

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

北海道日高郡新ひだか町

2 構造改革特別区域の名称

静内ふつうの車で安心輸送特区

3 構造改革特別区域の範囲

北海道日高郡新ひだか町の区域の一部（旧静内町）

4 構造改革特別区域の特性

新ひだか町静内地区は、北海道の南東部、日高支庁管内の中央に位置し、人口22,639人(平成17年7月31日現在)、総面積801.50km²の地域であり、日高支庁管内人口の約4分の1を有している。軽種馬生産を主幹とした、農業、漁業等が基幹産業の地域であり、活発な商業活動などにより日高地方の中核都市として発展してきた。特に軽種馬生産は全国生産総数の約2割が生産され、当地域の農業粗生産額の約8割を占める主要な産業となっている。また、観光面では、日本有数の桜並木である二十間道路があり、毎年5月にその刹那の美しさを一目見ようと、全国から20万人を超える観光客が訪れている。さらに、近年、当地域の開拓の歴史に基づいて描かれた、映画「北の零年」や小説「静かな大地」の舞台としても注目が集まっている。

交通機関としては、苫小牧市からえりも町を結ぶ海岸線沿いの国道235号線を中心に路線バスが運行しており、鉄道はJR日高本線が苫小牧市から様似町間を運行しているが、本数が少ないことから自家用車が主たる交通手段となっている。特に移動制約者にとっては、十分な輸送サービスが確立されていないため、移動手段を家族等の運転による自家用車に頼らなければならない状況にある。

人口22,639人のうち、65歳以上人口は4,809人で高齢化率は21.2%（平成17年7月31日現在）と非常に高い。また、独居高齢者が1,119名、高齢夫婦世帯が854世帯となっており、高齢者人口の58.8%にあたる2,827人が高齢者のみの世帯となっている。加えて身体障害者1,383名、知的障害者119名、精神障害者383名が生活している状況であり、通院等の外出に支障をきたす世帯が多い。

高齢者人口、障害者人口ともに増加を続けており、町では各種輸送サービス事業を実施して

いるが、利用可能な回数や時間が限られていることから、移動制約者のニーズを満たしている状況ではない。また、家族等の自家用車の場合には、家族の都合もあることから自由に外出できる状況ではなく、さらなる移動手手段の確保が重要な課題となっている。

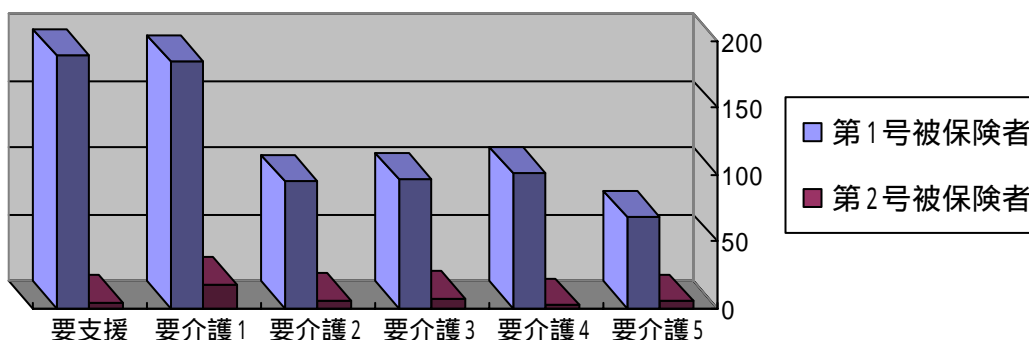
(1)移動制約者の状況

介護保険サービス利用者

新ひだか町静内地区における高齢者人口の15.3%が要介護(支援)認定を受けており、居宅介護サービス利用者は347人(高齢者人口比7.2%)となっている。高齢者の在宅生活にかかせない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るが、要支援、要介護1及び要介護2の方についてはセダン型等の一般車両による輸送が充分可能である。

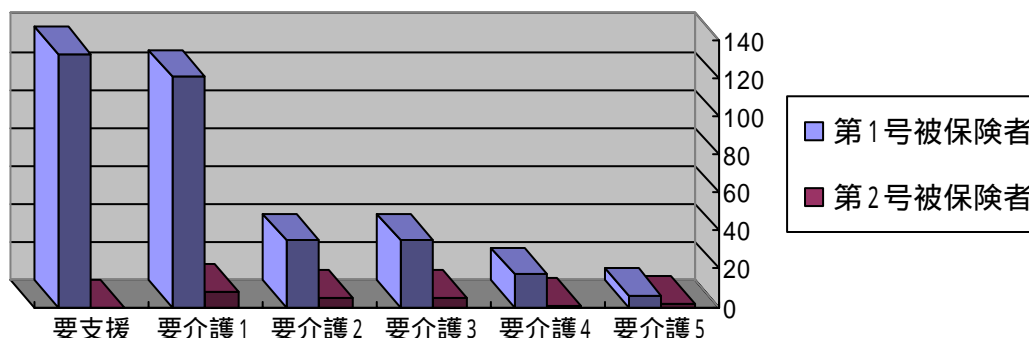
要介護(要支援を含む)認定者数 (平成17年7月31日現在) 単位:人

	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	189	186	95	96	101	68	735
第2号被保険者	4	18	6	7	2	5	42
総数	193	204	101	103	103	73	777



