

第八期第1回 練馬区福祉有償運送運営協議会 会議録（要旨）

- 1 日時 平成30年11月19日（月）：午後3時00分～午後3時55分
- 2 場所 練馬区役所本庁舎19階1903会議室
- 3 出席者 荻野（嘉）委員 佐藤（雅）委員 八重田委員 中村委員 渡辺委員
吉田委員 黒木委員 椿委員 浅井委員 松原委員 山根委員
佐藤（一）委員 野中委員
- 4 公開の可否 公開
- 5 傍聴者 1名
- 6 議題
 - （1）開会
 - （2）委員自己紹介
 - （3）正副会長の選出
 - （4）福祉有償運送運営協議会について（概要）
 - （5）運営協議会会議録の公表方法について
 - （6）一般社団法人「たまみずき基金」（更新登録）の協議
 - （7）第七期第4回運営協議会で出された質問について
 - （8）その他
 - （9）次回の開催日程について

（1）開会

事務局

ただいまから、第八期第1回福祉有償運送運営協議会を開催いたします。

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。会長・副会長が決まるまでの間は、事務局で進行を務めさせていただきます。

まず、委員に就任いただく皆様の委嘱状につきましては机上に配付させていただきましたので、ご確認をお願いいたします。なお、任期は本日から平成32年9月30日までの2年間となっております。

次に、委員の出席状況についてご報告いたします。委員数15名のところ、13名の委員が出席されておりますので、運営協議会は有効に成立していることをご報告いたします。

続きまして、本日の資料の確認をさせていただきます。

（資料確認）

（2）委員自己紹介

事務局

引き続きまして、委員の皆様にご自己紹介をお願いしたいと思います。委員名簿に従いまし

て、順にお願いいたします。

(自己紹介)

事務局

それでは、これより議事に入ります。

本日は、まず正副会長を選任し、その後、運営協議会について、公表方法について、そして、更新時期を迎える1団体について更新登録協議をお願いいたします。そのあと、前回協議会で出された質問に対する回答についてご説明いたします。なお、本日の運営協議会は、おおむね1時間を予定しておりますので、よろしくをお願いいたします。

(3) 正副会長の選出

事務局

続いて、会長・副会長の選任に移ります。

会長・副会長は、練馬区福祉有償運営協議会設置要綱第5条により、委員の皆様の互選により決することとなっております。いかがいたしましょうか。

委員

会長には、従来どおり区の担当課長がよろしいと思います。副会長には、学識経験者の委員をお願いしたらどうでしょうか。

事務局

皆様、いかがでしょうか。

(異議なし)

事務局

それでは、選任されましたので、これ以降の進行は会長・副会長にてお願いいたします。

(会長・副会長 席移動)

会長

それでは、会長を進めさせていただきます。どうぞよろしくをお願いいたします。ここからの進行は、私の方で務めさせていただきます。

(4) 福祉有償運送運営協議会について(概要)

会長

次は次第の4番、福祉有償運送運営協議会について(概要)でございます。まず事務局から説明をお願いします。

事務局

この協議会については、「練馬区福祉有償運送運営協議会設置要綱」に基づき設置しております。資料2として要綱をお示ししておりますので、後ほどお目通しください。

協議会の概要等につきましては、資料3、枝番 から までの資料をご用意しております。こちらにつきましては登録団体更新協議の参考資料となりますので、次回以降も引き続きお持ちいただくようお願いいたします。

なお、新規に委員となられた方には個別に説明させていただきましたので、ここでの説明は省略させていただきます。

会長

既に、新規の委員の方には概要を説明させていただいております。

その他の委員の方につきましては、引き続きということなので、本日は説明を割愛させていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(異議なし)

(5) 運営協議会会議録の公表方法について

会長

それでは、続きまして、次第の5番でございます。

運営協議会会議録の公表方法について、事務局から説明をお願いします。

事務局

次第5、運営協議会会議録の公表方法についてですが、こちらは特段、資料はございません。従来より、運営協議会の会議録は、練馬区のホームページにて公表しております。第八期においても、従来同様に公表する予定です。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

