

【事務局】 本日はお忙しい中、令和6年度第2回福祉有償運送運営協議会にお越しいただきまして、ありがとうございます。

まず開会に当たりまして、後藤先生から進行をしていただければと思いますので、本日はよろしくお願ひいたします。

【後藤会長】 どうもありがとうございます。すばらしいバックミュージックがちょうど入ったところで開会させていただきます。

本日は幾つか議題がありますけれども、一番最後に、とても大きな話が出てきます。できましたら、傍聴の方においても最後までいらしてください。

私が次の5時からのセミナーに向けて用意したスピーチ、この最初と最後だけ少し紹介します。

利用者側に明らかに福祉有償サービスへのニーズがあり、それに応えようと各地でNPO法人が立ち上がった。自治体にとってはNPOによる福祉有償運送サービスの必要性和妥当性は明らかになった。国も実態に合うように法整備をされた。2004年、2006年と法改正が続いた。だが、現場の勢いはそれをはるかに凌駕した。利用者の多様な状況に合わせて、NPOの福祉運送サービスを展開するためには、幾つものハードルが残された。既存の道路運送法への抵触を最低限にとどめながら、利用者の多様なニーズにいかに応えるか。事案を一件一件、丁寧に審議する場として、この福祉有償運送運営協議会が設けられた。既存の公共交通事業者、そして福祉運送事業者、利用者、市民、有識者、行政など関係するアクターが一堂に会し、法の隙間を埋めるだけでなく、法の細目を決め、さらには、それをもって法の改正につなぐ場となった。付記すれば、協議の後には実践の協働に向けて議論を整えていく意味があります。これはまさしく民主主義の実践です。国立市の福祉有償運送第1号は法人のさくら会であり、そしてあと4つの法人が来てくださいました。今日は本当に重要な会議に皆さんが来てくださったことを感謝いたします。

一つ、私自身のこれは考えです。感想です。現在、国は福祉有償運送事業の地域公共交通への一元化を強力に進めています。タクシー事業の過不足の調整、観光需要の増減の調整役としてライドシェア政策に吸収統合されるおそれもあります。私は本事業に福祉の言葉がつけられたことは非常に重要な意味を持つと思います。福祉は個人の生き方、ウェイ・オブ・リビングの実現可能性を指します。外出はそれ自体、生の目的であるとともに様々な生き方を実現する手だてでもあります。そして、外出するためには、帰ってくる場所、居心地のよい場所、住宅が不可欠になります。障がいを持って、年を取っても、妊娠しても、小さな子供がいても、安心して行って帰れる。それを支援することにより、一人一人の個人の生を、より全体的に支える事業がこの福祉有償運送事業だと思っています。NPO法人ほか、有償ボランティアとして、この事業に飛び込んだ人々によってつくられた、この事業の独自性と発展可能性は極めて大きなものであると思います。

それでは本日の会議に戻ります。伊佐様から御報告をお願いいたします。

本日の委員の出席状況から、伊佐様、お願ひいたします。

【事務局】 事務局の伊佐です。

事務局より、会議の成立について御報告いたします。設置要綱第6条第2項の規定により、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。本日は定数10名に対して7名、代理出席2名の計9名の委員に御出席いただいております。過半数に達していますので会議は有効に成立することを御報告いたします。

また、本日御欠席の関様ですが、昨年、再度、市民委員の公募を行いましたところ、御応募があり、選考の結果、選出されておりますが、本日は御都合により欠席となっております。

なお本日の会議につきましては1時間半程度で実施できればと考えておりますので、できる限り御協力をいただければと思います。

【後藤会長】 それでは次に資料の確認、運営上の確認について事務局よりお願いいたします。

【事務局】 本日配付いたしました資料について説明いたします。令和6年度第2回国立市福祉有償運送運営協議会次第が1枚目でございます。次に福祉有償運送運営協議会設置要綱でございます。それから資料①特定営利活動法人くにたち・あゆみの資料になります。こちらにつきましては資料1-1が更新登録申請団体要件確認票。それから資料1-2が福祉有償運送更新についての事前調査となっております。それから資料②でございます。特定非営利活動法人くにたち・あゆみ。資料2-1が福祉有償輸送に係る旅客から収受する対価等に関する変更内容です。資料2-2が運送の対価等比較表となっております。資料2-3が、くにたち・あゆみ福祉有償運送に関する附則となっております。それから資料③でございます。社会福祉法人幹福社会。資料3-1が福祉有償運送に係る旅客から収受する対価等に係る変更内容です。それから資料3-2が運送の対価等比較表です。資料3-3が幹福社会福祉有償運送利用規約となっております。それから資料④ですが、福祉有償運送運行法人別運行数及び利用申込者数です。それから資料⑤になります。こちらがまず資料5-1が自家用有償旅客運送に係る協議における市長判断プロセスの導入について。資料5-2が福祉有償運送の登録に関する処理方針について（新旧）です。それから資料5-3が地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について（新旧）となっております。それから資料⑥が地域公共交通計画と法定協議会の設置についてというものになります。

以上を本日の資料としてお配りしました。過不足がございましたら挙手をお願いできればと思います。特によろしいでしょうか。

そうしましたら続きまして、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御説明いたします。

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、発言委員の名前が入った公開用の会議録を作成いたしますので、録音いたします。発言される方は所属、氏名を述べてからお話しいただければ大変ありがたく思っております。また必ずマイクにて御発言をお願いいたします。

それから傍聴の方に御案内させていただきます。傍聴される方は録音・撮影等は御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、よろしくをお願いいたします。

では、後藤会長、お願いいたします。

【後藤会長】 ありがとうございます。

では具体的な協議に入る前に、事務局から本日の議事決定事項について説明をお願いいたします。

【事務局】 要綱を御覧いただければと思います。第6条第3項のただし書の規定によりまして、第3条4号、国立市において現に福祉有償運送を行っている特定非営利活動法人等を代表する者に掲げるもののうちから委嘱された委員は、自身の所属する団体に関する議事決定には加わることができ

ないことになっております。本委員会には第3条4号以外の枠にも3条5号の福祉有償運送事業を利用している旅客として、くにたち・あゆみから広野委員、3条7号の学識経験者枠として幹福社会の谷口委員にも御出席をいただいております。第6条3項のただし書の趣旨に鑑み、今回、くにたち・あゆみ、幹福社会に関する議題もありますので、広野委員と谷口委員は所属団体の議決には御参加いただかないように運用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。

ここの席を外すほどのことでもないと思いますので、在席したまま挙手は控えてください。

それでは、事務局の御提案どおりに進めたいと思います。

本日の最初の議題は、くにたち・あゆみの登録更新についてです。事務局からお願いいたします。

【事務局】 先生、大変申し訳ないですけど、御説明者と委員の方と分けさせていただくような運営をしてほしいと別の部署から言われているようなこともありまして、大変申し訳ないのですが、

【後藤会長】 はい。形式的なことは進めてください。

【事務局】 それでは、くにたち・あゆみの御説明の御担当者につきましては、あちらの席に移動していただければと思います。

そうしましたら、事務局から御説明させていただきます。

くにたち・あゆみから更新登録の申請を受けまして、事務局において2月3日、くにたち・あゆみの事務所に伺いまして、車両等について事前調査を行いました。詳細は資料1-1、1-2に記しておりますが、車両や必要書類等、調査項目について特に問題はございませんでした。

その他として令和7年2月に運輸支局に軽微な事項の変更の届出をされております。これは事務所の所在地が変更になったためという形になっております。

また使用車両の使用権限、運転者、運行管理者の責任について前回申請時から変更になっている部分もありますが、こちらは事務局で内容の確認しております。

続きまして、平成26年より国立市での運行を開始してからの運行状況について報告いたします。

国立市で運行を開始して以降、報告義務のある運行中の事故及びトラブルはありません。現時点で利用登録者数は30名程度です。月の運行件数は90件から100件ほどで、通院を中心に公共施設等への外出に多く利用されています。利用登録者の内訳としては、身体障がい者手帳をお持ちの方が約半数を占めており、続いて要介護認定者となっております。くにたち・あゆみは障がいを持つ当事者と介護を職業やボランティアとしている方が中心となって活動されており、行きたいときに行きたい場所へ自由に行きたいという当事者の願いを出発点に、福祉有償運送を通して、誰もが地域で自由に普通に暮らしていく支援をされています。ドライバー不足等の理由から、令和4年度より、新規利用申込は停止の状態が続いておりますが、今後も国立市内の福祉有償運送を支えてくださることが期待されると考えております。

事務局からの説明といたしましては以上となります。

【後藤会長】 ありがとうございます。

それでは、具体的な変更内容としては運賃料金ですね。そのあたり、対価表と比べてどうであるかだと思います。もしよろしければ、簡単に変更の理由を……

【事務局】 先生、運賃はこの後になりますので、この更新登録のところで、ごめんなさい。資料1-1と1-2のところでお願いします。

【後藤会長】 先走ってすみません。

更新をするということですね。今、御説明があった限りのことで何か御質問があればということですね。

ないようですので、取りあえず、この件に関して御反対の方はいらっしゃいますか。

(反対者挙手なし)

【後藤会長】 特にないようで、賛成とみなしたいと思います。

はい、続けてください。

【事務局】 ありがとうございました。

この後、事務局で協議が調ったことを証する書類を準備させていただきますので、運営支局に御提出をお願いできればと思います。

続きまして、運送の対価等変更申請についての協議に入らせていただきます。

今回、2事業者より申請がありましたが、事業者登録順に進めてまいりたいと思います。

では、先生、よろしく願いいたします。

【後藤会長】 それでは改めまして、くにたち・あゆみの御担当者の方、簡単に理由をお話してください。

【事務局】 それでは、まず事務局から簡単に概要を説明させていただければと思います。

資料2-1、福祉有償運送に係る旅客から收受する対価等に関する変更内容を御覧いただければと思います。

運送の対価として今回、国立市内は700円、国立市外は6キロ圏内で行いましたら1,000円、6キロを超えて25キロ未満の場合は1キロにつき180円、25キロ以上で行いましたら、1キロにつき200円の加算に変更ということで頂戴をしております。

