

平成 27 年度 第 1 回

丹波市有償運送運営協議会

議 事 錄

閲覧用

1 開催日時 平成 27 年 7 月 2 日 (木) 午後 3 時 開 会

2 開催場所 丹波市商工会 柏原支所

3 出 席 者 (委 員)

長 田 貴	会長	里 尚	副会長
本 間 和 典	委員	畠 宏一郎	委員
足 立 安 夫	委員	矢田貝 勲	委員
和 田 治	委員(代理)	石 田 光	委員
小 谷 友 美	委員(代理)	北 村 正 彦	委員
荻 野 忠 志	委員	中 川 泰 一	委員
北 川 博 巳	委員		

委員 13 名出席

(デマンド型乗合タクシー運営者)

藤 本 泰 男

(オブザーバー)

高 岡 克 札

4 欠 席 者 中 澤 秀 明 委員 中 村 辰 夫 委員
駒 谷 誠 委員

5 会議に付した議題及び案件とその内容

1. 開 会

2. 会長あいさつ

3. 議 事

(1) 軽微な事項の変更の取り扱いについて協議

(2) 福祉有償運送軽微な事項の変更・更新申請に係る協議

○社会福祉法人 みつみ福祉会「みつみ生活サポートセンター」
《軽微な事項の変更》
《更新申請》

(3) 福祉有償運送登録申請に係る協議

○特定非営利活動法人 ふくろう
《登録申請》

4. その他

5. 閉 会

(事務長)

大変お待たせをいたしました。只今より、平成27年度第1回丹波市有償運送運営協議会を開催させて頂きます。本日、委員の皆様には大変お忙しい中、ご出席を頂きまして誠にありがとうございます。本会は、平成27年度第1回目の開催となりますので、改めまして委員様のご紹介をさせて頂きます。

【丹波市有償運送運営協議会 委員紹介】

それでは以降の進行につきましては、長田会長様にお渡しをいたします。どうぞよろしくお願ひ致します。

(会長)

皆さんお疲れ様です。引き続きの会議になりますが、効果的に話し合いを終えたいと思っています。どうぞよろしくお願ひします。先ほどは、公共交通会議ということで、地域住民の方々の幅広くマクロな視点からの話でした。福祉の視点から言えば、地域包括ケアとして、障がい者あるいは高齢者の方々に対するケアシステムを考えているか、現場の方々はどうすればよいかといったことで動いています。公共交通機関や、あるいはこれからテーマである福祉有償運送については、外出するための手段であり、自立支援において非常に重要です。例えば身の回りのことが出来るようになるとか、丹波の地において生きがいを感じるであるとか、あるいは、楽しみを満喫するという視点においての交通手段というのは大事なものです。そのため、福祉分野からも、公共交通機関につながるような、議論ができるようにしっかりとやっていきたいと思います。会長挨拶はこれで終わりです。協議事項に早速入っていきますので、事務局より説明をお願い致します。

【軽微な事項の変更の取り扱いについて説明】

(会長)

軽微な事項の変更については、本協議会での協議事項ではなく、報告事項として取り扱うというものです。事務の簡略化というよりも作業の効率化を図っていくための取扱い案であると考えてください。ご意見やご質問がありましたらお願いします。

(委員)

軽微な事項の変更の届出内容の「ク. 運送しようとする旅客の範囲」について、これを事後の届出ということで取扱うということですが、事前に協議会事務局で運送する対象者として適切かどうかという判断をされ、国への届出るといったことになるのでしょうか。

(事務局)

基本的には市の担当部署で書類内容の審査は必要と考えています。事務局として、担当部署と連携して、申請内容の審査を行っていく考えです。

(会長)

この軽微な事項の変更の内容については、事務局での確認は必須です。事務局で審査等を行ったうえで、フロー図の内容につながっていくということです。もちろん、その過程で何か問題等がある場合は、協議会に諮ることも有り得ると考えていただければと思います。他に何かございませんでしょうか。なければ軽微な事項の取扱いの変更については、協議が調ったと考えさせていただきます。次に、軽微な事項の変更・更新申請に関わる協議について、社会福祉法人みつみ福祉会「みつみ生活サポートセンター」からの申請です。事務局より説明をお願いします。

