

会 議 録

会 議 の 名 称	令和6年度第1回弘前市福祉有償運送運営協議会
開 催 年 月 日	令和7年1月31日
開 始 ・ 終 了 時 刻	10時30分 から 12時00分 まで
開 催 場 所	弘前市役所市民防災館3階防災会議室
議 長 等 の 氏 名	小川 幸裕
出 席 者	<p>(委員)</p> <p>会長 小川 幸裕                      副会長 阿保 博実          委員 下山 清司                      委員 溝江 義孝          委員 菊池 憲一                      委員 小山内 孝紀</p> <p>(登録申請団体)</p> <p>特定非営利活動法人 team. Step by step          特定非営利活動法人 銀河          特定非営利活動法人 光の岬福祉研究会          特定非営利活動法人 ケアサポートひまわり</p>
事 務 局 職 員 の 職 氏 名	<p>福祉部長 秋元 哲          介護福祉課長補佐 工藤 麻子          介護福祉課介護事業係長 吉本 照幸          介護福祉課介護事業係主事 丹藤 博孔          障がい福祉課長 成田 亜弘          障がい福祉課障がい者医療・給付係長 玉田 桃子          地域交通課長補佐 對馬 真理子</p>
会 議 の 議 題	登録申請団体に関する協議について
会 議 結 果	下記会議内容に記載のとおり
会 議 資 料 の 名 称	令和6年度第1回弘前市福祉有償運送運営協議会会議資料
会 議 内 容 ( 発 言 者 、 発 言 内 容 、 審 議 経 過 、 結 論 等 )	<p>1. 開会          2. 弘前市における移動困難者の現況について          3. 登録申請団体に関する協議について          4. その他          5. 閉会</p>

	<p><b>【次第2】弘前市における移動困難者の現況について</b>  &lt;事務局 説明&gt;</p>
(小川会長)	<p>ただいま事務局から弘前市における移動困難者の現況について説明をいただきましたが、何かご質問、ご意見等ございましたらお願いいたします。</p>
(小山内委員)	<p>8 ページの供給量④番、タクシー会社の輸送可能回数（想定）とありますが、これはタクシー協会からの実績を聞き取った数値だと思っていたのですが、7 ページの☆印の資格を持った運転者が移動制約者に対し一般車両で輸送を行える回数よりも多い数字となっているのは、タクシー会社が本来輸送を行える回数以上に頑張っているという理解でよいのか、お知らせいただきたいと思います。</p>
(事務局)	<p>8 ページの供給量④番の部分に対して、7 ページの☆印の資格を持った運転者が移動制約者に対し一般車両で輸送を行える回数以上にやってくれているというご意見だったのですが、供給量④番の部分に関しては障がい福祉課で行っている在宅心身障がい者タクシー等移動支援事業の助成等もタクシー会社さんが一般車両で輸送していただいております。そういったタクシー会社の協力で、輸送支援をしていただいているという認識であります。</p>
(小川会長)	<p>その他、ご意見、ご質問、ございますか。  では、需要と供給について、わずかな差ではありますが、供給よりも需要が上回っており、福祉有償運送の必要性が確認されたということでご了解いただけたらと思います。</p>
	<p><b>【次第3】新規登録申請団体に関する協議について</b></p>
(小川会長)	<p>では、次に次第3の申請団体に関する協議に移りたいと思います。今回は、変更申請1団体、更新申請3団体より協議の申し入れをいただいております。説明の手順といたしまして、事務局から大まかな説明をした後に、各団体の出席者か</p>

	<p>ら補足説明を行い、その後委員よりご質問等を受け付ける形で進めさせていただきたいと思います。ではまず事務局からご説明お願いいたします。</p>
(事務局)	<p>&lt;事務局 説明&gt;</p>
(小川会長)	<p>事務局の説明が終わりましたので、「特定非営利活動法人 team. Step by step」さんから順次、補足説明をお願いいたします。</p>
(NPO 法人 team. Step by step)	<p>今回、変更の補足ということで、知的障がいの方をメインにやらせていただいていたのですが、精神障がいの方も対象にしようということで変更します。あと、車両に関しましては、台数を増やしたほうが、劣化を防ぐためにも何台か車両を準備しておいたほうが良いのではないかとということで、今回増車させていただきました。以上です。</p>
(小川会長)	<p>では続いて「送迎サポートステーション Pegasus」さんをお願いいたします。</p>
(NPO 法人銀河)	<p>まず、ご質問に対する補足説明等をさせていただければと思います。対価についてということで算定根拠なのですが、我々福祉有償運送の他に、別な事業として放課後等デイサービス事業を実施しています。その中で送迎加算というお子さんの利用前後の送迎等の加算が制度によって定められており、そちらのほうが一回当たり 540 円なので、それに準じる形で価格の方を設定しております。タクシーとの比率でいうと非常に低い割合になってしまうかと思うのですが、これに関しては、今現在利用されている方が、学校に通うための補助として行っております。利用者は現在中学生がメインで、それぞれ義務教育の段階にあること。それと肢体不自由のあるお子さんがメインなんですけども、保護者の方の就労機会のフォローも含めて、子どもたちの就学をしっかりと、学校に行って学ぶ機会を補助していくという目的のもと実施している事業なので、そのあたり、価格の変更については考</p>

