

平成29年度第1回日野市福祉有償運送運営協議会 会議録

<p>日 時 場 所 出席委員 (敬称略) 欠席委員 (敬称略) 会議に出席した 事務局職員 会議に出席した 有償運送団体 傍 聴 者</p>	<p>平成29年11月16日(木)午前9時30分から11時05分 日野市役所 5階 504会議室 藤田博文、伊羅胡悦子、伊藤勲、伊藤祥子、中澤洋、一ノ瀬一雄、菱沼勝、五十嵐平和、戸崎肇、小川良樹、林幹高、赤久保洋司 なし 竹村朗(福祉政策課長)、原島敏行(福祉政策課副主幹)、町田清敏(福祉政策課主任) 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 なし</p>
<p>会議次第</p>	<p>1 開会 2 報告 平成28年度福祉有償運送登録団体の実施状況について 3 その他</p>
<p>配布資料</p>	<p>【事前配布】 <ul style="list-style-type: none"> ・【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26年度～平成28年度) ・【資料④】 福祉有償運送登録団体基本項目一覧表 ・【資料⑤】 更新登録団体一覧 【当日配布資料】 <ul style="list-style-type: none"> ・平成29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>

事務局	<p><u>1. 開 会</u></p> <p>本日は、お忙しいなかご参集いただき、誠にありがとうございます。これより平成29年度第1回日野市福祉有償運送運営協議会を開会いたします。委員の過半数の出席がありましたので本会は有効に成立しております。</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。なお、特定非営利活動法人自立生活センター・昭島は、更新登録の際に併せて運送の区域を昭島市だけに変更されましたので、今回から協議会にはご参加されませんのでご了承ください。それでは、本日の配布資料につきましてご確認をさせていただきます。</p>
事務局	<p>先日お送りさせていただきました資料の確認をさせていただきます。</p> <p>「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26年度～平成28年度）」、「資料④福祉有償運送登録団体基本項目一覧表」、「資料⑤更新登録団体一覧」となっております。また、本日机上に配布している資料は、「平成29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」です。お手元に不足している資料はございませんでしょうか。</p>
事務局	<p>それでは議事に入らせていただきます。ここからは会長のほうでお願いいたします。</p>
会長	<p><u>2. 報告</u></p> <p>それでは、次第に従い、「平成28年度福祉有償運送登録団体の実施状況について」事務局よりご説明をお願いいたします。</p>
事務局	<p>「資料③福祉有償運送登録団体実施状況（平成26年度～平成28年度）」、「資料④福祉有償運送登録団体基本項目一覧表」及び「資料⑤更新登録団体一覧」をご覧ください。</p> <p>「資料③」の実施状況についてですが、1枚目が登録団体の集計になっております。平成27年度までは5団体で、自立生活センター・昭島が今回から協議会に参加されないため、平成28年度分は4団体分の集計となっております。2枚目以降が、各団体の実施状況でございます。</p> <p>「資料④」につきましては、右側が、前回ご協議いただきました「更新登録申請時」の状況が示してございます。左側が、現在の状況となっております。真ん中の欄に「有」と記載され、太字で示されている部分が変更点となっております。</p> <p>「資料⑤」につきましては、更新登録の状況となっております。</p> <p>それでは、「資料③」をご覧ください。本日は、登録団体の方にご出席いただいておりますので、詳細については、各団体より後ほどご報告していただきたいと思っております。</p> <p>全体の傾向としますと平成28年度については、距離、輸送回数、運送収入については、前年度に比べ減少していることが読み取れます。これは、登録団体数が5団体から4団体に変更になった影響もあるかと思っておりますが、4団体を個別にみても、距離、輸送回数、運送収入については、ほとんどが減少していません。</p>

