

## 会 議 議 事 録

1 会議名	第2回長岡市福祉有償運送運営協議会
2 開催日時	平成18年8月21日（月曜日） 午前9時30分から午前11時50分まで
3 開催場所	長岡市役所 6階 第二委員会室
4 出席者名	<p>(委員) 松本委員長 土屋副委員長 渡辺(敬)委員 石川委員 野村委員 伊丹委員 杉野委員 渡辺(真)委員 馬場委員 平石委員 菊池委員 五十嵐委員</p> <p>(委員代理) 長岡市交通政策課 堀課長 (磯田委員代理)</p> <p>(事務局) 佐藤福祉総務課長ほか関係職員 羽賀福祉相談課長ほか関係職員 北本介護保険課長ほか関係職員 交通政策課職員</p>
5 欠席者名	磯田委員
6 議題	<p>(1) 協議会提出書式について</p> <p>(2) 長岡市における運用方針案について</p> <p>(3) 次回以降の協議について</p>
7 審議の内容	
発言者	議 事 内 容
事務局：福祉総務課 課長補佐	<p>ただいまから、第2回長岡市福祉有償運送運営協議会を開会します。</p> <p>それでは、本日の議題に入りますので、松本委員長の進行をお願いします。</p>
委員長	<p>本日も傍聴希望の方がいらっしゃいます。</p> <p>第1回の協議会で御了解いただきましており、本日の傍聴を許可することといたします。</p>

<p>事務局：福祉総務課長</p>	<p>それでは、議題に入ります。議題の(1)協議会提出書式について、事務局から説明をお願いします。</p> <p>1 議題</p> <p>(1) 協議会提出書式について</p> <p>資料 No. 1「長岡市福祉有償運送運営協議会提出書類」を御覧ください。今後、個別の団体の協議は、運輸支局に許可申請を行う書類をもとに行う予定としております。</p> <p>運輸支局に提出する申請書類は、表のとおりですが、一部、運営協議会での協議をスムーズに行うため、独自の様式を用意したいと思っております。</p> <p>また、運輸支局への申請書類の中には、個人の住所・氏名等の個人情報も含まれておりますので、これを除いて、必要な書類のみを提示したいと思います。</p> <p>この一覧表以降、運輸支局への申請書類の様式を添付しております。このうち、「業務計画等（セダン車両）」については、協議会において、セダン車両も含めて協議いただくこととなりましたので、福祉車両と分けて書いていただくための様式でございます。</p> <p>また、運転者名簿、利用会員名簿については、要件を満たしているかについて記載いただくため、独自に作成した表です。</p> <p>今後、ここにお示しした様式を用いて協議いただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。</p>
<p>委員長</p>	<p>協議会で協議するときの資料となるわけですが、これについて、御意見や御質問はありますか。</p> <p>特にないようでしたら、次の議題(2)長岡市における運用方針案について、事務局から説明をお願いします。</p>
<p>事務局：福祉総務課長</p>	<p>(2) 長岡市における運用方針案について</p> <p>資料 No. 2「長岡市福祉有償運送ガイドライン運用案検討用資料」を御覧ください。</p> <p>項目を一つずつ御説明しますので、それぞれ御意見がありましたら頂戴したいと思います。</p> <p>まず、運送主体ですが、国のガイドラインでは、「地方公共団体の長から具体的な協力依頼を受けた以下の団体で、営利を目的としない法人」ということで、NPO法人、社会福祉法人、医療法人等</p>

	<p>の非営利法人を挙げております。長岡市では、これに「原則として長岡市内に本拠地を置く法人とする。ただし、長岡市外に本拠地を置く法人については、長岡市民又は長岡市内に生活の本拠地を置く利用会員についてのみ、長岡市福祉有償運送運営協議会で協議する」ということを加えたいと考えております。</p> <p>以上でございます。</p>
<p>委員長</p>	<p>これについて、何か御意見はありますか。</p> <p>特にないようでしたら、運送主体については、この条件でよろしいでしょうか。</p> <p>では、よろしいようですので、次の運送対象について、説明をお願いします。</p>
<p>事務局：福祉総務課長</p>	<p>運送対象ですが、国のガイドラインに基づいて、「単独での移動が困難であって、単独での公共交通機関の利用が困難であると客観的に判断できる者」とします。</p> <p>また、「運送主体は、利用会員登録をする際に面談を行い、介護保険証、身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳、医師の診断書等により、上記に該当することを適正に確認すること」とし、「長岡市民であるもの、または長岡市内に生活の本拠地を置く者」「ただし、長岡市内に活動の本拠地（定期的に通う学校や長期入院中の病院等）がある長岡市外在住者については、個別に協議することとする」とし、市民を対象とすることを原則とします。</p> <p>以上でございます。</p>
<p>委員長</p>	<p>では、運送対象について、御意見ありますでしょうか。</p>
<p>委員</p>	<p>まず、確認したいのですが、この表は、左に国のガイドライン、その横に長岡市運用方針案が書いてありますが、国の内容を含むのでしょうか。それとも、これと別に長岡市の案を定めるのでしょうか。</p>
<p>事務局：福祉総務課長</p>	<p>国のガイドラインを基本に、長岡市の欄に書いてある事項を加えることとなります。</p>
<p>委員</p>	<p>会員登録を適正に行っているか、確認するのがなかなか難しいと</p>

