

国立市福祉有償運送運営協議会

(第2回 平成30年2月26日)



会 議 録

会 議 名	第2回国立市福祉有償運送運営協議会	
日 時	平成30年2月26日(月) 午前10時から12時	
場 所	国立市役所 1階 東臨時事務室	
出 席 者	委 員	後藤玲子・大川潤一・原田弘司・山勢孝文・山田かよ子・坂本由光 代理出席：中里寿雄・小野寺直人・石山典代
	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	清水光司	
議 題	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 福祉交通に関する市の取組方針について</li> <li>2. 福祉交通需要調査について</li> <li>3. 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	9名	
配 付 資 料	資料① 福祉交通に関する市の取組方針(案) 資料② 国立市内の福祉的交通の運賃比較表 資料③ 多摩地域における福祉有償運送事業に関わる補助金調査結果表	

平成29年度第2回国立市福祉有償運送運営協議会

平成30年2月26日

【後藤会長】 おはようございます。一橋大学の後藤玲子です。本日は、司会を務めさせていただきます。

それでは、今日は、平成29年度第2回国立市福祉有償運送運営協議会の開催となります。

前回、第1回目、8月の30日でしたっけ、にお集まりいただいたとき、非常に活発な、熱心な議論がなされて、それが議事録になって今、公開されていると思います。市民の皆さんの反響等を踏まえ、本日は、事務局のほうからかなり詳細な資料を用意していただきました。それから、第1回目にはお休みでしたあゆみ会の方たちもしっかり来ていただいて、本日は清水さんだけがお休み、後ほど出欠を確認いただきますけれども、そういう状況ですので、前回にも増して、活発な議論を皆様、よろしくお願いいたします。

それでは、事務局のほうから、本日の委員の出席状況に関して、改めてご確認ください。

【関福祉総務課長】 皆さん、おはようございます。事務局の福祉総務課長の関でございます。第2回目の福祉有償運送運営協議会に皆様ご出席いただきまして、ありがとうございます。

まずは、事務局より、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、運営協議会は委員の過半数の出席によって開催をするということになっております。本日は、委員10人中、先ほどありましたが、多摩交通の清水委員がお休みということになっておりますが、そのほか、代理出席の方も含めまして、9名の委員の方に後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。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。

それでは、次に、資料の確認、それから会議運営上の確認事項につきまして、事務局よりお願いいたします。

【関福祉総務課長】 ありがとうございます。事務局の関でございます。

それでは、本日の配付資料についてまずご説明いたします。本日お手元にお配りしておりますのは、本日の第2回運営協議会の次第が1部、1枚の紙でございます。それから、

資料①というのが上の右側にあるA4縦のものですが、福祉交通に関する市の取組方針（案）というものが1部でございます。資料①でございます。それから、A4の横、両面で、右上に資料②となっておりますが、国立市内の福祉的交通の運賃比較表が1部でございます。それから、資料③がA3の両面になります。大きい紙となりますが、これも右上に資料③となっておりますが、多摩地域における福祉有償運送事業に関わる補助金調査の結果表をお配りさせていただいております。

本日の配付資料については以上でございます。不足等ありましたら、事務局のほうまでお申し付けいただければと思います。よろしくお願いいたします。

続きまして、会議を開催するに当たり、会議運営上の確認事項につい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、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。発言される方は、氏名を述べてからお話しくださいますようお願いいたします。また、発言を正確に記録するため、必ずマイクにてご発言をお願いいたします。

傍聴の方にご連絡をいたします。傍聴される方には、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規定となっておりますので、よろしくお願いいたします。

事務局からは以上でございます。

【後藤会長】 どうもありがとうございました。

それでは、内容に入りたいのですが、やはり、できましたら、その前に一人一人ちょっとお名前だけご紹介をお願いできますでしょうか。簡単に前回のご感想をつけ加えても結構ですが、少し短目をお願いいたします。それでは、まず、横の副会長から。

【大川副会長】 副会長をしております国立市役所地域包括ケア健康福祉部地域包括ケア推進担当課長の大川です。よろしくお願いいたします。

【坂本委員】 民間からまいりました坂本由光と申します。今回は非常に勉強になりました。今回も有意義な議論ができればなと思います。よろしくお願いいたします。

【山勢委員】 NPO法人くにたちさくら会代表、山勢です。よろしくお願いいたします。

【石山委員代理】 本日は清水弘子の代理でまいりました、かながわ福祉移動サービスネットワーク事務局の石山と申します。よろしくお願いいたします。

【山田委員】 NPOくにたち・あゆみの山田かよ子と申します。よろしくお願いいたします。

【北島】 同じく北島孝子と言います。よろしくお願いします。

【中里委員代理】 三多摩労働組合、タクシー会社ですね、副会長をやっています中里です。よろしくお願いいたします。

【小野寺委員代理】 東京運輸支局の小野寺と申します。今日は、委員の柳瀬の代理で出席させていただいております。よろしくお願いいたします。

【原田委員】 銀星交通の原田でございます。会長が冒頭に前回の感想ということで、一番最初が、これは、ここにいらっしゃいますけど、山勢さんと山田さんも参加した、この福祉有償運送による懇談会というのが平成12年にありまして、今の市長が福祉部長で、山勢さんがいろいろと、いろいろあったモリナガさんが課長で、いろいろ苦労されたのをすごく思い出しました。それからもう12年ですけれども、そのときはまだ福祉有償輸送というのが、実際には、一番最初はまだ、認可されたのがたしか平成12年の4月ぐらいが初めだったと思うんですけど、それから12年たったということで、比較的、できたところが、ほかの地域ではNPO団体がなくなったりいろいろしていますけど、頑張ってる山勢さん、あるいは山田さん、新しくまだ、今度3年目になるんですかね、頑張っているんじゃないかなと思います。

以上でございます。

【後藤会長】 皆さん、どうもありがとうございました。

私自身も福祉有償運送事業は、現在、タクシー、それから介護タクシー、民間緊急輸送、それらと並んで独自の意義を持つものであり、今、原田さんがおっしゃってくださったように、民間のタクシーとも共存する独自の発展の仕方があるというふうに深く信じております。この会議がそれを実現する場となればというふうに思っています。それでは、よろしくお願いします。

まず、議題の1つ目から、どうぞ、関課長、よろしくお願いします。

【関福祉総務課長】 それでは、改めまして、事務局の関でございます。次第の1の資料確認が終わりましたので、2の議題の(1)福祉交通に関する市の取組方針についてということでご説明をさせていただきます。

それでは、資料について、事務局の小鷹よりご説明させていただきます。よろしくお願いいたします。

【事務局(小鷹)】 事務局の小鷹です。では、資料の説明と本日の議題について、順に説明をいたしたいと思っております。

まず、資料①をお開きください。福祉交通に関する市の取組方針（案）と書いてあるものになります。こちらは、前回の会議や後藤会長、あと山勢さんなどと協議する中で、市において取り組みが進んでいないものや新しく取り組む必要があると考えているものを大きく分けて3つ出させていただきました。

1つ目が、福祉有償運送に関する行政側の周知が不足していること、それによって市民の方の理解が進んでいないこと、これがまず1点。次に、福祉有償運送にかかわる人材、担い手の不足ということでして、現在、NPOさんは、くにたちさくら会さんとくにたち・あゆみさんの2つになっていますけれども、どちらもドライバーさんが不足しているということで、こちらに関しても、市のほうで何か手を打たなければいけないということになります。3点目、安定的な福祉交通システムの不存在といえますか、ないことということでは。現在、いろんな福祉交通があるわけですが、こちらを市が統括しているわけではないので、なかなかうまく組み合わせて市民の方に提供できていないということで、こういったところについて、市がもう少し指針であったり、そういったものを示す必要があるのではないかというところを市のほうでは考えております。それぞれについて、すぐに取り組めるもの、一、二年かけて取り組むもの、5年程度の長期計画をもって取り組むものということで優先度をつけまして、下に取組方針案を示させていただいております。

まず、1点目の行政の理解の不足と市民への周知不足でありますけれども、まず、1点目としまして、行政の高齢・しょうがい窓口の職員、担当者が交通の知識が不足しているということで、なかなか交通の知識がないことで、うまく福祉交通のご案内を市民の方にできないというところは市でも認識しているところです。これにつきまして、取り組み案としましては、もう既に始めてはいるんですけれども、福祉交通に関する庁内研修というものをやっております、これをより充実させるという取り組みをさせていただく予定です。今までこの庁内研修は3回実施させていただいておりますけれども、窓口がある職員全員いきなり来て説明というのはなかなかできないものですから、継続的に実施させていただく予定です。こちらは、取り組み時期としましては、すぐに取り組めるといえますか、既に取り組んでいるものになります。

2点目の福祉有償運送に対する介護保険事業所の認知度の低さということで、こちらは、ケアマネさんであったり、そういった介護サービスをマネジメントする事業所さんが、福祉有償運送のことを知らなければ、要介護の方であったり、そういった方が利用促進できないということですので、こちらについて取り組みをさせていただいております。取り組

み案のご説明をいたしますと、以前ケアマネ事業所さんにアンケートを行いまして、福祉有償運送を知っていますかというアンケートをとらせていただきましたところ、認知度82.3%ということでした。本来100%であるべきところが82.3%しかないのは、やはり、市の周知が不足しているということになります。こちらは、介護保険の介護事業所連絡会というものが定期的にかかれておりまして、こちらに定期的には福祉有償運送の説明を行いまして、適切なサービスにつなげたいなというふうに考えております。こちらは、一度、全体会のほうに出席をさせていただきますと、福祉有償運送のご説明をさせていただきます。今後、引き続き、その中にありますケアマネ部会等において、福祉有償運送の周知をしていきたいなというふうに考えております。

