

## 運営協議会構成員へのアンケート調査結果の報告（中間報告）

### 1．調査の概要

#### （1）調査の目的

本アンケート調査は、福祉輸送ニーズの把握方法の検討及び運営協議会のあり方の検討のために、全国の運営協議会における現状の問題点や課題を把握することを目的に実施した。

#### （2）調査の実施方法

##### 調査票

事務局用と構成員用の2種類。

##### 配布

アンケート用紙（事務局用、構成員用の両方）の配布は、運輸支局に依頼し、各運営協議会の事務局に送信した。また、構成員用アンケート用紙は、各事務局から配布していただいた。

##### 回収

アンケート用紙の回収は、主にFAXまたはメールで実施したが、一部は郵送も併用した。

##### 調査実施期間

平成20年11月19日～12月3日

回答期限は12月3日としたが、12月8日まで到着した分までを分析対象とした。

(3) 調査の対象

調査の対象は全国の運営協議会の構成員である。回答数は以下のとおりである。

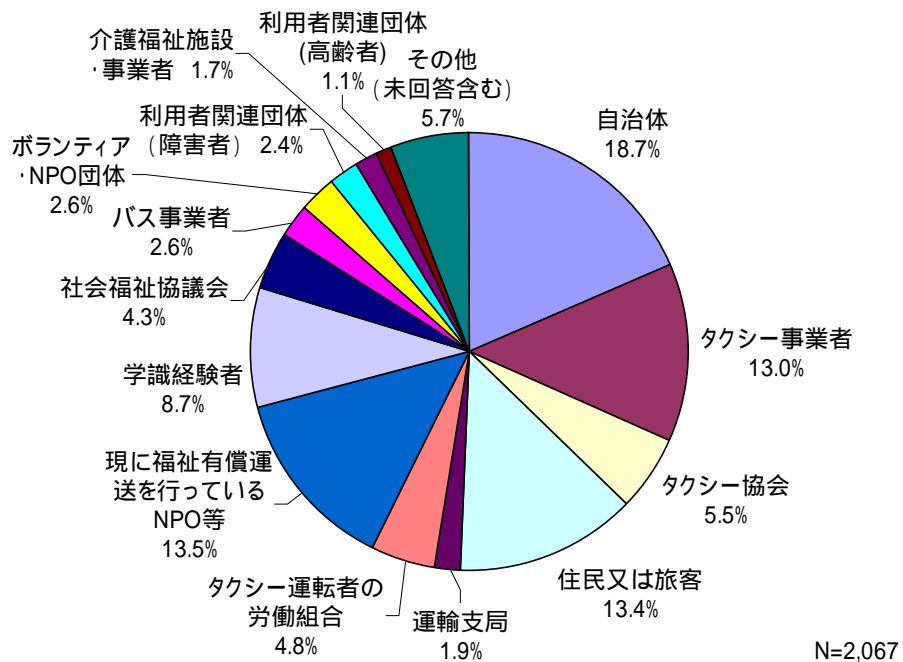
事務局（自治体）：395 名

| 運営協議会の設置単位 | 単独市町村 | 複数市町村 | 都道府県（ブロック） | 都道府県 |
|------------|-------|-------|------------|------|
| 回答数        | 328   | 58    | 7          | 2    |

全国の運営協議会の設置数が 662 あるので、59.7%の回答率である。

構成員：2,086 名

アンケート回答者の内訳は下図のとおりである。



構成員は、道路運送法施行規則第 5 1 条の 8 に掲げる者である。

（運営協議会の構成員等） 第五十一条の八

- 一 運営協議会を主宰する市町村長又は都道府県知事その他の地方公共団体の長
  - 二 一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
  - 三 住民又は旅客
  - 四 地方運輸局長
  - 五 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
  - 六 運営協議会を主宰する市町村長又は都道府県知事の管轄する区域内において現に過疎地有償運送又は福祉有償運送を行っている特定非営利活動法人等
- 2 運営協議会を主宰する市町村長又は都道府県知事は、必要があると認めるときは、前項各号に掲げる者のほか、運営協議会に、学識経験を有する者その他の運営協議会の運営上必要と認められる者を構成員として加えることができる。
- 3 運営協議会を主宰する市町村長又は都道府県知事は、法第七十九条の二の規定による登録の申請に係る過疎地有償運送又は福祉有償運送について運営協議会において協議を行う場合には、当該申請者の意見を聴取するものとする。

(4) 調査の内容(質問項目)

事務局用と構成員用の共通項目として、運営協議会の運営・協議にあたっての現状の問題点と改善方法について質問した。また、事務局用のみの質問として、構成員の所属と人数、福祉有償運送の必要性を協議するためのデータの収集状況等について質問した。

表 事務局、構成員別アンケートの質問項目

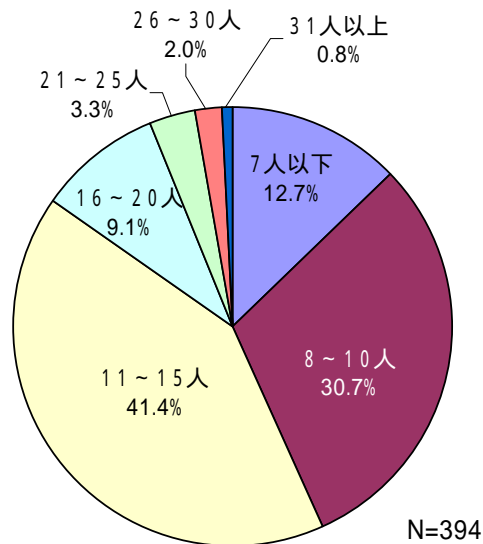
| 質問項目                          |               | 事務局<br>(自治体) | 構成員 |
|-------------------------------|---------------|--------------|-----|
| (1)                           | 運営協議会の構成員及び人数 |              |     |
|                               | 構成員(回答者)の所属   |              |     |
| (2) 需要推計のためのデータ収集状況           |               |              |     |
| (3) 供給量把握のためのデータ収集状況          |               |              |     |
| (4) 運営協議会における合意の議決方法          |               |              |     |
| (5) 運営協議会の協議において、特に問題が生じている内容 |               |              |     |
| (6) 問題点を解決するための改善策や取り組み       |               |              |     |
| (7) 福祉有償運送に関する意見・要望           |               |              |     |

