

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

北海道夕張郡長沼町

2 構造改革特別区域の名称

長沼町やすらぎ輸送特区

3 構造改革特別区域の範囲

北海道夕張郡長沼町の全域

4 構造改革特別区域の特性

長沼町は、北海道の中央、石狩平野の南東部に位置し、道都札幌市からは 32 km の位置にあり、東は由仁町に、北は栗山町に、西は南幌町・北広島市に、南は千歳市・恵庭市と接している。

近隣の市町村へは、JR バス、夕鉄バス、中央バスなどの路線バスが運行されているが、その殆どが駅との連絡であったり、路線数、運行本数が十分でないことから、主な移動手段は自家用車が中心である。

人口は、12,678 人（平成 17 年 9 月 1 日現在）でわずかながら減少傾向にあるが、65 歳以上の高齢者人口は 3,193 人で高齢化率は 25.2% と北海道の平均 20.5% を大きく上回っている。また、独居高齢者が 464 人、高齢者夫婦世帯が 322 世帯に上っている。加えて身体障害者が 668 人、知的障害者が 101 人、精神障害者が 114 人生活しており、高齢化の進展とともにこうした移動に制約を受ける者が増加している傾向にある。

このような中で、本町では「安心とやすらぎの社会福祉の推進」を福祉計画の目標に掲げ、高齢者等が安心して在宅で生活ができる環境づくりを進めているが、それを実現するためには高齢者等に対する外出支援の充実が必要不可欠である。

(1) 身体機能の低下や障害により単独での移動が困難な移動制約者の状況

介護保険サービス利用者

要介護認定者（要支援を含む）は、603人（対高齢者人口比：18.8%）であり、うち居宅介護（支援）サービス受給者は、270人（同：8.5%）である。

居宅サービスを受けている者のうち要介護3以上の者29人については、外出支援の際には福祉車両での運送が基本となるが、それ以外の者については、福祉車両によらずセダン型等の一般車両でも対応は可能である。

要介護（要支援を含む）認定者数（平成17年9月1日現在）単位：人

	要支援	要介護1	要介護2	要介護3	要介護4	要介護5	計
認定者数	40	249	108	77	60	69	603

居宅介護（居宅支援）サービス受給者数（平成17年9月1日現在）単位：人

	要支援	要介護1	要介護2	要介護3	要介護4	要介護5	計
受給者数	15	169	57	20	5	4	270

身体障害者

身体障害者手帳の所有者は668人であり、うち移動に制約を受ける視覚障害者は37人、また移動制約者となり得る肢体不自由者は417人、内部疾患者は170人を数える。うち、肢体不自由者については、1・2級の者は福祉車両による運送が基本となる。

視覚障害者については、障害が重複していない場合には、必ずしも外出支援を必要とはしていないが、ガイドヘルパーを必要とする場合も多いなど、単独での移動には制限があり、公共交通機関を利用することが難しい場合が多い。また、多数を占める3級以下の方についても外出支援の希望が多いものの、福祉車両の台数が限られていることから、十分な対応はできていない。

このため、台数の限られた福祉車両によらず、セダン型等の一般車両による福祉有償運送の体制を整え、利用しやすい環境とすることが望まれる。

身体障害者手帳交付状況（平成17年9月1日現在）単位：人

	肢体不自由	視覚	聴覚	内部疾患	音声言語	計
1級	82	15	1	100	0	198

2級	96	11	11	2	0	120
3級	74	2	6	41	0	123
4級	94	2	11	27	2	136
5級	46	5	1	0	0	52
6級	25	2	12	0	0	39
計	417	37	42	170	2	668

知的障害者

知的障害者数は101人(平成17年9月1日現在)、うち重度及び中程度の者が100人である。

知的障害者は、交通法規の理解、安全確認などが十分にできない者が多く、また介護者や環境が変わることなどによりパニックに陥る者が多いため、運送に際しては、環境が変わらないように配慮することが求められる。このため、肢体不自由との重複障害がない知的障害者、特に重度及び中程度の者は、セダン型等の一般車両による福祉有償運送を可能とし、顔見知りの運転手による運転やヘルパーの同乗により安心してサービスを受けられるようにすることが望まれている。

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、114人(平成17年9月1日現在)である。精神障害者は引きこもり傾向にある者が多く、そうした者は心を許した介護者と一緒に初めて外に出ることができるようになる場合が多い。

そのために、運送に際しては知的障害者と同様に、セダン型等の一般車両による福祉有償運送を可能とし、気心の知れた介護者が運転することで、引きこもりの傾向がある者の外出が促進されると考えられる。

(2) 公共交通機関の状況

路線バス

路線バスは町内及び近隣町村間の移動手段として、当町と札幌市、北広島市、岩見沢市間で運行されているが、バス停留所までの交通の確保ができないこと

や、便数が限られていること、時間が決まっているなど、移動制約者が利用しやすい環境になっていない。

町営バス

町営バスは、中央バスや旧国鉄バスの廃止路線の代替バスとして、6路線で、1日2往復から4往復運行（有料）し、通勤・通学・通院、買い物などの町民の交通手段となっているが、ノンステップバスでないこと等、移動制約者に特段の配慮がきていない。

