

多摩地域福祉有償運送運営協議会

運営協議会

(平成31年度 第1回)

会 議 録

会 議 名		平成31年度第1回多摩地域福祉有償運送運営協議会
日 時		令和元年8月21日（水） 午後1時30分～午後3時20分
場 所		東京自治会館 第4、5会議室
出席者	委 員	内山・矢島・紺野・藤井・島津・町田・本谷・藤本（堀越委員代理）・田口・八巻・江川（山口委員代理）・佐野・遠藤（川久保委員代理）・石黒
	説 明 者	特定非営利活動法人 エクセルシア （更新） 社会福祉法人 羽村市社会福祉協議会 （更新） 特定非営利活動法人 地域住民の安全生活応援団 （更新） 特定非営利活動法人 ケアセンター八王子 （新規）
	事 務 局	東大和市・清瀬市
	欠 席 委 員	秋山・大和田
議 題		1 開会 2 委員紹介及び挨拶 3 議題 （1）運営協議会会長の互選及び副会長の指名について （2）第1回特別幹事会での審議に関する報告について （3）運営協議会に協議申請された事項の審査について （4）更新を予定している団体（令和2年5月から8月までに更新登録が終了する団体）の前倒し協議について 4 その他 （1）多摩地域福祉有償運送の運送者の登録抹消後の状況について （2）登録団体のヒヤリハット等事例について （3）災害時の取り組みについて （4）高齢者ドライバーに対する対策について （5）多摩地域福祉有償運送運営協議会運営方法の見直し（案）について （6）その他
公開・非公開の別		公 開
非 公 開 の 理 由		
傍 聴 人 の 数		7名
配 付 資 料		事前送付資料 ・平成31年度第1回特別幹事会・第1回運営協議会協議予定団体一覧 ・福祉有償運送 更新登録申請団体要件確認表（3団体） ・福祉有償運送 新規登録申請団体要件確認表及び申請書（1団体） 机上配付資料 ・資料1 多摩地域福祉有償運送運営協議会委員名簿 ・資料2 多摩地域福祉有償運送運営協議会特別幹事会委員名簿

	• 資料3 多摩地域福祉有償運送運営協議会79条登録団体等一覧表 • 資料4 特別幹事会審査事項の報告について • 資料5 需給状況等一覧 • 資料6 多摩地域福祉有償運送の運送者の登録抹消後の状況について • 資料7 登録団体におけるヒヤリハット等事例一覧表 • 資料8-1 西東京市有償ボランティア輸送運営協議会会議要旨（平成25年度第1回）の抜粋 • 資料8-2 移動支援実証運行 • 資料8-3 防災協定 • 資料9 多摩地域福祉有償運送運営協議会運営方法の見直し（案）について • 資料10-1 地域交通フォローアップ・イノベーション検討会提言について(抜粋)～令和元年。地域交通におけるさらなる連携・協働とイノベーションに向けて～（令和元年6月） • 資料10-2 東京交通新聞（2019年7月1日）(抜粋)
--	--

平成31年度第1回多摩地域福祉有償運送運営協議会

令和元年8月21日

【運営協議会事務局】 開会
委員自己紹介
会議の成立報告
会長の互選及び副会長の指名

【会長】 よろしいでしょうか。それでは、再開させていただきます。

次第3の(2)に入る前に、資料の確認、会議運営上の確認事項につきまして、事務局よりお願いいたします。

【運営協議会事務局】 事務局より配付資料についてご説明いたします。

委員の皆様へ先日お送りいたしました資料は、審査団体一覧表、各団体の要件確認表及び多摩地域福祉有償運送運営協議会設置要綱でございます。

次に、本日、お手元にお配りしております資料のご説明をさせていただきます。

まず、本日の第1回運営協議会の次第、資料1としまして、多摩地域福祉有償運送運営協議会委員名簿、資料2、多摩地域福祉有償運送運営協議会特別幹事会委員名簿、資料3、多摩地域福祉有償運送運営協議会79条登録団体等一覧、資料4、特別幹事会審査事項の報告について、資料5-1から5-3ですが、こちらは本日、審査に付されます各市、3市の需給状況等の一覧でございます。続きまして、資料6、多摩地域福祉有償運送の運送者の登録抹消後の状況について、資料7、登録団体におけるヒヤリハット等事例一覧表、資料8-1、西東京市有償ボランティア輸送運営協議会会議要旨（平成25年度第1回）の抜粋、資料8-2、移動支援実証運行、これは新聞記事の写しでございます。資料8-3、防災協定、こちらも新聞記事の写しでございます。資料9、多摩地域福祉有償運送運営協議会運営方法の見直し（案）について、資料10-1、地域交通フォローアップ・イノベーション検討会提言について（抜粋）、資料10-2、東京交通新聞、2019年7月1日付、こちらも抜粋でございます。

本日の配付資料は以上でございます。不足等がございましたら事務局までお申しつけくださいようお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。よろしいですかね。

引き続きまして、会議を開催するに当たり、会議運営上の確認事項についてご報告いた

します。設置要綱第11条の規定により、運営協議会は原則公開となっており、公開用の会議録を作成いたしますので、発言を録音させていただきます。発言される方は、氏名を述べてからお話しくださいますようお願いいたします。

なお、公開用の会議録は、発言者の氏名を、会長、副会長、委員、事務局などというふうに表示を変更させていただきます。個人の氏名は表示いたしません。

傍聴の方にご連絡いたします。傍聴される方には、録音、撮影はご遠慮いただいております。また、公開することにより協議の妨げになると会長が判断した場合には、非公開とすることができる規定となっております。ご協力のほど、よろしくお願いいたします。

事務局からは以上でございます。

【会長】 ありがとうございます。

それでは、次第の3番の（2）第1回特別幹事会での審議に関する報告について、特別幹事会事務局からお願いいたします。

【委員】 特別幹事会の会長市をしております清瀬市でございます。

今回の第1回運営協議会に先立ちまして、去る7月2日に第1回特別幹事会を開催いたしましたので、ご報告を申し上げます。

第1回特別幹事会では、更新登録申請3団体及び新規登録申請1団体について審査をし、いずれも了承となっております。

申請内容等につきましては、特別幹事会事務局より報告をいたさせます。それでは、事務局のほう、報告をお願いします。

【特別幹事会事務局】 それでは、特別幹事会事務局より報告をさせていただきます。大変恐れ入りますが、お手元の資料4、平成31年度多摩地域福祉有償運送運営協議会、第1回特別幹事会審査結果についての別紙に沿いまして、ご説明を申し上げたいと思います。

初めに、No.1、調布市所管の特定非営利活動法人エクセルシアでございます。運転者、会員数及び損害保険に変更がございます。

続いて、No.2、羽村市所管の社会福祉法人羽村市社会福祉協議会でございます。運転者、運行管理責任者、会員数及び損害保険に変更がございます。

続いて、No.3、八王子市所管の特定非営利活動法人地域住民の安全生活応援団でございます。運送主体の所在地、使用車両、運転者、会員数及び損害保険に変更がございます。

最後に、No.4、同じく八王子市所管の特定非営利活動法人ケアセンター八王子でござ

います。こちらは新規申請の団体となります。運送主体及び事務所は、特定非営利活動法人ケアセンター八王子、所在地は八王子市となっております。法令遵守につきましては、宣誓書が提出されていることを確認してございます。

旅客から収受する対価は距離制でございます。使用車両は3台で、いずれも運送主体の所有となっております。運転者及び運行管理体制につきましては、所要の書類が提出されてございます。運送対象者は13名で、内訳は要介護認定者12名及び要支援認定者が1名となっております。損害保険につきましては、対人及び対物ともに無制限の保険に加入してございます。

続きまして、資料5-1から3、需給状況等一覧における表記方法の見直しについて、ご説明を申し上げさせていただきます。第1回特別幹事会において、委員よりご助言をいただき、制度的な観点より変更を行ってございます。主な変更点といたしましては、「福祉タクシー」という表記を「一般タクシー事業者の福祉車両」に、「介護タクシー」という表記を「介護タクシー事業者の福祉車両」にそれぞれ変更してございます。

今後の運営協議会及び特別幹事会におきましては、本資料の形で進めさせていただきたいと考えてございます。

特別幹事会事務局からは以上でございます。

【会長】 ありがとうございます。

それでは、次第の3番の（3）協議申請された事項の審査に入りたいと思います。

本日の更新登録申請は3団体、新規登録申請は1団体となります。審査方法でございますが、更新協議の3団体3件につきましては一括で審査し、その後に新規協議の1団体1件について審査をいただければと思いますが、よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

それでは、まず協議予定団体一覧、No.1の特定非営利活動法人エクセルシアからNo.3の特定非営利活動法人地域住民の安全生活応援団までの3団体の審査を一括して行います。

それでは、所管の調布市から順に補足説明がありましたらお願いいたします。

【調布市】 それでは、調布市から説明いたします。よろしくお願いいたします。

資料5-1に基づいて説明いたします。

初めに、調布市の状況についてでございますけれども、本年4月1日現在で人口が23万5,805人となっております。

タクシーにつきましては、4社が運行しておりまして、合計230台となっております。
ユニバーサルデザインタクシーにつきましては、2社15台。一般タクシー事業者の福祉車両につきましては、1社2台。介護タクシー事業者の福祉車両につきましては、9社14台。福祉有償運送につきましては、3団体10台となっております。

次に、介護保険の要介護認定者につきましては、本年3月31日現在で6,725人、要支援認定者につきましては3,527人となっております。また、障害の認定者でございますが、身体障害者手帳所持者が5,148人、愛の手帳所持者が1,312人、精神障害者保健福祉手帳所持者が2,160人。いずれも今年の3月31日時点の数字となっております。