公表する前に、当然ながら委員の皆様にご確認をいただいた上で、公表する形になっておりますので、本日の会議終了後、原案が整ったところで、皆様にもご確認をお願いする形になります。

この件につきまして、何かございますでしょうか。

(異議なし)

(6) 一般社団法人「たまみずき基金」(更新登録)の協議

会長

それでは、次第の6番、一般社団法人たまみずき基金更新登録の協議に入らせていただきます。説明の手順については、最初に、事務局から更新登録に当たっての変更点など、大まかな説明を行わせていただきます。そのあとに、団体の方から活動内容や補足の説明を行う形で、進めさせていただきたいと思っております。

では、事務局から説明をお願いいたします。

事務局

それでは一般社団法人たまみずき基金の更新登録について、資料4の1ページ目の確認表に沿って、ご説明させていただきます。

まず、確認表No. 1、運送主体、事務局についての変更はございません。No. 2、法令順守、No. 3、旅客から収受する対価についても、前回から変更はございません。

次のNo. 4、使用車両は、前回の3台から今回は2台へ変更されております。この2台はともに自己所有となります。前回申請で貸与が2台あったうちの1台は、譲渡を受けて自己所有になり、もう1台については譲渡が完了したとのことです。

No. 5、運転者は、前回申請の5名から、今回は7名へ変更されております。こちらにつきましては、運転者の免許証、講習受講等を確認しております。

No. 6、輸送の安全及び旅客の利便の確保は、運行管理責任者が前回から変更となっております。

No. 7、運送対象について、現在の会員登録数は24名です。態様の種類で、イの身障2名、口の要介護者1名、ハの要支援者は0、ニのその他が21名で、内訳が知的障害者15名、精神障害者1名、その他が5名ということです。ニの21名についてはチェックシート提出の対象者ということで、お示しさせていただいております。

続いて、No. 8、損害賠償措置は、保険証等の写しで、対人・対物、無制限の保険に加入されていることを確認しております。

最後になりますが、35ページ、36ページは運送実績把握資料ということで、団体の3か年の運送実績等のデータをまとめております。協議に当たっての参考資料としていただければ幸いです。

会長

事務局の説明が終わりましたので、たまみずき基金さんの方から、補足の説明などがありましたら、よろしく願いいたします。

たまみずき基金

ご存知ない方もいるということで、たまみずきについて説明させていただくと、平成21年から練馬区の石神井町で、運営の法人主体は違うのですが、現在の制度名ですと放課後等デイサービスという事業を開始して今に至っています。輸送という面では、放課後等デイサービス、居宅介護というヘルパーのサービスもやっていますが、その中で輸送のニーズがあったということで、株式会社としてタクシー業を取得し輸送を行うのは、なかなか難しいなということで、別の法人で非営利団体がありましたので、その法人で福祉有償運送を行っているということです。

実績を見ていただくと分かりますが、大泉特別支援学校の生徒さんの朝と帰りの送迎がほとんどです。中には余暇の輸送もあるのですけれども、ほとんどが学校の送迎の輸送になっています。協議をよろしく願いします。

会長

輸送の対象において、登録会員数が前回は15名だったところ、今回は24名とかなり増えていますし、知的障害者の方がそのうち15名と大変多いということが、今のお話の内容のとおりなのかなと思いました。

運転手の方が5名から7名ということなので、充実していただいているのかなと思って

います。所有されている車両は3台から2台ということですが、自己所有になったということでお話をいただきました。

資料の変更のところに がついている部分について、事務局からの説明、たまみずきさんから補足をいただきましたけれども、皆様から何か質疑等がございましたら、挙手をお願いできればと思います。

委員

特別支援学校の生徒さんの送迎ということですが、特別支援学校の場合は東京都からバスが出ていたりということもあると思うのですが、そういう東京都が用意しているバスとかで輸送できないような方々を補完的な意味で輸送しているということでしょうか。