タクシー事業者

町内には、(株)長沼中央ハイヤーの営業所があり、タクシー8台で営業している。

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、本町を含めて近隣町村にも無い状況である。

(3) ボランティア運送の実績事業者

町内の訪問介護事業所は社会福祉協議会のみで行なっており、介護保険と支援費両方の事業所指定を受けている。

利用形態は訪問介護サービスでの通院が主で、重要な移送手段となっているが、認知症等の症状が軽度な利用者の増加に伴い、セダン型等の一般車両にも使用車両を拡大し運送体制を整備することが必要となっている。

5 構造改革特別区域計画の意義

当町では、「安心とやすらぎの社会福祉の推進」を目標に掲げ、高齢者等が安心して在宅で生活ができる環境づくりを目指して保健、高齢者福祉、介護保険などの各種福祉政策に取り組んでいるところであるが、その中で、移動制約者に対する運送サービス体制が十分に整っておらず、利用を希望する者のニーズに応えきれていない。また、今後、高齢者を中心に移動制約者の増加も予想されており、当町の目標を達成し、高齢者等が安心して地域において在宅で生活できるような町とするためにも、運送サービスの体制整備が緊急の課題となっている。

現在、社会福祉協議会において、福祉車両による有償運送を実施しているものの、台数に限りがあるため、ニーズに十分に答えられていない。福祉車両は、車椅子等の補装具を利用しなければならない者などの移動の手段としては有効であるが、そ

れ以外の者については、セダン型等の一般車両でも十分に対応が可能である。

ボランティア運送の際に、台数の限られている福祉車両に加え、セダン型等の一般車両にも使用車両を拡大することで、利用者のニーズに応え、高齢者や障害者が健常者と同じように、容易に移動ができるような体制を整備するものである。

6 構造改革特別区域計画の目標

町内の高齢者、障害者等の移動制約者に対し、社会福祉協議会が運送サービスを実施するにあたり、福祉車両だけでなくセダン型等の一般車両も使用可能となることにより、車両台数の確保など運送体制の充実を図り移動制約者のニーズに十分に 대응することで、皆が健康で生きがいを持ち、安心して生活ができ、また地域において必要とされる保健・福祉サービスを「いつでも、どこでも、だれでも」利用できる地域づくりを推進する。

町独自で取り組んでいる各種福祉施策と合わせ、当町の町政運営の指針となる第4次長沼町総合振興計画の保健福祉分野の基本目標である「安心とやすらぎの社会福祉の推進」の実現を目指す。

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

社会的効果としては、この事業を実施することにより高齢者や障害者本人の活動範囲の拡大が見込まれるとともに、家族の介護負担も軽減され、高齢者等が安心して住み慣れた地域での生活を維持することができ、在宅生活の促進につながる。

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

在宅老人等移送サービス事業

- ・実施主体～長沼町
- ・対象者～おおむね65歳以上の在宅の要援護者及び障害者で、外出の困難な一人暮らし又はこれに準ずる世帯の者。
- ・内 容～町内での通院、機能訓練及びショートステイ等の送迎
- ・利用料～無料
- ・車 両～町有車（運行業務は社会福祉協議会に委託）
- ・平成16年度利用者～37人 延べ277回利用

町営バス

- ・対象者～町民（利用制限なし）
- ・内 容～通勤・通学・通院・買物などの利用者の運送
- ・利用料～有料
- ・車 両～マイクロバス・大型バス 5台
定員（29人～1台、47人～2台 63人～2台）
- ・利用者～46,529人（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

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

1 特定事業の名称

1206(1216) NPO等によるボランティア運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

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) 事業に関する主体

長沼町内で活動を行なう社会福祉法人

(2) 事業が行われる区域

出発地又は到着地が長沼町

(3) 事業により実現される行為

事業に関する主体が所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、精神障害者等のうち、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、有償での運送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運送では、車両が福祉車両に限定されている。そこで、使用車両をNPO等が所有するセダン型等の一般車両にまで拡大をすることによって、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ことが必要である。

(2) 長沼町福祉有償運送等運営協議会の設置

有償ボランティア運送事業の円滑な実施のために、関係機関による長沼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、長沼町福祉課に置く。

運営協議会は、長沼町が主宰し、構成員は次の者とする。

- ・地域交通事情に識見を有する者 ~ 老人クラブ連合会会長
- ・有償運送利用者の代表
- ・住民の代表 ~ 連合区長会長
- ・関係するボランティア団体
- ・バス・タクシー等関係交通機関の代表 ~ (株)長沼中央ハイヤー代表
- ・札幌運輸支局長の指名する職員
- ・町長の指名する職員

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

長沼町内で活動する社会福祉法人で、次の要件を満たし、運営協議会の決議を経て、札幌運輸支局長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、当該運送に携わる者との間に、当該車両の使用にかかる契約が締結され、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

(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総てについて、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。

(7) 運送の対価

運送の対価については、一般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。