

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
静岡県

2 構造改革特別区域の名称
静岡県福祉有償運送セダン型車両特区

3 構造改革特別区域の範囲
静岡県の全域

4 構造改革特別区域の特性

(1) 特別区域の概況

静岡県は日本のほぼ中央に位置し、太平洋に面して東西 155km、南北 118km、7,779 平方 km の面積を有している。

遠州灘、駿河湾、相模灘に沿った約 500km の海岸線を南側に、北側は富士山など 3000m 級の山々からなる北部山岳地帯が、東西に長い地形を囲んでいる。山地から流れ出た川が、天竜川、大井川、富士川となって県土を縦断し、海岸に注ぐ河口部に肥沃な土地を形成している。

また、人口の大半が海岸沿いに走る国道、JR に沿った 14 の市に集中し、これらの地域は隣接諸都市とともに、東海道メガロポリスを形成している。

なお、静岡県の両隣に位置する神奈川県、愛知県においては、既にセダン型車両特区が全県で展開されており、福祉輸送を行う NPO 法人の県組織である「福祉移動サービスネット静岡」等からは、本県においてもセダン型車両特区を全県で展開するよう、強く要望されているところである。

(2) 特別区域の移動制約者の状況

平成 17 年 8 月 1 日現在の静岡県の推計人口は、3,803,902 人であり、このうち移動制約者は、251,959 人(推計人口の約 6.6%)に上っている。

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(身体障害者手帳交付者)、知的障害者(療育手帳交付者)、精神障害者(精神障害者保健福祉手帳交付者)である。

その内訳は、要支援・要介護認定者数 106,828 人(平成 17 年 4 月 30 日現在)、身体障害者手帳交付者数 117,010 人(平成 17 年 3 月 31 日現在)、療育手帳交付者数 19,165 人(平成 17 年 3 月 31 日現在)、精神障害者保

健福祉手帳交付者数 8,956 人(平成 17 年 3 月 31 日現在)である(表 1)。

こうした移動制約者のうち、介護保険において要介護度 3 以上の認定を受けている高齢の方や車椅子等の補装具を利用しなければならない重度の肢体不自由者などを除けば、必ずしも福祉車両による必要はないと思われる。また、そうした重度の障害者等であっても、ヘルパー等の乗降介助により一般車両による輸送も十分可能な者も多いと思われる。

また、単独での公共交通機関の利用が困難とされる知的障害者の場合、肢体不自由等を重複する場合は別だが、そうでなければ福祉車両による必要性は認められない。

特に、知的障害者のうち自閉症やアスペルガー症候群、学習障害、注意欠陥多動性障害などの発達障害者の場合には、他人とのコミュニケーションに大きな障害を持ち、環境の変化が苦手なため、移動手段としては、利用者との信頼関係が確立された顔見知りのヘルパー等による移送が必要である。

同様に、精神障害者についても、環境の変化により病状が不安定となる傾向が強いので、利用者との信頼関係を構築したヘルパー等の運転及び介助による移送が必要である。

表 1：静岡県内移動制約者の状況（単位：人）

移動制約事由の内容	人数	内訳	人数
要支援・要介護認定者数 (平成17年4月30日現在)	106,828	要支援	11,980
		要介護1	34,975
		要介護2	17,385
		要介護3	15,031
		要介護4	14,474
		要介護5	12,983
身体障害者手帳交付者数 (平成17年3月31日現在)	117,010	視覚障害	8,966
		聴覚、平衡機能障害	8,882
		音声、言語、咀嚼機能障害	1,384
		肢体不自由	66,657
		内部障害	31,121
療育手帳交付者数 (平成17年3月31日現在)	19,165	A(重度)	8,375
		B(中軽度)	10,790
精神障害者保健福祉手帳 交付者数 (平成17年3月31日現在)	8,956	1級	1,299
		2級	5,650
		3級	2,007
合計(重複あり)	251,959		

(3) 公共交通の状況

静岡県は、東京圏と名古屋圏の中間に位置し、早くから交通基盤の整備が進んだ地域であり、日本を代表する高速交通ネットワークである東海道

新幹線や東名高速道路が東西を貫いている。

一方、静岡県における旅客輸送の状況を見ると、平成 15 年度の「旅客地域流動調査(国土交通省)」によれば、県内流動の 94.1%を自動車が占め、この数値は、神奈川県(65.4%)、愛知県(82.0%)を大幅に上回っている。このことからわかるように、静岡県の特徴としては、県間流動については、高速交通である東海道新幹線やJRが利用されるが、県内の移動手段としては、バスやタクシー、自家用自動車が大きな手段として利用されていると言える。

