

議 事 要 旨 記 録 票

日 時	令和4年(2022年)8月4日(木曜日)
場 所	日野市役所本庁舎5階505会議室
会議件名	令和4年度第1回日野市福祉有償運送運営協議会(オンライン併用)
主な議題	令和3年度福祉有償運送登録団体の実施状況、更新登録、意見交換
参加者	〔委員〕戸崎肇(会長)、伊藤勲、中澤洋、菱沼勝、門井迪代、林幹高、山下義之(日野市健康福祉部長)、〔運送団体〕特定非営利活動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、特定非営利活動法人自立生活センター日野、社会福祉法人幹福社会〔事務局〕佐藤伸彦(福祉政策課長)、香川英里奈(福祉政策課係長)、橋本洋子(福祉政策課主任)、〔オブザーバー〕村林典彦(都市計画課係長)、大貫里紗(都市計画課主事)
配布資料	【資料①】日野市福祉有償運送運営協議会設置要綱、【資料②】福祉有償運送運営協議会委員名簿、【資料③】前回(令和3年度)議事要旨録、【資料④】登録団体一覧・更新登録団体一覧、【資料⑤】福祉有償運送登録団体実施状況(令和元年度～令和3年度)、【資料⑥】福祉有償運送登録団体基本項目一覧表、【資料⑦】日本経済新聞記事(戸崎会長寄稿)、次第、各団体の自家用旅客運送の更新登録申請書(案)、移送サービス運転協力者講習会のご案内(東京ハンディキャブ連絡会)
結 果	<input type="radio"/> 了承(意見なし) <input checked="" type="radio"/> 了承(意見あり) <input type="radio"/> 要修正・再説明 <input type="radio"/> 不承諾 <input type="radio"/> 情報共有のみ
主な内容	1 会議次第 (1) 開会 (2) 報告 令和3年度福祉有償運送登録団体の実施状況について【資料④⑤】 (3) 協議 登録団体の更新登録申請について【資料⑥】 (4) その他 ①福祉有償運送の現状と課題 ②移送サービス運転協力者講習会(東京ハンディキャブ連絡会) ③次期協議会について 2 内容 (1) 報告(令和3年度福祉有償運送登録団体の実施状況について)

①事務局

- 令和3年度の実施状況について、令和2年度と比較すると、ほとんどの団体において輸送実績（運送収入、輸送回数等）が増加した。
- 過去4年間（平成30年度以降）の傾向では、輸送実績は減少している。
- 事故はなかった。

②福祉カフェテリア

- 人材不足もあり、令和4年度中に事業を終了する。
現利用者に不利益が生じないように、本人・関係機関等とも連携する。
- 事業終了に伴う利用抑制により、利用者は大きく減少した。
- 持込車両の任意保険は、福祉有償運送業務で使った場合も適用される。

③日野市社会福祉協議会

- コロナ以前に比べると利用者が減ったが、大きな減少ではない。
- 最近では、介護認定と障害者手帳の両方を持っている人の利用が増加。
- 出庫前は、ドライバー一人ずつ運転免許の確認とアルコールチェック、車両点検を実施している。帰庫時は、車両点検とそれぞれの報告をしている。それぞれ対面点呼である。
- 運行管理者の変更あり。

④自立生活センター日野

- コロナ影響により、利用者数は激減した。オンラインの普及による外出機会の減少が大きな要因と考えられる。
- 出庫時はアルコール検知器などで管理者が対面確認をしているが、帰庫時の確認はしていないため、今後は徹底する。
- 土日などの事業所を開けていないときには、電話での点呼を行う。

⑤幹福祉会

- 令和2年度から3年度にかけて、件数は増加した。コロナの影響もあったが、外出もしていこうという人がいたと思われる。
- 変更の内容は、ドライバー減少、運送の対象（身体障害者が1名減、知的障害者が1名増）である。
- 出庫時と帰庫時に、基本的に対面での点呼を実施している。ただし、夜遅くの帰庫時や早朝は、電話による口頭での点呼をしている。
- アルコールチェックについて、今は口頭での確認をしている。
- ドライバーが減った要因は、大体は、家庭の事情等によるもの。

⑥運輸支局

- 点呼は、電話等による方法も可能であるが、対面が望ましい。
- アルコールチェックについて、千葉県八街市で飲酒運転による事故があったこともあり、機器を用いた管理者による確認が望ましい。
- 運送対象の旅客の範囲について、令和2年の法改正によって、更新登録時に0名の場合は登録の対象にならないとなった。0名でも運送の可能性があるのであれば、そのまま残しておいてもよい。