たまみずき基金

そうですね。その時間に間に合わないだとか、いろいろな理由です。

会長

ほかの方は、いかがでしょうか。

委員

今回、運転者の方が5名から7名に増えていますが、これは単純に2名が増えたということですか。

たまみずき基金

多少の入れかわりもあるのでありますが、ニーズにきちんと応えるためということで、研修を皆さんに受けてもらって増やしました。

委員

運転者の方の年齢はどの辺なのでしょうか。

たまみずき基金

大体30代から50代までです。

会長

ほかの方は、いかがでしょうか。

委員

会員さんは、結構入れ替わりはあるのですか。

たまみずき基金

入れかわりはほとんどございません。登録だけして使っていない方も、もちろんいらっしゃいます。

委員

知的障害の方の人数は前回と比べてそれほど変わっていないで、身体障害者の方が5名が2名とか、そういう感じですが、利用者さんでボリュームが多いのは、特別支援学校の方が大部分なのではないでしょうか。

たまみずき基金

はい、大部分です。

会長

特別支援学校を卒業されても、利用者さんのご登録はそのままなのですか。

たまみずき基金

登録はそのままです。

会長

そのまま残して、学校を卒業しても何かあるときには利用されているのですね。

たまみずき基金

はい。

会長

新しく入学される方の分が、また追加されるのでしょうか。

たまみずき基金

少しずつですけれども。

会長

そうすると、実際に登録会員さんの中で、常時使っている方がこれだけいるわけではないのですか。

たまみずき基金

はい。3～5人といった感じでしょうか。

会長

そちらを7名の運転手で、やりくりしていただいているという形ですね。

ほかの方は、いかがでしょうか。

委員

運行実績の推移で、28年度から29年度にかけて走行距離や、運送回数が大分減っているとデータで見えるのですけれども、何か理由があるのでしょうか。

たまみずき基金

想像ですけれども、卒業したりすると回数が減るといのがあります。

会長

資料36ページのところでのご質問でございましょうか。

走行距離等を、27、28、29年度で見ると大分動きがあるということでご質問があったようです。

確かに28年度から29年度は、回数的にも半減し、走行距離にすると3分の1くらいというふうになっているので、動きがかなりあるかのご質問だと思います。

たまみずき基金

後ほど補足して事務局に連絡します。

会長

動きが大きいので気になるところがあるかなと思います。

特に支障が、だからどうということではないでしょうけれども、わかるところで、後ほど教えていただければと思います。

ほかの方は、いかがでしょうか。

委員

34ページの表ですが、実績報告はこういう形になるのですかね。

9月20日に1回、25日に1回、26日、27日、あとは10月2日です。頻度としては10月10日のように多いとき、4回のとくと、ほかの日は0だったり、1だったり、こういう頻度で実績なののでしょうか。

たまみずき基金

毎日ではないです。

委員

毎日ではないのですね。

会長

そうすると、特別支援学校も毎日ではないのですか。

たまみずき基金

曜日が固定とか、あとは、急な場合は行ければという感じですけども、そういったことも中にはあります。

会長

乗車時刻を見ると、帰りに使われるという感じですね。

たまみずき基金

はい、多いです。

会長

ほかの委員はいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

そうしましたら、先ほどの運行実績の変動につきましては、後日、たまみずきさんから事務局にご連絡をいただいて、それを皆さんの会議録作成に向けて確認をお願いするときに、合わせてお知らせをしたいというふうに思います。それについては追加ということになりますけれども、今回の更新登録に向けての協議は整ったものと判断させていただきませんが、よろしいでしょうか。

(異議なし)

会長

ありがとうございます。

それでは、たまみずき基金さんどうもありがとうございました。

(たまみずき基金 退席)

(7) 第七期第4回運営協議会で出された質問について

会長

つづきまして、次第の7番、第七期第4回運営協議会で出された質問についてでございます。

前回の会議におきまして、福祉タクシー券の利用、一般タクシー事業者の推移についていくつかの質問をいただきました。

まずは、事務局より資料について説明をしていただいた上で、その後、福祉タクシー券について、ユニバーサルデザインタクシー、ユニバーサルドライバー研修について、ご説明をお願いしたいと思います。

