

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

北海道様似郡様似町

2 構造改革特別区域の名称

こかぜ
様似町アポイの樹風輸送特区

3 構造改革特別区域の範囲

北海道様似郡様似町の全域

4 構造改革特別区域の特性

様似町は北海道日高支庁管内の南東に位置し、西は浦河町、東はえりも町に接している。北東は日高山脈を堺に十勝支庁管区と接し、南西の奇勝絶景に恵まれた海岸線は24.2kmに達するなど、雄大な自然に抱かれた地域であり、様似川、海辺川の流域地帯を除く地域は、ほとんどが山岳丘陵地帯となっている。両河川の下流域に市街地が形成されており、太平洋沿いに集落が点在しているため、人口5,827人(平成17年9月30日現在)の9割はこの区域内に居住している。

豊かな自然環境を活かした農林水産業が町の主産業で、農業においては比較的温暖な気候を生かして、転作地などを活用した「イチゴ栽培」が盛んに行われている。また、漁業は「昆布採取漁業」及び「鮭定置網漁業」の沿岸漁業が主で、この地場水産物を原材料とする水産加工業が行われている。

町の中心部には日高山脈の支脈となる主峰アポイ岳(標高810.6m)をはじめとする連山があり、特にアポイ岳は世界的に知られる高山植物の宝庫で、植物学上貴重な存在であり、アポイ岳のみに植生する固有種をはじめその高山植物群落は、国の特別天然記念物にも指定されている。町内外から年間約1万人が訪れており、手軽に登山できる山として親しまれている。

交通アクセスについては、国道336号が海岸沿いを東西に走り、苫小牧市、札幌市を中心とする道央と道東の釧路地方に連絡している。この国道をルートとし十勝支庁管内広尾町から日高支庁管内浦河町間にジェイ・アール北海道バス(株)が運行している。鉄道については、JR日高本線の終着で苫小牧から様似町まで敷設されているが、民営化による合理化が進み無人駅となっている。

しかしながら、車社会の進展により鉄道、バスによる旅客輸送数が減少の一途をたどり、利用者にとっては十分な利便性が確保されているとはいえず、移動手段は自家用自動車に頼っているのが現状である。

また、過疎化の進む様似町において、平成17年9月30日現在65歳以上の人口は1,604人で高齢化率は27.5%と非常に高く、北海道平均の20.5%を上回る超高齢社会となっている。また、独居高齢者が407人、高齢者夫婦世帯が281世帯で、高齢者人口の60.4%にあたる969人が高齢者のみの世帯となっている。加えて身体障害者358名、知的障害者16名、精神障害者64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、移動に制約を受ける方は増加傾向にある。

このような状況下で高齢者や障害者が一人で公共交通機関を利用することは困難であり、移動に制約のある人の安定した輸送を確保することが課題となっている。

(1) 移動制約者の状況

介護保険サービス利用者

9月30日現在で229人(高齢者人口比14.3%)が要介護(要支援)認定を受けており、在宅では102人(高齢者人口比6.4%)が居宅介護サービスを利用している。高齢者の在宅サービス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による輸送が基本となっているが、要支援、要介護1及び要介護2の81人(サービス利用者の75.7%)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く、セダン型車両による輸送でも充分対応可能であると考えられる。

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	28	85	31	28	31	26	229
65～74歳	5	14	8	4	1	1	33
75歳以上	23	71	23	24	30	25	196
第2号被保険者	0	3	2	1	1	0	7
総数	28	88	33	29	32	26	236
高齢者人口	1,604人		認定第1号被保険者 / 高齢者人口			14.3%	

居宅介護（居宅支援）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	12	52	13	13	10	2	102
第2号被保険者	0	3	1	0	1	0	5
総数	12	55	14	13	11	2	107
(再掲)	81(75.7%)			26(24.3%)			100%

身体障害者

身体障害者手帳の交付を受けている方は358人で、このうち移動に制約を受ける肢体不自由障害者は244人、視覚障害者は24人を数える。

重度（1級・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、セダン型等の一般車両による対応が充分可能である。

