

## 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

茨城県石岡市

### 2 構造改革特別区域の名称

石岡市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

石岡市の全域

### 4 構造改革特別区域の特性

#### (1) 石岡市の状況

石岡市は、平成 17 年 10 月石岡市・八郷町が合併し、新石岡市としてスタートした。面積 213.38K m<sup>2</sup>で、平成 17 年 11 月 1 日現在住民基本台帳による世帯数は 28,086 世帯、人口は 83,540 人、一世帯あたりの人員数は約 2.97 人である。旧石岡市は、奈良時代には国府が置かれ、国分寺、国分尼寺が建立されるなど、常陸国の政治・文化の中心地として栄え、舟塚山古墳や陣屋門など古代から近世にかけての遺産を誇る「歴史のまち」であり、さらに関東三大祭の一つ「石岡のおまつり」でも有名である。一方、旧八郷町は広大で肥沃な土地を利用した農業が盛んな地域である。作物は水稻のほか梨、柿、ブドウ、ミカン、イチゴ等果樹生産が盛んで、特に柿は献上柿として有名であり、果樹生産地帯を縦断する道路は「フルーツライン」と称されている。さらに筑波山周辺は良好な風の流れに恵まれ、スカイスポーツのメッカとして注目されている。

市の大半は関東平野特有の平坦な地形となっており、首都圏から東北地方を結ぶ常磐自動車道・国道 6 号線・JR 常磐線が、南北に貫いており、交通条件の良さが住民生活はもちろん、企業誘致やビジネス立地上優位になっている。しかしながら、長引く経済の不況等様々な要因から企業誘致が難しくなっている。

また、少子化の影響から人口の増加は見込めない状態にある。平成 17 年 11 月 1 日現在における 65 歳以上の人口は 17,846 人で高齢化率 21.4%となっている。高齢化率は茨城県の平均を上回っており、今後も増加するものと予想され

る。平成 37 年ごろには人口は 71,203 人と減少が続くことが予測され、高齢化率も 33.1%に高まると予想される。現在身体障害者手帳所持者は 2,447 人、療育手帳所持者は 375 人、精神障害者保健福祉手帳交付者数は 152 人となっている。

## (2) 移動制約者の状況

### 介護保険の要支援・要介護認定者

平成 17 年 4 月 1 日現在 65 歳以上人口 17,660 人に対して介護保険の要支援・要介護認定を受けている高齢者の数は 2,152 人で、認定率は 12.19%である。

	要支援	要介護 1	要介護 2	要介護 3	要介護 4	要介護 5	計
65 歳以上	243	553	339	361	330	253	2,079
40~64 歳	5	26	13	10	9	10	73
計	248	579	352	371	339	263	2,152

うち施設入所者数 587 人

要支援・要介護認定者のうち、要介護 3～5 の認定を受けている 973 人(うち在宅 386 人)の大部分は、外出時に福祉車両による移送が必要な移動困難者であると推測され、要支援、要介護 1 及び要介護 2 の 1,179 人については、ほとんどの者が福祉車両を必要とする状況ではない。

### ひとり暮らし高齢者

市内における援護を必要とするひとり暮らし高齢者は平成 17 年 12 月末現在 765 人で、同日現在 65 歳以上高齢者数 17,820 人に占める割合は 4.29%である。高齢者人口の増加に伴い今後も増え続けることが予想される。ひとり暮らし高齢者がただちに移動困難者になるわけではないが、家族による送迎が期待しにくいことから、地域における外出支援が必要となる可能性が高いと考えられる。

### 身体障害者

平成 17 年 4 月 1 日現在、身体障害者手帳の交付者数は 2,393 人となっており、公共交通機関の利用が難しいと思われる視覚障害者及び肢体不自由障害者はそれぞれ 182 人、1,290 人となっている。

肢体不自由障害者の 1・2 級の者 662 人については、移動の際福祉車両が必要であると思われるが、3 級以下の肢体不自由障害者及び視覚障害者については、障害が重複していない場合は、福祉車両を利用する必要はないと思われる。

る。ただし、これらの人たちが公共交通機関を利用する場合は、単独での利用は困難であり、ガイドヘルパー等を利用する必要がある。

	1 級	2 級	3 級	4 級	5 級	6 級	計
視覚障害	72	49	15	13	21	12	182
聴覚・平衡機能障害	7	80	39	33	1	57	217
音声・言語・そしゃく機能	0	1	11	4	0	0	16
肢体不自由	324	338	181	261	135	51	1,290
心臓機能障害	232	2	45	21	0	0	300
腎臓機能障害	193	0	0	0	0	0	193
呼吸器機能障害	28	0	41	10	0	0	79
膀胱又は直腸機能障害	1	1	4	108	0	0	114
小腸機能障害	0	0	0	0	0	0	0
免疫機能障害	1	1	0	0	0	0	2
計	858	472	336	450	157	120	2,393