居宅介護(居宅支援)サービス受給者数 (平成17年7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	133	121	35	35	17	6	347
第2号被保険者	0	8	5	5	1	2	21
総数	133	129	40	40	18	8	368



身体障害者

新ひだか町静内地区で身体障害者手帳の交付を受けている方は1,383人であり、移動に制約を受ける肢体不自由障害者は818人、視覚障害者は98人を数える。このうち、特に通院等の外出時に移送サービスへの依存度が高い在宅の支援費ヘルパーサービス利用者は15人となっている。

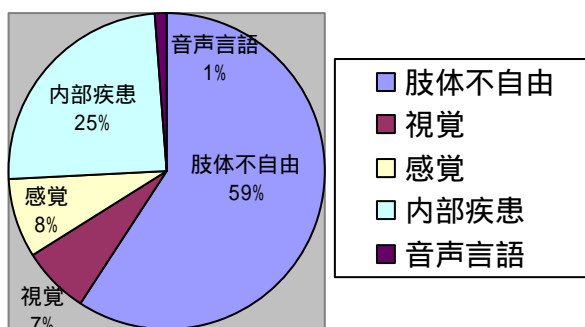
1級の肢体不自由障害者の方については福祉車両での輸送が基本となるが、多数を占める2級以下の方及び視覚障害者についてはセダン型等の一般車両による輸送が充分可能である。

身体障害者手帳交付状況

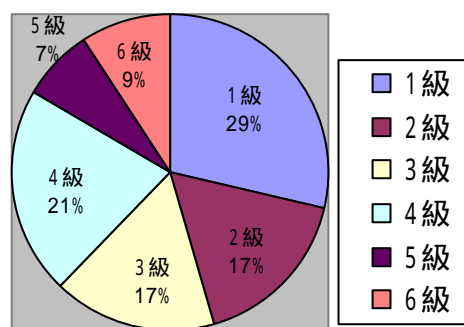
(平成17年7月31日現在) 単位：人

	肢体不自由	視覚	聴覚	内部疾患	音声言語	計
1級	161	26	0	210	0	397
2級	170	28	25	8	1	232
3級	134	11	19	60	7	231
4級	193	10	27	56	8	294
5級	90	11	1	0	0	102
6級	70	12	39	6	0	127
計	818	98	111	340	16	1,383

障害別内訳



等級別内訳



ヘルパーサービス利用者状況

(平成17年7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	6	1	0	0	0	7
2級	5	0	0	0	0	5
3級	2	0	0	0	0	2
4級	1	0	0	0	0	1
計	14	1	0	0	0	15

知的障害者

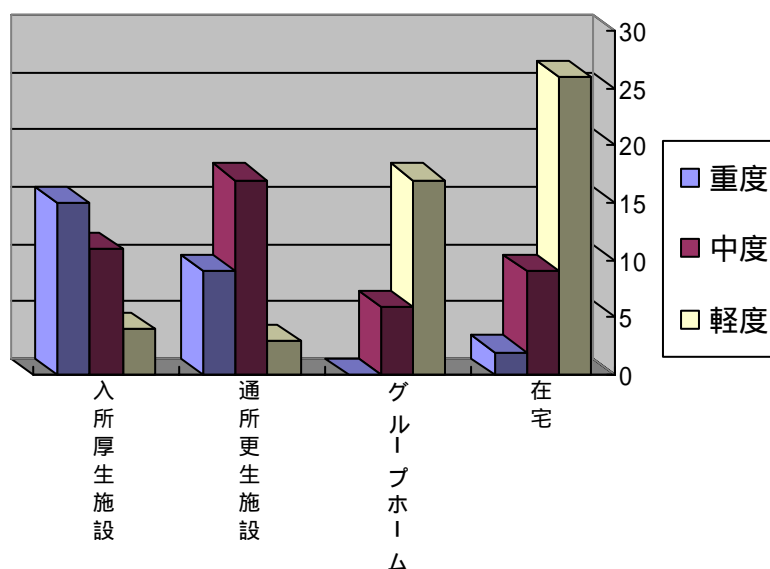
新ひだか町静内地区には知的障害者入所更生施設や、グループホームなどの居住施設と通所更生施設や心身障害者地域共同作業所があり、地域ぐるみで知的障害者の自立を支援している。

