

## 令和元年度第3回横浜市福祉有償移動サービス運営協議会議事録

日 時	令和2年2月13日（木）9時30分～12時00分
開催場所	関内中央ビル 5階特別会議室
出席者	小島委員、片山委員、熊坂委員、高橋委員、水野委員、西尾委員、深井委員、 工藤委員、山野上委員、藤井委員、岡村委員、北川委員、霧生委員、 大江委員代理（神奈川県難病団体連絡協議会 正委員の代理）、 田中委員代理（国土交通省神奈川運輸支局 小泉委員の代理）
欠席者	無
開催形態	公開（傍聴者3名）
議 題	<p>1 開会</p> <p>2 協議事項</p> <p>（1）道路運送法第79条登録団体の運賃変更に係る協議（9団体）</p> <p>（2）道路運送法第79条登録団体の更新登録申請に係る協議（29団体）</p> <p>3 報告事項</p> <p>（1）道路運送法第79条登録団体の変更報告について</p> <p>（2）行政処分等に係る通知の報告（2団体）</p> <p>（3）事故報告について（1団体）</p> <p>（4）令和元年度第2回横浜市福祉有償移動サービス運営協議会議事録について</p> <p>4 その他</p> <p>（1）横浜市福祉有償移動サービス運営協議会委員推薦依頼について</p>
決定事項	<p><b>決定事項</b></p> <p>・協議事項(1)から(2)までについて合意（一部条件つきで合意）</p>
議 事	<p>1 開会</p> <p>2 協議事項</p> <p><b>（1）道路運送法第79条登録団体の運賃変更に係る協議（9団体）</b></p> <p>（熊坂委員）各団体から料金変更の申請があったが、何を基準にして判断して良いか分からない。転居等により居住区が変更になった時に、利用団体を変更したが、以前利用していた団体と料金体系が全く異なるという相談が多い。嫌なら他の団体を利用するよう伝えるが、他に利用できる団体がないため、料金設定が高い団体を利用するしか方法がなく、利用者と団体の関係が悪くなってしまったという例があった。運賃変更の申請があった際、何を基準に判断すれば良いのか。また全体の話になるが、料金体系をいくつかに絞り、その中で団体に料金を選択させて実施させることが、これから必要となっていくのではないかと。</p> <p>（事務局）前回の協議会でも、料金体系が複雑であるという話が出ていたので、今回資料を添付した。運送の対価については、タクシーの上限運賃の1/2の範囲内であることというのが大前提である。他に、運送の対価以外の対価という部分が、分かりにくい部分になっていると思う。この運送の対価以外の対価の設定については、国からの通知（「自家用有</p>

償旅客運送者が利用者から収受する対価の取り扱いについて」) を添付したが、運送の対価以外の対価として設定して良いという項目は、迎車回送料金、待機料金、その他の料金として介助料、添乗料、ストレッチャー、車いす使用料等の設備使用料については設定が可能である。この通知の中に、目安となる金額の記載はないが、対価の設定にあたっての考え方がある。運送の対価以外の対価については、実費の範囲内であることとなっている。この実費の範囲内というのが基準となっている。事務局として、団体からの相談を受ける際も非常に悩むところである。参考にしているものとしては、介助料に関しては、介護保険に通院等乗降介助という加算がある。その金額設定を基準に、団体には提案をしている。ほとんどの団体が、この通院等乗降介助の金額を基に、介助料を1,000円から1,100円で設定している。また付添・添乗料については、人件費相当という考え方で、各団体が申請している。事務局として、法令にないため、いくらまでなら大丈夫である等の指導はしていないが、介護保険の報酬や人件費相当という中で、あまりにも高い場合は妥当かどうか検討したうえで、団体へ提案をし、協議会に諮っている。今後、この運営協議会で、目安となる金額を設定していくというのであれば、次回の協議会に向けて金額案を検討し、その前後で指導していくということも含め、この協議会で決めていかないとはいけないと考えている。

