

令和元年度第1回国立市福祉有償運送運営協議会

令和元年9月24日

【後藤会長】 お暑い中、ようこそお集まりくださいました。

定刻より少し早いですけれども、おそろいですので、始めたいと思います。令和というのはあまり得意ではないので、2019年の第1回目の国立市福祉有償運送運営協議会を開催いたします。

では、本日の委員の出欠状況について事務局からお願いいたします。

【事務局（長谷川）】 事務局の長谷川です。

今年度、第1回目でございますので、かわられました委員の方を紹介させていただきます。

関東運輸局東京支局の柳瀬委員から堀越委員にかわられたんですけれども、本日代理で藤本様にご出席いただいております。

本日、欠席はございません。全員出席でございます。事務局より、これにつきまして、会議の成立についてご報告いたします。

設置要綱第6条第2項の規定によりまして、運営協議会は委員の過半数が出席しなければ開くことができないとなっております。本日、全員出席しておりますので、この条件を満たしております。

では、後藤会長、進行、お願いいたします。

【後藤会長】 ありがとうございます。それでは、次に、資料の確認と、会議運営上の確認事項について、同じく事務局からお願いいたします。

【事務局（長谷川）】 資料につきまして、既に郵送でお送りしております資料、お手持ちで大丈夫でしょうか。念のため確認させていただきます。

まずこちら、次第ですね。続きまして、資料ナンバー1の「福祉有償運送補助金改正経緯」、続きまして、資料ナンバー2の、こちらタイトルございませんが、一番上の行が「福祉有償運送補助金要綱改正骨子」でございます。続きまして、資料3がA3で大きめの印刷でございます、こちら、パンフレットに類するものでございます。続いて、資料ナンバー4番、「くにたち・あゆみ 会則に基づく福祉有償に関する付則」、続いて、資料ナンバー5番、「くにたち さくら会」、以下同文でございます。

続いて、本日の資料を紹介させていただきますが、本日の資料が、ホチキスどめでございます「国立市の高齢者・障がい者のケイパビリティ測定のためのパイロット調査 分析編」ですね。続いて、こちら、A4の印刷の最後、追加資料、「募集」と大きく入れてあります、運転（ボランティア）協力員のチラシでございます。

過不足はございませんでしょうか。

それでは、会議を開催するに当たりまして、こちら、会議の運営事項につきましてご報告いたします。設置要綱第6条第5項の規定によりまして、運営協議会は原則公開となっております。公開用の発言委員の名前入りで会議録、作成させていただきますので、発言につきましては録音をさせていただきます。ご了承ください。

発言される方は、できる限りご自身のお名前を名乗っていただけますよう、お願いできればと思います。

また、会議を正確に記録するために、必ずマイク持ち回り、マイク持ちがおりますので、マイクを受け取ってからご発言をお願いできればと思います。

それでは、後藤先生、議題のほうからお願いできればと思います。

【後藤会長】 はい、わかりました。本当はここで自己紹介があると皆さんお互いのことがわかるんですけども、一応何回かもう既に行っているということで、顔見知りの人は顔見知り、それから、顔見知りではない人は、先ほど注記ありましたように、なるべく発言をされて、発言のときに簡単に自己紹介、お名前、それから、もし可能でしたら所属等をお伝えいただければと思います。

きょうはかなり重要な案件を話すということになっています。というのは、この間、前回に開かれました運営協議会から半年以上たって、その間、事務局の方々を中心に、それから、そちらに座ってくださっている皆様との、極めてボランティアな、決してお金にはならない、そういう地道な会議を積み重ねていろいろな改正案をつくってくださっているということです。それがきょうのメインの議題となります。

本来は、それをまさにプッシュする、後押しするための証拠となる調査というものを、我々一橋大学で、国立市から委託していただいて、それを出すというふうに格好よく言いたいところなんですけれども、申しわけありません、正直に言いますと、研究や調査というのは決して歯切れよく物事を言えるものではない。それが通常であって、残念ながらそういうものだと私は思っています。ただ、私たちが市民の皆様から回答いただいたたくさんの3,000近いアンケート、それをもとに、私たちが精いっぱい、今の我々の研究水準

を最大に発揮して言えること、言えないこと、それを明確にしたということでは御報告できるかと思えます。

というわけで、中身に入ります。よろしいでしょうか。すいません。何か学級会みたいな雰囲気になってしまっ。途中で口挟んでくださっていいですし、それから、終わりのときにもどンドンコメント、質問をお願いしたいと思えます。

もう一度言いますと、国立市の福祉有償運送運営というものをますますよくしていくためにはどうしたらいいのか。そのための基礎調査として私たちが何をやったかという、国立市の高齢者の中で、これからどういうふうと呼ぶかという、介護保険の要支援にも要介護にもなっていない人たちを一般的に一般高齢者という呼び方をします。その方たちに対して600人、アンケートを配っています。それから、要支援・要介護と認定されている方たち、合わせて600人、アンケートを配っています。そして、障害者手帳をいろいろな形で持っていらっしゃる方たちに600人配っています。回収率は50%を超えて、これは非常に高いもので、長谷川さんをはじめとする事務局の方々のおかげだと感謝しています。

最終的には有効回答が922となりましたので、その結果を紹介したいと思います。

最初のほうに「まえがき」というふうにあります。これを簡単に読ませてください。ある日、ある個人が、1ページ目です、外出するか、在宅するかは一般的には本人の選択事項ですね。外での用事を手早く済ませたいとか、ちょうど2月5日という調査を行った日は、講演会が芸小ホールであるという日でもあったんですけども、そういうものに出かけたいとか、あるいは、単に外の空気に少し触れたいというような理由で外出を選ぶ人もいるでしょうし、むしろ映画や音楽を家で自分の部屋で鑑賞したいと、家族とゆっくり過ごしたいといった理由で在宅する人もいるでしょう。高齢者であろうと、障害者であろうと、外出を楽しむことも、在宅してくつろぐことも、どちらも選択できるんだとしたら、とりたてて行政が関与する必要はないわけなんです。ところが、やはり隣の総合病院で精密検査を受けたいけれども、通う足がないから、またきょうも先延ばしにしてしまった、あるいは、本当はちょっと電車で遠出したい。だけれども、家族に余計な負担や心配をかけることが、それが心配で、あるいは、1人で出かけて万が一転んだら大変なことになる。そういうことが気になり外出を控えた人もいるかもしれない。一般の高齢者の外出というのも、今言ったような理由で、そういう理由がなければ、もっと外出できているんだけど、制限されている可能性はあるわけなんです。

ところが、とりわけ、要支援・要介護、障害者の方々に特徴的なことは、それが何も外出に限ったことではなくて、家の中でもつまずいたり、突っかかったり、それは誰かとのコミュニケーションにつまずいたり、突っかかったりということも含めて、そういうことが日常少しずつあって、それがいつ、どんな、命にかかわる重大事に発展しかねないか。それが気がかりでとてもとても外には行けないというケースもあるかと思えます。

それで、まずもってこの調査でやりたかったことは、今、国立市の高齢者、障害者の方々が直接的にはどんな外出をどれくらい楽しんでいるのかということ調べたい。それに対して、もっと社会がどんな支援ができ、行政が積極的に関与すべきことは何かを発見する、これが直接的な目的なんです。もうちょっと広く言うと、外出ということを切り口として、国立市の高齢者や障害者の生活上、家か外に限らず、生活上の困難がどこにあって、支援の勘どころが何なのか、それを知ることになります。というか、結果的に、調べたらそういうことがわかったというのが今回の調査の大まかなストーリーになります。

タイトルからして、「ケイパビリティ」なんて、片仮名で、福祉有償運送のほうが私にとっては難しいんですけども、やっぱりちょっと変な言葉が出てきますので、2ページ目に簡単に私たちのフレームワークを紹介します。2ページ目に絵があります。図の1-1というふうにして書いてあるんですが、真ん中に丸くあるのが、ケイパビリティ、日本語で訳しにくいんですけども、何かができる、そういう力です。いろんなことを私たちはできる、あるいは、いろんなことがなかなかできない、そういうことがいっぱいあるんですけども、とりわけここではそれを大きく、機能1、「在宅して寛ぐ」ということと、機能2、「外出を楽しむ」という、大きく2つに分けてみたということです。

これらを、ある人は1日中、きょうは朝から動き回っていたという人もいらっしゃるかもしれませんが、そうではなく、1日中きょうは外出を楽しんで、夜、ほんのちょっと散歩をしてみたという人もいるかもしれないし、我々は通常それをいろいろな案配、割合で組み合わせている。そういう組み合わせ方が、結局のところ、どんな組み合わせ方を私たちは実現できているのかということ全体として捉えたいというのがこのケイパビリティなんですね。

大事なことは、このケイパビリティは、この2つの機能をどれぐらいどんなふうに関係させられるのかという可能性をあらわすことなんですけれども、裏返すとそれは制約をあらわすことでもあるんです。このケイパビリティが実は自分にはすごく小さい。ずっと1日介護しなくてはならない。きょうもあしたもあさっても介護の側に回って、考えてみ

たら自分の外出を楽しむということが実はあまりできなかったというようなケースもあるかもしれないし、そうじゃない逆のケースもあるかもしれないというふうに、私たちはそれぞれ可能性を持つとともに、それが制約になっている。その量や質を捉えたいということなわけです。

それで、左側に資源と書いてありますが、この資源というのはとても広い言葉でありまして、自分が使えるお財布の中にきょう幾ら持っているかということも資源ですし、それから、隣の人がいっどんなふう到庭の木をちょっと切ってくれたかなんていうのも資源ですし、それから、国立市というのはわりと坂が少ないですね。これはおそらく横浜の人たちに比べたらものすごく大きな資源でしょうし、そういう私たちは、いろんな資源を使いながら、それを自分のいろんな身体や精神や心や、そういった能力で変換して、さっき言ったように、在宅してくつろぐとか外出を楽しむとかといったことを、機能を生み出しているわけですね。小さな工場が個人個人の中にあるようなものだと思います。

