

第 2 回 板橋区福祉有償運送運営協議会 議事録（要旨）

平成 17 年 6 月 22 日（水）

午前 9 時 30 分～12 時 30 分

グリーンホール 2 階ホール

事務局	<p>ただいまより、第 2 回板橋区福祉有償運送運営協議会を開催いたします。本日の協議会は、2 部構成とさせていただきます、第 1 部として、福祉車両の許可申請団体の審査、第 2 部として、時間に余裕がございましたら、セダン型車両についての意見交換を予定しております。会議は長時間にわたりますが、ご協力お願いいたします。</p>
事務局	<p>・新委員の紹介</p> <p>6 月 10 日に板橋区福祉有償運送運営協議会 幹事会にて、紹介させていただきましたが、改めて新委員とオブザーバーについて紹介いたします。障害者福祉課長に人事異動がございました。宮村委員より森委員に変更となりました。森委員には、宮村委員に引き続き、副会長とさせていただきます。</p> <p>また、会長からのご提案ですが、現会長が公私にわたり多忙を極めており、今後の協議会日程等の調整が難しくなるため、今回は欠席されておりますが、オブザーバーとして、名簿には記載させていただきました「東京都老人総合研究所 工学博士 北川博巳様」に今後の運営協議会会長を予定しております。</p> <p>また、第 1 回板橋区福祉有償運送運営協議会からオブザーバーとして、ご出席いただいております国土交通省東京運輸支局輸送課旅客第二係長 本江幸一様におかれましては、人事異動により、小林利弘様に変更となりました。</p> <p>続きまして、6 月 10 日に開催いたしました板橋区福祉有償運送運営協議会 幹事会について副会長より報告いたします。</p>
副会長	<p>・板橋区福祉有償運送運営協議会 幹事会について</p> <p>板橋区福祉有償運送運営協議会におきましては、NPO 等による福祉有償運送の必要性や、福祉有償運送の実施に伴う安全の確保、旅客の利便の確保について協議するため設置いたしました。しかしながら、個別の団体からの申請書類等を審査するには時間等な制約もあり、運営協議会の中だけですと、限界がございます。これを踏まえ会長からの提案で、6 月 10 日に委員の方々の承諾をいただき板橋区福祉有償運送運営協議会 幹事会を設置し、会長以外の委員全員の出席の中、今回、協議する NPO 等の 5 団体に付きまして、事前の申請書類の審査を行いました。当日ご指摘いただきました内容について、各団体より提出されました差し替え分の資料は、各委員の方へ送付させていただきました。</p> <p>それでは、NPO 等の許可申請団体の審査について、司会を会長をお願いいたします。</p>
会長	<p>取材の方より写真撮影について依頼があります。許可してよろしいでしょうか。</p>
各委員	<p>承諾</p>
会長	<p>いくつか情報提供させていただきたいと思います。東京の虎ノ門に日本財団がございます。そこで、10 月 21・22 日に行政と NPO とタクシー会社と含めて総合的な議論を福祉輸送運送というテーマでセミナーを開催する予定であります。</p> <p>それぞれの市町村で凹凸があったり、あるいは NPO・タクシー会社においても場所によって、情報が正確に伝わらなかったりしている状態なので、数少ない情報をそれ</p>

