

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

品川区

2 構造改革特別区域の名称

品川区ボランティア輸送特区

3 構造改革特別区域の範囲

品川区の全域

4 構造改革特別区域の特性

品川区は、東京都の南東部に位置し、武蔵野台地の東南端の一部と、その東側に位置する低地および埋立地から成り立っており、北は港区と渋谷区、南は大田区、西は目黒区、臨海部の東は江東区に隣接している。面積は、23区中10番目の22.72 km²である。区内は、品川地区(4.28 km²)、大崎地区(3.41 km²)、大井地区(4.70 km²)、荏原地区(5.78 km²)、八潮地区(4.55 km²)に分かれている。

人口は、平成10年以降増加しており、平成17年4月1日現在、332,565人である。このうち高齢者人口は61,707人(高齢化率:18%)で、平成22年には、高齢化率が21%に達すると推計されている。また、身体障害者は8,376人(平成17年4月1日現在)で増加傾向にある。

区においては、『基本構想』、『長期基本計画』、『実施計画』という3層の計画体系に基づき、『基本構想』に示した21世紀の品川区像である「平和で活力ある緑ゆたかな住みよいまち」の実現に向けた諸施策を展開している。

また、平成15年3月、「みんなが主役 参加と支えあいのまち 品川」を基本理念とする『品川区地域福祉計画』を策定し、「高齢者や障害者等が、まちを自由に行動し、働き・学ぶ・遊ぶ・買物するなど、安心して日常生活を送ることができるまち」の形成に向けて「人にやさしいまちづくり」の推進に取り組んでいる。

【移動制約者の状況】

本計画における移動制約者とは、介護保険制度における「要支援」および「要介護」認定を受けている者、「身体障害者手帳」および「愛の手帳」所持者で、単独での移動が困難な者とする。

(1) 介護保険における要支援・要介護者

要介護認定者の推移は、表1のとおりであるが、平成16年度末の要介護認定者数は、9,652人で、平成12年度末と比べると、3,164人(48.8%)の増とな

っている。

要介護3以上の高齢者については、福祉車両による輸送が基本となるが、要支援、要介護1および要介護2の高齢者については、すべてが福祉車両による輸送を必要とする状況にはなく、セダン型一般車両の使用が見込まれる。

<表1>

	要支援	要介護1	要介護2	要介護3	要介護4	要介護5	計
12年度末	1,129人	1,805人	1,066人	906人	924人	658人	6,488人
13年度末	1,339人	2,056人	1,211人	978人	955人	735人	7,274人
14年度末	1,707人	2,362人	1,346人	1,070人	943人	879人	8,307人
15年度末	2,008人	2,628人	1,235人	1,221人	1,097人	958人	9,147人
16年度末	2,235人	2,878人	1,195人	1,300人	1,040人	1,004人	9,652人

(2) 身体障害者手帳所持者

身体障害者手帳所持者数の推移は、表2のとおりで増加傾向にある。

移動制約者に該当すると思われる視覚障害者(601人)と肢体不自由者(4,188人)は、4,789人である。

このうち、肢体不自由者1・2級者の移動については、福祉車両の必要性が高い。また、視覚障害者については、障害の重複がない場合は、福祉車両の必要性は薄い。公共交通機関を利用する際には、付添人を必要とする場合があることなどから、セダン型一般車両への使用拡大が望まれる。

<表2>

各年4月1日現在

	H17	H16	H15
視覚障害	601人(365人)	615人	618人
聴覚障害等	632人(222人)	631人	650人
音声機能障害等	76人(0人)	73人	71人
肢体不自由	4,188人(1,864人)	4,134人	4,064人
内部障害	2,338人(1,534人)	2,245人	2,148人
複合障害	541人(445人)	512人	490人
計	8,376人(4,430人)	8,210人	8,041人

注)H17の()は、
1・2級者数

(3) 愛の手帳所持者数

愛の手帳は、知的障害者(児)が各種の援護を受けるために必要な手帳として東京都が独自に設けているもので、知能測定値・社会性・基本的生活作業力等を年齢に応じて総合的に判断している。

手帳は、障害の程度により1度から4度に区分されている。愛の手帳所持者数の推移は、表3のとおりで増加傾向にある。

知的障害者は、介護者や環境が変化することによってパニックに陥ることも多く、肢体不自由との障害がない知的障害者については、セダン型一般車両の利用が見込まれる。

<表3> 各年4月1日現在

	H17	H16	H15
1度	60人	61人	63人
2度	372人	373人	366人
3度	441人	441人	433人
4度	390人	368人	338人
計	1,263人	1,243人	1,200人

