

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

長野県下伊那郡天龍村

2 構造改革特別区域の名称

天龍村福祉輸送セダン特区

3 構造改革特別区域の範囲

長野県下伊那郡天龍村の全域

4 構造改革特別地域の特性

天龍村は、長野県の最南端、愛知、静岡両県に隣接し、東西 11.4Km、南北 9.9Km の不整形をなし、総面積 109.53K m²、その 93%は山岳重畳、起伏の激しい林野であり、村のほぼ中央を流れる天竜川とこれに注ぐ各支流沿いの両岸と山腹の一部に、わずかに耕地が存在する、純山村を呈しています。

昭和 31 年 9 月に旧平岡村と旧神原村が合併した当時の人口は 6,452 人でしたが、その後、高度経済成長時代に入り若年層の都市部への流出が始まり、以来深刻な過疎化の状況を迎えています。平成 17 年 8 月末の住民基本台帳による年齢分布を見ると全人口 2,042 人のうち、0 歳から 14 歳までの年少人口が 128 人(6.27%)に対し、65 歳以上の高齢人口は 980 人(47.99%)と、典型的な少子高齢化の人口構成となっており、高齢化率では現在長野県で 1 番の高齢化の進んだ村となっています。

また、このうち移動制約者は要支援・要介護認定者数で 141 人（平成 17 年 8 月末時点）身体障害者で 69 人（平成 16 年度身障統計資料による）となっており、人口に占める割合は要支援・要介護者が 6.9%身体障害者が 3.4%となっています。なお、移動制約者とは、道路運送法第 80 条第 1 項により規定されている、福祉有償運送の対象となる旅客で、会員として登録された以下に掲げる者及びその付添人です。

- ・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」及び第 4 項にいう「要支援者」
- ・身体障害者福祉法（平成 9 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（人工血透析を受けている場合を含む。）精神障害、知的障害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。

また、本村の特性として本村に点在する集落は、第 1 次産業が盛んな頃に形成された集落が多く、結果として自家用車等の交通手段がない限り集落を出ることもままならず、労働世帯と同居の家庭は、自家用車等を使った移動手段の確保が必要となりま

す。このため、独居老人世帯、又、高齢者夫婦世帯においては、通院、買い物と言った日常生活の移動手段の確保が大きな問題となっています。

公共交通機関は村の中心を流れる天竜川に沿って JR 飯田線があり、駅は中心地区の平岡を始め村内に 5 駅が確保されています。隣村である南信濃村へは民営バス会社による路線が 1 本、また平岡地区と旧神原村の中心地区を結ぶ村営バス、民間タクシー会社（セダン 4 台・15 人乗り 1 ボックス 1 台所有）が 1 社ありますが、集落の点在する当村にとって高齢者が自由に移動が可能となる、交通網の構築には十分な輸送サービスは確保されていません。

このため、特に高齢、過疎地域の小集落に居住者をはじめとする移動制約者に対する新しい移動支援策として、タクシーではカバー出来ない部分を福祉輸送で補完することにより、地域福祉の増進を図ります。

5 構造改革特別区域計画の意義

過疎地域の移動制約者に対する輸送サービスについて、必要不可欠な行政課題と考えるところであります。こうした問題を解決すべく、地元タクシー業者とも料金に関し話し合いを行った経緯もありますが、採算面を無視して低料金で運行することは、大変難しいとのことでありました。

こうした現状をいくらかでも解消し、山間僻地の小集落に暮らす移動制約者にとって、安心できる日常生活や、住み慣れた土地での生活を送ることは、在宅福祉本来の目的を達成する面からも意義のあることと思われれます。

6 構造改革特別区域計画の目標

障害者等の移動制約者が住み慣れた地域で生涯にわたる生活を維持するためには、社会資源の整備や地域住民の協調を進めることにより支援体制を確立し、地域福祉の増進を図ることが重要と思われれます。この目標を計画的に達成するため、地域福祉計画を策定すると共に地域ボランティアの拡充事業を通じボランティアの育成と組織化を図り、村民一丸となって福祉の村づくりを進めます。

