

令和4年度 第2回 久留米市福祉有償運送運営協議会

次 第

■日 時 令和5年3月24日（金）10：00～
■場 所 久留米市庁舎3階301会議室

1 開 会

2 説 明

- (1) 第1回会議での意見のポイント等について・・・・・・・・・・ 資料1、2
- (2) 福祉輸送限定事業者、福祉有償運送等の違いについて・・・ 資料3
- (3) 福祉有償運送をとりまく久留米市の現状について・・・・・・・・ 資料4

3 協 議

- (1) 久留米市福祉有償運送運営協議会運営指針(案)の修正について 資料5

4 その他

5 閉 会

【配布資料】

- 資料1 第1回久留米市福祉有償運送運営協議会での意見のポイント
- 資料2 第1回久留米市福祉有償運送運営協議会議事録
- 資料3 せたがや福祉移動サービス案内（抜粋）
- 資料4 福祉有償運送をとりまく久留米市の現状について
- 資料5 久留米市福祉有償運送運営協議会運営指針（案）

令和4年度第1回久留米市福祉有償運送運営協議会での意見のポイント

1. 意見のポイント

- (1) タクシー事業者の車いす利用車両、福祉輸送限定事業者、福祉有償運送の相違点
 - ・「福祉輸送限定事業者」、「福祉有償運送」の違いについて、説明してください
 - ・福祉輸送限定事業者の運賃は、タクシーと同額なのか
 - ・この違い（タクシー事業者の車いす利用車両、福祉輸送限定事業者、福祉有償運送）が議論のポイントとなる
- (2) 福祉輸送限定事業者の稼働率が低下している理由
 - ・福祉輸送事業限定事業者の稼働率が低下している理由は、何か。
 - ・次回会議までに、事務局は、福祉輸送事業限定事業者の利用率低下について事業者に意見を聞く等を行い、理由の分析をお願いします。
- (3) 福祉有償運送導入によるタクシーの需要低下の懸念
 - ・タクシーも福祉輸送事業限定事業者も稼働率が低下しており、福祉輸送事業限定事業者のタクシーの利用促進を促していただければ、福祉有償運送は不要となるのではないか。
 - ・本事業が久留米市に導入された時に危惧しているのは、タクシー需要の低下である。
 - ・我々の組合で協議した際に危惧されたのは、福祉有償運送が導入された際の、売上低下である。
- (4) タクシーと福祉有償運送が相互に補完し合う体制
 - ・福祉有償運送を必要とする方を、タクシーではカバーできていない部分もあり、福祉有償運送を実施したい事業者は実施してもらってよいと考えている。お互いに補完していきたい。
 - ・福祉有償運送事業者が近隣にあるタクシー事業者は売り上げが低下すると思われる。そうはいいつつ、すべてのニーズをカバーできていない現状もあり、どうやって相互にカバーするかを検討する必要があると考えている。
- (5) 障害者や要介護者等の意見を聞くこと
 - ・本日頂いた意見を踏まえ、事務局では、関係機関、障害者、要介護者等の意見を聞き、次回の会議を行っていききたい。
- (6) 参入する事業者の事業の継続性
 - ・福祉有償運送が始まれば、利用者の選択肢が増える。ただし、参入する事業者には、すぐ事業を辞めるなどの中途半端なことをされると、利用者も困る状況が発生する。

2. 主な意見への対応等

- ・(1) については、「資料3:せたがや福祉移動サービス案内(抜粋)」にて説明
- ・(2)、(5) については、意見徴収等を実施し、その結果を「資料4:福祉有償運送をとりまく久留米市の現状について」に反映
- ・(3)、(4) については、協議事項「久留米市福祉有償運送運営指針(案)の修正について」で協議

久留米市福祉有償運送運営協議会

令和4年度 第1回 会議事録（要旨）

開催要領

- 1 開催日時：令和5年2月20日（月曜日） 14時30分開会 15時55分閉会
- 2 会場：市本庁舎3階 301会議室
- 3 出席者：委員11名
東委員（代理）・濱崎委員・豊福委員・坂井委員・奥村委員・飛永委員・
大石委員・森委員・吉田委員・宮原委員・青井委員
：（事務局）
長寿支援課 野口課長・古賀補佐・大場主査・段野
障害者福祉課 下津浦補佐
- 4 欠席者：委員1名
永松委員
- 5 傍聴者：なし

議事次第

1. 開会
2. 委員紹介
3. 会長及び副会長選出
4. 説明
（1）久留米市福祉有償運送運営協議会の運営について
5. 協議
（1）久留米市福祉有償運送運営協議会運営指針について
6. その他
7. 閉会

配付資料

- ・ 次第
- ・ 資料1 久留米市福祉有償運送運営協議会委員名簿
- ・ 資料2 福祉有償運送運営協議会について
- ・ 資料3 久留米市福祉有償運送運営協議会設置要綱
- ・ 資料4 福祉有償運送をとりまく久留米市の現状について
- ・ 資料5 久留米市福祉有償運送運営協議会運営指針（案）について

議事録

1. 開会

事務局より委員総数 12 名のうち出席 11 名で、「久留米市福祉有償運営協議会設置要綱」第 6 条に基づき、会議が成立する旨の報告。

2. 委員紹介

3. 会長、副会長選出

委員の互選により会長に宮原委員、副会長に濱崎委員が選出され、承認。

4. 説明

(1) 久留米市福祉有償運送運営協議会の運営について、資料 2, 3 を事務局より説明

○補足

委員：資料 2 について、下記を補足

- ・「福祉有償運送の輸送の対象は、他人の介助によらず移動することが困難であると認められ、かつ単独でタクシー等の公共交通機関を利用することが困難な者」
- ・本協議会では、上記の方に対する輸送サービスが不足しているかについて協議いただき、福祉有償運送の必要性について判断いただく。

5. 協議

(1) 久留米市福祉有償運送運営協議会運営指針について、資料 4, 5 を事務局より説明

○質疑

委員：資料 4 の 9 ページの福祉タクシー券交付の利用料金は、1 回 700 円ではないか。

事務局：福祉タクシー券は初乗り料金助成であり、利用するタクシーにより異なるが、初乗りが 700 円であればその額の利用助成となる。資料は訂正します。

委員：本日の協議会で、久留米市における福祉有償運送の必要性について協議を整えるのか。

会長：本日は、多くの意見を各委員からいただき、次回以降、意見の集約を行っていきたいと考えている。

会長：資料 4 の 11 ページの「福祉輸送事業限定事業者」と「福祉有償運送」の違いについて、説明してください。

事務局：福祉輸送事業限定事業者は、道路運送法第 4 条に規定され、運転手は 2 種免許が必要、車両は緑ナンバー、運送対象は要介護認定や障害者手帳の有無に関わらず、単独歩行の困難な人とその付添人として、対象者を特定はしていない。

福祉有償運送は、道路運送法第 79 条に規定され、運転手は講習を受ければ 1 種免許でも可能、車両は白ナンバー、運送対象は事前に定め特定されている。

委員：福祉輸送事業限定事業者の運賃はタクシー同額なのか、また、福祉有償運送事業は、現在、市内で行われているのか。

事務局：福祉輸送事業限定事業者の運賃は、タクシーとおおむね同じと認識している。

また、福祉有償運送事業は、現在、市内に無い。

委員：資料4の10ページは、タクシー事業者が行う介護車両、11ページは、福祉輸送事業限定事業者が行うもので、タクシー事業者が行っているものでないという認識でよいか。

事務局：そのように理解している。福祉有償運送限定事業者が行うものは、タクシー事業者が行う介護車両とは別で、介護事業者が行う介護サービスと一体的に行っている移送サービスであると理解している。

委員：タクシー事業者で運行している介護タクシーは、資料4の10ページに示しているもののみであり、車椅子を載せる事ができるが、ストレッチャーは載せることができない。

会長：この違いが議論のポイントとなるので整理させていただいた。タクシー事業者は、車椅子を載せることができる介護車両を運行、それとは別に、福祉輸送事業限定事業者がある。ただ、今回は、これらとは異なる3つ目の移動手段である「福祉有償運送事業」について協議いただきたい。

副会長：タクシー運転手が、ヘルパー資格等をもっているケースはないか。

委員：ほぼないと考えている。車椅子の取り扱いに係る研修は義務付けられているので、各社で行われている。

副会長：資料4の11ページの、福祉輸送事業限定事業者の稼働率が低下している理由は、何か。

事務局：その点は、まだ分析できていない。

委員：コロナの影響により、外出を控えているためと思われる。一般のタクシーと同じ傾向である。

会長：次回会議までに、事務局は、福祉輸送事業限定事業者の利用率低下について事業者意見等を聞き、理由の分析をお願いします。

会長：各委員から多くのご意見をいただきたいと思う。

委員：資料4からタクシーも福祉輸送事業限定事業者も稼働率が低下しており、福祉輸送事業限定事業者のタクシーの利用促進を促していただければ、そもそも福祉有償運送は不要となるのではないかと。市は、この利用促進は行っているのか。

事務局：民間事業であり、行政では積極的に利用促進は行っていない。

委員：福祉タクシー券の補助額の増額する方法もあると思う。タクシーでの供給が足りていないのであれば、福祉有償運送が必要となるので、福祉タクシー券の利用を向上させる方法を検討いただきたい。また、福祉輸送事業限定事業者のタクシーの利用促進を図ることも必要であるとする。また、これらのタクシーで稼働できる余地があるとする。

委員：例えば、1回の乗車料金が1,500円なら、福祉タクシー券で700円引きとなり、さらに障害者手帳があれば、10%の割引となり、合計850円の割引となる。そうなれば、福祉有償運送の運賃額の目安のタクシー料金の半額以下となる。福祉タクシー券の枚数等を増やしてもらえば、福祉有償運送の必要性は、非常に少ないと考える。

委員：福祉タクシー券について、透析の方は月6枚となっている。しかし、透析の方は週に4-5日通院が必要であり、全然足りないのではないかと。対象者による福祉有償運送の必要性も、検討していただければと考える。

事務局：福祉タクシー券については、現在、予算の範囲内ぎりぎりに対応しており、また足りないため補正予算を要求する年もある。現状では、透析の方の全ての通院を福祉タクシー券交付では対応はできない。

委員：交付枚数を増やす検討をしたらどうか。透析の方の負担は大きい。

委員：障害者の方、特に車いすの方は、外出する際は、タクシーを使いたいが、福祉タクシー券は、月4枚では、往復すると2日しか使えない。足りないと思う。不足する分は、バスを活用したりしているが、非常に大変であるため、外出する意欲が低下することにもつながっている。交付枚数を増やす検討をしていただきたい。

事務局：このような意見は、これまでも多くいただいているが、現状のとおりとなっている。公費による費用負担となると、対費用効果も考える必要がある。今回のご意見は、今後、検討をしていきたい。

会長：多くの意見をいただきたいので、おひとりおひとりから意見を願います。

委員：本事業が久留米市に導入された時に危惧しているのは、タクシー需要の低下である。ただし、タクシー事業者が保有する車両は資料4の10ページに示す台数しかない。これらの車両が、利用者の要望にタイムリーに要望に応えることができない場面もある。タクシー業界の乗務員不足もあり、朝、夕、又は年金支給日等には一般タクシーの配車も足りていない状況もある。福祉有償運送を必要とする方を、タクシーではカバーできていない部分もあり、福祉有償運送を実施したい事業者は実施してもらってよいと考えている。お互いに補完していきたい。タクシー事業者としては、タクシーを選択していただけるように、努力していきたい。

委員：我々の組合で協議した際に危惧されたのは、福祉有償運送が導入された際の、売上低下である。特に、福祉有償運送事業者が近隣にあるタクシー事業者は売り上げが低下すると思われる。そうはいつつ、すべてのニーズをカバーできていない現状もあり、どうやって相互にカバーするかを検討する必要があると考えている。