次に3点目、市民が移動手段を選択する際に、十分な情報提供が行われていない。移動手段ごとに、料金の比較表などが整備されていないということでございます。こちらは、移動手段といいましても、タクシーであったり、介護タクシーであったり、福祉有償運送であったり、いろいろな交通がございます、1点目の窓口担当者に交通の知識が不足しているということにも絡むところなんです、十分に適切なサービスをご紹介できていないと、また、市民の方が選べる環境にないということが問題というふうに考えておりまして、取り組みとしまして、窓口研修、職員の研修も当然必要なので、No.1と並行して進めるところなんですけれども、本日、資料②としてお配りしました国立市内の福祉的交通の運賃比較表というものを、こちらは暫定版ということになるんですけれども、本日、お配りをさせていただいております。もう少し具体的な事業所さんのお名前等を入れて窓口のほうに掲示したり、市民の方にわかりやすいように配布できたらなというふうに考えております。

資料②の説明を少し先にさせていただきます。市内には、福祉交通と呼ばれるものは、大まかに分けて5点ほどあるかなというふうに考えております。まず、1番目としましてはタクシーさんですね。これは、タクシーは誰でも乗れるわけなんですけれども、リフト付タクシーというものもありますし、足が悪い方なんかは、ご自身の足としてタクシーさんをお使いになる方も多いかなというふうに考えています。

2点目としまして、福祉有償運送、こちらのところ、こちらは、タクシーさんは誰でも利用できるということが書いてありますが、福祉有償運送は、事前に会員登録が必要ということになります。いきなり電話していきなり利用できるわけではないですよというのをわかりやすく説明できたらなというふうに考えております。会員制の有償ボランテ

ィア輸送でございまして、要介護の方であったり、障害をお持ちの方などが利用できます。

3点目が介護タクシー。これは、本来、介護タクシーという名前ではないんですけども、一般的には介護タクシーと呼ばれているものになりまして、福祉限定タクシーという言い方が正しいかなというふうに思います。対象の方であれば誰でも利用できるということとして、対象の方としましては、要介護の方や障害をお持ちの方ということになります。介護という名前がついていますが、必ずしも介護保険が利用できるとは限らないということになります。ただし、介護保険が利用できる場合は自己負担額が軽減されるという制度になっております。

次の④です。訪問ヘルパーによる有償運送ということとして、こちらは、介護保険の通院等乗降介助という科目を使って行われている有償運送になります。介護保険事業所が3番の介護タクシーの許可を取得しまして、要介護の方のケアプランに基づいて訪問ヘルパーの方が運転する自家用車で病院の通院や役所への移送、日常生活の買い物等に利用できるものになります。こちらは介護保険が使えますが、当然ながら、介護保険を使いますと、点数を消費するというところで、利用ごとに97単位からと書いてありますが、深夜料金だったり、夜間料金ですと少し増えるということになります。

最後の民間救急というところになりまして、こちらは対象の方であれば誰でも利用できると書いてあるんですが、③の介護タクシーの中の1つの形態になります。東京消防庁が介護タクシーの事業所の中から特別に認定した民間による救急車ということになります。救急車なんですが、医療行為はできませんが、ストレッチャーのまま乗車ができて、携帯酸素や点滴など医療資機材を積んでいるということで、主に病院への入院、病院からの退院、病院間の転院などで利用されています。

これらを料金比較した表が下の表になりまして、タクシーは一応リフト付で考えております。福祉有償運送Aというところがさくら会さん、福祉有償運送Bがあゆみさんということになります。下、介護タクシー、訪問ヘルパーによる有償運送、民間救急ということとして、民間救急はいろいろあるんですけども、とりあえずわかりやすいように定額のところを選びました。訪問ヘルパーによる有償運送に書かれておりますとおり、介護単位、介護点数を使用いたします。その上で、訪問ヘルパーのところだけ2段書きになっておりまして、上段がかかる総額、括弧内がそのうち自己負担額ということで、介護保険を使って自己負担額は括弧内の金額ですが、介護点数を使うので、総額としては上の金額がかかっていますよというような内容になっております。

裏面にいつていただきまして、裏面はちょっとわかりやすいようにという、わかりやすいですかね、わかりやすいようにグラフで書かせていただいたんですが、市民の方に周知する際は、グラフまでは必要ないかなと思うんですけども、一応書かせていただいております。一番下の表は、大体、国立市役所から府中にある多摩総合医療センターまで行きますと、各移動手段でこれぐらいかかりますよというような表を書かせていただきました。一応、こういったものを利用して、市民の方がどういう移送手段を使うというのを自主的に選べるような状況を整えたいなというふうに考えております。

No.3については、済みません、ちょっと長くなりましたが以上になります。

資料1のページをめくっていただきまして、次がNo.4になります。福祉有償運送に対する市民の認知度の低さということで、こちらは、市の周知不足というところもあるんですけども、福祉有償運送の事業者さんが今2社で、ドライバーさんも基本的には2人といったところで、供給側と求めている方のバランスをとりながら周知を進めたいなというふうに考えております。市が、例えば、タクシーよりお安い移送手段がありますよと広報とかで出すと、NPOさん、団体さんがパンクしてしまうおそれもありますので、そういったところは供給を増やすということとバランスをとりながら進めたいなというふうに考えています。

それに関連しまして②というところで、福祉有償運送に関する人材・担い手の不足というところになります。こちらは1点だけなんですけれども、福祉有償運送の事業を継続・拡大するための人材がないということでございます。こちらは、行政としては、ボランティアセンターと連携して人材の確保を進めたり、市による有償運転ボランティアの募集、こういったものを行うことが考えられると思います。市が今行っている支援としましては、有償運送をドライバーになる方への講習があるんですけども、他団体で講習を受ける場合に、その講習費を補助するという制度を市のほうではつくっております。

③の安定的な福祉交通システムがないことということで、No.1としましては、まず、しょうがいしゃ支援課等のほうで行っているんですけども、リフトカー事業、リフト付タクシー補助事業、タクシー券が利用者にとって使いやすいものになっていないということでして、こちらにつきましては、取り組みとしましては、まず、リフトカー事業については定期的に行っているんですけども、利用者アンケートや利用者懇談会を行って、こういった運行方法がいいのかというのを検討を行いたいというところになります。リフト付タクシー事業は、一般のタクシー事業の事業者さんにリフト付タクシーを整備していただ

いて、それに対して補助を行っているというところですので、4条許可事業者というのはタクシー事業者さんのことなんですが、タクシー事業者さんをお願いしております。こちらは、全体的な話としまして、市で運行実態を調査する必要があるのかなということで、改善が必要と認められれば、市の権限内で必要な指導を行いたいというふうに考えています。

No.2、福祉有償運送事業者に対する補助が少ないのではないかというお話がございました。これにつきましては、多摩の自治体に調査を実施させていただきまして、そちらが資料③になります。内容としましては、各自治体にまず福祉有償運送の事業者数が何団体あるか、それに対して補助金を出しているか、出している場合はその算定基準は何でしょうかということになります。また、その算定基準において、補助を行っている団体が何団体あるか、その団体がどれくらい運行していて、補助金を幾らうけとっているのかといったことを調査させていただきました。こちらについてはあくまでデータということになりまして、今後、では、その団体さんはどういう事業規模なのかというところを追跡調査したいというふうに考えておりますので、現在は調査の途中というところなんですけれども、一応、こういうような形で各自治体、補助金を支出しているというところがございます。市としましては、この調査は行いましたけれども、今後、他市でうまく補助しているようなところがあれば、その補助制度を参考にさせていただいて、補助金の制度変更も考えなければいけないなというところなんですけれども、予算措置が必要になるため、もし、補助金の制度を変更するとしても、これは31年度からになるかなというふうに考えております。

2枚目にいっていただきまして、No.3、訪問型サービスDが未実施であるということで、これは、済みません、訪問型サービスDの詳しい内容を書かせていただいているんですけども、介護保険の中の介護予防事業というところで、移送サービスの事業に対して補助を出しますよというのが国から示されていまして、国立市はまだそれに手を挙げていないんですけども、今後、導入について検討していきたいなというふうに考えています。

最後、4番、市に明確な交通デザインの素案がないということで、前回の会議で委員の方から、市がどういうふうに考えているか見えてこないよという話があったので、市としては、運営協議会の中で議論していこうかなというふうに考えていたんですが、先にデザイン案があったほうがいいというご意見でしたので、今後示していく予定にさせていただいております。その中で、やはり、需給予測というところが必要になりまして、こ

れは、議題の2にもございますが、需要予測というところを後藤先生の研究室と連携して行っていきたいなというふうに考えております。

最後に、ちょっと図を描かせていただきましたが、行政として、福祉交通の検討システム、検討システムといいますか、会議体が幾つかありまして、それをどういうふうにつないでいくかというところを書かせていただきました。まず、庁内には福祉交通の庁内連絡会というものがございまして、施策の立案であったり、庁内の調整につきましては、庁内連絡会において行いたいなというふうに考えております。その中で、福祉有償運送にかかわる施策に関しては、福祉有償運送の運営協議会に、地域公共交通会議にかかわる内容であれば、地域公共交通会議のほうに提案を行います。それぞれの会議に決まったことを報告というようなところを考えているところです。また、市民ワークショップというものを今後設けさせていただきまして、市民の方のご提案であったり、こういったものが必要じゃないかというような吸い上げを市民ワークショップにて行いたいというふうに考えております。

駆け足になりましたが、資料の説明と議題の説明をさせていただきました。以上になります。

【後藤会長】 どうもありがとうございました。大学の授業でいえば、半年分の講義をまとめて1時間の間にやってしまうような、盛りだくさんの非常に貴重な資料をいただきました。自由にいろいろご質問点やコメント点、ご意見等が、今まだ未整理の形で持たれていると思いますが、できるだけ皆さんのコメント、質問を大事に記録していきたいというふうに思っていますので、どうぞ、ほかの人たちのご発言を参照しながら、ぜひ、ご自分の意見を遠慮なくこの場で述べていただきたいというふうに思っています。

