

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

山形県

2 構造改革特別区域の名称

山形県東南村山・北村山・置賜地区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

山形市、米沢市、上山市、長井市、村山市、天童市、東根市、尾花沢市及び南陽市並びに東村山郡山辺町及び中山町、北村山郡大石田町、東置賜郡高畠町及び川西町並びに西置賜郡小国町、白鷹町及び飯豊町の全域（以下「当該地域」という。）

4 構造改革特別区域の特性

(1) 特別区域の概況

上記9市8町を含む山形県は、県土の東に奥羽山脈、中央に出羽山地、朝日山地、飯豊山地が連なり、蔵王、鳥海山、月山などの秀麗な山々を擁している。山地の合間には、田園地帯が広がり、都市や農山村が程よく分散し、これを縫うように最上川が流れている。急峻な山々は他県との境界を形成し、県内においても内陸地方と庄内地方を隔て、それぞれに特色ある気象環境や文化風土をかたちづけてきた。また、本県をかたちづくる村山、最上、置賜、庄内の4つの地域は、特色を持つ城下町を中心に発展してきたことなどから、それぞれに歴史的、文化的なまとまりがあり、藩政時代に培われた文化が色濃く残っている。

また、山間部が多いことから公共交通機関もあまり整備されておらず、全国と比較して人口密度も低いこともあり、人口千人当たりの保有自動車数や自家用乗用車数が多く、また一般世帯の平均人員や三世帯同居率が全国1位ということもあり、移動の手段は自家用車によるところが多いことから、移動に制約のある住民の移動は家族等への依存度が高くなっている。しかしながら、共働きの世帯割合が全国1位であるとともに、一般病院数(可住地面積当たり)が全国最下位でありながら人口千人当たりの通院者率が全国第4位と極めて高いことから、家族等への依存には限界があると思われる。なお、65歳以上の高齢者人口は全国第4位であるとともに65歳以上の親族のいる世帯割合は2軒に1軒と全国1位であり、高齢者対策は深刻な状況となっている。

そのため、県内においても市町村社会福祉協議会やNPO法人等によるボランティア輸送が実施されているが、車両の台数が少ないために、福祉車両のみならずセダン型も含めた運行車両の拡大が望まれている。

今回申請する当該地域は、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日付け国自旅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」をいう。）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、複数の市町が運営協議会を設置又は準備している内陸の県都山形市を含む村山地域の西村山を除く東南村山の3市2町、北村山の3市1町、そし

て置賜地域の3市5町である。(計9市8町)

(2) 特別区域の移動制約者の状況

平成17年4月1日現在の住民基本台帳による山形県の総人口の1,219,650人(高齢化率25.2%)のうち、当該地域の人口は722,994人(高齢化率24.2%)である。このうち移動制約者は累計で64,143人(人口の8.9%)にも上っている。(表1-1~3)

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

(3) 公共交通(タクシーなど)の状況

これに対し、当該地域のタクシーの41事業者と個人タクシーの車両台数は1,025台(うち56台が回転シート装着車両、車椅子等での乗降可能車両又は福祉輸送対応の8ナンバーの車両数、平成17年4月1日現在)、また、県内の患者等輸送限定の16事業者の台数は28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対応できていない状況にある。(表2-1~3、その他(患者輸送車(山形県全域)))

また、県内や当該地域でも市町村社会福祉協議会やNPO法人等による福祉有償運送が行われている。これら、移動制約者に対する移送サービス提供にあたっては、福祉車両によるもののほか、知的障害児・者の介助のための複数ヘルパーによる移送、顔なじみのヘルパーによる支援など多種多様なサービスの継続性にも配慮する必要がある。

(4) その他

現在、山形県では、こうしたNPO法人等の取組みについて、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、東南・北村山地区は既に福祉有償運送運営協議会を設置し、また、置賜地区は18年1月24日の設置に向け準備しているところである。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については、NPO等の活動状況が地域によって異なることから、国土交通省及び山形県の支援のもと、主に市町村が地域の実態に応じて設置することが望ましいとして単独又は複数市町村での設置することを内容とする説明会を2回開催している。これを受けて、県内において現在福祉有償サービスを実施しているNPO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に運営協議会を設置することとしている。当該地域のほか平成17年6月に旧朝日村(現鶴岡市(平成17年10月に合併))に設置された。

