

国立市福祉有償運送運営協議会

(第1回 平成29年8月28日)



会 議 録

会 議 名	第1回国立市福祉有償運送運営協議会	
日 時	平成29年8月28日（月） 午後1時30分～4時00分	
場 所	くにたち市民総合体育館 2階 第1・2会議室	
出席者	委 員	後藤玲子・大川潤一・原田弘司・清水光司・山勢孝文・清水弘子・坂本由光 代理出席：中里寿雄・小川良樹
	事務局	関福祉交通担当課長・小鷹地域福祉推進係長 中島道路交通課長・長谷川交通係長
欠席委員	山田かよ子	
議 題	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 国立市における福祉有償その他の移送サービスについて</li> <li>2. 福祉有償運送更新登録申請について</li> <li>3. 高齢者の移動手段の確保に関する検討会 中間とりまとめ</li> <li>4. その他</li> </ol>	
公開・非公開の別	公 開	
非公開の理由		
傍聴人の数	3名	
配 付 資 料	資料① 国立市福祉有償運送運営協議会委員名簿 資料② 国立市福祉有償運送運営協議会79条登録団体等一覧表 資料③ 福祉交通充実のための取組方針 資料④ 福祉有償運送（自家用有償旅客運送）制度について 資料⑤ 国立市における移動制約者の状況及び福祉的交通の提供状況について 資料⑥ 高齢者の移動手段の確保に関する検討会中間とりまとめ	

平成29年度第1回国立市福祉有償運送運営協議会

平成29年8月28日

【関福祉交通担当課長】 それでは、定刻より若干早いのですが、委員の皆様既におそろいということでございますので、ただいまより平成29年度第1回国立市福祉有償運送運営協議会を開会いたします。

最初の運営協議会でございますので、会長指名までしばらく進行を事務局のほうでさせていただきます。恐縮ですが、着座にて進行させていただきます。

それでは、お手元に配付させていただいております策定委員会の次第に従いまして議事を進めさせていただきます。まず初めに次第の1、委嘱状交付になります。本日は第1回目の委員会となりますので、委員の皆様へ国立市長より委嘱状の交付を行わせていただきます。市長、よろしくお願いいたします。

【永見市長】 委嘱状。原田弘司様。国立市福祉有償運送運営協議会委員を委嘱します。委嘱期間は平成29年8月28日から平成30年3月31日まで。平成29年8月28日。国立市長永見理夫。よろしくお願いいたします。

(委嘱状交付)

【永見市長】 委嘱状。清水光司様。以下同文でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

(委嘱状交付)

【永見市長】 委嘱状。大和田寛様。以下同文でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

(委嘱状交付)

【永見市長】 委嘱状。柳瀬光輝様。以下同文でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

(委嘱状交付)

【永見市長】 委嘱状。山勢孝文様。以下同文でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

(委嘱状交付)

【永見市長】 委嘱状。後藤玲子様。以下同文でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

たします。

(委嘱状交付)

【永見市長】 委嘱状。清水弘子様。以下同文でございます。よろしくお願いいたします。  
す。

(委嘱状交付)

【永見市長】 委嘱状。坂本由光様。以下同文でございます。よろしくお願いいたします。  
す。

(委嘱状交付)

【永見市長】 辞令。地域包括ケア推進担当課長、大川潤一。国立市福祉有償運送運営協議会委員を命ずる。平成29年8月28日。国立市長永見理夫。よろしくお願いいたします。

(辞令交付)

【関福祉交通担当課長】 市長、一言ご挨拶をお願いいたします。

【永見市長】 皆さん、こんにちは。国立市長、永見でございます。何か司会のほうから指示があるのかと思って待っていたら、指示がないので、勝手に挨拶するということでございますので、ちょっとだけご挨拶をさせていただきます。

本日は第1回の国立市福祉有償運送運営協議会ということで委員をお引き受けいただきましてほんとうにありがとうございます。今後とも国立市の都市交通の推進に向けて皆様にご尽力をいただくということになるかと思えます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

今までは26市の合同の福祉有償運送運営協議会に加入していたわけですが、やはりどうしても機械的になりやすいということもありまして、福祉交通の地域でのあり方、あるいは充実の検討ということがやはり避けて通れない時代に入ってきているという認識を持っておりまして、ここで決断をさせていただいたということでございます。私がこういう決断をする一つのバックボーンとしましては、3年ぐらい前になるのですが、国土交通省が健康・医療・福祉のまちづくりのガイドラインというのをつくってございまして、いわゆるハードの国土交通省が健康とか医療とか福祉、これを地域の中でどうまちづくりに位置づけていくのかというガイドラインをつくって、その中に交流の促進、あるいは公共交通のあり方、これを抜本的に見直してまちづくりとして健康・医療・福祉という視点から公共交通のあり方を考えていく。当然のことながら歩ける環境づくりとか、そういうようなハードの部分、それからソフトの部分としての公共交通、あるいは福祉輸送、運送というような問題、これを一体としてまちづくりの中に位置づけたらいいんじゃない

かというようなことが提言されたのはもう3年前になります。

こういうことを踏まえまして、国立の実情から言いますと、コミュニティーバスの問題、あるいはデマンドバスの問題という、公共交通の分野と福祉有償運送の分野は別々に歩いていたわけですが、これをやはり1つのまちづくりとしてどういうふうにご高齢の方も障害の方も、そして虚弱な方も交流ができる、街の中へ出ていける、こういう公共交通体系をどうつくっていくのかというような観点で、事務局も福祉系と交通系を一体として今日、参加させていただいておりますけれども、そういう視点の中でご協議いただく。ただ、法律の枠組上、1本の組織というわけにはいきませんので、2本の組織をつくらせていただいておりますけれども、私自身の市長としての考え方はそういうことでございますので、ぜひその辺も十分にもうご賢察いただいていると思っておりますが、今後もそういう視点に立って、国立の福祉交通、これが充実できるように皆様に格別のご配慮をいただけたらと思っております。今後ともどうぞひとつよろしくお願い申し上げます。

【関福祉交通担当課長】 永見市長、ありがとうございました。

市長はこの後、公務がございますので、ここで退室をさせていただきます。よろしくお願い致します。

【永見市長】 じゃあ、こちらで失礼いたします。どうぞよろしくお願いいたします。

(市長退室)

【関福祉交通担当課長】 それでは、次第の2番、委員紹介及び挨拶でございます。委員の皆様から自己紹介をいただきたいと思っております。原田委員から順番にお願いいたします。

【原田委員】 私は東京のハイヤー・タクシー協会のほうから、広報委員会とケア輸送委員会の副委員長を務めさせていただいております原田と申します。前々からこの地元の業者ですので、独立して26市とか、前は22市とか、一番最初そのぐらいでやっていたんですけど、大変なことはわかっているんですけど、やはり国立独自の、そういうものが何かないかなということで模索するにはやはり独立したほうがいいかなというふうには思っていました。市民のためにできることは頑張りたいと思っております。

また、あわせてタクシー協会としてもある程度、皆さんに見本となるとまではいかなくても、きちんとした形で、先ほど市長からお話いただきましたけど、健常者の方は抜いていましたけど、どんな方にでも利用できる、そういう交通体系ができればと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

【清水光司委員】 こんにちは。タクシー会社多摩交通の清水と申します。私はこうい

う会議でいつも申し上げているのですが、残念ながら、私のところでは福祉専用の車両と  
いうのを準備しておりませんので、こういった議題については運送事業者としての観点の  
みで、福祉としてはちょっと原田委員のように専門でもございませぬし、多少門外漢なと  
ころがございませぬけれども、この会議で少し建設的に自社のことも勉強させていただき  
たいと思っております。

この福祉有償運送協議会というのは、他地域でのいろいろな過去の経緯とか、そんなも  
のが多少耳に入っております、過去、喧々囂々いろいろあったというような経緯も多少  
は耳にしておりますが、私の個人的な考えとしては、私も福祉じゃないということ、それ  
から今、慢性的な人手不足、乗務員不足で、既存のお客様にも十分回せないような状況に  
なってきておりますので、こういった会議の場でいろいろな形態の運送方法があつて、相  
互補完ということで新しいこれからの運送について、福祉も含めて、運送について考えて  
いければと思っております。よろしく申し上げます。

【中里委員代理】 おはようございます。三多摩労働組合、ほんとうはこの場に大和田  
が来なくちゃいけないんですけど、ちょっと多忙で申しわけありません。私、副委員長を  
やっております中里といいます。三多摩、私なんかは三交労と呼んでいますが、24支  
部あります。私は小平の三多摩交通、委員長をやっておりますけど、52台あつて4台が  
ワゴン車の、車椅子をそのままどうぞという車がやつと入つて2年ちょっとぐらいです  
が、やっぱりまだ浸透性がないので、走つても手を挙げられる回数が少ないんで  
すよね。なので引込めていたんですよね。これはやっぱり皆さんのほうにどんどん浸透  
すれば、普通のワゴン車、乗ることもできますし、車椅子の方はおりなくてもどうぞ、そ  
のままどうぞって形がもっともっと浸透すれば使い道があるかと思ひます。

私、この場はちょっとふなれなものでご迷惑をかけるかもしれません。よろしくお願  
いしたいと思います。ありがとうございます。

【小川委員代理】 東京運輸支局首席運輸企画専門官の柳瀬の代理で参りました小川と  
申します。私は、タクシーと自家用有償運送の担当をやらせていただいております。微力  
ではございますがお力添えできればと思ひしております。なにとぞよろしくお願ひいたしま  
す。

【山勢委員】 こんにちは。くにたちさくら会の代表をやらせてもらつております山勢と  
申します。もう十何年前からこの活動をやってはいるのですが、どうしても周知の不足によ  
るものもあると思ひますが、利用者の方がどれほどのニーズがあるかということ、もう

考えないといけない時期に来ていると思いますので、タクシーの方とも協力しながら、市民のための交通というのを考えていきたいと思いますのでよろしくお願いします。

【後藤委員】 こんにちは。一橋大学の経済研究所の後藤玲子と申します。皆さん、私的な立場でありつつもおそらくは公共的な見地から、それぞれ知り得ている個人的・私的な情報を開示し合う場だというふうに認識しています。ですから、先ほどおもしろいお話、もう既に十分いただいているのですけれども、たくさんここで学ばせていただきたいと思います。よろしくお願いします。

【清水弘子委員】 神奈川福祉移動サービスネットワークの理事長を務めております清水と申します。現在、関東運輸局さんのほうの地域公共交通マイスターということで任命を頂戴しておりまして、地域交通、住民の参加型でつくる交通というのもいろいろと各地域で支援をさせていただいております。今回、国立市さんが福祉有償運送の運営協議会を独立させるということで大きな決断をされたなというふうに思っております。なかなか多くの市町村、自治体さんの中では、独自の方針等々がなかなか見えにくいところもあるかと思えます。今回の会議、大変期待しております。よろしくお願いいたします。

【坂本委員】 坂本と申します。市民の代表ということで、今回応募したらおまえがやれということで任命されたのですけれども、私は大手商社にずっと勤めておりまして、ずっと海外の経験が長かったので、こういうローカルといいますが、地元の会議というのは初めてなのですけれども、海外は4カ国駐在していたのですが、国立市民でもありまして、35年ぐらいいかな、家買ってずっと住んでおりますので、初めての体験なのですけれども、いろいろ真摯に勉強させていただきたいと思っておりますのでよろしくお願いします。

