

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

北海道天塩郡幌延町

2 構造改革特別区域の名称

幌延町ボランティア輸送特区

3 構造改革特別区域の範囲

北海道天塩郡幌延町の全域

4 構造改革特別区域の特性

幌延町は、北海道の最北部の北緯45度線上にあって、冬期間の積雪量は1m前後の豪雪地帯にあり、東西が40.8km、南北20.8kmで総面積は574.27k㎡と広い行政区域を有している。人口は、昭和35年をピークに炭鉱閉山、離農、国鉄合理化などにより減少を続け、平成17年3月31日現在の人口は2,763人で、過疎と高齢化の進む町である。

町の基幹産業は酪農業で、昭和31年に集約酪農地域の指定により酪農業の基盤確立の態勢が整い、昭和43年からは酪農近代化計画の策定により酪農経営の近代化と大型化を進めるとともに、昭和46年には農業振興地域の指定を受けて土地基盤整備等の推進により北海道内でも有数の酪農地帯として発展してきた。

町民の移動手段として、JR北海道宗谷本線と国鉄羽幌線代替輸送として国道を中心に路線バスが運行されているが、便数は少なく乗降場所が限られている。また、本町では集落が町内に広く点在していることから、路線バスが有効な移動手段となるが、運行区域は町内の一部地域に限られているため、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。さらに移動制約のある人は、家族などの自家用車又はタクシーに頼る状況にあるが、家族の仕事等により時間の制約を受け、農山村部ではタクシー会社が近くにないことから利用しにくい現状にある。

65歳以上の高齢者人口は637人(平成17年3月31日現在)で、高齢化率は23.1%、北海道平均の20.7%を上回っている。また、高齢者人口の55.

9%にあたる356名が高齢者のみの世帯であり、今後もその割合は毎年増加することが見込まれる。

平成17年3月末現在の身体障害者手帳交付者は161人、療育手帳交付者(知的障害)は118人、精神障害者保健福祉手帳交付者5人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、移動制約を受ける人の数は、今後さらに増加するものと思われる。

【移動制約者の状況】

介護保険の要支援・要介護認定者

平成17年3月末現在の介護保険の第1号被保険者数637人に対して要支援・要介護認定を受けている方は101人(認定率15.9%)で、そのうち55人が居宅介護サービスを利用している。通院等の外出支援において、居宅介護サービスを利用している要介護3以上の9人については福祉車両での輸送が基本となるが、要支援、要介護1及び要介護2の48人については必ずしも福祉車両を必要としないばかりか、むしろセダン型車両の方が適している。

要支援・要介護認定者数(平成17年3月31日現在)

単位：人

区 分	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	15	39	14	10	8	15	101
65～74歳	3	6	1	0	1	1	12
75歳以上	12	33	13	10	7	14	89
第2号被保険者	0	2	1	1	0	0	4
総 数	15	41	15	11	8	15	105
高齢者人口	637		認定第1号被保険者 / 高齢者人口			15.9%	

居宅介護（支援）サービス受給者数（平成17年3月31日現在）単位：人

区分	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	9	26	11	4	3	2	55
第2号被保険者	0	2	0	0	0	0	2
総数	9	28	11	4	3	2	57
(再掲)	48 (84.2%)			9 (15.8%)			100%

身体障害者

平成17年3月末現在で身体障害者手帳の交付を受けている人は161人であり、このうち移動に制約を受ける肢体不自由障害者は105人、視覚障害者は10人を数える。1・2級の肢体不自由障害者については福祉車両の利用が基本となるが、それ以外の障害者及び視覚障害者については福祉車両を必要とせず、セダン型等の一般車両による対応が十分可能である。

身体障害者手帳交付状況（平成17年3月31日現在）

単位：人

区分	肢体不自由	視覚	聴覚	内部疾患	音声言語	計
1級	21	1	0	12	0	34
2級	23	3	2	1	0	29
3級	24	2	5	5	3	39
4級	24	2	3	5	1	35
5級	11	2	0	0	0	13
6級	2	0	9	0	0	11
計	105	10	19	23	4	161

知的障害者

療育手帳の交付を受けている人は平成17年3月31日現在で118人である。町には、町立の知的障害者入所更生施設（定員90人）と併設の通所更生施設、この外に居住施設としてのグループホームがあり、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生活へ移行する取り組みを実施しており、グループホーム（4施設）では19人の障害者が居住している。

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、在宅の知的障害者は28人を数えるが、現在、入所施設の建替計画が検討されており、施設建替えには定員削減が必要となることから、今後、地域生活者の増加が予想される。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人が多く、介護者や環境が変わることによってパニックに陥る人も多い。そのため、今後は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、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である。

知的障害者の状況（平成17年3月31日現在） 単位：人

区 分	障害程度				ヘルプ対象者 (再掲)
	重度	中度	軽度	計	
知的障害者	61	48	9	118	28

精神障害者

平成17年3月31日現在で精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている人は5人、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29人である。精神障害者は、障害の症状によりその対応は多様で、不安感の強い人や引きこもりの傾向のある人については、心を許した介護者が運転する福祉有償運送が必要である。

