

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

埼玉県

2 構造改革特別区域の名称

埼玉県いきいき活動セダン型車両特区

3 構造改革特別区域の範囲

埼玉県の全域

4 構造改革特別区域の特性

埼玉県の平成 17 年 3 月 31 日現在の推計人口は、7,067,666 人で、今後もしばらくは、人口の増加は続くが、少子化の進行とともに、平成 27 年（2015 年）から減少傾向となり、平成 42 年（2034 年）には 700 万人を下回る見込みとされている。

しかしながら、高齢者はその後も増え続け、20 年後の平成 37 年には、現在より 7 割（80 万人）増加すると予測されている。本県の高齢者人口（65 歳以上）は平成 17 年 1 月現在で約 109 万 3 千人、高齢化率は 15.37%と全国で最も低いですが、徐々に全国平均に近づいていき、20 年後には 27.8%に達するものと見込まれており、高齢者のみの世帯や一人暮らしの高齢者も年々その数が増えている。また、障害者における手帳所持者の増加率についても、平成 5 年度から 15 年度の 10 年間で、身体障害者が 46.1%、知的障害者が 64.2%とそれぞれ増加している。

このような状況に対応するため、高齢者、障害者が安心して生活を送ることができる地域社会の形成が求められており、単独では移動することができない高齢者、障害者等が社会参加活動を行うにあたっての移動手段の確保は、特に重要な課題となっている。

本県においては、公共交通の担い手であるタクシー等事業者の車両数が平成 16 年度末で 7,089 台（福祉車両 288 台）であるが、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が多いことから、県内移動制約者のニーズに必ずしも十分に対応できる状況にはないものと考えられる。（別記 1）

そのため、タクシー等公共交通機関によって移動制約者の輸送ニーズに対応できない

場合においては、地域のニーズに応じて、公共交通機関に代わる移動手段の確保が望まれているところである。

ボランティア輸送としての有償運送（福祉有償運送）は、NPO法人や市町村社会福祉協議会、その他非営利法人等が、要介護者、要支援者、身体障害者や肢体不自由、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を利用して移動することが困難な人（移動制約者）を対象に、通院、通所、レジャー等を目的に有償で行う車両による移送サービスであるが、本県における要介護者、要支援者、身体障害者等の移動制約者は、平成16年度末で435,556人（推計人口の約6.2%）にのぼり、通院など外出する際の支援を必要としている。

NPO法人等が行う福祉有償運送については、使用できる車両が福祉車両に限定されているが、これらの移動制約者の中には、移動に介助等が必要であるが、下肢障害がないことで福祉車両を使用するに適していない視覚障害者（14,363人）、聴覚・平衡機能障害者（14,379人）、音声・言語・そしゃく機能障害者（2,407人）、内部障害者（47,507人）、療育手帳所持者（知的障害児者）（29,037人）、精神障害児者（51,272人）が含まれている。また、概ね、要介護3以上の対象者については福祉車両での輸送が基本となっているが、要支援（17,793人）、要介護1（44,761人）、要介護2（23,709人）の全員が必ずしも福祉車両を使用するに適しているわけではない。（別記2）

このようなことから、本県では、NPO法人等が行うボランティア輸送としての有償運送の必要性、安全性の確保に係る方策等を協議するために地方公共団体の主宰により設置することが求められている「運営協議会」については、地域福祉の推進主体が市町村であることやNPO法人等の活動状況が地域によって異なることから、市町村ごとに地域の实情に応じて設置することを基本としつつ、市町村域を越えるNPO等の活動実態や関係団体からの意見等を踏まえ、県域を福祉保健総合センターの区域を参考に複数市町村による共同設置を本県の方針として説明会や個別訪問、意向調査等を行い市町村を誘導してきた。

