ですから、1 Kmは迎車かければ半額は貰っていいわけですから、半分ぐらいであれば、おおむねタクシー並みにしているんですから、1 Kmまでは無料にする、1 Km以降は300円くらいにする、と。

(加藤委員)

将来100mのところも出てくる可能性もありますからね、そういう何か、2 Kmと言わず1 Km未満は迎車料金はとらないとか何か文言をいれていただければありがたいんですけどね。

(白井会長)

そこはいかかがなんでしょうか。

(NPO法人たすけあいサポートアイアイ)

一存ではちょっと。

(白井会長)

ここでは決められないということなんでしょうか。

(NPO法人たすけあいサポートアイアイ)

はい、決められません。

(白井会長)

現実的にお客の中でそういうかたの割合というのはどのくらいあるとかいうのもわかりませんか。

(NPO法人たすけあいサポートアイアイ)

料金的にはタクシーと変わりませんよというようなお話をさせて戴きます。それでも私どもに、という場合というのは非常に少ないですけれども今まで数件という感じだと思います、短い距離でのご利用というかたは。

(白井会長)

それも、2 Km以内でそれが数件ということですか。

(NPO法人たすけあいサポートアイアイ)

そうです、はい。

(白井会長)

すると1 Km以内というのはもっと少ないということなんですかね。

(NPO法人たすけあいサポートアイアイ)

2年間でそれは1件だけです。実際に料金がいくらになるのかご存じなくて私どもにお電話をいただきますのでそのケースケースでご説明をいたします。

(白井会長)

今みたいに仮に1 Kmまでは迎車料金戴きませんよ、というようなことは。

(大前委員)

加藤さんと違って自分がひっかかっているのは迎車料金は2 Kmで710円なんですよ。そこから先、この場合は迎車かかってさらに2 Kmまで400円という金額設定ですよ。だから迎車かけて2 Km走っちゃったらそこからは1 Km100円でいいんじゃないですかという話を私はしているんですよ。

(NPO法人たすけあいサポートアイアイ)

初乗りの400円は貰わないということですか。

(大前委員)

要はそういうことですね。もう迎車で2 Km行ってるわけでしょう。そこからタクシーの場合はスリップなんですよ。そこまでスリップしてそこから実際の距離に加算されていくわけです。それが1 Km 1 0 0円ですよ、この場合。初乗り4 0 0円というのは迎車かけて行こうが何しようが最初の2 Kmは7 1 0円戴きます。迎車かけなくても2 Kmは7 1 0円戴きます。だから同額になっちゃうんですね。

(加藤委員)

7 1 0円のところが7 0 0円というのは同額になっちゃう。

(大前委員)

そう、同額になっちゃうんですよ。

(NPO法人たすけあいサポートアイアイ)

わかりました。ただ、一存でお返事をするにはできません、私どもは仲間で設立した法人でございますので、そこで協議をしてそのうえで決めるというふうに全て物事を決めておりますので、私の一存でお答えするという事はちょっと出来ません。

(福岡委員)

これ、期限があるんですよ。期限が2月。

じゃあ、こちらのほうでこういうふうにしたら通しますよという案をお示ししてその通り変わったら自動的に認めたということにしないと間に合わないのではないですか。

(白井会長)

そうですね、期間がありますので、そこまでにどうするか、その前にこの会としての意見を統一しておかなければいけないとかありますけれども、今質問がでているところが皆さん気になっているかと思いますが、これ以外の部分で何かありますか。特にないですか。

(龍崎運輸企画専門官)

予約が重なってお断りをしている、それってどれくらいの件数ですか。

(NPO法人たすけあいサポートアイアイ)

それはそんなに多くはありませんが、同じようなケースのご依頼が多いですし、働く側が4台全部がその日必ず働けるというふうにならなかった場合、別用とか先ほど申しましたように介護で長く留守をしている車があるとかいうふうな場合に。

(龍崎運輸企画専門官)

すみません、持ち込み車両は・・・。

(NPO法人たすけあいサポートアイアイ)

1台は車いすの車両をアイアイ自身が持っておりまして3台が持ち込み車です。

(龍崎運輸企画専門官)

ということなので、車いす車の確保はできている。

(NPO法人たすけあいサポートアイアイ)

そうです。そのためにお断りするということが。

(NPO法人たすけあいサポートアイアイ)

すみません、それからわりと継続的な利用のかたがいまして、火曜日に必ずはいるというかたが一人ありますと、その同じ曜日にお申込があると、うけられないことが多いということになります。

(田川委員)

もう一つすみません、運送の対象の「その他」の精神障害が2名、その他5名では数字が違おうと思うんですけど、このその他というのはどんな・・・。

(NPO法人たすけあいサポートアイアイ)

申請中のかたとかですね、パニック障害で実際には公共交通にお乗りになれないかたとかですね。

(田川委員)

知的障害の方とかですか、そういうのは。

(NPO法人たすけあいサポートアイアイ)

いえ、何と言うんですか、重複のかたもいます。がんの闘病中の方もいます。

(田川委員)

するとこれは4名ですね。

(NPO法人たすけあいサポートアイアイ)

はい、そうです。

(田川委員)

合計6名で内訳が2名と5名になっているので数字が変でしょう。

(NPO法人たすけあいサポートアイアイ)  
重複です。

(田川委員)  
やっぱりおかしくないですか？この表記は。

(福岡委員)  
「その他」4名じゃないですか。

(田川委員)  
内訳がね。

(白井会長)  
実人数でいくと。

(NPO法人たすけあいサポートアイアイ)  
そうです、ちょっとすみません。

(田川委員)  
これ、カッコの中の「その他」が4名ですかね。

(NPO法人たすけあいサポートアイアイ)  
そうですね、はい。

(白井会長)  
他には、どうですか。よろしいですか。

(委員)  
はい。

(白井会長)  
では、ここからは申請についての協議に移りたいと思います。ここから非公開となりますので、すみませんがアイアイさんにはここで退出をお願いいたします。

NPO法人たすけあいサポートアイアイ退出  
【ここより非公開】

(白井会長)

では、これで承認かどうかという前に意見の調整をしておきたいと思いますが、先ほどから争点になっている部分というのはこの迎車料金と初乗りの部分ですが、このままではどうしてもよろしくないということですね。

(大前委員)

タクシーの場合は先ほど説明させていただいたように、2 Kmというのは迎車料金も2 Kmまで710円でそこから先10 Kmのところへお迎えに行っても710円でメーターはあがりませんよと。で、スタートと同時に800円になっちゃうんですけど。で、初乗り400円というのはまあいいんですけども、そうすると、そこから先は走った距離に対して100円なら100円という金額がかかっていく、我々タクシーの場合は90円という金額がかかっていくので、1 Km100円と決められているのであれば、迎車は400円でもいいわけですよ、私は。迎車が400円でもいいんですけども、それは2 Kmを超した迎車に関しては400円でもいいですよ、と。でも後は初乗り料金はないでしょうという話なんですよ。

(福岡委員)

そうですね、1 Kmいくらで。

(田川委員)

まあ、その通りだと思いますね。

(大前委員)

タクシーの料金設定からいえばそういう計算方式なので、ダブルでとるということは、おかしくないですかというのが私の意見です。

(福岡委員)

2年前ですか、これ認可したの。

(大前委員)

この迎車というのを、その時にダブルでとるというふうに理解してなかったんですよ、自分も。

(加藤委員)

いや、私も今回、この資料を見ていてこりゃあちょっと、と。

(福岡委員)

私も気づかないかもしれない。

(田川委員)

やっぱり見落としもありますよねそれは。だから、前通ってるから通らなきゃいけないって  
いう話にはならない。

(大前委員)

