

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

北海道礼文郡礼文町

2 構造改革特別区域の名称

フラワーアイランド礼文輸送特区

3 構造改革特別区域の範囲

北海道礼文郡礼文町の全域

4 構造改革特別区域の特性

礼文町のある礼文島は、日本最北限の島で、北海道北端の稚内より西方59kmの日本海上に位置する漁業と観光産業が中心の人口3,386人(平成17年3月31日現在)の一島一町の離島です。

礼文町は、江戸時代の前期にあたる1685年に松前藩の直轄地として宗谷場所が開設された際、隣の利尻とともに付属場所として開設されました。以降、アイヌ民族による煎海鼠(いりこ)や練漁による和人との交易場所として徐々に開拓されてきました。その後、和人が移住し、明治13年には香深村戸長役場が設置され、さらに明治25年には船泊村が香深村から分村しました。

第2次世界大戦終了後の昭和31年に香深村と船泊村が合併して礼文村となり昭和34年には礼文町が誕生しました。

また、昭和49年に利尻礼文サロベツ国立公園に指定されました。すぐれた景観と海拔ゼロメートルから咲き誇る貴重な高山植物、特に平成9年に特定国内希少野生動植物種に指定されたレブンアツモリソウ観賞のため、全国から多くの観光客が花の浮島と呼ばれる礼文島を訪れています。

本土から礼文島へのアクセスは海上航路のみで、対岸の稚内とは夏期間5便、冬期間2便、隣の利尻島とは夏期間2便、冬期間1便のフェリーで結ばれています。

一方島内は、南北に細長い地形で全体になだらかな丘陵地形ですが、国有林野が全体の約8割を占めているなど平坦地が少なく、主な道路は東海岸沿いの道々礼文島線と北側の道々船泊利礼公園線で、南端の知床地区と北端のスコトン地区を結んでいます。西海岸沿いは起伏が激しいことから車道はありません。また、島内には唯一の公共交通機関となる宗谷バスがありますが、バス路線も限られており、加

えて一日2路線8便と少ないことから、決して十分な交通環境にあるとはいえません。

このような環境の下、2015年には国の高齢化比率がおよそ25%にまで上昇し国民の4人に1人が65歳以上の高齢社会となることが予想されておりますが、礼文町においてはすでに65歳以上人口が1,035人で高齢化率は30.6%（平成17年3月31日現在）と非常に高くなっております。また、独居高齢者が210名、高齢夫婦世帯が215世帯と、高齢者のみの世帯人口が高齢者人口の61.8%である640名にまで上っております。加えて身体障害者が42名、知的障害者が19名、精神障害者が34名と、高齢者以外にも多くの移動制約者が生活している状況です。

そうした状況を踏まえ、当町では高齢者や障害者への支援体制の充実に向けて、地域において高齢者等が生きがいを感じ、安心して暮らすことができるよう、“健康な心と体でゆとりあるまちづくり”をスローガンに社会福祉協議会や福祉会等の関係団体と連携の下、町全体で各種福祉サービスの充実に努めているところです。

(1) 身体機能の低下や障害により単独での移動が困難な移動制約者の状況

介護保険サービス利用者

介護保険の認定状況は、平成17年3月31日現在で175人が要介護(要支援)認定を受けており、高齢者人口1,035人のうち第1号被保険者は16.3%の169人となっています。また、居宅介護(居宅支援)サービスを利用している人は96名で、その内65歳以上の第1号被保険者は高齢者人口の9.0%の93人となっています。要介護3以上の認定者は福祉車両での輸送が基本ですが、要介護2以下の者については、ほとんどの人が福祉車両を必要とする状況ではありません。

要介護（要支援を含む）認定者数（平成17年3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	38	55	21	21	19	15	169
第2号被保険者	1	3	-	1	1	-	6
総数	39	58	21	22	20	15	175

高齢者人口	1,035人	認定第1号被保険者 / 高齢者人口	16.3%
-------	--------	-------------------	-------

居宅介護（居宅支援）サービス受給者数（平成17年3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	23	42	15	8	3	2	93
第2号被保険者	-	2	-	1	-	-	3
総数	23	44	15	9	3	2	96
	91(94.8%)				5(5.2%)		100%

身体障害者

身体障害者手帳の交付を受けている方は、平成17年3月31日現在で189名であります。このうち公共交通機関の利用が難しいと思われる肢体不自由障害者は112人、視覚障害者は24人となっています。1、2級の肢体不自由障害者については移動の際に福祉車両を必要と思われませんが、それ以外の者はヘルパー等の乗降介助により一般車両による対応が可能であり、全ての方が福祉車両を必要とする状況ではありません。

身体障害者手帳交付状況（平成17年3月31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	14	2	-	33	1	50
2級	36	11	2	-	-	49
3級	24	5	3	5	1	38
4級	27	1	2	4	-	34
5級	8	3	-	-	-	11
6級	3	2	2	-	-	7
計	112	24	9	42	2	189

