

令和元年度 第1回 宮崎市福祉有償運送運営協議会議事録

(令和元年5月30日開催)

発言者	発言内容
会長	<p>本日は平成 30 年度の実績報告を目的として開催される定例会である。スムーズな議事の進行にご協力いただくようお願いする。</p>
事務局	<p>【報告案件】</p> <p>1. 平成 30 年度福祉有償運送実施事業所向け研修会について ～事務局説明～</p> <ul style="list-style-type: none"> • 平成 31 年 2 月に「平成 30 年度福祉有償運送実施事業所向け研修会」が開催され、10 事業所が参加した。 • 障がい福祉課からは平成 30 年度第 1 回・第 2 回運営協議会における承認事項について説明を行い、宮崎運輸支局からは「福祉有償運送における運行管理」について、自動車事故対策機構からは「事故の原因と安全運転のポイント」についてそれぞれ講義があった。 <p>2. 平成 30 年度各事業所実績報告について ～事務局説明～</p> <ul style="list-style-type: none"> • 平成 30 年度の各事業所の実績について、13 事業所より報告があった。 • 宮崎市社会福祉協議会は、自主研修を受けていない登録運転者が 8 名おり、いずれも運転者としての実働がほとんどない者だったが、運転者として登録している以上は、少なくとも年 1 回の研修を受けさせるよう指導を行った。 • 巴会は、事業拡大で外出介護等の障がい福祉サービスを強化したことにより、移送回数が前年度の 1501 回から 2219 回へと大幅に増加している。また、登録利用者が 15 名増加し 34 名減少しているのは、長期間利用のない方について、年度末にまとめて契約解除を行ったため。 • まほろば福祉会で、翼とさくらさくらの両事業所において走行時間が大幅に増加しているのは、純粋な走行時間に加え、外出介護での付き添いや待ち時間等も全て含めた時間を走行時間として計上するようになったため。また、自主研修を受けていない登録運転者 4 名については、後日研修資料と復命書を供覧するなどしてフォローを行っている。 • 慶明会は、平成 30 年度中に利用者からの申請がなかったため、実績がゼロになっている。 • 宮崎県障害者支援こは、新規登録運転者 4 名のうち 2 名が自主研修を受けていないが、年 2 回（4 月と 7 月）の研修実施後である 10 月、11 月に 2 名が採用されたため研修を受けられなかったとのこと。

発言者	発言内容
	<ul style="list-style-type: none"> • Welfare Jack MIYAZAKI は、自主研修の実施を失念していたとのこと。今後は毎年必ず研修を行うよう指導を行い、今年度分については4月27日に安全運転講習を実施し、運転者全員が受講したとの報告を受けている。 <p>3. 車両の減車について</p> <p>～事務局説明～</p> <ul style="list-style-type: none"> • 宮崎県障がい者支援ここから2台、慶明会から1台、にここ介護サービスから1台の、計4台の減車報告。 • 宮崎県障害者支援ここは、法人車両の廃車による減車が1台と、登録運転者の退職にともなう持込車両の減車が1台となっている。 • 慶明会は法人車両の廃車による減車、にここ介護サービスは登録運転者の退職にともなう持込車両の減車となっている。 <p>4. 車両の入替について</p> <p>～事務局説明～</p> <ul style="list-style-type: none"> • 慶明会から1台、にここ介護サービスから1台の計2台の入替報告。 • 慶明会は、法人所有の車いす車両の入替で、任意保険の内容や車検証の期限など、必要な車両要件を満たしている。 • にここ介護サービスは、登録運転者による持込車両の入替で、車種や運転者の変更はなく、車両についても必要な要件を満たしている。
会長	以上4件の案件について、何か質問はあるか。
A 委員	報告1の実施事業所向け研修会について、10事業所が参加したとのことだが、残りの3事業所には資料配付や説明等行っているのか。
事務局	当日欠席した3事業所については、後日研修会資料を送付しており、事業所内で供覧等行い研修内容を共有してもらうようお願いしている。
B 委員	この研修会は登録運転者の人達が受けるわけではなく、各事業所の代表者が受けるものなのか。
事務局	各事業所の運行管理者と運転者1名ずつに出席してもらっている。
B 委員	自主研修は受けていなくても登録運転者として活動してよいのか。

