

## 構造改革特別区域計画書

### 1 構造改革特別区域計画の作成主体の名称

日野市

### 2 構造改革特別区域の名称

日野市福祉有償運送特区

### 3 構造改革特別区域の範囲

日野市の全域

### 4 構造改革特別区域の特性

日野市は東京都の南西部、都心から約 30 キロメートルに位置するまちであり、面積は 27.53 平方キロメートルと 26 市の中で 6 番目の大きさとなっている。昭和 38 年 11 月 3 日に市制を施行し、以来 42 年が経過している。

地勢的には、市の北端を流れる多摩川と市域を南北に分かつかたちで東西に流れる浅川の 2 本の 1 級河川を有し、また北西側に日野台地、浅川以南に多摩丘陵を擁し、全体に起伏に富んだ地形となっている。

JR 中央線豊田駅の北側に広がる日野台地を中心に、日野自動車や富士電機、コニカ・ミノルタ、東芝、横河メディカル等の工場的一大集積地が形成され、同日野駅の東南部にはセイコーエプソンが進出している。豊田駅北側の多摩平地区や京王線高幡不動駅南側の丘陵地には都市再生機構の大規模団地が建ち並び、周辺一帯には戸建住宅の造成地も広がっており、首都東京のベッドタウンとしても飛躍的な成長を遂げてきた。現在は、マンションの開発等により引き続き人口が増加している地域がある一方、新規転入が止まって人口減に転じた地域もあり、微妙な地域差を示しながら、全体として人口は微増傾向となっている。

平成 17 年 7 月 31 日現在の総人口は 171,845 人で、このうち 65 歳以上は 29,879 人(約 17.4%)となっている。全体として年少人口(0～14 歳)及び生産年齢人口(15～64 歳)の割合が低下し、老年人口の割合だけが増加傾向を示しており、年を追うごとに高齢化が進行している。

「東京都における男女年齢(5 歳階級)別人口の予測」によれば、日野市の 10 年後の総人口は 171,249 人と見込まれており、このうち 65 歳以上は、現在のおよそ 1.4 倍にあたる 40,452 人に達し、高齢化率は 23.6%になると推計されている。

### (1) 移動制約者の状況

平成 17 年 1 月 1 日現在、日野市には、要介護認定者が 4,672 人（うち第 1 号被保険者 4,482 人）身体障害者(児)が 3,934 人(身体障害者手帳所持者。うち高齢者 2,153 人) 知的障害者(児)が 616 人(「愛の手帳」所持者。同 15 人) 精神障害者が 1,729 人(精神保健福祉手帳所持者及び通院医療費公費負担助成利用者。同 147 人) 更に難病認定を受けている者が 528 人いる。それぞれの重複分を控除した正味の人数で捉えても、市内の移動制約者は実に 9,000 人近くに及んでいる。

表 1：要介護認定者の状況

(単位：人 平成 17 年 1 月 1 日現在)

|           | 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 | 837 | 1,369 | 696   | 574   | 520   | 486   | 4,482 |
| 65 歳～74 歳 | 200 | 254   | 133   | 113   | 83    | 79    | 862   |
| 75 歳以上    | 637 | 1,115 | 563   | 461   | 437   | 407   | 3,620 |
| 第 2 号被保険者 | 17  | 66    | 33    | 27    | 24    | 23    | 190   |
| 計         | 854 | 1,435 | 729   | 601   | 544   | 509   | 4,672 |

表 2：身体障害者の状況(手帳所持者)

(単位：人 平成 17 年 1 月 1 日現在)