<p>(NPO 法人銀河)</p>	<p>えておりません。</p> <p>続きまして、添乗に関してなんですけども、今現在、先ほど、放課後等デイサービス事業を並行的に行っていると話をしたのですが、福祉有償運送の運転手、こちらの職員が兼務で行っております。やはり利用者のお子さんが重度の知的障がい及び肢体不自由のある子どもたちなので、そのお子さんとしっかり関係性が取れている職員であること。また、肢体不自由ということで、そういう対応が必要なのですけども、そのあたりその身体的な特徴等をしっかり熟知している職員でないと危険が伴いますので、そのあたり考慮しているところであります。今現状、価格もちょっと低いということで先ほどお話をさせていただいたのですけれど、そちらについてはあくまで就学のフォローという形がメインなので、人件費としてはそこだけで支えられる部分ではないのですけれども、その分放課後等デイサービスの業務と兼務で行っておりますので、割合としてはある程度支えられていると考えております。ただちょっと、現状その他の添乗員についてはつけられない状況ではあるので、運転手一名で対応している状況であります。</p> <p>対価を現状のままとしている説明は、先ほどちょっと軽く触れさせていただいたのですけれども、そういった形で、お子さんの就学の機会を補助すること。あと、毎日の送迎、学校への輸送に関して、やはりいくら金額が低いとはいえ、毎日そこをフォローする親御さんに係る負担っていうのは非常に大きいものになります。ですので、やはりそこを我々としても担保していけるように、現状としては、価格の向上については考えていないといった状況になります。</p> <p>最後に日常点呼などに関してなんですけども、運転前に、私、運行管理責任者なんですけども、私の方で、基本的には対面で、難しい場合はテレビ電話の方で確認しております。</p> <p>補足については以上となります。</p>
<p>(小川会長)</p>	<p>では続きまして「光の岬福祉研究会」さん、お願いいたします。</p>
<p>(NPO 法人光の岬福祉研究会)</p>	<p>4点事前に質問いただいておりますので、その質問にお答えしていきたいと思っております。</p>

(NPO 法人光の岬  
福祉研究会)

まず、単価についての算定の根拠についてなんですけれども、弘前市の移動支援の車両輸送型というサービスがあります。私どもそれを行ってはいないのですけれども、一回当たりが 1,000 円で、そういった中で利用者に負担なくやれる塩梅みたいところで最初正直スタートしているところであって、だんだん 650 円っていう中でいろいろ親御さんとかとも相談しながら決めていっているといったところではあるかなと思います。ただ、大体私たち 1 日平均 1 台が 20 キロ走っていますので、じゃあどんな内容で走っているのかって言ったら、私たちは弥生にある弘前第一養護学校と第二養護学校への通学を支援している。市内を回りながら概ねそれで大体、1 日平均 1 台 20 キロ動いている中で、2 台でガソリン代からすると月大体、約 1 万 3000 円くらいかなと思います。あとは朝は有償ボランティアという形で、人件費も少し乗せながらとか、そういったところでやりくりしていくと赤字の出ない程度にまずはやっ払いこうという中でいくと、今のこの 650 円っていうのが我々の事業を続けていく上では、大体こちらへんでいこうと行っているところです。実は私たちの背景の中でちょっと余計なことかもしれないけれど、この通学支援っていうのは今から 22 年前に私どもが、やはり親御さん養護学校というのが岩木山にあるので学校に通うことがすごい大変だった。第二養護学校、今は少し学校の開校時間というか低学年のお子さんも少し長くなりましたけど、昔は学校に行くのが 9 時で帰るのが 11 時 20 分だったんです。学校にいる時間が 2 時間 20 分なんです。それで黒石市とか平川市とか遠方の親御さんとかからですね、要は学校に行くって言っても学区の学校に行けないわけですよね。行けないっていうのはその子に障がいがあるからではなくて、学区の学校でその子を受け入れられないから養護学校に行っているわけですね。私たちがこの通学支援というのをスタートした背景というのは、やはり教育を受ける権利、機会をちゃんと守ろうというところからボランティアとしてスタートしたっていうのがこの通学支援の本当の一番最初のところです。ですからそういった流れの中で親御さんから無料というのはちょっと申し訳ないからせめて交通費だけ受け取ってくださいというやりとりをしながらスタートしていき、だんだんだんだんこういうことをやっていく中でやはり安全基準ってのも大事だねっていうところで福祉有償運送の指定を受けて、体制のものでやっ払いこうという流れとしてあって、確かに算定根

(NPO 法人光の岬  
福祉研究会)

拠っていうところでは、もちろん必要性としてはですねちゃんと安全を守る上での適正な利用料をいただきながら、継続していくことは重々私どもも感じながら、もちろん守れる部分はしっかり守りながら、今現在としてはやっているところですけども、根拠としてあるのは、非常に今のところできると赤字が出ない程度に、そしてやはり目的ってというのはそういった教育の機会を守っていくということにあるんだということをお少しご理解いただいた上で、まずこの部分を説明させていただきたいと思っていました。

