

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

群馬県

2 構造改革特別区域の名称

群馬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

群馬県内全域のうち高崎市地域を除く地域

4 構造改革特別区域の特性

(1) 特別区域の概況

群馬県は、県西・県北には山々が連なり、南東部には関東平野が開ける内陸県であり、県土の約3分の2が丘陵山岳地帯で、面積は6,363平方キロメートル、その大きさは全国で21番目、関東地方では栃木県に次ぐ2番目である。

群馬県の推計人口は平成16年10月1日現在で2,035,542人。そのうち65歳以上の高齢者人口は405,486人であり、高齢化率は19.9%と高くなっている。

また、群馬県は自動車運転免許証の取得率が全国1位、自家用乗用自動車の普及率が全国1位という状況にあり、移動の手段は自家用車よることが多く、よって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。

(2) 特別区域の移動制約者の状況

県内の移動制約者の状況は表1から表4のとおりである。

移動制約者の総人数は平成16年4月1日現在133,955人であり、これは上記群馬県人口の6.6%にのぼる。

移動制約者の移送については、平成16年7月に介護保険及び障害者支援費指定事業者に対する調査を実施しているが、その結果から、推計した直近(16年11月)の移送回数は約24,000回/月となっている。

これに介護保険外の行政の委託による移送サービスや、社会福祉法人やNPO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、特に顔なじみのヘルパーによる支援などサービスの継続性に配慮することが必要である。

介護保険の要支援・要介護認定者

平成16年3月31日現在の群馬県の介護保険第1号被保険者(65歳以上の者)401,245人のうち、要介護及び要支援の認定を受けている者55,518人の割合は13.8%にのぼる。

要介護及び要支援の認定を受けている者のうち、82%の者は何らかの居宅介護サービスを利用しており、そのうち要支援(7,158人)、要介護度1(18,578人)及び要介護

度2(9,282人)の認定を受けている者は、福祉輸送が必要であっても、福祉車両が必要と見込まれる者は少数であり、多数の者は福祉車両による輸送を必要とする状況にはないと考えられる。

また、要介護度3以上の者(22,614人)についても、訪問介護員等の乗降介助により一般車両による輸送が可能であり、その全てに福祉車両が必要な状況ではないと考えられる。

なお、要介護高齢者のほぼ半数は認知症の影響が認められる者であり、その特性上、環境の変化に弱く不安定な精神状態となりやすい。また、認知症でない高齢者についても、加齢による精神状態の変化等により、同様に環境の変化等への不安が強く、若年者及び中高年者に比して不安定になりやすい傾向がある。

よって、利用者に対し日常的に身体や生活の介助を行っており、信頼関係が構築され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 要支援者・要介護者認定者数(平成16年3月31日現在)

認定者区分	要 介 護 度						計
	要支援	1	2	3	4	5	
第1号被保険者	7,040	17,881	8,825	7,569	7,636	6,567	55,518
(再掲)65歳以上75歳未満	1,115	2,859	1,432	1,167	1,098	993	8,664
(再掲)75歳以上	5,925	15,022	7,393	6,402	6,538	5,574	46,854
第2号被保険者	118	697	457	320	246	276	2,114
総数	7,158	18,578	9,282	7,889	7,882	6,843	57,632

身体障害者

身体障害者手帳所持者は、63,374人。このうち、視覚障害者5,014人、肢体不自由者35,161人の多くが障害により移動に制約があり、単独で公共交通機関を利用して外出することが困難であると思われる。また、内部障害者についても障害による体力低下者等については同様の状況にあると考えられる。

また、肢体不自由者については1、2級の者は基本的に福祉車両が必要であると思われるが、ヘルパー等の乗降介助により一般車両による輸送が可能であり、その全てに福祉車両が必要な状況ではないと考えられる。

視覚障害者についてはガイドヘルパー等が必要であるが、肢体不自由等の重複がなければ福祉車両の必要性はなく、内部障害者についても基本的には同様である。

表2 身体障害者手帳所持者数(平成16年3月31日現在)

障害区分	身 体 障 害 等 級						計
	1級	2級	3級	4級	5級	6級	
視覚障害	1,954	1,224	402	390	502	542	5,014
聴覚平衡機能障害	400	1,578	818	1,041	19	1,793	5,649
音声言語障害	63	100	369	181			713
肢体不自由	7,082	8,594	5,665	6,603	5,063	2,154	35,161
内部障害	10,893	138	2,921	2,885			16,837
総数	20,392	11,634	10,175	11,100	5,584	4,489	63,374

知的障害者

療育手帳所持者は9,108人であり、うち、移動に介助が必要と考えられる中等度以上の知的障害者は7,116人で全体の78%にのぼる。

肢体不自由等の重複がない場合には、この単独で公共交通が利用できないと考えられる知的障害者については福祉車両の移送による必要性はなく、セダン型車両による移送が適当である。

また、知的障害の特性上、環境の変化により不安定となりパニック状態に陥る傾向が強いので、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必要である。

表3 療育手帳所持者数（平成16年3月31日現在）

障害者区分	障害程度			
	重度	中等度	軽度	計
18歳未満(児)	906	614	459	1,979
18歳以上(者)	2,737	2,859	1,533	7,129
総数	3,643	3,473	1,992	9,108

