

## 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

北海道中川郡幕別町

### 2 構造改革特別区域の名称

幕別町福祉有償運送特区

### 3 構造改革特別区域の範囲

北海道中川郡幕別町の全域

### 4 構造改革特別区域の特性

幕別町は、北海道の東部、十勝平野の中央部よりやや南に位置し、日高山脈を遠くに仰ぎ、十勝川や日本有数の清流である札内川などが流れる豊かな自然に恵まれた町である。基幹産業は『農業』であり、畑作を中心に酪農や肉用牛の飼養も行われ、特に畑作では、小麦、てん菜、馬鈴薯、豆類に加え、近年は野菜などの導入により生産性の高い農業を展開し、重要な食料供給基地としての一端を担っている。

本年2月6日の忠類村との合併により、人口は27,000人を超え、町域は東西18km、南北55km、総面積478km<sup>2</sup>と広大で細長い地形を有している。幕別町は、大きく4地域に分けることができ、十勝圏域の中核都市である帯広市に隣接し、ベットタウン化により拡大傾向にある札内地域、近年、高齢化や人口の減少が目立つものの古くから行政の中心として機能してきた本町地域、豊かな自然に恵まれ、産業の基盤を支える農村地域、さらには、道の駅周辺を拠点とした観光振興等に取り組む忠類地域など、それぞれの地域において多面的な特色を持っている。

町の交通基盤として、南北に走る道道幕別大樹線が、東西に走る国道38号線にアクセスし、道内主要都市と接続しており、公共交通機関として、JR根室本線及び路線バスが運行されている。JR根室本線には、幕別駅、稲土別駅及び札内駅があるが、1日の運行本数が14便と少なく、駅施設には多くの段差があることから、利用者にとっては必ずしも利用しやすいとはいえない状況にある。一方、路線バスについても、帯広～幕別間が1日12往復、帯広～忠類間が1日14往復の運行に留まり、農村地域においては運行されていない状況である。さらに、乗降場所も幹線道路沿いに限られており、半数以上の車両がノンステップ化されていないなど、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である。

さらに、冬期間においては、毎年積雪があり、日中でも氷点下となる期間が続くため、路面は凍結により滑りやすく、交通事故等が発生しやすい環境となることから、高齢者や障害者などの移動制約者にとっては、より外出が

困難となっている現状である。

平成 17 年 9 月 30 日現在、65 歳以上の人口（以下「高齢者人口」という。）は 5,982 人で、高齢化率は 21.8% と非常に高く、また、独居高齢者が 1,006 名、高齢夫婦世帯が 1,188 世帯となっており、高齢者人口の 56.5% にあたる 3,382 名が高齢者のみの世帯となっている。さらに、身体障害者 1,148 名、知的障害者 167 名及び精神障害者 273 名の移動制約者が生活しており、今後も高齢者人口及び障害者人口は増加することが予想されることから、多くの移動制約者にとって、利便性の高い交通手段の確保が必要となっている。

## (1) 移動制約者の状況

### 介護保険サービス利用者

平成 17 年 9 月 30 日現在、高齢者人口の 5,982 人中 937 人（高齢者人口比 15.7%）が要介護（要支援）認定を受けており、そのうち在宅においては 552 人（高齢者人口比 9.2%）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うえ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 以上の者については福祉車両での輸送が基本となるが、一方で、サービス利用者の 471 人（居宅介護サービス受給者比 82.3%）を占める要支援、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ため、セダン車両による輸送でも十分対応可能であると考える。

表 1 要介護（要支援含む。）認定者数（平成 17 年 9 月 30 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	177	377	104	101	88	90	937
65～74 歳	26	51	18	15	12	15	137
75 歳以上	151	326	86	86	76	75	800
第 2 号被保険者	4	16	10	5	3	4	42
総 数	181	393	114	106	91	94	979

高齢者人口	5,982 人	認定第 1 号被保険者 / 高齢者人口	15.7%
-------	---------	---------------------	-------

表 2 居宅介護（居宅支援）サービス受給者数（平成 17 年 9 月 30 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	110	279	68	49	32	14	552
第 2 号被保険者	2	7	5	2	3	1	20
総 数	112	286	73	51	35	15	572
（再 掲）	471（82.3%）			101（17.7%）			100%