【みつみ生活サポートセンター 軽微な事項の変更について説明 別紙1】

(会長)

何かご質問等ありましたら、お願いします。

(委員)

事務所の位置を氷上町石生から山南町岩屋に変更する申請内容ですが、岩屋はホームヘルプステーション「ブリッジ」のある場所ですが、現在、石生の拠点には何があるのでしょうか。

(申請者)

氷上町石生には以前、ホームヘルプステーション「ブリッジ」の事務所がありましたが、デイサービスの対処として、事務所を山南町岩屋に移転をしたというような経緯です。

(会長)

以前の名称が「みつみ生活サポートセンター」といった非常に総合的な名称ですね。今回、ホームヘルプステーション「ブリッジ」というのは訪問介護事業所としての名称ですね。その名称のもとでの有償運送になるのですが、名称に関しての制限はないと思いますが、これまでの慣例の中で、例えば、有償運送を行っているということが一般の方にもわかりやすい名称が望ましいといったような議論などがあったでしょうか。特にないですね。このような名称は一般的にも付けられていますね。次に、自動車の台数が1台減少することになった理由はなんですか。

(申請者)

使用しているリース車両の更新に伴い、新しいリース車両への引継ぎがうまくできなかつたことによる減少です。現在、車がない状態ですので1台減少といった申請を行います。

(会長)

また3台に戻すといったことになるのですか。

(委員)

そうです。

(会長)

よろしいでしょうか。他になれば、みつみ生活サポートセンターの軽微な事項の変更につきましては、承認ということで、有難うございます。では次に、更新申請に移って行きたいと思います。事務局よりご説明をお願いします。

【みつみ生活サポートセンター　更新申請について説明】

(会長)

有難うございました。これまでと変わる所というのは、先程の軽微な変更で報告があった事業所の名称と住所、その他には何かありますか。後で車が一台追加になる場合は、軽微な変更で申請するということですね。

(委員)

他に変更はないです。

(会長)

許可の満了は、11月20日です。事務局に確認しますが、「身体状況等、態様ごとの会員数」について、これまでと変更がなく、有償運送の会員（対象者）として28名を記載されていますが、会員については、妥当な有償運送の対象者であるといった確認はされていますか。

(事務局)

福祉有償運送の担当窓口である市の生活支援課で確認・審査を行い、本協議会で議題として協議いただいております。

(委員)

有償運送の運転者の方で介護保険制度側でのサービス提供責任者になられている方がいると担当課に確認したのですが、間違いないでしょうか。

(申請者)

はい。

(委員)

介護保険制度側としては、サービス提供責任者というのは専従要件というのが原則になっています。その場合、有償運送の制度側で運転手をされますと、専従といった要件にあてはまらなくなるのではと考えております。従来からこのような形の運営をされているのでしょうか。

(委員)

従来から、変更はありません。

(委員)

過去の行政指導の内容は不明ですが、申請内容を確認しますと専従要件から外れることになり、適切ではないと考えられます。

(申請者)

福祉運送業務に就くということで兼務という形になってしまふのでしょうか。

(委員)

運転を行う場合、専従ではなく兼務の扱いになってしまふ可能性があるという所が引っかかるところです。この件については、この場で一連のことを議論しても明確な答えが出ないと思いますので、申請者と一度ご相談させて頂きたい。

(申請者)

分かりました。こちらも調査しまして、基準に適した形で必要とあれば調整を図ります。

(会長)

これまでの有償運送協議会の中で、このような案件について提示はありませんでした。福祉有償運送の要件と介護保険制度の要件の適合について、議論したのは初めてではないでしょうか。これまで、福祉有償運送側からの一方的な視点で検討してきましたので、他地域でもこのような事例はあるのでは無いでしょうか。今後、効果的にこの件について解決していくうとした時に、解決策について確認が必要です。例えば、運転者の要件規定については、もちろん介護保険制度についての要件の規定がありませんので、福祉有償運送側でのみの要件で検討されることとなっていると考えられます。今回の事業者の申請において、介護保険制度のことも含めて考えられていましたか。