最初に、皆さんがまとめている間におしゃべりを少ししますと、私自身は、やはり、国立の福祉有償運送事業の取り組みというものは、全国に先駆けて、歴史的に由緒のある、すばらしい自発的な活動であるというふうに思っています。今まで、日本の戦後の福祉国家というのは、平均的な人々が、平均的に就労して、平均的に退職をして、そして平均的に福祉の自分自身も拠出をし、またそれに見合うような供給を受給するという、そういう図を描いてきたと思います。それに対して、やはり、それだけではない、平均的ということでは押さえることのできない、カバーすることのできないさまざまなニーズが現実の我々の日常の場にはあるということが一番知っているのは市民の方たちであり、それから、市町村レベルの行政区であると思っています。だから、国のレベルで、今日も国土交通省

関係の運輸局の方も来ていただいてありがとうございます。これ自体は日本国で共通の事業であるわけなんですけれども、でも、その詳細に関しては、さっき言ったような平均像しか国のレベルでは描かれていない、それを市町村のレベルでどんなふうに具体化するかというを行うのがこの場です。ですから、今、まとめていただいたそれぞれの論点に関して、ある部分は国土交通省の抽象的な文言を具体化する、そういう作業をすることになるし、ある部分はその抽象的な文言自体の改革も要請することにもなるかもしれないですということを含みつつ、国立市から何を発信していけるのかという立場でさまざまな角度からご検討いただき、ご発言いただくと幸いです。

それでは、調査のほうの話を先にしますか、それとも今のところから……。

【関福祉総務課長】　　じゃ、調査の関係、議題の（２）のほうも引き続きご説明をさせていただきます。

それでは、議題の（２）福祉交通の需要調査についてでございます。先ほど小鷹のほうからご説明させていただきましたとおり、市では来年度から福祉交通の需要調査については実施したいと考えておりました、来年度予算案に必要な予算を計上し、現在、今日から始まっておりますが、３月の国立市議会のほうでこれから審議に入るといったところでございます。

郵送の調査や聞き取り調査等によって、交通手段に困っている方の現状、それから具体的な需要の掘り起こしを行いたいと、そのように考えているところでございます。

実施方法や調査内容につきましては、現在、後藤会長と協議中ではございますが、実効性のある施策に結びつけるために、意義のある調査にしたいと考えているというところでございます。

これは、これからどのように来年度行っていくという作業になりますので、事務局からの説明は以上となりますが、これに関しては、後藤先生の研究室、それから、後藤先生のほうにもご協力をいただく調査となっておりますので、もし、後藤先生のほうからこの調査について何か補足があればいただければと思いますので、よろしく願いいたします。

【後藤会長】　　ありがとうございました。一応、事務局のほうから伝えるべき内容を一通り伝えていただいたので、残りの予定されている１時間ちょいは自由に使えるということです。ちょっと、ウェルビーイングの観点からいうと体はしんどいかもかもしれません。途中でお疲れになったら、手を挙げて、休息をとるようにいたします。

ということで、調査も含めて全体に関して、今日挙げていただいた議題について、大き

く論点としては3つほどあると思いますので、それを順番に議論していければというふうに思います。調査はそのうちの1つといたします。

まず、もう一度資料①のほうに戻って、エクセル表で書いていただいたNo.1の問題から確認していきたいと思います。先ほど事務局のほうのご説明で、庁内研修を実施して、充実させていただき、さらに介護事業所連絡会等を通じて介護マネジメントに対する説明も周知させていただいたというお話を聞きましたが、皆さん、もう一つの資料②で、料金表、それから他の事業との比較を見つつ、これだけ複雑な地図を果たしてどれだけ市民の人たちに伝えられているのか、かなりいろいろ難しそうなお面もあり、そうすると、何をあと、どのように工夫していったらよいのか、お気づきの点等を自由に話していただければというふうに思います。全員にマイクを回していると少し時間が足りなくなるおそれがあるので、恐れ入りますが、まず、何か気づいたことがある方、挙手をお願いします。

【山勢委員】　くにたちさくら会の山勢です。ちょうどここに、2005年セダン特区要請書というのがあります。これは、前上原市長に出したものです。何が邪魔しているかということ、この福祉有償運送に関しては福祉車両を使わなければいけないと、当然、うちの利用者の方も言われるんですけど、山勢さん、半分ぐらい市役所から出してもらってるんでしょう、いや、当然ゼロですよと、じゃ、赤字でしょうと、でも、やらなきゃいけないですという話をしたことがあります。皆さん、利用している方というのは、自分のげたを人に譲ることができないといったら変ですけど、当然広げてあげようとしても、自分のげたがなくなるものですから誰にも紹介できないと。自分の時間に誰かが割り込んできたらできなくなると。

今の現状というならば、ここら辺で特におもしろいのが、このごろのここ1カ月、2カ月の話なんですけど、新しく会員になられた方というのは、障害児のお母さんが多いです。これは何なのかといったら、市役所にもお話ししているんですけど、国立暮らしの便利帳の中で、障害のほうにはタクシー事業者及びNPOの事業所の名前が載っているんですけど、高齢者のところがない。当然、障害児のお母さんというのは、30代、40代、インターネットを駆使して一生懸命やってくると。タクシーの事業者さんがおられるのでちょっと言いにくいんですけど、お母さんと子供さんだったら別料金とか何か意味のわからないことを言われて断られちゃうと。

これは、本来ならば市役所が話すことなんですけど、全てに通じているというのは、市役所がほんとうに明確なビジョンを持ってきているのか。これ直近です。先週土曜日に、

ある人が携帯電話を忘れて、国立市役所の警備員室に電話されて、くにたちさくら会の電話番号を教えてください、銀星交通じゃだめですかと、タクシーではだめですかと。いやいや、尋ねているのは、NPOのくにたちさくら会を尋ねているんだけど、頭にきて切っちゃったわと。これでも周知の徹底があるのか。利用者というのは、そこに座っている方は当然知っていると思う部分で質問をしに行く。当初、私の一番最初、入会申込書をいただいで帰ってくるのに1時間だったのが、今は1時間半から2時間になっています。市役所本来が説明しなければいけないことを私に尋ねてくる方は非常に多いです。

市役所の中でも、当然、4条と79条の区別化というのはできていると市民は思っていますけど、いまだできていないと思います。これは、勝手に自分たちで4条の事業者を入れたと、4条の事業者を入れることによってどういうことになるというのは前から言っているにもかかわらず、暴走されてしまった。いろいろ今までこうやって地域福祉交通のこれからとか、私たちも、原田さんもこれには出席していただいているけど、いろんなことをやっています。当然、かながわのネットもこのときはまだカワサキさんが代表だった。来ていただいて、いろんなことをやっていますけど、市の取り組みというのが後から後からで、どこからどこまでやるのかというのが全く検討がつかないです。

これで、私が何を言いたいのかというのは、市民が参加することを極力拒んだような状態になっていたんで、これから先というのは、どういうふうな協力をするのかというのがまず見えない。行政が今まで言われていた、実績がない実績がないと言われていたけど、逆に、くにたちさくら会は実績を積んできたけど、行政がやっていなかったという実績をずっと積んできているんで、これから先どういうふうにするのか。せっかく前回坂本さんが一生懸命発言していただいて、これは投入すべきだと言われた補助金のことも何も出てこない。これはもう首くるしかない。

今の委員さんたちの、委員さんたちというのは、このときはおられなかったけど、原田さんが言われるように、前はほんとしぶといような、いろんな嫌がらせを受けたこともあります。いろいろ、継続にしても、やれこうだあれこうだとか言われてやったこともありますけど、今にしてみれば、さっき大川さんがタクシー券を触っておられましたけど、うちよりも下に書いてあるというのは、うちよりも後に登録された団体ですけど、団体を増やすばっかで傷口を広げても、使いものにならない団体を広げてもどうしようもないというのは前から言っている。もうちょっと自分たちで、タクシーも、福祉有償も、有償運送も、全てを備えてから、今度は勉強するために、地域公共交通会議と福祉有償運送会議は

兼ねてできるんでないですかって、これも提言してきましたけど、いや、だめだと。

誰がどういうふうに悩んでいるのかというのは、これは微妙なところというのはいろいろあると思うんですけど、自分たちでできるところできないところ、極論を言うならば、私たちの場合というのは、さっき言われたようにパンクするんですけど、じゃ、これ、補助金入ってくればパンクしないじゃないかというのがあります。人雇えるんだからと。当然、お父さん、お母さんが病院に通うのに福祉車両だったんだけど、死んじゃったからちよっと手伝ってもいいよという方も何人も電話されてきたことはあります。

福祉車両でなければいけない。じゃ、福祉車両が何が偉いのかというのが出てきますよね。福祉車両の改造をするところからはっきり言われちゃったんですけど、福祉車両の安全の基準というのはありませんと言われました。安全基準がないらしいです。何キロでぶつかって、何メートル前にシートベルトが伸びるとか、その基準がないと言われました。私たちもここにも張ってあるんですけども、毎回福祉の博覧会に行っています。毎年、新しい情報とか何かを仕入れるという勉強は最低限やってきているつもりなんですけれども、年々変わっていきなきゃいけないところなのに、変わりというのが、変わりというよりも、まず考え方がないものだから、どういうふうにされたいのかというのがないです。福祉有償をただ持っていくんだっただらば、それは当然、26市の運営者協議会で言われたことなんですけど、福祉有償運送というか、NPOは市とか都から補助金をいただいているからタクシーの半分にした。うちはいただいてなかった。当然、今も微々たるものをいただいているけど、到底、焼け石に水です。この状態でどういうふうになるのか。

