

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

豊島区

2. 構造改革特別区域の名称

豊島区外出支援サービス特区

3. 構造改革特別区域の範囲

豊島区の全域

4. 構造改革特別区域の特性

豊島区は、東京23区の西北部に位置し、面積は13.01平方キロメートルと23区中、18番目の広さである。将来像は「未来へひびきあう人 まち・としま」をめざして平和の希求、人権の尊重、住民自治の実現を基本的理念とし、さまざまな人々と共に生き、共に責任を担う協働・共創のまちづくりを推進している。

豊島区の人口は、252,052人(平成17年8月1日現在、外国人含む)で、23区の中でも外国人(15,752人)の割合が4番目に多い区となっている。住民基本台帳による世帯数は135,094世帯で一世帯あたり1.87人と核家族化が進んでいるなかで、年少人口(0～14歳)及び生産年齢人口(15～64歳)割合が低下する反面、高齢者人口は過去10年間増加傾向にあり、その比率も19.7%と全国レベルより高く、今後もこうした傾向は続くと思われる。

また、身体障害者、精神障害者、知的障害者、内部障害者等、移動困難者と思われる者が年々増加傾向にあるのも本区の特徴的な構造といえることができる。

【移動困難者の状況】

介護保険の要支援・要介護認定者

平成17年3月末現在、第1号被保険者(65歳以上の被保険者)47,001人に対して、介護保険の要支援・要介護認定を受けている方の数は7,907人で、認定率は16.8%である。

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3,085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定される。

また、要支援～要介護2の認定を受けている5,073人の大部分は、福祉車両は必要ないものの、バスや電車などの公共交通機関を利用して外出することが難しい移動困難者であると推定される。

介護を必要とする状態区分

・要介護3～5

歩行・移動・排泄等に介助が必要 ～ 食事・排泄全般に介助が必要

・要支援～要介護2

身の回りの一部に介助が必要 ～ 歩行・洗身など身の回りの一部に介助が必要

要介護(要支援)認定者数(平成12・16年度末比較及び伸び率)

単位:人

| 年度別被保険者区分 | 要支援 | 要介護1 | 要介護2 | 要介護3 | 要介護4 | 要介護5 | 計 |
|--------------|-------|-------|-------|-------|-------|------|-------|
| 【12年度】 | | | | | | | |
| 第1号被保険者 | 766 | 1,388 | 1,025 | 723 | 683 | 564 | 5,149 |
| (65歳以上75歳未満) | 148 | 268 | 183 | 106 | 104 | 79 | 888 |
| (75歳以上) | 618 | 1,120 | 842 | 617 | 579 | 485 | 4,261 |
| 第2号被保険者 | 9 | 46 | 46 | 24 | 23 | 27 | 175 |
| 総数 | 775 | 1,434 | 1,071 | 747 | 706 | 591 | 5,324 |
| 【16年度】 | | | | | | | |
| 第1号被保険者 | 1,318 | 2,355 | 1,270 | 1,088 | 1,034 | 842 | 7,907 |
| (65歳以上75歳未満) | 258 | 422 | 203 | 174 | 150 | 101 | 1,308 |
| (75歳以上) | 1,060 | 1,933 | 1,067 | 914 | 884 | 741 | 6,599 |
| 第2号被保険者 | 18 | 58 | 54 | 52 | 25 | 44 | 251 |
| 総数 | 1,336 | 2,413 | 1,324 | 1,140 | 1,059 | 886 | 8,158 |
| 伸び率 | 172% | 168% | 124% | 153% | 150% | 150% | 153% |

虚弱高齢者・ひとりぐらし高齢者

平成17年3月で、65歳以上高齢者のうち3,675人(65歳以上高齢者人口の8.0%)が要支援・要介護1の認定を受けている。平成17年3月実施の「介護保険アンケート調査」によれば、これらの要支援・要介護認定者のうちサービス利用者の32.7%(824人)、サービス未利用者の19.3%が「一人で外出できない」と回答している。