だから迎車で例えば500mですと。そこから1.5Kmまでの料金で400円いただきます  
すというならまだわかるんです。

(田川委員)

迎車料金を短い距離の場合1Km未満ならとらないというようにするか、とるんだったら初  
乗りを。

(福岡委員)

1Km100円に。

(大前委員)

初乗りという部分はなくなってあとは以降もう100円にするかという。

(田川委員)

2Kmを超えた迎車の場合に。

(龍崎運輸企画専門官)

それを実質メーター機じゃない世界でできますかという話ですけど。

(加藤委員)

難しいですね。

(龍崎運輸企画専門官)

タクシーはメーター機の操作で自動計算できますけれど、それをトリップメーターにおいて  
できるかと。

(大前委員)

だからダブルで700円という設定がおかしくないですかという話で。

(龍崎運輸企画専門官)

まあ場合によっては高いですよ。

(福岡委員)

高くなりますよね。2 Kmまで700ですからね。

(龍崎運輸企画専門官)

あわせて考えていくと現実上、料金の計算がうまくいくのかな、運転手さん、ドライバーさんができるのかな、と。メーターがあるわけでもないの。

(田川委員)

けれども、会員さんは登録されている会員さんですからそこから距離は自然にわかりますよね。迎車料金の計算距離は。だからその、迎車料金1 Kmは戴かないということであればそれは運用できますよね。

(龍崎運輸企画専門官)

あれですよね、1 Kmでも高いというお話ですよね。というか、それだけとって初乗りがかかるという高いということですか。

(大前委員)

そうですね。

(白井会長)

1 Kmでも高い？

(大前委員)

1 Km 2 Kmのところというのはタクシーと同じなんですよ。10円しか変わらないですから。

(田川委員)

それはまずいですよね、ちょっとね。

(大前委員)

タクシーだって2 Kmぐらいまでの、例えば500M迎車かけていって、お客様がお乗りになって、2 Km未満で降ろした場合710円で終わっちゃいますので、1 Kmぐらいで呼ばれて1 Kmぐらい乗せました、で、メーターあがりませんよね、迎車かけて2 Kmですから。そうすると710円のまま、実際、例えば車庫から出ました、そこからお客様のところへ行きました、というところで、最初の料金設定が迎車で例えば400円なら400円、これより高く設定すると400円として戴きました、で、そこから1 Kmごとに、お客様の自宅からの距離計算ではなくて、車庫からの距離計算で。

(福岡委員)

それはお客さんのほうが納得しないかもしれませんね。

(大前委員)

ハイヤーの場合は出庫から帰庫までの距離計算ですね。ですからハイヤーと同じような扱いかたなのかなという気はしているのですが。

(福岡委員)

メーターはなかったですか、普通の車はメーターがちゃんと。

(大前委員)

メーターはついてますよ。

(福岡委員)

そうしたら、運転手がお客様のところに行った時に、2 Km未満だから迎車料金は戴きません、そこからスタートすればいいんじゃないですか。この場合、もしするのなら。

(加藤委員)

基本として2 Km未満は迎車料金をとらないようにと。

(福岡委員)

そんなにないわけでしょ。ないって言ってましたよね。

(加藤委員)

我々が認めて運用が始まっていますからね。どこかにそれを入れていただく、だから、お客数がゼロならゼロでいいんですが、これから100mのお客さんがでてくる可能性もありますからそこだけを備考欄に設けてくれれば。

(龍崎運輸企画専門官)

2 Km以上の迎車の場合・・・。

(福岡委員)

・・・のみ300円貰うということですね。

(加藤委員)

だから2 Km未満のお家に伺う料金は戴かない、2 Km超えた場合については迎車料金を戴きますという。

(白井会長)

いままでとっている体系をできるだけくずさないでわかりやすいようにしながら変えていくとなると。

(加藤委員)

もう運用されていますからね。

(白井会長)

2 Kmの部分まではまではとらないというほうが。説明しやすいほうがいいでしょうね。

(田川委員)

そう、それがいいですね。

(福岡委員)

この待機というのはこんなものですか。

(大前委員)

待機10分100円ですか。1 Km100円ですから・・・。

(白井会長)

高いと思ったら高いということも。

(福岡委員)

タクシーは「待っていてください」って言ったらどのくらいとるんですか。

(大前委員)

タクシーの待ち時間というのは1分50秒90円だよな。

(田川委員)

それに比べれば

(大前委員)

それに比べれば、まあ。

(龍崎運輸企画専門官)

これ、迎車は2 Km超えのところからそこから乗せてから初乗りで適用でいいですか、そこは。ここは崩さない方がいいですよ。

(福岡委員)

運用は変えない方が。

(加藤委員)

それは変えたらもう大変でしょう。もうそういうので作ってあるでしょうから。300円を2Km未満は戴かないとするだけでも。

(白井会長)

利用者もわからなくなるかもしれませんので。

(龍崎運輸企画専門官)

そうですね。

(加藤委員)

利用者を混乱させるのもよろしくないから。

(白井会長)

ちょっとまとめますと今言ったように2Kmまでの迎車料金はとらないということでそれをすればおおむねというところはそのぐらいでみましようということ。

それとこの使用車両についてはいかかですか。

(加藤委員)

そのほうはよろしいんじゃないですか。

(大前委員)

要はドライバーさんが自分の車でしかやらないわけでしょ。

(白井会長)

そうですね、自家用持ち込みですから。

(大前委員)

要するにこの法人の車であるならば別でしょうけれど別にその形であるならば、まあいた仕方がないかな、と。慣れた車のほうが運転も楽ですし。

(龍崎運輸企画専門官)

本当はでも、今後がちょっと心配ですよね。会員数が増えてきて、運転手さんがやめた時、車も一緒になくなっちゃう、どうやって運んでいくんですかと、体系的にちょっと、これ以上増えていくと維持できないかもしれないですね。

(大前委員)

体系自体、本当は法人自体の車、車両を用意して、法人の車が動くようにしないと、本当はおかしいと。

(龍崎運輸企画専門官)

車と人がセットですとどうしても片方がなくなると全部なくなっちゃう。どうやって回していくんだらう、と。

(白井会長)

わかりました。では2 Kmまでの迎車料金をとらないという条件付きでこれをのんでいただけるのであれば承認ということですのでよろしいでしょうか。

(委員一同)

はい。

(白井会長)

では、そういう条件つきで承認ということですので事務局のほうでは申請事業者に対しまして、必要なお話をしていただければと思います。

(事務局)

はい、わかりました。

#### 【ここまで非公開】

(白井会長)

続きまして、議題2の千葉市福祉有償運送登録要件についてですが、これはガイドラインを千葉市が設けていますがこれについて長年見直されていないということと、事業者から申し出というかご意見があったということ踏まえて今回議題としたものです。事務局よりこれについて説明をお願いします。

(事務局)

はい。議題について説明いたしますが、量が多く長くなってしまいますので、まずガイドライン策定の経緯と国通知の概要について説明をさせていただきたいと思います。その段階でいったんご質問があれば伺います。その後、千葉市ガイドラインについての説明と質疑応答の後、登録要件の見直しについてまた再度説明させていただきます。

「千葉市福祉有償運送登録要件、千葉市のガイドラインについて」ご説明する前に、なぜ今回、議題として出しているかということを説明させていただきます。1点目といたしましては、

運営事業者様から、市ガイドラインで設定されている「運転手は70歳以下」とする条件について、緩和できないか、とのご意見が事務局にございました。詳細はあとでご説明させていただきます。また、こちらもあとでご説明させていただきますが、いわゆるローカルルールというもの、参考資料6でございますが、国交省の各地方運輸局へ通達がでておりまして、これを機に、他の部分もつきましても、市ローカルルールについて、問題がないかどうか、検討させていただきました。この内容につきまして、運営協議会でご意見を伺う必要性があるのではないか、ということになりまして、議題とさせていただきます。