それでは、No.1の特定非営利活動法人エクセルシアについてご説明いたします。こちらは、更新登録でございます。前回からの変更点につきましては、先ほどの事務局説明のとおりでございます。今年6月25日に法人の事務所を訪問いたしました。東京運輸支局への年度実績報告書の提出ですとか、運営記録簿や点呼簿等の書類を確認いたしております。旅客名簿を適切に管理していることも確認しております。使用している車両につきましても、車両の表示ですとか、車内に登録証の写しですとか運転者証、利用対価表、事故の記録、苦情処理簿などが配置されていることを確認しております。

なお、70歳以上の高齢のドライバーはおりません。

ご審議のほど、よろしくお願いいたします。以上でございます。

【会長】 それでは、羽村市の方、お願いいたします。

【羽村市】 羽村市でございます。よろしくお願いいたします。

初めに、羽村市の需給状況についてご説明いたします。羽村市は、本年4月1日現在で、人口は5万5,565人となっております。

タクシーにつきましては、2社運行しており、計33台となっております。

続いて、ユニバーサルデザインタクシー、一般タクシー事業者の福祉車両につきましては該当がありません。介護タクシー事業者の福祉車両につきましては、10社15台、福祉有償運送につきましては、1団体3台となっております。

次に、介護保険の要介護認定者につきましては、本年4月1日現在で1,548人、要支援認定者につきましては605人となっております。

また、障害者の認定者でございますが、本年4月1日現在で、身体障害者手帳所持者が1,488人、愛の手帳所持者が455人、精神障害者保健福祉手帳所持者が477人とな

っております。

それでは、N o . 2、社会福祉法人羽村市社会福祉協議会についてご説明いたします。

前回からの変更点は、事務局説明のとおりでございます。本年5月13日に団体事務所を訪問いたしまして、運営記録簿等の書類の確認いたしました。使用車両につきましても確認し、適正に管理運営がなされている状況をご報告いたします。

事故防止対策といたしましては、全ドライバー対象に、運行前に必ず体調をチェック、運行内容の確認をしております。また、事業実施要綱で、ドライバー委嘱年齢を75歳までとしております。健康診断につきましては必ず受けていただき、口頭で通院状況等の確認を行っております。

以上でございます。ご審議のほどよろしく願いいたします。

【会長】 それでは、八王子市の方、お願いいたします。

【八王子市】 八王子市でございます。よろしくお願いいたします。

初めに、八王子市の需給状況についてご説明いたします。八王子市は、本年3月31日現在で、人口は56万1,407人となっております。

タクシーの運行状況ですが、11社運行しており、車両の保有台数は386台となっております。ユニバーサルデザインタクシーにつきましては、9社で76台、一般タクシー事業者の福祉車両につきましては、1社で1台。介護タクシー事業者の福祉車両につきましては、58社で68台。福祉有償運送につきましては、12団体で39台、それぞれ運行されております。

介護保険の要介護認定者につきましては、本年1月31日現在で、1万9,408人。要支援認定者につきましては、8,255人となっております。また、障害の認定者でございますが、身体障害者手帳所持者が1万5,584人、愛の手帳所持者が4,489人、精神障害者保健福祉手帳所持者が5,633人。いずれも本年4月1日時点の数となります。

それでは、N o . 3、N P O法人地域住民の安全生活応援団についてご説明いたします。

前回からの変更点は、事務局説明のとおりでございます。

本年6月27日に法人事務所を訪問し、運営記録簿等の書類を確認いたしました。使用車両につきましても確認し、適正に管理運営がなされている状況をご報告いたします。

ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

【会長】 それでは、委員の皆様方、ご意見、ご質問等ございますでしょうか。

前回ご欠席された委員、いかがですか。

【委員】 特に問題等はないと思います。今、こちらの需給状況の資料5-1・2・3については、皆さん、人口を言っているんで、それをメモするのも面倒くさいので、人口もここに書いておいていただければ、全体の何人があって、どのぐらい。ですから、例えば調布と羽村と比較した場合、母集団が多分23万人と5万5,000人という形があるので、その比率でどれぐらいになっているかというのも大変わかりやすくなると思いますので、人口のところ、口頭で言うという形でありますから、調べてありますので、それがあると、大体どのぐらい要介護者がパーセンテージとして多いのかなとかそういうような参考にもなると思いますので、入れていただければありがたいと思います。

以上です。

【会長】 はい。ほかにタクシー側の委員の方で特にありませんでしょうか。

【委員】 大丈夫です。

【会長】 それでは、有識者の委員、いかがでしょうか。

【委員】 私も1・2・3については問題ないのではないかと思います。だけど、その1・2・3、3団体とも会員数が増えているんですよね。だから、必要な方が増えているということが現状なんだろうということは認識できました。

それで、需給状況なのですけれども、例えば八王子市さんですか。大抵あれですよ。身体障害者手帳の人数の大体7割ぐらいがもう高齢者ですよ。65歳以上なんですよ。だから、65歳以下という大体3割ぐらいなんですよ。それを足して3割と、それから、要介護認定者1万9,000足すと、約2万4,000ぐらいになるんですよ。2万4,000ぐらいになって、それで、タクシーとUDタクシー、一般タクシーですか。それから、介護タクシーと福祉有償の台数を全部あわせると570台ですか。そうすると、1台当たり42人ということですよ。ですから、市としてはどこが適正なのかというところを考えているのか、ちょっと聞きたいのですけど。

【会長】 ありがとうございます。

特に委員、回答はよろしいですね。

【委員】 大丈夫です。

【会長】 はい。では、そういった意見があったということで。

はい、どうぞ。

【八王子市】 市としましての福祉有償運送の必要性についてのご質問ですけれども、本市、八王子市としましては、介護保険の要介護・要支援認定者及び障害の認定者の方が

年々増加しておりまして、福祉有償運送の潜在的な需要も増加していると現在考えております。一方で、市内の福祉有償運送実施団体のドライバーの不足などから、受け入れの拡大は困難であるとの声も頂戴しているところでございます。したがいまして、市内の需給状況は、供給が不足していると捉えており、高齢者、障害者の自立支援の観点から、福祉有償運送の必要性は高まっているという考えでございます。

以上でございます。

【会長】 よろしいでしょうか。

【委員】 はい。

【会長】 それでは、NPO代表の委員、いかがですか。

【委員】 特にありません。

【会長】 特に。住民代表の委員。

【委員】 特にはないのですが、この70歳以上のドライバーの件で、3市とも表現が違ってきますけれども、調布市はないということで、それから、羽村市では、75歳までとしているということと、それから、八王子市さんでは、体調の把握に努めているということで、この年齢制限のところは、八王子市さんではないのでしょうか。

【会長】 八王子市の方、年齢制限はないのでしょうかというお話ですが。

では、今日の当事者の方に聞いていただくということでよろしいですか。

【地域住民の安全生活応援団】 うちが75歳で、今回の更新において、ドライバーさんも若い人に入れかえたということもあります。私ももう72になりますので、75のあれで運転は控えようと。控えようというよりは、ふだんの運転も控えて。特にこの福祉有償運送に関しては絶対しないという、うちの法人ではそのようにやっております。

【会長】 よろしいでしょうか。それでは、当事者の委員から。特によろしいですか。

それでは、No.1の特定非営利活動法人エクセルシアからNo.3の特定非営利活動法人地域住民の安全生活応援団、3団体について、協議会として特別幹事会の結論を了承するというご異議はありませんでしょうか。ご異議なしということでよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【会長】 それでは、協議成立ということでよろしく願いいたします。

それでは、続きまして、新規協議の1団体の審査に入ります。特定非営利活動法人ケアセンター八王子につきまして、八王子市より補足説明をお願いいたします。

【八王子市】 八王子市でございます。よろしくお願いいたします。

No. 4、NPO法人ケアセンター八王子について、ご説明いたします。

市内の需給状況につきましては、先ほどの更新団体の際にご説明したとおりでございます。

ケアセンター八王子は、平成15年に設立された特定非営利活動法人で、事務局は八王子市散田町に設置しております。高齢者、障害者等を対象として、訪問介護、生活援助等の在宅福祉サービス事業、介護予防、安否確認、見守り支援事業、外出援助などの支援事業を行うことで、高齢者、障害者等が地域の中で自立した生活が送れる社会の実現に寄与することを目的として、活動しております。

運送の対価については、初乗り走行は2キロまで350円、以後1キロごとに150円で登録申請の予定です。運送の対価以外の対価については、迎車回送料金を250円、介助料金を1,250円、待機料金及び添乗料金を30分1,250円、以後30分ごとに、1,250円で登録申請の予定です。

使用車両は、車椅子車が1台、セダン型が2台、計3台でございます。

本年5月21日に、法人事務所を訪問し、運営体制等を確認いたしました。使用車両につきましても確認し、適正に管理がなされている状況をご報告いたします。

ご審議のほど、よろしくお願いいたします。以上でございます。

【会長】 ありがとうございます。

当事者さんから、何か補足等ありますでしょうか。特にありませんか。

【ケアセンター八王子】 ありません。

【会長】 はい。それでは、それぞれのご意見、よろしくお願いいたします。

早速、委員、いかがですか。

【委員】 では、私、特別幹事会に出なかったもので、2点ほど、これは確認ということなのですが、定款の11条のところの、この法人の入会及び会費はという形があるのですが、これは都度会員といって、その日払って会員になってしまうということがあるかないかという確認なのですが、こちらのほう、これから始めるということなのですが、こちらの会員の団体会員と個人会員とあると思うのですが、こちらのほうは、この有償運送を使うという場合、都度、その日、当日申し込んで使えるという、そんな形は、そういうのは考えているのですか、どうですかというのが1点と、あと、これは私の知識不足かもしれないのですが、様式第4号の、これは運転者名簿