また運送の対価以外の対価としまして、これまでの寄り道、キャンセル料に加えて、新たに遅延料金、それから片道料金、それから当日依頼、日曜祝日、それから予約変更、早朝夜間、年末年始、介助料金が追加されている形になっております。

変更事項につきまして、付け加えて追加の説明等があれば、くにたち・あゆみの御担当者の方に御説明をいただければと思っているのですが、いかがでしょうか。

【くにたち・あゆみ】 くにたち・あゆみの北島です。説明の前に一言言わせてもらいます。

くにたち・あゆみは障がいを持った当事者も参加している会で、値段については当事者も払うので、幾らがいいのかとか、そういう問題もあります。あとドライバーさんも暇を見つけて来てくれるので、すごく大変で、ドライバーさんの働いた賃金も大切に考えて決めました。なので、皆さん、よろしく願いします。

【後藤会長】 ご説明ありがとうございました。これからも持続可能であるためにもドライバーさんの賃金は大事になると思います。

御経験豊かな方々が集まっていますので、何であれ、質問、コメントがありましたらお願いしたいと思います。委員の方、いかがでしょうか。

【事務局】 すみません。2-2と2-3を事務局から追加でお話しさせていただければと思います。

まず資料2-2を御覧いただければと思いますが、先ほど御説明させていただいたとおり、料金については市内700円、市外1,000円という形になっておりまして、6キロを超えた分については6キロから25キロメートル未満までについては180円、それから25キロメートル以上について

は1キロ当たり200円の追加という形になっております。

それから、2.の運送の対価以外の対価ですが、待機料金につきましては10分未満は無料、それ以降は5分ごとに100円というような形になっております。利用者の都合により車両を待機させた場合、または8キロメートル以上の目的地での待機の場合に、これは適用という形になっております。それから寄り道ですが、1回250円となっております。片道料金は500円という形で、往路・復路、どちらの場合も8キロメートル以上に適用という形です。遅延料金ですが10分未満は無料ですが、それ以降5分ごとに100円という形になります。キャンセル料ですが、当日の700円という形になりまして、当日のみ適用という形になります。予約変更ですが、これは100円となりまして、寄り道・追加・ルート変更など当日の変更にこれは適用という形になります。当日依頼につきましては100円という形になります。早朝夜間ですが、これは1回100円という形になります。8時前からの出発、18時以降に到着の場合に適用という形になっております。日曜祝日は1回200円、それから年末年始につきましては500円という形になります。介助料金は1運行につき100円となりまして、玄関・自宅までの介助を必要とする方となっております。自宅または病院内での介助を必要とする場合につきましては30分500円という形になっております。

裏面に具体的な料金を適用した場合ということで記載をされておりますが、事業所より2キロメートル離れた利用者宅に迎えに行き、そこから2.3キロメートルの距離にある市内の病院まで行った場合ということですが、団体を通じた場合、700円という形になります。

それから例2ですが、事業所より2.5キロメートル離れた利用者宅に迎えに行き、そこから6キロメートルの距離にある市外の病院まで行き、一度、事業所に戻り、その後再び利用者に乗せて利用者宅に18時10分に到着した場合ですが、この場合は2,000円と、その他のところで加算がありまして2,100円となっております。

また事業所より8.5キロメートル離れた病院に利用者を迎えに行き、その後、病院より8.7キロメートルの距離にある利用者宅に送ったというところですが、こちらの場合、運送の対価は1,570円、その他500円ということで、2,070円という形になっております。

それから資料2-3を御覧いただければと思いますが、こちらに関しましては、くにたち・あゆみの福祉有償運送に関する附則でございます。今回の申請に伴い、改正が認められた場合は4月1日から、今御説明した内容に合わせて改正されるようになります。

私からの追加の御説明は以上になります。

【後藤会長】 ありがとうございます。

いかがでしょうか。基本的にはもう熟慮されて考えた結論であると思います。少しやってみないと分からないところもあると思います。ただ、せっかく皆様集まっていますので、将来的には、こうしたらというようなアドバイス等がありましたら、今の問題ではなくとも何か御発言ください。

市からの補助金は今までどおりありますよね。500万だったのでしょうか。

【事務局】 そうです。経費の半分が上限という形になっていますが、市からの補助金もあります。

【後藤会長】 分かりました。なるべく利用者には負担をかけず、多くの人に使ってほしい。だけれども、見る限り、休日とか年末年始まで必要であれば出て行くと、そういう意気込みを感じます。非常に利用者にとってはありがたいことだと思います。

では、次の幹福社会の協議に移り、また戻って、御意見があればという形にしたいと思います。

ここで決を取ったほうがいいですか。

【事務局】 はい。ここで決を取っていただければ。

【後藤会長】 分かりました。

ひとまず、くにたち・あゆみの申請について、皆さん御了承いただけますか。反対の方がいらっしゃいましたら挙手をお願いします。

(反対者挙手なし)

【後藤会長】 はい。協議が調ったとみなしたいと思います。

次をよろしくお願いします。

【事務局】 ありがとうございます。

そうしましたら、次の議題について説明をさせていただければと思います。

席の入れ替えをさせていただければと思いますので、少々お待ち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。続いて幹福社会の運送の対価等変更について諮りたいと思います。事務局から概要を説明お願いいたします。

【事務局】 そうしましたら、資料3-1を御覧いただければと思います。福祉有償運送に係る旅客から収受する対価等に関する変更内容を御覧ください。

まず運送の対価ですが、発地及び着地のいずれもが市内の場合については時間制となっています。それから発地及び着地のいずれかが市外については時間制と距離制の併用に変更となります。時間制の部分については、出庫から帰庫において最初の1時間は一律1,100円、1時間経過後30分ごとに550円の加算となっております。距離については1キロメートルにつき55円、1キロメートル未満は1キロメートルとみなすような形になります。

また運送の対価以外の対価については、当日のキャンセルは1,100円、介助料は介助者1名分の料金として出庫から帰庫において最初の1時間は一律1,540円、1時間経過後は30分ごとに770円の加算となっております。

それから、先ほどと同様に、資料3-1、それから資料3-2についても簡単に御説明させていただければと思います。

まず資料3-1、1番に現在の料金が記載されております。

1ページ目の下、2番に変更後の運賃、それから料金が記載されております。発地及び着地はいずれもが国立市内の場合は時間制で、発地及び着地のいずれかが国立市外の場合、時間と距離の合算という形になっています。時間制については、出庫から帰庫において最初の1時間は一律1,100円、1時間経過後は30分経過ごとに550円の加算となっております。距離制につきましては、出庫から帰庫において1キロメートルにつき55円と、1キロメートル未満は1キロメートルとする形となっております。

対価以外の対価としましては、キャンセル料、当日にキャンセルがあった場合は1回の運行につき1,100円。介助料につきましては、介助者1名分の料金となっております。出庫から帰庫において最初の1時間は一律1,540円、1時間経過後は30分経過ごとに770円という形となっております。

それから資料3-2を御覧いただければと思います。

資料3-2の1ページ目につきましては今申し上げた内容が記載されております。

裏面の比較を御覧いただければと思います。事業所より2キロメートル離れた国立市内にある利用者宅に迎えに行き、そこから3キロメートルの距離にある国立市内の病院まで行きました。その後、

病院より3キロの距離にある事業所に戻った場合、乗降介助は運転者が行った前提の下、出庫から帰庫までは50分を費やした形の場合です。この場合は運送対価が1,100円という形になっております。

それから、事業所より2キロメートル離れた国立市内にある利用者宅に迎えに行き、そこから3キロメートルの距離にある国立市外の病院まで行き、病院に行って60分待機をしました。その後再び利用者を乗せて利用者宅まで送って行き、運送終了後、事業所に戻ってきた場合です。乗降介助は家族が行い、出庫から帰庫では10キロメートル、120分を費やしたようなケースです。こちらにつきましては、運送の対価が2,750円ということで合計2,750円になります。

それから例3、事業所より4キロメートル離れた国立市内の病院に利用者を迎えに行き、その後、病院より3キロの距離にある利用者宅に送りました。運送終了後、利用者宅から2キロメートルの距離にある事業所に戻った場合です。車椅子貸出による2名体制、運転者1名、介助者1名の運行で、出庫から帰庫では60分、そのうち介助には20分、介助のため車両を同時間停車したため20分の待機を費やした場合です。この場合は、運送の対価1,100円、介助料1,540円となりまして、合計2,640円となっております。

こちらについて今回お認めいただいた場合ですが、資料3-3に利用規約を改正したものを添付していただいているところになります。

私からの説明は以上という形になりますが、何か必要があれば、幹福社会の御担当の方から追加で御説明いただければと思いますが、いかがでしょうか。

【幹福社会】 追加でお話しさせていただきます。幹福社会、松江と申します。よろしくお願いたします。

既存の待機料での対応では、待機料の支払いの観点から、利用者自身、必要な介助を拒むケースがございました。時間制とすることで、利用者は介助などの希望が伝えやすくなるものと考えられます。また運転者からも必要と判断する介助の申入れがしやすくなります。このことで、より安全で質の高い運行を行うことが可能となり、重度の利用者であっても付添いなしでの外出機会が増えることにつながるものと考えております。

以上です。御協議のほど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。

対価といっても、市場的な競争価格ではなくて、あくまでもお互いの相互的な関係の中で支払われる対価です。だけれども、全く無償であるとギフトになってしまっていて、これは少し使いづらくなるので、普通よりは少し安い金額で。だけれども、無料ではないのだから、遠慮しないで使ってくださいという形を取るということです。極めて明快な御説明、ありがとうございました。

何か御意見等はございますか。

【山勢委員（代理）】 くにたちさくら会の山勢といいます。

介助料のところでは介助者1名分の料金とあるのですが、この介助者とはどういうふうにするのですか。例えばこれをうちで言うと、ドライバーと介助者が乗っていますが、利用者にも介助者がついているので、この場合は介助者2名になるのですか。

