

令和7年度第3回飯田市福祉有償運送運営協議会議事録

開催日時： 令和8年2月13日 午前9時30分から午前11時まで

開催場所： 飯田市役所C棟2階 C212会議室

出席者： 委員11名、事務局（飯田市福祉課）2名

【議事録】

1 開会

2 会長あいさつ

（会長）

皆様、それぞれにお忙しいところを本日はご出席いただきまして、ありがとうございます。

本日は、2つの事業者につきまして、期間更新登録に係る事業者協議と運送対価の変更に係ります協議、それからもう一つ運送対価の変更に係る協議を予定しております。スムーズに議事が進行できますよう、皆様のご協力をよろしくお願いいたします。

3 協議

(1) 事業者協議

【社会福祉法人 飯田市社会福祉協議会】

- ・登録の更新に係る協議及び運送対価の変更に係る協議

事業者入室後、申請内容について、資料を基に事務局が説明

質疑

（副会長）

料金の改定について、確認ですが20円加算をなしにするということは、2時間10分の利用では1,600円ということでしょうか。1時間600円で、もう1時間で500円加算、さらに10分でも利用したら500円。合わせて1,600円という理解でよろしいでしょうか。

（事業者）

はい。

（副会長）

実際そこまでの時間を利用される方はいますか？

(事業者)

少ないです。基本的に丸山ですと、市立病院や飯田病院の受診が多いので、例えば市立病院ですと一回行って600円、受診が終わった後にもう一回使って帰ると600円。なので稀です。一回の運送で買い物に行って、1時間。運転者が車で待ってご自宅まで戻ってくるとするのは少ないケースではある。ですがないこともないです。

(副会長)

分かりました。

(A委員)

改定の理由の中に、運送収入と現金収入が合わないと書いてありますが、そこは今までどういう管理をしていましたか。普通の考えだと、勝手にそこら辺にぽいっと置いておくわけではなくて、「こういうことをしました」、「これだけですよ」と運行管理責任者がそこで確認をして、いろいろ間違っていないか、現金が間違っていないかというやりとりがあったとしかりだと思いのですけれども。

(事業者)

その管理部分が今まで甘かったというのは、正直あるとは思いますが。公民館の方で、運転手さんが料金をいただいて、自分の分の報酬を抜いた分を公民館に納めているのですが、長くなってきたというところで、所定の場所はあるのですが、そのやりとりが後々になってしまって、後で確認したときに、というところで、おっしゃる通り管理体制が甘くなっていたというところが発端ではあるのですが、今までそれで合っていたところが、管理者も2年交代で健康福祉の方が担っているのですけれども、そこが今年ちょうど変わり目で業務内容の引継ぎもしているのですが、そこがちょっと上手くいかなかったというところがあって、運転手さんとの関係性も、お金が合わなかったというところで、トラブルとなってしまった。回数とすると1回、2回くらい。

(A委員)

そもそも、安全管理体制の中の、運行管理者、整備管理者をわざわざ選任しているのではないですか。要はそれが書面上だけのものなのか、現場でちゃんと管理をしているのか、その部分が重要だと思います。担当が2年で代わった。それは担当であって、運行管理者とかではないわけで。その管理の部分が疎かになっているにも関わらずこの事業、福

社有償運送事業をやるということ自体が非常に問題になるのではないかなと思いますけども。支局の判断がどうかは分かりませんが。料金に関しては我々がああだこうだと言うことはないと思いますけれどもその前の、前段階でそういう現場、での体制というものがもっと重要視されるべきではないかなと思うのですけれども、いかがでしょうか。

(事業者)

おっしゃる通りです。今はしっかり、現金でその辺の確認を毎回、今回のことがあったので確認しているので、現在はこういったことは起こってないです。

(B委員)

先ほどのお話の中で、利用料金を収受しますよね？そのお金は社会福祉協議会に入って、運転者へ給与は別に支給をされると思うのですけれども、そこでやっているというの
は。

(事業者)

その辺のやりとりは地区の方をお願いしているものなので、そこで利用者さんから受け取ったお金を、そのままそこで報酬として。地区の方で管理していただいている。

(B委員)

運送対価というものは、社会福祉協議会に収入として入りますよね。

地区に入りますか？

(事業者)

地区に入ります。

地区の方で、運転手さんの報酬を。地区ごと違うので。

(B委員)