## 2. 調査結果

### 2.1 事務局（自治体）

#### (1) 運営協議会の構成員及び人数

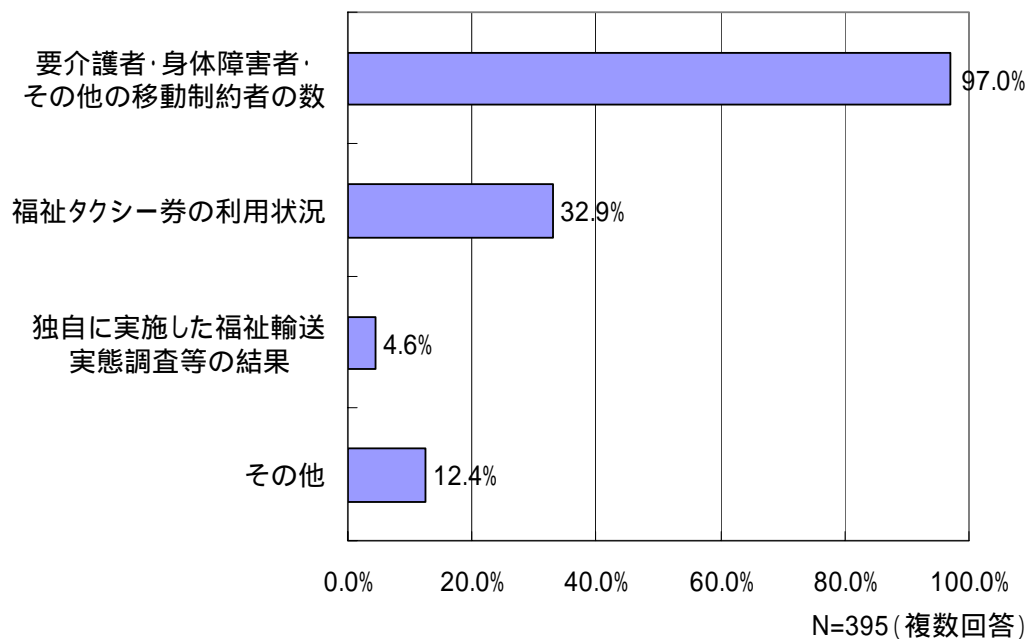
運営協議会の構成員について質問した。構成員の合計人数が 11～15 人が 41.4% と最も多く、次に 8～10 人が 30.7%、7 人以下が 12.7% を占める。



