

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

流山市

2 構造改革特別区域の名称

流山福祉輸送セダン特区

3 構造改革特別区域の範囲

流山市全域

4 構造改革特別区域の特性

流山市は、千葉県北西部に位置し、北は野田市に、東は柏市に西は、江戸川を挟んで埼玉県三郷市に、南は松戸市に接し、面積は 35.28 km² となっている。

東京都心から 30 km 圏内にある首都近郊の住宅都市として昭和 42 年市制施行になり、平成 16 年 4 月 1 日現在の常住人口は、151,684 人で県内 79 市町村中の 10 番目、高齢化率は、15.5% で 61 番目である。

高齢者は、毎年 1,000 人程度の増加があり、年々高齢化が進んでいる状況にある。

平成 16 年 4 月 1 日現在の身体障害者は、3,070 人で前年より 156 人増加している。

市内の交通機関は、JR 東日本武蔵野線、総武流山電鉄、東武野田線の 3 線、そして、この連絡及び鉄道空白地域を補うように東武バス、京成バス、公共施設循環の各路線バスが運行されている。

しかし、そのほとんどが他市の駅との連絡であったり、また路線数、運行本数が十分でなかったりすることから、主となる移動は徒歩、自家用車、自転車であり、その計は、78.7% に及んでいる。

また、平成 17 年秋の鉄道新線つくばエクスプレス開業に合わせバス路線の見直しが検討されている。

バス路線のない地域においては、従来からタクシーに頼るほかなく、市内のタクシー会社、運河タクシー、流山タクシー、新登交通等を利用している。

こうした状況から、必ずしも公共交通機関が市内全域で充足しているとは言えず、特に移動制約者の移動手段の確保が課題となっている。

【移動制約者の状況】

移動制約者（介護保険の要介護・要支援者、身体障害者及び知的障害者、精神障害者であって単独での移動が困難な者）は、次のとおりである。

（１）介護保険の要介護・要支援認定者

平成 16 年 11 月 30 日現在の要介護（要支援）数（表 1 参照）は、3,378 人、高齢者人口の 13.9% であり、うち居宅介護（支援）サービス受給者数（表 2 参照）は、2,079 人、8.5% である。

これらの者のうち要介護 3 以上の者については、福祉車両での輸送が基本であり、613 人で居宅サービス受給者の 29.5% である。

また、要支援、要介護 1 及び 2 の者については 1,466 人、70.5% いる。

（２）身体障害者

平成 16 年 4 月 1 日現在の身体障害者手帳の所持者数は、3,070 人（表 3 参照）、うち移動制約者となる視覚障害者は、165 人、また移動制約者となり得る肢体不自由者は、1,748 人、内部障害者は、926 人（いずれも表 3 太枠）を数える。うち、肢体不自由者については、1・2 級の者が福祉車両を必要とする。

視覚障害者については、障害が重複していない場合には、必ずしも福祉車両を必要としないが、ガイドヘルパーを必要とする場合があるなど単独での移動に制限があり、公共交通機関利用の支障がある。

このため、セダン型を利用した福祉有償運送による輸送の充実が望まれる。

これらのことから、重度の障害者（身体障害 1・2 級又は 3 級の下肢障害及び知的障害重度、精神障害 1 級）が福祉タクシーを利用した場合に運賃の一部（利用券 1 枚につき 590 円。交付枚数は、月当たり 6 枚。ただし、人工透析者は、8 枚。利用券交付状況は、表 4 参照）又は重度の障害者が日常生活で自動車の運行を必要としている場合、その自動車の燃料費（ガソリン又は軽油。助成状況は、表 4 参照）の

月 25 を限度として助成している。

(3) 知的障害者

平成 16 年 4 月 1 日現在の療育手帳所持者数は、434 人(表 5 参照)、うち重・中度の知的障害者は、318 人(表 5 太枠)を数える。知的障害者は、交通法規の理解、安全確認などができない者が多く、また介護者や環境が変わることなどによってパニックに陥る者も多い。

輸送に際しても環境が変わらないように運転者が同一の者であることが理想的である。このため、肢体不自由との重複障害がない知的障害者、特に重・中度の者は、心のよりどころとなるホームヘルパーの運転するセダン型等を利用した福祉有償運送が望まれる。

