

## 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

北海道中川郡本別町

### 2 構造改革特別区域の名称

人にやさしい、温もりある福祉のまち輸送特区

### 3 構造改革特別区域の範囲

北海道中川郡本別町の全域

### 4 構造改革特別区域の特性

本別町は、北海道東部の十勝平野の東北部に位置する人口9,188人（平成17年10月1日現在）の町である。小麦、豆、甜菜などの畑作と酪農を主とした農業を基幹産業とする町で、392km<sup>2</sup>の広大な面積の約6割が山林となっており、十勝特有の内陸性気候により年間の寒暖差は60度にも達し、四季がダイナミックに変化する自然豊かな町である。特産の豆を原料とした、納豆製造、みそ・醤油醸造、甘納豆製造の各工場があり、また、町おこしの一環として農家の女性グループによる手作りの豆腐、羊かんなどが製造販売されている。

交通アクセスは、第三セクター北海道ちほく高原鉄道ふるさと銀河線が国道242号線と並行して敷設されており、路線バスは、国道242号線を通る帯広・足寄線と本別市街地と隣町の浦幌町留真地区とを結ぶ留真線の2路線が運行されている。

しかし、ふるさと銀河線は本年4月に廃線となり、路線バスも広大な町内全域をカバーできておらず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である。そのため、多くの町民は、移動手段として自家用車に頼っており、特に市街地から遠く離れた農村地域では、80歳代の高齢ドライバーも珍しくない状況である。

過疎化や少子高齢化で65歳以上人口は2,618人となっており、高齢化率は

28.5%(平成17年10月1日現在)と非常に高くなってきている。

また、ひとり暮らし高齢者が412名、高齢夫婦世帯が485世帯、高齢者夫婦と親など的高齢者のみの世帯が36世帯となっており、高齢者人口の56.2%にあたる1,472名が高齢者のみの世帯となっている。加えて身体障がい者476名、知的障がい者82名、精神障がい者137名が町内で生活しており、高齢者や障がい者等の移動に制約を受ける者が多数生活しており、高齢者人口、障がい者人口ともに増加の傾向にある。

(1) 移動制約者の状況

① 介護保険サービス利用者

高齢者人口の15.0%が要介護(支援)認定を受けており、在宅においては163人(高齢者人口比6.2%)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82.5%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による輸送を必要とする状況ではない。そのため、ボランティア輸送における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、多くの利用者へサービスを提供することが有効であると考ええる。

要介護(要支援)を含む)認定者数(平成17年3月31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	54	145	51	47	34	62	393
第2号被保険者	1	3	0	0	1	2	7
合計	55	148	51	47	35	64	400

居宅介護サービス受給者数(平成17年3月31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	31	84	20	11	11	6	163
第2号被保険者	0	2	0	0	1	0	3
合計	31	86	20	11	12	6	166

## ② 身体障がい者 居宅介護

身体障害者手帳の交付を受けている方は476名であり、このうち移動に制約を受ける肢体不自由障がい者は284人、視覚障がい者は28人を数える。

1級の肢体不自由障がい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がい者についてはセダン型等の一般車両による輸送の対応が充分可能である。

## ③ 障がい児童

町内には、NPO法人により肢体不自由・知的障がい児の児童デイサービスと児童居宅介護サービスが提供されており、児童デイサービスには9名の方が通所している。自宅とデイサービス提供場所との送迎（支援費対象）は、ワンボックス型ワゴン車でを行っている。また、通院等の外出支援の要望も多いことから、平成18年4月以降は福祉有償運送で対応することを検討している。

現在、通所時に実施しているワゴン車による送迎において、対応が困難となる問題は発生していないことから福祉有償運送における使用車両をセダン型車両まで拡大し、日常の外出支援に対しても現在の車両で対応可能とすることが望まれる。

## (2) 公共交通機関の状況

### ① 路線バス

十勝バス株式会社が、帯広市～足寄町間（帯広・足寄線）を1日6往復、隣町の浦幌町留真地区から本別市街地を通過して国民健康保険病院前までの区間（留真線）を、朝・昼・夕方の1日3往復運行しているが、車両は、移動制約者に対応できるものではなく、バス停留所も障がい者対応にはなっていない。本年4月のふるさと銀河線廃止以降は、帯広・足寄線を廃止し、帯広市～陸別町間を代替バスとして9往復運行する予定である。増便とはなるが、早朝、夜間の時間帯に増便されるため、日中は1時間30分から2時間に1便の運行となる。

