

令和4年度第1回国立市福祉有償運送運営協議会

令和4年4月6日

【後藤会長】 それでは、皆さんおそろいのようなようですので、始めたいと思います。昨年7月に開いて以来ということ、今日はいろいろなことをじっくり議論できればいいと思います。

それでは、いろいろ変更等がありますので、委員の出席状況等について、事務局のほうからお願いいたします。

【事務局】 おはようございます。事務局の浪越です。すみません。座って説明させていただきます。

まず、事務局より、会議の成立について御報告いたします。設置要綱の第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こととなっております。本日は、委員7名と代理出席の方2名、合計9名の委員に御出席いただいておりますので過半数に達しております、会議が有効に成立しておりますことを御報告いたします。

少し落ち着いてきたとはいえ、まだコロナ禍の中ですので、御出席いただきまして誠にありがとうございました。深くお礼申し上げます。感染予防対策を講じまして、皆様の間隔もかなり広めに取っておりますが、皆さん忙しい時間かと思っておりますので、なるべく感染を防ぐためにも本日は1時間程度の会議で、終了させていただきたいと考えております。御協力をお願いいたします。

ここで、委員の変更につきましてお知らせさせていただきます。前回の会議から変更になられた方で、運輸支局の小泉様が御異動になりまして、新しく後任で来られた清家様が委員になられまして、本日は後任の代理の方で門井様にお越しいただいております。よろしくをお願いいたします。

【清家委員（代理門井）】 よろしくをお願いいたします。

【事務局】 事務局でも異動がございまして、まず、道路交通課長の中島が基盤整備担当部長になりました。一言御挨拶をお願いいたします。

【中島部長】 どうも、中島です。このたび、前の江村から引き継ぐような形で、ちょっと名前は変わるんですけども基盤整備担当部長ということで、道路交通課と下水道課を

私のほうで所管するというので、本日の運営協議会のほうは、市が単独で開催するようになってから私がずっと携わってきたということで、また引き続き、役職は変わりますけれども続いて携わっていきたいと考えておりますので、皆さんの御協力をいただければと思います。よろしく願いいたします。

【事務局】 続きまして、道路交通課長の後任といたしまして就任いたしました中村です。

お願いします。

【中村課長】 おはようございます。

道路交通課長を4月から務めます中村といたします。どうぞよろしくお願いいたします。

福祉有償運送のほうはまだまだこれから勉強させていただきまして、皆様の御意見と御協力をいただきながらしっかり進めさせていただきたいと思っています。どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】 それでは、以上になります。お願いします。

【後藤会長】 ありがとうございます。それでは、このメンバーでよろしくお願いいたします。

国立市は、ほかの市が軒並み福祉有償運送を減らしている中、昨年度、一昨年度から非常に高い伸びを示しているということで、他市からも注目されています。恐らく、ここにいらっしゃってくださった事業者の皆様の非常に大変なる御活躍、御尽力があったかと思えます。それから、それを支えてくださっている民間のタクシーの人たち、行政の運輸局の方をはじめとする皆様のお力、それから市民の方々の応援があつてのことだと思えます。ただし、環境はそれほどよくなっていない。残念ながら、やはり交通公共政策というのは、どうしても国の大きな国土づくりの政策と関わってきてしまい、東京オリンピック・パラリンピックが一息ついた今、これから本当にどれだけバリアフリー政策、あるいはユニバーサルサービス政策を行うことができるのか、そのための、国にとっては小さいかもしれないですけども地方自治体にとっては大きなお金である補助金をどれだけきちんと獲得し得ていけるのかが課題となります。そのためにも、どれだけこの福祉有償運送事業というものが意義あり、価値あるものであるかをはっきりと示していく必要があると思えます。ということで、今日お集まりくださいました委員の方、いろいろな形でふだん感じていらっしゃる様々な問題等も含めて御発言いただければ非常に助かります。よろしく願いいたします。

それでは、まず、最初の議題であるくにたち・あゆみの更新について、事務局の方からお願いいたします。

【事務局】 まず、本日配付いたしました資料の確認をさせていただきたいと思います。まず、次第が1枚入っております、その次に資料①と書かれているくにたち・あゆみの更新申請要件の確認表と、あと添付資料が数枚ついております。基本的にはこのA3の紙を見て御説明する形になります。次に、資料②といたしまして、令和2年度、3年度の福祉有償運送の運行数の推移をお配りしております。もう一部が、こちらの国立市福祉有償運送運営協議会の名簿がついておりまして、すみません、運輸支局の企画専門官様のところが空欄になっているんですけども、本日お名前をお伺いしましたのでこちらの追加をさせていただきます。清家裕之様という方が入ります。よろしく申し上げます。

以上で本日お配りしました資料を確認させていただいたんですが、過不足等がございましたら、挙手いただければお伺いいたしますので、お願いいたします。特に、大丈夫そうですかね。

事前に3月に国立市の福祉交通支援基本方針というこういった冊子を郵送で送らせていただいたんですけども、こちらを本日お持ちでない方はいらっしゃいますか。こちらをざっと後で説明させていただきますので、お手元に置いておいてください。

では、開催するに当たりましての会議運営上の確認事項について御報告いたします。設置要綱の第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の議事録を作成いたします。発言される際は、マイクを使う前に氏名を言っていただいてから発言いただきますようお願いいたします。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、よろしく申し上げます。

傍聴される方に御案内いたします。傍聴される方は、録音・撮影は御遠慮いただいております。

以上です。

【後藤会長】 マイクの前で自分が自己紹介するのを忘れていました。私は後藤玲子と申します。一橋大学を3月に定年退職いたしまして、今、帝京大学の経済学部というところに所属しております。でも、引き続き一橋大学経済研究所等で非常勤をやっておりますので、国立市とは関わっていきたいと思っています。

ここで一通り皆様の自己紹介と、それから議題等がそろいましたので、それでは、くに

たち・あゆみの更新について、よろしく願いいたします。

【事務局】 では、本日の議題の1つ目になります、NPO法人くにたち・あゆみの更新申請につきまして御説明いたします。

令和4年5月1日に福祉有償運送の登録期間が満了になりますので、更新に必要な資料の提出を受けまして、事務局において3月22日に確認等の調査を行っております。こちらが右上に資料①別紙と書かれているものになります。A4の縦です。こちらは、実際に車を市役所を持ってきていただいて、令和4年3月22日の午前10時に、くにたち・あゆみさんからは木下理事と宮本さんに来ていただいて、私と山本の担当で調査させていただきました。特に運賃に関する車内掲示というものがこちらで想定していたものではなくて、表になっているものが掲示されていたので、そちらを改善するように指導させていただきました。それ以外につきましては特に問題がございませんでしたので、その報告をさせていただきます。