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3月31日現在で22名です。精神障害者は、移動の際に単独で公共交通機関を利用することが難しい方が多いですが、福祉車両によらず一般車両でも対応が可能です。

(2) 公共交通機関の状況

路線バス

株宗谷バスが、町内を1日2路線夏季は8往復運行しているが、冬季は便数が減り、また、車両もステップが高いなど高齢者や肢体不自由等の障害を持つ方々に対応できていません。

タクシー事業者

町内には、タクシー事業者は2社あり、観光客の多い時期には、運転手を雇いタクシー9台で営業しているものの、観光時期を過ぎると台数が半減する状況です。

なお、介護タクシー等の福祉車両によるサービスを提供する事業者はありません。

(3) ボランティア輸送の実績事業者

平成12年4月から礼文町高齢者生きがい支援事業として高齢者生きがいデイサービス事業を礼文町社会福祉協議会に委託しています。現在、福祉車両でサービスを提供していますが、福祉車両の台数が限られていることもあり、十分なサービスの提供ができていない状況です。

5 構造改革特別区域計画の意義

今後、ますます高齢社会へ移行する中、健やかな老後は誰もが願っており、地域において生きがいを持って暮らすことのできる地域・社会づくりが急務です。

当町においても他の地域と同様に過疎化が進み、高齢者比率が前述のとおり30%を超えている現状を踏まえて、「健康な心と体でゆとりあるまちづくり」という目標を掲げ、高齢者の生活全般を視野に入れた各種福祉サービスの提供等、高齢者や障害者にやさしい福祉のまちづくりの構築に向け積極的に取り組んでいます。

福祉サービスの体制づくりでは、現在、在宅介護支援センターや老人福祉寮、特別養護老人ホーム、療養型介護施設の整備を進めており、また、訪問看護や保健師やホームヘルパーによるきめ細やかな在宅福祉サービス、外出支援サービスなど、高齢者や障害者向けサービスの充実を推し進めています。

しかし、町の特性としてすでに述べたとおり、交通環境の特殊性等から当町においては高齢者や障害者等が通院等で移動する際の支援体制が十分に整っているとは言えません。

そのため、移動サービスの体制整備が喫緊の課題となっており、それを解決する手段の一つとして、本計画の認定を受けて一般車両による有償ボランティア輸送を実施し、利用を希望している高齢者や障害者のニーズに応えることが、当町の掲げる「健康な心と体でゆとりあるまちづくり」という目標の達成にもつながります。

6 構造改革特別区域計画の目標

礼文町では、高齢者や障害者などの移動制約者に対して、高齢者生きがいデイサービス事業などを実施してきましたが、現在使用している福祉車両では乗り降りがしづらいという利用者がいたり、また台数が限られていることもあって、必ずしも移動制約者が満足している状況ではありません。

特例措置による一般車両を使用した有償ボランティア輸送サービスを充実させることにより、高齢者や障害者などの移動制約者が地域で生活していく上での利便性が向上し、それにより高齢者や障害者にとって住み慣れた地域で、健康な心と体でゆとりあるまちづくりの実現と、よりよい社会の構築を図ることを目標とします。

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

福祉車両だけでなく一般車両による輸送サービスの提供が可能となることで、移動にかかる高齢者や障害者のニーズに十分に答えられるようになり、いままで以上に地域行事などへの参加が容易になり、高齢者や障害者の社会参加が促進されます。また、そのことによって高齢者の介護予防効果も期待できます。

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

外出支援サービス事業

・実施主体～礼文町

・対象者～おおむね65歳以上のひとり暮らし老人及び虚弱並びに要援護老人等
障害の程度が1・2級の障害者及びそれに準ずる者

- ・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移送。
- ・利用料～無料
- ・車 両～移送サービス送迎車両（移送サービス事業者に委託）
- ・平成16年度利用者～58人 延べ2,650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

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

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) 事業に関する主体

礼文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

礼文町

(3) 事業により実現される行為

事業に関する主体が所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NPO等が所有する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、高齢者の通院及び障害者の通院・社会参加が希望する日に自由にできるよう対応を改善していく。

(2) 礼文町福祉有償運送等運営協議会の設置

福祉有償運送事業の円滑な実施のために、関係機関による礼文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、礼文町町民課に置く。

運営協議会は、礼文町が主宰し、構成員は次の者とする。

- ・ 礼文町老人クラブ連合会代表者
- ・ 有償運送利用者代表者
- ・ 礼文町連合自治会連絡協議会代表者
- ・ 礼文町社会福祉協議会代表者
- ・ (有)礼文ハイヤー 代表取締役
- ・ 旭川陸運支局長が指名する職員
- ・ 礼文町長が指名する職員

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

礼文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。）、医療法人及び公益法人で、次の要件を満たし、運営協議会の決議を経て旭川運輸支局長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。

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総てについて、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。