

## 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  
東京都世田谷区
- 2 . 構造改革特別区域の名称  
NPO等移送協働特区
- 3 . 構造改革特別区域の範囲  
東京都世田谷区の全域
- 4 . 構造改革特別区域の特性

世田谷区では、地域ボランティア活動として障害者の送迎が行われていたが、1978年に世田谷ハンディキャブ運営実行委員会が発足している。運行は、当時ハワイのハンディキャブを参考に自動車メーカーに呼びかけ、車輛開発をされた他区の障害者の方の斡旋により、車両の寄贈を受け開始したのが始まりとなっている。しかし、世田谷の道路事情では運行に支障をきたすことから、区内自動車整備会社の協力により、ミニハンディキャブが開発され、1980年3月に世田谷区民会館のコンサートイベントの際に初披露された。ミニハンディキャブが区内で、開発されたことに伴い、普及・運行に向けて機運が高まり、障害者関係23団体による陳情書が区に提出され、国際障害者年である1981年度の記念事業のひとつとして、3台の購入を世田谷区が予算化した。そして、国際障害者年のテーマ「完全なる社会参加と平等」の理念のもと、世田谷区で最初の移送サービス団体が設立され、当該団体については世田谷区が、ミニハンディキャブの貸与を初め、継続的に補助をしてきた経緯がある。その後、生涯学習、心身障害者のデイサービスの送迎、障害者の自立生活推進援助等、発足経緯は様々であるが、昭和から平成にかけて、自主的な立ち上げにより団体数が増え、現在の8つの移送サービス団体が、各々5年から22年までの実績を持ち活動している状況である。また、各団体とも寄贈による特殊車両を1台以上所有し、利用会員・協力会員併せて100名近くから300名以上までの会員があり、付加サービスもドアツードア、希望による介助つき、独自イベント開催等、多種多様となっている。これらの移送サービス団体は、1994年から移動サービス協議会を結成し、協議会の出入りはあるものの共通ルールを作り、各団体の会員の予約リクエストに応えられるよう、他の会の会員も臨時に受け入れ可能なシステムを実施している。また、利用者の便宜を図るだけでなく、移動サービス協議会として月2回の定期的な協議の場を設け課題解決・情報交換を行っている。

さらに、世田谷区内で移送サービスを新規に始めた団体は出てきてお

り、本年4月から会員の強い要望により、世田谷区社会福祉協議会も特殊車両の寄贈を受け、モデル実施を始めるに至っている。また、世田谷区内には都立光明養護学校、青鳥養護学校、あけぼの学園、その他福祉施設も多数あり、世田谷区内の各福祉団体が積極的に活動している活発な地域となっている。

区の取り組みとしては、昭和58年に「国連・障害者の十年」にあわせて策定した第1次行動計画に続き、平成7年6月に第2次障害者施策行動10ヵ年計画として「せたがやノーマライゼーションプラン - 障害者の自立と完全参加をめざして - 」を策定し、さらに、社会経済情勢の変化を考慮し、平成13年4月に一部改定を実施した。その中で、当面取り組むべき主要な課題としての一つに「移動の確保」を掲げている。

また、昭和56年に世田谷区障害者施策推進協議会が設置され、障害者団体推薦者・学識経験者・区職員が協議し、障害者施策の推進に係る提言を区長に提案しており、平成13年6月に地域保健福祉審議会の専門部会に位置付けた。

#### 5. 構造改革特別区域計画の意義

80万人口を擁する世田谷区の人口推移からみると、高齢者人口が増加傾向にあり、年少人口は減少傾向にある。その中で身体障害者手帳所持者数は15000人を超えており、愛の手帳所持との重複者数は2500人弱となっている。過去10年ほどの障害者数の推移、身体障害者手帳保持者数、愛の手帳所持者数、精神障害者数、その他難病についても全て増加傾向にあり、総数は精神障害者を除き、25000人弱となっている。また、介護保険では要介護者数が20000人を超えており、在宅者数は約15000人となっている。(平成14年3月末)

