

## 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

南信州広域連合

### 2 構造改革特別区域の名称

南信州広域連合福祉有償運送セダン型車両特区

### 3 構造改革特別区域の範囲

長野県下伊那郡松川町、阿南町、清内路村、阿智村、平谷村、根羽村、下條村、売木村、泰阜村及び大鹿村の全域

### 4 構造改革特別区域の特性

当圏域は、長野県の最南端に位置し、南アルプスと中央アルプスに挟まれた東西 53.1 km、南北 53.7 km、総面積は 1,929k m<sup>2</sup>で香川県や大阪府に匹敵する広大な地域のうちの約 50%を山林が占める中山間地域であり、飯田市を中心に 1 市 3 町 11 村（飯田市、松川町、高森町、阿南町、清内路村、阿智村、平谷村、根羽村、下條村、売木村、天龍村、泰阜村、喬木村、豊丘村、大鹿村）で構成される人口約 18 万の圏域である。

標高 3,000mのアルプス等の山々に囲まれ、地域の中心を流れる天竜川に各支流が流れ込んでいることもあり、河岸段丘など変化に富んだ地形が形成されている。

飯田市及び松川町、高森町、喬木村、豊丘村、大鹿村の北部地域には、市街地や工業団地が集積し、また、なだらかな段丘には果樹園などの農地が拓けている。また、阿南町、下條村、売木村、天龍村、泰阜村の南部地域は、南アルプス山麓の急峻な谷合に集落が散在し、山岳観光や伝統のある民俗芸能などの資源に恵まれた地域である。また、清内路村、阿智村、平谷村、根羽村西部地区は爽やかな高原が広がり、中京方面を中心に多くの観光客が訪れる。

南信州広域連合のうち、飯田市、高森町、天龍村、喬木村、豊丘村については既に福祉有償運送に係る使用車両の拡大（セダン型特区）の認定を受け事業の推進を図っているが、その他の地域からも事業の実施が行なえるよう要望がある。

人口等の状況は次のとおり（平成 17 年 4 月 1 日現在）

人口（人）	176,205
うち 65 歳以上人口（人）	47,814
高齢化率（％）	27.1
独居高齢者（人）	4,838
世帯数（世帯）	54,821
老人世帯（世帯）	8,107

(1) 移動困難者の状況

介護保険の要支援・要介護認定者

当圏域の介護保険の利用状況は、平成 17 年 4 月 1 日現在で 8,251 人が要支援・要介護認定を受けており、このうち高齢者人口は 8,035 人で 16.8%となっている。要支援・要介護認定者の総数は 8,251 人で、そのうち要介護 3～5 の認定を受けている 3,166 人の大部分は、外出時に福祉車両による移送が必要な移動困難者であると推定される。また、要支援～要支援 2 の認定を受けている 5,085 人の大部分は、福祉車両は必要がないものの、バスや電車などの公共交通機関を利用して外出することが難しい移動困難者であると推定される。

要支援・要介護認定を受けている者のうち、居宅(支援)サービスの受給者は、9,015 人おり、介助のない状態では家庭から病院等の施設への移動が困難であるといえる。

要介護（要支援）認定者数（平成 17 年 4 月 1 日現在）（単位：人）

	要支援	要支援 1	要支援 2	要支援 3	要支援 4	要支援 5	計
第 1 号被保険者	1,495	2,390	1,066	963	1,022	1,099	8,035
65 歳以上 75 歳未満	216	312	141	106	102	127	1,004
75 歳以上	1,279	2,078	925	857	920	972	7,031
第 2 号被保険者	23	69	42	29	20	33	216
総 数	1,518	2,459	1,108	992	1,042	1,132	8,251

居宅介護（支援）サービス受給者数（平成 17 年 4 月 1 日現在）（単位：人）

	要支援	要支援 1	要支援 2	要支援 3	要支援 4	要支援 5	計
第 1 号被保険者	1,185	3,221	1,545	1,055	985	817	8,808
第 2 号被保険者	14	55	73	38	12	15	207
総 数	1,199	3,276	1,618	1,093	997	832	9,015

