



Project Bremen

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

千葉県

2 構造改革特別区域の名称

ブレーメン福祉有償運送特区

3 構造改革特別区域の範囲

千葉県の区域の一部(千葉県の全域のうち千葉市、流山市、我孫子市及び印旛郡栄町の区域並びに成田市の区域の一部を除く地域)

4 構造改革特別区域の特性

四方を海と川に囲まれ、水と緑の豊かな自然に恵まれた千葉県は面積は5,166km²、首都圏の東側に位置し、太平洋に突き出た半島になっている。地勢は、200から300m級の山々が続く房総丘陵と比較的平坦な下総台地、利根川流域と九十九里沿岸に広がる平野となっている。

県の総人口は、6,056,159人(平成17年国勢調査速報値)であり、このうち移動制約者は、354,315人(人口の5.9%)に上っている。

移動制約者は、介護保険の要支援・要介護認定を受けている者、身体障害者(身体障害児(者)手帳交付者)、知的障害者(知的障害者名簿搭載者)、精神障害者(精神障害者手帳交付者)である。

その内訳は、要支援・要介護認定者数142,770人(平成17年9月30日現在)、身体障害児(者)手帳交付者数143,977人(平成17年4月1日現在)、知的障害者名簿搭載者数24,030人(平成17年4月1日現在)、精神障害者手帳交付者数43,538人(平成17年4月1日現在)である(表1)。

また、千葉県では、多くの施策分野で、県民が主役になって、全く白紙の状態から施策や計画づくりを進めており、その中から「千葉県地域福祉支援計画」や「第三次千葉県障害者計画」「千葉県次世代育成支援行動計画」などが生まれ、「誰もが、ありのままに・その人らしく、地域で暮らすことができる」という「新しい地域福祉像」が提案されたところである。

そして、これらの計画や理念の実現に向けて「プロジェクト・ブレーメン」と名付けられた、世代や分野を超えて県民一人ひとりが主役となる推進体制がスター

トしている。

一方、県内のタクシー等事業者の車両数は8,199台(平成16年度末)で、そのうち患者等限定輸送事業者の福祉車両は209台であるが、福祉車両が少ないことや、介助を必要とする移動制約者数が多いことから、県内の移動制約者のニーズに必ずしも対応できていない状況にある(表2)。

また県が17年9月に実施した実態調査によると、県内で福祉有償運送を実施している事業者は100事業者あり、市町村社会福祉協議会やNPO法人等によるボランティア輸送が県内の広範囲で実施されているが、使用車両882台の内85%に当たる746台がセダン型により運行が行われている。(表3)

このような状況のもと、利用者である県内の障害者団体や移送サービスを実施しているNPO法人などから、全県でのセダン特区申請を行うよう、多くの要望書が県に寄せられているところである。

現在、千葉県では、こうしたNPO法人等の取組みについて、平成16年3月に示された国土交通省によるガイドライン(平成16年3月16日付国自第240号「福祉有償運送及び過疎地有償運送に係る道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」をいう。)に沿って適正かつ安全な福祉有償運送制度の実現を図るべく、市町村や関係団体と調整中である。

福祉有償運送の必要性、安全の確保及び利便の確保に係る方策等を協議するために設置することが求められている運営協議会については、NPO法人等の活動状況が地域によって異なることから、国土交通省及び千葉県の支援のもと、市町村が地域の実態に応じて設置することが望ましいとして、単独又は複数市町村での設置することを内容とする説明会を開催している。これを受けて、県内において現在福祉輸送サービスを実施しているNPO法人等が所在する市町村においては、これらのNPO法人等が許可を受けて円滑に福祉有償運送が実施できるように運営協議会を設置することとしている。

また、現在移送サービスを実施しているNPO法人等が支援団体を自主的に組織し、移送サービスの事務標準化及び安全な運転管理に向けて運転者講習会や道路運送法許可取得のための学習会などの自主的な取組みを行っており、福祉有償運送実施主体としての受入れ準備を進めているところである。

なお、県内で既に特区制度の認定を受けている千葉市、成田市、流山市、我孫子市、栄町については、運営協議会を設置(準備中)し、協議会の議を経て道路運送法の許可取得に向けた準備を進めている(一部許可取得済)ところである。

参考 千葉県が目指すブレイメン型地域社会とは

昔々、ある小さな街に年老いた口バが住んでいましたが、高齢の口バはもう役に立たないと捨てられてしまったのです。しかし口バには夢がありました。ブレイメンに行って音楽隊に入ろうという希望があったのです。そこで彼はブレイメンに向かって旅を始めましたが、その途中で怪我をして狩りのできないイヌ、家を持たないネコ、小さなオンドリと出会い、この三匹と一羽が仲間になったのです。彼らには明日の夢と希望があります。現状に諦めることなく、各々の特技を活かしてブレイメンで音楽隊を結成しようと話しあったのです。

ブレイメンに到着する前、彼らは泥棒たちが本拠としている家を見つけました。人々を苦しめる泥棒を退治するため、オンドリの雄叫びを合図として、口バは足蹴り、イヌは噛み付き、ネコは引っかき、といったそれぞれが持つ特技を活かして泥棒を追い出したのです。そして彼らはその家でみんな楽しくハーモニーを奏でながら、楽しく暮らし続けました。

