

## 令和6年度第1回柏市福祉有償運送運営協議会 会議録

### 1 開催日時

令和7年1月16日（木）午前10時から正午まで

### 2 開催場所

ラコルタ柏 2階 多目的研修室1・2

### 3 出席者

（委員）

谷口会長（柏市福祉部長）

内田副会長（柏市土木部長）

中川委員（柏市社会福祉協議会 会長）

武藤委員（東武バスセントラル株式会社 運輸統括部 イースト  
業務課）

西川委員代理（国土交通省関東運輸局千葉運輸支局 輸送担当）

※小林委員（国土交通省関東運輸局千葉運輸支局 輸送担当）代  
理

松丸委員（柏地区タクシー運営委員会 会長）

高沢委員（特定非営利活動法人 かしわ市民の会 理事長）

（事務局）

柏市 福祉政策課・交通政策課

（更新登録申請団体）

- ・特定非営利活動法人 ホリデー
- ・社会福祉法人 ワーナーホームヘルプステーションそら
- ・特定非営利活動法人 かしわ市民の会

### 4 報告事項

福祉有償運送の実績報告

### 5 議題

(1) 柏市福祉有償運送の手引きの改正について

(2) 柏市福祉有償運送の登録の更新について

### 6 議事（要旨）

はじめに、柏市福祉有償運送の令和6年度実績について、事務局より報告した。

協議事項では、手引きの改正と登録の更新に関して事務局から説

明し、それぞれ質疑応答と採決を行い、いずれも賛成多数により承認された。

最後に、意見交換を行った。

報告事項、議事及び意見交換における主な意見及び検討事項は、次のとおり。

### <福祉有償運送の実績報告>

#### 【松丸委員】

資料４－１より令和５年度、６年度の統計を見ると、福祉有償運送団体の利用者数が前年を下回っており、今年度も下回ると推測される。この原因をどのように考えているか。

また、資料４－２より柏市福祉タクシー利用券の利用枚数が、コロナ禍以前の令和元年から現在にいたるまで回復していない。タクシー運賃の改定にともない、福祉タクシー利用券の使用方法が変更されたこともあり、利用者にとって使い勝手が悪くなってしまったのではないか。この点も踏まえて、原因を教えてください。

また、福祉有償の中で、介護タクシー事業者は市内でどのくらい稼働しているのか。

#### 【事務局後日回答】

福祉有償運送事業の実績が減少している理由について、事業者に確認したところ下記の事例回答があった。

- ・通院で利用していた方が施設入居に伴い利用をしなくなった
- ・通学で利用していた方が卒業を機に利用をしなくなった
- ・法人のドライバーや同伴ヘルパー等スタッフの退職により、対応ができなかった
- ・法人の事情により、人手を回せていないケース等

次に、福祉タクシー利用券の利用枚数及び助成額が減少していることについて、これは新型コロナウイルス感染症の影響により、令和２年度以降、利用枚数は大きく減少しており、令和５年には５類感染症に引き下げられたが、全国的にタクシーの輸送人員が減少傾向にある中、本市においてもその傾向が見受けられるものである。

最後に、市内に所在する福祉タクシー利用券が利用可能な事業者のうち、介護タクシー事業者数は１８者である。

**【高沢委員】**

かしわ市民の会では、運転手の募集ポスター等の掲載を行っているが、（運転手は）減少傾向にある。当初は10名ほどいたが、現在の実働は6名ほどになっている。そういった関係で、（利用者の）ニーズはあるが、運転手が減少しているため、（利用を）断っているのが現状である。

**【会長】**

資料4-2より、障害者、高齢者は、年々増加している。高齢化に伴い、病気にかかる方や身体に障害をもつ方も増加している。その一方で、障害者の中で、身体障害だけでなく精神障害の方の割合が多くなっているのも現状である。柏市では、福祉部門でのタクシー券の配布の他、燃料費の助成も行っている。

**< 柏市福祉有償運送の手引きの改正について >**

**【高沢委員】**

料金の値上げに関して、期日の指定はあるのか。（期日がない場合は）自由に申請をしてもかまわないのか。

**【事務局】**

（国交省からの）通達は令和5年12月28日に出ており、手引きの改正は遅れていたが、通達の改正があった際に、市内の全事業者に料金改定の意向に関する照会を行った。その時点では、市内の全事業者より料金を変える意向はないという回答を得た。今後、運賃の改定をする場合は、この協議会に諮っていただき、協議が整った上で、運賃を改定していただく。

