

## 会 議 記 録

会議名称	第1回 杉並区福祉有償運送運営協議会
日 時	平成21年7月3日（金）午後6時03分～午後7時47分
場 所	西棟6階 第5・第6会議室
出席者	委員 秋山、福浪、高橋、林、杉山、磯、鈴木、樋口、和久井 塩谷（植田委員代理）、黒瀬 区側 保健福祉部管理課職員
配布資料	資料1 杉並区福祉有償運送運営協議会設置要綱及び委員名簿（平成21年4月1日現在） 資料2 区内移動困難者の状況（推計）について 資料3 移動サービス供給量の状況（推計）について 資料4 平成20年度 福祉有償運送活動状況 資料5 杉並区移動サービス情報センターについて
会議次第	1 開会 2 保健福祉部長挨拶 3 委員・事務局紹介 4 会長互選、副会長指名 5 会長あいさつ 6 議題 (1) 杉並区内における福祉有償運送をめぐる状況について ・ 区内移動困難者の状況（推計）について ・ 移動サービス供給量の状況（推計）について ・ 79条登録団体の20年度活動実績について (2) 福祉有償運送団体に関する協議等 ・ 「特定非営利活動法人 福祉送迎サービス・杉並」の料金協議について（団体要件確認表：事前配付） (3) その他 ・ 杉並区移動サービス情報センターについて ・ 次回運営協議会について 7 閉会

○事務局 それでは、時間になりましたので、若干まだお見えでない方もいらっしゃいますが、始めさせていただきますと思います。

平成21年度第1回杉並区福祉有償運送運営協議会、ただいまから開催させていただきますと思います。

開催に当たりまして、年度初めということもございますので、私ども保健福祉部長の遠藤から、一言ごあいさつ申し上げたいと思います。

○保健福祉部長 皆さん、こんにちは。杉並区の保健福祉部長の遠藤でございます。

本日は、第1回杉並区福祉有償運送運営協議会にご出席をいただきまして、まことにありがとうございます。ご案内のとおり、この協議会は、区内における福祉有償運送の必要性と、NPO等がこれらを行う場合の安全確保、また旅客の利便を確保する方策等を協議するために設置されたものでございます。今年度は3月末で委員の任期が切れておりますので、今年度4月からまた2年間ということで、委員の皆様方には既に委嘱状をお渡ししているところでございます。

昨年度、20年度については、3回、この運営協議会を開催させていただきました。20年度は、福祉有償運送団体の五つの団体が、社会環境の変化などにより、大変残念ながらこの福祉有償運送事業から撤退をいたしました。しかしながら、事業を撤退した中で、一つの団体のメンバーの方たちが自らNPOを新たに2団体立ち上げまして、昨年度の第3回の運営協議会で合意をいただき、これらの団体の事業運営が現在順調に行われているところでございます。

杉並区といたしましても、こうした団体に対して、運営費の一部補助をはじめ、できる限りの支援を行いながら、区内の移動困難者に対するサービスが確保されるように努力してまいりたいと考えております。

後で説明がありますが、区内のこの移動困難者の推計は、高齢者、障害者、あわせて約2万1,000人強というふうに推計しております。こうした中で、移動困難者に対するサービスを確保していくために、この協議会の役割がますます重要になっているというふうに考えているところでございます。国の方でも、昨年度、運営協議会のあり方あるいは福祉輸送ニーズの把握という点で、調査報告書がまとめられてございます。この運営協議会の委員の秋山先生が委員長を務められて、杉並区もモデル地域として調査に協力してまいりました。今後も、福祉有償運送を取り巻くいろいろな社会状況なども踏まえながら、区としても、この施策の一層の充実を図ってまいりたいと存じます。

協議会の委員の皆様方におかれましても、この福祉有償運送についてのそれぞれのお立場で、忌憚のない意見等を後でいただければというふうに考えてございますので、よろしくをお願いいたします。

ありがとうございました。

○事務局 続きますして、今回新しく、改めて2年間、委員ということで皆さんに委嘱をお願いしてございます。今回新たな委員さんもいらっしゃいますので、お手数ですけれども、それぞれ皆さん自己紹介ということで、お名前と、それから簡単に一言お願いできればと思います。

○福浪委員 お世話になっております。私、東京運輸支局の福浪と申します。4月で人事異動がありまして、前任の小林から引き継いで担当になりました。

これまでバスの方の担当を支局でずっとやっておったので、余り明るくない部分もありますが、勉強させていただければと思います。

よろしくをお願いいたします。

○秋山委員 首都大学東京の秋山と申します。専門は都市交通計画で、主としてバリアフリーと、それから障害者、高齢者の交通問題を研究しております。

○高橋委員 杉並区の障害者団体連合会の高橋と申します。

この前、東京都の身体障害者団体の全体の集まりがあったんですけど、そのときに、「もび〜る」のことをちょっと何人かに話したら、便利帳には福祉タクシーみたいなのを載せるのはできるけれども、「もび〜る」のような独立してやっているのを掲載するのはいいねというふうに言われました。

よろしくお祈いします。

○交通対策課（塩谷） 都市整備部交通対策課長植田が、本日ちょっと所用で欠席をさせていただいております、大変申しわけありませんが、交通対策係長の塩谷と申しますが、本日、代理で出席させていただきます。

よろしくお祈いします。

○杉山委員 杉並交通の杉山と申します。杉並区の運営協、最初から出させていただきます。

最近、NPO寄りに、大分緩やかにかというか、私たちから見ての話なんですけど、行政の方がそういう流れになっているようなので、あまりかみつかないで、粛々ということをやりたいと思っています。

○磯委員 キャピタルオートの磯と申します。継続で、前回に続きましてやらさせていただきます。タクシー事業者代表です。

よろしくお願ひいたします。

○鈴木委員 東京ハイタク労連の委員長をしております。タクシーの方の専門でやっておりますけど、忌憚のない意見を言わせていただければと思います。

よろしくお願ひします。

○樋口委員 特定非営利活動法人おでかけサービス杉並、理事長をしております樋口と申します。

この運営協議会には最初からかかわらせていただいておりますが、これまで2団体が該当する福祉有償運送団体代表というところから2人出ていましたけど、今回から1人ということで、ぜひ、皆様、よろしくお願ひいたします。

○和久井委員 区役所の高齢者施策課長の和久井と申します。前回に引き続き、この審議会委員を務めさせていただきます。どうぞよろしくお願ひいたします。

○黒瀬委員 保健福祉部管理課長の黒瀬と申します。管理課の方で事務局の方も担当させていただきます。

私、おととしの途中からこの会議に参加させていただいておりますが、その間、移動サービス情報センターの設置とか、いろいろ、目まぐるしい変化を見ながらやってきましたけど、今後とも、ひとつ、どうぞよろしくお願ひします。

○事務局 ありがとうございます。

なお、本日、居宅介護支援事業者協議会の方からご推薦いただいております林委員がまだお見えになっておりません。また、区の障害者施策課長、昨年同様、大森が委員ですけれども、本日所用で欠席させていただいております。

それから、ここの委員の改選に当たりまして、昨年度まで会長をお願いしておりました長谷川先生が、ご自身のご都合で今回ご辞退なされたいというお話をいただきました。設置要綱上は学識経験者2名以内ということになっており、秋山先生に引き続きお願いできておりますので、1名欠員という形で進めさせていただきたいと思ひます。

また、先ほど樋口委員からもお話がありましたけれども、NPOの団体の方からということで昨年度2名お願いしていましたが、委員としてお願いしていた茅原委員が、ご自身のNPOが福祉有償運送を終了されてしまいましたので、委員の資格としてはなくなりました。こちらについても、要綱上、NPO等の代表2名以内というふうに規定さ

せていただいておりますので、当面1名で、樋口委員でということで進めさせていただきたいと思います。

なお、また、欠員の部分について、おいおい補充も含めて、また検討させていただきたいと思っていますので、その旨ご了解いただければと思います。

それでは、今申し上げたような事情がありまして、本当は継続していただければ思っていたんですけども、会長が欠員ということになっております。また、任期としまして、今回から新しい2年間の任期ということがございますので、改めて会長の選出をさせていただきたいと思います。会長につきましては、お手元、資料1としてお配りしております。まず運営協議会の設置要綱の第4条の2項のところ、会長は委員の中から互選することになってございます。ですので、どなたか皆さんの中で委員をお願いできればと思っておりますので、もしよろしければ、立候補、推薦を含めてご発言いただければと思います。よろしく願いいたします。

○杉山委員 長谷川先生がいらっしゃらなくて、私もこの名簿をもらったときに、あれっ、と思ったんですが。非常に公平だったし、残念だなというふうに思うんです。できれば、この分野のエキスパートの秋山先生をお願いしたいのですが、秋山先生は多分、もうお忙しくて、そんな時間がなく無理だというふうに私も思っていますので、あんまり利害がある方が会長をやると、どうしてもそちらに流れていってしまうということで、行政の方に公平に進行、運営していただきたい。それが一番いいのではないかなというふうに思いますので、福祉の関係で4名いらっしゃいますけど、黒瀬さんをお願いしたらというふうに思うんですが、いかがでしょうか。互選ということで、皆さんがよければそれでいいわけですよ。

○事務局 そうですね。今、杉山委員からそういう形でご意見をいただいたのですが、皆さん、いかがでしょうか。よろしいですか。

( 異議なし )

○事務局 それでは、黒瀬委員に会長をとということで、これからお願いをしたいと思えます。

では、前の方へお願いしたいと思います。

( 黒瀬委員、会長席へ移動 )

○事務局 それでは、会長を決めていただきましたので、ごあいさつをいただく前に、副会長もあわせて、今回選任していただければと思います。

こちらも設置要綱の第4条の第4項になるんですけども、副会長は会長が指名するという形になってございますので、会長の方でどなたかご指名いただければと思います。

○黒瀬会長 それでは、会長の方から指名ということですので、会長にはなっていたけなかつたんですが、秋山委員の方に副会長をお願いしたいんですが、いかがでしょうか。

( 拍手 )

○事務局 ありがとうございます。では、秋山委員も前の方へお願いできれば。

( 秋山委員、副会長席へ移動 )

○事務局 それでは、ただいま決めていただきましたように、黒瀬委員に会長、それから、秋山委員に副会長ということでお願いをしたいと思います。

会長、副会長、それぞれ一言ずつごあいさつをいただければと思いますので、よろしくお願ひいたします。

○黒瀬会長 それでは、改めまして、会長ということで、これから福祉有償運送運営協議会の運営に携わらせていただきます。

長谷川先生ほどの確でスムーズな運営というか、進行ができるかどうかちょっとわかりませんが、これからいろいろ見直しということも始まっておりますので、そういう状況を見ながら、地域とか移動困難者の実情に即した形での移手段としての福祉有償運送がより効果的に発揮されるように、この協議会の円滑で充実した運営に努めていきたいと思ひます。

どうぞ、委員の皆様のご協力、よろしくお願ひします。

○副会長 首都大学東京の秋山と申します。

この分野については、ずっと30年前から研究をしてきて、本来は会長みたいなことをやった方がよろしいかとは思っていたのですが、あちこちの会長を抜けることをずっと決心しておりまして、多摩も他の人にかわっていただきました。

ただ、研究的にはちゃんとまじめにやろうということで、5月18日にはロンドンの調査をした結果を、セミナーを1回開きました。今度の9月10日からは、どうも日本の福祉交通の状況が変だなど思ひていまして、EUの調査をして、その人たちと、カナダのコード・オブ・プラクティスというところがあるんですけども、そこはCTA——コミュニティ・トランスポート・アソシエーションというところなんですけど、そこも交通上、障害者が差別等を感じていた場合に、それを国土交通省、運輸省に訴えた場合には、一定の査問委員会みたいなのを開いて問題であることを指摘したりとか、そういう部署の人もお願

