

会 議 要 録

会 議 名	第 1 回 八王子市外部評価委員会	
日 時	平成 24 年 10 月 29 日 (月) 午前 9 時 30 分 ~ 午後 0 時 30 分	
場 所	八王子市役所 本庁舎 第 6 委員会室	
出 席 者 氏 名	委 員	御船洋委員長、渡邊常義副委員長、小林孝次委員、澤田眞也委員、中村文子委員、堀井弘喜委員、松井望委員、保井美樹委員 (副委員長以下 50 音順)
	説 明 者	健康福祉部 障害者福祉課 細井東健康福祉部次長兼課長、松田和弘主査 大横保健福祉センター 田中勉館長、及川憲一主査 東浅川保健福祉センター 竹内恵子館長、小池明子主査、峯尾和郎主任 南大沢保健福祉センター 志村重光館長、萩原政男主査
	事 務 局	設楽いづみ行政経営部次長兼経営監理室主幹、北野領行革推進課主査、小林健次経営監理室主査、大竹南生経営監理室主事、越智めぐみ経営監理室主事
欠 席 者 氏 名	なし	
議 題	(1) 平成 24 年度外部評価委員会運営における諸事項について (2) 平成 24 年度外部評価委員会における評価について (3) 対象事業のヒアリング及び評価 (4) その他	
公開・非公開の別	公開	
非 公 開 理 由		
傍 聴 人 の 数		
配 付 資 料 名	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 24 年度外部評価委員会日程及び対象事業【資料 24-1】 ・事業再点検表【資料 24-2】 ・参考資料【資料 24-3】 ・八王子市の財政事情【資料 24-4】 ・第七次行財政改革大綱 (抜粋)【資料 24-5】 ・委員からの事前質問への回答【資料 24-6】 	
会 議 の 内 容	別紙のとおり	
会議要録署名人	平成 24 年 12 月 5 日 御船 洋	

第1回八王子市外部評価委員会 会議要録

平成24年10月29日(月)

1 開会

【設楽次長兼経営監理室主幹】(開会のあいさつ)

【小林経営監理室主査】(資料の確認と説明)

2 議事

(1) 平成24年度外部評価委員会運営における諸事項について

【設楽次長兼経営監理室主幹】(委員長及び副委員長の選出について説明)

(全委員一致により、委員長に御船委員、副委員長に渡邊委員の就任を決定)

【設楽次長兼経営監理室主幹】(会議の公開の決定、会議録の扱いの確認)

(2) 平成24年度外部評価委員会における評価について

【御船委員長】(開催日程の確認)

【小林経営監理室主査】(評価対象事業について等)

今回の評価対象事業の選定に関しては、ゆめおりプランにおける最後の外部評価として、過去に外部評価の対象とならなかったことがないこと、外部評価によって改善の見込みのある事業であることを基準として、事務局で選定した。選定事業の決定に当たっては、庁内の課題整理検討会にて担当所管課に対しヒアリングを実施し、論点整理を行った上で、決定している。

また、評価について、前年度との大きな変更点は、前回行っていただいた施策展開に関する議論は行わず、個別事業の評価を中心に実施する点、そのため、事業に関するヒアリング及び評価を2日に分けて行っていたものを、1日で評価までを行う点である。

また、前委員会の最後の振り返りの中で、市全体の視点から行財政改革を進めていくという主旨を考えると、市の財政状況についてあらかじめ知っておくことで、より充実した議論ができるのではないか、という意見を頂いた。そのため、今回は、議論に先立ち、市の財政状況についての説明を予定していたが、議論の時間に余裕がないため、事前にメールにて資料を配付したことによって、説明は省略させていただく。

(3) 対象事業のヒアリング及び評価

ア 「送迎バス運行事業」 東浅川保健福祉センター

【竹内東浅川保健福祉センター館長】(事業について補足説明)

【御船委員長】(課題整理検討会による論点からの質問)送迎バス運行事業を実施したことにより、各保健福祉センターの利用者増加につながっているなど、事業の効果についてどのように把握しているか。

各保健福祉センターを利用する主な対象者は、60歳以上の高齢者や障害者だが、高齢者や障害者は、本事業の他にも、移動の際に各種サービスを受けることができる。例えば、民営バスに乗る場合、70歳以上の方であればシルバーパスが利用できるほか、障害者手帳の交付を受けている方であれば、運賃が半額となる。このような助成制度が存在する中、送迎バス事業も並行して実施することは、サービスが重複しているようにも思われる。また、保健福祉センターを利用する方のみ、無料の送迎サービスを行っていることは、市内に数多くある他の施設の利用者との公平性を欠いているとも考えられる。

以上のことをふまえ、サービスの重複・公平性といった観点から現行の事業内容の妥当性についてどのように考えているか、受益者負担導入の是非も含めて、所管課の考えを伺いたい。

【竹内東浅川保健福祉センター館長】事業効果の把握についてだが、保健福祉センターの利用者数と送迎バスの利用者数を見たところ、全てに相関関係があるとは言い難いが、ある程度はバスの利用者数が増えればセンターの利用者数が増えるという状況がある。平均して年間1万2、3千人ほどの利用者があるということからも、事業の効果があると考えている。

また、サービスの重複に関して、シルバーパスの対象者は70歳以上であるのに対し、保健福祉センターの利用者は、高齢者では60歳以上の方となるため、利用年齢層には10歳の開きがある。また、シルバーパスについては、住民税の課税対象者か非課税対象者かによってシルバーパスの交付を受ける際の負担金額も違ってくるが、シルバーパスを持っている方の状況については把握できていない。そのような状況もあるが、保健福祉センターの設置目的の一つである、高齢者の孤立化を防止し、孤独死を防ぐということを考慮すると、近所で誘い合わせて来館してもらうための交通手段として、事業は必要である。センターに出てもらうこと自体が、介護予防になるとも考えている。

また、受益者負担に関してだが、有償とする場合、一般乗合バス（一般乗合旅客自動車運送事業）という位置づけになり、一般乗合バスへの移行の申請を行うためには、まず八王子市地域公共交通活性化協議会に諮り、承諾を得なければならないと、市の交通政策室に確認している。一方、協議会の構成員には、市内を運行する一般乗合旅客自動車運送事業者として、西東京バスや京王バスが含まれる。現行の送迎バスのルートは、西東京バスや京王バスのルートと重なる部分がかかり多く、一般乗合バスとして有償化した場合には、それら事業者と競合関係が生じることとなるため、協議会で承諾を得ることは難しいだろう。