運賃というものでなくなってしまうのではないですか。

運賃として、登録を受けて、運送の対価として協議会に入って、運転手の給料と別で支払われると思うのですが、運賃は収入として上がっていて、人件費は人件費で。その場でやって自分の人件費だけ引いているというのは。

(事業者)

今の基本的なやり方とすると、そういう形で。地区で。

(A委員)

そもそも論で、企業ですと、労働基準法がありまして、1時間対価 1061円払わないと駄目ですよ。会社たたかれちゃいますよ。ということですね。

NPOですとやはりボランティアですからそこら辺のところは何とかクリアできるのかなといっても1時間の中で600円もらった中で、その中で、日当として例えば300円は自分に入るというような形にならざるを得ないというところが、そもそも通るのか通らないのかというところも疑問に思っているのですけれどもそうなってくるとそのところで、当然さっき言った安全に関するそういうところが必要になってくるわけです。

ボランティアの人はいろいろいいよとかただでもやってあげますよという人もいるかもしれませんが。

管理する部分の責任というのはやはり我々の立場と同様に人の命を預かって移動をかけてくるというところに関しても絶対必要なものではないですか。

だからそれを脅かすような運賃体系をとるのであれば、そもそも運賃体系をどうするのかということを考えていかなければいけないですし、そういうところから積み上げてきてこれだけの対価として必要ですよ。当然タクシー料金の8割くらいまではもらっても大丈夫ですよという方針が国の方から出ていますので、1時間が600円か500円か、そもそもそのもの自体がそういういろんなものは含めたところでどうなのかということ協議していかないといけないのではないかなと思います。

(C委員)

長野運輸支局です。A委員のおっしゃる通りかなと私も思っていて単に値上げしますよ値下げしますよ、という議論の場ではないのかなと思っています。

(会長)

社協さん今お金のやり取り以前に運行としてしっかりと管理されている、という部分が特に大事になってくると思うのですけれども、その辺に関して何かコメントはございますか。

(事業者)

利用者さんからお金をいただいて、公民館の方へ納めていただく、やはりその辺の管理体制というのは改めて、地区の方で今までしっかりやってきていただいているはずなのでそこも改めて確認させていただきます。

(副会長)

A委員のおっしゃることはごもっともだと思っています。ただ私は公平な目で見ないといけないので、ちょっと事業者の立場から言うと、社会福祉協議会という地区が背景にあつて、その皆さんのいわゆる移動支援とか足の確保というのを、どちらかというところちょっと言葉は甘くなってしまうのですが、いわゆるボランティアに近い形の中で福祉の助け合いの中の延長線上のような形の中でこの福祉有償運送という仕組みを取り入れたと、そういう風に私自身は理解しているのでこれを例えばその対価でそれが少ないのが一番良いのかもしれませんが、これを例えばタクシーの8割という形の中で、値上げしてしまうと障害がある方だとか、ご高齢で1人でタクシーに乗る方というのは、おそらく収入もなかなか厳しいという方も多いですから、その皆さんのことを考えたときに、その辺がちょっと運輸支局の方でどういう判断があるかわかりませんが、そこを値上げしてしまうと、気持ちもわかるのですが、管理の仕方には課題があると思います。それはやはりお金のことでですからきちっとやることは当然なのですが、そのことをこの会議でどういうふうに捉えるかということだとは思っています。A委員の意見は正論なので一番正しいとは思いますが、その次の実情の中のところだとは思ってはいますが、いかがでしょうか。

(D委員)

私も確かにA委員のご意見ごもっともだと思えます。私は地区の所長をやっていた経験がありまして、福祉有償サービスの担い手の皆さんはボランティアの登録されている皆さんになります。そういったところがもう基本的な仕組みで趣旨であつて取り組まれているのかなというところでもあります。

ただ、やはり担い手の皆さんにはどうしても負担感が大きなものでございまして、そういったところで、社協の担い手の皆さんの負担感を何とか解消するという一つ策として、こういった料金形態の見直しになったのかなと思います。

(A委員)

料金を上げようとかつて言っているわけではないです。要は、上限はそこまでですよ。当然NPOで儲けるためにやっているのではない。ボランティアとしてやっている。最低賃金のことは関係ないとボランティアでやろうという話であればそれで問題ないのですが、運行の管理、車両の管理というものは、運賃がどうであろうと事業をやっていく上でおいては非常に重要なことですよ。

