

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

北海道上川郡剣淵町

2 構造改革特別区域の名称

剣淵町ボランティア輸送特区

3 構造改革特別区域の範囲

北海道上川郡剣淵町の全域

4 構造改革特別区域の特性

剣淵町は、北海道の中央部上川支庁管内の北に位置する人口3,970人(平成17年10月1日現在)の町である。産業は農業が中心で、北海道内では比較的古くから開けた町である。隣町との交通機関は、国道が町の東部を通過しているため街の中心部を通る道々により路線バスが運行されているが、便数が少ないことや乗降場所が限られているなど利用者にとって十分な利便性が確保されているとはいえない状況にある。

過疎地の例に漏れず、65歳以上人口は1,219人で高齢化率は30.7%(平成17年10月1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178名、高齢夫婦世帯が194世帯となっており、高齢者人口の46.4%にあたる566名が高齢者のみの世帯となっている。加えて身体障害者265名、知的障害者44名、精神障害者58名の移動制約者が生活している。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者は増加傾向にある。

(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

高齢者人口の18.5%が要介護(支援)認定を受けており、在宅においては101人(高齢者人口比8.3%)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以上の方については福祉車両での輸送が基本となるが、サービス利用者の84.2%を締める要支援、要介護1及び要介護2の者については全員が福祉車両を必要とする状況ではない。

要介護（要支援を含む）認定者数（平成17年10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
第1号被保険者	40	59	31	19	23	52	224
65～74歳	4	7	1	1	3	4	20
75歳以上	36	52	30	18	20	48	204
第2号被保険者	0	1	1	0	0	0	2
総数	40	60	32	18	23	52	226

居宅介護（居宅支援）サービス受給者数（平成17年10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
第1号被保険者	17	49	17	9	6	1	99
第2号被保険者	0	1	1	0	0	0	2
総数	17	50	18	9	6	1	101
（再掲）	85（84.2%）			16（15.8%）			100%

身体障害者

身体障害者手帳の交付を受けている方は265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149名、視覚障害者は13名を数える。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者が多いが、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10月1日現在) 単位：人

		1 級	2 級	3 級	4 級	5 級	6 級	計
18 歳 以 上	肢体不自由	1 6	2 6	4 8	3 0	1 9	6	1 4 5
	視 覚	8	1	1	1	1	1	1 3
	聴 覚		8	1 4	1 6		1 9	5 7
	音声言語		1	1				2
	内部疾患	2 0		1 2	1 2			4 4
	計	4 4	3 6	7 6	5 9	2 0	2 6	2 6 1
18歳未満(肢体不自由)		3	1					4

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入所授産施設、グループホーム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る。

知的障害者のホームヘルプサービス利用は5名となっており、重複があるため身体介護1名、家事援助4名、移動介助3名の利用となっている。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者が多く、介護者や環境が変わることによってパニックに陥る者も多い。そのため、肢体不自由との重複がない知的障害者、特に中度以上の者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輦による福祉有償運送が必要になる。

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者は、平成17年10月1日現在で58名である。引きこもり傾向にある者は、心を許した介護者と一緒で始めて外に出ることが可能となったり、不安感の強い者は、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、セダン型の車輦を利用したヘルパーの支援により通院や公共施設の利用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

道北バス株式会社が、旭川市～剣淵町～名寄市間を1日12往復、ほぼ1時間に1便で運行している。しかしながら、路線が国道及び道道を通る1路線しかないため、バス停留所まで距離のある者も多く、バリアフリー化もされていないため、移動制約者にとって利用が困難な状況となっています。

町営バス

一般町民及び就学児童の足を確保するため町営バスを4路線、1日3～4便運行しているが、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。

タクシー事業者

町内には、営業車の常駐はしていないが、隣町に2業者あり営業を行っている。そのうち障害者等に対応した福祉車両により営業を行っている業者は1業者であるが、営業主体が隣町にあるため、当町の需要に対する十分な対応にはなっていない。

(3) ボランティア輸送の実績事業者

介護保険制度施行後も民間事業者の参入は見られず、町内の訪問介護事業所は2事業所とも社会福祉法人であり、介護保険と支援費両方の事業所指定を受け福祉車両によるサービスの提供を行っている。今後とも高齢者・障害者共に増加していくことが予測されており、セダン型車両の充実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る。

5 構造改革特別区域計画の意義

移動制約者に対する輸送サービスに新規事業者の参入が困難な当町において、社会福祉法人等が住民の要望に応えるため輸送サービスを提供してきているが、利用者にとって十分な利便性が確保できているとは言えず、日常生活では自家用車による移動が中心となっている。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状況である。

福祉車輛による有償ボランティア輸送は、車椅子等を常時利用される者の移動手段としては有効であるが、要介護認定を受けた者の大部分や知的障害者、視覚障害者に対する移動支援には一般常用車輛でのサービス提供が望ましい。台数の限られた福祉車輛ではなく、セダン型等の一般乗用車輛を使用することにより多くの移動制約者に対する移送サービス提供が可能となり、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

当町における福祉移送サービスについては、採算面から民間事業者の参入が困難であり、社会福祉協議会等が民間事業者ではカバーできない部分を補完することが適当である。しかしながら、使用車輛をすべて福祉車輛にすることは採算面から困難であり、福祉車輛までは必要としない移動制約者も多いことから、特例措置の導入により社会福祉法人等が行う福祉有償運送によって使用車輛をセダン型等に拡大し、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を軽減する。また、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。

過疎地において、高齢者や障害者が施設に依存することなく住みなれた地域で生活していくためには、社会資源の整備や地域住民の協調を促進することが必要であり、地域全体で高齢者や障害者を支援する体制を確立し、町民一丸となって福祉の町づくりを進める。

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

在宅の高齢者や障害者で移動支援が必要な町民は今後においても増加することは必至であり、今回の申請により福祉有償運送において福祉車輛のみならずセダン型車輛への拡大を行うことによって、これらの移動制約者の通院支援を安定してサービス提供することができ、家族の介護負担の軽減が図られるほか、土別市や名寄市の専門性の高い病院への通院回数の増加などが見込まれる。また、高齢者や障害者本人の活動範囲を拡大させるとともに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輛の拡大事業 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) 町営バス運行事業(町内循環バス)

- ・対象者～町民(利用制限なし)
- ・内容～一般町民及び就学児童の足の確保
- ・利用料～有料(就学児童及び70歳以上の町民は無料)
- ・運行回数～1日4便以内
- ・運行車輛～乗車定員11名以上のバス

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輛の拡大事業

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

剣淵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剣淵町

(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輛を用いて、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、車輛が福祉車輛に限定されており、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る。そこで、使用車輛をNPO法人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てゆく。

(2) 剣淵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、関係機関による剣淵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、剣淵町健康福祉課に置く。

運営協議会は、剣淵町が主催し、構成員は次の者とする。

- ・ 地方公共団体（町助役）
- ・ 国土交通省（旭川運輸支局）
- ・ タクシー事業者（上川北部ハイヤー協会士別支部代表）
- ・ 利用者団体（身体障害者福祉協会代表）
- ・ 福祉有償運送事業者（社会福祉協議会代表）
- ・ 学識経験者（老人クラブ連合会代表、民生児童委員会代表）

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

剣淵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の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

られた者とする。

- ・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照明書類の写し、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）使用車輛

使用する車輛は、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輛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確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

運送に使用する車輛総てについて、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（搭乗者障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、営利にな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 条の欠落事由に該当するものでないこと。