

令和元年度 第2回 福祉有償運送運営協議会議事録

(令和2年1月24日開催)

発言者	発言内容
会長	<p>本日は、報告や各種申請についての協議を主な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】                      ～事務局説明～</p> <p>1. 車両の減車について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2事業所から、合わせて4台の減車報告。</li> <li>・にこにこ介護サービスの1台と宮崎県障がい者支援ここの3台は、いずれも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。</li> </ul> <p>2. 車両の入替について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・4事業所から、合わせて8台の入替報告。</li> <li>・にこにこ介護サービスの3台と宮崎県障がい者支援ここの3台、一会の1台は、いずれも登録運転者による持込車両の入替であり、運転者の変更等はなく、車両の要件も満たしている。</li> <li>・PA みやざきの1台は法人所有車両の入替であり、車両の保険内容や保険期間等の要件を満たしている。</li> </ul> <p>3. 代表者の変更について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2事業所より、代表者の変更についての報告。</li> <li>・宮崎市視覚障害者福祉会は令和元年10月15日より、まほろば福祉会は令和元年6月25日より、新理事長に変更となっている。</li> </ul>
会長	<p>以上3件の報告案件について、何か質問はあるか。</p>
A 委員	<p>宮崎県障がい者支援ここから3台の減車報告が出ているが、今後の運行に支障はないのか。</p>
事務局	<p>後ほど協議案件として諮るが、同事業所からは増車申請も1台出ているので、実質は2台の減車となる。事業所に確認したところ、現在の利用者15名に対して、2台の減車後は車両数が11台、登録運転者数が9名となり、福祉有償運送サービスの提供については、減車後も問題なく行えるとのことであった。</p>

発言者	発言内容
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>1. 利用料金の変更について</p> <p>～事務局説明～</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・3事業所から利用料金の変更についての申請が上がっている。</li> <li>・にこにこ介護サービスからは、乗車距離1kmあたりの料金が30円から40円に変更の申請が出ている。今回の料金値上げは、ガソリン代の値上がりによるものとのこと。タクシー運賃と比較したところ、タクシーの上限運賃の2分の1以下となっており、妥当な範囲での料金設定と思われる。</li> <li>・巴会からは、1.5kmまでの初乗り料金290円は変わらず、乗車距離1.5kmから2kmまでの料金が350円から370円に、乗車距離1kmあたりの料金が60円から70円に変更の申請が出ている。</li> </ul> <p>今回の料金値上げは、ガソリン代の値上がりによるものとのこと。タクシー運賃と比較したところ、タクシーの上限運賃の2分の1以下となっており、妥当な範囲での料金設定と思われる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・Welfare Jack MIYAZAKIからは、料金の一部値下げの申請が出ている。</li> </ul> <p>現在の利用料金は「3kmまでは乗車距離1kmにつき100円加算、4kmから15kmまで一律400円、15kmから20kmまで一律500円、20km以上は1kmごとに50円加算」となっており、変更後の利用料金は「9.9kmまでは乗車距離1kmにつき40円加算、10kmから14.9kmは一律400円、15kmから19.9kmは一律500円、20km以上は1kmごとに50円加算」となっている。今回の申請では、10km以上の距離の利用料金は現行と変わらず、10km未満の距離の利用料金が「1kmにつき100円加算または一律400円」から「1kmにつき40円加算」に変更となる。</p> <p>今回の料金一部値下げは、利用者の増加に伴い同行援護などでの短距離での利用が増えており、「利用料金を乗車距離に応じてもっと細かく設定してほしい」という利用者からの要望によるものとのこと。タクシー運賃と比較したところ、タクシーの上限運賃の2分の1以下となっており、妥当な範囲での料金設定と思われる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現在、市内のいずれの事業所も1kmにつき30円～100円加算の範囲で</li> </ul>