その結果、県内11ブロック（単独設置するさいたま市を加えると12ブロック）での運営協議会の設置及び開催に向けた準備が市町村によって進められている。これら12地区の運営協議会が設置されると、県内全域に福祉有償運送に係る運営協議会が設置され、全県域において適正かつ安全に福祉有償運送を推進する体制が整備されることとなる。

5 構造改革特別区域計画の意義

すべての人々が住み慣れた地域で安心した生活を送るための福祉の需要は、ますます

重大かつ多様化している。このような状況にあって、これからの福祉には、県民参加の下、地域の支え合いの仕組みをいかに構築していくかが重要となっている。

そこで、地域における移動制約者の移動手段の確保という課題を、地域において自ら解決しようとするためにNPO法人や市町村社会福祉協議会等が実施する福祉有償運送について、使用車両を福祉車両に限定せず、セダン型等の一般車両の使用に拡大して取り組むことを可能にすることにより、地域における福祉有償運送の実施体制を充実させるとともに、地域の中で助け合う活動を発展させ、地域住民との「協働・創造」による地域福祉を推進しようとするものである。

また、県全域でのセダン型車両特区の認定を受けることにより、地域福祉推進の主体である市町村が主宰する運営協議会において、使用車両の対象を福祉車両に限定せず、地域の移動制約者のニーズに応じて、セダン型等の一般車両の福祉有償運送における必要性も含めて協議することが可能となり、市町村の事務事業が円滑に行われることが期待される。特区認定後においても福祉有償運送に関する広域的な情報の提供や運営協議会における課題等を共有し、円滑な協議を推進する市町村連絡会の開催、国土交通省や交通関係機関等との調整等を県が実施することにより、県全域での福祉有償運送の適正化とともに地域福祉の推進が図られる。

さらに、NPO法人の認証件数が、平成16年度末で645団体と全国で9番目に多く、NPO法人の活動が活発である本県においては、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、地域で活動するNPO法人が行う移送サービスの新規参入や活動の活性化が期待できる。

6 構造改革特別区域計画の目標

県内における福祉有償運送が、地域のニーズに応じて幅広く適正かつ円滑に実施されることにより、要介護者や要支援者、身体障害者、知的障害者、精神障害者等の移動制約者が住み慣れた地域で暮らしていくために必要な移動手段を容易に選択できる体制が整備されることと、地域におけるNPO等の活動の活性化を促進し、自主的な活動に参入するボランティアの増加による地域福祉の推進を図ることを特区計画の目標とする。

上記目標については、誰もが安心して地域で生活できるよう、自らの自立に向けた努力（自助）や行政による公的サービス（公助）に加え、NPOなどの活動をはじめ、地域の中で助け合う活動（共助）を発展させ、地域住民との「協働・創造」により市町村が地域福祉を推進していくことを支援するために、平成16年3月に策定した「埼玉県地域福祉支援計画」を基本に進めていくこととする。この地域福祉支援計画は、県民の方々からの声（課題）を整理し施策の方向性を 地域福祉総合支援体制の推進、 質の高

い福祉サービスの確保、地域福祉の多様な担い手との協働の推進、福祉「で」元気なまちづくり、総合的な福祉教育の推進、として展開していくこととしている。

また、健康で生きがいを持ち安心して生涯を送ることができる長寿社会を築いていくことが重要な課題となっていることから、平成12年3月に策定した「高齢者保健福祉計画（彩の国ゴールドプラン）」に基づき、介護保険をはじめ、高齢者の保健福祉サービスの充実に努めるなど、高齢者やその家族を支援するための施策を推進している。この「彩の国ゴールドプラン」においては、高齢者の「元気」を高める健康・生きがいづくり、高齢者に「安心」を与える介護サービスの充実、高齢者の自立を支える「ひと・まちづくり」を目指している。

