

構造改革特別区域計画

1 構造改革特別区域計画の作成主体の名称

高崎市

2 構造改革特別区域の名称

高崎ボランティア輸送特区

3 構造改革特別区域の範囲

高崎市の全域

4 構造改革特別区域の特性

高崎市の状況

高崎市は、群馬県の中部に位置し、人口321,702人(平成18年2月28日現在、外国人含む)を擁する群馬県内第2の都市であり、古くから北関東有数の商業都市として栄え、また東京と上信越地方を結ぶ交通拠点都市として発展してきた地域である。

他の自治体同様高齢化率は19.3%と高く、65歳以上の人口は62,047人(平成18年2月28日現在)である。

また、群馬県は運転免許証の取得率が全国1位、自家用自動車の保有率全国3位であり、交通の手段は自家用車に頼ることが多いため、移動制約がある者の移動については家族送迎に頼っている状況になっている。

・ 移動制約者の状況

移動制約者とは、介護保険の要支援・要介護認定を受けている者、身体障害者手帳所持者、知的障害者、精神障害者の中で、特に単独での移動が困難な者である。

介護保険の要支援・要介護者

介護保険の利用者状況については、高齢者人口の15.9%(表1)が介護認定を受けており、高齢者人口の10.5%(表2)が居宅介護サービスを利用している。これらの人については、要介護3以上の者については福祉車両での輸送が基本になるが、要支援、要介護1及び要介護2の者については全員が福祉車両を必要とする状況ではない。

身体障害者手帳の交付者から見る移動制約者

身体障害者手帳の交付状況は、9,015人(表3参照)うち、移動制約者となる視覚障害者は653人(表3太枠)、肢体不自由障害者は4,785人(表3太枠)を数える。そのうち、肢体不自由障害者については、1、2級の者については福祉車両が必要になる。視覚障害者については、障害が重複していない場合には、福祉車両を利用する必要がない。しかし公共交通機関を利用するにはガイドヘルパーなどを必要とする状況にある。

知的障害者における移動制約者

知的障害者の判定を受けている者の数(表4参照)は、1,390人、うち中度以上の知的障害者は1,062人(表4太枠)を数える。知的障害者は、交通法規の理解、安全確認などができない者が多く、また、介護者や環境が変わること、たとえば初めて利用する自動車などに乗ることによってパニックに陥る障害者も多い。そのため、肢体不自由との重複障害がない知的障害者、特に中度以上の者については、セダン型等に利用拡大をし、心のよりどころになるホームヘルパーの運転する有償福祉輸送が必要になる。

精神障害者

精神保健福祉手帳交付状況は平成18年2月28日現在で708人(表5参照)である。このうち、1級の障害者で引きこもり傾向がある者にとっては、心を許した介護者と一緒に初めて外に出ることができるようになるため、セダン型等に利用拡大をした有償福祉輸送が必要になる。

要介護認定

(1) 要介護(要支援)認定者数(平成18年2月28日現在 単位:人)

(表1)

	要支援	要介護1	要介護2	要介護3	要介護4	要介護5	計
第1号被保険者	1363	3626	1359	1187	1075	961	9571
65歳以上75歳未満	214	556	203	165	135	127	1400
75歳以上	1149	3070	1156	1022	940	834	8171
第2号被保険者	23	143	62	55	23	45	351
総数	1386	3769	1421	1242	1098	1006	9922

(2) 居宅介護(支援)サービス受給者数(平成18年2月28日現在・単位:人)

(表2)

	要支援	要介護1	要介護2	要介護3	要介護4	要介護5	計
第1号被保険者	922	2803	978	721	494	345	6263
第2号被保険者	13	119	55	40	19	28	274
総数	935	2922	1032	761	513	372	6535

手帳取得者状況(平成18年2月28日現在・単位:人)

(表3)

等級	視覚	聴覚	音声言語	肢体不自由	内部	計
1	243	77	3	917	1789	3029
2	187	217	5	1189	20	1618
3	49	98	60	712	487	1415
4	40	129	36	1006	442	1653
5	69	1	-	675	-	746
6	65	212	-	277	-	554
計	653	734	104	4785	2739	9015

知的障害者の障害別状況(平成18年2月28日現在・単位:人) (表4)

18歳未満			18歳以上			計
重度	中度	軽度	重度	中度	軽度	
149	102	89	382	429	239	1390

精神保健福祉手帳交付状況(平成18年2月28日現在・単位:人) (表5)

