

第五期第1回練馬区福祉有償運送運営協議会 議事録（要旨）

- 1 日時 平成25年5月17日(金) 午後1時～午後3時
2 場所 練馬区役所本庁舎19階 1902会議室
3 出席者 荻野(嘉)委員 佐藤委員 荻野(陽)委員 中村委員 松岡委員
成田委員 溝上委員 伊藤委員 椿委員 奥山委員 古橋委員
桑原委員

4 公開の可否 公開

5 傍聴者 3名

6 議題

- (1)開会
- (2)経営課長あいさつ
- (3)委員自己紹介
- (4)福祉有償運送運営協議会について（概要説明）
- (5)正副会長の選出
- (6)運営協議会議事録の公表方法について
- (7)練馬区における移動困難者の現況について
- (8)社会福祉法人「練馬区社会福祉協議会」（更新登録）の協議
- (9)特定非営利活動法人「日本ライフアシスト協会」（更新登録）の協議
- (10)第四期第4回 議事録の確認
- (11)タクシー事業者との意見交換会の実施について（報告）
- (12)その他

7 配布資料

- (1)第五期練馬区福祉有償運送運営協議会委員名簿
- (2)練馬区福祉有償運送運営協議会設置要綱
- (3)福祉有償運送運営協議会の概略
- (4)福祉有償運送の登録に関する処理方針について（国自旅第143号通達）
- (5)自家用有償旅客運送者が利用者から収受する対価の取扱いについて（同144号通達）
- (6)運営協議会に関する国土交通省としての考え方について（同145号通達）
- (7)練馬区における福祉有償運送団体一覧
- (8)社会福祉法人「練馬区社会福祉協議会」の更新登録書類
- (9)特定非営利活動法人「日本ライフアシスト協会」の更新登録書類
- (10)練馬区における移動困難者の現況について
- (11)「タクシー事業者との意見交換会 会議要録」
 - ・練馬区おでかけハンドブック<第5版>（資料番号なし）
 - ・第四期第4回 議事録（資料番号なし）

8 議事内容

（1）開会

○事務局

定刻になりましたので、これから練馬区第五期第1回福祉有償運送運営協議会を開催させていただきます。本日は、期が改まりまして初めての運営協議会となります。

任期は、本日から平成26年9月30日でございます。また、今期、委員の定数が15名でございます。現時点で13名ご出席ですので、会議としては有効に成立しております。

会長・副会長が決まるまでの間は、事務局の方で進行を務めさせていただきます。

続きまして、お配りしている資料でございます。本日は更新登録の協議を2団体、行わせていただきます。資料の送付後に、説明の順序を入れかえてはどうかという提案をいただきまして、若干、次第を差しかえさせていただきましたので、こちらの次第に沿いまして進めさせていただきますと思います。

(2) 経営課長あいさつ

○事務局

それでは、開会に当たりまして、福祉部経営課長よりご挨拶申し上げます。

○福祉部経営課長

本日は、お忙しい中、お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

第五期の委員の皆様には、本日より来年9月末までの任期で委嘱させていただきます。どうぞ、よろしく願いいたします。

タクシー事業者の皆様、ならびにNPO団体の皆様には、本当に、常日ごろから、移動が大変困難な方へのサポートということで本当に多大なるご尽力をいただいております。この点に感謝を申し上げたいと思います。本当にありがとうございます。

練馬区におきましても、近年、高齢化が大変進んでいるというのは、全国のほかの自治体と同様でございますが、細かい数字になりますけれども、現在の練馬区の状況をお知らせいたしますと、本年5月1日現在で65歳以上の人口が14万5,970人。これは、練馬区全体人口が71万1,025人ですので、人口比にいたしますと20.5%。もう既に20%を超えている状況でございます。

また、障害のある方につきましても、身体障害者手帳をお持ちの方が約1万9,000人ということでございます。

高齢の方や障害のある方に安心した在宅生活を送っていただくためにも、移動サービスは欠かせないものだと考えております。

この運営協議会は平成16年12月に設置したのですが、練馬区の移動サービスにつきまして、さまざまな観点から非常に有意義なご議論をいただいております。

今後も、引き続き、高齢者、障害者の移動サービスの充実のために皆様の知恵と力を出し合っていただく場となりますよう、私の方から重ねてお願い申し上げます。

簡単ではございますが、私の挨拶とかえさせていただきます。本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

(3) 委員自己紹介

○事務局

それでは、次第の3番目、各委員の皆様の紹介ということでお願いしたいと思います。一言ずつ、簡単にご挨拶をいただきたいと思います。

——各委員自己紹介——

(4) 福祉有償運送運営協議会について（概要説明）

○事務局

それでは、次第の4、福祉有償運送運営協議会について、事務局からあらましを説明させていただきます。

——資料1～7まで説明——

○事務局

以上、運営協議会等の説明をさせていただいたところですが、何か、皆様からご質問等はございますでしょうか。

(なし)

(5) 正副会長の選出

○事務局

それでは、会長、副会長の選任をお願いしたいと思います。

会長、副会長は、委員の皆様の互選により決するという事になってございます。

○委員

古橋課長に座長と、奥山先生に副会長をお願いしたいです。

○事務局

皆様、いかがでしょうか。

(異議なし)

○事務局

それでは、会長に古橋委員、副会長に奥山委員が選任されました。これ以降の進行につきましても、会長をお願いしたいと思います。

(6) 運営協議会議事録の公表方法について

○会長

それでは、会長ということでご指名をいただきました。よろしくお願いたします。次第に沿って進めさせていただきたいと思っております。

次第の6「運営協議会議事録の公表方法について」ということで、事務局から説明いたします。

○事務局

次第の6、運営協議会議事録の公表方法についてです。この協議会の会議録は、従来のとおり、練馬区のホームページ上にて公表いたします。

なお、公表に際しては、委員の氏名は伏せておりますので、ご承知おきください。

○会長

説明が終わりましたが、ご質問やご意見はございますか。

(なし)

(7) 練馬区における移動困難者の現況について

○会長

引き続き、事務局より説明いたします。

○事務局

続きまして、次第の7、練馬区における移動困難者の現況について、ご説明させていただきます。

——資料10の説明——

○会長

説明が終わりましたが、ご質問やご意見はございますか。

(なし)

(8) 社会福祉法時人 練馬区社会福祉協議会（更新登録）の協議

○会長

続きまして、次第の8「社会福祉法人 練馬区社会福祉協議会（更新登録）の協議」に移ります。本日の主題になります。

なお、椿委員は社会福祉協議会に所属されておりますので、この件につきましては「議事決定に関与できない」こととなりますので、ご承知おきください。

それでは、事務局からの説明をお願いいたします。

○事務局

それでは、次第の8、社会福祉法人 練馬区社会福祉協議会チェアキャブの更新登録についてです。平成22年5月の更新と比較して、主な変更点を中心にご説明します。

運転者は、前は5名でしたが、今回は普通免許の方が1名増え、計6名となっております。

次に、輸送の安全および旅客の利便の確保ですが、前回と比較して、(ウ)の「運行管理・整備管理に係る指揮命令系統」の中でメンバーが若干変更されております。

運送対象ですが、前回時点では登録会員数の総数が284名でしたが、今回は総数127名となっております。態様の種類については、身体障害者98名、要介護認定者79名、要支援認定者0名、その他のうち、知的障害者3名、精神障害者0名、その他の障害1名となっております。うち、複数の態様に重複して該当する方がおられます。

