

会議記録

- 1 会議名 高松市地域公共交通会議
- 2 開催日時 令和7年8月26日(火) 14:00~15:27
- 3 開催場所 高松市役所(本庁舎) 11階 110会議室
- 4 議題 福祉有償運送の登録申請について
- 5 出席 岡田会長、寺師委員 代理 川崎氏、渡邊委員、山本委員、清水委員、櫻又委員、白石委員、吉峰委員、西吉委員
- 6 報道機関 なし
- 7 担当課及び連絡先 交通政策課 087-839-2138
- 8 協議経過

《委員紹介》

会長挨拶

《議事 福祉有償運送の登録申請について》

(事務局)

資料1、3及び4に沿って自家用有償旅客運送の制度概要等について説明。

(申請者)

資料2に沿って福祉有償運送登録申請事業計画の概要について説明。

(委員)

基本的には、有償の輸送を行う場合、いわゆる「4条許可」といわれる一般乗用旅客自動車運送事業の許可を受けなければならない。その許可を取らない理由があれば、教えていただきたい。

(申請者)

一般的に「4条限定許可」と言われている、福祉輸送事業限定の運送制度を認知していたが、我々が行いたいのは、利用者の生活リズムに合わせた柔軟な対応や、認知症の方の見守り、生活支援を重視したやり方と考え、法78条2号の福祉有償運送という形を選択した。法4条や43条では、単なる移送に限られ、介護保険適用の場合、通院等乗降介助の移送のみに限定されているが、法78条2号では、通院や買い物に加えて、地域交流や引きこもりの防止、災害時の安否確認もできる。※必要時に顔見知りのスタッフが動けることで、安全

安心な移送ができると思う。福祉有償運送の登録では、国土交通大臣認定の福祉有償運送運転者講習を受けたスタッフが運転可能となるため、人員確保も現実的で、持続的な運行体制を組むことができ、介護の資格を持ったヘルパーや介護スタッフが対応するため、利用者の日頃の状態を知っている人が、利用者家族とも連携しながら関わることが大きな利点であるとする。

※法第78条第2号を根拠に実施できる行為ではない。(事務局補足)

(委員)

自家用有償旅客運送とは、まずは道路運送法の許可を受けたバスやタクシーという既存の公共交通事業者の活用を十分に検討する必要があるという制度である。その点について、今回タクシー事業者に相談はしたのか。

(申請者)

タクシー事業者に相談はしていない。

(委員)

ドライバーに第二種運転免許を持っている人はいないのか。一般タクシー事業者のドライバーは、第二種運転免許を持って安全に運行している。福祉有償運送を実施する場合も同様に、第二種運転免許の取得をしてほしい。利用者から対価を受け取る以上、運行における安全面についての責任は非常に大きい。

(委員)

運送区域について、高松市と記載されているため、今後、市内全域に登録者が増えてくるとお見受けする。地域の交通事業者では補完できない場所で実施されるサービスが、福祉有償運送制度であることは大前提であるが、申請者が実施したいとする福祉有償運送制度は、公共交通の中でのどのような位置づけであるのか。

また、福祉有償運送の場合、旅客の範囲は限定されている。今後、旅客の名簿に登録者を増やす場合、登録できる旅客に該当するか判断していく必要があるが、どのような手法を考えているのか。

(申請者)

公共交通の中での位置付けに関しては、スタッフ全員が本業を持っているため、広く周知して登録者を積極的に集めるというよりは、まずは、現在登録されているあじさいの会の会員の中で、単独で公共交通機関を利用することが難しく、移動に困っている方々を運び、それ以外の新規登録希望の方については、運転手の確保状況や人員体制を考慮しながら、会議の場で話し合い、少しずつ登録者を増やしていく方針である。

また、新規登録を希望される方に対して、事前の確認手法として「一人で乗車可能か否か」を判断するためのチェックリストを作成し、これに基づく確認を実施する。

(委員)

現状の登録者数に関しては、今後大幅に増やすことは想定されておらず、事業計画の概要に示されている旅客20名程度が、現時点ではほぼすべてということか。もしそのような状態であれば、法4条に基づく介護タクシーの許可を取得するという選択肢も考えられるのではないかと。福祉有償運送を選択される場合には、地域での輸送需要を踏まえて、制度上この場で福祉有償運送の必要性を議論し、判断いただく必要があるが、一方で、介護タクシー事業であれば、こうした場で地域の判断を経る必要がなく、法人が単独で申請し、許可を受けることが可能である。運送自体は福祉有償運送の場合と同じような形で提供できるため、検討の余地があるだろう。