(申請者)

福祉有償運送をホームヘルプステーション「ブリッジ」として、一体的に行っている事業ということもあり、そこまで検討はしていませんでしたが、再度、今ご指摘頂きました件について、確認をしたいと思っております。

(会長)

福祉有償運送と介護保険制度の両方の制度が絡んでくる問題なので、優先順位をどちらに持たせるかということになります。高齢者支援の面において、介護保険が優先になるのかどうか分かりませんが、各法律と制度が絡み合う中では、必ず優先順位が生まれてくるはずです。その優先順位をどのように考えるか。また、障がいの分野も関連してきますが、同じような福祉制度上の要件になっているかどうかは不明ですが、制度間の調整が必要になってくるのではないか。

(委員)

陸運局で、制度間の制限があれば、教えてもらいたいのですが。

(委員)

陸運局としては、福祉有償運送の運転者の制限というのは記載がある内容のみとなります。介護保険制度との整合性については、考慮されておりませんので、今後の検討課題になるかと思います。

(委員)

確認ですが、福祉有償運送側では、今のままでも特に問題はないということでしょうか。特に制限はないということでおろしいでしょうか。

(会長)

各制度の面から、個別に議論することは必要ですが、全体的な調整も重要です。どのような結果になるのか個別の話をしていくのですが、その結果が判例になるのかどうか不明ですが、全体的な運行会議の場で議論していく必要があります。実例で、兼任の場合では、ヘルパー利用にどのような影響があるかなど、現場レベルでの専門職への兼任というのはリスクのある部分もあります。兼任規定を緩くしている制度としては、同じ制度上の職種である非介護福祉士とケアマネージャーの兼任を認めており、実務としては非常に支障が出る場合があります。そのため、制度上は兼務などを考慮しながら徹底されているはずですが、運転手というのは他業務との兼務まで考慮されておらず、運転手としてだけの要件だけで設定されていることから、他制度との兼業といった所を考慮されていない設定が今まで行われてきたと考えられます。そのため、福祉現場の職員が担っていく、兼任していくといった例が他にもあるはずですので、運転手の兼務につきましては、丹波を起点にして議論を深めていきたいと思います。他の事例も陸運局で調査できるはずですので、抽出をお願いします。丹波市だけでなく県レベルでどのようにリンクして、どのように判断していくのかといった流れをつくっていければと思いますので、行政においてもよろしくお願いします。

(委員)

専従の要件とはどのようなものですか。

(委員)

資料が手元にないのですが、専従ですので、その仕事に専ら勤めることの定義です。

(会長)

この件については、よろしいでしょうか。うやむやにする訳ではなくて、大事な課題として、詰めていきたいと思っています。他にありますか。

(委員)

車両には、車いす対応の福祉車両も利用されますが、料金は、乗用車タイプの車両と同一ですか。労務的にも車の購入費用の面においても値段が大きく異なると思うのですが。

(申請者)

料金は車両の形態問わず、同じ料金で対応しております。

(委員)

料金が安すぎるということは考えられませんか。

(申請者)

こちらとしては出来るだけ、利用して頂きやすい料金設定をしています。

(委員)

サービスというような考え方ですね。

(会長)

有難うございました。他によろしいでしょうか。よろしいですか。生活支援課から何かありますか。

(生活支援課)

特に補足はないです。

(会長)

軽微な変更については、これから経過の中で、車両の追加がもう一台あること。更新申請については、介護保険制度の専従の考え方と福祉有償運送制度の運転手の兼業についてです。その件については確認事項として、状況も踏まえながら、丹波だけではなく全体的な状況の中で、どのように変化していくかといったことを見据えながら考えて行きたいと思います。そのため、状況次第では、今までの形態の変更の可能性が含まれる事は理解しておいてください。専従での運転手となる可能性があるということです。今の2点について、今後の継続審議が必要な部分でありますが、他の項目については承認として行きたいと思います。次に、議題3番の福祉有償運送の登録申請についてです。NPO法人ふくろうさんから登録申請関係書類の提出がありました。事務局より説明をお願いします。