参考

乗合バス（路線バスともいいます。）は、他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業のうち、不特定多数の旅客を運送するバスのことで、正式には「一般乗合旅客自動車運送事業」という。一般乗合旅客自動車運送事業をはじめするには、国土交通大臣又は地方運輸局長の許可を受けることが必要。

【松井委員】平成 23 年度実績で、3 センターの総利用者数が約 36 万 5 千人ある中で、送迎バスを利用する方は約 1 万人ということから、単純計算すると来館者のうち 3% くらいが送迎バスを利用しているものと思われるが、その他の 90% 以上の方は、どのような交通手段で来館しているのか。

【竹内東浅川保健福祉センター館長】徒歩、自転車、バイク、公共交通機関または自家用車を使って来館している。

【松井委員】徒歩や自転車で来られる近隣の方のほかは、公共交通機関を利用する方がかなり多いという認識でよろしいか。

【田中大横保健福祉センター館長】センターごとに多少状況は異なっているため、各センターについて説明させていただく。大横保健福祉センターは、市の中心部に近い平坦地に位置するため、足腰の不自由な方を除く近隣のほとんどの方は、自転車又はバイクで来館している。路線バスは国道 16 号線を頻繁に通っているため、北部から来る方はバスを利用している。また、センターから 1.5 km ほどのところにある都営中野団地方面から乗り換えなく来られるバスが無いいため、途中で乗り換えして来なければならない方もいる。さらに、西部（川口、榎原）から来る方は、センター近くのバス停に止まるバスがないため、八日町四丁目のバス停から歩いてくる方が大勢いる。

送迎バスについても、運行状況やルートが曜日によって異なるため、都合が合わず送迎バスに乗車できない方は、公共交通機関を使ってくるとというのが実態である。

【竹内東浅川保健福祉センター館長】東浅川保健福祉センターについては、自家用車や自転車で来館する方が多い。当センターの南側には 65 台ほど止められる駐車場があるが、回転が悪いというお叱りの言葉も頂いている。自家用車等によらず元八王子や恩方、川口方面から来られる方は、送迎バスを利用するほか、公共交通機関を使って来館している。

【志村南大沢保健福祉センター館長】南大沢保健福祉センターは、徒歩又は自転車のほか、家族の送迎により来館している方が多く、次に送迎バスと続く。特に送迎バスについては、みなみ野地区や片倉方面では南大沢への直通の交通手段が無いいため、昨年 6 月から母子健診を実施したことに伴い、送迎バスを利用する方が増えている。

【松井委員】送迎バス利用者数の約 1 万人という数字は、延べ人数と実人数のどちらか、数の捉え方を伺いたい。また、いずれにせよ、一般財源で 1,100 万円くらいの事業費がかかっており、単純な計算では利用者一人あたり 1,000 円くらいのコストとも考えられるが、コストについて、所管課としてどのように評価をしているか。

【竹内東浅川保健福祉センター館長】1 万人の数字は、延べ人数である。

【松井委員】同じ方が週に何度も利用することはあるのか。

【竹内東浅川保健福祉センター館長】はい。保健福祉センターには、カラオケや囲碁将棋ができ、舞台のある教養娯楽室を月曜日から金曜日まで一般開放しており、風呂

を週3日開放している。そのため、毎日来る方もいれば、週1、2回利用する方もいるが、実数としての利用者数は把握していない。

【松井委員】利用実態は精確に把握した方が良い。

【竹内東浅川保健福祉センター館長】事業の評価についてであるが、平成23年6月より開始した母子健診受診者のためにコースを改定したものの、結果としては、送迎バス全体の利用者の増加に結びつかなかった。今後は、再度コースの見直しを行い、もっと利用しやすいコースの設定をすることによって、利用者を2万人、3万人に近づけ、費用対効果から見てコストの減少につながるような努力をしていきたい。

【堀井委員】市内の知り合いに尋ねたところ、この送迎バスの制度を知っている方はほとんどいなかった。広報はどのようにしているのか。

【竹内東浅川保健福祉センター館長】PRの方法については、市の広報紙ではなく、ホームページで常時案内している。

【堀井委員】センターを主に利用する高齢者層は、ホームページを見ない方が多い。また、ホームページに載せたから良いというものではないし、広報紙に載せるとしても、それで良しとはできない。高齢者関連の部署では、市内のどの町に高齢者がどのくらい住んでいるか把握しているはずなので、そのような情報をもとにPRすれば効果的ではないか。同じ市役所の中にそれだけの有用なデータがありながら、活用されていないのは勿体ないと感じる。

【竹内東浅川保健福祉センター館長】PRに関し現状でできているのはホームページへの掲載と、利用者の口コミが主である。他部署との連携については、今後考えていかなければならないと思っている。

【堀井委員】資料の数字のマジックというか、資料の利用人員を見ると、来館者約36万人に対しバス利用者約1万人とあるが、この1万人の数字の中に送り迎えをそれぞれ集計している。実際には往復で1カウントとし、1/2の数字で利用者数を捉えるべきではないか。また、母子健診受診者に対するバス利用者数の考え方も同様である。

【峯尾東浅川保健福祉センター主任】迎え、送りに加え、西八王子駅を循環するコースもある。迎えの場合はセンターに着くのが9時から9時半頃、送りはセンターを出るのが16時前後となるため、迎え、送りの両方を利用する方は実際には少ないかもしれない。

【堀井委員】延べ人数と実人数を混同し、実態が見えなくなるような数字の示し方は良くない。

また、近年のコース変更を除き、コースの見直しをほとんど行ってこなかった点に関し、質問したい。八王子市において、町別の年齢構成を把握している課がある。町丁別の年齢構成を見ると、高齢者が多いのは南浅川、南陽台1丁目、北野台1丁目、中でも南浅川では高齢化率(65歳以上)が47.73%(平成24年6月末時点)とのことだ。また、0歳児からの乳幼児が多いのは七国3、4、2丁目とのことである。このようなデータに基づき、高齢者が多いエリア、赤ちゃんが多

いエリアへの重点的なコース設置を考えれば、利用率の向上につながると思われる。

【志村南大沢保健福祉センター館長】近年ではあるが、過去に 2 回ほど、コースの見直しについて検討をしたことがある。平成 22 年度に行った 1 回目の検討では、実際に職員がバスに乗り、現行コースにおいてどこで何人くらい乗車するのか、利用実態の検証を行った上で、利用の少ない部分の見直しを行うとともに、公共施設を結ぶルートとする方針のもと、各事務所の所長会議で協議を行い、見直しを行った。

