

《判断基準》

運営協議会においては、第1により福祉有償運送の必要性について確認（又は認定）した上で、第2により運送主体の適格性、運送行為の妥当性を判断することとする。

第1 福祉有償運送の必要性

1 必要性の判断について

- (1) ガイドラインの下記2. に規定する「十分な輸送サービスが確保できないと認める」のは、市運営協議会であること。
- (2) (1)の判断を行うに当たっては、2(1)の依頼文書、市の作成した「移動困難者等の状況」及び同「福祉輸送サービス事業実施要領」（以下「実施要領」という。）の内容を踏まえ、かつ、市からの説明を必ず受けること。

2 市長からの依頼について

- (1) 市長からの依頼については、福祉有償運送を依頼する相手方の法人等の名称、代表者名が明記され、職印が押印され、依頼する福祉有償運送行為が具体的に示されている書面により依頼されていること。
- (2) 運送主体が実施要領に定める福祉有償運送の担い手としての条件を満たしていることを確認するために、実施要領と運送主体が自ら作成した「福祉輸送サービス事業運行規約」（以下「運行規約」という。）を照合すること。

第2 運送の条件

1 運送主体について

- (1) 運送主体が、福祉運送の確保について市長から協力依頼を受けていること。
- (2) 運送主体が、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（以下「NPO等」という。）であること。
- (3) (2)の「営利を目的としない法人」とは、次に掲げるものをいうこと。
 - ア 特定非営利活動法人（NPO）
 - イ 社会福祉法人
 - ウ 商工会議所
 - エ 商工会
 - オ 医療法人
 - カ 公益法人
 - キ 農業協同組合
 - ク 生活協同組合
 - ケ 労働組合
- (4) 福祉有償運送を行うことがNPO等の目的の範囲外の行為に当たるものでないこと。
- (5) 対象となる利用者、使用車両、運転者、運送対価及び管理運営体制のそれぞれについて、運行規約に定める内容が実施要領と齟齬を来していないこと。

2 福祉有償運送の対象について

- (1) 対象となる利用者は、NPO等に会員として登録された者であって、次のいずれかに該当する者及びその付添人とする。ただし、市の実施要領に定める利用対象者の要件に該当する者に限る。

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」及び第4項にいう「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（児童福祉法に基づく「障害児」を含む。）

- (2) NPO等は、会員の氏名、住所、年齢及び移動困難者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、適切に管理すること。
- (3) 「会員登録簿」に記載された者が(1)の要件に該当するか否かの判断に当たっては、市が保有するそれぞれの名簿と照合することにより確認すること。

3 運行範囲について

NPO等の運行範囲は、上田市内を発地又は着地とすること。

4 使用車両について

- (1) 使用車両は次のとおりとする。

(ア) 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（「福祉車両」）

(イ) セダン型等の一般車両

- (2) 使用車両については、NPO等が使用権原を有していること。また運転者等から提供される車両を使用する場合は、提供及び使用についての契約が締結され、福祉有償運送の管理、運営、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。
- (3) 使用車両すべてについて、対人無制限、対物1000万円以上の任意保険若しくは自動車共済（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加入する計画があること。
- (4) (3)に規定する「加入していること」は、任意保険又は共済の証券の写しの提出により確認することとし、「その計画があること」とは、現に加入手続きをしていることをいい、加入手続きの書類の写しにより確認すること。
- (5) 使用車両の車体の両側面に、外部から見やすいように、運送主体団体名及び「有償運送車両」又は「80条許可車両」の文字を、ステッカー、マグネットシート等で表示すること。

なお、文字の大きさは縦横50ミリメートル以上とし、横書きとすること。

- (6) NPO等は、使用する自動車の型式、登録番号、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、適切に管理すること。

5 運転者について

- (1) 運転者は、普通第二種運転免許を有することを基本とすること。

- (2) (1)によりがたい場合には、有償運送を行おうとする地域における交通事情等について、十分な能力及び経験を有していると認められるとともに、次のいずれかの研修を修了する等、移動困難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。

ア 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」

イ 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」

- (3) (2)に規定する「十分な能力及び経験を有している」者の中には、申請日前2年間に1日以上運転免許停止処分を受けた者は含まれないこと。
- (4) NPO等は、運転手の氏名、住所、年齢、自動車運転免許の種別、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その他必要な事項を記入した「運転者台帳」を作成し、会員等からの要求があれば直ちに閲覧に供することができるようにするなど、適切に管理すること。

6 運送対価について

- (1) 運送対価については、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、営利に至らない範囲で設定すること。
- (2) (1)に規定する「営利に至らない範囲」については、当該地域における同種のタクシー事業の上限運賃額（輸送の実態を踏まえ、時間制によるものを含む。）の概ね2分の1を目安とすること。

7 管理運営体制について

- (1) 運行管理に係る責任者が選任されており、責任者が不在の場合の対応が決められているなど、組織体制が整っていること。
- (2) 運転者に対する監督、指導、点呼、報告、指示、記録等について、複数の指揮命令系統が存在したり、途絶したりすることがないなど、指揮命令系統が明確にされていること。
- (3) 毎日の運行に当たっては、必ず対面により点呼を行うこと。ただし、運転者が自家用自動車を提供している場合であって、運転者の自宅から利用者の自宅等へ直接出向くことが適当である場合にあっては、電話により点呼を行うこともやむをえないものとする。
- (4) 運行の都度、運転者が自ら点検を行うとともに、法定点検を受けるなど、使用する車両の点検・整備及び安全管理が適切に行われる体制が整っていること。特に、運転者が提供している自家用自動車については十分に配慮すること。
- (5) 事故防止、安全確保に関し必要な研修等（公的機関又は事業者が加入する協会等が主宰するものに限る。）が行われること。
- (6) 市とNPO等の双方において、事故発生時における緊急の連絡体制が確保されているとともに、対応に係る責任者が明確にされていること。
- (7) 市とNPO等の双方において、利用者等からの苦情に対し適切に対応し、記録する体制が整っているとともに、責任者が明確であること。

8 法令遵守

- (1) 許可を受けようとするNPO等が、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。