要はそのところに名前を載せとけばいいような話で、あとは地区の係の担当が全部やるみ

たいな運行管理体制を作ってしまったのであれば、もし何かあったときに、それはま
ずいんじゃないかと、例えば丸山地区の運行管理者 a a さんはどこに所属する人ですか。
上村事業所の整備管理者の b b さんはどこに所属している人ですか。ということを考えた
ときに、それは管理はちゃんとできる体制を持った方なのかなという疑問は非常に思っ
ています。それは皆タクシー会社の人ですから。わかっているとは思いますが、何とな
く、名前だけ上げたのかなという風に見え隠れする部分があるものですから敢えてそうい
う意見を出させてください。

もう 3 年も 4 年も前から、同じ地区の同じサービスで、事業所によって対価としてもら
うものが違うのがおかしいのではということはずっと前から言っているんですけど、今
回はそれは載ってないですけども。

そこら辺も含めたところでやっぱり検討ということはずっとこの場で意見として言わせて
いただいた経緯がありました。あえて言わせていただきました。

(会長)

他に何か質問等ございますでしょうか？よろしいですか。

→意見なし

事業者退室

(A 委員)

先ほど質問したことで、せっかく運輸支局から参加していただいているものですから、
運賃は別として安全管理体制というものに対して、どうお考えなのか、法律上はどうなっ
ているのかということをお聞きしたいのですが

(C 委員)

法律上どうなっているかとはどういう意味でしょうか。

(A 委員)

運行管理者は、例えば他の緑ナンバーの運行管理者は、人の管理をちゃんとしないとい
けないだとか、運行中は運行管理者がすぐに対応できるようにしていないといけないとい
うような厳格なそういう法律上のところがあるのですけれども。

福祉有償運送事業に関しては名前さえあればいいだけの話なのか、いやそうじゃない
よ、ちゃんとしたものでそういうことをするべきだよというものは、法律上はどうなのか

というところです。

(C委員)

通達といいますかそこに書いてあるのは、もちろんそういう運行管理者、責任者というものを置いてくださいというぐらいしか書いてはいませんが、だからと言って名ばかりで良いというわけではないと私は思っています。

A委員が先ほどから気にされているように万が一のことがあったときにどうするのかというその責任は、やはり責任者として置かれている以上は、自覚を持って業務にあたってもらわないといけないと思っています。

ただ、その法令上の文言で事業用のように細かく何か定められているかと言ったら、そういうわけではないです。

以上です。

(会長)

それでは再開をします。

【特定非営利活動法人 生活応援ネット スキップ】

- ・ 運送対価の変更に係る協議

事業者入室後、事業者の申請内容について、資料を基に事務局が説明

質疑

(A委員)

モデルケースについて、単価と数量と小計の数字が何故この値になるのかよく見えてこないのですが教えてください。

(事業者)

事前に少しご指摘いただいてちょっと分かり難いというところで大変申し訳ありませんでした。

考え方としますと、例えばモデルケース①の方の説明をさせていただきますが、利用者さんの家までの距離がまず6キロとなります。ですので、迎車料金の数量は6個というふうになっております。それから通常の運賃としましてご利用者様からこれは仮の設定になっておりますが例えば駒ヶ根市役所まで行かれるという場合は35キロとなっております

ので、通常料金、単価のところが少しわかりにくかったかなと思いますが、700円は初乗りになっております。35キロまでの料金をお示ししたのが、12ページの表になります。色を付けてある箇所、料金が7,500円となっております。

これは片道料金で計算をさせていただいておりますので、仮に高速道路を使った場合に高速道路の料金が910円ということでこういった形で記載をさせていただいております。片道の合計が足していきますと8,650円で往復の料金として17,300円という金額を提示させていただいております。

今回このモデルケースを作った経緯なのですけれども、年に数回、駒ヶ根ですとか、塩尻、松本といったところの病院へ通院される方がいらっしゃいますので、通常料金で行きますと8,650円かける往復の料金を頂戴するということとなりますが、長距離の場合については、3,500円を2回で計算するのではなくて全て足した料金が足したキロ数、70キロで計算させていただくと500円安くなるというところになりましてあまり利用者さんのご負担にならないように、私たちとしてもお手伝いをさせていただきたいという思いがありまして、片道ずつの料金設定をするよりか合計での計算をした方が若干安くできるというところでこういった内容のものを出させていただいております。