<p>事務局：福祉総務課長</p>	<p>思うのですが、これを確認するのは市でしょうか。運営協議会でしょうか。個人情報なども入っていると思いますが、運営協議会でこれらの情報も見られるようにするのでしょうか。</p> <p>後で説明させていただく予定ですが、市の管理体制として、利用会員が適正に管理されているかどうかを不定期にチェックしたいと考えております。</p>
<p>副委員長</p>	<p>やはり会員登録を厳しくしていただきたいと思います。単独では移動困難であるということをきちんと判断していただくことが大変重要だと考えています。透析をされている方でも、自由に動ける方もいて、ピンからキリまで色々ありますから、会員登録の線引きが難しいわけです。</p> <p>ですから、管理する方できちっとやってもらうしかありません。そうしないと、透析患者さんは、タクシーにとってもお得意様ですから、その辺をどうしたらいいか、論議を深めていただきたいと思います。</p>
<p>委員</p>	<p>腎臓病の患者会では、必ず御本人や御家族と面接をさせていただいて、医師からも経過の報告もいただいて、間違いなく起立性低血圧であるという方や、頭痛や貧血を起こすという方に対して、面接の上判断をして、申し込みを受け付けています。</p>
<p>委員</p>	<p>国の方では、不定期の症状が発生するという人は対象にしているのでしょうか。それとも、定期的というか常に症状が出ている人を対象にしているのでしょうか。</p> <p>不定期の症状が発生する人までを対象にすると、どんどん範囲が広がってしまう気がします。例えば1年に1回しか症状が発生しない人でも医者に証明書を出してくれと言えば、出してくれるかもしれません。</p> <p>ですから、国では、年に1回でも月に1回でもそういう症状が発生する人も対象にしているという考えなのではないでしょうか。</p> <p>私としては、常に、365日若しくはそれに準ずるくらいそういう症状が発生する人を対象にすると思っていたのですが、いかがでしょうか。</p>

<p>委員</p>	<p>通達の中では、そこまで書いてありませんので、判断に迷うところではあります。個人的に言わせていただくとすれば、おそらく、1年に1回しか症状が発生しない方がいたとしたら、それは、福祉有償運送ではなく、タクシーの方が適当なのではないでしょうか。</p> <p>福祉有償運送は、常時お世話にならないければならない方を対象にやっていると思いますが、線引きがいろいろあるとは思いますが。今後また通達が出てきますが、我々が聞いている中では、単独では移動が困難な方というのは必ず介助が必要な方ですので、そういう方を対象にどこで線を引くのかという考え方はしていますが、症状が出る頻度がどうかということでは考えてはいません。度合いにもよりますが、協議会に諮って条件化するなど、いろいろやり方があると思います。</p>
<p>副委員長</p>	<p>会員登録は、絶えず変動して、出たり入ったりできるのですか。会員はどうやって固定化していくのでしょうか。</p> <p>常に出入りがあると、タクシーのお得意様名簿みたいになってしまいます。そうでなくて、どこで固定するのも大変大事な問題だと思います。そうしないと、どんどん増えてしまいます。</p>
<p>委員</p>	<p>訪問介護事業と、道路運送法4条許可を得て介護タクシーをやっています。訪問介護の立場からお話させていただきたいのですが、「要支援」というランクはほとんど一人で外に出られる方で、「要介護」は介護が必要な方ですね。「要支援」は、一人でも買い物に行ける人たちも入っています。NPOで、一人で歩ける人たちも買い物に送ってお金を取っているというのも実際拝見しています。また、「要介護1」の方でも、畑仕事をしている方もいます。判定基準は個別案件でと言われましたが、個別案件で決まったものを協議会で最終確認するのか、単に「要介護」「要支援」で判断するのでしょうか。</p> <p>運転者についてですが、社協のボランティアの運転手さんから私たちが呼ばれて行くと、中には骨折で倒れていたり、救急車を呼ばなければならない人たちもいます。ホームヘルパー3級以上とすると書いてありますが、状態のひどい人が介護タクシーを使って、動ける人がボランティアの有償運送を利用するんじゃないかという枠がわからないんですが。</p>

<p>委員</p>	<p>今の御意見の関連もあるのですが、ちょっと整理させていただきたいと思います。</p> <p>市のガイドラインには、「単独での移動が困難であって、単独での公共交通機関の利用が困難である者」と上に一つ書いてあります。例えば、身体障害者手帳をお持ちの方も、日ごろタクシーを利用されていて、料金は1割引になっています。身体障害者手帳を持っている方であっても、一人で公共交通機関を利用できる方は、福祉有償運送の対象にならないと理解してよいでしょうか。</p>
<p>委員長</p>	<p>その点については、「単独での移動が困難であって、単独での公共交通機関の利用が困難である者」がいちばん上に来るという理解なんですよ。だから単に、要介護・要支援である、障害者手帳を持っているということだけで自動的に福祉有償運送の対象になるというわけではないという理解をお願いします。</p>
<p>委員</p>	<p>そのとおりで、人工透析患者も、全員が対象であるというわけではありません。ですから、あくまでも個別の選別になるということです。</p>
<p>事務局：福祉総務課長</p>	<p>人工透析の方も、要支援・要介護の方も、障害者手帳を持っている方も、手帳を取られない方も、状態はさまざまです。まず、それらの方々の中で、移動困難な方が対象になるということです。逆に、これらの認定等を受けていない一般の高齢者は対象から外れてくるということになります。</p> <p>対象かどうかのチェック機能を市がどれだけできるのかということもありますし、協議会に名簿を提示して疑義がある場合は御意見をいただきながら整理していきたいと思います。現段階では、しっかりした物差しを作るのは難しいですから、客観的な判断基準もやりながら決めていくことになるとと思います。</p>
<p>副委員長</p>	<p>「単独での移動が困難であって、単独での公共交通機関の利用が困難である者」という条件を各法人がしっかりわきまえてもらって、会員を厳しく選定していくということが大事です。それをしない法人は、この協議会の中で否定されていくわけですから、きちんと各法人が責任を持ってやっていただきたいと思います。</p>

