

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

熊本県

2 構造改革特別区域の名称

熊本県地域ささえ愛セダン特区

3 構造改革特別区域の範囲

熊本市、八代市、人吉市、水俣市、上天草市、阿蘇市及び合志市並びに熊本県菊池郡大津町及び菊陽町、阿蘇郡小国町、高森町、南阿蘇村及び西原村、上益城郡御船町、嘉島町、益城町及び甲佐町、葦北郡芦北町、球磨郡湯前町並びに天草郡苓北町の全域

4 構造改革特別区域の特性

(1) 本県の高齢化の状況

本県の総人口は平成16年10月1日現在、1,852,135人であり、その中で65歳以上の人口(高齢者人口)は429,303人、うち75歳以上の人口(後期高齢者人口)は209,450人である。これは、平成11年に比べ、総人口が12,673人の減少、高齢者人口で43,007人の増、後期高齢者人口で43,011人の増となっており、伸び率で見ると総人口が0.68パーセント減とほぼ横ばいなのに対して、高齢者人口は11.1パーセントの増、特に後期高齢者人口が25.8パーセント増と大きな伸びを示している。本県の高齢化率は、平成11年に20.7パーセントであったものが23.2パーセントとなっており、全国の19.5パーセントを大きく上回り、全国より7年程早く高齢化が進んでいる状況にある。今後も高齢者人口、特に後期高齢者人口の伸びが見込まれ、総人口に占める高齢者の割合は着実に増加する見込みである。

(2) 本県の移動制約者の状況

本県の総人口のうち、移動制約者と言われる、介護保険法にいう要介護者及び要支援者、身体障害者(身体障害者手帳交付者)、知的障害者(療育手帳交付者)並びに精神障害者(精神保健福祉手帳交付者)の人数は190,654人となっており、本県の人口の1割を上回っている(表1)。

このような状況の中、高齢者、障害者等誰もが住み慣れた地域や家庭で安心して

暮らすことができるためのシステム作りが県政の重要課題となっており、特に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当たっての移動手段の確保が急務となっている。

(表1) 県内の移動制約者の状況

H17.3.31現在

移動制約事由の内容	人数	内訳	人数
要支援・要介護認定者数	77,937	要支援	16,703
		要介護1	25,319
		要介護2	10,151
		要介護3	8,972
		要介護4	8,674
		要介護5	8,118
身体障害者手帳 交付者数	91,182	視覚障害	8,698
		聴覚・平衡機能障害	9,170
		音声・言語・咀嚼機能障害	838
		肢体不自由	45,280
		内部障害	27,196
療育手帳交付者数	12,320	A(重度)	5,888
		B(中軽度)	6,432
精神障害者保健福祉 手帳交付者数	9,215	1級	3,725
		2級	5,141
		3級	349
合計(重複あり)	190,654		

(3) 本県のタクシーの状況及び市町村における福祉交通施策

県内のタクシー台数は、平成17年3月31日現在4,593台であるが、このうちリフト・スロープ等特殊な設備を設けた車両(以下「特殊車両」という。)は66台であり、車両全体に占める割合は約1.4パーセントとなっている(表2)。

また、市町村においては、福祉バスの運行や福祉タクシー料金助成等、それぞれの市町村において福祉交通施策に取り組んでおり、さらに、介護予防事業(地域支え合い事業)による外出支援サービスを行っている団体が全体の57.3パーセントにあたる39市町村となっている(平成16年度末現在)。

(表2) 県内のタクシーの状況

H17.3.31現在

	一般車両(台)	特殊車両(台)	合計(台)
法人タクシー	4,010	66	4,076
個人タクシー	517	0	517
合計	4,527	66	4,593

(4) 福祉有償運送に係る運営協議会設置状況

本県内における福祉有償運送については、県と宇城地域1市9町（現在は合併により2市3町）の共同申請による「福祉コミュニティ特区」が平成15年4月に特区第1号として認定されたのを皮切りに、同年度に「菊池市福祉サービス応援特区」、「玉名市福祉輸送特区」が認定され、特殊車両を使用したサービスを開始した。