と乗務者名簿とあるのですが、こちらの乗務者というのは、付き添いとして乗る方という理解でよろしいのでしょうかという2点の質問をお願いします。

【会長】 それでは、これはどうでしょうか。当事者さんから。

【ケアセンター八王子】 1点目ですね。定款で、契約、私ども訪問介護事業の移送を福祉限定でしておるものですから、利用者様から直接プランを要望いただくのではなくて、ケアプランに基づいた移送支援をしているということがまず一つ。よろしいでしょうか。

【委員】 これはケアプランとかそういうのはわかるのですが、それは普通の介護タクシーではケアプランで使っていますから。それではなくて、これはこの会員にならないと使えないサービスですね。

【ケアセンター八王子】 はい。今までは会員にならないと使えません。

【委員】 今後は会員にならなくても使えるのですか。

【ケアセンター八王子】 ええ。今後は福祉有償に切りかえて、ここで審議された基準に沿って移送したいと思っています。

【委員】 委員、それは何か全然違うのではないですか。会長、今、誰でも使えるようになると言っていますが、よろしいのですか。何かちょっと勘違いしていませんか。

【会長】 そうですね。運輸支局の方、いかがですか。

【委員代理】 福祉有償運送の制度で、委員のご指摘のところを、制度上、どうなのかというお話をさせていただくと、会員制というのが福祉有償運送は前提になりますので、まずはこういった、例えば身体障害者の手帳をお持ちの方なのか、要介護支援の状況なのかだとか、要件を確認した上で、会員の手続というのはちゃんととっていただいて、名簿に記載されている利用者の方に対して移送サービスをしていただくというのが前提になるので。

【ケアセンター八王子】 はい。今、そのとおりでやっています。

【委員代理】 ということは、先ほど誰でも使えるというお話のところは……。

【ケアセンター八王子】 いや、誰でも使えるというはありません。

【委員代理】 では、そのところをご説明していただいたほうがいいかなと。

【ケアセンター八王子】 はい。失礼しました。誰でもということではなくて、訪問介護をしていますものですから、当然ご存じだと思うのですが、プランに基づいて認定された方が依頼されて、それで私どもが契約をして、それで会員になっていただいて、NPOとして会員になっていただいた方を今、送迎しているということでもあります。ですから、

現在も、一般の方とか、無秩序に電話が来たものを移送しているわけではありません。

【委員】 最後は会員の方と言っているんで、多分大丈夫なのかなという気がするのですけれども、これをとったからといって、ケアプランさえあれば移送できるということではないということはご存じですよ。

【ケアセンター八王子】 はい。それは承知しています。

【委員】 今さっきそういうふうに言われて、これをやったらと言われたので、あれっと思って。

【ケアセンター八王子】 ついつい、介護事業のほうからしていたものですから、限定を福祉のほうでしていたものですから、こういうことになりまして、ちょっと有償運送とは形が違うのかなという感じがしますが、ここで今日ご審議いただいて、できる範囲の適正な運営をしたいなと思っています。

【委員】 ですから、ちゃんと会員になられるということですよ。

【ケアセンター八王子】 ええ。当然です。

【委員】 はい。承知しました。

【ケアセンター八王子】 そういう方でないと移送はしません。

【委員】 あともう一つは……。

【会長】 すみません。この件については、ほかの委員の方は、特に何か補足的にありますでしょうか。

委員、何かありますか。特にはないですか。

そうすると、当事者さんにお聞きしたいのですが、54ページにある旅客の名簿の方たちが対象であるというふうに理解してよろしいのですか。

【ケアセンター八王子】 はい。

【会長】 ということで、委員、よろしいでしょうか。

【委員】 はい。

【会長】 それでは、2つ目の質問。

【委員】 これは単純に私が知らないことだと思うのですが、この乗務者というのは、付き添いで乗られる方ということでよろしいのですか。運転者名簿と乗務者名簿と2つあるのですが、乗務者というのは付き添いで乗られる方というイメージですか。

【ケアセンター八王子】 はい。そのとおりです。

【委員】 以上でございます。

【会長】 よろしいでしょうか。それでは、タクシー側の委員、あと、特によろしいですか。

【委員】 大丈夫です。

【会長】 それでは、委員、いかがでしょうか。

【委員】 確認ですけれども、所有されているのは車がセダンが2台ですよね。それから、車椅子用が1台ということになっているのですけれども、54ページの旅客の名簿で読みますと、車椅子の方が7人おられるんですよね。多分、要介護でいくと2以上ですから、2以上の方が10名おられるから、その方が車椅子を使用しているのではないかなと思いますけれども、でも、セダンが2台でもって、車椅子1台というと、車椅子のまま乗らなきゃいけないという人はそれほど多くなくて、車椅子から、むしろ座席のほうに移す方のほうが、これは7人中、かなりの人数がおられるということですね。

【ケアセンター八王子】 はい。そのとおりです。

【会長】 委員、よろしいでしょうか。

【委員】 はい。

【会長】 それでは、委員、特にありますか。ないでしょうか。委員はいかがですか。委員は。

それでは、特によろしいでしょうか。特になければ、特別幹事会の結果を了承するというところでよろしいでしょうか。

それでは、協議成立ということでよろしくお願いいたします。

これにて団体の審査を終了いたします。お疲れさまでした。団体、所管自治体の方はお帰りいただいても、傍聴されても構いません。どうぞ。団体、所管自治体の方々、お帰りになっても構いませんけど。もちろん傍聴されても構いません。

(市町村、団体退場)

【会長】 それでは、再開させていただきます。

続きまして、次第3番の(4)更新を予定している団体の前倒し協議について、事務局より提案の説明をお願いいたします。

【運営協議会事務局】 それでは、事務局よりご提案をさせていただきます。

本日は、平成31年度、令和元年度中に更新登録の期限が到来する団体3件の更新及び新規登録団体1件についてご協議をいただきました。

今後の特別幹事会及び運営協議会でございますが、令和2年度に更新登録の期限を迎え

る団体が、資料３の登録団体等一覧のとおり、約５０団体ございまして、その中で満了日が令和２年度当初に到来する団体が３０団体以上ございます。例年、第１回運営協議会の開催が８月ごろとなっておりますので、平成２８年度、３年前ですね。２８年度と同様の協議方法を採用し、令和２年の８月ごろまでの更新団体の協議の前倒しをご提案させていただければと思います。

なお、前倒しの協議について、以前の運営協議会において、委員さんより、前倒しすることにより更新団体が負担にならないよう、団体の準備の状態や意思を確認しながら協議を進めていくよう、ご意見を頂戴しております。

協議対象市町村を通じまして、更新団体と調整しながら進めていただきたいと考えております。どうぞよろしくお願いいたします。

事務局からは以上でございます。

【会長】 ありがとうございました。

委員の皆様方、事務局からのご提案について、ご意見、ご質問ございますでしょうか。

なければ、事務局のご提案のとおり、令和２年度更新登録期限を迎えます約５０団体のうち、満了日が年度当初に到来する約３０団体につきましては、今年度以前倒しして協議することについて、皆様にお諮りしたいと思いますが、ご異議はございませんでしょうか。特にありませんね。

（「異議なし」の声あり）

【会長】 ありがとうございます。では、そのように決定させていただきます。

それでは、具体的な日程についても事務局からご説明をお願いいたします。

【運営協議会事務局】 どうもありがとうございました。委員の皆様には、委嘱状の中で、今年度の協議日程を示させていただきましたとおりの日程となっておりますけれども、再度周知をさせていただきたいと存じます。

今、決定いただいたことで、協議団体が大変多くありますので、平成３１年度内に２回に分けて特別幹事会を開催し、特別幹事会で審査された内容について運営協議会を１回開催させていただきたいと考えております。

日程案といたしましては、第２回特別幹事会を１０月２日水曜日、第３回特別幹事会を、年明けの１月２２日水曜日に行いまして、第２回の運営協議会を２月１３日木曜日に開催したいと考えております。委員の皆様には、ご予定のほど、どうぞよろしくお願いいたします。

以上でございます。

【会長】 それでは、ご予定のほう、皆様方、いかがでしょうか。よろしいですか。
どうぞ。委員。

【委員】 よく聞いてなかったのですけれども、これは前倒しにするということは、いわゆる許可日が前にずれるということ。前にずれるというのはおかしいな。ほんとうはもっと先に許可があるのに、その手前で審査してしまうということは、許可日がずれるということですか。それとも。

【会長】 今回の委員のご質問について、事務局、いかがでしょうか。

【運営協議会事務局】 失礼しました。ただいまの委員のご質問の趣旨は、本来だったら期限が到来するぎりぎりであれば、それだけ期限があるけれども、前倒しすることによって短くなってしまわないかと、そういうご懸念というふうに理解をするのですけれども、あくまで更新の日付というのが前倒しになることではなくて、たまたま運営協議会の日程を開催させていただく日程が間に合わないので、前倒しすることですので、更新日はあくまでそこからのさらに数年間の更新という形になりますので、今のご懸念ということには大丈夫というふうに認識をしております。

【委員】 それで、たしかこれはもう、この前倒しというのは前回もやっていましたよね。ということは、これはもうずっと3年ごとにこういうことが起きると思うんですよね。ですから、よっぽど登録日というか、前倒しのほうにずらしてもらったほうが、そのほうがずっとやりやすいのではないかとふと思ったのですが、いかがでしょうかと思って。

【会長】 事務局のほうで。

【運営協議会事務局】 ただいまご指摘いただいたとおりのことを事務局でも思っておりますが、ただ、この有償運送という制度が始まった年におそらく一斉に登録があって、それが同じサイクルでということなので、そこが我々の力でどうも何とも動かし切れないというところもございます。という、今まさしく委員がご指摘のとおりなのですが、どうしてもそのときにというようにできて、それから3年たって、また更新でという、そのサイクルが続いておるものですから、どうしても3年に一度、こういう形の年度ができてしまうというのはいたし方ないのかなというふうに事務局でも考えているところでございます。

