

## 海部西部圏域福祉有償運送運営協議会 会議録（概要）

会 議 名	海部西部圏域福祉有償運送運営協議会
開 催 日 時	令和7年2月7日（金） 午前10時00分から午前11時20分まで
開 催 場 所	津島市役所 1階 東会議室
出 席 者	別紙のとおり
欠 席 者	無し
協議事項等	<p>●協議事項</p> <p>（1）海部西部圏域における福祉有償運送の必要性について</p> <p>（2）その他</p>
公開／非公開の別	公開
非公開の理由	—
傍聴人の数	0人
会 議 資 料	<p>海部西部圏域福祉有償運送運営協議会次第</p> <p>海部西部圏域福祉有償運送運営協議会委員名簿</p> <p>海部西部圏域福祉有償運送運営協議会規約</p> <p>資料1 津島市・愛西市の人口等の状況</p> <p>資料2 津島市・愛西市のタクシー事業者の状況</p>
審 議 経 過	別紙のとおり

海部西部圏域福祉有償運送運営協議会

役 職	団体・機関名	役職・氏名
会 長	津島市健康福祉部	部長 佐藤 嘉晃
副会長	津島市民生委員・児童委員協議会	連絡会長 山田 久孝
委員	愛西市保険福祉部	部長 田口 貴敏
〃	愛西市老人クラブ連合会	会長 堀田 豊彦
〃	くわがたの会	京條 美代子
〃	愛西市ボランティア連絡協議会	会長 八木 一
〃	(愛西市)	行政相談員 石塚 俊男
〃	愛知運輸支局	首席運輸企画専門官(輸送担当) 渥美 宏 (代理) 田中 隆丞
〃	名古屋タクシー協会	副会長(福祉関連委員会担当) 石川 優
〃	名古屋タクシー協会	福祉関連委員会委員長 田中 英雄
〃	全国自動車交通労働組合連合会 愛知地方連合会	書記長 下出 健雄
〃	特定非営利活動法人 ひとまち生活 ネット津島	大鹿 一八
〃		前野 妙子

事務局

所属等	役職・氏名
津島市健康福祉部福祉課	課長 渡邊 幸成
〃	補佐 古田 志保
〃	統括主任 神田 美知代
愛西市保険福祉部社会福祉課	課長 水野 裕公
〃	主査 加藤 貴義

審 議 経 過

発言者	内容（概要）
事務局	<p>&lt; 開会 &gt;</p> <p>1 主宰者あいさつ 津島市健康福祉部長</p> <p>2 委員紹介</p> <p>3 会長及び副会長の選任 海部西部圏域福祉有償運送運営協議会規約（以下「規約」という。）第6条第1項の規定により会長は津島市健康福祉部長の佐藤委員。副会長に津島市民生委員・児童委員協議会連絡会長の山田委員を指名。</p> <p>4 協議事項 (1) 海部西部圏域における福祉有償運送の必要性について 資料1、2について説明。 津島市及び愛西市においては、移動支援として福祉タクシー料金の助成や巡回バスの運行、外出支援サービス等を行っておりますが、昨年度より一般タクシー事業者が一社減ってしまったということで、地域住民の移動手段の確保が難しくなると考えられます。 人口は減少傾向ではございますが、福祉有償運送の利用対象となり得る介護保険の要介護認定者数などは増加しております。 介助が必要な高齢者の方が外出される際に安全に移動していただくためにも、移送サービスである福祉有償運送は今後も必要と考えております。</p>
会長	<p>ただいま事務局からの説明がございましたが、海部西部圏域における福祉有償運送の必要性についてご質問、ご意見などございましたら、よろしくお願いたします。</p>
委員	<p>圏域の人口が年々減少しているということだが、どの年代が減っているのか。家族の方が転出等されて一人暮らしになっているのか、という理由の把握が必要ではないか。他の地域でも人口減少となっています。要は、支える家族がいなくなり一人暮らしが増えているのか。この人口減少は高齢者の方が亡くなったことによるものなのか。人口減少に至った原因によって、この4.3%の減少への対応は違うのではないかと、思います。</p>
事務局	<p>本日、家族の構成についての資料を持ち合わせておりませんが、今後の分析の参考とさせていただきます。</p>

