

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

北海道石狩郡新篠津村

2 構造改革特別区域の名称

新篠津村福祉輸送特区

3 構造改革特別区域の範囲

北海道石狩郡新篠津村の全域

4 構造改革特別区域の特性

新篠津村は、北海道石狩平野の西部に位置する人口3,889人(平成17年5月31日現在)の村である。産業は水稻を基幹作物とした農業が中心で、泥炭地を改良し今日の基盤を築いたまちである。隣接する市町村との交通機関は陸路が中心であるが、橋梁が整備されるまでは、渡船も一つの運送手段であった。鉄路のない本村の現在の交通アクセスは、主要道道を中心に民営・村営で路線バスを運行しているが、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。このため、高齢者等の移動制約者は家族の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、農繁期においては外出の機会が失われることが多く、施設入所を希望する要因となっている。

本村は、「田園福祉の村」をまちづくりの基本とし、高齢者福祉施設、知的障害者更生施設・授産施設のほか高等養護学校を誘致し、ノーマライゼーションの里づくりを進めており、人口規模から見ると高齢者・障害者の割合は高い。

65歳以上人口は1,026人(施設入所者を除くと874名)で高齢化率は26.4%(平成17年5月31日現在)で、北海道平均の20.5%を大きく上回っている。また、施設入所者を除く独居高齢者が86名、高齢夫婦世帯が109世帯となっており、高齢者人口の34.8%にあたる304名が高齢者のみの世帯となっている。加えて身体障害者242名、知的障害者153名(高等養護学校生徒を除く)、精神障害者59名の移動制約者が生活している。

また、知的障害者のグループホームが村内7箇所(定員37名)も開設されており、自立した生活を目指す上で移動手段の確保は必要不可欠な課題になっている。

(1) 移動制約者の状況

介護保険サービス利用者

高齢者人口の13.7%が要介護（支援）認定を受けており、在宅においては49人（高齢者人口比5.3%）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90.0%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5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	要介護5	計
第1号被保険者	15	36	22	23	15	17	128
65～74歳	3	4	5	3	1	1	17
75歳以上	12	32	17	20	14	16	111
第2号被保険者	1	1	0	1	0	0	3
総数	16	37	22	24	15	17	131

高齢者人口	933人	認定第1号被保険者 / 高齢者人口	13.7%
-------	------	-------------------	-------

居宅介護（居宅支援）サービス受給者数（平成17年5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	要介護5	計
第1号被保険者	9	26	9	3	2	0	49
第2号被保険者	1	0	0	0	0	0	1
総数	10	26	9	3	2	0	50
（再掲）	45（90.0%）			5（10.0%）			100%

身体障害者

身体障害者手帳の交付を受けている方は242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162人、視覚障害者は10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5月31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	38	4	2	19		63
2級	37	3	1		2	43
3級	21		6	6	2	35
4級	36	1	5	8	1	51
5級	23					23
6級	7	2	18			27
計	162	10	32	33	5	242

知的障害者

社会福祉法人新篠津福祉会が、知的障害者入所通所併設の更生施設・授産施設のほかグループホームを運営しており、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。

現在、本村に居住する知的障害者153名のうち施設入所者を除くグループホーム、在宅の知的障害者は48名を数える。また、今年11月、来年4月に各1戸のグループホーム開設予定があり、移動介護を必要とする知的障害者数は増加することが予想される。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ことが多く、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の方に係る通院や余暇活動への移動介護は、有償運送における使用車両をセダン型等に拡大し、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と考えられる。

知的障害者数

(平成17年5月31日現在)

障害程度別障害者数			ヘルプ対象者
最重度・重度	中度・軽度	計	(再掲)
83	70	153	48

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17年5月31日現在で59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行動することにより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るため、使用車両をセダン型等に拡大することにより、特定のヘルパーの運転による輸送サービスを可能とし、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

新篠津村から近隣市町村に運行している路線バスは、民間の北海道中央バス(株)が平成4年まで新篠津村～当別町間2往復/日、新篠津村～月形町間2往復/日、新篠津村～江別市間3往復/日を行っていたが、不採算を理由として撤退。その路線をそのまま引き継ぐ形で村営バスを運行している。

また、JRバスが平成15年まで新篠津村～岩見沢市間を10往復/日を行っていたが、同様の理由で撤退。その後を本村の民間事業者である(株)新篠津交通が引き継ぐ形で運行している。

