

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

北海道網走郡津別町

2 構造改革特別区域の名称

津別町福祉有償運送特区

3 構造改革特別区域の範囲

北海道網走郡津別町の全域

4 構造改革特別区域の特性

津別町は、北海道東部オホーツク圏の内陸部、網走支庁管内の東南部に位置し、総面積716.60km²のうち86%を国・道有林及び民有林等の山林が占めている自然豊かな町である。そうした豊かな自然を活かした農業と林業を主産業として栄えてきた町である。

住民の主要交通機関であった国鉄相生線は昭和60年に廃止され、その後は本町を縦断する国道240号線と5路線の道々が主な生活路線となっている。

公共交通機関は、町営バスと民営バス1社が運行しているが、町内のバス路線は主に国道に沿って人口集中地区を中心に運行されており、町内全域をカバーできる状態にない。そのため、町民の多くは移動手段を自家用車に頼っている。

津別町も過疎地の例に漏れず、人口は平成17年9月30日現在6,461人となっており、このうち65歳以上の高齢者は2,133人に上り、高齢化率は33.01%という現状である。

平成17年10月に行った高齢者実態調査によれば、65歳以上の高齢者がいる世帯数は1,476世帯で、その内、独居高齢者世帯が442世帯（内、福祉施設入所世帯が52世帯）、高齢夫婦世帯が530世帯に上り、高齢者のいる世帯の62.3%が高齢者だけの世帯構成となっている。この他に身体障害者464名、知的障害者65名、精神障害者60名が町内で生活している。独居高齢世帯及び高齢夫婦世帯のほとんどの子供達は町外に転出しており、通院等の外出を支援する者が身近に存在しないというえ、市街地区を巡回するバスも運行していない。高齢者人口、障害者人口ともに増加の傾向にあるため、そうした移動制約者に対する支援策の整備が急務である。

(1)移動制約者の状況

介護保険サービス利用者

津別町の要介護（要支援）者は、平成17年9月30日現在で275人、このうち136人が居宅介護サービスを利用している。居宅介護サービス利用者のほとんどが日常的な移動に関しても援助が必要となっている。こうした移動制約者への通院等の外出支援は、在宅生活を支える上で重要な役割を果たしており、このうち常時車椅子

やストレッチャーを必要とする者については、リフトや回転シート等を装備した福祉車両での輸送が必要であるが、身体機能の低下が軽度な認知症高齢者や杖や歩行介助での移動が可能な軽度の移動制約者については、全員が福祉車両による移送を必要としている訳ではない。

津別町は、要介護（要支援）者のうち要支援から要介護2の者の割合が79.4%となっており、これらの多くが軽度の歩行困難者である。公共交通機関の便が悪いことから、セダン型車両による輸送を可能とし、多くの移動ニーズに対応する事が求められている。

要介護（要支援を含む）認定者数（平成17年9月30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	40	82	33	36	37	42	270
第2号被保険者	0	2	0	0	2	1	5
合計	40	84	33	36	39	43	275

居宅介護サービス受給者数（平成17年9月30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	26	62	18	13	11	2	132
第2号被保険者	0	1	1	0	2	0	4
合計	26	63	19	13	13	2	136
割合	(108名) 79.4%		(28名) 20.6%			(100%)	

身体障害者

身体障害者手帳交付者は464人であり、移動に制約を受ける肢体不自由障害者は301人である。現在のところ、肢体不自由障害者のうち在宅で支援費制度の居宅サービスを利用している者はいないが、身体障害者療護施設等の入所者が10人おり、その他の者は介護保険サービスを利用している者が多い。

障害者の多くのは公共交通機関の利用が困難なため、通院等で外出をする際家族の運転する自家用車により移動せざるを得ない状況である。重度（1・2級）の肢体不自由障害者は、寝たきりや常時車椅子を利用しているため福祉車両での輸送が必要となるが、軽度の者及び視覚障害者については、福祉車両を必要としない。こういった移動制約者に対する輸送の手段としてセダン型車両による対応が必要である。