このことから推測すると、ひとりぐらし高齢者のうち約3,000人が、家族による外出の援助が受けられない外出困難者と思われる。この他に、近所への外出は可能であるが交通機関を使用した外出が困難な者が相当数いると推測される。

豊島区はJR池袋駅を基点とし西武池袋線・東武東上線・地下鉄等が東西に走っているが、南北に走行するバス便がない。

このため要支援状態ではない高齢者にとっても、乗り換えや駅の階段の昇降など不便をきたしており、「介護保険のサービスは必要ないが通院のためのタクシー券がほしい」という声が多く聞かれる。

住み慣れた地域で在宅生活を継続するために、要支援・要介護1の高齢者及び介護保険未申請の高齢者に対する外出支援の必要性は高いと思われる。

| | 総人口 | 65歳以上 高齢者人口 | 割合(%) | ひとりぐらし又は高齢 者のみ世帯人口 | 割合(%) |
|-----------|---------|----------------|-------|-----------------------|-------|
| 平成15年1月1日 | 237,097 | 45,357 | 19.1 | 15,547 | 34.3 |
| 平成16年1月1日 | 236,041 | 45,754 | 19.4 | 15,753 | 34.4 |
| 平成17年1月1日 | 235,357 | 46,169 | 19.6 | 16,049 | 34.8 |

身体障害者

平成17年7月末現在、身体障害者手帳の交付者数は 7,058人である。

主な障害の種類別に見ると、肢体不自由者が3,752人(53.1%)、内部障害者が1,951人(27.6%)、聴覚・言語・そしゃく機能障害者が683人(9.6%)、視覚障害者が672人(9.5%)である。

年齢階層別の構成比は、65歳以上が4,255人(60.2%)を占めており、64歳～18歳は2,682人(37.9%)、18歳未満は121人(1.7%)であり、高齢化の傾向が伺える。

障害の程度では、1・2級の重度障害を有するのは、3,486人(49.3%)を占め、3・4級は2,783人(39.4%)、5・6級は789人(11.1%)となり、重度の障害が多いことがわかる。

以上のことから、身体障害者手帳所持者の多くは、通院や地域活動などで外出する際は、バスや電車などの公共交通機関を利用することが難しい移動困難者である。

視覚障害者や腎臓機能障害者の大部分は、車両数が限られている福祉車両による移送は必要としないが、一人で公共交通機関を利用することは困難であると推定され、セダン型車両による移送は潜在的需要がある。また、地域の社会資源活用の観点からも不可欠である。

| 等級 | 視覚障害 | | | | 聴覚・言語・そしゃく機能障害 | | | | 肢体不自由 | | | | 内部障害 | | | | 計 |
|----|-------|--------|-------|-----|----------------|--------|-------|-----|-------|--------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|
| | 65歳以上 | 64～18歳 | 18歳未満 | 小計 | 65歳以上 | 64～18歳 | 18歳未満 | 小計 | 65歳以上 | 64～18歳 | 18歳未満 | 小計 | 65歳以上 | 64～18歳 | 18歳未満 | 小計 | |
| 1級 | 122 | 86 | 3 | 211 | 13 | 25 | 3 | 41 | 411 | 314 | 33 | 758 | 729 | 437 | 8 | 1,174 | 2,184 |
| 2級 | 112 | 74 | 2 | 188 | 75 | 111 | 7 | 193 | 532 | 315 | 23 | 870 | 15 | 36 | 0 | 51 | 1,302 |
| 3級 | 35 | 19 | 0 | 54 | 80 | 36 | 5 | 121 | 487 | 247 | 9 | 743 | 184 | 131 | 5 | 320 | 1,238 |
| 4級 | 40 | 39 | 1 | 80 | 128 | 36 | 4 | 168 | 581 | 308 | 2 | 891 | 265 | 140 | 1 | 406 | 1,545 |
| 5級 | 46 | 38 | 0 | 84 | 1 | 2 | 0 | 3 | 196 | 149 | 6 | 351 | 0 | 0 | 0 | 0 | 438 |
| 6級 | 39 | 14 | 2 | 55 | 97 | 54 | 6 | 157 | 67 | 71 | 1 | 139 | 0 | 0 | 0 | 0 | 351 |
| 計 | 394 | 270 | 8 | 672 | 394 | 264 | 25 | 683 | 2,274 | 1,404 | 74 | 3,752 | 1,193 | 744 | 14 | 1,951 | 7,058 |