旅客から収受する対価については変更ございません。距離制をとっておりまして、1kmごとに80円加算する形となっております。

その他の欄ですが、運送の実績ということで報告を受けている件数を申し上げます。平成22年度は1,231件、平成23年度は1,210件、平成24年度は1,366件ということで、報告を受けております。

事務局からは以上になります。

○会長

社会福祉法人練馬区社会福祉協議会から、補足説明等をお願いします。

○社会福祉法人 練馬区社会福祉協議会

事務局からの説明のとおり、大きな運行に関しての変更はありません。

登録者人数が減っている件ですが、3年に一度、登録者に、アンケートのような形で、今後も使うかという意向調査を実施し、確認できた人数が今回の数字となっています。平均して利用する人数は、大体こういった形になっています。

今年度、1台の車が（走行距離が）約11万キロになっています。安全と耐用年数を考慮し、今年の6月ぐらいから新しい車にかえて、さらに安全面を図っていきたいと思います。それとともに、ドライバー同士のミーティングを重ねて、なるべく、危ない点や、うまくいく点など、情報を共有する機会をつくったり、研修等に出ていただくような形をとっています。

運送の実績も年々、少しずつ増えていまして、そういう意味で、シェアキャブ事業は信頼されている事業ではないかと自負しているところです。以上です。

○会長

ありがとうございました。では、ご質問や、ご意見を頂戴したいと存じます。

○委員

差し支えなければ構わないのですが、このドライバー登録されている方の、平均年齢みたいなものがわかれば教えていただきたいです。

○社会福祉法人 練馬区社会福祉協議会

ドライバーは、正確な平均年齢までは出せないのですが、主に登録して活躍しているドライバーは、50代、60代の男性の職員が多いです。

○委員

ありがとうございます。

○会長

ほかにございますか。

○委員

運送の区域ですが、これで書き方はこれでよろしいですか。練馬区発着ですよ。練馬区内だけという意味ではないですよ。

○社会福祉法人 練馬区社会福祉協議会

発着地が練馬区にあるという。

○委員

発着地が練馬区にあるという、そういうことですか。

○社会福祉法人 練馬区社会福祉協議会

すみません。

○委員

たしか、そう書かないといけなかったのではないかなと思うのですが、後で、支局の委員の方と確認してください。

○社会福祉法人 練馬区社会福祉協議会

ありがとうございます。

○委員

それから、もう1点ですが、前回も同じような話をしたような気がするのですが、このシェアキャブ事業を社協がやられているということなので、この運送の対価にしましても、練馬区の利用者にとっては、ほかのNPOに比べても非常に魅力的なもの

になっていると思います。

前段で練馬区の中の移動困難者の状況について説明があったのですが、それに比べると、この魅力的な事業を社協としてやられているが、登録数がそれほど増えていないというのは、社協や練馬区の考えでこれ以上増やさないのか、これをもっと充実させて、ほかのNPOに輸送をお願いしているような利用者もこちらの社協で運んでいくというような、さらに充実させるといった今後のお考え方があれば教えていただきたい。

○社会福祉法人 練馬区社会福祉協議会

社協の方針を答えるということでもいいですかね。うちとしては活動計画の中で、シェアキャブ事業を今後も継続して行っていくという方針を、平成26年度まではやろうということをやっています。

委員からもお話がありましたように補助金の問題が非常に大きいので、これについては、所管課の障害者施策推進課とともに、今後について、どの程度、どうやっていくかというのを相談しながら進めているというところでございます。

ただ、ニーズそのものが多いので、逆に言えば、こういったことに、どこまで応えられるかという、その財源等を見ながらやっていくというところでやっています。

○会長

区全体の移動困難者の移送についてということ言えば、社協だけが担えるものではないと、私どもも考えているのですけれども、区内、練馬区は非常に広いですし、できるだけ利用したいときに利用できるような体制ということ言えば、いろいろな団体を利用できる状況というのが好ましいのではないかというふうに思いますが、このあたりで、区全体の障害者施策の中で何かありますでしょうか。

○委員

私どもの方では、例えば、障害のある方に「障害者福祉のしおり」等をお渡ししまして、この中でシェアキャブの運行についてのご案内をしています。あとは、ご利用の方、ご家族の方が、その中で選択してご利用なさっています。それぞれニーズが違いますので、その中でのこういうご利用状況なのかと思ってございます。

区としては、さまざまな方法があることがいいと思っています。

○委員

なぜ、そういう話をするかということ、平成24年度の利用回数、利用件数は1,366件。それで、車両数が3台で、ドライバーさんが6名という現状で考えると、一日、四、五回しか動いていないというか、大体、四、五回動いているということですよ。土日は余り動かないのかもしれませんが、平均すると多くても6回ぐらいなのかなと。

もちろん、予算の問題とかもあるでしょうが、例えば、今の1,366回ですが、実際は、お申し込みいただいたけれども、車が足りないとか、ドライバーが足りないということで、このサービスを受けられなかった方がどのぐらいいらっしゃるのかとか、そういうことが、社協と、ほかのNPOとはかなり違って、区のかかわりというのが非常に強いと思いますので、その辺は、区のサービスに近い社協のサービスを受けられなくて、一般タクシーを使ったり、ほかのNPOにいつているというのが、もし、かなりあるとすれば、社協のサービスは、ほかのタクシーよりも相当に安いですし、NPOから見ても半値以下ぐらいになっています。できれば、このサービスを広く練馬区の移動困難者の

方は使いたいのではないか。

また、財政的な問題があれば、今の運送の対価をこれほど安くしなくても、ほかのNPOと同等ぐらいまで引き上げて、もっと多くの方に使っていただけるような財政のあり方もあっていいのではないかとか、この資料だけ見るとそんな感じがしました。その辺はぜひご検討いただければ、区民のご利用者の方にもプラスになるのではないかと考えました。

○会長

実際にお断りしたり、ご希望に添えないケースがあるのではないかとというようなご意見がございましたが、その辺については、把握できているのでしょうか。

○社会福祉法人 練馬区社会福祉協議会

平成24年度は955件のお申し込みをいただいております。

ただ、利用者さんの都合によって運行が中止になるということもありますし、車両があいていなくて、運行にあきがなくて、お断りさせていただくというケースは、やはり何件かはあります。正確な数字までは申し上げられないのですが、今ある車両と今いるドライバーの中で、最大限やれる範囲で運行させていただいているという現状です。

