

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

長野県上水内郡信州新町

2 構造改革特別区域の名称

信州新町福祉輸送サービスセダン型車両特区

3 構造改革特別区域の範囲

長野県上水内郡信州新町の全域

4 構造改革特別区域の特性

(1) 信州新町の状況

信州新町は、県都長野市の西部に位置し、町の中心部を一級河川の犀川が流れ、ほぼこれに沿って国道 19 号線が走っている。国道沿線にわずかにある平坦地に、公共施設、住宅地、商店街が形成されているほかは、地形のほとんどが山間急傾斜地で、山間部のいたるところに集落が点在している。

平成 17 年 8 月 1 日現在の人口は 5,833 人で、そのうち 65 歳以上の人口は 2,274 人である。人口は年々減少しており、過疎地域自立促進特別措置法に基づく過疎地域に指定されている。高齢化率は 39% であり、長野県平均の 23.4% (平成 17 年 7 月 1 日現在) を大きく上回っている。また、高齢者のみで暮らす世帯が 830 世帯・1,266 人 (うち独居高齢者は 418 人) となっており、高齢者人口の 55.7% が高齢者のみで生活している状況である。今後も過疎化・高齢化は進み、特に 75 歳以上の後期高齢者人口の増加が見込まれる。

(2) 移動制約者の状況

介護保険の要支援・要介護者

信州新町の介護保険の認定状況は、平成 17 年 7 月 31 日現在で 352 人が要介護・要支援の認定を受けており、65 歳以上人口 2,274 人の 15.1% にあたる 344 人が第 1 号被保険者である (表 1)。また、居宅介護サービスを利用している人

は 199 人で、その 78.4%にあたる 156 人が要支援・要介護 1・要介護 2 である（表 2）。要支援・要介護 1・要介護 2 の認定を受けている人は、福祉輸送が必要であっても福祉車両が必要と見込まれるのは少数であると考えられる。

また、要介護 3 以上の人についても、訪問介護員等の乗降介助により一般車両による輸送が可能な人もいることから、そのすべてに福祉車両が必要な状況ではないと考えられる。

（表 1）要支援・要介護認定者数（平成 17 年 7 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	73	102	54	32	40	43	344
65 歳以上 75 歳未満	11	12	7	5	3	5	43
75 歳以上	62	90	47	27	37	38	301
第 2 号被保険者	2	4	0	0	1	1	8
総 数	75	106	54	32	41	44	352

（表 2）居宅介護サービス受給者数（平成 17 年 7 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	43	84	26	16	13	13	195
第 2 号被保険者	1	2	0	0	1	0	4
総 数	44	86	26	16	14	13	199

身体障害者

身体障害者手帳の交付を受けている人は 367 人であり、このうち移動に制約を受ける肢体不自由障害者が 215 人、視覚障害者が 30 人という状況である（表 3）。1 級の肢体不自由障害者については、移送サービスにおいて福祉車両を必要とする人が多いが、2 級以下の肢体不自由障害者及び視覚障害者は、一般車両による対応が可能である。

(表3) 身体障害者手帳交付状況

(平成17年7月31日現在 単位:人)

等級	視覚	聴覚	音声言語	肢体 不自由	内部疾患	計
1級	10	0	0	39	43	92
2級	9	2	0	45	1	57
3級	4	4	3	61	14	86
4級	1	7	3	37	21	69
5級	3	0	0	24	0	27
6級	3	24	0	9	0	36
計	30	37	6	215	79	367

知的障害者

知的障害者の判定を受けている人は95人であり、更生施設に入所していない81人が在宅で生活している(表4)。

知的障害者は、環境が変わることでパニックに陥る人も多いため、肢体不自由との重複障害が無い知的障害者、特に中度以上の方の移送サービスについては使用車両をセダン型車両に拡大し、利用者と信頼関係のあるヘルパー等の運転・介助による移送が必要である。

(表4) 知的障害者の障害別状況

(平成17年7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	
6	0	1	56	22	10	95
(うち更生施設入所者)			(うち更生施設入所者)			
0	0	0	11	3	0	14

精神障害者

精神障害者保健福祉手帳所持者は25人である(表5)。肢体不自由等との重複がなく、単独で公共交通が利用できないと考えられる精神障害者の移送サービスについては、福祉車両による必要性はなく一般車両で対応可能である。

また、環境の変化により病状が不安定となる傾向があるため、利用者と信頼関係のあるヘルパー等の運転・介助により常に同じ条件で移送が行えるよう配慮が必要である。

(表5) 精神障害者保健福祉手帳交付状況

(平成17年7月31日現在 単位:人)