ここに下から緑の矢印が出ていますが、これが実はずらっと壁のほうに向かって並んでくださっている事務局の方々が担ってくれている、とりわけ行政の人たちが担ってくれている、あるいは、もっと部屋の外の社会の人たちが担ってくれている、そういう大きな社会的ないろんなお節介、介入だったり、お節介だったり、親切だったり、あるいは、行政が立てようとしている政策だったり、そういうものがケイパビリティの大きさの制約を上げてくれたり、また狭めたりするわけですね。そういう自分のケイパビリティの中から人々は自分の生き方をいろいろ選んでいるという、このプロセスを分析してみたいというのが今回の調査の大きな目的です。

ここから先、この調子でやっているとおそらく7日間ぐらいの連続講義になってしまいますので、簡単に結論だけ言いますと、どういうことがわかってきたかということ、5ページ目をちょっと見てみてください。ぱ一っと開いて5ページ目、表の2-1というものを載せてありますが、これが今回の最終的な分析することができた回答数。観測数というふうに書いてあります。ぱ一っと見ていただくとわかると思うんですけども、やっぱり一般高齢者の人たちが一番外出していて、次に外出しているのは障害者の人たちで、要支援・要介護者の人たちは一番外出が少ないというのがわかると思います。

それから、一般高齢者の中の割合としても、外出している人の割合が大きく、それから、要介護者のグループの中での外出の割合が小さいなんていうのもわかると思います。ただし、このグループ分けした傾向性というのは、その右側にある年齢との関係もありますの

で、あまり簡単なことは言えなくて、今回障害者は、非常に若い、まだ未就学年齢の人たちから入ってしまっているのです、平均年齢がとても外出するのは低いものなんですね。残念ながら障害者の方たちをもう少し丁寧に分析するには今回は時間が足りませんでした。だから、今回の主な結論は、一般高齢者と要支援・要介護者の傾向を大体つかんだと。障害者の方たちに関しては、こんなじゃないんだ、我々の姿はというのがああるかもしれませんので、それはどんどん言ってくださいと、これから分析する上で助かります。

それで、ぱーっと飛びまして7ページに行ってくださいませでしょうか。ちょっと図表が小さくて申しわけないんですけども、ここで使っている身体能力というのは……。ちょっと小さいですから、見ようと思わないでください。言葉で解説します。

この7ページでは何をやっているかという、障害者のグループと要支援・要介護者のグループと一般高齢者のグループに関して、国立市が行っているQ（クエスチョン）25という国立市の方たちのニーズ調査があるんですが、そのニーズ調査の健康自立度に関するアンケートですね。その中の身体能力に関するものを私たちの調査の中でも聞いてみたということです。そこで注目していただきたいのは、階段の昇降というもののパーセンテージを見ると、一般高齢者で外出をしている人たちの身体能力問題なし、階段、何にも心配しないで昇降できるという人が30%くらいしかいないんですね。

それから、もっと右側のほうですね、右から3つ目の列で、転倒不安があるというのは、不安がないという人が75%ですので、残りの4分の1くらいの高齢者は、外出している人たちの中にも、いつ自分が転倒するかわからないという不安を抱えているということがわかります。これはかなり重要な数字で、例えば8ページで見ただけだと、これもごめんなさい、図表が小さいんですけども、耳でお聞きいただければ、口で言います。何が特徴的かという、これは、例えば自分がふだん単独で歩いているのか、それを自立歩行とか単独歩行とかという言い方をしていますが、それとも誰かに付き添って歩いているのか、あるいは補助具や車椅子を使って単独で行っているのか、車椅子で人と一緒に付き添ってもらって行っているのかと。これをパーセンテージをとって見た。

ここで注目していただきたいのは、一般高齢者の人たちの単独歩行の割合が90%と出ているんですね。さっき言ったように、階段の昇降に不安があったり、あるいは転倒不安があったり、なんだけれども、単独歩行だ、自分はそれ以外には必要ない、聞かれるとそういうふうで答える人たちが圧倒的に多いということですね。このギャップは少し心にとめておいていただきたいと思います。

もう少し私たちの調査で特徴的なのは、9ページ以降なんですけれども、表の2-4というところにタイトルとして「困難体験」という、ちょっと日本語としてはこなれない言い方なんですけれども、外出したときに、例えば実際に階段でつまずいてしまったとか、あるいはエレベーターがうまく上れなかったとか、あるいは、大事な情報だなというふうに思いつつも、なかなかお店の中の情報が聞きづらかったりとか、あるいは、逆に自分の言葉をうまく伝えられなかったりとか、それから、下のほうに書いているのは、大事なものをなくしてしまったとか、あるいは、外出している間中、自分の心や体の調節が何かうまくいかなかったとか、むだな時間をいっぱい使って、本当はもっとスムーズに行きたかったんだけど、思ったよりもすごく手間取ってしまったとか、自分が外出したときの質が一体どういうものだったのかというのをかなり細かく17個の質問項目で聞いています。

それを私たちは大きくどんなふうに分けたか。3つに分けてみたんですね。その困難や、物理的な、対環境という言い方をしているんですけれども、何かそういう物理的なものとの関係で起こった困難なのか、あるいは人との関係で起こる困難なのか、あるいは自分自身の気持ちや自分自身の生き方や、何かそういう、ちょっとほかの人のせいにはなかなかしにくい、自分の中にある何か困難なのか、そういうものを分けてみました。

社会的に、例えば行政の人たちがどんなふうに出足の量や質を高めてくれるかということとは、やっぱり物理的なバリア、困難を減らしたり、あるいは、もう少し支援を増やしたり、支援する人たちが働きやすい環境にしたりとか、そういうことはできるんですけれども、最終的に残る個体、本人の中にどうしても残ってしまうようなものというのはなかなか行政的には介入しにくい部分ですね。だから、できるだけ個体的なことは、これはフェミニズムの言葉でもあるんですけれども、個人的な事柄は政治的な事柄でもあるというように、私たちがふだんバリアとして自分のせいとしてしまっていることの多くが、実は対環境とのことであったり、対人との関係であったり、それをどれだけちゃんと要因として捉えることができるのかというのが、これはすごく重要なことなんです。

今回の調査でも、次のページでわかってきたのは、そういうふうに細かく17個に分けて困難の体験というのを分析してみると、例えば10ページの下から2段落目のほうで書いてあるんですけれども、後でまたもしご関心があったらゆっくり読んでいただければと思います。例えば下から6行目のほうにあるんですけれども、一般の高齢者の人たちは、それなりに外出しなくても家の中でいろいろ楽しんでいたりもするわけなんです。映画

を見たり、テレビを見たり。ところが、要支援・要介護のグループをざっくりと見てみると、むしろ家の中で困難体験をたくさん体験している、そういう可能性が見えてきたんですね。もちろんこれは異なるグループで比べていますので、同じ人を比べているわけではないので、はっきりしたことは言えないんですけども、大きな傾向として、要支援・要介護の高齢者の人たちは、家の中でもつまずきや突っかかり、情報の聞きづらさ、伝わりにくさ、そういうものをかなり経験してしまっている。むしろ思い切って外に出てしまったほうが困難体験も低くなる可能性があるということがまず見えてきています。それは障害者のグループの方たちの中でも非常に顕著で、実は、どういう個々人の状況があるのかまではこれはわからないんですけども、だから、仮説にとどまりますけれども、思い切って何らかの外からの力で、バリアをものともせず、引っ張り出して外出をさせられる、そういうふうにすると意外と困難体験が減るかもしれない。これはちょっと私たち、とてもびっくりした結果でした。

そのことが11ページの中にも書いてあって、それで、さっき言ったように、一般高齢者の人はそれなりに気持ちを切りかえて、外出、その日たとえできなくても、自分で家で菜園を楽しんだり、あるいは、テレビや映画を見たりというので楽しむことをしているんですけども、ただ、そこでもやっぱり言えることは、いろんな困難体験の中で、対人要因というふうに、対人との関係で出てくる困難体験というものが、どちらかという在宅の人たちで家の中のほうが多くなる。そういうようなことも見えてきています。

ですから、先ほど言ったように、一般高齢者というのは、90%が自分たちは単独で歩けると。補助具も要らなければ、杖なんかも要らなければ、付き添いも要らない。そう言いながらも、実は心の中で、階段の昇降が心配だし、1回転倒したら、これはえらいことになるというふうには思っている。だから、そうなると、広い意味での付き添い、誰かが何かのときに自分のことを目で見ってくれる、あるいは手を差し伸べてくれる、そういう広い意味での付き添いがあるか、ないかということが、本人たちの在宅にしる、移動にしる、ケイパビリティからして、生活の質からして、とてもメリットが大きいんだということも見えてきました。

というわけで、かなり長くなってしまいましたので、また事務局のほうで一般の市民の人たちを集めて、それから実際に福祉有償や福祉交通にかかわってくださっているドライバーの方たちにも来ていただいて、それでパネルディスカッションなり、大きなそれこそ講演会なりというものを開くということですので、そのときにはもうちょっとちゃんとし

たスライドか何かをつくってきます。きょうは、ごめんなさいね、本当にまだできたのほやほやの状況で、一番言いたいことだけここで言わせていただいて、それでむしろきょうは、結論的には、今簡単に言ったことを繰り返すと、在宅すれば、本人たちはくつろいでいるからそれでいいんだというふうに、私たちは、一般高齢者の人たち、それから要支援・要介護の人たち、障害者の人たちを、本人たちの問題だろうというふうには任せることがどうやらできそうもないということが確認できてきていて、それから、何らかの形でかなり外生的なショックを与えて、先ほどの最初に見た2ページ目の図でいうならば、下から伸びる緑の矢印ですね、社会や行政からどんなふうに支援を入れて人々のケイパビリティを上げていくか、それもどちらかといえば外に引っ張り出して上げていくか、それが殊、国立市のケースに関しては重要そうであるということをこの場ではお伝えできればと思います。

ですから、ずっと飛んで、21ページ目に結論というふうに書いてあります。この結論のメッセージは、こんな面倒くさい長いアンケートにたまたま郵送で送られて当たっちゃった、悪いくじ引きに当たったなんていう人たちが回答してくださった、そのことへの感謝であり、そのことに対する、もう一度私たちからのメッセージとして書いてみたものです。簡単にお伝えする時間、まだ長谷川さんありますか。大丈夫ですか。