【幹福社会】 幹福社会、松江でございます。

ドライバー1名に対しては介助料は徴収いたしません。ただ、介助料といたしまして、ストレッチャーでの移動だったり、車椅子での階段昇降、そういった場合に2名体制となりますので、そ

ったときの介助料として設けたいと思います。

【山勢委員（代理）】 それは2名体制のときも1名分ということですか。

【幹福社会】 おっしゃるとおりです。

【山勢委員（代理）】 分かりました。どうもありがとうございます。

【後藤会長】 ほかにいかがでしょう。お願いします。

【原田委員】 タクシー事業者、銀星交通の原田と申します。

気になったのは、タクシー料金の対価が、これは割引をした金額なのか。これは先ほどのあゆみさんのときもそうだったのですが、その辺がまず説明がない。

それと、いずれにしろ料金が安い形で申請されていますけど、そこら辺は本当に頭が下がると思います。ただやはり、あゆみさんの場合は利用者イコール自分たちの場合もあるので、幹さんの場合はそうじゃないんじゃないかなと思うので、その辺は幹さんのほうはもう少し高くてもいいかなという感じはします。

【後藤会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【幹福社会】 お答えいたします。幹福社会の経塚と申します。

今御質問を賜りましたタクシー料金、こちらは割引後かどうかでございますが、こちらの算定方法は、インターネットで多摩地区のタクシー料金を算定するサイトを利用しました。そちらで発地場所と着地場所を入力すると多摩地域のタクシー料金が自動的に出てくるので、その数字を記入させていただきました。

【後藤会長】 2つ目の御質問、もう少し高くてもいいのではと。

【幹福社会】 ありがとうございます。大変ありがたい御指摘ではございます。

ただ、既存の料金からの上がり幅といいますか、そういったところの観点と、あと私どもの利用者の利用状況等々を鑑みたときに、現在のおおむね8割の水準に収まる利用件数を照らし合わせたときに、恐らく今の状況ですと1,100円、1,100円は税込みになりますけれども、これが一番バランスが取れるのではないかというのが現時点での判断となっております。

【後藤会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【原田委員】 そうすると今のお話でいくと、割引料金を適用した額ではないので、今回、これについては、山口さん、どうですか。やっぱり数字はきちんとしないとまずいのではないのでしょうか。

【山口委員（代理）】 割引ではないので……。

【原田委員】 このままだと通らないですよ。

【山口委員（代理）】 そうですね。

【原田委員】 いや、別に意地悪するわけじゃないのです。ただ、もしできるものだったら、そこはやはり誰からも後ろ指をさされないような内容にした方が良くと思います。それにしても安いので、もっと安くなってしまふ、タクシー料金と。そうすると比較すると割高に見えるかもしれないけど、先ほども言ったように2番目の、それにしても安いので。問題は、だから、これを直すか直さないか。それはあゆみさんも同じですが。

【後藤会長】 資料を今後残していく、歴史的資料としていく上で、間違った記述を残してはいけないと。ただ、割引料金はこの対象者全員に提供される保証はありますか。この利用者であれば全員がなりますか。

【原田委員】 基本的には健常者は別ですけど、例えば健常者が骨折してとか、一時的なものはあ

るのですが、そうじゃない限りは割引適用ですね。それと逆にもう少し長い距離になると9,000円以上はまた1割引で、結果的には2割引になることもありますので、計算の議題として、あゆみさんの3つと、この幹さんの事例というか、これはそこの辺は上手にやってあるかなと。

【後藤会長】 分かりました。恐らくこの料金の設定は、今、飛行機なんかみんなそうですけれども、極めて細かくなって、市場の動向を反映するようになってきてしまっているの、それを一律に資料の中にレファレンスポイント、参考ポイントとしてつくっておくのは、もしかしたら逆に難しくなるかもしれないです。だから、今のようなお言葉、つまりタクシー料金も現実には割引があるので、これよりは安い可能性はあるというようなことを一言、どこかに付け加えておく形で対処するのがよいかと思えます。

私自身はこの例1、例2、例3は極めて面白いと思えます。例2が非常に大きな割引に見えますよね。割引というか対価の差なのですが、割引があるから、これはもうちょっと縮まるというようなことですね。

いずれにしても基本は利用者同士の中の相互扶助なのですよ、こういうものは。だから、非常に得をする人もいれば、あまりタクシーと変わらない人もいます。でも、それはお互い、障がいを持ったり、高齢であったり、そういう状況があるから、お互い助け合うという利用者同士の助け合いの考え方が背後にあると思えます。

さすが行政は一生懸命考えていらっしゃるんですね。さっきのやり方でよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

【後藤会長】 それではお手数ですが、一文、後で加えることで進めたいと思えます。

ほかに御意見がなければ……。はい。

【事務局】 今まとめていただいたのは、原田委員から御指摘いただいた割引料金ですけども、多分、幹福祉会さんの場合、障がいをお持ちの方、それから要介護・要支援をお持ちの高齢の方といらっしゃる中で、割引料金が乗られる方によって変わってくるのが前提にあるのかなと思えます。

【事務局】 基盤担当の中島ですけども、割り引いたものはどこから補填されているということはないのですか。これは単純に割引で、高齢者とか障がい者ということなので、市がやっている補助金とは別ということよろしいのですよね。

【事務局】 資料に、そういう割引があるケースもあるということが分かるようにしておけばよろしいという理解でよろしいでしょうか。

【後藤会長】 そのとおりです。ありがとうございます。

それでは、幹福祉会の運送の対価変更に関して決を取りたいと思えます。反対の方はいらっしゃいますか。

(反対者挙手なし)

【後藤会長】 ないということで、協議が調ったものとみなしたいと思います。ありがとうございました。

それでは次の議題に移ります。何かございますか。どうぞ。

【谷口委員】 協議が調ったところで、今、原田さんの御質問は、要するに料金設定が、今、法律ではタクシー料金の8割まで徴収することが可能となっていると。ただ、見たところ、25%ぐらいしかなくてないじゃないですかというような御質問だったと思うのですが、8割未満であれば料金設定としては問題ないということで理解はよろしいでしょうか。山口さん、どうですか。

【山口委員（代理）】 はい、おっしゃるとおりです。

【後藤会長】 補足をありがとうございました。

確かに25%となかなか衝撃的な数字ではありますが、ほかでちょっと儲けることもできるよううまくやられてきたと思います。

それでは、改めまして協議が調ったということで、この件はおしまいにします。

続いて次の議題に移ります。事務局、よろしくお願いします。

【事務局】 そうしましたら、令和2年度以降の運行数及び利用者数の推移を示したものが資料④となっております。

令和4年度からは国立あおやぎ会と幹福社会が加わりまして、5事業者での運行という形になっております。令和6年度につきましては1月実績分までが反映されており、総運行件数が1万188件、新規利用申込者数が83名となっております。

新規登録についてですが、くにたち・あゆみは年間を通して受付停止、東京自立支援センターについては7月から、さくら会については6月から新規の利用受付を停止されていらっしゃる形になっております。7月以降は幹福社会と国立あおやぎ会の2事業者のみで新規登録者を受け入れている状態の数字となっております。新規登録者の中には既に他事業者で利用登録をしているものの、希望の日時に予約が取れないため、複数登録として新たに登録されていらっしゃる方もおります。

一方で、今年度は事業者面談まで進みながら、確実な配車を希望するという理由から、利用登録を保留にする方が多く見受けられたところです。平日午前9時頃の通院に予約が集中するため、新規登録は可能でも、実際の予約になると時間の調整がつかず、利用に至らないケースもあるとのことでした。

令和6年1月末時点の運行数及び利用申込者数についての説明は以上となります。

【後藤会長】 ありがとうございました。さりげない説明の中に重要なことが幾つも込められていたと思います。

どうぞ御自由に質問、コメントをお願いできますか。ここに説明されている当事者の方からも説明に付け加えていただけるとありがたいですし、それに対する質問も自由にしていただきたいと思います。いかがでしょうか。

それでは皆さんが考えていただいている間、私から質問をさせていただきます。

年間を通して新規登録受付停止という3つの団体に関して、その理由を簡単に教えていただけますか。

【山勢委員（代理）】 くにたちさくら会の山勢です。

御覧のとおり、うちの場合は前年度と今年度で落ち込みがありますが、これは1人、ドライバーがけがで参加できないために落ち込みが生じております。当然、ドライバーの数が増えれば、まだキャパはあるのですが、ドライバーがいかにせん増えない。

それと、さっき言われた2か所に股をかけて入っている利用者がどうも安定しないというか。例えば、あゆみ会さんとうちでくつついといて、利用者をお迎えに行ったら、あゆみさんのドライバーがいると。こういうことは往々にあります。ヘルプ協会さんも一緒です。ヘルプさんが行っておいて、うちが引いて帰ってくると。うちの場合は、先に他の事業者が行っていたら引いて帰ってきてくださいとドライバーに伝えてあります。2団体を利用するのは利用者側には都合がよろしいことですが、どうもサービスを提供する側にとって非常に不利益というのは変ですけど。このドライバーをほかに充てることができたとか、いろいろな部分があるので、そこら辺の混乱を避けるために、うちは利用す

るときに、ほかの会に入っておられる方は御遠慮くださいと一言言って、最初の面談のときから断っています。

これから行くと、ドライバーが増えさえすれば、まだ数は増えます。ただ、いかんせんドライバーが増えないもので非常に困っているのがさくら会の現状です。

【後藤会長】 ありがとうございます。非常に現況がよく分かりました。

ほかの団体からもお願いできますか。東京自立支援センターの方はいらっしゃらないかと思いますが、あゆみ会からお願いいたします。

【広野委員】 くにたち・あゆみの広野です。

うちは、だんだん利用者が少なくなっているのは、やっぱり高齢になってきて亡くなる方が多いです。あとはドライバーの人たちがちょっと少ないです。今は3名で動いているのですが、その3名もほかの仕事をしながらやっているの、たまたま空いていたときの支援になります。これも毎回毎回言っているのですが、なかなかドライバーが見つからない状況です。募集しても、普通の人はやっぱり仕事を持っていたりして、だんだん遠ざかっていくのが現状で、うちのドライバーとして登録者が少ないのが現状です。