【大川地域包括ケア推進担当課長】 国立市健康福祉部地域包括ケア推進担当課長の大川です。私のほうは高齢の方、そのご家族の生活面、介護面、医療面、健康面のさまざまなご相談を引き受けているセンターを持っております。その関係で日ごろから、なかなか外に出ることの難しくなった方、移送や移動に困難性を持っていらっしゃる方々とのかわりも実際にある、そういった部門でして、皆様と勉強させていただきながら、私のほうからも今後の福祉的な交通の仕組みにつながるような考えをまとめていくことができればと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【関福祉交通担当課長】 ありがとうございます。続けて事務局のほうの紹介もさせていただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

【中島道路交通課長】 道路交通課長の中島です。よろしくお願いいたします。今日、

午前中に地域公共交通会議がございまして、そちらのほうも私どものほうの道路交通課が所管しております。今回は福祉有償運送の運営協議会、こちらも私どもの所管ということでございます。ただし、先ほど市長が言ったように、私どもは交通の立場から福祉を見ながら、また、隣の福祉総務課のほうですけれども、こちらのほうは福祉の立場から交通を見ていくというようなことで、お互い連携をとって今後やっていきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

【長谷川交通係長】 同じく道路交通課交通係長の長谷川と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

【関福祉交通担当課長】 改めまして、本日、司会進行もしながらとなりますが、福祉交通担当課長の関と申します。今、中島のほうからご挨拶がありましたとおり、交通と福祉の一体化ということで、もともとは福祉総務課長ということで福祉の担当の課長でございますが、交通と福祉の施策の一体化ということで兼任辞令で福祉交通担当課長を任じられております。今回、第1回の協議会となります。皆様、よろしくお願いいたします。

【小鷹福祉推進係長】 最後になります。福祉総務課地域福祉推進係長と兼務で道路交通課交通係の主査を拝命しております小鷹と申します。昨年度まで多摩地域の26市の福祉有償運送協議会の運営協議会の代表事務局を務めておりましたので、何かわからないことがございましたら聞いていただければと思います。よろしくお願いいたします。

【関福祉交通担当課長】 それでは、続きまして次第の3、会長・副会長の指名についてとなります。本協議会の会長につきましては、国立市福祉有償運送協議会設置要綱第5条第2項により市長が指名することとなっております。そのため、会長につきましては、事務局より指名をさせていただきます。

会長につきましては、運営協議会設置以前よりいろいろご相談に乗っていただいております一橋大学の後藤委員にお願いをいたしたいと思っております。後藤委員、よろしくお願いいたします。

【後藤会長】 皆様、改めまして後藤玲子です。経済哲学という雲の上のようなことをふだんはやっていますけれども、哲学の目的も経済学の目的も現実の人々や社会のためにありますので、できる限り私はここで尽力したいと思います。

先ほども少し言いましたように、こういうパブリックなディスカッションの機会というのはほんとうに重要だと思います。民主主義というのはこれによって成り立っています。ですから、ここはひとつ決定せねばならぬ、ここだからこそ決定できる意思決定決議事項をこなしつつも、他方で未来に向けて、将来に向けて国立市の福祉と交通を育てていく、

そういうディスカッションをしていけるというふうに思っています。ですので、私も真剣にやりますので、どうぞ皆様も持てる限りのものをここで出し切っていただければ非常にありがたいと思います。

簡単に福祉と交通の関係ですが、私は両方がそんなに簡単に一体化するとは思っていません。交通の視点から物事を考えるときは、やはり日本の近代化、戦後以降に絞ったとしても、まずは産業のために幹線道路を整備すると。そういうところに地域公共交通を充実させるという課題があり、それから、この間の3.11の後からはコンパクトシティというような概念が出され、ですからやはり最終的には個々の人ではなくて、人というのはむしろ抽象化された単位で、日本という、この社会をどんなふうに設計するかという国民国家づくりの一つだと思います。

それに対して福祉というのはあくまでも人間を見ます。ですから、一人一人の人間が多様であり、現在、どんな問題状況に直面しているのか、どういう喜びを抱くことができ、将来にバトンタッチしているのか、そういう人間を見るものが福祉で、時には神様に來ていただかないと困るというようなのが福祉の祉という意味でもあります。ですから、ここで議題にのぼることというのは、おそらく簡単に人間が解決できないことかもしれませんけれども、けれども、我々が持てる力を持って、やれるところまでやるというふうに考えています。

すみません、これは私自身のふだん考えていることですので、もちろんこの場で大きなことをするには必ず小さな課題を設定しつつ、それを粛々とこなしていくというのが一番大事なことでもありますので。

ということで、事務局のほうから議事を渡されましたので、本日のまずは課題というものに向かいたいと思います。

【関福祉交通担当課長】 後藤会長、ありがとうございました。

それでは、続きまして副会長の指名のほうに映らせていただきたいと思います。同じく運営協議会要綱第5条第2項により、副会長は委員の中から会長が指名することとなっております。後藤会長、指名をよろしく願いいたします。

【後藤会長】 先走って申しわけありません。

それでは、副会長として、本日いらっしゃってくださっている方の中から、地域包括センターにかかわっていらっしゃる大川委員に副会長の任をお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

【関福祉交通担当課長】 それでは、副会長の名札をご用意しています。副会長ということで大川委員のほうからも一言ご挨拶をいただきたいと思います。

【大川副会長】 皆様、副会長を仰せつかりました大川でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【関福祉交通担当課長】 では、続けてまず進行いたします。ここで会議の成立について事務局のほうからご報告いたします。設置要綱第6条第2項の規定により、この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いうことになっております。本日は委員10人中、代理出席の方も含めまして9人の方にご出席をいただいております。過半数の委員にご出席をいただいておりますので、会議は有効に成立しておりますことをご報告いたします。

それでは、ここからは進行のほうを後藤会長にお願いしたいと思います。後藤会長、よろしくをお願いいたします。

【後藤会長】 それでは、議題の1番から進めたいと思います。国立市における福祉有償その他の移送サービスについて、まずは実態、るる背景、そういったものについて事務局のほうからご説明いただきます。

【関福祉交通担当課長】 すみません、報告がおくれましたが、まず、配付資料の確認と、それから会議の運営事項の確認だけを先にやらせていただきます。申しわけございません。

今、お手元に配付しておりますのは、次第に続きまして資料①ということで委員名簿、それから資料②ということで運営団体の一覧表、それから資料③「福祉交通充実のための取組方針」、資料④、福祉有償運送制度についての説明資料、それから資料⑤「国立市における移動制約者の状況及び福祉的交通の提供状況について」、それから資料⑥ということで「高齢者の移動手段の確保に関する検討会 中間取りまとめ」でございます。また、その他資料ということで、本日、机上に配付しておりますが、委員の皆様の席次表、福祉有償運送の設置要綱、それから更新登録申請団体の要件確認表となっております。

また、傍聴席には本日、資料③④⑤、それから設置要綱のみを配付をさせていただいております。

それから、同じく委員の皆様のほうには追加資料ということで、高齢者の移動制約・移動困難の対応にかかるアンケートについての調査結果のほうを追加資料で配付をさせてい

ただいております。

今の配付資料について不足がございましたら事務局のほうまでお申しつけください。

続きまして、会議の運営事項の確認でございます。この要綱第6条5項の規定により、運営協議会は原則公開となっております。公開用に発言委員の名前を入れた会議録を作成いたしますので、発言を録音させていただきます。また、会議進行中、発言される方はご自身の氏名を述べてから発言くださいますようお願いいたします。

また、傍聴席の方へのご連絡でございます。傍聴される方の録音、撮影はご遠慮いただいております。また、公開することにより協議の妨げになると会長が判断した場合には非公開とすることができるというような規定になっておりますので、よろしく願いいたします。

では、続けて1の説明のほうに入らせていただきます。それでは、次第の4でございます。今日の議題ということで、まずは（1）国立市における福祉有償その他の移送サービスについて事務局のほうからご説明をいたします。

まず、初めに、この運営協議会の設置経過と設置目的についてご説明をさせていただきます。資料3をご用意ください。国立市では、市内福祉交通充実のため、国立市地域公共交通会議内の福祉交通検討部会においてさまざまな検討を行ってまいりました。その結果、平成29年3月に福祉交通充実のための取組方針が答申されました。これが本日お配りしている資料③でございます。その資料③の12ページをお開きください。

その中の10、推進体制の検討ですが、市が主体となっていく交通施策に関しては、地域公共交通会議で福祉交通のうちNPO等が実施する福祉有償運送に関しては、多摩26市合同で行う多摩地域福祉有償運送運営協議会において協議をしてまいりました。そのため、地域公共交通会議と福祉有償運送の運営協議会との連携がなく、また、福祉交通の計画、実行する部署が明確になっていないという課題がございました。この答申では、福祉有償運送運営協議会においては市単独の運営協議会を設置、検討すること。設置した場合には福祉有償運送の運営に関する事項のほか、福祉交通全般の検討を行うことが提言されております。地域公共交通会議と福祉有償運送運営協議会相互の連携を図ることとされております。市ではこの答申をもとに検討を行った結果、平成29年3月31日付で多摩地域福祉有償運送協議会を脱退し、本日、国立市単独の福祉有償運送運営協議会を設置をさせていただいたところでございます。今後、この協議会で福祉有償運送の運営に関するもののほか、市内福祉交通全般について協議をしていただきたいと考えております。

事務局のほうからの説明は以上でございます。よろしくお願いいたします。

【後藤会長】 ありがとうございます。かなり盛りだくさんの中身ですので、一つ一つ目を通して、もしご質問、あるいはコメント、補足説明等がありましたらどこからでもお願いします。時間の問題もありますから、十分に議論できないことは次に回す、あるいは少なくとも議事録に残しておくというような形で対処すると思いますが、せっかくの場ですので、それこそいろいろなご経験や事業の取り組みをされている方たちがいますので、お互い考えられること、答えられることは答え合っていけるとよいと思うんです。どうぞ、どこからでもお願いします。

【山勢委員】 くにたちさくら会の山勢と申します。高齢者の移動制約・移動困難への対応にアンケートについてというのが皆様のお手元にあると思うのですが、ごらんになっていただきたいのは、この中でアンケート送付事業者数33事業者。3ページ目ぐらいですかね。これは一般市民ではなくて、移動困難にかかわってくる事業者、もしくはケアマネ、ヘルパーからの意見が上がってきているものだと私は認識してずっと見ていましたが、ここの中でいろいろ出てきている部分というのは、これが一番問題だと思うんですよ。これを一応、皆さんが整理しない限りは福祉有償運送とかその他の交通という部分でもこれは全く日の目を見なかった資料になっていますので、これは今日、どうあるこうあるっていうのは多分無理だと思いますので、次回までにおのおの検討なさって、意見がいただければと思っております。

私からは以上です。

【後藤会長】 ありがとうございます。このようなアンケートをとるということ自体が非常に大変なことであり、そして重要な作業であるというのは研究者としてはほんとうに感動するような、そういうものです。どうぞ、ごらんになってコメント等をお願いしたいと思います。

まず、事実確認として、33事業者の範囲ということについて簡単に答えていただけますか。

【大川副会長】 地域包括ケア推進担当課長の大川です。私ども、高齢者支援課でとらせていただいたアンケートでございます。対象は国立市内の介護保険事業者連絡会。これ、市内っていうのは、市内にある事業所のみではありませんで、国立市民に支援をしている事業所の連絡会がございます。それを介護保険事業者連絡会というふうにっております。その事業者連絡会に所属をしております居宅介護支援事業者、国立にある事業者だけでは

