

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
岐阜県
- 2 構造改革特別区域の名称
岐阜県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
岐阜県の区域の一部（岐阜県内全域のうち多治見市域を除く地域）
- 4 構造改革特別区域の特性

平成17年4月1日現在の岐阜県の総人口は、2,116,651人であり、このうち移動制約者は、163,999人（人口の7.7%）に上っている。

移動制約者とは、介護保険の要支援・要介護認定を受けている者、身体障害者（身体障害児者手帳交付者）、知的障害者（知的障害児者手帳交付者）、精神障害者（精神障害児者手帳交付者）である。

その内訳は、要支援・要介護認定者数 65,329人（平成17年6月1日現在）、身体障害児者手帳交付者数 83,078人（平成17年3月31日現在）、知的障害児者手帳交付者数 11,964人（平成17年3月31日現在）、精神障害者手帳交付者数 3,628人（平成17年3月31日現在）である。（表1）

表1：岐阜県内移動制約者の状況 （単位：人）

| 移動制約事由の内容 | 人数 | 内訳 | 人数 |
|------------------------------|---------|------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|
| 要支援・要介護認定者数 （平成17年6月1日現在） | 65,329 | 要支援 要介護1 要介護2 要介護3 要介護4 要介護5 | 9,865 19,992 10,652 8,970 8,191 7,659 |
| 身体障害児者手帳交付者数 （平成17年3月31日） | 83,078 | 視覚障害 聴覚・平衡機能障害 音声・言語・そしゃく機能障害 肢体不自由 内部障害 | 5,935 6,727 808 47,706 21,902 |
| 知的障害児者手帳交付者数 （平成17年3月31日） | 11,964 | 重度 中度 軽度 | 5,882 3,739 2,343 |
| 精神障害者手帳交付者数 （平成17年3月31日） | 3,628 | | |
| 合計（重複あり） | 163,999 | | |

これに対し、県内のタクシー等事業者の車両数は、2,847台（平成17年4月1日現在）であり、そのうち福祉車両は64台であるが、福祉車両が少ないことや、介助を必要とする移動制約者数が多いことから、県内の移動制約者のニーズを必ずしも対応できていない状況にある。（表2）

表2：岐阜県内タクシー等車両数

| 区分 | 台数 |
|------|--------|
| タクシー | 2,783台 |
| 福祉車両 | 64台 |
| 合計 | 2,847台 |

県内では市町村社会福祉協議会やNPO等によるボランティア輸送が県内の広範囲で実施されている。福祉車両によるボランティア輸送は、車いす等の補装具を使用しなければならない障害者に対する移動の支援として行われているが、視覚障害者や知的障害児・者に対するの輸送サービスとしては車両の台数が少ないために、運行車両の拡大が望まれている。

現在、岐阜県では、こうしたNPO等の取り組みについて、平成16年3月に示された国土交通省によるガイドライン（平成16年3月16日付け国自第240号「福祉有償運送及び過疎地有償運送に係る道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて」をいう。）に沿って適正かつ安全な福祉有償運送制度の実施に努めている。なお、福祉有償運送の必要性、安全の確保及び利便の確保に係る方策等を協議するために設置される運営協議会については、特定非営利活動法人等の活動状況が地域によって異なることから、市町村が地域の実態に応じて設置することが望ましいとして、単独又は複数市町村で設置することを県として支援している。県内において福祉有償運送を実施しているNPO等が所在する市町村においては、重点指導期間中（平成17年度末まで）に、これらのNPO等が許可を受けて円滑に福祉有償運送が実施できるように、全市町村で運営協議会が設置されつつある状況である。（福祉有償運送の実態がなく、今後の見込みも薄い白川村を除く。）

また、現在福祉有償運送を実施しているNPO等においては、運営協議会での協議が整いつつあり許可に向けて準備を進めているところである。（表3）

表3：岐阜県内福祉有償運送運営協議会開催状況

| | |
|-------------------|-------------------------|
| 福祉有償運送運営協議会設置箇所数 | 15カ所（設置予定含む） |
| うち複数市町村による広域運営協議会 | 3カ所 |
| 協議中のNPO法人等数 | 38団体 |
| 協議が整ったNPO法人等数 | 15団体 （条件付きで整った法人を含む） |

注）NPO法人等数は、複数の福祉有償運送運営協議会に申請している団体があるため、のべ法人数である。

5 構造改革特別区域計画の意義

市町村社会福祉協議会やNPO等がボランティア活動として移動サービスを実施することにより、住民自身による地域福祉の充実が可能となる。また、要介護者、要支援者、精神障害者、身体障害者、知的障害者等の移動制約者が地域社会に密接な移動手段を確保することが実現され、健全な生活を行うことが可能となる。

