

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

北海道士別市

2 構造改革特別区域の名称

士別市安心・安全輸送セダン型特区

3 構造改革特別区域の範囲

士別市の全域

4 構造改革特別区域の特性

士別市は、北海道上川支庁管内中央北部に位置し、平成 17 年 9 月 1 日に「旧士別市」と「旧朝日町」とが合併した人口 23,965 人(平成 17 年 10 月末日現在)の市です。産業は、稲作を中心とする農業と森林資源の活用・開発を行っている市です。

明治 32 年、北海道最北で最後の屯田兵の入植により開拓の鍬がうちおろされたところから始まり、天塩岳を源流とする大河「天塩川」の豊かな水と肥沃な緑の大地の恵みを受けて、先人たちの努力によって発展し今日に至っています。

交通状況としては、JR 宗谷本線や道央自動車、国道・道道が縦横に伸びており、周辺諸都市との交通アクセスは良好な条件にあり、道北の中心都市旭川市までは、自動車で約 1 時間程度です。しかしながら、バス路線については、モータリゼーションの進展や市民の生活様式の変化のなかで利用者が減少し、結果として減便傾向にあるとともに、乗降場所が限られていることなどの状況にあります。

本市も道内の大半の市町村同様に高齢社会であり、65 歳以上人口は、6,813 人で高齢化率は 28.4%(平成 17 年 10 月末日現在)と非常に高く、また、独居高齢者が 1,033 人、高齢夫婦世帯が 1,314 世帯となっており、高齢者人口の 34.5%にあたる 2,347 人が高齢者のみの世帯となっています。加えて身体障害者 1,340 人、知的障害者 86 人、精神障害者 256 人の移動制約者が生活しています。高齢者人口、障害者人口ともに増加を続けており、移動に制約を受ける方は増加傾向にあります。

(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

高齢者人口の15.7%が要介護(支援)認定を受けており、在宅においては545人(高齢者人口比8%)が居宅介護サービスを利用しています。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以上の方については福祉車両での輸送が基本となりますが、サービス利用者の76.3%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を必要とする状況ではありません。

要介護(要支援を含む)認定者数 (平成17年10月末日現在) 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
第1号被保険者	147	359	152	150	99	131	1,038
65～74歳	19	50	14	21	10	11	125
75歳以上	128	309	138	129	89	120	913
第2号被保険者	5	11	4	4	3	8	35
総数	152	370	156	154	102	139	1,073

高齢者人口	6,813人	認定第1号被保険者 / 高齢者人口	15.7%
-------	--------	-------------------	-------

居宅介護(居宅支援)サービス受給者数(平成17年10月末日現在) 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
第1号被保険者	72	245	89	78	31	16	531
第2号被保険者	2	6	2	2	1	1	14
総数	74	251	91	80	32	17	545
(再掲)	416(76.3%)			129(23.7%)			100%

身体障害者 居宅介護

身体障害者手帳の交付を受けている方は1,340人であり、このうち移動に制約を受ける肢体不自由障害者は685人、視覚障害者は76人です。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す。

身体障害者手帳交付状況

(平成17年11月11日現在) 単位：人

	18歳以上						18歳未満
	肢体不自由	視 覚	聴 覚	内部疾患	音声言語	計	肢体不自由
1級	71	17	1	153	0	242	8
2級	144	29	62	0	0	235	2
3級	145	5	84	42	6	282	1
4級	163	3	52	64	7	289	0
5級	111	11	0	2	0	124	0
6級	40	11	106	0	0	157	0
計	674	76	305	261	13	1,329	11

知的障害者

社会福祉法人が、知的障害者入所更生施設のほか通勤寮、グループホーム、生活寮などの居住施設と通所更生施設や通所授産施設を擁し、知的障害者の自立訓練や就労体験を通じ施設入所から地域での生活へ移行する取り組みを実施しています。

知的障害者ホームヘルプサービスを利用できるグループホーム、生活寮、在宅の知的障害者は22人を数えています。現在、支援費による移動介助は身体との重複障害者で利用者はいませんが、知的障害者は交通法規の理解、安全確認などが的確にできない方が多く、介護者や環境が変わることによってパニックに陥る方も多い状況にあります。そのため、肢体不自由との重複が無い知的障害者、特に中度以上の方に係る通院や余暇活動への移動介助は、気心の知れたホームヘルパーの運転するセダン型等の車両による福祉有償運送が必要になります。