委員：久留米市社会福祉協議会で車椅子対応のリフトカーを貸出しているが、利用ニーズもある。様々な方がおられる中で、多くの選択肢があると思う。

委員：福祉有償運送が始まれば、利用者の選択肢が増える。ただし、参入する事業者には、すぐ事業を辞めるなどの中途半端なことをされると、利用者も困る状況が発生する。

委員：コミュニティタクシー利用者の声を聞き、喜びの声をいただいている。透析・車椅子の方への配慮が必要と感じた。

委員：車椅子にはモーター付きもあり、50キロ以上の重量がある。タクシーの運転手は載せることが難しいと思う。また、若いタクシー運転手確保も難しい状況があると考えている。福祉有償運送の場所を限定し実施する方法もあると思う。タクシーと福祉有償運送がお互いに事業を継続していける必要がある。

委員：電動車椅子を搭載可能な車両は2台しかない。新規の車両導入も厳しい。

委員：福祉タクシー券の交付枚数の検討をお願いしたい。障害者の方々に、福祉有償運送が使えるといいと思う。

委員：車椅子の方への配慮を検討してもらいたい。

委員：他自治体の福祉有償運送の先行事例もあるので、参考にしていきたい。

副会長：久留米市の福祉有償運送をとりまく現状が分かった。福祉タクシー券の件は、人権にも関わってくる非常に重要な課題であると考え。福祉有償運送は福岡市でも実施しており、久留米市でもニーズはあると思うので、それに柔軟に対応し継続的に行っていけることが大切であると考え。

会長：本日頂いた意見を踏まえ、事務局では、関係機関、障害者、要介護者等の意見を聞き、次回の会議を行っていきたい。

6. その他

事務局：次回会議を3月中旬から下旬に予定。

7. 閉会

せたがや

福祉移動サービス案内

令和5年3月版



世田谷区障害福祉部

はじめに

電車・バスなどの公共交通機関の利用が困難な方が、車いすに乗ったままで乗車できる車両などを使った福祉移動サービスを利用する場合、利用希望の目的や日時、車いすのタイプなどに適した事業者を選んで、利用予約をする必要があります。しかし、福祉移動サービスを利用するには、事業者や車種の選択、運賃・その他の料金などのしくみが多様でわかりにくい面があります。

この冊子では、福祉移動サービスの利用方法や特徴、連絡先などの情報を掲載しました。利用される方に合った福祉移動サービスを選ぶ際にご活用いただければ幸いです。

この冊子で使用する用語について

○移動困難者

道路運送法施行規則では、自家用有償旅客運送の対象者として、「身体障害者福祉法に規定する身体障害者、介護保険法に規定する要介護認定を受けている者、介護保険法に規定する要支援認定を受けている者、その他肢体不自由、内部障害、知的障害、精神障害その他の障害を有する者」としています。

○福祉有償運送

道路運送法第78条で定められた「自家用有償旅客運送」の一つです。行政や有識者等で構成される福祉有償運送運営協議会において、地域に必要な事業であるとして協議が調った後に国土交通省関東運輸局に登録します。特定非営利活動法人（NPO法人）等が、移動困難な方を対象として会員制で事業を行っています。

○一般タクシー

道路運送法第4条の許可を受けて、一般乗用旅客自動車運送事業を行なっています。通常は街中をいわゆる「流し」で運行しています。大きな病院等では、タクシー専用乗り場があることが多く、車いすを使用している方も病院からの帰宅に利用しています。

○介護タクシー

道路運送法第4条の福祉輸送限定の許可を受けた一般乗用旅客自動車運送（福祉輸送事業限定）事業者で、通称「介護タクシー」「福祉タクシー」と呼ばれています。この冊子では、「介護タクシー（福祉輸送限定事業者）」と表記しました。電話等による予約利用が必要で、いわゆる「流し」の営業は行っていません。事業者によっては、「消防機関または消防機関と連携するコールセンターを介して、患者等搬送事業者による搬送サービスの提供を受ける患者」も対象としています。

目 次

1 福祉移動サービスの種類	3
(1) 利用できる車両の種類	3
(2) 事業者の特徴	5
○介護保険で利用できる訪問介護（外出介助）について	7
2 福祉移動サービスを利用するには	9
(1) 世田谷区福祉移動支援センター『そとでる』を利用する	9
(2) 配車センターを利用する	10
(3) 事業者に直接予約する	11
○障害者割引について	11
3 福祉移動サービスに関連する区の事業	12
(1) 世田谷区福祉タクシー券の給付	12
○世田谷区発行の福祉タクシー券が利用できる事業者一覧	13
(2) 世田谷区リフト付タクシー運行事業	15
4 資料	16
(1) 運賃・その他の料金等	16
(2) 事業者紹介	17
5 その他の外出に関連する事業	48
(1) 自分で（家族が）運転する場合に利用できる制度	48
(2) 公共の交通機関の割引等	49
6 お問合せ先一覧	51
(1) 各総合支所 保健福祉センター保健福祉課	51
(2) あんしんすこやかセンター（地域包括支援センター）	51

1 福祉移動サービスの種類

高齢や障害などのため電車やバスなどの公共交通機関の利用が困難な方が外出する際、家の前まで迎えに来て、目的地まで車で移動できるサービスが必要となります。このようなサービスを「福祉移動サービス」といいます。福祉移動サービスにはいくつかの種類があります。利用される方の状況に合ったサービスを選ぶため、ここでは車両の種類と運営する事業者の種類を紹介します。

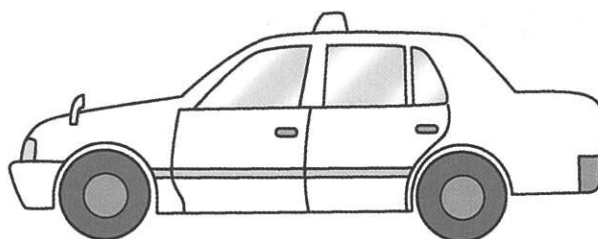
(1) 利用できる車両の種類

乗車方法によって利用できる車両の種類が異なります。利用される方に適した車両を配車できる事業者に依頼する必要があります。

ア. 福祉装備のない車両：座席に自分で乗り降りする

乗り降りのための特別な装置のない車を「セダン車両」と呼んでいます。

ご自分で、あるいは付き添いの方が手伝うことで座席の乗り降りができる方が利用します。高齢や様々な障害、疾病などのため、バスや鉄道での外出が大変な方、長い時間歩くのが難しい方などに適しています。

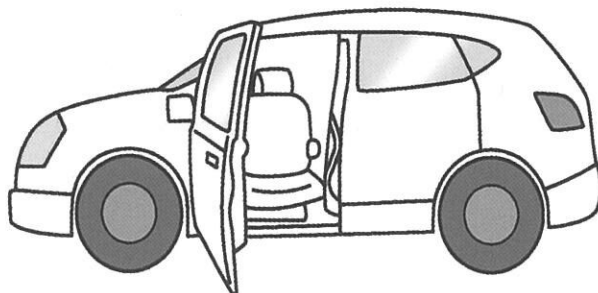


イ. 福祉車両

① 回転シート車・リフトアップシート車：座席に介助で乗り移る

回転シート車は、助手席や後部座席が外側に回転します。またリフトアップシート車は、座席が電動で回転し車外へスライドダウンし、乗り降りしやすくします。

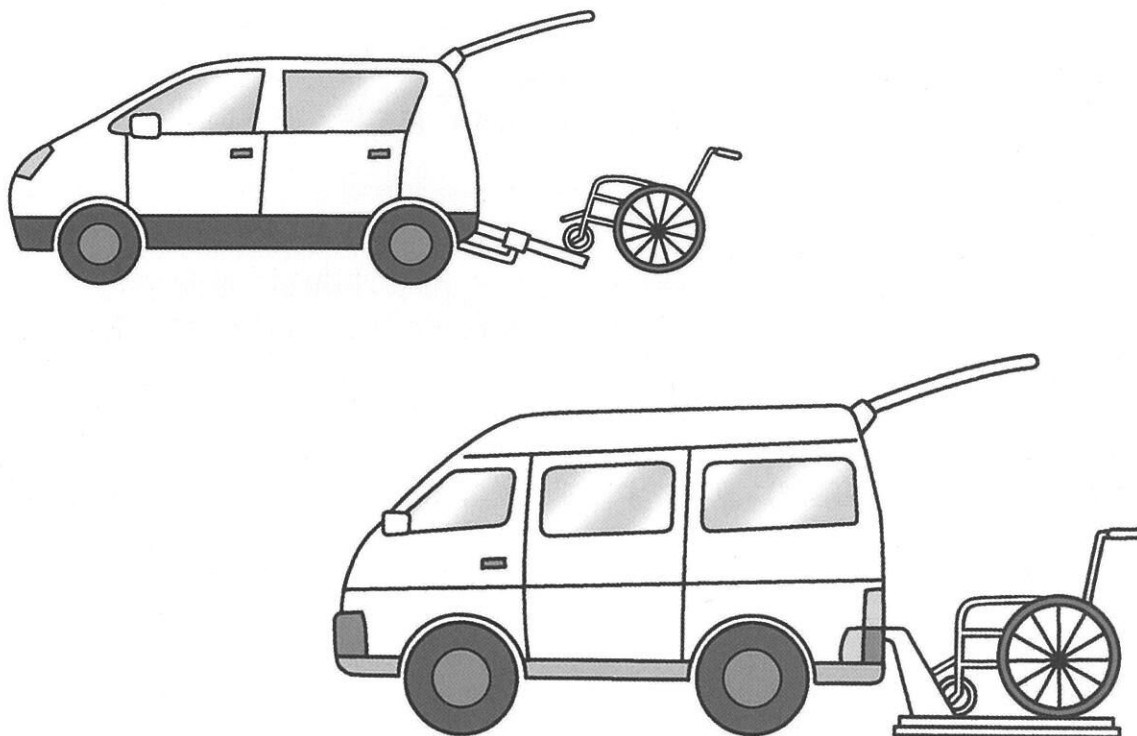
セダン車両の座席の乗り降りの動作が難しい方、車いすのままではなくシートにゆったり座って移動したい場合に向いています。



② 車いす仕様車（リフト車・スロープ車）：車いすのまま乗る

車いすのまま乗り降りするための装置のついた車両です。

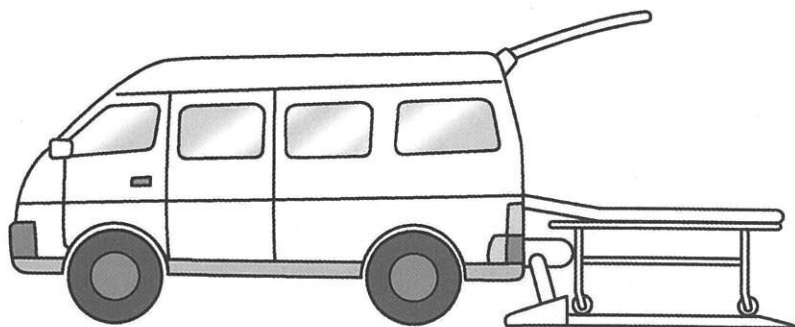
車両の大きさは軽自動車から大型車両まであり、お使いの車いすの形や、同行者の人数などで選びます。車両内の広さや、リフトに乗降できる車いすの大きさなどは事業者にご確認ください。



