

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

北海道上川郡東神楽町

2 構造改革特別区域の名称

東神楽町福祉輸送セダン特区

3 構造改革特別区域の範囲

北海道上川郡東神楽町の全域

4 構造改革特別区域の特性

東神楽町は、北海道上川支庁の中央部に位置し、68.64km²の面積を有する人口9,310人（平成17年7月31日現在）の町である。道北地方を代表する都市、旭川市に隣接し通勤・通学はもとより買い物、通院などの日常生活において都市型の利便性を享受できる恵まれた立地特性を有しており、産業は忠別川の沖積地に広がる肥沃な土壌を利用した農業が中心である。地形は全般的に平坦であるが、その土地利用は大まかに分けて平坦部に広がる水田地帯及び町の南東側に連なる丘陵での畑地帯からなる農業地帯と、東神楽地区及びひじり野地区の2ヶ所の市街地に分けることができ、いずれの地帯も周囲に豊かな自然を有し、ゆとりと潤いのある空間を作り出している。東神楽地区及びひじり野地区の住宅地では、公共下水道をはじめとして都市的機能が整備され、旭川市など他の市町村からの転入者を多く迎え人口の増加が進んでいる。

本町の人口は昭和30年をピークに減少を続けていたが、住宅施策により昭和55年前後から増加に転じ、平成12年の国勢調査では8,127人、平成16年（12月末 住民基本台帳）には9,293人と増加し続けており、旭川市をはじめとする上川中部圏域の中でも極めて特徴的なものといえる。平成15年にはひじり野地区において生活物資を扱う大型店も出店し、今後も地域特性を生かした住宅地開発による定住政策の推進を図り、町総合計画においては平成24年の目標人口を1万2千人と設定している。

町内の公共交通機関は、鉄道がなく、旭川市とを結ぶ民間バス路線（一路線）、町営の町内循環バスが運行されているが、便数が少なく、乗降場所も道道沿いなどに限られている。また、タクシー会社が1社あり11台の所有車で運営をしているが、台数も限られているため、交通の手段としては自家用車に頼ることが多い。高齢者及び障害者は、中・長距離以上の移動を要する旭川市への通院ニーズが高く、公共交通機関のみでは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

い状況にある。

本町の高齢化率は17.8%（平成14年2月末現在）であるが、これは一部住宅団地造成による若者世帯の転入によるものであり、その他大部分の地域における高齢化率は23.2%と近隣他町と同様に急速な高齢化が進んでいる。それに伴い独居、高齢者二人世帯も年々増加しており、また、高齢化、事故等により障害者数も増加傾向にある。これらの地域事情のもと、居宅介護サービスの普及につれて福祉有償運送のニーズはここ2、3年で急激に高まってきている。

【移動制約者の状況】

介護保険サービス利用者

東神楽町の介護保険の認定状況は、平成16年3月31日現在で高齢者人口の14.3%にあたる245名が要支援・要介護認定を受けており、また、在宅においては高齢者人口の7.4%にあたる126人が居宅介護サービスを利用している。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78.3%を占める要支援、要介護1及び要介護2の方については必ずしも全員が福祉車両を必要とする状況ではなく、セダン型車両による輸送でも対応可能である。（表1・表2）

表1 要介護（要支援）認定者数 [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	67	82	41	30	18	7	245
65～74歳	9	12	6	5	4	3	39
75歳以上	58	70	35	25	14	4	204
第2号被保険者	2	3	5	3	1	0	14
総数	69	85	46	33	19	7	259
高齢者人口	1,711人		認定第1号被保険者 / 高齢者人口			14.3%	

（平成16年3月31日現在）

表2 居宅介護（居宅支援）サービス受給者数 [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	44	24	14	9	4	126
第2号被保険者	0	1	1	0	1	0	3
総数	31	45	25	14	10	4	129
（再掲）	101（78.3%）			28（21.7%）			100%

