

第47回 北九州市福祉有償運送運営協議会 議事録

日 時：令和元年11月5日（火）14：30～15：20

場 所：北九州市立福祉会館3階 31・32会議室

出席者：構成員9名（敬称略）

会長：岡田（西南女学院大学）、副会長：貞包（北九州タクシー協会）、塚本（北九州市都市交通政策課）、古賀（北九州市障害福祉団体連絡協議会）、田代（認知症・草の根ネットワーク）、是久（（代理）福岡運輸支局）、安武（自交総連福岡地方連合会）、山田（NPO法人通院介護センター「さわやか」）、平井（地域福祉推進課）

（事務局）森永、齋藤（北九州市地域福祉推進課）

議題1 福祉有償運送実施団体の変更に関する協議・報告事項について

事務局から、福祉有償運送実施団体（7団体）の変更に関する協議・報告事項について説明を行い、構成員の意見及び承認を得た。

【質疑応答】

（会長）事務局からの説明について、ご意見、ご質問はないか。

（構成員）北九州市社会福祉協議会の新規運転者名簿の「免許証の有効期限」欄に受講予定の方々の有効期限の記入がないようだが、事務局で確認しているのか。

（事務局）資料作成時点では受講予定のため確認していないが、運転者講習を受講後、有効期限等を明記した受講結果を事務局に送付いただき、事務局の方で確認している。

（構成員）利用者の増減について、1番の陽気さんの利用者の増が大きい、要因でご存じのことはあるか。また、社会福祉協議会の運転者や利用者の増減についての要因をご存じか。

（事務局）10月初旬から中旬にかけて各実施団体への実地調査を行った際の印象では、陽気さんの運営の特徴は、通院に限らず生活上のいろいろなニーズに応えるという点で、よく紹介があり利用者が増えていると聞いた。去年は、レクリエーション、例えば墓参りのようなものまで対応したという話や、断った例ではあるが遠方の病院から退院時の送迎の相談が来たという話もあり、かなり広い用途に対応していると聞いている。

社会福祉協議会の人数の増減については、定期的に、登録されている方で利用実績がない方について、意向確認をした上で名簿から落とすなどしたため、人数が減っているとは聞いていたが、利用者の増加については実地調査において理由等の確認はできていない。

社会福祉協議会は運転協力者と利用者のマッチングについてはなかなか苦労していると聞く。

(会長) 他に何かないか。「福祉有償運送実施団体の変更に関する協議・報告事項」について了承いただけるか。

(了承)

議題2 福祉有償運送実施団体の上半期報告について

事務局から、福祉有償運送実施団体（9団体）の令和元年度上半期報告を行い、構成員の意見及び承認を得た。

【質疑応答】

(会長) 事務局からの報告について、ご意見があればお願いしたい。

(構成員) 以前も指摘したと思うが、半年に1回提出する「月別報告書」について、「1台あたりの輸送距離」と「1台あたりの輸送時間」の計算方法が事業所ごとに統一されていないのではないかと。もう一度事務局で見ていただき、運輸支局の方もいるので確認して統一するなりしていただければと思う。各事業所でバラバラなところがあり、なぜこの数字になったのかというものもある。

(事務局) 確認をとる。運送台数の中には、登録上だけのものもあり、事実上稼働していない車がある団体もあると聞いている。そのため、一台当たりの数値を出したときに差異が出ていると思われる。

(構成員) 複数乗車の影響もあると思われるので、確認していただければと思う。

(構成員) 事務局が実地調査で訪問した際、印象的な事業所や、感じたことはあるか。

(事務局) 年間輸送人数について、平成30年度は3万7千人弱に対し、今年度は4万人近くになる見通しである。福祉有償運送が始まった時は年間約2万人で、10年で倍になっている。要因は、要介護者が増えたことと、透析患者の輸送が増えたことと思われる。

透析患者に関する対応は二通りある。透析の方を運送できない団体は、車線を固定させないといけないのが辛いという事情がある。その反面、固定客となるためできるだけ受けている団体もある。9団体を見ても事業性が高くなっている団体と、ほぼボランティアの団体と、分かれてきた印象がある。運転協力が1日フル稼働で運転している団体もある。市民活動なのか事業なのか、事業性が高いところと、そうでないところと分かれている印象がある。

