

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

多治見市

2 構造改革特別区域の名称

多治見福祉輸送セダン特区

3 構造改革特別区域の範囲

多治見市の全域

4 構造改革特別区域の特性

多治見市は岐阜県の南東部、名古屋市から電車で約30分の位置にあり、市域面積77.79㎡、人口106,045人で、高齢者人口は18,207人で高齢化率は17.2%(平成17年4月1日現在)である。

多治見市は、従来からの市街地と名古屋市のベッドタウンとして昭和50年代からの郊外に開発された住宅団地から成り、従来からの市街地では高齢化率が20%を超え、住宅団地では特定の年齢層への偏りから、今後の少子化と相まって一気に高齢化を推進させることは確実である。すでに一部の住宅団地ではシルバータウン化及び孤立化現象が起き始めている。

市内の公共交通機関は、JR線(中央線、太多線)、民間バス事業者(1社)及びタクシー会社(4社)が現存している。しかし、路線バスの運行は、JR多治見駅を起点として放射線状に広がる主要な道路路線に偏っており、地域によっては最寄りのバス停まで遠く、特に周辺地域に居住する高齢者や障害者等にとって利便性は良くない状況となっている。また、タクシー利用においては、周辺地域や郊外住宅団地から通院又は買物等で市街地へ出掛ける場合、1回あたり往復2,000~4,000円を要し、大きな負担となっている。

多治見市で実施した高齢者一般調査によると、年齢が上がるにつれ外出頻度が

下がり高齢者のうちほとんど外出しない人もある。その理由としては、「1人で外出できない。」とする理由が最も多く、高齢者の閉じこもりは、要介護状態を引き起こしやすく、これを予防する施策は、介護予防上重要な課題である。

多治見市では、高齢者・身体障害者等の社会参加促進のために、タクシー利用料金助成等さまざまな移送関連サービスを実施しているが、高齢者数、身体障害者数、要介護者数に比して充足しているとは言えず高齢者・障害者からは、毎年移送サービスの充実の要望がある。

多治見市では、平成15年度、多治見市福祉基本条例の制定及び地域福祉計画の策定を行った。多治見市福祉基本条例では、高齢者・障害者等に対する移動の円滑化の促進施策の実施について条文化した。また、地域福祉計画では、移動手段の整備について、NPO団体や事業者が行う外出支援サービスを支援することとしている。移動制約者が「自らの意思で、どこへでも行ける。いつでも行ける。気軽に利用できる。」という状況を確保するため、地域の人材を活用した移送サービスを確保し、移動制約者の移動に関してより利便性の高い環境づくりを目指すものである。

【移動制約者の状況】

移動制約者（介護保険の要介護・要支援認定者、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

要介護（要支援）認定者数（表1参照）は2,722人、高齢者人口の15.0%であり、うち居宅介護（支援）サービス受給者数（表2参照）は1,703人、高齢者人口の9.4%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と考えられ、619人で居宅サービス受給者の36.3%である。要支援、要介護1

及び2の者については1,084人、63.7%いるが、必ずしも全員が福祉車両を必要とする状況ではない。

(2) 身体障害者

身体障害者手帳の所持者数は3,741人(表3参照)。視覚障害者は265人、肢体不自由者は2,100人、内部障害者は1,060人である。このうち、肢体不自由者と視覚障害者が移動制約者であり、肢体不自由1・2級の者が福祉車両を必要と考えられる。

重度の視覚障害者が、公共交通機関を利用する場合、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生じるため、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。

(3) 知的障害者

療育手帳の所持者数は644人(表6参照)。うち重・中度の知的障害者は509人である。外出の際には肢体不自由等の重複障害がない場合は、福祉車両の必要性は低いと考えられる。ただし、交通法規の理解、安全確認などできない者が多く、単独で、公共交通機関を利用するのは危険が伴う。また、介護者や環境が変わることでパニックに陥る者も多く、運転者と介護者が同じ者であり、同じ条件で利用できる交通手段が理想的である。

(4) 精神障害者

精神障害者保健福祉手帳の所持者数は、154人(表7参照)。うち1級の障害者で引きこもり傾向がある者13人にとっては、心を許した介護者と一緒でないと外出は困難であり、単独で公共交通機関を利用することはできない。身体的障害がない場合は福祉車両の使用は必要ないが、運転者と介護者が同じ者で、同じ条件で利用できる交通手段が理想的である。

【公共交通機関の状況】

市内の公共交通機関は、JR線(中央線、太多線)、民間バス事業者(1社)