等級	1級	2級	3級	計
人数	228	323	157	708

・ 公共交通機関の状況

平成9年7月1日から高崎市内を循環するバス路線(表7)が形成されているが、全車両が車椅子などの移動制約者に対して対応できる車両(14車両中8車両がノンステップバス)ではなく、さらに既存の路線バス(表8)においてはノンステップバスが少なく障害者の利用が困難となっている。

また、バス停留場も、障害者対応になっているところは一部のみであり、移動制約を伴う障害者が自宅から利用できる場所がない状況である。

ハイヤー等事業者(表9)については、手帳所持者に対して福祉タクシー券(表10)を交付し、基本料金の補助を行い、内部障害を持つ障害者に対しては一定の成果を上げている。しかし、視覚障害者において、乗車するまで及び降車後目的場所までの対応ができないこと、重度の知的障害者においては車両が変わることによりパニックを起こしてしまうなど障害者本人及びその家族がいつでも安心して利用できる状況ではなく今まで利用してきたボランティア輸送に依存している。

市内公共交通

鉄道路線

(表6)

会社名	路線数	備考
東日本旅客鉄道株式会社	5路線：高崎線・両毛線・信越線・八高線・上越線	7駅
上信電鉄株式会社	1路線：	6駅

バス路線

(表7)

会社名	路線数	路線	障害者利用(人)	車椅子(人)
市内循環バス「ぐるりん」	7路線	少林山線	4,611	18
		高経大線	4,630	6
		大八木線	3,267	8
		京ヶ島線	2,342	195
		群馬の森線	7,098	91
		倉賀野線	3,531	0
		観音山線	4,035	1

(表8)

会社名	路線数	使用車両台数	ノンステップバス台数
上信電鉄株式会社	5 路線	1 3	3
関越交通株式会社	1 路線	1 0	2
群馬バス株式会社	5 路線	4 6	6
群馬中央バス	2 路線	3 8	0

高崎地区ハイヤー協議会

(表9)

	会社名	所在地	所有台数	備考
1	上信ハイヤー株式会社	江木町 1 1 8 - 2	100 台	ジャンボ 2 台
2	群馬タクシー株式会社	本町 3 0	41 台	
3	高崎駅構内自動車株式会社	下和田町 4-3-7	72 台	ジャンボ 1 台
4	平和タクシー株式会社	片岡町 2 - 2 - 3	33 台	リフト付 1 台
5	シンセイタクシー株式会社	上佐野町 6 6 1	49 台	
6	高崎第一交通株式会社	芝塚町 1842-2	63 台	ジャンボ 2 台
7	ミナミタクシー有限公司	南町 2 - 3	31 台	
8	日本中央ハイヤー有限公司	栄町 7 6 - 1	66 台	
9	サクラ交通株式会社	問屋町 2 - 5 - 1	40 台	
10	榛名観光株式会社	上並榎町 1284-1	27 台	リフト付 2 台 ジャンボ 1 台
11	有限会社平和交通	倉賀野町 1736-2	30 台	
12	群馬コープ観光株式会社	菅谷町 20 - 103	10 台	リフト付 5 台 ジャンボ 2 台
13	コウヨウタクシー株式会社	石原町 1082 - 6	39 台	
1	井上タクシー(個人)	双葉町 1 3 - 5	1 台	
2	滝沢タクシー(個人)	阿久津町乙 1071	1 台	
3	清水タクシー(個人)	下小埜町 1191-1	1 台	

渋川地区ハイヤー協議会

	会社名	所在地	所有台数	備考
1	共愛タクシー株式会社	箕郷町上芝 1100	4 台	
2	箕輪タクシー有限公司	箕郷町西明屋 332	4 台	

藤岡地区ハイヤー協議会

	会社名	所在地	所有台数	備考
1	丸直タクシー株式会社	新町 2155 - 1	12 台	

福祉タクシー券利用状況（制度説明後段・平成18年1月31日現在）（表10）

	小型	個人	中型	その他	金額（円）
	640円	650円	660円		
高崎地区ハイヤー協議会	154枚	0枚	6537枚		4,412,980
前橋地区ハイヤー協議会	63枚	0枚	枚		198,060
登録個人タクシー事業者	0枚	232枚	0枚		150,800
介護タクシー事業者	34枚	0枚	15枚	20枚	45,670
合計	251枚	232枚	6791枚	20枚	4,807,510

