

平成27年度第1回日野市福祉有償運送運営協議会 会議録

日 時	平成28年1月28日(木)午後2時30分から午後4時30分
場 所	日野市役所 5階 507会議室
出席委員 (敬称略)	藤田博文、伊羅胡悦子、伊藤勲、中澤洋、一ノ瀬一雄、菱沼勝、五十嵐平和、秋山哲男、藤澤大輔、林幹高、赤久保洋司
欠席委員 (敬称略)	戸田四郎
会議に出席した事務局職員	原島由美子(福祉政策課長)、原島敏行(福祉政策課副主幹)、高野幸雄(福祉政策課主任)
会議に出席した有償運送団体	NPO 法人福祉カフェテリア、社会福祉法人日野市社会福祉協議会、NPO 法人サポート日野、社会福祉法人幹福社会、NPO 法人自立生活センター・昭島
傍 聴 者	1名
会議次第	<ol style="list-style-type: none"> 1 開会 2 新任委員紹介 3 報告 平成26年度福祉有償運送登録団体の実施状況について 4 協議 登録団体の料金改定について(対価以外の対価) ・福祉カフェテリア(待機料及びキャンセル料) 5 その他
配布資料	<p>【事前配布】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・【資料①】 前回議事録 ・【資料②】 日野市福祉有償運送運営協議会委員名簿 ・【資料③】 福祉有償運送登録団体実施状況(平成24年度～平成26年度) ・【資料④】 福祉有償運送登録団体料金形態一覧表 ・【資料⑤】 旅客から収受する対価(対価以外の対価含む)一覧表 ・【資料⑥】 日野市福祉有償運送に係る料金改定について(運送の対価以外の対価) <p>【当日配布資料】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成27年度第1回日野市福祉有償運送運営協議会 次第 ・日野市福祉有償運送運営協議会設置要綱 <p>【資料差替え】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・【資料⑤全体】 差替え「旅客から収受する対価(対価以外の対価含む)集計一覧表」 ・【資料⑤-3】 差替え「旅客から収受する対価(対価以外の対価含む)一覧表」(サポート日野) ・【資料⑤-4】 差替え「旅客から収受する対価(対価以外の対価含む)一覧表」(幹福社会)

事務局	<p>1. 開 会</p> <p>本日はお忙しい中ご参集いただき、誠にありがとうございます。これより平成 27 年度第 1 回日野市福祉有償運送運営協議会を開催いたします。</p> <p>本日は、後ほど登録団体の実施状況について報告がありますので、登録団体の方にもご出席いただいております。</p> <p>始めに配布資料の確認をさせていただきます。当日配布資料もありますので、併せて確認をさせていただきます。まず始めに「平成 27 年度第 1 回日野市福祉有償運送運営協議会次第」、資料①「前回議事録」、資料②「福祉有償運送運営協議会委員名簿」、資料③「福祉有償運送登録団体実施状況（平成 24 年度～平成 26 年度）」、資料④「福祉有償運送登録団体料金形態一覧表」、資料⑤「旅客から収受する対価（対価以外の対価含む）一覧表」、資料⑥「日野市福祉有償運送に係る料金改定について（運送の対価以外の対価）」、「日野市福祉有償運送運営協議会設置要綱」です。なお、大変申し訳ございませんが、資料⑤「旅客から収受する対価（対価以外の対価含む）一覧表」の「資料⑤全体」、「資料⑤－3 サポート日野分」、「資料⑤－4 幹福社会分」につきましては、差替えの程、よろしく願いいたします。過不足等ございませんでしょうか。</p> <p>2. 新任委員紹介</p> <p>それでは次第に従いまして、次第 2 新任委員紹介に入ります。本福祉有償運送運営協議会の委員 2 名に変更がありましたので、ご紹介をさせていただきます。お 1 人目でございます。選出区分「東京運輸支局長又はその指名する職員」として、昨年 10 月 1 日付けの人事異動に伴い、小菅委員から藤澤委員に交代をいたしました。藤澤委員一言ご挨拶をお願いいたします。</p>
藤澤委員	<p>東京運輸支局輸送担当の藤澤と申します。ご紹介いただきましたとおり、10 月 1 日より東京運輸支局に赴任してまいりまして、主にタクシーの許認可の関係と福祉有償運送の許可や登録の業務を行っております。どうぞよろしく願いいたします。</p>
事務局	<p>なお、藤澤委員の委嘱状につきましては、本来であれば市長よりお渡しをするところですが、本日は略式ということで机上のほうにお配りさせていただきました。ご了承ください。続きまして、市職員からの選出となっております健康福祉部長につきまして、昨年 4 月 1 日付けの人事異動に伴い、田倉委員に代わり、赤久保委員が就任いたしました。赤久保委員一言ご挨拶をお願いします。</p>
赤久保委員	<p>健康福祉部長の赤久保と申します。皆様方には平素より市の福祉行政に関し、ご理解ご協力いただきありがとうございます。この場をお借りいたしましてお礼申し上げます。また、本協議会の所管する部署の委員として参加させていただきますので、どうぞよろしく願いいたします。</p>
事務局	<p>本日の会議でございますが、戸田委員より事前に欠席とのご連絡をいただ</p>

いております。本、日野市福祉有償運送運営協議会は設置要綱第6条の規定により、委員の過半数の出席で議事を開くことになっております。本日は12名の委員中11名の委員のご出席をいただいております。したがって本協議会は成立いたしますのでご報告申し上げます。なお、本協議会の議事は原則として公開となっております。本日は傍聴を希望されている方がいらっしゃいますが、入室いただいてもよろしいでしょうか。

(異議なしの声)

では、傍聴者の方に入室いただきます。

(傍聴者入室)

それでは、ここからは秋山会長に議事の進行をお願いいたします。

3. 報告

まず始めに、日野市の置かれている状況を重複的にお話させていただいてから次第に入りたいと思います。この地域は10年くらい前に、呼び寄せ老人ベルト地帯と呼ばれていた場所です。呼寄せ老人ベルト地帯というのは、地方から東京に就職し、区内や三鷹市近辺で下宿をし、ある程度お金を貯めて結婚をすると多摩ニュータウンやその地域周辺の戸建て住宅等、様々なところに住み始めました。現在、その人たちは60～70歳を迎えていると思いますが、その方々が20年後にどうなっているかと申し上げると、かなり介護を必要とする高齢者の大量出現ということで、ある方の紙面によると、多摩地域は介護・医療が、危ないのではなく絶望的地域といわれている場所です。そこを、市長をはじめ皆様方がしっかりと認識されているかという点を実は知りたいたところですが、その絶望的な都市が壊れていき、人口が減少して高齢者が増え、医療や介護も足りないという状況の中、多摩に住む人たちの格差がこの地域あたりに集中することをご存知ですかという問いかけです。そこで私は、都市が壊れていくための基礎調査を八王子あたりで行おうかと思っています。壊れゆく都市をどうやったら食い止められ新しい形ができるかということがとても大事なのです。福祉有償運送の位置づけを申し上げますと、外国の先進国では、福祉有償運送は国や区市町村の資金でタクシー会社やNPO法人などに委託し、県や区市などの主導で実施している。ところが日本だけは道路運送法のタクシーの延長の許可のような形で2006年からやり始めた。それ以前は障害者の送迎を行うボランティアの方々が違法状態で行っていたが、運輸局はずっと目をつぶってきた。それを合法化するために運輸局で2004年から6年間かけて実験を行い、全国一律合法化され日野市でも移送サービスが存在している。本日はそういった団体の運行を2年間許可するかなどを議論するという流れの中にあると思います。移送サービスやタクシーの団体などが頑張っても、多摩地域の障害者・高齢者の移動は絶対的に足りないというのは、もう将来的にも目に見えている。これを市が委託という形で責任を持って行うような状況にもうきてもいいと思うが、どこの