また、広域的な観点から県全体でのセダン型車両特区の認定を受けることにより、地域福祉推進の主体である市町村が、地域の状況を踏まえて単独又は複数の市町村により設置する運営協議会において、福祉輸送を実施するうえで福祉車両のみならず、セダン型等の一般車両の必要性も含めて協議することを可能とし、市町村の事務事業の円滑化を図ることが可能となる。

6 構造改革特別区域の計画の目標

要介護者、要支援者、精神障害者、身体障害者、知的障害者等の移動制約者に対して市町村社会福祉協議会やNPO等の福祉有償運送を実施するにあたり、福祉車両のほか、地域の実情に応じ一般的なセダン型車両も利用可能となることで、移動制約者がバス、タクシー等の一般の交通機関だけでなく、NPO等の福祉有償運送も利用できる途を開き、移動制約者がそれぞれの実情に応じて自立的な判断により広範な移動手段の選択を実現する環境づくりを目指す。

このような福祉輸送の円滑な実施が可能となることにより、移動制約者が健康で生きがいを持ち、安心して生活ができるようになるとともに、これらの者が地域において必要とする保健・福祉サービスを「いつでも、どこでも、だれでも」利用可能とすることにより安心して生活できる地域社会の実現を図る。

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

従来、移動手段に制限があった移動制約者が、福祉有償運送の利用によって外出が容易となり、社会参加や消費行動が促進されるとともに、付き添い等で外出などに制約のあった家族が就業すること等が可能となり、地域社会及び地域社会に大きな波及効果をもたらし、地域の雇用の創出と労働人口の拡大に資するものと考えられる。

また、福祉車両のみならずセダン型等の一般車両の使用を可能にすることで、自家用車を持ち込んで担い手として自主的に参加する県民の参加と確保を容易とし、福祉有償運送の円滑な実施を推進し、地域社会、地域経済及び地域雇用への波及効果を担保することが可能となる。

さらに、この福祉有償運送制度の実現により、利用者、地域住民、交通機関、福祉有償運送の実施主体、関係行政機関等の様々な関係者が参加する運営協議会において地域の実情に応じた交通のあり方について議論が深まることにより、移動制約者が利用できる移動手段として公共交通機関、タクシー等のみならずNPO等の有償運送も加わり、各主体が役割分担を果たす相互補完型、地域住民のニーズがより反映される地域密着型の交通体系の実現を図ることが期待できる。

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) 岐阜県内の運営協議会に関する支援体制の整備

NPO等による福祉有償運送が実施できる体制を整備しようとする市町村が円滑に運営協議会を設置し、その運営を行うことができるようにするため、「岐阜県福祉有償運送運営協議会連絡会議(仮称)」を設置し、国土交通省中部運輸局岐阜運輸支局及び関係市町村の参加により県内における運営協議会の活動について情報交換を行う体制を整備し、県内全体の福祉有償運送の円滑な実施を図る。

(2) 関連事業

以下の関連事業を特定事業と一体的に実施することにより、障害のある人々も自由に外出できる環境を確保し、県が目指している「住み慣れた地域で生活できる県民協働による福祉コミュニティづくり」を実現する。

リフトバス「ながら号」運行事業

障害者の社会参加促進を図るため、複数の車いす使用者の乗車が可能なリフトバスを運行する事業。(H16実績：稼働日数200日、利用者数3,802人)

市町村自主運営バス等補助金

小型、低床、ワンコインのコミュニティバスの導入促進など住民の利便性を高めるバス運行を目指す事業であり、県内の約7割の市町村で実施されている。

重度身体障害者介助用自動車購入等助成事業

車いす等を使用する在宅の重度身体障害者が利用するため、介助者が運転する自動車をリフト付き等に改造又は購入する場合、32万円を限度として助成する。

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

本特区内で活動する運営協議会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ことが認められた営利を目的としない法人(社会福祉法人、NPO法人、医療法人、公益法人等)又は市町村が自ら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

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、NPO法人、医療法人、公益法人等)又は市町村が自ら主宰するボランティア組織が、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項の許可を得て、会員である移動制約者(国土交通省によるガイドラインに定められた要介護者、要支援者、精神障害者、身体障害者、知的障害者等の福祉有償運送の対象となる旅客をいう。)に対してセダン型等の一般車両により福祉有償運送を実施する。

5 当該規制の特例措置の内容

福祉有償運送の使用車両については、車いすのためのリフト等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、地域の状況を踏まえ、特例措置として、セダン型等の一般の車両の使用を認めているものである。

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、ガイドラインに沿って単独又は複数の市町村が主宰することとし、岐阜県内各市町村において開催又は開催に向けた準備が進められている。

岐阜県内において福祉有償運送を実施しているNPO等が所在する市町村においては、重点指導期間中(平成17年度末まで)に、NPO等が許可を受けて円滑に福祉有償運送が実施できるように運営協議会を設置することとしている。

