

## 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  
千葉県印旛郡栄町
- 2 構造改革特別区域の名称  
栄町福祉有償運送サービス特区
- 3 構造改革特別区域の範囲  
千葉県印旛郡栄町の全域
- 4 構造改革特別区域の特性

### [千葉県印旛郡栄町の状況]

栄町は、千葉県の北部に位置し、東は日本の空の表玄関である成田国際空港を有する成田市、西は印西市、南は本埜村・印旛村、北は利根川を挟んで茨城県と接しており、町域は東西に約12 km、南北に約5 kmと東西に細長い地形で総面積は32.46 km<sup>2</sup>となっている。

東京都心まで45 km、千葉市までは35 km、また、成田国際空港まで10 kmの距離にあることから、昭和50年代後半からはじまった大規模宅地開発により人口が増加し、当時10,000人弱だった人口が平成17年4月1日現在では、25,093人になっている。この内65歳以上の高齢者数は4,169人で高齢化率は16.6%と千葉県平均とほぼ同じポイントであり、県内77市町村中、56番目の高齢化率の状況である。今後、高齢者は毎年100人程度のペースで増加していくことが見込まれている。

### [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、精神障害者であって単独での移動が困難な者）は、次のとおりである。

#### （1）介護保険の要介護・要支援認定者

平成17年5月末現在の要介護（要支援）数は522人（高齢者人口の12.5%）であり、うち居宅介護（支援）サービス受給者数は266人（高齢者人口の6.3%）である。（表1、表2参照）

このうち、要介護3以上の102人（居宅サービス受給者の38.3%）については、福祉車両での輸送が基本であるが、要支援、要介護1及び2の認定を受けている164人（居宅サービス受給者の61.7%）については、必ずしも福祉車両による輸送が必要ではなく、セダン型等の車両による福祉有償運送で充分対応が可能である。

表1 要介護（要支援）認定者数

平成17年5月末現在 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	46	158	66	65	90	64	489
65歳以上75歳未満	10	26	6	14	14	14	84
75歳以上	36	132	60	51	76	50	405
第2号被保険者	2	10	5	6	5	5	33
総 数	48	168	71	71	95	69	522

表2 居宅介護（支援）サービス受給者数

平成17年5月末現在 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	21	94	40	33	41	21	250
第2号被保険者	1	4	4	3	2	2	16
総 数	22	98	44	36	43	23	266

## (2) 身体障害者

平成17年4月1日現在の身体障害者手帳の保持者数は515人であり（表3参照）、うち移動制約者となる視覚障害者は34人、肢体不自由者は313人、内部障害者は120人を数える。肢体不自由者の内、福祉車両を必要とするのは、1級及び2級の一部95人（肢体不自由者全体の30.3%）であり、多数を占める肢体不自由者や内部障害者については福祉車両を必要とする状況ではない。

また、視覚障害者については、障害が重複していない場合には、必ずしも福祉車両を必要としないが、ヘルパーを必要とする場合があるなど単独での移動に制限があり、公共交通機関の利用に支障がある。このため、セダン型等の車両を利用した福祉有償運送による輸送が効果的であり、より多くの利用が期待される。

表3 身体障害者手帳取得状況

平成17年4月1日現在 単位：人

等級	視覚障害	聴覚障害	音声言語障害	肢体不自由	内部障害	計
1	12	4	1	83	73	173
2	6	10	1	59	1	77
3	2	7	3	39	20	71
4	3	7	1	83	26	120
5	4	0	0	29	0	33
6	7	14	0	20	0	41
計	34	42	6	313	120	515

## (3) 知的障害者

平成17年4月1日現在の療育手帳所持者数は89人（表4参照）、その内重・中度の知的障害者は68人を数える。知的障害者は、交通法規の理解、安全確認などできない者も多く、また、介護者や環境が変わることによって混乱する者も多い。

輸送に関しても環境が変わらないように運転手が同一の者であることが理想である。このため、

肢体不自由との重複障害がない知的障害者（特に重・中度の者）の移動手段として、気心の知れたホームヘルパーが運転するセダン型等の車両を利用した福祉有償運送が望まれる。

表4 知的障害者の障害状況

平成17年4月1日現在 単位：人

18歳未満			18歳以上			計
重度	中度	軽度	重度	中度	軽度	
8	11	8	32	17	13	89

(4) 精神障害者

平成17年4月1日現在の精神障害者保健福祉手帳保持者数は58人（表5参照）その内1級の障害者で引きこもり傾向がある10人にとっては、心を許した介護者と一緒ならば初めて外に出ることが可能となる。

輸送に際してもこのような介護者が運転することで引きこもり傾向にある精神障害者の外出機会を促進できると考えられるため、特定の介護者が運転するセダン型等の車両を利用した福祉有償運送が望まれる。

