

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

長野県下伊那郡高森町

2 構造改革特別区域の名称

高森町福祉輸送セダン特区

3 構造改革特別区域の範囲

長野県下伊那郡高森町の全域

4 構造改革特別区域の特性

(1) 高森町の状況

高森町は、長野県の南部にあたる下伊那郡の北部、中央アルプスの麓に位置し、標高400～700mの扇状地と天竜川による河岸段丘からなる東西約10km、南北6km 面積45km²の町である。この地域特有の段丘のある地形が、公共交通網の発達を妨げる要因となっている。町の下段地帯に国道153号線とJR 飯田線が横断し、4つの駅がある。また、中段にも国道153号線と並ぶ主要な幹線道路が横断している。公共交通網の発達の遅れから、町民の日常生活においては、自家用車が生活の必需品となっている。特に移動制約者の移送については、家族などが運転する自家用車やタクシーに頼っている状況である。

平成17年8月1日現在の人口は13,182人で、そのうち65歳以上の人口は3,280人。高齢化率は24.9%で年々増加している。長野県の平均と比べても若干高く、県内では高齢化率の高い地域である。最近は核家族化が進み、一人暮らし・二人暮らしの高齢者世帯が年々増え続けている状況である。

(2) 移動制約者の状況

介護保険の要支援・要介護者

高森町の介護保険の利用状況は、平成17年7月1日現在で564人が要支援・要介護認定を受けており、この内高齢者人口は542人(表1)で16.5%となっている。また、居宅介護(支援)サービスを利用している人は、403人となっており、この内高齢者人口は391人(表2)で11.9%となっている。このなかで要介護3以上の者は、福祉車両での輸送が基本であるが、要支援、

要介護1及び要介護2の者については、ほとんどの人が福祉車両を必要とする状況ではない。

身体障害者

身体障害者手帳の交付状況は、平成17年7月1日現在で782人(表3)である。この内移動制約者と思われる視覚障害者及び肢体不自由障害者は、それぞれ39人、465人の計504人となっている。このなかで肢体不自由1・2級の判定を受けている人については福祉車両での輸送が基本になるが、それ以外の人には必ずしも全員が福祉車両を利用する必要はないと思われる。ただし、これらの人たちが公共交通機関を利用する場合には、ガイドヘルパーなどを必要とするので、セダン型への運行車両の拡大が望まれる。

知的障害者

療育手帳の交付状況は、平成17年7月1日現在で64人(表4)である。このうち重・中度の障害者は36人である。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、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障害者も多い。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・中度の者については、セダン型等に利用拡大した福祉有償移送サービス会員の運転による有償福祉輸送のニーズが高まっている。

精神障害者

精神保健福祉手帳の交付状況は、平成17年7月1日現在で28人(表5)である。このうち、1級の障害者で引きこもりの傾向がある者13人にとっては、心を許した介護者と一緒で初めて外にでることができるようになる。輸送に際してもヘルパーの支援を受けながら乗ることができる福祉有償輸送が必要となる。

別表

(表1) 要介護(要支援)認定者数 平成17年7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	45	193	94	69	64	77	542
65歳以上75歳未満	7	31	13	7	7	8	73
75歳以上	38	162	81	62	57	69	469
第2号被保険者	1	6	5	2	2	6	22
総数	46	199	99	71	66	83	564

(表2) 居宅介護(支援)サービス受給者数 平成17年7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	27	134	78	59	42	51	391
第2号被保険者	1	3	6	1	0	1	12
総 数	28	137	84	60	42	52	403

(表3) 身体障害者手帳取得者の状況 平成17年7月1日現在 単位:人

等 級	視覚	聴覚	音声言語	肢体不自由	内部	計
1	12	1	0	79	73	165
2	5	15	0	95	2	117
3	0	10	6	101	35	152
4	2	11	2	108	34	157
5	6	1	0	62	0	69
6	14	88	0	20	0	122
計	39	126	8	465	144	782

(表4) 知的障害者の障害別状況 平成17年7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	
4	4	4	21	7	24	64

