

第 1 回 板橋区福祉有償運送運営協議会 議事録（要旨）

事務局	<p>ただいまより、第 1 回板橋区福祉有償運送運営協議会を開催いたします。</p>
事務局	<p>・委嘱状の伝達 板橋区長 石塚輝雄より板橋区福祉有償運送運営協議会委員の委嘱を行います。</p>
区長	<p>・区長挨拶 おはようございます。皆様におかれましてはお忙しい中、御出席いただきましてありがとうございます。また、板橋区福祉有償運送運営協議会委員をお引き受けいただきまして、心より御礼申し上げます。日頃より障害者福祉、高齢者福祉にご理解と御協力ありがとうございます。昨年、板橋区では、内閣府より「板橋福祉輸送特区」の認定をいただきました。 現在、板橋区では、NPO法人、社会福祉法人あわせて 6 団体が福祉輸送を行っております。これら団体が国土交通省の許可を受けられるよう、また、福祉有償運送の必要性や実施にともなう安全の確保、旅客の利便の確保について、ご協議いただきますが、将来にわたる福祉有償輸送のビジョンにつきましても、ご協議いただきますようお願いいたします。</p>
事務局	<p>・委員の紹介 尚、本日オブザーバーとして東京運輸支局輸送課旅客第二係長 本江幸一様にもご同席いただいております。</p>
事務局	<p>・事務局の紹介</p>
事務局	<p>・正副会長の選出 次第 4 板橋区福祉有償運送運営協議会設置要綱 資料 3 に基づき会長・副会長を決めさせていただきます。会長につきまして、どなたかご推薦いただけますでしょうか。</p>
A 委員	<p>東京都立大学大学院の教授である秋山委員に会長をお願いしてはどうでしょうか。</p>
事務局	<p>秋山委員に会長をお願いするということでもよろしいでしょうか。</p>
秋山委員	<p>了承 会長をお受けいたします。</p>
事務局	<p>会長より副会長のご指名をお願いいたします。</p>
会長	<p>副会長は、福祉部障害者福祉課長の宮村委員にお願いしたいと思います。</p>
事務局	<p>副会長は宮村委員でもよろしいでしょうか。</p>
事務局	<p>了承 それでは、これより司会を会長をお願いいたします。</p>

<p>会長</p>	<p>・板橋区福祉有償運送運営協議会の運営および概要について 次第 5 板橋区福祉有償運送運営協議会の運営および概要について、事務局より説明おねがいします。</p>
<p>事務局</p>	<p>この運営協議会は、資料 2 にお示ししました平成 16 年 3 月に国土交通省から通知された「福祉有償運送等に係る運営協議会の設置について」および「ガイドライン」に基づいて設置しています。協議会は原則公開とさせていただきます。資料 P.1 にお示ししました委員名簿につきましても公開とさせていただきたいと思ひます。 議事録につきましても実名を伏せたかたちで公開させていただきたいと思ひます。この運営協議会は会議の透明性の観点から、お手元にお配りしました傍聴規程をもうけました。これに基づき、本日傍聴者がおいでです。傍聴につきましても承諾をお願いいたします。また、マスコミの取材もごさいますが、写真撮影につきましても承諾をお願いしたいと思ひます。</p> <p>了承 傍聴者入場</p>
<p>事務局</p>	<p>・板橋区における移送サービス実施状況等について 次第 6 板橋区における移送サービス実施状況について、説明いたします。 はじめに、板橋区の現状について説明いたします。 資料 4 の 4 構造改革特別区域の特性をご覧ください。</p> <p>以下、資料読み上げ</p> <p>次に資料 5 をご覧ください。さきほど少し触れましたが、板橋区には、NPO および社会福祉法人で移送サービスを行っている団体が 6 団体ごさいます。これら団体は、平成 11 年 4 月に板橋移動サービスネットワークを設立し板橋区が発行する福祉タクシー券が使用できる契約を行っており、現在に至っております。6 団体の会員の合計は約 1,300 人で利用件数は約 13,000 件となっております。</p> <p>運転手は、ほとんどが一種免許で、二種免許所持者は少数です。団体所有の車両につきましても、すべて福祉車両ですが、3 団体が持込車両としてのセダン型車両を使用しております。</p> <p>この 6 団体の福祉タクシー券の実績は、資料 6 をご覧ください。平成 15 年度の実績は、6 団体合計で、3,884,400 円で板橋区のタクシー券全体 308,984,612 円の約 1.2% です。</p> <p>続いて、資料 7 をご覧ください。</p> <p>板橋区における外出支援施策ですが、(1) の福祉タクシー券は 1～8 に該当する方で一定の所得制限内の方を対象としております。(2) の自動車燃料券はタクシー券と対象者は同じで、どちらかの選択となります。(3) のリフト付タクシー事業は毎年リフト付タクシーを所有する事業者と入札により契約をむすびリフト付タクシーを使いやすくしております。契約台数は 1.5 台です。(4) ハンディキャブ事業はリースによりハンディキャブを確保し利用を希望する際に貸し出しを行っております。板橋区社会福祉協議会に委託しています。</p> <p>また、板橋区では、昨年秋に「STS・移送サービス基礎調査」を実施しました。今結果につきましても、担当の係でまとめているところです。みなさまへの公開はしばらくお待ちください。この調査は、区民 3,000 人（無作為 2,500 人 障害者団体 500 人）にアンケート調査を実施したものです。その中で、「STS の利用の理由」につきましても、約 45% の方から、安心感がある。との回答をいただいております。これは、普段利用している STS 団体の馴染みのドライバーへの安心感が、STS を利用する一番の理由となっていることが理解できます。また、約 25% の方から、他の手段が利</p>

