

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

三重県

2 構造改革特別区域の名称

三重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

三重県の区域の一部（三重県の全域のうち旧飯高町域を除く地域）

4 構造改革特別区域の特性

（１）概況

三重県は国土のほぼ中間に位置し、県土は南北に細長く、伊勢湾に面した平野部や、県土の約 7 割を占める森林など、変化に富んだ自然条件に伴い、様々な地域特性を有している。

こうした地理条件から、三重県は、古来より東西交通の要所として重要な位置を占め、近世においても、当時の東西の主要幹線である東海道や、参詣道である伊勢街道、熊野街道沿いの宿場町を中心に、東西南北からの往来で、街道沿いの町々は賑わってきた。

また、多様な自然環境を有することから、海の幸、山の幸の様々な自然資源に恵まれ、港町では、こうした産物を東西の大消費地へ運ぶ物流拠点として栄えてきた。

近代においては、こうした町々を繋ぐ形で鉄道網が整備されるとともに、町々を中心にバス網も整備されて、東西南北隅々まで充実した交通網が整備されてきた。

しかしながら、近年の社会経済情勢の変化や産業構造の変化に伴い、大都市圏を繋ぐ東西交通網が整備される一方で、県南部の交通網の整備が遅れ、地域の経済活力の低下や、それに伴う過疎化をもたらしている。

また、三重県の人口は、平成 17 年 4 月 1 日現在で 1,866,277 人（推計人口）であり、うち 65 歳以上の高齢者は 394,496 人（第 1 号被保険者数）で、高齢化率は 21.1% と高くなっており、年々増加している。特に、県総面積の約 70% を占めている中山間地域においては、社会経済情勢の変化に伴い、高齢化、過疎化が一段と深刻化している状況にある。

こうしたことから、幹線交通網からはずれた中山間地域を中心にバス路線が廃止され、生活に必要な移動手段が奪われているとともに、一部鉄道路線においては、利用者の減少に伴い廃線が議論されている状況にあり、地域の輸送手段の確保が課題となっている。

こうした中、身体的な障害等により単独での移動が困難であって、単独で公共交通機関を利用することが困難ないわゆる移動制約者は、介護保険の要支援・要介護認定者 68,148 人（平成 17 年 3 月 31 日現在）、身体障害者手帳交付者 66,664 人（平成 17 年 4 月 1 日現在）、療育手帳所持者 8,599 人（平成 17 年 4 月 1 日現在）、精神障害者手帳

所持者 4,625 人（平成 17 年 4 月 1 日現在）の総計 148,036 人と県人口の 7.9% に上っており、高齢化の進展に伴い、さらなる増加が見込まれている。（表 1）

一方、これに対し、県内のタクシー等事業者が運行するタクシー車両数は 1,730 台（平成 17 年 3 月末現在）で、そのうち車いすや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や、回転シート、リフトアップシート等乗降を容易にするための装置を設けた自動車、いわゆる福祉車両は 50 台であり、タクシー車両全体の 2.9% となっている。また、増大する需要に対し新たに福祉車両の導入も進められているが、平成 16 年 4 月から平成 17 年 3 月までの 1 年間で増加車両数は 18 台に止まっている。

タクシーは、鉄道、バスと並ぶ地域の交通機関であり、ドア・ツー・ドアでの輸送や介助を必要とする移動制約者にとって重要なモビリティの手段であるが、その車両数の現状を見る限りでは、移動制約者のニーズに対し、必ずしも対応できていない状況にある。（表 2）