以上でございます。

【会長】 委員、よろしいでしょうか。

【委員】 わかりました。

【会長】 それでは、このまま次第のその他の項目に入ってしまったて構いませんか。それでは、休憩なしで行くということで。

それでは、次第の４番、その他の（１）多摩地域福祉有償運送の運送者の登録抹消後の状況について、事務局よりお願いいたします。

【運営協議会事務局】 それでは、事務局よりご報告させていただきます。お手元にございます資料６、多摩地域福祉有償運送の運送者の登録抹消後の状況についてをござらんいただきますと存じます。

今回、４つの団体の抹消の届けをいただいているところでございます。抹消した団体につきましては、清瀬市の特定非営利活動法人清瀬福祉移送センターせせらぎの会、東久留米市の特定非営利活動法人介護ヘルパーステーションと特定非営利活動法人地域ケアネットワークゆいまある、それから、八王子市の特定非営利活動法人コスモであります。

詳細は資料６に記載のとおりでございます。

以上でございます。

【会長】 ありがとうございます。

委員の皆様方のご意見、ご質問等ありますでしょうか。

委員、特にありませんか。

【委員】 先ほどの前倒しの資料、資料３ですか。そこを見ても、黒印ということは、これは廃止になった団体ですよ。ね。という、これは資料を見ただけでも、黒印が相当数あるなというのが見てわかりますよね。その中でも、資料６のほうは今年度起きた登録抹消だと思うのですけれども、先ほどの需給状況一覧で見てもわかりますように、かなり各市としては逼迫しているはずなんですよ。それがさらにこういったようにして登録抹消になってきたときに、もう既にこれは多摩有償運送というふうにしてブロックでやっている限り、要するに、少ない団体をもっとブロック全体でもってカバーするような、そういったようなアイデアで持っていかないと、とても公共交通を利用できない方たちが、このままで行ったら、どんどん各地域で細かくやっていったら縮小していつてしまうのではないかなという危惧がするんですよ。だから、そういうところが心配だなという意見です。

【会長】 はい。委員から特に。

【委員】 ここには載っていないのですけれども、私どもの移動サポートひらけごま、団体登録抹消ではございませんが、清瀬市も運送の区域でしたが、会員の減少に伴って、

清瀬市においての運行は取りやめております。やはり先ほどの更新団体からも出ていましたが、運行者の育成とか車両の維持とか共通するNPO団体の課題がございまして、その解決がなかなか進まないと、団体の維持というのが年々難しくなっているという現状はあります。

【会長】 もし委員から何か参考意見があれば。

【委員】 ありがとうございます。今、先ほど八王子で逼迫しているという話もあるのですけれども、いろいろ交通空白地帯の弱者とかそういうのが、今は不便ではないけど、将来、怒濤に、不便になるよねというのが、あとで西東京市の話でも出てくるのですけれども、やはり今そうやってNPOさんがどんどん去っていってしまう世の中、この仕組みがいいのかどうかという、そもそも論になってしまうかもしれないのですけれども、それから、そういうNPOさんがちゃんと継続できるために、例えば極端な場合、今これは市町村が絡んでいますので、市として何らか手助けできないかとか、何かそんなようなのも、これとはちょっと違った意味になってしまうのですが、せっかく登録してくださって、せっかく頑張ってくださっているの、それをフォローできるような、何らか施策みたいなのを、極端な場合、各市のほうで何か。一番困るのは、最後、市に、市でどうにかしてといて必ず降りかかってくるので、そのところを各市のほうで調査とか、庁内で会議していただければ、今回は結論は出ないと思うのですけれども、やはりNPOがなくなっていくというのは、先ほどの八王子市さんのお話等を聞く限りは、何らか原因。人手不足の一言で終わってしまうのかもしれないのですけれども、そのようなのもやっていただければありがたいかなと個人的には思いました。

以上です。

【会長】 ありがとうございます。ほかの委員の方、特にありませんか。はい、どうぞ。

【委員】 八王子市です。資料6の3番目の東久留米市のゆいまあるさんなののですけれども、廃止後の会員の対応の一番下に、「一部、家族対応になった利用者もいる」ということなのですが、この方は、廃止になってしまって、ほかの事業者さんに移行ができなかった結果なのか。それとも、ご本人様の体調不良により、有償運送が必要でなくなったのかというところがもしわかれば教えていただければと思います。

【会長】 どうぞ。

【運営協議会事務局】 事務局でございます。大変申しわけございません。今、委員のご指摘のありました家族対応になった利用者の方の詳細な理由につきましては、そこまで

は情報としては拾ってございません。申しわけございません。

以上でございます。

【会長】 それでは、後ほど東久留米市の方に聞いていただいて、フォローしていただけますでしょうか。

【運営協議会事務局】 そうですね。確認をしておきたいと思っております。できれば次回の運営協議会のときにも何かお示しさせていただければと思います。よろしくお願いします。

【会長】 よろしく願いいたします。

委員の皆様方、特によろしいでしょうか。

それでは、ありがとうございました。それでは、次に、次第４番の（２）ヒヤリハット等事例について、事務局よりお願いいたします。

【運営協議会事務局】 事務局よりご報告申し上げます。お手元の資料７ですね。登録団体におけるヒヤリハット等事例一覧表をごらんいただきたいと存じます。

こちらは、平成３１年４月１日付で、各構成市町村に対しまして調査を依頼し、各登録団体のヒヤリハット事例と移送サービス中にあった軽微な事故の事例につきまして、団体ごとに取りまとめたものとなっております。

こちらの資料は、昨年度と同様に、運営協議会、本日のこの場でご報告後、各市町村へ送付いたしますので、各市町村から各団体へ情報提供をお願いしたいと、こういう流れで考えております。

各団体の具体的な事例につきましては、資料７をご参照いただければと思います。

事務局からは以上でございます。

【会長】 ありがとうございます。

このヒヤリハットの事例について、委員から特に。

【委員】 これはヒヤリハットの事例というのは多分、今回初めてですね。この資料というのは。

【会長】 そうですね。

【委員】 でも、これは実際はヒヤリハットというか、苦情も含めて、それが団体にたしか報告されなきゃいけないことになったと思うんですね。それがこういうところの運営協議会に一個も出なかったんですね。だから、ほんとうにこれはないのかなと僕はずっと思っていたのですけれども、調べたら出てきたというのは、これはどういうことなの

でしょうか。

【会長】 委員、いかがですか。多分タクシーのほうもとっているんですよね。きっとこういうヒヤリハットみたいなのは、タクシー事業者では。

【委員】 ヒヤリハットとか大体そういうのがあった場合、私どもは、例えば東京ハイヤー・タクシー交通共済というのが、事故とかあると、そういうような他社さんの事故とかそういう事例があったりとか、あとは地域内において、ここは危険だとか、ここはお客さん乗ってない限り行かないとか、迎車でも行かないとかそういうような形であるのと、あと、ここで言いますと、あそこのところにいらっしゃいますけど、ひらけごまさんが結構どんどん。やはりこのヒヤリハットのマップの更新状況というのは、1回つくってしまったら終わりなのか。どんどん増やしていくと、実は書き足していくと見にくくなるというのがあって、そこら辺等、移動サポートひらけごまさんではどんなような対応を、このヒヤリハットではやっているのでしょうか。

【委員】 基本的な考え方で、ヒヤリハットを感じないほうが危ないと思っておりまして、何も感じないというのは、いつか何か大きなことが起こるのではないかとあって、ヒヤリハットは、出した人のほうが偉いという声かけで聞き取りをしております。その中で出てきて、確かに地図落としをするとどんどん真っ黒になってしまうんですね。やっぱり出た回数の多いところに赤丸とか何か注意点をして、あとは言葉のフォローというところで、言葉というか、適用欄に書いておいてというところで、できるだけ、最も自分たちの危険度の高いところで、では、ここからこの道はできるだけ通らないようにしようというような、運行者さんたちの意識を高めるための道具として使っているという状況です。

【委員】 どうもありがとうございました。というような形で、創意工夫している、このヒヤリハット自身、皆さんが共有するというのがまさに一番いいことで、委員がおっしゃったように、「今までなかったの？」ではないですけども、もうつくったのですから、これを再活用していったら、ほかのNPOさんでもこれを活用していけば、今、ひらけごまさんがやっているのはすごくいいことなので、やっぱりそういう意識づけというのは、事故をなくすのはもう意識づけしかないという感じがします。

あと、最近ですと、スマホを扱っている高校生の自転車がぶつかってくるというケースが結構多くて、こっちはとまっていて、100・0だと言っても、それでいなくなっちゃって、「あーあ、タクシー壊れちゃった」ではないですけど。ですから、逆に言うと、今度そういうようなのが増えていますよというような形と、あと、今、一番、きのうの警察と

の情報交換会みたいなので、横断歩道、そのところで、みんな車がとまってくれないというのがものすごくあるらしくて、そのところは新聞にも出ているのですけれども、横断歩道はできるだけとまってくれないかというのを警察が言っていて、今、駅前で、隣にいる京王さんとか、きのう行ったタクシー会社の人たちも、みんなタクシー運転手、捕まっています。歩行者妨害。一番微妙なのが、こっちの人がいいですよと言いながら、行こうとしたら、こっちから人が来たりとかですね。ですから、そういうようなケースもあるので、駅への送迎とかそういうのもNPOさんも結構あるのかなという感じもしますので、横断歩道の歩行者妨害、これはものすごく警察が厳しく取り締まるという形になっていますので、ただでさえ少ない運転手さんの方が万が一免停とかになってしまうと、いきなりもう回れなくなってしまうという可能性も十分あるかもしれないので、そのところの、事故ではないのですけれども、違反のそちらのほうもあるというのを情報として提供しておきます。

以上です。

【会長】 ありがとうございます。特に。

【委員】 すみません。ちょっと初めてなもので、よく勝手がわからないのですけれども、NPO法人さんの運行している車両というのは、ドライブレコーダーとかそういったものはつけていらっしゃるのでしょうか。