【特定非営利活動法人ふくろう 登録申請について説明】

(会長)

有難うございました。補足ありましたら申請者からお願いします。

(申請者)

自家用有償事業に関しての管理者は専従でないといけないといったことでしょうか。

(会長)

先ほどの話は、他の仕事を行っていて、運転手を兼ねるといったことが、まずいのではないかといった話でした。サービス管理責任者のような立場の人は、専従でなければならない。つまりは、他の業務を兼ねられないといった話でした。組織の現場の方々がどこまで専従であって、兼任が出来るのかといったことで、兼任が出来るといつても、ヘルパーさんが運転手を兼ねることは実際に

は難しいことだと思いますが、介護保険の法的に、どのような業務までが専従でなければならないかといったことが徹底されているかどうかを調査しなければ、具体的なことは言えない状況です。

(申請者)

介護タクシーの運転手は、ヘルパーの資格が必要とされているのではないですか。

(会長)

ホームヘルプ事業所で訪問介護士として働きながら、有償運送の運転手も行う場合に、兼任出来るといえば出来ますが、現実的にどれぐらい出来ているかというのは不明です。ヘルパーだけではなく、例えばケアマネージャーでいいますと、サービス計画を立てて、監視的な立場になっているといったイメージでの話ですが、その場合において、機能しているかどうか確認を行う必要があります。兼務の範囲については、ここでは不明確ですので、それを確認したうえで、全体的に調整するかどうかを考える必要があります。現にNPO法人であれば組織上は制度には制限されませんが、デイサービスは行っていますので、デイサービスの制度に沿っているといったこととなります。デイサービスでの役職はどのようにになっていますか。

(申請者)

福祉有償運送の制度上の立場に関しましては、運転手として専従になります。事業所での役職はすべて退いています。福祉有償運送の申請のきっかけは、福祉タクシーを行っていたのですが、通所事業所を利用している方が通所しない日に買い物に行く場合において、お金はいらないから乗せてあげると、利用者が500円、1,000円を払ってくれるのです。そのため、自家用にして、職員に行かすと、やっぱりお小遣いで500円、1,000円もらってくる状況です。タクシーを利用すれば1,500円、2,000円かかるから、支払うといって、料金を頂くことがあります。お金を頂くことになるのなら、福祉有償運送の認可も必要だと考えたところです。どちらかといえば、ボランティア的な感覚で、この申請を行おうとするものです。職員にも、講習を受けさせて資格を取らせて、買い物につれて行ってあげることが可能と考えています。講習さえ受けければ職員でやつてもいいける訳ですね。

(会長)

介護タクシーとの兼ね合いはどのようにになっているのですか。

(申請者)

介護タクシーは辞めております。辞めた理由は、資格を持ったドライバーしか運転できないからです。お年寄りの買い物は、1回付き合えば2時間かかり、その間は、資格を持っているドライバーが拘束されることになり、お金は要らないって言っても1,000円もらって2時間拘束されたら、事業を継続していくことができない状況です。福祉有償運送であれば、研修を受けた職員を運転手として買い物に行かせられる。低い料金設定にすれば、お年寄りにも負担がかからないと考えて申請を行ったところです。職員には、この10月と11月に豊岡である講習を受けてくるように指示し

ています。NPO法人に関しては、2年任期で役員交代を行っており、手伝いに入っていますが、現在は役員からは退いています。

(会長)

話を初めに戻しますが、専従でまざいのかどうかという話なだけですよ。

(委員)

話が混乱しているようなので戻しますが、運転手が専従でないといけないといったことではないです。先程の話は、訪問介護でサービス提供責任者は専従でないといけないが、福祉有償運送の運転手は専従でなくてもいいといった話です。

(委員)

確認ですが、デイサービスの現在の登録において、サービスの管理者を兼ねられていませんか。

(申請者)

代わっており、兼ねていません。

(委員)

届出は提出されていますか。

(申請者)

今年になって代わっているはずです。

(委員)