<p>会長 福祉カフェ テリア</p>	<p>各団体の詳細については、先ほど申し上げましたとおり、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の順番で「平成 28 年度の実施状況」、「更新時からの変更点」、「更新登録の状況」について、報告していただきたいと思ひます。</p> <p>それでは、NPO 法人福祉カフェテリアから説明をお願いいたします。</p> <p>「資料③-1」をご覧ください。平成 28 年度は「車いす車」が 4 台から 6 台に「セダン等」が 7 台から 8 台になりました。「セダン等」の 1 台増加は、平成 28 年度末に日本財団から軽自動車を助成してもらったものです。次に「運送する旅客の範囲及び数」は、今年の 10 月 10 日時点の集計では「イ」が 9 名から 5 名、「ロ」が 59 人から 50 人、「ハ」が 5 名から 6 名となり平成 28 年度の数よりも更に減少しています。最後に「輸送の実績」では、平成 28 年度は「走行キロ」「輸送回数」「運送収入」いずれも減少となっていますが、平成 29 年度ではこれまでのところやや回復傾向にあります。</p> <p>次に「資料 4」をご覧ください。「3. 使用車両」は先程説明したとおり「車いす車」が 6 台に「セダン等」が 8 台に変更となっています。「4. 運転者」は 17 名から 16 名に変更になりましたが、この事業にほぼ専任で関わっている者は 2 名だけで残りの者は兼任です。「5. 運送の安全及び旅客の利便の確保」は「(資格の種類) 安全運転管理者証」を追記しました。「6. 運送対象」は先程説明したとおり「イ. 身体障害者」が 5 名「ロ. 要介護認定者」が 50 名「ハ. 要支援認定者」が 6 名となりました。</p> <p>以上が資料の説明ですが、現状についても報告させていただきたい。現在、課題を 2 つ抱えている。1 つは収支の問題でもう 1 つは運転者不足の問題です。</p> <p>収支に関していうと、売上が年間 260 万円で支出は 690 万円であり、不足の 430 万円は寄付と助成金で補填しているが 110 万円不足するため、主に介護保険事業で賄っている。しかし、国の財政の問題もあり介護保険事業の収入が減ってきており補填していくことが困難になりつつある。</p> <p>また、運転者は新規登録される方が全くいないなかで登録している方が高齢化などで辞めていかれる。収支は何とか工夫してやっていきたいと思っているが、運転者の募集は、ハローワークや仕事サポートや市広報で募集しても全く集まらない。そこで、運転者の募集に関しては日野市に色々ご協力をいただいて、日野市の中で福祉有償運送をもっとできるような形にもっていただければ有り難い。</p>
<p>会長 福祉カフェ テリア</p>	<p>今の説明に対し何かご質問はありますか。福祉有償運送の需要が少し下がって回復している。これに対して供給体制が追い付いていますか。</p> <p>色々工夫をして何とか要望に応えようとしているが、どうしても要望に応えられない場合には断らざるを得ない。</p> <p>収支の問題については、後で東京運輸支局の職員にコメントをいただければと思ひます。ご質問がないようであれば、社会福祉法人日野市社会福祉協議会から説明をお願いいたします。</p>
<p>会長 福祉カフェ テリア</p>	<p>「資料③-2」をご覧ください。車の台数は平成 27 年度と平成 28 年度で</p>
<p>会長 福祉カフェ テリア 社会福祉協</p>	<p>「資料③-2」をご覧ください。車の台数は平成 27 年度と平成 28 年度で</p>

<p>議会</p>	<p>変わっていない。「運送する旅客の範囲及び数」は平成27年度までは「イ」と「ロ」を重複してカウントしていたが平成28年度から重複しないでカウントしている。「輸送の実績」ですが、「走行キロ」「輸送回数」とともに減少している。しかし、今年度に入ってから盛り返してきており平成27年度並みで推移しています。</p> <p>次に「資料4」ですが、大きな変更はありません。運転手が若干増えたのと利用者の人数が多少変わっているぐらいです。運転手の登録は24名だが、週1回だけとか午前中だけ協力してもらっている方もいるため、たまに、運転手が足りなくて稼働台数が減ることもある。市広報とか社会福祉協議会だよりで運転手の募集を行い年間で数名の応募がある。これは、社会福祉協議会の内部基準に従い75歳で運転手を卒業してもらっているためです。車も耐用年数の関係で入れ替えをしないといけないので日本財団や東京都共同募金会の配分金をいただいて車の買い替えをおこなっています。</p> <p>また、平成29年3月23日で登録が終了することに伴い東京運輸支局に更新登録を行った。</p>