○委員

おっしゃっている意味は大体わかる。

大体、移動される方が、使いたい時間帯が重なってしまうので、車両数とドライバーさんの数で、運行できる数はほぼ決まってしまうと思うのです。

そうすると、もっと運送しようと思うと、車両数を増やしたり、ドライバーさんの数を増やさないとできないのですが、それはこの数字を見ると大体わかるのです。だから、一日、四、五件というところでとどまっているのではないかなと思います。

私が言いたいのは、社協、練馬区として、このサービスをこれからもっと発展させる、増やして、もし、このままの状態、この料金とこのサービスで増やすことができれば、利用者にとっては、すごく料金的にもいいサービスなので、できれば増やした方がいいのかなと思います。

予算の問題とか、いろいろあるのでしようけれども、その辺のことと、社協だけ突出して運送の対価がほかのNPOに比べても安くなっているんで、その辺の兼ね合いと、予算の兼ね合いと、今後の充実・発展は、ひとつ課題ではないのかな、という問題提起です。ここで結論を出す問題ではないのですが、ぜひ、ご検討いただければ。

○会長

ありがとうございました。社協の方でも、この点についてはご検討いただければと思います。ほかに、ご意見等ございますか。

○委員

今の話について関連して、各団体、サービスの内容というか、単に車の数とか料金ではなくて、どういうサービスがつくのかということによって、利用者が選ぶという面もありますから、一概にお金だけではないというところがあるかなと思います。

社協の場合には、本当に安定というか、ほかのNPOよりも本体は大きいですから、安定できているのだろうというので、ぜひ、続けていただきたい。更新を認めて、すぐにでも書類を持って支局に行っていただきたいという気がします。

○会長

ありがとうございます。ぜひ続けてほしいというご意見、ご要望でした。

○委員

同時使用率があるので使えない、どうしてもお断りしなければいけない方が出てくることある、というのはわかったのですが、逆に、こういう時間帯はあいていますよということを、問い合わせがあった場合にお答えするとか。いつも同じ時間帯を同じ方が取られている、という実情がうちの団体でもあるので、多分あるのではないかと思うのですけれども、その部分で「この時間帯だと空いていますよ」というようなご案内はしていますか。

○社会福祉法人 練馬区社会福祉協議会

お断りせざるを得ないときに関しては、今おっしゃられたように、「この日のこの時間帯であれば空いているのですけれども、いかがですか」というようなご提案をさせていただきます。

ただ、病院ということですと、やはり午前中の時間帯がいいとか、この時間帯がいいというのは、結構、利用者さんで重なってしまっておりますので、なかなか要望にお答えできない場合もあるのですけれども、提案はこちらからするように心がけております。

○委員

そうですね。病院だと、多分、病院の予約があってから車の予約になるので、「比較的この時間帯があいているので、今度、もし予約を取られるならば、この時間帯は比較的利用しやすいですよ」というようなインフォメーションをしていただくと、利用数はもう少し増えるのかなと。

実績は、これは片道1件というカウントでされていますか。それとも、往復でも、お一人の方の場合は1件とカウントされていますか。

○社会福祉法人 練馬区社会福祉協議会

お一人に関して。

○委員

そうですね。そうすると、すずらんの会だと片道1回という件数で数えているので、カウント方法が団体で違うのがわかるのです。

つまり、往復だと、うちの場合は2件と数えるのですけれども、1件で数えられているので、そうすると、ほかの団体と比べて、この1,366件というのは違う、差があるのかもしれないので、ここは違う数字が上がってくるのではないのでしょうか。

○会長

件数の数え方について、その辺の統一とか考え方は、事務局で具体的に、特に何かあるのでしょうか。

○事務局

事務局では統一した基準等は設けていないところです。

○会長

現時点では、それぞれ片道を1件と出すか、往復で1件と出すか、各団体さんの出し方ということで、分かれてしまうという現状がありましたので。

○委員

多分、社協の場合は往復の間にほかのケースに行っているのでは、そうすると、1回、行き行って、帰りまでの間にもう1件間に入っているということは、1回切るという数え方をしないと正確な数え方ではないし、その方がずっとその車を押さえていることもあるけれども、そうではない場合もありますよね。

○社会福祉法人 練馬区社会福祉協議会

方針を示していただければ、それに沿った形で。どれがいいというルールの問題だと思います。

○委員

件数をほかの団体と全部統一した方がいいのではないかなと。本当はもっと多いということ、ぜひ言っていただいた方がいいのではないかなと思うのです。

○社会福祉法人 練馬区社会福祉協議会

ありがとうございます。

○会長

これについては、今後も引き続き、こういう話が出てきますので、私ども事務局で少し考え方を整理させていただいて、統一的なものが出せるようであればその方向で調整をさせていただきたいと思います。

○委員

それに関連して。更新登録なので、この資料でいいといえいいのですけれども。

もう少し、実際、この更新までの間に、団体さんが、この件数と、それから、ある日の輸送実績しか出ていないものですから、もう少し、年間トータルで平均の走行距離とか、一日当たりの平均とか、1回当たりの平均の運送の対価とか、そういったものがある程度わかった方がいいのかなと。

曜日別に、どこの曜日が一番使われているのかとか、時間帯で、午前・午後でも結構なのですが、どこが忙しいのかとか、もしそういったものを団体さんでまとめられていれば。それを作るのに「ものすごい労力」がかかる、ということであればそこまでやらなくてもとは思いますが、平均1回当たりの運送の対価ですとか、走行キロなどはきっとそんなに難しくなく出ると思いますので、もしかしたら事務局がお持ちかもしれない。

それから、あとは、軽微な事故ですとか軽微な苦情については、事務局の方は把握しているかと思うのですが、せっかく更新登録のときなので、もしそういうのがあれば、協議会の中として情報の共有はした方がいいと思いますので、なければ、なしという報告をしていただければよいかと。「要件確認表」はわかりやすいのですが、更新までの期間の運送の実態ですとか実績、そういったものを資料として出していただけると、非常に団体の活動状況は把握しやすいのかなと思います。

○会長

ありがとうございます。そういうご要望をいただいたということで、事務局で検討させていただきたいと思います。ほかに、何かございますでしょうか。

○委員

運輸支局ですが、書類上修正すべき点があります。この点お伝えしますので、団体の方でお持ち帰りいただいて、書類上の齟齬がないように訂正のうえで更新登録の申請書

の提出をお願いいたします。

○社会福祉法人 練馬区社会福祉協議会

ありがとうございます。後で訂正いたします。

○会長

ほかはございますか。

(なし)