⑦質疑応答

- (委員) 4月に道路交通法改正がありアルコールのチェックが義務化されたが、10月からは道路運送法に代わる。これまで安全運転管理者を置いていたが、10月からは運行管理者によるアルコールチェックが義務付けられるのか。ウクライナとロシアの戦争によって、アルコール・

チェッカーの部品が入ってこないため、チェッカーを用いたアルコールの点検は延期されるのか。

(運輸支局) 最近、道路交通法の施行が延期されるとの報道がある。また道路運送法のパブリックコメントを実施した。しかし、その後の具体的なスケジュールは、まだ明らかになっていない。そのため、10月以降の改正になるのは確実だとは思うが、道路運送法でどのような決まりになるのかは不明である。今まで安全運転管理者に課されていた義務がそのまま道路運送法に移行されるイメージではあるので、今後は道路運送法に基づく業務を管理者が実施するということになるが、現時点では具体的な制度は不明である。

(委員) 福祉カフェテリア様の事業終了について、大変衝撃的だ。日野市において、この分野で一番先駆的な役割を果たしてきた。コーディネーターや運行管理者の人材確保が難しいとのことだが、潜在的に福祉有償を必要としている人は間違いなく増えてきている。その受け皿になる事業者のコーディネーター的な人材の人件費、さらに今までボランティア的にしかやれない・やっていない若い世代がこの事業の担い手としてやるためには、一定の報酬単価(特に人件費)について、公的なサポートがないと、運行キロ数の比例で下がってきたら、コーディネーターを確保できないのは必然であろう。警察は、運転免許の返上を勧めているが、運転免許を返上して公共交通だけで自分の活動が確保できるかという、難しい。日常的にタクシーに全部切り替えるわけにはいかない。そういう意味で、福祉有償運送制度の細かな利用条件をもう少し利用しやすいものにするなど市民の足を確保することが、公共の福祉の中で重要な課題である。今まで、福祉運送に対する公的な支援として、規制・チェックは厳しいが、その見返りとして基準をクリアしている事業者については、評価して育成し、利用継続ができる支援策を考えないと事業者の経営努力だけでは限界がある。認知症の進行に伴って、事業者に色々な声が寄せられていると思うが、今後の需要についてどのように考えているか、最前線のご意見を聞かせてほしい。

(会長) 昨今、高齢者に対する免許の基準が大変厳しくなっており、公共交通に頼らざるを得ない人が増えてくる。そのときにどのように財源をもたらすか、この会議でどこまでできるかというのはあるが、財源が必要であることは確かである。公共交通として民間にどこまで委ねることで維持し続けるかを全国的に検討しないといけない。一番大事なのは財源確保であるが、この枠組だけではなかなかできない。福祉予算か交通予算かというのはあるので、事業者よりも行政サイドと考えていかなければいけない。

(2) 協議 (登録団体の更新登録申請)

①事務局

○現行の4団体について、令和5年3月又は7月で登録の期限が切れる。事業を終了する予定の福祉カフェテリアを除く3団体が道路運送法に

基づく更新登録が必要である。

②社会福祉協議会

○基本的な料金や使用車両に関する変更はない。ドライバーの人数、運行管理責任者及び利用者に変更がある。

③自立生活センター日野

○運送対象の人数について、知的障害者が1名増、身体障害者が2名減である。利用の有無などを確認したところ、運送を使わないということであった。

④幹福社会

○ドライバーは4名減少（2名が家庭の都合、1名が体調不良、1名が高齢）。

○安全・利便確保は変更なし。運送対象は、身体障害者の登録者が1名減、知的障害者が1名増。

⑤協議結果

○協議が調ったので、3事業者に対しては、日野市福祉有償運送運営協議会より協議が調ったことを証明する通知を発行する。

(3) その他

①福祉有償運送の現状と課題（意見交換）

(事務局) 福祉有償運送に関する現状・実態を伺いたい。福祉カフェテリア様が登録更新をしないことに加え、運送の利用者が減っているとのことである。一方で、委員からのご発言にもあったように、福祉事業所からは、ニーズがあり今後も重要との話もある。需給のギャップが生じていることとそのギャップの状況について、ご意見をいただき、行政として今後どのような対策ができるか、方向性を決めていく際の参考としたい。

(福祉カフェテリア) 福祉有償運送そのものの構造的な課題もあると思う。法人発足当初から、NPO法人として移送サービスが最重要事業との位置付けで事業を実施してきたが、基本的には赤字事業であり、他事業と組み合わせて補填しながら実施してきた。これが限界に来たことに加え、人材の確保（特にボランティア人材）の確保が難しく、収支と人材の確保が大きなテーマになっている。