会長

	<p>市もそこまで行けていないというのが現実です。そういう中での移送サービスであるということですので、タクシー会社やNPO法人の方々に、ぜひ頑張ってください、この分野をできるだけ行っていただきたいという風に思っておりますので、よろしくお願いします。</p> <p>それでは、次第3の報告に入りたいと思います。平成26年度福祉有償運送登録団体の実施状況について、福祉カフェテリアから順番にお願いします。なお、福祉カフェテリアにつきましては、後ほど協議の際に、対価以外の対価の料金改定についてご説明をお願いします。</p>
<p>福祉カフェテリア</p>	<p>資料③-1に基づき平成26年度の実績について報告させていただきます。旅客運送自動車数は、車いす車については運転手さんによる持ち込み車両を1台ご提供いただいておりますので1台増の6台。セダン車等こちらは運転手さんからの持ち込み車両が1台減りましたので12台。合計で19台になっております。運送する旅客範囲及び人数については、イ：身体障害者の登録人数が16名。ロ：介護保険認定を受けている方の登録者数が60名。ハ：要支援者の登録を受けている方が2名。ニ：その他に対する知的障害とか精神障害の方が0名。合計登録者数78名で前年度と比べて24名大幅に減少しております。輸送実績については、走行距離数16,310km。前年度比で27%マイナス。輸送回数4,284回。前年度比で15%マイナス。運送収入約3,981,000円。前年度比で24%減少になっております。運送収入の減少については、従来からご利用いただいているが利用者様の施設入所や高齢でお亡くなりになった方などで終了した数に対し、新規のお申込み数が少なかったため大幅に減少しております。走行距離数と運送収入の約25%マイナスに対して輸送回数15%と減少が少ない理由は、透析の方で1km未満の身近な距離のご利用をいただいております。回数だけは透析のため週6回くらいご利用されているので減っていないのですが、収入と距離数はそのようなご利用がありますので大幅に減少しております。以上が平成26年度の状況ですが、平成27年度は、ますます減少しており有償運送の維持をするのにも収入的にかなり厳しく、車両台数等を減らして継続しているような縮小傾向にあるのが現状です。</p>
<p>会長 委員</p>	<p>ありがとうございました。それではご質問等お受けしたいと思います。</p> <p>新規の利用者を確保するために何か手立てをしなければいけなかったと思うが、その点について反省点などありますか。</p>
<p>福祉カフェテリア</p>	<p>ドライバーや車両のやりくりをかなり苦労しながらやってきております。新規ご利用については、できる限り応じていきたいと思っておりますが、さらにPRをして利用者を増やすことについては、事業の実力のうえから、かなり厳しい面があるため、あまり積極的なPRはしておりません。</p>
<p>会長</p>	<p>人材確保がやっぱり難しいということはどの分野でも起こってきますね。私事ですけども、ある施設の理事長をやっているんですが、グループホームとか、で、価格を上げて中々人が集まらない。ついに30年間続けてきた</p>

	<p>ところ、もう清水の舞台から飛び降りるような状況で「両性介護」、「異性介護」をやらざるを得えなくなった。「同性介護」を前提にしていたんですが、この理念をやらざるを得なくなって愕然としているのが、その会長ですね。</p> <p>やっぱりそういうところが多分NPO法人の方々、タクシー会社もそうだと思うんですが、中小零細に関わる、特に高齢者、障害者に関わる様々な職種に今そういう波が押し寄せている。この波ってよく分からないんですけども、高齢化がかなり影響しているんだろうという風に思います。</p> <p>これは大きな波ですので、皆さんで工夫してもどうにもならない分野ですので、これは何か名案があったら教えていただきたいという風に思いますので、カフェテリアがもっと募集できるような条件があったら、皆さんご協力をください。</p> <p>どうもありがとうございました。それ以外にご質問ございますか。</p>
委員	<p>縮小していく傾向っていうのはニーズとは逆行していることは間違えないんですけども、今回はもっとニーズが高まってきているのが縮小せざるを得ないというのは事業所側の状況の話だと思うんですが、私はやっぱり高齢者の方の所得がかなり切り詰めた生活で、生活自体を縮小して、できるだけ無駄な外出はしないっていうか、そういう経済的な負担というのが、じわじわと重圧としてのし掛かってんじゃないかというのが、そういうのがやっぱり外出する機会、出たいときは沢山あるけれども、抑制するみたいな。そういうのは実感として感じられることはありますか。</p>
福祉カフェテリア	<p>福祉有償運送の性格上、本当に困っているの方々に対する支援を最優先に行っております。ただ中には、今言われたように、こちらの方が安いからということで選ばれる利用者さんもいらっしゃるが、もっと優先しなければならぬ方々もおりますので、その辺若干どうしたらいいのかということについて、難しい面があります。通院が優先で趣味などの利用はほとんどない状況です。</p>
会長	<p>輸送サービスの対象者は人口の1%くらいであり、実際そのような状況で潜在化しているはずなのですが、誰も文句を言わず自宅で我慢しているのかも知れない。というのが今の日本社会で、しっかりと、この移送サービスの内容を周知することで「これで外出できるんだ」というような社会の常識が変われば全く違う構造になるのですが、日本はまだその構造ができていない国なのです。</p> <p>本来はもっと生活を豊かにするような形での利用をしていただきたいという風に理想としては思っていますが、通院等のご利用で手が回らないというような状況です。</p> <p>趣味や個人のプライベートな部分に、もう少し利用できるようになると思いますよね。海外では趣味的に輸送サービスを使ってビンゴに行ったりする</p>

