

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

北海道野付郡別海町

2 構造改革特別区域の名称

別海町ボランティア輸送特区

3 構造改革特別区域の範囲

北海道野付郡別海町の全域

4 構造改革特別区域の特性

別海町は、北海道の東部に位置し、東西約 5 0 km、南北約 3 9 km、面積は 1,320.15km²と、広大な行政面積がある。東の海岸に人口約 2 千人の漁業中心の集落、ほぼ中央に人口約 6 千人の役場所在地があり、また西の端には酪農中心の人口約 2 千人の集落がある。その他、数百人規模の小集落があり、更にその周辺に農家が点在する人口 1 7 , 0 1 0 人の酪農と漁業中心の町である。

オホーツク海沿いの漁業は江戸時代以前から開け、酪農業は戦後開拓に始まり昭和 4 0 年以降目覚ましい発展をとげ、日本有数の酪農地帯へと発展した。その発展に寄与した先人が今高齢者となり、それぞれの地域や家庭で老後を過ごしている。しかし、前述したように広大な町ゆえ住み慣れた地域で健康を維持して生活を全うするのは大変難しい状況にあるのが現状である。

医療機関は町立病院が町の中心部にあり、東地区と西地区にそれぞれ診療所を配置している。概ね軽度の一次医療が診療所及び別海病院、次に二次医療として隣町の北海道指定機関病院に、最終的な高度医療を受けるためには約 1 0 0 km 以上離れた釧路市の基幹病院を受診しなければならない医療環境にある。

高齢者人口は 3 , 1 8 0 人で高齢化率は 1 8 . 7 % となっており、年々増加している。また、独居高齢者が 5 0 4 名、高齢夫婦世帯が 4 6 8 世帯となっており、高齢者人口の 3 0 . 6 % にあたる 9 7 2 名が高齢者のみの世帯となっている。加えて身体障害者 7 5 1 名、知的障害者 1 4 1 名、精神障害者 1 2 1 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加傾向にある。

交通の中心であった鉄道は18年前に廃止となり、現在の交通手段としては町の中央を通る国道と道道を路線バスが運行しているが、便数が少ないことや乗降場所が限られているなど要介護認定を受けている方、身体障害のある方、その他の移動制約者にとっては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。また、町が独自に通院・通学用に4路線の生活路線バスを運行しているが、これも広大な面積をカバーする路線、便数を確保することは大変難しい現状にある。更に町内には中心地区に車両3台を有するタクシー会社が1社あるだけであり到底全町をサービス範囲とすることできず、また介護福祉タクシー1台を所有しているがコスト面でこれ以上の事業展開は考えていない現状にある。

(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491人(高齢者人口比の15.4%)が要介護(支援)認定を受けており、在宅においては280人(高齢者人口比の8.8%)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75.2%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ため、セダン型車両による移送で充分対応できると考える。

要介護(要支援を含む)認定者数 (平成17年7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4	要介護5	計
第1号被保険者	55	185	55	58	59	79	491
65～74歳	9	30	5	7	10	6	67
75歳以上	46	155	50	51	49	73	424
第2号被保険者	1	11	0	0	2	1	15
総数	56	196	55	58	61	80	506

高齢者人口	3,180人	認定第1号被保険者/高齢者人口	15.4%
-------	--------	-----------------	-------

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

	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	36	134	40	41	17	12	280
第2号被保険者	0	6	2	1	1	0	10
総数	36	140	42	42	18	12	290
(再掲)	218(75.2%)			72(24.8%)			100%

身体障害者

身体障害者手帳の交付を受けている方は751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446人、視覚障害者は67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十分可能である。

身体障害者手帳交付状況 (平成17年7月1日現在) 単位：人

	18歳以上					計
	肢体不自由	視覚	聴覚	内部疾患	音声言語	
1級	98	19	0	112	0	229
2級	102	18	21	0	0	141
3級	70	8	7	14	3	102
4級	105	4	13	31	1	154
5級	53	8	0	0	0	61
6級	18	10	36	0	0	64
計	446	67	77	157	4	751

知的障害者

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、有償運送利用車両をセダン型等に拡大をし、気心の知れたホームヘルパーの輸送サービスにより通院や公共施設の利用等の外出機会を増やすことが必要である。

居住区分別知的障害者数

(平成17年6月30日現在)