これも他市のことを言っただけじゃないと思うけど、調布は、病院自体が福祉有償とタクシー、それと民間救急と介護タクシーと全部パンフレットを置いているところがあります。私は、これもきのう、今日言い始めたことではなくて、何年も前からやっているけど、この価格表も、意味がわからない価格表の表示になっている。でも、選ぶのは利用者だと思うので、利用者に明確なことを出さなきゃいけないし、85%もさっき認知していると出ていたんですけど、85%じゃない、何%だったかな、82.3%、こんな認知しているわけではないですよ。多分、10%認知していればいいんじゃないですかね。これ、不認知が83%ぐらいだと思いますけど、実際、私たちが事業所を回ってみて、何やってんのと言われることがやっぱり多いです。一番最初に私たちがこの団体を立ち上げて、最初、福祉有償運送でやったときに、民生委員に足がかりを持ちましたけど、民生委員と時間を合わせて会議をさせてあげると言われたけど立ち消えのままです。原田さんもお存じのように、何回

も会議をやっても途中で立ち消えちゃいます。何年か前のてこネットという団体がいたときの、平成22年ですね、これなんかも全然途中で立ち消えちゃった。では、なぜ、てこネットが撤退したのかとか、そこら辺の部分というのはどういうふうに考えられているのか。大体、民間としてみれば、失敗したときにみんな考えるんです。なぜ撤退したのか、なぜ潰れたのか。

ただただ市役所は無責任に今後増えることを望みますとかなんか平気で言われるけど、絶対増えないし、市民の財産と健康をむしばみながらやっているというのが現状だと思います。ちょっと厳しい意見ですけど、今の状態ではただ単に増やそうと思うんだったら緩和してもらおう、それしか方法はないと思います。条件の緩和、補助金の緩和、この間言った責任と権限を渡してくれと。

関東運輸局さんもお存じでしょうけど、ここに入会申込書を持ってきているけど、何で福祉有償だけ、ここまで病状とかいろんなことを書かなければいけないのか。これによって何がどうなるのかというのをもうちょっとここまでやるんだったらば、大川さんがおられて、大川さんのところは頑張っているいろいろな情報を流していただけているけど、障害課に関しては、いや、本人の守秘義務ですからと言って、情報を流さないと言ったら変ですけど、本人から聞いてくださいって。いやいや、何か困っているからやるんでしょって。でも、そこら辺の部分というのも、何ていうか、守秘義務ではなくて、秘密にして投げちゃう、これは違うでしょうということの状態というのが、高齢者と地域包括とは話ができるけど、障害のところというのは全く話をせずに投げてくるということのも問題の1つだと思います。

長くなりましたけど、ただただ緩和してもらえれば大丈夫だと思います。この問題点というのは、もうそれでほとんど解消できてしまうと思います。

【後藤会長】 条件の緩和というのをもうちょっと。

【山勢委員】 条件の緩和というのは、さっきも言いましたように、一番最初、私たちはセダン型でやろうとしてました。セダン車両と福祉車両の差というのは大きいんです。セダンだったら、150万出せばいいセダン型の車があるんだけど、これに福祉車両の装備をすれば軽く50万はアップしてしまいます。スロープだったら、今度は上下に上がる推進装置がついているので、故障だのいろんな部分が出てきます。なぜ、セダン型を認めない、もしくは、福祉車両になっても、乗用タイプであることとかいろんな条件が出てきますけど、これほどのものを持って、なおかつ、補助も何もなくて、タクシー

のおおむね2分の1。この間まで2分の1以下を連呼していましたから。これは議事録にも載っているから、なぜ2分の1以下だったのかということも出てくると思います。

【後藤会長】 ありがとうございます。幾つか論点が含まれていたと思いますので、軽く整理をいたします。

まず、市民の代表の坂本さんに、非常に責任が一番集中してしまっているようで少し気が引けるんですけども、やはり、普通の我々市民が福祉有償輸送事業というのはどういうものかということを理解するためには、一体どういう情報のつくり方、それから、情報の流し方をしたらよいかというのが1つの論点としてあったと思います。先ほど事務局のほうから、以前に比べるとかなり研修を進めてくださったということではあるのですが、例えば、市の広報の高齢者の箇所に福祉有償輸送の紹介がまだ載っていないというような指摘が今ありました。だから、30代、40代のインターネット世代はアクセスできるけれども、インターネットを使わない人々にはまだまだわかりにくいと。それで、先ほど、説明するのに1時間以上かかるということも、これも少しびっくりする状況で、おそらく、初めて電話をかけてくる人、さくら会やあゆみ会に電話をかけていく人は、一体、福祉有償輸送というのが、タクシーと比べて、あるいはほかの何かサービスと比べて、何がどう違って、自分たちにとってどんな利益があり、またどんな義務があるのかというのが話からわからないので、聞いてしまうと。そうすると、その説明をしなければならない、これはかなり普通の事業として考えた場合には、情報提供という、1時間半だかの情報提供をするそのコストというのは非常に大きいはずですね。だから、実際にはたくさん福祉交通に関する選択肢があるはずなんだけれども、たくさんある選択肢を束ねてもう少しわかりやすく説明することを個々の事業所に委ねないで、その手前で行うためにはどうしたらいいのかということが、いまだに課題になっているということが1つ論点として挙げられたと思います。

もう一つは、供給の問題として、先ほど②番のNo.1として挙げられた福祉有償輸送に関する人材、ドライバーたちですね、供給者の不足ということが挙げられている。だから、市の事務局としては、あまり宣伝してしまうと、供給者がいないのにうまくサービスが回らないのではないかとというブレーキがどこか働いてしまうと、それは非常にわかるのですが、やはり、供給を増やすためには、そのための環境整備が必要で、具体的に今、山勢さんのほうから例示されたのが、1つは、車両の問題であると。それから、福祉有償輸送の利用者を考えた場合、例えば、高齢者なんかは、むしろ、大きな福祉車両よりもセダン型

のほうが乗りやすい可能性は確かにありますね、荷物なんかをトランクに入れていただいて。だから、そうすると、セダン型で供給するドライバーたち、そういう人たちを例えば既存のさくら会、あるいはあゆみ会のほうで雇用して、供給のほうをもう少し増やす、充実させるということがあり得るのではないかと。ただし、そのときには、やはり、NPO法人として、先ほど言った情報提供なんかも含めて十分なコストをちゃんとカバーされる必要があり、やはり、NPOというのは、ノンプロフィットではなくて、ノット・フォー・プロフィットにすぎないので、利益を第一としているわけではなく、あくまでも福祉交通を目的とするのではあるけれども、でも、そこで働く人たちが十分な賃金を得ないと、それは生活がやっていけない。だから、2番目に挙げられた条件としては、普通のタクシーの2分の1以下という規定を置くのであれば、それでもやっていけるような、供給側が続けていけるような、そういう補助金システムをもう少し充実させる必要があるということであったと思うんです。そうでないと、おそらく、山勢さんにしても、仲間のドライバーを募ることが、どうしても二の足を踏むようなことになってしまいかねない。だから、今、お話しいただいたのは、潜在的に福祉有償輸送事業をやってもよいというようなドライバーたちは何人かいるんだけれども、それによってきちんと費用が補填されるのか、事業を回っていくだけの収入を得られるのか、その不安がいまだに存在するということがあったと思います。

4条と79条とかというのをぱっと言われるとなかなか普通はついていけないんですけども、簡単に確認すると、先ほどお配りいただいた資料②の中で、交通手段がずらっとありますけれども、タクシーは4条ですね。福祉有償輸送は79条ですね。介護タクシーは4条ですね。それから、訪問ヘルパーは4条のいわゆるぶら下がりと言われるものですね。それから、民間救急はもちろん4条ですね。だから、今までは緑ナンバーと言われる4条でいろいろな公共交通の事業というのが回っていたんだけれども、それだけでは足りないさまざまなニーズに応えるために79条というものが新たにつくられ、それが福祉有償輸送を支える法的な根拠となっているわけだと。じゃ、具体的に何がどう違うかと言えば、福祉有償輸送のほうはNPO、あるいは地方自治体が直接運営しながらドライバーたちの生活をちゃんと保障しつつ、利用者たちの利用サービスが充実するように、そういう配慮を自治体が責任を持って行うというところが、おそらく79条の一番大事なところであったかと思います。

私たちもそうですけれども、私もヘビータクシーユーザーなので、9年前に火災による

事故で背骨を折って複雑骨折してからは、ほとんど仕事で、西校舎から東校舎に移動するにもタクシーを呼んでいたような状況もあります。今は少し回復していますが。やはり、時間をお金で買い取ってがんがん動きたいという人たちは、依然として民間タクシーを使うと思います。それから、介護保険が手元にあって、リハビリ等で使わないで済む、家事等で使わないで済む人たちは、もう少し訪問ヘルパーによる有償輸送や、あるいは介護タクシーの介護保険が使えるようなサービスを選んで使うと。でも、そうではない、要支援の状況にある高齢者の人たち、それから、実は私の耳に入ってくるのは、障害を持っていて通勤の足がない。例えば、定期的にドライバーに一々行き先を告げないで済む、ドライバーとも顔や名前がお互いにわかっている、自分の病状等も伝えてある、自分のいざというときの連絡先も伝えてある、ドライバーのほうの状況もわかる、そういうような固定的、安定的な関係を形成しながら、自分自身の移動ケータイリティーですね、まさに移動する能力を広げていきたい人たちは、おそらく福祉有償輸送を利用するというのがびったりくると思います。

だから、その意味で、事務局の人たちは一生懸命、何とかこの事業を守り立ててくださろうと、庁内でも、市役所の中でも頑張ってくださっていて、議会のほうにもつながるようにしてくださっています。だから、ぜひ、私たちのほうでもそれをバックアップするような証拠を出したり、それから、具体的なアイデアを出したりしていきたいと思います。

とおしゃべりしている間に、多分、皆さんのほうでお考えがまとめられたと思うので。

【山勢委員】 もう1点だけ。

【後藤会長】 もう1点だけ、はい。

【山勢委員】 今言われたことで一番いいヒントになると思うんですけど、関東運輸局、タクシー事業者の方はよくご存じだと思いますけど、西東京ではジーソウの会というのがあります。透析の方が、軽度の方とっていいんですかね、そんなに間隔を置かなくていい方が、自分たちをどうにかしてやらんというか、例えば、2日に1回、4日に1回、いろんな種類の方がいるんですけど、あいている人が運んでいってあげる。これからいけば、障害の方たちというのは特につながり強いので、ドライバーを確保することは簡単だと思うんです。障害の方たちは当然自分たちで1車両持っている方がいっぱいいらっしゃいますし、たまたま鹿児島島出身だったということもあって、ナカダさんというもう亡くなっちゃいましたけど、使っていいよと言ってくれていました、私にも。ただ、どこからどこまで甘えていいのかわからなかったので車を借りるということはなかったんですけど、大き

