

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

東京都杉並区

2 構造改革特別区域の名称

杉並区福祉有償運送特区

3 構造改革特別区域の範囲

東京都杉並区全域

4 構造改革特別区域の特性

杉並区は、東京 23 区の西端に位置し、一般に「城西地区」と呼ばれる区域に属している。おおむね方形で、面積は 34.02km² で、23 区中 8 番目である。1 日の流動人口を見ると、流出人口が流入人口の 2 倍近くあり、住宅地としての地域特性がある。人口は、平成 10 年度以降微増の傾向にあり、524,019 人で東京 23 区中 6 番目、世帯数は、285,882 世帯、一世帯あたりの人員数は、1.83 人である。(平成 17 年 3 月 1 日現在、外国人含む) 65 歳以上の人口は、92,489 人(平成 17 年 3 月 1 日現在、外国人含まず)で、高齢化率 18.0%となっており、平成 19 年度には、19.5%に達すると推計されている。身体障害者手帳保持者 11,579 人、愛の手帳(東京都療育手帳)保持者 1,597 名、精神障害者保健福祉手帳保持者 943 人(平成 16 年 4 月 1 日現在)で、いずれの所持者も増加の傾向にある。

【移動制約者の状況】

区では、移動制約者等について、次のように定義している。

「移動制約者」:

単独では一般タクシー等の公共交通機関での外出が困難な状況にある者

「移動困難者」:

移動制約者のうち、乗降しやすいよう特別に改造された車両(福祉車両)でないと移動が困難な者

両者の推計に必要な、介護保険の認定者数等の状況は以下のとおりである。

ア) 介護保険の認定者

平成 16 年 3 月末現在、65 歳以上の人口 92,439 人に対し、介護保険の要支援・要介護認定を受けている高齢者の数は 14,780 人で、認定率は 16.0%である。また、40 歳から 64 歳までの第 2 号被保険者の数は、388 人である。

| | 要支援～要介護 2 | 要介護 3～5 | 計 |
|---------------|-----------|---------|--------|
| 40～64 歳 | 221 | 167 | 388 |
| 65 歳以上 | 9,406 | 5,374 | 14,780 |
| 計 | 9,627 | 5,541 | 15,168 |
| うち施設介護サービス利用者 | 39 | 2,291 | 2,330 |

平成 16 年 10 月から 11 月にかけて行われた『杉並区高齢者の生活実態と意識に関する調査』(調査対象 6,000 人、有効回収率 65.2%)によると、調査回答者の 10.2%が移動制約者であると推定される。

イ) 身体障害者手帳所持者

平成 16 年 4 月 1 日現在の身体障害者手帳の交付者数は 11,579 人である。このうち、介護保険の認定を受けていないと思われる 18 歳以上 64 歳以下の者の人数は 4,151 人である。

| 障害 | 1 級～3 級 | 4 級～6 級 | 計 |
|----------------|---------|---------|-------|
| 視覚障害者 | 280 | 98 | 378 |
| 聴覚・平衡機能障害 | 201 | 112 | 313 |
| 音声・言語・そしゃく機能障害 | 78 | 18 | 96 |
| 肢体不自由 | 1,415 | 819 | 2,234 |
| 内部障害 | 952 | 178 | 1,130 |
| 計 | 2,926 | 1,225 | 4,151 |

ウ) 愛の手帳(東京都療育手帳)所持者(知的障害者)

平成 16 年 4 月 1 日現在の愛の手帳(東京都療育手帳)の交付者数は 1,597 人である。このうち、介護保険の認定を受けていないと思われる人数の参考となる、18 歳以上 60 歳未満の者の人数は、愛の手帳 1～2 度 242 人、3～4 度 676 人である。

注) なお、精神障害者については、日常生活や社会生活への制約があることが多く、一部の者は移動制約者であると推測される。しかし精神障害者は手帳を所持するこ

とで利用できるサービスが少ないため、手帳所持者が実際の一部に限られるうえ、公共交通機関での外出が困難な状況にある者の把握が難しい状態にあり、移動制約者数の推計には含めていない。