<p>委員</p>	<p>これが必要十分条件であると認識していただきたいと思います。</p> <p>全腎協の今のガイドラインでは、短期的なもの、例えば、合併症で手術した方とかは、対象にしていません。あくまでも、福祉タクシーをお願いすることになっています。</p> <p>ただし、透析患者というのは、1日おきに何十年も透析に通うことになりますから、残念ながら今の料金では、なかなか続けられないわけです。だから、できるだけ安いサービスを利用したいという発想ですので、短期的に出入りする方は対象でなくて、長期的に通院しなければならない方に対して利用申し込みを許可するということです。</p> <p>もし認めていただけるのであれば、ある程度、法人さんと患者会を信頼いただくのが必要じゃないかなと思っています。</p>
<p>委員長</p>	<p>御意見としては、「医師の診断書等により適正に確認すること」ということに、もう少し付け加えた方がいいということでしょうか。</p>
<p>委員</p>	<p>市内の4つの病院から利用申込書を作ってもらって、出してもらおうという方法もあります。</p>
<p>事務局：福祉総務課長</p>	<p>事務局としては、診断書の提出の義務付けは、そこまでやる必要があるのだろうかという思いがしています。疑義がある場合とか、客観的な判断ができない場合は診断書の添付もできる、というような意味で取っていただいた方がいいのではないかと思います。</p> <p>今、論議されているのは、透析患者さんですが、ほかの方についても医学的な根拠が必要なのかということになってしまいます。しかし、事業者が判断できるかということ、それは医師しかできないということになります。さらに、移動制約者かどうかはすぐわかるような診断書の内容であればいいですが、我々もいろいろな福祉の仕事に関わっておりますが、それはなかなか難しいと感じています。</p> <p>客観的な判断が必要な場合に診断書を出してもらおうということで、全員に義務付けというのは行き過ぎかなと思っております。</p>

委員	<p>先ほどの意見は、長岡市の運用方針案として出していただいたので、それにプラスという意味で申し上げたものです。患者は、年1回、書類申請するときに必ずある程度のもは出ます。診断書は省いてもいいのではないかとということで、単に申し込みだけにいただければ大変ありがたいと思っております。</p> <p>当然、もうこの段階で障害者手帳をもらっているわけですので、これでお認めいただければありがたいです。</p>
委員長	<p>それでは、長岡市のガイドラインとしては、これ以上詳しく書かなくてもいいということでよろしいでしょうか。</p>
委員	<p>事務局が最初に説明された中で、客観的に判断できるものというところで、事業者が判断するという事だったのですが、これはNPOさんが判断するという事でしょうか。</p>
事務局：福祉総務課長	<p>基本的には、NPOさんが判断したものを追認するという事で考えています。私どもとしては、細かい規定を作るつもりはありませんので、NPOさんが面談等をされて判断し、それを追認といひますかチェックするということを考えています。</p> <p>ざっくりしたイメージはありますが、個人個人の状態はさまざまです。最初からルールを作り上げても、個人差がありますので、私どもがそれをチェックしていく中で、平らな物差しができてくるんじゃないかなと思います。それとも、作るべきなのでしょうか。</p>
副委員長	<p>私は、これは共通項だと思うんですね。法人も協議会も、共通でそれを守っていく。まず法人がこの原則をきちっと守って、会員登録する。その中に何かあれば協議会にのせてもらう。そのときには、共通項がありますから、我々は客観的に判断していくということです。</p> <p>最終的には、法人が法人の責任において、この共通項を守っていく、それで登録していただく。その場合に、私は、面倒な書類はいらないと思うんです。信頼関係だと思うんですよ。それで、変な不正があれば、それを協議会にのせてもらう。そのときは、裏付けの書類も必要ですし、この共通項が守られているかどうかを我々もチェックさせていただく。そうでないと、この協議会の</p>



<p>委員</p>	<p>存在がおかしくなると思います。</p> <p>今後、政省令、通達が出てくる中で、市や協議会の関与というのがものすごく強くなりそうな感じですが。市の方で、介護認定等をされていて、絶対介護なしでは移動できない方というのはわかっていると思うんですよね。そういう方を除いたにしても、ぎりぎりのラインがあると思うんですよね。そのあたりの判断基準については、運送の対象者としての適否をこの協議会なり、今後この協議会の下にそういったことを議論する部門を作るなりして、判断をしていかななくてはならないというやり方になりそうです。</p> <p>要介護度等ではっきりわかっているものについては、誰でもが判断できるものですから、NPO さんで判断してもらっていいと思いますが、はっきりしないものについて、どうやって適否を判断していくのかという部分においては、NPO さんに全部をまかせておくというやり方にはなっていないみたいです。</p>
<p>事務局：福祉総務課長</p>	<p>利用会員名簿を、理由なども入れて事業者から提出いただくわけですが、それを見ればはっきりするのではないかという気がします。</p> <p>ただ、障害者手帳を持っているからとか、介護認定を受けているからといって全員が移動制約者ではないんですよね。私どもとしては、介護認定も、障害者手帳の交付も、移動制約者かどうかという判断はしていないんですよね。それは、個別の NPO が面談することで情報等をあげていただかない限りはわからないわけです。そうでなければ、行政が全部面談して決めるのかという話になります。国が今後どう通達等を出すのかわかりませんが、行政が全部見るというのは無理なんですよ。</p> <p>障害者手帳を持っているかどうかは本人に確認できますが、その上で、移動制約者かどうかというのは、例えば寝たきりであるとか、客観的に判断できるものもありますが、介護認定や手帳の交付のときには、一般的には移動制約者かどうかということの判断はしていません。</p> <p>ですから、NPO さんとの信頼関係の中でのルール作りをしていく、あるいは、名簿をこの協議会で議論してもらうことによって、ガイドラインができていくことになるのではないかと考えています。追認という言葉を使いましたが、行政が面談をするわけでは</p>

