

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

北海道幌泉郡えりも町

2 構造改革特別区域の名称

えりも町ハートフルサービス輸送特区

3 構造改革特別区域の範囲

北海道幌泉郡えりも町の全域

4 構造改革特別区域の特性

えりも町は北海道の東南端に位置し、日高山脈が太平洋に突き出た「襟裳岬」を基点とした逆三角形の地形をしており、人口6,002人(平成17年3月末日現在)の町である。産業は漁業と観光が中心で、古くから「昆布場所」として開けた歴史はあるが、地形的には険しい断崖が続き、交通の難所でもあったことから鉄道路線の開設はなく、海岸線に沿った国道利用により、車で札幌市まで4時間、苫小牧市まで3時間半、帯広市まで2時間半という距離にある。

陸路が開設された昭和18年に国鉄バスが運行されるようになって、本町の交通は飛躍的に発展した。

現在のバス路線は約54キロメートルの海岸線を通る国道、道道の主要道路を中心に運行されているが、人口減少と過疎化による利用者減少から、便数が縮小され、なおかつ乗降場所が限ら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にある。

また、本町は過去10年間において平均風速は9.6メートルを記録し、風速10メートル以上の風が吹く暴風日数も年間約299.7日あり、さらに年間霧日数約106日など気象条件が悪く、バスの運行が停止される日もある。

このような状況下で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。

過疎化の進む本町において、平成17年3月31日現在65歳以上の人口は1,361人で高齢化率は22.7%と高く、北海道平均の20.9%を上回っている。また、65歳以上の高齢者がいる世帯は全世帯数の43.8%にあたる977世帯で、うち「65歳以上単身者」「共に65歳以上夫婦世帯」は417世帯で全世帯数の18.7%を占めており、加えて身体障害者291名、知的障害者17名、精神障害者45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。

(1) 移動制約者の状況

介護保険サービス利用者

平成16年度において212人(高齢者人口比15.6%)が要介護(要支援)認定を受けており、在宅においては112人(高齢者人口比8.2%)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104人(サービス利用者の86.7%)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い。

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	26	77	38	25	23	23	212
65~74歳	2	14	2	5	2	4	29
75歳以上	24	63	36	20	21	19	183
第2号被保険者	0	3	1	2	1	0	7
総数	26	80	39	27	24	23	219
高齢者人口	1,361人		認定第1号被保険者/高齢者人口			15.6%	

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	21	59	17	9	3	3	112
第2号被保険者	1	5	1	1	0	0	8
総数	22	64	18	10	3	3	120
(再掲)	104(86.7%)			16(13.3%)			100%

身体障害者

身体障害者手帳の交付を受けている方は291人であり、このうち移動に制約を受ける肢体不自由障害者は179人、視覚障害者は20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充分可能である。

身体障害者手帳交付状況

(平成17年3月31日)単位：人

	肢体不自由	視覚	聴覚	内部疾患	音声言語	計
1級	33	5	1	52	0	91
2級	39	6	5	0	0	50
3級	30	2	5	14	1	52
4級	49	3	4	5	1	62
5級	16	1	1	0	0	18
6級	12	3	3	0	0	18
計	179	20	19	71	2	291

知的障害者

在宅の知的障害者はA判定5人・B判定12人の計17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必要になる。

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、45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。

そこで、運送使用車両をセダン型に拡大することにより、介護保険サービス利用者と同じ条件下で各施設への移動を可能とし、有償運送の利用機会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

本町内には鉄道網はなく、ジェイ・アール北海道バス(株)が、様似町～えりも町～広尾町間を1日3往復半、えりも町内～様似町間を5往復半運行している。朝夕の通勤通学時間帯を除くとほぼ2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はなく、バス停留所も障害者対応にはなっていない。また、本町特有の強風によりバスの運行が停止される日もあり、移動制約者の定期的な移動は困難である。

町内循環バス（ふれあい外出支援サービス）

町高齢者センターの利用促進のため町有中型バスを無償で1日1便運行しているが、福祉対応の車両ではなく視覚障害者や知的障害者に特段の配慮をした対応はできていない。

タクシー事業者

町内には、日交ハイヤー(株)えりも営業所があり、タクシー 1 台で営業しているが需要に対応しきれていない。

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家用自動車です約 4 5 分の所要時間を要する浦河町にあるだけである。

