

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

北海道虻田郡京極町

2 構造改革特別区域の名称

京極町ボランティア輸送特区

3 構造改革特別区域の範囲

北海道虻田郡京極町の全域

4 構造改革特別区域の特性

京極町は、札幌市を中心とする道央経済圏の南西部に位置し、蝦夷富士と呼ばれる羊蹄山の東に広がる農業が基幹産業の純農村地域です。

町内には国道 276 号線および道道京極倶知安線、豊浦京極線、黒橋京極線が通り、道道京極定山溪線には札幌市との間に不通区間があります。公共交通機関として路線バスが運行されていますが、一日往復 11 本と便数が少ないことや乗降場所も国道 276 号線沿いにあるのみで、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です。

本町の人口は、昭和 35 年の国勢調査では 7,075 名であったものが、平成 17 年 3 月末の人口は 3,475 人（住民基本台帳）と半減しています。高齢者人口をみると、65 歳以上人口は 967 名で高齢化率は 27.8% と非常に高く、北海道平均の 20.5% を大きく上回っています。また、平成 17 年 10 月現在の高齢者を含む世帯は全体の 47.8% と約半数の世帯には高齢者がいる状況で、そのうち高齢者のみで構成されている世帯は 354 世帯（全体の 24.4%）、施設入所者や入院者を除いた独居高齢者の世帯が 121 世帯（全体の 8.4%）にまでなっています。

また、第 3 期介護保険計画（計画策定中）の現段階での平成 26 年度の人口推計をみても高齢化率は 33.6% 程度になる見通しで、今後も更に高齢化が進むものと見込まれます。

高齢者等の状況（平成17年10月現在）

世帯数	1,449世帯	人口	3,473人
独居高齢者世帯数	121世帯	独居高齢者世帯数 / 世帯数	8.4%
高齢者のみの世帯数	354世帯	高齢者のみの世帯 / 世帯数	24.4%
高齢者を含む世帯数	692世帯	高齢者を含む世帯数 / 世帯数	47.8%
高齢者人口	986人	要介護認定被保険者数 / 高齢者人口	18.6%

(1)移動制約者の状況

介護保険サービス利用者

要介護認定を受けている人は188名（高齢者人口の19.1%）で、そのうち在宅での居宅介護サービス利用者は73名となっていて、要介護認定者の38.8%（高齢者人口の7.4%）と高い比率となっています。福祉車両での輸送が基本となる要介護3以上の方は11.0%と少なく、要支援者、要介護1,2の方が65名（居宅介護サービスを利用する者の89.0%）を占めているなど、福祉車両を必要とする状況ではなく、一般乗用車両でのサービス提供が十分に可能であるといえます。

要介護認定者数（平成17年10月現在）

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
1号被保険者	31	71	25	23	15	18	183
前期高齢者	8	9	2	4	1	2	26
後期高齢者	23	62	23	19	14	16	157
2号被保険者	1	1	2	0	0	1	5
総数	32	72	27	23	15	19	188

居宅介護（支援）サービス受給者数（平成17年10月現在）

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
1号被保険者	19	35	9	5	3	0	71
2号被保険者	0	1	1	0	0	0	2
総数	19	36	10	5	3	0	73
利用者の割合	89.0%			11.0%			100.0%

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、平成16年度末で266名です。

そのうち福祉車両を必要とする移動制約者は、1級の視力、下肢、体幹、移動の25名程度で全体の9.4%程度となり、身体障害者のほとんどがセダン型でも対応が可能であるといえます。また、人工透析を受ける必要のある方については、外出支援サービス事業で町外の病院への送迎を行っており、平成18年1月現在で7名の方が利用しています。

身体障害者手帳交付者の分類（平成 16 年度末）

単位：人

等級	視力	下肢	体幹	移動	聴力	上肢	心臓	腎臓	呼吸器	膀胱	直腸	総数
1 級	8	9	8	0	0	13	9	10	2	0	0	69
2 級	10	12	7	2	5	12	0	0	0	0	0	48
3 級	5	9	1	1	5	8	2	0	1	0	0	32
4 級	2	41	0	0	3	11	0	1	4	3	8	73
5 級	1	13	2	0	0	4	0	0	0	0	0	20
6 級	4	3	0	0	11	6	0	0	0	0	0	24
計	30	87	18	3	24	54	21	11	7	3	8	266