身体障害者手帳交付状況（平成17年9月30日現在） 単位：人

	肢体不自由	視覚	聴覚	内部疾患	音声言語	計
1級	70	8	0	60	0	138
2級	70	5	11	1	0	67
3級	47	3	5	14	2	71
4級	63	1	14	20	1	99
5級	34	3	1	0	0	38
6級	17	0	14	0	1	31
計	301	20	45	95	3	464

知的障害者

津別町の療育手帳を有する知的障害者は65人となっている。このうち社会福祉法人が運営する知的障害者更生施設に27人が入所しており、その他は家族と同居またはグループホームなどで生活しながら、通所で更生施設を利用して自立訓練を行っている。

支援費制度の居宅支援サービスの利用者は2人いるが、それぞれ慣れ親しんだホームヘルパーにより生活支援や通院などの援助を受けている。

知的障害者は介護者や環境の変化によりパニックに陥る場合があり、特に重度の者は公共交通機関の利用も単独では困難であり、通院などの輸送についても、できるだけ環境を変えずに普段のサービスと同じ介護者が行うことが有効である。体の障害を併せ持つ者については、肢体不自由障害者と同様に福祉車両での輸送が必要であるが、体に障害の無い重度の知的障害者については、セダン型車両による輸送でも十分対応可能である。よって輸送時の使用車両をセダン型車両まで拡大し、慣れ親しんだホームヘルパーが普段利用している車両で輸送サービスを提供することが効果的である。

精神障害者

津別町には60人の精神障害者が生活しているが、共同生活や労働訓練をする施設がないため、家族や支援スタッフの支援を受けながら日常生活を送っている。しかし、外出の際には体調不良等が原因で精神的に不安定になる場合があるなど、公共交通機関の利用が困難となる場合が多い。障害者の大半はセダン型車両での対応が可能である事から移動手段の確保としてセダン型車両による輸送体制の整備が急務である。

(2)公共交通機関の状況

路線バス

北海道北見バス(株)が国道等の主要道路を中心に津別市街地区から美幌町方面へ約1時間間隔で1日10往復運行しており、町営バスは国道・道々を中心に相生地区から津別町市街地区を經由し北見市までの区間を6往復運行している。そのほかにも町営バスが山間部の過疎地区から津別市街地区間を日曜日を除き、1日2往復運行しているが住民の移動手段として十分な状況にない。

津別町は、高齢者や身体障害者の外出活動の助成として「無料バス乗車券交付事業」を実施しているが、対象者の増加に伴い、事業全体の見直しを検討せざるを得ない状況にある。

現在運行されている車両についても、バリアフリーに対応していないバスが使用されており、停留場を含めて障害者対策が講じられていないため、重度の移動制約者は勿論のこと、軽度の者であっても単独での利用は困難な状況にある。

鉄道

大正13年に美幌～津別間が、大正14年に津別～相生間の国鉄相生線が開通した。当時は主要交通機関であったものの、昭和27年の道路法改正以後国道の整備が進められ、津別町においても自動車が普及していった。これにより鉄道の利用者は年々減

少し、昭和60年に廃線となった。

ハイヤー事業者

津別町には1社のハイヤー事業所がある。便数や車両に課題のあるバスは移動制約者には対応できない部分もあり、ハイヤーは重要な交通手段の一つとなっている。しかし、介護タクシー等の福祉車両によるサービスは提供しておらず、近隣町にも存在していない。

津別町内ハイヤー事業者の状況

会社名	車両保有台数(福祉車両)
有限会社 津別ハイヤー	3台 (0台)

(3)自家用車の状況

津別町の自家用車(乗用車・軽自動車)の保有状況は、平成17年3月31日現在3,721台で、車両1台当りの人口は1.91人であり、世帯では0.73世帯となっている。

