

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

大田区

2 構造改革特別区域の名称

大田区福祉有償運送特区

3 構造改革特別区域の範囲

大田区の全域

4 構造改革特別区域の特性

東京都のほぼ南東部にあたる大田区は、東は東京湾に面し、西と南は多摩川を挟んで神奈川県と隣り合い、北は品川、目黒、世田谷の各区に接している。面積は 59.46km² で、23 区中第一位の広さである。地形は、北西部の台地と南東部の平地に分かれており、台地部は田園調布などの住宅街、平地部は住宅や工場が密集する商・工業地帯、臨海部の埋立地からなっている。大田区内には、国道 1 号線、国道 15 号線、中原街道の幹線が南北に縦断しており、また、東西には、環状 7 号線、8 号線が走っているが、住宅が密集する国道 15 号線の東側地域では、特に狭あい道路が多い。

大田区の人口は 671,808 人(平成 17 年 4 月 1 日現在、外国人含む)で、世帯数は 323,471 世帯、一世帯あたりの人員数は 2.07 人である。平成 21 年までの推計人口をみると、平成 21 年には、区内総人口 68 万人を超えると予測されている。

年齢 3 区分別にみた人口構成は、年少人口(0 歳～14 歳)、老年人口(65 歳以上)の割合が増加する一方、生産年齢人口(15 歳～64 歳)は減少が続くものと見込まれている。老年人口は 120,480 人(平成 17 年 4 月 1 日現在、外国人を除く)で高齢化率 18.36%となっており、今後 10 年間は年平均約 2,000 人のペースで増加していくと推測され、平成 26 年度には 150,000 人弱と推計される。

身体障害者手帳所持者は 17,853 人、愛の手帳(東京都療育手帳)所持者は 2,943 人、精神障害者保健福祉手帳交付者数は 589 人(平成 16 年 3 月 31 日現在)となっており、いずれも前年度比較で約 4%弱であるが増加傾向となっている。

大田区地域保健福祉計画(平成 17 年～平成 21 年)策定のために、平成 15 年に行った実

態調査によると、身体障害者では、「外出の際困ったり不便なこと」の質問で20.0%が「電車やバスの乗り降りがしにくい」と回答し、「気軽に利用できる移動手段が少ない」が16.0%であった。また、外出したくない理由では、「交通機関が利用しにくい」が18.3%であった。知的障害者では、「外出しない理由」として「手助けしてくれる人がみつからない」が26.8%、「交通機関が利用しにくい」が11.3%で、「外出の際に困ったこと」では、「他人との会話が難しい」が39.1%、「付き添ってくれる人がいない」が16.6%であった。精神障害者では、「地域生活で困ると思われる事柄」で「交通機関の利用に困る」が7.1%であった。

このことは、公共交通機関以外に手軽に利用できる運送手段があれば外出できる障害者が潜在的に存在することを表している。また、介助者がいれば外出できるケースも相当数あると思われる、福祉車両での福祉輸送の他に、セダン型等の一般車両による福祉輸送の需要があることが見込まれる。

65歳以上の介護保険要支援・要介護認定者は、平成12年4月現在の8,567人から平成16年2月末現在の19,755人と4年間で2倍以上増加している。第1号被保険者数(65歳以上の被保険者)121,515人に対する認定率は16.3%である。このうち、要介護1～2及び要支援者12,716人全員が福祉車両の使用に適しているわけではなく(個別のケースにもよる。)セダン型等の一般車両での輸送で十分対応できると思われる。

介護保険認定者以外の高齢者では、前述の調査によると、予防対象者層(病気などはあるが日常生活はほぼ自分で行えるし外出も一人でできる。または病気などがあって、家中での生活は概ね自分で行っているが、外出は一人でできない)で「外出の際に困難なこと」の質問で20.3%が「最寄のバス停・駅まで遠い、バス・電車の乗り降りが困難、介助してくれる人がいないと外出できない」と回答し、「外出の際に困難」な移動制約者である可能性がある。ドアツードアに対応できる福祉輸送を活用すれば、外出する高齢者も増加すると思われる。また、これら的高齢者の中には、福祉車両でなければならない対象者と、セダン型の一般車両でも対応可能な対象者が含まれる。

このように移動制約者は、平成17年4月1日現在で41,140人(人口の6.1%)にのぼり、外出の際に支援を必要としている。このうち移動に介助が必要であるが下肢障害がないことで福祉車両の使用に適していない視覚障害者、内部障害者、知的障害者、精神障害者は11,519人である。また要介護1～2及び要支援者12,716人全員が福祉車両の使用に適しているわけではない。高齢者の中でも、必ずしも福祉車両でなければ外出できない者は少ないと思われる。

