

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

茨城県稲敷郡河内町

2 構造改革特別区域の名称

河内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

茨城県稲敷郡河内町の全域

4 構造改革特別区域の特性

(1) 河内町の状況

河内町は、平成8年6月1日の町制施行により誕生し、「太陽と水とみどり豊かに美しくすむまち河内」をキャッチフレーズに町づくりを始め、現在も基幹産業である農業の振興を柱に、皇室献上米「おかずのいらなかわちのお米」をはじめ、かわちの米による吟醸酒で史跡・文化財にちなんだ「三義人」「龍峰」「側高」の三銘柄、イチゴ、レンコンなどの河内ブランドの農産物の普及に力を注いでいる。

地理的には、茨城県の南端中央部に位置し、東は稲敷市、西は龍ヶ崎市・利根町に南は利根川を挟んで千葉県に接し、都心から約50km、県都水戸市へ約60km、つくば研究学園都市へ約30km、新東京国際空港までは約20kmの位置にある。

町内外を移動する交通手段は、路線バス、鉄道が運行されていないため自動車交通のみである。その自動車交通を支える道路は町内の東西、南北のほぼ中央を走る地域内の幹線道路で、それぞれ国道408号と取手東線が骨格道路である。

平成17年4月1日現在の総人口は11,436人で年々減少傾向を示している中で、65歳以上の高齢者人口は年々増加しており、平成7年には2,179人であったが平成17年には2,843人となり、高齢化率も18.5%から24.9%となっている。また、今後の高齢化率の推計においても、平成20年には27.0%、平成26年には31.5%と予測されている。

(2) 移動制約者の状況

介護保険の要支援・要介護者

河内町の介護保険の認定状況は、平成17年3月31日現在で341人が要

支援・要介護認定を受けており、65歳以上の高齢者2,843人のうち第1号被保険者は11.3%である320人(表1)となっている。また、居宅介護(支援)サービスを利用している者は190人となっており、そのうち65歳以上の第1号被保険者は高齢者人口の6.2%で177人(表2)となっている。このなかで要介護3以上の者の大部分は、外出時に福祉車両での移送が必要な移動制約者と推定される(163人)。また要支援、要介護1及び要介護2の者については、ほとんどが福祉車両を必要とする状況ではないが、公共交通機関を利用して外出することが難しい移動制約者と推定される(178人)。

身体障害者における移動制約者

身体障害者手帳の交付状況は、平成17年3月31日現在で391人(表3)になっており、そのなかで主な移動制約者になると思われるのは、肢体不自由障害者(233名)、視覚障害者(40名)である。

肢体不自由障害者のなかでも、1・2級の者(103名)については福祉車両が必要になる。また、視覚障害者については、障害が重複していない限り必ずしも福祉車両を必要としないが、一人で公共交通機関を利用することは困難であり、セダン型車両による移送の需要者であると思われる。

知的障害者における移動制約者

知的障害者の判定を受けている者は、平成17年3月31日現在で72人(表4)である。1人で外出するのが困難なA・Aの重度の知的障害者は36人となっている。

知的障害者は、交通法規の理解、安全確認などが出来ない者が多く、また介護者や環境が変わることでパニックに陥る障害者も多い。肢体不自由との重複障害がない知的障害者、特にA・Aの者については、福祉車両による移送は必要でないため、現在の実情を変えず、特定の運転者が福祉有償運送サービスを行う必要がある。

精神障害者における移動制約者

精神障害者保健福祉手帳交付状況は、平成17年3月31日現在で24人(表5)である。精神障害者のうち一部の者は、公共交通機関の利用が困難であり、1級の障害者で引きこもりの傾向がある者にとっては、心を許した介護者と一緒に初めて外に出ることが出来るようになる。輸送に際しても特定の運転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、特定の者が運転するセダン型車両を利用した運送が望まれる。