また、移動制約者の移動ニーズの多くが、病院や施設への通院、通所であり、移動の時間帯が朝、夕に集中することからも、既存の輸送手段では十分な対応が困難な状況である。

表 1：三重県内の移動制約者の状況

（単位：人）

| 移動制約事由の内容 | 人 数 | 左の内訳 | |
|-------------------------------------|---------|----------------|--------|
| | | 種 別 | 人 数 |
| 要支援・要介護認定者数 （平成 17 年 3 月 31 日現在） | 68,148 | 要支援 | 10,445 |
| | | 要介護 1 | 22,817 |
| | | 要介護 2 | 10,345 |
| | | 要介護 3 | 9,046 |
| | | 要介護 4 | 8,432 |
| | | 要介護 5 | 7,063 |
| 身体障害者手帳交付者数 （平成 17 年 4 月 1 日現在） | 66,664 | 視覚障害 | 4,743 |
| | | 聴覚・平衡機能障害 | 7,381 |
| | | 音声・言語・そしゃく機能障害 | 819 |
| | | 肢体不自由 | 37,544 |
| | | 内部障害 | 16,177 |
| 療育手帳交付者数 （平成 17 年 4 月 1 日現在） | 8,599 | 重度 | 4,261 |
| | | 軽度 | 4,338 |
| 精神障害者手帳交付者数 （平成 17 年 4 月 1 日現在） | 4,625 | | |
| 合計（重複あり） | 148,036 | | |

表2：三重県内タクシー等車両数（平成17年3月31日現在）（単位：台）

| 区 分 | 台 数 |
|--------|-------|
| 法人タクシー | 1,721 |
| 個人タクシー | 9 |
| 合 計 | 1,730 |
| うち福祉車両 | 50 |

（2）県内移動制約者の輸送の状況

こうした状況の中、県内では、介護保険法に基づく要介護認定者に対して、訪問介護事業所により介護保険サービスである通院等乗降介助と連続して又は一体として病院等への輸送サービスが提供されており、障害児者に対しても身体障害者福祉法等による指定居宅介護事業所により同様のサービスが提供されている。また、介護保険制度等の公的支援制度の対象とならない移動制約者についても、輸送サービスのニーズは高く、タクシー等公共交通機関の補完として、市町村により独自の外出支援サービスが提供されているほか、NPO法人によりボランティアで輸送が実施されている。

これら訪問介護事業所等による輸送サービスのうち、社会福祉法人やNPO等非営利法人が県内で実施しているものを調査した結果、平成16年4月から平成17年3月までの1年間で延べ258,207人がこうした輸送サービスを利用していることが明らかとなっている。なお、これらのうち173,329人、約7割がセダン型一般車両の利用者となっており、移動制約者の多くがセダン型車両での輸送を必要としていることが伺える。

（3）県内の取組状況

こうした要介護（支援）認定者、身体障害者等移動制約者の輸送については、平成16年3月に道路運送法にかかる法的取扱いが統一されたことから、今後道路運送法の許可が必要となったところであるが、これら輸送の状況を踏まえ、今後も引き続きNPO等非営利法人による輸送サービスが一定範囲内で提供されることが必要との見地から、国土交通省により示されたガイドライン（平成16年3月16日付け国自旅第240号）に基づき福祉有償運送が適正かつ円滑に実施できるよう、福祉有償運送の必要性等を協議する運営協議会の設置等について、地域福祉の実施主体である市町村の支援を行ってきたところである。

また、こうした支援にあたっては、交通圏、生活圏が市町村域を越えた広がりを持つことや、運営協議会運営の効率性、統一性を図るため、複数市町村により運営協議会が共同設置されることを基本に取り組んできたところである。

こうした取組の結果、県域を8つの地域に分け、単独または複数市町村による運営協議会を設置することについて合意形成がなされ、現在、各地域において運営協議会が設置、又は運営協議会の設置に向けた準備会が開催されている。ついては、平成17年10月中には全ての地域で運営協議会が正式に設置され、福祉有償運送の必要性等が協議

できる環境が整う予定である。

なお、旧飯高町の区域（平成17年1月1日合併により、現在は松阪市の区域の一部）にあっては、平成15年11月28日に構造改革特別区域計画の認定を受けており、既に1法人（NPO法人）がセダン型一般車両の使用を含む福祉有償運送の実施について道路運送法第80条第1項の許可を取得し、福祉有償運送を実施している。

5 構造改革特別区域計画の意義

福祉有償運送は、社会福祉法人、医療法人、NPO等非営利法人の協力を得て要介護（支援）認定者、身体障害者等の移動制約者に対し輸送サービスを提供することにより、タクシー等既存の交通機関等が実施する輸送事業を補完し、移動制約者の移動の自由を確保するとともに、そうした取組により、移動制約者の自立の支援、社会参加の促進を図るものである。