津別町の人口は、昭和36年の16,842人をピークに年々減少しているが、自家用車の保有台数は毎年増加し、住民の足として無くてはならないものとなっている。

しかし、移動制約者の多くは自動車を保有していないため、移動を援助する家族が身近に居住していない場合は、ハイヤーや介護サービス等に頼らなければならない現状である。

今後も移動制約者が増加していくことから、移送サービスの充実が急務となっている。

津別町の人口と自家用車の保有状況

(各年度の3月31日現在の数)

年度	人口	世帯数	乗用・軽自動車数	車両1台当り人口
平成10年	7,111人	2,722世帯	3,727台	1.91人
平成12年	6,912人	2,694世帯	3,818台	1.81人
平成14年	6,787人	2,726世帯	4,097台	1.66人
平成16年	6,506人	2,680世帯	4,111台	1.58人

(4)福祉輸送の状況

津別町の移動制約者に対する移送サービスの提供状況

ア 移送サービス事業

平成12年度から、介護保険要介護度が要支援以上で特殊車両が必要と認められる寝たきりの者、介護保険要介護度が要支援以上で町内に子供のいない独居または高齢者世帯で身体的及び精神的に不安のある者に対し、社会福祉施設及び病院等の受診等を容易にするために移送サービスを無料で提供している。現在の利用者は9人でほと

んどが月2回の利用となっている。

寝たきりの利用者等特殊車両を必要とする場合は、町営施設の特養・デイサービス所有の車両で対応し、その他の者についてはハイヤー事業所で対応し、その料金を町が負担している。

イ 通院等交通費助成事業

平成14年度から、町内に受診する診療科目がないため町外の医療機関に通院しなければならない者で身体的に公共交通機関を利用することができなく、また通院等の交通手段がない者に対し、その通院等に要した経費の半額を助成している。現在の利用者は5人でほとんどが月1回の利用となっている。

利用対象車両はタクシー及びハイヤーとなっている。

5 構造改革特別区域計画の意義

移動制約者にとって福祉輸送サービスは、地域で生活していく上での生命線というべきものであるが、人口が減少していく過疎地のため、民間事業者の参入は見込めず、地元及び近隣町村の福祉関係団体が主体となって福祉輸送サービスを支えていかなければならないと考える。

福祉車両による輸送は、車椅子等を常時使用している者や寝たきりの高齢者の移動手段としては有効であるが、軽度の介護認定者、認知症高齢者、人工透析患者、知的・精神障害者などに対する輸送にはセダン型車両で充分対応できる。

本特例を活用することで、地元及び近隣町村の社会福祉法人やボランティア団体により輸送体制の整備・拡充が図られ、高齢者や障害者が安心して外出できるような環境が整備されることが期待できる。また、高齢者や障害者が住みなれた地域において、健常者とともに安心して在宅生活が送れるなど、充実した地域福祉を推進していくことができる。

6 構造改革特別区域の目標

津別町では、従来から高齢者や障害者が暮らしやすい町づくりを進めているが、移動制約者の移動手段の充実によりさらなる推進を目指すものである。

現在の体制では移動制約者の外出のニーズに応じきれない状況であるため、セダン型等の一般車両によるボランティア輸送を実施し、より多くのニーズに対応することにより、高齢者や障害者が住みなれた地域で安心して暮らしたいとの願いに応えることができると思う。

また、高齢者や障害者が地域に根ざした生活をする中で、福祉に対する地域住民の理解が深まり、ボランティア活動等の推進が図られる。

本計画を津別町の福祉施策の柱の一つとし、町民が一体となって地域で支える町づくりを進め、年老いても、障害を持って、誰もが住み慣れた地域で明るく生き生きとした生活が送れる社会づくりを目指すものとする。

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

津別町の主要産業の一つである農業を支える農家は、大半が家族経営であり、介護者も重要な仕事の担い手である。

今回の特例措置の実施により介護者の負担軽減が図られれば、介護者の就労機会が拡大され、産業活動が活発化することが期待できるとともに、介護者の社会参加の機会の増加にもつながり、地域の活性化が図れる。