い車を持っておられました。

掘り起こしというのはやり方を変えればいっぱい出てくる。その部分でも責任と権限をくれと。それすらも何もできない状態で、会議をやること自体は愚の骨頂だと思うんですけど。

【後藤会長】 ありがとうございます。今日の論点の中の、人材がないという、先ほどの②ですね。ここのところで、先ほど事務局のほうから、講習や研修に必要なお金も市で出してくださるということです。私も、これは非常に重要だと思っています。民間タクシーは民間タクシーで何か研修をやるんだと思いますが、福祉有償輸送に関しては市のほうで責任を持って講習や研修を行う。それは先ほどの山勢さんのお話では、当然だと思いますが、1回研修すれば終わりではなくて、続けて、かなり丁寧にやっていかなきゃいけないという思いがあって、それがあからこそ市の人たちも安心して福祉有償輸送を利用するようになるでしょうし、供給する側も、自分がきちんと資格を持ってやっているんだと、供給ドライバーとして働いているということに自信を持つことができるので、非常にこれは重要だと思いますね。

その講習や研修の内容に関しては、私は、非常に一般的な人権に関するような話から、もう少し具体的に、個別の人たちがどんなニーズを持っているのでどういう運転上の留意が必要であるとか、そういうことはむしろ経験のあるさくら会や、くにたち・あゆみの人たち、あるいはほかの方たちで知識のある人たちがどんどん参加して、講習側に研修を提供するように回っていただくようなことができればいいというふうに、個人的には思っています。

あと、もう一つは需要側の調査に関して、後藤研究室と名前を出していただきました。私自身はケーパビリティ理論というものを自分の専門としている関係もあって、ケーパビリティというのは、人々が今どんなことができるのか、どういう資源を持ち、どういう自分自身の利用能力があり、それによって何ができるのかという人々の潜在能力を使うことを主眼とします。果たして、福祉有償輸送に関して、人々が潜在的に、もしこれがあれば自分ももっとこんなことができる、今まで自宅にこもっていたけれども、もっと朝顔市を見に行ったり、自分の友人たちに会いに行ったり、そこで何か新たな活動を始めたり、もし福祉有償輸送のようなものがあればこんな自分の活動や生活が広がるというようなことがわかるような調査をぜひしていきたいと思っています。それは、福祉有償輸送がどれだけ今必要とされており、意義があり、だからこそ補助金もきちんと手当しなければならな

い。広報も、もっともっと人々に知らせるような手立てをとらなければならないという証拠にもおそらくなると、そんなふうに考えています。

ということで、山勢さん以外の方でもご発言を。

坂本さん、そろそろいかがでしょうか。お願いします。

【坂本委員】 1つ、わかりやすくご説明をしてました。受けた印象は、こういう福祉構想に関する市の取り組み方針案をつくられる際に、例えば山勢さんのような事業者さんとか、銀星さんのようなタクシー会社だとか、そういうところとのコミュニケーションが欠けていますね。これは、やっぱり官の発想で、私の友達にも通産省とか運輸省とか同期のやつがいますけれども……、やつってのはいけないですけど、これは、官で働くとそういう発想になってくるんですね。だから、民とはだんだん離れていくというところがあると思います。

それから、後藤先生の場合を申し上げますと、大学というところは非常に閉鎖的なところなので、そういう弊害も若干あると思います。だからもう少し、例えば、山勢さんの肩を持つわけじゃないんですけども、常識的に聞いていると、やはり運輸省もそうだし、小野寺さんも今日来て一生懸命書いてますけれども、やっぱり不十分だと思いますね。それから、市の努力もやっぱり不十分なところかなりあるんじゃないかなと。

ボトムラインというか、大事なところを言いますと、福祉有償運送、一番最初に書いてあるのは、後藤先生の好きな英語で言うとオブジェクティブと言うんでしょうけれども、これは誰が主体になってやっていこうとする事業なのかというところですけども、その認識がまず非常に大事ですね。おそらく、これを読むと、行政がやっていく必要があるというふうに書いておられるんだろうと想像しますけれども、まずそれを教えていただきたいということ。もしそうであれば、やはり……、やはり国立市でしょうね。これは、運輸省ぐらいになると、国というのはほかにいっぱいやることがあるんで、おそらくこういう細かいことまではやっていけないんだろうと思うんで、そうすると地方自治体がやったほうがいいんでしょうけど、やはりもう少し、努力不足があると思いますね、コミュニケーションの。

例えば、山勢さんがいろいろなことをおっしゃいましたけれども、認識が全くかみ合っていないですね、山勢さんと市が。で、行政の人っていうのはこういうふうに文章で書くとき非常に当たり障りのないマイルドなスイートなことを書くんですけども、実がないんですね、あまり。実がないというか、そういうふうに言ったら怒られるんでしょうけれども、

何か書いているだけという、スピリットが入ってないわけですね、そういうふうに思います。で、やはりもう少し、山勢さんとか、あるいは銀星さんのところのようなタクシー会社さんを含めて、もう少し民間の方と、会議であったり、こういうプリントをつくるだけじゃなくて、コミュニケーションをよくとっていただいて、既にやっておられるかもしれないんですけども、それがもう少し、ちょっと不足してるんじゃないかなと思いますね。

それから、広報というか周知徹底という面では、ホームページの充実というのが一番やっぱり早いです。国立市のホームページというのも拝見しましたけれども、比較的よくできてはいると思いますけど、本事業についてはややプアーですね。だから、ホームページはどうやってつくったらいいかというようなアドバイスを、むしろ後藤先生なんか聞いて、ホームページのつくり方なんていうのは大学の先生は比較のお上手じゃないかなと思うんだけど、民間のホームページというのはそういうところを集中してつくるんですよ、これは商品を買らなきゃいけないからですね。私なんかはそういうことばかりやっていたんで得意といえば得意ですけども、もう少しホームページで、高齢者はあまりホームページを見ない人も居るんですけど、かなりの高齢者はホームページを見ますので、何割見るかはちょっとわかりませんが、おそらく7割ぐらい、私を含めてだんだん高齢者になってきてるんで、皆さん見ると思いますよ。だから、やはりホームページを充実させるということが一番やっぱり何というのかな、あまりお金のかからない……、で、ホームページも業者で頼むんじゃなく自分で書いていきゃいいわけですね、市の職員の方がね。業者に頼むと幾らか手数料取られますから、そういう必要はないと思います。

私の感じたのは以上のようなポイントです。

【後藤会長】 ありがとうございます。非常に有益なコメント。

それでは、ほかの方からどうぞ。中里さん。

【中里委員代理】 タクシーで、私のことしか言えないんですけども、私は小平でやっています、病院関係が多いんですね。ワゴン車を入れたのが、今、4台。上をはね上げてスロープを下ろして、車椅子の方はそのままどうぞという形で乗っていただいているんです。今までは、皆さんご存じのように車椅子をたたんで、そういうワゴン車がないときはですね、だから後ろの席で、車椅子はトランクへと。それが、ここ3年ぐらいですか、そういうタイプのワゴン車を入れて、最初はやっぱり全然需要客がなかったんですよ。介護タクシーかなというふうに皆さんに思われちゃうんですよ。だから、道路で手を挙げられることもなかったです。それがだんだんと、少しずつ、少しずつ浸透してきて、今は

もう、指名ですか、「車椅子をお願いしたい」と言うと、その車がお迎えに行くわけですね。

私のことで申しわけありませんけれども、車椅子をお乗せして、閉めて、スタートする。そうしますと、やっぱり普通の「お客様どうぞ」、ボタン、というのとは違いまして、運転手がそのスロープを上げますよね。組合としては、やっぱりその時間がちょっと、往復と  
いうか、乗せてもついてもするわけですから、手間がかかるんですよ。それを会社側と交渉して、ワゴン車に乗っている運転手には手間という形で幾らかということを交渉して、やっとなんかたんですよ。

ちょっと話がずれるかもしれませんが、こういう形の車椅子もどうぞというのが、やっとなんか、皆さんが使っていただけるということに、やっぱり3年ぐらいかかったんですよ。ですから、うちはそういうタイプの車がありますけれども、やっぱりなかなか浸透するまでにちょっと時間がかかるかと思うんですよ。ちょっと、取りとめのない話なんですけれども。

そして、別に料金的には普通のタクシーと同じです。730円でスタートして、ついて、その料金。ただ、運転手には会社のほうに、私なんかの組合から手間賃で幾らという形で交渉して、やっとなんか受けたと、そういう形になるんですよ。

やっぱりドライバーが言っているのは……、国立でしたっけ、立川でしたっけ、研修があるんですよ。その研修へ行って、そこで半日なり、こういう形で乗せるんだよ、こういうふうにお客様をという形で勉強させて、そのドライバーが今、4台動いているという状態です。

うちのことで申しわけないんですけど、申し上げました。取りとめのない話で、すみません。

【後藤会長】 いえいえ、ありがとうございます。

ドライバーへの賃金をどんなふう to 確保するのかというのは非常に重要な問題なので、ありがとうございました。参考になります。

先ほどは坂本さんのほうから官と民のコミュニケーション不足というものが指摘され、大学の閉鎖性も指摘され、そういう中で誰が主体になってやるのかといたら、とりあえず我々は市民の代表として、まず私たちがリードしていかなきゃならないので、具体的に案を出してくださったのはホームページの充実ということで、これはすぐにできそうですし、ホームページをつくっておけば、今度はそれをピラにして配っていくとか、広報の冊子を改善するとかということもできると思うので、早速取りかかれるようなアイデアであ