この地区の療育手帳の所有者は119人であり、このうち知的障害者ホームヘルプサービスの対象者であるグループホームや在宅等の知的障害者は89人を数え、その中でも特に通院等の外出時に移送サービスへの依存度が高い在宅での支援費ヘルパーサービス利用者は37名となっている。

知的障害者であっても、肢体不自由との重複が無い方の外出についてはセダン型等の一般車両による輸送が充分可能である。

居住区分別知的障害者数 (平成17年7月31日現在) 単位：人

区 分	施設数	障害者区分別入居数				ヘルプ対象者 (再掲)
		重度	中度	軽度	計	
入所更生施設	1	15	11	4	30	0
通所更生施設	2	9	17	3	29	29
グループホーム	7	0	6	17	23	23
在宅		2	9	26	37	37
合 計	10	26	43	50	119	89



精神障害者

新ひだか町静内地区で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383人、精神障害者保健福祉手帳所有者は75人(平成17年7月31日現在)である。

精神障害者は、環境の変化に対応することが困難な方が多く、公共交通機関の利用が難しいため、セダン型に使用車両を拡大し、気心の知れた介護者が運転する車両による輸送を可能とし、外出する機会を増やすことが自立への大きな支援となる。

(2) 交通機関等の状況

路線バス

道南バス(株)が、札幌市～静内地区～浦河町間を1日7往復、新千歳空港～静内地区～浦河町間を2往復、苫小牧～静内地区を3往復している。その他に過疎地区から市街地へ1日数便運行しているが、住民の生活路線として十分な運行体制が確保されていない状況にある。また、一部低床バスが運行しているものの、大部分が従来型のものであり、バス停留所も障害者に対応したものにはなっていない。

鉄道

JR日高本線が静内駅～苫小牧駅を8往復、静内駅～様似駅を7往復しているが、静内駅のプラットフォームはバリアフリー化されておらず、移動制約者単独での利用は困難な状況である。

タクシー事業者

静内地区には、2社のタクシー事業者があり、普通車両17台、福祉車両2台で営業しているが、地域の面積が広大であることから、19台の車両では移動制約者のニーズを満たすことが困難な状況である。

タクシー事業者の状況 (平成17年3月31日現在)

会社名	普通車両台数	福祉車両台数
北海交通(株)静内営業所	17台	1台(車椅子搭載可)
福祉ハイヤーさくら	0台	1台(車椅子搭載可)

自家用車

静内地区の自家用車(乗用車及び軽自動車)の保有状況は平成17年3月31日現在で13,946台であり人口割は1.62人となっているが、移動制約者は車を所有していない方や免許を取得できない方が多く、輸送サービスの充実が急務となっている。

自家用車保有状況 (平成17年3月31日現在)

年度	乗用車及び軽自動車	人口	人口割
平成11年	12,813台	23,234人	1.81人
平成14年	13,432台	22,827人	1.69人
平成17年	13,946台	22,530人	1.62人

5 構造改革特別区域計画の意義

当地域の交通手段として、路線バス、鉄道が運行されているが、十分な利便性が確保されておらず、さらに、バリアフリー化も遅れているため、移動制約者にとっては、利用が困難である。

このため、移動制約者は、町が実施する福祉車両等を使用した各種輸送サービス事業や家族、知人等の自家用車に頼らなければならない状況であるが、輸送サービス事業には利用可能な回数や時間に制限がありニーズを満たしているとは言えず、また、家族等の自家用車を利用する場合には、家族の都合等もあることから、自由に外出することは困難な状況であり、さらなる移動手段の確保が大きな課題となっている。さらに、家族等がいない独居高齢者等にとっては、より深刻な問題となっている。

移動制約者が増加している状況に鑑みると、福祉車両による輸送だけでは移動手段の確保という課題を解決することは困難である。そこで大部分の要介護認定者や知的障害者、軽度の肢体不自由者の移動はセダン型等の一般車両での対応が十分可能であることから、セダン型等の一般車両による安価で利便性の高い輸送サービスを導入することにより、移動制約者のニーズに合った移動手段が確保され、外出時の利便性が向上し、外出機会が増加すると考える。また、北海道は降雪量が多い地域であり、冬季間の外出時には家の前から目的地まで輸送することのできる小回りの効くセダン型一般車両が重要な交通手段となる。