静岡県の公共交通のうち、乗合バスの状況を見ると、自家用自動車の普及や交通渋滞などによる定時運行の困難等から、車両数、走行キロ、輸送人員の全てにおいて減少傾向にあり、特に輸送人員は昭和 60 年度から平成 14 年度までの間に約 9,100 万人、約 49%も減少している。

一般乗合バスは運行本数減少に加え路線の廃止が続いており、昭和 60 年度には 1,924 系統あったものが平成 14 年度には 1,597 系統となっており、市町村自主運行バス(平成 15 年度 285 系統)による代替措置が講じられているものの、乗合バスの利便性の低下は否めない状況にある。

これに対し、県内のタクシー等事業者の車両数は 6,256 台(平成 16 年度末)で、そのうち患者等限定輸送事業者の福祉車両は 133 台であるが、福祉車両が少ないことや、介助を必要とする移動制約者数が多いことから、県内の移動制約者のニーズに必ずしも十分に対応できる状況にはないものと思われる(表 2)。

一方、県内における福祉有償輸送の状況を見ると、平成 17 年 3 月 29 日付け厚生労働省社会・援護局障害保健福祉部障害福祉課長、精神保健福祉課長、老健局振興課長及び国土交通省自動車交通局旅客課長連名による事務連絡「福祉有償輸送等に係る運営協議会の設置状況及び今後の設置見通しに関する調査のお願いについて」に基づき、県内市町に対して実施したアンケート結果によれば、市町社会福祉協議会や介護事業所、NPO 法人等、多くの団体が福祉有償輸送の実施を希望するものと考えられる。

表 2 : 静岡県内タクシー等車両数(平成 17 年 3 月 31 日現在)

区分	台数	うち福祉車両
タクシー	5,810台	28社73台=県タクシー協会調べ
患者輸送車	133台	
個人タクシー	313台	
合計	6,256台	

表 3：静岡県内鉄道路線等（平成 17 年 9 月 1 日現在）

事業者名	路線数	路線名	駅数
J R 東海(株)	5	東海道新幹線	6
		東海道本線	40
		御殿場線	10
		身延線	10
		飯田線	13
J R 東日本(株)	1	伊東線	6
伊豆急行(株)	1	伊豆急行	16
伊豆箱根鉄道(株)	1	駿豆線	13
岳南鉄道(株)	1	岳南鉄道線	10
静岡鉄道(株)	1	静岡清水線	15
大井川鐵道(株)	2	大井川本線、井川線	32
天竜浜名湖鐵道(株)	1	天竜浜名湖線	37
遠州鐵道(株)	1	遠州鐵道線	18
総数	14	0	224

熱海駅は、東海道新幹線、東海道本線、伊東線の 3 線にあるが、総数ではこれを 1 駅とカウントしている。

表 4：静岡県内バス路線等（平成 17 年 3 月 31 日現在）

事業者名	系統数	車 両 数			計
		一般車両	ノンステップバス	ワンステップバス	
遠州鐵道(株)	481	213	172	0	385
しずてつジャストライン(株)	406	373	110	47	530
秋葉バスサービス(株)	17	6	0	5	11
富士急行(株)	49	12	4	17	33
富士急シティバス(株)	153	54	30	12	96
富士急静岡バス(株)	117	57	28	7	92
伊豆箱根鐵道(株)	109	32	19	2	53
伊豆箱根自動車(株)	55	28	7	0	35
伊豆下田バス(株)	34	13	0	0	13
(株)伊豆東海バス	77	86	4	4	94
(株)南伊豆東海バス	32	29	3	2	34
(株)西伊豆東海バス	29	30	0	3	33
(株)中伊豆東海バス	20	31	0	4	35
(株)沼津登山東海バス	74	59	16	1	76
大井川鐵道(株)	2	7	0	0	7
山交タウンコーチ(株)	12	5	1	0	6
ジェイアール東海バス(株)	66	10	0	0	10
総数	1,733	1,045	394	104	1,543

上記のように、移動制約者の状況及び公共交通の状況を考えると、本県は移動制約者の移送ニーズに十分に対応できる状況になく、福祉車両の充実と障害特性に配慮した移動手段の確保といった、移動制約者の移送体制整備が緊急の