(表5) 精神保健福祉手帳交付状況 平成17年7月1日現在 単位:人

等級	1級	2級	3級	計
人数	13	12	3	28

(3) 公共交通機関の状況

鉄道

町内の下段地帯をJR飯田線が通っており、駅は4つある。しかしながら、駅においてバリアフリー化は全く進んでおらず、高齢者や障害者が利用しやすい状況とはなっていない。また、運行本数が少ないため乗車する電車が限られること、駅から目的地までの道路交通機関が少ないなど、地域内を移動する利用者、特に移動制約者にとって利用しやすい状況とはいえない。

路線バス

町内のバス路線は、信南交通株式会社が、近隣市村との循環線として1日2本走っているが町内の利用者はほとんどおらず、主に町外者が近隣市町村への足として利用している状況である。町内の停留所は少なく通過的交通となって

いる。以前はバス路線も多く、活発に運行していたが、経営上の理由により大幅に運行路線が縮小された状況である。車両は、移動制約者に対応できるものではなく、バス停留所も障害者が利用しやすい環境ではない。

老人福祉（町内循環）バス

高齢者、障害者の外出の足として、町有マイクロバスを毎日2便循環させている（無料）が、視覚障害者、知的障害者に特別な配慮を施している状況とは言えない。

老人福祉バス運行実績	（平成15年度）	（平成16年度）
・ 年間運行日数	265日	263日
・ 年間利用人数	17,237人	16,014人
・ 1日当たりの利用数	65人	61人

タクシー事業者

町内には、北部タクシー有限会社の本社が1社あり、福祉車両を4台所有しているが、飯田市、豊丘村、喬木村に営業所を置き広域な範囲で営業活動を行っているため、必ずしも本町の移動制約者の移送サービスのニーズに応えられている状況ではない。

本町では、障害者手帳1・2級及び、療育手帳A所持者に対して、福祉タクシー券を交付し補助を行っている。しかし、視覚障害者等は、乗車するまで及び降車後目的場所までの対応ができないため、障害者本人及びその家族がいつでも安心して利用できる状況ではない。

（表6）福祉タクシー券利用実績 平成16年度

会社名	利用枚数	補助金額	備考
北部タクシー	624枚	312,000円	所有台数 18台 福祉タクシー 4台

5 構造改革特別区域計画の意義

当町では昭和62年より高齢者や障害者の方の移動手段として、老人福祉バス（無料）が2便、町内を運行しているが、便数が少ないことや停留所までの移動が不便なことから、利用者にとっては十分な利便性が確保されておらず、日常生活にとっては自家用車が移動の中心となっている。特に、移動制約者にとっては家族の運転する自家用車に頼らざるを得ない状況であるが、会社勤務の家庭では外出にも制約が生じている。

このような状況の中で、移動制約者の交通手段の確保という課題を解決するため、NPO 等による福祉有償輸送に用いる車両を福祉車両からセダン型まで拡大することにより、移動制約者自らが暮らしている地域の中で、地域の方の助け合いや支え合いを受けながら、安心して快適な生活を送れるための地域福祉の向上に努める。

6 構造改革特別区域計画の目標

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を導入することにより移動制約者の移動手段を拡大し、円滑に福祉有償運送サービスを実施することで、高齢者や障害者の自立と社会参加の促進を図るとともに、家族の移送及びそれに伴う介護負担を軽減する。また、NPO 法人やボランティア団体の活動の活発化を促進し、行政や企業では取り組みにくい「はざま」の福祉サービスが可能となる。

これにより、高森町の町政運営の指針となる第4次高森町振興総合計画の福祉分野の基本目標である「やさしさと思いやりのまち」を目指すため、高齢者や障害者等の多様な状況に応じた的確な支援のできる体制づくりを進めることを目標とする。特に、高齢者の豊かな経験と知恵を十分に生かすことのできる様な、高齢者の生きがい・社会参加を促進できる環境整備に努める。

