

## 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

安曇野市

### 2 構造改革特別区域の名称

安曇野福祉輸送セダン特区

### 3 構造改革特別区域の範囲

安曇野市の全域

### 4 構造改革特別区域の特性

安曇野市は、長野県のほぼ中央部に位置し、北は大町市、松川村、池田町、生坂村、坂北村に、東は本城村、松本市に、南・西は松本市に接し、面積は 331.82 km<sup>2</sup>となっている。西部は雄大な北アルプス連峰がそびえ立つ中部山岳国立公園の山岳地帯であり、燕岳、大天井岳、常念岳などの海拔 3,000m 級の象徴的な山々がある。北アルプスの裾野に広がる安曇野市は、山紫水明の地として知られ、美しく豊かな田園風景、個性ある歴史と文化が刻み込まれた多彩な観光資源に恵まれるとともに、県内有数の工業立地地域としての経済基盤を形成している。松本市から 30 km 圏内にある近郊の住宅都市として平成 17 年 10 月 1 日市制施行になり、平成 17 年 4 月 1 日の人口は、98,087 人であり、人口動態は年々高齢化が進んでいる状況にある。さらに、平成 17 年 4 月 1 日現在の身体障害者は、3,024 人で前年より 216 人増加している。

広大な安曇野市の面積を担う交通機関は、JR 大糸線、篠ノ井線の 2 線があり、鉄道空白地域を補うように公共施設循環のバスが運行しているが、運行本数が十分でないことから、主となる移動は徒歩、自転車、自家用車である。現在 75 歳以上の高齢者等に対し、移動手段の支援としてタクシー券が交付されているが、枚数が少ないなどの問題があり、高齢者、障害者が元気に生きがいを持って暮らすことが可能とするためには、早急に地域全体で社会的支援に取り組む必要がある。地域社会の中で孤立し、孤独な環境の中で悩みを抱え込まないように全ての人が悩みや苦しみを共有し生活を支援するなど、福祉サービスの

充実を果たしていくことが重要と考える。

#### 【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 4 月 1 日現在の 65 歳以上の高齢者人口は 20,915 人で、要介護（要支援）認定者数（表 1 参照）は、3,221 人、高齢者人口の 15.4% であり、うち居宅介護（支援）サービス受給者数（表 2 参照）は、1,993 人、9.5% である。

これらの者のうち要介護 3 以上の者については、福祉車両での輸送が基本であり、残りの要支援・要介護 1・要介護 2 の 1,706 人に対しては、必ずしも福祉車両を必要とする状況ではない。

##### （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所持者数は、3,024 人（表 3 参照）、うち移動制約者となる視覚障害者は、241 人、また移動制約者となり得る肢体不自由者は、1,652 人、内部障害者は、837 人（いずれも表 3 参照）を数える。うち、肢体不自由者については、1・2 級の者が福祉車両を必要とする。

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、ガイド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、公共交通機関利用の支障がある。

このため、セダン型を利用した福祉有償運送による輸送の充実が望まれる。

当市としては、重度の障害者（身体障害 1・2 級又は 3 級の下肢障害及び知的障害重度、精神障害 1 級）が福祉タクシーを利用した場合に運賃の一部（利用券 1 枚につき 640 円。交付枚数は、月当たり 2 枚。利用券交付状況は、表 4 参照）又は重度の障害者が日常生活で自動車の運行を必要としている場合、その自動車の燃料費（ガソリン又は軽油。助成状況は、表 4 参照）の月 25 を限度として助成している。

##### （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、483 人(表 5 参照)、うち重・中度の知的障害者は、349 人(表 5 参照)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が多く、また介護者や環境が変わることなどによってパニックに陥る者も多い。

輸送に際しても環境が変わらないように運転者が同一の者であることが理想的である。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・中度の者は、心のよりどころとなるホームヘルパーの運転するセダン型等を利用した福祉有償運送が望まれる。

#### (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所持者数は、293 人(表 6 参照)、うち 1 級の障害者で引きこもり傾向がある者 106 人にとっては、心を許した介護者と一緒であるならば、初めて外に出ることができるようになる。輸送に際してもこのような介護者が運転することで、引きこもりの傾向がある者の外出を促進できると考えられるため、この者の運転するセダン型を利用した福祉有償運送が望まれる。