	<p>用できない、頼みにくい。との回答をいただきました。これは、他に利用できる交通手段が無いことで移動をS T Sに、依存せざるを得ない傾向の1つとなっています。</p>
事務局	<p>・申請団体要件確認表について 次第7「申請団体要件確認表」について説明いたします。 次回の運営協議会より具体的な団体の審議に入らせていただきたいと思います。つきましては、審議の際、各団体の状況が確認出来ますように資料8にお示しいたしました「申請団体要件確認表」に沿って審議を進めたいと思いますがいかがでしょうか。</p>
会長	<p>特に議論の必要はないのではないのでしょうか。内容について不備があるようでしたら、その都度事務局に話してください。</p>
	<p>了承</p>
事務局	<p>・構造改革特別区域計画について 次第8 構造改革特別区域計画について事務局より説明いたします。 すでに皆様の中には、ご存知の方もいらっしゃるかと思いますが、板橋区では、昨年12月8日付内閣府より板橋福祉輸送特区の認定を受けております。これは、先ほどご説明しましたNPO団体の中にセダン型を使用し移送を行っている団体があるからです。これは、資料2の「福祉有償運送等に係る運営協議会の設置について」の本文中の下のほうに「なお、福祉輸送について、セダン型等の一般車両を用いて実施する場合には運営協議会の設置に先立って内閣府に対し、構造改革特別区域の申請を行い認定を受けることが必要である旨申し添えます。」という内容にそって申請したものです。</p>
	<p>以下、資料読み上げ</p>
	<p>今後の討議の中では、このセダン型の特区の認定を既に受けていることを踏まえ、審議をすすめていただきたいと思います。また、当運営協議会は、ガイドラインに基づき設置しております。今後の審議の中で、ガイドライン自体の可否についての討議は、ご遠慮いただきたいと思います。</p>
会長	<p>質問はございませんでしょうか。</p>
B委員	<p>セダン特区の申請について、区の説明によりますと移動制約者の社会参加については納得できますが、利用料金をもらって移送を行うことについての安全性については、どのようにお考えですか。</p>
会長	<p>区の意見の前に安全性について、国土交通省の見解をお願いします。</p>
C委員	<p>普通第二種免許を有することを基本とします。これによりがたい場合には、当該地域における交通の状況等を考慮して、十分な能力及び経験を有しているものとします。</p>
事務局	<p>安全運転に必要な研修について、6団体に積極的に組み立てるよう進めていきます。</p>
会長	<p>研修について来年度早々若しくは、来年度前期ぐらいには実施する予定ということですね。</p>
事務局	<p>区として、安全運転に必要な研修について、積極的に関わっていきます。</p>
会長	<p>以上の説明でいかがでしょうか。</p>

