

様式 2

第 2 回安曇野市福祉有償運送運営協議会

- 1 審議会名 第 2 回 安曇野市福祉有償運送運営協議会
- 2 日 時 平成 2 0 年 5 月 1 4 日 午後 2 時から 午後 4 時まで
- 3 会 場 穂高健康支援センター 集団指導室
- 4 出 席 者 古幡会長（高齢者介護課長）、久保田副会長、菅原委員、樋口委員、水谷委員、
等々力委員、耳塚委員、小岩井委員、岡山委員、中村委員、小見田委員、相馬委員
- 5 市側出席者 丸山健康福祉部長 高齢者福祉係 曾根原係長 櫻井
- 6 公開・非公開の別 公開
- 7 傍聴人 0 人 記者 0 人
- 8 会議概要作成年月日 平成 2 0 年 6 月 1 2 日

協 議 事 項 等

1 会議の概要

- (1) 開 会 （久保田副会長）
- (2) 会長あいさつ （古幡会長）
- (3) 委嘱書の交付（丸山部長）
- (4) 自己紹介
- (5) 報告事項
安曇野市社会福祉協議会の福祉有償運送の実施状況について（定期・変更報告）
- (6) 協議事項
 - ① 安曇野市社会福祉協議会の福祉有償運送の期間更新について
 - ② その他
- (7) その他
- (8) 閉 会 （久保田副会長）

2 審議概要

- (1) 安曇野市社会福祉協議会の福祉有償運送の実施状況について（定期・変更報告）
（社会福祉協議会より詳細について報告）

水 谷 委 員 当初心配した収支の方はどうか。

樋 口 委 員 後でもご説明したいと思うが、車両の買い替えについては自己財源。収支をトントンになるよう計算してあるが、実質的には 1 日 2 時間程の事務担当者の費用からしてみても一般職員 2 ヶ月相当分しか計上していないので、それ以外について現実には赤字である。事業報告として数字を合わせている。

久保田副会長 会員登録 2 9 名について、資料で資格別の人数が表になっている。身体障害者、要支援認定者、要介護認定者で 2 9 名。その他に障害を有する者が 5 名。先程、重複は 1 人だけとのことだが、残り 4 名が重複していないとすると、2 9 名という数字と合わなくなるがどういうことか。

樋 口 委 員 確かに合わない。資料（5 1 条 2 5 のイとロ）について、合わないので後で調べておく。

久保田副会長 登録更新のときに添付する資料の中にも同じものがあるので、確認しておいていただきたい。

樋 口 委 員 数字に整合性がないので確認する。

久保田副会長 報告事項が何日以内にと決められている。そのとおりにやっていると思うが、我々は決まった機会で見かけることはできない。例えば、利用者からの苦情の報告について 3 回分ある。これはちゃんと 1 0 日以内に事務局には提出しているということではないか。