【会長】 委員、よろしいでしょうか。

【委員】 他団体のことはわかりませんが、私のほうではつけておりません。

【委員】 ありがとうございます。タクシーは全車両、ドライブレコーダーですとか、あと車内カメラの映像がついていまして、それが乗務員の事故防止ですとか、運行の上でトラブルの防止ですとか、そういうものにつながっていくという部分もありますので、有償福祉運送ということでやられていくということであれば、ぜひ取りつけのほうも検討していただいたほうがよろしいのではないかなというふうに思います。

【会長】 ほかに何か。

今のドライブレコーダーとか車内カメラとかそういったものでいろいろとトラブルとか何かあった場合、ヒヤリハットだとか、タクシー事業者はどのようにそれは車内で反映させているのでしょうか。

【委員】 結局、2つございまして、車外のほうと車内のほうがございまして、車外のほうが先に活躍していて、今ですと、警察とかそういうのも事故があった場合、近くのと

ころにあるタクシー車両に連絡が来て、通過していませんかと来るんですね。この前、とあるトラック事業者がやはり車外のがついていて、その人の記録のおかげで犯人逮捕できたというケースがあるので、これはちょっとピン트가ずれてしまうんですね。

あともう一個の場合は、車内の対お客さんという形であるので、私、有償運送のほうは、ひょっとしたら車内カメラのほう、つまり、一緒にお乗せしている利用者さんの体調が急に悪化してと。ですから、うちが例えば介護タクシーをやっているときに、普通の方が3カ所、病院に行くときに、目医者に行こうとしたら、体調が悪くなって、いきなり目医者ではなくて、主治医のほうに行き先を変えてしまったというケースがあるんですね。ですから、やはりドライブしていると、後ろの人の体調とかそういうのが、特に車椅子用の車両ですと、そっちまで気が回らない場合、後でどこから体調悪くなったとか、これは事後的になってしまうかもしれないのですけれども、そのような形もあるので、そんなに多分高くなくて、この前もTBSで、両方あわせて198とか何かそういうような形とか言われていたりもするので、ひょっとしたらそういうのをつけておいたほうが、利用者が急に体調不良になったときも、乗ったときから悪かったのか、途中からおかしくなったのか、急ブレーキしたからおかしくなったのかとか、そういうのも事後的に、説明責任とは言わないのですけれども、今後そういうのが社会的に言われてくる時代が来るのかなという気もするので、そういう意味では、委員がおっしゃったような形で、前のほうと車内のほう、両方持っていたほうが、NPO団体としての説明責任。特にその場にいない、例えばお子さんとかそういう人たちからの、うちの母がこうなってとかになってしまったりすると、そういうようなのがあったほうが、こちらでできる限り対応したよという形で、NPOを守るという意味で入れるのも一つの案かもしれないです。

以上です。

【会長】 ありがとうございます。今後の課題というふうに感じます。

それでは、次の災害時の取り組みについて、次第4番の（3）災害時の取り組みについて、事務局からのご説明をお願いいたします。

【運営協議会事務局】 それでは、災害時の取り組みについて、委員に、三幸自動車株式会社と西東京市の取り組みについて、有償運送との連携の必要性等について、各自治体の参考にといい、事務局からお願いをさせていただきました。

事務局からは以上でございます。

【会長】 それでは、委員、お願いいたします。

【委員】 お時間いただきます。内容といたしましては、これは今からもう6年以上前の話なのですが、西東京市のほうは、単独でやっているという形もありますので、今から6年前の10年先なので、今から4年先になってしまうのかもしれないのですが、外出の目的という形で言うといろいろあるのですが、一つとしては、やはり一番多いのは、通院目的というのが一番多いですねという形でありまして、そうした場合、西東京市と同じような悩みをどの自治体も抱えているのではないですかと。

あと、一番言われているのは、これは後で説明する2番の移動支援となるのですが、これは移動支援の実験とかしていますと、将来必要なんだけど、今、必要ではないという人がいて、例えば国立市では3ルートやったけど、2ルートなくなってしまったとか、やはり皆さん、欲しい、欲しいと言うのですが、そうした場合と、あと、今ここでは画像を持ってきていないのですが、車椅子のウィールさんとかそういうようなところとやると、ひょっとするともう2030年ぐらいまでには全部、自動運転の自動車椅子で外出できる時代が来るかもしれない。

そうすると、それまでの10年間でどうNPOの有償運送とかそういうので支えていかなきゃいけないかという、その時間軸みたいなものを考えてやったほうがいいのかなというのがありまして、このときに、ひらけごまさんも話があったのですが、あと、ほかに西東京市のすずらんの会さんという、透析患者さんの会がございまして、それはまさに前回の震災のときに、ガソリンがなくなったという話があって、ただ、結局、隣の練馬区のほうで給油できたという話がございまして、練馬区のほうで、特定の事業所に対して、区が指定するスタンドでの給油を認めてくれたので、それを利用したという形で、西東京市はそういうのがなかったという形なので。

ですから、場合によっては、市が音頭をとるような形で、特に透析患者さんとか、行かなきゃいけないような方、そちらのほうのガソリンについて、例えば市が音頭をとって、こういうような形で、そういうところを優先供給してあげるという方法をとってあげるとか、あとは西東京市の場合ですと、タクシー会社と。ですから、先ほどの申請した八王子の会社もセダン型で結構対応できるという形になると、例えば八王子市ですと、これだけの車両台数があったり、UD車両が入っているという形もあるのですが、そうした場合、透析患者さんのほうが、優先度合いが一番高いという形になると、最悪、震災があったとき、LPGガス。最近のジャパンタクシーというのは、リッター、14キロぐらい走ってしまいますので、そういうところと組んでおいて、そのときにタクシーに電話して

も無理だという話になりますし。

あと、こちらのほうで言うと、資料8-3のほうに飛ぶのですけれども、こちらは西東京市で、ちょっとこれも古いのですが、「災害時にタクの機動力を」という形で、実は非常車両の指定をもう受けておりまして、実は会社の中に非常車両のマグネットのステッカーがあります。ですから、市のほうからオーケーが出て、ほんとうはそれを市までとりに行くという話だったのですが、車がとりにいけないではないという話もあって、電話連絡、ファクス、メール等でいいですよという許可証みたいなのがおいたら、非常時の災害という形になりまして、こちらの場合は、市内の5カ所の小中学校、そこに開業医さんとタクシーが各場所に1台ずつ行きます。そのような形もあって、結局、付き添い者が乗る形でトリアージをして、トリアージの危険な方の場合には看護婦と一緒に乗っていくとか、そういうようなのをやっていますので、ここに出ている市の方々は、場合によっては、各市とこういうのをやるのと、あとはNPOさんで、例えば透析患者とか、多分3日に1回行かなきゃいけないとか、何か特殊な方を抱えている方がいた場合、場合によっては、近くのタクシー会社と、市が音頭をとるような形か何かで協定を結んでおくとか。

ですから、今、南海トラフの地震が今すぐ、今日、もしかしたら来るかもしれないというときに、やはりそのような市民の安全という形で、特に生命の安全をどう守るかという形になると思いますので、やはりそういうような形で、これは後で見ておいていただければと思うのですけれども、そういうような形もあります。

最後、あと一、二分なのなのですが、資料8-2で、これは移動支援の実証実験運行という形になっていまして、最近、皆さんご存じのように、Sustainable Development Goalsという形の中の、たしか7というのが化石燃料を何かを減らしましょうという形が。7か8かどちらかなのですが、化石燃料を減らしましょうとあるのですが、西東京市は、このやり方をセダン型でやっていまして、最終的には、相乗り、もしくは乗り合いでもいいのですが、するような形ですれば、今まで1人でタクシー1台に乗ると、これだけの距離を100という化石燃料を使っていたのが、3人でシェアすると、いきなり1人当たり3分の1、つまり、3分の2の移動の化石燃料を減らすことができますと。

ですから、こういうセダン型タクシーであれば、市内のタクシー事業者に乗ったとしても、比較的簡単に、ワゴン型を入れようとする、ここにある幹事市さん、前の東大和市さんというのは大変苦勞したとかそういうのもあるのですけれども、やはりそのような、そういうワゴン車両とか入れるとあいてしまったりとか、車検用にもう1台持って行って

くださいになると、1年の365日のうち10日間しか動かない車両を持つのがSDGsからしてどうなのか。

逆に、セダン型であれば、普通のタクシー車両をそのまま、西東京市の場合、これはマグネットをパタパタパタッと張って利用しているという話もあるので、ですから、NPOさんと、前、西東京市のほうでも、今、透析はすずらんの会さんはなくなってしまったのですけども、何かあったときに、例えば、行きはNPO、帰りはタクシーとかそういうような形でうまく組み合わせということですね。やはり限りある資源を使っていくと。NPOさんですと、高齢者の方であれば、もう夕方は嫌だという方とか、夕方、疲れちゃうとか。今なんかですと室内でも熱中症になってしまうという形もあったりしますので、やはりリフトを暑い中でやったりするときに、負担がかかってしまって、運転手さんが熱中症になってしまうリスクとかそういうのもあるかもしれないので。

ですから、その健康管理もありますけれども、できる限り、この会にタクシーが出ているということもありますので、何かそういうような形で組み合わせをするなり、このところが弱くなっているというので、結論としては、一応このような協定をNPOと直に結ぶのもひとついいかもしれないですし、さっきのガソリンみたいな形ですと、市が絡まないと、ガソリンスタンドが嫌だと言う形になったりする可能性もあるので、やはりこれは市の方がこれだけ出ていますので、市民のために頑張っていただければ大変ありがたいという、そういう説明でございます。