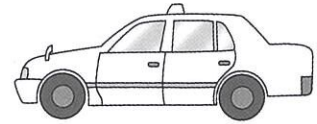
③ ストレッチャー仕様車：ストレッチャーのまま乗る

寝たままの状態利用できる車両です。ストレッチャーとは横になったままの姿勢で移動するための車輪付きの簡易ベッドです。

利用の際には、ベッドからストレッチャーへの移乗介助を誰が行うのかなど、事前に確認が必要です。運転手＋1名の2人体制で対応できる事業者もありますが、介助料金も2人分かかります。



(2) 事業者の特徴



① 一般タクシー

一般タクシーはドアツードアのサービスで、病院や駅前などで気軽に利用できます。最近では、シートを折りたたんで車いすのまま乗ることもできる「ユニバーサルデザインタクシー（通称：UDタクシー）」を導入する事業者も増えてきました。ただし、雨や雪の日など、多くの人々がタクシーを使う場合には、時間通りに呼べるとは限りませんので注意が必要です。

⇒電話番号はP.13 一般タクシー事業者

(福祉車両を所有している事業者もあります) をご覧ください。

【利用方法】

- ・ タクシー利用では、道路を走っている車両を呼び止めて利用する、いわゆる「流し」の利用や、病院や駅で「付け待ち」している車両の利用が一般的です。
- ・ タクシー会社やタクシー会社が加盟する無線グループに電話して、乗りたい場所に呼ぶことができます。

【料金・運賃】

基本的にメーター（距離制）運賃です。運行内容によっては時間制や定額制の場合があります。

② 福祉ハイヤー

福祉ハイヤーはタクシー会社の福祉車両部門で、多くがストレッチャー（寝台）のまま利用できる大型の福祉車両による運行を行っています。

【利用方法】

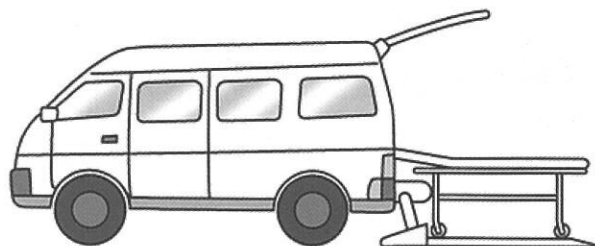
事前に予約が必要です。タクシー会社に直接電話して、配車を依頼します。

【料金・運賃】

多くの場合、車両が営業所を出てから戻るまでの時間制運賃です。介助料や設備使用料がかかる場合もあります。金額については、必ず予約時にご確認ください。

【介助】

- ・ 民間救急としての車両を持つ事業者では、階段などの重介助ができる場合があります。
- ・ 料金は事業者により異なりますので詳しくは直接お問い合わせください。



③ 福祉有償運送事業

公共交通機関の利用が難しい方を支援するため車両を運行する市民活動のサービスです。特定非営利活動法人（NPO法人）等が、会員制で移動サービスの事業を行っています。運転は国土交通省の定めた講習などを修了したスタッフが担当し、安全運行のための体制を整備しています。運賃は比較的安価ですが、別途入会金や会費が必要なので、繰り返し利用する方に向いています。

⇒参照：P.19 世田谷区内の福祉有償運送事業を行う法人

【利用対象者】

公共交通機関の利用が難しい方。利用に際しては会員登録が必要です。

【料金】

- ・ 利用料金は、一般的なタクシーの概ね2分の1程度とされています。利用料金は「運送の対価」として時間と距離を組み合わせる算出した料金のほか、法人により介助料、事務手数料などがかかります。
- ・ 入会に際しては、多くの法人で入会金や会費などが必要です。

【利用方法】

- ・ 所在地や活動内容などから入会したい法人を選び、会員になります。
- ・ 利用の際は、事前に予約が必要です。予約方法は法人により異なります。

【介助】

- ・ 車両の乗り降りのみを行う事業者や、軽介助を行うなど様々です。
- ・ 料金は法人により異なりますので詳しくは直接お問い合わせください。

④ 介護タクシー（福祉輸送限定事業者）

利用対象者が公共交通機関での外出が難しい方に限定されているタクシーです。個人あるいは比較的小規模の事業者が、車いすやストレッチャーのまま乗車できる車両で運行しています。民間救急としての車両を持つところもあります。利用目的は問いません。

⇒参照：P.21 世田谷区とリフト付タクシー運行事業の協定を結んでいる介護タクシー等事業者

【利用方法】

- ・ 各事業者へ直接電話して配車の予約をします。
- ・ 道路を走っている車両を呼び止めて利用する、いわゆる「流し」では利用できません。
- ・ リクライニング式車いすやストレッチャーのまま乗車する場合には、対応可能かどうかを予約時に確認する必要があります。

【料金・運賃】

- ・ 運賃についてはメーター制、メーター制と時間制の併用の事業者があります。
- ・ 運賃のほか、**予約料、迎車料、介助料**などがかかります。
- ・ 利用に必要な金額は事業者により異なるので、**予約時に必ずご確認ください。**

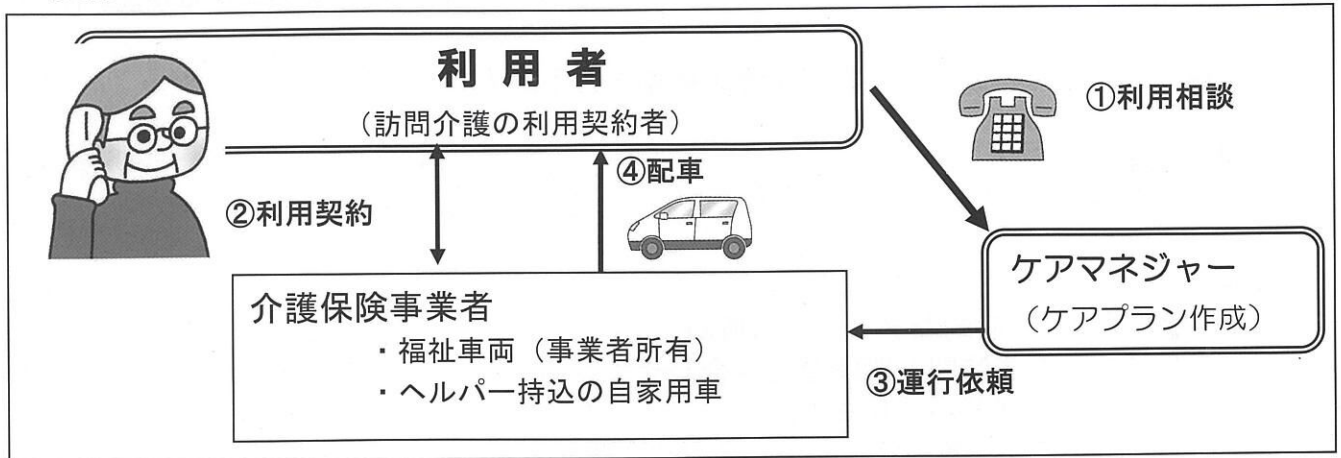
【介助】

乗り込みの介助のほか、階段など重介助も対応できる事業者もあります。対応可能な内容や介助料の金額は事業者により異なります。

⑤ 介護保険事業者のタクシー

乗降の介助などが必要な方などに対して、介護保険事業者が介護タクシー（福祉輸送限定事業者）等の許可も受けて運行を行います。福祉車両だけでなく、ヘルパーが運転する自家用のセダン車両で許可を受けた事業者もあります。

⇒参照：P.47 介護保険事業者



【利用対象者等】

- ・ 介護保険の要介護1～5の認定を受けた方です。
- ・ 利用の目的は、通院などに限られています。

【利用方法】

- ・ 利用者・家族が介護保険のケアマネジャー（介護支援専門員）に相談します。
- ・ 利用目的や内容、時間などをケアプラン（居宅サービス計画）に位置付けます。
- ・ 利用者と事業者とで利用契約を結びます。
- ・ 実際に利用する際には事前に予約が必要です。

【料金・運賃】

- ・ 運行部分はタクシーのメーター運賃が多いですが、時間制や定額制の場合もあります。
- ・ 乗り込みの前後に必要な介助をケアプランに組み込むことで、介助の部分は介護保険の利用者負担分（1割または一定以上の所得のある方は2割もしくは3割）で利用できます。タクシーの運賃・料金は別途かかります。
- ・ 介助をケアプランに組み込まない場合は自費による利用となりますが、事業者により料金等は異なります。

○介護保険で利用できる訪問介護（外出介助）について

【運行を行う事業者】

介護保険の訪問介護事業者で東京都に「通院等乗降介助」の届出をしている事業者であって、介護タクシー（福祉輸送限定事業者）等の許可を受けている事業者が運行を行います。

【制度の内容・対象】

自宅からの通院等の際に、訪問介護事業者のヘルパーが行う目的地へ行く準備を含めた乗車・降車の介助や乗車前後の移動等の介助について、介護保険により1割または2割もしくは3割の負担で利用できます。**運賃相当分については保険給付の対象とならず、利用者の負担となります。**

利用にあたっては、ケアマネジャー等によるケアプランの作成が必要です。目的地が複数あって、居宅が始点または終点となる場合は、目的地間（病院間等）の移送や、通所サービス・短期入所サービスから目的地（病院等）へも同一事業者が行うことを条件に算定できます。

例1 居宅 → 通所介護事業所 → 病院 → 居宅
① ②

①・②は算定

例2 居宅 → 病院 → 通所介護事業所 → 居宅
 ① ②

①・②は算定

例3 居宅 → 病院 → 病院 → 居宅
 ① ② ③

①・②・③は算定

※対象となるのは、要介護1～5の方です。要支援1・2の方は利用できません。

【利用者負担】

- 運行部分は、利用する事業者の許可内容によるタクシー運賃（距離制や時間制、事業者によっては定額制運賃など）を支払います。
- 介助に関する部分については、運賃とは別に、介護保険の利用者負担額（1割～3割）がかかります。
- ※ 介護保険対象外となる場合は、別途自費による介助費用などがかかります。予約の際に事業者にご確認ください。
- 介護保険の算定については、「通院等乗降介助」・「身体介護」のいずれかによります。

(ア) 通院等のための乗車または降車の介助

要介護者（要介護1～5）である利用者に対して、通院等のため、指定訪問介護事業者の訪問介護員等（ヘルパー）が、自ら運転する車両への乗車または降車の介助を行うとともに、併せて、乗車前若しくは降車後の屋内外における移動等の介助、または通院先での受診等の手続き、移動等の介助を行った場合に、片道1回につき算定されます。

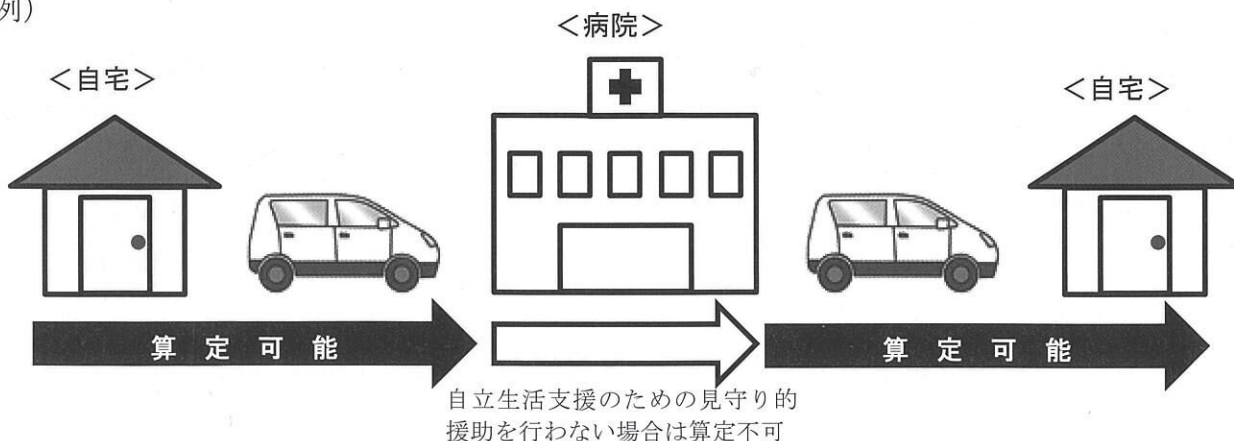
(イ) 身体介護中心型

- ① 要介護4または要介護5の利用者に対して、通院等のための乗車・降車介助の前後に連続して相当の所要時間（20～30分以上）を要し、かつ身体介護等を行う場合には、その所要時間に応じた「身体介護中心型」の所定単位数が算定されます。
 - ② 要介護1から5の利用者に対して、「通院等のための乗車または降車の介助」の前後に連続して行われる行為のうち、外出に直接関連しない身体介護（入浴介助、食事介助等）については、その所要時間が30分から1時間程度以上を要し、かつ身体介護が中心である場合に限り、外出に直接関連しない身体介護及び通院・外出介助を通算した所要時間（運転時間を控除する）に応じた「身体介護中心型」の所定単位数が算定されます。
- ①、②の場合には、「通院等のための乗車または降車の介助」は算定されません。

