

## 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

安来市

### 2 構造改革特別区域の名称

やすぎボランティア福祉輸送セダン車両特区

### 3 構造改革特別区域の範囲

安来市の全域

### 4 構造改革特別区域の特性

安来市は、島根県の東部、鳥取県との県境に位置し、人口は44,703人(平成17年10月1日現在)である。平成16年10月1日に、旧安来市・旧広瀬町・旧伯太町が合併して、新「安来市」として発足し、北は汽水湖である中海を隔て松江市、境港市(鳥取県)、東は米子市(鳥取県)、南部町(鳥取県)、南は日南町(鳥取県)、奥出雲町、西は東出雲町、松江市、雲南市に接している。

65歳以上の高齢者人口は12,358人で高齢化率は27.6%(平成17年10月1日現在)と全国平均と比較して非常に高く、今後も著しい高齢化の進行が危ぶまれている。

市域は東西およそ22km、南北およそ28kmで、面積は420.97km<sup>2</sup>を擁し、中山間地を含む広大な土地に広く居住している。そのため、公共交通機関の乗降場所までの距離が遠い世帯が多く、移動制約者の移動手手段の確保は、困難な状況である。

#### 【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

平成17年4月1日現在の要介護(要支援)認定者数は2,295人(表1参照)であり、このうち要介護3以上の者においては、輸送に福祉車両を必要とすると考えられる。一方、要支援、要介護1及び2の者については1,556人おり、これらの者についても移動に制限があるものの必ずしも輸送に福祉車両を必要とはしないため、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。

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	480	749	294	257	235	237	2,252
65歳以上75歳未満	49	92	42	36	27	28	274
75歳以上	431	657	252	221	208	209	1978
第2号被保険者	5	20	8	7	3	0	43
総数	485	769	302	264	238	237	2295

## (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2,418人(表2参照)で、前年より26人増加している。その内移動制約者となる視覚障害者は168人、また移動制約者となり得る肢体不自由者は1,346人、内部障害者は472人を数える。

中・軽度の肢体不自由者、視覚障害者については、単独での移動に制限があり、公共交通機関については支障があるため利用されていない状況で、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ことから、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。

表2 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	50	11	0	332	321	714
2	42	41	2	227	8	320
3	15	35	19	213	58	340
4	9	217	7	311	85	629
5	22	0	0	172	0	194
6	30	100	0	91	0	221
計	168	404	28	1346	472	2418

## (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290人(表3参照)うち重度の知的障害者は146人を数える。知的障害者は、交通法規の理解、安全確認などができない者が多く、また、介護者や環境が変わることによってパニックに陥る者も多い。

輸送に際しては、環境が変わらぬよう運転者が同一の者であることが理想的で、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、心の拠りどころとなるホームヘルパーが直接運転することが望ましい。そのため、通常ホームヘルパーが訪問活動に使用しているセダン型を利用した福祉有償運送による輸送が望まれる。

表3 知的障害者の障害別状況 平成17年4月1日現在(単位:人)

重度(A)	その他(B)	計
146	144	290

## (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は212人(表4参照)内1級の障害者45人については、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者も多い。輸送に際しても、このような介護者が運転を行うことにより、引きこもりの傾向がある者も外出を促進することができると考えられる。

表4 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	45	113	54	212

### 【公共交通機関の状況】

市内の交通機関は、JR西日本の山陰本線が市の北の端を東西に走っており、主に通勤や通学のために多く利用されている。安来駅と荒島駅の2つの駅を擁しているが、いずれの駅も市の中心部より北へ大きく離れており、運行本数も1時間に1本程度しかない。

これを補うように北の端を東西に走る国道9号線に日の丸バスと、北部から離れた地域の利用者の利便性を確保するために市営の安来市広域生活バス(イエローバス)を運行している。しかし、運行本数も各路線とも通勤・通学時間を除いて2時間に1本程度しかなく、さらに、市内運行車両の内ノンステップ・ワンステップ等は、1台も導入されていないため、移動制約者にとっては利用しづらい状況である。