次が、前回の更新時以降の報告義務がある運転中の事故及びトラブルということでございますが、こちらはございませんでした。

次に、資料①を御覧いただいてよろしいですか。A3の横のものです。右上に資料①と書かれているものです。こちらで変更がある箇所だけ、真ん中のところに変更の有無及び変更届出日というところに○を記載させていただいております。まず、上からなんですけれども、運営主体の方の代表者の方の名字が変わられたというところと、事務局が変更になっているのは、町名地番変更の関係で事務局の所在地が変更になっております。

続きまして、3番です。収受する対価が令和2年の前に更新が行われたこともあって、令和2年度から大幅に制度を改正したところもありまして、こういった運行の体系になっております。

続きまして、使用する車両につきまして、当初、前回の申請ですと1台という形で申請いただいていたんですけども、今は4台という形に増えております。こちらも、もう既に運輸支局さんのほうには届出を出しております。

続きまして、5番、運転者の数です。こちらも当初は2名で運営されていたんですけども、4名という形で講習会を受けて参加されております。

続きまして、運行管理責任者さんです。こちらが山田様から木下様に変更になっております。

8番目が運送対象になります。こちらは始めた当初なので、最初は右側のほうの8名と

いう形になっていたんですけども、制度改正以降かなり増えまして、会員登録者数が55名という形になっております。

最後に変更がある箇所、9番のところなんですけども、1台の車の保険だったんですが、こちら4台分の車という形で保険の契約数も増えております。

特に内容に不備ですとか問題はないかと思っておりますので、こちらの報告を終了させていただきます。

続きまして、この2年間のあゆみの運行について報告させていただきます。もともとNPO法人内のしょうがいしゃの移送を目的に事業を開始された経緯もありまして、新制度開始前の運行、年間の運行数は100便にも満たず、法人関係者以外の利用はほぼゼロという状況でした。また、登録ドライバーが2名ともにそれぞれ本職があつて、仕事の合間の時間をつくって運行に従事されるという条件ながら、資料②のほうの、ちょっと書類がいっぱいあつて申し訳ないんですけども、資料②にありますとおり初年度は843便で、2年目になりますと1,284便の運行で移動困難者の移動を支えていただきました。実は、制度開始前に、自分たちにできるんだろうとか、本当にニーズはあるんだろうかといった疑心暗鬼と不安を抱えてのスタートだったんですけども、現状に一番驚いているのは、くにたち・あゆみさんの皆さんが最も驚かれているかなと思います。

新制度を立ち上げるまで何回も議論を重ねて、この会議以外の連絡会でも掲げております「できることをできる範囲内で」ということをコンセプトと理解していただいて、決して背伸びすることなく、本来あるべき福祉有償運送の在り方を実行していただいて、着実に利用者の信頼を勝ち得てくれています。

以上、報告になります。よろしくお願ひいたします。

【後藤会長】 ありがとうございます。すばらしい報告ですね。もちろんすばらしい内容があつてのことなんですなんけれども。

ただ、頂いた資料は非常に詳しいものですし、それから、お気づきの点もあるかと思ひます。どうぞ御忌憚なくコメント、質問等をお願ひいたします。挙手でもいいですし、そのままでも、お名前だけちょっとお伝えして。

どうぞ、お願ひいたします。

【谷口委員】 幹福社会の谷口と申します。

あゆみさんの運行件数が増えているというところで、利用者の方が移動に制約を受けずに社会参加もできるようになったということは、本当にすばらしいことだなと私も思つて

おります。

運行件数や車両台数、あと運転者などが増えているということで、当然のことながら事故に関するリスクというのも高まっていると思います。今月1日からですか、道路交通法が改正されており、安全運転管理者のアルコールチェックの義務づけというのをされております。今回、あゆみさんの場合は車両4台ということなので、道路交通法の改正については該当しないと思っはいるんですけども、ただ、アルコールチェックであったりとか、事故防止のための運行毎点検などはやっていただいたほうが今後も事故を起こさずに済むのかなと思いますので、その辺りをちょっとお願いしたいと思っております。

【後藤会長】 ありがとうございます。車というのはとても便利な反面、凶器でもあるので、皆さん、本当に大変だと思います。事前のチェックのシステムが整っているとしたら非常に簡単に済むので、ありがたいと思います。どうぞ応援してあげてください。

ほかにございましたらお願いします。

【清家委員（代理門井）】 東京運輸支局の門井と申します。よろしくお願いたします。

先ほどもお話がちょっとありましたように運行管理等をしっかりやっていただきたいというお話がありましたが、実際に事業者さんに対しては、法改正もいろいろあったんですけども、基本的には対面で点呼を行ってから出庫する、帰ってきてからまた運転者さんの状態を対面でチェックするというのが今までの基本的な対応でして、そこら辺の点呼の仕方をどのように行っているかをお伺いできますでしょうか。

【後藤会長】 それでは、あゆみさんのほう、どなたかに教えていただけますでしょうか。ドライバーに対する点呼の方法ということですか。

【広野委員】 くにたち・あゆみの広野です。

事前のチェックは、運転手本人の報告を信じるしかないなので、それでお願いしています。ただ、今後はちゃんとやっていこうかなと思っはいるんですけど、どのようにやっていったらいいのかを教えていただけたらと思うんです。例えば朝早い時間帯の運転だと何時前のチェックだったらいいのかとか、それを教えていただけたらと思います。それぞれ住んでいる所がちょっと遠いので、私が直に会ったりとか、報告を受けるのはメールとかなんですが、ほかに何か方法があったら教えていただけたらと思います。

【後藤会長】 すばらしい御質問だと思います。

御専門家の方から何かございますか。アドバイスを下さい。

【清家委員（代理門井）】 ありがとうございます。

福祉有償運送の事業者さんに関しては対面という義務づけはないので、今おっしゃっていただいたような電話、メールでもオーケーです。なるべくであれば対面、電話で、最悪というか最終手段でメールというのが望ましいかなと思います。

【広野委員】 はい、分かりました。

【清家委員（代理門井）】 それで、出庫前と帰ってきた後にやっていただければ大丈夫です。出庫前何分前までにやればいいのかというところは具体的な定めはないので、運転手さんのタイミングで御連絡を頂戴して、それで確認していただければいいかなと思います。