#### (2) 需要推計のためのデータ収集状況

福祉有償運送の必要性について協議する場合、需要量について、どのようなデータに基づいて協議するか質問した。

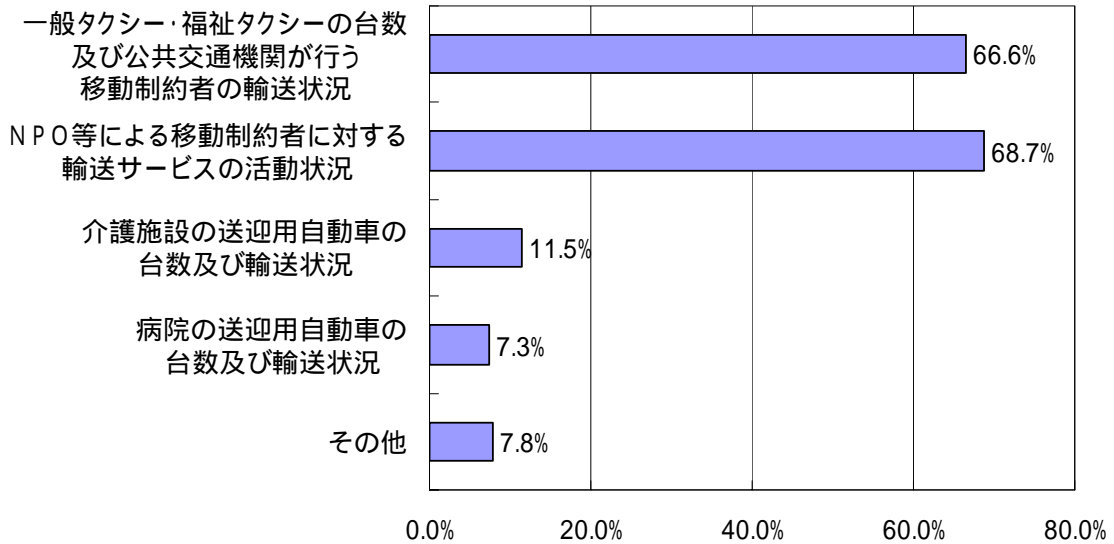
「要介護者・身体障害者・その他の移動制約者の数」が 97.0% と最も多い。



( 3 ) 供給量把握のためのデータ収集状況

福祉有償運送の必要性について協議する場合、福祉タクシーなど、供給量については、どのようなデータに基づいて協議しているか質問した。

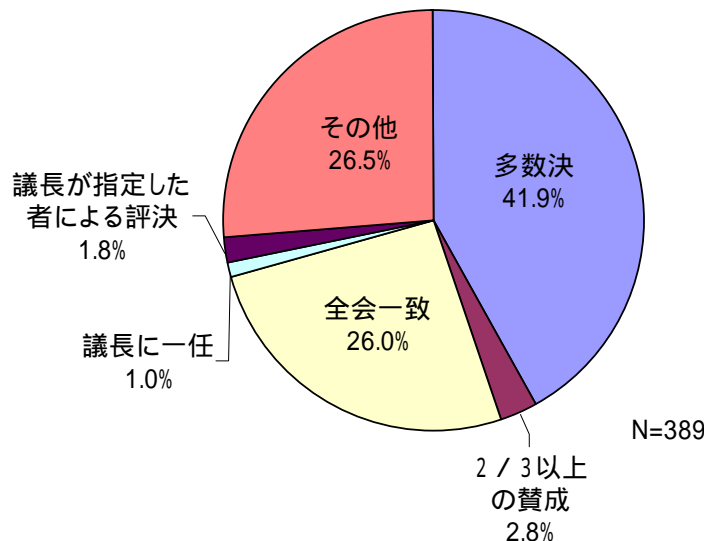
「NPO等による移動制約者に対する輸送サービスの活動状況(68.7%)」、「一般タクシー・福祉タクシーの台数及びこれらを含む公共交通機関が行う移動制約者の輸送状況(66.6%)」が多い。



N=383 (複数回答)

( 4 ) 運営協議会における合意の議決方法

運営協議会における合意の議決方法は、「多数決(41.9%)」が最も多く、「全会一致」も26.0%を占める。その他の内容としては、「出席委員の過半数で決定し、同数の場合は議長が決定」が多いが、「原則として全会一致、困難な場合は多数決、可否同数の時は会長が決する。」「委員の合議、協議が整わないときは、会長、副会長及び事務局を担当する市町村の選任した委員の過半数。可否同数の場合は会長が決する。」などがある。

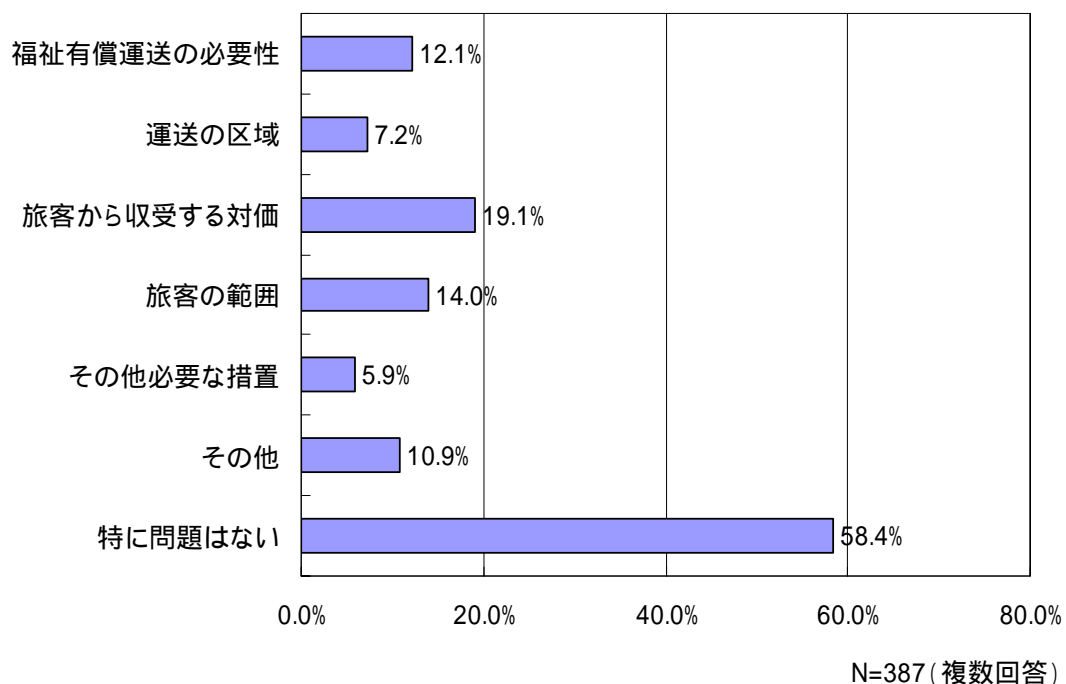


N=389

(5) 運営協議会の協議において、特に問題が生じている内容

運営協議会における協議事項のうち、特に、どの事項に問題が生じているか、質問したところ、「特に問題が生じている事項はない」が58.4%と半数以上を占めた。

協議において問題を抱えている事項としては、「旅客から収受する対価(19.1%)」が最も多く、次いで「旅客の範囲(14.0%)」となっている。その他の内容としては、「構成員に該当する組織の不在」、「開催回数」などがある。