平成27年度に変更の届出を提出していただいているということですね。変更の手続きを行っているのであれば問題はないのですが、今後のために言っておきますと、デイサービスの管理者と違う事業所の管理者を兼務することは問題ありません。生活相談員はされていますか。

(申請者)

今は、行っていません。

(委員)

代わられているということですね。後で確認させていただきますが、これまでの報告の中では兼務されることとなっていますので、福祉有償運送の運転手を兼ねられますと二つの業務を兼務していることになります。兵庫県では一般的に業務に支障が出るということで、一つの業務の兼務であれば問題ないのですが、二つの業務の兼務は不可として指導しています。福祉有償運送の運転手をされて、その管理者を行い、デイサービスの管理者や生活相談員を兼ねるとことになると業務に支障が出てきます。再度確認ですがデイサービスの役職はすべて退いたことで間違いないですか。

(委員)

役職から退いています。

(委員)

役職から退いているということですね。あらためて確認させていただき、ご連絡をさせていただくかもしれません。役職を退いていることであれば問題ないと思います。

(会長)

後で確認させて下さい。この人は運転手を出来ない、福祉の専従でないといけないといった部署はいったいどこなのかという所がはっきりしていないとだめです。問題としてルール的に反しているとか、そういうのは全くないと思いますけれども。ただ効果的、効率的に、しっかりとそれぞれの業務を行っていけるかどうかという点を、これから考えていく必要があるということにはなると思います。

(委員)

福祉有償運送の車両は持ち込みでセダンタイプですが、身体障がい者1級の方が会員の中におられます。その方はどのような障害がいの状態でしょうか。車いすは利用されていないが、歩行困難な方でしょうか。

(申請者)

脳梗塞後遺症の方です。

(会長)

介助歩行ですか。車いすではないですね。

(申請者)

車いすではないです。

(会長)

事務局にお願いですが、次回より申請書類については、個人情報の部分はすべて削除していただき、提出書類すべての開示をお願いします。

(委員)

申請資料の中で運転者と運行管理責任者が同一になっていますが、運行管理者というのは、運転者の健康状態の管理や、運行の可否の決定を行う立場の方であり、運転者とは別の方を選定してください。運行管理者の方は組織の代表者の方に修正いただくことが望ましい。

(申請者)

運行管理者を運転手とは異なる他の者に修正します。

(委員)

事務局に確認ですが、セダン型の車両を使うということなので、運転手の資格要件について、どのような資格を取得されていますか。

(生活支援課)

運転手については、介護保険法施行令の第3条第1項第2号による研修の2級課程を修了したことと証明するという修了証明書と介護の資格を取得していることを確認しています。福祉有償運送のセダン型運転者講習も終了されています。自動車の2種免許も取得されています。

(委員)

運送対価になりますが、初乗り5キロ500円という設定で申請がありますが、こちらの地域の一般的なタクシーの運賃は、小型車両の下限で1.3キロ580円が基準となっています。福祉有償運送の運賃は、概ね、タクシーの運賃の2分の1であることが基準と考えられていますが、担当課として申請者の料金設定についてどのような考え方でしょうか。

(生活支援課)

兵庫県タクシー協会が公開している情報では、丹波但馬地域における小型の初乗り運賃が1.3kmまでが620円であり、その基準で判断させてもらいました。

(委員)

5キロ乗ればタクシー運賃の2分の1を下回りといった考え方ですね。短距離の利用というのはあるのでしょうか。例えば1キロの利用の場合でも500円という料金になりますが。この料金設定について協議会としてはどうでしょうか。タクシー料金の概ね2分の1といった基準がありますので、この場で合意できれば、問題はありませんが。

(会長)

これまで、介護タクシーの運営を行い、経験の中で話し合いながら金額設定を行っていると思われます。会員の人数は8名と申請書類の中に記載がありますが、一人の会員が1回利用される距離はどの程度走られているのですか。

(申請者)

5キロ未満です。

(会長)

と言うことは一律500円ということになりますね。

(申請者)