<p>委員</p>	<p>ないから、NPO さんが面談されたものを行政が聞いて、第三者が見ても移動制約者であるというラインを今後作り上げていくことになるんじゃないかなと思っています。</p> <p>私も、いろいろな協議会に出させていただいていますが、ある市では、要介護度を決める審査会にかけの中で、移動が困難かどうか分かるというところがあったんですね。移動できるかできないか、判断が難しいものもあるけれども、絶対的に移動制約者であるというものは判定の際にある程度分かるという市町村もありますので、参考になればと思って申し上げました。</p>
<p>委員</p>	<p>訪問介護で、通院の送迎をやっているんですが、そのときには、ケアマネジャーさんの許可を得てやっています。一人では行けない方若しくは家族が送迎できないときに、ケアマネジャーさんからの依頼を受けて送迎をやっています。</p> <p>ちょっと外れるかもしれませんが、通院等乗降介助をするときに、病院に送っていった後に、病院内の付き添いを NPO さんもやっているとと思いますが、例えば、送迎はボランティアで 300 円、400 円とかで、病院内は 1 時間 900 円、1,000 円とかをもらう場合もあるわけですね。帰りはまた 300 円、400 円とかで送ってくるという場合もあると思うんです。病院内には訪問介護は入れないので、そういう関係をここで言ってしまうとややこしくなるんですが、そういう方面はどうなんでしょうか。</p>
<p>事務局：福祉総務課長</p>	<p>今回審議いただくのは、あくまでも輸送の部分だけです。介護保険の中で、自宅に行って、介護して、車に乗せて、というのは、あくまでも介護保険のサービスであって、そういったことをやっているところもあるでしょうし、単に玄関先に降ろして終わりというところもあるでしょう。特に NPO さんになりますと、家に入るのも、病院内の付き添いもボランティアでやっていらっしゃる場所も多いと思います。</p> <p>これは、本来の介護報酬をもらってサービスをしているか、していないかの違いであって、介助が必要かどうかについては、移動制約者かどうかの判断にはなりますが、有償運送とは別問題ではないでしょうか。</p>

委員長	<p>最終的な判断は、協議会であるということですよ。それに先立って、長岡市の事務局が確認するし、NPO 法人もきちんとチェックした上で会員登録するというふうに考えます。</p>
委員	<p>会員のチェックということでは、これだけの人数が集まるのは大変ですよ。だから、小委員会みたいなものを作れば集まりやすい。やはりある程度人数を絞って協議して適否を判断するという会を、協議会の下に設置してはどうか、といたしますか、もう設置した市町村もあるということで、提言です。</p>
委員	<p>会員になりたいという人の出入りも頻繁だと思います。これを毎回協議会というのは大変ですから、誰が見てもわかるという一定のラインならば、協議会にもかけなくて出入りができるようにしないと、利用する方も NPO さんも大変です。そういった部分を軽減しながら、判断がつかない方だけを協議していくということが1つのやり方なのではないかと思います。</p>
副委員長	<p>将来的には、小委員会のようなものが必要になると思います。</p>
委員	<p>以前、関東の方で、NPO が病院に入って、タクシー業者と同じようにフリーで客待ちをしていたんですよ。これはいけないということで、このような規制ができたんだと思います。</p> <p>ただ、長岡で申請されるのは、そんなに多くの件数じゃないですし、きちんとチェックできます。だから、長岡の場合は、信頼関係でできるのではないかなと感じています。</p>
事務局：福祉総務課長	<p>市としては、対象者のチェックをしながら、最終的に事務局に委任できるものなのか、協議会にはかるのか、こういった部分はガイドラインを作りながら考えていきたいと思います。</p> <p>今後、NPO の審議に入ってくださいときには、自分たちはこういう基準で判断しているということを NPO から説明いただいて、それを事務局が確認する。そして、その中で疑義が生じるものについては協議会にかけていく、というふうに考えております。</p> <p>そうやって、利用者について議論をいただきながら、合意が得られたら、それに従って私どもは判断していきますし、判断できないものは協議会にかけるということになろうかと思っています。</p>

委員	<p>会員登録ですが、1回登録したら一生そのままということではなくて、ある程度期間を定めて、更新していかないといけないのではないのでしょうか。</p>
委員長	<p>更新は2年だったと思いますが。</p>
委員	<p>そうですか。わかりました。</p>
委員	<p>皆様の御発言を伺いまして、おっしゃることはもっともだなあと思うのですが、この事案が出てきたのは、元々は福祉だと思うんです。</p> <p>だから、チェックをどんどん厳しくしていくと、今まで利用されている方が漏れていくようになるのが非常に怖いんですね。これは福祉からきているんだということをどこかでしっかり押さえておかないと、委員として出ていらっしゃる方が、業界の方であったり、国の方であったりして、男性の60歳未満の方が多くて、まだ高齢者になっていらっしゃらない方がおっしゃると、どうしても厳しくなってしまうんじゃないかと思うんですよね。</p> <p>ですから、老いの立場から、病人の立場から、もう少し心やわらかくしていただけたらなあと感じました。</p>
副委員長	<p>でも「有償運送」を認めるんですよ。謝礼で、善意で、移送するのは本当の意味のボランティアでいいじゃないですか。我々が認めるのは有償運送です。つまり、タクシーの半額でやるわけですから、これが一般的になると当然タクシー業界の死活問題になります。高齢社会の中での暖かい福祉の心は結構ですけど、それであればぜひ善意の範囲でやっていただきたいと思いますね。その住み分けをきちっとしていただきたい。</p>
委員	<p>私たちも最初、「困った人たちを助きたい」というボランティアで始めて、今もその気持ちは変わっていないんですが、介護タクシーの会社を始めました。先日、介護タクシーの会社の方が来られて、「困る」とおっしゃっていました。あちらは、商売でやっていらっしゃいますが、私たちはボランティア感覚でやっていて、福祉の意見もわかるんですが、両方の立場がわかってしまったの</p>