・ 福祉車両の状況

高崎地区ハイヤー協議会に加盟する事業者のうちでリフト付の福祉車両を所持している事業者は3社（8台）、介護タクシー事業者は前橋市の有限会社福祉移送そよかぜと高崎市の群馬コープ観光株式会社の2社のみとなっており、福祉車両を提供する事業者は少ない状況である。

・ ボランティア輸送の実績事業者

介護保険事業所等で燃料代等の実費のみを徴収する方式で、ボランティア輸送を提供している事業者があるが、運転者は第1種自動車免許であり、運転技術に対する講習を受講している状況ではなく、また、ボランティア輸送における車両における所有権原について規定もなく運転者の所有する車両を用いて運行している場合もあるなど任意保険には加入しているが安全面への配慮などばらつきがあり、安全性に対しての最低基準を設け統一した対応を図る必要性がある。

5 構造改革特別区域計画の意義

本市地域における福祉ボランティア輸送サービスの活性化を図るため、規制緩和を行うことで、既存の社会福祉法人やNPO法人等の市民団体の活力を引き出し、当該事業を拡大することによって移動制約者が健常者と同じように移動できるよう整備しようとするものである。

本市は、上信越地方と首都圏を結ぶ交通拠点都市として発展をしてきた。長距離移送については公共交通機関を用いるが、日常生活においては、自家用車による移動が中心であり、大規模商店を運営するためには大規模な駐車場を必要とし、中心市街地のコンビニエンスストアにおいても駐車場が必要なほどの自動車社会となっている。このように、自動車という移動手段なしで日々の生活を送ることは考えられない状況となっている。しかし、近年の高齢社会時代において、高齢者などの通院の便宜を図るために、平成9年7月から市内循環型バスの「ぐる

りん」がスタートし、病院から病院へと回れるように複数の路線を形成したが、バス停留場などのバリアフリー化には一定の財源が必要になり、車椅子などの補装具を利用する障害者にとって利用できる体制は十分とはいえない状況となっている。

また、白杖などを用い歩行をする視覚障害者にとっては、全ての場所に点字ブロック等があるわけではないので、自宅から点字ブロックのある場所までの移動が困難となっている。視覚障害者に対しては、台数の少ない福祉車両ではなく、セダン型車両の利用が必要となっている。

さらに、知的障害児者のように、身体的には移動の制約は少ないが、自分ひとりでは行動できないような者の場合や、行動障害を伴う場合に、公共交通機関の利用が難しく移動する際に家族の送迎を利用しなくてはならないケースが多い。

福祉車両による有償ボランティア輸送は、車椅子等の補装具を利用しなければならない障害者に対する移動の支援として成り立つが、視覚障害者や知的障害児者に対してのサービスの提供には車両台数が少ないために利用することができず、運行車両の拡大が望まれている。

また、加齢により身体的に衰えて要介護認定を受けているが、ゆっくりではあるが歩行ができるような者について介護予防のために、外出支援を積極的に行うには一般乗用車両による移動が不可欠となる。

6 構造改革特別区域計画の目標

本サービスを実施することにより、居宅介護事業所等が移送サービスを行い、障害者の家族において障害者の移動に伴う介護に要する負担を軽減できることになる。それにより、障害者の社会参加と介護者の就労機会の促進を目標とする。

具体的に、平成15年度障害者支援費制度において、居宅介護受給者証の交付がある視覚障害者は30人いる。これらの人は、移動について公共交通機関の利用か家族送迎のみであったために、移動介護支援費支給時間1ヶ月の合計が920時間に対し、年間1,614.5時間一ヶ月平均約147時間であり、約16%の利用状況であった。利用があまり伸びなかった問題点として利用者からの意見では、「移動するのにヘルパーさんが自宅まで来たときに利用した自動車が利用できず、外出し用事を済ませるのに必要な交通手段がない。」がほとんどであり、今回申請する福祉有償輸送のセダン型等車両への拡大を行うことによって、支援費支給制度の移動介護支援費の利用拡大を十分に見込むができる。

また、高崎市心身障害児者生活サポート事業において本当に緊急の場合に限るが、送迎サービスを行うことができるとしている。その事業において、ほとんどが送迎サービスに利用されている2時間以下の利用は平成15年度1年間で、7

76回、43名の利用で一人平均月1.5回程度であった。これを有償福祉輸送への切り替えることによって、恒常的に移送の手段として利用ができ、障害者の生活リズムを作り、介護者の社会進出の時間を増やすことができる。