会長	他にご意見はもういかがでしょうか。
委員	移動制約者の全体的な人数としては、細かい増減はあるとはいえ、そんなに変わっていないと思います。資料1の3ページ目の(3)福祉有償の利用実績について、令和5年度で減っている理由を教えてください。
委員	<p>現在、福祉有償の事業者として唯一運行していますが、自分自身が高齢になったことや別のボランティア活動があり、対応が難しいことが理由です。また、運転者も一人亡くなっているのも理由の一つです。</p> <p>別の事業として、福祉タクシー事業を行っており、2台ある福祉タクシーを運行しています。しかし、現在福祉有償を廃業してしまうことは、会員の命にもかかわること、と考えています。</p> <p>現在は、新たな利用者は原則受け付けておりませんが、近隣のタクシー事業者も複数廃業されており、また他市の行政より福祉有償を行ってほしいという要望も受けています。ですので、もう少し頑張っていこうと思っています。</p> <p>ただ、現在ガソリン価格が高騰し、車の修理代金もものすごく高くなっており、苦慮しています。</p>
委員	ありがとうございます。金銭的な面の改正として、昨年度国土交通省より、対価を通常のタクシー料金の半分目安から8割を目安とする改正がありました。これを受けて、価格改定を行えば少し改善になると思いますが、運行事業者として改定を考えていますか。
委員	他の福祉有償運送事業者の現状はどうですか。
委員	<p>他市の会議にも参加していますが、今まで経営が大変だったので、この期に改定を行うところも出てきています。しかし、利用者のことを考えると難しいという事業者もあります。</p> <p>ただ、事業者自体がなくなってしまうことが利用者にとっては一番困りますので、多少利用負担が高くなっても続けてもらえる方がありがたい、という話が良く聞かれます。</p>
委員	他市の利用者数は、どのような状況ですか。
委員	委員は運行事業者として、とても苦勞されてみえると思います。

事務局	<p>福祉有償運送は有償ボランティアですが、現在低額な対価で働くという人が非常に減っています。その上、車の運転に対して興味を持たない人が大変増えているということで、全ての交通関連のドライバーが減ってきています。</p> <p>福祉有償運送について、行政がドライバーを集めているところでも集まりません。福祉有償に力を入れていない市町村については、NPO 運送が消滅に近づいているというのが現状です。コロナ以降、福祉タクシーを乗降される時間帯はほぼ平日の午前中に限定されています。つまり、タクシー利用は病院にしかない、それ以外のご利用はしない、ということです。</p> <p>よって、午前中しか仕事がないにも関わらず、一人前の対価を出さなければ人が集まりません。</p> <p>ボランティアで時給 3,000 円、4,000 円も出すことは無理ですし、運賃を 8 割まで上げられることになりましたが、緑のタクシーですら現状は赤字です。また、対価を上げると利用者さんが乗ることができないこととなりますので、各地の福祉有償運送は非常に苦勞しています。</p> <p>唯一残っているところとしては、介護保険や障がい福祉サービス事業を行っていて、福祉有償運送事業も並行して経営しているところです。最終的には、行政が直接経営しないと地方の福祉有償運送は守れないのではないかと、と思っています。</p> <p>委員は福祉有償運送と福祉タクシー事業を 2 つ行っているのですが、料金の助成制度を行政が作らないと、福祉有償運送は守れないところに来ているのではないかと、思います。</p> <p>昨年度より近隣市含めてタクシー事業者の廃業が 2 社ありましたが、地方都市ではタクシー事業者がゼロの所もあり、交通空白地域となっています。そのような地域は輸送を守るために、行政とタクシー事業者が手を組んで積極的にやっていることもあります。</p> <p>幸いにもこの圏域ではまだ福祉有償運送事業者があるので、ぜひ今のうちに行政にも助成制度に取り組んでいただきたいと思います。</p> <p>今般、タクシーのほうの制度も変わりまして、ライドシェアが解禁になったかと思いますが、ライドシェアの導入について、タクシー業界としてどのように考えておられるのでしょうか。また、一般乗合タクシーに関しては地区で 2 つ辞められていますが、一方で福祉タクシーの事業者が少しずつ増えてきているような感じがあります。一般乗合事業者から福祉タクシーへの変更などの動きがありますか。</p>
-----	--

