

2023（令和5）年度 第3回伊賀地区福祉有償運送等運営協議会 会議録

- 【日時】 2024（令和6）年2月19日（月） 午後2時～午後3時30分
- 【場所】 伊賀市役所2階 201号室
- 【出席者】 中平会長、芦木副会長、井上委員、喜多委員、前田委員、北森委員、田中委員、福嶋委員、福本委員、鈴木委員、尾上委員、浅利委員、古市委員、大西委員（代理 西内氏）
- 【欠席者】 溝端委員
- 【傍聴者】 0名
- 【事務局】 伊賀市介護高齢福祉課：三根課長、大門主任、出山主任
名張市障害福祉室：福田室長、高磯室員

（事務局）

定刻となりましたので、ただ今から、第3回伊賀地区福祉有償運送等運営協議会を始めさせていただきます。

皆様におかれましては、公私ともご多用の中、ご出席いただきありがとうございます。私、伊賀市介護高齢福祉課の出山と申します。よろしくお願いいたします。

なお本日、社会福祉法人鶯鳴会の溝端様におかれましては、欠席のご連絡をいただいております。

また、設置要綱第8条第5項の規定により三重県健康福祉部長寿介護課 大西様につきましては西内様に代理でご出席いただいております。

それでは、会議の開催にあたりまして、事務局である伊賀市介護高齢福祉課長 三根より挨拶させていただきます。

（伊賀市介護高齢福祉課課長）

改めまして皆様、こんにちは。平素より伊賀市、名張市の介護福祉、並びに障害福祉に深いご理解とご助力を賜りまして、厚くお礼を申し上げたいと思います。また、本日は、令和5年度第3回伊賀地区福祉有償運送等の運営協議会にお集まりいただきまして、公私何かとお忙しい中、ご出席賜りましたことを、重ねてお礼を申し上げたいと思います。本日、協議事項、いくつかあるんですが、前回の協議会で少し協議していただきました新規参入について、また引き続きご協議していただきたいと存じますので、本日もどうぞよろしくお願いいたします。簡単ですが、ご挨拶とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

（事務局）

それでは事項書の2番、協議会委員の交代についてです。当運営協議会の委員の交代がありましたので、ご報告させていただきます。資料10をご覧ください。No.5 三重交通株式会社伊賀営業所 総務係長兼営業係長の作田様が、ご都合により2023年12月11

日をもって委員を辞職され、新たに委員選出をいただき、三重交通株式会社伊賀営業所 総務係長兼営業係長の田中真一様に委員交代となりましたので、ご報告させていただきます。なお、任期は2025年3月31日までとなります。よろしくお願いいたします。

それでは、本会の成立についてご報告いたします。

本日の出席委員数は14名、欠席委員数は1名で15名中14名の出席でございます。これは、伊賀地区福祉有償運送等運営協議会設置要綱第8条第2項の規定「会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。」により、本会議が成立していることをご報告申し上げます。

それでは、会議の進行に当たりまして、事務局から3点お願いをさせていただきます。

1点目でございますが、本協議会は、伊賀地区福祉有償運送等運営協議会設置要綱第8条第3項の規定に基づき公開の会議といたしておりますので、傍聴者と報道関係者の入室を認めさせていただきます。

ただし、個人情報を含む議事に関しましては、伊賀地区福祉有償運送等運営協議会設置要綱第8条第3項但し書きの規定に該当するため、本会議は非公開とさせていただきます。

2点目でございます。審議会等の会議の公開に関する要綱（第8条）の規定により会議録を作成させていただきますので、本会議にレコーダーを設置し、音声録音させていただきます。

3点目でございますが、円滑な会議運営及び会議録作成のため、発言の際は、挙手し、発言許可の後をお願いします。以上でございます。

それでは、事項書の3に入らせていただきます。進行を会長へお渡しさせていただきます。よろしくお願いいたします。

（会長）

それでは、議事進行を務めさせていただきます。中平と申します。どうぞよろしくお願いいたします。それでは早速ですが事項書の3番、福祉有償運送事業所廃止の報告について、ご説明をお願いいたします。

（事務局）

失礼いたします。

現在、登録されている福祉有償運送事業所より、廃止予定との連絡がありましたので、ご報告させていただきます。

特定非営利活動法人 さくらそうが令和6年2月末をもって、また、特定非営利活動法人 すまいる24が令和6年3月末をもって事業廃止を検討していると連絡がありました。

これにより、現在、伊賀地区で17事業所が登録されておりますが、次年度は15事業者となる予定です。正式には来年度の運営協議会でご報告させていただきます。以上です。

（会長）

ありがとうございます。只今ご説明いただきました廃止予定のことですか、何かご意見ご質問はございませんでしょうか。

(委員)

廃止の理由は何ですか。

(事務局)

1つは運営が厳しいということ、またドライバーが高齢になり継続が難しいということが大きな理由として挙げられます。

(会長)

そのほか、ございませんでしょうか。ありがとうございます。正式な報告は来年度の協議会ということで、その際にはどうぞよろしくお願いいたします。

それでは引き続きまして事項書の4番、福祉有償運送に関わる法制度の改正について、支局の方からご説明をお願いします。

(運輸支局)

三重運輸支局の鈴木です。

今回福祉有償運送に関する制度が改正となりましたので、説明させていただきます。

資料が1から7ということで、この資料は文字ばかりで、これで理解していただくのは難しいと思いまして、今日は一部、『ラストワンマイル・モビリティ/自動車DX・GXに関する検討会』という資料をご用意させていただきました。こちらの資料をご覧いただきたいんですけど、お手元に配らせていただいたこちらの資料、昨年2月に国土交通省が立ち上げた検討会で検討した内容が記載されているものです。

なぜこういった検討会が立ち上げられたかということですが、全国各地における過疎化・高齢化といったことが進展して、運転免許返納も進む中で、公共交通が不十分な地域における持続可能で利便性の高い交通サービスの確保が困難になってきている中で、持続可能で利便性の高い交通サービスの確保が課題となっています。そこでタクシーや乗合タクシーなど、そういったラストワンマイル・モビリティに関する課題を総合的に検討することを目的として立ち上げられた検討会です。