<p>会長 社会福祉協議会</p>	<p>何かご要望があれば教えてください。</p> <p>運転手が足りないと感じている。いつもお願いしている方は週に3回～4回で午前から午後までやってもらっているので、運転手を増やして負担を減らしたい。また、新規の利用者はケアマネージャーや地域包括支援センターの紹介やロコミなどで来られます。問合せや新規の依頼は月に10件近くあります。</p>
<p>会長 社会福祉協議会</p>	<p>何かご質問等がありますか。今年度になって増えてきているのは運転手が増えたからということでしょうか。</p> <p>それもありますが、利用者が増えている部分もある。運転手と利用者が増加したことで稼働数が増え走行距離と輸送回数の増加につながった。</p>
<p>会長 福祉カフェテリア</p>	<p>NPO法人福祉カフェテリアも同じですか。</p> <p>だいぶ減っている。利用される方には新規の方もいますがトータルでは増えていない。なるべく断らないように心がけている。</p>
<p>会長</p>	<p>よろしいでしょうか。続きまして、NPO法人サポート日野から説明をお願いします。</p>
<p>サポート日野</p>	<p>「資料③-3」をご覧ください。「走行キロ」では日野市の運送区域では約450キロ減り「輸送回数」はあまり変わっていない。これは長距離の輸送が減って短距離の輸送が増えたためです。他市の運送区域では平成27年度よりは若干増えています。「運送する旅客の範囲及び数」では日野市の運送区域では「イ」が25名から21名に減少しています。理由としては、利用者が3名亡くなったのと他市に引っ越しされたためです。</p> <p>次に「資料4」ですが、「4. 運転者」の「運転者」が9名から7名になりましたが、これは協力的だった方が1名退職されたのと1名の方が産前産後休暇に入っているためです。退職された1名分について今年度は殆ど職員で対応しています。運転手の募集をしても応募がない状況です。</p>

会長	ただいまの説明に対し何かご質問等がありますか。長距離が減っているのは他市への移送が減っていることが関係しているのか。
サポート日野	今までは長距離と中距離の移送依頼が多かった。
会長	長距離が減ったことが収支に大きな影響を与えていますか。
サポート日野	時間と距離の合算で利用料金を徴収しているので、長距離の移送が減って短距離の移送が増えると収入は減ってしまいます。
会長	他に何かご意見はありませんか。最後になりますが、社会福祉法人幹福社会から説明をお願いします。
幹福社会	「資料③-4」をご覧ください。日野市の利用者は1名です。運送の区域が日野市のところで「輸送回数」が概ね1/2となっているのは通院の利用が減ったからです。これに伴い「走行キロ」「運送収入」も概ね1/2となっています。 次に「資料4」をご覧ください。「3. 使用車両」では小型車のファンカーゴ1台を放出し軽自動車のエヌ・ボックスを1台購入しました。「4. 運転者」のところでは「第二種免許保持者」が2名減となり「第一種免許保持者」が2名増となっています。「6. 運送対象」では登録会員数に変更はありませんが「平成28年10月24日現在」から「平成29年10月12日現在」に変更になっています。 もう一度「資料③-4」に戻っていただいて、運送の区域が他市（立川市）のところをご覧ください。「輸送回数」は増えても「運送収入」は減っています。これは、他市の移送が減って距離料金の請求が減ったことによる減収です。
会長	何かご意見等がありますか。他市の利用が減っているのは何か理由があるのか。
幹福社会	原因は特にない。
会長	NPO法人サポート日野と社会福祉法人幹福社会から何か要望はありますか。
サポート日野	特に要望はありません。
幹福社会	同じです。
会長	4団体からご説明をいただきましたが、ご質問などはありませんか。
委員	福祉有償運送が始まったときは需要も供給体制も拡充していただろうと思っていたが、社会的ニーズも登録者数も増えていかないし、供給体制は危機的傾向を強めている。これは由々しき事態である。 国土交通省が平成22年に実施した「自家用有償旅客運送に関するアンケート調査」によれば、有償旅客運送の1団体当たりの年間収入は約346万円で費用は約529万円、年間の平均収支率は65.4%となっている。赤字は他の事業収入で補填し運転者に対して車両の持込みをお願いしている状況となっている。福祉カフェテリアさんが先程言われたことは日野市の一事業者の問題ではなく全国的にこの制度に表れている問題であり、平成22年時点で既に指

