

## 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

北海道積丹郡積丹町

### 2 構造改革特別区域の名称

積丹町愛の架け橋セダン特区

### 3 構造改革特別区域の範囲

北海道積丹郡積丹町の全域

### 4 構造改革特別区域の特性

#### (1) 沿革

積丹町の歴史は、約410年前の松前藩の領地として定められてから始まり、「しゃこたん」の地名は、アイヌ語で「夏の集落」を意味する「シャック・コタン」が転訛したものと伝えられています。

以降、ニシン漁の好漁場として栄えるようになりましたが、安政3年(1856年)まで女人禁制の地として人々におそれられ、日本最大の海の難所ともいわれました。

明治に入り、旧美国町に町制、旧入舸村、旧余別村に村制が施かれ、昭和31年に対等合併し、積丹町が誕生しました。

それまでは、陸の孤島の異名下に置かれ、海路が交通手段でありましたが、10年余りの歳月をかけて余市町までの国道229号が竣工、平成8年には積丹半島不通区間が全面開通し、半島の周遊が可能となりました。

#### (2) 自然的特性

積丹町は、北海道後志管内、積丹半島の北西に位置し、南は神恵内村、東は古平町、北及び西は日本海に面しており、夏は、温暖な気候に恵まれつつも、冬は風雪が厳しく、豪雪地帯に指定されております。

海岸線は約42kmあり、昭和38年に海岸美により国定公園(ニセコ・積丹

・小樽海岸国定公園)の指定を受け、更に昭和38年に海中公園の指定も受けており半島振興法の指定も受けております。

### (3) 社会的、経済的特性

積丹町は、漁業と農業の第1次産業を基幹産業として地域経済を支えてきましたが、その後、自然環境を生かし、山海の幸を加えた観光産業を第3の町の基幹産業として位置づけ、町が維持されてきました。

### (4) 人口、年代の特性

かつて、ニシン漁の最盛期には1万人を超えていた人口が、ニシンが捕れなくなった時期を境に減少の一步をたどり、平成17年8月末で人口は3,060人と、典型的な過疎の町となっております。

積丹町も他の過疎地と同様、若者の都会流出、また高齢化も進行しており、65歳以上の人口は1,136人で高齢化率は37%と、全国平均17%及び道平均21%を極端に上回っている状況です。

### (5) 集落の特性

積丹町は、1町2村の合併により誕生した町であり、そのため集落間の距離の総延長は約40kmと長く、その間に小集落が点在し、商店が無い地域もあり、町内の移動も制約されます。また、町外への移動となると、金銭面は言うまでも無く、時間と体力が奪われる状況にあります。

### (6) 交通アクセスの特性

現在の交通アクセスは、交通機関として海岸に沿った国道と道道に路線バスが運行しておりますが、人口の減少もあり、利用者が少ないことから便数も少なく、点在する集落に停留所1箇所がほとんどであり、利用者にとって利便性が確保されているとはいえない状況にあります。

更に、冬期間は便数が減り、積雪や路面の凍結もあるため高齢者や障害を持つ方にとっては利用が極めて困難です。

また、タクシー業者も1業者(2台)であるため、町民の需要に対応しきれず、更に高齢者や障害を持つ方は、ほとんどが低所得層で、度々利用できるほどの経済的余裕がない状況にあります。

## (7) 高齢者の特性

若者の都会流出の影響もあり、独居高齢者が347人、高齢者夫婦世帯が241世帯となっており、高齢者人口の約60%(829人)が、やむなく高齢者のみで生活しております。

このことは、高齢者にとって自分の子ども等と一緒に生活できることが何より幸せなことですが、住み慣れた積丹町を離れたくない思いの現れと考えられます。

## (8) 問題及び解決策について

住み慣れた積丹町で暮らして行きたいとの願いは、年を重ねるごとに強まり、介護認定者や障害者になっても、この思いは揺らぐことはありません。

在宅で安心して暮すためには、地域の支援はもとより、通院や催しの参加等のための移動の確保も重要であり、現在、外出支援サービス事業として、福祉車両等による無料の移送サービスを行っているが、対象者が限られており、町内の距離及び集落が点在していることもあり、要望に対応しきれておらず、その対応が問題となっております。

町として、この問題がいかに重要であるか、地域の状況を把握している社会福祉協議会と協議を行い、地域の移動制約者が移動の要望に漏れなく対応を望んでいることを知り、構造改革特別区(セダン特区)こそが唯一の対応策であることを、両者で共通認識に立ち、確認したところです。

### 〔移動制約者の状況〕

#### 介護保険サービス利用者の状況

高齢者人口の14.0%が要介護(支援)認定を受けており、在宅においては72人(高齢者人口比6.5%)が居宅介護サービスを利用しております。

高齢者の在宅生活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での輸送が基本となりますが、サービス利用者の79.7%を占める要支援、要介護1及び要介護2は全員が必ずしも福祉車両を必要とする状況とは言えず、大半はセダン型等の一般車両による対応が充分可能であります。