発言者	発言内容
	料金設定しているが、3事業所の変更後の利用料金は1kmにつき40円または70円加算となっている。タクシーの上限運賃の2分の1以下であることに加え、他事業所の利用料金と比較しても極端に低い、または高いとは言えないことから、妥当な金額での料金設定と思われる。
会長	本案件について、何か意見や質問等あるか。
A委員	巴会は1kmあたり60円から70円に変更とのことだが、変更後の料金比較表を見ると、初乗り290円のあと、2kmまでの料金が370円となっている。70円加算ならば、正しくは360円になるのではないか。
事務局	ご指摘の点については、事務局にて事業所に確認を取っており、1.5kmまでの初乗り料金290円は変わらず、1.5kmから2kmまでの料金が350円から370円に変更となり、この区間のみ20円の値上がりとなることで間違いのないとのこと。それ以降1kmあたりの料金については、60円加算から70円加算に変更で10円の値上がりとなっている。
B委員	初乗りは1.5kmまでで290円、そこから2kmまでは何円、それ以降は何円、といった料金情報はきちんと利用者側に提示されているのか。
事務局	本日の会議資料には添付していないが、事業所が独自に作成している詳細な利用料金一覧表を、料金変更申請の際にあわせて提出してもらっている。利用者に対しては、そちらの詳細な料金一覧表を提示しているとのこと。
C委員	初乗り料金を290円から300円に変更するわけではないのか。そうすれば、1.5kmまでの初乗り料金と1.5kmから2kmまでの料金、それ以降1kmあたりの料金がすべて変更前より一律10円の値上げとなるが。
事務局	そうではなく、初乗り料金は290円のまま据え置きで、初乗り後1.5kmから2kmまでの区間のみ、70円ではなく80円加算になる。
B委員	その後、2km以降は1kmあたり70円加算に戻ると。A委員やC委員は、その区間だけ80円加算になるのがいまいち腑に落ちないのだと思う。
A委員	会議資料に掲載してある料金一覧表だけ見ると、1.5km～2km区間の370

発言者	発言内容
B 委員	<p>円という数字はどこから出てきたのか、誤りではないかと思ってしまう。</p> <p>会議資料に載っている利用料金一覧表は、各事業所から提出された独自様式の料金表を、事務局側が加工して作ったものなのか。</p>
事務局	<p>会議資料内の利用料金一覧表は、料金変更の申請をする際の提出必要書類としてあらかじめ様式が定められているものであり、事務局側で加工などはしておらず、提出された表をそのまま掲載している。また、それとは別に事業所によっては、独自に作成した料金表をあわせて提出いただくこともあるが、資料には掲載していない。</p>
B 委員	<p>次回以降でも構わないが、「初乗りが何円、初乗りから何 km までが何円、その後何 km 以降が何円…」といったかたちの資料を掲載することは可能か。</p>
事務局	<p>会議資料 22 ページに、各事業所ごとの利用料金一覧を掲載している。表中の②が巴会になるが、そこに「1.5km まで 290 円、1.5km を超えて 2km まで 370 円、1km ごとに 70 円加算」という風に記載をしている。</p>
B 委員	<p>事業所別の利用料金一覧表にあるそういった記載が、18 ページの利用料金一覧表にもあれば、他の委員もよりスムーズに理解できたのではないか。</p>
事務局	<p>今回の巴会の料金設定については、少し特殊な事例ではあるが、今後こういったケースが再度あれば、そのときはより分かりやすくなるよう別途注釈を付けるなどしたい。</p>
B 委員	<p>議題から逸れるかもしれないが、タクシー運賃の改定の話を先日ニュースで耳にしたのだが、タクシー業界の状況やガソリン費の高騰などについて、タクシー協会の A 委員に分かっている範囲で教えていただきたい。事業所にとって、今回の値上げはきちんと事業継続できる程度のものなのか気になった。</p>
A 委員	<p>運輸局のホームページ上でも公表されているが、令和 2 年 2 月 1 日からの運賃改定となる予定。今は、その改定表に基づいて、各社が運賃の改定申請を上げている状況である。料金改定の大きな趣旨としては、先ほど言われたように燃料費の高騰が一つ。ここ 20 年あまりで相当な値上がりとなっている。もう一つはドライバーの待遇改善である。そもそも宮崎県内のタクシー会社は、</p>