【道路、公共交通機関の状況】

(1) 道路

区内の道路は、第一京浜国道と第二京浜国道が南北に走り、それを補完する幹線道路として、中原街道、池上通りが走っている。南北に縦断する道路は比較的整備されている反面、東西を結ぶ幹線道路は山手通りしかないため、この道路整備が課題となっている。

また、大井地区には、幅員4m未満の狭い道路が多く存在し、移動制約者の外出に支障を来している。

(2) 鉄道

区内の鉄道網は、JR東日本、東急電鉄、京浜急行、都営地下鉄、営団地下鉄、東京モノレールおよび東京臨海高速鉄道が走っている。JRの駅は、大井町をはじめとする5駅、東急は、目黒線4駅・池上線5駅・大井町線6駅、京浜急行線6駅、都営浅草線3駅、東京モノレール線2駅、りんかい線4駅となっている。

平成17年1月現在、上記35駅のうち8駅には、エスカレーター・エレベーターのいずれも設置されておらず、移動制約者の鉄道利用の障害となっている。

(3) タクシー

区内に本社、営業所を有する事業者は14(社団法人 東京乗用旅客自動車協会名簿〔平成17年4月1日現在〕による)で、タクシーの保有台数は1,469台である。

また、福祉車両タクシーを保有している事業者および台数は3事業者5台であり、介助者(付添人)を必要とする移動制約者が見込まれる中で、セダン型一般車両の使用が望まれる。

5 構造改革特別区域計画の意義

区民の価値観や生活環境が大きく変化している中で、福祉需要はますます増大・多様化しており、高齢者や障害のある人を含めたすべての区民が、家族や地域とのつながりを保ちながら、ともに暮らせる地域社会を実現することが強く求められている。

平成 15 年 3 月、社会福祉法に基づき、区と区民が一体となって地域福祉を推進する上での指針となる『品川区地域福祉計画』を策定した。本計画は、「みんなが主役参加と支えあいのまち 品川」を基本理念に掲げ、地域福祉を推進するためのしくみづくりの一つとして、「人にやさしいまちづくり」の推進に取り組んでいる。

福祉運送の分野においても、福祉車両だけでなく、セダン型一般車両にも使用を拡大することにより、移動制約者の社会生活の利便と生活圏の拡大、地位福祉のより一層の推進および『品川区地域福祉計画』の基本理念である「みんなが主役参加と支えあいのまち 品川」の実現に寄与するものである。

6 構造改革特別区域計画の目標

福祉有償運送の実施により、区民が身近な地域においてサービスを受け、同時にサービスの担い手となる環境を醸成する。

また、地域福祉の新たな担い手である N P O 等との協働により、移動制約者の社会参加を支援し、「高齢者や障害者等が、まちを自由に行動し、働き・学ぶ・遊ぶ・買物するなど、安心して日常生活を送ることができるまち」を実現する。

7 構造改革特別区域の実施が構造改革特別区域に及ぼす経済的社会的効果

福祉有償運送における使用車両の拡大により、以下のような効果が見込まれる。

外出が困難であった移動制約者の社会生活の利便と生活圏の拡大が図られる。
N P O 等、新たな地域福祉の担い手の育成が図られる。

障害者や高齢者への理解が深まり、ノーマライゼーションを基本としたまちづくりの推進に寄与する。

移動制約者の経済的（消費）活動を促進するとともに、介護者である家族の精神的・肉体的負担の軽減を図ることによって、介護者の就労機会と地域経済の拡大が図られる。

8 特定事業の名称

1 2 0 6 (1 2 1 6)

N P O 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

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) 福祉タクシー利用券の交付

区が委託したタクシーに乗車する時に、乗車料金の一部を助成する。

「(2)自動車燃料費助成金の交付」との選択制

対象

次のいずれかの障害があり、所得が制限基準額以内の方

下肢、体幹機能障害 3 級以上

視覚障害 1 級

内部障害 1 級

愛の手帳 2 度以上

交付枚数

500 円券 1 ヶ月 3 枚 (年間 36 枚)、100 円券 1 ヶ月 8 枚 (年間 96 枚)

委託業者

47 事業者

平成 16 年度実績

交付人数 : 3,074 人

交付枚数 : 386,727 枚 (500 円券 : 105,471 枚 ・ 100 円券 : 281,256 枚)

利用枚数 : 320,558 枚 (500 円券 : 92,127 枚 ・ 100 円券 : 228,431 枚)