精神障害者

精神保健福祉手帳所持者は3,881人であり、障害年金に該当にする1、2級の者は3,254人で全体の84%にのぼる。

肢体不自由等の重複がない場合には、この単独で公共交通が利用できないと考えられる精神障害者については福祉車両の移送による必要性はなく、セダン型車両による移送が適当である。

また、精神障害の特性上、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必要である。

表4 精神保健福祉手帳所持者数（平成16年3月31日現在）

障害区分	障害程度			
	1級	2級	3級	計
総数	1,699	1,555	627	3,881

(3)公共交通の状況

群馬県の公共交通について、利用者が最多だった昭和40年～45年頃に比較すると、現在の利用者は一般乗合バスが約10分の1、民鉄及びタクシーも約半数まで減少してきている。

また、前述の自家用自動車の高保有率とも相まって、群馬県内の鉄道は運行本数の減少が、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、市町村乗合バス等による積極的な代替措置が講じられているものの、移動制約者にとって不便な状況が継続している。

県内の公共交通の状況については、次の表5、6、7のとおりであるが、前記のとおり移動制約者が県人口の6.6%と膨大な数であり、福祉車両台数は非常に少なく、ま

た乗降・移動介助を要する移動制約者の数も膨大であることから、県内移動制約者の移送ニーズに十分に対応することは困難な状況となっている。

表5 鉄道路線等（平成16年4月1日現在）

事業者名	路線数	路線名	駅数
J R 東日本株	8	吾妻線、高崎線、上越線、 信越本線、八高線、両毛線、 上越新幹線、長野新幹線	50
上毛電鉄株	1	上毛線	22
上信電鉄株	1	上信線	18
東武鉄道株	5	伊勢崎線、桐生線、佐野線、 小泉線、日光線	33
わたらせ渓谷鉄道	1	わたらせ渓谷線	12
総数	16		135

表6 県内バス路線等（平成16年4月1日現在。高速バスを除く）

事業者名	路線数	車両数		
		一般車両	ノンステップバス等	計
上信電気鉄道	6	13	4	17
関越交通	109	96	3	99
十王自動車	4	6		6
群馬バス	20	44	4	48
群馬中央バス	23	40		40
草軽交通	3	5		5
日本中央バス	13	21	6	27
西武高原バス	12	7		7
J R バス関東	20	17		17
矢島タクシー	1	6		6
朝日自動車	2	21		21
乗合バス計	213	276	17	293
市町村乗合バス	315	116	108	224
総数	528	392	125	517

表7 県内タクシー等の車両数（平成17年1月31日現在）

タクシー区分	車 両 数		
	一般車両	福祉車両	計
法人タクシー	2,130	18 寝台専用2 車いす16 いわゆるウエルキャブ [®] 車 両は含まれない(ウエル キャブ [®] 車両数は不明)	2,148
個人タクシー	7		7
限定事業者	13	14	27
総数	2,150	32	2,182

上記の移動制約者の状況及び公共交通の状況からして、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、今後は、移動制約者の増大に伴い需要と供給の乖離が進行するものと考えられることから、福祉有償運送の体制整備が緊急の課題である。

福祉有償運送に係る必要性や安全の確保、利用者の利便の確保に関する方策等を協議するために設置することとされている「運営協議会」については、交通圏や経済圏、移動制約者の実態等を勘案して設置することとされているが、福祉有償運送の必要性等については、地域の状況を把握した上で、地域の実情に応じて協議するものであることや、利用者の運送の範囲が一市町村の区域にとどまらない実情から、基本的に複数市町村での共同設置・運営を県として誘導しているところである。

なお、高崎市では、平成16年6月21日付けにて福祉有償運送に係る使用車両の拡大(セダン型特区)の認定を受け、17年2月17日に第1回運営協議会が開催された。

5 構造改革特別区域計画の意義

要介護(要支援)認定者、障害者等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、社会福祉法人や医療法人、NPO等の非営利法人の協力を得て、様々な輸送主体による協働の体制を整備することにより、もって、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。

基本的には福祉車両による輸送の整備を行うことが必要であるが、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まで、車両台数が極めて少ない福祉車両による輸送だけでは対応することは困難である。

また、心身の状況等から公共交通の利用が困難な移動制約者や、訪問介護サービスと一体となった輸送が必要な移動制約者に対しても、また、同様である。

よって、特別区域計画の認定により、福祉有償運送に係る使用車両をセダン型一般車両に拡大することが可能となり、あらゆる移動制約者の移動ニーズに対応する体制が整備されることが期待される。

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等による自主事業や行政からの受託事業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、これらについて道路運送法の許可の取得が必要となった。