身体障害者手帳交付状況

単位：人

	肢体不自由	視 覚	聴 覚	内部疾患	音声言語	計
1 級	4 2	9	0	4 9	1	1 0 1
2 級	4 5	4	8	0	1	5 8
3 級	4 2	3	0	7	2	5 4
4 級	7 5	3	5	1 0	0	9 3
5 級	2 6	1	0	0	0	2 7
6 級	1 4	4	7	0	0	2 5
計	2 4 4	2 4	2 0	6 6	4	3 5 8

(平成17年9月30日現在)

知的障害者

在宅の知的障害者はA判定5人、B判定11人の計16人を数える。

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ない知的障害者に係る通院や余暇活動への移動介助は、運送使用車両をセダン型に拡大することにより、利用者にとって気心の知れた支援者が運転する福祉有償運送が有効であると考えられる。

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64人を数える。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になったり、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。

また、精神障害者については、福祉車両による輸送を必要としないことから、運送使用車両をセダン型に拡大し、心を許した介護者が運転する福祉有償運送を実施することが有効であると考えられる。

(2) 公共交通機関の状況

路線バス

様似町にジェイ・アール北海道バス(株)様似営業所があり、広尾町～えりも町～様似町～浦河町間を運行している。朝夕の通勤通学時間帯を除くとほぼ1時間～2時間に1便の運行であり、生活の移動手段としては十分な状況ではない。また、町がバス事業者に補助を行いながら住民の生活路線を支えている状態にあり、路線の維持も困難になってきている。

現在運行している車両は、リフト装備やノンステップ化が施されておらず、停留所を含めて障害者対応になっていないため、移動制約者はバスを利用することができず、また、軽度の者であっても単独での利用は困難な状態となっている。

鉄道

JR日高本線が苫小牧から様似町まで146.5km敷設されており、道内外への輸送の動脈として重要な役割を果たしているが、利用者は年々減少し、現在の利用者は夏場の観光客と様似高校の通学生徒が中心で、住民の生活の足としての利用は少ない。移動制約者に対応した車両ではなく、また、駅施設は民営化による合理化が進み無人駅となっており、バリアフリー化もされていないため、乗降の介助が必要な移動制約者の利用は困難な状態である。

タクシー事業者

町内には、日交ハイヤー(株)様似営業所があり、タクシー2台を所有しているが、勤務体制により常時2台が運行しているわけではないため、需要に対応しきれない現状にある。

また、福祉車両ではないため障害者への対応も困難である。

近隣で介護タクシー等福祉車両によるサービスを提供する事業者は自動車約30～40分の所要時間を要する浦河町にあるだけである。

(3) 福祉輸送の状況

様似町は、介護保険制度施行以前より、町内に居住するおおむね65歳以上の高齢者、寝たきり及び歩行困難な方で、公共交通機関を使っての外出が困難

な方を対象として、居宅と医療機関や福祉施設間を無料で移送する移送サービス事業を様似町社会福祉協議会に委託しており、16年度の利用実績は、実利用人数97人、延利用人数2,794人となっている。

委託先では、リフト付ワゴン車2台で事業を運営しているが、利用者が増加傾向にあるため、移動ニーズに対応しきれず、セダン型車両による移動支援の拡充が求められている。

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、鉄道及び路線バスが運行されているものの、車両は移動制約者に対応したものではなく、便数も少ない状況にある。また、乗降場所が国道・道道に限られ、点在する住居から乗降場所への距離が遠いため、利用者にとって十分な利便性が確保できていない。日常生活では自家用自動車による移動が中心となり、特に移動制約者にとっては家族が運転する自家用自動車での移動に頼らざるを得ない状況であるため、家族介護者の負担も必然的に大きくなっている。

要介護認定を受けた大部分の高齢者や知的障害者、視覚障害者に対する移動支援には、一般乗用車両での輸送サービス提供が充分可能であると考えられる。セダン型等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、さらには高齢者、障害者が住みなれた地域での在宅生活を続けることを可能とし、地域福祉の充実を推進することができる。

