

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

北海道斜里郡清里町

2 構造改革特別区域の名称

清里町おもいやり運送特区

3 構造改革特別区域の範囲

北海道斜里郡清里町の全域

4 構造改革特別区域の特性

清里町は北海道の東部、網走支庁管内の東南部に位置し、面積は402.73k㎡で、人口5,006人、1,922世帯(平成17年10月31日現在)の町である。

農業と製造業などの工業を基幹産業としており、農業においては、北海道有数の大規模畑作農業地帯となっている雄大な斜里岳の麓で小麦、ビート、馬鈴薯などを生産している。また工業においては豊富な地場資源を利用した農産加工・木材製品などの資源型工業が発展しており、農産加工では、馬鈴薯を加工した澱粉製品が有名であり、また、木材製品は、農業に次ぐ出荷額を維持しており、中でも札弦地区に本拠を置く合板製造会社は、その分野において北海道を代表する企業として知られている。

本町の交通機関としては、JR釧網本線が南北に走っており、町内には3駅が設置されている。中心駅である清里町駅からは、網走市へ約1時間、釧路市へ約2時間の距離にあり網走方面へは1日7往復、釧路方面へは4往復運行しているが、利用者は年々減少傾向にある。また、路線バスが運行されているが、利用人口減少などで平成18年3月31日をもって一部廃止が見込まれているなど、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状況である。

当町の65歳以上の人口は1,438人で、高齢化率は毎年1%ずつ伸び平成17年10月31日現在28.7%となっており、北海道平均20.5%を大きく上回っている。また、独居高齢者262人、高齢者夫婦世帯が244世帯となっており、高齢者人口の52.5%にあたる755名が高齢者のみの世帯となっている。

そのほか、身体障害者239人、知的障害者27人、精神障害者73人が生活しており、移動に制約を受ける方は増加傾向にある。

交通の利便性の悪い当地域において、このような移動制約者の移動手段の確保が急

務な状況にある。

(1) 移動制約者の状況

介護保険サービス利用者

高齢者のうち241人(高齢者人口比16.8%)が要介護(要支援)認定を受けており、在宅においては122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。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%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福祉車両を必要とする状況ではない。また、清里町における訪問介護の利用者は43人おり、そのうち23人が町内の診療所への通院支援を受けているが、身体機能の低下、認知症及び歩行介助での移動可能な軽度の移動制約者については、セダン型車両による輸送でも充分対応可能である。

要介護(要支援を含む)認定者(平成17年10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	42	72	43	31	30	23	241
65～74歳	1	10	4	3	4	3	25
75歳以上	41	62	39	28	26	20	216
第2号被保険者	0	3	1	0	1	1	6
総数	42	75	44	31	31	24	247

高齢者人口	1,438人	認定第1号被保険者/高齢者人口	16.8%
-------	--------	-----------------	-------

居宅介護サービス利用者数(平成17年10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	30	55	25	8	3	1	122
第2号被保険者	0	1	0	0	1	0	2
総数	30	56	25	8	4	1	124

身体障害者

身体障害者手帳の交付を受けている方は239人であり、そのうち肢体不自由障害者は163人となっている。福祉車両による輸送を必要とする1級・2級の肢体不自由障害者は61人であり、多数を占める3級以下の肢体不自由者及び視覚障害者、聴

覚障害者等についてはセダン型車両による輸送でも充分対応可能である。

身体障害者手帳交付状況（平成17年10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	34	3	3	21		61
2級	27	3	8		1	39
3級	35		3	7	1	46
4級	42	2	6	7		57
5級	20					20
6級	5	4	7			16
合計	163	12	27	35	2	239

知的障害者

知的障害者（重度14人・中度12人・軽度1人・計27人）は交通法規の理解、安全確認などが的確にできない場合が多く、介護者や環境が変わることによって混乱する方も多い。また知的障害者はセダン車両による輸送でも充分対応可能であるため近隣市町村の入所者更生施設（日の出学園2人・サンライズ・ヨピト3人）利用者の送迎輸送は、混乱回避の手段として、安心できる慣れ親しんだ人が運転するセダン型車両による福祉有償輸送が有効である。

居住区分別知的障害数（平成17年10月31日現在）

単位：人

区分	障害者区分入居数			
	重度	中度	軽度	計
入所更生施設	11	4		15
通勤寮	1	1		2
グループホーム	1			1
生活寮				
在宅	1	7	1	9
合計	14	12	1	27

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10月31日現在で65人である。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特定のホームヘルパーの運転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) 交通機関の状況

鉄道

網走市と釧路市を結ぶ JR 釧網本線が敷設されており、町内には 3 駅が設置されている。網走方面へは 1 日 7 往復、釧路方面へは 4 往復運行しているが、自家用車の普及により鉄道の利用者は年々減少している。また、無人駅で構内もバリアフリー化されておらず、要介護者や障害者にとっては利用が困難な状況である。