【事務局（長谷川）】 はい。

【後藤会長】 21ページのほうの結論です。繰り返しますと、本調査は、直接的には外出状況を調べることで、そこから具体的な政策課題も浮かび上がってきました。2段落目からです。実にたくさんのご意見を皆様にお答えいただきました。それによって、実はきょうは話さなかったんですけども、当日の困難体験のほかにも、そもそも外出しようかと思ったときにわーっといろんなことが気になってしまう。それから、外出した後に何日も何日も疲れを引きずってしまう。そういうものもやはり外出というものの質を決めていると思います。かなりそのときは頑張ったつもりで、無理に公共の電車やバスを使ったんだけど、本当はあのときはタクシーを使えばよかったかななんていうふうに思うこともありそうな、そういう引きずる困難という事柄も見えてきました。

結局のところ、外出するか否かというのは本人の選択の問題なんですが、21ページの最後に、これはきょうご出席いただいている山勢さんから聞いたお話を簡単に私のほうで少しアレンジしてまとめてあるものなんですが、会員の方を送り届けてドアを閉めた途端にどさっという音がしたと。本来は送り届けたら、それ以上介入しちゃいけない、むしろ。

なんだけれども、やっぱりドアをあけて見たら、その人が意識を失って倒れていた。別な、山勢さんが見聞きしたこととしては、マンションの一室で介護をしていた奥さんの上にご主人が倒れ込んで、2人とも動けなくなって、3日近くそのままになってしまった。

そういうような事柄をふだんから会員の方たち等を通じて知っている。だから、おそらくドアをあけるということをしてしまう。それはドライバーの人たちからすると、無償の、何の報酬もなく、時間だけとられて、本当は次の利用者さんのところに回りたいたいんだけど、でも、やっぱりそこでドアをあけざるを得なくなってしまふ。そういうような状況があつて、だけれども、それによって何とか助かった人たちもいるわけですね。

結局のところ、広い意味での付き添いというのは、もしかしたら一般市民で全く構わない。例えば、視覚障害者の人たちに対する道路交通法の第14条にあるのは、視覚障害者が横断歩道を渡るときによろよろつとなつてしまった。そこに車が来たときに周りの人たちにも助ける義務があると書いてあるんですね。もちろんそこで助けなくて処罰されるという規定は何にもないんですけども、やっぱり周りの人たちがそこで見ない振りをしなかったり、できれば手を差し伸べたりということが広い意味での付き添いなのかもしれない。果たしてこういう目や手をどんなふうにつくっていったらいいのかということ、広い意味では私たち福祉有償運送協議会は考えていかなければならないんじゃないかというのが本日の長くて退屈なお話の結論でございました。

長谷川先生、これでよろしいでしょうか。

じゃあ、続きまして、質問等をまずざーっと、簡単にもしあつたら言っていて、時間調整大丈夫ですか。

【事務局（長谷川）】 はい。

【後藤会長】 もしよろしければ、補足等。

【山勢委員】 8ページの図なんですけど、ここで健常者と要介護者と書いてありますが、さっき冒頭で、健常者というのは一般高齢者になると。この中で、なぜ車椅子の人が5%で、車椅子搬送が1.6%いるか。これ通常考えたら、要介護か支援かという部分が出てくるんですけども、なぜこの人たちはここに入っているのでしょうか。

【後藤会長】 なるほどね。

【山勢委員】 これはぎっくり腰か何かして、そのときだけたまたまということでしょうか。

【後藤会長】 これは高齢者のことについて詳しい馬場課長のほうに。

【馬場高齢者支援課長】 すいません、生のデータでこの5%が何なのかというのを見ていないので、私のほうでも何とも言えないんですが、ここで健常者と分けたのは、介護認定がついているかどうかで分けているということなので、介護保険利用でない方で、もともと車椅子を使っていた方がたまたまこの中に入っていたのか、もしくは、今、山勢さんがおっしゃったとおり、たまたまけがして車椅子使っていたかのどちらかじゃないかなと考えます。高齢者の方で車椅子使っていて、イコール要介護の認定がついているかというのと、認定申請していないと要介護になっていないということはあるので、たまたまけがして車椅子使っていたか、もしくは介護保険は使っていない人だったか。これは個別に見てみないとわかりません。

【山勢委員】 すいません。もうちょっと突っ込んでいきます。この健常者は何人の5%でしょうか。5%、パーセンテージ大きいですよ。

【後藤会長】 これは外出を意図したけれどもしなかった。それを外出企図群と書いてあるんですが、その人数が20なので、その5%ですから、ここでは1人ですね。

【山勢委員】 わかりました。

【原田委員】 よろしいですか。私の母、ことし7月に亡くしたんですけど、独歩できたんです。でも、車椅子が……。

【事務局】 すいません、マイク通して。

【原田委員】 ごめんなさい。銀星交通の原田でございます。高齢者だと、独歩できても車椅子が必要な方結構いらっしゃいます。その中の1人だと思います。一般的に多いですよ。

【後藤会長】 山勢さんの質問の意図、もう少し。

【山勢委員】 今、私たちが問題としているのは、本当にその人が、今言われるので少し私的にもわかったんですけど、申請していないから健常者の中に入っているというあれだったんですけど、これで言うならば、もっといるはずですよ。申請していなくて車椅子を使いたい。例えば、30歩歩けるんだけど、30歩歩いたら歩行器で椅子がついている椅子に座り込んじゃう。こういう人たちというのは一体どこに入っているのか。ざっくり分け過ぎているという部分は否めないところがあると思います。

【後藤会長】 ありがとうございます。ものすごく大事な指摘ですね。あくまでもここで障害者グループと言っているのは、障害者手帳をもらっている人であって、例えば私たちもそうですけれども、複雑骨折をしていて障害者手帳をもらっていない人間は障害者に

は入らない。それから、今、山勢さんや原田さんが御指摘くださったように、要支援・要介護の認定をとっていない、だけれども全く支援が要らないわけではない人たちが少なからずいるんじゃないか。それをどんな方法でどんなふうに捉える必要があり、その人たちに適した福祉交通の形というのは何なのかをもっと明らかにしたいということですね。しなければならぬ。

【山勢委員】　くにたちさくら会の山勢ですけれども、遅くなりました。私たちが今まで経験したことで言うならば、私たちも全然高齢者と話したことがないわけではないんですけど、老人会、国立には長生会というのがあるんですけど、ここに入っている方たちとか社協に来る老人の方たちはまだましと言ったら変な話ですけども、いいんですよ、これはまだ群れの中にいる状態ですから。ところが、ここの中から今度ちょっとぐあいが悪くなっていなくなったら、あらっ、あの人はどうしたのかしら。で、それから先はなくなっちゃう。私がこの図を見ていて、要介護者というのは多分ここに入っている人たちだと思います。いきなりなくなっちゃうという人たちに対しての追跡調査というのはどういうふう人ができるかといったら、あとは、まちの顔役さんぐらいしかできない。一般の高齢者はみんなそうなんですけど、僕はああはならないと思っているんですよ。僕はああはならない。あの人は運が悪かったと。そのときに、じゃあ、運が悪い人を、さっき手助けをしながらと言われたけど、その手助けがどこまでできるのかというのは、後ほど出てくると思うんですけども、Dタイプで今度はどういうことが出てくるのかというのをちょっとお尋ねしたいと思います。

【後藤会長】　ありがとうございました。おそらく次の今後の改正案との関係で具体的に議論をしたほうが……。おそらく皆さん、本当にたくさん、今山勢さんが話してくださったような事柄を知識として持っていらっしゃる、情報として持っていらっしゃる。それをぜひ出しながら、具体的な話を進めていけたらと思いますが、その前にもし簡単にこの範囲の中でご質問があったら。お願いします。

【清水（弘）委員】　かながわ移動ネットの清水です。質問ということではなくて、これを見た感想なんですけれども、ほかの自治体でもそうですけれども、一般高齢者と呼ばれる方々でも移動の手段に困っていらっしゃる方が少なからずいるという認識をこの数字から私たちが持つということが大事なんじゃないかなと思います。そこだけまた特化して追跡調査ができるのかどうかというと、私もとても考えが及ばないので、そういう認識をまず私たちが持つということかなと思いました。

【大和田委員】 タクシーの乗務員の代表で参加させていただいています大和田です。今、お話しになっている部分ですと、私たち現場でこれは十分味わっています。介護保険もまだ使えないとか、高齢者の方でやっと歩ける方ってタクシーに乗ってもらえるんですね。その方たちを誰が見るかというのが本当に難しいことだと思うんですけども、今、八王子市の打越町というところでタクシーで、自治会が中心になってまとめて車を動かすようにするというをやっているんですけども、そこは私、仕事していた場所なのでよく知っているんですけど、前回実験的にやったときには、タクシーというよりはバスと同じような形の運行形態をとったんですけど、そこに参加している方に、タクシーなんですからもう少し場所をきちんと理解して回ってあげてくださいという意見をこちらから出させていただいたんですね。今回はそういうふうにするということで聞いたんですけども、やはり高齢者の方というのは、自治会とか、町会とか、そういうところで見てあげないと、実際には市の方が行ってきちんと手だてするということはないと思っています。今回も町会の方が率先してタクシーを動かそうということでやってもらっていますので、ひとつ参考になるかなと思いますけどね。

【後藤会長】 数字の背後にある重たさが随分具体的に見えてきて、感謝します。ありがとうございます。

すいません。今回の障害者の調査は全くもって足りないということもあるかと思います。一言どうぞ。

【山田】 くにたち・あゆみの山田と申します。多分障害のほうの方々、前に出る方が多いと思うんですよ。寝たきりの方だと、声がちょっと出ないかもしれないんですけど、今、電動の車椅子の方が多いので、手動の車椅子よりは電動が多いので、外に出る機会が多いと思うんですね。なので、あとは、遠くに行くときの車の手配とかが困難なのかなとは思いますが。障害者が介護保険になったときに、どちらにするかというのは、本人の選びで決まるんですが、それで困っている方は、意見が言える方に相談するという、あとは、市役所のほうとかに相談に行くという形が多いんじゃないかなと思います。

