

## 令和2年度第2回市川市福祉有償運送運営協議会（議事録）

1. 開催日時：令和2年11月17日（火）16時00分～17時00分

2. 開催場所：全日警ホール 2階 第3会議室

3. 出席者

### 【委員】

会長 中根委員

副会長 高橋委員

委員 海野委員、大塚委員、佐藤委員、藤井委員、武藤委員  
岡崎委員、菊池委員、福地委員、菅谷主査（磯部委員代理）

### 【事務局】

大久保（福祉政策課主幹）ほか

4. 議事

(1) 団体から提出された移送サービス状況について

(2) 福祉有償運送の更新登録の申請について

①特定非営利活動法人 ココ COLOR ネット

②社会福祉法人いちばん星 ミルキーウェイ

(3) その他

「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」等の一部改正等について

### 《配布資料》

・会議次第

・資料1 移送サービスの状況（令和2年4月～令和2年9月）

・資料2-1 申請団体要件確認票（特定非営利活動法人 ココ COLOR ネット）

・資料2-2 団体情報（特定非営利活動法人 ココ COLOR ネット）

・資料3-1 申請団体要件確認票（社会福祉法人いちばん星 ミルキーウェイ）

・資料3-2 団体情報（社会福祉法人いちばん星 ミルキーウェイ）

・参考資料 「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」等の一部改正等について（概要）

項 目	内 容
中根会長	<p style="text-align: center;">(1) 団体から提出された移送サービスの状況について</p> <p>それでは、議題(1)「団体から提出された移送サービスの状況について」です。 事務局より説明をお願いします。</p>
事務局	<p style="text-align: center;">(資料1に基づき説明)</p>
中根会長	<p>ただいま説明がありましたが、何かご意見、ご質問がありましたら、お願いします。</p> <p style="text-align: center;">(質問・指摘なし)</p>
中根会長	<p>7団体中3団体がコロナの影響があったということで、資料に記載のとおりです。かなり利用制限が起きているのかなと思います。</p> <p style="text-align: center;">(2) 福祉有償運送の新規登録の申請について ①特定非営利活動法人 ココ COLOR ネット</p>
中根会長	<p>それでは議題(2)「福祉有償運送の新規登録の申請について ①特定非営利活動法人 ココ COLOR ネット」です。 特定非営利活動法人 ココ COLOR ネットより、説明をお願いします。</p>
ココ COLOR ネット 能星 様	<p>私達の団体では高齢者の方の生活支援をしています。メインの活動は介護保険では出来ないことや、保険対象外の方たちを対象に、出来ることは何でもやりますよという形式のかなり自由度の高い生活支援です。その中で車の移送サービスをしていて、病院に連れて行ってほしい方と、病院に連れて行き、診察・院内同行もして帰宅するという方のケースが大半です。新型コロナウイルスの影響の中でも、やはり病院で輸血をする方や、どうしても病院に行かなければいけないというケースについては全部継続してやりました。その結果、あまり運送件数が減っておりません。私達の趣旨としては、メインは車の移送サービスではなくて生活支援ですので、どちらかという移送だけじゃなく病院同行にプラスして、診療にも付き合ってほしいという方のみを対象にしております。おおよそ、今の活動は以上です。</p>

中根会長	今回の更新申請をするにあたり、前回からの変更点などはありますか。
ココ COLOR ねっと 能星 様	特にございません。
中根会長 事務局	事務局の方で補足等ございますか。 特にございません。
中根会長	それでは、ご質問等ございましたらお願いいたします。
藤井委員	<p>資料 2-1 の申請団体要件確認票を拝見させていただきますと、運転者の要件のところ、「75 歳以上の運転者 1 名」、「次回更新時まで 75 歳になる運転手 なし」ということが書かれているので、1 名は 70 歳未満の方が 1 人なのだろうと思うのですが、75 歳以上の方の年齢がどのぐらいなのかということをお伺いしたいです。</p> <p>一般的に今は高齢者の事故が増えているので、75 歳以上の運転手はあまり推奨しないという動きがあります。それに対して、こちらの協議会の中ではどのようにそれを捉えているのか。どうしても利用者のサポートのために必要性があるから動いているのだとは思いますが、安全に配慮した運用の中では、その辺のところの、取りまとめられている主体さんの考え方、法人の考え方というのがあると思いますので、それをお伺いしたいと思います。</p>
ココ COLOR ねっと 能星 様	1 名の 75 歳以上の方については、現在 77 歳になっています。この方は、認知症を患っている方病院同行をずっとしておりまして、他の方がやるとパニック状態のようになりたりしますが、この方だけはすごく慣れているのです。しかし、本人がいくら安全運転をしても、やはり年齢が年齢なので、今現在はこちらの認知症の方に、もう 1 人同行して、この方に移行するよう図っている途中です。
藤井委員	分かりました。やはり知的障がいをお持ちの方や認知症の方というところ、どうしてもその対象とする運転者の影響というのを受けてしまうというところで、その辺の状況は非常によくわかります。今、移行に取り組まれてるところということなので、ぜひ、より安全に動くような形で活動していただければと思います。
海野委員	運転者の方を探すには、どのようなやり方をしたらいいと思いますか。他の事業者もそうですが、運転者の方はやはり高齢でして、その方達の