なく、市民に支援をしている事業者を含んでおります。

この用語ですが、居宅介護支援事業者というのは、介護保険のケアプランを作成するケアマネジャーが所属している事業者のことを指します。今回、配付した先につきましては、17事業者ということでございまして、広く国立市民へというふうに考えますと、さらに数は多くなるというふうに思いますが、国立市内の事業者を中心に今回はとったということになります。その17事業者のうち半数の事業者……あ、ごめんなさい。33事業者にアンケートをお送りしまして、そのうち約半数の事業者からの回答を得た内容の取りまとめということでございます。

以上です。

【後藤会長】 ありがとうございます。皆さんの共有知識ではあると思うのですが、多分、私が一番わかっていなかったと思いますので確認をさせていただくと、例えば、このアンケートをめぐった、ちょっとページ数がないのですが、アンケート結果の3ページ目のちょうど真ん中辺、「上記の困っている方は移動手段に何を利用していますか」というところに、タクシー、くにご、くにごミニ、介護タクシー、福祉有償運送、民間救急、路線バス・電車という、この表があって、これは非常に全体を見渡す上ではわかりやすいと思います。交通の立場からどんな個人であっても自分の好きな場所に好きなときに移動できると。その移動の保障をなしているものが、手段がこれである。これでほんとうに国立市の人たちが全てカバーできているのかどうかというのをおそらく我々は考えなくてはならなくて、非常に当たり前のごとくバスや電車って路線が決まっている。そして、独自の収支決算がありますので、そんなに簡単に変えることができない。そして、タクシーってというのはご存じのとおり一定の料金ですから、高いにしろ安いにしろ所得制約で使えない人が出てくるであろうことは予想できるわけですね。

そういう中で、介護タクシーと民間救急というものは、例えば車椅子等でそのまま利用できる。それから、通院や介護のみならずいろいろなところにレジャーに行くこともできる。そして、くにご、くにごミニっていうのはもう少しバスよりも小回りがきく使い方ができる。そういう中で、福祉有償運送っていうものが、言うなれば残り全部をカバーしなければならない。そういう位置づけに今のところはあるのだと思います。具体的には現在のところでは障害者、高齢者、要介護者、要支援者というふうなカテゴリーで交通弱者であり、なおかつ福祉サービスを必要とする人たちというふうに仮に道路運送法では書いてありますけれども、実はもっと必要な人たちというのがいるかもしれない、そこが

今のところ福祉有償運送に入ってくる可能性はある。ただし、福祉有償運送の特徴としてはあくまでもいわゆる緑ナンバーではなく、基本は公共的な地方自治体のもとに集まる市民のボランティア。お互いがお互いを相互扶助するという、そういう関係性が延長してでき上がっているものが福祉有償運送であるということになると、かなりある制約の強い中で、けれども非常に大切な役割を果たすものであるということがこの表からもわかりますし、アンケートの中身をちらちらと見るとそこからも読み取ることができるように思います。

おそらく介護保険が、財政が逼迫しつつも、一応、国としてはもう少し充実させるようないろいろな手段をとっていて、訪問介護Dなんていう、そういうようなカテゴリーもつくり始めている。そうすると介護保険は介護保険であらかじめ保険料をもちろん支払い、そして何割か負担を個人負担としながら、その介護保険の論理の中で運営していくわけですね。おそらく介護タクシーとか、ここで書かれているような民間救急なんかは非常にそこに入りやすいですが、例えばそういうワゴンタイプのストレッチャーを備えているような、あるいはホームヘルパー資格を持っているようなドライバーが必ずしもいなくて、もう少し身軽な形のドライバーや車、車両を利用しつつ、もう少し介護保険を広げていきたいという要望も一方であると思いますし、それから、介護保険では実はなかなかリーチできない、介護保険は使えないけれども、例えば個人がやはり少しのお金を支払いつつ、あとは市民の方のボランティア、善意をかりつつ、だけれども泣き寝入りしなかったり、あるいは社会的な孤立しなかったりするために使える。そういう手段としても福祉有償運送というのは役割があるように私は思うのですが、どうぞ皆さん、そのあたりも。清水さん、いかがでしょうか。

【清水弘子委員】 私も2000年から福祉有償運送の活動を横浜でさせていただいています。現在、福祉有償運送の位置づけっていうのがほんとうにこれでいいんだろうかと思うような場面がたくさんあります。一つは、福祉有償運送の対象にならない、ある程度お元気だけれども体力の低下に伴って外出がしにくくなっている。それが早期の要支援1に乗れるようになってしまって、また介護保険サービスを使うような状況になる方がいらっしゃる。そこは福祉有償運送では対応できないところなんです。

それで、片方で、私は横浜なので、ちょっと山勢さんの事情と違うかもしれないのですが、けれども、神奈川県で聞いている中では、通院送迎というのがだんだん減ってきているんですね。有償運送の。そこには介護保険事業所さんが独自に車を出して、あるいは介護保

険事業所とタクシー、あるいは福祉有償運送の登録を併設、両方を取られて、いわゆる介護タクシーをなさるような、地域での送迎をされていることがかなり全国的にも増えているのだと思います。そこは通院オンリーなんですね。介護保険事業所さんがされる対応というのは通院オンリーなんですね。それで交通が充足されたとかっていうと、決してそうではないというところを、私たち有償運送も山勢さんもそうだと思うんですけど、病院だけじゃない外出というところへの対応。墓参りであったり、お孫さんと何かイベントであったり、あるいはご自身のお買い物であったり、そういう自由な外出のところをカバーしていく、支えていくっていうのも有償運送の役割だなというふうに思っています。

それはある意味、タクシーさんにも、その方の求めるところでいうと、タクシーさんも一緒にできる場所であるし、有償運送って身体的な支えだけでなく、精神的にも、ソフトの面でも支えていると思うんですね。1人では外出できない。例えばA地点からB地点に行けばいいんだという外出の仕方と、A地点からB地点に行った後に誰かしらの付添いや何らかの支えがないと外出しにくい。それは身体的だけでなく精神的にもですね。そういう面もあると思います。ですから、福祉有償運送はこれからどういう形で地域のニーズに伝えていくのかというのを自分自身も探りながらというふうに思っているんですけども、今、後藤先生がおっしゃっていただいたような、そういった役割っていうのは確かにあるんだと。ほかのサービスが対応できない、そういうところをどういうふうにサポートしていくかということももう1回考えていかないといけないというふうには思っています。具体的にはほんとうにいろいろな事例があります。

【後藤会長】 時間が許す限りお聞きしたいところではあるのですが、少しほかの方たちにもお話しいただきたいと思います。どこからでもご意見をいただけますでしょうか。お願いします。

【原田委員】 ハイタクのほうからの原田でございます。ほかの自治体での、やはりこういう協議会には参加させていただいているんですけども、今回、国立が初めてですね。第1回目なので。ただ、なかなか移動困難者というか、制約者が移動する上で十分なサービスが提供できていないという、その話は時々聞くんですよ。それは特に山勢さんが国立では先駆的な、一番最初に、我々が対応できない、タクシー事業者がなかなか対応できない移動制約者の方を大変な思いをして、これは大変な思いというのは仕事そのものだけじゃなくて、料金のこととかいろいろございますので、その辺を頑張ってやってきてくれている。で、私はそういう事業者が国立にはなかなか大変なものですからできない。そんな

もので、ひとつ今日、参加していませんけど、事業をやりたいということで相談に乗りまして、やるときに私は料金体系からいろいろ相談してつくってもらったっていうのが、今日参加はしていないんですけど、残念なんですけど。要は、もっとやりたいという方がいらっしゃれば、国土交通省がこういう有償輸送のガイドブックというのは出していますが、そういうものをほかの自治体でも私は参加していますので、お教えすることができたら教えて、できれば手を挙げてくれるような。ところが、なかなかそういう事業者をまたつくってしまうと、今度は山勢さんのところもまた、今度はお客様が減ってしまうというような。だから、その辺の難しい面も実はあるんですね。

だから、この人口約7万5,000ぐらいの国立市民で、じゃあどこまで、どういう形で、5年後、10年後も見据えてどうかと。あるいは20年後でもいいんですけど。その辺を今後いかにね。今困っていることは実際にあると思います。ただ、究極的に台風が来たり、電車がとまったり、あるいはいろいろな特殊事情で移動困難者だけじゃなくて、我々、今日、多摩交通の清水さんもお見えになっていきますけど、対応できないというのは健常者の部分もあります。ですから、完全にというのは、これは絶対無理なんですけど、ただ、通常のこういう天気、多少の雨程度であれば、移動制約者がちゃんと遊びにも行ける、もちろん病院にも行ける、どんなものにも使えるような、そういう輸送を我々が提供できればというのは、今、先ほども終わった後、2人で食事しながら話していました。それを我々事業者は今、考えています。どういうふうにお役に立てるかということ。

それと、新たな事業者に、また山勢さんが仕事、まあ、競争するのは結構なんですけど、やはり2社、3社とできてくると、ほかのエリアでも実は既存の有償事業者さん、NPOの団体がやめてしまうところも出てくるんですよ。ですから、その辺のことも含めて言葉は横柄かもしれませんが、どうやって育てていくかという、そこがすごく僕は難しいなと思っています。

【後藤会長】      ありがとうございました。

【山勢委員】      今、原田さんからいただいた言葉、今朝ちょっと市役所ともお話ししたんですけど、一番、私たちが最初にやったことで原田さんとよく話をしていて、原田さん自体も、なるべくだったら介護保険は使いたくないと。だから介護保険には対応しない。私たちもなるべく介護保険には対応しないと思っていたのですが、今、一番問題となっているのは、これ、ちょっと批判になるかもしれないですけど、市役所が利用者に対してどのサービスが適切であるかというのを説明できないんです。ここにいる人たちっていう、

福祉限定って言ったらぴんと来るんですけど、福祉限定は病院にしか使えない。ぶらさがりになってしまったらどうあるのか。利用者にはこれ、国分寺の利用者がよく言うんですけど、介護保険の点数はフルで自分の今度は病気のことに使いたい。例えば、あと残っているんだったら、なるべくリハビリに使いたい。実際、今度は安い金額を言われて使っちゃったけど、あと使えないっていう人が何人もいます。これは営業トークだからしゃあないとは思うんですけど、やられた本人にとっては、どこにも文句が言えない、非常に厳しい問題に直面します。

私も一番最初のころっていうのは、4条のぶらさがりでやろうか大分考えました。これは神奈川にも電話をしました。神奈川の団体にも電話をして、状態っていうのを確認したんですけど、一番最初、言われました。「東京都でしょう」と。「神奈川県でしょ。役に立ちません。私たちの県は役に立ちません」と。実際そのように、変な話ですけど、4条を今度、県民にさせているところっていうのはほとんど潰れています。

今、さっきの質問をずっと追いつ追いつながら聞いていると、大体どこの市も、代表する団体が1つあります。その団体がしっかりしているから、例えばあとの団体が潰れようが何しようが、どうにかもっています。ところが、国立の場合は、私たちの団体があって、その後、かたつむりという団体がすぐ潰れてしまった。2年です。今回、もう1団体って、この間、私が仕事がいっぱいだったので回してあげようかとしたら電話も取れない。回してあげることもできない。じゃあ、これはどうするのか。失礼ですけど、タクシーと比べると、もうこれはべらぼうに金額が変わっちゃいますから、何で高いの回すんだと言われたら、これ、どうしようもない。よっぽどこっちが落ち度があって、車をぶつけられたりとか何かしたときに、今までに二、三度、銀星さんにすみません、お願いしますって頼んだことはあります。でも、その金額っていうのは、会員さんに出させるわけじゃなくて、さくら会が払っている。差があまりにも大きいというところで、ここら辺も話し合いでどういうふうにしたらこの溝が埋まるのかっていうのは話し合っていかなんとも思いますが、ここではとにかく市民がどうやったらきちんとした使い方ができるのかというのを明確にしないと。