まず、次第(2)「千葉市福祉有償運送登録要件」について、まず「運営協議会において定められた独自の基準、ローカルルールについて説明させていただきますが、資料3の1ページをごらんいただければと思います。

「1 ローカルルールの定義」についてでございますが、「関連法令・通達に定められていないが、各運営協議会が独自に定めた基準」ということになっております。

いわゆる「上乗せ基準」とよく混同されるところでございますが、厳密には異なっております。「上乗せ基準」とは、国が明示している数値の基準等以上に設定することや、国が明示していないけれど、運営協議会が独自に上乗せ設定している基準のことを言います。

次に、「2 市ガイドラインを定めた経緯」についてご説明させていただきます。

平成17年度の第1回運営協議会で、ローカルルールも含めて市ガイドラインについて委員の方々のみならず、福祉有償運送運営団体の方々にもご意見をいただきました。

主に、福祉有償運送の必要性や、特に知的障害者の方の既存公共交通機関での移動の難しさ、要介護・要支援認定者、特に認知症の方の利用の必要性等、会員登録の方法、運行管理・安全性の確保、運転者の要件、運送の対価、利用者の個人情報の確保などについてご意見がございました。

それらを踏まえまして、平成18年度第3回運営協議会で、市ガイドラインが了承されまして、施行したところでございます。この市ガイドラインが、現在のもののベースとなっております。

その後、国の法律改正及び通知に伴いまして市ガイドラインを2回改正しております。

以上が、市ガイドラインを定めた経緯となります。

ページをめくっていただきまして2ページをお願いいたします。「3 国通知の概要」についてご説明します。

全国の運営協議会におきまして、本市と同様にガイドラインを作成していると思われませんが、そのガイドラインに設定された独自の基準、いわゆるローカルルールの中に、過度な制限を加えられているものがあるとの指摘が国の検討会でなされました。

十分な検討が行われ、合理的な理由に基づいて合意され、設けられたローカルルールについては、過度な制限を加えるものでない限り、排除されるものではない。

しかしながら、例えば下記のような取り扱いは適当ではない。

- ・一度定められたローカルルールについて、その前提となる状況が変化しているにも拘わらず、長期間、見直すことがない。
- ・個別の事例につき適用された取り扱いを、他の事例の内容を吟味せず、地域一律のローカルルールとして適用する。

このため、ローカルルールについては、適時適切に検討を行いつつ、その合理性について検証を行っていく必要がある。

平成 18 年 10 月 1 日の改正道路運送法の施行前に定められたローカルルールが現在においてそのまま適用されているものについては、現行制度に照らし、その合理性について検証を行い、必要な見直しを行うことも必要である。

国通知の概要は以上でございますが、簡単にまとめますと、矢印の下の四角の中に囲んだ部分になりますが、

「市ローカルルール」が過度な制限にあたるか、あたらなにかについて、運営協議会で、適時適切に検討を行わなければならないこととなります。

ここでいったん切らせていただきまして、以上までで、何かご質問がございましたらお伺いいたします。

(白井会長)

いかがでしょうか。今までのところはローカルルールを定めた経緯と通知の概要についての話ですがこの中で特にわからないとか。

よろしいですか。

なければ続けて説明をお願いします。

(事務局)

それでは続けさせていただきます。

3 ページの「4 市ローカルルール」について説明させていただきます。

表の中でございますが、市ガイドラインのうち、市ローカルルールにあたる部分のみ抜粋したものでございます。

市ローカルルールにあたる部分は、下線をし、太字となっています。その右に、設定当時の考え方を記載しております。

まず、「運送の対象」ですが、「会員登録については、当該団体が対応可能な会員数とし、過度に会員数を拡大しないこととする。また、新たな会員は、随時、千葉県福祉有償運送運営協議会に届け出ること。」という部分が、ローカルルールにあたります。設定当時の考え方といたしましては、「安全性の確保等のため、団体が扱える登録会員数の適正な管理及び旅客対象の確認の観点から設定」されております。

参考に「国基準」の抜粋を記載してございますが、「旅客の対象者のうち、要支援者、その他肢体不自由、内部障害、知的障害、精神障害、その他の障害を有する者については、運営協議

会において運送の対象とすることが適当であることについて確認されることが必要」となっておりますので、「身体障害者」及び「要介護者」についての確認は国基準では義務付けられていません。

次に、「運送の形態等」ですが、使用車両を増車しようとするときは事前に運営協議会の協議を必要とする。これがローカルルールにあたります。設定当時の考え方は、「団体の対応可能な会員数と車両数の妥当性について、協議会の判断を仰ぐ必要性がある観点より設定」されております

国基準は、「必要に応じ、『福祉有償運送に使用する自動車の種類ごとの数』について要件が確保されているかどうか等について、申請者から説明を求め、確認を行うこと。」ですので、使用する車両について、確認することは必要ですが、「協議」は義務付けられてはおりません。

次に、その下の「車両の表示等」ですが、文字の大きさは、縦横60mm以上とする。の「60mm」、及び、文字の色は、「有償運送車両」は、赤、「団体名及び登録番号」は、黒を基本とし、台紙を使用する場合は、台紙の色は、黄色とする。ただし、これによりがたい場合は、見えやすい色とする。これがローカルルールにあたります。設定当時の考え方は、「文字の大きさについては、国基準（50mm以上）に比べ、より見えやすくするため設定」。「文字の色については、見えやすいよう例示しているの、車体カラー等により見えづらい場合には例外を認めている」。とあります。

国のガイドラインでは色は指定していませんが、車体カラーと似た色を使用することによって、福祉有償運送を行っているかどうかの判別がつかなくなってしまうことを防ぐための措置と考えられます。

次に、ページ右側の「運転者」でございますが、

②年齢は、70歳以下とする。

③免許取得は、3年以上とする。

④過去3年以内において運転免許停止処分を受けていないこと。（自動車安全運転センター発行の運転記録証明書を市に提出する）

⑤自動車事故対策センターの講習を2年に1回必ず受講すること。

以上がローカルルールにあたります。

設定当時の考え方ですが、②～④については、安全の確保の観点から、年齢、免許取得期間、免許停止状況について具体的に明記したものと考えられ、なお、②は、道交法で70歳以上が高齢ドライバーと定義されていることから、また、③は二種免許条件の3年以上を準用しているものと考えられます。

なお、④については、平成17年度第1回運営協議会が行われた当時、国が基準を示しておりませんでしたので、具体的には「一定期間」という表現でしたので、協議会で設定したものでございます。その後、国基準は2年以内に設定されましたが、地域の実情に応じて2年以上

に定めることができるとなっております。また、運転記録証明書については、その確認のため設定したものと考えられます。

⑤については、講習による運転者の安全意識の向上等による、安全性の確保を目的として設定したものと考えられます。

国基準では、適性診断を受診させなければならない場合は、

- ・死者又は重傷者を生じた事故を惹起した運転者
- ・免許以上の処分を受けた運転者

となっています。

最後に、「損害賠償措置」ですが、対人無制限、対物 500 万円がローカルルールにあたります。

国基準は対人 8,000 万円、対物 200 万円ですが、NPO 団体等の事故時の損害賠償対応を考慮し引き上げたものと考えられます。

ローカルルールについてのご説明については以上でございます。

次の登録要件の見直し・修正についてのご説明の前に、ここまででいったん切らせていただいてなにかご質問等がございましたらお願いいたします。

(白井会長)