(表1) 要介護(要支援)認定者数

平成17年3月31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	40	87	39	69	44	41	320
65才以上75歳未満	5	12	5	11	4	3	40
75歳以上	35	75	34	58	40	38	280
第2号被保険者	3	6	3	4	3	2	21
総 数	43	93	42	73	47	43	341

(表2) 居宅介護(支援)サービス受給者数

平成17年3月31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	23	53	32	36	18	15	177
第2号被保険者	2	5	1	4	0	1	13
総 数	25	58	33	40	18	16	190

(表3) 身体障害者手帳取得者状況

平成17年3月31日現在 単位:人

等 級	肢 体	視 覚	聴 覚	音声言語	内 部	計
1	52	19	1	0	63	135
2	51	6	3	0	0	60
3	50	5	5	6	7	73
4	39	0	6	0	14	59
5	31	7	0	0	0	38
6	10	3	13	0	0	26
計	233	40	28	6	84	391

(表4) 知的障害者の障害別状況

平成17年3月31日現在 単位:人

	A	A	B	C	合 計
18歳未満	8	6	8	7	29
18歳以上	9	13	12	9	43
合 計	17	19	20	16	72

(表5) 精神保健福祉手帳交付状況

平成17年3月31日現在 単位:人

障害者等級	1 級	2 級	3 級	合 計
人 数	3	14	7	24

(3) 公共交通機関の状況

町内のバス路線は、千葉交通株式会社及び関東鉄道株式会社の路線が、それぞれ隣接する成田市、龍ヶ崎市を結んでいた。しかし、平成16年12月に千葉交通株式会社、平成17年3月に関東鉄道株式会社が運行を止めてから路線バスは運行されておらず、通勤通学者を含め全ての町民は、自家用車に頼らざるを得ない状態が続いている。

このことから町では、町の中央の長竿地区から龍ヶ崎市方面への交通手段を確保すべく、県道取手東線・河内龍ヶ崎線上にコミュニティバスを平成18年1月から3カ月間の試験運行を行っている。しかし、運行エリアは町内の一部幹線道路を経由するのみであり町内全域を網羅するにはいたっておらず、またノンステップ等のバリアフリー対策も施されていないことから、移動制約者にとって十分に利用しやすいとはいえない状況である。

(4) 福祉輸送体制の状況

福祉車両の状況

河内町に営業所を置くタクシー会社は1社(2台)あり、その他個人介護タクシー運転者が2名(2台)、計4台が運行しているが、福祉車両は個人介護タクシー運転者が所有する2台である。

5 構造改革特別区域計画の意義

河内町における福祉サービスの充実を図るため、規制緩和を行い、福祉有償運送事業を拡大することによってNPO法人等の活力を引き出し、移動制約者が健常者と同じように移動できるような体制を整備・維持しようとするものである。

福祉車両による輸送サービスは非常に有効であるものの、福祉車両の導入は一般の車両に比べ費用がかさむため車両台数に限りがあり、全ての移動制約者の要望に対応しきれない状況である。

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、NPO法人等の有償運送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に拡充することにより、日常生活を営む上で困難を抱えるすべての町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、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

現在，河内町における高齢者や障害者の交通移動手段としては，公共交通機関が未発達なこともあり，介護人の運転する自家用車によるものが大半を占めている。このような限られた交通移動手段では，高齢者や障害者が通院，買い物，交流など気軽に外出することは困難であり，介護を行っている者にも身体的，時間的な負担がかかってしまう。

このような問題を解決するためには，特例措置によるセダン型等の車両を使用したNPO等による福祉有償運送サービスを実施し充実させることが必要である。福祉有償サービスが充実することによって，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になる。それによ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り介護予防の効果を上げることができる。また，介護を行っている家族の負担軽減にもつながり，ひいては高齢者や障害者本人及びその介護者の就労機会の促進にもつながる。

前述のように様々な効果が期待できる福祉有償運送サービスを実施し充実させることは，河内町高齢者保健福祉計画の目的でもある，高齢者の介護の問題を社会全体の問題として捉えていくとともに，高齢者も含めた町民の一人ひとりが住み慣れた地域社会の中で，健康で生きがいを持ち，安心して生活できるような明るく活力のある長寿社会の構築に寄与するものであると考えられる。