これに対して区内のタクシー等事業者は40(平成16年度 東京乗用旅客自動車協会会員名簿による)で、タクシー保有台数は約1,600台である。福祉車両タクシーは、上記協会会員事業者及びそれ以外の事業者で、現在把握できている台数は19台である。障害者に対する大田区の外出支援事業として福祉タクシー券の交付(自動車燃料費としても使用可

能) リフト付福祉タクシー(3台)の運行委託を行っているが、福祉車両が非常に少ないことや介助を必要とする移動制約者も多く、区内の移動制約者のニーズに十分対応できる状況ではない。

5 構造改革特別区域計画の意義

平成17年3月に、平成17年度から平成21年度に向けての「大田区地域保健福祉計画」を策定している。その基本理念として、「誰もが一人の人間として尊重され、ともに生活し、活動できるノーマライゼーション理念が定着した地域社会を目指す」ことが掲げられており、地域社会の中においても、「自主的に世代間をこえて交流し、ふれあいと協働関係の中で、お互いが支え合い、住み慣れた地域で生活し続けるまち」を目指し、社会的連帯の強化として区民との協働のもとに総合的な福祉のまちづくりへの取り組みを重点課題としている。

一方、大田区を取り巻く環境は、少子高齢化、区民生活の多様化により、区民の社会的繋がりが希薄になり、生活上の諸課題も複雑で多様なものとなっている。このような課題や生活上の諸課題を解決するには、従来の公的な対応だけでは困難な状況となっている。このような中、ボランティアやNPO等の活動が活発化し、地域の中において、自らの力で課題を解決する動きが顕著になってきている。

福祉運送についても移動制約者の移動手段の確保として、福祉車両だけではなく、セダン型の一般車両の使用に拡大して取り組むことにより、区民との協働体制の推進、地域福祉の充実をより一層図ることができる。

6 構造改革特別区域計画の目標

福祉有償運送の幅広い円滑な実施を通じて、区民をサービスの受け手ではなく、サービスの担い手として自主的な区民活動を推進し、積極的に住民参加を図っていくことができる。地域におけるNPO等の活動を活発化し、行政とNPO等が協力することで、移動困難者の外出支援を推進し、「誰もが一人の人間として尊重され、ともに生活し、活動できるノーマライゼーション理念が定着した地域社会」の形成を目指すことを構造改革特別区域計画の目標とする。

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等による福祉有償運送における使用車両を拡大することで、従来が外出を控えてきた移動制約者が通院、通所、レジャー施設等への出かけることができ、十分な医療・福祉サービスを受けることができる。このことで症状の改善や予防が期待でき、地域活動へ

の参加や医療費負担の減額が可能となる。また、移動制約者の消費活動も促進されるとともに、介護を行ってきた家族の精神的・肉体的な軽減負担の結果として、就業することも可能とし、地域経済の拡大と雇用人口の増加に効果を及ぼすことができると考えられる。

セダン型車両の福祉有償運送が可能となることで、NPO等が所有する車両だけではなく、自家用車を持ち込み自主的に地域福祉への参加を促すことにより、福祉の担い手になるという意識の啓発にも繋がる。

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 障害者移送サービス

(1) 福祉タクシー・自動車燃料費(移送サービス利用券)補助事業

対象： 下肢、体幹、移動障害で身体障害者手帳1～3級の方
視覚、内部障害で身体障害者手帳1～2級の方
愛の手帳1・2度の方

福祉タクシー券交付枚数：1ヶ月につき500円券6枚と100円券6枚(3600円分)

契約事業者：30社(平成16年4月現在)

大田区内自動車燃料販売契約店

受給者数：8,629人(平成16年度)

(2) リフト付福祉タクシー運行事業

車椅子や移動寝台に乗ったままで乗降できるリフト付の福祉タクシーを運行している。

対象：身体障害者手帳・愛の手帳を持っている方で、車椅子を常用している方が寝たきりの状態にある方

利用方法：利用希望者はあらかじめ区に申請し、リフト付福祉タクシー利用者登録を行う。

利用者が直接事業者のリフト付タクシーを申し込み、希望日に自宅等に迎車してもらい。利用料金は一般のタクシー料金と同じ。福祉タクシー券の利用も可。

運行時間：午前8時から午後8時まで

契約事業者：1社 3台(平成17年4月現在)