いして、12月4日にセミナーをやろうと思っているんです。そういう新しい流れをどうしてもつくりたいということで、今その努力をしています。

それからもう一つは、日本の福祉交通の現場がどうなっているかということで、10月23日に福祉交通セミナーを開催します。場所は板橋区の文化会館ですけれども、そこでやる内容は、配車センター、例えば「もび〜る」のようなこういう配車センターが、ほかの地区でもやっていますけれども、どうなっているかという、そのあたりのお話とか、最近、財源の問題がどうも不透明だねということで、今週は自治体の人たちにいろいろ資料を出していただいたのですが、9月には東京都の三つの課のヒアリングをして、きちっとそのあたりも整理したいなというところがもう一つのテーマです。

それから三つ目のテーマは、国土交通省で前にお金をいただいて計画をつくったんですが、その第2バージョンが名古屋大学で研究されたり、あるいは、国土交通省で少し、今回のタクシーのあり方論みたいな、運営協議会のあり方論でやっておりましたので、このあたりをどういう形でやるか、計画論の問題もこれから必要ですので、そういったところに力を注いで形をつくっていきたいと思っていますので、10月23日とか12月4日はぜひ参加をしていただけたらと思います。これは日本の中での最先端の議論を、ここでやる予定でおりますので、ご参加をいただければと思います。

以上です。

○事務局 どうもありがとうございました。

保健福祉部長はこの後所用がございますので、ここで退席させていただきたいと思えます。

○保健福祉部長 それでは、よろしく願いいたします。

( 保健福祉部長、所用のため退席 )

○事務局 それでは、議題に入る前に、本日の資料確認をさせていただきたいと思えます。

お配りの資料ですけれども、本日、次第と、資料1、設置要綱ですね。それと、席上に配付させていただいているものとしては、資料2として区内移動困難者の状況（推計）について、それからその裏面に、資料3として移動サービス供給量の状況（推計）について、それから資料4としまして、平成20年度福祉有償運送活動状況ということで、昨年度の福祉有償運送団体の実績報告の資料となっております。それから資料5として、杉並区移動サービス情報センターについてということで、毎回協議会の席上で、情報センターの活動状況についてご報告させていただいているものでございます。資料5の後ろに別紙1として

2008年度の実績、それから、A4横のものですけれども、2008年度活動実績という資料ですね。

それからあと、最後に冊子の抜粋ですけれども、先ほどちょっとお話しさせていただきました、国土交通省で検討していただいていた福祉輸送のあり方調査の報告書、杉並区がモデルケースとして、ちょっとデータの提供なんかをした関係で、参考にお配りさせていただいております。実際の冊子はこういった形でちょっと厚くなっておりまして、これは国土交通省のホームページ等で全文が見れるようになっておりますので、もしよろしければそちらの方をごらんいただければと思います。

あと、事前に郵送で開催通知と一緒に送らせていただいた資料ですけれども、本日のこれから審議をいただく予定の団体のものですね、団体要件確認表、それから別紙1として料金の関係資料です。それと、要綱、名簿、それから前回の会議録をお配りしております。

それと、この間、国土交通省から、以前出ていた通達の一部改正ということで、今回21年の第33号、34号、35号ということで、福祉有償運送に関する国の通達が改めて出ておりますので、議論していただく際の資料として、今回全文おつけさせていただいております。

以上ですが、おそろいでしょうか。不足するもの、もしくはきょうお持ちになられていないような資料があれば、お渡ししたいと思います。

それと、事前にお送りした団体要件確認表と一緒に、別紙1として、「複数乗車について」という資料をお送りしてあったかと思うんですが、こちらの裏面の表記が、内容には問題はないんですが、A、B、C、Dという振りをちょっとうちの方で誤ってしまっておりまして、今回差しかえということで、再度席上に置かせていただいております。中身の料金の設定としては変わっておりませんで、ケースの説明がC、Dとなっていたのに、料金の部分がD、Eとなっていたりということで、表記上ちょっとずれていて、誤りがありましたので、その部分を修正させていただいております。

資料の方、よろしいでしょうか。

それでは、議事の方に入らせていただきたいと思います。ここからは、会長、お願いいたします。

○会長 それでは、次第に沿って、議事に移りたいと思います。

まず、議題の1です。福祉有償運送をめぐる状況ということで、年度の初めでもあり



ますので、杉並区における福祉有償運送の状況ということで、事務局の方から資料に沿って説明をお願いします。

○事務局 私の方から、福祉有償運送をめぐる状況についてということで説明をさせていただきます。

資料の方、今、資料説明があった資料2、区内移動困難者の状況（推計）についてということと、引き続きまして、資料3、移動サービス供給量の状況（推計）について、それから、平成20年度福祉有償運送活動状況ということで資料4の三つについて、説明をさせていただきます。

それでは、初めに、移動困難者の状況ということで、こちらの方の説明をさせていただきます。

人口の方、区の総人口ですけれども、21年4月1日現在、53万9,584人ということになっております。このうち、65歳以上の人口が10万2,723人ということで、高齢者率が19.04%ということになっております。今回その中で、介護認定者数それから身体障害者手帳所持者数それから愛の手帳所持者数ということで、三つの数字を出させていただきます。

介護認定者数ですけれども、こちら21年3月31日現在ということで、合計1万8,440人ということになっております。要支援1が3,286人、要支援2が2,212人、要介護1が2,580人、要介護2が3,149人、要介護3が2,795人、要介護4が2,282人、要介護5が2,136人ということになっております。

このあと、移動困難者の推計という表の中で施設利用者というのを対象外とする関係で、2,496人がこの介護認定者の中の施設利用者ということで数字を出させていただきます。

続きまして、身体障害者手帳の所持者数、こちらが平成21年4月1日現在ということで、合計が1万2,764人ということになっております。こちらの内訳ですけれども、肢体不自由が6,497人、内部障害が4,068人、視覚障害者が1,011人、聴覚障害が918人、音声言語の障害が270人ということになっております。うち、先ほどと同じように、施設入所者ということで、49人という数字を出させていただきます。

続きまして、愛の手帳所持者、こちらが21年4月1日現在1,900人ということになっております。内訳ですけれども、1度が49人、2度が553人、3度が583人、4度が715人ということになっております。うち、施設入所者が257人ということになっております。

以上の三つの基礎数値をもとに、移動困難者の推計ということをしております。そちらが資料下においてある表なんですけれども、縦軸の方が高齢者それから身体障害者、知的障害者ということで三つに分けております。横軸は、車が福祉車両を必要とする人とセダン車でも可能な人ということで、便宜的に今回の基礎数値をもとに区分をして、数値を出しております。

福祉車両を必要とする人ということで、介護度が高い、要介護3以上の方ですね、こちら、要介護3以上の合計から施設利用者2,496人を引きまして、4,717人という数字を出しております。高齢者、要介護の中でセダン車でも移動可能な人ということで、要支援、要介護1・2をあわせまして1万1,227人ということで、高齢者全体の合計は1万5,944人ということになっております。

身体障害者についてですけれども、こちらは福祉車両を必要とする人ということで、肢体不自由それから内部障害の1～3級から施設入所者を除くということで、2,549人という数字になっております。セダン車でも移動可能な人ということで、肢体不自由、内部障害の1～3級以外の方と視覚障害者ということで、1,416人、合計しまして3,965人という数字を出しております。

知的障害者については、全部の方がセダン車でも可ということで、そのうち施設の入所者を除いて、1,643人という数字を移動困難者ということで出しております。

こちらで福祉車両を必要とする人ということで、高齢者・身体障害者、あわせて7,266人、総人口比1.3%ということになっております。セダン車でも可の人というのが、高齢者1万1,227人、それから身体障害者が1,416人、愛の手帳所持者が1,643人、あわせまして1万4,286人、これ、人口比2.6%ということになっております。福祉車両それからセダン車でもあわせた移動困難者ということでトータルしまして、2万1,552人ということで推計をしております。こちらが人口比4.0%ということになっております。

以上、こうした移動困難者の区内における数値を利用して、区で推計をさせていただいております。

続きまして、資料3になります。

○会長 例年のことでもあるので、もうちょっと簡素化した説明でもいいんじゃないかと思えますけど。

○事務局 それでは、供給量については、A、B、Cということで、法4条に基づく福祉車両を中心とした個別輸送ということと、Bは福祉有償運送ですね、今回、協議する法79条

登録、それから、福祉タクシー券によって一般タクシーということでの想定ということで、大きく三つに分けて推計をしております。

Aの方ですけれども、福祉ハイヤーそれからリフト付タクシー、介護タクシーと訪問介護事業者とかというようなことで、四つに一応区分をして出しております。福祉ハイヤーについては、18年度に事業所調査というのをやりまして、2社ですが、そういったところから、これもあくまでも推定ですけれども、このぐらいがというようなことで数字を出しているのが備考のところに書いてあります。それが5,000件。リフト付タクシーについては区の委託事業の実績というところから1,086件というような数字を出しております。あと、介護タクシーは福祉タクシー券の利用者のところからまた推計をしまして、4,232件ということと、4番のところもやはり18年の事業者調査をもとに、月あたりの件数を出した12カ月分ということで1万7,000という数字で、合計2万7,800件ということになっております。

Bの方については、福祉有償を地域型、施設型ということで分けておりますけれども、こちらの方は資料4の方を見ていただき、そちらの数値を出して8,903件ということになっております。

Cの福祉タクシーによる輸送ですけれども、こちら福祉タクシー券から推計をして、備考のところに書いてありますけれども、供給量を約12万4,000件というようなことで出しております。

このA、B、Cを足したのが、供給量の合計として約16万件というようなことで数字を出しております。こちらの2と3を見ていただいて、移動困難者2万1,000という需要と16万件的供給、16万件を2万件で割ると、お一人大体7回、8回とかというようなところが年間利用回数というようなことが出るかと思えます。

続きまして、資料4、先ほどの福祉有償運送の活動ということで、こちら、1年間の実績をまとめております。こちらの方、団体が9団体ということで、先ほど言った地域型というのが、初めに書いてある「おでかけサービス杉並」から「笑顔せたがや」までということになっております。施設型ということで、「いたるセンター」から「生きがいの会」の四つというような団体になっております。こちらの資料の真ん中あたりですけど、運送回数というのがあって、総数というのがあります。こちらの地域型小計7,901回、それから施設型が1,002回で合計8,903回というようなことが、先ほどの資料3の供給量というところの数字になっております。

詳しくはそちらの表を見ていただければと思いますが、先ほど部長のごあいさつにもありましたが、この中で、昨年度中、廃止している団体というのが「国際交流とともに生きる福祉の家」、「レインボー・ブリッジ・アソシエーション」、「笑顔せたがや」、「東京家庭学校」、「生きがいの会」の以上5団体となります。こちらの資料ではやめた時点までの実績ということで、数値を出させていただいております。

今回、協議の対象になっているんですけども、地域型の方の三つ目の「福祉送迎サービス・杉並」は、今年2月の運営協議会で合意をいただき、運輸支局の方に登録の手続きをして、3月に二日ほど活動したということで、こちらの方の実績の中に加えさせていただいております。