また、町内の運行経路は、国道242号線沿いに勇足、本別、仙美里の各市街地を通過するため、もっとも移動制約者のニーズが高い、本町の基幹病院である国民健康保険病院への通院には、この路線バスは利用することができない。

## ② 「太陽の丘」循環バス

国民健康保険病院をはじめ、総合ケアセンター（高齢者・障がい者の総合相談窓口）、介護老人保健施設などの医療・福祉施設が集積している「太陽の丘」ゾーンへの施設利用者、特に高齢者などの交通弱者の移動手段を確保するため、本別市街地内を南地区と北地区に分けて、それぞれ1日6便ずつバスを運行しているが、移動制約者に特段の配慮をした対応まではできていない。

## ③ へき地患者輸送車

交通の便の悪い農村地域と国民健康保険病院及び本別市街地の歯科を含む民間診療所への交通手段を確保するため、バス1台で月曜日から木曜日は1地域、金曜日は2地域を1日1往復している。このバスについても、移動制約者に特段の配慮をした対応まではできていない。

## ④ タクシー事業者

本別ハイヤー有限会社が8台（うちジャンボタクシー2台）、有限会社北海陸運が3台（うちキャリアタクシー（主に飲酒者とその者の車を車載車により同時に運送するもの）1台）で営業している。福祉車両は1台もなく、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、近隣町村にも無い状況である。

## (3) 移送サービスの状況

町が社会福祉協議会に委託をし、寝たきり又は車椅子使用者等の通院送迎や介護保険の短期入所時等にストレッチャー・車椅子対応の福祉車両1台で移送サービスを提供している。

## 5 構造改革特別区域計画の意義

町内及び近隣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乗降場所が国道に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単独での公共交通機関の利用が困難であるため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。

また、本町には、高齢者のニーズが高い耳鼻咽喉科・泌尿器科などの専門診療科がなく、大半は約50km離れた帯広市内の病院への通院となる。現在は、ふるさと

銀河線の列車の一部がJR帯広駅まで所要時間1時間15分程度で直通運転しており、家族等の送迎を受けられない高齢者にとっては、大事な交通手段となっているが、ふるさと銀河線は本年4月に廃線が決定している。代替バスの運行も決定しているが、帯広までの所要時間は25分延び1時間40分程度となり、更に代替バスにはトイレが設置されないため、高齢者にとっては通院がかなり困難になると予想される。そこで移動制約者の通院等における移動手段として有償ボランティア輸送を実施し、家族が多忙で送迎が困難な場合や、ひとり暮らしの高齢者でも希望するときにいつでも外出できる環境の整備を検討している。

しかし、福祉車両で輸送をする場合、車椅子等を常時利用される方の移動手段としては有効であるが、要介護認定を受けた方の大部分や知的障がい者、視覚障がい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と思う。

そこで本計画により、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、より多くの利用者に対するサービス提供が可能となり、高齢者、障がい者が住みなれた地域での在宅生活を続けることができ、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

本町では、町民の参加・連体・自立を理念とした「健康長寿のまちづくり条例」を掲げ、どこに「人にやさしい1万人が家族のまちづくり」を町民と協働で推進しており、本年2月には「福祉でまちづくり宣言」を町民と共に宣言する予定である。

本計画ではこの福祉施策の一環としてセダン型車両による輸送サービスの提供をし、移動制約者の通院等への移動手段の確保を目指す。これにより定期的な受診が可能となり、健康の維持や症状悪化が防止でき、在宅生活をより長くすることができ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し、当町の地域福祉計画の基本理念のひとつである「いつまでも住み続けたい 人にやさしい 温もりある福祉のまち ほんべつ」の実現を目指す。

## 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10月の介護保険による訪問介護の利用者105人中、通院の支援を受けた方は53人となっており、訪問介護利用者の二人に一人が通院の支援を受けている。障害者支援費制度において、平成17年10月に通院の支援を受けた方