○会長

では、更新登録に向けての協議は調ったものいたします。どうもありがとうございました。

(9) 特定非営利活動法人日本ライフアシスト協会（更新登録）の協議

○会長

続きまして、今度は、9番「特定非営利活動法人日本ライフアシスト協会（更新登録）の協議」に移ります。まずは事務局からの説明をお願いいたします。

○事務局

特定非営利活動法人日本ライフアシスト協会の更新登録についてです。

平成22年7月の更新と比較して、主な変更点を中心にご説明させていただきます。

まず、運送主体、事務局、法令順守までが変更となっております。内容としましては、理事長の氏名および事務所の住所の部分が変更となっております。

今回、資料としてご用意しておりませんが、平成24年4月11日付で登録事項変更届出があったことを承知しております。

次に、対価の部分ですが、こちらは従前から変更はありません。

距離制をとっており、2kmまで330円、以後、1kmを増すごとに190円加算することとなっております。その他、料金については資料をお目通しいただければと思います。

使用車両についても台数に変更はございません。車両も従前と同じものであることを確認してございます。

運転者ですが、前は7名でしたが、今回は普通免許の方が2名減、二種免許の方が1名減となり、計4名となっております。

輸送の安全および旅客の利便の確保については、変更ありとなっております。理事等が変更になったことに伴って、全体的にメンバーが変更されています。

運送対象ですが、前回次点では登録会員数の総数が34名でしたが、今回は総数188名となっております。この資料のみですと急激に増えたように見えますが、平成23年度実績時点のデータでは会員数は総数195名となっております。態様の種類についてですが、身体障害者2名、要介護認定者146名、要支援認定者12名、その他のうち、知的障害者1名、精神障害者0名、肢体不自由者26名、その他の障害1名となっております。なお、複数の態様に重複して該当する方はおられません。

損害賠償措置については従前と変更はありません。

最後にその他ですが、こちらは運送の実績ということで、平成22年度は105件、平成23年度は49件となっております。こちらは、まだ平成24年度の件数の報告を受けておりませんので、平成24年度の件数は、現在ご報告できません。

事務局からは以上です。

○会長

補足する点がございましたら、日本ライフアシスト協会から説明をお願いします。

○日本ライフアシスト協会

前理事長でございます。今度、副理事長になりまして、右におりますこの方が、今度、理事長になりました。私も82歳になりますので、体力的な問題がありました。

実を言いますと、こちらは病院長でございます、あちこちに診療所とか老人ホームを持っております。こういう関係で、私どもが実際に法律に違反しないようにこの事業をやろうとするには、どこかの病院などに附属しないとやっていけないということは、5年間ではっきりわかりました。

そういうことで、理事長を交代させていただきました。

○日本ライフアシスト協会

前理事長からお話がありましたが、私はすぐ隣におりまして、去年の4月から交代して、日本ライフアシストの理事長を務めさせていただいております。

私も、診療所をもう40年もやっておりまして、その間に、福祉というか、老人施設の、認知症対応型グループホームだとか、あとは、療養型の診療所だとか、あとは在宅診療支援診療所をやっておりまして、在宅で寝たきりの方々が七十五、六名もいるものですから、そういう方々は、昔は救急車で頼んで検査へ運んでいただいたのです。最近は救急車も絶対そういうことをしないで、あとは、とにかく検査であれば、一応、有料の寝台車を使えという傾向になってきましたので、これは、今、前理事長がやっておられた事業を我々の事業の中に取り込むことによって、それを利用しようという形で引き受けました。

また、来年度、グループホームという、東京都の事業の中で、ショートステイというのをつくる予定で、今、作業を進めておりまして、我々としては医療を中心とした経管栄養だとか、そういう寝たきりの方々を収容するようなショートステイを目指しておりますので、その搬送のためにも、やっぱり寝台車が必要だということで、今、前理事長が持っておられる寝台車を引き継ぐという形でいただきました。

これをますます我々が発展させていくという形で、これからもやっていこうかと思えますので、ひとつよろしく願いいたします。

○会長

それでは、皆様のご質問、ご意見を頂戴したいと思います。

○委員

会員さんの人数が増えたというのは、今の事情、施設を利用されている方の人数みたいなものですか。

○日本ライフアシスト協会

そうです。

○委員

では、施設を利用されない方は会員になれないのですか。

○日本ライフアシスト協会

そんなことはありません。

薬師堂というグループの中で、日本ライフアシスト協会を動かしていますので、その中で、診療所に来られる方で、車椅子の方、在宅で、夫婦で奥さんが旦那さんの面倒を見ているとか、そういう方たちの搬送もやっております。

基本的には、練馬区の富士見台、貫井、南田中、石神井町、そこら辺ぐらいが、ものすごく利用者さんは多いです。

○委員

料金表のところで、今回、料金改定はないと書かれていますのでけれども、乗降介助料金と身体介護料金がありますけれども、「ヘルパー、またはケア輸送士が対応」と書かれています。これは運転する方々が、ヘルパー、またはケア輸送士の資格をお持ちの方がやられているという意味でしょうか。

○日本ライフアシスト協会

ではないです。

○委員

ではなくて、運転者プラス。

○日本ライフアシスト協会

ヘルパーを外注で雇っております。

同じ診療所の中にヘルパーもいらっしゃるわけですから、日本ライフアシストは診療所に外注に出すのです。そういう方式です。前回も同じで。

○委員

そうすると、運転する方のほかに、ヘルパー、またはケア輸送士の資格のある方が一緒に同乗されて移動されているということ。

○日本ライフアシスト協会

私はケア輸送士の修了証を持っております。

○委員

ということは、常にこの料金が発生する場合は、二人で動かれるということですよ。

○日本ライフアシスト協会

二人で行っております。そうです。

○委員

ありがとうございます。合わせて、その外注を出すのであれば、これはライフアシストさんにお支払する金額ではなくて、その利用者さんが、よその事業所さんも併用して使うという意味なのではないかと理解するのですけれども。

そうした場合は、ここに載せる意味はないと思うのですけれども、それは利用者の方はご理解になっているのかということ、あとは、運輸支局の委員に伺いたいのですけれども、そういった外注に出した場合は、載せないように思うのですが、どうなのでしょう。

○委員

ここに出している料金表というのは、単純に利用者の方にわかりやすいように、こういうふうになりますと言っているものを掲載しているのか、運送の対価とか運送の対価以外の対価というのを書いたものを出しているのかというのが、この書類上だと定かではありません。

要するに、協議会で協議すべきものというのは、運送の対価と運送の対価以外の額と
いうことを協議会の中では協議しているということのお話ですよ。

だから、それとここに掲載している料金表が、単純にお客さんに、「うちはこの
料金をいただいていますよ」とお示ししている、要するに営業所に張ってあるといわれ
るような料金表なのかというのが判然としませんが、ここに書いてあるから全てがだめ
というわけではないのです。

使う側にとってみれば、幾ら取られるのかというのが、いろんなところを見なくても
わかる方がよろしいかと思うので、営業所に張っているのはこういった形になるのでは
ないですかということだと思います。そういうことですよ。