平成 23 年 6 月に行った 2 回目の検討では、母子保健事業である 3~4 か月健診、1 歳 6 か月健診、3 歳児健診等利用者に合わせたコースを設定するため、対象となる乳幼児がどの地域に多いか調べた上で、対象者の多いエリアを新コースとして設定した。

また、今述べたコース見直しに併せ、2 年前にはアンケートを実施し、当時、母子保健事業を一括して所掌していた保健センターと、南大沢地域にコースを作った場合利用するかどうか母子健診対象者に尋ねたところ、利用するという回答が高い率を占めたことに基づき、高齢者と母子の両方でバスを利用して頂けるよう検証も行った。

【松井委員】コースを見直したことで、利用者は増えたのか。

【志村南大沢保健福祉センター館長】はい。南大沢については、利用者の増加があった。

特に多いのは母子保健利用者である。また、母子への送迎バスの周知に関しては健診の前に時刻表を記載した案内を配付しており、対象者には 100%周知を行っている。

【澤田委員】南大沢の保健福祉センターは図書館や生涯学習センターなどと一体にまとまった複合施設となっており、私自身も時折のぞいている。送迎バス事業の主旨は高齢者の社会参加や引きこもり防止ということだが、実際に施設を訪れ、利用者を見てみると、元気な方ばかりで、元々出歩くのが好きな方や活発な方ではないかと思う。反対に、社会参加に億劫な方が来ているようには見えない。本来、来てほしいと思う方は利用していないのではないかと。事業が始まった 20 年前と比べると、平均寿命も延び、元気な高齢者が多い。現在のシルバーと言われる方々は、昔のイメージで見ればシニアと呼んだ方が良さそうな方が多い。そのように、高齢者の実態も変化していることを考えると、この事業を本当に必要とするのは一握りの方と考えられるが、その方々のためのサービスに本当になっているか、疑問を感じる。その点についてどのように考えるか。

【志村南大沢保健福祉センター館長】八王子市に最初に福祉センターができたのは昭和 47 年の大横福祉センターの設立からである。その後、恩方老人憩いの家ができ、平成 3 年に東浅川、平成 8 年に南大沢ができた。設立当初は、老人福祉センターという位置づけであり、娯楽や風呂などによる慰労の意味合いが強かった。しかし、今では娯楽の他に、高齢者の健康づくりに 3 保健福祉センターが主体で取り組ん

であり、これまでどおり娯楽のため継続して来ていただく方のほか、健康に不安のある方のための相談や介護予防教室を実施し、参加した方が地域に戻り、継続して健康づくりに取り組んだり、地域の中で指導者として活動してもらうことも望んでいる。現在策定中の保健医療計画の中でも保健福祉センターが健康づくりの拠点として、保健所と共に地域に展開していくという役割が盛り込まれており、センター設立当初とは、施設の位置づけが大きく変化してきている。

そのため、現在の施設の目的を考慮すると、高齢者が地域で健康づくりに取り組むきっかけづくりとしてセンターを利用してもらうためにも、来館しやすくするための送迎バス事業の必要性は全くゼロではないと思っている。

【澤田委員】福祉目的のバスというより他市におけるコミュニティバスに近い部分もあることや、リピーターが多いことも考えると、無料ではなく有料にすることも一つの考え方ではないか。先ほどの話にもあったとおり、70歳以上の方はシルバーバスなど、他のサポートもあることから、有料にしてもあまり問題はないと感じる。

【志村南大沢保健福祉センター館長】有料化についても検討したことがある。各市のコミュニティバスは、公共施設のほか、観光施設なども含めて循環する。しかし、送迎バスは、施設を結び、施設を使う特定の利用者に乗せる目的で実施しているため、公共施設間を移動するのは無料で実施でき、許可もいらぬ。

一方、有料化とする場合には、道路運送法に規定される一般乗合旅客自動車運送事業となる。当該事業を実施できるのは、事業許可を取得している西東京バスや京王バスなどの事業者になり、実際にはちバスを委託により運行している許可事業者は、西東京バスである。はちバスは、交通の不便な所を循環するという役割があり、通常の民間バスとはルートが全く異なる。我々も、送迎バスとはちバスで事業の統一はできないかと期待したが、市交通事業課や交通政策室と協議する中で、公共交通全般の大きな見直しでもあれば公共施設巡回コースを追加する可能性はあるが、現在のところそのような見直しは具体化していないとのことであった。また、有料化についても、交通事業者で構成される八王子市地域公共交通活性化協議会において、了承を得る必要があるが、有料化の了承を得るためには、民間バスとの競合や影響を与えないように送迎バスの運行ルートを変更する必要があるなどの課題を抱えており、なかなか実現が難しいと考えている。

さらに、3保健福祉センターの施設の目的として健康づくりを掲げており、来館していただくためのインセンティブを働かせるためにも、無料で良いのではないかと考えている。一方、コスト意識については我々も気にしているところであるため、今後も利用者の拡大を図ることで費用対効果を上げていきたいと考えている。

【中村委員】施設ごとにサービスの偏りがあることはやむをえないと思っている。センターまでの送迎に関しては、家族による送迎を期待することは、時代にそぐわない。一人暮らしの高齢者が来館するように仕向けるためであれば、送迎バスのような支援をする意味はあると思う。また、交通弱者という視点からすると、見た目は

元気でも、足腰まで元気かどうかはわからないものだ。また、介護予防という観点からは、センターで行うレクリエーション等も効果があると思う。交通弱者の広義の該当者に当たるとして、事業を実施する意味があるのではないかと考える。

【保井委員】センター利用者には、認知症の方や要介護の方を受け入れるデイサービスなども行っているのか。

【田中大横保健福祉センター館長】センターでは介護予防の方のための支援をしているが、介護認定を受けた方は基本的にはおられない。元気な方と要介護の中間にいるような方、このままいけば間もなく介護の認定を受けようというぎりぎりの方の支援に力を入れている。

【保井委員】八王子市は広いので、このような交通問題は必ずあるだろうと理解できる。大学でも、交通問題はものすごく問題になっている。専用のスクールバスを持つのか、路線バスと連携するのか、どちらが利用者である学生の利便性を向上させるのか、どの程度負担させるのかなど議論がある中で、専用のスクールバスを使うと運行の頻度が下がって、サービスの質を下げることになると考え、私の勤務する大学では、路線バスと連携するとともにバス代を補助するという方法を選択している。

