

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

北海道空知郡南富良野町

2 構造改革特別区域の名称

南富良野町福祉有償輸送セダン型特区

3 構造改革特別区域の範囲

北海道空知郡南富良野町の全域

4 構造改革特別区域の特性

南富良野町は、北海道の中央部に位置し、東西43km、南北46km、総面積665km²の町域を有する町である。6つの地区で形成されているが、広大な町域を有することから地区間は最大約40kmも離れており、そのため町の公営バスとして町内循環バスを運行し住民の移動手段を確保している。

本町の中心部から40km離れて隣接する富良野市は、通院や買い物など住民の生活圏となっており主な移動手段は自家用車となるが、自家用車による移動が困難な方は、公共交通機関であるJR根室本線を利用することとなる。しかし、JR根室本線は列車の運行本数が限られており、また地区によっては最寄り駅が遠いため、十分な利便性が確保されているとはいえない状況である。

本町の人口は2,979人(平成17年3月31日現在)、うち65歳以上は834人で高齢化率28.0%と非常に高く、北海道平均の20.9%を大きく上回っている。うち家族による自家用車での移動が難しい方が多い独居高齢者は154名(特養入所者等除く)、高齢者夫婦世帯は178世帯に上っており、また、身体障害者は208名、知的障害者は179名、精神障害者は35名と、高齢者以外にも移動に制約を受ける方が多数生活している状況にある。

こうした中、本町では、「あんしんの南富良野 - 健やかな福祉のまち」を保健福祉分野の基本目標として掲げて、高齢者や障害者を含めた福祉の充実に努めているところであるが、高齢者の数は年々増加傾向にあり、町内の移動制約者については今後も増加が予想され、長距離移動が避けられない本町の

特性もあって、そうした住民の重要な生活基盤の一つとなる移動手段を確保、整備していくことが早急に求められている。

南富良野町人口の推移

(単位：人)

| 区 分 | 平成12年度 | 平成13年度 | 平成14年度 | 平成15年度 | 平成16年度 |
|---------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 総 人 口 | 3,141 | 3,115 | 3,055 | 3,036 | 2,979 |
| うち高齢者数 | 804 | 809 | 810 | 825 | 834 |
| 高 齢 化 率 | 25.6% | 26.0% | 26.5% | 27.2% | 28.0% |

(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

ア 介護保険サービス利用者

高齢者のうち127人(高齢者人口比15.2%)が要介護(支援)認定を受けており、内居宅介護サービスを受けている方は69人(高齢者人口比8.3%)となっている。そうした中、交通機関の限られた本町で在宅生活を行うためには通院や買い物等の外出支援は必要不可欠である。

要介護3以上の方については福祉車両での輸送が基本となっているが、居宅介護サービス利用者の80.0%を占める要支援、要介護1及び要介護2の方については、全員が福祉車両による輸送が不可欠ではなく、セダン型等の一般車両による輸送でも対応が可能である。

要介護(要支援を含む)認定者数(平成17年3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 | 9 | 57 | 21 | 20 | 11 | 9 | 127 |
| 第2号被保険者 | | 1 | 1 | 1 | 1 | | 4 |
| 総 数 | 9 | 58 | 22 | 21 | 12 | 9 | 131 |

| | | | |
|-------|-----|-----------------|-------|
| 高齢者人口 | 834 | 認定第1号被保険者/高齢者人口 | 15.2% |
|-------|-----|-----------------|-------|

居宅介護(居宅支援)サービス受給者数(平成17年3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 | 9 | 34 | 12 | 10 | 2 | 2 | 69 |
| 第2号被保険者 | | | 1 | | | | 1 |
| 総 数 | 9 | 34 | 13 | 10 | 2 | 2 | 70 |
| | 56(80.0%) | | | 14(20.0%) | | | |

イ 身体障害者

身体障害者手帳の交付を受けている方は208名おり、このうち移動に制約を受ける肢体不自由障害者及び視覚障害者はそれぞれ101人、11人と半数を超えている状況にある。1級の肢体不自由障害者については福祉車両による輸送が不可欠な方が多いものの、それ以外の多数を占める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輸送でも対応が可能である。