この検討会の中で対応策を検討した中で、最終的に12の施策についてまとめられたものが、こちらの資料になります。1から12と書かれていますけど、今回の改正というのはこの中の一部が今回改正されたという形になります。具体的には最後のページ、施策11と12の内容が今回改正された内容となっています。

まず施策11なんですけど、『自家用有償旅客運送に係る「運送の対価」の目安の最適化』ということで、これまでは運送の対価というのは、タクシー運賃の概ね1/2を上限とした目安としていたところなんですけど、なかなか現状の目安では安全確保のために必要な費用、例えば運行管理等の委託料とか自動車の保険料とか、運転手の人件費もそうですよね、そういった必要費用を賄うことができずに、持続可能な運営が困難であるということで、今回1/2という基準を改正して、タクシー運賃の概ね8割という基準が示されたということになります。そちらのほうは資料5ですかね。今回対価をそのように改正しましたよという通達になります。資料の6には、タクシー運賃の8割は概ねこのぐらいの金額になりますとい

うのが示されています。今後はこの金額が目安になると。今まで 1/2 だったのが大きく引き上げられたという形になります。これにより継続可能な運送をしていただく、ということですね。

次に施策の12番、『自家用有償運送に係る更新登録手続きの簡素化』です。ご存じの通り福祉有償運送登録制度は、基本的には2年毎に更新が必要で、重大事故が無い場合は3年毎に更新が必要なんですけど、更新の手続きにおいて、色々な書類を揃えていただくことが手間になってきているといったところで、一定の安全性が担保されている事業者については、その辺の手続きを簡素化しようという改正になります。その体制が資料3の公示という形で「福祉有償運送の登録に関する審査基準について」、こちらで今回改正されたということになります。具体的にどこが変わったかという点、5番、「有効期間の更新の登録」、この部分が改正になっております。(2)に「添付書類」とありますが、ここは更新の登録の時に、更新の前後で変更がなければこの書類は省略することができますということが書いてあります。改正されて①～⑪となったんですけど、これまでは①、②、⑩、⑪の4つしか省略することができなかったんですけど、③から⑨が今回追加ということで、何が省略できるようになったかという点、③運転者が運転するための要件を備えていることを証する書類、いわゆる研修の受講修了書とか免許証のコピー、そういったものを今まで更新の度に添付していただいていたんですけど、運転者に変更がない、前の更新の時から運転者が変わっていない場合この辺の書類は省略できると。あと、車についても任意保険の書類とか証書を添付していただいていたんですけど、車両に変更がなければ、この辺も省略できるといった形の改正となっております。

大きくはこの2点ですね。細かいところではいくつか修正、改正があるんですけど、大きく改正されたのはこの2点となります。あと資料1とか2も付いているんですけど、これは主に交通空白の有償運送制度の改正に伴って、一部内容が変わったということで、大きく福祉有償運送の話ではないです。今回変わったのはこの2点ということになります。説明は以上となります。

(会長)

ありがとうございます。只今ご説明いただいた内容に関しまして、何かご意見ご質問あれば、ご発言お願いいたします。

(委員)

料金改定のことなんですけど、先ほど概ね8割ということでしたけど、単純に8割までだったらいい、ということなのか、それとも何か内容が伴ってくるのか。

(運輸支局)

輸送対価というのは、変更するときにはこの協議会で協議が必要となっておりますので、目安として8割まで認められるようになったんですけど、あくまでも目安ですので、最終的にはこの協議会でその対価が妥当かということを協議していただくこととなります。

利用者が当然ある話ですので、いきなり8割まで上げると利用者にとっての負担も大き

くなるので、その辺のバランスをとりながらということになります。その辺はこの協議会で妥当かどうか判断していただくという形になります。

（委員）

ということは、その手取りの根拠を示して、対価の変更をするという形になるんですか。

（運輸支局）

基本的には国が妥当な金額ということで、8割を目安として設定していますので、それに対して、なぜっていうのは…。基本的には、事業をやっていくためには8割というのが必要な経費として示しているということなので、そこまで求めるつもりはない。個人的にはそう考えていますが。

（委員）

事業所側の根拠もそうだし、運協で合意する材料というのは、単純に値段だけということですか。

（運輸支局）

目安なものですから、8割を超えることも協議が調べば可能なんですけど。ではなぜ8割を超えるのか、なぜそれ以上必要なのか、ということは当然根拠を示していけないといけません。それ以下の国が目安として示した基準の範囲内であれば、基本的にはその金額は妥当なのかなと思います。それを議論するために、なぜ上げるのかという根拠を示していただく必要があるとこの協議会の中で判断されれば、運送事業者の方に説明していただくことも当然あるのかなと思います。

（委員）

運営協議会で根拠を求められたら示す必要があると。

（運輸支局）

当然改定するときは、なぜ改定するのかという説明は必要かと思いますが、なぜこの金額にしたのかという根拠まで求めるかということ、協議会毎の判断なのかなと思いますけど。

（会長）

おそらく議論するときに、例えば保険代とか、人件費だとか、そういった試算も必要になってくると思うので、議論するときは出していただいて、この料金にします、と。皆さん、多分料金の目安が分からないので、おそらく出していただいて議論することになるかなと思います。

（委員）

なら今後変更してくる場合は、その添付書類も出していくような…。

（会長）

おそらく出していただかないと、議論のしようがないかなと思いますので。

（委員）

はい、分かりました。ありがとうございます。

（会長）

そのほか、ございませんでしょうか。

(委員)

簡単なことですが。別紙の2というところで、「地域公共交通会議等で複数乗車が認められた具体的事例」ということで、複数の聴覚障がい者が、自宅から同一の運動施設への移動、これも認められるのでしょうか。

項目が①から⑦と具体例が示されているわけですが、今お聞きしたのは、複数の聴覚障がい者が自宅から同一の運動施設に移動する場合にこれは認められますかということです。

(運輸支局)

別紙2は従前からの取り扱いとなっております。基本的には福祉有償運送というのは1つの契約で1人を運んでいただくんですけども、こういった①から⑦に書いてあるような例であれば、複数、一度に何人も乗せて運ぶことも適当ではないかということなんですけども。それをやるためにはこの協議会でそれが〇か×かというのを判断していただいて、実施していただくということになります。これは今回の改正ではなく従前からこういう取り扱いであったというもので、通達の中にこういうものが付いていたのでお配りしましたが、今回改正の内容ではございません。