一応確認する材料としては疾病があるかどうか、疲労があるかどうか、飲酒してないかどうか、その他、安全な運行に支障を来すおそれがないかどうか、具体的にはこれを確認していただく必要がありますので、そこら辺を運転手さんのほうから聴取して、問題なしということで確認できればいいかなと思います。

以上です。よろしくお願いします。

【後藤会長】 どうもありがとうございました。プロがたくさんここにはそろっていますので、後でまたスピーチいただきます。

原田さん、 何かもしあれば。

【原田委員】 私はタクシー協会のほうからの代表という形で、銀星交通の原田でございます。

先ほどから谷口さんのお話と、今の門井さんのお話は非常に大事なところで、なかなか、5台以上ですか、昭和40年代にできた安全運転管理者制度というのはあるんですけど、その法律には抵触しないので、その辺は一応、今現在4名の状態では問題はないんですけど、やはり今、事故って本当に結局はいろいろなことをきちっと、例えば今この話題の中ではアルコールチェック、これも出るときと、それから帰ってきたときと朝と夕方の2回やるべきですね。

それから、どうしてもこの体制というのはお金もかかりますので、そこまでというのは、さくら会さんなんかは頑張ってくれていますけど、なかなか事業所と運転手さんがボランティアの方ですと、今、広野さんがおっしゃったようにどうしてもメールとか電話で、ただそこで、門井さんがおっしゃったように絶対聞かなきゃいけないことというのは、例えば昨日ちゃんと寝ているとか、その方の健康状況をきちっと聞くというのは本当に

大事です。お恥ずかしい話、アルコールチェックで朝引っかかって、去年は2回帰しています。ですから、正直に、これはうちの事業所でお恥ずかしいんですけども、でも、チェックすることによってそれが回避できていると。何時頃飲んだということもみんなに聞いて、ああ、じゃあ、もう次からそれは駄目だなと、量はどのぐらいかとか。

それから、できれば健康診断とか、今そこについては法的には全然ないんですけど、やはりその方の年に最低1回のいろいろな数値はつかんでおくべきだと思います。特に運転中にとんでもない事故になるような、例えばの話ですけど血圧、これはもう絶対です。高い方はちゃんと治療しているかどうかとか、あるいは心筋梗塞とか脳梗塞とか、そういうもしかしたらとんでもない事故になるようなことをやっぱり避けるためのチェック、これはもう管理者というか、広野さんのほうでどのようにやっていったらいいかは今後の課題なので、もしよかった聞きに来ていただければ、木下さんともしょっちゅうお会いするので、もしよかったら訪ねてきていただければ。アルコールチェッカーも私のところで五、六台余分にあるんで、もしあれでしたらさくら会さんも含めてお分けします。無料で、いいですよ。

【後藤会長】 恐らく自らがドライブしながら管理もしなければならぬとなると、御負担が相当増えるのではないかと心配です。その分の何か手当等がなされるとよいかも思えないですね。

ほかにももしお気づきの点等がありましたらお願いします。この議題に関連してでも、どうぞ。

【清家委員（代理門井）】 度々すみません。御質問、申し訳ないです。

旅客から収受する対価についてちょっとお伺いしたいのですが、変更、市内から市内の間500円ということになっていただいておりますが、対キロ制で収受されているということですかね。具体的に何キロに対して500円なのか、それで加算とかがあるのかどうかというところをお伺いしてもよろしいでしょうか。

【事務局】 これは事務のほうから説明させていただきます。

【事務局】 すみません。利用対価表という資料①の添付資料（No.23）という資料がありまして、こちらの中で国立ルールというものを令和2年度から定めさせていただいております。市内から市内は特にキロ制限は設けておりません。なので、市内から市内の移動であれば、端から端であっても500円という形で運行させていただいております。市内から市外に出る場合に、6キロ圏内の中であれば800円という形の均一料金を取ら

せていただいております。一番下の市内から市外（6キロ圏内）と書かれていることは間違いで、6キロ圏外です。こちらになりますと、市内から市外へ6キロ以上運行された場合は、特に500円とか800円の均一料金ではなく、キロ数に応じて1キロ当たり163円を頂くという形になっております。

【清家委員（代理門井）】 承知いたしました。

【事務局】 6キロというのは、おおむね近隣市に行ける範囲という形で6キロと設定しております。

【後藤会長】 また何かありましたら戻るということで、大丈夫ですか。

【清家委員（代理門井）】 大丈夫です。ありがとうございます。

【後藤会長】 ありがとうございます。

ほかにございましたらお願いします。いかがですか。後でたまたもし何かありましたらということで、この議題に関してはこれで認めるということで、事務局のほうでお願いいたします。

【事務局】 会長のほうで、特に承認のところをお願いできればと思うんですけども。

【後藤会長】 分かりました。

それでは、この委員会として、このくにたち・あゆみの変更を承認したいと思います。御異議ございませんでしょうか。

【後藤会長】 御異議なしということで、ありがとうございます。それでは、認めたいと思います。よろしくお願いいたします。

続いて、次の議題をお願いします。

【事務局】 では、協議会として今、承認が下りましたので、協議が調ったことの承認という形で、国立市長名で書類を1枚出させていただきますので、そちらを近日中にお渡しいたします。

では、次の議題といたしまして、事前に皆様のほうに御意見を伺って、それで完成版をお配りしているものになるんですけども、こちらの国立市福祉交通支援基本方針を作成させていただきましたので、その説明を、ざっとですが、させていただければと思います。

この「はじめに」という部分は割愛させていただきまして、特に皆様に関係する部分としましてこちらの1ページ目です。目次の後になるんですけども、こちらについては国立市内で利用できる交通手段と移動支援サービスを、誰が利用する場合にどういった交通が利用できるのかというところをまとめさせていただいております。

向かい側の2ページ目につきまして、こちらはバス、タクシー、電車を除いた形の福祉交通に関して、どのような制度がありますというものを書かせていただいております。

続きまして、3ページ目は、こちらは交通手段ではないんですけども、移動を支援するサービスといたしまして、市からこういった補助が出ていますといった内容を書かせていただいております。皆様に関係する部分ですと、タクシー券ですとかそういったところが関係してくるかなというふうに思います。

続きまして、4ページ目に行かせていただきますと、移送の現状と課題というところで、特に問題となっているところは③です。後藤先生と一緒に進めさせていただいております。ケイパビリティ・アプローチに基づくパネル調査の中間報告という形でやらせていただいているんですけども、この中で、現状の福祉有償に関する車両の台数が今は10台程度なんですけども、潜在的に需要として20台から30台ぐらいの車両が必要になってくるだろうというところで、今後増やしていかなければいけないという課題が挙がっております。