表5 精神保健福祉手帳交付状況

平成17年4月1日現在 単位：人

等級	1級	2級	3級	計
人数	10	39	9	58

[町内の公共交通機関の状況]

町内の公共交通機関は、本町唯一の鉄道駅として「JR安食駅」があり、我孫子～成田間を結ぶJR東日本成田線が通っており、多くの町民が東京等への通勤、近隣高等学校への通学の他、昼間時間帯における購買活動に利用する等、重要な移動手段となっている。また、民間バス事業については、JR安食駅と本町の東部に位置する竜角寺台地区とを結ぶバス路線が上下線あわせて1日56本運行している。その他の公共交通空白地域においては、町内全域を運行する町内循環バスが1日15本運行し、町民利便性の向上に努めているが、路線バス、循環バスともに運行ルート上の道路構造等の問題により、低床バス、ノンステップバス等のバリアフリー車両の導入が出来ない状況である。また、町内循環バスについては、町内の全域を運行しているものの、地区によっては運行ルートからバス停まで遠いことからタクシーや自家用車に頼る場合が多く障害者や要介護者等の移動制約者にとっては利用が困難な状況となっている。

また、町内のタクシー事業者(北総交通株式会社)は1社あり、27台の車両を有しているが、福祉車両を有していないことから、車椅子等による移動が必要な利用者にとっては、利用しづらい、または利用できないといった状況である。

こうした状況から、必ずしも公共交通機関が町内全域で充足しているとは言えず、特に移動制約者の移動手段の確保が重要な課題となっている。

## [福祉輸送体制の状況]

現在、町ではNPO等ボランティア団体を含めて、福祉有償運送は行っていないことから、移動制約者から、福祉有償運送の実施について期待されているところである。

町で実施している福祉輸送サービス事業としては、福祉タクシーサービス事業を実施し、毎年100人程度の利用があり、重度の障害者(身体障害者2級以上または3級以上の下肢障害及び知的障害重度、精神障害1級)がタクシーを利用した場合に運賃の一部を助成している。(利用券1枚につき利用料金の半額を助成。但し、1,000円を上限。)

なお、福祉タクシー事業の契約事業者は18社(町内1社、町外17社)であるが、利用の約60%を占める町内タクシー事業者(北総交通株式会社)には福祉車両がなく、移動制約者にとっては利用しづらい状況である。

## 5 構造改革特別区域計画の意義

栄町全域における福祉輸送サービスの活性化を図るため、規制緩和を行い、既存の社会福祉法人やNPO法人等の活力を引き出すとともに、移動制約者が健常者と同じように移動できる体制を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、車椅子等の補装具を利用しなければならない障害者に対する移動の支援として成り立つが、要介護認定を受けた方の大部分や視覚障害者・知的障害者・内部障害者(人工透析等)に対する移動支援には一般車両でのサービス提供が可能である。

このことから、一般車両よりも購入費用を要する福祉車両を確保することは困難な状況であるため、セダン型等の一般車両を使用することにより、多くの移動制約者に対するサービス提供を可能とする。更には、高齢者、障害者等が住み慣れた地域での在宅生活を続けることが可能となり、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

栄町においては、公共交通機関が必ずしも充足しているとはいえず、目的地までの移動手段は自家用車によるものが大半を占めている。このような地域事情を踏まえ、町では移動制約者を対象とする在宅福祉サービスの一環として福祉タクシーサービス事業を実施しているが、タクシー券の利用枚数に制限があること、通院を限定としたサービスであるため、その他の外出を目的とした外出需用に応えることが出来ない状況にある。

また、路線バス、循環バスにおいては運行ルート上の道路構造等の問題により、低床バス、ノンステップバス等のバリアフリー車両の導入が出来ない状況であり、障害者や要介護者等の移動制約者にとっては利用が困難な状況となっている。

そこで、特例措置による福祉有償運送サービス事業を実施し、既存の社会福祉法人、NPO法人等の活力を引き出し、移動制約者の移動手段の選択肢を広げることで、多くの外出需要に応えられるようになる。また、移動制約者の移動に際しては、家族の介護者に全面的に依存している状況であり、家族の介護者が要介護者や身体障害者等の送迎のために多大な時間を割いている点の改善にもつながる。更には、住み慣れた地域で全ての人がいきいきと生活できる地域社会を創出する地域福祉の推進に努めるものである。

## 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、余暇施設等へ出かけることができ、十分な医療・福祉サービスを受けることが可能となる。

このことで症状の改善や予防が期待でき、地域活動の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、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繋がる。

## 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) 福祉タクシーサービス事業

#### ア 内容

町内に居住する重度心身障害者等が、外出のためタクシーを利用する場合に、その料金の一部を助成することにより、タクシーの利用を容易にし、社会生活の範囲を広め、もって重度心身障害者等の福祉の増進を図ることを目的とする。