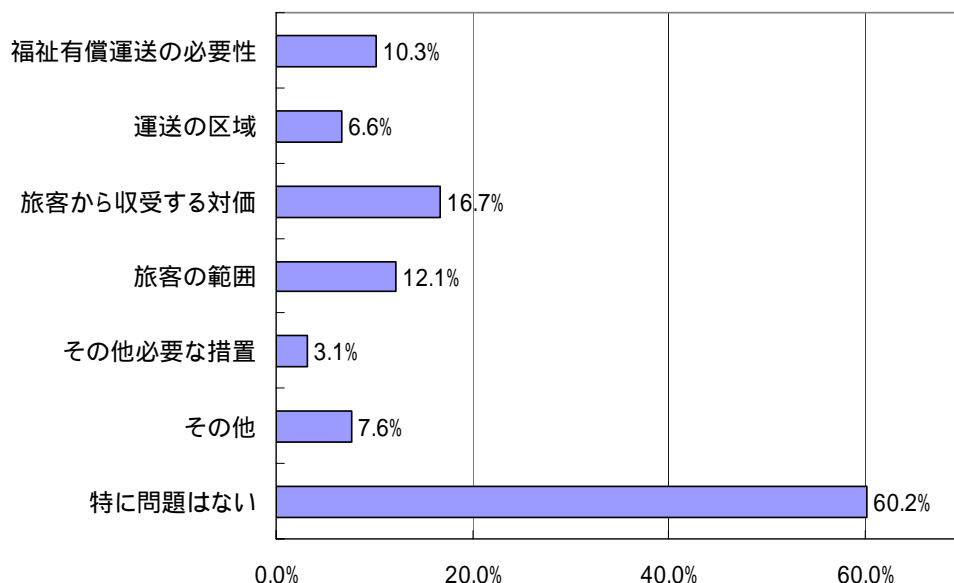
## 2.2 構成員

### (1) 運営協議会の協議において、特に問題が生じている内容

運営協議会における協議事項のうち、特に、どの事項に問題が生じているか、質問したところ、「特に問題が生じている事項はない」が60.2%を占めた。

協議において問題を抱えている事項としては、「旅客から収受する対価(16.7%)」が最も多く、次いで「旅客の範囲(12.1%)」となっている。

構成員の属性別に見ると、タクシー事業者・協会は「旅客の範囲(23.4%、25.7%)」が、福祉有償運送団体では「旅客から収受する対価」(25.7%)がそれぞれ他層に比べて多い。



N=2,086(複数回答)

|                               | 福祉有償運送の必要性 | 運送の区域 | 旅客から収受する対価 | 旅客の範囲 | その他必要な措置 | その他   | 特に問題はない |
|-------------------------------|------------|-------|------------|-------|----------|-------|---------|
| 合計<br>(n=2,067)               | 13.0%      | 5.5%  | 13.4%      | 4.8%  | 13.5%    | 8.7%  | 41.0%   |
| タクシー事業者<br>(n=269)            | 15.6%      | 7.8%  | 19.7%      | 23.4% | 4.5%     | 5.9%  | 51.7%   |
| タクシー協会<br>(n=113)             | 15.9%      | 5.3%  | 16.8%      | 25.7% | 5.3%     | 7.1%  | 48.7%   |
| 住民又は旅客<br>(n=277)             | 9.4%       | 9.4%  | 13.4%      | 7.6%  | 3.2%     | 3.6%  | 66.8%   |
| タクシー運転者の労働組合(n=100)           | 12.0%      | 7.0%  | 16.0%      | 16.0% | 2.0%     | 9.0%  | 54.0%   |
| 現に福祉有償運送を行っているNPO等<br>(n=280) | 14.3%      | 7.9%  | 25.7%      | 12.1% | 3.2%     | 11.4% | 49.3%   |
| 学識経験者<br>(n=180)              | 11.1%      | 9.4%  | 14.4%      | 11.7% | 2.2%     | 8.3%  | 63.3%   |
| その他<br>(n=848)                | 6.3%       | 4.4%  | 14.4%      | 8.0%  | 2.6%     | 7.9%  | 66.2%   |

## 自由回答の抜粋

### 事務局

運営協議会の協議において、特に問題が生じている内容（問5 - 1）

| 事項         | 問題の内容   |
|------------|---|
| 福祉有償運送の必要性 | 移動制約者の需要量に対して供給量が不足していると認められる判断基準がはっきりしていない。  |
|            | 需要と供給のバランスがとれているかどうかについて、協議会委員の立場により捉え方が様々。   |
|            | タクシー料金等の約半額程度で利用できることから、タクシーでの利用が可能な者が福祉有償運送へ流れてしまい、タクシー利用者の減少に繋がり、タクシー業界の経営を圧迫してしまうのではとの意見もある。そのため、利用者のすみ分けについては、かなりの時間を費やさなければならなかった。   |
|            | 法改正以前から輸送を行っていたNPO法人（2団体）の初回登録に関し、タクシー事業者から反発があった経緯があるが、2年経過し登録更新時には賛成はしないが反対もしないという雰囲気が見受けられた。<br>しかし、福祉有償運送へのこれ以上のNPO法人等の参入は、本市の現在のタクシー事業者の経営的に苦しい状況が想定される中、全会一致で承認される状況は難しいと思われる。  |
|            | 福祉有償運送により介護タクシーの顧客が奪われているとタクシー業者が思っていること。   |
|            | NPO等による福祉有償運送の参入は、経営が不安定なタクシー等公共機関にとっては死活問題であり、福祉有償運送について慎重である。<br>福祉有償運送ではタクシーのようなメーターの設置は要件となっておらず、運行団体の方針により料金を設定しており、料金を掲示しているものの利用者の不安、タクシー等公共交通機関では不満が見られる。<br>福祉有償運送参入団体の殆どが不採算となっているが、タクシー等公共交通機関では福祉有償運送の料金設定について慎重になっている。 |
|            | 公共交通機関と福祉有償運送の役割分担や必要性は理解されているが、タクシー事業者より福祉有償運送の実施によりタクシー等公共交通機関の利用者の減少が懸念されている。  |
|            | 有償運送の必要性に関しては、福祉車両とセダンで別々の議論を行った。（タクシー業界のセダンに対する抵抗感が強いいため）  |
|            | 登録会員の利用頻度と必要性の判断が適正か。国土交通省のガイドラインにそって、まずタクシー等の公共交通機関で間にあうかどうか、福祉有償運送は輸送サービスの確保の困難を補完するものであるか。   |