及びタクシー会社（４社）が現存している。しかし、路線バスの運行は、ＪＲ多治見駅を起点として放射線状に広がる主要な道路路線に偏っており、地域によっては自宅から最寄りのバス停まで遠い。また、高齢者や肢体障害者が利用しやすいワンステップ、ノンステップバスの台数も少なく移動制約者にとって利用しやすいとは言えない状況である（別表２参照）。

平成１５年６月からは、交通弱者の移動手段の確保、既存バスの補完等を目的としてコミュニティバスの実証実験を実施。平成１６年１０月から本格運行を開始している。料金は１００円（一部区間２００円）で、３路線を運行している。

本市と契約する福祉タクシーには、１，０００人程度の利用があり、同利用券の契約事業者は８社である。市内のタクシー４社は、計１６９台の車両を所有し運行している。タクシー４社が所有する福祉車両は５台、また、介護タクシー事業者４社が所有する福祉車両は５台であるが、移動制約者数から見ると十分な数とは言えない。

別表 1

表 1 要介護(要支援)認定者数 平成17年3月31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	230	814	443	376	389	355	2,607
65歳以上75歳未満	46	138	79	59	67	64	453
75歳以上	184	676	364	317	322	291	2,154
第 2 号被保険者	2	42	27	22	10	12	115
総 数	232	856	470	398	399	367	2,722

表 2 居宅介護(支援)サービス受給者数 平成17年3月31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	136	569	331	248	199	141	1,624
第 2 号被保険者	1	26	21	14	5	12	79
総 数	137	595	352	262	204	153	1,703

表 3 身体障害者手帳取得者状況 平成17年3月31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	101	8	0	410	502	1,021
2	58	85	2	492	12	649
3	32	46	24	446	306	854
4	22	49	14	438	240	763
5	25	0	0	222	0	247
6	27	88	0	92	0	207
計	265	276	40	2,100	1,060	3,741

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	リフト付福祉タクシー助成
件数(件)	1,056	196

表 5 在宅重度心身障害者自動車燃料費助成 平成 16 年度

区分	本人運転	家族運転
件数(件)	652	982

自動車燃料費助成は平成17年度から廃止

表 6 知的障害者の障害別状況 平成17年3月31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	
70	36	52	248	155	83	644

表 7 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	13	83	58	154

別表 2

市内公共交通

鉄道路線

会社名	路線数	備考
東海旅客鉄道(株)	2路線：中央線、太多線	5駅

バス路線

会社名	路線数	使用車両台数 (総数)	うちノンステップバス台数	うちワンステップバス台数
東濃鉄道(株)	17	45	10	0

タクシー事業者

会社名	所在地	所有台数	福祉タクシー	ジャンボタクシー
(株)コミュニティタクシー	多治見市虎渓山町3-117-3	20	1	1
近鉄東美タクシー(株)	中津川市太田町2-1-5	19	1	0
多治見タクシー(株)	多治見市池田町5-275	56	1	2
東鉄タクシー(株)	多治見市栄町1-27	74	2	2

介護タクシー事業者

会社名	所在地	所有台数	軽福祉タクシー	備考
合資会社アイビス	多治見市脇之島町4-24-2	1	1	8ナンバー
ちゅらまる 喜瀬まるみ	多治見市滝呂町14-155-473	1	1	8ナンバー
ハートフル・ケアサービス(株)	多治見市脇之島町6-64-4	1	1	8ナンバー
(有)ひまわり	多治見市十九田町2-117-2	2	2	8ナンバー

5 構造改革特別区域計画の意義

多治見市地域福祉計画では、「ずっと暮らしつづけたいまち、安心のあるまち」を基本目標とし、施設や生活環境のバリアフリー化等を進めている。現在、第2期多治見市バリアフリー整備計画を策定し、JR多治見駅を中心とした公共施設に向けて、高齢者・障害者をはじめとする多くの人に利用しやすいまちを目指している。これを受けて、多治見市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し、移動制約者が健常者と同じように移動できるような体制を図るものである。

福祉車両による輸送サービスは、車椅子等を使用する障害者の移動支援には欠かせないが、視覚障害者・知的障害者・内部障害者（人口透析等）に対しては、車両台数が少ないために、サービスを利用することができず、運行車両の拡大が望まれている。また、介護予防となる外出支援を積極的に実施するため、要介護認定を受けているものの、なんとか歩行が可能な者については、セダン型の一般車両による移動が必要である。

6 構造改革特別区域計画の目標

高齢者、障害者等が安心して日常生活を営むためには、買い物や通院等の際、移動手段の確保が重要な課題である。セダン型の一般車両を使用した福祉有償運送サービスを居宅介護事業所等が実施することで、要介護高齢者や障害者など移動制約者の生活の利便性を向上させることが可能になり、家族の移動及びそれに伴う介護に要する負担も軽減可能となる。このことにより、要介護高齢者や障害者などの社会参加の促進、介護者の就労機会の促進が図られる。