【後藤会長】 本当はいろいろな交通手段が国立市には何十年間とつくられてきている。けれども、それをなかなかまだ知らない人たちも多いということですよ。それから、この福祉有償運送自体は国で定めているものではあるんですが、かなり本当は市町村レベルで、まさに我々の協議会で十分議論を尽くして、例えば対象者の範囲をもう少し広げていくということもできないことはないはずで、今回、先ほどちらっと言いましたけれども、

障害者の方で5歳のお子さんを持っていて、そのお母さんが答えてくださった、そういう質的なインタビューをとったものもあります。そうすると、通常の学童バスのようなものでもだめだし、それから、自家用車で自分の子供を運ぶというのは非常にはらはらとするものだし、そういうことで、もっと毎日の、まさに毎日の子供の学習の機会を保障するために何かもっといいものはないかというような声も出ています。

だから、どれだけ私たちの、小さな手段かもしれないですけども、非常に実は奥深い手段である福祉有償運送をどんなふうに広げていって、それをちゃんと人々に、国立市民の人たちに情報として知らせていくのかということが大きな大事なことであるかと思えます。

ということで、すいません、もうほとんど1時間くらい使ってしまったので、できれば、皆さん、まだ声を出していないけども、この会は必ず一言何か言って帰るといふ、そういう会ではありますので、ぜひご意見等をお願いしたいと思えます。

それでは、補助金改正のほうについて、長谷川さんのほうからよろしくお願ひします。

【事務局（長谷川）】 それでは、資料ナンバーでいきますと1、2あたりから始まるんですけども、これまでの後藤先生のお話が、今、この会議自体、福祉有償運営協議会という名前ではあるんですけども、国立市としましては福祉有償運送に限らず、全体としては福祉交通の問題として後藤先生に全体としての問題の分析をお願いして、その中長期的な意見、お話だと思っていただければと。もちろん一部の意見として福祉有償の話も研究いただいておりますんですけども、今お話しいただいたのは中長期的な話、というところでご理解いただければ幸いです。

この国立市福祉有償運営協議会が、第1回は29年度4月からですかね、多摩の26市から独立しているというところがありまして、国立市ならではの形がこの1番、2番であると思っただけであればというのがこの説明でございます。

資料ナンバー1から説明差し上げますと、こちら、福祉有償運送の補助金改正経緯と。昨年度の会議でも、ほとんど皆さん覚えてないかもしれないんですけども、もともと福祉有償の補助金の制度自体に少し考え方に問題があるのではないかというお話がございました。

というのも、福祉有償の補助金の支給のされ方が、移送の件数で今まで支給されていたということでございますので、簡単なお話しちゃいますと、本当に短い市内の運送でも東京の外れに行っても同じ1件であるということで、それについて補助金の件数が同じカウ

ントなのはいかなものかというご意見もございまして、もともと実態に即していないというところもありましたので、より実態に即した補助金に改定していこうというのがこの始まりでございまして、さらに詳しく説明、後で差し上げるんですけども、今回、補助金の改正に加えまして、福祉有償の運送の制度そのものも、利用のしやすい制度に変えられる範囲内で変えていこうというのが2つの大きな柱でございまして。

ですので、補助金の改正だけでなく、福祉有償の制度を変えていきたいというのも1つの案でございまして。制度そのものは当然定まっているものがございまして、何を変えるかという、これは事業者さんの会則というものを改めていくという考え方でございまして。具体的な手法としては2事業者さんで話し合いをしながら、もちろん市も一緒に入らせていただいて、お手伝いしながら、なるべく同じルールにして、わかりやすいルールにして利用者さんにわかりやすく使っていただくというのがこのルール改正の柱でございまして。

ですので、資料3にありますように、表面に500円という大きな数字が書いてあるかと思うんですけども、基本的には、この補助金の改正とは別の事案。通称【国立ルール】と呼ばせていただいているんですけども、こちらにつきましては、基本的には利用者さんにわかりやすくするための措置、対応だと思っていただければと思います。

ちょっと経緯に戻りますけれども、それに伴いまして、昨年11月ごろから事業者からヒアリングを始めまして、正式な、というんですかね、昨年12月に「福祉有償事務者連絡会」という会議体、この協議会の下部組織みたいな扱いだと思っていただければと思うんですけども、立ち上げました。話し合いの場を毎月1回最低限ということで設けまして、それで基本的には、市の職員と、あとはさくら会さん、あゆみさんが出席いただいて、基本的にはこの3者で意見交換の場ということで毎月毎月ヒアリングを重ねながらこうした形にしていったというのが経過でございまして。

この連絡会の議題としましては大きく2つ、補助金の改正と国立ルールの作成ということにこの間ずっと継続してまいりました。

ようやくことしの5月、6月ごろですかね、今お示ししている資料2のような案がかなり形になってきたというところがございまして、この資料2につきまして、一度ことしの7月に東京運輸支局さんのまさにフジモト様のほうに説明を差し上げまして、こういったことで考えていますという報告を差し上げた次第でございまして。

続きまして、ことしの8月にタクシー事業者さんの銀星交通さんと多摩交通さん、本日

いらしていただいていますけれども、国立ルールの要点をお話しさせていただきまして、その上できょう、この会議の案をお示ししているということをご理解いただければと思います。

こちら、続いて資料2がこれまでの話し合いの形、結果だと思っていただければと思うんですけれども、資料ナンバー2の最初の1行目ですね、福祉有償の補助金要綱改正骨子ということで、件数から実稼働に即した補助にということでございまして、「距離制+ポイント加算へ」というふうにございます。

距離制というのはわかりやすいかなと思います。何キロ走ったら、実際に走った距離に応じて補助金対象として加算されるということなんですけれども、ポイントにつきましては、下のほう、四角マークの3つ目ですかね、補助金改正案の3つ目のポイント加算というところに主なポイントが加算される項目が書いてございます。迎車ポイントであったり、往復ポイント、また深夜対応ポイントというんですかね、あとは、新規登録ポイント、緊急対応ポイントということで、基本的には想定されていないものですから、特別な、要は時間がかかったりというところにつきまして、ポイント、補助金を出す項目を増やしていこうというのが1つの考えでございます。

続いて、1行目に戻りまして、数字の2番ですね。こちら事業者さんのほうの話し合いから生まれてきた問題といたしますか、課題でございます。こちらにつきましましては、仮にお客さんを増やしても、運べる体力がないという言葉になっていますけれども、要は、人員が足りない、ドライバーが足りないということでございます。ドライバーが足りなかったとしても、資金がないから雇う力もそもそもないのではないというお話も踏まえまして、「市民参加（ボランティア）」とありますけれども、そのマンパワーを活用していこうというのが次の案でございまして、こちらにつきましましては、最後、追加資料のところにあるんですけれども、基本的にはマンパワー、ボランティアとあるんですけれども、もちろん市民の方々に募集をしていくんですが、通常の雇用契約という形ではなくて、今考えておるのが、有償のボランティアさんということで考えてございます。有償ボランティアさんという形で、最低賃金というんですかね、の金額はお支払いはできないけれども、移送時に持ち帰りしてきた運賃ですかね、運賃の中から幾ばくかのお金をお渡しするような形で考えているということでございます。こちらにつきまして、どの程度までドライバーさん（ボランティアさん）が集まるかというのはあるんですけれども、ひとまずマンパワーを確保する1つの方法として、実際にこれを実施していこうということで考えております。

こちらにつきましては可能な限り、市のほうが告知活動ですとか募集活動の掲示とかには協力をしていこうという考えでおるところでございます。

続いて大きな数字の3番、こちらにつきましては、先ほどポイント制にございますとおり、基本的には現場の苦勞というのをポイントにしてあらわしているというところがございます。

プラス、利用者にわかりやすい、利用者負担軽減とあるんですけども、利用者の方々になるべくわかりやすい明瞭会計というんですかね、そういった方法でなるべくわかりやすい利用を促していくというのも1つのこの骨子でございます。

続いて、大きな数字の4番につきましては、こちらは新規事業参入者、既存事業者の事業拡大の促進。こちらのほう、1、2、3が既に事業拡大の促進につながっていようかとは思いますが、補助金の出し方につきましても、今、年単位で支給しているんですけども、なるべく小刻みに補助金を支給していくことでそういった資金的な問題を解決できないかというのも、この要綱では、これ、市内部のお話ではあるんですけども、考えているところがございます。こちらについては協議会の議題ではございませんこと、申し添えさせていただきます

最後、大きな数字の5番ですね。こちら、利用者にとってはわかりやすい、使いやすい運賃設定で、利用者数、登録数を増やしていきましようということでございまして、わかりやすさというところでいいますと、資料3番のところのチラシがそういう形でございます。基本的には、利用いただける条件ですとか利用までの手順をなるべくわかりやすくまとめ、基本的にはその告知活動ですとか、そういったところにつきましても、なるべく市で協力していこうということで考えております。

この制度自体、来年の4月からの実施、要綱改正の施行を予定しておるところもございまして、きょう、9月、協議会させていただいた後、基本的には年明けの前にはこういった告知活動を順次開始していきたいというのが基本的な考えでございます。

これ以降細かい話になるんですけども、2つ目の四角ですね、会則変更の合意事項。補助金改正以外のところにつきましては、基本的には事業者さんの互いに情報共有した会則を共通で変更していくというような考えでございます。

こちら、①番の運賃につきまして、こちらも2事業者さんが基本的には共通の認識で、市内から市外の運送は500円にしましようということで、料金を統一していくと。さらに続いて、市外6キロ圏内につきましても800円で統一していこうと。以降、6キロ圏

外につきましては、163円ということで、こちら、基本的には一般的なタクシーさんの金額を基準に金額算定をしているところでございます。

そのほか細かいところで、寄り道運行、ちょっと細かいところは、この辺は説明を除かせていただきますけれども、なるべく運行事業者の実態に即した制度の改正ですとか、わかりやすい利用ルールをつくっていったのがこの形でございます。