それでは、事務局からお願いいたします。

事務局

まず、資料5 - は前回の議事録の抜粋となります。質問があった箇所に下線を引かせていただいております。福祉タクシー券の支給について、福祉タクシー券の予算額、決算額の推移について、タクシー車両の推移、あとはドライバー研修等についてです。

資料5 - は、実績等をデータにまとめたものとなります。

まず、資料5 - の1、練馬区福祉タクシー券の利用状況についてでは、利用者数、金額とも、少し減っております。予算執行率は95%前後で推移しております。次に、2番、一般タクシーの状況についてです。こちらは、(1)で東京都、(2)で特別区と武蔵野、三鷹の状況をまとめています。法人タクシーと個人タクシーを合わせたものがトータルの台数となります。法人は横ばいで、個人タクシーは少し減って、ユニバーサルタクシーについては平成30年度に増えているという状況です。

3番が、福祉タクシーの状況です。こちらも2と同様に、東京都と特別区等の状況を出させていただきます。

次に、4番、東京都におけるユニバーサルドライバー研修についてです。東京タクシーセンター等で実施されており、全ドライバーの44.8%が受講ということになっております。受講者も増加傾向にあります。

会長

そもそもの質問としては、65歳以上の新規の方については福祉タクシー券が対象外になっているということから、さまざまな数字について示してほしいといったご要望がatterることです。

この件について、委員から補足がありましたら、お願いいたします。

委員

では、今、会長からお話のありました、65歳以上の新規の障害者の方の利用のところで、ご質問がありましたことについてお答えいたします。

福祉タクシー券は、昭和52年に、外出が困難な障害者の社会生活の利便を図ることを目的として開始した制度です。

平成16年に制度の見直しを行って、65歳以上の手帳の新規取得者については支給の対象外としています。これは、障害者のニーズはさまざまであり、区の限られた財源は、特定の対象者の支給ではなく、必要な方に必要なサービスを効果的に提供するという観点から実施されたもので、具体的には、心身障害者出張調髪事業、そして高齢者リフト付きタクシーの新設を行っております。また、障害者紙おむつ事業、そして、障害者リフト付きタクシー事業の拡大を同時期に行っております。障害者リフト付きタクシー事業では、契約台数を増やすとともに、車椅子を利用しているタクシー券の受給者に限っていたものを、車椅子を利用している障害者手帳所持者に対象拡大を行っております。

その後も、財源の適正配分ですとか、受益、負担のバランスが取れた福祉への移行という考えに基づいて、福祉サービスの対象者の見直し、利用者負担の導入等を検討しまして、平成17年度に、福祉タクシー券に所得要件を導入しております。

平成18年度からは移動支援事業等を開始し、移動が困難な方に関しましては、ガイドヘルパーを派遣し、区としましては移動の保障を行うなどして、障害者の方の社会性の利便性の充実を図っております。

現在のところ、福祉タクシー券の対象の拡大は、膨大な経費が見込まれるため、財源の確保と合わせて、障害者福祉施策全体の見直しが必要になると考えておりました。区としては、多くの障害者の皆様のご意見を伺いながら、現在の事業については精査し、サービスの向上、そして事業の持続性という観点から、必要な検討を今後は行ってまいりたいと思っています。

これが、65歳以上の方のタクシー事業に関することとなります。

続きまして、練馬区福祉タクシー券の利用状況について、ご説明させていただきます。

資料5 - をご覧いただければと思います。

5 - の、右の一番上の表になりますけれども、福祉タクシー券の利用状況では、前回の会議で、26年度から28年度までの予算額とどのくらい残っているのかということで、ご質問がありましたので回答させていただきます。

