

# 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

北海道十勝郡浦幌町

## 2 構造改革特別区域の名称

浦幌町福祉有償運送特区

## 3 構造改革特別区域の範囲

北海道十勝郡浦幌町の全域

## 4 構造改革特別区域の特性

浦幌町は、北海道の十勝支庁管内の最東端にあり、東は釧路支庁管内音別町と白糠町に、西は豊頃町と池田町に、南は太平洋、北は本別町に隣接している。面積は 729.64 k<sup>2</sup>と広大な面積を有し、南北 53.5 k m、東西 25.7 k mと細長い地形をしている。人口は、平成 17 年 4 月 1 日現在 6,453 人の町である。

基幹産業は農林水産業であり、南北に貫流する浦幌川を中心に耕地が張り付いており、北部と中央部は畑作専業農家が多く、一部では肉用和牛飼育との複合経営が行われ、山麓地帯においては酪農経営が行われている。また、南部太平洋岸は夏季間は濃霧の影響を受けやすいため酪農専業農家が多く、一部畑作との複合経営が行われている。主要作物として甜菜、馬鈴薯、小麦、豆類の耐冷作物を中心に作付けされ、一部に野菜が導入されている。

本町の公共交通機関は、JR 根室本線と民営バス路線が運行されている。また、交通アクセスは、一般国道 38 号、274 号、336 号の 3 路線、道道は主要道道本別浦幌線のほか 7 路線が通過している。東西を貫通する JR 根室本線は、浦幌駅の他 4 駅あるが、1 日の発着便数は 21 便、そのうち特急 4 便が浦幌駅に停車している。運行本数も少なく、駅施設には多数の段差があり、利用者にとっては必ずしも利用しやすいとはいえない状況にある。民営バス路線の運行に対して、路線維持のための補助を行っているが、1 日の運行は本別～留真線 1 日 2 往復、帯広～浦幌線は 4 往復運行にとどまり、朝夕の通勤通学時間帯を除くと本別～留真線は 0 便、帯広方面は午前 1 便、午後

1 便の運行であり、便数が少ないことや乗降場所が一般国道 38 号、主要道道本別浦幌線のごく一部に限られていること、乗降に際しても段差があり、利用者にとって利便性が確保されているとはいえない状況にある。このほか町内交通として患者輸送バスと一部スクールバスを運行しているが、これら全てのバスがノンステップ化されておらず、移動制約者に配慮したものではない状況にある。

65 歳以上の人口は、平成 17 年 4 月 1 日現在 1,876 人で高齢化率は 29.1% と非常に高く、北海道平均の 20.5% を大きく上回っている。平成 17 年度策定予定の第三期介護保険計画策定の人口推計では、平成 26 年には人口は 5,195 人、そのうち 65 歳以上の人口は 1,681 人で高齢化率は 32.4% になると予測している。また、現在、独居高齢者が 262 名、高齢夫婦世帯が 294 世帯となっており、65 歳以上の人口の 45.3% にあたる 850 名が高齢者のみの世帯となっている。

一方、身体障がい者手帳所持者 388 名、知的障がい者療育手帳所持者 29 名、精神障がい者保健福祉手帳所持者 66 名の移動制約者が生活しているが、今後、移動に制約を受ける高齢者・障がい者人口は、さらに増え続けることが予想される。

#### (1) 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 4 月 1 日現在、65 歳以上の人口 1,876 人に対し、町内に在住する高齢者のうち要支援・要介護認定を受けている高齢者の数は 348 人(高齢者人口比 18.6%)である。在宅においては 159 人(高齢者人口比 8.5%)が居宅介護サービスを利用している状況であり、要支援・要介護認定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時において、要介護 3 以上の認定を受けている 129 人の大部分は、外出時に福祉車両による輸送が必要な移動制約者であると推定される。

表 1 要介護(要支援を含む)認定者数(平成 17 年 4 月 1 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	55	120	45	48	37	43	348
65～74 歳	9	20	9	3	7	6	54
75 歳以上	46	100	36	45	30	37	294
第 2 号被保険者	0	2	2	0	0	1	5
総 数	55	122	47	48	37	44	353
高齢者人口	1,876 人		認定第 1 号被保険者 / 高齢者人口				18.6%

表2 居宅介護（居宅支援）サービス受給者数（平成17年4月1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	33	60	33	17	11	5	159
第2号被保険者	0	1	1	0	0	0	2
総 数	33	61	34	17	11	5	161