なお、現在福祉有償運送サービスを実施している県内のNPO法人等においては、やまがた福祉移送サービスネットワークを平成17年2月に設立し、移送サービスの事務標準化及び安全運転管理に向けて研修会開催など自主的な取組みが行われており、福祉実施主体としての受入準備を進めているところである。

東南村山地域(山形市・上市市・天童市・山辺町・中山町)

表1 - 1 当該地域の移動制約者の状況(平成17年4月1日現在)

単位:人

要支援・介護認定者数	要支援	1,609	要介護3	1,648	合 計			
	要介護1	4,193	要介護4	1,457	13,048			
	要介護2	2,057	要介護5	1,436				
身体障害者手帳交付者数		1級	2級	3級	4級	5級	6級	合計
	視覚障害	358	266	79	72	133	121	1,029
	聴覚・平衡機能障害	159	290	153	253	11	484	1,350
	音声・言語・そしゃく機能障害	14	22	67	65			168
	肢体不自由	1,741	1,674	1,174	1,856	1,314	446	8,205
	内部障害	2,556	38	838	1,127			4,559
	合 計	4,828	2,290	2,311	3,373	1,458	1,051	15,311
療育手帳交付者数(知的障害)	A判定		B判定		合 計			
	860		717		1,577			
精神保健福祉手帳交付者数	1級	2級		3級		合 計		
	644	274		59		977		
特定疾患患者数	1,014							
合 計(重複あり)	31,927							

表2 - 1 当該地域のタクシー等車両数

区 分	台 数	備 考
タクシー	568台(30)	15事業者
個人タクシー	81台	山形交通圏
合 計	649台(30)	

()書きについては、回転シート装着車両、車椅子等での乗降可能車両又は福祉輸送対応の8ナンバーの車両数である。

北村山地域(村山市・東根市・尾花沢市・大石田町)

表1 - 2 当該地域の移動制約者の状況(平成17年4月1日現在)

単位:人

要支援・介護認定者数	要支援	361	要介護3	546	合 計			
	要介護1	1,390	要介護4	594	4,123			
	要介護2	682	要介護5	550				
身体障害者手帳交付者数		1級	2級	3級	4級	5級	6級	合計
	視覚障害	117	91	44	31	37	33	353
	聴覚・平衡機能障害	30	107	61	90	5	202	495
	音声・言語・そしゃく機能障害	2	5	31	14			52
	肢体不自由	493	526	350	626	448	171	2,614
	内部障害	702	9	210	260			1,181
合 計	1,344	738	696	1,021	490	406	4,695	

療育手帳交付者数(知的障害)	A 判定		B 判定		合 計
	182		341		523
精神保健福祉手帳交付者数	1 級	2 級	3 級	合 計	
	114	70	8	192	
特定疾患患者数					390
合 計 (重複あり)					9,533

表 2 - 2 当該地域のタクシー等車両数

区 分	台 数	備 考
タクシー	103 台(10)	6 事業者

()書きについては、回転シート装着車両、車椅子等での乗降可能車両又は福祉輸送対応の 8 ナンバーの車両数である。

置賜地域(米沢市・長井市・南陽市・高畠町・川西町・小国町・白鷹町・飯豊町)

表 1 - 3 当該地域の移動制約者の状況(平成 17 年 4 月 1 日現在)

単位:人

要支援・介護認定者数	要支援	1,293			要介護 3	1,284		合 計
	要介護 1	3,463			要介護 4	1,358		10,117
	要介護 2	1,399			要介護 5	1,320		
身体障 害者手 帳交付 者数		1 級	2 級	3 級	4 級	5 級	6 級	合計
	視覚障害	195	167	47	61	75	69	614
	聴覚・平衡機能障害	34	175	144	160	14	379	906
	音声・言語・そしゃく機能障害	4	6	59	42			111
	肢体不自由	936	997	971	1280	960	321	5,465
	内部障害	1,522	14	377	491			2,404
	合 計	2,691	1,359	1,598	2,034	1,049	769	9,500
療育手帳交付者数	A 判定		B 判定			合 計		
	438		923			1,361		
精神保健福祉手帳交付者数	1 級	2 級	3 級	合 計				
	526	189	31	746				
特定疾患患者数								959
合計(重複あり)								22,683