| 事項         | 問題の内容  |
|------------|--|
| 旅客から収受する対価 | 昨今の燃料費（ガソリン代）の高騰により、事業継続に対しての重大なリスク要因になっているが、対価の変更は旅客への影響が大きいため、価格転嫁が難しい。しかし移動制約者にとって福祉有償運送が生活手段になっていることを考えると、安易に事業を廃止することもできない。 |
|            | 迎車料、介助料等運送の対価以外の対価の基準が、国通知だと「実費」という表現にとどまり、不明確である。   |
|            | 収支面、運転者不足等の理由から福祉有償運送をやめる団体が出てきており、道路運送法等の規定が実態に合っているのかという議論がある。   |
|            | 現在は、要介護認定者が対象者となっているが、今後肢体不自由等介護保険対象外の方が出てきた場合には、対価の変更等を見直さなければならない。   |
|            | 病院に通院する時等、個々のケースによる料金について、委員(利用者)からの意見があがり、料金が高いとの意見がでている。   |
|            | 運賃と運賃以外をあわせた旅客から収受する対価が、タクシー料金以下なのか。営利目的でないか。  |
| 旅客の範囲      | 交通手段のない一般高齢者が利用できない。   |
|            | 身体障害者を福祉有償の対象とすることに対しては、福祉有償運送が行われる以前からタクシー事業者が担ってきたという事実があるため、タクシー事業者側からは異論がある。このため、本市では身体障害者の方は2級以上と限定した。                      |
|            | また、これに併せ要介護認定者については、所得を考慮し判断することとし、ケアマネジャーが認めたものとしているところ。（要支援者は非該当）  |
|            | 旅客の範囲において、身体障害者、要介護認定者および要支援認定者については明確に限定できるが、その他障害を有する者については明確な規定がない。   |
|            | 福祉有償運送についての必要性は理解されているが、実際に運送する上で、旅客が本当に他の公共輸送（福祉タクシー及びバス、鉄道）を利用することが困難であるのかということ、書類及び担当者の説明だけでは判断しがたい面がある。                      |
|            | 実際に健常者と要介護老人との区分の境界をどのように判断するか。  |
|            | 移動制約者の需要量に対して、供給量が不足していると認められるものの、一般乗用旅客自動車運送事業者でも福祉タクシーでの輸送サービスを行っており、福祉タクシーでの対象旅客と福祉有償運送での対象旅客の区分けが議論となっている。                   |
|            | 「その他肢体不自由」の指す対象者の範囲の解釈について   |
|            | 旅客の範囲では厳密な移動困難理由を求められた。（何らかの身体的な補助があればタクシーに乗れるのであればタクシーに乗るべき等）   |
|            | 問題ではないが、登録者の心身の正確な状況を把握したうえでの登録。（公共交通機関が利用できない者）   |

| 事項       | 問題の内容  |
|----------|--|
| 旅客の範囲    | 「金銭的な理由」による移動制約者（端に言えば、おかねが無くてタクシーを利用できない高齢者など）をどうするのか、という話と、福祉有償運送の対象となる移動制約者の問題が混同されている場合があり、整理の仕方がよく分からない。現状の需給関係で供給（タクシー）が不足しているということはないが、潜在的ニーズ（お金がないことで我慢している部分）を考慮すると、不足している可能性もあり、この点をどう考えればよいのか。  |
| 運送の区域    | 現時点で利用者がいない区域を運送の範囲にすることに対してタクシー事業所より異論がでた。  |
| その他必要な措置 | <p>損害賠償措置では、法定の賠償額以上の規定を設ける事を求められた。また、タクシー側からセダン車両の増は報告して欲しいと要望されている。</p> <p>各事業者及び運送自動車によって、損保の保障内容に差がある。</p> <p>増車の場合及び車種の変更（福祉車両 セダン型）の場合については協議会の同意が必要となっている。</p> <p>各協議会により対応が異なり、事業所によっては戸惑いがあるように思う。<br/>（1事業者が複数協議会に申請をしている状況があるから）</p> <p>タクシー事業者は自動車事故対策機構で適性診断を受けている。事故対応や救急救命の体制はどうか。</p> <p>これまでの審議の内容から、事業所より提出された運転従事者の過去3年間の運転履歴から速度違反のケースが多く、論議の中心となる場合が多い。最終的には、重大なる事故等がなく全会一致として合意できているが、今後の協議の中でも論点の中心となることから、この取扱いに苦慮している。</p> <p>総じて安全運行管理に関する議論が多い。</p> <p>例えば、少ないスタッフで運営する団体が多いため、責任者が不在になった場合の補完体制のあり方について。（点呼体制、事故対応等が適切に行われるのか）</p> |
| その他      | <p>構成員に運転者による組織の代表を追加したいが市内にその組織が存在しない。必要性を主張するにも年2回開催だとネタ不足（マンネリ化）になる。</p> <p>福祉輸送を実施する事業所の新規登録が見込まれない事について。</p> <p>(1)協力会員の高齢化に伴う協力会員不足<br/>(2)利用会員の増加による供給力不足及び供給力の不安定さ<br/>(3)利用者の社会福祉協議会への一極集中化</p>   |