しかしながら、福祉有償運送において原則使用が認められる福祉車両は、一般の車両に比べ、購入費、維持費等経費が高いことから、その導入も円滑に進まないことが予想され、増加する移動制約者のニーズに対して十分対応することが困難な状況である。

一方で、移動制約者の中には車椅子等補装具を必要としない視覚障害者や、透析患者など内部障害者等、福祉車両を必ずしも必要としない者も多く、これらに対して貴重な社会資源である限られた福祉車両を提供することは、他の移動制約者の利用の機会を奪い、移動の自由を制限する恐れがある。さらに、精神障害者や知的障害者などのように、福祉車両よりもセダン型一般車両の方が利用しやすい移動制約者も多く存在する。

そうしたことから、構造改革特別区域計画の認定により、福祉有償運送の実施においてセダン型一般車両を使用することが可能となることで、あらゆる移動制約者のニーズに対応する体制が整備され、移動制約者の移動の自由の拡大に寄与し、ひいては移動制約者の自立、社会参加の促進に寄与することが期待される。

6 構造改革特別区域計画の目標

三重県における移動制約者にかかる輸送は、既存の公共交通機関では移動制約者のニーズに対し必ずしも対応できていないことから、介護保険制度及び障害者支援費制度に基づく訪問介護事業所等のほか、タクシー等公共交通機関の補完として、市町村、NPO法人等様々な主体により担われてきたが、平成16年3月に介護輸送に係る法的取扱いが統一されたことより、これら輸送の実施について道路運送法の許可が必要となったところである。

そうしたことから、県では、道路運送法の許可取得に向け、非営利法人の実施する福祉有償運送が引き続き実施できるよう市町村の主宰する運営協議会の設置について支援を行う一方、営利法人に対しても説明会の開催や、様々な情報提供を行ってきた。

しかしながら、営利法人にあっては、様々な制約の中、道路運送法に基づく許可取得が困難との判断から、移送を伴う介護保険事業、障害者支援費事業から撤退する動きも少なくない。

一方で、既存のタクシー事業者に対して、訪問介護事業を中心に介護輸送への新たな

参入を働きかけているが、人的条件等から速やかな対応は困難な状況にある。

こうした中、これまで輸送サービスを利用してきた移動制約者が引き続きサービスを受けられるよう移動手段、輸送量を確保するとともに、高齢化に伴い増大する需要に対しても、サービスの供給を確保することが必要である。そのため、こうした輸送サービスの供給主体として、社会福祉法人やNPO法人等非営利法人の参加が今後も不可欠である。

ついでには、福祉有償運送にかかる道路運送法の許可取得の前提条件である運営協議会の設置及び円滑な運営を確保するとともに、福祉有償運送において使用できる車両をセダン型一般車両に拡大することにより、引き続き非営利法人により移動制約者に対する輸送サービスが提供できるよう環境整備を図り、福祉有償運送が円滑かつ適正に実施されることで、あらゆる移動制約者のニーズを満たす移動手段、輸送量を確保することを目指す。

また、こうした取組により、移動制約者の移動の自由を確保することで、移動制約者の自立の支援、社会参加の促進を図り、だれもが自分らしい生き方のできる地域社会の実現を目指す。

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

福祉有償運送において福祉車両のみならずセダン型一般車両の使用が可能となることで、これまで移動手段に制約があった移動制約者の通院、通所が円滑化され、より十分な医療及び福祉サービスを受けることが可能となり、介護保険制度の要介護（支援）者の状態の悪化、病状の悪化の予防や症状の改善等に寄与する。

また、セダン型一般車両の使用により、あらゆる移動制約者のニーズを満たす移動手段、輸送量を確保することで、移動制約者の自立、社会参加が促進され、その結果、買い物やレジャーへの参加等移動制約者の消費活動の促進につながるとともに、これまで移動制約者の介護等に専従あるいは多くの時間を割いてきた家族の負担を軽減、又は自由時間を創出し、ひいては家族の就業の機会の拡大や社会参加の促進に寄与する。

さらには、こうした福祉有償運送の必要性について、利用者、地域住民、タクシー、バス等事業者、NPO等運送の実施主体、関係行政機関等、地域の異なる立場の関係者により運営協議会において議論することで、来るべき高齢化社会を見据えた地域モビリティの確保に向けた議論が深まり、地域に密着した総合的な交通体系が実現されることが期待される。