<p>委員</p>	<p>で、どちらの味方にもなれない状態です。</p> <p>福祉の視点でという御意見について、国としてもよく理解しております。</p> <p>今までは、ボランティアの福祉有償運送はすべて違法行為だとされてきました。しかし、これも取り込んで、許可を受ければできるようにして、広がってきたと理解いただければと思います。</p>
<p>委員長</p>	<p>それでは、今日いろいろと御意見をいただきましたが、事務局で次回に文章化していただくことにしたいと思います。</p> <p>ここで、社会福祉協議会の取り扱いについて、事務局から説明いただいた方がいいと思いますので、お願いします。</p>
<p>事務局：福祉総務課長</p>	<p>社会福祉協議会が「ボランティア銀行」の中でやっている送迎については、NPO 法人さんと分けて協議をお願いしたいと思っています。</p> <p>社協については、有償運送に移行できるのか、今までとは違う形態でやってみたいがどうかということも含めて事前協議をしていただきたいと思っています。</p> <p>社協は大きな組織ですので、方向転換するにしても、安全・安心なサービス提供のために、ある程度ガイドラインのようなものも作った方がいいだろうと思っています。</p> <p>そのあたりは、また皆様の御意見をいただいて、全体を見据えて、検討してまいりたいと思います。</p>
<p>副委員長</p>	<p>検討は、10月に入ってからでしょうか。</p>
<p>事務局：福祉総務課長</p>	<p>並行して、時間が取れればと思っていますが、方向性が見えてきたところで論議いただければと思います。</p>
<p>副委員長</p>	<p>私も、別途検討した方がいいと申し上げていましたが、社協のセダンが300台くらい動いているという実態は、タクシー業界にとって大変な問題でございます。</p> <p>本来、社協はボランティアでやるべきだと思います。どうしても有償でやりたい方々は、別法人を作るべきだと思うんです。これがこの趣旨に従うことだと思いますので、社協にはぜひそのよ</p>

委員	<p>うに提案していきたいと思います。</p> <p>現実問題として、移送サービスが滞ることのないよう、お願いしたいと思います。</p>
委員長	<p>それでは、運送対象のところは終わりにして、次に進ませていただきたいと思います。</p> <p>使用車両について、事務局から説明をお願いします。</p>
事務局：福祉総務課長	<p>使用車両についてですが、資料にあるとおり、車いす若しくはストレッチャーのためのリフト等を設けたもの等でございます。これらの車両を原則として1台以上備えるということを規定させていただきたいと思います。</p> <p>また、現在、セダン車両は使用できませんが、改正道路運送法施行後は使用できるとしてあります。ただし、精神障害、知的障害、内部疾患等、利用者の状況により、必ずしも福祉車両を使用しなくてもいい場合は、セダン車両のみでも運行できるという案でございます。これは、法人がそれぞれ合意をいただくとき、利用者を見ながら、判断していくこととなると思います。</p> <p>自動車の使用に関する契約等は、国のガイドラインのとおりです。</p> <p>車両の表示につきましては、車体の側面に外部から見やすいように表示することとしておりますが、表示する文言については、統一した方がいいのではないかと考えております。</p>
委員	<p>私は、市の運用方針案には賛成です。</p> <p>ただ、「原則として福祉車両を1台以上備えること」というのは、原則でございますので、例外として、「ただし」という言葉が来ています。この場合、「精神障害、知的障害、内部疾患等」の「等」がございますので、ここを拡大解釈されないようにやっていただきたいと思います。</p>
事務局：福祉総務課長	<p>車いす等から降ろして普通の座席に座らせるのかという点もあるかと思いますが、逆に、精神障害者の方等は、普通の座席でシートベルトを締めれば安全運行できる方がほとんどなわけですから、そういう方々が主になるのであれば、福祉車両でなく、セダ</p>

<p>副委員長</p>	<p>ンでもいいのではないかと考えています。</p> <p>表示の内容については、「有償運送車両」又は「80条許可車両」ということですが、「80条許可車両」といっても市民の方はわかりませんから、「有償運送車両」と統一した方がいいのかなとも思っています。NPOさんとの事前協議では、この話題は出なかったのですが、何かしら統一した方がいいのではないかなとも思っていますので御意見をいただければと思います。</p> <p>協議会で統一して作ればいいのではないのでしょうか。「80条」といっても何のことかわかりませんし、「福祉有償運送」とはつきりさせればいいと思います。</p> <p>それから、セダンの問題ですが、これまでの経過の中で「セダン特区」というのが非常に厳しかったですね。みんなが自家用車を持っている時代に、その自家用車を使ってどんどん有償運送ができるわけですから、タクシー業界としても抵抗しまして、「セダン特区」だけにしていたわけです。しかし、全国展開されるようになりますし、これは厳しく対応していきたいと思っています。</p> <p>タクシーの自賠責は9万円以上ですし、すべて規制がかかっている中で、自家用車で簡単に運べるということですから、皆さんも厳しい目で見てください。</p> <p>ですから、法人という名において、有償運送をやろうというなら、「原則として」とは書いてありますが、福祉車両の1台くらい持つのは当たり前じゃないかと思います。自家用車だけで適当に動かそうという気構えといいますか、これから福祉有償運送をやろうという気構えが足りないと思います。あまりにもイージーだと思います。きちんと福祉車両を1台くらいは持つ、それからセダンを持つというような構成にしてもらって、どんな方にも対応できるようにしておくというのが、有償運送をやっている法人のあり方だと思いますね。そのあたり、皆さんの御意見をお聞きしたいと思います。</p>
<p>委員長</p>	<p>「ただし、精神障害…」のあたりは、新潟市の運営協議会で付け加えられた部分で、私も拝見したんですが、身体的には何ら不自由はないんだけど、精神障害、知的障害で、とても一人では外出できないという方がいらっしゃるわけです。そういう方は付き添いの方と一緒に外出されて、必ずしも福祉車両ではなくて</p>