精神障害者保健福祉手帳所持者は、平成 16 年 4 月 1 日現在 943 人である。

以上、ア)～ウ)の状況から、区内の移動制約者を約 17,000 人、移動困難者を約 5,600 人と推計する。

| | 移動制約者 | 移動困難者 |
|--------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| ア)介護保険の認定者 | 要支援・要介護認定を受けている者 15,168 人から施設介護サービス利用者 2,330 人を除いた 12,838 人のうち多くの者 | 要介護 3 以上の者 3,250 人のうち多くの者 |
| イ)身体障害者手帳所持者 | 肢体不自由障害者 2,234 人と内部障害者 1,130 人に視覚障害者 378 人を加えた 3,742 人のうち多くの者 | 肢体不自由障害者、内部障害者で、それぞれ 1 級から 3 級に認定された 2,367 人の多くの者 |
| ウ)愛の手帳(東京都療育手帳)所持者 | 1 度及び 2 度に認定された 242 人のうち多くの者 | |
| 合 計 | 16,822 人 | 5,617 人 |

移動制約者のうち多くは、利用者の状況に応じたサービスが提供される福祉有償運送であれば、セダン型車両であっても利用が可能な者である。

【公共交通機関の状況】

(1) 電車・バスと道路事情

大量旅客輸送機関である区内の鉄道は、ほぼ東西(都心から放射状方向)に走り、北から西武新宿線、JR 中央線、地下鉄丸ノ内線、京王井の頭線、京王線の 5 路線 19 駅がある。南北(都心部を中心とした環状)方向の交通には鉄道がなく、鉄道の各駅間などを結んでいる区内のバス路線は、都営バスや民間バス(6 社)を合わせて 58 系統が運行している。また、区はマイクロバスを利用して、公共交通の利便性が不足している地域の解消と住民の日常生活に密着した新しい公共交通機関としてコミュニティバス(南北バス「すぎ丸」、7 台中リフト付車両 3 台)を 2 路線運行している。

道路事情は、区内をとる国道・都道は、甲州街道、中央自動車道(環八以東は、首都高速道 4 号線)の国道 2 路線と、青梅街道や五日市街道などの都道 15 路線が

ある。しかし、一部の区画整理地区を除くと、古くからの住宅密集地など不規則に連なった幅の狭い道路が多いことから、バス路線として利用される道路も限定されている。

移動制約者の外出について見てみると、コミュニティバス等の取組みを行っているが、道路事情からリフト付車両による乗降ができる停留所が限定されている。路線バスは、ノンステップバス導入が進むなどバリアフリー対応率が年々上昇の傾向にあるものの、まだまだ移動制約者が支障なく区内を移動できるきめ細かいバスサービスの実現には至っていない。また、区内19駅のうち8駅には、エレベーター・エスカレーターが設置されておらず、移動制約者には、ホームまでの上下移動が大きな支障となっている。

(2) タクシー事業者による福祉車両の導入状況

東京23区・武三地区を営業エリアとしているため、区内に限った営業状況を把握することは難しいが、区内には22のタクシー事業所と、3つの個人タクシー協同組合がある。

このうち福祉車両を使用した福祉ハイヤー事業を行う事業所が1か所(福祉車両7台)、介護タクシー事業を行う事業所が2か所(訪問介護指定事業所1所含む)(6台)、また、回転シートなどの改造を行ったウェルキャブタクシーを持つ事業所が1か所(20台)ある。

しかし、ウェルキャブタクシーは移動制約者向け限定の営業ではないなど、タクシー事業所による福祉車両の導入が十分とは言えない状況である。

【区の外出支援施策】

(1) 福祉タクシーの助成

歩行困難な心身障害者に対して、区が指定したタクシーで利用できる福祉タクシー券を交付している。(詳細はP7-(1)参照)

(2) リフト付タクシーの運行

歩行困難な心身障害者が、車いすや移動寝台に乗ったままで乗降できる車両の運行をタクシー会社に委託している。(詳細はP7-(2)参照)