### 身体障害者（身体障害児含む）

平成 17 年 9 月 30 日現在、身体障害者手帳の交付者数は 1,148 名（人口比 4.2%）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 689 人（身体障害者人口比 60.0%）、視覚障害者は 52 人（身体障害者人口比 4.5%）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 級以下の身体障害者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な状況である。

表 3 身体障害者手帳交付状況（平成 17 年 9 月 30 日現在）

単位：人

区 分	肢体不自由	視 覚	聴 覚	内部疾患	計
1 級	158	12	4	178	352
2 級	150	19	27	1	197
3 級	116	5	17	38	176
4 級	153	6	27	50	236
5 級	90	5			95
6 級	22	5	65		92
計	689	52	140	267	1,148

### 知的障害者（知的障害児含む）

平成 17 年 9 月 30 日現在、療育手帳の交付者数は 167 名である。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無い知的障害者で、特に中度以上の者に係る通院や余暇活動への移動介助にあたっては、気心の知れたホームヘルパーが対応することが望ましく、また、輸送環境を変えないためにも使用車両をセダン型等の一般車両まで拡大し、ホームヘルパーが普段利用している車両で対応することが望まれている。

表 4 療育手帳交付状況（平成 17 年 9 月 30 日現在）

単位：人

区 分	重度	中度・軽度	計
計	65	102	167

### 精神障害者

平成 17 年 9 月 30 日現在、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、精神障害者保健福祉手帳交付者 44 名を含めて 273 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に初めて外に出ることが可能となる。しかしながら、不安感の強い者は、環境の変化に適應できず、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ることから、その輸送については、特定のホームヘルパーが対応することが必要であると考える。また、輸送環境を変えないためにも使用車両をセダン型等の一般車両まで拡大することにより、ホームヘルパーが常時利用している車両で対応することを可能とし、通院や公共施設の利用など社会参加の機会を増やすことが望まれている。

## (2) 公共交通機関の状況

### 鉄道

町の北部を東西に通るJR根室本線には、幕別駅、稲士別駅及び札内駅が設置されており、町民にとっては重要な交通機関となっている。しかしながら、1日の運行本数が14便で、ほぼ1時間に1便の運行となっているため、時間の制約を受けており、また、駅施設内の階段や段差も多いことから、障害者や高齢者にとっては利用が困難な状況となっている。

### 路線バス

十勝バス株式会社が帯広～幕別間を1日12往復、帯広～忠類間を1日14往復運行しており、ほぼ1時間に1便の運行状況である。また、上記区間で運行している車両の半数以上がノンステップバス等ではなく、バス停留所も幹線道路沿いに限られているため、高齢者や障害者にとっては利用が困難な状況となっている。

### 町営バス

町民の交通の確保として、路線バスが運行していない農村地域と市街地を結ぶ区域を町営のマイクロバスが1日3往復程度運行している（65歳以上の高齢者、重度身体障害者及び知的障害者等は無料）が、使用車両はノンステップ化されておらず、高齢者や障害者などに対して、特段の配慮をした対応はできていない。

### タクシー事業者

町内には、エイシntaxi及び北斗タクシー有限会社があり、車両42台で営業しているが、介護タクシー等福祉車両によるサービスは行われていない。また、隣接する帯広市に民間会社が経営する介護タクシー事業所はあるが、町内全域までは行き届いていない状況である。

### 福祉有償運送の実績

介護保険制度施行後も民間事業者の参入は見られず、本町が社会福祉法

人幕別町社会福祉協議会に委託して実施する外出支援サービス事業が高齢者等の通院等の主な手段となっており、要介護者、知的障害者及び精神障害者などの福祉車両を必要としない移動制約者に対する移動支援のニーズを十分に満たしていない状況にある。

## 5 構造改革特別区域計画の意義

年々、高齢者や障害者が増加している状況下、町内及び近隣市町間の移動手段として鉄道と路線バスが運行されているものの、運行本数が少ないことや乗降場所が幹線道路沿いに限られていること等から、高齢者や障害者等にとって十分な利便性が確保できていないとはいえず、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が、核家族化や介護者の高齢化などにより、家族が対応できる家庭は少なくなっている。

福祉車両による有償運送は、車いす等を常時利用す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大部分の者、知的障害者及び精神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である。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で、知的障害者や精神障害者などの多くの利用者に対して、気心の知れたホームヘルパーによるサービス提供が可能となり、高齢者や障害者が住み慣れた地域で在宅生活を継続することで、地域の活性化、さらには地域福祉の充実を一層推進することができる。