海野委員	<p>年齢を77歳と聞いてしまうと高齢と思うかもしれませんが。ですが、例えば私はSSU市川とヒノデタクシーなどによくお世話になっているのですが、自分が何年か前に運転をお願いし始めて、運転手の方もそこから一緒に年齢を重ねているわけなので、利用者側からしたら運転手だけが高齢になっているとはあまり感じないですよ。</p> <p>だけど、今おっしゃられたように、年齢で判断となると、市としても大丈夫なのかという風になっていってしまうんですよ。認知症の方やいろんな病気の方になると、高齢になればなるほど絶対にどうしたって、慣れた人がいいっていう様になるじゃないですか。</p> <p>けれども、世の中の決まりとか、悲惨な高齢者の事故が起きているとなると、どうしても運転手の世代交代をしなきゃいけない時があると思います。そういう時はやはり、その募集するわけでしょうか。募集するにしても、まずそもそも募集しようとしていらっしゃるのか、また、募集する際にどういったことを条件にしたり説明をしたりして探そうとなさっているのでしょうか。</p>
ココCOLORねっと 能星 様	<p>私どもは、運転できる人という形式での募集はしておりません。会員という形で、ココCOLORねっとを利用する人とお手伝いする人がいるので、自分の空いている時間でお手伝いをしてくれませんかという風に説明会を開いたりしています。その中で男の人がくると、だいたい運転免許は持っていたりするので、こういった事情があるとお話しています。ただ、私たちは自分たちの車がないので、持ち込み車両で、なおかつその人の車の保険を使ってやってもらっているので、かなり奇特な人じゃないと運転者をやりますという風にはならないです。だからそんなに人数はいないのですが、もう1人の男性で責任者として一生懸命やってくれる方がおりますので、何とか出来ています。ですので、やはり運転手となると、1、2名しかいないのが現状です。</p>
海野委員	<p>募集の仕方についてなのですが、説明会には、初めから高齢の方が集まりますよね。そこから人を探すのも大事だと思うのですが、もう少し外に働きかけていけないのかなと思います。ココCOLORねっとさんは今、車をお持ちじゃないということですので、車をお持ちで、少しでも若い方に来てもらわなければいけないということですが、宝くじみたいな話だなと思います。これはココCOLORねっとさんだけの問題だけじゃなくて、みんなどうやって探していくかというのが、一番の課題で悩みですよ。ココCOLORねっとさんで、車を持つということは、なかなか大変なんですよ。</p>