○委員

はい。

○委員

協議会として協議する内容として、ここを協議するのだという書類であれば、それは
違うと思います。

ただ、払う側としてみれば、取られることは取られるわけですから、書いてない額を
出せと言われたら、「何ですか」と、逆に言われるわけですよ。だから、ここに添
付したのは、営業所に張ってあって、お客さんにこういう料金体系になっていますと説
明するために使っている資料だとすれば妥当ではないかと思います。取ることは取るわ
けですから。それがライフアシストに入るのか、ほかの業者に頼む分を一括して掲載し
ているかの違いだけだと思います。

協議会の協議書類として妥当かどうかということ言えば、運送の対価は幾ら、対価
以外の額、オプションの料金は幾らということに協議するのが法定上の協議事項だと思
います。

○委員

そうすると、60ページのところに介助料というのがある、その部分にその1,000円
とかがあるのですけれども。

○委員

60ページは、運送ではなくて、対価の比較表ですよ。

○委員

運送以外の比較表のときも。

○委員

同じでしょうね、ですから。

○委員

同じで構わないということですか。すみません、自分の団体にも参考になるので、質
問をさせていただきました。

そうすると、自分のところを経由するような感じで、一括して利用者さんからひとま
ず自分のところ取って、その後、ほかの人に払うのであれば、もうここに載せてもい
いということで、いいのですよ。

○委員

お客さんに、先ほど外注していると言いましたけれども、お客さんに対して領収書を

出しますとなったときに、日本ライフアシストと、外注している2か所の領収書を渡しているのですか。

○日本ライフアシスト協会

いや、渡していないです。ライフアシストの領収書です。

○委員

では、ライフアシストを迂回しているわけですね。

○日本ライフアシスト協会

はい、そうです。

○委員

そうしたら、取っているわけですよ。対価以外の。

○日本ライフアシスト協会

実を言いますと、今、委員がおっしゃっていましたが、この介護料は審査内に入っていないのです。ですから、私どもでは、これは外注にいたします、免許を持っている人がいますけれども外注にしますということをはっきり明記したわけ。ですから、パンフレットにも診療所の受付にも、大きく介護料を、きちんと書いてある。

○委員

では、いいのではないですか。私は、否定してはいません。これでいいのではないですかという話をしている。

○日本ライフアシスト協会

介護するという人が何名行けばいいかというときに、体重の重たい人がいるなど、いろんな状況があって、一人ずつ行くときもあるし、二人行くときもある、3名行くときもある。だけれども、そういうときには、では、3人分もらうかという、なかなかもらえないです。そういう意味では、やっぱり良心的にやるしかない、ということはやっています。

○委員

ありがとうございます。

介護事業所も、発展的な話の部分と、利用者としての部分で、介護事業所関係をやられているのであれば、今後の話ですが、例えば、通院等乗降介助ですとか身体介護についても、ケアマネジャーさんを経由してのケアプランにのっとった形で取るというふうにすると、こちらの費用については、利用者の負担は大分下がると思うのですけれども。そういったことについて、今後の発展としてご検討されるということはありますか。

○日本ライフアシスト協会

予定を立ててケアプランをつくれるような状況なら。

定期的な方はできるのでしょうけれども、臨時的に飛び込んでくる要望に対しては、なかなか、そううまくいかないだろうと思うのです。

ただ、おっしゃるようなケアプランをつくるという状況であれば、これは当然、透析の問題だとか、決まった形でいらっしゃる方はできるかもしれません。

○委員

それは、ライフアシストさんがやられるのか、薬師堂さんの介護部門がやって完全に分けるというやり方もあるとは思いますが、実際に練馬区内では、NPOの福祉有償運

送運営協議会で協議している団体の中には、通院等乗降介助でこの1,000円を取らないで、100円だという、介護料の方で介助料を取っているという団体もあるので、もしそういったプランができるのであれば、その方が、より利用者さん向きのサービスができるのではないかと思いますので。

発展的な部分で、「今日してください」とかいう意味ではなく、今後、薬師堂さんが入ったことによるメリットを、練馬区の地域にとってよりよく進んでいただきたいと思いますので、ご検討いただけたらうれしいと思います。

○日本ライフアシスト協会

それはいい話だと。考えさせて。

○委員

そうしたら、もっとお願いしたいという方が増えるのではないかと思いますので、ぜひ、よろしく願いいたします。

○日本ライフアシスト協会

では、検討しておきます。

○委員

参考までに教えていただきたいと思いますのですが、利用者がすごく増えているのに、運転者が減っています。それは結構しんどいのでは、というか、3台の車を4人で面倒見るといことになっていきますから、この辺は、運転者を増やす方法とか、何かお考えですか。

それとも、実際には4人で結構できているから大丈夫、という実態なのでしょうか。

○日本ライフアシスト協会

私どもは、前理事長から引き継いで、まだ1年ぐらしか経っていません。今は、試行錯誤の中で一生懸命やっておりますが、今年は若干名増やそうかなと考えております。

○委員

実際に利用者が三桁ほどいて、200人に近づくくらいの数になっているだけに、果たして大丈夫なのかなということも思ったもので。実態としてどうなのでしょう。

○日本ライフアシスト協会

実際としては、利用者さんに対してお断りは、原則としてはいたしておりません。何とか間に合うように。実質、そんなに遠くまでは、私どもは利用者さんのところには大体、時間的に10分から15分、遠くて20分の距離の範囲内でのお客様が非常に、188名いますけれども、約90%は20分以内の距離の範囲の利用者さんを目指しておりますので、これからも、その範囲内のお客さんで、もうちょっと利用者さんを増やしていこうと考えております。

それと、利用者さんによっては、東大病院だとか、慈恵医大ですとか、女子医大ですとかという利用者さんもいますけれども、そういうお客さんは事前に予約をもらっておりますので、その中で対応、時間のやりくりをしております。

○委員

ありがとうございます。4人で回していくのはきついし、頑張り過ぎてしまうと心身ともに疲れた状態で、さらに運転するということになるので、これは安全管理上も厳しい面が出てくるので、もうちょっと多くの方にかかわっていただく方が安心できるかなと思います、伺いました。

○委員

先ほどのご説明で、もしかしたら私が聞き洩らしたかもしれないのですが、今回、代表者の方が変わられて、法人というか、この団体も業務提携というか、傘下に入ったような形で、相当、成り立ちも変わってきていると思うのですが、それはいつ行われたのですか。

○事務局

平成24年4月11日現在です。

○委員

それは、軽微な変更にあたるのでしょうか。軽微な変更ですと、更新登録のときに言えばいいということなのですかけれども。

○事務局

そちらについては軽微な変更と認識しております。

○委員

そうですか。それで、その時点で医療法人さんなのですか。

○日本ライフアシスト協会

はい。

○委員

医療法人さんの傘下というか、協力関係になったということで、代表者もそちらから出ているということですね。これは全然差し支えなければの話ですが、医療法人も福祉有償運送ができる団体ですよ。ということで、医療法人さんがみずから、将来やられるということはお考えになっていないのでしょうか。