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，従来外出を控えてきた移動制約者が通院，通所，余暇施設等へ外出することができ，十分な医療・福祉サービスを受けることが可能になる。

これらのことから症状の改善や予防が期待でき，地域活動の積極的参加や医療費負担の減額にもつながる。また，移動制約者の消費活動も促進されるとともに，介護を行ってきた家族の精神的，肉体的な負担軽減の結果として就業を可能とする等，地域経済の拡大と雇用人口の増加に効果を及ぼすことができると考えられる。

また，セダン型車両の福祉有償運送が可能となることで，NPO等が所有する車両だけではなく，運転協力者が自家用車を持ち込み自主的に地域福祉への参加を促すことにより，福祉の担い手になるという意識の啓発にもつながる。

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) 河内町コミュニティバス運行事業

・実施主体 河内町

・概要 町内交通空白地域の解消及び車等を運転できない高齢者等が公共施設等を利用する際の移動手段を確保し、生活利便性の向上を図る。

・対象者 限定なし

・運行区間 長竿突合せから龍ヶ崎駅及び龍ヶ崎済生会病院間

・運行便数 1日5便(片道)

・運賃 検討中(試験運行期間中は無料)

・使用車両 マイクロバス1台(26人乗り,バリアフリー対策無し)

平成18年1月より試験運行中

平成18年4月より本運行開始

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

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)

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河内町福祉有償運送等運営協議会において認められた社会福祉法人・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) 事業主体

河内町内で活動を行う社会福祉法人・NPO法人等の非営利法人

(2) 事業が行われる区域

出発地又は到着地が河内町

(3) 事業により実現される行為

要支援者、要介護者、身体障害者、知的障害者、難病患者等の単独では公共交通機関を利用すること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で送迎サービスを提供する行為。

5 当該規制の特例措置の内容

平成16年度からの規制緩和を受け、一定の条件を付して許可されることとなったNPO等による福祉有償運送は、車イス対応や寝台車両などの福祉車両を用いるボランティア輸送に限定している。人工透析患者や知的障害者、座位を保てる高齢者等に対しては、福祉車両を用いる必要がなく、一般車両を用いて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ようとするものである。

(1) 河内町福祉有償運送等運営協議会の設置

河内町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、河内町が主宰者となり、河内町福祉有償運送等運営協議会を設置する。運営協議会に関する事務は、河内町役場住民課において処理する。

運営協議会の委員構成

次に掲げる者の内から町長が委嘱または任命する。

- 1) 河内町長又はその指名する職員
 - 2) 茨城運輸支局長又はその指名する職員
 - 3) 公共交通に関する学識経験者
 - 4) 地域住民の代表
 - 5) ボランティア団体の代表
 - 6) 町内の交通機関及び運転者の代表
- 2 協議会の説明員として運送主体の代表者を協議会に参加させることができるものとする。

運営協議会の開催

- ・協議会の会議は、会長が招集し、会長が議長となる。
- ・会議は、委員の過半数の出席がなければ開催できない。
- ・会議の議事は、出席委員の過半数で決定し、可否同数の場合には、議長が決定する。

(2) 運送主体

河内町で活動する社会福祉法人・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。

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者及びその介護人とする。

- ・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」
- ・その他知的障害者、精神障害者等であって独立した移動が困難なため、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する。

(3) 使用車両

以下の条件を満たす福祉車両なら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，または，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確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。

- ・ 氏名，名称または記号
- ・ 「有償運送車両」または「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，自動車登録番号および初年度登録年，損害賠償措置，関係する設備また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。

(4) 運転者

自動車免許の種別および講習等

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および経験を有している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または経験を有する者。

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およ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。

（ 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）に加入していること。

（ 6 ） 運送の対価

一般旅客自動車運送事業及び地域の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。

（ 7 ） 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。

（ 8 ） 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。