樋 口 委 員 そのように解釈している。

事 務 局 提出いただいている。

久保田副会長 わかった。要領には他の報告事項もあるが、提出されているということで確認をしておきたい。

- (2) 安曇野市社会福祉協議会の福祉有償運送の期間更新について
（事務局より冒頭説明、その後社会福祉協議会より提出資料について説明）

等々力 委員 定款はどうなっている。役員名簿は直っているのか。

樋 口 委 員 定款の役員名簿は平成 1 7 年 1 0 月 3 日の発足した当初のままで、直してはいけないことになっている。

等々力 委員 高家の児童館が入っていないが。

様式 2

協 議 事 項 等

樋口委員	これから記載される。今、登記をしている。
耳塚委員	会計報告の説明を受けたが、福祉とはいろんなお金が出てくると思った。タクシー会社では思いもよらないお金が出てくるのには驚く。明科地域だけでもマイナスになるのに、引き受けているのは義務感からか、それとも他にあるのか。
樋口委員	実際にここに関わってきた方は御存知だと思うが、外出支援事業として当時市でも明科地域に700万円～800万円程かけていた。それは所得制限とかに関わらず、利用対象を明科地域にしてサービスをやっていた。それが道路運送法の改正により運営協議会に諮って事業を行うことになった。NPO法人がやるような話もあったと聞く。人工透析の方々について、今まで明科町で受けていたものをやめたことによって、どこもやるところがなければ週2回6000円くらいのタクシー代をかけて行かなければいけない。タクシー会社からすれば違った立場もあると思うが、かなりの金額になることを考えれば福祉有償運送をやることは大事なことはないかと思う。地域福祉の中核を担う社会福祉協議会としては、何とか採算が合うようにとやってきたが、実際には難しい。本来ならば、会社と同じように収支はその事業の中で実施すべきで、不足分を他から出すというのはおかしな話だが、訪問介護事業である程度の収益があり、そこから充当するものやむを得ないと考えている。使命感と言われれば、地域福祉の中核を担う社協としてやっている。ただ、市内全域でやるとなると簡単にはいかないと思う。この運営協議会で論議をされなければならぬだろうし、29名の10倍の利用者がいると考えると10倍の赤字が予想される。その辺を行政でどのように考えるのか、他の地域では税金を投入しているとも聞く。何らかの方法がとれないと地域住民から「なぜあちらだけやって他はやらないのか」と言われたときに、社協も苦しいものがある。
耳塚委員	今、タクシー代の話があったが、タクシー料金は必要に応じて国から認可を受けた料金を利用者からいただいているだけで、決して多くいただいている訳ではない。資料に福祉有償運送の料金表があるが、デマンド交通との兼ね合いはどうなっているのか。登録されている人達はデマンド交通を利用できる人達なのか。デマンド交通ならば100円だが、福祉有償運送では乗るだけでも300円かかる。
樋口委員	デマンド交通が開始したことでどれくらいの移行があったのか、次の委員会で報告するつもりだが、デマンド交通は市内しか行けない。(資料P19参照)2つの分析ができると思う。(デマンド交通の導入された)19年9月以降に変化があったかどうか、市内外の医療機関に年間1693回、うち市外へは990回の利用がある。月に70回前後は安曇野市外へ出ているということになる。9月からの利用状況は2月で減少をしているが大きな変化はない。これらの利用者でデマンド交通の効果が出ているのか、日赤病院への利用が増えていけばいいが、ここでは判断できない。
小岩井委員	数字の取り方で変わってくると思うが、例えば1人の方が30日行けば30回ということか。
樋口委員	そのとおり。
小岩井委員	市外の病院へはその病院へ行かなければならないと解釈できる。日赤へは不特定多数の方が行くという気もするが、先程、水谷委員が心配しておられたが、福祉有償運送は明科地域に限っている。それでもこれだけの数字で大変苦労している。安曇野市全体では恐らく無理であろうと思う。ではどうするかと考える中で、そういった(福祉有償運送の対象となる)方達が、デマンド交通を福祉タクシーみたいな位置付けで認識して乗って苦情になっているケースもあるような気がしている。デマンド交通は一般の方を対象とする公共交通の位置づけだと思うが、安いからという理由でそういった方達がお乗りになる。そういうことも結構かと思うが、発想を変えて、今後の問題になるが「介護デマンド」的なものが運行できないかと思う。今、福祉有償運送は収支的には恐らく行き詰っている訳だから、安曇野市レベルでは恐らく無理な話だと思う。発想の転換をしていかないと、どこかで指摘されたり、行き詰ったりしてくるのではないかと。逆にデマンド交通も、本来は公共交通であるべきなのに、そういった障害のある方がお乗りになることで、苦情の素になっている気がする。乗ってはいけない、いいというレベルの話ではない。時間通りに来なかったとか、お尻を押したとか、セクハラだとか、いろんな問題がその辺にあるのではないかと。デマンド交通は乗合だから、時間がかかってしまう。障害のある方がどうして乗ってくるかといえば、やっぱり安いからだと思う。今の数字の取り方では、安曇野病院へ行かなければならない方が1人いたとしても30日使ったとすれば月では30人(回)になってしまう。その辺の問題があるのではないかと。今年度は継続してやるということで結構だと思うが、その次の段階では、根本的に考え直さないといけないのではないかと。福祉有償運送が始まった当時にはデマンド交通は無かった。何も無い状況の中での福祉有償運送の問題と、デマンド交通が毎日14台も運行している中での福祉有償運送の問題というのは、やはり根本的に考えを変えていかないとまずいのではという感じを受けた。
樋口委員	確かにそうだと私は思う。やはり今明科地域しかやっていないということ、これからどうするかということを考えていかないと行き詰ってくるのではないかと。
耳塚委員	職員の日当について、付き添って市内へ行く場合と市外へ行く場合では金額が違うのか。