課題である。

福祉車両の充実については、タクシーにおける福祉車両がわずかに 73 台であることから、福祉有償運送の体制整備を推進する必要がある。

このため、静岡県では、平成 16 年 3 月に示された国土交通省によるガイドライン(=平成 16 年 3 月 16 日付け国自台 240 号「福祉有償運送及び過疎地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ついて」)に沿って、適正かつ安全な福祉有償運送制度の実現を図るべく、福祉有償運送の必要性、安全の確保及び利便の確保に係る方策等を協議するために設置することが求められている「運営協議会」の設置を促進するため、中部運輸局静岡運輸支局と協働して、「福祉有償運送制度等の市町村説明会」を、平成 17 年 6 月 6 日から 6 月 17 日まで、県下 5 会場で開催したところである。

その結果、福祉有償運送の実施を希望する N P O 法人等が所在する市町村を中心に、障害者の自立及び社会参加を推進するために不可欠な移動手段の確保を図るため、県内各地において、運営協議会の設立に向けた動きが活発化し、関係機関等との調整が始まっている。

障害特性に配慮した移動手段の確保については、既に述べてきたように、特に知的障害者や発達障害者、精神障害者にあっては、福祉車両による必要性がないばかりか、利用者との信頼関係が確立された顔見知りのヘルパー等による移送が必要であることから、広く介護保険事業所、障害者支援費事業者、N P O 法人等による移送が可能となるよう、福祉車両以外の一般車両(セダン型車両)による移送が認められる必要がある。

5 構造改革特別区域計画の意義

本計画の意義は、移動制約者の移動の確保について、従来の公共交通機関及び営利法人の事業活動に加え、社会福祉法人や N P O 法人等の非営利法人の協力を得て、様々な輸送主体による多様な移動手段を確保することにより、全ての移動制約者の円滑な日常生活を保障し、その自立を支援しようとするものである。

本計画の実施により、障害者の社会参加を謳った「障害者基本法」の基本理念の実現を目指すものであり、障害の故に、その活動が制限されることのない社会づくりを進めて行きたいと考えている。

このため、静岡県としては、福祉有償運送の普及のための「運営協議会」の設置促進、タクシー等公共交通と福祉有償運送の協働による移動制約者の移動活性化を施策の方向とし、地域の実情に応じた様々な移動手段を、公共交通機関や福祉有償運送により確保していくものである。

基本的には、不足している福祉車両による輸送の充実を図ることが急務であ

るが、一般車両に比べ高価な福祉車両を早急に整備することは難しいことから、福祉車両を必要としない移動制約者の移動ニーズに対しては、車両台数が極めて少ない福祉車両による輸送以外の手段を講じる必要がある。

特別区域計画の認定により、地域福祉推進の主体である市町村が、福祉有償運送の必要性を検討する際、福祉車両のみならず、セダン型等の一般車両の必要性も含めて運営協議会において協議することが可能となることから、地域の実情をより反映した、地域の移動制約者の移動ニーズに対応した取組が期待される。

また、セダン型等の一般車両による福祉有償運送が認められれば、限られた福祉車両が有効に利用されることから、重度の障害者等の移動機会の増加といった効果も期待できる。

なお、市町が主宰する「運営協議会」の設置を促進するため、県としては、必要な情報交換体制を整備するとともに、タクシー協会等関係団体との調整を行う他、広域的な福祉有償運送にあっては、市町間の調整や複数市町による運営協議会設置の指導などを行っていく。

参考：障害者基本法（昭和 45 年法律第 84 号）（抜粋）

（基本的理念）

第 3 条 すべて障害者は、個人の尊厳が重んぜられ、その尊厳にふさわしい生活を保障される権利を有する。

2 すべて障害者は、社会を構成する一員として社会、経済、文化その他あらゆる分野の活動に参加する機会が与えられる。

3 何人も、障害者に対して、障害を理由として、差別することその他の権利利益を侵害する行為をしてはならない。

6 構造改革特別区域計画の目標

本県における移動制約者の輸送は、タクシー等公共交通機関、介護保険及び障害者支援費事業所、社会福祉法人やNPO法人等により担われてきたが、平成 16 年度から道路運送法による取扱いが統一されたことにより、介護保険及び障害者支援費事業所、社会福祉法人やNPO法人等による輸送サービスについても、道路運送法の許可の取得が必要となった。