【後藤会長】 ありがとうございます。非常によく分かります。

恐らくドライバー不足はタクシーも共通する問題ではあるとは思いますが、福祉有償運送の場合は福祉の問題として私は捉える必要があると思っています。

はい、御発言、お願いいたします。どうぞ。

【幹福祉会】 大変恐縮ですが、御質問の内容は、前年度と比べて本年度の件数が多くなっているとか、少なくなっているというところがございますか。

【後藤会長】 そうですね。今のところ、新規登録を停止する理由をお尋ねしたのですが、今のお話も関連してくるでしょうから、どうぞ何でも御自由にお願いたします。

【幹福祉会】 はい、大変失礼いたしました。

まず新規の登録に関しまして、私どもも申請書等で登録の御希望を賜ることは多々あるのですが、やはり今少しお話があったとおり、確実な配車を求められる利用者様が多くいらっしやいまして、そういった方に関しては、必ずしも確実には配車ができないですと正直にお伝えしますと、登録は一回保留にさせていただきますというお話を賜ることがございます。

私どもの場合は、昨年度と比べると、件数そのものは横ばいよりも若干増えている傾向がございます。どういったところで増えているかといいますと、例えば9時に迎車してほしいという利用者様が多くいらっしやいますけれども、配車がかなわないときに時間変更の相談をさせていただいております。例えば9時が難しければ9時半等々で配車可能ですけれどもいかがいたしますかと。こういったことで利用者さんも時間変更に応じてくださるケースも多々ございまして、トータル的には件数的には微増といったところで推移してございます。

【後藤会長】 貴重なお話ですね。ドライバーの人たちにとっても働きやすさの問題があります。

ごめんなさい。御意見があるならよろしくお願いたします。

【くにたちさくら会】 さくら会の大西です。

先ほど山勢さんからお話しましたが、一つは、運行件数は12月からドライバー1人、できなかったのはあるのですけれども、亡くなられた方が何名かおられて、その数がかかなり減ってきているのです。12月、1月は300ぐらいありますので、それを加えると、大体、昨年並みの回数はあるかと

思います。

それで、先ほどの話で亡くなる方とか、あとは施設に入られた方とか、そういう方がおられるので、その辺ではまた新規募集をしないと、ちょっと減ってくるのかなという気がいたします。その要因が大きいように思います。

【後藤会長】 ありがとうございます。

そうしましたら、亡くられる方が利用者の中にいる、施設に行かれる方もいると。そういう方々をまさに最後のところまで送迎をする役割をしてくださっているのがまさに福祉有償運送だということがよく分かりました。

ただ一方でやはり、病院にしろ、いろいろな役場にしろ、時間が極めてリジッドになってしまっているんで、確実な配車を希望するような状況もあるのだと思います。ただ、今、少しお話しいただいたように、利用者の中には相談に応ずる姿勢もないわけではないと。ここは市民の側が福祉有償運送に対して何を求めるのかをもう少し私たちが啓発していく必要があるかもしれないですね。単に確実な配車であれば、GOナントカのアプリで呼んでパッと使えばいいんだけど、でも、そうではないいろいろなサービスが背後に福祉有償運送の場合はあるわけですね。そこを本当であれば理解して、だからこそ利用の融通の仕方、モラルを市民の側もきちんと持つべきなのだろうと思います。山勢さんがさっきおっしゃったような事態が起こるのは、まさにそういう人こそ、GOアプリを使ってほしいですね。そうではなく、市民同士の助け合いの相互性の仕組みなのだと分かった上で、どう利用するかが重要なのだろうと思います。

一方でやはり、ドライバーに対する魅力という意味では、先ほどから行われている対価の変更がやむを得ない面がある。そこを本当によく考えてしてくださっているのだろうと思います。

それでは、ほかに今までの関連する事柄でもよいですし、ほかの論点に関する御質問、意見等でもよいです。何かありましたら、どうぞ。労働組合はいかがでしょう。

【大和田委員】 タクシー乗務員組合の代表で来ています大和田です。よろしく申し上げます。

幾つかというよりは、まずタクシードライバーとしては、もう少しジャパントクシーを使ってくれればなと思っています。ドライバーの立場から言いますと、ジャパントクシーが国立でどれだけ走っているか私は地元じゃないので分からないのですが、私の地元の八王子ですと、結構ジャパントクシーが走ってまして、車椅子の方の予約も受けています。時間指定予約も受けていますし、そういう部分では車椅子に結構乗っていただく機会が多いですが、唯一ドライバーが嫌がる部分があります。ジャパントクシーはどうしてもスロープをつけなきゃいけないとか、車椅子を乗せた後に折り畳み、車内を移動するのは結構面倒くさいのです。それでドライバーとしてはちょっと嫌がるのですが、ただ、慣れているドライバーですと大体5分ぐらいでできます。そのところにタクシー会社には何の対価もありません。ですから、こういう会議で車椅子を介助すると介助料がつくとかありますけども、タクシー会社の場合は何もつかないし、最悪、先ほど割引の話をしていましたけど、会社によっては売上げから割り引いて売上げると、その分が乗務員の売上げから引かれる会社もありますので、あまりちょっと、どうなのかなというのもあるのですが、もう少しうまく使っていただければ、これだけジャパントクシーがたくさん走っていますので、そういう部分ではもっと利用価値あるのではないかと。その部分で東京都なんかジャパントクシーにいろいろと補助金を出していますし、そういうところはもっと利用されたらどうかと思います。

あとドライバー不足はタクシーも一緒です。ドライバーもなかなか三多摩では入ってきません。た

だ、これが特別区、都内に行きますと、会社によっては90%以上稼働している会社が結構あります。これはなぜかというところと營收がすごく上がります。稼げるのです。やっぱり三多摩はまだ稼げないイメージがあって、それでどうもドライバーが集まらないのかなと思いますけども。

あともう一つ、行政の問題ですが、タクシードライバーのダブルワークというか、ハンドルを持つほかのアルバイト仕事は禁止されていますよね。労働時間がどんどん短くなっていますから、このところをもっと緩和されれば、ドライバー不足のところ週に1回とか週に2回とか入れるはずなのですが、もう少しその辺を見直していただければ、タクシードライバーもアルバイトできるのですけど、どうでしょうね。支局の方に怒られちゃいますね。よろしくお願いします。

【後藤会長】 どうぞ。

【山勢委員(代理)】 くにたちさくら会ですけど、タクシー事業者の方にお尋ねしますが、GOタクシーとかジャパンタクシーは高齢者に向けた説明はされていますか。私が今ずっとやっていて、高齢者がまず言うのは、予約が取れない、予約の仕方が分からない、誰が来るか分からない、予約を断られる。これは常に言われます。

特に、これは先ほどの車椅子ですけど、私たちもこれは手を焼いています。物すごく時間のかかる方、フルストレッチャーに近いような、フルクライニング式の車椅子とかだったら入らないとか、いろいろな事情があります。本来ならば、この方はどのタイプの車に乗りますよというのを、市役所の福祉総務課等が本人に知らしめてくれた方が私たちも楽です。そういったことについて、こういう会議で議題として上げて、対応できる可能性はありますか。

【後藤会長】 そうですね。恐らくジャパンタクシーはユニバーサルサービスをうたって始まったわけですよね。ただ、それもどちらかというところと東京オリンピックとか万博であるとか、大きなイベントとの関係でつくられているので、その後、日常生活に戻ったときに、果たして本当に障がい者、高齢者がまずもって使え、そして一般の人でも使える、言葉の真の意味に照らしてユニバーサルであるのか、きちっと政策がきめ細やかにつくられているかどうかという問題があるのだらうと思います。

大和田さん、いかがですか。

【大和田委員】 そのとおりだと思います。まず現場に下りてきているのは、そういう細かい話はないです。ただ、研修はきちんとやっています。ジャパンタクシーを入れるという導入するに当たっては、ドライバーにはきちんと講習会にも出てもらうというところ、そこに行かないと乗れないことになっていますから、そこはちゃんとやっています。

それで、幾つか問題があります。電動車椅子で結構重いものがあるのですが、スロープがもたないことがあるのです。ジャパンタクシーの導入が始まった最初の頃、利用者もドライバーもそういったケースがあることを知りませんでした。重量のある電動車椅子が載らなかつたり、利用者の体重制限があつたりすると、乗らないのです。つくりそのものが不十分といたら怒られちゃいますけど、そういう部分では完全に福祉用の車といっているところ、そこまでの対応はできてない部分があります。

ただ、先ほど言われた予約だとか、利用だとかは、ちゃんと各社は対応できるはずですが、ただ、その予約の段階で対応してないのは会社のモラルの部分だと思うのですが、私の会社では、予約を受けた時点でやっています。ただ、ドライバーの指定というのは難しいです。隔勤でやっていますから。ただ、それに対応できるドライバーをお願いしますと言えば回せます。そういうことは相談していただければやれるのだらうなと思います。

あとは事業者さんに聞いてください。

【清水委員】 タクシー多摩交通、清水と申します。

当社ではジャパンタクシーは3両とスロープ付きの車が1台ありますので、4両で回しています。今お話があったとおり、ドライバー不足でドライバーが半分しかいませんので、一般のタクシーを含めて稼働率が50%ぐらいということで、4両いけば2両が毎日平均的に動きます。

それで、ユニバーサルですから、一般のお客さんもお乗せするので、タイミングが合わないとうまくできないことはあります。もちろん予約は可能な限り受けておりますので、時間指定での予約、それはお電話を頂いたときに十分な話し合いをして、内容を聞いて、どのドライバーを回すかも含めてやっております。ただ、現実には今申し上げたとおりの事情ですので、お断りはしないで、なるべく受けていますけれども、3回に1回か2回に1回はお断りすることがあると思います。そんな感じです。