【留意点】

- 病院・診療所内での介助は原則として病院スタッフが対応するものと考えられています。通院先の受診等の手続き、薬の受取等を介護保険対象サービスに含める場合がありますが、「自立生活支援のための見守りの援助」を行わない移動中や受診時の単なる待ち時間は、サービス提供時間に含まれません。

例)



2 福祉移動サービスを利用するには

(1) 世田谷区福祉移動支援センター『そとでる』を利用する

どこを選んだらよいか分からない場合、いつもお願いしている事業者の予約が取れない場合など、サービス選びに困ったら「世田谷区福祉移動支援センター『そとでる』」にご連絡ください。

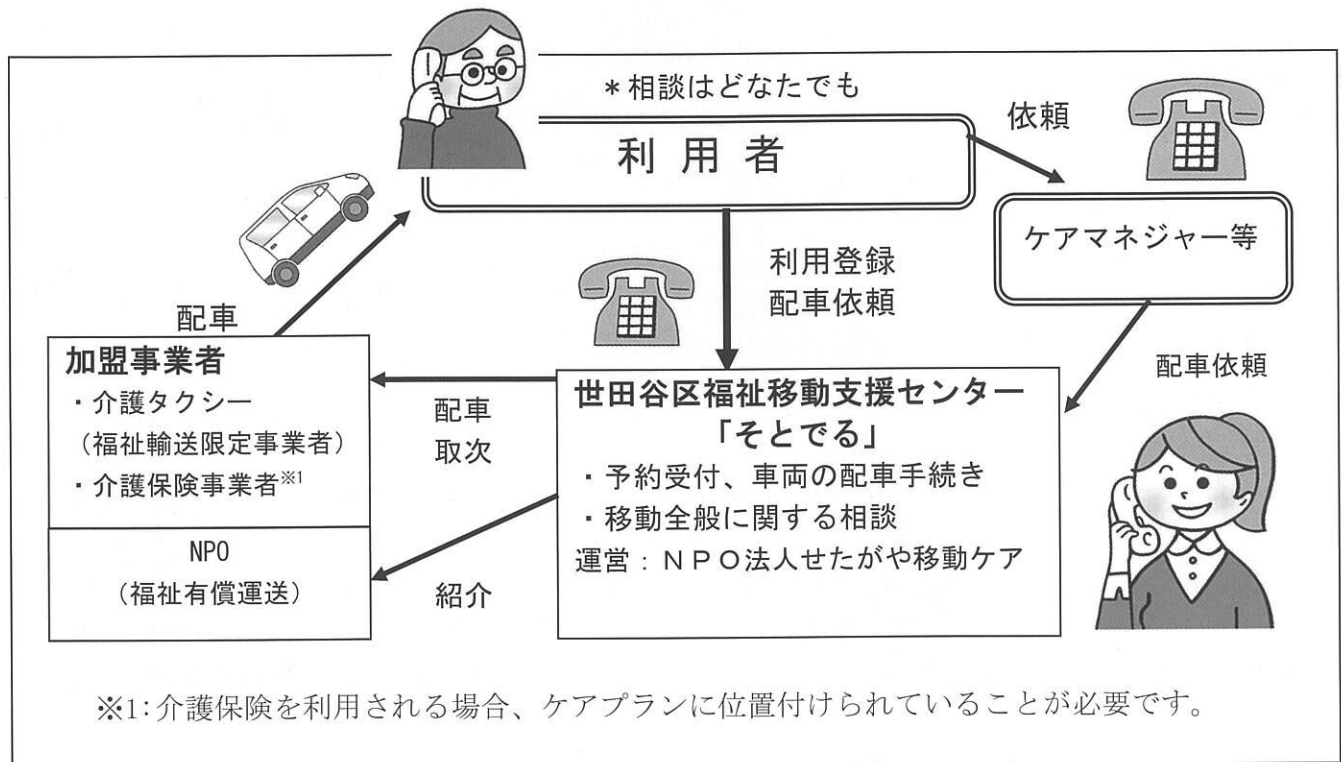
連絡先：03-5316-6621

FAX：03-3329-8311

受付：月曜日～金曜日の午前9時から午後5時

ホームページ：<http://www.setagaya-ido.or.jp>

*利用者からの直接予約、相談機関からの依頼など、どなたからでも受け付けます。



【利用登録できる方】

- ・ 介護保険の要支援、要介護の認定を受けている方
- ・ 障害（身体・知的・精神等）のある方
- ・ 一人では公共交通機関による外出が困難な方

【配車依頼方法】

- ① 電話またはFAXで利用者氏名、連絡先電話番号などを伝え利用登録をします。
- ② ご希望の日時、乗車地の住所と名称、目的地の所在地などを伝えて配車を依頼します。
- ③ 「そとでる」は、加盟事業者の中から依頼内容に対応できる介護タクシー（福祉輸送限定事業者）を探します。内容により福祉有償運送を紹介することがあります。
- ④ 担当する事業者が決まると、その事業者から連絡が入り、配車予約内容の確認などを行います。

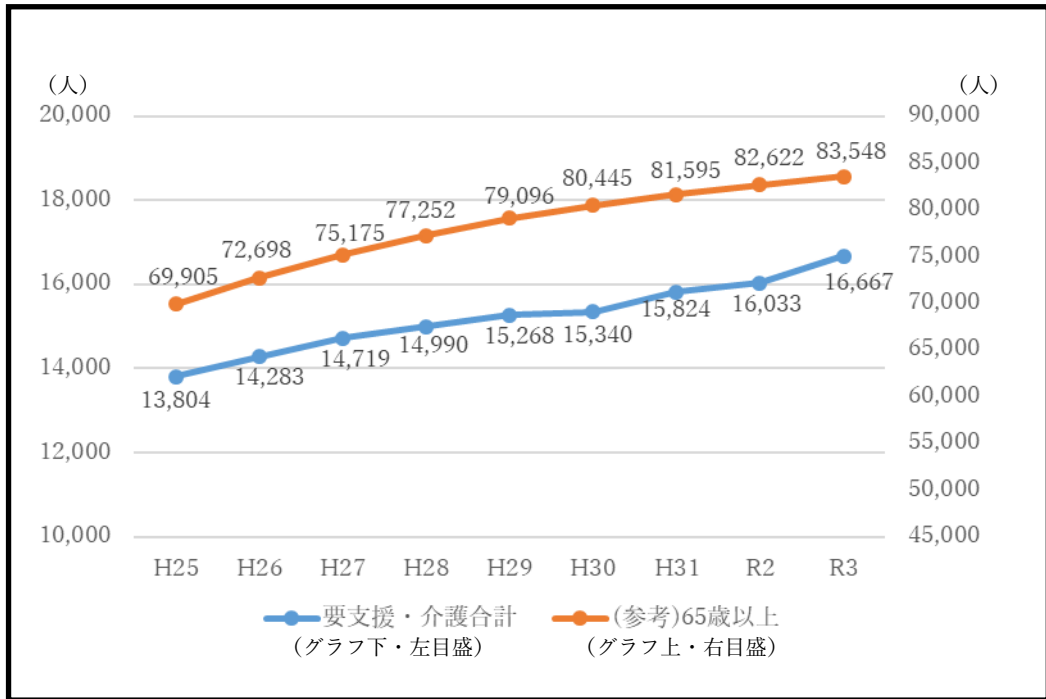
* 運賃・料金等は事業者で異なります。事業者からの連絡の際に必ずご確認ください。

福祉有償運送をとりまく久留米市の現状について

本資料は、福祉有償運送の対象となる要介護等高齢者や障害者手帳の保持者等の現状、市の交通支援に係る施策、また市内のタクシーの動向などをまとめたもので、福祉有償運送に係る必要性等についてご協議頂くための参考資料です。

1. 久留米市における高齢者の現状

(1) 高齢者数及び要支援・要介護者数の推移



(単位: 人)

	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	R2	R3
65歳以上	69,905	72,698	75,175	77,252	79,096	80,445	81,595	82,622	83,548
要支援・介護合計	13,804	14,283	14,719	14,990	15,268	15,340	15,824	16,033	16,667
うち要支援	3,653	3,723	3,860	4,005	3,971	3,737	4,113	4,150	4,250
うち要介護	10,151	10,560	10,859	10,985	11,297	11,603	11,711	11,883	12,417

(各年 3 月 31 日現在。但し 65 歳以上は 4 月 1 日現在)

⇒高齢者数の増加に伴い、要支援・要介護認定者は年々増加している。

(2) 介護者が抱えるニーズについて (久留米市在宅介護実態調査)

【令和元年度久留米市在宅介護実態調査】

高齢者福祉計画・第8期介護保険事業計画策定の基礎資料として、下記の方法で調査。

調査対象と標本数	在宅で生活する要支援・要介護認定者のうち、更新申請または変更申請に伴い認定調査を受ける(受けた)方
調査方法	訪問による聞き取り
有効回収数	293件(うち介護者からの回答267件)
調査期間	令和元年12月～令和2年3月

【令和4年度久留米市在宅介護実態調査】<速報>

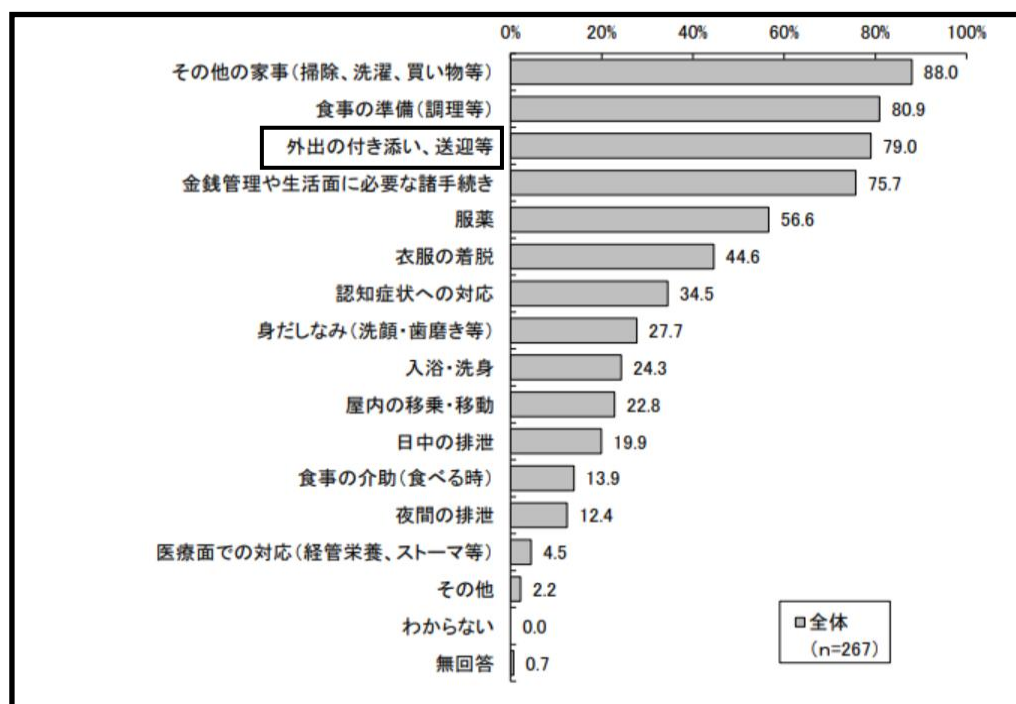
高齢者福祉計画・第9期介護保険事業計画策定の基礎資料として下記の方法で調査。

調査対象	在宅で生活する要支援・要介護認定者のうち、更新申請または変更申請に伴い認定調査を受ける(受けた)方
調査方法	訪問による聞き取り
有効回収数	214件(令和5年2月までの集計分)
調査期間	令和4年12月～令和5年3月