委員	<p>ライドシェアの話については、現在「アメリカ型」のライドシェアという学生アルバイトとして自分の車に好きな時間に人を乗せるという形のものとなっています。アメリカは、タクシー自体があまりないという理由で利用が伸びてきたという事実があります。</p> <p>ヨーロッパ、アジアなどの他地域においてアメリカ型ライドシェアを行うと、タクシーとの競争が起きたり、犯罪や事故につながってしまう恐れがあります。</p> <p>お客さんの命を運ぶことについては、ある程度安全性の規制が必要ということで、特にヨーロッパとかアジア地区でも国においてかなり規制が入っています。</p> <p>日本で東京、大阪、京都などの観光地ではたくさんの需要はあると思いますが、そのほかの地域では難しいと考えています。</p> <p>ある程度料金を高くして、安全に運航できる乗務員を養成することが、結果的に長続きすると思います。</p> <p>それから、福祉タクシー事業は伸びているのではないかと、ということですが、申請については比較的通りやすいため、参入自体は増えています。</p> <p>料金も一般タクシーよりも高いですし、高齢化が進むと利用が増えるのではないかと、と考えて参入されるケースが多いです。</p> <p>利用者が高齢になり、体が悪くなって福祉タクシーを利用するようになって、その後重度化して入院となり、福祉タクシーを利用できなくなっていくと、一定数利用者が増えても、一定数減っていく、ということで、結果的に利用者総数はあまり変わりません。</p> <p>福祉タクシーが不足している間は需要がありますが、先ほども述べましたがタクシーの需要が多いのは午前中のみです。</p> <p>だいたい毎年3社から10社ぐらいが新しく参入して、同じぐらいの数の事業者が退出しています。結果的に利用者数はあまり変わらない。福祉タクシーの新規参集は多いですが、廃業もあるという状況です。</p>
委員	<p>行政にお願いしたいのは、各福祉タクシーの料金体系の調査です。</p> <p>自事業者は一般タクシーと同様の料金体系ですが、他のほとんどの福祉タクシー事業者は時間制を採用しています。近隣を利用する場合、かなり金額が変わってくるため、自事業者に利用が集中してしまい大変困惑しています。</p>
委員	<p>福祉タクシーの車両を購入する場合、1台400万円以上します。車を購入して、利益を出そうとすると、他事業者のような時間制の料金設定でも採算は取れません。</p>

	<p>福祉タクシーが事業として永続的に成り立つようするには、料金を上げる事となる。しかし、利用者が払えないということになれば、事業として成り立たないため、行政からの助成が必要だと思います。</p>
事務局	<p>福祉タクシー事業の料金に対しての助成については、予算の都合もありますので、国や県への働き掛けも含め今後検討が必要であると考えております。</p>
委員	<p>名古屋市においてもタクシー料金助成制度があり、今年度より利用しやすく改正されておりますので、参考にさせていただければと思います。</p>
会長	<p>他にご意見はございませんか。</p> <p>それでは、質疑も尽きたようですので、当圏域における福祉有償運送の必要性については、必要性があるということで承認いただいた、ということでよろしく願いいたします。</p>
事務局	<p>それでは、全ての議題を終了とさせていただきます。皆様、本当に貴重なご意見ありがとうございました。</p>