しかし、営利法人については道路運送法事業許可の取得が困難なために、移送を伴う介護保険事業や障害者支援費事業から撤退する動きも少なくない。

17年1月末現在、介護保険の通院等乗降介助サービス届出済営利法人事業所のうち13%の事業所しか道路運送法事業許可の申請を行っていない。

そのような状況の中、既に輸送サービスを利用している移動制約者に対して、従来のサービスの供給量を確保せねばならないことはもとより、要介護(要支援)高齢者及び障害者の増加に伴う需要の増大に対しても、今後の輸送の供給を確保する必要があり、そのためには供給主体としての非営利法人の参加が必要であり、運営協議会において地域でのニーズを反映した輸送主体の必要量の確保を検討すると共に、福祉有償運送における使用車両をセダン型一般車両に拡大することにより、個々のニーズにみあった輸送手段、輸送量を確保することを計画の具体的な目標とする。

「群馬県高齢者保健福祉計画」においては、元気・活躍高齢者づくり、自助、互助・共助・公助のベストミックス、超高齢社会への意識改革の3つを政策課題とし、高齢者の社会参加・社会貢献の促進や健康づくり・介護予防等の積極的な推進等8つの重点課題を掲げている。

また、「群馬県障害者計画～バリアフリーぐんま障害者プラン2～」においては、ノーマライゼーション実現のためのバリアフリーの確立を基本理念とし、障害者の主体的な選択の尊重される社会の実現や障害者と家族等が安心して生活できる社会基盤の整備を目標とし、保健・医療・福祉サービスの充実、個性と可能性を生かす社会参加の拡大、共に生きるための地域社会づくりの3つを重点施策としている。

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、これら群馬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、群馬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

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、次の諸目標が達成される

- ・ 要介護(支援)高齢者の通院等の確保による適正な医療の保障。
- ・ 要介護(支援)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、就労の機会を拡大する。
- ・ 要介護(支援)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する。

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・支援費指定事業所以外の福祉有償運送輸送主体による輸送により、次の諸目標が達成される

- ・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
- ・要介護(支援)高齢者の外出機会の拡大により、自ら行動する喜びからリハビリテーションや介護予防プログラムへの積極的参加への動機付けが高まり、廃用症候群の予防、障害程度の悪化を防止
- ・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

上記の諸目標の達成は、地域福祉の増進に加え次のような波及効果をもたらす

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なされ、輸送サービスの提供とそれに伴う消費行動により地域内で資金の環流が行われることにより、新たな雇用創出や地域経済全体の活性化に寄与することが期待される。

- ・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)介護予防・地域支え合い事業に基づく外出支援サービス事業

対象者：おおむね65歳以上の高齢者であって、一般の公共交通機関を利用することが困難な者、おおむね60歳以上の高齢者であって、下肢が不自由な者。

内容：移送用車両により、利用者の居宅と在宅福祉サービスや介護予防等事業を提供する場所、医療機関等との間を送迎する。

費用：利用料及び運行等に係る費用。費用の額は実施市町村により異なる。

(2)障害者支援費支給制度に基づく「移動介護」事業

対象者：支援費の支給決定を受けいている身体障害者、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。

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)心身障害者生活サポート事業

対象者：18未満の身体障害者、

18歳以上65歳未満の身体障害者手帳1・2級所持者
知的障害者

内容：介護を要する障害者の介護者等が急用等により介護ができなくなった場合に、あらかじめ市町村に登録された介護者やサービスステーションが介護を行う。サービスステーションに限り特にやむを得ない場合に事業者所有の車両による無償移送が認められている。

費用：(サービスステーションの場合)1時間あたり700円

(4)福祉タクシー利用助成

平成15年度の実施市町村は40ヶ所。

利用実人員は12,703人。実績額は131,862,670円。平成16年度予算額は41市町村で147,953,660円。対前年度比12%増となっている。助成対象者は市町村により異なっている。主な対象者は身体障害者1・2級者、療育手帳所持者、70歳以上高齢者等であるが、市町村によって障害程度により細分化しているところも少なくない。

助成は初乗り運賃に対し一人年間24枚～48枚の利用券を交付しているところが多いが、「定額制」や「一定割合の補助制」を行っている市町村もある。

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の規制の特例措置の内容

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福祉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

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社会福祉法人、NPO法人、医療法人及び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

群馬県内に事務所を有する社会福祉法人及びNPO法人等の非営利法人が、群馬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、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用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、市町村が主宰することとし、単独又は複数市町村の共同設置について準備が進められている。

(1)非営利法人等有償運送運営協議会設置及び運営

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、「非営利法人等有償運送運営協議会(以下「運営協議会」という)を設置する。

運営協議会は、地域内の市町村が共同で設置し主宰する。

運営協議会事務局は、協議会を構成する市町村の互選で決定し、福祉有償運送を所管する課が庶務を処理する

任期は1年間とする。

委員

- ア 市町村長又はその指名する職員。
- イ 群馬運輸支局長又はその指名する職員。
- ウ 公共交通に関する学識経験者等。
- エ 福祉有償運送の利用者の代表等。
- オ 関係する地域の住民の代表等。
- カ 関係する地域のボランティア団体等の代表等。
- キ 群馬県ハイヤー協会の代表
- ク タクシー等公共交通機関の運転者の代表

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。

(2)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

- ア 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。
- イ 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
- ウ 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 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。

ウ 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。

エ 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。

オ 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

ア 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

- ・群馬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

イ 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。

ウ 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。

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。