黒太線枠の割合 = 9.4% (25 名 / 総数 266 名)

精神障害者の状況

精神障害保健福祉手帳の交付を受けている方は平成 16 年度末で 12 名、精神障害のための通院医療費助成を受けている方は 30 名となっています。今後は、公共交通機関の利用が困難で引きこもりになりがちな精神障害者の外出支援のために福祉有償運送における使用車両をセダン型車両に拡大することにより、精神障害者の通院や公共施設の利用機会を増やす必要があると考えます。

(2)公共交通機関の状況

路線バス

株道南バスが、俱知安駅から京極町間を 1 日 11 往復運行しています。朝夕の通学や通勤時間帯を除くと 2 時間に 1 便の運行となっていて、車両については移動制約者に対応したのではなく、バス停留所も障害者対応とはなっていません。また、バス停留所の場所も国道 276 号線しかなく、沿線外の住民にとっての利便性は必ずしも良いとは言えない状況です。

循環送迎バス

高齢者の健康増進および生きがい促進のため、町内を循環して京極町ふれあい交流センター「京極温泉」への送迎を行う乗り合いバスを町が主体となって運行しています（3 路線・各 1 往復 / 日、週 2 回運行、無料）。

しかし、移動制約者に配慮した対応は十分ではなく、事前登録をしている高齢者（70 歳以上）のみが利用可能で、温泉利用以外の目的では利用できません。

タクシー事業者

町内にタクシー事業者は、京極ハイヤー(有)が 1 件だけで、ジャンボハイヤー 3 台、ハイヤー 2 台の計 5 台を所有していますが、介護タクシー等の福祉車両を使

用したサービスは提供してはいません。近隣町村においても福祉車両を保有し、サービスを提供する事業者は皆無です。

5 構造改革特別区域計画の意義

町内の移動手段としては、事前登録を完了した対象者のみが京極町ふれあい交流センター「京極温泉」の利用のためにスクールバスの乗り合いにより、当町中心部へ移動する現状となっています。また、近隣町村への交通手段もバス路線のみであり、利用者の利便性が確保されているとはいえない状況です。移動制約者にとっては日常生活上、自家用車による移動を余儀なくされて家族に頼らざるを得ず、独居世帯や老人のみで構成される世帯にあっては移動手段がない状況にあります。

福祉車両による有償ボランティア輸送は、身体機能が低下し、常時車イスなどを利用している人にとっては有効な手段といえますが、町内では社会福祉法人などが所有する各種車両を使用して送迎を実施しており、身体機能の低下が重度ではない要介護認定を受けた方の大部分や身体・精神障害者に対する移動支援を考えると、セダン型車両まで運用を拡大することが有効であるといえます。

また、セダン型等の一般乗用車両を使用することにより、より多くの移動制約者に移送サービスを提供することができ、高齢者や障害者が住みなれた地域で在宅の生活を継続することが可能となり、地域福祉の増進を図ることができます。

6 構造改革特別区域計画の目標

特例措置の導入によって移動制約者である高齢者や障害者の移動手段の確保が可能となり、移送サービスの円滑な実施を促すことで、高齢者や障害者の社会参加を促進し、家族の介護負担を軽減することにつながります。また、既存のサービスの担い手である社会福祉法人のみならずNPO法人などの新たな活動の場を拡大し、地域のさまざまな主体が福祉の担い手となる総合的な福祉サービスの再構築が可能となり、京極町が目指す地域づくりとしての目標である第4次総合計画に位置づけられた「豊かな自然と安心のコミュニティを育む」べく、地域福祉システムの構築を目指します。

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

介護保険による訪問介護の利用者をはじめ、人工透析を必要とする内部障害者や精神障害者の移動、児童デイサービスへの通所などの需要があり、家族による移送や外出支援サービスの利用で対応しています。

今後は対象者の増加などにより輸送要望の増加が予想されることから、今回申請する福祉有償運送利用車両をセダン型車両へ拡大することによって、これらの移動制約者の通院などの支援に安定したサービスを提供することが可能となり、引きこもりになりがちな生活から活動範囲を拡大させ、安心して住みなれた地域でいつま

でも生活を継続させることができます。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ほか、安心した生活基盤が確保されるなどの社会的効果が期待できます。