あと、ドライバーのお話があったとおり、ドライバーの指定は、これは一般のタクシーも含めてやっておりますので、タイミングが合えばという条件になります。

【原田委員】 当社では今、リフト付きが21台、それからスロープ付きの車両もありますけど、実際には普通のタクシーでも、車椅子のお客様、結構重症な方もお乗せしている社員もいます。それはやはり、お客様のことが分かっている、それに対応できる乗務員を上手に回しているということです。ただ、基本的には普通のリフトタクシーで寝たきりの方とか、そういう障がいをお持ちの方の対応をしています。普通のタクシーでも対応しているし、スロープ付きのセレナもありますが、基本的には普通の福祉リフト付きタクシーで分業しているということです。

それと、当社では普通のタクシーの乗務員が集まらないのが事実です。ただ、福祉タクシーは完全月給制でやっておりますので、今24名ぐらいで対応していますけど、その中にケアマネの資格を持った経験者3名がいるし、ヘルパーの資格を持っている者が15名ぐらいいます。ただ、それはあくまでもサービスです。ですから、事業者として登録すればあれですけど、サービスでやっている乗降介助とか、それが有料になってしまうと、市にも財政が来るので、その辺はもう少しこのまま頑張っていていこうかと考えています。そのような状況ですかね。

【後藤会長】 最後に言われた市の財政が来るとは、市からの補助がないと難しいということですか。

【原田委員】 やはり健康保険対応事業者になると乗降介助でも例えば1回1,000円とかかかってくるわけじゃないですか。それはお客様から1割もらったり、いろいろあるでしょうけど、市のほうも負担が増えますので。今まで無料でやっていたものがということですね。

【後藤会長】 お願いします。

【山勢委員（代理）】 くにたちさくら会です。

乗降介助については福祉有償運送も介助料は頂いていません。頂けないですから。乗降介助を取っただけでよろしいなんて一言も入っていない状態ですから、サービスでやっております。私たちの場合は、あくまで一般市民のボランティアドライバーで2種免許も持っていない、ヘルパー免許も持っていない人間がやっているので、過度に負担がかかる部分があります。

これはもう皆さん御存じだと思いますけど、集中する時間帯は決まっています。どうしても朝の8時半から10時ぐらいまでは集中してしまい、どこもあふれてしまうのはよく分かります。タクシーさんもそうだと思いますけど、顔なじみの利用者、うちでいうと、うちを利用しながら徐々に車椅子に対応していく人はどうにか対応できますけど、いきなり重篤な方が来たときの対応は、これは難しいものがあります。前回、私たちは何とも言えずに、そのまま通りましたけど、幹福社会さんとかあお

やぎ会さんとかは、十分得意な分野があると思うので、そこら辺は頑張っただけかなと思います。

【原田委員】 正直、私がもし幹さんとかあおやぎ会さんの経営者だったら、引き受けたくないですよ。幹さんもあおやぎ会さんも。正直言って、プラスになりませんから。だから、仕事としては対応していないと思います。幹さんは企業としてボランティアで500円の体制の組立てができたときから。あおやぎ会さんは数字が伸びないですよ。

いや、それはそうですよ。儲からないから。私は別にここの顧問をしているわけではないですが、経営者と毎週会いますので。ただ、いずれにしろボランティアに近いと思います。もちろん、あゆみさんもそうですし、もちろん山勢さんのところも。儲けるのではなくて、食べていければいいという程度で山勢さんもやっているのは分かっています。ただ、やはりそれだともう今後は難しいということです。ですから、さっき谷口さんが8割とおっしゃったけど、8割になったのはそういうことです。我々は10割だとして、でも、そこには法律的にもいろいろな制約があるわけじゃないですか。そこら辺は少しぬるいので、経費は大分下がると思います。8割取れば、もっと事業は活発になるし、困っている移動困難者の方は減る。その辺はやはり難しいですよ。

ヨーロッパの特殊な国ではすごく安くなって、ただのような状態のところもありますけど、例えばアメリカとか、ハワイはアメリカですけど、すごく高いですよ。どのぐらい高いかという、今、タクシー料金の大体3倍ぐらいです。そのぐらい取らないとやっていけないということです。もちろん物価も違いますが、それが社会の、世界の実態です。ですから、日本は日本独自の形で、皆さんのボランティア精神で、企業も含めて今があるという感じですかね。

【後藤会長】 ありがとうございます。それではお願いします。

【谷口委員】 短く一言だけ。

運行件数ですけれども、令和6年度、現在のところ1万188件で、多分、3月まで行くと1万2,000件程度まで伸びるかと思っています。令和2年度と比較しますと、今年度については3倍になっているところです。ただ、皆さんのお話を聞いているところ、件数的にはここが限界値なのかと思っており。ニーズはさらに多くあると思いますので、ここを増やしていくのであれば、やはり今後は行政の力もお借りする、今までもたくさんお力添えを頂いているのですが、さらなるお力添えを頂きながらやっていく必要性はあるのかと思っております。

【後藤会長】 ありがとうございます。極めて重要なポイントを今お話しいただきました。

件数が1万2,000くらい、恐らく3月までにいくとして、それは令和2年からすると3倍近く上がっていることになると。ただし、これが頭打ちになるか、それとも、さらなる潜在的ニーズを拾ってもっと増えていくか。それは行政の力次第であろうというのが今の御意見でした。

こういう一覧表自体が会議の場にきちんと出することは、私はとても素晴らしいことだと思います。多摩地域福祉有償運送運営協議会ではここまではできなかったですね。

それでは、もう少し先に進んで、また戻りつついきたいと思います。今まで出してくださった御意見で大体の現状はよく分かりました。最終的には有償ボランティアをどんなふうにして市民みんなで解釈するか。ボランティアであり、ノット・フォー・プロフィットだから、生きざりぎりでいいだろうと、これは本当に誤った考えだと思います。ボランティアの人たちが本当に気持ちよく初志貫徹、スピリットを生かしていくためには、やっぱりそこを支えて行く必要があります。それが市民からの寄附という形になるのか、それとも税金を通した行政からの支援となるか、いろいろだと思います。それは

労働組合さんのお話からもよく分かりました。ドライバーをきちんと守り、そして有償ボランティアも守ると。そういう仕組みをどうつくるかだと思います。

そのようなことを心に置きつつ、続きましては、自家用有償旅客運送制度についての通達改正に関して御説明いただくことになると思います。

【事務局】 そうしましたら、福祉有償運送について道路運送法上に定められている自家用有償旅客運送は、昨年度より通達改正がたびたび行われております。運営協議会の運営方法に直接影響する部分もございますので、東京運輸支局の山口委員から、改正内容について御説明いただければと思います。

それでは、山口委員、お願いいたします。

【山口委員(代理)】 東京運輸支局の山口です。私から諸通達の改正として資料⑤、全部で5-1、5-2、5-3とありますが、順番にお話をさせていただきたいと思います。

まず右上、資料5-1と書いてあります「自家用有償旅客運送に関わる協議における首長判断プロセスの導入について」、こちらをお話ししていきます。最初から読ませていただきます。

通達「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」について、本年4月26日に直近では改正がございました。その中で、2か月の期間内に自家用有償旅客運送などの運送サービスについて実施するとの結論に至らなかった場合には、当該地域公共交通会議を主宰する市町村長または都道府県知事が自らの責任において、自家用有償旅客運送の導入の可否について最終的な判断を行える旨が規定されたところです。

自家用有償旅客運送の導入に向けた、この「首長判断プロセス」については、一部の市町村において地域公共交通会議の設置要綱を改正するなどして導入されてきているところですが、未だ導入に係る措置を講じていない市町村・都道府県が大多数存在する状況です。この事務連絡は昨年末に出ていますが、発出後、私も何回か、会議に出させていただいているので、現地でもお話をさせてもらったりするのですが、一応、東京ではまだどこも導入まではできていない状況でございます。

このため、各地方運輸局長などにおいては、市町村や都道府県において、合理的な理由なく、この「首長判断プロセス」の導入に係る措置を講じていない場合には措置の導入を促すなど、適切に指導されたいということでございます。

協議の在り方としまして、各委員さんから丁寧に意見を吸い上げて議論を行っていただくのは大前提としてあるのですが、一方で、その協議が膠着して何も決まらずに時間だけが過ぎてしまっていて、結果として地域の移動手段がなくなってしまう状況は避けなさいと。協議が膠着して何も決まらない状態になってしまうと元も子もないので、協議会での意見はもちろん尊重した上で、ただ、最終的には市長が責任を持って判断をしてくださいというのがこの事務連絡の趣旨でございます。

5-1の説明は一旦以上です。続いて資料5-2を見ていただければと思います。

こちら資料5-2、通達をつけていますので枚数が多くて恐縮ですけれども、こちらの7ページを御覧いただければと思います。下のほうにページ番号を振らせていただいているのですが、こちらの法改正が令和6年9月30日付であったものでございます。改正点が赤字で書かれているのですけれども、この箇所についてお話をさせていただきます。

上のほうから行きますが、(イ)(ロ)(ハ)(ニ)の(ハ)のところですが。福祉有償運送の利用者さんについては、我々の言うところの道路運送法上、他人の介助によらず移動することが困難であると認められ、かつ単独でタクシーその他の公共交通機関を利用することが困難な者と決められているの

ですが、こちらの対象として、医師や福祉、介護の専門職の方が判断した者を含むことが追記・明確化されました。こちらは例えば、ひとり暮らしの御高齢の方であって、聴覚その他の御事情によって、一人での電話予約が困難な場合ですとか、福祉・介護の専門職の方から見て支援が必要な方が真の意味で福祉有償運送を適切に利用できるよというのが改正の背景と思われる。