| 部位<br>等級 | 視<br>覚 | 聴<br>覚<br>平<br>衡 | 音<br>声<br>言<br>語 | そ<br>し<br>ゃ<br>く | 肢<br>体 | 心<br>臓 | 腎<br>臓 | 呼<br>吸<br>器 | ぼ<br>う<br>ご<br>う | 直<br>腸 | 小<br>腸 | 免<br>疫 | 計     |
|----------|--------|------------------|------------------|------------------|--------|--------|--------|-------------|------------------|--------|--------|--------|-------|
| 1 級      | 115    | 0                | 0                | 0                | 271    | 421    | 252    | 19          | 0                | 0      | 0      | 2      | 1,080 |
| 2 級      | 89     | 115              | 0                | 0                | 531    | 0      | 0      | 0           | 0                | 0      | 0      | 0      | 735   |
| 3 級      | 40     | 40               | 47               | 2                | 465    | 155    | 3      | 47          | 8                | 11     | 0      | 7      | 825   |
| 4 級      | 24     | 89               | 24               | 2                | 449    | 54     | 0      | 25          | 46               | 106    | 4      | 4      | 823   |
| 5 級      | 31     | 0                | -                | -                | 194    | -      | -      | -           | -                | -      | -      | -      | 225   |
| 6 級      | 40     | 121              | -                | -                | 59     | -      | -      | -           | -                | -      | -      | -      | 220   |
| 7 級      | -      | -                | -                | -                | 26     | -      | -      | -           | -                | -      | -      | -      | 26    |
| 計        | 339    | 365              | 71               | 4                | 1,995  | 630    | 255    | 91          | 54               | 117    | 4      | 9      | 3,934 |

表3：知的障害者の状況(「愛の手帳」所持者)

(単位：人 平成17年1月1日現在)

| 区 分    | 1 度 | 2 度 | 3 度 | 4 度 | 計   |
|--------|-----|-----|-----|-----|-----|
| 18 歳以上 | 19  | 120 | 141 | 158 | 438 |
| 18 歳未満 | 5   | 46  | 50  | 77  | 178 |
| 計      | 24  | 166 | 191 | 235 | 616 |

表4：精神障害者(児)の状況

(単位：人 平成17年1月1日現在)

| 年 度 別             | 通院医療費<br>公費負担助成<br>申 請 者 数<br>(A) | 手帳申請者数<br>(B) | 重 複<br>(C) | 実人数<br>(A)+(B)-(C) |
|-------------------|-----------------------------------|---------------|------------|--------------------|
| 平成14年度(11/1～3/31) | 180                               | 59            | 55         | 184                |
| 平成15年度(4/1～3/31)  | 921                               | 212           | 196        | 937                |
| 平成16年度(4/1～10/31) | 628                               | 184           | 170        | 642                |
| 合 計               | (A) 1,729                         | (B) 455       | (C) 421    | 1,763              |

表5：難病患者の状況

(単位：人 各年度末現在\*平成16年度のみ平成17年1月1日現在)

|     | 平成13年度 | 平成14年度 | 平成15年度 | 平成16年度 |
|-----|--------|--------|--------|--------|
| 総 数 | 807    | 539    | 546    | 528    |

## (2) 公共交通機関等、社会資源の状況

日野市は、JR中央線と京王線の鉄道2路線が東西に、また多摩都市モノレールが南北に走り、これらを路線バスが結ぶ交通体系となっている。しかし路線バスは、主に幹線道路を運行経路としているため利用圏域が限られており、不便を訴える市民の声が多数寄せられ、このような市民のニーズに応えるため、路線バスの運行区域外を中心にミニバス7路線の運行を開始した。ミニバスの導入により交通の利便性は飛躍的に向上したが、なお運行本数の問題などから、前記(1)に掲げた移動制約者に配慮したサービスという点では、とてもニーズを充たしているとは言えない状況にある。

かかる状況に鑑み、市は、かねてより委託と助成の2方向から移動制約者に対する次のような支援策も講じてきたが、これらの支援策をもってしてもなお、前記(1)の移動制約者の移動手段の確保に十分な成果を挙げているとはいえない。

ハンディキャブ事業（委託事業）… 日野市社会福祉協議会に委託し、福祉車両 8 台で移動制約者を対象とする移送事業を実施。

福祉タクシー券・自動車ガソリン券給付事業（助成事業）… 3 級、3 度以上の心身障害者（児）が対象。市内及び近隣市の 22 のタクシー事業者、市内 5 つのガソリンスタンドと提携。

車いすタクシー(福祉車両)運行助成事業 … 市内のタクシー事業者 3 社が保有する車いすタクシー(福祉車両)は計 7 台であり、このうち各社 1 台、計 3 台分の運行経費を助成。

