

○ いわゆる「上乘せ基準」について

項目	内容	具体的基準等	制定理由、経緯等	主な議論	今後の方向性
運送の区域	同一市町村内の運送に限定	同一市町村内の運送に限定	委員から町外の運送については、事故防止の観点からやめた方がよいとの意見が出たことによる。	○ 現在あるものを機械的に「上乘せ基準」と整理して議論するという方法は避けられたい。各地域における議論の積み重ねにより定められているものと、そうではなくて排除するために作られたものとは違う。	○ 下記のような考え方について、通達の発出等により、周知徹底を図ることとする。 1. 運営協議会において、当該地域における移動制約者の状況、タクシー等の公共交通機関の整備状況等を踏まえ、自家所有有償旅客運送について十分な検討が行われ、合理的な理由に基づいて合意され、設けられたローカルルールについては、自家所有有償旅客運送に過度な制限を加えるものでない限り、排除されるものではない。 2. しかしながら、例えば、 ① 一度定められたローカルルールについて、その前提となる状況が変化しているにも拘わらず、長期間、見直すことがない ② 個別の事例につき適用されたローカルルールを、他の事例内容を吟味せず地域で一律のルールとして適用する というような取り扱いには、自家所有有償旅客運送に過度な制限を加えることになりやすいため適当でない。 3. 即ち、このようなローカルルールについては、移動制約者の状況、タクシー等の公共交通機関の整備状況、自家所有有償旅客運送の運営実態等について適時適切に検討を行いつつ、その合理性について検証を行っていく必要がある。 4. また、旧制度時に定められたローカルルールが法改正後の現在においてそのまま適用されているものについては、現行制度に照らし、その合理性について検証を行い、必要な見直しを行うことも必要である。
	市町村の一部地域に限定	申請時運送者が指定した特定の区（複数可）	合併により編入された地域があり、市全域では交通環境の相違があることから行政区単位で指定している。運送の区域を広域にすると、必要性の協議が調いにくいという背景もある。	○ 240号通達時代の取扱いが残ってしまっているというケースが多いのではないかと。 ○ 現場では、一度決めたことを変更する必要はないと言われるのが実態。 ○ 法改正後、運営協議会に出席している中で、まず最初に以前からある上乘せ基準を撤廃してもらうことからはじめているが、実際に撤廃されるまでに非常に苦労している。	
旅客の範囲	町内の移動制約者に限定	当該団体の運送の区域に住所のある者	240号通達時代に、委員から『会員については当該運送の区域にある自治体が責任を持てる範囲の住民にすべき』といった発言があり、市内の住民であれば市として各会員の身体状況等の確認が容易であることなどから当該限定ルールとなったもの。 また、市が団体に補助をしている場合に、当該補助の間接的な利益を受ける住民は当該市の住民であることが望ましいといったことから、ルールとして根付いたもの。 しかしながら、最近の利用実態をみると、利用する施設が隣接する行政境界線の近くにある、利用者の居住地が隣接市町村にある会員登録が増えていることから、通達に基づく発地又は着地のいずれかが当該市町村にある場合は、運送を可能とするよう平成20年3月15日の協議会で合意が得られたところである。	○ 自治体が、福祉輸送をあまり理解しないまま進めてきているという実態があると思う。運営協議会の協議を円滑に進めるため、一定の基準を設けて調整していくことはあり得ると思う。 ○ 地域の実情を踏まえて個別の取扱いを決めていくこと自体は決して悪いことではないと思う。まずは制度をきちんと理解し、原則的な考え方に基づいた上で、地域にとって必要性があるものについては、地域で個別に定めても構わないと思う。	