ったと思います。

原田さん、そろそろいかがでしょうか。

【原田委員】 銀星交通の原田です。

今の小平のほうのお話、ちょっとイメージがつかめないと思うんですけども、要は普通のタクシーと同じように駅にもつける、普通のタクシーと同じように動きつつ、車がハッチバックで、後ろのスロープで車椅子のご利用者の方もお乗せできるという今はやりの……、昨年トヨタのジャパントクシーというのが発売されましたけれども、それと同じような車種を4台入れてやっていたらいい会社です。非常に前向きで、これは今後はそういう形が増えていくと、国立でも2社とも導入する予定になっています。

私は、実は西東京の有償輸送協議会の最初からのメンバーで、西東京のことはよくわかっていますけど、ほんとうに……、大変残念なんです、去年潰れたNPOもあります。やはり、実はタクシー会社ってまるきり同じ悩みを持っているんですよ、山勢さんや、山田さん。何かというと、お客さんが動く時間帯がみんな同じなんです。ですからどうしても、いつの間にか、うちもリフトつきが11台になってしまいました。そして、実はまた同じ時間帯にどうしてもということで、また2台の増車を、今、申請しています。

それって、実は、運転手さんの確保もそうですけど、車も確保しなきゃいけないんですよ。13台になってしまいますけれども、それに対する企業努力というのは……、補助金はもちろんいただいています、いろんな自治体からいただいていますけど、なかなかそれだけでも難しい。ですから、山勢さんや山田さんはもっと難しいんじゃないかなと。

では、実際にどういう状態か。実は、半径5キロの間の6つのタクシー事業者、私が全部増車の申請をさせたんですけども、6つとも……、5つは潰れました。リフト車両が全部なくなっちゃいましたね。そして1社だけは、ナンバーがついてはいますが、動かしていません。ですから、5キロ圏内に6社もあったのが、今は稼働していないという状況です。なぜかといったら、山勢さんみたいな、根性がないというか、努力がないというか、企業としてもうからないからやらないというような、ほんとうに単純な。確かに、それは企業ですから。でも、福祉でもうかると思ったらだめなんです。ツープイでももちろん御の字ですし、できればマイナスでもやるという気持ちがあれば……、ですから、その会社の中で経営陣も運転しているのはうちだけです。うちは3人とも、私も含めて、ないときは運転します。それができない会社は多分難しいでしょう。

今日は来ていませんけど、補助金の申請とか、他市のことも私はお教えしながら、確保

してほしいという話をしたんですけど、「ちょっとうちでは難しい」と。それはなぜかといったら、人も……、今、運送業界は、飛行機もそうですけど、高齢化の波で、輸送に関するところはみんな人材不足です。それがほんとうに危機的な状況になっていまして、人を確保するにはどうしたらいいかということが今すごく問題になっていますね。

以上です。

【後藤会長】 続いて、小野寺さん。

【小野寺委員代理】 東京運輸支局の小野寺と申します。今の資料の中で、特に行政への理解、市民への周知不足というところで、タクシーですとか有償運送のいろいろな仕組みがある中で、私もこういった仕事をしている中で、市民の方であったり事業者さんのほうから、そもそもこれってどういう制度なのかとか、そういったご意見をいただくことがあって、ご説明はさせていただくんですけども、なかなか、やはり全て理解していただくのが難しいところで、我々も説明をどういうふうにしていくのがいいのかということで、今感じていたところです。

今ある仕組みを使っただけというのがまず大事なのかなと思いますので、それを使っただけのためには市のほうからというのと、あとは利用する方が双方で理解していただくというのが重要なのかなと思いますので、先ほど、ホームページを活用していただいたりとか、そういった方法によって、今あるものをまず使っただけで、あとは、使っただけによって福祉交通システムというものが安定的に存在することにもつながっていくのかなと思いますので、その周知と、あとは行政からの働きかけというものが非常に重要なかなというふうに感じました。

以上です。

【後藤会長】 では、くにたち・あゆみの方はいかがでしょう。

【山田委員】 NPOくにたち・あゆみの山田かよ子といます。

私が常に思っていることは、やっぱり補助金というか、NPOに対してのお金ってないところから始めているので、運転手へのお金とかにはやっぱり困っていて、どうしてもその問題が解決しないと運転手の確保ができないのではないかと……。ボランティアさんの運転を募集しても、やっぱりお昼代とか交通費とかを出してあげたいという気持ちもあったりして、自腹になってしまうんですよ。

やっぱり、補助金を受ける際に実績が必要じゃないですか。その実績も、もうちょっと緩やかに、立ち上げるときからそういうお金を補助していただけたら何とかできるのでは

ないかなと、私なんかは思っています。

【後藤会長】 ありがとうございます。

非常に重要な話を、皆さん続けてなさっています。あとでまとめたいと思いますが、ほかには何か。

はい、お願いします。

【石山委員代理】 かながわ福祉移動サービスネットワークの石山と申します。

皆さんのご意見を聞かせていただいた中で、やっぱりどうしてもこれだけはお伝えしたいなと思いましたが、皆さんもご存じのとおり、昨年6月に高齢者の移動手段の確保に係る検討会の中間取りまとめが出されましたけれども、そこでこれから高齢者や障害者の方たちの足の確保をどうつくっていくのかということに関しては、さまざまな仕組みを活用して、民も官も総動員で取り組んでいくことが必要ですねということが議論をされ、その中で福祉と交通というものの連携がこれからは大切ですということがうたわれておりました。

国立市さんの場合には、その部分をほんとうに先駆的に、福祉と交通の連携、庁内研修というものを先がけてやっていたらいい。そして、福祉有償運送を何とか推進していくために運営協議会も単独でおつくりになり、そしてこれから施策をつくっていくという取り組み方針を持ってらっしゃるということは、全国的に見ても大変素晴らしいことだと私は思っております。

具体的な取り組み方針案も出てまいりました中で、1つ目の、行政の周知、市民の理解の不足ということもかなり課題として認識している中で、今、取り組みを始めているところだと思います。タクシーさんも今、UDタクシーというのが広がってきて、車椅子ごと乗れる車両というのが広がってきていると思います。ユニバーサルドライバー研修というのも非常に盛んに行われているという状況だと思います。

そうなりますと、街で走っている福祉タクシー、UDタクシーですね。それから福祉有償運送とがどう違うのかということが住民の方も大分わかりにくくなってくると思うんです。ですので、これから広報、周知するときにも、今日の資料の中にも簡単な説明と料金のことが書いてございますけれども、もう少し、こういった特色があるのかというあたりもアピールすることで、住民の方の選択肢、わかりやすくしていくことが必要かなというふうに思いました。

以上です。

【後藤会長】 ありがとうございます。

くにたち・あゆみの山田さんからは、運転手に払うお昼代、非常に具体的なお話が出ました。それから、最初に言われた山勢さんの話では、私が十分理解しきれていなかった条件の緩和というものが、例えば補助金をもらうための条件という考えも含んでいるということがわかりました。確かに、実績を見ながら補助金をあげることが行政の法則として一つあるとすると、実績を挙げるためには補助金が必要だというのが提供する側の実態であると。だから、ほんとうに我々が福祉有償輸送というものを定着させる覚悟があるなら、この2つの関係をもう一度考え直さなければならないということがあると思います。

それから、原田さんのほうからは、タクシー業界と共通して動く時間帯がある病院に行くというような時間帯に集中しがちだという話が出されました。この辺は、おそらく現在の病院のほうのシステムの問題があるんだろうと思いますが、ただ、通院だけが福祉有償輸送の目的にはならないで、例えば、私が調査した範囲では、1日の間でいろんなところに行ってもらい、その間にちょっと待ってもらおう。例えば、郵便局に寄る、銀行でお金をおろす、お昼のお弁当を買う、そういう細かな移動にいちいち車を呼び直さず、決まった人が安定して待っていてくれるというような使い方もできるというような話を聞いています。それから、先ほどの料金表とあわせて、福祉有償輸送の特性が何にあるかというときに、例えば使い方の例のようなものを幾つかホームページに載せることもあり得るかもしれません。

それでは、副会長のほうから、よろしくお願いします。

【大川副会長】 大川です。

皆さんからいろいろとお話いただきまして、私のほうも、山勢さんとお話してきた内容なども振り返りつつ、やはり今後の福祉有償輸送ということ、移送が難しい方に関してその事業自体が非常に重要な中身なのだということを市がまず認識をして、それをきちんと明言するということが必要だということがまず第一。

そのために周知をする、広報をするということも必要だとは思っていますが、そこが甘いところ指摘をいただいた坂本さんのご意見、非常に参考になりました。そこが甘いところ、結局市民の方からの窓口への問い合わせ件数が少なくなってしまうんですね。そして、いくら窓口の職員に対して研修を庁内でやったとしても、窓口の職員って何回も説明をすることでどんどん覚えていくということがあるんですが、その経験が少なければ少ないだけ、すぐ忘れてしまうということがあります。マニュアルをつくったとしても、そのマニュアル

がどこに行っただけなというふうに引っ張り出して、また時間がかかって、相手をいらいらさせてしまったりとかというようなこともあると思うので、市民の皆さんへの周知というのをまずはきちんと、平成30年度以内に形にしてやっていくぐらいの……、もっと早い段階で、半年ぐらいでもいいと思うんですけど、まずはそれをやるんだというふうにして、その上で質問を受けた職員はきちんとそれに対して答えると。答えたら、利用方法についてある程度市民の方に市役所のほうから説明できるような材料をきちんと用意しておく。そういうことがうまくつながっていかないと、おそらくは「周知している」と言っているだけで結局中身がないような状態、今までのように終わってしまうのかなと。これは反省も込めてなんですけれども、来年度中に段階的にやることをきちんと明確にして、その背景では市がこの福祉有償輸送の仕組みが重要なんだということを明確にした上でやっていくという、そういうことが必要だというのが1点。