(構成員) 運営に関して、利用者からの苦情などはあるのか。

(事務局) 実地調査で回ったが、苦情があるという団体はなかった。

(会長) 苦情がある方が本当はいいのではないかと。

(構成員) 運営側としては、本当はいろいろな話が聞きたい。実際に運転していて、利用者と話す内容は、ご家族のことが多い。運営に関する苦情で電話がかかってくることはない。ただ、ボランティアがお休みする時に代替りのボランティアも都合がつかず、断るときは申し訳なく思う。

(会長) いずれにしても、苦情が言いやすい状況になると良いと思う。

他に意見はないか。「福祉有償運送実施団体の上半期報告」について了承いただけるか。

(了承)

議題3 北九州市福祉有償運送運営協議会 運送基準の見直しについて

事務局から、平成30年3月27日付け九運公第78号、令和元年8月30日付け九運公第38号、39号公示にて、一般乗用旅客自動車運送事業の車種区分及び自動認可運賃等及び公定幅運賃の範囲について一部改正が行われたため、改正内容を基に作成した北九州市福祉有償運送運営協議会運送基準の見直し案の協議を行い、構成員の意見及び承認を得た。

【質疑応答】

(会長) 事務局からの説明について、ご意見、ご質問はないか。

(事務局) 今回、消費税の上げ幅に伴って、上限運賃が変更となった。実地調査を行った中では、上げ幅が10円と大きくないことから、これに合わせて利用料金を上げるまでは至らないようだ。

(会長) 距離に応じた料金はどのように算定するのか。タクシーのようにメーターは搭載されていないと思うが、自己申告によるのか。

(事務局) 団体により様々ではあるが、最初に目的地に行ったときに車のメーターを見て距離を確定させたら、今後はその距離で換算するという団体が多い。例えば工事による迂回で距離が延びたらその分上乘せする、ということはやっていない。専用のメーターではないという不自由さもあると思う。自己申告というほど大雑把ではないが、車のメーターで測った距離による。

(会長) 路地の入る道を間違えて遠回りになった、ということはあるのか。

(事務局) 会員制ということもあり、その方にとって同じルート、同じ距離で算定する。利用者に「何キロですね」とお互いコミュニケーションをとって決めるという団体が多いと思われる。

(構成員) 当団体では申し込みが来た時に、事業所において、自宅から目的地までの距離を測る。多くの方は1つのルートのみだが、若松区や小倉南区へ行く場合は2つ程度のルートを利用者に提示し、希望のルートの距離や料金をお互い確認する。一旦決めたら、迂回しようが、それ以上の料金は徴収しない。例えば、普段若戸大橋を通るルートの利用者が、事故で若戸トンネルを通らなければならない場合など、距離数は延びると思うが同じ料金を徴収する。

(構成員) 時間制はどのようなときに使用するのか。

(事務局) 時間制を適用しているのは社会福祉協議会のみ。報告2でもあったが、1運行あたり80分弱あり、ドアを出たところから用務を済ませて自宅へ帰ってくるころまでとなる。ボランティアを手配する関係もあるため社会福祉協議会は時間制となっている。他の団体は利用者を用務先まで乗せて行きそこで1回降ろして、その車がまた別の方のために動いたりすることが多い。他の団体は大体1運行が15分から20分の間。社会福祉協議会は、一応距離により料金が変わるのだが、もともとが時間制との比較としており、運行形態もドアを出てから最後に家に帰るまでの時間制。貸し切りのような状態。