この結果、平成 17 年 9 月現在、介護保険の通院等乗降介助サービス届出済事業所のうち 27.4%（20/73）、障害者支援費事業者にあっては 91.7%（11/12）の事業所が道路運送法の許可を取得している。

一方、障害福祉制度の抜本的な改革が予定される中、移動制約者に対する輸送ニーズの増大も予想される。このため、要介護者、要支援者、精神障害者、

身体障害者、知的障害者等の移動制約者に対する、福祉有償運送の実施に際し、福祉車両のほか、地域の実情に応じて一般的なセダン型車両も利用できるようにすることにより、移動制約者がバス、タクシー等の一般の交通機関だけでなく、NPO法人等の福祉輸送サービスも利用できる途を開き、移動制約者が広範な移動手段を選択することができる環境づくりを目指す。

また、ふじのくに障害者プラン 21（静岡県障害者基本計画）では、障害のある人がその人らしく自立し、社会、経済、文化その他あらゆる分野の活動に参加できる社会づくりを目指しており、移動制約者個々のニーズにあった輸送手段の確保は、静岡県障害者基本計画の基本目標にも合致するものであり、静岡県の移動制約者に係る福祉の向上に資するものである。

なお、平成 17 年 4 月 1 日から施行された「発達障害者支援法」の理念を踏まえ、移動制約者には、同法に規定する「発達障害者」も含まれるものと考え、「発達障害者」の地域生活における支援の充実にも努めたい。

参考：ふじのくに障害者プラン 21（静岡県障害者基本計画）より

【基本目標】

障害のある人が住み慣れた地域で豊かに安心して暮らすことのできる「魅力ある“しずおか”の実現」をめざし、障害のある人がその人らしく自立し、社会、経済、文化その他あらゆる分野の活動に参加できるように支援します。

参考：発達障害者支援法（抜粋）

（国及び地方公共団体の責務）

第三条 国及び地方公共団体は、発達障害者の心理機能の適正な発達及び円滑な社会生活の促進のために発達障害の症状の発現後できるだけ早期に発達支援を行うことが特に重要であることにかんがみ、発達障害の早期発見のため必要な措置を講じるものとする。

2 国及び地方公共団体は、発達障害児に対し、発達障害の症状の発現後できるだけ早期に、その者の状況に応じて適切に、就学前の発達支援、学校における発達支援その他の発達支援が行われるとともに、発達障害者に対する就労、地域における生活等に関する支援及び発達障害者の家族に対する支援が行われるよう、必要な措置を講じるものとする。

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

セダン型一般車両の使用により、必要な福祉有償運送の供給量が確保されることにより、介護保険や障害者支援費のサービスと一体となった輸送については、次のような効果が期待される。

- ・要介護高齢者の通院等の確保による適正な医療の保障
- ・要介護状態の悪化の予防、通院困難による病状悪化に伴う入院の予防
- ・障害者に健常者と同等の外出機会を確保し、社会参加を促進する
- ・家族等の介護負担を軽減し、社会参加を促進し、就労の機会を拡大
- ・要介護高齢者や障害者の円滑な居宅生活を保障し、社会的入院や施設入所への移行を予防

また、介護保険及び障害者支援費における訪問介護については、目的に制約もあるため、介護保険給付(支援費支給)対象外目的による移動については、介護保険や支援費指定事業所以外の福祉有償運送主体による輸送により、次の効果が期待される。

- ・要介護(支援)高齢者及び障害者の外出機会の拡大。余暇活用や交遊、社会参加活動、慶弔等への参加機会の拡大
- ・障害児・者の通学や通所の送迎と連続した居宅介護により、介護者の負担軽減、就労機会の拡大、社会参加の促進
- ・障害児・者の通所送迎の確保による施設入所への移行の防止

上記の効果は、地域福祉の増進に加え、次のような波及効果も期待できる。また、全体的にタクシー等公共交通と福祉有償運送の協働による移動制約者の移動活性化に伴い、地域内で輸送サービス全体の底上げが期待される。

- ・医療保険給付や介護保険給付の適正化の促進
- ・家族の就労(収入増)に伴う、移動制約者を有する世帯の消費行動の促進
- ・障害者の外出機会の拡大(買物等)に伴う消費行動の促進
- ・基幹としての公共交通へのアクセスを福祉有償運送が補完することによる公共交通の利用促進
- ・福祉有償運送と補完しあうものとして、一般タクシー事業者の介護保険事業介護タクシー事業への参入に伴う訪問介護員資格等の取得の促進
- ・一般タクシー事業者の退職者を輸送主体の運転ボランティアとして活用
- ・非営利法人における訪問介護従業者の雇用の増大
- ・高齢者・障害者の移動範囲の拡大により、レジャー施設やバリアフリー施設の利用増大