平成16年3月に特殊車両を使用した福祉有償運送が全国展開され、セダン型等の一般の車両（以下「一般車両」という。）の使用が特区において認められてからは、「天草地域福祉輸送特区」（17年7月認定）、「植木町福祉輸送セダン特区」（17年11月認定）が認定された。

一方、国土交通省は平成18年9月末日までを、福祉有償運送の許可取得のための「重点指導期間」とし、この期間に道路運送法の許可を取得しない場合には、道路運送法違反として行政処分及び刑事告発の対象となりうるほか、介護報酬の対象としないこととしている。

現制度においては、重点指導期間内に、福祉有償運送の実施を希望する団体が、道路運送法の許可を取得することが必要であることから、平成17年6月に、県及び熊本市が合同で福祉有償運送の現状等について福祉団体や運送主体に対するアンケート調査を実施した。その結果、本県の場合、道路運送法の許可未取得の運送主体が存在し、具体的なサービスが行われていることや、熊本市内の運送主体が少数ながら県下各地域に広範囲にわたる移送サービスを実施している実態、及び特殊車両のみならず一般車両によるサービスが幅広く行われていることが判明した。

この調査結果を踏まえ、県では、関係市町村に対し福祉有償運送に関する協議会の早期かつ主体的な設置を要請するとともに、運送主体が所在せず、利用者が10人未満の市町村については、効率的・効果的な事務執行の確保や福祉有償運送の地域の交通事業者への影響も軽微であることなどから、県が設置する協議会において協議できる方針を示した。

（県内の福祉有償運送運営協議会の設置状況は表3のとおり）

(表3) 県内の福祉有償運送運営協議会の設置状況

「熊本県地域ささえ愛セダン特区」が区域とする市町村が属する運営協議会

協議会の名称	区域	協議会設置年月日	許可運送主体数	登録者数	備考
熊本市及び近隣市町有償運送運営協議会	熊本市、合志市、菊陽町、益城町	H17.10.20	10	301	H18.3.31 セダン特区認定
熊本県福祉有償運送運営協議会	運送主体が所在せず、かつ登録予定者が10人未満の市町村	H17.10.20	5	33	H18.3.31 セダン特区認定

既存の運営協議会

協議会の名称	区域	協議会設置年月日	許可運送主体数	登録者数	備考
福祉コミュニティ特区有償運送協議会	宇土市、宇城市、城南町、富含町、美里町	H15.3.28	8	101	H15.4.21 セダン特区認定
菊池市有償運送協議会	菊池市	H15.4.1	2	20	特殊車両のみ(セダン特区申請せず)
玉名市福祉輸送特区有償運送協議会	玉名市	H16.1.1	1	31	H15.11.28 セダン特区認定
天草市福祉有償運送運営協議会	天草市	H17.7.19	1	13	H17.7.19 セダン特区認定
植木町福祉有償運送運営協議会	植木町	H18.3.13	1	15	H17.11.22 セダン特区認定

許可運送主体数、登録者数はH18.3.31現在。

5 構造改革特別区域計画の意義

介護タクシー等による移送サービスに加えて、民間主体のNPO法人等による福祉有償運送が実施されることにより、要介護高齢者や障害者等の移動制約者にとって移送サービスの選択の幅が広がり、移動制約者の生活の質の充実に図ることができる。

また、知的障害児者や精神障害者の方の中には顔なじみでなければ対応が困難な方がいること、移送中のトイレ等で同性の方による障害の状態に合わせた介助が必要な方がいること、あるいは、障害の状況等を理解している顔なじみのドライバーの移送が安心感を与えること等を考えると、個別具体的な利用者のニーズに対応できる福祉有償運送の必要性は高い。

現在、国土交通省のガイドラインで認められる福祉有償運送は、使用車両が特殊車両に限られており、例外的に特区の認定を受けた場合にセダン型等の一般の車両（以下「一般車両」という。）の使用が認められている。特殊車両は、一般車両と比較して購入費や維持経費が高額であることから、その導入がなかなか進まないという状況にある。一方で、移動制約者の中には、視覚障害者や内部障害者、知的障害者等、必ずしも特殊車両を必要としない者も多い。