(4) 精神障害者

平成 16 年 4 月 1 日現在の精神障害者保健福祉手帳所持者数は、255 人(表 6 参照)、うち 1 級の障害者で引きこもり傾向がある者 57 人にとっては、心を許した介護者と一緒であるならば、初めて外に出ることができるようになる。輸送に際してもこのような介護者が運転することで、引きこもりの傾向がある者の外出を促進できると考えられるため、この者の運転するセダン型を利用した福祉有償運送が望まれる。

別表

表 1 要介護(要支援)認定者数 平成16年11月30日現在 単位：人

区 分	要支援	要介護 1	要介護 2	要介護 3	要介護 4	要介護 5	計
第 1 号被保険者	468	1,085	451	415	372	403	3,194
65歳以上75歳未満	81	166	65	60	53	71	496
75歳以上	387	919	386	355	319	332	2,698
第 2 号被保険者	13	75	31	19	21	25	184
総 数	481	1160	482	434	393	428	3,378

表 2 居宅介護(支援)サービス受給者数 平成16年11月30日現在 単位：人

区 分	要支援	要介護 1	要介護 2	要介護 3	要介護 4	要介護 5	計
第 1 号被保険者	286	786	319	247	178	152	1,968
第 2 号被保険者	6	44	25	15	12	9	111
総 数	292	830	344	262	190	161	2,079

表3 身体障害者手帳取得者状況

平成16年4月1日現在 単位：人

等級	視覚障害	聴覚障害	音声言語障害	肢体不自由	内部障害	計
1	55	3	0	582	589	1,229
2	49	64	3	501	18	635
3	14	22	24	197	169	426
4	9	36	16	279	150	490
5	29	0	0	134	0	163
6	9	63	0	55	0	127
計	165	188	43	1,748	926	3,070

表4 福祉タクシー等利用実績

平成15年度

区分	福祉タクシー利用券	自動車燃料費助成
交付者数(人)	1,097	668
利用者数(人)	30,057	668
助成額(円)	17,733,630	7,235,000

表5 知的障害者の障害別状況

平成16年4月1日現在 単位：人

18歳未満			18歳以上			計
重度	中度	軽度	重度	中度	軽度	
48	31	50	136	103	66	434

表6 精神保健福祉手帳交付状況 平成16年4月1日現在 単位：人

等級	1級	2級	3級	計
人数	57	150	48	255

【公共交通機関の状況】

市内の公共交通機関は、鉄道が JR 東日本武蔵野線、総武流山電鉄、東武野田線の 3 線あるが、相互の直接連絡がないため、この連絡及び鉄道空白地域を補うように東武バス、京成バス、公共施設循環の各路線バスが運行され、ノンステップ等のバリアフリー対策が保有計 139 台中、66 台に施されている。

【福祉輸送体制の状況】

(1) 福祉車両の状況

本市と契約する福祉タクシーには、毎年 1,000 人程度の利用があり、同利用券の契約事業者は 27 社あるが、利用の約 60% を占める市内のタクシー 3 社（運河タクシー、流山タクシー、新登交通）計 41 台には福祉車両がない。

他方、通院等乗降介助を伴う介護事業者における所有、持込み車両の現状は、28 事業者で計 202 台である。

(2) 訪問介護事業者・NPO 法人等の介護輸送体制の状況

市内の訪問介護事業者 28 社のうち、法 4 条を申請済が 2 箇所、申請予定が 3 箇所、その他は申請を検討中又は予定なしとのことである。

(3) 外出支援サービスの状況

厚生労働省所管の介護予防・地域支え合い事業、高齢者等の生活支援事業としての外出支援サービスでは、契約 6 社の福祉車両が計 4 台しかない。

5 構造改革特別区域計画の意義

流山市全域における福祉輸送サービスの活性化を図るため、規制緩和を行い、既存の社会福祉法人や NPO 法人等の活力を引き出すとともに、移動制約者が健常者と同じように移動できるような体制を維持しようとするものである。

福祉車両による輸送サービスは、車椅子等の補装具を利用しなければならぬ障害者に対する移動の支援として成り立つが、視覚障害者・知的障害者・内部障害者（人口透析等）に対してのサービス提供