下にもちょっと書かせていただいております高速の使用の部分についてもご本人とお話をしたり、というところでご本人の負担がなるべく減るよというところでの文言として記載をした方がいいのかというところでちょっと今回出させていただいたという経過であります。

(A委員)

ありがとうございました。

(C委員)

長野運輸支局です。以前より事務局に私の方から意見提出をさせてもらっていますけど、やはり利用者に対してですね、その対価の提示をしないといけないので、当初は別途協議するというものだけだったのですが、そういったわかりやすい料金を示してもらいたいということでモデルケースを定めたらどうかという話をさせていただきました。モデルケースの方を作成してもらったのですが、これを見てですね、タクシー事業者の方から、この料金で良いのかとか、そういうところが私ちょっと心配でした。

(B委員)

ケース①ですけど合計金額8,650円。これは、迎車と通常運賃と高速道路料金の合計で

すよね。これに2かけたのが17,300円ですよね。利用者さんの家に行って、駒ヶ根市役所に行って、利用者さんのところへ行って、スキップさんのところへ帰る。という考えであれば、迎車料金は帰りは必要ないのではないですか。

(事業者)

確かにその通りだと思います。その分はマイナスさせていただいて、もう少しわかりやすい形に作らせていただけたらと思います。なので、最初にお迎えに行く時だけの料金となります。

(A委員)

今の迎車の話ですが、タクシーは固定迎車です。スリップ迎車と言って、距離によって変わってくる。利用者さんへ事業所から6キロのお迎えに行く。6×単価40の240円がお迎え料金ですよ、というこれは分かります。往復という話になってくると、往復の考え方が、先ほどB委員が言ったみたいに、朝送りました、夕方迎えに行きますよ、ではなくて、行きました、そこで待機していてまた迎えに行く。その一連の運行として行うのが往復ですよね。自宅に迎えに行くのと市役所に迎えに行くのとだと2運行になるのですよ。そうするとその2運行目のものを迎車料金がスリップにしておくと35キロ分×単価40が発生してこないと逆におかしくなる、という設定になってしまう。

(事業者)

すみません。単純に行きと帰り、という計算をしてしまったので大変申し訳ございません。このケースで行くと迎車料金240円一回だけかかるということになりますので、往復の料金にしますと17,060円という記載になるかと思います。

(B委員)

でもこれはスリップにしまっているんで、単独で迎えに行くというケースだと35キロ×40円になってしまう。そうすると行きと帰りの料金で差が出ることになる。

(A委員)

それで往復だからということで、例えば朝8時に行って駒ヶ根市役所に9時半に着きました。お昼にまた帰るから、往復ということで3時間半くらいは待っていないといけません。ではその待ち時間はどうなるのかという話になってきてしまう。料金が設定されていないじゃないですか。往復するのであれば、でないと、さっき言ったように行きで一往復を、お迎えで行って一往復を、という形で、そうするとスリップで料金が違ってきてし

まいりますよ、ということになる。

(事業者)

すみません。駒ヶ根に送って行って、2時間とか待っていて、帰ってくる。そのときは、片道行き料金で、その場で待機しているときは待機料金を別で貰うのですけれど、それはどういう風に考えたら良いですか。

(A委員)

そうするとそれを、その料金のところに加えておかないと駄目なんですよ。それは、なあなあで利用者さんと一時間いくらでもらえますよじゃなくて、それは対価としてもらうわけですから、そういう待ち料金の時間っていうものはちゃんと設定をした上で上げておかないと問題になると思いますけど。

(事業者)

12 ページの一番下にありますが、30分900円で一時間1,600円というように待ち時間に合わせて、料金をいただいてまた送って帰ってくるという形なのですが、それを表記しておかなければいけないのですかね。

(B委員)

これは送迎の時間ですよ。25キロ以上の片道送迎。そうではなくて、待ち料金の設定は。

(事業者)

それも料金はこれと同じです。向こうで待機している時間ということではいただいているのですけれど。

(E委員)

⑤に書いてある待機料金を表にプラスするというのは。

(会長)

既に決まっているのですよ。設定はされている。

(事業者)

はい。

(A委員)

これは資料としてですよ。料金の変更のところに書いておくべきで、旧もあれば、旧のところに書いておいて、新も書いておくべきだと思います。

(事業者)