居住区分別知的障害者数

(平成17年11月11日現在)

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	
入所厚生施設	28	53	8	2	63	
通勤寮	1		1		1	
グループホーム	11		11		11	(1)
生活寮						
在宅	11	3	8		11	(4)
合 計	51	56	28	2	86	(5)

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11月11日現在で256人です。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り、又不安感の強い方は、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の内容とその対応は多様であり、セダン型車両を使用したヘルパーの支援により通院や公共施設の利用を可能にすることが必要です。

(2) 公共交通機関の状況

路線バス

土別軌道株式会社が運行するバス路線として、主要集落を結ぶ路線及び市街地を循環する路線が運行されているほか、市の委託によって、廃止路線を代替運行する路線やデマンド方式による路線が市内の各集落を結んでおり、高齢者や学生等を中心に日々の生活の足となっています。このうち、一部路線については、ワンステップバスが運行していますが、台数が少ないため利用者が限定されている現状であり、停留所についても特に障害者の利便性に配慮されたものにはなっていない現状です。又、道北バス株式会社が運行する路線も本市を縦貫していますが、車両、停留所施設ともに、移動制約者に対応したものにはなっていないのが現状です。

コミュニティバス

朝日地区内の運行については、平成15年4月から料金無料のコミュニティバスを土別軌道株式会社に委託し、朝日～茂志利間と朝日～登和里・北線間の2系統を各3往復しており、地域の足として、特に車を運転できない高齢者、通学児童・生徒等の足として運行していますが、土曜日及び日曜日は運行をしていないため、コミュニティバスのみでは、利用者のニーズに対応しきれない現状です。

タクシー事業者

市内には、2社のタクシー事業者があり、土別ハイヤー(株)については、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として運営を行っています。しかし、台数やスタッフにも制限があり、十分とは言えない状況であり

ます。

また、市としても在宅の身体障害者を対象とした「福祉ハイヤー料金助成事業」を実施し、一人につき年間24枚の助成券を交付しています。しかし、下肢、体幹、視覚、呼吸器に障害のある1級及び2級の方に限られています。

会社名	車両所有台数	うち福祉車両台数
士別ハイヤー株式会社	25台	車椅子、ストレッチャー対応2台
北栄ハイヤー株式会社	11台	0台

(3) ボランティア輸送の実績事業者

介護保険制度施行後に1民間事業者及び2社会福祉法人が「通院等のための乗車又は降車の介助サービス」を実施していますが、その後の参入は見られず、現在に至っています。

上記の法人等は、介護保険と支援費両方の事業所指定を受けており、福祉車両に加え、セダン型車両の導入により移動制約者に対する移動支援の拡充が求められています。

5 構造改革特別区域計画の意義

市内及び近隣町村間の移動手段として、路線バス等が運行されているものの便数が少ないことや乗降場所が限られていることなどから、利用者にとって十分な利便性が確保できているとはいえず、日常生活では自家用車による移動が中心となっています。特に移動制約者にとっては家族が運転する自家用車での移動に頼らざるを得ない実情であります。

福祉車両による有償ボランティア輸送は、車イス等を常時利用される方の移動手段としては有効ではありますが、要介護認定を受けた方や知的障害者、視覚障害者に対する移動支援には一般乗用車両でのサービス提供が充分可能な場合があります。台数の限られた福祉車両ではなく、セダン型等の一般乗用車両を使用することにより移動制約者に対する輸送サービスの拡充が図られ、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容易となり、地域福祉の充実を推進することができます。

6 構造改革特別区域計画の目標

特例措置の適用によって移動制約者の移動手段を拡大し、円滑に移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家族の介

護負担の軽減にもなります。又、既存の社会福祉法人のみならずNPO法人やボランティア団体の活動の活発化を促すこととなります。

これにより、当市の市政運営の指針となる新市建設計画（平成17年度～平成27年度）の保健福祉分野の基本方針である「誰もが健やかに安心して暮らせるまちづくり」を推進することで、市民一体となって地域で支えるまちづくりを進め、高齢になっても、障害を持って、誰もが住み慣れた地域で健やかに安心して暮らせる社会の実現を目指すものであります。