発言者	発言内容
事務局	<p>自主研修の受講の有無は登録運転者の要件に関わるものではないが、運営協議会協議指針の8 管理運営体制（3）に「運送主体において、事故防止、安全確保について必要な研修等を行う計画があること」とあるため、少なくとも年に1回、できれば複数回の研修を実施し、登録運転者全員に研修を受講させるよう指導を行っている。</p>
会長	<p>他に質問はないか。</p> <p>（質問等なし）</p> <p>それでは、他に質問もないので報告案件を終了する。</p>
事務局	<p>【協議案件】</p> <p>2. 車両の増車について ～事務局説明～</p> <ul style="list-style-type: none"> ・3事業所から計8台の申請が出された。 ・ここにこ介護サービスは、登録運転者の増加に伴う持込車両の増車であり、車両は保険内容等の要件を満たしている。運転者には違反点が付いているが、免許停止の処分は受けておらず、登録運転者としての要件を満たしている。 ・Welfare Jack MIYAZAKIは、3台のうち1台が法人所有の車いす車両、ほか2台が登録運転者の増加にともなう持込車両の増車となる。いずれの車両も保険内容等の要件を満たしており、運転者についても、違反点が付いている者が1名いるが、免許停止の処分は受けておらず、要件は満たしている。 ・巴会は、3台のうち1台が法人所有の車いす車両、ほか2台が登録運転者の増加等にもなう持込車両の増車となる。いずれの車両も保険内容等の要件を満たしており、運転者についても、違反点が付いている者が1名いるが、免許停止の処分は受けておらず、要件は満たしている。
会長	<p>本案件について、何か意見や質問等あるか。</p>
G委員	<p>登録運転者の年齢についてだが、例えば何歳までなら運転者として雇用できるといった、運転者として活動可能な年齢の上限等は定められているのか。</p>
事務局	<p>登録運転者の年齢については、何歳以上は雇用できない、運転できないといった制限は設けていない。事業所によっては、内規として「何歳以上は登録運</p>

発言者	発言内容
	<p>転者としての新規採用は行わない」「何歳以上になったら運転業務からは外れてもらう」といった線引きをしている所もあるが、明確に法律等で規定されているわけではない。</p>
A 委員	<p>事務局として、事業所全体の登録運転者の平均年齢が何歳くらいなのかといったことは把握しているのか。</p>
事務局	<p>運転者の年齢については、13 事業所の計 185 名のうち、65 歳以上の方が 52 名で全体の 28%、70 歳以上の方が 23 名で全体の 12%となっている。また、登録運転者のうち 65 歳以上の方の割合が 50%を超えている事業所が 4 ヶ所ある。</p>
A 委員	<p>高齢の方の就労の場という意味では大切だと思うが、利用者を安全に移送するという観点からいくと、安全運転をテーマにした研修会の開催など、様々な機会を通じて高齢者の運転についてサポートして欲しいと思う。</p>
C 委員	<p>福祉有償運送については、平成 18 年に制度化されて以降、現在まで 10 年以上続いている。発足当時は、団塊世代の方が定年退職を迎え、老後に何をしようかということで、日本全体でボランティア熱が高まっていた頃。その当時団塊世代だった方々が、運転者として現在まで活動を継続されているため、運転者の高齢化が進んでいるという状況だと思われる。少子高齢化により後継者が少なくなってきており、運送事業全体でもドライバー不足は深刻な問題だが、同じく福祉有償運送においても、人手不足等の理由で高齢になっても運転をやめるにやめられないという方もいると聞いている。ただ、車の運転は事務仕事と違い、一旦事故を起こすと加害者にもなり得るため、各事業所においては、登録運転者に対してきちんとした指導を行っていく必要がある。特に 70 歳以上の方や、例えば資料 17 ページに載っている、過去に物損事故を起こしている方などについては、事業所の方で安全運転指導等を徹底しながら運転業務を行ってもらうことになる。</p>
A 委員	<p>タクシー協会の専務理事である D 氏にお尋ねしたいのだが、高齢のタクシー運転手の方について、何か特別に研修を実施されたりしているのか。各タクシー会社によって取り組みが異なるかもしれないが、ご存じの情報があればご教示いただきたい。</p>