(委員)

もう一点お伺いします。資料3「乗車定員11人未満の自動車」、簡単に言えば10人以下ということになりますけど。これ普通自動車運転免許では10人以下が乗車できる、運転免許、普通免許で。ここで「11人未満」という難しい数字を使っている。「10人以下」と表記されなかった理由、根拠はございますか。

(運輸支局)

おそらく、道路運送法上の書き方に合わせているんじゃないかと思います。道路運送法上、11人以上の事業は貸し切りバス事業で、10人以下の車はタクシー事業ということで、車の定員によって事業が分かれているんですけど、福祉有償運送というのはバス車両は認められませんが、タクシー車両と同じ、11人未満という車両しか使うことができないものですから、元の法律、道路運送法でそういう書き方になっているので、こちらでも同じような表記になっているという形になります。同じ意味です。

(委員)

乗車定員の場合、子供3人を大人2人と計算する、という法令がございますね。そういうことで、小数点以下の数字が出て、これは認められるということですか。

(運輸支局)

車両の定員ですので、車の構造上の定員となりますので、それに子どもを乗せるということとは道路交通法の管轄となってくると思います。実際に定員上、認められる考え方で子どもが乗れるようなら乗せてもらって構わないんですけど、基本的には福祉有償運送で10人とか大きな車両でというのは福祉自動車以外ではなかなか使われないと思いますし、子どもを乗せることもないのかなと思いますし、あまりその辺は考えなくてもいいのかなと思

います。

（会長）

そのほかはございませんでしょうか。

折角なので、今、説明してくれたところ以外も、福祉とは関係ないんですけど、施策の1から10くらいまで、結構な改定になっていまして。交通に携わっている人間からすると、かなり大きな変更だなと。大まかに他には空白地有償運送とか、そういったところも今後、大きな変化も出てくるのかなと思いますので。皆さん、お住いの自治体の状況も見えていただけたらと思います。

そのほか、ご意見やご質問はございませんでしょうか。また最後に皆さんの意見を聞く機会を設けたいと思いますので。

続いて事項書の5番、今日のメインに移りたいと思います。新規参入につきまして、事務局のほうから説明をお願いします。

（事務局）

失礼します。前回の協議会で少しご協議いただきました新規参入について、引き続きご協議いただきたいと存じます。

新規登録申請があった場合、あくまで自家用有償旅客運送はタクシー等の公共交通事業者の補完であるとの認識のもと、その必要性の協議を行う必要があります。そのため、公共交通機関のみでは十分な輸送サービスの確保が困難であることを運営協議会において確認し協議を進めることとなります。それらの協議を円滑に行うためにも、当運営協議会の構成員は、道路運送法施行規則第51条の8第1項に掲げる者としています。

これまでの経緯も踏まえまして、事務局から新規登録申請があった場合の流れ等について、資料8「実施主体との事前調整及び事務手続きについて」の案を再度作成しましたので、ご覧ください。

以前ご提示させていただいた資料から若干修正を加えております。まず運営協議会開催日の3か月前には、実施主体から事務局へご相談いただく形で作らせていただきました。その際、以下の5点を確認するということで、実施主体、利用会員名簿、料金設定、運送区域と介護支援専門員が作成するケアプラン等に基づく輸送か否かということを確認させていただいた上で、一旦タクシー協会と事前協議させていただきたいと思います。

事務局からタクシー協会へ事業者から相談があった旨をご連絡させていただいて、タクシー協会の内部で、タクシー業者では網羅できないため福祉有償運送の登録が必要かという点を協議していただき、ご意見をいただく形になります。

その結果を受けまして、事務局から実施主体へ連絡させていただきます。タクシー協会の方で特に問題ないという意見でありましたら、申請書類のご提出をお願いさせていただきますし、もし、難しいというのであれば、協議が調う可能性はかなり低いという状況をお伝えしてもらった上で、事業者に申請の意向を聞かせてもらうという形で考えています。

協議が調う可能性は低くても申請されたいということであれば、5番のほうで申請書類

を出していただきまして、その後、6番以降の流れで考えております。

前回の会議でもあったんですけども、「介護輸送に係る法的取り扱いについて」というものを資料9に付けさせていただいております。介護事業者が介護輸送をする時に料金を取ろうとすると許可を取らないといけなくて、ただ4条許可というのがなかなかハードルが厳しいという声がある中で、4条許可が取れない場合に福祉有償運送の許可を認めるという国交省からの通達も出ていますので、あくまで介護輸送、介護保険と一体型の輸送につきましては申請があれば認める方向になるのかなと思うのですが、そういう前提でご協議いただくということで作らせていただきました。

資料8を素案として、新規参入についてご協議いただきたいと存じます。よろしくお願いいたします。

(会長)

ありがとうございます、それでは只今説明いただきました新規参入について、ご意見やご質問あれば、ご発言よろしくお願いいたします。

(委員)

資料8の3から4にいく場合、タクシー協会の方で現状不必要だよねという意見があれば、もうそれで事業者さんには断念してもらうのか、それを無視して4以降そのまま進んでいくのか、それはいかがですか。

(事務局)

申請を拒否するというのは事務局側はできないので、おそらく協議会に諮ったとしてもこういう結果になるだろうということをお伝えした上で、申請の希望は事業者に決めていただくことになると考えております。

(委員)

タクシー協会に聞いとこかぐらいの感じですよ。イエスもノーもあんまり関係ない。

(事務局)

先日も相談があったんですけど、やっぱり飽和状態である、ということも言わせていただいて、あくまでタクシー事業者が公共交通としてあって、福祉有償運送は足りない部分を補完するものであるというのは、これまで相談があった中でも言わせていただいているので、もしタクシー協会の方で難しいということであれば、当地域では協議が調うのは難しいという説明はさせてもらう予定ではいます。

(委員)

そもそもの話、福祉有償運送の利用対象者は公共交通機関を利用できない方が、基本、対象者になる。そこでタクシー業界に聞くっていうのは、介護タクシーっていう意味で聞かれるということですか？

(事務局)

タクシー協会の中には介護タクシーも属していると聞かせてもらっているので、介護タクシーが動けないかという確認になってくると思っております。

(委員)

タクシー協会に属さず、個別でやっているところもありますよね。そういうのもまとめて、タクシー業界として…。

(委員)