#### 別表

表 1 要介護(要支援)認定者数 平成17年4月1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	190	897	560	473	475	527	3,122
65歳以上75歳未満	28	145	101	68	60	67	469
75歳以上	162	752	459	405	415	460	2,653
第 2 号被保険者	6	27	26	18	3	19	99
総 数	196	924	586	491	478	546	3,221

表 2 居宅介護(支援)サービス受給者数 平成17年4月1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	115	624	402	317	254	207	1,919
第 2 号被保険者	6	23	21	14	2	8	74
総 数	121	647	423	331	256	215	1,993

表3 身体障害者手帳取得者状況

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	96	7	0	300	479	882
2	70	64	10	376	8	528
3	24	42	28	350	173	617
4	19	51	8	355	177	610
5	19	0	0	196	0	215
6	13	84	0	75	0	172
計	241	248	46	1,652	837	3,024

表4 福祉タクシー等利用実績

平成16年度

区 分	福祉タクシー利用券	自動車燃料費助成
交付者数(人)	2,542	14
利用者数(人)	36,327	14
助成額(円)	21,393,410	333,020

表5 知的障害者の障害別状況

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	
48	37	46	140	124	88	483

表6 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	106	156	31	293

## 【公共交通機関の状況】

市内の公共交通機関は、市内タクシー会社5社と鉄道がJR大系線、篠ノ井線の2線あるが、バス路線は廃止となっているため、相互の直接連絡がない。この連絡及び鉄道空白地域を補うことが出来るようにすることが今後新市としての課題となっている。

## 【福祉輸送体制の状況】

### (1) 福祉車両の状況

本市と契約する福祉タクシーには、毎年900人程度の利用があり、同利用券の契約事業者は5社(計126台)あるが、その内、福祉車両は5台のみで、高齢者や障害者等移動制約者に対する十分な輸送サービスが確保されていない状況にある。

### (2) 訪問介護事業者・法人社会福祉協議会等の介護輸送体制の状況

市内の訪問介護事業者15社のうち、道路運送法第80条に基づく許可を申請予定が5社、その他は申請を検討中である。

## 5 構造改革特別区域計画の意義

安曇野市全域における福祉輸送サービスの活性化を図るため、福祉有償運送サービスを行い、既存の社会福祉法人等の活力を引き出す。どんなに重い障害をもっていようと、生まれ育った地域で家族や地域の人たちと、ともに分け隔てなく生活し、健常者と同じように移動制約者が、生き生きと活動できるような移動体制を構築し充実を図る必要がある。

また、高齢者や障害者等単独では公共交通機関の利用が困難な移動制約者において、現状では主として家族が送迎を行っているが、通院や通所の送迎に伴う時間的制約が大きいため、家族の肉体的、精神的負担がたいへん大きい状態である。

これらの解決のために、あらかじめ登録した会員に対して、セダン型の一般用車両を使い高齢者や障害者等への対応を熟知した事業者が送迎等行うことで、移動制約者及びその家族の負担の軽減や就労の継続が可能となる。安曇野市福祉有償運送事業が実施されることにより安曇野市がめざす「市民すべてが自立した社会をめざして」に向けた

体制を整備することが可能となる。

## 6 構造改革特別区域計画の目標

安曇野市は、全ての市民が健康で生きがいを持ち、楽しく安心して活力ある生活を送ることが可能な社会を目指しており、このため誰もが地域で「自立」した生活を送ることができるとともに、住みやすい福祉の里づくりの為に支援体制を確立することを目標とする。

そのためには、市民の健康を保つ一体的な保健、福祉、医療サービスを積極的に推進することが大切であり、また市民が生きがいを持てる社会参加の場が必要である。楽しく安心して生活が送れるように支援サービスを確保するとともに、一人ひとりの状況に応じた支援を実施し、支援を必要とする人が誰でも、必要なときに、出来るだけ身近なところで、必要な支援サービスを利用できる環境の整備が不可欠である。その一環として福祉有償運送サービスを提供することにより、市民のあらゆる外出ニーズに対応が可能となる。このことにより、社会福祉の整備や地域住民の協調が図られ、住みなれた地域で生涯にわたる生活の維持が可能となり、福祉の充実を大きく推進することができる。

## 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

市内の移動支援の必要な方は、要支援、要介護者 3,221 人、身体・知的・精神障害者 3,800 人、合計 7,021 人で、今後さらなる高齢化を迎えることが予想され、有償運送サービスを実施することにより、次のような効果が見込める。