<p>会長</p>	<p>摘されていることです。この調査では、このままだと安定的な事業組織運営が困難になってくるため、利用者の安全安心が担保できなくなることや、運転者の適格性や事業の継続性が危ぶまれることを述べた上で、今後事業の安定継続のためには公的な資金の支援などの検討も必要である、と指摘している。</p> <p>国土交通省の調査結果で指摘されている構造的な問題に対して平成22年以降どういう手当がなされてきたのか。また、「自家用有償旅客運送に関するアンケート調査」が直近で実施されているかどうか伺いたい。</p> <p>最近、新聞で認知症の高齢者の運転事故が頻繁に報じられている。有料の移送サービスを利用することが経済的に厳しいため、タクシーや福祉有償運送を使わず無理してでも自分で運転している。外出するためにはリスクを冒してでもマイカーを使う状況になっている。</p> <p>あと、日野市の管轄エリアで運転免許の返上者がどのくらい増えているのか。運転免許の返上者は外出移動困難者のため移動サービスを利用するはずである。このことが登録者数の増加に繋がっていないのかどうか知りたいので、データがあれば教えていただきたい。</p> <p>アンケートに関しては全国の市町村でかなりやっておりますが小川委員のほうで何かご存知ですか。</p>
<p>委員 会長</p>	<p>このようなアンケートを実施していることは把握しておりません。</p> <p>もしやっていたら後で教えてください。非常に大事なことですし、将来はこちらでもやっていかななくてはいけないことでもある。認知症に関しては今年道路交通法が改正され免許の更新が難しくなってきた。これに対して日野市でどう取り組んでいくかは大事なことです。これは後の検討課題としたい。経営に関しては後で林委員からもう少し説明していただきたい。</p>
<p>委員</p>	<p>以前は新しく登録された運転手の方の審議をやっていたと思いますが今回は増減の報告だけであった。職員が運転しているとのことだが、登録運転手として申請をされていますか。登録の基準があると思いますのでちゃんとされているかを確認したい。</p> <p>次に、お断りをしているとの話があったが、移動が必要な方のための団体だと思っているので、自分のところで無理でも他の団体で移送できることもあるので登録団体間で横の連絡は取っていますか。</p>
<p>会長</p>	<p>運転手の資格に関して職員の方の状況はどうなっているのか。4団体の間での相互連携はどのように行われているか。以上の2点について、お答えできるところからお願いいたします。</p>
<p>福祉カフェ テリア</p>	<p>運転手全員が国の定めた講習を受講し受講証明書を持っており、運転手の資格はそれだけで対応しています。要望に応えられない時は社会福祉協議会を紹介し、また社会福祉協議会から紹介されてこちらに問い合わせがくることもありますが、社会福祉協議会と連携を直接取り合っている訳ではない。</p>
<p>社会福祉協 議会</p>	<p>職員は運転をしないが、東京ハンディキャブ連絡会の講習を受けてバックアップ要員となっている。横の連絡では、福祉カフェテリアさんを紹介したりさ</p>

サポート日野	<p>れたりしています。また、福祉カフェテリアさんのヘルパーで社会福祉協議会のキャブを使用することも若干あります。直接のやりとりはしていない。</p> <p>今年度は職員が対応しているが、全員が福祉有償運送運転者講習を受講している。なお、内規で運転免許を取って3年以上たないと運転させないことになっている。直接のやりとりはしていないが、福祉カフェテリアさんと社会福祉協議会さんを紹介している。</p>
幹福社会	<p>運転者は職員対応の時もあるが福祉有償運送運転者講習は受講済みである。日野市の人で予約を承れない時には、他の団体と同じく直接のやりとりはないがインターネットなどで紹介させてもらっている。</p>
会長	<p>運転者不足なので安全性の担保を保ちながらやっていくことになりますのでその辺は宜しくお願ひしたい。また、せっかくこのような場に来ているのだから連携関係を深める組織づくりを行政主体でやってもらいたい。次に、運転手の関係で五十嵐委員の方で何かありますか。</p>
委員	<p>前日も話しをしたが、タクシー業界でも運転手不足の状態でありタクシーを辞めて福祉関係に行こうとする者は少ないと思われる。福祉関係でやってみようと思っても今の賃金と比べてしまう。</p>
会長	<p>何かご意見はありますか。</p>