この資料の中に後ろのほうで、近畿大学の三星先生という方が出てきますけど、今日ちょっと私は、前の資料なんですけど、もう10年以上前。原田さんのお名前が載っていますので、近畿大学の三星先生の「地域公共交通のこれから」というタイトルの記事が出ています。私が今まで何も言わずにずっととぼけたことをやっているんだしたら何も言え

ないんですけども、いろいろな部分での発言、提言というのは全てためになります。今回、これは、この今やっている資料というのは、私に事前に何度も見せてもらって、あ、この資料だったらお願いしますって私も言ったし、公平な答えが出ています。今まで私が言ったことは、山勢が言ったことだから信用できないのかもしれないですけど、これはケアマネが言っている生の言葉だ、現場の言葉だと思って、それであえて今回出させてもらいます。利用者が使い勝手がよければ、それでも今度、どうしても行きたい、そのときはタクシーが高かろうが何しようが本人も納得が行くと思うんです。私たちの場合ってというのは、一応予約制であって、予約に今度は例えば後藤先生なり清水さんなりが予約入れて、その前に今度持ってこられてできないということになるとそれは本人に迷惑がかかる。でも、できないのではなくて、今だったら銀星さんが、多摩交通さんが行けますよってというような話ができるような、こういうネットワークにすればいいと思うんです。

それと、原田さんは覚えられているかどうかかわからないですけど、一番最初に原田さんが言われたときに、「山勢君、何を目指しているんだい」って言われたけど、私は大型二種免許を持っていますから、デパ地下の試食でよろしいです。こういう仕事をして、なおかつ今度、ほんとうにプロのドライバーになるんだったら銀星さんも受けてもらえばいいし、自分自身でも今度、どういう仕事をしたいとか、利用する人もどこがいいのかってというのはきちんとやらなければいけないんですけど、今現況、多分問題になっているのは介護保険指定事業所っていうか、デイサービスしているところが自分のところで囲い込んでしまっています。っていうことは、一般の市民の人はそこの事業所が何をやるどころかわからない。私たちもその情報はない。今はいいですけど、将来においては枯渇します。次のときって誰も入らなくなる。先を考えて、順番からいくと、人間で言うなら、生まれました、小学校はどこ小学校に行きます、中学校はどこ行きます、将来何になりたいから高校はここに行って、何々大学って、道が立つんですけど、国立では、まだどうにかなるでしょってというような状態で、ここでどうあって、息子と娘がいない状態で、私は国立でどこに行けばいいのっていう方は非常に多いと思うんです。こころ辺の説明ができ、なおかつ、今度は移動ができるような会であれば、会の話であれば、これを十二分にやることも意義というのがあると思うんですけど、こころ辺の部分というのを、このアンケートの結果の中から十分見えてくると思うんですが、今日、答えを急がないというのはそこにあります。どういうふうにすればってというのは、これ、見ていただかないと、いきなり渡されたやつでぽっとは答えられないので、こころ辺を集約しながら次回でもお話ができればと思って

発言させていただきました。以上です。

【後藤会長】 わかりました。どうもありがとうございます。このアンケート自体は初めの初めの一歩でしょうから、これをまず集約して、可能な限り分析し、問題点や改善点を引き出すと。それをもとにして追加調査というものも可能なので、とりあえずこれを手がかりにしたいというふうに思います。

確認すると、この会議っていうのは2回目っていうのは年内に考えられているわけですね。わかりました。

それでは、貴重なご意見、感謝します。市民の方、もしよければ。坂本さん。

【坂本委員】 こういう行政がこういう視点というのはおもしろいもので、おもしろいっていえばおもしろいんだけど、ポイントが何かよくわからないなという。資料ばかり多くて、これがやはり役人の仕事なのかなというような。ちょっと乱暴な意見でございますが。民間の場合は、経済行為がほとんどなので、最終的には銭金になるわけなので、福祉とかそういう高次元のことはないので、もう少し簡単なもので、1つご参考のために言えば、デマンドというかね、要するにオブジェクト。要するにどういう要求、デマンド、需要があるのかなと。それに対してどのぐらいの予算があって、比較というのは例えばタクシーと比較してどのぐらいになるから、どのぐらいのお金が必要のかなというようなまとめがもう少しあればね、まあ、市役所の方がつくっていただいたからありがたかったと思うんですけど、これ、ざっと、いろいろ読んだんですけどね、よくポイントがわからないというのがちょっと私の初めてのあれですね。もう少しポイントを絞り込んでいただいて議論しないと、年に数回の議論では、議論のために会議やってるようなもので、あまりあれかな、ちょっと私は特に素人なのでよくわからないなというところが正直でございます。すみません、ちょっととりとめのないことを申し上げました。

【後藤会長】 ありがとうございます。非常に本質的なフレームというか、おっしゃるとおり、そもそもこれが地方自治体の市の事業の一つであるとするならば、全体の市の予算の中でどれぐらいの内訳、予定の、まずは収入、支出の大体の概算がわかるとありがたいですね。これまでの経験の資料があって。それで、おそらく、ただ、収入と支出というのは、これまでの経験ではあっても、今後それでなければならぬという縛りはないので、先ほどの市長の話にあるように、もっともっと福祉と交通のデマンドを掘り起こしつつ、それに関して市がもっと援助していきたいと考えているとしたら、我々はニーズも、それから供給も増やす方向で問題を考えることができる。それをしているのかどうか教え

ていただければありがたいことはありがたいですね。

【大川副会長】 補足になって申しわけないんですけども、これ、実はアンケートをとったのは平成27年の3月31日ということで、平成26年度のなんですね。今にしてみればかなり前でありまして、当時はほぼ福祉的交通に関しての市の財というようなことが、今に比べると明確になっていない時期であります。介護保険で言うと、通院等乗降介助というサービスがございますけれども、それについてもほかの支援、サービスに比べますと、ちょっと金額面で細かく申し上げることができなくてすみませんが、そんなに多くないんですね。あとは福祉有償運送に関しても、これは福祉総務課のほうの財になりますけれども、予算化し始めた当初なのかどうなのかちょっと記憶が定かじゃないんですけど、っていうことを考えると、ある程度、財を投入して仕組みづくりをするっていう、まさに皆さんがおっしゃっているというか、目指す方向というか、そういったものが市として明確になっていたかどうかという、私としては、さほど明確さは感じない中で、しかしながら、個別にはやはりいろいろな状態の方々が、いろいろな面で移送に関して困っていらっしゃるだろうっていう、これは仮説だったんですけど、それを一番把握しているのが具体的に相談に載っているケアマネジャーでありましたから、そのケアマネジャーが把握する情報をまずはいただいて、高齢福祉としては今後どのように考えていくか、または福祉交通の部門とどのように情報共有していくのかというようなヒントになるような、大本の情報をある程度いただきましたかというのがあります。

結果、1つのまとめりとしてきちんとしたアンケートの体裁になっていなかったというのはご指摘のとおりでありまして、これをどのようにデータとして反映をさせるかということを見ると、あまり有効というふうに考えるのが難しい表現というか、内容になっています。いわゆる不十分な状況だということは否めないというふうにも感じております。ただし、個別の、これだけ多様性があるんだと。高齢の方の場合には、移送手段ということに関してこれだけ多様性のある課題がありまして、さらに申し上げますと、先週までお元気だった方が急に調子悪くなって、これは困ったな、出かせなければいけないんだけどというようなことも実際にはやはり起こっているということが、ある程度のところわかったという、その段階のものでございます。

今後、やはりどのようにそれを整理していくかということは、もしかしたら別のものを何かきちんとデータ化しなければいけないというような考えも含めて、皆さんにもご検討いただきたいなど。

【山勢委員】 既にこれ、2年たっている問題で、このことに関しては私も今日は何も言うまいと思っていたんですけど、結果が出ないって、これだけの結果が出て、なおかつ、今、私たちが今度やっていることっていうのは後追いの状態です。私は前から言っていたのが、国立市に権限と責任くださいということだけで、権限も責任もなく、無責任にずっとやらされていたというのが本音です。前回の27市の運営者協議会の中でも、国立市はタクシー料金2分の1以下を連呼しています。これに関して認めたのは何でなんだ。前回、うちが継続するときに、十全交通さんが、くにたちさくら会さんを基準にして次からの値上げ考えますって言ったから、ちょっと困るって。それ待ってくださいって。タクシー事業者には聞かなくて、十二分に今度は恥かかせるってわかったけど、関東運輸局さんにお尋ねします。タクシーの2分の1以下でしょうか、おおむね2分の1でしょうか。これ、議事録に残してくださいとまで言いました。私は、自分の発言することには自信持って発言していますから、こうやって書かれてもいいっていう発言をしているつもりなんですけど、まだ2年前のことでそれだけ、今度は何もわからないって言われるんだったら、今、何をどうされているのか説明していただきたいんですけど。

【大川副会長】 私のほうの立場で申し上げますと、やはり個別性が高いご高齢の方の移送手段については、まだまだ十分な状況にないと。これは何とか、どこかに行きたいという方が行けるような仕組みをつくりたいと。つくらなければおそらくは変わらないだろうという考えです。ただ、それが、今は私の立場で申し上げますので、この表現自体も市の大きい、この今後の福祉交通の方向と完全に一致すればいいとは思いますが、それも含めてやはり皆さんのご意見をいただきながら、市のほうが明確にしていくという作業が必要になってくるんじゃないかなと思います。ちょっと違ったら福祉総務課のほうで。

【関福祉交通担当課長】 事務局の関です。どういった形で2年前のアンケート、こういったものも私どもとしてもやっぱり十分まだ分析も、それから、それに伴う展望というものもお出しできていないというところはやっぱり不十分であったところだと思います。それから、私どもの今回出している資料も、市役所的と言えばお役所的で、市民の方から見るとやっぱりわかりづらいという部分もありますので、ちょっとこの辺はやっぱり反省材料として、次回そういった、いわゆる予算とか需要ですね、そういったところに基づいたご説明とかそういったものを提示してご検討いただける部分を提示できればと、このようには考えております。

【山勢委員】 もう1個いいですか。すみません、短くていいんです。

うちの息子が平成横浜病院っていう横浜の病院で作業療法士をやっているんですが、よそのことは言うまいと思いましたが、横浜では利用者が事業者を選ぶことができるし、作業療法士がそこまでやるのかって、室内改修までやるって言っていますが、全てに関して手を尽くす病院もあります。昨日、おとといたったんですけど、小鷹さんと府中病院に行ったんですけど、たまたま車がいなかったですね。どういうふうな扱いになるのかっていうのがものすごく見えにくかった。運が悪かったと言えば運が悪かったんですけど、ほんとうにごった返してしまって、全く足の踏み場もないような状態というか、そういうルールづくりの場にするためにも、ここで今まで国立市が出されているというのは、障害者に対しては、今ちょうど総務課が言われたので出たのですけれども、高齢者に対してここまでの話があるのに、これから先の予算とかそういうのは全くないのかっていうのをずっと聞いていたんですけど、いいチャンスだからどういうふうに考えられているのかお聞きしたいんですけど。