## 6 構造改革特別区域計画の目標

セダン型等の一般車両によるボランティア輸送の導入によって、移動制約者の移動手段を拡大し、安定した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を促進することとなる。

本町の町政運営の指針となる幕別町総合計画においても、これまで『町民福祉の向上を最優先に、自然と調和した快適なまちづくり』を基本理念に、『豊かで住みよいまちづくり』の実現のため、外出支援サービス事業などに取り組んできたところであり、本年2月の合併による新町まちづくり計画においても地域の暮らしをつなぐ交通網の整備を主要施策として位置付けているところである。

しかし、現在はサービス供給量を十分に満たしていない状況であり、その輸送体制の整備が急務となっている。そこで、交通網整備の一環として、本事業を実施し、交通手段を拡大することで、高齢者や障害者の社会参加を促し、地域の活性化や地域福祉の充実と『豊かで住みよいまちづくり』の実現を目標と

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

福祉有償運送におけるセダン型等の一般車両への拡大により、高齢者や障害者などの移動制約者に係る通院等のサービスを安定的に提供することが可能となり、さらには、家族の介護負担の軽減により介護者の就労機会の促進が図られる。

特に、移動制約者は、近隣の帯広市にある専門性の高い病院への通院や定期的な受診の増加などが見込まれることから、健康の維持や社会参加の向上が期待され、長期的な自立の促進に結びつくと考えられる。そして、高齢者や障害者の活動範囲が拡大し、安心して住み慣れた地域での生活を維持できることが社会的効果として挙げられる。

また、高齢者や障害者などが自ら商店街などへ足を運ぶ機会も増えることから、消費・流通の拡大につながり、さらに、福祉有償運送を手掛けるNPO法人等の事業所ができることで、地域住民の福祉への関心が高まり、ボランティア活動の活発化など地域全体の活性化が経済的効果に結びつくと期待される。

## 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

- ・ 対象者～65歳以上のひとり暮らしの高齢者等で、歩行が困難で通常の車両による移動が不可能である者、又は身体が虚弱等の理由により公共の交通機関での移動が困難な者。
- ・ 内容～居宅から十勝管内の医療機関への通院及び公的機関や福祉団体が実施する行事等への社会参加等に係る移送。
- ・ 利用料～無料
- ・ 車両～福祉車両等
- ・ 平成16年度利用者～164人 延べ1,868回利用

### (2) 町営バス運行事業

- ・ 対象者～町民
- ・ 内容～路線バスが運行していない農村地域と市街地を結ぶ区域における輸送。(1日3往復程度)

- ・ 利用料～有料（65 歳以上の高齢者、重度身体障害者及び知的障害者等は無料）
- ・ 車 両～マイクロバス（ノンステップ対応なし）
- ・ 利用者～1,794 人（平成 16 年 10 月 1 日～平成 17 年 9 月 30 日）

**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

### 1 特定事業の名称

1206 ( 1216 ) N P O 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、N P O 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

幕別町内で活動を行なう社会福祉法人、N P O 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幕別町

#### (3) 事業により実現される行為

事業に関与する主体が使用権原を有する一般車両を用いて、要介護（要支援を含む）認定を受けている者、身体障害者、知的障害者及び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 N P O 法人等による福祉有償運送では、車両が福祉車両に限定されているが、福祉車両の整備台数が限られており、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。このことから、使用車両を N P O 等が所有するセダン型等の一般車両にまで拡大することによって、高齢者及び障害者等の通院や



社会参加のニーズに充分対応できるよう改善していくことが必要である。

## (2) 幕別町福祉有償運送運営協議会の設置

福祉有償運送事業の必要性の検討及び円滑な実施のため、関係機関による幕別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、幕別町民生部保健福祉センターに置く。

運営協議会は、幕別町が主宰し、構成員は次の者とする。

- ・ 幕別町長が指名する職員
- ・ 帯広運輸支局長が指名する職員
- ・ 公共交通機関の代表者
- ・ 障害者団体又は地域住民の代表者
- ・ 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

幕別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するものに限る。)医療法人及び公益法人で、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次のとおり表示するものとする。

使用車両の車体には、「80条許可車両」又は「有償運送車両」の文字を表示すること

運転者の氏名、自動車登録番号、運賃及び料金について、利用者に見やすいように車内に掲示又は備えておくこと

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係る契約が締結され、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

輸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すべてについて、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係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。