様式 2

協 議 事 項 等	
樋 口 委 員	同じである。単価は決まっており、時間給である。人工透析で病院まで送れば、待っているとその間の運転手等にお金を払わなければいけないので帰ってきている。
中 村 委 員	ヘルパーの訪問介護料というのは別か。
樋 口 委 員	別である。
岡 山 委 員	こういう会社でやっているのだから、どこから収入があって、それをどこへ振り分けようと問題はない。社長の給料が3つも4つも出るわけではないのだから、経営者の器量でやってもらえばいいことだと思う。ただ、端から（収支が）マイナスになることがわかっていて始めているのだから、それが「マイナスになりました」と言われても全然驚きはしない。
樋 口 委 員	そういうことではなく、今後どのようにしていくのかという視点に立ったときに、今後は考えていかないと大変だということだ。
岡 山 委 員	それは社協がやることではなくて、行政がやることだ。これは行政に補填してもらわなければ他に方法がない。他では補填しているのになぜ安曇野市だけが補填できないのか。現実には、他の部分で補填をしてもらっているようだが。車両もこれだけあって、ほとんど無償で貸してもらっているようではないか。
樋 口 委 員	いや、貸与されているのは1台だけである。
岡 山 委 員	そうではなく、会社全体としてこれだけの車両を無償で借りている。無償で貸し出されている車両が資料には多く記載されている。
樋 口 委 員	輸送とか訪問の事業、介護保険以外の事業で借り入れている車両はある。
岡 山 委 員	そのことを言っている。会社全体としてみたときには、（ひとつの会社として）この部分だけは赤字だが他は黒字ということがある。トータルとして赤字か黒字かということだ。社協には事業がいろいろあるし、自分の会社にもいろいろある。でなければ、その赤字を補填することはできない。正直な話、タクシーは赤字になってきている。デマンド交通によるものと敢えて言いたいところだ。30%落ち込んでいるというのが全国的な数字として出ている。10%の利益しかないところに30%落ち込んだら利益が圧迫されることは決まっている。他のことをやって補填しようと努力するのは、我々もそれが仕事だし、社協も同じだと思う。だから最終的には黒字になる。
樋 口 委 員	確かに介護の事業は黒字であるが、市からの受託事業の中にも赤字の事業はある。
岡 山 委 員	トータルで見れば黒字ではないのか。
樋 口 委 員	赤字では困る。
岡 山 委 員	この資料（物品貸付通知書）に（無償貸与分が）43台も車両が記載されている。この台数は小さい事業所にしたら3件分くらいになる。それくらいの数だ。
樋 口 委 員	社協はこの他に60台はある。
岡 山 委 員	他に無償貸与の車両があるということか。
樋 口 委 員	いや、それは社協の所有の車両である。
岡 山 委 員	この資料（物品貸付通知書）の車両は無償貸与の車両ということではないのか。
樋 口 委 員	記載された車両自体は無償貸与である。福祉有償運送に使用している7台のうち、市の所有で無償貸与はこの中の1台だけであり、他の6台は社協が所有しているものである。
中 村 委 員	この資料は社協全体で使っている車両ということではないのか。
樋 口 委 員	合併した当時から継続して持ってきている分もある。
耳 塚 委 員	樋口委員（社協）の責任感というか義務感かもしれないが、私達からすると最初から赤字になることをどうしてやるのかというところがある。やればやるほど赤字になる。こういう仕事に何か改善策はないのか。
樋 口 委 員	私が思うに、大抵の自治体ではNPO法人が福祉有償運送をやっている。デマンド交通は市内だからいいとして、市外の場合には鹿教湯病院のようなやり方もあるのかなど。病院から半分でも出してもらい、そういう方法が取れば一番いいと思う。
岡 山 委 員	どちらにしても、また税金で補填することになるのではないか。
耳 塚 委 員	それはよくない。また摩擦がおきる。
樋 口 委 員	丸子地域ではそのようにやっている。これもひとつの手だと思う。黙っていても利用者は来るのだから。
中 村 委 員	福祉といえなんでもできる。国土交通省の弱いところだ。
樋 口 委 員	運輸局の方がいるところで失礼になるが、福祉有償運送運営協議会に諮らなくても緑ナンバーを持っていればできる。ここで議論しなくても現実に穂高の「ひまわり」は活動している。そういうところがやるのならば、敢えてやらなくてもいいと思っている。福祉有償運送運営協議会で議論されなくても活動できる訳だから。
耳 塚 委 員	では、そのようにやればいいのではないか。
樋 口 委 員	そのとおりだと思っている。法律の規定に縛られずに緑ナンバーでどんどんできる訳で、社協が赤字を背負ってやる必要はないと思う。
相 馬 委 員	ただベッドまで利用者を運ぶということは難しいと思う。できないと思うが。