日野市社会福祉協議会	<p>例が結構ある。それが可能になるような社会がまだできていないという、ご指摘だと思います。続いて日野市社会福祉協議会のご説明をお願いします。</p>
<p>会長</p>	<p>資料③-2でご説明したいと思います。自動車数については、増減はありません。旅客の範囲及び人数は、イ：身体障害者の方が146名。ロ：要介護認定の方が232名。ハ：要支援認定の方が70名。ニ：その他の障害を要する方が2名という結果になっております。輸送実績の走行距離、輸送回数は25年度に比べ若干減少しておりますが、逆に運送収入に関しては、約30万円増加しております。事故は今のところ0件です。今年度の上半期も26年度並みの基準で推移しているような状況になっております。</p>
<p>委員</p> <p>日野市社会福祉協議会</p>	<p>ありがとうございます。ご質問等ございますか。</p> <p>輸送回数が減少しているにも関わらず収入が増加した要因は何ですか。</p> <p>社会福祉協議会ではキャンセル料等いただいております。本人の自己都合によるキャンセル料1回500円が月に約20件発生しており、待機料に関してはほとんど実績として係わってくることはありませんが、その部分も若干あるのではないかと思います。</p>
<p>会長</p> <p>日野市社会福祉協議会</p>	<p>キャンセル料は、どれくらいの期間から発生するのか。また、20件のうち、主な理由を教えてください。</p> <p>キャンセル料は前日の5時までにご連絡をいただければキャンセル料はかかりません。主な理由としては、通院でご利用される方で「体調が悪く病院へ行けない。外出できない。」という理由が7～8割で、残りの2～3割が、忘れていたといったドタキャンです。</p>
<p>会長</p> <p>日野市社会福祉協議会</p>	<p>ドタキャンを防ぐ手立てはしていますか。</p> <p>前日の夕方に翌日の予約の確認をしております。連絡が取れない利用者さんで留守番電話が設定されている場合はメッセージを残しておりますが、設定されていない方については、それ以上、連絡する手立てがありません。</p>
<p>会長</p> <p>日野市社会福祉協議会</p>	<p>携帯電話で自動的にメッセージが送られるとか、情報システムを使うと非常に簡単にできると思いますが、設備に費用がかかりますね。利用者さんからキャンセル料500円は高いと言われませんか。</p> <p>ご利用される方にとっては、少し高いというお話も聞きますが、このような形での料金設定の基で利用登録をさせていただいておりますので、「しかたがないかな」といった感じでお支払いをさせていただいております。</p>
<p>会長</p>	<p>社会福祉協議会は、どのような体制で運行マネジメントをされているのですか。例えば予約受付の職員は他の業務との兼務だとか、その辺はどのような体制ですか。</p>
<p>日野市社会福祉協議会</p>	<p>一応、予約担当ということで嘱託職員が1名おりますが、ボランティアセンターの業務を兼務しハンディキャブの予約受付も担当しているという状況です。その他、利用登録をされる利用者さんにはご自宅に訪問して申請書に</p>

<p>会長</p>	<p>ご記入していただいておりますが、その事務に関しては、市内を東西南北4地区に分けて係の職員が訪問して利用申請を受けるという状況です。</p>
<p>日野市社会福祉協議会</p>	<p>訪問をして利用申請をいただくというのは立派ですね。</p> <p>実際に車両を配車した時の駐車場所だとか、自宅の玄関から外に出たときの段差の有無など確認したい部分もありますので、訪問して確認しております。また、確認した内容をドライバーに伝えております。</p>
<p>会長</p>	<p>利用者を送迎するための基本マニュアルというか、各利用者のデータを持っているのですか。</p>
<p>日野市社会福祉協議会</p>	<p>マニュアルはありませんが、利用者さんの個人の台帳があります。それと利用者さん宅の付近の地図に備考欄を設け、「玄関先に段差あり」、「スロープが付いている」等、注釈を打って、当日のドライバーが備考欄を確認しているという状況です。</p>
<p>会長</p>	<p>非常に丁寧にやっておられますね。もう1点お尋ねしますが、ドライバーはどのような方が担当されているのですか。また、収入はどれくらいですか。</p>
<p>日野市社会福祉協議会</p>	<p>有償ボランティアの方で、半日で2千円、半日を超え最大で1日3千円です。</p>
<p>会長 サポート日野</p>	<p>他にご質問がなければ、つぎのサポート日野さんご説明をお願いします。</p> <p>資料③-3をご覧ください。26年度は車両台数の変更はなく、車いす軽自動車、兼用車各1台の合計2台で行っております。運送する旅客の範囲及び数は、25年度に比べ、イ：身体障害者の区分が2名減少しており、1名の方が八王子市に転居されたため、八王子市多摩市の区域で、イ：身体障害者の区分1名が増加しております。ニ：その他の区分は、知的障害者の利用登録が1名おります。走行距離、運送回数は25年度に比べ全体的に減少しており、それに伴い収入も減少しております。交通事故、重大な事故はありませんでした。</p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございます。八王子市多摩市に身体障害者9名の登録がありますが、全員日野市からの転居された方ですか。</p>
<p>サポート日野</p>	<p>元々この福祉有償運送制度が始まる前から利用されていた方がいましたので、その方が利用できなくならないために八王子市多摩市の区域の運営協議会に申請しました。</p>
<p>会長 サポート日野</p>	<p>八王子市のどの辺にお住いの利用者さんですか。</p> <p>八王子駅周辺、明神町や北野駅周辺です。</p>
<p>会長 サポート日野 委員</p>	<p>間違っても、川口町や恩方町の利用者さんはいませんね。</p> <p>いらっしやいません。</p> <p>24、25、26年度と他市区域の利用者さんには変動がないが、あまり新規の申込はなかったのですか。</p>
<p>サポート日野</p>	<p>新規の申込数件は若干ありましたが、うちの団体を辞めた方もおりますので、数字的には変動がありませんでした。</p>
<p>会長</p>	<p>他にご質問等がなければ、つぎの幹福社会さんご説明をお願いします。</p>