また、移動支援の事業を展開することで、社会福祉法人の活力を引き出すことにつながり、さらには家族介護者の自由な時間を増やすことができる。

6 構造改革特別区域計画の目標

様似町では、従来から高齢者や障害者が暮らしやすいまちづくりを進めてきているが、現在の体制では移動制約者の移動のニーズに十分な対応ができていない。本町の福祉事業をさらに推進していくためには、移動制約者の移動手段の充実が重要であり、本計画の認定を受けることで福祉車両に加えて一般車両による輸送の実施を可能とし、高齢者や障害者が住みなれた地域において安心して生活できるようなまちづくりを目指す。

また、高齢者や障害者本人の自由な活動を促すとともに、その家族の介護負担も軽減することができ、就労や社会参加の機会の増加が期待できる。さ

らに、高齢者や障害者が地域に根ざした生活を送ることで、地域住民との交流機会が増えることにより、福祉に対する住民の理解が深まり、ボランティア活動の促進等が見込まれ、高齢者や障害者の自立と全町民の社会参加を積極的に支援推進していくことにより、第7次様似町総合計画のテーマである「21世紀の鼓動 町民と歩む 新しいまちづくり」の実現を目指す。

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

様似町の主要産業である農林水産業を支える漁家や農家は、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。

福祉有償運送のセダン型車両への拡大を行うことによって、移動制約者の通院に安定したサービス提供をすることができ、浦河町の専門性の高い病院への通院や様似町の医療機関等への定期通院回数の増加などが見込まれ、さらには家族の介護負担の軽減により介護者の就労機会の促進が図られる。

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の活動範囲が拡大され、スーパーでの買物など商店街の活性化が図られるほか、交流機会の増加により町民の地域福祉への理解が深まり、町民の支援により住み慣れた地域での生活を維持することができる。

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項

(1)老人等通院費助成事業

- ・実施主体：様似町
- ・対象者：65歳以上の老人等
- ・内容：1ヵ月に8往復を限度として医療機関(町内及び隣接町)への通院に要した旅客運賃の半額を助成
- ・車両：ジェイアール北海道バス(株)の路線バス車両
- ・平成16年度実績：実利用者101名、延利用者704名

(2) 移送サービス事業

- ・実施主体：様似町
- ・対象者：町内に居住するおおむね65歳以上の高齢者、寝たきり及び歩行困難な者で、医療機関への通院や入退院時等に、既存の公共交通機関を使つての外出が困難な方
- ・内容：自宅から医療機関までの移送
- ・利用料：無料
- ・運行車両：移送サービス車両（様似町社会福祉協議会に委託）
- ・平成16年度実績：実利用者97名、延利用者8,265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構造改革特別区域内で活動する社会福祉法人、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) 事業に關与する主体

様似町内で活動を行う社会福祉法人、NPO法人

(2) 事業が行われる区域

出発地又は到着地が様似町

(3) 事業により実現される行為

事業に關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。

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。しかし、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、セダン型車両による輸送でも充分対応できる。そこで、使用車両をセダン型等の自家用自動車まで運用の拡大を行うことによって、多くの移動ニーズへの対応を可能とし、高齢者や障害者の通院や社会参加が促進されるよう改善する。

(2) 様似町福祉有償運送等運営協議会の設置

移動制約者の自由な外出を支援するため、本町内の移動制約者の情報と課題を把握しながら、道路運送法第80条第1項の特例措置に基づき行われる福祉有償運送事業について検討する場として、様似町福祉有償運送等運営協議会（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、様似町保健福祉課福祉推進係に置く。

運営協議会は、様似町が主宰し、構成員は次の者とする。

- ・ 様似町長又は町長が指名する職員
- ・ 北海道運輸局室蘭運輸支局長又はその指名する職員
- ・ 様似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

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

様似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するものに限る。）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者及びその介護人とする。

- ・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、外部から見やすい場所の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ものとする。

- ・「有償運送車両」又は「80条許可車両」の文字
- ・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、自動車の側面に表示する。

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う福祉輸送に関する研修を終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。

また、運送主体においては、運転者の氏名、住所、年齢、自動車免許の種類、交通事故その他道路交通法(昭和35年法律第105号)違反に係る履歴、安全運転等に係る講習等の受講歴及びその他必要な事項を記入した運転者名簿を作成し、適切に管理するものとする。

(6) 損害賠償措置

運送に使用する車両について、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) 運行管理体制

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。