身体障害者手帳交付状況（平成17年3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 | 14 | 3 | 1 | 18 | 1 | 37 |
| 2級 | 21 | 5 | 6 | 5 | 1 | 38 |
| 3級 | 14 | | 8 | 3 | | 25 |
| 4級 | 32 | 1 | 7 | 7 | 1 | 48 |
| 5級 | 12 | 1 | | | | 13 |
| 6級 | 8 | 1 | 38 | | | 47 |
| 計 | 101 | 11 | 60 | 33 | 3 | 208 |

ウ 知的障害者

本町には知的障害者援護施設があり165名が入所している。

知的障害者は、施設入所型から地域で生活する地域生活型への移行を進めており、グループホームや自立訓練所の整備に努めている。

そうした中、グループホーム等の居宅施設で生活する知的障害者の増加に伴い、ホームヘルプサービスの利用対象者も増加している。知的障害者は交通法規の理解や安全確認などが的確にできない方が多く、通院や余暇活動においての移動介助が必要不可欠である。肢体不自由を持つ知的障害者は福祉車両による輸送が必要な方もいるが、その以外の知的障害者はセダン型等の一般車両による輸送でも対応が可能である。

居住区分別知的障害者数（平成17年3月31日現在）（単位：人）

| 区分 | 施設数 | 障害者区分別入居数 | | | | ヘルプ対象者（再掲） | |
|---------|-----|-----------|----|----|-----|------------|----------|
| | | 重度 | 中度 | 軽度 | 計 | H17.3末現在 | H17.7末現在 |
| 入所更生施設 | 1 | 66 | 32 | 17 | 115 | | |
| 入所授産施設 | 1 | 22 | 17 | 11 | 50 | | |
| グループホーム | 3 | 2 | 4 | 7 | 13 | | 13 |
| 在宅 | 1 | | | 1 | 1 | | 3 |
| 合計 | 6 | 90 | 53 | 36 | 179 | | 16 |

エ 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35名である。精神障害者は、心を許した介護者と一緒になければ外出することが難しい場合が多く、また環境の変化にもうまく対応することができない者が多く、公共交通機関を利用しにくい。そのため、移動手段として福祉車両だけではなくセダン型にも使用車両を拡大することでヘルパーの支援等により、精神障害者が通院等のための移動がしやすくなる環境を整備することが求められている。

(2) 公共交通機関の状況

ア 町内循環バス

散在している地区を結び住民の移動手段の確保を図るため、町有マイクロバスを1日5往復循環(1乗車 100円)させているが、視覚障害者や知的障害者に特段の配慮をした対応まではできていない。

また、高齢者等の利用の多くは通院であるが、運行本数が少ないこともあって待ち時間が長くなるなど、十分な利便性が確保されているとはいえない。

イ タクシー事業者

町内のタクシー事業者は、(有)幾寅交通ハイヤー1社のみであるが、営業車両は1台で、福祉車両は所有していない。

隣接の富良野市では福祉車両によるサービスを提供するタクシー事業者はあるが、遠距離のため本町は営業区域に含まれていない。

(3) 福祉有償輸送の実績事業者

町内の福祉有償輸送を行っている訪問介護事業は南富良野町社会福祉協議会のみで、介護保険と支援費両方の事業所指定を受けている。同協議会は平成17年4月より福祉車両による福祉有償輸送を行なっているが、台数が限られているため、利用者のニーズに十分に対応できていない。そのためセダン型車両での輸送も併せて実施することで、利用者のニーズに十分応えられる体制を整備することが求められている。

5 構造改革特別区域計画の意義

町の面積が広大であり日常生活で長距離の移動が避けられないものの、公共交通機関が限られている本町においては、特に自家用車による移動が難しい高齢者や障害者にとって、「移動」という面でそれらの方のニーズに十分応えられているとは言い難い。先に述べたように福祉車両による有償輸送も行っているものの、車両の台数が限られていることもあり、利用希望者のニーズに十分に応えられてはいない。一方、福祉車両は車イス等を常時利用される方の移動手段として必須のものではあるものの、要介護認定者や知的障害者、視覚障害者などの多くの方についてはセダン型車両でも十分に移動支援が行える。また、ボランティア団体等にとっては、高額な福祉車両を購入することがその運営に大きな負担となることから、既存のセダン型車両を活用することで、負担の軽減を図り、かつ利用しやすい環境をつくりやすくなる。