続いて2点目、(イ) (ロ) (ハ) (ニ) の (ニ) になります。福祉有償運送では複数乗車を実施する場合、運営協議会における事前の協議が必要とされておりましたが、実施団体様の判断によってできるものとなりました。ですが、複数乗車実施に当たる運賃料金の設定、対価の設定については、これまでどおり、やはり事前協議が必要なものであることから、こちらは正直、実務的にはあまり変わらないかなといった印象でございます。

続いて資料5-3を御覧いただければと思います。5ページにおいて赤字になっております改正箇所が一言だけだったのですが、(6)の部分が変わっております。この(6)が変わった経緯ですけれど、御存じのとおり、福祉有償運送における登録更新は、コロナ禍は例外だと思うのですが、これまで対面の形式で行っていただいていたかと思えます。こちらが更新登録のみの協議となる場合、協議会の構成員の方々に更新内容をあらかじめ周知していただいて、一定期間、異議がない場合には更新に関わる協議が調ったものとみなす、言わば意見公募形式を原則とする旨が明記されました。こちらは前々回の法令改正が令和6年4月26日にあったもので、この4月の法改正においては、できる規定として新たに加わったものですが、直近の改正においては、特に実施団体様が現地にわざわざ出向いていただく御負担を鑑みてというのが一番強いところなのですが、より強い「原則とする」とされたものです。ただ、あくまで原則とされていますので、一例ですけれども、その団体様が例えば重大事故を起こしていて、しっかりと協議をする必要がある場合ですとか、更新以外にも今回と同じように運賃料金ですとか、例えば営業区域、あとはほかの全然関係ない団体様で新規登録案件がある場合ですとか、そういった場合においては意見公募形式にこだわる必要はございません。また、このお話に関しては、どちらかといいますと委員さんより事務局さんに影響のある改正内容となりますので、こういった場合には意見公募形式でもよいか、それとも今までどおり対面でやったほうがよいかなどの御相談については、適宜、我々運輸支局まで聞いていただければと思います。

すみません。長くなりましたが、私からは以上です。

【後藤会長】 どうもありがとうございました。

それでは、ここで意見を取ってもよろしいですか。山口様がせっかく御臨場いただいておりますので、どうぞ御遠慮なく質問をいたしましょう。

皆さんが考えていらっしゃる間に私から質問をします。

まず1枚目の市長判断、これは市町村長がまずこの場に出てくることを意味しますか。

【山口委員(代理)】 出てくるところまでは、特段そこまでは義務ではないです。

【後藤会長】 ここでの議論を聞かずして、どのように良識的な最終判断を行えるのでしょうか。

【山口委員(代理)】 協議が滞っている前提にはなると思うのですが、市町村長さんなどトップの方が、担当部署様を通じて事前に真に自家用有償運送が必要なかどうかという協議内容を聞き、導入の可否について、協議の方向性に問わず、権限を御一任いただけるところの規定でございます。

【後藤会長】 恐らくこういう判断をするということは、今までに相当不祥事があった、滞っている事例が幾つもあったので、もうこういう手段を取るしかない、そういう通達なのだろうと思います。それに関しては公になっていますか。

【山口委員（代理）】 公になっていないですね。

【後藤会長】 ということは、恐らく、ほかの市町村区もそうであると思いますけれども、こういうふうな通達は寝耳に水であると思います。

最初に申し上げましたように、この福祉有償運送運営協議会は、私は、非常に民主主義的な会議体であると思います。先ほどから、皆さんがいろいろな意見を言ってくさっています。通常であれば事務局が設定して、それをみんなで、あたかも合議がなされたかのように受け入れるのが通常の委員会ですけども、福祉有償運送運営協議会そうではありません。一体、何を議題にするべきかということもまた、みんなそれぞれが考えることができる、そういう極めて重要な民主主義の学校であると思います。ここに、こういう市長判断プロセスを導入するのだとしたら、私はそれ相応の理由、先ほど申しましたように、困った事例が幾つもあったので、こうせざるを得ないのだということがないと、少なくとも私は納得できません。

ただ、山口様をここで困らせることが目的ではありません。これも含めて、ほかにも説明いただきましたが、少し時間がありますので、自由な意見を少しお願いできればありがたいと思います。

【谷口委員】 幹福祉会の谷口です。質問です。

資料5-2の7ページですね。(ハ)の赤字の部分、3行目になりますけれども、医師や福祉・介護の専門職が判断した者とあります。ここで言う介護の専門職とは介護福祉士を指しているのか、資格を問わずということなのか、そこら辺を教えていただければと思います。

【山口委員（代理）】 東京運輸支局、山口です。

基本的には資格をお持ちの、最初に言っていた介護福祉士の方を想定しております。

【山勢委員（代理）】 くにたちさくら会の山勢です。

これは、PTとかSTとかOTも含めてですか。

【山口委員（代理）】 おっしゃるとおりですね。

【山勢委員（代理）】 もう一つ、私は前から運営協議会を1つにしてもいいとずっと言っていたんですけど、今までかたくなに拒まれてきました。先ほど先生が冒頭に言われたように、福祉の考え方と公共交通の考え方、これは全く違うものがあると思います。やる気のある人間が集まってやっていると、ただ営業的な部分だけで持っていくのであれば、私もこの会議は無意味なものになると思います。ただ、この間、交通課に厳しいことをはっきり言いましたが、交通課は継続だけやってくればいい、福祉の部分は福祉の担当部署が考えてくださいと。その辺がどのような会議になるのかをここで議論しないと、それは承服しかねると言ったら変ですけど、なかなか難しいものがあります。

【原田委員】 これは質問なのですが、161号、これは平成18年法律第40号、乗合いに関する規定が入っていましたよね。161号で市長判断プロセスについてのこの文面ですけど、僕が知っているのは平成18年法律第40号だと思っています。つまり、乗合いについて、市町村又は都道府県の首長の判断に基づいてゴーサインを出すか出さないかという意味合いなのでしょうか。

【山口委員（代理）】 おっしゃるとおりです。今回、9月30日付の法改正のみを説明したので、4月末の具体的な法改正の話は先ほどの説明ではしなかったのですが、4月の法改正の一つとして運営協議会と地域公共交通会議の統合に関するお話がありました。現状、東京でも統合している自治体様はいらっしゃらないと思うのですが、少なくとも法令上の名称として、言わば看板的なところですけど、運営協議会という名称はもう既に削除されてなくなっています。法律・通達の名称として

は「地域公共交通会議」に統合されているので、この事務連絡の名称も地域公共交通会議、特に「など」という一言もつけていません。一応これは地域公共交通会議、括弧書きとしては確かに自家用有償運送、この福祉有償運送も含まれるような意味合いと捉えていただけるといいかと思います。

【山勢委員(代理)】 この会場の中では原田さんと谷口さん、記憶にあるのかどうか知りませんが、昔々、多摩地域福祉有償運送運営協議会のとき、うちが1回だけ相乗りを提案したことがあったじゃないですか。今はその病院、整形外科自体がなくなり誰も行かなくなったので、今は相乗りはやってないんですけど、もしもあの相乗りが残っていれば有効ですか。この議会で決めるものじゃないじゃないですか。

【原田委員】 あくまでも会議でもし調ったなら有効です。あのとき、会議で提案してオーケーが出たのですか？

【山勢委員(代理)】 出ましたよ。

【原田委員】 覚えています。だけど、有効になったかどうか、そこだけ。要はここでもそうですが、会長がそれで議事が調ったということであれば、全部、国土交通省がオーケーで。いろいろ法律問題があるわけですけど。

【山勢委員(代理)】 あのときのことを皆さん御存じないようだから、軽く概要を話すと、谷保駅前診療所に、まだあのときは整形外科があって、そこの矢川の団地から皆さん行かれていました。国立ではバリアフリーで行ける外科はあそこしかなかったので、利用者が同じ時間に重なってしまい、どうしようもなく、あのときは乗り合いをやりました。2度3度と言ったけど、それで今度、後から何も言われなかったの、それをそのまま通っただろうと判断しているのですけど。多摩地域福祉有償運送運営協議会から国立市単独の運営協議会になったときに前のやつが生きているのか生きてないのか、そこら辺もちょっと気になったのでお尋ねしました。

【事務局】 また、そこの点は改めて確認したいと思いますが、今、山勢委員が言われていたのは恐らく多摩地域の運営協議会のときに通った話が今も生きるのかどうなのかと思うのですけども、その後の支局への届出の中では、恐らく今のお話は、継続の中には入ってないのかなと思います。

【山勢委員(代理)】 何も言われてないから、届け出ていません。それを届けなきゃいけないことを私は一言も聞いていないです。

【原田委員】 運営協議会で、議題として上がり協議が調えば、申請しないと駄目ですね。許可にはなっていない。あのときは、多摩地域福祉有償運送運営協議会に出した議題なので。本来であれば、国立市の運営協議会に議題に上げて、みんなに審議してもらうのだと思います。まあ、それは次のときに。この161号は、その辺も関わっていることなのでしょう。こういった議題についても市長が判断してオーケーを出すのか。でもやはり、先ほど後藤会長がおっしゃったように、せっかく協議会という会議体があるのだから、ここで議題に上げて調うということでないとは本来はいけないのではないのでしょうか。

【山勢委員(代理)】 これはもう皆さん御存じと思いますが、国立メディカルセンターや多摩総合医療センターはいろいろなところから人が大勢来るので、どうしてもあれだけ車が詰まってしまう、ほかの交通にまで害が及びます。多摩総合医療センターの場合は一人誘導してくれる人がいますよね。私はあの方と顔なじみになっているので、「ああ、さくら会さん、ここに」と言って入れてくれますけど、そこら辺の部分でお互い持ちつ持たれつがあります。

私が入院したときに、ソーシャルワーカーの人が「ともかく人が多くて困っている」と言っていま

した。そこら辺は話し合う余地もあると思いますし、私自体も、国立から来ている人じゃないと駄目ですよと一応言ったのですが、相当数軽減ができるということで乗合いも考えられるのであれば。小さい病院でも透析するところなどは、乗合いは平気でやっています。ここら辺で幾分か自分のところの交通が駐車場の数が緩和されるのであればと考えているところはあるので、話し合う余地があって、どこまで許していただけるのかで考えないといけないと思います。