① 主な介護者が行っている介護等

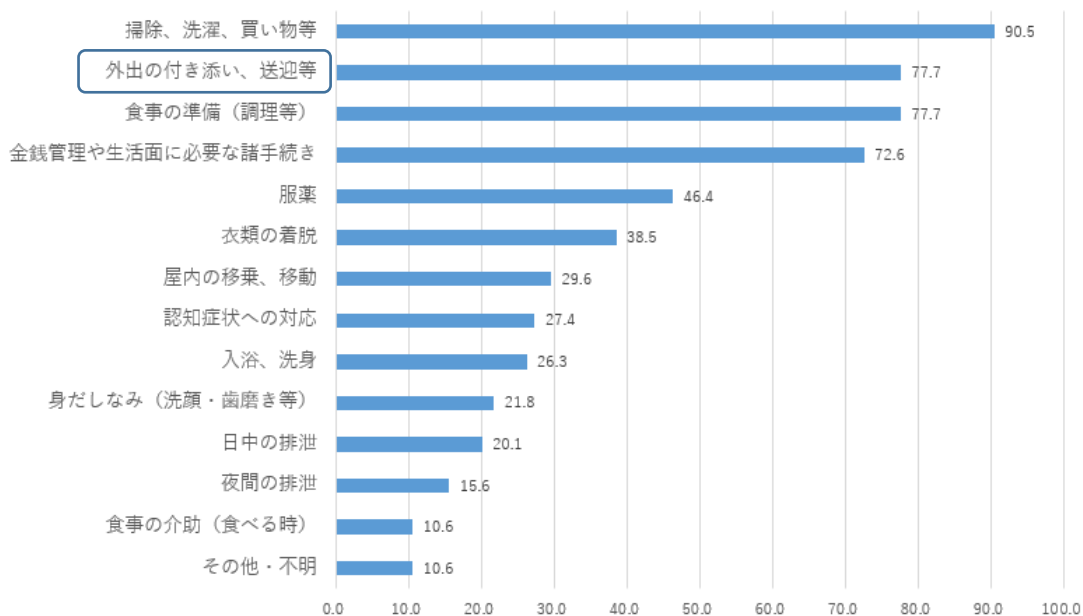
【令和元年度調査】

(複数回答)



【令和4年度調査】

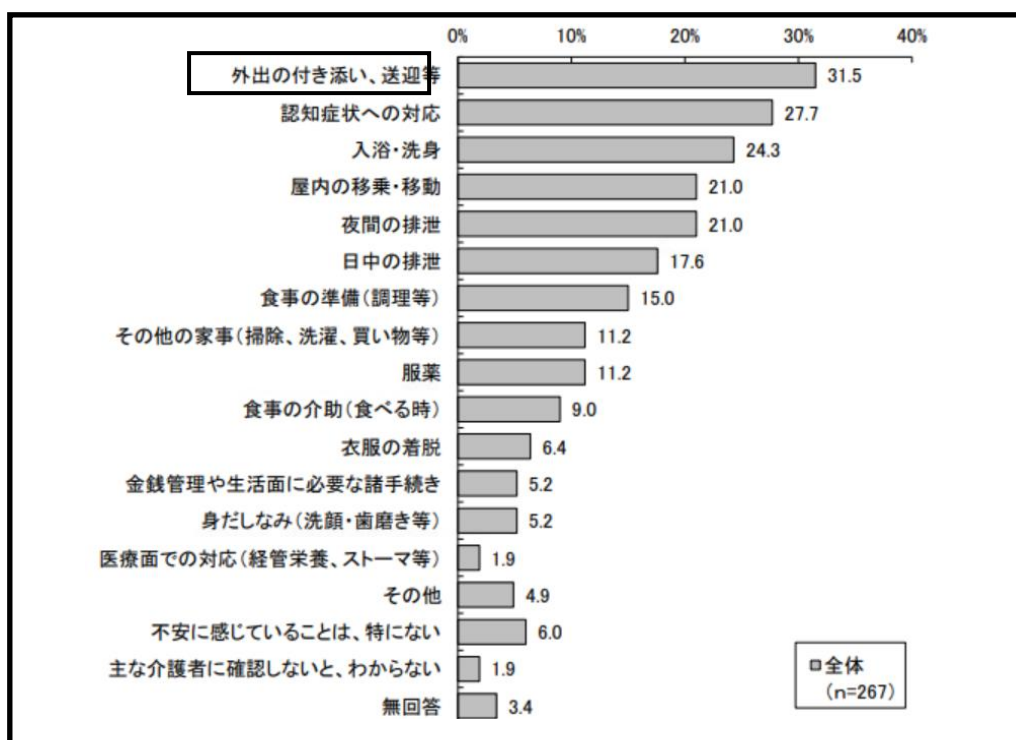
(回答者数：週に1回以上介護を行う179名) (複数回答)



⇒主な介護者が行っている介護では、「掃除、洗濯、買い物等」が最も多く、「外出の付き添い、送迎等」は令和元年度が3番目、令和4年度は2番目に多い。

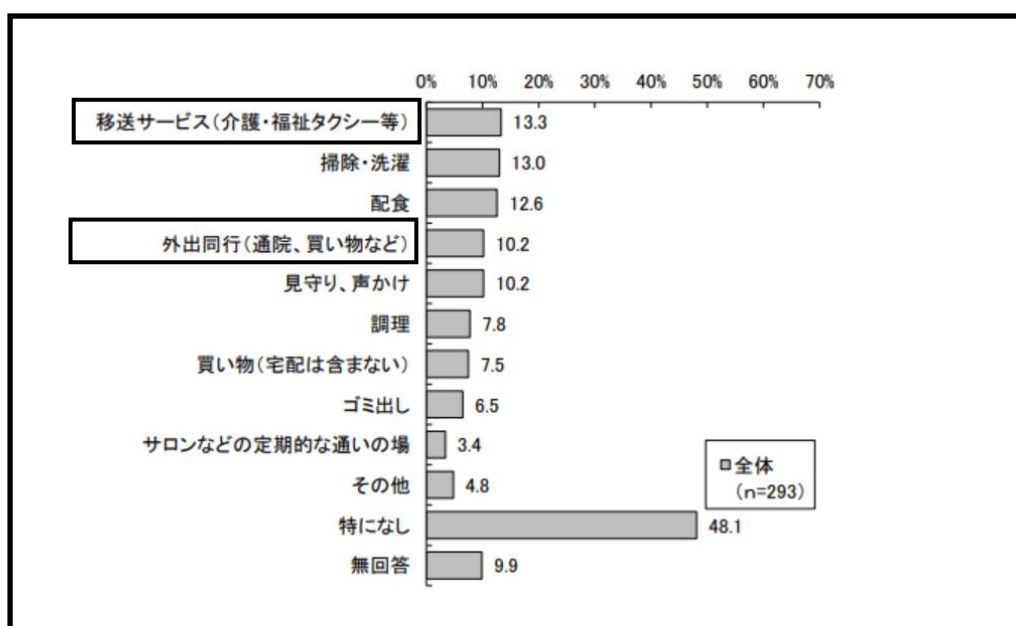
②主な介護者が不安に感じる介護等【令和元年度調査】

(複数回答)



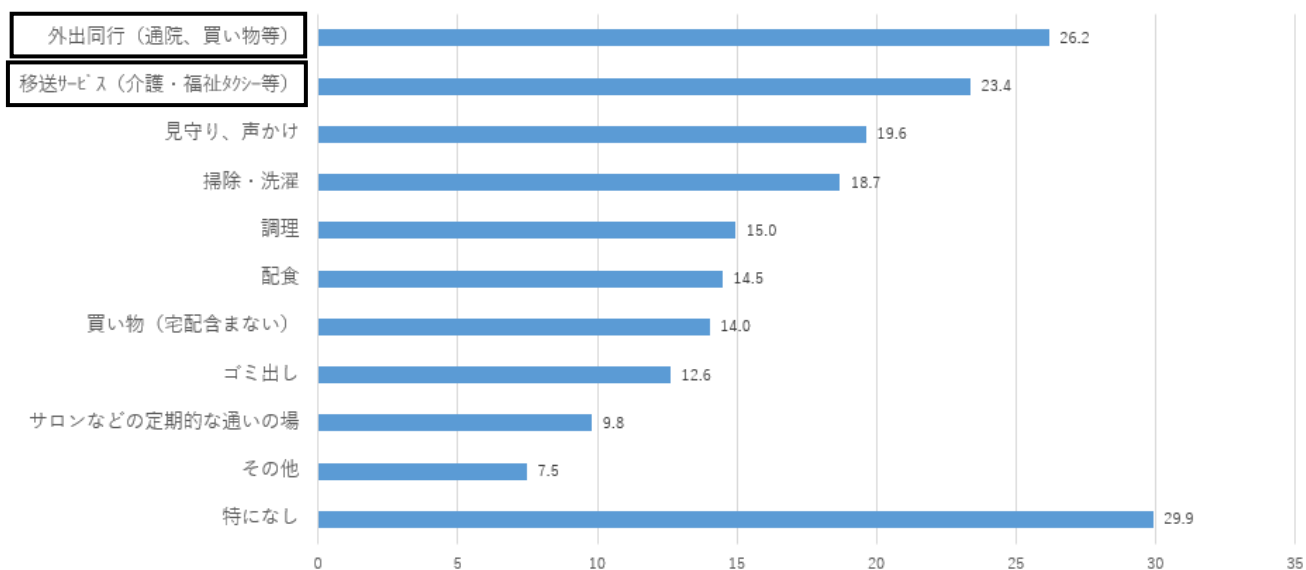
⇒介護者が最も不安に感じる介護として「外出の付き添い、送迎等」を回答している。

③今後の在宅生活の継続に必要と感じる支援・サービス【令和元年度調査】



【令和4年度調査】

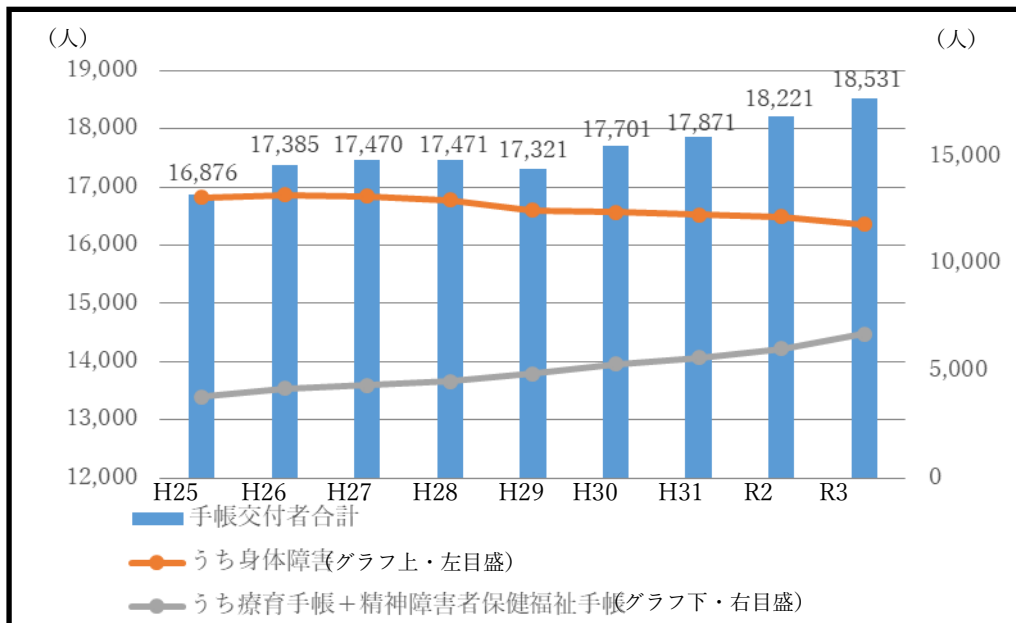
(回答者数：214名 (複数回答))