発言者	発言内容
D 委員	<p>公的な指導教育という点では、高齢運転者に対するナスバ（自動車事故対策機構）による適齢診断があり、65 あるいは 70 歳以上の運転者に関して診断の実施が義務づけられている。また、事業所においては、高齢者に対しては特別な教育を行うことになっており、各事業者が個々のドライバーに対して、必要に応じて必要な指導教育を行うというのが実態としてある。どこの業界でも高齢化は進んでいるが、特にタクシーの場合は車の運転が主な業務であり、純粋な肉体労働とは異なり高齢であっても運転そのものは可能な方が多いため、かなり高齢の運転手も少なくない。そのため、やはりそれなりの安全運転対策の指導教育は事業所ごとに行われている。同じようなかたちで、福祉有償運送に関しても、各事業所が高齢の登録運転者の方々に対して安全運転に係る研修等やっただけだと、事故防止につながるため非常に有効だと思う。</p> <p>先ほどから気になっていたが、資料 17 ページに載っている方は、わずか 2 ヶ月の間に似たような違反が 2 つある。昨今、全国的に高齢ドライバーのアクセルの踏み間違いといった交通事故が頻繁に起きているので、各事業所は高齢者の安全運転に関しての指導教育等を充実して行ってほしい。一概に高齢者と言っても認知能力等には個人差があり、横一線で同じような指導を行うのは不可能なので、個々の運転者の状況をみながら適切な指導を行っていく必要がある。特にアクセルの踏み間違いといった事故は、普段そういったミスが無かった方々が割と大きな事故を起こされているようなので、そのあたりも各事業所が十分に把握した上で注意喚起等行っていくべきだと思う。</p>
A 委員	<p>高齢ドライバーに対しては特別な研修を実施することが各事業所に義務付けられているとのことだが、そういった研修の資料というのは、タクシー協会のホームページ等で見ることができるのか。</p>
D 委員	<p>運輸支局が出している通達の中に、研修で押さえるべき項目等は示されているが、具体的にどういった指導をどこまで行うかという部分については明言されていないので、あとは研修を依頼するナスバもしくは民間会社等が、研修や講習の中でどこまで具体的に話をしてくれるかにもよると思う。</p>
E 委員	<p>ナスバなどは今結構手一杯で講習の予約がとれない状況。今はおそらくタクシー業界が主体となって利用していると思うが、予約を取るのが非常に難しく下手すると 1 ヶ月待ちくらいになる。他の委員からも指摘があったが、資料 17 ページに載っている方は、この事故頻度だと、宮交タクシーの基準で言えば間違いなく適性診断の対象になる。年齢的に言っても、宮交タクシー独自の</p>

発言者	発言内容
F 委員	<p>統計では、68 歳を超えると自損事故等の小さいものも含めて事故率が高くなってくる。今まで事故が全くなかった人でも、68 歳を過ぎると所々でミスなどが出てきていると感じる。</p> <p>事業所の運営者の立場から、ご参考までに話をさせてほしい。私どもの事業所の実態としては、定年を 70 歳としているため、70 歳以上の運転者は存在しない。また、時折抜き打ちで「急用のため〇〇まで運転してほしい」といったかたちで登録運転者の車に同乗し、運転中の折々の状況を観察している。一時停止で確実に停止しているかといった点を全てチェックするわけだが、どの運転者も満点とはいかず、1～2 点は問題点が見つかるので、車を降りる際に厳重に注意を行っている。また、年に数回講習会を実施するほか、全国交通安全運動の活動期間中には事業所にてのぼり旗を掲揚し、全職員を招集して訓示を行うといったことを毎年繰り返している。また、各運転者に給与明細書を送付する際には、理事長である私のコメントを入れたものを毎月必ず添付している。以上、一例としてご参考までに。</p>
B 委員	<p>事務局として、各事業所の実施している自主研修の内容は把握しているのか。例えば、〇〇氏という講師を招いたとか。</p>
事務局	<p>各事業所からは、実績報告の際に、誰がいつどういったテーマの研修を受けたかについて報告を受けており、安全運転講習あるいは適性診断といった詳細な研修・講習名も記載してもらっている。事業所によっては詳細な資料等が添付されているので、そういった事業所については詳しい研修内容を把握している。</p>
B 委員	<p>自分の父親は 90 歳を超えても車を運転していた。誰しも「自分は大丈夫だ」という過信があるので、本人に口で運転をやめるよう言っても、説得するのは難しいと思う。やはり F 委員がおっしゃったように、第三者が同乗して運転中の状態を確認するなどして、認知機能の低下を本人に気付かせるといったことが、高齢ドライバーの場合には特に大事だと思うので、出来るだけ自主研修の中にそういうのを入れ込んでいただきたいと思う。</p> <p>また、事務局が年に一度行っている実施事業所向け研修会の時に、それぞれの事業所で安全運転のために取り組んでおられる事例などを、参考として出席者の方に伝えてもらえれば「なるほど、うちの事業所もそういった対策をやってみようかな」という風になるのではないかな。一方的な講義や講話では、「それ</p>

