

第 26 回仙台市福祉有償運送運営協議会 議事録

日 時 令和 3 年 2 月 2 日 (火) 10 : 00 ~ 11 : 30
場 所 仙台市役所上杉分庁舎 2 階 第 2 会議室
出席者 **【出席委員】**
徳永 幸之 会長、入間川 節子 委員、渡邊 礼子 委員、及川 孝 委員、
高平 賢 委員、高島 晃 委員、高橋 洋子 委員

【オブザーバー】 国土交通省東北運輸局宮城運輸支局 西城氏

【申請団体】
社会福祉法人仙台市障害者福祉協会 佐藤氏 村山氏

【事務局】
健康福祉局地域福祉部社会課
西山課長、五十嵐地域福祉係長

次 第

- 1 開会 会長挨拶
- 2 議事録署名人の指名
- 3 協議
 - ・福祉有償運送更新登録申請について
社会福祉法人仙台市障害者福祉協会
- 4 その他
- 5 閉会

議事録

1 開会

事務局より出席委員の紹介。続けて、協議会成立の報告。

会長挨拶

徳永会長より挨拶。

2 議事録署名人の指名

徳永会長が高平委員を指名。委員了承。

3 協議

・ 更新登録申請について（社会福祉法人仙台市障害者福祉協会）

○申請団体

申請団体の社会福祉法人仙台市障害者福祉協会の担当者2名から自己紹介。

○事務局

始めに、令和2年11月27日施行の道路運送法施行規則の改正について、参考資料1、参考資料2-1、参考資料2-2に基づいて説明。その後、資料1の概要を説明し、協議事項(1)必要性の判断、(2)運送の区域、(3)旅客から収受する対価、(4)運送を必要とする旅客の範囲について、資料2、資料3、資料4及び資料5に基づき一括して説明。

○徳永会長

それではただいまの説明について、ご質問、ご意見があればお願いします。

○及川委員

資料4の月末登録会員数が、12月末は69名となっているが、1月末が68名なのか。

○事務局

資料4の令和2年度の12月の登録会員数69名とあるが、この中で12月末に亡くなられた方がおり、会員としては12月分まで含まれているということで、1月では68名となっている。

○及川委員

あともう1点、資料1の3ページで、リフト付自動車運行事業利用料金一覧の記載で、「発着地が同一である場合に限り、複数乗車が可能です」と、これは可能だと思うが、「この場合、利用料金は乗車人数に関わらず上記利用料金表の額（利用会員間で按分）」となっている。前にも協議会で協議したような気がするが、複数乗車の場合は各々からいただくということではなかったか。例えば途中で乗せた場合は取り決めたりするのか。法人用の車だとメーターを3つくらい付けて、着地した時にその乗った分についていただくというような解釈ではなかったかと思う。按分ではなかったよ

うな気がするが。

○西城氏

仙台市障害者福祉協会の登録の際の、最初の対価の決め方として、あくまでも発着地が同一である場合に、当初按分しますということで協議が調ったので、この文言が入っているのではないか。

○及川委員

これは協議が調ったのか。

○西城氏

過去の資料を遡ってみなければわからないが、今回いきなり出て来たものではないと思う。

○及川委員

いきなりこの欄が載ったわけではないだろうが、通常法人の場合だと別々に貰うだろう。

○西城氏

法人タクシーの場合は、発地と着地で計算するだけなので、誰が払うかというのは中で決める。メーターを通し始めて降りる所までの話なので。途中から乗って途中で降りた人の按分とか、差額をどうするかというのは、あくまで1区画となるので。

○及川委員

乗った人は乗った分払うという解釈でいいか。

○徳永会長

それをやると乗合事業になってしまう。

○西城氏

今回の場合はあくまでも1組という考え方である。

○徳永会長

1個の契約でないとだめなのか。

○西城氏

今回の仙台市障害者福祉協会の場合は、あくまでも同一地点なので、全員が同じ距離を乗っているということだから按分ができるということでこの文言が入っている。逆に言うと、及川委員の指摘のあった違うところから乗るところは想定されていない。

○及川委員

急にこの欄ができたわけではないだろうから、協議しているのだろう。

○徳永会長

私も見落とししたかもしれないが、本来按分ということを事業者側が言ってはいけないのではないかな。

○西城氏

あくまでも乗車地点着地点の距離に応じた金額で、乗った方々から収受するという言い方だけにして取扱いは内部で決めてもらうというのが本来である。

○徳永会長

あくまでも事業者としては 1 個の契約で、どこからどこまでというそういう契約ということだろう。

○高平委員

この文言はいらぬのではないかな。

○西城氏

団体のほうでも、同一地点だけは複数乗車は可能という書きぶりだけにしておくと、今回の問題は生じないので、その書きぶりに修正していただくことができるのであれば、この場で皆さんの合意が得られればよろしいかと思う。