また、直接的な経済的波及効果ではないが、移動制約者の外出確保や家族等介護者の負担軽減により、移動制約者自身の「閉じこもり」傾向の抑止、介護疲労からくる移動制約者への虐待等の危険性の解消に資することが期待される。

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) 福祉有償運送普及のための運営協議会の設置促進

NPO法人等による福祉有償運送が実施できる体制を整備しようとする市町が円滑に運営協議会を設置し、その運営を行うことができるようになるため、中部運輸局静岡運輸支局及び関係市町の参加により、県内における運営協議会の活動について情報交換を行う体制を整備し、県内全体の福祉有償運送の円滑な実施を図る。

また、県として、タクシー協会等関係団体との調整を行う他、広域的な福祉有償運送にあっては、市町間の調整や複数市町による運営協議会設置の指導などを行っていく。

(2) 障害者支援費制度に基づく「移動介護」「通院等乗降介助」サービス

対象者：支援費の支給決定を受けている身体障害者、知的障害者等

内容：通勤、通学を除き、外出が必要な時に居宅介護事業所の訪問介護員が移動の介助を行う。

通院等のための乗車又は降車の際の介助を行う。

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

(3) 障害児者ライフサポート事業

対象者：障害者支援費制度対象障害児者、発達障害者

内容：障害者支援費制度を補完する各種サービス(発達障害者の場合は、支援費制度と同等のサービス)として行われる送迎サービス

費用：要綱に定める基準額の3分の1

(4) タクシー利用料金助成

平成16年度の実施市町村は47市町村(未実施22市町村)

内容：ほとんどが、初乗り運賃に対し、1人年間10枚~100枚の利用券を交付するというもの。

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

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

1 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))

2 当該規制の特例措置の適用を受けようとする者

本特別区域内において、セダン型等の一般車両を用いて輸送サービスを実施する営利を目的としない法人(社会福祉法人、NPO法人、医療法人、公益法人等)及び市町村が自ら主宰するボランティア組織

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

静岡県内に事務所を有する営利を目的としない法人(社会福祉法人、NPO法人、医療法人、公益法人等)及び市町村が自ら主宰するボランティア組織が、静岡県内を運送の発地又は着地のいずれかとして、単独又は複数市町村共同で設置された運営協議会の協議を経て、道路運送法第80条第1項の許可を得た上で、会員である移動制約者(国土交通省よるガイドラインに定められた要介護者、要支援者、精神障害者、身体障害者、知的障害者等の福祉有償運送の対象となる旅客をいう。)に対し、セダン型等の一般車両により有償輸送サービスを実施する。

5 当該規制の特例措置の内容

平成16年度から規制緩和されたNPO法人等による福祉有償運送について、その使用車両は、車いすのためのリフト等特殊な設備を設けた自動車、又は、回転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に限定されているが、地域の状況を踏まえ、特例措置として、セダン型等の一般の車両の使用を認めるものである。

なお、福祉車両又はセダン型車両による福祉有償運送の必要性等を協議するための運営協議会については、ガイドラインに沿って単独又は複数の市町村が主宰することとし、静岡県内各市町において実施の検討が進められている。

福祉有償運送の実施を希望しているNPO法人等が所在する市町においては、重点指導期間中（平成17年度末までの見込み）に、NPO法人等が許可を受けて円滑に福祉有償運送が実施できるよう、運営協議会を設置するよう指導しているところである。

また、NPO法人等による福祉有償運送が実施できる体制を整備しようとする市町が円滑に運営協議会を設置し、その運営を行うことができるようにするため、中部運輸局静岡運輸支局及び関係市町の参加により県内における運営協議会の活動について情報交換を行う体制を整備し、県内全体の福祉有償運送の円滑な実施を図る。

運営協議会は、ガイドラインに基づき、おおむね次のとおり開催するよう市町に対して周知する他、市町が主宰する「運営協議会」の設置を促進するため、県としては、タクシー協会等関係団体との調整を行う他、広域的な福祉有償運送にあっては、市町間の調整や複数市町による運営協議会設置の指導などを行っていく。