#### 知的障害者・精神障害者

平成 17 年 4 月末現在、療育手帳の交付者数は 363 人、精神障害者保健福祉手帳交付者数は 152 人ある。そのうち更生施設に入所していない 279 人（精神障害者保健福祉手帳交付者については不明）が在宅で生活している。肢体不自由との重複障害がない知的障害者・精神障害者については、福祉車両による移送は必要ではないが、障害者の行動圏の拡大を図り社会参加を促進するため、セダン型等に利用拡大した福祉有償移送サービスによる外出支援を行う必要がある。

	最重度	重 度	中 度	軽 度	計
18 歳以上	67	91	78	40	276
18 歳未満	25	18	29	15	87
計	92	109	107	55	363

#### （公共交通機関の状況）

市街地には駅があるが、市街地以外の移動手段は、路線バス・タクシー・自家用車・自転車等による移動となる。

#### 路線バスの状況

路線バスは、関鉄グリーンバス（株）が 40 路線運行しているが、一部幹線

道路を運行し、運行本数も少なく、農村部等においては運行していない幹線道路もあり、運行していてもバス停までの距離も遠く、また、ノンステップバスが普及していない等から、移動制約者にとって利用が困難になっている。

#### タクシーの状況

石岡市内におけるタクシー会社は6社で、福祉車両を所有している事業者は1社のみの状況である。市で実施している福祉タクシー助成事業（身体障害者手帳を所持する1級から3級の者（下肢のみ4級まで）、精神障害者手帳を所持する1・2級の者、療育手帳<sup>A</sup>及び<sup>A</sup>の者で、自動車税の減免を受けていない者に、医療機関などへの往復に要するタクシー料金の一部を助成する。）は、市内及び近隣のタクシー事業者が協力事業者となっている。

また、タクシー事業者は現在茨城県を5ブロックに分け地域ごとに登録されており、当市は県南ブロックに属する。県南ブロックにおける法人タクシーは74事業者計1,080両が登録されており、うち8社が福祉車両を計10両所有している。また、患者輸送等福祉限定タクシーは13社あり、19両が登録されている。（福祉限定タクシーはヘルパーが同乗する場合はセダンでも営業可能のため福祉車両のみではない。）

#### （4）市の外出支援施策

身体障害者手帳を所持する1級から3級の者（下肢のみ4級まで）、精神障害者手帳を所持する1・2級の者、療育手帳<sup>A</sup>及び<sup>A</sup>の者で、（軽）自動車税の減免を受けていない者に、医療機関などへの往復に要するタクシー料金の一部を助成する。助成内容は、タクシー初乗り料金が無料になるタクシー利用券を年間24枚綴り1冊、人工透析を受けている者は2冊交付を行っている。実施状況は次のとおりである。

（注） 1 IQが概ね20以下、または身体障害者手帳1級と2級とIQが35以下の知的障害が重複している者であって、日常生活において常時特別の介護を必要とする程度（最重度）

年 度	交 付 枚 数
平成14年度	1,893枚
平成15年度	1,758枚
平成16年度	1,705枚（申請者数137件）
平成17年度	1,494枚（12月末現在）

## 5 構造改革特別区域計画の意義

前述のように、石岡市における移送サービスの潜在的な利用希望者も多く、これらニーズに対する輸送サービスの提供の実態には厳しいものがある。人口透析患者や知的障害者、座位が保てる要介護高齢者等の福祉車両を必要としなない移動制約者の移動ニーズに対してまで、車両台数が極めて少ない福祉車両だけで対応することは困難である。

これらの課題を克服するため、移動制約者の移動手段の確保については、従来の公共交通機関等の事業活動以外に、市社会福祉協議会やNPO法人等の福祉有償サービスにおける使用範囲を、福祉車両のみならずセダン型等の一般車両の使用を拡充することにより、日常生活を営む上で困難を抱える全ての市民が地域社会の一員として安心して暮らすことのできる社会の構築と障害者の行動範囲の拡大を図り社会参加を促進させる。また、民間の自主活動による地域福祉の充実を推進することができる。

## 6 構造改革特別区域計画の目標

本市では、鉄道・バスが公共輸送機関であり、通勤や通学、買い物など市民の暮らしの足として欠くことのできない交通手段となっている。しかし、モータリゼーションの発達により、バスの利用者が減少してきたことから、バス路線の廃止や本数の減少等、また、鉄道においては駅舎がバリアフリー化されておらず、公共輸送機関以外の交通手段を持たない交通弱者のニーズに対応できない状況にある。

移動制約者に対する施策としては、公共交通機関の協力を得て、外出支援サービス事業として福祉タクシー券の交付を行っている。

NPO法人等によるセダン型等の車両を使用した福祉有償運送サービスを実施することは、このような移動制約者の移動手段を拡充し、日常生活圏で生涯に渡る生活を維持するための、生活の利便性を向上させ、社会参加の促進を図り、高齢者や障害者の日常生活での自立支援や介護予防、家族の介護負担の軽減を図ることができる。

## 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 法人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を拡大していくことにより、福祉や医療のサービスを今まで以上に受けやすくなり要介護状態の悪化防止や病院への通院やデイサービスの利用程度しか外出できなかった高齢者等が外出しやすくなり、余暇活動や地域社会への参加も可能となり、移動制約者の社会参加促進が図られる。