(西尾会長) 前回の運営協議会で、分かりにくいという意見もあり、根拠となる資料が提出された。基本的には、運送の対価と運送の対価以外の対価があり、運送の対価についてはタクシー運賃の上限の概ね1/2の範囲という基準があり、その他については、実費の範囲ということであった。横浜市を運送の地域とするなかで、基準を整理していくという案もあった。

(熊坂委員) 現状には納得ができない。団体ごとに実情があるのは理解できる。福祉有償運送を行っている団体が、営利目的で設定しているとは思わない。しかしあまりにも細かすぎるので、団体が利用者に適切に説明ができていない。利用者から頼まないとやってもらえないから、しょうがないのでお願いをしているという利用者もいると聞いている。親が健康な間は、親がいくらでも支援できるが、親が高齢になるとそういうサービスを利用しなければならなくなる。しっかりした団体は、こまかな設定を行わなくてもやっていける。こういう状態はいつになったら、改善されるのか。実施団体には負担かもしれないが、基準を決めてしまい、この基準で実施しましょうというものを作っていただきたい。この場でまとめましょうと言っても、どうやってまとめるのかという問題がある。ほかの市町村でも、この問題はどこも同じだと聞いている。東京は区によってもさまざまである。まったく意見を聞かない区もあると聞いている。一番大切なのは、利用者であり、その家族にとって暖かい支援制度であること。その中で、どのように基準を作ることは大変だと思う一方で課題でもあると思う。親の会には、多

くのさまざまな相談がある。事故を起こした団体を利用したくないが、他に依頼できる団体がないとか、道路運送法の許可を取り上げてほしいと警察に訴えたという話もあった。お互いに利用してもらっている、利用させてもらっていると思えるような気持ちでできるような料金基準があったらよいと思う。

(西尾会長) 基準というか、料金の考え方をどうしていくのかという、全体的な問題提起であった。今回、料金変更の申請のあった9団体については、これから個々に協議していくが、運輸支局として、この点についてはいかがか。

(神奈川運輸支局) ほかの地域でも、今のような意見があるのは事実である。現状、国からの基準は、今回の資料にある通りである。基本的には、この内容がベースとなる。同じような意見が、ほかの地域からもある中で、神奈川運輸支局も情報として受け止め、内部でも情報共有している。今後、道路運送法の改正等に伴って、対価の取り扱い変更も出てくることも全くないわけではないと考える。現状は、資料として提出された通知の内容が基準である。

(西尾会長) 課題となっているところもある。現状のこの通知が、平成18年(2006年)に出ているということは、15年ほど経過している。実績や課題を含めて、我々も情報を収集し、事務局でも検討していただき、問題提起として受け止めていただきたい。これに関連したことで、ほかにいかがか。

(藤井委員) タクシー運賃が13年ぶりに改定が認められた。昨年の10月の消費税率引き上げに伴い、740円に変わった。(1月31日まで)消費税率が変わる時は、その分は転嫁されるが、端数処理については切り捨てされる。今回730円から、消費税が8%から10%に変わるということで、本来であれば744円になるが、過去の事例も含め、切り捨てで端数処理が行われている。たかが数円ではあるが、運転手の賃金にも直結することであり、会社の収入も減るということになり、負担が増える。タクシー運賃の場合は、切り上げや四捨五入という考え方はないことを参考までにお伝えする。

(西尾会長) その他、今回申請のあった9団体について、個別の意見はあるか。運送の対価については、タクシー運賃の概ね1/2という考え方があり、今回の初乗り2km、400円という設定があり、具体的に計算すると397円になるという事務局からの資料があるが、この点をどうとらえるか。この点を概ねの範囲ととらえるかどうか。いかがか。

(小島委員) 運送の対価については、概ね1/2の範囲内であるということが大前提であるが、参考資料にもあるが、計算をすると初乗り2kmまで397円となる。個別の協議の中で、初乗り2kmまで400円という設定の団体がいくつかあるが、1/2の範囲ではないが概ねの範囲には入るのではないかと思います。タクシー運賃というのは、初乗り運賃があって、その後に爾後加算がある。初乗り運賃に関するメーターと、爾後加算される金額というのは、今回の改定では初乗り運賃に対して概ね90%の金額にな