○日本ライフアシスト協会

今のライフアシスト以外に。

○委員

以外にはなくて、これは自分のところで直接やることもできるわけですよ。ですから、吸収というか、別の団体にしておかないで、医療法人そのものが、福祉有償運送ができる団体のはずです。その辺はどういうお考えなのか。

○日本ライフアシスト協会

我々のやっているスタイルのことをご存じないのだと思うのですが、現に、我々は、施設内の移動のためには、施設の自動車も持っているのです。それは原則として、車椅子ぐらいのところまで。

いわゆるキャリアという、寝たきりの方々の搬送のためにはNPOであった方がいいということで、いわゆる車椅子までは自分たちの施設の中の車でやっているのです。

○委員

無償でやられている。

○日本ライフアシスト協会

自分の施設の中でやっているものは無償で。

○委員

施設内移動ですか。

○日本ライフアシスト協会

はい。

○委員

ということは、これはストレッチャーの車が多いということですか。

○日本ライフアシスト協会

もらいたいと思ってやっているわけです。

ストレッチャーというのは、毎回、毎回、あつてしかるべきではなくて、いざ、どうしても使おうというときにないから困るのです。年に1回あるかないか、そういうものなだけけれども、ないときに困る。だから、欲しいのです。

○委員

それも含めて、福祉有償運送は医療法人ができるのです。

ですから、今はそういう形で、手っ取り早くしたのかもしれませんが、将来、この形を続けられるのか、自社の法人でやられることは選択肢にお考えになっているのかなと。

私が「差し支えなければ」と言うのは、そういうことなので。経営方針なので立ち入ることは余りできないかもしれませんが、どうなのかなと思ってお聞きしたということです。

○日本ライフアシスト協会

まだ、その話は出ておりません。

○委員

それから、もう1点。62ページの資料なのですが、これは「運賃」と「介助料その他」というふうに分けて書くように、なっていると思うのです。

ですから、これは運賃が、例えば一番上の1番は、運賃という運送の対価の部分は520円で、その他に400円の迎車回送料金が入って、520円と400円で920円という、この料金表から見るとそうなるはずなのです。迎車回送料が400円、ここの920円に含まれているのですよね。

せっかくこの欄があるので、欄の方にしっかり入れていただくということをしていただくということと、それから、資料をおまとめになるのも大変なのかとは思いますが、平成24年度の実績が出ていないというのは、まだ平成24年度が終わって日が浅いといえは浅いのですけれども、1か月以上経過しているのです、それも何千件という数ではないので、ぜひ出していただきたかったなと思うのです。

○会長

平成24年度の実績については、今まとめていらっしゃる段階なのでしょうか。それとも、おおよそ何件ぐらいということで、出せるものはございますか。

○日本ライフアシスト協会

コンピューターでやっているから、それを出せば。

○日本ライフアシスト協会

そんな簡単なものではない。

○委員

でも、平成24年度ですよ。

○日本ライフアシスト協会

わかりました。大至急。

○委員

教えてほしいです。

○日本ライフアシスト協会

平成24年度を作ってご報告いたします。

○日本ライフアシスト協会

申しわけありません。料金等については、もう皆さんの業界の指示に従って行っていますので、間違いはないと思いますので、よろしく願いいたします。

○委員

要件確認表の「運送対象」ですけれども、前回の申請時は、会員さんの人数からいうとイとハは対象であったと思うのですが、今回、イ、ロ、ハ、ニになっていますが、変更はかかっていますでしょうか。

○委員

前回も同じです。

○委員

わかりました。

○委員

役員名簿で、名簿だと前理事長の名前が副理事長の欄に書いてないのですけれども、副理事長はお二人いらっしゃるのですか。平成24年4月11日から、また名簿の中身が変わられていますか。

○日本ライフアシスト協会

変わっておりません。

○委員

「副理事」ではないですね。

○日本ライフアシスト協会

副理事長。

○委員

副理事長。では、ここが抜けているのですね。

○日本ライフアシスト協会

抜けていますね。

○委員

これは都庁も、法務局も影響するから、気をつけてください。

○日本ライフアシスト協会

わかりました。申しわけありません。

○会長

ほかに何か、ご意見はございますでしょうか。よろしいですか。

○委員

東京運輸支局ですが、また単純な書類の補正の箇所があるので、その点お伝えします。申請までに書類を訂正していただいた上での申請が必要となります。

○日本ライフアシスト協会

わかりました。ありがとうございます。

○会長

いろいろご指摘、ご意見はございましたけれども、それらは書類を補正していただくということで。

○委員

医療法人と平成24年から協同してやるようになったということで、一つ教えていただきたい。今までライフアシストさんが単独でやっていたときの運送対象とする方を会員にして運送していたと思うのですが、今はライフアシストさんという窓口以外の、今の医療法人の方でも会員募集みたいなことはされているのですか。

○日本ライフアシスト協会

基本的には、そのとおりです。

確かに会員は、前理事長のときはパンフレットを配ったり、いろいろしていただいたようなのですが、我々の場合は、基本的には外来で、「こちらで、介護タクシーをやっているらっしゃるようですね」ということの方が多いのです。それでは「どうぞ、会員になってくだされば、利用は一応できますよ」という形で。パンフレットを配ったりポスティングしたりということは全くしておりません。

○委員

言葉のあやだと思うのですが、「介護タクシー」ではなく、「福祉有償運送」なので、タクシーをご利用いただける方には使っていただけない輸送なのです。ですから、その辺が、非常に今、曖昧になっているというふうに思う。今回のこの件を言っているのではなくて。

ですから、福祉有償運送の運営協議会というのは、事務局からもお話がありましたように、バスやタクシーなど公共の交通機関をお使いになれない、輸送が足りないとか、サービスの提供がされていない、そういう場合に初めてNPOさん等の団体がやられている福祉有償運送を使うことができる。

そういった方から有償で、輸送を白ナンバーでできますよということが大前提なので、「福祉タクシーがありますよね」という話ではなくて、どうしても通院したり、通所したり、その他で移動手段が必要でも、区内やそれ以外、東京のいろんなタクシー会社さんのサービス、限定事業者さんのサービスの、緑ナンバーのサービスをいくら呼んでも来ない、足りない、使えない、私に合っているようなサービスはどうしてもしてくれないということで、NPOさん等の福祉有償運送があるということですから。

その辺はしっかり各団体さんにも認識していただきたい。今日の話とは別に、福祉有償運送そのものの話として、団体さんにはしっかり理解していただきたいと思います。

○会長

ありがとうございます。

今、委員からご指摘があったのは、そもそもの福祉有償運送の本質というか、そこにかかるご意見ですので、当然、公共交通機関をご利用できる方はそちらをご利用いただく。バスやタクシー等の利用が困難な方を対象としたサービスですので、そこを誤らないように、そこを押さえてということでのご指摘ということで私どもも受けとめさせていただきますと思います。