区 分	施設数	障害者区分別入居数				ヘルプ対象者 (再掲)
		重度	中度	軽度	計	
合 計	16	70	0	71	141	17

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6月末日現在で121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したヘルパーの輸送サービス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

根室交通(株)が、根室市厚床～別海町～中標津町間を1日6往復運行している。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。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。

町内地域生活バス

町民の通院・通学のため、町内4地域に町有マイクロバスを1日2又は3便運行させている(70歳未満は有料)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、西別ハイヤー(有)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1台によるサービスを提供しているが町内の要望を満たしておらず、費用対効果の面で積極的に増車して事業展開する状況にはない。

5 構造改革特別区域計画の意義

町内及び近隣町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・道道に限られていること、タクシー - 事業者における増車等も厳しい経営環境のもとでは困難な状況にあることなどから、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、日常生活では自家用車による移動が中心となっており、移動制約者においても、家族による輸送に頼っている現状となっている。

しかし、当町の産業の中心である酪農は、毎日、朝夕必ず乳牛の搾乳作業が欠かせない職業であり、そのほとんどが家族経営で行われているため、移動制約者の移送に対応する時間が限られており、移動制約者が自由に外出をするのは困難な状況となっている。

そこで、セダン型車両によるボランティア輸送の実施により、移動制約者が自由に外出することが可能となり、さらには家族の介護負担が軽減される事により、時間的、精神的なゆとりが生じ、酪農を中心とした地域産業の活性化につながる事が期待される。また、輸送に携わる社会福祉法人や NPO 法人等の団体の活力を引き出す事にもなり、本町における福祉移送サ - ビスの充実と、地域全体の活性化に繋がる事が期待される。

6 構造改革特別区域計画の目標

福祉有償運送の幅広い円滑な実施や、関連する事業の実施を通じて、当町における NPO 等の活動の活性化を促進し、当町の地域福祉計画の基本目標である「福祉サ - ビスの適切な利用の促進」「社会福祉を目的とする事業の健全な発達」「福祉に関する活動への住民参加の促進」の積極的な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

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、移動制約者に安心・安定した通院等の輸送サービスを提供することができ、それにより十分な医療及び福祉サ - ビスを受けることが可能となり、釧路市や中標津町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。同時に、家族の介護負担の軽減により当町基幹産業の酪農という家族中心の労働力の充実が図られる。また、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が拡大し、移動制約者の社会参加意欲も向上することが考えられるとともに、住み慣れた地域で安心して生活する事が地域の経済発展に寄与するものと期待される。

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) 福祉ハイヤ - 利用券交付事業

- 対象者
- ・身体障害者手帳3級以上の方
 - ・療育手帳Aの方
 - ・精神保健福祉手帳保持の方
 - ・上記の方で、住民税非課税世帯でかつ、世帯に自動車のない方

交付の方法

- ・1人1年間、12,000円分を交付

利用ハイヤ -

- ・西別ハイヤ - (町内事業者)

(2) 障害者無料バス利用券

- 対象者
- ・身体障害者手帳、療育手帳の交付を受けている方
 - ・精神保健福祉手帳保持の方
 - ・第1種身体障害者、療育手帳Aの介護者
 - ・12歳未満の障害児の介護者(6歳未満は介護者のみ)

交付の方法

- ・1人1年間、12,000円分を交付
- ・所得制限がある

利用バス

- ・阿寒バス、根室交通、くしろバス

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、農協法人、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

別海町内で活動を行なう社会福祉法人、NPO法人、農協法人、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別海町

(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事を可能とする。

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。この福祉車両の購入、整備費用が高額なため移動サービスの要望はあるが応えられない一要因でもある。そこで、使用車両を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、高齢者及び障害者の通院・社会参加がいつでも希望するときに自由にできるよう対応を改善していく。

(2) 別海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、関係機関による別海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、別海町福祉部福祉課に置く。

運営協議会は、別海町が主宰し、構成員は次の者とする。

- ・ ボランティア団体代表者
- ・ 関係団体及び行政機関(別海町、釧路運輸支局)
- ・ 学識経験者
- ・ 要介護(支援)認定者代表
- ・ バス・タクシー - 等関係交通機関の代表者等

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、必要に応じて運営協議会を開催し、苦情内容を報告する。

(3) 運送主体

別海町内で活動する社会福祉法人、NPO法人、農協法人、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方とする。

- ・ 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方であって、単独では公共交通機関を利用することが困難な方

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方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終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全てについて、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。