これまで、サービスとして買物などへの送迎を行っており、料金の請求は行っていませんでしたが、料金として1,000円を支払うといったお年寄りがいたことから、福祉有償運送できっちりと料金体系を決めておけば、利用者の方にいくらですといった請求が可能と考えています。

(会長)

ほかに、何かご意見ございませんか。生活支援課では、しっかりと基準に基づいて審査を行ったと発言がありました。

(委員)

昔は、お出かけサポートをタクシー会社が請け負っていました。現在のお出かけサポートは、どこまで行っても、どこに行っても無料です。このような運営が続いているのでタクシー利用者は激減しています。1年ほどで、3分の1程度利用者が減っています。お出かけサポートというのは市が行っているのか、社会福祉協議会が行っているのか、どちらが責任を持って行っているのか。

(生活支援課)

市です。

(委員)

お出かけサポートが無料で頻繁に利用されていることから、このような問題が起きている。現在、2社のタクシー業者が福祉タクシー事業を行っていますが、介護タクシーについては、最近になって3社ほど辞められました。全体的な公共交通について考えてもらう必要があります。市や社会福祉協議会は、お出かけサポートを土、日、祝祭日も運行できるのか。土、日、祭日については民間に依頼し、平日は、公的にお出かけサポートが行われています。この状態が続けば、タクシー会社はすべて潰れることになります。もう少し、市も社会福祉協議会も市全体のことを考えて頂きたい。社会福祉協議会と市で、民間企業の活用といった課題をしっかりと話し合いをしていただきたい。そうでなければ、民間企業で行う福祉タクシーや介護タクシーはなくなってしまうと思います。

(会長)

他の制度や民間レベルで様々な活性化委員会や協議会の中で議論しているようなシステムというのは、他の制度との摺合せについて考えたときに、どれほどのバリエーションがあって、自由に選択ができる、運営している側が儲けるといったことではなく、しっかりと運営の継続が出来るような状況でのシステムティックなバリエーションが望ましいと考えられます。福祉有償運送の運転手の件についても、他の制度上の関係で実際どのようになるのかといった話しを本日行ったところですが、他の様々な制度との繋がりがあり、それぞれと調整が必要といったことが重要です。各制度との整合性について、見極めていく、丁度よいタイミングの時期に来ているものと考えられます。どこかにしわ寄せがくるとか、どこかが偏ってしまってバランスが取れないシステムは、必ず崩壊していく可能性があります。多方面にアンテナを張りながら、率直に意見を出しあいながら検討課題として、次に向けて行けたらと思います。

(申請者)

事業用から自家用に車両を変更した経緯は、この1年間セダン型でタクシー業務を行ったことがない状況でした。おでかけサポートが全部行っています。セダン型の福祉タクシーは、この1年、実績報告を行うが全く稼働していない状況でした。3.4年前に利用してもらっていたお客様は、

全ておでかけサポートを利用されています。セダン型の福祉タクシーは、事業としては全く行っていけない状態です。

(会長)

料金設定についてはどうでしょうか。よろしいですか。この他、何かありましたら、忌憚のない意見をお願いします。金額設定については、利用が5キロ未満であるならば、その場合の設定をした方がよいといった意見を頂きましたが、何かありませんか。ご意見がなければ、この料金設定で進めてもらいたいとは思います。今までの経緯を踏まえて、無理に5キロまでが500円の設定ではないですね。当然ながら、市役所とも協議したうえで今回の料金設定が行われています。異議がなければ、この設定で行きたいと思います。これから地域の一つの交通機関の歯車として、継続していくというのが一番大事だと思います。

(事務局)

事務局から各申請の修正箇所等について再度確認させて頂きたいと思います。「NPO 法人ふくろう」については、運賃料金に関しまして了承を得たことで、間違いないかと思います。書類の訂正箇所としましては、運行管理・整備管理に係る指揮命令系統で、運行管理の責任者の変更と、運行管理の責任者の代行者について、特に記入の必要がないといった点で間違いなかったでしょうか。申請書類については、修正して整えていくことで進めていきます。ただ先程、運転手が他のデイサービスの管理者、生活相談員との兼業について確認が必要となっています。介護保険制度側での役職等の変更申請について、提出がなければ提出していただくといったことで適正に修正していただき、有償運送の申請を行って頂くという形になりますので、ご理解を頂きたいと思います。

