

**紀の川市福祉有償運送運営協議会審査運用基準**

**(紀の川市福祉有償運送ガイドライン)**

**紀の川市福祉有償運送協議会**

## 紀の川市福祉有償運送運用基準（紀の川市ガイドライン）

### 1、運送の実施主体

- (1) 福祉有償運送を行うことができるのは、NPO 法人のほか、社会福祉法人、医療法人、商工会議所、商工会、その他公益法人です。

#### 留意事項

福祉有償運送は、採算性などの面からバス、タクシー事業者が参入しないような場合に行われるものであり、また、輸送の安全や旅客の利便を確保するためには、運行管理の体制や事故後の処理体制の整備などある程度組織的な基盤が必要と考えられるため、運送主体は、NPO 法人等に限定されています。

- (2) 福祉有償運送が法人の目的の範囲内であること。(理事会等で承認され、法人の定款等に事業を行うことが記載されていること)

### 2、運送の対象

福祉有償運送を行う運送の対象となる者は、以下に該当する者及びその付添人（介助者）であること。ただし、短期間で治癒が予想される怪我、障害を持たない妊産婦、乳幼児、単なる高齢者などは運送の対象とならない。

- (1) 事前に法人の福祉有償運送利用会員として登録を受けていること。(乗車するその場において会員に登録するようなケースは認められない。)ただし、会員の付添人の登録は不要とする。なお、法人において任意の福祉有償運送利用者である旨を記載した会員証を作成・発行し、会員は利用の際必ず提示すること。
- (2) 次に掲げる者うち、他人の介助によらずに移動することが困難であると認められ、かつ、単独でタクシー等の公共交通機関を利用することが困難な者であること。
- ① 身体障害者福祉法第4条に規定する身体障害者
  - ② 介護保険法第19条第1項に規定する要介護認定を受けている者
  - ③ 介護保険法第19条第2項に規定する要支援認定を受けている者
  - ④ その他肢体不自由、内部障害、知的障害、精神障害、その他の障害（発達障害、学習障害を含む）を有する者

### 留意事項

- 旅客の名簿に記載されている者については、申請時に会員である必要はありませんが、運送する際には会員になっている必要があります。
- (2) ③、④の者を運送の対象とする場合には、運営協議会において運送の対象とすることが適当であることについて確認されることが必要です。
- 透析患者の透析のための輸送、知的障害者、精神障害者の施設送迎など、運送の態様に基づいて運営協議会で必要と認められた場合には、1回の運行で複数の旅客を運送（複数乗車）することができます。

### 3、運送の区域

運送の区域は、運営協議会の協議が調った市町村を単位とし、旅客の運送の発地又は着地のいずれかが運送の区域内（紀の川市）でなければならない。

### 4、使用できる自動車の種類

福祉有償運送で使用できる自動車の種類は、乗車定員11人未満のもので、次のとおりとする。

#### 福祉自動車

- ・寝台車 車内に寝台（ストレッチャー）を固定する設備を有する自動車
- ・車いす車 車いすの利用者が車いすのまま車内に乗り込むことが可能なスロープ又はリフト付きの自動車
- ・兼用車 ストレッチャー及び車いすの双方に対応した自動車
- ・回転シート車 回転シート（リストアップシートを含む）を備える自動車

#### セダン型自動車

- ・自動車検査証の用途の欄が「貨物」の自動車以外の自動車

#### ●使用車両の表示

外部から見えやすいように使用車両の両側面に有償運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。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、文字の大きさは、一文字の大きさが一辺5センチメートル以上とする。

- 1、運送者の名称
- 2、「有償運送車両」の表示
- 3、登録番号

## 5、運転者の要件

道路交通法に規定する第2種運転免許を受けており、かつその効力が停止されていないものを基本とするが、同法における第1種運転免許を受けており、申請日前2年間においてその効力が停止されておらず、次に掲げる(1)(2)のいずれかを備えるものを運転者とする事ができる。

- (1) 国土交通大臣が認定する講習を修了していること。
- (2) 前号に掲げる要件に準ずるものとして国土交通大臣が認める要件を備えていること。
- (3) 運営主体においては、運転者の氏名、住所、年齢、自動車免許の種類、交通事故その他道路交通法違反にかかる履歴、安全運転等にかかる講習等の受講歴及びその他必要な事項を記載した運転者登録簿を作成し、適切に管理すること。
- (4) 運送主体は、定期的な研修計画を作成し、運転者に文書で通知し積極的に研修を受講させること。