(3) 自動車燃料費の助成

心身障害者のために使用する自動車の燃料費の一部を助成している。ただし、福祉タクシー券の助成との併用はできない。(詳細はP8-(3)参照)

(4) ハンディキャブ運行助成

身体に障害があるために外出に支障がある高齢者や障害者などの自由な社会参加を可能にするため、社団法人が実施するハンディキャブ運行事業に要する経費の一部を助成している。(詳細はP8 - (4) 参照)

この他にも、「自動車改造費の助成」や「自動車運転免許教習費の助成」などを行っている。

【区内福祉有償運送団体】

平成 17 年 4 月現在、区が把握している区内の福祉有償運送団体は、9 団体である。これらの中の多くの団体が、今後も活動を継続したいとのことである。平成 16 年 11 月以降「福祉有償運送に係る道路運送法第 80 条第 1 項による許可の取扱い」に関する団体連絡会が行われ、その席上、人工透析患者などを中心に活動されている団体からは、セダン型車両への運行車両拡大を求める意見が出されている。また利用者の利便を考えた場合、移動制約者全体の需要に応えるには、サービス提供量が大幅に不足している。今後、新たな車両の導入や運転ボランティアの確保など多くの区民参加により、福祉有償運送のサービス提供量を増加させるためにも、扱いやすく導入しやすいセダン型車両まで使用車両を拡大することで、セダン型車両が選択できる必要である旨の意見があった。

連絡会参加団体(車両台数)

- ・ 社団法人 友愛の灯協会(6台)
- ・ 福祉の会 杉並げんき会(3台)
- ・ 介護と福祉の会 鳩竹林(3台)
- ・ ふれんず杉並(2台)
- ・ 特定非営利活動法人 パートナーズ・イン・サービス(2台)
- ・ 特定非営利活動法人 レインボー・ブリッジ・アソシエーション(1台)
- ・ 特定非営利活動法人 いっしんサービス(2台)
- ・ 特定非営利活動法人 共に生きる国際交流と福祉の家 もくれんの家(6台)
- ・ 特定非営利活動法人 おでかけサービス杉並(平成 17 年 2 月事業開始、2台)

5 構造改革特別区域計画の意義

区内の福祉有償運送は、昭和 54 年(1979 年)社団法人 友愛の灯協会のハンディキャブ事業からサービス提供が始まり、輸送実績は約 13,900 件(平成 15 年度)、現在 9 団体が活動している。活動内容は、福祉車両を用いてドアからドア(場合によっては、ベットからベット)へ、また、利用したい時に時間を気にしないで利用できるよう、利用者の利便

を考えた内容になっている。しかし、移動困難者（約 5,600 人）の潜在的な需要を考えると、区のリフト付タクシーの運行と合わせても十分な供給量とは言えず、移動制約者（約 17,000 人）全体の需要を推測すると、サービス供給量をはるかに不足している現状がある。

現在、移動制約者（約 17,000 人）のうち、福祉車両までは必要としない者（介助があれば座位を保てる高齢者、内部障害者や程度の軽い障害者など）からも、「一般タクシーでは受診時間が集中するため予約が取りにくい」、「心身の状態に配慮した対応が不十分なことがある」などの理由から、多くの利用希望が寄せられ、移動困難者の福祉車両の確保が一層困難となっている。このため、セダン型への使用車両拡大により、介助があれば福祉車両までは必要としない内部障害者や、程度の軽い障害者には、セダン型車両を活用することで、本来福祉車両を必要とする移動困難者が、従来からの福祉車両を有効に活用することができる。また、サービスを提供する福祉有償運送団体にとっても、福祉車両に比べて導入・維持の費用が抑えられるため、セダン型への使用車両拡大により、サービス全体の裾野の広がりが期待できる。

6 構造改革特別区域計画の目標

区の基本構想である『杉並区 21 世紀ビジョン』では、すべての人が、安心して健やかに生活できる「健康都市」を目指し、「やさしさを忘れず共に生きるまちをつくろう」という目標を掲げている。これを受けて杉並区基本計画・実施計画では、移送サービスの向上と利便性を図ることを盛り込んでいる。