(会長)

複雑なのは制度上の中の制度です。生活相談員や管理者を行っていて有償運送が出来るはずがないといったことが事実上はあるわけです。制度上で行ってはならないといったことがあるかといえば、そのような文言はない筈です。明確に文書で管理者的な立場で専従でなければならぬといったことが書かれている場合、そのような条件がはっきりと確認出来れば、運転手としては出来ないということになります。しっかりと確認した上で、全体的に確認事項として残して行きたいと思います。全体に関わることであれば、ここから発信はしていかなければと思います。

(委員)

タクシーであればタクシーメーターがついていますが、福祉有償運送の場合の料金メーターをつける必要がありますか。

(委員)

車のメーターで走行距離をカウントすることで問題はありません。

(会長)

生活支援課から何か補足等はありますか。

(生活支援課)

みつみ福祉会の更新申請の訂正については、専務か兼務かといった点の確認を行ってからでよろしいでしょうか。

(会長)

確認してもらってからの方が良いです。

(会長)

以上ですね。何か報告はありませんか。

(委員)

おでかけサポートは、社会福祉協議会が市の制度を受託しております。過去の会議において、社会福祉協議会から全体的な公共交通、或いは福祉の輸送関係についても、丹波市において行財政改革の一環として見直して行こうという動きがありますので、そのテーブルの上に乗せて議論して下さいと言ったことを述べたことがあります。おでかけサポートの現担当は生活支援課です。市において、早急に全体的にこうあるべきといった、政策・施策を含めて制度設計を考えていただきたいといったお願ひです。

(生活支援課)

おでかけサポートの制度設計について、考えて行かなければならぬといった話は、生活支援課の内部では行っていますが、現時点では内部協議に留まっています。おでかけサポートは、社会福祉協議会に業務委託していますが、調整しながら見直しをしていかないといけない時期に入っています。今現在は、そのような状況で、具体的に見直しの業務が進んでいる状況ではないです。

(委員)

おでかけサポートについては、合併直後からの課題です。今でもなにも変わってない。もっと早く課題に対応していただきたい。

(生活支援課)

今日の課題、お伺いしたことは、課内の方へ持ち帰り、協議をさせて頂くようにします。

(会長)

議題が全て終わった後の話として、生活支援課内だけで何か出来る問題ではないですよね。ここに来られている代表の方々が、それぞれの組織の情報をしっかりと踏まえながらでないとできないことありますし、決定して実行するのは、生活支援課ですが、合議で決定する状況をきちんと作って行かないと、課内だけで出来るはずはありません。そのため、これまで、出来てないはずです。

(生活支援課)

課内だけで方向性が決まるものではないと理解しています。他部署との協議を重ねて行かなければならぬと思っています。

(会長)

以上で、事務局にお返しします。

(副会長)

今日は長時間いろいろと沢山の課題をご審議頂きまして有難うございました。まず、最初のデマンドタクシーの関係については、利用者が増えているが、登録者数が減少している傾向です。今後の様々な課題が少し見えてきたという気がしています。また、併せて先程、神姫グリーンバスからご提案を頂きましたように、バスの関係で調査用の乗車券を配布して頂き、企業としてもニーズを掴みたいというご要望もあり、我々が中心になって、前向きに様々な課題について議論していかなければ良いという気持ちです。有償運送の関係についても、おでかけサポートの関係も含めて、それぞれの立場でご協議頂き、市民がこの丹波に住みたいといえるような利便性の高い、交通手段を考えて行く必要があると思います。昨日、地方創生の懇話会が初めて開催されましたが、その中でも、色々な市民のこれから丹波市の方々というものを、様々な角度から取り入れていかなければならぬといった課題が出ていました。住みよいまちづくりを進めていくためにも、交通機関を通してこれから進めて行きたいと思います。どうも今日は長時間本当にご苦労さまでした。これで終わりたいと思います。