身体障害者

平成 17 年 4 月 1 日現在、身体障害者手帳の交付者は 11,740 人で、うち視覚障害者 740 人、肢体不自由障害者・体幹障害者 6,836 人の多くが、バスや電車など

の公共交通機関を利用して外出することが難しい移動困難者であると推定される。また、視覚障害者やじん臓機能障害等の内部障害者は必ずしも福祉車両による移送は必要としないが、一人で公共交通機関を利用することは困難であると推定され、セダン型車両による移送の潜在的需用者であると思われる。

身体障害者手帳取得の状況（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	肢体不自由 体幹障害	内部障害	計
1	235	20	0	1,051	1,164	2,470
2	164	195	25	1,235	61	1,680
3	54	232	40	1,546	411	2,283
4	52	228	25	1,657	386	2,348
5	99	15	0	1,021	7	1,142
6	136	1,355	0	326	0	1,817
計	740	2,045	90	6,836	2,029	11,740

#### 知的障害者

平成 17 年 4 月 1 日現在、療育手帳の交付者数は 1,042 人である。知的障害者の中には、公共交通機関の利用方法などが理解できない方や、介護者や環境が変わるとパニックに陥る障害者も多く、一人での移動が困難であると推定される。また、肢体不自由との重複障害がない知的障害者については、福祉車両による移送は必要ではないが、セダン型車両を用いた移送サービスでは、本人をよく理解している特定の運転者が外出支援を行う必要がある。

知的障害者の障害別状況（平成 17 年 4 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	
114	74	52	300	289	213	1,042

#### 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保持者数は 502 人である。精神障害者のうち、合併症等の影響で一部の方については、公共交通機関の利用が困難であり、移動困難者に含まれると推定される。

精神障害者保健福祉手帳交付状況（平成 17 年 4 月 1 日現在）

等級	1 級	2 級	3 級	計
人数	236	233	33	502

## (2) 公共交通機関の状況

### 鉄道

当圏域内を走る鉄道は、ＪＲ飯田線が北部地域、飯田市、南部地域を流れる天竜川に沿って走っているが、西部地域は鉄道がなく、また、最も利用者の多い飯田駅を発着する電車の本数が通勤時間帯で１時間に２～３本、日中は１時間に１本程度の運行本数しかないことなどから、必ずしも地域の交通手段とはなっていない。また、多くの駅に車椅子用のホームへのスロープが設置されているが無人駅が多く、車椅子による乗降については、あらかじめ駅員による介助を連絡する必要があることなどから、障害者の利用が進まない原因ともなっている。

### バス

当圏域内の路線バスについては、飯田市中心部と周辺町村を結ぶ８路線を信南交通㈱によって運行されており、運行しているバス２１台のうちノンステップバスは４台である。ただし、運行経路が主に地区の主要な幹線のみとなり、幹線から離れた集落に住む移動困難者にとっては自宅や利用施設からバス停までの交通手段が必要になるなど、十分な交通手段とはなっていない。

### タクシー

当圏域に事業所または営業所を持つタクシー会社は１８社あり、全社の保有車両数は２９６台である。そのうち、福祉車両を所有している会社は６社あり、全体の保有車両数は１７台である。

しかしながら、タクシー会社のない町村もあり、遠隔地に住む移動困難者までカバーできている状況ではない。

また、市町村によっては、移送支援事業としてタクシー利用券の発行等を行い、社会参加や通院等への支援を行っているが、必ずしも個人の状況にあった移送支援であるかという点、障害の状況（パニック障害等）によっては不都合を生じている状況にある。

## 5 構造改革特別区域計画の意義

当圏域は総面積の約５０％を山間地が占め集落が散在しているが、鉄道は１路線、バス路線も主要な幹線のみであることから、駅やバス停までの距離が遠いため、日常生活にとっては自家用車が移動の中心となっており、障害者や高齢者が単独で移動することが難しい。

このような状況の中で、圏域全体の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、福祉有償運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、あらゆる移動制約者のニーズに対応する体制が、圏域全体に整備されることが期待される。

## 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、NPO 法人やボランティア団体の活動の充実を図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

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、自立支援や介護予防に大きな効果が期待でき、福祉の向上が見込まれる。

