

豊田市における NPO 法人等によるボランティア輸送としての福祉及び過疎地有償運送の必要性についての意見と市の考えについて

1 豊田市における NPO 法人等によるボランティア輸送としての福祉及び過疎地有償運送の必要性についての意見提出

- (1) 平成17年10月12日に「豊田市福祉及び過疎地有償運送運営協議会」を公開で開催し、豊田市における NPO 法人等によるボランティア輸送としての福祉及び過疎地有償運送の必要性について意見集約を行った。(傍聴者：11名)
- (2) 同運営協議会の資料及び議事録を10月19日から豊田市ホームページにて公開
- (3) 平成17年11月10日までに、書面にて3件の意見提出があった。

2 提出された意見の概要

- (1) 一般乗用旅客自動車運送(タクシー)の従事者からの意見
 - ① セダン型車両の不足量の多くは、タクシーがカバーしている部分が大変大きい。
 - ② 障害者等の中の12%がタクシーで対応できないとのことだが、現場の感覚としてはもう少し少なく感じる。
 - ③ 80年代のアメリカの例にあるように、組織維持のための NPO の商業化が起こった場合には、運送の対価の基準から考えても、そもそも競争にならない。従来タクシーでカバーされていた顧客が、福祉有償運送に置き換えられることにより、タクシー従事者の出来高払制賃金の減少につながる恐れがある。既存事業で働く者の利益についても気を留めて欲しい。

■提出された意見に対する豊田市の考え

運営協議会の資料は、既存の資料を活用し算出した概ねの移動制約者数と福祉車両及びセダン型車両の不足数の推計値であり、ひとつの目安として考えています。

豊田市(案)では、福祉有償運送の運送の対象者については、単独ではタクシー等の公共交通機関を利用することが困難な者と定義しており、一般タクシーの利用者が福祉有償運送に置き換えられることは少ないと考えています。

(2) 想定される有償運送の利用者(視覚障害者)からの意見

- ① 視覚障害者の立場から、以下の点で福祉有償運送が必要。
 - ・ 公共交通を利用した場合には、バス停までの距離にもよるが、ロスタイムが非常に多くなり、移動時間の増大やガイドヘルパー依頼時間の増大につながる。
 - ・ 歩道の無い道路では、安心、安全面から一人で歩くことはできない。
 - ・ 外出時は手がふさがるため、一度にたいした買物もできない。外出するたびにバスやタクシーを利用した場合には、膨大な交通費がかかるが、いろいろな制約があり就業できる者も少ない。

- ・ 現在は無償ボランティアで移送の対応をされているが、ヘルパーの方には経費や精神的な面で、大変な不利益をかけている。

■提出された意見に対する豊田市の考え

豊田市(案)では、福祉有償運送の運送の対象者については、単独ではタクシー等の公共交通機関を利用することが困難な者と定義しており、単に鉄道やバスの利用が困難な地域に居住している方や、運賃の面で公共交通機関の利用が困難であるという方は対象と考えていません。

また豊田市では、現在「豊田市公共交通会議」において、新市の公共交通のあり方を示す「豊田市公共交通基本計画」の策定作業を進めるとともに、鉄道やバスの空白地域における地域主体の生活交通の確保について、地域とともに検討を進めています。

(3) 想定される有償運送実施団体からの意見

- ① 運送の対象者について次のように要望する。
 - ・ 要介護者、要支援者、精神障害者(児)、身体障害者(児)、知的障害者(児)、内部障害者(児)、その他公共交通機関の利用が困難な人
- ② 使用車両について、愛知県ではセダン型車両も特区で実施しているので、不足車両及び移動車両のニーズを考慮し、セダン型車両も許可要件に要望する。
- ③ 運転者要件について、営利団体ではないので2種免許所持者での活動は無理であり、福祉車両での安全運転や介護面などの知識・技術等を含む国土交通省が推奨するテキスト等を使用した研修会を受けたものを、運転従事者とできるよう要望する。
- ④ 運送の対価について、運送対象者のニーズや活動団体の状況を考慮し、定額制、距離制、時間性など幅広く柔軟な設定を要望する。
- ⑤ 不足車両について、運営協議会資料では平成13年度時点のデータで討議されており、合併による人口、面積の増加を踏まえ、移動制約者数と合せてデータづくりを要望する。

■提出された意見に対する豊田市の考え

現在、豊田市福祉有償運送ガイドライン(案)を策定中であり、11月21日に開催される第2回運営協議会において協議されます。また、いただいたご意見は、運営協議会の資料として添付します。