B 委員	<p>タクシーの場合は、運転手の資格、車両整備や運行管理について、法律に基づいて運行が実施されています。タクシーだから事故が無いとは言いませんが、リスクをなるべく少なくするよう制度が設計されています。特に持ち込み車両の場合は、運転者は別の仕事をしています。タクシー運転手は勤務と勤務の間は、20 時間以上の休息を取らなければいけないことになっています。具体的な検討は各団体からの資料ができてから、また、質問させていただきます。</p>
会長	<p>移動制約者が外出できずに困っていることについて、公共交通では 2 つの問題があります。1 つ目は交通手段が使えない。2 つ目は交通手段が使えるがコスト負担が大きいので外出できない。1 つ目の問題として、リフト付等の車両があります。また、2 つ目としては、タクシーの障害者割引などがありますが、これでは足りないことも考えられます。セダン特区は、自家用車を活用することにより、利用者に安く提供できます。これは、タクシー事業がこれと同じことを行っている。ということをお委員が懸念していると思います。</p> <p>コスト負担について、アメリカやスウェーデンでは、国や自治体が負担している例がありますが、日本では、積極的な負担はみられない現状の中で、移動制約者が少しでも外出できるよう、NPO 団体を活用し利用者の負担を少なくしようとするものです。しかし、不特定多数の人を対象とすると、タクシーより利用料金が安い為にタクシー事業を妨害する恐れがある。しかもタクシーよりも審査が簡単というのは、B 委員の意見も当然です。NPO 側も会員を不特定多数の人に拡大すべきでないと思います。</p> <p>例えば、区が会員について何らかの要件を設ける等、セダン特区を行うに当たっては、会員が無限に広がらないよう会員要件を限定するような措置も必要なのではないでしょうか。</p> <p>行政がコストを負担し、タクシーが移送を行えば、解決する問題ですが、現実には難しく、これに代わって NPO が、移送を行っていることが現状です。</p> <p>区が何らかの要件を設けた少数の会員についての移送なら、セダン特区が可能あるか。また、タクシーへのコストを行政が負担するまで、移動制約者は外出を我慢するか。といった選択になってくるかだと思います。この点で少し議論をお願いします。</p>
A 委員	<p>セダン特区を行うに当たって、問題となっております不特定多数の会員ですが、私が、代表をしている団体ではセダン型車両は所持しておりませんが、不特定多数の会員を対象とすることは考えられないと思います。しかし、会員の要件を限定する基準を例えば、障害者手帳等に限定するのが適当かということ、障害者手帳を所持していなくてもタクシー等の交通機関を利用できない方々があります。そこで、会員の基準を限定するのは難しいと思います。</p>
会長	<p>タクシー会社の方が懸念されているのは、不特定多数の会員が、拡大していくことだと思います。一定の基準を設けることも必要ではないでしょうか。基準を設けず誰でも良いというのは、過疎地域では理解できますが、都市部の交通機関が発達した地域では、馴染まないと思います。例えば、別の仕事をしている方で、この申請を行い不特定多数の方を対象に、タクシーのように稼ぐことも可能になってしまいます。そういった団体を防ぐには、ある程度のラインをこの協議会の中で決めた方が良いでしょう。</p>
A 委員	<p>現在セダンを使用している団体の会員数は、とてもタクシー業界を脅かすような数ではありません。しかし、今後の新規参入団体を考えた場合に会長の意見も考慮する必要があります。</p>
会長	<p>現在の 6 団体の会員数をみると板橋区の人口の約 0.3%、対象者が微少では、安全面をクリアーできると思いますが、今後拡大していくことが問題ということでしょうか。</p>