もう一つ、支援をする方々への周知も同時に必要で、先ほど8割のケアマネジャーが知っているという認知の数字が出てきましたけれども、これ、実は17事業所のうち、全く知らないという回答をした事業所が3事業所もあったということで、非常に市としてはショックを受けている状況ではあるのですが、知っていると答えた8割の事業所も、詳細までのご存じないはずなんです。なので、山勢さんの言う、1割、2割ぐらいしかちゃんと知らないんじゃないかということも外れではないと感じていますので、そこも引き続き重点的に介護保険の事業者に向けて周知していくことも必要だと思います。

あと、誰がどういうふうにやっていくのかということに関しては、今の社会資源である2つのNPOさんとよくよくこれからも話しつつ、大きい仕組みの中でこれまでどおりNPOさんがやっていく方向で、もう一つ、福祉有償を市がやっていく方向ということも取り組みとしてはあり得るわけなんですけど、市がやっていくということに関しても含めて検討していくということが今後必要になってくるんじゃないかと。そのときに、決してNPOさんの今までやってきた努力が無駄になるということではなくて、そこを包含していくような形で何か大きい仕組みができないかということも含めて考えていく必要があるんじゃないかと、何かそのようなことを感じました。

【後藤会長】 ありがとうございます。事務局側である市の行政の方から非常に率直な意見が聞けたというのは、この会議が質的にすばらしいということの意味していると思います。

もう一巡ということで、山勢さん。皆さんの話を聞きながら、足りないところがありま

したら補足してください。

【山勢委員】 今言われたことに関してそのまま言うならば、うちの利用者の方の娘さんで港区の職員さんがいたと私は記憶していて、この間、うちでも電話をとって、やっぱり23区の方だったと思うんですけど、23区ではNPOを呼ぶって半年待ちらしいです。そんなに簡単に呼べるわけではないと。これは私も経験しました。

それと、国立市は、このごろびっくりしたのは、私が依頼を受けるのは国立市外のケアマネさんが多いです。それと同時に、国立市に今どれほどよその、今度は4条許可のタクシー業者が入ってきているのかと。原田さんが笑われているけど、ほんとひどいものがある。

まして今度、どういう運転をしているのかと言ったら変ですけど、何度もこの場で言うけど、原田さんに関して私は面と向かって文句を言ったことはないけど、原田さんのところのリフトタクシーはそんな失礼なことはしていない。タクシーは知らないですよ。リフトタクシーに乗っている方たちはうまいし、道路の妨害になっているということはない。そこら辺の部分も踏まえて話し合うために、福祉有償と地域公共交通会議はやっぱりやらんといかんと。見習うべきところは見習ってから今度はやらんといかんです。逆に足りないところは、タクシー事業者さん、こういうところをお願いしますよという会議をするためにも、私は今度、福祉有償と地域公共交通会議が一緒であったらよろしいと。

以上です。

【後藤会長】 ありがとうございます。

坂本さん、いかがでしょうか。

【坂本委員】 大川課長のあれでちょっとよくわからなかったところがあるんですけど、このコンセプトというか、福祉と交通の連携というのは、まず、国がやるのか、地方公共団体がやるのか、NPOがやるのか、誰がやるのかというところがはっきりよくわからないんだけど、私はやっぱり市ぐらいの地方公共団体がやるのに適当なコンセプトだろうと常識的に思うんです。そういう意味では、大川さんは課長さんでいらっしゃるもので、いろんなコンセプトづくりが必要だと思いますけど、そういう後押しをみんなですないといけないと思います。国もそうです。

で、小野寺さんは責任が伴うので、あまり踏み込んだ発言はできないと思うんだけど、それが彼の悪いところなんだけれども、やはり市がやるんだという強い気持ちを持たれて、周囲をどのように巻き込んでいくかという啓蒙活動が必要じゃないかなと。そのあ

たりは後藤さんがよく支援をしてあげるといふか、ノウハウ的なものがあるんだけど、それがいわゆるキャパシティーとおっしゃったけど、それはそれで非常に面白い

対象だとは思いますがけれども、大川さんなんかは現場で苦しんでおられるわけだから、それを支援するのも学校の先生の非常に大事な務めじゃないかなと。一橋大学も国立大学なんだから、ある程度の税金を使っているわけですから、全てとは言いませんけど、最近、独立採算になっているから。だから、そういう形で盛り上げていくのが一番いいんじゃないかなと、コンセプトとしては。

それと、やっぱり繰り返しになりますけど、山田さんとかさくら会さんとか、そういうNPO法人さんとのコミュニケーションが欠けていると。地についたコミュニケーションになっていないんです。いわゆる市とNPO法人と、それから、銀星さんもそうかもしれない。タクシー会社さんも大変だと思います。だけど、何か官とのあれになると、何となく形ばかりになっちゃって、申しわけない、何でそうなるか私にもよくわからないので、日本人の一つの価値形成の習慣、官と民と峻別して分けるという価値観が昔からあるので、官のほうが偉いだとか、官が主導型でやっていくんだとか。これからは、だんだんそれが崩れてきているので、それじゃあ運営できなくなってきているわけですよ。こういう成熟化社会を。と思いますので、それはお互いに努力しないといけないと思いますけれども。

以上です。

【後藤会長】 ありがとうございます。

おっしゃるとおりで、1つ今日の議題になかったのは、この会自体を今後どんなふうに継続、発展させていくかで、今、私が1時間半の間に聞いただけでも、非常に貴重な意見が飛び交う場であると。ただ、この会自体をそもそも今後どんなふうに発展させていくのか。

何か印象としては、坂本さんのような方があと三、四人いらっしゃっても非常に有益じゃないかと思うんですが、そういう委員の増大ができるのかどうか、あるいは、この会議自体を8月、2月という年に2回のペースではなく、もう少し増やして行う必要があるのか、そのあたり中島課長、いかがでしょうか。今日紹介していませんので、自己紹介から。

【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。

本来であれば最後に言おうかなと思っていたんですけど、今、福祉交通担当課長の関のほうで事務局中心になってやっていただいて、福祉総務課が主体という形でこの会議を運営させていただいております。そういった中で、今後はソフト面ももちろんそうなんです

けども、じゃあ、交通のシステムの確立ということもやっていかなきゃいけないと、そうすると、手段をどうしても検討せざるを得ないということになりますので、今後は、私ども道路交通課が主体という形でこの会議についてはやっていきます。私どものほうでは地域交通会議も持っております。そういった中では、資料①の最後、行政として考えていく福祉交通の検討システムというところがございます。こういったところをもう少し充実して、どういった形で進めていくのか、市民のワークショップ、先ほど市民聞き取りということもございますので、こういったところから市民の意見等を、実際に利用されている方の意見、または事業者の意見といったところがあるかと思いますので、そちらを充実させていきたいと考えております。

4月からということになりますので、この運営協議会も必要に応じて開催していきたいと思っております。できるだけ地域公共交通会議と、時間帯まで一緒にできるかどうかというのは今後の検討課題かと思っておりますけれども、合わせた形でやっていきたいと考えているところでございます。

以上です。

【後藤会長】 どうぞ。

【大川副会長】 大川です。

今のお話にちょっと提案させていただきたいんですけど、人事的には交通を兼務している職員が福祉部門にいることは継続だということなんですが、会長がおっしゃった、この会議自体をどうしていくのかということで、ちょっと補足的に提案させていただくと、せっかく今日など出している資料について、例えば運賃の比較表をどのように市民の皆さんに周知していくのか。例えば福祉のところ大きく張り出していくとか、あるいは、もうちょっと市民の皆さんにわかりやすく伝えるにはどのような体裁をすればいいのかともう一回検討するなり何なりということをやった上で、例えば年金だけで生活していらっやって、病院に行くのに大変な方が、立川共済とか府中の総合センターとか国立災害医療センターなどに行くときには、大体どのぐらいの料金で行けるんだという目安を持てるように広く何らかの形でお知らせしていくといったことがほかにも、この料金表以外にも幾つかあると思うんです。

先ほど案をいただいた、ホームページを整えていくようなことをスケジュール感を持ってきちんとやっていくとか、そのようなことが点検できることもこの会議体に必要だと思うので、次の会議が8月ということであれば、それまでの間に何度か、山勢さんや山田さ

んのところを含めてお話をする中で、次、ここまで進んだ、ここまで進んだというのを本会議以外に何回かやって、確認しながら次の有償運送の会議を迎えるというふうにしていったほうがいいんじゃないかと思います。これは提案です。

【後藤会長】 どうもありがとうございました。

この会議のメンバーのメーリングリストなんかつくってもいいかもしれないですね。随時状況を知らせる、それから、例えば介護ケアマネジメントを入れるなんてことはできないんでしょうか、国立市の。

【中島道路交通課長】 本会議にということですか。

【後藤会長】 はい。会議に。

【中島道路交通課長】 それはできないという条項ではないですので、必要に応じて委員は変更できると考えてございます。

【山勢委員】 すいません、この会議ではなくて、タクシーの方も運輸局の方もあれ？

って思っておられるんだと思うんですよ。私自体が多分そっちに座っていれば、これは有償運送会議じゃないと。有償運送のこの会議というのは、新しい団体の登録と継続をするものであって、この話し合いというのは別の場でやらなければいけないことだと思うんですよ。

例えば、年に2回この集まりをするのであれば、今度は別のワークショップでこういう話し合いをして、こういうことがありますと。それはいいですけど、この間から私が言っているのは、このままの状態であれば、新しい団体というのは絶対出てきません。次、今度やろうなんていう人のいいやつは絶対出てきません。この段階だったら、さっきから原田さんのところが言っているように、きちんとした送迎というのはどういうことをするのかとか、これはタクシーも有償運送も福祉有償運送もまとめてレベルを上げていかないと、あれだけ事業所があって役に立たないというのが一番腹が立つものです。原田さん、何となくわかっていただけている顔をされていますけど、そこいらの話をするのであればいいんですけど、ワークショップ的なお話だったら別のところでやらないと、この時間をとってやるのは双方にとって厳しいものがあると思います。