タクシーについては、市内に7事業所、運行車両も47台と充実しているが、駅、観光施設に集中しており、利用客の大半は駅、観光施設利用者が占めている。

こうした状況から、市内の移動は自家用車が中心となっているが、移動制約者のいる世帯は、自家用車を持たない世帯や、運転できる人がいない世帯も少なくない。

### 【福祉輸送体制の状況】

#### (1) 地域生活支援事業(重身障者の移動支援)

肢体不自由者・児、戦傷病者で車椅子の交付を受けた者等が通院などの外出のため、タクシーを利用した場合、法定割引後の運行運賃(5区分)に応じて自己負担額を定め、残りを補助(1回3,000円上限)する地域生活支援事業を行っている。現在契約しているタクシー事業者は本市内に1社(ちどりタクシー)あり、計13台の車両を保有し、その内1台が福祉車両である。(表5参照)

表5 地域生活支援事業利用実績

区分	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
延利用件数(件)	-	-	-	103	101
助成額(千円)	-	-	-	106	103

#### (2) 訪問介護事業者・NPO法人等の介護輸送体制の状況

市内の訪問介護事業者の内、道路運送法第4条による許可を受け通院等乗降介護を行なっている事業者は5社で、42台の車両(うち福祉車両3台)について許可を受けている。

## 5 構造改革特別区域計画の意義

安来市全域における福祉輸送サービスの活性化を図るため、NPO法人等による福祉有償運送について、使用車両を福祉車両と限定せず、セダン型の一般車両の使用に拡大して取り組むことを可能にするものである。

福祉車両による運送サービスは、車椅子等を使用する重身障者の移動支援には欠かせないが、視覚障害者・知的障害者等に対しては、車両台数が少ないために、運行車両の拡大が望まれている。また、要介護者が介護予防となる外出支援を積極的に実施するため、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

すべての市民が、家庭や地域の中で障害の有無や年齢にかかわらず、“ひと”として健康で安心して生きがいを持って生活が送れるよう自立を支援することを目標とする。そのためには、地域における福祉環境の整備を推進するとともに、地域福祉活動への支援や高齢者・障害者の自立生活を支援することが必要である。

福祉有償運送における使用車両を拡大することは、移動制約者の生活の利便性を向上させ、住み慣れた地域でいきいきと暮らせる環境づくりを進めるものであり、地域社会への参加の促進に繋がる。また、NPO法人やボランティア団体の活動を広げることにより、地域の福祉ニーズに対応できる協働体制の確立を図るものである。

## 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

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。

また、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もある。

## 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) 地域生活支援事業（重身障害者の移動支援）

#### ア 内容、対象者

肢体不自由者・児、戦傷病者で、車椅子の交付を受けた者が運行運賃に応じて3,000円を上限として補助する運行事務を行なっている。

#### イ 利用実績

利用券交付状況及び助成状況については、表5参照。

#### ウ 契約事業者

本市内に事業所を持つ1社

### (2) 安来市広域生活バス乗車料金の助成

身体障害者、知的障害者、戦傷病者、精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている人を対象に、乗車料金（回数券・定期券も対象）を半額としている。

また、75歳以上の高齢者についても半額料金としている。

## 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来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の非営利法人

### 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

安来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の非営利法人

#### (2) 事業が行われる区域

出発地又は到着地が安来市

#### (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、精神障害者等の移動制約者のうち、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2,295人、身体障害者2,418人、知的障害者290人、精神障害者212人である。また、市内のタクシー会社の所有車両は47台で、うち福祉車両は2台、市内の介護タクシー事業者の福祉車両は、2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) 安来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来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、安来市総務企画部市民参画課及び市民福祉部健康長寿課に置く。

ア 運営協議会は、安来市を主宰とし、構成員は次の者とする。

安来市長又はその指名する職員 1人

中国運輸局島根運輸支局長又はその指名する職員 2人

島根県地域振興部交通対策課長又はその指名する職員 1人

想定される有償運送の利用者の代表 2人

関係する地域の住民の代表 1人

関係する地域のボランティア団体 1人

バス、タクシー等交通機関及び運転者の代表等 4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

安来市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、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。

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 使用権原

使用する車両は、運送主体が使用権原を有していることを要するものとする。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、以下の事項に適合することを要するものとする。

- ・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。
- ・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 運送の使用車両

- ・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。
- ・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 車両の表示等

- ・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 島根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。