以上です。

【会長】 ありがとうございます。

委員、何か感想があれば。

【委員】 私が現役で調査に行ったときなのですが、今、聞いていまして、フィンランドか何かで運行センターみたいなをつくっているんですね。そこで、タクシーとかコミュニティバスとか路線バスも含めて、それで要求にあった移動に対して、どれが最適なのか。だから、市としては、なるべくなら大量交通のほうに仕向けるのですけれども、だけど、それをうまく組み合わせてやっていました。だから、今、委員さんが言われているような緊急時も含めて、そういうようなセンター的なものというのが必要なのかなと、ふと思いました。

【会長】 ありがとうございます。

委員、もしNPOの立場から何か感想があれば。

【委員】 利用者さんにとって、今、何がどんなふうに必要なのかという見極めというのはやはりふだんしていないと、なかなか相手に伝わりづらいところがあつて。こういったときには、例えば西東京市であれば、三幸さんに連絡して、うちはこの間、1台あいていますよということで振ってもらふ、もしくはお手伝いに行くとか。あと、うちでやりきれないことに関してお願いできないだろうかというような、ふだんの連携ということ話し合っておかないと、なかなかその日が来たときは、自分のことで皆、精いっぱいになるわけですから、やはりそういった防災と移動というところで特化して、話し合う場があればいいかと思いますね。

【会長】 ありがとうございます。

それでは、あとの議題もたくさんありますので、この件についてはこれで終わりにして、次、高齢者ドライバー対策について、次第4番の（4）ですね。特別幹事会でもご意見ありましたけど、ここで意見交換を若干できればと思います。運営協議会では、日ごろから健康診断の受診状況や対面点呼の徹底をお願いしているところでございますが、ほかにどのような取り組みを行ったほうがよいのか、研修会などがございましたら意見交換を行いたいと思いますが、委員の皆様方のご意見、ご質問等あればお願いしたいなと思いますが、いかがでしょうか。

高齢者ドライバー対策については、委員のほうからたしかご提起があったと思いますが、もし何か。先駆的にタクシー事業者のほうでも進められていると思いますけど。

【委員】 はい。タクシー事業者の場合ですと、まず入るときに、事業者のみではちょっと厳しいというところもあつて、NASVAとかそういうようなところに適齢診断とか適性診断とかそういうような形を、例えば3年に1回とかするような形で、やはり人も老化したりとかそういうような形もありますので、ですから、たしか65歳で適齢診断というのがありまして、今、隣の委員に聞いたのですけれども、誰でも受けられるそうらしいので、ですから、場合によっては、65になるときに、あれはたしか4,600円ぐらいしたんだっけ。

【委員】 4,800円。

【委員】 4,800円ぐらいしてしまうのですけれども、やはりそのところでそういうような、ちょうど、委員に聞けば一番わかるかもしれないのですけれども、内容的に言うところ、そういうようなのも受けて、第三者的にそういうシミュレーターみたいなのをやるのですけれども、そういうのをやって、自分の運転、どうですかと。それとあと、今、皆

さん、これは保険に入っているのですけれども、損保さんでも、ドライブレコーダーつき保険というのも今出ているらしいので、ですから、場合によっては、どうせ保険に入るのであれば、多分オプション料で幾らか余分にかかってしまうかもしれないのですが、損保としては、事故さえ減れば、保険金、出さなくていいという話になるので、やはり場合によってはそういうような形で。

極端な場合なのですけれども、70代の運転手さんもいるのですけど、自分が老いたことを自覚していると、結構事故を起こさないんですよ。ところが、自分が昔と変わらないと思っている人は、見落としとかそういうような形でヒヤリハットがあったりとか。ですから、この前見たのは、すごい怖いヒヤリハットは、ライトで見えなかったというのもあって、ドライブレコーダーはあったのですけど、トコトコ、トコトコ、横断歩道ではないところを深夜歩いてきている人がいて、あと40センチぐらいでという形のものがあって。通り過ぎてからとまってもしょうがないというのがあったのですけど、高齢者になると、こういうような話が出てくるというのがあるのですね。ただ、NPOは、多分推測するには、昼間の移動が多いと思うので、夜の移動は少ないと思いますので、ですから、一つの高齢者の内容として見れば、第三者的なそういう適齢診断みたいなのを受けてみるのも一つの案かもしれないと。

2番目では、高齢者が乗る場合、ドライブレコーダーつき保険に入るというのも、先ほど委員が言っていたのですけれども、一つの案かもしれないという意見だけお話ししたいと思いました。

以上です。

【会長】 ありがとうございます。

委員がお詳しいところだと。

【委員】 いや、私は、実を言うと免許は返納しているんですよ。というのは、環境的に車を使わなくても、公共交通というか、それから、歩くことも苦にしないというようなことでもって、個人的にはやっていますけどね。ただ、この高齢者ドライバーもそうなのですから、高齢者の今、問題になっているのはあれですよ。教育と、それから、教養、その両方ですよ。今日、行くところがある。今日、用事があるという。むしろ免許を失って、行くところがなくなって、行けなくなってしまうと。行けないから行かなくなってしまうというような部分がやっぱりこれからは対策していかないとダメなのではないか。だから、先ほど言われているように、災害時だけではなくて、平常時でも、要するに、

高齢者のかなりのパーセンテージが半とじこもり状態なのです。ですから、その部分はどうこの高齢者ドライバーに限らず、その部分をほんとうに行政としても、それから、コミュニティとしても、どういうふうに対処していくというのはかなりこれから大きな問題ではないかなと感じます。

だから、先ほど委員さんが言われたような、災害時だけではなくて、うまくこれを、NPOと、それから、タクシーと組み合わせて、高齢者がほんとうに出やすい環境というのですかね。例えば乗り合いタクシーみたいなね。そういったようなものを考えていく必要があるのかなと思います。

【会長】 委員。

【委員】 半とじこもりといいますか、人の、誰かの力をかりることが恥ずかしいことと思ってらっしゃる方が高齢者に多くて、あと、もう一方で、それぐらいは自分でやって頑張らないとねというような、ボランティアさんのほうにもそういう目があったりとか、地域のコミュニティづくりというので、すごくそこらあたりが壁になっているというのも確かなんですね。やはりここで話し合うのは、NPOのどんどん高齢化するドライバーの安全対策の話かなと思うので。

もとに戻しますと、やはりNPOでドライバーをしている方は、皆さん、ある意味、健康マニアといいますか、定期健診に行ったりとか、自発的に行ったりしているのですね。そこを健康診断の書面とか口頭で確認したりしているというのがうちの現状なのですが、やはりある程度の年齢的な、さっき八王子で75歳とか出ていましたけれども、何かルールをつくっておかないと、すごく元気な人だと、もうあなた、ここで終わrinaさいというのがすごく難しいなと。もちろん個人差はあるのですが、だからこそ、団体でルールづくりをしながら高齢者ドライバーということの、もう一方で、ドライブレコーダーとかいろんなソフトな面も取り入れながらやっていかなきゃいけないのでしょうけれども、まずは団体のルールづくりというのが必要なかなとも考えております。

【会長】 ありがとうございます。

ほかの委員の方々、いかがでしょうか。

【委員】 今それで、たしかNPO団体さんのドライバーの高齢化というのがかなり前にここでも問題になりましたよね。それで、たしかタクシー事業者さんのほうからも、とてもじゃないけど、定年制は引けないねと。要するに、個人の差が大き過ぎるという話があって、たしかタクシー会社さん、あのときに出たあれは、要するに、出てきたときの毎

朝の面接のチェックだけではなくて、運転手同士が運転手を見て、その人の体調はどうなんでしょうと。お互いに監視するようなシステムをタクシー会社ではつくっているというふうに言っていましたから、ああ、そういうシステムがあったらNPOのほうに講義してほしいねというようにたしかになって、年齢制限を設けない、だけど、各団体に頑張ってくださいと。その方法として、お互いにチェックする方法があるよというようなことがあるとき結論が出たのではないかなと僕は記憶しているのですが、いかがでしょうかね。

【会長】 どうぞ。

【委員】 その一つに、ある程度の年齢になったら、距離の短いことにするとか、団体によって創意工夫するというのも発表されたかと思います。

【会長】 ありがとうございます。

それでは、高齢者ドライバー対策についてはこの程度の議論にして、今日一番の重要な議題である4の（5）ですね。多摩地域福祉有償運送運営協議会運営方法の見直し（案）について、事務局からご説明をお願いいたします。

【運営協議会事務局】 それでは、事務局よりご報告いたします。お手元にごあります資料9、多摩地域福祉有償運送運営協議会運営方法の見直し（案）についてをごらんください。

運営方法の見直しにつきましては、これまで過去、複数の委員から意見を頂戴しているところであり、今回、事務局よりご提案申し上げるものでございます。

表の上段にあります「現状」をごらんください。平成17年度に設置された多摩地域福祉有償運送運営協議会でございますが、当初は、申請書類の不備が多く、平成19年度より、書類審査の徹底を目的として、運営協議会の事前審査機関として、特別幹事会を設置しております。

協議内容につきましては、現在、特別幹事会と運営協議会の2回の審議を行っておりますが、特別幹事会の設置から10年以上が経過いたしまして、各市町村及び事務局のチェック機能も強化され、申請書類の不備が減ってきたところでございます。また、ブロック幹事会につきましては、特別幹事会が設置された平成19年度以降は開催されておられません。このような状況から、表の上段太枠内の「見直し案」にありますように、運営協議会と特別幹事会の一本化及びブロック幹事会の廃止をご提案させていただきます。

運営協議会の一本化に伴い、一度の会議で協議が調わない場合が想定されるかと思いますが、こちらにつきましては、各委員、団体及び構成自治体から、見直し案に対する意見

を聴取した上で、具体的な方策を検討してまいります。

また、運営協議会では、現状においても協議事項以外に通知改正の情報提供等を行っているところではございますが、運営方法の見直し後も引き続き情報提供を行うことに加え、一本化により生み出された時間で、事業運営団体間の情報共有や勉強会等を充実させたいと考えております。