知的障害者

豊島区の「愛の手帳(東京都療育手帳)」の保持者数は、平成17年3月末現在854人であり、年々増加している。

重度の知的障害者の中には、介護者や環境の変化に対応することができず、パニックや著しい行動障害に陥ることが多々ある。

また、軽度の知的障害者においても、公共交通機関の利用について十分理解できずトラブルになるケースが多い。そうした状況のため社会参加や行動範囲が制限されてしまっている現状がある。

身体障害との重複した知的障害者を除き、福祉車両による移送を必要としないセダン型車両を使用し、障害者本人のことをよく理解しパニック等十分対応できる運転者が移送することにより、障害者が不安を解消されるとともに、行動範囲の拡大と社会参加を促進することになると考える。

| | 最重度 | 重度 | 中度 | 軽度 | 計 |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|
| 14年度 | 29 | 187 | 282 | 315 | 813 |
| 15年度 | 31 | 202 | 292 | 327 | 852 |
| 16年度 | 31 | 205 | 279 | 339 | 854 |

難病患者・精神障害者

区内に住所があり難病と認められた疾病(75疾病)を有する人は、平成17年3月現在819人、精神障害者の保健福祉手帳交付者数は764人で、ほとんどの人は定期的で頻繁な通院が必要な人となっている。

利便性や経済性などから判断し、セダン型車両による移送サービスを利用することが、難病患者、精神障害者にとって負担の軽減とサービスの向上につながると思われる。

【区内の公共交通機関】

豊島区内には、JRの山手線と埼京線、東京メトロの丸の内線・有楽町線・南北線、都営地下鉄三田線(6号線)・大江戸線、私鉄の東武東上線・西武池袋線、都電荒川線の10路線が走っている。駅はJR6駅(埼京線板橋駅含む)、私鉄6駅、地下鉄10駅、都電9駅がある。

区内路線の多くは、池袋駅を発着地点としており、その間の横断はバス・タクシー等の利用を余儀なくされている。平成12年に「交通バリアフリー法」が施行され、行政や交通事業者等は、バリアフリー化に向けた様々な取り組みを担うこととなり、これまで豊島区は、鉄道事業者と駅のエスカレーター、エレベーター設置に取り組んできたが車椅子利用者等にとっては駅構内のアクセス等、まだまだ課題が多い状況である。

また、区内のバス路線として、国際興業バス、都バス、ケイビーバスの3社の中でノンステップバスの運行ルートは、国際興業バスが11系統、都バスが8系統、ケイビーバスが1系統となっている。一部の区間、あるいは時間帯によっては運行されておらず、移動困難者にとっては運行サービスに制限を受ける状況にある。

【区の外出支援施策】

豊島区では、高齢者や障害者の社会参加を図るために、外出支援サービスを拡大してきた。昭和52年4月より、身体障害者手帳の交付を受けた下肢、体幹、内部障害1～3級、視覚障害1～2級、または、愛の手帳1～2度、または、豊島区難病患者福祉手当を受給している方を対象に「福祉タクシー券」を月額2,800円分交付している。平成17年4月現在、40社のタクシー会社と契約し、そのうち福祉車両を所有している事業所は16社(148台)になる。また、福祉タクシー券の交付枚数の約87%の利用率は高いニーズを示すものと考えられる。

昭和54年4月より、心身障害者の日常生活に使用する自動車燃料費の一部を助成し、生活の利便及び生活圏の拡大を目的に開始された「心身障害者自動車燃料費助成事業」がある。心身障害者及び戦傷病者本人または同一生計を営む者で、自動車税あるいは軽自動車税の減免を受けている自動車所有者に使用燃料費の一部(普通自動車1ヶ月2,000円・軽自動車1ヶ月1,500円)を助成する(助成限度額あり)事業である。毎年登録者は増加傾向にあり、このことは社会的自立への促進に繋がっているものと考えられる。

