

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

北海道空知郡南幌町

2 構造改革特別区域の名称

南幌町くらしの架け橋セダン型車両輸送特区

3 構造改革特別区域の範囲

北海道空知郡南幌町の全域

4 構造改革特別区域の特性

南幌町は、北海道の中央、札幌市の東部に位置し、江別市・北広島市と隣接しており、千歳川・夕張川・旧夕張川といった河川に四方を囲まれ、平坦な地形に水田が広がっている町である。基幹産業である農業は、水稻を中心としながら野菜、園芸などの高収益性作物の生産が見られるほか、都市住民及び消費者との交流による都市近郊型の農業が展開されている。

住民の経済圏は、隣接している江別市、北広島市及び近郊の札幌市であり、医療機関への通院なども同様である。交通アクセスは、中央バス・夕鉄バス・JRバスなどの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ことなどから、移動手段は自家用車中心となっている。農村部における交通の利便性を確保するため町内巡回バスを運行しているが、財政状況の関係などから便数の減少など、事業の縮小を余儀なくされている。

人口は、9,568人（平成17年11月30日現在）であり、65歳以上の人口は1,852人となっており、70歳以上の独居者は87名、夫婦共に75歳以上の後期高齢者世帯が57世帯となっている。加えて、身体障がい者396名、知的障がい者44名、精神障がい者140名の移動制約者が生活しており、なかでも介護者のいない障がい者の世帯が39世帯ある。

本町では「誰もがいきいきと暮らせるまちづくり」を総合計画のなかに掲げ、高齢者や障がい者が住み慣れた地域で生活できる環境づくりを推進していくな

かで、安心・安全な交通手段の拡充は必要不可欠である。

(1) 身体機能の低下や障がい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

要介護認定者(要支援を含む)は、304人(対高齢者人口比：16.4%)であり、うち居宅介護(支援)サービス受給者は、151人(同：8.1%)である。

居宅サービスを受けている者のうち要介護3以上の者30人については、外出支援の際には福祉車両での運送が基本となるが、それ以外の者については、福祉車両によらずセダン型等の一般車両でも対応は可能である。

要介護(要支援を含む)認定者数 (平成17年11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
認定者数	56	98	37	34	38	41	304

居宅介護(居宅支援)サービス受給者数(平成17年11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
受給者数	32	67	22	14	12	4	151

身体障がい者

身体障がい者手帳の所有者は396人であり、うち移動に制約を受ける視覚障がい者は22人、移動制約者となり得る肢体不自由者は263人、内部疾患者は78人を数える。うち、肢体不自由者については、1・2級の者は福祉車両による運送が基本となる。3級以下の肢体不自由者については、外出支援の希望が多いものの、福祉車両が1台しかないことから、十分な対応はできていない。

視覚障がい者については、聴覚などの障がい重複していない場合には、必ずしも外出支援を必要とはしていないが、ガイドヘルパーを必要とする場合も多いなど、単独での移動には制限があり、公共交通機関を利用することが難しい場合が多い。

このため、台数の限られた福祉車両によらず、セダン型等の一般車両による福祉有償運送の体制を整え、利用しやすい環境とすることが望まれる。

身体障がい者手帳交付状況 (平成17年11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	51	6	0	56	2	115
2級	62	10	6	1	1	80
3級	38	0	5	12	0	55
4級	68	1	11	9	1	90
5級	34	5	0	0	0	39
6級	10	0	7	0	0	17
計	263	22	29	78	4	396

知的障がい者

社会福祉法人が、知的障がい者入所更生施設を設置・運営しており、また、新たな社会福祉法人が、平成18年4月1日から知的障がい者通所授産施設を開設することとなっている。その他にも、北海道立南幌養護学校(小・中・高等部)もあり、知的障がい児・者の自立訓練や施設から地域での生活へ移行する取組を実施している。

知的障がい者数は44人(平成17年11月30日現在)、すべてが重度及び中程度の者である。

知的障がい者は、交通法規の理解、安全確認などが十分にできない者が多く、また介護者や環境が変わることなどによりパニックに陥る者が多いため、運送に際しては、環境が変わらないように配慮することが求められる。このため、肢体不自由との重複障がいがない知的障がい者は、セダン型等の一般車両による福祉有償運送を可能とし、顔見知りの運転手による運転やヘルパーの同乗により安心してサービスを受けられるようにすることが望まれている。

精神障がい者

精神障がい者通院医療費公費負担患者票の交付を受けている者は、140人(平成17年11月30日現在)である。精神障がい者は引きこもり傾向にある者が多く、そうした者は心を許した介護者と一緒に初めて外に出ることができるようになる場合が多い。

そのために、運送に際しては知的障がい者と同様に、セダン型等の一般車両による福祉有償運送を可能とし、気心の知れた介護者が運転することで、引き

こもりの傾向がある者の外出が促進されると考えられる。

(2) 公共交通機関の状況

路線バス

中央バスは、栗山町～南幌町～札幌市中心部間（江別市から高速道路使用）を1日9往復運行している。夕鉄バスは、栗山町～南幌町～江別市～札幌市新札幌間を1日25往復しているが、そのうち8往復は土日・祝日が運休である。JRバスは、南幌町～北広島市～札幌市大谷地間を1日12往復している。すべての路線バスが朝夕の通勤・通学時間帯を除くと1時間に1便程度の運行と十分な便数ではなく、バス停留所までの交通が確保できていないことや車両もノンステップバスでないなど、移動制約者に対応できるものではないといった問題点がある。また、町外の医療機関がバスの路線から離れた場所にあることから、通院する者にとっても利用しやすい環境になっていない。