この話は、グリム童話の「ブレイメンの音楽隊」です。地域社会に住む一人ひとりが、それぞれの能力を活かし、協力して暮らすことができる地域社会を創ろうという考え方につながります。地域住民一人ひとりの個性とニーズを大切にして、地域毎の価値観と文化に眼を向けたとき、ゴールである「新たな地域社会」が見えてきます。一人として同じ人間がない世の中で、住民一人ひとりがそれぞれの立場や違いに気付き、お互いに配慮しながら支え合うことができるのがブレイメン型地域社会であり、千葉県が目指す「新しい地域社会」です。

表1: 千葉県内移動制約者の状況

(単位: 人)

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 (17年9月末)	142,770	要支援	19,756
		要介護1	46,582
		要介護2	21,843
		要介護3	19,387
		要介護4	19,116
		要介護5	16,086
身体障害児(者)手帳交付者数 (17年4月1日)	143,977	視覚障害	10,795
		聴覚・平衡機能障害	10,541
		音声・言語・そしゃく機能障害	1,914
		肢体不自由	80,502
		内部障害	40,225
知的障害者名簿搭載者数 (17年4月1日)	24,030	重度	10,828
		中度	6,881
		軽度	6,321
精神障害者手帳交付者数 (17年4月1日)	43,538		
合計(重複あり)	354,315		

表2:千葉県内タクシー等車両数

区 分	台 数
タクシー	7,012台
患者輸送車	209台
個人タクシー	978台
合 計	8,199台

表3:千葉県内での福祉有償運送の状況(平成16年度実績)

区 分	団体数	車台数	利用人数	延人数
合計	100	882	4,133	104,663
福祉車両	70	136	1,772	30,114
セダン型車両	76	746	2,361	74,549
内特区以外	61	570	1,882	62,670

5 構造改革特別区域計画の意義

年齢や性別、障害の有無にかかわらず、誰もが自ら希望する地域で、みんなで協力し合いながら、いきいきと生活できる「新しい地域社会」づくりを進めるためには、市町村社会福祉協議会やNPO法人等がボランティア活動として実施している移送サービスが大きな役割を果たしている。

こうした団体による福祉有償運送が道路運送法許可のもと適正に実施され、普及することで、要支援者、要介護者、身体障害者、知的障害者、精神障害者等の移動制約者がより多くの移動手段を選択できることとなり、地域で健全な生活を行うことが出来るようになる。

広域的な観点から県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、地域の状況を踏まえて設置する運営協議会において、福祉輸送を実施するうえで福祉車両のみならず、セダン型等の一般車両の必要性も含めて協議することを可能とし、市町村の事務事業の円滑化を図ることが可能となる。

6 構造改革特別区域計画の目標

千葉県は「千葉県地域福祉支援計画」の中で示した「新しい地域福祉像」の実現に向け、各種福祉サービス事例の提示や事業支援を行っており、「誰もが、ありのままに・その人らしく、地域で暮らすことができる」地域社会づくりのために民間と行政が協同して施策展開を行っているところである。

こうした中で福祉有償運送に関しては、県内では要支援者、要介護者、身体障害者、知的障害者、精神障害者等の移動制約者に対して100団体が実施しているが(平成16年度実績)、セダン型車両での運行が大多数を占めていることから、道路運送法第80条の許可取得が進んでいない状況であり、適正な許可取得を進めることが急務となっている。

セダン型車両での特区の認定を受けることにより、市町村社会福祉協議会やNPO法人等の福祉輸送サービスが実際に使用しているセダン型車両も許可取得ができるようになる。

そうすることで、移動制約者がバス、タクシー等の一般の交通機関だけでなく、NPO法人等の福祉輸送サービスも利用できる途を開き、移動制約者がそれぞれの実情に応じて自立的な判断により広範な移動手段を選択することができる環境づくりを目指す。

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

移動制約者及びその介護者に対する経済的効果・社会的効果

輸送手段に制約があった移動制約者が、福祉有償運送による通院・通所の円滑化により、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、症状の改善等に寄与するのみならず、街に出るバリアーが小さくなることにより、移動制約者の社会参加や消費行動が促進されるとともに、介護等に専従してきた家族が就業することを可能とし、地域社会及び地域経済に大きな波及効果をもたらし、地域の雇用の創出と労働人口の拡大に資するものと考えられる。

さらに、直接的な経済波及効果とはならないが、移動制約者自身の「閉じこもり」抑止効果や近親者の介護疲労の軽減など、移動制約者及びその家族を巡る生活環境の向上が期待できる。

県民のボランティア活動への参加促進による社会的効果

福祉車両のみならずセダン型等の一般車両の使用を可能とすることで、自家用車を持ち込んで担い手として自主的に参加する県民の参加と確保をより容易とし、福祉有償運送の事業拡大が図られるとともに、有償ボランティア活動への参加が一層促され、地域社会、地域経済及び地域雇用への波及効果を担保することが可能となる。