私の方の福祉有償運送をめぐる状況の説明は以上になります。

○会長 ありがとうございます。

ここで質問をというところですが、林委員がお見えになっていますので、自己紹介をお願いします。

○林委員 すみません。居宅介護支援事業者協議会の林と申します。

申しわけありません。6時半からだと思って、わざわざ時間をつぶして待っておりました。まことに申しわけありません。ところで、私はこういう統計数字が大好きでして、ちょっといろいろと思うところはあったんですけど、それはいいです。

○会長 どうもありがとうございます。

それでは、杉並区内の福祉有償運送をめぐる状況についてということで、今、移動困難者の状況等について説明がありました。これについてご質問等、ございますでしょうか。

○副会長 一つだけよろしいですか。こういうデータは、世の中に全部お知らせしても大丈夫なんですか。

○事務局 はい。この資料については、この会議も含めて公開しておりますし、ここでご報告させていただいた内容を、先ほど少し話が出ています、移動サービス情報センター「もび〜る」のウェブサイト上でも公開していくようにしておりますので、特に秘匿する必要のある情報ではないので、公開していただいて構いません。ただ、何かで活用される、対外的に何か報告で使われるとかというのであれば、事前にちょっとご相談いただければありがたいのですが。

○副会長 『運輸と経済』という雑誌に何を書こうかと思っている最中で、あ、こういうデータをこういう形で紹介していくと、杉並区の形がよく見えるね、というような。世の

中はあんまり知りませんので、バスはかなり頑張っているけど福祉交通は本当に低迷しているので、このあたりを先進事例の一つとして紹介ができるかなという、そういう程度です。

○会長 はい、ありがとうございます。

ほかに。

( なし )

○会長 では、特にないようですので、推計値も入っていきまして、なかなか把握が難しい面もございますけど、杉並区においてですが、こういった福祉有償運送が必要な状況であるということで、協議会として確認したということにさせていただきたいと思います。

それでは、続きまして、福祉有償運送団体に関する協議というのに移らせていただきます。

「特定非営利活動法人 福祉送迎サービス・杉並」の料金協議について行いたいと思います。

団体の方、オブザーバー席にどうぞ。

( 福祉送迎サービス・杉並関係者、オブザーバー席へ移動 )

○会長 それでは、事務局の方から説明をお願いします。

○事務局 それでは、引き続きまして私の方から、福祉有償運送団体の料金協議ということでご説明させていただきます。

説明の方は、事前に配付させていただいています杉並区福祉有償運送協議会団体要件確認表、それと本日差しかえました「複数乗車について」ということで別紙1の資料でご説明させていただけたらと思います。

まず、こちらの団体ですけれども、先ほど事務局からご説明しましたけれども、ことしの2月に運営協議会の中で新規団体ということで協議を皆さんにいただきまして、そちらで合意を得たということで、3月の終わりから活動を始めている団体であります。団体要件確認表の方ですけれども、その際出して、ご報告それからご了解いただいている部分は、書類等も省かせていただいております。ただし、使用車両については、福祉車両1台、セダン型車両2台ということで増えた関係がありまして、4月23日に支局の方に変更届を出しているということです。あわせて保険の関係もありますので、そちらの資料もつけて、東京運輸支局の方に変更届が出ているということになっております。会員についても21名から45名ということで増えておりますが、こちらは変更届の対象ではないので、確認表の内

容で確認していただけたらと思います。

今回こちらの協議会の方で協議しなければならないのが、料金の変更をするということでご説明させていただきます。

基本的な料金の体系は変わりません。変更協議の内容がこちらに書いてある「複数乗車について」ということで、一度の走行の中で2名、3名というような形で運行する場合の料金協議ということで、本日までご説明させていただきます。

それでは別紙1の複数乗車についてということで、こちらの団体、複数乗車2名限定で、これから始めていきます。3名の相乗りはないということでお考えいただけたらと思います。こちらの資料で1-1のところでは現在の料金を書いてありまして、2キロから6キロまでですけれども、2キロまでが350円と。1キロメートルまでごとに150円上がりますので、500円、650円、それから800円、950円ということになっております。2人乗車の場合ですけれども、それぞれの距離ということで、1人1人が移動する距離に基づいた料金ということで考えておりまして、その横に書いてある2人乗車の場合、2キロまでの方は175円と。2キロから3キロまでの方は250円ということで、実際に2人乗せていくと走行距離というのはふえると思うんですけれども、基本的な考え方としては、その方の、例えば具体例は後で書いてありますけれども、その方お一人が移動する距離をもとにした距離の料金の半分というような形の考え方になっております。

もう少し具体的なところが書いてあります②のところ、イさんとロさん、要するにイさんというのが1.8キロの距離だということと、ロさんが移動する距離が2.5キロということになっていると、それぞれ、イさん、1.8キロという距離でその半分ですから175円をいただくと、ロさんについては2.5キロ、500円の半分ですので250円をいただくということになっております。ロさん、ハさんの場合は、ロさんは2.5キロ、ハさんが3.8キロということになっておりまして、2.5キロの料金が500円ですので、ロさんについては250円、ハさんについては650円の半分で325円ということになっております。

料金の考え方は、今申し上げたように、乗車される方、お一人お一人で考えたその距離、ですから、実際に走った、2人乗せた距離ではなくて、その方お一人お一人が乗る距離ということで料金を考えております。

運送の対価以外のところで、迎車料金というのも2月の時点の協議で合意をしています。迎車料金は300円ということになっておりまして、複数乗車ということで、①と②と。同じ場所から乗車するとき、別々の場所から乗車するときと分かれていますけれども、それ

それぞれ半分ずついただくということで、150円ずつ。ですから、1運送300円ということになるということですね。それで、乗降介助については必要な方からそれぞれ200円、これも前回協議で整っている内容ですけれども、200円をいただくというふうになっております。

今申し上げた内容については、先ほどご案内した通達の方で、35号通達をめぐっていただいて、3番のところで「複数乗車の必要性」というところでその内容が書かれております。そのもとになっているのが33号通達の処理方針の3ページの⑧の(ホ)というところで、複数乗車についてのことが書いてあります。こちらに書かれている内容に沿って考えていきたいんですけれども、35号通達の中で複数乗車は透析患者に限った運送に限定することではないということが書かれております。

具体的にはどういうものが協議会の中で認められるかということ、35号通達、別紙2ということで、資料の一番後ろになるんですけれども、そちらに運営協議会で複数乗車が認められた具体的事例というのが①から⑦まで載っております。こちらの内容に基づいて、今回この団体が協議に当たって想定されるケースということで、最初に申し上げました資料に戻りまして、別紙1の裏面のところに、今回これから合意がとれた後に想定されるケースということで、①、②、③、④、四つのケースを載せていただいております。

①は透析患者ということで、今までも想定されていたケース。②については特別支援学校への送迎と施設間の輸送ということで、具体的事例はこちらに書いてあって、出発地がそういった特別支援学校、目的地も施設ということで全く同じなんですけれども、その距離3.6キロということで、それぞれの半分ずつというふうなことになっております。

③、④についても、こちらの内容を見ていただきまして、③についても35号通達の具体的事例の⑥に該当するような事例ではないかと。④については同じく通達の具体的事例の⑦に想定されるようなケースではないかということで、今後この協議会で協議が整って合意されてということで、支局への届けが出されたときに想定されるケースということで、具体的な想定される事例ということで出させていただきました。

では、私の方の説明は以上になります。

○会長 ありがとうございます。

それでは、団体の方から、何か補足の説明はございますか。

○福祉送迎サービス・杉並・J 事務局の方からご説明いただいたとおりで結構です。ありがとうございます。

○会長 ありがとうございます。

それでは、今の説明に対して協議ということになりますので、何かご質問等ございましたら、お願いします。

○D委員 前回出ていないので申しわけないんですけども、走行料金のところで、②の利用者ごとに走行距離が違う場合というのがありますよね。現在の走行料金だと、例えばハさんが3.8キロ乗った場合650円ですよ。ロさんとハさんが、その右の表で、相乗りしたとき50%ずつ出すとして、これを足すと575円ですよ。650円から減収に、ほかのところも多分減収になっているんだと思うんですよ。そこら辺は福祉送迎サービス・杉並さんでは許容範囲というか、大丈夫なんですか。

○福祉送迎サービス・杉並・J ありがとうございます。

許容範囲というか、わかりやすさということを考えまして、単独でお送りするときの走行料金の半額ということです。

○D委員 我慢すると。

○福祉送迎サービス・杉並・J このように設定させていただいた方が、納得というか、ご理解いただけるであろうという考えです。ありがとうございます。

○副会長 一つだけよろしいですか。この料金とそれと複数乗車の件については、運営協議会といいますか国土交通省のルールが、どちらかという、タクシーの2分の1という料金からすべてが出発しているという部分がございますね。これでいいのかという疑問を私は持っていて、本来はこういった移動困難者というのは、社会的なコストでかなり負担をせざるを得ない状況にあると思いますので、こういうものについては、むしろ社会的コスト最小で、かつ個人の負担ができるだけ少なくという、そういう理屈がもう一方であるんですよ。アメリカなんかは、そういう意味で複数乗車を当然のこととしてやっている。ただし、利用資格者を決めているというところがあります。イギリスもそうですけども。

そういう意味で、世界の常識に反して、日本の非常識のルールなんですね。これが未来永劫続くとは限らない。そして、コストベネフィットから見ても、2人乗せていった方がトータルコストが安いし、個人の負担も安いし、行政の負担も安いし、CO<sub>2</sub>の排出量も少なくなるし、環境にもいいし、なぜこんなことがまかり通っているんだろうかというのが、やはり古い流れの運輸の制度のゆがみから来ている部分がここに集約されている。

これは今すぐ直せとは言いませんけれども、将来的にはここについても少しちゃんとした議論を、国土交通省としてはやっていかないといけない部分かなと、特に思っています。



というのは、公的負担がもうちょっとふえていったときに、変だなんていうお話になりかねないので、やはり社会的コストが一定程度かかる部分についての将来のあり方が、幾つかのフェーズがあって、矛盾と矛盾の部分の一つだけを取り上げて意思決定をしていくというところが今のルールなんですね。そうじゃない価値観もあるわけですから、そういう価値観も頭に入れて、でも、今回は運輸の道理に従おうと。従うけれど、将来的には運輸の道理も、やはり世の中の流れで変わっていく時期が必ずあると思いますので、そういうことを前提としてこう考えようとか、そういう流れがあつていいはずだろうと私は思います。

以上です。

○会長 どうもありがとうございました。

何か、運輸支局の方でご意見はありますか。

○C委員 東京運輸支局のCです。まさしく、A先生がおっしゃっていただいたことはそのとおりにかなと思って、受けとめております。

あとは、今回お配りしていただいた資料の中で、運営協議会において定められた独自の基準に対する考え方について、国自旅の34号通達と、あとは留意点の35号通達ですね。この中で、35号の方なんですけど、その対価のお話、4.というところで触れられていますので、その対価の基準の中で言っている2分の1というのはあくまで目安ですよというような言い方もしてあるところではあります。

あと1つ私も疑問があつたところがありまして、今回事務局の説明で複数乗車2名に限定されるということなんですけど、それはこの中には特に書かなくてもいいことなのかなというのが。「2人のとき」となっていると、じゃあ、3人のとき、4人のときはと、やっぱり読むと思うのかなとも思いますので。ほかの地区で複数乗車をおやりになっているところは、2名に限定しますよということもこの中に書いてしまっているところもありますので、その方が説明としてはわかりやすいのかなと。一つ、意見でございます。