村営バス3路線は、近隣市町への高校通学者の交通手段としての性格があるため、休校日には運休となるなど一般の利用者には利便性が低い。さらに車両は、全ての路線で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。

村内循環バス

村では、高齢者など、交通手段のない方の村営温泉の利用促進、医療機関利用等の利便性を図るため、村有マイクロバスを4月～11月の曜日を限定し循環運行しているが、障害のある方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

村内には、新篠津自動車工業(株)(新篠津ハイヤー)がタクシー5台で営業しているが、介護タクシーの営業許可を取得していない。隣接する江別市で介護タクシーによるサービスを提供する事業者が存在するが、本村を営業区域に含めていないため利用できない状況にある。

(3) ボランティア輸送の実績

支援費制度の施行後、隣接する当別町のNPO法人が本村の障害児を対象と

した居宅介護事業所を開設し、居宅介護と併せて無償のボランティア輸送を実施している。

5 構造改革特別区域計画の意義

本村には鉄路がなく、村内及び近隣市町村への唯一の移動手段として路線バスが運行されている。しかし、便数が少ないことや乗降場所が道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が、農業で生計している割合が高いため、農繁期においては外出の機会が失われることが多く、施設入所を希望する要因となっている。

こうしたことから、高齢者、障害者が住み慣れた地域で在宅生活を続けるために福祉有償ボランティア輸送の必要性は高まっている。また、福祉車両による輸送は、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、軽度の要介護認定者や知的障害者、視覚障害者に対する移動支援には一般車両でのサービス提供が充分可能である。特に知的障害者の事業所では福祉車両の用意がなく、また必要性もごく限られ高額な車両を配備する予定もないことから、セダン型等の一般車両を使用することで、より多くの利用者に対するサービス提供を可能とし、在宅支援の継続と地域福祉の充実を推進することができると考える。

6 構造改革特別区域計画の目標

高齢者を対象としたアンケート調査では、家族に見守られながら在宅生活を希望する割合が高く、在宅サービス基盤の整備と同様に外出を容易にする環境を整える必要がある。

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ことができる。また、既存の社会福祉法人のみならずボランティア団体の活動を活発化させ、本村の村政運営の指針となる新篠津村まちづくり総合計画（平成11～20年度）の保健福祉分野の基本目標である「健康で思いやりのあるまち」の具現化を目標とする。

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
知的障害者においては、今後グループホームの新規開設や定員増が予定され、
在宅生活者が増える見込みであるが、多くの方は身体的な障害を併せもっていない。

このため、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、高額な福祉車両の購入台数を制限することができ、なおかつ移動制約者
の通院等の外出支援に対して安定的にサービス供給ができる。また、家族の介護
負担の軽減により、介護者の就労機会の促進や家族間の融和が図られる。

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み
ならず介護者の社会参加も促進するとともに、在宅サービス基盤の整備と同様に
外出を容易にする環境を整えることで、住み慣れた地域で安心して在宅生活を維
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) 村内循環バス運行事業

- ・対象者～村民
- ・内 容～主として、しんしのつ温泉、医療機関利用者等の移送
- ・利用料～無料
- ・運行回数～4月から11月までの週2日、1日2便
- ・運行車両～マイクロバス(定員28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計画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) 事業に関する主体

新篠津村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新篠津村

(3) 事業により実現される行為

事業に関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。しかし、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セダン型車両でも充分対応可能であるため、有償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自家用車にまで拡大することによって、高齢者や障害者の通院・社会参加が自由にできるよう対応を改善していく。

(2) 新篠津村福祉有償運送運営協議会の設置

福祉有償運送事業の円滑な実施のために、関係機関による新篠津村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、新篠津村住民課に置く。

運営協議会は、新篠津村が主宰し、構成員は次の者とする。

- ・新篠津村長が指名する職員
- ・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
- ・身体障害者福祉協会新篠津村分会代表者
- ・新篠津村中央老人クラブ代表者
- ・新篠津ふれあいの苑(知的障害者授産施設)保護者会代表者
- ・新篠津村自動車工業(株)(新篠津ハイヤー)代表取締役

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

新篠津村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「80条許可車両」と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による自家用自動車の使用についての契約が締結され、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。