要介護（要支援を含む）認定者数（平成17年7月1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	17	51	31	16	18	26	159
65～74歳	2	9	7	1	6	1	26
75歳以上	15	42	24	15	12	25	133
第2号被保険者	0	1	2	0	0	0	3
総数	17	52	33	16	18	26	162

高齢者人口	1,134人	認定第1号被保険者 / 高齢者人口	14.0%
-------	--------	-------------------	-------

居宅介護（居宅支援）サービス受給者数（平成17年7月1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	10	33	14	8	6	1	72
第2号被保険者	0	0	2	0	0	0	2
総数	10	33	16	8	6	1	74
（再掲）	59(79.7%)			15(20.3%)			100%

身体障害者の状況

身体障害者手帳の交付を受けている方は323名で、このうち移動に制約を受ける肢体不自由障害者は188人、視覚障害者は18人を数えております。

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ります。

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	31	2		46		79
2級	40	3	5	1		49
3級	36	2	3	18	2	61
4級	52	2	18	14	1	87
5級	23	4				27
6級	6	5	9			20
計	188	18	35	79	3	323

## 知的障害者の状況

知的障害者ホームヘルプサービスを利用できる在宅の知的障害者は4名を数えております。

知的障害者は交通法規の理解、安全確認などが的確に判断できない方が多く、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と考えます。

そのため、通院や余暇活動への移動介助においては、福祉有償運送利用車両をセダン型に拡大することにより、気心の知れた特定のホームヘルパーの運転による輸送を可能とし、このことが外出機会の増加につながると考えます。

### 知的障害者数（平成17年3月31日現在）

障害者区分別入居数				ヘルプ対象者
重度	中度	軽度	計	(再掲)
3	1		4	4

## 精神障害者の状況

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3名おります。

引きこもり傾向にある精神障害者は、心を許した介護者が一緒にいることで初めて外出が可能となったり、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等、障害の内容とその対応は多様であるため、福祉有償運送利用車両をセダン型に拡大することにより、気心の知れた特定のホームヘルパーの運転による輸送を可能とし、このことが通院や公共施設の利用を積極的に行うことにつながると考えます。

## (2) 公共交通機関等の状況

### 路線バスの状況

(株)中央バスが、小樽市～積丹町の間を1日16往復運行していますが、積丹町内は、1日6往復運行となっており、冬季間は更に減少となる状況です。

朝夕の通勤通学時間帯を除くと小樽市～積丹町間では、ほぼ1時間に1便、積丹町内は、ほぼ2時間に1便の運行しかありません。

また、一部の地区で、(株)中央バスの終着地以降の部分で、他の路線バス会社が運行しており、町内移動をするにしても乗り換えを余儀なくされる状況とな

っております。

運行数はもとより、車両は移動制約者に対応したのではなく、又町内に数多く設置されているバス停留所の内、待合所が設置されているのは5箇所のみであり、特に高齢者や障害をもつ方等に辛い環境となっております。

従来より、地域住民からの要望を受け、運行数及びバス停留所の環境整備を事業者に対し要望しているところですが、利用者が少なく赤字路線のため、現状が限界の状況であります。

#### **町営温泉「岬の湯 しゃこたん」無料送迎バスの状況**

公共の福祉と健康増進、世代間交流等を目的に、町有バスを毎週火、金曜日に1回往復運行(無料)しておりますが、高齢者や障害をもつ方等に特段の配慮をした対応まではできていない状況です。

#### **タクシー事業者の状況**

町内の事業者は、「美国ハイヤー」1社のみで、車両2台で営業しておりますが、個人経営で福祉車両は無く、利用者の要望はあるものの、付添の必要な方への対応はできない状態であります。また福祉車両によるサービスを提供する事業者は、近隣町村にも現時点で無い状況です。

#### **外出支援サービス実施事業者の状況**

介護保険制度施行後も町内で民間事業者の参入はなく、外出支援サービス事業者は社会福祉法人積丹町社会福祉協議会のみであり、介護保険と支援費両方の事業所指定を受けております。

現在、福祉車両等による無料の移送サービスを行っているが、対象者が限られており、町内の距離及び集落が点在していることもあり、多くの要望に対応できていないのが現状であります。

セダン型特区は移動制約者の要望の対応に加え、更なる利用拡大により、在宅の助長が促進されることから、その対策が求められております。

### **5 構造改革特別区域計画の意義**

公共の移動手段が利用者にとって、極めて不便な環境下にあることから、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ます。

特に移動制約者にとっては家族や親戚等が運転する自家用車での移動に頼らざるを得ない状況となっています。

福祉車両による有償運送は、車椅子や歩行器等を利用している方にとって、移動手段としては適しておりますが、介護度や障害の程度の比較的軽い方や、知的障害者、視覚障害者の大部分に対する移動には、一般乗用車両での移送サービス提供が充分可能であります。

セダン型の一般車両を使用することが可能となれば、更なる移動機会が作り出され、これら移動制約者が住みなれた地域での自立した在宅生活を続けることがより可能となり、地域福祉の充実が推進されます。