これにより、高齢者や障害者、その家族が安心して暮らせる地域がつくられ、社会への参加や自立を支援する地域福祉の向上が期待できる。

6 構造改革特別区域計画の目標

高齢者や障害者など移動制約者の社会参加促進や自立支援にとって、安全かつ多様な輸送サービスの提供は重要課題であり、行政と民間団体とが協働で取り組む必要がある。

そこで本特例措置を実施し、移動制約者に対して、現在当町で実施している外出支援サービスや通院バス運行サービス等の輸送サービスに加えて、NPO法人等の民間団体によるセダン型一般車両を使用した安価で利便性の高い輸送サービスを提供することを可能とし、移動制約者が個人の用途に応じた移動手段を選択できる輸送体制の確立を目指す。

これにより、通院等外出機会の拡大や移動時の利便性の向上、家族の介護に係る時間的制約や肉体的・精神的負担の軽減などを図り、「高齢者、障害者、その家族が生きがいをもって安心して暮らすことができる地域」の実現を目指す。

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

セダン型一般車両を使用する有償運送サービスの実現による移動制約者の外出機会の増加や行動範囲の拡大に伴い、疾病の早期発見や早期治療による病状悪化の予防と医療費の低減、

買い物やレジャーなど消費行動の増加、地域社会への参加による新たな生きがいの発見などが見込まれ、地域経済の活性化と地域福祉の向上に寄与するものと考えられる。

さらに、移動制約者の外出支援者であった家族の時間的制約や肉体的、精神的負担が軽減されるとともに就労維持や就労機会拡大による地域雇用の創出や労働人口の拡大が見込まれ、地域経済活性化への波及効果があると考えられる。

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

(1)温泉バス運行事業

対象者～町内に居住する65歳以上の高齢者

内容～町内の指定停留所から町立温泉までの送迎。各地区月2回運行。

利用料～無料

運行車両～路線バス車両(道南バス株式会社に委託)及び町有バス

平成16年度利用者～4,760名

(2)患者通院バス運行事業

対象者～町民(利用制限なし)

内容～市街地から交通の便の悪い地域に対して1週間に2日間市街地の医療機関への通院用バスを運行。

利用料～無料

運行回数～各地域、週2日1往復

運行車両～町有バス

平成16年度利用者～10,333人 運行日数280日

(3)高齢者等福祉バス運行事業

対象者～町内に居住する70歳以上の高齢者及び身体障害者手帳所有者、療育手帳所有者、戦傷病者手帳所有者

内容～町内路線バスを利用できる無料バスを発行。

利用料～無料

運行車両～町内路線バス車両（道南バス株式会社に委託）

平成16年度利用者～バス発行者6,016人（利用回数の制限なし）

(4)外出支援サービス事業

対象者～町内に居住する65歳以上の高齢者及び身体障害者手帳1級及び2級の肢体不自由者。

内容～居宅から医療機関までの移送。

利用料～無料

車両～移送サービス車両（新ひだか町社会福祉協議会に委託）

平成16年度利用者～788人 延べ2,397回利用

(5) 重度障害者等福祉ハイヤー利用金助成事業

対象者～町内に居住する1、2級の身体障害者手帳（下肢・体幹・視覚障害）所有者、3級の身体障害者手帳（下肢・体幹障害）所有者でかつ療育手帳（B判定）所有者、療育手帳（A判定）所有者、精神障害者保健福祉手帳（1級）所有者。

内容～ハイヤー初乗料金分が無料となる利用券を1人年間24枚発行。

利用料～利用1回あたり初乗料金を超えた金額は自己負担

運行車両～ハイヤー事業者車両

平成16年度利用者～利用券発行者696人

(6) 高齢者福祉列車助成事業

対象者～路線バスが運行していない地域の70歳以上の高齢者及び身体障害者手帳所有者、療育手帳所有者、戦傷病者手帳所有者

内容～JR静内駅と居住地の最寄り駅との区間の無料乗車券を1人年間33枚発行。

利用料～無料

運行車両～JR列車

平成16年度利用者～11枚綴りの乗車券80冊発行

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、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

新ひだか町静内地区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

出発地又は到着地が新ひだか町静内地区

(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輸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、高齢者や障害者の通院・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) 新ひだか町福祉有償運送運営協議会の設置

有償ボランティア輸送事業の円滑な実施のために、関係機関による新ひだか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、新ひだか町住民福祉部福祉課に置く。

運営協議会は、新ひだか町が主宰し、構成員は次の者とする。

- ・新ひだか町長又は町長が指名する職員
- ・北海道運輸局室蘭運輸支局長又はその指名する職員
- ・新ひだか町静内民生委員児童委員協議会代表者
- ・新ひだか町社会福祉協議会代表者
- ・静内町身体障害者福祉協会代表者
- ・公共交通機関等代表者（地元タクシー会社２社）

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

新ひだか町静内地区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ための活動を行なう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

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。