一方、要支援・要介護1及び要介護2の認定を受けている224人の大部分は、福祉車両を必要とする状況にはないが、バス、JR等の公共交通機関を利用して外出することが難しいと推定される。さらに、独居高齢者、高齢夫婦世帯の高齢者のみの世帯は今後も増え続けることが予想され、直ちに移動制約者となるわけではないが、家族による送迎は期待できず、地域における外出支援が今後必要となる可能性が高いと考えられる。

よって、要支援・要介護1及び要介護2の認定を受けている方は、セダン型等の一般車両による輸送が充分可能であると考えられるため、早急な対応が求められている。

#### 身体障がい者

平成17年4月1日現在、身体障がい者手帳の交付者数は388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249人、視覚障がい者は21人を数え、その多くがバス、JR等の公共交通機関を利用して外出することが難しいと推定される。1級の肢体不自由障がい者については、福祉車両による輸送を必要とするが、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、福祉車両による輸送を必要としないため、セダン型等の一般車両による輸送が充分可能であると考えられる。

表3 身体障がい者手帳交付状況（平成17年4月1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	46	3	0	59	0	108
2 級	58	6	14	0	0	78
3 級	48	2	3	8	1	62
4 級	61	4	6	9	3	83
5 級	27	3	1	-	0	31
6 級	9	3	14	-	0	26
計	249	21	38	76	4	388

## 知的障がい者

平成17年4月1日現在、知的障がい者療育手帳交付者数は29人である。知的障がい者は公共交通機関の利用方法等が理解できない方や、交通法規の理解、安全確認などを的確に判断できない方が多く、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がい者、特に中度以下の方に係る通院等への移動介助は、輸送サービス使用車両をセダン型等の一般車両に拡大することにより、障がい者本人をよく理解しているホームヘルパーの運転する福祉有償運送を可能とする必要があると考えられる。

表4 知的障がい者療育手帳交付者数（平成17年4月1日現在） 単位：人

区 分	重度	中度	軽度	計
総 数	4	1	24	29

## 精神障がい者

平成17年4月1日現在、精神障がい者保健福祉手帳の交付者数は、66名である。精神障がい者の障害の内容とその対応は様々であり、引きこもり傾向にある方、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現状にあると推定される。よって、セダン型等の一般車両に拡大することにより、特定のホームヘルパーが運転する福祉有償運送を可能とし、通院や公共施設の利用、機会を増やすことが望まれている。

## (2) 公共交通機関の状況

### 鉄道

南北に細長い地形を有し、広大な面積の町土の東西を貫通するJR根室本線は、浦幌駅の他4駅あり、町民にとっては重要な交通機関であるが、運行本数が少なく、駅施設内の段差も多い等、利用者にとっては必ずしも利用しやすい状況とはなっていない。

### 民営バス路線

株式会社十勝バスが、本別～留真線を1日2往復、浦幌～帯広線を1日4往復運行している。朝夕の通勤通学時間帯を除くと本別～留真線の運行は無く、帯広方面は午前1便、午後に1便の運行であり、利便性が確保されているとはいえない状況である。バス停留所は、一般国道38号、主要道道本別浦幌線のごく一部に限られ、設置場所も少なく、また、車両は、乗降に係る段差等解消対策がなされていない状

況である。

#### 患者輸送バス

町内医療機関への通院のために無料でマイクロバス(委託)を週5便各地域を1往復させているが、便数の増加が求められており、利用者のニーズに充分対応できていない状況である。使用車両は、ノンステップ化されていないが、視覚障がい者や知的障がい者の利用に際しては、乗降の際には運転手が介助をする等の配慮はされている。

#### タクシー事業者

町内には、有限会社ラポロ交通と毎日交通株式会社の営業所があり、ラポロ交通はハイヤー3台(うち福祉車両(車いす対応)2台)、毎日交通営業所はハイヤー3台で営業しているが、介護タクシー等福祉車両によるサービスは移動制約者のニーズを満たしていない状況であるため、現在、福祉車両の導入を検討している。

### (3) 福祉有償運送の実績事業者

現在、道路運送法第80条の許可を受けている福祉有償運送事業者は無く、今後、移動制約者に対する移動支援対策として、同法第80条許可とセダン型一般車両の使用拡大のための構造改革特別区域計画の認定を受けることが求められている。