世田谷区では、歩行困難な障害者等に対し移動の確保のために、様々な事業を実施しているが、障害者数や要介護者数の人数から充足している状況ではなく、需用と供給のアンバランス状態である。そこで、構造改革特別区域計画の導入により、移送サービス団体の活動が認定され、位置付けが明確となれば、移送サービス団体の運営基盤整備、活動の拡大・充実、移動困難者が利用しやすいシステム化等が進展し、移動困難者の移動の確保が可能となり、社会参加の拡大が図られるものである。

世田谷区移動関連事業（保健福祉領域） (平成14年3月末)

事業名	開始年月	歳出決算額(円)
福祉タクシー	昭和53年5月	286,085,901
自動車燃料助成	昭和56年7月	57,183,180
リフト付きタクシー運行	平成元年 4月	24,425,142

## 世田谷区移動関連事業（保健福祉領域）

（平成14年3月末）

事業名	開始年月	歳出決算額(円)
身体障害者運転免許取得助成	平成元年 5月	1,910,144
自動車改造費の助成	昭和52年10月	1,520,140
福祉施設等送迎バスのネットワーク運行	平成2年11月	336,831,502
移動困難者移送サービス事業に対する助成	昭和56年10月	7,135,581
移動サポートセンター助成事業	平成13年 4月	1,867,456

## 6. 構造改革特別区域計画の目標

世田谷区では、区民が住み慣れた地域社会で豊かに生涯を過せるようにするためには、子ども、高齢者、障害者、外国人などすべての区民にとって、福祉的な配慮の行き届いた環境が整備されなければならないと考えている。そのためには、区、区民及び事業者が社会的に連帯して、地域社会のあらゆる分野で、物心両面にわたって、不断に福祉的環境の向上に努めなければならないとして、「福祉のいえ・まち推進条例」を平成7年に制定した。区長の附属機関として、世田谷区福祉的環境整備審議会を設置し、区の福祉的環境整備に関する施策を総合的かつ計画的に推進する上で必要な事項を調査審議している。この条例の第25条では、移動手段の確保として、適切な移動手段の確保及び整備に努めるもの、公共交通機関について区民の安全かつ円滑な移動の確保をするため、必要があると認めるときは、その車両の構造上の配慮及び運行上の配慮について必要な措置を講ずるよう要請をするものとしている。しかしながら、移動困難者が「いつでも、どこへでも、ひとりでも行ける」という状況があらゆる面で確保されている現状ではない。具体的には、公共交通施設や道路整備、歩道の段差、放置自転車、違法駐車等の課題があり対策に取り組んでいるところであるが依然として解決されていない。公共交通機関がハード面で整備されても移動困難者がバス停や駅まで行けない、乗り換えに支障がある、タクシー等の車両が移動困難者に対応している車両が少ないなど、様々な問題があり、NPOの移送サービスの役割が重要となってくる。また、移動困難者の自立、自己選択、自己決定が可能となるよう、あらゆる場合において移動手段の確保が求められている。これらのことから、構造改革特別区域認定により、移送サービ

ス団体の事業の安定・ネットワークの推進・車両や人材確保・介助者の拡大・情報提供・センター機能の整備等を短期・中期・長期として取り組み、移動困難者の行動範囲の拡大につなげるものである。さらに、移送サービス活動団体と事業者との連携等を図り、移動困難者が移動における利用しやすい環境づくりを目指し、健常者と同様な移動の確保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

世田谷区で現在活動している移送サービス団体の会員数は、8団体で約1600人の現状である。特区認定後、事業実施を予定する5団体（会員数約950名）が、区内移動困難者に対してPRを図ることから、平成15年度末までに、さらに移動困難者約200名の移動が確保されることとなる。

また、3団体が法人格を持たず移送サービスを実施しており、世田谷区社会福祉協議会も移送サービスを平成15年度からモデル実施を始めている。これらの団体が条件整備のうえ事業参入すると、さらに移動困難者約470名の移動の確保が可能となり、外出機会の拡大及びそれに伴う経済効果も生まれるものと見込まれる。