今回、県が構造改革特区を取得することで、現在福祉有償運送が予定されているすべての地域において、特殊車両に加えて一般車両による移送が可能となり、利用者のニーズ（障害の状況や体調等）に応じた車両の使用が可能となる。また、福祉有償運送は病院や福祉施設への通院・通所が多いため利用時間帯が午前中等一定の時間帯に集中するという特殊事情もあり、円滑かつ効率的な利用を図るためには、導入コストの高い特殊車両に加えて一般車両の使用は必要不可欠である。さらに、一般車両の使用を可能とすることで、福祉有償運送の取組の一層の広がりも期待され、ひいては地域福祉の推進に寄与するものと考えられる。

6 構造改革特別区域計画の目標

本県では、熊本県地域福祉支援計画「地域ささえ愛プラン」において、「ともに創る『地域共生』くまもと」を目標とし、「地域共生社会」 赤ちゃんからお年寄りまで、また障害の有無にかかわらず誰もが住み慣れた家や地域の中で、地域の色々な人（隣近所の人・NPO法人やボランティア・社会福祉法人・行政等）と共に、お互い支えたり支えられたりしながら安心して暮らせるまち を目指している。

NPO法人等による福祉有償運送が実施されることにより、要介護高齢者や障害者等の移動制約者にとって移送サービスの選択の幅を広げ、移動制約者が社会に自由に参加でき、積極的にチャレンジできる環境が整う。そのため、移動制約者の社会参加の機会均等、ひいては生活の質の充実に寄与することができる。

さらに、地域住民が自主的に、NPO法人等が行う福祉有償運送をはじめとする地域福祉活動に参加することで地域福祉活動が活発化することが期待でき、「地域ささえ愛プラン」の推進する「地域共生社会」の実現につながる。

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

介護タクシー等による移送サービスに加えて、民間主体のNPO法人等による福祉有償運送が行われることにより、移動制約者にとって移送サービスの選択の幅が広がる。そのことにより、移動制約者の通院・通所が円滑になり、より十分な医療及び福祉サービスを受けることが可能となり、介護保険制度の要介護者の状態・病状の悪化予防や改善に寄与する。

また、移動制約者の社会参加が円滑化することにより、買い物・レジャー等消費活動の活発化につながる。

福祉有償運送の運送主体が家族に代わって通院・通学等の送迎を行うことで、これらの家族の負担軽減を図ることが可能となり、家族の就労を可能とすることができる。

特に、使用車両としてセダン型車両等を使用することによって、導入コストの軽減やより多くの移動制約者の多様なニーズに応えることができ、福祉有償運送の今後の広がりが期待できる。

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) 福祉有償運送普及のための市町村運営協議会の設置促進及び熊本県福祉有償運送運営協議会の主宰

福祉有償運送の運営協議会を主宰する市町村が、円滑にその運営を行うため、国土交通省九州運輸局熊本運輸支局及び関係市町村の情報交換を行う体制を整備し、県内全体の福祉有償運送の円滑な実施を図る。

また、県として、関係団体等との調整を行うほか、広域的な福祉有償運送が行われている場合等、複数市町村での運営協議会設置が効果的と考えられる場合は、市町村間の調整を行う。

一方、運送主体が所在せず、かつ登録予定者が10人未満である市町村については、「熊本県福祉有償運送運営協議会」で協議を行うこととし、県が運営協議会を主宰し、当該市町村における福祉有償運送の実施体制を整備する。

(2) 地域福祉基金助成事業

NPO法人「熊本すずらん会」が実施する、福祉有償運送の運転者の要件である「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」に対して、熊本県地域福祉基金により活動費の助成を行うなど、優良な運転者の育成を支援している。

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 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用いて輸送サービス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の認定日

4 特定事業の内容

(1) 当該規制の特例措置を受ける主体

特区地域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等の非営利法人

(2) 当該規制の特例措置を受ける運送の条件

特区地域内を出発地又は到着地のいずれかとする。

(3) 当該規制の特例措置により実現される行為

単独又は複数市町村共同で設置された運営協議会、又は熊本県福祉有償運送運営協議会の協議を経て、道路運送法第80条第1項の許可を得て、単独では公共交通機関の利用が困難な移動制約者であらかじめ運送主体に登録をした会員及びその同伴者に対し、一般車両を用いて有償の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は、国土交通省ガイドラインで車椅子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、地域の実情を踏まえ、特例措置として一般車両の使用を認めるものである。