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

平成17年9月の介護保険による訪問介護の利用者200人中、通院の支援を受けた方は74人となっています。また、障害者支援費制度において、居宅介護受給者証の交付を受けた視覚障害者はいませんが、人工透析を必要とする内部障害者が49人です。これらの他、一般車両を使用した移送サービスを必要とする者は、今後においても増加することが予想されますが、NPO等が実施する福祉有償運送においてセダン型車両を運行することによって、これらの移動制約者の乗降不安の解消を図り、買い物などの利便性の向上、専門性の高い病院への通院回数の増加などが見込まれます。

また、高齢者等の社会参加の推進や介護予防の観点として、各種の文化事業等への参加等生きがい活動の促進を図り、移動制約者が住み慣れた地域での生活も維持することができるほか、家族の介護負担の軽減により介護者の就労機会の増加、例えば本市の基幹産業は農業であることから、農業従事者を安定して確保できるものと考えております。

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) 移送・外出支援サービス事業
移送サービス事業

- ・対象者～居宅の要介護高齢者であり、市内の医療機関への受診に際して主治医が本人及び介護者等の状況を勘案し、病状管理のため居宅内および医療機関内で看護師同行の必要があると認めた者
- ・内 容～上記の条件を満たした場合に、移送車により通院の送迎を行う。
- ・利用料～1回 400円
- ・車 両～移送用車両（社会福祉協議会に委託）
- ・平成16年度利用者～ 46人 延べ493回利用

外出支援サービス

- ・対象者～ 医療機関での定期受診を必要とする者が、高齢又は身体の障害、疾病等により、一般の交通機関を利用することが困難で、かつ扶養義務者及び親族の補助による通院が不可能で、他に交通手段のないことにより医療機関内での受診が困難な者
- ・内 容～上記の条件を満たした場合に、通院のための移送手段を提供する。
- ・利用料～500円～2,110円
- ・車 両～移送用車両（ハイヤー事業所に委託）
- ・平成16年度利用者～ 14人 延べ318回利用

(2) 敬老バス乗車証交付事業

- ・実施主体 : 土別市
- ・対 象 者 : 市内に居住する75歳以上の高齢者（現在74歳試行対象）
- ・内 容 : 土別軌道株式会社が運行する市内路線の全域
: 道北バス株式会社が運行する南土別町、多寄35線から風連町境界までの沿線
: 無料バス乗車証（顔写真付）と無料乗車券を発行し通年活用してもらい、移動の利便性を確保している。
- ・利用実績 : 平成16年度乗車証交付者数 1,933人

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

市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土別市

(3) 事業により実現される行為

事業に関与する主体がセダン型等の車両を用いて、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ます。

しかし、福祉車両の利用のみでは、車イス等を使用しない移動制約者に対する移動サービスは十分に提供できていない現状にあります。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ようとするものであります。

(2) 士別市福祉有償運送運営協議会の設置

有償ボランティア輸送事業の円滑な実施のために、関係機関による士別市福祉有償運送運営協議会（以下「運営協議会」という。）を設置（平成17年12月20日）。運営協議会の事務局は、士別市保健福祉部介護保険課に置く。

運営協議会は、士別市が主宰し、構成員は次の者とする。

- | | | |
|-------------------|-----------|-----------------|
| ・ 士別市長が指名する職員 | ・ ・ ・ ・ ・ | 士別市保健福祉部長 |
| ・ 旭川運輸支局長が指名する職員 | ・ ・ ・ | 旭川運輸支局輸送課長 |
| ・ 公共交通機関に関する学識経験者 | ・ ・ | 士別軌道（株）取締役 |
| ・ ボランティア（障害者含む）団体 | ・ ・ | ボランティアセンター運営委員長 |
| ・ 地域・高齢者等団体 | ・ ・ | 士別市自治連会長 |
| ・ 福祉関係団体 | ・ ・ | 社会福祉協議会会長 |
| ・ 地元事業者（ハイヤー） | ・ ・ | 上川北部ハイヤー協会支部長 |
| ・ ハイヤー事業所従業者代表 | ・ ・ | 労働組合執行委員長 |

苦情処理

苦情処理の窓口を運営協議会事務局（介護保険課）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

市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の活動を行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。