続きまして、5ページ目です。今回、福祉交通の中に、新たに(4)の妊婦・子育て世帯に対する移動支援というものを入れさせていただいております。なかなか福祉交通というと、しょうがいしゃですとか高齢者が中心になってくるんですけども、国立市内でも子どもを産んで安心して育てられるような環境を整えていかなければいけないというところで、保健センターですとか病院ですとか、そういった所に行く際の足を確保できるような施策を考えていかなければいけないということを書かせていただいております。

続きまして、6ページ目の(5)です。こちらの後半部分でも書かれているんですけども、しょうがい児が小学校から学童保育所へ通うために、今はヘルパーの方が1人につき1人ついて、随行して歩いて連れていくというような制度を取っているんですけども、それだけですとヘルパーがかなり不足しているのと、あと短時間での労働になってしまうのでなかなかヘルパーの方が集まらないというような現状がございます。そういった問題を解決するために車での移動ができないのかとか、そういったところが今課題に上がっているというところを書かせていただいております。

6ページ目の3番の目的です。こちらについては、市の目的としまして適切な移動手段を選べることのできる交通環境づくり、既存のものこれから必要になってくる交通手段に関しまして、自分が好きな、適切な移動手段を選べるような環境をつくっていかなければいけないというところを書かせていただいております。

続きまして、7ページ目です。目的の(2)に挙げさせていただいておりますのが、先

ほどのしょうがい児の学童保育所へ登所できる環境づくりということを書かせていただいております。

その下に、貢献するSDGsのゴールといたしまして、ゴール11が適合しているかというところで書かせていただいております。

4番の計画化につきましては、今後、地域公共交通計画といったものの策定も考えておりますので、そういったところにこの内容を反映させていただければと考えております。

8ページ目から具体的な施策の方針に入ってくるんですけども、6番が、まず、福祉交通というと、なかなか公共交通と切り離されて考えられていたところを、第2の公共交通として考えていきたいと思いますという概念的な部分になります。

7番の取組方針、こちらから具体的な内容に入ってくるんですけども、まず、交通の部署と福祉の部署というところでなかなか連携が取れていない部分がありましたので、そちらのほうも一連のサービスとして連携を取りながらやっていきたいということを書かせていただいております。

続きまして、9ページ目です。②は総合交通相談窓口の設置というところで、市民の方が市役所に来ても、どこの窓口に行けば適切な交通手段を紹介していただけるのかがなかなか分からない状況にあると思いますので、そちらの部署に行けば、もうすぐに自分がどのような交通手段を使ってここまで行けるといえるものが、その人の容態ですとかそういったものに合った形で提案できるような部署の設置を目指していきたいと考えております。

続きまして、③です。こちらが福祉交通への公的支援という形で、今、家から外に出て目的の場所に行くまでどうしても交通手段がないという方がいらっしゃる、体の具合が悪いとかそういった方に福祉有償運送という形で対応いただいているんですけども、それでも先ほどのケイパビリティ調査で出てきた数字とはかなり需要がまだまだ多い状態ですので、そういったことに対応できるように市が中心となって支援していければと考えております。

④につきましては公共交通の考え方になるんですけども、MaaSという形で、インターネットを利用して現在地から目的地まで、例えばJRとバスとタクシーを組み合わせるその場所への移動手段を提案されて、その料金が表示されて、決済までできるというようなワンストップサービスのような形のシステムを、注視しながら取り入れていきたいというふうに考えております。

あと、超小型モビリティ等というところで、市の中でも狭隘道路と呼ばれるすごく細い

道がまだまだ存在しておりまして、そういった所にバスが入っていけない状況になっております。そういった所にも対応できるような小型のモビリティ等を貸し出すといった制度も考えていきたいと考えております。

⑤といたしましては妊婦・子育て世帯への支援という形で、タクシー券を妊婦の方ですとか子育て世帯の方に配れないかというところで検討しておりまして、こちらは実現できそうな状態になっております。

⑥としましては、なかなか市報に毎回福祉有償の記事を載せるということができなくて、ちょっと庁内でのバランスもあるので、そちらを交通係のほうで福祉交通たよりというものを作って、皆様の情報を市報に折り込みで配れないかということで、今検討しております。

続きまして、11ページ目です。こちらは11ページ、12ページともに同じ内容にはなってくるんですけども、先ほど申し上げました学校から学童保育所への登所に関することになっておりまして、今は1人に1人のヘルパーがついて登所しているような状況なんですけども、そちらを1台に何名か乗せて、それでバスのような形で移動できないかとか、そういったところも検討しているところです。実際にそういったヘルパー自体の不足が根本的な問題になっているので、ヘルパーの育成といったところも含めて考えていくというところを12ページ目に書かせていただいております。

13ページ目以降は、そういった形の支援に対しての連絡会を設置していきましようというところで、ガイドヘルパーを雇用している事業者さんですとか、そういったところの連絡会を通じて何が問題なのかとか、そういった部分を考えていきたいということを13ページ目に書かせていただいております。

14ページ目以降は今後の進め方ですとか、あとは資料編になっておりますので、こちらは割愛させていただきます。

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。

一度皆様の御意見を聞いて練り直していると聞いています。それぞれ御意見を出すときに、お忙しい等の事情もあったと思います。今日はとてもよいチャンスですので、ぜひそれぞれの立場から気づいたことについて、率直に御遠慮なく聞かせていただければと思います。どうぞ。

【山勢委員】 くにとちさくら会の山勢と申します。

冒頭、昨日、後藤先生のほうから参考資料を頂きましたので、広野さんたちのところと、それと何軒かには配らせていただきました。ありがとうございます。

ここでちょっとお尋ねしたいんですけど、このケイパビリティ、4ページの3番のやつなんですけど、これは前から私も疑問に思っていたんですけど、今現在20台から30台の車両が必要になるとの試算となっていますと書いてありますけど、これはセダン型を言っているのでしょうか、福祉車両を言っているのでしょうか。

【事務局】 両方ですね。

【山勢委員】 いや、両方といっても、じゃあ、何%の割合でセダン型を言っているのか、福祉車両を言っているのか、それをちょっとお尋ねしたいんですけど。

【事務局】 浪越です。

調査の段階ではセダン型と、そういった大型の車両というのを区別は特につけていなくて、大ざっぱに福祉のこういった車両について20台から30台必要になるという形で試算を出しています。

【後藤会長】 恐らく山勢さんがお聞きになりたいことは、市役所のほうの姿勢として、セダン型と福祉車両をどのくらいの割合で、大ざっぱでいいですから御用意する必要があるだろうか、市全体としてそうなるとういという見取図がもしあればお願いします。