決算金額 : 71,205,638 円

(2) 自動車燃料費助成券の交付

障害者またはその家族が障害者のために自家用車を使用する際、自動車燃料費の一部を助成する。

「(1)自動車燃料費助成金の交付」との選択制

対象

福祉タクシー利用券の交付と同じ

交付枚数

500 円券 1 ヶ月 4 枚 (年間 48 枚)

平成 16 年度実績

交付人数 : 636 人

交付枚数 : 28,812 枚

利用枚数 : 27,234 枚

決算金額 : 14,169,240 円

(3) リフト・寝台付福祉タクシー

外出時に車いすを使用する人や寝たきりの人の社会生活の利便と生活圏の拡大を図るため、福祉タクシーを運行する。

対象

常時、車いすを使用する人又は寝たきり状態にある人

内容

運賃・迎車料金、予約料金、待ち時間料金は自己負担。

福祉タクシー券の使用可

委託業者

陸交通(株) 2台(リフト寝台付タクシー)

飛鳥交通第五(株) 3台

平成16年度実績

利用件数：3,461件

契約金額：17,070,585円

(4) 品川区社会福祉協議会・さわやかサービス(おでかけサービス)

車いす搭乗専用車両を協力会員が運転して利用会員を送迎する。

対象

利用会員

平成16年度実績

利用回数：延べ1,197回

利用時間：延べ1,245.5時間

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の規制の特例措置の内容

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

構造改革特別区域内において、セダン型の一般車両を使用して福祉有償運送を実施する社会福祉法人、特定非営利活動法人(NPO)、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

(1) 運送主体

品川区内で活動する社会福祉法人、特定非営利活動法人(NPO)、医療法人及び公益法人等の非営利法人

(2) 事業が行われる区域

出発地又は到着地が品川区

(3) 事業により実現される行為

要支援・要介護認定者、身体障害者、知的障害者等の移動制約者で、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、セダン型一般車両を使用して有償による送迎サービスを提供する。

5 当該規制の特例措置の内容

NPO等による有償ボランティア輸送は、平成16年度から一定の条件のもとで許可されることとなったが、車いす対応のリフト等を装備した福祉車両に限定されているため、特例措置としてセダン型一般車両の使用を認める。

(1) 品川区福祉有償運送運営協議会(仮称)の設置

設置目的

品川区におけるNPO等による福祉有償運送の必要性や福祉有償運送に伴う安全確保及び旅客の利便確保等について協議するため、品川区が主宰する品川区福祉有償運送運営協議会(仮称)(以下「協議会」という。)を設置する。

構成員

以下に掲げる者 15 名で構成し、区長が委嘱するものとする。

学識経験者	1 名
地域住民・利用者代表	3 名
地域ボランティア団体代表	2 名
公共交通機関等代表	3 名
東京運輸支局長が指名する職員	1 名
区長が指名する区職員	5 名

運営方法

協議会に会長を置く。会長は、委員の互選により選任し、議長を務める。

協議会は、会長が招集する。協議会は、委員の過半数の出席がなければ開くことができない。

協議会の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数の場合には議長の決するところによる。

協議会は、必要があると認めるときは、関係者等に出席を求め、意見を聴くことができる。また、必要な資料の提出を求めることができる。

その他、協議会の運営等に必要な事項は、会長が協議会に諮って定める。

(2) 運送の対象者

運送の対象者は、会員として登録された下記のいずれかに該当する者およびその付添人とする。

介護保険法に規定する「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（人口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。

(3) 運送主体

品川区内で活動する社会福祉法人、特定非営利活動法人（NPO）、医療法人及び公益法人等の非営利法人で、協議会における協議を経て、道路運送法第 80 条第 1 項の許可を受けた事業者とする。

使用車両

車いす若しくはストレッチャー対応のリフト、スロープ、寝台等の特殊な設備を装備した福祉車両又は協議会において認められたセダン型一般車両

運送主体が使用権原を有している車両若しくは運転者等から提供される自家用自動車以下事項を満たすもの。

- ・ 運送主体と、自家用自動車を提供し当該運送に携わる者との間に当該車両の使用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、苦情等の対応に係る運送主体の責任者及び連絡先が明確に表示されていること。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確に表示されていること。
- ・ 外部から見やすいように、使用車両の車体側面に、有償運送の許可を受けた車両である旨を表示すること。

運転者

普通第二種免許を有することを基本とする。ただし、普通第二種免許を有しない場合は、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。

申請日前3年間運転免許停止処分を受けていないこと。

東京都公安委員会等が実施する車両の運転に関する技術及び知識の向上を図ることを目的とした、実習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を完了した者又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完了した者であること。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すべてについて、対人8,000万以上及び対物200万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者が、道路運送法第7条の欠格事由に該当しないこと。