B 委員	<p>もちろんNPO等による運行が開始された場合、対象者の増加は、タクシー業界の侵食につながりかねないと思いますが、そもそも、旅客輸送は安全面を考慮して、道路運送法の第4条または第43条の許可を受けて行うべきだと思います。会長は、区の認めた一部の方を対象とするならセダンの運行を認めてよいのではないかと。この提案ですが、内閣府からのセダン特区の認定は受けておりますが、セダン特区を肯定はできません。</p>
会長	<p>道路運送法の第80条の制度が開始されましたが、旅客輸送は第4条または第43条で行うべきとの意見もあります。このとおりですと高齢者、障害者は外出しないで我慢なさい。ということになりかねません。</p>
B 委員	<p>そうではありません。移動制約者の方が、積極的に社会参加できるまちを作ることには大賛成です。外出される方から利用料金をもらい移送する以上、安全をどのように確保するか。ということの問題にしているだけです。道路運送法の第80条第1項は、特例中の特例と考えます。利用者が少ないからといって、安全面を議論しないままでの運行開始には納得できません。</p>
オブザーバー	<p>福祉輸送は、いままでコストの面からも参入しにくい事業であり、それをNPO等が行ってきた経緯があります。コストがかかる事業であり、安全面は同じように確保しなければならないと思いますが、すべて道路運送法の第4条または第43条に限定するのは、難しいと思います。</p>
会長	<p>日本の法律改正が遅すぎたのが印象です。道路運送法の第80条第1項は特例中の特例との意見もございしますが、NPO等の団体に努力していただき高齢者、障害者といった移動制約者の外出に、道を開いたことについては、非常に重要なことではないでしょうか。今後セダン特区の扱い等も変わってくると思いますが、新しい制度の開始に伴い、タクシー事業者の心配等も取り除いていくことも重要です。B委員の意見をNPO団体も汲み取り、また、区も両者の意見を理解したうえで、取扱を検討していく必要があります。</p>
D 委員	<p>板橋区のリフト付タクシー事業の委託を受け、緑ナンバーの車両を運行しておりますが、利用を断ることも非常に多く、福祉車両に限っていえば、需要に応えきれていない印象があり、そういった方々をどこかで、救済しなければならないと思います。</p> <p>それとは別に、高速道路等を走っていてNPO等の車両を見かけるがありますが、走行の範囲について、また、走行の時間帯について午前中に利用が重なる傾向がありますが、安全面の確保から、そういったところで何か条件が必要ではないでしょうか。</p>
会長	<p>以前、タクシー事業者を使い、乗合タクシーの実験を行いました。午前中、利用が重なる時間帯に、移動制約者を乗せて運行するといった商品が、今のタクシー業界にはありません。駅前などにいるタクシーを利用し、区が何らかの助成を行えば、移動制約者の通院に際し、良い商品となります。アメリカでは、移動制約者の通院は、医療費の対象となっておりますが、日本ではそのような制度はありません。まだまだ市場は大量に有り、そこを誰が責任を持ってカバーするのか。また、その市場をタクシー・バス・NPOでどう譲り合っていくか。これに対し区や国がどうバックアップしていくか。ということを検討しなければならない時代に、突入したのではないのでしょうか。タクシー・バス・NPOが、どう折り合っていくかが、今後の議論のポイントになってくると思います。</p>
A 委員	<p>セダン特区と不特定多数の会員について、タクシー業界が心配されていると思いますが、福祉車両のみのNPO団体については、B委員はどのようにお考えですか。</p>

B委員	基本的には同じです。車両管理・運行管理・運転手等の安全面が、いかに確保されているかが問題だと思います。
A委員	タクシー事業者の場合、安全面が制度に組み込まれているとのことでしたが、具体的にどのような方策をとられているのか教えてください。
B委員	運転手については、第二種免許、隔日勤務、1回の業務が21時間以内です。特に第二種免許については、昨年法律が改正され、運転代行業についても第二種免許が義務づけられました。お酒を飲んだ健常者の運転代行でも、第二種免許が必要なのに移動制約者の移送では、さらに高度な運転技術が必要なにもかかわらず、第二種免許を原則としながらも、いくつかの条件をクリアすれば第二種免許を持たなくても良いというのは、制度上の矛盾ではないでしょうか。車両管理や運行管理については、それぞれの団体の審査のときに議論させていただきます。
オブザーバー	今のお話の補足ですが、運送事業で行う場合に安全の確保ということで、かなりコストがかかっています。運転者は正社員で安定的な生活を送れるような仕組みを作るよう義務づけられております。また、定期的に研修を受けなければ資格を剥奪されてしまう国家資格を持った運行管理者を車両台数に応じて、置くよう義務づけられています。それとは別に、整備管理者が車両について毎回運行前に点検を行う必要があります。運転者のほかに、そのような資格を持った人を24時間確保しなければなりません。また、新任や高齢者の運転者には、さらに別の教育を行わなければならないですし、その他にもタクシーセンターへの登録の際の地理試験等もあり、単に第二種免許所持だから雇用できるわけではありません。
会長	今後、団体の審議が始まった際、これらタクシー事業者が、安全についてコストをかけていることを踏まえ、議論していく必要があるかと思います。 また、特にセダンを申請される団体は、タクシー会社及び区と議論を尽くし、意見が一致したところで申請をお願いしたいと思います。その調整を副会長にお願いいたします。
副会長	わかりました。
事務局	第2回板橋区福祉有償運送運営協議会は、6月を予定しております。日程が決まり次第委員の皆様には、ご連絡させていただきます。
会長	以上で第1回板橋区福祉有償運送運営協議会を閉会いたします。