○事務局 ちょっとよろしいですか。今ご説明いただいた部分で、今回、複数乗車2名ですよという前提で2名乗車の料金協議をさせていただくというのが事務局のイメージだったんですね。今の支局のC委員のお話だと、そこに限らないよという場合には、そこを例えば3名乗車なら3名乗車はこういう形で料金を設定しますということも、あわせて協議をしていく必要があるのかというふうに思っているのですが。

○C委員 まさしくあると思っています。なので、この表示は、逆に言えば足りないのか

なとも思っているところなので、「2人のとき」という書きぶりだけなんですけどね。

○副会長 ちょっと。もう一つ、具体的な部分での疑問点は、今の2人も3人もあるんじゃないかという議論とあわせて、恐らくグループというものをどうみなすか。グループというのを一つとみなして、例えば35号通達の別紙2のところでは、同一町内の身体障害者等が同一の病院に通院する場合の輸送というのは、これ、まさにグループ輸送なんですよね、ある意味で。だから、トリップが同じものを、たまたま2人だから、これを1単位として認めましょうと、そういう考え方ですよ。だったら、家族はどうなっちゃうのか。家族の中で障害者が2人いて、その人が同一町内で同一病院に行く場合には、今までの許可を運営協議会で複数乗車として扱って処理したのかどうか。その辺が、もし処理したというのであれば、こういうのを一つ一つ議論する意味はあると思うんですが、そのあたりはどうなんでしょうかね。家族については、Cさん、どう扱ったらいいんですか。全く別の個人ですからね。

○C委員 家族で、例えばお父さん、お母さんと子供がいて、3人とも障害の方で会員の旅客であるとなれば、私、持ち帰って、検討はまた改めてしたいんですが、今ここで思うのは複数乗車として扱うものなのかなと。

○副会長 複数乗車を。

○C委員 ええ。

○事務局 多分、A委員がおっしゃった例が、まさにこの具体的事例の⑥なのかなと思っ  
ているんですけども。同居親族の会員の乗車地・目的地が同一である場合の輸送と。  
これについても複数乗車として認める例として出ていますので、原則はやっぱり個別輸送  
をすべきと。

○副会長 個人個人をね。

○事務局 そうですね。だから、複数で乗せるのであれば、協議会で承認を得てやってい  
かないといけないのかなというふうに私ども解釈しておりますけれども。

○副会長 そうすると、Cさん、運輸支局のさまざまな通達が、やはりタクシー会社との  
関係で2分の1の料金をするというのと、単独乗車ということを大前提として、それでど  
うも実情に合わない場合の緩和措置の一つとして、この複数乗車の①から⑦が認められて  
きたという、そういう流れで理解してよろしいんですね。

○C委員 そうだと思います。

○副会長 ということでですね。そうすると、今回あえて打ち破るということはありません

けども、こういう今までの流れで、ここまでは緩和したらいいじゃないかという、そのラインをここのところでうまく見つけられればいいと思うんですが、その点でも、2人乗車の場合となるとつらいと思いますので、複数乗車というところで、「複数とは」という定義をしておいたらどうなのでしょう、ある意味で。こういう同一町内でこうというのは人数は定義していないですよ。こういう定義でよろしいと思うんですが、どっちみち1台でしか移動できないということがございますので、そこの乗れる量が最大とすると、そこが多分マックスになると思うんですね。ある意味で、ちゃんと定義しておいた方がここではよろしいのかなと私は思います。

以上です。

○E委員 今、個別の事業者さんですね。ということであれば、今現実に、先ほどの統計でもあったように、3人乗車って年間ゼロになっているんじゃないですかね。施設の場合は、地域型の場合は別ですけどもね。ですから、こちらは一般的には可能性が非常に少ないということで2名を出されたんだと思いますし、それでいいかなと私は思っております。

それともう一つは、個別ここの福祉送迎サービス・杉並さんの問題ではなくて、一般論にA先生、なさいましたよね。一般論にかかわってよければ、そのときに運営協議会でこういうたくさんの方の要綱にいかにか整合性をつけるかという問題がありますけども、そういう観点からではなくてちょっと言わせていただけたら、もし利用する立場の方からだけ分類させると大体三つだと思うんです。個人がAからBへ行くと。一番単純な話ですよ。それから、複数乗車の場合に、乗る場所と降りる場所が全く同じである。それがきょうだいであれ、家族であれという場合と。それから、非常に想定されるのが、どちらかが一つ、乗る場所はあちこちなんだけど到着場所が一つ、あるいは逆で、とにかくその逆というのがありますよね。それが一つの施設型なんかではあると思うんです。透析なんかでもそういうことですよ、あちこちで乗るんだけどという。そういう、利用者さん側から見た場合の分類ですね。利用者さん側から見れば、乗車場所が同じで降車場所も同じというのは、いわゆる普通のタクシーの考え方が一番わかりやすいわけですよ。何人乗ろうと同じというふうに。利用者さん側の発想で言えばですね。

問題はあちこちで拾って行って、最後、Y病院に行くとか、あるいは出発点が施設なんだけども、ここのA君の家、B君の家におろすというケースなんですけども、その場合について、実は杉並の場合には、いわゆる地域型じゃなくて施設型というのがありますね。これ、杉並が極めて特殊だと私は聞いておりますけども、私の発想としては、本当は、透

析なんていうのは、施設型で考えちゃっていいんじゃないかと思っているんですよ。そういうようなグループをなすようなものというのは、本来的には、もしかすると福祉有償の対象ではなくて、これは本当に話が大きくなっちゃいますけど、それこそ河北病院に片一方が行くんだったら、Y病院で用意してもらえばいいと、チャーターしてもらえばいいと、私はそう思っているんです、透析に関しては。実際そうやって、これは制度上の仕組みはわかりませんが、区内でもX病院とV診療所と、幾つかの病院は実際にやっておりますし、東京都内ではかなりこの問題が発生したときに、もう病院が持ってやると。そのペイがどうなっているかは知りませんが、そういったことがもう常識であると。ケアマネの社会資源の研修会などでは、私が質問したら、何をばかなことを聞く、と。それはもう常識であって、病院が送迎するものであるというふうに言われたことがあります。

だったら、そういった別な動き、それがこういった制度上どういうふうに扱うのか私にはわかりませんが、そういった動きをつくっていくとか、もうちょっと考え方を変えていって、そして、施設型についても毎回思うんですけども、今回も廃止が二つあって、サンフレンズといたるさん、2カ所になりましたけれども、やはりそれを、個別aさん、bさんを運ぶようなものと一緒くたに、同じ制度の中でもって扱うというのも、本当は無理があったんじゃないかと。ごめんなさい、福祉送迎サービス・杉並さんの話を超えてしまいましたけど、もし一般論でいえばそういったことを思っています。

以上です。

○副会長 ちょっとよろしいですか。今、Eさんがおっしゃった一般論の部分で、個人が移動して、1人で移動するというケースが一つあって、もう一つは個人が移動して、出発地が二つ違って同一目的地、これはある意味でグループとしてここでは扱っていますよね。ここまでを認めていると。さらにその上のグループというのは、施設の送迎、ワン・トゥー・メニーといいますが、1カ所に全部集中して、いろいろなところから病院に通うという、その例が割とグループ運行ということをやっているわけで、その場合には制度がまた違ってくるといいますか。だから、そういう、今、未分化の状態からこれから分化していくだろうということをEさんはおっしゃったと思うんですが、海外でもそれが完全に分化しておりますので、そういうことを前提としたときに、運輸の法律がなかなか当てはまっていけない。今その過渡期の最初のずれが、このきょうの①から⑦の事例で、これは認めましょうというのを個別的にやっていったにすぎないと。いずれ、さまざまな形が出てきたときにどうするかというのは、その都度の話だと思います。

だから、例えば五、六年前ですかね、あるところでデマンド型を運行したときに、国土交通省のお役人の人はルートをつくれと言った。デマンド交通でルートはないよと言っても、ルートをつくってくれと、線を引いていったんです。それが運行し始めたら、むだだということがわかって、線なしでいいよと。まさにこちらのグループ運行と同じことをやって、料金300円均一で障害者・高齢者が相乗りで、まちのあちこちを移動できるという、そういう仕組みを商工会が提供してくれた。これ、地方都市でもう全部、数十カ所やっていますので、これを杉並でどこかでやるかどうかということも、いずれあり得るお話なので。デマンドだったら、料金が均一になるんですね。だから、そういうのに利用者が転換する可能性もありますので、デマンドの福祉型輸送とデマンドの一般的輸送と2種類ありますので、そういうのも都市部でもあり得るお話だと思います。

○会長 今いろいろご意見も出まして、福祉有償の関係につきましては、複数輸送で、今後いろいろ課題があると思います。

今のお話の中で、福祉送迎サービス・杉並さんの今回の件につきまして、複数輸送の、今2人ということを出しているんですが、これについてどうされるかという。今、支局の方のお話だと、3人等出る場合もあるのであれば、ちょっと表現の仕方がという話もあったと思うんですが。

○福祉送迎サービス・杉並・J よろしいですか。想定していたのは、複数というのは2人ということ考えていましたけど、委員の皆さんからいろいろご意見が出たように、やっぱり3人乗るとかいうことが出てきますもので、そのときの利用者の人数の、例えば3人だったら3分の1にするということをお願いしたいと思うんですけれども。

○D委員 でも、2人しかやらないんでしょう、当分は。

○福祉送迎サービス・杉並・J これから出てくる可能性もありますもので。3人というケースも。

○会長 3人というのと、そうすると、3分の1というようなことですか。では、今回出した資料の中で、2分の1の例しか出ていないんですけど。

○C委員 割り切れない部分も出てきますよね。

○福祉送迎サービス・杉並・J そうですね。

○C委員 もしあるかもしれないというのであれば、それこそ、そのときにまた協議してもよろしいのかなとも一方で思いますし。今、実際にそういうお話がある状況があるわけですよ。2人で乗りたいんだけどもというような。

- 福祉送迎サービス・杉並・J はい。今、2人です。
- 副会長 実績をつくって、その上で考えた方が。
- C委員 その方がいいのかなとは。
- 福祉送迎サービス・杉並・J わかりました。
- 会長 今回、とにかく2人ということで、これだけ資料をそろえて協議をしているわけですから、実態的にも、恐らく2人というのが一番最も多いという状況の中で、2人を出されたと思いますので、今回についてはこれについて協議いただいて、協議会の方で同意をいただいて申請すると。また、実績を見ながら、その状況の中で議論するというのも一つの方法じゃないかと思いますが、いかがでしょう。
- H委員 ちょっといいですか。今、実績を見ながら出すというふうには言っていますけど、料金形態とかは実績でそういうふうにして決めちゃってよろしいんですか。例えば3人ということで、事前に、もし今日この場で2名ということであれば、新たに、もしそういう状況が起きたというようなことで実績というのであれば、料金体系も変わりますよね。そういう場合はどうするんですか。
- 会長 実績というのは、希望はという意味じゃないんですか。
- 副会長 事実をつくっていったら。ずっと、2人ですよと、3人は乗せられませんよという、そういう実績。
- C委員 その中で3人でというお客さんが何人ぐらいいたかというような。
- 会長 だから、3人という希望があって、その希望が多いという場合には。
- 副会長 3人が出てきたら、もう一回申請してくださいということで。
- H委員 わかりました。すみません。
- E委員 すみません。でも、3人が家族だったら。3人兄弟っているんですよ、介護保険では90代の3人兄弟が。それは別に3分の1に割ったっていいわけですよ。全体では同じような金額をもらえるんだから。
- 副会長 でも、ルール違反になるんです。
- E委員 ルール違反になるのか。そうしたら、乗せないというわけですか、そういう3人兄弟がいたら。
- 副会長 そういう、ルール上は、国土交通省のルールにのっとると乗せられない。
- D委員 ほかの会社を選べば。
- E委員 ほかの会社を選べるわけね。わかりました。