委員	<p>人員不足の話があったが、介護保険も併せてやっているところは収入がどうなっていますか。</p>
会長	<p>それでは先程の順番に従ってご回答ください。</p>
福祉カフェテリア	<p>介護保険に関しては乗降介助はやっていないがヘルパーの同行はやっている。これは、車の運転は運転手が専念しヘルパーが利用者のお世話をするもので、料金は両方かかるが、ヘルパー費用は介護保険で1割負担となっているので高額にはならない。なお、外出支援サービスの中で半分ぐらいがこのサービスを使っている。</p>
社会福祉協議会	<p>介護保険の事業はやっていない。</p>
サポート日野	<p>介護保険の方はいるがその方から依頼がないのでやっていない。</p>
幹福社会	<p>介護保険の適応はない。あと運転手の賃金が極めて少ないため運転手が集まらない状況ではありますがどうにか運行は行っています。</p>
会長	<p>今の回答でよろしいですか。</p>
委員	<p>いいです。</p>
会長	<p>林委員から登録団体に何かお聞きしたいことはありますか。</p>
委員	<p>この制度がスタートして以来、全国の殆どの団体が収支の赤字をどうカバーするかという課題を抱えている。福祉カフェテリアでも、NPO法人として地域貢献をやる時に福祉有償運送は非常に大きなウェイトを占めているので色々な手段を使って赤字をカバーしている。先程から収支の赤字と運転手不足について話し合っているが、この事業が地域に浸透しているのか、周知徹底されて</p>

<p>会長</p>	<p>いるのかという課題もある。</p> <p>収支については法的な面もあり1事業所だけでは対応することができない。そこで、運輸支局の委員の方にお伺いしたいが、全国的に同じ問題を抱えているので、他の協議会でどんな議論をしているのか。根本的に解決するには制度そのものに遡って検討していかないといけない。</p> <p>地域の中で色々工夫すれば運転手不足は必ずカバーできる。運転手をやってもいいという人は地域の中にもいるかもしれないが、1事業所だけでは掘り起こせない。行政と事業所、地域全体で何か工夫する必要がある。</p> <p>利用者のニーズを引き出す方策と運転手不足をうまく補う方法については、行政を含めた地域の課題だと思われる。何かアクションをお願いしたい。</p> <p>ご質問の点について運輸支局の小川委員からお答えください。また、事務局の方で他市の類似の協議会の情報を持っていただければ報告してください。</p>
<p>委員</p>	<p>都内の運営協議会に参加しているが、そこでは、収支の問題、運転手不足、高齢運転者の指導や安全面の配慮などが議題としてでている。</p> <p>収支の面に関しては、国土交通省としては援助できるものはない。運送の対価でタクシー料金の1/2が目安だが1/2ではやり切れないため他の事業で収支を賄っている現状があるがそれだけでは維持できない。現状では、タクシーでは対応できない重度の障害を持っている方が多数いる中で、タクシーと手を組んでやっていきたいと思いますという運営協議会もかなり多い。対価の見直しをしないで、収支が賄えなくなり廃止してしまうと地域の足が減ってしまうことになるので、運営協議会の中で運送の対価の見直し等も含めて協議していくことが重要である。</p> <p>高齢者の事故が昨年度から結構ありまして、内閣総理大臣の指示を受けて、国土交通省、厚生労働省、警察庁などで高齢者の移動手段の確保に関する検討会を実施している。その中で、高齢者が自家用車に依存しないでも生活の質を維持できるような移動手段の確保を検討しています。</p> <p>そこで、ぜひともお願いしたいのは、福祉の分野と地域交通の分野を一体として自治体地域交通を検討していく中で、連携強化をしていただきたい。</p> <p>あと、介護保険法が改正され、介護保険制度の地域支援事業に「訪問型サービスD」が新たにでてきた。「訪問型サービスD」は移送サービスの前後の補助ということで導入されているものと認識しているが、秦野市では、いち早く「訪問型サービスD」を福祉有償運送登録団体も対象として実施しており、間接経費に係る部分（一例として、サービスの利用調整に係る人件費や通信費、事務消耗品費など）を「訪問型サービスD」で支援している。</p> <p>地域支援には自治体の考えもあり、全て秦野市と同じようにやっていくことは中々難しい面もあるかと思いますが、これを参考にして福祉有償運送の継続性についてご検討いただければと思います。</p>
<p>会長</p>	<p>せっかくですから、この事例についても事務局で調べていただいて次回に提示できるようにしていただければ有り難いと思います。対価の設定について具</p>