町内巡回バス

平成13年4月より運行している町内巡回バスは、農村部における高齢者を対象に、2路線で1日2往復運行（有料）し、通院・買い物などの交通手段として利用している。しかし、ノンステップバスでないことなど、移動制約者に特段の配慮ができていない。

タクシー事業者

町内には、(有)南幌ハイヤーの事業所があり、タクシー2台で営業している。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は、本町にはない状況である。

(3) ボランティア運送の実績事業者

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もない。

5 構造改革特別区域計画の意義

町内及び近隣市町間の移動手段として、路線バスが運行されているものの、便数

が少ないことや運行路線が限られているため、路線から離れている利用者にとって十分な利便性が確保できていない。また、移動制約者に対する運送サービス体制も十分に整っていないため、自家用車による移動が中心となっており、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なければならない状況である。農村部においては、農繁期になると家族による自家用車での移動もできない状況になる。今後、高齢化の進行、近年の核家族化に伴い、一人暮らしの高齢者や夫婦のみの高齢者世帯の増加が予想されることから、当町の福祉政策の重要課題として、移動制約者の交通手段の充実があげられる。

現在、当町では、町主体で福祉車両による有償運送を実施しているものの、町の財政状況や車両が1台しかないことなどから、対象者を重度の肢体不自由者の一部としているため、平成17年度の利用者見込みが11人程度という状況となっており、移動制約者のニーズに応えられていない。また、福祉車両による移送は、車いすなどを利用している者には有効であるが、高齢者や知的障がい・精神障がい者については、セダン型車両による対応が望ましい。

今後、移送サービスを提供していくにあたって、NPO法人等がセダン型の一般車両を使用して福祉有償運送を実施することにより、様々な移動制約者のニーズに応え、高齢者や障がい者が町内どの地域に住んでいても、容易に移動できる体制を整備するものである。

6 構造改革特別区域計画の目標

当町の養護学校に通う知的障がい児は、高等部を卒業したあと、知的障がい者更生施設・授産施設に自宅から通所する者が多数を占める。また、高齢者や要介護者が近年増加傾向にあるため、移動制約者の安心・安全な移動手段の充実が望まれている。

本計画の認定により、これまでの福祉車両に加えて一般車両による移動支援を充実することで、高齢者や障がい者の乗降の不安を解消し、通院や社会参加など外出機会を増加させるとともに、住み慣れた地域において安心した生活ができることを可能にする。また、高齢者や障がい者本人のみならず、家族の介護負担も軽減することができるので、介護者の健康維持、就労や社会参加の機会が増加する。

これにより、高齢者や障がい者、介護する家族など、**誰もがいきいきと暮らせるまちづくり**を推進する。

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

当町は札幌市のベッドタウンとして発展してきた経緯があるが、近年は町外からの転入が少なく、人口が減少傾向にある。本計画を実施することで、既存の養護学校、知的障がい者更生施設・授産施設に通う障がい児・者を送迎する介護者の負担が軽減され、障がい者の自立した生活を支援するための環境が整備できる。高齢者においては、安心・安全な移動支援をすることにより、医療機関への通院や社会参加など生活圏の拡大が図られ、在宅生活にて健康維持・介護予防に取り組むことができる。

それにより、近隣市町から高齢者や障がい者を介護している世帯の転入が見込まれ、人口増加に伴い、購買力が向上するなど様々な波及効果によって、当町の活性化が期待される。また、当町の基幹産業である農業は、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ため、介護負担の軽減が図られれば、介護者の就労時間が拡大し、産業活動が活発化することも期待できる。

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

移送サービス事業（平成17年度より対象者等の見直し）

- ・実施主体～南幌町
- ・対象者～外出時に車いすを必要とする者及び座位保持が困難な者、あるいはその者が加入する福祉団体
- ・内容～通院、公的機関における諸手続き等の送迎（利用回数：月2回）
- ・利用料～有料
- ・車両～町所有車（運行業務は社会福祉協議会に委託）
- ・平成17年度利用見込み～11人 延べ88回利用見込み

町内巡回バス

- ・実施主体～南幌町（夕鉄バスに運行委託）
- ・対象者～町民（利用制限なし）
- ・内 容～通院・買物などの利用者の運送
- ・利用料～有料
- ・車 両～マイクロバス 1台
定員24名
- ・利用者～6,360人（平成16年度実績）

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運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NPO法人、社会福祉法人及び医療法人

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

南幌町内で活動を行なうNPO法人、社会福祉法人及び医療法人

(2) 事業が行われる区域

出発地又は到着地が南幌町

(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がい者、知的障がい者、精神障がい者等のうち、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、有償での運送サービスを提供するもの。

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」
- ・身体障がい者福祉法（昭和24年法律第283号）第4条に規定する「身体障がい者」
- ・その他肢体不自由、内部障がい（人工血液透析を受けている場合を含む）、精神障がい、知的障がい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、当該運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全てについて、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。