続いて、添乗に関してなんですけども、添乗員については現段階で私どもではおりません。1人のドライバーに対して、一番多い時で今はお子さんが4人乗っていく形になっております。

3番目にご質問いただいているのは対価を現状のままとしている理由ってというのはまさに先ほどちょっと1番のところで説明させていただいた背景がありますけども、現状のままにしていることについて言うと、あまりにもですね、対価が例えば今タクシーの8割という金額でいくと、大体お1人方3万円くらいの利用料になると我々は計算していますけども、それを利用する方にそのまま請求するというのはちょっと私たちの方ではできないなど。現在利用している方々が8名いますけど、生活保護を受給している世帯の方もいます。現実的にそういった方々にこのくらい費用が掛かるので、我々の安全面とか、やっていく上での厳密な金銭的縛りが生じた場合、3万円いただかなければならないという状況になったときには、ちょっとやっぱり継続できなくなってしまうという考えでいくと、利用者にそういった選択をしてもらわないためにも、今のまま現状で何とかやっっていこうと考えているところでした。

ただですね、安全面というところはしっかり守っていかなくてはならないと本当に考えているところです。なので、4番目のところが日常点呼等安全管理についてというご質問を受けておりますけども、こちらの方はアルコールチェッカーを個々に行いながら、あと事務所に戻ってからも対面で行っていたり、朝の対面確認もそうですし、後は出発早い時間とかもありますので、その時には必ずLINEで出発のこれから行きますとか、連絡等々は必ず毎日行っているところです。

通学支援ということだけで考えていけばですね、我々はその部分だけで今、福祉有償運送というところ、主に中心に

<p>(NPO 法人光の岬 福祉研究会)</p>	<p>なっているのですが、一番ここで我々が必要性がない地域がどこかって考えていきますと、やはり養護学校がいいとか悪いとかじゃなくて、学区の学校に通えない状況が背景にあるということなんですよね。ですからそのあたりもですね、ぜひ私もこういう場で話す機会をいただいているわけで、皆様ちょっと頭の片隅に入れておきながら、障がいのある子は当然養護学校に行くんだっていうわけではない、当たり前ではない中で、当たり前の状況じゃないのに、学校行くときにお金がかかるから払ってくれよって私たちちょっと言いづらいんですよ。そこらへんもご理解いただきながら、我々の朝の通学支援をこれからを見守っていただき、また、皆様からご理解をいただいでですね、進めていきたいと思っていますので、よろしく願いいたします。</p> <p>私からは以上になります。</p>
<p>(小川会長)</p>	<p>背景も含めて、丁寧にあります。では最後に「ケアサポートひまわり」さん、お願いいたします。</p>
<p>(NPO 法人ケアサ ポートひまわり)</p>	<p>質問にあった1番の対価については、始めた当初からお話ししている通り、無料でも本当はいいです。ただ、介護保険の条件として通院乗降介助を取るために、一番最初の福祉有償運送をお願いしました。そこから、やはり生活保護受給者の方は払えないという事情がありまして、安くしていたのですが、3年前にあまり安いと言われたので10分450円にしたっていうのが本当のところなんです。大体病院まで行ったら、10分か20分、20分かかると900円。介護保険の通院乗降介助は1回1,070円に処遇改善加算24.5%足して1,332円。それを足すと、2,232円。対価としてはそんな感じです。</p> <p>後は事業者の付添いですが、福祉有償運送を始めた当初から比べると介護タクシーというものがありましたので、自分で病院で説明できる方にはタクシーを利用して通院してもらっています。こちらでやっぱり行って、病院の中で一緒に待つなければいけないとか、病状を説明してあげなければならない方に関しては、ついていかなきゃ駄目なので、今回も登録を更新したいなというところなんです。</p> <p>対価を現状のままとしている理由というのは、もう本当に当初からなのですが、生活保護を受給している方は払うの</p>

<p>(NPO 法人ケアサポートひまわり)</p>	<p>が大変だからです。 あと、日常の点呼安全管理は、訪問介護も行っているので、運転に関してだけでなく、毎朝検温とか血圧とかの健康をチェックして記録を残しています。あとは管理者が必ず毎朝対面で運転にかかわるか関わらないかは関係なしにチェックを行っています。</p>
<p>(小川会長)</p>	<p>それでは委員の皆様から、ご質問ご意見等がございましたらお願いいたします。</p>
<p>(下山委員)</p>	<p>安全はですね、やっぱり一番大事なことですので、日常点呼安全管理について各事業所さんからですね、個別に聞きたいと思います。まず Step さんですけども、今現在利用者は全部で何人いらっしゃるんですか。</p>
<p>(NPO 法人 team. Step by step)</p>	<p>9名です。</p>
<p>(下山委員)</p>	<p>点呼を始める時間は何時から始めていますか。</p>
<p>(NPO 法人 team. Step by step)</p>	<p>その日固定ではないので、ちょっとその日によって、出発時間って変わってくるんですけども、大体 6 時 50 分から 7 時 10 分くらいで、冬になればもうちょっと早いです。</p>
<p>(下山委員)</p>	<p>学校に行くんですよね。学校はどちらですか。</p>
<p>(NPO 法人 team. Step by step)</p>	<p>弘前第一、第二養護学校どちらも。</p>
<p>(下山委員)</p>	<p>点呼の内容ですけども、アルコールチェックはしていますね。体調、道路情報とか血圧はどうでしょう。</p>