続いて②番が登録手数料・年会費の見直し及び統一でございます。こちらも基本的には2事業所の登録手数料とか年会費を統一していければと。

話が前後して恐縮ではあるんですけれども、ボランティアさんを仮にドライバーとして雇うというところではあるんですけれども、当然ボランティアさんでございますので、過重な業務ですとか、そういったところはお願いしがない部分があるということも踏まえまして、ちょっとこの辺は実は稲城市さんのやっているような事例を参考にしながら、こういうルールでしていこうというのが③番でございます。利用増に伴い、ドライバーの安定確保・維持するために、ドライバーは運転とスロープ操作以外と身体介助は行わないものとする。また、車まで及び乗降介助、社内安全確保のため同乗者がいることを乗車の条件とするということでございますので、ここがこれまでの利用ルールと少し変わってくると。これまでは原則としては1人でも利用が可能であったというところではあったんですけれども、原則として身体介助を伴わない。ドライバーさんはいるんですけれども、基本的にはそういった手助けを原則としてはしないということで考えているところでございます。

続いて、四角の3つ目ですね、改正補助金案。こちらは細かい金額のところでございますので、見てのとおりでありますというところなんです、一応こちら、人件費補助も含まれていますよというところが特徴でございます。運行補助ポイント加算、先ほどお話ししましたけれども、ドライバーさんにつきましても、この補助金に含めていきたいというところがございます。当然上限はございますので、残念ながら大きな金額とは言いがたいかもしれないんですけれども、人件費補助も含めていきたいというところがございます。

続いて四角の4つ目でございます。利用の手順の変更。こちらは主に利用者さん目線のお話でございます。基本的にはこれまでは直接事業者さんのほうにお電話を差し上げて、会員登録からの予約という流れがあったんですけれども、登録事務につきましても、なるべく市役所のほうで手伝っていこうというところが、1つ協力していくところでは変更点でございます。市役所のほうでお客様の情報、最低限のの情報というんですかね、なるべく

く客観的な情報のみをこちらでちょうだいいたしまして、それを各法人さんに紹介していくと。現時点でさくら会さんとあゆみさんで今話し合いをしているのは、高齢者の方につきましてはさくら会さんにおつなぎして、しょうがいしゃの方はあゆみさんのおつなぎしていくのがよろしいのではないかとということで、基本的には意見として固まっているところでございます。

その後、法人さんによる面接などを経まして、利用の登録でございます。その後に利用登録手数料ですとか、予約受付を始めることになるんですけども、なるべく市役所でお客様対応した際に、当然登録が必要でございますので、その際にお客様のほうでやっぱり登録が必要とか、手数料が必要とか、そういった要はお金がかかる情報ですとか、すぐには利用できないというところは知っておいたほうがよからうということでございますので、そこにつきましては、なるべく市役所のほうで先に伝えられることは伝えてしまうということを考えているところでございます。

最後、こちら、趣旨というのはまとめでございますかね。身体的・精神的理由で移動に困窮し諦めざるを得ない方々の移動ニーズへの回答として、市主導で国立ルールというものを定めまして、利用対象となる市民にとっての福祉有償運送が第3の交通手段として、より多くの方にご利用いただけるよう、市民参加による恒常的な運行+安価でわかりやすい運賃+利便性の向上を図りバスやタクシーに並ぶ移動交通手段の1つとして広く利用されるまでの補助をします。基本的には市主導という表現を使っておるんですけども、自主的に事業者さんのほうがルールを決めていただいたものに各支社さんが合意するというようなことで考えておりますので、こういった流れで今年度形にしていまして、来年の4月から新福祉有償運送の制度をぜひ実施していきたいというところでございます。

ですので、基本的には4月から始まるということで考えておりますので、そのときには当然ドライバーさんが確保されている前提であることが望ましいということもございますので、ドライバーさんの募集につきましても、年内ぐらいですかね、年末ぐらいから募集を始めまして、可能な限り募集をかけて、各事業者さんのほうにドライバーさんとしておつなぎしていくような考えでいるところでございます。

ちょっと話長くなってしまったんですけども。以上でございます。

【後藤会長】 ありがとうございます。補助金改正に関する本協議会の承認要請をいただきましたので、ご意見をお願いいたします。どこからでも大丈夫ですから、お願いします。

【原田委員】 銀星交通の原田でございます。やはり一番問題なのは、改正の補助金案ですね。これが具体的にちょっとよくわからないので、もう少し詳しく。例えばお客様から連絡いただいて4キロ走った場合、具体的に料金が幾らなんですというのは、会則に基づくこれは資料4とか5で出ていますけれども、じゃあ、補助金は幾らで、そこに迎車ポイント1ポイント、新規登録が2ポイントとか書いてありますけれども、この辺がちょっとよくわからない。教えていただければと思います。

【後藤会長】 事務局からお願いをします。

【事務局（長谷川）】 まずこちら、補助金ですが、ここには書いていないんですけれども、補助金を出す条件が、1運行からではなくて、基本的には最低限月単位の運送回数で支給を考えておるところでございます。今、年単位の1年間の移送件数で補助金、支給するということがあるんですけれども、ちょっとこちらのほうで今なるべく小刻みに補助金の支給ができないかというところも要綱上考えているところでございます。例えば月1件運行したところで補助金が今のところはないというところで、それは来年度以降の新制度も基本的には補助金はないと考えてございます。今考えている最低補助金支給単位としましては、1日2運行、土日休みを挟んだとして、たしか1カ月23日稼働したと想定して、46運行ですかね、があることが基本的には支給の条件でございます。こちら、具体的にどこからどこまでやった場合幾らなのかというところは、すいません、一覧表みたいなのを簡単に今つくってあって、お示しできればとは思いますが、利用者さんからいただくお金に関しては500円であるというところで、それに加えて、補助金が、運行補助が市のほうから1件当たり、1運行当たり、この案にありますとおり、230円出るとか、迎車ポイントがあった場合、迎車のポイントなんか支給されるというところがございます。利用者負担については500円でございます。その他、市内・市外とか、迎車ある・なしで少し変わってくるところではあるんですけれども、一番最初に出てくる1運行4キロ以内、市内・市内の運行を基本的には柱として補助をしていくような考えでございます。

以上でございます。

【後藤会長】 ありがとうございます。それで明快でしょうか。

【原田委員】 ちょっとわからない。

【後藤会長】 どこが問題ですか。

【原田委員】 1日2回ということですが、月でその回数とお話ありましたけれ

ども、行かなかった場合は出ないということですよ。それってちょっと問題があるんじゃないですか。

【事務局（長谷川）】 現状、今年度までの制度につきましては、そもそも年単位でございますので、今よりは少なくとも出やすくなっているという表現でよろしいですかね。今よりは緩くなっているという認識でいただければなと思います。46というとなんか多く感じるんですけども、基本的には1日2回ですかね、だから、1往復すれば基本的には支給に達するようなことでこちらも基準としては考えているところでございます。

【後藤会長】 すいません。私自身が追い切れていないんですけども、この改正補助金案、今の議論の中で明らかになったことは、一月単位、それはまだここには書いてない事柄ですね。

【事務局（長谷川）】 はい。補助金の事務の話なので、要綱自体には基本的には含まれてはいないですね。あくまで補助金の方法、補助方法についての議題というんですかね。

【後藤会長】 わかりました。でも、原田さんがご親切にもご指摘して下さったことは、月単位であると、月1日かけて、でも、その間、何運行かした人たちが人件費補助、例えばそれをもらえない、それはかわいそうではないかということなんですが、そのあたり、実際にやっていらっしゃる経営者の方たちからもし補足意見があればお願いできますか、ご説明。

【山勢委員】 くにたちさくら会、山勢ですけれども、今までは、変な話が、発着地が国立になかったときで私が最高に経験したのが1日18件。1人で18件。こういうのもあるんですけども、私たちのさくら会では達しないということはまずあり得ない。今までの現状でいったら、当然これぐらいの件数はいくだろうし、正直私たちが福祉有償運送の最初の決まり事になったときは、利用1回で500円という、もとに戻っただけという感覚が今のところ強いです。

【後藤会長】 ありがとうございます。あゆみ会のほう、いかがですか。

【山田】 くにたち・あゆみの山田です。私たちのNPOでは、今までの件数、1日の件数だと、週に全然ないときもあつたりとかして、あつたとしても一、二件の件数なので、来年の4月から運転ボラを募集するんですけども、その方たちがどのぐらい来るという見込みもないんですが、それによっては、1日の件数がどのぐらいできるか、まだちょっと読めない状況です。

【後藤会長】 ありがとうございます。非常によくわかりました。どうでしょうか。

【原田委員】 高齢者はやはりいろんな統計で爆発的に今後増えていく。特に2050年に向けて、相当いろんな資料が出ていますけれども、そうすると、山勢さんのところは、例えば2台目、3台目、車が購入できたとして、それが例えばゼロでも、1人でも、2人でも、1台当たりの数字じゃないので、全体でということなので、山勢さんのところはもし台数が増えた場合に、46回その車が行かなくても、全体でやるので、補助金は出るということ。ところが、山田さんのところは、利用客が増えない限りは。障害をお持ちの方がこれからいっぱい増えるというのはなかなか難しい。そうすると、あまり現実的じゃ…。山勢さんのところは、僕は非常にこれで、人をもしかしたら募集しやすくなるし、やりやすくなるかもしれない。ただ、今までよりもちょっと最初落ちるのかなという、ちょっとそんな気がしますが、山田さんのところは今後もなかなか見込めない。ましてや新規事業者として、もしどちらかの、両方とも同じような高齢者対象の新規事業者か、福祉対象の新規事業者かといっても、これは増えづらい内容かなと、そういうふうに感じました。以上です。

【後藤会長】 ありがとうございます。ほかの方、いかがでしょうか。

【後藤会長】 じゃあ、事務局からお願いします。

【事務局（長谷川）】 今、現状のそもそもの福祉有償運送の補助金の支給のなされている現状、さっき件数ということはお話しさせていただいたと思うんですけども、今、支給対象としましては、残念ながらあゆみさんは移送件数が満たないので、今、補助金がゼロ円、出ていない状況がございます。それに対してさくら会さんについても、補助金は出ているは出ているんですけども、件数のところについて、何件までというのがございますので、金額につきましても、なるべく内容としましては、さくら会さんを出ているんですけども、あゆみさんについてもなるべく補助できたら、という考えも含めてこういった考えに至っているというところも経緯としてはございます。