今後の課題としては、18歳以上の知的障害児で中度以上の者が811人いる。このうち入所更生施設等を利用している知的障害者は265人、残り546人が在宅ということになる。このうち、228人が通所施設やデイサービスなどを利用しているが、後の318人は在宅である。この中には一部介護保険制度を利用しているものや身体障害者の施設に通っているものもいるが、残りは家いて外出の機会を得られない知的障害者が多い。これらの人の外出支援として、有効に利用できるようになる。

また、18歳未満の知的障害児で中度以上の者は251人いる。そのうち200名程度が学校等に通っていることになるが、小学生は、早くて午後1時30分、遅くても午後3時30分ごろに帰宅する。市立の養護学校に通う児童は送迎バスを利用しているが、家族の介護者は自宅近くのバス停までは迎えに行く必要がある。これらの通学に対応するためには、送迎バスのバス停までヘルパーが運行車両を運転し待つことができ、また障害児を乗せて自宅まで送迎をし、帰宅後運転してきたヘルパーに介護をしてもらうことにより、家族介護者に代わる形でのよりきめの細かいサービスの提供ができることになる。

通所施設に通う知的障害者についても、介護者の高齢化などの理由により、送迎ができなくなり、入所施設への変更等を余儀なくされている現状を改善することが期待できる。

最終的には、家族の介護者に全面的に依存している状況、家族の介護者が障害者等の送迎ために多大な時間を割いている点を改善し、介護者自らの時間を作れるようにし、そして障害者一人一人の自立を促し、地域で生活ができるようにする。

7 構造改革特別区域計画の実施が構造改革特別区域に及ぼす経済的社会的効果

福祉車両が必要な移動制約者は全身性障害者などであり、現在60名程度である。本来移送サービスとして必要なのは視覚障害者653人であり、18歳以上の知的障害者584人、18歳未満の障害児（知的340人、身体213人）553人である。それらの障害者は、障害者支援費支給制度や介護保険制度と切り離して活動するのでは、制約が多く、またサービスを提供する事業者においても、輸送のみをタクシー業者などを使った場合にはサービスの連携が取りにくく、利用者の福祉の向上につながりにくい。

運行車両の拡大を行うことによって、現在高崎市社会福祉協議会で行なっている無償ボランティア事業が年間約700回の送迎サービスを2人で対応している状況を改善し、制度の初期段階において少なくとも50名程度の雇用の創出が図られ、介護者の社会進出などの経済的効果が見込まれる。

社会的効果としては、この事業を実施することにより、障害者本人の活動範囲を拡大させ、また介護者の負担を大幅に軽減するとともに、就労の維持や機会を確保できる状況になる。

特に、18歳未満の知的障害児で特に行動障害のある子は、よく高崎市心身障害児者生活サポート事業を利用している。この生活サポート事業とは、介護者である母親（家族の者）が、疾病や学校等の公的行事への参加、介護疲れ解消などによる心身のリフレッシュのような場合に、一時的に障害児者の介護ができなくなった場合に家族の者によって、市に登録された介護者によって介護されるか、群馬県によって認定され、市と契約を結んでいるサービスステーションに介護してもらう制度である。この制度は事前に登録する必要があるのであるが、平成18年1月23日段階で介護を希望する障害児童は177人であり（全体で311人）、同事業で慣れ親しんでいる介護者と行動をともにすることで安心することができる。また、サービスステーションを利用した場合には、緊急時に限ってはあがるが、学校などの送迎について対応している場合がある。これが、緊急時に限らず利用できることによって障害児の主な介護者である母親の就労が可能となる。

8 特定事業の名称

NPO等によるボランティア輸送としての有償運送における使用車両の拡大事業1206（1216）

9 構造改革特別区域において実施し又はその実施を促進しようとする特定事業に関する事業その他の構造改革特別区域計画の実施に関し地方公共団体が必要と求める事項

(1) 福祉タクシー助成事業 タクシー初乗り運賃助成事業(担当窓口:高崎市障害福祉課)

- ・ 対象者:身体障害者手帳1・2級、療育手帳重度、精神保健福祉手帳1級施設利用者、入院者を除く。
自動車税の減免措置を受けている者を除く
- ・ 助成の方法:タクシーの基本料金相当分を助成利用券(年間24枚)として対象者に交付「(全料金×0.9)-基本料金」を降車時に手帳を提示の上、利用券1枚とともに支払う。
- ・ 利用タクシー:高崎地区、前橋地区ハイヤー協議会加盟会社28社
- ・ 手続に必要な書類:身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者福祉手帳
- ・ 平成15年度実績:交付者数 626人