精神障害者保健福祉

手帳交付状況（平成17年3月31日現在） 単位：人

区 分	1 級	2 級	3 級	計
人 数	0	4	1	5

【公共交通機関の状況】

鉄道

町内には、JR北海道宗谷本線が縦断し、幌延駅の外に5駅があり、特急・普通列車が1日上り下り21本運行しているが、駅舎や列車には階段やタラップがあり、要介護者や身体障害者等の移動制約者に対応できていない。

また、駅から目的地までの連絡交通機関が少ないなど、地域内を移動する利

用者、特に移動制約者にとって利用しやすい状況とはいえない。

路線バス

(株)沿岸バスにより、国鉄羽幌線代替輸送として国道を中心に路線バスが運行されているが、1日9往復の運行で、朝夕の通勤通学時間帯を除くとほぼ3時間に1便の運行である。また、運行区域が町の一部の区域に限られ、車両は高齢者や障害者などが利用しやすいノンステップバスなどは運行しておらず、バス停留所も障害者対応にはなっていない。

へき地患者輸送バス

町民の町立病院への通院等のため、問寒別地区から町立病院まで町有マイクロバスを週6回(月～土曜日)1日1往復させている(無料)が、車両は高齢者や障害者など移動制約者に対応しておらず、利用しやすい状況とはいえない。

タクシー事業者

町内には、天塩ハイヤー(株)幌延支店1社がタクシー3台で営業をしているが、介護タクシー等の福祉車両によるサービスの提供はされておらず、近隣町村にも無い状況である。また、農山村部においてはタクシー会社が近くにならないことから利用しにくい現状にある。

5 構造改革特別区域計画の意義

当町は面積が広く、集落は町内に広く点在しているが、バスの運行区域は一部の幹線道路に限られ、さらに鉄道駅へ出るまでに時間のかかる交通不便地域が多い状況にある。JRや路線バスは、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、町内や近隣市町への移動には自家用車による移動が中心となっている。特に高齢者や障害者等の移動制約者にとって、通院等の外出には家族等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。

要介護認定を受けた人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、必ずしも福祉車両を必要としなく、セダン型等の一般車両でのサービス提供が有効であると考えられる。

セダン型等の一般車両による外出支援を行うことにより、多くの利用者に対する

サービス提供が可能となり、高齢者や障害者に外出支援を行うことで住みなれた地域での在宅生活を続けることができ、介護予防の効果が期待される。

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の拡大と生活の利便性が向上し、要介護高齢者や障害者など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。

移動制約者が、住みなれた地域で生き生きと生活できるように支援していくために、第4次幌延町総合計画の保健福祉分野の基本目標である「明るく健康な暮らしをすすめる」と、幌延町障害者計画の基本目標である「みんなにバリアフリーの環境をつくり、助け合って暮らす」の実現を目標に地域福祉の推進に努める。

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

NPO等によるボランティア運送としての有償運送のセダン型等の一般車両への拡大を行なうことによって、移動制約者が地域社会へ容易に外出することが可能となり、福祉や医療のサービスを今まで以上に受けやすくなるだけでなく、家族の介護負担の軽減により介護者の社会参加と就労機会の促進が図られるほか、施設入所や病院への社会的入院の減少などが見込まれる。

また、この事業を実施することによりNPO法人等やボランティア活動が促進され、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なれた地域での生活が可能となる。

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) へき地患者輸送バス運行事業

- ・対象者～町民
- ・内 容～主として町立病院等へ通院する者の移送
- ・利用料～無料
- ・運行回数～1日1往復（週6日 月～土曜日）
- ・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

幌延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幌延町

(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は、車イス、ストレッチャーのためのリフト、スロープ、寝台等の特殊な設備又

は回転シート、リフトアップシート等の装置を設けた福祉車両に限定されているが、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等の一般車両で十分可能である。有償ボランティア輸送において使用する車両をセダン型等の一般車両に拡大することによって、高齢者及び障害者の通院・社会参加が自由にできるよう対応を改善していく。

(2) 幌延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、関係機関による幌延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、幌延町町民課に置く。

運営協議会は、幌延町が主宰し、構成員は次の者とする。

- ・ 旭川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
- ・ 幌延町身体障害者福祉協会代表者
- ・ 要介護（支援）認定者代表
- ・ 幌延町のタクシー事業者
- ・ 幌延町長が指名する職員

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

幌延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。

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

使用権限

使用する車両は、運送主体が使用権原を有しているもの、または、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おいて、当該車両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

車両の表示

外部から見やすいように使用する車両の側面に有償運送の許可を受けた車両であることを、次のとおり表示するものとする。

- ・氏名、名称または記号
- ・「有償運送車両」または「80条許可車両」の文字
- ・文字はステッカー、マグネットシート等による横書きとし、車両の両側面に行う。文字は縦横5センチ以上とする。

(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。