【後藤会長】 まさにそういうことを語る場がここなのだろうと思います。普通であれば、ルール、規則という普遍的なものを一個つくって、いつもそれを適用することになりますけども、恐らくここはもう少し個別的で特殊な事柄に関して、この範囲でオーケーときちんと議事録に残していきける。そういう決め方ができるはずです。ですから、今のような必要性が認められればオーケーということになると思います。

ほかにはいかがでしょうか。

【原田委員】 山口さん、僕は西東京も業界の代表として交通会議に出ていますが、西東京はたしか乗合いはオーケーでしたよね。

【山口委員（代理）】 オーケーだったはずですが、はい。

【原田委員】 お客様を乗合いで病院にお連れしたりしていただきましたので、それはそこで協議が調ったということだったと思います。だから、協議さえ調べれば問題ないのですよね。その辺はどうなのでしょうか。

【山口委員（代理）】 協議が調べられれば、複数乗車にあたって単体でのお手続というか、我々で言うところの申請届出行為は発生しません。原田委員がおっしゃられたとおりで、協議が調べていけばオーケーという話になります。

【原田委員】 では、次回の運営協議会のときに協議して調べてもらえば良いのではないのでしょうか。

【後藤会長】 改めて議題に出していただけるとよいと思います。

ということで、この会議の特徴というか重要性が明らかになったところで、次の議題に移りたいと思います。事務局から、どうぞ御説明ください。

【事務局】 そうしましたら、資料⑥を御覧ください。次年度以降の会議体の運営について御説明をさせていただきたいと思っております。

以前、少々お話しさせていただいたこともあったかと思うのですが、次年度、計画の策定に着手することを予定しております。これは「地域公共交通計画」というものになりまして、バス、タクシーといった地域公共交通に加えて福祉交通についても盛り込んでいきたいと考えております。

本計画をより効果的なものにしていくため、本会議体と地域公共交通会議を次年度以降は一本化していくことを予定しております。例えば地域公共交通については、昨今、全国的に運転士不足が課題になる等、これまでにない課題も新たに生じてきているようなところでございます。

今後につきましては、今回、令和7年の第1回定例会に計画策定に必要な会議体を発足させる条例案を提案する予定でございます。この会議体には、計画策定のほか、福祉有償運営協議会の機能、それから地域公共交通会議の機能も合わせて1つの会議体としていく予定となっております。これに伴いまして福祉有償運営協議会、それから地域公共交通会議もですが、令和7年3月をもって終了するような予定となっております。市民委員の方については、公募の必要性があるほか、また団体から推薦されている委員については新たに推薦の手続等が必要になってくるような形になります。

計画策定に向けては、次年度令和7年度に必要な調査を行いまして、令和8年度に課題や対策の検討を行っていくようなことを考えているところでございます。

こちらの説明につきましては以上でございます。

【後藤会長】 ありがとうございます。こちらに関しては意見を集めるのですか。

【事務局】 はい。もし何か御質問等がありましたら、おっしゃっていただければというところですよ。

【後藤会長】 では、意見を言ってください。お願いします。

【山勢委員（代理）】 くにたちさくら会の山勢です。

先ほども言いましたように福祉有償運送会議の機能、地域公共交通会議の機能も合わせる予定ですが、この部分がどうはっきりするのかをお答えいただきたいです。

【事務局】 今回の質問は福祉有償運送運営協議会と地域公共交通会議も一緒になるのですかという質問ですか。

【山勢委員（代理）】 そうです。

【事務局】 一緒になります。

【山勢委員（代理）】 一緒になることは前から言っていましたが、私は原田さんを目の前にして言うのはちょっと気が引けますが、原田さんと二十何年も前から付き合いが何でも言えますし、別段、タクシーの方々と隔たりを持っていると全然思っていないです。以前から、福祉有償運送運営協議会と地域公共交通会議を一緒にしてくださいとずっと言っていましたが、なぜ今になってなのでしょう。委員もずっとほとんどメンバーが変わりません。大和田さんも清水さんも顔見知りみたいな格好になっています。タクシーの方々に顔見知りなどと言ったら失礼かもしれませんが、普通におかしいと思うところはおかしいですよと言えると思うのですが、それをこれまでしないで、今になって2つの会議体を一つにして、どういうふうに変わっていくのかが全く分かりません。

【事務局】 今回、この機能を合わせていくところにつきましては、今後、地域公共交通計画の策定を予定しているところでございますので、地域公共交通に関わる方のほか、また福祉有償にも関わる方が同じ場で御議論いただくことによって、より効果的な計画を策定していくことができると考えているところもあり、今回、一緒にやっていく方向の考えに至ったところでございます。

それから山勢委員、もう一つ質問があったのかと思うのですが、もう一個目の質問をよろしいですか。

【山勢委員（代理）】 今までやってきたことが、たまたま議事録などもそうですけど、ボイスレコーダーが途中で切れていたとか、まともな返答を受け取られないような状態の中で、これは言っていないとか、言っているということもあって、私は非常に不信感を持っている部分が大きいです。今まで後藤先生も5年、私たちと付き合いもあって一生懸命汗を流してもらっていると思いますが、その前までは、他市の言いなりで、優等生が零点坊主と一緒に会議をしていたような状態でした。ここまで国立市がなってきた、今度はどういうふうになるのかが全く分かりません。今まで歩んできたものがまたゼロになるのではないかと一番危惧しております。

【事務局】 ICレコーダーが途切れてしまったという話なのですが、私がここに異動してきたのは令和5年でして。

【山勢委員（代理）】 では、ボイスレコーダーが途中で途切れてということは、私は責任を持って言えますけど、前回の2団体の新規参入のときに私は面と向かって反対しました。大体、議長がいな

い状態で強行採決したこと自体、私は腑に落ちないです。どういう内容でどういうふうな審議されたのか。うちとか、あゆみ会さんが新規登録するときは、ビビるような審査でしたよね。多摩地域の運営協議会のときは、谷口さんも御存じかと思いますが。あんなにぬるい意味の分からない協議で新規登録が認められたら、それはやる気はなくなるだろうと思います。簡単に無責任に新規登録が承認されるのだったら。わざわざ大の大人がこれだけ顔を合わせて、いろいろやっているのに説明もないから私は反対しました。

【事務局】 前回のというのは多分、夏の審議会、協議会のことをおっしゃっていますか。

【山勢委員（代理）】 いえ、もう1年前のことですよ。まだ伊佐さんはいませんでした。

【事務局】 多分、私がないとすると、もっと前のお話かと。

【山勢委員（代理）】 馬場さんが強行採決したやつですよ。強行採決するのはいいけれど、これから先もこういうことがあるのではないかとこの間言ったから、私は福祉的なことを考えて、福祉の部分は別個でやってくださいとお願いしたのです。

【原田委員】 馬場さんが来たときは、この会議じゃないですね。

【山勢委員】 いやいや、運営協議会で決まったじゃないですか。2団体が入ってきたとき。

【事務局】 一回、会議を閉めたのです。閉めて終わった後に、皆さんが御意見を言ったので、それは会議として議事録に載ってなかったということです。

【原田委員】 なるほど。それは不可抗力ですね。今後新たにやはり……。

【山勢委員（代理）】 いや、今後新たにこういうことのないように、やっぱりきちんとした会議を持つためにはどういうふうにしていくかと。

【原田委員】 これは実は全国的に、地方でもそうですが、効率が悪すぎたのだと思います。ですから、あなたが昔言ったのは先見の明があったということで、それはそれで収めておいたほうがいいと思います。できれば発展的に、広い意味での公共の福祉といいましょうか、交通会議も含めて有償輸送も何でもそうなのですが、統合することで先生も一人で済む場合も出てくるわけです。いろいろな経費もありますし。私などは幾つもちこちの会議に出ているので統合は助かります。

【事務局】 道路交通課の松平でございます。

統合するメリットだと思うのですが、地域公共交通と福祉有償は密接な関係があるところもあり、ラップしているところがあると思いますので。

【山勢委員（代理）】 申し訳ない。メリットは重々分かっているつもりで、私は以前から会議を統合することに賛成していたのです。それにもかかわらず、市役所はずっと今まで反対していて、なおかつ今日もそうですが、いきなり統合とか何か、この場で言い出すわけでしょう。

【事務局】 前回もこの話は話はさせていただいております。

【原田委員】 だから、反対ではないのです。

【事務局】 多分、この会議が発足してすぐ、山勢さんは交通会議と統合すべきだと、これは確かに言われていたと私も記憶しています。その当時の考え方ですけども、公共交通と福祉有償、自家用有償運送について線引きがありました。法的な線引きがあって、一緒の会議体ではありませんでした。ただ、その後、一緒の会議体にしてもいいと法改正があったわけです。何年も2つの会議体でやってきた中で、福祉有償については団体もかなり増えました。そういう意味で、私は議会でも第2の公共交通と言っていますけども、そういうふうな考え方を持っていますので、ある程度助成できてきている中で、やはり統合していくべきだろうということです。これはおっしゃるとおり、方向転換になっ

ています。これはいい意味で方向転換をしていきたいということです。

さらには、これは法定会議でございますので、参加される事業者さんにもある程度義務化されるものがございます。そういう中で市もきちんと責任を果たしていくと皆さんに分かるようにやっていきたいと考えながら、今この会議体を新たにつくっているところです。

【さくら会】 新たな協議会は4月から発足するのですよね。

【事務局】 そうです。

【さくら会】 会則とか役員は3月中に決めるのですか。

【事務局】 条例で提案することになります。

【さくら会】 条例では、役員とかも提案するのですか。

【事務局】 役員として誰が出るかまでは記載しませんが、法律で決まっているようなメンバーなどについては記載して提案するものです。

【さくら会】 提案するのですね。4月から発足するのでしょうか。

【事務局】 正確に言うと4月から条例については施行されます。それをもって会議体のメンバーを募集するという流れになりますので、第1回目は多分、連休明けとかその辺になるかと思います。