また、当該事業を実施することにより、移動制約者の支援体制の確立は重要な目標となります。さらに、第 4 次天龍村総合計画地域福祉部門計画（後期基本計画平成 18 年度～22 年度）における「安心いきいき福祉の村づくり」という目標に対して、寄与することが可能となると思われれます。

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

現在、当村の地区数は 39 地区であり、そのうち、タクシーを除く公共交通機関のない地区または公共交通機関の駅停留所等まで徒歩で片道 30 分以上かかる地区は 16 地区あり、その地区の高齢化率は 56%にものぼります。これら僻地集落は、単に平面移動での 30 分ではなく、急峻な地形の上がり下がりほとんどであることから、足腰の弱った高齢者にとっては、移動手段の確保が高齢者福祉の最大のニーズであり課題となっております。これら全てを民間タクシーの利用で対応することは低所得高年齢層においては到底不可能であり、行政の責任においてこの問題を解決しないこと

には集落の崩壊につながりかねません。

そこで当村としては、現状、移送支援サービスのうち民間タクシー利用に対する助成を行っております。さらに、本特例措置で事業が可能となる、福祉有償運送を行うことで、地域住民がそこに安心して暮らせ、定期的な通院による病気等の早期発見等も期待でき、村内に点在する移動制約者の社会進出が促進されることが考えられます。これらを通じ、健康で、いきいきと、安心して暮らすことの出来る村づくりが図られます。

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) 外出支援サービス

ア 内容・対象者

村長が必要と認める地区において、おおむね 65 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病院までの移動のタクシー利用の半額を助成する。助成の回数は月 2 回を限度とする。平成 17 年度より村単独事業。

イ 利用実績（平成 16 年度）

利用者数	8 人
利用者延回数	192 人

(2) 生きがいボランティア助け合いサークル事業（平成 18 年実施予定）

ア 内容・対象者

主として高齢者を対象に特技・免許等を登録し併せてボランティアをお願いしたい方も登録を行い双方向でのボランティアサークルを構築する。ボランティアは低額有償とし、高齢者の生きがい対策の部分も含めて図っていききたい。

平成 17 年ボランティア活用特技・免許等登録予定アンケートによる
ボランティア提供可能者数 100 名
ボランティア受託希望者数 平成 17 年度アンケート実施予定

別紙 構造改革特別区域において実施し又は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特例措置の内容

別紙

1 特定事業の名称

番号 1206(1216)

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

2 当該規制の特例措置の適用を受けようとする者

特区内の社会福祉法人等

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の日

4 特定事業の内容

本特区内に事務所を有する営利を目的としない法人(社会福祉法人等)が、村設置による運営協議会の協議を経て、道路運送法第80条第1項の許可を得て会員である移動制約者をセダン型等の一般車両により有償輸送サービスを実施する。

5 当該規制の特例措置の内容

当村には公共交通機関として、JR 飯田線と民間バス及び村営バス、そして民間タクシー業者1社がありますが、いずれも中心集落(平岡地区)が中心とした事業展開であるため、村内に点在する小規模地区に住む身体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ません。

また、中心地区の平岡においてさえも天竜川によって作られた急峻な地形に集落が形成されているため集落中段にある村診療所へ通院するにも自動車等を所有しない身体障害者等移動制約者には大変な苦勞を強いており、点在する各集落においてはバス停まで徒歩で40分以上かかる地区も珍しくありません。

高齢化率が50%に迫る勢いの当村において肉体的ハンディキャップの多い身体障害者等が「普通に毎日を暮らせる」ことを福祉と考えるなら、本特例措置により村が社会福祉協議会に事業委託をし、移動制約者に対する安全で安心な有償輸送サービスを提供し、タクシー等でカバー出来ない部分を福祉輸送で補完することにより、地域福祉の増進が図られます。またこれを実行するに当たり村ではガイドラインに基づき運営協議会を設置、開催します。