(2) 高崎市ガイドヘルパー派遣事業

- ・ 対象者:高崎市在住の視覚障害者
- ・ 内容:視覚障害者が社会的理由により外出際の支援を、登録されたボランティアガイドヘルパーが行うもの。
- ・ 費用:1時間500円1日3,000円を上限にボランティアに支給
- ・ 手続に必要な書類:身体障害者手帳、印鑑

(3) 心身障害者生活サポート事業

- ・ 対象者:18歳未満の身体障害者
65歳未満の身体障害者手帳1・2級所持者
療育手帳所持者(知的障害者の判定のみの者も含む)
- ・ 内容:介護を要する障害者の介護者が急用等により介護ができない場合に、あらかじめ市に登録した介護者やサービスステーションが介護者の代わりに介護を行う制度。特にやむをえない場合は、サービスステーションに限り、事業者所有車両による無償送迎が認められている。
- ・ 費用:登録介護者:1時間(重度)1,400円 (中軽度)1,200円
サービスステーション:1時間(重度)2,400円 (中軽度)2,100円
- ・ 手続:身体障害者手帳、療育手帳、印鑑

(4) 障害者支援費支給制度に基づく移動介護事業

平成15年4月から開始された、身体障害者、知的障害者、障害児に対する利用者本位の福祉サービスの居宅介護事業において、介護保険制度には無い「移動介護」制度があり、この制度は、全身性障害者、視覚障害者、知的障害者、障害児の外出支援を目的としているものである。

- ・ 対象者：身体障害者手帳所持者
知的障害のある者
- ・ 内容：通勤、通学を除き、外出が必要なときに移動介護ができるホームヘルパーを派遣する。
- ・ 費用：利用者及び扶養義務者の所得状況により個々に算定。

別紙 構造改革特別区域において実施し又はその実施を促進しようとする特定事業の内容、実施主体及び開始の日並びに特定事業ごとの規制の特例措置の内容

別紙

1 特定事業の名称

1206(1216) NPO等によるボランティア輸送としての有償運送における使用車両の拡大事業

2 当該規制の特例措置の適用を受けようとする者

特区内で活動する運営協議会において認められた社会福祉法人、NPO法人、医療法人及び公益法人

3 当該規制の特例措置の適用の開始の日

構造改革特別区域計画認定日

4 特定事業の内容

(1) 事業に関与する主体

- ・ 高崎市内で活動を行う社会福祉法人、NPO法人、医療法人及び公益法人

(2) 事業が行われる区域

- ・ 出発地又は到着地が高崎市

(3) 事業により実現される行為

- ・ 事業に関与する主体が所有する車両を用いて要介護認定を受けている者や身体障害者のうち、視覚障害者または単独では公共交通機関の利用が困難な移動制約者、知的障害者、精神障害者などで、あらかじめ、運送主体に登録をした会員及びその同伴者に対し、有償での送迎サービスを提供するもの。

5 当該規制の特例措置の内容

高崎市の高齢化率は19.3%と高く65歳以上の人口は62,047人(平成18年2月28日現在)である。

また、群馬県は運転免許証の取得率が全国1位、自家用自動車の保有率が全国3位であり、交通の手段は自家用車によることが多い。また、公共交通機関の整備状況は十分であるとは言えず、移動制約がある者の移動については家族送迎に頼ることが多い。

介護保険の利用者状況については、高齢者人口の15.9%が介護認定を受けしており、高齢者人口の10.5%が介護保険サービスを利用している。身体障害者手帳の交付状況は、9,015人、うち、移動制約者となる視覚障害者は653人、肢体不自由障害者は4,785人を数える。療育手帳の交付者数は、1,390人、うち中度以上の知的障害者は1,062人である。

公共交通機関の整備として高崎市においても、平成9年7月1日から高崎市内を循環するバス路線を形成しているが、車椅子などの移動制約者への対応は十分ではない。また既存の路線バスにおいてもノンステップバスの普及率は高くなく、利用が困難となっている。タクシー等については、福祉タクシー券を交付し、基本料金の補助を手帳所持者に対して行っており、一定の成果を上げているが、利用したいときにいつでも利用できる状況ではない。さらに福祉車両を保有する事業者は、タクシー業者で2社3台であり、NPO法人等にはないのが現状である。