発言者	発言内容
	<p>ここ 25 年ほど、消費税増税分以外ではタクシー運賃を上げていない。そんな状態がずっと続いているため、ドライバーの待遇もなかなか改善できていなかったという状況がある。今回は、そういった状況についても運輸局が重く受け止めてくれたことで、料金改定が実現した。</p> <p>料金改定についての運輸局側の理由としてはドライバーの待遇改善という側面が大きいですが、それにあわせて我々タクシー業界の方も、様々なサービスの充実を図っていくために新たな制度の導入を予定している。一例として、今までは身体障がい者と知的障がい者に対してのみ料金 1 割引のサービスを行ってきたが、今後は加えて精神障がい者や運転免許返納者に対する料金割引サービスについても、今回の料金改定にあわせて導入する。</p> <p>運賃は値上がりすることになるが、そういった新たなサービス導入についても色々取り組みつつ、ドライバーに対する教育等も強化していき、さらなる安心安全なタクシーを目指していくということが、今回の料金改定の主旨であるととらえている。</p>
B 委員	<p>タクシー運賃の改定は 2 月 1 日からとのことなので、今回の利用料金の変更については、現行のタクシー運賃の 2 分の 1 以下かどうかという所で審査すればよろしいか。</p>
事務局	<p>その考え方で問題ない。</p>
会長	<p>他に意見、質問等ないか。</p> <p>(質問等なし)</p> <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>(全員挙手)</p> <p>本案件については承認とする。</p>
事務局	<p>2. 事業所の追加について        ～事務局説明～</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・まほろば福祉会より、新たに「ヘルパーステーションやじろべえ」という事業所の追加申請が上がっている。</li> </ul>

発言者	発言内容
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・令和元年 8 月 1 日に居宅介護サービス事業所として指定を受けた事業所であり、近く外出介護サービス事業所としての指定申請も予定している。</li> <li>・福祉有償運送の利用予定者は 20 名で、いずれも身体障がい手帳 1・2 級または療育手帳を所持しており、運送対象者認定等の協議は不要である。</li> <li>・使用予定の車両は 6 台とも車いす車両であり、増車申請が出ているため、この後の協議 3「車両の増車について」の中で協議に諮る。</li> <li>・運送料金は、まほろば福祉会の他の事業所「ほっとすてーしょん翼」や「さくらさくら」と同じく、1km あたり 50 円となっている。</li> <li>・登録運転者 3 名はいずれも福祉有償運送の運転者講習を修了し、過去 2 年間に於いて免許停止の処分を受けておらず、運転者の要件を満たしている。</li> </ul>
会長	本案件について、何か意見や質問等あるか。
C 委員	使用予定の車両 6 台は、すべて法人所有の車両なのか。
事務局	このあとの協議 3でもご説明するが、こちらは法人所有の車両が 4 台とリース車両が 2 台となっており、登録運転者の持込車両はない。
C 委員	運転者は 3 名とのことで、利用者 20 名に対して人手が足りていないようにも感じるが、そこは利用者間でうまく調整してやっていくということか。
事務局	それについては、登録利用者の今後の利用予定回数や頻度なども勘案した上で、安定した運送を行うのに問題はないということを事業所に確認している。
会長	<p>他に意見、質問等ないか。</p> <p>(質問等なし)</p> <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>(全員挙手)</p> <p>本案件については承認とする。</p>

発言者	発言内容
事務局	<p>3. 車両の増車について</p> <p>～事務局説明～</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・巴会から3台、にこにこ介護サービスから1台、宮崎市視覚障害者福祉会から1台、宮崎県障がい者支援ここから1台、まほろば福祉会から6台の計12台の増車申請が上がっている。</li> <li>・巴会は、1台が法人所有の車いす車両、他2台が登録運転者の持込車両の増車となる。持込車両の運転者には3件の違反があるが、全て私用で運転中の違反であり、過去2年間において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。また、3台とも保険内容や車検証の期限などの車両要件を満たしている。</li> </ul> <p>事業所に確認したところ、巴会では、業務内外を問わず全ての事故や違反について報告義務を設けることで各運転者の運転状況の把握に努めており、事故等の報告があった際は、そのつど当該運転者に対して安全運転の注意喚起や指導を行っているとのこと。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・にこにこ介護サービスと宮崎市視覚障害者福祉会、宮崎県障がい者支援ここからはそれぞれ1台ずつ、登録運転者の増加に伴う持込車両の増車申請が出ている。うち2名の運転者に違反があるが、過去2年間において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。また、いずれの車両も保険内容や車検証の期限などの車両要件を満たしている。</li> <li>・まほろば福祉会からは、6台の増車申請が出ている。この6台は、協議2で追加申請が承認された事業所「ヘルパーステーションやじろべえ」で使用予定の車両となる。6台とも車いす車両で、うち2台がリース車両、4台が法人所有車両であり、いずれの車両も保険内容や車検証の期限などの要件を満たしている。車両台数が5台以上になる場合は、安全運転管理者の資格者証の写しや運行管理体制等を記載した書類の提出が必要となるが、それらも併せて事業所より提出されており、不備等がないことを事務局で確認している。</li> </ul>
会長	<p>本案件について、何か意見や質問等あるか。</p>
D委員	<p>巴会の運転者について事故の報告があったのに対して、何も報告がない事業所も見受けられるが、何か違いがあるのか。</p>
事務局	<p>資料の「違反内容」欄では事故というか違反内容について記載しており、何も記載がない方については、直近3年間において無事故・無違反の方となる。</p>