今は協会ですよ。

(委員)

今回の分に関しては協会にお聞きしてますので、個々の事業所、それぞれで介護としての形、というか本来は介護の形って、ジャパンタクシーみたいな形で、車いすでそのまま乗れますよ、っていうのも、ごくわずかですけど、本来は介護は介護のほうで進めていくほうがいいのか、という考えはあるんですよ。ですけど、単純な話で不必要な数と言いますか、先ほどから言われている飽和状態というか、そんな状態があまり極端に出るようでしたら、そこに新規参入は必要ないんじゃないかな、というのは、ひとつの意見としては、言わせていただくことになるのかな、というところですね。

(委員)

今、委員さんが言われたんですが、うちはたまたま介護タクシーと一般タクシーやってますけど、タクシー協会に介護タクシーだけやってる業者って入ってくれてないところが多いんですよね。だからそれを両方まとめる機関が伊賀にはない。当然県にもないっていうのが現状です。

(委員)

そこでどの程度把握して、飽和状態なのか足りないのか、っていうのを…。前回の会議でも言わせてもらったけど、ある程度行政の方で、どのくらい要るのかっていうキャパを見てもらったほうが早いのではないかな。どっちみち運営協議会の協議が調わないといけなくて、そこを示してもらったほうが分かりやすいんじゃないかなあと思うんですけど。

(事務局)

そういう資料になるようなものがないか、例えば統計とか介護認定者数とかをお調べはさせていただいたんですけど、その数がイコール在宅者とはならず。かつ、その人が本当に移動制約事由があるのか、要介護1だからといって判定できないですし、要介護1というものにプラス移動制約事由があってはじめて対象者ということになるので。数値だけ見ると多いんですけど、この数値を見て、今、足りているか足りていないかっていう判断がつく資料とは思えませんでした。資料として出せるとしても要介護の人が何人とかそういうものになります。

(委員)

でも今現状、福祉有償運送や介護タクシーの利用率とかあるわけだから、そんなぴったりの数字じゃなくても。それぞれ事業所も肌感覚じゃないと思うんで、概ねどれぐらいの利用率で、だいたい例えば100人該当するような方がいて、その内利用率がどのくらいあるかっていうのは分かると思うんですよ。

（事務局）

ほかの自治体にも確認させていただいたところ、事前相談の時に利用会員名簿で対象人数何人というのを聞かせてもらうので、どこの地区に何人くらいニーズがあるのかという情報はタクシー協会に事前にお渡しできるのかなと思ひまして。ここの地区は足りていないとか、そういう話になってくるのかなと思ひます。他市だったら、移動支援ニーズを求められている会員名簿があるかどうかで判断されているということでした。

（委員）

先ほどの料金の話もそうだけど、ある程度の基準がなかったらここで「要りますか」「要りません」って言われても…。それが法的なものなのかもしれませんけど、申請があったらみんな受けるのか、みんな断るのか、って話になってくるので。ある程度基準がない限り、判断のしようがないですね。

（事務局）

ここの地区の人たちが「要る」となった時に、ここの地区ならこの業者さんじゃないか、とかそういった検討ができるのかなと思ひていたんですけど。逆に市内にはこれだけいて、というよりは、申請希望の業者に登録しようとする人が、ここの地区のこれぐらいの人数で、という情報の方が判断しやすいかなと思ひたんですけど。そのあたりはいかがですか。

（委員）

その事業所がどういう地域でどういう形態でやるのかによってくる。例えばうちだったら伊賀市となっている訳だから、伊賀市全体で受ける可能性もある。当時はそういう形でやっていて、事業所も増えたんで、ある程度、旧の大山田とか、利用者に近い事業所に行くような流れに確かになってはいたけれども…。

僕が言いたいのは、ここで協議するときに判断材料がないのに、事業してくださいとか、だめですとか、調うんかなという…。今まで書類が上がってきて、書類に不備がなかったら“はい、オッケーです。”って、ずっと流してた訳やから。

（事務局）

逆に今の登録事業者に、実際今何%くらい稼働していて、あとどれくらい受けられますかという確認はできると思ひます。

（委員）

でも現事業者に聞いたって、全体のキャパがどうなってるのかとは違うやんかねえ。

（事務局）

その事業者があと何人の利用者を受けられるか…。

（委員）

いや、それは事業所のキャパであって、利用者ニーズのキャパじゃないやんか。

（事務局）

利用者ニーズについては、新規申請する事業者の名簿で見るという訳にはいかないんですか。

(委員)

今までと一緒に伊賀市長、名張市長がニーズが足りないからやっってくださいっていうのと一緒にですね。

(会長)

なかなか難しいところであると思うんですけど。少なくとも今ある事業者の情報をいろんなところで開示していく必要はあるのかなと思ってまして。今ある事業者が、こういうことをやっているということを皆さん知らないと思います。まずは開示しなければいけないと思っていますし、新たな事業者が来て、新規の名簿があるとなったら、今まで利用されていない方であれば、そこまで受け付けられていなかった事業だったのかなと。それはある意味新規の事業なのかなと思うんですけど。

例えば今の事業者がオッケーで、新規はダメですよっていう基準も判断するのが難しいのかなと。そうなったら、早い者勝ちみたいになっちゃうじゃないですか。それもちっと違うんじゃないかな。

今回廃止の報告があるように、無くなっていく事業者もあるということは、ちょっと問題があるんじゃないかな。判断するときには事業云々もあると思うんですけど、継続的にできるのかどうなのかな、ということも一つの判断材料になってくるのかなと思いますし、ドライバーの高齢化と先ほども意見ありましたけれど、それはたぶん従前に分かっていたことだと思うので、そういったことの計画も、どれぐらいまでみていくのかというのも、この中で皆さんで議論していただいて。いやいやあと3年くらいしか運転難しいんじゃないかとわかって認めるっていうのはやっぱりおかしい話だと思いますし、そういう基準もやっぱり必要なのかなと思うんですけど。ただ、10年やらんとだめだよ、って感じじゃなくて、おおよそ何年間かはある程度継続してやっていただける、とか。当然、イレギュラーなこともあると思うので、仕方ないにしても、そういったことも判断材料にしていけないといけないのかなと思いますけど。

(委員)