また、昭和56年7月より、車椅子使用者及び寝たきりの状態の心身障害者に車椅子や移動寝台車のまま乗降できる社会福祉協議会の運行するハンディキャブ事業を利用する「リフト付乗用車運行委託事業」を実施している。この事業は、ハンディキャブ事業利用者の負担額から一回の乗車毎に1時間分700円を助成し、さらに社会福祉協議会に運行車両2台分の経費を助成するものである。この事業の利用件数は毎年伸びていることから、重度障害者の高齢化の傾向により、今後も伸びることが見込まれる。

また、身体障害者が自動車を取得する場合、その自動車の改造に要する経費を助成する「身体障害者自動車改造費助成事業」を実施し、社会復帰の促進と生活圏の拡大を図っている。

【豊島区社会福祉協議会のハンディキャブ事業】

豊島区社会福祉協議会は、豊島区からの委託事業として、心身障害、高齢、疾病その他の理由により、車椅子、ストレッチャー、その他これに類するものを使用しなければ外出の困難な方のために、地域の方々の参加と協力を得て、会員制のハンディキャブ(リフト付自動車)運行事業を実施している。

利用料は、利用1時間当たり700円であり、その他、発着地が豊島区外の場合は回送料として1時間当たり700円、燃料費として走行距離に応じて実費を徴収している。

昭和56年から豊島区が実施し、平成7年度に豊島区社会福祉協議会が受託事業として引き継いだ。ここ数年、利用登録会員はやや微減傾向にあるが、利用回数はほぼ横ばいの状況である。平成16年度の利用登録会員は292人、協力会員(ドライバー)は36人、利用回数6,107回、総走行距離81,602kmである。

5 構造改革特別区域計画の意義

豊島区は、幅員4m未満の狭あい道路が多く、また、山手線・埼京線により分断された地域があり、バスなどにより鉄道駅に出るまでに時間のかかる交通不便地域がある。そうした状況に対応して、現状の公共交通機関では外出が困難な障害者・高齢者・難病患者などに対して、社会福祉法人やNPO法人による移送サービスが増えていくことは、現在の公共交通機関では埋まらない隙間のサービスとして重要な役割を果たしていくものと考えられる。中でも、腎臓機能障害や歩行困難ではあるが座位は保てる高齢者、肢体不自由との重複がない知的障害者など、必ずしも福祉車両を必要としない移動困難者の移送については、セダン型車両を利用した移送サービスが有効であると考えられる。

特に人工透析患者については、2～3日に1回という頻繁な通院が必要不可欠であり、通院という性質上、朝のラッシュ時間帯に重なったり、病院での待ち時間が必要になったり、また、透析後には体力の低下や出血の危険性があるなど、一般の公共交通機関の移動では難しい一方、福祉車両での移送が必要な状態ではない場合が多い。また、歩行困難な高齢者などは、公共交通機関の利用が難しくなるにつれて、外出をあきらめて家に閉じこもる傾向があり、セダン型車両により外出支援サービスを行うことで、住み慣れた地域において、安全な暮らしにより、健康で生きがいを持った生活を継続することが、介護予防と自立支援につながる効果が期待される。

6 構造改革特別区域計画の目標

豊島区では、昭和52年4月より順次、バスや電車等による外出が困難な障害者などに、福祉タクシー券の交付、自動車燃料費助成、リフト付自動車利用料の助成等を実施してきたが、利用金額に制限があったり、通院や地域の行事へ参加する場合、利用時間が集中して、限られた福祉車両では対応することが困難な状況がある。

また、区内の知的障害者や腎臓機能障害者は、この3年間で5.0%増え、要支援～要介護の者は介護保険発足後の5年間で1,793名の54.7%増になるなど、セダン型車両による外出支援サービスの必要な方が増えつづけており、行政の施策だけでは十分に対応できない。

