

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

福島県伊達郡国見町

2. 構造改革特別区域の名称

国見町福祉有償運送セダン型車両特区

3. 構造改革特別区域の範囲

福島県伊達郡国見町の全域

4. 構造改革特別区域の特性

当町は、福島県の中通り地方の北部に位置し、東西9.8km、南北7.4kmで総面積は37.90km²の町であります。北は宮城県白石市に接し、東は阿武隈川をはさんで伊達市、南は桑折町と隣接し、県都福島市に16.5kmの距離にあり、郡山市及び仙台市、山形市にはそれぞれ60km圏内と、南東北のほぼ中央に位置する地勢となっています。

JR東北本線、東北新幹線、東北縦貫自動車道、国道4号が町内を通過しており、交通の利便が高く、生活環境に恵まれた町で、人口は10,750人(平成17年4月1日現在現住人口調査)、65歳以上の人口は2,830人となっており、高齢化率は26.3%となっています。町の総人口は年々微減の傾向にありますが、高齢者人口は年々増加しており、高齢者人口の将来推計では、平成24年には高齢化率が30%に達すると推計されています。

高齢者人口の将来推計

(単位：人、%)

	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年
総人口	10,917	10,801	10,685	10,573	10,456	10,328	10,200	10,070	9,935
高齢人口	2,908	2,948	2,979	3,029	3,028	2,998	3,056	3,105	3,180
高齢化率	26.6%	27.3%	27.9%	28.6%	29.0%	29.0%	30.0%	30.8%	32.0%

* 毎年9月30日時点の推計値

* 推計人口は、住民基本台帳人口に外国人登録者と住所地特例者を加えた人口

* 平成12年から平成17年までの過去5年間のコーホート変化率法による推計

当町の交通機関は、JR東北本線が通り、藤田駅・貝田駅の2駅があり、バス路線は地方バス路線2路線、市町村生活バス2路線があります。しかし、中心市街地と周辺の集落との距離があり、利用できる範囲は限られている状況です。このため、主な移動手段は自家用車となっており、移動制約者については家族の送迎に頼っているのが現状です。

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、ひとり暮らし高齢者、高齢者世帯者であって単独での移動が困難な者）は、次のとおりです。

（１）介護保険の要介護・要支援認定者

平成17年9月30日現在の要介護（要支援者）（表1参照）は396人で、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（表2参照）は243人で、8.5%となっています。

これらの者のうち要介護3以上の者については198人、50.0%で、ヘルパー等を同乗させたセダン型車両での輸送が必要となります。

また、要支援、要介護1及び2の者については198人、50.0%となっています。

表1 要介護（要支援）認定者数 （平成17年12月1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	9	109	69	72	46	72	377
65歳以上75歳未満	2	14	11	10	5	12	54
75歳以上	7	95	58	62	41	60	323
第2号被保険者	0	6	5	3	1	4	19
総 数	9	115	74	75	47	76	396

表2 居宅介護（支援）サービス受給者数 （平成17年9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	2	70	44	53	29	45	243

（２）身体障害者

平成17年12月1日現在の身体障害者手帳の所持者数は382人（表3参照）、うち移動制約者となる視覚障害者は23人、また、移動制約者となりうる1・2級の肢体不自由者95人、腎臓機能障害、心臓機能障害などの内部障害者は45人で、これらの者については福祉車両を必要とすることが考えられます。

視覚障害者については、単独での移動に制限があり、公共交通機関利用に支障があるため、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ています。

また、当町では重度の障害者が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500円。利用券交付状況は、表4参照）を助成しています。

表3 身体障害者手帳取得者状況 (平成17年12月1日現在、単位：人)
身体障害者手帳所持者数 382人

等級	視覚障害	肢体障害	腎臓機能障害	心臓機能障害
1級及び2級	23	95	16	29

表4 福祉タクシー等利用実績 (平成17年4月～10月)

区分	福祉タクシー利用券
交付者数(人)	122
利用者数(人)	245
助成額(円)	122,500

(3) 知的障害者

平成17年12月1日現在の療育手帳所持者数は65人(表5参照)います。知的障害者には、交通法規の理解や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が多いという特徴があります。

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とから、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ています。

表5 療育手帳所持者数 65人 (平成17年12月1日現在)

等級	人数
A	22人
B	43人

(4) 精神障害者

平成17年12月1日現在の精神障害者保健福祉手帳所持者数は28人(表6参照)います。特徴として引きこもり傾向があるため、輸送に際しても心を許した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ています。

表6 精神保健福祉手帳交付状況 28人 (平成17年12月1日現在)

等級	人数
1級	8人
2級	14人
3級	6人

公共交通機関の状況

当町における病院への交通手段については、主に病院バス、路線バス、タクシー等です。

病院バス（公立藤田総合病院）

国見町、桑折町、伊達市の3市町間で運行しており、1号車と2号車の2台が稼動しています。1号車については3路線、2号車については4路線で、それぞれ一日一往復しています。全路線合計で一日平均約60人が利用しています。