平成16年度から規制緩和されたNPO法人等による有償ボランティア輸送ではあるが、車両が福祉車両に限定されているため、大部分の社会福祉、NPO法人等が申請することができない厳しい状況にある。

そこで、居宅介護事業所等のセダン型等の一般自家用車まで運用の拡大を行うことによって、障害者がいつでもどこへでも行けるように対応を改善していく。

(1) 高崎地区有償ボランティア輸送運営協議会の設置

有償ボランティア輸送事業の円滑な実施の為に、関係機関による高崎市有償ボランティア輸送運営協議会（以下「運営協議会」という）を設置する。運営協議会事務局は、高崎市保健福祉部障害福祉課に置く。

運営協議会は、高崎市で主宰し、構成員は、次のものとする。

- ・ 高崎市長が指名する職員
- ・ 群馬運輸支局長の指名する職員
- ・ 公共交通機関に関する学識経験者
- ・ 高崎市心身障害者協会代表者
- ・ 公募による高崎市住民代表
- ・ 高崎市に拠点を置くボランティア団体代表
- ・ 高崎地区ハイヤー協議会代表
- ・ 高崎地区一般旅客事業運転者代表

苦情処理

苦情処理の窓口を運営協議会事務局に設ける。事務局は必要に応じて、臨時に運営協議会を開催し、事務局は苦情内容を報告する。

(2) 運送主体

高崎市内で活動する社会福祉法人、医療法人、NPO法人（保健、医療又は福祉の増進を図る活動を行うことを主たる目的とするものに限る。）及び公益法人で、かつ以下に示す要件を満たす場合において、運営協議会の決議を経て許可を与えた事業者とする。

運送の対象者

運送の対象者は、下記の条件のいずれかに該当し、運営協議会において認められたものとする。

- ・ 介護保険法（平成9年法律第123号）第7条第3項にいう「要介護者」及び第4項にいう「要支援者」
- ・ 身体障害者福祉法（昭和24年法律第283号）第4条にいう「身体障害者」
- ・ その他肢体不自由、内部障害（人工血液透析を受けている場合を含む。）、精神障害、知的障害等により単独での移動が困難な者であって、単独では公共交通機関を利用することが困難な者。

対象者の管理

運送主体では、会員の氏名、住所、年齢、要介護認定等の対象者となる証明書類の写し、その他必要な事項を記入した会員登録簿を作成し、適切に管理する。

苦情処理

運送主体では、利用者の苦情受付について、会員登録時に説明をし対応する。

(3) 使用車両

福祉有償運送の使用車両

- ・ 使用する車両については、運送主体が使用権原を有していること。
- ・ 福祉車両は、車いす若しくはストレッチャーのためのリフト、スロープ、寝台等の特殊な設備を設けた自動車、又は回転シート、リフトアップシート等の乗降を容易にするための装置を設けた自動車であること。
- ・ 運営協議会の協議によって認められたセダン型等車両であること。
- ・ 外部から見やすいように使用自動車の車体の側面に有償運送の許可を受けた車両である旨を表示すること。

(4) 運転者

普通第二種免許を有することを基本とする。

これによらない場合は運営協議会において以下の点について協議をし、適当と認められた者とする。

- ・ 申請日前3年間運転免許停止処分以上を受けていないこと
- ・ 群馬県公安委員会等が実施する実車の運転を伴う特定任意講習等の講習を受講した者であること
- ・ 社団法人全国乗用自動車連合会等が実施するケア輸送サービス従事者研修を修了した者
- ・ 移送サービス運営マニュアル編集委員会が発行するテキスト等に基づき運送主体が自主的に行う福祉輸送に関する研修を修了した者
- ・ その他移動制約者の輸送の安全の確保に関し必要な知識又は経験を有する者であること

(5) 損害賠償措置

運送に使用する車両全てについて、対人8,000万円以上及び対物200万円以上の任意保険若しくは共済(搭乗者障害を対象を含むものに限る)に加入していること。

(6) 運送の対価

運送の対価については、一般旅客自動車運送事業及び地域の公共交通機関の状況等の地域特性を勘案しつつ、営利に至らない範囲において設定するものとする。上限については、一般旅客自動車運送事業の半分とする。

(7) 運営管理体制

運行管理、指揮命令、運転者に対する監督及び指導、事故発生時の対応並びに苦情処理にかかる体制その他の安全の確保及び旅客の利便の確保に関する体制が明確に整備されていること。

(8) 法令遵守

許可を受けようとするものが、道路運送法第 7 条の欠格事由に該当するものではないこと。