ここまではいかがですか。千葉市が設定しているローカルルールについては下線部分ですけれども、こういう内容で設定されていますよということですが、これについては何かわからない部分とかご質問はございますか。

(加藤委員)

これは現在のローカルルールを国の指針に合わせて直したほうがいいんじゃないかということですかね。

(事務局)

そういうことも含めて今回はご意見を戴ければということですか。

(大前委員)

今からその協議をしましょうということですか。

(事務局)

はい。

(白井会長)

これは今現在千葉市でこういうふうの設定されていますよというものです。

(事務局)

国の通知では適宜見直せというようにお話がございましたのと、団体様からもご意見があったのでそれにあわせてご意見を戴ければと考えています。

(大前委員)

団体のほうからきたものというのは要するに70歳以上のかたが従事したいということですか。

(白井会長)

それは次で説明をいたしますので。

そちらの部分はよろしいですね。じゃあ次に進んでください。

(事務局)

それでは続きまして、登録要件の見直しについてでございますけれど4ページをお願いいたします。資料3でございます。

市ガイドラインにつきまして皆様からご意見を伺い、見直し・修正が必要ということでございましたら、本日いただいたご意見をもとに事務局で市ガイドラインの修正案を作成し、次の回でお示ししたいと考えております。

この中で団体様からいくつかご意見等がございましたので、そちらについて少し丁寧にご説明させていただきます。

(1) 運転者の年齢要件につきまして、団体様より撤廃又は緩和について意見が出ているところでございます。

理由のひとつとして、たまたま他市、習志野市では年齢要件がないということがひとつございまして、またNPOはボランティア主体でどうしても定年退職後の方が多くということで年齢が高い方が多い、また、70歳を超えても元気なかたはお元気で、事故も起こさない優良ドライバーであるにも関わらず、規制をされてしまうのはどうかというご意見がございました。ボランティアとして現役で活躍されるかたは70代のかたもご活躍いただいているので、一律に規制をしないでいただきたいということでございました。

しかしながら高齢に伴いまして、ご本人が認識していないような能力が落ちていることもあると思うので、そのあたりは運営法人がきちんと判断したうえで、能力が落ちてきた場合には運転をさせないことは当然と考えています、とのことでした。

(2) 運転者要件の「⑤自動車事故対策センターの講習を2年に1回必ず受講すること」については、「講習」が何を指しているのか不明確な記載となっております。

ちなみに、自動車事故対策機構に確認させていただきましたら、「講習」というものは「運行管理者向けの講習」でございまして、一般の運転者が受けられるものは「適性診断」しかないとのご回答をいただいたところでございます。

3つめでございますけれど、ローカルルールではございませんが、市ガイドラインに現在明記はされておりませんが、福祉有償運送の趣旨について記載を追加させていただければと考え

ております。

理由といたしましては、NPO 法人等が市へ新規協議の問い合わせをいただいた場合、市ホームページに掲載している市ガイドライン・国ガイドライン等をご覧いただいた上で、事務局へ問い合わせをお願いしていますが、「市ガイドライン」には、国ガイドライン等では示されていない上記内容が記載されていないため、福祉有償運送の趣旨を十分に理解いただけない場合があるため理解していただいたうえで申請をしていただきたいということがございまして、(3)について加えさせていただけたらと考えております。

参考ではございますけれど、別添資料集の1ページに、政令市の「運転手要件」に係るローカルルールの状況を記載してございます。

この中で上乗せ基準がございまして、いちばん上のところでございまして、20市中で8市、40%でございまして。

運転者に係る上乗せ基準の概要はこちらに記載のとおりですが、説明は省略させていただきます。

事務局からの説明は以上でございまして。

(白井会長)

はい、ご苦労さまでした。

ローカルルールの見直しということですが、簡単に整理しますと、まず運営団体から市ガイドラインの運転手70歳制限に意見がでているということ、それから国土交通省からはローカルルールの見直しを適宜適切行うように通達が発せられていること、そして市のガイドラインを定めた経緯を見ますと、団体の意見も聞きながら、数回重ねて合意形成をして作り上げてきたという経緯があるということ、そして、ローカルルールであっても、合理的な説明、合理的な理由があれば問題は特にないということで、合理的な理由があればこういうローカルルールを定めてもよいということですね。

千葉市は18年9月に制定してから現在まで6年ちょっとあるわけですが、全然この部分というのはいじくってないわけですね。この間に福祉有償運送というものをとりまく環境とか状況とかが少しずつ変わってきている部分があるのではないかと考えています。

今回、このガイドラインを変更する場合に、今回だけで協議して終わってしまうというのではなくて、今回意見を出していただきまして、事務局が申し上げましたように、次の福祉有償運送運営協議会でそれらをもとに案を作ってそこでまたその案を基に協議をしていただきたいということで進めていきたいと思っております。

現在の委員さんの任期というのが今回の協議会で切れるわけなので、今度協議会を開く時は新しい委員さんになっているんですけど、そういう時に上手くバトンが渡るように有益な意見を今回出していただきたいと思っております。

それではちょっと始まる前にですね、この部分について運輸支局の龍崎さんに全体的に考え方を話していただければと思います。

(龍崎運輸企画専門官)

簡単にご説明をさせていただきます。始めに事務局のほうからご説明があったとおりローカルルールについて国のほうから見直しを適宜適切にしてくださいと通達が発せられたということで、千葉市さんにおいては6年間見直しが行われていないという状況で本日このような議題をいただいたということでございます。

その中で一般的に考えられるケースは安全の確保の観点というのが非常に大きいところがございますが、制度が発足し6年経っております。実際に当時の状況と非常に変わっていることでもあると思いますので、当時の制定の経緯を考えながら、現行において必要かどうかというところを皆様の意見をだしていただこうというところでございます。

個別な話はまたあとでよろしいですか。

(白井会長)

はい。ありがとうございます。

では、これから意見交換していきたいと思いますが、時間の関係もございますので、とりわけ先ほど事務局が申し上げた部分が3つほどございますけれども、この中に重点的にそれからはいってきたいと思います。

まず資料3の4ページの(1)でございますが、運転者の70歳制限の部分について、意見交換を行いたいと思いますけれども、こちらについて、運輸支局としては国交省の考え方としてここについての妥当性ですとかそういうものについてのご意見とかお持ちでしょうか。

(龍崎運輸企画専門官)

そうですね、年齢制限というものについては、個人差がありますし非常にデリケートな問題と考えています。運送事業の中で日本において運転手さんの年齢制限をのせているのは個人タクシーのみでございます。

それは直接的に国のほうで個人に対する許可をするというところで国のほうで一定の年齢要件を設けているというところでもありますので、法人タクシー、バスなどがありますがそれはすべて法人格に対する許可ということで、その法人さんのもとでしっかりと管理をやっていただくということで運転手さんに対しては年齢制限を設けないというところがございますので、今回の運営協議会でこの登録制度におきましても、運転手さん個人に対するものではないので、特段の合理性がないということであれば、できれば撤廃したほうが望ましいというふうには考えております。

(白井会長)

今龍崎さんのほうから話がありましたけれども、この件についてはどうでしょう。

(加藤委員)

私のほうからは、この2番の撤廃というお話がありましたけれども、私は青天井というのはたいへん危険じゃないかと思うんですね。

三ツ矢さんの例ですけどブロックでは今乗務員だけで600名抱えていますけど70歳以上については健康診断と同時に青天井ではなくて、半年見てその間に事故だとか身体的な理由が発生したら契約を打ち切ります。

いま条件を70でも80でもあるいは90でもできるという制限を設けないと、社内的にもだから、そういうふうにして制限を設けている。

本当に危険ですよ。突然認知症が発生したりした場合にね。

(大前委員)