<p>ココ COLOR ネット 能星 様</p>	<p>私たちが移送サービスをやる理由はあくまで用会員さんがどうしても車でなければいけませんよという方を対象にやっていますので、車を持つというのはあんまり考えていません。</p>
<p>海野委員</p>	<p>運転手の皆さんが世代交代の時期になっているのは、他の団体もそうなので、運転手を探すということを事業所ばかりに頼っていては枠が出来てしまうのかなと思います。ヘルパーさんが全く集まらないように、やはり枠が限られていると、探せないですね。運転手の方についてもそうかもしれませんが、介護というものが本当に逼迫していくとどうしようもないので、なにかしらの策はみんなで練っていかないとはいけません。極端に言えば、対策の部署があり、そこで人材を見つけて配属してもらうような考え方をしていかないと、各事業所だけに頼るのは限界が来ていると思います</p>
<p>中根会長</p>	<p>ありがとうございます。ご意見ということで承りたいと思います。 人材とかドライバーの視点からすると、福祉有償運送に限らず人不足はあるでしょうし、コロナ渦になり、人不足だけでなく事業体として成り立つかどうかという問題も出てきました。逼迫した状況になっている事業者もたくさんいらっしゃいます。確か9月に出了された、東京商工リサーチのデータ調査によると、コロナによって、福祉有償運送をメインに行っている NPO 団体は4月～9月までにだいたい1,500 団体ほどがやめてるとのことです。数字が細かく覚えておらず申し訳ありません。こちらの商工リサーチのコメントを見ると、やはり財政基盤が厳しい NPO 団体はこのコロナ渦において、いわゆる倒産ではなくて、休診とか廃止届を出しているというデータ出ております。そういう中では、今の状況をどう耐え忍ぶのか、もしくは体制を変えていくかというのは大きな課題だと思います。</p>
<p>中根会長</p>	<p>それでは、特定非営利活動法人 ココ COLOR ネットの新規登録申請について、合意をいただけたということでよろしいでしょうか。</p> <p style="text-align: center;">(異議なし)</p> <p style="text-align: center;"><b>②社会福祉法人いちばん星 ミルキーウェイ</b></p>
<p>中根会長</p>	<p>それでは次に、福社会福祉法人いちばん星 ミルキーウェイより、説明をお願いします。</p>

<p>ミルキーウェイ 塚越 様</p>	<p>社会福祉法人いちばん星は、昭和 62 年に市川市でつなぐ親の会が母体となって、地域作業所をスタートさせたのが始まりです。平成 16 年に法人格を取り、今の形のいちばん星となりました。</p> <p>私たちは知的障がい者の方をメインとしている法人であり、その他に日中の事業所活動の場、生活の場、相談支援事業、そして、平成 28 年 4 月に居宅介護、移動支援の事業所としてもミルキーウェイをスタートさせました。知的障がいの方たちというのは、公共交通機関を利用してのお出かけや移動がなかなか難しい方達がいらっしゃいます。人混みや小さい子の声が苦手であったりするので、移動が制限されてしまいますので、そういった方たちのために、福祉有償運送という形をとらせていただいて、移動の幅を広げさせていただきました。おかげさまで移動支援事業も定着してきて、福祉有償運送事業によってさまざまな所へ、皆さんとお出かけすることができるようになりましたし、外出が難しい方達への支援も充実してきました。今後も個別のニーズに多く対応できるように、福祉有償運送事業の更新を申請させていただきたいと思えます。よろしくお願ひします。</p>
<p>中根会長</p>	<p>今回の更新申請をするにあたり、前回からの変更点などはありますか。</p>
<p>ミルキーウェイ 塚越 様</p>	<p>特にありません。</p> <p>事務局の方で補足等ございますか。</p>
<p>事務局</p>	<p>特にございません。</p>
<p>中根会長</p>	<p>それでは、ご質問等ございましたらお願いいたします。</p> <p style="text-align: center;">(質問・指摘なし)</p>
<p>中根会長</p>	<p>それでは、特定非営利活動法人社会福祉法人いちばん星 ミルキーウェイ) の更新登録申請について、合意をいただけたということによろしいでしょうか。</p> <p style="text-align: center;">(異議なし)</p>
<p>中根会長</p>	<p>それでは、2 団体の更新登録の申請が調ったということで、手続きをお願いいたします。</p> <p style="text-align: center;">(3) その他</p>