幹福社会	資料③-4に基づき実施状況についてご報告させていただきます。登録車両数は、寝台車3台。車いす車両4台。セダン1台の合計8台で運行しております。運送する旅客の範囲及び数は、日野市は、区分イに該当する方2名。ロに該当する方1名。ハに該当する方0名。ニに該当する方2名。日野市以外立川市に関しては、イに該当する方382名。ロに該当する方273名。ハに該当する方52名。ニに該当する方63名となっております。輸送実績は、日野市管轄に関しては、走行距離1,813km。輸送回数125回。運送収入292,150円。立川市については、走行距離81,249km。輸送回数5,567回。運送収入10,560,010円となっております。事故管理については発生しておりません。運輸実績の傾向ですが、24年度から走行距離、回数、収入共に減少傾向にあります。
会長	ありがとうございます。幹福社会さんは立川市で登録をされていて、日野市には登録者5名のためだけに日野市の許可を受けに来られているのですか。
幹福社会	実際に利用されている方は1名で、利用内容はほぼ同じですので、実績については24年度からほぼ横ばいとなっております。
会長	1名だけであれば、日野市の登録団体さんにお問い合わせをすれば、わざわざ日野市の許可を受けなくてもいいかも知れませんよね。
幹福社会	利用者ご本人さまの意向で、どうしても本会に頼みたいということです。
会長	他に質問がなければ、つぎの自立生活センター・昭島さんご説明をお願いします。
自立生活センター・昭島	資料③-5に沿ってご説明します。登録車両数に関しては以前と変わらず車いす車2台です。旅客の範囲も変わらず、イの区分3名。輸送実績に関しては走行距離が1,420km。利用回数87回。運送収入285,600円です。事故件数は0件です。
会長	自立生活センター・昭島さんも3名の方のためだけに日野市の許可を受けているのですか。
自立生活センター・昭島 委員	実際に利用されている方は1名しかいません。 利用回数が25年度50回から26年度87回に増えているが、この1名の方の利用日数等が増えたということですか。
自立生活センター・昭島 会長	以前は片道利用が多かった利用者さんですが、徐々に往復利用されるようになってきたため、その分回数が増加してきております。 この方が利用される区間とおおよその利用時間を教えてください。
自立生活センター・昭島 委員	ご自宅が平山の方で、八王子駅南口や高幡駅南口の2か所くらいです。利用される時間は、自宅から目的地まで約30分の利用ですが、昭島市からお迎えに行くこととなりますので1時間半くらいの利用時間となります。
自立生活センター・昭島	利用者さんのお知り合いの方が自立生活センター・昭島さんにいらっしゃるのですか。 福祉有償運送が始まる前は地域の区域の制限がなく、その頃から利用され

会長	<p>ていた方です。日野市にも福祉有償運送を実施する団体さんがございますので、そちらもご案内しておりますが、理由等は不明ですが、引き続き本団体をご利用されております。</p>
委員	<p>この方を送迎しなければ、他の方を倍近く輸送できるという考え方に立つと、少し気の毒というか、何だかもったいない様な気がします。これは利用者本人の選択・自由だから仕方がないとは思いますが。また、幹福祉会さんや自立生活センター・昭島さんのように支局が他市にあり、日野市の登録人数が少ない場合、日野市をメインに行っている団体さんと同じ審査をする必要があるのかという様な考え方もあるかと思われま。その点について、少し運輸支局の方に考えていただき、何か名案があれば次回までに教えていただきたいと思ひます。</p>
会長	<p>複数の区域に跨るような場合、例えば申請については、主たる運送がある運営協議会の中で協議を主たる運送者さんとして協議をすることは基準上は可能です。ただし、その場合については、ガイドラインに示されているのは、例えば利用者の少ない日野市の担当者が他市の協議会に出向き協議をするという方向が望ましいと示されてはおります。ただ逆に他市が入っているブロックの協議会の方々の認識として他市の協議を諮るのがどうなのかという思ひもあるかと思われま。</p>
会長	<p>色々細かい事情を考えると少し知恵が必要かなと思ひますので、もし名案があったら改善をしていただければと思ひます。以上で次第3報告を終わりにしたいと思ひます。</p>
会長	<p><u>4. 協議</u></p> <p>それでは次第4協議「登録団体の料金改定について（対価以外の対価）」福祉カフェテリア（待機料金及びキャンセル料）について、事務局から報告をお願いします。なお、NPO法人福祉カフェテリアの関係者である林委員には本件の協議から外れていただきますのでご了承ください。</p>
事務局	<p>それでは、資料④「福祉有償運送登録団体の料金形態一覧表」と資料⑤「旅客から収受する対価（対価以外の対価含む）一覧表」をご覧ください。前回会長より提案のあった登録団体の料金形態等について、登録団体さんにご協力いただき資料を作成いたしました。資料④につきましては、対価料金を一覧にしたものでございます。登録団体さんによって距離料金を適用していたり、距離料金と時間料金を併用していたりと異なることから、多少の料金の差はございますが、特に目立った料金の差はないかと思われま。資料⑤につきましては、1枚目、全体差替えと書かれている資料になりますが、登録団体の集計になっております。こちらは乗車場所日野市から目的地までを10、15、20、25km利用した場合の待機を要する場合と待機をしないで一旦帰庫した場合の利用料金を一覧にした資料でございます。こちらも多少の料金の差はございますが、特に目立った料金の差はないかと思われま。以上、こちら</p>

福祉カフェテリア

の資料を参考にして福祉カフェテリアさんの対価以外の対価についてご協議のほど、よろしくお願ひします。なお、福祉カフェテリアさんの待機料金につきましても、前回の協議会での提案を踏まえ、一部料金の見直しを行っていただいております。それでは福祉カフェテリアさんよりご説明をお願いします。

資料⑥を基に説明させていただきます。更新登録時と平成 26 年度の運営協議会で暫定的にご了承をいただいた料金と本日の提出案を比較した表になります。予約及び迎車料については従来と変更なく 1 件につき 400 円。なお、カッコ書きの部分については日野市から一定の方々に対し助成金が出ますので、その助成金を差引いた料金でございます。キャンセル料については、前回の協議会で当日キャンセルのみ 400 円ということで提案させていただき、本日も変更はございません。待機料につきましても、前回 30 分あたり 600 円という表現でご報告をさせていただいておりますが、本日は最初の 10 分間は無料。11 分以後 10 分につき 200 円。待機をご希望される場合や遠隔地で一旦戻ってくるのが合理的でない場合に待機料金をいただくという料金設定でございます。待機上の算定の根拠は、待機のために要した人件費の実費相当額と考えており、運転手の人件費と待機に要するご利用者さん、運転手、その他の関係者との連絡調整の人件費とさせていただきます。現在、運転手には最低賃金の 1 時間 910 円をお支払いしております。連絡調整員は 10 分 225 円の人件費がかかります。連絡調整員は非常に複雑な知識を持って調整する必要があり、ご承知のとおり様々な利用者がいますので、その利用者の状況を把握する必要があります。また、車両が待機していると次のスケジュールに影響がでてくるため、全ての車両がどのような状況にあるのか把握しておかなければなりません。非常に高度なスキルを要することから、若干人件費が高くなっております。私どもの料金体系としましては、1 時間待機した場合の待機料は 1,000 円になります。その待機料に対する人件費については、運転手の人件費、運転手と利用者、あるいはご家族との連絡調整、他のスケジュール調整に 10 分程度要すると考えており連絡調整員の人件費 225 円。待機料金 1,000 円の収入に対し 1,135 円の支出ということになり、人件費が待機料金を若干上回る形になります。それから平成 26 年度における移送サービスの収支状況ですが、事業収入約 400 万円に対し、事業支出が約 950 万円となっております。したがって 500 万円以上が移送サービスの事業収入以外から補填しなければならないという状況です。補填方法の 1 つに行政側の補助金 55 万円程度があります。その他、市民からの寄附を募ったり色々な工夫をしております。カフェテリア全体として出た利益のうち約 70%をこの移送サービスに充てております。それから車両購入については、平成 26 年度 87 万円。それでも 260 万円ほど足りず、ホームヘルプ事業など他の事業で得た収入を充てております。他の団体さんも同じような状況にあると思いますが、移送サービスの収支だけでは事業運営できないということもござい