今回、26年度から30年度までの予算額、そして決算額の推移をお示ししております。

平成29年度は1億5,210万円の予算で、決算額は1億4,443万1,000円となります。この福祉タクシー券は1か月に3,500円分の福祉タクシー券を、年度当初に1年分として4万2,000円分を一括してお渡ししております。決算額は、そのうち実際に利用された数となります。毎年、利用実績を推計しまして、不足が生じないように予算を計上しております。

また、直接福祉事務所にいらしていただいてお渡しをしていたのですが、平成30年度からは、利用される方の利便性を考えまして郵送でお送りしております。

また、年度の途中ですけれども、平成30年度、今年度の利用実績は例年より増えておりますので、昨年度の決算額を上回る見込みで推移しております。

会長

ありがとうございました。

ご質問につきましては、あとでまとめてというふうに思っておりますので、委員から、ユニバーサルデザインタクシー、ユニバーサルドライバー研修について、補足の説明をお願いいたします。

委員

ユニバーサルデザインタクシーは、国土交通省で規格が認められたものに対して、車両1台ごとに認定しているというものであります。

ユニバーサルデザインと言いながら、空間に余裕があり、スロープがついた車椅子ごと乗れるという特徴があります。

ユニバーサルデザインというか、物理的なバリアフリーを解決しようといった趣旨のものだと思うのですが、今年度に車両数が増えたのは、トヨタ自動車から新しいタイプのもので出まして、それが普及し始めたというのが原因です。

それ以前にも、ユニバーサルデザインの認定車両というのはあったのですが、今までのセダンタイプにかわるものということで、最近、町中で結構増えてきましたジャパンタクシーという、それがセダンタイプのかわりというものなので、今後はその機材が主流になっていき、五、六年もたったら、その車が主流になると思われています。

続きまして、ユニバーサルドライバー研修の話です。タクシーの運転者に係る研修でございます。全国福祉輸送サービス協会というところが研修の元となって、研修実施はいろいろな団体がやっているということでして、今東京では、新しくタクシーの運転者にな

る者に関しては、東京タクシーセンターに登録しないと青ナンバーのタクシーは営業できない形になっていて、初めて運転者になる研修の中にユニバーサルドライバー研修が組み込まれております。

ですので、研修が始まったのは五、六年前ですが、それ以前にタクシーの運転者に選任された者に関しては徐々に、それ以降に参入した者については、ユニバーサルデザイン研修は100%受講しているという状況であります。

前回の私の発言で、ユニバーサルデザイン車両という特徴的なものを使う上で、スロープから車両に旅客が乗車する際の訓練というものが意外となされていなかったということで、車はそういったものに対応したものが走っているのだけれども、運転者が対応できないという場面がありまして、現在、協会を挙げてそういった訓練をきちんとしようということを進めております。

ユニバーサルドライバー研修の中でもメインになっているだろうジャパンタクシーの機材を使いまして、最近、タクシーセンターでも導入しまして、現在はジャパンタクシーの機材はきちんと使えるようにという体制になっております。

会長

ありがとうございます。

割と最近、朝のNHKのニュースで、そういったタクシー業界の取り組みで研修をやっているというようなことを私も見た記憶があるので、業界を挙げて取り組んでいただいているのかなと思います。

ユニバーサルデザインという言葉自体も少しずつ広まってきたのかなと思っておりますけれども、もしよろしければ、利用者の立場から何かご質問等がありますか。

委員

都心の方では、結構ユニバーサルデザインのタクシーをよく拝見するのですが、私も利用したいと思うのですが、私が住んでいる大泉の付近では余り拝見しません。もっと身近になればなと思うことと、あと、車椅子だとドライバーさんも躊躇するものがあるのか、タクシー乗り場で待っていても、空車でいらしても、そのまま私が待っていることに気づくと、スピードを上げてそのまま出てしまうというケースもありました。当然、車椅子を扱うというのは難しいことですし、それもわかるのですが、もう少しタクシーが利用できればなと思っております。