発言者	発言内容
	<p>は分かっているんだけど…」という感じで右から左へ受け流してしまう方もいると思う。研修会に出席されるのは運行管理者の方だと思うので、出席者の方方でグループワークや事業所間の意見交換みたいなことを行えば、悩みや困り事などの話題も出てくるだろうし、良いアイデアや解決策なども見つかるのではないか。</p>
事務局	<p>確かに最近の報道等により、高齢運転者の事故などについて委員の皆さんも心配されていることと思う。資料でご指摘のあった箇所について、高齢の方が運転されているということで、事故等の懸念があるのも事実。ご意見があったように、各事業所の安全運転のための取り組みや事例等の研究、また実施事業所向け研修会の場でその成果を共有するといったことを検討していきたい。</p>
会長	<p>はじめに事務局より報告があったように、資料に挙がっている運転者の方々は、協議指針における登録運転者の要件は満たしている。ただし今後も、安全運転への取り組みは継続して行っていくべきであると考えられる。</p> <p>それでは、本案件について承認して良いという方は挙手を。</p> <p>(挙手多数)</p>
会長	<p>本案件については承認とする。</p>
事務局	<p>2. 運送対象者の認定について ～事務局説明～</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3 事業所から計6名の申請が出された。通常は、事業所からの申請を受け事務局にて仮登録を行い、協議会での承認後に福祉有償運送の利用者として本登録を行うが、今回はいずれも申請時期が協議会の直近であったため、仮登録はせずに直接協議会に諮っている。 • にここ介護サービスからは1名の申請。身体障がい者手帳3級と精神障がい者手帳2級を所持し、障がい福祉サービスの外出介護を受給している。身体的な病状の悪化に伴い精神状態がかなり不安定になっている。外出時はヘルパーの車両で移動し、常に同じヘルパーが対応しているため、不特定多数の人に囲まれるバス車内では不安感が強まりパニックを起こす可能性があり、タクシー運転手など面識のない相手とのやりとりもほぼ不可能とのこと。 <p>提出された申請書の調査項目や、事業所への聞き取りから、単独での公共交通</p>

発言者	発言内容
	<p>機関の利用は困難であると考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 巴会からは3名の申請。1人目は精神障がい者手帳3級を所持し、身体介護、外出介護、通院等介助サービスを受給している。月に数回の通院以外は自宅に引きこもっており、自力でベッドから起き上がることすらできない日も多く、自力歩行では外に出ることができないため外出時はもっぱら車いすを利用して。また、一日の間に何度も独話（独り言）が始まり、一度その状態になるとヘルパーを含め周囲からの呼びかけに一切反応しなくなってしまうため、運賃の支払い等もできず、バスやタクシーの利用は難しいとのこと。 ・ 2人目は身体障がい者手帳6級を所持し、外出介護、通院等介助サービスを受給している。左半身に麻痺があり頻繁に転倒しそうになると、服薬の影響で意識が朦朧としていることが多いため、自立歩行が困難な状態であり、歩行時や車への移乗時は必ず介助が必要。また、事前に伝えていたスケジュールに変更やズレが生じたり、いつもと違うヘルパーが訪問したりすると、対応できずパニックを起こしてしまうため、単独での公共交通機関の利用は困難であると考えられる。 ・ 3人目は精神障がい者手帳2級を所持し、通院等介助サービスを受給している。歩行時のふらつきや転倒が多いため、移動時は車いすを利用するよう病院から指示されており、車いす移動の際もヘルパーの介助が必須のため、単独での外出自体が困難な状態にある。普段から決まったヘルパーが対応しており、面識のない相手に対しては不安状態や投げやり状態になり会話ができなくなるため、タクシー運転手等とのやりとりは不可能とのこと。 ・ 新規登録予定の事業所、空の上から申請が出ている2名については、このあとの協議6で新規登録の承認が得られたのち、改めて協議に諮らせてもらう。
会長	本案件について、何か意見や質問等あるか。
H 委員	にここ介護サービスから申請の出ている方は、前回協議会でも同事業所から同じようなケースで申請があった気がしたが、また別の方か。
F 委員	前回とは違う方。前は男性で、今回は女性。偶然似たような状況の方が福祉有償運送の利用を希望されたので再度申請を行ったところ。
会長	他に意見、質問等ないか。 (質問等なし)