短期的には、既存移送サービス団体によるサービスの拡充を図っていくが、長期的には、世田谷区の特区認定の周知により、新規参入事業者の増加及び展開、社会福祉施設保有車両の移送サービスへの運用・展開が見込まれる。世田谷区関連補助事業においても移送サービスは重点事業としているため、規模や実績により支援しながら、世田谷区の移動困難者の移動の確保について、健常者と同様の条件となるよう整備を図っていくものである。

その他、下記に経済効果の可能性について例示した。

#### 付加サービス

高齢、加齢による障害の重度化等、移送サービス利用に際して、介助を必要とするケースが増加しているが、移送サービス団体による介助支援体制は未整備のところが多いため、移送サービス会員の拡大に伴い、外出介助の利用も増加する。

移動に際してのヘルパー資格による身体介護の需用が増加する。

#### 啓発効果

移送サービス団体の運転ボランティアやタクシー等の事業者によるヘルパー資格取得の増加が予想される。

一般タクシー事業者の退職者を運転ボランティアとして受け入れることが可能である。(非営利なため雇用範囲までとはならない)

#### 公共交通機関等

医療・福祉目的や近くへの買い物から、レジャー・慶弔のための旅行等に全国レベルの移動範囲が拡大され、地方の移送サービス団体のネットワーク形成により、公共交通機関の利用増加が考えられる。移動範囲の拡大から、レジャー施設、バリアフリー宿泊施設の利用や余暇活動関連等の利用増が見込まれる。

#### 福祉タクシー

移送サービス利用提供額の基準整備をすることにより、区交付の福祉タクシー券の利用が可能になり、移動困難者に利用しやすい環境となる。

#### 【参考】

世田谷区における移動困難者の推測人数	約 15,000 人
現在世田谷区内で活動している移送サービス団体の会員数	約 1,600 人 ( 8 団体 )
世田谷区と委託契約しているリフト付タクシー	5 台
利用者登録数	1,322 人
平成 13 年度利用件数	2,910 件
福祉タクシー券の給付	平成 13 年度交付人数 9,107 人 ( 申請月から月額 3200 円分を支給 )

#### 8 . 特定事業の名称

NPO によるボランティア輸送としての有償運送可能化事業

#### 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

#### 特区実施による促進事業

世田谷区地域福祉推進事業 ( H 1 5 . 4 ~ )

家事・介護、毎日食事、移送サービス事業に対する助成事業

#### 【事業説明】

世田谷区では、区民・事業者・行政が各々の特性を生かしながら対等な立場で役割を明確にし、協働に基づく「新しい公共」の形成を進めている。一方、東京都により地域の民間団体等が在宅福祉等の多様な展開を目指して実施する、先駆的、開拓的、実験的実践に対して、地域に根ざしたサービスとして安定した運営が確保されるよう地域福祉振興事業の助成金の交付が、昭和 6 3 年 4 月より実施されてきた。当区の移送サ

ービス団体も8団体のうち6団体が都地域福祉振興事業の補助の交付を受けてきた経緯がある。しかしながら、平成8年に東京都行政改革大綱から、上記「家事・介護、毎日食事、移送サービス」の3事業は、地域定着事業として区市町村が主体的に実施できるよう見直すとされ、都区で協議が継続されてきたが、平成14年1月に特別区は都提案を了承した。

世田谷区では、都振興事業の補助を受けていない1団体に対して移送サービスの補助を実施してきており、平成15年度の事業移管に伴い類似事業を整理統合し、「世田谷区地域福祉推進事業」を都の支援を受けながら、新規事業として立ち上げ地域保健福祉サービスの支援に取り組んでいる。

補助事業である移送サービスは、区の重点施策に「移動の確保」を掲げていることもあり、民間事業者の参入はあるが今後も発展させていく必要があるため、人件費に加え、事業の推進・発展に必要な経費も補助対象経費としている。申請については、広報等で周知を図り、年1回4月申請受付期間を設けている。補助金の交付決定については、団体より提出の申請書、事業実績に基づき審査会の結果により決定することとしている。事業実施にあたっては、四半期による実施状況報告の提出、会計年度終了後には、収支・実績報告書の提出を求め清算することとしている。