これまでの話を聞いていて疑問に思うのは、この事業の目的は、現在センターを利用している方の満足度の向上としてのバスなのか、あるいは、潜在的な利用者をもっと集めていくためのものなのかということである。先ほどの話からは、利用者をもっと広げていくためにもバスを使っていきたいというような話があったが、そのような位置づけをはっきりさせることによって、とるべき道も決まってくると思う。

また、先ほど、はちバスとの統合が難しいという話があった。はちバスは交通の不便なところを結ぶためのものということだったが、交通の不便な所から不便な所へ移動する方はいないので、駅や公共施設などの目的地があり不便な場所からそこへ移動するというところだろう。そのような意味では、保健福祉センターも一つの目的地であると思うので、はちバスとの統合が図れないか、再度検討してほしい。難しいということもよく理解できるが、見直すことによって、利用の頻度を上げることにもつながると思うので、本当に検討できないのかということを知りたい。

また、送迎バス利用者数から、一日当たりの利用者数を出すと、個別に送迎できるような十数名の人数であるように見受けられる。そのような少数の利用者の便宜を図るのであれば、個別の対応で良いということになる。また、現在は無料だから乗るといふ方もいると思うので、このままで有料化しては、利用者が減ると考えられるが、その分現在より利便性を向上させるのであれば、有料化も考えても良いのではないかと。そのようなことも含め、どのように送迎バスを使っていきたいか、考え方を伺いたい。

【田中大横保健福祉センター館長】この事業は、センターが市に1か所しかなかったとき、

遠方の高齢者を送迎するという目的からスタートした。委員の仰るように、交通の不便な所から便利な所へ出てくるための事業という方向で、まだ確定ではないが、所管課内において検討を進めているところである。八王子市の市域は大変広いので、広域にわたる市をくまなく個別に送迎を行うということは、現実的に難しく、コストもかかると承知している。そのため、まずは不便な地域から便利な所、高尾、西八王子、八王子、みなみ野などの最寄りの便利な駅へ出て来ていただき、後は公共交通機関を使い、自力で来ていただくという方向で検討を進めている。一方、由木方面や石川、宇津木台、恩方、川口など、それぞれ交通環境が全く違うため、今の御意見を参考に、最寄り駅への送迎を中心としつつ、著しく交通環境の悪い地域へは、それに応じたルート設定が可能かどうかということも含めて検討していきたい。

(注釈)

上記発言において、「交通の不便な所から便利な所へ出てくるための事業という方向で、まだ確定ではないが、所管課内において検討を進めているところである。」
「まずは不便な地域から便利な所、高尾、西八王子、八王子、みなみ野などの最寄りの便利な駅へ出て来ていただき、後は公共交通機関を使い、自力で来ていただくという方向で検討を進めている。」となっているのは、「交通の便利な所として高尾駅、西八王子駅、八王子駅などの最寄りの便利な駅へ、自宅から公共交通などを使って来ていただき、各駅から各保健福祉センターへの送迎を市が行っていくという方向で検討を進めている。」という趣旨です。

【小林委員】延べ1万人の利用者のために、1千万円程度の事業費がかかっている。延べ人数ということをもふまえ、往復で利用されていると単純に考えると、1人につき1日往復2千円ほどかけていることになるかと思う。1人1日2千円かけてバスを走らせている意義について、どのように考えるか。シルバーパスなど様々な制度がある中で、この負担額は、少し費用がかかりすぎであるように感じる。

【竹内東浅川保健福祉センター館長】費用については、1人1回につき千円でも高いという印象を持っている。そのため、先に述べたとおり現在コースの見直しを行っているところであり、より利用していただけるコースの考え方を整理し、1人当たりの費用を下げようしていきたい。

【小林委員】母子健診利用者のためのコース見直しに関し、なかなか効果が出ていないという話があった一方で、コースを変えたことにより利用者が増えたという見解もあったが、コース見直しの効果についてどのように分析しているか伺いたい。また、比較的に子どもが多い七国やみなみ野といった地域に関しては、逆に車を利用される方が多い地域であり、そもそも送迎バスが必要とされていないのではないかと感じる。そのようなこともふまえ考えを伺いたい。

【竹内東浅川保健福祉センター館長】先ほどコースの見直しについて効果が出ていないと

述べたのは送迎バス事業全体でみたときの話であり、南大沢については母子健診での利用者が伸びており、一概に効果が出ていないとは言えない。東浅川は、比較的高齢者の多い地域ということもあるが、車で来られる方が多い。母子健診の場合、13時からの健診のために12時には駐車場が満車になってしまうことが多い。健診の際の通知には、公共交通機関を用いて来るよう案内しているが、小さなお子さんを連れてくるため車の利用が多い現状もある。今後もさらにPRし送迎バスの利用を図っていきたい。

【小林委員】たしかに母子健診の場合、車の方が便利だと思う。そうであれば、1人につき2千円かけてバスを運行するよりは、駐車料金の補助を出すなど、代替の方法を工夫しても良いのではないかと思うので、検討していただきたい。

【渡邊副委員長】市の財政状況は、市債が2,200億円ある一方、減債基金がゼロに近く、年間150億円を公債費として計上している。また、この10年ほどで扶助費が2倍以上も増加している。国民健康保険、介護保険への一般会計からの繰り入れがさらに増えることが予想される。このような厳しい財政状況をふまえた上で、この事業の実態をどのように考えているかを知りたい。26市の中で、同じように事業を実施している自治体があるのか。

また、コストの考え方について、リピーターがいるという話だったことをふまえ、仮に、全てのバス利用者が月1回来館し、往復でバスを利用しているとした場合、延べ約1万人という数字から計算すると、利用者の実数は400人くらいではないか。言うなれば、限定された方が来館しているものと思うが、そのために1,200万円のコストをかけている。

さらに、資料のうち、平成23年度の利用者実績を見ると、3.11の影響で利用が少ないことは考慮する必要があるものの、例えば23年4月では、94人の方を迎えに行き、計19回運行していることから、1回当たりの迎えの運行は4人か5人ほどということになる。また、昼間(循環)のコースは200人、300人ほどいるが、これは、朝の運行の後、同じようなコースを4回か5回運行していることによるものだ。例えば、月に20日運行して計300人が利用した場合、1日あたり平均15人となり、この15人を4回ほどかけて運んでいることになる。定員が29人の車両に、1回の乗車数は3~5人となる。実際には0人の時もあれば10人の時もあるだろう。昔、行政のこのような状況について、「空(から)のバスを走らせている」と怒られた時代もあるが、資料の数字から見ると、その状態にも近い現状である。特に、2号車の利用状況を見ると、平成23年度の年間利用者は迎えの場合981人であるのに対し、運行日数は245日であり、1日あたり平均4人ということになる。また、昼のコースは1日に数回運行していながら、年間2,494人、1日あたり平均10人ほどとなる。