法人に対してそうなんだということですけど、要するにNPOさんのほうで、それだけドライバーに対してきちんと見ることが可能であるならば、年齢制限というのはあえてする必要はないと思いますけれども、それが法人さん、NPOさんのほうできちんとそれを見極められるのかどうか、というところが定かでないかぎり年齢制限はあつてしかるべきだと私も思いますし、自分自身ドライバーとして運行していて、やっぱり年齢を重ねていくごとに、判断基準というのが多少、若干ずつやっぱり弱くなってきているというのは自分でも感じます。

要するに私はいま60ですけど60になった段階ですら昔ほどの運転はできてないなと自覚していますし、という部分でそれだけ法人さんの団体のほうできちんと管理ができるということであるならば、年齢制限は撤廃してもいいのかなと思いますけれど、それができないのであるならば、この協議会できちんとその年齢制限は70なら70、70というのが適正であると自分も思いますので、それでいいんじゃないかなというふうに私は考えます。

(加藤委員)

実は今日も管理職を集めて注意を与えたのは70歳以上の乗務員の出勤する態度、車庫を歩くスピード、これは膝があがらないなど、ここまで我々は注意する。対面点呼しますから、点呼で言葉が急に不自由になる、急に物忘れがおきたとか、そういうものを細かくチェックする。

いま、NPO法人さんがそこまでできるのか、いまは各自宅から車をお迎えに出すでしょう、タクシーは皆さんご存じでしょうけど、アルコールチェックも朝チェックして、NPO法人さんはそれもある面ではないでしょうか？

(福岡委員)

すみません、高齢者講習というのは免許更新の時にしなきゃいけないのは何歳からですか。

(加藤委員)

あれは70。

(大前委員)

70歳ですね。

(福岡委員)

70歳から。うちの近所で88くらいで運転しているおじいさんがいるんですよ。

でもやっぱり、こういう人を乗せるんだったら、怖いなあとは思いますからやっぱり制限は必要ですよ。

(加藤委員)

いや、管理はできてるでしょう。我々は。

(福岡委員)

管理の基準は示さないとダメですよ、そしたら。半年ごとに健康診断しなさいとか、こういうチェックリストで毎日・・・。

(加藤委員)

タクシーは半年ごとに健康診断がありますから。

(福岡委員)

ありますでしょ、会社としては。それが無いわけでしょ。

(龍崎運輸企画専門官)

そもそもの運送法の法体系のなかで運送事業の位置づけではないのでそこはしっかりと分けて議論しないといけないですね。運送事業の中の法の位置づけの議論をするという話になればすべてもう、有償運送の制度はいらぬという話になっちゃいます。もうその事業の免許をとってやってくれて話になって。

(加藤委員)

その考え方はよくわかりますけど、もしね、輸送中に、あちこちで大きい事故が発生していますよね、千葉市の中で我々が認めた、年齢制限をしないと認めた時に、そういう事故が発生した時に誰が責任をとるんですか。任意保険で済ませるんですか。

(龍崎運輸企画専門官)

一義的には団体ですね、当然。それは、うちの事業者でも同じです。我々が許可をしているから運送事業者さんが事故を起こされちゃ困るというのは。

(加藤委員)

いや、それは、それ以上に事故が起きたら国交省から特別監査を受けて営業停止とかね、NPOさんはそれが無いでしょう。我々はもう常にあちらさんの意向で今日も何か、歯向かうと何かされるんじゃないかとか。

(龍崎運輸企画専門官)

いや、我々のほうでも監査制度はありますよ。有償運送に対して。

(加藤委員)

本当に横断歩道でも高齢者が飛び込んできても、事故があつたら我々が処分の対象になる。

(田川委員)

私はどちらかというと撤廃したほうがいいんじゃないかという気がします。

私の方の事業所では40代未満です、実際登録しているのは。だから70台はいないんですけど、私自身は実は今年4月に69歳になるんです。で、私は市川市から稲毛区まで毎日25Km往復運転をしています、私自身は有償運送ドライバーの登録はしておりませんが、自信があるってほどじゃありませんけれど、それほど運転に支障があるとは思っていないし、最近、やっぱり元気な高齢者の社会参加を促そうという動きもあるわけでね、やっぱりNPOといえども、私どもはNPOですけれども、お客様を預かって有償運送をするというからには、どうしてもいいとは誰も思っていないわけで、酒飲んでるかどうかは見ればわかるし、足があがってないのも見ればわかる、そのへんのことはそれぞれのNPOといえども社会的信用というものは認識していますから、いい加減な、よぼよぼの人に任せるわけではない、そこはやっぱり法人を信頼してもいいんじゃないかなと思います。

だから「危ない、危ない、危ない。」というほど心配しすぎると全てができなくなるということになるのだけれど、そこはやっぱりそれぞれ法人の認識というか判断を信用してもいいところがあるんじゃないかと。一律に70歳で切るということはどうしてもやっぱり規制というか自由度を妨げる感じがします。

(龍崎運輸企画専門官)

直接的に個人に制限をかけていいのか、我々があくまでも対象として登録をさせているのは団体であるということがやっぱりあります。団体に対してやります、ということなのでそれを直接的個人に対してまでの制限をかけていいのか、ということは非常に、我々の運送事業の法体系でもそこはご存じのとおりタクシーの定年制の議論をしています、そこはそういう話ができるわけではありません、そこはちょっと、いろいろ考えなければというふうに思います。

(白井会長)

加藤さんのところでは現実的に70とか年齢での定めではないわけですか。

(加藤委員)

70を過ぎた乗務員は常に管理職は監視をする、今日私が話をしたばかりです。

(白井会長)

どれだけその方の心身の能力とか、適正というのを絶えずチェックしているということですか。

(加藤委員)

30でも70でも元気な、なんだ私よりも若いじゃないかという方もいますよね。

(白井会長)

個人差がありますからね。

(福岡委員)

制限はないんですか。元気でちゃんと管理していて。

(加藤委員)

それは健康というか。

(福岡委員)

定年というのはあるんですか。

(加藤委員)

定年は65です。

(福岡委員)

定年は65。

(田川委員)

そのあと嘱託で。

(加藤委員)

嘱託です。

(田川委員)

法律的な制限はない。やっぱり会社のそれぞれの就業で。

(加藤委員)

個人、個人差が。

(福岡委員)

60でもだめになる人はだめになりますものね。

(大前委員)

50代でもだめというのはだめです。

(福岡委員)

そうですね。そう言ったらちゃんと管理しなさいよということですよ、年齢制限を設けないならね。

(白井会長)

現実的には80でもというドライバーさんもあるわけなんですね。

(大前委員)

80はさすがにいないかと。73、4。

(福岡委員)

でも一般の人はそれぐらいでも運転していますものね。

(大前委員)

73、4くらいまでは都内ではまれにあります。

(加藤委員)

70過ぎると自分で限界を、もうこれ以上・・・。

(大前委員)

自分でやめていきますね。

(龍崎運輸企画専門官)

ちなみに個人タクシーの定年は75なんです。国でもう75以降はやらせない、と。それは直接的に国が個人を管理しています。制限をかけて。

(加藤委員)

私は別に70歳の制限を撤廃してもいいんですけど、何かそこにね、我々として安全基準を設けたほうがいいと思うんですね。年齢というのは個人差があるのでね、72でも73でも元気な人はいますよ。私よりも若い人がいますよ。だからそれはそれで認めてあげてもね、ただ、健康診断を義務付けるとか、認知症の診断を義務付けるとか、わかりませんがね、何か安全基準を設けてくれれば、年齢制限は撤廃してもかまわないと思います。

(白井会長)

それは運営法人ということですからね。

(龍崎運輸企画専門官)