委員

今おっしゃったように、実際、運転者が取り扱いに不慣れで、避けがちになってしまうということは、それぞれの事業者で、車椅子のお客様も利用者であることには変わらないので、取扱いは同じようにしなければいけないということは当たり前の話ではあるのですが、ただ、車椅子を扱う際に、スロープを出したり車内の座席のレイアウトを変えたりと、そういう手間がありまして、不慣れな人だと10分以上そのセッティングでかかってしまうということがあります。慣ればもっと早くなります。

ただし、時間がかかってしまうものは仕方がないので、メーカーも、もっとスムーズにできるような改良というような話も出ております。何より、お待ちいただくということも利用者の方にお分かりいただきながら、運転者は時間がかかっても確実にそういうことをできるようにと、当社では時間がかかってもきちんとできるという宣言をできるように社

内の研修は進めております。

委員

今のジャパントクシーの件ですけれども、会長が見られたテレビの発端は、2週間ぐらい前に、DPIという障害者団体がアンケートを発表しまして、要は、ジャパントクシーは車椅子対応だということで開発されたのに乗車拒否に遭っているというものです。

おおよそ障害者の半分ぐらいの人は乗車拒否に遭っているということがオープンになりまして、国交省の自動車局旅客課にもなんとかして欲しいと申し入れています。

自動車局でも対応しなくてはいけないということで、業界にも言っていると思いますけれども、実は、私の聞いている話だと、駅待ちのジャパントクシー3台、4台は言っても乗せたくないという。要は、時間がかかるので乗せたくないということです。

なぜかという、その時間は、運転手の収入にかかわるということです。だから乗せたくないということで、要は拒否している。

あとは、タクシー会社によっては、そもそもスロープを搭載しないでおろしてしまう。そうするとスロープがないと乗れないのですという言い訳をしている会社がありまして、そういうことを問題視して申し入れをしています。

つきましては、ぜひ業界団体でも強く言ってほしいと思います。

会長

委員から丁寧な説明がありました。ありがとうございました。

業界の方でそういった乗車拒否がないようにということ、あとは、そもそもスロープを載せないということが口実になることがないようにということで、今しっかりと取り組んでいただいていると思います。

あと一方で、利用する側も、時間がかかるところを最初のうちは我慢して、本来であれば手際よく出来るでしょうけれども、その辺りのところは少しずつよくなっていくかなと、温かい目で、少し辛抱するところもあるかと思います。一步ずつ社会全体がユニバーサルデザインについての理解が深まって、みんなが外出しやすいような環境が整っていけばいいのかなと思いますので、私どもは関係ないではなくて、ユニバーサルデザインの普及が進むように、みんなで盛り上げていけたらいいのかなと思います。皆様のご理解もどうぞよろしくお願いいたします。

そもそも前回の質問の当事者であった方は今回の委員から外れておりますが、この機会に、ほかに皆様から何かご質問等がありましたらお願いいたします。

委員

もう一点、今の質問の中で「65歳以上の障害者」というのは、練馬区内では、実際にどれだけ勘定されているのか。これは、障害者と、要支援とか要介護の関係があるのですけれども、要は、65歳で新しく障害者になった方というのは、実際何人ぐらいいるのですかということです。

会長

手持ちの資料はありますか。

委員

今、現行でタクシー券の交付者の方は4,600人いますけれども、これに65歳以上の手帳の新規取得者の方を含めると、1万3,000人ぐらいになります。

会長

差し引き9,000人ぐらいですね。

委員

ということは、65歳が非常に多いということになるわけですか。

委員

そうですね、予算をプラスすると何億という新たな予算が必要になって、今の段階ではかなり厳しい状況になっております。

これを行うには、障害のサービスの給付水準を下げることになったりすることもあります。現時点では非常に難しいというふうに考えております。

委員

障害者になるのならば、65歳以下でなりなさいということですか。そういう取り方をしてしまうと思うのです。

委員

この制度の見直しのときに、そのようには申し上げていないのですけれども、必要な方に必要なサービスをとということで、65歳以上の方が必要ではないとは申ししておりません。ほかのサービスに振りかえた経過がありまして、先ほど申し上げた、障害者紙おむつ事業、あとはリフト付きタクシー事業について高齢者も始めましたので、そういったところに振り替えて、かなり対象の拡大を行っております。