【清水弘子委員】 清水です。3枚目のアンケートの結果のところ、一番下ですよ。外出等に困っている理由はどんなことですかという表が出ていますよね。こういうところから、確かにこういうアンケートって、その後も見させていただいているアンケートなのですけれども、これをもとにどう分析して、どう政策につなげていくかっていう議論をどういうふうにしていくのかですね。そこのところは後藤先生の話からもつないでいけるのかなというふうには感じたところなのですが、例えば、金銭的に困っているというのが出ていたりとか、不安だっというふうな理由が出ていたりってということなのですが、金銭等っていうことでは、タクシー料金だったら今高いけれども、ちょっと安い金額だったら出かけられるということなんだったら、例えば福祉タクシー券をどのぐらい出せるのか。政策的に。福祉タクシー券で交通のところはかなりお金を使ったことで、介護保険の介護度が上がらないというような実績っていうのも日本のいろいろなところで出ているので、その辺は予測できることなのかどうかということも含めて、幾らぐらい使えるのかということもあると思うんですね。

あと、不安という意味では、これはソフトでしかないわけで、乗務員さんであったり、それから福祉有償はもちろんソフトの面は充実していると思うんですけど、あと、地域の市民がどのぐらい助け合い参加できるかっていうことだったりだと思っているんです。私が知っているところの地域で市民が1日に十何便かバスみたいなもの、ワゴン車を運行しているところで、約3割の人が、誰かの支援なしにはその車に乗れない方だと。つえをつ

いている、あるいはついていないまでも乗り降りのときにかなり介助が必要ということで、3割の方がそういう方だという結果が出ていて、それはソフトが充実していることによっ  
て外出につながっているという意味なので、地域市民の活動にいかにか喚起できるような国  
立市であるのかというあたりにもかかわってくるかなと思います。予算、政策っていうと  
ころはお伺いしたいとこだと思いました。

【後藤会長】 詳細な分析に感謝します。

どうぞ。

【関福祉交通担当課長】 事務局の関です。すみません、ちょっとこの場できちんとし  
た答えになるかどうか、ちょっとすみません、わかりませんが、確かに予算という意味で  
は、今、いわゆる移動制約者、交通制約者に関する事業としては、障害の方へのタクシー  
券、それから高齢の方へのタクシー券ということと、障害の方ですとガソリン代の補助と  
いうようなところが市民向けにはあるかと思いますが、私の知る限り、その金額、予算規  
模ですね、1人当たりに対する単価というのがおそらくあまり変わっていないのかなとい  
うところです。この辺は次回にでもきちんとした経過を含めた資料をお出しできればとは  
思っているんですけども、そういう意味で、確かに私ども、何かというと市民の困った  
という声に答えるようにというところなのですが、じゃあ、その金額が変わらないとい  
うのはどういうところなんだ、応えているのかというところがやはり出てくるかと思いま  
すので、市民の方にいわゆる予算的なもの、一人一人に補助として回る分というものがど  
れだけ必要なのか、そういったあたりも考えていかなければいけないというふうに考え  
るところです。

すみません、明確な答えになっていないかもしれませんが、申しわけございません。よ  
ろしくお願いいたします。

【清水弘子委員】 前にもタクシー券を出してもらったのに、その後。タクシー券の利  
用、出してもらいましたよね、前にもね。それを分析して、どうつなげていくかってい  
うところまで私も言及できなかったし、つながらなかったっていうところで反省を持って分  
析、検討をしていただきたいというふうに思いました。

【後藤会長】 タクシー券が具体的にどう使われて、それが最終的には介護度のアップ  
というような効果にどのように具体的な成果があったか、そこまで追いかけてみないとい  
けないですね。

【清水弘子委員】 そうです。分析はしていないですし、展望も見つけていない。

【中島道路交通課長】 いいですか。

【後藤会長】 はい、どうぞ。

【中島道路交通課長】 前にですね、交通会議の部会の中で、今、清水委員が言われたように、コスト的なものというか、かかっている経費についてはお出しをさせていただいたということがございます。それに対して今言われたように、じゃあ効果としてはどうなのかということまではやはり分析はしていなくて、というのは、そもそもじゃあ市として、福祉有償なり自家用有償運送をどういうふうにしていきたいのかということの明確なビジョンがまだそのときにはできていなくて、今はやはりまずはそういった福祉有償をやられているところ、あるいは福祉交通をやられているところを、どういった状態であって、それをどう拡充していくのか、問題は何かということを中心に把握をしていきたい。その後に、それは新たな交通が必要なのかどうかということが次のステップになっていくのかなと思っております。今、予算がこれですよ、100万円でやってくださいというわけには多分いかないと思いますので、何が今求められているのか。このアンケートだけで、多分、見ればある程度はわかるんだろうということでは考えていますけれども、じゃあ、ほんとうの、見えていない数字っていうのが多分あるというふうに思っております。それを今、どういった形で調査をするのか。今の既設のデータで何とかそれができるのかということを中心にちょっと模索をしているというところでございます。

【清水弘子委員】 今後の分析につないでいただけるというコメントがいただけたものということですね。

【原田委員】 いいですか。

前にも意見は出しているんですけど、例えば、この近辺の自治体ですと小平なんかは、移動制約の、障害の級とか、あるいは認定の高い、そういうところでの高齢者の福祉券とか普通の障害者の福祉券とかを枚数を変えろと、これも一つの形じゃないかっていう意見は前にも出しました。それはどうしても通常、一般交通は利用できる方であれば、福祉券はそんなに使わないで済む。しかし、必ず、例えば高齢者でしたら山勢さんのところを使わなければ移動できないっていう、そういう方には例えば高齢者福祉券は余分に出すとか、そういう差はあってもいいかなという意見は出しました。まあ、それは今後の課題だと思いますけれども。

じゃあ、先ほど言ったように、5年後、10年後は特に障害の方が増えるということもあるでしょうけれども、日本国内全てそうなんですけど、高齢者の、私ももう高齢者の年

齢になっているんですけど、ほんとうに移動制約者が増えるというのは、もうどのぐらいまで増えるかっていうのはある程度予想できるので、じゃあそれに対して5年後、10年後、NPOあるいは山勢さんのところ、例えば台数を増やして社員を雇って、できるだけの人と助成ができるか。そういうことも含めた、あるいは今まで助成している、うちなんかもいただいていますけど、見直しとか、あるいはどちらかといえば現実にどのぐらいだったらいいのかとか、そういうことも含めてやはり抜本的にいろいろと見ていく。将来を予測していろいろ改善するところは改善して、予算のつけ方も増やし方も考えていただければと思うんですけど、その辺の形が見えないので、実は漠然として、坂本さんなんかもおっしゃるような視点で、その形が見えていないということなんですね。だから、多分、山勢さんもそういうのが見えれば計画的に少しずつ何かできるんじゃないかなと。我々も同じです。

あともう1点は、うちだけでも介護事業者として、介護福祉士もいますし、ヘルパーは前の2級ですけど、多いときは22人、今は17名に減ってしまいましたけど、います。介護保険事業者として登録すると、国立市民の乗降介助だけでも1万件超えちゃっているんで、そうするともう単純に1,000万という数字が出てくる。例えばですね。そういう負担を、先ほど山勢さんはそういう介護事業者にならないよって、最初に話したって言っていましたが、そういうことがやはり我々はある程度、ボランティア精神で。例えば、多摩交通さん、リフト車はないんですけど、やはりお迎えに行っ、車椅子をたんで車の中にお乗せしてという、そういう乗降介助にほとんど近いことをやっています。だから、そういう数字をいろいろと出していくと、将来像。今現時点の实在の数字、もう少し我々も出して、なおかつ5年後、10年後を予測して、それに基づいて予算、あるいは今ついている予算も含めて、これから先、このぐらい出せるのかっていう。その今度は配分を考えていければ、何か計画的なことができてくるんじゃないかと。

以上です。

【後藤会長】 ありがとうございます。おそらく今までは福祉は民間であるけれども、国土交通省が第4条で認めているがゆえにプロであると。だからこそ事故は少ない。一方、そうではなく、福祉有償運送のほうはそうではないので、それだけもしかしたら事故等の安全性が担保されないのではないかというような、もし偏見、臆測があるとしたら、そうではないということが近年の国土交通省の調査でわかってきているんですね。ということは、プロの運転士であっても、事業所であっても、やはり危険等に関して非常にまだまだ

改善すべき余地がある。ただし、民間であれば競争原理が働くので、市場原理で淘汰されることは可能、あり得るわけですね。つまり、消費者たちが見放してしまうと。そうすれば、プロとしてはもう1回、自分たちの改善に努めなければならない。ところが、そういう市場原理が必ずしもうまく働かないときに、やはり困るのは利用者ですよ。1回事故があったら、もう取り返しがつかないというのが、おそらく食品なんかと同じように、このタクシー輸送という業界のサービスの質だと思います。

そこを考えたときに、先ほど清水さんがご指摘くださったように、金銭等のところで、もしも本人たちが十分に所得を持っていれば、今言ったように、嫌なものには乗らないというようなこともできるのですけれども、持っていない場合は、そうすることもできないわけですね。つまり、本人たちの選択の自由というのがうまく働かない。だから、先ほどいろいろおっしゃってくださったような、何らかの形で、低所得の人たちに対しては本人に対する補助っていうものは必要になるだろうと。その上で、やはり清水さんが指摘してくださった不安の部分というのは、とりわけ高齢者の場合は強いと思うんですが、匿名のドライバーではやはり不安が残り、自分たちがクレームを言ったときにそれを聞いてくれて、次のときには改善してくれるような、ある程度の継続性、名前と顔が見える継続性っていう部分がこの不安の解消にはおそらく必要となってきた、福祉有償運送っていうのは会員制ですね。ということは、一応そこが強みだということが確認できるように思います。

【山勢委員】 よろしいですか。

【後藤会長】 どうぞ。

【山勢委員】 その点に関して言えば、福祉有償運送更新登録申請団体要件確認表っていうのを見ていただければわかるんですけど、一番最初、これは市役所から十何年前、私たちが設立当時に言われました。タクシー事業者が事故起こしたらすぐ対処する。じゃあNPOは対処しないのか。タクシー事業者さんもおられるので尋ねればいいんですけど、あいおいさんですか、日動さんですか、東京海上さんですか。それ以外に何か特殊なところがあるんですか。ないと思う。関東運輸局さんがおられるのでこれも言ってはいけないんですけど、じゃあ二十何年も無免許運転してつかまらないやつがいます。無事故です。じゃあ何がどうあるのかって、一番今度は難しいものを払って払って、逆に今度は福祉タクシーなんて一番難しいものをくっつけてくっつけて、二種免許、福祉車両、いろいろな部分をくっつけてニーズを今度盛りだくさんにしていって、高齢者の人は金額ってというのが、これがよしなのか。それは確かに収入によってそれを選ぶ人もいます。しかし、それ

を当然当たり前のように宛てがったときに、二度目から利用できるのか。だから前もって私たちは対価を今度比較させてくださいと。国立市役所から府中病院までの距離で幾らかかるのか出してくださいと言っても、それもずっとなかった。今回の委員さんたち、ここにいる人たちは多分、それは考えていただけるだろうと。明確なものがあれば、人で判断すればそれでよろしいと思う。ただ、ここの中でも、100メートル歩けないとか何とか言っていますけど、私は10メートルでも歩けないときは嫌だって言います。10メートルでも嫌だって言う。どっちにしろやっぱり僕は無理だって言います。そこら辺の部分というのは、もっともっとデリケートな部分があるので、一概に決められるものではありません。ただ、これだけのものってというか、多様なものを提示して、保険はどれに入っています、どういうことをしています、ここまでやっているにもかかわらず、銀星さんが言われるように、国立市内を1日70台から80台の車がいます。銀星さん、多摩交通さんは安易に想像ができると思いますけど、東のさくら病院の横っちょで、何とかの介護っていう車がばかみたいにはーんととめて、あそこのところの交差点を全部封鎖することがあります。怒りました。ぱっと見たら、今度、白ナンバーですよ。ああいうところこそ4条許可を取って、1台営業車両を入れて、きちんとしなければいけないのに何もしていない。