福祉有償運送における使用車両をセダン型車両まで拡大することは、移動制約者が健常者と同じように、「利用したいときに、安心して利用しやすい移動制約者向け移送サービスの提供を受けることができる」環境を整備するための一助となる。

福祉車両・セダン型車両をあわせて十分なサービス提供量を確保して、安全で安心できるサービスを提供できるよう団体の活動の質を充実させること。そして、移動制約者の希望に応じた車両の配車及び付加的サービス（乗降時の介助など福祉的な支援）が提供されることが、杉並区 21 世紀ビジョンの実現に近づくこととなる。

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

福祉有償運送により希望に応じた車両の配車及び付加的サービス（乗降時の介助など福祉的な支援）が提供されることで、移動制約者は、通院など必要にせまられた外出だけではなく、これまで諦めていた地域活動や余暇活動への参加の機会を拡大することができる。また、移動制約者の介護・介助を担っている家族等にとっては、『自家用車で行っていた送迎による時間的な拘束と介助等に要する労力など』精神的・肉体的負担が軽減されることが期待される。さらに、使用車両をセダン型車両まで拡大することによりサービス供給量

が増えることで、より一層の効果が期待できる。

タクシー事業者と福祉有償運送サービスの双方の特性をいかし、移動制約者が「利用したいときに、安心して利用しやすい移動制約者向け輸送サービスの提供を受けることができる」まちを実現することで、高齢者の介護予防効果や障害者の社会参加の促進などの効果が期待できる。

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連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認める事項

(1) 福祉タクシー券の交付

歩行困難な心身障害者にタクシー利用券を交付する。(昭和53年事業開始)

- ・ 利用対象者

身体障害者手帳あるいは愛の手帳の交付を受けている者で、次のいずれかに該当する者

下肢障害の等級が3級以上の方

体幹機能障害の等級が3級以上の方

内部障害の等級が3級以上の方

視覚障害の等級が2級以上の方

愛の手帳の程度が2度(東京都重度心身障害者手帳受給者にあつては3度以上)の方

- ・ 交付額

1か月あたり5,300円分

3か月15,900円分(500円券 27枚、100円券 24枚)をひと綴り

- ・ 契約事業者

34事業者(団体)(平成17年4月現在)

- ・ 受給者数

5,578人(平成15年度)に、15,897冊を交付

- ・ 利用額

243,243,021円(平成15年度決算額、うち3,826,750円は事務処理費)

(2) リフト付タクシーの運行

歩行困難な心身障害者が、車いすや移動寝台に乗ったまま乗降できるリフト付タクシーを利用できる。区は、タクシー事業者にリフト付タクシーの運行・保守管理などを委託して福祉車両 1 台を確保している。(平成 4 年事業開始)

- ・ 利用対象者
身体障害者手帳または愛の手帳の所持者で、日常外出時に車いすを常用している方、または、寝たきり状態にある方。(その他、区長が特に必要と認める方)
- ・ 利用金額
中型タクシーの運賃額と同額
- ・ 運行時間
午前 8 時から午後 8 時まで
- ・ 利用件数
598 人で、1,889 回の利用(平成 15 年度)
- ・ 事業委託料
8,013,600 円(平成 17 年度 契約額)

(3) 自動車燃料費の助成

心身障害者(児)の日常生活の必要に使用する自動車の燃料購入費の一部を助成する。(昭和 50 年事業開始)

- ・ 助成対象者
身体障害者手帳あるいは愛の手帳の交付を受けている者が所有する自動車等または生計を一にする者で心身障害者(児)のために所有する自動車で、次のいずれかに該当する者(ただし、福祉タクシー券の交付を受けていないこと)
東京都税条例第 83 条による自動車税等の減免を受けている
杉並区特別区税条例第 47 条の 2 による軽自動車税の減免を受けている
東京都または杉並区以外の地方公共団体において、前 2 項と同様の減免を受けている
前各項の減免を受けていないが、 に規定する減免の要件と合致している
- ・ 助成内容
ひと月に購入した燃料 62 リットルまでの範囲を助成
ガソリンは、1 リットルにつき 50 円
軽油は、1 リットルにつき 30 円
- ・ 助成人数
1,303 人(平成 15 年度)
- ・ 助成金額
27,728,250 円(平成 15 年度)