## 6、損害賠償措置

運送者は、自動車の運行により生じた旅客その他の者の生命、身体又は財産の損害を賠償するため、次の基準に適合する任意保険（共済を含む）の契約を締結していることが必要である。

### 損害を賠償するための基準

- ① 対人賠償の限度額が1人につき、8,000万円以上のもの
- ② 対物賠償の限度額が1事故につき、200万円以上のもの
- ③ 運送者の法令違反が原因の事故について、補償が免責となっていないこと
- ④ 保険期間中の保険金支払額に一定割合の負担額その他の制限がないこと
- ⑤ すべての福祉有償運送自動車について契約を締結すること

### 留意事項

登録後に、基準で定める保険金限度額を減じるなどの変更契約や正当な理由のない解約をしてはならない。

## 7、運送の対価

運送に対する対価の基準を次のとおり定める。

- (1) 運送に要する燃料費その他の費用を勘案して実費の範囲内であると認められること。
- (2) 合理的な方法により定められ、かつ旅客にとって明確であること。
- (3) 紀の川市における一般旅客自動車運送事業にかかる運賃及び料金を勘案し、営利を目的としていないことが認められる妥当な範囲内であり、かつ、運営協議会において協議が調っていること。

#### A, 対価の範囲

対価は、運送サービスの提供に対するもの及び運送サービスに伴って行われる役務の提供や施設の利用料について利用者の負担を求めるもので、その範囲は次のとおり。

##### ① 運送の対価

運送サービスの利用に対する対価

##### ② 運送の対価以外の対価

運送サービスと連続して、若しくは一体として提供される役務の利用又は設備の利用に対する対価であって、次のようなもの

- |          |                                |
|----------|--------------------------------|
| イ、迎車回送料金 | 旅客の要請により乗車地点まで車両を回送する場合に適用する料金 |
| ロ、待機料金   | 旅客の都合により車両を待機させた場合に適用する料金      |
| ハ、その他の料金 | 介助料、添乗料、ストレッチャー、車いす使用料等の設備使用料等 |

#### B, 対価の水準

次の基準を目安として設定すること。

- 1、 運送の対価は、タクシーの上限運賃の概ね2分の1の範囲内であること
- 2、 運送の対価以外の対価は、実費の範囲内であること
- 3、 均一制など定額制による運送の対価については、近距離利用者の負担が過重となるなど、利用者間の公平を失うような対価の設定となっていないこと
- 4、 距離制又は時間性で定め、車庫を出発した時点からの走行距離を基に対価を算定しようとする場合は、当該旅客をタクシーが運送した場合の実車運賃の額に迎車回送料金を加えた合計額と比較して、概ね2分の1の範囲内であること。ただし、この場合は、迎車回送料金を併せて徴収してはならない。

### 留意事項

- 登録後の実績に基づき、平均実車キロを算出することができる  
運送者にとっては、当該平均実車キロを乗車した場合のタクシーの上限運賃を基準として、1、3、4の考え方を適用することができる。
- 運送の対価を、運送の対価以外の対価の名目で収受することにより、運送の対価を1、の水準に抑えるなどの操作は認められない。

## 8、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かかわ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。上記に適合しているかの判断は、運営協議会において議論し判断されるが、具体的に検討する点は以下のとおりである。

- (1) 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。乗務しようとする運転者に対して、疾病、疲労、飲酒その他の理由により安全な運転をすることができないおそれの有無を確認し、運航の安全を確保するために必要な指示を与え、運転者ごとに確認を行った旨及び指示の内容を記録し保存すること。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。また、運転者、利用者の氏名、付添人の有無、使用車両、乗務の日時、乗車・降車場所、走行距離等を記載した乗務運行記録を作成し、適切に管理すること。
- (2) 会員（運行対象者）の氏名及び移動制約者であることの実態、ケア内容、その他必要事項を記載した会員登録簿を作成し、適切に管理してあること。
- (3) 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。
- (4) 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。
- (5) 事故発生時、苦情対応に係る体制が整備されており、運送主体の責任者及び連絡先が利用者に対して明確にされていること。
- (6) 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。
- (7) 使用する自動車の形式、自動車登録番号、初年度登録年、損害賠償措置、

関係する設備、装置等必要な事項を記載した自動車登録簿を作成し、適切に管理すること。

## 9、法令順守

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。また、社会福祉法、介護保険法、身体障害者福祉法等福祉関係法令、並びに非営利団体を構成する根拠法に違反することのないこと。