平成18年から移動支援というサービスも行いまして、移動の保障というところではガイドヘルパーなどを派遣しまして、一緒に移動を行っていただくなど、区としては、そのような利便性の充実を図っているところでございます。

会長

タクシーの利用や移動支援に限らず、障害のある方にどういう支援が必要なのかという形の中で、今の形になっているという説明であると思います。65歳以上で必要ないというわけではないけれどもという、委員からの発言がありましたけれども、いろいろなことを全て手厚くできればいいが、なかなかそうはいかない中で、どこにお金をかけていくのかという選択をしなければいけない中で、今の形になっているという状況かと思えます。

委員

区でその辺をしっかりと議論をしていただければと思います。

人生100歳までと言っている中で、65歳で切ってしまうというのは、長生きをどうするのだという話になるので、ぜひ今後のためにも議論だけはしておいてください。お願いします。

委員

おっしゃるとおりです。しかしながら、財源の確保も含めまして全体的な制度の抜本的な見直しが必要になりますので、多様な面から、必要な項目を検討してまいりますので、よろしく願いいたします。

会長

これは、障害ということだけではなく、障害、高齢の部門が、両方合わせて検討していないと、障害者もいずれは高齢者になるわけですし、高齢になって障害のある方も出てきますので、どちらかだけということではなくて、両方一緒に制度について、練馬区とし

で考えていく必要があるのかなと思います。今すぐどうこうという形にはなりませんけれども、引き続き、区として検討を続けていければと思っております。

ほかの方はよろしいでしょうか。

委員

1点よろしいですか。

先ほどのユニバーサルデザインタクシーの件ですけれども、私もその業界にいて不勉強な部分がありますが、UDタクシーに乗る乗務員はUD研修を受けなければいけないなど、今そういった決まりはあるのですか。

委員

乗り場によって、その資格がないと入構してはいけない、機材と受講というものがセットでないと入れないというのがあります。

委員

別に、このジャパntaxiに乗務するに当たっては、UD研修を受けなければいけないというのはないということですか。

委員

業務資格としては規定されていないのですけれども、補助金をいただいている関係で、1台導入するに当たって3人のドライバーの資格者が必要ですので、基本的にはドライバーは大体2人から3人で車を使っていると思いますので、そういった関連性をつけているというのが状況です。

委員

先ほどのお話で、乗車拒否があったとか、それは事業者もそうですし、我々労働者側でも、1件でもあってはいけないことですから、そういう取り決めも、協会で、受講者でなければそういった車は乗れないというような流れに持っていかなければいけないと思います。どうぞよろしく願いいたします。

会長

ありがとうございます。

確かに、この資料を見ますと、ユニバーサルデザインタクシーの台数が飛躍的に増えていて、個人タクシー台数と比較すると、そのうちの1割近くがこのユニバーサルデザインタクシーという、数字になっております。業界として熱心に取り組んでいただいていると思いますけれども、国や東京都の補助金があるからということではなくて、研修も引き続き進めていただければと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

それでは、ほかの委員の方から特にご質問がないようであれば、次第の8番、その他に移りたいと思います。

(8) その他

会長

その他のところですが、皆様から何かございますでしょうか。

(なし)

会長

特にないようであれば、以上で本日の議題は全て終了いたしました。

最後に、事務局から次第の9、次回の開催日程についてお知らせをお願いいたします。

(9) 次回の開催日程について

事務局

次回の運営協議会は平成31年5月17日に開催を予定しております。

当日は、2団体の更新登録と協議を行う予定です。

委員の皆様には、1か月前ぐらいになりましたら通知をお送りしますので、よろしくお願いたします。

会長

それでは、これをもちまして、第八期第1回福祉有償運送運営協議会を閉会させていただきます。本日はご審議いただきまして、どうもありがとうございました。