平成17年4月に策定された、「豊島区地域保健福祉計画」では、「個人の尊厳が守られ、すべての人が地域で共に支えあい、心豊かに暮らせるまち」を基本理念に、福祉に係るニーズが多様化、複雑化する中で、地域福祉の推進のためには、行政のみならず、区民、地域団体、NPO、ボランティア事業者がそれぞれの役割分担を明確にし、協働して取り組むべきものとしてとらえられている。移動困難者の外出支援サービスについても、「高齢者・障害者の地域自立生活支援」の課題として位置づけられ、高齢者・障害者が自己の持つ能力を発揮し、社会参加できる環境や気軽に余暇活動に参加できる環境を整備し、安全かつ自由に外出できる社会に近づけていくことを構造改革特別区域計画の目標とする。

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法人等が実施する福祉有償運送の使用車両を充実、拡大していくことで、福祉や医療サービスをこれまで以上に受けやすくなり、個人の希望に応えるためより細やかな移送サービスが可能となると考えられる。また、公共交通機関の不便さを感じる知的障害者や精神障害者の移送には、NPO等による福祉有償運送により利便性が多く、安心した利用が可能となる。

より柔軟な外出支援サービスは、高齢者や障害者が地域で能力を発揮し、余暇活動や事業に参加しやすくなり、健康で生きがいをもった暮らしは、高齢者と障害者の介護予防に繋がっていくものがある。また、福祉有償運送運営協議会をきっかけに、地域での支えあいや見守りの仕組みを構築していき、長く地域で自立した生活を過ごすことができることになり、やがてはそれを支える人々の負担も軽減される効果が期待できる。

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

(1) 区の障害者・高齢者施策

1) 福祉タクシー券

対象： 身体障害者手帳 下肢、体幹、内部障害1～3級、視覚障害者1・2級
愛の手帳1・2度
豊島区難病患者福祉手当受給者
但し、生活保護法による扶助を受けている者、施設入所者、6ヶ月以上の長期入院患者を除く

福祉タクシー券交付枚数：1ヶ月につき500円券4枚と100円券8枚(2,800円分)

契約事業者：40社(平成17年4月現在)

決算額：140,989,429円(平成16年度)

| 福祉タクシー券契約業者 | 福祉車両所有状況 | |
|--------------|----------|--------------------|
| タクシー会社名 | 所在地 | 福祉車両所有状況 |
| アスカ交通 | 大田区 | 8台(車イス) |
| 日本交通 | 品川区 | 1台(車イス/ストレッチャー) |
| 国際自動車 | 北区 | 1台(車イス/ストレッチャー) |
| 大和自動車交通 | 中央区 | 7台(うち1台ストレッチャー可) |
| 東京私鉄自動車協同組合 | 渋谷区 | 1社1台(車イス) |
| イーエム自交無線協同組合 | 中央区 | 2台(車イス) |
| (有)リッチネット東京 | 足立区 | 9台(車イス) |
| (株)アシスト | 足立区 | 15台(車イス) |
| (有)無限サービス | 板橋区 | 3台(車イス/ストレッチャー) |
| クローバー交通(有) | 板橋区 | 20台(うち1台ストレッチャー可) |
| (有)ひまわり | 豊島区 | 1台(車イス/ストレッチャー) |
| 全国介護タクシー協会 | 台東区 | 40台(うち2台ストレッチャー可) |
| ロマン交通 | 板橋区 | 5台(うち1台ストレッチャー可) |
| (株)コムスン | 豊島区 | 10台(車イス) |
| (有)ウイル | 台東区 | 24台(うち11台ストレッチャー可) |
| 相川福祉サービス | 北区 | 1台(車イス) |

2) 自動車燃料費助成

対象：豊島区内に住所を有する心身障害者、およびその方と同一生計を営む方で、自動車税または軽自動車税の減額を受けていて、なおかつ下記の または の障害に該当する方(福祉タクシー券との併給不可)。但し、生活保護受給者、施設入所者、長期入院患者を除く。