発言者	発言内容
会長	<p>資料に挙がっている6名に関しては、あらかじめ事務局の方で協議指針や過去の事例等と照らし合わせたうえで、運送対象者として認められると思われる者についてのみ協議に諮っている。特に質問等なければ、空の上から申請の出ている2名を除く4名について、本案件を承認して良いという方は挙手を。</p> <p>(挙手多数)</p>
会長	<p>本案件については承認とする。</p>
事務局	<p>3. セダン利用対象者認定について ～事務局説明～</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 4 事業所から計 15 名の申請が出ている。 ・ にこにこ介護サービスの6名のうち、4名はいずれも視覚障がい1級または2級を所持しており、同行援護サービスを受給しているため、単独での公共交通機関の利用は困難と思われる。残り2名のうち1名は、身体障がい者手帳の併1級を所持し、身体介護サービスを受給している。下肢障がいがあるが車いすは利用しておらず、座位が保てることや、セダン車両の方が乗り降りしやすいことから、セダン利用を希望している。もう1名は、さきほどの協議2で運送対象者として認定された身体障がい3級および精神障がい2級の方で、車いすは利用していないため、セダン利用で問題ないと思われる。 ・ Welfare Jack MIYAZAKI の3名と視覚障害者福祉会の1名は、いずれも視覚障がい1級または2級を所持しており、同行援護サービスを受給しているため、単独での公共交通機関の利用は困難と思われる。 ・ 新規登録予定の事業所、空の上から申請が出ている5名については、このあとの協議6で新規登録の承認が得られたのち、改めて協議に諮らせていただく。
会長	<p>本案件について、何か意見や質問等あるか。</p>
H委員	<p>にこにこ介護サービスの理事長であるF委員にお伺いしたい。身体障がい者手帳の併1級で両下肢機能障がいをお持ちの方がセダン利用の希望者として挙がっている。同じ1級でも、視覚障がいであれば下肢機能等は問題ないのでセダン利用でも大丈夫だと思うが、両下肢機能障がい1級と聞くと、医療的な現場の人間としては、車いすが必要ではないのか、座位の状態が不安定じ</p>

発言者	発言内容
	<p>ゃないのかといった点が気になる。資料の注釈にはセダン車の方が利用しやすいとあったが、こういった身体状態の方なのか。</p>
F 委員	<p>契約時に本人の状態を確認したが、ひとつひとつの動作に時間がかかるものの、セダン車両への移乗は可能。車いす車両は事業所で所有しているが、本人は「自立しないといけない、下手に甘えてしまうとよくないから」ということで車いす車両の利用を断られた経緯がある。そういう方もおられる。</p>
H 委員	<p>よく分かった。身体状況を考えると、セダン車ではなく福祉車両の方が良いのではと思ったので確認させていただいた。</p>
会長	<p>事業所と本人の間では意思確認はできているということでよいか。</p>
F 委員	<p>契約の際に私が直々に立ち会っているので、間違いない。</p>
会長	<p>他に何か意見や質問はあるか。</p> <p>(質問等なし)</p>
会長	<p>特になければ、本案件について承認して良いという方は挙手を。</p> <p>(挙手多数)</p>
会長	<p>本案件については承認とする。</p>
事務局	<p>4. 複数乗車について ～事務局説明～</p> <ul style="list-style-type: none"> • にここ介護サービスからは1組の申請が出ている。申請者はともに視覚障がい者手帳1級を所持する夫婦であり、2名とも先ほどの協議3においてセダン利用を承認されている。通院時や余暇などで同一の目的地に外出することが多くあるため、そういった際に複数乗車をしたいと考えている。「同居親族の会員の、乗車地・目的地が同一である場合の輸送」であり、過去の協議会でも同様の事例が複数認められているため、複数乗車での移送は問題ないと思われる。

発言者	発言内容
事務局	<p>・ Welfare Jack MIYAZAKI からも1組の申請が出ている。申請者はそれぞれ視覚障がい者手帳1級および2級を所持する夫婦であり、2名とも前回協議会においてセダン利用を承認されている。通院先が同じ病院であり、お互いの診断結果を把握するために一緒に通院するよう医師から指示を受けているため、複数乗車を希望している。「同居親族の会員の、乗車地・目的地が同一である場合の輸送」であり、過去の協議会でも同様の事例が複数認められているため、複数乗車での移送は問題ないと思われる。</p>
会長	<p>本案件について、何か意見や質問はあるか。</p>
B 委員	<p>複数乗車を認める場合は「目的地が同一であること」とあるが、例えば自宅から夫婦一緒に乗車して、手前の病院でご主人を先に降ろして、もっと先の病院で奥さんを降ろすとか、そういうケースは認められないということか。</p>
事務局	<p>過去に複数乗車が認められた例として、今回の申請とは反対に、障がいのある方を道中で複数名拾って、目的地である同一の病院に移送するというケースがあった。それぞれ違う場所で乗車して同一の目的地へ行くのか、同じ場所で乗車してそれぞれ違う目的地で降りるのかという違いであり、協議会での検討の余地は十分あると思う。それぞれ真逆の目的地に行くとなるとまた協議が必要になると思うが、乗車地が同一で目的地が多少異なるという場合であれば、協議会で承認できる範疇だと思われる。</p>
C 委員	<p>過去に協議会で承認された凡例として、資料32ページの①に「乗車地が別々で目的地が同一」というケースがあるので、その反対である「乗車地が同一で目的地が別々だが帰ってくる場所(乗車地)は一緒」ということであれば、同じく認められるということか。今回のケースは該当しないが、今後「乗車地が同一で目的地が別々」といった複数乗車の申請があった際は、またこの協議会で協議して、承認してよいのではないか、という解釈でよいか。</p>
事務局	<p>その解釈で間違いはない。</p>
会長	<p>B委員、よろしいか。</p>
B 委員	<p>はい。目的地が多少違って同じ場所から乗車して同じ場所に戻ってくるなら、それぞれ別の車で向かうよりも、複数乗車を認めてあげて、一緒に同じ車</p>