委員	<p>もよくて、そういう方たちだけを対象にしている NPO もあるんだということで理解いただければと思います。</p> <p>セダンは、安全性から言って、軽自動車は含まれるのでしょうか。付き添い人等もお乗せするし、車の後ろの長さもあまりありません。普通の車であれば、トランク等があって長さがありますが、軽自動車は、万が一追突されたときに危険が大きいと思うのですが、皆さんの御意見はいかがでしょうか。</p>
委員	<p>軽自動車は含まれます。福祉車両には軽自動車もあります。</p> <p>ただ、今後の方向性として、貨物車はだめというふうになりそうです。政省令ははっきりしませんが、貨物は除かれることになりそうです。</p>
事務局：福祉総務課長	<p>想定問答には、貨物も含まれるようには書いてありますが、軽トラックはどうなんでしょうか。</p>
委員	<p>軽トラックは含まれません。通常2人乗りですし、介護を必要な方が乗るのであれば、運転手が介護士の資格等を持っていれば2人でいいのかもしれませんが、持っていない場合、介護士を加えて最低3人乗らなければなりません。ですから、軽トラックについては、問題がありますね。</p> <p>また、「カッコ書き」というのがあるんですね。バン型の車両で、「(4)」とかというものがあります。実際には4人とか5人とか乗れるんですけども、乗車定員上は貨物なので2人ということがあります。方向性としては、貨物は外されていくんじゃないのかなと思います。</p> <p>それと、これは政省令でどうなるかわかりませんが、話を聞いているところによると、介護等をやる場所については、福祉車両は持たなければいけないとなる方向性ではあるみたいですが、ただ、精神障害者や知的障害者の方だけの場合は、セダンでもいいという方向性のようです。</p>
委員長	<p>車両表示については、長岡市の様式を決めようということでもよろしいですね。</p>



事務局：福祉総務課長	<p>長岡市で現物を作って配付するのではないですが、皆さんの御意見をいただいて、書く内容と文字の大きさを決めたいと思います。</p> <p>国のガイドラインのとおりであればそれでいいのですが、また皆さんの御意見をお聞きしたいと思います。各法人同じような表示がついた方がいいと思っていますが、いかがでしょうか。</p>
副委員長	<p>みんな同じ表示に統一した方がいいと思います。そうしないと、皆さん戸惑うと思います。</p>
事務局：福祉総務課長	<p>では、最低でも国のガイドラインのレベルで、検討したいと思います。</p>
委員長	<p>それでは、運転者についての議論に入りたいと思います。説明をお願いします。</p>
事務局：福祉総務課長	<p>運転者についても、240号通達を基本に、若干追加したということ御理解いただければと思います。</p> <p>事務局としては、事前協議のときに、運転者の年齢を制限したらどうかという御意見がありましたので、75歳未満の方ということで示させていただきました。</p> <p>運転に係る知識及び経験については、「二種免許を取得することを努力目標とする」ということを掲げさせていただきました。また、介助に係る知識及び経験については、「ヘルパー資格3級以上の資格又はそれに準ずる経験を有することを努力目標とするということ」をあげさせていただきました。ヘルパー資格3級がいいのかどうかという点ではありますが、一定の介助技術を有しているということあげているものです。</p> <p>これによりがたい場合は、これに準ずる研修によって補うということで、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、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等に基づいて運送主体が自主的に行う研修のほか、運送主体が自主的に行う研修ということになっております。自主的な研修については、事前に研修内容について協議会に報告をいただくこととしています。</p> <p>ただし、運転者がヘルパー資格3級以上の資格又はそれに準ず</p>

副委員長	<p>る知識及び経験を有するときは、介助に係る能力及び経験についての研修を免除することができる、ということです。</p> <p>満年齢 75 歳未満というのは、個人タクシーに準拠していると思いますが、法人タクシーの場合は、だいたい 60 歳定年で、その後 1 年契約で 65 歳までというのが長岡の実態でございます。</p> <p>今は高齢化の時代で皆さん元気ですので、65 歳以上でも、個人差はありますが、身体的な面を見ながら、1 年ごとに契約しています。69 歳定年でもいいのではないかという風潮もありますが、組合の方では 65 歳定年でやっております。</p> <p>75 歳という年齢制限だと、乗るのではなくて、乗せるんですから、あまりに高いと思います。これから法人タクシーも、国交省の方で定年年齢が出されるようですが、個人差がありますから、例えば 65 歳からは毎年健康診断をすとか、単に 75 歳で切るのは非常に危険だと思います。安心・安全の運送のためだと思いますので御議論いただければと思います。</p>
委員	<p>労働組合の立場から言いますと、一応 65 歳定年というのを努力目標にしています。公的年金の支給等も考えまして、65 歳です。</p> <p>75 歳というのは、あまりにも高すぎるのではないのでしょうか。組合としても、やはり 65 歳を過ぎた人からは遠慮していただくということが原則ですから、人口構成からいっても、ここは 70 歳が適当ではないかと思えます。</p> <p>県内の他の運営協議会でも、70 歳でほぼ固まりつつあると聞いていますので、長岡市だけが 75 歳で突出するというのもどうでしょうか。安全面を考慮すると 70 歳が妥当ではないかと思えます。</p>
委員	<p>おっしゃるとおりで、有償でやっていますので、やはり 70 歳が妥当ではないのでしょうか。</p>
事務局：福祉総務課長	<p>75 歳なら誰でもいいということではなくて、なおかつ運転に係る知識や経験がある方ということで考えていたもので、逆に 50 歳代、60 歳代の方でも健康面や知識、経験で劣る場合もありますので、年齢だけで制約する必要もないのかなとも思ったところです。</p> <p>どの年齢の方もいつ病気になるかわかりませんし、健康面等の規定があればいいのかなとも思っていました。私ども、75 歳と</p>