<p>(NPO 法人 team. Step by step)</p>	<p>血圧はしていません。</p>
<p>(下山委員)</p>	<p>これ支局さん、血圧は義務でしょうか。</p>
<p>(菊池委員)</p>	<p>義務ではないです。</p>
<p>(下山委員)</p>	<p>点呼終わるのは何時になりますか。</p>
<p>(NPO 法人 team. Step by step)</p>	<p>先ほども申し上げた通り、スタート時間にもよりますが、6時50分から7時10分までに。</p>
<p>(下山委員)</p>	<p>学校までは何分ぐらいかかるんですか。</p>
<p>(NPO 法人 team. Step by step)</p>	<p>学校までは、また同じ回答になるんですけど、その日のメンバーによって場所が違いますので、スタートから学校まで1時間を割る場合もありますし、1時間半かかる場合も、コースによります。</p>
<p>(下山委員)</p>	<p>何を言いたいかと申しますと、片道1時間で、最低賃金が1,000円近くになっているわけですし、この一つの運行に対して最低賃金割れしているわけですよ。この現状に関しては、会長どう思います。</p>
<p>(小川会長)</p>	<p>最低賃金割れしている現状についてですか。</p>
<p>(下山委員)</p>	<p>その一つの作業について、仕事について、600円しかもらってないわけですよ。例えば、600円しかもらっていないのに、時間的には1時間もかかっていると、それ自体がおかしいですか。</p>

<p>(NPO 法人 team. Step by step)</p>	<p>うちの事務所にしましては1名につき 650 円いただいております。9 名今いるんですけども、確かに 1 名しか乗らない時があれば、5 名乗る場合もあります。平均して考えると 3 名で、今ガソリン代が大体 1 リットル 180 円と考えましても、3 名だと 1,950 円いただくことになっていて、それに対してバイパスでの 540 円、残りの 1,410 円が人件費に回すことができまして、これはあくまでも平均ですので、一応この最低賃金というところに関しては、何とか今ギリギリなんですけど、やっていけるかなあというふうに考えておりました。</p>
<p>(下山委員)</p>	<p>今、通達が出てタクシーの 8 割になったんですよ。ですから、利用者が 1 名の場合は完全に抵触していますよね。これ車両はセダン 4 台軽 1 台ってありますけども、最大人数 7 名は、これ運転手も含めてですか。</p>
<p>(NPO 法人 team. Step by step)</p>	<p>そうです。</p>
<p>(下山委員)</p>	<p>運転手が 1 名、生徒が 5 名、合計 6 名。それが何台走っているんですか。</p>
<p>(NPO 法人 team. Step by step)</p>	<p>1 日平均 2 台で走っています。なので、片方の車が 2 名の場合もあれば、もう片方の車が 5 名になる場合もありますし、その日のメンバー、ルートによって変わります。</p>
<p>(下山委員)</p>	<p>生徒さん 5 人なら 5 カ所回るわけですよ。それだと帰ってくるのが考えられない時間になりますよね。</p>
<p>(NPO 法人 team. Step by step)</p>	<p>ですので、利用者さんの自宅もまとめていけるように、2 台にしていますので、例えば、城東付近のお子さんが 3 名いらっしゃれば、その日はその 1 台でそこを賄いますし、別のところにいるとなれば 2 台目に対応するという形になっておりますので、最短でいけるようにシフトを組んでおります。</p>

(下山委員)	学校は何時から始まるんでしたっけ。
(NPO 法人 team. Step by step)	大体、8時から8時半着くようにしています。
(下山委員)	わかりました。
(小川会長)	<p>下山委員からの質問に対して、個人的な見解となりますが、最低賃金割れはしないほうがいいです。高い賃金が支払われると事務所の方々の生活は安定しますので、上がるに越したことはないと思います。ですが、今ご説明いただいた通り、事業所はぎりぎりまで運営できる範囲で、事業所の継続性と、その継続性を担保する安全性を確保されています。下山委員が従来ご指摘されているように対価を上げていくことで事業所の安定性は増すかもしれません。しかし、対価をあげたことで、これまで利用されてきた方々が大変苦しい思いをされ、利用さえも困難になりかねないこと、教育の機会を奪われたり、通院ができなくなることを避けるために、ギリギリのラインを探っているという説明を事業所様からいただいておりますので、賃金は上がったほうが良いとは思いますが、現実には難しいと考えています。</p>
(下山委員)	タクシーの8割についてはどうですか。
(小川会長)	今回主に8割という数字が示されていますが、その8割という数字の捉え方がまだ安定していないように思います。そこを運輸局から説明をお願いします。
(菊池委員)	<p>対価の設定に当たっての考え方ということで、旅客から収受する対価は79条の8及び施行規則第51条の15の規定に基づき、以下に掲げる考え方に従って定めるものとする。旅客から収受する対価の水準ということで、実費の範囲内であると認められること、営利を目的としていると認められない妥当な範囲内であることとまとめられておまして、具体的</p>