## 別紙

### 1. 特定事業の名称

番号 1206

NPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業

### 2. 当該規制の特例措置の適用を受けようとする者

世田谷区内で福祉車両を運行するNPO、社会福祉法人、地方公共団体の主宰するボランティア団体

### 3. 当該規制の特例措置の適用開始日

構造改革特別区域計画の認定後

### 4. 特定事業の内容

当該規制の特例措置の内容に掲げる要件を全て満たした者であって、世田谷区が主宰する運営協議の場において承認を受けた運送団体が、道路運送法第80条第1項に基づく許可を得て、あらかじめ登録した公共交通機関の利用が困難な移動制約者を対象に、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により、利用者からタクシー運賃の上限額の2分の1を限度として料金を収受する運送を行う。

事業が行われる区域 世田谷区全域

特例措置の適用者(例示)

特定非営利活動法人 自立生活センターHANDS 世田谷

特定非営利活動法人 ハンディキャブを走らせる会

特定非営利活動法人 たつなみ会

特定非営利活動法人 サポート出合い

特定非営利活動法人 世田谷ミニキャブ区民の会

### 5. 当該規制の特例措置の内容

特例措置の必要性について

世田谷区の公共交通機関については、京王・小田急・東急の私鉄と、バスでは、京王・小田急・東急・関東・都バスが区内運行する現状である。

一方、昭和56年の国際障害者年を契機として、高齢者や障害者の移動の課題解決に取り組み検討する会として移送サービスの活動団体が発足し、その後発足経緯は様々であるが、現在区で把握している移送サービス活動団体は8団体(会員数約1600人)となっており、都内では移送サービスが活発な地域という実態である。

区の障害者施策としては、移動困難者(推測15000人)に対するリフト付きタクシーの契約運行(5台、H13実績1322人、2910

件)や福祉タクシー券の交付(H13実績9107人@3200/月)は実施しているが、移動困難者の数とサービス提供の実績数値から比較して充足し移動困難者の移動が確保されている状態ではない。

区内移送サービス団体は、会員の需用に応えるため他の移送サービス団体と横連携し、会員の相互利用を実施し会員に対しての便宜も図っている。

また、移送サービス団体の利用については、公共交通機関と異なり、移動困難者にとって、バス停や駅まで苦勞して出かける必要がなく、天候季節を問わず待つ時間が自宅で可能である等のメリットが大きい。タクシー利用についても、駅まで出かける手間は無いものの、会員として利用している移送サービス団体の運転ボランティアに顔見知りが多い、会員の体の状態を把握している等、移動困難者には利用しやすい状況がある。

以上のことから、世田谷区において、特例措置は必要とするものである。

特区地域における移動困難者の状況 (平成14年4月1日現在)

障害者の状況

身体障害者手帳・愛の手帳所持者数	17,971人
・身体障害者手帳保持	15,921人
[内訳] 視覚障害	1,420人
聴覚・平衡機能障害	1,465人
肢体不自由	9,036人
内部障害	4,482人
音声・言語機能障害	468人
・愛の手帳所持者	2,493人
(身体障害者手帳との重複者)	(443)人
・精神障害者(保健福祉手帳発行)	693人
・難病(小児慢性疾患を除く)	6,242人

介護保険

要介護度別認定者数の推移(第2号被保険者を含む)

	要介護 1	要介護 2	要介護 3	要介護 4	要介護 5	計
H12年度末	3,198	2,833	2,172	2,083	1,908	12,194
H13年度末	4,154	3,361	2,465	2,290	2,209	14,479
H14年度末	4,930	4,006	2,937	2,604	2,594	17,071
H15年度末	5,765	4,647	3,367	2,923	2,979	19,681

特区地域におけるバス、タクシー、福祉タクシーの状況



バスの年間輸送人員、系統距離、年間走行距離の推移

	年間輸送人員	系統距離	年間走行距離
平成10年	445,000人	1,830km	66,470万km
平成11年	445,000人	1,849km	64,336万km
平成12年	457,000人	1,818km	64,771万km