一人でも多く来館してもらいたいという意識は担当所管課として当然であるが、今の厳しい財政状況の中、1,200万円もかけて、このような利用実態を抱えるバスを走らせるのは果たして良いのか、疑問である。担当所管課としては必要と感じ

るだろうが、市全体の財政状況を見た時、センター自体は必要だとしても、ここまでの経費をかけてまで来てもらう必要があるのか。

例えば、母子保健に関して、時間を定め、地域に出張して相談を受けるなども可能ではないか。対象者が固まっている地域があれば、そこに着目し、巡回の出張相談を行えば良い。コストは別途かかると思うが、現在の、空バスに近いバスを走らせている状態と比べると、納税者の立場で見ても望ましいように思う。

【田中大横保健福祉センター館長】都内の市町村の状況についての調査結果があるため、説明させていただく。

昭島市ではコミュニティバスが走っているが、3つある福祉センターのうち、ルートに入っているのは1か所のみであり、残りの2か所について、送迎は行っていない。

福生市では年間委託料が八王子市よりも高い1,965万円であり、社会福祉協議会が民間の交通事業者に委託し、2台で1日8便運行している。

立川市では、福祉会館を走る送迎バスがあるが、老人クラブ等団体からの要請があった場合、集合時間・場所を定めて運行している。

青梅市では送迎バスを持っていない。

瑞穂町では、専用の送迎バスがあったが、廃止予定で、それに代わり、コミュニティバスの運行を予定しており、役割を移すとのこと。

羽村市では送迎バスを持っていない。

町田市は29人乗りのマイクロバスを走らせている。

日野市、稲城市、府中市では、圏域が広くはないこと、市内に路線バスが充実していることから、導入予定はないとのこと。

【竹内東浅川保健福祉センター館長】費用対効果については委員の仰る通りであり、返答が難しい。

出張に関してだが、センターが3拠点化し、保健師が配置されたことに伴い、地域から健康に関する講話をしてほしいという要望があった場合に訪問するなどの活動を少しずつ始めている。また、母子に関して、子どもの状況に不安がある方については、訪問してお子さんを見せていただくといった保健師ならではの活動も行っているところである。

(担い手・総合評価)

【御船委員長】(各委員の挙手により)担い手評価は「不要1」、「民間2」、「市5」とする。

「不要」の理由は、「3 効果が薄い」「4 サービス受給者の自助努力・自己負担」「6 その他(厳しい財政状況下で実施する事業としては、費用対効果が低すぎる)」とする。

「民間」の理由は、「3 似たサービスを民間で行っている」とする。民間事業者に委託しているのはちバスとの統合が難しいという話もあったが、横の連携をもう少し図ったほうが、効率が上がるのではないかと。また、有料にすべきである。

「市」の理由は、「1 拡充」「2 事業の根本的見直しが必要」とする。

【松井委員】担い手を「市」とし、「2 事業の根本的見直しが必要」とする。理由の一つ目は、今回の議論や資料を読む中で、所管課は事業の利用実態を正確に把握できていないことである。例えば、資料の中の月別利用者数を見てみると、1号車の場合、平成19年度の9月以降、平成24年度7月まで、送りの利用者数が迎えの利用者数を下回る状態が続いている。迎えと送りの利用者は同数であろうと普通は考えられる。しかし、送りが少なくなっているということは、送迎バスを利用して来館した方の一部が、帰りには別の交通手段を使っており、送迎バスを利用せずに済む別の手段があるとも考えられる。そのような方のために、わざわざ迎えのルートを整備する必要があるのか。本当に送迎バスを必要とする方の状況について、あらためて精査する必要がある。

二点目に、先ほど堀井委員が仰ったように、市内の高齢者が多い地域、乳幼児がいる世帯が多い地域は市で把握しているはずであり、送迎ニーズの高い地域を把握した上で、コースを作ることが重要である。また、保井委員が仰ったように、拠点的な所までのコースを設定して、乗り換えていただくという方針で、ニーズの高い地域を正確に把握したコース設定をすべきである。

三点目に、広報について、ホームページのみでの周知は良くない。まずは事業を広く知ってもらうことが必要なので、広報のアプローチの仕方は重要である。日常的に利用するバス停や駅で周知するなど、市民に気づいてもらえるような広報を市として積極的に行っていく必要がある。

【保井委員】はちバスもかなりの事業費がかかっていること、八王子は市域が広く交通の便が悪いところもあることから、市全体の交通政策として見直すべきであろう。その方向性としては、先ほども述べたように、不便な地域と駅や公共施設を、はちバスないし路線バスでつながれるようにする。そうすることによって、交通問題はかなり解消できると思う。所管課は越えるがぜひ検討してもらいたい。

【中村委員】担い手を「市」として「1 拡充」及び「2 事業の根本的見直しが必要」とする理由について。広報に関して、私自身も送迎バスに関する情報を見たことがない。介護予防という観点からも広報には力を入れるべきである。また、デマンドバス（利用者の希望に対応し運行する形態のバス）についての検討は行っているのか。コストがどのくらいかはわからないが、そのような運用形態の検討も含めて、より効率的な事業実施という点から、拡充しつつ見直しを行ってほしい。

【御船委員長】総合評価としては、「費用対効果が良くない、コストのかけすぎである」「受益者が特定化している可能性があり、納税者の観点から望ましくない」「利用者の実態を把握した上で、年齢構成等の市の情報を活用してコースを作るべ

き」「広報をしっかりと行うべき」「不便な所から最寄りの駅までをつなぎ、乗り換えて来てもらうという考え方が必要」「八王子市全体の交通政策として再検討してもらいたい」「現在の利用者のための事業とするか、潜在的な利用者を含めた事業展開をするか、戦略を明らかにした上で見直しをしてもらいたい」等の意見を中心に事務局と調整したい。

(休憩)

(障害者福祉課 入室)

イ 「障害者リフト付乗用自動車運行」 障害者福祉課

【御船委員長】(課題整理検討会による論点からの質問) 肢体不自由な障害者の方の送迎という点で、類似のサービスを提供する市内の民間事業者もあることを考えると、サービスの実施主体は民間事業者に任せ、市は事業者に対する初期費用の補助など、支援の側に回るという役割転換も考えられる。行政が直接事業を実施する意義について、所管課としてどのように考えるか。また、受益者負担や対象者に対する公平性の確保、今後の事業展開や担い手などについてどのように考えるか伺いたい。