また、介護者の負担が軽減され就労が可能になり、NPO 法人等の活動が促進されヘルパー等新たな雇用創出や消費行動により、地域経済の活性化が見込まれる。

## 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  
1 2 0 6 ( 1 2 1 6 )

## 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) 松川町

訪問介護送迎ボランティア

事業内容：病院への送迎

実施主体：松川町社会福祉協議会

対象者：一人暮らしの高齢者

利用者数：20 人（平成 16 年度実績）

事業費：240,000 円（平成 16 年度実績）

### (2) 阿南町

福祉タクシー券事業

事業内容：70 歳以上の運転出来ない者の世帯へ 10 枚（収入要件あり）

実施主体：阿南町

対象者：在宅の 70 歳以上の者

利用者数：379 人（平成 16 年度実績）

事業費：6,763,000 円（平成 16 年度実績）

(3) 清内路村

外出支援事業

事業内容：公共機関等への送迎

実施主体：清内路村社会福祉協議会

対象者：高齢者

利用者数：55人（平成16年度実績）

事業費：836,400円（平成16年度実績）

(4) 阿智村

福祉タクシー利用料金助成事業

事業内容：福祉タクシー利用券の交付

実施主体：阿智村

対象者：ア 身体障害者手帳（身体障害者福祉法の規定）の交付を受けた者  
で、障害の程度が1級～2級に該当するもの

イ 療育手帳の交付（療育手帳制度）を受けた者で、障害の程度「A  
1」に該当するもの

ウ 65歳以上の独り暮らし世帯と、老人だけの世帯（4月1日で調  
査）で交通手段のないもの

エ 前号に掲げる者のほか、村長が特に必要と認めたもの

利用者数：167人（平成16年度実績）

事業費：1,199,160円（平成16年度実績）

(5) 平谷村

外出支援サービス事業（予定）

事業内容：村内診療所等への送迎

実施主体：平谷村社会福祉協議会

対象者：60歳以上で虚弱な者、介護保険利用者（要介護者・要支援者等）、  
障害者

利用者数：約27名（予定）

事業費：未定

(6) 根羽村

根羽村福祉輸送サービス事業

事業内容：通常の公共交通機関を利用困難な高齢者、障害者の外出の利便を図  
り、社会参加促進等福祉の向上に寄与する。

実施主体：根羽村社会福祉協議会

対象者：NPO等に登録した要支援・要介護者・身体・知的・精神障害者で歩  
行困難な者、70歳以上で特に村長が認めた者

利用者数：28名（平成16年度実績）

事業費：519,408円（平成16年度実績）

(7) 下條村

タクシー利用券支給事業

事業内容：タクシーの基本料金分を月1枚（年間12枚）を支給

実施主体：下條村

対象者：一人暮らしの高齢者及び高齢者のみの世帯で住民税非課税世帯

利用者数：80人（平成16年度実績）

事業費：300,000円（平成16年度実績）

福祉バス運行事業

事業内容：村内をマイクロバスで巡回する

実施主体：下條村

対象者：高齢者及び障害者で移動手段の確保ができない者を対象

利用者数：延11,000人（平成16年度実績）

事業費：2,500,000円（平成16年度実績）

(8) 泰阜村

タクシー利用券交付事業

事業内容：高齢者に500円券×12枚を交付

実施主体：泰阜村（社協委託事業）

対象者：老人世帯及び障害者

利用者数：169人（平成16年度実績）

事業費：1,080,000円（平成16年度実績）

**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 特定事業の内容

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

構造改革特別区域内においてセダン型等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

南信州広域連合圏域内に事務所を有する社会福祉法人及びNPO法人等の非営利法人が、南信州広域連合圏域内を運送の発地又は着地のいずれかとして、単独又は複数市町村共同で設置された運営協議会の協議を経て、道路運送法第80条第1項の許可を得た上で、会員である要介護（支援）高齢者、身体障害者、知的障害者、精神障害者等の移動制約者に対し、セダン型等の一般車両による福祉有償運送サービスを実施する。

### 5 当該規制の特例措置の内容

平成16年度から規制緩和されたNPO法人等による福祉有償運送について、その使用車両については、車椅子のためのリフト等の特殊な設備を設けた自動車又は回転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に限定されているが、特例措置としてセダン型等の一般車両の使用を認めることにより、非営利法人等による移動制約者の福祉有償運送を確保しようとするものである。

