

久留米市福祉有償運送運営協議会
令和5年度 第1回 会議事録（要旨）

開催要領

- 1 開催日時：令和5年5月31日（水曜日） 10時00分開会 11時15分閉会
- 2 会場：市本庁舎3階 301会議室
- 3 出席者：委員12名
東委員（代理：赤松）・濱崎委員・豊福委員・坂井委員・永松委員・奥村委員
・飛永委員・篠倉委員・森委員・吉田委員・宮原委員・青井委員
事務局
長寿支援課4名：（古賀課長・鹿毛補佐・段野主査・萩原）
障害者福祉課：下津浦補佐
- 4 欠席者：なし
- 5 傍聴者：なし

議事次第

1. 開会
2. 説明
(1) 第2回会議での意見のポイントについて
(2) 久留米市内に事業所を有する福祉輸送事業限定事業者アンケート結果について
3. 協議
(1) 久留米市における福祉有償運送の必要性について
4. その他
5. 閉会

配付資料

- ・ 次第
- ・ 資料1 第2回久留米市福祉有償運送運営協議会での意見のポイント
- ・ 資料2 久留米市内に事業所を有する福祉輸送事業限定事業者アンケート結果
- ・ 資料3 福祉有償運送をとりまく久留米市の現状について
- ・ 資料4 タクシー事業者、福祉輸送事業限定事業者と福祉有償運送との比較
- ・ 資料5 久留米市福祉有償運送運営協議会委員名簿
- ・ 参考資料1 令和4年度第2回久留米市福祉有償運送運営協議会会議事録
- ・ 参考資料2 久留米市福祉有償運送運営協議会設置要綱

議事録

1. 開会
事務局より委員総数12名のうち出席12名で、「久留米市福祉有償運送運営協議会設置要綱」第6条にもとづき、会議が成立する旨の報告。
会議の公開について 会議内容を公開する旨の報告
会議の傍聴について 傍聴希望者なしの報告

2. 説明

- (1) 令和4年度第2回会議での意見のポイントについて、資料1を事務局より説明
- (2) 久留米市内に事業所を有する福祉輸送事業限定事業者アンケート結果について、資料2を事務局より説明

○質疑応答

- 副会長: 資料2の車両稼働率について、40といった数字が並ぶ中で1や3といった数字もあるが、これも稼働率で間違いはないのか。
- 事務局: 事業者に確認したところ、間違いはないということだった。
- 委員: 資料2のアンケート結果を見ると、福祉輸送限定事業者の稼働率平均は30%を下回っている。十分、タクシーと福祉輸送事業限定事業者だけでまだ対応できる範囲であると思う。
- 副会長: コロナ禍後のタクシー事業の動向はどのようなか。
- 委員: 地域での格差はあるが、久留米市ではコロナ禍以前とまではいかないが、利用者は増えてきている。
- 委員: 一般的にタクシーのドライバーは年々減ってきており、市内でも3分の2ほどになってきている事業所もある。夕方から夜にかけて福祉の対応ができるタクシードライバーはいない。
- 会長: これまでの会議の中で、タクシー会社ではカバーできない部分を福祉有償運送がカバーし、お互いに支えあう仕組みづくりがあればという意見もあった。今回、市内に福祉輸送事業限定事業者が26社あることが分かった。
この事業者について、市民への周知が足りていないと感じる。障害者の利用実態を含めた意見を伺いたい。
- 委員: 障害の種類によって異なるが、若い人で車いすに乗っている人は、自身でバスに乗って移動することが多い。年配の方ほどタクシーに乗って移動する。
何かあったらタクシーでという認識が強いため、もっと様々な移動手段があることについて、情報提供があると良いと思う。
- 会長: 市内には、福祉輸送事業限定事業者これだけあることを周知し、その稼働率を上げる取り組みが必要であると感じる。
- 委員: タクシーに乗る際に市の福祉タクシー券を使えば、距離にもよるがタクシーと福祉有償運送との金額に大差はない。また、市内のタクシー、福祉輸送事業限定事業者の稼働率がこれだけ低いのであれば、まずは稼働率を高くすることが重要であると思う。稼働率を見ると、福祉有償運送は現状では必要ないと言わざるを得ない。
- 委員: 福祉有償運送を導入し多くの移動手段の選択肢を増やすよりも、移動手段を利用する状況になった時に実際に利用できるような情報の周知が必要であると思う。
- 委員: 今回の議論からはずれるが、前回までの会議で事務局より示された、福祉有償運送の運営指針ではNPOが福祉有償運送の輸送サービスの対象者を審査するとのことだったが、その後、監査する体制がないのは問題である。