	旅客の区分で限定	施行規則第49条第3号ニ「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。」	町としては、身体障害者や要介護認定を受けている方の輸送は、タクシー事業で十分満たすことができると考えている。 「運送しようとする旅客の範囲」を道路運送法施行規則第49条第3号ニのみとすることで合意できるか」との意見があり、委員全体で了承された。	○ 地域の実情を踏まえて個別の取扱いを決めていくこと自体は決して悪いことではないと思う。まずは制度をきちんと理解し、原則的な考え方に基づいた上で、地域にとって必要性があるものについては、地域で個別に定めても構わないと思う。	
		要介護者、身体障害者手帳の総合判定が1種の者で介護が必要な者、その他肢体不自由、内部障害、精神・知的障害等により単独で移動することが困難な者	タクシー業界からの反発による。	○ 地域の実情を踏まえて個別の取扱いを決めていくこと自体は決して悪いことではないと思う。まずは制度をきちんと理解し、原則的な考え方に基づいた上で、地域にとって必要性があるものについては、地域で個別に定めても構わないと思う。	
	一定級以上の要介護者に限定	「要介護度3」以上の者、及びその状態と同等と認められた者	地元タクシー会社が、有償運送の更新登録に対し反対していた為、事務局が上乘せ基準を提案した。協議会開催前に調整されており、協議会ではその件には触れられなかった。	○ 通達は、最低限守るべき事項が規定されているもの、上乘せ基準については、厳しいルールの設定という形になっているのかもしれないが、地域事情を踏まえて、運営協議会の合意により決められたものであれば問題ないと考える。	
	要介護者等に限定	訪問介護事業所の指定を受けて行う要介護者の運送等に限定	介護輸送以外の福祉輸送は、福祉タクシーを取得して行なってくれとの考え。タクシー事業者側の意向もあり、市も同様の考え。	○ 地域の裁量でいかにやっていくかということについては重要だと思う。しかし、合理的な理由があるのか、あるいは手続きが適正なのかといったことが問題となってくるのではないかと。	
	高齢福祉年金の受給者等に限定	高齢福祉年金の受給者で、本人及び世帯全員が住民税非課税である者等の要件を満たす者	当該有償運送車両でしか移動できない方を優先させるために設定。	○ 迎車回送料金を全く收受していない地域があり、このような地域では、迎車回送料金は收受しないという結論になることもあり得る。そのようなことを議論すること自体好ましくないと、行政側が一概に指導することはいかかか。	
	利用会員の増は原則認めない	「現状の活動範囲（会員数）を超えない」に限定	運営協議会でタクシー事業者とNPO法人との間で意見対立があり、その折衷案として基準が出来た。	○ 迎車回送料金を全く收受していない地域があり、このような地域では、迎車回送料金は收受しないという結論になることもあり得る。そのようなことを議論すること自体好ましくないと、行政側が一概に指導することはいかかか。	
自動車	セダン車両の制限	セダン型車両を認めない。	セダン特区を取得しないまま運営協議会の実施要領を定めたことによるものが大きく、基準改正後も要領を改正されていない。 タクシー事業者が多数存在し、また電車、バスの公共交通機関もあるため。	○ 迎車回送料金を全く收受していない地域があり、このような地域では、迎車回送料金は收受しないという結論になることもあり得る。そのようなことを議論すること自体好ましくないと、行政側が一概に指導することはいかかか。	
			町と社協とで、円満に上乘せが設定されたため不明。		
			旧80条の取扱いをそのまま継承。		
		セダン型車両は、運営協議会で協議し合意された場合に導入	福祉特区に指定される以前からボランティア輸送を行っている者が多くあり、中には白タク行為に見まがう不適切な行為も見受けられていた経緯が根幹にあった。 旧80条の許可制、改正法の登録制により体制が整備されたが、依然としてタクシー業界の理解が得られない状況が続いているため、運営協議会で協議し合意された場合に導入できることとなった。取り決めて、支局への軽微変更届出（車両増加）に協議証明書の添付を求めている。 協議会では、業界が依然としてルールを守らない運送者がある（表示義務違反など）ことを指摘するケースが多く、事務局による事後チェック体制の強化などが進められている最中である。		