発言者	発言内容
会長	<p>に乗って行かれた方がよいと思っていたので。</p> <p>他に質問等はないか。</p> <p>(質問等なし)</p>
会長	<p>特になければ、本案件について承認して良いという方は挙手を。</p> <p>(挙手多数)</p>
会長	<p>本案件については承認とする。</p>
事務局	<p>5. 福祉有償運送登録事業所の更新について ～事務局説明～</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 2事業所が更新予定となっている。 ・ 慶明会は、今回は平成 28 年 6 月に更新しており、平成 31 (令和元) 年 6 月 30 日が登録有効期限となっている。4 名の運転者に計 7 点の違反が付いているが、福祉有償運送の移送中ではなく、いずれも私用で運転中の違反。 ・ 宮崎県障害者支援ここのは、今回は平成 28 年 8 月に更新しており、平成 31 (令和元) 年 8 月 31 日が登録有効期限となっている。11 名の運転者に計 6 点の違反がついているが、福祉有償運送の移送中ではなく、いずれも私用で運転中の違反である。
会長	<p>本案件について、何か意見や質問はあるか。</p>
B 委員	<p>宮崎県障害者支援ここの C 氏の交差点安全進行義務違反は 4 点だが、先ほどの協議 1 で資料 17 ページに載っていた方は同じ交差点安全進行義務違反でも 2 点だったが、何か違いがあるのか。</p>
事務局	<p>違反点が 2 点の方については物損事故、4 点の方については軽傷事故 (人身事故) という違いがある。</p>
A 委員	<p>更新登録を認めること自体は問題ないと思うが、慶明会は登録運転者 4 名のうち 2 名に違反歴があるのと、違反内容についても速度超過 35km 以上とい</p>

発言者	発言内容
	うのは大きい。承認の際には、宮崎県障害者支援ここを含め両事業所に対して、登録運転者の安全教育を再度徹底していただくよう事務局からの指導をお願いしたい。
会長	事務局には、改めて両事業所への指導をお願いする。他に質問等はないか。 (質問等なし)
会長	特になければ、本案件について承認して良いという方は挙手を。 (挙手多数)
会長	本案件については承認とする。
事務局	<p>6. 福祉有償運送の新規登録について ～事務局説明～</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「特定非営利活動法人 空の上」より新規登録の申請が出ている。 ・提出書類については、車両保険の要件や登録運転者の要件を満たしているか、設定された運送料金が営利とはいえない範囲であるかどうかといった点について、事務局において事前に内容を確認している。 ・運送の際に使用する車両は、軽の回転シート車両が1台、軽のセダン車両が1台、普通車のセダン車両が1台の計5台。 ・5台以上の車両を使用する場合は運行管理資格者証の交付を受けた者の選任が必要になるが、理事長の塚田氏が現在資格者証の交付申請中であり、6月頭には資格者証が交付される見込みとのこと。そのため、本日の資料には資格者証の写しを綴っていないが、協議会での承認後、運輸支局に書類を提出する際には資格者証の写しを忘れずに添付するよう指導している。 ・旅客の範囲はイおよびロとなっており、身体障がい者手帳を所持する方や要介護認定を受けている方を対象に移送を行う予定。 ・運転者5名に計7点の違反が付いているが、いずれも私用で運転中の違反とのこと。5名とも過去2年間において免許停止の処分は受けておらず、新規登録に必要な講習も各種受講済みであり、運転者の要件を満たしている。 ・利用料金については、営利を目的としていると認められない妥当な範囲であることが必要となっており、その目安として、運送対価の額がタクシーの上限