(4) ハンディキャブ運行助成

身体に障害があるため、外出が困難な高齢者や障害者などの自由な社会参加を可能にするための移動手段を確保するため、昭和54年から先駆的な活動をしている社団法人 友愛の灯協会が実施するハンディキャブ運行事業に要する経費の一部を助成している。

- ・ 助成内容

事業費の3分の2を助成する。(平成15年度は、9,910,556円)

- ・ 事業実績

福祉車両6台を運行し、5,657件73,406kmの実績があった。

(5) 地域福祉活動立上げ支援事業

地域福祉の向上を目的として、利用者の様々なニーズに対応できる幅広いサービスメニューを新たにつくるため、住民参加型団体等が実施する地域福祉活動の立上げ等に要する経費の一部を補助する。

この補助対象事業の一つとして「移送サービス」があり、平成16年度までに6団体(平成16年度は3団体)に補助金を交付している。

補助金額は、新規立上げ年度が500万円、継続年度が350万円を対象上限とし、3分の2を乗じた額を補助する。

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に規制の特例措置内容

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

構造改革特別区域内で活動する、運営協議会において認められた社会福祉法人、社団法人、特定非営利活動法人(NPO)、医療法人、公益法人などの非営利法人

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) 運送主体

杉並区内で活動を行う社会福祉法人、社団法人、特定非営利活動法人(NPO)、医療法人、公益法人、その他非営利法人

(2) 事業がおこなわれる区域

出発地又は到着地が杉並区

(3) 事業により実現される行為

移動制約者(要支援・要介護認定者、身体障害者、知的障害者、精神障害者など)で、あらかじめ運送実施主体に登録をした会員及びその同伴者に対し、セダン型車両を使用して、有償運送サービス(それに付随するサービスを含む)を提供する。

5 当該規制の特例措置の内容

NPO等によるボランティア輸送としての有償運送は、平成16年度から一定の条件を付して許可されることとなったが、使用できる車両は、車いすまたはストレッチャーのためのリフトなど特殊な設備を設けた福祉車両に限定されている。

移動制約者の中には、福祉車両まででは必要としないが、一般タクシーなど公共交通機関

を利用することが難しい者も多く、使用車両をセダン型まで拡大しての福祉有償運送サービスの提供を行う。

(1) 杉並区福祉有償運送運営協議会の設置

杉並区内の輸送の現状に照らして、タクシー等の公共交通機関によっては移動制約者に係る十分な輸送サービスが確保できないと認めるときに、特定非営利活動法人(特定非営利活動促進法(平成10年法律第7号)第10条第1項の規定による設立の認証を受けたものをいう。以下「NPO」という。)等による福祉有償運送についての必要性及びこれを行う場合における安全の確保ならびに旅客の利便の確保に係る方策等を協議する杉並区福祉有償運送運営協議会(以下「協議会」という。)を設置する。

協議会は、杉並区の主宰とし、事務局は杉並区保健福祉部管理課に置く。

協議会の構成

協議会には、協議会の決定に関与する『協議委員』11名以内と、協議会の決定には関与せず、それぞれの立場から意見を述べる『協力委員』2名以内とで構成する。

協議委員及び協力委員(以下「構成員」という。)は、区長が委嘱する。

『協議委員』

- ・ 関東運輸局東京運輸支局長またはその指名する職員 1名以内
- ・ 公共交通に関する学識経験者 2名以内
- ・ 関係する区民の代表 2名以内
- ・ タクシー等公共交通機関の代表 2名以内
- ・ 区長の指名する関係課長 4名以内

