

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

山梨県

2 構造改革特別区域の名称

山梨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

山梨県の区域の一部(山梨県の全域のうち、南巨摩郡早川町、東八代郡芦川村、並びに北都留郡小菅村及び丹波山村域を除く地域)

4 構造改革特別区域の特性

(1)特別区域の概況

山梨県は日本列島のほぼ中央に位置し、面積は4,465.37平方kmで県土の78%を山林が占めている。

周囲は急峻な山々に囲まれ、北東部には秩父山塊、西部に3,000m級の山々からなる赤石山脈(南アルプス)、南部には日本一の高峰富士山(3,776m)、そして北部には八ヶ岳、茅ヶ岳が広い裾野をひいており、これらの山地は、山岳、森林、湖沼、渓谷などのすぐれた景観に富み、富士箱根伊豆国立公園など、自然公園にも指定されている。

また、中央を南北に連なる御坂山塊が、県内を大きく県都甲府市を中心とした中西部地方と富士吉田市、大月市を中心とした富士北麓・東部地方の二つの地方生活圏に分けており、県内推計人口880,947人(平成17年3月末現在)のうち約78%にあたる683,076人が中西部地方、約22%にあたる197,871人が富士北麓・東部地方に居住しており、それぞれが地理的条件、風土を活かした生活圏を形成している。

中西部地方、特に甲府市の中心部においては、核家族化に伴う郊外への住宅の確保や、スーパーなど大型店舗の郊外への進出により、人口の空洞化現象が生じるとともに、高齢化が進んでおり、在宅の一人暮らし高齢者が増加することが予想される中で外出支援サービスなどの充実が求められている。

また、甲府市を除く市町村においても、甲府市から県南部を縦断し富士方面に至る身延線沿線の住民を除けば、主な公共交通機関はバスのみであり、便も悪く、障害者及び高齢者にとっては、行動しにくい状況であり、地域の個人商店の減少も影響し、食品や日常生活品等の買い物にも不便な状況である。

一方、富士北麓・東部地方のうち、富士北麓地域においては、恵まれた自然環境を活かした大手の精密機械工場や、富士山湧水を使ったミネラルウォーター製造企業等の産業により人口構造も若年層が多い市町村もあるが、多くの町村においては近隣市街地への若年層の転出などから、過疎化、高齢化が進んでいる。また、富士河口湖町と大月市を連結する、私鉄の富士急行線沿線はあるが、日常生活の主な移動手段は自家用自動車であり、医療機関受

診や買い物等、障害者や高齢者にとっての交通事情が不便な状況であることは同様である。

(2)特別区域の移動制約者の状況

平成17年3月末現在の山梨県の住基人口は、880,947人であり、このうち移動制約者は、71,071人(住基人口の約8%)に上っている。

なお、移動制約者とは、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。)精神障害、知的障害等により単独での移動が困難であって、単独では公共交通機関を利用することが困難な者をいい、この定義による内訳は、要支援・要介護認定者数27,470人、身体障害者手帳交付者数35,803人、療育手帳交付者数4,342人、精神障害者保健福祉手帳交付者数3,456人である。(平成17年3月末現在)(表1)

表1:山梨県内移動制約者の状況(単位:人)

移動制約事由の内容	内 訳	人 数
要支援・要介護認定者数 (平成17年3月31日現在)	要支援	2,910
	要介護1	9,019
	要介護2	4,368
	要介護3	3,965
	要介護4	3,728
	要介護5	3,480
小 計		27,470
身体障害者手帳交付者数 (平成17年3月31日現在)	視覚障害	2,759
	聴覚、平衡機能障害	3,118
	音声、言語、咀嚼機能障害	492
	肢体不自由	19,227
	内部障害	10,207
小 計		35,803
療育手帳交付者数 (平成17年3月31日現在)	A(重 度)	2,280
	B(中軽度)	2,062
小 計		4,342
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)	1	983
	2	2,168
	3	305
小 計		3,456
合 計		71,071

こうした移動制約者のうち、身体障害者については、常時車椅子等を利用しなければならない重度の肢体障害者を除けば、必ずしもリフト付き車両や回転シート付き車両等、福祉車両による必要はなく、また、そうした重度の障害者等であっても、ヘルパー等の少しの介助により一般車両による輸送が可能なことは、これまで行われてきた多くの移送サービスの事例により明

らかである。

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についても、重度の肢体障害を重複する場合を除けば、必ずしも福祉車両による移送の必要性は認められず、さらに、知的障害者のうち自閉症等、他人とのコミュニケーションに大きな障害を持つ者にとっては、福祉車両か否かということより、個人ごとの様々なこだわり、すなわち障害特性を理解し、信頼関係が確立されたヘルパーによる移送が必要である場合が多い。

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求められる。

(3) 公共交通の状況

県内の鉄道路線は、JR中央線、JR身延線、JR小梅線、富士急行の4路線がある。(表2)