**< 福祉有償運送の登録の更新について >**

**特定非営利活動法人 ホリデー**

**【高沢委員】**

料金について、最大700円とあるが何km走行してもこの値段であるのか。

**【団体】**

その通りである。

**【武藤委員】**

アルコールチェッカーではどのような機器を使っているか。

【団体】

メーカー名は把握していないが、パソコンと連動し、器具に口を当て息を吹きかけることで計測している。器具の交換は1～2年に1回交換している。

【武藤委員】

機器が壊れた際はどのようにしているか。

【団体】

元々ハンディサイズの機器を保持していたため、併用して使用するつもりである。その機器に関しては壊れたことはない。メンテナンスを1年半に1回行っている。

【会長】

運転手が5名の中で、年齢が36歳から72歳と記載されているが、おおよその年齢層はどこか。

【団体】

40代が主体である。

【事務局】

補足として、運転手5名の年齢は36歳、41歳、45歳、54歳、72歳となっている。

社会福祉法人 ワーナーホーム

【副会長】

料金改定により500円から700円とあるが、1kmあたりは100円のままであるか。

【団体】

そのとおりである。

【副会長】

福祉有償の手引きの改正があり、タクシー料金の8割を目安とする中で、このような判断をされたということでよいか。

【団体】

その認識で問題ない。

【副会長】

5km以上の料金設定はないのか。

**【団体】**

5 kmまでは700円であり，5 km以降は1 kmごとに100円加算することになっている。

**【副会長】**

令和6年度の福祉有償の実績より，会員数が2名となっているが，今現在は5名ということで間違いないか。

**【事務局】**

(令和6年)9月より会員数が増加し，現在は5名となっている。

**【会長】**

料金について，1 km増加するごとに100円加算とあるが，(利用者の中で)最も遠い利用者はどのあたりか。

**【団体】**

(会員の)5名は松戸の特別支援学校に通う児童であり，最も遠い利用者で11.6 kmとなっている。利用目的に関しては，登校の送迎で利用している。

**【武藤委員】**

運転者は4名とあるが，運転者に対する安全指導はどのようなことを行っているか。

**【団体】**

特別支援学校への送迎を行う中で，運転手に向けた講習として安全運転管理者と同乗し，周辺を走行するといった講習を行っている。

**【会長】**

団体の中で医療的ケアを必要とする方も多くいると思うが，送迎の対象者の中にもそのような方はいるか。

**【団体】**

5名全員医療的ケアを必要としている。

**【会長】**

本人だけではなく，利用者家族が介護として一緒に利用するのか。

**【団体】**

家族が同乗しない場合もあり，(利用者の内)2名は看護師もしくは資格保持者が同乗し，2名体制で行っている。また，利用者は全員，車いすやバギーで乗車している。

## 特定非営利活動法人 かしわ市民の会

### 【中川委員】

5台とも全て持込車両という中で、(資料8より) 搭乗者傷害1台1,000万円と記載されている。資料5-1の7ページでは、対人無制限, 対物1,000万円以上, 搭乗者傷害1,000万円以上と記載されているが, 1,000万円では少ないのではないか。仕事で使い, 人を乗せていることもあり, 3,000万円は必要ではないか。

### 【会長】

今後の参考にしていただければと思う。

### 【武藤委員】

運転者の中で86歳の方が記載されているが, 現在高齢者による事故が増えている。そのような中で何か特別に把握しているか。

### 【団体】

昨年12月に辞職した。そのため, その方が運転することはない。

### 【武藤委員】

運転手の健康状態はどのように把握しているか。

### 【団体】

アルコールチェッカーを配布しており, 使用期限1年もしくは, 1,000回使用のどちらか近い方ということで更新している。健康管理に関しては, 直接の確認はできてないが, 事後処理であれば, 日報を提出していただき, 健康に異常がないか確認している。異常がある場合は, 運転しないというルールを定めている。

