

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

北海道松前郡松前町

2 構造改革特別区域の名称

松前町ふれあいステーション輸送特区

3 構造改革特別区域の範囲

北海道松前郡松前町の全域

4 構造改革特別区域の特性

松前町は、北海道最南端部に位置し、東に福島町、北には上ノ国町が隣接し、水産資源・観光資源などが豊富で自然環境に恵まれた町である。

また、明治に至るまで北海道で唯一「藩」が置かれ、北海道の政治・経済・文化の中心地として、数多くの歴史的文化遺産を有し、中でも日本中に誇れる250種類約1万本の「さくら」と、安政年間に築かれた日本旧式城郭としては最後の城郭である「松前城(福山城)」は、当町のシンボルとなっている。

松前町は、行政面積が293.09平方キロメートルと広大であるが、主要な交通状況は、昭和63年に国鉄松前線が廃止されたことにより、約60キロメートルの海岸線沿いを走る国道228号に依存している。

町内のバス路線は、松前～木古内間は1日上下22便が運行されており、うち函館までの直行便が1日3往復しているが、日常の足としては充分と言い難く、多くの町民は移動手段を自家用車に頼っている。

松前町の人口は、10,701人(平成17年3月31日現在)で、このうち65歳以上の高齢者は3,251人にのぼり、高齢化率は30.3%である。

そのうち、平成15年11月に65歳以上の高齢者と要介護者全員を対象に行った松前町高齢者等実態調査によれば、調査回答者2,664人(回収率94.5%)のうち独居高齢者が406人、高齢夫婦が124人にのぼり、回答者の19.9%が高齢者だけの世帯構成である。

この他に、身体障害者、知的障害者、精神障害者も町内で生活しており、高齢者や障害者等の移動に制約を受ける者が多数存在している現状から、移動制約者に対する支援策の整備が急がれている。

(1) 移動制約者の状況

介護保険サービス利用者

松前町の要介護(要支援)者は、平成17年3月31日現在で546人、このうち257人(47.1%)が居宅支援サービスを利用している。

これらの者が通院や買い物などの日常的な移動に関しても援助が必要となる移動制約者と考えられるが、特に、要介護(要支援)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などの福祉車両での輸送が基本であるが、身体機能の低下が軽度な認知症高齢者や、杖や歩行介護での移動が可能な軽度の移動制約者については、全員が福祉車両を必要としていない。

松前町において、要介護（要支援）者のうち、要介護1から要介護2など軽度の移動制約者が多く、台数に限りのある福祉車両だけでは、このような利用希望者の需要に充分対応することができない状況である。

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	57	180	95	79	48	68	527
第2号被保険者	0	4	5	6	3	1	19
合計	57	184	100	85	51	69	546

居宅介護サービス受給者数（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	18	114	47	40	20	9	248
第2号被保険者	0	2	2	4	1	0	9
合計	18	116	49	44	21	9	257

身体障害者

松前町で身体障害者手帳交付者は668人であり、移動に制約を受ける肢体不自由障害者は408人、視覚障害者は58人である。

高齢者と同様に、町内のバス路線が不便であるため、多くの者は通院などに家族の協力を得て自家用車を利用せざるを得ない状況である。

なお、重度（1級・2級）の肢体不自由障害者は寝たきり状態であったり、あるいは常時車椅子を使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、セダン型車両による対応で充分可能である。

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	82	12	1	95	0	190
2級	89	21	14	2	0	126
3級	71	8	7	22	3	111
4級	109	4	10	17	2	142
5級	45	10	0	0	2	57
6級	12	3	27	0	0	42
計	408	58	59	136	7	668

知的障害者

松前町の療育手帳を所有する知的障害者は103人、このうち社会福祉法人等の運営する知的障害者更正施設等に37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等で生活しながら、通所で更正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6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が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普段のサービスと同じ介護者であることが有効である。

身体の障害を併せ持つ者については、肢体不自由者と同様に福祉車両での輸送が必要であるが、身体に障害のない重度の知的障害者については、慣れ親しんだホームヘルパーが運転・介助するセダン型車両での輸送が望ましい。

精神障害者

精神障害者は、仲間や支援スタッフなどの支援により日常生活を送っているが、体調等により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。

身体機能に障害のない者が大半であるため、福祉車両を使用する必要性はないが、共同生活を送る精神障害者の高齢化が進行しており、また、精神障害をもつ高齢者を配偶者等の親族である高齢者が介護しなければならない状態が危惧されており、これらを踏まえ、今後はホームヘルプサービスによる移送が必要となるケースの増加が予想されることから、セダン型車両を利用したNPO等による輸送サービス体制の整備が求められている。

(2) 公共交通機関の状況

路線バス

函館バス(株)が唯一の路線を運行しており、国道228号沿いを中心に松前～木古内間を1日上下22便走らせている。

平均1時間に1本ペースで運行されているが、地域の中核市である函館市に向かうには、木古内駅でJR路線に乗り換えなければならないこともあるため、生活の足としては十分な状況であるとはいえない。

また、バス事業者が赤字路線を縮小する傾向に対する路線維持の問題もあり、町としては周辺の町と連携し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る。

現在運行されている車両についても、リフトやノンステップなどの装備がない車両が使用されており、バス停留所を含めて障害者対応がなされていないことから、重度の移動制約者は路線バスを利用することができず、また軽度の者であっても介助者不在での単独利用は困難な状態である。

タクシー事業者

町内には、本社を函館に構えるタクシー事業者の営業所が唯一1か所あり、相互交通（株）松前営業所が小型車6台を配置し、事業展開を図っている。

公共交通機関である路線バスは、便数や車両の課題があり、移動制約者には対応できないことから、タクシーは重要な交通手段の一つとなっている。

しかし、松前町は、南北約60キロメートルに及ぶ海岸線沿いのところどころに集落が分布している町で非常に広範囲であり、多くの移動制約者が端から端まで散在していることから、町内全域の全ての需要をカバーできる状態ではない。