(菊池委員)	<p>には、運営の対価として地域に適用されるタクシー運賃の約 8 割、これは東北運輸局において公表しているものであること。ただし、地域公共交通会議において調った協議結果に基づき、8 割を超える運送の対価を設定することも可能です。</p> <p>なので必然的にといたしますか、全てが 8 割の金額っていうことではなくて、後はそれぞれの事業所での計算であれ考え方であれ、こちらの協議会の中で承認されれば問題ないということでございます。</p>
(下山委員)	<p>はい、ありがとうございます。これは最近の通達で 8 割っていうのが示されましたが、これ上限の 8 割であって、それ以下でもいいということなんですよ。</p>
(菊池委員)	<p>当然、それ以下もそうですけど、先ほどお話した通り、8 割を超える場合であっても、その理由を協議会の方で調べて、認められれば超えることも可能ということですよ。</p>
(下山委員)	<p>以前までは 5 割までは対価を上げていないといけなかったんですよ、本当は。今言われた通り、8 割超えてもいいし、8 割以下でもいいんですけども、昔からあった事業所は 5 割はやって欲しいってことなんですよ。そうでないとタクシー業者に仕事が来ないんですよ。我々の業界の話で申し訳ないですけど。当然、600 円、650 円の方に行きますよね。我々 6,000 円ですからメーターで換算したら 10 倍高いんですよ。</p> <p>市役所の方は例えば Step さんに利用者さんが行ったと、市役所ではどういった指導をなさるんですか、その事業者に対して。役所で利用者を斡旋しているわけではないですよ。例えば、Step さんから精神障がい者のお子さんの親御さんが来た時、それを Step さんからきたからどうぞとやるわけですか。</p>
(事務局)	<p>対価の設定の大前提は、まずは旅客から収受しようとする対価は実費の範囲内であると認められること、営利を目的としていない妥当な範囲内であることが求められること。そうした時に今 Step さんがおっしゃった通りに、1 台につき、3、4 人</p>

(事務局)	<p>の利用者がいれば人件費も燃料費も賄えると。これがまさに営利を目的としていない実費なので、それに基づいて Step さんが行っているのであれば、それはそれで仕方ないのではないのでしょうか。</p>
(下山委員)	<p>いや、それはおかしいですよ。最低賃金に満たしていないのに。</p>
(事務局)	<p>最低賃金というのは、時給が最低賃金であって、Step さんの抱えている 1 日の業務が、その時間のタクシーの運送料金にはならないと思います。その人を運送のために雇っているのであれば、確かに最低賃金を割るかもしれないけど、運転する人は施設で 1 日の業務のため、年間を通して雇っているわけですから、運送の一時間から一時間半からの料金がイコール最低賃金に結びつくことにはならないです。</p>
(下山委員)	<p>わかりました。それではですね、資料 2 を見てください。既存のバス・タクシー事業者による輸送サービスの提供が困難な場合には、本協議会をもって道路運送法の登録を受けられるとあるけども、まず、タクシーやバスに相談なくして、この値段でいいということで、役所でこれやってくださいということになるんですか。</p>
(事務局)	<p>業界の皆様にも、毎回ひとつひとつ相談するわけにはいかないと。まずあくまでの施設の利用者の利便性に応えるためにやっているのであって、公共交通全体の話にもっていくのはおかしいと思います。</p>
(下山委員)	<p>運輸支局の菊池さんはどう思いますか。</p>
(菊池委員)	<p>協議ですので、この場でバス事業者さんタクシー事業者さんの代表として今回下山会長がお話になられていますけども、こういった場をもって、ご意見いただいているという</p>