問題点を解決するための改善策や取り組み（問5 - 2）

| 事項         | 改善策や取り組みの内容  |
|------------|--|
| 福祉有償運送の必要性 | <p>円滑に協議を調えるための当面の対策として、新規に申請があった際は、事前にタクシー・介護タクシー業界に対し、運送の対象（予定）者の居住地・人数の情報を提供し、対応をシミュレーションしてもらうことを検討中である。</p> <p>運営協議会は利用者にとって福祉有償運送の必要性等を議論する場であるはずが、議論される内容は利用者不在のものになっている。特にタクシー事業者と団体との関係において敵対意識が非常に強くあり、本来の議論の内容からは懸け離れたものになっているのが現状である。そのため運営協議会がタクシー事業者と団体との対立、利害関係を調整する場となっており上手く機能していない。タクシー関係者と団体がお互いの存在を尊重し合い、それぞれの役割について認識し、組織や機能の特性を理解し合い、両者の特性を活かせる連携・協力の方法を確立することでタクシー（公共交通）と団体（福祉有償運送）との住み分け（役割分担）ができる環境づくりに取り組むことが政策的に必要である。</p> |
| 運送の区域      | <p>福祉有償運送実施事業所が複数の協議会に所属していることから、各協議会での運営方法（設置要綱・運営要領）が異なるため、戸惑うケースがある。ある程度の輸送範囲での運営協議会（合同）の設置が必要ではないかと思う。ただし、地域の運送の実情があるのでどの範囲での合同設置が良いのか、検討が必要。</p> <p>利用登録者の分布状況や使用車両数等を勘案して、運送区域を合理的と思われる範囲内とするよう、申請者に自主規制を求め、活動実績や利用希望者の推移を見守ったうえで、将来の協議に委ねる等の円満な合意に至るよう留意している。</p>   |
| 旅客の範囲      | <p>旅客の範囲については、一定の基準を設け、その基準に該当する方のみを輸送対象にすることにして、現在運営している。</p> <p>協議会の中では、提出される資料、担当者及び市の所管課（福祉部）からの説明から判断するしかないため、福祉有償運送（福祉部）及び事務局での事前調整が重要であると考えている。</p> <p>旅客の名簿の追加等については、各市町によってやり方はそれぞれあると聞いているが、当協議会では、運営協議会の中でタクシー協会、事業者、行政、それぞれから1名から構成している判定委員会を設けて、事前に旅客の範囲や旅客の追加に対応している。判定委員会では、事業者が提出してきた名簿に対し、要支援者等については、介護認定時の調査票とチェックシートの内容に整合性がとれているかの確認も行っており、事務上、大変手間がかかっているのが現状である。</p>   |
| 旅客の範囲      | <p>市担当課において、追加対象者の障害程度を詳細にチェックし、次回の協議会で報告、追認の形をとっている。</p> <p>対象利用者の範囲については、手帳所持状況・介護保険認定状況等に加え、心身の状況により判断をしているが、心身状況を確認できる統一した調査票（簡易的なもの）があれば、より厳密にできるのではないかと思う。</p>   |

| 事項       | 改善策や取り組みの内容  |
|----------|--|
| その他必要な措置 | <p>事業所全体で、安全運転・輸送に関して「ヒヤリハットによる事故防止喚起」や「定期的な安全講習会」等を実施する。</p> <p>65歳以上の高齢者ドライバーは適性検査を実施する。</p>   |
| その他      | <p>当協議会では協議を円滑に進行させるため、委員に対し資料の事前送付を原則として運営している。そのため、関係委員に書類を速やかに送付したいが、事業者には書類不備があることから、運輸局が事前に申請書類の協議を受け、事前協議終了印を押印するなど、運輸監督行政を担わない市町村が事業者の提出する書類を軽微に確認できる体制作りが必要と考える。</p> <p>運輸支局主導による協議会運営、または運輸支局による協議会のあり方についての委員教育・研修の実施が望まれる。</p> <p>現行の道路運送法では、福祉有償運送、過疎地有償運送については運営協議会、市町村運営有償運送は地域公共交通会議において事前協議を行う必要があり、市町村では所管課が異なることから、調整が困難との意見がある。</p> <p>一市町村の交通施策を検討するうえで、同市町村にそれぞれ会議を設置するのではなく、一つの会議で移送サービス全体を網羅でき、住民に対しても分かりやすい制度構築が今後求められる。</p> <p>また、国土交通省からの福祉有償運送についての制度周知をお願いしたい(全国事例集の作成など)。</p> <p>当運営協議会では、特別なことがない限り多数決を採用しておらず、両者が納得できるまで協議している。</p> <p>当運営協議会は、複数市町による共同主宰、県が事務局を担当するという組織であるが、各地域の利用実態に差があるほか事業に対する意識の差もあるため議論がかみ合わない状況がある。また事務局への依存が強く、各市町の当事者意識が希薄になっている。このため、組織のあり方を見直す必要があると感じている。</p> |
| 特に問題はな   | <p>福祉有償運送の対象者を移動制約者であることを強調し、タクシー会社の客と競合しないことを説明している。</p>  |

構成員用

運営協議会の協議において、特に問題が生じている内容（問2）

| 事項         | 問題の内容  | 所属                     |
|------------|--|------------------------|
| 旅客から収受する対価 | タクシー事業者が協議会への出席を拒否したい旨の話をするため、上乘せ基準をつくられそうになる。   | 有償運送団体                 |
|            | タクシー業者が自分の客が減るような心配をして、賛同が得られないことがあった。   | その他（老人クラブ連合会）          |
|            | 料金が安いという理由でタクシーの利用者が福祉有償運送に流れてしまうとタクシー事業者の不満があるように思う。  | その他（ケアマネジメントを行う介護事業者）  |
|            | 毎回料金の設定方法が議事を中心に本来話し合うべき問題（移動困難者をどうやって地域でサポートすべきか）について議論する時間がない。   | タクシー事業者                |
| 旅客の範囲      | 介護保険法が改正され、要支援1・2が設定されたが、もともと要介護1の方の多くが要支援2に回されたので、本件の「旅客の範囲」に該当することは理解できる。しかし要支援1の方は、「単独では公共交通機関を利用できない状況」であるかどうか、個別に審査する必要がある。                     | タクシー協会                 |
| その他必要な措置   | 軽自動車でも可、年1回アルバイト可、等決められたルールを無視している。  | タクシー事業者                |
|            | 車いす使用でないと認めてもらえないし、車いす使用ですら、増車できない。身体的困難と同様に、認知症や精神障害の障壁のことを理解してもらえたら、車いす仕様にこだわらないはずだ。（セダン仕様も認めて欲しい）   | 有償運送団体                 |
| その他        | 運営協議会が単に団体の許可に関することだけの協議になっていることが問題で、「移動制約者に対する足の確保」をどうしてすべきかを議論していくことが必要。   | タクシー協会                 |
| 特に問題はない    | 委員になって2年目なので会議の内容が難しいと思うことがある。協議においては、特に問題は生じていないが、タクシー協会から以下の質問があった。<br>運送の区域外まで走っているのではないか。 旅客から収受する対価、 旅客の範囲では障害の軽度の人（バスでも移動できる人）まで乗せているのではないかなど。 | その他（社会貢献を行っているNPO等の代表） |