しかし、運送範囲を広げていく可能性が全くゼロではない、という意向を聞いて、実際に福祉有償運送を必要とされている方々への支援を供給したいという思いを感じた。

(会長)

申請内容に関するご質問については、以上とさせていただく。続いて、皆様からご意見をいただければと思う。

(委員)

まず、申請内容の目的について、非常に素晴らしい取組だと感じている。身体障がい者や高齢者の方々の外出機会を支援していくことは、大変意義深いものであると考える。そして、この取組は、我々タクシー業界及びタクシー事業者が果たすべき重要な役割とも重なるものである。

現在、県や市と連携しながら、タクシーを通じて高齢者の外出機会を増やし、健康寿命の延伸に寄与していくという役割を担っている。「資料4」にも記載されているとおり、現在高松市には、法人タクシー事業者の車両台数は782台あり、福祉輸送自動車は27台が稼働している。また、福祉輸送限定事業者では、福祉輸送自動車44台が稼働している。このような既存のタクシー事業者や福祉輸送限定事業者を活用していただければと考えている。

また一方で、自家用有償旅客運送の制度は、本来、交通空白地帯における最終手段として例外的に認められたものであると認識している。特に国分寺地区であれば、端岡駅前に事業者があり、15分～20分圏内にも複数のタクシー事業者が存在している。この既存の事業者を活用し、安全で安心な移動手段を確保していただきたい。

さらに、輸送手段を安易に緩和し拡大することは、近年注目されている輸送における安全性を軽視するリスクにもつながりかねない。我々タクシー業界としては、この点も踏まえ、今回の申請については、慎重にご検討いただきたい。なお、法4条に基づく福祉輸送事業限

定の許可を取得いただくことで、我々タクシー業界と連携して、安心安全な地域住民の移動手段の確保に努めていただきたい。

(申請者)

タクシーの供給状況について、「足りている」という意見も十分理解している。確かに国分寺にはタクシーやJR、バスといった公共交通機関が存在している。しかしながら、タクシーを呼ぶことが難しい方や、駅やバス停まで歩けない方、さらには駅の階段やバスの乗降の段差に不安を感じている方が多くいて、特に端岡駅や国分駅の長い階段は、身体的な負担が大きく、高齢者の方々には非常に困難である。具体的には、高齢者の中でも認知症の方、歩行が困難な方、目が見えづらい方、杖やシルバーカー、車椅子を利用しているの方々にとって、少しの段差でも転倒するリスクが高く、外出を控えざるを得ない状況にある。このように公共交通機関が「存在していること」と「実際に利用可能であること」とは別問題であると思う。

我々が提供したい福祉輸送サービスは、単なる移動手段ではなく、生活支援を兼ね備えたものである。例えば、病院への送迎では、診察室まで付き添い、ご家族やケアマネジャーへ報告を行う。認知症の方や移動困難な方が安心して買い物ができるように、安全で丁寧なサポートを提供する。これらの福祉的な支えを含んだ輸送が求められていると感じている。

また、我々のサービスは営利目的ではなく、移動困難な方の生活支援を目的としている。利用者同士が顔の見える助け合いを行うという点が大きな特徴である。利用者の日々の生活リズムを知ることによって安心感を提供し、出発や到着の時間を、利用者の体調や診察の予定に合わせて調整することができる。これにより、高齢者や移動困難者に寄り添った柔軟なサービスを提供していくことが可能となる。

ドライバーも全員、福祉有償運送運転者講習を受けており、安全管理を徹底している。運行記録を残す仕組みの導入や、出発前の日常点検やドライバーの定期健診等を実施する予定である。これらの取組により、事故防止と安全運行を確保し、安心して利用できるサービスを提供していきたいと考えている。

(委員)

現在、あじさいの会の会員になられている方の移動は、どのようになされているのか。

(申請者)

一般のタクシーや介護タクシーで移動している。

(委員)

私は現場の視点から意見を述べたいと思う。現場で、福祉車両が病院や公的機関に到着した際の様子を見ると、利用者の方やその付き添いの方への対応が非常に丁寧で、感心するこ

