

## 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

北海道樺戸郡月形町

### 2 構造改革特別区域の名称

月形町ふらわーサポートセダン特区

### 3 構造改革特別区域の範囲

北海道樺戸郡月形町の全域

### 4 構造改革特別区域の特性

月形町は、北海道の中央西部、空知支庁管内の南西部に位置し、石狩川を母なる川として、肥沃な耕地と自然環境に恵まれた静かな農村として発展してきた。

基幹産業は農業で米を中心に花き栽培、メロン等の果菜栽培を行い、都市近郊型農業が確立しつつある町である。

月形町は東西に15.6km、南北に19.5km、行政面積が151.05km<sup>2</sup>と広大であるが、主要な交通状況は、町を横断する国道275号線と岩見沢方面、美唄方面への北海道道2本の計3路線、JR札沼線の1路線に依存している。

しかし、JR札沼線は単線で運行本数も1日に7往復と少なく、また町内における停車駅は5箇所に限られるなど、札幌市や都市部へ移動する移動手段の一つではあるが、日常の足として十分な状況にあるとは言い難い。

また、町営のバス路線は主に通学路に沿って数箇所の停留所を設けて運行されており、町内全域をカバーできる状況になく、運行時間も通学重視となっている。そのため、町民の多くは移動手段を自家用車に頼っている。

月形町の人口は4,180人(平成17年9月30日現在)で、このうち65歳以上の高齢者は1,294人に上り高齢化率は30.95%となっている。そのうち、独居高齢者が319人、高齢夫婦が236人に上り、42.89%が高齢者だけの世帯構成となっている。この他に身体障害者239名、知的障害者181名、精神障害者40名が町内で生活しており、高齢者や障害者等の移動に制約を受ける者が多数存在している。そうした移動制約者に対する支援策の整備が緊急課題となっている。

#### (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

月形町の要介護(要支援)者は、平成17年9月30日現在で229人、このうち75人(32.75%)が居宅介護サービスを利用している。

こうした、要介護(支援)者への通院、買い物等の外出支援は、在宅生活を支える上で重要な役割を果たしており、このうち常時車椅子やストレッチャーを必要とする者については、リフトや回転シートなどの福祉車両での輸送が基本であ

るが、身体機能の低下が軽度な認知症高齢者や、杖や歩行介助での移動可能な軽度の移動制約者については、全員が福祉車両を必要とはしていない。

月形町においては、要介護（支援）者のうち要介護1から要介護2など軽度の移動制約者が多く、台数に限りのある福祉車両だけではそうした利用希望者の需要に十分に対応することができない状況にある。

**要介護（要支援を含む）認定者数（平成17年9月30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	48	74	31	28	26	18	225
第2号被保険者	0	2	0	0	0	2	4
合計	48	76	31	28	26	20	229

**居宅介護サービス受給者数（平成17年9月30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	18	30	10	12	3	0	73
第2号被保険者	0	2	0	0	0	0	2
合計	18	32	10	12	3	0	75

**身体障害者**

月形町で身体障害者手帳交付者は239人であり、移動に制約を受ける肢体不自由障害者は151人、視覚障害者は14人である。このうち在宅で支援費制度の居宅支援サービスを利用する者が1人、社会福祉法人が運営する身体障害者療育施設等の入所者が2人おり、その他の多くは介護保険サービスを利用している。高齢者と同様に、町内のバス・鉄道などの公共交通機関が不便であるため、多くの者は通院などに家族の協力を得て自家用車を利用せざるを得ない状況にある。

なお、重度（1級・2級）の肢体不自由障害者は、寝たきりや常時車椅子を利用しているため福祉車両での輸送が必要となるが、軽度の者及び視覚障害者については、セダン型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9月30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	38	6	2	37	0	83
2級	34	4	1	0	0	39
3級	16	1	5	4	0	26
4級	38	2	2	6	0	48
5級	15	0	0	0	0	15
6級	10	1	17	0	0	28
計	151	14	27	47	0	239

## 知的障害者

月形町には知的障害者が181人おり、このうち社会福祉法人が運営する知的障害者更生施設に140人が入所しており、その他は家族と同居またはグループホームなどで生活しながら、通所で更生施設を利用して自立訓練を行っている。

支援費制度の居宅支援サービスの利用者は11人いるが、それぞれ慣れ親しんだホームヘルパーにより生活支援や通院などの援助を受けている。

知的障害者は、介護者や環境の変化によりパニックに陥る場合があり、特に重度の者は公共交通機関の利用も単独では困難であり、通院などの輸送についても、できるだけ環境を変えずに普段のサービスと同じ介護者であることが有効である。