（平成16年3月31日現在）

障害者

ア 身体障害者

平成16年3月31日現在、身体障害者手帳の交付を受けている方は386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221人、視覚障害者は24人である。

肢体不自由障害者1・2級の98人の方については福祉車両での輸送が必要となるが、3級以下の方については必ずしも福祉車両を必要としない。

また、視覚障害者の方については公共交通機関を利用する場合にガイドヘルパーを必要とするなど単独での移動に制限がある。しかし、障害が重複していない場合には、福祉車両を利用する必要はなく、セダン型車両による輸送でも対応可能である。(表3)

表3 身体障害者手帳交付状況 [単位：人]

	肢体不自由	視覚	聴覚	内部疾患	音声言語	計
1級	45	8	0	50	0	103
2級	53	9	10	1	3	76
3級	36	2	9	16	1	64
4級	56	0	11	15	3	85
5級	26	4	0	0	0	30
6級	5	1	22	0	0	28
計	221	24	52	82	7	386

(平成16年3月31日現在)

イ 知的障害者

知的障害者ホームヘルプサービスを利用している在宅の知的障害者は4名、うち支援費による移動介助は身体との重複障害者1名である。人数こそ多くはないが、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。身体障害者と同様、在宅生活を長く可能にするためには、気心の知れたホームヘルパーの運転する福祉有償輸送が必要となっている。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については、セダン型に使用車両を拡大することにより、特定のヘルパーの支援による移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。(表4)

表4 障害別知的障害者数 [単位：人]

障害者区分別数				ヘルプ対象者
重度	中度	軽度	計	(再掲)
16	3	3	22	4

(平成16年3月31日現在)

ウ 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3月31日現在で90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るため、セダン型に使用車両を拡大することにより、特定のヘルパーの支援による移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。

【公共交通機関の状況】

(株)旭川電気軌道バスが、旭川市～東神楽町間を1日15往復運行しており、朝の通勤通学時間帯が1時間に2便なのを除くと、ほぼ1時間に1便の運行となっている。車両は、車いすなどの移動制約者に対応できるノンステップバスではなく、また、バス停留所も障害者対応にはなっていないため、移動制約者による利用は困難な状況である。

また町有のマイクロバスについては、通学や町営温泉、福祉施設の利用促進のため町内を3地域に分け、各地域1日6～8便循環させている(大人100円、子供50円)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。また、路線バス同様車両は移動制約者に対応しておらず、また停留所も障害者対応にはなっていないため、移動制約者による利用は困難な状況である。

タクシー事業者については、1社が11台を所有し運営をしている。福祉車両はなく、また運転従業員にホームヘルパー資格等を所持している者はほとんどいないため、移動制約者からのニーズがある場合は福祉車両を所有している旭川市の事業者に依頼をしている。しかし、台数に限りがあるためあらかじめ予約が必要であるなど利便性は悪い。

なお、東神楽町では、高齢者や要介護者にタクシー料金の助成を行っており、社会参加の促進、移送利便性の向上を図っている。(表5)

表5 福祉ハイヤー等助成状況

	高齢者	重度障害者	合計
交付者数(人)	327	102	429
利用者数(人)	327	102	429
助成額(円)	5,980,780	1,853,150	7,833,930

(平成16年度)

【ボランティア輸送の状況】

社会福祉協議会が所有する福祉車両5台、セダン型6台を稼働させボランティア輸送を無償で行っている。平成16年度は512件の移動制約者に対する移動支援を実施しており、今後もさらなる利用者の増加が見込まれる。

5 構造改革特別区域計画の意義

東神楽町においては少子高齢化が着実に進行しており、核家族化による家族介護力の減衰、地域社会の相互扶助機能の低下等福祉環境は大きく変化してきている。また、これまでの措置中心的な制度から利用者自らが必要なサービスを選択する利用者本位への制度へと移行しつつある。

