

## 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

北海道檜山郡厚沢部町

### 2 構造改革特別区域の名称

厚沢部町セダン型車両輸送特区

### 3 構造改革特別区域の範囲

北海道檜山郡厚沢部町の全域

### 4 構造改革特別区域の特性

厚沢部町は、北海道の南端、渡島半島西方、檜山郡の南部に位置する面積460.42km<sup>2</sup>の町である。東南北の三方は、山地に覆われ、総面積の約83%は森林面積で占められている。基幹産業は農業で稲作・メークイン（馬鈴薯）を核として大豆・小豆などが作付けされている。

人口は、昭和35年の10,651人を頂点にして減少傾向が続いており、現在はピーク時の半数以下、4,937人（平成17年5月31日現在）と過疎化が進んでいる。特に65歳以上人口は1,554人で高齢化率は31.5%（平成17年5月31日現在）と非常に高く、北海道平均の20.5%を大きく上回っている。また、独居高齢者が316名、高齢夫婦世帯が365世帯となっており、高齢者人口の67.3%にあたる1,046名が高齢者のみの世帯となっている。加えて身体障害者475名、知的障害者48名、精神障害者39名の移動制約者が生活している。

こうした中で移動の交通手段として、国道227号線を中心に路線バスが運行されているが町全域を網羅しておらず、便数も1日7本、朝夕の通勤通学時間帯を除くとほぼ3時間に1便となっている。また、NPO等によるボランティア輸送も福祉車両が高額等の理由のため、車両台数確保が難しく事業参入がされていない状況にあり、高齢者や障害者等の利用者にとって通院など日常生活をする上で利便性が充分確保されているとは言えない状況にある。

## (1) 移動制約者の状況

### 介護保険サービス利用者

高齢者の256人（高齢者人口比16.5%）が要介護（支援）認定を受けており、在宅においては121人（高齢者人口比7.8%）が居宅介護サービスを利用している。高齢者の在宅生活を支える上で重要な役割を果たす通院等の外出支援において、要介護3以上の重度状態の方については福祉車両での輸送が基本となるが、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方もいるなど、そのすべてに福祉車両が必要な状況ではない。

また、サービス利用者の76.4%を占める要支援、要介護1及び要介護2の方についても、多数の者は福祉車両による輸送を必要とする状況にはなく、セダン型の一般車両による輸送で充分対応可能である。

### 要介護（要支援を含む）認定者数（平成17年5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	20	77	43	37	34	45	256
65～74歳	4	19	5	4	3	7	42
75歳以上	16	58	38	33	31	38	214
第2号被保険者	0	3	1	2	0	2	8
総数	20	80	44	39	34	47	264

高齢者人口	1,554人	認定第1号被保険者 / 高齢者人口	16.5%
-------	--------	-------------------	-------

### 居宅介護（居宅支援）サービス受給者数（平成17年5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	14	54	25	13	9	6	121
第2号被保険者	0	3	1	1	0	1	6
総数	14	57	26	14	9	7	127
(再掲)	97(76.4%)			30(23.6%)			100%

### 身体障害者

身体障害者手帳の交付を受けている方は475名であり、このうち移動に制約を受ける肢体不自由障害者は271人、視覚障害者は47人を数える。

1級の肢体不自由障害者については福祉車両を必要とする方が多いが、多数を占める2級以下の方及び視覚障害者についてはセダン型等の一般車両による対応が充分可能である。

身体障害者手帳交付状況

(平成17年5月31日現在) 単位：人

区分	肢体不自由	視 覚	聴 覚	内部疾患	音声言語	計
1級	82	13	2	59	2	158
2級	65	20	16	2	2	105
3級	44	5	8	23	0	80
4級	50	1	12	15	0	78
5級	21	4	0	0	0	25
6級	9	4	16	0	0	29
計	271	47	54	99	4	475

知的障害者

町内には、社会福祉法人江差福祉会の運営する知的障害者入所更生施設のほか生活寮や通所授産施設が開設され、在宅の方を含めると48名が生活している。知的障害者は、交通法規の理解、安全確認などできない方が多く、単独での公共交通機関の利用は難しい。そのため、肢体不自由等の重複が無い知的障害者については、福祉車両による移送の必要性は少なく、セダン型車両による送迎サービスを拡大することにより、特定のヘルパーによる移送サービスを可能とし、通院や公共施設の利用、さらには余暇活動への利用機会を増やすことが求められている。

居住区分別知的障害者数 (平成17年5月31日現在) 単位：人

区 分	施設数	障害者区分別入居数			
		重度	中度	軽度	計
生活寮	5	1	18	19	38
在宅	-	0	0	10	10
合 計	5	1	18	29	48

精神障害者

精神障害者通院医療費公費負担患者票の交付を受けている方は、平成17年5月31日現在で39名である。引きこもり傾向にある方は、心を許した介護者と一緒に初めて外に出ることが可能となったり、不安感の強い方は、環境の変化に対応できず公共交通機関の利用ができないなど、障害程度とその状況対応は多様であるため、セダン型に使用車両を拡大することにより特定のヘルパーによる輸送サービスを可能とし、通院や公共施設の利用機会を