る。初乗りが100であるとする、上がっていく金額は90%になる。今回の申請団体の中には、例えば資料1-7の守の会の運送の対価は、200円/1kmであり、2kmまでは400円となる。最初の2kmまでは3円の差額は発生するが、概ねの範囲として考えられる。しかし、この対価で10km、20kmまで運送した場合は、タクシー運賃の加算分は90%であり、「守の会」の場合は、ずっと200円/1kmで計算するため、概ねの部分がどんどん広がっていくという設定になっている。場合によっては、2kmまでは200円、その後190円という設定も同じである。初乗りの2kmを超える部分については、90%ぐらいの金額で設定しないと概ね1/2の範囲がどんどん乖離されていく。この部分を考えながら、個別の申請について協議していければと思う。

(西尾会長) 概ね1/2の範囲の考え方、基準についての提案であった。守の会の運送の対価について、200円/1kmとすると10kmで2,000円になる。タクシー運賃から考えると1/2の範囲から外れてしまう。これをどう考えるかという問題提起であった。

(事務局) 今回、申請案が提出された際にも検討をし、神奈川運輸支局にも相談をした。運営協議会に諮り、委員の皆様の意見を伺うということで、団体からの申請通りに協議会に提出したというのが経緯としてある。端数処理を四捨五入している「総ぐるみ福祉の会」、加算の設定をしていない「守の会」、初乗り2kmまで400円の設定をしている「横浜移動サービス協議会」に関しては、数円ではあるが、1/2の範囲を超えてしまう。この団体については、もう一度再考して貰うのが良いのか、この協議会で裁決していただければと思う。

(西尾会長) 議論を出していただき、この運営協議会で判断をするということになる。

(深井委員) 小島委員の発言通り、距離が嵩んでいった時の金額の上がり方については、気を付けなければならない。初乗り2kmまで400円は容認できるかと思うが、それ以降の対価については、190円や200円というのは、距離が嵩むごとに福祉有償運送の対価の設定範囲から外れていくので、それは是正した方が良いのではないかと。

(工藤委員) 加算部分の90%を考えると高い気がする。運送の対価だけではなく、介助料等を考えると1回の料金が高くなってしまう。

(西尾会長) 概ねの基準に基づいて、利用する立場から、また事業を実施する立場から、この地域の料金設定を協議することに意味がある。この基準から外れてしまうと、判断基準がなくなってしまう。加算部分に関しては、1/2の範囲で考えると、計算をすると1kmごとに189円となるので、190円ぐらいで加算されていくのが、概ね1/2の範囲になるのではないかと。「守の会」については、1kmごとに200円加算されてしまうので、団体に再考して貰うということ、運営協議会の結論として良いかと。

(高橋委員) 他の団体資料を見ると、運転者1人で利用者2人という団体もある。19名の運転者で400人近い利用者の運送をしている団体もある中で、一

律に同じテーブルで議論はできないのではないかと。法人を立ち上げ、維持をしていくとなると、運営面での費用の問題もある。同じように一律で良いのかとも思っている。その中で、判断をすることは難しい。国で定めている基準の範囲内であれば問題はないと思うが、著しくかけ離れているものは排除しなければならない。事業として観点も含め検討をしないといけないと思う。「守の会」は、19名の運転者で、利用者が386名である。いろいろなことが想定される中で経営していくことは、非常に難しいと思う。熊坂委員とも話をしていたが、料金体系の中で、AからEと5つくらいの料金パターンがあって、どの料金パターンを選択して、その団体は事業を維持して行っていくという形（基準）があればいいと思う。状況が違う中で、1件1件議論していくのは難しい。ある程度の基準を設けて、その範囲内であれば問題なし、その範囲を外れるものに関しては議論するという形にすれば、スムーズに検討することができると思う。何もなしの中で、これはどうかと諮ると判断が難しい。