国立市でありながらよその団体が来て変なことをしている。それは何でかっていうと、ここにも書いてあります。夜間に国立市で呼べる団体がいないとか、いろいろなものがあります。だからこれを読んでください。だからこれをしっかり考えてください。これに対してどういうふうにやるのか。市役所もこの間まで、確かにくにたちさくら会のこと、事故起こしたらどうなるのか何とかって大分やられました。前回出した資料もここに持っているけど、まだ26市の資料のほうが多いです。ここで出させてもらう資料のほうが大分簡素化されています。簡素化って言ったら変ですけど、少なくなった。ここはお互いに今度は信用だと思しますので、そこら辺が話せる会議でないといけないと思います。

【後藤会長】      ありがとうございます。

最初に言いましたように、決めることは決める。ただし、将来に向けて少しずつ改善できることは、決して手離さずに改善をしたいと思しますので、今までのご議論を踏まえてアンケートをとりあえずは徹底的に分析する。そして、これをもとに、今ある公共交通、地域公共交通の全体像を描きつつ、それを財政収支とも対応させて、それで、その中で一体どんな問題が残されているのか。先ほど言ったような、タクシーが夜中に来ない。ほんとうはタクシー適正化条例でしたっけ、あれによれば、拒否してはならないとか、いろい

ろなものがもう決められていますが、ただ、私が見るに、かなり無理なことがタクシーに課せられているというふうにも見えます。つまり、タクシーはタクシーとして、この人材不足の折、どんなふうに乗務員たちの、ドライバーたちの健康管理から、彼らの要するにウエルビーイングを保障するか、賃金を保障するかを一生懸命頑張らなければならないわけですから、だから、できないことはできないというふうに言ってくれたほうが、ほかの手を使うことができると思います。それは決して不正直なことではないので、むしろはっきりとそのあたりの情報を、個人情報やパブリックな見地から出していただくと助かります。ただ、もうかなりこのアンケートの中で出ていますので、これをもとにしてどこまでを民間のタクシーにお願いし、また、どこまでを介護保険をもとにした介護タクシーや民間救急にお願いし、もちろんどこまでをくにっこやくにっこミニにお願いし、最後、ここの課題である福祉有償運送において何を引き受けなければならないか、そのためにはどんなふうな支援を市として行わなければならないのかということ、将来に向けて考えたいと思います。

収入ってというのは、支出の必要性からおのずとほんとうにみんなが合意すれば、税金出してくれますので。税の自然増というのも大いにあり得ることですので、決してそこは諦めることはないと思います。もちろん、それはさくら会、それからあゆみ会、歴史の中でも近所の人たちの必要性で苦闘しているうちにでき上がってきているのが国立のすばらしいボランティアの会だと思いますので、それがこれ以上、続かないというのでは困るのは市民なので、サステナブル、持続可能性が可能になるように要求をまた出していただければと思います。

大体、以上のような形で議題の(1)、長くなりましたけれども、また、まとまりがない形ではありますけれども、非常に有意義なご意見を、ご議論をありがとうございました。

それでは、(2)のほうに移りたいと思います。事務局のほうからご説明ください。

【関福祉交通担当課長】 それでは、議題の(2)福祉有償運送更新登録申請についてということになります。資料の説明を事務局のほうから改めてご説明いたします。

【小鷹地域福祉推進係長】 では、事務局のほうから、今回、更新登録協議を行っていただきます国立市所管の特定非営利活動法人くにたちさくら会のご説明をさせていただきます。資料をつけさせていただきました。更新登録申請団体要件確認表をごらんになりながらお聞きいただければと思います。

ここで1点おわびがございます。今回、通知で対価の変更協議を申請させていただく予

定でございましたが、団体と協議の結果、今回は見送りまして、内容を精査し、また改めて申請させていただく形になりますので、今回につきましては更新登録のみとさせていただきます。

福祉有償運送の事業者につきましては、初回の登録時は2年後、その後、大きな事故がない場合は3年に1回、運輸支局に登録の更新をする必要がございます。その際、必ず運営協議会において事業の必要性等を協議し、協議が調う必要がございます。くにたちさくら会につきましては、平成29年9月28日に登録が満了いたしますので、この場で更新についてご協議いただくこととなります。

更新登録申請団体要件確認表につきましては、右のほうは前回申請時、3年前の状況でございまして、左が申請団体の現状でございます。運送主体、名称、所在地、代表者については変更はございません。また、事務所の所在地についても変更はございません。

3番の旅客から収受する対価はこちらに書いてあるとおりとなっております。

使用車両につきましては、3年前が車椅子車1台、セダン等1台ということになっておりましたが、今回変更がございまして、寝台車が1台、車椅子車が1台となっております。こちらにつきましては、変更の届出中ということになっております。

続きまして、運転者につきましては、運転者につきましては、前回申請時から変更はございません。

次に、輸送の安全及び旅客の利便の確保ということでございますが、添付書類No. 17ということで、後ろにつけさせていただいております。こちらにつきましては、事故等が発生した場合にどのような形で対応するかや、運行管理の責任者の名前が書いてあるものになっておりまして、こちら、前回から変更はございません。

運送対象につきましては、前回申請時が要介護認定者12名、要支援認定者11名の計23名ということになっておりましたが、今回、会員数が増えまして、身体障害者が6名、要介護認定者が17名、要支援認定者が11名、その他障害者が2名で、そのうち知的障害者が1名、内部障害者が1名ということになっております。こちらにつきましても詳細は後ろのほうに添付をさせていただいております。登録会員数は現在36名ということになっておりまして、こちら、旅客の態様の種類が前回は要介護認定者と要支援認定者のみでしたが、今回は身体障害者与其他障害者が入っておりますので、こちらについても運輸省に変更届出中でございます。

損害賠償措置につきましては、3年前と変更はございません。

事業の実地調査でございますが、8月3日にくにたちさくら会の団体事務所におきまして運行記録簿等の書類を確認させていただきました。また、使用車両についても確認をさせていただきます、適正に管理、運営されております状況を確認させていただいております。

ご報告は以上でございます。ご審議のほどよろしく願いいたします。

【後藤会長】 ありがとうございます。

これを見る限り、利用者の人数が増えている。これ自体が非常に興味深い資料ではあるのですけれども、とりあえず今日、審議する事柄としては、セダン車1台から寝台車1台、車椅子車1台というふうに変更した。それから、利用料金については変わらない。それから、これまでの利用実績に関して取り立てて不備はなく、もちろん事故もないという、こういう状況で更新を認めるかということです。条件としては認めてよいものではないかと思いますが、ご異議ありませんでしょうか。

はい、お願いします。

【清水弘子委員】 今後、ニーズに対応するために人を増やしていくためのことというのを考えておられると思うんですけれども、それは前段で議論していたようなところと並行して考えているということではないのでしょうか。ある程度収入が確保できるというところで人を増やしていくというお考えはあるということでしょうか。

【山勢委員】 すみません、収入のケースということですが、トヨタのハートフルプラザという福祉車両専門のショッパがあるんですけど、そこでも言われたんですけど、今回うちが購入したのがノアという車なんですけど、ノアの中には一応、寝台が入る、ストレッチャーが入るような計画をしていたのですが、前回の運営協議会の中では、自家用自動車であって、ノアはオーケーだけど、ハイエースとかキャラバンというのはオーケーさかねないというのを向こうに言ったんですけど、ハートフルプラザも、そうですね、許されていないところがありますから難しいですねって言われました。ただ、あと150万出せば、何も無理しなくていい車両で、乗用車両には決まった大きさのものしか当てられないんです。これから先っていうのは、私もいろいろ勉強させてもらったんですけど、車椅子の大きさに制限ってないらしいですね。どれだけ大きくても大丈夫らしいんです。こちら辺で乗つけられる、乗つけられないっていう部分もありますから、まず、銀星さんもそうだと思いますが、お願いしますって言って、車がありません、ドライバーがいません、これが一番怖いんです。今の現状で、タクシーの2分の1って、この間書かれて言われてタクシーの2分の1って書かれたんですけど、これでがばっと来たときに、

何だできないじゃないかっていうのが、一番やっぱりこれはネックになっているところで。そこら辺の部分というのは、優先順位って言うては何ですけど、やっぱり度合いとしてこの人が緊急性がある、この人はどうにかしてあげなきゃいかんというところは包括支援センターに。今のところ、うちに一生懸命協力していただいているのはつくし会さんなんで、そこら辺と協力しながら、広げられるものだったら広げたいと。

【坂本委員】 ちょっと質問があるんですけど。このアップロードの過程というのは、この組織でこれを認定、アップロードして云々という話ですか。

【後藤会長】 そうですね。NPOさんが。

【坂本委員】 じゃあ、それはわかったんですけど、さくら会さん、この組織がアップロードして、行政というか、ガバメントから幾らかの補助が出るんですか。どのぐらい補助が出て。いや、収支はこれはわからないわけね。説明がないから。

【小鷹地域福祉推進係長】 失礼いたしました。今回、団体の決算書等は添付しておりませんけれども。

【坂本委員】 いやいや、ざっくりでいいんだよ。ポイントは、何万円ぐらい補助しているんですかと。税金。それを聞いているだけです。

【小鷹地域福祉推進係長】 現在、福祉有償運送の事業者につきましては、事業実績によりけりなんですけれども、最大200万円まで市のほうから補助させていただいております。

【坂本委員】 年間ですか。

【小鷹地域福祉推進係長】 年間でございます。くにたちさくら会さんにつきましては、現在、上限の200万円を補助させていただいているところでございます。

【坂本委員】 ありがとうございます。山勢さんにちょっとご質問ですけれども、非常にご苦労されて、こういうことをされているのは非常に私、感動するんですけど、事業としてはどうなんですか。収支は。

【山勢委員】 全然。

【坂本委員】 赤字ですよ。

【山勢委員】 ずっと赤字。

【坂本委員】 大変失礼ですけど、どのぐらい赤字なんですか。年間で。

【山勢委員】 年間に大体二、三百万赤字です。

【坂本委員】 200万補助があってもね。

【山勢委員】 はい。

【坂本委員】 ということは、給料もでない、人件費も出ないんですか。

【山勢委員】 はい、出ませんね。

【坂本委員】 人件費、ほとんどゼロという状態ですか。

【山勢委員】 この人件費は計上しているだけで、出ていないということです。

【坂本委員】 これはやっぱり私、常識としてね、こういう会議をやるのはいいんだけど、おかしいと思うのね。ローカルガバメントが国立市がこうやっておられるのはわかるので、こういう資料を一生懸命つくっておられるのはわかるんだけど、これはやっぱりね、おかしいですよ、ちょっと。だから山勢さんがコンプレインというかね、文句言われるのもよく。そうじゃないかと想像したんですけれども、やはりこれは行政としてもっと考えていただかないといけないと思う。