(1) 運営協議会の目的

運営協議会は、福祉有償運送の必要性及びこれらを行う場合における安全の確保及び旅客の利便の確保に係る方策等を協議するため、設置するものとする。

(2) 運営協議会の主宰者

運営協議会は、交通圏、経済圏等の状況に応じ単独又は複数の市町が主宰する。

(3) 運営協議会の構成員

運営協議会の構成員は、当該市町村長又はその指名する職員を含む関係者であることを基本として主宰者が定めるものとする。

なお、標準的なものとして想定される関係者を例示すると、おおむね以下のとおりである。

- ・ 関係市町長又はその指名する職員
- ・ 静岡運輸支局長又はその指名する職員
- ・ 公共交通に関する学識経験者
- ・ 想定される有償運送の利用者の代表
- ・ 関係する地域の住民の代表
- ・ バス、タクシー等関係交通機関及び運転者の代表等
- ・ 社会貢献活動を実施している地域のボランティア団体
- ・ 静岡運輸支局長又はその指名する職員

・ 静岡県職員

(4) 運営協議会の運営方法

協議会は構成員の過半数が出席しなければ成立しない。議事は委員の合議で決するが、協議が整わないときは、あらかじめ選任した委員の過半数で決し、可否同数の場合には会長が決するところによる。

(5) 有償運送の条件

運送主体

有償運送実施主体（以下、「運送主体」という。）は、地域に所在する市町村の長から書面により具体的な協力依頼を受けた、社会福祉法人、医療法人、特定非営利活動法人等、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し、営利を目的としない法人及び地方公共団体が自ら主催するボランティア組織のうち、運営協議会の協議を経て認められた組織とする。

運送の対象

有償運送の対象は、あらかじめ登録された会員及びその介助者・付添人であって、運送の発地又は着地のいずれかが特区地域内にある場合に限るものとし、介助者・付添人については、会員と同乗する場合のみ運送の対象とする。

会員は、以下に掲げる者のうち、単独では公共交通機関の利用が困難な移動制約者で、運営協議会の協議において認められた者とする。

(ア) 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「要支援者」

(イ) 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」

(ウ) 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

運送主体においては、会員の氏名、住所、年齢、要介護認定及び身体障害者手帳の交付等の事実その他必要な事項を記入した会員登録簿を作成し、適切に管理するものとする。

使用車両

(ア) 使用権原

使用車両については、運送主体が使用権原を有していることを要するものとする。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。

- ・ 運送主体と、自家用自動車を提供し、当該輸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。
- ・ 当該契約において、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。
- ・ 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) 福祉有償運送の使用車両

福祉有償運送にあつては、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。あるいは、運営協議会の協議において認められたセダン型等の車両であること。

(ウ) 車両の表示等

運賃及び料金、運転者の氏名並びに自動車登録番号について、利用者に見やすいよう車内に掲示するとともに、外部から見やすいよう使用車両の車体の側面にボランティア輸送に係る有償運送に用いる車両である旨を表示すること。

運送主体においては、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、適切に管理するものとする。

運転者

普通第二種免許を有していることを基本としつつ、これによりがたい場合には、第一種免許を有している者のうち、以下に掲げる要件を満たしている者について、運営協議会において運転者として適当と認められた者とする。

(ア) 道路運送法第80条第1項但書きに基づく許可申請の日前2年間に於いて、免許停止処分を受けていない者

(イ) 以下のいずれかに該当する者

- ・ 静岡県公安委員会の認定を受けた自動車教習所が実施する実車の運転を伴う特定任意講習を受講した者
- ・ 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

また、運送主体においては、運転者の氏名、住所、年齢、自動車免許の種別、交通事故その他道路交通法（昭和35年法律第105号）違反に係る履歴、安全運転等に係る講習等の受講歴及び適性診断等の受診歴その他必要な事項を記入した運転者名簿を作成し、適切に管理するものとする。

なお、運送主体においては、できる限り早期に第二種免許を有している者を確保するよう努めるものとする。

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（搭乗者傷害を対象を含むものに限る。）に加入していること。

運送の対価

運送の対価については、当該地域における一般乗用旅客自動車運送事業の上限運賃額、公共交通機関の状況等地域の特性を勘案しつつ、営利に至らない範囲において設定されるものであることを原則とし、特区地域における一般乗用旅客自動車運送事業の上限のおおむね2分の1を目安にするものとする。

運送主体における管理運営体制

運送主体について、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

法令遵守

許可を受けようとする者が、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。