中根会長	<p>それでは議題（３）「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」等の一部改正等について」です。 事務局より説明をお願いします。</p>
事務局	<p>(参考資料に基づき説明)</p>
中根会長	<p>それではまず、佐藤委員よりお話いただきたいと思います。</p>
佐藤委員	<p>こちらの資料につきましては、国土交通省で11月まで行われておりましたパブリックコメントの関係で出ていた資料と思います。本年6月に地域公共交通活性化再生法等の一部改正があり、それに伴い、道路運送法も一部改正されております。10月にパブリックコメントがございまして、今はそちらが終わったところでございます。</p> <p>法律の下にある政令が11月11日で公布されており、11月の終わりには施行される予定になっておりまして、その時に同時になると思うのですが、こういった各公共交通会議に関する国土交通省の考え方などといったものの通達等の改正もされる予定になっております。従来は資料の通り、今までは自家用有償運送につきましては、交通空白とか空白地有償運送、あとは自治体・市町村が行う部分の市町村運営の有償運送という3つに分かれていましたが、今後は、地域公共交通運送と福祉の観点から福祉有償運送ということで、自治体が行っているものも含めまして2つに分かれるということで、運送の名称が変わり、整理されるということになっております。</p> <p>それに伴いまして、各公共交通会議や福祉有償運送に係る協議会というのも変更になっております。また、利用者から収受する有償運送の対価について、今まではタクシーの上限の概ね2分の1ということになっていましたが、会議で協議が調っていれば、2分の1を超える対価も収受できるということになっております。ただ、対価については、利用者の立場から考え、過度な負担になることのないように設定されるというところでお考えいただければと思います。細かい部分が色々と改正されると思うのですが、今後また11月末頃には通達等が公表されると思いますので、そちらをご覧くださいいただければと思います。</p>
中根会長	<p>ありがとうございます。11月14日にパブリックコメントが終わりまして、ご指摘の様に、類型が2類型になるほか、対価のことや事業者協力型自家用有償運送という形で新たな仕組みも出てくるのかなと思います。今回の法改正に伴うところの範囲ですので、これが実際に具体的にどこまで細かく出るかというのはまだ分からない部分がありますので、またご説明をお願いしたいと思います。</p>

<p>中根会長</p>	<p>ただいま佐藤委員からご説明いただきましたこの改正について、専門有識者立場からご意見ありましたらお願いしたいのですが、藤井委員、いかがでしょうか。</p>
<p>藤井委員</p>	<p>今回は地域公共交通会議で公共交通計画という全体の枠組みを組んで、交通空白地域といったところの対応を検討できるように、さらに国土交通省の方で幅を広げていただいたと。それはやはり、どの自治体がそういったものをうまく活用できるかといったところのターゲットに関わってくることで、市川市がそれに該当する自治体かどうかということは是非一度考えないといけないと思います。どちらかという、交通事業者がなかなか地域の移動交通をもう担うことが出来ないといったような自治体の問題を、どうやって地域の力を使ってフル動員で頑張るかというのが、この改正予定の法の一つの視点だろうと思っています。</p> <p>そういった中では、今回出ている福祉有償運送事業のNPO団体であったり、あるいはスクールバスを運行しているところ、医療関係のところの医療用のバス、買い物送迎をしているような民間の大規模小売店舗、そういったところの色々なその搬送の仕組みなども、地域の公共交通の足として活用していただけないと、地域の足がなかなか確保できないといったような自治体にとっては、この改正が非常に効いてくると思います。</p> <p>ただ、それが逆に、色々な交通事業者の方が頑張っている地域の中に、あえて交通空白地域の方たちのところの対応をとってしまうと、今度は交通事業者に対する圧迫という形に関わってきます。私が関わっている自治体の中でも、富津市ではタクシー事業者が駅に配車できないといったような地域性を持っているところがあります。そういったところは、ぜひNPO等に少し頑張っていただきながら、公共交通といった枠組みとして定時定路線型の一般利用も福祉有償運送事業者が担ってカバーをするというところも出ています。</p> <p>中核市の柏市では、交通空白地域という、例えばバスとか鉄道でエリアを切り開いて、交通不便地域等と線引きをよくしますけども、柏にはタクシー業者が相当数確保されています。タクシーが行くことができないエリアや配車できないエリアは基本的に無いとされており、迎車をさせてもらえれば、地域の対応でできるんだといったところは、タクシーをもっと活用した仕組みとしてやっていただかないと交通事業者として成り立たないといったような状況が出てくるような自治体もございます。そういった観点から、力を合わせる総動員という趣旨は非常に大事なのですが、公共交通として関わっている事業者が、ある意味、この行政の取組の中で逼迫した環境にならない配慮といったようなことも併せて検討しなくてはならないので、市川市にとってこの制度を導入するの</p>