○D委員 現時点では無理ですね。

○E委員 うん。ばらばらの3人はいないと思いますけども、同一世帯の3人は。

○会長 今回のルールの中では、ちょっとそれはできないということで、だから、副会長はそういう課題があるんだという、課題提起をされたということだと思います。

○E委員 わかりました。

○D委員 また最初の質問に移るんですけども、2人乗車で、例えば75円ずつ赤字になるわけですよね、現在の走行料金。それで、基本的には、想定される4ケースがあるわけですよね、裏のページを見ると。そうすると、例えば1日75円が4ケース、往復すれば150円だから、600円ずつで、少数かもしれませんが、毎回普通の想定される半額よりもさらに低い料金が続いていくということで、この間、福祉有償運送ができてはつぶれ、できてはつぶれという形になっているような気がするんですけど、そういうふうな感じの赤字が、一つ一つの乗車について、赤字かどうかはわかりませんが、走行料金がどんどん安くなっていくということについて、行政としてはどういうふうにとらえるのでしょうか。

○F委員 いいですか。話がだんだん広がって行って、この協議会よりももっと何か守備範囲が広がっていったらいいですね。今、申請がされているのは、2人乗りのときはこれでやりますよと。D委員がおっしゃるように、確かに端数が安くなるんです。私もこれ、資料をいただいたときに、あ、これだとちょっと、本来1人をやっているときよりも安くなるなという、端数的な、25円、75円と、そういうような単位で安くなるんですが、よく考えてみると、介護料というのは200円をとるんですね。ですから、効率的に同じような経路を行ったり、一つの作業を運行するとき、2人乗せれば1人の人から200円とるんです。予約料は半分ずつだから、増資はないですけども、それはD委員の、僕も最初は懸念があったけども、でも、考えてみたら、200円、1回に2人やれば、本来200円しかもらえないのが400円もらえるというようなことで補填されていくんでしょうし、余り心配する必要はないんじゃないかと思うんですね。

ですから、今回出されたこの料金、全く合理的だし、何も文句のつけようがないし、これで2人でやられるというのならこれでいいんだと思います。ですから、そこから、3人だとか、グループだとか、いろんな意見に飛んでいっちゃっているわけですけども、それはそのとき、A先生がおっしゃるように、3というケースが出てきて、新たにそれは申請していただいて、3で割ってこうなると。もしかしたら、端数がまた安くなっていくかも

しませんが、200円という問題が生きてくれば、一遍に600円になるわけだから、3になればそういうことで収拾がつくのかなと思いますので、これについては何も文句はないと思いますね。

○会長 行政としてどうかというお尋ねだったので、私の方からちょっとお答えします。

基本的には2分の1、これは目安ということで、条件じゃないということですが、基本的にはその2分の1の範囲内の料金設定をしていただければいいわけですね。たまたまこの場合、料金が少ない金額になったわけで、それに対しては、団体の方は、要するにこういう料金設定をした方がお客様にわかりやすいからこういう設定にしたのだという先ほどの説明があったので、それはそれで納得のいく説明だと思うんですね。ただ、もう少し、わかりにくいかもしれないけど、ぎりぎり2分の1のところまでの料金設定の仕方はできると思います。ただ、それについてはいろいろ説明の仕方がなかなか今度は難しくなるということだと思うんですね。だから、それは団体の方でそういう形の料金設定の仕方はできると思いますし、それから、先ほどの通達の中にありましたように、2分の1があくまで目安ですから、実費換算で、実費がこれだけですよということがちゃんと説明できれば、2分の1を超えた金額設定もでき得るわけですから、そうしたところは、申しわけないんですが団体の方でいろいろ研究されて、料金設定の仕方を考えれば、それよりもっと高い料金も決して不可能ではないと思っています。

とりあえず、今はルールの中でこういう設定で申請されているわけですから、この範囲の中で考えると、一応ルールにかなっているというふうに考えます。

○D委員 今のFさんの話と、本人が頑張るということなので。私の方は、もう、いいです。

○F委員 そうですか。それで、運賃というか料金がそういうことで、合理的な範囲内でそれでいいんだと思うんですね。ただ、運用するときに、この1.7キロだ、2.2キロだと2人の方が乗られて、実際にどういう、メーターを使うんですか、何を使うんですか。実際これ、やるのはちょっと大変だろうなと、どういうふうにやるのかなと。いろんな誤差があるのか、これ大変ですよ、多分。同じA地点からB地点へ行くだけならいいですけど、途中でお乗せした人と、前から乗っていた人、それからおりるところがまた一緒ならいいけど、また違っていたりとかいろいろあると、どうやってこれ、はかるのかなと、そっちの方が心配なんです。

○福祉送迎サービス・杉並・J 実際には単独で、Aという場所からBに今お送りしてい



るわけですけど、その走行距離をベースに計算しますもので、いろいろ迂回しても、基本的にはA地点からB地点までの走行距離の、現在ですと半額をいただく計算をしているという考えですけど。

○F委員 いいですか。申請のとおり、これでみんなが賛成ということで、これが適用されるようになれば、今お話ししたのはほんの1例であって、いろんなケースが出てくるはずですね。私が言うように、2人の方が全然違うところから乗られて、また違うところにおろすというのが相乗りなわけですから、想定されているような一つのパターンだけじゃない、そういうこともこちらもいいんですよという、この中でやるならばいいんですよということになるわけですけど、僕が聞いているのはどういうふうに運用するんですかと。実際に乗務員さんが、何かタイムウォッチじゃないけども、そういうのを持ちながらやるんですかと。非常に細かいですよ。1.7キロなんて、700メートルを出るのか、1.66だったりとか、非常に微妙で、利用者とのあつれきなんかあったり、道路工事があって迂回したりとか、前は幾らだったとかと、我々タクシーはメーターがいつもきちっと出るからいいですけども、そういうところで誤解があったり、運用というのは非常に難しいと思うんですけど、それをどうやるんですかということを知っています。

○会長 ちょっと想像で言っているんですが、つまり会員さんですよ、大体。行くところというのは大体ほぼ、みんな同じようなところへ行っているわけですよ。複数乗車の場合も、結構同じようなメンバーで、特に今回これを出してきたというのは、そういう要望があってやっているわけで、例えば病院なら病院へ行きたいとか、そういうような、ある程度決まったところに行くケースが多いということではないんですか。ちょっと想像で言っているんですけど。だから、ある程度距離がわかっていると、そういうことじゃないんですか。だって、1.7キロなんて、確かにおっしゃるとおり、すぐわかるものじゃないと思うんですけど。

○福祉送迎サービス・杉並・J 一応、車のトリップメーターしか、タクシーのようなメーターはありませんもので、オートメーターというんですか、これをゼロにして、出発しての走行距離で計算しております。ですから、今、Fさんがおっしゃられたような、いろいろなルートを迂回するという事になった場合、基本的には単独で走った距離をベースに料金をいただくと。

○副会長 ちょっといいですか。そういう距離のはかり方なんていうのは、今かなりパソコンが発達しているので、簡単に出来るんですよ。全然問題なく出来るんですが、ただ、

それを簡単に使うためにはメッシュデータをつくって、例えば50メートルメッシュでもいいんですけども、あるいはゾーンでもいいと思うんですけど、僕は料金体系について、あんまり細かくやると大変なので、ここの地区とここの地区へ行く場合には幾らですよ。これ大体何キロですよというのを、大ざっぱにわかっているところは全部リスト化しておいたらいいですよ。あるいは、ゾーン間のここは大体中心から中心の距離がこのくらいですから、道路で迂回するとその1.3倍ですから、その1.3倍掛けておいてというような形を出して、それを実際の走行とチェックしてみて、それはこの料金ですよというようなことを、主なところだけやればいいですよ。そうすると、楽です。

○G委員 今、会長のおっしゃったお話と重なるんですけども、大体イメージされているのが固定のお客様で、固定のルートという感じなんですかね。もう大体このルートで決まっているからということなのか、それともフレキシブルに対応するというお考えなのか、どちらの方。

○福祉送迎サービス・杉並・J 固定のルートで決まっています。

○事務局 ちょっとよろしいですか。補足なんですけど、事務局が今回ここに出していくに当たって、運行の方法なんかもお話を大分伺っているんですけども、そういう中では、今まで個別輸送で、大体福祉有償運送なので、会員さんしか利用はされないと。その会員さんも大体目的地が定型化しているという中では、例えば先ほど例にあった、工事やなんかで迂回が生じた場合でも、迂回した実際の距離の料金じゃなくて、本来の通常ルートで行った料金としていただいていますよ。そういった基本の料金が、大体自宅から目的地まで決まっているので、その中で、その料金を前提にして、複数乗車の場合に、ご自宅と施設、Aさんの自宅と施設の場合だったら、個別の場合でも通常で走れば何キロですよ。Bさんの場合も、自宅から施設まで何キロですよ。実際の運行はぐるっと回るので、走行距離は違うにしても、実際にはAさんが通常利用していただいている料金の半額、Bさんが個別で使っているときの料金の半額という設定の料金で精算をさせてもらうというふうな形で伺っているんですが、そういうことでよろしいですよ。

○H委員 そうしたら、お客さん、利用者に対しては、すべてそれが出せるわけですよ。会員さんに対して、例えばどこからどこまで利用しているというのが個別に出せますよね、そうですね。そういうものをきちっと出した方がいいんじゃないかと思うんですけど、どうですかね。

○福祉送迎サービス・杉並・J しかし、それは新たに契約する方に対しては、実際に私

が走ってみて、走行距離が何キロになるということと、それから、利用者さんによって、おれはこの道を通るんだという方がいますもので、その辺と突き合わせをして、基本的には利用者さんがおっしゃっているルートで運行するのがいいと考えておりますもので、そういうことはやっております。

○H委員 ちょっといいですか。何か今そういうふうにやってしまうと、料金をいただくのに、100メートルの違いで料金が変わるということになると、1.9と2キロの違いで、やっぱりトラブルのもとになるのではないかなと思われるんですけど。その場をどういうふうにしてやるのかなと、ちょっとそれがよくわからないんです。

○福祉送迎サービス・杉並・J 今までそういうことは起こっていませんから、今後も起きないだろうということではないですけど、幸いなことにそういう問題は起こっておりません。

○F委員 ちょっといいですか。今の話で、何かもう固定しているからそれでいいんじゃないかということなんですけども、それだけじゃ、この内容から言うと、それは定額制というか、どこからどこまで幾らということになるんですけども、もっといろんなバリエーションというかパターンが出てくるわけですよ。きょうはY病院へ行こうと思ったけど、近くの何とか医院へ行くんですという、そのY病院へ行くということだけは決めてあって、何とか医院は全然違うわけですから、そういうときに、事務局の方からもあったけど、幾つかのパターンきりないんだからそれでいいんじゃないのという、それとは全然違うと思うんです。ここで半分ということを決めるときは、ちゃんとその距離でやるということを決まっているわけですから。いろんなバリエーションが出てくるんです、これからも。それきりやりません、会員だけだからそれしかやりません、あるいは、何とか医院しか行きませんとか、何とか施設しか行きませんというのではないんだと思うんです。いろんなことが起きてくるし、救急病院へ突然行かなきゃいけないとかね。そういうことも想定に入れてきちっとやらなきゃいけないですよ、距離制でやるのなら距離をしっかりとってくださいということなので、その距離をどうやってはかるんですかとさっきお話ししたので、トリップメーターでやるということならそれでいいんですけれども、トリップメーターをゼロにしておいて、もう一個は何かまたはかれるようなメーターでやるとかいろんな、その距離を正確にやらなければ、その辺が運賃料金がいろいろ変わってきちゃいけないですよという話なので、それをうまく運用してくださいと。僕は、だめだとかそういうことを言っているんじゃないんです。距離をどうやってはかるんですかと聞