【事務局】 特にその割合自体が、どういう割合でこの20台、30台にしていければいいのかということまではまだ……。いいですか。

【原田委員】 銀星交通の原田です。

山勢さんがお聞きしたいことは、結局どのようなしょうがいの方々、下肢が不自由で車椅子の方とか、あるいは高齢者で寝たきりの方とか、そうするとストレッチャーとか、そういうしょうがいしゃの方のどのような方が何人いるかというようなこと、そういう実態に合わせたリフトつき車両か、あるいはスロープつき車両か、その辺はどちらでも、車椅子対応だったらいいと思いますし、それから、寝たきりの方への対応としては最低1台、2台は必要なのかとか、そういうことですね。それと、あとは独歩できる方のセダン型でも、じゃあ、どのくらい今後、2050年には40%を超えるという高齢者社会に向けての確実な数値をしないと、こういうところに載せるにはなかなかちょっと物足りないんじゃないかということだと思っうんですね、違いますか。

【事務局】 そうしますと、ケイパビリティ・アプローチ調査の中で、その方々の容態ですとか状況ですとか、そういったところもかなり細かく聞いてありますので、今後出し

ていただく際に、一橋大学さんのほうからどういった形でこの福祉車両で、こういう容態の方がどれぐらいいて、こういう容態の方がどれぐらいいて、その割合としてはどういった車両が必要になるというのは出せるのでしょうか、出せますか。

【後藤会長】 それは無理だと思います。ごめんなさい。そういう問題では、私はないような気がして、交通支援基本ガイドというのは、福祉有償運送を含めた全体の福祉交通の見取図であるとする、一体福祉有償運送に何を一番と期待したいのか、そのためにどういう支援を市として、あるいは市民みんなで行うかということであると思います。だから、それは事象的な問題というよりは、やはり民間のタクシーのことも御存じだし、コミュニティバスのことも御存じだし、それから介護タクシーのことも御存じだし、そういう政策的な視野から、果たして福祉有償運送に何を期待するのか、そのために具体的にどういう支援をするのか、その辺を、簡単にでよいでするのでお話しいただければと思います。

【山勢委員】 それにもうちょっと付け加えて聞きたいんですけど……。

【事務局】 すみません。福祉交通担当の伊形です。よろしくお願いします。

今、銀星交通の原田さんにお話しいただいたり、山勢さんにお話しいただいた部分につきまして、データですよ、多分どれぐらいが必要かということ市が考えていく際には、まずどういったデータが必要、つまりどれぐらいの方々がセダン型で大丈夫か、福祉車両が必要かということ多分ある程度明確にしていかなければならないというところが必要かと思います。その観点からすると、まず、今現状登録されている方々は大体どういう方がいらっしゃるのかというのを、市がまずひとつ把握するというのが1つの指標になるのかなと思っております。

その上で、先ほど後藤先生がお話しされているようなケイパビリティ・アプローチから出てくる需要予測というところに当てはめたときに、伸びがどれぐらいあるのかなとか、どれぐらいの割合になっていくのかなというところから、今のセダン型とか福祉車両をどのように造っていくか、使っていくか、そういったものを検討していくというのが今やっていかなければならないことになるのかなというように考えております。

以上です。

【後藤会長】 ありがとうございます。少し具体的になりました。

で、山勢さん、どうぞ。

【山勢委員】 すみません。極端な言い方をすれば、要支援者の方だけを運ぶのであれば、セダン型で十分なんです。セダン型を30台用意してくれというんだと、セダン型

30台は簡単なんです。ところが、ここに来ておられる谷口さんとか原田さんあたりはよくよく御存じと思うけど、福祉車両は1台一体幾らかかるのか、今この現状で福祉車両を頼んだときにいつ車が来るのか。まして、今度は私たちになると、どうしても疑問なところというのは、じゃあ、福祉車両は、動かなければただの鉄になってしまいますから、全然動かない時間帯とかそのほかいろいろなことがあるんで、そこら辺での計画を持ってこの20台とか30台と言われているのか、無責任と言ったら失礼だけど、ただ二、三十台と言っておけばいいと考えられたのか。

私たち、この福祉有償運送のちょうど運営者協議会の場だから言えるんですけど、必ず誰か同乗者がいないといけないと言われるけど、要支援の人間に同乗が必要なのかという部分も出てくるんです。要支援で早くから病院にかかっていたら、重篤な介護とか何かにならないで済むから介護予防・介護抑止でやっつけちゃえと言ったら、そのときに、じゃあ、誰かしらつくかといったら、多分私がうちのおやじについてくれって言われたときに、あんたは1人で行けるんだらうから1人で行きなさいと言いますよ。そういう部分とかなんかも含めた考え方であればどうあるというのは分かってくるんですけど、それが全くない状態で、原田さんのところがタクシーで、商用車両でも1台買うのに450万円ぐらいかかるでしょう。乗用で言ったら今度は600万円を超えてくるような車を、そんなに右から左にぼんぼこ、ぼんぼこ団体としても用意することはできないですから、そこら辺の部分というのをもうちょっとしっかり考えて発言していただかないと、これは一般の市民が見たら、市役所はここまで伸ばす気があるんだという文書になっていますよ。そこをちょっと確認したくて、きつい質問ですけど質問しました。

【後藤会長】 ありがとうございます。

先ほどの話で、例えば妊婦さんへも拡大するとなれば、要支援の人と同様に、同乗者は要らないですね。同乗者が必要な場合には事前に確保する手立てをとるように、もし自分で確保できなかつたら市が手当します、という規則であると私は理解していましたが。どうぞ、原田さん、お願いします。

【原田委員】 いや、今先生がおっしゃったとおりだと思います。市としては、漠然とでも僕はいいと思うんですよ。ただ、今伊形さんがおっしゃったように数値をちゃんとつかみながら、漠然として、どうしてかという、私たちがどうやって、じゃあ、仕事として、それは簡単に言うと、今、新車は6か月たっても入らないです。リフト車はもう全然、スロープも。それから、正直に申し上げます。私はしょっちゅう探しているんで、今関東

に車が中古で何台あるかと、3台しかありません。3台とも今は千葉しかありません。それは最低が300万円。中古ですよ。もう10年もたっても260万円。一番高いのは370万円で1万2,000キロしか走っていませんけど、これももう3年落ちです。それが370万円です。これは中古の話です。それも3台しかないと、関東に、これが実態です。ですから、何かやろうと思っても、まずその物がない。