は視覚障がい者3人、呼吸器障がい者（酸素ボンベ携帯）1人で合わせて4人となっている。

今回申請する福祉有償運送のセダン型車両への拡大を行なうことによって、これらの移動制約者の通院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により介護者の就労機会の促進が図られる。

また、本町の基幹産業である農業分野の就労形態は、主に家族労働で行われており、酪農においては家畜の世話が毎日必要であり、畑作においても農繁期、特に秋の収穫期は仕事を休めない状況となっているため、移動制約者が外出する際の介護を家族が担うことは農家の経営に与える影響が大きい。セダン型車両による福祉有償運送を実施することにより、家族の介護負担が軽減され、安定した農業従事が確保される。

また、この事業の実施が高齢者や障がい者本人の活動範囲の拡大へ繋がり、地域活動への積極的な参加が期待でき、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

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) 移送サービス事業

#### ① 実施主体～本別町

#### ② 対象者～ア) 在宅で寝たきり又は歩行が著しく困難で車椅子等を使用し、治療のための機能訓練、病院等への通院及び入退院、介護保険サービスの短期入所時に、一般の交通機関や一般の車両を利用することが困難である高齢者等

イ) 介護予防・生活支援サービスを提供する場所への通所者のうち、一般の交通機関の利用や家族による送迎が困難な者

#### ③ 内容～居宅から医療機関または、介護保険サービス短期入所事業所及び介護予防・生活支援サービス提供場所までの移送

- ④利用料～無料（平成18年4月より有料化の予定）
- ⑤車 両～車椅子、ストレッチャー対応のリフト付福祉車両 1台  
社会福祉法人本別町社会福祉協議会に貸与し運行を委託
- ⑥平成16年度利用者～32人 延べ637回利用

(2) 「太陽の丘」循環バス

- ①実施主体～本別町
- ②対象者～制限なし
- ③内 容～太陽の丘に設置する医療・福祉施設等の利用者の利便を確保するため、本別市街地と太陽の丘間を運行
- ④利用料～一乗車100円（65歳以上の高齢者、障がい者等は無料）
- ⑤運行回数～1日北まわりコース6便、南まわりコース6便、駅前直行便4便
- ⑥車 両～マイクロバス（乗車定員26人）1台  
中型バス（乗車定員47人）1台  
本別ハイヤー有限会社に車両を貸与し運行を委託
- ⑦平成16年度利用者～延べ26, 218人利用

(3) へき地患者輸送車

- ①実施主体～本別町
- ②対象者～へき地にある無医地区の住民
- ③内 容～へき地と町内医療機関間を運行
- ④利用料～無料
- ⑤運行回数～地域ごとに月曜日から木曜日は1路線、金曜日は2路線を1日1往復（地域ごと週1回）
- ⑥車 両～中型バス（乗車定員42人）1台  
町直営で運行
- ⑦平成16年度利用者～延べ3, 438人利用

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） 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

本別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本別町

#### (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セダン型等の一般車両を用いて、要介護(要支援を含む)認定を受けている方や身体障がい者、知的障がい者、精神障がい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。この福祉車両の購入整備費用が高額なため使用台数が限られており、車椅子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、使用車両をNPO等が所有するセダン型等の一般車両にまで運用の拡大を行なうことによって、高齢者の通院及び障がい者の通院及び社会参加が促進されるよう改善する。

## (2) 本別町福祉有償運送運営協議会の設置

福祉有償運送の円滑な実施のために、関係機関による本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、本別町総合ケアセンターに置く。

### ① 運営協議会は、本別町が主宰し、構成員は次の者とする。

- ・ 本別町長が指名する職員
- ・ 北海道運輸局帯広運輸支局長が指名する職員
- ・ 地域各交通機関の代表
- ・ 地域住民の代表
- ・ 地域ボランティア団体の代表
- ・ 利用者の代表
- ・ 地域障がい者団体の代表
- ・ 公共交通機関に関する有識者

### ② 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

本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活動を行な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。

### ① 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登録会員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

## ② 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。

## ③ 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おおむね2分の1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。