【後藤会長】 ありがとうございます。基本を教えてくださいました。

今おっしゃったことは、私が理解する範囲で言うと、最後に出された福祉交通の検討システムというものをつらつら眺めるに、福祉有償運送運営協議会の隣に、地域公共交通会議があり、その下に福祉交通庁内連絡会があり、そして、市民ワークショップがあると。

で、この全体をどんなふうにこれから動かしていくのかという話であると。

つまり、これをぼやかしてしまうと、福祉有償運送でほんとうに議論すべき料金の話や、個別の話や、新たな認可の話や、そういう事務的かつ重要なことがぼやかしてしまうおそれもある一方で、ここに出てきたような議論というものは、本来、地域公共交通会議でやるべき事柄であり、市民ワークショップを別に開いて、地域公共交通会議と市民ワークショップと福祉有償をつないでいくような場もつくるべきだろうと、このあたりはいかがでしょうか。

【事務局（小鷹）】 事務局の小鷹です。

まず、一番最初に地域公共交通会議と福祉有償運送の運営協議会を一緒の場で議論できたらよかったんじゃないかと山勢さんのほうからご提案をいただきました。事務局も4月の段階で地域公共交通会議とこの運営協議会を同じ会議にできないのかというところを検討させていただいて、運輸支局とも結構お話し合いをしたんです。これはもう行政的な話になってしまうんですが、一緒にできるという国からの通知自体は出ているんです。なので、地域公共交通会議と福祉有償運送を一緒にやるということは、可能か不可能かと言えば可能です。

ただし、福祉有償運送の運営協議会というものの従来の役割というのが、NPOさんが3年に1回、登録の更新を運輸支局さんに申請するんですが、その際に福祉有償運送の運営協議会で話し合われてオーケーが出ましたという証明書を添付することになるんですが、その証明書を発行する権利が地域公共交通会議になくて、福祉有償運送運営協議会にしかない。なので、どうしてもこの運営協議会というものの存在が必要だというのは支局さんとお話する中で出てきた課題というところなんです。

それが例えば、地域公共交通会議でもその証明にかわるものが出せるという扱いになれば、この運営協議会自体を地域公共交通会議に組み込むということも検討はできるんだろうと思うんですが、現状だと、ちょっとシステム的に分けざるを得ないというところが1点ございます。ワークショップにつきましては、やろうと思えば……。

【中島道路交通課長】 市民、利用者目線というのはどうしても必要ですので、この辺はちょっと検討させてください。

それと、福祉有償運送運営協議会と地域公共交通会議ですけれども、こちらのテーマ、市町村有償運送については地域公共交通会議での承認事項ということになっておりますので、そういった中で運営協議会と同時開催するということは検討していきたいと思ってお

りますので。利用者とか市民の意見をどういふふうに吸い上げて、そこら辺を、3つの会議を連携づけていくかというのは次回までちょっと検討させていただいて、事前にお知らせしていければ、またやっていきたいと考えております。

【後藤会長】 ありがとうございます。

おそらく、地域公共交通会議の中で話し合われていることに関連するような話題がこちらのほうからも出てきて、関連する話題をむしろ地域公共交通会議に伝えたほうが、地域公共交通会議も身のあるものになる可能性もありますよね。利用者の目線に立てば、当然、この福祉有償以外も福祉交通に関するようないろんな疑問や意見が、福祉有償のドライバーに実は寄せられてしまっていて、そのドライバーが持たざるを得ないという情報をもうちょとちゃんと有効に活用するという意味でも連携は必要になると。それはドライバーの余計な負担を減らすという意味でも必要かもしれないです。

市民ワークショップも、坂本さんのような方が、何人かいろんな、それこそ自分が利用している方、あるいは利用したいが利用できない友人を見ている人たちがもし参加してくれるとしたら、非常に国立市の福祉交通を先に進める上では重要だと思います。そういうものにこそ予算をつけるというのに関して、国立市民はおそらく反対しないと私は思います。

ということで、時間がかかりたってしまいました。ここで言い残したことが、もしある方がいらっしゃいましたら、1つ2つとって締めたいと思いますが、いかがでしょうか。

【原田委員】 西東京でこういう運営協議会というのは1市で単独でやっていますけど、結局、今まで26市町村というか、去年までそういう形が入っていましたのであれですけど、そのかわりということでこれは理解してよろしいんですよね。となると、ほかの自治体、練馬なんかでも私は参加したことがあるんですけど、NPO有償運送に携わっている方々の実際の実績をやはり皆さんに教えてあげたいなという。頑張っているという実績がわからないと、坂本さんはすごくほんとにいい意見を、前回はそうでしたけど、これだけ頑張っているんだというのを僕は教えたいです。だから、そういうのも、もし。

それから、これの始まりというのが、先ほども言ったように平成18年でした。今から12年前ですけど、そのときに、国立の移動困難者というのが実ははっきりしていなかったんですよ。出ていたのは生涯手帳、愛の手帳、それから、知的障害の方の3種類だけで、それが3,930人だったと思います。393で覚えやすかったんで頭に入っていますけど。ところがそのときに、じゃあ高齢者の移動困難者はどうなのかという数字が、たしか入っ

ていなかったような気がするんです。じゃあ、今現在どうなのと。ですから、これから皆さんで、どんな形であれ前向きに話し合っていく上では、そういう資料も僕は大事だなと。ですから、今現在、じゃあ手帳類のそういう形では実際に何人いらっしゃって、それから、通常、高齢者の場合は3、4、5までですかね、1、2はとりあえず自力でつえでも歩けるとかいう方なので、要介護の3、4、5の人たちがどれだけいるかという数字もできればいただけると、もっと総合的にお話ができるんじゃないかなと思います。

以上でございます。

【後藤会長】 貴重なご意見ありがとうございました。

確かに、さくら会、あゆみ会がやっていたら日々の業務に関してご紹介いただくというのが、とても我々にとっても参考になりますが、事前をお願いをしていないので、いきなりということはちょっと難しいですね。

【山勢委員】 うちで言うと、これは、それこそ市役所でいつも使われる、守秘義務に当たるところがあります。身体的なものとか何とか、確かに自分と似たような人を探すのだらうと思いますけど、それもあって、私も今日ここに入会申込書を持ってきていますけど、入会申込書を見せていません。ただ単に、ここで今度はどういう、さっき言ったように障害児を持った若いお母さんがインターネットを駆使して調べてきているとか、そこら辺までしか話していません。

ただ、どういうふうな内容であるかによって、多分みんなそうだと思うんですけど、買い物と考えるとすれば、自分が必要としているものを情報として欲しいんだけど、そこをどこまで明かしているのかというナイーブなところがありますので、そこをどういうふうにするかで変わってくると思うんですよ。

【後藤会長】 あゆみ会から。

【山田委員】 NPOあゆみの山田です。実績報告書というのは件数だけでいいんですか。

【原田委員】 そうですね。

【山田委員】 1日当たりの件数？

【原田委員】 年間の件数でもいいんじゃないですか。

【山田委員】 年間で？

【原田委員】 ええ。別に今回じゃなくて大丈夫ですよ。

【山田委員】 今年はもう取り始めて、集計始めています。

【原田委員】 あと、運営する上でうちなんかは例えば、ほかに収入があるので、いろいろごちゃまぜでやっていますけど、同じじゃないですか。例えば第2土曜日、先ほどお聞きしましたけど、いろんなものを集めてはバザーをやったりして、頑張っって自分のところの運営にという活動も別に教えていただくと、賛同してもっと物が集まるとか、いろんな形でご協力できることをみんな考えていると思います。

ただ、山勢さんのところは独力でいつも頑張っているの、なかなか。

【山勢委員】 うち実績だけだったら、それこそ毎年の補助金の申請のときで輸送件数は出ています。

【原田委員】 1,000件以上ね……。

【後藤会長】 わかりました。それでは、今日用意してということではなかったの、それは次回以降の会議でまた考えたいと思います。

とりあえず確認できたことは、福祉有償運送運営協議会として淡々とやるべきこと、それから、できれば活動報告も含めて、お互いの理解を深めなければならないことがまだまだありそうだと。その意味では、これはこれとしてやる、単独でやる意義はありそうです。ただし、地域公共交通会議、予算なんかも一緒ですから、市のバジェットとしてはつながっていますので、例えばほかにどんなふうに市の補助金や予算を使い、こちらの福祉のほうにどんなふうにするのかという全体を考えるためにも、両方の情報の行き来はあったほうがよいと。だから、合同会議のようなものをどんなふうにするか。で、さらに市民ワークショップをどんなふうにするかというの、おそろくこの二、三カ月の決めていただきたい課題であると思います。

それから、大川課長のほうからも少し、広報のやり方に関しても緊急にできることがありそうだと伺って、大まかな合意としては、やはり市が主体となって、市がまさに責任と権限を移譲する形でNPOの人たちに汗水を流していただくことを我々は期待しているわけだから、その意味では、両者にたくさん宿題を出してしまいましたけれども、私たちも、大学としてもサポートしますので、どうぞ今度ともよろしくお願いします。

今日は長時間ありがとうございました。

【事務局（小鷹）】 すいません、1点だけ。

【後藤会長】 どうぞ。

【関福祉総務課長】 会長ありがとうございました。

それでは、事務局より次第の3、その他ということで1点だけご連絡をさせていただきます

ます。

今年度のこの協議会につきましては今回で終了ということになります。委員の皆様の任期は最初の委嘱状のとおり、30年3月31日までという形になりまして、改選ということになるんですけども、運営協議会の要綱の中で、再任は妨げないと規定しておりますので、ぜひ皆様には来年度もお続けただいて、ご協力いただければと考えております。

委員の就任依頼等につきましては、また年度が変わりました4月以降のほうで改めて行わせていただければと考えてございます。

本日はいろいろ貴重なご意見をありがとうございました。今後に生かしていきたいと考えてございます。ありがとうございました。

— 了 —