こうしたことから、構造改革特別区域計画の実施により、健康の増進、雇用の増大、消費活動の活発化など地域社会、地域経済の活性化に直接、間接の波及効果をもたらすことが期待される。

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) 三重県内各運営協議会間の連絡調整体制の整備

各運営協議会間の連絡調整等の場として、各運営協議会の事務局市町、中部運輸局三重運輸支局及び三重県（福祉部局・交通部局）からなる「三重県福祉有償運送等運営協議会事務局連絡会議」を設置し、情報及び認識の共有化を図り、運営協議会及び福祉有償運送に係る課題の解決に努める。

こうした取り組みにより、運営協議会の運営の円滑化を図るとともに、福祉有償運送の円滑かつ適正な実施を推進する。

(2) 三重県バス運行対策費補助金事業

地域のモビリティの確保のため、既存の事業者によるバス路線や市町村による自主運行バス等に対して、「三重県バス運行対策費補助金要領」に基づき、運行費、車両購入費及び初年度開設費について補助を行う。

バス路線に対する補助を県が行うことで、地域にとって、特に高齢者や学生といった交通弱者にとって必要不可欠なバス路線を維持、確保する。

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毎の規制の特例措置の内容

別紙

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

特区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社会福祉法人、NPO法人、医療法人、公益法人等の非営利法人

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

三重県内に事務所を有する社会福祉法人、NPO法人等の非営利法人が、三重県内を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項の許可を得たうえで、会員である要介護者、要支援者、身体障害者、知的障害者、精神障害者等の移動制約者を対象に、セダン型等の一般車両による有償の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3月に国土交通省より示されたガイドラインでは、NPO等非営利法人が実施する福祉有償運送における使用車両は、車いすのためのリフト等の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、特例措置としてセダン型等の一般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一般車両による福祉有償運送の必要性等を協議する運営協議会については、県域を8つの地域に分け、単独または複数市町村による運営協議会を設置することについて合意形成がなされ、現在、各地域において運営協議会が設置、又は運営協議会の設置及び円滑な運営に向けた準備会が開催されているところである。については、平成17年10月中には全ての地域で運営協議会が正式に設置され、福祉有償運送の必要性等が協議できる環境が整う予定である。

(1) 福祉有償運送運営協議会の設置及び運営

運営協議会の目的

福祉有償運送の必要性並びに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、福祉有償運送運営協議会を設置する。

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、単独又は複数市町村が主宰する。

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、標準的な構成員は、おおむね以下のとおりとする。

- ・ 関係市町村の長又はその指名する職員
- ・ 三重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等
- ・ 福祉有償運送の利用者の代表
- ・ 関係する地域の住民の代表
- ・ 関係する地域のボランティア団体の代表
- ・ バス、タクシー等関係交通機関の代表

運営方法等

運営協議会の議事は構成員の合議により決するものとする。ただし、構成員による協議が整わない場合においては、構成員の過半数で決し、可否同数の場合には運営協議会においてあらかじめ構成員の中から指名した者が決定するところによるものとする。

また、市町村は、運営協議会の開催に先立って、以下の資料を作成するとともに、十分な時間的余裕をもってあらかじめ参加者に送付するものとする。あわせて、更新の申請に先立って行われる場合には、輸送活動における利用者からの苦情、事故等の状況について運営協議の場に報告するものとする。

ア 当該地方公共団体の区域における交通の状況及び要介護認定を受けている者、身体障害者その他の移動制約者の状況及び住民の輸送ニーズの状況

イ 許可を受けようとするNPO等が作成した自家用自動車有償運送許可申請書の案及び地方公共団体の長からの具体的な協力依頼を示す書面

ウ 許可を受けようとするNPO等が行おうとする自家用自動車有償運送に関し次に掲げる事項について具体的に記した資料

- ・ 使用する車両の自動車登録番号及び運転者並びに移動制約者に対応した設備又は装置の種別
- ・ 普通第二種免許によりがたい場合における十分な能力及び経験に係る事項
- ・ 損害賠償措置
- ・ 会員数及び運送の対価の額
- ・ 運行管理体制及び指揮命令系統
- ・ 事故防止についての教育及び指導体制
- ・ 事故時の処理及び責任体制（市町村におけるものを含む。）
- ・ 使用する車両についての整備管理体制
- ・ 利用者からの苦情処理に関する体制（市町村におけるものを含む。）