ちなみに申請来たときに窓口で4条許可取れないか、っていうことは聞いてもらってるんですね。

(事務局)

そうですね。その理由は、申請されたとしても運協で聞かれることもあるので、事前に確認させてほしいということで聞かせてもらっています。

(委員)

取れない理由としては、どのような理由を言われているんですか。

(事務局)

実際伊賀市のほうは、今3件相談があって、その内2件はそもそも福祉有償運送のことが分からずに来てくれて、ご案内してそこから相談無くなったんですね。もう1件は、金曜日に相談があって、一度検討します、と持って帰られたので、正式に4条許可が取れない理由、

というのは伊賀市のほうでは今は無いんですね。

（委員）

いわゆる福祉限定ってハードルは全然高くないんですよ。登録免許税が9万かかるのが嫌と言われたらそれまでやけど。基本は自分で書けるような申請書で4条許可出せますもんね。

（運輸支局）

二種免許が必要とかはありますけども。

（委員）

それぐらいですよ。そんなハードルが高い基準もないし、個人の人が作成しても通るような申請書と思うんです。それが分からずに、単に邪魔くさいからとか、取った後の報告があるだけで。市役所にそんな説明してほしいって言うつもりはないんですけど。結構簡単でそんなにハードルも高くないと思うんです。福祉限定に限っては。

（運輸支局）

一般に比べたら、ハードルは低いですね。

（委員）

実際そんなレベルなんです。いやいや4条許可取れるんじゃないのってところは多いと思うんです。それでせっかく4条許可取って、一般の営利の会社でも辞めていってるところもあるんですね、今のNPOの廃業、もしくは休止なのか。逆に株式会社とか一般社団法人で4条許可取っても何社かは継続できなくて辞めていってるっていう現実があるんで。この審査でどうするか、実際4条聞いてもらったけど本当にとれないのとか、もうちょっと慎重にしてもらって、協議会で決めてもらうのであれば、継続性のある事業者に継続してほしいし、せっかく出したのに2年で高齢化になって運営できなくなったというのではおかしい話だし、タクシー協会としても何でもかんでも歯止めするつもりもないし。NPOも、タクシー協会もうまく事業がまわるように、タクシー券を配布するなど利用者の利便性が良くなるようなかたちを行政として考えて欲しいなと思います。

（会長）

ありがとうございます。前回も言っていたいてくれますけど、4条許可ってそんなに難しいことじゃないと思いますので。まずはその4条許可の申請をしたのかどうか、分からないところもありますし、まず分かってない人には4条を勧めていただく、紹介していただくというところから始められたらいいかなと。

（委員）

福祉有償運送も介護タクシーも、正直、今、運転手が足りていません。そこが今一番大きな継続しづらい理由になってきています。今回は料金改定認めてくれますけど、介護タクシーさん4条許可とって、個別の枠増えて、それぞれ回る…、福祉有償運送でも許可出して2、3台でやっていくっていうかたちが、今後あるとして、非常に非効率ではないかと。生産性が上がらないと思う。やっていて感じるのは、台数を5～6台、多めに持って、伊賀市

中をカバーした方が生産性は上がる。生産性が上がるということは、維持強化というか、経済的な面での維持もしやすくなるので。3台以下やと、料金が上がったらどうなるか分からんけど、現状だとカツカツじゃないかなと思う。今後続けて10年、10年くらいは続けてもらいたいけど、2〜3台で動いている事業所だときついかと思う。

（会長）

ありがとうございます。なかなか、話をまとめるのが難しいところなんですけど、他の皆様方は、こういった基準が、とか、ご意見もしあれば、相談したいところなんですけど。

（委員）

名張市は送迎に特化してるところはないですよ。だいたい介護とか障がい者の施設絡みとかたちですよ。

（事務局）

そうですね。

（委員）

そこは、許可出してるんやんな。そういう事業体があれば。そもそも、介護と一体となっているのは違うと思っているんですよ。交通は交通、介護は介護、本当は分けて、身体介護が要るような人には保険制度で付き添いして。電車でもタクシーでも、交通媒体として利用するのが理想だと思う。無理に一本化にしてる法律は、ちょっと違うなあと思う。ここで議論したところで解決しませんけど。すごく複雑でややこしいというか、使い勝手が悪くなってきている原因かなと思う。

（会長）

他になにかご意見はございませんでしょうか。

（委員）

逆に利用者サイドから、もっと車欲しいよとか、十分足りてるよとか、そういうのは無いんですかね。

（会長）

そういったご意見は、市の方に入ったりはしていますか。市民の方から、増やして欲しいとか。

（事務局）

廃止に伴っての相談は実際あります。ただ今のところ次の受入先がどこも見つからないというお声はまだ聞いていないです。事業者一覧がホームページに載っていますので、その一覧をみて連絡を入れてもらうというかたちです。

（委員）

ってなると、足りているんじゃないの。基準はこちら（事業者）じゃなくて、利用者が利用できるかどうかを調べないと意味がない。その上でもっと増やそうとか減らそうとかいう話はここで協議したらいいと思うんやけど。

（会長）

そういうご意見が沢山あるのであれば、色々認めていって、もう少し事業に見合っただけの台数を、事業者を、協議会としても設定していかなければならないかなと思うんですけど。
(委員)

実際にいくつかの事業体が、報告では2つ、名張も1つ減るのかな。それ以外のところでもあるんですけど。

あとは基準ですよ。この人は福祉有償運送の対象者なのかそうじゃないのかっていうこの振り分けというか。病院に行く人で、普通のタクシーでも杖つきながら、タクシー運転手がシルバーカー出してくれたり、いろいろしてるんで。棲み分けも、どこまでするのかな。たぶん今の基準は安いかな高いかなんですよ。利用する側からしたら。料金が安いかな高いかな。だからこの料金の目安の引き上げは大事なかなと。よりタクシーに近い料金でやるっていうのは利用者サイドは苦しい人もいるけど、苦しい人は市から補助していくとかいうのがいいんじゃないかなと思うんですけど。

(会長)