委員長	<p>いうものを固持するつもりはございません。案ということで出させていただいたもので、合意をいただければ結構です</p> <p>年齢については、他市も70歳で、確か「概ね」という言葉がついていたと思いますが。</p>
委員	<p>70歳でいいんじゃないでしょうか。</p>
委員	<p>私も70歳でいいと思います。年齢は切るべきでしょうね。あまり高齢の方が運転されていると、安心して乗れないですよ。</p>
委員長	<p>では、70歳以下でよろしいですね。70歳までならいいということにします。</p>
委員	<p>運転者の事故歴及び違反歴が重要になってくると思います。私も労働組合をしていますと、やはり事故を起こす方は繰り返し事故を起こす傾向があります。違反も然りです。したがって、事故歴・違反歴ともに、「一定期間」違反していないという文言については、期間を定める必要があるのかなと思っております。</p> <p>あと、「実車の運転を伴う特定任意講習等を受講した者であること」というのがございますが、自主的に行うということになっていますが、これは、公的機関、公安委員会等が行う講習であるということが必要条件ではないかなと思います。</p> <p>どうしても、自主的にやっていると、法人を信頼しないというわけではなくて、いわゆる、なあなあになってしまうのではないかと思います。</p>
委員	<p>「一定期間」というのは、今後の方向としては2年になりそうです。3年というのは厳しい。移送の体制を整えるには、やはり2年でしょうね。</p>
委員長	<p>2年という案が出ていますが、「2年間運転免許停止処分を受けていないこと」ということでいいでしょうか。</p>
事務局：福祉総務課長	<p>資料1の様式6「運転者就任承諾書」の中で、3年と書いてしまいましたが、2年で決まれば直します。</p>

委員長	<p>もう1点、免許取得から何年間の経験を持っていることということが、新潟市の方で追加になりました。新潟市では2年間となったんですが、これについてはいかがでしょうか。</p>
副委員長	<p>二種免許は免許取得から3年ですから、3年がいいんじゃないでしょうか。この原則から言っても、我々としては、他市でも二種免許を原則にさせていただきたいと思っています。上越市の方では、二種免許を義務にしてほしいと要望しているみたいですから。免許を取ってから3年というのは最低の基準だと思いますが、いかがでしょうか。</p>
委員	<p>これは、国会では、二種免許は義務化しないと決まったんですよ。二種免許を取らなくていいということで国会を通ったんです。</p>
委員	<p>二種免許は義務ではありません。</p>
副委員長	<p>私が心配するのは、長岡というのは交通の要衝ですから、高速道路が2本ありますし、生活道路も多いです。タクシーが一生懸命やっても必ず事故が起こるんです。城下町で道路が複雑ですから、そういう意味では慎重にやった方がいいと思います。運用の中では、やっぱり厳しさを持った方がいい。免許取得からの期間とか、こういったことは、我々が決めることができるんですから。</p>
委員長	<p>二種免許については、国のガイドラインでは、「二種免許を有することを基本とする。これによりがたい場合には…」と続いていますよね。</p> <p>それでは、免許取得後の年数は3年、過去の事故歴・違反歴がないことの期間は2年間という意見が出ていますので、そのようにさせていただきます。</p> <p>それから、もう1点御意見がございましたが、240号通達のガイドラインの「実車の運転を伴う特定任意講習等を受講する」ということと、「福祉輸送に関する研修を修了した者」というのは、両方を受けなさいという解釈でよろしいんですよね。</p>

委員	<p>そうですね。これは、実車の講習と福祉輸送の講習をどちらも受講しなければならないという意味ですね。</p>
委員長	<p>ですから、これは両方受講しなければならないということで、実車の講習で1回は教習所等に行かなくてはならないということですね。</p>
事務局：福祉総務課長	<p>事務局としては、公正さが保てるかの審議をいただければ自主的な研修も認めるということで考えています。基本的には、協議会で合意を得られればいいということだと思っています。法人としても合同でカリキュラムを組んでやるとか、研修内容の合意が得られれば、ということで提案させていただいたのですが、いかがでしょうか。</p>
副委員長	<p>運転に関わるものは、必ず自動車学校等の研修を受けるときちゃんと決めておけば問題はないですね。タクシーも適正診断というのが義務付けられています。新潟市まで行ってやっていたのが、最近長岡市でもできるようになりましたけれども、わざわざ行って毎年適正診断を受けているんです。そういう意味で、自動車学校とか、はっきりした基準が必要だと思うんです。</p> <p>それから、福祉輸送の研修については、1者ではなくて共同体か何かでやられるのはいいんじゃないかと思います。</p>
事務局：福祉総務課長	<p>実車の運転については、自動車学校や県公安委員会に行くということで、自主的にやるというのは考えていないんですね。</p> <p>ただ、福祉の研修は、テキスト等を使ってやるものについては、一定のカリキュラムに沿ってやるのであればいいんじゃないかなと思っているんですが、どうなんでしょうか。</p>
委員長	<p>例えば、新潟市で今、自主的に研修会を開こうとしているんですが、その自主研修の中で、自動車学校に実車の講習に行くんです。それに加えて、福祉の研修を行うことになっています。</p> <p>やり方が問題なのではなくて、最終的にガイドラインが言っている、実車の講習と福祉の研修を両方やるということになればいいと思うのですが。</p>

委員	<p>講習については、240号通達では、「例示している」という解釈でいいのではないかと思います。このほかにもっといいものがあれば入れていくということもできるであろうし、この協議会で決まるのであればその講習会もできる、という形で決めていくことができるのではないかと思います。</p> <p>また、講義について、運送主体がやるということでもいいということにはなっています。しかしながら、いろいろな地区のものを見ていますと、安全・安心という部分で、運送主体が自前で自身の運転手に講習しても、本当に実行されたのかという疑問が出てきまして、運送主体というよりは、第三者による講習という考え方が新潟県内では多いのかなと思っております。</p>
副委員長	<p>問題が起きないように、自動車学校とか共同体を作ってやるとかにした方がいいですね。タクシーは、毎日点呼して、全員集会とかもやっていますから、最低でも共同体でやるとか、最初からはっきりさせておいた方がいいと思います。後でトラブルが出ないように、ぜひ公的なものにしていただきたいと思います。</p>
委員	<p>それから、講習についての方向性は、政省令が出てくる中では、自前の講習会ではだめになると思います。承認を受けた講習とか、そういうものになっていくんだろうと考えています。</p> <p>しかし、この240号通達に基づいて、9月中旬に申請するNPOさんは政省令は関係ないですから、この240号通達のとおり申請されていればいいです。</p> <p>これから9月に入って合意が得られたら、申請されることとなりますが、申請の時点では講習が終わっていない限りなりませんから、もう動かないといけないわけです。</p> <p>新潟市や上越市では自主的な研修も計画されています。しかし、長岡市でこれから第三者的な機関を立ち上げていくのも難しいでしょうし、運送主体が自主的にやってもいいわけですから、「協議会に報告する」とか、このような一定の取り決めをして行うという方法もあろうかと思っています。</p>
委員	<p>横浜市とさいたま市の例ですが、横浜市では原則講習を修了していなければならないとはなっていますが、横浜市では3か月以内、さいたま市では6か月以内に、研修を修了する計画があれば</p>