【事務局（長谷川）】 今、年間、最低500件ですかね。最低500件で補助金が出されていると。

【後藤会長】 どうぞ。すいません、マイク持ち大変ですが、よろしくをお願いします。

【山勢委員】 今までの状態で言うならば、運送をする部分が、今度はどこが持つのかとか、時間外でどうだこうだというのもいろいろあるんですけども、そこら辺のことを調べないと、例えば福祉タクシーで福祉限定になってしまったら、時間外が、これはなかったりとか、介護タクシーだったら動くんだけど、だめだったりとか。今入っている介護

タクシー、4条ぶら下がりなんかも、明らかに高齢者を狙いまくっているわけですから、障害者に対してのサービスが足りないと言うけど、障害者に対してのサービスの啓発の仕方が今度はおかしいんじゃないかとか、いろんな問題が出てくるとは思いますけれども、今回、行政が頑張っていたで、国立の先生たちにも頑張っていたで、本当にこれ、ニーズ調査で出てくれば、そこまでのひずみは私的にはないと思うんですが。

【事務局（長谷川）】 清水さん、お願いします。

【清水（弘）委員】 補助金のあり方のところで質問ですけれども、そもそも前段で説明していただいたみたいに、担い手が増えないといけないと。それに対してある程度の活動費補助、有償ボランティアとしての活動費が払えないと増えていかないという認識があるというふうにお伺いしたので、今回のこの補助制度でそういうところまでできるという見込みがついているのかなというふうに思ったんですね。なので、例えば山勢さんのところでだったら、今回これで試算したら、このぐらい今までよりプラスが出て、もう1人にしっかりと仲間になってもらうことができるというような、その辺までイメージされていなかったら、今回の補助、決していい改正にならないと思うので、そのあたりはどうなんでしょうか。

【後藤会長】 お願いします。

【山勢委員】 今言われたとおり、これ、今までのことですか。今までだったら、ドライバーへ単価がいくらだとか、という話ができなかったわけですね。全く当てにならない数字だったんですけど、今回は、このような制度があるということをちゃんと説明すれば、今までよりもドライバーは集まりやすいだろうし、逆に、今度、ドライバーに関して、皆さん一番最初にお仕事するときに、やっぱり金額幾らというのを考えると思うんですよ。今までは、やっていると言っても、市役所に福祉有償はと聞いても、市役所もわからないような状態だったのが、市役所がある程度お手伝いしてくれることによって認知されることになれば、これは違ってくると思います。高齢者は特にそうですけれども、障害の方も、足りない、足りないと言われてるけど、それは時間によって皆さんバッテリーするのは間違いないですよ。タクシーだろうが、福祉有償だろうが、仮に朝の8時から9時、10時、には〇〇さん、頼みますよって、すまんねえ、うちもいっぱいだよと言われるのはもろわかってるところですから、ここは今度はマンパワー、市民の力でどうにかしていく部分では、利用者と市民に対する告知でもうちちょっとやり方があると思います。

【清水（弘）委員】 これ、市は試算していますよね。山勢さんのところに今までよりもプラスアルファの補助ができて、もう1人仲間が増えるぐらいの補助になるというようなイメージができてからこの補助にするんですよね。教えてください。

【事務局（長谷川）】 事務局でございます。一応シミュレーションということで、仮に何件移送をして、ドライバーさんが何人いた場合幾らぐらいの補助金が出るということにつきましては、既にさくら会さんとあゆみさんには資料としてはお示ししているところがございます。

あと、実際、ボランティアの当てというんですかね、こちらにつきまして、大変申しわけないですけど、具体的にどこということというわけではないんですが、ちょっとこちらのほうで、障害支援課さんですとか、高齢者支援課さんですとか、関係機関、部署というんですかね、そこにつきましての告知をかなり徹底的にやっということで直近の連絡会でも話し合ったところございまして、チラシ活動、告知活動、掲示活動はかなり国立市全域にできたらぐらいが今イメージとしては考えているところでございます。

【後藤会長】 ありがとうございます。先ほどの数字で大体月46件であれば補助金が出せると。先ほどの山勢さんの1日18件というのはあまりにも多いとしても、おそらくは月46件を超えるだろうから、今も超えているだろうし、超えるだろうから、加えて、車が何台か、例えばさくら会で増えるならば、高齢者のほうに関しては何とかいけそうであろうというのが事務局と事業者さんなりの読みであると理解しました。

先ほどからむしろ心配されているのは、あゆみ会の方たちのことですね。私の知識はそれほど多くないんですけども、国立市の福祉交通に関しては、ほかに、まさに銀星交通さんがやっというおおぞら号でしたっけ、があって、障害者の方たちは、おおぞら号を利用することもできるし、あゆみ会を利用することもできると。そういう状況だと理解しても大丈夫ですか。

その上で、ドライバーをもう少し増やしたいような状況ですか、あゆみ会としては。ドライバーを増やすためには、できるだけ補助金のあり方が明瞭である必要があると、透明である必要があるということで今回は出されてきたわけですね。

すいません。ちょっと今、補助金自体に関しては事務局のほうでまだ補足してくださいそうなので、少しほかの論点を見たいと思います。おそらく一番重要なのは、需要のほうと供給のほうとどっちかだけ増やしてしまうとバランスが崩れる。だから、ドライバーのほうを増やしつつ、人々の利用者の数を増やしつつ、利用者が、あまりそっちがわ

と膨れて、ドライバーがいないと困る。そのバランスをどんなふうにとっていくかというのがおそらく重要になってきて、残念ながら、やっぱりそれはやってみないとわからないので、おそらく次の回が非常に重要になってくると思います。ただ、それにしても、今までの足りなかったところとしては、透明性が足りなかったわけで、利用者にとっては、一体、福祉有償運送というものが存在して、それがどんなふうに分たちの足となってくれるのかわからなかった。それをもっと非常にシンプルにしてわかるようにしたと。

これでまず、先ほど一番最初にお題になっていたような一般高齢者というふうに見えていても、実は内部疾患があったり、いろいろな移動に困難を感じているような人たち、それから、要支援であって今まで利用しなかった人たち、それから、障害があって、なかなか敷居が高く、利用できなかった人たち、そこにどれだけこのチラシが届くかですよね。どうぞ。

【山勢委員】 すいません、これは今までの経緯で私たちが知り得るだけのことで言うと、27市の運営者協議会、一番最初にやっていたときには、今度は何だかんだやりながら、まだ発着地が国立市ではないというときは、私たちが国分寺の利用者を運んでやっていたわけですよ。ところが、今度は発着地が国立になった。国立が、じゃあ、私たちが協力しますと言われてたにもかかわらず、協力がなかったので、数字が落ち込んできたというのは間違いありませんよ。よその市区町村では福祉有償運送の使い方というのがはっきりわかっているのに、国立市ではどういう人が使わなきゃいけないのかというのがわからないし、逆に、これ、国立の特徴でもあるんだろうけど、高齢者は特に人に聞かないです。障害者のほうがネットワークコミュニティがあって、困っているけど、どうやるのといううわさというのはあるんですけど、そこでも障害者がどういうものを使いたいのかという部分にきっちり応えていけば、十二分にニーズがある話だと思うんですよ。さっき言われたように、本来ならばどうあっても売り切れごめんなさいは許されるものではないです。過剰である程度持つとく。この過剰である程度持つとく部分には、有償ボラでもよろしいんですけど、ある程度責任を持たせて頑張ってくれるドライバーに関しては給料を払いたいというのが、これ、タクシーさんも同じ感覚だと思うんです。正社員で、ある程度年齢も達してまだ十二分に働ける人と、1回タクシーをおりて、サブで回ってくれる人、その感覚的な部分というのも、今一応市役所と詰めつつもやっている状態では、特に国立の場合だったら、本当は何も情報が開示されていなかったの、利用者側に使い道がわからないというところが大きいので、これを今度は来年の4月からいきなりではなくて、事

務局のほうにも言っているんですけども、先行してある程度やってみることによってどれぐらいのものが出てくるのかというのはわかるんじゃないでしょうかという話を今しておきます。

【後藤会長】 ありがとうございます。清水さん。

【清水（弘）委員】 山勢さんが中に一緒に入って決めてこられたことだと思っておりますが、1つは、今皆さんがおっしゃったみたいに、500円という福祉有償運送という名前が大きく出るということはものすごくプラスで、私も横浜で相談窓口していますけれども、障害の相談員が、私、今、障害の方のタクシーの取りまとめもやっているんですね。それで電話かかってきたときに、福祉有償運送に相談しましたかと言うと、それは何ですかと相談員が私に聞くんです。また、ここでもケアマネの半分が有償運送のことを知らないというふうにアンケート結果出ていたと思いますので、今回のこれはすごく告知にはなると思っています。

その上で、私、これを見て、本当に使いやすくなるのかなと思ったのが、先ほど説明をいただいたんですけども、利用のところに条件がついていますよね。身体介助は行わないものとする、それからもう一つ、同乗者がいることを乗車条件とするというふうになっています。横浜だと社会福祉協議会がおしなべてこれです。社会福祉協議会のこういった取り決めがあれば、ここには合わないか方がたくさんいて、それが福祉有償運送、ほかのNPO等に、もちろんそこでないと使えないという人が出てきます。今まで山勢さんは同乗者がいなければ使えないというようなことはされてこなかったと思うんですね。お一人だけでも、出かけた、付き添いのところもお願いしたいという方が大勢いらしたのかなと思うときに、これが乗りやすくなるんだろうかというふうにちょっと疑問に思っています。

【後藤会長】 ありがとうございます。少し質問をまとめて受けたいと思うんですが、ほかにいかがでしょうか。関連する点でも、あるいは違う点でも、お願いします。大和田さん。

【大和田委員】 単純な質問なんですけれども、まず、補助金を出すということであるのに、年間で500件という、その足切りみたいなものをつけるのはどうなのかなと。タクシーじゃないですから、補助金であれば、やはり平等に1件1人でいいのかなと思いますけれども、そこはどうかよくわからないのと、あと、タクシーのドライバーの立場から言わせていただきますと、ドライバーをまず集めたいということなんですけれども、