利用料金については、今回は(タクシー料金の)8割まで、っていうのが出てきたんですけど、実はこの福祉有償運送に限らず空白地有償運送の方でも、例えば利用者が一回当たりの運賃が50円上がるとなると結構利用するのが厳しいと考えている方が結構な数いらっしゃるしまして、料金の値上げに関しても今回、こういう改正があったので検討していかないといけないんですけど、料金値上げに関しては先ほど運輸支局の方からもお話がありましたけど、一気に上げるのは絶対にやっちゃだめだと思ってしまして。徐々に、というかどれくらいまで、っていうのは慎重に考ながら上げていかないと、利用者の大幅減ということになりかねませんので。昨今の時代背景をみていると、値上げは致し方ないかなとは思いますが、それをどの辺りまで値上げしていくかというのは慎重に皆さんで意見を出していただいて考えないといけないのかなと思っています。

そうすると多少事業者が減っちゃうのかなと思うんですけど、そうすると福祉で今まで利用されていた方っていうのが移動困難者になっちゃうので。それこそ市とか県とかの会議になってきちゃうのかなと思うんですけど、その辺りを考え出すと議論がまとまらなくなってくるので、先ほどお話がありました需要の見極め、そこがやっぱり大事なかなと思う。今のところ新規の名簿だとか、市民の方のご意見だとか、そういうのでしか把握は難しいのかなと思うんですが。

他何かこんなアイデアありますよ、っていう案はございませんか。

(委員)

実際今、需要は増えてますか、減ってますか。

(事務局)

利用回数は減ってきていますね。

(委員)

たぶん名張市も減ってると思うんですよ。

(事務局)

そうですね、前の会議の時に出示してもらった各事業所の利用人数、その資料では事業所にもよるんですけど、増えている事業所もあったりはするんですけど、実際なぜ増えているのか、細かい部分について、増えているのがその時期だけかもしれないですし、そこまでの細かい確認まではできていない。やっぱり減っている事業もあります。

(委員)

名張市の例で言えば、だいたい平成15年くらいから今年の3月31日まで、「高齢者移送サービス」って、寝たきりの方専用、要介護5くらいの人に対してタクシーの補助金2万4千円を金券で渡してたんですね。この3月31日でそのサービス自体無くなるっていうことで。基本、救急車でいった方の帰宅方法を確保しなさいってことで24時間の契約やったんですよ。それがサービスも無くなるってことで、それだけ需要が減ってるのかなって、名張の例で言えば。もしくは名張市の職員が、救急車で行かれた方の帰りの送迎を、市職員が夜中出て行ってくれるのかもしれないですけど。実際その事業が、名張市の例として20年以上続いた事業が廃止になるということで。実際それだけ減られたのか、こちらの事業所が充実してきたので事業自体いらなくなったのかなっていう現状ですね、名張は。

(委員)

名張市は15年くらい前から比べると福祉有償運送の事業体が増えてきて、コミュニティバスもそうやけど、個別対応、施設型の事業所が増えた。結構重度の人がそっちに流れているのと違うかな。

(委員)

事業無くなったんで、もうウチも夜中に行かないですけど。利用者はそういう場合にどうするのか。高齢者の方、一人で帰らなアカン、救急外来で待ってる人をストレッチャーで送って帰らないといけない。

(委員)

ストレッチャー乗るくらいの人やったら、もう施設に入っていないの。

(事務局)

名張市ですっとしていた事業というのが、ストレッチャー移動しかできない方で対応していただいていたと思うんです。最近障害福祉室の方でタクシー券を出させていただいているんですけど、ストレッチャーではなくリクライニングの車いすを使わないと移動できないとか、車いすのままじゃないと移動できないとか、そういう方の利用が増えてきているという話は聞いている。そういう中でその方たちがどこの事業者を利用しているのかまでは把握できていませんが、そういう方が増えてきているのかなというのはあります。

(委員)

最初のころはよく、救急車搬送されたら、帰り迎えに来てってよく言われたけど。24時間体制じゃないんで、朝まで待ってくれって思うんですけど。一回だけ2時とか3時に迎えに行ったことがある。さすがにそんなのはしてられない。協議が調ったら料金を上げられる

んやろうけど、夜中、深夜料金くださいっていう訳にもいかないだろうし、日曜日出たからって1.5倍の料金もらえる訳でもないですし、でも従業員行かせたらその1.5倍の給料払わないといけない。ニーズはたぶん、一時のことを思ったら制度自体の理解度が上がってきているので、利用者の線引きがだいぶできてきたように思う。

人口比率はどうなんですか？増えてるの？伊賀市は減ってるというか、横ばいなんじゃないかな。

（事務局）

人口は減っているんですけど、高齢化率は上がっている。

（委員）

例えば10年前、1000人高齢者がいたけど今は1200人になってるの？

（事務局）

いつかの段階で減少に入ると思います。総人口は減っているので高齢化率は上がっているけど、近い将来減ってくると思います。

（委員）

と、なってくるとだんだんいらなくなってくるやんか。

（会長）

高齢者の方って、絶対数は減ってくるんですけど、例えば高齢者が少ないA地区の高齢化率が上がってきて、点在して皆さん住まわれるので、移動ということを考えると、移動自体の需要は若干減るくらいかと思うんです。運転手の数もその分減ってきちゃうので、恐らく各事業所に今の数くらいでいいのか、ひょっとしたらもう少し必要なのか、というところになってきちゃうんじゃないか。ただ、最近高齢の方でも元気な方が多くなってきているので、そういったところを見ると、需要が減ってくるかもしれないですけど。そのあたり予測がつかないものもありまして。

（委員）

あとは交通形態自体いろんなものが出来てきて、その辺の活用とか。もっと言ったらリモート診療しようかとか。それも国が進めていると思うんですけど。そういうのが当たり前になってきたら、当然移動ってということ自体減ってくるんでね。

（会長）

つい先日、県の方の会議で「メディカルバレー」って会議があった時にリモート診療の話も出ましたが、予算もたくさん付いて、って言ってましたけど。ただ利用者の方からしてみたら、リモート診療なんて信用できないって言う方もいらっしゃるし、やっぱり皆さん病院に行っている人々と話がしたいという一番の理由があるみたいで。リモート診療も、国とか県が考えてる理想ではなかなかいかないんじゃないかな。そういう意味ではまだ移動っていうのは、ある程度需要あるのかなと思うんですけど。

（委員）

日々進むことはなくても、10年20年というスパンで考えたら…。

(会長)

もっと認識とかそういうのが進んでくれば。

(委員)