貴重なご意見等もいろいろいただきましたし、ライフアシストさんについても、いろ

いろいろ意見をいただきました。また、書類の補正のことで何点かご指摘がありました。そこは、本申請に際しては訂正していただくということで。これで更新登録についての協議は調ったものといたしましてよろしいでしょうか。

(異議なし)

○会長

更新登録に向けての協議は調ったということにさせていただきたいと思います。それでは、更新登録2件の協議は終了させていただきます。

(10) 第四期第4回議事録の確認

○会長

10番の「第四期第4回議事録の確認」です。

議事録につきましては、事前に送付してございますけれども、何かご意見やお気づきの点がございませうでしょうか。

(なし)

○会長

特にご発言がないようであれば、この内容で確定し、区のホームページ上で公開させていただきます。

(11) タクシー事業者との意見交換会の実施について

○会長

続きまして、次に11番、「タクシー事業者との意見交換会の実施について」です。

こちらはご報告でございます。昨年11月に実施いたしました「タクシー事業者との意見交換会」ですが、参考までに当日の会議要録をお配りしました。

当協議会の委員の方にもご出席いただいております。何かご意見やご指摘がございましたら、ご発言をお願いいたします。

○委員

この運営協議会の中で、練馬区内のタクシー事業者が、もっと移動困難者の方の役に立てるように、話し合いの場をつくっていただいて、我々タクシー事業者も、いろんな考えの事業者がおりますが、区の方に何かしらのご協力をいただいたり、ご支援をいただいたり、もしくは自分たちでいろんな工夫をしたりで、まだまだできることはあるのではないかという考えのもとで開いていただいたという経緯だと思っています。

実際、あの日に、伊藤委員も出ていただいて、いろいろとお話をしましたが、できれば、もう少し掘り下げた意見を取れるような話し合いの場を継続的にしていただいて、そこから何か生まれてくるような、タクシー事業者も、私も出ていたのですが、どちらかという、半分、自分たちの文句みたいなことを言っている人もいたので、それはそれで、最初はしようがないかなとは思ったのですが、建設的なところに収れんしていくような形で会議を運営していただいて、タクシー事業者も一生懸命やるよと、ただ、足りないところはNPOさんお願いしますねというところで、しっかりやっていく体制が練馬区内であればいいのかなと思っています。

今、タクシー事業者も、ユニバーサルドライバー研修というものを業界の方で始めて

おりまして、かなりの事業者のドライバーが、まだまだ少ないのですけれども、研修を受けていて、簡単な乗降のお手伝いや障害に対する知識を持った、ケア輸送士さんほどの専門度はないのですが、広くそういった知識を持ったドライバーをどんどんつくっていかうということで、今日、組合代表で出られている日本交通さんなども積極的に取り組まれているということです。

そういったこともありますので、障害の程度ですとか特別な仕様の車が必要だということとは別に、セダン型で輸送できる方については、そういった一般のセダン型しか持っていない事業者でも対応できる会社やドライバーさんが増えてきているというふうに認識しております。

ご存じのとおり、ユニバーサルデザインタクシーの導入が始まりまして、まだ日本では、日産のバネットを改良した「みんなのタクシー」というものしか認められていないのですが、一応、一般タクシーとして流しや無線営業もしながら、車椅子のままで乗れるタクシー、そして床もフラットですし、手すりやステップも出てくるということで、ご高齢の方にも非常に乗りやすいというタクシーも徐々に入り始めております。

そういったことも含めて、この福祉運営協議会というのは、どちらかというとなんぽさんの登録更新というところの協議というところに重きが置かれていますが、実は、それも重要な協議会の仕事だと思うのです。移動困難者の利便促進というところがこの協議会の最も重要なところではないかと思っています。

そうすると、タクシーの輸送力やなんぽ、そして練馬区の政策だったり、福祉だけではなくて交通の方も出ていただいていますけれども、そういったものも含めて、話し合いの機会を継続的に、発展的に進めていただければというふうに思っています。

○会長

ありがとうございました。貴重なご意見を頂戴いたしました。

(12) その他

○会長

次第の「その他」ですが、何かございますか。

○委員

意見交換会の話の中にもユニバーサルタクシーという話があって、タクシーのメリットというのは、福祉有償運送というのは予約制をとっているのです、すぐに対応ができないのですが、タクシーの場合は即時配車という形で、連絡すればすぐに配車できます。介護タクシーとか福祉タクシーとか、限定タクシーとも言われますけれども、そういった部類の車もやはり即時配車ができません。ユニバーサルタクシーの場合はすぐに行ってもらえる可能性が高いので、やはりもっと増えてほしいと思っているのですけれども。

○委員

先ほど言いましたように、日産の車だけなのですよね。ですから、東京都でも、全国的にも普及がそれほど進んでいないというのは、やはり車両費、まずはインシヤライズコスト、導入のコストが非常に高いです。

それから、ランニングコストが、タクシーのほとんどが、今、LPGという燃料を使っているのですが、ガソリン車であるということで、そういうランニングコストも非常

にかかる。

それから、どうしても車椅子のまま乗るということで、ワンボックスカーに近いような形状をしていますので、一般の流し営業や、そういったものと、本当はユニバーサルなので誰でもお乗りできますということなのですが、逆に言うと、一般の方から若干敬遠されがちということもありまして、なかなかそういう、いろんな障害があって導入が進んでいないということがあります。

ただ、国の方からも最初の導入費用につきましては補助金がもらえる制度が出ている。それから、これは残念ながら東京ではないのですが、横浜では、横浜市の方でやはりその導入について、国とは別にまた補助を出して導入を進めているというような現状もございます。

もう一つはトヨタが開発していないというのが大きなネックで、トヨタは今開発中で、それができるのが三、四年、出てくるのは四、五年後と言われておりまして、事業者心理とすると、タクシー事業者は約7割近くがトヨタユーザーなので、トヨタが出すまでちょっと待っていようかみたいなところも実際にはあって、なかなか今の日産車のユニバーサルデザインタクシーの普及が進んでいないという事情があります。

ですから、タクシー事業者は、今、経営自体もそれほど楽な状態ではないので、なかなかそういった新たな投資をして、限られたタクシーの需要でいいますと、需給調整ということで2割減車をしたという、2割車を減らした中では一般のセダン型タクシーをそういった車に切りかえていくというのは、1台当たりの生産性を考えると非常に勇気の要ることございまして、そういったことも含めてなかなか進んでいないというのが、経営的な問題もあつての現状です。

ですから、これは起爆剤として、私は持論として、最初からある程度義務づけてしまおうとか、もう少しイニシャライズのところ、補助金を横浜みたいにいただけたらとか、あとは燃料の問題で、LPG車、トヨタはどうもLPGのハイブリッドをお考えのようだという事ですので、そういったものが出てくると大分違うのではないかと。