エ その他運営協議の場において主宰者が必要と認める資料

（２）運送の条件

運送主体

当該輸送の確保について市町村長から具体的な協力依頼を受けた、営利を目的としな

い法人又は市町村自ら主宰するボランティア組織であり、福祉有償運送を行うことが法人の目的の範囲外の行為に当たるものでないことを要するものとする。

なお、NPOのほか、営利を目的としない法人として想定されるものを例示すると、おおむね以下のとおりである。

- ・社会福祉法人（社会福祉法（昭和26年法律第45号））
- ・商工会議所（商工会議所法（昭和28年法律第143号））
- ・商工会（商工会法（昭和35年法律第89号））
- ・医療法人（医療法（昭和23年法律第205号））
- ・公益法人（民法（明治29年法律第89号））等

また、市町村長からの具体的な協力依頼については、依頼の相手方となる法人名、依頼の対象となる有償運送行為を示した書面により行うものとする。

運送の対象

ア 運送の対象

福祉有償運送の対象となる旅客は、会員として登録された以下に掲げる者及びその付添人であって、運営協議会の協議において認められた者とする。

- ・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

イ 運送の形態等

運送の発地又は着地のいずれかが当該地方公共団体の区域内にあることを要するものとする。運送主体においては、会員の氏名、住所、年齢及び移動制約者・住民等であることの実態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 使用車両

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のほか、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。

イ 使用権原

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

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。

ウ 車両の表示等

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について、次のとおり表示することを要するものとする。

- ・氏名、名称又は記号
- ・「有償運送車両」又は「80条許可車両」の文字
- ・文字はステッカー、マグネットシート又はペンキ等による横書きとし、自動車の両側面に行うこと。また、文字の大きさは縦横50ミリメートル以上とする。

また、運送主体においては、使用する自動車の型式、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置その他必要な事項を記入した自動車登録簿を作成し、適切に管理するものとする。

運転者

普通第二種免許を有することを基本とする。

ただし、これによりがたい場合には、当該地域における交通の状況等を考慮して、十分な能力及び経験を有していると運営協議会において認められることを要するものとする。

この場合において「当該地域における交通の状況等を考慮して、十分な能力及び、経験を有している」かどうかの判断に当たっては、以下の要件を満たしていることを要するものとする。

- ・申請日前2年間運転免許停止処分を受けていないこと
- ・都道府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
- ・上記のほか、以下のいずれかに該当する者であること
 - 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

なお、運送主体においては、出来る限り早期に普通第二種免許を有する運転者の確保に努めるものとする。

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。

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(搭乗者傷害を対象に含むものに限る。)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等を勘案しつつ、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要するものとする。

この場合において「営利に至らない範囲」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（輸送の実態を踏まえ時間制によるものを含む。）のおおむね2分の1を目安に、地域の特性等を勘案しつつ定めるものとする。

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を要するものとする。

この場合において、上記に適合しているかどうかの判断に当たっては、以下の要件を満たしていることを要するものとする。

- ・運送主体において、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こと、点呼、報告、指示、記録等に係る指揮命令系統が明確にされていること。
- ・特に、運転者が自家用自動車を提供し運転者の自宅から利用者の自宅等へ直接出向く場合にあっては、電話等により運行管理に関する事項について指示、伝達、報告が確実に実施できる体制が整っていること
- ・運送主体において、使用する自動車の整備管理が適切に行われていること。
- ・運送主体において、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こと。
- ・市町村、運送主体の双方において、事故発生時において緊急の連絡体制が整備されており、対応に係る責任者が明確であること。
- ・市町村、運送主体の双方において、利用者からの苦情に対し適切に記録、対応する体制となっており、対応に係る責任者が明確であること。
- ・市町村、運送主体の双方において、その他有償運送の条件が常時確保されているかどうかについての管理体制が整っており、責任者が明確であること。

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。