(1) 各市町村による福祉有償運送運営協議会及び熊本県福祉有償運送運営協議会の設置

本県では、福祉有償運送運営協議会は、地域福祉の推進主体が市町村であること、市町村が移動制約者や地域における交通の状況に照らして必要性を判断することが望ましいこと、運送主体の活動状況が地域によって異なることから、市町村が主宰者になることが望ましいと考えられるため、各市町村(単独又は広域)での運営協議会設置を原則としている。

しかしながら、特定非営利活動法人等による福祉有償運送の運送主体が所在せず、かつ登録予定者が10人未満である市町村については、行政効率の観点及び地域交通に与える影響が比較的小さいと考えられることから、県は、当該市町村の依頼を受け、当該市町村の福祉有償運送に関する必要な事項を協議するため、熊本県福祉有償運送運営協議会を設置している。

(2) 運営協議会の概要

運営協議会の目的

運営協議会は、福祉有償運送の必要性及びこれを行う場合における安全の確保及び旅客の利便の確保に係る方策等を協議するため、設置するものとする。

主宰者

運営協議会は、市町村(又は複数市町村共同)が設置し、主宰することを原則とする。具体的取扱いは次のとおり。

- ア 運送主体が所在する市町村は運営協議会を設置する。
- イ 運送主体が所在しないが、一つの市町村において登録予定者が10人以上である市町村は運営協議会を設置する。
- ウ 運送主体が所在せず、かつ登録予定者が10人未満である市町村においては、県が設ける「熊本県福祉有償運送運営協議会」において協議することができることとする。

構成員

運営協議会の構成員は、以下に例示する関係者であることを基本として主宰者が定めるものとする。

- ・ 関係市町村又は熊本県知事が指名する職員
- ・ 九州運輸局熊本運輸支局長が指名する職員

- ・ 福祉・公共交通等に関する学識経験者であって、主宰者からの依頼を受けた者
- ・ 関係する市町村の有償運送の利用が想定される者の代表であって、主宰者からの依頼を受けた者
- ・ 関係する市町村の住民の代表であって、主宰者からの依頼を受けた者
- ・ 関係する市町村のボランティア団体の代表であって、主宰者からの依頼を受けた者
- ・ バス、タクシー等関係交通機関及び運転者の代表であって、主宰者からの依頼を受けた者

運営方法等

市町村又は県は、運営協議会の開催に先立って、次の資料を作成するとともに、十分な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。

- ア 当該市町村の区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
- イ 許可を受けようとするNPO法人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市町村長からの具体的な協力依頼を示す書面
- ウ 許可を受けようとするNPO法人等が行おうとする自家用自動車有償運送に関し次に掲げる事項について具体的に記した資料
 - ・ 使用する車両の自動車登録番号及び運転者並びに移動制約者に対応した設備又は装置の種別
 - ・ 普通第二種免許によりがたい場合における十分な能力及び経験に係る事項
 - ・ 損害賠償措置
 - ・ 会員数及び運送の対価の額
 - ・ 運行管理体制及び指揮命令系統
 - ・ 事故防止についての教育及び指導体制
 - ・ 事故時の処理及び責任体制（市町村におけるものを含む。）
 - ・ 使用する車両についての整備管理体制
 - ・ 利用者からの苦情処理に関する体制（市町村におけるものを含む。）
- エ その他運営協議の場において主宰者が必要と認める資料

構成員による協議が整わない場合においては、主宰者及び主宰者があらかじめ構成員の中から指名した者が協議して決定するところによるものとする。

運送の条件

ア 運送主体

当該輸送の確保について市町村長から具体的な協力依頼を受けた、営利を目的としない法人又は市町村が自ら主宰するボランティア組織であり、福祉有償運送を行うことが法人の目的の範囲外の行為に当たるものでないことを要するものとする。