<p>会長</p>	<p>ので、その辺をご理解いただきたいという風に思います。それから過去1年間の待機をした実績については、送迎総件数3,719件に対して待機した件数は30件。0.8%です。その内23件が本人の希望による待機でございます。待機時間の平均は64分。待機料金1,280円という実績でございます。以上が待機料金に関することでございます。続いてキャンセル料の実績についてですが、昨年キャンセル料をいただいたのは1件のみで、その理由といたしましては、利用日のかなり前から予約をされていた方で、利用日に訪問してみたら、実はかなり前から入院されていたにも関わらず、キャンセルの連絡を入れなかったということで、家族の方からキャンセル料を取ってくれという申し出があり、キャンセル料をいただくことにいたしました。その他にもお迎えに行ってみたら、本人がいらっしゃらなかったというケースも若干ありましたが、病状の急変などということもあり、実際にはキャンセル料はいただいておりません。以上、説明が長くなりましたが、よろしくお願ひします。</p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございます。待機の実績については、30件中23件が本人の希望。平均的な利用料金が1,280円とのことですが、代表的な例で結構ですので、その行きと帰りの主な地点と料金を教えてください。なぜ、このような質問をするかということ、待機料金を取るのがいいのか、往復料金を取って待機料金とほぼ同額だったら待機料金を設けなくてもいいのではないかという議論がしたい。</p>
<p>福祉カフェテリア</p>	<p>大雑把な形になりますが、例えば、福生病院までの利用の場合、片道約15km。距離料金が1km150円ですので、2,250円に予約迎車料400円が加算され合計で2,650円になります。往復利用の場合は5,300円になります。</p>
<p>会長 福祉カフェテリア</p>	<p>その場合には待機料は不要ですよ。帰ってくださいと言われれば待機料はいただきません。申込の時に利用者から「待機をしてください」と言われた場合に待機料をいただきます。</p>
<p>会長 福祉カフェテリア</p>	<p>待機時間は平均すると何時間くらいですか。病院が終わるまでになりますので、短ければ約20分、長ければ約2時間半という形になります。</p>
<p>会長</p>	<p>私の提案は、できるだけ往復料金に含められるのであれば含めてしまい、待機料を徴収しないような方針にできないだろうかというのが1つの案としてあるのではないかと。ただ、それを超えたり何時間も待つようであれば、やむを得ないかも知れないが、そのような状況がなければトリップを分解してやれば待機料は発生しないのではないかと思います。</p>
<p>福祉カフェテリア</p>	<p>そうですが、待機件数のうち、本人希望の件数が77%ありますので、本人が希望した場合には、やはり待機料が必要だと思います。</p>
<p>会長</p>	<p>運賃体系を往復とした場合、例えば朝8時から8時半まで病院の送迎をしてくださいと。帰りは何時から何時と予約をした場合には、往復の予約ということで待機料は発生しませんよね。ただ帰りの時間が読めないのが待機という問題が出てくる訳ですよ。</p>

福祉カフェテリア	<p>すぐに終わるのでと言われますが、30分くらいが多く1時間くらい待つ時もあります。待ち時間が伸びた分に関しては、ドライバーに対して人件費を支払う必要があります。</p>
会長	<p>その分が、NPO法人が赤字になるということですね。</p>
福祉カフェテリア 会長	<p>益々赤字になります。 国土交通省としては、どうお考えになりますか。</p>
委員	<p>国で定めている対価の基準としては、運送の対価、対価以外の対価についても実費の範囲内であることとされております。お話を聞いていると、会長がおっしゃるところもよく分かりますし、運送をしている事業者さんからすれば、そこで一旦空の車両で戻るにしても現場で待つにしても、運転手さんには、その協力費なり報酬を支払わなければならない。その部分をどう依頼主から徴収するのかというところが出てくるのだと思います。この待機料金について詳細な説明をしていただき、人件費等を積み重ねていき最低限度実費に係る部分だということであれば、あとは協議会でどう判断するのかといったところになります。</p>
会長	<p>一層のこと、往復の予約を入れていただければ30分までは待つが、それ以上超えたら待機料をいただく。往復の予約をしなければ待たないというような議論もあると思います。往復利用については、その場で言われるのか予約の時に言われるのですか。</p>
福祉カフェテリア	<p>予約の時です。</p>
委員	<p>タクシーの往復メーターと一緒にということですよ。待って欲しいと言われると、断りにくい部分もあるのではないかと思います。</p>
会長	<p>最初から往復を予定し運賃を徴収して待った時どうするかという話があって、タクシーの場合、待ち時間は自動的にメーターが上がる訳ですが、その部分の運賃です。待機込の往復運賃という設定では駄目ですか。</p>
委員	<p>明確なルール付けができれば可能です。</p>
会長	<p>病院送迎の場合は、待機が起こりそうですね。そういうパターンの時は、1時間までの待機料金を含めた料金設定にしておいて、1時間までは何も言わずに待ちますよという体系にしておき、1時間を超えた場合に待機料を徴収するとしたほうが、すっきりするような気がします。</p>
福祉カフェテリア	<p>待機料を基本料金に含める場合は、基本料金が上がり、他の待機を要しない方にも負担が掛かってしまいます。</p>
委員	<p>事業の種類は異なりますが、この前も貸し切りバスの大きな事故が起きましたが、関越道の事故が起きた時に、うちだけ厳しく見直しが行われました。そこでは逆に、安全コストに掛かる部分の費用については、利用者からしっかり徴収しようということでした。この待機時間についても事業者さんからすれば、待ち時間も勤務時間になるということで運転手さんに賃金を払わなければならない。そこに掛かっている経費の部分を利用者負担という形で徴収し、運営に充てていけるという体制が取れるような方法が望ましいの</p>