(西尾会長) 全部で9団体の申請が出ている。初乗り2kmまで400円というのは、およそその許容範囲であるとし、8団体については合意という結論でよいか。守の会の200円/1kmについては、①条件をつけて合意をするまたは②再度団体に検討し、再提出をして貰うという方法があり、どちらか決めなければならない。条件付きの場合は、1/2の範囲内という基準が満たされていない。加算の部分を含めて、概ね1/2の範囲内という運送の対価に改善をするという条件つきで合意をするという形でのよいか。「守の会」以外の申請団体（8団体）について、合意が得られたということでのよいか。

(委員) 異議なし。

(西尾会長) 「守の会」については、運送の対価について、初乗り料金以降の加算料金を含めて、タクシー運賃の1/2の範囲に改善するという条件つきで合意が得られたということでのよいか。

(委員) 異議なし。

(事務局) 確認だが、「守の会」の運送の対価については、1kmごとに200円という申請だが、変更申請案を提出するにあたり迷っていた。例えば、運送の対価が高いが1kmごとに190円にするという考えもあった。経営的な判断から、今回200円という設定を提出してきた。

(小島委員) 最初から1kmごとにいくらという設定の方が、利用者も分かり易いだろう。その際に加算の部分を見ると、1kmごとに180円であれば1/2の範囲を超すことはない。横浜移動サービス協議会も加算料金が、1kmごとに190円となると1/2の範囲を若干超えてくるのかと思う。「守の会」が初乗り設定せず、1kmごとに設定を行うのであれば、180円というのが安全圏であり、190円でギリギリだと思う。数字の計算上の話ではあるが、そういうことになると思う。

(事務局) いただきました意見を参考に、1km単位で設定を行う、または初乗り設定し加算を設けるのかという点を含め、団体に相談をする。今回は

条件つき合意ということによろしいか。

(西尾会長) 概ね1/2の範囲を超えないという対価の設定をしていただくという条件つき合意ということによろしいか。

(委員) 異議なし。

(西尾会長) 具体的な数字に関しては、事務局と団体で相談してほしい。

(事務局) 「横浜移動サービス協議会」の運送の対価の加算部分について、190円と設定している。先ほど合意が得られたが、厳密に計算をすると1円の差が生じる点についてどうするか。

(藤井委員) この先もタクシー運賃の値上げがあると思う。その度に、概ねの解釈が議論になると思う。概ねの解釈として、いくら未満と決めておけば良いのではないか。この190円の場合、差額が1円で、10km走っても10円になる。例えば、5円以内とか解釈を決めておけば良いのではないか。

(西尾会長) 概ねの範囲の解釈は5円程度としてはいかがかという意見があった。「横浜移動サービス協議会」の加算部分の190円というのは、タクシー運賃の加算を計算した金額と差額が1円となるが、90%という考えでは180円が安全圏であるということだが、事務局が計算した金額は189円なので1円の違いになる。以上のことから、加算の190円を概ねの範囲の設定であるとしても良いか。

(委員) 異議なし。

(西尾会長) 概ねの範囲の解釈は5円程度の範囲としてみていくということも共有できた。守の会については、運送の対価の設定を1/2の範囲に改善するという条件つきで、その他の団体については合意が得られたということである。

## **(2) 道路運送法第79条更新登録申請に係る協議 (29団体)**

(西尾会長) 更新の中で、大きく変更している点はない。今年の3月から4月に有効期限を迎える団体の申請が29団体ある。区の社会福祉協議会が18団体、主にNPO法人であるが、他に11団体の更新申請があったが、いかがか。特に気になる点がなければ、合意が得られたということによろしいか。

(委員) 異議なし。

## **3 報告事項**

### **(1) 道路運送法第79条登録団体の変更報告**

(特に発言なし)

### **(2) 行政処分等に係る通知の報告 (2団体)**

(西尾会長) この件が判明した経緯については、団体からの報告があったからか。

(事務局) 事務局で書類の確認を行っていた際に気が付いたケースと、団体が書類の確認をしていた際に気づいたケースがある。

(西尾会長) 福祉自動車とセダン型では、異なる運転者の要件の資格が必要である

ということだ。セダン型というのは、自家用車のような車という理解でよろしいか。

(事務局) その通り。

(西尾会長) 道路運送法と道路交通法、それぞれの規定がある。今回は道路運送法での違反ということになる。自家用有償旅客運送者には、輸送の安全及び旅客の利便の確保のために必要な措置として、適性診断を受診しなければならないということだ。この適性診断は神奈川運輸支局で行っているのか。