とが多々ある。介護タクシーの運転手は、高い専門性を持つ介護の資格を保有し、十分な研修を受けているため、例えば、車椅子やベッドの操作一つを取っても、手際が良くプロとしての技量を感じる。一方で、介護度の低い方や、ご自身である程度移動が可能な方が、一般のタクシーを利用することも多い。ただ、一般のタクシー運転手は、全員が介護に関する研修を受けているわけではないため、杖を使用されているお客様や、ご自身のみで車椅子を利用される方への対応に困っている場面をよく見かける。付き添いの方がいれば問題はないが、そうでない場合は、対応に苦慮しているのが実情である。

また、電動車椅子を利用されている重度障がいの方に、「介護タクシーを使えなかったのか」と尋ねると、「予約が取れなかった」と返答があったことがある。この「予約が取れない」という問題は、介護タクシーの台数が、需要に対して不足していることを反映しているのかもしれない。高齢化が進む中で、現状のサービスでは対応が追いついていない場面もあるだろう。そうした現状を踏まえ、自家用有償旅客運送を選択すべきか、あるいは福祉輸送事業限定の許可を取ってサービス提供を行うべきか、その線引きについては、現時点で判断するのは難しいと思う。ただ、申請者が言うとおおり、利用者の身体状況や疾患、さらにはご家族の負担やケアまで考慮した支援ができるのは、実際に介護をされている方々ではないかと思う。その点については、もう少し協議していく必要があるだろう。

(委員)

我々高齢者の生活に関して、運転免許証を返納した方や身体障がい者の方、特に独居老人の方については、日々の生活に多くの困難を抱えているのが現状である。

介護タクシーは病院まで移動することはできても、その帰りに買い物に寄ることはできるのか。

(委員)

介護タクシーの利用は、乗車できる対象者が限定されているという特徴がある。一般のタクシーは誰でも利用できるのに対し、介護タクシーは、要介護・要支援認定を受けている方、身体障害者手帳の交付を受けている方など、福祉有償運送の旅客対象と同じ条件に該当する方に限定されている。しかし、介護タクシーの運送目的そのものについては、特に制限があるわけではない。そのため、利用者の状況に応じて多様な移動のニーズに応えることが可能である。

(委員)

地方では、公共交通機関の利便性が低い。例えば、バスの場合、1時間に1本あるかないかという状況で、バス停まで歩くのに30分かかることもある。こうした環境では、「タクシーを使えばよい」という意見もあるが、収入が限られている高齢者にとっては、タクシーを頻繁に利用することが難しいため、高齢者の移動支援に関しては、地域全体で対策を講じ

る必要があると考える。

私の住んでいる地域では、かつてはバスが20分に1本運行しており、夜も10時まで利用できていたが、現在では運行時間が短縮され、夜は8時半頃に終わる状況であり、非常に不便に感じている。

(委員)

地方での交通事業は、経営面で非常に厳しく、減便等せざるを得ない状況にある。

(委員)

タクシー業界の経営が、非常に厳しい状況にあることは理解している。実際、以前はあったタクシー会社が地域からなくなってしまったこともある。タクシーの利用が必要な場合、他の地域から配車してもらうのも容易ではない。国分寺地区にも常時タクシーが待機しているわけではない。現状として、不便さを感じる人が多いのは事実である。地域の高齢者の方々のために、移動手段を確保してほしいと思うが、この頃の状況を見ると、タクシー業界だけでなく、バス業界なども深刻な人手不足に陥っている。

また、タクシー会社というのは基本的に営利を追求する事業体であり、利益を上げることが必要である。一方で、NPO法人は営利を目的とした活動を行うものではないため、「自分のところで責任を持ってしたい」という考えがあるのであれば、福祉有償運送を実施してもよいのではないかと。

(申請者)

私が福祉有償運送運転者講習を受けたのは、10年前であり、当時、「困っているお年寄りを運びたい」という思いで受講した。しかし、この講習を受けてドライバーの資格を有していても、協議会で地域の交通事業者等の関係者から合意を得られなければ、福祉有償運送を実施できない。そのような制度の複雑さから、実施を断念する方向で考えていたが、その後利用者の方々の現状を目の当たりにして考えを改めた。