⇒今後の在宅生活の継続に「外出同行」や「移送サービス」を必要と回答した方の割合が高まっている。

2. 久留米市における障害者の現状

(1) 障害者手帳交付者数の推移



(単位：人)

	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	R2	R3
手帳交付者合計	16,876	17,385	17,470	17,471	17,321	17,701	17,871	18,221	18,531
うち身体障害	13,085	13,205	13,143	12,964	12,472	12,399	12,272	12,190	11,814
うち療育手帳	1,947	2,013	2,012	2,103	2,334	2,427	2,545	2,594	2,751
うち精神障害者保健福祉手帳	1,844	2,167	2,315	2,404	2,515	2,875	3,054	3,437	3,966

(各年4月1日現在)

⇒障害者手帳保持者は年々増加している。身体障害者手帳保持者は減少しているが、知的障害者・精神障害者手帳保持者が増加している。

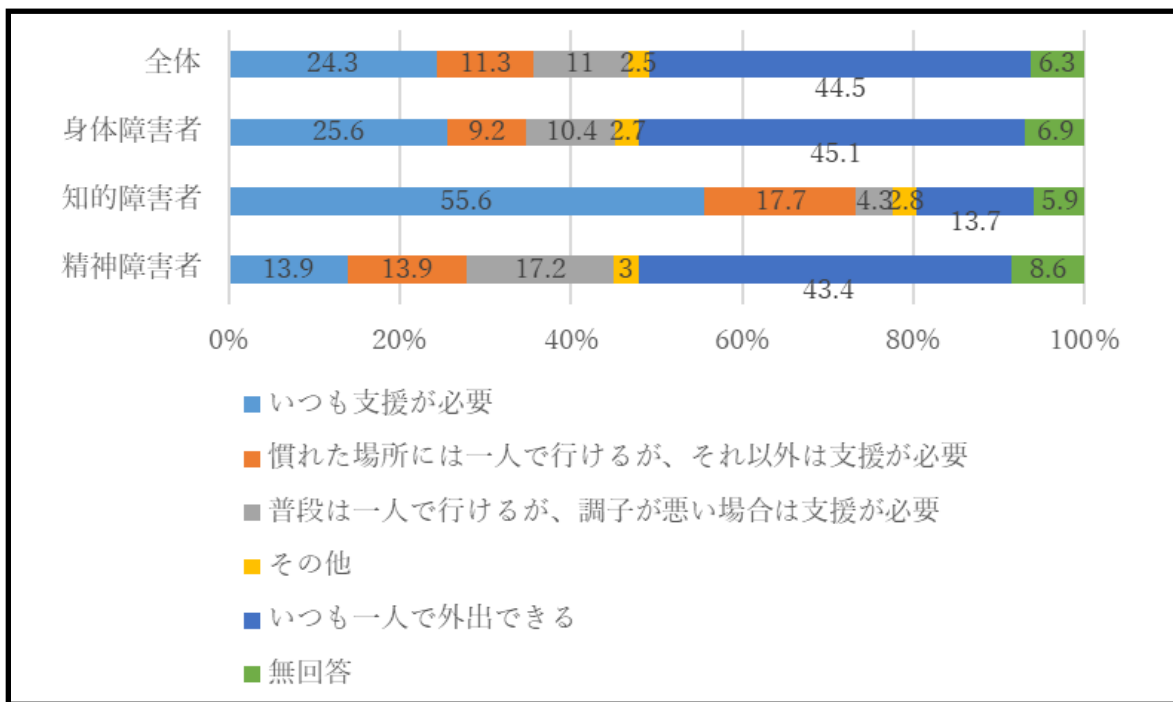
(2) 障害者が抱えるニーズについて（久留米市障害者（児）生活実態調査より）

【久留米市障害者（児）生活実態調査】

障害者の生活実態やニーズを把握し、第3期久留米市障害者計画、第5期久留米市障害福祉計画及び第1期久留米市障害児福祉計画の策定の基礎資料とするために、障害者の生活実態等を調査したものです。

査対象と標本数	身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳の所持者、自立支援医療（精神通院制度）の利用者（3,900人）、特定疾患医療受給者証の所持者（400人）、発達の面で支援が必要と思われる子どもをもつ保護者（400人）
調査方法	郵送による配布回収・機関を通じた配布回収
有効回収数	1,890件
調査期間	平成29年1月31日～平成29年3月6日

①外出時の付き添い等の支援の必要性の有無



⇒いつも一人で外出できる方が全体で約45%。一方で何らかの支援が必要な方は約47%で、特に知的障害者の方の割合が高い。

**②（上表で「いつも一人で外出できる」を選んだ人以外で）1人で外出できない場合の
外出方法**

項目	割合 (%)
家族に付き添ってもらっている	60.0
福祉サービスの移動支援（同行援護、行動援護等）を利用	21.8
友人や知人、ボランティア等に付き添ってもらっている	7.6
福祉タクシー等の移送サービスを利用している	4.8
その他	11.0
無回答	17.7

⇒いつも一人で外出できない方のうち、福祉タクシー等の移送サービス利用者は約5%程度に留まっている。

③外出に関して、不便や困難を感じること

	1位	2位	3位	4位
身体 障害者	道路・建物の段差や電車・バス等の乗り降りが大変	障害者用の駐車スペースや案内表示等、障害者に配慮した設備が十分ではない	交通費の負担が大きい	障害者用トイレが少ない
	22.7	16.8	15.3	14.4
知的 障害者	外出先でコミュニケーションが取りにくい	周りの人の目が気になる	交通費の負担が大きい	道路・建物の段差や電車・バス等の乗り降りが大変
	28.3	16.1	15.5	14.0
精神 障害者	交通費の負担が大きい	周りの人の目が気になる	外出先でコミュニケーションが取りにくい	必要なときに、周りの人の手助けや配慮が足りない
	30.3	23.6	19.9	10.9
（参考） 自立支 援医療 制度	交通費の負担が大きい	周りの人の目が気になる	外出先でコミュニケーションが取りにくい	気軽に利用できる移動手段が少ない（福祉タクシーやリフト付きバス等）
	28.7	22.2	14.3	11.5

⇒バリアフリーや公共交通機関の乗降に不便を感じている方が多い。

(3) 障害者が抱えるニーズについて（関係団体に対する聞き取り）

①精神障害者支援団体

（主な内容、会員の方からの意見）

- ・公共交通機関の利用はバスの利用が最も多い。
- ・タクシー利用時の困り事として、目的地をうまく伝えることができないことがある。
- ・利用するタクシー会社と運転手を決めており、1週間の利用予定をタクシー会社に渡しており、非常に助かっている。
- ・以前、タクシーに乗ろうとしたら、運転者さんが嫌そうな顔をしたのでそれから怖くなり、タクシーを使っていない。
- ・タクシーを普段使わない理由として最も多かった意見は、料金が高いこと。

②知的障害者支援団体

（主な内容、会員の方からの意見）

- ・バスや電車で1人で乗れる人もいるが、重度の知的障害の方のバス・電車利用は難しい。
- ・親が運転して送迎するケースが多いが、高齢になり運転できなくなる事例を見かける。また、一人暮らしで本人が運転できない場合、買い物等で荷物が多い場合にはバス・電車では対応できず、タクシーが必要になってくると思う。
- ・発語等に難があり、運転手に聞き取ってもらえないケースがある（コミュニティボードがあればありがたい）。
- ・割引のため手帳を見せると面倒そうな顔をされる運転手がいる。また運転手によって介助などちょっとした手助けをされる方とされない方がいる。このためタクシー会社を選んだり、運転手を指名することもある。
- ・タクシーは高額なので、使うのを手控えるケースがある。

3. 久留米市における交通支援の現状

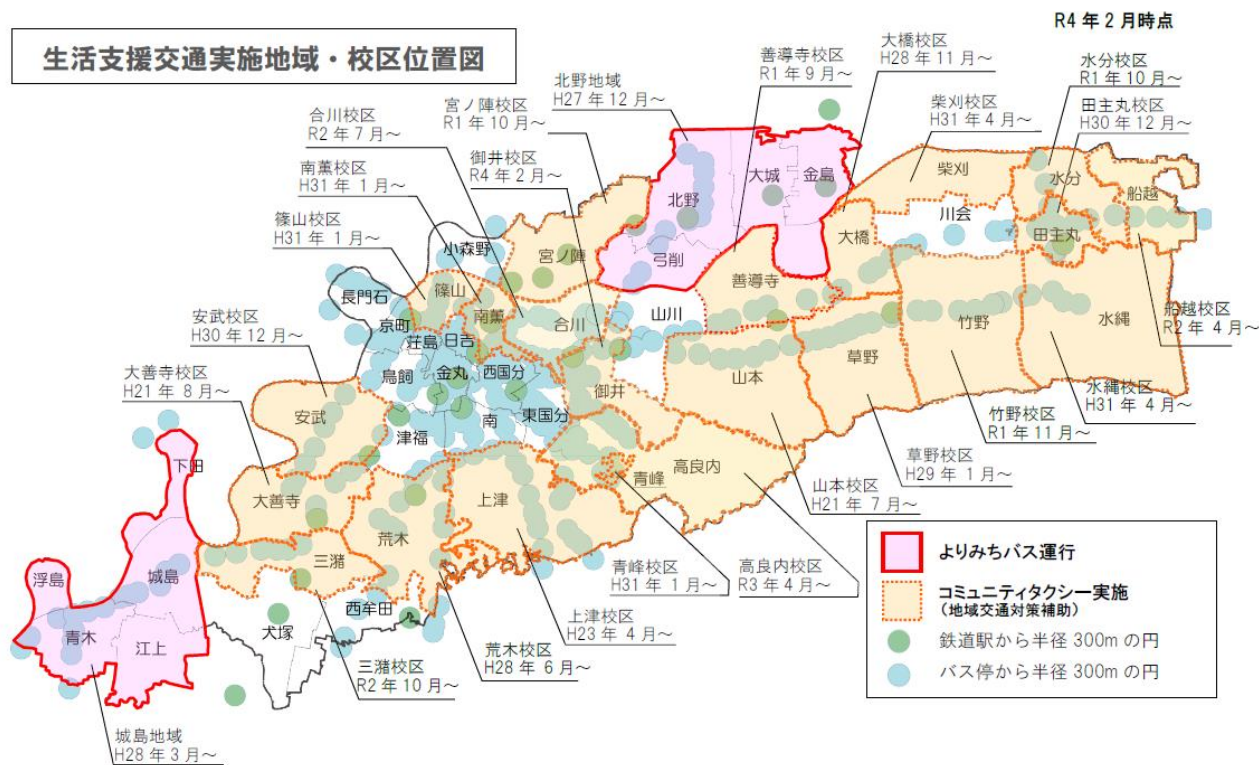
(1) よりみちバス

概要	10人乗車両を用いて、決まったルートを決まった時間に走り、どなたでも利用できるコミュニティバス
運行エリア	北野地域（H27.12～）及び城島地域（H28.3～）
利用料金	1回200円（その他、1日乗車券300円、1か月定期券1,000円）
利用者実績	12,636人（令和3年度）※1日あたり利用者人数：43.1人
その他	運行ルートやダイヤについては、地域のコミュニティ組織の代表者や民生委員・児童委員、よりみちバスの利用者などで構成される検討会で検討