藤井委員	<p>かしないのか、この辺の判断が非常に答えになってくるかなという風には思います。</p>
中根会長	<p>ありがとうございます。専門的な観点からご指摘いただけたと思います。実は私の所属している全国移動ネットでもパブリックコメントでコメントを出したのですが、今、藤井委員が仰ったように、地方というよりも過疎部分をどうするのが大事な課題として捉えています。</p> <p>これを聞くと疑問に思うかもしれませんが、我々の中で、例えば、使用する車両は軽の貨物でもよいのではという意見を出しています。地方に行くと軽トラックを農業などに使用してしまっていて、軽トラックが多いんですね。これは、いわゆる輸送という観点ではなくて、助けあいとして自分の車両で近隣の方を乗せていくのは良いのではないかと。福祉有償運送では軽車両の使用はNGでして、例えば藤井委員が仰った地域で、交通事業者が少なくて地域で助け合わなきゃいけないという地区もあるので、在り方を考えねばいけないことがあるのだと思います。そういう意味では、この改正自体がこれから活用できるのかというのもポイントかと思えます。</p> <p>最近ではコロナ事情も厳しくなっていて、佐藤委員も仰ったように、料金については自己負担がかなり厳しいという話も結構出てきています。こういったことも踏まえて、これから交通という足の部分は大事なところですので、議論が深まれば良いのではと思います。</p> <p>交通事業者の立場からということで、武藤委員いかがでしょうか。</p>
武藤委員	<p>基本的には藤井委員のとおり、移送をどう担っていくかという視点で立つと、公共交通としては電車バスタクシー等があり、地域的に言うとドア・ツー・ドアが出来る公共交通として、唯一タクシーがあります。日本全国広いので千葉も広いところがありまして、いわゆる都市部と郡部でかなり実態が違ってきています。市川市においても、交通空白地帯というところも定義によってはあって、定義によっては無いのかなと思います。その中でタクシーが出来ないところを補完するものとして福祉有償運送があって良いのではないかと思います。</p> <p>今後の通達等々、ガイドラインを含めて出てくると思いますので、その辺を見ながらこの市川市においてどのように見ていけばよいのかは協議が必要かと思えます。どの地域においても公共交通がなくなってしまうのはどうしようもない話だと思いますので、そこにどう折り合いをつけて、住み分けをしていくのが必要かなと考えます。</p>
中根会長	<p>ありがとうございます。大塚委員、いかがでしょうか。</p>

大塚委員	<p>交通空白地帯ということで、現状として、市川市で本当にあるのかといっても、原木中山の一角と柏井町の一角しか私自身では思いつかないような現状です。市川市に交通空白地があるという感覚が私の中で現状ない中で、福祉有償の方と自家用有償運送は、自家用有償運送の方としては成り立つところがないのかなと考えています。市川市では、福祉有償を重点的に考えてもらいながらやってもらったほうがいいのかなと思います。</p>
中根会長	<p>ありがとうございます。海野委員、いかがでしょうか。</p>
海野委員	<p>法律のことは難しく、よく読んでも理解が難しいのですが、大塚委員の仰ることも分かるかなと思います。</p>
中根委員	<p>ありがとうございます。</p> <p>今回の改正が出まして、細部の通達等が出ると思うので、みなさんに共有したいと思います。また、いま道路運送改正に伴う改定とありますが、来年の4月は介護保険法も改正時期となっています。厚生労働省の方から、例えばボランティアなどに近いですが、総合事業の改正も含めて改定の通達等が出始めているというところで、来年4月になると少し様相が変わるのかなと思っています。</p> <p>特に市川市についてはこの協議会の場で地域ビジョンの検討として、大塚委員のご指摘の通り、福祉有償運送を実施しているということで、福祉の部分の輸送について増やしていこうというビジョンを作った市でもあります。その中で公共交通機関の充足や色々な業態として、地方でいうと交通機関が荷物も運ぶというような、例えばバスが路線で走る途中に宅急便会社のところで荷物の積み下ろしをしたりという、貨客混載という取組もいま行われていますので、これから色々変わってくることも出てくるのではと思います。</p> <p>自治体に合わせた取組をするのがとても大事なので、法改正についてはぜひまた協議会の場で共有したうえで今後の市川市の取組について議論できればと思います。</p> <p>行政の方から、なにかご意見いかがでしょうか。</p>
高橋委員	<p>色々ご意見いただき、そうだなと思うところばかりでした。更新登録の申請がありました2つの事業者の方お話の中でも、例えば運転者の人数も事業者ごとに差があったりとか、実現は難しいかと思うのですが、もしかすると各事業者が手を取り合わなければいけない時期がきているのかなと感じています。福祉有償運送もしくは公共交通の話もどちらが良いというものではなく、それぞれが尽力していただいて、足りない部分をどう補うかという考えを持つしかないのかなと思います。</p>