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、路線バスが運行されているものの車両は福祉対応ではなく、便数が少ない。また、乗降場所が国道・道道に限られており、点在する住居から乗降場所への距離は遠く、加えて本町特有の強風があることなど、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ない。日常生活では自家用自動車による移動が中心となっており、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サービス提供が充分可能であると考えます。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によって、社会福祉法人の活力を引き出すことにつながり、さらには町の基幹産業である昆布採取漁業に町民の約 6 割の方が従事している関係から、家族介護者の自由な時間を増やすことによって、早朝から夕方までの昆布採取漁業に専念でき、生産力の向上で町産業の振興を図ることができる。

6 構造改革特別区域計画の目標

約 6 割が昆布採取業漁に従事している本町においては、特例措置の導入によって移動制約者の移動手段を拡大し、円滑に移送サービスを実施することで、通院移送をはじめ、要望の多い夏の「えりもの灯台まつり」や秋の「え

りもの海と山の幸フェスティバル」などのイベントへの参加、スーパーでの買い物、小学校・中学校・高等学校の児童生徒との交流など、高齢者や障害者の自立と社会参加の促進を図るとともに家族の介護負担を軽減する。

このことにより、町の基幹産業である昆布採取漁業をはじめとする産業の生産基盤が充実され、所得の向上が見込まれるなど期待が大きく、交通環境の改善、就労の場の創出など相まって地域振興につながる。また、既存の社会福祉法人のみならず、2 ボランティア団体の活動の活発化を促すとともに、現在設立の動きはないが、NPO法人の設立に期待がもてる。

「町民とともに歩む夢と共感のある主体的なまちづくり」をテーマに第四期えりも町総合開発計画が策定されており、生涯学習の「教育文化を高めるまちづくり」、社会福祉・医療・スポーツ等の「健康でしあわせなまちづくり」、防災・交通・環境衛生等の「快適で便利なまちづくり」、水産振興・観光等の「活力あふれるまちづくり」、コミュニティ・広報公聴・行財政等の「みんなでの歩むまちづくり」の5つの施策で構成されている。

この中で、高齢者や障害者の自立と社会参加を積極的に支援推進していくことにより、「町民とともに歩む夢と共感のある主体的なまちづくり」の実現を目指すことを、構造改革特別区域計画の目標として共有する。

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

平成17年3月の介護保険による訪問介護の利用者は53人であり、利用者のほとんどの方は移動支援を希望している。また障害者支援費制度において、人工透析を必要とする内部障害者も13人である。

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うことによって、これらの移動制約者の通院を安定してサービス提供することができ、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ほか、浦河町の専門性の高い病院への通院や本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、スーパーでの買い物など商店街の活性化が図られるほか、交流機会増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

ふれあい外出支援サービス事業

- ・対象者：65歳以上の高齢者
- ・内容：高齢者センターの利用者の移送
- ・利用料：無料
- ・運行回数：火曜日～金曜日運行 1日1便
- ・運行車両：中型バス（定員42名）
- ・平成16年度利用者：7,503人 延べ132回運行

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

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) 事業主体

えりも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えりも町

(3) 事業により実現される行為

事業主体が使用権原を有する一般車両を用いて、要介護（要支援を含む）認定を受けている方や身体障害者、知的障害者、精神障害者などの移動制約者で、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

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。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り、セダン型車両による輸送が有効である。そこで、使用車両をセダン型等の自家用自動車にまで運用の拡大を行うことによって、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) えりも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有償ボランティア輸送事業について検討する場として、えりも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、えりも町保健福祉課内に置く。

運営協議会は、えりも町が主宰し、構成員は次の者とする。

- ・えりも町長が指名する職員
- ・北海道運輸局室蘭運輸支局長が指名する職員
- ・公共交通機関に関する学識経験者
- ・要介護（要支援）認定者代表
- ・地域住民代表
- ・地域ボランティア代表
- ・日交ハイヤー(株)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

えりも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、自動車の側面に行う。

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、自動車免許の種類別、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。