<p>会長</p>	<p>かと思ひます。</p> <p>状況は分かりました。一般的に1時間くらいの待ち時間は生じるはずですので、待機料は必要だと思ひますが、皆さんが納得できるような取り方をさせていただければという風に思ひます。徴収する場合には10分刻みで取る訳ですか。</p>
<p>福祉カフェテリア</p>	<p>最初の10分は無料で、以降10分ごとに200円になります。</p>
<p>会長 委員</p>	<p>運輸支局さん、この料金設定で徴収しても大丈夫ですか。</p> <p>待機料として、きちんと人件費であるとか連絡調整員に係る費用分の実費の範囲内であれば、国が示している基準には合致すると思ひます。最終的には協議会の皆さんで議論していただき、協議が調えばよろしいかと思ひます。</p>
<p>会長</p>	<p>皆さんいかがでしょうか。1時間くらい待機するとドライバーのコストを超えてしまうので、その負担分くらいは認めようという議論です。そうすると待機時間を限りなく認めるのかという問題も出てきます。例えば1～2時間は常識的に分かりますが、5時間、6時間認めるとなると変ですよ。</p>
<p>福祉カフェテリア</p>	<p>基本的にはご本人の希望。</p>
<p>会長</p>	<p>ご本人の希望ではなく、それ以上の時間は待機しませんよということを利用者さんに申し上げる移送サービスのルールを作らなければならないと思うのです。例えば5時間待機しますよということでは待機料を徴収し、その間に他の移送サービスをやれば二重取りもできる訳ですよ。そのようなことが起こり得る可能性があるので、あまり明確に決める必要はないが、例えば2～3時間の範囲で待機を認めるということでは皆さん納得できますでしょうか。</p>
<p>委員</p>	<p>利用者さんから待機のご希望があるとのことですが、理由がやはり病院ということで、2時間とか結構時間がかかる場合もあると思ひます。そう考えるとやはり目安は1時間くらいで、合理性というか一旦帰ってまた迎えに行くのだったらということでの待機料金ははずだと思ひます。先ほどの3～4時間待機の場合は、一旦帰って別の仕事もできるし、その間に次の利用者さんも十分お迎えに行けるということだと思ひます。我々の会社でも福祉タクシーの運行を行っておりますが、近い場所でも逆に単発で、利用者さんから、近いからまた電話を掛けるから迎えに来て欲しいといった感じです。我々としては30分くらいであれば待たして、例えば国立市であれば戻っても20分くらいで迎えに行けますので、その場合は一旦帰るという形でお受けしております。</p>
<p>会長</p>	<p>海外の場合は1日に1車両が250トリップくらいやっていますので、1か所で待っているなんてことは、まずあり得ません。待たないことを前提に組み立てていますので、待っているとそのシステムが全てストップしてしまい、ものすごいコストになり、行政負担が大きくなるので、そこはマネージメントしています。私的には、あの事業者は怪しいと思われたいような時間の範囲内に区切って料金設定をするということであればよろしいかと思ひます。異例の状態、その日だけ4時間も待機してしまったというのは例外的で、</p>

<p>福祉カフェテリア</p>	<p>待ち時間は2～3時間までの範囲ではないかという気がしますが、福祉カフェテリアさん平均何時間くらい待機されていますか。</p>
<p>会長</p>	<p>平均64分、最長で約3時間30分です。ほとんどが本人希望によるものですが、本人希望でなく遠距離ということで待たせていただいたケースの中でも一番長かったのが東大和市に行った40分です。</p>
<p>福祉カフェテリア 会長</p>	<p>待機料金を認めるにあたり、最大3時間程度ということ为前提として、ご提案されたドライバーの1時間あたり単価910円と調整員225円を積み上げて3時間程度を待機としてやっていただくということであれば実費の範囲内ということで認められると思いますが、福祉カフェテリアさんと委員の皆さんいかがでしょうか。</p>
<p>自立生活センター・昭島</p>	<p>私どもは問題ございません。</p>
<p>会長</p>	<p>ご異存がなければ、この内容で決定したいと思いますがいかがでしょうか。</p>
<p>自立生活センター・昭島</p>	<p>この内容は他の5団体すべてに適用されるのであれば反対です。待機に時間制限を設けるのは納得できません。利用者さんから何時間だろうと待機して欲しいと言われたら待機します。</p>
<p>会長</p>	<p>なぜ時間制限を設けるかと申しますと、やはり移送サービスなので運行が主になります。皆さんは料金を取ってビジネスとして実施していますので、ある程度は利用者さんの希望は聞けるけれど、やはりルールの中で運行するという原則を連ねる。利用者さんの要望を100%聞くというのは、利用者個人が自家用車やタクシーを雇えばいいことで、この移送サービスは様々な方に対してサービスを提供するため、その方々の共通項を括ると、その様なことにならざるを得ない。3時間程度というのは、何時間の設定でも構わないが、福生市の病院の場合3時間を超えるようであれば、一旦帰って他の仕事ができる訳ですから待機する必要がなく、3時間経ったら迎えに行けばいいのではないかと思います。</p>
<p>自立生活センター・昭島</p>	<p>基本的には、利用者さんから待機して欲しいとの申し出があった時には、往復利用のご提案はさせていただいております。しかし3時間待機して欲しいと言われたが、実際には1時間や2時間になったりする場合があるのです。</p>
<p>会長</p>	<p>時間制限を設けるのが駄目だとしたら、時間を無原則で10時間の待機料を徴収してもいいという理論ですか。</p>
<p>自立生活センター・昭島</p>	<p>利用者さんから10時間待機して欲しいと言われ、往復の提案をしたうえで納得すれば待機します。</p>
<p>会長</p>	<p>利用者さんが望んでも他の利用者さんが使えなくなる。送迎なので自動車が動いてなんぼかって思っています。</p>
<p>自立生活センター・昭島</p>	<p>私どもと料金形態が似ておまして、今申し上げているのは、例えば出庫して病院に行ったら検査があり、当初2時間の待機を予定していたが追加で検査が入ってしまった。その追加検査が3時間かかり、また追加の検査が入り結果として4～5時間延びた場合には応じているということです。</p>
<p>会長</p>	<p>それは大丈夫です。仮に3時間程度と言ったのは、待機時間の分布を作る</p>

<p>自立生活センター・昭島</p> <p>委員</p>	<p>と最大で3時間30分ですから、その分布の中で9割以上が収まるということが想定できたから3時間程度と申し上げました。分布の形状がもう少し大きいのではないかとの意見があれば、その時間にしたいと思います。例えば例外的に8時間待機があっても問題はありません。3時間程度というのは、概ねのルールとして、ユーザーにも分かりやすくタクシー会社の方々もそれなら認められるという共通項を提案しました。</p> <p>その3時間程度という時間数を決められてしまうと、この協議会で決まったことが多摩運協のほうでも決まりかねないのが嫌なので、時間を設定しないでいただきたい。</p>
<p>自立生活センター・昭島</p> <p>委員</p>	<p>いま会長が福祉カフェテリアさんの待機時間の平均だとか最大の時間をお聞きして出した基準であり、自立生活センター・昭島さんもある意味では似ているような感じがします。3時間程度という基準であって、年に2～3回3時間を超えてしまっても仕方がないという、ある程度の幅がある訳ですから、それを踏まえた中で行えばよろしいのではないかと思います。</p> <p>福祉有償運送の対価というのは、タクシー料金の概ね1/2程度といわれておりますが、いつの間にか1/2以下にしないでという言い方をされることがあります。3時間程度という数字を出されると、その基準以下にしないでと言われる恐れがあるので3時間程度という数字を出すのは辞めていただきたいのです。</p>
<p>自立生活センター・昭島</p> <p>委員</p>	<p>最近ではタクシー料金の1/2よりも高いイメージがありますが。逆に会長がおっしゃった病院で色々な検査が増えしまっただけというケースはフランクでいいと思うのですが、ただその前提で色々な利用者さんがいる訳ですから、例えば10時間待機して欲しいと言われた場合には、他の利用者さんも利用されますので、後ほど迎えに行きますというくらいの対応をしていただきたいといったことを話している訳で、目安として3時間程度ということだと思います。</p>
<p>自立生活センター・昭島</p> <p>委員</p>	<p>そう対応はやりますが、目安で数字を出して欲しくないということです。</p> <p>本日の協議事項は、福祉カフェテリアさんの対価ということでよろしかったですね。今回の協議会で3時間程度ということで協議が調ったことを持って、日野市さんの運営協議会に参加されている全団体さんに等しく適用されるということではない。ということでよろしいですね。運営協議会については、地域の実情に応じて議論して行きましょうということになっております。日野市の区域は日野市の運営協議会として、会長のお考えもあって、なるべくなら多様な運行に答えられるよう少し制限を設けましょうということで協議が調えば、それは日野市の基準であり、その他の地域にいきなり波及することはないですし、もし波及させるとした場合には、それぞれの運営協議会で協議しなければなりません。今回は福祉カフェテリアさんの案件をどうするかという協議でお話が出ているのかなと思っております。</p>
<p>会長</p>	<p>他の事業者さんについては、現状でいいという認識でよろしいですか。</p>