地域における移送関係者間の相互理解が深まることによる社会的効果

福祉有償運送制度の実現により、利用者、地域住民、交通機関、福祉有償運送の実施主体、関係行政機関等の様々な関係者が参加する運営協議会において地域の実情に応じた交通のあり方について議論が深まることにより、移動制約者が利用できる移動手段として公共交通機関、タクシー等のみならずNPO法人等の有償輸送サービスも加わり、各主体が役割分担を果たす相互補完型、地域住民のニーズがより反映される地域密着型の交通体系の実現を図ることが期待できる。

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

千葉県内の運営協議会に関する連絡調整体制の整備

市町村が円滑に福祉有償運送運営協議会を設置し、また、その運営を支援するため、公共交通事業者、利用者団体、国土交通省関東運輸局及び市町村等の参加により県内における運営協議会の活動について情報交換を行うため、以下の会議を主宰する。

千葉県福祉有償運送連絡会議

(利用者団体、タクシー事業者、国、市町村代表、県関係課で構成)

市町村担当者会議

(千葉県内全市町村の福祉有償運送担当課職員)

ブロック別連絡会議(仮称)

(郡市単位で設置予定、複数市町村にまたがる事業者の指導等を広域的に調整するため、関係者で設置)

これらの会議を必要に応じて開催し、福祉有償運送の円滑な実施を図る。また、県として、全県的なタクシー事業者団体などの関係団体との調整や複数市町村による運営協議会共同設置誘導などの事業支援・調整業務を引き続き行い、主体的に関与してゆく。

県が実施する移送サービス支援事業の実施

ボランティア向けの安全運転講習の実施支援や事業者向けの制度説明会、移動困難者向けのデータブック作成など、福祉有償運送事業者や移動困難者向けに全県的な支援事業を展開し、移送サービスの安定的な実施を図る。

県内市町村等が実施する移動困難者向けの福祉サービスの実施

障害者向けタクシー券の交付(46市町村で実施)や福祉車両の貸し出し(社会福祉協議会や市町村など51団体が実施)、その他にも市町村等が地域資源を活かして移動困難者の外出支援を実施している。

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

本特区内で活動する運営協議会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ことが認められた営利を目的としない法人(社会福祉法人、NPO法人、医療法人、公益法人等)又は市町村が自ら主宰するボランティア組織

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

本特区内に事務所を有する営利を目的としない法人(社会福祉法人、NPO法人、医療法人、公益法人等)又は市町村が自ら主宰するボランティア組織が、単独又は複数市町村共同で設置された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、会員である移動制約者(国土交通省によるガイドラインに定められた要支援者、要介護者、身体障害者、知的障害者、精神障害者等の福祉有償運送の対象となる旅客をいう。)に対してセダン型等の一般車両により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、地域の状況を踏まえ、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、福祉車両又はセダン型車両によ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は、ガイドラインに沿って単独又は複数の市町村が主宰することとし、千葉県内各市町村において実施の検討が進められている。

千葉県内において福祉有償運送を実施しているNPO法人等が所在する市町村においては、事業者からの申し出を受けて、NPO法人等が許可を受けて円滑に福祉有償運送が実施できるように運営協議会を設置することとしている。

NPO法人等による福祉有償運送が実施できる体制を整備しようとする市町村が円滑に運営協議会を設置し、その運営を行うことができるようにするため、

国土交通省関東運輸局千葉運輸支局及び市町村等の参加により県内における運営協議会の活動について情報交換等を行うために千葉県福祉有償連絡会議や市町村担当者説明会などを必要に応じて開催し、県内全体の福祉有償運送の円滑な実施を図る。

運営協議会は、ガイドラインに基づきおおむね次の通り開催するよう市町村に対して周知している。

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ら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。

運営協議会の主宰者

運営協議会は、交通圏、経済圏等の状況に応じ単独又は複数の市町村が主宰する。

運営協議会の構成員

運営協議会の構成員は、当該市町村長又はその指名する職員を含む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。

なお、標準的なものとして想定される関係者を例示すると、おおむね以下のとおりである。

- ・関係市町村長又はその指名する職員
- ・地方運輸局長若しくは運輸支局長又はその指名する職員
- ・公共交通に関する学識経験者
- ・想定される有償運送の利用者の代表
- ・関係する地域の住民の代表
- ・関係する地域のボランティア団体
- ・バス、タクシー等関係交通機関及び運転者の代表等

また、運送主体となるNPO法人等については、必要に応じて適宜説明を求めることができるものとする。

運営協議会の運営方法等

市町村は、運営協議会の開催に先立って、以下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及び住民の輸送ニーズの状況

- 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、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。

運送の対象

ア 運送の対象

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。

イ 運送の形態等

運送の発地又は着地のいずれかが当該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態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。

使用車両

ア 使用車両

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車両であること。

イ 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瞭に表示されていること。

ウ 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次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、車体の側面に行うこと。
- ・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。

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
- ・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、自動車免許の種類、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。

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又はその計画があること。

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。

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、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、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、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、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、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。

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。