【細井障害者福祉課長】この事業は、重い障害により歩行困難で、常時車いすを使用している方の社会参加の促進を目的に実施している。市内に類似のサービスを提供している事業者についてだが、介護タクシー事業者は、市内におよそ50者ある。また、福祉運送サービスを実施している事業者は十数社、そのほか、市の別の事業ではあるが、非営利の民間団体がミニキャブの運行を行う場合、東京都と市が一定の条件のもと補助を行っている。これら民間事業者の事業と本事業との決定的な違いは、利用者の費用負担が無いことである。

車いすの方は、日常、本事業だけを利用して移動しているわけではなく、介護タクシーの方が便利な場合は、お金を払い利用している。また、市ではタクシー・ガソリン費の助成事業も行っている。さらに、家族による送迎の手段をとる方もいる。

一方、本事業は利用予約の手間等はあるものの無料であることから、利用者には、交通弱者であることに加え、経済的にも弱者である方が多い。

また、タクシー・ガソリン券は枚数に制限があり、600円の券を月4枚(視覚障害者及び人工透析等による通院者は月6枚)出している。夜間の外出や、リフト付自動車の予約が取れなかった場合には券を利用するなど、リフト付自動車とタクシー・ガソリン券を併用している状況も見られる。利用者の移動手段の選択肢を多く確保し、障害者の社会参加を促進する上では重要なものと考えている。

担い手については、社会参加などの外出に消極的な車いす利用者を支援する目的をふまえ、市で継続してやっていきたい。また、受益者負担の考え方について

だが、利用者の金銭的負担が生じることで社会参加の促進を妨げることはないよう、利用者から料金はとるべきではないと考えている。

【中村委員】事業の利用方法について、電話による早いもの勝ちという実態には驚いた。

【細井障害者福祉課長】1 か月前の同日午前 8 時 30 分から電話による予約受付を行う。5 台のリフトバスのうち、3 台は本庁にて管理しており、予約を入れる順番として早いもの順としている。南大沢保健福祉センターに貸出ししている 5 号車については、センターで予約を 1 か月前から 2 週間受け付けた後、空き状況を確認し、以後は障害者福祉課で早いもの順で空きを埋めている。

【中村委員】ニーズは大きいのか。

【細井障害者福祉課長】登録者は 390 人ほどいる。登録者は常時車いすを利用している方としているため、介護保険等を利用している高齢者も対象としている。南大沢の 5 号車について、2 週間後に再受付をするようにしたことで、ほとんどの方は予約を取れていると思う。利用時間が合わない場合は相手と利用時間の調整をして入れている。

【堀井委員】車いすの方からすればこの事業は必要だと思う。しかし、資料から推察すると、特定の施設の方の利用率が高く、利用に偏りがあるのではないかと感じる。

【細井障害者福祉課長】市内の障害者の状況や移動手段について、障害には大きく分けると、肢体不自由、知的障害、精神障害の 3 種類があるが、知的障害や精神障害については公共交通機関や自転車、徒歩で移動する方もいる。一方、肢体不自由の方については、1 級（重度）の方が 1,600 人近く、2 級の方も同数近くで、併せて 3,200 人くらいの方が障害者手帳を持っているが、その中で常時車いすを使う方はリフト付自動車登録者の倍の 700 人くらいではないかと思う。

また、市内には通所施設が約 80 施設ある。そのうち、社会福祉法人等の基盤がしっかりしている施設は、送迎バス等を所有しているところもある。

リフト付自動車の利用に施設ごとの偏りがあるのは、重度の肢体不自由の方のための施設が市内でも限られているためである。利用の多い第一若駒の家、第二若駒の家については、肢体不自由な方専門の施設であり、施設にも車はあるが、台数が足りないため、市のリフト付自動車を併用しているという状況がある。

しかし、利用予約の受付の際には、施設を優先して受け付けているわけではなく、個人の予約を受付した後、施設からの利用申し込みを FAX で受け、空いた枠に入れていくという形式をとっている。

【堀井委員】契約に関して、事業開始 4、5 年目から特定の業者に委託している。市に関わる仕事で、30 年間も仕事とれるというのは珍しいのではないか。競合があって初めてコストダウンができるという視点で考えると、他事業者が参入しやすいよう、車両は市が購入するなどすれば良いのではないか。そのような配慮をせずに、30 年間、同一の事業者へ委託してきていることは問題である。

【細井障害者福祉課長】過去には市がリフト付車両を購入し、運行業務を民間事業者へ委託していた時期もあったが現在は事業者が車両を購入することとしている。リフ

ト付車両への改造費や車体に名称（わかこま号）を表示するなど初期投資もかかることから、平成 11 年度には競争入札としていたが、以降は 1 者指定の随意契約としている。平成 16 年度の新規契約の際、他の事業者にお問い合わせもしたが、新しい車両（5 台）の用意や運転手の育成等に 1 年以上の準備期間が必要であること、また、車両には 5 年間の減価償却期間があることをふまえると、単年度契約による応札は難しいとの回答だった。そのため、特定の事業者にはなってしまうが、単年度契約で現事業者に委託することはやむをえないとの結論になった。

さらに、この事業の委託料は国土交通省の認可料金であり、他の事業者と契約をしたとしても、現在と同等の金額となることが想定されるため、競争性はあまりないのではないかと考えている。

【堀井委員】運転手は講習を受け免許を有する者を確保すれば良いので、どの事業者でも難しいことではなく、後は車両だけの問題ではないかと思う。先ほど質問したように、車両は市で購入し、運転手は事業者側で、という発想はないのか。

【細井障害者福祉課長】委託金額の設定は、資料の中に記載している、関東運輸局の単価表（正確には、事業者が国交省から認可を受けた金額）に基づいているため、仮に事業者が変わればサービスの質の向上などは多少見込めるかもしれないが、単価の差はつかないのではないかと思う。

【堀井委員】国交省が初乗運賃 750 円といった単価でやっているから同じで良いのではないかという考えは問題ではないか。

【細井障害者福祉課長】事業者が国交省から認可を受けた金額に従って契約しない場合、法律違反となるそうである。

【松田障害者福祉課主査】事業者が国交省から認可を受けた金額に基づかない金額での契約をしていた時期もあったようだが、関東運輸局から違反との指摘を受けた経緯がある。

【細井障害者福祉課長】指摘を受け、契約単価のうち「初乗運賃」「加算運賃」「時間距離併用制」の 3 項目は事業者が国交省から認可を受けた金額としている。一方、国交省の認可を必要としない単価の「車両の待機に係る経費」に限っては、契約業者との見積り合せにより決めた金額である。