	<p>ぞれが適正・適切な判断をして頂きたいと思います。この2日間の会議は、1日目は政府関係のセダン特区について等、翌日は、福祉交通は何処へ行くかというテーマで議論を予定しています。</p> <p>もう1点は、東京都の状況ですが、東京都でもようやく運営協議会について、動き出しました。板橋、練馬、豊島、杉並、世田谷といった既に立ち上がっているところ以外に市部も含め、いくつかのブロックで検討中です。埼玉県では、11のブロックに分けて行う予定ですが、学識経験者が不足しております。</p> <p>去年、板橋が率先して STS の調査を行いました。運営協議会と STS 調査についてですが、私としては、STS の調査の方が将来的に重要と考えます。もし、板橋で STS に関する方向性が決まりましたら、全力投球で新しい活路を見出していきたいと思えます。</p> <p>神奈川県は NPO と協定して、かなりスムーズに進んでいます。安全教育についても、しっかりやっています。一番進んでいるのは神奈川県ですが行政と NPO がうまく協力しているからだと思えます。また、長野県は運営協議会を創る前の議論をしっかりやってくる予定です。</p> <p>それでは、本日5団体より、福祉車両についての申請書類が提出されておりますので確認していきたいと思えます。</p> <p>・ NPO 等の許可申請団体の審査 NPO 法人 ページ・ソサエティ</p> <p>会員ですが、身障者と高齢者と併せまして、板橋区在住の方は80人です。この方々に対する実績ですが月延件数が平均103件、その内訳は、統計を確認したところ、板橋区内の移送が31件、近隣区への移送31件、その他の区への移送が32件、都外への移送が9件でした。</p> <p>運転者研修についてですが、移送サービス運営マニュアル編集委員会が発行するテキスト及び当会の研修体系に基づき、当会が自主的に行う福祉輸送に関する研修を修了させる。運営協議会が、これでは不十分と判断した場合は、移送・移動サービス地域ネットワーク団体連絡会による運転者講習もしくは、社団法人全国乗用自動車連合会等が実施するケア輸送サービス従事者研修に参加する。私たち団体は、運転以外の介護の部分についても重要視しています。全員ホームヘルパー2級と支援費の日常生活支援、移動介護の資格を持っておりませんが、日常的に運転を含めた研修を行っております。</p> <p>運送の対価ですが、距離料金、時間料金を併用しております。</p> <p>団体の設立時期と理由は何ですか。</p> <p>時期は平成6年です。理由は自分自身が福祉タクシーを利用していた際、運転手以外の介護の部分が充実した事業者が当時はなかったため、移動介護サービスのできる活動を自分たちで始めたのが、きっかけです。福祉車両は、元々自己所有のものを活用しました。</p> <p>会員の内訳ですが。</p> <p>障害高齢者が大半で、あとは、障害者で車椅子利用者です。</p> <p>収支について。</p> <p>約2,700万の規模でやっております。車両は5台の内2台が団体所有で、3台が代表理事の所有です。運転手は専属で4名です。</p> <p>分かりました。他に質問はありますか。</p>
A 委員	
会長	
A 委員	
会長	
A 委員	
会長	
A 委員	
会長	

B 委員	<p>運送対価比較表についてですが、同じ 10 キロの料金でも、団体は車庫から車庫までの料金ですが、タクシーは実際に乗車した距離でしか料金がかかりません。これでは、正しい運送対価比較表ではありません。また、ガイドラインに示されているタクシー料金の 2 分の 1 以下ではありません。</p>
会長	<p>その件では、問題が 2 つあると思います。1 つはこの比較表が問題か。または、国土交通省が示したタクシー料金の 2 分の 1 以下という数字が、NPO の状況をよく議論し示された数字なのか。ただ、このタクシー料金の 2 分の 1 以下という数字はある程度守らなければならないと思いますが、また一方では、移動困難者を安全に移送する際、団体が移送可能なギリギリの料金かも知れません。他の 4 団体も同じような料金体系でしょうか。</p>
A 委員	<p>私はページ・ソサエティ代表と板橋移動サービスネットワークの代表も兼務しておりますが、タクシー料金の 2 分の 1 の件で問題となるのは、ページ・ソサエティだけです。</p>
会長	<p>これは、介護の料金が含まれていることも一因として考えられます。</p>
A 委員	<p>ページ・ソサエティの料金で、同じサービスをタクシー事業者はできますか。</p>
B 委員	<p>できません。</p>
会長	<p>では、タクシー事業者ができなければ、誰がやればいいのでしょうか。</p>
B 委員	<p>タクシー事業者ができないから、NPO がやればいいというのではなく、ニーズがあるのにタクシーも余っているというのは、やはりコストが問題だと思います。国や区がタクシーを助成すべきです。</p>
会長	<p>実際、アメリカでもイギリスでも自治体がタクシー事業者や NPO に対して、助成をしておりますが、日本では、まだ行われておりません。ただ、こうした現実の中で NPO が活動できない状況ですと、誰が一番の迷惑を被るかということ障害当事者ではないでしょうか。障害当事者に迷惑がかからず、団体も活動できるのであれば、タクシー料金の 2 分の 1 を越えるのもやむを得ないのではないのでしょうか。料金については後ほど議論したいと思います。</p>
C 委員	<p>距離料金と時間料金を併用している理由を教えてください。</p>
A 委員	<p>距離料金については、車両の原価償却の費用とお考えください。10 年使用し買い換える際の費用に当てております。時間料金については、介護料金が含まれております。</p>
団体代表	<p>社会福祉法人 たつの子ライフサービス 移送サービス事業については、昭和 63 年 7 月より開始。 運送対象は、板橋区在住の高齢者・障害者で公共の交通を利用し外出することが困難な会員。67 名（高齢者 5 名、障害者 62 名〔高齢障害者は障害者とした〕）移送の発着地については板橋区内。</p>
B 委員	<p>こちらの運送対価比較表につきましてもページ・ソサエティ同様正しくありません。NPO 団体は出庫から帰庫までを料金としています。タクシーは実際にお客様の乗車した距離を料金としています。これらを 10 キロの料金の表で比較するのは、正しくありません。</p>