委員	<p>体的にもう進めている自治体はありますか。</p> <p>運営協議会には2年弱ほど参加してきたが実際に対価の値上げをするところは無いわけではないがそれほどあるわけではない。仮に1/2を超えていたとしてもそれが運送に係る費用の積み上げであることを示していただければ議論する価値はある。</p>
会長	<p>そのような取組をされている事例があれば、ご紹介していただきたいと思います。</p>
委員	<p>確認ですが、ちゃんとした費用を積み上げて必要であるということであればタクシー料金の1/2にとらわれず、運営協議会で協議が調っていればいいということでも宜しいですか。</p>
委員	<p>平成27年12月に規制改革会議からタクシー料金の1/2は目安であると指摘されていますので、費用の積み上げであることを示して運営協議会で議論していただくことが重要である。</p>
会長	<p>事務局いかがでしょうか。</p>
事務局	<p>他市の事例までは把握しておりません。会長からご指摘いただいた秦野市の例ですが次回報告させていただきます。</p>
会長	<p>利用者や市民の方からも意見を聞かせていただきたいと思います。その前に何かありますか。</p>
委員	<p>免許返納や実態調査などを協議する場合は福祉有償運送運営協議会なのか、それとも副会長が参加されている地域公共交通会議なのか。どちらで協議するのか検討して欲しい。</p>
会長	<p>確かにどこで線を引いていくのか。</p>
委員	<p>小川委員に伺いたいのだが免許返戻はどちらで話し合われていますか。前例があれば教えてほしい。</p>
委員	<p>地域公共交通会議であればデータを持っている警察の方が出席されているのでそこで議論されることが多いのかなとは思う。市としてデータをお持ちであればそれを活用し検討の材料としていただければと思います。</p>
委員	<p>副会長に伺いたいのだが、日野市の地域公共交通会議で現在そのような話がありますか。</p>
副会長	<p>そこまではないですね。</p>
委員	<p>警察から返納を進めるために何とかしてくれという話がタクシー事業者にきている。埼玉のタクシー事業者ではタクシー料金の1割を免許返納者に返すことをやっているが、収支のバランスの関係上これを撤回する事業者がでてくる。現在、タクシー事業者では福祉関係の障害者割引などをやっている。このような事情から協議の場を明確にしていきたい。</p>
会長	<p>今度はいつ地域公共交通会議が開催されますか。</p>
副会長	<p>3月まで無かったかと思いますが、事務局に確認してみないとわからない。</p>
会長	<p>重要な問題でもあるし早めに話し合う必要がある。場合によっては合同会議にしてどちらでやるか考えてもいいかもしれない。</p>

委員	免許の返納の関係ですが、日野市でもセーフティネットコールセンターで平成24年度～平成27年まで返納事業を行った。これは、免許を自主返納された方にシルバーパス購入代1000円を助成する取組みですが、4年間で年間だいたい10件に満たなかったため平成27年度をもって終了とした。そこで他の手段でできないか現在検討している。
会長	状況の変化もあり、免許返納者は近年かなり増えてきております。具体的にここ1、2年でどれだけ増えているか。
委員	新聞で結構見るのだが何処でやっているのか分からないので一ノ瀬委員が言われたところのデータを調べていただけますか。
会長	これは宿題とさせていただきます。どこの会議体でやるか早急に検討したいと思しますのでご協力お願いしたいと思います。次に、利用者の方からご意見をいただきたいと思います。
委員	社会福祉協議会の利用者です。電話で予約すると予約料を支払うが、予約料がキャンセル料と同額の400円となっているのはどうなのかなと思う。半額ぐらいとか100円ぐらいなら支払ってもいいとは思っているが、残りの金額は公的な部分で支給していただけないのだろうかと感じたことはある。
会長	今の発言に対して何かコメントはございますか。
社会福祉協議会	予約は1か月前から受付していますが、予約日時に車を抑えているため予約料は頂いております。キャンセルに関しては、予約をすると車を抑えるため他の人が申込みできなくなるので、前日までにキャンセルの連絡をいただければキャンセル料は発生しませんが、当日キャンセルされるとキャンセル料を頂きます。住民税非課税の方に対し予約料を少し安くすることについては現時点で検討しておりません。
会長	具体的な要望は色々あると思しますので色々な意見をいっていただければと思います。では、市民委員の方で何かご意見いただけますか。