発言者	発言内容
	運賃の概ね1/2の範囲内であることとされており、今回設定された料金はこれを満たしている。
会長	本案件について、何か意見や質問はあるか。
B 委員	基本的なことになるが、NPO 法人空の上はどういった団体なのか。定款を読むと、高齢者および障がい者の移送サービスが中心となっているが。
事務局	空の上については、平成31年3月8日に発足したばかりのNPO 法人であり、外出介護などの障がい福祉サービスの実施はまだ考えていないとのことだが、福祉有償運送事業をメインで行いたいという話は伺っている。
B 委員	福祉有償運送を行っている他の法人については、同法人の運営する別の事業所との絡みで、その利用者の送迎に福祉有償運送をあてているといったケースが多いと思うが、空の上の場合は、利用者と当該法人との関係はどういうものなのか。
事務局	これから福祉有償運送を行っていく中で連携を考えているグループホームや医療機関等がいくつかあり、それらの施設の利用者の方々を対象とした移送を行う予定であると聞いている。
A 委員	運転者の要件という部分で、それぞれ特定非営利活動法人あんさんぶるところで福祉有償運送の講習を受けているようだが、この講習の内容で、障がい者を乗せるために十分な指導教育は受けていると判断してよろしいのか。
事務局	新規運転者の登録の際は、第二種運転免許証を所持していない方に関しては、福祉有償運送運転者講習の修了に加え、セダン車両を運転する場合にはセダン等運転講習の修了が登録の要件となっている。空の上の運転者5名についてはいずれも両講習を修了しており、介護が必要な方や障がいのある方を安全に移送するための知識や技術等有していると判断できる。
H 委員	講習の主催者であるNPO 法人あんさんぶるは、福祉有償運送の運転者に関する講習会を実施するための要件を満たした事業所なのか。こういった講習は公的機関が実施するのかと思っていたが、NPO 法人などが講習を開催するにあたって何らかの資格が必要ではないのか。

発言者	発言内容
C 委員	福祉有償運送運転者講習については、国土交通大臣に申請を行い、認定を受けた事業所が講習を行うこととなっており、実際、NPO 法人あんさんぶるは正式に認定を受けて講習を実施されている。運転者自身には、福祉有償運送を行う上での必要最低限の知識等を講習を通して学んでもらい、運転者として登録された後は、各事業所において継続的な安全運転対策としての自主研修等を計画的・定期的に実施してもらうという形をとっている。
H 委員	了解した。
C 委員	資料 10 ページの車検証について、使用者の名称が「株式会社***」となっている。個人の所有車ではないため、この車については、現状では福祉有償運送車両として登録できない状態となっている。使用貸借契約書を見ると運転者が〇氏となっているので、この車が〇氏の車で間違いないのであれば、車検証の使用者の名称を会社名から〇氏の氏名に変更した上で登録の申請を行う必要がある。使用者はあくまでも法人ではなく個人である必要がある。
会長	現状では登録車両として認められないということでしょうか。
C 委員	そうなる。
事務局	車両の所有者についてしか確認していなかったため、当該車両の使用者について、協議会修了後に事務局より事業所に対して確認を行う。
B 委員	利用者 5 名はどこか別の事業所のサービスをすでに受けているのか、それとも全くの新規の方なのか、もしくはこの事業所に移ってくる形なのか。
事務局	空の上に確認したところ、会員登録予定の方については、周辺の病院などから福祉有償運送の利用希望者の名簿の提供を受けているとのこと。現在、親族の方による送迎で病院に通院しているところを、今後は空の上の福祉有償運送を利用しての通院を希望されている方が多くいらっしゃるかと聞いている。別の事業所から空の上に移るといったようなことではない。
B 委員	NPO 法人の認可についてはこの場で協議することではないと思うが、少し気になるのが、活動内容が移送サービスのみでやっていけるのかということ。福祉有償運送だけでは、理事 6 名に対する給与を支払うだけの収入は得

発言者	発言内容
	<p>られないと思う。一般的には、NPO 法人として何か別に事業展開があって、それとセットで福祉有償運送を行うから実費分だけの徴収でやっていけるのだと思うのだが、話を聞いている限りでは、空の上は福祉有償運送事業のみを単独で行うとのこと。後々運営が苦しくなり事業が続かなくなってしまうと、空の上の利用者さんが困ることになる。</p>
事務局	<p>理事の方々については、別に副業などがあることも考えられるが、事業所の新規登録にあたっては、理事の方の就労状況等に関しての事務局への報告は不要のため、現時点では把握していない。そのため、空の上の理事として活動される他にも、何らかの別の仕事をされている可能性はある。確かに、福祉有償運送事業だけでは、役員への報酬を出せるほどの収入はないと思われる。</p>
E 委員	<p>運転者の年齢を見ると、70 歳以上の方が 3 名いるが、福祉有償運送だけでは生業にはならないと思う。年金も受給しているだろうし、肯定的な見方をすれば、完全なボランティア精神で活動されるつもりなんだろうと思う。</p>
B 委員	<p>余計なお世話だとは思いますが、NPO 法人を管轄してる文化市民活動課に照会するなどして、福祉有償運送の他に移送サービス等やっていないかについて、次回協議会の際に教えていただきたい。</p>
事務局	<p>次回までに確認を行い、報告させていただく。</p>
会長	<p>他に質問等はないか。</p> <p>(質問等なし)</p>
会長	<p>特になければ、本案件について承認して良いという方は挙手を。</p> <p>(過半数が挙手)</p>
A 委員	<p>空の上について、新規登録の要件に照らし合わせた際に申請を却下する要素はない。ただ、NPO 法人として日が浅く、高齢の方が運転者として採用されているということもあり、注意は必要かと思う。認可される際は、そういった注意事項とか活動経営的な問題とかいったことについて、文化市民活動課から色々ご意見を参考意見として聞いてもらった方がいいかなと考えている。</p>