(3) 各種事業者間の制度の違いについて、資料4を事務局より説明

○質疑応答

会 長：先ほど委員が述べていた福祉有償運送輸送サービス対象者への審査について、事務局より説明を願いたい。

事務局：現段階では監査に関する具体案はないが、チェックシートを作成し、そのチェックシートを用いるなどの仕組みは必要になってくると考えている。

3. 協議

(1) 福祉有償運送の必要性について

○協議

会 長：各事業の制度の違いと福祉輸送事業限定事業者のアンケート調査結果を踏まえ福祉有償運送の必要性について各委員にご意見いただきたい。

委 員：タクシー、福祉輸送事業限定事業者などの緑ナンバーの車は、運輸局の指導の下、運行管理者を選任し、安全管理することが求められているが、白ナンバーで運行できる福祉有償運送はその義務付けがなく、安全管理に懸念がある。

現状、タクシー、福祉輸送事業限定事業者の稼働率が低いため、まずは多くの方に移動手段を周知し、稼働率をあげていくことが必要であると思う。

委 員：まずはタクシー、福祉輸送事業限定事業者があるということを利用者に周知していただくことが必要であると思う。それでも状況が改善しない時に福祉有償運送について議論すべきである。

委 員：まずは、タクシー、福祉輸送事業限定事業者についての情報が行き届いてから福祉有償運送について考えるべきであると思う。

委 員：必要な人が必要な時に使えることが大切。

福祉有償運送が市内に入ること、タクシーや福祉輸送事業限定事業者の事業が成り立たなくなる懸念がある。まずは、現状の移動手段の稼働率を上げること、そしてアンケートの中にもあるように限定事業者同士の連携が重要になると思う。

委 員：現在の移動手段をどのようにして活かしていくかが重要。

障害者、障害者の方以外にも、移動手段を分かりやすいように情報の周知を行い、稼働率を上げていくことが必要。

委 員：今ある移動手段を無駄にしないことも大切。しかしながら、タクシーのドライバーが高齢化し、お客様を介助できなくなってきた。

若いタクシードライバー確保が厳しい現状もある。

タクシー会社にはこのような点の改善に尽力頂きたい。

夜のドライバーも少ない等、この現状下では、福祉有償運送については検討していくしかないと思う。

会 長：資料4の表で、福祉輸送事業限定事業者の運転手は介護福祉士等の資格取得が義務付けられているが、福祉有償運送事業者には義務付けがない。福祉有償運送事業を導入しても、介護ドライバーは増えないのではないか。

委員：タクシー事業者で介護の講習を受けているドライバーも高齢化している。その上、若いドライバーも入ってきていない。タクシー会社の方は、自身の事業所で賄えるとのことだが、ドライバーが少なくなっているからこそ、福祉有償運送や福祉輸送事業限定事業者でドライバーの人数を増やすことが重要になると考える。

会長：タクシー業界では限界が来ているという認識か。

委員：限界が来ていると思う。

委員：福祉輸送事業限定事業者の稼働率の低い理由としては、車いすに乗っている方や、本来は福祉車両で移動することが好ましいと思われる方も、通常のタクシーを利用されており、タクシーが多くをカバーしているという現状がある。
タクシー事業者としても、努力をしている。

委員：これからも、タクシー等でカバーできるのか疑問が残る。病院など事業者間での連携が今後必要であると思う。

委員：福祉輸送事業限定事業者の稼働率平均が30%を切っているということを考えれば、タクシーや福祉輸送事業限定事業者だけで、十分カバー出来ると思う。

委員：確かに、タクシーを使っている人が多いと感じる。福祉輸送事業限定事業者の情報を知らないためにタクシーを使っている人もいると思うので、情報の周知をしてほしい。障害者の方は年齢とともに移動が大変になるので、福祉輸送事業限定事業者についての情報を発信して欲しい。