資料9の表の下段「改正までの流れ（案）」をごらんください。今後の流れとしまして、特別幹事会委員と運営協議会委員を兼務されていない特別幹事会委員へ、私ども事務局より今回の運営協議会運営方法の見直し（案）の報告を行い、事務局より9月中を目途に各委員並びに構成自治体へ見直し（案）の詳細を送付し、年内を目途に意見聴取を行います。来年2月に開催予定の第2回運営協議会において、意見聴取の報告を行いまして、可能であれば、多摩地域福祉有償運送運営協議会の設置要綱の改正を行いたいと考えております。意見聴取の結果から、第2回運営協議会での設置要綱の改正が難しい場合、ご意見の内容を踏まえて、今後の運営協議会の運営方法を検討してまいりたいと考えております。

最後に、改正要綱の適用時期でございますが、市町村代表委員以外の各委員の任期が2年であることから、令和3年度からを予定しております。

事務局からは以上でございます。

【会長】 ありがとうございます。私のほうから若干。福祉有償運送は、道路運送法の中でしっかり位置づけられておりまして、今や多くの市民に認知され、移動困難者にとってはなくてはならない輸送形態となりました。私が赴任したときの多摩地域運営協議会では、協議成立については多くの議論が繰り返されていましたが、10年近く経過した今、特別幹事会運営協議会を通して、1件当たりの協議は数分程度となりました。これはここにおられる委員の見識の深さもありますが、時代の流れの中で福祉有償運送が認知された結果かと思えます。

時代の要請から、特別幹事会、ブロック幹事会が誕生しましたが、時代も変化し、東京都内で唯一、特別幹事会を持つ多摩地域運営協議会においても時代のニーズに合わせて変化してもよいのではないかと考えられます。

特別幹事会と運営協議会の一本化は、要綱の改正は行われますが、現行では、特別幹事会は複数のNPO側の委員がいますが、運営協議会には一人しかおりません。また、協議が成立しなかった場合の方策等、バランスを持った要綱改正が今後必要かと思われます。2020年代の多摩地域運営協議会の役割を今後検討していくことは、時代のニーズを反

映したものと考えられます。

これから、まず、運輸支局の方からご意見をまず賜りたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

【委員代理】 協議会の一本化については事業負担と、あとは運送団体さんの利便性等を踏まえて、この協議会で決めていただければいいのかなと思っておりますが、一つ、情報提供としましては、私ども、当然、関東管内の福祉有償運送運営協議会については出席をさせていただいております、私自身も他県の協議会についても出席経験がありますが、私の把握している限りで、今、二本立てで下部組織をつくってやっている協議会というものはないというのが基調となっております。参考にしていただければと思います。

以上です。

【会長】 ありがとうございます。

それぞれ行政の委員の方々から何かご意見ありますでしょうか。どうぞ。

【委員】 事務局に質問なのですが、特別委員会を協議会で一本化ということなのですが、これは一つの会議の中で特別委員会を開催して、その後に協議会を切りかえて開催するのか、それともメンバーを一つにしてしまって、一つの会議体で行うのか、どちらなのでしょう。

【会長】 どうぞ。

【運営協議会事務局】 今、事務局で考えているところは、その各市町村、もしくは事業者側の皆様、委員の皆様もそうなのですが、こういった意見が出るかによっても変わってくるかと思いますが、もともと一本化というのを考えておりましたのが、今、現状、特別幹事会を事前審査として開いて、本日の運営協議会という流れになっていますが、ほぼ同じ内容で、似たような感じになっていて、あと、先ほど会長からもご説明いただきましたように、それぞれの皆さんの見識の高さとか経験も踏まえた上で、そんなに問題なく、同じことを2回繰り返している。そのところを解消してもいいのではないかとこのころのベースがありますので、基本的には、今、特別幹事会の構成と運営協議会の構成で、若干メンバーが違うところがございますので、そこも含めまして、全部一本化をして、1回の会議でという認識であります。

ただ、今、委員さんがおっしゃるように、例えば同じ日の中で、事前にやって、その日、もう一回やってというのでも考えられることではあると思うのですが、ただ、そうしますと、結局同じことを繰り返すということでは解消にはならないのかなというところもございま

すので、私どもが提案している内容としては、もう完全に会議体を一つにしたいというところで、まずはご提案させていただいて、皆様のご意見を頂戴できればというふうに考えております。

以上でございます。

【委員】 そうしますと、実際には、特別幹事会を廃止して、協議会の構成メンバーを変更する、追加すると、そういった案に近いということでしょうか。

【運営協議会事務局】 はい。事務局で考えております案というのは、今、ご指摘いただいたような形で、ただ、先ほどもちょっと申し上げましたように、若干、特別幹事会でのメンバー構成が変わっておりますことから、そこをできるだけ多くの団体のご意見をいただくことも当然必要だと思っておりますので、その辺は今までの意見が伝わっていたのが、委員がなくなってしまうとかということはないようには配慮はさせていただきたいと思っておりますが、今ご指摘いただいたとおりのような組織構成ができればというふうには、第一案としては考えております。

【会長】 どうぞ。

【委員】 もう一つすみません。あと、この見直しの時期で、先ほど任期が2年あるから令和3年度というふうにおっしゃっていたのですが、私は、皆さん委員さんの負担を考えますと、協議が調い次第、変更しても、それは要綱の改正をもってすればいいのであって、変更してもよろしいのではないかなと思っています。

【会長】 ありがとうございます。事務局のほうでは、ほかの東京都、多摩地域のようなこういった市町村合同で持っている、市町村共同で持っている運営協議会のあり方ですね。ほかの地域ではどうなっているのでしょうか。特別委員会を持っているのはうちだけというふうには聞いているのですが、もし何か情報があれば、教えていただければと。

【運営協議会事務局】 事務局で持っている情報ということで、今、会長のほうからご指摘ありましたけれども、特に私どものほうで、今現在で、他県、都内でも含めてですけども、そういう合同で協議会的なものを持っているところでどういうやり方をしているかというのは、情報としては持ち合わせておりません。ただ、先ほど運輸支局さんからもご指摘ありましたように、特別幹事会をやって、運営協議会という二本立てでやっているところが多摩地域福祉有償運送協議会、当会だけだということの情報等は持っております。あとは、各市町村、例えば西東京市さんであったり、国立市さんであったり、単独でこういった運営協議会というか、こういったものを開催しているというところは、若干こ

れから情報をとろうと思えば、どういうやり方をしているのかというのは、これから情報収集はできるかなというふうには考えております。

以上です。

【会長】 はい。運輸支局の方から、もしこの件について、もう少し深い情報があれば。何か東京都内で合同で、市町村共同で持っている運営協議会で。特別幹事会はないと思いますが、何か情報があれば。

【委員代理】 はい。あとは特別区のほうで、東京都内ですと、2 協議会が持ち回りで、複数の自治体さんのほうがまとまってやっておりますが、そのところは、例えば事務局を持ち回りでやるというところと、あとは通常どおり、ほかの単独でやる運営協議会と、そこ以外は特段差異はなくて、同じように、福祉協議会というのを定期的に、年に1回ないし2回等、開催しているような状況ではあります。

【会長】 神奈川県事例なのですけど、私はもともと委員から継承した事例なのですが、神奈川県央地区福祉有償運送運営協議会、市町村共同体というのがあったんですけど。正式名称は神奈川県央地区市町村共同福祉有償運送運営協議会だったかな。そこは県央地区の市町村持ち回りでやっているのですが、最近は更新登録については全部委員の持ち回りと言うべきか、郵送なり、あるいは通信なりで、持ち回りで、協議成立ということになりました。変更とか新規の場合は運営協議会を開くのですが、そういった形で効率化した運営をやっているところもあります。それはもう福祉有償運送がかなり地域に定着したということで、市町村も、タクシー側委員も全てそのように理解したということで、そういった運営を行っております。

それでは、今度、各委員の方々にお聞きしたいのですが、まず委員からどうぞ。ご提起があるというふうに聞いておりました。

【委員】 私がこの案を聞いたときに、まず一番最初に思ったのは、更新の場合はほぼ大きな変更がなければ問題ないかと思うのですが、新規の方、新規の何かそういった課題点とか出たときに、次に集まる。ここに書いてありますけど、協議が不調に陥った場合の方策を設けるというのがしつかり、こういった場合にはこうしますよということが提案されれば、一本化で問題ないかなと思います。更新のためにNPO団体が特別幹事会等運営協議会とでその席に2回座るということに、あまり最近では意味を感じなくなっているのも確かだと思います。

あとは、ここの中で、先ほども協議会の中ではいろんなことが協議されると思いますの

で、今、NPO団体からは私だけになっておりますので、福祉有償団体からももう少し、特別幹事会ではたしかもう1名だったか。構成メンバーの中に福祉有償団体からの席数といますか、その数の確保がもうちょっとされればいいなと考えております。

【会長】 ありがとうございます。

それでは、委員、いかがでしょうか。

【委員】 だから、この運営協議会そのもの自体が、今言ったように、更新手続という、事務局的な作業なんですよね。事務的作業なのですけど、かくも受け付ける市町村は、先ほど説明したように、実際に現場に行って調べることもできるし、それから、どういう会員が対象になっているかということも、ただ単にこの書類だけではなくて、場合によっては調べることもできるし、そういった意味ではもう市町村はかなり信頼、初めのころは戸惑っていましたがけれども、今はもう大分なれてきていますから、先ほど言ったように、資料もだんだん過不足なくちゃんと来ているし、それから、記載もされているというふうな表現がありましたけれども、そうだと思います。

とすると、この運営協議会そのもの自体は、そういった出されている、審査して、ちゃんとチェックした審査の結果を実際に審査する機関なのかということですよ。もうそういうふうになっていますけども。ただ、重要なことは、今回もそうですけど、この次第によるその他の部分ですよ。その他の部分の抹消登録の状況とか、ヒヤリハットのこととか、それから、災害時の取り組みとか、高齢者ドライバー、どうするんだと。要するに、全体、そういったような枠を、運営協議会では本来はそういうところを協議する場ではないかと。単にそういう書類のチェックだけで済むことでいいのかと。