バス利用の際の不便なこと（平成8年度区民アンケート調査結果）

運行ダイヤのとおり運行しない	46,3%
最終バスの時間が早い	23,2%
運賃が高い	22,6%
ステップが高く乗りづらい	22,3%
運行間隔が長い	22,2%
バス路線が少ない	13,3%

バス停留所に望むこと

上屋・屋根	58,5%
接近表示などバスの運行状況を示すもの	46,3%
ベンチ	33,4%
夜間照明	20,0%
バス待ちのスペース	18,9%

鉄道駅におけるバス停留所の整備状況（平成14年9月）

鉄道駅から500m以内にバス停がある駅	27
うち駅から200m以内	20

鉄道整備状況（平成13年度末）

移動困難者が駅舎の出入口からホームまで移動可能な駅	8
駅員に利用を申し出る等の必要がある車椅子対応エスカレーター、スロープ通路等が整備されている駅	14

リフト付タクシー運行事業委託（年間）

京王自動車株式会社	登録制
株式会社グリーンキャブ	登録制

リフト付タクシー運行実績

	H10年度	H11年度	H12年度	H13年度
運行台数	5	5	5	5
利用登録者数	1,141	1,156	1,260	1,322
利用件数	3,381	3,255	2,870	2,910

### 福祉タクシー実績

	H11年度		H12年度		H13年度	
	500円 運賃券	100円 運賃券	500円 運賃券	100円 運賃券	500円 運賃券	100円 運賃券
交付 人数	8,644	8,644	8,832	8,832	9,107	9,107
交付 枚数	386,192	1,158,576	400,496	1,201,488	413,032	1,239,096
使用 枚数	317,683	915,787	330,318	951,163	341,863	981,272

特区地域における福祉施設の利用状況

### 福祉施設等送迎バスのネットワーク運行

#### 送迎施設数、バス運行台数及び利用者数の推移

	H11年度	H12年度	H13年度
送迎対象施設数	15	15	15
バス運行台数	22(内ワゴン車2)	22(内ワゴン車2)	23(内ワゴン車3)
利用者数	252	246	260

バス運行は民間委託で運行。

利用者数は、総合福祉センター、ふじみ荘、ひまわり荘の利用者を除いた数値である。

### ボランティア輸送による移送サービス団体実績(平成14年度末アンケートより)

年間数値	利用件数	運行距離	活動時間数	活動日数
A	2,329	115,769	7,479	364
B	1,789 (片道1件)	24,390	2,362	306
C	3,285	27,521	4,384	230
D	1,051 (片道1件)	31,104	12,825	320
E	443 (往復も1件)	4,681	403	180

特区地域における自家用車による移送サービスの状況(ボランティア団体等)

世田谷区として把握している現状では該当なし

地方自治体の考え方（特区での必要性）

世田谷区では、移送サービス団体が他区市町村に比較して団体数も多く、移動困難者の地域生活を支え、社会参加促進につなげている。障害者が住み慣れた地域社会の中で安心して暮らせ、かつ可能な限り自立した生活が送れるよう在宅生活支援の施策の充実を推進するための一つとして、移動の確保は、大きな課題となっている。この、移動の確保については、駅舎のバリアフリー化、低床車両の導入、バス交通利用環境の整備、交通網の確保等公共交通機関の取り組みが必要であるが、区民活動団体等による移送サービスの推進も重要な役割となっている。世田谷区では、せたがやノーマライゼーションプラン（改定版）、世田谷区高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画、世田谷区交通まちづくり基本計画等において、NPO等と一体となった移動支援体制の強化や高齢者の閉じこもり防止、生活空間の拡大による交流・社会参加促進等を目指し、移送サービスのネットワーク化、質の向上や効率的な運行の実現による総合的な移動システムとして発展させたいと考えている。