うちは今、正直言って、スロープつきも含めてリフトが19台、スロープが1台、あとはジャパントクシーみたいな車両が2台ありますけど、ジャパンじゃないんですけど、もう本当に大変でした。それ、実は全部動かしていません。そんなに仕事がないんですよ。

だから、要は自分たちで、我々が有償運送の方々も、NPOの方々も、前向きにこれからこういう数字というか、高齢者も含めた要支援、あるいはしょうがいをお持ちの方の移動をどのようにやっていくかというのは、正直言って会員の実態も全部まだつかめていませんけど、市と協力しながら、もし車を増やして運転手さんも確保できるんだったら、まだまだ需要がありますよというような感じの漠然とした形だとは思いますが、いかがですかね。あとは我々の努力と、市との協力だと思うんですけどね。

【事務局】 今、原田さんにおっしゃっていただいたとおり、やはり福祉有償運送というもので20台、30台いきなり増やすということはかなり難しい状況だと思いますので、原田さんですとか、あとは介護タクシーさんですとか、ほかにも車両をお持ちの方ですとか、そういったところの全体も併せて調整を図ってやっていければと思っています。

【後藤会長】 ありがとうございます。とても大事な発言を今、浪越さんがしてくださったと思います。ここにある20台から30台必要というのは、あくまでも需要者側のほうで、こういう車があったとしたら、もっと自分のふだん持っている、なかなか外に表せないニーズを満たすことができるという需要の話ですので、それに対して供給の側がどのように実際に現実的に対応できるのかということは、今原田さんが御指摘くださったように、ここでもしっかり考えないといけないと思います。

市民代表の坂本さん、何かありましたら、何でも、お願いします。

【坂本委員】 今、私は仕事でタンクローリーとかそういうやつをやっているんですけど、今パセンジャーというか乗用車のタクシー、関東地方にそんなにないというようなことが初めて分かったんで、業務用のタンクローリーとか、内航の船とか、ああいうマーケットは分かっているんですけど、そういうことを教えていただいてびっくりしました。

もう一つのポイントは、私は海外貿易の船のほうもかなりチャーターしたりしてやって

いるんですけれども、燃料価格が非常に高止まりしております、原油それから軽油とガソリン全てですけど、恐らくこの1年ぐらいは張りつくだろうと。原油、今日は1バレル103ドルですけども、恐らく張りつくだろうと。ガソリンもそうだろうと。補助金が出ている、そんなに長くもたないと思いますね。これは日本だけで、日本とか、あとは揮発油税を下げるとかいろいろやっていますが、難しいと思います。政府がごちゃごちゃ言っていますが、選挙対策で言っているだけで、そういうことはできないと思いますね。そうすると、コストが物すごい上がってきている。

一つは需要をどのように読むかというのは、お役所の皆さんは多分不得手だと思うんで、それは民間の方の知恵を借りてやるべきだと思いますのと、それともう一つは料金表ですけど、タクシー運賃自体も今のままではもたないんじゃないかと思いますね、燃料油が下がればいいけど下がりませんので。そうすると、福祉有償のコストもフレキシブルに燃料価格に連動するような形で上げていくようなことを考えていかないと、事業そのものが成り立たなくなるだろうと思います。運送業界全般的にそんなに利益は上がってないんですよ。タクシーは赤字だという話をお伺いしていて、誠に申し訳ないと思いますけど、これではやはり日本の国はもたないですね。やっぱり運送事業というのは社会的インフラの非常に大事なところですから、こういうところも一生懸命考えながら官民合わせてやらないといけないと思うんで、これからはますます難しい時代になってきているんじゃないかなというような気がします。

かといって、二、三十台が適当かどうかということころは、これは難しくて、もう少し表現の仕方というか、こういうものを書かれるときに、もう少しいろいろと考えて書いていただけるといいんじゃないかと思いますね。分からないと思いますよ、多分二、三十台。だから、その辺の捉え方というか、書き方をもう少し知恵を巡らせて書いていただいたらいいんじゃないかなと思います。でも、実態は多分そのマーケットリサーチを真面目にやっていないから分からないと思いますよ。分からないなら分からないなりに、それなりに民間のタクシー会社さんとか、あるいは大学の先生とかそういうところもやって、やっていかれるしかないんじゃないかなと、実態としてはね。いわゆる官の仕事としては、ローカルガバメントとしてはそういうようなやり方しかないんじゃないかなというような気がいたしました。

以上です。

【後藤会長】 ありがとうございます。面白い、非常に興味深いです。市民に参加して

いただいてよかったというような印象を持ちます。

大事なお話で、福祉運賃のみならず、もしかしたら福祉有償運送の料金も今のままではもたないかもしれないというようなことも、どうぞ遠慮なくおっしゃってください。ここで解決できることというのはあまりないかもしれませんが、声があるというのは大切なことですので、どうぞ。

【原田委員】 今先生がおっしゃったことは、数値は難しいよね、数は。

【山勢委員】 ちょっと間が空いたので、少しだけ。

すみません。ちょっと時間がというか、答えが空いているのでお話ししますが、原田さんと、それと谷口さんは一番最初の27市の合同運営者協議会のときから参加されているから全てを御存じだと思いますが、一番最初は、福祉有償運送は福祉車両でなくてもよかったわけなんです。ところが、あるとき、なぜか知らんけど、突然今度は福祉車両でないといけないということで、谷口さんたちにも協力していただいて、ゆずりはだったんですよね、そこから、国立市の市長はあのとき上原市長だったんですけど、セダン型でお願いしますと連名でやったにもかかわらず福祉車両でということだったんで、国立で移送しようと思っていた団体が総潰れして、うちだけが残ってしまったんです。

ただ、うちも一番最初は、今現行の利用者がだんだん悪くなって行って、それに伴った車椅子の運送だったらよかったんですけど、いきなり今度は4とか5をあてがわれても非常に困る部分もあるし、逆に市民側からしてみれば、昨日面談に行った方もそうだったんですけど、これはいいものがあるとバコッと飛びついてしまった。まだまだ情報の開示というのも足りないだろうし、さっきから言うようにセダン型だったら、今原田さんが言われたようにまだそんなに手は挙がっていないのかもしれないけど、セダン型でも中古も多分ないと思います。車自体がもう今はない状態ですから。だったら一番簡単で、ただ30という数字だけをクリアするんだったら、ボランティア30人持ってくれば30台の車がそろいますよ、皆さん漏れなく運転免許と車は持っているはずですから。ただ、その状態の中でいろいろな変化が、十何年もたってきていろいろな変化があって、妊婦さんとか何かを言い出すのも分からんではないですけど、どういうカテゴリーでその部分をどのように強めていくというのをしないことには、多分これは話にならないと思うんです。一緒くたにするのは簡単ですけど、やっぱりカテゴリーをもうちょっと分けて、深く下げていかないと難しいと思います。