委員：福祉輸送事業限定事業者がこれだけあるとは知らなかった。また、タクシードライバーの方が介護福祉士等の資格を持っていることも知らなかった。現場のタクシードライバーの方も努力され、大変なのだと感じた。

委員：福祉タクシー券を使えばタクシー等の運賃も軽減される。福祉タクシー券を交付している障害者福祉課の窓口などに、福祉輸送事業限定事業者のリストを設置するなどの周知をしていけば利用も高まっていくと思う。また、ドライバー不足は問題で、労働時間の制限も厳しくなっていくのではという見通しがあるが、稼働率を高めることで、運賃収入が増え、業界の体力づくりに繋がり、ドライバーも集まってくるのではと思う。
福祉有償運送を導入するとなれば、どのような人を対象とするのかを議論していく必要がある。現段階では必要ないということになっても、福祉有償運送の必要性についての議論が出てくるたびに検討していくことが必要である。

会長：福祉タクシー券の利用実態として、介護タクシーにどのくらい使われているのか。

事務局：市の支払いの実績と照合すればおおよそは分かるが、感覚的には一般のタクシーの方が多と思う。

会長：タクシーや福祉輸送事業限定事業者を周知して、多くのお客様に乗ってもらい、その料金を新たなドライバーを確保していくという、持続可能な事業が必要。福祉有償運送は料金が半額であり、その料金だけで事業を成り立たせるのは難しい。利用者にとっては料金が安い方が良いが、継続的な制度の維持を考えると、その事業者が大きな範囲をカバーできるようなことがないと難しい。しかしながら、久留米市にはタクシーも福祉輸送事業限定事業者もある。

実際に利用者ニーズがあるのなら、しっかりとそれを掘り起こして、正当な金額を払ってもらい、タクシーや福祉輸送事業限定事業者の事業が、うまく成り立つようにすることが必要なのではないかと思う。

副会長：タクシーや福祉輸送事業限定事業者の稼働率を上げていくことが大切。稼働率を上げるため障害者の方や高齢者の方に対する周知が大切だと思う。
ただ情報を発信するだけでは届かないので、障害者団体やケアマネージャーからの口コミなど、周知の方法を考える必要がある。
アンケートの中にあるように、福祉輸送事業限定事業者の課題解決に向けて、事業者間の連絡協議会を設けるなど、今後の検討が必要なのではないか。
福祉有償運送の必要性についてだが、委員が仰っていたように、タクシー業界の現状を将来的に見た時に、今後もタクシー業界に頼っていけるのかという不安がある。
業界の動きを見ながら、その課題をカバーするために福祉有償運送はあれば良いと思うが、現時点で必要であるという判断をすることは難しい。
福祉有償運送の白ナンバーでの安全性についても、もし事業を行うとなれば行政が徹底的に指導を行う必要がある。

委員：資料4に記載の福祉有償運送事業者の運賃についてタクシー料金の半額となっているが、行政からの助成はあるのか。

事務局：行政からの助成は無い。

委員：福祉有償運送事業に携わる人の人件費や車両の準備に必要な費用はどのようになるのか。事業として成り立つのか。

委員：主として行っている業務に付随して行っているところが多い。福祉有償運送事業のみで、事業を成り立たせるのは難しいと思う。

会長：各委員の意見を総括すると、現時点で久留米市において福祉有償運送事業を導入するという段階には至っていない状況である。

福祉輸送事業限定事業者へのアンケートを行い、課題が見えてきたので、どのようにしたら、福祉輸送事業限定事業者の周知ができるのか、事業者間での連携が取れるのかを検討していきたい。

今回の案件においては、現時点では久留米市において福祉有償運送の導入決定には至らないということで、意見を整理したいと思うがいかがか。

全委員：同意

4. その他

事務局：次回会議では、本日の方針を反映した運営指針を提示したい。

開催は7月頃になる予定。

5. 閉会