には車両台数が少ないために、利用することができず、運行車両の拡大が望まれている。

視覚障害者にとっては、すべての場所に点字ブロック等があるわけではないので、自宅から点字ブロックのある場所までの移動が困難になっている。実際のところは、台数の少ない福祉車両でなく、セダン型等の一般用車両の利用が必要になっている。

また、加齢により身体的に衰えて要介護認定を受けているものの、ゆっくりではあるが、歩行ができるような者については、介護予防となる外出支援を積極的に行うためのセダン型の一般用車両による移動が不可欠である。

6 構造改革特別区域計画の目標

特例措置によるセダン型等の車両を使用した福祉有償運送サービスを実施することにより、居宅介護事業所等が移送サービスを行い、要介護高齢者や障害者など移動制約者の生活の利便性を向上させ、家族の移動及びそれに伴う介護に要する負担を軽減できることになる。これによる要介護高齢者や障害者などの社会参加と介護者就労機会の促進を図ることを目標とする。

また、行動障害を伴う場合や障害が重複している場合は、送迎等を家族の介護に頼らざるを得ない状況があり、家族の疾病等で一時的に送迎ができない場合や社会活動への参加等に活動が見込まれる。

最終的には、家族の介護者に全面的に依存している状況があり、家族の介護者が要介護高齢者や身体障害者等の送迎のために多大な時間を割いている点を改善し、介護者自らの時間が作れるようにして、共に生きるまちづくりの精神を発揮し、住み慣れた地域でその人らしく生き生きと生活できる地域社会を基盤とした福祉（地域福祉）の推進に努めるものである。

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

NPO法人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を拡大していくことにより、従来から受けていた福祉や医療のサービスを引き続き受けられるばかりか、これまでの公的サービスで

は諦めていた、観劇や地域行事の参加も可能となり、介護保険の要介護（要支援）認定者等の移動制約者の社会参加が促進され、施設入所や病院への社会的入院の減少及び家族の介護負担の軽減が図れる。

また、NPO法人等の活動が促進され、ヘルパー等新たな雇用の創出に加え、介護者の社会参加促進による経済的效果が見込まれる。

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）福祉タクシー、自動車燃料費助成事業

ア 内容、対象者

重度の障害者（身体障害1・2級又は下肢障害及び知的障害重度）が福祉タクシーを利用した場合に運賃の一部（利用券1枚につき590円。交付枚数は、月当たり6枚。ただし、人工透析者は、8枚）又は重度の障害者が日常生活で自動車の運行を必要としている場合に、その自動車の燃料費（ガソリン又は軽油）として月25を限度に助成している。いずれか一方の選択になる。

イ 利用実績

利用券交付状況及び助成状況は、表4参照。

ウ 契約事業者

28社（うち本市にあるタクシー事業者は、3社）。

（2）障害者支援費支給制度に基づく移動介護事業

平成15年4月から開始された身体障害者、知的障害者、障害児に対する利用者本位の福祉サービスの居宅介護事業において、介護保険制度にはない「移動介護制度」があり、全身性障害者、視覚障害者、知的障害者、障害児の外出支援を目的としている。

ア 内容

通勤、通学を除き、外出が必要なときに移動介護ができるホームヘルパーを派遣する。

イ 対象者

身体障害者手帳所持者、療育手帳所持者

ウ 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) 外出支援サービス

ア 内容、対象者

厚生労働省所管の介護予防・地域支え合い事業、高齢者等の生活支援事業として実施。おおむね 65 歳以上のひとり暮らし、高齢者のみ又は、それに準じる世帯で、一般の交通機関を利用することが困難な者に対し、自宅から利用施設までの移動及び乗降時の介助を行う（利用料金は、片道 1 回 210 円。ただし、30 分以内で移動できる病院・介護保険施設等）。

イ 利用実績（平成 15 年度）

利用者数	82 人
利用延回数	2,880 回

ウ 契約事業者

6 社（うち本市にある N P O 法人は、3 法人）。

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

特別区域内で活動する流山市福祉有償運送運営協議会において認められた社会福祉法人、NPO法人、医療法人及び公益法人

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認定日

4 特定事業の内容

(1) 事業に関与する主体

流山市内で活動を行う社会福祉法人、NPO法人、医療法人及び公益法人

(2) 事業が行われる区域

出発地又は到着地が流山市

(3) 事業により実現される行為

運送主体が所有する車両を用いて要介護（要支援）認定者、身体障害者、知的障害者、精神障害者の移動制約者が、あらかじめ運送主体に登録した会員及びその同伴者に対し、有償での送迎サービスを提供するもの。