### 【武藤委員】

(運転手の) 持病等は把握されていないのか。

### 【団体】

把握していないが, (運転手の) 健康診断上は運転に支障はないと聞いている。

### 【松丸委員】

利用者会員について, 要介護認定者14名, 要支援認定者13名とあるが, 法律の改正があり, 第78条が大きく変わった。その中で要支援以上であれば会員に登録してよいとなっているが, 柏市の上乗せ基準の中で, 単独で公共交通機関を利用できそうな場合は, 他のバス, タクシー, 電車を勧めるとある。要支援認定者13名の中で, 要支援

といっても要支援1と2があり明確な差がある。利用希望者の身体能力を見極めて、福祉有償運送でなくタクシーやバスに乗るよう、促す取組は行っているか。

**【団体】**

入会時にヒアリングを行い、直接利用者の身体状況を確認している。基本的には自立で乗車できる（方を対象）としているが、歩いて公共交通機関を利用できる方は（福祉有償運送の）利用を勧めていない。歩行に難のある方、どうしても交通機関が利用できないといった方がほとんどである。

**【副会長】**

料金について、協議会を通さずに改定されているということで、現段階の料金が表示されていると思うが、参考までにどこの部分がどう変わったか教えていただきたい。

**【事務局】**

改訂前の料金では2kmまでが400円、3kmまでは500円、4kmまでが600円と、今の料金と比較して100円低い金額となっている。

**【副会長】**

15kmまでは、同じであるのか。

**【事務局】**

現行の料金に改定されたのが2022年4月1日と伺っているが、以前までは15kmまで、または16km以上という区分がなく、一律で1km100円の加算であった。

**【副会長】**

16km以降は1km毎に200円と変更になったという認識で間違いないか。また、運送の対価以外に変更はないのか。

**【事務局】**

その認識で間違いない。運送の対価以外に変更はない。

**【副会長】**

国交省の通達も踏まえた上での改定ではないということか。

**【事務局】**

その通りである。

**意見交換**

【松丸委員】

（登録の）更新について、特段理由がない限りは、書面で開催していた。特に大きな問題がある場合は更新は必要と思われるが、今後どのように（開催を）考えているか。

【会長】

柏市の協議会、会議がコロナ禍で一時、書面会議が主流になっていたが、その以前からも書面で行われたという認識か。

【松丸委員】

事業者の更新であれば、簡略化してもよいのではないか。柏市のタクシー団体でも、20年以上前から運営委員会で業者とタクシー業界と意見交換を行っている。そのため、柏市の運送の手引きにしたがって行っているのであれば、今後更新の事業者が出るために、この会議を開催するのかどうかということも含めて伺いたい。

更新を行う事業者団体が出た時、運賃の改定の時にも協議会を開催しないといけない。その度に、協議会を開くのは非効率だと考える。ある程度は書面開催で、署名承認でもよいのではないか。特に、運賃改定でも、今後はタクシーの8割（を目安とする）ということで、（料金を）上げる事業者も多くなるのではないか。その度に集まっては非効率であるため、書面開催を検討いただきたい。

【会長】

資料9の第7条第5項において、「協議会は、第2条に規定する協議事項が軽微なものである場合または委員の招集が困難である場合等にあつては、開催に代えて書面により協議することができるものとする」という記載もあるため、書面開催も可能であると考えている。ただ、協議事項の何を軽微とするかを、（委員に）意見をいただき、事務局で書面会議の内容について、検討させていただければと思う。

【副会長】

運賃が8割となったが、目安となる数値は公表されているのか。

【事務局】

関東運輸局から、目安となる運賃が公表されている。柏市は千葉県A地区の括りで定められている。

【副会長】

今回の改定があった所で、（料金設定が）2分の1のままの団体が多い



のか。

**【事務局】**

関東運輸局で公表されている運賃の目安が定められており、1km 300円前後と決まっている。

**【副会長】**

そのような基準があるならば、改正があってもその範囲内であったら軽微であるといった基準が作れると思う。この基準から大きく離れる変更等の場合は、協議会で審議を取るべきである。