問題点を解決するための改善策や取り組み（問3）

| 事項         | 改善策や取り組みの内容  | 所属        |
|------------|--|-----------|
| 福祉有償運送の必要性 | 利用者の願い意見をきくこと。利用者を交えた交流会や座談会を開催する。一般の人を含めた、地域説明会の開催を町単位で行う。  | その他       |
|            | 判断基準を明確に示すとともに、各運営協議会事務局は当該地域におけるケア輸送サービスについてタクシー業界が担っている実績などを的確に把握し、客観的事業に基づき協議すべきである。                                      | タクシー協会    |
|            | 福祉有償運送の必要性や地域で果たすべき役割について協議会の構成員間で共通の認識を持つことが重要と考える。また、福祉有償運送が既存の運送事業者と競合しないものであることの理解や配慮が必要なのではないか。                         | 学識経験者     |
|            | 運輸支局より、運営協議会事務局に対し、運営協議会のあり方（目的及びガイドライン等）について指導が必要。  | タクシー運転者組合 |
|            | 問題が多い時は承認せず、話し合いをもっとするように、一人の輸送のために区域を拡大することなく、多くの会社をつくる方法が会議の中で話し合えるように。  | タクシー事業者   |
|            | 市町村が中立の立場で公正な運営ができれば多少協議は円滑に進むのではないかと思う。   | タクシー事業者   |
|            | NPOが行う福祉有償運送が営利目的でないため、地域間の介護タクシー事業者との競合の問題が発生している。このため、福祉有償運送利用者とその他の利用者の区別を明確にし、運営協議会への傍聴と介護タクシー事業者に許可したりすることにより、理解を求めている。 | その他       |
| 運送の区域      | NPO 団体がお互いに連絡を取り合い、利用者に対して低額な運賃が望ましい。（タクシー会社の場合、年に数回会議を開き、苦情防止、事故防止などを話し合う場を設けている）   | タクシー事業者   |
| 旅客から収受する対価 | 厳格に規定を守らなければならないのならば、協議を開催するよりも事務審査で決めてしまうのがよいだろう。そして、協議会はもっと違うこと—利用者にとってどういシステムがいいのかといったことを話し合う方が良いのではないか。                  | その他       |
|            | 利用者の増負と運賃低価格の安定を図るため、行政から利用者への助成   | タクシー事業者   |

| 事項    | 改善策や取り組みの内容  | 所属      |
|-------|--|---------|
| 旅客の範囲 | タクシーを利用できない移動制約者の範囲の整理と障害者等の移動保障をどのように確保すべきかという点について、移動制約者、タクシー事業者、有償運送を行っているNPOなどの合意が必要である。                 | その他     |
| その他   | 委員の選任に当たっては、利害関係の少ない第三者委員の選定が好ましい。   | 住民又は旅客  |
|       | 協議会内に、運営委員会を立ち上げ、難しい案件については、前もって、運営委員会で協議する。その後に運営協議会へ諮る。  | タクシー事業者 |
|       | 問題点、事故、苦情なく協議する事項が存在しない場合は6か月ごとに会議を開催しなくてもよいとされているが内容の公開などを含めて開催して意見交換すべきである。                                | タクシー事業者 |
|       | 補助を出して福祉タクシーを増やし、利用者に対して利便性があるように考えていくのが得策。  | 住民又は旅客  |
|       | 報告書を出さない事業者には事務局から指示の徹底。   | タクシー事業者 |
|       | 例えば認知症などについて、勉強会や研修会など合同で行ってはどうか。  | 有償運送団体  |
|       | 協議会の構成に問題ある。社協、NPO、タクシー事業者、バス事業者以外はまったく実情を知らず意見を出している。そしてこの意見を出す構成員の方が、圧倒的人数である。地方自治体の職員も十分理解できず方針を持たない。     | タクシー事業者 |
|       | タクシー業界プロの考え方に準じた諸規定の整備   | その他     |
|       | 福祉運送全体の議論をどうやって行っていくか考える必要がある。北九州市では、利用者や事業者向けに実態調査を行ったり、「福祉有償運送検討会」という分科会を作って、福祉運送を育てていくための問題点と対策を検討している最中。 | タクシー協会  |
|       | 制度の運用面でもボランティア活動であることを前面に出す必要があるのではないかと。   | その他     |
|       | 福祉有償運送の内容をもっとわかりやすいように説明が必要かと思う。いきなり運営協議会で書面を突き付けられても理解するのに時間がかかる。   | その他     |
|       | 当たり障りのないオブラートで包んだような座長の言葉をもっと少し明確に伝えて下されば問題点がわかり会議の内容も発言も活発化するのでは。   | その他     |
|       | 委員の我々ももっと関心を持って勉強する必要があると思う。   | その他     |

| 事項          | 改善策や取り組みの内容  | 所属      |
|-------------|--|---------|
| その他         | 協議会を開催する前に事前調整をする必要があると思料する。<br>(専門委員会の開催)   | その他     |
|             | 市の広報、民生委員などを通して福祉有償運送についての広報が必要。   | その他     |
|             | 第三者的な協議会委員が各自の考え方を述べることにより、納得したように思う。  | その他     |
|             | 協議会で規則を設置すること。タクシー業界の代表者の方々とNPOがよく話し合い相互理解に努めること。  | 学識経験者   |
|             | 複数市町を担当する期間は、同じ条件でも繰り返しの出席となり、負担が大きくなってしまうので、広域での開催または、事業者所在地での協議会開催で足りるものできないか。   | その他     |
|             | 報告書を適切に徴すること。行政による実態の把握を確実にすること。NPO代表と業界代表が委員となり協議会でフェアに意見を交換すること。利用者の限定を徹底すること等、結局話し合えば話し合うほど誤解をなくすることができるように思う。利用者の便益と業界を危惧する(客をとられるという)内容をいかに合理的に調整することができるかが協議会の任務の一つであると思う。 | 学識経験者   |
|             | ボランティアでやっている活動に大きく制限をつけられるので、その点を理解してくれるメンバーが必要です。   | 有償運送団体  |
|             | 各行政から出されたものは協議が整ったものと必ず終わってしまう。各行政で受付段階の地域の事業者状況などや調整などされないで、そのまま協議会に出てくる。受付をもっと重要性をもたせてほしい。   | タクシー事業者 |
| 特に問題はな<br>い | ボランティア活動の中、若い方々に参加してもらえないのが問題。   | その他     |