なお、福祉車両又はセダン型車両による福祉有償運送の必要性等を協議するための運営協議会については市町村が主宰することとし、既に単独又は複数市町村による共同設置について合意形成がなされ、現在、各市町村において運営協議会の設置及び準備が進められている。

#### (1)福祉有償運送運営協議会の設置及び運営

##### 運営協議会の目的

福祉有償運送の必要性並びに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、福祉有償運送運営協議会を設置する。

#### 運営協議会の主宰者

運営協議会は、交通圏、経済圏の状況に応じ、単独又は複数市町村が主宰する。

#### 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。

なお、標準的な構成員は、おおむね以下のとおりとする。

- ・ 関係市町村の長又はその指名する職員
- ・ 下伊那地方事務所長又はその指名する職員
- ・ 長野運輸支局長又はその指名する職員
- ・ 学識経験者
- ・ 福祉有償運送の利用者の代表
- ・ 関係する地域のボランティア団体の代表
- ・ バス、タクシー等関係交通機関の代表

#### 運営協議会の開催

運営協議会の開催は、会長が招集する。

運営協議会は、構成員の過半数が出席しなければ開催することができない。

運営協議会の議事は、出席者の総意により決定する。ただし、協議が整わない場合においては、会長・副会長があらかじめ委員の中から指名した委員で協議して決定することができる。

## (2) 運送の条件

### 運送主体

福祉有償運送事業の運送主体は、南信州広域連合圏域内に事務所を有する又は現に南信州広域連合圏域内の住民を会員に含む社会福祉法人、社団法人、NPO 法人、その他営利を目的としない法人とし、運営協議会での協議を経て道路運送法第 80 条第 1 項の許可を得た事業者とする。

### 運送の対象者

運送の対象者は、南信州広域連合圏域内に住所を有し、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で、NPO 等の運送主体にあらかじめ登録した会員及び付添人で、次に掲げる事項に該当する者とする。

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

## 使用車両

### ア 使用車両

事業の使用車両は、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福祉車両及びセダンなどの一般車両とし、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掲示しなければならない。

### イ 使用権原

使用する車両については、運送主体が使用権原を有していなければならない。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、次に掲げる事項に該当していなければならない。

- ・ 運営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事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。

## 運転者

運転者は、普通第二種免許を有することを基本とする。

これによりがたい場合には、次の事項をすべて満たす者であって、十分な能力及び経験を有すると認められた者は、運転に従事できるものとする。

ア 普通第一種免許を取得後3年以上が経過し、直近の2年間に人身事故又は重大な物損事故を起こしたことの無い者

イ 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又は次のいずれかの研修を修了した者

- ・ 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事業者研修
- ・ 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 NPO 等が自主的に行う福祉輸送に関する研修

## 損害賠償措置

運送主体は事業の実施にあたり、事業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（搭乗者傷害を対象を含むものに限る）に加入していなければならない。

## 利用料金

運送主体は事業の実施にあたり、利用料金を定めなければならない。

利用料金は、南信州広域連合圏域内の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以下に示す内容に準じて、明確に整備されていること。

- ・運行管理に係る責任者が選任されており組織体制が整っている。点呼、報告、指示、記録等に係る指揮命令系統が明確にされている。
- ・運転者が自家用自動車を提供し、運転者の自宅から利用者の自宅等へ直接出向く場合には、電話等により運行管理に関する事項について指示、伝達、報告が確実に実施できる体制が整っている。
- ・使用する自動車の整備管理が適切に行われている。
- ・事故防止、安全確保について必要な研修等を行う計画がある。
- ・事故発生時において緊急の連絡体制が整備されており、対応に係る責任者が明確である。
- ・利用者からの苦情に対し適切に記録、対応する体制となっており、対応に係る責任者が明確である。
- ・その他福祉有償運送の条件が常時確保されているかどうかについての管理体制が整っており、責任者が明確である。

## 事故又は故障

運送主体は、事業の実施にあたり、事故又は故障発生時の処理及び責任体制を定め、現場での適切な処置に努めなければならない。

## 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。