高橋委員	<p>市川市の中でも様々な声をいただいております、バス停まで少し遠いと困難地域と言われる方も、そうではないと言う方もいらっしゃる、考え方は様々ですので、意図を捉えていかなければと思います。</p> <p>非常に迷いどころのある話だと思いながらお話を伺っていたのですが、皆様の活動を私たちがどう支えていけばいいのか、広げていけばいいのか、専門の皆様と手を取り合って新たな考えを導き出さねばならないのかなと考えます。今後も情報交換・情報共有をしてみたいと考えておりますので、お力添えいただければと思います。</p>
中根委員	<p>ありがとうございます。他の方、いかがでしょうか。</p>
海野委員	<p>バスに乗る方でも、バス停が遠いうえに歩道が悪くて使えないので、もし自宅近くにあっても恐らく利用できないのではないかと思います。車いすで歩道を歩くとすごく怖く、一見平らに見えても斜めついたりしますし、近道をしようとしても先までいかなければ歩道に降りられないこともあります。買い物へ行く際にはヘルパーの方にとっても大変です。以前にもお話ししましたが、新しい歩道は綺麗に舗装されているように見えても段差になっていて、下手したら道路側に転びそうになってしまいます。あんなに綺麗に縁取りすることはないのではと思います。</p> <p>1、2cmメートルの段差であっても、車椅子やベビーカーにとっては段なので、歩道を作るなら段差を作らないということを本当に考えてほしいです。</p> <p>また、介護保険のことを考えるのなら、ヘルパーの募集をどうしているかと思っているのでしょうか。事業者がなんとかしようと思っても広げようがないですし、ヘルパーも高齢化していて、運転手の方達も増えないんですよ。デイサービスだと介護度によってお給料や手当が違う訳ですが、そうすると介護度が高い人ばかりに付くヘルパーの方が出るのも違うのかなと思います。朝夜に働くヘルパーの方がいないと、市や国がいくら自立を促しても自立しようがありませんし、ヘルパーの充実をしなければ社会に出るということもできません。虐待みたいな環境から出るという環境からでるのも難しいです。</p> <p>現在、母をグループホームに預けており、家族にとっては姿が見えないですし、家族が人質に取られているように思えてしまいますので、ケアマネジャーくらいは違う会社の方がよいと感じています。</p> <p>皆さんも将来的には介護を受けるのだから、市の方は、事業所が人材不足の渦から抜け出せないという現実を見て考えてほしいです。新型コロナウイルスにより、不況になれば介護職に集まる人が多いといいますが、そういうこともないし広がっていません。</p> <p>家に21歳のヘルパーの方が来ているのですが、「長のつく立場に一番なりやすいのが介護職である」という理由で、介護職をやることにした</p>

海野委員	<p>そうで、若い子はそういうイメージを持っているんですよ。ケアマネジャーばかりになりたがるヘルパーの方や、ポイント稼ぎの様に来る人もいますが、上に立つ人や長になる人ばかりではお話にならないですし、本当に良いヘルパーを育てなかったら、上の立場の者も育たない。このようなことを全般的にやらないと、買い物も行った外に出るような騒ぎではなくなると思うので、ヘルパーさんは医療従事者と同じなのですから、雇用の仕方を考えていただきたいです。いい教育を受けさせてくれないといけませんし、そのためには給料や教育者がちゃんとしてくれないかならなければならないと思います。私の母が入居しているホーム長のように、家族が話しにくいと思うようなホーム長が上に立っているのは、働くヘルパーも家族も大変ですので、よろしく願いいたします。</p>
中根会長	<p>ありがとうございます。少し話がそれてしまいましたが、必要な話という点では理解できる話であったと思います。前段にあったように、交通空白地かというよりも、公共交通機関が使いやすいかどうかという点については、単に物理的な距離だけでなく、住環境や道路環境であったりといった、その人の状況によって変わってくるのではないかとというのはご指摘のとおりです。生活者目線で、どんなサービスで必要で、それに対してこの運営協議会が出来ることはなにかと考えられると思います。</p>
中根会長	<p>他にございませんか。  それでは、令和2年度第2回福祉有償運送運営協議会を終了します。</p>
終了	<p style="text-align: center;">(事務局より今後の予定について説明)</p>

市川市福祉有償運送運営協議会  
会長 中根 裕