

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

北海道古平郡古平町

2 構造改革特別区域の名称

古平町ボランティア輸送特区

3 構造改革特別区域の範囲

北海道古平郡古平町の全域

4 構造改革特別区域の特性

古平町は、北海道南西部の積丹半島に位置する人口4,266人（平成17年3月31日現在）の町である。ニシン漁の好漁場と波浪を防ぐ湾によって町が拓かれたのは北海道では古い方に属するが、隣町との交通機関は海路が中心であり、昭和30年代まで陸の孤島の異名下に置かれていた。現在の交通アクセスは海岸線を通る国道を頼りに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1,380人で高齢化率は32.2%（平成17年2月28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347名、高齢夫婦世帯が241世帯となっており、高齢者人口の60%にあたる829名が高齢者のみの世帯となっている。加えて身体障害者312名、知的障害者242名、精神障害者120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

制約を受ける方は増嵩傾向にある。

(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21%が要介護（支援）認定を受けており、在宅においては144人（高齢者人口比10.4%）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%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2月28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	68	109	27	25	35	27	291
65～74歳	20	33	3	7	7	1	71
75歳～	48	76	24	18	28	26	220
第2号被保険者	1	4	0	1	2	4	12
総数	69	113	27	26	37	31	303

高齢者人口	1,380	認定第1号被保険者 / 高齢者人口	21.1%
-------	-------	-------------------	-------

居宅介護（居宅支援）サービス受給者数（平成17年2月28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	35	71	16	12	8	2	144
第2号被保険者	1	3	0	1	1	0	6
総数	36	74	16	13	9	2	150
（再掲）	126 (84.0%)		24 (16.0%)			100.0%	

身体障害者

身体障害者手帳の交付を受けている方は312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196人、視覚障害者は20人を数える。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方が多いが、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2月28日現在)

	18歳以上						18歳未満
	肢体不自由	視覚	聴覚	内部疾患	音声言語	計	肢体不自由
1級	29	7	2	35	0	73	1
2級	49	5	11	1	0	66	2
3級	32	1	2	17	2	54	1
4級	51	0	10	6	1	68	
5級	21	5	0	0	0	26	
6級	10	2	9	0	0	21	
計	192	20	34	59	3	308	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通勤寮、グループホーム、生活寮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。

知的障害者ホームヘルプサービスを利用できるグループホーム、生活寮、在宅の知的障害者は242名を数える。現在、支援費による移動介助は身体との重複障害者2名の利用となっているが、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方が多く、介護者や環境が変わることによってパニックに陥る方も多い。そのため、肢体不自由との重複が無い知的障害者、特に中度以上の方に係る通院や余暇活動への移動介助は、セダン型等に利用拡大をし、気心の知れたホームヘルパーの運転する福祉有償運送が必要になる。

居住区分別知的障害者数

(平成17年2月28日現在)

区 分	施設数	障害区分別入居数				ヘルプ対象者 (再計)
		重度	中度	軽度	計	
入所更生施設	1	42	20	4	66	
通勤寮	1	1	9	10	20	
グループホーム	9	7	18	27	52	52
生活寮	24	22	104	59	185	185
在宅	(5)		5		5	5
合 計	35	72	156	100	328	242

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方は、平成16年4

月22日現在で120名である。引きこもり傾向にある方は、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ったり、不安感の強い方は、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、セダン型に使用車両を拡大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

㈱北海道中央バスが、小樽市～余市町～古平町～積丹町間を1日18往復運行している。朝夕の通勤通学時間帯を除くとほぼ1時間に1便の運行である。車両は、移動制約者に対応できるものではなく、バス停留所も障害者対応にはなっていない。

町内循環バス

町営温泉、福祉施設の利用促進のため町有マイクロバスを1日7便循環させている（無料）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、小樽つばめ交通㈱古平営業所があり、タクシー3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、近隣町村にも無い状況である。

(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ている。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

町内及び近隣町村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るとはいえず、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。

福祉車両による有償ボランティア輸送は、車イス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害者、視覚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に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

特例措置の導入によって移動制約者の移動手段を拡大し、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。

これにより、古平町の町政運営の指針となる第4次古平町総合計画の保健福祉分野の基本目標である「みんなが心豊かに、お年寄りも安心して暮らすまち」の実現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

平成17年2月の介護保険による訪問介護の利用者96人中、通院の支援を受けた方は70人となっている。また、障害者支援費制度において、居宅介護受給

者証の交付を受けた視覚障害者は2人、人工透析を必要とする内部障害者も2人である。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つて、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ほか、小樽市や札幌市の専門性の高い病院への通院や定期通院回数の増加などが見込まれる。

社会的効果としては、この事業を実施することにより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) 外出支援サービス事業

- ・対象者～在宅高齢者で単身又は高齢者のみの世帯員で、老衰、心身の障害、傷病等により通常の交通手段では外出が困難な寝たきり状態又は車イス利用者
- ・内容～居宅から在宅福祉サービス又は介護予防生活支援事業を実施する施設及び最寄の医療機関までの移送。
- ・利用料～無料
- ・車両～ディサービス送迎車両(ディサービス事業者に委託)
- ・平成16年度利用者～4人 延べ6回利用

(2) コミュニティバス運行事業(町内循環バス)

- ・対象者～町民(利用制限なし)
- ・内容～主として古平温泉、地域福祉センターの利用者の移送

- ・ 利用料 ~ 無料
- ・ 運行回数 ~ 1日7便
- ・ 運行車両 ~ マイクロバス (定員29名)

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、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

古平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古平町

(3) 事業により実現される行為

事業に関与する主体が所有する車両を用いて、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。この福祉車両の整備費用が高額なため使用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。そこで、使用車両をNPO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なうことによって、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いく。

(2) 古平町有償ボランティア輸送運営協議会の設置

有償ボランティア輸送事業の円滑な実施のために、関係機関による古平町有償ボランティア輸送運営協議会（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、古平町保健福祉課に置く。

運営協議会は、古平町が主宰し、構成員は次の者とする。

- ・古平町長が指名する職員
- ・札幌運輸支局長が指名する職員
- ・公共交通機関に関する学識経験者
- ・古平町身体障害者福祉協会代表者
- ・要介護（支援）認定者代表
- ・れい明の里援護会（知的障害者更生施設保護者会）代表
- ・小樽つばめ交通株 余市支店長

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

古平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札幌運輸支局長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。