身体の障害を併せ持つ者については、肢体不自由障害者と同様に福祉車両での輸送が必要であるが、体に障害のない重度の知的障害者については、慣れ親しんだホームヘルパーが運転・介助する、セダン型車両での輸送が望ましい。

## 居宅支援サービス利用者状況（平成17年9月30日現在）

単位：人

	身体介護	家事援助	移動介護 1	乗降介助	地域生活	ディサービス	計 2
児童	2	0	0	0	0	5	7
身障	1	0	0	0	0	0	1
知的	5	5	4	1	5	1	20
計	8	5	4	1	5	10	28

1～身体介護無し 2人数は重複者有り

## 精神障害者

月形町の精神障害者は、平成17年9月30日現在40名である。これらの精神障害者は、体調等により精神的に不安定になる場合があるなど、公共交通機関の利用が困難となる場合が多い。

身体機能に障害がない者が大半であるため、福祉車両を使用する必要はないが、精神障害者の中には高齢者が増加しつつあり、今後はホームヘルプサービスによる移送が必要となるケースが増えることが予測されることから、セダン型車両を利用したNPO等による輸送サービス体制の拡充が求められている。

## (2) 公共交通機関の状況

### 1 路線バス

北海道中央バス(株)が道々沿いに岩見沢まで1日7往復運行しているが、朝夕の通学時に集中しており、生活の足として十分な状況にはない。また、バス事業者が赤字路線を廃止した後の路線維持の問題もあり、隣接する石狩支庁管内新篠津村と月形町間については、共同で負担金を出し住民の生活路線を支えている状態にある。

### 町内巡回バス

スクールバス混乗の形態で通学路沿いに町内巡回バスを1日4往復運行しているが、通学優先のため生活の足として十分な状況にはなく、また、現在運行されている車両については、リフトやノンステップなどの装備のないバスが使用されており、停留所を含めて障害者対応ができていないため、重度の移動制約者はバスを利用することができず、また、軽度の者であっても単独での利用は困難な状態である。

### 鉄道

昭和10年に札幌市～沼田町間の国鉄札沼線が開通し、当時は月形町の主要交通機関であったものの、昭和27年の道路法改正以後国道の整備が進められ、月形町においても自動車も普及していった。

これにより鉄道の利用者は年々減少し、現在はJR札沼線が普通列車1両編成で運行し、新十津川～月形町～札幌市間を1時間から2時間間隔で一日7往復している。

月形町内の駅は（月ヶ岡駅・知来乙駅・月形駅・豊ヶ丘駅・札比内駅）5箇所しかなく、その利用者は隣接町から月形高校への通学生徒が中心で、一般の住民の生活の足としての利用は少ない。駅も月形駅以外は無人駅で、駅施設はバリアフリー化されておらず、乗降の介助が必要な移動制約者の利用は困難な状態である。

### タクシー事業者

町内には1社のタクシー事業者がある。

バス・鉄道等の公共交通機関は便数や車両の課題があり移動制約者には対応できないため、タクシーは重要な交通手段の一つとなっている。

しかし、運行台数が少なく、移動制約者も多いため、広範囲な町内全域の移動制約者全ての需要をカバーできる状態ではない。

### 月形町内タクシー事業者の状況（平成17年9月30日現在）

会社名	車両所有台数	うち福祉車両台数
平和観光ハイヤー有限会社	3台	0

### (3) 福祉輸送の状況

介護保険制度や障害者支援制度の開始以降も、民間事業者の参入は見られず、町内の訪問介護事業所や地域生活支援センターとも社会福祉法人であり、それぞれ両制度の事業所指定を受けている。

福祉車両を保有している事業所は、1事業所（車椅子用2台）のみである。

これは、福祉車両全般が高価なため、導入に慎重にならざるを得ないことが一因である。先に述べたように輸送サービスのニーズが高いことを鑑みれば、セダン型車両の充実による移動制約者に対する移動支援の拡充が求められている。

#### 月形町内の訪問介護事業所等（平成17年9月30日現在） 単位：台数

事業所名	法人区分	福祉車両台数
月形町社協訪問介護事業所	社会福祉法人	2
雪の聖母園地域生活支援センター（知的）	〃	0

### 5 構造改革特別区域計画の意義

月形町において福祉輸送サービスは、移動制約者にとって地域で在宅生活していく上での生命線というべきものであるが、人口が減少していく過疎地のため、大手の民間事業者の参入は見込めず、地元の福祉関係者が主体となって福祉輸送サービスを支えていかなければならない。

