

## 福祉有償運送の実施に係る認定基準の取扱い

平成17年11月25日

道路運送法第80条第1項に基づく福祉有償運送の実施に係る認定基準の取扱いについて

「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」(平成16年3月16日付け国自旅第240号国土交通省自動車交通局長通達)に照らし、「兵庫県阪神地区福祉有償運送運営協議会」(以下「協議会」という。)においては、協議会構成市町における福祉有償運送の実施に係る認定基準について、以下のとおり取り扱うこととする。

### 1. 運送主体

運送の主体は、営利を目的としない法人、又は地方公共団体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、当該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。

### 2. 運送の対象

運送の対象となるのは、住所地が協議会構成市町内であり、あらかじめ登録した会員及びその付添人とし、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あることを要するものとする。

- 一、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」
- 一、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」
- 一、上記のほか、知的障害又精神障害、その他人工血液透析を受けている等により単独での移動が困難と認められた者

### 3. 運送の区域及び会員

運送の発地又は着地のいずれかが協議会構成市町内とするものであること。

運送主体において、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。

### 4. 使用車両

使用車両

使用することができる車両は、以下に掲げる車両(いわゆる福祉車両)であることを要する。(軽自動車を含む。)

- ・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
  - ・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
- これら以外の車両については、協議会で認められた場合において、使用することができるものとする。

#### 使用権原

使用する車両については、以下のいずれかにより、運送主体が使用権原を有していることを要する。

- 一、運送主体が車両を所有している。
- 一、リース又は割賦販売等により車両を使用するときは、運送主体が使用車名義を有している。なお、この場合、当該契約が書面により確認できることを要する。
- 一、運転者等から提供される自家用自動車（いわゆる持ち込み車両）を使用するときは、以下の事項に適合することを要する。
  - ・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。

#### 車両の表示等

- ・外部から見やすいように、使用車両の車体の両側面に福祉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。

## 5. 運転者

運転者は、利用者の安全確保の観点から、普通第二種免許を有することを基本とする。しかしながら、現状のボランティア輸送の実態を鑑みると、普通第二種免許を有する運転者は極めて少ない状況であることから、協議会において、以下の点を踏まえた上で、十分な能力及び経験を有していると認められる場合には、普通第一種免許所持者であっても運転者となることができるものとする。

- 一、申請日前3年間に運転免許停止処分を受けていないこと。
- 一、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を受講し、又は自動車事故対策機構が実施する適性診断を受診し、運転に関し特に支障が認められないこと。

一、その他移動制約者の輸送の安全の確保に関し、事故防止、安全確保等について必要な研修を終了（又は受講予定）し、必要な知識又は経験を有していること。

また、運送主体においては、運転者の資質の維持向上に継続的に努めるとともに、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。

## 6. 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又はその計画があることを要する。

また、乗降介助時等の移動していない場合における事故についても、補償を受けることができる保険等に加入しておくことが望ましい。

## 7. 運送の対価

運送の対価は、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することとし、近畿運輸局長公示に基づく兵庫地区におけるタクシー事業の上限運賃及び料金の概ね2分の1以内とするものとする。

また、運賃の体系は、距離制と時間制によるものだけでなく、必要があれば両者の組み合わせや定額制によるものを設定することも可能とする。

## 8. 管理運営体制

利用者の安全確保の観点から、運行管理体制が整備され、指揮命令系統が明確であるとともに、事故防止についての教育及び指導體制が整っていることが必要である。また、事故発生時の処理及び責任体制等を明確にし、利用者からの苦情処理に係る体制も整備すべきである。

上記に適合しているかどうかの判断については、協議会において、以下の点に留意しながら具体的に検討を行うものとする。

- ・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。
- ・運転者が自家用自動車を提供し運転者宅から利用者宅等へ直接出向く場合には、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。
- ・使用する自動車の整備管理が適切に行われていること。
- ・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。

- ・協力依頼書発出市町及び運送主体の双方において、事故等の発生時において緊急の連絡体制が整備されており、また、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。
- ・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、責任者が協力依頼書発出市町及び運送主体の双方において明確であること。

## 9. 法令遵守

申請者が、道路運送法第7条の欠格事由に該当する者でないこと。

### 附則

この扱いは、平成17年11月25日以降に提出があった許可申請書案から適用するものとする。