障害が重複している場合は、家族の介護者に全面的に依存している場合が多く、家族の介護者が、要介護高齢者や身体障害者等の送迎のために多くの時間を割いている。これらの点を改善し、介護者自らの時間が作れるようにし、住み慣れた地域や家庭の中で、安心して生涯を過ごすことのできる地域社会の実現を目指す

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

多治見市は、名古屋市のベッドタウンとして昭和50年代からの郊外に住宅団地が開発され、その多くが特定の年齢層に偏っており、住宅団地のシルバータウン化及び孤立化現象が起き始めている。このような団地に住む移動制約者にとっては、市の中心部への交通手段は十分な状態とは言えない。

今後、市街地や郊外の住宅団地に住む移動制約者にとって、NPO法人等による福祉有償運送で使用する車両を拡大することで、福祉や医療のサービスを受けやすくなるほか、地域行事等への積極的な社会参加も可能となる。介護保険の要介護（要支援）認定者等の移動制約者の社会参加が容易になることで、施設入所や病院への社会的入院の減少が見込まれる。また、家族の介護負担の軽減を図ることができる。

NPO法人等の活動が促進されることで、ヘルパー等新たな雇用の創出に加え、介護者が社会参加できる時間が生まれ、これによる経済的効果が見込まれる。

福祉有償運送運営協議会などを通して、ボランティア輸送を行うNPO法人等とタクシー事業者等が交流することにより、両者が得意分野を活かしながら、移動制約者の外出支援に取り組むことができれば、NPO等の利用者にも状況に応じてタクシー事業者を紹介するなど、タクシー事業の拡大にもつながる可能性がある。

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) 在宅重度心身障害者タクシー利用料金の助成

ア 内容、対象者

1～4級(ただし4級については65歳以上若しくは市民税非課税者)の身体障害者手帳、又は療育手帳(ただし、B2については65歳以上若しくは市民税非課税者)を所持している方がタクシーを利用した場合に運賃の基本料金相当分を助成している。

イ 利用実績

利用状況は、表4参照。

(2) リフト付福祉タクシー

ア 内容、対象者

車椅子利用者及びねたきり老人等に対して、通院及び社会参加等の外出用として自由に利用できる重度身体障害者等専用リフト付福祉タクシーの利用料金の一定金額を助成している。

イ 利用実績

利用状況は、表4参照。

(3) 在宅重度心身障害者自動車燃料費の助成

ア 内容、対象者

1～4級(ただし4級については65歳以上若しくは市民税非課税者)の身体障害者手帳、又は療育手帳(ただし、B2については65歳以上若しくは市民税非課税者)を所持している方で、自己、又は同一生計者所有の普通自動車を、自ら運転、又は本人を乗せ同居の家族が運転する場合に、燃料費の一部を助成している。

イ 利用実績

利用状況は、表5参照。

自動車燃料費助成事業は平成16年度で廃止。

**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多治見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

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

多治見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

(2) 事業が行われる区域

出発地又は到着地が多治見市

(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が、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2,722人、身体障害者3,746人、知的障害者644人、精神障害者154人の需要が見込まれている。また、市内のタクシー会社の所有車両は169台で、うち福祉車両は5台、市内の介護タクシー事業者の所有車両は、5台である。

平成16年度から規制が緩和された福祉有償運送で使用できる車両は、福祉

車両に限定されているが、車椅子等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、福祉車両は必ずしも必要ではない。特例措置として、セダン型の一般車両の使用を認めることで、本市における福祉輸送サービスが活性化され、既存の社会福祉法人やNPO法人等の市民団体の活力を引き出し、当該事業が維持されることが大切である。

(1) 多治見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多治見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、多治見市健康福祉部健康福祉政策課に置く。

ア 運営協議会は、多治見市を主宰とし、構成員は次の者とする。

- (1) 公共交通機関に関する学識経験者 1人
- (2) 国土交通省中部運輸局岐阜運輸支局長の指名する職員 1人
- (3) 地域福祉関係者 1人
- (4) 地域ボランティア関係者 1人
- (5) 福祉有償運送利用者の代表 2人以内
- (6) 関係交通機関を営む者の代表 2人以内
- (7) 市長が指名する職員 1人

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

多治見市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 1 2 3 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 2 4 年法律第 2 8 3 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2年間運転免許停止処分を受けていないこと。

イ 岐阜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修了した者であること。

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であること。

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。