(菊池委員)	<p>ところが、これまでの経緯でお諮りしてご了承いただいた金額ということでの私は認識でいます。先ほどのように、タクシー事業者さんバス事業者さんに毎回毎回聞いて確認するというのはやはり現実的ではないのかなと思いますので、こういった協議の場において委員として参画していただいて、ご意見いただいて、そこで全体で協議を図っていただいた結果ということで私はとらえております。</p>
(下山委員)	<p>東北運輸局長による公示第 79 号の自家用有償旅客運送者が利用者から収受する対価の取扱いについてですが、その中にですね、タクシーの半額等、必要以上に価格の安いことを煽って会員等の募集を行ってはならないとあります。もちろん煽って募集しているわけじゃないと思いますけども、昨年先ほど言いました通達でタクシーの 8 割と示されたところです。当然現実として、安いほうに利用者お客さん流れますよね。600 円の 6,000 円ですから、簡単に言ったら。例えばこれタクシーに誰も来ないんですよ、お客さんは。この現状をやっぱりわかってくれないとよくないんじゃないですか。タクシー会社も福祉車両を準備して住民の体制を整えているわけですから。やっぱりこういう仕事というのはタクシー会社と協議したうえで、相談してほしい。確かにこれは先ほどあった通り生活保護を受けている方だと、当然 3 万円の話も出ましたし、払えるわけじゃないですよ。我々が何言いたいかって言えば、この子どもたちに対して自治体が補助すべきだと。去年も言いましたけど、全然弘前市はこの子どもたちに補助していません。やっぱり三方よくするためには、最低でも足りない部分を自治体が補助して三方よしで、事業者よし、タクシー会社よし、利用者よしてそういうふうにしていくのが当然じゃないですか。</p>
(事務局)	<p>まず、自家用有償旅客運送の種類として、交通空白地有償運送と福祉有償運送があります。福祉有償運送というのは市町村や NPO 法人等が単独で公共交通機関を利用できない身体障がい者等を対象にとあります。ですから、子どもが単独で公共交通を利用できないという事情があるからこそ、各事業者で申請しているわけなんです。タクシーとかバスとか下山委員の話は交通空白地有償運送の話であってこれと同じく</p>

<p>(事務局)</p>	<p>はしてもらいたくない。だから、子どもたちがどうだこうだ      ったのは当然わかりますけども、各事業所でこの額でやれる      っていうのだから、わざわざ市が補助する必要は今のところ      感じないので話しているのもあって、公共交通の補助はまた      別個の話ですから、あくまでも福祉有償運送に関して、その      子どもたちの補助金については、当然事業所で、これ以上大      変で運送費がかかってしょうがない、なんとかここについて      補助金を出してくれっていうような相談があれば検討する余      地はありますけども、現在のところ、皆様が上げている通り、      この価格でうちはやっていますっていうのであれば、これ      に市の補助は必要ないと思います。</p>
<p>(下山委員)</p>	<p>余計なお世話かもしれませんが、事業者の皆さん、物価      もみんな上がって人件費も 1,500 円までだんだんあがって      いくわけですよ。その中でもその仕事を続けていって急いで死      亡事故でも起こせば、それでいいんですか。皆さんも自治体      にこれ補助出してほしいって言うべきじゃないんですか。</p>
<p>(NPO 法人光の岬      福祉研究会)</p>	<p>まず整理からしていくと、こういったところの費用に対し      ての補助の訴えとか、金銭のこういう幾ら幾らっていう根拠      までは示していないですけど、こういう課題があるというこ      とは福祉事務所とももう共有はできています。やはり、ただ      学校に通うためのというだけじゃない視点で私たちの福祉活      動というのはあるので、その通学っていう視点だけから考え      ていくと、その補助があったほうがいいというのは、例えば      教育の方であれば、教育奨励費っていう中からの一部分が出      ているのと、あと当然、何かしたそういった特別、やはり本      来であれば学区の学校に通えるっていうところが可能でない      お子さんたちに対しての何らかの補助があれば、体制があれ      ば、それに越したことはないのかもしれませんが。ただ、今そ      れで福祉の全体の課題を解決できるかと言ったらそういうわ      けでもないです。やはり、福祉のそういったお子さんたちの      大きな課題は弥生という場所に養護学校があって、なんで学      区の学校に通えないんだろう。いわゆる私たちがよく会う子      どもたちが何で学区の学校に通えないのか、その通えない社      会っていうのはどんな社会なのかっていうところに、やっぱ      り根本が置かれていくので、通えるか通えないか、事業がも</p>

(NPO 法人光の岬  
福祉研究会)

つかもたないかっていうだけの論点で私たちの方は、ちょっと整理ができていないところでもありますけども、ただ、しっかり安全なところを守る上で、必要な費用というところで不足する点があるのであれば、やはりちゃんとそこは守らなければならないので、それに該当する費用として補助があれば、大変それは我々、今やっている事業としてはありがたいなというふうに思います。ただ、これ我々の方、それぞれの事業の理念があるかもしれませんが、私たちは通学支援を始めるときに通学支援が必要じゃない社会がなんとかできないかな、養護学校に通わなくてもいい地域ができないのかなっていうのが、私たちの考えの中にもありました。ですから、公共のそういったバスもタクシーもそうですけど、もちろん料金っていう大きなバリアがあるかもしれません。ですけども、そういった人たちがバスに乗っても安心していける。タクシーに乗って、タクシーの運転手さんすごく優しくったんだよね、だからまた使いたいなって思えるような社会だったり、やはり料金のバリアもありますけども、もちろん公共施設、公共のそういった移動、バスとかタクシーっていうだけじゃないですけども、もう少しなんかいても安心できるような地域っていうのがやっぱり我々の狙いの中にあるので、下山さんからいただいた中ではもちろん補助という支援っていうのがあれば、すごく今現状の中ではありがたいですけども、目指すべきところっていうのは、我々はもう少し広い視点の中でやっていきたいなというふうには思っています。