移送サービスを充実させることで定期通院が容易になり、それが新たな病気の予防につながり、高齢者や障害者が地域において健康で元気に生活できるようになる。このことは、人口の減少と高齢化が併せて進行している本町においては、高齢者や障害者が積極的な社会参加が可能となり、ひいては地域の活性化に結びつくものと期待している。

6 構造改革特別区域計画の目標

町政運営の指針となる第4次南富良野町総合計画では子どもから高齢者まですべての住民が地域で自立しながら安心して生活が送れる「あんしんの南富良野 - 健やかな福祉のまち」を目標として、在宅生活支援事業や配食サービスによる健康づくりといった施策を講じているところである。

本計画により、ボランティア輸送としてのセダン型車両による有償輸送が認められることで、本町の地域特性による課題である、移動制約者に対する移動手段の改善を図ることができ、また、在宅で生活する高齢者や障害者に対する在宅生活支援の充実やボランティア団体の育成等も併せて実施することにより、「安心して長年住み慣れた郷土で住み続けられる」生活基盤の確立を図る。

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

本計画の実施により、町内の移動制約者が通院する際や社会参加する際における移送サービスを安定して提供できるようになり、移動制約者の家族の

介護負担の軽減が図れ、介護者の就労機会の促進が見込まれる。

また、移送サービスの向上により、高齢者や障害者が地域社会へ積極的に参加できるようになるなど活動範囲が広がることで、みなが生きがいを持って住み慣れた地域での在宅生活を継続できるようになることが見込まれる。

また、地域社会全体が第4次南富良野町総合計画で掲げる「あんしんの南富良野 - 健やかな福祉のまち」を目標に活動する地盤づくりにも貢献するものとする。

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

(1) 外出支援サービス事業

- ・実施主体～南富良野町
- ・対象者～65歳以上の単身世帯、高齢者のみの世帯等であつて、身体的、地域的要因等により一般の交通機関を利用することが困難な高齢者等とする
- ・内容～居宅から町内の病院及び在宅福祉サービスを提供する場所等との間の移送
- ・利用料～無料
- ・車両～普通車両(社会福祉法人に委託)
- ・平成16年度利用者～691人 延べ308回利用

(2) 福祉有償運送事業

- ・実施主体～南富良野町社会福祉協議会
- ・対象者～介護保険法第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つて、単独では公共交通機関を利用することが困難な者

- ・内 容～居宅から病院及び在宅福祉サービスを提供する場所等との間の移送
- ・車 両～福祉車両

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

南富良野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南富良野町

(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年度から規制緩和により実施できるようになった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。この福祉車両についてはその購入費や整備費用が高額となるため使用できる台数が

限られてしまい、輸送を希望される方全員のニーズに応えきれていない。特に、車イス等を使用している方など福祉車両でなければ移動できない方を優先せざるを得ず、それ以外の方に対する移動サービスを十分に提供できている状況にない。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することによって、高齢者や障害者の通院など、ニーズに応えられる体制を確立する。

(2) 南富良野町福祉有償運送等運営協議会の設置

福祉有償輸送事業の円滑な実施のために、関係機関による南富良野町福祉有償運送等運営協議会（以下「運営協議会」という。）を平成17年3月30日に設置した。運営協議会の事務局は、南富良野町保健福祉課に設置。

ア 運営協議会は、南富良野町が主宰し、構成員は次のとおりである。

| 区 分 | 職 名 | 氏 名 |
|----------------------------|-----|---------|
| 行政機関代表 南富良野町長 | 会 長 | 池 部 彰 |
| 地域住民代表 町民生委員児童委員協議会長 | 副会長 | 三 橋 基 晴 |
| 学識経験者 北星学園大学助教授 | 委 員 | 島 津 淳 |
| 学識経験者 町老人クラブ連合会長 | 〃 | 小 林 実 |
| 有償輸送利用者代表 町身体障害者協会会長 | 〃 | 佐 藤 清次郎 |
| 地域ボランティア代表 町社会福祉協議会長 | 〃 | 曾 慶 一 介 |
| タクシー事業者代表 (有)幾寅交通ハイヤー社長 | 〃 | 小 川 博 |

イ 苦情処理

苦情処理の窓口を運営協議会事務局に設置。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

南富良野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旭川運輸支局長の許可を受けた事業者とする。

ア 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

イ 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。

ウ 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。

(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。