いたのに、何か話が全然ずれていくというか。それだけの話なんです。

○副会長 ちょっとよろしいですか。恐らく、福祉有償運送というのは、タクシーほどの装備を持っていないので、コストが2分の1だという、そういう大前提がある。その一つに、ちゃんとしたメーターがないから、その分、割と自分で走った料金とかそういう形で料金設定をしている。タクシーの場合は不特定多数だから、トリップが極めて複雑ですね。

でも、それでも、もしちゃんとやろうとする場合に、方法としてはメーターをつけるという方法もあるけれど、いっそのこと住民にわかりやすいように、どこからどこまで幾らかというのを、もうゾーン別にしちゃった方がすっきりしちゃうんじゃないか。それはゾーン別というのは、ゾーンを小さくすればするほど距離になります。最小は1メートルのゾーンができますから。1メートルでも50センチでもゾーンはできるわけですけども、そのゾーンをどのぐらいの大きさにして、このゾーンからこのゾーンは幾らだというのを一覧表にしちゃった方がいいですし、例えば一覧表にすると、すごい大きなものができちゃうんですが、それを簡略化して、割と大きっぱなところで、ここからここまでは幾らすよという、そういう料金表をつくっておくとすごく楽なんじゃないかなと。自宅を指しただけで、そこからここまでいくと、それは幾らですというのが出ちゃうわけですね。だから、そういう方が楽ですねという。距離でやるのも楽かもしれないけど、どこへ行きますかと聞いたときにその行き先がわかるので、出発地もわかるわけですから、あ、それは幾らだという、そういう表をつくっちゃえばいいんです。そうすると、すべて解決できますということです。

○F委員 今の、先生に逆らうようじゃないんですが、それは目安としてはどこどこへ行くのには大体幾らぐらいだなと、あるいは、2人で乗るとその半分なんだなと、またわかるわけですけど。

今回、距離制ということ、時間制それから定額制と、そのどれかをとるということになっているんですね。それで、今回、距離制でやっているということですから、それは、Cさん、まずいですね。結果的にはまずいと思います。

○C委員 例えば、そのゾーンの地図なら地図、表なら表をここで協議して合意をとればいいと思います。今の段階ではそれでやっています。例えば2.5キロ、実際にはかかったけど、2キロで、その表で見たらそうなったら2キロとりましたよというのは、私は今はやめてほしいです。今後はいいと思います。協議が整えばですが。

○会長 距離のはかり方については、まだ、いろいろ課題というか、方法はあると思いま

す。先ほど、固定の方が多くいでしょうと言ったのは、固定の方だけだからそれでいいでしょうといった意味じゃなくて、距離をはかる場合に、件数、頻度が、固定客が多いから、その分ははからなくてもいいのが多いでしょうといった意味で、これからまだ、いろいろ臨時で会員であっても行ったことがないところに行く場合もあるでしょうから、そういうときはできるだけ正確にはかかってくださいと、そういう意味で言ったわけでした。実際、団体の方も、一応、今後そういう距離のはかり方については、ちょっと今後また検討してくださいということで、よろしいでしょうか。

○F委員 そうですね。

○会長 ほかに何かありますか。

○E委員 すみません。しつこいようだけど、一つだけちょっと思うんですけど。利用者の感覚だけで、ちょっと言わせてくださいね。

そうすると、例えば私がタクシーを拾いました、メーターがすごく気になります。横断歩道のこっちでとまるか、向こうに行くだけで100円変わったりするんです。それは皆さん経験していますよね。でも、私が例えば何とか福祉送迎サービスにお願いしましたと。工事していたけど、時間がいつもの倍もかかっちゃったんだけど、お値段は同じだったと。そうしたら、その方が普通に、いつもの送迎サービスさんだからねと素人は思います。それがいいか悪いかは別ですよ。素人の考え方で言うと、そっちの方がすごくわかるというのかな。

それから、もちろん素人は、時には、いつも使っている、いつもY病院に行ってもらっている福祉送迎サービスさんに、今度は年に1回だけ横浜まで行ってもらおうかしらと、身体障害者がそういうふうには考えることはありますよね。でも、その場合にも大体の目安というのかな、普通のタクシーをお願いするのは、実は全然違う感覚で皆さん思っている部分が多いという意味なんですね。

そこら辺のところはやっぱりわかっていたきたいのと、それから、グループというか、ある程度のなじみの関係というか、確かに透析患者同士はお友達ではないかもしれない、同じ施設のメンバーのようなお友達ではないかもしれないけど、長い目で見たら、ああ、あの人も患者さんだよと言えるような、一種のグループですよ。そういうなじみの客がいるのであって、全く違うAさんとBさんが、何でここでこいつが乗ってくるの、というようなことはあり得ないですよ。ですから、そういう意味では、タクシーというのが相乗りというのはいないだろうと思いますけど、さっきのデマンド型みたいに、必要な人を

拾っていく、しかも、そのために、いかに合理的、例えば極端な話、明日の9時から10時までAからB地点に運ぶという人がいたら、次の人から電話がかかってきて、ちょうどその中間地点の乗降者だったと。じゃあ、それを乗せちゃおうなんてことはしないですね。

ですから、そういう意味では、やっぱりタクシーとは全然考え方が違うというか、これを言ったら仕方がないんですけど、基本的には、でもこういった非常に厄介な仕組みでできているんだということは、利用者としては、はっきり言って、びっくりしますね。

以上です。

○会長 ありがとうございます。

ほかに。

○H委員 ちょっと申しわけないですけど、今、Eさんに、申しわけないですけど。先ほど言ったメーターのことで、嫌な思いをすと言っていますけど、私も一応タクシー労働組合をやっています、一応委員長をやりながらタクシーも乗務しています。やはりそういう不愉快な思いをさせるということに対して、私の考えは、やはり少しでも安く、例えば100メーター先で、もし気持ちよく、信号で止まって料金が上がってしまったと。確かにメーターでは1,010円とか表示されましたと。でも、そういうときは、私は正直な話、ワンメータ分引いてあげて、気持ちよくおりさせてあげるというような気持ちはしています。だから、一概にタクシーの運転手がそうだとかというように、今の発言をされてしまうと、私は一応乗務していますので、正直言って、心外的な話をされると、乗務員としてちょっと、あまりいい気持ちではないなど。

できれば、サービスの件に関しては、我々も乗務員の質を上げようというふうな形で、センターを含めていろいろ努力をしております。確かに、今言われたケアサービスとか、介護施設に対してドア・ツー・ドアでやる。確かにきれいに、私ら、降りたときに気持ちよく降りてもらいたい。それと、もし介護が必要であれば、私ら手伝いますよ、きちっと。そういうところの認識も少し持っていたかかないと、何かあからさまにタクシーの運転手がやらないという考えを持たれてしまうと、東京の乗務員を含めて、質は、ほかの県から比べたら、全然、レベルが高いですから、その辺はちょっと偏見の目を持たないでいただきたいということをお願いしたいと思います。

○副会長 今、ちょっと二つの議論があったと思うんですね。一つは、タクシーでメーターが直前で上がっちゃったというのは、僕は確率でしようがないと思うんですね。階段状に上がるのはバスもタクシーも同じですから。それはやむを得ない事実だと。それは受け

とめる側が受けとめましょうということで、たまたまいいサービスをしてくれる場合もあるケースもあると思いますので。

それから、もっと大事なのは、今、Eさんが利用者にはわかるようにとおっしゃったのは、まさにここからここまで行くと幾らだよというのは、タクシー料金とは別で、移動困難者を運ぶ送迎車両については、大体の目安を何か一覧表みたいに、このくらいの金額で行けますよというのはあった方がいいですねというのは、僕が一貫して思っていることです。

それが料金表みたいなものですね。それを国土交通省の今のルールだと、なかなかここにちゃんと運営協議会で出さないと決められませんけれども、それ、なくて大丈夫なのと。ほかのダイヤルライドとかイギリスとかは全部ありますからね。このくらいで行くと、このくらいだよ。それは当然で、それはごく当たり前の話です。私たちは商品を買うときに、その商品の情報が聞かないとわからないというのはとても嫌なものですよね。だから、多分、今度の移送サービス、新しいタクシーの2分の1の料金も商品なんですね。タクシーも距離帯で明確にそこで出ますから、その場で商品の説明をしているわけです。ところが、福祉交通の場合はメーターがないわけですね。だから、目安は出した方がいいですねと。ただ、これより上がるかもしれない、下がるかもしれないというのは多少あるかもしれませんけれども。

以上です。

○I委員 そういう点に関しては、福祉有償運送の場合に、タイムテーブル的にはなしでいなくとも、ご相談があったときに、こういう料金の体系になって、ここからここですよ。うちは時間制ですので、ちょっと距離制と違いますけれども、大体このくらいの料金で行きますよということをお示しした上で、それを選んでくださるかどうかというふうにしていますので。だから、個々の事例についてはそういうやり方で、福祉有償運送の場合にはやっております。ただ、それを一覧表か何かということは、ちょっと大きくはしていませんけれども、実態としてはそういうやり方でお示ししていますけれども。

○会長 料金の目安というのは、どういうふうに表示するかというのは、またいろいろ課題があると思います。ここの協議会にかけて、料金表みたいなのを出さなきゃいけないということなのかどうか、よくわからないんです。ただ、実際にお客さんが例えば横浜まで行きたいと言ったときに、じゃあ、どれくらいかかりますよという話を明示するのは、事業者としてサービスじゃないかなというような感じもしますけど。

話がちょっとずれてきたような気がしますので、今回の団体さんの料金の協議について

は、整ったということによろしいでしょうか。

( 了承 )

○会長 では、これでいきたいと思います。

どうもありがとうございました。

○福祉送迎サービス・杉並・J ありがとうございました。

( 福祉送迎サービス・杉並関係者、傍聴者席へ移動 )

○会長 それでは、議題のその他の方に入りたいと思います。

続きまして、移動サービス情報センターの報告ということで、センター長のBさんの方からご報告をいただきたいと思います。

○移動サービス情報センター長 こんばんは。杉並区移動サービス情報センター「もび〜る」のBです。よろしく願いいたします。

○会長 座ってどうぞ。

○移動サービス情報センター長 ありがとうございます。

本日、資料の方につけさせていただいたものをご覧いただき、資料5の方になります。前回の運営協議会は2月23日でしたので、その後のセンターの活動についてのご報告になります。

1番の相談・取次実績報告については、後ろの方に別紙1として裏表についてございます。件数等については、四半期ごとという区切りですので、今回は、7月はちょっと、6月の四半期を終わったばかりですので、とりあえず4月の時点での2008年度の1年分という実績をおつけしています。3月までの総合計数が782件ということです。

そして、中のデータの特徴については、別紙に相談の中身等の詳細分類が出ておりますので、こちらをごらんください。また、その後ろにつきまして、通年の2008年度のA3のものにつきましては、全体の活動が見渡せるものとしてお作りしております。相談件数も含めて、こちらのセンターは配車センターではございませんで、いろいろな相談を受けながら、あるいはご利用者の方たちのニーズに沿った情報の収集、事業者同士の関係づくりも含めまして、さまざまな広報活動を行っておりますので、その詳細について載せさせていただいております。