発言者	発言内容
会長	<p>本日委員の方々から上がったご意見やご指摘についても、事務局から事業所に伝えていただくということで、本案件については承認とする。</p> <p>それでは、空の上の新規登録について承認されたので、先ほど保留していた協議2、協議3で空の上から申請があった5名についての協議に入る。</p>
事務局	<p>2. 運送対象者の認定について（空の上申請分） ～事務局説明～</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 空の上からは2名の申請が出ている。 ・ 1人目は身体障がい者手帳の4級を所持し、要介護2の認定を受けている。両下肢機能障がいがあり歩行時は杖を使用しているが、ふらつきがあり長距離の歩行が難しいため、常にヘルパーの介助が必要。住宅地の路地が狭くタクシー車両が自宅前まで入って来られず、最寄りのバス停も約1km先のため、自力でたどり着くのが困難である。また、認知症の診断を受けており、記憶力や判断能力の低下により、行き先を告げたり運賃を支払ったりするのが難しくなっており、単独での公共交通機関の利用は困難であると考えられる。 ・ 2人目は要介護1の認定を受けている。脳梗塞により両足に麻痺が残っており転倒しやすいうえ、一度転倒すると自力で起き上がることができないため単独での歩行は難しく、常に支えるなどの介助が必要。最寄りのバス停まで約2kmあるため、バス停まで歩いていくのは困難とのこと。また、認知症の診断を受けており、記憶力や判断能力の低下により、会話が成り立たなかったり、お金の計算が分からなくなる場面が増えている。申請書の調査項目や事業所への聞き取りから、単独での公共交通機関の利用は困難であると考えられる。
会長	<p>本案件について、何か意見や質問等あるか。</p>
B委員	<p>資料2の25ページ「旅客の名簿」には5名の記載があり、このあとの協議3「セダン利用対象者認定」の方にも5名分の申請があがっているが、運送対象者の認定については2名分だけでいいのか。</p>
事務局	<p>利用者5名のうち、2名の方は身体障がい者手帳1級を所持し、もう1名の方は要介護4の認定を受けており、協議指針の「3 運送の対象（1）福祉有償運送の対象者」のAおよびイの要件に当てはまるため、5名中3名は運送対象者の認定は必要ない方となっている。</p>

発言者	発言内容
会長	<p>他に質問等はないか。</p> <p>(質問等なし)</p>
会長	<p>特になければ、本案件について承認して良いという方は挙手を。</p> <p>(挙手多数)</p>
会長	<p>本案件については承認とする。</p>
事務局	<p>3. セダン利用対象者認定について（空の上申請分） ～事務局説明～</p> <ul style="list-style-type: none"> ・空の上からは5名の申請が出ている。 ・69歳男性と13歳女性は、いずれも身体障がい者手帳1級を所持しており、13歳女性は外出介護サービスを受給している。また、78歳女性は要介護4の認定を受けている。3名とも車いすを使用しており、基本的には回転シート車での移動を考えているが、セダン車両でも移乗可能で座位が保てるため、セダン利用については問題ないと思われる。 ・85歳の女性2名は、さきほどの協議2で運送対象者として認定された方で、それぞれ身体障がい者手帳4級と要介護2の認定および要介護1の認定を受けている。歩行にふらつき等はあるものの車いすは使用しておらず、セダン車両でも移乗可能で座位が保てるため、セダン利用については問題ないと思われる。
会長	<p>本案件について、何か意見や質問等あるか。</p> <p>(質問等なし)</p>
会長	<p>特になければ、本案件について承認して良いという方は挙手を。</p> <p>(挙手多数)</p>
会長	<p>本案件については承認とする。</p>

発言者	発言内容
会長	本日の議事はここまでとなるが、委員の方々の活発な議論と、建設的な意見の数々に感謝する。以上をもって全ての議事を終了とする。