以上です。

【後藤会長】 どうもありがとうございました。

もう11時半になってまいりましたけれども、同じような話は、恐らく他市でも出ていると思います、環境は一緒ですので。福祉有償運送はやはりNPO法人と、自分が車を持っていて、手の空いた時間にほかの人たち、隣人を運ぶというのがもともと趣旨であったわけですから、最初に事務局の方がちゃんと説明して下さったように背伸びする必要はないということですよね。やれる範囲でやれることがまだまだ本当はあるんだろうということですよ。

本当はあるだろうというのをどうやって掘り起こしていくのかということになると、最初に頂いたこの運行表で、すみません、私から質問してもよろしいでしょうか。この運行表を確認したいのですが、くにたち・あゆみが今4台と聞きました。さくら会は今何台ですか。

【山勢委員】 今、実働できるのは7台です。ボランティアまで入れて7台です。

【後藤会長】 7台。

自立支援センターは何台ありますか。

【事務局】 3台です。

【後藤会長】 3台。そうすると、今現状で14台しかない。なるほど、これをどう増やしていくのかですね。分かりました。

何か空想、妄想でも構いませんので、もしアイデアがありましたら、この際、このようにお会いできるのはあまりありませんので。

どうぞ、谷口さん、お願いします。

【谷口委員】 ありがとうございます、お時間いただきまして。

いろいろあると思うんですけども、本当に先駆的な取組を国立市さんはやられているなど思っています。他市はここまでできていないので、素晴らしいことだなどは思っておりますし、こういった情報をどんどんホームページとかにアップして、もう既にされているかもしれませんが、市民の方に周知していただければよいだろうなど思っております。

あと、9ページの総合交通相談窓口の設置というのは、これはぜひ実現していただきたいなと思っております。窓口を設けるだけではなくて、電話であったりだとか、メール、SNSを使った相談もしていただくと、利用者にとっては使いやすいものになるだろうなと思っております。

あと、Ma a Sのことも書いてありますけれども、これは本当に利用者の方が一番望む

ものではあるんですが、ただ移動制約者の方については、やっぱりいろいろなフォローとかサポートとか、人によって個々に変わってきますのでオーダーメイドの対応とかが必要になってくるので、なかなかM a a Sとどうくっつけられるかというのが課題になってくるので、さらにここは調査していったりだとか、研究していく必要があるのかなと思いました。

【後藤会長】 ありがとうございます。非常に重要な点を御指摘いただきました。

ほかに。原田さん、どうぞ。

【原田委員】 この有償運送運営協議会ということであれば、コアラさんとか、4条の緑ナンバーですけど、コアラさんが4台持っていますよね。ファミリアさんが2台あるのかな。1台しか動かしていないと言っていますけど。それから、ケアのケアくにたちという名前でしたかね、西でやっている方。あの方も1台。全部で今、コアラさんは3台しか動かしていないと言っていたけど、それは5台動いているんです。ただ、この5台は全部国立市民じゃないんです。全部という言葉が違いますので、対象のお客様が市外の方もいらっしゃるという事業者、緑の、うちと形としては同じなので。ただ、それも国立の資産として、さくら会さんや広野さんのところのあゆみさんの車両も含めて、やっぱり国立の資産なので、先ほど谷口さんがおっしゃった窓口をもっとということとネットワーク化、多分会長はその辺は得意でしょうから、そういうネットワークみたいなものも、窓口も含めた4条適合の営業、緑ナンバーのほうも含めた形の国立の資産、財産としての移動困難者に対する交通ネットワークみたいなものを、窓口も含めてできたらいいなと思います。

以上です。

【後藤会長】 原田さん、素晴らしいですね。

【山勢委員】 ちょっといいですか。

【後藤会長】 どうぞ。

【山勢委員】 今言われたように、今現状、本当にコロナ禍で大変です。私たちもこの間コロナで、うちの家族が感染してしましまして、事業をうち自体が止めて、ボランティアドライバーは動かしたんですけど、それでも足りない。このときには介護タクシーにお願いしたいんです、しょうがなく。まして、今度はコロナ専門で運んでいる介護タクシーにお願いしないとしょうがない。その連絡網というのはどうやるかといったら、やっぱり密に接することしかないんですよ。その中での情報提供とかなんかなるのが、結局国立市民で本当にどれだけの人が必要としているのか。であれば、誰でもそうなんですけど、

国立にこれだけ必要とされているというんだったら、目の向け方は違うんですけど、ただ漠然とアバウトに言われただけでは、これはできないです。せっかくこの一番最後にあゆみさんとか書いているけど、聞き取り内容のここの部分というのも重複してくるんですけど、ある程度の人間を確保しないと、これの難しいものというのがいっぱい出てきます。最後にやっぱり頼りになるのは人ですから。人がいないと、極端に言うとやってくれるなど、1回市役所のほうからは言われましたけど、レンタカーでも持ってきてやることはできるんですから。ここら辺の情報の共有というところをもうちょっとこれから先進めていけば、おのずとボランティアドライバーも利用者も増えてきます。そのときに、本当にタクシーさんじゃないとできないところ、夜中でも電話をかけていきますから、「熱ありますけど」って。もう熱があると行った時点で「ごめんなさい」とは言いますが、そういう部分というのは、ごめんなさい、昼間しかやっておられない人は分からないでしょうから、苦情も昼間しか市役所に入ってこないでしょうから、365日こうやって携帯を持っているといつでも、トイレに入っていようがビンビンかかってくるから、これも現場じゃないと分からないことだと思います。

【後藤会長】 いい御発言をありがとうございます。これが現場だということでしたら、我々は何ができるかなんですが、いかがですか。部長、課長、係長、お願いします。

【事務局】 今いろいろお話を伺っている中で、例えばこの交通の基本方針、時間があまりないのでなるべく手短にお話ししますが、基本的には交通を使って福祉の視点の課題を解決していくというところをまずメインとしております。さらに、今、山勢さんにお話しいただいたとおり、または原田さんやその他、谷口さんもお話しいただきましたけれども、コロナによる影響や、最も最近なところはウクライナ危機ですとかそういったところによる原油価格、いわゆる燃料費、あとは人の問題、車の問題、そういったものというのは多岐にわたってきていると思います。