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を拡大していくことにより、移動制約者が今まで以上に福祉や医療サービスを受けやすくなるばかりでなく、これまで諦めていた生きがいや楽しみのある活動にも参加できるようになり、自立支援や介護予防に大きな効果が考えられる他、介護者の社会参加も期待できる。

また、NPO 法人等の活動が促進され、ヘルパー等新たな雇用の創出に加え、介護負担の軽減により介護者の就労が可能になることで、経済的効果も見込まれる。

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) 福祉タクシー券、自動車燃料費助成事業

- ・対象者 身体障害者手帳1・2級所持者
療育手帳A所持者
- ・利用実績(平成16年度)
福祉タクシー 152人
自動車燃料費補助 135人
- ・助成額 福祉タクシー券5,000円分か自動車燃料費5,000円分のどちらかを交付

(2) 外出支援サービス事業

- ・内容 リフト付タクシー等の利用により利用者の居宅と医療機関、在宅福祉サービス提供場所間の送迎に係る費用の補助
- ・対象者 下記の方で、一般交通機関の利用が困難な方
65歳以上の要介護4及び5の方
65歳以上の車椅子を利用されている方
- ・利用回数 年間 107回、利用者数 37人
- ・助成額 タクシー利用料の半額補助

(3) 老人福祉バス運行事業(町内循環)

- ・実施主体 高森町
- ・対象者 65歳以上の高齢者及び、障害者
- ・運行コース 町内を2便が循環している。
- ・運行日 日曜日・祝日・年末年始を除く毎日
- ・料金 無料

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

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)

2 当該規制の特例措置の適用を受けようとする者

特区内においてセダン型の一般車両を用いて輸送サービスを実施する社会福祉法人・
NPO等の非営利法人

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) 運営主体

・高森町内で活動を行う社会福祉法人、NPO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高森町

(3) 事業により実施される行為

・事業実施主体が使用する車両を用いて、要介護認定者、身体障害者、知的障害者、精神障害者等の移動制約者で、あらかじめ運営主体に登録した会員及びその同伴者に対し、有償の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

平成16年から規制緩和されたNPO法人等による有償ボランティア輸送では、車両が福祉車両に限定されているが、知的障害者、人工透析患者、座位を保てる高齢者等に対しては、必ずしも福祉車両を用いる必要はない。このような移動制約者に対しては、セダン型車両を使用することが適当と考える。このため、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を図ろうとするものである。

(1) 高森町有償ボランティア輸送運営協議会の設置

有償ボランティア輸送事業の円滑な実施のために、関係機関による高森町有償ボランティア輸送運営協議会(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、高森町町民課に置く。

運営協議会は、高森町を主宰とし、構成員は次のものとする。

- ・ 長野運輸支局長又はその指名する職員

- ・ 学識経験者
- ・ ボランティア団体の代表
- ・ 地域住民の代表
- ・ 有償運送の利用者の代表
- ・ タクシー業者の代表
- ・ タクシー運転手の代表
- ・ 高森町長が指名する職員

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

高森町で活動する社会福祉法人、NPO 法人等の非営利法人で、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。

運送の対象者

運送の対象者は、次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ものとする。

- ・ 介護保険法（平成 9 年法律第 123 号）第 7 条第 3 項に規定する「要介護者」及び第 4 項に規定する「要支援者」
- ・ 身体障害者福祉法（昭和 24 年法律第 283 号）第 4 条にいう「身体障害者」
- ・ その他肢体不自由、内部障害（人工透析を受けている場合を含む）、知的障害者等により単独での移動が困難な者であって、単独では公共交通機関を利用することが困難な者。

対象者の管理

運送主体では、会員の氏名、住所、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。

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

- ・ 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、車イス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車両であること。
- ・ 外部から見やすいように使用車両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2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を行い、適当と認められた者とする。

- ・ 申請日前3年間運転免許証停止処分を受けていないこと
- ・ 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会等の講習を受講した人であること
- ・ 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もの
- ・ 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
- ・ 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として設定するものとし、一般乗用旅客自動車運送事業の上限運賃額のおおむね2分の1を目安に設定するものとする。

(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者が、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。