○事務局

その方向で申請団体のほうでも検討したいということなので、もしそれでよろしければ直した形で提出いただく。ちなみに前回の申請時も記載があった。

○徳永会長

あまり望ましくない書き方なので、少なくとも申請書類上はあってはまずいかと思う。これまであったというのは見落とししていた。

○事務局

そちらの点は申請団体とも調整させていただく。ありがとうございます。

○及川委員

あともう 1 点、資料 3 の参考資料として載せているが、枠内の記載は前から載せていたか。

○事務局

載せていた。こちらも前回の内容と同じものになっている。

○及川委員

この介護タクシーとはいかなるものかというところだが、私も介護タクシーの事業者である。今こういった有償運送に関して何が問題かというところ、法人の介護タクシーをすることで減ったことが問題だと思う。どうして法人の介護タクシーを扱うところが少なくなったかというところに起因するが、ここに書いてある「ホームヘルパー資格を持つタクシー乗務員が介護等が必要な高齢者や障害者のタクシー利用に際し、介護等を伴う移送サービスを行うタクシー」という介護タクシーの説明は違うと思う。普通のデイサービスなどと同じ扱いで、介護事業者として、介護の資格を持った乗務員が介護をしたということで介護保険からの報酬をいただけた、それが介護タクシーである。つまり、介護タクシーの意味は、そのタクシー会社は介護事業者でなければいけない。今仙台市内にある介護事業者として介護タクシーを運営しているのは2社だと思う。ここで32社とあるが、これは福祉タクシーを持っているという意味しかないのではないかと。現在は、できるのが乗降者介助だけである。介護事業者として県又は市から監査も受け、常時何人置かなければならない、そういう規約があるので、これでは割が合わないということで撤退していったために現在2社しかないと思う。それが介護タクシーという分類に入る。

○西城氏

運輸支局から、道路運送法の考え方について、及川委員がおっしゃった内容と絡めて、資料3の参考部分についても含め説明させていただく。及川委員がおっしゃったとおり、介護タクシーというのは、タクシー許可も持っていて、なおかつ介護事業者の指定を自治体から受けていて、ヘルパー資格を持っている運転手が運転する、というのは確かに間違いではないではないが、この資料3のタクシー協会仙台地区総支部が提供した参考部分は、介護タクシーという俗称では言っているが、福祉車両を持っているタクシー事業者ということで32社を挙げていると考えられる。世間の皆さんがいう介護タクシーというのは、福祉限定タクシーというものになり、国土交通省としては、介護タクシーという言葉を使えるのは、及川委員がおっしゃったとおり、介護事業者の指定を受けていて、なおかつタクシー運賃の認可として、一般の運賃とは別に介護運賃という特定の運賃認可を受けた事業者のみである。この参考部分について、タクシー協会に加盟している事業者というのは、福祉限定タクシーは入っていない。仙台市内で一般的に走っている俗にいう一般タクシーと呼ばれる会社50社の中で、福祉車両を導入して、運転手がヘルパー資格を取り、福祉のサービスを提供している事業者数が32社ということで計上しているというのが資料3のタクシーの状況としての解説となる。そのため、及川委員がおっしゃったことも間違いではないし、タクシー協会仙台地区総支部が提出したこの資料も間違いではないと考えている。

○及川委員

介護タクシーではなく、福祉サービスを提供できるタクシーという言い方はできないか。介護タクシーにすると、介護が必要だという感じになってしまうので。福祉サービスを提供するタクシーというふうに直してもらえばどうか。

○事務局

次回以降の資料の中で、表現は改めて検討し、分かりやすく修正したいと思う。

○及川委員

そのようになれば、なおさら今回の案件が必要性は絶対出てくるということになると思うので、よろしく願います。

○徳永会長

ありがとうございます。前からいろいろ議論になっていた部分でもあり、見方によって台数とか状況が変わってくるので、そのあたりも含めて次回の資料を作る際には、一般の人が見てもわかるようなそんな資料に整理できればいいと思う。本日のところは資料3の参考部分のところについては介護タクシーというよりは福祉車両でサービスしているところという解釈で理解いただければと思う。その他いかがか。