<p>委員</p>	<p>許可するというふうになっています。こういう条件付き許可ということもいいのではないかと思います、このあたりはどうでしょうか。</p> <p>結局は、安全・安心を担保するためにやっているわけですから、早急に研修を受けていただいて、運転いただいた方がいいです。</p> <p>NPO も事故が起こっては大変なわけですから、研修を早くやっていただいて、安全・安心を確保していただく。これは、NPO も国も同じ考えです。</p> <p>仮に6か月先に講習を受けてもいいですが、この場合は、「講習を受講するまで運転してはならない」という条件を付けます。ということは、例え許可を早めにもらっても、運送はストップしてしまうわけです。でもそれはできません。それが継続していかなければならないということを考えてときに、申請時に講習は終わっていないなければならないということになります。</p>
<p>委員</p>	<p>おそらく、ふたを開けてみれば、NPO さんは受講されていると思いますよ。事前に講習を受講しているということで成り立つと思います。</p>
<p>委員長</p>	<p>ただ、現実には、研修を受けていない人がいらっしやると思いますよ。</p>
<p>事務局：福祉総務課長</p>	<p>この資料には文言では入っていませんが、受講が間に合わないところがありましたら、受講の計画を示して協議して、運転は受講してからにするという経過措置のようなものを考えています。</p> <p>また、過去2年以内に受講していれば、今回協議会で決めていただく方針そのままでも、受講したものとみなすという規定を入れたいと思っています。</p> <p>このあたりも踏まえて、御協議いただければと思います。</p>
<p>委員</p>	<p>研修を受ける前でも協議会にあげるのは問題ないんですよね。</p>
<p>委員</p>	<p>研修が終わっていない時点でも、運営協議会にあげるのは何も問題はありません。合意まで行けばそれはよろしいんじゃないでしょうか。</p>

<p>事務局：福祉総務課長</p> <p>委員</p>	<p>経過措置とかみなし規定については、どうでしょうか。</p> <p>今後出る政省令には、そこまで細かく書かれないと思いますが、通達がたくさん出ると思います。講習を、例えば2、3か月先に受けるということがどうかという点については、話は出てはいるんですが、まだはっきりしていません。</p> <p>しかし、240号通達には一切入っていません。240号通達は、「受けていること」となっていて、「こと」となっていますので、協議会にかけるのは問題ないですが、申請時にはその人を省いて出して、後で追加するというようになるのかわかりませんが、何とか考えていきたいとは思っていますが、はっきり言えない部分がございます。</p>
<p>事務局：福祉総務課長</p> <p>委員</p>	<p>現行法においては、福祉車両しか認められていなくて、セダンは10月以降しかだめなんですよ。</p> <p>セダンは10月以降許可が下りるまでは、無料でやっていただくとか、何らかの間があくということになります。</p> <p>申請だけは早めに行けるといえることはあるのでしょうか。</p> <p>これについては、9月中に申請いただいて、実施時期を「10月1日」としていただく形で、セダンへの切り替えをうまくできたらなと考えているところです。</p> <p>それにしてみても、政省令、通達関係が出てみないと、判断ができないところがあります。申請自体が10月1日からしかできないということになりますと、許可までの間、空白期間ができてしまうということになりますから、それだけはしたくないと思っています。</p> <p>しかし、それについては、少し時間をいただきたいと思います。</p>
<p>委員長</p>	<p>そうしましたら、運転者のところの途中ではありますが、時間もなくなりましたので、今までの議論を事務局から文章化していただきたいと思います。</p> <p>次回にそれを提案していただいて、協議を続けていくということにさせていただきたいと思います。</p> <p>それでは、次回以降の日程等について、事務局から説明をお願い</p>



<p>事務局：福祉総務課長</p> <p>委員長</p> <p>事務局：福祉総務課 課長補佐</p>	<p>いします。</p> <p>(3) 次回以降の協議について</p> <p>資料 No.3 「次回以降の協議について」を御覧いただきたいと 思います。</p> <p>次回には、今日御意見いただいたところを文章化しまして、提 示させていただきたいと思います。</p> <p>審議ができなかった部分については、次回協議いただきまして、 できましたら、次回の方針の合意をいただけたらと思っています。</p> <p>今後につきましては、できるだけ早く NPO にもこれらの内容を 説明して、申請書類等の準備をお願いしまして、第 4 回には個別 の合意を得られればと思っております。</p> <p>また、先ほどお話ししたとおり、社会福祉協議会については、 NPO 法人とは別に協議をさせていただきたいと思います。</p> <p>それでは、これで終了させていただいて、事務局にお返ししま す。</p> <p>長時間にわたり、ありがとうございました。</p> <p>次回は、8月28日（月曜日）午後1時30分から、長岡市役所6 階第一委員会室で開催する予定です。</p> <p>この会議の議事録は、後日お送りいたします。また、長岡市ホーム ページにも掲載しますので、よろしくお願いいいたします。</p> <p>本日はこれで閉会とさせていただきます。</p> <p>皆様、お忙しいところ大変ありがとうございました。</p>
<p>8 会議資料</p>	<p>別添のとおり</p>