### （3）福祉車両によるボランティア輸送（福祉有償運送）の現状

市内には現在、心身障害者(児)や要介護等高齢者を対象として、福祉車両によるボランティア輸送を行う団体が 3 団体（前記ハンディキャブ事業を受託している日野市社会福祉協議会を含む）あり、いずれも民間タクシー事業者等が対応できないところを補完するかたちで移動制約者の移送活動を展開している（表 6 参照）。

しかし実態を見るかぎり、福祉車両の数は圧倒的に不足しており、なお移動制約者のニーズには応えきれていない状況にある。

表 6：市内に事業所を置く福祉車両によるボランティア輸送団体

| 実施主体           | 車両台数 | 登録者数  | 運行件数（月）<br>（片道 1 件） |
|----------------|------|-------|---------------------|
| （社福）日野市社会福祉協議会 | 8 台  | 281 人 | 516 件               |
| NPO 法人福祉カフェテリア | 3 台  | 79 人  | 83 件                |
| 自立生活センター・日野    | 2 台  | 41 人  | 22 件                |

### （4）セダン型車両の有用性

ボランティア輸送(福祉有償運送)については、平成 16 年 3 月 16 日付国土交通省自動車交通局長通知によってガイドラインが示されたところであるが、同ガイドラインでは福祉有償運送の使用車両を所要の改造を施した福祉車両に限定し、セダン型車両については、構造改革特別区域として別途認定を受けることとなっている。

移動制約者のうち知的障害者(児)や人工透析を要する腎臓機能障害者等については、その特性等を熟知した緊急対応のできる運転手が求められることになるが、かかる運転手を確保している民間タクシー事業者は限られており、この面からマンツーマンでの対応が可

能なNPO団体等による移送サービスが欠かせない状況となっている。

他方、これらの移動制約者の移送については必ずしも福祉車両を必要とせず、セダン型車両で十分に対応できる場合が多い。現実には、人工透析を要する腎臓機能障害者は定期的かつ頻繁な通院を要することから、特定の時間帯に集中してより多くの移送車両を確保する必要があり、この意味においても福祉車両だけで対応することは不可能である。

いずれにせよ市内に福祉車両が十分に確保されていない現状では、セダン型車両を活用しての移送サービスは不可欠であるとともに、きわめて有用である。

#### (5) 市計画での位置づけ

日野市では、平成13年3月に市の最上位計画として第4次基本構想・基本計画(日野いいプラン2010)を策定したのち、平成17年3月に福祉保健部門の個別計画として高齢者保健福祉計画(シルバー日野人安心いきいきプラン)、障害者計画(障害者保健福祉ひの5ヵ年プラン)、次世代育成支援行動計画(ひのっ子すくすくプラン)を策定、現在第3期介護保険事業計画とともに、福祉保健部門の上位計画となる地域福祉総合計画(ともに支えあうまちプラン)の策定作業を進めている。

第4次基本構想・基本計画では「住み慣れた地域で安心して生活できる福祉環境の整備」を主要目標のひとつに掲げ、また現在策定中の地域福祉総合計画では、移動制約者に対する具体的な取り組みとして「移動に制約のある市民が快適に楽しく外出できる移送サービスを整備するため、市として体制づくりを進めるとともに、サービスを行うNPOや団体の育成を進める」としている。

### 5 構造改革特別区域計画の意義

日野市の地勢は、前述のとおり、きわめて起伏に富んだものとなっている。多摩都市モノレールの開通によって課題であった市の南北をつなぐ幹線ルートが整備され、また路線バスの運行経路を補完するかたちでミニバス路線の整備・拡充を行ってきたものの、なお市内のあちこちに交通不便な地域が存在している。そうした中、ボランティア団体による、福祉車両を活用した有償の移送サービスが、移動制約を受ける市民のニーズにマッチするかたちで着実に実績を重ねてきている。

他方、心身障害者(児)や要介護等高齢者などの移動制約者のニーズに応えられるだけの福祉車両が市内に確保されていない現状では、移送サービスでのセダン型車両の活用は避けて通れない。事実、前述のような定期的かつ頻繁な人工透析を有する腎臓機能障害者だけでなく、程度・等級の軽い心身障害者(児)や歩行困難ではあるが座位は保てる要介護高齢者などについては、セダン型車両による移送で十分対応可能でもある。