福祉車両による輸送は、車椅子等を常時使用している者や寝たきりの高齢者の移動手段としては有効であるが、軽度の介護認定者や身体機能の低下が軽度な認知症高齢者、知的障害者などに対する輸送にはセダン型車両での対応が求められている。

セダン型車両を活用した、地元の社会福祉法人やボランティア団体による輸送体制の整備、拡充を図ることで、高齢者や障害者が安心して外出できるようになる。

それにより高齢者や障害者が住み慣れた地域において、安心して在宅生活ができるようになるなど、地域福祉の充実を推進していくことができる。

### 6 構造改革特別区域計画の目標

月形町は過去に水害による被害を何度も受けており、特に昭和50年には台風6号により開町以来の大水害で、床上浸水家屋212戸、床下浸水家屋74戸被害総額10億円余りとなっている。また、特別豪雪地帯に指定されており平成17年3月31日現在の降雪量は943cm（平成16年同期863cm）に及び、冬期間の日常生活に支障をきたしている。こうした環境を踏まえ、月形町では安全・安心な環境づくりを目指し、高齢者や障害者等の家族構成や身体状況、緊急時の連絡先などの調査、把握に努め、災害発生時に迅速に対応できる地域防災基盤の整備に取り組んでいるところである。

その上で、さらにそれを推進していくためには、移動制約者の移動手段の充実が欠かせない。現在の体制では移動制約者のニーズに応じきれず、特例措置の

導入によって福祉車両に加えて一般車両による移動支援ができるようになり、そうしたニーズに応え、高齢者や障害者が住みなれた地域において安心して生活することを可能にする。

また、高齢者や障害者本人が社会参加する機会が増えることや、地域に根ざし生活することで、福祉に対する地域住民の理解が深まり、ボランティア活動の促進等が見込まれる。

本計画を当町の福祉施策の柱の一つとし、町民一体となって地域で支えるまちづくりを進め、年老いても、障害を持って、誰もが平等に住みなれた地域で明るく生き生きと生活ができるまちづくり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

月形町の主要産業である農業を支える農家は、大半が家族経営であり介護者も重要な仕事の担い手である。今回の特区計画の実施により介護者の負担軽減が図られれば、介護者の就労機会が拡大され、産業活動が活発化することが期待できる。

また、セダン型等の一般乗用車両での福祉有償運送サービスが実施されれば、移動制約者が自宅からバス停等までの移動中に転倒や交通事故に遭遇するリスクを軽減することができ、医療費の増大や介護給付費増加抑制が見込まれる。

さらに、安全・安心な移動手段が確保されることにより、通院や買い物など外出の機会が増え自立した生活の維持や生きがい活動が推進される。

## 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) 町内巡回バス事業

- ・対象者～町民（利用制限なし）
- ・内容～主として月形町立病院、月形温泉の利用者の移送
- ・利用料～無料
- ・運行回数～1日4便
- ・運行車両～マイクロバス

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、構造改革特別区域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

月形町内で活動を行う社会福祉法人、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月形町

#### (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)認定を受けている者や身体障害者、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る。しかし、輸送実施事業者の福祉車両の導入が軽度の移動制約者の増加に対応しきれず、車椅子等を使用しない移動制約者に対する移送サービスは十分に提供できていない現状にある。そこで使用車両をNPO等が所有するセダン型車両にまで運用の拡大を図ることにより、高齢者や障害者の通院や社会参加が促進されるよう改善する。

### (2) 月形町福祉有償運送運営協議会の設置

福祉有償運送事業の円滑な実施のために、関係機関による月形町福祉有償運送運営協議会（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月形町町民生活課に置く。

運営協議会の構成等

運営協議会は、月形町が主宰し、構成員は次のものとする。

- ・関係行政機関の職員
- ・北海道運輸局札幌運輸支局長又はその指名する職員
- ・地域交通機関の代表
- ・地域住民の代表
- ・利用者の代表
- ・学識経験者

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

月形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主たる目的として活動を行うものに限る。）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条の有償運送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、下記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者及びその介護人とする。

- ・介護保険法（平成9年法律第123号）第7条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238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、知的障害等により独立した移動が困難なため、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。

#### 苦情の処理

運送主体では、利用者の苦情受付について、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。