表 2 - 3 当該地域のタクシー等車両数

区 分	台 数	備 考
タクシー	273 台(16)	21 事業者

その他(患者輸送車(山形県全域))

区 分	台 数	備 考
患者輸送車	28 台	16 事業者

5 構造改革特別区域計画の意義

市町村社会福祉協議会やNPO法人等がボランティア活動として移動サービスを実施することにより、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が地域社会に密接な移動手段を確保することができることにより健全な生活を行うことが可能となり、さらに、行政の施策が補完されることにより自主的な地域福祉の充実が可能となる。

また、セダン型車両特区の認定を受けることにより、地域福祉推進の主体である市町が、地域の状況を踏まえて複数の市町により設置する運営協議会において、福祉運送を実施するうえで福祉車両のみならず、セダン型等の一般車両の必要性を含めて協議することを可能とし、当該地域の市町の事業事務の円滑化を図ることが可能となる。

6 構造改革特別区域計画の目標

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して市町村社会福祉協議会やNPO法人等の福祉輸送サービスを実施するに当たり、福祉車両のほか、地域の実情に応じ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、移動制約者がそれぞれの実情に応じて自立的な判断により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。

このような福祉輸送の円滑な実施が可能となることにより、移動制約者が健康で生きがいを持ち、安心して生活できるようになるとともに、これらの者が地域において必要とする保健・福祉サービスを「いつでも、どこでも、だれでも」利用できるようにすることにより安心して生活できる地域社会の実現を図る。

「山形県老人保健福祉計画（第4次）」及び「山形県介護保険事業支援計画（第3次）」においては、平成18年3月に向けて現在策定中であるが、中間案では 高齢者の社会参画、生きがいづくりの推進、 高齢者に配慮したまちづくりの推進、 地域ケアの推進など8つの重点課題を掲げている。

また、「山形県障害者計画（第3次） - 新輝きの福祉プラン - 」においては、ノーマライゼーションの理念を基本とし、障害の有無にかかわらず、県民誰もが相互に人格と個性を尊重し支えあう共生社会の実現にのため、 自立と社会参加の拡大、 地域での快適な生活を送るための基盤整備、 共に支え合う地域づくりの3つの施策の基本的方向を掲げている。

特区計画の目標とする移動制約者個々のニーズにみあった輸送の確保は、これら山形県の移動制約者に係る施策の基本計画にも合致するものであり、特区計画による経済的な効果に加え、山形県の移動制約者に係る福祉の向上に資するものである。

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

従来、輸送手段に制約があった移動制約者が、福祉輸送による通院・通所の円滑化により、より十分な医療及び福祉サービスなどを受けることが可能となり、症状の改善等に寄与するのみならず、街に出かけるバリエーションが小さくなることにより、移動制約者の社会参加や消費行動が促進されるとともに、介護等に専従してきた家族が就業することを可能とし、地域社会及び地域経済に大きな波及効果をもたらす、地域の雇用の創出と労働人口の拡大に資するものと考えられる。

また、福祉車両のみならずセダン型等の一般車両の使用を可能とすることで、自家用車を持ち込んで担い手として自主的に参加する住民の参加と確保を容易とし、波及効果を担保とすることが可能となる。

さらに、この福祉有償運送制度の実現により、利用者、地域住民、交通機関、福祉有償運送の実施主体、関係行政機関等の様々な関係者が参加する運営協議会において地域の実情に応じた交通のあり方について議論が深まることにより、移動制約者が利用できる移動手段として公共交通機関、タクシー等のみならずNPO等の有償運送サービスも加わり、各主体が役割分担を果たす相互補完型、地域住民のニーズがより反映される地域密着型の交通体系の実現を図ることが期待できる。

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) 山形県東南村山・北村山・置賜地区の各運営協議会に関する連絡調整体制の整備

県においては、NPO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、運営を行うようにするため、国土交通省東北運輸局山形運輸支局並びに東南村山地区、北村山地区及び置賜地区の市町の参加により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福祉有償運送の円滑な実施を図る。