さらに、障害者の個人の尊重、主体性の尊重、4つのバリア（障壁）の除去、障害者の自立した地域生活の促進、市町村への支援、総合的施策による支援を基本的視点として、平成15年3月に「彩の国障害者プラン21」を策定し、障害のある人々が社会を構成する一員として障害のない人と分け隔てられることなく、共に生活し、活動する社会を目指す「ノーマライゼーション」の理念と、ライフステージのすべての段階において主体性、自立性、自由といった人間本来の生き方の回復、獲得を目指す「リハビリテーション」の理念に基づき、障害者の自立と社会参加を促進し、障害者が地域の中で共に生活できる社会の実現を目指している。

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等が行う福祉有償運送について、使用車両を福祉車両に限定せず、セダン型一般車両の使用に拡大して取り組むことにより、個々の輸送サービスについては、タクシー等の公共交通機関との役割を分担し、それぞれの地域のニーズに応じた輸送サービスの提供の可能性が拡大される。さらには、レジャー施設等に外出することで地域に参加する機会が多くなることにより、それが社会参加の促進につながり地域福祉の推進が図られることとなる。

また、移動制約者の社会参加に伴う買い物やレジャー施設の利用、地域のイベント参加等による消費行動の促進はもとより、健康増進に向けた医療機関や福祉施設への利用の促進が期待できる。さらには、介護に専従してきた家族の精神的、肉体的な負担軽減に伴う消費行動の促進、安定した生活リズムにより就業することが可能となり、生活水準が豊かになることが期待できる。そのほか、福祉有償運送に新規参入するボランティアの車両購入や講習参加等による消費行動の促進も期待できる。

その結果、地域経済の活性化や地域の雇用の創出と労働人口の拡大が保障され、地域社会、地域経済及び地域雇用への波及効果が得られると考えられる。

8 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

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自治体が必要と認める事項

(1) 埼玉県福祉のまちづくり推進委員会

埼玉県では、すべての県民が安心して生活し、かつ等しく社会参加することができる豊かで住みよい地域社会の実現を目指して、高齢者、障害者等が円滑に利用できる生活関連施設の整備の促進、その他の福祉のまちづくりの推進を図るため、平成7年3月に「埼玉県福祉のまちづくり条例」を制定した。また、同年11月、同条例第9条に基づき、福祉関係者、民間事業者、県民及び行政等から構成される「埼玉県福祉のまちづくり推進委員会」を設置し、福祉のまちづくりの推進方策全般についての検討を行っている。当該委員会には、鉄道やバス等の交通事業者と、身体障害者団体、知的障害者団体、高齢者団体等の利用者代表、地域計画・まちづくりの学識経験者が含まれ、県内の福祉有償運送の状況や支援の方向性等について協議されている。

(2) シラコバト長寿社会福祉基金

“住み慣れた地域で安心して生き生きと暮らしたい...”県民誰もが持つこうした願いにこたえ、豊かで活力にあふれた長寿社会づくりを推進することを目的として、昭和52年に設置された「シラコバト長寿社会福祉基金」を活用した豊かな地域福祉づくり推進事業として、埼玉県内の福祉有償運送実施団体等で構成された「埼玉県移送サービスネットワーク」が実施する福祉有償運送の推進に向けた活動に対し助成を行っている。

<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

別記 1 : 県内タクシー等車両数 (平成 16 年度末)

< 単位 : 台 >

分類 / 交通圏	県南中央	県南東部	県南西部	県北	秩父	中・両毛	合 計
法人タクシー	2,613	1,544	1,733	605	113	3	6,611
個人タクシー	135	23	23				181
上記が所有する 福祉車両	12	20	16		2	2	52
患者等輸送限定	5	4					9
上記が所有する 福祉車両	101	56	62	15	1	1	236
合 計	2,866	1,647	1,834	620	116	6	7,089

別記 2 : 県内移動制約者の状況 (平成 16 年度末)