メリットとしては、無料で定期的に運行していることですが、各停留所の運行時刻が決まっていること、運行本数が一日一往復であること、さらに、停留所まで時間どおりに行かなくてはならないため、単独で移動することが困難な方や各自の都合に合わせて利用することは難しい状況です。

路線バス

当町における路線バスについては、地方バス路線（幹線）として2路線、地方バス路線（枝線）1路線、市町村生活交通バス路線として2路線が運行しています。

主に病院経由の路線については、午前・午後ともそれぞれ数本ずつの運行のため、利用が伸びない状況にあります。

メリットとしては、路線バスの停留所付近の住民については、定期的に安価で利用できますが、停留所付近以外の住民の利用頻度は低い状況にあります。そのため、1回当たりの乗車密度は地方バス路線（幹線）が3.3人、地方バス路線（その他）が1.0人、市町村生活交通バス路線が0.9人と非常に低く、路線バス利用者がほとんどいない状況です。

タクシー

当町におけるタクシーについては、（有）三協ハイヤー（桑折町）が国見町と桑折町を拠点として営業しており、一般車両12台、介護タクシーとして車椅子専用車両が1台あります。

タクシーの一日平均の稼働台数は、平日（午前6時～翌日午前2時）約160台となっています。また、介護タクシーは、平成16年度実績で250件、813回の利用があります。月平均にすると21件で68回の利用となります。（表8）

表7 介護タクシー利用者（介護認定者）（平成16年度実績）

事業者	件数	回数
三協ハイヤーサンサンケアステーション	250	813
月平均	21	68

メリットとしては、各自の希望時間に自宅から目的地（病院等）まで行けませんが、利用料金を高いと感じる方が多く、また、介護タクシーが1台しかないので国見町と桑折町の利用者を勘案すれば充足しているとは言えない状況です。

福祉車両を必要としない移動制約者についても、タクシーは最も利用する交通手段であり、当町の福祉事業として「福祉タクシー利用券」を町内の重度障害者等に対して、月1枚（500円）を交付し、タクシー料金の補助を行っています。利用者にとって不可欠な事業となつて

いますが、全ての移動制約者を対象としていないのが現状です。

5 . 構造改革特別区域計画の意義

高齢者や障害者が安全でかつ快適な生活を地域で送るために、住居や公共的建物のバリアフリーを進める等のハード面での整備を行うとともに、人と人とのふれあいを大事に、高齢になっても健康で、それぞれのライフスタイルに応じた生きがいを持ち、身体が不自由になっても自立して地域で暮らしていける町づくりを目指しています。高齢者の社会参加に対する理解や高齢社会をみんなで支え、連帯感があふれた町の創造を目指し、「健康で心のかよう福祉の町づくり」を推進しています。そのような中で、福祉有償運送が契機として、町民の自発的な活動の促進につながれば、福祉の町づくりが一層推進されるものと考えます。

福祉有償運送事業は、公共交通機関及び営利法人の事業活動に加え、社会福祉法人や医療法人、NPO等の非営利法人の協力を得て、様々な運送主体による協働の体制を整備することにより、要介護（要支援）認定者、障害者等移動制約者の円滑な日常生活と自立を支援しようとするものです。

当町では、中心市街地に病院や商業施設が集まっていますが、公共交通機関の運行ルートは線であり、町全体を面的にカバーしている状況にはありません。したがって、市街地周辺部にある集落に居住している人たちが、通院や買い物をする場合は、ほとんどが自家用車を利用しなければならない状況にあります。自家用車を利用できない人は、公共交通機関を利用するしかありませんが、鉄道路線の駅やバス路線の停留所までの距離が長い場合がほとんどで、高齢者や障害者等の移動制約者が鉄道やバスを利用するには困難な状況です。鉄道・バスを利用できない移動制約者にとっては、多少高くとも戸口まで来てもらえ、目的地の戸口まで送り届けてもらえるタクシーを利用するか、家族の送迎に頼ることが交通手段となっています。

高齢者に関しては、ひとり暮らしや高齢世帯が増えてきており、家族に頼ることもできず経済的負担が重くなってもタクシーを利用しなくてはならない状況にあります。高齢者や障害者の移動制約者は、全体で652人と推計できます。これら全ての人が福祉車両による輸送が必要とは限りませんが、福祉車両の台数も限られていることから、福祉車両に限定したのでは、移動制約者の需要に対応することはできません。これらの移動制約者に対して、身体的・精神的及び経済的な支援を行うことで、社会参加の機会を増やすとともに、引きこもりの防止・予防介護に一定の効果を上げることができると考えています。このような外出支援を積極的に行うためには、福祉有償運送の一般乗用車両への拡大が不可欠となっています。

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、交通弱者である高齢者や障害者が、通院や買い物等で外出することが容易となり、高齢者や障害者の社会参加が促進されるとともに、引きこもり等の解消につながれば、予防介護の効果を上げることができます。また、高齢者や障害者の介護を行っている家族の負担の軽減にもつながります。さらに、高齢者や障害者本人及びその介護者の負担軽減を図ることにより、高齢者や障害者等が長年住み慣れた地域で、安心して暮らせる地域社会を築くこ