(会長) 実施団体間の情報連携や協調的な行動はあるのか。ドライバーが足りないときに融通するなど。

(幹福社会) 横の連携はあまり行っていない。利用者から問合せ等があったときに、他の団体の料金システム等を伝えることはある。

(会長) 都市計画では、交通行政も大切であるが、「まちづくり」というと道路行政しかやってない自治体もある。道路の上を通るソフトの部分が軽視されているのだが、日野市のまちづくりの根本的な経営方針として、交通はどのように考えているか。

(都市計画課) まちづくりを離れるかもしれないが、平成31年3月に「日野市地域公共交通総合連携計画」を策定した。コロナにより、計画どおりに進んでいないところもあるが、基本的にはこれに則って、取り組んでいる。

大きな計画目標としては、利用者ニーズ・社会要請に対応した既存路線網の改善（日野市はミニバス7路線と丘陵地ワゴンタクシー2路線を運行）がある。コロナで利用者数が減っている（今はコロナ前の約8割の利用者数）こともあり、市が補助金を出しているものの、予算も厳しく改善できていない。

また、コロナの関係で順調ではないところもあるが、交通空白地域対策の仕組みの構築として、地域協働型交通、デマンド型交通、住民ボランティア型交通などに取り組む計画である。

（会長）輸送体系という意味では、公共交通の関係が重要になってくると思うが、「地域公共交通会議」との連携性はどうなっているか。

（事務局）これまで、福祉とまちづくり、公共交通との関連性は、ほとんど考えず、実態を共有してこなかった。ようやく、これからどのような対策をしていく必要があるかを検討するスタートラインに立った。今後は連携して一体的な検討していく必要があると考えている。

（会長）交通分野と福祉分野は重なるので、難しいとは思いますが、そこを超えていくのが行政の役割である。日野市が福祉をきちんとやっていくためには、難しい調整も今後必要であろう。いずれにせよ、早めにそのような連携を具体的に高めていくことが必要と考える。

（委員）課題はたくさんあると思うが、日野市に限らず各自治体で直面している問題として、高齢期を迎えた人たちの社会的孤立、中高年層のひきこもり層が社会参加の意欲を失って活躍の場を見出せないまま大量に中高年の世代になり、そのまま高齢者になっている。社会の活力が失われてきている。もっと積極的に自分のライフスタイルの中で、他者との関係で交流する機会、魅力ある暮らしを喚起していくような、ハコモノではないまちづくり・魅力あるプロジェクトを地域ベースでやっていく。大きいお祭りをやってそこに人を連れてくるよりも、日常的にエリアごとで高齢者や若者や子どもが交流して自分たちで新しい地域の関係性を作っていく。そして、そのときに単独で来られない人が意外と多い。もっと地域のつながりを引き出していくような形（若者がお年寄りの介護をして一緒に参加する、お年寄りが子育てに不慣れな若者の保育や見守り支援などの別の方法）を作る。新しい相互の支援や共生型のまちづくりをしていく足として楽に使える送迎支援のようなものがよい。羽田空港に行く・病院などの定期的なものに行くなどの定型化した外出にしか使えないのでは不要不急の外出はしないと諦めてしまい、逆に公的援助がどんどん増えていたり、社会の活力が失われたりなどの社会問題を引き起こしている。

このような状況を、この分野で戦略的に考えないといけない。

（会長）この協議会は福祉輸送に限定しないといけないが、移動せず孤立して精神的に危険ということであれば、予防的な対策としての移送は必要であろう。その観点で枠組を作れるか。これにより、事業者も収益が出るかもしれない。タクシー事業の観点からどうか。

（委員）私は、タクシーから始まって、福祉関係の福祉タクシー、丘陵地ワゴンタクシーを実施している。先ほど、委員が言われたとおり、人は外に出ないと何の刺激も受けなくなり、活性化もしない。タクシー

も今は厳しい状態であり、人材不足と高齢化が問題である。その辺は、みな一緒かと思うので、解決する何かを見つけなければいけない。

(会長) 人材育成という面では後で事務局からも話があるように、ドライバーをいかに育成していくかという点もあるし、このような事業が行われているという情報発信も必要である。全国の取組については、あとで運輸支局の委員からお話をいただきたい。