【さくら会】 そうしたら、それまで3月のこの協議会は解散しないということですか。

【事務局】 議会が通るまでは、この会議体は今のままという位置づけになるかと思います。

【さくら会】 では、次の会が発足するまでではなくて、議会を通ったところで終わりということですね。

【事務局】 そうですね。厳密に言えば、1週間ぐらいは空白みたいな形になるかと思います。

【さくら会】 分かりました。

【後藤会長】 ありがとうございます。貴重な御意見を。はい、山勢さん、どうぞ。

【山勢委員(代理)】 いつもそうですが、闊達な意見を述べて初めてものになるのですが、会議をやるうとか言っても、市役所は全く会議なくしてから、物事が決まって通達事項で来るのが私はちょっと気分が悪いところです。私たちにきちんと説明があるのであれば、もうちょっとこの間も賛成のしやすさがありますよ。もういい大人なので。いきなり場を濁すとか何かやりたくはないですけど、あまりにもひどいことをやるのであれば、私たちもそれには歯をむきますよ。

以上です。

【後藤会長】 ありがとうございます。どうぞ、御意見を。これが最後の福祉有償運送協議会になるとのことですので、よろしければ意見を御自由にお願ひします。民主主義の学校が終わりますので。

【大和田委員】 今の話ですが、私は労働組合としてライドシェアに反対してしまして、私どもの上部団体の全自交は全国組織で反対運動をやっています。その中で、地方はこの協議会が開けません。自治体によってはタクシー会社がなくなり、そういう協議会を開くためのメンバーも集まらないことになってくると、せっかく福祉有償の組織があったとしても動かない状態といえますか。

それで一応、公共交通の会議の中で福祉有償運送車両にも人を運んでもらおうという話が出てきて、それはライドシェアじゃないかという話もあったのですが、そこはやはりきちんと自分たちができない部分はお願いしようということで。いつの会議だったでしょうか、国交省の方の説明の後にそういう話を聞きました。そのような部分では、こちらはまだ福祉は福祉としてできますけども、地方に行くと本当にできないところがたくさんあるということです。ですから、そこを一つにしてね。

【山勢委員(代理)】 地方やヨーロッパの話じゃなくて、国立の話ができるかできないかですから。

【大和田委員】 そうなのですが、やっぱりその中で法律として1つの形にしたほうがいいのだろうということだと思うのです。そこは多分、山勢さんは国立のことを考えて、物をおっしゃられていますけども、自分たちは全国的な部分も、それからライドシェアの部分も考えて、ある程度そこは認めていかなきゃいけないのだろうなと思っています。

以前、私は八王子市の公共交通会議に出ていましたが、実際には福祉で運べない方はたくさんいます。そういう方たちをどうやって運ぶのかを考え、地域バスをつくったりかミニバスをつくったりとかしましたが、今、乗務員がいなくて運べなくなってきました。今度、それをタクシーでできませんかという話も出てきています。今度、タクシーでできないところは、申し訳ないけど、有償運送にお願いできないかとなってくるわけです。ですから、そういう部分では、これからは一つ、一本でやっていただかないと、自分たちも反対するだけではなくて、ぜひ一緒にそこはやってもらいたいと思っています。

【山勢委員（代理）】 一緒にやるのは構わないですけど、福祉的な要素、考え方はやっぱり思想が違うところがあるじゃないですか。

【大和田委員】 それはちょっと私には思想は分からないですけども、ただ、ドライバーとしては、移動困難者を運ぶのは同じだと思いますから。

【山勢委員（代理）】 それは私たちも同じですけど、私たちの場合は、さっきも言ったように、あくまで一般市民で、白ナンバーで、ボランティアです。これで難しい利用者を紹介されると非常に困ります。

実際、この間一回ありましたが、面談に行ったら、奥さんがおどおどして、「どうしたのですか」と聞いたら、「うちはブラックなのでしょうね」と言うから、「何故ですか」と聞いたら、「お父さんが車椅子に乗って、タクシーの運転手さんの首を杖で引っかけて引っ張ってぶん殴った」と言うのです。そのような方は乗らせてもらえませんか。タクシーの場合には、そういったお客を乗車拒否できますが、うちがそういった事情を知らずに利用登録をして、運転手が怪我をしたときは、どうすればいいのでしょうか。

だから、そういった部分も踏まえ、市役所がどういう利用者を紹介してくるのかを考えたときに、今までは、うちに要介護度4、5が平気で流れてきましたから。要介護度4、5といったら車椅子です。現状も何も知らずに、要介護度4、5の方を紹介されて、それこそ介助料も何も取れない。車椅子の車を使って、こんなきつい目に遭うなんてとんでもないことです。そこら辺で分業しようということで私たちは別にタクシー事業者さんと組むことは変とは思いませんし、タクシー事業者さんに頑張ってもらわないといけないところもあります。そこら辺での手の組み方は考えているつもりです。

ただ、あまりにも行政が今の状態では、一も二もなく、唐突に介護度の高い方を紹介してくることはいかなものかと言っているわけです。そのときに、そのままの状態、地域公共交通と福祉有償をくっつけたときに、これを今度はタクシーが連れていってくださいと平気で投げていいのかと。

【事務局】 事務局の伊佐です。

今、山勢委員からお話があったところは2つあるのかと思います。公共交通と福祉交通で少し違う部分があるのではないかというところと、それから利用者さんのお話です。今日は所用により欠席していますが、事務局側では福祉交通担当課長として小鷹が在籍しており、健康福祉部の委員として高齢者支援課の赤尾も出席させていただいています。今後も健康福祉部から福祉部署の職員が出席していくような形を予定しておりますので、山勢委員が今御心配されているような福祉の事情というので

しょうか、そういうことが分かる職員も参加していくことを考えています。その辺は御安心いただければなと思っております。

それからもう一つ、おっしゃられていたブラックは多分、ブラックリスト的な意味合いを言われていたのかなと思うのですが、利用者さんのお話ということでしょうか、なかなか運ぶのが難しいと。そういう趣旨なのでしょうかね。

【山勢委員（代理）】 いえ。市役所の高齢者支援課、しょうがい者支援課の窓口で受け付けた利用申込書を、道路交通課が平気で分けて紹介してしまう。しかも、そのときに誰が受け付けをしたか、担当者名も記入されていないと。

【事務局（伊佐）】 多分、そこについては福祉有償の利用者の登録というのでしょうか、その在り方のお話になってくるかと思います。

【山勢委員（代理）】 いえ、私が何も知らないで、その利用者に乗せて、うちのドライバーが殴られ怪我をしたとして、誰が補償してくれるのでしょうか。市役所から紹介があったので、きちんと会員登録してから乗せましたと。そのときは山勢が許可したから、山勢の責任ということになるのでしょうか。

【事務局】 多分、その点は、この場よりも連絡会等でお話いただいたほうがいいかと思いません。

【山勢委員（代理）】 その連絡会すらも今までしなかったじゃないですか。連絡会もないで、いきなりいつも本会議になっているから、私は不信に思っているだけです。連絡会でもめれば、もんでから、そこで何もなくなしてから、本会議に素直に移行すればいいだけじゃないですか。あなたたちは連絡会を何回やりましたか。確か、私の記憶ではゼロですけど。連絡相談がないと思いますけど。

【事務局】 昨年、やりましたけど。

【山勢委員（代理）】 いつやりましたか。

【事務局】 2回やっていますね。

そうですね。連絡会はやっていますし、また別途、個別に御相談等がある場合には、事業者さんごとにお話しする機会をつくらせていただいています。

【後藤会長】 2時間半になりましたので閉めさせていただきます。

まず私から言いたいことは、2番目の計画作成に向けた年度ごとの予定、地域公共交通に関する調査、これはどんなふうに行うのか。そして調査を基に課題や対策の検討を、だれがどの責任で行うのか。このあたりの詳細をお聞かせください。後日で結構です。

それからもう一つお願いしたいことがあります。国立市の福祉有償運送の、今の連絡会の話も含めてですが、歴史をきちんと保存してください。今回、私はお願いをしましたけども出してもらえませんでした。多摩市で頂いた多摩地域福祉有償運送協議会の議事録、これは実は別の方から頂いたのですけども、それを基に初期の頃の……。

中島様、御意見があったらお話してください。どうぞ。

【事務局】 国立市における公共交通会議、福祉有償運送運営協議会を含めてですけども、やはり運送に対しての歴史的な今までの経過、これはやはり考察する必要があるので、次の計画の中では、そういったところを生かしていきたいと思っています。申し訳ありませんが、今の段階で詳しいところまで出ません。どういった状態だったのか、10年20年遡らないと。多分、当時私は関わっていませんでしたので、一番長いのは山勢さんかだと思います。今後、そういったところをヒアリングしながら、

過去、どういった経過があって、今がどうなのかというようなことは計画の中で明らかにしていきたいと思っています。

【後藤会長】 はい。お時間になりましたので、これで閉めます。

今日、実は17時から福祉事業セミナーを予定しています。部屋が非常に狭いということですが、一応オンラインの用意もしてありますので、もし可能でしたら御自宅等でも出られるように、後でURLをここに書きます。そのような形で、最初にお話ししましたように、きちんと福祉有償運送事業のスピリットと理念をいかに皆さんに、これからきちっと保持し発展していただけるか。それを楽しみにしています。そのために多分、私は外からになると思いますけれど、研究者の立場でいろいろ協力をしたいと思います。一番手身近には、今年の秋から冬にかけて一橋大学で行ってきたケーパビリティー福祉外出調査に関する市民セミナーを公開で開く予定です。そういう御案内などしたいと思います。

2時間10分という、国会でもなかなかないような長丁場の議論にお付き合いくださいまして、ありがとうございました。でも、そういうことができる、そういう場であったことを私は心にとどめておきたいと思います。

どうもありがとうございました。お疲れさまでした。

— 了 —