このようなことから、特区申請をきっかけとして、移送サービス団体の効率・効果的な活動展開や移送サービスの体制づくりを整備・検討する。

また、利用者である移動困難者が利用しやすい共通利用システムについて検討・協議し、区民サービスの向上につなげる。

運営協議会について

開催予定月

原則として月1回開催する。（但し8月を除く）

運営協議会の名称

世田谷区特区NPO有償運送協議会

運営協議会の主宰者

世田谷区主宰

運営方法

当該特定事業実施管理のために、関係機関による運営協議の場を設け、当該地域内におけるNPO等による法第80条許可又は更新の申請に先立って、世田谷区で開催する。開催に先立ち、世田谷区全域における交通の状況及び要介護認定を受けている者、身体障害者その他の移動制約者の状況、許可を受けようとするNPO等が作成した自家用自動車有償運送許可申請書の案及び世田谷区長からの具体的な協力依頼を示す書面、許可を受けようとするNPO等が行おうとする自家用自動車有償運送に関し、具体的に記した資料等を時間的余裕をもってあらかじめ参加者に送付するものとする。あわせて、更新の申請に先立って行われる場合には、輸送活動における利用者からの苦情、事故等の状況について運営協

議の場に報告するものとする。

また、NPO有償運送実施に伴う諸条件整備の協議及び効率的な福祉移送サービスの実施に関することについても併せて検討する。

#### 構成メンバー

世田谷区関係所管、学識経験者、運輸支局、NPO、利用者（区民）、タクシー事業者（バス事業者）等とする。

但し、利害関係に及ぶ議決に関しては、協議会会長の判断により議事に参加できないこととする。

#### 有償運送の条件

##### 運送主体

特区内の社会福祉法人及びNPO（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するものに限る。）で、福祉車両を有し当該輸送確保について世田谷区長からの書面による依頼を受け、団体等が道路交通法第80条第1項に基づく申請を行い、これに対する許可を得た団体等とする。

##### 運送の対象

あらかじめ登録した会員及びその介助者・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移動制約者であることとする。

介護保険法（平成9年法律第123号）に基づく要介護認定を受けている者

身体障害者福祉法（昭和24年法律第283号）に基づき都道府県知事から身体障害者手帳の交付を受けている者

肢体不自由又は内部障害若しくは精神障害により独立した歩行が困難な者（人工透析患者等）であって 及び に該当しない者

また、運送の発地又は着地のいずれかが特区内にあることとする。

なお、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

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とする。

また、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とする。

なお、運送主体においては、使用する車両の形式、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。

世田谷区における主体とした特定団体においては、使用権原は当該運送主体にある。(別表参照)

#### 運転者

第二種免許を有することを基本とするが、これにより難しい場合には、次に掲げる点を考慮し、十分な能力及び経験を有していると認められることとする。

- ・ 申請日前一定期間運転免許停止処分を受けていないこと。
- ・ 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を受講した者であること。
- ・ 自動車事故対策センターが実施する適性診断を受診した者で、運転に関し特に支障が認められない者であること 等

なお、普通2種免許の取得については、世田谷区、運送主体において、一定の目標を立て体制の整備を図ること等を検討することとする。

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。

(別表)

団体名	車両台数
特定非営利活動法人 自立生活センターHANDS 世田谷	リフト 1台
特定非営利活動法人 ハンディキャブを走らせる会	リフト 1台 スロープ 1台
特定非営利活動法人 たつなみ会	リフト 2台 回転シート 2台
特定非営利活動法人 サポート出会い	リフト 2台
特定非営利活動法人 世田谷ミニキャブ区民の会	リフト 6台

#### 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又はその計画があることとする。

#### 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ものとする。営利に至らない範囲については、特区内における一般乗用旅客自動車運送事業の上限運賃額のおおむね2分の1を目安とし、関東運輸局が示す具体的な基準に照らし合わせるものとする。

#### 管理運営体制

運送主体においては、適切な運行管理体制を整え、指揮命令系統を明確にするとともに、事故防止についての教育及び指導体制を整え、事故時の処理及び責任体制等の整備、車両の整備体制の確立、利用者からの苦情処理に関する体制の整備等確立し、運営協議会に報告することとする。

管理体制については、運営協議会の下部組織としてチェック機関を別途設置する場合がある。

#### 法令遵守

許可を受けようとする者が道路交通法第7条の欠格事由に該当するものでないこととし、宣誓書を提出することとする。