あじさいの会の会員である、100歳の高齢の方がいるが、その方はご家族が移送を担っているものの、その家族も80歳と高齢である。このご家族の方が倒れてしまったら、その会員の方はどうなるのだろうかと考えると、非常時に迅速に対応できる福祉有償運送制度を活用すべきと思い、これを選択した。

(委員)

運送区域について、「高松市内」と記載されているにもかかわらず、牟礼や塩江などが除外されている。特に、このような地域こそサービスを必要とされている、障がい者や高齢者の方が多いと思われる。

また、対価について、「700円」という金額は、どのように算出されたものか、説明い

ただきたい。

(申請者)

我々と同じ団体に所属する NPO 法人が、介護タクシー事業を行っており、福祉の仕事を最初に始めたその法人が、設定している金額に合わせる形にした。

また、運送区域について、遠方の地域に関しては、どうしても時間的な制約があるため、対応が難しく除外した。ただし、必要とされる方がいる場合は、協議会で話し合い、可能な限り対応範囲を広げていく方向で考えている。

(委員)

自家用有償旅客運送制度は、福祉有償運送と交通空白地有償運送の 2 本柱で構成されており、交通空白地有償運送には、例えば、コミュニティバスによる運行が挙げられるが、非常に公共性の高い制度であると理解している。現状の公共交通では対応が難しい部分を自家用有償旅客運送で補完していくことを目的としており、これが法 78 条 2 号の趣旨であると捉えている。福祉有償運送を実施したいのであれば、可能な限り移動に困っている方々に幅広く対応いただきたい。

(申請者)

これまで、タクシーやバスなどの既存の公共交通事業者の経営を妨げてはいけない、という考えが常に念頭にあったため、活動をあまり広げすぎないように考えていた。

(委員)

今のタクシー運転手は、利用者の高齢化などにより、介護の資格を持っていないと働けない状況にある。特に地方ではその傾向が強い。また、地方では、自治会が協力して対策を講じないと交通サービスを維持するのは難しい。地方にバスを走らせたとしても、利用者の人数が少なれば運営は成り立たない。例えば、バス 1 台に 5、6 人の利用者が乗り、1 日 2 便運行したとしても、ガソリン代や車両維持費を賄うことはできない。このような状況では、タクシーに頼らざるを得ない。

そのため、現在のタクシー会社は、介護関連や地域のコミュニティ関係への対応を考え始めている。特に地方では、こうした取組が必要不可欠である。地域に密着したタクシー会社がコミュニティの一部として機能しなければならない。

また、タクシー業界は厳しい状況にあり、運転手は事業所の経営者と協力して働く必要がある。地方では、タクシー会社がコミュニティの出先機関として機能し、個々の地域を支える仕組みを広げていかない限り、業界の存続が難しくなっている。高松でもかつては多くのタクシー会社が存在していたが、現在ではその数が 4 分の 1 ほどに減少している。

(委員)

福祉の観点から言うと、高齢者や障がい者の移動手段の確保は深刻な課題となっている。バスや電車を利用するには、自宅から停留所や駅まで移動しなければならず、高齢者や障がい者の方は移動に困っている。そこで、高松市では、それらの方々に対するタクシー利用の助成を行っており、その取組についてタクシー事業者の皆様にもご協力いただいている。

今回の申請内容については、高齢者や障がい者の方々の外出を促進し、生活の幅を広げるという点で、非常に意義のあるものだと考えており、福祉の担当者として、その取組に対して歓迎するところがある。しかし、皆様の意見を伺う中で、安全面の確保が重要であり、第二種運転免許を取得することが、安全性を向上させる一つの方法になり得ると考える。今後、香川運輸支局やタクシー業界など、関係機関等と調整を図る必要があるのではないかと。

(委員)

本件については、単独で公共交通を利用できない、要介護者等の外出の機会を創出するものであり、市民福祉の向上につながる意義のある取組と考えている。しかし、福祉有償運送は、バス・タクシー事業が成り立たない場合に許可される運送サービスであり、この場においては、既存の交通事業者による対応が困難であるかどうか論点である。

移動に関する安全性の確保の点で言うと、福祉輸送事業限定の許可の取得が最善であることは間違いないだろう。その点、本件については、介護事業を営むタクシー事業の活用や、福祉輸送事業限定の許可の取得をすることについて、もう少し検討が必要であると考えている。