それとね、もう1つのポイントはね、かかわっている人が多過ぎる。1つのテーマでこんな、今日もいっぱい出てきているでしょう。皆さん、やっぱりそれなりに税金で給料あれているんだから、もう少し絞るべきですよ、人を。あのね、大体お役所の仕事っていうのは、すみません、タクシー会社さんなんかも大変だと思うんだけど、民間と違うのはね、いっぱいいろんな人が出てきてね、わーわー、わーわーやって、あまり実がないことがあるんだけど、それで税金の無駄遣いって言われるんだけど、ちょっと民間とは違うとは思っただけでも、効率が悪いですね。

それと、もう一つ苦言を呈すれば、3年か4年前のアンケートのまだ結果が出ていないとか言っていますけど、これ、民間だったら、こういうこと言ったら首ですよ、これ。2年も3年も前にアンケートやったことをね、民間は大体3カ月です、勝負はね。で、やっている内容はちょっと違うので、あながち私が言っていることは当たっているかどうかかわからないけど、組織運営というか、もう少し効率のある、実のある組織運営するためにはね、こういうことをやっていたらやっぱり、何ていうのかな、成熟しているとは言えない。一人前……。ちょっとびっくりしました。ちょっとそれはインプレッション、印象ですけど、非常にちょっとこれ、残念ですね。もう少し私は国立市っていうのはレベルが高いかと思っていた。案外そうでもないなというのが、今日初めてわかりました。これをやっぱり謙虚に聞いていただいて、反省してもらいたいよね。少なくとも課長さん以上の人っていうのは責任があるんだから、それなりに経験もあるんだから、ご自分で変えていかないとね。それで、上がどうだとか何々がどうだとか言いわけを言いますが、お役人の

人は特に。自分で変えていかないとだめですよ。少なくとも課長以上の人は。でないと、役職者の値打ちはないと思いますね。私は民間ではそういうふうに教わりましたし、そういう課長さんはすぐ首になりますし、首にしてみました。

ちょっとすみません、苦言ですけど、申しわけありません。

【後藤会長】 ありがとうございます。非常に明快です。

【清水弘子委員】 私は市民活動ですっと続けてきておりまして、後藤先生のほうから、助け合いの延長線上に福祉有償運送はあるっていう部分で、経営ということと助け合い、福祉、地域活動ということと、ほんとうに折り合いがつかないというのは正直なところで、私たちも最低賃金と言われたら、最低賃金なんてもらえるはずもないんですよ。福祉有償運送は、国立市さんは200万円補助されていますけど、神奈川県あたりではそんな補助は全くありませんので、利用者からいただいたお金だけで活動しています。ということは、高い料金をいただかないと、私たちも高い活動報酬を得られないということなので、まず、その辺のギャップというのはほんとうに課題と思いながら、解決していないところだということは認めます。

あと、自治体のかかわり方なんですけれども、今日の参考資料の中にも、一番最後に高齢者の移動の確保に関する検討会の資料が出ていたかと思います。この中で、驚かれるかもしれませんがけれども、福祉と交通の連携ということが再三再四出てくるわけなんです。連携していなかったんですよ、今まで。だから、福祉のことは福祉が、交通のことは交通がやっていたので、福祉的なニーズの交通というのは、誰も解決の責任を持っていなかった。それがいろいろな不満にもなっていると思うんですけれども、そういう意味では、国立市さんは積極的に福祉と交通の部署の方が議論されるようになったというのは、これ、恥ずかしい話ですけど、日本全国的に見ても、まだまだなんです。横浜市も共通の福祉交通部会を持っていますが、最初、言葉が通じないわけなんです。福祉の人が、地域包括センターと言ったら、もう交通の人は何のことだかわからないというところから実は始まっていて、やっと4年、5年たったところで、地域交通について同じ情報を持って話ができるようなところまでレベルが来たというふうに横浜さんはなっています。

国立のほうがもっとフットワークよく、短い時間でそれができつつあるんじゃないかというふうに思っているんで、ほんとうにお腹立ちとはいうか、おかしいじゃないかと思われることはすごくわかるんですけれども、こうやって一步一步上がってきたなというふうに思っているところです。

【小川委員代理】 坂本様、清水様のおっしゃられるとおりで、会長もおっしゃられるとおり、確かに地域の福祉交通という面で見たとときに、福祉有償運送というのはまだ課題がいっぱいあるところだと思ひまして、ただ、我々国土交通省といたしましては、現行の制度の中でやっていただくために、この運営協議会という組織を開いてくださいとお願いしております、どうしても福祉有償運送、これは法定会議でして、構成員、委員の方々、決まっております。我々国土交通省の人間であるとか、まさに山勢さんのようなNPO法人さんであるとか、学識の方々、タクシーの労働組合の方、自治体さんということで、委員もそろえなくてははいけない。あとは、当然、利用者の方も入れてそろえなくてははいけないということが法律で決まっちゃってしまひて、大変申しわけないんですけども、ご協力いただければと思ひます。よろしくお願ひいたします。

【後藤会長】 よろしければ、ご発言をされていない方からも。ご検討ください。皆さん、齒に衣を着せぬすばらしい明快なご発言を。

【中里委員代理】 私は労働組合のほうなので、従業員さんがいるんでちょっと言いたいことがあるんですけども、やっぱりタクシーを使っていただけというのは時間が長く、皆さん、11時でも12時でも夜中でも朝でも、それが便利性だと思うんですね。さっきから私、ずっと黙ってお聞きしていたんですけども、やっぱり難しいんですよ、この問題というのはね。うちのほうでも、先ほど言ったみたいに、車椅子をどうぞって、運転手にも介護の教育というか、その認定ですか、一応勉強させて、その者がお客様をお乗せして、小平の病院まで。そういう形でお迎えとかやっておりますけれども、やっぱり介護、福祉の問題っていうのは、うちの会社内、小平でも、やっぱりなかなか尽きないんですね。いろいろな問題が。だから、これはここでお話として初めて今日お伺ひしたんですけど、ちょっと長くかかるのかなというのが私の実感です。

まあ、私は小平なので、どうしても小平のことばかり言ひますけど、ここでその場どうのこうのっていう、まず、今日1回目で、今度は2回目、今年にございますと言ひて言ひましたけど、やっぱり今度、私も2回目、お伺ひしたいと思うんですけどね、やっぱり福祉、介護という……介護じゃないか。ごめんなさい。問題というのは、この場でぱっと決まるような問題じゃないと私は思ひています。やっぱりこれは長く皆さんとお話しして、一つ一つ解決していく問題、ちょっと時間がかかりますけど、っていうのが私のほうの実感です。

申しわけないです、取りとめのない話ですみません。

【後藤会長】 おそらく時間は無制限ではないので、決めるべきことだけ決めて、そしてその後、少し時間が残るようでしたら、もう1回、将来に取り組むべき課題を確認したいと思うので、先ほど事務局からご説明のあった、とりあえずこの更新に関してご承認いただけるかどうか。決めるべきことを決めたいと思います。よろしいでしょうか。異議ありませんか。

（「異議なしです」との声あり）

【後藤会長】 異議なし。ありがとうございます。

その上で、私が把握した限りで、まずまとめてみますので、どうぞいろいろまた補足をしてください。とりあえず、清水さんのほうからも現実的な経緯も含めて整理していただいております。私の認識においても国立市というのはやはり市民の必要に応えつつ、福祉有償運送というものを実施してきた。そして、その実施を可能とするキーパーソンがいたということ、これは歴史的に非常に重大なことであると思っております。おそらく全国に先駆けて国立市が行ってきた誇るべき事業であると思っております。

ただし、その内容が非常にわかりにくいものであるということも確かにある。わかりにくいものであることの本質は、既存の公共交通の中でカバーできない問題を新たな福祉、有償という形で賄う。そのことのわかりにくさ。ただ、これに関しては、国土交通省をはじめとして、それから地方自治体も一生懸命力を尽くして、それでようやく2006年以降、いわゆる白タクであっても、緑ナンバーと併存する形で独自の役割を果たすべきであるということが公に認められて、ということは、福祉有償運送というものが今やなくてはならない不可欠なものとして位置づけられた、そういう事業としてなったということなんだと思います。だから自発的にでき上がった、つくり上げてきたものを、後から国が追いかけて認めたという形になっている。

問題は、現場のところで両方の性格づけに関して、まだまだ裁量の余地がたくさん残されているというわけですね。だから、私たちが国立市がリードをとって、そして、私たちが協力をして中身をつくっていかなければならない。そのときの一つの課題は、やはり福祉有償運送の特徴というのが、他のものと比べたときにどこにあるかということ、やはりこの住民たちが住民参加で、そして住民のニーズにお互いが応えながら、NPOという言葉のノンプロフィットに象徴されるような、利益を求めめるのではなく、我々が社会に貢献したいという気持ちのあらわれとしてつくられているということは1点、私は大事な点だと思います。だから、これは絶対に民間では代替できないものです。

ただし、やはり福祉有償をする人たちもまた生身の人間ですから、ご自分たちのグラウンドバックやそれを支える組織、働く人たちの健康や生活を守っていかなければならないし、継続させていかなければならない。そのための再生産費用というものを賄えるような収入をどうやってつくり出すか。これはやはり私たちが考えなければならぬことだと思います。これはガバメントの課題であると思うんです。必要なものなんですから、継続させていかなければならないわけですね。そうすると、やっぱりここで出てくるのは税金の問題だと思います。ちゃんと予算をどう確保するか。そのためには今までほかに配分していたものを、場合によっては見直して、もう一度、役割分担をし、再分担しなければならない可能性もあると思います。それは、それを行うためには実態調査が必要で、今まで我々がここで対象とするような人たち、高齢者、障害者、その他の人たちですね。もしかしたらDV被害者なんかも入るかもしれないし、子供の虐待のケースなんかも入るかもしれませんし、とにかく緊急に逃げなければならないようなケースも含めて、住民の、ここで住む人たちが孤立しないための問題として、従来の公共交通で何が一体どこまでカバーされてきたのかというのはちゃんと実感として捉える必要があると思います。

これだけいいアンケートがあるんだったら明日にでも結果を出すべきだと私も思います。申しわけありません、ちゃんとすべきだと思います。

というわけで、そんなふうに私自身は了解していますが、皆さんのほうからもしよろしければ、事務局の方もおっしゃっていただくと議事録をまとめる小鷹さんも非常に楽になると思いますので。

【坂本委員】 国土交通省の方のコメントですけど、私が言っているポイントはそうじゃなくて、メンバーはそれはある程度、いろいろな人が集まって話さなければいけないというのはわかるんですけど、例えば市役所の方が、出ている人が多過ぎるという。民間ではこんなにたくさんの方は出ないわけで。それと、役員の場合にはいっぱいいろいろなところから、いろいろ、あるときは国から出てきて、あるときはどこからどうと出てくるんですけど、あまり効率的でないというかね、無駄が多いという。それから書類も多過ぎる。書類、わーわーある割に、ポイントを書いてないというところがあるんですよ。だから、私なんか、初めてこれを見て、ポイントがハイライトされていないので、よくわからないですね。というのは、これを書いている人自身の頭の中がまとまっていないということの証拠だと思います。それをやっている人たちの頭というか、きちんとまとまっていないということだと思いますよね。自分のフィロソフィーがね。方針がね。この辺がお役所仕事