ですから、先ほど言いましたように、そういった車の普及というのは、やはり少し時間がかかるということで、先ほど言いましたように、ドライバーの教育によって、それほど障害の程度の重くない方については、セダン型でも非常にご利用いただける部分があるのではないかとということで、これを我々は「ソフトのバリアフリー」と言っているのですが、ドライバーのサービスのバリアフリーを進めて、セダン型でもどんどんできる場所はやっていこうというふうに考えておりますので、その辺のタクシー側の事情も、できればそういう会議の中でご説明しながら、「いや、もっと頑張れ」と言われるかもしれませんが、そういうことも含めて、移動困難者の方の輸送、この福祉有償運送の要件にかかわる方だけではないと思うのです、移動困難者の方は。

ですから、そういった方は、高齢者だったりしますので、「免許を返上してしまって、どうするんだ」みたいな方もいらっしゃるのです、そういうことも含めて、タクシー、それからNPO、練馬区の政策も含めて、発展的に、あとは各ご利用者さんの事情ですとか、皆さんが情報を出し合って、どういうことがベストなのかというのを話し合える場を継続的につくっていただければと思います。

○委員

新宿とかだと、ユニバーサルタクシーがタクシー乗り場のところに並んでいたり、多摩部だと、西武タクシーさんとか銀星さんとかがユニバーサルタクシーを導入したりして、それは国からの補助金が出て導入したというお話も聞いているのですけれども、この地域で補助金をもらえるためには、委員会を立ち上げないと補助金がもらえないというお話も聞いたことがあるのです。そういうのは、この地域ではそういう委員会はあって、やれることはやれるのだけれども導入していないのか、委員会がないのか。

委員会がないのであれば、委員会を開く働きかけというのも我々が、担い手を全部私たちがやることではなくて、そういうふうに働きかけをするということで移動困難者の方々の支援をするということではできると思うので、そういう部分で、委員会を立ち上げるための支援が必要であれば、私たちも声を上げたいとも思うのですけれども、そういう委員会は立ち上がっているのですか。

○委員

委員がよくご存じのとおりで、本当は自治体ごとに委員会をつくって、そこで、その導入計画みたいなのを承認した、それをもって補助金をもらうという仕組みで、自治体ごとに開くというのが、自治体さんにとっても、我々事業者にとっても、一から立ち上げてやるというのは、ある意味で負担であったというところもあったのです。ですから、東京都23区の場合はなかなか、たしか板橋区ぐらいしかそれをやっていたのです。ただ、それが大変だったので、東京包括の委員会を去年から立ち上げました。

ですから、委員がご心配いただいているような、練馬区に委員会がないから、協議会がないから申請できないという障害は一つ取れています。

○委員

ちなみに、練馬区も公共交通会議を開いているので、どうやらそこで協議すれば大丈夫だそうです。

○委員

ぜひ、お願いします。

○委員

というのも、実は、区の中で、公共交通会議で、そういった話を出してくれれば良いと思うのです。外部の委員ではなくて、内部で。

だから、「福祉の方から、交通の方にそういう提起をしてくれ」、「公共交通会議で取り上げてくれ」と言うだけでいいような気がするのですけれども。

○会長

今日は、交通企画課長が欠席で、代理で来ていただいていますけれども、その辺もあるので、また、少し内部で話し合いを進めたいと思います。

○委員

話を持って帰っていただけるチャンスなのでそれを活用していただけるといいかなと。

○委員

実は、私は公共交通会議の委員にもなっているのですけれども。

ところが、区の中でそういうコンセンサスがあるという方が推進しやすいと思うのです。区のイニシアチブでやるということがあると、先ほど委員がおっしゃったように、どこかでそういうイニシアチブがあった方が事業者もやりやすくなるという部分があり

ますので、区の中でも、そんなようなことを考えていただきたいと思います。

○委員

補足です。ユニバーサルデザインタクシーは、国の補助制度に関してはあるのですが、委員からお話があったように、国の方の補助は車両の導入補助なので、ランニングコストのところまで見ているわけではないので、そもそも、自動車がガソリン車だということで、一般のLPG車よりランニングコストが高いのです。

事業者として、導入のときに国が3分の1。基本は、補助対象経費の3分の1というのが国の補助額の目安なのですが、査定がかかって、そこからまた落ちるので、250万円ぐらいする車に対して、補助額が国の方の額というのはそんなに大きくはない。なので横浜市とかは、それにプラスして市の単独の補助が入っていたりということで、事業者が導入しやすい面があって数がたくさん入っているのです。

東京地区でいうと、先ほどの東京都全体の会議ができる前に、小平とかは自分のところで協議会を立ち上げて、導入した経緯はあります。

基本的に、生活交通の維持改善補助のスキームを使って計画を立てるのですが、その中で、協議会の設置メンバーというのは、都道府県、または市区町村に私ども運輸支局と事業者、あとは利用者というものが入っていれば協議会のメンバーの構成員は満たすので、協議会の構成員を満たすのはそんなに大きな問題ではないのです。

ただ、そもそも事業者がその先のランニングコストとか、そういう面まで考えたうえで、日産のバネットを入れる気があるのか無いのかというところの違いなのです。

あとは、ちなみに今年度の福祉タクシーの導入支援に関する補助のスケジュール、第一次募集は本日までになっている。今年度の分については今日までで終わっていますということなので、次回以降の補助の時期が示されていないので、今年度の中の動きとして時期は未定です。

多くて年3回ぐらいやるときがあるのですが、予算が枯渇すれば募集はないということになりますので。福祉タクシーということの単独の補助ではなくて、全体の補助の枠の中で、そういったスキームが一部乗っているというだけなので、今年度に二次募集、三次募集があるか自体がわかりません。補足でお伝えします。

○委員

今のお話ですと、結果的に導入等に関して、地方自治体等の補助があれば導入しやすいという話なのでしょうけれども、もう一つ問題があって、結果的に、さっき委員が言っていたのですけれども、うちの場合は4台が実際に入っているのです。赤羽と三鷹。練馬区ではないですけれども。

結果的に、認知が低いので一般の利用者が使ってくれないということで、売上がその車に乗ると下がってしまうというのが働く側にあるので。実際、今あっても稼働できていないという事実もあるので、これは今後の課題になって、どちらが先かという話になるのでしょうけれども、この辺だけは一応伝えておきたいと思います。

○会長

ありがとうございました。

それでは、いろいろ活発にご意見を頂戴いたしまして本当にありがとうございました。本日の議題は以上で終了となります。

次回の運営協議会でございますが、現在、新たに福祉有償運送を行いたいという団体からの相談を受けてございます。早ければ夏の期間に運営協議会を開催して協議を行わせていただくことになろうかと思っております。

また、冒頭で一覧表をお示ししましたけれども、来年3月に登録更新の時期を迎える団体が2団体ございますので、来年の2月には、また、この運営協議会を開催して、登録更新にかかるご協議をいただくことにしたいと思っております。また、協議会の開催時期が近づいてまいりましたらご案内させていただきますので、よろしく願いいたします。

それでは、本当に長時間にわたりご審議いただきまして、ありがとうございました。