ボランティアの形でやっているOBの方って結構いるのは知っています。それはタクシーやっていて、ある一定の年齢になって、年金もらいながら、ボランティアでもいいかということで、介護の輸送やっていると、いろんな方がいるんですけども、ある程度時間に余裕があるのと、あと、ある程度、保証じゃないですけども、いつ走るのかわからないような走り方というのであればタクシーやっていたほうが良いということなんですね。朝やって昼で終わるとか、朝と夕方だけで終わるとかという形でやっている方が結構いるんですね。やっぱり自分の時間つくりたいという方がボランティア輸送みたいな形でやっているんですけども、その辺がちょっとどうなのかなと思ひまして、聞いてみたいと思います。

【後藤会長】 ありがとうございます。2つ、かなり大きな論点が出たので、2つについて考えたいと思います。まず1つ目は、同乗者というものを条件とするということ、これが果たして最初の趣旨である、もっと利用者が利用しやすくということと矛盾しやしないかということですね。もう1点は、今度はドライバーの立場から、運行数、足切り条件をつけるということの是非。それを今のところ、もしドライバーになってくれるような有償ボランティアを引き受ける人たちというのはどういう人かということ、おそらく時間に余裕のあるような人たちで、そういう人たちをたくさん引きつけるためには一体どういう補助金制度をとったらいいのかというような問題だったと思います。よろしくお願ひします。

【関福祉交通担当課長】 福祉交通担当課長の関でございます。今の質問ですが、確かに補助金、今までの補助金も、年間の運行件数が500件未満の場合は補助金が出ないというようなところでございました。先ほど説明したように、その件数、500件という単位も、運行件数ということだけで、そこがやはり福祉有償の実態の中にそぐわない部分が多々あったというところを、このポイント制を含めて今回改正をしているところです。

ただ、今言ったように、足切りのような部分がまだ残っているのは事実でございますので、これについては、きょういただいたご意見をもとに、事務局のほうでも、例えば月の運行件数が何件とか、それとも1件とやるのか、そのあたりはもう一度要綱改正の中で検討させていただいて、予算の確保などにこれから動かさせていただきたいと思っております。

それから、ボランティアの話でございます。確かにおっしゃるとおり、時間を決めてというところのやっている方が多いということ、これは現状だと思ひますので、やはりこう

いったところを踏まえて、例えば、これも事業者さんともいろいろお話をさせていただいて、先ほどあったように、朝の時間ですとか、そういう集中するような時間帯にお手伝いいただける方とか、あるいは、事前に、じゃあ、自分は何時から何時ならできるといところを調整いただいて、そういったところに入っていただくというようなところに軸に、ボランティアの募集、さらに練り直していきたいと考えているところでございます。

以上でございます。

【後藤会長】 2点目に関しては、これからまた改正案をさらに検討していくというお答えをいただきました。1点目の同乗者の件に関しては、おそらく、私の推測ですがけれども、まず有償のボランティアのドライバーを集めるに当たって、山勢さんのようなことまではできないという人たちをどの程度集めて、それから、大事なことは、おそらく、研修のようなものをしていく。これは非常に大事だと思うんですが、車というのは下手をすると凶器にもなるわけで、その車を扱って有償ボランティアをするということの一番大事な責任や、あるいは義務といったものを、それからテクニックといったものを、おそらくは経験者のドライバーたちから、それから、それプラスアルファで研修して伝えていく。そのときに、今まで山勢さんがやってきたようなことまでをみんなに要求するのはとても難しい。だから、まずもって最低限、安全であり、安心であり、いつでも利用でき、そういう利便性を図っていくということを目的としつつ、そこからどれだけプラスアルファを増やしていけるか。おそらくきょうまだお話がなかったことは、同乗者をどうやって集めるかですよね。本人責任で集めるだけではなくて、どうやってサポートしていくのか、その話をお願いします。

【関福祉交通担当課長】 福祉交通担当課長の関です。今、後藤先生にもおっしゃっていただいたとおり、じゃあ、同乗者の規定の部分ですね、本当にそれをどうするのかというのは、きょういただいたご意見、やはりその方の状態像によって、もともと福祉有償運送自体、公共交通を単独では利用できない方というような中で出発してきている話ですがけれども、今までさくら会さんがやってきた実績の中で、公共交通は単独では使えないけれども、ずっと一緒にやられているさくら会さんの車であれば大丈夫な方もいらっしゃるというような、現状としてはそういったものがあつたというところでございますので、そういった部分にどれだけ今後、私どもが今考えている制度が寄り添えるのか、そういったところも検討課題としてやり直させていただきたいと今考えているところでございます。

以上でございます。

【後藤会長】 ほかにどうですか。お願いします。

【関福祉交通担当課長】 それから、ボランティアさんの運転手の教習についても、講習ですか、講習費についても、補助の予算を組むというところになりますので、そういったところも事業者さんのほうには負担軽減になるのではないかと考えております。

【後藤会長】 ありがとうございます。おそらく同乗者の件に関しては、ここだけの会議ではなく、また、本日ご出席いただいている事務局だけではなく、もう少し広く行政の中で同乗者をどんなふう to 確保するのかという議論がなされていると期待をしたいと思います。大丈夫ですね。何か少しさわりを出していただけますか。

【馬場高齢者支援課長】 すいません。高齢者支援課長の馬場ですけれども、今回のこの同乗者という形でということではないんですが、高齢の方の生活支援のためのボランティアの育成・養成というのは、高齢者支援課、地域包括ケア推進担当のほうで取り組んでいるところでして、想定しているのは、生活援助の部分での、実際に高齢の方のお宅を訪問して家事等の援助をしていただくというボランティアですね。こちらのほうは、今50人前後は研修は済ませたというところであります。ただ、その方たちについては、お宅を訪問しての家事援助を想定してやっておりますので、当然車に同乗するということは可能だとは思いますが、その場合に、どれぐらいの時間、車に乗ってから3時間一緒にいなきゃいけないのか、それとももっと短く、1時間程度で済むのかとか、そこら辺のところ、もう少し、山勢さんのほうにもお伺いしていきながら、そういったボランティアの人で可能かどうかというのを、今後ちょっと、もしうまくいけば、そういった人たちにもお声がけできればというふうには考えておりますので、これ、早速、高齢者支援課のほうでもちょっと動いてみたいと思います。

【山勢委員】 すいません。4時にどうしても行かなきゃいけないやつがありますので、一言だけ。私も全て考えて、これ、はっきり言いますけど、今まで国立市のやり方からいけば、国立市、大分曲げてくれていると思うんですよ。私たち寄りにやってくれとるし、今までこんな甘い言葉なんて絶対なかったですから、。私たちが十何件やったとか、そういうところが出てきているんですけれども、今の現状、500円でやるのがどれほどいいことなのかといたら、まず高齢者が1回1回に500円という端的な金額でわかるということなんです。障害者に関しても、障害者も、掘れば絶対出てくるはずなんです。500円ということはどういうふうになるというのをきっちり説明できることができれば、別に何も問題ないと今のところは思っています。

これともう一つ、私たちがどうしても追加してから認めていただきたいのが、くにたちさくら会は、高齢者の人たちが使うために、タクシー券、回数券をつくりたいと思います。さっきも言ったように、私がこれでちょっと出かせなければいけないので、その部分まで協議していただければ非常にありがたいと思います。

すみません、所用によりここで席を外させていただきます。よろしくをお願いします。

【後藤会長】 福祉タクシー券というのは、500円チケット11枚つづりのような、そういうものですね。お願いします。それでよろしいですか。

【事務局】 500円の11枚つづりが5,000円。

【後藤会長】 はい。とても使いやすいと思います。いいアイデアではないかと思えます。ほかに、市民の方から。その前に清水さんから手が挙がったので、ちょっと考えていただければと。お願いします。

【清水（弘）委員】 福祉有償運送をすごくスキルの高いものだと思い込んでおられなかなと思っていて、私もけさ、90代の女性の方をご自宅からデイサービスまでお送りしました。歩行器は使っておられますけれども、何ら、私たちが見守りをすれば、もう1人の介助者は要らない方です。それでもタクシーに乗るのには不安があって、よく顔の見知った人に対応してほしいということで私たちが行くわけですけれども、そのときに介助者をつけてくださいというルールがあったら、なかなか難しいし、効率的にも悪いことだなと思うのと、介助ってそんな難しいことばかりじゃないということもお伝えしておきたくて、本当に今みたいに見守りの介助であったり、知的障害の方の対応も、少し余裕を持って待って差し上げることで乗り降りができたり。まあ、なかなか乗らなかったり、降りなかったりあるんですけれども、ちょっと心の余裕があれば対応できたりすることなので、誰もが気持ちかあればできることのところもある。でも、もう1人つけないととても怖くて、首絞められちゃったりしたら大変というような多動な方がいらっしゃることも事実なので、そういう見きわめは本当に皆さんが一番よくおできになると思うので、本当に介助者が必要な方なのか、お一人、単独で行動できるんじゃないか、そのあたりは、最初窓口が市になっているはずなので、そういうところが、団体さんで見きわめていただくことで緩和をできたらいいなと思いました。ただ、山勢さんが合意していらっしゃるので、私は大丈夫かなと思っていますけど。以上です。

【後藤会長】 ありがとうございます。いろいろまとめてくださって、利用手順の変更の市役所で利用登録受付を第1ステージにし、それから法人による面談という、2ステー

ジにしているというところがなかなか奥深いとは思いますがね。

【原田委員】 タクシー券の件なんですけれども、回数券、これは、きょう、藤本さん、認可、必要なんじゃないですか。

【藤本代理】 東京運輸支局の藤本と申します。すいません。本日、本来の委員の堀越の代理で来させていただいています。申しわけございません。

私のほうからも重ねて質問で、福祉タクシー券のほうも協議くださいというふうに最後山勢さんが言われたんですけれども、これって何か新しい案でしょうか。ちょっと変更内容のことがわからなかったの、そこを確認させてください。

【後藤会長】 新しいかどうかですね。

【事務局（長谷川）】 さくら会さん、タクシー券、回数券あったんですけど。

【山勢委員】 今まではないです。

【事務局（長谷川）】 ああ、なかった。なかったのですと、そもそも福祉有償という制度そのものでタクシー券という手法が可能かどうかというんですかね、可能であるならばぜひ使いたいというご意見だったかと思うんですけれども。