A 委員	<p>つまり、NPO の出庫から帰庫までの料金と、タクシーの実際にお客様の乗車した料金との比較が正しくされていないということですね。それでは、もう一度ページ・ソサエティの資料に戻っていただき、運送対価比較表の次ページに実際にページ・ソサエティの車両とタクシーでのモデル例を載せております。ページ・ソサエティの出庫から帰庫までを料金とタクシーの実際にお客様の乗車した距離の料金で比較を行っています。これをご覧になってもご理解いただけませんか。</p>
B 委員	<p>モデル例については理解しました。それでは、こちらの運送対価比較表についても訂正いただけないでしょうか。</p>
会長	<p>運送対価比較表を作り変えていただいた方が良いですね。会員 80 人の自宅への直線距離の平均×1.3 倍ぐらいしていただければ、出庫から利用者宅までの距離は、充分ではないでしょうか。その分を差引いた距離で表を作成していただければ、問題ありません。</p>
A 委員	<p>B 委員に質問です。タクシーの場合、待ちメーターや介護料金等については、どのように考えればよいのでしょうか。</p>
B 委員	<p>一般的なタクシーでしたらタクシー料金のみです。</p>
会長	<p>ケア付の走行料金と走行のみの料金とを比較したらどうでしょうか。</p>
A 委員	<p>わかりました。</p>
会長	<p>それでは、たつの子ライフサービスにもどります。20 年近い実績ですね。</p>
B 委員	<p>こちらの運送対価比較表についても作り変えていただきたいと思います。</p>
会長	<p>国土交通省のほうで、NPO のモデルを作成してください。そうして、いただかないと肝心の議論を討議する時間がありません。区と国土交通省と私も参加しますが、板橋モデルを作ってはいかがでしょうか。NPO が活動でき、タクシー事業者も納得できるような料金体系を 2 ヶ月ぐらいかけて検討をお願いします。</p>
団体代表	<p>NPO 法人 板橋区ともに生きる福祉連絡会 板橋区地域生活応援センター 団体設立は、昭和 63 年 4 月です。 運送対象は、板橋区在住の高齢者・障害者の会員。71 名（高齢者 8 名、障害者 63 名〔高齢障害者は障害者とした〕）移送の発着地については板橋区内。 運転者は 10 名、内 1 名が二種免許所持。また、研修については、平成 16 年移送・移動サービス地域ネットワーク団体連合会主催「移送サービス運転協力者講習会」及び平成 17 年交通エコロジー・モビリティ財団主催「運行管理業務講習会」にそれぞれ 1 名受講済。その他に内部・外部の研修を実施、又は、実施予定。 また、幹事会にて、現在加入の任意保険が自家用であるとの指摘を受けたのを踏まえ、事業用への変更を済ませました。</p>
団体代表	<p>NPO 法人 さくらの会 団体設立は、平成 10 年 7 月です。 運送対象は、自力でバス・電車利用が困難な人口透析患者および難病者（全員障害者または要介護者）であり板橋区在住者。 団体所有の福祉車両は 1 台です。また、運転者は、私ひとりで運転しております。</p>