この全体の表の特記事項としましては、9月のところで、取次に「即日ニーズ対応開始」ということがございまして、このところで、ご利用者の方たちから、前日あるいは当日の午後ぐらいまでの直近のご要望がございまして、取次について9月から開始をし



た旨がこちらに書かれております。

あとはホームページが広報活動の方にございますが、これが1万6,879件ということで、かなりの方にご活用いただいているという実績が出ております。

あと、詳細はごらんいただければと思います。

現在、協力事業者の数は38事業者です。前回ご報告したときが35事業者でした。それから、先ほども出ておりましたNPOの変化と、あと限定事業者の開業及び別のエリアで開業されている限定事業者がセンターに加盟してくださったということで、数が増えております。また、前回までなかったのが、一つ、自立支援法の対応事業者ということで、こちら、介護保険の方は対応していない練馬の事業者ですが、こちらが新たに加入をしております。

2番に行きまして、前回以降のセンターの主な活動としては、本年、この3月までの実績の後のことを中心にお話しいたします。センターに寄せられるご相談のほとんどが、初めて福祉車両を使わなければならなくなったというようなご相談が圧倒的に多いので、そういうときにセンターにご相談をいただけるように、一般区民の方への周知を今年は徹底していきます。各地域の区民センターがございますが、そちらの方で数多くのイベントが組まれております。そちらの方にセンターの相談コーナーを設置いたしまして、今のところは、高井戸と和田と高円寺の方に行かせていただきましたが、そちらで数多くの方たちにお目にかかっています。

また、区立の障害者の生活園、施設がございますので、そちらの方、ここのところ、家族連絡会、三者連絡会というところで、会合が持たれておりますので、そちらでご利用者の方、ご利用者の家族の方とお目にかかってセンターのことをお話ししております。

また、今年度初めてになりますけれども、ケアマネジャー対象のミニセミナーということで、当初、センターがプロポーザルにかかわったときに、これをモビリティカウンセラーあるいはモビリティマネジャー育成というふうな名前と呼んでいたセミナーを、初めてこの6月に開催することになりまして、2会場同一内容で、合計22名のケアマネジャーさんにお越しいただきまして、1時間半にわたるプログラムでお話をしまして、かなり充実して役に立つという評価をアンケートでいただいております。

また、添付したこの実績等を含めて、4月14日に事業者連絡会第1回を開いておりまして、またこの7月に第2回の方を予定しております。

さらに、『もび～る通信』というのが5月に4号を600部、そしてガイドブックが5月に、

新しくふえた事業者の情報を含めて、新しい改訂版がピンク色の表紙で出ております。これが2,000部発行しております。

また、3月のところで、移動カフェということで、このときはバスの事業者のバリアフリー教育ということで、バスを活用しての外出もスムーズに広めていきたいということで、このようなテーマで主催いたしました。

また、3月末から4月にかけて、特にございましたのが、4月初めからのリフト付タクシー事業の変更が障害者施策課の方でありましたので、こちらに対しての事業者の選び方と、あるいは、この新しい制度の説明等でご相談をお受けしたことが多々ございました。

3番にまいりますと、今後の予定としまして、今日間に合いましたのでお配りを急遽させていただきますんですが、こちらの新しいリーフレットができましたので、今度のリーフレットは、開いていただくと車両のタイプであるとか、情報センターに入っているさまざまなタイプの協力事業者の方の分類であるとか、今までのものの理念を書いたようなものから、もう少し詳しいものをつくってございます。

あとは、今度の7月23日の第2回事業者連絡会の方では、杉並障害者自立生活支援センターすだちの里の所長様よりお話をいただくことになっておりまして、障害者の方たちがどのような移動のニーズを持っているのかということ、事業者とともに話していきたいと思っております。

また、ちょっと先の予定になりますが、大きなイベントとして、ことしは11月29日、諏訪中央病院名誉院長の鎌田實先生の講演会を、『旅、あきらめない』という著書がありますので、こちらのテーマをもとに、外出をもう少し区民の方たちに意欲を持っていただきたいという、意識変革を行うための講演会を予定してございます。

資料に基づいてご報告いたしました。以上です。

○会長 ありがとうございます。

今のご報告で、何かご質問等ございますか。

( なし )

○会長 ないようでしたら、では、その他の次ということで、事務局の方から次回の予定等について何かありますか。

○事務局 会長、ありがとうございます。

次回の運営協議会の予定ですけれども、昨年来ちょっとお話ししていますように、当面、料金変更等の申請がなければ、今年度は更新団体の予定がございませんので、今のところ、

次回日程は未定とさせていただきたいと思います。また、新規の団体の申請ですとか料金変更等、協議事項が発生しましたら、その都度お声をかけさせていただきたいと思います。ただ、少なくとも年度内にもう一回程度は開けるといいかなというふうには思っておりますけれども、また、時期等についてはその都度ご相談させていただければと思います。

私からは以上です。

○会長 はい。どうもありがとうございました。

何かありますか。

( なし )

○会長 では、なければ、今日、第1回福祉有償の協議会を終わらせていただきたいと思います。どうもありがとうございました。お疲れさまでした。

## 第 1 回 杉並区福祉有償運送運営協議会次第

保健福祉部長挨拶

委員・事務局紹介(資料 1)

会長互選、副会長指名(資料 1)

会長あいさつ

### [議 題]

- 1 杉並区内における福祉有償運送をめぐる状況について
  - ・ 区内移動困難者の状況(推計)について(資料 2)
  - ・ 移動サービス供給量の状況(推計)について(資料 3)
  - ・ 79 条登録団体の 20 年度活動実績について(資料 4)
- 2 福祉有償運送団体に関する協議等
  - ・ 「特定非営利活動法人 福祉送迎サービス・杉並」の料金協議について  
(団体要件確認表:事前配布)
  - ・
- 3 その他
  - ・ 杉並区移動サービス情報センターについて(資料 5)
  - ・ 次回運営協議会について

### [資 料]

- ・ 資料 1 杉並区福祉有償運送運営協議会設置要綱及び委員名簿(平成 21 年 4 月 1 日現在)
- ・ 資料 2 区内移動困難者の状況(推計)について
- ・ 資料 3 移動サービス供給量の状況(推計)について
- ・ 資料 4 平成 20 年度 福祉有償運送活動状況
- ・ 資料 5 杉並区移動サービス情報センターについて

## 杉並区福祉有償運送運営協議会設置要綱

平成17年5月19日  
17杉並第10179号

改正 平成19年3月19日杉並第84245号  
改正 平成19年3月19日杉並第84257号

### (設置)

第1条 杉並区(以下「区」という。)は、道路運送法(昭和26年法律第183号。以下「法」という。)及び道路運送法施行規則(昭和26年運輸省令第75号。以下「省令」という。)の規定に基づき、移動制約者を対象とした特定非営利活動法人(以下「NPO」という。)等による福祉有償運送の必要性及び旅客の安全及び利便の確保に係る方策等を協議するため、杉並区福祉有償運送運営協議会(以下「協議会」という。)を設置する。

### (協議事項)

第2条 協議会は、次に掲げる事項について協議する。

- (1) 法第79条の規定に基づき、自家用有償旅客運送の登録(法第79条の6第1項の規定に基づく有効期間の更新及び法第79条の7第1項の規定に基づく変更登録を含む。)を申請する場合における運送の必要性、旅客から収受する対価に関すること。
- (2) 法第79条の12第1項第4号の規定による合意の解除に関すること。
- (3) 移動制約者の利便性向上及び福祉有償運送事業者に対する支援策等の検討をすること。
- (4) 前三号のほか、福祉有償運送について必要と認められること。

### (構成)

第3条 協議会は、区長が任命又は委嘱する別表に掲げる協議会委員(以下「委員」という。)で構成する。

2 委員は、前条に掲げるすべての協議に関与する。ただし、区内福祉有償運送団体の代表は、自らの団体に対する前条第1号及び第2号に関する議事の決定には関与しない。

3 委員の任期は2年とするが、再任は妨げない。

### (会長及び副会長)

第4条 協議会には、会長及び副会長を置く。

2 会長は、委員の中から互選する。

3 会長は、協議会を代表し、会務を統括する。

4 副会長は、会長が指名する。

5 副会長は会長を補佐し、会長に事故のあるときは、その職を代行する。

### (協議等)

第5条 協議会は会長が招集し、委員の半数以上の出席をもって成立する。

2 協議会の議事は、出席委員の過半数でこれを決し、可否同数のときには、会長の決

するところによる。

(協議会の公開)

第6条 協議会は、公開とする。ただし、協議会の議決があったときは、非公開とすることができる。

(意見聴取)

第7条 協議会は、必要があると認めるときは、関係者等の出席を求め、その意見又は説明を聴き、若しくは必要な資料の提出を求めることができる。

(事務局)

第8条 協議会の事務局は、保健福祉部管理課に置く。

(委託)

第9条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営方法その他必要な事項については、別途協議の上、決定する。

附 則

この要綱は、平成17年5月19日から施行する。

附 則(平成19年3月19日杉並第84245号)

この要綱は、平成18年10月1日から適用する。

附 則(平成19年3月19日杉並第84257号)

この要綱は、平成19年4月1日から施行する。

別表(第3条関係)

杉並区福祉有償運送運営協議会委員

関東運輸局東京運輸支局長の指名する職員	1名
公共交通に関する学識経験者	2名以内
福祉有償運送の利用が想定される区民の代表	2名以内
区内一般旅客自動車運送事業者	1名
一般旅客自動車運送事業者が組織する団体の代表	1名
一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体の代表	1名
区内福祉有償運送団体の代表	2名以内
区長の指名する関係課長	4名以内

## 杉並区福祉有償運送運営協議会委員名簿

(平成21年4月1日現在)

役職	氏名	所属等
委員	秋山哲男	首都大学東京大学院 教授
委員	福浪新一	国土交通省 関東運輸局 東京運輸支局 輸送担当 運輸企画専門官
委員	高橋博	杉並区障害者団体連合会 会長
委員	林史子	杉並区居宅介護支援事業者協議会 会長
委員	杉山錬秀	杉並交通株式会社 代表取締役社長
委員	磯史洋	キャピタルオート株式会社 専務取締役
委員	鈴木代侖和	交通労連・東京ハイタク労連 執行委員長
委員	樋口蓉子	特定非営利活動法人 おでかけサービス杉並理事長
委員	大森房子	保健福祉部障害者施策課長
委員	和久井義久	保健福祉部高齢者施策課長
委員	植田敏郎	都市整備部交通対策課長
委員	黒瀬義雄	保健福祉部管理課長

敬称略

(任期：平成23年3月31日まで)

# 区内移動困難者の状況(推計)について

資料 2

平成 21 年 7 月 3 日

総人口 539,584 人 (H21 年 4 月 1 日現在)

高齢者率 19.04% (65 歳以上 102,723 人) (H21 年 4 月 1 日現在)

介護認定者数 18,440 人 (H21 年 3 月 31 日現在)

内訳)・要支援 1 3,286 人 ・要支援 2 2,212 人 ・要介護 1 2,580 人  
 ・要介護 2 3,149 人 ・要介護 3 2,795 人 ・要介護 4 2,282 人  
 ・要介護 5 2,136 人  
 (うち施設利用者 2,496 人)

身体障害者手帳所持者 12,764 人 (H21 年 4 月 1 日現在)

内訳)・肢体 6,497 人 ・内部 4,068 人 ・視覚 1,011 人 ・聴覚 918 人  
 ・音声言語 270 人  
 (うち施設入所者 49 人)