【松井委員】契約単価は法律に規定されたものではなく、拘束力もないのではないか。

また、資料に記載されている利用者の主な利用目的に施設通所が多いとあるが、確かに今日頂いた資料を見ると最も多い目的地は施設でその次に多いのが病院のようだ。この事業の目的からは、確かに施設通所や通院ということもあるかもしれないが、障害者のより広い社会参加に最大の目的があるのではないだろうか。土・日・祝日等にはレクリエーション等での利用が増えたとある。しかし、利用目的地の状況を見る限り、通所・通院を目的地としているものが多いようでもある。この事業の本来の目的である障害者の社会参加につながっているという実態が見えないのであれば、この事業自体の目的や意義を考え直す必要がある。例えば、施設通所・通院を主目的とするのであれば、交通手段への助成や、現行のタ

クシー・ガソリン券などで補うのが筋だと思われる。

【細井障害者福祉課長】仰る通り、利用目的地の状況を見ると、施設や病院が多い現状である。一方、「社会参加の促進」に対する障害者福祉課としての捉え方であるが、一般の方にとっての社会参加と、障害者施策における社会参加とは意味合いが異なる。障害者にとっては、レクリエーションと同じく施設通所、通院も、社会参加の一つである。施設への通所ができない場合、常に在宅で外出する機会も少なくなってしまうが、交通手段の支援を行うことにより、施設で療育を受けたり、同じような障害を持つ方と交流したり、施設内の行事等に参加したりすることができるなど、少しでも日中楽しく過ごしたり療育を進めたりすることができる。このようなことから、障害者の施設は、高齢者が通う施設と色合いが違い、障害者の施設に通うこと自体が社会参加であると我々は認識している。

【松井委員】所管課の考えとしてはよく分かる。あまり理念的な議論をしても仕方がないが、条例（「障害のある人もない人も共に安心して暮らせる八王子づくり条例」）の基本理念では「全ての障害者が、障害者でない者と等しく基本的人権を享有する」と掲げていることから、リフト付乗用自動車もレクリエーションや買い物に利用されることが、条例の理念をより具現化していくことになるのではないかと。納税者の立場からもそのように考えると思う。一方で難しいのは、商業施設に市の自動車が停車している状況を市民が見た場合、このようなところに市費が使われているのかと、批判の対象となる可能性もあることだ。しかし、そのような批判の対象とならないような社会とするためにも、むしろ、積極的に商業施設等を利用するということが、この事業の意味であると思う。単に施設通所のための事業であれば、他の事業で助成を行えば良い。障害者は障害者の所に行くのだということでは、本来的な社会参加にはならないのではないかと。

【細井障害者福祉課長】事業の実施要綱に規定しているが、利用条件のうち、利用の用途としては、通院等、福祉センター等を利用するときや、社会福祉団体等の行事への参加、施設入所者との交流、その他、健全な市民生活に資すると認められるときとしており、用途を限定しているわけではない。しかし、利用状況を見ると、施設通所や通院のための利用が多いという実態がある。所管課として、通所や通院に限って利用を認めているものではないという点をご理解いただきたい。

【中村委員】利用申込みの話に戻るが、障害者の社会参加は基本的人権だと思うが、一方で、社会参加の手段であるサービスの利用者を抽選によって決めるということは問題であると感じる。

【小林経営監理室主査】抽選というのは事業再点検表の中の「課題整理検討会の論点」として記載したもので、早いもの順という現状の方法では利用に偏りが生じるのではないかとという視点から、申込みが重複する部分についてのみ抽選制としてはどうか、という案を提示しているものであり、現状がそのようになっているわけではない。

【松田障害者福祉課主査】結果的には、ほとんどの場合は希望どおり申込みでき、お断り

- するのは年に数件である。抽選など他の方法も考えられなくはないが、コストをかけず、より公平性の高い方法として現在の早いもの順の申込みを採用している。
- 【澤田委員】希望が重複した場合には、重要度の高い利用用途の方を優先するための調整などは行うのか。
- 【松田障害者福祉課主査】調整はせず、申込みの早い方を受け付けている。
- 【澤田委員】そのような方法で、だいたい望み通りの結果となっているのか。
- 【松田障害者福祉課主査】はい。申込みに漏れた場合には、2週間後の再受付の際に空きを埋める。
- 【小林委員】話を聞く限り、供給過剰ではないように受け取れるが、一方、利用者数は年々減少している。年に4,500回程度、登録者数の390人ということから、単純に平均することはできないとは思いますが、1人につき月1回程度の利用ということになる。また、資料に記載されているが、実際の利用者は登録者全体の2~3割程度ということである。この数字を見ると、実際にはサービスが少し過剰になっているのではないかと感じる。その点の実態を伺いたい。
- 【細井障害者福祉課長】年に1、2回程度しか使わない方もいれば、月6回以上定期的に使う方もいる。利用の仕方は様々である。台数の妥当性については、現在の台数で丁度良いのではないかと考えている。利用者の中には、市のリフト付自動車の予約が難しいため民間のミニキャブ運行にも登録し、予約がとれない場合には民間の方を利用するなど、色々な移動手段のパターンを持っている方もいると思う。一つだけ交通手段があれば良いというのではなく、色々な選択肢の中から利用者が利用したいものを選択できることが大事だと考えている。
- 【保井委員】事業の可否というよりは、肢体不自由な方の社会参加の促進という目的を達成するための方法について伺いたい。ミニキャブなど同様のサービスを提供する民間事業者もあるということだったが、そのような事業者のある社会を育てていくことも大事だと思う。民間に委託しているとはいえ、市自身が5台のリフト付自動車を所有し、主体となって実施するという方法が良いのか検討が必要ではないか。例えば、コストは変わらないかもしれないが、民間の介護タクシーを利用してもらい、事業者に対しては補助金を出すという方法も考えられるのではないか。
- 【細井障害者福祉課長】その方法もできなくはないが、一件ずつの請求に応じることとなるため、手間がかかる。
- 【松井委員】タクシー・ガソリン券も、同様に後から支払い事務をしているのではないか。
- 【細井障害者福祉課長】タクシー・ガソリン券も利用者が自由に事業者を選び使い、市が回収するが、1人につき月4枚しか配付せず、事業者ごとに一括して請求が来る。一方、事業者への補助を行う場合、利用者の利用1件1件について請求が来る。
- 【松井委員】この事業は、介護タクシー事業者が現在のように50社もない時代から続いている。市が責任を持たなければ移送の保障がないからこそ始めた事業ではないか。現在は50社の事業者があり、交通手段の選択の幅も、事業開始当初と比べれば