【後藤会長】 可能の中でタクシー券をつくるということなんでしょうか。

【山勢委員】 そうです。

【藤本代理】 すいません。回答として正しいのかわからないんですけれども、他市町村の例でいいますと、福祉タクシー券は既存であるものが、対象が福祉タクシーの事業者さんですとか一般のタクシーの事業者さんだったものを、対象として、市の政策ということでタクシー有償運送を含めるという扱いは、それは市町村様の施策になりますので、特段こちらのほうで議論することではないのかなと思います。

【原田委員】 補助券じゃないんじゃないの。

【事務局】 運賃のディスカウントをしたいということですよ。

【藤本代理】 大口、要するに、11枚を購入、それは市町村さんの券とはまた別でということですか。

【事務局】 別で。

【藤本代理】 ここに書いてあるのがタクシー券というふうに入っちゃっているの、それとは別で。回数券。ごめんなさい。タクシー券と回数券、私、混同していました。であれば、ディスカウントということであれば、対価が変わるので、そこについては協議が必要なのではなからうかと。ここに入れていただくべきものかなと。

【事務局（長谷川）】　　そうしますと、各事業者さんの、さっき、回数券でございますので、各事業者さんが支局さんのほうに届出をされる際に、通常の料金プラス併記で回数券を導入すると。回数券の料金は幾ら幾ら、1枚当たり幾ら幾らみたいな表記をしていただいで届出いただくのがよろしいのかなと思います。

【原田委員】　　協議会で証明もらわないとだめなんじゃないの。運賃の変更だから。

【藤本代理】　　そうですね。制度上の説明なんですけど、今回、なので、入れていただいたのが、その対価の変更というものも含めるということここに入っているのかなというところで認識させていただいたのと、あと、これも細かい事務処理の手続で申しわけないんですけども、営業区域の拡大とかではないので、対価の変更については、こちらには手続は不要なので、この協議会がもって決めていただくということになりますので、しっかりその点も協議をしていただければと。

【事務局（長谷川）】　　第2回の協議会で正式に金額を明示して、また、今年度内、第2回を予定しておりますので、その際に正確な数字を明示させていただければということで考えますので、よろしくお願いいたします。

【後藤会長】　　チケットの11枚つづり5,000円、これはきょうここで承認してもよろしいと。

【事務局】　　いえ、これも第2回で。

【後藤会長】　　それも第2回。わかりました。了解いたしました。じゃあ、意見をまず出してもらおうということで。

【事務局】　　そうですね。

【後藤会長】　　わかりました、それでは、続けたいと思います。坂本さん、どうでしょうか。

【坂本委員】　　今までちょっと市役所のことをいろいろと申し上げて申しわけなかった。これは非常にいいですね。ただ、スタートが遅過ぎるような気がしますけれども、来年の4月からでもいいんですけども、これをスタートするのは非常にいいことだと思います。短期的にはいろんなことがあると思いますけれども、これをやることによって、これ、1つの事業ですから、需給バランスですけど、需要がどのぐらい増えるかというのを短期的に短めのレンジで見ないといけないんじゃないかなと思いますけれども、急に増えたら、サプライというか、供給のほうを追いついていかないとか、ドライバー足りないとか、そういう施策が必要になってくると思いますけれども、それは走りながら考えないといけな

いので、非常に短いレンジで、レビューというか、見直ししながらやっていかないといけないと思いますね。

ただ、私が1つずっと感じているのは、この事業というのは、ここにも市役所さん、書いているけど、国立市役所さんがボランティアと事業者をおつなぎしますと、やる時にね。あくまでもこの事業の運営主体は、さくら会さんとあゆみさんと銀星交通のおおぞら号であるわけで、2050年の高齢化社会って、これ、日本全体の問題ですけれども、30年後にこういう組織がずっと永続できるのかなと。事業をやるからには、これ、民間の発想で申しわけないんですけど、簡単に言うと、サステナビリティですね。持続可能性。もうちょっと先の話だから先に考えればいいんだと思うんだけど、絶えずそれを念頭に置いて、持続できる制度設計を、特にこれは民間事業だけではありませんので、いわゆる地方がサービスとしてかかわっていくあれですから、絶えずその観点を見てないといけない。

視点としては、これ、補助金、補助金ってやっていますけれども、ローカルガバメントがサポートするのであれば、勝手にさくら会さんとか銀星交通さんのおおぞら号があるから補助してやるよというスタンスは少しずつ変えていかないといけないんじゃないかと思っていますね。おまえらやっているから、税金使って補助金やっているんだよと。そういうお気持ちじゃないかもしれないけど、そういう発想自体は変えていかないと、これは行政に携わっている人全員だと思いますけれども、そういう発想を変えていかないと長続きしないと思います、こういう成熟化社会になってくると。

ですから、その辺は言い方難しいんですけども、絶えずそういうマインドを、行政の最前線でやっていかれる方は、念頭に置いていただいて、もうちょっと具体的には、さくら会さんとか、あゆみ会さんとか、銀星交通さんが苦勞しているとか。私、この前ショックだったのは、タクシー会社がほとんど赤字だという話をお伺いして、非常にショックを受けて、さくら会さんもあゆみ会さんも決して裕福じゃないと思いますね。成り立つのかどうかと、30年後も。やっぱり事業やっている以上は、サステナブルでないと潰れますよ、いつか。それを支えるには、国立市なんか、最前線で、それから、国もそうですね、もそうかもしれないけど、絶えずその観点を持ち続けながらやっていかないと、ちょっと心配かなという気がします。

私のほうからは以上です。

【後藤会長】 ありがとうございます。持続させていくことがこのシステムの中でできるかという中には、1つは、行政のほうも自分たちで何とか頑張らなくてはならないとい

うことが1つ入っていて、それから、それは業者任せにするのではなく、行政は行政で頑張らなくちゃいけないという。両方とも拮抗しながら、でも、それが強力になって持続していく、そういうシステムができると非常にいいと思います。

全く別なところなんですけど、富士見台のまちづくりなんかで、市民の人たちの話し合いを聞いていると、やっぱりそういうところ、まちづくりなんかを考える人たちは、誰かがおっしゃってくださったように、元気な人たちなんですね。居場所に来る人たちは、本当は来なくてもいいような人たち、そういう人たちしか来ないんだと。だけれども、そこに来ている人たちも、いつ自分が立川病院まで行けなくなるか、それを不安に思っているし、それから、自分たちの見知っている人たちで、病院へ本当は早く行きたかったんだけど、足がなかったというような人たちを知っている。

それから、おそらく事業者の方たちも、それから行政の人たちも、いろんな情報を断片的に集めていくと、やっぱりまだまだ需要があるのではないかと。それは私たちの調査の中でも、はっきりとした数字ではないですけども、非常にひたひたといろんな人たちの高齢化に、国立市は23%ですか、これが30年後に、今おっしゃったように、もっと、4分の1、3分の1というふうが増えていくにつれて、やはり需要があることは間違いないだろうと。それに対して、事業者の人たちと、それから、もちろんタクシー会社と、それから、それを支える市民ボランティアがどんなふうはこの福祉有償運送というものをつくっていいのか、それを私たちの協議会でも何とかサポートしていきたいですし、リードしていきたいですし、行政の方たちにもお願いしたいということが本日の結論だと思われれます。

第2回目が、決定としては承認事項がたくさんそちらに持ち込まれるので、非常に重要だということですね。

【事務局（長谷川）】　そうですね。本日お示しした要綱改正案、こちら、ちょっとご意見ちょうだいしておりますので、こちらを手直しというか、修正を経まして、できれば年内にもう一度できたらなという考えでおりますので、その際にまた、次回承認という運びでお願いできればという考えでおりますので、それにつきましては、またこちらのほうで形にしたものを提示させていただければと思います。次回につきましては、補助金の要綱についても案を提示する考えでございますので、それにつきましても報告させていただければと思います。

【事務局（中島）】　本日は本当にお忙しい中、お集まりいただき、ありがとうございます。

す。私どものほうで、今回提示されたものを整理します。というのは、この会議で承認が必要なものと市でつくらなければいけないものということで、2つありますので、その辺、ちょっと整理させていただいて、次回のときには承認事項はこれだよということでお示しをさせていただきますので、私どもでつくった要綱については、ご報告になる場合もありますので、その辺、よろしく願いいたしたいと思います。

【後藤会長】 わかりました。きょうの議論は、どちらかという、ここで決めなければならぬことを超えて、もう少し広く福祉交通、それ自体に関して話していただいたということで、ありがとうございました。なかなか協議会というような場で豊かな議論ができるというのは珍しいことだと思うので、本当にありがとうございました。長い時間、2時間。

清水さんももし何かあったら一言おっしゃってくださっておしまいにしましょう。

【清水（光）委員】 感想みたいなものですけど。多摩交通の清水と申します。私もこの500円という、とても見やすく、わかりやすく、画期的なものだと思います。

今まで鉄道あるいはバスを使っていた方が、体が不自由になって、タクシーを使おうかというところまでは行くんですけども、タクシーの先が、タクシーに乗るのがつらいよとか難しいよとなった場合のその先が今までなかったような気がしておりますので、それがこういうふうにして市の説明書にも第3の交通手段としてということが明示されて、こういうものを今後育てていくというのは非常に新しいスタートに立ったのかなと思っています。

ただ、何分、私は業界長いので、いろんな用語は大分体に染みついていますけれども、一般の人は福祉有償運送という言葉はパッと聞いて、これが乗り物かどうかということや理解するのさえ難しいのかなと思います。タクシーを利用していただいた方に、今後こういう乗り物がありますとご紹介するときに、福祉有償運送という乗り物がありますという説明も非常に難しいような気がするので、この辺については、また新しいことを考えたいほうが良いような気がします。

【後藤会長】 ありがとうございます。私も初っぱなからちゃんと言えなかったのも、キャラクターネームか何かをつけられるといいですね。ということを引き続き検討したいと思います。

どうもきょうは長い時間本当にたくさんお話しくさいます、ありがとうございました。代理でピンチヒッターでこんなに拘束されるとは思わなかったかもしれません。本当

にありがとうございました。

【事務局（長谷川）】 ありがとうございました。

— 了 —