適性診断は運転の適正を性格上分析をしてあなたはこういう傾向がありますよ、という診断がでる感じで。

(白井会長)

運営団体がどこまで運転手の管理とかを確実にできるかということになってきますね。

(龍崎運輸企画専門官)

逆にその安全基準を作りますといった時に費用的なものがかかる話ですとコストの話が入ってきますので、そうすると、我々その、国の基準の中で、タクシー料金の二分の一というのは、ある程度その、そもそも安全性の基準から作っていきますから、そこにおいてかけられているもののコストというものがおおむねタクシーの二分の一ということですから、タクシーと同等の安全基準を設けさせるという話になれば、当然コストが半分ですむわけではないので、そこを増やすのであれば二分の一のところも考えてあげないと非常に団体さんは厳しい状況になると思います。

(白井会長)

単一ではなくて複合的に影響してきちゃうということもありますよということですけど。

70という年齢で一律に制限するということについては、それはそうでなくてもいいんじゃないか、という部分があるわけですね、皆さん。

どこまで青天井でみていくか、という部分だとか、青天井はまずいということか。

(田川委員)

青天井はまずいと思うし、まずいというかそれはもう当事者が本人もそうだろうし、ご自身がやっぱりまず私はもういいということになるだろうし、法人が見ていてもわかるだろうし、それは青天井にはならないでしょう。

(白井会長)

現実的にはそうでしょうね。

(田川委員)

そういうことを気にしたらそれこそ何もできなくなっちゃう。

(龍崎運輸企画専門官)

国の安全管理の規則の中では安全の責任者を置き、というところと、責任者のやるべき仕事は法律上義務付けをしています。その中で、要は管理者の判断というところを求めていますので。

(加藤委員)

そうですね。

(大前委員)

運行管理に対する規定はあったんですね。

(龍崎運輸企画専門官)

法律上にあります。

(大前委員)

法律上あるんですね。

(龍崎運輸企画専門官)

あります。タクシーも同じ運行管理者がやるべき業務というのが法律上あるようにあります。

(白井会長)

そういう部分については運輸支局としてもこういう福祉有償運送の運営団体にも監査という形ではいることがあるんですか。

(龍崎運輸企画専門官)

基本的には事故、死亡事故等があった場合には、それはタクシー会社さんもすべての運送会社さんも死亡事故があれば監査には入ります。

(福岡委員)

年齢制限がないところのほうが多いですね。

(龍崎運輸企画専門官)

まあ、個人的な制約になるので非常に規制が強いと思うんですよ。

(加藤委員)

代わるものが何かあればいいですよ。でもそれもまたコストの問題があるとかいう話ですので。

(白井会長)

年齢制限は特にしなくても、そういう責任ある立場でドライバーをやっているのであれば、ある程度自発的にストップがかかることはかかるであろうというのと、そこで、そういうものを運営する団体においても、きちんとそういう運転手の能力、適格性みたいなのをなんらかの形でチェックしていかななくてはいけないということですね。

それが担保できるかという部分ですけども。

(田川委員)

とりわけ利用者さんというのは普通の人じゃなくてどちらかというと、自分で移動が困難な方とかね、そういう人ですから、そういう人を輸送するという責任感とかね、そういうことを考えたらやっぱり、年をとって危ないな、という人には任せられないですね、それは。

そこはやっぱりそれぞれの法人も責任感なり重大性とかいうものは認識しているから、遊びじゃないですからね、そこはある程度の信頼をしていいんじゃないかと思います。

(龍崎運輸企画専門官)

もう一つは登録期限を設けているもの、必ず更新という作業が、協議がありますので、その時において問題があれば指導のほうから撤退していく、ということもあり得るのかな、というところもありますので。

(大前委員)

でも、起きてからでは遅いですよ。

(龍崎運輸企画専門官)

それは当然そうなんですけれど、それを言い始めるとすべての規制になっちゃいますから、一応いつまでも無期限でやってもいいですよ、というものではないので、必ずチェックが入る機能になっていますので。

(白井会長)

ここの部分は皆さん方の意見としては、年齢70で一律切るということに対する必然性というものはないだろう、ということと、それをじゃあどうしていくのかということについては、運営団体の管理の体制をある程度しっかりしたものに、それがまた費用との兼ね合いがあるので、そこをうまく調整してもらおうということですね。

(加藤委員)

それと、緩和する意味で、青天井を抑える意味でも、とりあえず2年間か何かわかりませんが73で制限をしておくとか、あるいは75で制限をしておくとかそういったたたき案でいければ。

(白井会長)

段階的にということですかね。

(大前委員)

例えば、あと、70歳を超える方に対しては半年ごとになんかのチェックを。

(白井会長)

講習をうけさせるとかですか。

(田川委員)

この適性診断というのがあるじゃないですか。自動車事故対策機構にあつて、これってお金かかるんですか？

(福岡委員)

結構かかるんですか。

(NPO法人たすけあいサポートアイアイ)

2,200円。

(福岡委員)

そんなもんですか。

(田川委員)

そんなもんだったら法人で持ちますよ。

(NPO法人たすけあいサポートアイアイ)

いや、持てない。個人負担しました。

(田川委員)

持てない？だって2年間に・・・。

(福岡委員)

これ、毎年受けるんですか。

(田川委員)

2年間に1回でしょ、これ。

(龍崎運輸企画専門官)

これも上乗せ基準ですね。

(田川委員)

1年間に1回としたって・・・。

(福岡委員)

この、千葉市の上乗せの事故対策センターの講習っていうのがそれなんですか。

2年に1回受講することみたいになっているんでしょ、いま。それがそれですね。

(白井会長)

この部分についてもですね、今回見直しというか、実情との相違について議論をしていかなければいけないことですので、ちょうどそのお話も出ましたので、事故対策センターの講習についてですけれども、ここについては運輸支局さんのほうはどうお考えですか。

(龍崎運輸企画専門官)

まず2年に1回というのは当時どのような経緯で作られたんですか。

(事務局)

当時の細かいことはわかりませんが、そういうご意見が委員さんのなかからでて、採択したような形ですね。

(加藤委員)

当初から私がいるんだけど、多分私が発言したような気がします。

(福岡委員)

2年ぐらいがいいと。

(龍崎運輸企画専門官)

まず国のほうの基準から申し上げますと、書いてあるとおり死亡事故を惹起した方或いは交通法違反で免許などについては運転の適正をみてくれという義務付けをしているところです。

ちなみにタクシーの場合初任運転者、雇い入れ時には適正に受けてくださいというもの、あと高齢、事故惹起、というのは義務付け、あとは指導教育の監督の部分で年1回適性診断をうけさせたら指導というのがありますが、一般診断はあくまでも義務付けではないですよ、タクシーの世界では。

ですので、考えによるとまず入り口で閉めましょう、あとは年齢の部分だと思うんですけど、あととは事故惹起、何か起こした場合ということで、年齢区分によるとは思うんですけど、40代、50代のまだまだ働き盛りの方を運送事業ではないという見方の中で、2年に1回うけ

させるというのも、我々としてはちょっと、行き過ぎの部分もあるのかなとは思います。

(加藤委員)

いまタクシーで実施している、65歳以上に適性診断を義務付けるというのは必要かもしれませんね。

(龍崎運輸企画専門官)

高齢はそうですね。

(加藤委員)

だから、若い人はいいけど65以上の人については診断を2年に1回くらいは。

(白井会長)

2年に1回ですか。

(龍崎運輸企画専門官)

全てその、若い人で40代50代のまだまだ働き盛りの方に対しては必要はないということですね。

(大前委員)