また、高齢者や障害者の外出の機会が増えることにより、自立した生活の維持や生きがい活動が推進され介護予防の効果も期待できる。

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業

(1)移送サービス事業

実施主体：津別町

対象者：・介護保険要介護認定度が要支援以上の者で、特殊車両が必要と認められる寝たきりの者。

・介護保険要介護認定度が要支援以上の者で、町内に子供のいない独居又は夫婦世帯で身体的及び精神的に不安のある者。

内容：自宅から医療機関又は福祉施設（町内を原則とする。）への移送

使用料：無料

使用車両：・特殊車両の対応が必要な者については、町営施設の特養又はサービスセンターの車両。

・特殊車両を必要としない者については、ハイヤー事業者車両。

平成16年度の利用者

・特殊車両 ～ 5人で延べ12回利用

・営業車 ～ 18人で延べ117回利用

(2)通院等交通費助成事業

実施主体：津別町

対象者：町内に受診する診療科目がないため町外の医療機関に通院しなければならない者で身体的に公共交通機関を利用することができなく、また通院等の交通手段がない者

内容：通院等に要した交通費の半額を助成

利用料：通院等に要した交通費の半額を自己負担

使用車両：ハイヤー事業者車両

平成16年度の利用者
2人で延べ16回利用

(3)バス無料乗車券交付事業

実施主体：津別町

対象者：町内に居住する満70歳以上の高齢者及び身体障害者福祉法施行規則別表第5に掲げる障害者等級表中の1級から3級の者及びその介護者

内容：町内及び隣接市町間を利用できる無料乗車券を市街地区の者に全線利用券36枚、市街地区以外の者に全線利用券36枚と町内利用券24枚を交付

使用車両：路線バス車両（北海道北見バス(株)、津別町営バス）

平成16年度の利用者

無料乗車券交付者数	1,262人
無料乗車券交付枚数	53,145枚
無料乗車券利用枚数	22,910枚

(4)重度身体障害者無料タクシー券交付事業

実施主体：津別町

対象者：町内に居住する1級、2級の下肢・体幹機能障害、視覚障害者及び1級の心臓・腎臓又は呼吸器の機能障害者

内容：初乗り料金分のタクシー利用券を市街地区の者に24枚、市街地区以外の者に36枚を交付

利用料：利用1回当り初乗り料金を超えた金額を自己負担

使用車両：ハイヤー事業者車両

平成16年度の利用者

無料乗車券交付者数	111人
無料乗車券交付枚数	2,903枚
無料乗車券利用枚数	1,344枚

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、構造改革特別地区内で活動する社会福祉法人及び
NPO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

津別町内で活動を行う社会福祉法人及びNPO法人

(2)事業が行われる区域

出発地又は到着地が津別町

(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を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では、車両が福祉車両に限定されている。しかし輸送実施事業者の福祉車両の導入が移動制約者の増加に対応しきれず、車椅子等を使用しない移動制約者に対する移送サービスが十分に提供できない現状にある。そこで使用車両をセダン型等の一般車両にまで運用の拡大を行うことによって、高齢者や障害者等の通院や福祉施設の利用機会を増やし、社会参加の促進をめざす。

(2)津別町福祉有償運送運営協議会の設置

福祉有償運送事業を円滑に実施するために、関係機関による津別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津別町保健福祉課に置く。

運営協議会の構成等

運営協議会は、津別町が主宰し、構成員は次の者とする

- ・津別町長又は町長が指名する職員
- ・津別町社会福祉協議会会長又はその指名する職員
- ・地域交通機関の代表
- ・地域住民の代表
- ・利用者の代表
- ・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、苦情内容を報告しその改善を図る。

(3)運送主体

津別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主たる目的として活動を行うものに限る。）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、下記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者及びその介護者とする。

- ・介護保険法（平成9年法律第123号）第7条第3項のいう「要介護者」及び第4項にいう「要支援者」
- ・身体障害者福祉法（昭和24年法律第238号）第4条にいう「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。）精神障害者、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できない者。

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。

苦情の処理

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。
- ・ 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8,000万円以上及び対物1,000万円以上の任意保険又は共済（搭乗者障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。