世代も代わってくるやろうし、その辺の価値観も変わってくるでしょうね。今、病院に定期通院されてる方でも、熱出たら病院行きませんっていうのが横行している。熱出たら病院に行くのではないのかと思うけど。今はコロナが出てからその辺の意識も変わってきているんですけど。

(事務局)

すみません、さっきのことなんですけど、3年前に比べて500人減っています。

(委員)

肌感覚でそう感じる。

(事務局)

名張の人口推移ですが、人口は、名張市は減っているんですが。要介護要支援の認定を受けている方っていうのは、平成29年から令和5年までの推移を見ると増えてきている。逆に身体障がいの方は横ばいだったりするんですが、療育手帳を持っている方とか、一人で移動するのが難しい方が増えてきている実情があります。あと後期高齢者の割合、75歳以上の方の推計ということで、名張市の高齢者福祉計画等にも載っているんですけども、人口減少に比べて後期高齢者の割合が2020年から2030年にかけて増えていくだろうと。もっと長期的に見ていけば、という話がありましたので、推計で求めた2045年までの推計はありまして、そこまでは増えていくだろうという見込みであがっているという現状です。

名張市は一時的に人口が急増しているという部分がございますので、その世代が一気に高齢化していくということでそのような想定がされているという実情です。

(会長)

そのほか、ご意見ございませんでしょうか。

なかなかそうすぐに決められるかっていうと難しいと思いますので、ある程度、都度都度改正しながらという形にならざるを得ないのかなと思います。まずこの事務局から出していただいた資料8のところですね、先ほど皆さん見ていただいたと思うんですけど、この中で言えば、最初に4条許可の紹介もしていただきながら、その辺の可否をご確認していただくということが追加として必要なのかなと。なかなか需要が分からない中で新たな需要、需要というか、新たな利用者が出てきたというのは名簿で確認せざるを得ないのかなと。その名簿を見ていただいて、他の事業者じゃ厳しいよ、という判断をどこかでしないといけないのかなと思うんですけど、それが協議会とするのか、事前に考えていただくのか、事務局のほうの判断でしか仕方ないのかなと思うんですけど。

そのほか追加で何か、手続き上のところで、これも加えておいた方がいいんじゃないか、っていうのがあればご発言いただきたいんですけど。あわせてですね、需要はどれくらいな

のかっていうのがあると思うので、市民の方の意見を積極的に聞いていただいたりとか、いろんな集まりとか、事業者の感覚的なことも協議会でご報告いただいて、皆さんの意思統一させていただいて、少ないようであれば認めていかないといけないねっていう感覚を持ったり、飽和状態であるとなったら抑えていかないといけないね、といった判断になると思うので、そういった情報収集も積極的にやっていったほうがいいのかなという気がしております。

先ほど事務局からありましたように地域的なところってあるのかなと思います。事業者さんによってはそんな遠くまで行きたくないよっていう事業者もいるでしょうし、その地域的なところも判断材料として入れていかないといけない。そこは協議会のほうで、こうした地域とご報告していただければ、判断材料の一つにさせていただければと思うんですけど。

(副会長)

私あんまり分からないんですけど、運送の対価、今までは概ね 1/2 の範囲ということで、今度からはタクシー料金の 8 割まで上げてもいいですよと。今現在お支払いされているところからどれくらい上がるのか、一般的な料金で見てどれくらい上がって、どんなメリットがあるのか、例えば人件費が下がったりしますとか。

(委員)

単純に言ったら今のタクシー料金、福祉有償運送に限ったら 2 割減でとれるってことですよね。2 割引の… 1 割引って多いのかな。若干安い。

(副会長)

一般の事業者の方で、料金もらってますよね。その分の平均した額と、今回上がる分とはどう違うのかな。

(委員)

うちで言ったら平均的に一回乗ってもうたら、今の 1/2 の料金で 940 円くらいかな。

(副会長)

例えば三重地区で 1 km 434 円ですかね、初乗り料金で。そこから 200m 毎に 63 円って書いてくれてありますけど、今現在事業者でやってる料金設定って、もっともっと安いんですかね。

(委員)

事業者によるんですけど、うちはタクシーの半分をもらっています。だいたいそれに近い、若干安いくらいじゃないかな。福祉有償運送をやってる事業所やったら。

(副会長)

料金がもっと上がるってことですよね。利用者にしたら負担が高くなりますよね。

(委員)

高くなりますね。

(副会長)

使う側からしたら、すごく高くなるなど。

（委員）

だから今、支局の方や会長がおっしゃったように、一回に上げると使えなくなる人もいるし、例えば透析患者が週3回利用するとして、運賃の半分ぐらいでも市とか県が持ってくれたらいいんですけど、丸々上がった分がかかってきますから。

（副会長）

今現在、なんぼくらいなんかなって分ければね。この設定が妥当というか…。

（委員）

一応タクシー料金は決まっているので、それに対しての8割までっていう基準ができたので、今よりは上がりますよね。

（副会長）

8割までいいですよ、ってなってますもんね。8割までどんと上げるところも出てくるのかなと思ったんですけど。

（委員）

現実、最低賃金が上がっているんですよ。そもそも1/2の国の考え方っていうのは、1/2の半分っていうのは人件費を抜いた額なんですよ。ボランティアなんで、車にかかる経費だけでやりなさいと。あなたたちボランティアなんだから無償でやりなさい、っていうのがそもそも発想の原点なんです。でも今言うように継続して社会を支えるっていうことを言えば、人件費なしで人が来るわけじゃないですよ。ウチの運転手もみんな最低賃金ですわ。これ法律として破れないので、若い人が来ますか？って言ったら…。そうでなくても今は人がいないのに、最低賃金やったらスーパーやガソリンスタンドでアルバイトしていた方がいいと思いますよね。仕事も8時間、朝から晩までいられるかって言ったら、利用が無かったら帰ってもらうしかないんですよ。だって収入ないんですよ。雇用条件なんて、こんな制度では全然無理です。だから国に言わせてもらいました。こんな制度ではやれませんか。それが今の結果です。一応8割まで認めますって。