表2：山梨県内鉄道路線等(平成17年9月1日現在) 県リニア交通課調べ

事業者名	路線数	路線名	駅数
JR東日本株式会社	2	中央線	25
		小梅線	4
JR東海株式会社	1	身延線	28
富士急行株式会社	1	富士急行線	18
総数	4		75

(甲府駅は、中央線、身延線の2路線にあるが、総数ではこれを1駅とカウントしている。)

中央線は県を東西に横断し、新宿方面と松本方面に連絡しており、身延線は甲府から県南部を縦断して富士方面に至っている。小梅線は、小淵沢から小諸までの間を結んでおり、さらに、富士急行線は河口湖から富士吉田を経て、大月で中央線を連結している。

このように本県の鉄道路線は、県都甲府市を中心として3方向に延びているが、甲府方面と富士吉田方面との連絡には、大きく迂回しなければならない構造となっており、例えば、甲府市から富士五湖、富士山など県内間の移動についても自家用自動車を用いることが一般的である。

また、乗合バス事業(高速バスを除く)の状況をみると、現在県内には9バス事業者により営業がされている。(表3)

表3：山梨県内バス路線等(除く：観光路線・県外からの路線)(平成17年3月31日現在)

県リニア交通課調べ

事業者名	系統数	車両数			
		一般車両	ノンステップバス	ワンステップバス	リフト付バス
山梨交通株式会社	67	117	8		7
山交タウンコーチ株式会社	8	19	1		
富士急山梨バス株式会社	190	73	9	13	8
富士急平和観光株式会社	6	16		2	
合計	271	225	18	15	15

中西部地域に山梨交通株式会社と山交タウンコーチ株式会社及び富士急平和観光株式会社が、富士北麓・東部地域に富士急山梨バス株式会社、西東京バス株式会社、富士急行株式会社、富士急シティバス株式会社、富士急静岡バス株式会社、株式会社津久井神奈交バ

すがそれぞれ路線網を有している。

主として観光路線・県外からの路線である西東京バス株式会社、富士急行株式会社、富士急シティバス株式会社、富士急静岡バス株式会社、株式会社津久井神奈交バスを除く4社合わせて271系統を運行していたが、平成16年度決算の状況をみると、その内約86%もの系統が赤字系統となっており、厳しい経営状況が続く中、一部路線を除けば、今後も増便・増車の可能性は低いものと想定される。

このような鉄道路線の利便性の低さ、バス事業の厳しい経営状況を考慮すると、医療機関、スーパーなど大型店舗の郊外進出、地域の個人商店の減少等が続く中では、ますます自家用自動車が県内の移動手段として利用されることが想定される。

一方、福祉有償運送の一端を担うタクシー車両の状況をみると、県内のタクシー等事業者の車両数は1,239台(平成17年8月末現在)、そのうち福祉車両は91台であるが、福祉車両のうちの67%にあたる60台が県都甲府市とすでに運営協議会が設置されている都留市に所在する事業者の車両であり、全圏域の介助を必要とする移動制約者のニーズには必ずしも十分に対応しきれていない状況と想定される(表4)。

表4:山梨県内タクシー等車両数(平成17年8月31日現在) 山梨運輸支局調べ

区分	車両台数	うち福祉車両
法人タクシー	1,239	91
患者輸送車	78	
合計	1,317	

個人タクシー車両なし

5 構造改革特別区域計画の意義

本県では、市町村単独事業として実施されてきた障害児者の一時養護(レスパイト)事業に伴う移送サービス等において、セダン車両が輸送手段として使用されてきた実績があり、今後、福祉有償運送の必要性等を議論する運営協議会の場において、福祉車両以外のセダン車両の使用の可否についての議論も可能とするため、特別区域計画を策定するものである。

このことにより、より障害当事者の特性に応じた移送サービスが実現されることとなり、平成16年3月に策定した「新たなやまなし障害者プラン」において基本指針とする、「障害をもつ人の権利保障」、「個性ある自立生活を送ることができるようにするための支援」、「ユニバーサルデザインの考え方を下にした生活環境の充実」をより一層進めていこうとするものである。

県としても、今後、福祉有償運送普及のための「運営協議会」の設置を促進するとともに、従来から実施している福祉タクシーシステム事業等、公共交通を利用した移送手段のより一層の充実を図るとともに、福祉有償運送を含めた新たな移送サービスのあり方についても今後、検討し取り組んでいくこととしている。

なお、福祉有償運送の実施に当たっては、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、知的障害等、福祉車両を必ずしも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ため特別区域計画を策定したところである。

特別区域計画の認定により、地域の実情をより反映した、移動制約者の移動ニーズに対応した取組が期待されるとともに、限られた福祉車両がより効率的に使用されることが期待されるため、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。

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。

このことは、前述したとおり、本県が平成16年3月に策定した「新たなやまなし障害者プラン」の基本理念である「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合う共生社会の実現」また基本方針として掲げている「障害をもつ人の権利の保障、個性ある自立生活の支援、ユニバーサルデザインによる生活環境の充実、という目的に合致するものである。