区域の特性でも示したとおり、現在、移動制約者の移動手段は十分な利便性が確保できているとはいえ、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にある。このような中、福祉ニーズに対応した福祉活動の展開を図り、関係機関、団体等の参加・協力を得ながら当面する課題解決に対処するために、福祉有償輸送サービスにおける使用車両をセダン型の一般車両に拡大することにより、事業の実施体制の整備、民間の自主活動による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

セダン型車両を使用した福祉有償輸送サービスを実施することにより、高齢者や障害者の生活の利便性の向上、社会参加の促進を図る。また、高齢者等の家族による移動に伴う介護負担が軽減されることにより、介護者の就労機会も促進できることになる。

また、社会福祉協議会やボランティア団体等が移送サービスを行うことにより福祉団体の活動も活発化され、それぞれの役割に応じた機能を効果的に発揮できるような社会福祉体制の構築が図られる。

本計画において、第7次東神楽町総合計画保健福祉分野の基本方針である「生きいきと自立して暮らすことのできる社会福祉体制の実現」を共通の目標とし、すべての町民が住み慣れた地域で、安心して生活することのできる地域社会の実現を目指す。

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

セダン型車両を使用した福祉有償運送サービスを実施することにより、移動制約者の通院などのサービスを安定して提供することができ、人工透析を必要とする内部障害者への対応、旭川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十分な医療・福祉サービスが可能となる。さらに、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、労働人口の拡大や地域雇用の創出が図られる。

また、高齢者や障害者本人の活動範囲の拡大に伴い社会参加や消費行動が促進され、地域社会、地域経済への波及効果が見込まれる。

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) 東神楽町スクールバス運行事業（町内循環バス）

- ・対象者～町民
- ・内容～主として小中学校への通学、温泉施設花神楽への利用者の移送等
- ・利用料～大人100円、子供50円
- ・運行回数～1日22便
- ・運行車両～マイクロバス（定員22名）

(2) 東神楽町高齢者福祉ハイヤー料金助成事業

- ・対象者～満80歳以上の者で引き続き1年以上町内に居住している者で以下に掲げる者（ただし、施設・病院等に入院、入所している者を除く）

単身者で前々年の総収入が205万円以下の者

夫婦で前々年の総収入の合計が243万円以下の者

- ・内容～タクシー利用料金の助成
- ・助成の額～
 - ア 上記 に該当する者は助成券1枚につき700円を年36枚まで
 - イ 上記 に該当する者で対象者が1人の場合は、助成券1枚につき700円を年36枚まで

ウ 上記 に該当する者で対象者が2人の場合は、その世帯につき、助成券1枚につき700円を年54枚まで

エ 上記 に該当する者でどちらか一方が重度障害者ハイヤー料金助成事業に該当する場合は、助成券1枚につき700円を年36枚まで

(3) 東神楽町重度障害者ハイヤー料金助成事業

・対象者～身体障害者手帳の交付を受けた者で引き続き1年以上町内に居住している者で以下に掲げる者(ただし、施設等に入院、入所している者を除く)

障害の程度が1～3級の下肢障害者及び体幹機能障害者

障害の程度が1～2級の視覚障害者

障害の程度が1級である内部機能障害者並びに療育手帳の交付を受けた者

・内 容～タクシー利用料金の助成

・助成の額～

ア 上記 ～ に該当する者は助成券1枚につき700円を年36枚まで

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

東神楽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東神楽町

(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してはセダン型車両による移送サービスで十分対応できると考えられる。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) 東神楽町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、関係機関による東神楽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、東神楽町住民福祉課に置く。

運営協議会は東神楽町が主宰し、構成員は次の者とする。

- ・東神楽町長が指名する職員
- ・旭川運輸支局長が指名する職員
- ・東神楽町社会福祉協議会会長が指名する職員
- ・東神楽町民生委員児童委員協議会会長
- ・ちどりハイヤー株式会社社長
- ・東神楽町身体障害者福祉協会会長
- ・東神楽町手をつなぐ育成会会長
- ・東神楽町老人クラブ連合会会長

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

東神楽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、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。