運行規約に追加すれば良いですか？

(副会長)

8 ページの利用料金というところに今のことが書かれていないということだと思いますが、そこに書いておかないといけないということでは。運行規約に加えて、尚且つ申請書にも。元々決まっていたということですか？前々からやってはいたけど、運行規約に定めていないことをやっていたということ？

(事業者)

運行ではないので、待っている時間は別のものと認識していました。

(A委員)

これも法律上の話で恐縮ですが、これはタクシー運賃料金表というところなんですよ。これによると車種によって最初の基本料金がいくらですよ、あと何メートルといくら上がりますよ。それに対して距離と時間併用運賃がありますよ、またお客様との最初のものによって時間制運賃 30 分当たりでありますよ、それについて迎車料金はいくらですよ、割引はこうですよ、と明確になっている。

料金が分かりづらいと指摘させていただいた経緯はそういうことで、お互いが料金を分かっているとそういうところのトラブルが、お金が高い安いという議論の前にその部分が利用者サイドも事業者サイドも分かりやすい料金体系を確立していないと、この場合とこの場合と、というやっていくと、この人とこの人と数字が合わないだとか見解の相違でおかしくなってしまうとかそういうことにならないような料金体系にしていくことが良いのではないかということです。

(E委員)

スキップさんは、この運送サービスだけではなくて自費でいろいろやっていらっしゃるんで、その境目が難しいのではないかなと思います。病院の中は自費ですしそこは運賃に含まれていないし、他の生活支援もされているので付き添いとかも別料金なのかなという認識だったのではないのでしょうか。

(F委員)

別のサービスもセットで利用されるということで、その部分も明記した方が良いのかその辺りは確認していただきたい。

(C委員)

福祉有償運送の方に関しては、そこら辺の明確なその法令上の言葉というのではないとは思っていますが、ただタクシーの方では明確に示されていて料金はこうですよとなっていますし、私も正直、今回モデルケースを見ても上手く理解できなかったところがあったので、かかる料金というのは全部明確にして、こういう料金はこのくらいかかりますよと書くべきなのかなと私は思っています。以上です。

(E委員)

待機なら書いた方がいいし、付き添いならちょっと違うよということでしょうか。

(副会長)

そうですね。病院に実際に行って、その中で付き添いするのは当然待機とは別ですよ。それはそれで、実費をいただいているのですか。

(事業者)

はい。

(副会長)

そうですね。インフォーマルなサービスをする事業所なので、介護保険とかで対応できない部分に対応している事業者ということもあると思うので。そうすると、車は置きっ放しで、待ち時間と付き添いの時間と被る気がしますが。

(事業者)

ドライバーさんがそのまま病院の中まで付き添う場合は待ち時間ではなく、病院で他のヘルパーさんに引き渡したらそこで送迎は終わりです。

(副会長)

運転手さんがそのまま病院の中に入って介助する場合は待機代をとらない。引き渡しをして、待っている時間は待機時間。

(事業者)

そうです。

(会長)

他に何かご質問はありますか。

(事業者)

信大へ受診に行かれる方が、飯田から105キロですが、その方の受診が終わるまでは待機があるのですが、待機して帰ってくる時は迎車というのは信大の方の迎車になりますか？

(B委員)

戻ってきてまた行くということであれば迎車になりますが、向こうで待機していてそのままお乗せして帰ってくる場合は迎車はないです。

(A委員)

だけれど待機料金というのはどうしても発生します。

(副会長)

そこが⑤になる。

(事業者)

その部分について、再度申請をさせていただいて、皆様にお認めいただくという手続きが必要になるということで良いでしょうか。

(会長)

そうですね。

(事業者)

承知しました。モデルケースにつきましても、今ご指摘いただいた部分を踏まえてもう一度作らせていただきたいと思います。

(A委員)

先ほどE委員がおっしゃられた通り、複合的なサービス、福祉輸送をやりながら介助をやり、付き添いをやり、というところの線引きをどうするのかという話ではないですか。福祉有償運送事業というものは一人でタクシー等に乗ることができないお客様を登録をした上でサービスを提供するということですので、お迎えに行ってお乗せをして、目的地まで行って、ドアから降ろすところまでが一連の運行です。そこから、病院の担当