委員	運転がちゃんとできないのに免許の更新ができたり、1度免許を取ると2、3年そのまま運転できたりするので、高齢者の方は毎年免許更新するようにすれば認知症関係の事故が少しは減るのではないかと思っている。
会長	毎年免許の更新は厳しくなっています。菱沼委員さん何かご意見はありますか。
委員	東京民間救急コールセンターから連絡をもらって移送を行っているがこれだけでは食べていけない。そこで、民間救急を行っているところはタクシー業や運送業や葬儀屋もやっています。西東京民間救急サービスは今から5、6年前は儲かっていたが、現在は運転手の給料が支払えないため私一人でやっている状況です。 ここで申し上げたいのは、ストレッチャーでは採算が取れないだけでなく運転手の給料も支払えない。そのため、車いす専用の軽自動車で行っていかざるを得ない。会社は相当な赤字を抱えており縮小して民間救急をやっていくしかないのが現状です。

会長	<p>厳しい状況はよくわかりました。これで全員からお話しをいただきました。副会長のほうで何かありますか。</p>
副会長	<p>これまでの話を聞いて運転手が少ないことが課題だと感じた。利用する立場でいうと事業者から100%移送サービスが受けられない場合に他の方法も考えないといけない。地域公益交通会議に出席しているが別の公共交通で移動不便の改善ができないか現在議論しています。最近ですが、トヨタ自動車からロンドンタクシーをモチーフにした新たな車両が開発されてきています。懸念するのは、運転手の数が少なくなって車両が余っていることで、交通事業者がそれをどう克服していくか。利用する立場からすると利用できる手段が増えていく。福祉有償運送の利用は伸びていないが他の方法も考えられると一番いいのかなと思う。新しい車両について何か情報があれば教えていただきたい。</p>
会長	<p>只今ご指摘があったとおり福祉有償運送は制度的にかなり厳しい状況でブレークスルーがないとかなり難しい。</p> <p>そこで、本日の議論で出てきた論点としては以下の通り。①収支構造をどう変えるか。これは対価の設定の問題。②根本的な運転者不足をどうするか。対価の設定を通じて運転者の供給を増やしていく問題。③運転免許の返納はどこの協議体で議論すべきことなのか。④福祉分野と地域交通分野の相互連携できちっと需要を取り込んでいく。</p> <p>以上の論点について若しくは新たな論点でも構いませんので、事業者から今一度ご意見をいただけませんか。</p>
委員	<p>高齢化が進んで認知症の方が増えてきていますので、連携は移動だけでなく全体的にやっていかないと間に合わないのかなと思います。</p>
会長 委員	<p>では、伊藤委員お願いいたします。</p> <p>福祉カフェテリア以外では介護保険の利用が無いということでしたが事業者ごとに把握の仕方が違うのでこういう結果になったのではないかと。</p> <p>障害者総合支援法の3年後の見直し項目の一つに、高齢障害者の介護保険サービスの円滑な利用をどう図っていくかが課題となっている。65歳以上の障害者が増えてきており今までは介護保険優先でやってきたが、介護保険に障害者が必要とするサービスがまだ整備されていないため、このギャップをどう埋めていくか。</p> <p>高齢障害者が介護系サービスを利用する場合に障害福祉制度と介護保険制度の利用者負担の上限が異なる1割負担問題があるが、今回の見直しでは、障害福祉サービス事業所が介護保険事業所になりやすくなる等の見直しをおこなうことで介護保険サービスの円滑な利用を促進していくことについて協議を行っている。</p> <p>また、一定の高齢障害者に対しては利用者負担を軽減して1割負担をはずす方向になってきており、介護保険と障害福祉の2つのサービスをある程度融合した新しいサービス体系を構築していく話が現在進んでいる。</p> <p>65歳を超える障害者が増えてきていて既に70歳を超えている人もいる</p>

	<p>が、その人たちの移送は福祉事業所の送迎支援サービスでやっており、かなりの人たちが毎日ドア・ツー・ドアで利用している。これは福祉有償運送サービスの分野ではないが、現実問題として70歳を超えた人は単独で通所できない。朝1時間と夕方1時間の送迎をケアスタッフが兼任でやっていることが問題となっていており、生活介護事業所ではドア・ツー・ドアの送迎支援がかなり重圧となっていてきている。障害支援サービス事業所は重度の障がい者を移送しているので福祉有償運送事業者と同等の能力が求められる。そこで、運転手の安全管理、運行、運転者のスキルアップなどの研修会や講習会は法人独自でやらないといけない。</p> <p>高齢障害者の増大に伴って介護保険との整合性だけでなく1日の支援という切実な問題が日野市内の大きな障害者支援事業所で潜在的な課題として高まってきている。通所日以外の外出の支援についても切実さが増してくる。</p>