<p>会長</p>	<p>加入保険が自家用では、問題があるため、保険会社に問合せをしたのですが、自家用と事業用は、保障内容も値段も全く同じものであり、現在加入している保険で、団体活動についての保障は可能である旨、確認済みです。</p> <p>運送対価ですが、透析患者は週に3回通院したければなりません。この負担少しでも減らすよう、なるべく料金を安く設定しました。5キロまで300円で5キロをこえるとキロ60円加算しております。A宅に行つて、B宅にいつて、C宅に行くような乗り合いも可能です。また、時間料金はありませぬ。</p>
<p>会長</p>	<p>使用頻度は月にどれくらいでしょうか。</p>
<p>団体代表</p>	<p>月に約200回です。</p>
<p>団体代表</p>	<p style="text-align: center;">社会福祉法人 板橋社会福祉協議会 めくもりサービス</p> <p>社会福祉協議会は昭和29年設立、めくもりサービスにつきましては、平成4年10月に設立しました。</p> <p>めくもりサービスの登録者は、当団体の在宅福祉サービス事業規定に基づき291名います。ただし、実際の移送サービス利用者は20名程度です。</p> <p>使用車両は、リフト付車両1台、スロープ付き軽自動車の2台で、事業を行つております。実績はおよそ月30件程度、昨年度は312件ありました。区内の運行は約5割、1時間以内で終了するものが殆どとなっております。</p> <p>運転手ですが、住民参加を事業の目的としており、区内在住の運転協力会員(19名、内1名、二種免許所持)により運転が行われております。そのように専従の運転手ではないので、研修等の安全管理については、他の団体より、さらに充実した内容にしております。まず、昨年実施しました板橋警察による交通安全講習を実施しております。この他、普通免許講習もおこなっております。</p> <p>また、今後は、3日間のカリキュラムで講義や実技の研修を民間教習所に協力してもらい、年2回程度、実施する予定です。</p> <p>保険の年齢条件が26歳以上になっておりますが、団体で定めた運転者資格が免許をとつて10年以上となっておりますので、問題ありません。</p>
<p>会長</p>	<p>運転歴10年以上とされておりますが、それ以下でも、なかには貴重な人材もいるのではないかと思います。</p>
<p>団体代表</p>	<p>定期的に会員の募集を行つていますが、若い方はほとんどおりませぬ。</p>
<p>会長</p>	<p>事故率をみますと若者より、むしろ高齢者の方が多いという統計があります。若者を入れることも将来的には、お考えいただいた方が良くも知れませぬ。</p>
<p>会長</p>	<p style="text-align: center;">休憩</p>
<p>会長</p>	<p>いままでの5団体ですが、運賃を除いて全体的に福祉移送運送につきましては形が見えてきましたので、私としては、この5団体につきまして、了承していきたく思います。異論等ございませぬか。</p>
<p>B委員</p>	<p>異論ではありませぬが、運転手の問題で、それぞれの団体で自主的に研修をやつたり講習をやつたりして努力されているようですが、全国乗用自動車連合会などが行う研修を含め、外部の研修も利用するなど各団体の努力を期待したいと思つます。</p>
<p>会長</p>	<p>外部の研修も利用してほしいとのことですね。私も同意見です。</p>