なお、NPO法人のほか、営利を目的としない法人として想定されるものを例示すると、おおむね以下のとおりである。

- ・社会福祉法人（社会福祉法（昭和26年法律第45号））
- ・商工会議所（商工会議所法（昭和28年法律第143号））
- ・商工会（商工会法（昭和35年法律第89号））
- ・医療法人（医療法（昭和23年法律第205号））
- ・公益法人（民法（明治29年法律第89号））等

市町村長からの具体的な協力依頼については、依頼の相手方となる法人名及び依頼の対象となる有償運送行為を示した書面により行うものとする。

イ 運送の対象

(a) 福祉有償運送の対象

福祉有償運送の対象となる旅客は、会員として登録された以下に掲げる者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

(b) 運送の形態等

運送の発地又は着地のいずれかが運営協議会構成市町村の区域内にあることを要するものとする。運送主体においては、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実事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。

ウ 使用車両

(a)福祉有償運送の使用車両

福祉有償運送には、以下の車両を使用することができるものとする。

- ・ 車いす又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
- ・ 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
- ・ セダン型等の一般の車両

(b)使用権原

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を要するものとする。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、以下の事項に適合することを要するものとする。

- ・ 運送主体と、自家用自動車を提供し、当該輸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。
- ・ 当該契約において、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りょうに表示されていること。

(c)車両の表示等

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以下のとおり表示することを要するものとする。

- ・ 氏名、名称又は記号
- ・ 「有償運送車両」又は「80条許可車両」の文字
- ・ 文字はステッカー、マグネットシート又はペンキ等による横書きとし、自動車の両側面に行うこと。また、文字の大きさは縦横50ミリメートル以上とする。

また、運送主体においては、使用する自動車の型式、自動車登録番号及び初年度登録年、損害賠償措置、関係する設備又は装置その他必要な事項を記入した

自動車登録簿を作成し、適切に管理するものとする。

エ 運転者

普通第二種免許を有することを基本とする。これによりがたい場合には、当該地域における交通の状況等を考慮して、十分な能力及び経験を有していると認められることを要するものとする。

この場合において、「当該地域における交通の状況等を考慮して、十分な能力及び経験を有している」かどうかの判断に当たっては、運営協議の場における意見等を踏まえ、合理的な理由を示して判断が行われることが必要である。

その際、検討に当たり具体的に検討すべき点を例示するとおおむね次のとおりである。

- ・ 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等の講習を受講した者であること。
- ・ 以下のいずれかに該当する者であること。
 - 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修了した者
 - 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。等

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（昭和35年法律第105号）違反に係る履歴、安全運転等に係る講習等の受講歴及び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。

オ 損害賠償措置

運送に使用する車両すべてについて、対人8,000万円以上及び対物200万円以上の任意保険又は共済（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。

カ 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等を勘案しつつ、営利に至らない範囲において設定されるものであることを要するものとする。

この場合において、「営利に至らない範囲」については、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（輸送の実態を踏まえ時間制によるものを含む。）のおおむね2分の1を目安に、地域の特性等を勘案しつつ定めるものとする。

キ 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を要するものとする。

この場合において、上記に適合しているかどうかの判断に当たっては、運営協議の場における意見等を踏まえ、合理的な理由を示して判断が行われることが必要である。

その際、検討に当たり具体的に検討すべき点を例示するとおおむね次のとおりである。

- ・運送主体において、運行管理に係る責任者が選任されており組織体制が整っていること、点呼、報告、指示、記録等に係る指揮命令系統が明確にされていること。
- ・特に、運転者が自家用自動車を提供し運転者の自宅から利用者の自宅等へ直接出向く場合にあっては、電話等により運行管理に関する事項について指示、伝達及び報告が確実に実施できる体制が整っていること。
- ・運送主体において、使用する自動車の整備管理が適切に行われていること。
- ・運送主体において、事故防止及び安全確保について必要な研修等を行う計画があること。
- ・市町村及び運送主体の双方において、事故発生時において緊急の連絡体制が整備されており、対応に係る責任者が明確であること。
- ・市町村及び運送主体の双方において、利用者からの苦情に対し適切に記録、対応する体制となっており、対応に係る責任者が明確であること。
- ・市町村及び運送主体の双方において、その他有償運送の条件が常時確保されているかどうかについての管理体制が整っており、責任者が明確であること。

ク 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。