身体障害者

下肢、体幹、内部障害3級以上、視覚障害2級以上

愛の手帳 2度以上

助成額：普通自動車 1ヶ月2,000円、軽自動車 1ヶ月1,500円 を3ヶ月ごとに指定口座へ振込む

3)リフト付乗用車運行委託事業

車イス使用または寝たきりの状態の心身障害者等に車イスや移動寝台車のまま乗降できる豊島区社会福祉協議会の運行するハンディキャブを2台委託している。
 年度始めに運行に必要な車両保険料、修繕費、人件費等を社会福祉協議会へ支払い、年度末に実績報告により清算戻入する概算払いと、ハンディキャブ利用料金（年会費1,000円、1時間当たり700円）のうち実績に応じ、1回の利用ごとに1時間分700円を助成している。

対象： 身体障害者手帳
 下肢4級以上、体幹3級以上、視覚2級以上、内部3級以上
 愛の手帳 2度以上
 脳性まひ、進行性筋萎縮症
 戦傷病者手帳第3項症以上の下肢体幹機能障害者
 豊島区難病患者福祉手当受給者

利用方法：社会福祉協議会へ予約し、助成を受けようとする利用者は区に登録する。
 （申請した月から助成対象となる。）

利用件数：4,615件(1日平均12.6件)・・・平成16年度
 決算額：6,623,718円(平成16年度)

4)重度身体障害者自動車改造費助成

対象：18歳以上の身体障害者の方で次の要件に該当する方
 身体障害者手帳
 上・下肢機能障害1～3級、体幹機能障害1～2級
 就労などのために障害者本人が所有し、運転する自動車の一部を改造する必要がある方

所得が特別障害者手当の所得制限限度額以下の方
 助成内容：操向装置、駆動装置の改造費用を、前年の所得に応じて、最高133,900円まで助成します。

助成件数：5件(平成16年度)

実施状況一覧

| 事業 | 年度 | 平成12年度 | 平成13年度 | 平成14年度 | 平成15年度 | 平成16年度 |
|---------------------|----|---------|---------|---------|---------|---------|
| 福祉タクシー券 年度未登録者数 | | 4,313人 | 4,485人 | 4,564人 | 4,199人 | 4,031人 |
| 自動車燃料費助成 年度未登録者数 | | 436人 | 432人 | 426人 | 444人 | 454人 |
| リフト付乗用車利用助 成利用時間 | | 4,095時間 | 4,424時間 | 4,355時間 | 4,451時間 | 4,615時間 |

(2) 介護保険サービス

介護保険の居宅サービスのひとつである「通院等乗降介助」の事業者届出数は、平成17年5月1日現在、東京都全体で117事業者、うち豊島区においては、1事業者となっている。

利用人数は、平成17年3月31日までの1年間の利用実績で121人、利用回数は3,336回であった。

なお、「通院等乗降介助」の適用される要介護度は、要介護度1以上であり、要支援の方は利用できないことになっている。

(3) 障害者支援費サービス

「通院等乗降介助」

支援費サービスにおいても、平成16年10月から介護保険と同様の「通院等乗降介助」サービスが開始されたが、平成17年8月まで利用実績はない。

「移動介護」

対象者： 全身性障害者、視覚障害者、知的障害者、障害児

利用人数： 全身性障害者 7名、視覚障害者 42名、知的障害者 37名、
障害児 20名(平成17年6月実績)

(4) 地域福祉推進事業及び区民活動事業

非営利区民活動団体が、区内の福祉サービスを展開する場合、その事業の経費の一部を補助することで個々の団体が持ち味を発揮し、地域活動に取り組むことができるよう支援するものである。

現在、「移送サービス」の補助事業対象として、地域福祉推進事業補助を受けている団体が1団体(3百30万円)、区民活動事業補助が1団体(100万円)ある。

こうした助成は、移送サービスに限らず、家事援助、食事サービスのように日常生活サービスの必要な介助を連続して活動ができるよう、地域団体の自立を求めるものである。

【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

特区内で活動し、運営協議会で認められた社会福祉法人及びNPO法人、
医療法人、公益法人等

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日

4. 特定事業の内容

(1) 運送主体

豊島区内で活動する社会福祉法人、NPO法人、医療法人、及び公益
法人等

(2) 事業が行なわれる区域

出発地又は到着地が豊島区内

(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、人工透析患者等など、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もの。