(2) 障害者支援費支給制度に基づく「移動介護」事業

支援費の支給決定を受けている身体障害者及び知的障害者等が通勤、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。なお、費用については利用者及び扶養義務者の所得状況により個々に算定される。

(3) 市町による福祉タクシー助成事業等

主な対象者は身体障害者手帳・療育手帳・精神保健福祉手帳所持者、人工透析患者や寝たきり高齢者などであり、市町によって対象者や支援策は様々である。

《山形市の例》

- ・福祉タクシー券：540円の助成券を年間24枚交付

(対象者：障害者手帳1～3級、療育手帳A、精神保健福祉手帳1級)

- ・リフト付き福祉タクシー券：2,870円(大型)助成券を年間24枚交付

(対象者：下肢、移動、体幹の障害程度が1～2級の車いす利用等の障害者)

- ・高齢者移送サービス事業：年間12枚交付(3割自己負担)

(対象者：移動にリフト付き車両等が必要な在宅の寝たきり高齢者)

- ・人工透析患者交通費助成事業

(対象者：腎臓機能の身体障害者手帳保持者で本人等の所得税が非課税である者)

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

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

山形県東南村山地区、北村山地区及び置賜地区内で活動する運営協議会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ことが認められた社会福祉法人、NPO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

山形県東南村山地区、北村山地区及び置賜地区内で活動する社会福祉法人及びNPO法人等の非営利法人が、同地域を運送の発地又は着地のいずれかとして、3地区が複数市町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、会員である要介護（支援）高齢者、身体障害者、知的障害者、精神障害者等の移動制約者に対し、セダン型等の一般車両による福祉有償運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、その使用車両については、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ことにより、非営利法人等による移動制約者の福祉有償運送を確保しようとするものである。

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を協議するための運営協議会については、市町が主宰することとし、3地区毎に複数市町の共同設置について設立又は準備が進められている。（東南村山・北村山地区が設置済み）

(1) 運営協議会

目的

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並びに利用者の利便の確保を図る方策等を協議するため、3地区毎に「福祉有償運送運営協議会（以下「運営協議会」という。）」を設置するものとする。

主宰者

運営協議会は、3地域毎に複数市町が共同で主宰し、関係団体等と設置する。

構成員

運営協議会の構成員は、当該市町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
- ・ 山形運輸支局長が指名する職員
- ・ 福祉有償運送の利用者の代表等
- ・ 関係する地域の住民の代表等
- ・ 山形県ハイヤー協会及び地区ハイヤー協議会の代表
- ・ タクシー等公共交通機関の運転者の代表

また、運営主体となるNPO法人等については、必要に応じて適宜説明を求めることができるものとする。

なお、運営協議会事務局は、協議会を主宰する市町の互選で決定し、福祉有償運送を所管する課が庶務を処理する。

運営方法等

当該地域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 当該地域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当該市町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（市町におけるものも含む。）
- ・ 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（市町におけるものも含む。）

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

運営協議会は構成員（代理可能）の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、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。

(2) 運送の条件

運送主体

当該輸送の確保について当該市町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当該市町が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は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

当該市町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 福祉有償運送の対象

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市町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 福祉有償運送の使用車両

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であることを要するものとする。

ただし、運営協議会で承認を受けた場合はセダン型車両を使用できる。

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、事故発生時や苦情等の対応に係る運送主体の責任者及び連絡先が明りょう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輸送の許可を受けた車両である旨を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。

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。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、運営協議の場における意見等を踏まえ、合理的な理由を判断して行われることが必要である。

その際、検討に当たり具体的に検討すべき点を例示するとおおむね次のとおりである。

- ・ 申請日前一定期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
- ・ 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であること
- ・ 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であること
- ・ 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 等

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又はその計画があること。

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、運営協議の場における意見等を踏まえ、合理的な理由を示して判断が行われることが必要である。

その際、検討に当たり具体的に検討すべき点を例示するとおおむね次のとおりである。

- ・ 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。
- ・ 当該市町、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。
- ・ 当該市町、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。
- ・ 当該市町、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はないこと。