料金については、最初に参入する際の協議の中でタクシーの料金体系のどの区分と比較するのか、福祉有償運送の運営について最初に協議をして、合意を取

ることとしている。

(構成員) 基本的な質問だが、利用者を家に迎えに行き、病院等にお連れすると思うが、家のお迎えは、玄関の中まで入って迎えに行くのか。どこまでされているのか。

(事務局) 福祉有償運送は、団体によっては訪問介護と組み合わせて事業をやっている団体もある。要件に合う要介護者であれば乗降介助が認められる。それは乗り降りの介助である。比較的介護度が重い方の中には、玄関の中まで入って、ベッドから降ろして、着替えるところまでを手伝い、身体介護サービス及び乗降介助サービスを付けて送迎するという方法があるとも聞いている。当然運転手が介護職員初任者研修(旧ヘルパー2級)以上の資格を持っていることが条件になるが、介護サービスとして玄関の中まで入って介助するという人がいる団体もある。運賃ではないが、そういう形の介護報酬を全体の収入として運営しているところもあるので、介護事業での余力を福祉有償運送に回すというところや、逆に、移動に関するサービスを持っているということで、訪問介護事業を選んでもらうという団体もあると思われる。

(構成員) 社会福祉協議会は介助はしないのか。

(事務局) ない。介護的、介助的なものをやるというのは従事者が介護関係の有資格者であることと、介護事業所であるという条件が必要である。社会福祉協議会はそのあたりはない状態でやる。その代わり、使い方は自由。介護介助のためというと大体通院など用途が限られる。社会福祉協議会は運送の用途は問わない代わりに、介護介助はやらない。

(構成員) 当団体では基本的にはドアツードアとなる。家の玄関から病院の玄関までが基本だが、たまに車椅子の方が透析室の2階まで迎えに来てほしいとボランティアをお願いしているようだ。ボランティアさんは「ここはボランティアであるから」という形で迎えに行く方もいるようだ。

(会長) 他に意見はないか。「北九州市福祉有償運送運営協議会 運送基準の見直し」について了承いただけるか。

(了承)

(会長) 以上で本日の議事は終了した。他に意見はないか。

(事務局) 次回運営協議会は2月開催予定。

(構成員) 社会福祉協議会の窓口にいろいろなパンフレットが設置されており、2月はいろいろな部署がいろいろなことをやっているようだが、県の方でこんなこと(「定年からはじめるボランティア」)をやっているのは知らなかった。福祉有償運送の運転者研修も1月17日に終わるので、2月だったら修了証なども交付されていて、受講者が元々持っている技能のこととか、受講後どこでボランティアをしたいという希望があるのか、従事するための資格要件や実施団体による人材育成とか、そういう状況が判るのではないか。実施団体によっては、運転者があと1人やめたら事業が成り立たないよ、とかいうところも結構聞くので、教えていただきたい。

研修がどのように有効に機能しているのか、していないのか。していないとすれば、何が必要なのか知りたい。なぜこれを尋ねるかということ、私、認知症のところでは社会福祉協議会に患者さんの移送をお願いしたが、規則(運送対象)に認知症という項目が入っていないということで昨年断られた。いまだにまだ

入っていないと思われるが。

そんなこともあって、これからのニーズに対応できるのかどうか知りたい。

(事務局) 毎回運転者研修は 20 名程度募集している。研修の定員はほぼ充足していると聞いている。

(構成員) 研修受講者は社会福祉協議会への登録が結構多い。

(事務局) 一つは、社会福祉協議会のシルバーひまわりサービスは、連合北九州さんの協力で、運転ボランティアができるよということ、協力者研修を受講して社会福祉協議会に登録する。ただ、平日は仕事があるのであまりボランティアとしては活動できず、休状態という方がいると聞いている。そういう方を含めての受講者であるのは間違いない。確かに稼働層、現役層の方々がボランティアできるのは自分が休みの日になったり、要請している数に比べて活動している方は増えていない実感があるかもしれない。

(構成員) 「定年からはじめるボランティア」という講座のチラシが社会福祉協議会に置いてあった。認知症講座だが、私も知らなかった。県の現役応援センター福岡オフィスの事業。いろいろなところがいろいろな講座をやっているが、なかなか有効に機能していない。講座の情報を実施団体が相互に知っていれば受講者に周知できる。福祉有償運送の運転者にも周知できないか。

(会長) 他に意見はないか。これで協議会を終了する。