路線バス

斜里バス(株)が、斜里～緑間を 1 日 4 往復、斜里～斜里岳登山口間を 1 日 3 往復運行している。両路線とも鉄道同様に利用者の減少に伴い、便数が減少している状況にある。

また、平成 18 年 4 月 1 日からは、斜里～緑間は 1 日 2 往復(土日、祝祭日運休)に、斜里～斜里岳登山口間は廃止が予定されている。

ハイヤー事業者

町内には、有限会社清里ハイヤーがあり、ハイヤー 3 台で営業している。しかし福祉車両は所有しておらず、介護タクシー等によるサービスを提供する事業者は、近隣町村にも無い状況である。

5 構造改革特別区域計画の意義

町内及び近隣町村間の移動手段として、JR 釧網本線、路線バス(18 年 3 月 31 日一部廃止)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ないとはいえず、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。

福祉車両による有償運送は、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、要介護認定を受けた方の大部分や知的障害者、視覚障害者に対する移動支援については一般乗用車両でのサービス提供が充分可能である。台数の限られた福祉車両ではなく、セダン型の一般乗用車両を使用する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、障害者が住みなれた地域での在宅生活を続けることが可能となり、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

本町の高齢化率は 28.7% という高い比率を示しており、少子高齢化社会を迎え、益々増える傾向のある高齢者に対する生きがい対策や各種福祉対策は町の重要課題

となっている。

また、高齢者や障害をもった方々が住み慣れた地域の中で安心して暮らすことのできる仕組みを、関係機関及び施設等の連携により充実していくことが必要である。

特例措置の導入により、移動制約を受けている方も安心して外出支援を受けやすくなるとともに、引きこもりがちな高齢者にとっても生きがいを得られ、家族にとっても大きな負担軽減が図られる。

訪問介護事業を行っている社会福祉協議会などにおいては、その活動の幅への広がりも期待でき、そして社会福祉法人のみならず他の組織の参入による多様なニーズに対応する移送体制の確立を展望しながら、地域における心の通う運送サービスの構築を目指し、「思いやりの心と、健やかな心身を育む保健福祉のまちづくり」を目標に掲げ、高齢者や障害者に配慮した施策の推進に努める。

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

本町の基幹産業の農業(農家戸数263戸、従事者837人)は、1戸あたりの耕地面積が平均36haとなっており、広大な農地で生産する小麦、ビート、馬鈴薯などを中心とする畑作と酪農が主体となっている。また、栃木県佐野市との交流で小さいいちご苗を引き受け、大きく育てたその苗を佐野市に引き渡す「いちご苗リレー栽培」は、農家の女性達が育苗ハウスの空いている期間を利用して行っている。このように農業の大半が家族経営で行われており、介護者も重要な農業の担い手である。

福祉有償運送の使用車両をセダン型車両へ拡大することによって、高齢者や障害者への訪問介護や外出支援が活発となり、社会参加への支援にもつながるとともに、介護者である家族の負担が軽減され就労機会も増えるなど経済効果が期待できる。

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、家族の活動範囲が広がるとともに、安心して住み慣れた地域での生活を維持することができ、町全体の活力につながるものである。

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) 清里町福祉サービス事業

- ・ 対象者～交通手段を持たない一人暮らしの高齢者及び高齢者夫婦世帯に通院のための送迎サービスの提供
- ・ 内 容～自宅から医療機関
- ・ 車 両～ハイヤー会社に委託
- ・ 利用料～所得に応じて無料から15%・20%・30%・50%負担
- ・ 平成16年度利用者～20人 延べ268回利用

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

清里町内で活動を行う社会福祉法人、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清里町

(3) 事業により実現される行為

事業に関与する主体がセダン型等の一般車両を用いて、要介護（要支援を含む）認定を受けている者や身体障害者、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等法人による有償ボランティア輸送制度を活用し、清里町社会福祉協議会、清里町福祉会が事業を実施している。しかし、福祉車両の整備費用が高額なため使用台数が限られており、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十分に提供できていない現状にある。そこで使用車両をセダン型の一般車両まで拡大することによって、

高齢者及び障害者の通院、社会参加を希望する日に自由にできるよう対応を改善していく。

(2) 清里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、関係機関による清里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、清里町保健福祉課に置く。

運営協議会は、清里町が主宰し、構成員は次の者とする。

- ・ 清里町長が指名する職員
- ・ 北見運輸支局長が指名する職員
- ・ 学識経験者
- ・ 住民代表
- ・ 利用者代表
- ・ 身体障害者代表
- ・ 有限会社 清里ハイヤー

苦情処理

苦情処理の窓口を運営協議会に設ける。事務局は、必要に応じて随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

清里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次のように表示する。

- ・ ステッカーやマグネットシート又はペンキ等により横書きとする。
- ・ 内容は運営主体の氏名、名称又は記号及び「有償運送車両」又は「80条許可車両」とする。
- ・ 文字の大きさは縦横50ミリメートル以上とする。

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 , 0 0 0 万円以上及び対物 2 0 0 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。