運営協議会の目的

天龍村福祉有償運営協議会は福祉有償移送の必要性及びこれらを行う場合における安全の確保及び旅客の利便の確保に係る方策等を協議するため、設置するものとする。

運営協議会の主宰者

運営協議会は天龍村長が主宰する。

運営協議会の構成員

運営協議会の構成員は、当該市町村長又はその指名する職員を含む関係者であることを基本として主宰者が定めるものとする。

- ・ 地方運輸局長若しくは運輸支局長又はその指名する職員
- ・ 利用者の代表者
- ・ 有償運送対象地区の代表者
- ・ 社会福祉協議会会長若しくはその指名する職員
- ・ 地元タクシー業者代表者
- ・ 下伊那福祉事務所担当職員
- ・ 村長又はその指名する職員

運営協議会の運営方法

村は、運営協議会の開催に先立って、以下の資料を作成すると共に、十分な時間的余裕を持ってあらかじめ参加者に送付するものとする。あわせて、更新の申請に先立って行われる場合には、輸送活動における利用者からの苦情、事故等の状況について運営協議の場に報告するものとする。

ア 当村の区域における交通の状況及び要介護認定を受けている者、身体障害者その他の移動制約者の状況及び住民の輸送ニーズの状況

イ 許可を受けようとする NPO 等が作成した自家用自動車郵送運送許可申請書の案及び村長からの具体的な協力依頼を示す書面。

ウ 許可を受けようとする NPO 等が行おうとする自家用自動車有償運送に関し次に掲げる事項について具体的に示した資料。

- ・ 使用する車輛の自動車登録番号及び運転者に並びに移動制約者に対応した設備又は装置の種別。
- ・ 普通第二種免許によりがたい場合における十分な能力及び経験にかかる事項
- ・ 損害賠償措置
- ・ 会員数及び運送の対価の額
- ・ 運行管理体制及び指揮命令系統
- ・ 事故防止についての教育及び指導体制
- ・ 事故後の処理及び責任体制
- ・ 使用する車輛についての整備管理体制
- ・ 利用者からの苦情処理に関する体制

エ その他運営協議会の場において主宰者が必要と認める資料

運送主体

当該運送の確保について村長から具体的な協力依頼を受けた、営利を目的としない法人又は村が自ら主宰するボランティア組織であり、福祉有償運送を行うことが法人の目的の範囲外の行為に当たるものでないことを要するものとする。

運送の対象

ア 運送の対象

運送の対象となる旅客は、会員として登録された者としその条件は下記のとおりである

- ・ 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」及び第 4 項にいう「要支援者」
- ・ 身体障害者福祉法（平成 9 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（人工血透析を受けている場合を含む。）精神障害、知的障害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。

イ 運送の形態

運送の発地又は着地のいずれかが当村の区域内あることを要するものとする。運送主体においては、会員の氏名、住所、年齢その他必要な事項を記入した会員登録名簿を作成し、適切に管理するものとする。

使用車輛

ア 使用車輛

- ・運営協議会の協議によって認められたセダン型車輛であること。
- ・車いすも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。

イ 使用権原

使用する車輛については、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。

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車輛である旨を次のとおり表示することを要するものとする。

- ・氏名、名称又は記号
- ・「有償運送車両」又は「80条許可車輛」の文字
- ・文字は「ステッカー」「マグネットシート」「ペンキ」等による横書きとし、車体の側面に表示することとする。
- ・文字の大きさは縦横50ミリメートル以上とする。

また、運送主体においては、使用する自動車の型式、自動車登録番号及び初年度登録、損害賠償措置、関係する設備又は装置その他必要な事項を記入した自動車登録簿を作成し、適切に管理するものとする。

運転者

運転手は原則として普通2種免許取得者とするが、これによりがたい場合、1種免許取得後3年以上の経過者で、直近の3年間に人身事故又は重大な物損事故を起こしたことがない者は、運営会議（住民課長・住民福祉係長・社協会長・社協事務局長で組織）に諮ったうえで十分な能力及び経験を有すると認められる場合には、従事することができる。なお、村が主導し、従事者が2種免許を早期に取得できるよう体制を整備する。

車両保険

運送に使用する車両全てについて、対人無制限及び対物500万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またはその計画があること。

運送の対価

運送の対価については、当該地域における一般乗用旅客自動車運送事業の上限運賃額、公共交通機関の状況等地域の特性を勘案しつつ、営利に至らない範囲において設定されるものであることを要するものとする。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。

運行管理体制

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。

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はないこと。