ここで書いているのも、さっきケイパビリティ・アプローチの条件等において、10台から20台の潜在的なものが必要だと、これが将来予測とイコールだということでは多分ないかと思っております。なので、先ほど私のほうからお話しさせていただいたとおり、現状はどうかかというところをまず分析していくことが市として求められていくところと、もう一点が、さっき坂本さんもお話しいただいたように一橋大学さんとかのケイパビリティ・アプローチとかそういったところを使いながら、より専門性の高い予測をしてい

くということも必要かなと思っております。

さらに、この課題の部分については、今はあくまでも現状の課題という形で、解決策まで示せるようなものになっていないというところがこの方針の中で書かれています。この方針を実際具現化していくものというのが、今後、令和4年度に行われる交通会議の中でよりもんでいくものとなっていきますので、今お話しいただいた状況というものはもちろん変わっていくかと思えますし、必要なものだということは事務局側も重々承知はしておりますので、そういった点も踏まえて検討していく必要があると。例えば人の部分をどうするのか、原油価格の高騰、燃料代に対する費用の補償ができるのかどうかですとか、そういったところも具体的に考えていけばよろしいのかなと考えておりますので、最後の締めとしてはこんな形でよろしいでしょうか。

【後藤会長】 ありがとうございます。非常に誠実にお答えくださいました。恐らく、危機感をどれだけきちんと共有できるかというのが会議の一番大事なところだと思います。少なくとも私は……。

【山勢委員】 すみません。最後に1つ。

【後藤会長】 どうぞ。

【山勢委員】 せっかくここで別紙の1が資料の中に入っているんで、聞き取り内容についてわざわざ書いてありますから、市役所はこの聞き取りを聞いてどのように思われたかというのをちょっと教えていただきたい。あゆみさんがせっかく意見を述べられているんで、運営協議会の場で。

【事務局】 ドライバーの確保ですね。これは、うちのほうもドライバーが足りないということは以前からお聞きしていて、この確保に関して、先ほど申し上げたとおり広報紙を市で出す予定です。そういったところで、各法人さんが求人情報誌でそういうのを出すとかなりお金がかかるということを聞いていたので、市報に折り込みで全体に配布できるような形でそういったドライバーの募集ですとか、職員さんの募集とか、そういったことができるようなところで支援していきたいと考えています。

【山勢委員】 いや、それは人が来ても、それに関してはやっぱり最低賃金を払わんといかんという部分とかもこれは含まれた意見だと思うんですけど、今の現状では、さっき言われたように原油価格も上下している状態ですし、ましてや、今月の状態だったら補助金の対象外になっているところはあるはずですよ。マックス言ってしまうと、じゃあ、来年度の場合はどうなるのという部分もありますし、綱渡りのなところでは協力したいとい

う事業者も増えないだろうし、やっているほうは、じゃあ、マックスここまでやって、あとは知らんよとなっちゃうと、せっかくの市民に対してのサービスの拡充というところは完全にへこんでしまいます。需要と供給のバランスについてもうちょっと詳しく言っていたら。今日はもう時間がないでしょうから、次回までと言ったら変ですけど、ここはあゆみさんも必死に考えられて出された結論だと思いますので、今後どうすればいいというのはぜひ再考していただければと思います。

【後藤会長】 ありがとうございます。いいですか。もし付け加えることができましたらお願いいたします。

【原田委員】 じゃあ、次回に期待して、またよろしくをお願いします。

【後藤会長】 かなりもう具体的に、このまま会議を開かないでおくことはできないということが濃厚に伝わってきたように思います。つまり、今出てきたような供給、20台から30台というものを今の現状の中でどのように実現していくのかということについて、もう少し、例えばコアラさんですか、ファミリアさん、少し周辺の、福祉有償運送だけじゃなく、関連する事業者も含めて話し合う必要が恐らくはあるんだろうと、今の話からは私は察しますが、いかがですか。

【事務局】 コアラさんですとか、そういった介護タクシーの事業者さんの意見を聞く会というのを先月に開催しまして、今現状話を聞いている最中ですので、言っている内容ですとかそういったところについても集約を進めていますので、意見を伺いながら進めていければと思います。

【後藤会長】 分かりました。取りあえず本当に大事な仕事をしてくださっている方々が今日、明日にでも倒れかねないという、その危機感をかなり私は感じましたので、ぜひ市としても今後、この委員会を次にいつ持つかということも含めて、あるいはどういう形で持つかということも含めて御対応いただければと思います。

清水さん、一言どうぞ。地声で。

【清水委員（代理中島）】 すみません。自己紹介が遅れましたが、私は、今日代理で参りました多摩交通の中島と申します。

貴重な御意見、お話がいろいろ出ていたと思います。私はふだん一般タクシーが多いですけども、気になりなりましたのは、台数が増えてきますと、事故というのは心配なところなんです。どうしても本当に感情的な気持ちの面で心配なことなので、どんなにいい人だったとしても、ハンドルを握っていると事故、人をひいてしまう可能性、こういったの

はやっぱりあるんです。突然、可能性はありますから、この辺で防げるものは防がなきゃいけないですから、一般のタクシー事業者としての意見でございますけれども、この辺を、今後のことでございますが、あってからでは遅いので、ぜひお願いしたいと思いで。

以上です。

【後藤会長】 ありがとうございます。最初に門井様や谷口様が注意してくださったところに戻りましたね、話が。やはり安全にというのは非常に一番大事なことで、それを可能にするのはもちろん事業所のマニュアルどおりのチェックということはあるんですけども、やはり事業者の人たちも疲れ果ててはまずいので、どうやって現場を支えていくのかということを引き続き議論できればよいと思います。

今日はざっくばらんにありがとうございました。まだまだ物足りないかと思いますが、市としてもおっしゃりたいこと、決意表明等があるかもしれませんが、一応会はこれで終わりしたいと思います。

引き続きどのようにこれから進めていくのかということについて、簡単に市のほうからお話いただけますか。

【事務局】 今後会議を開く機会が1個ありまして、そこがNPO法人の自立支援センターさんの更新が8月になるんですね。なので、その前の7月、6月ぐらいに一度お集まりいただく形になると思いますので、その際はまた御通知申し上げます。

【後藤会長】 分かりました。

それでは、中島課長も部長になられ、新たな課長もいらっしゃって、すばらしい事務局体制も整っていますので、8月、自立支援センターの方もお迎えして引き続き議論したいと思います。ただ、その間、どうぞ現場の方たち、体を壊さずに、安全に、無理をせず、どうぞお過ごしください。

本当に今日はありがとうございました。お忙しい中、貴重な御意見ありがとうございました。

— 了 —