## 6 構造改革特別区域計画の目標

構造改革特別区域の認定を受けることで、福祉有償運送に係る移送サービス範囲の拡大と要望に係る供給ができ、特に移動制約者にかかる移動手段と外出機会を広げ、自立と社会参加の促進を図ると共に、家族の介護負担を軽減します。

また、外出支援サービスを実施している社会福祉協議会の事業拡大を促すと共に、NPO法人やボランティア団体の活動参入を模索します。

これにより、積丹町第4次積丹町総合計画の保健福祉分野の基本目標である「健康で思いやりのある、希望に満ちた福祉のまちづくり」の実現を目指すことを目標とします。

## 7 構造改革特別区域計画の実施が当該区域に及ぼす経済的社会的効果

現在、町内外への通院に係る外出支援サービスを受けている方は、月平均15名となっておりますが、比較的状态の重度の移動制約者を優先せざるを得ず、要望に応えきれていないのが現状であり、他については、家族等が対応はしているものの、本人及び介護家族等の負担は計り知れないものがあります。

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なうことにより、これらの要望に応えきれていなかった移動制約者の通院等の安定供給のみならず、催し物等への参加機会を広げることが可能となり、介助者等の精神的、肉体的負担の大幅な軽減による就労機会の促進が図られる一方、町外専門病院等への治療や定期的な通院に係る回数の増加が見込まれます。

このことから、高齢者や障害を持つ方等の活動範囲を拡大させるとともに、積丹

町が従来より粘り強く事業展開している在宅生活のさらなる助長につながり、住み慣れた地域での安心した生活を維持することができます。

## 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

### (1) 外出支援サービス事業

- ・ 対象者 ~ 介護認定者、老衰、心身の障害、傷病等により通常交通手段では外出が困難な者
- ・ 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 ~ 福祉車両等
- ・ 利用者 ~ 月平均 15名

### (2) 町営温泉「岬の湯 しゃこたん」無料送迎バス運行事業（町内循環バス）

- ・ 対象者 ~ 町民
- ・ 内容 ~ 町営温泉「岬の湯 しゃこたん」利用者の移送
- ・ 利用料 ~ 無料
- ・ 運行回数 ~ 毎週火、金曜日 1日1便
- ・ 運行車両 ~ バス（定員40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 特定事業の名称について

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 規制の特例措置の適用を受けようとする事業者について

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等

### 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

積丹町内で活動を行なう社会福祉法人等

#### (2) 事業が行われる区域

出発地又は到着地が積丹町

#### (3) 事業により実現される行為

事業に関与する主体が使用権原を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です。

### 5 当該規制の特例措置の内容について

#### (1) 特区申請の必要性等について

平成16年度から規制緩和された社会福祉法人等による福祉有償有輸送では、車両が福祉車両に限定されております。

この福祉車両の整備費用が高額なため小規模の事業者では使用台数が限られており、さらに車イス等を使用しなくてもよい移動制約者に対する移送サービスは、セダン型等の一般車両で充分対応可能であると考えられます。

このため、使用車両を社会福祉法人等が所有するセダン型等の一般車両に拡大することにより、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で、福祉車両を必ずしも使用しなくてもよい方の要望に対応し、通院・社会参加を増やすことが可能となります。

## (2) 積丹町福祉有償輸送運営協議会の設置について

福祉有償輸送事業の円滑な実施のために、関係機関による積丹町福祉有償輸送運営協議会（以下「運営協議会」という。）を設置します。

運営協議会は積丹町が主宰し、事務局は、積丹町住民福祉課に置きます。

運営協議会委員の構成について

- ・ 積丹町長が指名する職員
- ・ 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
- ・ 積丹町身体障害者福祉協会代表者
- ・ 要介護（支援）認定者代表
- ・ 積丹町自治会等連合会代表
- ・ 美国ハイヤー代表

苦情処理について

苦情処理の窓口を運営協議会事務局に設けます。

事務局は、必要に応じて臨時に運営協議会を開催し、苦情内容を報告します。

## (3) 福祉有償運送事業者の条件について

積丹町内で活動する社会福祉法人等で、次の要件を満たし、福祉有償運送に係る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します。

運送の対象者について

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しします。

- ・ 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を利用することが困難な者

#### 対象者の管理について

福祉有償運送事業者は、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、適切に管理します。

#### 苦情の処理について

福祉有償運送事業者は、利用者の苦情について、当該利用者についての対応は基より、全登録会員に対し苦情内容の周知と、改善策を随時示します。

#### (4) 使用する車両について

使用する車両は、福祉有償運送事業者が使用権原を有しているものとし、車体側面に有償運送の許可を受けた車両であることを、次のようにステッカーで表示します。

- ・ 「有償運送車両」又は「80条許可車両」
- ・ 氏名、名称又は記号

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) 運転者について

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とします。

- ・ 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福祉有償運送事業者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) 損害賠償措置について

福祉有償運送事業に使用する車両すべてについて、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とします。

#### (7) 運送の対価(料金)について

運送の対価(料金)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します。

上限については、タクシー料金の概ね1/2以内とします。

#### (8) 運営管理体制について

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とします。

#### (9) 法令遵守について

福祉有償運送事業者が、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とします。