の人が車いす等で引いていけば終わりですし、そこから一緒に行って付き添いをするところからは付き添いの方の料金となるということです。例えばここからここ付き添いをしているときに車に乗れないけどその人がやっている、その待機料金は？と言ったときにそれは当然取れないと思います。運行が終わったところから今度は付き添いのお金が発生する。そういうような考え方でやっていただければ。降ろすところの手助けをするところまでは運行のところですよ、というところで線を引いていただいてそこからどういうサービスになるとかというところで判断していただければ分かりやすいと思います。

(会長)

他によろしいですか。

→意見なし

事業者退室

(会長)

それではこれで説明と事業者への質問が終わりましたのでそれぞれの事業者ごとにご意見を伺いたいと思います。

まず初めに社会福祉協議会について、福祉有償運送事業者としての登録の更新および運送対価変更に対するご意見がございましたら、お願いします。

(副会長)

いろいろなご意見出ましたが、金銭トラブルであったり、安全運転の根幹を揺るがすようなそんな話に繋がりがねないので、そこら辺のところを付記して認めるということで私はお願いしたいのですがいかがでしょうか。

(E委員)

更新をしないと困る方がいると思う。管理体制をしっかりと考えていただければ。

住民主体なのでそこを崩さずに住民主体でできること、地域で活かしていける力はそのまま活かしつつ。

(A委員)

先ほどから意見を言っていますが、このサービス自体を承認しませんよとは全く言っていないです。逆に言えばタクシーの8割くらい料金を取っても良いのではないかと考えている背景に何があるかという、やはり安全という面と、もう一つ継続的にサービスを提

供するという面があります。志を持って手を挙げたにも関わらず辞めた事業者がいっぱいあるという事実を考えてみると、先ほどE委員が言われた地域の方を助けるという意味で、それを軽く考えているのではないか。だめなら辞めれば良いやというそういう考えとなる前にちゃんとしておいた方が良いのではないかという意見です。やること自体は志を持って一生懸命やっていただく分にはよいと思いますが、というところでご理解いただければと思います。

(会長)

運行管理に関して、適切にご指導をいただきながら、継続あるいは運送対策変更ということで、社会福祉協議会につきましては協議が整ったということでもよろしいでしょうか。

→異議なし

ありがとうございました。

(会長)

では続きましては、特定非営利活動法人生活応援ネットスキップにつきまして、運送対価の変更に対するご意見がございましたらお願いします。

(事務局)

先ほどのご意見を踏まえた上で再度協議資料を提供いただき、委員の皆さまには書面でご意見をいただきたい。

(会長)

そのようなやり方になると思いますがよろしいですか。

→異議なし

(会長)

今日お集まりのところで何か聞いておきたいことがありましたらおっしゃってください。

(E委員)

先ほどの社協さんへの意見や指摘に対しての、対応や検討状況の報告はいただけるのでしょうか。運行管理者のことや、名ばかりのもの等、業務は大変だと思うがお返事があることで安心して任せられる。私たちもそういったことを確認できると良いが。

(A委員)

先ほど運輸支局へ問いただした、望ましいとは言え、法律上そこは緑ナンバーまでのものに対しての、もうそういう記載はないということなものですから、我々もそういう立場でお願いをしていく立場ってということなんです。

だからそれを汲み取ってくれて、やるやらんは事業者さんに、毎回毎回お伝えをしていく。

(副会長)

やはり地域の方がやっているということがあって、担い手不足だとか、様々な中でボランティアでやっているの、いろいろあるとは思いますが、なかなかそれを前面にぶつけてしまうと、じゃあ辞めるという方がどんどん出てきてしまう。この匙加減が非常に難しいところもある。

ただ飯田市と社会福祉協議会とはパートナーシップ協定を結んでいて、追々会う機会がありますし、こういった話題は情報共有させていただいて、できることはやらないといけないし、ちょっと難しい部分は共有しながら、だけど事故というか安全というか責任の所在というのをきちっとしないといけない。さっきのようなお金のことが出てしまうと、それは信頼を失墜してしまう。そこはしっかりとしてもらいたいということは言っていきたいと思います。

(会長)

他によろしいですか。

→意見なし。

(会長)

それではスキップさんの件については、再度ということで、基本的には書面でということを確認をさせていただきたいと思います。

それでは協議を以上で終了したいと思います。

その他として何かありますか。

→意見なし。

4 事務連絡

事務局から今後の予定と議事録作成について連絡

5 閉会