県としては、この目的達成のため、各圏域ごとに設置した圏域ネットワーク会議を活用しながら、福祉有償運送運営協議会開催の促進や、運営協議会開催時のオブザーバーとしての参加をするとともに、タクシー協会等への対応、及び、普通第2種免許によりがたい場合における運転者に対する、運転者講習会等の開催において、積極的に説明・助言等を行うとともに、障害者自立支援法に基づき、地域生活支援事業として提示される移動支援事業等新たな取り組みも視野に入れ、より暮らしやすい共生社会の実現を目指すものである。

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

ア 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とともに、次のような効果が期待できる。

- ・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
- ・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
- ・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

イ 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、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。

- ・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

ウ 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
- ・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

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村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、関東運輸局山梨運輸支局及び関係市町村の参加により、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。

具体的には、県内の8圏域ごとに設置されている圏域ネットワーク会議を活用しながら障害当事者、保護者、事業者、行政機関等関係者を一同に会し、福祉有償運送に関する学習会、説明会を開催し、必要性等について議論を積み重ねた上で、運営協議会開催を促進し、タクシー協会、タクシー事業者等利害関係者に対しては、福祉有償運送、及びセダン特区計画についての説明を行っていき、さらに普通第2種免許によりがたい場合における、運転者に対する運転者講習会等の開催方法・内容について、積極的に説明・助言等を行うとともに、障害者自立支援法に基づき、地域生活支援事業として提示される移動支援事業等、新たな取り組みも視野に入れよりよい移送サービスの実現を目指すものである。

また、広域的な福祉有償運送にあっては、市町村間の調整や複数市町村による運営協議会設置開催の指導などを行っていくものである。

(2) 障害者支援費制度に基づく「移動介護」「通院等乗降介助」

趣 旨: 家庭を訪問するホームヘルパーから移動の介助を含む介護サービスの実施、また、医療機関等への送迎について車両への乗り降りの介護サービスを実施するもの。

対象者: 支援費の支給決定を受けている屋外での移動に著しい制限のある視覚障害(児)者、脳性まひ等全身障害(児)者、知的障害(児)者が対象。

利用目的に制限があり、通勤、経済活動を伴う外出は除かれる。

児童の移動介護の決定については、保護者が疾病等の理由により付き添うことができない場合に対象となる。

実施方法: 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、通院等のための乗車又は降車の際の介助

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

平成16年度支援費移動介護の実績(「通院等乗降介助」の実績はなし)

区 分	身体介護を伴う場合(利用実人員:時間数)	身体介護を伴わない場合(利用人員:利用時間)
身体障害者分	81人: 8,516.5時間	79人: 5,527.5時間
知的障害者分	107人: 9,018.5時間	106人: 6,446.0時間
児童分	129人: 11,973.5時間	48人: 2,804.5時間

(3)福祉タクシーシステム事業

趣旨:重度心身障害者及び要介護高齢者の社会参加を促進するため、市町村・タクシー会社等と連携を図り福祉タクシーシステム事業を実施する。

タクシー料金補助

実施主体:市町村

補助対象料金:中型初乗り料金以内

利用回数:年間24回以内(1人年間24枚の利用券を交付する)

補助率:県1/2、市町村1/2

対象者:身体障害者手帳1・2級該当者(聴覚・内部障害者は除く)

療育手帳A該当者

要介護高齢者(所得税非課税世帯で介護慰労金の支給を受けている者に介護されている者)

H16実績:実施市町村35市町村(未実施3市町村)

対象者数8,514人:交付者数2,394人:利用枚数33,295枚

リフト付専用・兼用車両の購入費補助

実施方法:タクシー事業者が設置する専用車両・兼用車両の購入費補助

専用車両 1台 3,500千円上限

兼用車両 1台 1,000千円上限

補助率:県1/2 市町村1/2

H16実績:なし(参考:H15実績1台(500,000円))

事業推進のための研修事業補助

研修内容:障害者に対する理解、乗降介助の方法等についての研修

委託先:県タクシー協会及び県障害者福祉協会、

H16実績:229,100円

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

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

(1) 運送主体

山梨県内において活動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

(2) 事業が行われる区域

山梨県内を運送の発地又は着地のいずれかとして有償輸送サービスが実施される区域

(3) 事業により実現される行為

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。)及び同伴者に対し、セダン型等の一般車両により実施される有償輸送サービス

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、山梨県内各市町村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村においては、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村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、関東運輸局山梨運輸支

局及び関係市町村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村に対して周知する他、市町村が主宰する「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つては、市町村間の調整や複数市町村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村が主宰する。

(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。

- ・ 関係市町村長又はその指名する職員
- ・ 山梨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
- ・ 山梨県職員

(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・付添人であつて、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に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年間において、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

- ・山梨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。