## 6 構造改革特別区域計画の目標

日野市では、前記 4 の(2)に掲げたとおり、3 級、3 度以上の心身障害者(児)に福祉タクシー券や自動車ガソリン券の給付事業を行ってきたが、給付枚数を増やそうにも、財政的にはきわめて困難な状況にある。

また移動制約者の移送を民間のタクシー事業者や介護タクシー事業者、移送サービス団体に委ねようにも、福祉車両の台数に限りがあることから、とても全てのニーズを満たせる状況にはない。加えて通院等に利用されることが多いために時間帯が集中する、あるいは所得状況から毎回のタクシー利用には耐えられないという利用者側の事情もある。

市では、前記 4 の(5)に掲げた各種プランにおいて、これまでの「公助を中心とする行政依存型福祉」から「自助や共助、支援を基調とする福祉」への施策の転換を強く打ち出した。具体的には、定年退職後の高齢者や子育て後の女性といった地域の潜在的なマンパワーを福祉の世界に積極的に取り込み、有償ボランティアとして組織化する中で「コミュニティの再生」と「共生社会の実現」を同時に図り、地域の福祉力を総体として底上げしていこうとするものである。

本計画の目標も、同様の枠組みの中に位置づけているものであり、行政と NPO、一般市民が協力し、セダン型車両の活用を図る中で移動制約者に対する外出支援のしくみを構築し、あわせて家族等の介護者の負担軽減を図る考えである。

## 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

高齢化は今後、団塊の世代の労働市場からの退場を契機に、地方より都市部において急激に進行していくと予測されている。

都市部は、地域住民相互の横のつながりが乏しく、コミュニティも有効に機能しているとは言いがたい。こうした都市部での高齢化の進行は、核家族化の当然の帰結として、夥しい数の夫婦のみや単身の高齢世帯を生み出すことにつながり、結果として、地方よりはるかに深刻な事態を招来する可能性が高いと指摘されている。この点は日野市も例外ではない。

しかし視点を換えれば、マンパワーの宝庫ともされているのが団塊の世代である。その労働市場からの退場は直接、地域のマンパワーの飛躍的な高まりを意味することにもなる。ポイントは、この世代の組織的なボランティア化を如何に図り、かかる取り組みの中で如何に地域の福祉力を向上させていくかにある。子育てを終えた女性の活用も、同様の観点から捉えることができる。

本計画によりセダン型車両を活用した移送サービス(福祉有償運送)の整備・拡充を図ることで、心身障害者(児)や要介護高齢者等の移動制約者の外出支援と社会参加を促進し、支え合いによる地域の活性化と共生社会への移行を実現することができる。

## 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) 車いすタクシー運行事業(担当窓口:日野市健康福祉部障害福祉課)

対象 車いすタクシー(福祉車両)を必要とする車いす生活者、寝たきり生活者等  
内容 対象者を自宅から目的地まで、車いすタクシーで移送する。  
利用 平成16年度実績:利用人数4,603人

### (2) 心身障害者(児)福祉タクシー利用料金助成事業(担当窓口:日野市健康福祉部障害福祉課)

対象 身体障害者手帳3級以上、又は愛の手帳3度以上の在宅心身障害者(児)  
内容 対象となる心身障害者(児)がタクシーを利用した場合、その料金の一部(基本料金)を助成する。  
利用 平成16年度実績:交付者数1,536人

### (3) 心身障害者(児)自動車ガソリン費助成事業(担当窓口:日野市健康福祉部障害福祉課)

対象 身体障害者手帳3級以上、又は愛の手帳3度以上の在宅心身障害者(児)  
内容 対象となる心身障害者(児)の日常生活のために運転する自動車の燃料費の一部を助成する。  
利用 平成16年度実績:交付者数855人

### (4) ハンディキャブ事業(担当窓口:日野市健康福祉部高齢福祉課)

対象 在宅で、一般の公共交通機関の利用が困難な者、又は下肢が不自由なため外出の困難な者。  
内容 次に掲げるいずれかの場合に、対象者を自宅から目的地まで(片道30km以内)車両で移送する。  
・在宅福祉サービスを提供する機関等への移送  
・医療機関等への通院又はこれに準ずる場合の移送  
・買物、日帰りのレクリエーション等の移送  
利用 平成16年度実績:利用件数6,148件