（副会長）

今までの輸送に関する料金っていうのは、ほとんどないのと同じですか。車に関しての料金は、利用者からはあまり取っていないと。

（委員）

1/2は基本的には取ってますね。事業所によって若干料金は違いますけど概ね1/2くらい取ってやりくりしてたり。介護保険の他の事業と併用してやらせてもらってるんですけど、今、その介護保険も厳しいんです。あんまり儲かるような事業ではなくてね。国は儲かっているように言ってますけど。現場の人は一切そんな風に思ってませんけど。

（副会長）

私の母が今97歳で、デイサービスに行って、送り迎えしてもらってますけど、そういう車代って減ってなかったと思うんですけど。

(委員)

デイサービスは車代をもらったら違法なんです。

厳密には単価の中に入ってますけど、基本的にはお金をもらおうと思ったら運送の許可が要るんです。だからデイサービスの送り迎えは基本的には無料です。一番費用がかかってくるのは透析患者ですね、料金を上げれば上げるほど、かなりの負担になってくる。当然その辺も今後考えていかないと。料金上げたので透析行けなくなりましたっていう訳にはいかないですね。お金を持ってる人はどうか知らんけど、厳しい人のほうが圧倒的に多いでしょうね。輸送代だけでひと月に3万〜5万ほどかかりますからね。

(会長)

そのほか、ございませんでしょうか。

あんまりまとまってない感じもあるんですけど、事務手続きにつきましては、今後あった場合には先ほど追加させていただいたようなところも加味しながら、最終的には協議会で、皆さんに議論していただいて決定することになると思いますので、申請があった際には当日に議論していただければと思います。

一点忘れてました。さきほど意見がありましたように、車両台数ですね、この辺りも審査時に加味してもいいのかなという気はします。すぐには分からないと思いますので、今後そういうところも見ながら協議させていただいたらと思います。

他、新規参入についてなにかご意見ございませんでしょうか。

それでは事務手続きについての流れにつきましては先ほどの通りで、今後はまずは進めさせていただくということにさせていただきたいと思います、ありがとうございます。

以上でご議論いただく内容は終了となりますが、何か、以前の事業所の廃止の方法だとか政府の改正だとか、その辺でなにかご質問やご発言はございませんでしょうか。

(委員)

今の料金値上げの話を聞かせていただいた中で、利用者の方の選択の中で高い低いがあるっていうときに、ある程度事業者の中ですり合わせた状態で上げていくのが理想かなと。非常に苦しい状態で経営されている中で、「料金を上げたいな」と思って上げた事業者が、料金を上げたことによって、利用者が料金の安い事業者に流れて、アンバランスな感じになっていくってことには…。

(委員)

当然そうなりますよね。でも、事業者が寄っていくらにしましょうって決めたら談合になるからね。それぞれ事業所の判断でっていう話になっちゃうんですね。正直なところ、ある程度の所までは全事業所に上げてほしいです。ただ、今言ったように他の事業と併用している事業体は、他から補填できる部分があるけど、今回辞めるところは福祉有償運送の事業しかやっていないところなので、1/2の料金では維持は困難ですね。ボランティアで、無償でやれるんかって言ったら、3年くらいだったら頑張ればできるやろうけど、5年10年となってきたら…、それこそ人を雇えばね。それくらいの規模でやるんやったら4条許可

を取ってやったらって思います。1～2台で回るんやったら、4条取ってやった方が料金もタクシーと同じ、場合によったら介助料金を取ってした方がいいんかなと。利用者もいくらでも費用払ってでも乗れるって人ばかりじゃないので、ある一定の部分では、特に障害を持っている人、年金生活している人、低所得の人たちがタクシーと同じ料金を払えるのかっていったら、月1回くらいやったらええやろうけど、週1回くらいの利用率になってくるとかなり厳しいんちゃうかなあと。

（委員）

さっき言っていた透析の方なんかになると週2回とか3回とかになってきますもんね。

（委員）

県知事にもご助力いただけないですかね。

（会長）

あんまり料金上げて8割となったらタクシー使う人も出てくるかもしれませんので。サービスもいいし安全性もあるから、ってことで。

（委員）

それも選んだらいいと思いますわ。ただ、今の法律では料金の高い安いは関係ないってうたっていますけど、実際利用する側からしたら当たり前やけど安いところ使いたい訳ですよ。

（会長）

そのほか、ございませんでしょうか。

（事務局）

念のため確認させていただくんですけど、手続き簡素化で添付書類が省略できるというところの中に、例えば運行管理であるとか、整備とかも省略できるとなっていますが、協議会に諮るときには付けるものはあるのか、それとも更新の場合は協議会でもチェックしないでもいいのか、その辺りがちょっと分からないのですが、あくまで支局の申請に要らないということでしょうか。

（運輸支局）

こっちの申請には要らない。更新の審議に必要であれば付けていただく。

（会長）

支局がいらない、簡素化してそういう風にやるってことなので、要らないでいいんじゃないですかね。

（事務局）

支局の申請書類と合わせるという形ということで。

（委員）

以前と変更がなければ要らないということですよ？変更があれば出すかたちですよ。

（事務局）

分かりました。

(委員)

料金改定はいつからオッケーになるんですか？通知は 11 月に出てるけど。

(運輸支局)

もう改定されてますんで。

(委員)

いつでもいいってことですか？

(運輸支局)

はい、大丈夫です。そういう要望があれば事務局に言っていただいて。

(会長)

どっちみち上げざるを得ないとは思いますが、それが早いのか遅いのかの違いだけかなと思います。

そのほか、ございませんでしょうか。

ありがとうございます、最後にその他というところで事務局から何かご報告ありませんか。

それでは以上で事項は終了となります。最後に何かございませんでしょうか。

ありがとうございます。それでは、意見も出尽くしたようですので、これを持ちまして、2023年度第3回伊賀地区福祉有償運送等運営協議会の方は終了とさせていただきたいと思えます。皆さん、お忙しいところありがとうございました。

(事務局)

今年度の委員報酬の方ですが、指定の口座へ3月末までにお振込みさせていただく予定です。なお、前回の協議会で費用弁償として旅費の支払いをさせていただくことになりましたので、支給対象となられる方については第1回と第3回の旅費の調査票を置かせていただいております。ご記入いただき、お帰りの際、机に置いておいていただければと存じます。

次回の運営協議会は今年の6月ごろを考えております。決定次第、文書でご案内させていただきます。よろしくお願いします。事務局からは、以上でございます。