とを目的とします。

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

平成17年4月1日現在での移動制約者の推計人数は652人であり、町内のタクシー事業者の所有台数では対応することが困難と思われます。むしろ、障害者等の利用者には、状況に応じた配慮・対処が必要であり、経験のないタクシー運転手では対応が困難と考えられます。

NPO法人等の実施する福祉有償運送の使用車両について、福祉車両だけでなく一般のセダン型車両にまで拡大することで、移動制約者の需要に対応した運送サービスの確保と引きこもりがちな高齢者や障害者の外出機会を増やすことで、社会参加の促進を図ることができます。

現在、実施しているNPO法人の他にも、この事業に介護保険事業所等が新規参入することで、社会参加の機会が増大し、家族の負担が軽減されることで、地域社会への波及効果も期待され、サービス利用者の外出機会の増大による経済的な効果も見込まれます。

また、交通弱者である高齢者や障害者の移動について、タクシーを含む公共交通機関と福祉有償運送主体者として、利用対象者により役割分担を図ることで、誰もが安心して利用できる交通ネットワークシステムの創設が期待できます。

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) 福祉タクシー助成事業(担当:国見町保健福祉課)

<対象者> 国見町に住所を有し、次のいずれかに該当する方

身体障害者手帳を有し、その障害の程度が1級または、2級の方

療育手帳を所有し、その程度がAの方

精神障害者保健福祉手帳を所有し、その障害の程度が1級の方

<助成額>

タクシー利用につき、年間12枚。1月1枚の利用券(500円)を助成する。

<手続き>

身体障害者手帳・療育手帳・精神障害者保健福祉手帳を提示のうえ申請する。

<利用実績>

利用券交付対象者数180人

利用券交付者数69人

利用枚数454枚

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

運営協議会において認められた特区内で活躍する社会福祉法人、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の日

構造改革特別区域計画認定の日

4．特定事業の内容

(1) 事業に関与する主体

国見町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国見町内

(3) 事業により実現される行為

事業に関与する主体が、セダン型等の一般車両を用いて、要介護認定を受けている者や障害
者のうち視覚障害者・精神障害者など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、有償で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

国見町の公共交通機関としては、鉄道はJR東北本線(藤田駅・貝田駅)、バスは地方バス路
線3路線、市町村生活バス2路線が運行しているが、車いす等の移動制約者への対応は十分では
ない状況です。タクシーについては、町において障害者手帳保持者に対して利用券を交付して料
金の助成を行い、一定の成果を上げているものの、制限があり事業の拡大は見込めない状況です。

国見町の移動制約者が652人(平成17年4月1日現在)いると推計される現状で、タクシ
ーを含む公共交通機関では、移動制約者の移動ニーズに十分対応できない状況にあります。

平成16年度より許可されるようになったNPO法人等による福祉有償運送事業では、車両が
ストレッチャー等の特殊な設備を備えた福祉車両に限定されているため、移動制約者のニーズに
対応できないため、この福祉有償運送事業をセダン型車両に拡大することで、少しでも多くの移
動制約者のニーズに対応しようとするものです。

(1) 国見町福祉有償運送運営協議会の設置

福祉有償運送事業の円滑で効果的な実施のため、運営協議会を設置し、国見町が主宰します。
委員の構成は以下のとおりとします。

- ・東北運輸局福島運輸支局長が指名する職員
- ・市町村職員
- ・想定される有償運送の利用者の代表
- ・NPO法人の代表
- ・タクシー事業者の代表
- ・福島県企画調整部職員
- ・その他必要と認められる者

(2) 運送主体

国見町内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、運営協議会の議決を経て許可を受けた事業者とします。

運送対象者

運送対象者は、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登録者とその付き添いの者とします。

- ・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(人口血液透析を受けている場合を含む)、精神障害、知的障害者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

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、適切に管理します。

苦情処理

運送主体では、利用者の苦情受付について、会員登録時に説明するとともに、利用者からの苦情について迅速にその解決に努力します。

(3) 福祉有償運送の使用車両

- ・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。また、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、運送主体と輸送に携わる者との間に使用に係る契約が締結されていることとします。
- ・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とします。
- ・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とします。
- ・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とします。

(4) 運転者

普通第二種免許を有することを基本とします。

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をし、適当と認められたものとします。

- ・申請日前3年間運転免許停止処分以上の処分を受けていないこと。
- ・福島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修了した者であること。
- ・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。

(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)に加入してすることとします。

(6) 運送の対価

運送の対価については、一般乗用旅客自動車運送及び地域の公共交通機関の状況等の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します。上限については、一般乗用旅客自動車運送事業の半分とします。

(7) 運営管理体制

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かかる体制、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とします。

(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条の欠格事項に該当するものでないこととします。