協 議 事 項 等

久保田副会長 社協も事業者だが、社協には社協の地域福祉の使命があつて活動しており、法律に則ってやっているということでの辺でどうだろうか。

重要なこととお聞きしたいが、今回、期間更新申請ということで、道路運送法79条の5に有効期間は2年とあり、更に3つの条項を満たせば3年とするとあるのに、なぜ3年で出さないのか。平成18年11月の相澤病院での苦情により、長野運輸支局から何か改善命令が出ているのか。私はこの命令は出されていないと思っているが。

菅原委員 出てはいない。今回、更新の申請があればこちらでは3年を付して登録証を交付する予定である。

久保田副会長 (有効期間は)3年いいということだから、今日ここで議題にする必要はないと思うがどうか。最初はどこでも2年で切っている。その後の道路運送法の改正で但し書きができたのだから、3年でいいのではないか。認可するときは2年、その間に何もなければ3年にしていいいということだから、今日出さなくてもいいのではないか。

事務局 2年で更新しなければという認識をしていた。

久保田副会長 道路運送法をよく読んで欲しい。今回この協議会で協議をして、更新に係る書類を出していくかということをお皆さんで協議していただいた上で決めていきたいと思う。出さなくていいものは出さなくていいのではないかと思う。

古幡会長 いかがか。何もなければ3年ということならば、今回これは「無し」ということでどうか。

菅原委員 今日配られた資料を見ていただきたいが、ここには有効期間は2年、ただし次の3つのいずれにも該当するときは3年になると。今回、社協はいずれにも該当するので、更新の申請が出てきた場合には3年を付して登録証を交付する予定。ただし、この協議会の中で合意が成立しなければ更新はできない。いちばん最初の登録は新規だと2年。今月で期限が切れるので、今回は更新のための運営協議会に出席したが、副会長の言われたとおり社協はすべてに該当するので有効期間は3年になる。

古幡会長 いかがか。

中村委員 今回は2年目だから更新しなければいけないのではないか。

久保田副会長 登録は2年、その後何もなければ3年になるということだから出さなくてもいい。

菅原委員 今回は出さないといけない。

中村委員 今回は最初の更新だから出さないわけにはいかないのではないか。

事務局 恐らく、皆さんの持っている免許証と一緒にではないか。貰ったときは有効期間3年、更新のときに無事故無違反ならばゴールドカードになり5年の有効期間になる。今回、社協の福祉有償運送も若葉マークで有効期間は2年、今回の更新のときに無事故無違反だったのでゴールドカードの3年になるという認識でよいのではないか。

久保田副会長 基本的にはそういうことか。法律の条文では以降の更新とは書いていないが。

菅原委員 書いてはないがそういうことである。

久保田副会長 この条文だけでは定かではないので、もしそうならば注釈を出さないとわからない。

古幡会長 いろいろご意見をいただいた。訂正する箇所もいくつかあったが、その部分は訂正していただいたうえで、訂正箇所は事務局で確認をするということで合意はしていただけるか。

久保田副会長 運営要領に更新の場合の申請事項一覧というものが載っていない。この中に期間更新登録がない。有効期間の何日前までに申請しなければいけないというようなものを追加で入れておいて欲しい。