(5) 地域福祉推進事業(担当窓口:日野市健康福祉部高齢福祉課・障害福祉課)

対象 高齢者、障害者等のために社会資源を有効活用し、福祉サービスを提供する  
市内の民間団体等

内容 移送等の福祉サービスの提供に要する運営経費の一部を補助。

利用 平成16年度実績:市内4団体

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

特区内で活動する日野市福祉有償運送運営協議会において認められた社会福祉法人、NPO法人、医療法人及び公益法人等

### 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) 事業に関与する主体

日野市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等

#### (2) 事業が行われる区域

出発地又は到着地が日野市

#### (3) 事業により実現される行為

事業に関与する主体が所有する車両を用いて、要支援認定者、要介護認定者、身体障害者、知的障害者、精神障害者及び難病患者等の方のうち、単独では公共交通機関の利用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、有償での低廉な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

福祉車両は、下肢麻痺等により車いすを利用しなければならない障害者や要介護高齢者にとっては有効な移送手段であるが、車両台数が限られていることもあり、視覚障害者(児)や腎臓機能障害等の内部障害者(児)、知的障害者(児)にとっては利用が難しい状況にある。セダン型にまで運行車両を拡大することで移動手段の選択肢を増やすとともに、必要台数の確保を図ることができる。

## (1) 日野市福祉有償運送運営協議会の設置

福祉有償運送事業の円滑な実施のために、関係機関による日野市福祉有償運送運営協議会（以下「協議会」という。）を設置する。協議会事務局は、日野市健康福祉部生活福祉課に置く。

協議会は日野市が主宰し、構成員は次のとおりとする。

- ・ 市民
- ・ 社会貢献を行っている NPO 等を代表する者
- ・ 福祉有償運送の利用者
- ・ タクシー等公共交通機関の関係者
- ・ タクシー等公共交通機関の労働組合を代表する者
- ・ 公共交通に関する学識経験者
- ・ 東京運輸支局長又はその指名する職員
- ・ 日野市長の指名する市職員

### 苦情処理

苦情処理窓口を協議会事務局に設ける。事務局は必要に応じて随時、協議会を開催し、苦情内容を報告する。

## (2) 運送主体

日野市内で活動する社会福祉法人、医療法人、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。）又は公益法人等であって、かつ以下に掲げる要件を満たす法人のうち、協議会の決議を経て許可を与えた事業者とする。

### 運送の対象

運送の対象者は、次に掲げるいずれかの要件を満たす者であって、会員として登録され、かつ協議会において認められた者とする。

- ・ 介護保険法（平成 9 年法律第 123 号）第 7 条第 3 項に定める要介護者及び第 4 項に定める要支援者
- ・ 身体障害者福祉法（昭和 24 年法律第 283 号）第 4 条に定める身体障害者
- ・ 精神保健福祉法（昭和 25 年法律第 123 号）第 5 条に定める精神障害者
- ・ 知的障害者
- ・ 国の特定疾患治療研究事業の対象となっている疾患及び都が特定疾患として追加指定している疾患（難病）に罹患している者
- ・ その他の障害又は疾病により、自ら公共交通機関を利用して移動することが困難な者

### 対象者の管理

運送主体は、会員の氏名、住所、年齢その他の必要な事項を記入した会員登録簿

を作成し、要介護認定等の証明書類の写しとともに適切に管理する。

#### 苦情処理

運送主体は、利用者の苦情受付について会員登録時に説明し、適切に対応する。

### (3) 使用車両

#### 福祉有償運送の使用車両

- ・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。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、運送主体と当該自家用自動車を提供した運転者等との間に当該運送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とともに、有償運送の管理及び運営、特に事故発生や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。
- ・福祉車両は、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。
- ・協議会の協議によって認められたセダン型等の車両であること。
- ・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。

### (4) 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、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3年間、運転免許停止処分以上を受けていないこと。
- ・東京都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。
- ・その他、移動制約者の輸送の安全確保に関し、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（搭乗者障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

運送の対価については、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半分とする。

(7) 運営管理体制

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。

(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者でないこと。