愛の手帳所持者 1,900 人 (H21 年 4 月 1 日現在)

内訳)・1 度 49 人 ・2 度 553 人 ・3 度 583 人 ・4 度 715 人  
 (うち施設入所者 257 人)

## 移動困難者の推計

	福祉車両を必要とする人	セダン車でも可の人	移動困難者(合計)
高齢者 (H21.3 時点)	要介護 3 以上(施設を除く) 4,717 人	要支援・要介護 1・2 11,227 人	15,944 人
身体障害者 (65 歳未満、 H21.4 時点)	肢体不自由・内部障害 1 ~ 3 級(施設を除く) 2,549 人	肢体不自由・内部障害 1 ~ 3 級以外、視覚障害 1,416 人	3,965 人
知的障害者 (H21.4 時点)		愛の手帳所持者(施設 を除く) 1,643 人	1,643 人
合計	7,266 人 (1.3%)	14,286 人 (2.6%)	21,552 人 (4.0%)



## 移動サービス供給量の状況(推計)について

資料 3

### A 法4条に基づく福祉車両を中心とした個別輸送

輸送の種類	供給量	備 考
福祉ハイヤー	約 5,000 件	H18 年度事業者調査(2 社)にて、杉並区民分を、杉並交通 7,000 件/月(8 台)の半分、宮園 4,000 件/月(12 台)の 1/3 として想定
リフト付タクシー (区委託事業)	1,086 件	杉並区の委託事業(H20 年度)の実績 ・ 登録者 477 人 ・ ストレッチャー利用率 2.1%(H20 年度)
患者等輸送限定 (介護タクシー)	約 4,232 件	福祉タクシー券利用者の 3.3%程度と想定
患者等輸送限定 (訪問介護事業者)	約 17,520 件	H18 年度事業者調査(6 社)にて、月あたり合計 1,460 件
小 計	約 27,800 件	

### B 福祉有償運送(法79条登録)

輸送の種類	供給量	備 考
福祉有償運送(地域型)	7,901 件	H20 年度 5 団体分(一部セダン車を含む)の実績
福祉有償運送(施設型)	1,002 件	H20 年度 4 団体分(一部セダン車を含む)の実績
小 計	8,903 件	

### C 福祉タクシー券による輸送サービスの供給

輸送の種類	供給量	備 考
法4条・一般乗用 一般タクシー	約 124,000 件	福祉タクシー券利用状況から 1 回 2,000 円、福祉タクシー券利用者の 96.1%程度と想定して推計(H20 年度) ・ 延受給者 6,233 人、 ・ 支払額 2 億 5,823 万円(一人平均 4.1 万円利用)

供給量の合計(A + B + C) 約 16 万件

# 平成20年度 福祉有償運送活動状況

項 目		特定非営利活動法人 おでかけサービス 杉並	特定非営利活動法人 国際交流と共に 生きる福祉の家	特定非営利活動法人 福祉送迎サービ ス・杉並	特定非営利活動法人 レインボー・ブリ ジ・アソシエーション	特定非営利活動法人 笑顔せたがや	地域型小計	社会福祉法人 いたるセンター	社会福祉法人 東京家庭学校	
利用 会 員 の 状 況	登録会員	総数	141人	106人	30人	8人	16人	301人	337人	195人
		うち区民	139人	104人	29人	7人	16人	295人	326人	173人
		うち区民以外	2人	2人	1人	1人	0人	6人	11人	22人
		区民率	98.6%	98.1%	96.7%	87.5%	100.0%	98.0%	96.7%	88.7%
	移動制約者等 の内訳	要支援・要介護	111人	83人	11人	5人	7人	217人	0人	0人
		障害者手帳所持者	24人	16人	11人	3人	9人	63人	337人	195人
		その他	6人	7人	8人	0人	0人	21人	0人	0人
運転協力員の状況	総数	13人	11人	4人	4人	3人	35人	12人	3人	
	うち2種免取得者	1人	1人	0人	0人	0人	2人	1人	0人	
活 動 実 績	稼働日数		336日	338日	2日	22日	118日	平均163.2日	245日	35日
	運送回数	総数	1,747回	5,797回	12回	28回	317回	7,901回	876回	57回
		うち2名相乗り	58回	0回	0回	0回	0回	58回	235回	13回
		うち3名相乗り	0回	0回	0回	0回	0回	0回	29回	0回
	運送人員		1,805人	5,797人	12人	28人	317人	7,959人	1,169人	70人
運送の対価		3,277,050円	7,892,043円	10,800円	69,165円	703,680円	11,952,738円	571,150円	50,400円	



# 資料 4

(2008年4月～2009年3月分)

社会福祉法人 サンフレンズ	特定非営利活動法人 生きがいの会	施設型小計	総計
41人	14人	587人	888人
41人	14人	554人	849人
0人	0人	33人	39人
100.0%	100.0%	94.4%	95.6%
41人	14人	55人	272人
0人	0人	532人	595人
0人	0人	0人	21人
12人	6人	33人	68人
2人	1人	4人	6人
39日	17日	平均84日	平均128日
49回	20回	1,002回	8,903回
0回	0回	248回	306回
0回	0回	29回	29回
49人	20人	1,308人	9,267人
26,845円	45,000円	693,395円	12,646,133円

	400円	400円	965,215円
142.3km		9,717.3km	41,636.9km
	22.5時間	22.5時間	2,019時間
0件	0件	0件	0件
1件	0件	1件	1件

## 杉並区移動サービス情報センターについて

平成21年7月3日

## 1 相談・取次実績報告（別紙）

協力事業者数... 38事業者

福祉有償運送団体	3
福祉限定事業者	26
介護保険事業者タクシー	2
自立支援法対応事業者タクシー	1
福祉ハイヤー	3
一般タクシー	3

## 2 前回運営協議会（2月23日）以降のセンターの主な活動

- ・区民への周知...地域区民センターまつりでの相談コーナー設置  
（高井戸・和田・高円寺）

- ・生活園利用者への周知

- ・ケアマネジャー対象のミニセミナー

- 「外出がむずかしい方の交通手段～杉並区の移動サービス」

- 6月19日・22日・2会場にて実施（合計22名参加）

- ・事業者連絡会

- 第1回・4月14日

- ・もび～る通信発行（5月発行 4号 600部）

- ・ガイドブック改訂（5月発行 2000部）

- ・3月22日 すぎなみ移動カフェ「バス事業者のバリアフリー教育」

- ・リフト付タクシー事業変更にともなう対応

## 3 今後の予定

- ・リーフレット改訂（7月 2000部）

- ・7月23日 第2回事業者連絡会

- （杉並障害者自立生活支援センター すだち所長・佐藤弘美氏の話）

- ・11月29日 鎌田實氏（諏訪中央病院名誉委員長）講演会

杉並区福祉有償運送運営協議会 団体要件確認表

項目		団体の状態	添付資料
1	運送主体	特定非営利活動法人 福祉送迎サービス・杉並	
	所在地	杉並区清水三丁目27番2号	
	代表者	理事長 長谷川 信儀	
2	運送の対象	登録会員 45人 (平成21年5月現在)	
3	運送の形態	発着のいずれかは杉並区内	
4	福祉車両	1台	4 / 2 3に東京運輸支局へ変更届を提出済み
	セダン型車両	6台	
	使用権原	福祉車両、セダン型車両全て提供車両	
5	運転協力員人数	8人	
	普通第二種免許所持者数	なし	
	交通事故その他道路交通法違反に係る履歴		
6	損害賠償措置	対人：無制限（7台） 対物：無制限（5台）、1,000万円(2台)	4 / 2 3に東京運輸支局へ変更届を提出済み
7	運送の対価	【利用者負担額】 車両が走行した距離が2 kmまでは350円。以降1 kmごとに150円を加算する。 その他迎車料金として300円と介助料200円を加算する。 変更協議の内容 複数乗車について	別紙1のとおり
8	運行管理体制	運行管理	
	車両の整備管理		
	事故時の対応		
	苦情処理の対応		
9	法令遵守		
10	その他	利用者への周知	
	収支状況		
	車両の表示		
	自動車内の掲示		

\* 団体関係資料は協議後に回収させていただきます。  
また、団体に帰属する詳細な情報ですので、取扱いには、十分ご注意ください。

## 1. 複数乗車について

## 1-1. 走行料金(案)

同じ走行距離の範囲に入る場合(利用者一人一人の走行距離が同じ走行距離の範囲)

	現在の 走行料金
	A
2.0kmまで(初乗り)	350
2.0km超～3.0km	500
3.0km超～4.0km	650
4.0km超～5.0km	800
5.0km超～6.0km	950

2人乗車の場合	
料金案/人	比率
B	B/A
175	50.0%
250	50.0%
325	50.0%
400	50.0%
475	50.0%

利用者ごとに走行距離が違う場合(複数乗車が2人の時)

		現在の 走行料金
イさん	1.8km	350
ロさん	2.5km	500
ハさん	3.8km	650

イさんとロさんが 相乗りした時		ロさんとハさんが 相乗りした時	
料金案/人	比率	料金案/人	比率
175	50.0%		
250	50.0%	250	50.0%
		325	50.0%

## 1-2. 迎車料金(案)

複数の利用者が同じ場所から乗車する時。

現状	利用者が 2人の場合
300円	150円/人

複数の利用者が別々の場所から乗車する時。

現状	利用者が 2人の場合
300円	150円/人

## 1-3. 乗降介助料

乗降介助が必要な方から200円/人を頂く。



## 1 - 4 . 想定される事例

### 透析患者の透析のための輸送

#### < ケース >

- 1) 利用者: A (障害者手帳1級、高円寺北4丁目)、B (障害者手帳1級、阿佐谷北6丁目)
- 2) 出発地: 河北透析センター
- 3) 利用者ごとの走行距離: A (0.7 km)、B (1.5 km)
- 4) 複数乗車の場合の走行距離: 河北透析 A宅 B宅 [2.5 km]
- 5) 利用者ごとの走行料金: A (175円)、B (175円)

### 特別支援学校への送迎と施設間の輸送 (国自旅第35号、別紙2 具体的事例 )

#### < ケース >

- 1) 利用者: C (愛の手帳2度)、D (愛の手帳2度)
- 2) 出発地: 中野特別支援学校
- 3) 目的地: 施設 (成田東4丁目)
- 4) 走行距離: [3.6 km]
- 5) 利用者ごとの走行料金: C (325円)、D (325円)

### 同居親族の会員の、乗車地・目的地が同一である場合の輸送 (国自旅第35号 別紙2 具体的事例 )

#### < ケース >

- 1) 利用者: E (愛の手帳2度)、F (愛の手帳2度)
- 2) 出発地: 練馬区石神井台4丁目
- 3) 目的地: 施設 (南荻窪4丁目)
- 4) 走行距離: 往路 [5.6 km]、復路 [5.9 km]
- 5) 利用者ごとの走行料金: 往路 E (475円)、F (475円) 復路 E (475円)、F (475円)

### 身体障害者の会員の、通所介護施設から自宅への送迎 (国自旅第35号 別紙2 具体的事例 )

#### < ケース >

- 1) 利用者: G (障害者手帳3級、西荻南4丁目)、H (障害者手帳3級、西荻窪駅前)
- 2) 出発地: 通所介護施設 (上荻1丁目)
- 3) 利用者ごとの走行距離: G (1.4 km)、H (2.2 km)
- 4) 複数乗車の場合の走行距離: [2.7 km]
- 5) 利用者ごとの走行料金: G (175円)、H (250円)