『協力委員』

- ・ 福祉有償運送団体の代表 2名以内

協議会の開催

- ・ 協議会は会長が招集し、議長を務める。
- ・ 協議会は、構成員の半数以上が出席しなければ開催できない。
- ・ 協議会の議事は、出席構成員の過半数で決定し、可否同数の場合には議長が決定する。
- ・ 協議会の運営方法その他必要な事項は、会長が協議会に諮って定める。
- ・ 協議会は、公開とする。ただし、協議会の議決があったときは、非公開とすることができる。
- ・ 協議会は、必要があると認めるときは、関係者等の出席を求め、その意見若しくは説明を聴くことができる。また、必要な資料の提出を求めることができる。

(2) 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。

移動制約者

- ・ 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（人工透析を受けている場合を含む）、知的障害、精神障害等により単独での移動が困難な者で、一般タクシー等の公共交通機関での外出が困難な状況にある者。

対象者の管理

運送主体では、対象者の会員登録を行い、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。

また、利用者の苦情受付については、会員登録時に明確な説明を行い対応する。

(3) 運送主体

杉並区でボランティア輸送としての活動をする社会福祉法人、社団法人、特定非営利活動法人（NPO）、医療法人、公益法人およびその他営利を目的としない法人で、協議会での協議・決議を経て、道路運送法第80条第1項の許可を受けた事業者とする。

使用車両

車いす若しくは寝台対応のためのリフト・スロープなどの特殊な設備を設けるなどした福祉車両とセダン型などの一般車両とする。

ア 使用権限

使用する車両については、使用権限を運送主体が有している車両及び以下の事項を満たす運転者等から提供される自家用乗用車。

- ・ 運送主体と自家用自動車を提供し当該運送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。
- ・ 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。また、サービス利用者に対し、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。

イ 車両の表示

外部から見やすいように、使用車両の車体側面に有償運送の許可を受けた車両である旨、次のように表示する。

- ・ 運送主体である団体の名称または記号
- ・ 「有償運送車両」または「80条許可車両」の文字
- ・ 文字の大きさは、縦横 50 ミリメートル以上とし、ステッカー・マグネットシートまたはペンキなどにより横書きで、車両の両側面にわかりやすい明示

ウ 自動車登録簿

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、関係する設備または装置その他必要な事項を記入した自動車登録簿を作成して、適切に管理する。

運転者

福祉有償運送に携わる運転者は、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協議会における意見を踏まえ、以下のような合理的な理由を判断材料として協議を行い、適当である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を受けていない者
- ・ 東京都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
- ・ 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

損害賠償措置

運送に使用する車両全てについて、対人無制限及び対物 200 万円以上の任意保険若しくは共済（搭乗者障害を対象に含むものに限る）に加入していること。また、福祉有償運送サービスに付随して、乗降介助などのサービスを提供する場合は、乗降介助時の事故に対応する保険に加入する。

運送の対価

一般乗用旅客自動車運送事業及び地域の公共交通機関の状況等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、一般乗用旅客自動車運送事業のおおむね 2 分の 1 を目安にする。

管理運営体制

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係る体制その他の安全確保及び旅客の利便の確保に関する体制が以下に示す内容に準じて、明確に整備されていること。

- ・ 運行管理に係る責任者が選任されており、組織体制が整っている。点呼・報告・指示・記録などに係る指揮指導・命令系統が明確である。

運転者が持込みの自家用自動車を使用し、運転者の自宅から利用者のもとへ直接出向く場合には、電話等により運行管理に関する伝達が確実に実施できる体制を整えている。

- ・ 使用車両の整備管理を適切に行える。
- ・ サービス提供中の事故防止、安全確保について、必要な研修等を行う計画がある。
- ・ 事故発生時の緊急連絡体制を整備し、対応責任者が明確である。
- ・ 利用者からの苦情に対して、適切な記録や対応ができる体制を整えるとともに、責任者を明確にする。
- ・ その他福祉有償運送に係る条件が常時確保されていることを確認する管理体制を整え、その管理者が明確である。

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ないこと。