< 単位 : 人 >

移動制約事由の内容	人数	内 訳	人数
介護保険要介護 (要支援) 認定者数	144,389	要支援	17,793
		要介護 1	44,761
		要介護 2	23,709
		要介護 3	21,294
		要介護 4	20,436
		要介護 5	16,396
身体障害者手帳所持者数	177,233	視覚障害	14,363
		聴覚・平衡機能障害	14,379
		音声・言語・そしゃく機能障害	2,407
		肢体不自由	98,577
		内部障害	47,507
療育手帳所持者数	29,037		
精神障害者通院医療費公費負担患者者数	51,272		
特定疾患医療給付受給者数	27,562		
小児慢性特定疾患医療給付受給者数	6,063		
合 計 (重複あり)	435,556		

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等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及びNPO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

県内に事務所を有する社会福祉法人及びNPO法人等の非営利法人が、県内全域を事業範囲として、単独又は複数市町村共同で設置された運営協議会の場における協議を経て、道路運送法第80条第1項の許可を取得することにより、利用会員である要介護高齢者や身体障害者等の移動制約者のセダン型等の一般車両による有償輸送サービスを実施する。

5 当該規制の特例措置の内容

福祉有償運送の使用車両については、車いす等のためのリフト等特殊な設備を設けた自動車、又は、回転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に限定されているが、特例措置として、セダン型等の一般の車両の使用を認めるものである。

なお、本県においては、NPO等が実施する福祉有償運送の必要性等を協議するための運営協議会について、市町村が主宰することとし、単独1市(さいたま市)及び11ブロックの複数市町村共同設置の準備が進められている。

地区福祉有償運送市町村共同運営協議会

(1) 設置及び運営

福祉有償運送の必要性、課題、利用者の安全と利便の確保に係る方策等を協議するため、「地区福祉有償運送市町村共同運営協議会(以下「運営協議会」という。)」を設置する。(別表：共同設置運営協議会)

運営協議会は、地区内の市町村が共同で設置し、主宰する。

運営協議会事務局は、地区内の市町村が建制順に担当し、福祉有償運送担当課が庶務を処理する。任期は1年間とする。

構成員

- ・住民の代表
- ・社会貢献活動を行っているNPO等の代表(有償運送事業の運送主体を除く)
- ・利用者の代表
- ・市町村職員
- ・埼玉県タクシー協会の代表
- ・埼玉県個人タクシー協会関係者
- ・タクシー運転手労働組合等の代表
- ・国土交通省関東運輸局埼玉運輸支局職員
- ・埼玉県職員
- ・その他福祉有償運送に関する知識を有する者

運営方法

- ・運営協議会は、委員の過半数が出席しなければ、開催することができない。
- ・運営協議会の議事及び会議録等は原則として公開する。
- ・運営協議会の議事は、委員の合議で決するが、協議が整わないときは、会長、副会長及び事務局を担当する市町村の指定した委員の過半数で決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

開催

- ・NPO等からの許可及び更新の申請のほか、重大事故等、問題が生じた時

(2) 有償運送の条件

運送主体

当該輸送の確保について市町村長名で具体的な協力依頼を行うNPO法人、社会福祉法人、公益法人ほか営利を目的としない法人で、運営協議会の場における協議を経て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、下記の条件のいずれかに該当し、運営協議会において認められた利用登録会員及びその付添人とする。

- ・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」
- ・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」
- ・その他肢体不自由、内部障害(人工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。

運送対象者の管理

運送主体では、会員の氏名、住所、年齢及び移動制約者・住民等であること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。

使用車両

- ・使用する車両については、運送主体が使用権原を有していること。
- ・福祉車両は、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。
- ・運営協議会の協議によって認められたセダン型等の一般車両であること。
- ・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。

これにより難しい場合は、運営協議会において以下の点について協議をし、適当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
- ・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等の講習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終了した者
- ・移送サービス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終了した者
- ・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。

運送の対価

運送の対価については、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の特性等を勘案しつつ、営利に至らない範囲として、一般旅客自動車運送事業の上限運賃額のおおむね2分の1を目安に設定するものとする。

管理運営体制

運送主体において、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。

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するものでないこと。