地域公共交通の政策を所管している部署としては、輸送の安全性、道路運送法の趣旨を踏まえるべきであると考えており、また、交通事業者や業界の健全な発展が今後も必要不可欠であると考えている。申請者においては、交通事業者の活用や、福祉輸送事業限定の許可の取得を検討いただきたい。

この場においては、各委員の方から、反対の意見が述べられている中で、多数決による議決を行うべきではないと考える。申請者においては、業界団体や香川運輸支局と十分に協議・調整した上で、再度この場にお諮りしてはどうか。

(申請者)

現状として、地域での移動の困難さが深刻であるという実感がある。例えば、国分寺周辺では、タクシーを予約しようとしても「車両が出払っていて手配できない」と断られることが何度もあり、また、タクシー会社に電話をした際には、近距離移動の利用に難色を示されたこともある。さらに、当日予約しようとしても対応が難しい場合があり、「事前予約が必要である」と断られた経験もある。特に、利用者の方が朝や夕方の病院受診時間帯に移動する必要がある場合、その時間帯にタクシーが確保できず受診に支障をきたすことが多い。

また、2025年2月7日には、雪の中で利用者と一緒に病院の外でタクシーを待つことになり、非常に厳しい状況だった。さらに、2025年8月5日には、タクシーのナビが誤

作動を起こしたことにより、予約場所と異なるところで待たされたという状況があった。その日は非常に暑く、外で待つことが利用者にとって大きな負担となった。

このような状況を踏まえると、特に高齢者や障がい者の方々の移動手段が必要であると思う。

(委員)

輸送の安全性は、福祉輸送事業限定の許可を取得することで十分に担保されると考える。お話しいただいたのは、通院等の付き添いや安否確認など複数のサービスを組み合わせた形で福祉有償運送を実施したいという考えかとは思いますが、その点は、福祉輸送事業限定の許可を取得しない理由にはならないのではないかと。

(委員)

今回の申請内容は、法78条2号に基づく自家用有償旅客運送の登録であり、法の仕組みとしては、まず一般乗用旅客自動車運送事業の許可の取得を検討する必要がある、その後それを補完する形で自家用有償旅客運送の登録制度が設けられている。

(委員)

タクシー業界における許可の取得は、段階的に進めていく必要がある。これまで業界の皆様はその手順を着実に踏んできた。そのため、申請者においても同様の手順を踏むべきではないかと。

(委員)

申請者のタクシーに対する意見について、現状、高松でもタクシーが十分に行き届いていない状況がある。この問題は、あじさいの会の利用者に限った話ではなく、タクシーの多いエリアでも少ないエリアでも、一般のタクシー利用者からそのようなご意見が届いている。その中で、既存のタクシー事業者や介護タクシー事業者をいかに不便なく活用できるか、一緒に議論を進められればと考えている。例えば、事前に予定が分かっている場合には、早めに予約を入れていただくのはどうか。また、今年の春から高松エリアで導入されたタクシーアプリは、現在、多くの方が利用している。このように、アナログな方法からデジタルなツールまで幅広く活用しながら、利用者の移動手段を確保できるよう今後検討できればと考えている。

(申請者)

タクシーアプリは、お年寄りの方でも利用できるのか。

(委員)

タクシーアプリは、高齢者の方々がご自身で利用しづらい部分があり、施設のスタッフの方が代わりにタクシーを呼ぶなど、様々な工夫をしながら利用している現状がある。

また、福祉輸送事業限定の許可の取得を目指していただくことが望ましく、十分に検討いただきたい。

(会長)

皆様から様々なご意見があったが、その中には「サービスを充実させたい」という要望や、「安全を確保すべき」という指摘、さらには「公共交通をいかに発展させるか」といった課題がある。これらはどれも非常に重要な視点であり、一方でそれぞれのバランスを取るためには、さらにすり合わせが必要ではないかと考える。現時点で、議決を急ぐべきではないと感じており、まずは、関係者間で引き続き話し合いを重ねていただく必要があると思う。特に、安全確保の方法については、少し歩み寄れるところがあると思う。ここで一方的に結論を出すのではなく、皆様の議論をもう少し深めていただきたいと思いますと思うがよろしいか。

(一同)

異議なし

(会長)

今後の進め方については、改めて連絡する。以上で本日の審議は終了させていただく。それでは、進行を事務局にお返りする。

(事務局)

以上をもって、本日の協議会を終了させていただく。

《閉会》