○渡邊委員

資料2のキャンセル料のところだが、1,000円から1,500円に変わったというところで、上げた理由は何か。利用者はほとんど障害を持っている方達だとすると、当日何が起きるかわからない状況の人達が当日のキャンセルで500円上がるというのはかなり負担が大きいのではと思った。

○申請団体

運転ボランティアが年々減少しており、謝金を1,500円に上げたというのが一番の理由である。それに伴いキャンセル料も1,500円に上げたというところではある。先ほどお話しいただいたように、確かに利用される方々の500円の負担というのは、少し増えたというふうには思っているが、今年度に入ってから、新型コロナウイルス感染症や雪の影響もあり、当日キャンセルがほとんどない状況で、前日までのキャンセルが見受けられている。体調不良等でやむを得ずということは今後もあるかと思うが、このような状況である。

○渡邊委員

ありがとうございます。

○徳永会長

私も気になるところがあり、おそらく5~6km以上利用されている方がほとんどかと思うので、そういう意味では運賃も1,000円以上ということではあるが、それにボランティア派遣も受けていれば当然1,500円以上の負担である。比較的短距離だけの利用ということになると1,000円以下の運賃しか発生しないことに対して、キャンセルすると1,500円というのは少し変な感じがするが、実際の利用料金との兼ね合いというところで果たして一律1,500円という設定がいいのかというのは若干疑問だが、いかがか。

○申請団体

キャンセル料については、今回委員の皆さんから意見をいただいた旨をもとに法人内で検討したいと思うが、よろしいか。

○徳永会長

先ほどの説明では、キャンセル料は協議事項ではないとのことだったが、更新申請において、この部分の扱いがどうなるのかということを確認したいと思う。

○事務局

先ほどの補足としては、実績から見ると、1回あたりの平均の輸送距離が約6~7kmとなっており、今回の申請の料金だと、1,450円くらいといった状況である。もし申請団体が持ち帰って検討ということで、運輸支局への申請までの期間にこの点を見直すということであれば、変更するという事は可能か。

○西城氏

キャンセル料については協議の案件ではないが、今回協議の場の中で意見が出たということで、申請団体が検討するという事であれば、結果について書面等で皆さんに周知していただければと考えるがいかがか。

○徳永会長

承知した。

○事務局

協議の結果、この内容について変更がないということも可能性としてはあるため、そこはご承知いただきたい。

○徳永会長

実際運輸業や観光業で、100%を超えるキャンセル料が発生することはあるのか。

○西城氏

観光のほうは詳しくは分からないが、おそらくキャンセル料は上限で100%とみている。タクシー会社としては、予約のキャンセル料は取っていない。貸し切りバスに関しては、運送約款で、ルートの変更やキャンセルがあった場合には協議した上でキャンセル料を収受するという約款はあるが、今回の場合については申請団体が設定しているものを無碍に断るわけにもいかないかと思う。

○徳永会長

そういう意味だと、100%として上限1,500円であるという設定のやり方もあるのかと思った。

○及川委員

我々の捉え方としては、運賃というのはメーター料金で、当然変えるわけにはいかないが、キャンセル料については、料金ということである。申請団体にお尋ねしたいが、実態として実働運転手は約5人で車両が2台、予約を受けてスケジュールを組み、運転手を頼んで行ったけれども、お客さんが今日雨だから行かないと言って、当日これがキャンセルになってしまうということも当然考えられる。そういう意味では、私は1,500円でも安いくらいだと思う。うちもそうだが、キャンセル料としてメーター料金の680円の半額をキャンセル料として、料金として頂戴するというにしているが、本当はこれをもっと上げたいと思っている。そこに行くまでの距離や天候を考えると、かなり経費がかかると思う。実績を見てみて、平成30年、令和元年、令和2年と2割ずつくらい売り上げが落ちている。先ほど説明があった（特非）地域生活オウエン団せんだいが赤字で辞めたということを知っていると、もっと頑張ってもらいたい。こういったいいことをなさっている社会福祉法人とはいえ、赤字が続き追い込まれてしまうと、我々はもうこれ以上できないので、隙間で違法なことをし始めるような団体が出てこないとも限らないので、私の個人的な意見だが、ぜひここには頑張ってもらって、それなりの収入を得ていただかないと苦しいのではないかなと思う。やはり売り上げを回復するという手立てはないのか。

○申請団体

皆さん通院がメインなので、通院の回数を増やすよう営業するというのも異なると思うが、利用の数は少しずつ減少しているのが現状である。

○渡邊委員

利用者側から考えると、当日の1,500円という負担は重いような気がする。障害者年金で生活していて、病院も何回も行って、当日何があるかわからないというのが現状だと思う。