5. 当該規制の特例措置の内容

「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」(平成16年3月16日付け国自旅第240号)に
基づく福祉有償運送について、セダン型車両を含めたボランティア輸送を
推進することとする。

車椅子等の補そう具を利用しなければならない障害者等は、福祉車両に
よるボランティア輸送サービスで支援しているが、要支援認定者、視覚障害
者、知的障害者、内部障害者等で、こうした補そう具がなくてもセダン型車
両による輸送が身体的にも可能となる対象者が多く見られる。

移動困難者の利便性を拡大するためには、セダン型車両を含めた外出
支援策を図ることで移動手段の選択肢が広がる。

(1) 豊島区福祉有償運送運営協議会の設置

福祉有償運送についての必要性、及びこれを行なう場合における安全
の確保、並びに旅客の利便の確保に係る方策等を協議するため、豊島区
が主宰者となり、豊島区福祉有償運送運営協議会を設置する。

第1回運営協議会は、平成17年6月29日に開催した。
協議内容は、区として福祉有償運送の必要性を確認し、審議対象団体の要件確認表で協議した。

豊島区福祉有償運営協議会の構成員

- ・公共交通に関する学識経験者 2名
- ・地方運輸局長若しくは運輸支局長の指名する職員 1名
- ・バス・タクシー等関係交通機関及び運転者の代表等 2名
- ・想定される有償運送の利用者の代表 1名
- ・関係する地域の住民代表 1名
- ・関係する地域のボランティア代表 1名
- ・関係する地方公共団体の指名する職員 3名

運営協議会の開催

- ・協議会は、会長が召集し議長を務める。
- ・協議会は、構成員の過半数が出席しなければ開催できない。
- ・協議会の議事は、出席構成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。
- ・協議会の運営方法その他必要事項は、会長が協議会に諮って定める。

意見聴取

- ・協議会は、必要と認められる場合には、関係者等に出席を求めその意見を聴くことができる。

運営協議会の事務局

- ・協議会の事務局は、豊島区保健福祉部管理調整課に置く。

(2) 運送主体

豊島区で活動する社会福祉法人、NPO法人、医療法人及び公益法人等で、運行体制、利用料金など、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

福祉有償運送の対象

福祉有償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「要援護者」。
- ・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)、精神障害等により単独での移動が困難であって、単独では公共交通機関を利用することが困難な者。

運送の形態等

運送の発地又は着地のいずれかが当該地方公共団体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。

(4) 使用車両

- ・ 使用車両は、運送主体が使用権原を有していること。その場合、運転者等から提供される自家用自動車を使用する時は、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おり、有償運送の管理及び運営、特に事故発生、苦情等の対応に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。
- ・ 福祉車両は、車椅子や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、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。
- ・ 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。
- ・ 使用する自動車の形式、自動車登録番号及び初年登録年、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。

(5) 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。

- ・ 申請日前2年間運転免許停止処分を受けていない者であること。
- ・ 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な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、移動困難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。

(6) 運転従事者の管理

- ・ 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載した運転者名簿を作成し、適切に管理する。

(7) 損害賠償措置

- ・ 運送に使用する車両全てについて、対人無制限及び対物200万円以上の任意保険若しくは共済(いずれも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。

(8) 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。

(9) 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かか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。

運行主体は運行管理責任者を選任し、指揮命令系統を明確にすること。

運送主体は、使用する自動車の整備管理を適切に行なうこと。

運送主体は、事故防止や安全確保に関する研修等、計画をたてること。

事故発生時における緊急の連絡体制を整備し、対応責任者を常時決めておくこと。

豊島区及び運送主体は、事故、苦情処理に適切に対応できるよう体制を整え、責任者を明確にすること。

(10) 法令遵守

許可を受けようとするものが、道路運送法第7条の欠格事由に該当するものでないこと。