適性診断が2年に1回というのが本当に適正なのかどうかというのは疑問に思います。

(龍崎運輸企画専門官)

タクシーの世界は3年に1回と国から言われています。逆にそれを考えるとタクシーより間隔が高いんですよ、この基準は。運送事業よりちょっと高いハードルになっている。

逆にいえば入口で、最初に適性診断をうける、これは義務付けでありますし、ここはやっぱりしっかりとやっていただきたい、あとはやっぱり高齢、65歳以上ですね。それ以外の方は必要はないのかな、と。要するに一律に2年に1回というのはやりすぎなのかな、と。

(大前委員)

適性診断で落ちるとかあるんですか。

(龍崎運輸企画専門官)

ないです。

(大前委員)

ないですよ。

(龍崎運輸企画専門官)

ないです。

あくまでも診断です。

(加藤委員)

診断だけで何が悪いよ、これがいいよ、というだけですよね。

(白井会長)

その診断に基づいて管理がこれじゃちょっと運転やらせるわけにはいかないという判断は管理者が行うという。

(龍崎運輸企画専門官)

管理者が指導教育をしてくださいという、あなたはこういうような症状だから、こういうような性格なので、どうかしてくださいねという話をしっかりとしてほしいという。

やめさせる、やめさせないというのは全て会社の判断になります。

(大前委員)

適性診断と言っても結局、短気だとか、追い越しをすぐかけるような人ですとか、そういった適性診断で気をつけなさいよというだけの適性診断で判断基準というものは非常にあいまいですよ。

(福岡委員)

慣れればこう答えたら点数がいいわとか。

(加藤委員)

それはしょっちゅううけてればそれやっちゃえば。

(龍崎運輸企画専門官)

シュミレーターがありますから。

(福岡委員)

ああ、そういうのがあるの。

(龍崎運輸企画専門官)

性格は変えられませんので

(福岡委員)

瞬間判断能力が劣ってきたとかそういうのは

(大前委員)

そういうのはあります。

(白井会長)

運転に適さないかどうかというところまで出ているわけではない、と。

(龍崎運輸企画専門官)

傾向がでますよね。

(白井会長)

これ以外に逆に何か安全運転のための講習みたいなものはありますか。

(龍崎運輸企画専門官)

運転者の講習というのは義務付けはないですけどいろいろ講習はやってはいますが、運転者の管理の一環で我々が求めているのは年1回の健康診断、これはあります。

(白井会長)

こういうのはどうですか、田川さんのところでは健康診断などは。

(田川委員)

健康診断なら事業所の費用でもってうちは年1回必ず。

(白井会長)

それは福祉有償運送に限らず、NPOとして。

(田川委員)

知的障害を持った方々の移動支援を行うにあたって心身ともに健康な状態でなければとてもそういう支援はできませんから。

(加藤委員)

全てのNPO法人がそうですか。

(福岡委員)

どこもそうやっているんですか。

(田川委員)

それは他のところまで私が管理しているわけではありませんので。

(龍崎運輸企画専門官)

NPO法人が対象になるかどうかはわかりませんが安全衛生労働法という法律がそもそもありまして、会社に対して健康診断を義務付けをしているところです。

一般的な会社、ちょっとNPO団体さんが入るかどうかはわかりませんが一応そういった法律があります。一般的な企業の方は皆さんそうなります。

(大前委員)

(一般的な企業の方は)それは受けますよね。でもNPOの場合はその規定はないですよ。

(龍崎運輸企画専門官)

あるかどうかまではちょっとそこまでかかるかどうかはあれですけど。

(白井会長)

するとまあ、ここのローカルルールは2年に1回必ず受講という部分はそこまではいいんだろうと。一定の年齢対象者とかに限定していいという。

(龍崎運輸企画専門官)

ちょっと細分化していいと思います。要所々の対応とかで。

そのほうが現実的ですね。

(白井会長)

事故を起こして数年以内の人とか、特定の年齢を超えている人とか。

他にこれについては特にいいですか。

なければこれ以外に、この2つは今回団体からの要望もあったのと、事務局でもあわせてこの部分の規定が少し厳しいんじゃないかということで見直しをしたいということで、これ以外の市ローカルルールが資料3のほうに例えば運送の対象とか運送の形態ですとか車両の表示などがありますがこの機会ですので何か意見等があればどうぞ。

(龍崎運輸企画専門官)

運送の形態の増車の協議なんですけど、ちょっと我々としては増車で協議というのはハードルが高いのかなというふうに思っています。

車を増やすということは基本的に会員数の変動とか、利用形態の変動というところで、有無を言わず起こることですので、そこに対していちいち増車を認めます、認めませんということになると、実質上のこちら側の利用者のほうの送迎の抑止につながることもなるので、そこまで我々のほうで制限するのはいかがなものかというのはございます。

(白井会長)

この部分はいかがでしょうかね。これ、運送の対象ということで両方ともからんでいると。

(龍崎運輸企画専門官)

上の部分については当たり前の介護保険法に基づいた方々というのはどなたでも判断できる話ですので、ここは特段報告する必要はないと思うんですけど、その他については難しいケース、対象となるかどうかというのは難しいケースがありますので、その他に特化して運転の報告を求めるといっているのであればいいと思うんですけども、すべてがすべて、会員が増えたら出しなさいというの、いかがなものかというところです。そこまでは我々のほうではそれはもう皆さん、団体さんのほうで該当するかしないかということはあきらかに分かると思いますので。

(白井会長)

会員が増えれば当然増車も必要になるし、増車をすれば会員を増やさなければやっていけない。

(龍崎運輸企画専門官)

今回まさに人と車がセットという形態においてなかなか確保が難しいということになると非常にその裏側で運送を待っている方々というのもしらっしゃいますのでそこを考えるとなかなか増車というところに対してまで我々が関与するというのもおかしいのかなと。

(白井会長)

こちらについてはどうですか。大前さんとか加藤さんのほうから何か。

(大前委員)

先ほどから気になっているのは自宅出勤、自宅帰庫ですよね。要するに直行、直帰ってやつですね。

そうすると本当に運行管理者はいつ見て、いつどこで判断しているのという。先ほどのお話の中でもそういう話でしたよね。そうすると、週1回定例で何かやるとかいうことが行われているのかどうかということがわからないし、全然会わないということはないんでしょうけども、電話のやりとりだけで終わっちゃってる可能性だってあるし、そのへんのところというのはどういう形なのかと。我々には見えないですよ。

だから運行管理者が責任もって年齢制限を撤廃する、こういうものを撤廃する、全て撤廃して、安全基準というものを運行管理者は何をもってしてその人が安全に運行できるかどうかという判断をしているのかというところがよくわからなくなってきちゃっているのではないかなという不安はあります。

(白井会長)

この部分について何か実情を事務局のほうでは把握していますか。いま16法人ほど登録がありますけど。

(事務局)

申し訳ございません。具体的には把握しておりません。

(龍崎運輸企画専門官)

直接運転手さんの自宅から出ていくケースというのはどれくらいあるんですか。

(田川委員)

ありえないと思いますけど。

(福岡委員)

自分の家から自分の持ち車であってというのは。

(田川委員)

基本多分事務所に1回来ているはずですが。

私の事業所のケースだと直行してそのまま直帰で事務所に出ないということはありませんね。

もともと私のところは福祉有償運送が主体ではないですから、出来れば公共交通機関で移動したい、どうしても車でなければいけない人のために福祉有償運送をやっている事業者なので福祉有償運送主体のところとはちょっと違うので、一概には言えませんが。

だから直行直帰で事務所に一度も出ないということは私の事業所ではありえない。

(龍崎運輸企画専門官)

基本、そういうこと(直行直帰)は認めていないはずですが。

(大前委員)