会長	<p>ご指摘の点は重要なことだと思いますが、どこの場で論議していくのかという問題もある。どこでやるかを早めに決めて、もし当協議でやるのなら、来年の6月で委員の任期が切れますので新たな会議体の中で具体的な資料を用意して伊藤委員からプレゼンテーションしてもらおう。</p>
福祉カフェテリア	<p>若しくは今年度内にもう1回福祉有償運送運営協議会を開催して、協議会から事業をやっている方に介護保険をやったほうが良いと提案できる体制にしないと難しい。色んな話しがあったので、登録団体から何かご意見をいただければと思います。</p> <p>先程から福祉有償運送を必要とする人が沢山いるはずであるということで話をしてきたが、一方で実際に利用者は増えていない。どうしてそうなるのか。市民の方が福祉有償運送を知らないため要望もでてこないのでは。要望があっても応じられないという問題もあるがそれほど沢山断っている訳ではない。我々もPRしているが会員の方とか限られた人たちだけなので市民一般に周知するには行政の支援が必要ではないかと思うので検討して欲しい。</p>
会長	<p>周知徹底については先程から出てきている。それと同時に需要の掘り起こしをしても供給体制をどうするかという案件もある。その点に関して、市としてはどうお考えになりますか。</p>
事務局	<p>ご指摘いただいた点ですが、福祉有償運送の存在を知らない方がどのくらいいるかということもありますが、基本的には、日野市の中で共助の仕組みを作っていくことだと思っていますので、共助の仕組みであれば社会福祉協議会の「社協だより」で大きく取り上げてもらうとか市広報等でもそういうことができないか検討していきたい。</p>
委員	<p>前回の協議会でもこの話しは出たかと思いますが、広報等で周知することはご協力できると思います、1事業所だけを紹介するのは難しいので、制度紹介や車いすタクシーなどと併せて紹介できたらいいのかなと思う。</p>
会長	<p>これで論点は出揃ったと思います。①運転手不足をどうするか。待遇改善によって供給体制を拡充できるかどうか。②新たにご指摘いただいた介護保険制</p>

	<p>度の活用③対価の設定に関する話し合い④福祉分野と地域交通分野の相互連携の問題です。できれば現委員の任期の間にもう1回この協議会で以上の論点について議論できたらと思います。最後に、これだけは言っておきたいという方はいらっしゃいますか。</p>
幹福社会	<p>小川委員にお伺いしますが、先程の運送の対価のところタクシー料金の1/2の話があったと思いますが、費用を明確に設定し合理性が伴っていれば概ねタクシー料金の1/2までは認めるということで宜しいでしょうか。</p>
委員	<p>運送の対価をタクシー料金の1/2に上限設定するとそれ以上議論ができなくなる。他の事業もやっているのであればそれで賄えるかもしれないが、輸送サービスしかやっていないところもあるので、概ね1/2としそれを超えても費用の積み上げを示せば議論ができるのではないかという提案でございます。</p>
幹福社会	<p>収入と費用を単純に計算した時にプラスになるという考え方はどうなのでしょう。</p>
委員	<p>それは無いです。利潤を求めると事業になってしまう。福祉運送有償はボランティア輸送からの派生であり利潤を求めものではない。</p>
会長	<p>この場に出せないものもあるかと思いますが、ありましたら事務局に遠慮なくお伝えください。若干早いですが、論点も尽きましたので事務局にお返ししたいと思います。</p>
	<p><u>3. その他</u></p>
事務局	<p>協議ありがとうございました。</p> <p>最後に、前回の議事録について、訂正などはございませんでしょうか。よろしいでしょうか。何かありましたら後でも結構ですので事務局までご連絡ください。</p> <p>では、今回は、来年度を予定しています。時期については、また、後日連絡調整をさせていただければと思います。よろしくお願いいたします。</p> <p>また、委員の皆様の任期が、平成30年の6月末で任期満了となります。次期協議会委員の構成にあたりましては、それぞれ選出母体をはじめ、ご推薦等、お願いするような形になるかと思いますが、その際には、ご協力のほどよろしくお願いいたします。</p>
会長	<p>以上で、本日の協議会を終了いたします。</p>