と言われる一つの大きなファクターじゃないかと私は思う。

それから、もう一つね、最大あるのはね、山勢さんのような方がですね、事業が成り立っていないということについて、ローカルガバメントなりね、あるいはガバメント、国土交通省もそうだけど、考えないといけないよね。それがやっぱり官僚の仕事ですよ。もうちょっと言えば政治の仕事かもしれないけど、この中に政治家はいないから、国立市長はさっき出てきて適当なこと言ってるけど、市長なんか、あんなもんなんですけど、実際はやっぱり課長さんクラスの方が考えないといけないと思う。難しいと思いますよ。難しいとは思いますが、やっぱり山勢さんが成り立つようにやっていかないとおかしいと思います。世間の常識からしておかしいと思うし、まだ国立市はましだって横浜の方がおっしゃっているのは、ああ、じゃあ日本のトータルの行政ってそんなものなのかということを知っていて、今、私、初めて勉強になって愕然としたと。私も素人で申しわけない。やっぱりね、ちょっとね、もうちょっとお役人というのがしっかりしてくれないと。しっかりしていただきたいというのが希望です。それが今日の感想です。すみません、失礼しました。

【原田委員】 もう1点いいですか。

【後藤会長】 どうぞ。

【原田委員】 タクシー事業者の私、代表で来ていますので、私が入った当時は40億人を運んでいたんですね。全国で。今、25億です。それから、私は国立でこの仕事をやり出したのは、もう何十年も前の話ですけど、人口がまだ4万人行っていませんでした。40年代の初めに3万人を超えて市になって、で、今、7万5,000弱ですけど、移送の健常者の人数も激減しています。ですから、斜陽産業と言われてもう随分長い時間がたっているんですけど、実は大赤字です。潰れているところはいっぱいあります。これはもう全部。

その中でどうやって生き残っているかっていうと、実は山勢さんと同じなんです。何も変わりません。例えば、給料はもちろん30年も上がっていない。あるいは休みだってない。今日、先ほども、連休もとれない。自分で無線、深夜もオペヤったり。跡取りですかね。清水さんも。そういう状況が実はタクシー業界なんです。乗務員の代表で組合から来ていますが、かわいそうです。

だから、実は、移動に対する評価が、山勢さんも含めて、我々全員に対して、実は昭和のオリンピック以降、だんだんと下がっているんです。まず2年ローテーションという。

運賃。それから、年に2回もあったのが、40年代に2回あったんですね。運賃改定。それもびっくりする。40%。1年間の間に40%。それから、また暮れに40%。年に倍ぐらいになった年もあるんですね。それはどうしてかといったら、そういうふうに国が育てようとしていたんです。

今まさに我々は福祉に対しては、実は国立市は考えてくれているほうです。私はもう福祉、四半世紀超えているんですよ、うちの会社。リフトつき。山勢さんのところももう10年超えていますけど。これってすごい努力なんです。私がやり出して、実は多摩地区で12社つくってもらったんです。福祉リフトつきの車両を。今残っているのは3社です。大手の日本交通もゼロです。例えばなんですけど、今、立川に。そういうのが福祉に対しては実は、あるいは福祉と移送に携わる我々運転手さん、会社を含めて、それに対する評価が低い。

ただ、私は一言だけ言っておきたいんですけど、福祉に携わる、たまには事故はありますけど、うちは四半世紀これでもうないです。ただ、タクシーのほうは、恥ずかしながら、今日、小川さんいらしていますけど、あります。ただ、重大事故まで行かないんですけど、それはもうほんとうにお恥ずかしい。だけど、福祉に携わるものは慌てちゃいけないし、実は平均速度も40キロなら40キロ出せない場合が多いんです。だから、そういう意味では、福祉に携わる仕事としては、僕は山勢さんも含めて安全だと思います。

それと、西東京で私が同じ立場で、業界で行っていますけど、もっと上げてくださって私言って、上げてもらったけど潰れました。それが実態です。ですから、どうやって山勢さんみたいな人を育てるかっていうところに、我々も育ててほしいんですけど、まずとりあえず我々よりは小さいところなので、そこをどういうふうに重点的にね、考えていただくかっていうのが僕は一番大事だろうと。これからはもう我々だけでは高齢者社会はとも、移動困難者をサービスとして提供できない。これがほとんど実態ですので、ぜひそこをどうやって育てるか。そこにはもうお金しかないですから。それだけは言っておきます。

【後藤会長】 今までの慣習から行くと、この後に山勢さんがまた締めるということだったのですが、もういいですか。

【山勢委員】 坂本さんのほうで言っていただきましたので。本来ならば私が言わんといかんことをはっきり言っていたので。

【後藤会長】 民間と、それからボランティアとの違いっていうのは、やはり大きな線

がありますので、ガバメントはそこは考えなければならぬと思います。それから、民間の問題はむしろ自家用車とかライド支援とか、シェアリングエコノミーと言われている、その流れとの関係でどう勝負するかを考えなければならぬので、労働者の健康状態を守りつつ、ぜひ経営者としては頑張っていたきたいと思います。

それでは、ガバメントのほうから何かもしあれば。関さん、どうぞ。

【関福祉交通担当課長】 事務局の関でございます。大変組織的には耳に痛いご意見をいただきましたが、やっぱりそこに目を背けてはこれからの行政が務まっていけないと、私自身は思っておりますので、今言ったように、ただ、今、我々ここに職員そろえておりますのは、冒頭、市長からもありましたとおり、交通と福祉の一体化というところで、遺憾ながらこういう行政、それぞれの組織で動いている者がセットになって、やっぱり一緒になって動くときは人も集まってくるというところなので、そのあたりはご理解いただきながら、ただ、言われたように、民間の経験のご意見とか、そういったものを我々はやっぱりこれから取り入れて、市民のために必要なものを育てていく、残していくということが一番の使命にしていかなければならぬというところがありますので、この場ではあれですが、また皆さんに個別にもいろいろなご意見をいただきながら、次に向けていきたいというふうに考えておりますので、よろしくお願いいたします。

【後藤会長】 ありがとうございます。決意表明、承りました。

それでは、本日の会議はこれで終わりとしたいと思います。第2回目ですね。

【関福祉交通担当課長】 いや、報告、その他が1つあります。そこを申しわけありません。

報告、その他事項ということで、(1)の高齢者の移動手段の確保に関する検討会、これは国のほうでやっていたいただいているものの中間取りまとめをやっていただいております。今回、資料⑥としてその概要をお配りしております。これにつきましては国交省管轄の検討会の中間取りまとめということになっておりますので、本日、国交省の運輸支局のほうから小川様に来ていただいておりますので、ご説明をしていただければと思います。小川様、よろしくお願いいたします。

【小川委員代理】 改めまして、東京運輸支局の小川と申します。よろしくお願いいたします。

高齢者の移動手段の確保に関する検討会というものを、こちら、国土交通省のほうで行っておりまして、高齢運転者による重大な交通死亡事故の相次ぐ発生や、改正道路交通法

の施行を背景に運転に不安を感じる高齢者の方が自家用車に依存しなくても生活の質を維持していくことが課題となっております。こちらは昨年11月に高齢運転者による交通事故防止対策に関する関係閣僚会議におきまして、自動車の運転に不安を感じる高齢者の移動手段の確保など、社会全体で高齢者の生活を支える体制の整備を着実に進めるという内閣総理大臣の指示がございまして、国土交通省に高齢者が移動できる環境の整備についてその方策を幅広く検討するため高齢者の移動手段の確保に関する検討会を開催しております。こちらは今年の3月から検討会を行っております、4回行って、6月30日に中間取りまとめが発表となっております。この中で、公共交通機関の活動や貨客混載等の促進、自家用有償運送の活用、許可・登録を要しない輸送の明確化、福祉行政との連携、地域における取り組みに対する支援というものがございまして、この中で福祉有償運送に関係してくるところといたしまして、まさに国立市であります、5番ですね、福祉行政との連携といったところが中間取りまとめでも出ております。

やはり先ほど清水様からもご発言があったとおり、全国的に見るとやはり交通は交通セクション、福祉は福祉セクションということで分かれて、我々も国土交通省と厚生労働省で分かれておりますが、やはり一体として話を、運営協議会とか地域公共交通会議、もしくは今後、介護保険制度における協議体というものができるということを伺っております、その協議体の中でも福祉輸送サービス、こちらの検討を行うような場を設けていただきたいということで、当然、福祉の分野から、こちら、運輸支局のほうへのご相談とか、逆に、地域公共交通会議という交通セクションの方から福祉有償運送の内容であるとか、そういったご相談、そういったものを我々運輸支局としても行っていきたく思っておりますので、相談に対応していきたいと思っておりますので、関係各所に対してこの連携の強化をお願いしているところでです。

あと、介護保険制度の移動支援サービスの明確化、普及拡大というところでありまして、資料の中間取りまとめの参考資料という横刷りのものがございまして、こちらの10ページ目が、今申し上げました協議体と協議会との連携というものがございまして。今まで別々で行っていた交通分野のものと福祉分野の協議会、これを1つにまとめるであるとか、連携を強化するとか、そういったものをお願いしているところでです。

それを1枚めくっていただきまして11ページに、訪問型サービスDというものの説明が、介護保険制度の介護予防・日常生活支援総合事業に基づいて実施される「訪問型サービスD」について、事業の対象者以外に対して支援を行う際の考え方を明確化するとともに

に、取組事例の収集・提供を行うことにより、移動支援の普及・拡大を促進していこうと考えております。

まさに神奈川県内のお話ということで、秦野市の訪問型サービスDの導入事例を紹介しております。こちらの肝となっているところといたしまして、補助の対象、これが運送の対価に当たらない、コーディネーターにかかる人件費であるとか、消耗品、通信費、車両保険料などの間接経費、こういったところを補助の対象とされているということで、こちらは登録や許可を要しない内容で、道路運送法に基づく許可とか登録を要しない範囲で行える事業ということで紹介しております。

ちょっと早口になってしまって恐縮なんですけれども、中間取りまとめということで、こちら、国土交通省として発表させていただいておりますので、今後も検討会を重ねてまいります。また運営協議会等で説明できる場がございましたら、その都度説明させていただきたいと思っておりますので、お願いいたします。

以上とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

【後藤会長】 ありがとうございます。実は、配車アプリ等の問題とか、それから配車センターをどうつくるかとか、おそらくまだまだ、あとUberなどですよ。そういったものとの関係をどうするか等は国土交通省の全体的な答申をどうするかとかかわってきますので、じかにかかわってきますので、引き続きこの会議にご出席いただくと助かります。

ということで、議事が全て終わったと思えます。

第2回の今年度の会議日程に関しては、事務局のほうからお願いします。

【関福祉交通担当課長】 ありがとうございます。長時間のご議論をありがとうございました。

次回についてなのですけれども、やはり今まで、今日の議論にもありましたとおり、目的の明確化といったところを事務局としてももう少しきちんと考えていきたいと思っておりますので、皆様にもそれぞれ、大変申しわけありませんが個別にいろいろなご意見をいただきながら、次回のテーマ、それから資料などをご用意させていただきたいと、そのように考えております。

次回の開催日程でございますが、今年度、29年度内にもう一度、開催を予定させていただいております。この年度内の開催日程につきましては、もう一度、委員の皆様と改めてご調整をいただきまして開催通知という形でご連絡をさせていただければと思えます。

なかなか、今日のご意見にもありました、決めるのが時間がかかるというところで大変恐縮ですが、次回の会議は今年度、平成29年度内にもう一度開催をさせていただきたいので、改めて調整をさせていただければと思っております。なにとぞよろしく願いいたします。

以上でございます。

【後藤会長】 ありがとうございました。それでは、今日の会議はこれで終わりしたいと思います。長時間ほんとうにすばらしい議論、ディスカッションをありがとうございました。これからちゃんと生かしていきますので、よろしく願いいたします。

— 了 —