○及川委員

（利用者）にできるだけ早めに連絡していただいたほうがいい。

○高島委員

タクシーの場合は、9時頃透析に行くとなったら、8時頃になったらもう無線も取れない、何も営業もできない。（そこでキャンセルされた場合）2時間売り上げもない。みんなが辞めていったのは、キャンセルの場合うちは（キャンセル料を）取ってないので、割に合わないということで辞めていくというパターンである。今介護タクシーを使う人は厳しい状態になっていると思う。我々も苦しかったが、2社しかいないのでカバーすることは難しいため、（介護タクシー以外の事業者で、福祉サービスに料金を取る事業所など）高くてもそこを使わざるを得ないのが現実だと思う。

○渡邊委員

払える人はいいが、高くすると逆に利用者が少なくなり、そうするとますます赤字になっていく。

○徳永会長

今回の申請の案件からどんどん離れているが、根本的な問題として相当大的な問題を抱えている。介護タクシーや有償運送としてもそうだが、その他の介護事業全般に言えることかもしれない。この輸送の部分だけを取り出してみた時に、この運賃という形で料金を取ることになっているが、その運賃が距離当たりいくらだというキロ原価という呪縛から未だに逃れられていないというところが最大の問題なのだろうというように私自身思っている。最近トラックの方で、運賃に限らず、待っている時間や荷役のサービス等も料金をちゃんと取りましょうという形によりややく変わってきたところである。ただし実態としてはなかなかそれを荷主が認めてくれないので取れていないというようなところで、やはりこの業界だけではなく、世間一般に、どこにコストが発生しているのかを認識してもらった上で、適正な料金設定を考えていかないといけないんだろうと思う。この福祉サービスについても、運賃という形だけで料金設定をしてしまっているというところが、全国的にしっかり議論していただかないといけないかと思っているところだが、いかんせんこの協議会の中ではいかんともしがたい。

○入間川委員

私は去年まで（特非）地域生活オウエン団せんだいの輸送サービスを利用していた。地域生活オウエン団せんだいは介護サービス 1 本に絞ることとなり、ヘルパー派遣で手いっぱい、とても福祉有償までは手が回らず、廃止したと聞いている。

○徳永会長

ありがとうございます。

○及川委員

キャンセル料は協議事項ではないのか。

○徳永会長

協議事項ではないので、キャンセル料については少しご検討いただいて、その結果を皆さんにお知らせいただくということにする。事業者の大変さもわかるし、利用者のほうも大変だという事情もある。当日朝どうなるかわからないというところもあるので、そのことも多少配慮していただいた中でキャンセル料をどうするのかというところをもう一度議論して決めていただければありがたい。その他いかがか。それでは、(1) から (4) については協議が調ったということによろしいか。

○各委員

了承。

○徳永会長

では (5) のその他必要と認められる措置について説明をお願いします。

○事務局

協議事項（5）その他必要と認められる措置について、資料1及び資料2に基づき説明。

○徳永会長

こちらについてはいかがか。

○及川委員

昨年の協議会は事故報告があったものか。

○徳永会長

その通りである。

○事務局

前は仙台市障害者福祉協会のご報告であり、それを受けてセンサー等を設置したということである。

○及川委員

それを事務局ではちゃんと見てきたということか。

○事務局

その通りである。写真も撮影した。

○及川委員

別の話になるが、参考資料2-2の「事業者協力型自家用有償旅客運送」の説明をいただけるか。

○事務局

こちらは今回改正されている内容だが、自家用有償旅客運送について、バスやタクシー事業者の方が運行管理や車両整備管理で協力しながら自家用有償旅客運送を行えるという制度が創設され、項目を追加したところである。

○及川委員

それは有償運送に協力していくということか。

○徳永会長

その通りである。仙台市障害者福祉協会なら仙台市障害者福祉協会が窓口を担い、実際の運行はタクシー会社にお任せするというやり方もできるということか。

○西城氏

今回の道路運送法施行規則の改正で、事業者協力型自家用有償旅客運送が創設されたが、あくまでも自家用有償旅客運送の場合に協力できるという体制なので、タクシー会社が担うのは運行管理と車両整備のみ。車両と運転手は実施団体が準備する。車両の管理や運転手の管理は、タクシー会社の運行管理者、整備管理者が実際にタクシー会社で行っている業務に付随して、自家用有償旅客運送の団体側の管理もするというイメージである。運転手の提供や車の提供は自家用有償旅客運送には当たらないので、あくまでも車と運転手は団体側が準備することになる。そのため、事業者協力型自家用有償旅客運送に切り替えたい場合には、近隣のタクシー会社に運行管理委託、整備管理委託の提携をしていただいて、契約の写しを添付していただき、協議会に諮っていただいて協議が調ったら実施ができるというものである。現状は、管理もすべて団体側で行っているものが、管理部分についてタクシー会社やバス会社に委託できるというものになる。