格段に広がっている。無料であることは最大のメリットだが、事業のスタイルを、委託も含め、民間ベースとなるよう切り替えていく必要がある。

【細井障害者福祉課長】社会参加の促進という意味合いでこの事業を始めたため、別の手立てで目的が達成されれば、必ずしもこの事業でなくても構わないと思う。今の形がベストだとは思わないが、色々な手段の中では、現在の形が手間もかからないため、ベターだと考えている。例えば、まだ検討はしたことがないが、介護タクシー事業者の組合のような所へこの事業全体を任せ、後から請求による支払いという形もとれなくはないと思う。

【澤田委員】利用者の方に満足度のアンケートはとったことがあるか。

【細井障害者福祉課長】アンケートは実施したことがないが、よく利用する利用者からは、運転手がずっと同じ方のため、安心感があるという話を聞いている。

【澤田委員】実際に利用する方がどのように感じるかが最も大事な事業だ。効率性ももちろん重要だが、利用者の満足度という観点から、一度実態も把握した上で事業の見直しに取り入れてもらいたい。

【細井障害者福祉課長】登録者の住所等は把握している。登録者に対しアンケートを送付することは可能であると思うので、検討させていただく。

【渡邊副委員長】関東運輸局の認可料金は、これを基に計算し、委託金額を出す仕組みであり、金額を算出するための一つの計算基準にすぎないのではないか。

【松田障害者福祉課主査】関東運輸局の認可料金に従わなかったため、関東運輸局からのおとがめを受けたことは事実である。

【渡邊副委員長】基準を基に計算して金額を出すとしても、果たしてその金額どおりに契約しなければならないものなのか。むしろ運行日数や、人件費、諸経費、車両の減価償却費、一般管理費等の費用を基として競争入札すべきではないか。

【松田障害者福祉課主査】実際に、競争入札を行うために各事業者へ投げかけているが、結果として現在のような特定の一業者となっている。所管課としても、市内の事業者に落札してもらった方が望ましいため、競争の道は毎年探っており、新規の業者にも声をかけている。来年度も複数の業者に声をかける予定である。

【細井障害者福祉課長】委託料は定額ではなく、実績払いとしており、関東運輸局の認可料金を使い算定している。この認可料金でなくても良いということであれば状況は異なるが、所管課の把握しているところでは、認可料金に従い契約する必要がある。

【渡邊副委員長】たまたま計算の基準がなかったため、運輸局が提示したものにすぎないのか、業務委託においても基準に従わなければならない拘束力を持つものなのか。

【細井障害者福祉課長】例えば、幼稚園や保育園等を循環するような、特定の利用者が特定の場所で乗降するような場合は、定額の料金でも問題はないと思う。しかし、本事業のように一件一件行先が異なるような場合は難しいだろう。

【渡邊副委員長】認可料金の位置づけについては、今一度調べていただきたい。

平成 13 年頃から、軽自動車を改良して車いすを乗せることも認められるように

なった。そのような自動車を所有する小さな事業者も含めて委託先を検討することで、競争性やサービスの質の広がり生まれる可能性があるのであれば、ぜひ検討していただきたい。同じ乗務員だと利用者が安心することは確かだが、委託事業の公正・公平の観点から、受託事業者数の拡大に努め、より良い乗務員やサービスを求める事業としてもらいたい。

【御船委員長】他市の状況について把握していれば教えていただきたい。事業費が漸増傾向にあるようだが、平成24年度は事業費が3,500万円であり、利用者を120人くらいとした場合、1人あたり平均30万円くらいの費用ということになる。東京都26市で14市が同様の事業を実施しているということだが、だいたいこのくらいのコストがかかっているものなのかが知りたい。

【細井障害者福祉課長】八王子市の場合、年度によって契約金額に多少違いはあるものの、だいたい3,300万円程度であり、延べ利用者数は平成23年度で7,240人である。青梅市ではリフトバスが2台あり、契約金額が1,400万円程度で延べ利用者数は2,719人。小平市は3台で契約金額が2,070万円程度に対し、延べ利用者は2,500人。武蔵村山市は1台で契約金額が930万円程度であり、延べ利用者は1,700人となっている。把握しているのは延べ人数であり、実人数はわからない。

【御船委員長】特に八王子市でコストがかかりすぎとか、安いということはないという認識でよろしいか。

【細井障害者福祉課長】はい。また、この事業に対する東京都の補助要綱の中では、1台当たりの補助基準額は600万円で、市町村及び社会福祉法人が運行する場合は利用料を無料とすることといった条件がある。市の金額は補助基準額の範囲内でもあるため、さほど高くはないのではないかと考えている。

(担い手・総合評価)

【御船委員長】(各委員の挙手により)担い手評価は「不要0」、「民間1」、「市7」とする。

「民間」の理由は、「3 似たサービスを民間で行っている」とする。

「市」の理由は、「4 事業の一部見直しが必要」とする。具体的には、民間事業者との連携を積極的に行うべきである。また、「3 縮小」とする。具体的には、民間事業者への実施主体のシフトにより、市としての事業は縮小すべきである。現在、都から1/2の補助が出ているが、補助が続くとは限らない。補助がなくなる可能性も考えると、補助に頼らず、自主財源のみで実施できる事業の規模を確立しておく必要がある。その際には、施設通所や通院の利用が多い現状をふまえ、通所・通院の用途に特化した事業として割り切り、事業の方向性をシフトしていくというのも、一つの考え方なのではないか。

また、総合評価としては、「民間業者を活用する余地はないか検討が必要」や「利用者の満足度を把握した上で事業のあり方を検討すべき」「社会参加の促進という事業目的について、通所・通院以外の日常生活での利用をも視野に入れるならば、利用を促進するための検討が必要」「サービス過剰ではないか」「需

給バランスを考えるべき」「(委託事業の公正・公平の観点から)受託可能事業者数の拡大に努める」等の意見を中心に事務局と調整したい。

(4) その他

【小林経営監理室主査】(第2回委員会の開催日時と資料送付等について)

3 閉会

【御船委員長】(閉会のあいさつ)