また、移動制約者の移動活性化に伴い、地域内で輸送サービス全体の底上げがなされ、買い物等による消費の拡大や介護者の就労機会の確保が図られる。

## 8 特定事業の名称

1206(1216)

NP 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

自動車税の減免を受けていない者に、医療機関受診、買い物等への往復に要するタクシー料金の一部を助成する。

- ・実施主体 石岡市 社会福祉課
- ・対象者 身体障害者手帳1～3級(下肢のみ4級まで)所持者  
精神障害者手帳1・2級所持者、療育手帳A・A所持者で(軽)自動車税の減免を受けていない者
- ・利用回数 年間24回(人口血液透析者48回)
- ・助成額 タクシー初乗り料金660円が無料になる。

### (2) 障害者支援費支給制度に基づく移動介護事業

平成15年4月から開始された、身体障害者、知的障害者、障害児に対する利用者本位の福祉サービスの居宅介護事業において、介護保険制度には無い「移動介護」制度があり、この制度は、全身性障害者、視覚障害者、知的障害者、障害児の外出支援を目的としているものである。

- ・対象者 身体障害者手帳所持者  
知的障害のある者
- ・内 容 通勤・通学を除き，外出が必要なときに移動介護ができる  
ホームヘルパーを派遣する。
- ・料 金 利用者及び扶養義務者の所得状況により個々に算定

**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) 運営主体

- ・ 石岡市内で活動を行う社会福祉法人・NPO法人等の非営利法人

#### (2) 事業がおこなわれる区域

- ・ 出発地又は到着地が石岡市

#### (3) 事業により実現される行為

- ・ 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で，あらかじめ運営主体に登録をした会員及びその同伴者に対し，社会福祉法人・NPO法人等の非営利法人が一般車両を用いて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

平成16年度から一定の条件のもと許可されることとなったNPO法人等による福祉有償輸送だが，車両が福祉車両に限定されているため，福祉車両を持たない社会福祉法人，NPO法人等が申請することができない厳しい状況にある。移動制約者は，福祉車両を使用する者もいるが，一般車両を使用する者も多く，



一般車両によりサービスを提供することが適しているため、福祉有償運送の運行車両を拡大し、移動制約者の外出の機会を増やし地域の活性化に繋げるよう対応を改善しようとするものである。

### (1) 石岡市福祉有償運送等運営協議会の設置

石岡市における社会福祉法人・NPO法人等の非営利法人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、平成17年度石岡市が主宰者となり石岡市福祉有償運送等運営協議会を設置し、平成18年1月11日第1回運営協議会を開催した。

運営協議会の委員は、次に掲げる者から市長が委嘱する。

- ・学識経験者
- ・関東運輸局茨城運輸支局長又はその指名する職員
- ・バス、タクシー等関係公共交通機関の代表
- ・福祉有償運送等の利用者の代表
- ・ボランティア団体の代表
- ・民生委員・児童委員協議会の代表
- ・石岡市長又はその指名する職員
- ・その他市長が必要と認める者

運営協議会の開催

- ・協議会は、会長が招集し、議長を務める。
- ・協議会は、委員の2分の1以上の出席をもって成立する。
- ・協議会における協議が整わない場合においては、出席委員の中から2分の1以上の委員を指名し、再協議のうえ決する。
- ・会長は、必要と認められるときは、協議会に関係者の出席を求め、意見を聞くことができる。

運営協議会の事務局

- ・運営協議会に関する事務は、石岡市保健福祉部高齢福祉課において処理する。

### (2) 運送主体

当該輸送の確保については、市町村長から具体的協力依頼を受けた、社会福祉法人・NPO法人等の非営利法人で、運営協議会の協議を経て、道路運送法第80条第1項の許可を受けた事業者とする。

### (3) 運送の対象

会員として登録された次に掲げる者及びその付添人。

- ・介護保険法（平成9年法第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。

#### （4） 使用車両

以下の条件を満たす福祉車両並びにセダン型等の一般車両とする。

##### 使用権原

運送主体が使用権原を有している車両，又は，運転者等から提供される自家用自動車で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瞭に表示されていること。

##### 車両の表示

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，次のとおり表示すること。

- ・「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，マグネットシート等による横書きとし，自動車の両側面に行う。

##### 自動車登録簿の作成

運送主体は，使用する自動車の形式，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。

#### （5） 運転者

##### 自動車免許の種別及び講習等

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，運営協議会の意見を踏まえ，以下の条件

などにより有償運送に十分な能力及び経験を有していると認められた者とする。

- ・申請日前一定期間運転免許停止処分を受けていない者。
- ・茨城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。
- ・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。

#### 運転者名簿の作成

運送主体は、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。

#### （6） 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。

#### （7） 運送の対価

一般乗用旅客自動車運送事業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する。上限については、一般乗用旅客自動車運送事業のおおむね2分の1を目安とする。

#### （8） 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。

#### （9） 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。