(社会福祉協議会) 正直なところ、経済的にはとても苦しい中で事業を実施している。社協という立場なので、市民からの寄付金などを充てて、どうにかやっているのが実情である。これがNPOや他の市民団体であれば、この現状を続けていくのは難しく、今回のような福祉カフェテリア様の撤退ということにつながっていくと思う。事業を続けていくために市から補助金をもらっているが、補助金だけではやり切れない。また、社協では車両を抱えているが、車両も老朽化していく。新たに車両を購入するのは、社協の立場であっても大変である。今は、ガソリン代も値上がりしており、事業者が持続可能となる制度を検討していただきたい。

(会長) 関東運輸局において、助成制度などはいかがか。

(委員) 今のところ、福祉有償運送に対しての助成制度はない。

(会長) 自家用車とはいいながらも、公共交通に資するような役割をするのが法的に認められるものについては、何かの形で助成があった方がよいのでは。

(委員) 公共交通という観点からの助成制度はあるが、先ほどの議論にもつながるが、公共交通と福祉有償運送を一体に考えていかなければいけないという気はしている。

(会長) 漏れてしまっているということであろう。委員がおっしゃるように、高齢者が運転免許を返上することによって、新しい空白地帯が生まれる。駅前の一等地など、利便性が高いように見えても、結局は大型バスが入っていきず、新しい空白地帯になってしまうのは、実は東京都区内で多いと思う。そこに、どのような形で新しいモビリティを作るかというのは、重要な論点になる。車社会である日野市は、放置しておく福祉の問題になることを考える時期に来ている。また、運輸支局でも支援していただきたい。

(委員) 地方にある山間部の自治体などでは、グリーンスローモビリティとして、ゴルフカートのような低速の車を導入して走らせるという取組を行っているところもある。これを導入することによってお年寄りや同乗者同士のコミュニティも生まれるという事例もあるようだ。今後は、新しい交通の導入を検討していくのは一つの方法と思う。

(会長) そのためには運転規制の緩和も必要であろう。公道を走れるかどうかという問題になる。

(幹福社会) 日野市では、早くに補助金を出して先駆的に取り組んでいただき、素晴らしいと思っている。我々は、国立市の福祉有償運送運営協議会にも出席しているが、先月開催された協議会において、国立市の会員登録数が、前年度より軒並み各団体100人以上増えていることが説明された。これは、国立市独自の取組をやっているからで、利用

	<p>希望の受付は市が行い、その後、各事業所に振っていくとのことである。会費については、市が音頭をとり、同じ会費で団体ごとに差が出ないようにしている。見えざるニーズをうまく掘り起こしたようだ。同じやり方が日野市に当てはまるかは分からないが、やり様によっては見えないニーズを掘り起こせると思う。これにより、外出によって高齢者の要介護・要支援状態をなくしていくことにつながると思うので、この運営協議会や市で検討していただきたい。</p> <p>(会長) 市がコーディネートをするのは、北海道などでよくあるが、どこまで市の負担として許容できるかということもある。国立市がどのようにやっているかというのは、見ていただいた方がよい。このように、他の地域の情報を掘り起こし、日野市にふさわしいものを導入する。なかなか結論が出ないが、やはり過渡期で、福祉カフェテリア様の事業が何らかの形で今後も生かせるように、慎重に考えていきたい。健康福祉部長のお考えはどうか。</p> <p>(委員(健康福祉部長)) この運営協議会に、まちづくり部が出席するのは初めてかと思う。市全体の公共交通の考え方の中での一つの分野とと思っているが、ご指摘のとおり、その繋がりが無い状況なので、一歩前進した。福祉有償運送単体だけでは解決しきれない問題だと思うので、まずはもう少し大きなステージで市全体の考え方の中で動けるような形に向けて努力していきたい。引き続き、皆様からの色々なご意見・アドバイスいただければありがたい。</p> <p>(幹福社会) 質問が一つ。例えば、日野市民から幹福社会(立川市に所在)の移送利用希望があった場合、日野市の実施団体を優先してお伝えした方がよいか。</p> <p>(事務局) 今のところ制限はない。利用者が利用しやすいものであればどちらでもよいと考えている。</p> <p>(会長) お客様第一で考えた方がよい。実績としては出てしまうが、そのような取組は、適切な評価をされると思う。</p> <p>(会長) それでは、議事終了したので、事務局にお返りする。</p> <p>(事務局) 引き続き、これから課題に対して取り組んでいきたい。</p> <p>②移送サービス運転協力者講習会(東京ハンディキャブ連絡会) (事務局) 参加を希望する場合は、個別に申込をしていただきたい。 (会長) 市で人材を増やしていただくとありがたい。</p> <p>③次期協議会の委員委嘱について (事務局) 現委員については、来年6月末で任期満了となる。 来年度の協議会は、新たな委員を委嘱した上で開催する。</p>
作成者	事務局(福祉政策課)