利用件数：平成15年度 登録障害者 889人 延利用件数 1,832件

2 介護保険サービス

介護保険の居宅介護サービスのひとつである「通院等乗降介助」の事業者は、区内に1事業者ある。

3 障害者支援費サービス

(1)「通院等乗降介助」

支援費サービスにおいても、平成16年10月から介護保険と同様の「通院等乗降介助」サービスが開始されたが利用実績はない。

(2)「移動介護」

対象者：全身性障害者、視覚障害者（ガイドヘルパー）、知的障害者、障害児

利用人数：全身性障害者約10名、視覚障害者約120名、知的障害者約30名、障害児約20名（平成17年2月実績）

別紙 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の内容、実施主体及び開始の日並びに特定事業ごとに規制の特例措置内容

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

特区内においてセダン型の一般車両を用いて福祉有償運送を実施する社会福祉法人、NPO法人、医療法人及び公益法人等の非営利法人

3 当該規制の特例措置の適用の開始の日

構造改革特別区域計画認定日

4 特定事業の内容

大田区内に事務所を有する社会福祉法人、NPO法人、医療法人及び公益法人等の非営利法人が、大田区内を出発地または到着地として、会員である要介護認定者、身体障害者、知的障害者、難病患者等の移動制約者に対し、セダン型等の一般車両を用いて有償運送を実施する。

5 当該規制の特例措置の内容

福祉有償運送の使用車両は、車いす対応のリフト等の設備を設けた自動車や寝台車両などに限定しているが、特例措置としてセダン型の一般車両の使用を認める。

大田区福祉有償運送運営協議会の設置

(1) 設置及び運営

大田区におけるNPO等による福祉有償運送の必要性や、福祉有償運送の実施に伴う安全の確保、旅客の利便の確保について協議するために、大田区が主宰者となり大田区福祉有償運送運営協議会を設置する。

第1回運営協議会は、平成17年6月に開催予定である。

委員構成

次に掲げる者17名以内で構成し、区長が委嘱する。

| | |
|------------------------|------|
| 1) 公共交通に関する学識経験者 | 2名以内 |
| 2) 東京運輸支局長の指名する職員 | 1名 |
| 3) タクシー等交通機関事業者が推薦する者 | 2名以内 |
| 4) タクシー等交通機関運転者の代表 | 2名以内 |
| 5) 福祉有償運送を実施するNPO等の代表 | 2名以内 |
| 6) 福祉有償運送を利用する者または住民代表 | 2名以内 |
| 7) 区長が指名する区職員 | 6名以内 |

運営方法

会長が協議すべき議事があると認めた場合に招集し、議事は委員の合議で出席構成員の過半数で決するが、可否同数の場合には議長が決定する。

専門部会

協議会には、必要に応じて専門部会を置くことができ、協議会で協議すべき議事の中で、専門部会で検討することが望ましいと認めた場合に、部会委員を指名検討させることができる。

意見聴取

必要と認められる場合には、関係者等に出席を求め、その意見を聞くことができる。

(2) 福祉有償運送の条件

運送主体

大田区で活動する社会福祉法人、NPO法人、医療法人及び公益法人等の非営利法人で、大田区長が福祉有償運送に関する協力依頼を行い、運営協議会の協議を経て道路運送法第80条第1項の許可を取得した事業者とする。

運送の対象者

運送の対象者は下記のいずれかに該当し、運営協議会において認められた登録会員及びその付添人とする。

- ・介護保険法による「要介護者」及び「要支援者」
- ・身体障害者福祉法による「身体障害者」
- ・その他肢体不自由、内部障害、精神障害、知的障害等により単独では公共交通機関の利用が困難な者。

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、

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福祉車両又は運営協議会の協議によって認められたセダン型車両。

- ・ 運送主体が使用権原を有している車両であるか、若しくは運転者等から提供される自家用自動車の場合は以下の条件を満たす車両。

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が作成されていること。

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。

- ・ 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、表示すること。

運転者

普通第二種免許を有することを基本とする。

普通第二種免許を有しない場合は、運営協議会において、以下の点について協議し有償運送に十分な能力および経験を有していると認められた者とする。

- ・ 申請日前2年間運転免許停止処分を受けていないこと。
- ・ 警視庁交通安全指導センターが実施する「四輪安全運転講習」など、車両の運転に関する技術および知識の向上を図ることを目的とした、実車を伴う講習等を受講した者であること。
- ・ 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、または、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、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。

損害賠償措置

- ・ 運送に使用する車両全てについて、対人無制限及び対物200万円以上の任意保険若しくは共済(いずれも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。
- ・ 運送主体として、乗降介助時の事故に対応する保険に加入していること。

運送の対価

当該地域における一般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特性を勘案しつつ、営利に至らない範囲において、一般乗用旅客自動車運送事業の上限運賃のおおむね2分の1を目安に設定する。

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。

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。