等級	1級	2級	3級	計
人数	5	16	4	25

(3) 公共交通機関の状況

路線バス

川中島バス株式会社が、長野市と信州新町を結ぶ1路線を平日13往復運行しているが、長野市と信州新町中心部をつなぐのみであり、車両も移動制約者に対応したものではない。

町営バス

民間バス事業者の撤退に伴い、町営によりコミュニティバス7路線を運行しているが、ほとんどの路線が1日3～4往復のみの運行である。またこれとは別に、高齢者や障害者等を対象にした福祉バスを8路線で週1回ずつ運行している。いずれのバス路線も運行日や運行便数が限られているため、利用したいときに利用できない状況となっており、車両も移動制約者に対応したものではない。また、高齢者の増加に伴い、家からバス停留所まで出ることが困難な人も増加しており、十分な利便性が確保されているとは言えない状況である。

タクシー事業者

町内にあるタクシー事業者はひじり観光タクシー株式会社1社のみで、タクシー6台で営業しているが、福祉車両は所有していない。

町では、70歳以上の町民税非課税の人や重度障害者へ、通院のためのタクシー券を交付しているが、初乗り分のみ補助であり、さらに年間12枚(より重度の障害者等は18枚)のみの交付であるため、利用者のニーズに十分に答えられる状況ではない。

5 構造改革特別区域計画の意義

交通弱者の移動手段として、路線バスや町営バスが運行されているものの、便数が少なく乗降場所が限られていることなどから、利用者にとって十分な利便性が確保されているとはいえず、日常生活では自家用車による移動が中心となっている。特に移動制約者にとっては家族が運転する自家用車での移動に頼らざるを得ない状況であり、家族にとって大きな負担となっていることから、移動制約者の移動手段確保に関する要望は年々高まりを見せている。

本特区計画は、こうした課題に対する解決策の一つとして、社会福祉法人等の民間団体の活力を導入し、移動制約者の移動手段を確保しようとするものである。NPO 等による福祉有償運送は、平成 16 年度から道路運送法による取り扱いが統一されたところであるが、運送に使用する車両は福祉車両に限定されている。しかし、台数の少ない福祉車両による輸送だけではすべてのニーズに対応することは困難であることから、必ずしも福祉車両を必要としない移動制約者については使用車両をセダン型車両に拡大することにより、安定的なサービスの提供が可能になる。また、利用者と信頼関係のあるヘルパーが運転・介助することで、利用者が安心して利用できるサービスの提供が可能になる。

6 構造改革特別区域計画の目標

当町では今後も後期高齢者人口の増加にあわせ、要介護認定者など移動制約者の増加が予想される。移動制約者はどちらかという外出をあきらめ家に閉じこもりがちになってしまう傾向にあるが、特例措置を導入することにより移動に関する様々なニーズにあった輸送の確保が可能になると考えられる。外出する機会をより多く設け、積極的な社会参加や生きがいの創出を図り、最終的には信州新町地域福祉計画で掲げる「誰もが安心して暮らせる日本一住みやすい町づくり」の実現に資することを目標とする。

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

平成 17 年 7 月の介護保険による訪問介護の利用者は 72 人で、このうち通院介助を受けた人は 39 人となっている。また、障害者支援費制度による外出支援サービスを受けた人は 2 人である。今回申請する福祉有償運送のセダン型車両への拡大を行うことによって、これらの移動制約者の通院を安定的に支援できるほか、利用者も日頃から信頼関係のあるヘルパーと同乗できることから安心して利用することができる。

また、移動制約者の移動手段の選択肢が広がり、外出機会の拡大が社会活動への積極的な参加や消費活動の促進などにつながり、住み慣れた地域でいきいきと生活し続けることができるようになるほか、要介護度の進行の予防とそれに伴う保険料・医療費上昇の抑制への効果も期待される。さらに、移動制約者の家族の介護に要する負担の軽減や就労機会の促進などへの効果も期待される。

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) コミュニティバス運行事業

- ・実施主体 信州新町 総務課企画情報係
- ・利用対象者 町民(利用制限なし)
- ・運行路線 7路線
- ・運行回数 1日2便～7便
- ・運行日 第2土曜・日曜・祝日・年末年始を除く毎日
- ・料金 距離運賃(120円～790円)
- ・運行車両 中型バス8台

(2) 福祉バス運行事業

- ・実施主体 信州新町 住民課福祉衛生係
- ・利用対象者 町内在住の65歳以上の人、身体障害者等
- ・運行路線 8路線
- ・運行回数 1日3便
- ・運行日 1路線につき週1回ずつ運行
- ・料金 一乗車200円(定額制)
- ・運行車両 小型バス1台(15人乗り)