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

(1)外出支援サービス事業

- ・対象者～おおむね65歳以上の一人暮らしまたは高齢者の夫婦世帯で、要支援・要介護認定を受けておらず、通院の送迎確保が困難な者
- ・内容～居宅から京極町国民健康保険病院などの医療機関への送迎を行う。
- ・利用料～無料
- ・車両～ワゴン車1台
- ・平成16年度利用者～29名 延べ893回利用

(2)京極温泉送迎バス運行事業

- ・対象者～70歳以上の高齢者
- ・内容～町内の高齢者を京極ふれあい交流センター「京極温泉」まで送迎するサービス
- ・運行回数～毎週火・木曜日、1日1往復(3路線)町内を巡回
- ・運行車両～町マイクロバス(定員42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、特区内で活動する社会福祉法人、NPO法人等の非営利法人

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

京極町内で活動を行う社会福祉法人、NPO法人等の非営利法人

(2)事業が行われる区域

出発地又は到着地が京極町

(3)事業により実現される行為

事業に関与する主体が所有また使用权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、精神障害者など単独で公共交通機関の利用が困難又は、家族等の援助が受けられない移動制約者で、あらかじめ運送主体に登録を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ことができます。

5 当該規制の特例措置の内容

(1)必要性等

平成16年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、車両がリフト等の特殊な設備、またはリフトアップシート等の乗降を容易にするための装置を設けた福祉車両に限定されています。この福祉車両の導入等整備に係る設備投資や改造費用等が高額なため、訪問介護事業所においては福祉車両の新規購入が困難となっています。また、移動制約者の多くはセダン型車両による輸送で対応可能であるため、当該規制の特例措置を受け、使用車両をセダン型等の一般自家用車にまで運用の拡大を行うことによって、より多くの移動ニーズに対応し、高齢者の通院及び障害者の通院・外出機会の創出を図ることができます。さらにはNPO法人等が行う有償ボランティア輸送の促進、拡大が図られると考えます。

(2)京極町福祉有償運送等運営協議会の設置

京極町においては、この事業の安全かつ円滑な実施のために京極町福祉有償運送等運営協議会（以下「運営協議会」という。）を設置しています。

運営協議会は京極町が主宰し、構成員は次の者とする。

- ・ 社会福祉法人 京極町社会福祉協議会 代表
- ・ 特定非営利活動法人 しりべし地域サポートセンター 代表
- ・ 京極町連合町内会 代表
- ・ 京極町共楽クラブ 代表
- ・ 京極町身体障害者福祉協会 代表
- ・ (有)京極ハイヤー 代表
- ・ 北海道運輸局札幌運輸支局長が指名する職員
- ・ 京極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（京極町役場健康推進課）に設け、その内容等により、臨時に運営協議会を開催し報告する。

(3)運送主体

京極町内で活動する社会福祉法人及びNPO法人等で、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、以下に示す要件に該当し、運営協議会において認められた者とする。

- ・ 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、精神障害、知的障害等により単独での移動が困難であって、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、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、利用者の苦情処理について受付ける。また、会員登録時等において説明を行う。

(4)使用車両

使用する車両は、運送主体が保有又は使用权を有しているものとし、車体側面等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、運送に要する車両は、道路運送法第 80 条第 1 項による許可申請で登録されている車両を使用する。

(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、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。

- ・ 申請日以前 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ともな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。
- ・ 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会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、必要な知識及び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すべてについて、対人賠償保険が 8,000 万円以上で対物賠償が 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、一般乗用旅客自動車運送事業の上限運賃額、公共交通機関の状況や地域の特性等を勘案しつつ、営利に至らない範囲において設定するものとする。この場合の「営利に至らない範囲」については、京極町における一般乗用旅客自動車運送事業の上限運賃額のおおむね 1 / 2 以内とする。

(8)管理運営体制

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。

- ・ 運送主体において、運行管理に係る責任者が選任され、指揮命令系統が明確にされていること。

- ・ 運送主体において、使用する自動車の整備管理が適切に行われていること。
- ・ 運送主体において、事故防止、安全確保について必要な研修等を行う計画があること。
- ・ 運送主体において、事故発生時の緊急連絡体制が整備されていること。
- ・ 運送主体において、利用者からの苦情に対し適切に記録、対応する体制があり、対応責任者が明確であること。

(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。