ちょっと余談ですけども、我々の組織の中で、今、能登の方の支援があります。大変なことになっていますけど、能登の方で私の友人もこの間、もう2回ほど支援の方に行っているんですけど、障がい福祉の方にきている要請が何かって申しますと、どうしても輪島市とか近辺のですね、福祉事業所の方に通えなくなっちゃったんですね。でも、遠方のところに福祉事業所開設してやっているんですけども、やはり移動が、車での移送が難しいですね。地元の事業所に行きたいけどもやっていないから、遠方の事務所に行くわけですね。そこをなんとか手伝ってもらえないかっていうのが、全国の障がい者団体の方から我々の方に来ているわけですね。私たちが朝の学校の通学支援をやっているのはそれなんですよ。小学校1年生から、義務教育であれば、中学校までですけど、その9年間の間、本当は地域の学校に行けるかもしれないけど行けないっていう中で、それが端から見れば当たり前なのかも

<p>(NPO 法人光の岬 福祉研究会)</p>	<p>れないんだけど、障がいのある子どもはもう当たり前じゃないけど、でもよく考えてみれば学区の学校に通うのは当たり前だけでも、当たり前じゃない社会、当たり前じゃない中をそうやって通学っていう形だったり、能登であれば、自分の行ける、その地元の事業所に行けるのに行けないから、遠方に通園するわけで、そういった中で車の移動支援というのがあるわけですね。私たちはだからそういった流れの中で意識の中でやっているの、そういった被災された人たちに申し訳ないですが、事業をやるためにはもう少し値段を上げなきゃダメなんですっていうところで、8割と決まっちゃったからなんとか払ってくださいって震災で困っている人たちにですね、利用料、タクシーの8割分払ってくださいってやっぱ言えないですよ。私たちは、そういった意識の中であるんだっていうのもですね、ご理解いただきながら、ただ本当に思うのが、下山さんのおっしゃる通り、安全面だったりとかっていうところが、人の命を乗せて走っている点ではですね、しっかり守るべきもの、最低限のところというよりは、普通にちゃんと当たり前やらなければいけないことはやらなければならないなど。それが足りない部分があって、そこにお金がかかるのであれば、もう少しやはり補助なりなんなりってのはやっぱり必要になってくるのかなというふうには、私自身は整理しているところです。下山さん、私の意見としてはそう思っていました。</p>
<p>(下山委員)</p>	<p>いや、まったく私としてもそう思います。ただ通学支援じゃなくて、今度就労支援の方も、その子どもたちが大人になって働いていくわけですね。けども、バスとかが減便になっていくとか、本当にどうやって仕事をしていくのだろうなって思いますよね。これに対してはやっぱり支援してもらわないと。仕事できませんよね、障がい者の人たちが。これもうやっぱり自治体で考えてほしいなと思いますよ。</p>
<p>(小川会長)</p>	<p>主に教育、通学のところの話、たくさん情報提供いただきましたので、ぜひ、通院のところの情報も、ご意見、お考えも有るでしょうから、ひまわりさん、いかがですか。</p>

<p>(下山委員)</p>	<p>ひまわりさんに一つ質問あったんですけども、理事長の別法人所有の車両を使っていますけど、理事長さんの車を使っているということですか。</p>
<p>(NPO 法人ケアサポートひまわり)</p>	<p>いえ、違います。理事長の会社の保有車両です。</p>
<p>(下山委員)</p>	<p>ありがとうございます。</p>
<p>(小川会長)</p>	<p>今回は表現を修正していただければと思います。では最初に戻って、生活保護受給者の方や生活困窮者の方の通院を支えていらっしゃるという話でしたので、これまでの議論を踏まえて、いろんな気持ちやお伝えになりたいことがあると思います。ぜひお願いいたします。</p>
<p>(NPO 法人ケアサポートひまわり)</p>	<p>逆に今までの介護タクシーっていうところが、タクシー業界さんのことも、今まで何回か福祉有償運送運営協議会に出てきて、そうだよなとわかるところもあるんですよ。実際介護保険を使っている方たちの中では、介護保険の方が1割ですむから安いっていう方もいて、それで多分、通院乗降介助はこの金額になって、病院の中はゼロ、身体でとる場合は別だけど、ゼロっていう形に落ち着いたのかなと私は受け止めていたんですね。で、やっぱりこういうふうになったことで他の事業者さんは通院乗降介助はやらないっていうことはよく聞いているんです。やっぱりそれは、その最低賃金だったり、職員を雇っている中で、それをメインにやっていくと成り立たないからというのは聞いています。なので、今本当に介護タクシーもやってくれているということで、自分で説明できる方は通院を介護タクシーさんの方をお願いして行ってもらっている状況なんですけど、ただ、説明ができない方、認知症が酷くてとか、一人で乗せて行くわけにはいかないので、そこに関してはやっぱりこちらで連れて行かなければいけなくて、本当は無料でもいいんですけど、ちょっとそういうわけにはいかないから、この金額っていうのを定めさせていただいて、できるだけあとは家族に行ってもらったりとか、職員が足りないこともやっぱり今あるので、その家族の</p>