(神奈川運輸支局) 適性診断については、直接神奈川運輸支局では行っていない。代表的なものとしては、独立行政法人自動車事故対策機構等や、国の方で認めている診断を行える機関で適性診断を行っていただく必要がある。

(深井委員) セダン等運転者講習を受講したという証明書はあるのか。もし無い場合、業務に就く際に提示する義務は運転者にはないのか。

(事務局) 受講すると修了証が発行される。更新の書類提出時や安全確保の訪問時に、必要な要件を満たしているか確認を行っている。運転者が業務に就く際には、運転者証の掲示または表示が必要であるが、運転者証に必要な資格を記載する欄があり、団体や運転者自身も要件や資格を確認しているはずである。修了証については、事務局でも確認を行っている。修了証や運転者の要件の確認が取れなければ、団体へ再度確認を入れている。

(山野上委員) 平成18年に道路運送法が変わり、現在の79条登録が始まっている。それ以前、平成16年から2年間80条の特別許可という形で、福祉有償運送は始まった。その際に各運営協議会で制定した研修を受講すればよいということだった。平成18年の改正で、国交省が認定した研修でなければならないということになった。平成16年から2年間に研修を受けた人に関しては、代替講習という短時間の補足の講習を受講することで、この運転者として活動できるということになった。その時点では、福祉車両を運転する人に関しては運転者講習を受講し、セダン型に関しては介助をしなければならないため、セダン等講習の受講が必要であると別々に受講する形になっていた。現在は、ほとんどの認定講習機関が、その2つを合体させた形の講習を行っている。

(西尾会長) 現在は両方の講習が含まれている講習なのか。

(山野上委員) 現在はセットで受講できるようになっている。

(小島委員) 適性診断を受講させないで運転を再開させたという理由で出された警告書について、道路運送法施行規則に第51条の16の2に「適性診断を受けさせなければならない」とある。また福祉有償ガイドブックには、「適性診断を受診させ、運転免許の停止が解除された後でなければ運転を再開させてはなりません」とある。この部分の読み取り方について、運転免許については当然停止が解除されていなければならないが、適性診断の受診については、受講済みでなければならないのかということか。適性診断は、予約等の都合上すぐに受けられるものと

は限らない。受けさせるという条件であれば、セーフだった気がする  
がいかがか。この状態で処分になってしまうと、適性診断の受講でき  
るタイミングが遅れてしまった場合、この運転者は福祉有償運送がで  
きないということになる。一般のタクシー事業者と福祉有償運送では  
扱いが違うのかもしれないが、確認してほしい。

(神奈川運輸支局) 今本来正しい手続きは、適性診断を受診し、運転免許の停止が解除さ  
れたてから活動を再開する。今回の件は、免許の停止は解除されてい  
るが、適性診断の受診をする前に運転を再開してしまっている。適性  
診断の予約等あれば、運転をその期間行わず、予約をした日にちに適  
性診断を受診し、結果が出た上で運転を再開させる必要がある。繰り  
返しになるが、今回の件は、適性診断を受診せずに運転を再開してし  
まっていたことが、違反の対象となっている。

(西尾会長) これは、適性診断を受診後でなければ、運転を再開してはいけないと  
いうことか。

(神奈川運輸支局) その通り。

(西尾会長) この件を受け、当該団体だけでなく、実施団体にも注意喚起を行って  
いるのか。

(事務局) 実施団体全体に通知等はまだ行っていないが、改めて実施団体には注  
意喚起を行う。

### (3) 事故報告について (1 団体)

(北川委員) 車いすのロックというのは、荷物を置いただけですぐに解除されてし  
まうものなのか。

(事務局) この事故報告を受けた際に、実施団体に確認をした。運転者が利用者  
を乗車させた際に、ロックを確認したということから、この経緯が推  
測される。そもそも最初の段階からロックがきちんとされていなかった  
かもしれない。福祉車両を使用している委員にも、ご意見を伺いた  
い。