<p>C 委員 会長</p>	<p>この5団体につきまして、運営協議会で承認されましたら、2日間程度の研修をすべてのドライバーに対して、出来るだけ早く受講していただきたいと思います。これについては、区も協力していただきたいと思います。</p> <p>今後、道路運送法第4条の申請を考えている団体はありますか。</p> <p>無いようですね。</p> <p>料金について、ゾーン料金を検討しては、いかがでしょうか。板橋区をいくつかのブロックに分け、料金を設定します。利用者にもとても解りやすいと思います。または、区内を一律料金にしてしまう等、利用者に解りやすい料金体系をお考えいただければと思います。</p>
<p>A 委員 会長</p>	<p>今の提案は、理解できますが、選択肢の1つという理解でよろしいですね。</p> <p>最終結論ではないのですが、本日の5団体の福祉車両につきまして、運送対価比較表以外は承認ということによろしいでしょうか。料金につきましては、事務局を中心に考えていただくということで、この後1回ぐらいの検討を踏まえ、9月ぐらいに協議会を開催して承認されれば、5団体全て承認ということによろしいでしょうか。今までのみなさんの活動につきましては、一定の評価をしたいと思っていますし、今後継続を前提として、出来るだけ早く承認したいと思います。運送対価比較表につきましては、訂正した上で考えたいと思います。</p> <p>運送対価比較表につきましては、事務局の方である程度提案していただきたいと思っています。</p>
<p>副会長</p>	<p>運送対価比較表について、走行距離と実走の兼ね合いをどう考えるかということと、時間料金の問題をどうするか。この2つが大きな課題になっています。国土交通省とも協議し検討していきます。</p> <p>今後、セダン型車両の協議も控えております。そちらと同時に協議会を開催したいと思います。</p>
<p>会長</p>	<p>それでは、5団体の福祉車両についての協議は以上とします。次回、承認したいと思います。</p>
<p>D 委員</p>	<p>第1回板橋区福祉有償運送運営協議会と幹事を踏まえ、B委員に質問があります。二種免許をもっているから安全だと言っておりますが、二種免許を持っていても免許を受けないとは限りません。免許を受けた人の車は怖くて乗れません。タクシーでこの前、怖い運転をされました。また、雨が降っているのに外で車椅子に乗れと言われました。そういう人は安全運転とは言えないのではないのでしょうか。デイサービスの送迎の運転手は、二種免許を持っていませんが怖い運転はしません。こういう車にB委員は乗ったことがありますか。</p>
<p>B 委員</p>	<p>二種免許の問題ですが、二種免許をもっているから安全だと言っているつもりはございません。ただ、現行の免許制度上で安全を担保するものということで二種免許という制度しかないということです。タクシー運転手が二種免許を持っているから全ての人が素晴らしいサービスをするとは言っておりません。繰り返しになりますが、あくまで二種免許は制度上安全を担保するものと言っているのです。私は労働団体の人間ですが、タクシー運転手のサービスの向上につきましては、日常的に指導しているところです。</p>
<p>D 委員</p>	<p>デイサービスの運転手は、二種免許を持っていなくても安全です。</p>
<p>B 委員</p>	<p>デイサービスの方は、一種免許しか持っていませんが極めて安全な運転をされる、</p>

<p>会長</p>	<p>そういう人も中にはいらっしゃいます。先日老人ホームの車を運転する一種免許の人が踏み切りで死亡事故を起こした例がございます。一種だから安全でない、二種だから安全だと言っているのではありません。制度として安全を確保するには二種免許という制度が存在するという事で、その二種免許を持つことが必要だと私は考えています。</p> <p>運営協議会で承認された団体に所属するドライバーは、安全教育を2日くらい受講したことで、その人たちに対しては、規程はないのですが1.5種免許を与えたのと同じような状況にあるということを理解して頂きたいと思います。二種免許まではいかないですが自助努力をするなかで、安全教育をしてください。</p>
<p>D 委員</p>	<p>タクシー運転手の労働時間は、何時間ですか。また、休み時間は何時間ですか。</p> <p>第1回運営協議会の議事録の中で、タクシー運転手は勤務と勤務の間は20時間以上休憩を取らなければいけないとっています。B委員はタクシーの場合は運転手の資格、車両整備、運行管理等、法律に基づいて運行していますが、特に、運転ボランティアの持込み車両の場合は、運転者は別の仕事をしています。</p> <p>運転手は別の仕事をとおっしゃいましたが具体的に教えてください。</p>
<p>B 委員</p>	<p>セダン特区の中でお話だったかと思いますが、セダン型の持込み車両の運転手は、一般的に運転を職業としている訳では無いので、運転とは、別に仕事を持っているということを指摘させていただいたと思います。</p>
<p>D 委員</p>	<p>労働時間は何時間でしょうか。休み時間はどれくらいありますか。</p>
<p>B 委員</p>	<p>タクシー運転手は労働基準法に従って運行をしています。労働基準法では1日8時間、原則的にはタクシーも同じです。ただ東京は都会なので隔日勤務を取っています。1日16時間、休み時間を3時間、残業2時間の計21時間が1日の最大拘束時間になっています。</p> <p>また、代行運転についてですが、二種免許を義務付けられていると申し上げましたが、代行運転は、酔った人を運んでいます。その代行運転でさえ二種免許を義務付けられているのに、もっと高度な運転技術を必要とする身障者の移送に二種免許が義務付けられないのは、制度上、問題ではないかと考えています。</p>
<p>団体代表</p>	<p>・セダン型車両についての意見交換 (2団体より状況報告) NPO法人 さくらの会</p> <p>損害賠償措置について、25名のマイカーボランティア(車両はすべてセダン型の持込み車両)の加入保険は、すべて対人、対物無制限、搭乗者保険等に加入していますが、これらの自家用の保険をすべて業務用の保険に切り替えてもらうのは非常に無理があると思っています。</p> <p>また、マイカーボランティアに支払われる謝礼は、300円のうちの150円です。走行距離を考えるとガソリン代程度にしかありません。無償ボランティアに近い状況ですが、これで80条の研修等をしていかなければならないのか等、今後の団体運営に非常に悩んでおります。個人的には、無償ボランティアに近い状況ですので、80条の申請を必要とせず活動させてほしいと思います。</p>
<p>団体代表</p>	<p>NPO法人 板橋区ともし生きる福祉連絡会 板橋区地域生活応援センター</p> <p>現在、2台のセダン型持込車両による運転ボランティアによって、3名の障害者の方の移送を行っています。1名の方が高島平の自宅から小茂根療護園に月4回通う際に利用しております。3名の方の移送ですので団体所有の車両で対応できるのですが、</p>