先ほどの話ですとそんな感じですけど。

(田川委員)

1回来ませんか、しっかりと。

(NPO法人たすけあいサポートアイアイ)

もちろん、書類の受け渡しを必ずしますので、あと、料金を戴いたものを必ず事務所に届けて手続きもしますので、運転手が事務所に来ないということはありません。

(龍崎運輸企画専門官)

ないですよ。我々のほうも認めてないですし。

(白井会長)

他にはなにかございますか。

(福岡委員)

使用車両の協議が必要というのは要するに適切な車両かどうかをチェックするためですか。

(白井会長)

人数に応じてそれだけの数であるかどうかという部分もあると思いますが。

(福岡委員)

どんな車かどうかわからないということはないですか、これがなければ。

(白井会長)

そこまでは見ていないでしょう、どういう車を使っているとか。

(福岡委員)

車検証とか全部出してますでしょう。

(白井会長)

そうですね、それはありますけれども。

(福岡委員)

写真とかつけて。

(田川委員)

申請する時は必ず車検証とかつけてますよね。

(福岡委員)

じゃあ、それ以上知らない車が増えてもわからない。

(白井会長)

ここにきちんとそういう検査をうけた車であって、それは確認は当然してありますけれど。

(龍崎運輸企画専門官)

そもそもその確認は、我々運輸支局のほうで届け出を出す時に我々で確認をしています。こ

の場でもってそれを確認する必要はないということです。

(福岡委員)

ここでする必要はないということですか。

(龍崎運輸企画専門官)

皆さん登録する時には我々のほうに届けていただいておりますのでこの場で皆さんに確認していただく必要はないと。

(福岡委員)

じゃあこれはいらないですね。

(龍崎運輸企画専門官)

多分もっと大きな全体像として、当該法人がこれだけの会員数と車両数に対して適切な輸送を提供できますかという観点から見たいということなんでしょうけど、それはたぶん団体さんの営業活動の抑止にもなりますし、ひいて言えば利用者の抑止にもなるというところがあるので、届け出は変わらず我々運輸支局のほうでいただきますので、その際に体制場の管理体制とかは我々のほうで見ますので、ここでそれまで見るのはちょっと必要がないかと。

(福岡委員)

じゃあ、上の会員数についても、どうなのでしょう、連動しますよね。

(龍崎運輸企画専門官)

ここはどう考えるか一番難しいなというところはその他の区分の方々が、対象の範囲に入るか入らないかという判断なんですね。

ですから介護保険法や身体障害者福祉法に定められている人たちは、皆さん証明を持っていますので、それはどなたが見ても対象になるかならないかというのは判断がつきますので、運営協議会に求められているのは逆にその他の部分の中というところですから、逆に言えばそこに特化してその方が新たに会員になりますよといった時には報告をくださいというのが一番いいのかなと。それに対してもし異議があれば、それは市のほうでまず話を聞いて、問題があれば次の協議に格上げしてもいいのかなと思います。

(白井会長)

そうですね、見直せる余地は十分あると思いますので、それ以外でいまお気づきの点があればまた言っていただきたいと思いますけれど、いろいろと6年半この状態でやってきたなかで、今回初めて協議会において議論したわけでございまして、充実していたと思います。本当にありがとうございます。

じゃあ、こちらについてはよろしいですね。

こちらについては事務局のほうで今後、今日の意見などを踏まえて、次回の開催までに案を作って、またそこで再度、案を基に審議をするということですね。

続きまして、議題3のその他について何かございますか。

(事務局)

事務局からその他についての報告でございます。

まず一つめとして、現委員の任期が本年4月14日で満了となります。皆様にはご協力誠にありがとうございました。

それに伴いまして、新たな委員の選任を行います。本市では附属機関の委員の選任にあたっては、市民の意見を適切に反映させるため、公募により選ばれた者を含めるように務めるという基準がございまして、次期の委員の構成を現構成から一部変更いたします。

今回変更の部分が、今まで福祉有償運送の利用者の代表、つまり福祉有償運送の旅客またはその家族等であること、ということで2名のかたに委員となっていたおりましたが、今回この部分を福祉有償運送の利用者または市民の代表の2名ということで枠の変更をさせていただきます。

今後のスケジュールですが、タクシー事業者の代表のかた、千葉運輸支局長またはその指名する職員、タクシー運転者の代表、福祉有償運送を行っているNPO法人等につきましてはそれぞれの代表者宛に委員の推薦依頼をさせていただきます。

こちらは3月上旬に推薦依頼を送付させていただく予定でございますが、年度末ということもございます。人事異動等もあると思っておりますので、3月末から4月初旬までにご返送いただく予定となっております。詳細につきましてはこの3月上旬に発送いたします推薦依頼文書でお知らせいたします。

福祉有償運送の利用者、または市民の代表のかたにつきましては、前回同様公募という形をとりますけれども、原則福祉有償運送の利用者の代表がおひとり、市民の代表がおひとりとする予定でございます。しかしながら、応募状況によりましては利用者の代表お二人となる可能性もございます。

今後、2月1日に市政だよりおよび市ホームページで募集記事を掲載する予定となっております。

なお、次期委員の任期につきましては平成25年4月15日から28年3月31日とさせていただきます。

つづきまして参考で資料4の2番ですね、福祉有償運送の対象旅客の判断に際しての知見の活用について、この通知が前回の協議会開催後の24年7月31付で国より通知がなされました。

概要につきましては運営協議会において福祉有償運送の対象旅客の判断が困難であり、各市町村に在籍している医療・保健・福祉の専門職の知見の活用が必要な場合の取扱いについての技術的助言ということでございます。

旅客の対象の確認について先ほども龍崎さまからお話がありましたが、その他の区分の対象の確認についての判断が困難で、高度かつ専門的な知見の活用が必要となった場合の、運営

協議会と主催者・市町村で役割分担をして適切と考えられる取扱い方法を例示したものでございます。

本市の運営協議会の状況は実施団体様から旅客の追加を行う場合はこの表の様式の提出をいただきまして、対象旅客の判断を行っているところでございます。

こちらのほうは個人情報などの記載はございませんが、当然実施団体様からは市の方へはもう少し詳しいものが提出されておまして、事務局で適宜確認をしているところでございます。

この国の通知への対応といたしましては、本協議会では旅客の対象である移動制約者の個人情報取扱についてガイドラインを作成する過程でも議論をしておりますので、基本的に現在の方法を継続してまいります。今後当運営協議会において専門職の知見の活用が必要であると判断された場合はこの通知を参考にまた対応を検討していきたいと考えております。

以上でございます。

(白井会長)

はい、ありがとうございました。ただいまの説明に対しましてなにかご質問とかございますか。

(福岡委員)

すみません、構成区分のところ、今私の立場は利用者の家族なのですが、「利用者」となるとそれにははずれて市民の代表ということで公募になるんですか。

(事務局)

実際に利用者の中にはご本人だけでは移動ができない、付き添いが必要な場合というのはご家族も同等に利用者というふうに考えております。

(福岡委員)

そういう意味で大きく。

(大前委員)

利用者ですね。

(事務局)

はい。

(白井会長)

よろしいですか。

ありがとうございました。

それでは本日予定しておりました議題はすべて終了いたしました。以上をもちまして協議会を終了させていただきます。

また現在の委員の皆様は4月の14日までということでございまして、今回が先ほどから申し上げているように任期中の最後の協議会ということでございます。皆様、本当にお忙しい中ありがとうございました。

(事務局)

委員の皆様には大変貴重なご意見をありがとうございました。

以上をもちまして平成24年度第1回千葉市福祉有償運送運営協議会を終了させていただきます。

本日は誠にありがとうございました。