(2) コミュニティタクシー

概要	<p>公共交通利用不便地※¹で、鉄道、路線バスを補完し高齢者を主体とした移動制約者※²に対する日常の移動手段(鉄道、路線バスへの乗り継ぎ、買い物、通院等)を確保するため、料金の一部を補助</p> <p>※1 公共交通利用不便地:バス停や鉄道駅から半径300m以内に路線バスや鉄道等が運行されていないため日常生活を自家用車に頼らざるをえない地域</p> <p>※2 移動制約者:70歳以上の公共交通利用不便地に居住する方(基本)、その他校区が日常生活の移動支援を必要と認める方(特例)</p>
対象者	上述の移動制約者のうち、登録を行った者
補助額	利用1回につき300円(但し運賃1,000円以上で他者と相乗り時は600円)
利用回数	登録者1人あたり、1年度あたり原則50回まで

(参考 よりみちバス・コミュニティタクシー実施校區別地図)

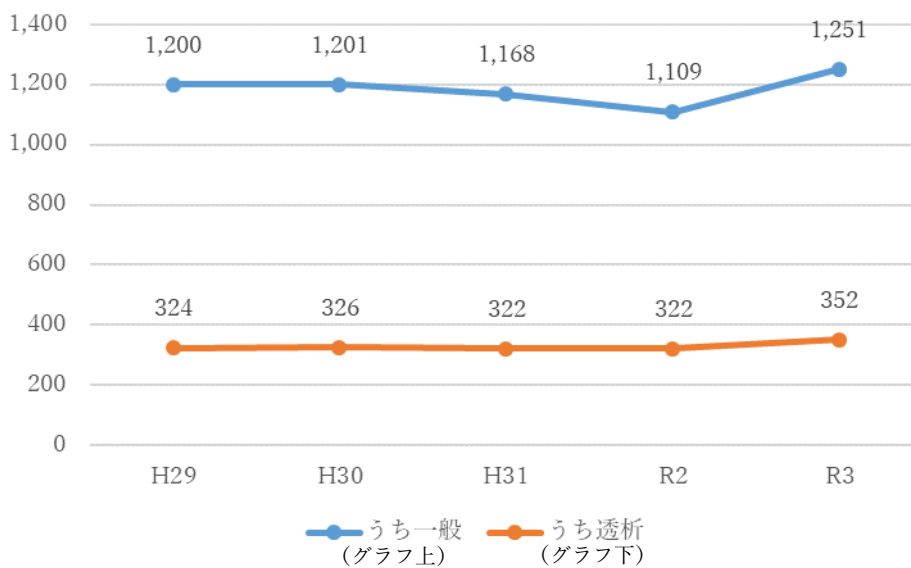


(3) 福祉タクシー券交付

概要	軽自動車税・自動車税の減免を受けていない在宅重度心身障害者に交付し、初乗り料金を助成。
対象者	身体障害者手帳 1・2 級のうち視覚障害、肢体不自由、単一の内部機能障害の方、療育手帳 A 又はこれに相当する判定を受けた方、精神障害者保健福祉手帳 1 級保持者
助成内容	タクシー料金の一部（初乗り運賃）を助成
交付枚数	月 4 枚。但し腎臓機能障害で透析を受けている方は月 6 枚
交付者数	1,603 人（うち一般 1,251 人、透析 352 人）

【参考 タクシー券交付者数の推移】

(単位：人)



⇒福祉タクシー券の交付者数は横ばいもしくは微増傾向

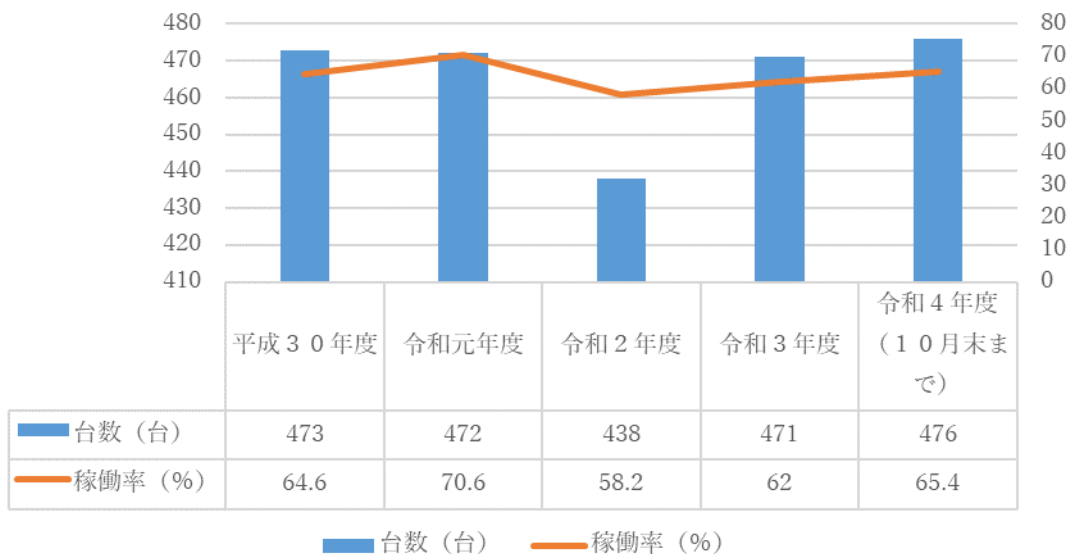
4. 久留米市におけるタクシーの現状

① 久留米市におけるタクシーの台数及び稼働率※（久留米市タクシー協会より提供）

※稼働率：営業時間に占める実車時間（お客様が乗車している時間）の割合

※下表は久留米市タクシー協会会員の台数及び稼働率で、福祉輸送事業限定事業者を除く。

タクシー台数及び稼働率の推移



⇒タクシー台数及び稼働率は令和2年度に減少したが、令和4年度には
コロナ禍前の水準にまで回復

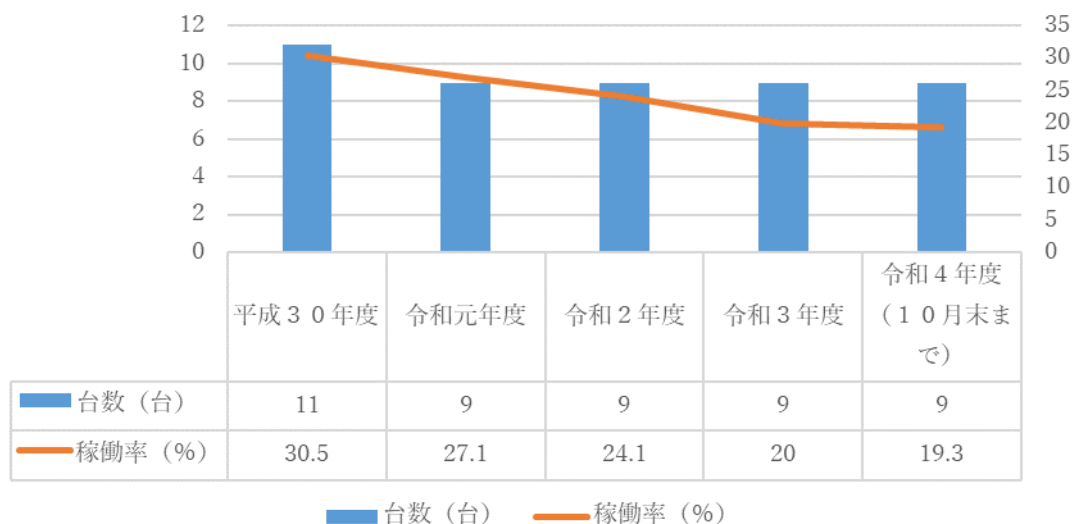
※なお、久留米市内のタクシー事業者では、普通車扱いで車椅子を搭載できる車両を19台保有。

車種	搭載可能	台数
日産・キューブ	車椅子	1台
トヨタ・ジャパントクシー	車椅子	16台
トヨタ・ノア	車椅子	1台
日産・セレナ	車椅子	1台

② 福祉輸送事業限定事業者のタクシー台数と稼働率（久留米市タクシー協会より提供）

※福祉輸送事業限定事業者：介護サービスと一体での輸送や民間救急による輸送など、一般のタクシー運送許可とは別に、福祉輸送に限定した許可を受けた事業者

タクシー台数及び稼働率の推移（福祉輸送事業限定事業者）



(参考：上表のタクシー9台（7社）の内訳)

車種	搭載可能	台数
トヨタ・ハイエース	ストレッチャー	4台
トヨタ・タウンエース	ストレッチャー	1台
トヨタ・ノア	車椅子	2台
ホンダ・Nボックスプラス	車椅子	1台
トヨタ・ラクティス	車椅子	1台

⇒福祉車両タクシー台数は横ばいだが、一方で稼働率は年々低下している。

※ 稼働率の減少は新型コロナウイルス感染拡大に伴う外出自粛の影響が大きいと考えられる。

③ 福祉輸送事業限定事業者数について

上記②以外に20事業者程度を把握しているが、タクシー台数や稼働率について把握していない。

久留米市福祉有償運送運営協議会運営指針 修正案について

1. 運営指針の位置づけ

- 久留米市福祉有償運送運営協議会運営指針とは、福祉有償運送ガイドブック（平成 20 年 3 月国土交通省自動車交通局旅客課）の趣旨・内容を踏まえ、久留米市福祉有償運送運営協議会における福祉有償運送の協議事項に関する方針を定めたもの（平成 17 年に制定）。

本指針は、本市における福祉有償運送の必要性を踏まえた上で、運送主体、その責務、運送の対象者、運送区域、使用車両、運転者の要件や旅客から收受する対価等を定めているもの。

協議会ではこの指針に沿って申請に係る協議を行い、協議が整った際には申請者が運輸支局に登録申請する際に必要となる「協議が整ったことを証する書類」を交付することとなる。

2. 第 1 回運営協議会での議論や、聞き取りを行った当事者等の意見

- 福祉有償運送が導入された場合におけるタクシー需要の低下への懸念
- 障害者や要介護者のニーズに公共交通機関が十分に対応できていない側面がある
- 福祉有償運送を必要とする方を、タクシーではカバーできていない部分もあるため、相互の補完体制が必要

3. 久留米市福祉有償運送運営協議会運営指針 修正案について

- 上記 2 を踏まえ、福祉有償運送の必要性は認められるものの、対象者を限定する必要があると考えられることから、運営指針の修正案として、福祉有償運送の対象者を「要支援者、要介護者、知的障害者、精神障害者のうち意思疎通が困難な者又は認知機能の低下が認められる者」としてはいかがか（修正文については 3 ページ参照）。