増やすことが必要である。

## (2) 公共交通機関の状況

### 路線バス

函館バス(株)が、函館市～厚沢部町～江差町間を1日7往復運行している。朝夕の通勤通学時間帯を除くとほぼ3時間に1便の運行で、路線も国道・道道の一部に限られ、町内全域を網羅していない。また、バス車両、停留所も移動制約者に対応できるものではなく、路線から遠く離れている方が多数おり、利用者にとって十分な利便性が確保できていない状況である。

### タクシー事業者

町内には、俄虫タクシー(有)の1社があり、一般乗用車両2台で営業している。しかし、営業所が1カ所しかないため、市街地から遠く離れている利用者にとっては、時間的なニーズが満たされず、ほとんど利用していない状況となっている。また、介護タクシー等福祉車両によるサービスを提供する事業者は、近隣町にも無い状況である。

## 5 構造改革特別区域計画の意義

現在、移動制約者の移動手段については、路線バスが運行されているものの町内全域を網羅していない上、運行便数が非常に少ないことや乗降場所が国道・道道に限られていることなどから、十分な利便性が確保できているとはいえない。よって、日常生活では家族が運転する自家用車での移動が中心となっている。しかし、家族の就労や高齢者世帯(独居、老夫婦)である場合は、移動手段を確保するのが難しい状況となっている。

そのため、輸送サービスにおける使用車両をセダン型等の一般乗用車両に拡大することにより、NPO法人等がボランティア輸送事業に参入し、多くの利用者に対する送迎サービスの提供を可能とする。これにより、高齢者、障害者が住みなれた地域での在宅生活を続けることが可能となり、地域福祉の充実を推進することができる。

## 6 構造改革特別区域計画の目標

特例措置の導入により、移動制約者の移動手段を拡大し、あらゆる移動制約者

の移動ニーズに対応できる輸送体制を整備する。また、移動制約者の行動範囲を広げ、住み慣れた地域で社会の一員として共に生活し、社会参加の促進を図る。

これにより、当町の町政運営の指針となる第4次厚沢部町総合計画の保健福祉分野の基本目標「誰もが健やかに、安心して暮らせるまち」の実現を目指すことを目標とする。

## 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5月の介護保険による訪問介護の利用者は74人であり、そのほとんどが通院等の支援サービスを受けている。使用車両の拡大により、医療や福祉のサービスが今まで以上に受けやすくなることはもとより、函館市や江差町の専門性の高い病院での診療や定期通院回数が増加などが見込まれる。さらに、家族の介護負担の軽減により介護者の就労機会の促進が図られる。

また、高齢者や障害者等の移動制約者の行動範囲を拡大させ、社会参加の促進と地域で安心して生活できる地域福祉サービスの充実が期待できる。

## 8 特定事業の名称

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

## 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

特になし

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

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

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、医療法人及び公益法人

### 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) 事業に関与する主体

厚沢部町内で活動を行なう社会福祉法人、NPO法人、医療法人及び公益法人

#### (2) 事業が行われる区域

出発地又は到着地が厚沢部町

#### (3) 事業により実現される行為

事業に関与する主体が使用権原を有する車両を用いて、要介護（要支援を含む）認定を受けている方や身体障害者、知的障害者、精神障害者などのうち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、有償での送迎サービスを提供するもの。

### 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。しかし、車イス等を使用しない多くの移動制約者に対する移動サービスは、セダン型車両でも充分対応可能である。

そこで、使用車両をNPO等が所有するセダン型等の一般自家用車にまで運用の拡大を行なうことによって、高齢者の通院及び障害者の通院・社会参加が希望する日に自由にできるよう対応を改善していく。

## (2) 厚沢部町福祉有償運送等運営協議会の設置

有償ボランティア輸送事業の円滑な実施のために、関係機関による厚沢部町福祉有償運送等運営協議会（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、厚沢部町保健福祉課に置く。

運営協議会は、厚沢部町が主宰し、構成員は次の者とする。

- ・厚沢部町長が指名する職員
- ・函館運輸支局長が指名する職員
- ・公共交通機関に関する学識経験者
- ・厚沢部町社会福祉協議会代表者
- ・要介護（支援）認定者代表
- ・俄虫タクシー（有）代表

### 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。

## (3) 運送主体

厚沢部町内で活動する社会福祉法人、NPO法人（保健、医療又は福祉の増進を図ることを活動を行なうことを主たる目的とするものに限る。）医療法人及び公益法人で、次の要件を満たし、運営協議会の決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条に規定する「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

#### 対象者の管理

運送主体では、会員の氏名、住所、年齢、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、利用者の苦情処理について会員登録時に説明し対応する。

#### (4) 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ものとし、外部から見やすいように車体側面に有償運送の許可を受けた車両であることを表示するものとする。

また、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

#### (5) 運転者

普通第二種免許を有することを基本とするが、運営協議会において次の事項について検討し、十分な能力及び経験を有していると認められた場合は、これによらないことができる。

- ・申請日前2年間に運転免許停止以上の処分を受けていないこと
- ・北海道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であること



- ・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なう福祉輸送に関する研修を修了した者であること
- ・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

(6) 損害賠償措置

運送に使用する車両すべてに対人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。

(7) 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において設定するものとする。上限については、一般乗用旅客自動車運送事業の概ね1/2とする。

(8) 運営管理体制

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かかる体制、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。

(9) 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ないこと。