<p>(NPO 法人ケアサポートひまわり)</p>	<p>対応とか、介護タクシーのほうにお願いしてっていうのをメインにしているんですけど、それでもどうしてもっていう方がまだ今いるので、今回お願いしたい。ただ、今お話を聞いてると、子どもさんのことに関してはまた、この介護保険の部分の訪問介護やっている私どもとはまた状況が違うんだなと思って、今日、なんか改めていろんなことあるんだと今考えているとことです。</p>
<p>(小川会長)</p>	<p>ありがとうございます。</p>
<p>(下山委員)</p>	<p>後、私一つ思ったのは、太田さんの話聞いて、これ2、30年前からのこういうスタートで始まってきている。このスタートの時点から、やっぱりこういう値段設定はおかしかったと思いますよ。タダ同然でやって、それでできればいいのかもしれないけども。太田さんの話をさっき聞いて、30年位前からこれやっているというのが実態で一向に直ってないですよ。私はそう思います。</p>
<p>(小川会長)</p>	<p>ありがとうございます。現在、福祉現場だけでなく教育現場も、制度の中で報酬が出ないところを事実行為などで繋いでこられ、その献身的な努力の結果、現在の体制が何とか維持されていると思います。このような状況を抜本的に変えていくタイミングに来ているのではないかというお話を下山委員からいただいております。いわゆる人口減少をはじめ、物価や人件費の高騰によって、タクシー業界だけでなく福祉業界でも人材確保が難しく、事業継続が難しくなっているということは全国的に報道されている通りです。このような中で、いつまで現状を維持していくのか、今回の議論で強くご指摘をいただきました。一方で、この協議会の中では、議論できる範囲が限定されることも確認されました。今後は、地域共生や重層的支援体制整備という市の計画などとバランスを図りながら議論をしていっていただく必要があると思います。今、目の前にいる人たちの通学そして通院をどう支えていくかということをこの協議会で議論します。アクセス困難者全般への支援の仕組みの改善、構造的な欠陥を改善していただかないと、事業所もタクシー業界も疲弊し、行政も対応に苦</p>

(小川会長)

しむというところが、改めて確認できたということは、大変意義のある議論だったと思います。ただ、下山委員から、「前回もお話ししましたよね」というお話から、1年間状況が変わっていないということや、情報共有が不十分というところもあるかもしれません。今回の議論は議事録に残されますので、課題として提示されたことは、改善、情報収集なりを踏まえながら、対応していくということが必要だろうと思います。これから、福祉有償運送の事業所の更新変更等についてこれから決をとるわけではございますが、「できませんよ」となった場合、これらに代わる運送の手段が実際にあることが確認できておらず、兼務などを用いることで十分な対価を出せないということが確認されました。ただ、これまでの議論通り、8割というものが新たに設定された中で、1割2割の金額で、そのまま続けてもいいのかということも議論していく必要があることを確認したいと思います。

そろそろ議論は尽くしたと思いますので決議に入りたいと思いますが、その他追加でご意見等ございますでしょうか。

(小山内委員)

はい。今日いろんなご意見があつてですね、非常に大変だと思っておりますけども、まずは整理したいのは、福祉有償運送を利用する方の視点で立つと、やはり一人ではなかなかバスやタクシーに乗れないような方々、障がいですとか様々なことがあつて一人では乗れない。また、お子さんの利用も多いようですが、そういった方のことをよくわかっていないとそのお子さんが安心して移動できない。そういったような方々がやっぱり移動するために必要なところを非営利活動法人の皆様頑張らせていただいております、非常にありがたいなと思っております。これまでの福祉有償運送ではなくなったときにどうするかというところがですね、また市役所として求められるかと思っております。そういった意味では今福祉有償運送を利用している方々をタクシーやバスの利用に促していくことは、移動することが難しくなってしまうような場面もあるんじゃないかなと。そういった意味では役割分担がうまく、共存できているのではないかと思います。これからこういった動きなりまた変化していく中でですね、また課題が出てくれば必要な支援というのは、やっぱり考えていかなければならないかなというふうに思ったところです。以上です。

(小川会長)	<p>ありがとうございます。ご指摘の通り、いわゆるアクセス困難者について、弘前市、広域としてどう考えていくのか。弘前市だけの問題でもなく、過疎地域においては孤立の状態にあったり、身寄りのない方がこれから増えていく中で、病院すら通えない、また家から出られない方がどんどん増えてくるということは課題となっています。上部の会議の中で、このアクセス確保についてはご協議いただき、方向性をお示していただいた上で有償運送という、実際に運送確保することを議論する協議会の中で検討を続けていきたいと考えています。</p>
(小川会長)	<p>それでは、申請団体に関する質疑を終了としたいと思います。採決に移ります。</p> <p>地域における福祉有償運送の必要性を認めるとともに、今回協議した4団体（4事業所）の事業について合意することにご異議はございませんか。</p>
(全委員)	<p>異議なし。</p> <p>採決がとられ、登録申請団体4団体の登録申請について可決された。</p>
その他必要事項	なし