#### イ 対象者

- ・ 2級以上の身体障害者手帳保持者（視覚・下肢・体幹機能障害の方は3級以上）
- ・ 最重度・重度の療育手帳保持者
- ・ 介護保険の要介護認定で要介護1以上に該当する方
- ・ 65歳以上のひとり暮らしの方

#### ウ 交付枚数・助成額

年間48枚（但し、人工透析者は72枚）交付し、利用料金の半額を助成する。但し、助成額については1,000円を上限とする。また、タクシー会社に協力金として300円/回を町から支出している。

#### エ 利用実績（平成16年度実績）

区 分	障害者	高齢者	計
交 付 者 数 ( 人 )	67	46	113
利 用 枚 数	601	533	1,134
助 成 額 ( 円 )	445,190	388,010	833,200

#### オ 契約事業者

18社（内、本町にあるタクシー事業者は1社）

( 2 ) 町内循環バス運行事業

ア 内 容

町内における公共交通空白地域の解消及び車等を運転できない高齢者や子どもが町内の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。

イ 事業主体：千葉交通株式会社（道路運送法第 2 1 条許可済） 運行経費に対する赤字補填

ウ 運行路線：安食循環ルート・布鎌循環ルートの 2 路線、4 系統 一部で自由乗降可

エ 運行本数：安食循環 8 便・布鎌循環 7 便 計 1 5 便 運休日なし

オ 利用料金：中学生以上 一律 2 0 0 円（小学生は 1 0 0 円）

カ 福祉料金：障害者手帳保持者、療育手帳保持者は無料  
旧布鎌小学校東分校学区児童の通学利用者は無料

キ 使用車両：小型 1 扉（全長 6 . 9 9 m 全幅 2 . 0 8 m 全高 2 . 8 2 m ） 3 台  
2 9 人乗り（ 1 8 席 ） 車椅子利用不可

ク 利用実績：利用者数 5 6 , 7 1 8 名（平成 1 6 年度実績）  
内、障害者等無料扱者 9 , 5 8 3 名

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  
特別区域内で活動する社会福祉法人、NPO法人、医療法人及び公益法人で栄町福祉車両有償運送運営協議会において認められた事業者
- 3 当該規制の特例措置の適用開始日  
構造改革特別区域計画認定日
- 4 特定事業の内容
  - (1) 事業に関与する主体  
栄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栄町
  - (3) 事業により実現される行為  
運送主体が使用権原を有する一般車両を用いて、要介護(要支援)認定者、身体障害者、知的障害者、精神障害者の移動制約者で、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、有償での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、車椅子対応等の福祉車両を用いるボランティア輸送に限定している。しかし、人工透析患者や知的障害者及び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、一般車両による移送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) 栄町福祉有償運送運営協議会の設置  
有償のボランティア輸送事業の必要性や円滑な実施が確保されるよう栄町福祉有償運送運営協議会(以下「運営協議会」という。)を設置する。運営協議会の事務局は、栄町高齢者福祉課に置く。
    - ア 運営協議会は栄町を主宰とし、構成員は次の者とする。
      - NPO法人、社会福祉法人等の代表又は、その指名する職員
      - 町民の代表
      - ボランティア団体の代表者

タクシー等公共交通機関の関係者  
千葉運輸支局長又はその指名する職員  
栄町長が指名する職員

イ 利用者意見の反映

運営協議会の開催にあたっては、有償運送サービス利用者の意見を反映させるよう努めるものとする。

ウ 苦情処理

苦情処理の窓口を運営協議会事務局に設ける。事務局は、必要に応じて臨時に運営協議会を開催し、苦情内容を報告する。

(2) 運送主体

栄町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する。

ア 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。

イ 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。

ウ 苦情処理

運送主体では、利用者の苦情受付について、会員登録時に説明し対応する。

(3) 使用車両

ア 使用する車両は、運送主体が使用権原を有していること。

この場合において運転手等から提供される自家用自動車を使用するときは、運送主体と自家用自動車を提供し当該運送に係る契約が締結され、主契約の内容を証する書面に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に記載されていること。

また、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らかにされていること。

イ 福祉車両は、車椅子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。

ウ 運営協議会の協議によって認められたセダン型等の一般車両であること。

エ 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ように表示すること。

- 1 「有償運送車両」又は「80条許可車両」の文字
- 2 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。

(4) 運転手

普通第二種免許を有することを基本とする。

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し、適当と認められた者とする。

ア 申請前に3年間運転免許停止処分を受けていないこと。

イ 千葉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。

ウ 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終了した者。

エ 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

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、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ものが、道路運送法7条の欠格事由に該当するものでないこと。