<p>福祉カフェテリア</p>	<p>本日は福祉カフェテリアさんの待機料等の協議になります。他の事業者さんで提案があった場合には、また協議をすることになります。もし基準が異なるようであれば別の基準との調整が必要になり、調整した結果、また新たな基準ができると思われま。まずは待機料金を適正な形で徴収できるといったルールを最初に作る必要があります、目安としての3時間程度といたしましたが、病院への移送で最大4時間要するのであれば4時間程度といたしますが、福祉カフェテリアさんいかがでしょうか。</p>
<p>会長</p>	<p>福祉カフェテリアの実績からすると概ね3時間ということで問題はありま。私どもは利用者さん側を向いておりますので、利用者さんから待機の要望があれば、できる限り待機するというような姿勢で行いたいと思います。</p>
<p>委員</p>	<p>たぶん安全の話と運賃の話があって、安全というのは事故を起こさない。これは運輸局としてどうしてもやらなくてはならない。運賃の話も運輸局として、適正な料金を徴収しているという状況にしなければならない。そうすると一定程度ここだけが吐出した形ではなく、タクシー料金の1/2程度の運賃の中でなんとかやっていけると。しかし待機などの運賃を足していっているということは非常によろしいことだと思いますので、前向きに皆さんが了解していただければ3時間でも4時間でも皆さんのご希望に応じた設定にしたいと思います。ただ時間の制限を設けない場合、運輸支局さんどうですか。</p>
<p>幹福社会</p>	<p>そこは実態のところもあると思いますし難しいと思います。ただ会長が言われるとおり、ある程度無制限になってしまうと1台の車両が長時間抑えられてしまい他の方の送迎の要望に答えられないという状況になるので、それぞれの事業者さんごとの実態に合わせて協議するしかないと思います。そこを一律の括りにするのは難しいと思いますので、それぞれの事業者さんの実態に合わせて運営していくしかないと思います。</p>
<p>会長</p>	<p>1つ質問ですが、その稼働というところを考えると、待機時間が長いのはというのがありますが、例えば高速道路を使用し片道2時間半として、高速道路の料金。行きと帰りは空で帰ってくる場合、仮に片道料金1万円とした時に往復で2万円になります。一方、向こうで5時間待機し戻ってくる。その場合のほうが安くなるケースにおいては、利用者さんからすると待機させたほうが経済的には助かるというケースもあると思います。そういった場合には利用者さんに選んでいただくというのはいかがでしょうか。</p> <p>そこは両者の話し合いになるとと思います。道路運送法に違反しない範囲内で離脱しなければ利用者本位で行っていただくことは非常に良いことだと思います。</p> <p>ただ、そのシステムを効果的に稼働させるには、できるだけ多くの乗客にサービスをしようとする場合、例えば東京からAさんが筑地まで送り、筑地からBさんが東京に送るといったケースを結構やります。その様なシステムができていないだけの話で、そのシステムを構築すると結構解決できます。あとタクシーでは違反になっておりますが、ライドシェアのようなことをや</p>

委員	<p>ると、ボランティアを募って筑地から東京に送ってくれる人いませんかと、携帯電話でやれば簡単にできます。私は将来、現実のものになると見越しています。これはタクシー会社がどんなに反対してもスマートホンでNPOの方々で輸送を必要とする人に必要なところに届けるというのはユーザー本位になりますので、確実に進歩と発展があると思います。そういうことを考えるとライドシェアが次の段階でくるので、個人が往復をやるという考え方の限界の所が、今お話された待機という問題になるのです。待機というのはトリップを分解して、その空間の中でマネージメントすると1台の車が1日30トリップくらい楽にできてしまう。本当によく車が動き待っていない。</p> <p>そうすると車が本当に動く、一生懸命動く。だから今原始的な段階なので、原始的で赤字になるんだったら、それはしょうがないという話になって、そのうちライドシェアみたいなものができる、そちらを使っていこうというふうになっていくかも知れない。</p> <p>いまお話のあったライドシェアなんですが、実際的には運協のほうでも、いろんな道路運送が変わってこない、そういう話になってこないと思うんです。基本的に道路運送法が変わってくると同時に、変わった時点では協議会自体みたいのも変わってくるんですか。</p>
会長	<p>この福祉有償運送の法律も、実は鉄道事業法があって、それから道路運送法になって、そして、そこに福祉とか特別なところで道路運送法に福祉有償運送をくっつけたという、つまりなんていうか、ここにコブがあるのに、そのコブの上にさらにコブをくっつけたような、なんかおまけみたいな制度になっているので、やはりアメリカみたいに障害者権利法とか障害者の人権の法律の中にADAという (Americans With disabilities Act) パラットバンキットの法律として位置付けるとかいうことをやればタクシー会社の人も全然違ってくるんです。だから、非常にNPOの方が努力されて、大分頑張っている、できるだけ支援をしたいと思いますが、制度がそういう状態で決まっていって、これは日本のガラパゴス化なんです。26日に台湾と香港と韓国が来るかと思いますが、そこでの移送サービスの状況が日本をもう超えています。それはリハビリテーションセンターみたいなところがかなりやっているのです。日本は本当に気の遠くなるくらいNPOとして頑張っているのですが、残念ながらガラパゴスです。鉄道事業も実はそうなんです。だから、そこをどうやってブレークスルーするかという部分で、今日は議論していませんが、今日の議論は皆さん方が安心して、また継続していけるよう、皆さん方が辞めてしまったら、本当にユーザーが困ってしまいます。行政がやらなくてはいけないことを代わりにやって下さっているという意識で僕はこの委員会に臨んでますので、皆さんのバックアップをどうしたらいいかっていうことを最大限考えています。しかしタクシー業界との調整</p>