○徳永会長

一步前進だとは思いますが、中途半端だという印象である。市町村運営のバスも、各自治体が直接運行計画を立て、基本は4条で委託するという流れになっている。そういった中で相変わらず自家用有償旅客運送の場合も、車両は市町村で用意するけれども運行自体は事業者に委託するという形もできるので、これもそこまで踏み込んでもらったほうが、いろいろやりやすくなるのではないかという気はする。

○西城氏

今回の法改正で、本省のQAを見る限りだと運転手を派遣できるというふうには読み取れなかったため、今回の回答としては、運行管理業務と整備管理業務だけができるという回答にとどめてさせていただきたい。運転手を派遣できるかどうか運輸局にも照会をかけてみたいと思う。

○徳永会長

おそらくできないと思うが、そこまでやってもらわないと効率化は図れないということだと思う。迎えに行くのに時間がかかるとか、前もってやらなければいけないとか、非常に密度が薄くて、拠点からその人の家まで相当距離が離れており、またそこから病院までも離れていると非常に効率が悪い運用にならざるを得ない体制である。これが1つの事業所で10台20台あり、1か所に置いておくのは不効率だから、市内何か所かに営業所を配置してその小さいエリアの中で効率よく回れるようにというところまで育っていかないと、現状1回あたり7~8km以上ということを繰り返しているような輸送をやらなければならない、回送部分も含めてものすごく効率が悪いことをやらざるを得ないというのはなんとか改善していかないと、事業者としてはやっていられないということになり、どんどん撤退されているという現実があるのだと思う。そういう意味では本省に対しては、やはり完全にタクシー事業者と協力して運営できるような道も検討していただくというのが、運行管理だけでなく実際の運行まで面倒見ていただくというようなこともできないとなかなか普及していかないのかなと思っている。これも議論が離れているが非常に重要なポイントだと思っており、なぜそういう話になるかということ、運転ボランティアを確保するのも苦労されてる状況で、70代とは言っても80歳に近い70代で、それでもやりたいという志も大切ではあるが、やはり現実に事故が起こ

っていることを考えると、できるだけ若い人に参入してもらいたいが、非常に苦勞が多く、ボランティアなので収入が目当てではないだろうが、ほとんど収入にもならないという中ではなかなか事業がうまく回っていかないと思っている。そういう意味では、今回いろいろ対策をしていただいたが、ハード的な整備にも限界があるので、運転ボランティアの方々の教育やその日の体調管理等も気を配っていただいて、事故のないように運営していただければと思う。その他いかがか。

○高平委員

運行管理責任者、整備管理者として、かなりご負担あるのかなと思われるが、大丈夫か。

○申請団体

大丈夫である。

○高平委員

少ない台数であつたり人数であればこうせざるを得ないのだろうが、1つ1つの責任者名に名前が載ってらっしゃるので、変な話だがクレームと事故が同時に起こることもないとは言えないので、そういった部分をうまくやっていたらと思う。頑張ってください。

○徳永会長

ありがとうございます。それでは(5)についても協議が調ったということで進めさせていただければと思う。

○各委員

了承。

○徳永会長

それではこれで仙台市障害者福祉協会の更新登録申請については、運営協議会で協議が調ったこととさせていただきます。

4 その他

○徳永会長

その他何かあるか。

○事務局

確認だが、キャンセル料のところでご議論いただいた点は、申請団体ともお話しさせていただいて、見直すことがあれば、委員の皆様にご追ってお知らせさせていただく。検討の結果変更しないということもあるのでその点はご了承いただきたい。

○徳永会長

よろしいか。

○各委員

了承。

5 閉会

○徳永会長

長時間にわたる熱心なご議論、本質的な議論もたくさんいただいたところではあるが、今後行政の方で今日の議論を生かしていただければありがたいと思う。それでは事務局に司会をお返しする。

○事務局

徳永会長、ありがとうございました。委員の皆様、長時間にわたるご審議ありがとうございました。最後に事務連絡になるが、現在ご就任いただいている本協議会委員の任期が令和3年8月2日で満了となることから、来年度委員の改選を予定している。改選については、事務局から改めて各団体へご連絡させていただくので、よろしくお願ひしたい。以上で協議会を終了する。