<p>会長</p>	<p>利用者の自宅が運転ボランティアの自宅に近く料金が安価に済むため、頻繁に利用しています。</p> <p>板橋区では、昨年セダン特区の認定を内閣府より受けております。移動制約者の移送について、スウェーデンでは、自家用車を使つての移動制約者の移送はやっておりません。ただし国からの助成で、約9割の方をタクシーで移送しております。また、イギリスでは、現在ある社会資源を活用する政策を採っており、自家用車を使い、ガソリン代・保険代等の安価な料金で、移動制約者の移送を行っております。</p> <p>日本では、セダン特区により限られた地域で始まりつつあります。これは、過疎地域には確実に有効ですが、都市部では一定の条件が必要と思われます。その条件の一つに不特定多数の移送をやってはいけないと思います。では何が特定かということ、身体障害者・知的障害者・高齢者・難病患者等の人口の約5%の方を特定とし、さらにその中から区役所等が認めた方を特定少数とし、この範囲なら認めてもいいのではないのでしょうか。</p> <p>また、車両についてですが、業務用の届は必要ないと思います。ただし自家用車・運転手を区が認定するといったことが必要でしょう。これによりタクシー事業者が心配する不特定多数の移送は防げると思います。これらを緩和することについては、状況を把握しながら考えていけばならないでしょう。</p> <p>B委員こういった条件ではどうでしょうか。</p>
<p>B委員</p> <p>会長</p>	<p>セダン特区について、制度自体に賛成できません。</p> <p>セダン特区についての可否については、内閣府に対し直接お話ししたく事項であり、この運営協議会では、道路運送法を議論するのではなく、現行の制度の中で、セダン特区は認められているのですから、制度の中でこういった運用ができるかということ議論すべきです。これが運営協議会の存在意義ではないのでしょうか。タクシー事業者が納得でき、団体が今までどおり活動でき、また、移動制約者が外出できるよう提案させていただきました。</p>
<p>B委員</p> <p>会長</p>	<p>個人的には、セダン特区について疑問を感じていますが、それをここで議論するつもりはありません。私が懸念しているのはやはり安全性です。先程の「さくらの会」については、やはり自家用の保険が問題ではないのでしょうか。</p> <p>その件について、提案します。「さくらの会」は、現在ガソリン代程度の謝礼しか受け取っていませんが、業務用の保険に切り替える際の差額について、料金に上乗せしてはどうでしょうか。また、安全教育についても必要です。これは、今すぐというのではなく、セダン型車両の許可申請後、遅くとも1年以内を目安に行ってください。</p> <p>セダン型車両については、再度議論が必要かと思います。今回は、まず2団体よりセダン型車両についての状況をご説明いただきました。私の提案としては、移送の対象者を特定少数に限定すれば、問題ないと思います。セダン型車両につきましても、事務局で、ある程度細かいところは詰めていってください。</p> <p>今後の予定についてお願いします。</p>
<p>副会長</p> <p>会長</p>	<p>運送対価比較表の変更及びセダン型車両につきましても、今後、幹事会等で協議していきたいと思ひます。</p> <p>以上で、第2回板橋区福祉有償運送運営協議会を閉会いたします。</p>