<p>委員</p>	<p>と国の運輸の制度の中で最適な会はないと思いますが、ベターな会を作ろうということが、この私の委員長の役割です。そういうことで担っていますので、どうぞよろしくをお願いします。</p> <p>今日の会議の冒頭で先生から、高齢者を中心として介護の絶望的な状況、日野の状況についてどうですかという、基本的な（状況）認識なんですけれども、やっぱり今、我々の重度の生活介護事業所というのは障害程度区分が高い、かなり介護の高い人たちについて、我々NPOでもドアツードアで送迎している訳です。非常にやはり介護の難しい要介護の人たちを支援するわけですが、それについての利用料負担については、総合支援法ではかなり厳しく制限されて、支援費報酬額の中でそれは縛りつけられている。かなり経費が必要で、はっきりと持ち出しなわけです。燃料実費相当分だけ運営規定の中に明記して、利用契約の時に予め提示すればいいという形になって、やっているのですが、実際はその1時間、送迎サービスの担い手を1時間1時間ずつ、専任の運転手が変わったんじゃ実際人は来ないです。パートタイマーの人で利用者の個々の状況が分からない人が、ただ移送するのではなくてケア付きの、介護付の移送とか、見守りだとか運転テクニックについて総合的な安全確認をする為には、我々の中でも信頼できるスタッフをそこに配置しなければならない。ということは常勤の朝夕、受け入れの送迎の12時だとか終わってから、そういう業務の一番大事な時間を担当するスタッフが送迎に回るというのは非常に我々からすると辛い。毎日毎日の問題として起こっている。それが支援費報酬の単価と見合いでいくと大変なんです。そういう中でも定点ドアツードアで何台も走らせてはいますが、そこを日々の連絡調整、そういうことなんかも含めて、実費負担とかなりの労働が必要です。十分人的な体制を整えることができない問題を我々ものすごく痛感しながら日々やっています。決まった定期的な日常的な時間に行けるルートでの運送以外で時間外とか休みの日なんかは、利用者生活を広げるとなると、全然そこはカバーできていない。通所施設の問題で、そこを埋めてくれているのが、やっぱり有償のサービスですから、24時間365日全体をとおしていえば、そういう福祉サービスを利用している人っていうのは、その使い分け、組み合わせで、多分利用されていて、我々としても公共交通使うことが第1位で、次にタクシーを利用すると。その次に福祉有償という形だと思います。そのバランスの取れた社会資源の影響みたいなのが、私はやっぱりカフェテリアさんが、経営状況の収支状況の報告であるように他の事業収益を補てんしなければ事業そのものが存続できないっていうのは、ある面では非常に危機的な状況で、その中で待機時間がコストに対して、やっぱり合理的に説明できる、当事者にも納得いただけるような費用負担っていうのは、やっぱり明示したほうが、お互いの全体の共有化というか、よりベターな選択っていうのは確かにせざるを得ないという意見です。</p>
-----------	---

<p>会長</p> <p>自立生活センター・昭島</p>	<p>それではちょっと最終的にカフェテリアは、先ほどの料金を取っていただくということで、910円と225円でしたっけ。</p> <p>それは掛かるので、頂くのは最初の10分は無料で、それを超えると10分につき200円。3時間程度ということ。</p> <p>それで昭島の方の提案で、やっぱり後ろの時間が気になるということを配慮するために、ただし、遠距離や遠距離の通院とか病院で待ち時間が何時間も掛かる場合には、この限りではない。ということで、後ろを付けておくのでどうでしょうか。</p> <p>例えば常識の範囲内でとかにしていただけると。時間を付けられてしまうと、それが独り歩きしそうなので、そういう何かぼかすような表現をしていただけたほうが。</p>
<p>会長</p> <p>自立生活センター・昭島</p>	<p>あの常識の範囲にしておくということは、全部常識で、でたらめになっちゃうんでは。</p> <p>いやいや、そういう意味じゃなくてコンセンサスが取れているって、みんな議論しているから分かっているけれど、それこそ多摩の運協に3時間ってことだけが行っちゃう可能性があるんで、だから数字を入れるのを辞めて欲しいんです。</p>
<p>会長</p>	<p>そういう心配があった場合には、運輸支局の人にちょっとお願いをして、そういうことを説明していただくということであれば大丈夫。それで、今回はカフェテリアをなんとか赤字の泥沼から少しでも片足でも抜いていただくと、そのための暫定的な取り決めということで、これは1年は続くと思えますけれども、とにかく3時間程度までは取ってくださいということ。ただし、病院などの送迎で長時間かかる場合と遠距離の場合にはこの限りではないというところで、やっておけば対応できるはずですので、時間はたまたま分布がそういう形なので、目安を持たないとタクシー会社の方も、なんだよこれはっていう方も沢山いらっしゃるんで、今日の方々はそうではないですが、一般的にそういうことがありますので、タクシー会社の方々にも納得していただいて、かつ皆さんにもっていう両方で、そういう形を通したいと思えますがいかがでしょうか。よろしかったら拍手をお願いしたいんですが。</p> <p>(全員で拍手)</p>
<p>会長</p>	<p>では、すいません、皆様のご理解を得たということで、そういう形にさせていただきたいと思えます。どうもありがとうございました。</p>
<p>会長 事務局</p>	<p><u>5. その他</u></p> <p>続きまして、その他、事務局よりお願いしたいと思えます。</p> <p>それでは、本日はご協議ありがとうございました。ちょっと前後しますが、前回の議事録のほうを既にお送りさせていただいているんですけども、訂正等はなしということでよろしいでしょうか。</p>

事務局	<p>(よしという声)</p> <p>訂正なしということで確認させていただきます。次回の協議会でございます。次回の協議会につきましては、平成27年度の実施状況等のご報告と既存の登録団体さんの更新の時期を来年度は迎えるという関係がございますので、その辺を考慮させていただいて、次回の会議設定をさせていただきたいと思っております。時期につきましては後日、調整をさせていただければと思いますので、よろしく申し上げます。あと委員の皆様の任期が平成28年の6月の末で任期満了になります。次期の協議会委員の構成にあたりましては、それぞれの選出母体をはじめ、ご推薦等お願いするような形になると思っておりますけれども、その際にご協力のほど、よろしく申し上げます。で、最後にとっても事務的な連絡ですけれども、源泉徴収票作成事務で利用させていただきます個人番号のマイナンバーの提供手続について、まだお済みでない方につきましては、お帰りの際にちょっとこちらのほうにお残りいただければと思いますので、よろしく申し上げます。</p> <p>では、以上で本日の協議会を終了いたします。どうもありがとうございました。</p>
-----	---