在宅福祉サービスの充実を図ることにより、隣接する区域等にある知的障害者施設及び精神障害者作業所等に通所することが容易になり、これが社会参加を促進し、地域で安心した生活を送ることができる。また、障害者が地域で自立した生活を送るための社会形成の足がかりとなるだけでなく、今まで移動時に付き添う必要があった家族や介護者にとっても経済的負担及び身体的・精神的負担が軽減される。

送迎サービスの実施により、障害児・者を持つ家族の精神的、経済的

負担の軽減が図られる。高齢者や障害児・者が、介護が必要となった場合においても、また、通院や短期入所等の利用に際しても、送迎サービスの実現により家族が安心して就労することが可能となる。

## 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 1 2 0 6 ( 1 2 1 6 )

## 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、自動車燃料費助成事業

#### ア 内容、対象者

75 歳以上の高齢者及び障害者がタクシーを利用した場合に運賃の一部(利用券 1 枚につき 640 円。交付枚数は、月当たり 2 枚。)又は重度の障害者が施設への通所等で自動車の運行を必要としている場合に、その自動車の燃料(ガソリン又は軽油)費に助成している。いずれか一方の選択になる。

#### イ 利用実績

利用券交付状況及び助成状況は、表 4 参照。

#### ウ 契約事業者

15 社(うち本市にあるタクシー事業者は、5 社)。

### ( 2 ) 障害者支援費支給制度に基づく移動介護事業

平成 15 年 4 月から開始された身体障害者、知的障害者、障害児に対する利用者本位の福祉サービスの居宅介護事業において、介護保険制度にはない「移動介護制度」があり、全身性障害者、視覚障害者、知的障害者、障害児の外出支援を目的としている。

#### ア 内容

通勤、通学を除き、外出が必要なときに移動介護ができるホームヘルパーを派遣する。

#### イ 対象者

身体障害者手帳所持者、療育手帳所持者

ウ 費用

利用者及び扶養義務者の所得状況により個々に算定。

( 3 ) 外出支援サービス

ア 内容、対象者

厚生労働省所管の介護予防・地域支え合い事業、高齢者等の生活支援事業として実施。おおむね 75 歳以上のひとり暮らし、高齢者のみ又は、それに準じる世帯で、一般の交通機関を利用することが困難な者に対し、自宅から利用施設までの移動及び乗降時の介助を行う（利用料金は、片道 1 回 500 円。ただし、市外 1000 円）。

イ 利用実績（平成 16 年度）

利用者数 68 人

利用延回数 2,526 回

ウ 契約事業者

2 社

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安曇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

安曇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安曇野市

#### (3) 事業により実現される行為

運送主体が所有する車両を用いて、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って、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

本市における移動制約者は、要介護（要支援）認定者 3,221 人、身体障害者 3,024 人、知的障害者 483 人、精神障害者 293 人と多数である。

これに対し、市内のタクシー会社の所有車両は、126 台でその内福祉車両は 5 台しかない。

平成 16 年度から規制が緩和された福祉車両によるボランティア輸送は、使用する車両が福祉車両に限定されることから、社会福祉法人

等においては、その申請ができない厳しい状況にある。

そこで、車椅子等の補装具を利用しなくてもよい視覚障害者、知的障害者等の移動制約者にとっては、福祉車両でなくても利用が可能であることから、運行車両の制限緩和が移動手段の選択肢を拡げるものである。

#### (1) 安曇野市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円滑な実施が確保されるよう関係機関による安曇野市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、安曇野市健康福祉部高齢者介護課高齢者福祉係に置く。

ア 運営協議会は、安曇野市が主宰し、構成員は次の者とする。

(ア) 市長の指定する職員

(イ) 長野運輸支局長又は同支局長が指定する職員

(ウ) 学識経験者

(エ) 安曇野市社会福祉協議会の代表（当該社会福祉協議会が申請主体である場合を除く。）

(オ) 市内の移動困難者の代表

(カ) 市内の地域住民の代表

(キ) 市内に営業所を有するタクシー事業者の代表

(ク) 市内に営業所を有するタクシー運転者の代表

#### イ 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

安曇野市で活動する社会福祉法人、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、運営協議会の決議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。

(ア) 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」

(イ) 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」

(ウ) 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。

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、運送主体と自家用自動車を提供し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。もしくは、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。

ウ 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、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 申請日前3年間運転免許停止処分を受けていないこと。

イ 長野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 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

オ 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 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、道路運送法第 7 条の欠格事由に該当するものでないこと。