古幡会長 事務局はよろしいか。

事務局 わかりました。

古幡会長 それでは、ご同意いただいたということで、協議が調ったことを証する書類を社協に対して交付するというのでよろしいか。

岡山委員 ひとつ、この宣誓書と就任承諾書の印鑑について、個人の印鑑でなければならないのではないか。

樋口委員 就任承諾書については訂正をする。

菅原委員 就任承諾書も申請の様式ではないので構わない。

古幡会長 あらためてご同意いただいたということでよろしいか。

委員一同 同意

(3) その他

(菅原委員より登録番号と道路運送法4条による運送について説明)

久保田副会長 福祉有償運送の登録なしに運行しているのが散見される。緑ナンバーならわかるが、白ナンバーで、車両の側面に「福祉有償運送」と貼ってあるものがあるが。

菅原委員 それは道路運送法4条の福祉有償運送限定で、4条の許可を受けた事業所との契約を基にヘルパーが車両を持ち込んで有償運送をするというもうひとつの制度がある。そちらは福祉有償運送の

協 議 事 項 等

岡山 委員	運営協議会にかけなくてもよいことになっている。
岡山 委員	福祉有償運送をやっていることで確かに明科地域の人は喜んでいいる。他の地域の方はどうするかというのがあある。他の地域の人は福祉有償運送が無いなりにやっているといる。死んだとは聞かない。透析に行けず、タクシー代が払えなくて乗れなかったという話も聞かない。ちゃんとそれなりにやっているといる。それなのに明科地域はそんなに手厚い保護をしてやらないといけないような場所なのかなという気がする。逆の見方もできる。明科地域は昔からやっていたという感覚もあるが、なぜ明科地域ばかりでやらなければいけないのか。同じ安曇野市内でありながら、なぜ明科地域だけ手厚い保護をしなければならぬのか。行政の仕事としてやっていくならば、すべての住民に均等のサービスを提供することで始めて福祉と言えのではないかと思う。社協だけでできないのなら、我々緑ナンバーにやらせてもらいたい。
中 村 委員	豊科の大口沢にも人工透析の方がいて、うちのタクシーを使ってもらっている。やはり高額である。そういう人達も見てやらないと。人工呼吸をつけていて可哀想だ。それを考えると、明科地域の住民はいいと思う。
樋 口 委員	当時の明科町として考えたのだと思う。当時700万円かけていたもの（事業の代替）として。これで2年経った。これからは他のことも考えていかなければならないような気もするが、タクシー会社がやるというならば、それはそれでいいと思う。
岡山 委員	そういうことではなくて、市が委託すればいい。行政が委託してくれればいい。
樋 口 委員	タクシー利用券はどうなっているか。
中 村 委員	利用している方いる。今でもやっているといるところがあるし、出してもらった方がいい。
樋 口 委員	デマンド交通（の利用者）以外の障害者の方々と車椅子をどうするかということだ。これを検討していかないと。小岩井委員の言うとおおり、そのための障害者用の車両を買って置いておくのがいいのか、タクシー利用券の方が安く済むのか、そういうことを全部検討していかないと。福祉という部分では検討していかないといけないと思う。
耳 塚 委員	これから専用の車が必要になってくる。
久保田副会長	当時の明科町は手厚すぎたものがあって、当時透析の人は150日行っても30万円で済んだ。それが一切なくなり、福祉有償運送によって75～80万円で済むようになった。普通のタクシーだったら150万円もかかってしまう。年金を貰っている人が国民年金で80～90万円、全部そこに持っていってもまだ足りない。福祉有償運送でも透析の人に限っては全部年金をつぎ込んでいいる。週3回、年間150日は松本などに行かればならぬ。全市的に見れば明科地域はいいなというようになる。ここで社協がどうするかというよりも安曇野市が福祉の全体的な問題として捉えていかないといけない。その中で社協に担ってもらわなければいけない部分もあると思う。事業を拡大するときにはここで議論しなければならぬ。そのときもタクシー会社が営業権を取られるような形にならないように考えていかないと。場合によっては、若干持ち出しても委託方式でタクシー会社をお願いすることも考えるべきではないか。そういったことも含めた検討が今後必要となる。
等々力 委員	皆さんが集まってくれるのはそんなにないと思うので、このような懇談会的なものに時間を費やすことでいいアイデアが出てくるのではないか。どうしてこんなことをやっているのかということも出てくる。こういうことはやったほうがいい。