(3) 老人・重度障害者通院タクシー券交付事業

- ・実施主体 信州新町 住民課福祉衛生係
- ・利用対象者 70歳以上の町民税非課税世帯の者、重度の身体障害者・知的

障害者・精神障害者

- ・助成額 タクシー券 1 枚につきタクシーの初乗り運賃分
- ・交付枚数 年間 12 枚（より重度の障害者等は 18 枚）
- ・16 年度実績 交付人数 420 人 総交付枚数 5,383 枚
利用枚数 4,277 枚 金額 2,737,280 円

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

運営協議会において認められた、特区内で活動する社会福祉法人、NPO 法人等の非営利法人又は信州新町が主宰するボランティア組織

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

信州新町内で活動を行う社会福祉法人、NPO 法人等の非営利法人又は信州新町が主宰するボランティア組織

(2) 事業が行われる区域

出発地又は到着地が信州新町

(3) 事業により実現される行為

事業に関与する主体が所有する車両を用いて、要介護（要支援）認定を受けている人や身体障害者などのうち単独では公共交通機関の利用が困難な移動制約者で、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、一般車両を用いて有償で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

(1) 必要性等

平成 16 年度から一定の条件を付して許可されることになった NPO 等による福祉有償運送では、使用する車両が福祉車両に限定されている。福祉車両の導入には多額な経費がかかり台数が少ないため、福祉車両のみでは十分なサービスの提供が困難である。そこで、必ずしも福祉車両を用いる必要がない移動制約者に対して使用車両をセダン型の一般車両にも拡大することで、移動制約者の移動手段を確保し、利用者のニーズにあったサービスを安定的に提供しよう

とするものである。

(2) 信州新町福祉有償運送運営協議会の設置

信州新町における社会福祉法人、NPO 法人などの非営利法人等による福祉有償運送の必要性や、福祉有償運送の実施に伴う安全性の確保などについて協議するために、信州新町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。

運営協議会は信州新町が主宰し、構成員は次の者とする。

信州新町長が指名する職員

長野運輸支局長が指名する職員

福祉有償運送の利用者の代表

関係する地域住民の代表

タクシー事業者の代表

タクシー運転手の代表

運営協議会の事務局は、信州新町住民課福祉衛生係に置く。

(3) 有償運送の条件

運送主体

信州新町内で活動を行う社会福祉法人、NPO 法人等、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し、営利を目的としない法人及び信州新町が主宰するボランティア組織のうち、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。

運送対象

運送の対象者は、町内に住所を有するもので次の要件をすべて満たす者とする。

ア 運送主体にあらかじめ登録された会員及びその付添人

イ 次のいずれかに該当する者であって、日常の外出において単独ではバス、タクシー等の公共交通機関の利用が困難な者。

(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 238 号）に基づき身体障害者手帳の

交付を受けている者

- (ウ) 肢体不自由若しくは内部障害（人工血液透析を受けている場合を含む。）
又は精神障害若しくは知的障害等により単独での歩行が困難な者であって
(ア) 又は (イ) に該当しない者

対象者の管理

運送主体においては、会員の氏名、住所、年齢、要介護認定及び身体障害者手帳の交付等の事実その他必要な事項を記入した会員登録簿を作成し、適切に管理するものとする。

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、次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が作成されていること。
- ・ 当該契約において、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化されていること。
- ・ 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瞭に表示されていること。

イ 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装置を有する自動車及びセダン型自動車によるものとする。

ウ 道路運送法第 80 条第 1 項に基づく許可に係る有償運送であること、運賃及び料金、運転者の氏名並びに自動車登録番号等について、利用者に見やすいように掲示するものとする。

運転者

ア 普通第二種免許を有することを基本とするが、これによりがたい場合は、次の要件をすべて満たす者であって、運営協議会において運転者として適当と認められた者とする。

(ア) 普通第一種免許を取得後 3 年以上が経過し、直近の 2 年間に 1 日以上の運転免許停止処分を受けたことのない者

(イ) 以下のいずれかに該当する者

- ・ 長野県公安委員会の認定を受けた自動車教習所が実施する実車の運転を伴

う特定任意講習を受講した者

- ・ 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
- ・ 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営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

損害賠償措置

運送に使用する車両すべてについて、対人無制限及び対物 300 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。

運送の対価

運送の対価については、町内を営業範囲とする一般乗用旅客自動車運送事業の上限運賃のおおむね 2 分の 1 を目安に、営利に至らない範囲で定めるものとする。

運行管理体制

運送主体において、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の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

運送主体が、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。