(岡村委員) 荷物を置いただけでロックが解除されるということは考えにくい。車  
いすを固定する装置は電動になっている。前後にフックをかけ、スイ  
ッチを押すと自動でベルトが締まる。また、それを解除する場合は、  
そのスイッチを押さないと難しいという仕様が最近の主流である。

(熊坂委員) この車いすは電動か、手動か。

(事務局) 記載はないが、おそらく手動である。

(熊坂委員) 荷物を置いただけで、ロックが解除されるというのは考えられない。  
完全にロックをしていなかったのではないか。後方に倒れ、頭部の打  
撲というのは、完全にロックが外れていたのだと思う。どのような車  
いすを利用されていたのか、固定ベルトのロックの方法等、再度点検  
してもらいたい。

(西尾会長) 物理的な原因なのか、人為的なミスであったのか、いろいろ考えられ  
る。団体としても事故の原因を検証し、再発防止に努めなければならない。  
安全講習等が必要になってくるかもしれない。事故から学び、



安全運転の徹底の取り組みも必要になってくるかもしれない。確認と指導もよろしくお願ひしたい。

**(4) 令和元年度第2回横浜市福祉有償移動サービス運営協議会議事録**  
(特に発言なし)

**4 その他**

**(1) 横浜市福祉有償移動サービス運営協議会委員推薦依頼について**  
(特に発言なし)

(西尾会長) その他、情報提供等何かあるか。

(事務局) いくつか情報提供をします。1点目、3月の広報よこはま港北区版で外出支援サービスについて掲載をする準備を行っている。内容は高齢者を対象としているが、「お出かけで活力ある毎日を」ということで、いろいろな外出の支援の仕方を紹介している。その中で、福祉有償運送も取り上げられ、港北区の団体である「ららむ一ぶ港北」と「福ちゃんパワー」も取り上げられている。外出支援ということで、区役所の方でも高齢者の方に、いろいろな支援を紹介している。2点目は、福祉有償運送はNPOや介護事業所、いろいろな団体が組み合わさって行われている。それ以外にも地域で交通について課題解決をしようという、地域で取り組んでいる地域交通についても、横浜市全体で、局や課が連携をし、いろいろな取り組みを行っている。今年度は地域からの相談も多いということもあり、交通等の地域からの相談を受けるために、市の職員向けにマニュアルを作成する等の取り組みを行っている。その流れで、市民の方が、どういった移動サービスがあるのか、自分たちで立ち上げることができるのかどうか等に答えるようなパンフレットの作成も始めている。今後具体的な形になった際は、この運営協議会でも紹介をしたい。横浜市の中で、福祉という分野だけでなく、この場にも同席をしているが、政策局政策課や都市整備局都市交通課などと連携して行っている。

(岡村委員) 移動に関して、政策局や道路局が行っているコミュニティバスやいろいろな手段がある。障害者の施設や高齢者の施設等が利用者に対して行っているサービス、利用できるかどうか非常に分かりづらい。またその他に、浜身連が行っているタクシー等もある。多岐にわたって、いろいろな手段があり、分かり易くまとめてもらえるのは有難いと思う。その他で、「許可・登録を要しない地域の支え合い」ということで、もともと福祉有償運送ができる前に、地域でボランティア(無償)活動をしていた地域の支え合いの活動の多くが止めてしまっている。一方で、地域包括センターであるとか、社会福祉法人が車両を地域のために提供して移動に利用するとか出来るようになってきた。この運営協議会では協議する内容ではないが、「許可・登録を要しない

	<p>地域の支え合い送迎」も生まれてきている。3月5日、そのような支え合い送迎について研究会を実施する予定している（※その後、中止となった。）ので、来ていただければと思う。</p> <p>(西尾会長) 交通について、横浜市市内や地域でも、いろいろな動きや新しい活動があるようだが、大事なところだと思う。</p> <p style="text-align: center;"><b>(終了)</b></p>
<p><b>特記事項</b></p>	<p>特記事項          今回は、令和2年6月頃に開催予定。日時及び開催場所は、後日お知らせする。</p>