**【事務局】**

関東運輸局等と相談しながら、軽微と読み取れる内容に関しては、書面開催という方針で検討していきたい。

**【中川委員】**

登録更新の3団体ともに事故件数は0とあるが、この事故というのはどのレベルの事故をいうのか。項目がいくつかあると運輸局に届ける必要があると思うが、そのレベルにならないと事故件数に入れないのか、或いは人身事故があった場合に事故件数に入れるのか。事故に関する基準を聞かせていただきたい。

**【会長】**

(中川委員の意見に) 加えて、今回の団体だけでなく、先に説明いただいた輸送実績の中の事故件数も全て0であるのか。併せて聞かせていただきたい。

**【事務局】**

資料5-1の11ページ「その他1(2)」より重大事故を引き起こしていないことと記載している。重大事故とは、道路運送法第79条の10及び自動車事故報告規則第2条第1項に規定する事故等と規定している。事故の区分に関しては、この規定に該当した場合に、当協議会に報告するものとしている。併せて、資料4-1の事故実績報告に関しては、各団体に四半期毎に報告を受けているが、令和4年度に発生した事故以降では規定に該当する事故の報告はない。

**【会長】**

道路運送法第79条の10及び自動車事故報告規則第2条第1項に規定する事故に該当しなければ、事故実績に記載されないという認識で間違いないか。

**【事務局】**

間違いない。

**【会長】**

高齢になるにつれ、普段の運転が危険になってくる。ヒヤリハットの報告ではないが、そのような方法であると、年齢制限や体調管理といった部分もあるとは思うが、制度を継続できないような重大事故ではなくとも、軽微なものまで把握しなくて問題ないのか。例えば、(車体を)擦ったなどで、(運転手の)健康状態を確認させるということはないのか。

**【松丸委員】**

重大事故の報告項目がとても増えている。例えば、運転手が自力で営業所に帰って来れない場合も事故報告の対象となる。死亡事故や重大事故の場合は緊急を要する場合、運輸支局に速報を送り、1か月以内に報告をする必要がある。事業報告を5月半ばまでに運輸支局に速報を送ることになっている。その中で事故件数に関しては、年間30～40件である。

**【中川委員】**

事故といっても色々な形態があり、(タクシー等の)事業者でない運転手は事故報告の管理について、理解しづらい。しかし、様々な事情はあるが、事故形態は全て同じであるため、重大な事故が起きた場合、そのあたりの事故についてどのようにするべきか把握しておきたい。

**【会長】**

近年、人命に関わるような事故も多発している。そのあたりも含め、協議会としてどのように把握し、柏市内で安全に福祉有償運送を実施していくかが課題となる。その辺りも含めて、事務局で検討していただきたい。

また、この福祉有償運送の制度自体をどのように周知していくか、どのように(利用者に)理解していただくかを団体側も取組を行っていただくことは重要であるが、協議会側が市のホームページ等で分かりやすく周知するべきである。今回の料金改定の報告がなかったことを伺い、他市や東京都のホームページを確認したが、記載方法がそれぞれ違い、利用者の立場、事業者側の立場で書いたものなど様々であったため、あらゆる形態を参考にしながら、安全に運行できることを目

指して工夫していただきたい。

【高沢委員】

今回更新にあたって書類が20種類ほどがあったが、団体に管理させる部分を軽減させ、書類を減らしていただきたい。

【会長】

協議会で判断ができないというより、協議が整ったことを添えて、国に申請報告することになっていると思うがいかがか。

【西川委員】

前回と変更がない箇所については、書類の添付は不要となっているため、提出書類は減少していると思われる。前回と同様の場合は、(提出書類を)省略できるため、全て一式を準備しなければいけないという訳ではない。

【高沢委員】

例えば、運転者の免許証のコピー等も変更がなければ、提出しなくても良いのではないか。また、各団体が(免許証の)更新を管理していれば問題ないのではないか。

【西川委員】

審査の際の有効期間等を確認しているため、提出が必要である。

【中川委員】

私の会社でも、運転免許証の有効期限が切れた場合、提出させている。無免許で運転させた場合、非常に危険であるため、免許を更新した場合、提出させることは必ず必要である。

【会長】

書面会議について、事務局での回答はどのような形でいただけるか。

【事務局】

次回以降に皆様にお諮りいただけるような資料を整理させていただいた上で、回答させていただく。

以 上