久留米市福祉有償運送運営協議会運営指針（修正案）

1. 目的

本指針は、道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号。以下「規則」という。）第49条第2号に定める福祉有償運送において、道路運送法（昭和26年法律第183号。以下「法」という。）第79条の登録に先立ち必要とされる、久留米市福祉有償運送運営協議会（以下「協議会」という。）における協議事項に関する方針を定めることで、登録申請団体からの協議を円滑に行うことを目的とする。

2. 運送主体

(1) 福祉有償運送を実施しようとする団体（以下「運送主体」という。）は、営利を目的としない団体であり、当該福祉有償運送を行うことが、団体の目的の範囲内であることを条件とする。

(2) 営利を目的としない団体とは、次のとおりとする。

- ①特定非営利活動促進法（平成10年法律第7号）第2条第2項に規定する特定非営利活動法人
- ②一般社団法人又は一般財団法人
- ③地方自治法（昭和22年法律第67号）第260条の2第7項に規定する認可地縁団体
- ④農業協同組合
- ⑤消費生活協同組合
- ⑥医療法人
- ⑦社会福祉法人
- ⑧商工会議所
- ⑨商工会
- ⑩営利を目的としない法人格を有しない社団であって、代表者の定めがあり、かつ、当該代表者が法第79条の4第1項第1号から第3号までのいずれにも該当しない者であるもの

3. 責務

運送主体は、指針に沿って、安全かつ適切な運送の実施に努めなければならない。

4. 運送の対象

福祉有償運送の対象者は、次に掲げる者のうち、意思疎通が困難な者又は認知機能の低下が認められ、他人の介助によらずに移動することが困難でありあると認められ、かつ単独でタクシー等の公共交通機関を利用することが困難な者（~~以下「移動制約者」という。~~）であって、運送しようとする旅客の名簿に記載されている者及びその付添人とする。

~~①身体障害者福祉法（昭和24年法律第283号）第4条に規定する身体障害者~~

①精神保健及び精神障害者福祉に関する法律（昭和25年法律第123号）第5条に規定する精神障害者

②福岡県療育手帳交付要綱第3条に規定する療育手帳の交付対象者

③介護保険法（平成9年法律第123号）第19条第1項に規定する要介護認定を受けている者

④介護保険法第19条第2項に規定する要支援認定を受けている者

~~⑤介護保険法施行規則（平成11年厚生省令第36号）第140条の6-2の4第2号の厚生労働~~

~~大臣が定める基準に該当する者~~

~~④その他肢体不自由、内部障害、知的障害、精神障害その他の障害を有する者~~

5. 運送の区域

旅客の運送の発地又は着地のいずれかが久留米市内にあることを要する。

6. 使用車両

(1) 福祉有償運送にあつては、次の車両を使用するものとする。

①寝台車：車内に寝台（ストレッチャー）を固定する設備を有する自動車

②車いす車：車いすの利用者が車いすのまま車内に乗り込むことが可能な自動車であつてスロープ又はリフト付きの自動車

③兼用車：ストレッチャー及び車いすの双方に対応した自動車

④回転シート車：回転シート（リフトアップシートを含む）を備える自動車

⑤セダン等（貨物運送の用に供する自動車を除く）

(2) 福祉有償運送に使用する車両を使う権原（所有権、賃貸借権等の使用権）は運送主体が有するものとする。この場合において、運転者等から提供される自家用自動車を使用するときは、以下の事項に適合することを要するものとする。

①運送主体と、自家用自動車を提供し当該運送に携わる者との間に当該車両の使用に係る契約が締結され、当該契約の内容を証する書面が作成されていること。

②当該契約において、福祉有償運送の管理及び運営、特に事故発生、苦情等への対応について運送主体が責任を負うことが明確化されていること。

③利用者に対し、事故発生、苦情等の対応に係る運送主体の責任者及び連絡先が明瞭に表示されていること。

(3) 福祉有償運送のサービス実施時において、運送主体は外部から容易に識別できるよう、使用自動車の車体の両側面に、運送主体の名称、「福祉有償運送車両」の文字及び登録番号を表示しなければならない。

(4) 前号の文字は、1文字の大きさが1辺50ミリメートル以上で、ステッカー、マグネットシート又はペンキ等による横書きとする。

(5) 運送主体は、使用する車両の型式、自動車登録番号及び初度登録年、損害賠償措置、関係する設備又は装備その他必要な事項を記入した車両登録簿を作成し、適切に管理するほか、久留米市（以下「市」という。）又は協議会より閲覧の要求があつた場合には、これに応じなければならない。

7. 運転者

(1) 運転者は規則第51条の16に規定する要件を満たさなければならない。また、運送主体は次に定める要件を満たすことを証する書面の提出を協議会に対して行うものとする。

①第二種運転免許証を保有しており、かつその効力が停止されていないこと。

②第二種運転免許を保有していない運転者にあつては、運転者が申請前の2年間において運転免許停止以上の処分を受けていない者であり、かつ、国土交通大臣が定める必要な講習を修了していること。

③福祉車両以外の自動車を使用する場合、運転者又は乗務する者のいずれかが、国土交通大臣が

定める乗降介助に係る必要な講習を修了していること。

(2) 運送主体は運転者に対して、疾病、疲労、飲酒等の確認及び必要な指示を行い、運転者ごとに確認を行った旨及び指示の内容を記録し、その記録を1年間保存しなければならない。

(3) 運送主体は運転者に対して次の事項を記録させ、その記録を1年間保存しなければならない。

①運転者の氏名

②乗務した自動車の登録番号

③乗務の開始及び終了の地点、日時、主な経過地点、乗務した距離

④事故又は異常な状態が発生した場合には、その概要及び原因

(4) 運送主体は運転者ごとに次の事項を記載した運転者台帳を作成し事務所に備えなければならない。なお、運転者でなくなった場合には、運転者台帳にその年月日及び理由を記載し、2年間保存しなければならない。

①作成番号及び作成年月日

②運送主体の名称

③運転者の氏名、生年月日及び住所

④運転免許証の番号及び有効期間並びに運転免許の年月日、種類及び条件

⑤運転者の要件に係る事項

⑥事故を起こした場合又は道路交通法（昭和35年法律第105号）に基づき運送主体に対して通知を受けた場合はその概要

⑦運転者の健康状態

(5) 運送主体は、次の事項を記載し運転者の写真を貼り付けた運転者証を作成し、旅客に見やすいように表示又は自動車内に掲示しなければならない。

①作成番号及び作成年月日

②運送主体の名称

③運転者の氏名

④運転免許証の有効期間

⑤運転者の要件に係る事項

8. 損害賠償

福祉有償運送に使用する全ての車両は、福祉有償運送の提供時における事故を補償対象とする、以下の要件を全て満たす任意保険又は共済に加入していなければならない。なお、搭乗者傷害を対象に含むものに限る。

①損害賠償限度額が対人8,000万円、対物200万円以上であること。

②運送主体の法令違反が原因の事故について補償が免責となっていないこと。

③保険期間中の保険金支払額に一定割合の負担額その他の制限がないこと。

9. 運送の対価

旅客から収受する対価は、法第79条の8及び規則第51条の15の規定に基づき、以下に従って定めるものとする。

(1) 対価の範囲は、以下のものとする。

①運送サービスの利用に対する対価

②運送サービスと連続して、若しくは一体として提供される役務の利用又は設備の利用に対する対価

(2) 対価の水準は以下のとおりとする。

①運送の対価は、タクシーの上限運賃の概ね1/2の範囲内であること。

②運送の対価以外の対価は、実費の範囲内であること。

③均一制など定額制による運送の対価において、近距離利用者の負担が過重となるなど、利用者間の公平を失するような対価の設定となっていないと認められること。

④運送の対価を距離制又は時間制で定め、車庫を出発した時点からの走行距離を基に対価を算定しようとする場合は、当該旅客をタクシーが運送した場合の実車運賃の額に迎車回送料金を加えた合計額と比較して、概ね1/2の範囲内であると認められること。ただし、当該対価を適用する場合には、迎車回送料金を併せて徴収してはならない。

(3) 対価の適用方法

ア 時間制及び距離制の双方を定める場合、それぞれの適用方法について明確に基準が設けられ、あらかじめ旅客に対して適用する対価の説明がなされること。

イ 運送の対価は、1個の契約により乗車定員11人未満の自動車を貸し切って旅客を運送する場合の対価を定めるものであり、ウに規定する複数乗車（1回の運行で複数の利用者を運送するもの。以下同じ。）の場合を除き、旅客数に応じた運送の対価を収受することはできないものであること。

ウ 複数乗車の対価は、次のいずれかにより定めるものであること。

- ・個々の旅客から収受する対価が明確に定められており、かつ、自動車の乗車定員を最大限利用した場合における対価の総額が、同一距離又は時間を運行した場合におけるタクシー運賃額と比較して、概ね1/2の範囲内であると認められること。

- ・平均乗車人員が算出できる場合には、平均乗車人員で運行した場合の対価の総額が、同一距離又は時間を運行した場合におけるタクシー運賃額と比較して概ね1/2の範囲内にあると認められること。

エ 運送の対価以外の対価は、旅客が利用した設備又は提供された役務の種類ごとに金額を明記すること。

10. 運送主体における管理運営体制

(1) 運送主体は、運行管理の責任者の選任その他運行管理の体制整備を行わなければならない。また、運行管理の責任者は次の業務を行わなければならない。

①運転者の要件を定めずに自動車を運転させないこと。

②死者又は重傷者を生じた事故等を惹起した運転者や運転免許停止以上の処分を受けたこととなった運転者に適性診断を受けさせること。

③セダン型の自動車を使用して福祉有償運送を行う場合には、一定の要件を備える乗務員の乗車なしに運転者の要件を備えない者に運転させないこと。

④運転者に対する疾病、疲労、飲酒等の確認、運行の安全を確保するために必要な指示の実施、その内容の記録及び記録の1年間の保存

⑤運転者に対し乗務記録を作成させ、その記録を1年間保存すること

⑥運転者台帳の作成及び事務所への据え置き

- ⑦事故の記録を作成し、その記録を2年間保存すること
- ⑧その他福祉有償運送自動車の運行の安全を確保するために必要な業務
- (2) 運送主体は事故が発生した場合に適切に対応するため責任者の選任及び連絡体制の整備を行わなければならない。また、事故が発生した場合は次の事項を記録し、その記録を2年間保存するとともに、市又は協議会より閲覧の要求があった場合には、これに応じなければならない。
 - ①運転者の氏名
 - ②自動車登録番号その他の自動車を識別できる表示
 - ③事故の発生日時及び発生場所
 - ④事故の当事者（運転者を除く）の氏名
 - ⑤事故の概要（損害の程度を含む）及び原因
 - ⑥再発防止対策
- (3) 運送主体は、自動車の点検及び整備を適切に実施するため、整備管理の責任者の選任その他整備管理の体制整備を行わなければならない。
- (4) 運送主体は苦情処理の体制を整備し、旅客に対する取扱いその他福祉有償運送に関して苦情を申し出た者に対して、遅滞なく弁明しなければならない。また、苦情の申し出を受け付けた場合は次の事項を記録し、その記録を1年間保存するとともに、市又は協議会より閲覧の要求があった場合には、これに応じなければならない。
 - ①苦情の内容
 - ②原因究明の結果
 - ③苦情に対する弁明の内容
 - ④改善措置
 - ⑤苦情処理を担当した者

11.実施状況の調査等

- (1) 運送主体が法第79条に基づき登録を受けた場合は、当該許可後必要に応じ協議会を開催し、運送の実施状況等を实地に調査し、問題点等を整備するものとする。
- (2) 上記登録を更新する場合は、協議会の協議を経るものとする。

12.その他

この指針に定めのない事項については、法、規則及び関係法令によるものとする。

附 則

この指針は、平成17年7月1日から施行する。

この指針は、令和5年 月 日から施行する。