発言者	発言内容
D 委員	<p>それでは、運送中に事故等があればきちんと報告が上がっていると捉えていいのか。</p>
事務局	<p>はい。有償運送中の事故や違反はないことを事業所に確認している。</p>
会長	<p>他に意見、質問等ないか。</p>
事務局	<p>委員の皆様におかれては、登録運転者の事故や違反等の履歴が心配になられるかと思う。前回協議会でも、違反歴のある運転者を抱える事業所に対しての安全教育を徹底すべきとのご意見をいただいた。本日冒頭の、前回内容の報告の中でもご説明差し上げたが、当該事業所に対しては、今後より一層安全運転を徹底していくようご指導差し上げたところである。また、前回協議会の開催時は、ちょうど高齢ドライバーの危険運転による事故が多発していた時期で、そういった危険運転防止対策として、安全運転のための取り組みについての事例発表などを実施事業所向け研修会の場で行ってはどうかというご意見をいただいたところであった。来月開催予定の研修会の中でも、こういった違反歴のある運転者に対する注意喚起であるとか、高齢ドライバーの危険運転にまつわる事例等の話をするなど、安全運転に関する何らかの気付きを与えられるような内容を盛り込みたいと考えている。</p>
会長	<p>他に意見、質問等ないか。</p> <p>(質問等なし)</p> <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>(全員挙手)</p> <p>本案件については承認とする。</p>
事務局	<p>4. 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"> <li>・3 事業所から合わせて 12 名の申請が上がっている。</li> <li>・にこにこ介護サービスの 6 名のうち、3 名はいずれも視覚障がい 1 級または 2 級を所持し、同行援護サービスを受給している。下肢等に障がいはないた</li> </ul>



発言者	発言内容
会長	<p>め、セダン利用で問題ないと思われる。残り3名は、身体障がい者手帳の1級または2級を所持し、外出介護サービスを受給している。うち2名は右上下肢に障がいがあるものの車いすは使用しておらず、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。</p> <p>1名は両上下の障がいのため車いすを使用しており、普段は福祉車両を主に利用する予定だが、福祉車両に空きがない場合はセダン車を代わりに利用したいとの理由で申請が出ている。セダン車への移乗や座位保持は可能であるため、セダン利用については問題ないと思われる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・Welfare Jack MIYAZAKIの5名のうち、3名はいずれも視覚障がい1級または2級を所持し、同行援護サービスを受給している。下肢等に障がいはないため、セダン利用で問題ないと思われる。残り2名は、身体障がい者手帳1級を所持し、外出介護サービスを受給している。それぞれ右上下肢および両下肢に障がいがあるものの車いすは使用しておらず、座位が保てることからセダン利用を希望している。</li> <li>・宮崎市視覚障害者福祉会の1名は、視覚障がい2級を所持し、同行援護サービスを受給しており、下肢等に障がいはないため、セダン利用で問題ないと思われる。</li> </ul> <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> <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>(全員挙手)</p> <p>本案件については承認とする。</p>
事務局	<p>5. 運送対象者の認定について ～事務局説明～</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・福祉有償運送においては、協議指針の中で運送対象となる手帳の等級などを定めているが、中にはそれらの要件を満たしていないものの、単独での公共交通機関の利用が困難で、福祉有償運送を利用しての外出を希望する方がおられる。そういった方については、事業所から対象者認定の申請書を提出してもらい、本協議会で審議することとなっている。</li> </ul>