5 当該規制の特例措置の内容

本市における移動制約者は、要介護（要支援）認定者 3,378 人、身体障害者 3,070 人、知的障害者 434 人、精神障害者 255 人の需要が見込まれている。

市内のタクシー会社の所有車両は、41 台で福祉車両の保有はない。

現状では、市内の移動制約者のニーズに応えるため、NPO法人等による輸送サービス、特にセダン型の持ち込み車両に依存する形となっている。

平成 16 年度から規制が緩和された福祉車両によるボランティア輸送は、福祉車両が充分にない大部分の社会福祉法人、NPO 法人等にとっては、その申請ができない厳しい状況にある。

本市域における福祉輸送サービスの活性化には、さらなる規制の緩和により、既存の社会福祉法人やNPO 法人等の市民団体の活力を引き出し、当該事業を維持していくことが重要である。

また、車椅子等の補装具を利用しなくてもよい視覚障害者、知的障害者等の移動制約者にとっては、福祉車両でなくても利用が可能であることから、運行車両の制限緩和が移動手段の選択肢を拡げるものである。

(1) 流山市福祉有償運送運営協議会の設置

有償のボランティア輸送事業の円滑な実施が確保されるよう関係機関による流山市福祉有償運送運営協議会（以下「運営協議会」という。）を設置する。運営協議会の事務局は、流山市保健福祉部社会福祉課保健福祉総合対策室に置く。

ア 運営協議会は、流山市を主宰とし、構成員は次の者とする。

(ア) NPO 法人、社会福祉法人等の代表又は、その指名する職員

(イ) 市民の代表

(ウ) ボランティアの代表又は、その指名する構成員

(エ) 公共交通機関に関わる学識経験者

(オ) 千葉県タクシー協会の代表又は、その指名する職員

(カ) 千葉運輸支局長又は、その指名する職員

(キ) 流山市長が指名する職員

イ 苦情処理

苦情処理の窓口を運営協議会事務局に設ける。事務局は、必要に応じて、臨時に運営協議会を開催し、苦情内容を報告する。

(2) 運送主体

流山市で活動する社会福祉法人、NPO 法人（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。）

医療法人及び公益法人で、かつ以下に示す要件を満たす場合において、運営協議会の決議を経て許可を受けた事業者とする。

ア 運送の対象者

運送の対象者は、下記の条件のいずれかに該当し、運営協議会に

において認められた者及びその介護人とする。

- (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) その他知的障害者、精神障害者等であって独立した移動が困難なため、単独では公共交通機関を利用することが困難な者。

イ 対象者の管理

運送主体では、会員の氏名、住所、年齢、要介護認定等の対象者となる証明書類の写し、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。

ウ 苦情処理

運送主体では、利用者の苦情受付について、会員登録時に説明し対応する。

(3) 使用車両

ア 使用する車両は、運送主体が使用権原を有していること。

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、運送主体と自家用自動車を提供し当該運送に係る契約が締結され、当該契約の内容を証する書面に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に記載されていること。

また、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らかにされていること。

イ 福祉車両は、車椅子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よって認められたセダン型等車両であること。

エ 外部から見やすいように使用自動車の車体の側面に有償運送の許可を受けた車両である旨を表示すること。

(4) 運転者

普通第二種免許を有することを基本とする。

これによらない場合は、運営協議会において以下の点について協

議し、適当と認められた者とする。

ア 申請日前3年間運転免許停止処分を受けていないこと。

イ 千葉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の講習を受講した者であること。

ウ 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終了した者

エ 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

オ 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であること。

(5) 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。

(6) 運送の対価

一般旅客自動車運送事業及び地域の公共交通機関の状況等地域特性を勘案しつつ、営利に至らない範囲において設定するものとする。上限については、一般乗用旅客自動車運送事業のおおむね2分の1とする。

(7) 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係る体制その他の安全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。

(8) 法令遵守

許可を受けようとするものが、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。