これはもう、委員も随分そういうことを言われていたのですけども、そういった意味では、ほんとうに交通弱者をどういうふうに救っていったらいいのだろうか。それから、NPO団体がどんどん減少していくのだけど、それに対して、どういうふうにして、ここをやっていったらいいのだろうかという、もっと大きな課題を議論するところかなと僕は考えています。

【会長】 そうですね。おっしゃるとおりだと思います。私もそう思います。

それでは、委員、いかがですか。

【委員】 この設置要綱の目的自身を見ますと、別に更新しろとも書いてなくて、これを行う場合の安全の確保、旅客の利便の確保にかかわる方策等を協議するために設置するという形なので、方針をチェックするためというのは、多分この協議事項のところ。こ

の目的は変えなくていいと思うんですよね。この協議事項の中に、今、委員がおっしゃったような形を入れていくとか、将来について。つまり、やっぱりこれだけ集まると、いろんな知恵がどんどん出てくる可能性があるかもしれないですし、先ほどのヒヤリハットというのもありますので、ですから、今回の目的からすれば、今、委員がおっしゃったようなこと。あと、ここのところの見直し案のところにある団体の情報共有や勉強会などの場を検討。

これについては、私、ちょっと話が飛んでしまいますけれども、東大の農場というのが西東京市にありまして、その社会連携協議会の委員をやっているのですが、そうした場合、この研修会などは実行委員会みたいな形を外につくって、そこに依頼するみたいな形で、これは仕組みとしてなのですから、やはりここ自身が研修するという場ではなくて、協議する場の一種のシンクタンクみたいな形になりますので、ですから、例えば研修とかそういうのをやるという形であれば、その場を用意してあげて、例えばNPOさんたちの場を用意してあげるとか、市町村でやってあげるとか、例えば極端な場合、タクシーとNPOが会うような形にするとか、そういう場をつくるというのと、あと一つの提案としては、それをやるためには、この協議会自身だと動きにくいので、実行委員会みたいな形を、例えばこの運営要綱をどうせ変えるのであれば、それについては。その実行委員会は実行委員会の中でまた規約をつくってやれば、自由度が増えますし、時代とともに要らなくなってしまうのと。ですから、更新に関しては、今、会長がおっしゃったような形で、もう要件さえ整っていればという、それも一つの考え方であると思いますし、賛成と言っているわけではないのですが、考え方としてありますし、やはりそぎ落とすものなら、そぎ落とし、新しいものを盛り込むなら盛り込むという形で、委員の意見に賛成です。

以上です。

【会長】 ありがとうございます。

委員、いかがでしょうか。

【委員】 私も委員の意見にほぼ同意です。ただ、新規の場合の審査だけは違う方法でやったほうがいいのかなというところです。

【会長】 ありがとうございます。

それでは、委員、いかがでしょうか。

【委員】 私はちょっとわかりませんが、やっぱり新規のところではしっかりと把握できていれば、この運営協議会では成立するのではないかなとは思っていますので、よろ

しくお願いいたします。

【会長】 ありがとうございます。

それでは、委員、いかがでしょうか。

【委員】 よろしいかと思えます。賛成です。

【会長】 行政側の委員の方から、特に何か補足意見等ありますでしょうか。運輸支局からいかがでしょうか。

私は初めて運営協議会の委員を経験したのが札幌市なんですね。札幌市、当時、福祉有償運送運営協議会が始まったばかりで、なかなか大変な時期を過ごしたこともあったのですけど。どうしても協議が成立しなかった場合は、運営協議会の中で事務局を中心にして、タクシー側委員、NPO側委員、そして、有識者委員と入って、事務局中心にして、協議が成立しなかった場合に調整するという、そういった形で要綱がありました。それも一つの手かなというふうに思っております。

それでは、特にこの件については、ご意見よろしいでしょうか。

あとは事務局のほうに投げるわけですけど、次回の運営協議会までに、今日の意見を踏まえて、要綱等、改正案についてご検討していただきたいのですけど。適宜、委員の先生方にはまた聴取していただきたいのですが、よろしいでしょうか。

【運営協議会事務局】 はい。そのようにやらせていただければと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

【会長】 それでは、次の議題に移らせていただきます。その他についてです。その他については、私のほうから、もう皆様方、よくご存じの資料10-1、地域交通フォローアップ・イノベーション検討会提言についてということで、運営協議会のあり方が載っております。

裏です。②の地域における協議会等の一本化・活性化についてですね。これについて、資料10-2で、東京交通新聞が報道してしまして、東京交通新聞がまとめているので、東京交通新聞、資料10-2を見ていただければと思います。

国土交通省は6月25日、バス、タクシーなど地域公共交通ネットワークの維持・確保に向けた「地域交通フォローアップ・イノベーション検討会」を行った。提言をまとめて公表したと。地域の協議会での合意を重視する考え方を提示した。「連携・協働するのに多様な場があって分かりづらい」として、地域公共交通活性化・再生法の「法定協議会」、道路運送法に基づく「地域公共交通会議」、「自家用有償運送運営協議会」等々を一本化する

方針を示したという記事があったんですかね。

これについては、また皆様方においてはいろいろと情報を持っている、あるいは運輸支局のほうでいろいろと情報があるというふうに思うので、またお話はお聞きしたいと思いますが、いずれにしても、これは全国移動ネットの情報ですけど、今後、この提言が実現化されると、運営協議会は地域公共交通会議の分科会、部会のような形になるのではないかというふうに言われております。そういったところから考えますと、この多摩地域福祉有償運送運営協議会も時代の流れで、よい意味で発展的に解消していくという可能性もあるのかもしれませんが。ただし、運営協議会の役割は、先ほど委員がおっしゃったように、協議成立云々かんぬんではなく、例えば公共交通政策の動向や移動困難者の環境や移動支援サービスの課題、援助困難事例等、今日ご議論されたことは、これをいかに深めていくかが今後、運営協議会が発展的に地域公共交通会議の分科会、部会になったとしても、そこが一番重要ではないかなというふうに思っております。

そういうことで、情報提供なのですが、何か運輸支局のほうで、これについて。

【委員代理】 今、運輸支局のほうでは、これに基づいた具体的な国土交通本省からの情報というのは入っていない状況ではございますが、福祉と交通の連携というのは前から国土交通本省のほうでは言っておった課題の一つでありまして、私ども東京運輸支局は輸送担当というセクションでございますが、実際に地域公共交通会議のほうにもこちらの部署から参加をしております。そういった意味では、両会議の橋渡し役的な部会をもし具体的な段取りになりましたら、やってまいりたいなという思いもありますし、今後、具体的な情報がもし入りましたら、この場でも情報提供させていただこうかなと思っております。

以上です。

【会長】 それでは、あと、委員、それぞれ業界団体から何か情報等ありましたら。特に。委員のほうは。

【委員】 今月末か来月ぐらいに、国土交通省のほうから多摩地区、神奈川、千葉、埼玉の消費税対応の話が出ると思います。ですから、そうすると考え方が2つありまして、遡及効という考え方があるのですけれども、多分、初乗り距離短縮運賃という形になりますので、都内の410円ほどにはならないものの、730円が、今、一番可能性の高いのは500円になるであろうとした場合、そこのところで、タクシーの半額程度と見ていた場合、そこのところの団体をどう扱うのかというのが1点。

2番目は、逆に言うと、1,000円超えるか、2,000円超えるか、3,000円超えるか。どこかで、そこからは確実な運賃改定という形で値上げになるのですね。そうすると、値上げになると、長距離に関しては、NPOさんが値上げをする余地が出てくると言ったらおかしいのですけれども、やはり今、人手不足ではそういうのがあったりとか、今度、NPOさんでも、たしかさっきの更新団体で言うと、1泊泊まるようになったら1万5,000円、追加で払ってねという形になっていたりとか、やっぱり人件費分を保証するという形も出てくると思いますので、ですから、そこら辺等はまだ公示されていないので何もわからないので、ですから、そこら辺は東京運輸支局さんから出た場合、一応タクシーのほう、多摩地区、都内のほうは410円が420円になる方向になると聞いています。

ただ、多摩地区に関しては、都内から遅れること、2017年の1月30日から遅れること、1年何カ月なののですけれども、やっぱり初乗りは安いほうがいいというような話が出ていますので、そうすると、初乗りが1.2キロか、1.3キロか、ちょっとわからないのですけれども、そうすると、今までそこら辺の病院に730円で行っていた方が230円ほど安くなるという可能性も出てくると感じる情報の情報が一つございましたので、お届けしておきます。詳細は国土交通省さんからだと思います。

以上です。

【会長】 特によろしいですか。運輸支局のほうから。

【委員代理】 今の段階で、おっしゃっていただいたように、実際の公示運賃というのは今、事務局のほうで審査中でございますので、こちらについても追って、協議会の開催を待たずに、情報提供は事務局さんのほうでさせていただこうかなと思います。

【会長】 ありがとうございます。

それでは、時間内によりやく終わりそうなのですが、特に委員の先生方、あるいは行政委員の方から特にありませんでしょうか。なければ、私の役目はここで終わりにして、事務局のほうにマイクを返したいと思います。

それでは、事務局のほう、よろしくお願いいたします。

【運営協議会事務局】 それでは、会長の閉会のご挨拶で締めいただければと思いますので、最後、よろしくお願いいたします。

【会長】 それでは、本日はかなり特別幹事会と運営協議会の一本化についてはドキドキでしたけど、見識の深い委員の先生方のご協力を得られまして、終わることができまして、大変感謝しております。ありがとうございます。

それでは、また次回、特別幹事会、運営協議会とをよろしくお願いいたします。どうも本日はありがとうございました。

— 了 —