松前町内タクシー事業者の状況（平成17年3月31日現在）

会社名等	車両所有台数	うち福祉車両台数
相互交通（株）松前営業所	6台	0台

（3）自家用車の状況

松前町の自家用車（乗用車・軽自動車）保有の状況は、平成17年3月31日現在5,180台で、車両1台あたりの人口は2.1人であり、世帯では0.91世帯である。

松前町の人口は、昭和35年の21,500人をピークに年々減少しているが、世帯数は昭和55年まで増加をたどり、平成元年から徐々に減少している。

1世帯あたりの人口を対比すると、昭和35年は5.92人であったものが、平成17年では2.30人と世帯の核家族化が深刻な状況である。

このような状況下で、自家用車の保有台数は毎年増加しており、鉄道や路線バスの乗客数が衰退するなか、住民の足としてなくてはならないものとなっている。

しかし、自動車を保有していない移動制約者やそもそも運転免許を所持していない者、移動を援助する家族が身近に居住していない者などは、タクシーや介護サービス等に頼らなければならず、今後も独居や夫婦のみの高齢者が増加していく傾向であることを踏まえると、益々、移送サービスの充実が求められてくる。

松前町の人口と自家用車の保有状況（各年3月31日現在の数値）

年 度	人 口	世 帯 数	乗用・軽自動車	車両1台当り人口
平成11年	12,379人	4,829世帯	5,025台	2.46台
平成14年	11,498人	4,763世帯	5,156台	2.23台
平成17年	10,701人	4,657世帯	5,180台	2.07台

（4）福祉輸送の状況

社会福祉法人松前町社会福祉協議会が介護サービスにおける通院介護と買い物介助を実施しており、現在も平成16年度の1年間で延べ268人が利用している。

移動制約者の輸送サービスのニーズを分析すると、必ずしも福祉車両を必要としていないため、セダン型車両の導入台数の充実化による移動支援の拡充が必要である。

5 構造改革特別区域計画の意義

町内及び近隣市町の移動手段として、路線バスが運行されているものの便数が少ないことと、ほとんどの乗降場所が国道沿いに所在し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されているとは言えず、日常生活では自家用車による移動が中心となっている。

移動制約者においては、この状況下で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。

福祉車両による有償ボランティア輸送は、車椅子等を常時使用する者の移動手段としては大変有効であるが、要介護認定を受けた者の大部分や知的障害者、視覚障害者に対する移動支援には福祉車両によらない一般乗用車両でのサービス提供が必要である。

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の使用が可能になることで、多くの移動制約者が輸送サービスを楽しむことができ、住み慣れた地域での在宅生活における利便性が向上されることから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

松前町では、過疎化、核家族化の進行に伴い、単身老人世帯が顕著に増加し、家族介護力の低下が問題となっている。

また、松前町は北海道の最南端に位置し日本海に面した町であり、北海道内では少雪で温暖な気候であることから、「団塊の世代」と呼ばれている都市生活者とその家族の受け入れを進めているが、保健・福祉・医療機関に対するハード・ソフト両面の環境整備が急務となっている。

特例措置の適用によって、移動制約者の移動手段を拡大できることで、本人の社会参加や自立を促し、介護者の過重な負担を解消するとともに、都市部生活者の受け入れ環境が整うことで、不安なく安心した老後を送れるようになり、都市部移住者の増加を図る。

更には、既存の社会福祉法人のみならず、NPO 法人やボランティア団体の活動の活発化を促すことにより、急激な過疎化による地域コミュニティの崩壊防止を目指す。

これにより、当町の町政運営の指針となる『「松前町」21世紀町づくり計画』の保健福祉分野の基本目標である「安らぎと思いやりのあるまちづくり」の実現を目指すことを目標とする。

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

松前町は水産業・水産加工業・観光業などが主要産業であり、介護者がその仕事に従事している場合が多く、重要な仕事の担い手となっている。

今回の特区計画の実施により、介護者の負担軽減が図られると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される。

また、冬季間、道路凍結することが多い寒冷地特有の気候性から、移動制約者が自宅からバス停留所までの移動中、屋外での転倒事故や交通事故に遭遇する危険性が高く、自宅まで送迎可能な福祉有償運送サービスが実施されれば、そのリスクが激減され、移動制約者にとって安全で安心な移動手段が確立される。

これにより、外出機会の増加がもたらされ、自立した生活の維持や生きがい活動の推進が図られやすくなり、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項

特になし

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

運営協議会で認められた、構造改革特別区域内で活動する社会福祉法人、NPO法人、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

松前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松前町

(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のみでは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車両にまで運用の拡大を図ることにより、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) 松前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、関係機関による松前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、松前町保健福祉課に置く。

運営協議会の構成等

運営協議会は、松前町が主宰し、構成員は次の者とする。

松前町長又は町長が指名する職員

北海道運輸局函館運輸支局長又はその指名する職員

社会福祉法人松前町社会福祉協議会会長又はその指名する職員

社会福祉法人松前福社会理事長又はその指名する職員

函館バス株式会社松前出張所長又はその指名する職員

相互交通株式会社松前営業所長又はその指名する職員

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、苦情内容を報告するものとする。

(3) 運送主体

松前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。)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、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、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項にいう「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、知的障害等により独立した移動が困難なため、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するものとし、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。

運送主体が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。

北海道移送・移動サービス連絡会が実施する移送サービス運転協力者講習を受講した者であること。

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全てについて、対人8,000万円以上及び対物200万円以上の任意保険もしくは共済(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。