発言者	発言内容
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今回、3 事業所から合わせて 4 名の申請が上がっている。</li> <li>・にこにこ介護サービスからは 1 名の申請。95 歳女性で、視覚障がいの 5 級を所持し、障がい福祉サービスの同行介護を受給している。資料に記載がないが、要支援 2 の認定も受けている。</li> </ul> <p>加齢黄斑変性症により視野の中心が欠けており、段差や勾配が分からず歩行中頻りに転倒してしまうため外出時はヘルパーの介助が必須であり、バス等の乗り降りは転倒のリスクが高く、単独での利用は困難である。</p> <p>お金の種類の見分けが付きにくく運賃の支払いに介助が必要なことに加え、手帳記載はないものの聴力についてもかなり低下してきており、バスのアナウンスを聞き取ることや会話によるスムーズな意思疎通が困難な状態とのこと。</p> <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、単独での公共交通機関の利用は困難であると考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ゆくりからは 1 名の申請。60 歳女性で、精神障がい者手帳の 2 級を所持し、障がい福祉サービスの通院等介助を受給している。</li> </ul> <p>繊維筋痛症と反射性交感神経性ジストロフィーの診断を受けており、手足の先に激しい痛みが生じるため、痛みがある状態だと自力での歩行や立位を保つのも困難となり、移動の際はヘルパーの介助が必須である。痛みのある日の方が多く、月数回の病院受診以外はほとんど外出できていないとのこと。</p> <p>また、バス車内など不特定多数の人と同じ空間にいると緊張や不安が強まり動けなくなる可能性が高く、タクシー運転手など面識のない人とのやりとりも難しいため、普段から固定のヘルパーが対応している。</p> <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、単独での公共交通機関の利用は困難であると考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・巴会からは 2 名の申請。60 歳男性は、精神障がい者手帳の 2 級と身体障がい手帳の 6 級を所持し、障がい福祉サービスの通院等介助を受給している。</li> </ul> <p>右上下肢に障害があり、歩行時のふらつきが大きいいため、以前から頻りに転倒して何度も怪我をしており、現在も転倒による肋骨骨折で療養中とのこと。</p> <p>歩行が非常に不安定なため、ヘルパーが支えていても徒歩での移動は難しく、外出時はいつも車いすを使用するなどヘルパーの介助が必要な状態であり、バスの乗り降り等は転倒のリスクが高いため、単独での利用は不可能である。</p> <p>また、精神的にも不安定であり、慣れたヘルパー相手でも話が全くかみ合わなかったり、急に怒り出して大声を出したりと、意思疎通が困難な状態になることも少なくないとのこと。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・29 歳男性は、精神障がい者手帳の 2 級を所持し、障がい福祉サービスの通院等介助を受給している。現在は月に 1～2 回、ヘルパー同伴でタクシーを利</li> </ul>

発言者	発言内容
	<p>用して通院しているが、待つことが苦手なため、毎回自宅にタクシーが到着するまでにパニックを起こしてしまい、慣れたヘルパーでも落ち着かせるのに非常に時間がかかる。自分から電話をかけることも、かかってきた電話に出ることも出来ないため、ヘルパーが代わりにタクシーを呼んでおり、統合失調症による認知機能の低下で本人はお金の計算が出来ないため、運賃の支払いも全てヘルパーが代わりに行っている。</p> <p>また、人の多い場所を苦手としており、バス車内のような不特定多数に囲まれる環境だと、パニックになり突発的な行動を起こす可能性が高いとのこと。</p> <p>2名のいずれとも、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。</p>
会長	<p>本案件について、何か意見や質問等あるか。</p>
C 委員	<p>巴会から申請の出ている60歳男性について、身体障がい手帳の6級を所持しているとのことだが、事務局説明を聞く限りでは、本人の障がいの程度はもっと深刻なように感じる。これほどの身体状況であっても、身体障がい手帳6級なのかと不思議に思ったところ。</p>
事務局	<p>「身体障がい者手帳の等級が、本人の実際の障がいの程度に対して低いのではないか」というご意見について、巴会の60歳男性だけでなく、にこにこ介護サービスから申請の出ている身体障がい者手帳5級の95歳女性についても同様に言えることだが、やはり単独での外出が困難であることが要因の一つと思われる。事業所によると、自力で外に出ること自体が困難になっているために、障がい者手帳の再認定申請などの手続きをすることも億劫になってしまっている状況とのこと。事業所に確認したところ、本人に対しては障がい者手帳の再認定申請を勧めるなど働きかけているものの、当人があまり外に出たがらず、人と接することや手続きを行うことなどを億劫に感じているため、なかなか手帳の再認定の申請を行うまでには至っていないとのことであった。</p>
B 委員	<p>巴会から申請の出ている29歳男性について、現在はグループホームか何かに入所しているのか、それとも家族と同居しているのか等の住環境は分かるか。事務局説明を聞く限り、独りで生活するのは非常に大変だろうと思うのだが、何らかの障がい福祉サービスを受給しているかどうかなど、分かれば教えていただきたい。</p>