## 5 構造改革特別区域計画の意義

南北に細長い地形を有し、広大な面積であるため、町内及び近隣町間の移動手段として、鉄道、民間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一般国道38号、主要道道本別浦幌線のごく一部に限られていること等から、利用者にとって十分に利便性が確保されているとはいえず、交通不便地域が大部分を占め、日常生活では自家用車による移動が中心となっている。このような現状の中、外出が困難な障がい者、高齢者に対しては、社会福祉法人等による無償の輸送サービスが実績を重ねてきている。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時には一般車両での輸送サービス提供が充分可能であり、多くの利用者に対するサービス提供が可能となる。また、高齢者、障がい者は公共交通機関の利用が段々難しくなるにつれて、外出をあきらめて家に閉じこもる傾向があるが、セダン型等の一般車両による輸送サービスを充実させることにより、外出の機会を増やし、住み慣れた地域での在宅生活

を続けることが可能となる。また、生活にゆとりと楽しみを取り戻し、介護予防につながる効果が期待され、地域福祉の充実を一層推進することができる。

## 6 構造改革特別区域計画の目標

平成17年度中に策定予定の第三期介護保険計画では、移動制約者の外出支援についても地域福祉の課題として位置付け、行政と地域住民・団体が協働で取り組まなければ克服できない分野であり、移動制約者が健常者と同じように外出できるよう取り組むことを目標としている。

本計画においては、セダン型の一般車両による輸送サービスを実施することにより、高齢者や障がい者の自立と社会参加の促進を図るとともに、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を促進し、本町の行政計画の最上位計画としての基本指針となる浦幌町第2期まちづくり計画の保健福祉分野の基本目標である「人に優しく思いやりのあるまちづくり」の実現を目指すことを構造改革特別区域計画の目標とする。

## 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

福祉有償運送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って、移動制約者の通院に対して、安定したサービスを提供することができ、帯広市及び帯広市近郊の専門性の高い病院への通院や定期的受診が可能となり、福祉や医療のサービスが今まで以上に受けやすくなると考えられる。さらに、余暇活動や地域活動への参加も可能となり、高齢者の介護予防効果が大きく期待できる。

また、家族の介護負担が軽減するため、介護者の就労機会の促進が図られる等、町民全員の社会参加の促進につながり、地域交流や経済の活性化が期待される。

## 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) 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、傷病等により通常交通手段では外出が困難な寝たきり状態又は車いす利用者
- ・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りの医療機関までの輸送。
- ・利用料～無料
- ・車両～デイサービス送迎車両（デイサービス事業者に委託）
- ・平成16年度利用者～70人 延べ902回利用

### (2) 患者輸送バス運行事業（町内医療機関）

- ・対象者～町民（利用制限なし）
- ・内容～町内医療機関への通院患者の輸送
- ・利用料～無料
- ・運行回数～週5便各地域1往復
- ・運行車両～マイクロバス（定員30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

浦幌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浦幌町内

#### (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がい者、知的障がい者、精神障がい者などのうち、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法人等による福祉有償運送は、車いす対応やストレッチャー対応等の福祉車両を使用した輸送に限定されているが、単独で公共

交通機関を利用することが困難であると推定される要支援・要介護1及び要介護2の認定者、2級以下及び視覚障がい者、特に中度以下の知的障がい者、精神障がい者については、このような福祉車両を使用する必要が無く、セダン型等の一般車両による輸送サービスを提供することが適しているため、福祉有償運送のセダン型等の一般車両への運用の拡大を行なう必要がある。

## (2) 浦幌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、浦幌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、浦幌町保健福祉課に置く。

運営協議会は、浦幌町が主宰し、構成員は次の者とする。

- ・ 福祉有償運送に係る利用者  
(身体障害者福祉協会浦幌分会長、老人クラブ連合会長)
- ・ 福祉有償運送に係る関係機関及び団体長が指名する職員  
(浦幌町社会福祉協議会、社会福祉法人うらほろ幸寿会、特定非営利活動法人オーディナリーサーヴァンツ、有限会社ラポロ交通、毎日交通株式会社)
- ・ 福祉有償運送に係る関係行政機関  
(浦幌町長が指名する職員、帯広運輸支局長が指名する職員)
- ・ 地域住民の代表  
(浦幌町市街地区連合区長会長)
- ・ 公共交通機関に関する学識経験者

### 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

浦幌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ための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、運営協議会の協議(合意)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。

表示事項及び方法は次のとおりとする。

氏名、名称又は記号

「有償運送車両」又は「80条許可車両」の文字

文字はステッカー、マグネットシート又はペンキ等による横書きとし、自動車の両側面に表示。また、文字の大きさは縦横50mm以上とする。同表示は、福祉有償運送を実施していない場合は原則として外すものとする。

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係る契約が締結され、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
- ・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。
- ・輸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すべてについて、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係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。