	セダン型車両は使用車両の2分の1以下	セダン解禁時に、セダンが無秩序に増車されると、対象とならない旅客を乗せることにつながるのではないかとという危惧があったため。			
増車の制限	使用車両は、上限を3台までとする。	タクシー関係事業者委員からの条件提示により協議会で決定。			

項目	内容	具体の基準等	制定理由、経緯等	主な議論	今後の方向性	
運転者要件	二種運転免許の保有	運転者の二種運転免許保有の義務付け	運営協議会の開催以前に市がタクシー事業者等への意見交換を実施したところ、タクシー業界から安全確保の観点から、運転者については2種免許保有者とされたいとの強い意向があった。 この意見を踏まえ、運営協議会において協議した結果、2種免許保有者を運転者の要件とすることが合意されたもの。	○ 運転者要件で「交通違反者の除外」とあるが、通達上は、適性診断を受診すれば良いということになっている。交通違反を繰り返す者を運転させることは確かに疑問でありこうした点は議論の余地があると思う。 ○ 「運転者要件」、「運行管理の体制」、「損害賠償措置」など安全性又は利用者保護に関係するものについて、色々な基準を設けることがあり得るのではないか。		
	適性診断の受診義務	適性診断受診の義務付け	安全・安心が最も大切なことであり、運行管理を行う上で運転者の適性も含めて指導する必要があるため。			
	運転歴及び年齢制限	第一種運転免許を有する者は「運転歴3年以上で、かつ、70歳以下」	運転者の上限年齢の目安は概ね70歳			運営協議会立ち上げ時から、タクシーと福祉有償運送のすみ分け及び福祉有償運送の安全対策について、タクシー協会と福祉移送団体を交え意見交換を実施し、市においてガイドラインの上乗せ基準を定め運用している。運営協議会の議論では、年齢制限により市民活動が生かされない等の声があげられており、見直しに係る議論を行ったが輸送の安全の観点から委員の多数反対により、見直しに至っていない状況である。 法改正前に、市のガイドラインを作成し基準を定めた。国のガイドラインが示される前に制定されており、結果的に国のガイドラインより上の基準となっている。
			70歳未満、免許取得5年以上			当初は免許取得10年以上としていたが、協議会の中でそれでは厳しすぎるとの意見があり、また3年では短すぎるとの意見が出て、5年になった。
			免許停止処分が5年以上ないこと。			設定された経緯、議論等というよりも、設けようとする基準の内容を委員に知らしめるだけで合意に至っているものである。（国の基準よりも厳しい基準は可能との説明が前提である。）
	運転記録証明の提出	運転記録証明(過去3年)の添付を求める。	一定期間、運転免許停止処分を受けていないかの確認。経緯は不明だが、免許の停止処分等の確認を厳格に証明するためと思慮される。			
交通違反者(事故や信号無視等を多数繰り返している者)の除外		運転記録証明の添付を義務付け、違反内容を確認し、免許停止にはなっていないけれども事故や信号無視等の違反を繰り返している運転者は、輸送の安全上問題があるため除外している。				
運行管理の体制	二種免許保有者1名の配置義務付け	運転者のうち1名は二種免許保有者とする。	運営協議会の開催以前より市とタクシー事業者との事前協議を行っており、その中で二種免許保有者を1名選任する基準を設定することとなった。タクシー事業者は二種免許保有者を選任し、他の運転者の指導を行うなどの体制が必要という要望を行っていた。（乗務するというより指導教育のために必要との趣旨） 議事録を見る限り、実際の運営協議会の場でも合意されているものと考えられる。			
損害賠償措置	損害賠償措置を上乗せ	対人無制限、対物1000万、搭乗者傷害1000万	各運送者において、左記内容を満たしており、協議会においても必要であると判断。			
		対人無制限及び対物500万以上の任意保険若しくは共済(搭乗者傷害を対象に含むものに限る)に加入	市における公用車の任意保険等にかかる基準が、対人無制限、対物500万となっていることから、準公的サービスを提供する福祉有償運送自動車についても、少なくとも同基準を満たす基準を設定することとなった。 同基準は、事務局(市)から提案している。			