発言者	発言内容
事務局	<p>事業所に確認したところ、現在は自宅におひとりで住まれているとのこと。資料には記載していないが、通院等介助のほか、居宅介護サービスの家事援助等も受給している。</p>
会長	<p>他に意見、質問等ないか。</p> <p>(質問等なし)</p> <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>(全員挙手)</p> <p>本案件については承認とする。</p>
事務局	<p>6. 複数乗車について ～事務局説明～</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・福祉有償運送での移送はドア・ツー・ドアの個別輸送を原則としており、複数乗車については例外的なものとなっているが、協議会で必要と認められた場合に限り複数乗車で移送することが可能とされている。</li> <li>・今回、にこにこ介護サービスから2組の申請が出ている。</li> <li>・1組目は、夫が右上下肢障がいの2級、妻が左上下肢障がいの2級をそれぞれ持っている夫婦で、通院時や余暇活動などで同じ目的地に外出することが多いため、夫婦での複数乗車を希望している。夫の方は、先ほどの協議4「セダン利用対象者認定について」でセダン利用を承認されており、妻の方は、平成30年度第2回協議会にてセダン利用の承認済みとなっている。</li> </ul> <p>申請内容としては「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」に該当し、過去の協議会においても同様の事例が複数認められているため、複数乗車での移送を承認してよいと思われる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2組目は、夫が視覚障がいの1級、妻が両上下肢機能障がいの1級をそれぞれ持っている夫婦で、こちらも通院時や余暇活動などで同じ目的地に外出することが多いため、夫婦での複数乗車を希望している。セダン利用については、夫婦ともに過去の運営協議会にて対象者として承認されている。申請内容としては、先ほどと同じく「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。</li> </ul>

発言者	発言内容
会長	本案件について、何か意見や質問等あるか。
B 委員	一旦、協議会でセダン利用が認められて初めて、次の協議会で複数乗車の申請が出せるようになるのか。それとも、一度の協議会で夫婦ともにセダン利用が認められれば、あわせて同じ協議会で複数乗車の申請もできるのか。1 組目の夫婦は、妻が一足先にセダン利用を承認されており、夫は今回の協議会で承認されているが、2 組目の夫婦は前回協議会ですでにセダン利用対象者として認定されているので、その際にあわせて複数乗車の申請ができたのではないか。セダン利用と複数乗車については同時申請不可だとか、段階を踏んで申請しなければいけないというような規定があるのか。
事務局	セダン利用の申請と複数乗車の申請は必ずしも同時である必要はなく、複数乗車の必要性が生じた場合にその都度申請するかたちになる。1 組目の夫婦のように、先に妻の方がセダン利用の認定を受け、夫が遅れてセダン利用の認定を受けたので早速そのタイミングで複数乗車の申請をした、という場合もあれば、2 組目の夫婦のように、セダン利用の認定はすでに受けており、当初はそれほど複数乗車の必要性を感じていなかったが、一定期間利用を続けるうちに、夫婦一緒に利用したほうが効率が良いという考えになり、あとあと複数乗車の申請を出される方もいる。
B 委員	つまり、セダン利用対象者認定の申請と複数乗車の申請を同時に出しても問題ないということか。
事務局	はい。別々の申請でも、同時の申請でも問題ない。
会長	他に意見、質問等ないか。
C 委員	同じような質問になるが、先ほどの協議 5 で新規に運送対象者として認定された人のうち、精神障がいの 29 歳男性など、セダン車による移送でも問題ないと思われる人もいたが、今回はセダン利用の申請は出していないようだった。運送対象者の認定を受ける際、同時にセダン利用の申請を出すことも可能なのか。
事務局	前回協議会では、協議 2 「運送対象者の認定について」で福祉有償運送の対象者として承認を受けた後に、続く協議 3 「セダン利用対象者認定について」

発言者	発言内容
B 委員	<p>でセダン利用が認められた精神障がいの方がおられたので、ご質問のような運送対象者認定とセダン利用対象者認定の同時申請についても可能である。</p> <p>今回、運送対象者の認定を受けた 29 歳の男性など、同時にセダン利用の申請ができそうな方もいたが、その方達のセダン利用の申請は次回協議会以降になるということか。</p>
事務局	<p>後日、必要に応じてセダン利用の申請が上がってくるものと思われる。申請が上がれば、その後の協議会で協議案件として諮ることとなる。</p>
会長	<p>他に意見、質問等ないか。</p> <p>(質問等なし)</p> <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>(全員挙手)</p> <p>本案件については承認とする。</p> <p>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、貴重なご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。</p>