NPO等による福祉有償運送が実施できる体制を整備しようとする市町村が円滑に運営協議会を設置し、その運営を行うことができるようにするため、国土交通省中部運輸局岐阜運輸支局及び関係市町村の参加により県内における運営協議会の活動について情報交換を行う体制を整備しているところであり、今後も県内全体の福祉有償運送の円滑な実施を図っていくこととする。

運営協議会は、ガイドラインに基づきおおむね次のとおり開催するよう市町村に対して周知している。

運営協議会の目的

運営協議会は、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、設置するものとする。

運営協議会の主宰者

運営協議会は、交通圏、経済圏等の状況に応じ単独又は複数の市区町村が共同で主宰する。

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、標準的なものとして想定される関係者を例示すると、おおむね以下のとおりである。

- ・ 関係市町村長又はその指名する職員
- ・ 中部運輸局長若しくは岐阜運輸支局長又はその指名する職員
- ・ 公共交通に関する学識経験者
- ・ 想定される有償運送の利用者の代表
- ・ 関係する地域の住民の代表
- ・ 関係する地域のボランティア団体
- ・ バス、タクシー等関係交通機関及び運転者の代表 等

また、運送主体となるNPO等については、必要に応じて適宜説明を求めることができるものとする。

運営協議会の運営方法等

市町村は、運営協議会の開催に先立って、以下の資料を作成するとともに、十分な時間的余裕をも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 当該市町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有償運送許可申請書の案及び市町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記した資料

- ・ 使用する車両の自動車登録番号及び運転者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係る事項
- ・ 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
- ・事故時の処理及び責任体制（市町村におけるものを含む。）
- ・使用する車両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（市町村におけるものを含む。）

エ その他運営協議の場において主宰者が必要と認める資料

構成員による協議が整わない場合においては、主宰者及び主宰者があらかじめ構成員の中から指名した者が協議して決定するところによるものとする。

運送主体

当該輸送の確保について市町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市町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。

なお、NPOのほか、営利を目的としない法人として想定されるものを例示すると、おおむね以下のとおりである。

- ・社会福祉法人（社会福祉法（昭和26年法律第45号））
- ・商工会議所（商工会議所法（昭和28年法律第143号））
- ・商工会（商工会法（昭和35年法律第89号））
- ・医療法人（医療法（昭和23年法律第205号））
- ・公益法人（民法（明治29年法律第89号））等

市町村長からの具体的な協力依頼については、依頼の相手方となる法人名、依頼の対象となる有償運送行為を示した書面により行うものとする。

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以下に掲げる者及びその付添人とする。

- ・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」
- ・その他肢体不自由、内部障害（人工血液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 運送の形態等

運送の発地又は着地のいずれかが当該市町村の区域内に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、年齢及び移動制約者・住民等であることの実態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 使用車両

車いす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を要するものとする。

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りょうに表示されていること。

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条許可車両」の文字
- ・文字はステッカー、マグネットシート又はペンキ等による横書きとし、車体の側面に行くこと。
- ・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度登録年、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

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、当該地域における交通の状況等を考慮して、十分な能力及び経験を有していると認められることを要するものとする。

この場合において、「当該地域における交通の状況等を考慮して、十分な能力及び経験を有している」かどうかの判断に当たっては、運営協議の場における意見を踏まえ、合理的な理由を示して判断が行われることが必要である。

その際、検討に当たり具体的に検討すべき点を例示するとおおむね次のとおりで

ある。

- ・申請日前2年間運転免許停止処分を受けていないこと
- ・都道府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
- ・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 等

また、運送主体においては、運転者の氏名、住所、年齢、自動車免許の種別、交通事故その他道路交通法（昭和35年法律第105号）違反に係る履歴、安全運転等に係る講習等の受講歴及びその他必要な事項を記入した運転者名簿を作成し、適切に管理するものとする。

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又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等を勘案しつつ、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。

この場合において、「営利に至らない範囲」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（輸送の実態を踏まえ時間制によるものを含む。）のおおむね2分の1を目安に、地域の特性等を勘案しつつ定めるものとする。

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を要するものとする。

この場合において、上記に適合しているかどうかの判断に当たっては、運営協議の場における意見等を踏まえ、合理的な理由を示して判断が行われることが必要である。

その際、検討に当たり具体的に検討すべき点を例示するとおおむね次のとおりである。

- ・運送主体において、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こと、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こと。
- ・特に、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

向く場合にあっては、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こと

- ・ 運送主体において、使用する自動車の整備管理が適切に行われていること。
- ・ 運送主体において、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こと。
- ・ 市町村、運送主体の双方において、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こと。
- ・ 市町村、運送主体の双方において、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こと。
- ・ 市町村、運送主体の双方において、その他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こと。

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。