## 〔福祉有償運送の運営協議会に関するアンケートご回答用紙〕

問1．運営協議会の構成員について、( )内に人数をご記入下さい。

- 1．主宰する市町村( )名)又は都道府県( )名)
- 2．タクシー事業者( )名)又はタクシー協会( )名)
- 3．住民又は旅客( )名)
- 4．運輸支局( )名)
- 5．タクシー運転者の労働組合( )名)
- 6．現に福祉有償運送を行っているNPO等( )名)
- 7．学識経験者( )名)
- 8．その他(具体的に )名)
- 9．合計( )名)

## 福祉有償運送の必要性について

福祉有償運送は、タクシー等の公共交通機関のみによっては、移動制約者に対する輸送サービスの確保が困難であると認められる場合において、それらを補完するものとして認められるものです。

福祉有償運送の必要性が認められる場合とは、移動制約者の需要量に対して供給量が不足していると認められる場合等があり得ますが、具体的には地域の実情に応じて適切に判断する必要があります。

問2-1．福祉有償運送の必要性について協議する場合、需要量については、どのようなデータに基づいて協議されていますか。該当するものすべてに を付けて下さい。

- 1．要介護者・身体障害者・その他の移動制約者の数
- 2．福祉タクシー券の利用状況
- 3．独自に実施した福祉輸送実態調査等の結果( )
- 4．その他(具体的に: )

独自に実施された調査について、調査内容の分かる資料等を送付していただくと幸いです。

問2-2．福祉有償運送の必要性について協議する場合、需要量について、どのようなデータがあると良いと考えますか。お考えを記入して下さい。

問3-1．福祉有償運送の必要性について協議する場合、福祉タクシーなど、供給量については、どのようなデータに基づいて協議されていますか。該当するものすべてに を付けて下さい。

- 1．一般タクシー・福祉タクシーの台数及びこれらを含む公共交通機関が行う移動制約者の輸送状況(今後の実施予定も含む。)
- 2．NPO等による移動制約者に対する輸送サービスの活動状況
- 3．介護施設の送迎用自動車の台数及び輸送状況
- 4．病院の送迎用自動車の台数及び輸送状況
- 5．その他(具体的に: )

問3-2．福祉有償運送の必要性について協議する場合、供給量について、どのようなデータがあると良いと考えますか。お考えを記入して下さい。

問4．運営協議会における合意の議決方法はどのように定めていますか。該当するものに を付けて下さい。

- 1．多数決                      2．2 / 3 以上の賛成                      3．全会一致  
4．議長に一任                      5．議長が指定した者による評決  
6．その他（具体的に： \_\_\_\_\_ )

問5 - 1．運営協議会における協議事項のうち、特に、どの事項に問題が生じていますか。該当するものに を付け、その内容を枠内に記入して下さい。

- 1．NPO等による自家用有償旅客運送の必要性                      2．運送の区域  
3．旅客から収受する対価                      4．旅客の範囲  
5．その他必要と認められる措置（自動車の種類ごとの数、損害賠償措置など）  
6．その他（具体的に： \_\_\_\_\_ )  
7．特に問題が生じている事項はない

問5 - 2．問5 - 1 で生じている問題点を解決するために必要な改善策、また、運営協議会における協議を円滑に進めていくために必要と考えられる取り組み等について記入して下さい。

問6．その他、福祉有償運送について、ご意見等ございましたら記入して下さい。

以上で質問は終わりです。ご回答いただき大変ありがとうございます。  
あなた様のご氏名・ご所属・電話番号・運営協議会の名称及び設置単位を記入して下さい。設置単位については、該当する番号に を付けて下さい。

ご氏名： \_\_\_\_\_

ご所属： \_\_\_\_\_

電話番号： \_\_\_\_\_ ( \_\_\_\_\_ )

運営協議会の名称： \_\_\_\_\_

- 運営協議会の設置単位： 1．単独市町村    2．複数市町村    3．都道府県（ブロック）  
4．都道府県

問1．あなた様のご所属について、該当するものに を付けてください。

- 1．タクシー事業者                      2．タクシー協会                      3．住民又は旅客
- 4．タクシー運転者の労働組合                      5．現に福祉有償運送を行っている NPO  
等
- 6．学識経験者
- 7．その他（具体的に： \_\_\_\_\_ )

問2．運営協議会における協議事項のうち、特に、どの事項に問題が生じていますか。  
該当するものに を付け、その内容を枠内に記入して下さい。

- 1．NPO等による自家用有償旅客運送の必要性                      2．運送の区域
- 3．旅客から収受する対価                      4．旅客の範囲
- 5．その他必要と認められる措置（自動車の種類ごとの数、損害賠償措置など）
- 6．その他（具体的に： \_\_\_\_\_ )
- 7．特に問題が生じている事項はない

問3．問2で生じている問題点を解決するために必要な改善策、また、運営協議会における協議を円滑に進めていくために必要と考えられる取り組み等について記入して下さい。

問4．その他、福祉有償運送について、ご意見等ございましたら記入して下さい。

以上で質問は終わりです。ご回答いただき大変ありがとうございます。  
あなた様のご氏名・電話番号・運営協議会の名称及び所在地を記入して下さい。

ご氏名： \_\_\_\_\_

電話番号： \_\_\_\_\_ ( \_\_\_\_\_ )

運営協議会の名称： \_\_\_\_\_

運営協議会の所在地（都道府県のみ）： \_\_\_\_\_ 都・道・府・県